

# 阿南市地域公共交通計画 【概要版】

市民を始めとする多様な担い手と交通事業者、行政がそれぞれの役割を果たしながら、主体的に参画・協働し、  
「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。



Anan City

令和4年5月

阿南市



# 計画の考え方と目標

## 1 計画の趣旨

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」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。

## 2 計画の区域

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

## 3 計画の期間

全体計画は、令和4年（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年度に見直しを行います。

## 4 計画の達成状況の評価

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。



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2021▶2028～咲かせよう夢・未来計画～」(以下「阿南市総合計画」という。)等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)を地区別にみると、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、運転者不足が続いており、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。

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。

## 地域公共交通が目指す将来像

# 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、運転者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。

## 計画の基本的な方針

### 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。

### 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。

### 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。

## 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

効率的な地域公共交通ネットワークの形成と利便性向上を図るため、市内を走行する地域公共交通と交通結節点の位置づけ、役割を整理し、再編に向けた検討を重ね基本方針を適宜定めます。

幹線	鉄道（JR牟岐線）・バス（徳島バス）
広域幹線	高速バス
支線 （フィーダー）	徳島バス阿南（淡島線他7線）・循環バス （ナカちゃん号）
地域内交通 （新たな交通モード）	乗合タクシー・自家用有償旅客運送・住民主体による移送支援（ご近所ドライブパートナー等）
その他	タクシー・介護タクシー・タクシー送迎
航路（離島）	伊島航路

## 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）

路線の長大化により利便性が低下している循環バス（ナカちゃん号）路線について、路線の2分割案を含めて、路線短縮による効率化を行い、利便性向上を図ります。

## 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）

利用者の極端に少ない新野線について、運行形態の見直しや新たな交通モードの導入により、地域特性に応じた運行の最適化を図ります。

## 重点施策

4

## 需要に応じた路線・ダイヤの見直し

支線（フィーダー）バスの乗降調査を毎年実施し、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。

## 重点施策

5

## 乗合タクシーの導入検討

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。

重点施策  
6

## 住民主体による地域内交通の担い手の育成

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。

重点施策  
7

## 交通結節点の機能向上

JR阿南駅を広域交通結節点とし、バス乗り場の案内標示やデジタルサイネージによる乗換情報の提供等、乗り換え環境の向上を図ります。

重点施策  
8

## わかりやすい路線情報の提供

路線マップやオープンデータの活用により、バス等の路線に関する情報提供を充実させ、利便性向上を図ります。

重点施策  
9

## 乗継割引、運賃制度の検討

利用者の料金負担の軽減や乗継抵抗感の少ない、利用しやすい運賃制度を検討します。また、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。

重点施策  
10

## 事業者間連携

地域公共交通の利便性向上を目的として、鉄道（JR）、バス（徳島バス、徳島バス阿南）の事業者間の連携強化を図ります。

## 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

重点施策  
11

## 公共交通の利用促進

バスの乗り方教室等、行政、交通事業者、市民が連携し、一体となって地域公共交通を利用し、維持していける利用促進策を立案し、実施します。

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

路線の見直しや新たな交通モードの導入検討にあたって、必要に応じて市民の参加による地域座談会を実施します。

重点施策  
13

## 施設やイベントとの連携

広報チラシに路線情報を記載する等、施設や市内イベントとの連携を行い、地域公共交通の利用促進を図ります。

## 7

## 重点施策

## 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

地域公共交通の持続可能な提供のため、交通事業者の事業継続の対策及び行政支援について定期的に見直しを行います。

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

阿南市立地適正化計画と連動し、市内の各拠点をつなぐ交通ネットワークを維持していきます。

## 8

## 評価指標

## 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情報の記載回数	0回	年10回	年10回

※毎年10回以上行う

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（計画全体の達成目標）

#### （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（橘線、丹生谷線）

指標	現状値 (令和元年度)	目標値	
		中間年(令和8年)	目標年(令和13年)
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%
公的負担額	7,409千円	7,400千円	7,400千円

## (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%
公的負担額	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