

# 阿南市地域公共交通計画

令和4年5月

阿南市



# 目次

第1章 阿南市地域公共交通計画について .....	1
1.1 計画策定の趣旨 .....	1
1.2 計画の位置づけ .....	2
1.3 計画の区域 .....	3
1.4 計画の期間 .....	3
1.5 策定主体 .....	3
1.6 計画の構成 .....	3
第2章 既存計画の検証 .....	4
2.1 阿南市地域公共交通総合連携計画（平成21年3月策定 計画期間：平成21年度から平成30年度）の概要 .....	4
2.2 計画の検証 .....	5
第3章 阿南市の概況 .....	8
3.1 位置・地勢 .....	8
3.2 人口・世帯の状況 .....	9
3.3 土地利用状況 .....	16
3.4 財政の状況 .....	17
3.5 公共施設の状況 .....	19
3.6 学校の状況 .....	20
3.7 産業 .....	21
3.8 施設立地状況 .....	24
3.9 道路交通網 .....	28
3.10 観光 .....	29
3.11 移動 .....	31
3.12 自動車運転免許の保有状況 .....	35
3.13 自動車保有台数の推移 .....	36
第4章 阿南市における公共交通の現状 .....	37
4.1 公共交通の概要 .....	37
4.2 鉄道 .....	38
4.3 バス .....	42
4.4 高速バス .....	69
4.5 タクシー（一般乗用） .....	71
4.6 介護 .....	72
4.7 休校に伴う小学校へのタクシー送迎 .....	76
4.8 伊島航路 .....	77

4.9 地域公共交通に関する補助状況	80
4.10 公共交通空白地域等	83
4.11 阿南市における移動状況（市民アンケート調査の概要）	89
4.12 公共交通事業者ヒアリング	99
第5章 上位・関連計画の概要	108
5.1 【徳島県】次世代地域公共交通ビジョン（令和元年12月策定）	108
5.2 阿南市総合計画（令和3年3月策定）	112
5.3 第2期阿南市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月策定）	113
5.4 阿南市都市計画マスタープラン（平成23年3月策定）	114
5.5 阿南市立地適正化計画（平成31年3月策定）	115
5.6 阿南市高齢者福祉計画及び第8期阿南市介護保険事業計画（令和3年3月策定）	117
第6章 公共交通の役割と問題・課題整理	118
6.1 地域の現況の取りまとめ	118
6.2 地域公共交通の役割	120
6.3 地域公共交通の現状・問題点、課題の整理	122
第7章 地域公共交通の形成に向けた基本的な方針	127
7.1 地域公共交通に関する課題の整理	127
7.2 地域公共交通の形成に向けた基本的な方針	127
7.3 計画の基本的な方針の整理	128
7.4 地域公共交通の分類と位置づけ	130
第8章 目標及び目標を達成するための重点施策及び実施主体	132
8.1 目標及び目標を達成するための重点施策の体系	132
8.2 重点施策の内容	133
第9章 目標の評価指標及び進行管理	152
9.1 目標の評価指標	152
9.2 実施スケジュール	154
9.3 事業の推進体制	155

# 第1章 阿南市地域公共交通計画について

## 1.1 計画策定の趣旨

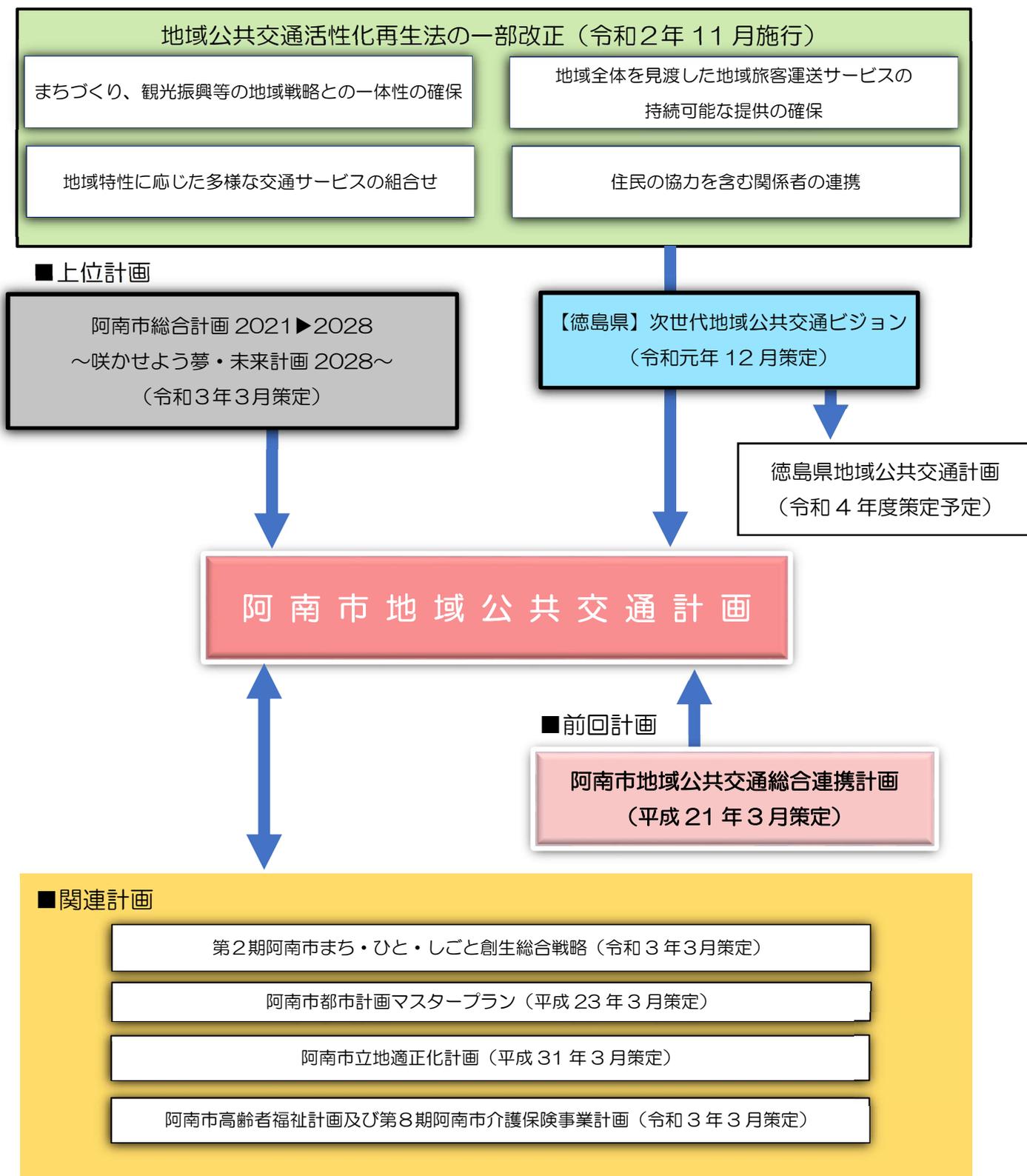
阿南市では、平成 21 年3月にバスなどの活性化・再生を目的に平成30年度までを計画期間とする「阿南市地域公共交通総合連携計画」を策定し、循環バス（ナカちゃん号）の導入などに取り組んでまいりました。

こうした中、国においては、令和2年6月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域公共交通活性化再生法」という。）が改正され、改正法では、公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより地域公共交通の確保が難しくなる中、従来の公共交通サービスの改善に加え、自家用有償旅客運送・福祉輸送など地域の多様な輸送資源を活用して地域公共交通ネットワークの形成に取り組む方向性が打ち出され、新たな方針に基づく「地域公共交通計画」の策定がすべての地方公共団体において努力義務となりました。

法改正を踏まえ、本市も交通事業者、学識経験者、利用者等で構成する「阿南市地域公共交通活性化協議会」を設置し、法改正のポイント等を踏まえ、将来の地域の姿をイメージしつつ、市民の皆様の声にしっかり応える「阿南市地域公共交通計画」を策定し、実践に努めます。

## 1.2 計画の位置づけ

本計画は、「阿南市総合計画 2021▶2028～咲かせよう夢・未来計画 2028～（以下「阿南市総合計画」という。）」、及び「【徳島県】次世代地域公共交通ビジョン」を上位計画とし、「第2期阿南市まち・ひと・しごと創生総合戦略（以下「総合戦略」という。）」、「阿南市都市計画マスタープラン」、「阿南市立地適正化計画」等の関連計画と整合・連携を図りながら、本市における地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示すものであり、地域公共交通政策を推進する際のマスタープランとして位置づけます。



### 1.3 計画の区域

本計画の対象区域は、阿南市全域（約279.25 km<sup>2</sup>）とします。

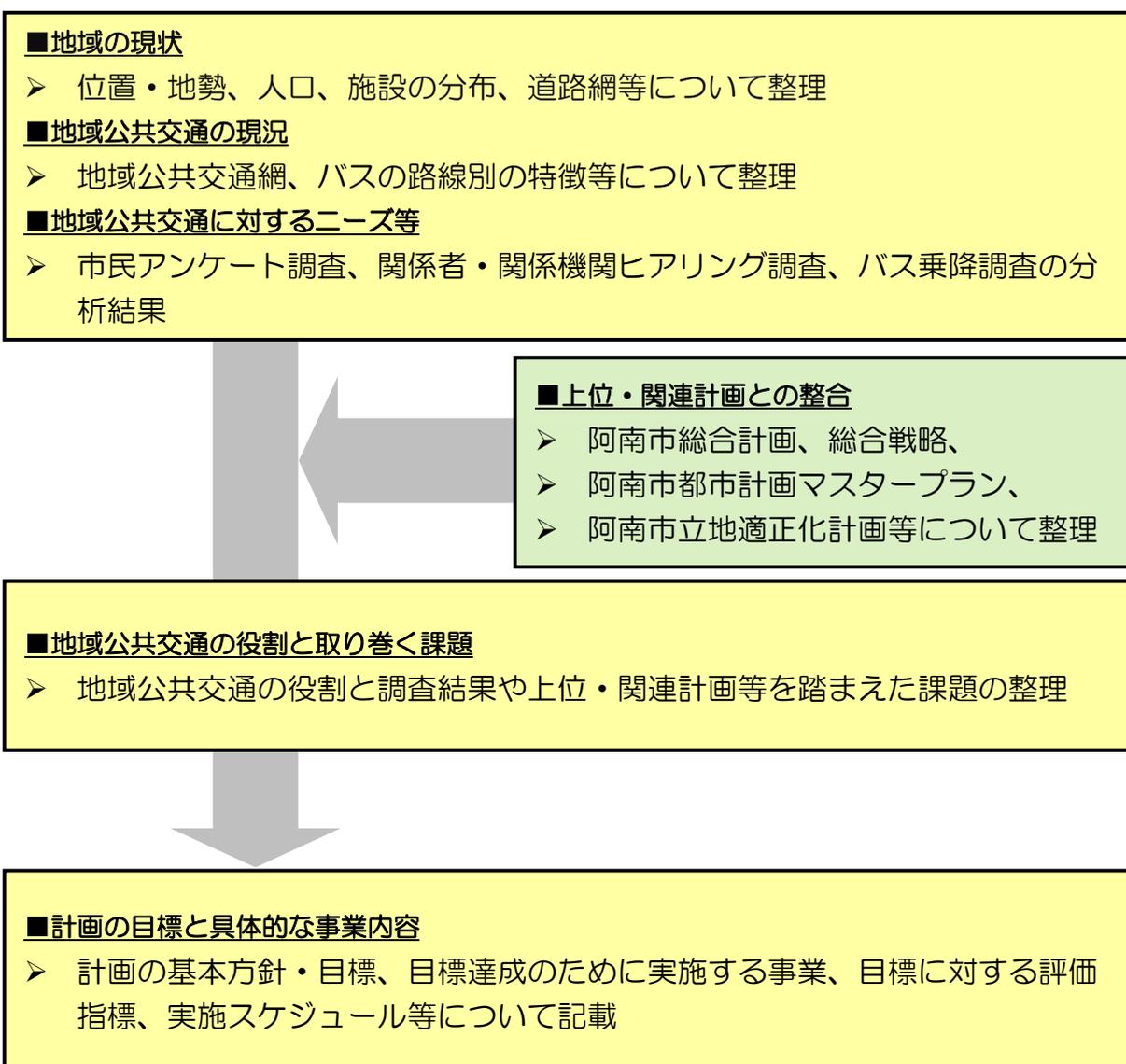
### 1.4 計画の期間

全体計画は、令和4（2022）年度から令和13（2031）年度までの10年間とします。  
計画開始5年後の令和8（2026）年度に見直しを行います。

### 1.5 策定主体

本計画は、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づき、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会である阿南市地域公共交通活性化協議会において協議を行い、阿南市が主体となり策定するものです。

### 1.6 計画の構成



## 第2章 既存計画の検証

### 2.1 阿南市地域公共交通総合連携計画（平成21年3月策定 計画期間：平成21年度から平成30年度）の概要

#### （1）公共交通の活性化・再生の基本的な考え方

公共交通の活性化・再生は、行政の交通施策という認識だけではなく、阿南市総合計画に示された将来像を実現していくために、公共交通の持つ多面的な機能を活用し、まちづくりや福祉など様々な分野とつながりのある施策として展開する必要があります。

また、公共交通の活性化・再生の取り組みは、行政のみで実現されるものでなく、市民、交通事業者、行政が協働で取り組んでいくことが必要です。

地域公共交通総合連携計画は、市民や阿南市を訪れた人が安全・安心にかつ快適な移動が可能な公共交通機関の維持・充実により、市の活性化と市民の生活満足度の向上を図っていく計画とし、市民、交通事業者、行政が一体となって協働で持続可能な地域公共交通の確立するものとしします。

市民、交通事業者、行政が一体となって協働で  
安全・安心に、かつ快適な移動が可能な  
地域公共交通の確立を目指す

#### （2）公共交通の活性化・再生の目指すべき目標

公共交通の活性化・再生の基本的な考え方に基づいて、阿南市が抱える様々な課題を解決していくために、地域公共交通総合連携計画で目指すべき目標を設定します。

##### 持続可能な均衡ある公共交通サービスの提供

○利用者ニーズを踏まえた公共交通の利便性向上と、需要バランスに応じた公共交通の展開を図り、持続可能な公共交通サービスを目指す。

##### 公共交通の多面的な機能を活かした地域づくり

○交通、福祉など様々な分野が連携して、公共交通の多面的な機能による安全・安心な地域づくりへの相乗効果の発現を目指す。

##### 公共交通空白地の解消

○市民の生活を支え、公平性のある公共サービスの提供を行うため、公共交通空白地の解消に向けて、改善の取り組みを図る。

##### 公共交通を支える意識と仕組みづくり

○市民の移動手段として公共交通の必要性和有益性を認識し、公共交通を支える市民意識の醸成と、多様な主体が参加する仕組みづくりを目指す。

## 2.2 計画の検証

阿南市地域公共交通総合連携計画の重点施策について評価を実施しました。

### 事業評価

●・・・計画どおりに事業が実施された

▲・・・事業が一部実施された

×・・・事業が実施されなかった

事業概要	実施結果	事業評価
<p>①新規バス路線の実証運行「那賀川地区」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地の解消を目的に、那賀川地区の移動手段を持たない高齢者等を主なターゲットとして、日常の買い物などに利用できる新たなバス路線の導入を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 21 年 11 月～平成 24 年 3 月循環バス（ナカちゃん号）の実証運行を実施。</li> <li>平成 24 年 4 月から本格運行を開始。</li> </ul>	●
<p>②パークアンドバスライドの導入「那賀川地区」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道 55 号バイパスの車通勤による朝夕の渋滞が課題となっているが、道路拡幅などのハード整備では莫大な費用が必要となる。そのため、国道 55 号沿いにパークアンドバスライド専用駐車場を確保し、車通勤から公共交通への転換によって渋滞の緩和を図るため、パークアンドバスライドの導入を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークアンドバスライドの導入はなかった。</li> <li>一方で、国道 55 号の渋滞緩和のため、那賀川大橋の 4 車線化が行われた。（平成 25 年着手～令和 2 年 3 月 14 日完成）</li> </ul>	×
<p>③需要に応じた運行方式の導入「加茂谷地区」</p> <p>④バス乗換拠点の機能整備「加茂谷地区」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>加茂谷地区の那賀川北岸の路線（大井線）は運行本数が少なく、利用が低迷しているため、維持・継続が困難になることが見込まれるため、需要に応じた乗合交通（乗合タクシー等：いわゆるデマンド交通）を導入し、南岸を運行する路線（加茂谷線）に接続する路線として再編することで、経費を削減しつつ、運行本数の増加などサービスの向上を図る。</li> <li>また、これにより、バス乗換えの必要性が生じるため、乗換えを行うバス停の上屋等の整備など、乗換拠点の整備を行う。また、整備においては、既存施設の活用や事業者等の協力を要請し、地域と連携した管理を検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和 2 年 9 月末で廃止になるまで大井線は変更なく運行。</li> <li>路線廃止後、令和 2 年 12 月から加茂谷タクシーに依頼し、毎週火・木曜日、朝夕吉井バス停に接続する代替輸送を実施（令和 3 年 3 月末まで）。</li> <li>令和 3 年 5 月から廃線地域において、ご近所ドライブパートナー事業の実証運行開始。</li> </ul>	▲

事業概要	実施結果	事業評価
<p>⑤需要に応じた運行方式の導入「新野地区」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新野地区西部に広がる公共交通空白地の解消を目的に、月夜までの最低限の運行レベルを保ちつつ、新野西部の川亦または新野西小学校までの乗合交通を導入し、需要応答型（デマンド型）による月夜方面、川亦方面の一体的な運行を検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 23 年 4 月から喜来・川亦線を新設し、運行を開始。その際に、月夜線は月・水・金・日曜日の運行、喜来・川亦線は火・木・土曜日の運行となる。</li> </ul>	●
<p>⑥乗りやすい低床バスの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの主な利用者が児童・学生や高齢者という状況を踏まえて、特に高齢者が利用しやすい環境の整備のため、低床バス（ノンステップバス）の導入を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>循環バス（ナカちゃん号）路線のみノンステップバスを導入済み。徳島バス阿南の保有する 12 台の車両のうち 2 台がノンステップバス（令和 2 年 5 月現在）。</li> <li>なお、徳島バスについては、国庫補助等を活用し、毎年、ノンステップバスの導入を続けている。</li> </ul>	●
<p>⑦利用者ニーズに対応した路線再編</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の目的地となる商業施設や公共施設等、利用者ニーズを反映した利便性が高くわかりやすい路線の構築を目指し、路線・ダイヤの見直し、再編を図る。</li> <li>また、徳島バスと徳島バス阿南の重複路線の解消など、効率的な運行に向けた調整を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>要望に応じた部分的な路線変更は行っていたが、全体的な再編については、令和 2 年 10 月 1 日の路線変更までなし。</li> </ul>	▲
<p>⑧モビリティマネジメントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民や周辺事業所の従業員に対して、公共交通の情報提供など働きかけを行い、自発的な行動変容を促すことで、車通勤から公共交通への利用転換を図るモビリティマネジメントを実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ナカちゃん号を活用した婚活イベントや子供フェスティバルにおいて、利用者アンケートの実施とともにバス利用促進の広報を行うなど、散発的には実施してきたものの、バスの利用者は減少傾向が続いている。</li> </ul>	▲
<p>⑨公共交通の利用・乗換情報の提供強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用や乗換えが円滑にできるよう、すべての路線を示した「公共交通マップ」や交通結節点での乗換えを円滑にする「乗換マップ」を作成するなどして、情報提供を充実する。</li> <li>また、乗換の案内表示看板を設置するなど、施設整備もあわせて進める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>マップの作成は行っていないが、徳島バス阿南や市のHPで時刻表や路線情報を提供している。また、令和 3 年度からは、Google マップでの乗換案内検索にも対応し、阿南駅改札口において、デジタルサイネージによる乗り換え情報の提供も行うようになっている。</li> </ul>	▲

事業概要	実施結果	事業 評価
<p>⑩商業者等と連携した利用促進の企画・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業者が取り組む二酸化炭素削減行動の一つとして、自家用車による来店から公共交通による来店へと転換を促すため、公共交通利用の来店者に対してインセンティブを付与するなど、商業者等と交通事業者が連携した利用促進策を企画し、実施を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特になし。</li> </ul>	×
<p>⑪市民参加型円卓会議の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者、非利用者などの市民が自主性をもって集まる円卓会議を設置し、その中で、公共交通の使い方の検討や、交通事業者との情報交換や改善に向けた検討を行う。</li> <li>また、公共交通の利用促進等を市民が自主的に行う組織としてサポーターズ制度の創設や市民向けの情報提供の実施などを行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特になし。</li> </ul>	×
<p>⑫自家用有償運送の啓発・導入支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自家用有償運送の担い手となる実施主体の育成を図るため、行政に相談窓口を設け、NPOなどに対して啓発活動を行う。また、自家用有償運送を実施しようとする団体に対して、導入時の手続きのアドバイスやサポートを行うことで円滑な導入を促す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明確に相談窓口の設置等はないが、デマンド交通の導入要望の際など、担当部局において、自家用有償運送に関する情報を蓄積し、また、タクシー事業者等に運行が可能かどうか協議を行うなどした。</li> </ul>	●
<p>⑬運転免許返納者の支援サービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>免許返納者に対して、公共交通の割引など支援メニューを検討し、サービスの提供を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿南市独自で免許返納者に対する支援の実施はしていないが、徳島県が主体となり、免許返納者に対する支援サービスを取りまとめ、免許返納者に対する優遇店のガイドブックを発行し、情報提供を行っている。</li> </ul>	●

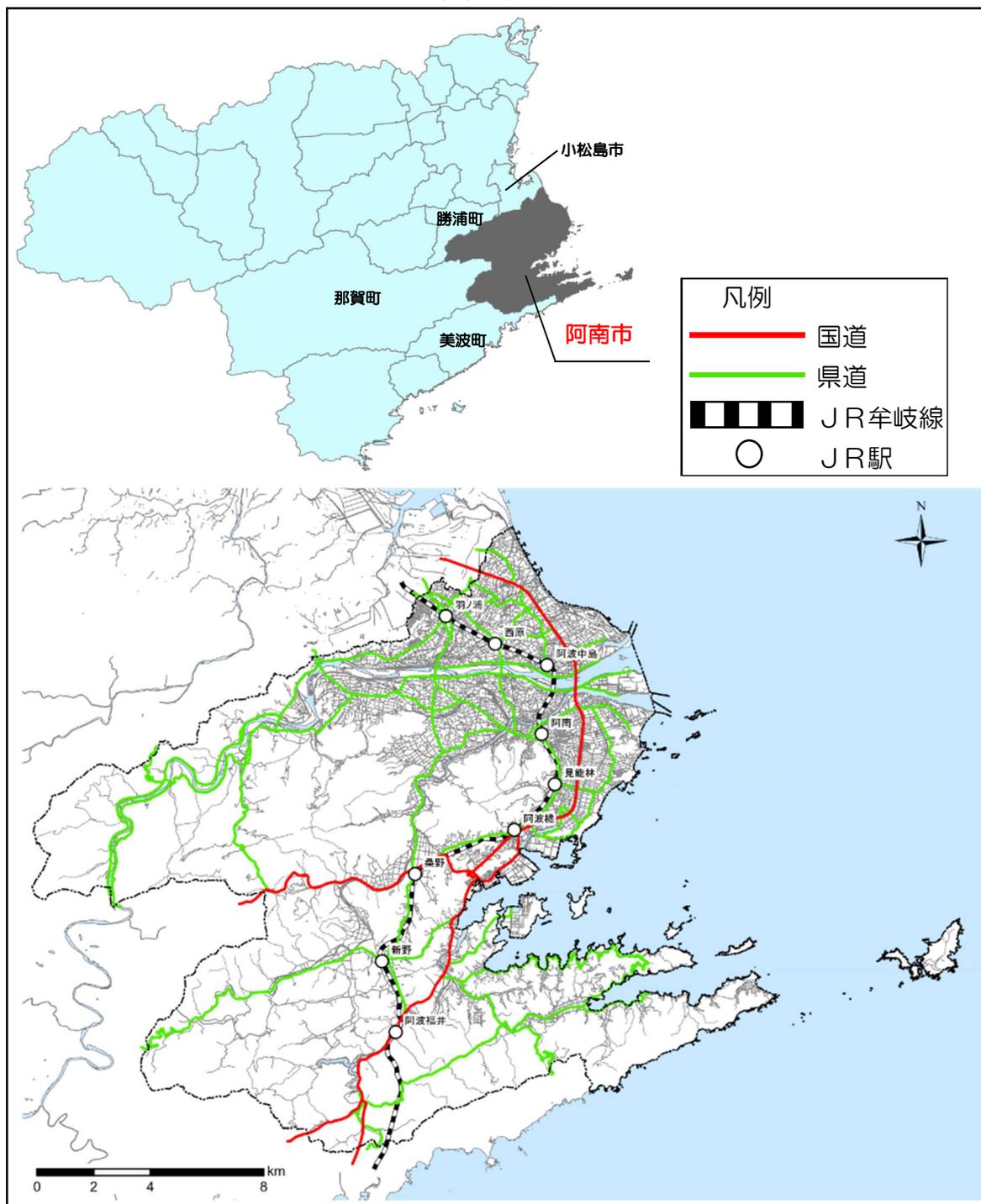
## 第3章 阿南市の概況

### 3.1 位置・地勢

本市は、徳島県の海岸線のほぼ中央にあり、四国の最東端に位置し、平成18年3月20日に旧阿南市、那賀川町、羽ノ浦町の1市2町が合併し現在の市域が形成されました。西は勝浦郡勝浦町と那賀郡那賀町に、南は海部郡美波町に、北は小松島市に隣接しています。

本市の自然的特性は、那賀川水系により形成された沖積平野と、リアス式海岸を持つ臨海部、また四国山系の東端に連なった山地からなる豊かな自然あふれるまちです。

▼本市の位置図



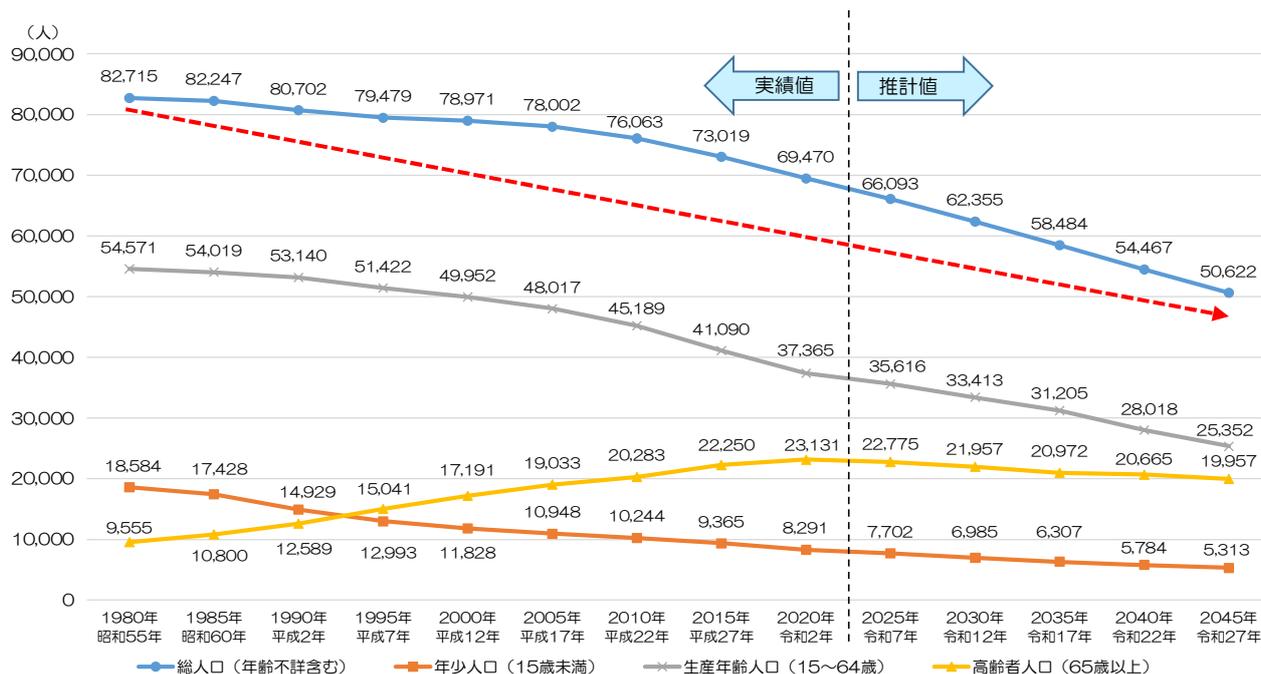
## 3.2 人口・世帯の状況

### (1) 年齢3区分別人口の推移

近年の本市の総人口は、昭和55年の82,715人をピークに一貫して減少傾向にあります。平成7年には高齢者人口が年少人口を上回り、少子高齢化が進行しているとともに、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）による将来人口推計においても、令和27年には総人口が約50,622人程度まで減少することが予測されています。

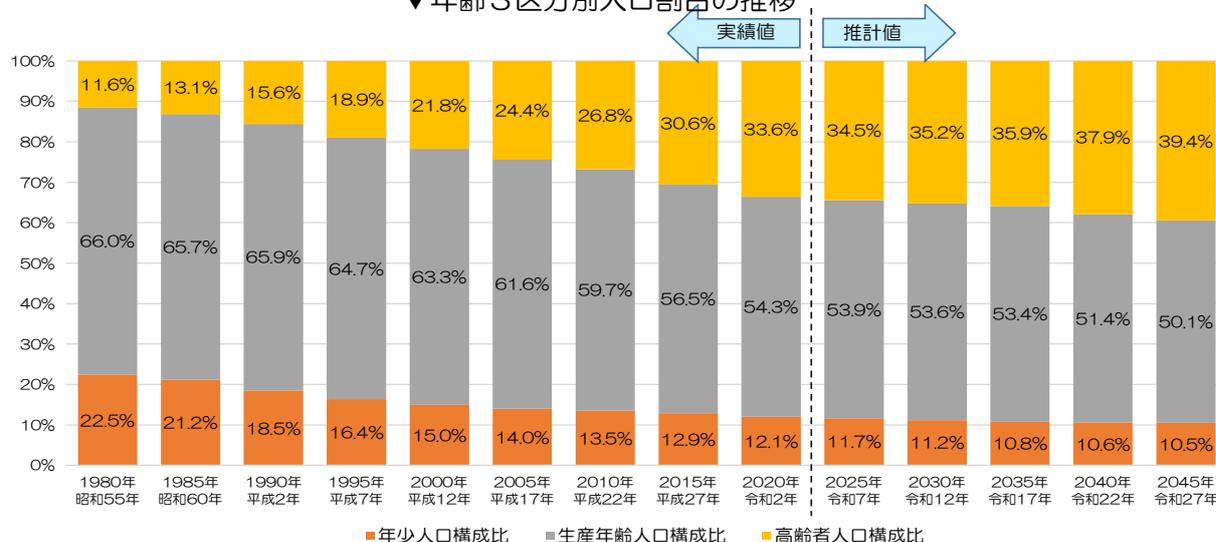
年齢3区分別人口の割合では、年少人口、生産年齢人口の割合は減少傾向で推移していき、一方、高齢者人口の割合は増加傾向で推移し、令和27年には約39.4%に達すると見込まれています。

▼年齢3区分別人口の推移



出典：令和2年までは国勢調査、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の「日本の地域別将来推計人口」（平成30（2018）年推計）

▼年齢3区分別人口割合の推移

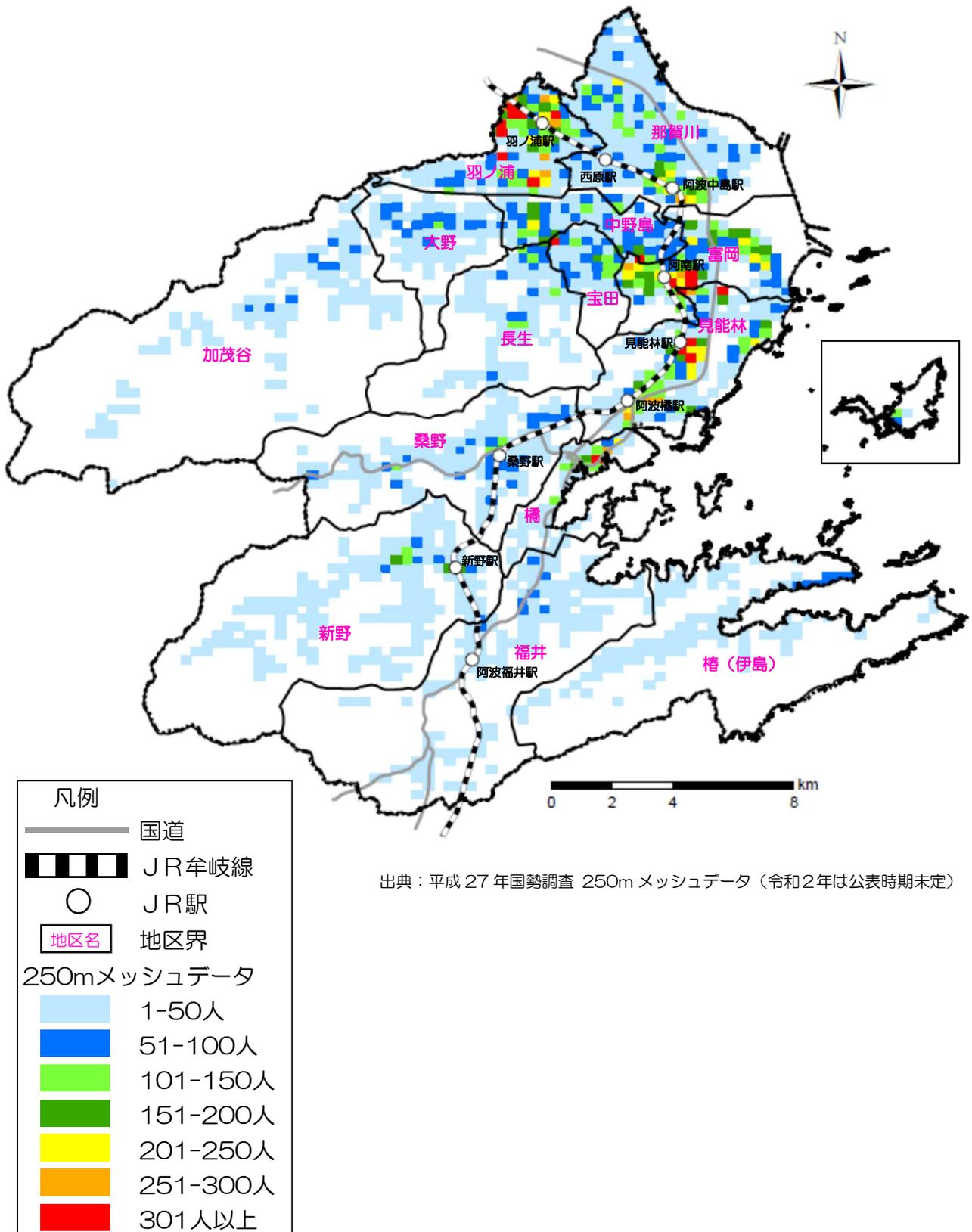


出典：令和2年までは国勢調査、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の「日本の地域別将来推計人口」（平成30（2018）年推計）

## (2) 人口分布の状況

本市の人口は、主に羽ノ浦駅、阿南駅、見能林駅周辺に人口集中が見られます。

▼人口分布図



### (3) 地区別人口構成

人口の総数が多い地区は、「羽ノ浦」「見能林」「那賀川」「富岡」地区となっており、いずれも 10,000 人を超えています。

高齢者人口が多い地区は、「羽ノ浦」「那賀川」「見能林」地区となっており、いずれも 3,000 人を超えています。また、高齢者人口構成比が高い地区は、「椿（伊島）」「新野」地区でいずれも 45%以上となっています。

一方、年少人口が多い地区は、羽ノ浦地区となっており、1,900 人を超えており、年少人口構成比も高く 15%以上となっています。

#### ▼本市の地区別人口構成

単位：人

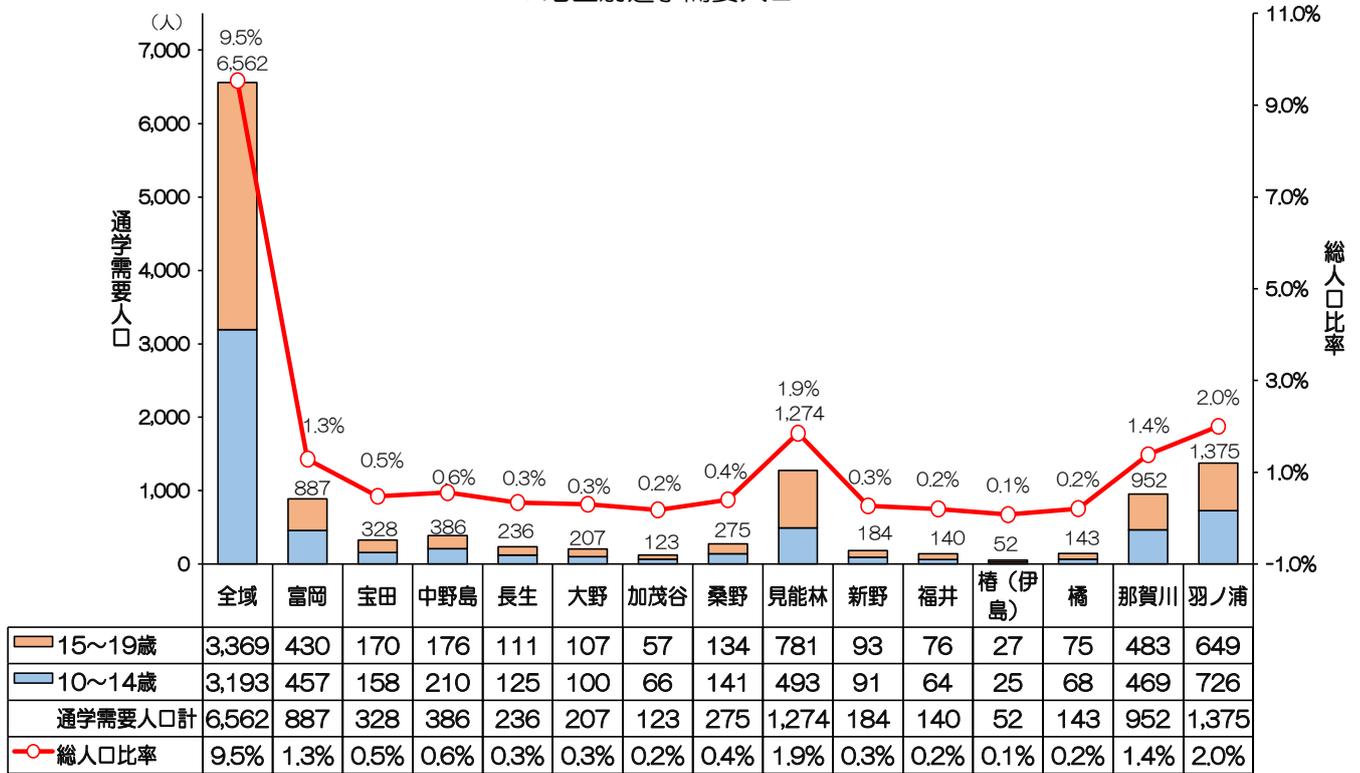
地区名	総数 (年齢「不詳」含む)	年少人口 (15歳未満)	生産年齢人口 (15~64歳)	高齢者人口 (65歳以上)	年少人口構成比	生産年齢人口構成比	高齢者人口構成比 (高齢化率)
全域	69,470	8,291	37,365	23,131	11.9%	53.8%	33.3%
富岡	10,130	1,215	5,695	2,972	12.0%	56.2%	29.3%
宝田	3,097	409	1,603	1,075	13.2%	51.8%	34.7%
中野島	4,527	550	2,396	1,526	12.1%	52.9%	33.7%
長生	2,734	295	1,389	1,032	10.8%	50.8%	37.7%
大野	2,125	239	1,116	769	11.2%	52.5%	36.2%
加茂谷	1,719	151	821	738	8.8%	47.8%	42.9%
桑野	3,497	397	1,742	1,357	11.4%	49.8%	38.8%
見能林	10,283	1,259	5,898	3,037	12.2%	57.4%	29.5%
新野	3,038	214	1,397	1,425	7.0%	46.0%	46.9%
福井	1,850	138	890	822	7.5%	48.1%	44.4%
椿（伊島）	1,224	67	529	628	5.5%	43.2%	51.3%
橋	2,119	176	1,151	780	8.3%	54.3%	36.8%
那賀川	10,227	1,182	5,806	3,125	11.6%	56.8%	30.6%
羽ノ浦	12,900	1,999	6,932	3,845	15.5%	53.7%	29.8%

出典：令和2年国勢調査

#### (4) 地区別の通学需要年齢の人口

令和2年国勢調査では、通学需要がある「15～19歳」及び今後通学需要が発生する「10～14歳」の人口と総人口に対する割合は、市全体 6,562人（9.5%）、地区別の上位3地区では、羽ノ浦地区 1,375人（2.0%）、見能林地区 1,274人（1.9%）、那賀川地区 952人（1.4%）となっています。

▼地区別通学需要人口

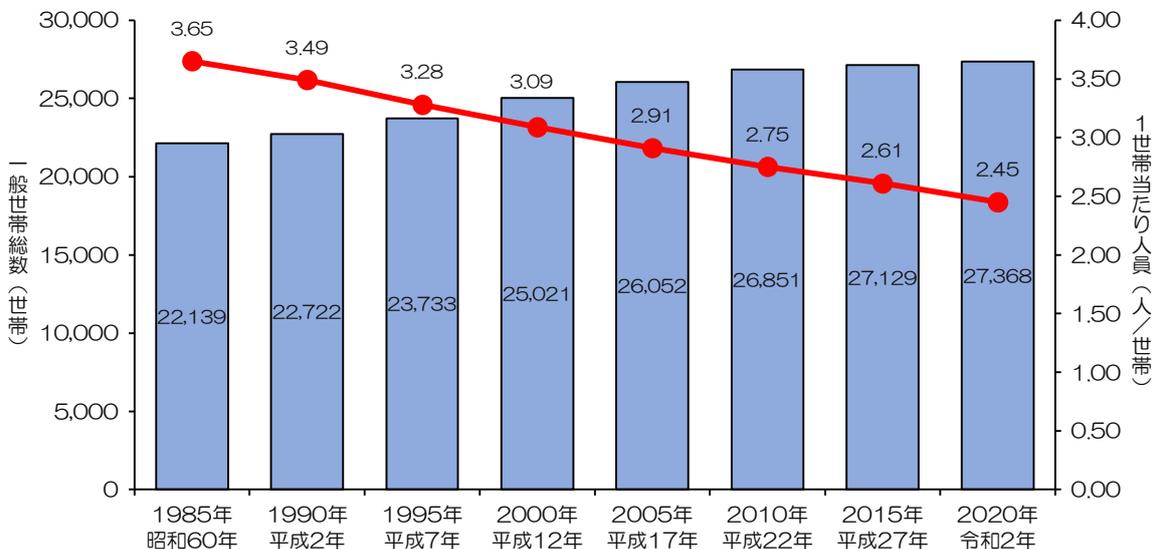


出典：令和2年国勢調査

#### (5) 世帯の動向

本市の一般世帯総数は、増加傾向にあり、令和2年では 27,368 世帯となっています。一方、1世帯当たり人員は減少傾向にあり、昭和60年の 3.65 人から令和2年には 2.45 人と 1.20 人減少しています。

▼世帯数の推移



出典：国勢調査

## (6) 世帯の構造

核家族世帯数の割合が一番高い地区は、羽ノ浦地区 3,103 世帯 (65.9%) となっています。

65 歳以上の高齢者がいる世帯数の割合が一番高い地区は、椿 (伊島) 地区 426 世帯 (73.8%) となっています。また、65 歳以上の単身者世帯数の割合が一番高い地区は、橘地区 208 世帯 (17.8%) となっています。

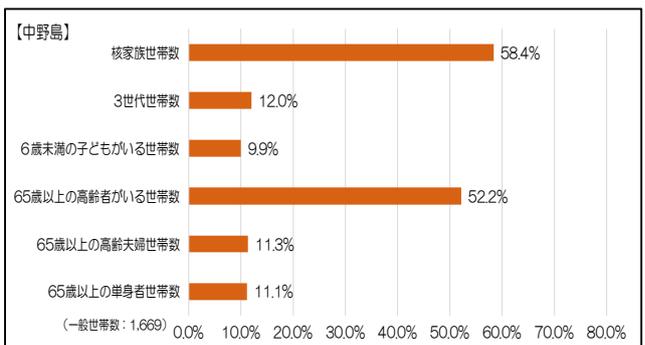
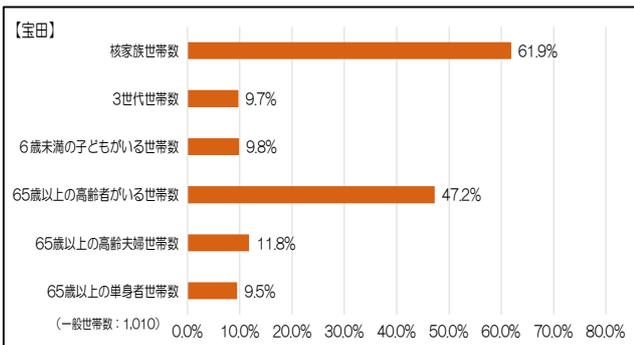
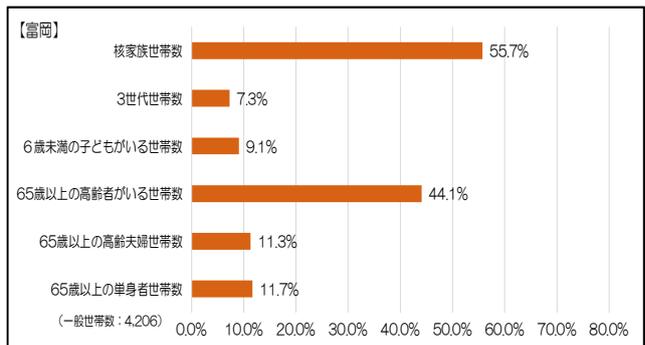
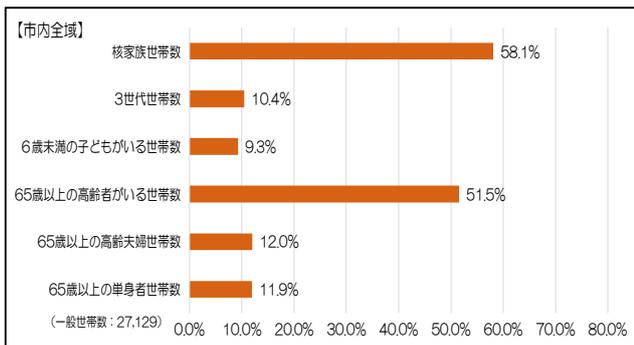
3 世代世帯数の割合が一番高い地区は、加茂谷地区 138 世帯 (20.8%) となっています。

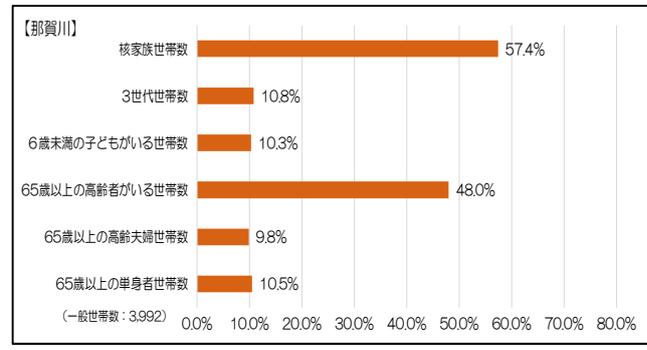
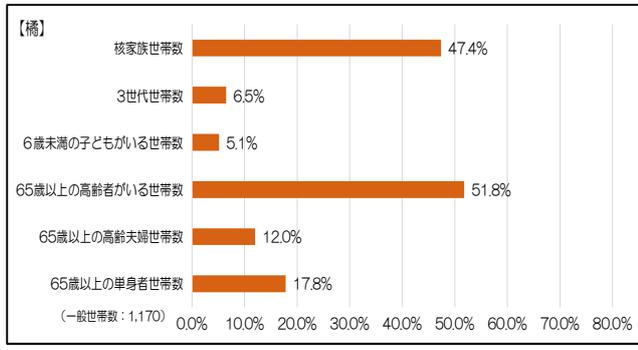
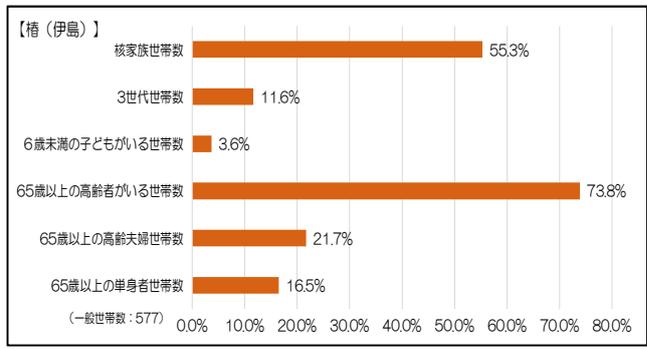
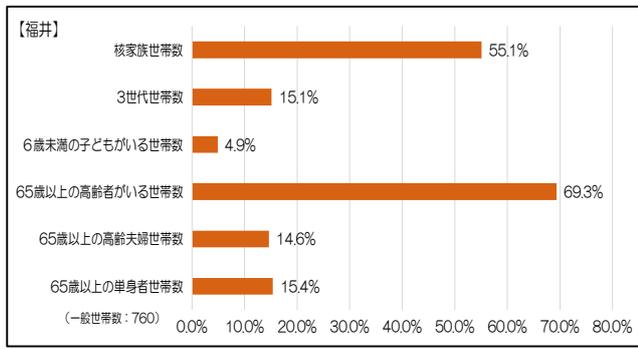
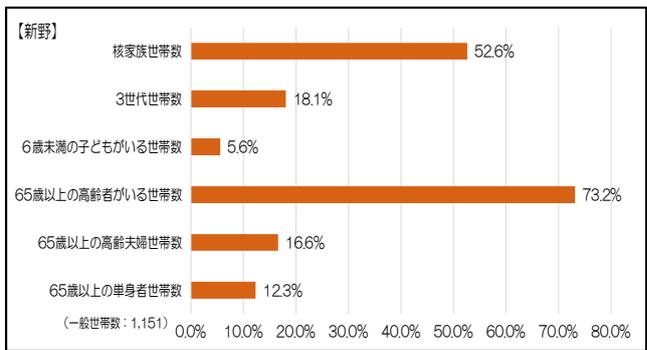
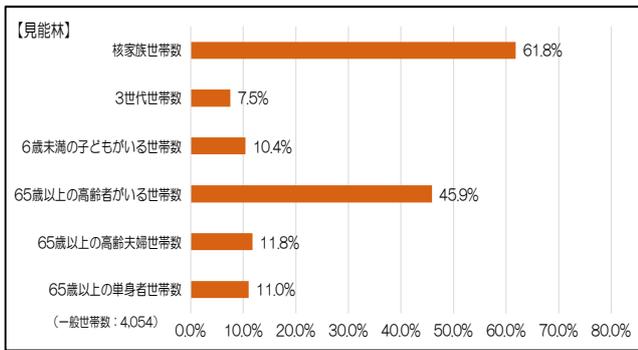
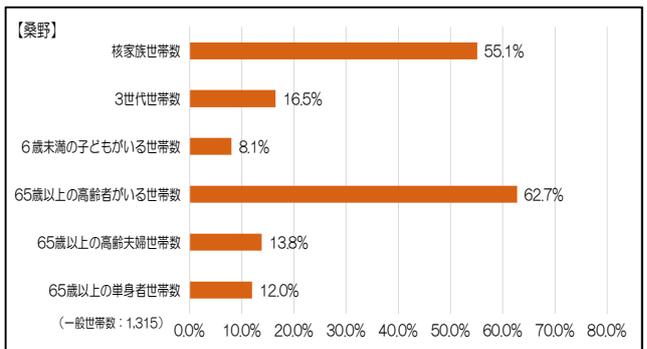
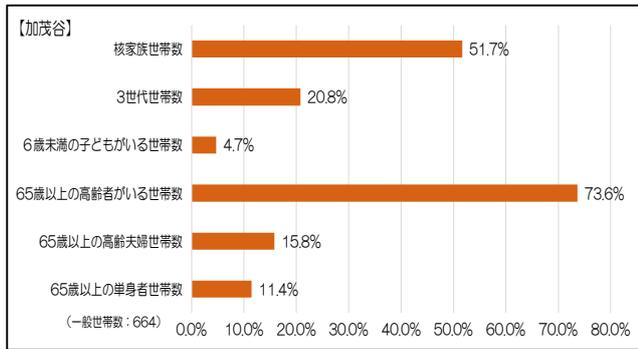
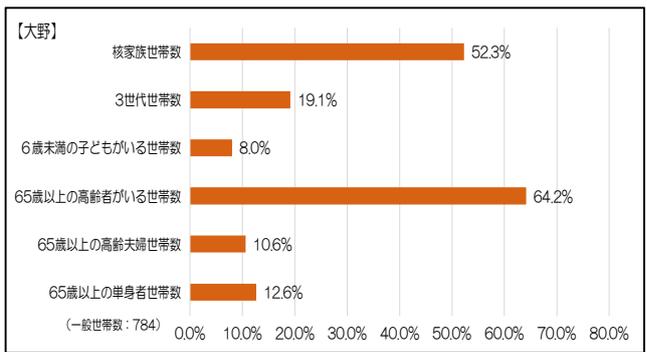
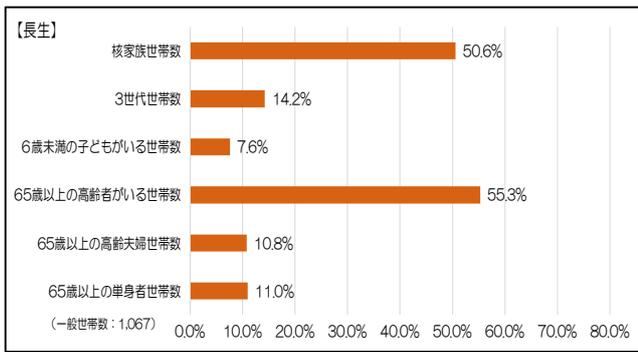
### ▼地区別の世帯構成

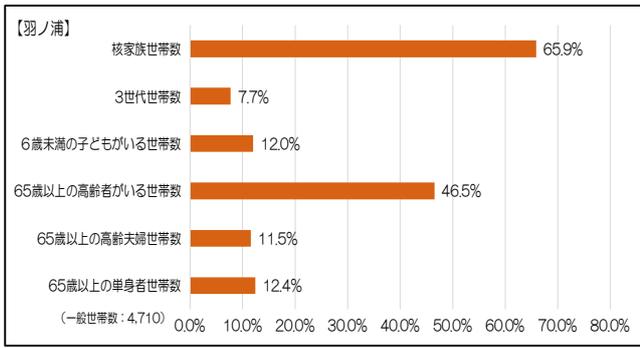
		(世帯)													
項目	市内全域	富岡	宝田	中野島	長生	大野	加茂谷	桑野	見能林	新野	福井	椿(伊島)	橘	那賀川	羽ノ浦
世帯総数	27,193	4,212	1,017	1,676	1,073	784	664	1,316	4,066	1,154	761	577	1,171	4,000	4,722
一般世帯総数	27,129	4,206	1,010	1,669	1,067	784	664	1,315	4,054	1,151	760	577	1,170	3,992	4,710
核家族世帯 (一般世帯数に占める割合)	15,761 58.1%	2,344 55.7%	625 61.9%	974 58.4%	540 50.6%	410 52.3%	343 51.7%	725 55.1%	2,507 61.8%	606 52.6%	419 55.1%	319 55.3%	554 47.4%	2,292 57.4%	3,103 65.9%
3 世代世帯数 (一般世帯数に占める割合)	2,827 10.4%	306 7.3%	98 9.7%	200 12.0%	152 14.2%	150 19.1%	138 20.8%	217 16.5%	306 7.5%	208 18.1%	115 15.1%	67 11.6%	76 6.5%	430 10.8%	364 7.7%
6 歳未満の子どもがいる世帯数 (一般世帯数に占める割合)	2,511 9.3%	382 9.1%	99 9.8%	166 9.9%	81 7.6%	63 8.0%	31 4.7%	106 8.1%	423 10.4%	64 5.6%	37 4.9%	21 3.6%	60 5.1%	411 10.3%	567 12.0%
65 歳以上の高齢者がいる世帯数 (一般世帯数に占める割合)	13,977 51.5%	1,853 44.1%	477 47.2%	871 52.2%	590 55.3%	503 64.2%	489 73.6%	825 62.7%	1,861 45.9%	842 73.2%	527 69.3%	426 73.8%	606 51.8%	1,915 48.0%	2,192 46.5%
65 歳以上の高齢夫婦世帯数 (一般世帯数に占める割合)	3,251 12.0%	477 11.3%	119 11.8%	189 11.3%	115 10.8%	83 10.6%	105 15.8%	182 13.8%	477 11.8%	191 16.6%	111 14.6%	125 21.7%	140 12.0%	393 9.8%	544 11.5%
65 歳以上の単身者世帯数 (一般世帯数に占める割合)	3,233 11.9%	490 11.7%	96 9.5%	186 11.1%	117 11.0%	99 12.6%	76 11.4%	158 12.0%	447 11.0%	142 12.3%	117 15.4%	95 16.5%	208 17.8%	418 10.5%	584 12.4%
施設等の世帯数	64	6	7	7	6	0	0	1	12	3	1	0	1	8	12

出典：平成 27 年国勢調査 (令和 2 年は公表時期未定)

### ▼一般世帯数に占める核家族世帯数等の割合

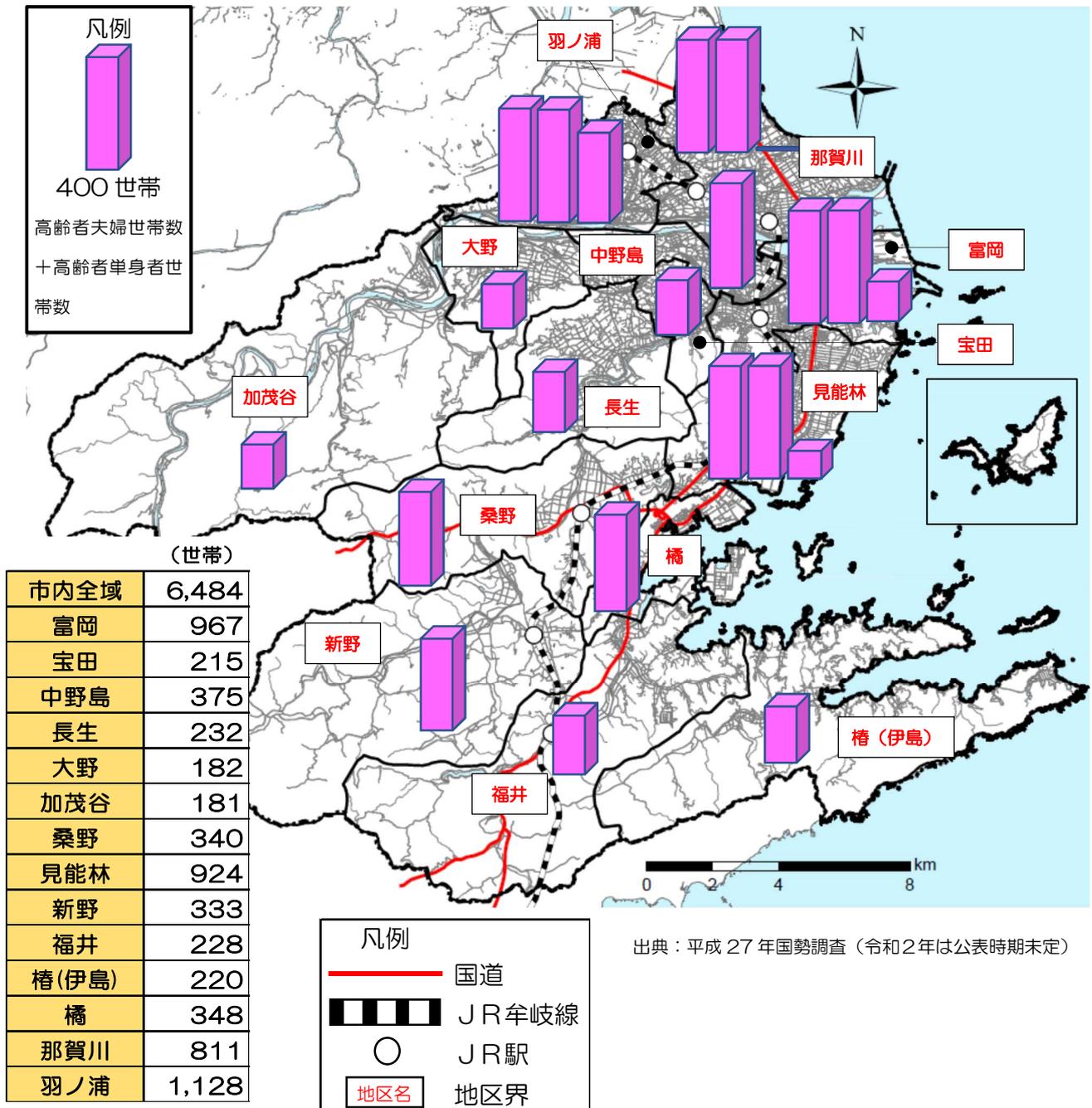






出典：平成 27 年国勢調査（令和 2 年は公表時期未定）

▼高齢者夫婦世帯数および高齢者単身者世帯数の分布図

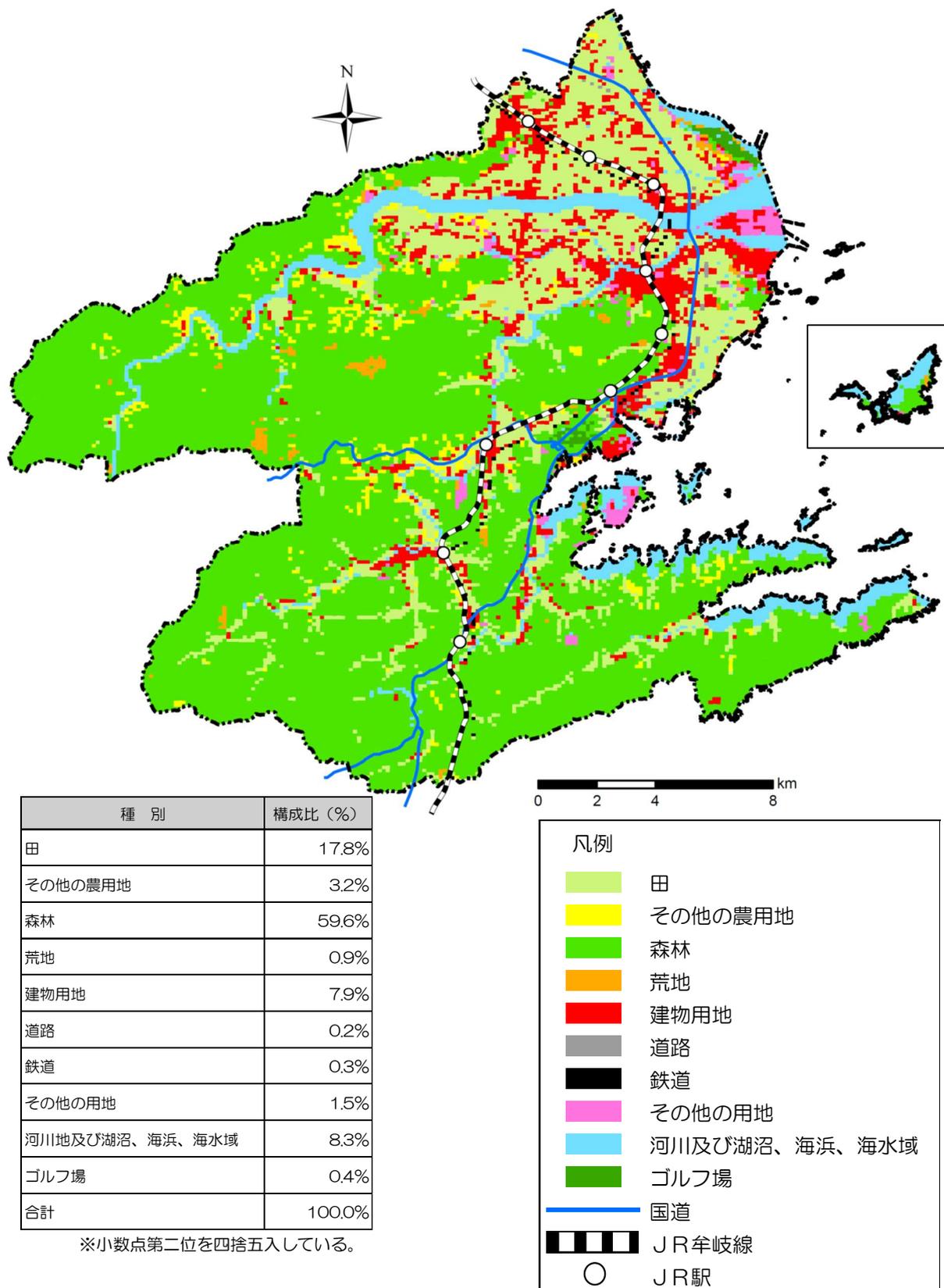


出典：平成 27 年国勢調査（令和 2 年は公表時期未定）

### 3.3 土地利用状況

本市の土地利用の状況は、森林が郊外部を中心に市域面積の約6割を占めています。北部に田と建物用地（宅地）が広がっていることがわかります。

▼土地利用状況図

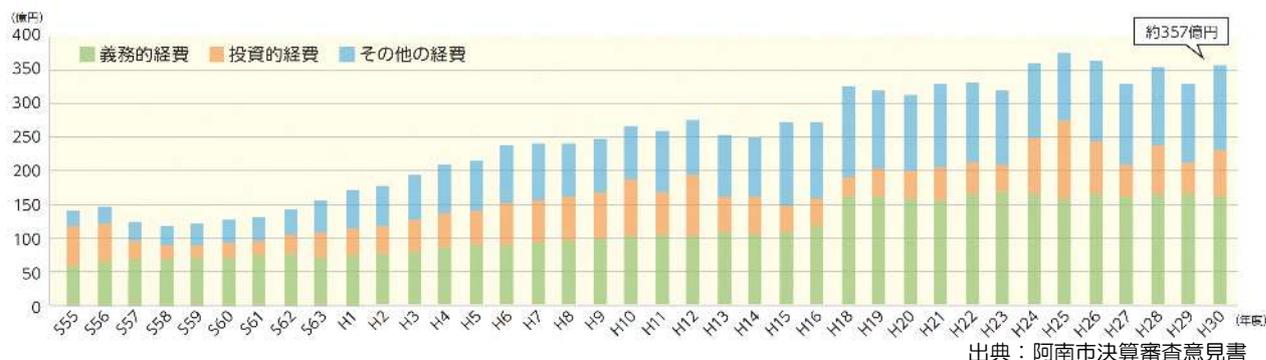


出典：平成28年度国土数値情報（土地利用細分メッシュデータ（100mメッシュ））

### 3.4 財政の状況

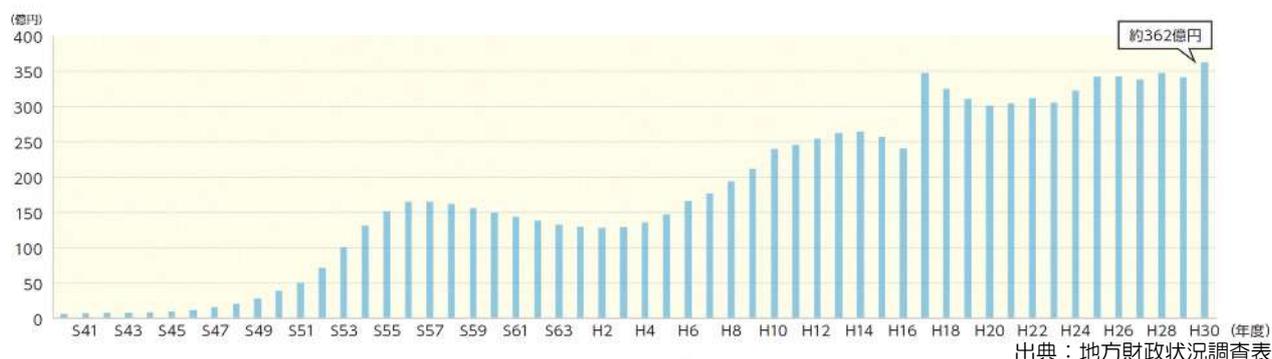
#### (1) 一般会計の性質別決算額の推移

平成 18 年の合併以降、義務的経費（人件費、扶助費、公債費）は約 160 億円で推移しています。また、投資的経費は、大型事業が続いた平成 24 年度から平成 26 年度にかけて大きく増加し、義務的経費と投資的経費を除いたその他の経費は、約 120 億円で推移しています。



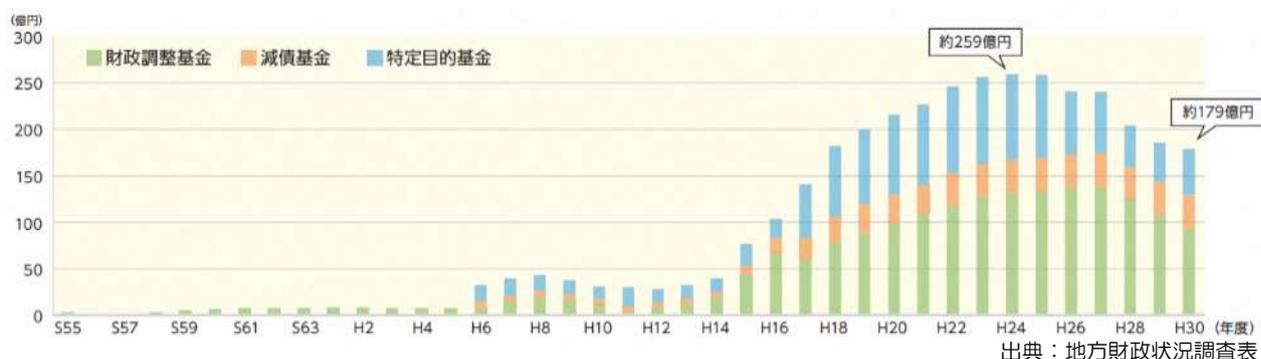
#### (2) 市債現在高（普通会計）の推移

平成 30 年度決算における市債現在高は、約 362 億 5 千万円で過去最高額となっており、平成 20 年度以降は増加傾向にあります。



#### (3) 積立金現在高（普通会計）の推移

橘湾石炭火力発電所建設後の平成 13 年度から徐々に増え始め、平成 24 年度には約 259 億 2 千万円に達しました。その後、大型事業の実施により基金の一部を取り崩したため、平成 30 年度末の現在高は約 179 億 2 千万円となっています。



#### (4) 財政指数（財政力指数等）

平成 30 年度の財政力指数は 0.85 で、前年度から 0.01 ポイント低下したものの、全国や類似団体（国勢調査人口と産業構造が類似する市）の平均値を大きく上回っており、69 の類似団体の中では第 5 位の財政力を誇っています。

また、平成 30 年度の経常収支比率は 89.7% で、全国や類似団体の平均値より低いものの、年々増加傾向にあり、財政の硬直化が懸念されます。

一方、平成 30 年度の実質公債費比率は 5.2% で、全国平均より 0.9%、類似団体平均より 2.6% 下回っており、また、将来負担比率も値が生じていないことから、比較的健全な財政状況にあるといえます。

#### ■ 財政力指数（地方公共団体の財政力を示す指標で、1 を上回れば地方交付税が交付されない、いわゆる不交付団体となります。） (%)

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
阿南市	1.08	0.99	0.91	0.89	0.89	0.91	0.90	0.89	0.88	0.86	0.85	0.84
類似団体	0.66	0.64	0.61	0.65	0.63	0.63	0.63	0.53	0.52	0.51	0.51	0.52
全国	0.56	0.55	0.53	0.51	0.49	0.49	0.49	0.50	0.50	0.51	0.51	0.51

#### ■ 経常収支比率（財政構造の弾力性を判断するための指標で、低いほど財政運営に自由度があるといえます。） (%)

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
阿南市	80.4	85.8	77.9	85.1	87.2	83.6	84.2	88.3	91.5	88.5	89.7	91.6
類似団体	93.0	91.8	87.9	89.6	90.2	89.6	90.9	88.7	91.0	91.5	92.2	92.8
全国	91.8	91.8	89.2	90.3	90.7	90.2	91.3	90.0	92.5	92.8	93.0	93.6

#### ■ 実質公債費比率（一般財源の規模に対する公債費の割合を示す指標で、数値が低いほど健全な財政状況にあるといえます。） (%)

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
阿南市	12.3	11.9	10.9	9.6	8.7	7.9	7.0	5.7	9.7	5.2	5.2	5.1
類似団体	14.3	13.9	12.9	11.1	10.3	9.6	8.8	9.0	10.0	8.0	7.8	7.7
全国	11.8	11.2	10.5	9.9	9.2	8.6	8.0	7.4	6.9	6.4	6.1	5.8

#### ■ 将来負担比率（将来の財政を圧迫する可能性の度合を示す指標で、将来負担すべき実質的な負担の財政規模に対する比率です。） (%)

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
阿南市	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
類似団体	113.2	106.7	88.1	69.2	58.2	50.3	45.9	39.0	32.5	30.2	25.4	22.9
全国	100.9	92.8	79.7	69.2	60.0	51.0	45.8	38.9	34.5	33.7	28.9	27.4

※算出されない場合は「—（ハイフン）」と記載します。

### 3.5 公共施設の状況

#### (1) 建物系公共施設の総量

本市は、建物系公共施設を 737 施設所有しており、その総面積は全国平均 (3.22 m<sup>2</sup>/人) の約 1.8 倍となっています。

旧耐震基準時代の昭和 49 年 (1974 年) から昭和 56 年 (1981 年) までの 8 年間に多くの施設を建設しており、それぞれの耐用年数を更新時期とした場合、2021 年から 2029 年にかけて集中し、その後も 3 年から 5 年おきに更新施設の総量が大きく伸びる見込みとなっています。

■ 更新時期を迎える建物系公共施設の総量

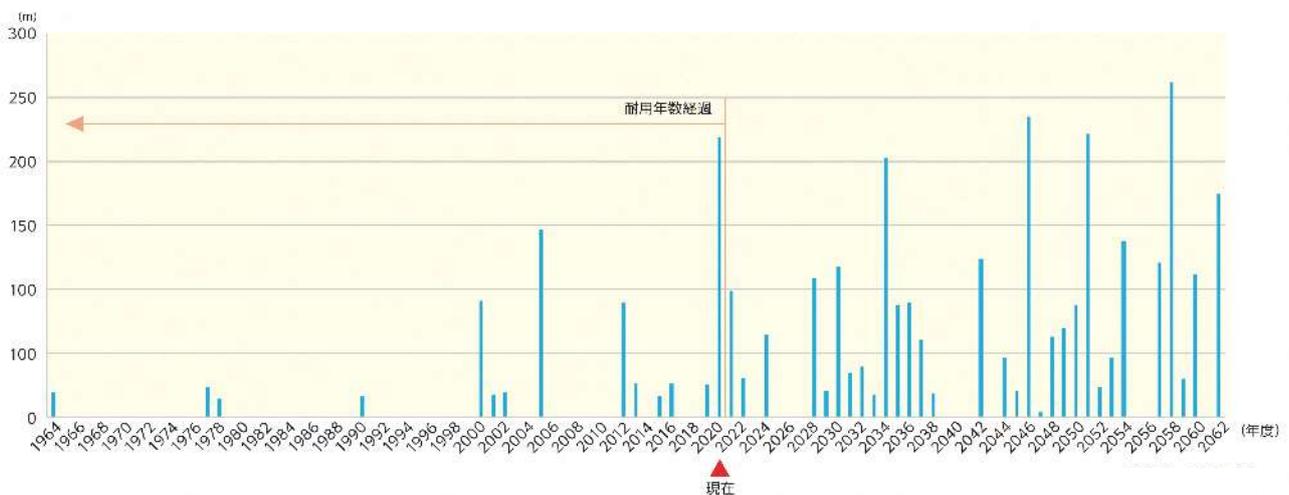


出典：固定資産台帳

#### (2) 橋りょうの総量

市が建設した橋長が 15m 以上の橋りょうは 79 橋あり、その耐用年数を更新時期とした場合、2021 年以降、10 年から 15 年ごとに更新時期を迎える橋りょうの総量が大きく伸びる見込みとなっています。

■ 更新時期を迎える橋りょう (橋長 15m 以上) の総量



出典：橋りょう台帳

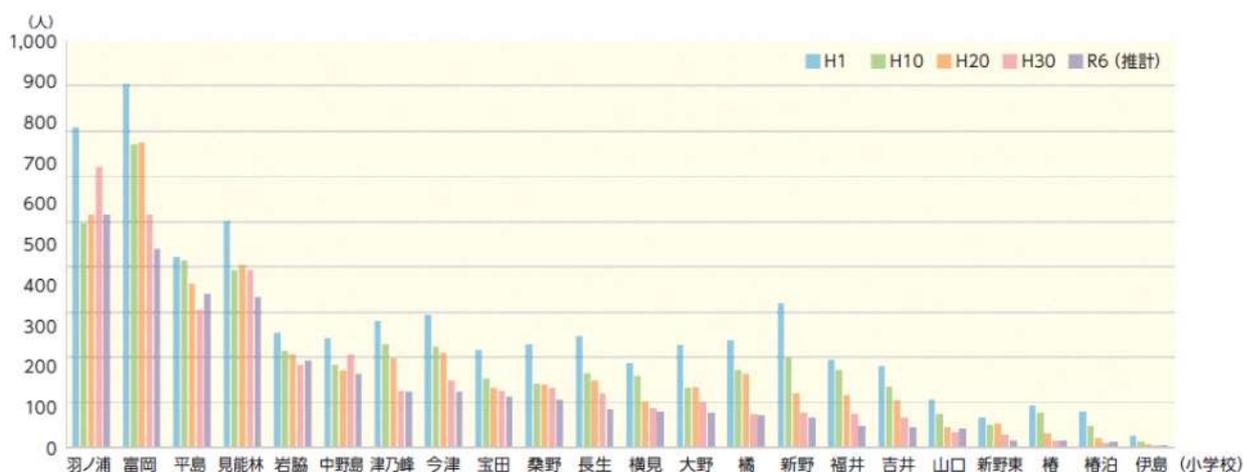
### 3.6 学校の状況

#### (1) 小学校別児童数の推移と将来見通し

平成 30 年（2018 年）の児童数は 3,812 人で、その内、羽ノ浦小学校が 690 人で最も多く、最も少ないのは伊島小学校で 5 人となっています。

平成 30 年時点における令和 6 年の児童数推計では、平島、岩脇など一部の小学校で増加する見込みですが、全体的に減少傾向にあります。

#### ■ 小学校別児童数の推移と将来見通し



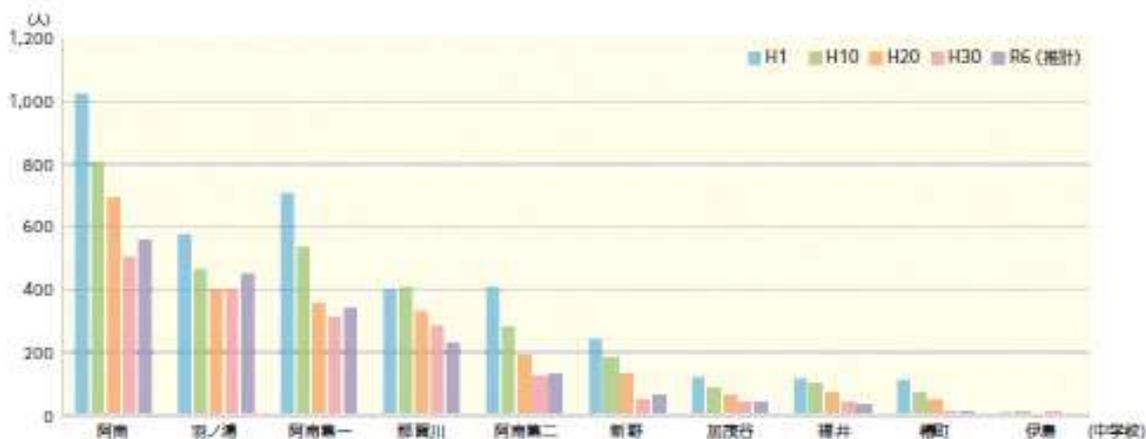
出典：学事関係職員録

#### (2) 中学校別生徒数の推移と将来見通し

平成 30 年の生徒数は 1,778 人で、その内、阿南中学校が 505 人と最も多く、最も少ないのは伊島中学校で 6 人となっています。

平成 30 年時点における令和 6 年の生徒数推計では、阿南、羽ノ浦、阿南第一、阿南第二など一部の中学校で増加する見込みですが、全体的に減少傾向にあります。

#### ■ 中学校別生徒数の推移と将来見通し



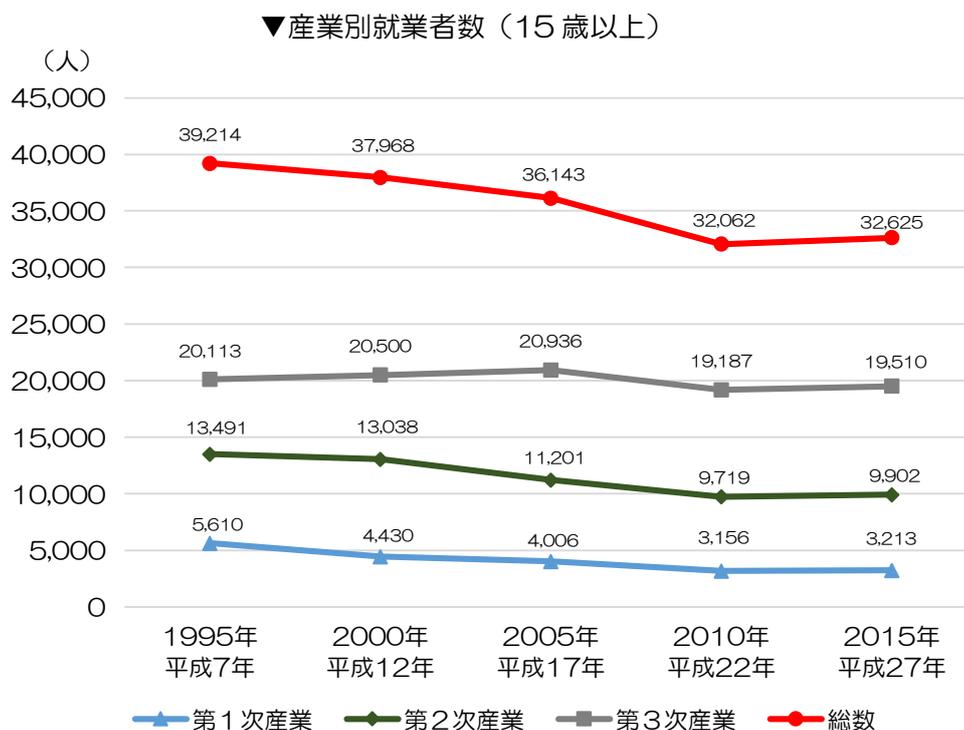
出典：学事関係職員録

### 3.7 産業

#### (1) 産業別就業者数の推移

就業者数は減少しており、国勢調査では平成7年の39,214人から平成27年の32,625人と約16.8%の減少となっています。

産業別就業者をみると、いずれも減少傾向にあり、第1次産業は2,397人(▲約42.7%)、第2次産業は3,589人(▲約26.6%)、第3次産業は603人(▲約3.0%)の減少となっています。



年次	1995年 平成7年	2000年 平成12年	2005年 平成17年	2010年 平成22年	2015年 平成27年
第1次産業	5,610	4,430	4,006	3,156	3,213
第2次産業	13,491	13,038	11,201	9,719	9,902
第3次産業	20,113	20,500	20,936	19,187	19,510
総数	39,214	37,968	36,143	32,062	32,625
構成比率					
第1次産業	14.3%	11.7%	11.1%	9.8%	9.8%
第2次産業	34.4%	34.3%	31.0%	30.3%	30.4%
第3次産業	51.3%	54.0%	57.9%	59.8%	59.8%

出典：国勢調査（令和2年は令和4年5月に公表予定）

※就業者数の総数には分類不能の業種が含まれていない。

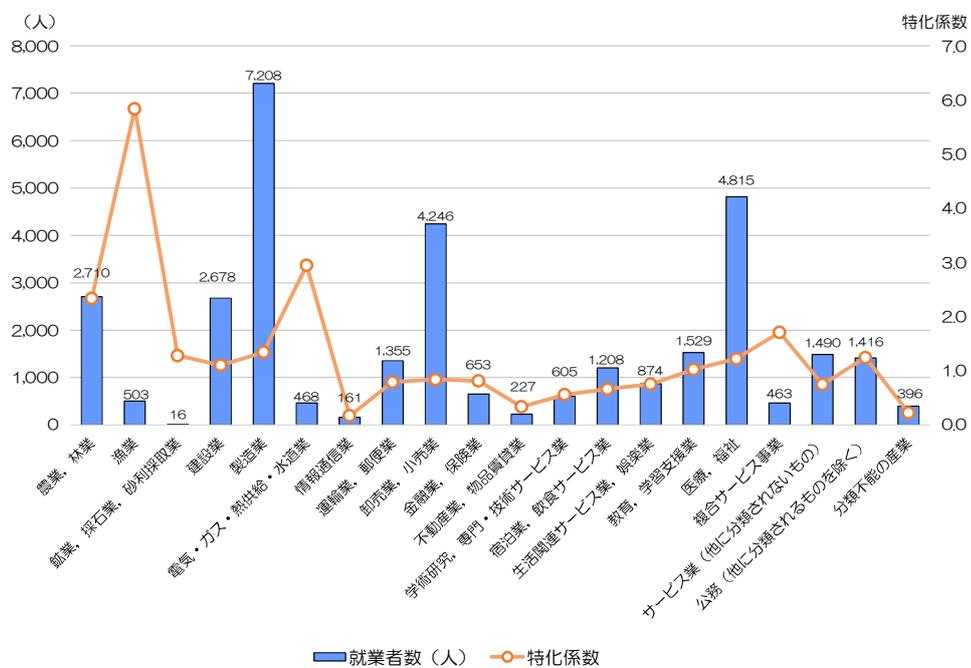
※平成7年から平成17年は旧阿南市、旧那賀川町、旧羽ノ浦町の合計の値。

## (2) 産業大分類別就業者数

産業大分類別就業者数をみると、製造業（7,208人）、医療・福祉（4,815人）などの就業者数が多くなっています。

特化係数（全国平均と比べその産業に従事する就業者の相対的な多さの指標）をみると、漁業が最も高くなっており、次いで電気・ガス・熱供給・水道業が高くなっています。

▼産業大分類就業者数と特化係数



	就業者数 (人)	特化係数
農業、林業	2,710	2.34
漁業	503	5.84
鉱業、採石業、砂利採取業	16	1.28
建設業	2,678	1.10
製造業	7,208	1.35
電気・ガス・熱供給・水道業	468	2.95
情報通信業	161	0.17
運輸業、郵便業	1,355	0.79
卸売業、小売業	4,246	0.84
金融業、保険業	653	0.82
不動産業、物品賃貸業	227	0.34
学術研究、専門・技術サービス業	605	0.56
宿泊業、飲食サービス業	1,208	0.66
生活関連サービス業、娯楽業	874	0.75
教育、学習支援業	1,529	1.03
医療、福祉	4,815	1.22
複合サービス事業	463	1.71
サービス業（他に分類されないもの）	1,490	0.75
公務（他に分類されるものを除く）	1,416	1.25
分類不能の産業	396	0.22

出典：平成27年国勢調査（令和2年は令和4年5月に公表予定）

※特化係数=本市のα産業の就業者比率/全国のα産業の就業者比率

▼地区別の産業大分類就業割合

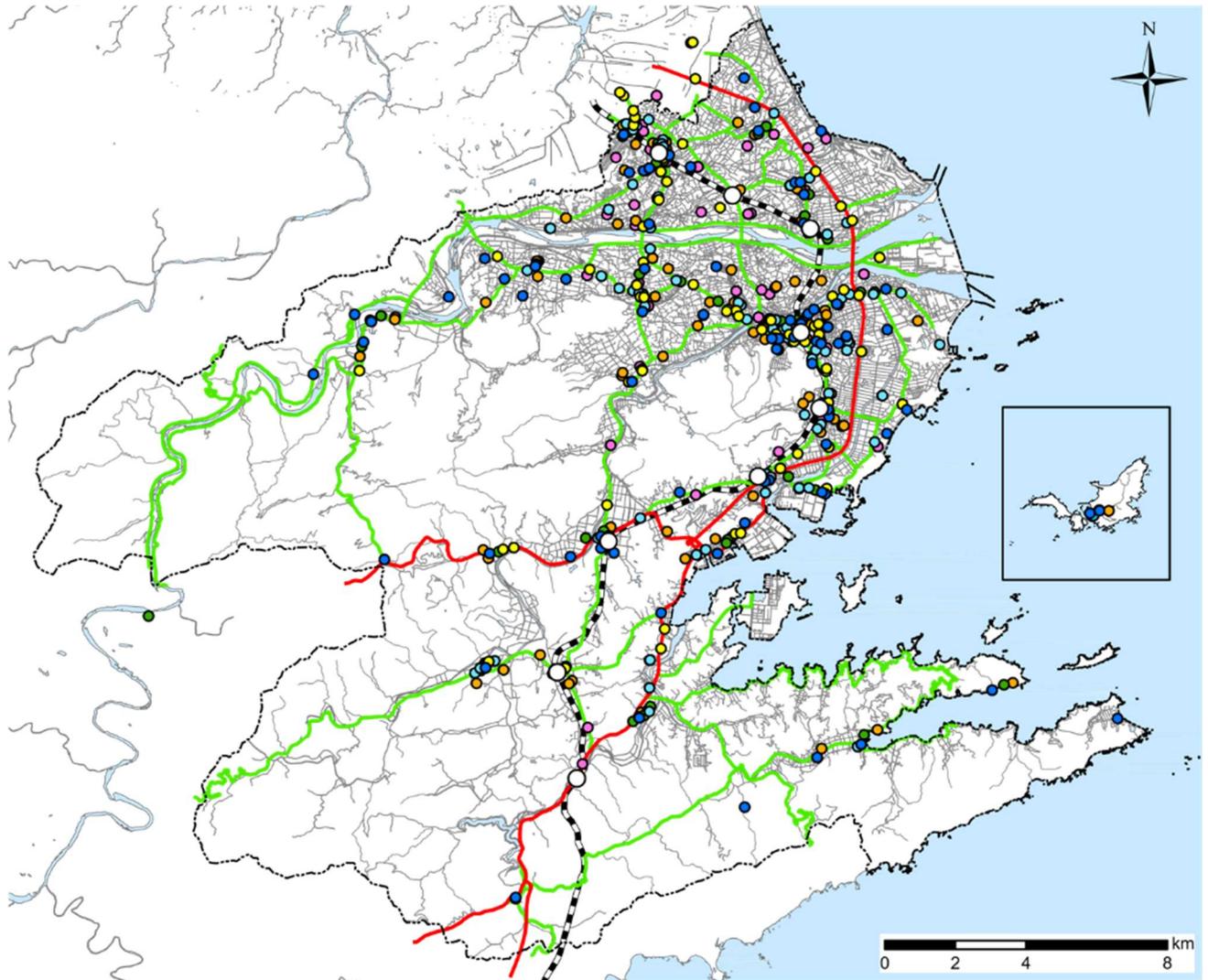
就業者数(人)	総数	富岡	宝田	中野島	長生	大野	加茂谷	桑野	兎能林	新野	福井	槽(伊島)	橋	那賀川	羽ノ浦
農業, 林業	2,710	120	83	157	116	214	284	309	189	323	182	94	36	351	252
漁業	503	32	1	4	0	0	3	4	57	3	7	267	48	71	6
鉱業, 採石業, 砂利採取業	16	1	1	0	0	0	0	3	1	1	1	0	2	1	3
建設業	2,678	351	114	173	121	88	60	144	409	172	103	52	103	399	389
製造業	7,208	1,108	289	462	361	242	178	344	1,052	372	169	89	265	1,085	1,192
電気・ガス・熱供給・水道業	468	81	7	14	9	8	9	15	120	6	6	2	126	25	40
情報通信業	161	26	6	7	2	9	5	8	20	1	6	0	2	30	39
運輸業, 郵便業	1,355	219	37	82	37	35	38	84	280	30	41	23	48	180	221
卸売業, 小売業	4,246	686	152	252	154	123	94	205	601	161	107	48	166	628	869
金融業, 保険業	653	99	32	25	22	17	17	26	111	29	16	6	23	115	115
不動産業, 物品賃貸業	227	46	13	14	8	7	2	12	29	1	6	2	6	33	48
学術研究, 専門・技術サービス業	605	119	27	48	13	23	12	24	89	12	13	9	16	99	101
宿泊業, 飲食サービス業	1,208	220	50	82	35	28	24	48	205	40	49	24	52	143	208
生活関連サービス業, 娯楽業	874	140	35	58	24	15	16	51	106	26	30	19	40	141	173
教育, 学習支援業	1,529	224	67	105	40	47	32	85	200	70	36	28	28	224	343
医療, 福祉	4,815	574	201	296	199	155	127	239	635	208	134	65	119	758	1,106
複合サービス事業	463	38	20	26	18	10	14	35	53	34	21	28	11	71	84
サービス業(他に分類されないもの)	1,490	215	52	104	61	56	48	83	229	76	50	18	57	211	230
公務(他に分類されるものを除く)	1,416	205	57	103	42	33	28	45	171	41	49	14	31	324	273
分類不能の産業	396	67	16	24	14	4	3	19	67	8	5	3	22	69	75
割合	総数	富岡	宝田	中野島	長生	大野	加茂谷	桑野	兎能林	新野	福井	槽(伊島)	橋	那賀川	羽ノ浦
農業, 林業	100%	4.4%	3.1%	5.8%	4.3%	7.9%	10.5%	11.4%	7.0%	11.9%	6.7%	3.5%	1.3%	13.0%	9.3%
漁業	100%	6.4%	0.2%	0.8%	0.0%	0.0%	0.6%	0.8%	11.3%	0.6%	1.4%	53.1%	9.5%	14.1%	1.2%
鉱業, 採石業, 砂利採取業	100%	6.3%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	18.8%	6.3%	6.3%	6.3%	0.0%	12.5%	6.3%	18.8%
建設業	100%	13.1%	4.3%	6.5%	4.5%	3.3%	2.2%	5.4%	15.3%	6.4%	3.8%	1.9%	3.8%	14.9%	14.5%
製造業	100%	15.4%	4.0%	6.4%	5.0%	3.4%	2.5%	4.8%	14.6%	5.2%	2.3%	1.2%	3.7%	15.1%	16.5%
電気・ガス・熱供給・水道業	100%	17.3%	1.5%	3.0%	1.9%	1.7%	1.9%	3.2%	25.6%	1.3%	1.3%	0.4%	26.9%	5.3%	8.5%
情報通信業	100%	16.1%	3.7%	4.3%	1.2%	5.6%	3.1%	5.0%	12.4%	0.6%	3.7%	0.0%	1.2%	18.6%	24.2%
運輸業, 郵便業	100%	16.2%	2.7%	6.1%	2.7%	2.6%	2.8%	6.2%	20.7%	2.2%	3.0%	1.7%	3.5%	13.3%	16.3%
卸売業, 小売業	100%	16.2%	3.6%	5.9%	3.6%	2.9%	2.2%	4.8%	14.2%	3.8%	2.5%	1.1%	3.9%	14.8%	20.5%
金融業, 保険業	100%	15.2%	4.9%	3.8%	3.4%	2.6%	2.6%	4.0%	17.0%	4.4%	2.5%	0.9%	3.5%	17.6%	17.6%
不動産業, 物品賃貸業	100%	20.3%	5.7%	6.2%	3.5%	3.1%	0.9%	5.3%	12.8%	0.4%	2.6%	0.9%	2.6%	14.5%	21.1%
学術研究, 専門・技術サービス業	100%	19.7%	4.5%	7.9%	2.1%	3.8%	2.0%	4.0%	14.7%	2.0%	2.1%	1.5%	2.6%	16.4%	16.7%
宿泊業, 飲食サービス業	100%	18.2%	4.1%	6.8%	2.9%	2.3%	2.0%	4.0%	17.0%	3.3%	4.1%	2.0%	4.3%	11.8%	17.2%
生活関連サービス業, 娯楽業	100%	16.0%	4.0%	6.6%	2.7%	1.7%	1.8%	5.8%	12.1%	3.0%	3.4%	2.2%	4.6%	16.1%	19.8%
教育, 学習支援業	100%	14.7%	4.4%	6.9%	2.6%	3.1%	2.1%	5.6%	13.1%	4.6%	2.4%	1.8%	1.8%	14.7%	22.4%
医療, 福祉	100%	11.9%	4.2%	6.1%	4.1%	3.2%	2.6%	5.0%	13.2%	4.3%	2.8%	1.3%	2.5%	15.7%	22.9%
複合サービス事業	100%	8.2%	4.3%	5.6%	3.9%	2.2%	3.0%	7.6%	11.4%	7.3%	4.5%	6.0%	2.4%	15.3%	18.1%
サービス業(他に分類されないもの)	100%	14.4%	3.5%	7.0%	4.1%	3.8%	3.2%	5.6%	15.4%	5.1%	3.4%	1.2%	3.8%	14.2%	15.4%
公務(他に分類されるものを除く)	100%	14.5%	4.0%	7.3%	3.0%	2.3%	2.0%	3.2%	12.1%	2.9%	3.5%	1.0%	2.2%	22.9%	19.3%
分類不能の産業	100%	16.9%	4.0%	6.1%	3.5%	1.0%	0.8%	4.8%	16.9%	2.0%	1.3%	0.8%	5.6%	17.4%	18.9%

注: 平成27年国勢調査(令和2年は公表時期未定)

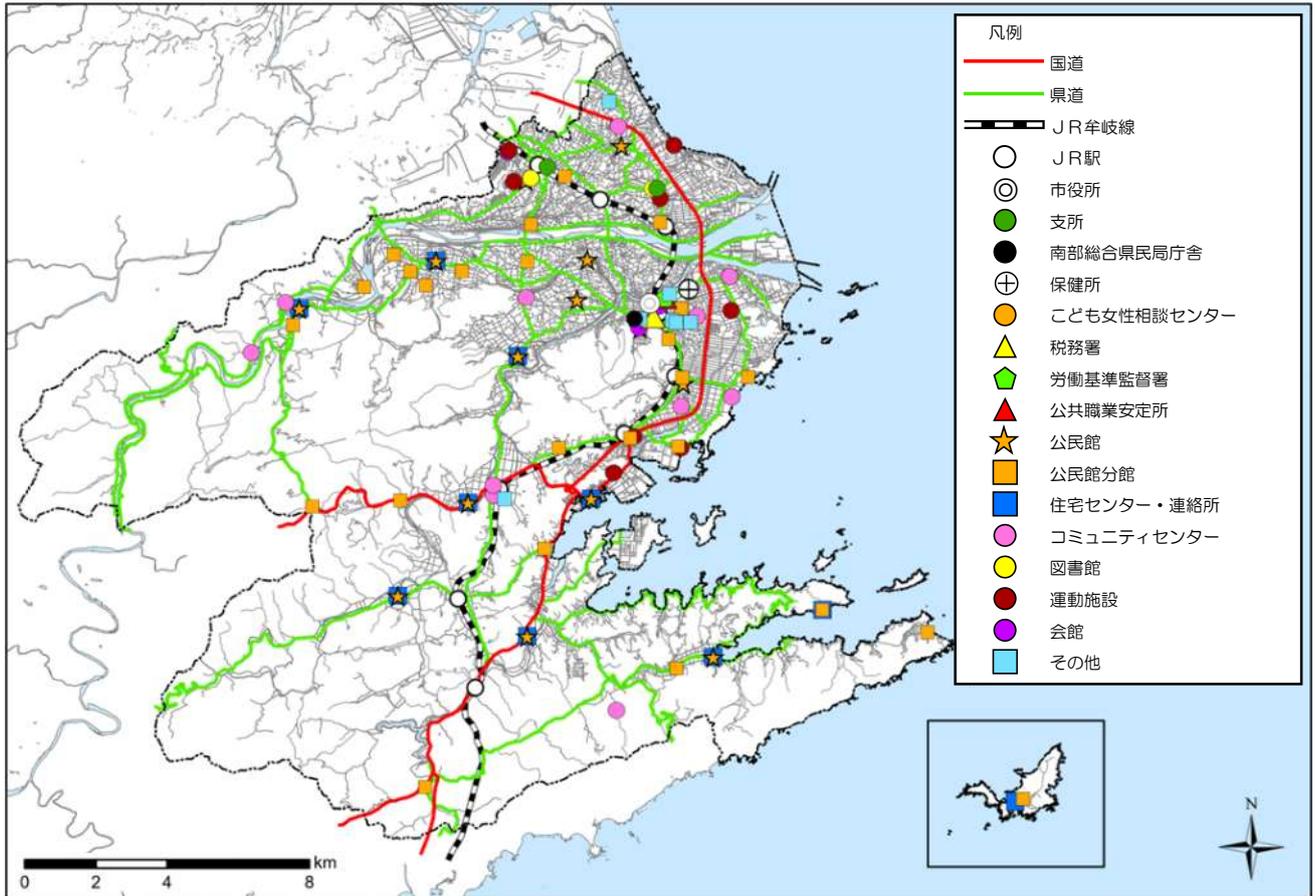
### 3.8 施設立地状況

本市の施設立地状況は、羽ノ浦駅、阿南駅、見能林駅、阿波橋駅周辺に多く立地していることがわかります。

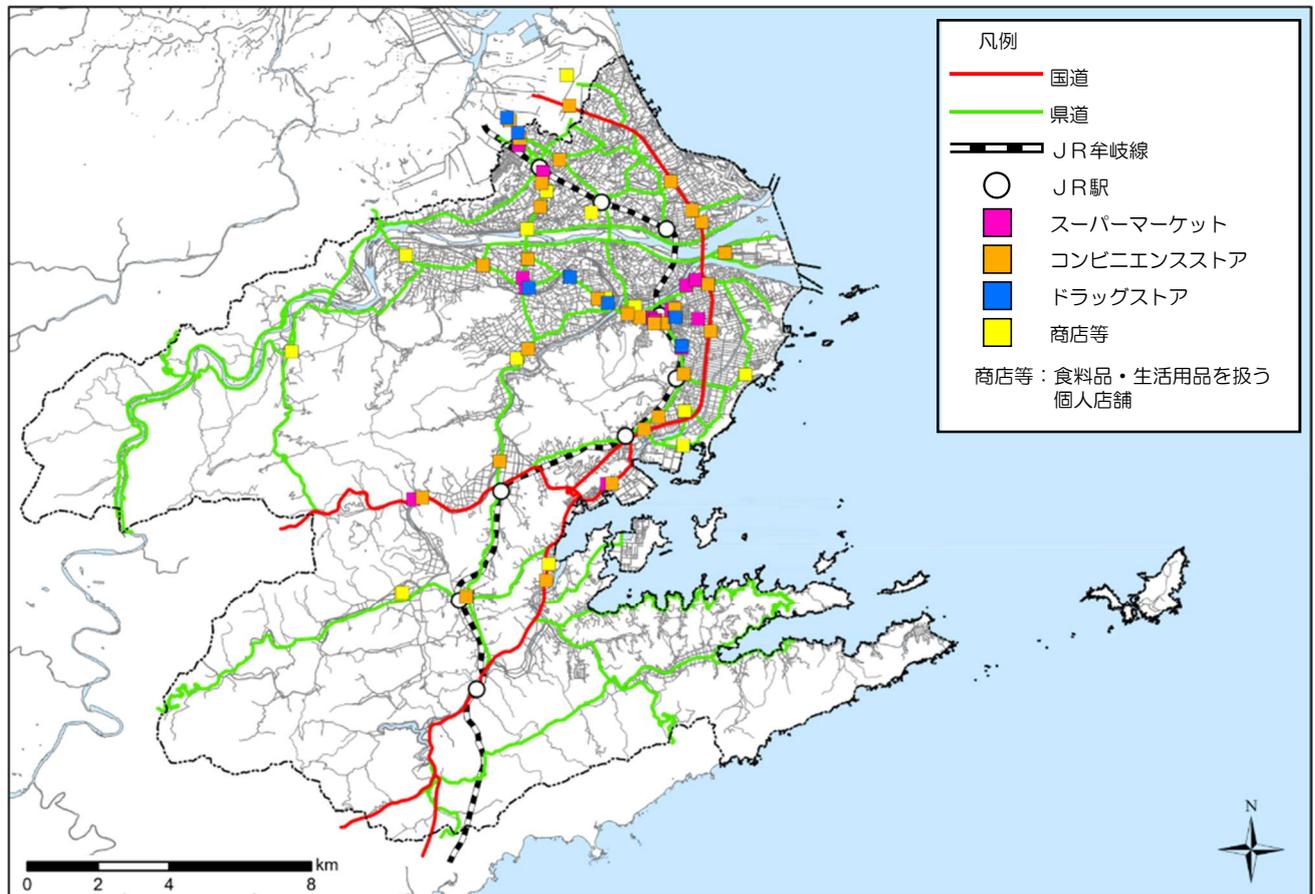
▼施設立地状況



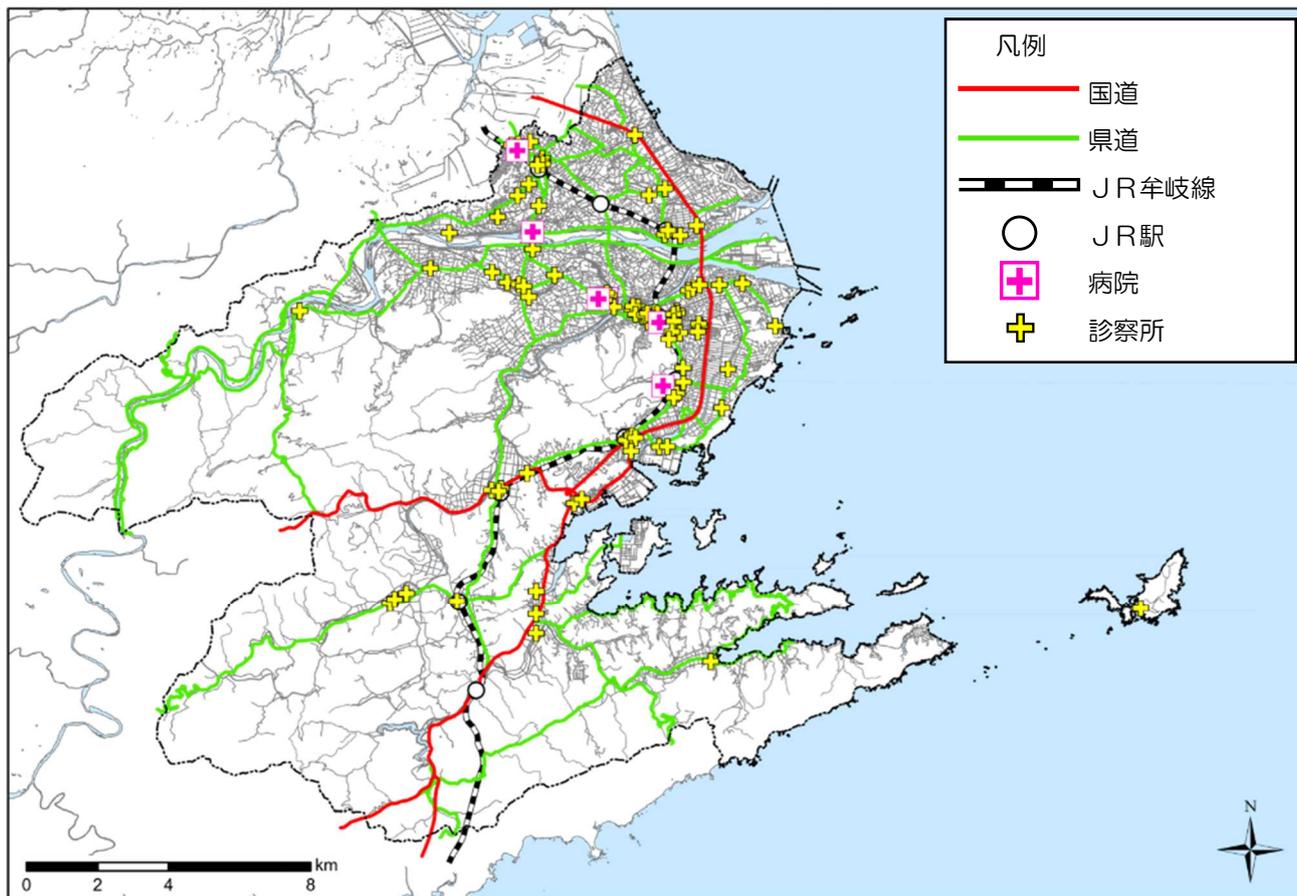
▼行政機能・文化・交流施設の立地状況



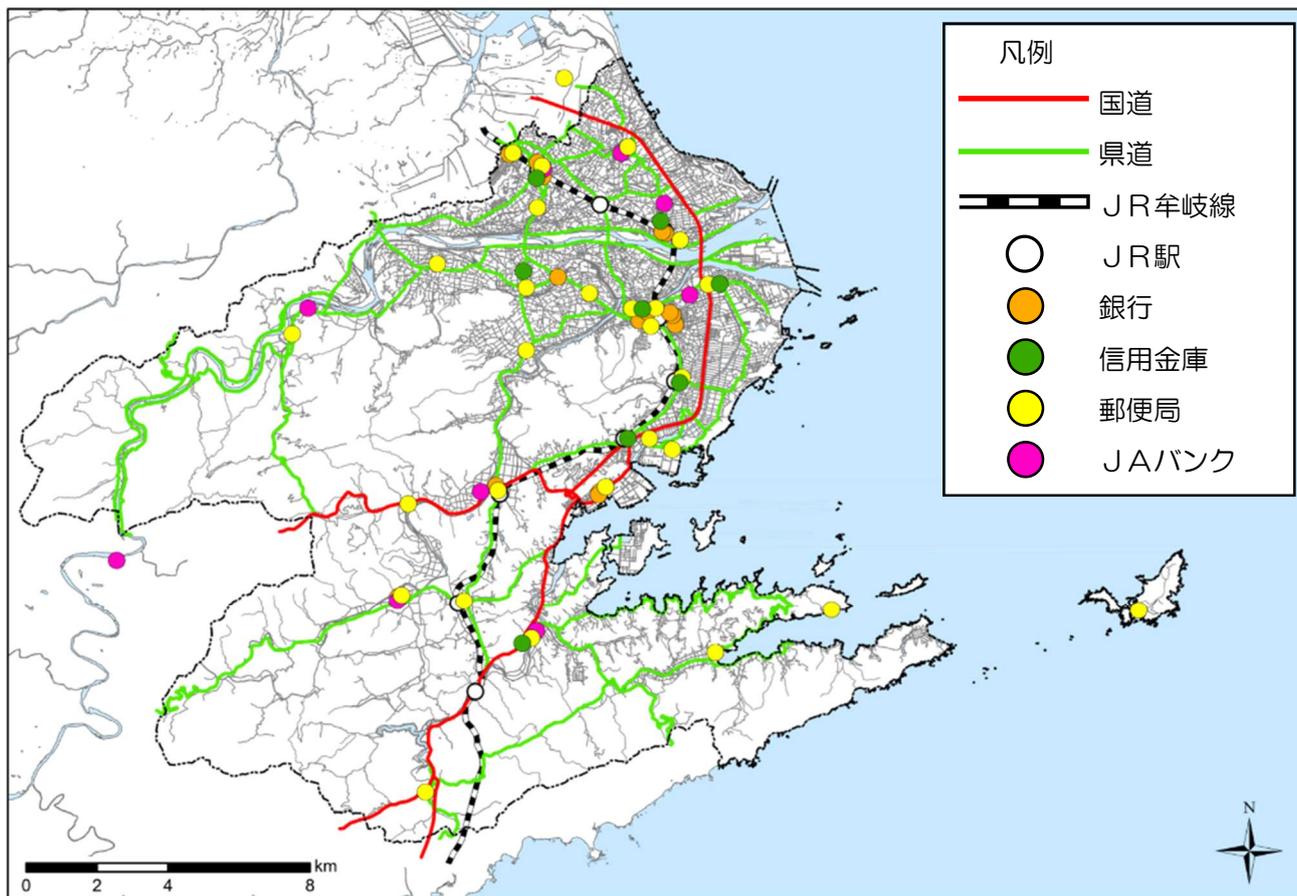
▼商業施設の立地状況



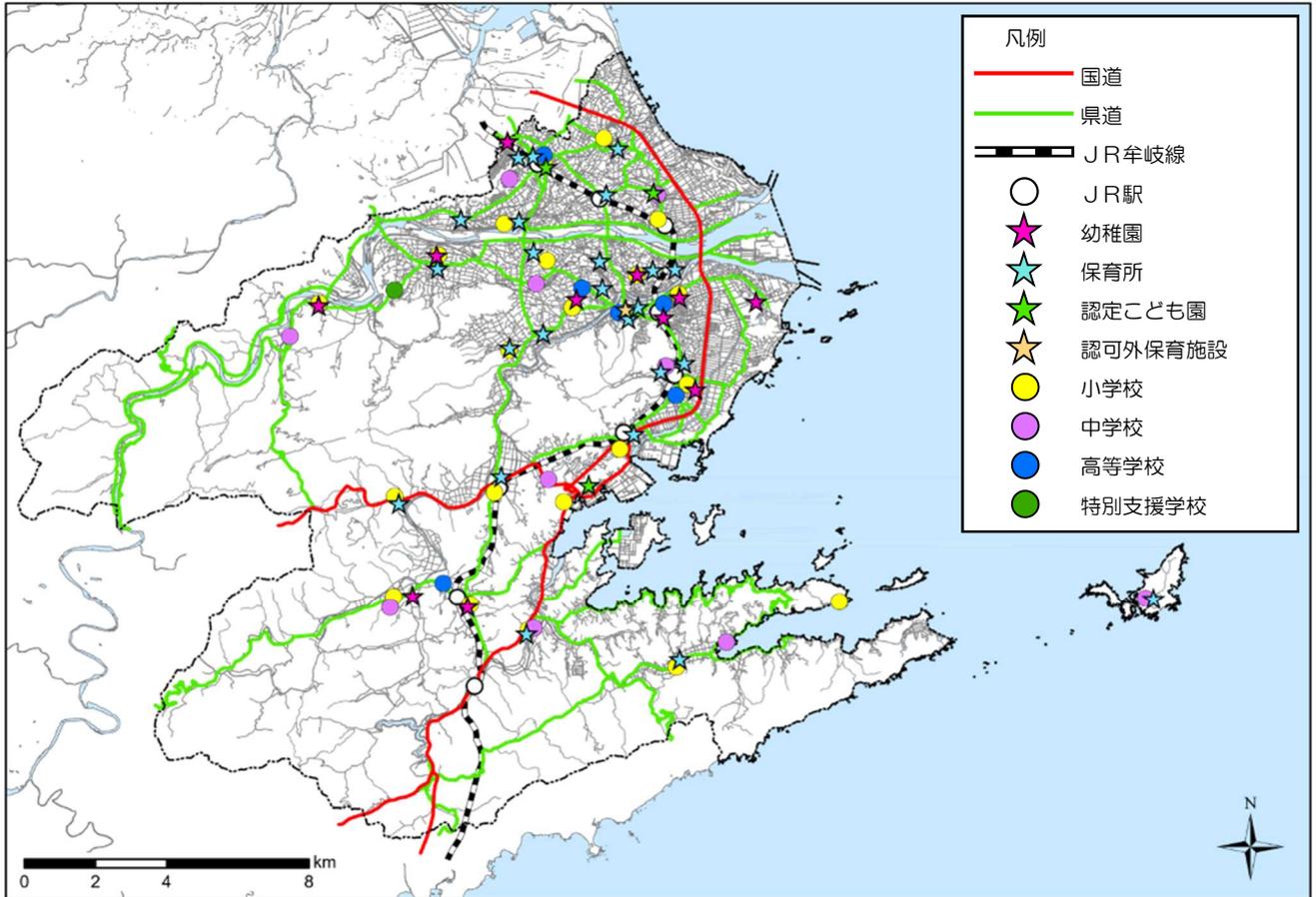
▼医療施設の立地状況



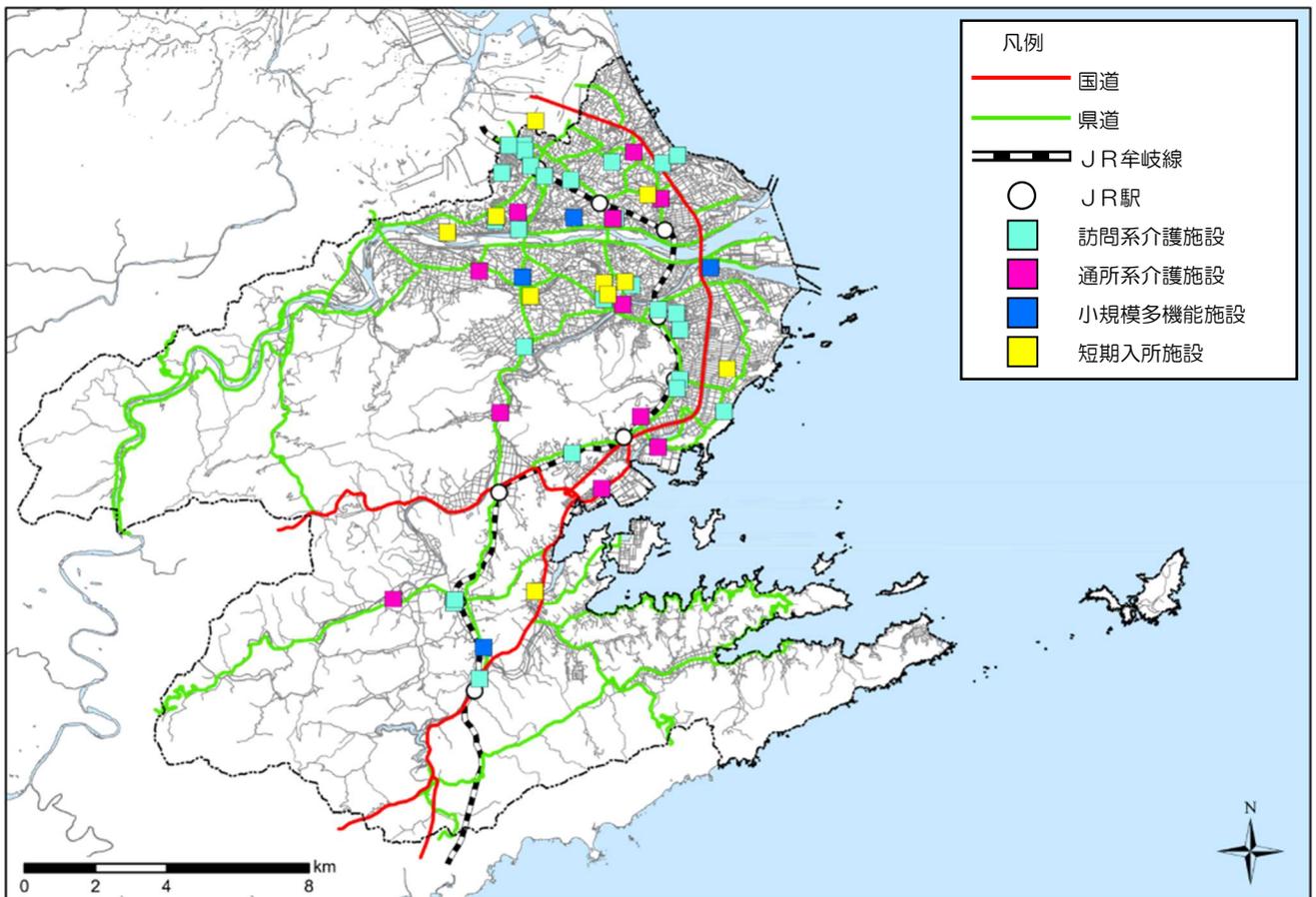
▼金融機関の立地状況



▼保育・学校施設の立地状況



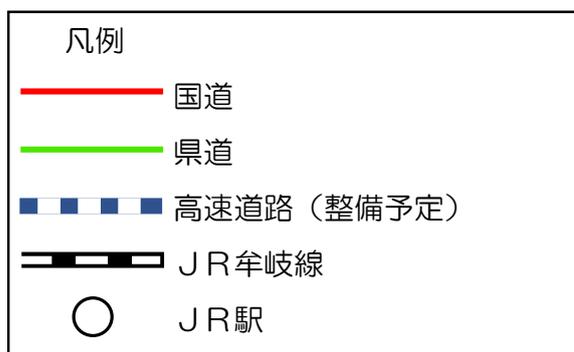
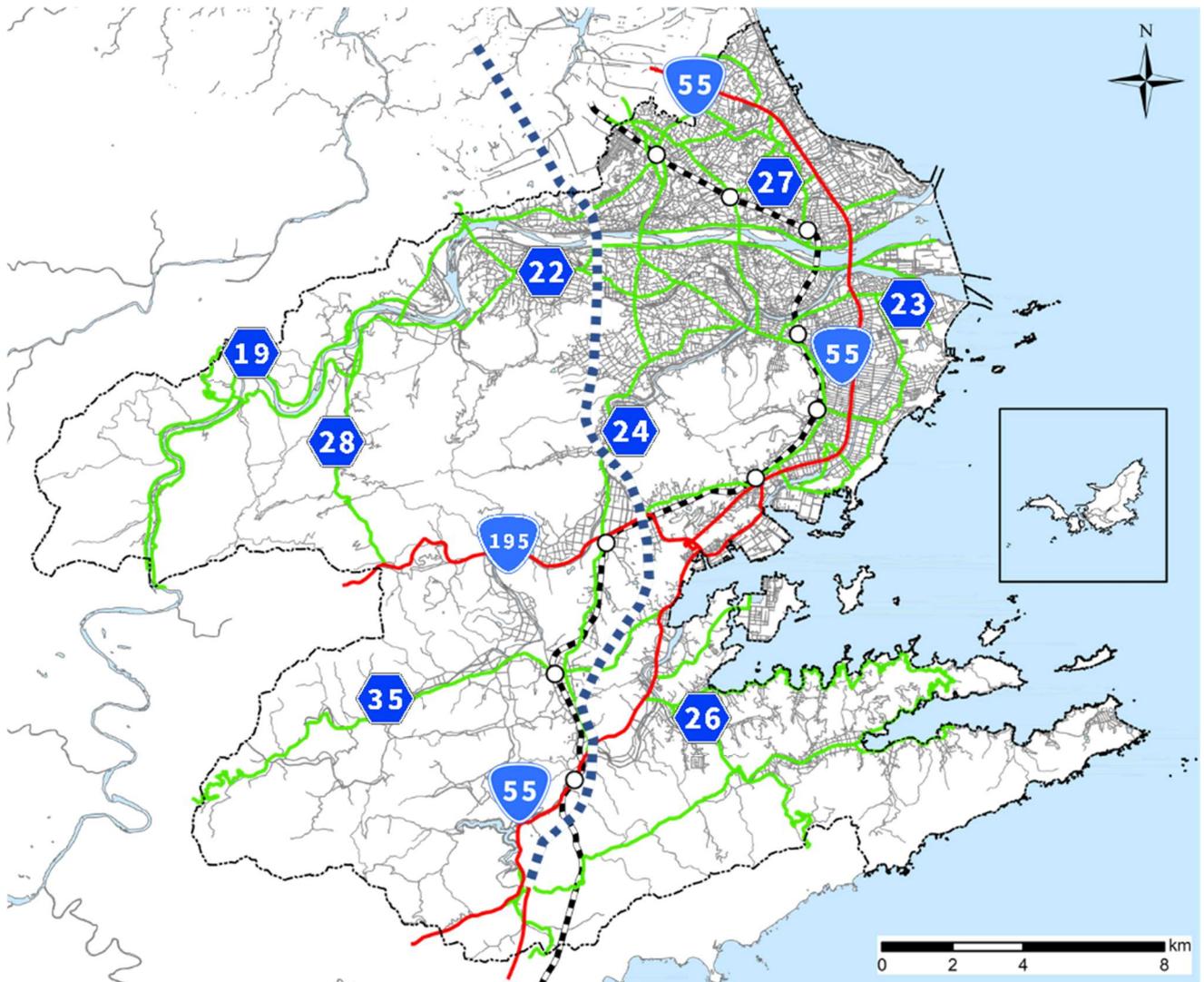
▼高齢者福祉施設の立地状況



### 3.9 道路交通網

公共交通運行の基本となる本市の主要道路網は国道 55 号、195 号があります。また、高速道路は整備予定があります。

▼主要道路網図



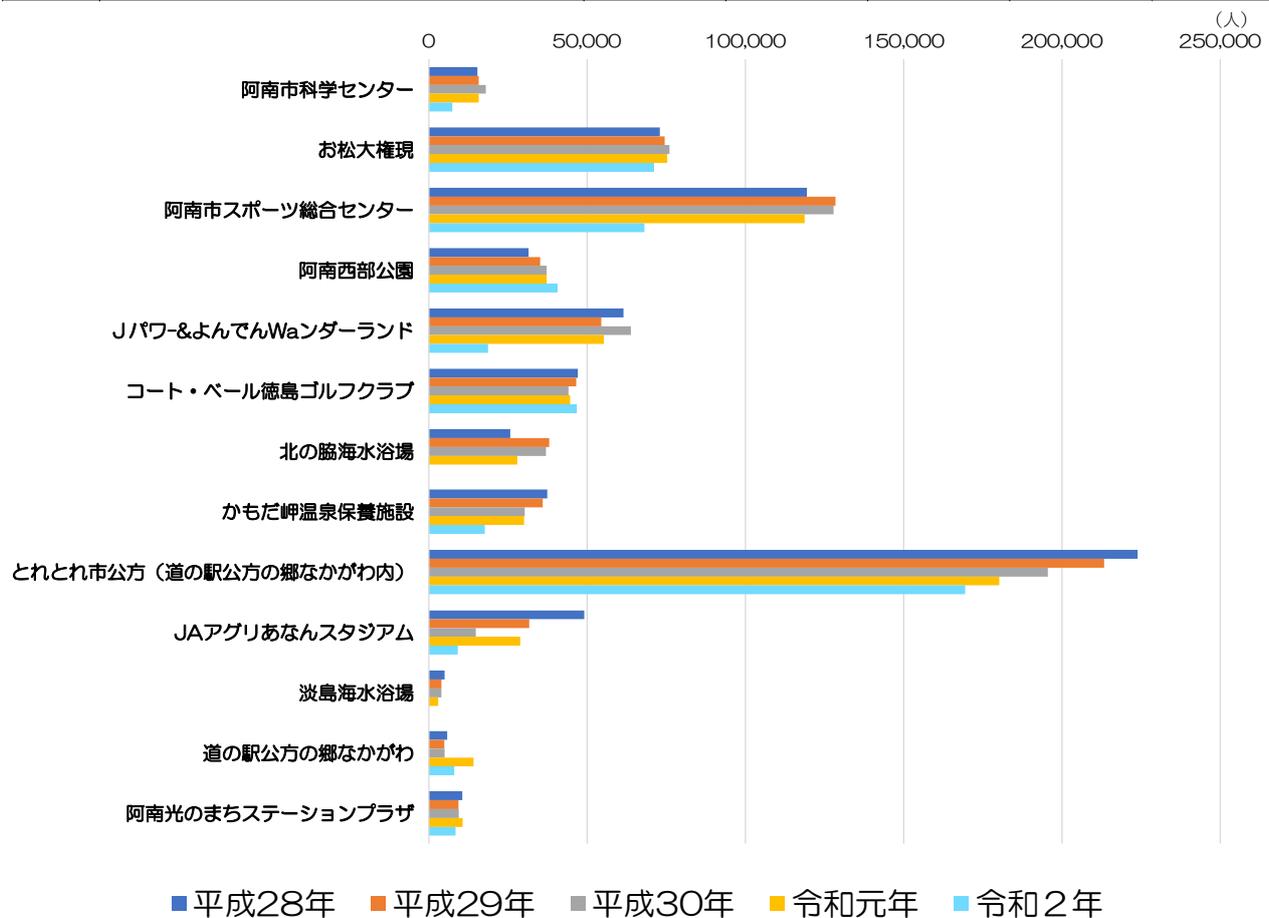
### 3.10 観光

本市の主要観光入込客数は、下記のとおりです。

▼主要観光施設入込客数

(人)

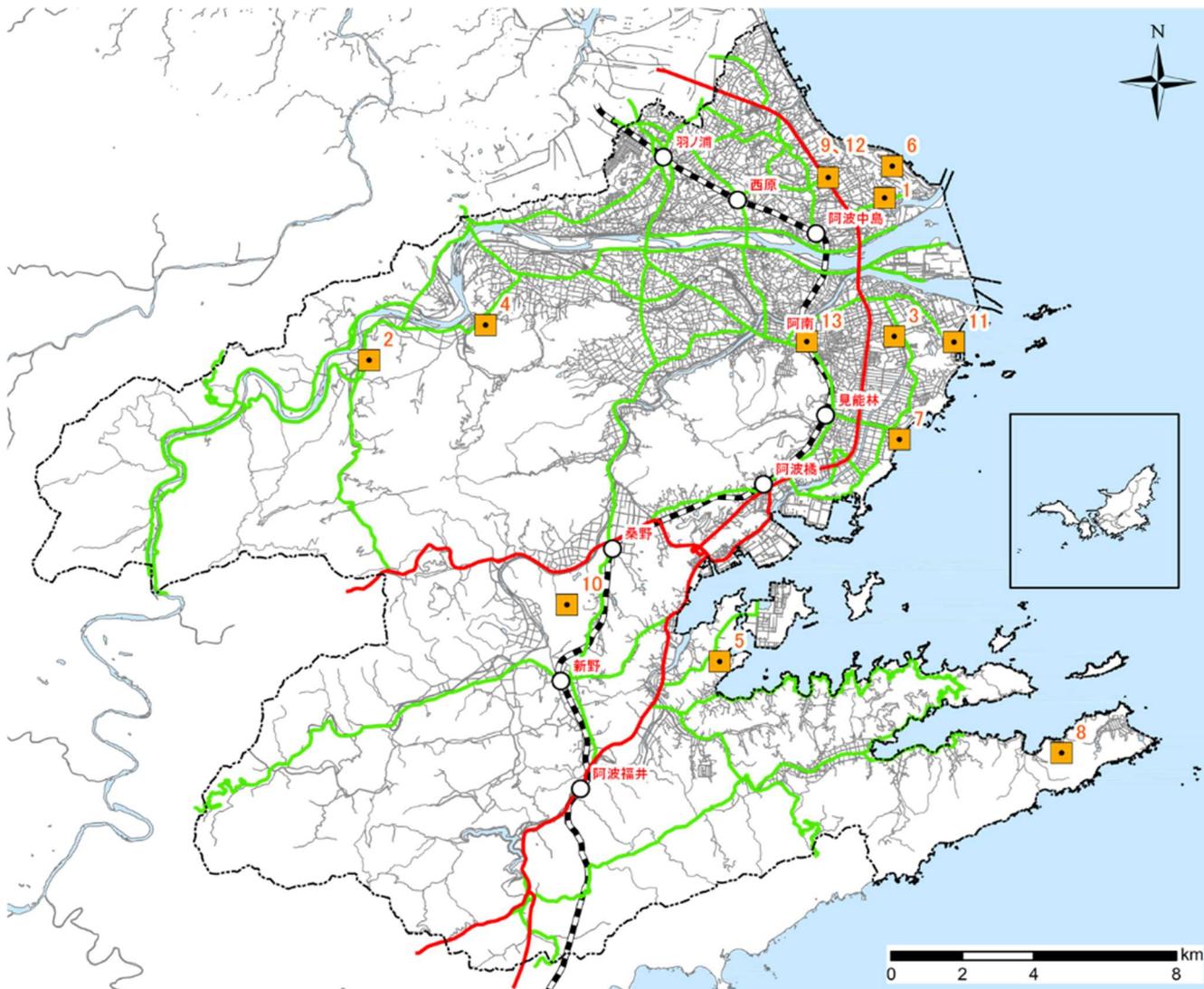
No	主要観光施設名	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
1	阿南市科学センター	15,378	15,796	18,059	15,746	7,421
2	お松大権現	73,000	74,500	76,000	75,300	71,100
3	阿南市スポーツ総合センター	119,433	128,460	127,868	118,644	68,065
4	阿南西部公園	31,514	35,158	37,203	37,155	40,674
5	Jパワー-&よんでんWanダーランド	61,474	54,507	63,868	55,344	18,726
6	コート・パール徳島ゴルフクラブ	47,108	46,576	44,149	44,629	46,724
7	北の脇海水浴場	25,760	38,000	37,000	28,000	
8	かもだ岬温泉保養施設	37,404	35,976	30,316	30,138	17,775
9	とれとれ市公方（道の駅公方の郷なかがわ内）	223,833	213,332	195,460	180,168	169,388
10	JAアグリあなんスタジアム	49,098	31,743	14,929	28,891	9,206
11	淡島海水浴場	5,000	4,000	4,000	3,000	
12	道の駅公方の郷なかがわ	5,848	4,937	5,016	14,146	8,087
13	阿南光のまちステーションプラザ	10,571	9,364	9,470	10,753	8,470



出典：阿南市資料

※令和2年の「北の脇海水浴場」、「淡島海水浴場」はコロナ感染の影響で海開きが無く、データ無し。

▼主要観光施設の位置図



出典：阿南市資料

※数字は主要観光施設のNoを示す。

凡例	
	国道
	県道
	JR牟岐線
	JR駅
	主要観光施設

### 3.11 移動

#### (1) 通勤・通学流動

市内常住の就業者・通学者 42,130 人の従業・通学地についてみると、市内に通勤・通学している人が 32,659 人(77.5%)、他市町村に通勤・通学している人が 9,471 人(22.5%)となっています

通勤・通学流動の流入人口が最も多いのは徳島市 3,619 人 (35.2%) であり、次いで小松島市 2,778 人 (27.0%)、となっています。

一方、流出人口が最も多いのは徳島市 4,070 人(43.0%)であり、次いで小松島市 2,538 人 (26.8%)、となっています。

#### ▼通勤・通学状況

	人口	割合	通勤・通学			
			流入	流出	市外の流入 構成比	市外の流出 構成比
市内に通勤・通学	32,659	77.5%				
他市町村に通勤・通学	9,471	22.5%				
合計	42,130	100.0%				
合計			42,938	42,130		
阿南市内			32,659	32,659		
阿南市外			10,279	9,471		
徳島市			3,619	4,070	35.2%	43.0%
小松島市			2,778	2,538	27.0%	26.8%
那賀町			511	488	5.0%	5.2%
美波町			523	292	5.1%	3.1%
勝浦町			289	253	2.8%	2.7%
鳴門市			207	166	2.0%	1.8%
藍住町			194	53	1.9%	0.6%
北島町			175	70	1.7%	0.7%
牟岐町			133	73	1.3%	0.8%
石井町			127	40	1.2%	0.4%
海陽町			115	43	1.1%	0.5%
松茂町			66	69	0.6%	0.7%
吉野川市			86	28	0.8%	0.3%
その他市町村			1,456	1,288	14.2%	13.6%

出典：平成 27 年国勢調査（令和 2 年は令和 4 年 7 月に公表予定）

#### ▼主な通勤・通学状況



## (2) 通勤特性

通勤流動は全体で流入超過傾向であり、特に小松島市、美波町、藍住町などからの流入超過の傾向が見られます。一方、徳島市などへの流出超過の傾向が見られます。

流入人口が最も多いのは徳島市 3,397 人（38.2%）であり、次いで小松島市 2,385 人（26.8%）となっています。

流出人口が最も多いのは徳島市 3,447 人（43.2%）であり、次いで小松島市 2,233 人（28.0%）となっています。

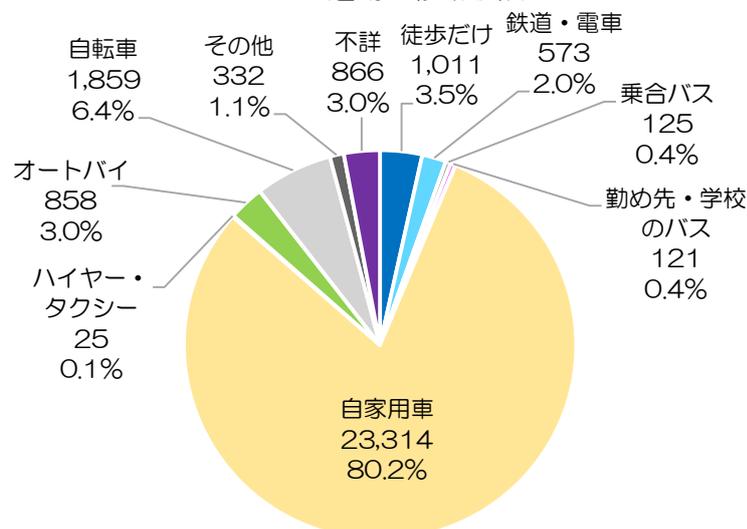
移動手段で最も多いのは自家用車で 80.2%を占めており、鉄道・電車は 2.0%、乗合バスは 0.4%と少なくなっています。

### ▼通勤状況

	流入	流出	市外の流入 構成比	市外の流出 構成比
合計	33,935	33,021		
阿南市内	25,041	25,041		
阿南市外	8,894	7,980		
徳島市	3,397	3,447	38.2%	43.2%
小松島市	2,385	2,233	26.8%	28.0%
那賀町	461	440	5.2%	5.5%
美波町	423	290	4.8%	3.6%
勝浦町	253	227	2.8%	2.8%
鳴門市	165	151	1.9%	1.9%
北島町	154	70	1.7%	0.9%
藍住町	167	53	1.9%	0.7%
牟岐町	106	73	1.2%	0.9%
石井町	109	37	1.2%	0.5%
海陽町	97	41	1.1%	0.5%
松茂町	63	69	0.7%	0.9%
吉野川市	60	28	0.7%	0.4%
その他市町村	1,054	821	11.9%	10.3%

出典：平成 27 年国勢調査（令和 2 年は令和 4 年 7 月に公表予定）

### ▼通勤の移動手段



出典：平成 22 年国勢調査

（平成 27 年については当該調査項目無し。令和 2 年は令和 4 年 7 月に公表予定）

### (3) 通学特性

通学流動は全体で流出超過傾向であり、特に徳島市などへの流出超過の傾向が見られます。一方、美波町、小松島市などからは流入超過の傾向が見られます。

流入人口が最も多いのは小松島市 393 人(28.4%)であり、次いで徳島市 222 人(16.0%)、となっています。

流出人口が最も多いのは徳島市 623 人(41.8%)であり、次いで小松島市 305 人(20.5%)、となっています。

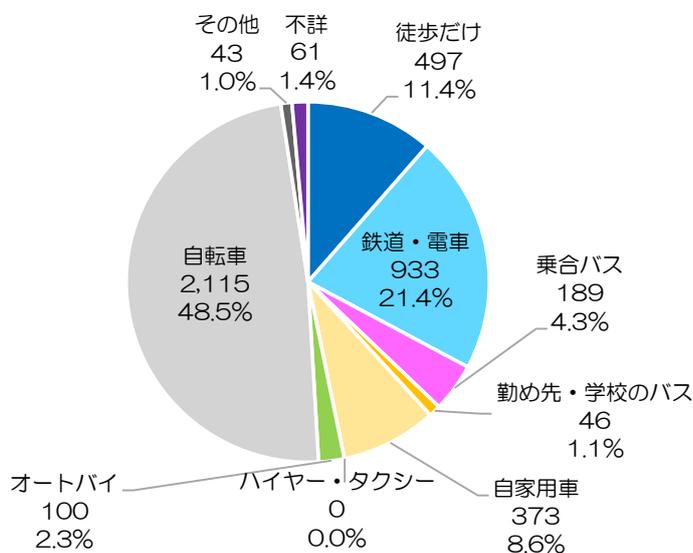
移動手段で最も多いのは自転車で 48.5%、鉄道・電車は 21.4%を占めており、乗合バスは 4.3%と少なくなっています。

▼通学状況

	流入	流出	市外の流入 構成比	市外の流出 構成比
合計	9,003	9,109		
阿南市内	7,618	7,618		
阿南市外	1,385	1,491		
徳島市	222	623	16.0%	41.8%
小松島市	393	305	28.4%	20.5%
美波町	100	2	7.2%	0.1%
那賀町	50	48	3.6%	3.2%
勝浦町	36	26	2.6%	1.7%
鳴門市	42	15	3.0%	1.0%
牟岐町	27	0	1.9%	0.0%
藍住町	27	0	1.9%	0.0%
吉野川市	26	0	1.9%	0.0%
石井町	18	3	1.3%	0.2%
北島町	21	0	1.5%	0.0%
海陽町	18	2	1.3%	0.1%
美馬市	13	0	0.9%	0.0%
その他市町村	392	467	28.3%	31.3%

出典：平成 27 年国勢調査（令和 2 年は令和 4 年 7 月に公表予定）

▼通学の移動手段



出典：平成 22 年国勢調査

（平成 27 年については当該調査項目無し。令和 2 年は令和 4 年 7 月に公表予定）

#### (4) 移動交通手段（通勤・通学）

通勤は、どの地域でも自家用車の利用がほとんどを占めています。

通学は、どの地域でも自転車の利用が多くなっています。旧羽ノ浦町の鉄道・電車の割合は35.4%で他の地区と比べて高く、旧阿南市の徒歩の割合は17.6%で他の地区と比べて高くなっています。

#### ▼旧市町ごとの通勤・通学の利用手段

（左：就業者 / 右：通学者）



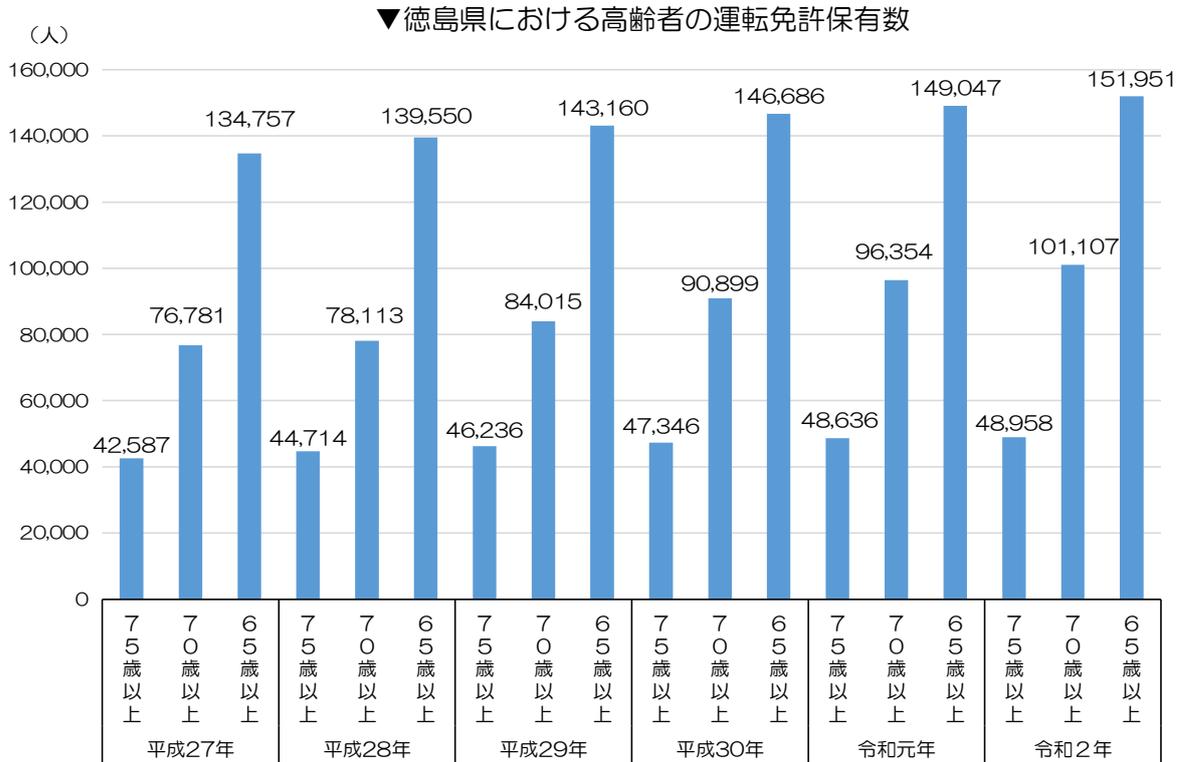
出典：平成22年国勢調査

（平成27年については当該調査項目無し。令和2年は令和4年7月に公表予定）

### 3.12 自動車運転免許の保有状況

#### (1) 運転免許の保有状況

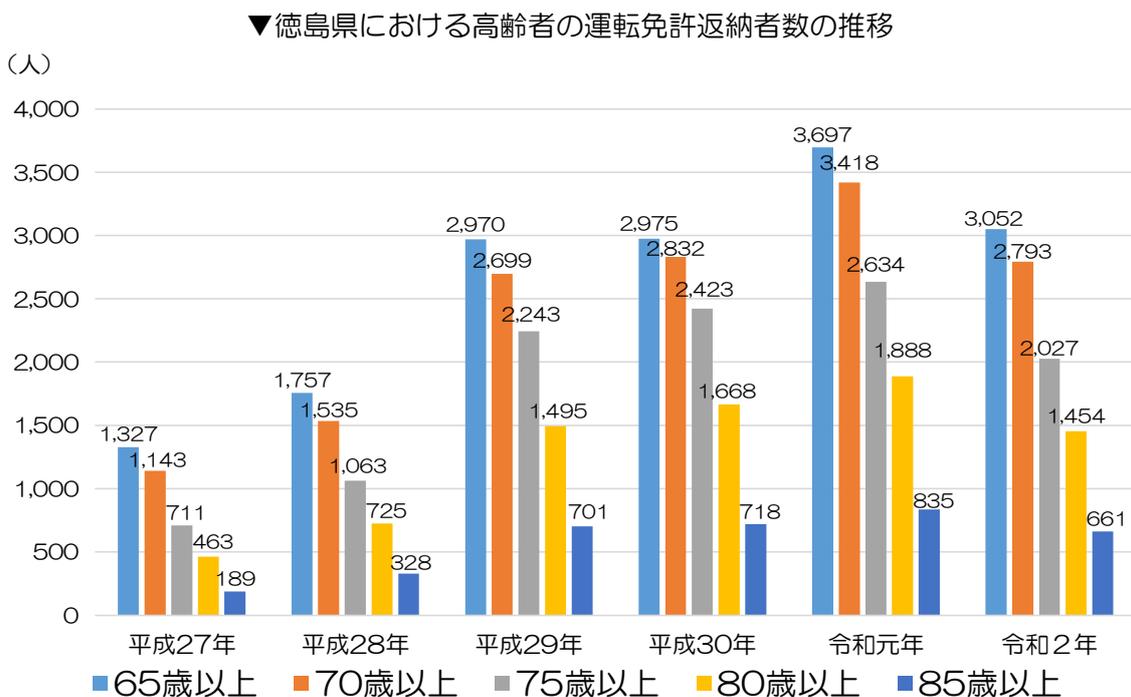
徳島県における高齢者の運転免許保有者数は、増加傾向にあります。



出典：徳島県警

#### (2) 運転免許返納者数の状況

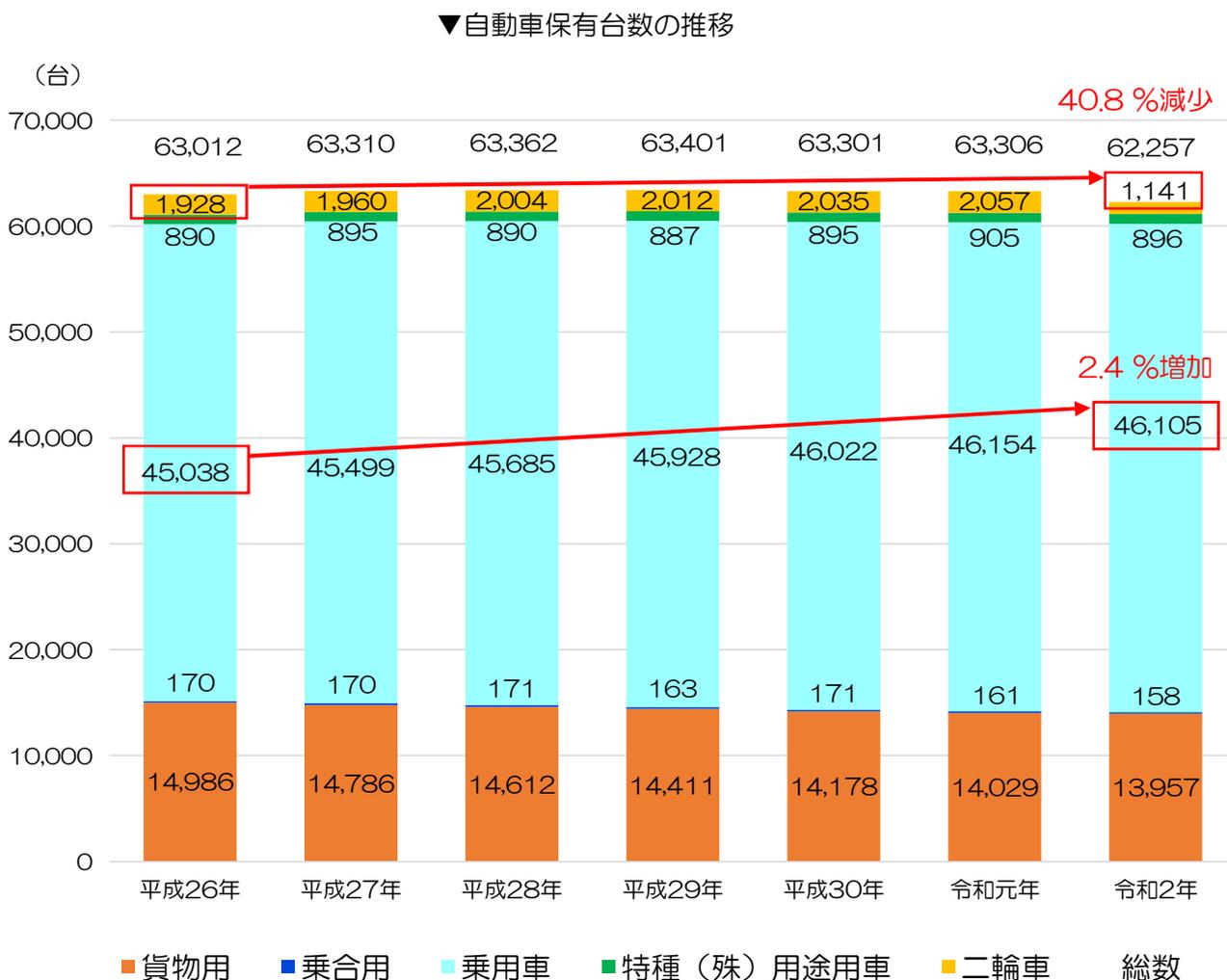
徳島県における高齢者の運転免許返納者数は増加傾向にあります。



出典：徳島県警

### 3.13 自動車保有台数の推移

阿南市における乗用車保有台数の推移を見ると、平成26年から令和2年にかけて約2.4%増加しています。一方、二輪車保有台数は約40.8%減少しています。



※各年3月31日現在

出典：四国運輸局 徳島運輸支局

## 第4章 阿南市における公共交通の現状

### 4.1 公共交通の概要

市内を運行している公共交通は次のとおりです。

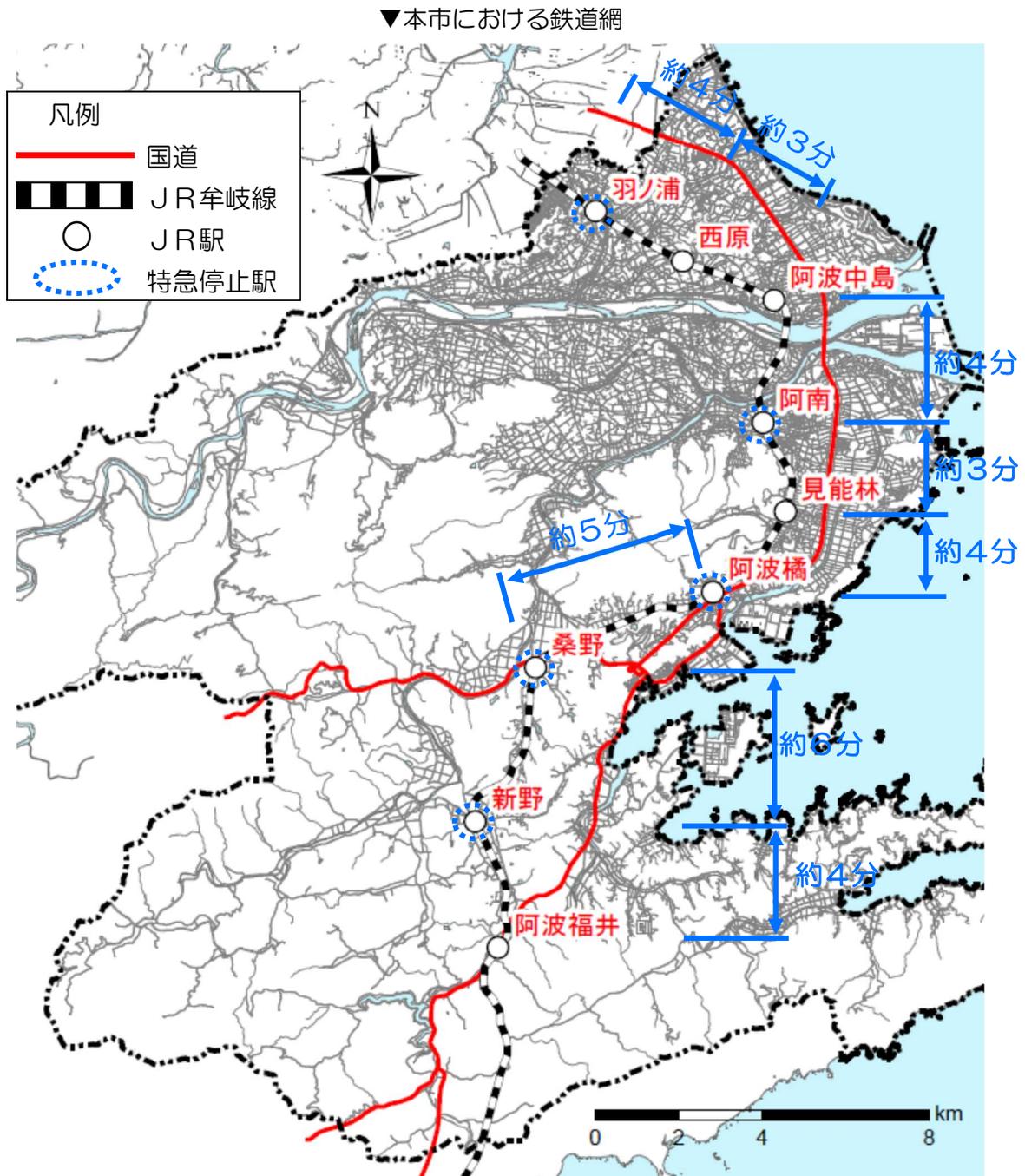
種類	運行事業者	路線名・駅名等
鉄道 (幹線)	四国旅客鉄道(JR)	牟岐線 【市内駅】羽ノ浦駅、西原駅、阿波中島駅、阿南駅、見能林駅、阿波橋駅、桑野駅、新野駅、阿波福井駅
路線バス	徳島バス阿南(支線)	淡島線、加茂谷線、椿泊・加茂谷線、椿泊線、新野線、大湊線、長生線、橋営業所線、中林海岸線、循環バス
	徳島バス(幹線)	橋線、丹生谷線
高速バス (広域幹線)	徳島バス	【市内停留所】橋営業所、阿南駅、富岡東、阿南那賀川、ゆたか野団地前
	海部観光	【市内停留所】阿南津乃峰、ホテルサンオーシャン、阿南那賀川
タクシー(一般乗用)	橋タクシー、毎日タクシー、阿南タクシー、加茂谷タクシー、今津タクシー	市内
介護	①13事業者 ②市の事業	①介護タクシー ②ご近所ドライブパートナー事業
タクシー送迎 (小学校)	①加茂谷タクシー ②橋タクシー	①大井小学校区 ②新野西小学校区
伊島航路	伊島連絡交通事業	答島港⇄伊島港

## 4.2 鉄道

### (1) 鉄道網

本市には、JR牟岐線が市を縦断するかたちで走っており、鉄道駅は9駅が位置しています。

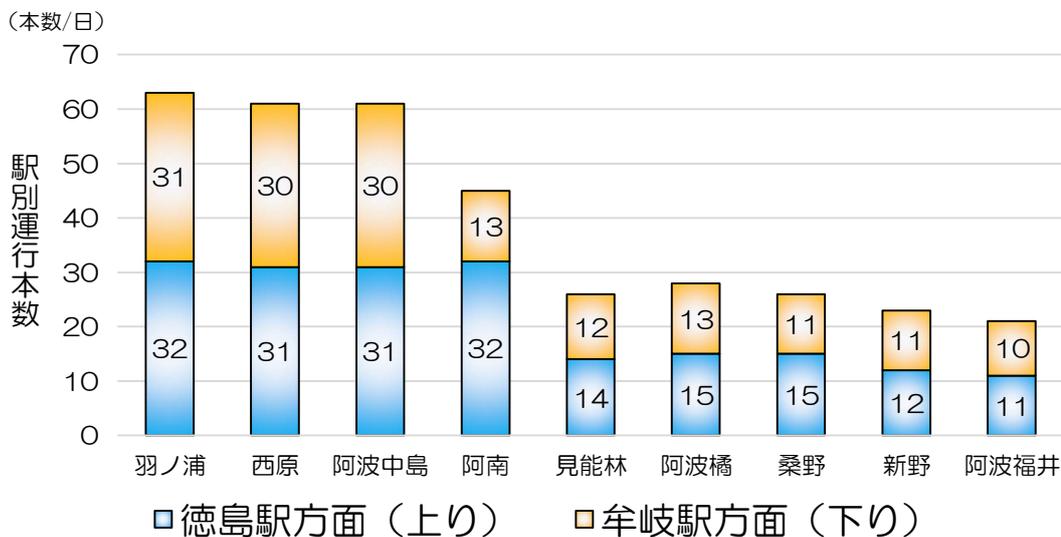
市内の鉄道駅のうち、特急停止駅は羽ノ浦駅、阿南駅、阿波橋駅、桑野駅、新野駅の5駅です。



## (2) 鉄道の運行状況

駅別の鉄道運行状況（運行本数：上り・下りの合計）は下記のグラフ・表のとおりです。

### ▼駅別の鉄道運行状況



	羽ノ浦	西原	阿波中島	阿南	見能林	阿波橋	桑野	新野	阿波福井
徳島駅方面（上り）	32	31	31	32	14	15	15	12	11
その内の特急の本数	1	0	0	1	0	1	1	1	0
牟岐駅方面（下り）	31	30	30	13	12	13	11	11	10
その内の特急の本数	1	0	0	1	0	1	1	1	0

出典：四国旅客鉄道（JR）【令和3年3月13日改正】

鉄道料金については、下記の表のとおりです。

### ▼鉄道料金（阿南市内、徳島・由岐含む）

	徳島	羽ノ浦	西原	阿波中島	阿南	見能林	阿波橋	桑野	新野	阿波福井	由岐
徳島		360 330	400	460	560 330	560	670 530	770 530	770 530	870	970 530
羽ノ浦			170	210	220 330	220	260 330	290 330	400 330	460	560 530
西原				170	210	220	220	260	360	400	560
阿波中島					170	210	220	260	290	360	560
阿南						170	210 330	220 330	260 330	290	460 330
見能林							170	220	240	260	400
阿波橋								210 330	220 330	260	360 330
桑野									210 330	220	260 330
新野										170	220 330
阿波福井											220
由岐											

上段：運賃  
 下段：自由席特急料金

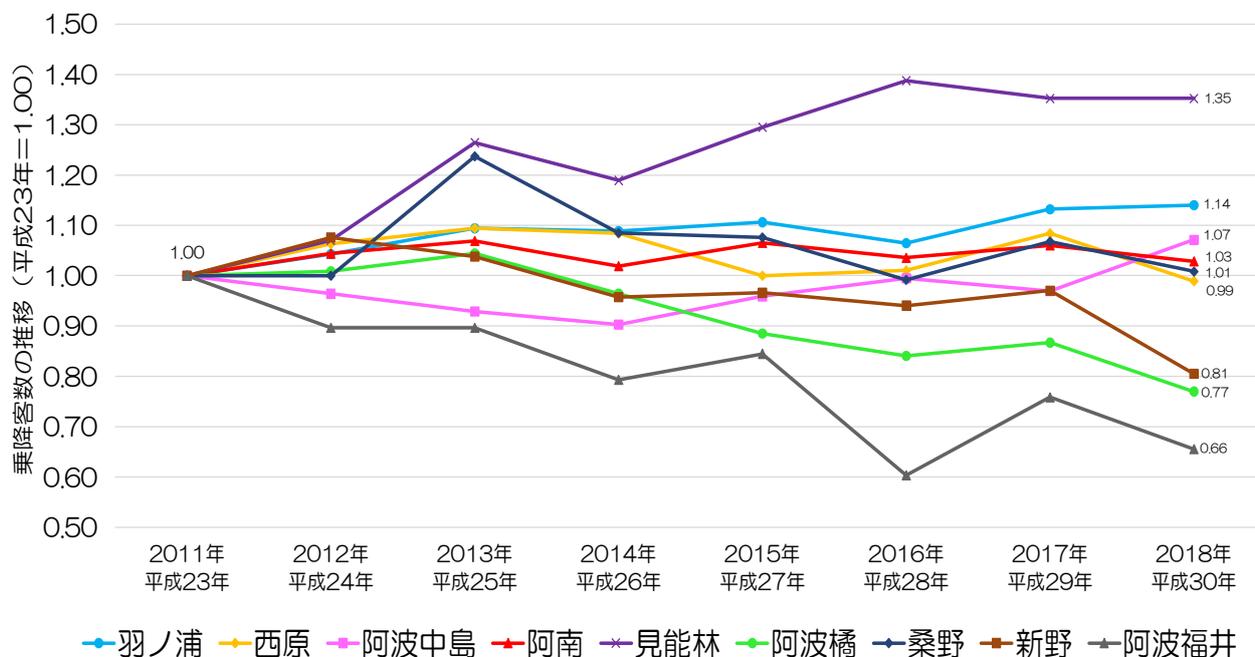
出典：四国旅客鉄道（JR）【令和3年3月13日改正】

### (3) 駅別乗降客数

駅別乗降客数の推移を見ると、見能林駅、羽ノ浦駅、阿波中島駅、阿南駅、桑野駅は2011（平成23）年に比べて増加しています。

一方、西原駅、新野駅、阿波橋駅、阿波福井駅は2011（平成23）年に比べて減少しています。

▼ 駅別乗降客数の推移（平成23年=1.00）



出典：「国土数値情報（駅別乗降客数データ）」（国土交通省国土政策局・平成30年度）を加工して作成

▼ 駅別乗降客数一覧

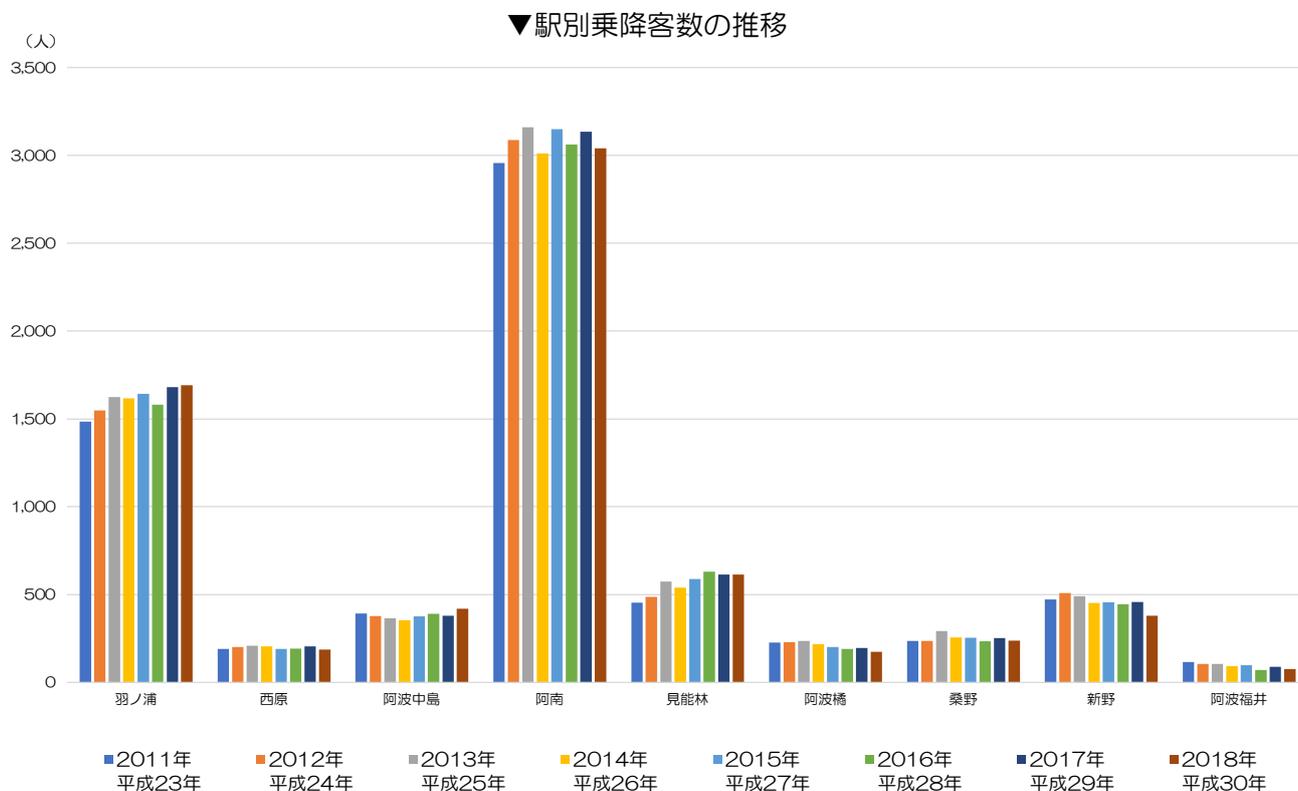
単位：人/日

	2011年 平成23年	2012年 平成24年	2013年 平成25年	2014年 平成26年	2015年 平成27年	2016年 平成28年	2017年 平成29年	2018年 平成30年
羽ノ浦	1,484	1,548	1,624	1,616	1,642	1,580	1,680	1,692
西原	190	202	208	206	190	192	206	188
阿波中島	392	378	364	354	376	390	380	420
阿南	2,956	3,086	3,160	3,012	3,150	3,062	3,134	3,040
見能林	454	486	574	540	588	630	614	614
阿波橋	226	228	236	218	200	190	196	174
桑野	236	236	292	256	254	234	252	238
新野	472	508	490	452	456	444	458	380
阿波福井	116	104	104	92	98	70	88	76

出典：「国土数値情報（駅別乗降客数データ）」（国土交通省国土政策局・平成30年度）を加工して作成

最も乗降客数が多いのは、阿南駅 3,040 人（2018 年）となり、横ばいで推移しています。次いで羽ノ浦駅 1,692 人（2018 年）となり、増加傾向にあります。

一方、最も乗降客数が少ないのは、阿波福井駅 76 人（2018 年）となり、減少傾向にあります。



出典：「国土数値情報（駅別乗降客数データ）」（国土交通省国土政策局・平成 30 年度）を加工して作成

## 4.3 バス

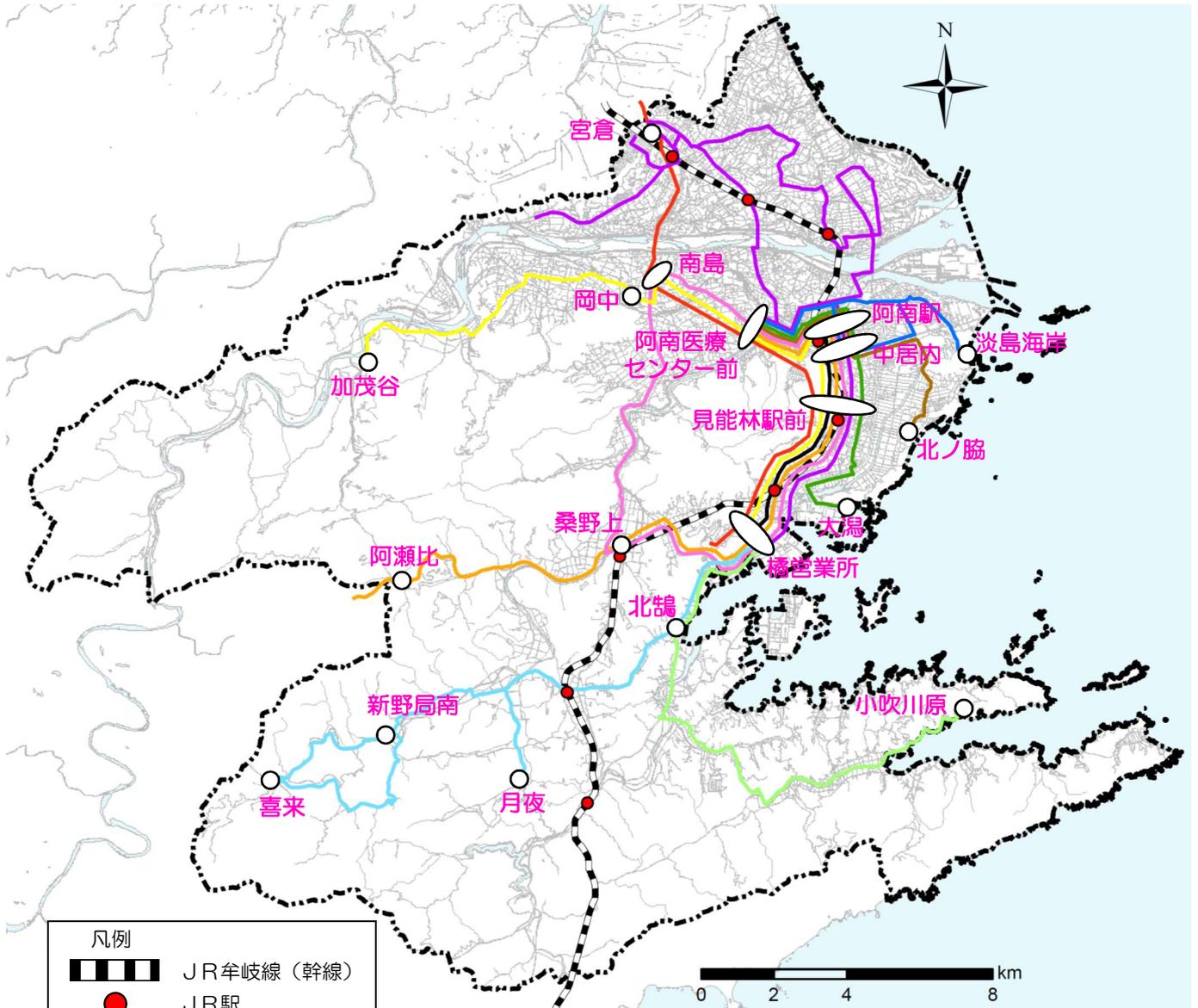
### (1) 運行路線の概要

No	事業主体 ／運行主体	路線名	運行経路			事業形態	備考
			起 点	経過地	終 点		
1	徳島バス阿南	淡島線	淡島海岸	サンアリーナ	阿南駅	4条	全日
2	徳島バス阿南	淡島線	淡島海岸	サンアリーナ-阿南駅	阿南医療センター	4条	全日
3	徳島バス阿南	淡島線	淡島海岸	領家-阿南駅	阿南医療センター	4条	全日
4	徳島バス阿南	加茂谷線	加茂谷	阿南医療センター-阿南駅	橋営業所	4条	全日
5	徳島バス阿南	加茂谷線・椿泊線	加茂谷	阿南医療センター-阿南駅-橋営業所	小吹川原	4条	全日
6	徳島バス阿南	椿泊線	橋営業所		小吹川原	4条	全日
7	徳島バス阿南	新野線(月夜)	橋営業所	新野局南	月夜	4条	月・水・金・日
8	徳島バス阿南	新野線(喜来)	橋営業所	元信-川亦	橋営業所	4条	火・木・土
9	徳島バス阿南	大湯線	大湯	ハローズ津乃峰店	阿南駅	4条	全日
10	徳島バス阿南	大湯線	大湯	ハローズ津乃峰店-阿南駅	阿南医療センター	4条	全日
11	徳島バス阿南	長生線	橋営業所	桑野上-阿南医療センター	阿南駅	4条	全日
12	徳島バス阿南	長生線	橋営業所	桑野上-阿南医療センター-阿南駅	橋営業所	4条	全日
13	徳島バス阿南	橋営業所線	橋営業所	青木-フジグラン阿南	阿南駅	4条	全日
14	徳島バス阿南	中林海岸線	北ノ脇	サンアリーナ	阿南駅	4条	全日
15	徳島バス阿南	中林海岸線	北ノ脇	サンアリーナ-阿南駅	阿南医療センター	4条	全日
16	徳島バス阿南	循環バス(西回り)	阿南駅	(西回り)	阿南駅	4条	全日
17	徳島バス阿南	循環バス(西回り)	阿南駅	(西回り)	春日野団地	4条	全日
18	徳島バス阿南	循環バス(東回り)	阿南駅	(東回り)	阿南駅	4条	全日
19	徳島バス阿南	循環バス(東回り)	春日野団地	(東回り)	阿南駅	4条	全日
20	徳島バス阿南	循環バス(接続便)	橋営業所	フジグラン阿南	阿南駅	4条	全日
21	徳島バス	橋線	日赤病院前	阿南医療センター前	橋西	4条	平日
22	徳島バス	橋線	徳島駅前	新蔵町-阿南医療センター前	橋西	4条	平日
23	徳島バス	橋線	阿南医療センター前	見能林駅前	橋営業所	4条	平日
24	徳島バス	橋線	徳島駅前	八百屋町-阿南医療センター前	橋西	4条	平日
25	徳島バス	丹生谷線	阿南医療センター前	阿南駅前-橋営業所	川口営業所	4条	平日
26	徳島バス	橋線	徳島駅前	新蔵町-阿南医療センター前	橋西	4条	土日祝
27	徳島バス	橋線	阿南医療センター前	見能林駅前	橋営業所	4条	土日祝
28	徳島バス	橋線	徳島駅前	八百屋町-阿南医療センター前	橋西	4条	土日祝
29	徳島バス	丹生谷線	阿南医療センター前	阿南駅前-橋営業所	川口営業所	4条	土日祝

出典：徳島バス、徳島バス阿南【令和2年10月1日改正】

バス路線は、徳島バス阿南が9路線、徳島バスが2路線運行しています。阿南医療センター前から中居内の区間は7路線が重複しています。

▼バス路線網図



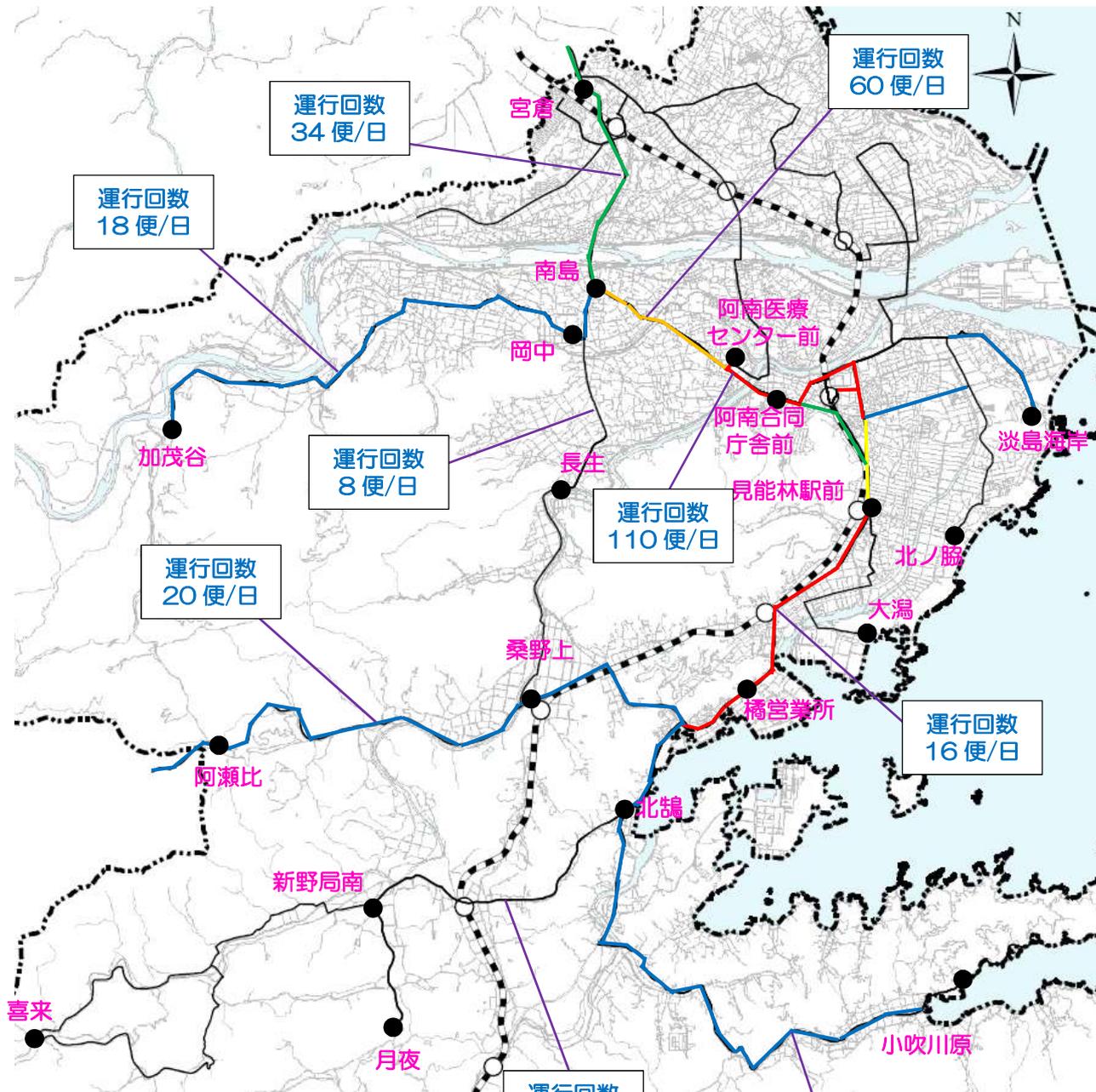
出典：徳島バス、徳島バス阿南【令和2年10月1日改正】

## (2) 運行状況

No	事業主体 / 運行主体	路線名	運行経路			運行回数	運行時間		所要 時間 (分)	運賃		備考
			起 点	経過地	終 点		始発	終発		初乗り	区間	
1	徳島バス阿南	淡島線	淡島海岸	サンアリーナ	阿南駅	3	14:20	18:19	13	110	320	全日
2	徳島バス阿南	淡島線	淡島海岸	サンアリーナ-阿南駅	阿南医療センター	11	8:19	17:30	26	110	320	全日
3	徳島バス阿南	淡島線	淡島海岸	領家-阿南駅	阿南医療センター	4	7:35	16:20	25	110	320	全日
4	徳島バス阿南	加茂谷線	加茂谷	阿南医療センター-阿南駅	橋営業所	16	6:18	18:30	51	110	690	全日
5	徳島バス阿南	加茂谷線・糟泊線	加茂谷	阿南医療センター-阿南駅-橋営業所	小吹川原	2	7:28	16:19	78	110	1050	全日
6	徳島バス阿南	糟泊線	橋営業所		小吹川原	14	6:30	19:45	27	120	630	全日
7	徳島バス阿南	新野線(月夜)	橋営業所	新野南	月夜	10	8:30	18:55	17	120	440	月・水・金・日
8	徳島バス阿南	新野線(喜来)	橋営業所	元徳-川亦	橋営業所	10	8:30	18:48	28	120	560	火・木・土
9	徳島バス阿南	大湯線	大湯	ハローズ津乃峰店	阿南駅	1	18:40	/	16	110	260	全日
10	徳島バス阿南	大湯線	大湯	ハローズ津乃峰店-阿南駅	阿南医療センター	4	7:00	13:00	28	110	340	全日
11	徳島バス阿南	長生線	橋営業所	桑野上-阿南医療センター	阿南駅	4	11:37	15:29	46	120	380	全日
12	徳島バス阿南	長生線	橋営業所	桑野上-阿南医療センター-阿南駅	橋営業所	4	7:40	17:34	61	120	380	全日
13	徳島バス阿南	橋営業所線	橋営業所	青木-フジグラン阿南	阿南駅	4	7:30	12:25	15	120	280	全日
14	徳島バス阿南	中林海岸線	北ノ脇	サンアリーナ	阿南駅	2	10:55	12:42	12	110	200	全日
15	徳島バス阿南	中林海岸線	北ノ脇	サンアリーナ-阿南駅	阿南医療センター	3	9:30	13:05	25	110	250	全日
16	徳島バス阿南	循環バス(西回り)	阿南駅	(西回り)	阿南駅	3	6:30	16:10	92	110	280	全日
17	徳島バス阿南	循環バス(西回り)	阿南駅	(西回り)	春日野団地	1	8:02	/	42	110	280	全日
18	徳島バス阿南	循環バス(東回り)	阿南駅	(東回り)	阿南駅	3	11:08	19:27	87	110	280	全日
19	徳島バス阿南	循環バス(東回り)	春日野団地	(東回り)	阿南駅	1	9:10	/	31	110	280	全日
20	徳島バス阿南	循環バス(接続便)	橋営業所	フジグラン阿南	阿南駅	4	6:17	19:27	13	120	260	全日
21	徳島バス	橋線	日赤病院前	阿南医療センター前	橋西	1	6:45	/	52	120	530	平日
22	徳島バス	橋線	徳島駅前	新蔵町-阿南医療センター前	橋西	14	6:30	21:30	78	120	710	平日
23	徳島バス	橋線	阿南医療センター前	見能林駅前	橋営業所	4	8:07	17:01	16	120	280	平日
24	徳島バス	橋線	徳島駅前	八百屋町-阿南医療センター前	橋西	15	5:30	19:50	76	120	710	平日
25	徳島バス	丹生谷線	阿南医療センター前	阿南駅前-橋営業所	川口営業所	20	5:30	20:16	76	120	1050	平日
26	徳島バス	橋線	徳島駅前	新蔵町-阿南医療センター前	橋西	13	6:35	21:30	76	120	710	土日祝
27	徳島バス	橋線	阿南医療センター前	見能林駅前	橋営業所	4	8:07	16:56	16	120	280	土日祝
28	徳島バス	橋線	徳島駅前	八百屋町-阿南医療センター前	橋西	13	5:30	19:50	76	120	710	土日祝
29	徳島バス	丹生谷線	阿南医療センター前	阿南駅前-橋営業所	川口営業所	20	5:30	20:16	76	120	1050	土日祝

出典：徳島バス、徳島バス阿南【令和2年10月1日改正】

▼路線バスの運行回数



凡例	
	JR牟岐線
	JR駅
	主要停留所
	1~14便/日
	15~29便/日
	30~44便/日
	45~59便/日
	60~74便/日
	75便/日以上

出典：徳島バス、徳島バス阿南【令和2年10月1日改正】

### (3) JR阿南駅との接続状況（路線バスから阿南駅への乗り継ぎ）

JR阿南駅との乗り継ぎ時間を見ると、上り（徳島駅方面）はパターンダイヤを導入し、乗り継ぎ時間は下り（牟岐駅方面）と比べると短く50分以内となっています。

一方、下りは乗り継ぎ時間が長く、1時間以上かかる状況もあります。

#### ▼JR阿南駅との接続状況（路線バスから阿南駅への乗り継ぎ）

バス時刻表			JR時刻表（発車時刻）					
起点	時刻表	阿南駅着時間	上り（徳島駅方面）	乗り継ぎ時間	備考	下り（牟岐駅方面）	乗り継ぎ時間	備考
			5:44					
川口営業所	5:30	6:02		0:45		6:22	0:20	
橋営業所	6:18	6:33	6:47	0:14			1:13	
			7:01	0:28				
川口営業所	6:00	7:02	7:15	0:13			0:44	
大湯	7:00	7:16		0:20			0:30	
阿南医療センター前	7:11	7:25	7:36	0:11			0:21	
阿南医療センター前	7:26	7:40		0:10			0:06	
橋営業所	7:30	7:45		0:05		7:46	0:01	
川口営業所	6:45	7:47		0:03			0:23	
波島	7:35	7:47	7:50	0:03	特急		0:23	
阿南医療センター前	7:40	7:52		0:19			0:18	
加茂谷	7:21	7:57		0:14			0:13	
阿南駅（循環バス）	6:30	8:02		0:09			0:08	
小吹川原	7:28	8:10	8:11	0:01		8:10	0:00	
橋営業所	7:40	8:26		0:14			1:55	
波島	8:19	8:32	8:40	0:08			1:49	
阿南医療センター前	8:30	8:42		0:44			1:39	
川口営業所	7:50	8:52		0:34			1:29	
川口営業所	8:05	9:07		0:19			1:14	
阿南医療センター前	9:00	9:12	9:26	0:14			1:09	
春日野団地（循環バス）	9:10	9:41		0:15			0:40	
北ノ脇	9:30	9:42		0:14			0:39	
橋営業所	9:29	9:44		0:12			0:37	
加茂谷	9:10	9:46	9:56	0:10			0:35	
橋営業所	9:15	10:01		0:25			0:20	
大湯	9:45	10:01		0:25			0:20	
阿南医療センター前	9:56	10:10		0:16		10:21	0:11	
阿南医療センター前	10:10	10:22	10:26	0:04			1:59	
川口営業所	9:35	10:37		0:19			1:44	
阿南医療センター前	10:30	10:42	10:56	0:14			1:39	
加茂谷	10:30	11:06		0:20			1:15	
北ノ脇	10:55	11:07		0:19			1:14	
阿南駅（循環バス）	9:41	11:08		0:18			1:13	
阿南医療センター前	10:56	11:10		0:16			1:11	
橋営業所	11:02	11:17		0:09			1:04	
波島	11:09	11:22		0:04			0:59	
橋営業所	10:40	11:26	11:26	0:00			0:55	
			11:56	0:30				
阿南医療センター前	11:50	12:02		0:24			0:19	
橋営業所	6:17	12:17	12:26	0:09		12:21	0:04	
橋営業所	6:30	12:30		0:26			1:51	
橋営業所	12:25	12:40		0:16			1:41	

(続き)

バス時刻表			JR時刻表 (発車時刻)					
起点	時刻表	阿南駅着時間	上り (徳島駅方面)	乗り継ぎ時間	備考	下り (牟岐駅方面)	乗り継ぎ時間	備考
淡島	12:29	12:42		0:14			1:39	
加茂谷	12:11	12:47	12:56	0:09			1:34	
阿南医療センター前	13:00	13:12		0:14			1:09	
北ノ脇	13:05	13:17		0:09			1:04	
橋営業所	13:09	13:24	13:26	0:02			0:57	
川口営業所	12:50	13:52		0:04			0:29	
阿南医療センター前	13:41	13:55	13:56	0:01			0:26	
阿南医療センター前	13:45	13:57		0:29			0:24	
阿南駅 (循環バス)	12:30	13:58		0:28			0:23	
橋営業所	13:20	14:06	14:26	0:20		14:21	0:15	
淡島	14:14	14:27	14:56	0:29			1:23	
阿南医療センター前	14:25	15:02		0:24			0:48	
阿南医療センター前	14:56	15:10		0:16			0:40	
加茂谷	14:35	15:11		0:15			0:39	
淡島	15:06	15:19	15:26	0:07			0:31	
橋営業所	15:15	15:30		0:26			0:20	
淡島	15:29	15:42		0:14			0:08	
阿南駅 (循環バス)	14:20	15:47	15:56	0:09		15:50	0:03	
橋営業所	15:50	16:05		0:21			0:23	
川口営業所	15:20	16:22	16:26	0:04		16:28	0:06	
阿南医療センター前	16:20	16:32		0:24			0:53	
橋営業所	16:24	16:39		0:17			0:46	
阿南医療センター前	16:38	16:52		0:04			0:33	
加茂谷	16:19	16:55	16:56	0:01			0:30	
淡島	16:54	17:07	17:26	0:19		17:25	0:18	
加茂谷	16:55	17:31		0:25			0:50	
阿南駅 (循環バス)	16:10	17:38		0:18			0:43	
阿南医療センター前	17:26	17:40		0:16			0:41	
阿南医療センター前	17:30	17:42		0:14			0:39	
橋営業所	17:30	17:45		0:11			0:36	
橋営業所	17:34	17:49	17:56	0:07			0:32	
川口営業所	17:10	18:12	18:26	0:14		18:21	0:09	
淡島	18:19	18:32		0:26			0:50	
橋営業所	18:27	18:40	18:58	0:18			0:42	
阿南医療センター前	18:46	19:00		0:20			0:22	
加茂谷	18:30	19:01	19:20	0:19		19:22	0:21	
阿南駅 (循環バス)	18:00	19:27		0:49			0:35	
川口営業所	18:55	19:57		0:19			0:05	
加茂谷	19:30	20:01	20:16	0:15		20:02	0:01	特急
阿南医療センター前	20:16	20:30	21:16	0:46		22:12	1:42	
			22:06	1:36				

出典：四国旅客鉄道 (JR) 【令和3年3月13日改正】

徳島バス、徳島バス阿南【令和2年10月1日改正】

#### (4) 各路線の乗降客数調査

阿南市内のバス停における各路線バスの乗降客数を調査した結果を示します。

なお、各表の1便平均乗降客数は小数点以下第3位を四捨五入してあるので、内訳の合計が各表の合計と一致しないことがあります。

##### ① 徳島バス

###### ア. 橋線

上り (計 17 便)	下り (計 17 便)
令和3年6月8日~7月9日	令和3年6月8日~9月21日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、徳島市の徳島駅前から、阿南市内の阿南医療センター前、フジグラン阿南等を經由して、阿南市の橋西を連絡する路線です。(下りの場合)
- ・上り1便平均：乗客 3.10 人、降客 7.42 人
- ・下り1便平均：乗客 8.40 人、降客 3.69 人
- ・上りの利用者は、羽ノ浦南、富岡で乗客が多く、降客は南島、橋営業所で多くなっています。また、徳島市、小松島市で乗車された方が、阿南市で降車されています。
- ・下りの利用者は、橋営業所、阿南医療センター前、宮倉で乗客が多く、降客は羽ノ浦南で多くなっています。また、阿南市で乗車された方が、小松島市、徳島市で降車されています。

上り	1便平均	
	乗客	降客
宮倉	0.20	0.60
羽ノ浦北	0.13	0.13
羽ノ浦南	0.71	0.18
高田南	0.06	0.00
明治橋	0.06	0.18
古庄	0.12	0.00
南島	0.00	0.71
中原	0.06	0.00
中原東	0.06	0.24
清水	0.00	0.12
今市	0.06	0.47
阿南光高校前	0.18	0.18
阿南医療センター前	0.29	0.35
宝田東	0.00	0.00
富岡西高校前	0.24	0.12
阿南合同庁舎	0.00	0.06
富岡中	0.06	0.18
富岡	0.59	0.41
中西	0.00	0.00
学原	0.12	0.00
見能林駅前	0.06	0.18
阿南高専前	0.12	0.29
青木	0.00	0.06
長浜	0.00	0.18
橋駅前	0.00	0.18
舳崎	0.00	0.06
舳崎南	0.00	0.00
橋営業所	0.00	1.71
橋港口	0.00	0.07
橋中	0.00	0.47
橋西	0.00	0.33
合計	3.10	7.42

下り	1便平均	
	乗客	降客
橋西	0.53	0.00
橋中	0.27	0.00
橋港口	0.07	0.00
橋営業所	2.12	0.00
舳崎南	0.00	0.00
舳崎	0.12	0.06
橋駅前	0.06	0.06
長浜	0.24	0.06
青木	0.00	0.00
阿南高専前	0.53	0.06
見能林駅前	0.18	0.00
学原	0.00	0.00
中西	0.06	0.06
富岡	0.41	0.12
富岡中	0.12	0.06
阿南合同庁舎	0.06	0.24
富岡西高校前	0.24	0.53
宝田東	0.00	0.06
阿南医療センター前	0.65	0.24
阿南光高校前	0.29	0.18
今市	0.47	0.06
清水	0.06	0.06
中原東	0.06	0.12
中原	0.00	0.12
南島	0.35	0.12
古庄	0.18	0.18
明治橋	0.06	0.18
高田南	0.00	0.00
羽ノ浦南	0.24	0.82
羽ノ浦北	0.00	0.07
宮倉	1.07	0.27
合計	8.40	3.69

イ. 丹生谷線

上り (計 10 便)	下り (計 10 便)
令和3年5月28日~7月2日	令和3年5月28日~7月2日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の阿南医療センター前から、阿南市内のフジグラン阿南、橋営業所等を經由して、那賀町の川口営業所を連絡する路線です。(下りの場合)
- ・上り1便平均：乗客 2.10 人、降客 12.90 人
- ・下り1便平均：乗客 9.50 人、降客 1.40 人
- ・上りの利用者は、那賀町内で乗車された方が橋営業所、富岡西高校前で多くの方が降車されています。阿南市内の移動は少なくなっています。
- ・下りの利用者は、富岡西高校前、橋営業所で乗客が多く、那賀町内での降客が多くなっています。阿南市内の移動は少なくなっています。

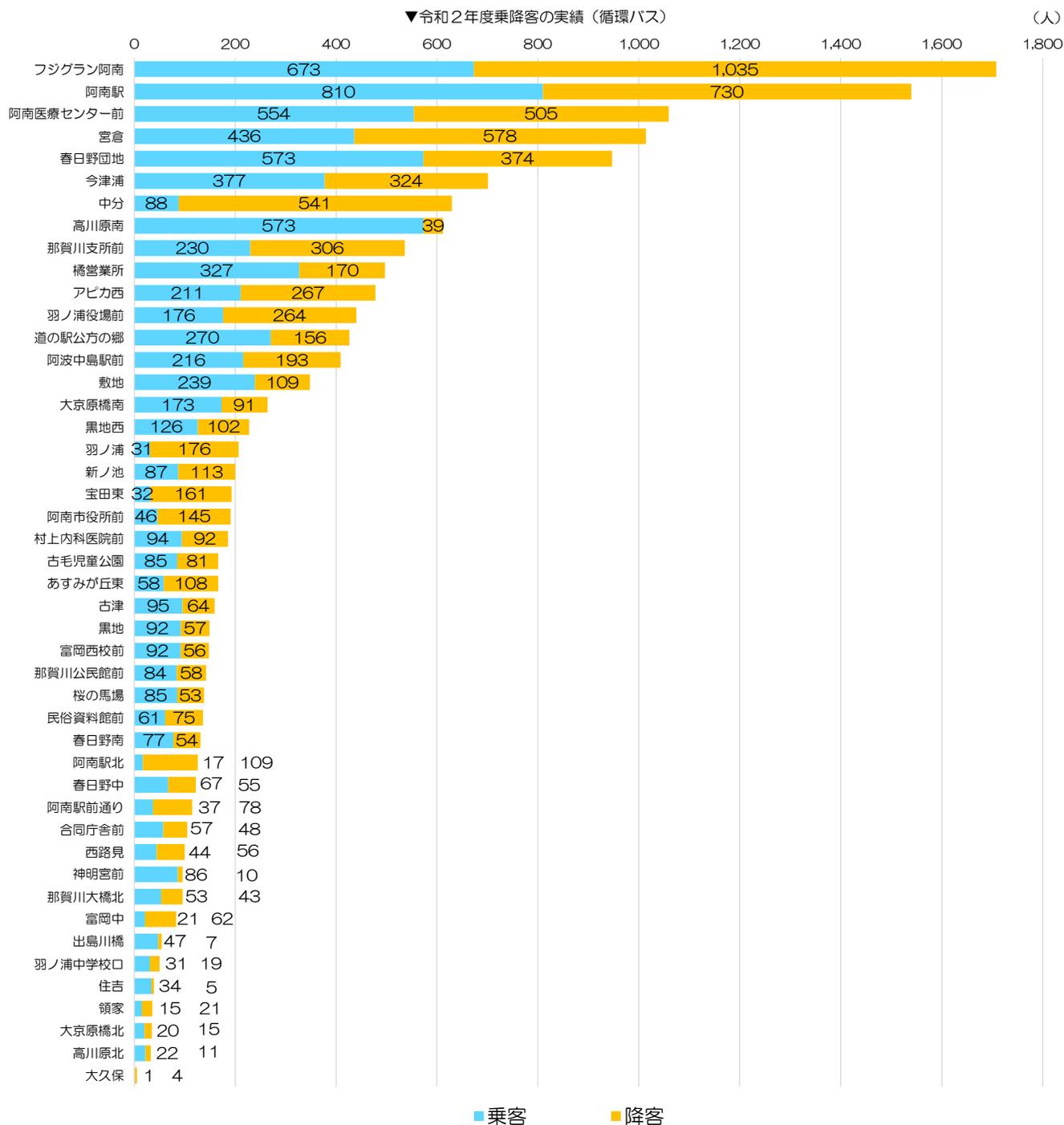
上り	1便平均		下り	1便平均	
	乗客	降客		乗客	降客
阿瀬比	0.00	0.10	阿南医療センター前	0.70	0.00
山口下	0.00	0.40	宝田東	0.00	0.00
内田東	0.00	0.10	富岡西高校前	1.30	0.00
桑野上	0.00	1.20	阿南合同庁舎	0.00	0.00
橋西	0.10	0.00	阿南市役所前	0.10	0.10
橋中	0.20	0.00	阿南駅前	0.90	0.00
橋営業所	0.60	2.20	フジグラン阿南	1.10	0.20
舳崎南	0.00	0.00	中居内	0.20	0.00
舳崎	0.20	0.10	見能林駅前	0.20	0.00
橋駅前	0.20	0.00	阿南高専前	0.90	0.00
長浜	0.30	0.50	長浜	0.40	0.10
阿南高専前	0.20	0.50	橋駅前	0.00	0.10
見能林駅前	0.20	0.30	舳崎	0.10	0.20
中居内	0.00	0.00	舳崎南	0.00	0.10
フジグラン阿南	0.10	1.50	橋営業所	2.00	0.20
阿南駅前	0.00	1.70	橋中	0.00	0.20
阿南市役所前	0.00	0.30	橋西	0.10	0.00
阿南合同庁舎	0.00	0.20	桑野上	1.00	0.20
富岡西高校前	0.00	2.10	内田東	0.00	0.00
宝田東	0.00	1.00	山口下	0.40	0.00
阿南医療センター前	0.00	0.70	阿瀬比	0.10	0.00
合計	2.10	12.90	合計	9.50	1.40

## ② 徳島バス阿南

### ア. 循環バス（ナカちゃん号）

バス停別の年間乗降客数をみると、最も多いのはフジグラン阿南（乗客 673 人、降客 1,035 人）、次いで阿南駅（乗客 810 人、降客 730 人）、阿南医療センター前（乗客 554 人、降客 505 人）となっています。

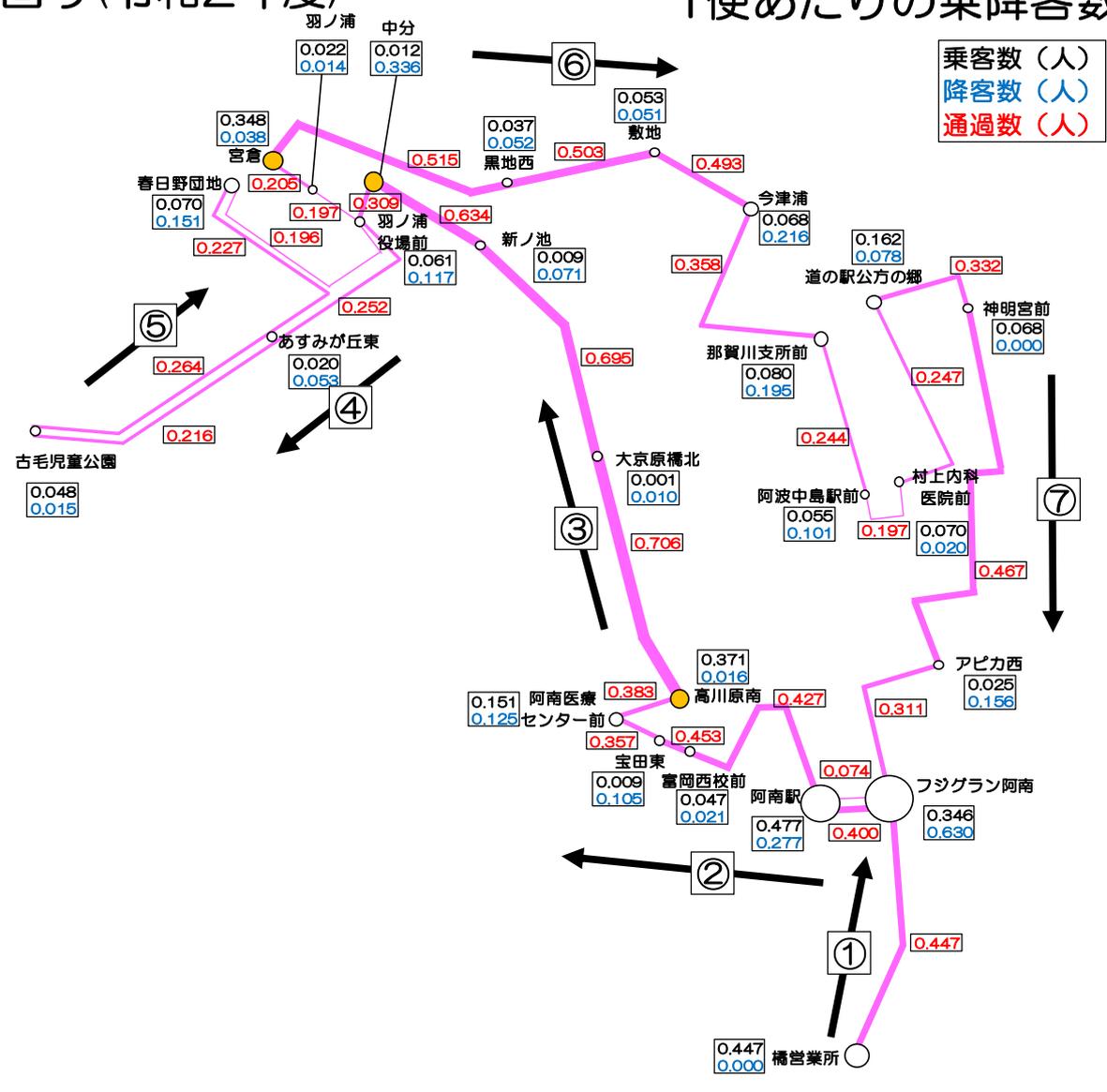
一方、最も少ないのは大久保（乗客 1 人、降客 4 人）、次いで高川原北（乗客 22 人、降客 11 人）、大京原橋北（乗客 20 人、降客 15 人）となっています。



出典：徳島バス阿南

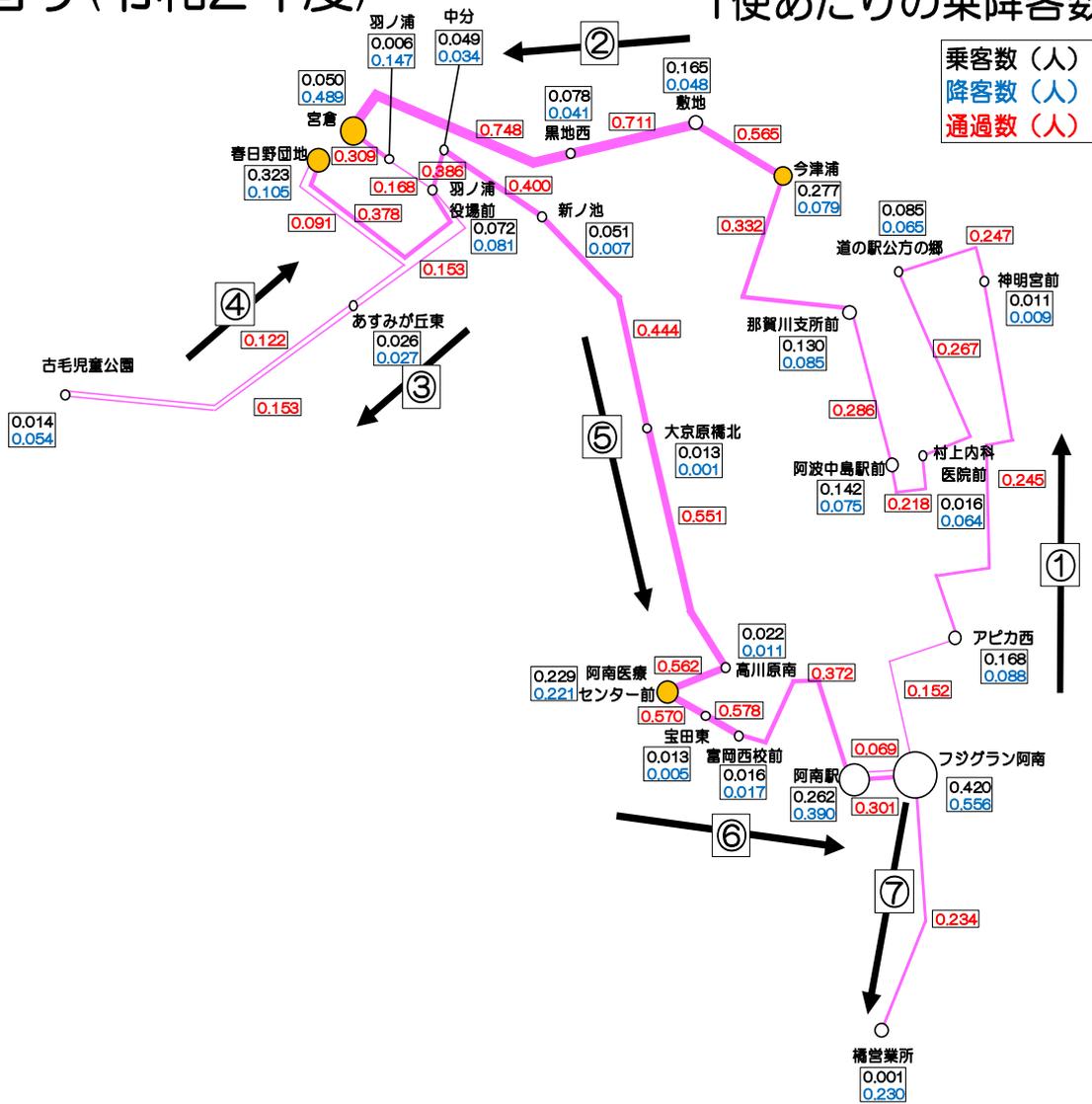
# 西回り(令和2年度)

# 1便あたりの乗降客数



# 東回り(令和2年度)

## 1便あたりの乗降客数



イ. 淡島線（領家）

上り（計 7 便）	下り（計 21 便）
令和3年 10月 24日～30日	令和3年 10月 24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の阿南医療センター前から、フジグラン阿南、領家等を経由して、淡島を連絡する路線です。（下りの場合）
- ・上り1便平均：乗客 5.43 人、降客 5.43 人
- ・下り1便平均：乗客 2.81 人、降客 2.81 人
- ・上りの利用者は、福村南、福村で乗客が多く、領家での降客が多くなっています。
- ・下りの利用者は、領家で乗客が多く、福村、福村南での降客が多くなっています。

上り	1便平均		下り	1便平均	
	乗客	降客		乗客	降客
淡島	0.43	0.00	阿南医療センター前	0.10	0.00
王子製紙	1.29	0.00	宝田東	0.00	0.00
福村南	1.57	0.00	富岡西	0.00	0.00
福村	1.86	0.00	合同庁舎	0.00	0.00
向原東	0.00	0.00	玉塚	0.00	0.00
向原	0.14	0.00	阿南駅前通り	0.05	0.00
出来町南	0.00	0.00	阿南市役所	0.00	0.00
出来町西	0.00	0.00	フジグラン阿南	0.14	0.05
西路見	0.00	0.00	阿南駅前	0.05	0.05
領家	0.00	5.29	フジグラン阿南	0.14	0.00
フジグラン阿南	0.00	0.00	領家	2.24	0.10
阿南駅前	0.14	0.00	西路見	0.05	0.00
フジグラン阿南	0.00	0.00	出来町西	0.05	0.00
阿南市役所	0.00	0.00	出来町南	0.00	0.05
阿南駅前通り	0.00	0.00	向原	0.00	0.29
玉塚	0.00	0.00	向原東	0.00	0.14
合同庁舎	0.00	0.00	福村	0.00	0.57
富岡西	0.00	0.00	福村南	0.00	0.67
宝田東	0.00	0.00	王子製紙	0.00	0.43
阿南医療センター前	0.00	0.14	淡島	0.00	0.48
合計	5.43	5.43	合計	2.81	2.81

ウ. 淡島線（サンアリーナ：阿南医療センター前まで）

上り（計 42 便）	下り（計 35 便）
令和3年 10月 24日～30日	令和3年 10月 24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の阿南医療センター前から、フジグラン阿南、サンアリーナ等を経由して、淡島を連絡する路線です。（下りの場合）
- ・上り1便平均：乗客 1.05 人、降客 1.05 人
- ・下り1便平均：乗客 1.37 人、降客 1.37 人
- ・上りの利用者は、福村で乗客が多く、フジグラン阿南での降客が多くなっています。
- ・下りの利用者は、フジグラン阿南で乗客が多く、福村での降客が多くなっています。

上り	1便平均		下り	1便平均	
	乗客	降客		乗客	降客
淡島	0.14	0.00	阿南医療センター前	0.29	0.00
王子製紙	0.17	0.00	宝田東	0.00	0.00
福村南	0.19	0.00	富岡西	0.00	0.00
福村	0.40	0.00	合同庁舎	0.00	0.00
向原東	0.02	0.00	玉塚	0.00	0.03
向原	0.10	0.00	阿南駅前通り	0.00	0.00
サンアリーナ	0.00	0.00	阿南市役所	0.06	0.00
才見	0.00	0.07	フジグラン阿南	0.29	0.17
中居内	0.00	0.05	阿南駅前	0.03	0.06
フジグラン阿南	0.00	0.64	フジグラン阿南	0.63	0.00
阿南駅前	0.00	0.14	中居内	0.03	0.00
フジグラン阿南	0.02	0.02	才見	0.06	0.00
阿南市役所	0.00	0.05	サンアリーナ	0.00	0.00
阿南駅前通り	0.00	0.00	向原	0.00	0.11
玉塚	0.00	0.00	向原東	0.00	0.09
合同庁舎	0.00	0.02	福村	0.00	0.40
富岡西	0.00	0.00	福村南	0.00	0.26
宝田東	0.00	0.00	王子製紙	0.00	0.06
阿南医療センター前	0.00	0.05	淡島	0.00	0.20
合計	1.05	1.05	合計	1.37	1.37

エ. 淡島線（サンアリーナ：阿南駅前まで）

上り（計 14 便）	下り（計 7 便）
令和3年 10月 24日～30日	令和3年 10月 24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の阿南駅前から、フジグラン阿南、サンアリーナ等を経由して、淡島を連絡する路線です。（下りの場合）
- ・上り1便平均：乗客 0.00 人、降客 0.00 人
- ・下り1便平均：乗客 0.00 人、降客 0.00 人
- ・上り・下りとも利用者はいませんでした。

上り	1便平均		下り	1便平均	
	乗客	降客		乗客	降客
淡島	0.00	0.00	阿南駅前	0.00	0.00
王子製紙	0.00	0.00	フジグラン阿南	0.00	0.00
福村南	0.00	0.00	中居内	0.00	0.00
福村	0.00	0.00	才見	0.00	0.00
向原東	0.00	0.00	サンアリーナ	0.00	0.00
向原	0.00	0.00	向原	0.00	0.00
サンアリーナ	0.00	0.00	向原東	0.00	0.00
才見	0.00	0.00	福村	0.00	0.00
中居内	0.00	0.00	福村南	0.00	0.00
フジグラン阿南	0.00	0.00	王子製紙	0.00	0.00
阿南駅前	0.00	0.00	淡島	0.00	0.00
合計	0.00	0.00	合計	0.00	0.00

オ. 加茂谷線

上り（計 56 便）	下り（計 56 便）
令和3年 10月 24日～30日	令和3年 10月 24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の橋営業所から、フジグラン阿南、南島等を経由して、加茂谷を連絡する路線です。（下りの場合）
- ・上り1便平均：乗客 3.13 人、降客 3.13 人
- ・下り1便平均：乗客 2.52 人、降客 2.52 人
- ・上りの利用者は、加茂谷、三条通り、フジグラン阿南で乗客が多く、フジグラン阿南、橋営業所での降客が多くなっています。
- ・下りの利用者は、橋営業所、フジグラン阿南で乗客が多く、三条通り、加茂谷での降客が多くなっています。

上り	1便平均	
	乗客	降客
加茂谷	0.46	0.00
中央橋南	0.00	0.02
吉井校	0.00	0.00
吉井	0.04	0.00
楠根渡	0.00	0.00
熊谷	0.05	0.00
御嶽前	0.11	0.00
上大野	0.05	0.00
中大野	0.02	0.00
大野農協前	0.00	0.00
三条通り	0.45	0.00
下大野	0.02	0.02
下大野東	0.04	0.00
岡西	0.05	0.04
岡中	0.27	0.02
岡	0.11	0.00
南島	0.14	0.11
中原	0.00	0.00
中原東	0.04	0.00
清水	0.11	0.00
今市	0.05	0.04
阿南光高校	0.05	0.04
阿南医療センター前	0.18	0.18
宝田東	0.04	0.02
富岡西高	0.05	0.13
合同庁舎	0.05	0.05
玉塚	0.00	0.05
阿南駅前通り	0.00	0.23
阿南市役所	0.02	0.16
フジグラン阿南	0.09	0.38
阿南駅前	0.14	0.25
フジグラン阿南	0.36	0.02
中居内	0.00	0.04
学原東	0.00	0.00
見能林駅前	0.05	0.13
阿南高専前	0.04	0.30
青木	0.00	0.04
長浜	0.02	0.11
橋駅前	0.00	0.13
舳崎	0.04	0.13
舳崎南	0.00	0.05
橋営業所	0.00	0.48
合計	3.13	3.13

下り	1便平均	
	乗客	降客
橋営業所	0.54	0.00
舳崎南	0.04	0.00
舳崎	0.05	0.05
橋駅前	0.11	0.05
長浜	0.05	0.13
青木	0.00	0.00
阿南高専前	0.11	0.04
見能林駅前	0.13	0.02
学原東	0.00	0.05
中居内	0.02	0.04
フジグラン阿南	0.18	0.23
阿南駅前	0.20	0.07
フジグラン阿南	0.32	0.05
阿南市役所	0.09	0.07
阿南駅前通り	0.05	0.04
玉塚	0.05	0.04
合同庁舎	0.09	0.04
富岡西高	0.18	0.04
宝田東	0.02	0.04
阿南医療センター前	0.04	0.04
阿南光高校	0.07	0.00
今市	0.05	0.04
清水	0.04	0.00
中原東	0.02	0.02
中原	0.00	0.00
南島	0.00	0.04
岡	0.00	0.00
岡中	0.02	0.20
岡西	0.04	0.02
下大野東	0.02	0.02
下大野	0.02	0.13
三条通り	0.00	0.39
大野農協前	0.00	0.11
中大野	0.00	0.02
上大野	0.00	0.05
御嶽前	0.00	0.04
熊谷	0.00	0.02
楠根渡	0.00	0.00
吉井	0.00	0.05
吉井校	0.00	0.02
中央橋南	0.00	0.02
加茂谷	0.00	0.34
合計	2.52	2.52

カ. 橋泊・加茂谷線

上り（計7便）	下り（計7便）
令和3年10月24日～30日	令和3年10月24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の小吹川原から、橋営業所、フジグラン阿南等を経由して、加茂谷を連絡する路線です。（下りの場合）
- ・上り1便平均：乗客 14.86人、降客 14.86人
- ・下り1便平均：乗客 22.29人、降客 22.29人
- ・上りの利用者は、御嶽前で乗客が多く、南島、阿南駅前、大西での降客が多くなっています。
- ・下りの利用者は、阿南駅前、南島で乗客が多く、阿南高専前、御嶽前で降客が多くなっています。

上り	1便平均	
	乗客	降客
加茂谷	0.00	0.00
中央橋南	0.00	0.00
吉井校	0.29	0.00
吉井	0.00	0.00
橋根渡	0.00	0.00
熊谷	0.00	0.00
御嶽前	6.86	0.00
上大野	0.00	0.00
中大野	0.00	0.00
大野農協前	0.00	0.00
三条通り	0.00	0.00
下大野	0.00	0.00
下大野東	0.00	0.00
岡西	0.00	0.00
岡中	0.00	0.00
岡	0.00	0.00
南島	0.00	3.43
中原	0.00	0.00
中原東	0.14	0.00
清水	0.00	0.00
今市	0.00	0.00
阿南光高校	1.71	0.00
阿南医療センター前	0.29	0.29
宝田東	0.00	0.57
富岡西高	1.57	0.00
合同庁舎	0.00	0.00
玉塚	0.00	0.00
阿南駅前通り	0.00	0.14
阿南市役所	0.00	0.43
フジグラン阿南	0.57	0.00
阿南駅前	0.00	2.29
フジグラン阿南	0.71	0.00
中居内	0.00	0.00
学原東	0.14	0.00
見能林駅前	0.14	0.00
阿南高専前	0.86	0.14
青木	0.00	0.00
長浜	0.00	0.00
橋駅前	0.00	0.00
触崎	0.00	0.00
触崎南	0.00	0.00
橋営業所	1.43	0.14
橋港口	0.00	0.00
橋中	0.14	0.00
橋西	0.00	0.00
大浦団地	0.00	0.00
亀の森	0.00	0.00
亀の森南	0.00	0.14
北鶴	0.00	0.29
鶴	0.00	0.14
南鶴	0.00	0.29
福井大原	0.00	0.57
大西	0.00	2.14
中内	0.00	0.43
稽地	0.00	0.14
稽地上	0.00	0.00
明神前	0.00	0.00
働々	0.00	0.86
働々下	0.00	0.00
寺内	0.00	0.00
上地	0.00	0.00
横尾	0.00	1.57
堂ノ坂	0.00	0.00
大瀬	0.00	0.00
小吹川原	0.00	0.86
合計	14.86	14.86

下り	1便平均	
	乗客	降客
小吹川原	0.14	0.00
大瀬	0.00	0.00
堂ノ坂	0.00	0.00
横尾	0.86	0.00
上地	0.00	0.00
寺内	0.00	0.00
働々下	0.00	0.00
働々	0.71	0.00
明神前	0.00	0.00
稽地上	0.00	0.00
稽地	0.00	0.00
中内	0.86	0.00
大西	1.57	0.00
福井大原	1.00	0.00
南鶴	0.29	0.00
鶴	0.00	0.00
北鶴	0.71	0.00
亀の森南	0.00	0.00
亀の森	0.00	0.00
大浦団地	0.00	0.00
橋西	0.00	0.00
橋中	0.14	0.00
橋港口	0.14	0.00
橋営業所	0.86	0.57
触崎南	0.00	0.00
触崎	0.29	0.00
橋駅前	0.43	0.00
長浜	0.71	0.00
青木	0.14	0.00
阿南高専前	0.14	2.71
見能林駅前	0.14	0.00
学原東	0.00	0.00
中居内	0.14	0.71
フジグラン阿南	0.00	1.00
阿南駅前	2.86	0.29
フジグラン阿南	0.00	0.43
阿南市役所	0.71	0.14
阿南駅前通り	0.29	0.00
玉塚	0.00	0.00
合同庁舎	0.00	0.43
富岡西高	0.00	0.29
宝田東	0.57	0.14
阿南医療センター前	0.00	0.14
阿南光高校	0.00	2.86
今市	0.00	0.00
清水	0.00	0.00
中原東	0.00	0.00
中原	0.00	0.00
南島	7.57	0.00
岡	0.14	0.00
岡中	0.57	0.00
岡西	0.29	0.00
下大野東	0.00	0.00
下大野	0.00	0.00
三条通り	0.00	0.00
大野農協前	0.00	0.00
中大野	0.00	0.00
上大野	0.00	0.00
御嶽前	0.00	12.43
熊谷	0.00	0.00
橋根渡	0.00	0.00
吉井	0.00	0.00
吉井校	0.00	0.00
中央橋南	0.00	0.00
加茂谷	0.00	0.14
合計	22.29	22.29

キ. 橋泊線

上り (計 49 便)	下り (計 49 便)
令和3年 10月 24日~30日	令和3年 10月 24日~30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の橋営業所から、北鵜等を経由して、小吹川原を連絡する路線です。(下りの場合)
- ・上り1便平均：乗客 1.98 人、降客 1.98 人
- ・下り1便平均：乗客 1.57 人、降客 1.57 人
- ・上りの利用者は、小吹川原、横尾で乗客が多く、橋営業所での降客が多くなっています。
- ・下りの利用者は、橋営業所で乗客が多く、横尾、小吹川原での降客が多くなっています。

上り	1便平均	
	乗客	降客
小吹川原	0.59	0.00
大瀬	0.00	0.00
堂ノ坂	0.08	0.00
横尾	0.59	0.00
上地	0.14	0.00
寺内	0.02	0.00
働々下	0.00	0.00
働々	0.02	0.00
明神前	0.00	0.00
橋地上	0.00	0.04
橋地	0.08	0.00
中内	0.02	0.00
大西	0.27	0.00
福井大原	0.02	0.00
南鵜	0.08	0.00
鵜	0.04	0.00
北鵜	0.00	0.00
亀の森南	0.00	0.00
亀の森	0.00	0.00
大浦団地	0.02	0.00
橋西	0.00	0.02
橋中	0.00	0.04
橋港口	0.00	0.14
橋営業所	0.00	1.73
合計	1.98	1.98

下り	1便平均	
	乗客	降客
橋営業所	1.43	0.00
橋港口	0.02	0.00
橋中	0.02	0.00
橋西	0.02	0.02
大浦団地	0.00	0.04
亀の森	0.00	0.00
亀の森南	0.00	0.00
北鵜	0.00	0.00
鵜	0.00	0.00
南鵜	0.02	0.12
福井大原	0.00	0.02
大西	0.00	0.18
中内	0.04	0.06
橋地	0.00	0.08
橋地上	0.02	0.00
明神前	0.00	0.00
働々	0.00	0.04
働々下	0.00	0.00
寺内	0.00	0.00
上地	0.00	0.00
横尾	0.00	0.45
堂ノ坂	0.00	0.10
大瀬	0.00	0.02
小吹川原	0.00	0.43
合計	1.57	1.57

ク. 新野線（月夜）

上り（計 20 便）	下り（計 20 便）
令和3年 10月 24日～30日	令和3年 10月 24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の橘営業所から、北鵜、新野局南等を経由して、月夜を連絡する路線です。（下りの場合）
- ・上り1便平均：乗客 0.75 人、降客 0.75 人
- ・下り1便平均：乗客 0.35 人、降客 0.35 人
- ・上りの利用者は、新野局南で乗客が多く、橘営業所での降客が多くなっています。
- ・下りの利用者は、橘営業所で乗客が多く、新野局南での降客が多くなっています。

上り	1便平均	
	乗客	降客
月夜	0.10	0.00
月夜下	0.00	0.00
広重口	0.00	0.00
生谷	0.00	0.00
片山上	0.10	0.00
片山下	0.00	0.00
新野局南	0.25	0.05
東町口	0.05	0.00
入田口	0.00	0.00
新野高校	0.00	0.00
新野駅前	0.05	0.15
北廿枝	0.00	0.00
東山	0.00	0.00
一升ヶ森	0.00	0.00
西鵜	0.00	0.00
北鵜	0.05	0.00
亀の森南	0.00	0.00
亀の森	0.00	0.00
大浦団地	0.15	0.00
橘西	0.00	0.00
橘中	0.00	0.05
橘港口	0.00	0.10
橘営業所	0.00	0.40
合計	0.75	0.75

下り	1便平均	
	乗客	降客
橘営業所	0.35	0.00
橘港口	0.00	0.00
橘中	0.00	0.00
橘西	0.00	0.00
大浦団地	0.00	0.00
亀の森	0.00	0.00
亀の森南	0.00	0.00
北鵜	0.00	0.00
西鵜	0.00	0.00
一升ヶ森	0.00	0.00
東山	0.00	0.00
北廿枝	0.00	0.00
新野駅前	0.00	0.00
新野高校	0.00	0.00
入田口	0.00	0.00
東町口	0.00	0.00
新野局南	0.00	0.20
片山下	0.00	0.00
片山上	0.00	0.10
生谷	0.00	0.00
広重口	0.00	0.00
月夜下	0.00	0.00
月夜	0.00	0.05
合計	0.35	0.35

ケ. 新野線（喜来）

上り（計 15 便）	下り（計 15 便）
令和3年 10月 24日～30日	令和3年 10月 24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の橋営業所から、北鵜、新野局南等を経由して、喜来を連絡する路線です。（下りの場合）
- ・上り1便平均：乗客 0.60 人、降客 0.60 人
- ・下り1便平均：乗客 0.80 人、降客 0.80 人
- ・上りの利用者は、新野西小で乗客が多く、橋営業所での降客が多くなっています。
- ・下りの利用者は、橋営業所で乗客が多く、海老川上、喜来での降客が多くなっています。

上り	1便平均		下り	1便平均	
	乗客	降客		乗客	降客
喜来	0.13	0.00	橋営業所	0.27	0.00
川亦	0.00	0.00	橋港口	0.00	0.00
新野西小	0.20	0.07	橋中	0.00	0.00
友常	0.00	0.07	橋西	0.00	0.00
久田	0.00	0.00	大浦団地	0.00	0.00
八坂神社	0.00	0.00	亀の森	0.00	0.00
西光寺	0.00	0.00	亀の森南	0.00	0.00
新野局南	0.07	0.00	北鵜	0.00	0.07
東町口	0.00	0.00	西鵜	0.00	0.00
入田口	0.00	0.00	一升ヶ森	0.00	0.00
新野高校	0.00	0.00	東山	0.00	0.07
新野駅前	0.07	0.00	北廿枝	0.00	0.00
北廿枝	0.00	0.07	新野駅前	0.07	0.00
東山	0.07	0.00	新野高校	0.00	0.00
一升ヶ森	0.00	0.00	入田口	0.00	0.00
西鵜	0.00	0.00	東町口	0.00	0.00
北鵜	0.07	0.00	新野局南	0.00	0.07
亀の森南	0.00	0.00	西光寺	0.00	0.00
亀の森	0.00	0.00	八坂神社	0.00	0.00
大浦団地	0.00	0.00	久田	0.13	0.00
橋西	0.00	0.00	海老川下	0.13	0.00
橋中	0.00	0.07	海老川上	0.07	0.27
橋港口	0.00	0.00	元信	0.13	0.07
橋営業所	0.00	0.33	圓福寺	0.00	0.00
合計	0.60	0.60	喜来	0.00	0.27
			合計	0.80	0.80

コ. 大湫線（阿南医療センター前まで）

上り（計 14 便）	下り（計 14 便）
令和3年 10月 24日～30日	令和3年 10月 24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の阿南医療センター前から、フジグラン阿南、見能林駅前等を経由して、大湫を連絡する路線です。（下りの場合）
- ・上り1便平均：乗客 1.43 人、降客 1.43 人
- ・下り1便平均：乗客 0.50 人、降客 0.50 人
- ・上りの利用者は、大湫で乗客が多く、見能林校前、見能林駅前での降客が多くなっています。
- ・下りの利用者は、フジグラン阿南で乗客が多く、降客の特徴はありません。

上り	1便平均		下り	1便平均	
	乗客	降客		乗客	降客
大湫	0.64	0.00	阿南医療センター前	0.07	0.00
大湫局南	0.00	0.00	宝田東	0.00	0.00
健生阿南	0.21	0.00	富岡西	0.00	0.00
ハローズ	0.00	0.00	合同庁舎	0.00	0.00
林崎	0.14	0.00	玉塚	0.00	0.00
見能林校前	0.07	0.29	阿南駅前通り	0.00	0.00
見能林駅前	0.07	0.36	阿南市役所	0.00	0.00
学原東	0.00	0.00	フジグラン阿南	0.00	0.00
中居内	0.00	0.07	阿南駅前	0.07	0.00
フジグラン阿南	0.00	0.21	フジグラン阿南	0.29	0.14
阿南駅前	0.00	0.00	中居内	0.00	0.00
フジグラン阿南	0.00	0.00	学原東	0.00	0.00
阿南市役所	0.00	0.14	見能林駅前	0.07	0.14
阿南駅前通り	0.00	0.07	見能林校前	0.00	0.07
玉塚	0.00	0.00	林崎	0.00	0.00
合同庁舎	0.29	0.00	ハローズ	0.00	0.00
富岡西	0.00	0.00	健生阿南	0.00	0.00
宝田東	0.00	0.21	大湫局前	0.00	0.00
阿南医療センター前	0.00	0.07	大湫	0.00	0.14
合計	1.43	1.43	合計	0.50	0.50

サ. 大湊線（阿南駅前まで）

上り（計0便）	下り（計7便）
	令和3年10月24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の阿南駅前から、フジグラン阿南、見能林駅前等を経由して、大湊を連絡する路線です。
- ・下り1便平均：乗客0.43人、降客0.43人
- ・下りの利用者は、フジグラン阿南で乗客が多く、見能林校前での降客が多くなっています。

下り	1便平均	
	乗客	降客
阿南駅前	0.14	0.00
フジグラン阿南	0.29	0.00
中居内	0.00	0.00
学原東	0.00	0.00
見能林駅前	0.00	0.00
見能林校前	0.00	0.29
林崎	0.00	0.14
ハローズ	0.00	0.00
健生阿南	0.00	0.00
大湊局前	0.00	0.00
大湊	0.00	0.00
合計	0.43	0.43

シ. 長生線（橋港口回り）

上り（計 14 便）	下り（計 14 便）
令和3年 10月 24日～30日	令和3年 10月 24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の阿南駅前から、阿南医療センター前、長生等を経由して、橋営業所を連絡する路線です。（下りの場合）
- ・上り1便平均：乗客 0.79 人、降客 0.79 人
- ・下り1便平均：乗客 0.93 人、降客 0.93 人
- ・上りの利用者は、乗客の特徴はなく、阿南駅前での降客が多くなっています。
- ・下りの利用者は、フジグラン阿南、阿南医療センター前、西方で乗客が多く、橋中での降客が多くなっています。

上り	1便平均		下り	1便平均	
	乗客	降客		乗客	降客
橋営業所	0.07	0.00	阿南駅前	0.00	0.00
橋港口	0.00	0.00	フジグラン阿南	0.29	0.00
橋中	0.14	0.00	阿南市役所	0.00	0.07
橋西	0.00	0.00	阿南駅前通り	0.00	0.00
阿南二中	0.00	0.00	玉塚	0.00	0.00
筒崎	0.00	0.00	合同庁舎	0.00	0.00
桑野上	0.07	0.14	富岡西高	0.00	0.00
大地	0.07	0.00	宝田東	0.00	0.00
明谷	0.14	0.00	阿南医療センター前	0.21	0.00
明谷梅林口	0.00	0.00	阿南光高校	0.00	0.00
祖ヶ谷	0.00	0.00	今市	0.00	0.00
長生	0.07	0.00	清水	0.00	0.00
長生中	0.00	0.00	中原東	0.00	0.00
大津田	0.00	0.00	中原	0.00	0.00
西方南	0.07	0.07	南島	0.00	0.00
西方	0.00	0.07	岡	0.07	0.00
岡	0.00	0.07	西方	0.21	0.00
南島	0.00	0.00	西方南	0.00	0.00
中原	0.00	0.00	大津田	0.00	0.00
中原東	0.00	0.00	長生中	0.00	0.14
清水	0.00	0.00	長生	0.00	0.07
今市	0.00	0.00	祖ヶ谷	0.00	0.00
阿南光高校	0.00	0.00	明谷梅林口	0.00	0.00
阿南医療センター前	0.14	0.00	明谷	0.00	0.14
宝田東	0.00	0.00	大地	0.00	0.07
富岡西高	0.00	0.00	桑野上	0.14	0.00
合同庁舎	0.00	0.00	筒崎	0.00	0.07
玉塚	0.00	0.00	阿南二中	0.00	0.00
阿南駅前通り	0.00	0.00	橋西	0.00	0.00
阿南市役所	0.00	0.07	橋中	0.00	0.21
フジグラン阿南	0.00	0.14	橋港口	0.00	0.00
阿南駅前	0.00	0.21	橋営業所	0.00	0.14
合計	0.79	0.79	合計	0.93	0.93

ス. 長生線（橘営業所⇒阿南医療センター前⇒橘営業所）

反時計回り（計 14 便）	時計回り（計 14 便）
令和3年 10月 24日～30日	令和3年 10月 24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の橘営業所から、長生、阿南医療センター前等を経由して、橘営業所を連絡する路線です。（時計回りの場合）
- ・反時計回り1便平均：乗客 0.36人、降客 0.36人
- ・時計回り1便平均：乗客 1.00人、降客 1.00人
- ・反時計回りの利用者は、フジグラン阿南で乗客が多く、降客の特徴はありません。
- ・時計回りの利用者は、長生中、中原で乗客が多く、阿南医療センター前での降客が多くなっています。

反時計回り	1便平均	
	乗客	降客
橘営業所	0.00	0.00
舳崎南	0.00	0.00
舳崎	0.00	0.00
橘駅前	0.00	0.00
長浜	0.07	0.00
青木	0.00	0.00
阿南高専	0.00	0.07
見能林駅前	0.00	0.00
学原東	0.00	0.00
中居内	0.00	0.00
フジグラン阿南	0.00	0.00
阿南駅前	0.00	0.00
フジグラン阿南	0.29	0.00
阿南市役所	0.00	0.00
阿南駅前通り	0.00	0.00
玉塚	0.00	0.00
合同庁舎	0.00	0.00
富岡西高	0.00	0.00
宝田東	0.00	0.00
阿南医療センター前	0.00	0.00
阿南光高校	0.00	0.00
今市	0.00	0.00
清水	0.00	0.00
中原東	0.00	0.00
中原	0.00	0.00
南島	0.00	0.14
岡	0.00	0.00
西方	0.00	0.00
西方南	0.00	0.00
大津田	0.00	0.00
長生中	0.00	0.00
長生	0.00	0.00
祖ヶ谷	0.00	0.00
明谷梅林口	0.00	0.00
明谷	0.00	0.07
大地	0.00	0.00
桑野上	0.00	0.00
筒崎	0.00	0.00
阿南二中	0.00	0.00
橘西	0.00	0.00
橘中	0.00	0.00
橘港口	0.00	0.00
橘営業所	0.00	0.07
合計	0.36	0.36

時計回り	1便平均	
	乗客	降客
橘営業所	0.00	0.00
橘港口	0.00	0.00
橘中	0.00	0.00
橘西	0.00	0.00
阿南二中	0.00	0.00
筒崎	0.00	0.00
桑野上	0.00	0.00
大地	0.07	0.00
明谷	0.00	0.00
明谷梅林口	0.00	0.00
祖ヶ谷	0.00	0.00
長生	0.00	0.00
長生中	0.21	0.00
大津田	0.00	0.00
西方南	0.00	0.00
西方	0.00	0.00
岡	0.00	0.07
南島	0.07	0.00
中原	0.29	0.00
中原東	0.00	0.00
清水	0.00	0.00
今市	0.00	0.00
阿南光高校	0.00	0.07
阿南医療センター前	0.00	0.36
宝田東	0.00	0.00
富岡西高	0.07	0.00
合同庁舎	0.00	0.07
玉塚	0.00	0.00
阿南駅前通り	0.07	0.00
阿南市役所	0.00	0.00
フジグラン阿南	0.00	0.07
阿南駅前通り	0.00	0.00
フジグラン阿南	0.07	0.00
中居内	0.07	0.00
学原東	0.00	0.07
見能林駅前	0.00	0.07
阿南高専	0.00	0.07
青木	0.00	0.00
長浜	0.00	0.00
橘駅前	0.00	0.00
舳崎	0.07	0.07
舳崎南	0.00	0.00
橘営業所	0.00	0.07
合計	1.00	1.00

セ. 橋営業所線

上り (計 14 便)	下り (計 14 便)
令和3年 10月 24日~30日	令和3年 10月 24日~30日

- 調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- 本路線は、阿南市の阿南駅前から、フジグラン阿南、橋駅前等を経由して、橋営業所を連絡する路線です。(下りの場合)
- 上り1便平均：乗客 2.14 人、降客 2.14 人
- 下り1便平均：乗客 0.50 人、降客 0.50 人
- 上りの利用者は、橋営業所で乗客が多く、フジグラン阿南での降客が多くなっています。
- 下りの利用者は、フジグラン阿南で乗客が多く、阿南高専前での降客が多くなっています。

上り	1便平均		下り	1便平均	
	乗客	降客		乗客	降客
橋営業所	2.14	0.00	阿南駅	0.00	0.00
舢崎南	0.00	0.07	フジグラン阿南	0.43	0.00
舢崎	0.00	0.00	中居内	0.00	0.00
橋駅前	0.00	0.07	学原東	0.00	0.00
長浜	0.00	0.00	見能林駅前	0.07	0.00
青木	0.00	0.00	阿南高専前	0.00	0.36
阿南高専前	0.00	0.00	青木	0.00	0.00
見能林駅前	0.00	0.00	長浜	0.00	0.00
学原東	0.00	0.00	橋駅前	0.00	0.00
中居内	0.00	0.00	舢崎	0.00	0.07
フジグラン阿南	0.00	1.64	舢崎南	0.00	0.00
阿南駅	0.00	0.36	橋営業所	0.00	0.07
合計	2.14	2.14	合計	0.50	0.50

ソ. 中林海岸線（阿南医療センター前まで）

上り（計 14 便）	下り（計 7 便）
令和3年 10月 24日～30日	令和3年 10月 24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の阿南医療センター前から、フジグラン阿南、サンアリーナ等を經由して、北の脇を連絡する路線です。（下りの場合）
- ・上り1便平均：乗客 0.79 人、降客 0.79 人
- ・下り1便平均：乗客 0.43 人、降客 0.43 人
- ・上りの利用者は、北の脇東で乗客が多く、フジグラン阿南での降客が多くなっています。
- ・下りの利用者は、阿南駅前で乗客が多く、北の脇での降客が多くなっています。

上り	1便平均		下り	1便平均	
	乗客	降客		乗客	降客
北の脇	0.21	0.00	阿南医療センター前	0.00	0.00
北の脇中	0.14	0.00	宝田東	0.00	0.00
北の脇東	0.36	0.00	富岡西	0.00	0.00
中林	0.00	0.00	合同庁舎	0.00	0.00
阿南自動車学校	0.00	0.00	玉塚	0.00	0.00
サンアリーナ	0.00	0.00	阿南駅前通り	0.00	0.00
才見	0.00	0.00	阿南市役所	0.00	0.00
中居内	0.00	0.00	フジグラン阿南	0.00	0.00
フジグラン阿南	0.00	0.36	阿南駅前	0.29	0.00
阿南駅前	0.07	0.29	フジグラン阿南	0.14	0.00
フジグラン阿南	0.00	0.00	中居内	0.00	0.00
阿南市役所	0.00	0.00	才見	0.00	0.00
阿南駅前通り	0.00	0.00	サンアリーナ	0.00	0.00
玉塚	0.00	0.00	阿南自動車学校	0.00	0.00
合同庁舎	0.00	0.00	中林	0.00	0.00
富岡西	0.00	0.00	北の脇東	0.00	0.00
宝田東	0.00	0.00	北の脇中	0.00	0.00
阿南医療センター前	0.00	0.14	北の脇	0.00	0.43
合計	0.79	0.79	合計	0.43	0.43

夕、中林海岸線（阿南駅前まで）

上り（計7便）	下り（計7便）
令和3年10月24日～30日	令和3年10月24日～30日

- ・調査方法：運行ダイヤごとに阿南市内のバス停における乗降客数を手観測で計測
- ・本路線は、阿南市の阿南駅前から、フジグラン阿南、サンアリーナ等を経由して、北の脇を連絡する路線です。（下りの場合）
- ・上り1便平均：乗客0.14人、降客0.14人
- ・下り1便平均：乗客0.57人、降客0.57人
- ・上りの利用者は、北の脇で乗客が多く、フジグラン阿南での降客が多くなっています。
- ・下りの利用者は、阿南駅前で乗客が多く、北の脇東での降客が多くなっています。

上り	1便平均		下り	1便平均	
	乗客	降客		乗客	降客
北の脇	0.14	0.00	阿南駅前	0.43	0.00
北の脇中	0.00	0.00	フジグラン阿南	0.14	0.00
北の脇東	0.00	0.00	中居内	0.00	0.00
中林	0.00	0.00	才見	0.00	0.00
阿南自動車学校	0.00	0.00	サンアリーナ	0.00	0.00
サンアリーナ	0.00	0.00	阿南自動車学校	0.00	0.00
才見	0.00	0.00	中林	0.00	0.00
中居内	0.00	0.00	北の脇東	0.00	0.43
フジグラン阿南	0.00	0.14	北の脇中	0.00	0.00
阿南駅前	0.00	0.00	北の脇	0.00	0.14
合計	0.14	0.14	合計	0.57	0.57

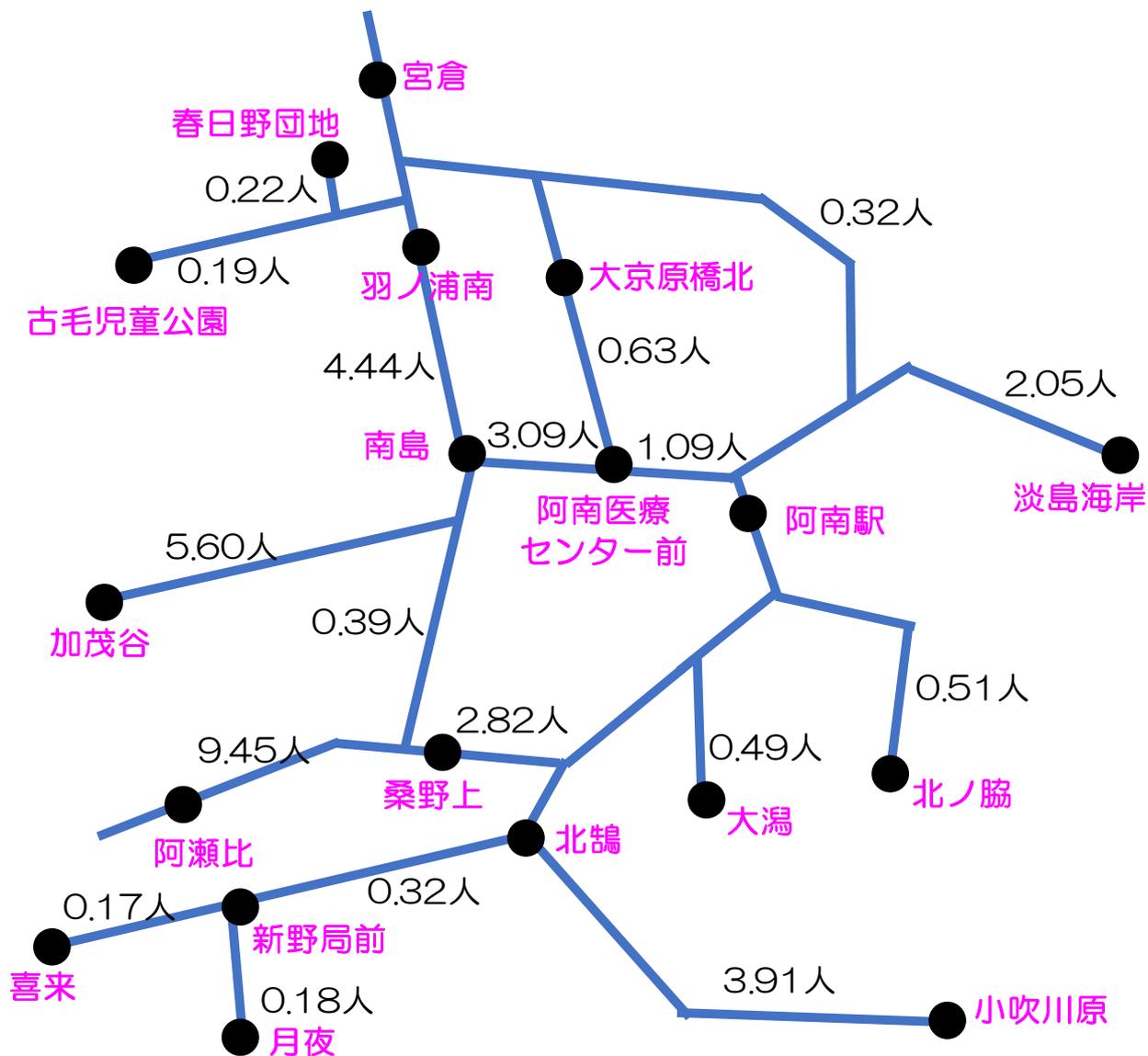
(5) バス停区間ごとの1便平均乗降客数

① 市内路線バス乗降調査結果

区間ごと1便あたりの乗降客数をみると、最も多いのは「阿瀬比～桑野上」で9.45人となります。一方、最も少ないのは「新野局前～喜来」で0.17人となります。

▼区間ごと1便あたりの乗降客数（徳島バス、徳島バス阿南：令和3年度）

※循環バスのみ令和2年度



## 4.4 高速バス

本市における高速バスは、徳島バス、海部観光によって大阪府、京都府、東京都へ向けて運行されています。

甲浦から阿南駅の停留所間のみ乗降が可能で、市内の停留所は橘営業所、阿南駅になります。

### ▼時刻表（徳島バス）

上り（室戸・生見・橘発→大阪梅田・なんば行き）

	停留所	徳島バス						
		便番号	1（平日）	1（土日祝）	2（全日）	3（全日）	4（全日）	5（全日）
○	室戸	—	—	—	—	—	—	15:40
○	※省略							
○	生見	—	—	—	7:35	9:00	15:30	16:35
◆	甲浦	—	—	—	7:39	9:04	15:34	16:39
◆	穴喰	—	—	—	7:44	9:09	15:39	16:44
◆	海部	—	—	—	7:52	9:17	15:47	16:52
◆	浅川	—	—	—	7:58	9:23	15:53	16:58
◆	牟岐	—	—	—	8:11	9:36	16:06	17:11
◆	日和佐	—	—	—	8:31	9:56	16:26	17:31
◆	由岐	—	—	—	8:43	10:08	16:38	17:43
◆	橘営業所	5:25	5:25	6:05	9:10	10:35	17:05	18:10
◆	阿南駅	5:55	5:55	6:35	9:40	11:05	17:42	18:43
○	富岡東	5:59	5:59	6:39	9:45	11:10	17:47	18:48
○	※省略							
○	松茂	6:50	6:50	7:42	10:42	12:06	18:55	19:44
●	高速舞子	8:05	8:05	8:57	11:57	13:21	20:10	20:59
●	USJ	∥	8:57	∥	∥	∥	∥	∥
●	ハービス大阪	9:07	9:27	9:59	12:59	14:23	21:12	22:01
●	南海なんば	9:32	9:52	10:24	13:24	14:48	21:37	22:26

下り（大阪梅田・なんば発→室戸・生見・橘行き）

	停留所	徳島バス						
		便番号	101（全日）	102（全日）	103（全日）	104（全日）	105（全日）	106（平日）
○	USJ	—	—	—	—	—	—	18:25
○	南海なんば	8:30	9:30	12:00	13:55	16:15	18:55	18:55
○	ハービス大阪	8:55	9:55	12:25	14:20	16:40	19:20	19:20
○	高速舞子	10:00	10:55	13:30	15:20	17:45	20:20	20:20
●	松茂	11:10	12:05	14:40	16:30	18:55	21:30	21:35
●	※省略							
●	富岡東	11:59	12:54	15:29	17:24	19:49	22:19	22:24
◆	阿南駅	12:03	12:58	15:33	17:28	19:58	22:23	22:28
◆	橘営業所	12:15	13:10	15:45	17:40	20:10	22:35	22:40
◆	由岐	12:52	13:47	16:12	—	20:37	—	—
◆	日和佐	13:02	13:57	16:22	—	20:47	—	—
◆	牟岐	13:21	14:16	16:41	—	21:06	—	—
◆	浅川	13:32	14:27	16:52	—	21:17	—	—
◆	海部	13:38	14:33	16:58	—	21:23	—	—
◆	穴喰	13:45	14:40	17:05	—	21:30	—	—
◆	甲浦	13:50	14:45	17:10	—	21:35	—	—
●	生見	13:53	14:48	17:13	—	21:38	—	—
●	※省略							
●	室戸	14:48	—	—	—	—	—	—

出典：徳島バス【令和3年3月31日改正】

○は乗車専用停留所、●は降車専用停留所になる。

◆で記した停留所間のみ乗降可能。（1、2、104、106 便を除く）

▼時刻表（海部観光）

徳島	上り 徳島⇒神戸・大阪																
	阿南津乃峰 海部観光 阿南営業所	阿南 ホテルサンオーシャン	阿南那賀川 道の駅 那賀川前	あいさい広場 高速バス停	小松島 高速バス停	大野 高速バス停	徳島駅 駅前 バスアサシス	松茂 とくとくターミナル	松茂 Bus Port前	高速鳴門 高速バス停	大塚国際 美術館	アオアヲ パルリゾート	三宮 三宮 国際会議場	大阪梅田 バスセンター 西梅田地下	なんば 高速バス停	伊丹空港 伊丹	
401便	4:15	4:25	4:35	4:50	5:00	5:08	5:25	5:40	5:45	5:57	—	—	休憩	7:30	8:20	8:40	9:20
201便	5:55	6:05	6:15	6:30	6:40	6:48	7:10	7:25	7:30	7:42	—	—	休憩	—	9:50	10:10	10:40
403便	6:55	7:05	7:15	7:30	7:40	7:48	8:25	8:40	8:45	8:57	—	9:02	休憩	10:30	11:20	—	11:50
405便	8:25	8:35	8:45	9:00	9:10	9:18	9:40	9:55	10:00	10:12	—	10:17	休憩	11:45	12:35	12:55	13:30
407便	10:10	10:20	10:30	10:45	10:55	11:03	11:25	11:40	11:45	11:57	—	—	休憩	13:30	14:20	—	14:50
203便	11:40	11:50	12:00	12:15	12:25	12:33	12:55	13:10	13:15	13:27	—	—	休憩	—	15:35	15:55	16:25
409便	13:35	13:45	13:55	14:10	14:20	14:28	14:50	15:05	15:10	15:22	15:32	15:37	休憩	17:05	17:55	—	18:25
205便	14:40	14:50	15:00	15:15	15:25	15:33	15:55	16:10	16:15	16:27	16:37	16:42	休憩	—	18:50	19:10	19:40
411便	15:15	15:25	15:35	15:50	16:00	16:08	16:40	16:55	17:00	17:12	17:22	17:25	休憩	19:00	19:50	20:10	20:40
207便	16:50	17:00	17:10	17:25	17:40	17:48	18:40	18:55	19:00	19:12	—	—	休憩	—	21:20	21:40	22:10
413便	18:25	18:35	18:45	19:00	19:10	19:18	19:40	19:55	20:00	20:12	—	—	休憩	21:45	22:35	22:55	23:25

神戸三宮 大阪	下り 大阪・神戸⇒徳島																
	伊丹空港 伊丹	大阪梅田 バスセンター 西梅田地下	なんば 高速バス停	三宮 三宮 国際会議場	三宮PA 三宮 国際会議場	大塚国際 美術館	アオアヲ パルリゾート	高速鳴門 高速バス停	松茂 Bus Port前	松茂 徳島駅前	徳島駅 駅前 バスアサシス	大野 高速バス停	小松島 高速バス停	あいさい広場 高速バス停	阿南那賀川 道の駅 那賀川前	阿南 ホテルサンオーシャン	阿南津乃峰 海部観光 阿南営業所
202便	6:40	7:30	7:50	—	休憩	9:50	—	10:00	10:10	10:15	10:30	10:40	10:50	11:00	11:15	11:25	11:35
402便	7:10	8:00	—	9:00	休憩	10:35	10:40	10:45	10:55	11:00	11:15	11:25	11:35	11:45	12:00	12:10	12:20
404便	7:55	8:45	9:05	10:05	休憩	11:40	11:45	11:50	12:00	12:05	12:20	12:30	12:40	12:50	13:05	13:15	13:25
204便	9:30	10:15	10:35	—	休憩	—	—	12:35	12:45	12:50	13:05	13:15	13:25	13:35	13:50	14:00	14:10
406便	11:00	11:40	—	12:40	休憩	—	—	14:15	14:25	14:30	14:45	14:55	15:05	15:15	15:30	15:40	15:50
206便	12:20	13:00	13:20	—	休憩	—	—	15:20	15:30	15:35	15:50	16:00	16:10	16:20	16:35	16:45	16:55
408便	13:20	14:00	—	15:00	休憩	—	16:35	16:40	16:50	16:55	17:10	17:25	17:35	17:45	18:00	18:10	18:20
208便	14:20	15:00	15:20	—	休憩	—	17:20	17:25	17:35	17:40	18:00	18:20	18:30	18:40	18:55	19:05	19:15
410便	16:20	17:00	—	18:00	休憩	—	—	19:35	19:45	19:50	20:10	20:30	20:40	20:50	21:05	21:15	21:25
412便	17:40	18:30	18:50	19:50	休憩	—	—	21:25	21:35	21:40	21:55	22:05	22:15	22:25	22:40	22:50	23:00
210便	19:20	20:00	20:20	—	休憩	—	—	22:20	22:30	22:35	22:50	23:00	23:10	23:20	23:35	23:45	23:55

⑤ ロードバイクサービス=ただいまサービスを休止しています。サービス再開のお知らせは海部観光のサイトのニュースページをご覧ください。

徳島	上り 徳島⇒東京													
	トイレ 付車両	阿南津乃峰 海部観光 阿南営業所	阿南 ホテルサンオーシャン	阿南那賀川 道の駅 那賀川前	あいさい広場 高速バス停	小松島 高速バス停	大野 高速バス停	徳島駅 駅前 バスアサシス	松茂 とくとくターミナル	松茂 Bus Port前	高速鳴門 高速バス停	バスタ新宿 新宿駅南口	東京駅 新大塚駅前	
R01 21席 マイリポート	●	20:40	20:50	21:00	21:15	21:25	21:33	21:50	22:05	22:10	22:22	翌 5:50	翌 6:20	
F01 12席 マイフローラ	●	20:50	21:00	21:10	21:30	21:40	21:48	22:05	22:20	22:25	22:37	翌 6:10	翌 6:40	

東京	下り 東京⇒徳島													
	トイレ 付車両	東京駅 新大塚駅前	バスタ新宿 新宿駅南口	高速鳴門 高速バス停	松茂 Bus Port前	松茂 物産館 前	徳島駅 駅前 バスアサシス	大野 高速バス停	小松島 高速バス停	あいさい広場 高速バス停	阿南那賀川 道の駅 那賀川前	阿南 ホテルサンオーシャン	阿南津乃峰 海部観光 阿南営業所	
R02 21席 マイリポート	●	21:20	22:00	翌 5:40	翌 5:50	翌 6:00	翌 6:15	翌 6:25	翌 6:35	翌 6:45	翌 7:00	翌 7:10	翌 7:20	
F02 12席 マイフローラ	●	21:30	22:15	翌 5:50	翌 6:00	翌 6:10	翌 6:25	翌 6:35	翌 6:45	翌 6:55	翌 7:10	翌 7:20	翌 7:30	

■マイフローラ=個室タイプ2列独立シート/化粧室・トイレ付き ■マイリポート=ゆったり3列独立シート/化粧室・トイレ付き

上り（徳島→京都行き）

海部観光										
停留所	阿南津乃峰 海部観光 阿南営業所	阿南 ホテルサンオーシャン	阿南那賀川 道の駅 那賀川前	小松島	大野	徳島駅前営 業所	松茂とくと く前	バスポート 松茂	高速鳴門	京都
501便	6:30	6:40	6:50	7:10	7:18	7:55	8:10	8:15	8:27	10:55

下り（京都→徳島行き）

海部観光										
停留所	京都	高速鳴門	バスポート 松茂	松茂物産館 前	徳島駅前営 業所	大野	小松島	阿南那賀川 道の駅 那賀川前	阿南 ホテルサンオー シャン	阿南津乃峰 海部観光 阿南営業所
502便	17:30	20:00	20:10	20:15	20:30	20:40	20:45	21:00	21:10	21:20

出典：海部観光【令和3年11月1日改正】

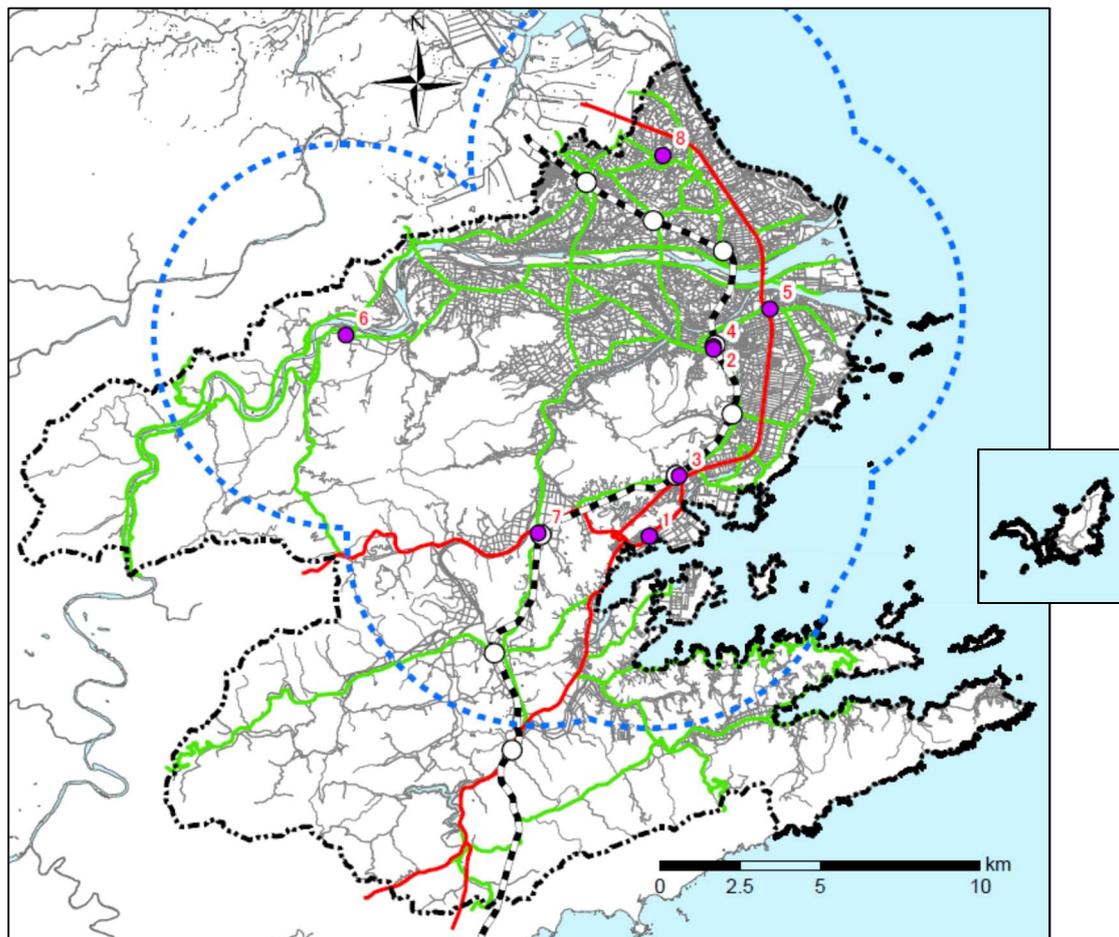
## 4.5 タクシー（一般乗用）

タクシーは、「地域公共交通活性化再生法」において、地域公共交通の一部であると位置づけられています。

本市におけるタクシー事業者は、介護タクシーを除いて5事業者が営業しています。

市内のタクシー運行サービス圏域として、タクシー事業所を中心とした半径 5km 圏域とした場合、南部・西部がサービス範囲から漏れることとなります。

▼阿南市のタクシー事業所の分布図



No	事業所名
1	橋タクシー（本社）
2	橋タクシー（阿南駅前営業所）
3	橋タクシー（橋駅前営業所）
4	毎日タクシー
5	阿南タクシー
6	加茂谷タクシー（本社営業所）
7	加茂谷タクシー（桑野営業所）
8	今津タクシー

凡例	
	国道
	県道
	JR牟岐線
	JR駅
	タクシー事業所
	タクシー事業所5km圏域

出典：阿南市資料（令和3年度）

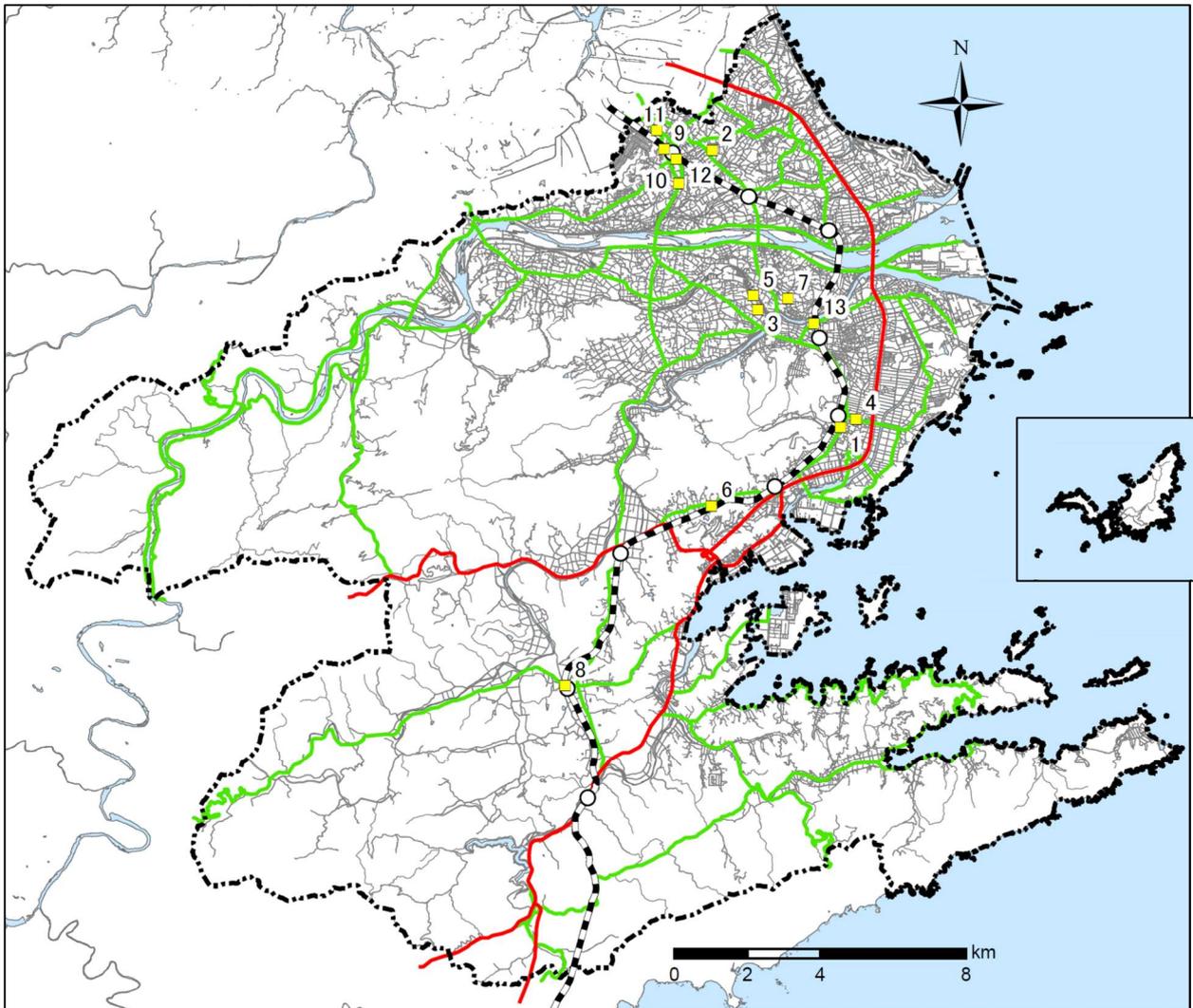
※事業所からの距離の目安として 5km 圏域  
（時速 40km で走行した場合、7.5 分）を設定

## 4.6 介護

### (1) 介護タクシー

本市内で介護タクシーを運行している事業所は、13 事業所となります。

▼市内の介護タクシー事業所の分布図



凡例	No	事業所名
国道	1	訪問介護事業所 友愛
県道	2	ヘルパーステーション はまゆう
JR牟岐線	3	阿南荘ホームヘルプサービス
JR駅	4	有限会社 阿南ケアサービス
介護タクシー事業所	5	琴江荘 指定訪問介護事業所
	6	敬愛介護サービス
	7	有限会社 ライフサポートキムラ訪問介護事業部
	8	菜の花介護サービス
	9	訪問介護 住友整骨院
	10	あすみ訪問介護事業所
	11	T・Mケアサービス
	12	ヘルパーステーション はっぴー
	13	ヘルパーステーション まりん

出典：阿南市資料  
(令和3年度)

## (2) ご近所ドライブパートナー事業

下記にご近所ドライブパートナー事業の概要について整理します。

### 1 目的

身体機能の低下がみられ、通院や買い物等に行くための移動手段がない高齢者を対象に、介護保険事業における介護予防・日常生活支援総合事業の枠組みを活用した住民主体による移送支援サービス（名称：ご近所ドライブパートナー）を提供することにより、当該高齢者に係る移動手段を確保するとともに、地域での支え合い活動を推進し、もって高齢者ができる限り住み慣れた地域で生活し続けることができる支援体制を整備することを目的とする。

### 2 事業の位置付け

介護予防・日常生活支援総合事業における介護予防・生活支援サービス事業の「訪問型サービスD事業（住民主体による移送前後の生活支援）」に位置付ける。

### 3 財源

地域支援事業交付金の対象となる事業であり、負担割合は次のとおりである。

国 25/100 県 12.5/100 市 12.5/100 1号保険料 23/100 2号保険料 27/100
----------------------------------------------------------

### 4 実施主体及び運営主体

実施主体は阿南市とし、運営主体となるNPO法人等に対し、本事業に係る経費に応じた補助金を交付するとともに、高齢者お世話センター（地域包括支援センター）を通じた助言等を行う。

### 5 事業の開始時期

令和3年5月から令和4年3月までの間において、加茂谷地区の旧大井線沿線地域でモデル事業を実施し、効果の検証や課題及びニーズの更なる把握等を行った後、令和4年4月から本事業を本格実施することとする。令和4年度以降は、NPO法人の立ち上げ支援を行いながら、その他の公共交通空白地域を対象に事業の段階的拡大を図る。

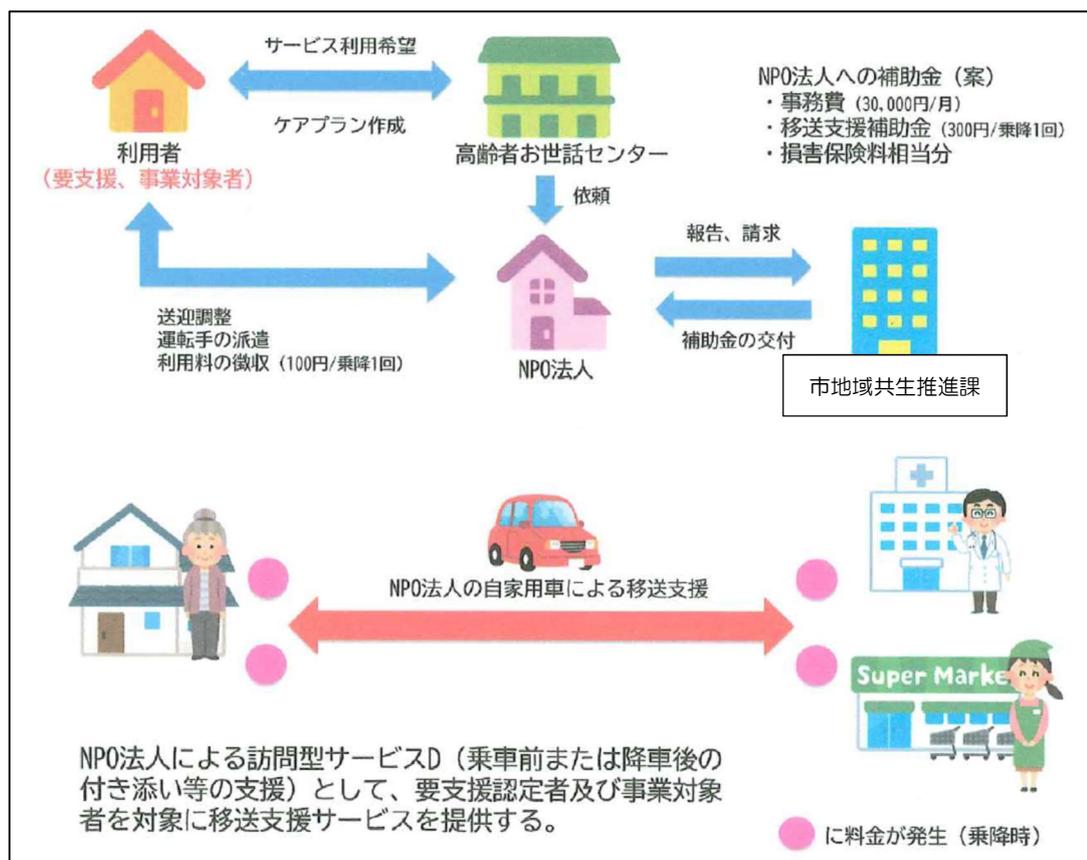
### 6 利用対象者

要支援認定者及び身体機能等の低下がみられる高齢者（各高齢者お世話センターが実施する基本チェックリストにより事業対象者となった者）のうち、高齢者お世話センター（介護予防支援事業所）が実施するケアマネジメントにより本サービスがケアプランに位置付けられた者。

### 7 サービス利用までの流れ

- ① 高齢者お世話センターが利用希望者に要支援認定の確認や基本チェックリスト、利用希望者の身体状況等に係るアセスメントを行い、対象となる場合はケアプランを作成する。
- ② 高齢者お世話センターからNPO法人等に対象者の情報提供とご近所ドライブパートナーの依頼を行う。
- ③ NPO法人等は対象者と運転手（有償ボランティア）の調整を行い、運転手はその自家用車により、自宅から目的地、目的地から自宅までの移送支援を行う。その際、運転手は対象者から利用料を徴収する（利用料金は「10 利用者の負担額」のとおり）。

- ④ NPO 法人は地域共生推進課に実績報告を行い、補助金の交付を申請する（補助金の額は「11 NPO 法人等への補助金」のとおり）。その後、対象者から徴収した利用料を阿南市に納入する。



- 8 サービスの提供回数  
全対象者週 1 回以内

- 9 サービスの提供範囲  
原則として、阿南市内の目的地までの送迎のみ可能とするが、各 NPO 法人等の判断により、市の境から概ね 5km 以内の目的地までの送迎も可能とする。

- 10 利用者の負担額  
バスやタクシーのように距離に応じた運賃は発生せず、移送時の車の乗降の付き添い支援に対して費用が発生する。負担額は、乗降それぞれ 1 回につき 100 円とし、自宅から目的地で 2 回、目的地から自宅で 2 回の計 4 回行われるため、1 度の利用で 400 円となる。

- 11 NPO 法人等への補助金  
阿南市が NPO 法人等へ交付する補助金の額は次の表のとおりとする。

種 別	補助金額
移送支援補助金	乗降 1 回 300 円
事務費	1 か月 30,000 円
保険料補助金	市が指定する損害保険の実費相当分

## 12 NPO 法人等への貸与物

下記については、市が購入・管理し、必要に応じてNPO 法人等へ貸与する。

- (1) ドライブレコーダー（数についてはNPO 法人等と相談）
- (2) 車両貼付用マグネット（車両 1 台につき 1～2 枚）
- (3) スタッフジャンパー（運転手 1 人につき 1 着）
- (4) 非接触型体温計（運転手 1 人につき 1 個）

## 13 運転手について

第 1 種普通免許を取得しており、国土交通大臣の認定講習を修了した者とする。認定講習は市と生活支援コーディネーター部会が開催の調整を行う。運転手への謝礼については、補助金の中から NPO 法人等がそれぞれの判断により支払うこととする。

## 14 損害賠償保険について

サービス提供時に発生した事故等に係る補償は、損保ジャパン日本興亜が提供する「地域の移動を支える保険」及び全国社会福祉協議会が提供する「送迎サービス補償」により対応する。保険料は市からの補助金をもって充てることとする。

## 15 加茂谷地区におけるモデル事業について

実施時期	令和 3 年 5 月 1 7 日から令和 4 年 3 月 3 1 日まで
運営主体	NPO 法人加茂谷元気なまちづくり会
対象者	十八女町、大井町、大田井町、楠根町、深瀬町、水井町、細野町に住所を有する要支援認定者及び事業対象者
利用者の見込数	5～10 人程度
モデル事業の評価	阿南市ご近所ドライブパートナー運営協議会を定期的を開催し、モデル事業の効果や課題の検証を行う。

## 16 その他注意事項

- 目的地については、通院や買い物のほか、銀行や市役所なども可とする。
- 介護予防・日常生活支援総合事業の制度上では、利用対象者（要支援認定者又は事業対象者）以外の一般高齢者については、利用対象者の半数を超えない範囲であれば同乗が可能とされているため、一般高齢者の同乗については各 NPO 法人の判断に任せることとする。ただし、一般高齢者からは利用料を徴収できない。
- 透析患者については、透析後の体調が不安定になることが多く、有償ボランティアによる対応が難しいため、利用は不可とする。

## 4.7 休校に伴う小学校へのタクシー送迎

令和2年現在、タクシー送迎を行っている小学校は、2校（大井小学校、新野西小学校）となっています。

タクシー業者は、現在、加茂谷タクシー、橘タクシーの2事業者で運行しています。

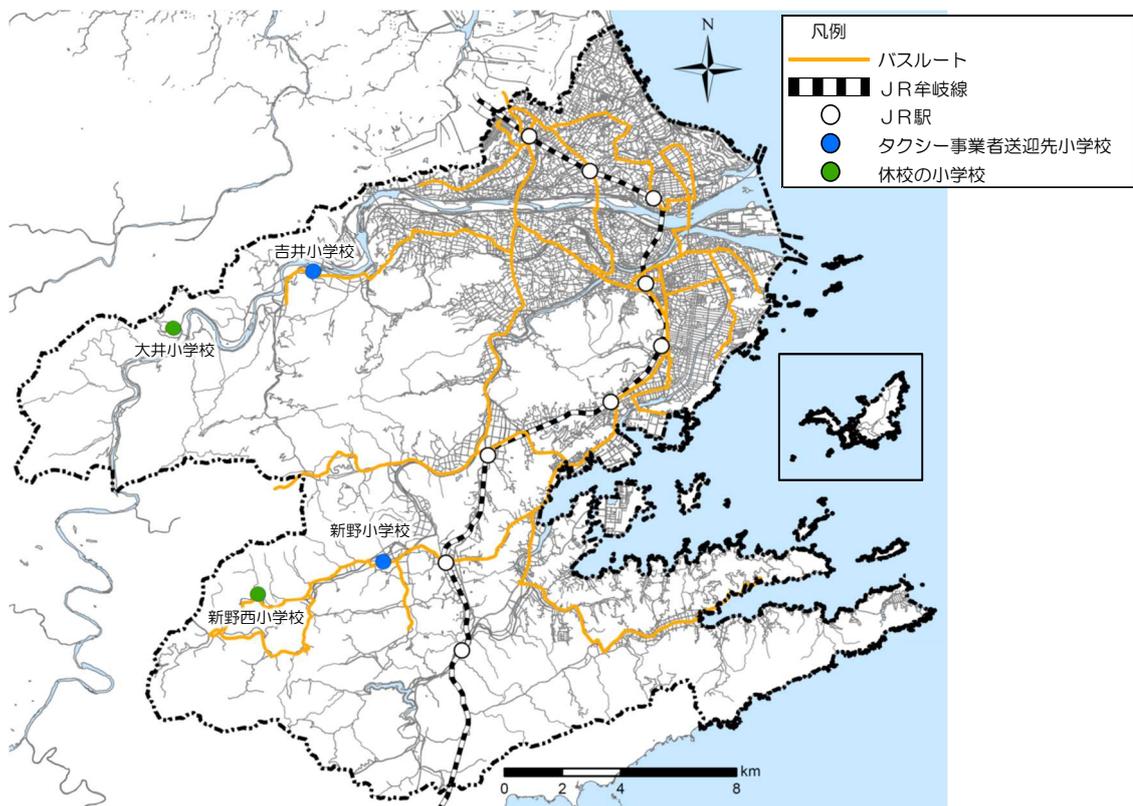
補助状況は、令和2年度において約700万円となっています。

### ▼本市におけるタクシー送迎状況

	学校名	大井小学校	新野西小学校	計
	休校日	平成6年4月1日	平成21年4月1日	
	送迎先	吉井小学校	新野小学校	
	委託先	加茂谷タクシー	新野タクシー(平成28年度～令和元年9月30日) 橘タクシー(令和元年10月1日～現在)	
平成28年度	人数	7人	8人	15人
	タクシー台数	2台	2台	
	支出額	3,209,600円	1,888,000円	5,097,600円
平成29年度	人数	8人	8人	16人
	タクシー台数	2台	2台	
	支出額	3,209,600円	1,888,000円	5,097,600円
平成30年度	人数	9人	6人	15人
	タクシー台数	2台	2台	
	支出額	3,209,600円	1,888,000円	5,097,600円
令和元年度	人数	9人	6人	15人
	タクシー台数	2台	2台	
	支出額	3,209,600円	1,888,000円(新野タクシー) 2,054,400円(橘タクシー)	7,152,000円
令和2年度	人数	8人	8人	16人
	タクシー台数	2台	2台	
	支出額	3,244,000円	3,840,000円	7,084,000円

出典：阿南市

### ▼タクシー送迎状況

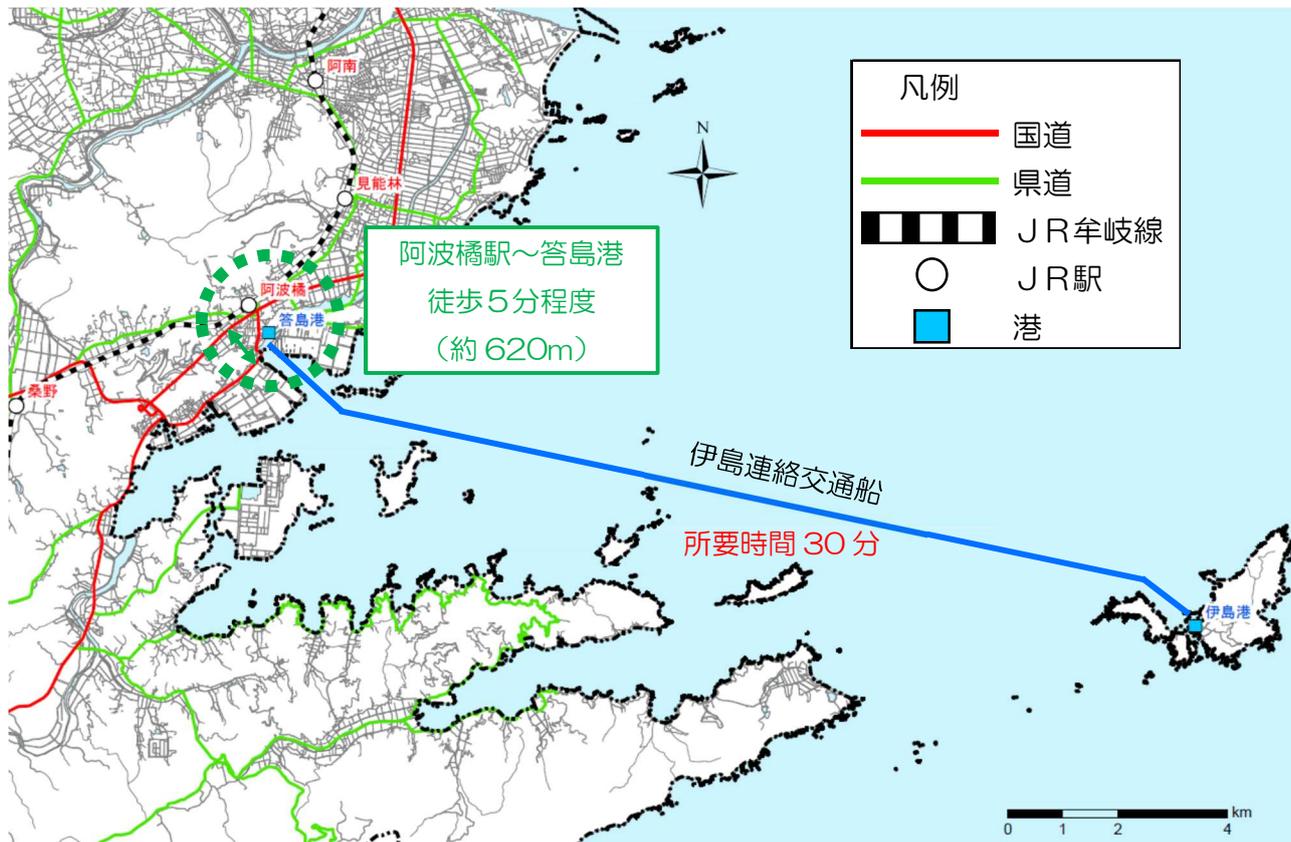


## 4.8 伊島航路

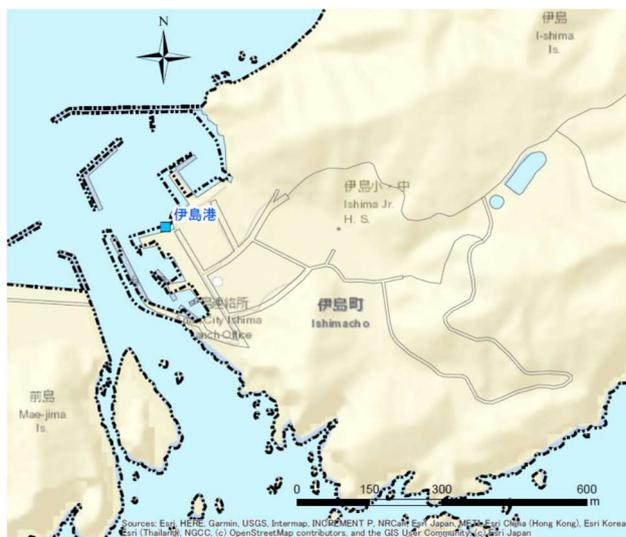
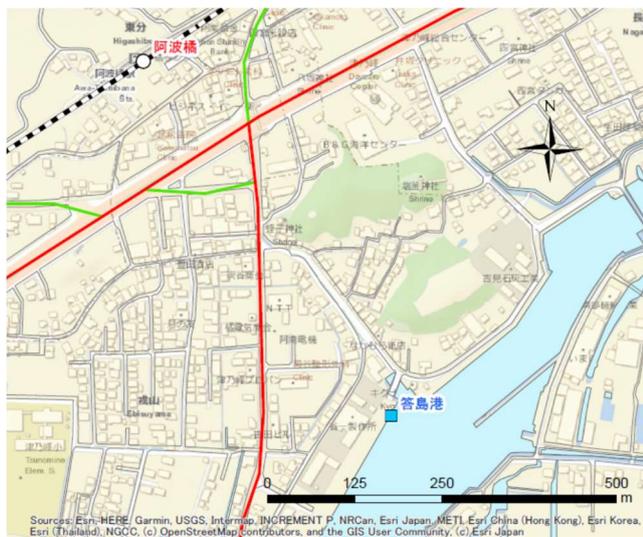
### (1) 航路

本市では、伊島航路として、答島港と伊島港を結ぶ伊島連絡交通船が運行されています。

▼伊島航路の位置図



▼港の周辺図 (左：答島港／右：伊島港)



## (2) 運行状況

伊島航路の運行状況は、1日3便（往復）が運行されています。

### ▼時刻表

便	上り			下り		
	伊島		答島	答島		伊島
	発		着	発		着
1	7:00	→	7:30	8:30	→	9:00
2	10:00	→	10:30	12:30	→	13:00
3	1・11・12月					
	14:45	→	15:15	16:15	→	16:45
	2・10月					
	15:15	→	15:45	16:45	→	17:15
	3～9月					
	16:00	→	16:30	17:15	→	17:45

出典：阿南市ホームページ（令和4年2月現在）

### ▼旅客運賃表（片道）

大人	1,030円
小人	520円

小人とは、小学生以下。ただし、1歳未満の小児の運賃無料。

大人に同伴されて乗船する小学校就学前の小児は、大人1名につき1名分は無料。

※身体障がい者(第1種)、知的障がい者(第1種)、精神障がい者(1級)とその介護者1名

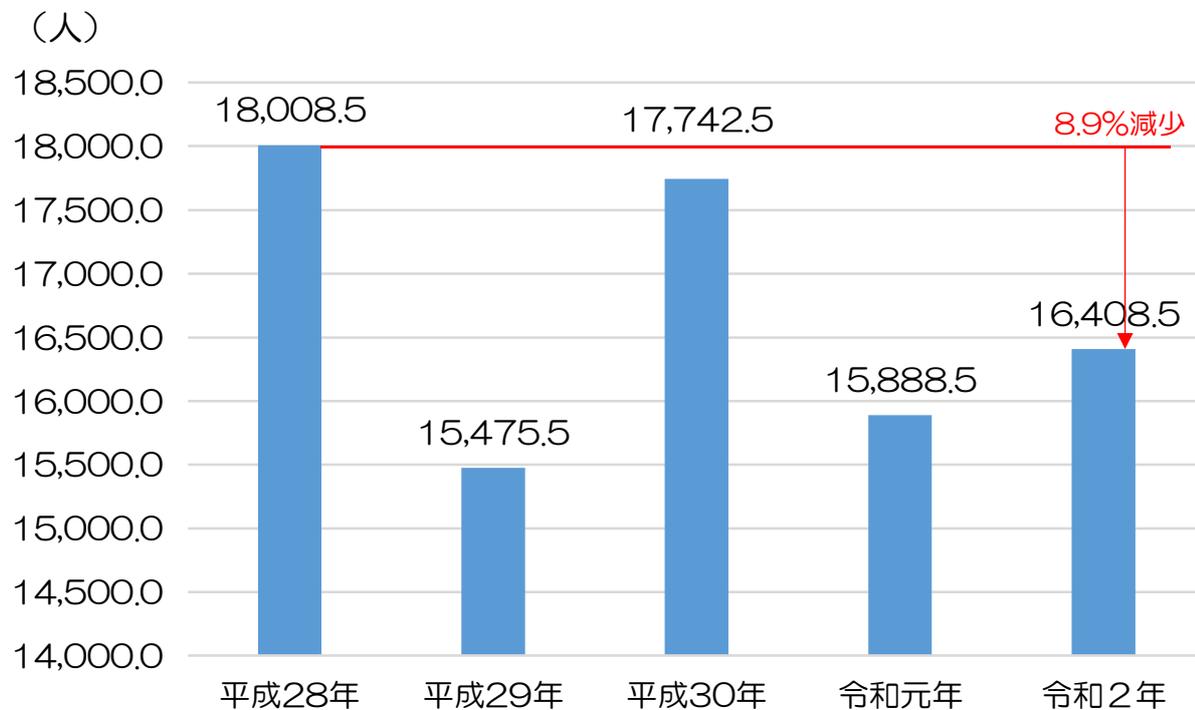
大人	520円
小人	260円

出典：阿南市ホームページ（令和4年2月現在）

### (3) 利用者数の推移

伊島航路の利用者数の推移は、各年によって利用者数の増減がみられますが、平成 28 年から令和 2 年にかけて約 8.9 %減少しています。

▼伊島航路の利用者数の推移



出典：阿南市資料

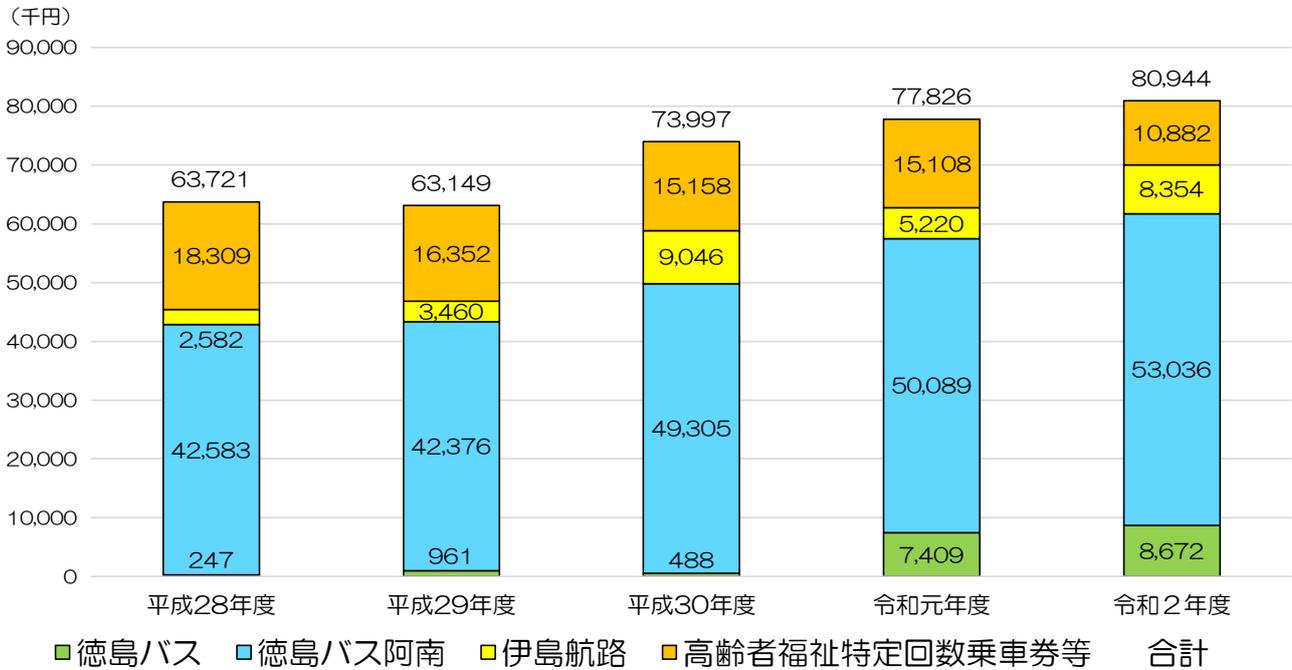
※小人は0.5人で計算

## 4.9 地域公共交通に関する補助状況

### (1) 補助額の状況（市の補助）

地域公共交通への市の補助金のうち、約 66%（令和2年度）を路線バス（徳島バス阿南）が占めています。

▼補助額の状況（市の補助）



	平成28年度		平成29年度		平成30年度		令和元年度		令和2年度	
	千円	割合								
徳島バス	247	0.4%	961	1.5%	488	0.7%	7,409	9.5%	8,672	10.7%
徳島バス阿南	42,583	66.8%	42,376	67.1%	49,305	66.6%	50,089	64.4%	53,036	65.5%
伊島航路	2,582	4.1%	3,460	5.5%	9,046	12.2%	5,220	6.7%	8,354	10.3%
高齢者福祉特定回数乗車券等	18,309	28.7%	16,352	25.9%	15,158	20.5%	15,108	19.4%	10,882	13.5%
合計	63,721	100.0%	63,149	100.0%	73,997	100.0%	77,826	100.0%	80,944	100.0%

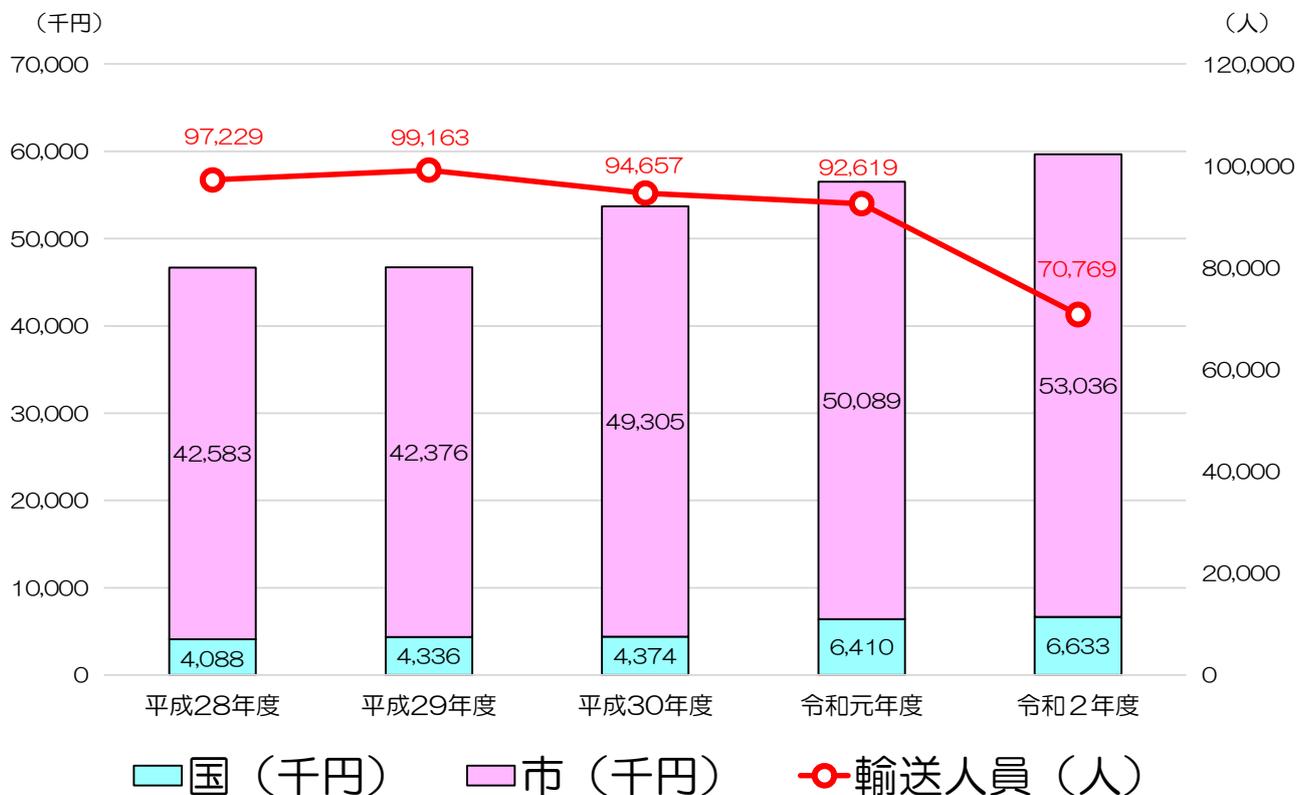
出典：阿南市資料

※小数点第二位を四捨五入している。

## (2) 徳島バス阿南への補助額

徳島バス阿南運行路線の内、循環バス路線は国の地域公共交通確保維持事業による補助を受けています。国、市の補助額は年々増加しています。一方、輸送人員は減少傾向にあります。

▼徳島バス阿南への補助額



年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
国 (千円)	4,088	4,336	4,374	6,410	6,633
市 (千円)	42,583	42,376	49,305	50,089	53,036
合計 (千円)	46,671	46,712	53,679	56,499	59,669
輸送人員 (人)	97,229	99,163	94,657	92,619	70,769

出典：阿南市資料

### (3) 路線バスにおける運行収支の状況

徳島バス阿南における運行収支の状況を見ると、いずれの路線も収支は赤字となっています。

#### ▼徳島バス阿南における運行収支の状況

運行経路			運行収支			
起 点	経過地	終 点	収益 (千円/年)	費用 (千円/年)	収支 (千円/年)	収支率
橘	富岡-阿南駅	淡 島	1,328	5,154	-3,826	25.8%
橘		小吹川原	2,683	10,329	-7,646	26.0%
橘	阿南駅	加茂谷	2,583	9,841	-7,258	26.2%
橘		中林海岸	741	2,917	-2,176	25.4%
橘		月 夜	1,868	5,240	-3,372	35.6%
橘	阿南駅	細野橋	364	1,370	-1,006	26.6%
淡 島	阿南駅	加茂谷	1,671	6,379	-4,708	26.2%
淡 島	阿南駅	細野橋	1,068	4,021	-2,953	26.6%
淡 島	阿南駅-富岡	大 湊	1,085	4,212	-3,127	25.8%
淡 島	阿南駅-富岡	中林海岸	662	2,569	-1,907	25.8%
淡 島	阿南駅	長 生	209	814	-605	25.7%
中林海岸	阿南駅	加茂谷	286	1,090	-804	26.2%
大 湊	阿南駅	長 生	213	829	-616	25.7%
大 湊	阿南駅	加茂谷	282	1,077	-795	26.2%
月 夜	阿南駅	加茂谷	366	1,148	-782	31.9%
小吹川原	阿南駅	阿南市役所	1,767	6,726	-4,959	26.3%
小吹川原	阿南駅	加茂谷	802	3,009	-2,207	26.7%
橘		川 亦	2,257	5,966	-3,709	37.8%
川 亦	阿南駅	加茂谷	408	1,228	-820	33.2%
阿南駅	西回り	阿南駅	757	3,345	-2,588	22.6%
阿南駅	東回り	阿南駅	757	3,341	-2,584	22.7%
阿南駅	フジグラン前	橘	293	1,114	-821	26.3%
阿南駅	西回り	春日野団地	119	523	-404	22.7%
春日野団地	東回り	阿南駅	263	1,164	-901	22.6%
合計			22,832	83,409	-60,577	27.4%

出典：阿南市資料（令和2年度）

## 4.10 公共交通空白地域等

### (1) 公共交通空白地域

バス停留所から300m圏外または鉄道駅から800m圏外を公共交通空白地域とした場合、平成27年国勢調査人口(250mメッシュ)を用いて分析したところ、本市の公共交通空白地域の人口は、26,293人(36.0%)になります。

公共交通空白地域の人口が最も多い地域は那賀川地区 4,961人、次いで羽ノ浦地区 3,489人となっています。

公共交通空白地域の人口比率が最も高い地区は椿(伊島)地区 78.7%、次いで加茂谷地区 78.6%となっています。

▼公共交通空白地域の人口

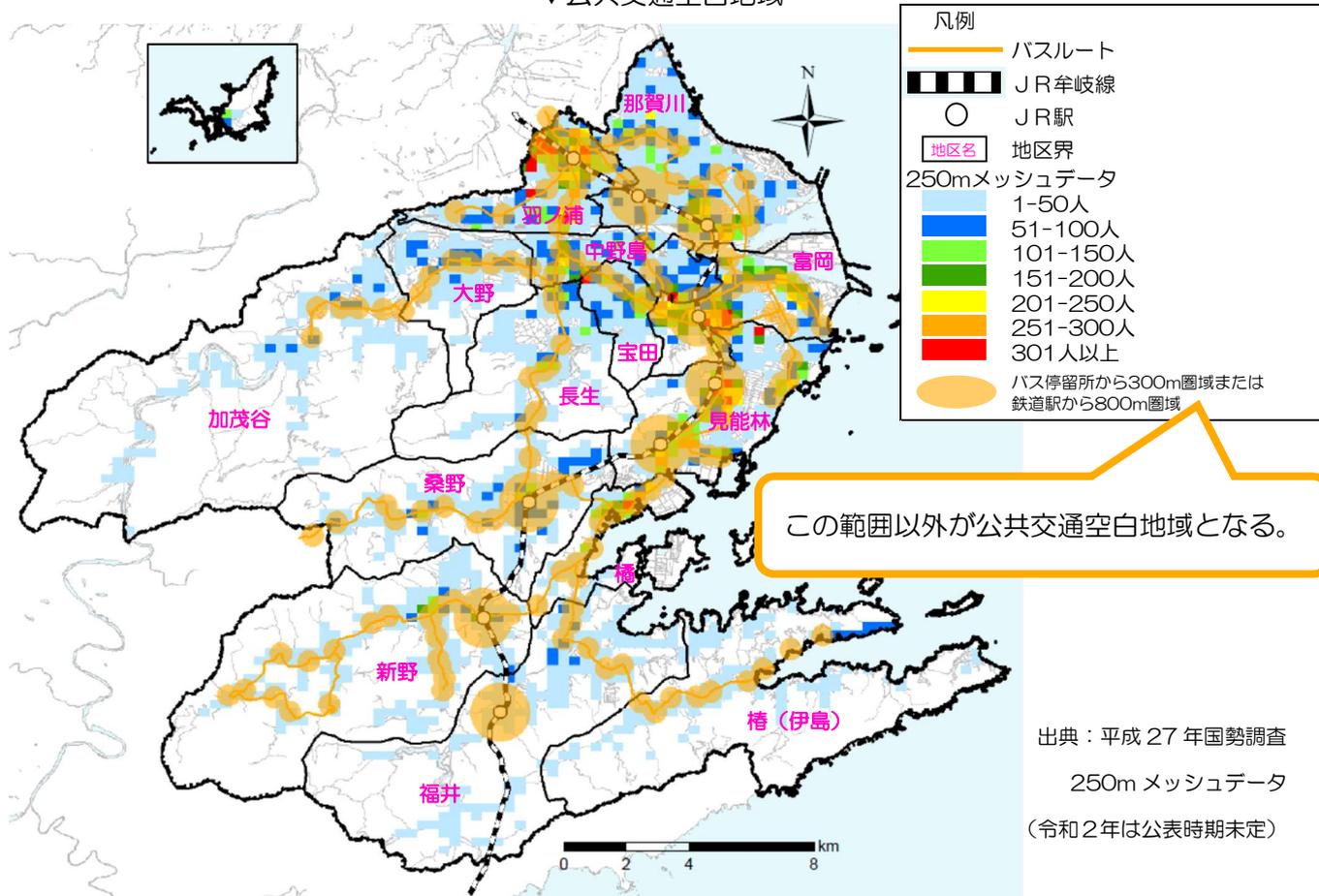
地区	総人口(人)	公共交通空白地域の人口(人)	公共交通空白地域の人口の比率(%)
全域	73,019	26,293	36.0%
富岡	10,353	1,699	16.4%
宝田	2,979	1,443	48.4%
中野島	4,716	2,257	47.9%
長生	2,930	1,916	65.4%
大野	2,313	1,224	52.9%
加茂谷	1,945	1,529	78.6%
桑野	3,780	1,779	47.1%
見能林	10,805	2,109	19.5%
新野	3,418	1,261	36.9%
福井	2,113	1,304	61.7%
椿(伊島)	1,468	1,155	78.7%
橋	2,512	167	6.6%
那賀川	10,868	4,961	45.6%
羽ノ浦	12,819	3,489	27.2%

出典：平成27年国勢調査

250mメッシュデータ

(令和2年は公表時期未定)

▼公共交通空白地域



## (2) 公共交通不便地域

本市の公共交通不便地域の人口は、36,903人（50.5%）になります。

公共交通不便地域の人口が最も多い地域は那賀川地区 7,279人、次いで羽ノ浦地区 5,813人となっています。

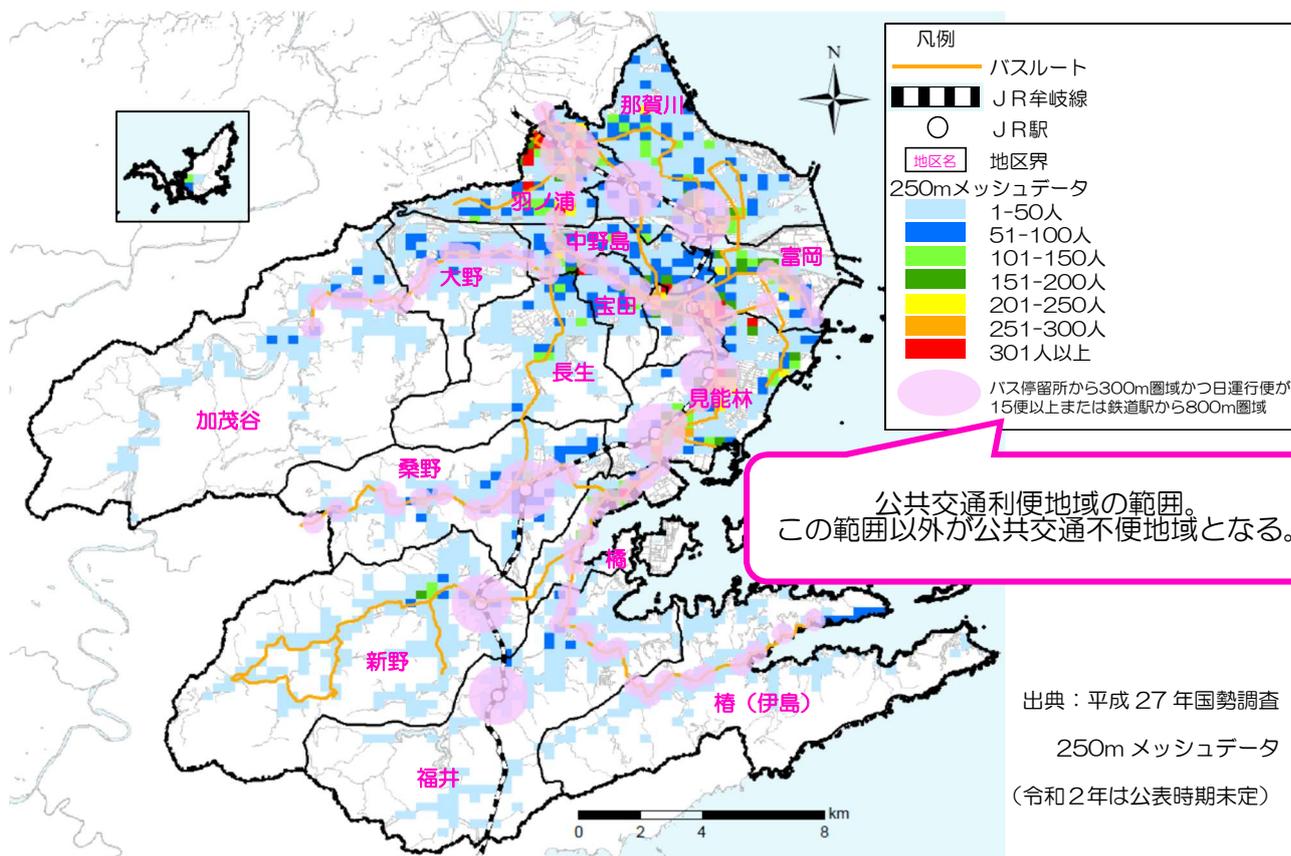
公共交通不便地域の人口比率が最も高い地区は長生地区 95.7%、次いで椿（伊島）地区 78.7%となっています。

▼公共交通不便地域の人口

地区	総人口（人）	公共交通不便地域の人口（人）	公共交通不便地域の人口の比率（%）
全域	73,019	36,903	50.5%
富岡	10,353	2,763	26.7%
宝田	2,979	1,443	48.4%
中野島	4,716	2,861	60.7%
長生	2,930	2,804	95.7%
大野	2,313	1,224	52.9%
加茂谷	1,945	1,529	78.6%
桑野	3,780	1,892	50.1%
見能林	10,805	4,032	37.3%
新野	3,418	2,571	75.2%
福井	2,113	1,304	61.7%
椿（伊島）	1,468	1,155	78.7%
椿	2,512	233	9.3%
那賀川	10,868	7,279	67.0%
羽ノ浦	12,819	5,813	45.3%

出典：平成27年国勢調査  
250mメッシュデータ  
(令和2年は公表時期未定)

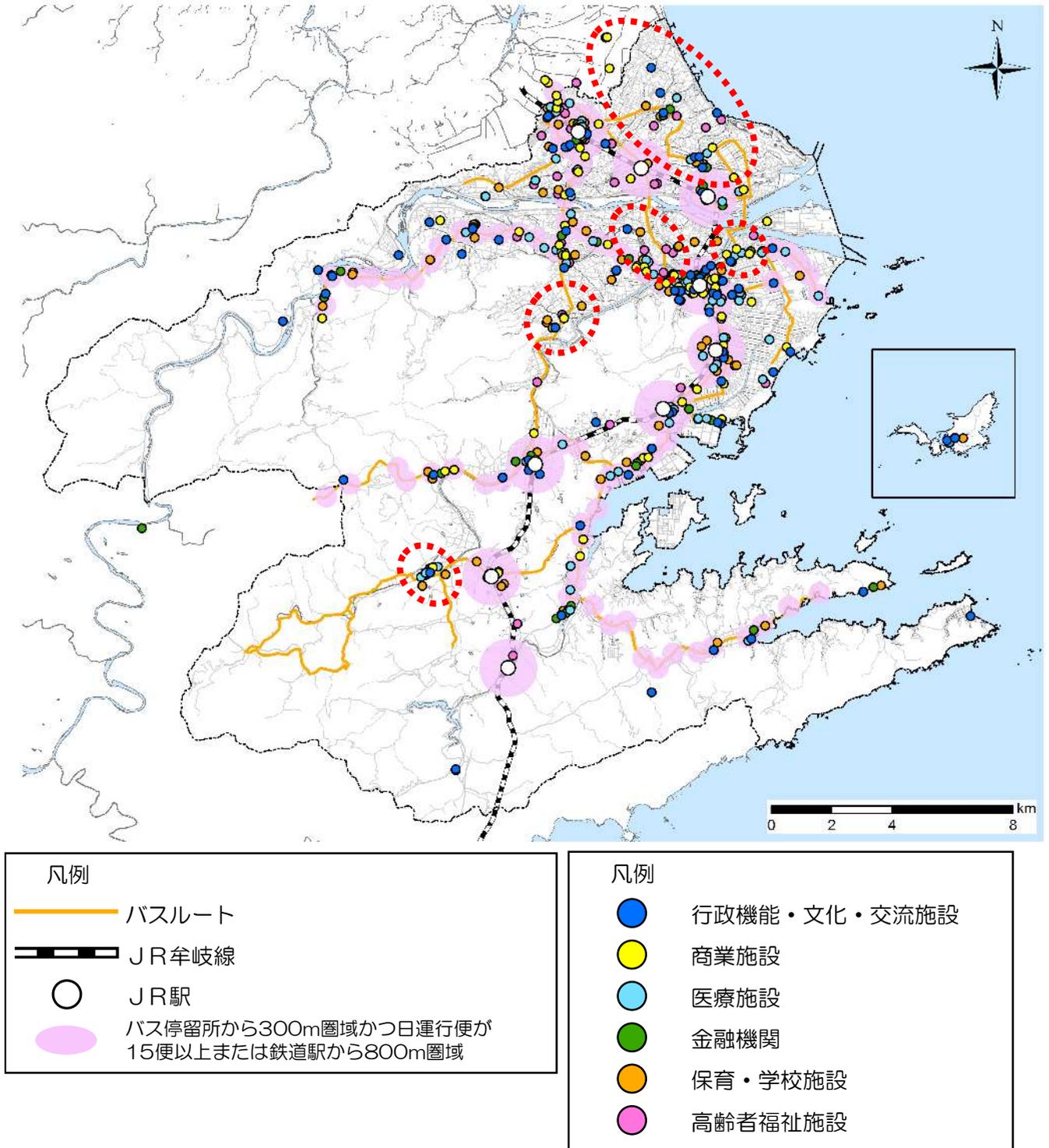
▼公共交通不便地域



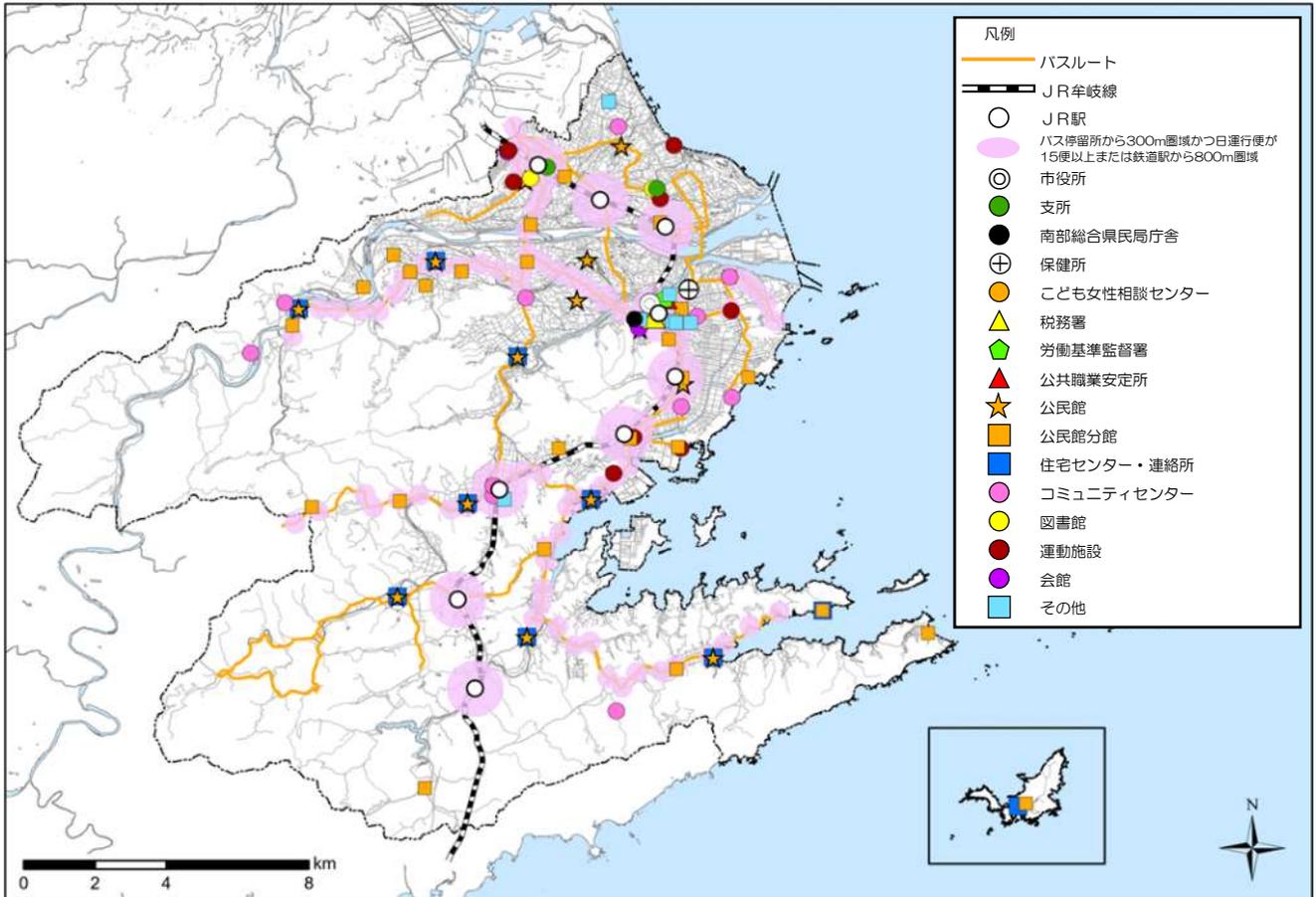
### (3) 主要施設と公共交通不便地域

主要施設の位置図と公共交通不便地域の図面を重ねてみたところ、「那賀川」「中野島」「富岡」「長生」「新野」地区の一部に公共交通不便地域内で主要施設が立地している箇所が見られます。

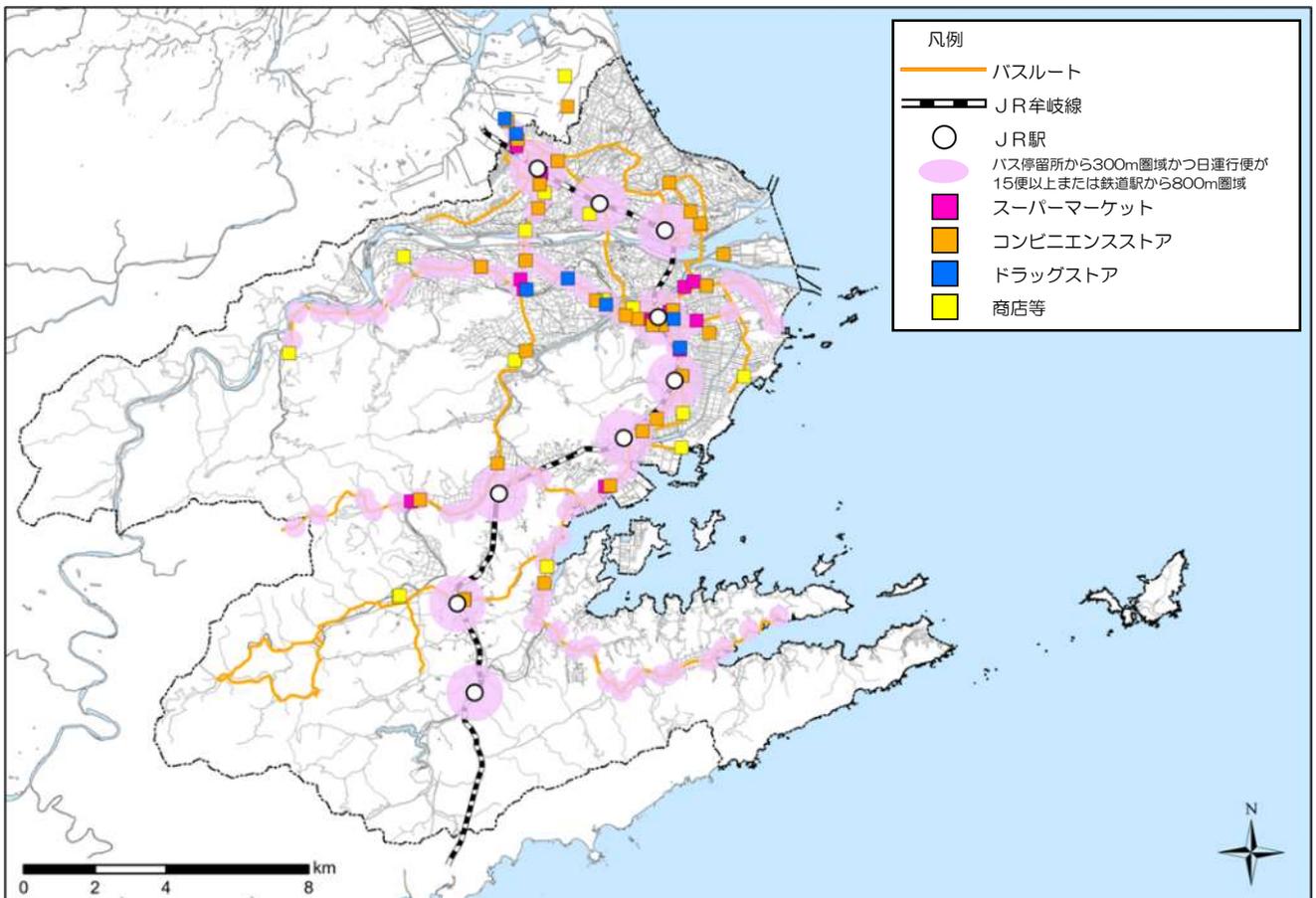
▼主要施設と公共交通不便地域



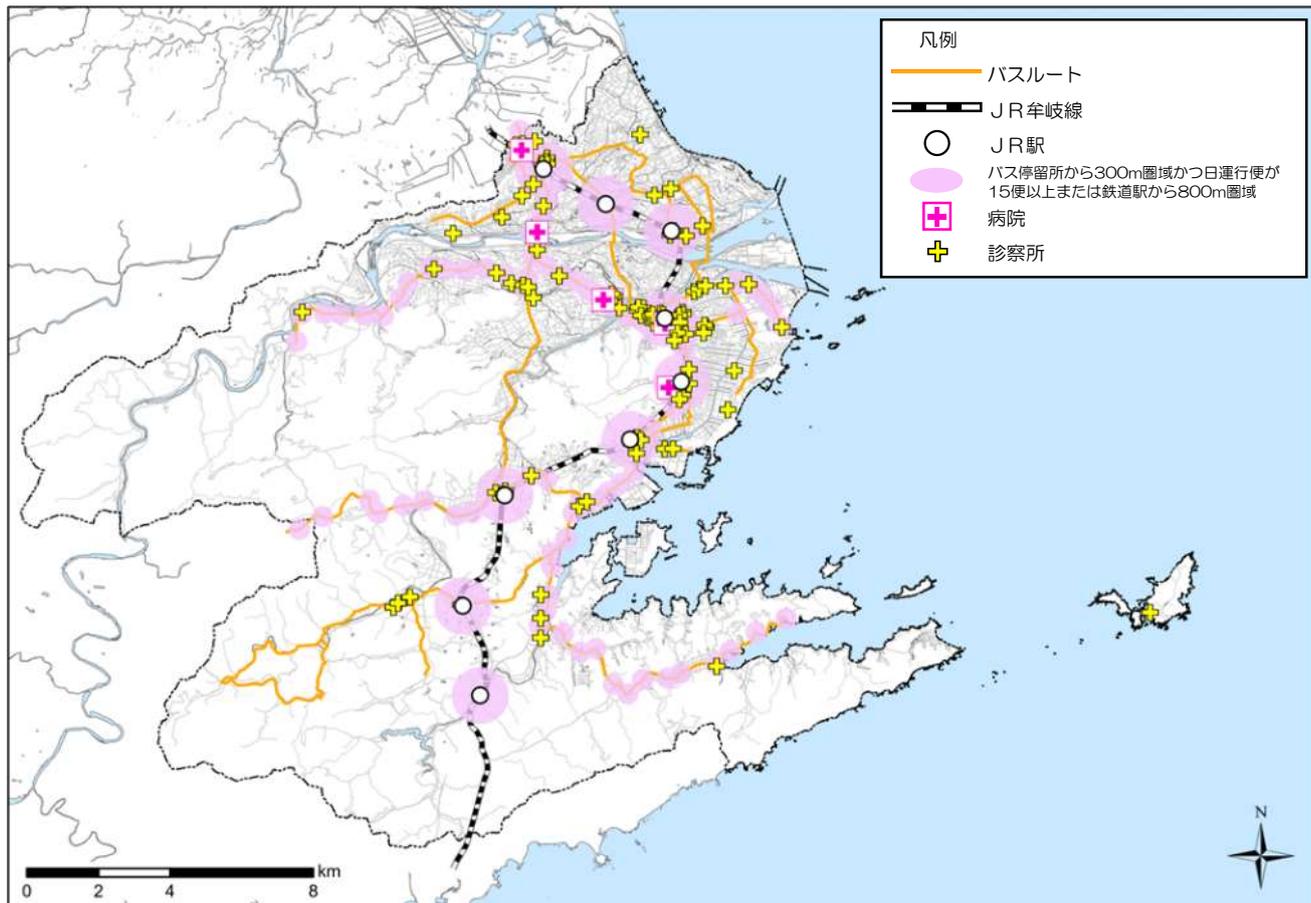
▼行政機能・文化・交流施設と公共交通不便地域



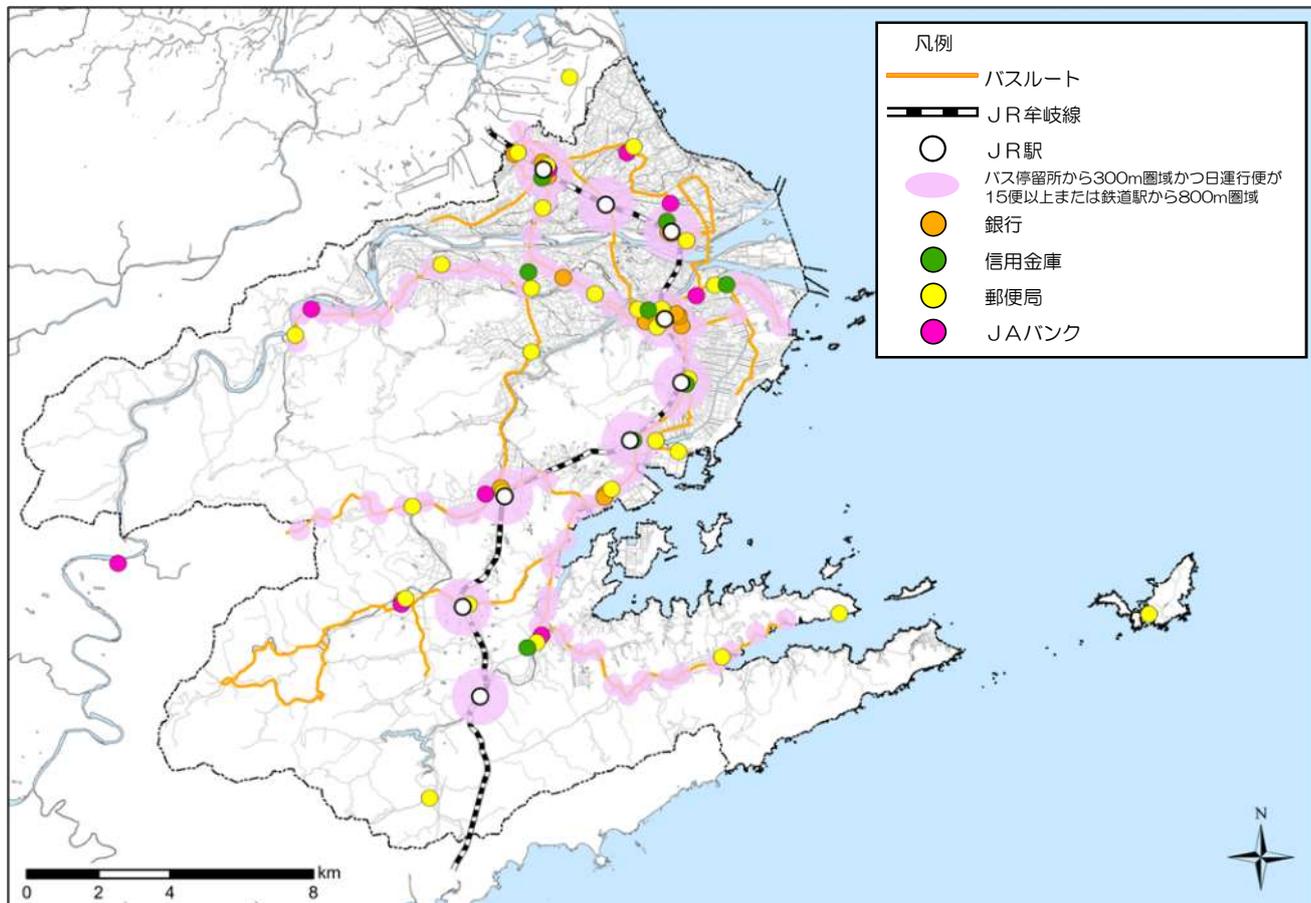
▼商業施設と公共交通不便地域



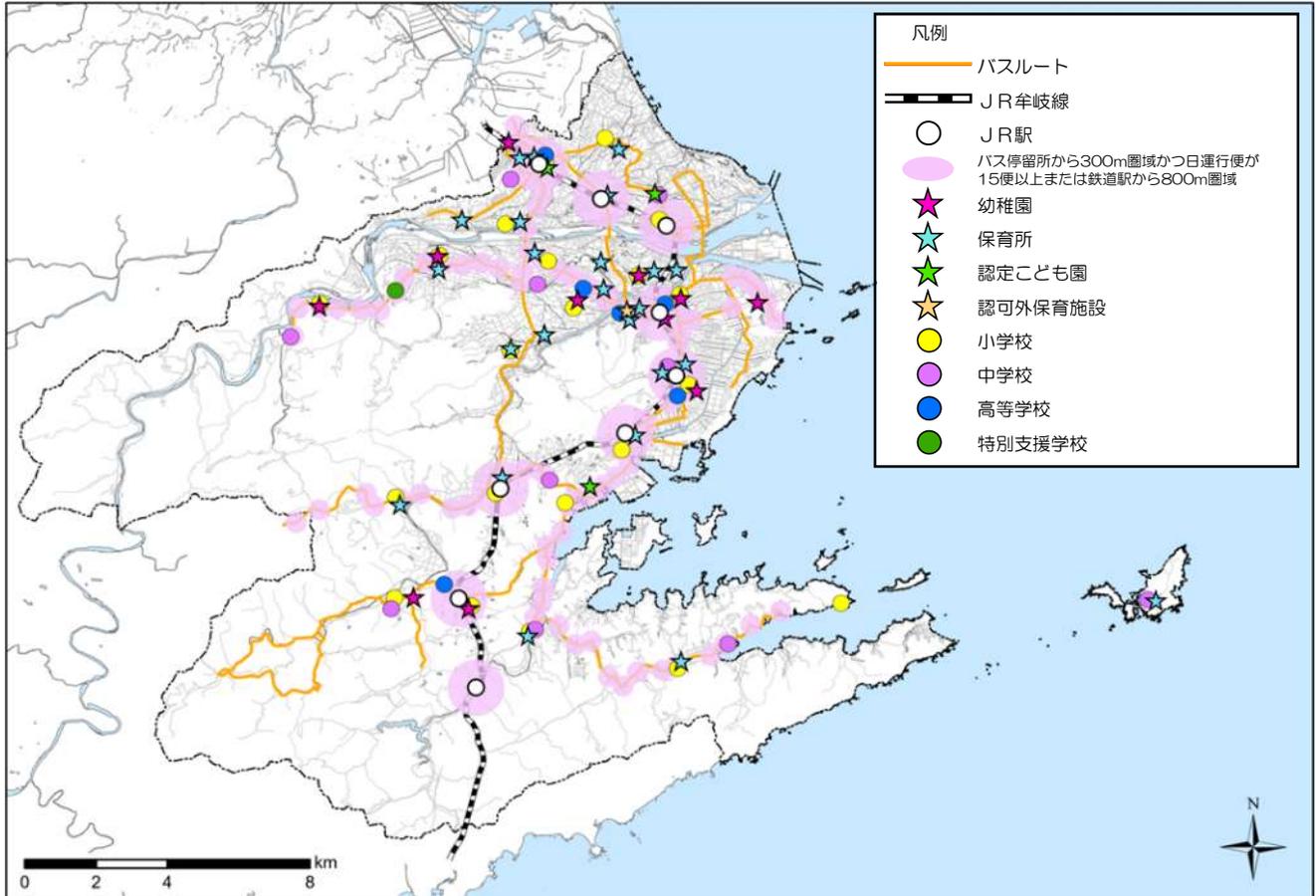
▼医療施設と公共交通不便地域



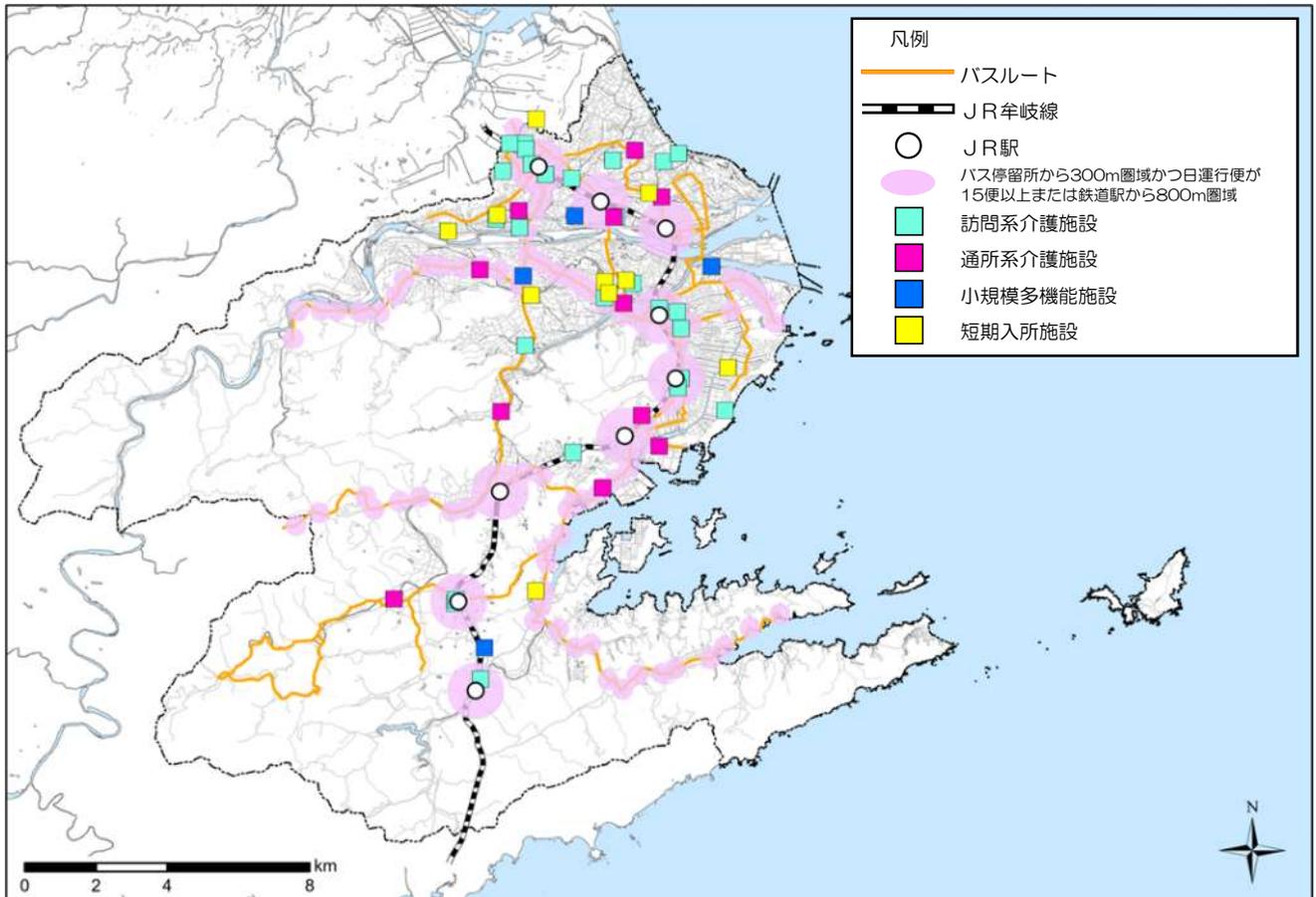
▼金融機関と公共交通不便地域



▼保育・学校施設と公共交通不便地域



▼高齢者福祉施設と公共交通不便地域



## 4.11 阿南市における移動状況（市民アンケート調査の概要）

### （1）目的

「阿南市地域公共交通計画」の策定に際して、本市における公共交通の利用実態や市民ニーズ等を把握し、今後の地域公共交通の方向性を検討するための基礎資料を得ることを目的として市民アンケート調査を実施しました。

また、高齢者の免許返納が増える中、移動手段の確保が重要となっているにも関わらず、バス路線の維持が容易ではなくなっていることから、調査対象を令和3年9月現在、交通不便地域にお住いの65歳から90歳までの方から2,000人を無作為に抽出しました。

### （2）アンケート対象地区

加茂谷、見能林、新野、福井、椿、那賀川、羽ノ浦地区

### （3）調査概要

- ① 調査対象：上記地区で65歳以上から90歳以下の方
- ② 調査期間：令和3年10月6日～10月15日
- ③ 調査方法：郵送による配布・回収
- ④ 配布数：（全体）送付数 2,000人
- ⑤ 回収状況：（全体）回収数 1,044人 有効回収率 52.2%

### （4）調査項目

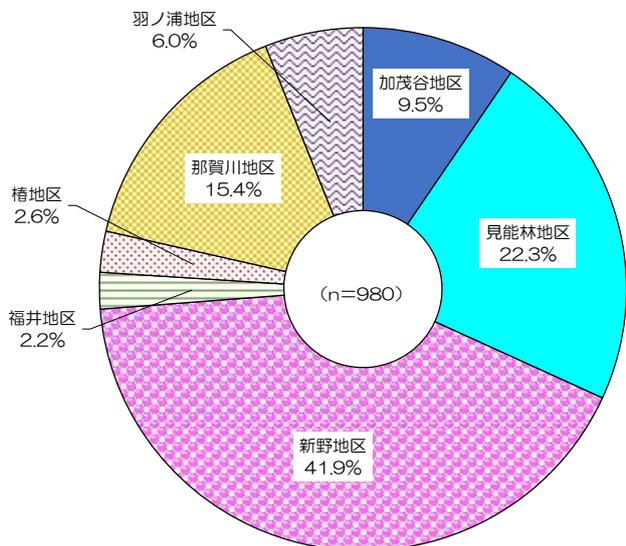
- ① あなた自身のことについて（回答者の属性）
- ② 外出の頻度や目的について（外出の実態）
- ③ 阿南市の将来的な公共交通のあり方について

- 比率（％）はすべて百分率で表し、表示単位未満を四捨五入しているため、比率の数値の合計が100.0%にならない場合があります。
- 無回答・無効票は省いています。
- 複数選択の設問の場合、回答は選択肢の有効回答数に対し、それぞれの割合を示しています。そのため、合計が100.0%を超える場合があります。
- n：質問に対する回答者数で、100.0%が何人の回答に相当するかを示す

## (5) アンケート集計結果

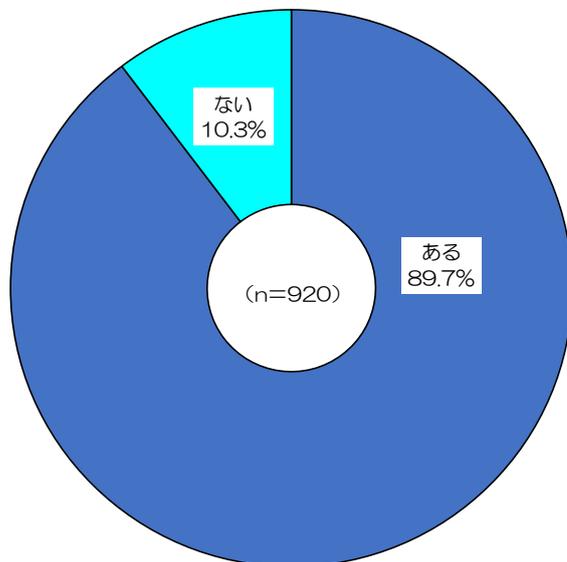
### 【お住まいの地区】

○新野地区が 41.9%で最も多い。次いで見能林地区が 22.3%、那賀川地区が 15.4%の順に多い。



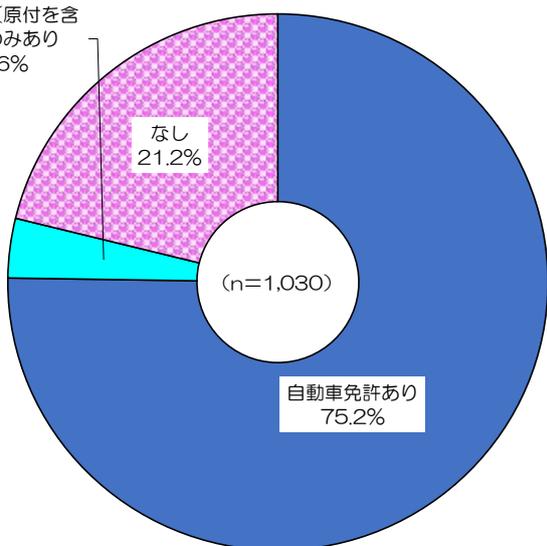
### 【世帯としての自家用車の有無】

○世帯として自家用車を所有している方が 89.7%。



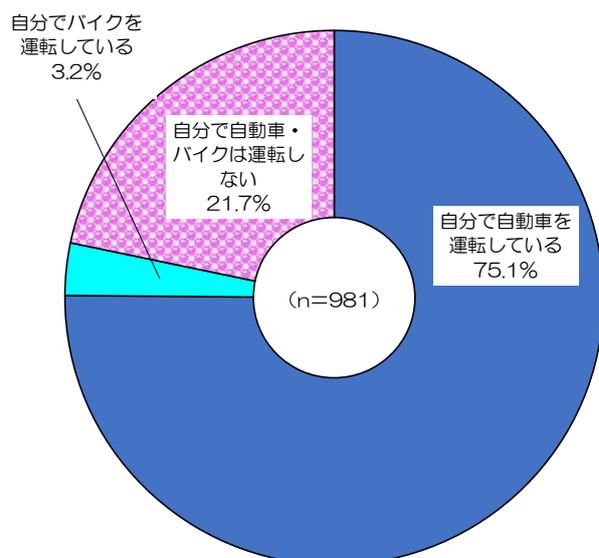
### 【運転免許の有無】

○免許を保有している方が 78.8%。保有していない方が 21.2%。



### 【車・バイクの運転】

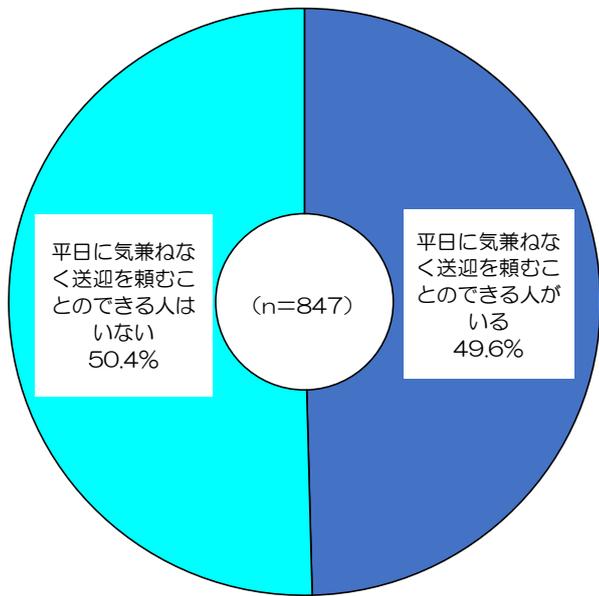
○自分で自動車・バイクを運転している方が 78.3%。運転しない方が 21.7%。



※両方を運転している方は、自動車集計している。

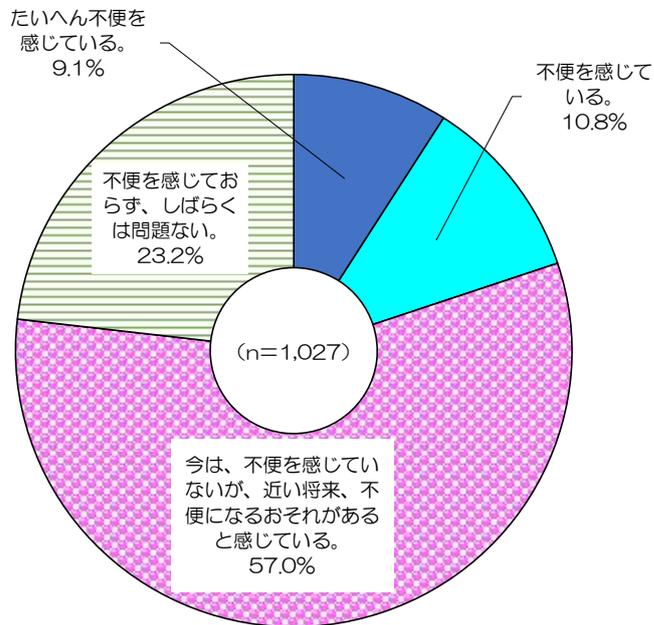
【自家用車の送迎】

○送迎を頼むことのできる人がいる方が49.6%。いない方が50.4%。



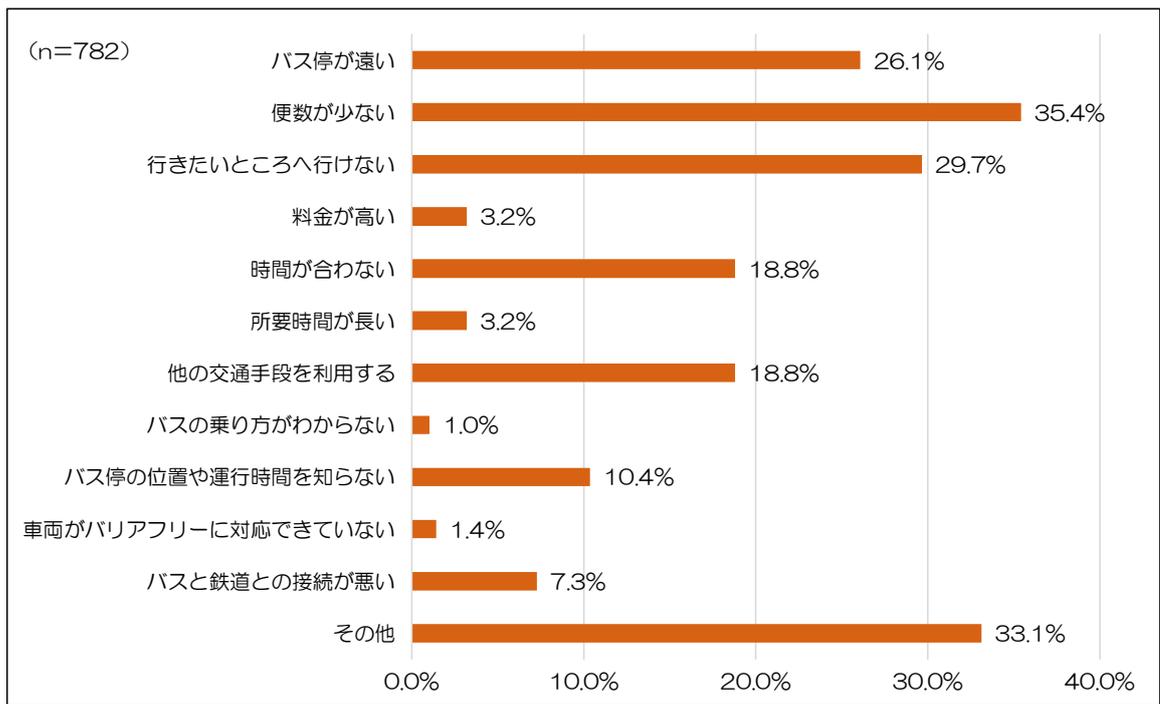
【日常生活の移動に不便を感じていますか。】

○日常生活の移動に対して、たいへん不便・不便を感じている方が19.9%。近い将来、不便になるおそれがあると感じている方が57.0%。

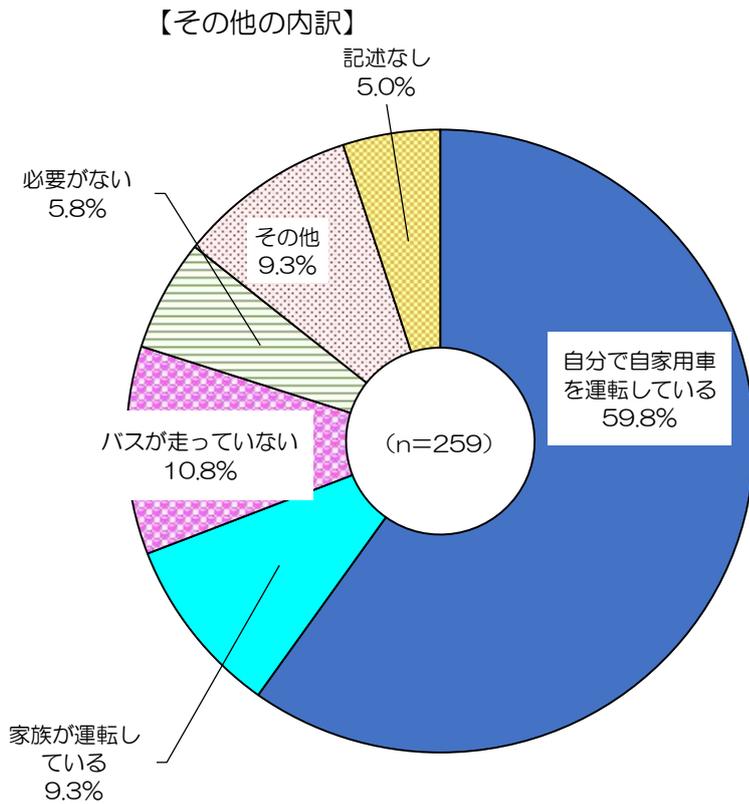


【バスの利用の頻度で「ほとんどない」と解答した理由は何ですか。】

○便数が少ないが35.4%で最も多い。次いでそのほかが33.1%、行きたいところへ行けないが29.7%、バス停が遠いが26.1%の順に多い。  
○その他の意見として、自分で自家用車を運転しているが59.8%で最も多い。



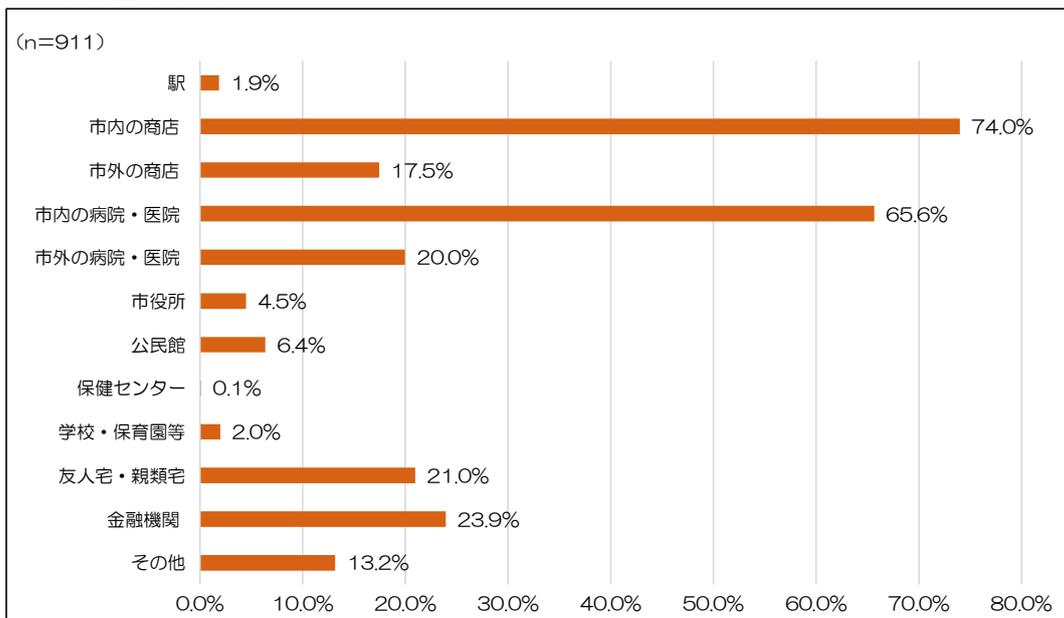
※複数回答のため合計が100%にならない。



【普段外出する場所（通勤、通学以外）や、その交通手段について】

○普段外出する場所（通勤、通学以外）についてみると、市内の商店が74.0%で最も多い。次いで市内の病院・医院が65.6%、金融機関が23.9%の順に多い。

●お出かけ先



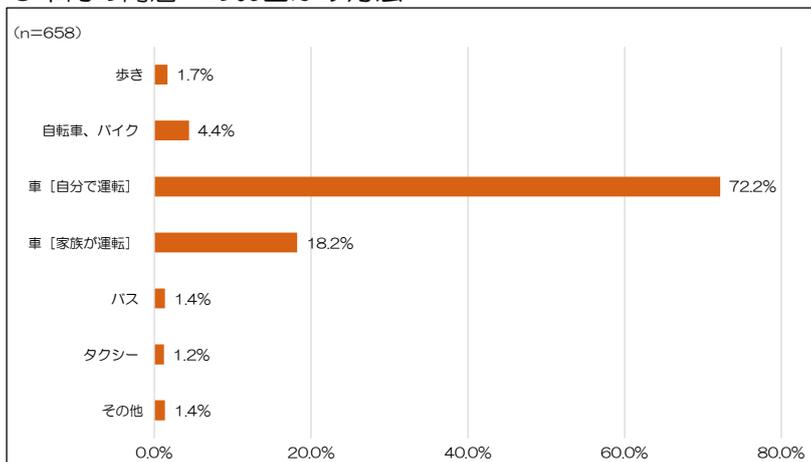
※複数回答のため合計が100%にならない。

○市内の商店へのお出かけ方法についてみると、「車 [自分で運転]」が72.2%で最も多い。次いで「車 [家族が運転]」が18.2%、「自転車、バイク」が4.4%の順に多い。

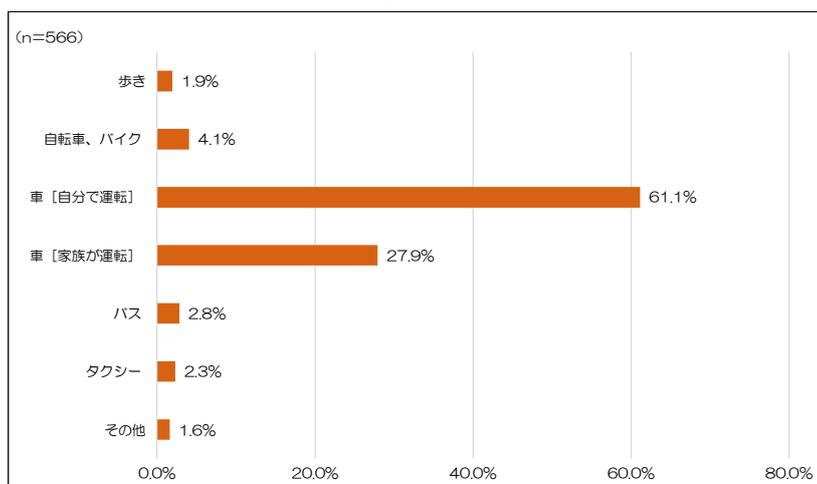
○市内の病院へのお出かけ方法についてみると、「車 [自分で運転]」が61.1%で最も多い。次いで「車 [家族が運転]」が27.9%、「自転車、バイク」が4.1%の順に多い。

○金融機関へのお出かけ方法についてみると、「車 [自分で運転]」が63.1%で最も多い。次いで「車 [家族が運転]」が21.0%、「自転車、バイク」が6.7%の順に多い。

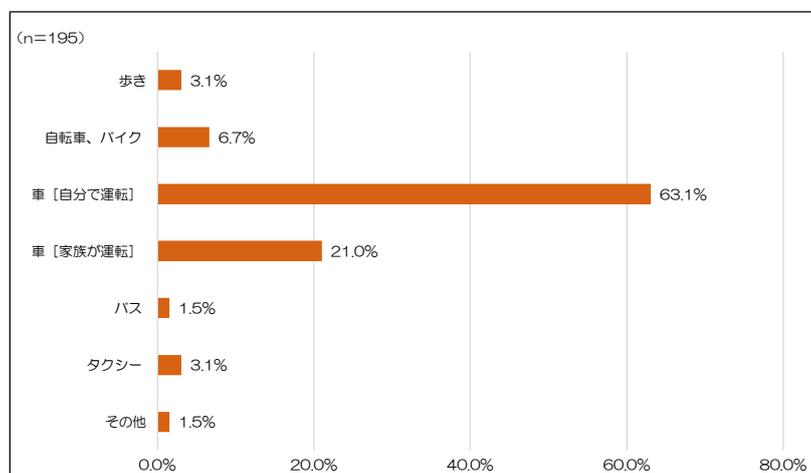
●市内の商店へのお出かけ方法



●市内の病院へのお出かけ方法



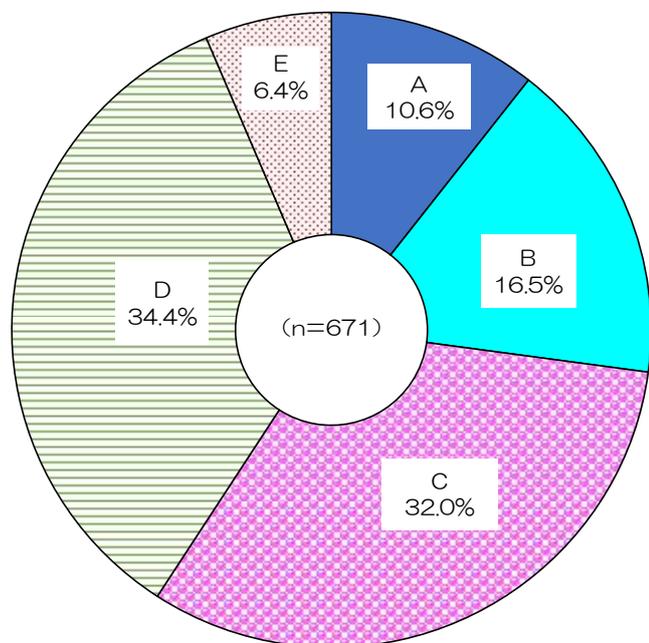
●金融機関へのお出かけ方法



※複数回答のため合計が100%にならない。

【交通不便地域の方に対する支援策について】

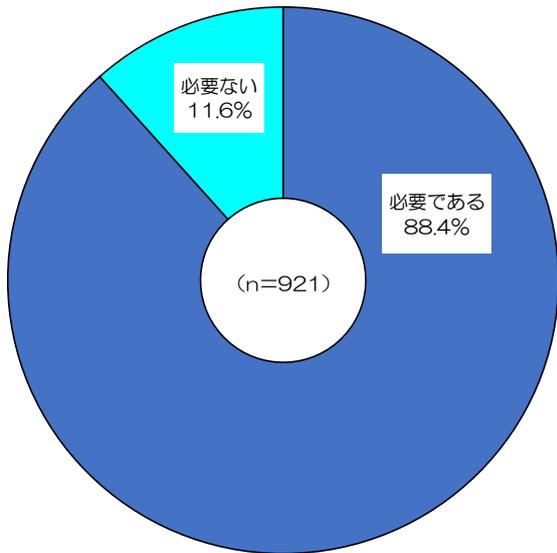
○「特に必要と感じていない」が34.4%で最も多い。次いで「タクシーの割引チケット配布など利用料金を直接補助して欲しい」が32.0%、「要介護認定（要支援1、要支援2）を受けた人や基本チェックリストに該当した対象者に対する介護保険事業による移動支援（ご近所ドライブパートナー事業）が欲しい」が16.5%の順に多い。



		n	%
A	電話などで予約することで、自宅と最寄りのバス停へ送迎する交通手段が欲しい。（不定期要予約）	71	10.6%
B	要介護認定（要支援1、要支援2）を受けた人や基本チェックリストに該当した対象者に対する介護保険事業による移動支援（ご近所ドライブパートナー事業）が欲しい。	111	16.5%
C	タクシーの割引チケット配布など利用料金を直接補助して欲しい。	215	32.0%
D	特に必要と感じていない。	231	34.4%
E	その他	43	6.4%
	総計	671	100.0%
	無回答・無効票	373	

【あなたは、公共交通は今後も必要であると考えていますか。】

○必要であるが88.4%。



【公共交通全般について】

- 「今後、自分だけでも将来のために公共交通を積極的に利用しようと思いますか」に対して、「とても思う・思う」が62.6%となり、「あまり思わない・思わない」を上回っている。
- 「少しぐらい面倒でも、公共交通を利用した生活をしてみたいと思いますか」に対して、「とても思う・思う」が54.6%となり、「あまり思わない・思わない」を上回っている。
- 「自分だけが公共交通を利用しなくても、公共交通は無くならないと思っていますか」に対して、「とても思う・思う」が53.0%となり、「あまり思わない・思わない」を上回っている。
- 「今後、地方都市では公共交通が無くなると思っていますか」に対して、「とても思う・思う」が59.3%となり、「あまり思わない・思わない」を上回っている。

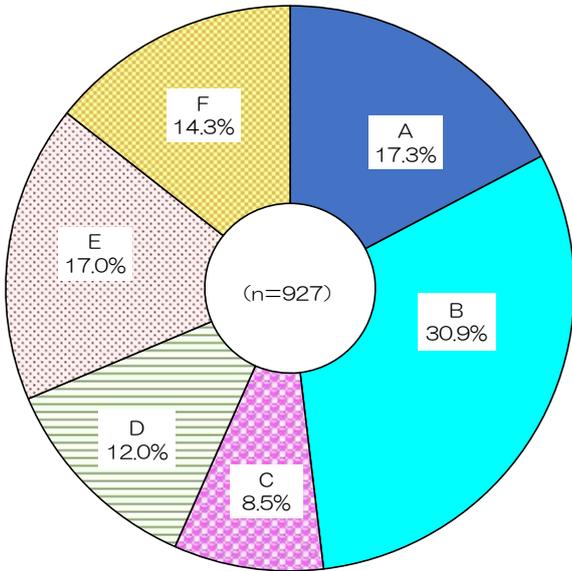
(1)	(2)	(3)	(4)
とても思う	思う	あまり思わない	思わない

凡例 回答数

質問	(1)	(2)	(3)	(4)	回答数
今後、自分だけでも将来のために公共交通を積極的に利用しようと思いますか。	12.7%	49.9%	25.9%	11.5%	915
少しぐらい面倒でも、公共交通を利用した生活をしてみたいと思いますか。	10.0%	44.6%	29.8%	15.6%	903
自分だけが公共交通を利用しなくても、公共交通は無くならないと思っていますか。	7.9%	45.1%	21.2%	25.8%	899
今後、地方都市では公共交通が無くなると思っていますか。	11.4%	47.9%	20.8%	19.8%	912

【阿南市では、現在、年間およそ 8,000 万円の公的負担を使い、バス路線の維持を行っておりますが、この公的負担についてどのように考えますか。】

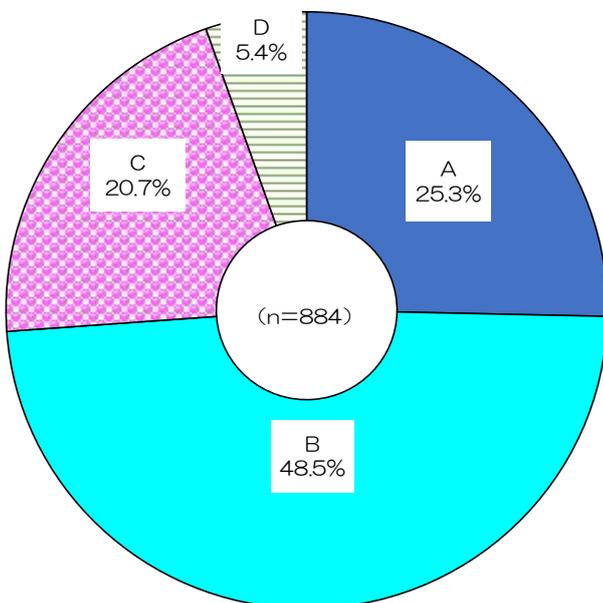
○「市の公的負担は現状のままで、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」が 30.9%で最も多い。次いで「市の公的負担を増やしても、今以上に公共交通サービスの向上を図るべき」が 17.3%、「利用者の少ない路線は廃止や便数の縮小を図り、市の公的負担を減らしていくべき」が 17.0%の順に多い。



		n	%
A	市の公的負担を増やしても、今以上に公共交通サービスの向上を図るべき	160	17.3%
B	市の公的負担は現状のままで、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき	286	30.9%
C	市の公的負担は現状のままで、現在と同様の公共交通サービスを維持していくべき	79	8.5%
D	市民がもっと公共交通を利用して、市の公的負担を減らすように協力していくべき	111	12.0%
E	利用者の少ない路線は廃止や便数の縮小を図り、市の公的負担を減らしていくべき	158	17.0%
F	わからない	133	14.3%
	総計	927	100.0%
	無回答・無効票	117	

【今後の阿南市の公共交通のあり方について】

○「現状の JR・バス路線を維持し、JR・バス路線のないところは、タクシーや住民ボランティア、NPO 等による乗合交通を活用する」が 48.5%と最も多い。次いで「現状よりもバス路線を拡大し、市内の全域でバスが利用できるようにする」が 25.3%、「現状よりも JR・バス路線を圧縮し、市中心部を綿密に運行し、市周辺部では、タクシーや住民ボランティア、NPO 等による乗合交通を活用する」が 20.7%の順に多い。

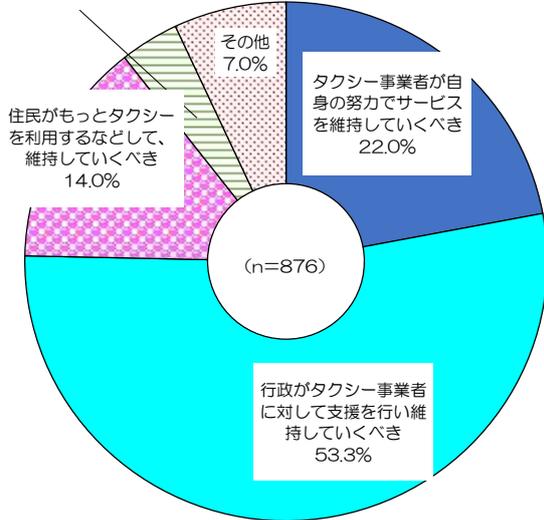


		n	%
A	現状よりもバス路線を拡大し、市内の全域でバスが利用できるようにする	224	25.3%
B	現状の JR・バス路線を維持し、JR・バス路線のないところは、タクシーや住民ボランティア、NPO 等による乗合交通を活用する	429	48.5%
C	現状よりも JR・バス路線を圧縮し、市中心部を綿密に運行し、市周辺部では、タクシーや住民ボランティア、NPO 等による乗合交通を活用する	183	20.7%
D	その他	48	5.4%
	総計	884	100.0%
	無回答・無効票	160	

【タクシー事業者に対する支援について】

○「行政がタクシー事業者に対して支援を行い維持していくべき」が53.3%で最も多い。次いで「タクシー事業者が自身の努力でサービスを維持していくべき」が22.0%、「住民がもっとタクシーを利用するなどして、維持していくべき」が14.0%の順に多い。

タクシーはなくなってもよい  
3.7%



	n	%
タクシー事業者が自身の努力でサービスを維持していくべき	193	22.0%
行政がタクシー事業者に対して支援を行い維持していくべき	467	53.3%
住民がもっとタクシーを利用するなどして、維持していくべき	123	14.0%
タクシーはなくなってもよい	32	3.7%
その他	61	7.0%
総計	876	100.0%
無回答・無効票	168	

【クロス集計：回答者の属性×日常生活の移動について】

- 年齢別にみると、年齢が高くなるほど、たいへん不便・不便が高くなっている。
- 世帯として自家用車を所有していない人は、たいへん不便・不便が高くなっている。
- 運転免許を持っていない人は、たいへん不便・不便が高くなっている。
- 車・バイクを運転していない人は、たいへん不便・不便が高くなっている。

(1)	(2)	(3)	(4)
たいへん不便を感じている。	不便を感じている。	今は、不便を感じていないが、近い将来、不便を感じる。	不便を感じておらず、しばらくは問題ない。

凡例

回答数

属性	属性	(1)	(2)	(3)	(4)	回答数
年齢	65~74歳	5.1%	3.5%	64.2%	27.3%	433
	75~84歳	8.1%	14.6%	57.8%	19.5%	431
	85歳以上	21.9%	21.2%	33.8%	23.2%	151
世帯としての自家用車の所有状況	ある	5.3%	8.8%	61.8%	24.1%	816
	ない	42.6%	26.6%	19.1%	11.7%	94
運転免許	自動車免許あり	3.8%	4.8%	66.0%	25.4%	768
	バイク（原付を含む）のみあり	13.5%	32.4%	45.9%	8.1%	37
	なし	25.5%	28.8%	27.8%	17.9%	212
車・バイクの運転	自分で自動車を運転している	3.0%	4.7%	66.5%	25.9%	731
	自分でバイクを運転している	12.9%	16.1%	54.8%	16.1%	31
	自分で自動車・バイクは運転しない	23.2%	29.0%	30.9%	16.9%	207

## (6) アンケート結果の整理

- 日常生活の移動に対して、不便や不安を感じる人が約 8 割近くいる。また、自家用車による移動ができない人や年齢が高くなるほど、不便や不安を感じる傾向が高くなっている。
- 普段の外出先として多いのは「市内の商店（74.0%）」、「市内の病院（65.6%）」、「金融機関（23.9%）」であり、移動手段のほとんどが自分または家族の運転による自家用車となっている。日常の移動のほとんどが自家用車に依存している。
- 「公共交通は必要である」とする人は 88.4%と多い一方で、「自分だけが利用しなくても地域公共交通はなくなる」と思う人は 53.0%となっており、自分が利用して公共交通を残すという当事者意識が低い。
- 公的負担については、「現状のままで、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」が 30.9%となり、運行の効率化や見直しが求められている。

## 4.12 公共交通事業者ヒアリング

事業者名：徳島バス阿南株式会社

調査日時：令和3年10月13日(水)

### 1) 利用者について

- ・バス利用する人は、通院・通学者が多く、特に朝夕の時間帯に多い。
- ・郊外からまちなかに出る人も多く、まちなかを通るルートにしている。
- ・通勤者は主に阿南駅まで利用している。

### 2) 利用者からの声について

- ・現在の路線は医療センターが終点になっており、阿南光高等学校まで行かない。そのため生徒は医療センターの駐輪場を利用したいという声を聞く。阿南医療センターの駐輪場は医療センター利用者専用となっている。
- ・バリアフリー化の要望がある。
- ・車いす利用者からは、スロープ板で乗り降りしているが、車いすが重く介助者への負担が大きく、車両のバリアフリー化を望む声がある。歩道を嵩上げすればよいが、全てのバス停の整備は不可能。車いす対応はポンチョ（循環バス）のみ。中型バスは新たに車両を購入すれば、車いす対応できる。小型バスはリエッセ、ローザのマイクロバスのため、車いすは乗れない。
- ・那賀川地域北部に陸上自衛隊の駐屯地があり、バスについての問合せがある。

### 3) 現在の運行ルートについて

- ・昨年度見直しを行い、今の形が完成形に近づいたと考えている。前回までは長大路線が多かったが、市域南部は橋営業所まで走る路線に変更した。見直す必要があるのは、新野地域を走っている路線で、他の路線と比べて利用者が少ない。
- ・大湊線については、変更前は細い道を通っていたが、店舗等のある道路幅員が大きい道を走るように変更した。
- ・循環バスの所要時間が長く、1時間20分かかる。羽ノ浦・那賀川地域の利用者は阿南駅周辺に目的があり、羽ノ浦から那賀川、那賀川から羽ノ浦への移動需要は考えにくい。例えば、羽ノ浦から阿南駅周辺、那賀川から阿南駅周辺の2ルート化の検討する必要があるのではないか。
- ・中林海岸線では、阿南自動車学校を通るルートに変更した。免許更新で利用する人がいる。
- ・幹線である徳島バスとのダイヤを合わせる必要があり、阿南駅、橋営業所で調整が必要。特に橋営業所で乗り継ぎできるように如何に走らせるかが課題になる。
- ・要望が多かった商業施設、阿南自動車学校等にバスの運行を開始した。
- ・まだまだ微調整は必要であろうが、方向性は改正した運行ルートから大きな変化はないと考えている。

### 4) 現在の運行ダイヤ（時刻表）について

- ・JRがパターンダイヤを導入したことで、乗り継ぎがしやすくなった。

### 5) バス停について

- ・最近、バス利用者で乗降者が多いバス停は、サンアリーナである。スポーツ大会などの利用を学校と連携して推進できるとよい。

- ・店舗の入り口は、車両の出入りがあるためバス停を設置できない。また、店舗内にバス停を設置する場合、車両を回すスペースが必要になり、設置は難しい。
- ・利用者が少ないバス停はあるが、運賃の関係上、無くすことはできない。

6) 運行において今後改善すべき点等について

- ・阿南駅より南側の地域に住む人の移動手段を確保する必要があり、路線バスが担っている。最低限、阿南駅までは運びたい。
- ・鉄道が走っていない地域を路線バスが補う必要があると考える。
- ・コンパクトシティとの整合性を図る必要があると考える。

7) 鉄道との乗り継ぎ等について

- ・JRがパターンダイヤを導入したことで、乗り継ぎがしやすくなり、クレームは聞かない。問題がないと捉えている。

8) 料金・割引制度

- ・子ども、障がい者割引を実施している。
- ・市の施策として、バス券を70歳以上の高齢者に年72枚配布している。長大路線を無くし、橋営業所で各路線が止まることで乗り継ぎが発生し、バス券を使う枚数が増えてしまった(1乗車で1枚使う)。また、高齢者にとって乗り継ぎは体への負担も大きい。
- ・運転免許返納者は運賃が半額になる。

9) 利用者を増やす方策について

- ・市内にある全ての交通手段とセットで考えないと利用促進はできない。
- ・IC化は、徳島バス阿南だけが導入しても意味がなく、お客さんのメリットがない。初期投資は補助金を使えるかもしれないが、更新費用が高く、補助金がなければ導入は難しい。
- ・他社の交通機関とも連携した時刻表、運賃表のデジタル化、オープンソース化することにより、スマホ等があれば、いつでも、どこでも検索できるように改善した。

10) 新たな交通手段について

- ・新たな交通手段の運行への参画の可能性はある。

11) 運転手の確保

- ・路線バス運転手は現在10人いる。その内60歳以上は1人。必要に応じ、運転手の増員は可能。

事業者名：徳島バス株式会社

調査日時：令和3年10月12日(火)

1) 利用者の状況・特徴について

- ・利用者は学生が多く、通勤、通院者等となっている。
- ・丹生谷線は那賀町への通学、阿南駅への接続と橋営業所での乗換えなどがある。

2) 利用者からの声について

- ・渋滞で時間通りにバスが来ないという指摘がある。

3) 運行路線に係る問題点・課題等について

①運行ルート

- ・これまでの長大路線を短縮し、現在の橋線、丹生谷線にして改編している。

②運行ダイヤ

- ・JRのダイヤ変更に合わせてバスダイヤを変えた。学生の通学時間以外は、パターンダイヤ化している。

③バス停について

- ・何故必要か分からないようなバス停もある。不必要なものは除いてもよいが、バス停間が長くなれば料金の問題が出てくる。
- ・小さな店舗では、店先にバス停を置かせてくれない。むしろ除けるように言われる。

④バス停周辺施設

- ・フジグランで駐車場活用（パーク&ライド）事例がある。
- ・駐輪場は近くにカフェなどの目的地がないと設置しても使われない。
- ・羽ノ浦、宮倉では駐輪場でないところに勝手に自転車を止めているところもある。

⑤待合環境、バリアフリー

- ・待合環境については、医療センター、JR阿南駅においては対応できているが、フジグランはまだ対応できていない。
- ・車両のバリアフリー化は、阿南市内運行のバスは9割達成している。（予備車のみ未対応）

4) 運行において今後改善すべき点等について

- ・現在運行の2路線は今のところ変えようがないと考えている。利用者は減少しているが、今は、徳島～橋間で約20人/日の利用はある。

5) 鉄道との乗り継ぎ等について

- ・JRとの連携を図ることを重視している。ダイヤの改正時期が、JRが3月に対し、バスは10月のため、どうしても調整が6か月ズレてしまっていたが、JRのパターンダイヤ化以降は、調整が取れている。

6) 料金・割引制度について

- ①乗継の割引は必要と考えている。現在、発行している高齢者割引券は1乗車1枚の利用のため、乗継が発生するとその都度必要となり利用者の負担となる。定期的人は乗り継ぎ無料。200円の乗り継ぎ割引券を渡している。
- ②現在、1日千円の乗り放題券を発行している。

7) 利用促進について

- ①2021年4月より、グーグルにもバス情報をアップしている。（GTFS-JP様式）
- ②バスロケを導入しており、JR阿南駅にデジタルサイネージを設置しているが、阿南バス

がバスロケを導入していないため、情報が限られている。

### ③ I C 化

- ・ I C 化するためには、初期投資として高額のコストが必要。ランニングコストも必要となる。また、導入のための環境整備に数年かかる。
- ・ JR も I C 化や QR コードによる決済などを検討しており、調整を図る考えがある。導入に当たっては、観光との連携を図り、県外利用者も使えるものが望ましいと考えている。
- ・ 今後、四国運輸局、JR、県、徳島バスにおいて、導入に向けた勉強会を行う予定。

### 8) 運転手の確保について

- ・ 担い手がいない。補助金をもらっても運行維持できないような状況。
- ・ 高校生を採用し、育成するとともに、新たな免許取得費を無料にするなどの対策を行っている。
- ・ バスの運転は拘束時間が長くきつい割に給料が低い。かなり改善してきたが求められる給料になっていない。
- ・ 現在、全体の 1/3 が貸し切りバス、2/3 が路線バス。貸切バスは拘束時間が長いので敬遠する者もいる。
- ・ 人を運ぶより荷物の方が楽なため、トラック運転手に転向する人も多く、運転手の取り合い状態である。
- ・ 運転手の高齢化が進み、全体 300 人中、約 100 人が 60 歳以上。

### 9) コロナ禍の影響について

- ① コロナ禍で、自家用車の利用率が上がっているように感じる。バス利用者は全体で約 4 割は減っている。路線バスで元の 6 割程度、高速バスは 2~3 割程度、貸切バスは波があるが 2~3 割程度になっている。観光やイベントの需要回復はまだ感じられないが、学校からの需要（修学旅行等）が出始めている。
- ② コロナの影響対策として、1 台当たりの乗客数を制限することで、2 台目の運行が必要になった場合、県から補助が出るので助かっている。

### 10) 観光との連携について

- ・ 10 月 15 日から観光庁の補助事業を活用し、鳴門で既存観光拠点におけるスマートフォンを使った決済システムの実証運行を行う。

事業者名：四国旅客鉄道株式会社 徳島企画部

調査日時：令和3年10月12日(火)

### 1) 運行・利用状況、利用者特性について

#### パターンダイヤ導入について

- 2019年3月、牟岐線にパターンダイヤを導入し、徳島～阿南間の9時～19時台、阿南～海部間の10時～15時台に運転する普通列車の発車時刻を統一し、お客様に分かり易いダイヤに見直した。パターンダイヤ時間帯に徳島～阿南間の普通列車を8便増発した。輸送強化を図った徳島～阿南間のご利用状況(2019年4月～2020年1月)は若干増加した。
- 一方で、特急列車(徳島～牟岐)及びご利用の少ない区間(阿南～海部間)の普通列車の適正化を合わせて実施、ご利用状況も減少したが、鉄道の運行本数が減少した区間における地域間移動の利便性の確保策として、徳島バス様と連携し、高速バス(室戸・生実・阿南・大阪線)阿南～海部間等のバス停留所で乗り降りできるように改正し、阿南駅等で鉄道と高速バスを乗り換えて頂くことで徳島～海部間の移動機会を確保した。高速バスにとっても空席の有効活用となる。

#### 2) 利用者からの声について

- 駅頭(又は会社HP)においてお客様からご意見を伺う「ふれあいボックス」を設置し、寄せられたご意見等については、社内のサービス推進委員会に付議して、現状確認のうえ改善すべき点は改善するなど、半月・1箇月毎に整理し、回答が必要なご意見等に関しては、各駅に掲出又はメール等でお返事をしている。なお、多い意見としては、ダイヤ改正直後は、列車の時刻に関するご意見が多いほか、その他ではバリアフリー設備、割引切符、ICカードなどキャッシュレス化、係員の対応・案内等、様々なご意見を頂いている。
- 車椅子対応については、ご利用日の2日前までにご連絡を頂くようご案内している。線区内に無人駅が多く、有人駅であってもご利用時間帯によっては係員の派遣が必要となるため、事前連絡をお願いしている(当日でも対応は行うようにしているが、係員の派遣のために待ついただく必要がある)。

### 3) 運行に係る問題点・課題等について

#### ①アクセス性

- 阿南駅については、パターンダイヤの導入により、鉄道・バス間の乗り継ぎダイヤが合わせ易くなるのがメリットの一つ。交通結節機能の強化の面では、地域バス等に関しては、特に列車の運行頻度が高まった徳島方面へ利便性が向上したのではと考えている。阿南駅への道路については、特に西側は旧市街地が広がっており、道路幅員が狭く、円滑な移動という面で課題が残っているのでは。
- 羽ノ浦駅についても、駅への進入路が狭く自動車が入りにくい状況で、かつ、駅前でも転回がしづらい状態である。駅の反対側(旧国道55号線)方面から新たに道路を取り付けることも考えてはどうか。

#### ②運行ダイヤ

- JRグループは例年3月にダイヤ改正を実施している。スケジュール的には、12月にプレス発表を行っているが、ダイヤを変更するにあたっては、近年は前広に県、関係市町村に打診し調整している。これにより、コミバス等の二次交通の接続に関して対応したダイ

や改正ができるものと考えている。

### ③ 駅周辺施設（駐車場、駐輪場）

#### ㊦ 駐輪場について

- ・公共駐輪場は鉄道利用促進のためにも必要で、自家用車等からモーダルシフトを促すためには、駐輪場の量（駐輪スペース）も必要であるが質（駐輪設備、上屋、照明等）も重要である。
- ・当社では、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき駐輪場整備を進めており、同法においては一義的に、地方公共団体又は道路管理者に設置の努力義務が定められており、当社は駐輪場敷地等の提供で協力することとしている。現在、公共駐輪場の未設置個所では当社敷地内に駐輪している実態があるが、当社では公共駐輪場の設置までの間、受忍している状況である。駐輪環境等に関してご意見を頂くケースもあり、当社では、週1～2回、無人駅を巡回し、整理している。
- ・阿南駅、羽ノ浦駅には公共駐輪場が設置されているが、少し駐輪スペースが不足している。

#### ㊧ パーク&ライド等

- ・マイカーを含む移動のモーダルミックスの推進の面では、パーク&ライドは重要な施策の一つと認識している。現在、徳島県施策としてフジグラン阿南において実証実験中で、3,000円/月の店舗商品券を購入することで駐車場（平日限定）が利用できる。
- ・送迎する人のためのキス&ライドに対応した施設整備も必要と考える。

#### ④ 待合環境、バリアフリー

- ・牟岐線の駅は築80年以上の建物が多く、耐震対応や建て替えの時期にきている。今後、建て替えを進めることとなるが、建て替えにあたっては、事前に関係自治体に打診している。地域で利活用案があれば対応するが、なければ現在の利用実態に応じた（阿波中島駅のように）、メンテナンスの容易なコンパクトな駅舎に建て替えする。また、コンパクトにすることで、用地が生み出せ、公共駐輪場等の整備が可能となる。駅舎立替えにあたっては、バリアフリー対応とする。

### 4) 運行において今後改善すべき点について

① パターンダイヤの定着には、3年程度かかると思われる。来春の大きなダイヤ改正はないと思っている。今後、高德線、鳴門線にもパターンダイヤを導入し、2次交通と接続しやすくしていく方針である。

#### ② 交通事業者の連携について

- ・人口減少社会で公共交通の利用者の拡大が見込めない現状において、これまでのパイを取り合う関係から、現在ある交通機関の特性を活かしたうえで、連携を強化して繋ぐ取り組みを推進し、各モードを総動員する形で、地域の公共交通の利便性の確保と、持続的な運行が可能となる形を模索することが重要と考えている。

### 5) 料金・割引制度について

- ・乗換えの利便性については、これまで取り組んできたが、運賃の共通化がこれからの大きな課題である。
- ・現在は、各交通機関の運賃面のつながりががないので割高になっている。これは1事業者のみの取組だけでは解決し辛い面があるところから、国、県、関係市町の協力を仰ぎ、相互理解のもと課題解決への道筋を検討出来れば考えている。

## 6) 利用促進について

①2019年、四国内で初めてパターンダイヤを導入した。徳島県以外は、私鉄が営業しているが徳島県内にはJRと路線バスのみ。他県での私鉄の役割の一部をJRが担うことができないか考えチャレンジしている。徳島県内は明石大橋開通を期に京阪神方面への導線がかわり、このことも導入への後押しとなった。

### ②IC化

- JR 四国管内では、香川県内で、一部ICOCAが導入されている。瀬戸大橋線経由で岡山エリアとの利便性の確保の関係での対応である。ICOCA等のいわゆる10カードは、連携するカードが多いので利便性が高く、セキュリティも高いので信頼性も申し分ないが、その反面、導入経費、メンテナンス経費が高く導入の足かせになっている。
- 近年、IKOCAの簡易版も開発されており、導入に見合うかどうか注視している。他にもQRコード等を活用した決済などもあり、双方を共通利用することが可能か等を含めて検討することとしている。
- 徳島バスとは、基本的な共通認識があると認識している。当社としては四国4県の私鉄、バス事業者等の共通利用が可能な仕組みができないか各社に声掛けを考えている。

## 7) 観光との連携について

- 徳島鳴門エリアにおいて、KDDI、徳島バス、JR 四国等が共同して、観光型Ma a S（くるくるなるとデジタル周遊チケット）の実証実験を実施してキャッシュレス化の実証を行う。JR・徳島バスのフリーデジタルパス、鳴門地区の観光施設のデジタルチケット、徳島バス乗車券のスマホ決済等を検証する。
- 10月から12月にかけて、JR 四国管内で四国ディステーションキャンペーン実施中。JRグループが協力して開催地への集中送客及び宣伝展開を重点的に行い観光需要・交流人口の拡大につなげる。

## 8) 運転手の確保について

- 列車の乗務員は不足している。社員の年齢構成が歪であるため、近年の大量退職に補充が追い付かない状況である。毎年120~130人規模で採用しているが、最終的に資格取得して運転士等とし実務に就く人数は40人程度に絞られる。

## 9) コロナ禍の影響

- 2020年度期末決算では、連結 ▲108億円（対前年101億円の悪化）、単体 ▲83億円（対前年62億円の悪化）で昭和62年の会社発足以来、過去最低の数字となった。
- ご利用状況（輸送人員）では、定期が対前年比89.4%、定期外で対前年比51.6%。徳島~阿南間で対前年比75.0%、阿南~牟岐間で対前年比70.2%と非常に厳しい状況で、2021年度も同様の状況が継続している。減少原因の大層はビジネス需要、残りが観光需要の減と考えており、収入としては定期外の規模が大きいので影響が大きい。
- 一日で見れば、コロナ禍で生活様式が様変わりして、日を跨ぐような夜の便の利用が激減している。
- コロナ後においても、列車の利用状況は、8~8.5割程度になるのではないかと懸念している。インバウンドの回復はもっと後になると思われる。このような利用状況が続くようであれば、ご利用実態に見合う列車本数にせざるを得ない状況になるかもしれないと危惧している。

事業者名：毎日タクシー有限会社

調査日時：令和3年10月15日(金)

1) 運行・利用状況について

(1) 営業範囲について

- ・市域全体を営業範囲にしている。

(2) 利用者の傾向等について

①利用者全体の傾向

- ・ほとんどが固定客。その他は、年に数回観光客の貸切りやお遍路の客がある程度。
- ・ビジネス客はコロナ禍で減少した。

②年齢層

- ・年齢層は高齢者が約7割と多い。

③目的地

- ・病院、量販店（アピカ、フジグラン、スーパーセブン、マルナカ等）が多い。
- ・最近は少ないが、夜は飲み屋から自宅への客もいる。
- ・企業のチケットによる売り上げが若干ある。

④利用者数の推移

- ・一昨年を100とすると昨年はその50%減、更に今年は昨年の25%減になっている。

⑤利用者減少の原因

- ・病院や店舗の送迎もあると思うが、飲み会が減ったことも原因の一つ。
- ・これまでは、地場企業関連のビジネス客が多かったが、減少した。大阪方面からのビジネス客が社用でタクシーを利用していた者が、車で乗り合わせてくるようになった。
- ・昨年は阿波踊りがなく、全体的に利用客が減った。阿波踊りの効果は大きい。

2) コロナ禍の影響

- ①今年コロナ禍で、飲食店が補助金の交付により店を閉めたので更に客が減った。コロナ後においても、利用客は完全には元に戻らないと思う。

②徳島県が行っている交通事業者への補助制度（公共交通スマート利用応援事業）について

- ・補助制度で助かっている。大いに進めてほしい。
- ・利用する客層は9割が普段から利用している人。
- ・購入手続きを簡単にする方がよい。高齢者には、難しいようだ。
- ・阿南市内にこのような補助制度があればよい。

3) 乗合タクシー事業の免許について

- ・乗合タクシー免許は保有していない。市内のタクシー業者はどれも持っていないと思われる。

4) 運行体制について

(1) 運転手及び車両の保有状況

- ①運転手人数 11人 ②車両 12台(セダン型コンフォートタイプ)

(2) 運転手の確保に向けた取組

- ・募集しても、応募者はいない。
- ・3年後は80歳代になるドライバーもいる。

5) 地域公共交通としての担い手に関する考え方

(1) 今後の事業展開

- ・縮小していくことになると思う。

(2) 乗合タクシーの運行を実施することとなった場合について

①参加の可能性について。

- ・乗合タクシーについては賛成。人手不足で、そのようなやり方が必要と思っていた。10年以上前から、例えば、曜日ごとに各社が運行するようなことも考えていた。
- ・例えば、阿南医療センターから3方面にルートを設定し、目的地までの客で料金をシェアするようなことも考えられる。
- ・目的地として、フジグラン、アピカ、スーパーセブン、マルナカ、ビッグ等を設定することも考えられる。
- ・京都では、MK タクシーが相乗りによる料金シェアで空港まで安く行ける運行をしていると聞いた。

②参加する場合の条件について

- ・売り上げがあり、職員の給料が確保できなければいけない。

## 第5章 上位・関連計画の概要

上位・関連計画に記載されている公共交通に関する概要について整理します。

### 5.1 【徳島県】次世代地域公共交通ビジョン（令和元年12月策定）

計画の概要	
計画の期間	令和元年度（2019年度）を初年度とし、概ね10年程度
ビジョンがめざす3つの柱	<p><b>1 公共交通の最適化</b></p> <p>鉄道や路線系統バスを中心に、県内の様々な地域において、需要に応じた新たなバス路線やデマンド交通等が運行され、誰もがどこにでも行ける公共交通ネットワークの構築を目指す。</p> <p><b>2 利便性の向上</b></p> <p>交通機関の乗り継ぎ環境やスマートフォンによる予約システムの構築など利便性が向上し、地域住民や移住者、国内外の旅行者まで、誰もが少ない待ち時間で出発地から目的地までスムーズに移動できる環境を整備する。</p> <p><b>3 利用促進</b></p> <p>子どもや高齢者、障がい者まで全ての方が利用しやすい環境整備により、利用者が増加し、公共交通機関を地域全体で支えていく意識の醸成により、さらなる利用者の増加につながる好循環の実現を図る。</p>

#### 6つの処方箋

##### 1. モーダルミックスの推進

###### ◎今後のモーダルミックス推進の方向性

地域の拠点となる駅やバス停を中心に、パターンダイヤの導入をはじめ、鉄道とバスの乗り継ぎを前提にJRの拠点駅を中心とした効率的なネットワークを構築し、公共交通の最適化を図る。

このためには、県内各地域において、並行・重複バス路線や長距離路線・需要の少ない路線の再編、需要規模に応じた交通モードへの転換を進め、各交通モードが互いに補完しながら地域の移動手段としての役割を担っていく。

なお、推進にあたっては、利用者の混乱を招かないよう地域の意見を聞きながら段階的に進めていく。

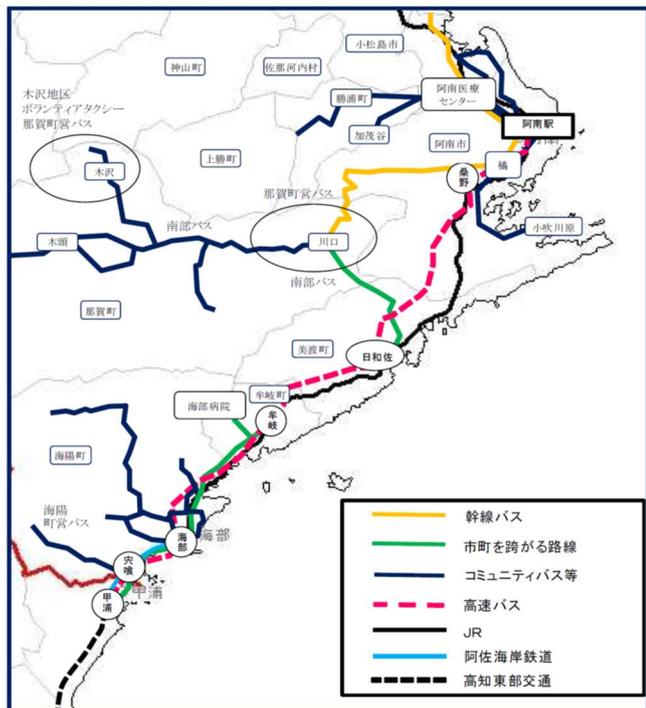
#### 県内における拠点駅（鉄道とバスの乗り継ぎ拠点）

（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

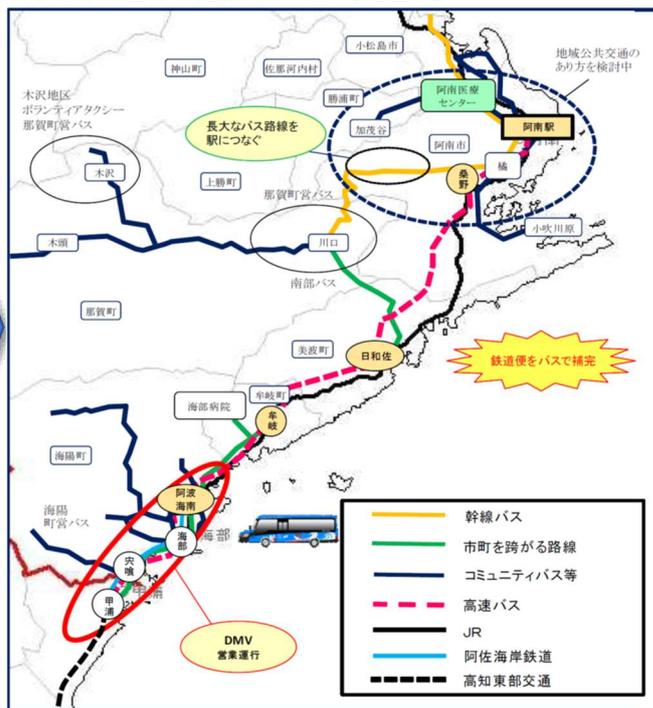
#### 拠点となるバス停（バスとバスとの乗り継ぎ拠点）

（県東部）徳島駅前、鳴門駅前、徳島とくとくターミナル、広島ランプ、南小松島駅前、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）池田バスターミナル、大歩危駅

現状イメージ（県南部）



ビジョンに基づく再編イメージ（県南部）



## 2. 新たな運行形態の導入

### 施策の方向性

#### ◎ コミバス、タクシーとの連携

- ・ 幹線系統バス再編後の移動手段として、コミュニティバスやタクシーを活用し、地域の拠点駅や施設を中心に市町村エリア内における新たなバス路線の開設等を支援する。

#### ◎ スクールバス、福祉バスの活用

- ・ 地域住民、行政、NPO、交通事業者が連携し、デマンド交通や自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉バス等を一体的に活用し、地域の実情に応じた移動手段を確保する。

#### ◎ 自家用有償旅客運送の活用

- ・ 交通空白地域においては、市町村やNPO法人等が所有する自家用車を有効活用し、地域の移動手段を確保する。

#### ◎ DMVの活用

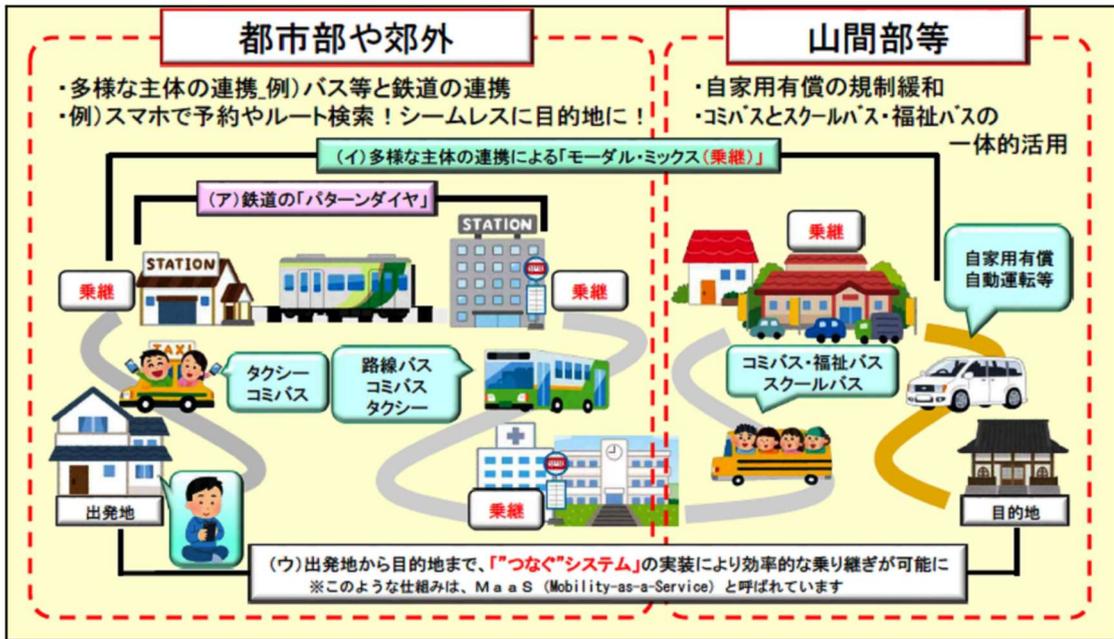
- ・ 利便性向上に向け、世界初の取組として、道路と線路の両方をシームレスに走行可能なDMVを活用する。

#### ◎ 新たな移動手段の確保

- ・ 公共交通空白地有償運送などの対応が困難な地域での「ライドシェア」の可能性について検討する。
- ・ 全国で実証実験が行われている自動運転バスの導入の可能性について検討する。

### 3. つなぐ仕組みの構築

【つなぐ仕組み・イメージ図】



#### 施策の方向性

##### ◎ 公共交通のオープンデータ化

- ・バスの時刻表や路線情報をオープンデータ化するなど、利用者にとって分かりやすい情報提供を行う。

##### ◎ 配車システムの実装

- ・IoTを活用し、利用者の需要に応じて乗合車両等を効率的に運行させる配車システムを実装する。

### 4. 交通結節点の環境整備

#### 施策の方向性

##### ◎ 利用者の"多様性"に配慮した環境整備

- ・商業施設や医療施設など既存の施設を有効活用し、待合環境を整備する。
- ・待合所に時刻表や路線図など分かりやすい案内表示を設置する。
- ・子どもや子育て世代、高齢者、障がい者など誰もが安心して乗れるノンステップバスなどのバリアフリー車両の導入を推進する。
- ・訪日外国人旅行者の利便性を向上させるため、バス停や時刻表の多言語表記化を図る。

##### ◎ 駐車場、駐輪場の整備

- ・駅やバス停において、パークアンドライド、サイクルアンドライドを推進する。
- ・駐車場や駐輪場を整備し、バスや鉄道を利用しやすい環境整備を進める。

## 5. 新たな需要の創出

### 施策の方向性

#### ◎フリー乗車券の導入

- ・観光振興や地域振興に係る取組と連携し、鉄道やバスなど異なる交通機関で利用できるフリー乗車券等を導入する。
- ・子ども向けの乗車券や観光施設とのセット券など料金割引制度等を導入する。
- ・各交通機関が発行しているフリー乗車券を組み合わせた企画乗車券やフリー乗車券のセット販売を導入する。

#### ◎インバウンド向け企画乗車券の発行

- ・訪日外国人旅行者がキャッシュレスで観光地を周遊できるよう、企画乗車券を発行する。
- ・フェリーや高速バス等と路線バスフリー乗車券を組み合わせ、関西国際空港からのインバウンド誘客を推進する。

#### ◎貨客混載の推進

- ・新たな収入源を確保するため、バスを活用した貨物輸送「貨客混載」を推進する。

#### ◎新たな車両の導入

- ・車両自体が観光資源であり「広告塔」となる、DMVや水素で発電する燃料電池車等の新たな技術を活用した車両を導入する。

## 6. 地域で支える意識の醸成

### 施策の方向性

#### ◎利用啓発イベントの開催

- ・バスの日（9月20日）や鉄道の日（10月14日）に合わせ、公共交通機関利用促進イベントを開催する。
- ・ノーカーデーの設定など、県民や事業者と協力のもと交通機関の利用を促す取り組みを進める。
- ・「ジャストレイン」をはじめ列車の魅力を知ってもらう企画列車の運行など、今後の利用につながる取組を支援する。
- ・公共交通を地域で支える意識を醸成するため、住民団体が行う「鉄道の活性化」や「利用環境改善」などにつながるモデル的な取組を支援する。
- ・「とくしまウォークビズ」と連携し、健康づくりと合わせて公共交通機関の利用促進を図っていく。

#### ◎マイレール・マイバス意識の醸成

- ・地域公共交通の厳しい現状とともに、広く県民に必要性や利便性を周知することで利用を促していく。

## 5.2 阿南市総合計画（令和3年3月策定）

計画の概要	
計画の期間	令和3年度（2021年度）から令和10年度（2028年度）までの8年間
長期ビジョン	2060年への道標 人口減少社会に立ち向かい“豊かでキラリと輝く”まちへ ～ 快適さ しなやかさを 今以上に ～
2028年の都市像	多様な産業が咲き誇る 生涯チャレンジ都市 阿南
基本政策5	自然と調和した快適で暮らしやすいまちづくり ～都市基盤・都市環境～
④ 道路・交通	【ビジョン】 快適な道路交通環境の整備による安全・安心なまちづくり
基本的な方向性	公共交通の利便性を向上させるため、市民の誰もが多様なサービス を享受できるネットワークの維持・充実と阿南駅周辺地域の交通結 節機能を強化するとともに、既存の公共交通資源のみにこだわらな い、地域の実情に即した交通体系を構築します。
公共交通に関する施策	
基本目標3	地域公共交通の核となるバス路線及び離島航路の確保・維持 ▶ 持続性のある地域公共交通の確保維持 ▶ 地域ニーズに即した新たな移動モデルの構築 ▶ 地域公共交通の利用促進
成果指標	指標：路線バスフィーダー系統路線の年間実車走行距離数 現状値：534,702 km（2019年度） 目標値：530,000 km（2024年度）、530,000 km（2028年 度）

### 5.3 第2期阿南市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月策定）

計画の概要	
計画の期間	令和2年度～令和6年度
施策実行に当たっての基本方針	<p>「積極的戦略」→人口減少・地域経済縮小の抑制を図る</p> <p>「適応戦略」→社会変動を考慮し、社会の仕組みを人口減少に適応した効率的・効果的なものに再構築する</p>
基本目標	<p><u>1 徳島で、日本で、世界で稼ぐ産業の創出</u></p> <p>本市の多様な産業分野で活躍できる人材を育成し、産業振興を促進することにより、安定した雇用を確保するとともに、新産業の創出、起業・創業を支援し、「しごと」が「ひと」を呼び、「ひと」が「しごと」呼び込む好循環を生み出し、地域経済の成長と発展を図ります。</p> <p><u>2 阿南市とつながり、住んで、好きになる</u></p> <p>豊かな地域資源を生かした取組を通じて関係人口の拡大を図り、地域の活性化と移住・定住の促進につなげるとともに、多様な人材が活躍できる地域社会を創ります。</p> <p><u>3 結婚、妊娠、出産の希望をかなえ、子育てを全力応援</u></p> <p>子育てしやすい生活環境や充実した教育環境を整え、結婚から出産、子育てまで切れ目なく支援することにより、阿南で子どもを産み育てたい方の希望をかなえます。</p> <p><u>4 人口減少社会に適応した、持続可能なまちをつくる</u></p> <p>ICT（情報通信技術）やAI（人工知能）などの革新技術・未来技術を活用して、地域課題の解決を図るとともに、SDGsの理念に沿った取組を一体的に推進することにより、人口減少社会に適応した持続可能なまちづくりを進めます。</p>
関連施策	
基本的方向	<p><u>基本目標1</u></p> <p>本市の秘めたる可能性を開花させるための<u>新たなインフラや地域資源を生かしながら、産業の更なる振興と多様化を進め、既存産業だけではなく、次世代・未来につながる新たな産業を創出することで、地域経済の成長と発展を図ります。</u></p> <p><u>基本目標3</u></p> <p><u>切れ目のない支援により働く場所が確保され、若者が希望どおり結婚し、妊娠、出産、子育てができる社会環境の実現を図ります。</u></p> <p><u>基本目標4</u></p> <p><u>ICT（情報通信技術）やAI（人工知能）といった革新技術・未来技術を活用して地域課題の解決を図るなど、市民満足度の高い行政を推進します。市民や企業等によるSDGsの実践活動を支援し、人口減少社会に適応した持続可能なまちづくりを進めます。</u></p>

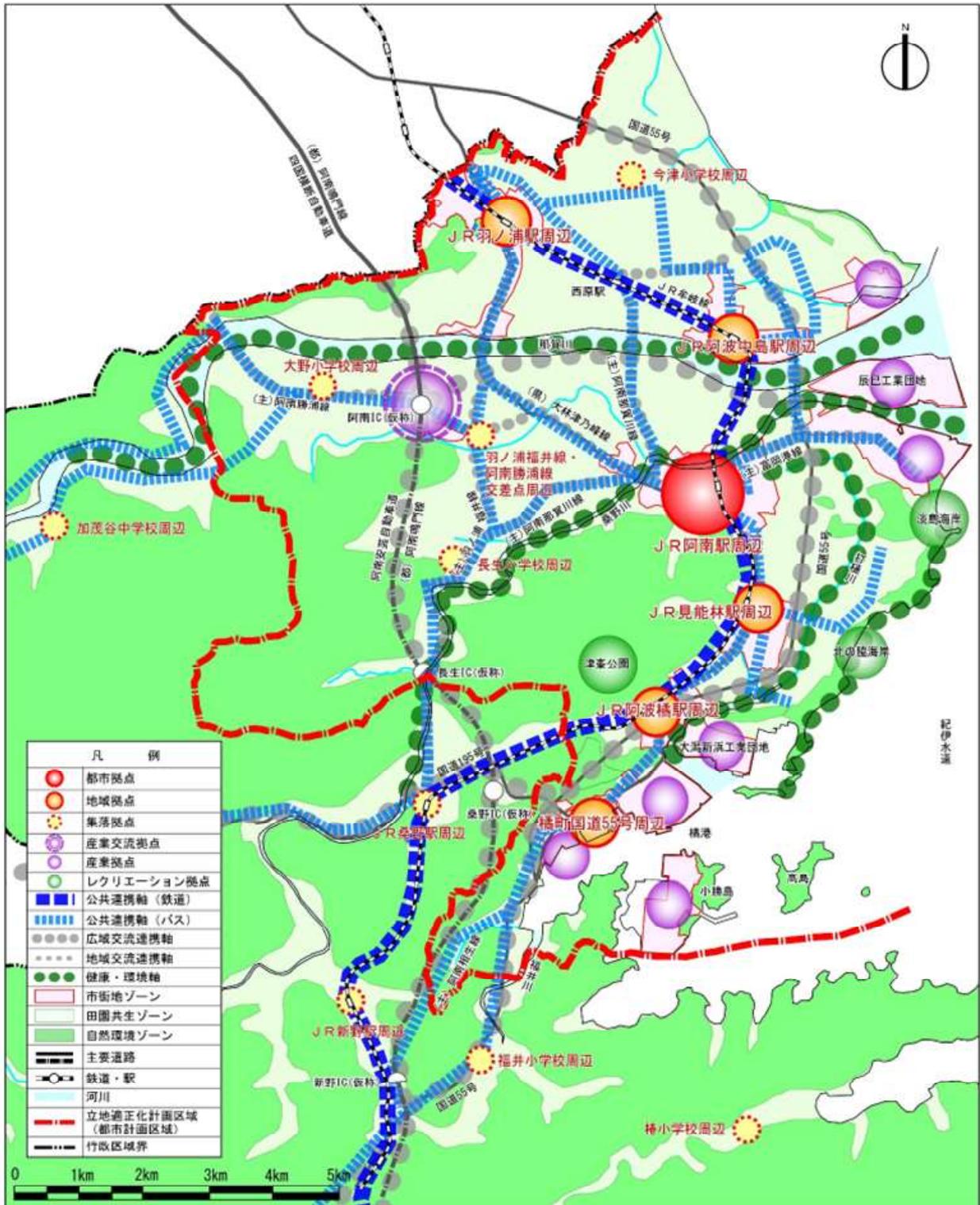
## 5.4 阿南市都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）

計画の概要	
計画の期間	平成 23 年度～令和 12 年度
基本理念	美しい自然と活力ある産業が調和し 心豊かに暮らせる定住交流都市 阿南
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 安全で安心して、快適に暮らせる都市構造づくり</li> <li>(2) 豊かな自然や歴史・文化にふれあえる都市環境づくり</li> <li>(3) 魅力に満ちる交流拠点都市づくり</li> <li>(4) 生活・産業基盤が整った都市づくり</li> <li>(5) 自然環境や郷土景観と調和する田園のまちづくり</li> <li>(6) 人々と行政の協働による都市づくり</li> </ul>
基本目標（1）	
安全で安心して、快適に暮らせる都市構造づくり	<p>住宅、主要公共建築物などの建築物の不燃化、耐震化の促進と、自然災害に対応した治山・治水対策及び津波対策、さらに避難路、避難地等の確保による災害に強い都市構造づくりをめざします。</p> <p>また、富岡の中心地区や鉄道駅周辺の生活拠点地区において複合的な都市機能を集積するとともに周辺地域との公共交通ネットワークを充実し、市内で買物や医療・福祉サービスを受けることができる集約型の生活圏の形成を図ります。さらに、少子高齢化の進展を踏まえ、主要な公共施設等においては高齢者や障がい者等を含めて全ての人が円滑に移動でき、誰もが安全に安心して、快適に暮らせる都市構造づくりをめざします。</p>

## 5.5 阿南市立地適正化計画（平成 31 年 3 月策定）

計画の概要	
計画の期間	令和元年度～令和 22 年度
まちづくりの方針	『集住と都市機能の集約との連携による、愛着を持って暮らし続けることができるまち“阿南”づくり』
将来都市構造の設定	
拠点	<p><b>①都市拠点【JR阿南駅周辺】</b></p> <p>JR阿南駅周辺地域を『都市拠点』と定め、市役所庁舎を中心とする幹線道路沿線等に本市全体の活力をけん引する高次の商業・業務などの複合的な都市機能の保全、集約を図ります。</p> <p><b>②地域拠点【JR羽ノ浦駅、阿波中島駅、見能林駅、阿波橋駅周辺、橋町一般国道 55 号周辺】</b></p> <p>これらの5箇所を『地域拠点』と定め、『都市拠点』の高次の各種都市機能を補完しながら、既存の各種都市機能の保全、更新を基本とし、地域住民の日常生活を支える各種サービス施設の充実を図ります。</p> <p><b>③集落拠点</b></p> <p>都市拠点や地域拠点への都市機能の集約と集住の誘導を基本としつつ、これまでの集落の成り立ちなどを踏まえ、『集落拠点』を郊外部の鉄道駅周辺や交通要所、小学校等を中心に配置し、郊外部の郷土に住むことを希望する市民等の多様なライフスタイルや居住地選択を尊重し、地域住民との協働により日常生活に必要な最低限の各種サービス施設の保全を図り、地域の歴史や文化を継承します。併せて、公共交通網により都市拠点等との交通アクセスの確保を図ります。</p>
基幹的な公共交通軸	<p>JR牟岐線が都市拠点（JR阿南駅周辺）や4箇所の地域拠点を通り、市内のおおむね南北方向の公共交通を担っています。このことを踏まえ、この路線を公共交通軸（鉄道）に位置づけます。</p> <p>また、バス路線網が都市拠点を中心に市内の北部、西部、南部の各地域と連絡しているとともに、地域拠点、集落拠点に連絡しています。このことを踏まえ、これらのバス路線を公共交通軸（バス）に位置づけます。</p>

目標値の設定				
都市拠点（JR阿南駅周辺）に関する指標及び目標値	指標：阿南循環バス（ナカちゃんバス）の1日平均輸送人員			
	基準値	目標値		
		次回見直し時 (令和7年)	中間年 (令和12年)	目標年 (令和22年)
38人/日 (平成26年度)	40人/日	45人/日	50人/日	



【 阿南市立地適正化計画の『将来都市構造図』 】

## 5.6 阿南市高齢者福祉計画及び第8期阿南市介護保険事業計画（令和3年3月策定）

計画の概要	
計画の期間	令和3年度～令和5年度
基本理念	住み慣れた地域で支え合い すべての人がいきいきと輝き暮らし続けられる あたたかい地域社会の実現
基本目標	1 介護予防事業と社会参加の推進 2 地域での暮らしを支える体制整備 3 安定的な介護保険制度の運営
関連する施策	
基本目標1 （2）社会参加と生きがいづくり	<b>高齢者福祉特定回数乗車（船）券の交付</b> 70歳以上の高齢者の社会参加、生きがいづくり等を促進するため、市内を運行する路線バス・連絡船で利用できる無料バス（船）券を交付します。
基本目標2 （3）安心・安全の確保	<b>交通安全対策</b> 少子高齢化及び人口減少が進行する本市においては、高齢者の日常の移動手段である自動車等を安全に運転していただくことは、高齢者のQOL（生活の質）に直結するため、この事業計画期間においては、前期に引き続き高齢者お世話センターや警察等と連携しながら、運転継続や運転免許の更新等の支援体制を整備するとともに、運転免許を自主返納した高齢者に対する支援として「阿南市ご近所ドライブパートナー」の普及を図ります。

## 第6章 公共交通の役割と問題・課題整理

### 6.1 地域の現況の取りまとめ

#### (1) 阿南市の現状調査、分析

人口の状況	<ul style="list-style-type: none"><li>●市人口は、令和2年国勢調査で69,470人。</li><li>●人口減少傾向が続いており、昭和55年から40年間で約16.0%減少。</li><li>●令和27年には50,622人程度まで減少することが予測される。</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>●人口減少（令和22年には加茂谷、新野、福井、椿の人口6割から4割まで減少）と少子高齢化（学生の減少）。</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>●市の高齢者数は、令和2年国勢調査で23,131人。高齢者率は33.6%。</li><li>●令和27年には19,957人となり、高齢者率は約39.4%と5人に2人が高齢者となることが予測される。</li><li>●地区別高齢化率で45%を超える地区は、椿（伊島）、新野で、中山間地域及び南部地域に広がっている。</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>●人口分布は、北東部沿岸の平野部（富岡、中野島、見能林、橋、那賀川、羽ノ浦地区）に約7割の人口が集積。</li></ul>
地域の現状	<ul style="list-style-type: none"><li>●公共交通存続の危機、新型コロナ危機による影響。</li><li>●市の財政の硬直化。（経常収支比率が年々上昇）</li><li>●建物系公共施設の老朽化による財政出動。</li><li>●移住者は県内で比較的多い。</li><li>●工業出荷額、商品販売額は増加傾向。</li><li>●高速交通、南海トラフ、経済のグローバル、エネルギー政策（脱炭素）、5G情報通信（本市の魅力創出・向上と情報発信）等への対応。</li><li>●主要施設は、JR羽ノ浦駅、阿南駅、見能林駅、阿波橋駅に集積。</li><li>●通勤・通学流動の流入人口は、徳島市3,619人（35.2%）、小松島市2,778人（27.0%）。</li><li>●流出人口は徳島市4,070人（43.0%）、小松島市2,538人（26.8%）。</li></ul>

## (2) 阿南市の公共交通の状況

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">公共交通の現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通機関は、鉄道（JR牟岐線）、路線バス（2社）、高速バス（2社）、タクシー（5社）、介護タクシー（13社）、伊島航路の6種類。事業として、ご近所ドライブパートナー事業、タクシー送迎を実施。</li> <li>●JR牟岐線は、沿岸部を南北に9駅が位置し、うち5駅が特急停車駅。</li> <li>●運行状況は、羽ノ浦駅が最大の63本数/日。阿波福井駅が最小の21本数/日。</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">（アンケート調査） ニーズ調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日常生活の移動に対して、不便や不安を感じる人が約8割近くいる。また、自家用車による移動ができない人や年齢が高くなるほど、不便や不安を感じる傾向が高くなっている。</li> <li>●普段の外出先として多いのは「市内の商店(74.0%)」、「市内の病院(65.6%)」、「金融機関(23.9%)」であり、移動手段のほとんどが自分または家族の運転による自家用車となっている。日常の移動のほとんどが自家用車に依存している。</li> <li>●「公共交通は必要である」とする人は88.4%と多い一方で、「自分だけが利用しなくても地域公共交通はなくなる」と思う人は53.0%となっており、自分が利用して公共交通を残すという当事者意識が低い。</li> <li>●公的負担については、「現状のまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」が30.9%となり、運行の効率化や見直しが求められている。</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">（ヒアリング） 交通手段担い手</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が大きく減少している。</li> <li>●路線は現状の形がおおよその完成形と考えている。（徳島バス、徳島バス阿南）</li> <li>●パターンダイヤを導入するなど利便性向上に努めてきた。（JR）</li> <li>●運転手が不足しており、また確保も困難な状況にある。（JR、徳島バス、タクシー）</li> </ul>

## (3) 阿南市の計画

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">阿南市地域公共交通 総合連携計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●循環バス(ナカちゃん号)の導入後、利用者数は年々増加していたが、平成30年10月路線変更後、利用者数の減少が続いている。</li> <li>●令和2年9月まで加茂谷地区那賀川北岸地域の路線（大井線）が廃線となり、令和3年5月からご近所ドライブパートナー事業を実施しているが、対象者が限られるため、バス路線の代替には至っていない。</li> <li>●平成23年に新野地区西部の交通空白地解消を目的に喜来・川亦線が新設されたものの、月夜線と合わせて、曜日運行により利便性が低く、新野地区の路線は市内のバス路線の中でも特に利用が少ない路線となっている。</li> <li>●令和2年10月に行った路線再編について、新たに接続した商業施設や阿南市スポーツセンター（サンアリーナ）等、利用状況の検証を行う必要がある。</li> </ul>
-------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 6.2 地域公共交通の役割

上位・関連計画における阿南市の目指す将来像を実現するために、地域公共交通において取り組むべき内容を整理します。

(1) 上位・関連計画（主な内容）から、地域公共交通において取り組むべき内容を以下のように整理します。

表-1 地域公共交通において取り組むべき内容

計画名	地域公共交通において取り組むべき内容
阿南市総合計画	<p>長期ビジョン→「人口減少社会に立ち向かい “豊かでキラリと輝く” まちへ」</p> <p>2028年の都市像→多様な産業が咲き誇る 生涯チャレンジ都市 阿南</p> <p>基本政策5→自然と調和した快適で暮らしやすいまちづくり</p> <p>④道路・交通→自然と調和した快適で暮らしやすいまちづくり</p> <p>基本目標3→地域公共交通の核となるバス路線及び離島航路の確保・維持</p> <p>▶持続性のある地域公共交通の確保維持</p> <p>▶地域ニーズに即した新たな移動モデルの構築</p> <p>▶地域公共交通の利用促進</p>
阿南市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<p><b>基本目標</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 徳島で、日本で、世界で稼ぐ産業の創出</li> <li>2 阿南市とつながり、住んで、好きになる</li> <li>3 結婚、妊娠、出産の希望をかなえ、子育てを全力応援</li> <li>4 人口減少社会に適応した、持続可能なまちをつくる</li> </ol>
徳島県次世代地域公共交通ビジョン	<p><b>6つの処方箋</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. モーダルミックスの推進</li> <li>2. 新たな運行形態の導入</li> <li>3. つなぐ仕組みの構築</li> <li>4. 交通結節点の環境整備</li> <li>5. 新たな需要の創出</li> <li>6. 地域で支える意識の醸成</li> </ol>
阿南市都市計画マスタープラン	<p><b>基本目標</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 安全で安心して、快適に暮らせる都市構造づくり</li> <li>(2) 豊かな自然や歴史・文化にふれあえる都市環境づくり</li> <li>(3) 魅力に満ちる交流拠点都市づくり</li> <li>(4) 生活・産業基盤が整った都市づくり</li> <li>(5) 自然環境や郷土景観と調和する田園のまちづくり</li> <li>(6) 人々と行政の協働による都市づくり</li> </ol> <p>基本目標(1)安全で安心して、快適に暮らせる都市構造づくり</p> <p>住宅、主要公共建築物などの建築物の不燃化、耐震化の促進と、自然災害に対応した治山・治水対策及び津波対策、さらに避難路、避難地等の確保による災害に強い都市構造づくりをめざします。</p> <p>また、富岡の中心地区や鉄道駅周辺の生活拠点地区において複合的な都市機能</p>

計画名	地域公共交通において取り組むべき内容
	<p>を集積するとともに周辺地域との公共交通ネットワークを充実し、市内で買物や医療・福祉サービスを受けることができる集約型の生活圏の形成を図ります。さらに、少子高齢化の進展を踏まえ、主要な公共施設等においては高齢者や障がい者等を含めて全ての人が円滑に移動でき、誰もが安全に安心して、快適に暮らせる都市構造づくりをめざします。</p>
<p>阿南市立地適正化計画</p>	<p>まちづくりの方針 『集住と都市機能の集約との連携による、愛着を持って暮らし続けることができるまち“阿南”づくり』</p> <p><b>将来都市構造の設定</b></p> <p><b>拠点</b></p> <p>①都市拠点【JR阿南駅周辺】</p> <p>JR阿南駅周辺地域を『都市拠点』と定め、市役所庁舎を中心とする幹線道路沿線等に本市全体の活力をけん引する高次の商業・業務などの複合的な都市機能の保全、集約を図ります。</p> <p>②地域拠点【JR羽ノ浦駅、阿波中島駅、見能林駅、阿波橋駅周辺、橋町一般国道55号周辺】</p> <p>これらの5箇所を『地域拠点』と定め、『都市拠点』の高次の各種都市機能を補完しながら、既存の各種都市機能の保全、更新を基本とし、地域住民の日常生活を支える各種サービス施設の充実を図ります。</p> <p>③集落拠点</p> <p>都市拠点や地域拠点への都市機能の集約と集住の誘導を基本としつつ、これまでの集落の成り立ちなどを踏まえ、『集落拠点』を郊外部の鉄道駅周辺や交通要所、小学校等を中心に配置し、郊外部の郷土に住むことを希望する市民等の多様なライフスタイルや居住地選択を尊重し、地域住民との協働により日常生活に必要な最低限の各種サービス施設の保全を図り、地域の歴史や文化を継承します。併せて、公共交通網により都市拠点等との交通アクセスの確保を図ります。</p> <p><b>基幹的な公共交通軸</b></p> <p>JR牟岐線が都市拠点（JR阿南駅周辺）や4箇所の地域拠点を通り、市内のおおむね南北方向の公共交通を担っています。このことを踏まえ、この路線を公共交通軸（鉄道）に位置づけます。</p> <p>また、バス路線網が都市拠点を中心に市内の北部、西部、南部の各地域と連絡しているとともに、地域拠点、集落拠点に連絡しています。このことを踏まえ、これらのバス路線を公共交通軸（バス）に位置づけます。</p>

## 6.3 地域公共交通の現状・問題点、課題の整理

### 課題1：市周辺部の移動手段の確保と利便性の高い公共交通網の整備

#### (1) 移動の不便、将来的な不安

- ・ア. 不便や不安を感じる人が約8割近くいる。

(アンケートより)

		割合
約 8 割	現在、買い物や通院の外出など、日常生活の移動に不便を感じていますか。	
	たいへん不便を感じている。	9.1%
	不便を感じている。	10.8%
	今は、不便を感じていないが、近い将来、不便になるおそれがあると感じている。	57.0%
	不便を感じておらず、しばらくは問題ない。	23.2%

- ・イ. 自家用車による移動ができない人ほど、不便を感じる傾向が高い。

(アンケートより)

クロス集計：世帯の自家用車の有無×日常生活の移動に不便を感じるか		割合
世帯で自家用車があり、現在、移動の不便を感じている（たいへん不便、不便）方		14.1%
世帯で自家用車がなく、現在、移動の不便を感じている（たいへん不便、不便）方		69.2%
クロス集計：自動車免許の有無×日常生活の移動に不便を感じるか		割合
自動車免許があり、現在、移動の不便を感じている（たいへん不便、不便）方		8.6%
運転免許がなく、現在、移動の不便を感じている（たいへん不便、不便）方		54.3%

- ・ウ. 年齢が高くなるほど、現在、不便を感じる傾向が高い。

(アンケートより)

クロス集計：年齢×日常生活の移動に不便を感じるか		割合
65～74歳で、現在、移動の不便を感じている（たいへん不便、不便）方		8.6%
75～84歳で、現在、移動の不便を感じている（たいへん不便、不便）方		22.7%
85歳以上で、現在、移動の不便を感じている（たいへん不便、不便）方		43.1%

#### (2) 市周辺部の公共交通空白地

- ・本市の公共交通空白地域の人口は、26,293人（36.0%）となり、市周辺部に空白地が分布している。特に検討が必要な地域は、①那賀川北部（江野島・島尻）、②福井・蒲生田、③上大野町の一部と加茂谷地区那賀川北岸部（旧大井線沿線地域）。前回計画の阿南市地域公共交通総合連携計画の課題として、空白地の解消が挙がっていたが、解消されていない。

地 域 名	課 題
①那賀川北部（江野島・島尻）	交通空白地の中では、比較的人口が多い地域で、陸上自衛隊徳島駐屯地も位置している。ナカちゃん号の運行区域からは離れた地域である。
②福井・蒲生田	福井はJR、蒲生田については椿泊線が近隣にあるものの、そこに接続する交通手段がない。また、両地区とも近隣にタクシー事業者もない。
③上大野町の一部と加茂谷地区那賀川北岸部（旧大井線沿線地域）	令和2年10月の路線変更に伴い、大井線が廃線となり交通空白地となる。廃線区間の内、加茂谷地区については、ご近所ドライブパートナー事業を令和3年5月から導入。

### （3） 公共交通の維持に課題を抱える地域

- ・本市には、①羽ノ浦町古毛・明見、②中林・大湯、③新野地区において、公共交通の維持に課題を抱える地域がある。

地 域 名	課 題
①羽ノ浦町古毛・明見	平成30年10月の循環バス路線の延伸により経由するようになった区間。しかしながら、この区間の1便あたりの利用は、令和元年度は0.24人、令和2年度は0.18人と少なく、また、この区間の延伸により路線全体の利便性低下を招き、特に、アピカ、フジグラン阿南など商業施設の位置するF区間の利用が延伸により、大幅に減少している。
②中林・大湯	令和元年6月の調査では1便あたりの乗降者数が中林は0.40人、大湯は0.75人と利用が少ない路線となっている。 ただし、令和2年10月の路線変更で、中林線はサンアリーナ、阿南自動車学校へ、大湯線はハローズへの接続する路線にそれぞれ変更しており、これによる利用の変化の検証が必要。
③新野地区	令和元年6月の乗降調査では1便あたりの利用が月夜方面は0.17人、喜来方面は0.19人となっている。 路線については、月・水・金・日曜日が月夜方面、火・木・土曜日が喜来方面への曜日ごとの運行となっており、利便性も低い。また、地区内にはJR新野駅がある。

## 課題2：公共交通への当事者意識の醸成と利用促進

### (1) 日常移動の手段が自家用車に依存している

- ・日常の移動のほとんどが自家用車に依存している。

普段の外出先として多いのは「市内の商店（74.0%）」、「市内の病院（65.6%）」、「金融機関（23.9%）」であり、移動手段のほとんどが自分又は家族の運転による自家用車となっている。（アンケートより）

お出かけ先	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族の運転）	合計
市内の商店	72.2%	18.2%	90.4%
市内の病院	61.1%	27.9%	89.0%
金融機関	63.1%	21.0%	84.1%

### (2) 地域公共交通の利用は減少傾向

- ・地域公共交通の利用者数は減少傾向にある。

事業者名	年間利用者数		増減率
JR	2,573,980 人（平成 25 年）	2,490,030 人（平成 30 年）	▲3.3%
徳島バス	259,167 人（平成 30 年度）	208,712 人（令和 2 年度）	▲19.5%
徳島バス阿南	97,229 人（平成 28 年度）	70,769 人（令和 2 年度）	▲27.2%

### (3) 地域公共交通を利用し、残していくという意識が弱い

- ・自分が利用して公共交通を残すという当事者意識が低い。

地域公共交通は必要であるとする人は 88.4%と多い一方で、「自分だけが利用しなくても地域公共交通はなくなる」と思う人は 53.0%ある。

（アンケートより）

アンケート項目	割合
公共交通は必要であると答えた方	88.4%
「自分だけが利用しなくても公共交通はなくなる」と思う方	53.0%

（第2回会議 委員による意見より）

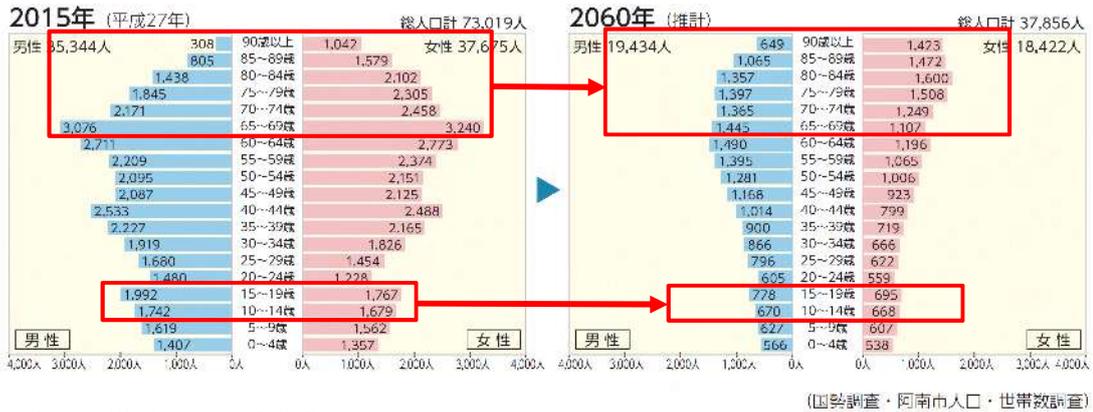
調査結果について、矛盾な回答があるのは、皆様わかりますでしょうか。「自分だけが公共交通を利用しなくても、公共交通は無くならないと思っていますか」よりも「自分だけでも将来のために積極的に利用したいと思いませんか」の「とても思う・思う」の割合が高くなっています。本来は少なくならないといけないのですが、必ず高くなってしまいます。ここがポイントで、他人ごとと考えている傾向が強く出ている結果になっています。

### 課題3：地域公共交通旅客運送サービスの持続可能な確保体制の構築

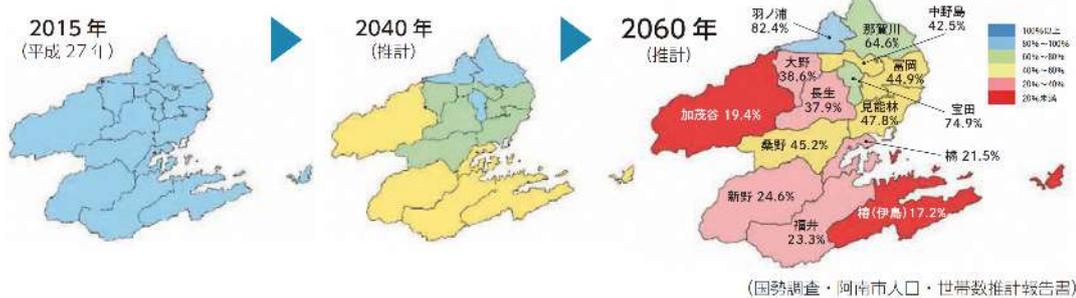
#### (1) 人口減少、少子高齢化による利用者の減少

- 人口減少、少子高齢化にともない、利用者数の減少傾向に歯止めがかからない状況にある。公共交通の主な利用者である高齢者と学生（中学生・高校生）の人口が減少していくことから、利用者も減少傾向で推移すると予測できる。また、市の周辺部（加茂谷、新野、福井、椿（伊島）地区）であるほど、人口減少が激しい。

#### ▼人口ピラミッド



#### ▼地区別推計人口の変化指数



#### (2) 利用者の減少傾向とコロナ禍による経営状態の悪化

- これまでの利用者の減少傾向に加えて、コロナ禍により、事業継続が困難になるほどの打撃を受けている。

(第1回会議 交通事業者の発言、交通事業者ヒアリング結果より)

これまで続いてきた利用者の減少傾向に加えて、令和元年度から続く新型コロナウイルス感染症流行による利用者の激減による経営状態が悪化している。

年間利用者数	令和元年度	令和2年度	増減率
徳島バス	254,445人	208,712人	▲18.0%
徳島バス阿南	92,619人	70,769人	▲23.6%

	平成20年度	令和3年度	
タクシー事業者数	13	5	13年間で8事業者減少した

### (3) 運転手不足が続いている

- 運転手不足により、路線の拡大はおろか維持が難しい状況である。特にタクシーは事業継続が困難になりつつある。

(第1回会議 交通事業者の発言、交通事業者ヒアリング結果より)

交通事業者	発言、ヒアリング結果
JR	運転手は不足している。
徳島バス	運転手育成のための対策は行っているが、運転手不足。そのため、補助金をもらっても路線の維持が難しい。また、300人中100人以上が60歳以上と運転手が高齢化している。
徳島バス阿南	現状必要な運転手は確保できており、高齢化は問題となっていない。(路線拡大できるほどの運転手がいるわけではない。)
タクシー	運転手不足で、募集しても応募が無い。また、ほとんどが高齢の運転手。

### (4) 公的負担額の増大

- 公的負担額の増加の抑制が必要である。

一般会計の決算額、市債現在高(普通会計)は増加傾向にあり、積立金現在高(普通会計)は減少傾向にある。そのため今後、公共交通への公的負担額の増加を抑制する必要がある。

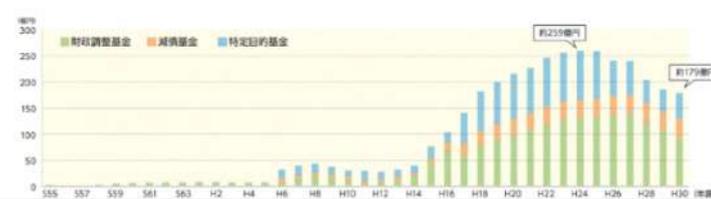
#### ▼一般会計の性質別決算額の推移



#### ▼市債現在高(普通会計)の推移



#### ▼積立金現在高(普通会計)の推移



公共交通	平成28年度	令和2年度	増減率
市の補助金	63,721千円	80,944千円	27.0%

(アンケートより)

アンケート項目	割合
公的負担は現状のままで、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき	30.9%

## 第7章 地域公共交通の形成に向けた基本的な方針

### 7.1 地域公共交通に関する課題の整理

前計画における重点施策の対応状況の評価・課題を踏まえ、地域の現状調査・分析、本市の行政運営の最上位計画である「阿南市総合計画」や関連計画から見た課題、アンケート調査等による市民ニーズ及び交通事業者ヒアリングによる現状調査等から大きく3つの課題に整理しました。

#### 課題1 市周辺部の移動手手段の確保と利便性の高い地域公共交通網の整備

2015年の人口を基準とした場合の2040年にかけての人口変化指数（推計）を地区別に見ると、加茂谷、新野、福井、椿（伊島）地区の人口は、6割から4割程度まで減少すると予測され、少子高齢化に伴い運転免許を持たない学生も減少すると見込まれており、バス等の利用者は減少傾向で推移すると予測できます。また、高齢者の多くが移動について不便・不安を抱えており、外出先として多い市内の商業施設、病院及び金融機関等への移動手手段の確保が求められています。

#### 課題2 地域公共交通への当事者意識の醸成と利用促進

地域公共交通は、市民生活や経済活動に不可欠なものでありますが、自家用車の普及等により利用者の減少傾向が続いています。また、各交通事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け非常に厳しい経営状況の中、「移動手手段の確保」に努めていますが、アンケート調査では、「自分だけが利用しなくても地域公共交通はなくなる。」との回答が過半数を超えていました。特に、市民生活に密着した市内移動は、自らで担うという当事者意識の醸成が必要で、適切な役割分担のもと、地域公共交通に「乗って残す」取組を加速させる必要があります。

#### 課題3 地域公共交通旅客サービスの持続可能な確保体制の構築

鉄道（JR）、バス及びタクシーは、運転手不足が続いており、新規雇用や設備投資は、厳しい経営状況から躊躇せざるを得ない状況にあり、路線や便数を減らすことで対応し、利便性が損なわれ、ますます利用しにくい負のスパイラルにあります。また、地域公共交通に対する公的負担は増加しており、本市の財政状況も経常収支比率が年々増加傾向にあり、硬直化が懸念されます。また、社会保障関連経費の増加や公共施設の老朽化対策及び懸念される大規模災害への対策等により、財政状況は厳しさを増していくものと想定されます。

### 7.2 地域公共交通の形成に向けた基本的な方針

本計画は、地域にとって望ましい姿を示す、いわば地域公共交通の”マスタープラン”としての役割を果たすことが求められています。

本市が目指す将来像については、長期的な視点に立ち、本市が目指す理想のまちである将来像や、まちづくりの方向性を示す「阿南市総合計画」に基づくことが望ましいと考えます。

このため、本計画において本市が目指す将来像は、長期ビジョンで掲げる「人口減少問題を乗り越え豊かでキラリと輝くまち」の実現を目指します。

人口減少問題を乗り越え豊かでキラリと輝くまち

人口減少社会の本格化等により、鉄道、バス及びタクシーの地域公共交通サービスは、需要の縮小や経営の悪化、運転手不足の深刻化などにより、維持・確保が厳しくなっています。また、本市の財政状況も厳しさが増すことが想定され、これまでの当たり前が通じなくなることが想定されます。

これからは、意識や発想を転換させ、既存の地域公共交通インフラのみならず、市民を始めとする多様な担い手を創出し、交通事業者、行政がより綿密な連携の下、持続可能な新しい地域公共交通の最適化と移動手段の確保を行い、「人口減少問題を乗り越え豊かでキラリと輝くまち」を目指します。

### 7.3 計画の基本的な方針の整理

地域公共交通の活性化・再生に向けた取組を効果的に進めていくため、本計画の取組を進める際の指針として、基本的な方針を以下のように設定し、各種施策を展開していきます。

#### 基本方針（目標）1

##### 多様な担い手による地域公共交通ネットワークの維持

JR、バスなど既存の地域公共交通を軸として、特に市周辺部において、市民を始めとする多様な担い手による新たな交通モード導入も視野に入れ、移動手段を確保していきます。また、需要に応じた路線の見直しやわかりやすい情報提供などを通じて、利便性の高い地域公共交通ネットワークを維持していきます。

#### 基本方針（目標）2

##### 誰もが参画・協働し「乗って残す」地域公共交通

市民一人ひとりが自ら地域公共交通を利用することで残していくという意識を醸成することで、地域公共交通の利用促進を図り、維持確保を図ります。

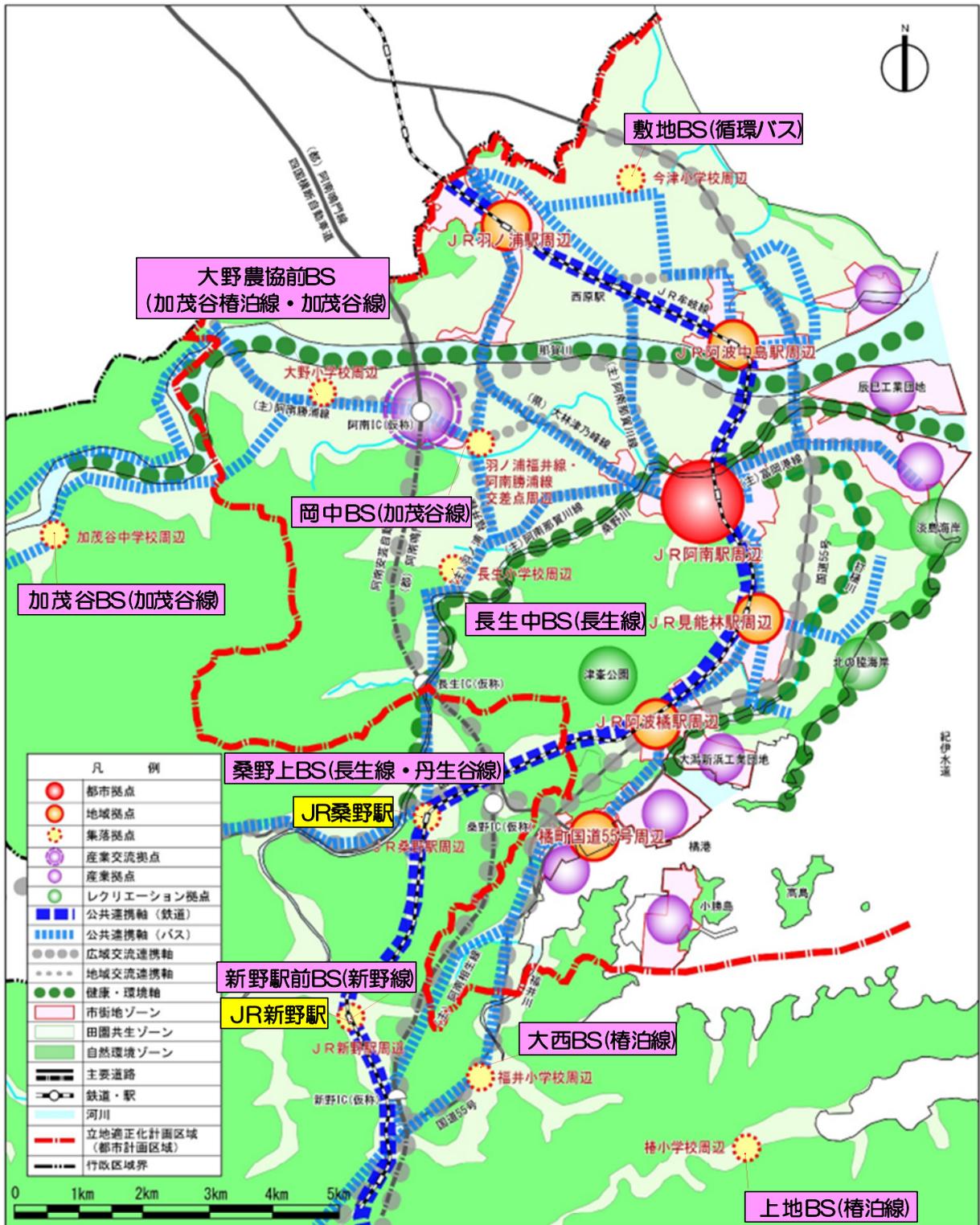
#### 基本方針（目標）3

##### まちづくりと連携し快適に暮らせる持続可能な地域公共交通

JR、バスなどの既存の地域公共交通インフラだけでなく、市民を始めとする多様な担い手による移動手段との連携により、市内における拠点間を結ぶ軸としての地域公共交通を確保

し、拠点連結型によるまちづくりを行い、すべての市民や来訪者に対して持続可能な地域旅客運送サービスの提供を目指します。

▼集落拠点と都市部との連携図



## 7.4 地域公共交通の分類と位置づけ

### (1) 交通手段

機能の分類	交通手段	位置づけ
幹線 (鉄道)	鉄道 ・ JR牟岐線	■ JR羽ノ浦駅、西原駅、阿波中島駅、阿南駅、見能林駅、阿波橋駅、桑野駅、新野駅、阿波福井駅を經由し、他都市への広域移動に対応する定時性のある大量高速交通手段として位置づけます。
広域幹線 (高速バス)	高速バス	■ JR阿南駅から甲浦間の近隣地域への移動及び大阪方面などへの広域移動を支える高速広域幹線軸として位置づけます。
幹線 (バス)	路線バス(幹線) ・ 徳島バス 〈橋線、丹生谷線〉	■ 市内と他都市とを結ぶ広域移動手段であり、市内の移動にも対応できる交通手段として位置づけます。 ■ 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)補助対象路線。本市と他の市町村を結ぶ交通ネットワークを構築するうえで重要な役割を果たしており、県や他市町村と連携し、ネットワーク維持に向けた努力を行っているが、それだけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要がある。
支線 (フィーダー)	路線バス(市内) ・ 徳島バス阿南 〈淡島線他7線〉	■ JR各駅との連絡及び地域内を結ぶ、利便性の高い移動サービスを提供する路線として位置づけます。 ■ 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)補助対象路線(加茂谷線、椿泊・加茂谷線)。市内における通学需要の大きな路線となっており、本市においても確保維持に向けた支援を行っているが、それだけでは路線の維持が困難となっていくことが見込まれるため、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要がある。
	循環バス(ナカちゃん号) ・ 徳島バス阿南 〈西回り・東回り〉	■ 市内の人口集中地域(富岡地区、那賀川地区、羽ノ浦地区)間を結ぶ主要路線として位置づけます。 ■ 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)補助対象路線。市内中心部における主要な交通手段としての役割を担っており、本市においても確保・維持に向けた支援を行っているが、それだけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要がある。
地域内交通 (新たな交通モード)	乗合タクシー	■ 地域の居住地と幹線又は支線バス停等を結ぶエリアの移動手段として位置づけます。 ■ 地域特性に応じた利便性の高い移動手段としては、以下があります。 ・ 乗合タクシー ・ 自家用有償旅客運送(交通空白地有償輸送、福祉有償輸送) ⇒新たな地域内交通の導入は、路線バス、タクシーの運行状況、地形、移動ニーズ等を踏まえ、地域とともに検討します。
	自家用有償旅客運送 (公共交通空白地)	
	住民主体による 移送支援サービス	
その他	タクシー (一般乗用)	■ 鉄道、バスでは対応が難しい少量の移動需要などに対し、よりきめ細かいサービスを提供する公共交通手段として位置づけます。
	介護タクシー	■ 訪問介護サービスにおける「通院等のための乗車または降車の介助」をおこなう福祉公共交通手段として位置づけます。
	タクシー送迎	■ 小学校の送迎をおこなう公共交通手段として位置づけます。
航路(離島)	船舶 ・ 伊島航路	■ 島しょ部との連絡を担う公共交通手段として位置づけます。

## (2) 交通結節点

機能の分類	交通結節点	位置づけ
広域交通結節点	<u>JR阿南駅</u>	高速交通体系にアクセスし、県内・県外への広域移動のための結節点
交通結節点	<u>JR羽ノ浦駅、桑野駅</u> <u>阿南医療センター</u> 徳島バス橘営業所	幹線（鉄道）と幹線（バス）、支線（フィーダー）を結節する主要な結節点
乗継拠点	新たな地域内交通の起点	幹線、支線と地域内交通の乗継拠点

※太字は徳島県次世代地域公共交通ビジョンにおける位置づけ

## 第8章 目標及び目標を達成するための重点施策及び実施主体

### 8.1 目標及び目標を達成するための重点施策の体系

基本方針(目標)	重点施策	実施主体
1 多様な担い手による地域公共交通ネットワークの維持	①地域公共交通の役割設定	阿南市、交通事業者
	②循環バス(ナカちゃん号)路線の効率化(運行形態の効率化) <b>特</b>	阿南市、交通事業者
	③新野線の新たな交通モードを含めた見直し(路線、運行形態の最適化) <b>特</b>	阿南市、交通事業者
	④需要に応じた路線・ダイヤの見直し	阿南市、交通事業者
	⑤乗合タクシーの導入検討	阿南市、市民、交通事業者、民間*
	⑥住民主体による地域内交通の担い手の育成	阿南市、市民、交通事業者、民間*
	⑦交通結節点の機能向上 <b>特</b>	阿南市、県、交通事業者
	⑧わかりやすい路線情報の提供 <b>特</b>	阿南市、交通事業者、民間
	⑨乗継割引、運賃制度の検討	阿南市、交通事業者
	⑩事業者間連携	阿南市、交通事業者
2 誰もが参画・協働し「乗って残す」地域公共交通	⑪公共交通の利用促進	阿南市、市民、交通事業者
	⑫地域公共交通見直しに向けた地域座談会の実施	阿南市、市民、交通事業者
	⑬施設やイベントとの連携	阿南市、市民、交通事業者
3 まちづくりと連携し快適に暮らせる持続可能な公共交通	⑭地域公共交通の持続可能な運営	阿南市、交通事業者
	⑮将来のまちづくりと連動した戦略的な路線の検討 <b>特</b>	阿南市、交通事業者

**特**：地域公共交通特定事業

→地域公共交通活性化再生法に定める軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業、鉄道再生事業、地域旅客運送サービス継続事業、貨客運送効率化事業及び地域公共交通利便増進事業をいう。

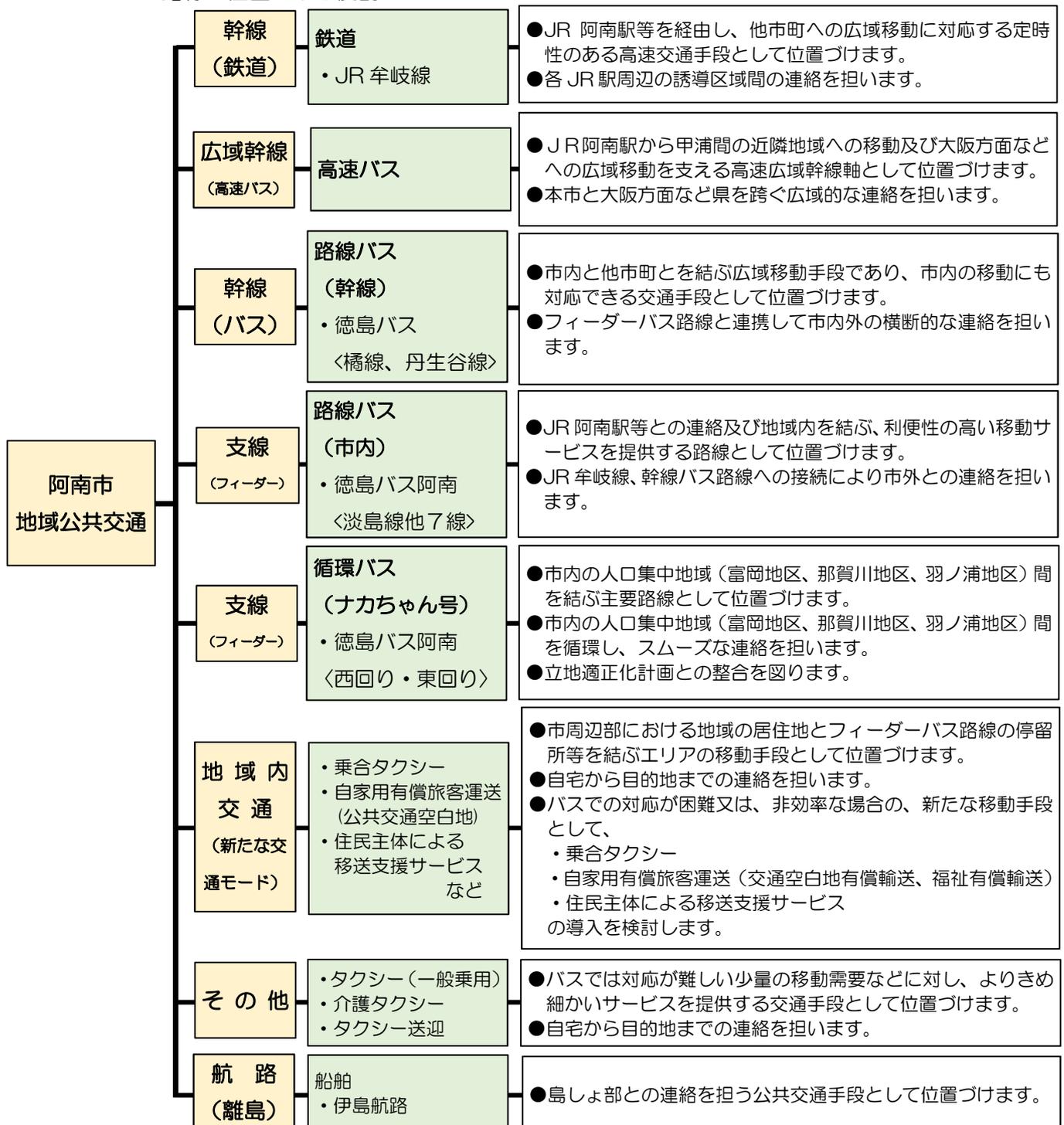
※民間：交通事業者以外のNPO法人、地域の団体等

## 8.2 重点施策の内容

### (1) 基本方針（目標）1 多様な担い手による地域公共交通ネットワークの維持

重点施策	①地域公共交通の役割設定
目的	効率的な公共交通ネットワークの形成と利便性の向上を図るため、市内を走行する公共交通と交通結節点の位置づけ、役割を整理し、再編に向けた基本的な方針を適宜定めます。
施策の概要	各路線の位置づけ、役割を整理し、再編に向けた基本的な方針を適宜定めます。
実施主体	阿南市、交通事業者
実施期間	継続して実施する

#### ▼路線の位置づけと役割

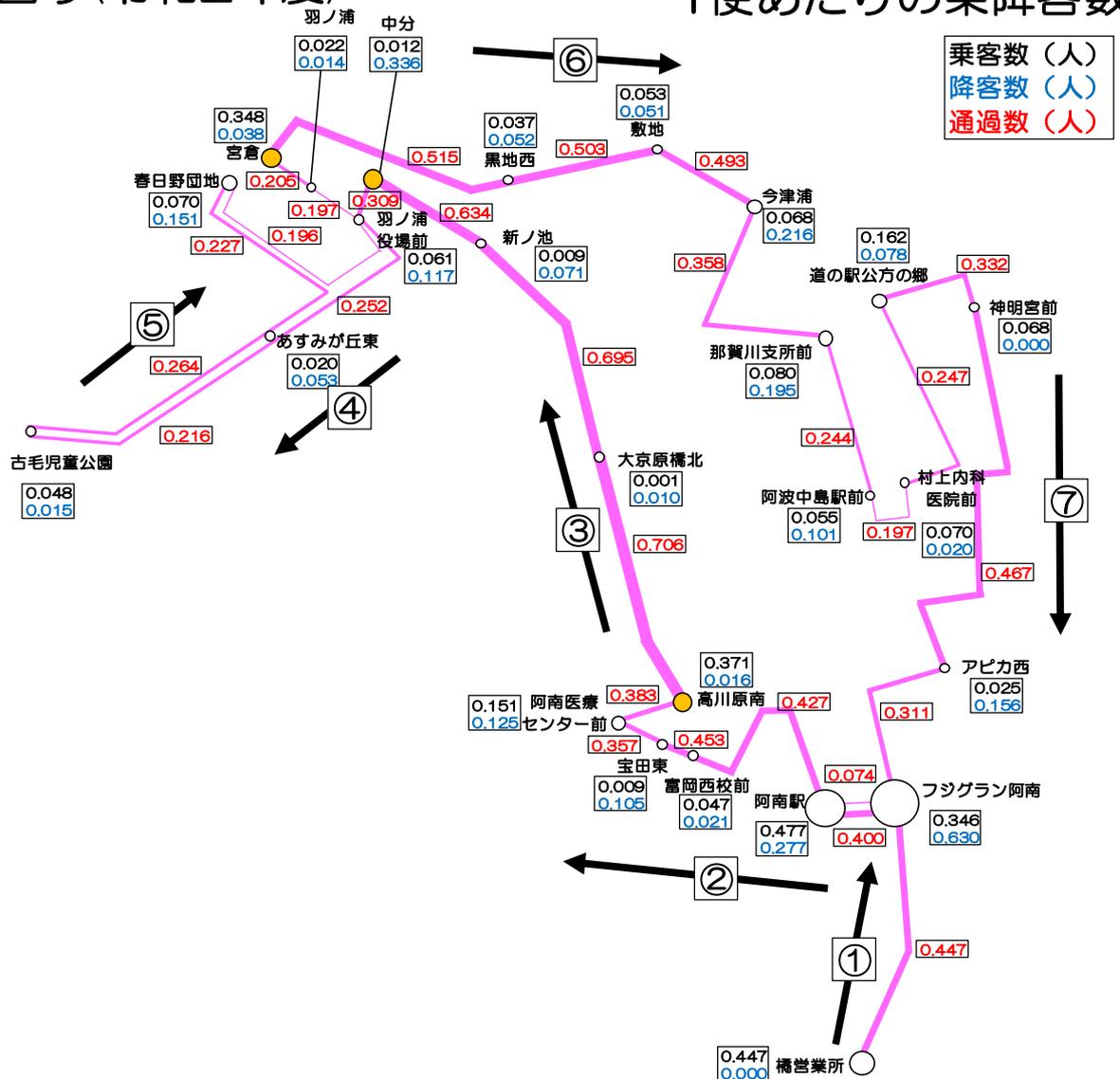


重点施策	②循環バス（ナカちゃん号）路線の効率化（運行形態の効率化）【地域公共交通特定事業】
目的	循環バス（ナカちゃん号）を利用状況に合わせて直通化させ、分かりやすく効率的なルートにします。
施策の概要	1)現在の循環バスは、阿南駅から羽ノ浦地区、那賀川地区を1周する、所要時間約1時間20分の冗長な路線となっており、利用者が減少傾向にあります。 地域によって利用区間に偏りがあることから、現在のルートを分割するなど、各地区から目的地までの所要時間を短縮し、スムーズに移動することができるように改編することにより利用増進を図ります。 2)改編した各路線の運行便数は、利用状況に合わせて設定します。
実施主体	阿南市、交通事業者
実施期間	短期

▼循環バス利用状況（主なバス停の乗降客数）

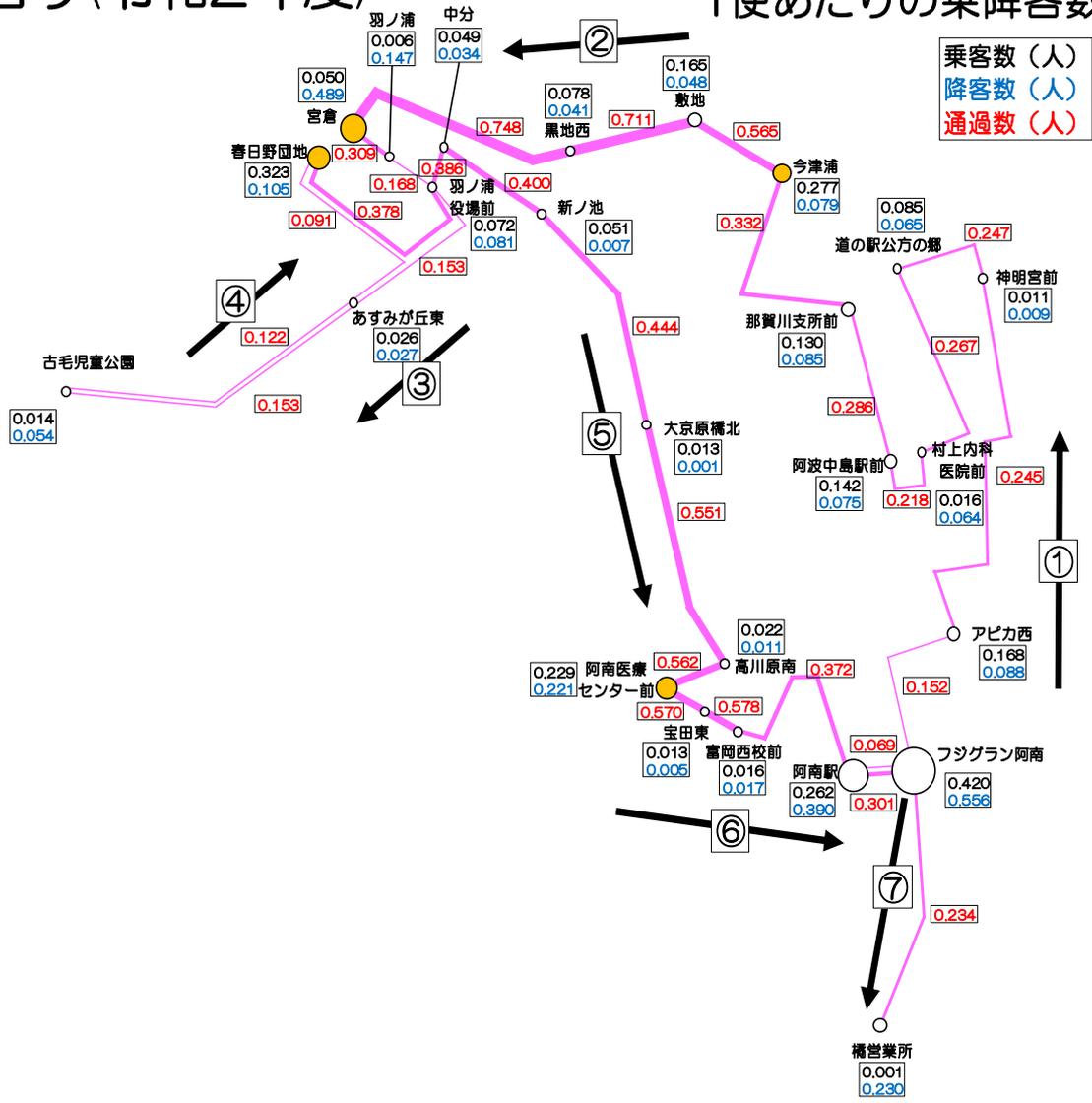
### 西回り(令和2年度)

### 1便あたりの乗降客数



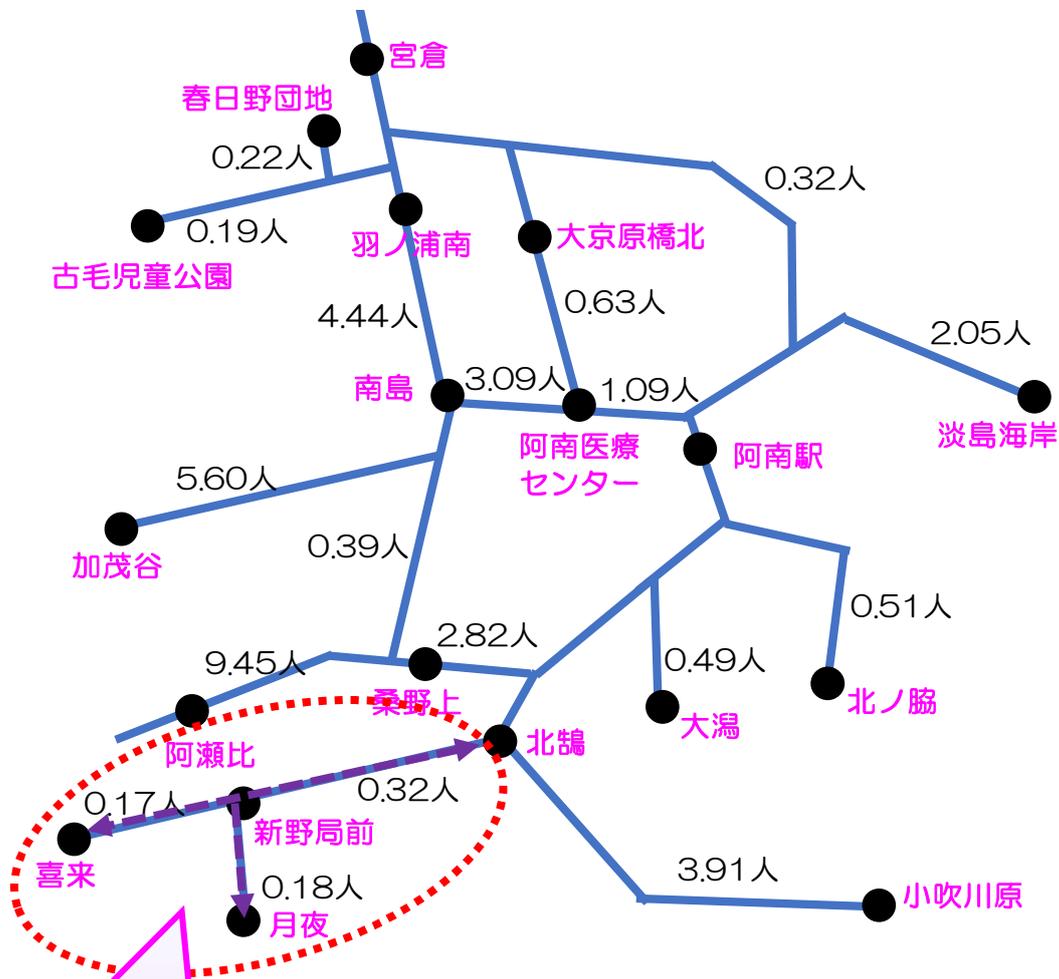
# 東回り(令和2年度)

## 1便あたりの乗降客数



重点施策	③新野線の新たな交通モードを含めた見直し（路線、運行形態の最適化）【地域公共交通特定事業】
目的	利用者の極端に少ない運行区間については、運行形態の見直しや新たな交通モードの導入により、地域特性に応じた効率的な運行を行います。
施策の概要	新野線の北鵠～喜来（月・水・金・日運行）、北鵠～月夜（火・木・土運行）間は1便あたり0.17人から0.32人と、極めて乗降客数が少なくなっています。沿線施設の立地状況や地域ニーズなど、地域特性を踏まえ、路線バスの運行区間の見直しや新たな交通モードへの転換について検討します。
実施主体	阿南市、交通事業者
実施期間	短期

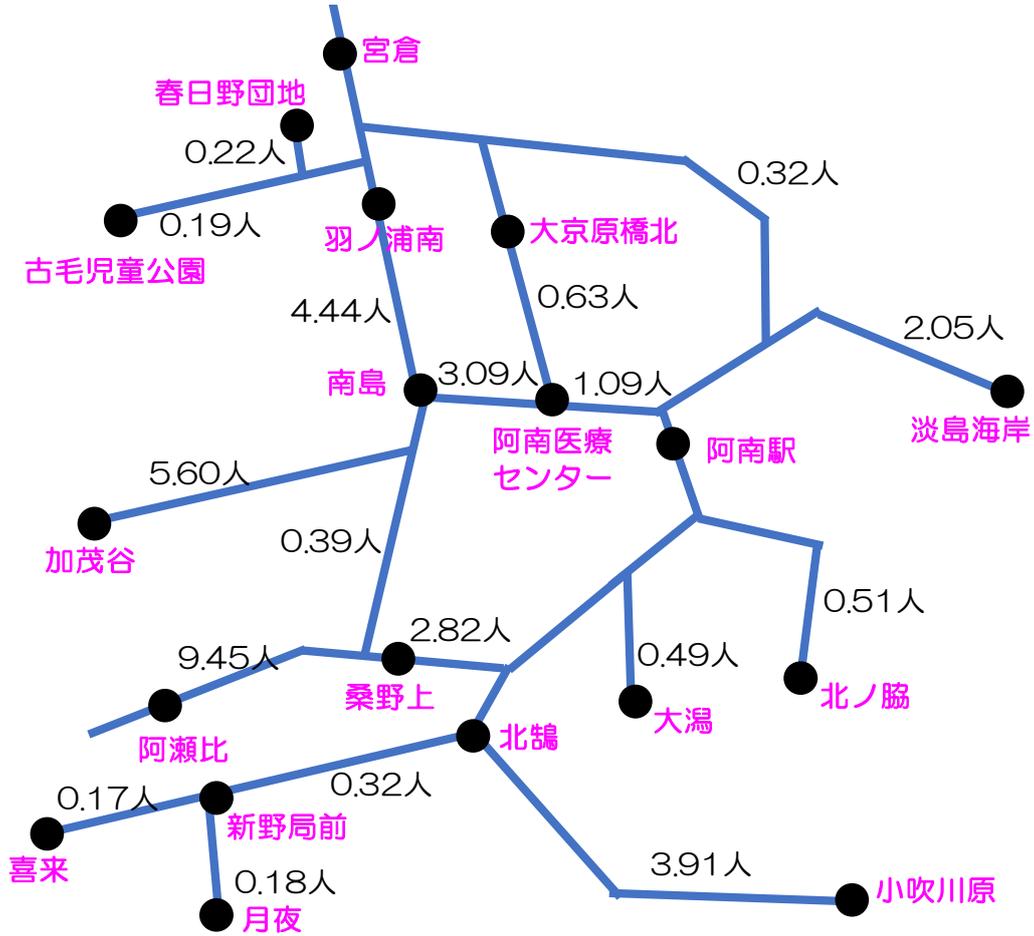
▼区間ごと1便あたりの乗降客数（徳島バス、徳島バス阿南：令和3年）



路線バスの運行区間の見直しや  
新たな交通モードへの転換  
について検討

重点施策	④需要に応じた路線・ダイヤの見直し
目的	利用状況に応じた効率的で利便性の高い運行を行います。
施策の概要	毎年、乗降調査を実施し、必要に応じて路線・ダイヤの見直しを行い、目的地として利用の多い施設等へのアクセス強化を図ります。
実施主体	阿南市、交通事業者
実施期間	長期

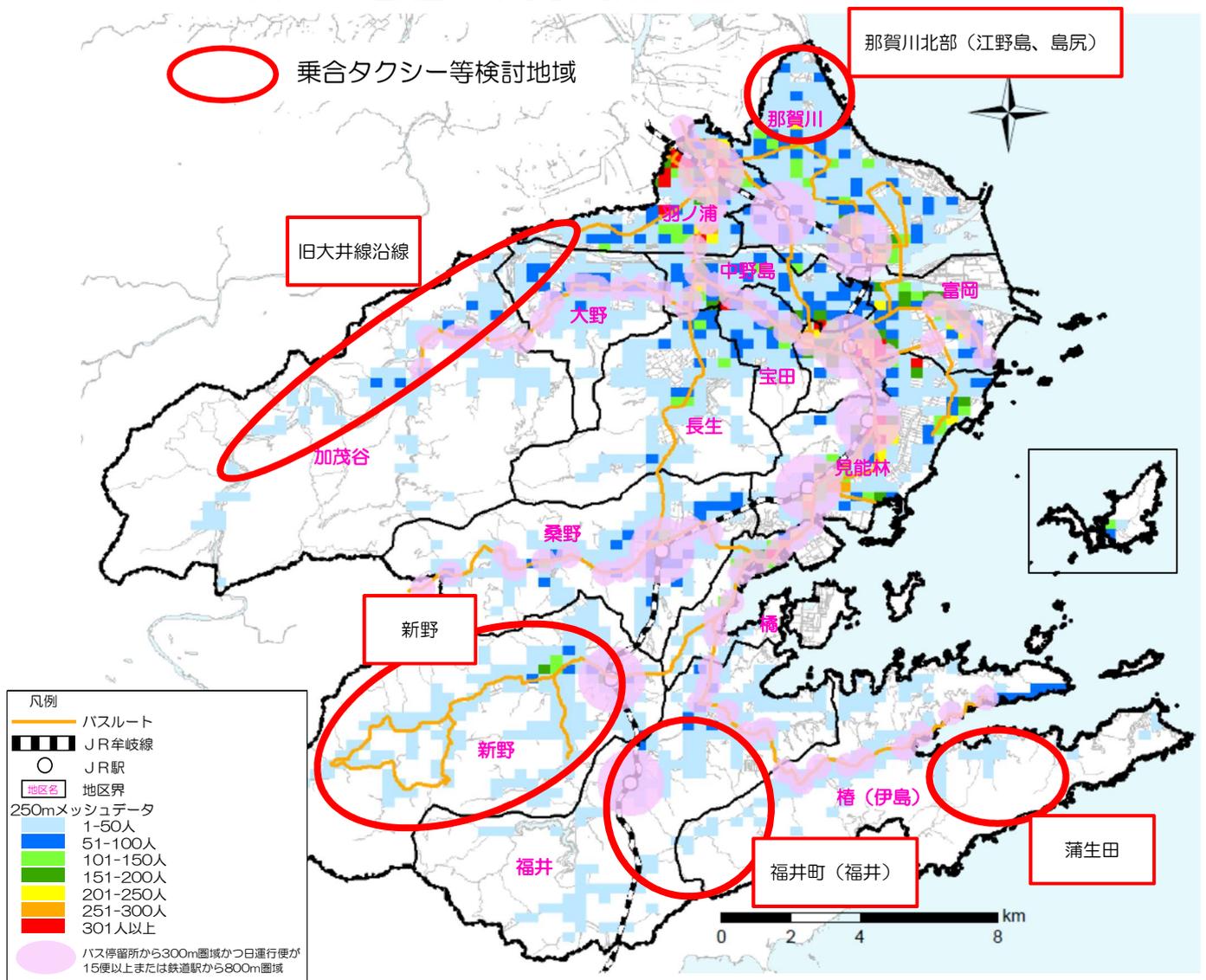
▼区間ごと1便あたりの乗降客数（徳島バス、徳島バス阿南：令和3年）



重点施策	⑤乗合タクシーの導入検討
目的	タクシー事業者による乗合運行の導入に向け、実証運行等の検討を行います。
施策の概要	1)路線バスが運行していない地域、バス停留所から離れた地区、路線の見直しを行う区間等において、地域特性、市民ニーズに応じたタクシー事業者による乗合運行の導入について、有効性、実現可能性を含めて検討します。 2)実証運行 ・地域ニーズの把握や運営主体となる事業者、地域組織を検討し、実証運行に向けた取組を進めます。
実施主体	阿南市、市民、交通事業者、民間
実施期間	短期～中期

重点施策	⑥住民主体による地域内交通の担い手の育成
目的	ご近所ドライブパートナー事業や自家用有償旅客運送の担い手となるNPO等を育成し、実証運行等の検討を行います。
施策の概要	1) 路線バスが運行していない地域、バス停留所から離れた地区、路線の見直しを行う区間等において、まずは、要支援認定を受けた高齢者等を対象としたご近所ドライブパートナー事業の展開を行い、住民主体による地域内交通の担い手を育成することで、自家用有償旅客運送等の利用対象者の範囲がより広い移動手段の導入に向けた検討を行います。 2) 実証運行 ・ 地域ニーズの把握や運営主体となる事業者、地域組織を検討し、実証運行に向けた取組を進めます。
実施主体	阿南市、市民、交通事業者、民間
実施期間	短期～中期

▼乗合タクシー、住民主体による地域内交通の検討



重点施策	⑦交通結節点の機能向上【地域公共交通特定事業】
目的	地域公共交通の利便性を向上するため、都市計画マスタープラン、立地適正化計画との整合を図りつつ、鉄道、バス路線を円滑に接続するため、交通結節点の位置づけに基づき、結節機能の向上を図ります。
施策の概要	1)バス路線が集中する阿南駅を交通結節点とし、バス案内デジタルサイネージ（バスロケ表示）、バス停の案内表示の設置や駐輪場の管理などの乗換え施設整備による利便性の向上について検討します。 2)県をはじめ関係機関と連携し、主要駅におけるバスアクセスの利便性向上を図ります。
実施主体	阿南市、県、交通事業者
実施期間	1)短期、2)長期

▼阿南駅及び周辺の各施設における対応についての検討

▼デジタルサイネージの充実



▼バス乗り場案内表示の設置(イメージ)



▼駐輪場の適切な管理



▼施設を利用したバス待合スペース(イメージ)



重点施策	⑧わかりやすい路線情報の提供【地域公共交通特定事業】
目的	バスに関する情報提供を充実し、地域公共交通の利便性を向上させるため、バスロケーションシステムの利活用を促進します。また、オープンデータ化されたバス情報を活用し、地域における公共交通の認知度を向上させて、利便性の向上を図り、市民・観光客の乗車機会の増加を図ります。
施策の概要	1)市民や来訪者が地域公共交通を利用しようと思うような、わかりやすい情報を提供します。主要な駅やバス停で、わかりやすい案内表示を行うとともに、わかりやすい公共交通マップの作成を検討します。 2)徳島バスに導入されているバスロケーションシステムについて、PR イベント等により、利活用を促進します。 3)現在設置されている JR 阿南駅の情報端末の路線表示内容の充実について交通事業者と連携して検討します。 4)2021 年 4 月より徳島バス、徳島バス阿南などで供用した公共交通オープンデータ（GTFS-JP）の活用を促進します。
実施主体	阿南市、交通事業者、民間
実施期間	短期～中期

▼公共交通マップの作成(事例)

市内のバス路線や鉄道、タクシー営業所と沿線の施設の位置関係が分かるよう、網羅的な公共交通マップを作成。



▼スマートフォン情報取得(イメージ)



バスは、どこで乗れるの? From where can I get on the bus?

バスは、あと何分で来るの? In how many minutes will the bus arrive?

どのバスに乗ればいいのか? Which bus do I need to take?

そんなギモンをサクッと解決! Swiftly solve questions like that!

徳島県内初のバスロケーションシステム

とくしまバスNavi

いまドコなん

平成29年4月1日サービス開始!

JR徳島駅を発着する徳島バス・徳島市バスの運行情報をリアルタイムで確認できるとくしまバスNavi「いまドコなん」を使えば、もっと気軽に、もっと便利にバスを利用できます。

とくしまバスNavi「いまドコなん」  
※表示画面はイメージです。

※スマートフォン・タブレット・携帯電話・パソコンに対応  
※全言語英語(英語・中国語・韓国語)だから、外国人観光客も安心!

無料

http://transfer.navitime.biz/tokushima/smart/top/Top

利用できるバス事業者 徳島バス株式会社 TEL: 088-622-1811  
の問い合わせ 徳島市交通局 TEL: 088-623-2154

▼デジタルサイネージ(再掲)

徳島・阿波池田・鳴門・高松 方面 発車時刻

09:59 BUS INFORMATION

10:10

10:37

11:10

バスナビゲーションシステムの表示域  
バスのリアルタイム運行情報を表示します。

デジタル時刻表の表示域  
高齢者を含む、幅広い利用者に見やすい時刻表を提供します。

インフォメーションの表示域  
バス事業者からのお知らせをテロップ表示します。

▼バス停標識の改善検討(事例)

路線図が掲載されており、初めて利用する人に対してもわかりやすいバス停の事例

重点施策	◎乗継割引、運賃制度の検討
目的	利用者の料金負担の軽減や路線間の乗継抵抗感を減少させ、地域公共交通の利便性の向上を図るため、利用しやすい運賃制度を検討します。
施策の概要	1) 路線再編により乗継が必要となった利用者の金銭的負担を軽減するとともに、乗継の心理的な負担を和らげることを目的とした運賃制度を検討します。 2) 利用者の料金負担を軽減し、地域公共交通の利用を促進するため、利用しやすい運賃設定や定額制（サブスクリプション）のサービスについて検討します。 3) 高齢者向けのバス・タクシー等の利用助成制度について、現行制度の見直しや新規の助成制度を検討します。 4) 決済手段のキャッシュレス化に向けた調査検討を行います。
実施主体	阿南市、交通事業者
実施期間	中期～長期

▼1日オールフリー乗車券

徳島バス・徳島市営バスの全区間を、1日に限り何回でも乗り降りできます。

2021年7月からは、スマートフォンからも購入が可能になっています。

**一般路線バス1日オールフリー乗車券**  
2020年9月10日(木)から開始!

一般路線バス  
大人500円・  
小学生1,000円で  
どこまでも利用  
可能に!

徳島市交通局 ☎088-623-2154 徳島バス株式会社 ☎088-622-1811 徳島県公共交通広域事業

▼宇部市交通局エコ定期券(事例)

市交通局、船木鉄道、サンデン交通を1乗車100円で乗車できる1か月3,000円、3か月9,000円の無記名式のバス環境定期券。無記名式で定期券を持参した人が利用できるのので、大変便利。



重点施策	⑩事業者間連携
目的	地域公共交通の利便性を向上させるため、事業者間連携の強化を図ります。
施策の概要	<p>1) 事業者間の連絡体制を強化し、JR牟岐線のダイヤ改正等に合わせてバスダイヤを遅滞なく改正できるように協力を依頼します。</p> <p>2) 運行計画等各種情報の共有や乗継などの現状改善等に向け、交通事業者同士の連携を深めるよう努めます。</p> <p>3) 阿南駅以南の移動について、徳島バス的高速バス路線阿南大阪線について、阿南駅～甲浦駅間を乗降可能区間とし、JR牟岐線の補完を行っているが、利便性向上のためJR牟岐線と高速バスの連携をより深めていきます。</p>
実施主体	阿南市、交通事業者
実施期間	継続して実施する

(2) 基本方針（目標）2 誰もが参画・協働し「乗って残す」地域公共交通

重点施策	⑪公共交通の利用促進
目的	行政、交通事業者、地域市民が連携し、一体となって地域公共交通を利用し、維持していけるよう、利用促進策を実施します。
施策の概要	1) 市民や来訪者が地域公共交通を利用しようと思うような、わかりやすい情報を提供します。主要な駅やバス停で、わかりやすい案内表示を行うとともに、わかりやすい公共交通マップの作成を検討します（再掲）。 2) 乗り方教室等、利用意識の啓発を行います。 3) 観光事業との連携による地域公共交通の利用促進を行います。 4) ターゲットを明確にしたうえで、地域公共交通の利用促進、自動車から地域公共交通への転換を促すモビリティ・マネジメント（MM）を実施します。
実施主体	阿南市、市民、交通事業者
実施期間	継続して実施する

▼取組イメージ

1) 公共交通マップの作成(事例)【再掲】

市内のバス路線や鉄道、タクシー営業所と沿線の施設の位置関係が分かるよう、網羅的な公共交通マップを作成。



## 2)小学生バス乗り方教室(事例)

バスの乗降方法などの体験学習として、「バスの乗り方教室」を開催。



## 3)観光事業との連携による利用促進(イメージ)



SUP 目的の来訪者への利用促進



## 4)モビリティ・マネジメントの実施

●公共交通に関する出前講座

行政職員が  
出前授業を実施

授業やイベントで  
活用する教材を作成

児童向けイベントを実施

●通学向けリーフレット(お試し乗車券の配布)

エコ通学のススメ

新・高校生の皆様・保護者の皆様  
高校への通学手段はお決まりですか？

① 高校へは、環境にやさしい  
バスや電車で...

新・高校生の皆様・保護者の皆様  
高校への通学手段はお決まりですか？

いばる市公共交通  
利用促進  
キャンペーン  
【平成24年度実施分】  
バスお試し  
乗車券  
現金100円  
と共に料金簿に  
入れて下さい。

いばる市公共交通  
利用促進  
キャンペーン  
【平成24年度実施分】  
バスお試し  
乗車券  
現金100円  
と共に料金簿に  
入れて下さい。

見本

リーフレットには新入生の方のための  
「バスお試し乗車券」を封入しています。

●啓発リーフレット

03 公共交通を利用して「健康」に

健康寿命を延ばすためには運動が大切です。  
毎日少しずつでも運動するだけで、健康につながります。  
また、健康になることは、医療費の削減にもつながります。

04 クルマの使用に伴う「危険」

平成21年10月末現在の交通死亡事故件数は全国で約3,900件、そのうち高齢者割合は48%を占めています。  
交通死亡事故件数は平成12年度をピークに減少傾向にありますが、高齢者交通死亡割合は増加傾向にあります。

交通死亡事故件数と高齢者割合

年	交通死亡事故件数(人)	高齢者割合(%)
1994	80,833	10.2%
1995	74,287	10.2%
1996	68,603	10.2%
1997	61,106	10.2%
1998	56,399	10.2%
1999	52,019	10.2%
2000	47,477	10.2%
2001	42,881	10.2%
2002	38,184	10.2%
2003	33,184	10.2%
2004	28,184	10.2%
2005	23,184	10.2%
2006	18,184	10.2%
2007	13,184	10.2%
2008	8,184	10.2%
2009	3,184	10.2%
2010	1,184	10.2%

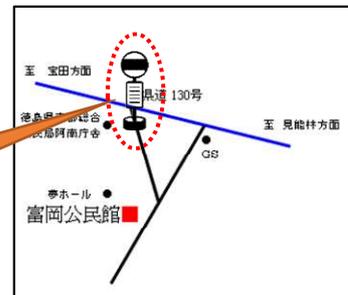
重点施策	⑫地域公共交通見直しに向けた地域座談会の実施
目的	路線の見直しや新規交通モードの導入検討に当たって、市民に参加してもらうことで、現状と課題を共有し、確保・維持に向けて当事者意識の醸成を図ります。
施策の概要	路線の見直しや新規交通モードの導入検討の際に、必要に応じて市民と共に公共交通の現状と課題を共有するために、地域座談会を開催します。
実施主体	阿南市、市民、交通事業者
実施期間	短期～長期

重点施策	⑬施設やイベントとの連携
目的	施設利用とバスの連携を図ることで、新規利用者の開拓やバス・市内施設双方の利用増加を図ります。 また、祭りなどの地域活動や市のイベントとの連携により、公共交通の利用を促進します。
施策の概要	1)阿南市主催のイベントの際は、バスの利用を呼びかけ、案内にはバスのダイヤを掲載するなどにより、利用を促進します。 2)市内各学校やスポーツ団体と協働し、スポーツ大会の開催時、参加者に対して公共交通による会場へ移動を呼びかけ、利用促進を行います（スポーツ総合センターなど）。
実施主体	阿南市、市民、交通事業者
実施期間	継続して実施する

▼富岡公民館の予定

件名	かわいい手作り布小物教室（富岡）
開始日時	2021年10月22日（金曜日） 13時30分（GMT+09:00）
終了日時	2021年10月22日（金曜日） 15時30分（GMT+09:00）
場所	富岡公民館 図書室
連絡先	富岡公民館

バスの発着時間に配慮



位置図にバス停を入れる

▼イベント情報

**あなん健康ウォーク2021**

あなん健康ウォーク2021とは、『阿南健康ウォーク』に掲載されている阿南市の魅力をさらに広げるためのウォーキングコース（1コース約10km）において、誰でも気軽に参加でき、楽しみながらウォーキングイベントです。新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、予定の出発は中止です。期間中は各自のペースでウォーキングを行います。コース1周につき1スタンプを押し、スタンプを2つ貯めると、先着100名様に参加賞をプレゼント。さらに後日、抽選で各様にウォーキンググッズが当たります。ぜひご参加ください。

■開催期間  
令和3年10月4日（月）～ 令和3年11月26日（金）

■対象  
阿南市民の方（年齢は問いません）  
※抽選のある方は参加費が無料のトップ参加となります。

■参加費  
無料

■参加員  
先着100名様に参加賞をプレゼント / 後日抽選で5名様にウォーキンググッズをプレゼント

45分組	45分組
富岡公民館・ひまわり公園・阿南センター内いずれかで「阿南健康ウォークマップ」と「スタンプ台紙を必須品としてお持ちください」	「阿南健康ウォーク」に掲載されている10キロウォーキングコースのうち、どれかひとつを選んで歩いてください！ （抽選日1コースせんコース4,000円）
STEP3 ウォーキングコースを1周したら「スタンプ台紙」の裏面に「阿南健康ウォーク」に参加したことを記入してください！ （スタンプは各自のペースで参加・お楽しみ参加は可能です）	STEP4 スタンプを3つ貯めて、「スタンプ台紙」の裏面に「阿南健康ウォーク」に参加したことを記入してください！ 抽選、抽選でも各様にウォーキンググッズが当たります。

■応募の受付  
令和3年12月10日（金） ※応募締切は抽選結果発表までとなります。

■応募・お問い合わせ先  
阿南市健康センター  
阿南市健康センター事務局 | 阿南健康づくりセンター内  
TEL: 0884-22-1590

スタンプ台紙を  
応募用紙は  
裏面にあります！

バスの利用を  
呼びかける

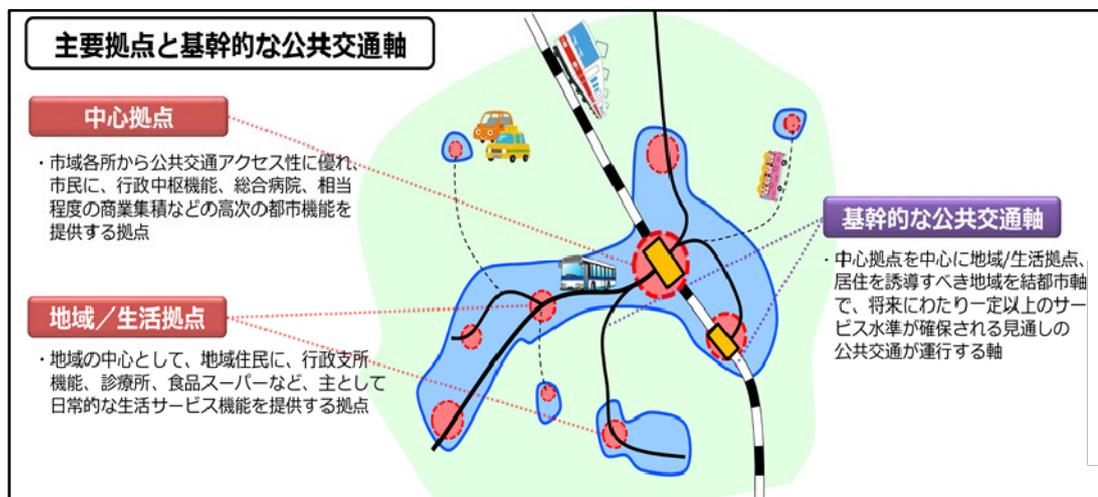
公共交通を  
織り込む

(3) 基本方針(目標) 3 まちづくりと連携し快適に暮らせる持続可能な地域公共交通

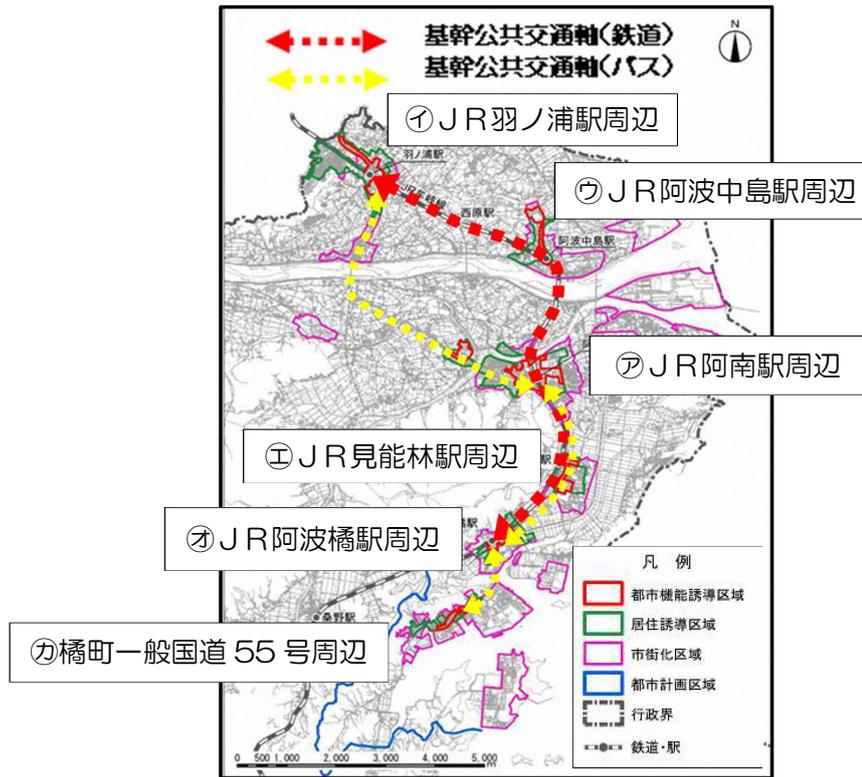
重点施策	⑭地域公共交通の持続可能な運営
目的	地域旅客運送サービスの持続可能なサービスを行うため、交通事業者の事業継続に向けた対策を行います。
施策の概要	1) 交通事業者における経営改善に向けた取組を継続します。 2) 運転手確保に向けた交通事業者の取組の継続・改善と行政支援を検討します。 3) 公的負担額抑制の観点から、交通事業者に対する補助金の定期的な見直しを検討します。
実施主体	阿南市、交通事業者
実施期間	継続して実施する

重点施策	⑮将来のまちづくりと連動した戦略的な路線の検討
目的	<p>立地適正化計画等により、人口密度が高く、都市機能の集積した区域を連絡する基幹的な公共交通軸の設定により、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成実現に貢献します。</p> <p>また拠点となる都市機能誘導区域への生活サービス施設の集積を進めることから、誰もが多様な生活サービスを楽しむことができるよう、集落拠点と誘導区域を連絡する公共交通ネットワークを構築します。</p>
施策の概要	<p>1)各都市機能誘導区域間の連絡</p> <p>立地適正化計画において位置づけられた㊦J R阿南駅周辺、㊧J R羽ノ浦駅周辺、㊨J R阿波中島駅周辺、㊩J R見能林駅周辺、㊪J R阿波橋駅周辺、㊫橋町一般国道 55 号周辺の各都市機能誘導区域間を連絡する一定以上のサービス水準を有する基幹公共交通軸の設定について検討します。</p> <p>2)集落拠点と都市部との連絡</p> <p>各集落拠点から、最寄りの都市機能誘導区域(J R阿南駅周辺、J R羽ノ浦駅周辺、J R阿波中島駅周辺、J R見能林駅周辺、J R阿波橋駅周辺、橋町一般国道 55 号周辺)へのアクセス強化について検討します。</p> <p>㊬集落拠点から誘導区域へのバス路線の維持・効率化</p> <p>㊭集落拠点の最寄りバス停における待合環境の改善</p> <p>集落拠点：主要地方道羽ノ浦福井線・阿南勝浦線交差点周辺・今津小学校周辺・大野小学校周辺・長生小学校周辺・J R桑野駅周辺・J R新野駅周辺・加茂谷中学校周辺・福井小学校周辺・椿小学校周辺</p> <p>3)各拠点への生活サービス施設の誘導を促進します。</p>
実施主体	阿南市、交通事業者
実施期間	長期

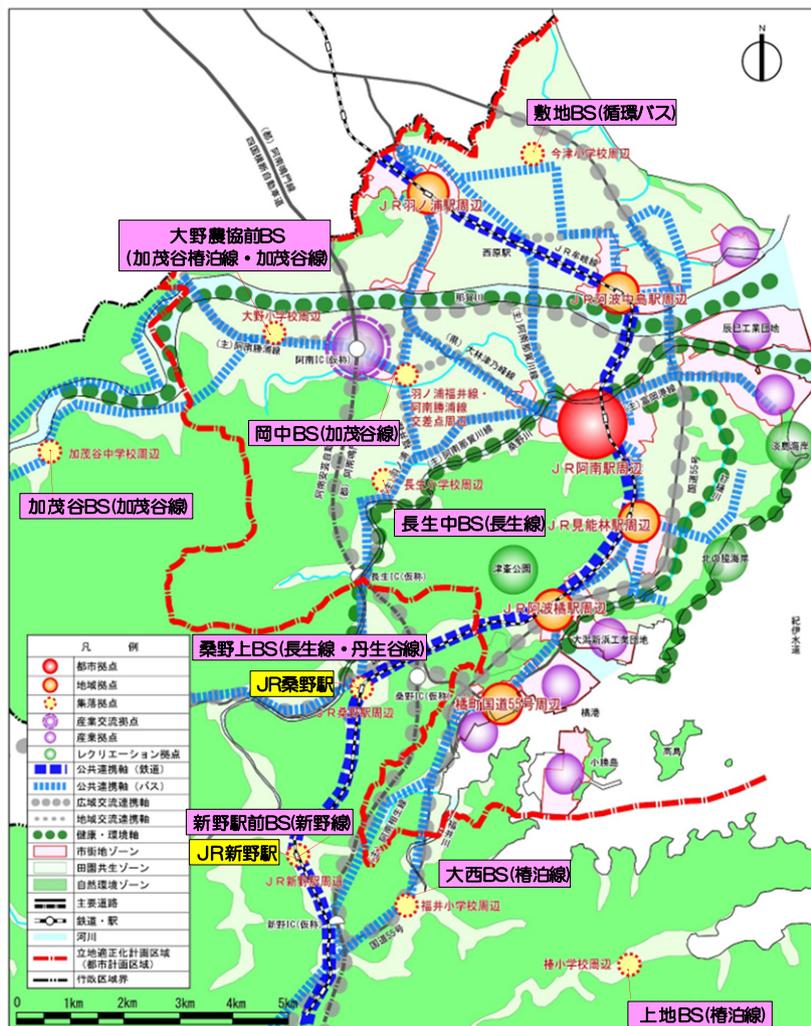
▼目指すべき都市の骨格構造



▼阿南市における都市機能誘導区域と基幹公共連携軸の検討



▼集落拠点と都市部との連携図



## 第9章 目標の評価指標及び進行管理

### 9.1 目標の評価指標

本計画の実現化を図るため、計画期間中に達成すべき目標の評価指標及び目標値を設定します。

#### 基本方針（目標）1 多様な担い手による地域公共交通ネットワークの維持（実施目標）

##### （1）循環バス路線

指 標	現状値 (令和元年度)	目標値	
		中間年(令和8年度)	目標年(令和13年度)
年間利用者数	10,808人	10,300人	9,700人

##### （2）乗合タクシーの導入検討

指 標	現状値 (令和3年度)	目標値	
		中間年(令和8年度)	目標年(令和13年度)
乗合タクシーの導入地域数	0箇所	1箇所	1箇所

##### （3）住民主体による地域内交通の担い手の育成

指 標	現状値 (令和3年度)	目標値	
		中間年(令和8年度)	目標年(令和13年度)
ご近所ドライブパートナー事業の実施地域数	1箇所	2箇所	2箇所
自家用有償旅客運送の導入地域数	0箇所	2箇所	2箇所

#### 基本方針（目標）2 誰もが参画・協働し「乗って残す」地域公共交通（実施目標）

##### （4）バスの利用促進

指 標	現状値 (令和3年度)	目標値	
		中間年(令和8年度)	目標年(令和13年度)
乗り方教室の実施回数	0回	年1回	年1回

※毎年1回以上行う

##### （5）施設やイベントとの連携

指 標	現状値 (令和3年度)	目標値	
		中間年(令和8年度)	目標年(令和13年度)
イベントチラシへの公共交通の記載回数	0回	年10回	年10回

※毎年10回以上行う

(6) 鉄道（市内9駅）

指 標	現状値 (令和元年度)	目標値	
		中間年(令和8年度)	目標年(令和13年度)
年間利用者数*	2,314,100人	2,195,200人	2,071,000人

※市内9駅：羽ノ浦駅、西原駅、阿波中島駅、阿南駅、見能林駅、阿波橋駅、桑野駅、新野駅、阿波福井駅

(7) 徳島バス（橋線、丹生谷線）

指 標	現状値 (令和元年度)	目標値	
		中間年(令和8年度)	目標年(令和13年度)
年間利用者数*	254,445人	241,400人	227,700人
年間収支率*	45.3%	45.0%	45.0%
公的負担金*	7,409千円	7,400千円	7,400千円

※橋線、丹生谷線の2路線合計

(8) 徳島バス阿南

指 標	現状値 (令和元年度)	目標値	
		中間年(令和8年度)	目標年(令和13年度)
年間利用者数	92,619人	87,900人	82,900人
年間収支率	28.8%	30.0%	30.0%
公的負担金	50,089千円	60,000千円	60,000千円

うち循環バス路線（再掲）

指 標	現状値 (令和元年度)	目標値	
		中間年(令和8年度)	目標年(令和13年度)
年間利用者数	10,808人	10,300人	9,700人

<注>年間利用者数は、現状維持を目標とし、国立社会保障・人口問題研究所による「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」から算出した人口減少率をもとに目標値を設定。

## 9.2 実施スケジュール

施策名	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
①地域公共交通の役割設定	← 継続して実施する →									
②循環バス（ナカちゃん号） 路線の効率化（運行形態の 効率化）	← 短期 →									
③新野線の新たな交通モー ドを含めた見直し（路線、 運行形態の最適化）	← 短期 →									
④需要に応じた路線・ダイヤ の見直し	← 短期 →									
⑤乗合タクシーの導入検討	← 短期 →									
⑥住民主体による地域内交 通の担い手の育成	← 短期 →									
⑦交通結節点の機能向上 1) 2)	← 短期 →									
⑧わかりやすい路線情報の 提供	← 短期 →									
⑨乗継割引、運賃制度の検討	← 短期 →									
⑩事業者間連携	← 継続して実施する →									
⑪公共交通の利用促進	← 継続して実施する →									
⑫地域公共交通見直しに向 けた地域座談会の実施	← 短期 →									
⑬施設やイベントとの連携	← 継続して実施する →									
⑭地域公共交通の持続可能 な運営	← 継続して実施する →									
⑮将来のまちづくりと連動 した戦略的な路線の検討	← 短期 →									

短期：1～3年

中期：4～7年

長期：8～10年

継続して実施する：計画期間内にわたって継続して実施する

### 9.3 事業の推進体制

本計画で掲げた事業を着実に実行するため、各事業の進捗状況や実施結果及び基本方針毎に設定している成果指標（目標値）の達成状況について、毎年度、阿南市地域公共交通活性化協議会において「PDCA サイクル」の考え方に基づくモニタリング・評価を実施し、必要に応じて事業内容の見直しや改善を検討します。

