

小松島市地域公共交通計画

令和5年3月

小松島市

目次

第1章	はじめに	1
1.1	計画作成の背景	1
1.2	計画の位置づけと目的	2
1.3	計画の対象	3
1.4	計画の区域	3
1.5	計画の期間	3
第2章	地域及び地域公共交通の現状	4
2.1	地域の現状	4
2.1.1	計画の区域	4
2.1.2	人口の推移と将来ビジョン	5
2.1.3	施設分布	10
2.2	市政の現状	11
2.3	小松島市地域公共交通網形成計画の実施状況及び目標達成状況	22
2.4	公共交通の現状	27
2.4.1	路線バスの現状	27
2.4.2	鉄道の現状	54
2.4.3	公共交通空白地域の状況	57
第3章	市民の移動実態及び公共交通に対する満足度	58
3.1	市民アンケート	58
3.2	中学3年生アンケート	60
3.3	公共交通利用者アンケート	62
第4章	小松島市の公共交通における課題解決の方向性と目指すべき将来像	64
4.1	小松島市の公共交通の課題整理	64
4.2	課題解決に向けた方向性	66
4.3	小松島市において目指すべき公共交通の将来像	69
第5章	小松島市地域公共交通計画	72
5.1	計画の基本方針	72
5.2	基本方針実現のための目標	74
5.3	目標を達成するために行う施策・事業及びその実施主体	75
第6章	計画の達成状況の評価	91
6.1	PDC Aサイクルの構築	91
6.2	評価のスケジュールと各施策の事業評価	91
6.3	計画の推進体制と進捗管理	93

第1章 はじめに

1.1 計画作成の背景

小松島市は徳島県の東部に位置し、かつては小松島港と京阪神を結ぶ、定期航路が運行しており、小松島港を利用する乗船者を運ぶバス、鉄道が活況を呈していました。

しかし、昭和 60 年 3 月に小松島港と徳島を結んでいた国鉄小松島線が廃止され、さらに平成 10 年 4 月に明石海峡大橋が開通し、四国と本州が道路で結ばれると、平成 11 年 4 月には本市発着の定期航路が撤退し、市を取り巻く交通状況は大きく変化しました。

小松島市では昭和 26 年に町営バスとして運行を開始した小松島市営バスが、長年市民の移動手段として親しまれてきましたが、自家用車の普及や道路の整備に伴い、公共交通の利用者数は大きな減少を余儀なくされました。市営バスとしても運行路線の見直しなど経営改善のための施策を実施してきましたが、平成 27 年 3 月をもって市営バスとしての運行を終了し、その路線については民間事業者に移譲しました。

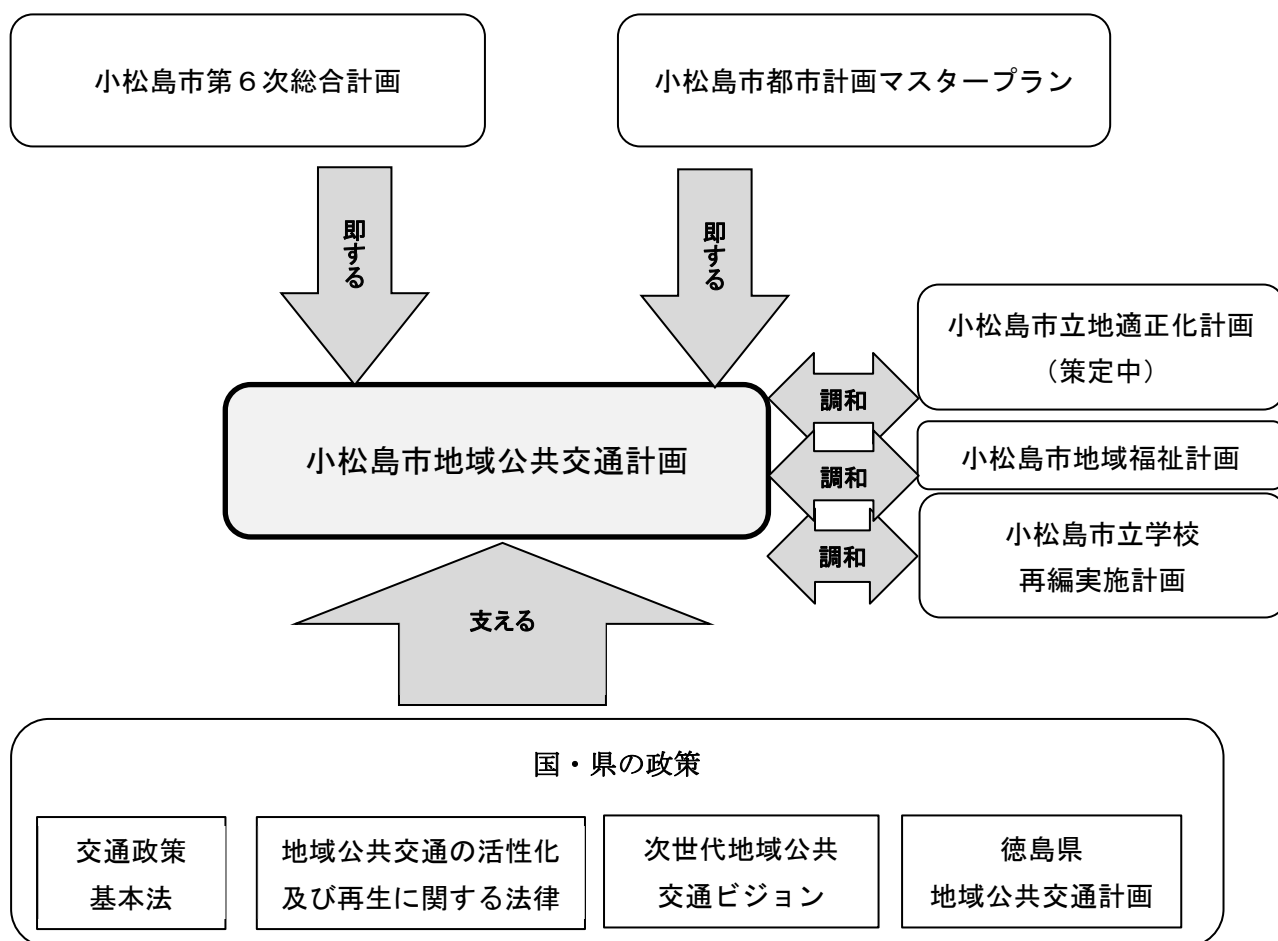
平成 28 年度には「小松島市地域公共交通網形成計画」を策定し、路線バスのダイヤの合理化や南小松島駅前バス停、日赤病院玄関前バス停での鉄道・バス間の乗り継ぎ利便性の向上を図ってきました。

計画策定から 5 年が経過し、新型コロナウイルスのまん延による外出自粛やテレワークなど社会情勢が変化してきました。また、高齢化の進展に伴い、公共交通の必要性が増すことが想定される一方、人口減少を見据えた将来都市像を想定したまちづくりを行っていく必要があります。

これらのことを踏まえた中で、小松島市に住む人や訪れる人が安心して安全に利用できる移動手段として公共交通を認識し、地域特性を考慮した交通手段や路線を確保するとともに、将来に渡って持続可能な交通体系としての公共交通を目指し、「小松島市地域公共交通計画」の策定を行うものです。

1.2 計画の位置づけと目的

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（令和2年11月27日施行）に基づき、現在の小松島市内における公共交通機関（路線バス、JR、タクシー等）について人口減少による利用者の減少、自家用車利用者の増加などの公共交通を取り巻く課題や地域にとって望ましい公共交通網のすがたとする、主要鉄道駅からの支線となるフィーダー交通の確保、充実など、公共交通ネットワーク再編の在り方について調査・検討を行い、「小松島市地域公共交通計画」を策定することを目的とします。



小松島市公共交通計画の位置づけ

1.3 計画の対象

小松島市地域公共交通計画の対象は、市内を運行する鉄道、路線バス、タクシー及びそれらの資源を活用した新たなサービス、並びに市民の移動を支援するための有償・無償の移送サービスによるネットワークであり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律に基づき国が定める基本方針に従い、下記の点に留意して定めるものです。

地域公共交通計画において留意すべき事項

(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第五条2)

- 一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 二 地域公共交通計画の区域
- 三 地域公共交通計画の目標
- 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- 五 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- 六 計画期間
- 七 前各号に掲げるもののほか、地域交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

1.4 計画の区域

本計画の区域は、小松島市全域とします。

1.5 計画の期間

本計画の期間は5年とし、令和5年度～令和9年度とします。

第2章 地域及び地域公共交通の現状

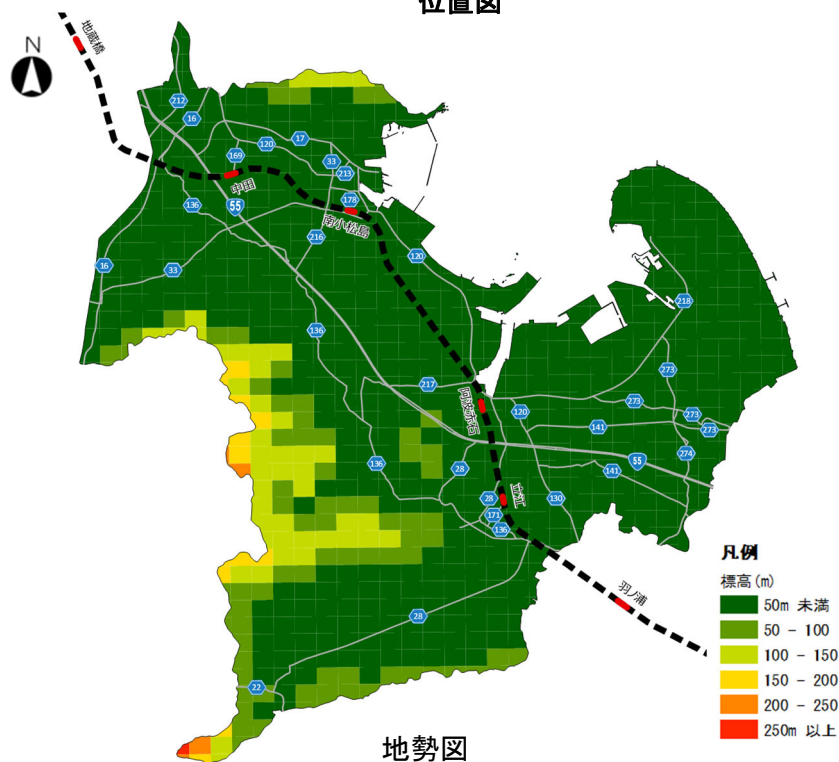
2.1 地域の現状

2.1.1 計画の区域

小松島市は、徳島県の東部、紀伊水道に面し、北から北西部にかけて県都徳島市と接し、南は阿南市、西は勝浦町と接しています。

市域面積は45.37k㎡であり、埋め立てに伴い現在も少しずつ増えています。

中心部は、勝浦川の沖積による小松島平野と那賀川の沖積による立江・坂野平野が広がり、これらを取り囲むように、北には日峰山、西部は四国山系東端の丘陵地帯、南部は勝浦町境の稜線からの丘陵が東南の肥沃な平野部に向かって伸びています。



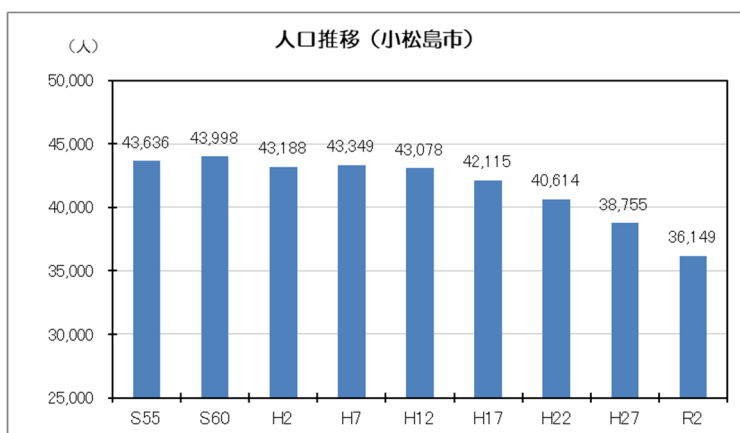
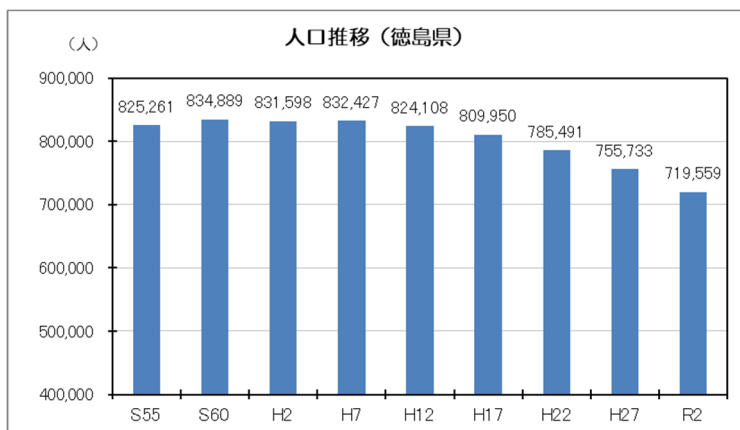
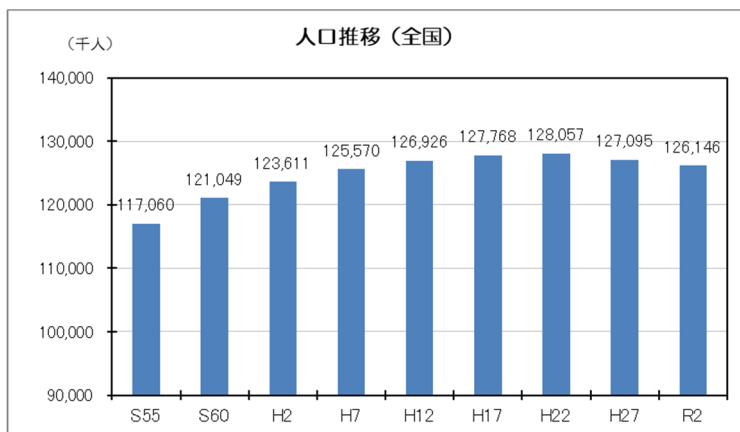
2.1.2 人口の推移と将来ビジョン

(1) 人口の推移と分布

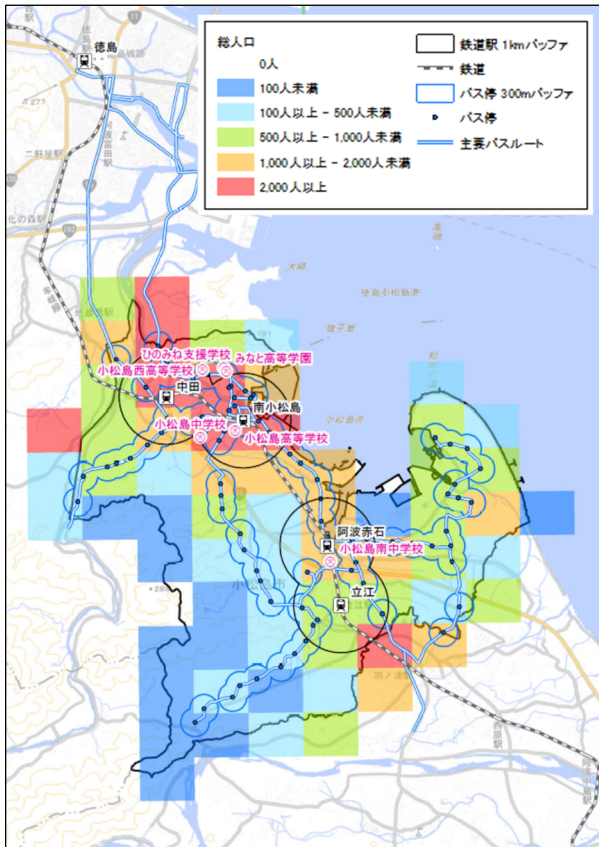
小松島市の人口は、令和2年国勢調査において36,149人となっています。

全国の人口は平成27年から減少へ転じましたが、徳島県や小松島市はそれよりも早く、平成12年から減少しています。

小松島市の増減率は令和2年で-7.2%と、全国や徳島県よりも減少の割合が大きくなっています。



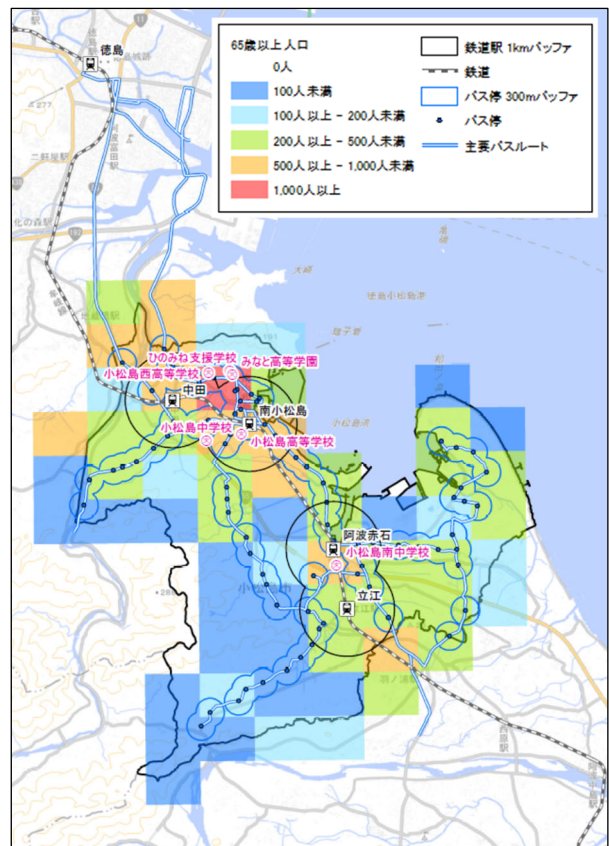
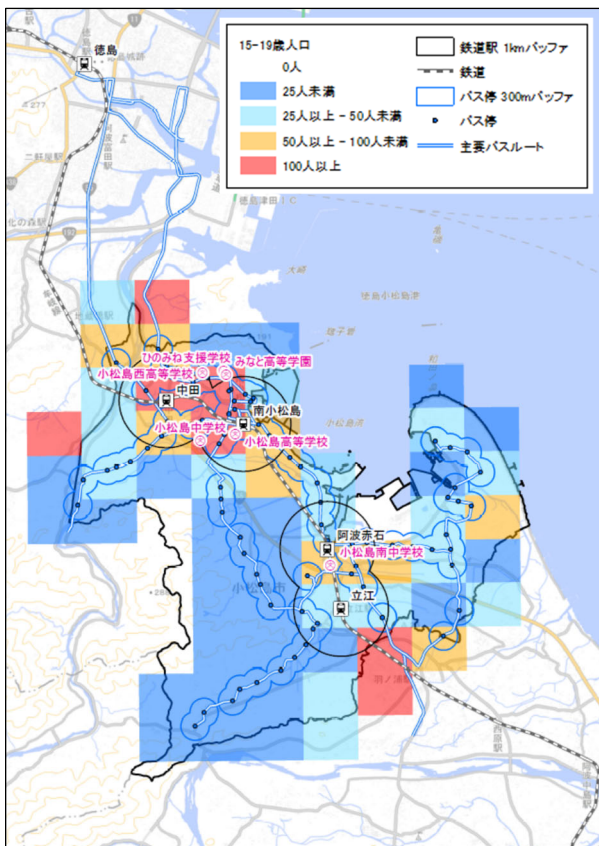
資料：国勢調査結果（総務省統計局）



本市の人口は、港に面した平地に形成された市街地に多く集積しているほか、平地に広がる農地の中に集落が多数点在し、人口が分布しています。

鉄道・バスによる現況の公共交通網のサービス圏域内の人口は、全体の約半数となっています。

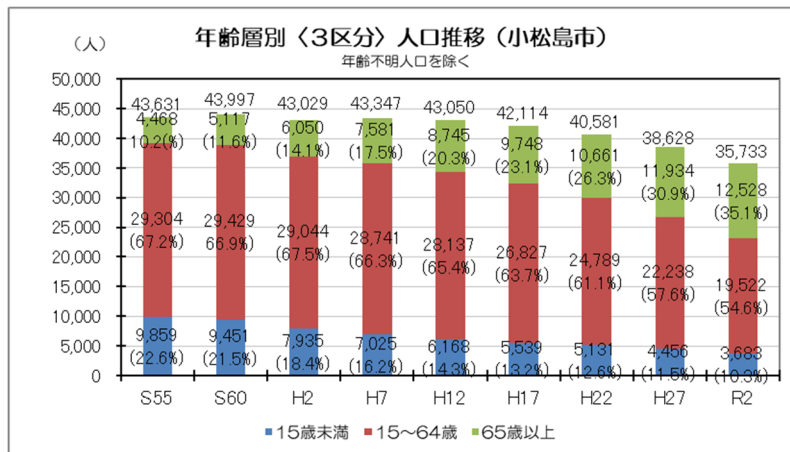
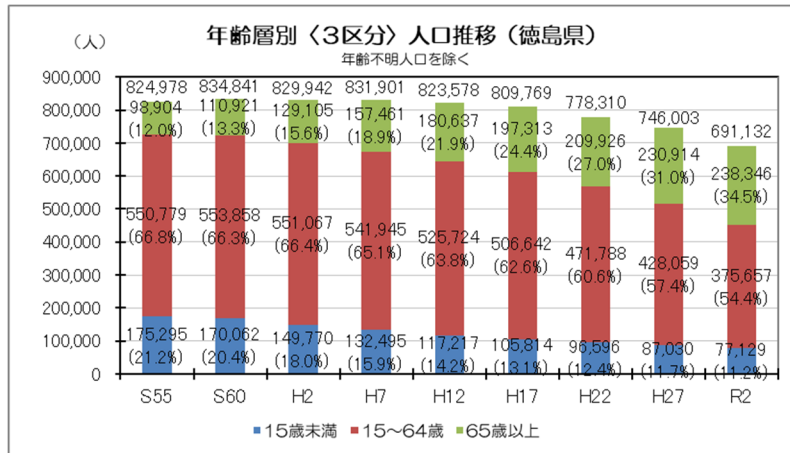
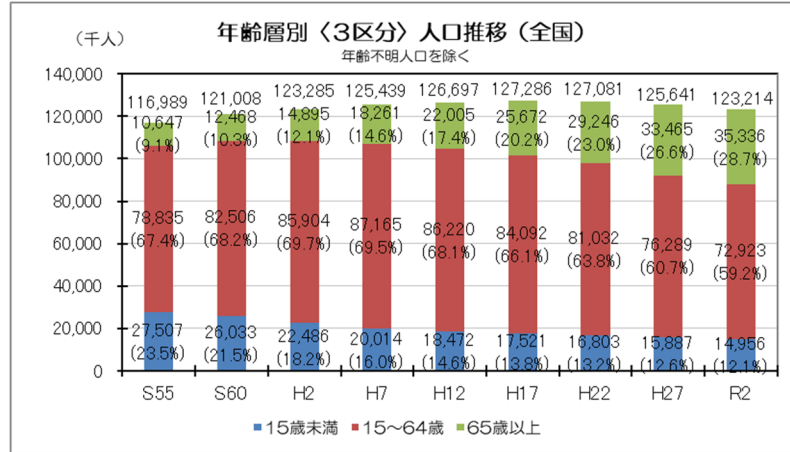
自動車を利用できない人が多い高校生の年齢層（15～19歳）や、65歳以上の高齢者もおおむね同様に分布しています。



(2) 高齢化の実態

小松島市の高齢者(65歳以上)人口は、令和2年国勢調査において12,528人で、市人口の35.1%を占めており、高齢化率は増加傾向を示しています。

令和2年の高齢者人口割合は、全国が28.7%、徳島県が34.5%で、小松島市は全国の割合を上回っています。



資料:国勢調査結果(総務省統計局)

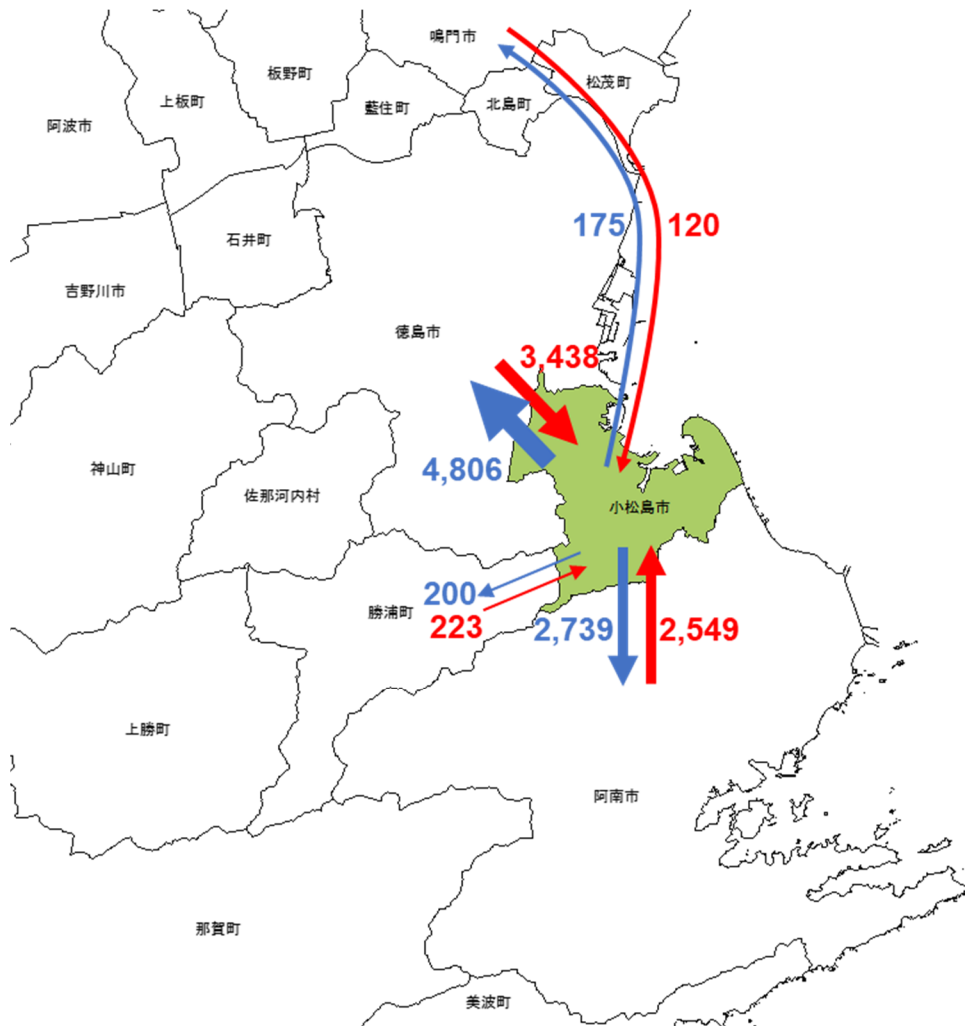
(3) 通勤・通学の流入・流出状況

通勤通学流動を示す流出・流入人口は、平成22年に約3,300人の流出超過となっています。流出入先は、隣接する徳島市が最も多く、次いで阿南市とのつながりも強いことがうかがえます。

小松島市の流出入人口（令和2年国勢調査）

	常住地による 就業者・ 通学者数 (人)	流出		従業地による 就業者・ 通学者数 (人)	流入		従/常 就業・ 通学者 比率 (%)	流出先			流入元		
		就業者・ 通学者数 (人)	流出率 (%)		就業者・ 通学者数 (人)	流入率 (%)		市町村名	流出者数 (人)	流出率 (%)	市町村名	流入者数 (人)	流入率 (%)
R2	20,110	8,812	43.8	18,596	7,158	38.5	92.5	徳島市	4,806	23.9	徳島市	3,438	18.5
								阿南市	2,739	13.6	阿南市	2,549	13.7
								勝浦町	200	1.0	勝浦町	223	1.2
								鳴門市	175	0.9	鳴門市	120	0.6

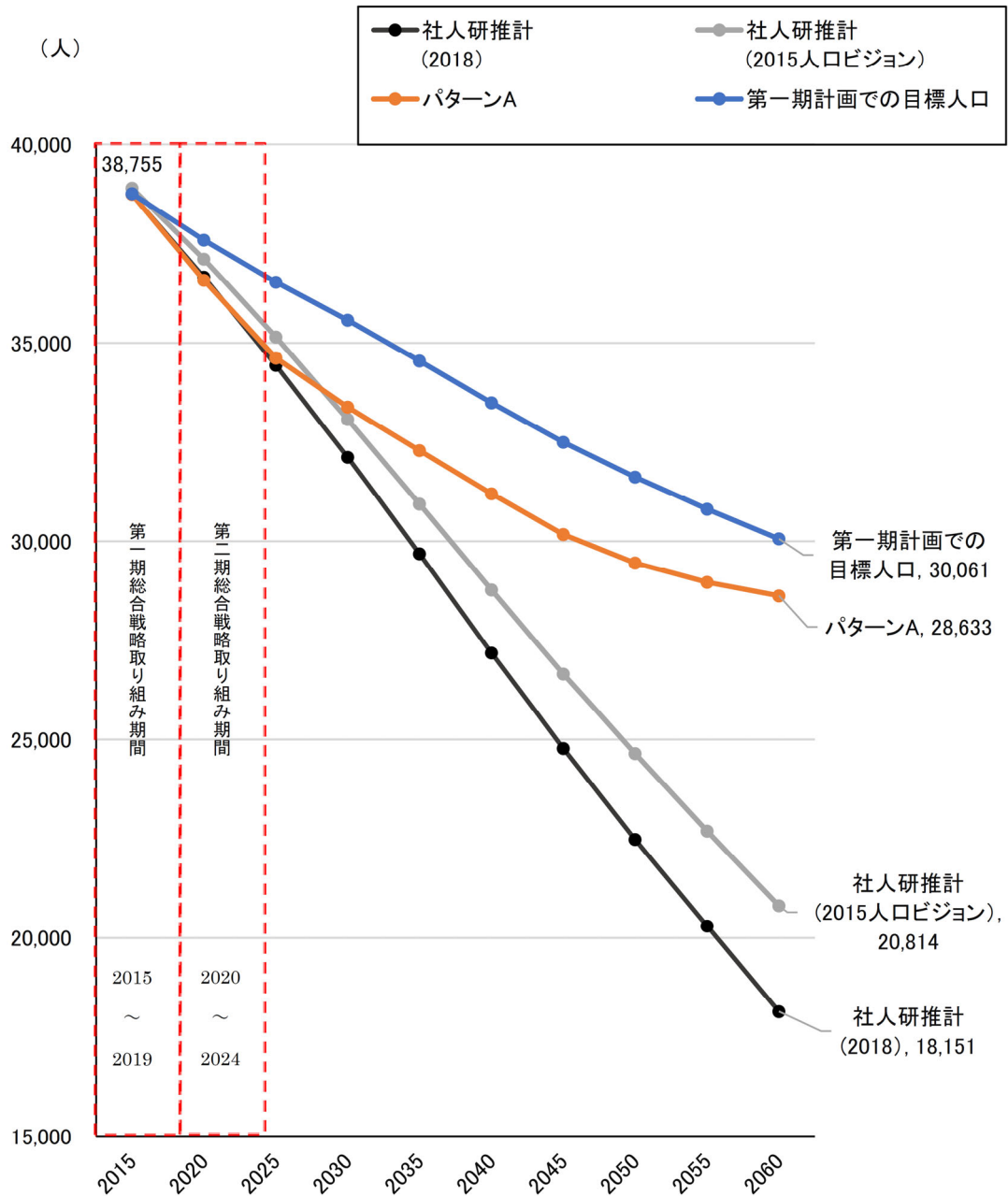
資料：国勢調査結果（総務省統計局）



通勤・通学の流入・流出数

(4) 人口の将来ビジョン

小松島市では平成 28 年 3 月に策定し、令和 2 年 3 月に改訂した「小松島市 人口ビジョン【改訂版】」において、図のようなシミュレーションに基づき、まち・ひと・しごと創生総合戦略の取り組みをはじめ、長期的な観点に立って多面的な角度からまちづくりの施策を推進することにより、2060 年に人口 29,000 人を目指すこととしています。



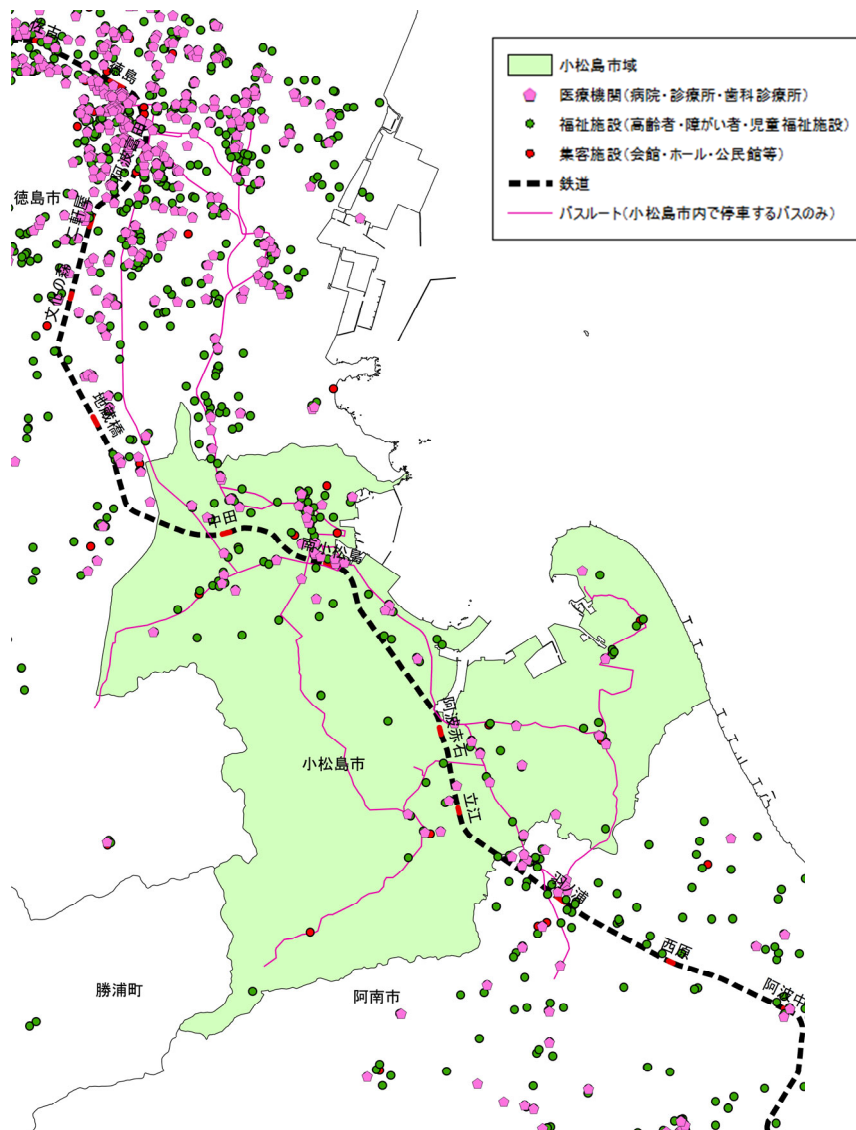
出典：小松島市 人口ビジョン【改訂版】

小松島市の将来目標人口

2.1.3 施設分布

小松島市内の公共施設、医療施設、福祉施設等は、おおむね既存の鉄道駅周辺または路線バスルート沿線に分布しています。

市内の各施設のほか、小松島市民が公共交通を利用して徳島市内に多数集積する医療施設等を利用することも考えられます。



施設分布の根拠資料: 国土数値情報

小松島市及びその周辺の施設分布

2.2 市政の現状

(1) 関連する市の計画

1) 小松島市第6次総合計画《後期基本計画》(一部抜粋)

・道路・交通網の整備

【現状と課題】

○利用者ニーズを踏まえ、平成30年4月より路線バス全路線を南小松島駅並びに日赤病院玄関前に乗り入れを開始し、加えて、小松島方面からのイオンモール徳島への直通便を創設するなど、利用者の利便性向上に努めました。しかし、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、外出自粛により公共交通利用者が減少し、公共交通事業者の経営体力の維持が喫緊の課題となっています。

【施策の方向性】

子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい交通手段が日常的に確保され、市民生活の質の向上につながるような公共交通ネットワークの形成に努めます。

【施策：地域公共交通網の整備促進】

公共交通ネットワークの形成

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正や小松島市地域公共交通網形成計画の計画期間満了にあたり、公共交通のネットワーク形成に向けた小松島市地域公共交通計画（仮称）を策定し、計画に基づき施策の展開を行います。
- ・運転免許証を返納した高齢者や子どもなど、自ら自動車を運転することができない市民の移動手段を確保するとともに、自家用車による二酸化炭素排出量を抑える低炭素まちづくりを推進するため、公共交通網再編や利便性向上、利用促進を図り、持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

<主な事業・取組>

- 地域公共交通活性化事業
- 乗合バス協定路線運行事業
- 地域公共交通確保維持事業
- 社会福祉憲章条例事業（老人等バス無料優待事業）（身体障がい者等バス無料優待事業）

・観光の振興

【現状と課題】

- 平成 31 年に観光推進における基本方針となる「小松島市観光ビジョン」を作成し、その方針に基づき、推進団体となる小松島観光物産協議会を設置したうえで、新たな体験プログラムの作成や特産品の開発を進めるとともに、積極的な情報発信を行っています。また、徳島県東部地域の行政や関係機関の連携による、一般社団法人イースト徳島観光推進機構が設置されたことにより、広域で連携し観光振興の推進を図っていますが、今後はアフターコロナに向けたプロモーションが課題となっています。
- 小松島港まつりをはじめ家族連れで楽しめるイベントの開催や、市内各地で行われている夏祭りへの補助などを行い、にぎわいの創出に努めた一方で、新型コロナウイルス感染症の感染拡大で、令和 2 年度からの市内のイベントはほぼ中止となっている状況です。アフターコロナを見据え新たなスタイルでのイベント開催も視野に入れた取り組みの充実が求められています。
- 良港を備えた小松島市には、毎年、国内発着の大型客船が寄港するとともに、平成 28 年と平成 30 年には台湾発着のクルーズ船も寄港しました。大型客船寄港時には岸壁より市内周遊バスを運行し、多くの乗船客が市内で滞在していましたが、令和 2 年度及び令和 3 年度の寄港はすべて中止となったこともあり、アフターコロナにおけるクルーズ客船の運航状況を見据え、今後の方針を慎重に検討する必要があります。

【施策：観光客の受け入れ体制の整備】

観光客受け入れ環境の整備

- ・小松島市観光ボランティアガイド協力会の会員の増加に向けた取り組みや、会員向けの研修等を実施するとともに、小松島商工会議所や JA 東とくしま、小松島、和田島の漁業協同組合をはじめ、市内のホテルや飲食店等と連携し観光客の受け入れ体制の強化に努めます。
- ・小松島観光物産協議会や小松島市観光ボランティアガイド協力会との連携を強化するとともに、市内での周遊ツアーの充実などに取り組みます。

<主な事業・取組>

- 観光・イベント振興事業
- 観光案内所運営支援
- 観光物産協議会運営

インバウンド(※)への対応

- ・観光パンフレットや観光案内表示等について多言語対応を進めるとともに、訪日外国人観光客が知りたい情報(周辺飲食店情報や移動手手段等)を確実に伝えられる多言語翻訳ツールの検討等を進めます。

<主な事業・取組>

- 客船入港歓迎事業

※インバウンド：「外国人の日本旅行」(訪日外国人旅行者)。

2) 小松島市都市計画マスタープラン（一部抜粋）

- 都市づくりの課題を抽出する中で、市民アンケート調査による「生活環境要素の満足度と重要度の関係」について、「公共交通機関（バス・鉄道）の利用のしやすさ」が5位と、上位にあることを紹介しています。
- 都市づくりの基本目標<安全・安心・信頼のまちづくり>で、「集約・連携型都市構造の構築に向けた都市づくり」として、

『人口減少・少子高齢化社会の進展を踏まえ、高齢者をはじめ多くの人にとっての暮らしやすさの向上と効率的な都市基盤整備を図るため、医療・福祉施設、商業施設など生活に必要な都市機能がコンパクトに集約され、各地域が交通ネットワークで有機的に連携した「集約・連携型都市構造」の構築を目指します。』

と、交通ネットワークを活用することとしています。

- 将来都市構造でも、基本的な視点として、
 「人口減少・少子高齢化社会に対応するための集約・連携型都市構造」を掲げ、「高齢化社会がますます進展することに伴い、過度の車依存社会からの転換が求められることから、駅周辺を拠点として、都市機能がコンパクトに「集約」され、各地域が交通（公共交通や道路交通）ネットワークで「連携」することにより、健康で歩いて暮らせるまちづくりや、鉄道やバスなど公共交通の利用促進、さらには環境負荷の少ない低炭素社会・循環型社会の形成を図るとともに、徒歩や自転車、自動車など多様な交通手段で移動できる安全・安心な都市空間の形成を図ります。」としています。
- 10年後、20年後の将来都市構造図において、市役所・南小松島駅から県立みなと高等学園などが立地する発達障がい者総合支援ゾーンにかけての地域を都市中心拠点として位置づけ、市の中心部として都市機能の集約を図ることを位置づけています。



凡 例			
	都市中心拠点		市街地エリア
	地域拠点		田園エリア
	産業拠点		山林エリア
	防災レクリエーション拠点		四国横断自動車道
	防災レクリエーション検討地域(構想)		都市計画道路
	高台利用検討地域(構想)		その他の主要道路
	発達障がい者総合支援ゾーン		鉄道・駅
	徳島小松島港赤石地区(防災拠点)		河川
	盛土区間		行政区境界
	広域連携軸		
	地域連携軸		
	都市中心軸		
	物流軸		

小松島市都市計画マスタープラン 将来都市構造図(概ね10年後) 拡大図(都市中心拠点付近)

3) 第2期小松島市地域福祉計画（一部抜粋）

・誰にも優しいまちづくりの推進

【取組の方向性】

高齢者や障がいのある人など、誰にも優しいまちづくりを推進するためには、市だけでなく、事業者や市民の理解と協力が必要です。建築物や交通機関のバリアフリー化等の物理的な環境整備だけでなく、意識の啓発や情報の提供など、様々な社会的障壁を取り除いていくことが必要となります。

住みやすい生活環境の整備のために、公共交通機関、公共施設のバリアフリー化を推進していくとともに、情報のバリアフリーとして、情報を得ることが困難な人に対しても、それぞれの特性を踏まえた情報提供を展開します。

【市の取組】

○バリアフリーのまちづくりの推進

→小松島市都市計画マスタープランに位置付けられた都市施設整備の方針に基づき、道路・公園など都市施設のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化を進め、誰もが安全で快適に暮らせる都市空間の形成を図ります。

○移動手段の整備

→高齢者や障がいのある人を含むすべての人が、移動手段として路線バスを使いやすくするよう、ノンステップバス車両の導入を推進します。

4) 小松島市立学校再編実施計画（一部抜粋）

・通学の安全確保

【基本的な考え方】

徒歩での通学を原則としますが、再編に伴い、通学距離が一定以上に延伸し、通学が著しく困難となった場合や通学の安全確保に必要な場合は、公共交通機関の活用やスクールバスなどの通学手段を検討してまいります。

通学路については、「小松島市通学路安全推進プログラム」等の取組により安全対策を講じてきた経路をできるだけ活用し、小学校間を安全に接続する経路を設定します。また、児童への交通指導やスクールゾーンによる交通規制などで通学のルール化を図ります。

【通学支援の方法】

再編に伴って通学先の学校まで、半径 1,800m を超える場合は、通学支援を実施します。原則、路線バスや JR を利用する方法としますが、バス路線等がない地域はスクールバスを運行することとします。路線バスを利用する場合は、通学支援サポーターを配置して、バスの乗降時や社内での安全確保を努めます。

今後、経路変更、ダイヤ調整、バス停の新設など、関係機関との協議を進めていきます。

また、スクールバスを運行する場合の乗降場所は旧学校の敷地等を候補として検討します。

公共交通施設（バス停、駅）の分布



※ 一般的に用いられる「児童の歩行速度 60m/分」を用いて、児童の 30 分徒歩距離（道程）を 1,800m と仮定し、学校敷地から半径 1,800m の円の範囲を徒歩圏、円の外側を通学支援圏の目安としています。

公共交通施設（バス停、駅）の分布と再編後の小学校位置

(2) 関連する県の計画

1) 次世代地域公共交通ビジョン（一部抜粋）

【徳島県の現状と課題】

○公共交通の縮小均衡

- ・交通渋滞により路線バスが時刻表どおりに定時運行できなくなり、結果としてバス通勤から自動車通勤への移行を招き、バス事業者の採算性や経営の悪化から路線バスの縮小・廃止等が行われ、利便性の悪化により利用者がさらに減少するという負のスパイラルに陥っている。

○バス事業者の状況

- ・県内の主要な路線バスの輸送人員は、昭和 63 度の 2,092 万人から平成 29 年度は 492 万人で約 76%減少、運行キロは平成 15 年度の 5,217 kmから平成 29 年度は 4,374 kmとなり約 16%減少している。
- ・路線バスの輸送人員・運行キロの減少に伴い、県内バス事業者の経営は厳しさを増しており、平成 30 年度の実績では、国・県・市町村補助を除く赤字額約 1 億 8 千 8 百万円を負担している状況にある。
- ・身近な公共交通である路線バスを維持するため、県と沿線市町村が連携し、さらなる支援を実施することとしているが、近年の運転手不足を踏まえ、路線の減便・縮小にとどまらない、「小回りが利く」、バスの特性を生かした路線の再構築を進めていく必要がある。

○鉄道事業者の状況

- ・JR 四国の輸送人員は、モータリゼーションの進展、高速道路の整備延伸（昭和 63 年度 70 km→平成 30 年度 529 km）や料金割引施策、高速バスや航空機の路線拡大、景気の低迷、人口減少に伴う利用者の減少などにより、昭和 63 年度の約 6,325 万人から平成 30 年度の約 4,543 万人と 30 年間で約 28%減少しており、運輸収入の減少や景気低迷による経営安定基金運用益の減少により、輸送需要に応じた列車の適正化や人員の削減などの自助努力のみでは、鉄道ネットワークの維持が困難となってきている。
- ・また、阿佐海岸鉄道においても同様の状況であり、人件費などの経費削減や沿線自治体による支援により維持している状況が続いている。加えて、施設の老朽化や近年多発している豪雨災害などにより、今後、維持管理経費の増加が見込まれることから厳しい経営環境に置かれている。

○タクシーの状況

- ・タクシーの輸送人員は、昭和 63 年度の約 1,238 万人から平成 29 年度の約 441 万人と 30 年間で約 64%減少している。さらに、平成 14 年の道路運送法改正により需給調整規制が廃止されて全国的にタクシーが増加したが、景気の悪化の影響等もあり、厳しい経営環境が続いている。
- ・県内においても、平成 21 年から徳島市及び周辺町村において、台数削減等が進められているが、依然として供給過剰による営業収入の減少が続いている。一方で、運転手の高齢化や一部の地域においては運転手不足が深刻化しており、特に深夜帯においては都市部においても配車が難しい地域があるなど、地域の公共交通ネットワークを形成する重要な公共交通機関であるタクシーの維持・確保が困難な状況となってきている。

【次世代地域公共交通ビジョン】

●ビジョンが目指す3つの柱

○公共交通の最適化

- ・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。

○利便性の向上

- ・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、だれ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。

○利用促進

- ・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、更なる利用者の増加につながる好循環の実現を図る。

●6つの処方箋

○モーダルミックス(※)の推進

- ・本県の鉄道、路線バスは、一部区間において、鉄道と路線バス、路線バスと路線バスが並行・重複して運行していることから、こういった路線を可能な限り解消し、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必要がある。
- ・中長距離の移動は主に鉄道が担い、それよりも短い距離については、バスやその他の交通手段が担うといった基本的な役割分担のもと、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行い、公共交通の最適化を図っていく。

※デマンド交通 : デマンド(要求、要請、需要)の意味のとおり、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する公共交通のこと

※モーダルミックス: 都市部の輸送需要をさまざまな交通手段(モード)の特性を活かして組み合わせて、最適な配分を行うこと

- ・地域の拠点となる駅やバス停を中心に、一定の間隔で周期的に運行されるパターンダイヤを導入し、利用者にとって分かりやすいダイヤにするとともに、鉄道とバスの乗り継ぎを前提に拠点駅や拠点となるバス停を中心とした乗り継ぎネットワークを構築していく。

○新たな運行形態の導入

- ・限られた交通資源で移動手段を確保するためには、多様な交通資源を総動員し、既存の公共交通機関の持つポテンシャルを最大限に発揮させることが不可欠である。県内の様々な地域において、特定の利用者・時間に限り運行を行うスクールバスや福祉バスが導入されているが、鉄道や路線バスと並行して運行されるなど非効率な運行がなされているケースが多い。
- ・人口減少が進行する中、持続可能な公共交通ネットワークを維持・確保していくためには、バス、鉄道、コミュニティバス、タクシー等の公共交通機関の特性を発揮できる適切な役割分担のもと、各交通モード間を乗り継ぐことにより、目的地までたどり着ける交通ネットワークを構築し、効率的な運行を実現する「公共交通ネットワークの最適化」を進める必要がある。

○つなぐ仕組みの構築

- ・多様な交通資源による「モーダルミックス」を実現するためには、シームレスに目的地まで到着することができる「つなぐ仕組み」の構築が必要不可欠である。このため、都市部においては鉄道や路線バスをパターンダイヤ化し、鉄道とバスの乗り継ぎ、バスとバスの乗り継ぎがしやすいダイヤ設定を行う。
- ・バスが運行されていない地域においては、コミュニティバスとスクールバス・福祉バスの一体的活用、ボランティアタクシー等の乗り継ぎができる環境を整えていく。
- ・こうした仕組みを IOT や AI（人工知能）を活用した配車システムで実装し、利用者の需要に応じて乗合車両を効率的に運行させる「新たな公共交通システム」により、利便性の向上とともに、効率的な車両の運用を行い、公共交通ネットワークの構築を図っていく。
- ・これらにより、出発地から目的地まで「つなぐシステム」を実装し、効率的な乗り継ぎを可能とし、地域の移動手段を確保していく。（MaaS※と呼ばれている）また、現在、各事業者毎に提供されている時刻表や路線情報をオープンデータ化（共通フォーマットのデータに変換）し、路線情報の検索サイトや地図サイトに情報提供し、利用者が容易に情報を得られるよう利便性の向上を図っていく。

※MaaS：出発地から目的地までの移動に係る検索・予約・決済などをオンライン上で一括して提供するサービス

○交通結節点の環境整備

- ・地域公共交通を維持・確保していくためには、自動車利用からの転換を図り、いかに利用者を増加させるかが大きな課題であり、自宅から最寄り駅までのいわゆる「ファースト・ワンマイル(※)」の交通手段を確保し、利用しやすい地域公共交通の実現が不可欠である。
- ・このためには、乗り継ぎがしやすい環境の実現や各交通モードへのアクセス性の向上が必要であり、まちづくりとも連携した公共交通ネットワークの形成を進める必要がある。

○新たな需要の創出

- ・地域の公共交通ネットワークを維持・確保するためには、公共交通事業者の収益の改善が必要であるが、人口減少社会化において利用者の大幅な増加は困難であることから、交流人口の拡大による新たな収益の確保策など生産性向上の取組が不可欠である。
- ・県や市町村、バス事業者等が連携し、路線バスを中心に地域の実情に応じた生産性向上に関する具体策を進めていく必要がある。

○地域で支える意識の醸成

- ・持続可能な公共交通ネットワークを形成するためには、過度に自動車に依存せず、地域公共交通の利用促進を図っていく必要があるが、そのためには、施設整備や乗り継ぎ利便性の向上に加え、公共交通機関の運行に関する情報などを発信することが重要である。
- ・マイレール・マイバス意識を醸成し、地域公共交通に愛着を感じてもらうとともに、地域公共交通の置かれている現状を周知することにより、県民自らが交通サービスを使って支えていくという意識を持ってもらうことが必要不可欠である。
- ・公共交通の乗り方も利用してみなければ分からないこともあり、利用促進を進めるうえで課題となると考えられることから、各種イベントや学校教育などの機会を十分に活用し、「乗り方」を県民に広く知ってもらう必要がある。

※ファースト・ワンマイル：直訳すると「最初の1マイル (1.6 km)」という意味で、公共交通のファースト・ワンマイルは、まずは出かけるときの最初の1マイルのことを指します

2) 徳島県地域公共交通計画（一部抜粋）

【公共交通の現状】

○運行サービス

- | | |
|-------------|---|
| 【鉄道】 | 徳島市近郊では一定の運行本数があり、市外拠点駅からはバスより約10分早い（鳴門駅除く） |
| 【高速バス】 | 県外各地への路線が充実し、県内にも多くの停留所が存在 |
| 【幹線系統バス】 | 徳島駅を中心に多くの路線が構成され、鉄道を含めて並行・重複する区間も多い |
| 【地域内交通（乗合）】 | バス・デマンド型乗合交通に加え、スクールバスの一般乗車や自家用旅客有償運送も実施 |
| 【タクシー】 | 町村の多くで法人タクシーの車両台数が数台程度 |

○利用・運営

- ・バスやタクシーの利用者数が近年減少傾向（令和2年は新型コロナ危機により全モードとも大幅減）
- ・バス等の運営においては、運転手の確保が喫緊の課題

○利用者意向

- ・公共交通の利用者減少と税金投入に対する認知度は約3割が「初めて知った」と回答
- ・県内の路線バスを維持する上での考えについては、5割超が「さらに負担をしても便数や路線数などのサービスを維持・充実すべき」と回答。
- ・県内で路線バスを利用する上で重視するサービスは、「運行本数」、「運行ルート」が突出（次いで「バス停設備」「鉄道やバスとの乗り継ぎ」）
- ・乗り継ぎを許容する条件では、「待ち時間が短い」「所要時間が大きく増加しない」が約5割と最も高く、次いで「運賃が大きく増加しない」が約4割、「待合環境」「運行本数増」が約3割。
- ・県内の公共交通ネットワークを維持するための取組では、「情報提供の充実」が約5割、「バスの待合環境を充実する」が4割、「鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎがしやすくなる」、「運賃支払いにおけるキャッシュレス決済の充実」、「地域内交通の維持・充実」が約3割。

【県の計画】

- ・『地方創生先導』、『近未来創造』に向け、公共交通に関する取組が位置付け
- ・『安全・安心「持続可能な社会」づくり』において、『持続可能な地域公共交通とまちづくり』が位置付け
- ・『地方創生拠点連携型』都市づくりに向け、コンパクト・プラス・ネットワークが求められる。
- ・次世代地域公共交通ビジョンの3つの柱は、「公共交通の最適化」、「利便性の向上」、「利用促進」

【計画の基本方針】

県内の様々な地域において、最適化された多様な移動手段が連携し、利便性向上と利用促進の好循環が生みだす、持続可能な公共交通ネットワークの実現

【計画の目標】

○公共交通の最適化

- ・各交通モードの特性を発揮できる適切な役割分担と連携のもと、県内の様々な地域に、公共交通で移動が可能である。
- ・DMV や燃料電池バスなど、新たな交通資源が導入され、移動手段だけでなく観光資源としても活用されている。

○利便性の向上

- ・出発地から目的地まで乗り継ぎが発生する場合においても、複数モード間のダイヤ、運賃、情報提供、待ち環境等で連携が図られ、スムーズに移動できる。
- ・バスや鉄道等を待つ環境が、施設や地域等との連携を含めて整備され、交通結節点で利用者が快適に待ち時間を過ごすことができる。

○利用促進

- ・地域全体で支えていく意識の醸成などにより、公共交通の利用者数が、新型コロナウイルスの感染拡大前の状態まで回復している。
- ・利便性向上に応じて、観光客による利用が、新型コロナウイルスの影響から回復している。

2.3 小松島市地域公共交通網形成計画の実施状況及び目標達成状況

本計画の前計画にあたる「小松島市地域公共交通網形成計画」は、平成 28 年度に策定され、平成 29 年度～令和 3 年度の計画期間において、関係機関との連携のもと各種事業が実施されてきました。

「小松島市地域公共交通網形成計画」における各種事業の実施状況について、令和 3 年度 3 月末時点の状況を整理しました。

小松島市公共交通網形成計画の施策と達成度

目標	施策	5年間の取組み
①市民の移動ニーズに対する運行水準の適正化	①ダイヤの合理化	●平成30年4月1日 ダイヤ・ルート見直し 南小松島駅、日赤病院玄関前 全線乗り入れ
	②わかりやすさの向上のためのダイヤ・ルートの改善	●令和2年10月1日 ダイヤ・ルート見直し 目佐和田島線、小松島立江線について、土日祝日あいさい広場経由便創設
②利用案内の充実	③車両やバス停の表示の改善	●平成30年～令和2年 バス停に地図ベースの25ヵ所路線図貼り付け
	④わかりやすい時刻表・バスマップ発行と案内強化	●「小松島公共交通マップ」を発行し、19ヵ所に配布 発行年：平成31年4月 初版発行 令和3年3月 第2版発行 配布場所：市役所、公民館12ヵ所、市立図書館、サウンドハウスホール、南小松島駅観光案内所、ルピア徳バスチケットセンター、商工会議所、徳島バス徳島駅前案内所 ●令和2年度 南小松島駅構内にデジタルサイネージの設置
	⑤ICTの活用などによる情報提供の充実	●市ホームページのトップに路線バス・鉄道の時刻の案内 ●バスロケーションシステム「いまどこなん」(H29.4～)については市ホームページ・広報を通じた定期的な周知

目標	施策	5年間の取組み
③誰もが使いやすい設備の充実	⑥バリアフリー化の推進	●令和2年度 ノンステップバスに更新 市内を走る路線バスノンステップ割合 100%
	⑦バス停の改善	●危険バス停の令和3年度解消 8カ所 (10カ所中)
④交通結節点の充実	⑤ICTの活用などによる情報提供の充実 【再掲】	施策⑤の方針参照
	⑧幹線・フィーダーの明確化と乗継利便性の向上	●市広報やHPで日赤病院玄関前や南小松島駅前等交通結節点でのほかのバス路線及び鉄道との乗り換え時間の案内の強化 ●南小松島駅の駅舎内及び駅前停留所に【鉄道からバス】、【バスから鉄道】の乗換時刻表を作成し掲示し、乗り継ぎの案内強化
⑤多様な交通手段の連携	①ダイヤの合理化【再掲】	施策①の方針参照
	⑨高速道路延伸を利用した新たな公共交通網	●四国横断自動車道の整備状況の進捗について担当課との情報共有に努めるとともに、将来的な高速道路の開通を見据えた公共交通網の検討

目標	施策	5年間の取組み
⑥住民による自発的な利用促進	⑩利用促進運動の展開	<ul style="list-style-type: none"> ●令和元年度 小学校における乗り方教室の実施並びに校外学習時の公共交通利用を呼びかけ ●市広報を利用した市民に向けた公共交通利用促進の呼びかけ ●平成30年度 市職員に対し、庁内メールや庁内文書で通勤時等の公共交通利用の呼びかけ ●令和3年度 老人等バス無料優待証更新のお知らせを送付 ●令和3年度 70歳の方に対する老人等バス無料優待証のお知らせを送付 ●令和3年度 南小松島駅前駐輪場マナーアップキャンペーンの実施 9月11日、1月13日

小松島市公共交通網形成計画全体の数値目標と達成度

目標	数値目標	達成度
自家用車からバス利用への転換を促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日当たり延べ1,800人の利用を目指す。 → 1日当たりの徳島バス路線における市内バス停留所利用数 624人/日 → 1,000人/日 (平成28年度) (令和3年度) → 1日当たりの移譲路線(協定路線)における利用者数 441人/日 → 800人/日 (平成28年度) (令和3年度) 	徳島バス路線 平日：518人/日 休日：220人/日 協定路線 平日：341人/日 休日：213人/日 (令和3年度)
バスを便利と感じる人の割合が増える	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンケートにおけるバスの総合満足度で「高い」「やや高い」の割合 8.9% → 17.8% (平成28年度) (令和3年度) 	35.4% (令和4年度公共交通利用者アンケート) ※令和3年度はコロナウイルスまん延のため未実施
公共交通アクセシビリティ水準値の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通アクセシビリティ(公共交通がどれくらい利用しやすいかを相対的に表した指標)の水準値の向上 0.98 → 1.10 (平成28年度) (令和3年度) 	※令和3年度はコロナウイルスまん延のため未実施

2.4 公共交通の現状

2.4.1 路線バスの現状

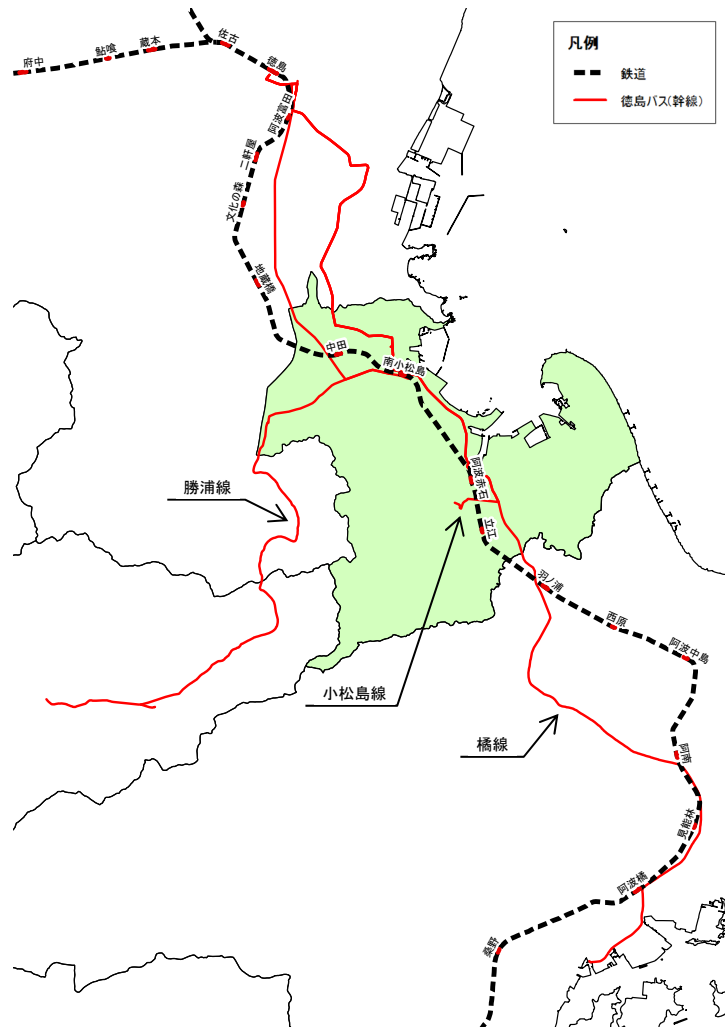
(1) 徳島バス路線の現状

1) 現在の路線バスの運行状況

路線バスは徳島バス株式会社が徳島県の県都である徳島市を中心にネットワークを形成しており、小松島市においては近隣市町等を結ぶ路線を3路線（勝浦線・橘線・小松島線）運行しています。しかし、近年の急速な人口減少や少子高齢化、また自家用車の普及などにより利用者の減少が続いており、徳島県内の路線バスの1日当たり輸送人員は平成11年度の143.9人から平成25年度には85.6人と、約4割減少しています。

このような状況を受け、徳島バス株式会社は平成28年4月から路線バスの運行回数の見直しや既存路線の一部を廃止しています。

今後は、さらなる高齢化の進行等により、自家用車から公共交通へ転換する高齢者の増加も見込まれるものの、利用者数の低迷が続けば、赤字路線でのさらなる減便・撤退が懸念されます。



小松島市内を通過する徳島バスルート図

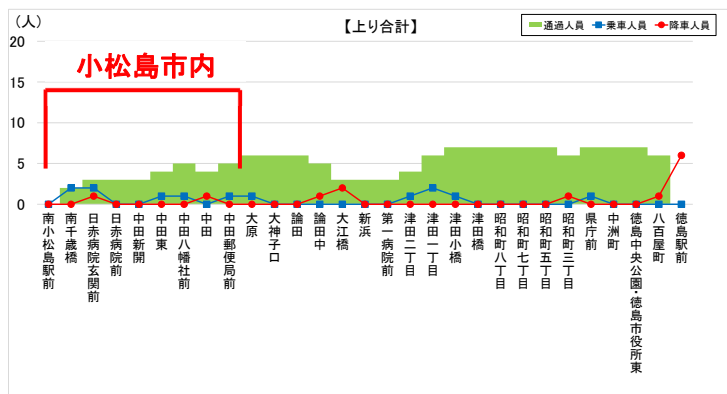
2) 徳島バスの利用状況

以降に示す乗降客数のデータからは、小松島市内では、日赤病院前が全路線通過することから、多くの乗車と降車があり、市内外の人が路線バスを利用して日赤病院を訪れていることが伺えます。

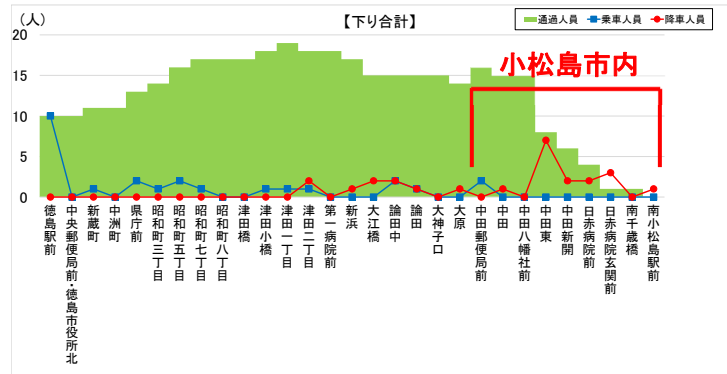
また、徳島バスの幹線路線における市内のバス停では満遍なく乗り降りが見受けられ、徳島駅と小松島市内という市域をまたぐ、幹線路線として機能していると言えます。

※次ページからの乗降調査結果については徳島バス株式会社から提供いただいた令和3年度乗降調査結果に小松島市内のバス停を明示したものを掲載しております。

■ 【平日】小松島線（徳島～津田経由～南小松島駅前）

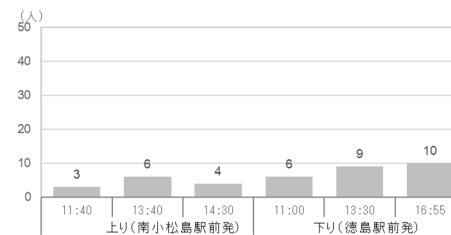


上り	南小松島駅前	南千歳橋	日赤病院玄関前	日赤病院前	中田新開	中田東	中田八幡社前	中田	中田郵便局前	大原	大神子口	論田	論田中	大江橋	新浜	第一病院前	津田二丁目	津田一丁目	津田小橋	津田橋	昭和町八丁目	昭和町七丁目	昭和町五丁目	昭和町三丁目	昭和中	中洲町	徳島中央公園・徳島市役所東	八百屋町	徳島駅前
乗車人員	0	2	2	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
降車人員	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	6
通過人員	0	2	3	3	3	4	5	4	5	6	6	6	5	3	3	3	4	6	7	7	7	7	6	7	7	7	7	6	0

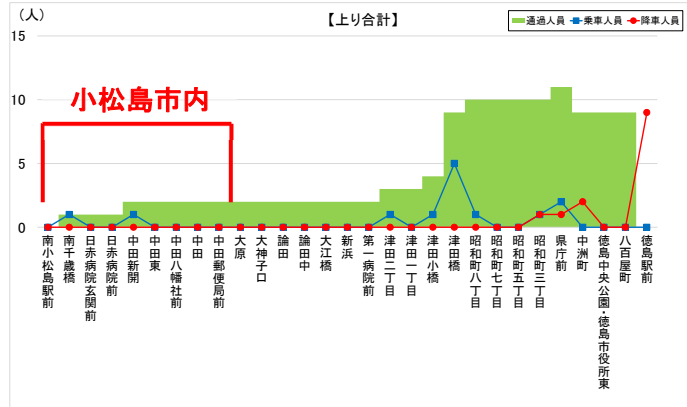


下り	徳島駅前	中央郵便局前・徳島市役所北	新蔵町	中洲町	県庁前	昭和町三丁目	昭和町五丁目	昭和町七丁目	昭和町八丁目	津田橋	津田小橋	津田一丁目	津田二丁目	第一病院前	新浜	大江橋	論田	論田中	大神子口	大原	中田郵便局前	中田	中田八幡社前	中田東	日赤病院前	日赤病院玄関前	南千歳橋	南小松島駅前	
乗車人員	10	0	1	0	2	1	2	1	0	0	1	1	1	0	0	0	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
降車人員	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	2	1	0	1	0	1	0	7	2	2	3	0	1
通過人員	10	10	11	11	13	14	16	17	17	17	18	18	18	18	17	15	15	15	15	14	16	15	15	8	6	4	1	0	

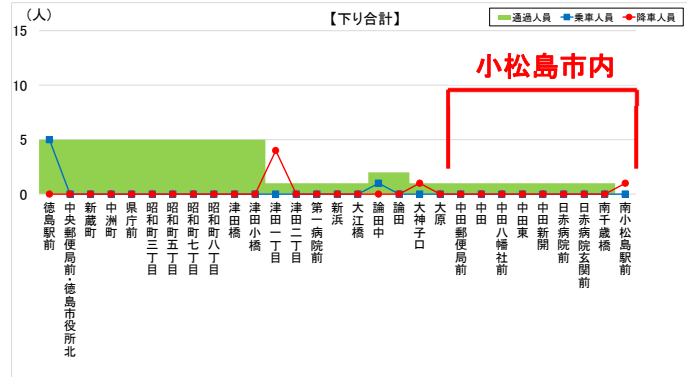
ダイヤ別利用者数



■ 【休日】小松島線（徳島～津田経由～南小松島駅前）

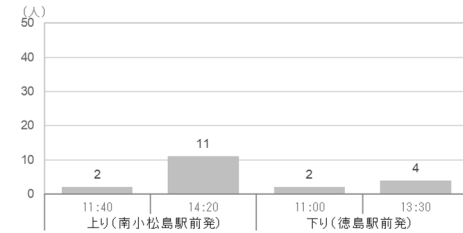


上り	南小松島駅前	南千歳橋	日赤病院玄関前	日赤病院前	中田新開	中田東	中田八幡社前	中田	中田郵便局前	大原	大神子口	論田	大江橋	新浜	第一病院前	津田二丁目	津田小橋	津田橋	昭和田八丁目	昭和田七丁目	昭和田五丁目	昭和田三丁目	県庁前	徳島中央公園・徳島市役所東	八百屋町	徳島駅前	
乗車人員	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	1	0	0	1	2	0	0	
降車人員	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0
通過人員	0	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	9	10	10	10	11	9	9	9	

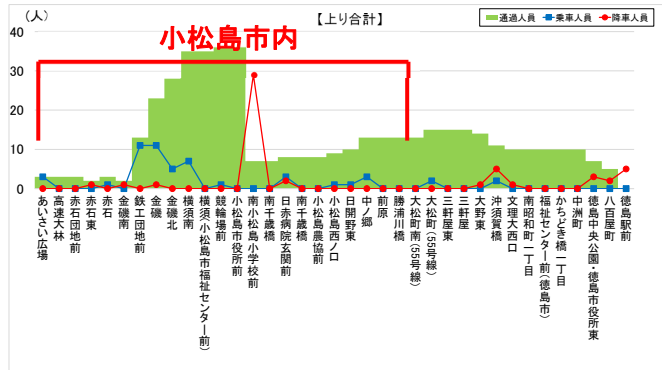


下り	徳島駅前	徳島市役所北	中央郵便局前	新蔵町	中洲町	県庁前	昭和田三丁目	昭和田五丁目	昭和田七丁目	昭和田八丁目	津田橋	津田小橋	津田一丁目	第一病院前	新浜	大江橋	論田	論田中	大神子口	大原	中田郵便局前	中田八幡社前	中田東	中田	中田八幡社前	中田新開	日赤病院玄関前	南千歳橋	南小松島駅前
乗車人員	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
降車人員	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
通過人員	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0

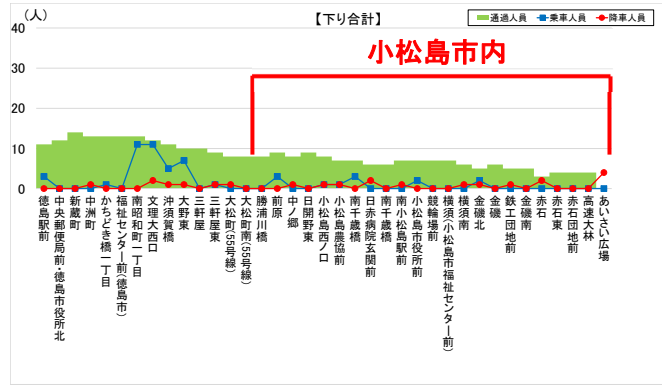
ダイヤ別利用者数



■ 【平日】小松島線（徳島～バイパス経由～あいさい広場）

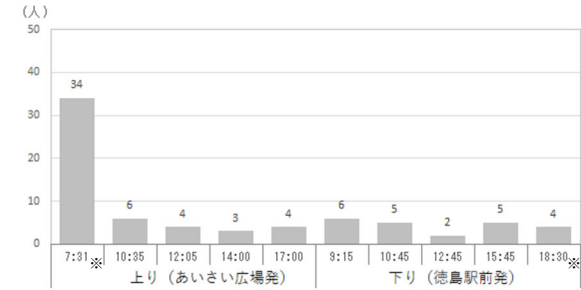


上り	あいさい広場	高速大林	赤石団地前	赤石	金磯南	鉄工団地前	金磯北	金磯	横須南	横須（小松島市福祉センター前）	競輪場前	南小松島小学校前	南小松島市役所前	南千歳橋	日赤病院玄関前	小松島農協前	小松島西ノ口	日開野東	中ノ郷	前原	勝浦川橋	大松町南（55号線）	大松町南（55号線）	三軒屋東	三軒屋	大野東	沖須賀橋	文理大西口	南昭和第一丁目	かちどき橋一丁目	中洲町	徳島中央公園・徳島市役所東	八百屋町	徳島駅前			
乗車人員	3	0	0	1	0	11	11	5	7	0	1	0	0	0	3	0	0	1	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
降車人員	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通過人員	3	3	2	2	13	23	28	35	35	36	36	7	7	8	8	9	10	13	13	13	13	15	15	14	11	10	10	10	10	10	10	10	10	10	7	5	0



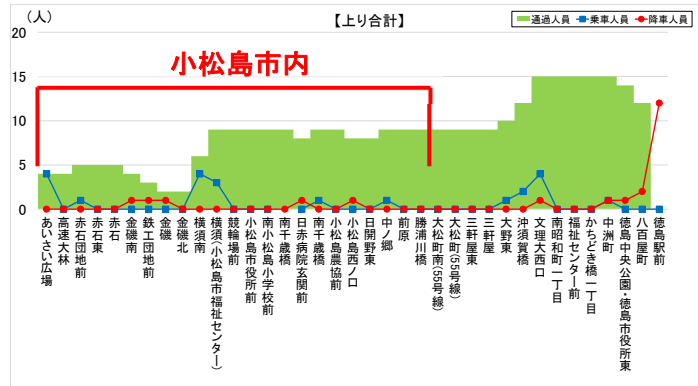
下り	徳島駅前	中央郵便局前	新蔵町	中洲町	福祉センター前（徳島市）	南昭和第一丁目	文理大西口	沖須賀橋	大野東	三軒屋	三軒屋東	大松町南（55号線）	大松町南（55号線）	中ノ郷	日開野東	小松島西ノ口	小松島農協前	日赤病院玄関前	南千歳橋	南小松島駅前	競輪場前	横須南	横須（小松島市福祉センター前）	横須北	金磯北	鉄工団地前	赤石	赤石東	赤石団地前	高速大林	あいさい広場					
乗車人員	11	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
降車人員	0	0	0	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	2	0	1	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通過人員	11	12	14	13	13	13	12	11	10	10	9	8	8	8	9	8	7	7	6	6	7	7	7	7	6	5	3	4	4	4	4	0	0	0	0	0

ダイヤ別利用者数

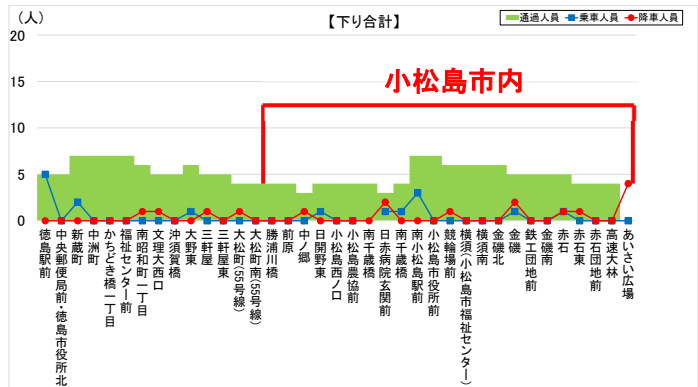


※：小松島線（徳島～バイパス経由～高速大林）を計上

■ 【休日】小松島線（徳島～バイパス経由～あいさい広場）

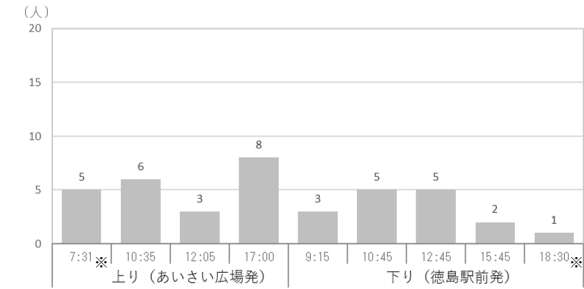


乗車人員	降車人員	通過人員
4	0	4
1	0	5
0	0	5
0	0	5
0	0	4
0	0	2
0	0	2
3	0	9
0	0	9
0	0	9
0	0	9
0	0	8
0	0	8
0	0	8
0	0	8
0	0	9
0	0	9
0	0	9
0	0	9
0	0	9
0	0	10
0	0	12
0	0	15
0	0	15
0	0	15
0	0	15
0	0	14
0	0	12
0	0	0



乗車人員	降車人員	通過人員
5	0	5
0	0	5
2	0	7
0	0	7
0	0	7
0	0	7
0	0	6
0	0	5
0	0	5
0	0	6
0	0	5
0	0	5
0	0	4
0	0	4
0	0	4
0	0	4
0	0	4
0	0	3
0	0	4
0	0	4
0	0	4
0	0	4
0	0	3
0	0	4
0	0	7
0	0	7
0	0	6
0	0	6
0	0	6
0	0	6
0	0	5
0	0	5
0	0	5
0	0	5
0	0	4
0	0	4
0	0	0

ダイヤ別利用者数



※：小松島線（徳島～バイパス経由～高速大林）を計上

(2) 協定路線の現状

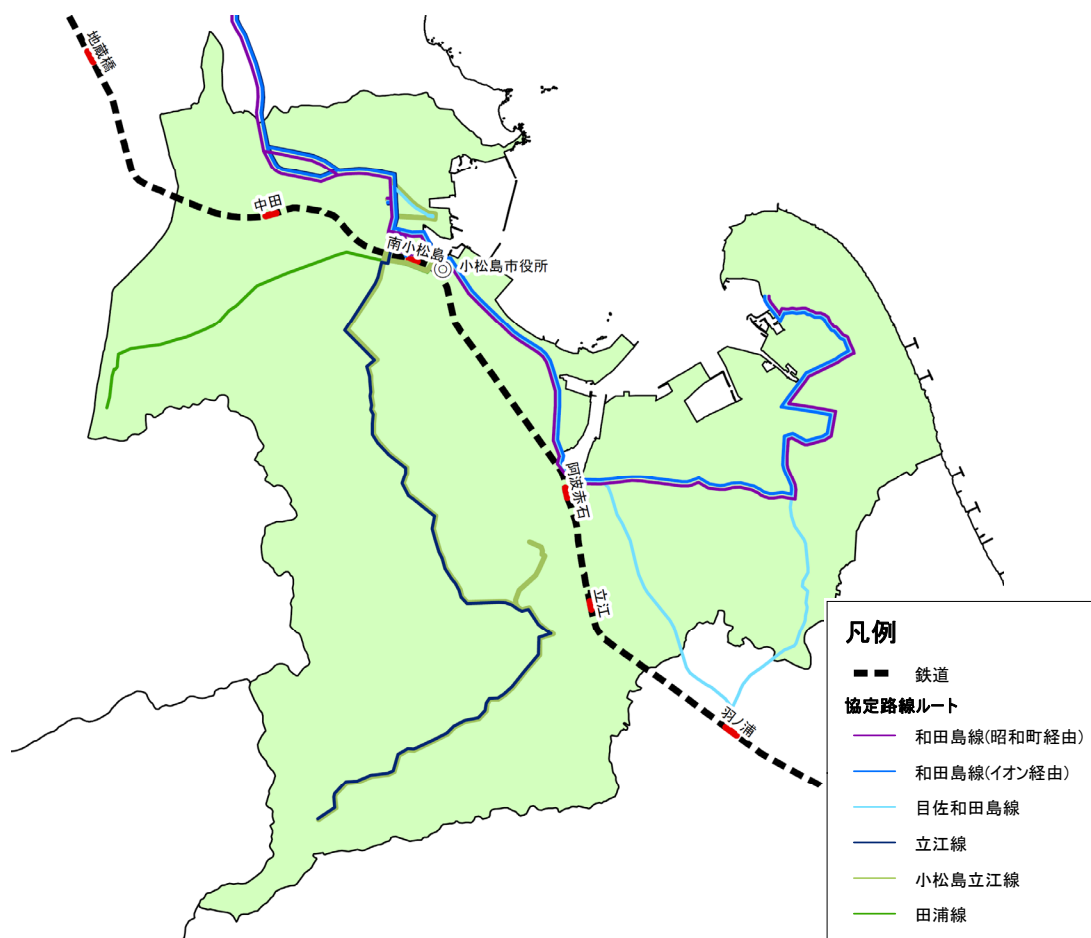
1) 市営バス移譲の経緯

小松島市では、公営企業として小松島市営バスを運行していました。

平成 26 年 3 月に策定した小松島市都市計画マスタープランでは、南小松島駅周辺を都市中心拠点、阿波赤石駅周辺を地域拠点と位置づけ、まちづくりを進めることになっていますが、マスタープラン策定以前より、小松島市営バスが運行することで同地区の地域住民の移動手段の確保に努めてきました。

しかし、利用者が減少する中で公営企業を維持することは容易ではなく、公営企業の存続を目指して平成 24 年 6 月に策定した「小松島市運輸事業基本計画」に基づき、同年 10 月に路線の見直し（5 路線 14 系統→3 路線 5 系統）を行いました。バス利用者の減少につれて、路線バスの維持確保のための補助金（一般会計からの繰入、平成 24 年度は約 1 億 1 千万円）が増加するようになり、平成 27 年 3 月 31 日をもって小松島市営バスとしての営業を終了し、4 月より徳島バス株式会社に運行路線について路線移譲を行い、協定路線となりました。

平成 27 年 4 月に徳島バスに移譲した旧市営バス（以下、協定路線）の現在の路線網図を次に示します。また、協定路線の利用状況を把握するために実施した令和 3 年 10 月に実施した乗降調査の結果概要を次頁以降に示します。

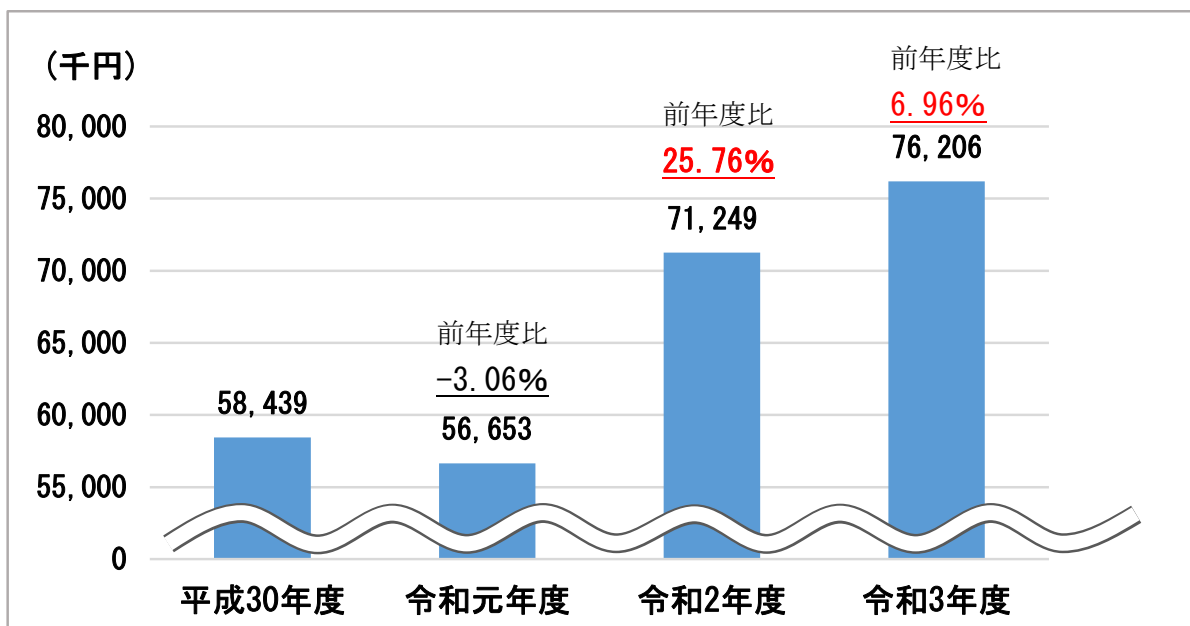


協定路線のルート図

2) 協定路線バスの運行経費補助金支出額の推移

協定路線バスの運行経費補助金支出額は、コロナウイルス感染症のまん延前である令和元年度まで60,000千円以下となっていました。コロナウイルス感染症まん延後の令和2年度・令和3年度は、利用者の減少に伴い運賃収入が大幅に減少したため、運行経費補助金支出額が令和元年度から令和2年度にかけ、25.76%の増加となっています。

協定路線バス運行経費補助金支出額の推移



3) 協定路線バス乗降調査の概要

協定路線バス乗降調査の概要

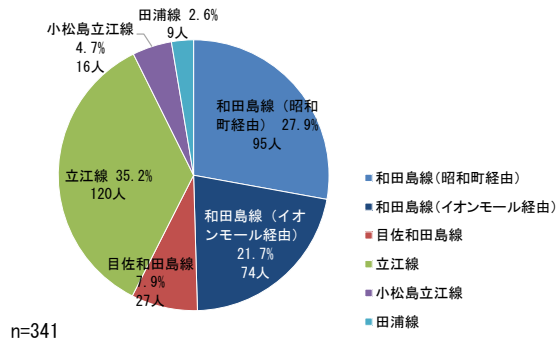
	調査日時	平日：令和3年10月14日(木) 天気：晴 休日：令和3年10月17日(日) 天気：曇雨
調査対象	営業所	小松島営業所(徳島バス株式会社)
	路線数・系統数	3路線5系統 ・和田島線(昭和町経由・イオンモール徳島経由) ・目佐和田島線 ・立江線 ・小松島立江線 ・田浦線
	運行時間	始発～終発
	対象者	全運行車両の始発から終発までの利用乗降客のうち、無賃扱いの幼児を除く全乗降客

4) 協定路線バス乗降調査の結果概要

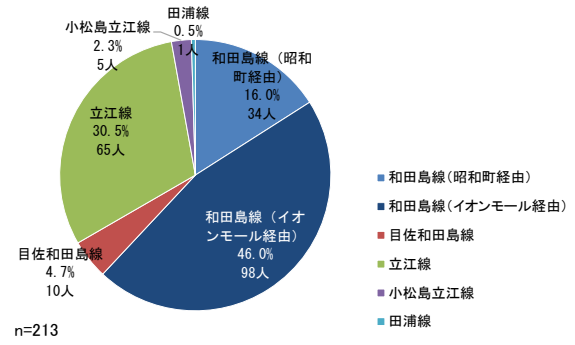
a) 路線別乗車割合

3路線5系統の乗車割合では、運行便数が多い「和田島線」の2系統で約半数を占め最も多く、次いで立江線が多くなっています。徳島駅まで直接接続する路線の利用割合が多くなっています。

路線別乗車割合（平日）



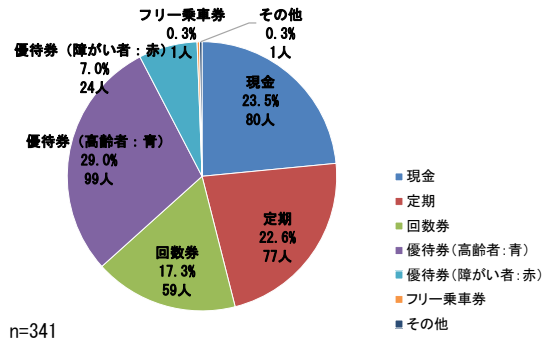
路線別乗車割合（休日）



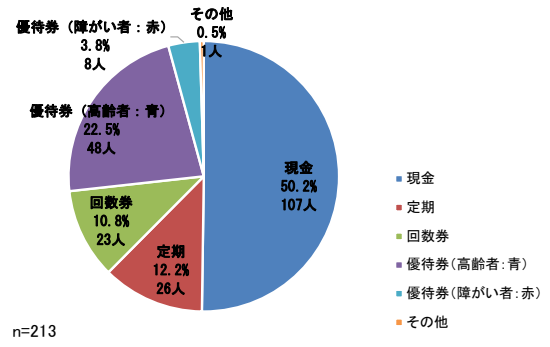
b) 乗車券種別乗車割合

平日は優待券（高齢者）（29.0%）、現金（23.5%）、定期（22.6%）の順に多くなっており、
 休日は現金（50.2%）、優待券（高齢者）（22.5%）、定期（12.2%）の順に多くなっています。

乗車券種別乗車割合（平日）



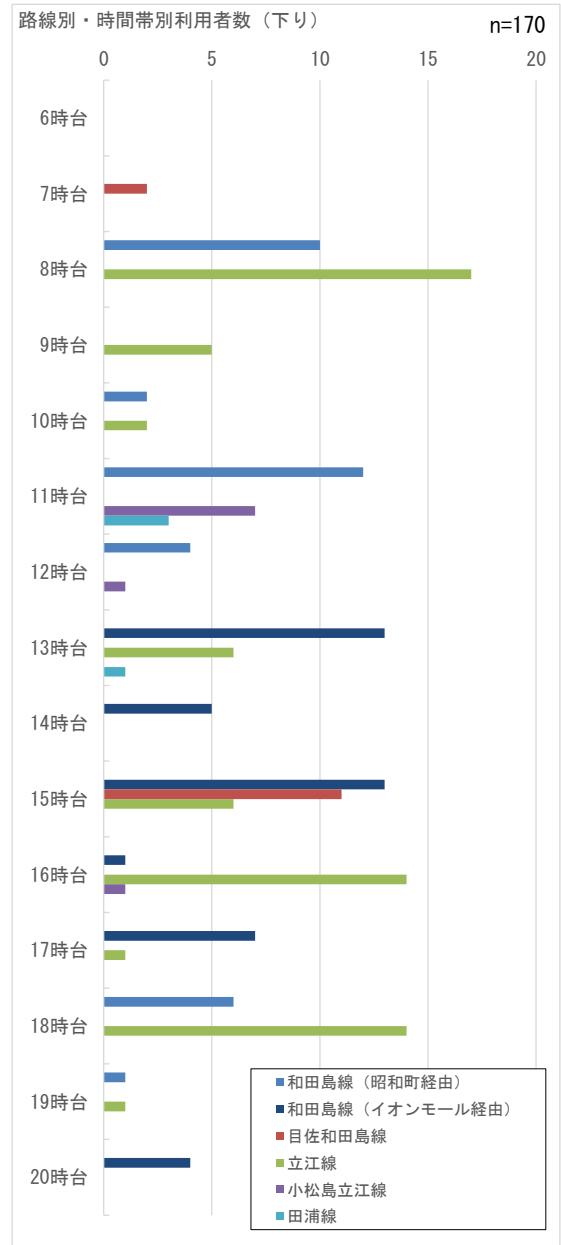
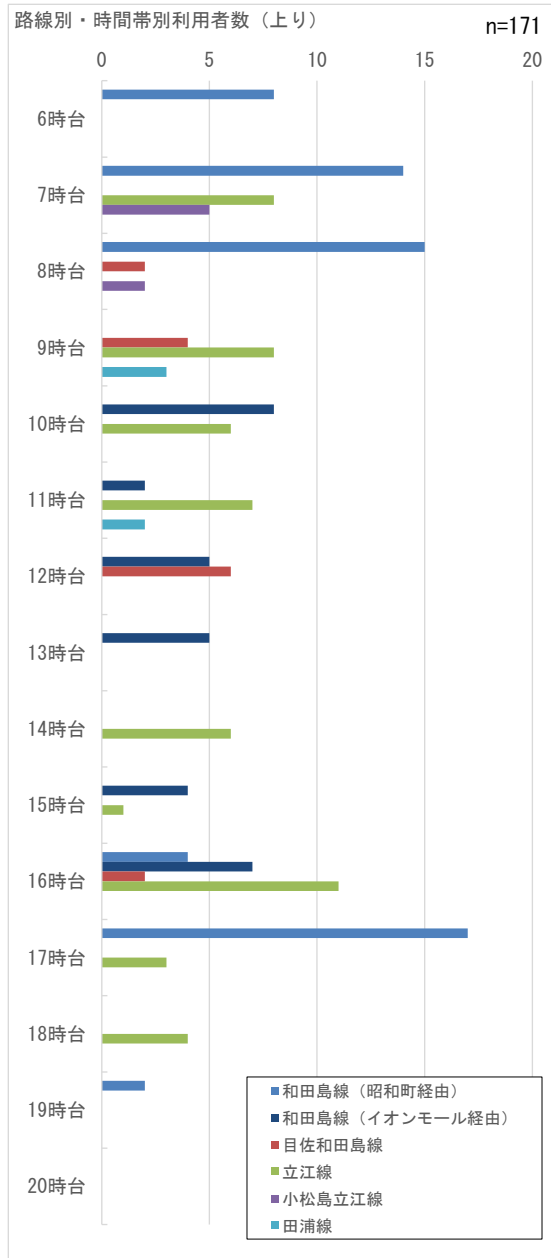
乗車券種別乗車割合（休日）



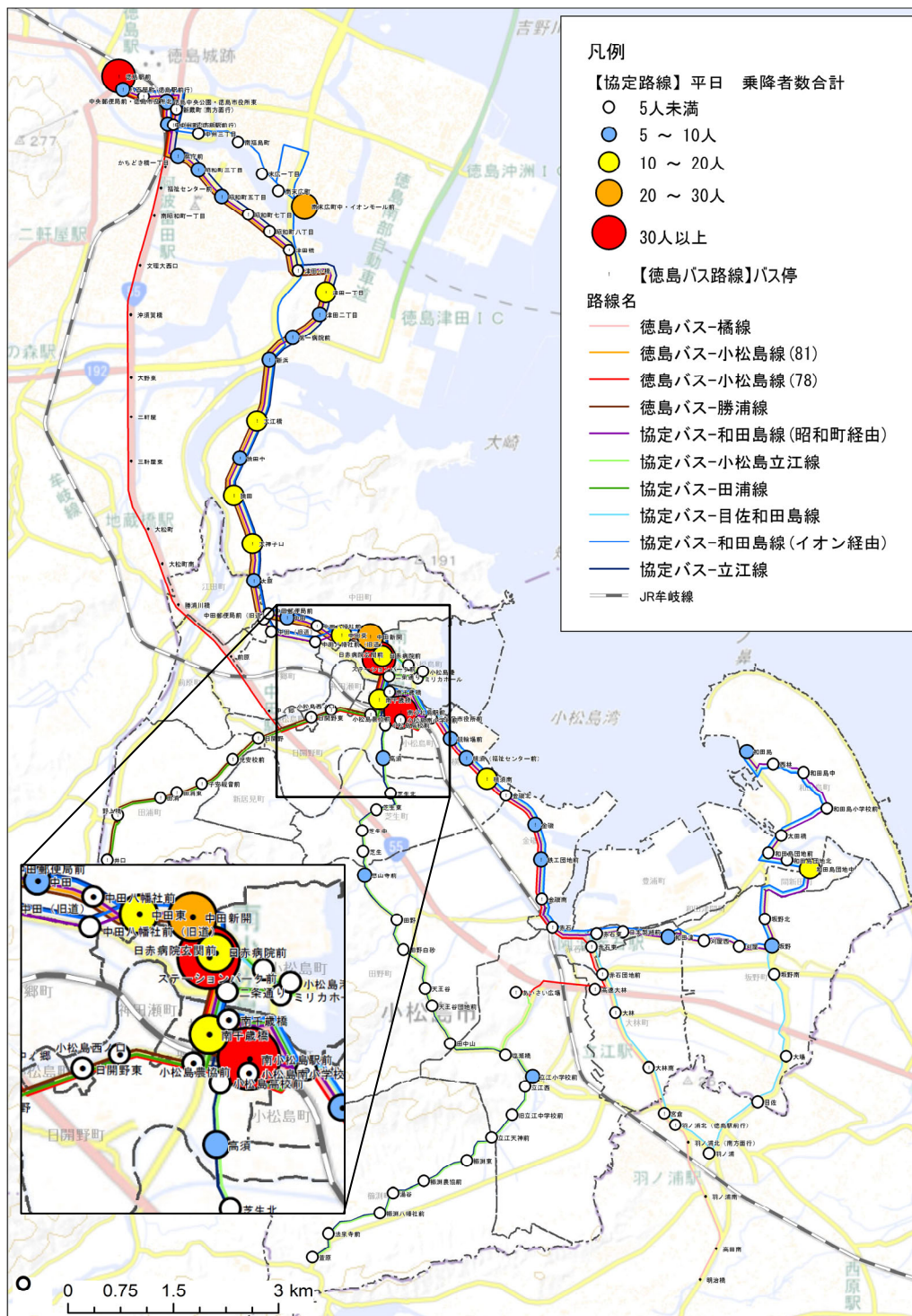
c) 路線別・時間帯別利用者数（平日）

平日は和田島線（昭和町経由）朝・夕と昼間の差が上りで顕著ですが、和田島線（イオンモール経由）・立江線等は日中利用も他の路線に比べて相対的に多くなっています。

路線別・時間帯別利用者数（平日）



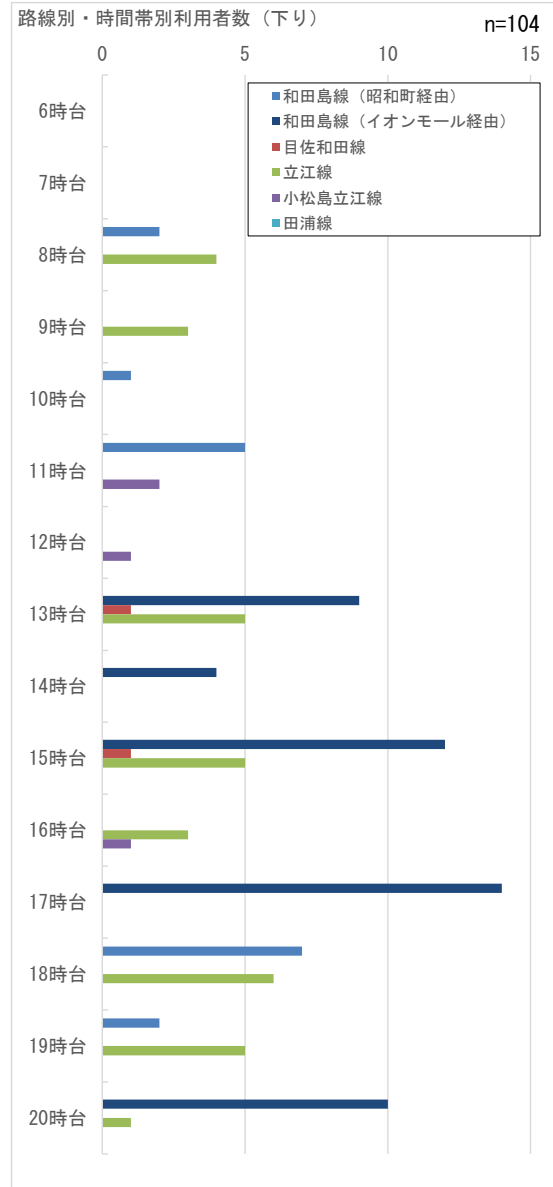
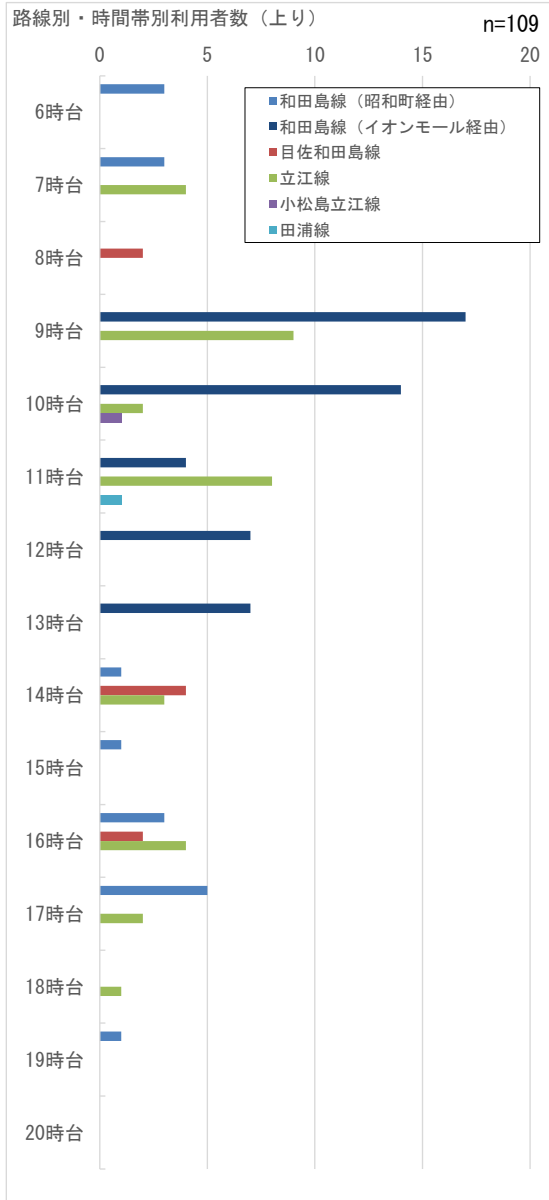
平日の各バス停における乗降者数合計を図に示すと以下の通りです。小松島市内では市街地部の乗降者数が多く、徳島市内の乗降者数が多くなっています。



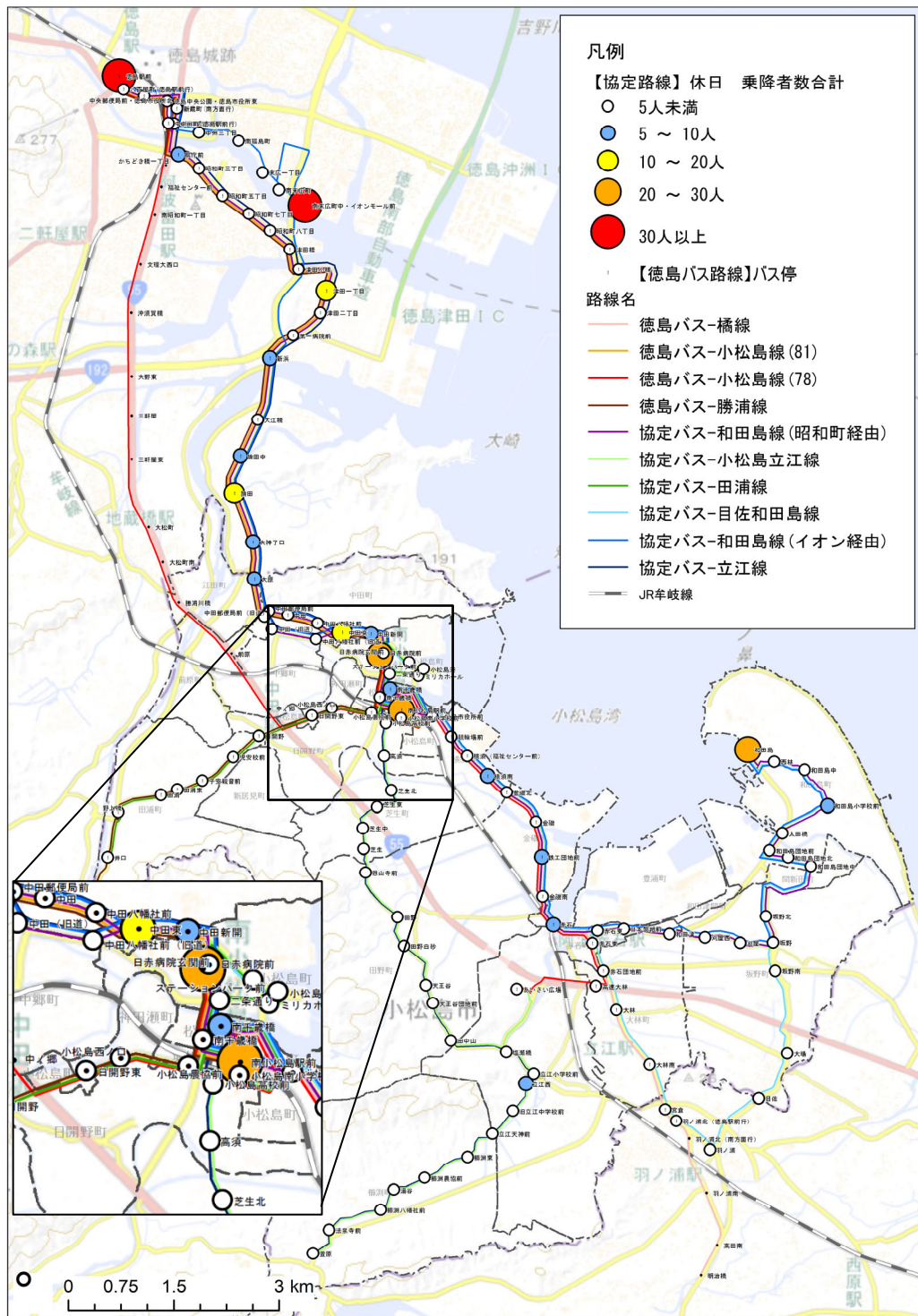
d) 路線別・時間帯別利用者数（休日）

休日の午前中は上りが多め、午後は下りが多めという傾向が見られます。

路線別・時間帯別利用者数（休日）



休日の各バス停における乗降者数合計を図に示すと以下の通りです。小松島市内では市街地部及び和田島の乗降者数が多くなっているほか、徳島駅やイオンモールの乗降者数が多くなっています。

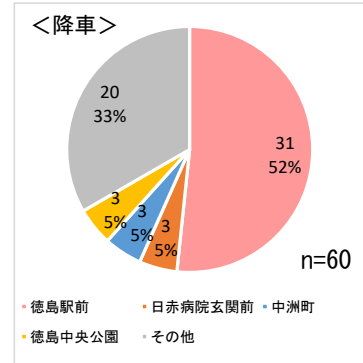
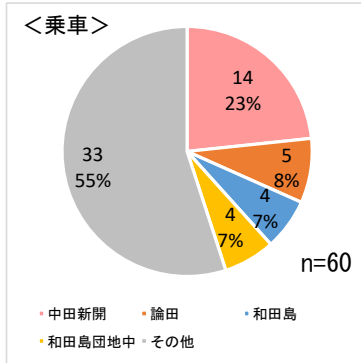


■ 和田島線（昭和町経由）

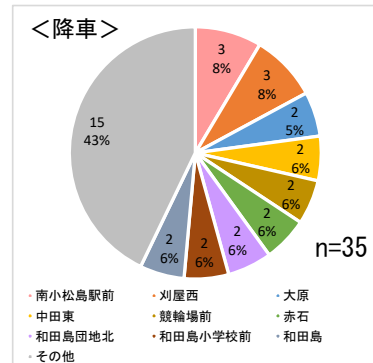
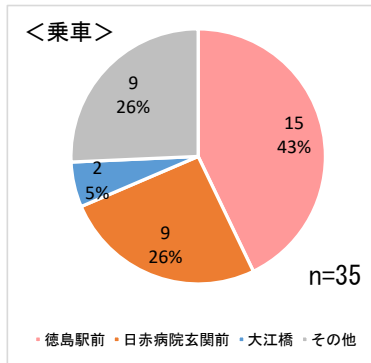
a) 平日のバス停乗降人数

平日上りは中田新開の乗車が多く、最寄りである支援学校の学生が多く乗車していると考えられます。平日下りは徳島駅・日赤病院玄関前の乗車が多くなっています。

平日・上りのバス停乗降人数



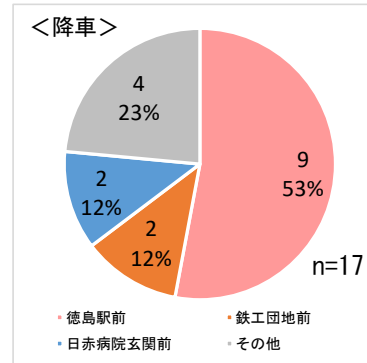
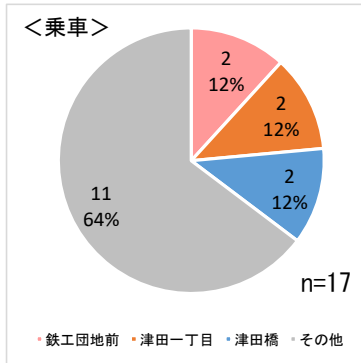
平日・下りのバス停乗降人数



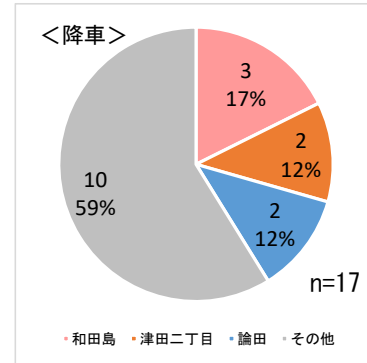
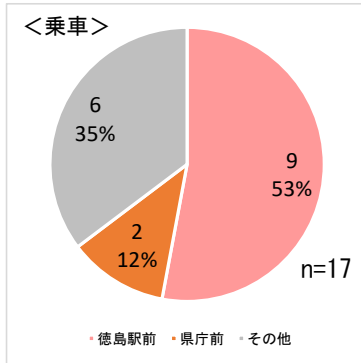
b) 休日のバス停乗降人数

休日は徳島市から小松島方面の利用が多くなっています。

休日・上りのバス停乗降人数



休日・下りのバス停乗降人数

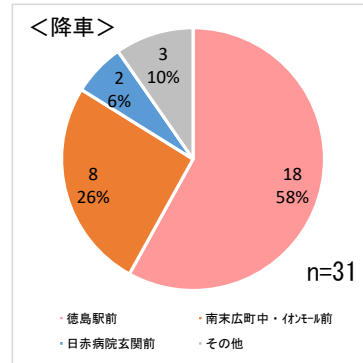
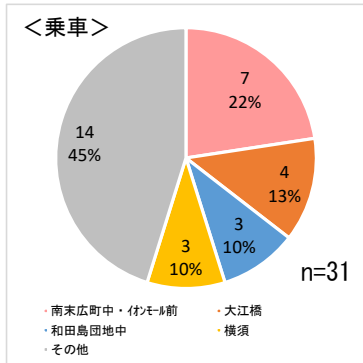


■ 和田島線（イオンモール経由）

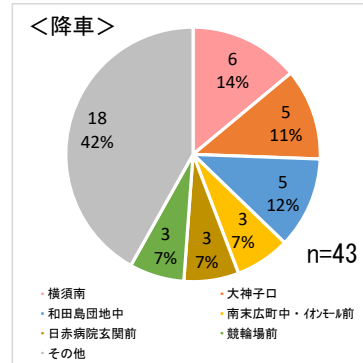
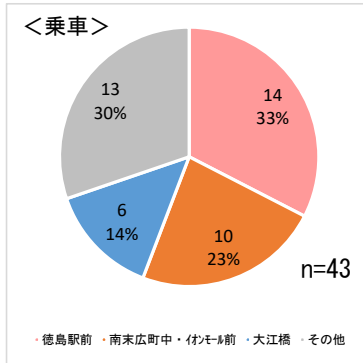
a) 平日のバス停乗降人数

平日は上り・下りとも徳島市内間の利用が比較的多くなっています。

平日・上りのバス停乗降人数



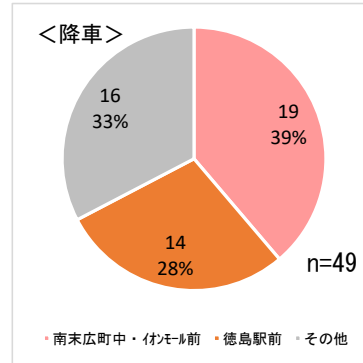
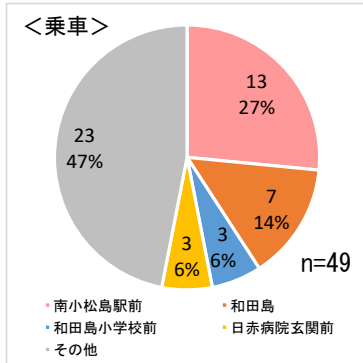
平日・下りのバス停乗降人数



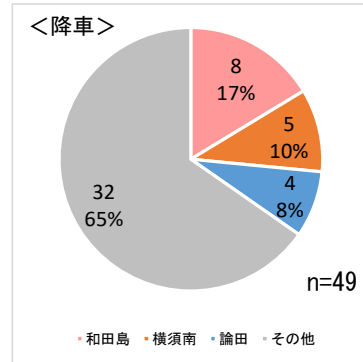
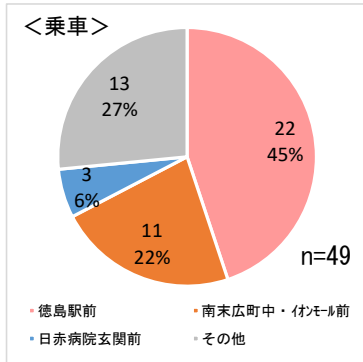
b) 休日のバス停乗降人数

休日は和田島・南小松島駅からイオンモールや徳島駅間の利用が多くなっています。

休日・上りのバス停乗降人数



休日・下りのバス停乗降人数

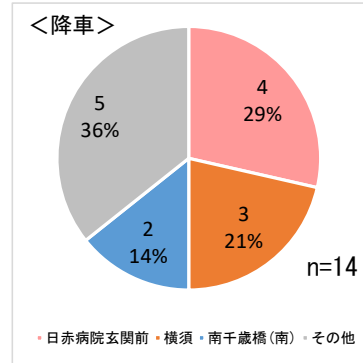
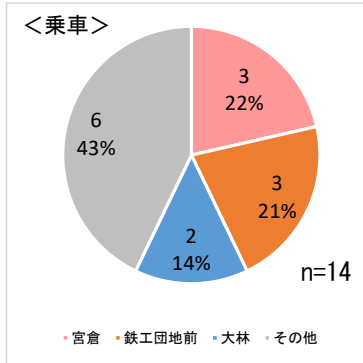


■ 目佐和田島線

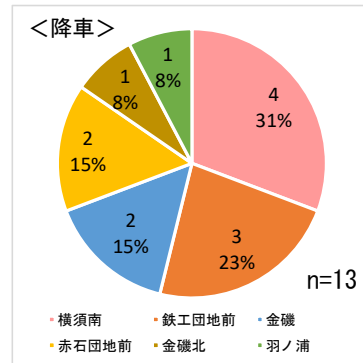
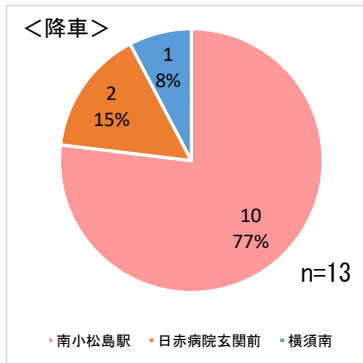
a) 平日のバス停乗降人数

平日は上りの降車で日赤病院玄関前が比較的多いことから、病院のための利用が考えられます。

平日・上りのバス停乗降人数



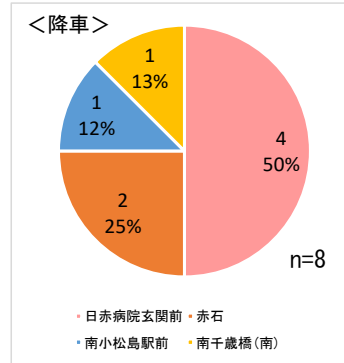
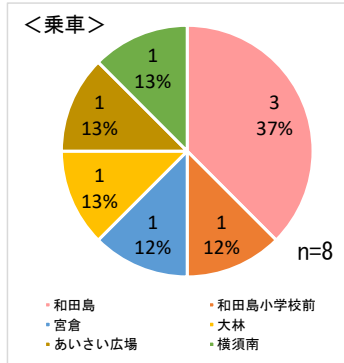
平日・下りのバス停乗降人数



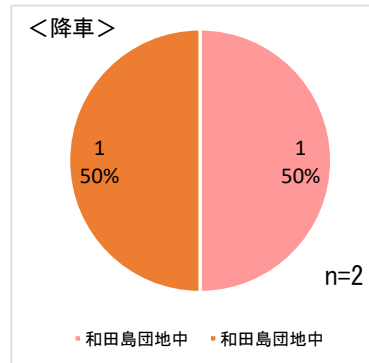
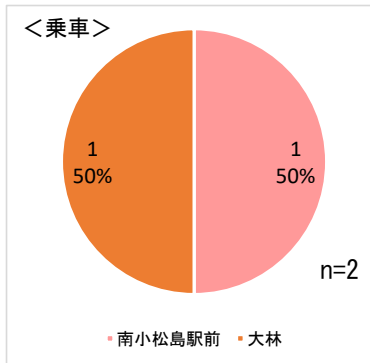
b) 休日のバス停乗降人数

休日は和田島方面から小松島市街地への利用があります。

休日・上りのバス停乗降人数



休日・下りのバス停乗降人数

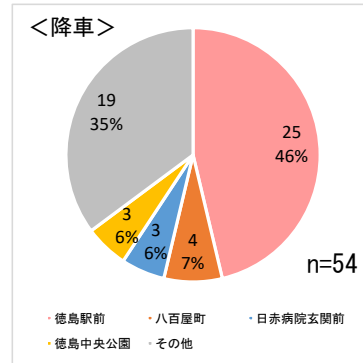
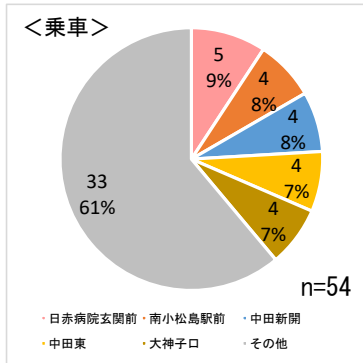


■ 立江線

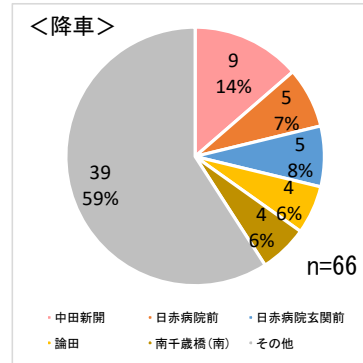
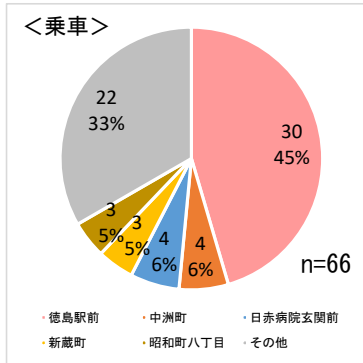
a) 平日のバス停乗降人数

平日は上り・下りとも小松島市街地から徳島市中心部への移動が多くなっています。

平日・上りのバス停乗降人数



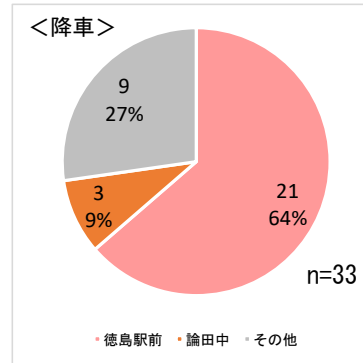
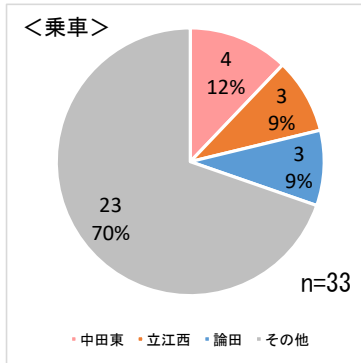
平日・下りのバス停乗降人数



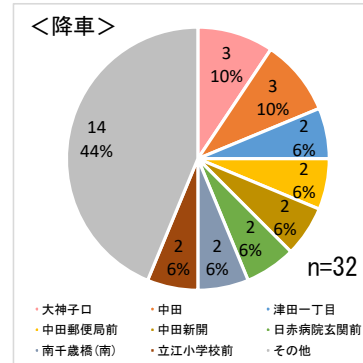
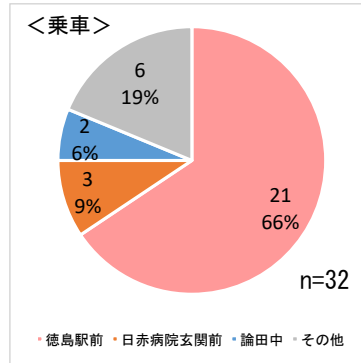
b) 休日のバス停乗降人数

休日は立江や徳島市南部から徳島駅間の移動が多くなっています。

休日・上りのバス停乗降人数



休日・下りのバス停乗降人数

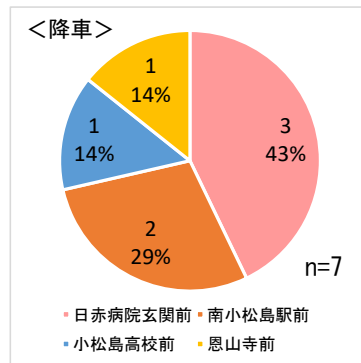
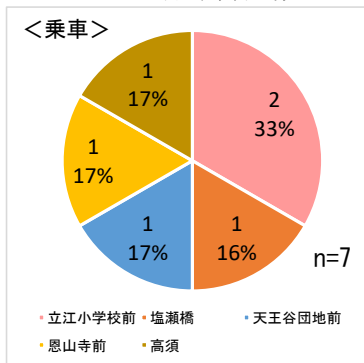


■ 小松島立江線

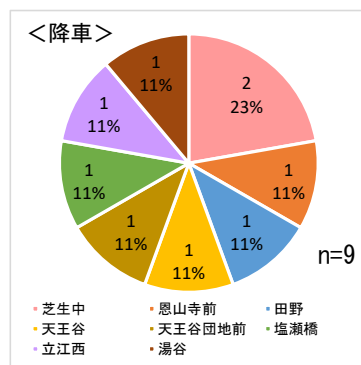
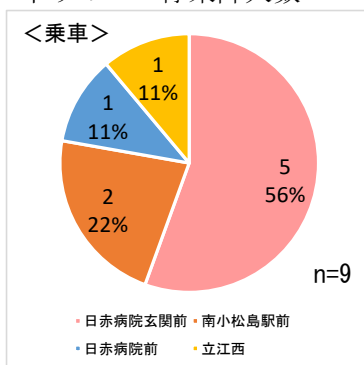
a) 平日・休日のバス停乗降人数

小松島立江線は市内完結路線のため全体的に乗降人数は多くなく、乗降者数による傾向の違いは見られません。

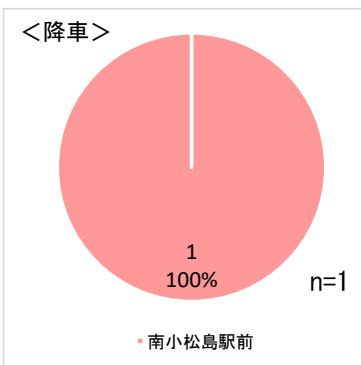
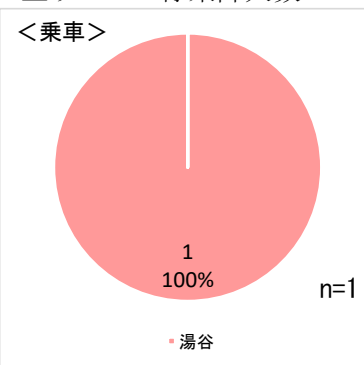
平日・上りのバス停乗降人数



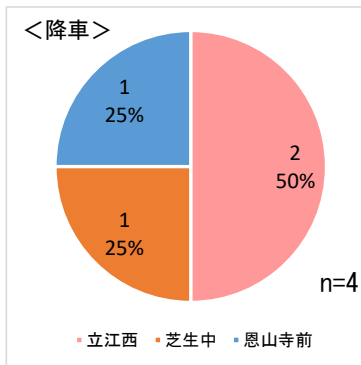
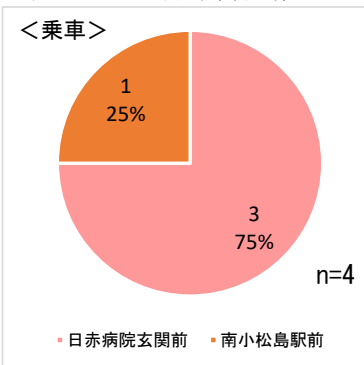
平日・下りのバス停乗降人数



休日・上りのバス停乗降人数



休日・下りのバス停乗降人数

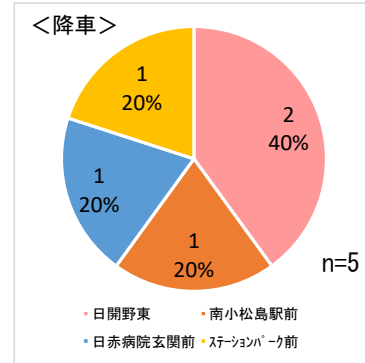
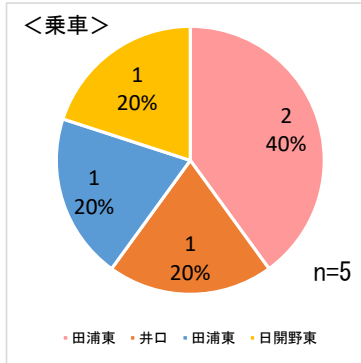


■ 田浦線

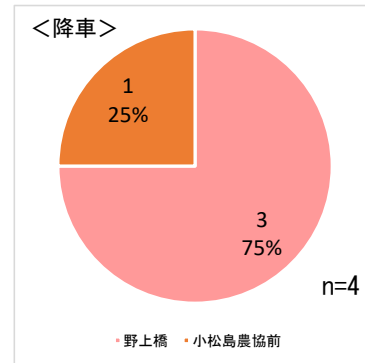
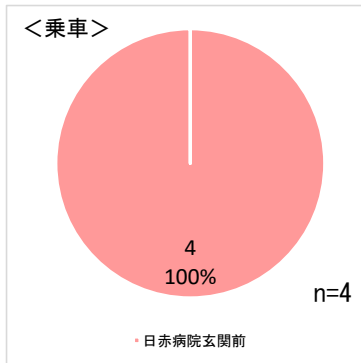
a) 平日・休日のバス停乗降人数

田浦線は市内完結路線のため全体的に乗降人数は多くなく、乗降者数による傾向の違いは見られません。

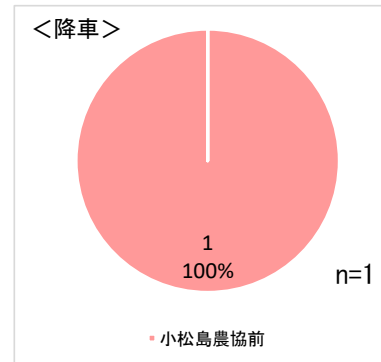
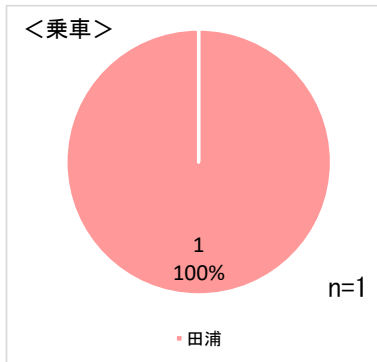
平日・上りのバス停乗降人数



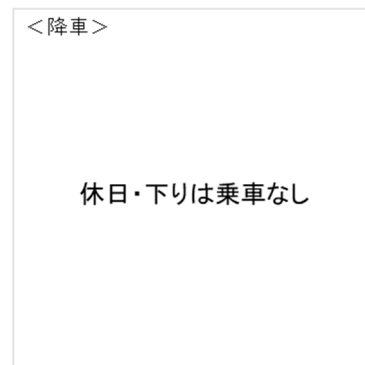
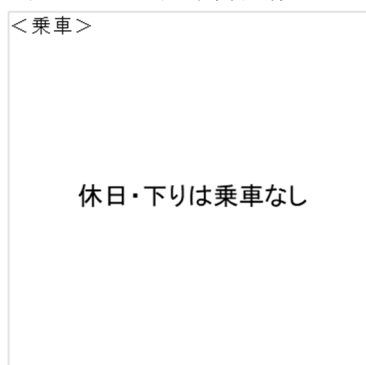
平日・下りのバス停乗降人数



休日・上りのバス停乗降人数



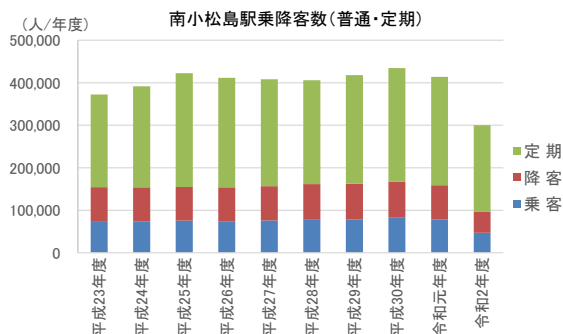
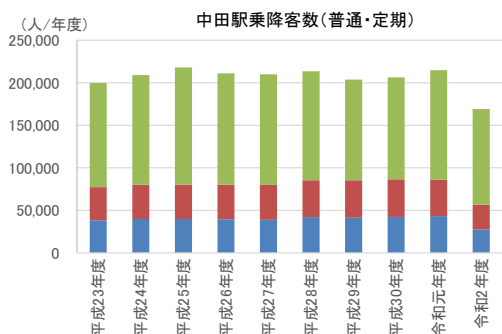
休日・下りのバス停乗降人数



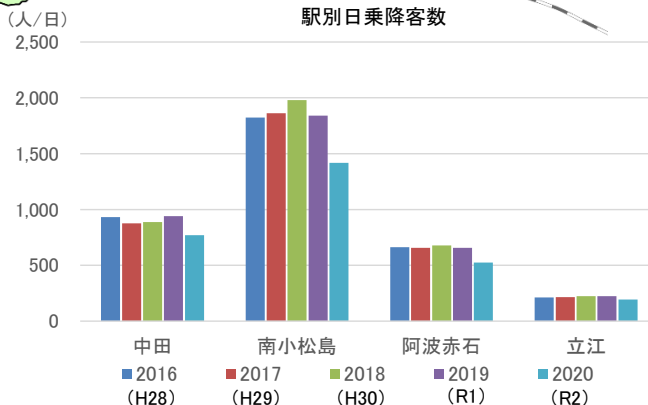
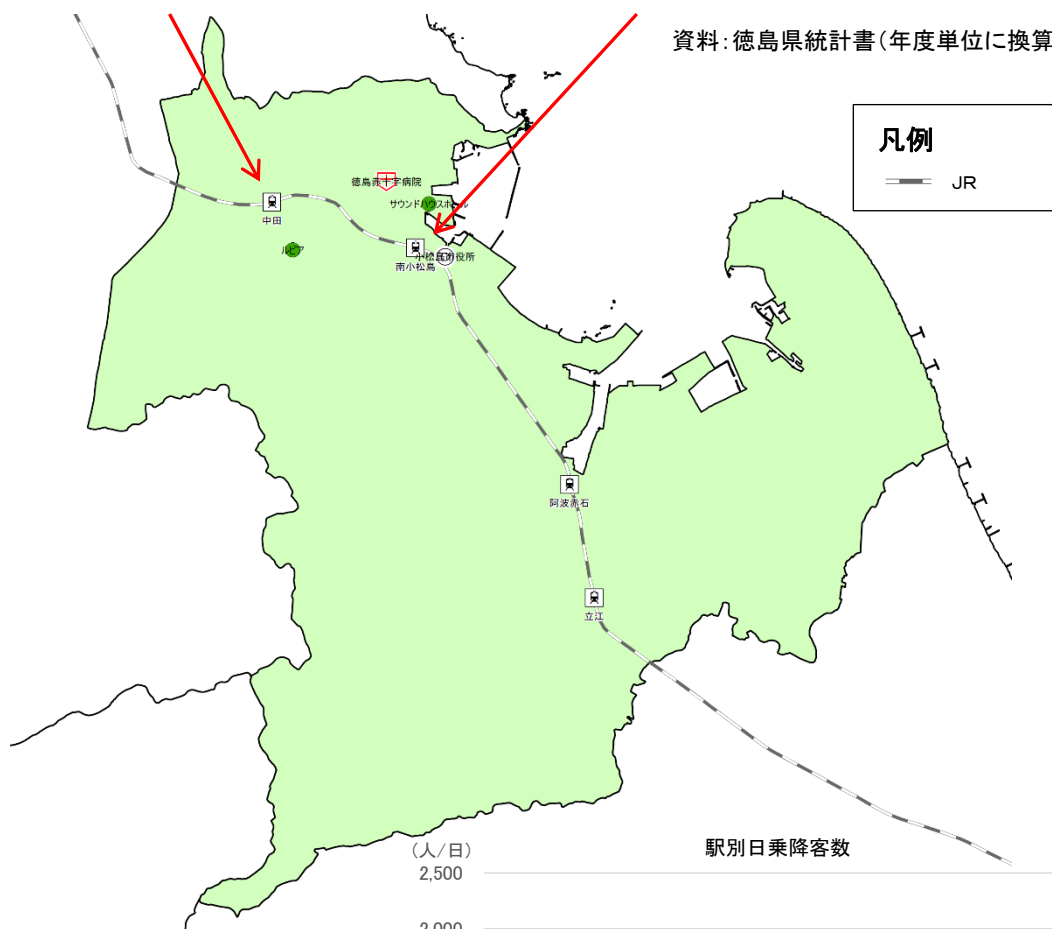
2.4.2 鉄道の現状

(1) 鉄道の現状と利用者数

小松島市内の鉄道路線としてはJR牟岐線が走っており、小松島市内には4駅あります。乗降客数データを経年的にみると、近年ではほぼ横ばい状態が続いていましたが、令和2年度では新型コロナウイルス感染症の影響を受け乗降客数が減少しています。



資料: 徳島県統計書(年度単位に換算)



JR 牟岐線のサービス水準を示すために、南小松島駅の時刻表を引用します。

赤字は特急列車で、他の3駅は普通列車のみ停車します。

本市民が利用すると考えられる普通列車については、4駅共通に、おおむね下り（阿南・牟岐方面）は5時台、及び7時台～23時台に各1～2本、上り（徳島・高松方面）は6時台～22時台に各1～2本運行し、上り7時台のみ3本運行しています。



(下り)		(上り)	
阿南 for Anan	牟岐 for Mugi	徳島 for Tokushima	高松 for Takamatsu
4		4	
5	50	5	
6		6	08
7	07	7	08 25 41
8	16	8	06 09 36
9	50	9	08 49
10	20	10	19 49
11	20	11	19 49
12	20	12	19 49
13	20	13	19 49
14	20	14	19 49
15	20	15	19 49
16	20	16	19 49
17	20	17	19 49
18	20	18	19 48
19	22	19	21 46
20	20	20	37
21	44	21	37
22	34	22	27
23	38	23	
0		0	
1		1	

資料: JR 四国 HP

(2) 鉄道駅とバス停の設置状況

市内を走る JR 牟岐線の 4 駅と、路線バスの最寄りのバス停の位置関係並びに距離を整理すると次のようになります。

【中田駅】

(最寄りのバス停「中田」まで約 480m)



【南小松島駅】

(最寄りのバス停「南小松島駅」まで 30m)



【阿波赤石駅】

(最寄りのバス停「赤石」まで約 125m)



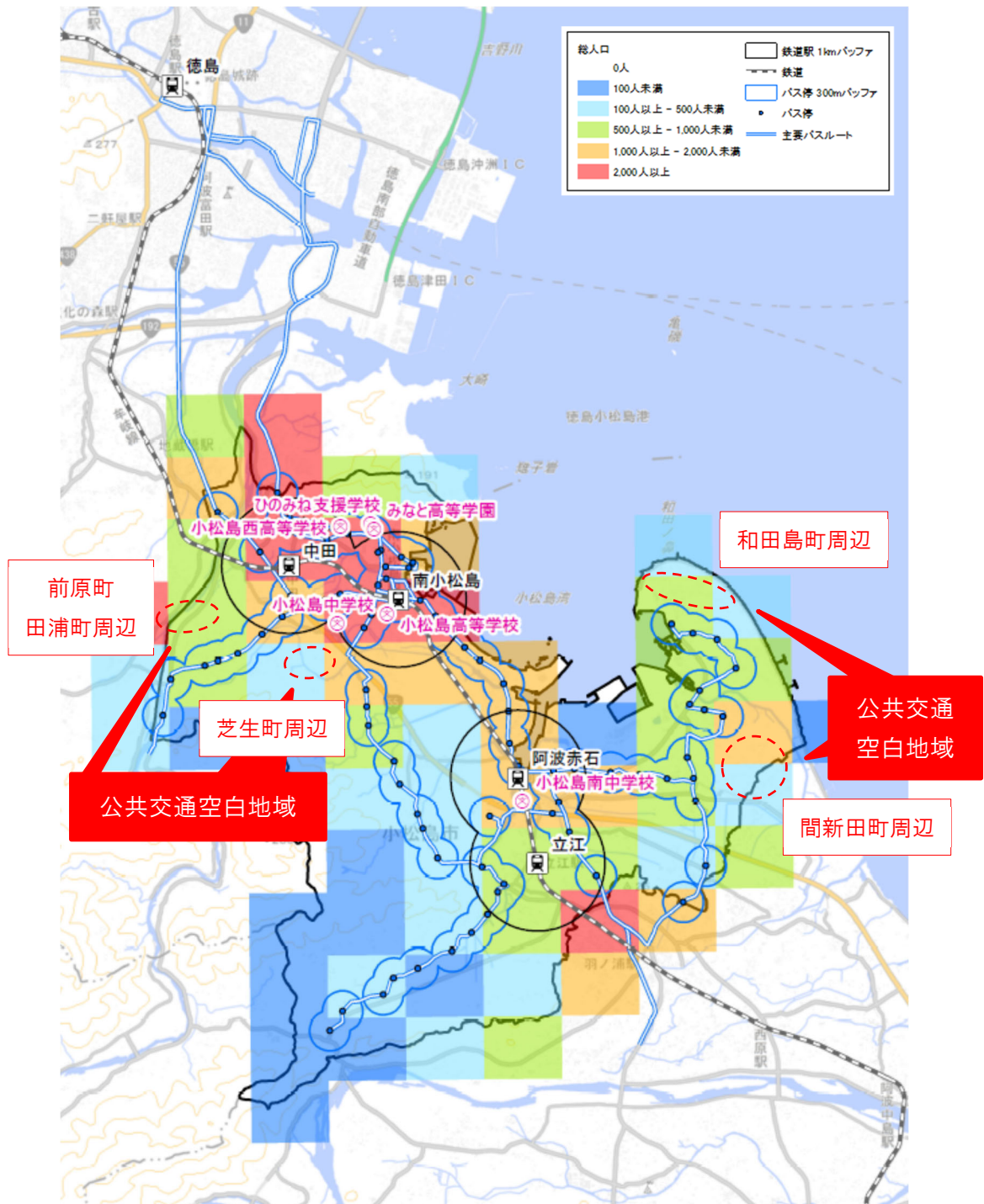
【立江駅】

(最寄りのバス停「立江小学校前」まで約 680m)



2.4.3 公共交通空白地域の状況

鉄道駅を中心とする1km圏、バス停を中心とする300m圏をそれぞれの交通機関の利用圏域とし、その範囲から外れる地域で相当の人口が居住している場合に、公共交通サービスが空白となっており課題のある地域として「公共交通空白地域」と定義するとすれば、現状において小松島市における公共交通空白地域としては図に示す4つの地点周辺地域が該当することとなります。



小松島市の公共交通空白地域

第3章 市民の移動実態及び公共交通に対する満足度

3.1 市民アンケート

(1) 調査の概要

1) 調査目的

小松島市の路線バスの既存ネットワークの再編や新設等の検討を行う中で、特に重要視すべき小松島市民の路線バスに対するニーズ（目的別・地域別・現状の地域公共交通への満足度・将来必要と思われる移動手段等）を把握し、その傾向等を分析することにより、最適なバス路線網の再編成の検討や、新しい交通モードの導入への取組みの検討の材料とします。

2) 調査対象

小松島市在住の高校生以上の市民 2,000 人（無作為抽出）

3) 調査手法

郵送配布 - 郵送／WEB 回収

4) 調査実施期間

令和4年8月12日（金）～令和4年8月31日（水）

5) 回収数・回収率

郵送回答 : 670 人（回答率／33.5%）

WEB 回答 : 73 人（回答率／ 3.7%）

合計 : 743 人（回答率／37.2%）

6) 調査内容

- ・公共交通を利用しない理由
- ・公共交通に求めるサービスレベル

(2) 調査結果の概要

以下では調査結果の概要を示します。回答者の属性をはじめ詳細な調査結果は参考資料編をご参照ください。

市民アンケート結果の概要

調査項目	結果の概要（回答の多い順）
過去 3 ヶ月で最も頻度の高い移動について	<ul style="list-style-type: none"> ・目的：【買い物】 【通勤・通学】 ・移動手段：【自動車（自分で運転）】 【自転車】
公共交通機関（鉄道）の日常利用について	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道未利用者の鉄道利用意向： 【自宅近くに駅があるが利用していない】 【自宅近くに駅がないが特に利用したいと思わない】 ・鉄道を利用しない（できない）理由（鉄道未利用者）： 【別の交通手段で十分移動できる】 【自宅や目的地の近くに駅がない・遠い】
公共交通機関（路線バス）の日常利用について	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス未利用者の路線バス利用意向： 【自宅近くにバス停があるが利用していない】 【自宅近くにバス停がないが特に利用したいと思わない】 ・路線バスを利用しない（できない）理由（路線バス未利用者）： 【別の交通手段で十分移動できる】 【運行本数が少ない】
公共交通機関（タクシー）の日常利用について	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用者のタクシー利用状況： 【自動車を利用できない時（飲酒等）】 【急病等、急ぐ時】 ・タクシーを利用しない（できない）理由（タクシー未利用者）： 【別の交通手段で十分移動できる】 【運賃が高い】 【早朝・深夜にタクシーが走っていない（呼べない・見つからない）】
公共交通の必要性について	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持・充実のため協力できること（必要・やや必要回答者）： 【ご自身による公共交通の積極的利用】 【家族・友人等への利用の呼びかけ】 ・公共交通の維持・充実が必要でないと思う理由（あまり必要でない・必要でない回答者） 【自分は利用しないから】 【公共交通の維持・充実よりも他の事業を優先させるべき】 ・地域の移動環境の維持・向上のため必要な取り組み 【行政が交通事業者に対する補助を継続して行う】 【鉄道駅の近くに駐車場や駐輪場が整備される】 【バス停の近くに駐車場や駐輪場が整備される】
免許返納後の移動手段について	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納後に最も利用している可能性が高い交通手段 【路線バス】 【自転車】 【自動車（家族等の送迎・同乗）】 ・小松島市でデマンド交通を導入した際の利用意向 【利用する】 【たまに利用する】

3.2 中学3年生アンケート

(1) 調査の概要

1) 調査目的

小松島市の路線バスの既存ネットワークの再編や新設等の検討を行う中で、特に重要視すべき小松島市民の路線バスに対するニーズ（目的別・地域別・現状の地域公共交通への満足度・将来必要と思われる移動手段等）を次年度より公共交通利用者となりうる中学3年生より把握し、その傾向等を分析することにより、最適なバス路線網の再編成の検討や、新しい交通モードの導入への取組みの検討の材料とします。

2) 調査対象

小松島中学校・小松島南中学校の3年生 276名（学校にて配布・回収）

3) 調査手法

学校にて配布・回収

4) 調査実施期間

令和4年8月31日（水）

5) 回収数・回収率

237人（回収率／86％）

6) 調査内容

- ・ 予定する進路
- ・ 次年度から予定する移動手段

(2) 調査結果の概要

以下では調査結果の概要を示します。回答者の属性をはじめ詳細な調査結果は参考資料編をご参照ください。

中学生アンケート結果の概要

調査項目	結果の概要（回答の多い順）
休日の最も頻度の高い移動について	・目的：【私用（食事・習い事・レジャー等）】 【買い物】 ・移動手段：【自動車（家族等の送迎・同乗）】 【自転車】
進学予定先・移動手段と放課後の移動（進学予定者）について	・進学予定先への交通手段：【自転車】 【鉄道】 ・放課後の移動（塾・習い事等）への移動手段：【自転車】 【自動車（家族等の送迎）】
新たな公共交通サービスの導入可能性について	・小松島市でデマンド交通を導入した際の利用意向： 【わからない】 【たまに利用する】

3.3 公共交通利用者アンケート

(1) 調査の概要

1) 調査目的

小松島市の路線バスの既存ネットワークの再編や新設等の検討を行う中で、特に重要視すべき小松島市民の路線バスに対するニーズ（目的別・地域別・現状の地域公共交通への満足度・将来必要と思われる移動手段等）を現在の公共交通利用者より把握し、その傾向等を分析することにより、最適なバス路線網の再編成の検討や、新しい交通モードの導入への取組みの検討の材料とします。

2) 調査対象

平日：平日の公共交通利用者 250名

休日：休日の公共交通利用者 250名

3) 調査手法

以下の場所に手配布 - 郵送/WEB回収

配布場所

平日	休日
・南小松島駅 ・日赤病院玄関前 ・徳島駅前 ・市役所市民生活課窓口	・南小松島駅 ・日赤病院玄関前 ・徳島駅前
計4箇所	計3箇所

4) 調査実施期間

平日：令和4年8月9日（火）配布～令和4年8月31日（水）

休日：令和4年8月11日（木・祝）配布～令和4年8月31日（水）

5) 回収数・回収率

	平日	休日
郵送回答	45名 (18.0%)	37名 (14.8%)
WEB回答	2名 (0.8%)	2名 (0.8%)
合計	47名 (18.8%)	39名 (15.6%)

6) 調査内容

- ・路線バスの利用実態
- ・小松島市老人等バス無料優待制度の利用状況

(2) 調査結果の概要

以下では調査結果の概要を示します。回答者の属性をはじめ詳細な調査結果は参考資料編をご参照ください。

公共交通利用者アンケート結果の概要

調査項目	結果の概要（回答の多い順）	
	平日	休日
路線バスを利用した最も頻度の高い移動について	<ul style="list-style-type: none"> ・目的： 【通勤・通学】 【病院】 ・乗車したバス停 【徳島駅前】 【日赤病院玄関前】 ・降車したバス停 【徳島駅前】 【日赤病院前】 	<ul style="list-style-type: none"> ・目的： 【私用（食事・習い事等）】 【通勤・通学】 ・乗車したバス停 【日赤病院玄関前】 【徳島駅前】 ・降車したバス停 【徳島駅前】 【南小松島駅前】
現在の路線バスの満足度について	<ul style="list-style-type: none"> ・満足度が高い項目： 【時刻表や案内のわかりやすさ】 【運賃】 ・満足度が低い項目： 【運行本数】 【待合環境】 	<ul style="list-style-type: none"> ・満足度が高い項目： 【運賃】 【時刻表や案内のわかりやすさ】 ・満足度が低い項目： 【待合環境】 【他の交通手段との乗り継ぎ】 【利用方法のわかりやすさ】 【バス停の間隔】
小松島市老人等バス無料優待証の認知度と利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・バス無料優待証の認知度 【知っているし、現在利用中】 【知っているが、利用していない】 ・バス無料優待証の利用頻度（利用者） 【週4日以上】 【月1回程度】 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス無料優待証の認知度 【知っているし、現在利用中】 【知っているが、利用していない】 ・バス無料優待証の利用頻度（利用者） 【週2～3日】 【月1回未満】
小松島市老人等バス無料優待証の制度の見直しについて	<ul style="list-style-type: none"> ・バス無料優待証の制度の見直しの必要性 【現状制度のまま変えない】 【一部負担すべき】 ・バス無料優待証の制度の見直し案（一部負担すべきと回答した方） 【所得に応じた自己負担額により乗り放題】 【定額料金による乗り放題】 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス無料優待証の制度の見直しの必要性 【現状制度のまま変えない】 【一部負担すべき】 ・バス無料優待証の制度の見直し案（一部負担すべきと回答した方） 【所得に応じた自己負担額により乗り放題】 【定額料金による乗り放題】
新たな公共交通サービスの導入可能性について	<ul style="list-style-type: none"> ・小松島市でデマンド交通を導入した際の利用意向： 【わからない】 【たまに利用する】 	<ul style="list-style-type: none"> ・小松島市でデマンド交通を導入した際の利用意向： 【たまに利用する】 【おそらく利用しない】 【わからない】

第4章 小松島市の公共交通における課題解決の方向性と目指すべき将来像

4.1 小松島市の公共交通の課題整理

(1) 地域公共交通の現状に基づく課題

鉄道・路線バスその他の地域公共交通の現状から見いだされる課題は、次のようなことが挙げられます。

- ① 人口が減少していく中、全国的なバス運転手不足もあり、鉄道、バス、乗用タクシーなど、地域の輸送資源を総動員して、市民の移動手段を確保していく必要がある。
- ② 高齢化の進行に伴いバス停や鉄道駅まで行くのが困難になる方も徐々に増えており、新たな移動手段の確保についてもその需要が高まっている。
- ③ 自転車利用が中心の高校生等や運転免許を持たない高齢者などの移動ニーズに対して、鉄道・バス、その他の交通機関のサービス実態が必ずしも的確なサービスを提供していない可能性がある。
- ④ これまでの取組みで公共交通利用は、回復の兆しがあったが、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、公共交通利用者は減少し、その影響が残ることが想定されるため、新たな需要創造や利用促進の試みが必要である。
- ⑤ 南小松島駅構内のデジタルサイネージ設置、スマートバス停導入を実施など、これまでの取組みにより改善が進んでいるが、鉄道とバスを乗り継いだ有効な利用は道半ばである。
- ⑥ 長大・重複路線の解消やダイヤの合理化（パターンダイヤ化）の実施など、これまでの取組みにより改善が進んでいるが、まだ、協定路線と幹線路線の重複、市内完結路線と市域をまたぐ路線の重複があり、不経済な実態がみられるため、サービス水準の向上を図るとともに潜在需要に対応するために利便性のPRが必要。
- ⑦ 乗用タクシーは運転手の担い手不足による、タクシーの空白時間帯が発生しており、潜在需要への対応が必要。

(2) アンケートからみた公共交通の課題

項目ごとの検討の結果、公共交通における課題として考えられる事項は以下のとおりです。

①情報提供・乗り継ぎ容易さ等の取組みの理解向上と利用促進

- 運行時刻表・路線図等の案内・掲示や、運行状況などの提供情報のわかりやすさは、南小松島駅へのデジタルサイネージの設置、スマートバス停導入やバスロケーションシステム「いまドコなん」「Google マップ乗換案内サービス」の提供などの取組みが実施されているが、まだ利用促進につながっていない。

②利用ニーズとの不適合(利用の阻害要因)

- 自宅近くにバス停があっても、「別の交通手段で移動が可能」次いで「運行本数が少ない」「目的地の近くにバス停がない・遠い」等の理由で利用しない人が多く運行本数やバス停までの距離についてはまだ不満度が高い。
- 徳島バスは、JR 南小松島駅と徳島赤十字病院の玄関前に乗り入れ開始（H30.4.1のダイヤ改正）しているが、運行本数や目的地近くにバス停がないことを理由に利用していない人が多い。
- 運転免許証を返納した高齢者や子どもなど、自ら自動車を運転することができない市民の移動手段として、バス利用への意向は高い。

③公共交通の利用環境(施設)

- 鉄道駅・バス停近くに駐車場・駐輪場の整備やバス停屋根、ベンチ等設備等の公共交通利用環境の向上に対するニーズもある。

④自転車利用者の利便向上

- 中学生、高校生の主な移動手段は自転車であり、高校の通学先では、市域をまたぐ移動も多くなる。駐輪場整備等、自転車利用の利便性や安全性についての配慮、検討も必要。

⑤公共交通の必要性に対する意識(維持・充実へのニーズ)

- 公共交通の利用者、未利用者ともに公共交通の必要性についての意識は高い
- 路線バスの維持・充実へのニーズは高く、公共交通の利用促進、自動車からの利用転換を促進する有効な手段が必要である。

⑥新たな交通モードへの期待

- 公共交通利用者、未利用者ともに新たな交通モード(デマンド交通)に対する利用意向は高い。

(3) 市政の現状(上位・関連計画)による小松島市の公共交通の課題

路線バスの課題対応のほか、上位・関連計画及び国の政策による小松島市の公共交通の課題としては次のように整理することができます。

- ① 人口減少・少子高齢化社会に対応するための「集約・連携型都市構造(※)」の構築を目指すうえで、各地域が交通ネットワークで有機的に連携することが必要。
- ② 自家用車による二酸化炭素排出量を抑える低炭素まちづくりを推進するため、公共交通網再編や利便性向上、利用促進を図り、持続可能な公共交通ネットワーク形成を図る。
- ③ 健康で歩いて暮らせるまちづくりや、徒歩や自転車、自動車など多様な交通手段で移動できる安全・安心な都市空間の形成を図る。
- ④ 観光などで小松島市を初めて訪れる人にとってもわかりやすく、利用しやすい公共交通サービス提供が必要。
- ⑤ 関係者・住民の協働により、地域で支える意識を醸成し、持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築することが必要。

※集約・連携型都市構造：駅を中心とした歩いて暮らせる圏域(駅そば)に、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携されていて、さらに景観・歴史・環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされている都市構造のこと

4.2 課題解決に向けた方向性

(1) 地域公共交通の果たすべき役割と現状に基づく課題に対応して

小松島市の公共交通における課題に対する解決方法としては、次のようなことが考えられます。

◆モーダルミックスの推進

(地域内交通ネットワークの維持充実)

- 動脈的路線と位置づけ、今後も市民の移動確保につながるよう、維持することが必要。
- 都市拠点と地域拠点を公共交通で結ぶことに加え、そこからの「ファースト・ワンマイル(※)」の公共交通へのアクセス検討。
- 高齢化の進行に伴う利用実態を踏まえ、空白地帯に配慮した上で、より効率的なバス路線再編に加えて、新たな交通モード(デマンド交通)導入等、移動手段の総動員により、移動手段の確保と利便性の向上への対応を図る。

(鉄道駅等を中心とした乗り継ぎネットワーク)

- 乗り継ぎ容易さを図るこれまでの取組みについて引き続き周知することで、利便性向上の理解促進、公共交通利用促進につなげる。

(並行、重複路線の解消)

- 依然、不経済な実態を踏まえ、利用実態に対応した更なるバス路線再編による効率化を図るとともに、老朽化したバスの更新時には小型化等を検討する。

◆新たな交通モードの導入

- 需要に応じたコミュニティバスやデマンド交通等、新たな交通モードの導入により、地域内交通ネットワークの維持・充実を図る。
- 小学校再編に応じて、通学手段確保検討が必要。

◆新たな需要の創出(潜在需要への対応と利用促進)

- 利用促進運動やイベント開催、フリー乗車券の導入等による潜在需要への対応と新たな需要の創造に向けた取組みが必要。

※ファースト・ワンマイル：直訳すると「最初の1マイル(1.6km)」という意味で、公共交通のファースト・ワンマイルは、まずは出かけるときの最初の1マイルのことを指します

(2) アンケートにおける公共交通の課題に対応して

◆モーダルミックスの推進(公共交通全体としての利便性向上)

- 実際の利用では、利便性に関わる項目が課題として挙げられていることから、バス事業者と連携し、路線の見直しや乗り継ぎのしやすさ、ダイヤ・運賃の設定など、公共交通全体としての利便性の向上を図ることにより、利用しやすい公共交通ネットワークの形成を図っていく。

◆つなぐ仕組みの構築(公共交通のオープンデータ化)

- 南小松島駅へのデジタルサイネージ、バスロケーションシステム「いまドコなん」(H29(2018).4~)、徳島バス・徳島市営バスなどの一般路線バスにおける Google マップでの乗換案内(R3(2021).4~)といった情報提供の取組みを継続していく。
- 他の鉄道駅へのデジタルサイネージの導入や、スマートバス停の導入検討など、更なる利便性向上の取組みを進めていく(スマートバス停の省電力モデルや楽々モデル(電源供給なしで稼働)等がある)。

◆利用者の多様性に配慮した利用環境整備

- 駐車場や駐輪場整備を望む意見があり、地域拠点や主要な施設での公共交通を利用しやすい環境整備を進めていく。

◆新たな需要の創出(潜在需要への対応と利用促進)

- 公共交通の利用者、未利用者ともに、公共交通の必要性や維持・充実に対するニーズは高く、運転免許証を返納した高齢者や子どもなど、自ら自動車を運転することができない市民の移動手段を確保することで、潜在需要への対応、新たな需要を創造していく。

◆新たな交通モードの導入

- 公共交通の利用者、未利用者ともに、デマンド交通に対する利用意向は高いことから、デマンド交通により、各交通モード間を乗り継ぎ、目的地までたどり着ける交通ネットワークを構築することで自動車からの利用転換、公共交通の利用促進につなげていく。

◆地域で支える意識の醸成(当事者意識の醸成と利用促進)

- 公共交通の利用者、未利用者ともに、公共交通の必要性や維持・充実に対するニーズは高いものの、積極的な利用にはつながっていない。
- 地域公共交通の厳しい現状を含めて、啓発イベントの開催等、広く市民に必要性や利便性を積極的に分かりやすく周知する必要がある。

(3) 上位・関連計画による小松島市の公共交通の課題に対応して

◆モーダルミックスの推進(地域内交通ネットワークの維持充実)

- 「都市機能がコンパクトに集約され、各地域と公共交通ネットワークで結ばれた都市」の実現、自家用車による二酸化炭素排出量を抑える「低炭素まちづくり」を推進するため、公共交通網再編や利便性向上、利用促進を図り、持続可能な公共交通ネットワークを形成。

◆利用者の多様性に配慮した利用環境整備

- 健康で歩いて暮らせる街づくり、住みやすい生活環境の整備のために、交通環境におけるバリアフリー・ユニバーサルデザイン化に取り組む。
- 観光客など初めて小松島市内で公共交通を使う人にとっても分かりやすく、利用しやすい主要施設や観光地案内やバス停表示の充実に取り組む。

◆地域で支える意識の醸成

- 市を取り巻く交通環境の変化を見据え、市・事業者・公共交通利用者など関係者が知恵を出し合い、公共交通サービスの維持・向上に取り組んでいく。

4.3 小松島市において目指すべき公共交通の将来像

小松島市地域公共交通計画として目指すべき将来像について、路線バスの課題、上位・関連計画及び国の政策による小松島市の公共交通の課題を踏まえ、以下のように設定します。

みんなでつくり、みんなで使う
「まち」「ひと」をつなぐ 持続可能な小松島市の公共交通ネットワーク

○社会の変化、将来を見据えた持続可能な公共交通

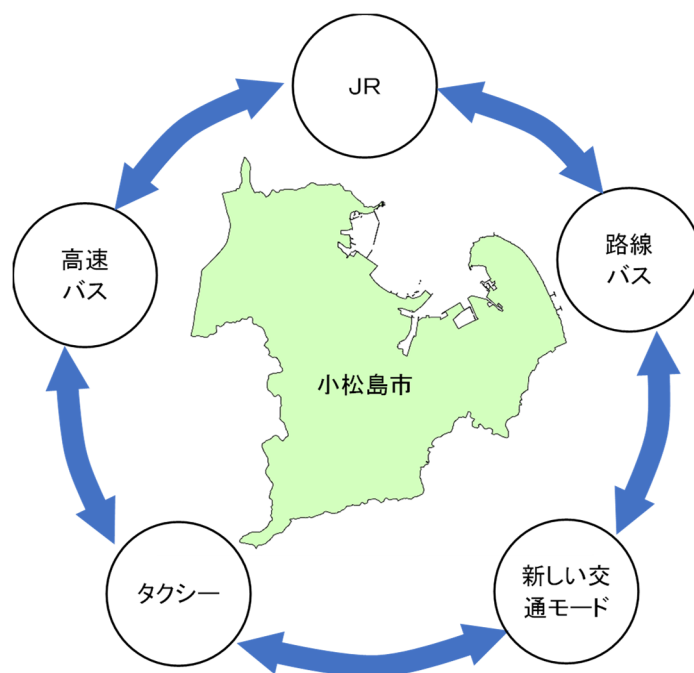
- －全ての市民が利用可能な公共交通モードの再構築
- －新たな交通モードの導入（効率的かつ効果的なルート検討を含む）
- －運転免許証返納後の高齢者等、交通弱者の移動確保

○多様な移動手段により、都市機能がコンパクトに集約されたまちづくりに資する公共交通

- －コンパクト＋ネットワークの構築
- －利用者の多様性に配慮した利用環境整備

○当事者意識を醸成し、みんなで維持していく公共交通

- －小松島市が中心となり住民の協力を含む関係者との連携
- －健康で歩いて暮らせるまちづくりと連携









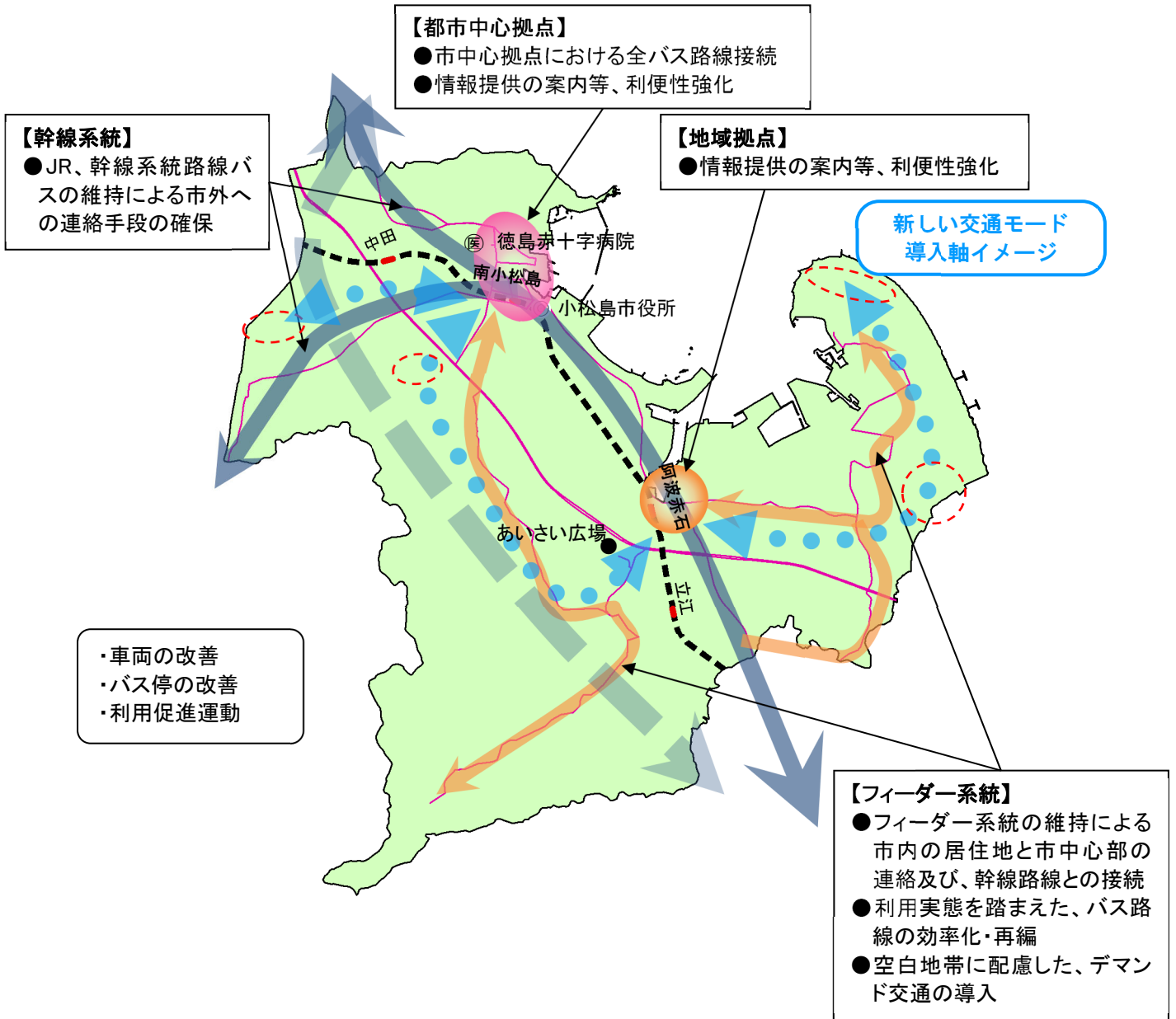
地域公共交通のイメージ概念図

地域公共交通の分類と位置づけ

機能の分類	交通手段	位置づけ
幹線 (鉄道)	鉄道 ・ JR 牟岐線	■ JR 中田駅、南小松島駅、阿波赤石駅、立江駅を經由し、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	■ 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 <橘線、勝浦線、小松島線>	■ 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) 補助対象路線として位置づけます。県や他市町村と連携し、ネットワークの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・維持する必要があります。
支線 (フィーダー)	路線バス (協定路線)	■ 本市において、幹線路線との接続や通勤・通学・通院等を、主に市内の需要に応える路線として位置づけます。
地域内交通 (新たな交通モード)	乗合タクシー (デマンド交通)	■ 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 (公共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、路線バスやタクシーの運行状況、地形、移動ニーズ等を踏まえ、地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統) 補助対象路線として位置づけ、運行を確保・維持する必要があります。
	自家用有償旅客運送 (公共交通空白地)	
個別輸送交通	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。

凡例

-  幹線軸(鉄道・幹線系統の交通)
-  支線軸(フィーダー系統の交通)
-  都市中心拠点
-  地域拠点
-  高速バス網(将来)
-  公共交通空白地域

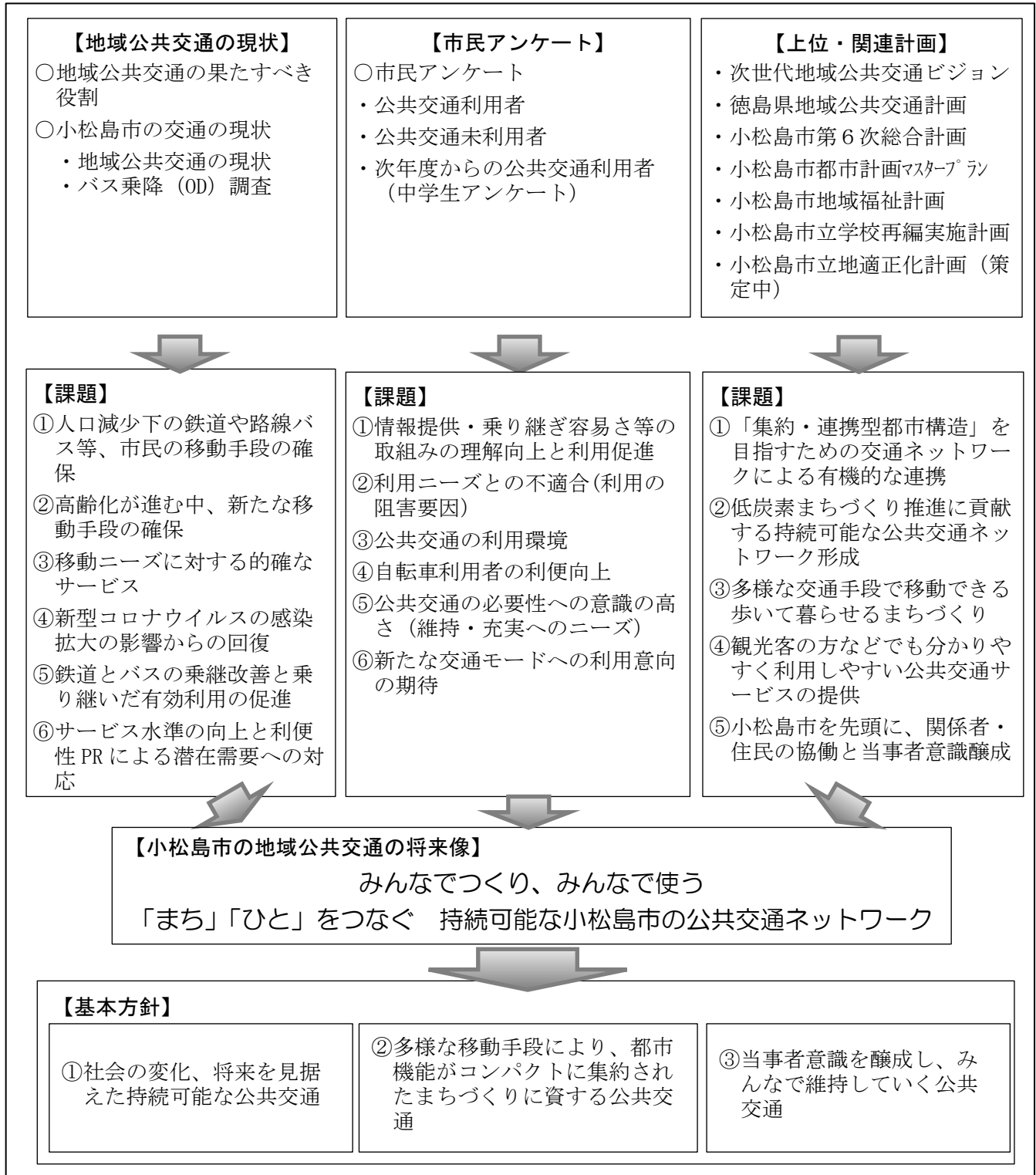


地域公共交通計画による公共交通の将来像図

第5章 小松島市地域公共交通計画

5.1 計画の基本方針

小松島市の地域公共交通の果たすべき役割とそれに対する現状、アンケート結果にみられるバスの課題、上位・関連計画における小松島市の公共交通の課題と、目指すべき将来像を踏まえて、小松島市における地域公共交通計画の基本方針を次のように定めます。



課題～基本方針への流れ

基本方針① 社会の変化、将来を見据えた持続可能な公共交通

- 市民全ての方が、公共交通を利用可能となるよう現状の公共交通モードを再構築。
- 新たな交通モードの導入による暮らしやすさの向上。
- 運転免許証返納後の高齢者等、交通弱者の移動確保。

基本方針② 多様な移動手段により、都市機能がコンパクトに集約されたまちづくりに資する公共交通

- 「都市拠点」「地域拠点」への「ファースト・ワンマイル」のアクセス確保（コンパクト+ネットワークの構築）。
- 利用者の多様性に配慮した利用環境整備（バリアフリー・ユニバーサルデザイン化）。
- 自動車からの利用転換を促進する施設整備（駐車場、駐輪場）、健康で歩いて暮らせる街づくりの実現を図る。

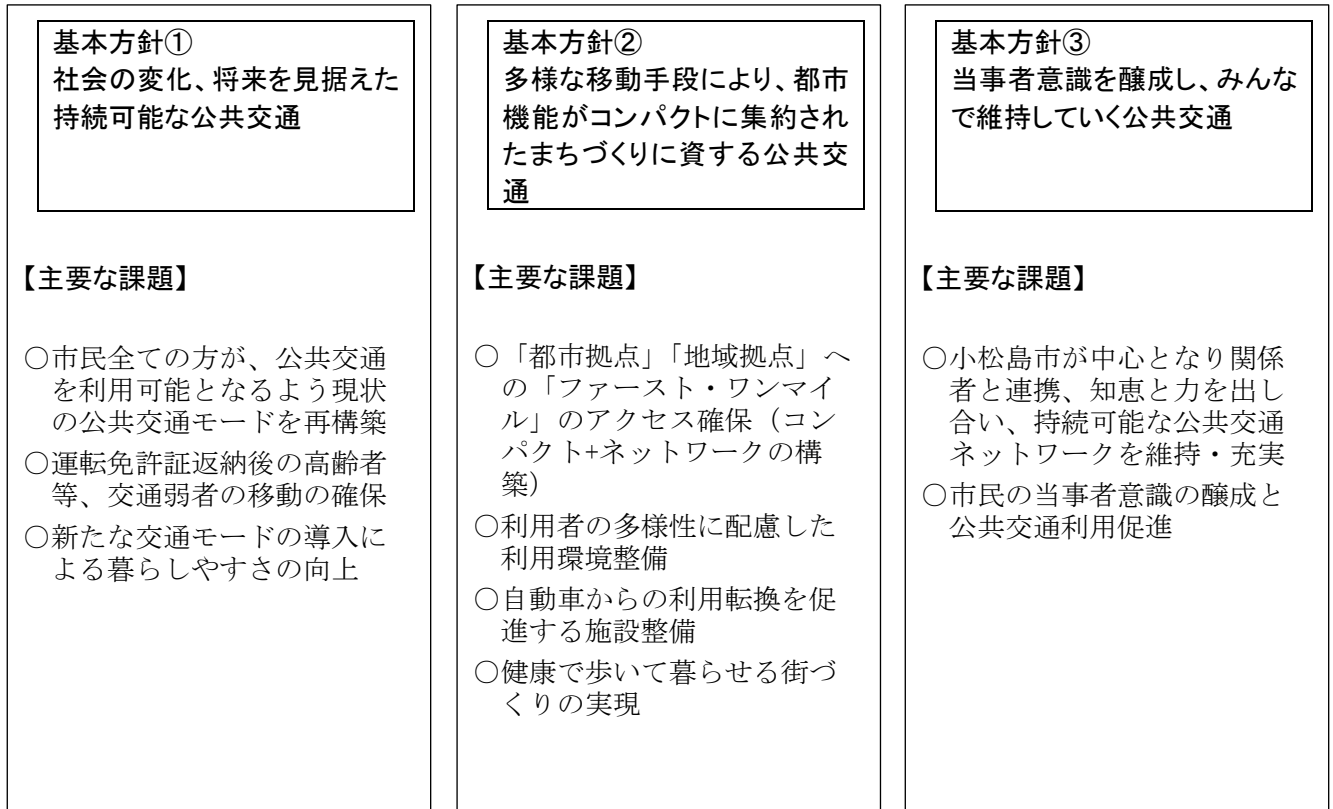
基本方針③ 当事者意識を醸成し、みんなで維持していく公共交通

- 市が中心となり、住民の協力を含めた関係者と連携して、知恵と力を出し合い、持続可能な公共交通ネットワークを維持・充実。
- 便利で快適な公共交通に作り上げ、みんなで使い続けていく。

5.2 基本方針実現のための目標

基本方針に基づき、小松島市の効率的・効果的な公共交通網を形成するために、次のように目標を定めます。

【基本方針と主要な課題】



【基本方針実現のための目標】

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">目標 1 市民の移動ニーズに対応した交通モードの再構築目標 2 利用案内の充実と利用促進目標 3 誰もが使いやすい設備の充実目標 4 交通結節点の充実とつなぐ仕組みの構築目標 5 多様な交通手段の連携目標 6 住民による自発的な利用促進 |
|---|

5.3 目標を達成するために行う施策・事業及びその実施主体

基本方針に基づき設定した目標とその達成のために掲げる施策の関連については以下のようになります。

基本方針実現のための目標と主要な施策

目標	施策
1. 市民の移動ニーズに対応した交通モードの再構築	①路線バスの再編
	②新しい交通モードの導入
	③タクシーの空白時間帯や潜在需要への対応
2. 利用案内の充実と利用促進	④バス停の表示の改善
	⑤わかりやすい時刻表・バスマップ等の案内強化
	⑥ICTの活用などによる情報提供の見える化
3. 誰もが使いやすい設備の充実	⑦バス利用環境のバリアフリー化の推進
	⑧バス利用環境、安全対策
4. 交通結節点の充実とつなぐ仕組みの構築	⑥ICTの活用などによる情報提供の見える化【再掲】
	⑨幹線系統・フィーダー系統の効率化と乗り継ぎ利便性向上
5. 多様な交通手段の連携	⑩新しい交通モード(自家用有償旅客運送等)の導入
	⑪自家用車・自転車等との連携
	⑫高速道路延伸を利用した新たな公共交通網
6. 住民による自発的な利用促進	⑬当事者意識醸成と利用促進運動の展開

目標 1 市民の移動ニーズに対応した交通モードの再構築

【施策①】路線バスの再編

【施策②】新しい交通モードの導入

施策の目的:

事業運営を効率的かつ効果的なものにするとともに、利用の利便性向上を図り、持続可能な公共交通ネットワークを形成します。(4.3「地域公共交通計画による公共交通の将来像図」参照)

施策の概要:

- ◆ バス交通の利用実態を踏まえた上で、協定路線と幹線路線（徳島バス）の一体的な運用を図り、すみ分けを行うことで効率的かつ効果的なものとするともに、公共交通空白地帯に配慮した新たな交通モード（デマンド交通）を支援系統として導入します。
- ◆ 以下に路線バス及びデマンド交通の一体的な運用について示します。
- ◆ 本港地区周辺のまちづくりにも対応した移動手段の確保を行っていきます。
- ◆ 学校再編による通学手段の確保をバス事業者や関係部署と連携していきます。

路線バス・デマンド交通の一体的な運用

交通モード	路線	第1段階	第2段階	第3段階
幹線路線 (徳島バス)	小松島線	周辺都市との骨格をなす路線として形成		
	橋線			
	勝浦線	●勝浦線(徳島バス)に重複する田浦線(協定路線)を統合	周辺都市との骨格をなす路線として形成	
協定路線	田浦線			
	和田島線 (昭和町経由)	利用実態を踏まえ ●一体的な運用	利用実態を踏まえ ●市内完結路線への転換を検討 ●市内完結路線はデマンド交通との一体的な運用を検討	利用実態を踏まえ ●一体的な運用の開始を検討
	和田島線 (イオンモール経由)	●和田島線は、目佐和田島線と同様に市内完結路線へ部分移行		
	目佐和田島線 (市内完結)			
	立江線	利用実態を踏まえ ●一体的な運用	利用実態を踏まえ ●市内完結路線への転換を検討	
小松島立江線 (市内完結)	●立江線は、小松島立江線へ部分統合	●市内完結路線はデマンド交通との一体的な運用を検討		
(新) デマンド交通	※空白地帯から市内拠点や駅・施設をつなぐ経路を想定	●実証期	●実証反映期	

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	備考
バス路線の再編	協定路線	バス事業者	協定路線と幹線路線の一体的な運用とすみ分け
新しい交通モードの導入	公共交通空白地域、都市拠点・地域拠点・主要施設	タクシー事業者等	公共交通空白地帯から都市拠点・地域拠点、主要施設をネットワーク

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施時期	第1段階				
		第2段階			
				第3段階	

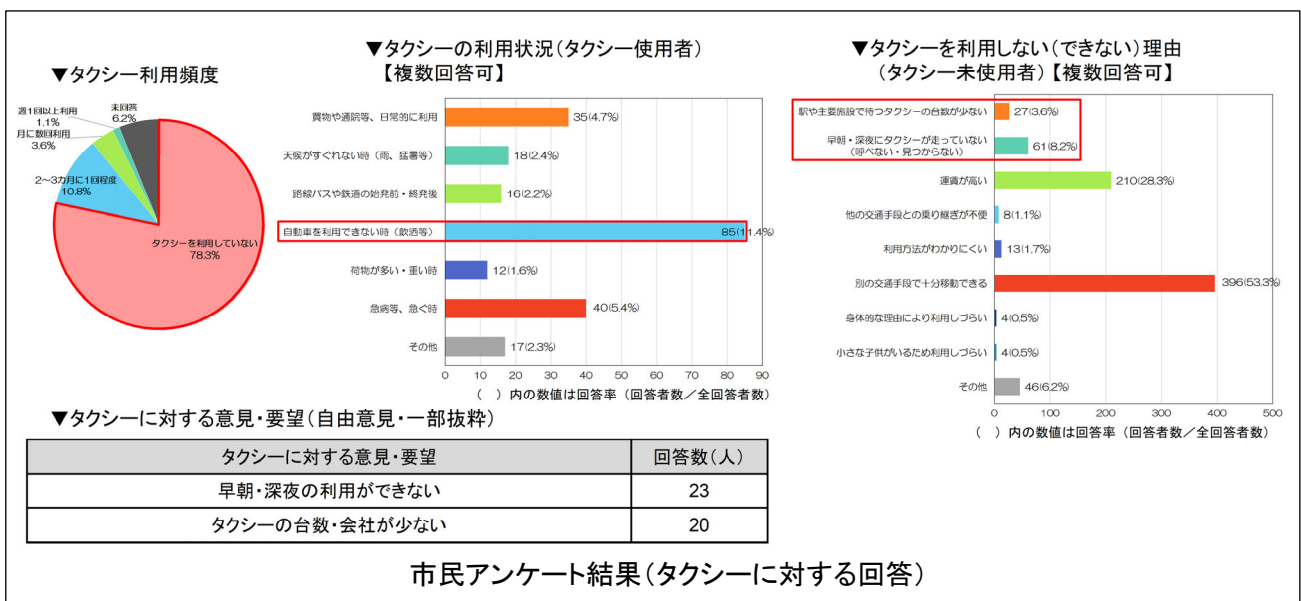
【施策③】タクシーの空白時間帯や潜在需要への対応

施策の目的:

乗用タクシーの空白時間帯を解消し、早朝・深夜のタクシーの台数や駅や主要施設での待合タクシーの台数を確保し、潜在需要に対応します。

施策の概要:

- ◆ 市民アンケートでは、早朝・深夜にタクシーが利用できないという意見や、台数が少ないという意見がありました。
- ◆ タクシー利用者の利用状況を見ても、飲酒等で自動車を利用できない時にタクシーを利用するケースが多くなっています。
- ◆ 空白時間帯をなくし、潜在需要に対応したタクシーサービスとします。



施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	備考
タクシーの空白時間帯の解消	市内全域	小松島市 タクシー事業者	タクシー事業者の空白時間帯の解消

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施時期	運用開始			利用実態調査・運行見直し	

目標 2 利用案内の充実と利用促進

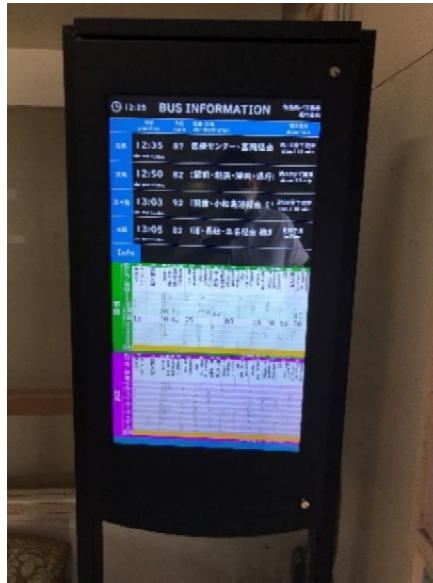
【施策④】バス停の表示の改善

施策の目的:

乗継の容易さや時刻表のわかりやすさに関する不満度を改善します。

施策の概要:

- ◆ 南小松島駅に導入されているスマートバス停を、利用者の多い主要施設等への導入を検討します。
- ◆ ダイヤ改正に合わせて、実態に沿ったバス停名への名称変更を検討します。



スマートバス停(南小松島駅)

※南小松島駅に1基導入されている(徳島バス)
 ※乾電池駆動により、様々な気象条件下(日の当たらないバス停含む)でも電源供給不要な無給電モデル等の実証実験も行われている

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	備考
バス停表示の改善	市内全域	小松島市 バス事業者	地域拠点駅や主要施設のバス停の電子化(スマート化)

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施時期	設置場所検討	運用開始	利用実態調査・運行見直し		

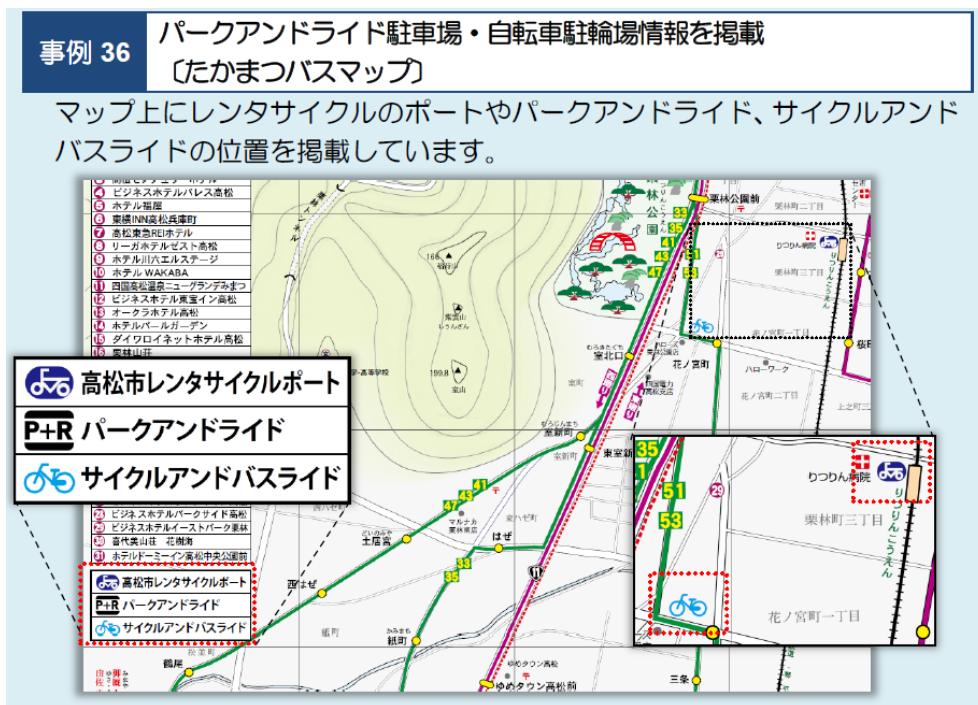
【施策⑤】わかりやすい時刻表・バスマップ発行と案内強化

施策の目的:

利用方法や運行状況、駐車場・駐輪場等、提供情報をさらに充実し、利便性を向上します。

施策の概要:

- ◆ 地域、属性などを細かく区分して、対象者ごとの時刻表・バスマップを発行します。
- ◆ 具体的な乗継時刻を掲載したモデルルートガイドを提供することにより、JR とバス、バスとバスの乗り継ぎによるお出かけ方法を紹介します。
 - 主なバス停到着時の車内放送の多言語化
 - バス停名、時刻表、バス車内のバス停表示の多言語化
 - 路線ナンバリングと連動した分かりやすいバスマップ
 - 駐車場・駐輪場等、多様な交通手段に対応した情報内容の充実



高松市「たかまつバスマップ」の例

資料:「公共交通マップづくりの勘どころ(H31.3)」(国土交通省九州運輸局)

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	備考
わかりやすい時刻表・バスマップ発行等	市内全域 主要観光地	小松島市 バス事業者	バスマップ(改定)作製配布 路線ナンバリング連動、多言語対応 等

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施時期	改訂版作成	配布		見直し後の作製・配布	
			満足度調査・見直し	※施策①、②の状況に合わせて適宜改訂	

【施策⑥】ICT の活用などによる情報提供の充実

施策の目的:

利用方法や運行状況等、利便性向上の取組みに対する理解促進と利用促進を図ります。

施策の概要:

- ◆ 商業者とのタイアップした商業施設・観光施設クーポン提供等、多様な主体による利用促進事業と情報発信を推進します。
- ◆ 広報「こまつしま」及び市ホームページによる継続的な利用促進の呼びかけと、利用者状況、収支状況等を定期的に公表します。
- ◆ 魅力の発信・路線バス沿線の行楽情報やその他地域公共交通利用のメリットを発信します。
- ◆ 事業の実施状況や目標の達成状況の検証内容について公表します。
 - バスロケーションシステム「いまドコなん」でのデジタルチケット、クーポン発行等
 - 高齢者向けに大画面での情報提供（徳島駅、南小松島駅、日赤病院、和田島）

【2020年度までの取り組み】

MaaSアプリ (my route)

※my route トヨタグループが開発・運用
西鉄・JR九州が福岡・北九州と本格運用中 (2019.11~)

my routeの主な提供機能

<交通>
交通チケット…空バス・JR九州乗車券 商業施設クーポン付企画きっぷなど
予約システム連携…高速バス・JR九州インタ ネット列車予約・ANA
モビリティ連携…シェアサイクルPippa! タクシ配車
トヨタカーシェア・レンタカー グリーンスマートフォン

<生活サービス・観光>
商業施設・観光施設クーポン提供 観光施設入場券発売

<各種情報提供>
観光・イベントなど地域情報の提供
バス位置情報、JR線遅延情報

**経路検索～チケット購入・予約～利用と各種地域情報を
MaaSアプリでワンストップ提供!**

サービスの拡大

駅前カーシェアスポットの拡大

交通サービス以外の生活サービスに関わる事業者の連携拡大・強化

発展的な取り組み

MaaSとフィジカル空間整備の融合
交通結節点での鉄道・バスの連携

QRを活用したチケット有効性判定の
自動化・データの収集・利活用

バスで宮崎市内にお買い物に行きたいなあ

※シームレスで持続可能な公共交通サービス提供に向け、事業者の枠を超えたハード面整備と MaaS を活用したソフト面の整備を融合した取組み

※デジタルチケット販売、商業・観光施設クーポン提供、観光・イベント情報提供、行政情報の提供等

宮崎県 MaaS 事業 (MaaS アプリ「マイルート」) の例

資料:「令和3年度日本版 MaaS 推進・支援事業 12 事業について」(国土交通省)、宮崎県 HP

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	備考
情報提供の充実	市内全域	小松島市 バス事業者	他分野の協働 各種メディアを用いた情報提供

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施時期	詳細内容検討	情報提供等、活動実施		見直し後の活動実施	
			満足度調査・見直し		

目標3 誰もが使いやすい設備の充実

【施策⑦】バス利用環境のバリアフリー化の推進

施策の目的:

バスの利用環境をバリアフリー化し、特に高齢者や障がい者のお出かけを促進します。

施策の概要:

- ◆ 標準仕様ノンステップバスを推進し、今後導入するバス等についてもバリアフリーに配慮した車両を導入していきます。
- ◆ 停留所周辺の段差解消や路面状態の改善、道路横断時安全性確保等、ロータリーおよび道路施設整備による対応を強化します。

※新潟市は、障がい者団体やバス事業者、各種関係機関と連携して、バリアレス縁石の設置を推進している
 ※バス停にバスを隙間なく停車するための専用縁石（バリアレス縁石）を設置することにより、歩道とバスとの段差や隙間を解消するもの

(バスの正着状況)

(障がい者体験会の様子)

バリアレス縁石(新潟市)の例

資料:「移動等円滑化に関する好事例・先進事例(国土交通省)」、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン(R4.6)」(国土交通省)

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	備考
バス利用環境のバリアフリー化の推進	各バス路線	小松島市 バス事業者	標準仕様ノンステップバスの増備継続 広報によるPR、住民活動の促進 バス停周辺の施設整備

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施時期	点検・計画策定	施設整備・運用		見直し後の整備・運用	
			満足度調査・見直し		

【施策⑧】バス利用環境、安全対策

施策の目的:

安全性に懸念があるバス停を改善し、安心して安全に利用できる環境を提供します。

施策の概要:

- ◆ バス停に停車した際に交差点又は横断歩道にかかる等、利用に際して安全性に懸念があるバス停の改善等、安全対策を引きつづき進めていきます。
- ◆ 拠点バス停及び周辺部の路面状態の改善や安全対策を進めていきます。
- ◆ バス停の改善（ベンチの更新）や住民によるアドプト・プログラム(※)を通じたクリーンアップなど住民にバス停を守ってもらう活動を促進します。

対応前(井口バス停)



対応後(井口バス停)

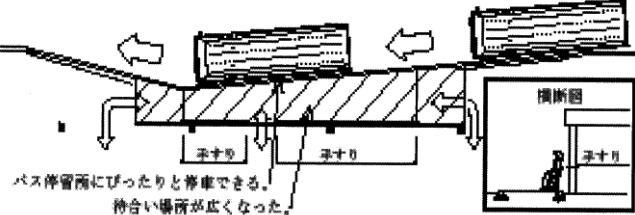


※令和3年度までに10ヶ所中8箇所解消済(※が未解消箇所)
 ※市内対象箇所(10か所):
 井口、太田橋、櫛淵八幡社前、芝生北、小松島高校前、南小松島小学校前、天王谷、立江小学校前、小松島市役所前(下り)(※)、子安観音寺前(※)

危険バス停の解消状況

資料: 令和3年度小松島市地域公共交通活性化協議会資料
バス停平面図(新型)





バス停留置所にびったりと停車できる。
待合い場所が広がった。

三角形切り込み型

資料: 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン(R4.6)」(国土交通省)

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	備考
バス停の改善	各バス路線	小松島市 バス事業者 小松島市民	バス停の点検 危険バス停解消 広報によるPR、住民活動の促進 バス停周辺の施設整備

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施時期	点検・計画策定	整備・運用			

※アドプト・プログラム：ボランティアとなる地域住民や企業が道路や公園、海岸など一定の公共の場所の定期的な清掃活動などを行ない、地元を大切にいつくしんでいこうということから名づけられた制度。

目標 4 交通結節点の充実とつなぐ仕組みの構築

【施策⑥】ICTの活用などによる情報提供の充実（p80【施策⑥】）参照

【施策⑨】幹線系統・フィーダー系統の効率化と乗り継ぎ利便性向上

施策の目的:

限られた資源を有効活用してサービス水準を向上するために、鉄道・バスのネットワークを形成するとともに、シームレス(※)に目的地まで到着できる「つなぐ仕組み」を構築します。

施策の概要:

- ◆ バスのネットワークによる総合的な利便性向上のために、幹線・フィーダーの明確化や利用実態を踏まえた効率化、ルート見直し、乗継拠点における接続の保証、バス待ち環境の向上などを図ります。
- ◆ 観光などで訪れる南小松島駅の待合環境の改善を図ります。
- ◆ 幹線系統・フィーダー系統の効率化とゾーンバスへの再編を図ります。
- ◆ 鉄道・バスのダイヤ改善による鉄道・バス間の乗継利便性の向上を図ります。
- ◆ キャッシュレス決済、デジタル定期等、鉄道・バス決済によるシームレス化等を図ります。
 - 乗り継ぎ切符の制度構築の検討
 - JR・バスの共通定期の発行やお買い物きっぷの検討
 - キャッシュレス決済（スマホタッチ決済）の導入検討



乗る時 **降りる時**

タッチ タッチ

乗る時と降りる時どちらもタッチしてください

JR牟岐線の無人駅で降車する場合は、タッチの前に乗車券画面を列車乗務員にご提示ください。

(バス・鉄道でのサービスの利用イメージ)



乗車券画面が表示されます。
※画像は降車時のものです。

（並行モード連携モデルポスター）

※2022年4月1日より、徳島バス・JR四国は徳島県南部地域における公共交通サービスの共同経営を実施
 ※「MaaS」の実証実験。デジタル定期、JRと路線バス共通のフリー乗車券や観光施設のチケット等を提供

スマホタッチ支払実証実験(徳島バス・JR四国)

資料: 徳島バス(株)HP

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	備考
乗り継ぎ利便性の向上	市内全域	小松島市 JR四国 バス事業者	ゾーンバス化 乗り継ぎ切符の制度構築検討 キャッシュレス決済の導入検討

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施時期	詳細内容検討		実証実験		見直し後、運用開始
				満足度調査・見直し	

※シームレス：直訳すると「継ぎ目のない」という意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

目標5 多様な交通手段の連携

【施策⑩】新しい交通モード(自家用有償旅客運送等)の導入

【施策⑪】自家用車・自転車等との連携

施策の目的:

公共交通空白地域を含めた市内全域における市民の円滑な移動支援のため、自家用車、自転車利用の安全性、利便性の向上を図ります。

施策の概要:

- ◆ 自家用有償旅客運送等の新たな制度の導入を検討します。
- ◆ 鉄道駅やバス停周辺の自転車駐輪環境の整備を進めます。
- ◆ パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進を図ります。



(待合所の整備: 池田バスターミナル)



(既存施設の有効活用フジグラン北島店舗内待合所)



※マイカーから公共交通機関への転換を図るため、ショッピングセンター駐車場に自動車や自転車を停めて、バスやJRで通勤する「店舗利用型パークアンドライド」を徳島県内4箇所で行っている

※実施店舗：
フジグラン阿南店、ゆめタウン徳島店、フジグラン北島店、フジグラン石井店

(店舗利用型パークアンドライド)



(自家用有償旅客運送の例)

資料:「自家用有償旅客運送事例集」(R2.3)(国土交通省)

資料:「次世代地域公共交通ビジョン(R1.12)」(徳島県生活交通協議会)

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	備考
①新しい交通モード(自家用有償旅客運送等)の導入	公共交通空白地域・バス停周辺	小松島市 バス・タクシー事業者等 NPO法人・医療法人等	自家用有償旅客運送等(交通空白地有償輸送・福祉有償輸送)の新たな制度導入検討
②自家用車・自転車等との連携	駅・バス停周辺 主要施設	小松島市 商業施設等	待合所整備 既存施設の有効利用

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
①実施時期	制度検討		制度運用		利用実態調査・ 制度の見直し
②実施時期	整備箇所検討	施設整備・運用		見直し後の整備・運用	
			満足度調査・見直し		

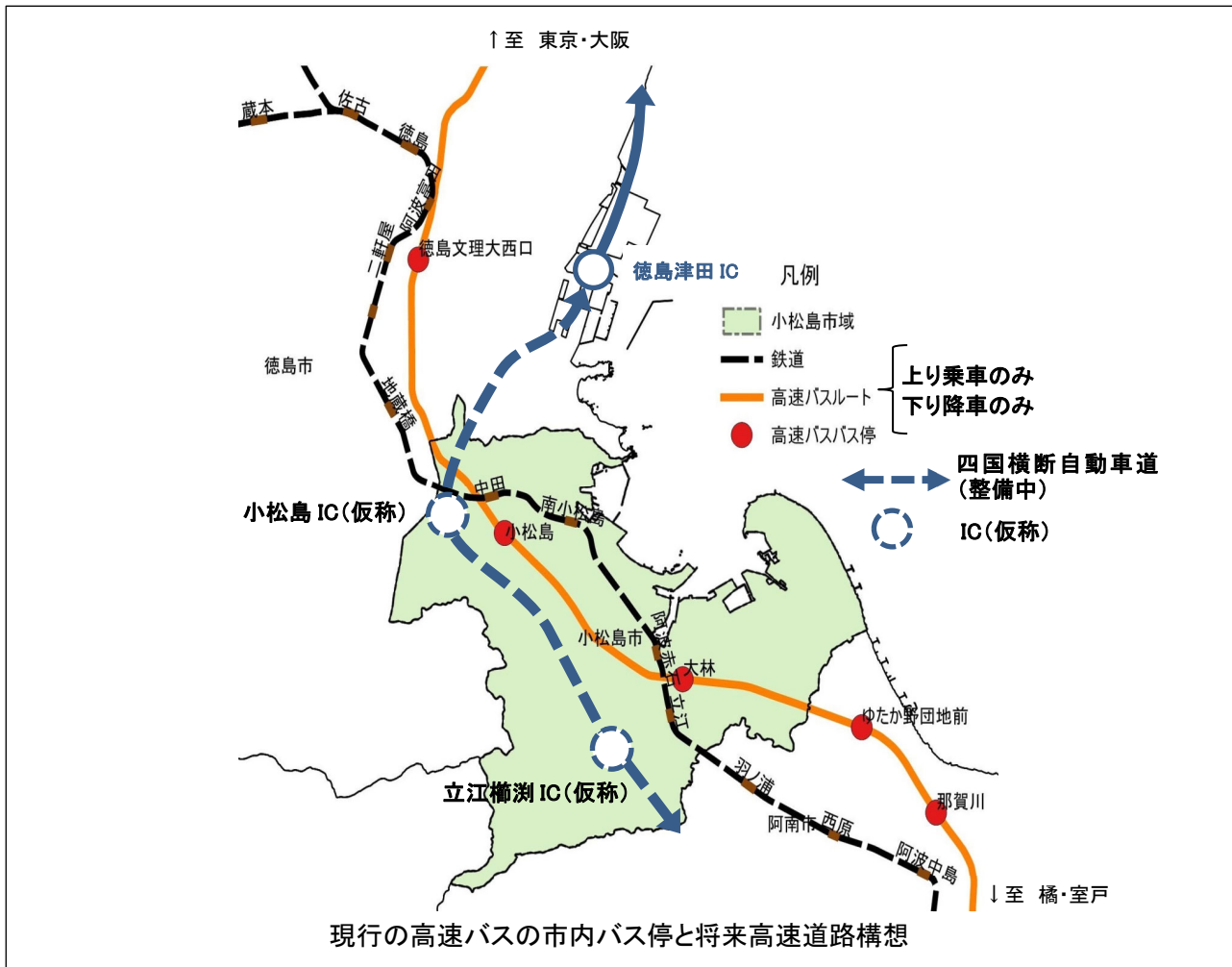
【施策⑫】高速道路延伸を利用した新たな公共交通網

施策の目的:

四国横断自動車道の延伸を見据えた高速バスに関する利便性の向上を図ります。

施策の概要:

- ◆ 従来のクローズドドアシステム(※)問題の検討を進めます。
- ◆ 高速バスの一般道走行区間での途中乗降の可能化など、高速バスを利用した県内移動による地域公共交通システムを検討します。



施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	備考
高速バスの利便性向上	高速バス路線	小松島市 バス事業者	高速バスによる県内移動の実現

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施時期	制度検討	新制度運用		見直し後、運用開始	
			満足度調査・見直し		

※クローズドドアシステム：高速バスや路線バスが自社のエリア外に乗り入れる際に途中停車や降車に関する利用制限をする制度のこと。高速バスでは、起点地周辺エリアで乗車のみ、終着地周辺エリアで降車のための制限が取られる方法。

目標6 住民による自発的な利用促進

【施策⑬】当事者意識醸成と利用促進運動の展開

施策の目的:

公共交通を維持していくため、引き続き市内各地で利用促進運動を小松島市が主体的に展開します。

施策の概要:

- ◆ モビリティ・マネジメントの取組みとして、地域公共交通利用促進運動を展開します。
- ◆ バス教室（乗り方教室）開催等、理解促進イベントを展開します。
- ◆ バスお絵かき大会などイベント時の割引チケット配布によるバス体験を通じて利用促進につなげます。
- ◆ 学校行事における JR や路線バスの積極使用により乗り方のマナー等を体験し、習得していきます。
- ◆ 市職員における通勤時の JR やバス利用促進に努めます。



(南小松島駅前駐輪場のマナーアップキャンペーンの様子)
資料: 令和3年度小松島市地域公共交通活性化協議会資料

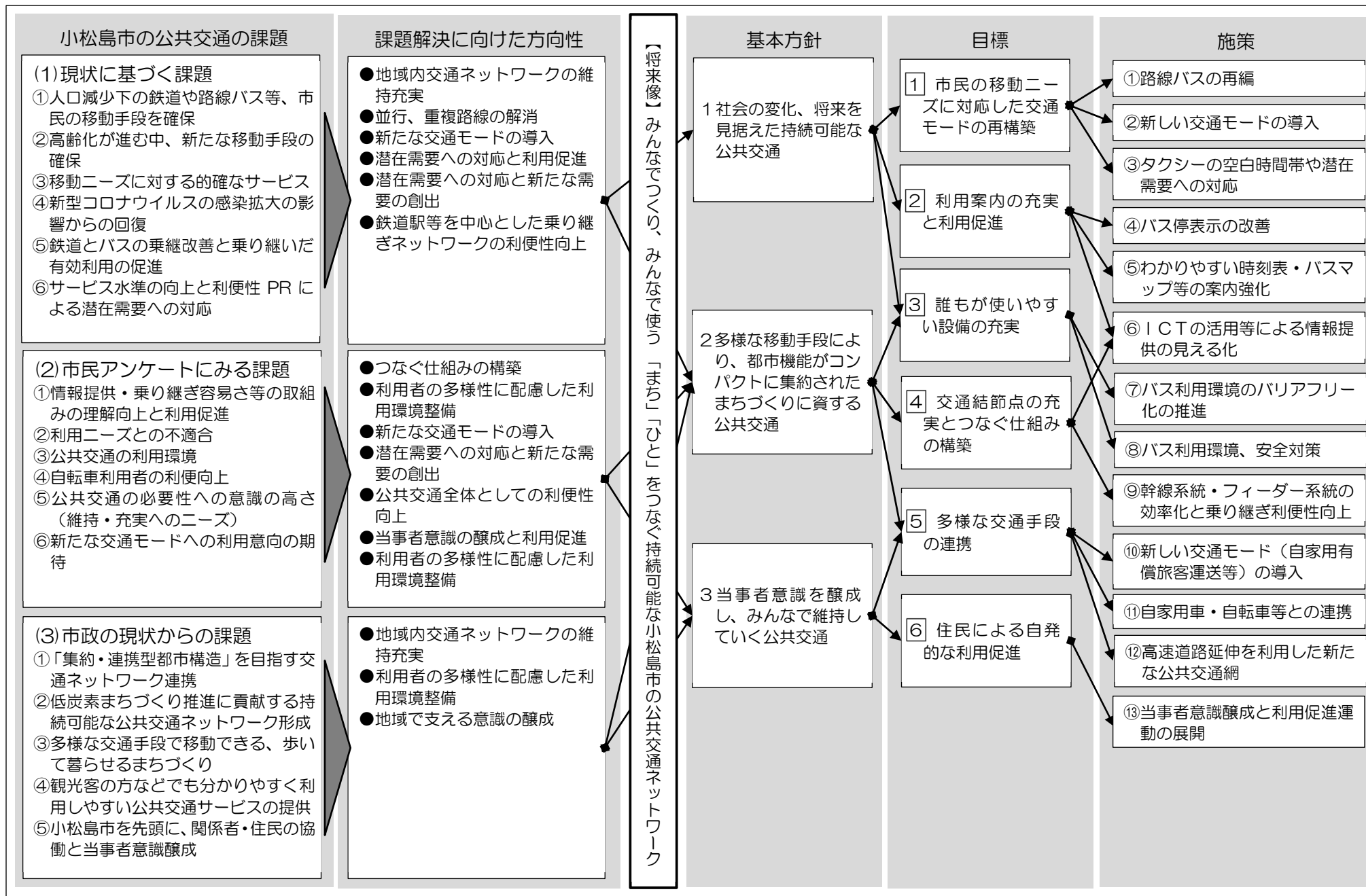


(「交通エコライフキャンペーン」のチラシ)
資料: 一般社団法人四国バス協会 HP

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	備考
利用促進運動	市内一円	小松島市 JR 四国 バス事業者等	モビリティ・マネジメント施策の実施 その他利用促進活動

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施時期	活動方針検討	活動実施	評価・見直し	見直し後、活動継続	

小松島市地域公共交通計画体系図



第6章 計画の達成状況の評価

6.1 PDCAサイクルの構築

事業の推進にあたっては、目標の達成度を評価（Check）し、小松島市地域公共交通活性化協議会に審議を諮りながら、事業継続の判断やニーズに応じた改善（Action）を行い、関係者の共通理解のもとで、実施主体が中心となって計画（Plan）、実施（Do）へと、PDCAサイクルを行いながら推進していくものとします。

6.2 評価のスケジュールと各施策の事業評価

計画期間におけるPDCAサイクルは、以下のスケジュールで実施します。

各事業・施策の軽微な改善は、必要に応じて適宜実施します。また、抜本的な改善を視野に入れた事業・施策の見直しは、評価実施後に行います。

なお、計画の評価は、詳細な利用者数調査や利用者・市民に対するアンケートによる満足度調査等を踏まえた上で実施します。

評価スケジュールと評価項目

目標	施策	評価の項目	指標数値
1.市民の移動ニーズに対応した交通モードの再構築	①路線バスの再編	○住民等の公共交通の利用者数 ○公的資金が投入されている公共交通事業の収支 ○公共交通への公的資金投入額 ○公共交通空白地域の解消数	○利用者数 平日：341人/日（令和3年度） →470人/日（令和9年度） 休日：213人/日（令和3年度） →380人/日（令和9年度） （コロナ前の令和元年度の利用者数を将来人口の減少率より想定） ※協定路線+新しい交通モード ○小松島市の財政負担額(収支額) 76,260千円（令和3年度） ※協定路線運行経費補助 →76,260千円（令和9年度） ※協定路線+新しい交通モードの運行経費補助 ○公共交通空白地域の箇所数 4箇所（令和3年度） →0箇所（令和9年度）
	②新しい交通モードの導入		
	③タクシーの空白時間帯や潜在需要への対応		
2.利用案内の充実	④バス停の表示の改善	○スマートバス停設置数	1箇所（令和3年度） →3箇所（令和9年度）
	⑤わかりやすい時刻表・バスマップ発行と案内強化		
	⑥ICTの活用などによる情報提供の充実		

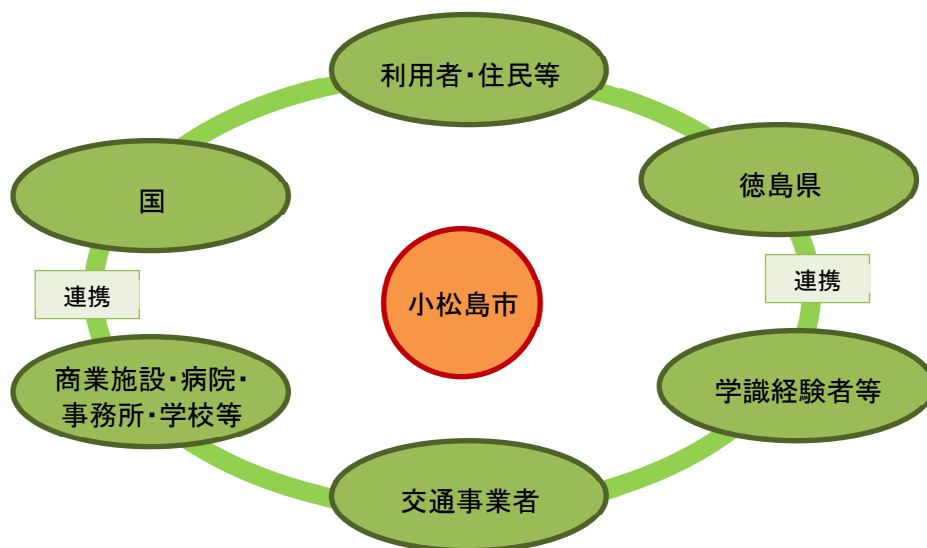
目標	施策	評価の項目	指標数値
3.誰もが使いやすい設備の充実	⑦バス利用環境のバリアフリー化の推進	○バリアフリー車両導入率 ○危険バス停解消箇所数	○バリアフリー車両導入率 100%(令和3年度) →100%を維持(令和9年度) ○危険バス停の箇所数 2箇所(令和3年度) →0箇所(令和9年度)
	⑧バス利用環境、安全対策		
4.交通結節点の充実とつなぐ仕組みの構築	⑥ICTの活用などによる情報提供の充実	目標「2.利用案内の充実と利用促進」欄 参照	
	⑨幹線系統・フィーダー系統の効率化と乗り継ぎ利便性の向上	○接続するフィーダー系統との平均待ち時間	18.6分(令和3年度) ※南小松島駅のJR・幹線路線⇄協定路線の平日7・8時台の上下平均待ち時間 →12分(令和9年度)
5.多様な交通手段の連携	⑩新しい交通モード(自家用有償旅客運送等)の導入	○待合所の設置箇所数	0箇所(令和3年度) →1箇所(令和9年度)
	⑪自家用車・自転車等との連携		
	⑫高速道路延伸を利用した新たな公共交通網		
6.住民による自発的な利用促進	⑬当事者意識醸成と利用促進運動の展開	○小学校再編に向けた公共交通乗り方教室の実施回数	0回/年(令和3年度) →8回/年(令和9年度)(市内各小学校)

6.3 計画の推進体制と進捗管理

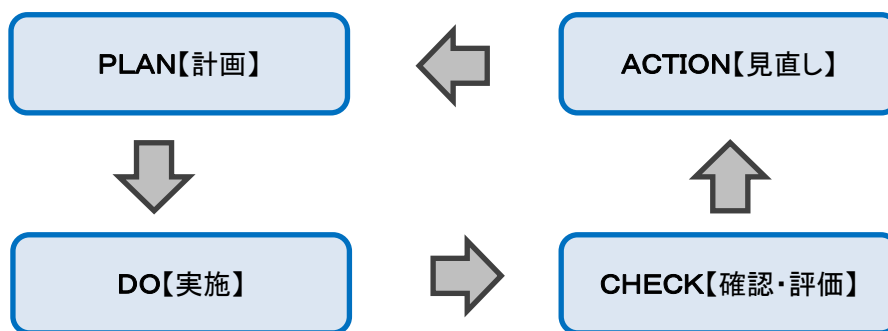
計画の推進と進捗管理は小松島市地域公共交通活性化協議会において行います。

各事業の推進にあたっては、その実施主体が役割に応じて連携し、責任をもって協働しながら行いますが、市は各種施策の実施に当たり、関係者との協議・調整を行っていくこととします。

また、各事業の進捗管理はP D C Aサイクルと評価スケジュールに基づき行います。



事業の推進体制



P D C Aサイクル