

吉野川市地域公共交通活性化協議会 第3回会議 (2025/10/30)

## 各種調査結果・基本方針について

### 目次

1. 市民アンケート調査結果	-----	1
2. 事業者ヒアリング結果	-----	8
3. 吉野川市の地域公共交通計画が抱える課題	-----	10
4. 地域公共交通計画の基本方針	-----	11

## 1-1 調査概要

項目	概要
調査対象	市内在住の15歳以上の市民3,000人
調査時期	2025年8月8日～2025年8月29日
調査方法	郵送配布、郵送またはWebで回収
回収数	1,107票(郵送:736票、Web:371票)
回収率	36.9%

## 1-2 回答者属性

○ 本調査は、国勢調査結果による吉野川市の人口構成(年齢・お住まいの地域)と概ね一致する回答が得られた。

- 8割以上が運転免許を所持している。
- 約8割が「自由に利用できる車がある」と回答している。

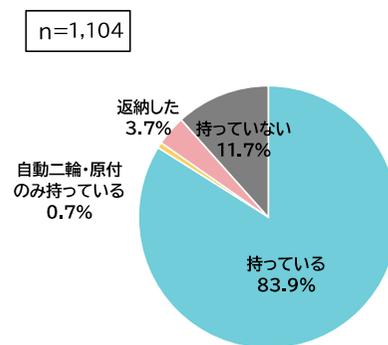


図1-5 運転免許の所有状況

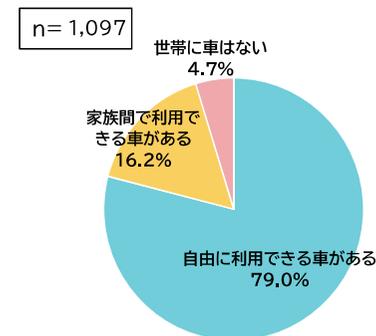


図1-6 世帯での車の保有状況

- 最寄りの駅・バス停までの移動手段は「徒歩」が最も高く62.5%、次いで「自家用車(家族等の送迎)」が29.2%と高かった。
- 最寄りの駅・バス停までの所要時間は「16分以上」が最も高く32.6%、次いで「6～10分」が26.5%と高かった。

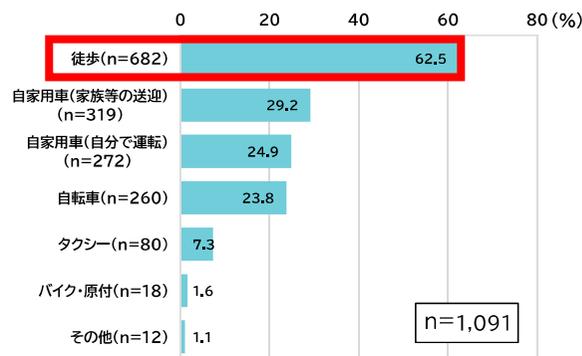


図1-7 最寄りの駅・バス停までの移動手段

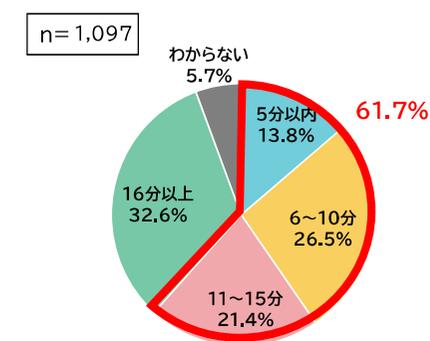


図1-8 最寄りの駅・バス停までの徒歩での所要時間

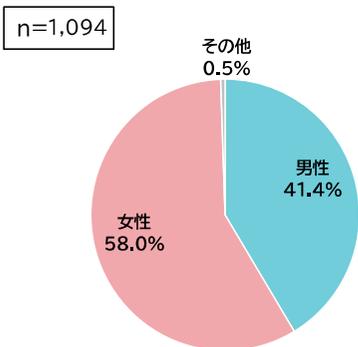


図1-1 性別

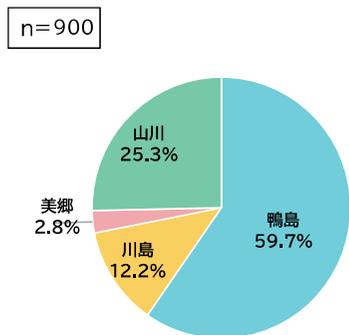


図1-2 お住まいの地域

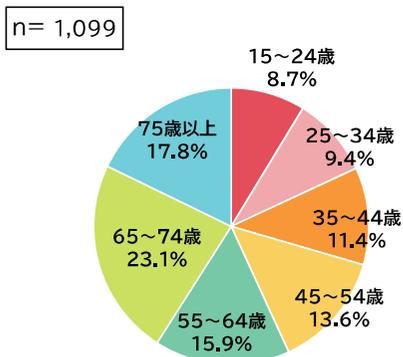


図1-3 年代

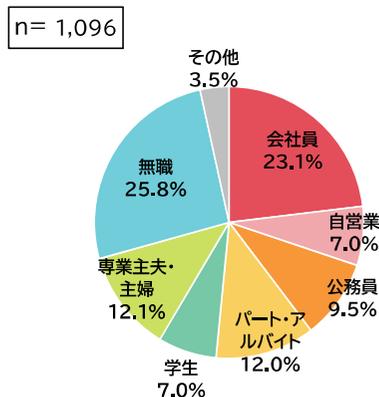


図1-4 職業

## 1-3 日用品の買物先について

- 日用品の買物先は、「15～24歳」、「75歳以上」で「ほとんど行かない」割合が高く、若年層ほど「市外のお店」で買い物している割合が高くなる。
- 地域別にみると、「美郷」、「山川」にお住まいの方は、「市外のお店」で買物する割合が若干高かった。



図1-9 よく行く場所（日用品の買い物先）×年代

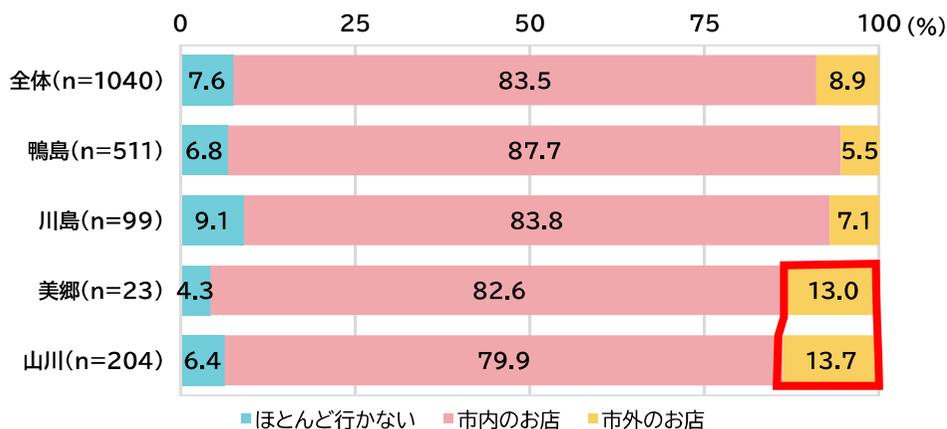


図1-10 よく行く場所（日用品の買い物先）×地域

- 買物先への交通手段は、「自動車(自分で運転)」(82.4%)が最も高く、買物先へ公共交通を利用して移動する市民はごく少数であった。
- 移動時の問題点として、「特に問題ない」(53.7%)が最も高いが、「今は問題ないが将来を考えると不安」も45.1%と高く、自動車以外の交通手段を検討していく必要がある。



図1-11 交通手段（日用品の買い物先）

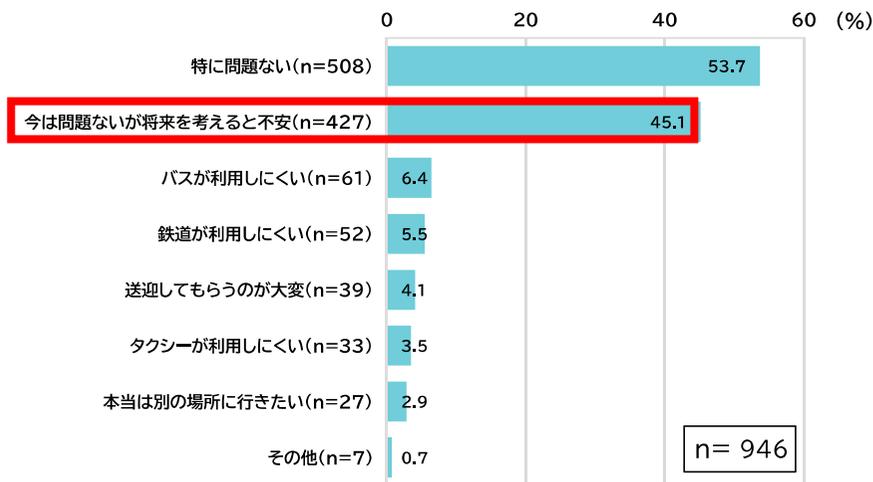


図1-12 移動する時の問題点（日用品の買い物先）

## 1-4 通院先について

- 「25～34歳」は「市外の病院」に通院している割合が高く、「65歳以上」は「市内の病院」に通院している割合が高い。
- 地域別では、「美郷」で「市内の病院」に通院している割合が高かった。

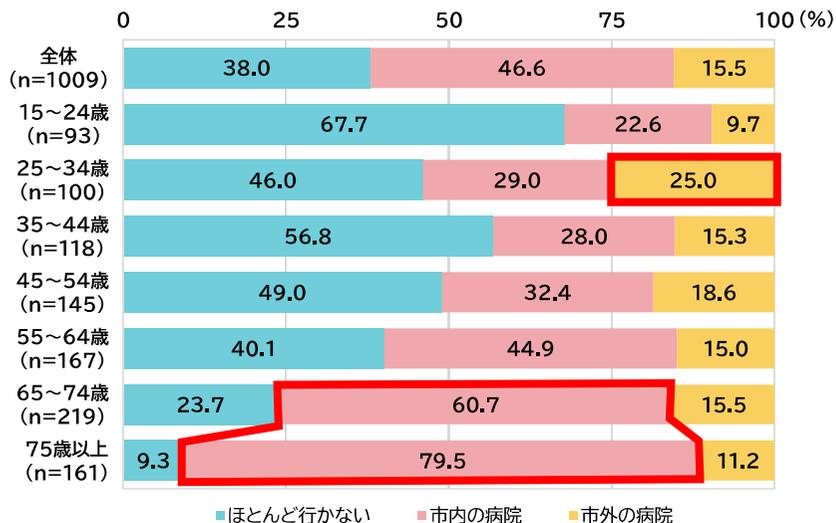


図1-9 よく行く場所（通院先）×年代

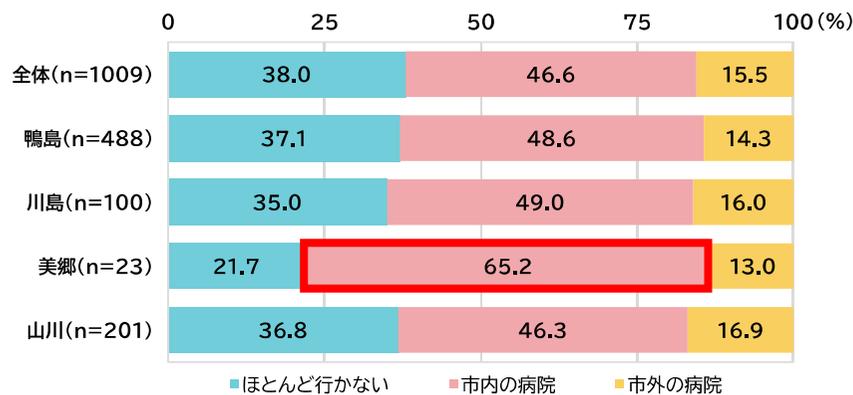


図1-10 よく行く場所（通院先）×地域

## 1-5 通勤・通学先について

- 通勤・通学先は、若年層の方が「市外の学校・職場」の割合が高い。
- 交通手段は「自動車(自分で運転)」(77.7%)が最も高い。
- 「JR徳島線」は9.8%となっており、通勤・通学に公共交通を利用している層も一定数存在している。

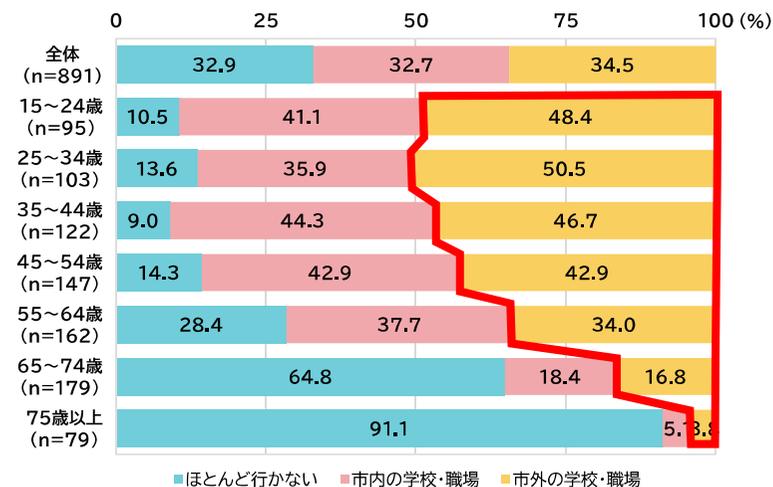


図1-11 よく行く場所（通勤・通学先）×年代

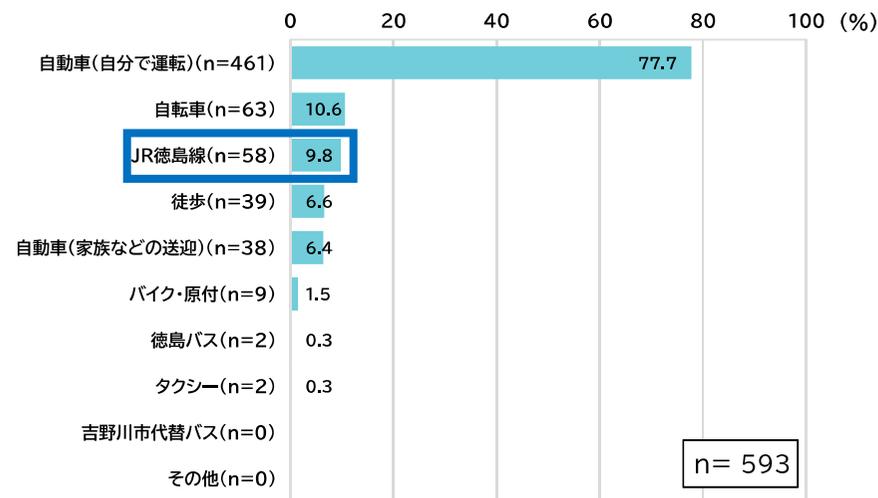


図1-12 交通手段（通勤・通学先）×地域

## 1-6 移動のお困りごと

- 4分の1が「困ることがある」、「困ることがたまにある」と回答している。
- 困るときには、「家族・知人等に送迎してもらう」(46.4%)が高いが、「外出をあきらめる」が17.6%と次いで高く、移動手段の確保が必要である。

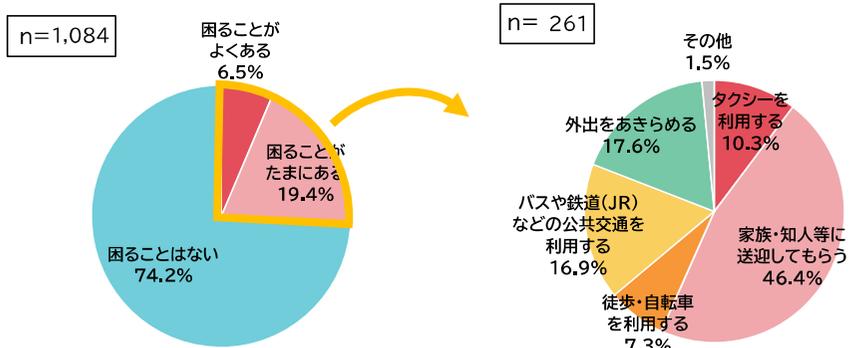


図1-13 外出時に困ることがあるか

図1-14 困るときにどうするか

## 1-7 運転の状況について ※自動車運転の方への設問

- 「運転は苦にならない」が8割以上と最も高い。
- 免許返納の意向は、「身近な公共交通が便利になれば自主返納したいと思う」が44.2%と最も高く公共交通の利便性向上が求められている。
- 運転できなくなった場合の主な移動手段としては、「タクシー」が最も高く21.7%。

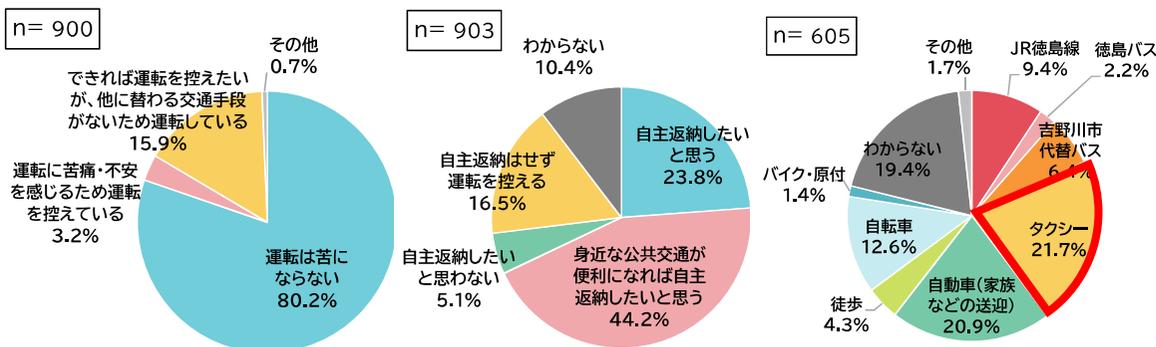


図1-15 運転の状況

図1-16 運転に不安を感じるようになった場合の意向

図1-17 運転できなくなった場合の主な移動手段

## 1-8 日常の移動に関する満足度

- 「15～24歳」の満足度が低い傾向にある。また、「75歳以上」は「満足」、「やや満足」と回答している割合が高いものの、「やや不満」、「不満」の割合も高い。
- 自動車の所有状況別では、自家用車を所有していない層の半数以上が「やや不満」、「不満」と回答している。
- 地域別では、「美郷」で「不満」の割合が高かった。

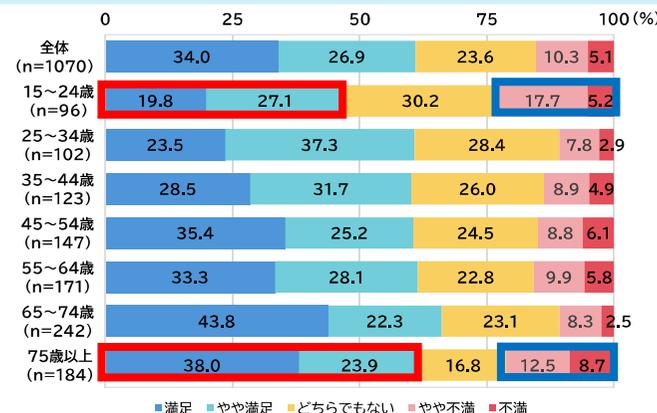


図1-18 日常の移動に関する満足度×年代

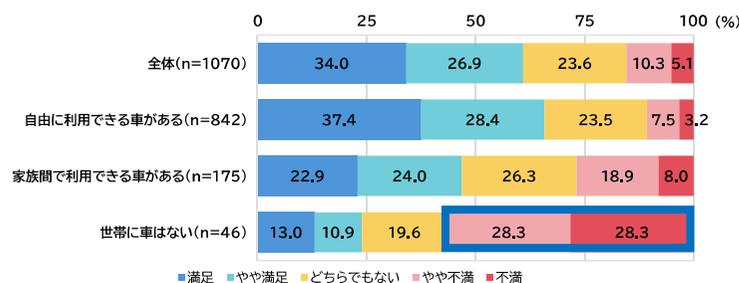


図1-19 日常の移動に関する満足度×自動車の所有状況

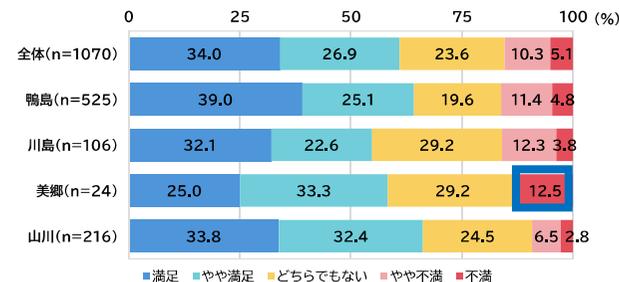


図1-20 日常の移動に関する満足度×地域

## 1-9 公共交通の利用頻度

○ 鉄道(JR)の利用頻度は、「利用しない」が最も高く44.3%、次いで「年に数回」が26.2%と高い。89.0%が年に数回以下の利用にとどまっている。

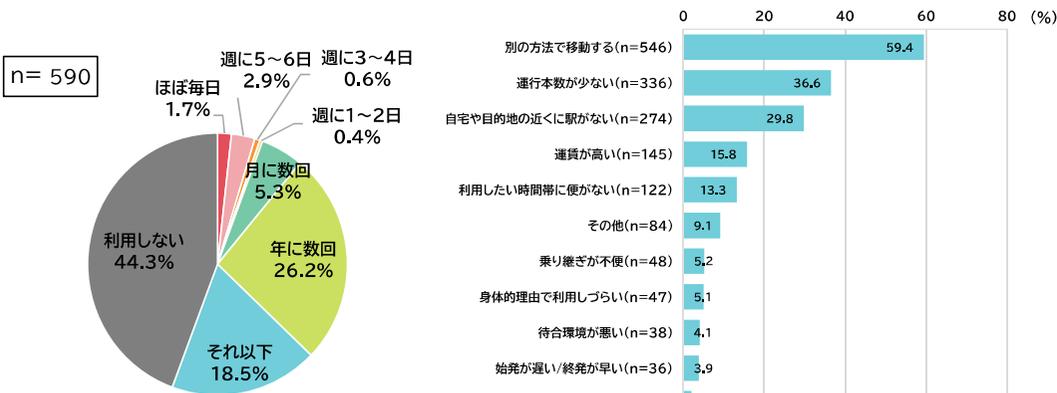


図1-21 鉄道 (JR) の利用頻度

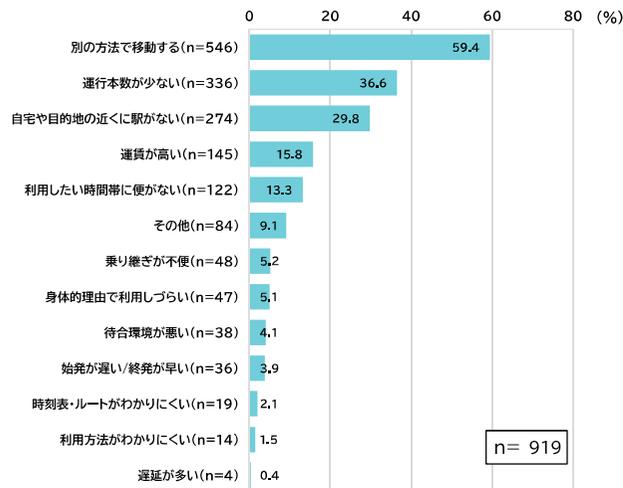


図1-22 鉄道 (JR) の利用頻度が少ない理由

○ 吉野川市代替バスの利用頻度は、「利用しない」が最も高く95.1%、次いで「それ以下」が3.5%と高い。

○ 自由意見では、「吉野川市代替バスを知らなかった」との回答が多数あり。

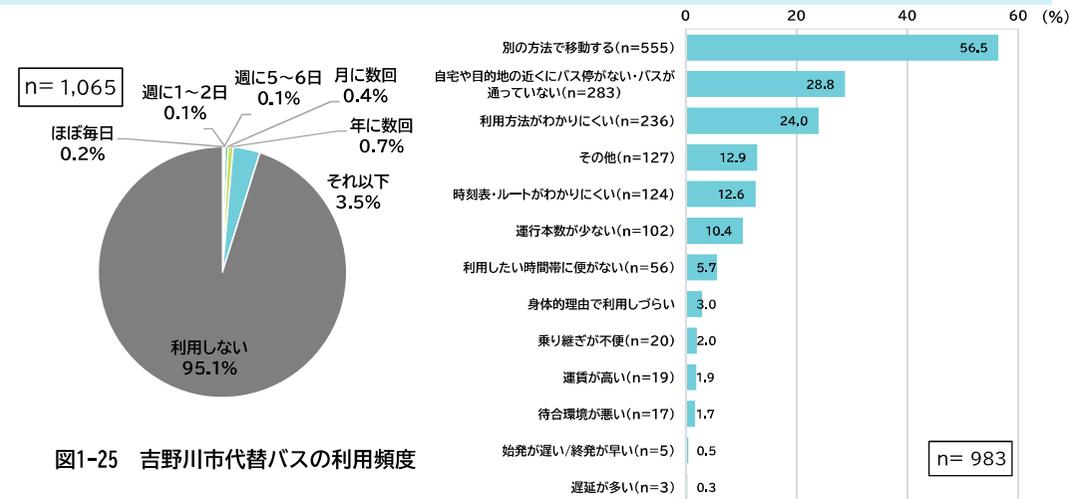


図1-25 吉野川市代替バスの利用頻度

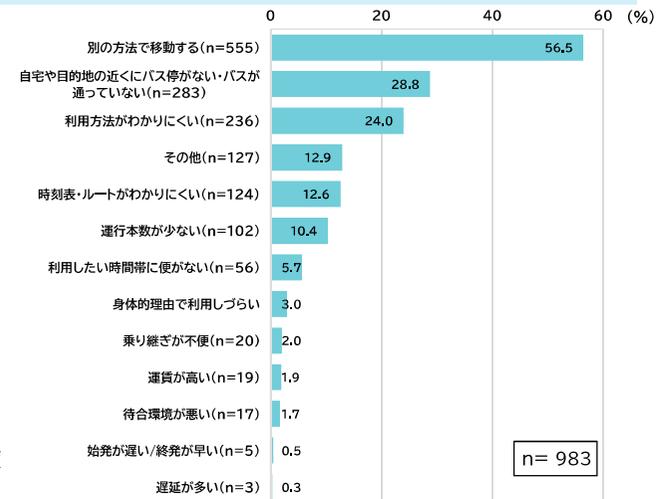


図1-26 吉野川市代替バスの利用頻度が少ない理由

○ 徳島バスの利用頻度は、「利用しない」が最も高く78.4%、次いで「それ以下」が12.1%と高い。週に1回以上利用している割合はわずか0.7%にとどまっている。

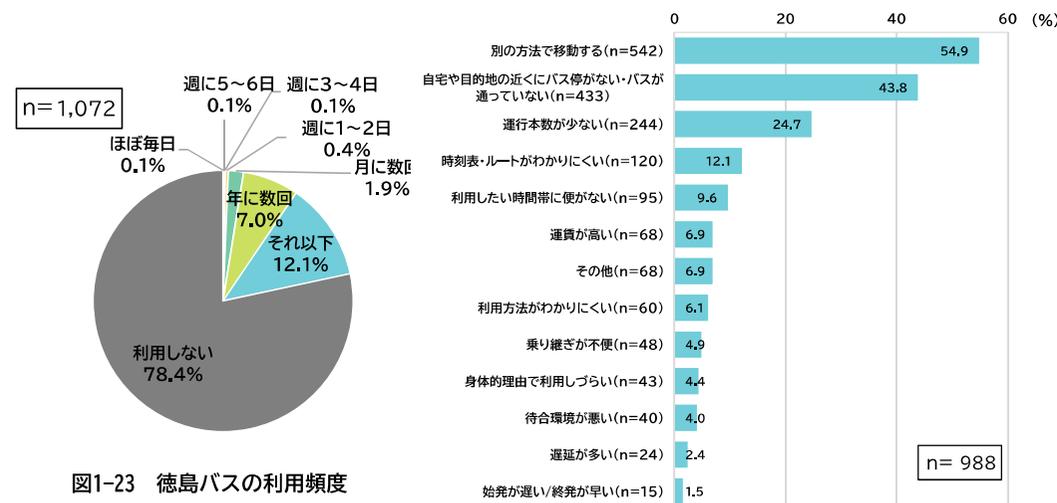


図1-23 徳島バスの利用頻度

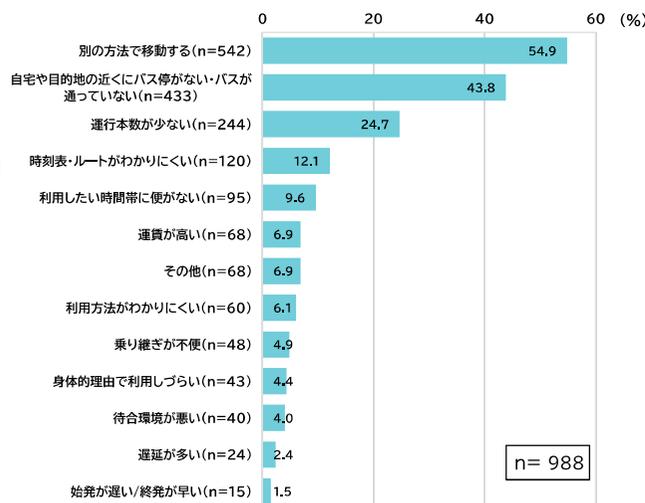


図1-24 徳島バスの利用頻度が少ない理由

## 1-10 バスをより利用しやすいものにするために必要な改善

○ バスに必要な改善は、「家の近くにバス停を設置」が最も高く43.7%、次いで「分かりやすい路線図や時刻表の提供」が39.1%と高い。

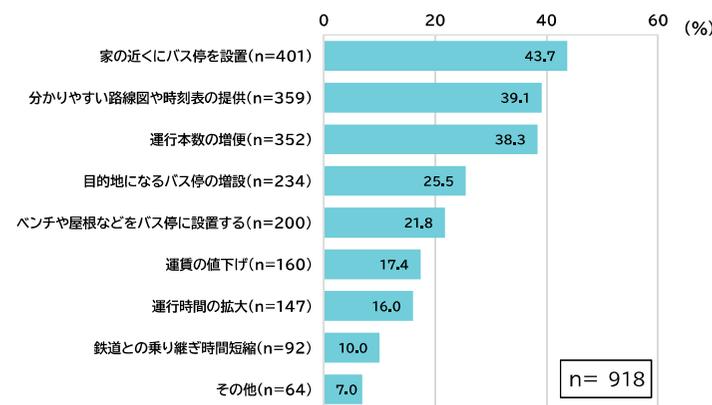


図1-27 バスをより利用しやすいものにする、日常的に利用する交通手段にするために必要な改善

## 1-11 吉野川市の公共交通サービスの目指すべき方向性

- 公共交通の維持・充実の必要性については、約7割が公共交通を維持し、充実することの必要性を感じている。
- 公共交通の維持・充実のためにご自身が協力できることは、「特にない」が最も高く39.5%、次いで「公共交通の積極的な利用」が32.7%と高い。自由意見にて、「今は公共交通を使わないが高齢になったときのために維持して欲しい」という意見が多く、維持は求めるが利用していない層が多いことがわかる。

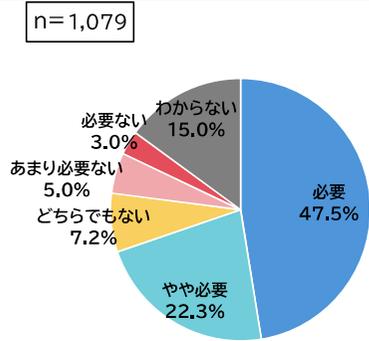


図1-28 公共交通の維持・充実の必要性

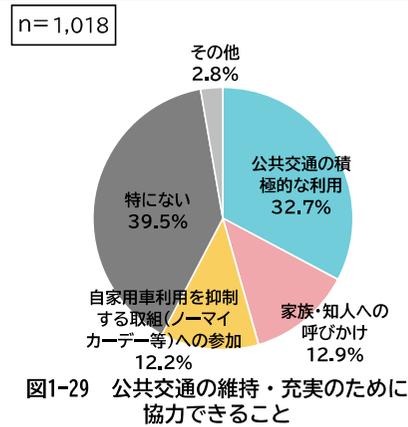


図1-29 公共交通の維持・充実のために協力できること

- 吉野川市の交通サービスが目指すべき方向性は、「市内外の主要な施設に移動しやすい公共交通ネットワークの構築」が最も高く39.3%、次いで「吉野川市中心部へ移動しやすい公共交通ネットワークの構築」が33.3%と高い。



図1-30 吉野川市の交通サービスが目指すべき方向性

## 1-12 財政負担について

- 「54歳以下」は、「市の財政負担を増やし、さらなる公共交通の充実を図る」の意向が65歳以上に比べて高い。「市の財政負担を増やし、現状のサービス(路線や運行回数等)を維持する」についても高齢層より若年層の方が意向が高く、**若年層の方が公共交通の維持や充実のために財政負担が増えることに対して高齢者よりも許容する意向が示されている。**
- 「市が財政支援を行ったうえで、新たな公共交通システム等を検討し、公共交通サービスを維持する」意向は、「45～74歳」で高く、若年層からの意向はあまり高くなかった。
- 地域別では、「美郷」で「市の財政負担を増やし、現状のサービス(路線や運行回数等)を維持する」の割合が高かった。



図1-31 財政負担の方向性×年代

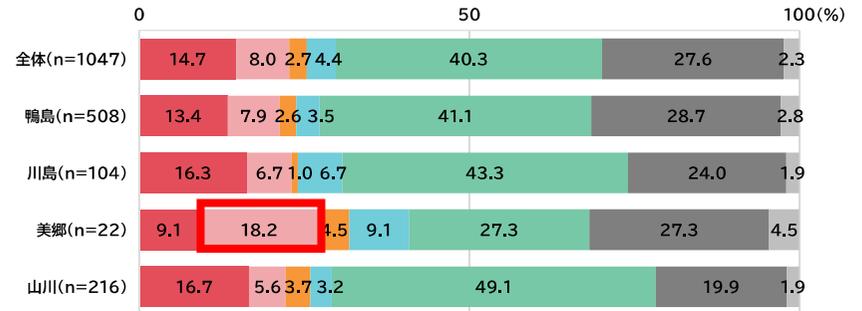


図1-32 財政負担の方向性×地域

- 市の財政負担を増やし、さらなる公共交通の充実を図る
- 市の財政負担を増やし、現状のサービスを維持する
- 市の財政負担を減らし、現状のサービスを縮小する
- 運賃を増額し、現状のサービスを維持する
- 市が財政支援を行ったうえで、新たな公共交通システム等を検討し、公共交通サービスを維持する
- わからない
- その他

## 1-12 AIオンデマンド交通について

- 世代別にみると、「導入すべき」は「15～24歳」、「75歳以上」が他の世代に比べてやや低く、公共交通に不便を感じている層が他の層よりもAIオンデマンド交通を必要としていない状況である。
- 自動車の所有状況別では、「世帯に車はない」層が「導入すべき」の割合が低く、自家用車を利用できない層の方がAIオンデマンド交通を必要としていなかった。
- 地域別では、「鴨島」で導入意向が高く、「川島」、「美郷」では他の地域より導入意向が低い結果となった。特に「美郷」では「導入する必要はない」の割合も全体に比べて11.6ポイント高くなっている。

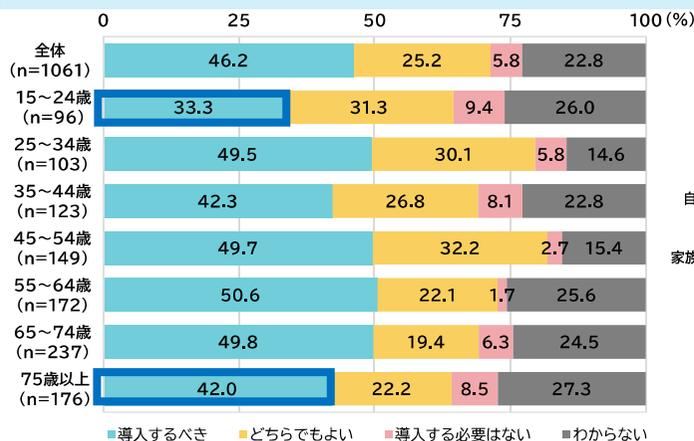


図1-33 AIオンデマンド交通の導入検討について×年代

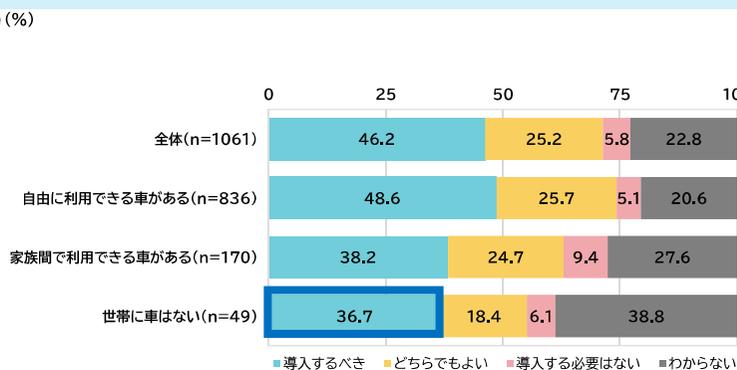


図1-34 AIオンデマンド交通の導入検討について×自動車の所有状況

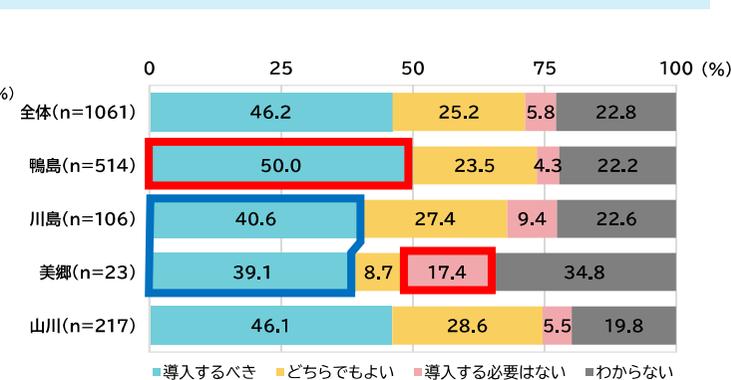


図1-35 AIオンデマンド交通の導入検討について×地域

- AIオンデマンド交通で重視する点は「家の近くまで迎えにくること」が最も高く45.3%、次いで「予約がしやすいこと」が40.4%と高い。

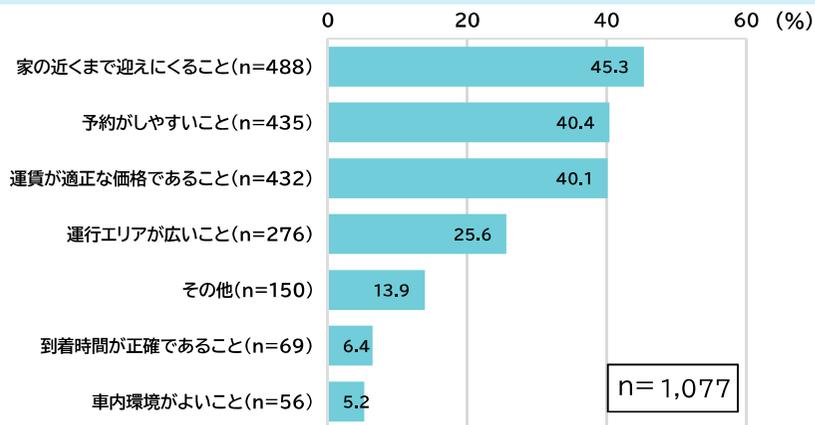


図1-36 AIオンデマンド交通を利用するにあたり重視する点

- 世代別にみると、「25～34歳」「55～64歳」の利用意向がやや高かった。
- 導入には消極的だった「75歳以上」の高齢者の利用意向も高かった。
- 地域別では、「川島」「美郷」の利用意向が低い結果となった。

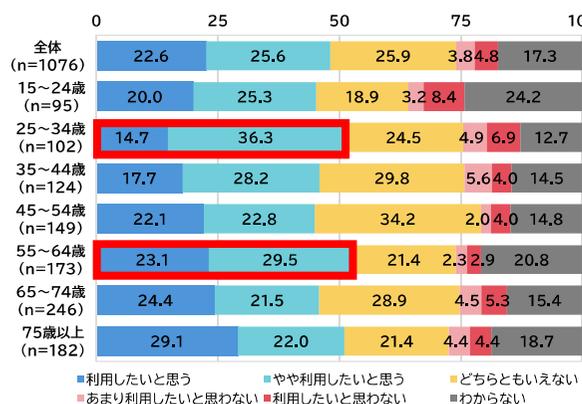


図1-37 AIオンデマンド交通導入時の利用意向×年代

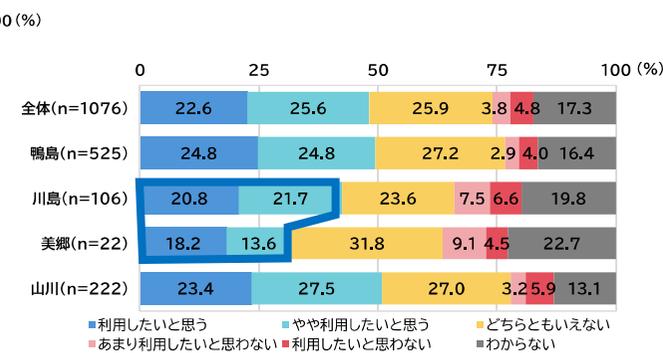


図1-38 AIオンデマンド交通導入時の利用意向×地域

## 2-1 調査概要

項目	概要
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道：四国旅客鉄道株式会社</li> <li>・バス：徳島バス株式会社</li> <li>・タクシー：ノヴィルタクシー、山瀬観光、美郷タクシー</li> </ul>
調査時期	2025年8月
調査方法	対面での聞き取り調査

## 2-2 調査結果概要

### (1)路線バス

項目	回答
近年の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日は通勤・高齢者・通学利用者が大半を占めている(吉野川市内だけではなく鴨島線全体)</li> <li>・定期券利用者数はコロナ以降若干増加している</li> <li>・利用者の内訳は大人62%、通学6%、小児2%、障がい者3%(徳島バスが実施している実態調査で確認)</li> </ul>
利用者意向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便数や遅延に関する意見が多い</li> </ul>
運行上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鴨島駅のロータリーが狭いため、大型車両が転回しづらい</li> <li>・路上駐車対策が必要</li> </ul>
行政に期待する点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進イベントの拡充</li> <li>・市のイベントと連動し、公共交通での来訪者が増えるような企画券の配布やバス運行など</li> <li>・ベンチを置く場合は管理もお願いしたい</li> <li>・徳島市が高齢者パスの範囲を拡大したことを契機にバスの利用者が増えているが、そういった他都市の取組と連携してほしい</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10月のダイヤ改正によって大型バスの活用、パターンダイヤ化を実施</li> </ul>

### (2)鉄道

項目	回答
近年の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最も利用が多いのは鴨島駅、次いで阿波川島駅の利用が多い</li> <li>・直近10年間で利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍以降の利用者数は若干回復しているがコロナ禍以前の8割程度の利用者数に留まっている</li> <li>・徳島線利用者のほとんどは定期券利用者(主に学生)</li> </ul>
利用者意向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺のトイレ整備の要望あり</li> </ul>
行政に期待する点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の駐輪場整備</li> <li>・駅前(鴨島商店街など)でのイベント開催等によるにぎわい創出</li> <li>・市民の利用を促進する啓発活動</li> <li>・人口減少に伴い学生が減ると、定期利用者数も減ってしまうので、人口を増やすような取組にも期待している</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・校区制の廃止によって長距離利用の学生が増えることも期待している</li> </ul>

### (3)タクシー

項目	回答
近年の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鴨島駅周辺の利用客は多く、売上も好調</li> <li>・山川、美郷地域では利用者数は少なく、高齢者の買物・通院利用が多い</li> </ul>
タクシーチケットについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通院等に多く利用されている</li> <li>・山間部ではタクシーチケットがあるからタクシーを利用しているような状況もある</li> </ul>
運行上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の維持・購入コスト</li> <li>・ドライバー不足</li> </ul>
行政に期待する点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーの採用に対する補助や広報支援</li> <li>・車両の購入補助・燃料補助</li> <li>・採算が取れない予約や配車を受ける際の補助</li> </ul>

## (4)吉野川市代替バス

項目	回答
近年の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両の老朽化に伴う故障が多い</li> <li>• 代替バスとタクシーを乗り継いで買物利用する利用者もいる</li> <li>• 1日の利用者は定期利用の方が4～5名程度</li> </ul>

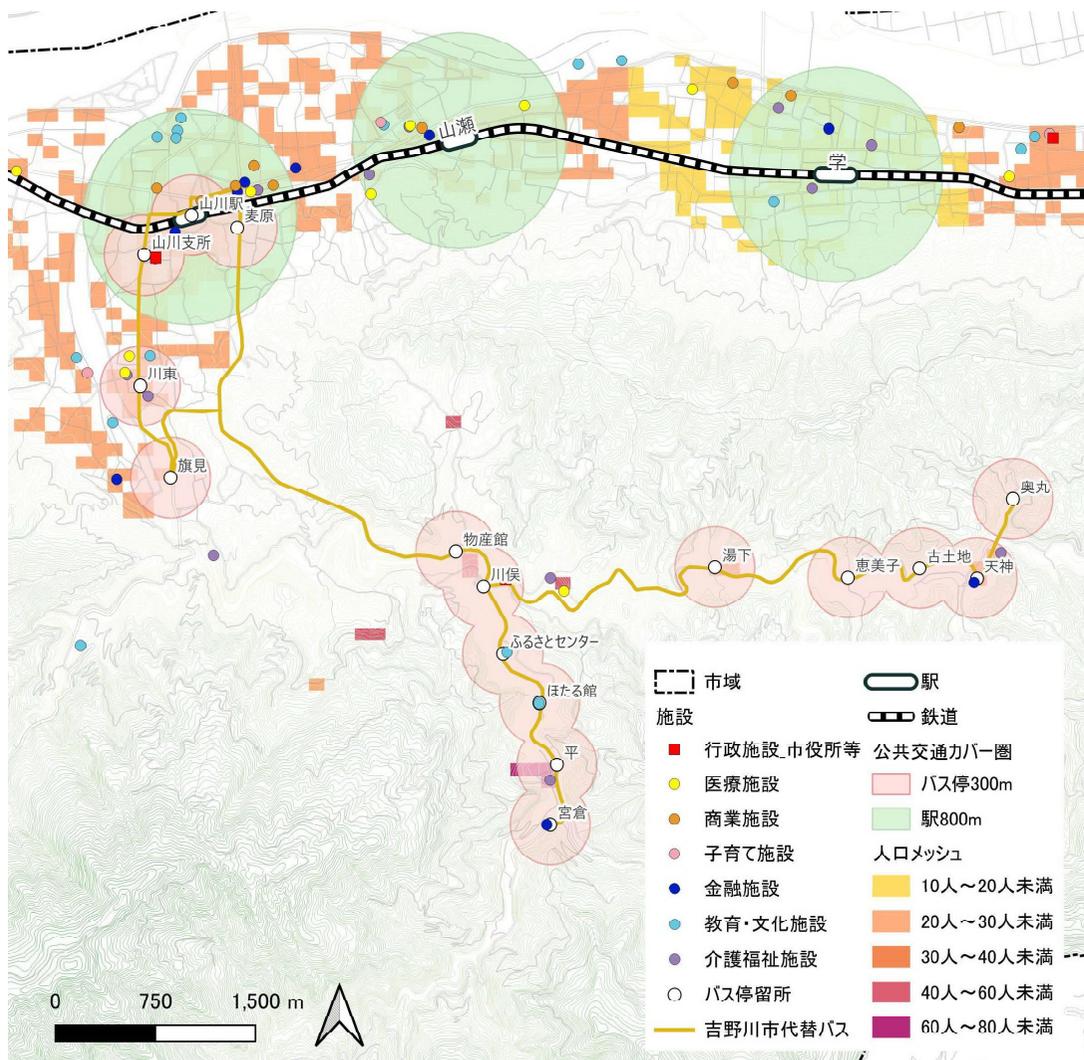


図2-1 吉野川市代替バスの運行ルート



図2-2 吉野川市代替バス車両



図2-3 吉野川市代替バスの利用者数の推移

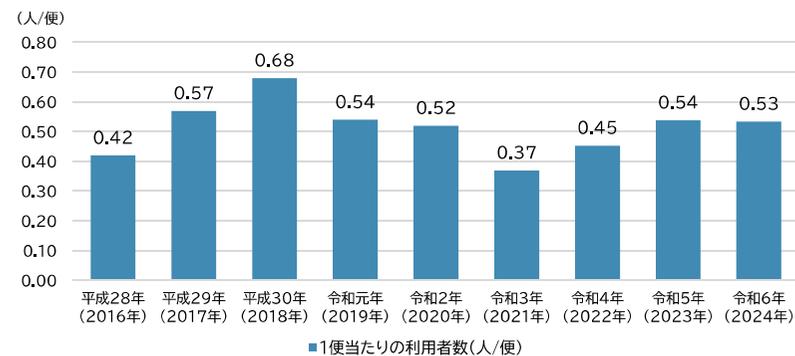


図2-4 吉野川市代替バスの1便当たりの利用者数

## 吉野川市のまちづくりにおける公共交通の方針

上位関連計画

高齢者等の交通弱者の移動手段確保(吉野川市まち・ひと・しごと創生総合戦略)	①
交通弱者を含め、全ての市民が安心して暮らせるまち(吉野川市まち・ひと・しごと創生総合戦略)	①④
鴨島駅周辺を中心とする拠点と各地域の生活拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成等による連携強化を図り、だれもが移動しやすく、歩いて暮らせるまちづくり(吉野川市都市計画マスタープラン)	①② ③④
歩いて暮らせるネットワークづくり(吉野川市立地適正化計画)	①②③④
公共交通の最適化・利便性の向上・利用促進(次世代地域公共交通ビジョン/徳島県地域公共交通計画)	①②

## 吉野川市の現状

※実施予定の「バス利用者アンケート調査」の結果も今後、反映予定

市の現状

老年人口割合は令和22年には生産年齢人口割合を上回り、少子高齢化がさらに進行する見込み	①③
交通手段は自家用車に依存しており、通勤通学の9割が自家用車利用	②
公共交通カバー率は54.0%であり、市の人口の4割以上が駅やバス停の徒歩圏外に居住している	①③④
市の公共交通に関係する財政負担額は増加を続けている	②④

公共交通の現状

鉄道:主に徳島市方面への移動を担い、鴨島駅は徳島線の主要駅 利用者数は若干回復しているが、コロナ禍以前の8割程度の利用者数にとどまっている	①②
路線バス:市内を唯一運行する鴨島線はJR徳島線の並行路線であり、本市内の利用者数は限定的	①②
タクシー:75歳以上へタクシー料金助成券(500円券×24枚)を配布し、利用されている 鴨島駅周辺は利用者が多いが、山間部は利用者・タクシー車両ともに限られている	①②
吉野川市代替バス:利用者数は限定的であり、車両の老朽化が顕著	①②③

市民アンケート

自家用車での移動が主であるため、現在は公共交通を利用しないが将来的には使いたい・将来の移動手段に対して不安を感じているといった意見が多数	①②
市内のバスについて自宅近くのバス停・路線の設置や分かりやすい路線図等の提供を望んでいる	①②③
若年層と高齢者、山間部の地域で移動不便者が多い	①③
AIオンデマンド交通の導入については約半数が導入検討・利用意向に前向きな意向を示している	①③

事業者ヒアリング

鉄道・バス・タクシー(※地域によっては)の利用者数は減少傾向	①②
バス・タクシーの運転手不足が顕著な問題であり行政としての広報支援を検討していく必要がある	②
山間部ではタクシーの配車対応ができない場合(人手不足・コストの問題から)がある	②③
行政にはにぎわい創出などのまちづくりの視点から公共交通利用者を増やす取組が求められる	②③④

## 地域公共交通が抱える課題

### ①いかに高齢者等の移動手段を確保するか

- ・人口減少・高齢化が進む中、免許返納後の移動手段として公共交通を維持していく必要がある
- ・デジタル技術に不慣れな高齢者等にも利用しやすい、わかりやすいサービスの検討が必要である

### ②いかに公共交通の利用を促進するか

- ・公共交通を維持していくための利用啓発が必要である
- ・公共交通を利用しない・利用したことがない市民が多い中、利用方法等の情報を分かりやすく発信する必要がある
- ・公共交通サービスの維持・確保のため、継続して交通事業者と連携した取組・支援を実施する必要がある

### ③いかに交通不便地域を解消し、地域の実情に応じた交通体系を構築するか

- ・利用者数が少なく、車両の老朽化が進む吉野川市代替バスの今後のあり方について検討する必要がある
- ・交通不便地域に住む市民も必要な移動ができるように需要に応じた適切な交通体系を検討する必要がある
- ・増加する財政負担を考慮した最適な交通体系を検討する必要がある

### ④いかに地域や施設、まちづくりとの連携を進めるか

- ・地域や他分野と連携し、継続的に公共交通を支えていく必要がある
- ・立地適正化計画等のまちづくりの計画と連携し、拠点間を結ぶ交通ネットワークの構築が必要である

## 地域公共交通が抱える課題(再掲)

### ①いかに高齢者等の移動手段を確保するか

- ・人口減少・高齢化が進む中、免許返納後の移動手段として公共交通を維持していく必要がある
- ・デジタル技術に不慣れな高齢者等にも利用しやすい、わかりやすいサービスの検討が必要である

### ②いかに公共交通の利用を促進するか

- ・公共交通を維持していくための利用啓発が必要である
- ・公共交通を利用しない・利用したことがない市民が多い中、利用方法等の情報を分かりやすく発信する必要がある
- ・公共交通サービスの維持・確保のため、継続して交通事業者と連携した取組・支援を実施する必要がある

### ③いかに交通不便地域を解消し、地域の実情に応じた交通体系を構築するか

- ・利用者数が少なく、車両の老朽化が進む吉野川市代替バスの今後のあり方について検討する必要がある
- ・交通不便地域に住む市民も必要な移動ができるように需要に応じた適切な交通体系を検討する必要がある
- ・増加する財政負担を考慮した最適な交通体系を検討する必要がある

### ④いかに地域や施設、まちづくりとの連携を進めるか

- ・地域・多分野と連携し、継続的に公共交通を支えていく必要がある
- ・立地適正化計画等のまちづくりの計画と連携し、拠点間を結ぶ交通ネットワークの構築が必要である

## 本市地域公共交通計画の基本方針・目標(案)

### 基本方針1 誰もが自由に移動できる環境の確保

- 目標① 地域公共交通の運行維持・改善
- 目標② 地域公共交通の利便性向上
- 目標③ 交通不便地域の市民に対する適切な支援

### 基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築

- 目標① 他分野と連携した利便性向上・利用促進策の検討
- 目標② コンパクトプラスネットワークを実現する交通ネットワークの構築

### 基本方針3 持続可能な公共交通の実現

- 目標① 公共交通を利用する意識の醸成
- 目標② 事業者と連携した取組・支援策の実施
- 目標③ 人手不足に対応する交通DXの推進
- 目標④ 地球環境に配慮した交通GXの推進

目標③及び④は近年の社会情勢を考慮の上、設定

## ■課題と基本方針の対応

課題	誰もが自由に移動できる環境の確保	まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築	持続可能な公共交通の実現
①いかに高齢者等の移動手段を確保するか	○		
②いかに公共交通の利用を促進するか	○	○	○
③いかに交通不便地域を解消し、地域の実情に応じた交通体系を構築するか	○	○	
④いかに地域や施設、まちづくりとの連携を進めるか		○	○

- 人口減少、運転者不足、ライフスタイルの変化等により、特に地方で民間による運送サービス継続が困難な地域が増加している中、官民・事業者間・他分野の垣根を超えた連携・協働により、利便性・生産性を高め、持続可能な地域旅客運送を確保し、地域活力の増進と地方創生を推進する必要がある。
- 地域公共交通活性化再生法(令和5年改正)で、「地域の関係者」の「連携と協働」を目的規定に追加し、国の努力義務として関係者相互間の連携と協働の促進が追加された。
- 今後は、交通DX・GX、自治体・民間など多様な主体との共創、地域経営での連携強化等を通じて、**利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通の「リ・デザイン(再構築)」**を早急に進めることが喫緊の課題となっている。

## 交通DX

### 自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

### MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



## 交通GX

### 交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギー管理等の導入を一体的に推進



## 3つの共創

### 官民の共創

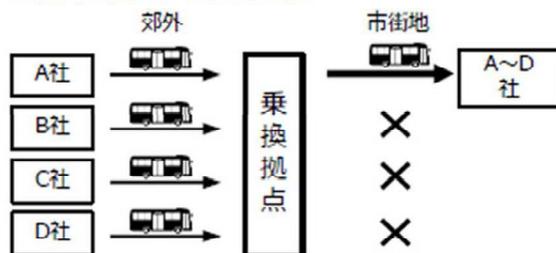
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 → ネットワークの統合 → エリア一括協定運行



### 交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を超えたサービスを展開



### 他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を超えた事業連携を実現

