

# 吉野川市 地域公共 交通計画

令和8年4月 ▶ 令和15年3月

令和8年3月策定

# 目 次

<b>第1章 はじめに</b> .....	1
(1) 計画策定の趣旨 .....	1
(2) 計画策定の意義 .....	1
(3) 計画の概要 .....	2
<b>第2章 上位関連計画</b> .....	3
(1) 吉野川市の上位関連計画 .....	3
(2) 徳島県の上位関連計画 .....	6
<b>第3章 地域公共交通を取り巻く現状</b> .....	9
(1) 吉野川市の地域概況 .....	9
(2) 地域公共交通の現状 .....	14
(3) 市民・利用者の意識 .....	24
(4) 交通事業者のニーズ .....	30
<b>第4章 地域公共交通が抱える課題</b> .....	32
<b>第5章 計画の基本方針・目標・評価指標</b> .....	36
(1) 基本方針と目標 .....	36
(2) 課題と基本方針の関係 .....	36
(3) 将来の公共交通ネットワーク .....	37
(4) 計画に位置付ける公共交通 .....	37
(5) 地域公共交通確保維持事業について .....	38
(6) 評価指標 .....	39
<b>第6章 目標達成に向けた施策</b> .....	42
(1) 目標達成の方向性・施策 .....	42
(2) 事業内容 .....	44
(3) 実施スケジュール .....	57
<b>第7章 計画の推進体制と進捗管理</b> .....	58
(1) 計画の推進に向けた体制 .....	58
(2) 計画の進捗管理 .....	58
<b>第8章 参考資料</b> .....	59
(1) 吉野川市地域公共交通計画の検討経緯 .....	59
(2) 市民アンケート調査結果 .....	61
(3) バス利用者実態調査結果 .....	90



# 第1章 はじめに

## (1) 計画策定の趣旨

吉野川市(以下「本市」という)では、鉄道(JR 徳島線)、路線バス(徳島バス鴨島線)、吉野川市代替バスといった公共交通が通勤・通学等の市民の日常の移動手段として運行されてきました。しかし、利用者数の減少や運転手不足、運行コストの増加などにより、これらの公共交通を現状のまま維持することが年々困難になっており、地域公共交通の確保・維持が喫緊の課題となっています。

一方で、本市では長年にわたり、自家用車を中心とした移動形態が定着し、通勤・通学や買物など日常の多くの場面でクルマに依存する社会構造が形成されてきました。そのような自家用車依存の環境が固定化したまま、人口減少や少子高齢化が急速に進行しており、運転が困難となる高齢者や免許を保有しない若年層など、自家用車以外の移動手段を必要とする層が拡大しつつあります。

このような状況の中、令和2年6月に「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、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総動員して地域の移動ニーズに対応し、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保するための方向性が示されました。

また、徳島県においても「徳島県地域公共交通計画」(令和4年7月)が策定され、「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まれ、持続可能な公共交通ネットワークの実現」を基本方針に、「1. 公共交通の最適化」、「2. 利便性の向上」、「3. 利用促進」の3つの目標を掲げ、目標達成に向けた事業が進められています。

これらの流れを踏まえ、いつまでも安心して暮らせるまちの実現に向け、吉野川市民の生活における移動を支える持続可能な公共交通の構築をめざして、「吉野川市地域公共交通計画」を策定するものです。

## (2) 計画策定の意義

地域公共交通計画とは、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。本計画は、国が示す「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」を踏まえ、地方公共団体が交通事業者や関係団体、地域住民等と協議を重ねながら策定するものであり、法に基づく協議会の場も活用しつつ、市に関わる多様な主体の意見を反映しながら作成するものです。

計画の検討にあたっては、路線バスやタクシーなど既存の公共交通サービスの活用を基本としつつ、必要に応じて自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、病院や商業施設等の送迎サービス、物流との連携など、地域に存在する幅広い移動資源を取り入れ、持続可能な地域交通サービスの確保を図ることが求められています。また、キャッシュレス決済の導入やデジタル技術の活用、MaaS、AIによる配車管理、自動運転など、新たな技術の導入による利便性の向上や生産性の改善も重要となります。これらの取組により、高齢者のみならず、市内外の多様な利用者にとって利用しやすい交通環境の整備が求められています。

### (3) 計画の概要

#### 1) 計画の区域

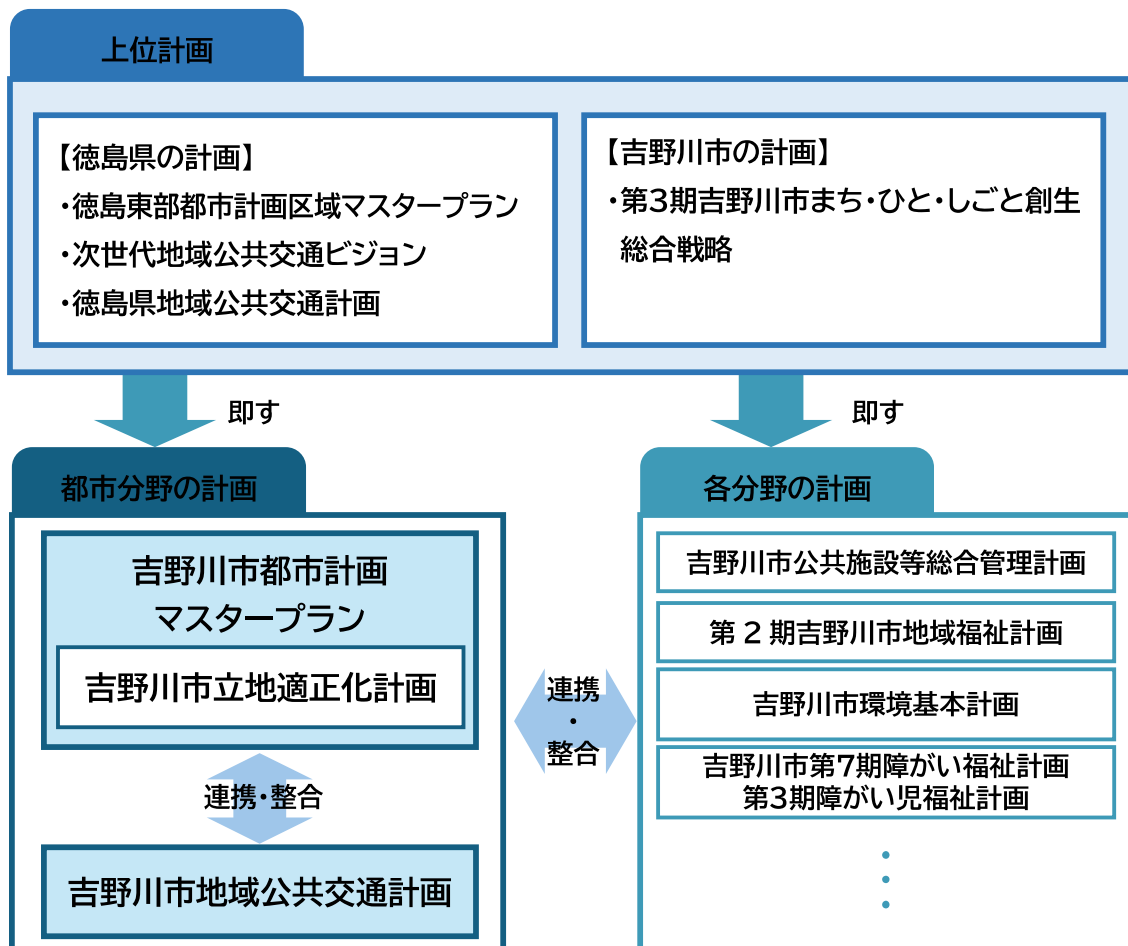
本計画の対象区域は、吉野川市全域とします。

#### 2) 計画の期間

本計画の期間は、上位計画である現行の都市計画マスタープランの中間目標年度である令和15年度に合わせて見直しを行うこととし、令和8年4月から令和15年3月とします。

#### 3) 計画の位置づけ

本計画は、「第3期吉野川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」(令和7年3月)や「吉野川市都市計画マスタープラン」(令和5年7月)を上位計画とし、「吉野川市立地適正化計画」(令和5年4月)などの関連計画と整合・連携を図りながら策定するものです。



## 第2章 上位関連計画

### (1) 吉野川市の上位関連計画

#### 1) 第3期吉野川市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和7年3月策定）

「第3期吉野川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」においては、高齢者等の交通弱者の移動手段確保と地域公共交通計画の策定が具体的な施策として掲げられています。

#### 基本方針

##### (1) 若い世代の就労・結婚・子育ての希望実現

人口減少を克服し、将来にわたって安定した人口構造を維持していくため、若い世代が本市で安心して就労し、結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえることができる社会を実現する。

##### (2) 転出抑制と転入増加への挑戦

本市に住み、働き、豊かな生活を送りたい人を増やすとともに、シティプロモーション活動等を展開し、U I J ターン者の受け入れを促進するなど、転出抑制と転入増加により、人口規模の確保を図る。

また、関係人口増加に向け、県外在住者とのつながりづくりも推進する。

##### (3) 地域の特性を活かした課題解決と地域社会の形成

人口減少に伴う地域の変化に柔軟に対応しつつ、地域の特性を活かした地域資源を最大限利用し、地域が直面する課題の解決を図り、いつまでも安全で安心して暮らし続けることができる持続可能な地域社会を形成する。

#### 具体的な施策の展開

##### 具体的な施策 ④ 地域公共交通の確保

公共交通機関が十分に発達していない本市において、今後も増加が見込まれる高齢者等の交通弱者の移動手段を確保していくことが必要となっている。

交通弱者を含め、全ての市民が安心して暮らせるまちを目指して、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする地域公共交通計画を策定する。

##### ●重要業績評価指標（KPI）

指標名	基準値（R5）	目標値（R10）
吉野川市地域公共交通計画の策定	—	R7 策定
吉野川市高齢者等外出支援タクシー料金助成事業利用者数	1,054人	1,500人

##### 【主な事業・取組】

- ・地域公共交通計画に基づく取組
- ・吉野川市高齢者等外出支援タクシー料金助成事業

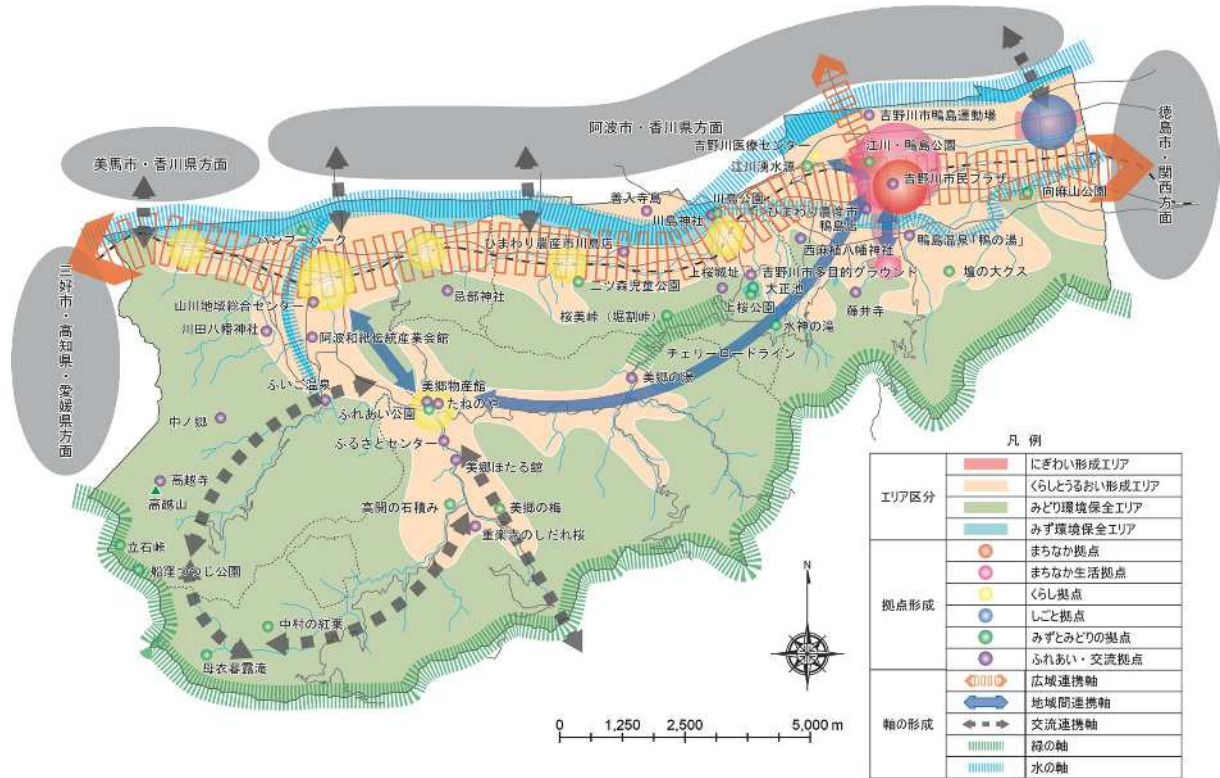
## 第2章 上位関連計画

### 2) 吉野川市都市計画マスタープラン（令和5年7月策定）

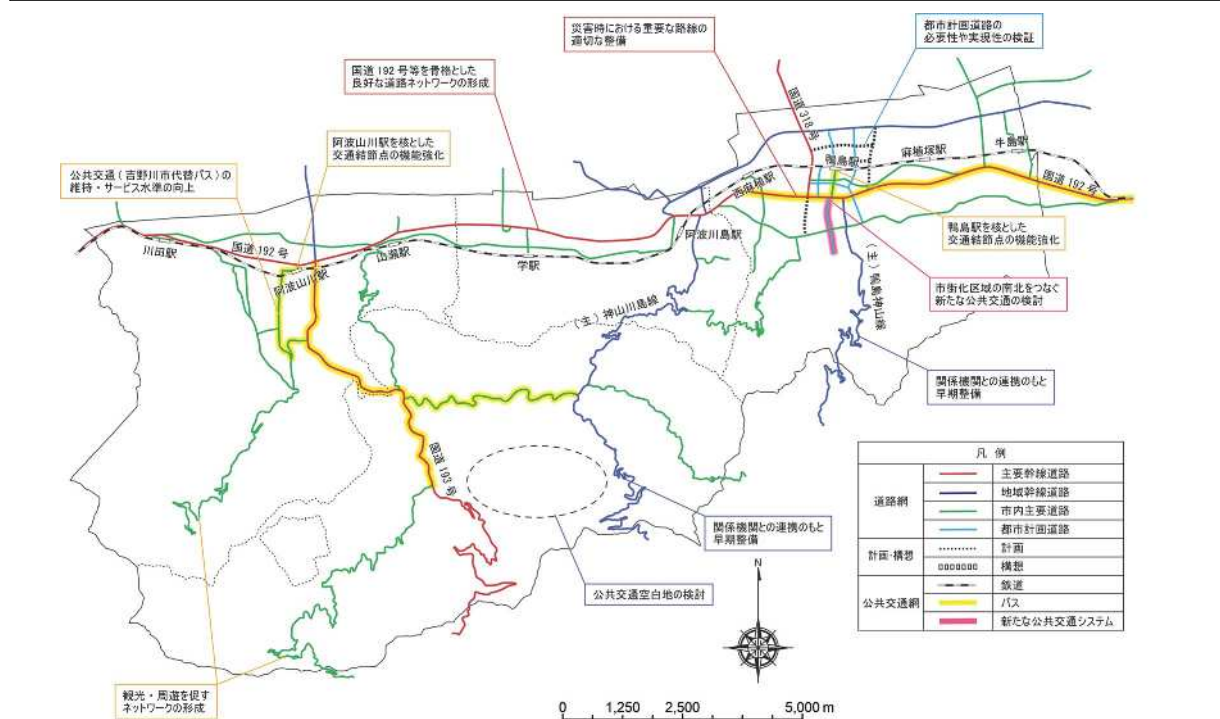
「吉野川市都市計画マスタープラン」では、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちの実現を支える交通体系として、鴨島駅周辺を中心とする拠点と各地域の生活拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成をめざしています。

また、少子高齢化が進む中で公共交通の役割が高まることから、本市の特性や市民ニーズ等を踏まえて、持続可能な公共交通を検討することとしています。

#### 将来都市構造



#### 道路・公共交通の整備方針



### 3) 吉野川市立地適正化計画（令和5年4月策定）

「吉野川市立地適正化計画」では、基本方針の1つに「歩いて暮らせるネットワークづくり」を掲げ、地域公共交通の確保と、中心市街地を南北に結ぶ新たな公共交通の構築を図ることとしています。

#### 基本的な方針

## 『誰もが安心して暮らせる持続可能な都市』

#### まちづくりの基本方針

基本方針  
1

#### コンパクトで賑わいのある中心拠点づくり

（視点：コンパクトで賑わいのある中心市街地の再生）

鴨島駅周辺の中心市街地は、すでに必要な都市機能がコンパクトに集約されているため、今後は賑わいのある中心拠点づくりに向けて、まちの魅力向上を図ります。また、人口減少下においても、まちの賑わいが見えるようにするため、まちなか居住を促進します。

基本方針  
3

#### 歩いて暮らせるネットワークづくり

（視点：歩いて暮らせる交通ネットワークの強化）

“縦長いまちなか（市街化区域）”において、南北を結ぶ公共交通網の充実や歩行空間の整備を図り、誰もが歩いて快適に暮らせるネットワークを構築します。

基本方針  
2

#### 都市機能の集積による持続可能な生活環境づくり

（視点：持続可能な都市機能の確保）

少子高齢化が進展する中、魅力のある持続可能なまちづくりに向け、主に子育て世代や高齢者世代が必要な都市機能の集積・維持を図るとともに、多様な機能を兼ね備えた“市民プラザ”の積極的な活用を図ります。

基本方針  
4

#### 安心して暮らせる基盤・体制づくり

（視点：災害に強い市街地の形成）

災害発生時には、吉野川等の洪水により、市街地全域が浸水すると想定されていますが、基盤整備や地域の避難体制の強化等、ソフトとハードの両面から対策を図ることにより、災害に強いまちづくりの形成を図ります。

#### 誘導施策

### 3. 「歩いて暮らせるネットワークづくり」に向けた誘導施策

#### (1) 地域公共交通の確保

徳島県の次世代地域公共交通ビジョンでは、JR徳島線沿線の徳島バスの廃止が検討されていること踏まえ、市民の地域公共交通の確保を図ります。

分類	主な取組・事業
①地域公共交通の確保	徳島県地域間幹線系統確保維持事業

#### (2) 新たな公共交通の構築

現在は中心市街地の南北をつなぐ公共交通がないため、比較的人口密度の高い鴨島駅周辺と呉郷団地を結ぶ新たな公共交通の構築を図ります。

分類	主な取組・事業
①新たな公共交通の構築	地域公共交通調査事業
	新たな地域公共交通制度の構築

(2) 徳島県の上位関連計画

1) 徳島東部都市計画区域マスタープラン（令和5年3月策定）

「徳島東部都市計画区域マスタープラン」において、本市は広域拠点である徳島市に次いで都市機能が集積する「副次拠点」に位置付けられています。

鉄道やバス等の公共交通については、交通結節点の整備や乗り継ぎネットワークの構築によるモーダルミックスの推進、つなぐシステム(MaaS)の実装等による公共交通のシームレス化の推進など、「公共交通の最適化」、「利便性の向上」、「利用促進」に取り組み、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を図ることとしています。

整備方針図（交通施設）

○鉄道:さらに輸送機能向上のため高速化を図る。

○その他:公共交通の利用促進に向け、交通管理システムやバス専用レーン等の維持・活用、パークアンドライドの充実化や駐車場、自転車駐輪場の整備等を促進する。

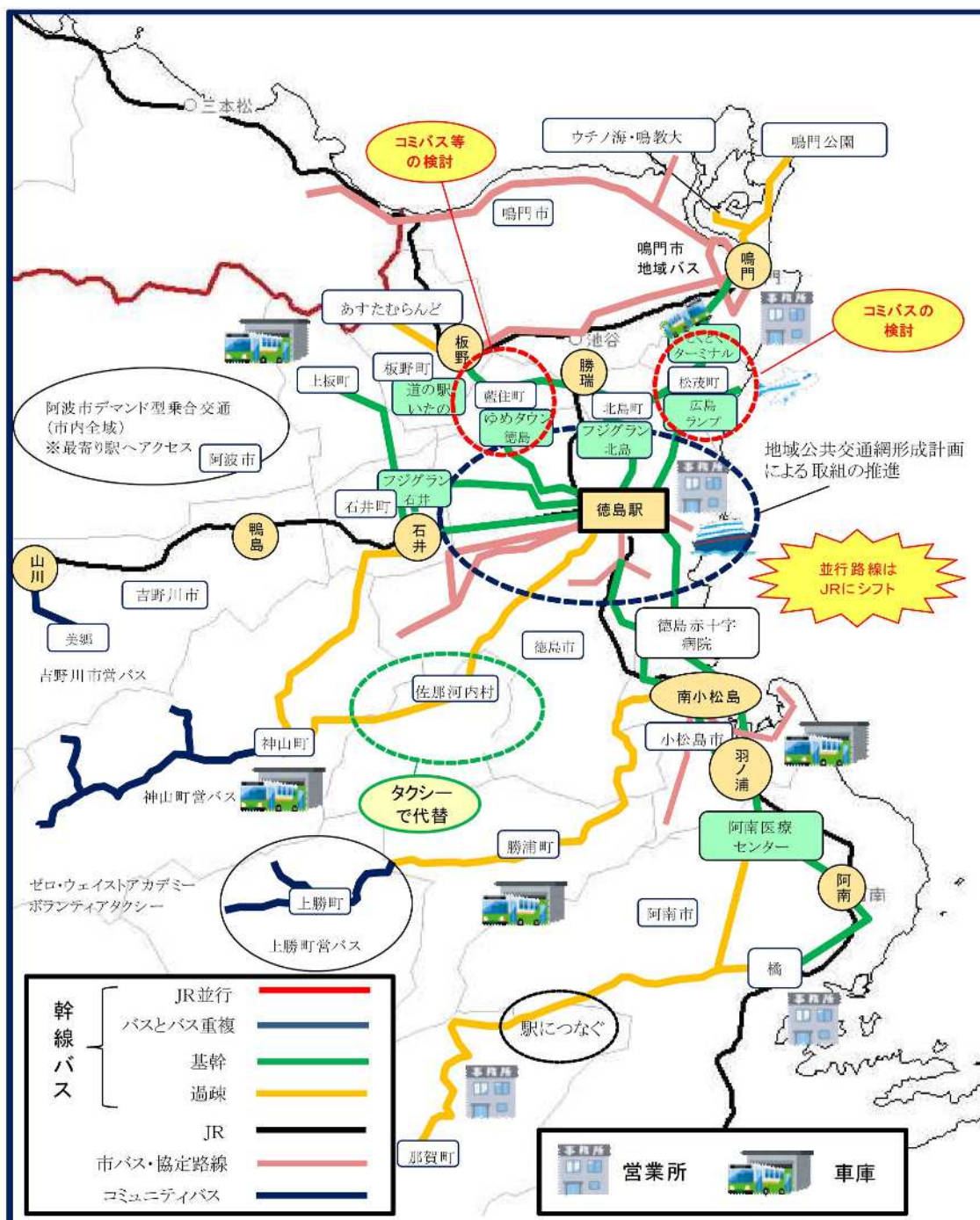


## 2) 次世代地域公共交通ビジョン（令和元年12月策定）

「次世代地域公共交通ビジョン」では、「公共交通の最適化」「利便性の向上」「利用促進」を3つの柱に位置づけ、徳島ならではの「革新的な公共交通ネットワーク」の構築に向け、多様な担い手によるモーダルミックスを中心に、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成し、利用者の増加につながる好循環の創出をめざしています。

市町村の役割としては、地域にとって最適な地域公共交通の確保に向けた仕組みづくりや計画策定、地域住民の生活の足を守ること、住民や学校、交通事業者と連携してまちづくりと一体的な取組を推進すること、駅やバス停周辺の駐車場やトイレ整備など、利用しやすい環境づくりを進めることが求められています。

### ビジョンに基づく再編イメージ



### 3) 徳島県地域公共交通計画（令和7年6月改訂）

「徳島県地域公共交通計画」は、次世代地域公共交通ビジョンで示されている「持続可能な公共交通ネットワークの構築」を目的として、特に、県民にとって一番身近な移動手段である「幹線系統バス」に主眼を置き、策定された計画です。

#### 計 画 の 目 標

##### 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まれ、持続可能な公共交通ネットワークの実現**

##### 目 標

#### 1. 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。

【対応する施策（処方箋）】

- ①モーダルミックスの推進      ②新たな運行形態の導入

#### 2. 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。

【対応する施策（処方箋）】

- ③つなぐ仕組みの構築      ④交通結節点の環境整備

#### 3. 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。

【対応する施策（処方箋）】

- ⑤新たな需要の創出      ⑥地域で支える意識の醸成

# 第3章 地域公共交通を取り巻く現状

## (1) 吉野川市の地域概況

### 1) 人口動向

今後、老年人口が生産年齢人口を上回る、高齢社会を迎えようとしています。

- 本市の人口は、平成 12(2000)年以降、減少が続いており、国立社会保障・人口問題研究所(以下、社人研)による人口推計では、令和 7(2025)年以降も減少傾向が続き、令和 22(2040)年には3万人を下回り27,720人になると推計されています。
- 年齢三区分別の人口割合をみると、年少人口割合は平成 12(2000)年の13.6%から減少が続き、令和 7(2025)年には10%を下回り令和 22(2040)年には7.4%になる予測となっています。
- 老年人口割合は平成 12(2000)年から令和 22(2040)年にかけて、25.5%から46.6%に増加し、令和 22(2040)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むことが予測されています。

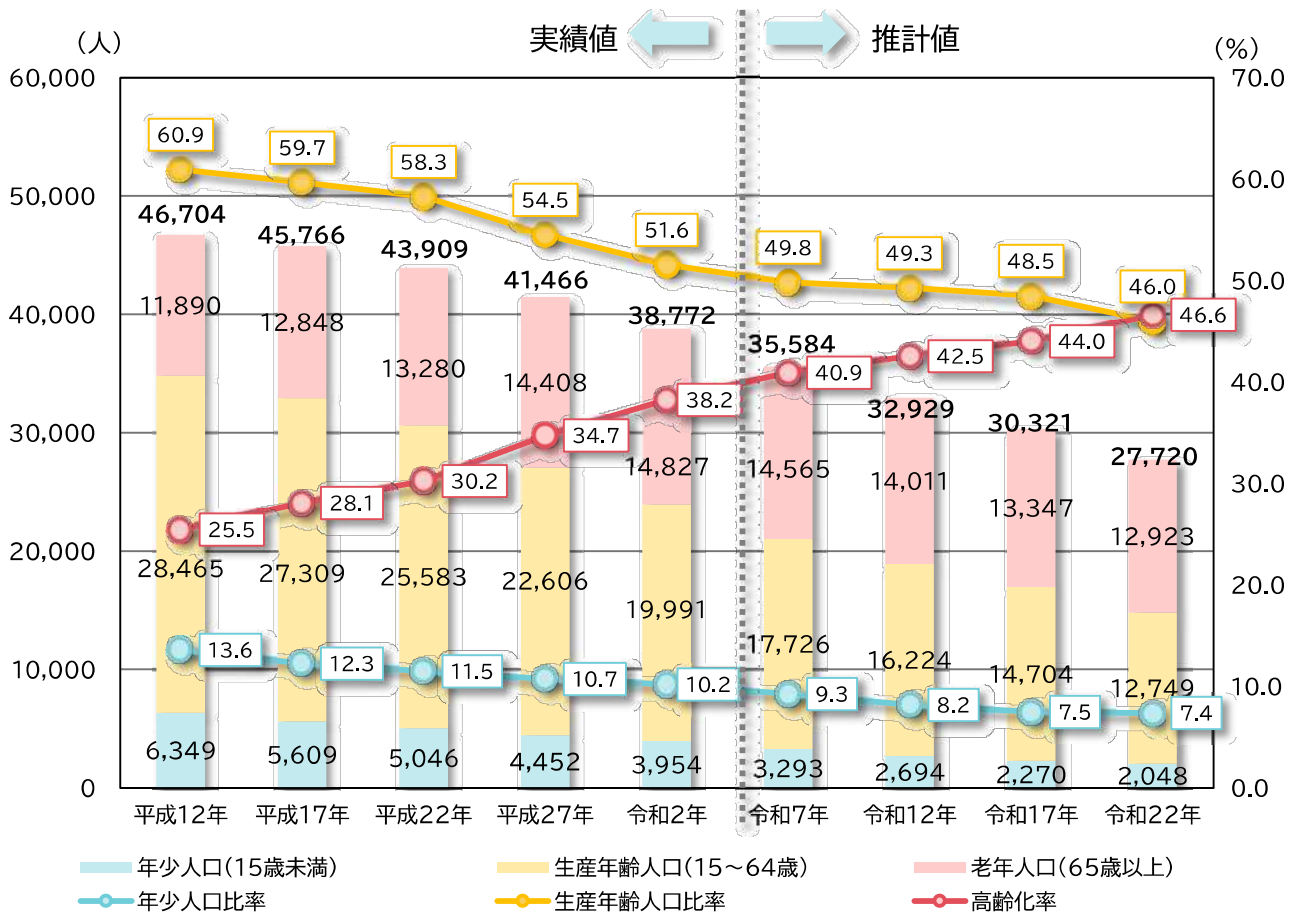


図 年齢三区分別人口の推移(実績値・推計値)

出典:国勢調査、社人研

## 2) 高齢世帯の推移

高齢世帯が増加し、中でも一人暮らしの高齢者の単独世帯が特に増加しています。

- 「65歳以上がいる世帯」は、世帯数・総世帯に対する割合ともに増加が続いています。世帯数は7,508世帯から8,955世帯となり約1.2倍に増加、総世帯に対する割合は50.0%から58.0%に増加し、高齢者がいる世帯が6割近くとなっています。
- 「65歳以上のみの世帯」では、夫婦世帯・単独世帯ともに増加傾向にあります。特に単独世帯割合が夫婦世帯割合を上回り27.3%まで増加しています。

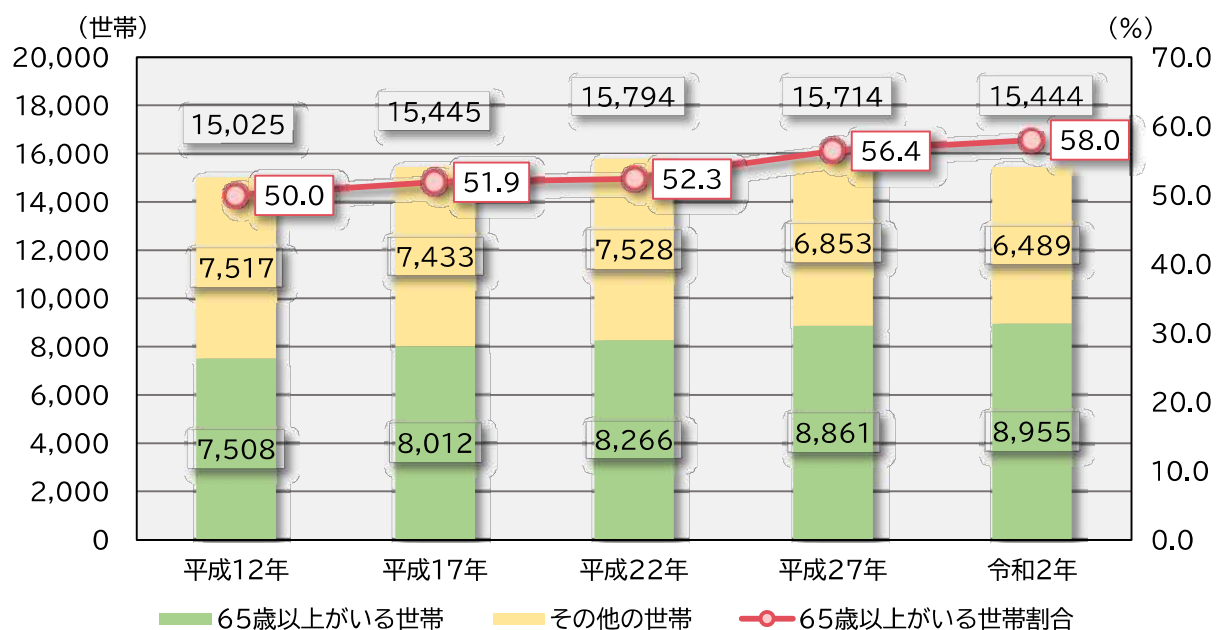


図 65歳以上がいる世帯の推移

出典:国土数値情報

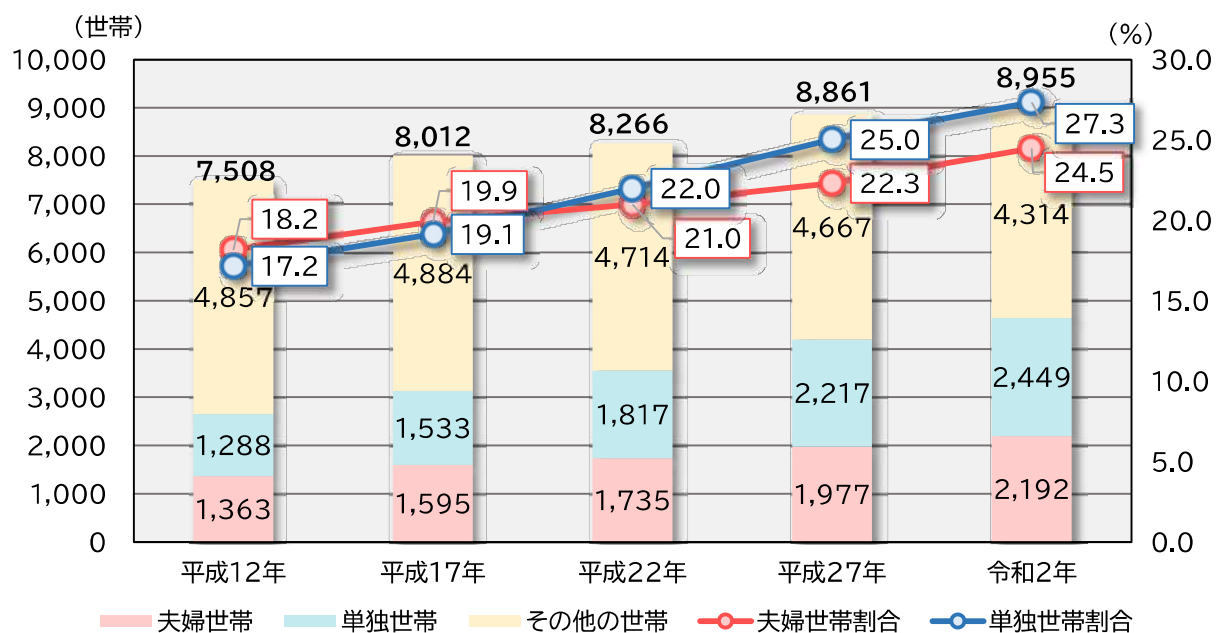


図 65歳以上のみ世帯の推移

出典:国土数値情報

### 3) 人口分布

市域全体で人口減少が進み、鴨島駅周辺に人口が集積する見込みです。

- 現在(令和2年度時点)は、JR鴨島駅周辺に比較的人口が集積しています。また、西麻植駅・阿波川島駅・山瀬駅・阿波山川駅・川田駅周辺にも人口が集中している状況です。
- 将来(令和32年推計)は、鴨島駅周辺の居住誘導区域に人口が集積し、その他の殆どの地域の人口密度は2,000人/km<sup>2</sup>以下に減少することが予測されています。

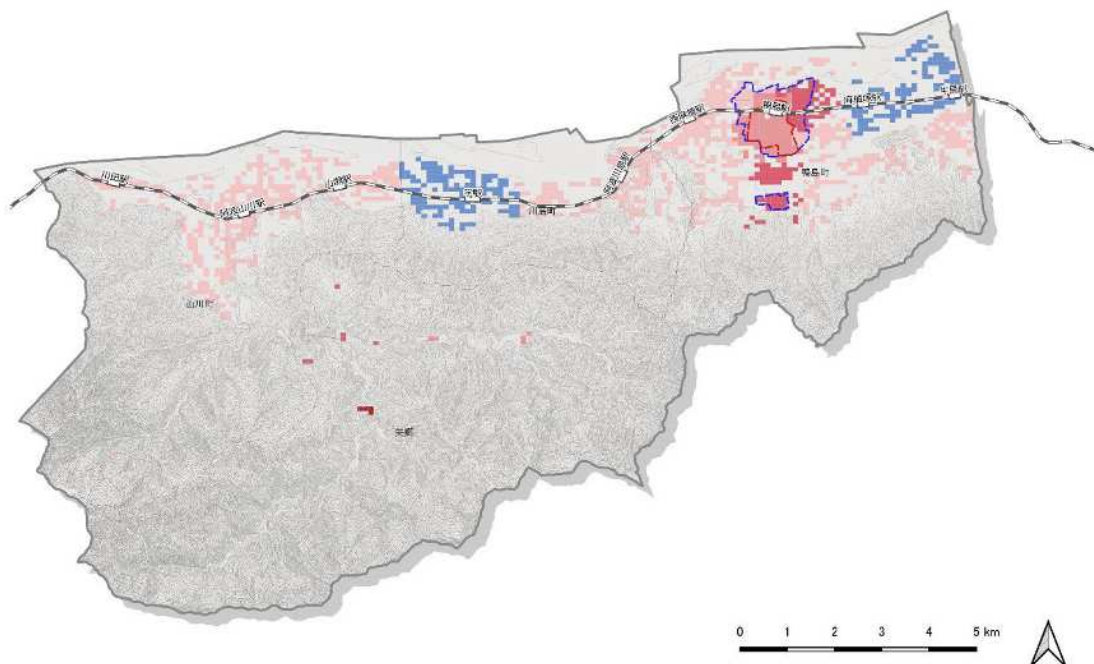


図 100mメッシュ人口(R2)

出典:国勢調査

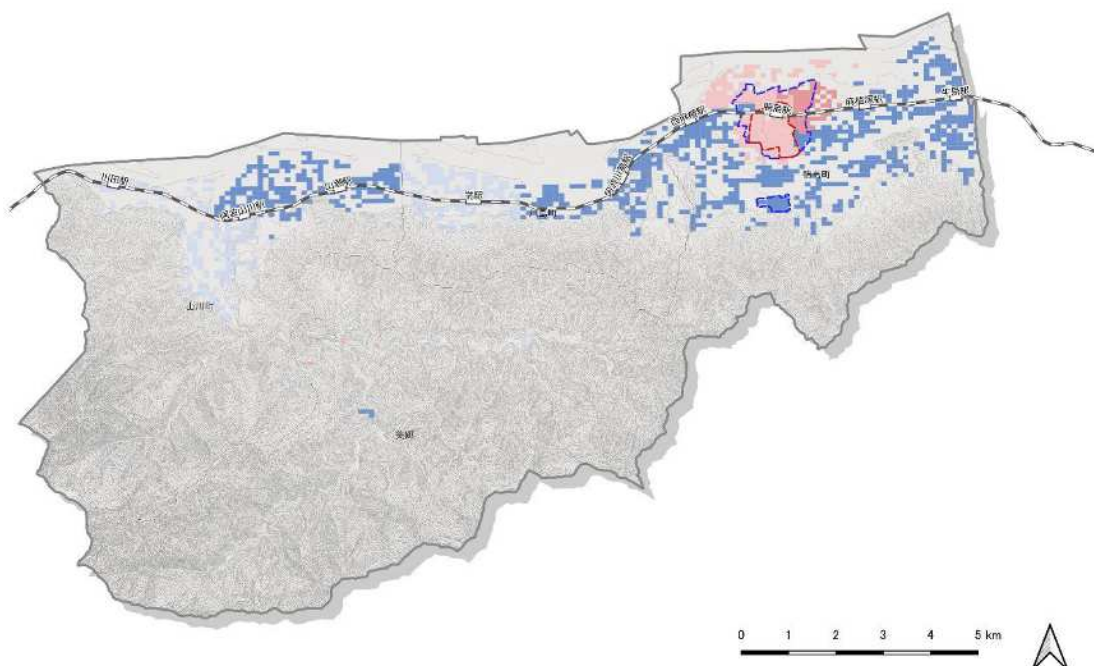


図 100mメッシュ人口(R32)

出典:社人研

### 第3章 地域公共交通を取り巻く現状

#### 4) 施設立地状況

主要施設の大部分は公共交通沿線に立地しています。

- 本市の買物、通院、通学などの主なお出かけ先となる施設の立地状況を見ると、鴨島駅周辺に集積しています。
- その他の地域でも、JR 駅の徒歩圏内に大半の施設が立地している状況です。

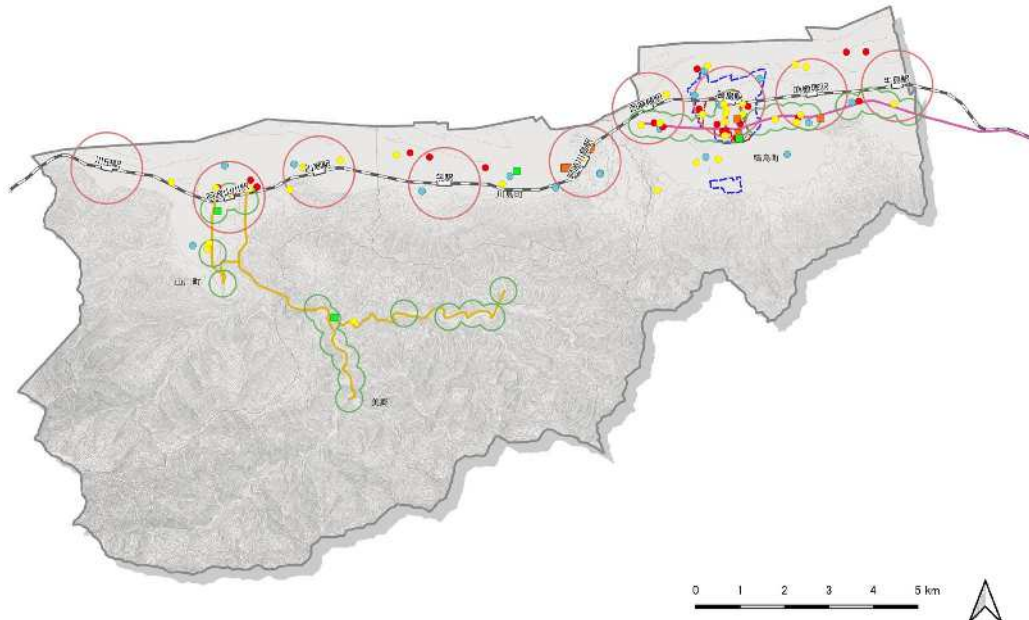


図 主要施設の立地状況

出典:国土数値情報

#### 5) 通勤・通学の利用交通手段

市民の交通手段は自家用車に依存している状況です。

- 本市在住者が通勤・通学のために利用している交通手段は、市内・市外への通勤・通学ともに「自家用車」の利用が 9 割近くあり、通勤・通学手段の多くを占めています。

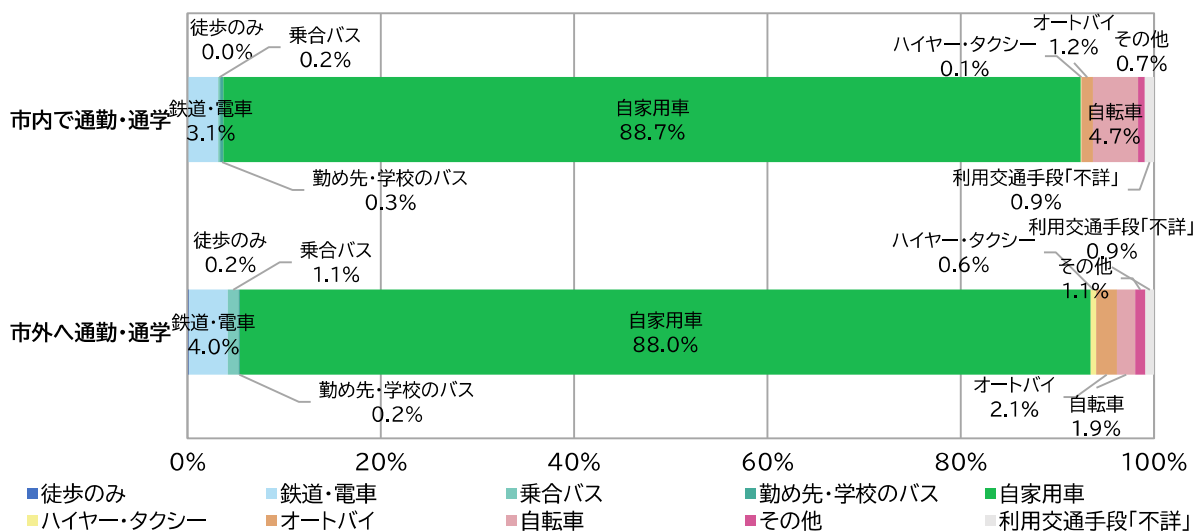


図 通勤・通学の利用交通手段

出典:令和2年国勢調査

## 6) 通勤・通学先

通勤・通学での徳島市への流出が多い状況です。

- 市外との往来は、徳島市、阿波市、石井町、美馬市との間が活発です。
- 徳島市との往来は、通勤・通学ともに流出数が流入数を超過しています。

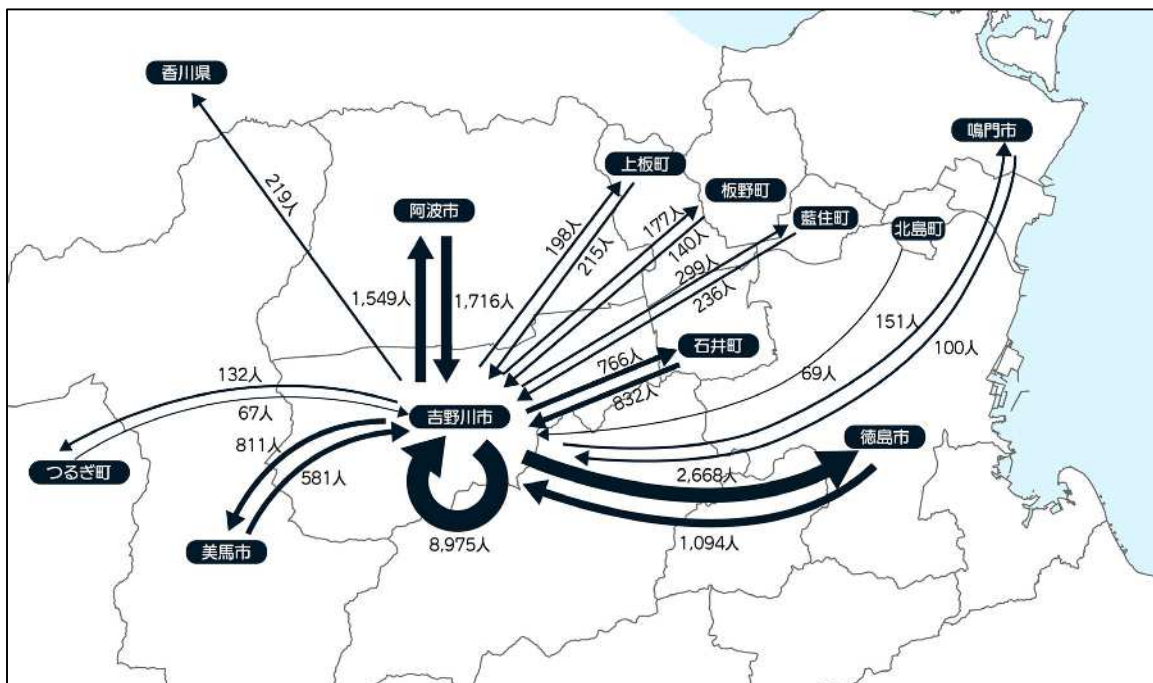


図 吉野川市の通勤流出入

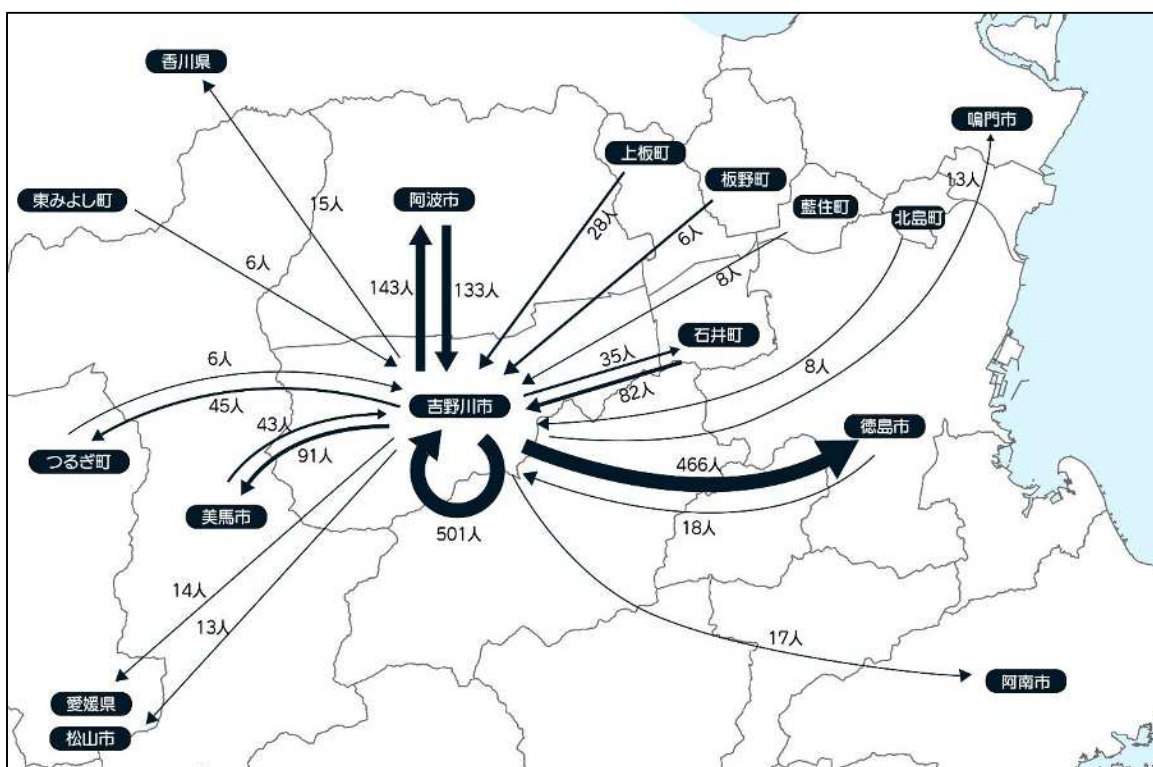


図 吉野川市の通学流出入

出典：令和2年国勢調査

## (2) 地域公共交通の現状

### 1) 鉄道路線網

徳島方面・三好方面への広域連携軸として JR 徳島線が運行しています。

- 本市の鉄道は、JR 徳島線が東西を横断し、東は徳島市方面、西は三好市方面へ接続しています。
- 駅数は 8 駅を有し、市街地に位置し年間の乗降者数が 50 万人を超える鴨島駅や、全国から合格祈願者が訪れる学駅などがあります。

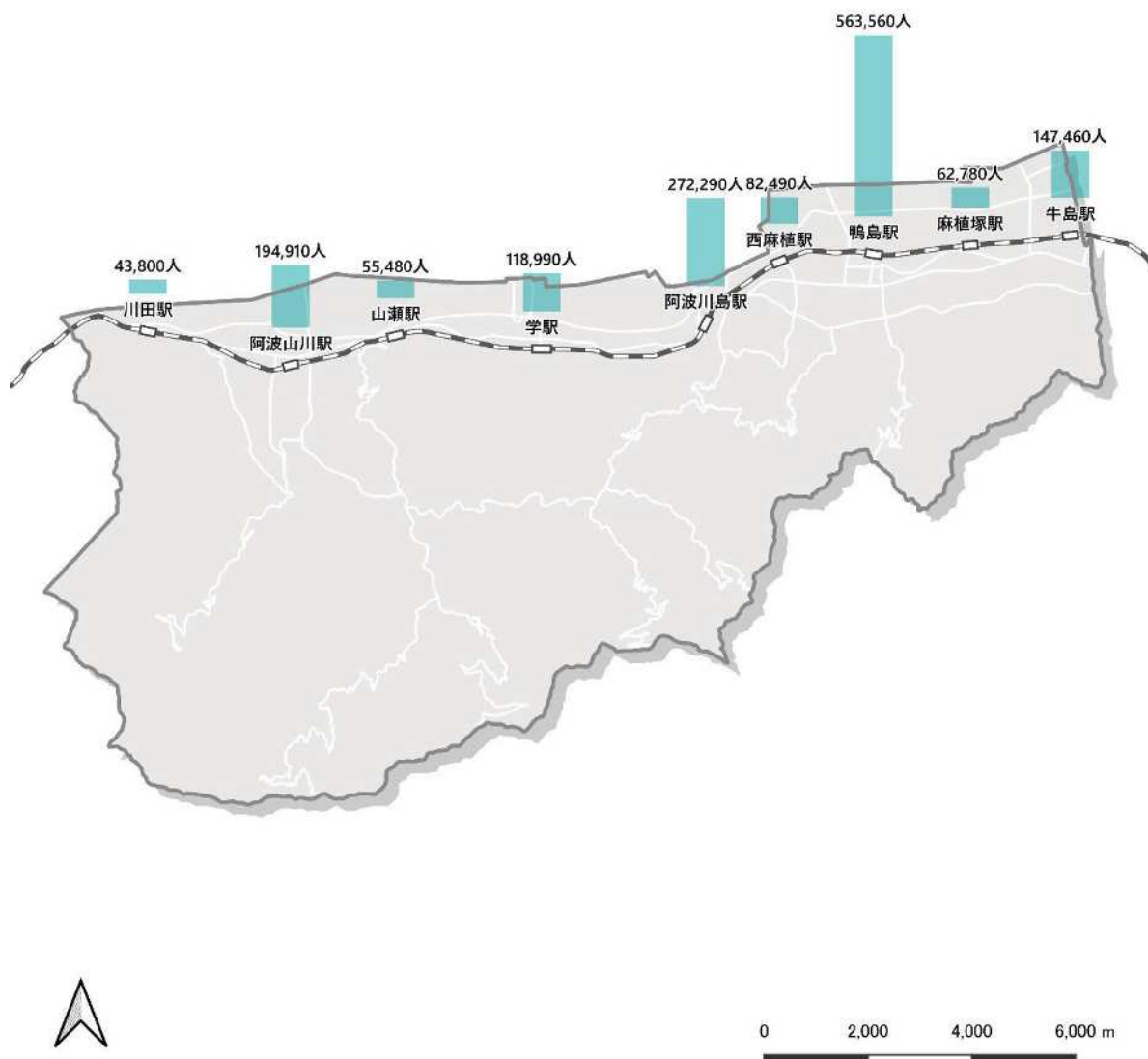


図 JR 徳島線年間乗降客数(令和 6 年度)

出典:事業者提供データ

- 鉄道駅の運行本数は、鴨島駅で徳島方面・阿波池田方面ともに1日あたりの総発車本数が30本を超えています。平日の徳島方面行きに限定すると、牛島駅・麻植塚駅・西麻植駅・阿波川島駅でも1日あたりの総発車本数が30本を超えています。
- 1時間あたりの平均発車本数は、いずれの曜日・駅でも2本未満となっています。

表 鉄道駅別の運行本数(令和7年9月現在)

駅名	方面	平日		土日祝	
		総発車本数 (本)	1時間あたり平均発車 本数 (本/時)	総発車本数 (本)	1時間あたり平均発車 本数 (本/時)
牛島駅	徳島方面	30	1.76	29	1.71
	阿波池田方面	29	1.71	28	1.65
麻植塚駅	徳島方面	30	1.76	29	1.71
	阿波池田方面	29	1.71	28	1.65
鴨島駅	徳島方面	33	1.94	32	1.88
	阿波池田方面	33	1.94	32	1.88
西麻植駅	徳島方面	30	1.76	29	1.71
	阿波池田方面	29	1.71	28	1.65
阿波川島駅	徳島方面	33	1.94	32	1.88
	阿波池田方面	25	1.47	24	1.41
学駅	徳島方面	21	1.24	20	1.18
	阿波池田方面	21	1.24	20	1.18
山瀬駅	徳島方面	21	1.24	20	1.18
	阿波池田方面	21	1.24	20	1.18
阿波山川駅	徳島方面	24	1.41	23	1.35
	阿波池田方面	25	1.47	24	1.41
川田駅	徳島方面	21	1.24	20	1.18
	阿波池田方面	21	1.24	20	1.18

出典:交通事業者 HP

2) 鉄道利用者数の推移

鉄道の利用者数は年々減少傾向にあります。

- 年間乗降者数は、平成 27(2015)年度をピークに減少傾向にあり、令和 2(2020)年度には約 1,477 千人と前年度から約-403 千人と大きく減少しています。
- 新型コロナウイルス感染症の影響と考えられ、その後、徐々に乗降者数が増加し回復傾向にあるものの、令和6(2024)年度で 1,542 千人とコロナ前の水準には戻っていません。

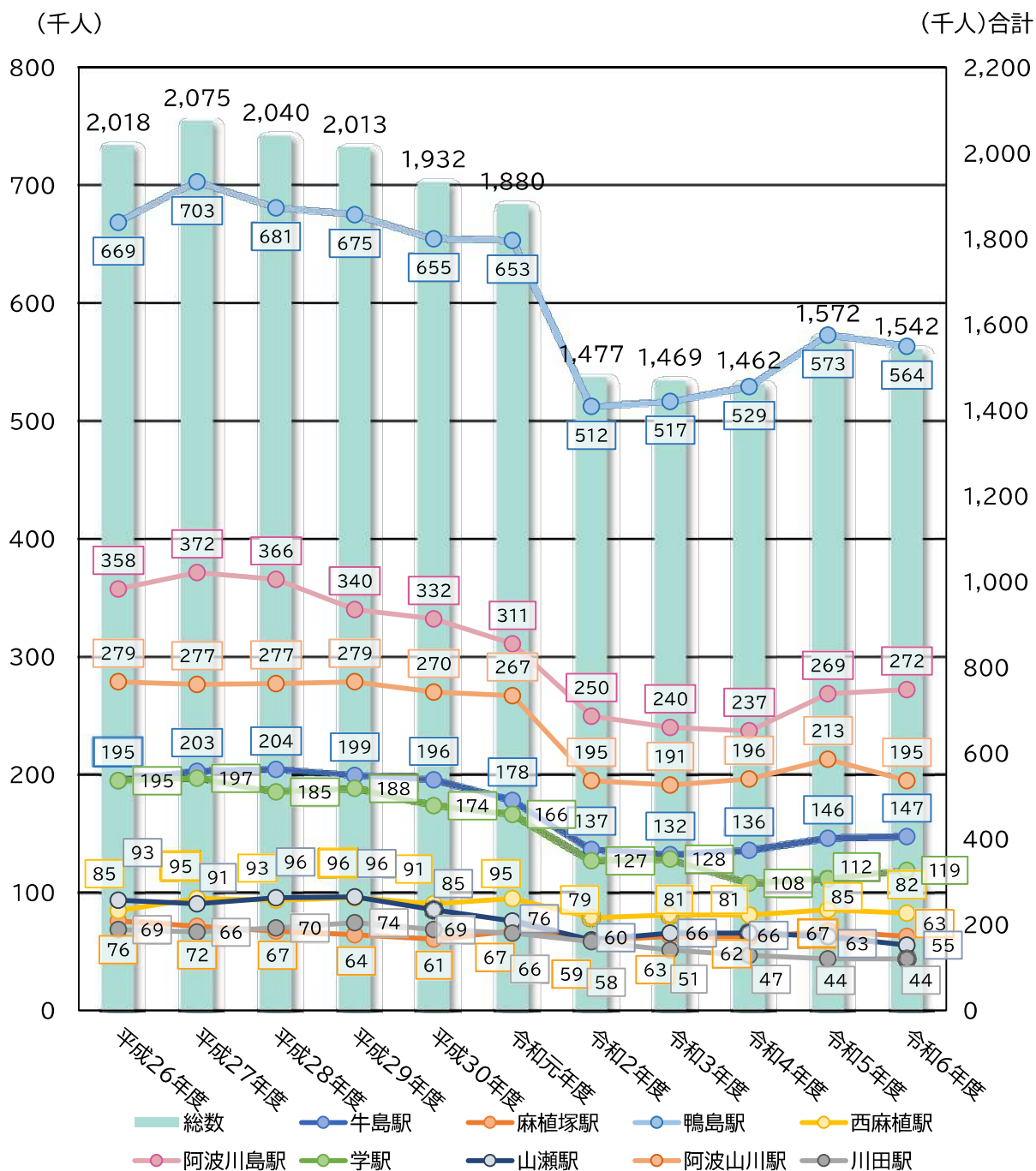


図 駅別年間乗降者数

出典:事業者提供データ

### 3) バス路線網

吉野川市内では、バス路線が2路線運行中です。

- バス路線網は、徳島バスが運行する鴨島線、吉野川市が運行する阿波山川駅から南部に接続する吉野川市代替バスがあります。
- 鴨島線は市街地の鴨島駅・西麻植駅から徳島駅を繋ぎ、都市部を結ぶ路線として活用され、吉野川市代替バスは西部の市民の生活を支える路線となっています。

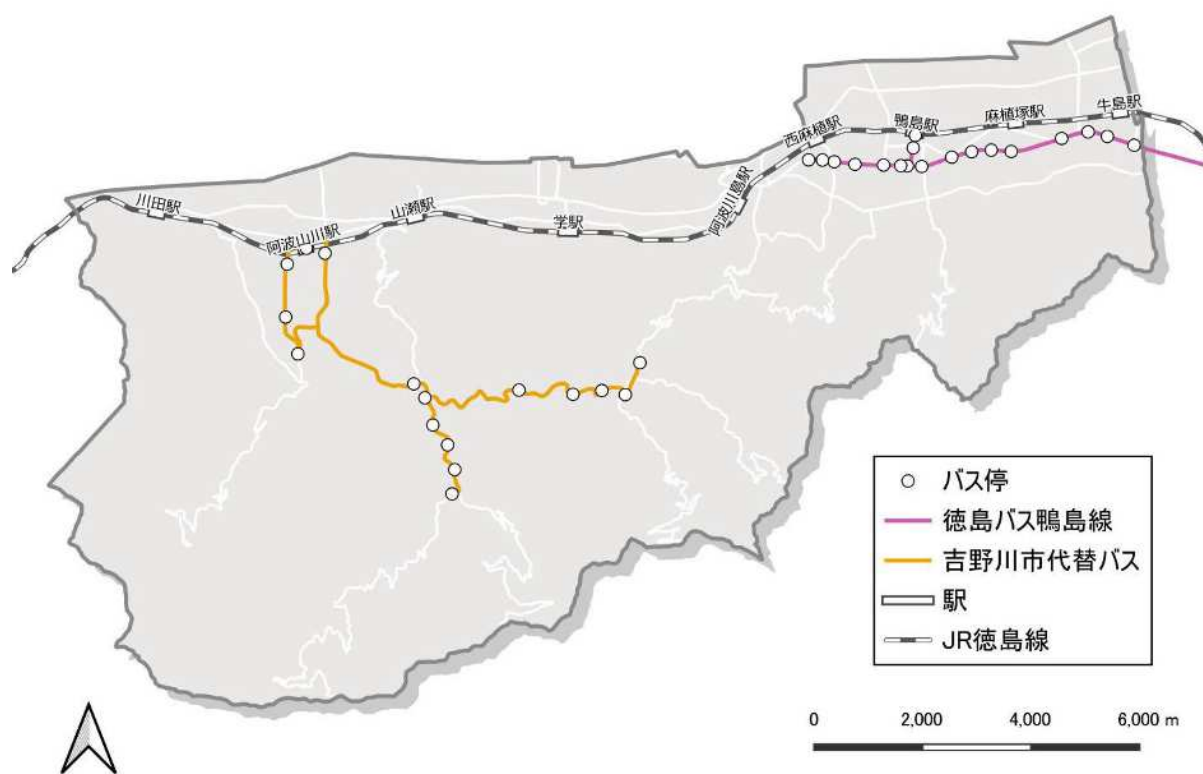


図 バス路線

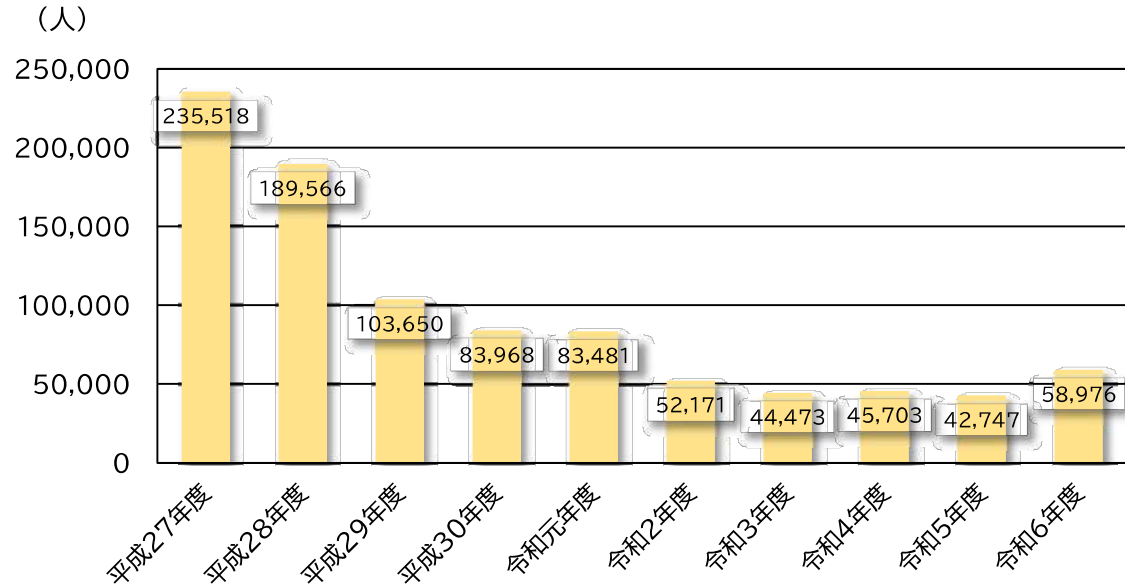
出典:事業者 HP・国土数値情報

### 第3章 地域公共交通を取り巻く現状

#### 4) 徳島バス

路線バスの利用者数は年々減少傾向にあります。

- 徳島バス鴨島線の年間乗降人員は、平均運行回数・系統の減少及び新型コロナウイルス感染症の影響で減少傾向にありましたが、令和6(2024)年度には増加しました。



鴨島線	輸送人員	平均運行回数	備考
平成27年度	235,518	18.5回	川島と西麻植と高原経由の系統3系統
平成28年度	189,566	17.9回	川島と西麻植の系統2系統と高原経由西麻植行き半年分
平成29年度	103,650	13.3回	川島と西麻植の系統2系統
平成30年度	83,968	12.3回	川島と西麻植の系統2系統
令和元年度	83,481	12.3回	川島と西麻植の系統2系統
令和2年度	52,171	10.2回	西麻植1系統
令和3年度	44,473	10.2回	西麻植1系統
令和4年度	45,703	10.3回	西麻植1系統
令和5年度	42,747	9.6回	西麻植1系統
令和6年度	58,976	9.6回	西麻植1系統

図・表 徳島バス(吉野川市内のバス停留所)年間乗降人員の推移

出典:事業者提供データ

表 徳島バスの運行本数(令和8年1月現在)

路線名	運行内容	平日	土日祝
鴨島線(徳島バス)	鴨島営業所 - 徳島駅前	10	9
	徳島駅前 - 鴨島営業所	11	9

出典:吉野川市・徳島バス HP

- 鴨島線の停留所別の1日あたりの乗降者数は、乗車数では鴨島営業所の利用が8.25人と多く、降車数では鴨島営業所・鴨島駅前が4.55人と多くなっています。



図 令和6年度 徳島バス鴨島線停留所別1日あたり乗降者数(2025年3月(平日)データ)

出典:国土数値情報、事業者提供データ

5) 吉野川市代替バス

吉野川市代替バスの利用者数はコロナ禍より回復しましたが、依然低迷しています。

- 吉野川市代替バスの年間乗降人員は、平成 29(2017)年度まで増加傾向にありましたが、令和元(2019)年度には減少に転じ、令和 3(2021)年度からは緩やかな回復傾向にあります。

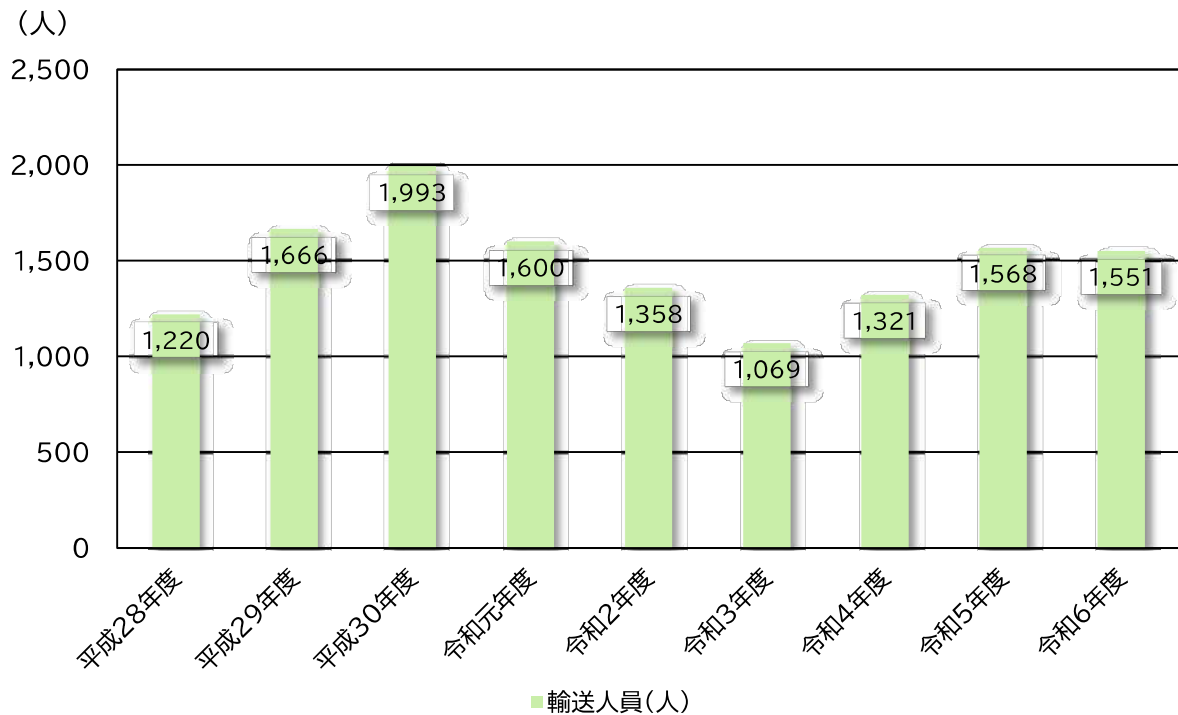


図 吉野川市代替バス年間乗降人員の推移

出典:吉野川市

表 吉野川市代替バスの運行本数(令和 7 年9月現在)

路線名	運行内容	平日	土日祝
山川駅・奥丸間循環線 (吉野川市 代替バス)	山川駅－奥丸－山川駅(天神回り)	4	4
	山川駅－奥丸－山川駅(宮倉回り)	4	4

出典:吉野川市

## 6) 公共交通カバー率

市民の約半数が公共交通の徒歩圏外に居住しています。

- 公共交通の一般的なカバー圏とされる、鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m以内のエリアは下図のように分布しています。この圏内に住む人口は20,955人で、吉野川市人口の54.0%となっており、公共交通が人口の半数以上をカバーしています。

項目	令和2年(国勢調査データ)
公共交通カバー圏内	20,955人
吉野川市全域	38,772人
カバー率	54.0%

※GISにより算出

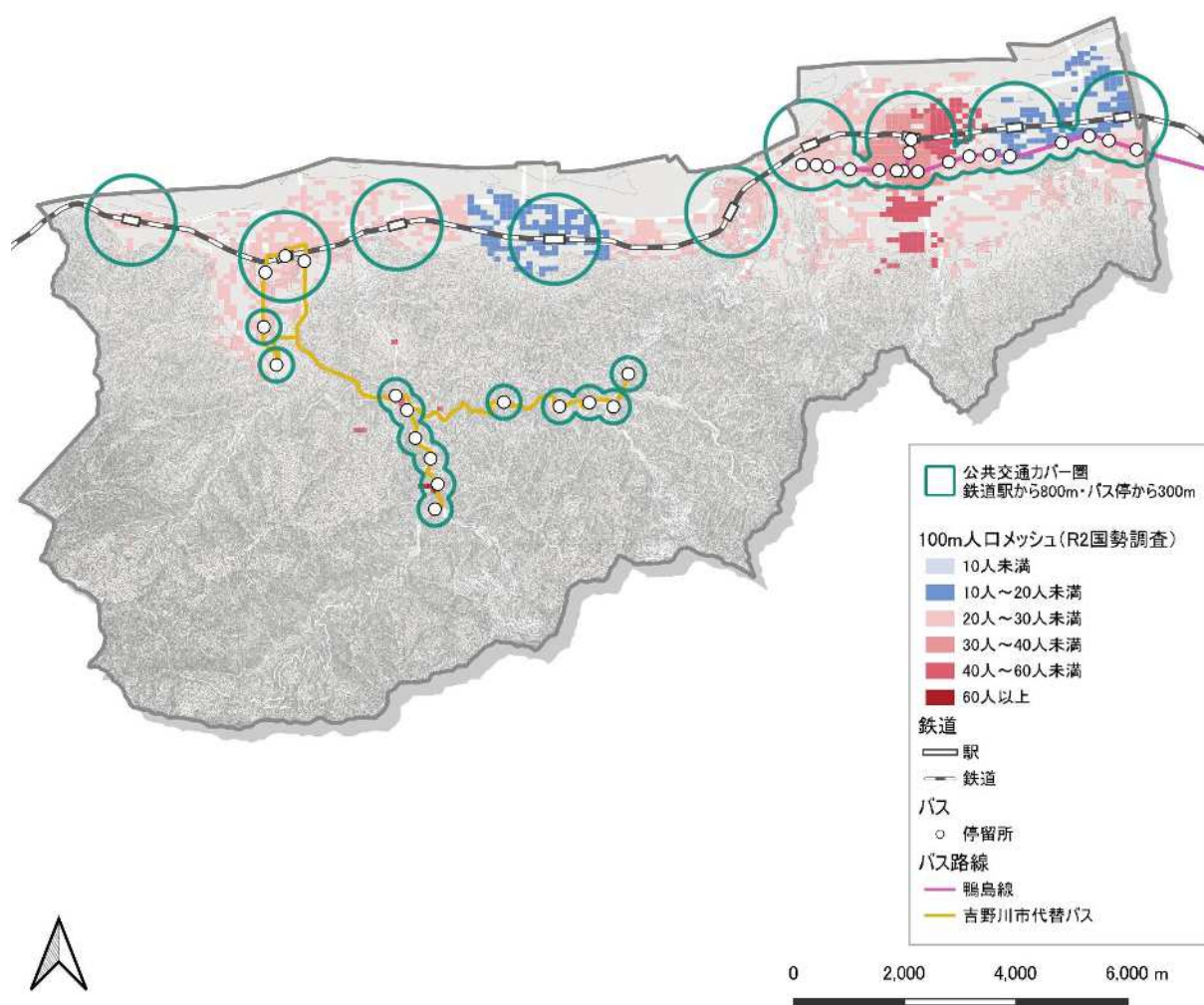


図 吉野川市の人口分布と公共交通カバー圏域

出典:国土数値情報、令和2年国勢調査、吉野川市

居住誘導区域である呉郷団地が公共交通空白地域になっています。

- 吉野川市立地適正化計画において、居住誘導区域に設定されている呉郷団地は、現在公共交通空白地域となっています。
- 立地適正化計画では、中心市街地の南北をつなぐ公共交通がないため、鴨島駅周辺と呉郷団地を結ぶ新たな公共交通の構築を図ることを誘導施策に掲げています

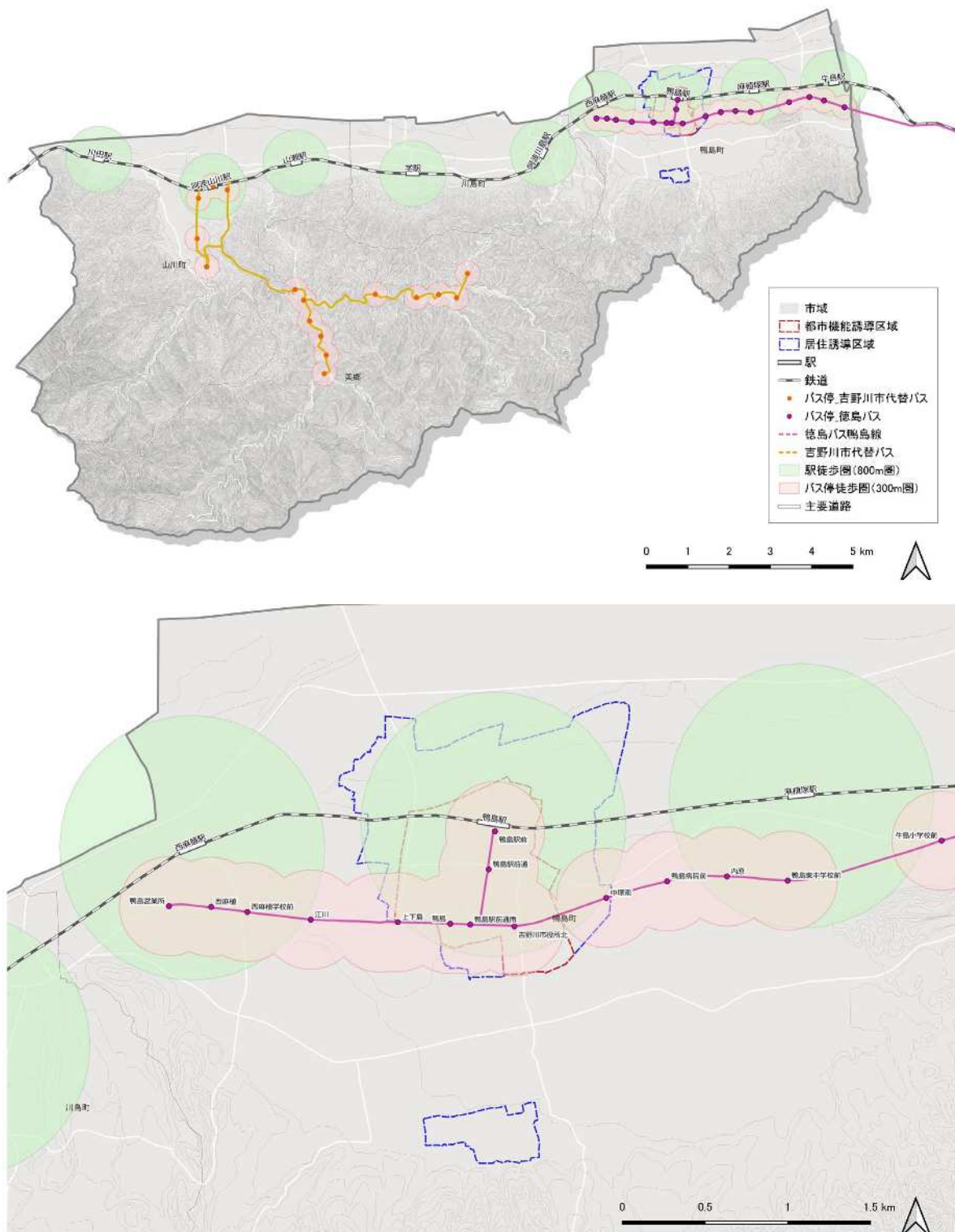


図 居住誘導区域周辺の状況

出典:国土数値情報

## 7) 財政状況

市民の約半数が公共交通の徒歩圏外に居住しています。

- 本市の公共交通財政負担額は令和 6(2024)年度で 32,835 千円であり、年々増加傾向にあります。
- 本市の歳出のうち、公共交通財政負担額の占める割合は 0.16%未満ですが、令和 2(2020)年度以降増加を続け、令和 6(2024)年度には令和 2(2020)年度の約 1.8 倍になっています。

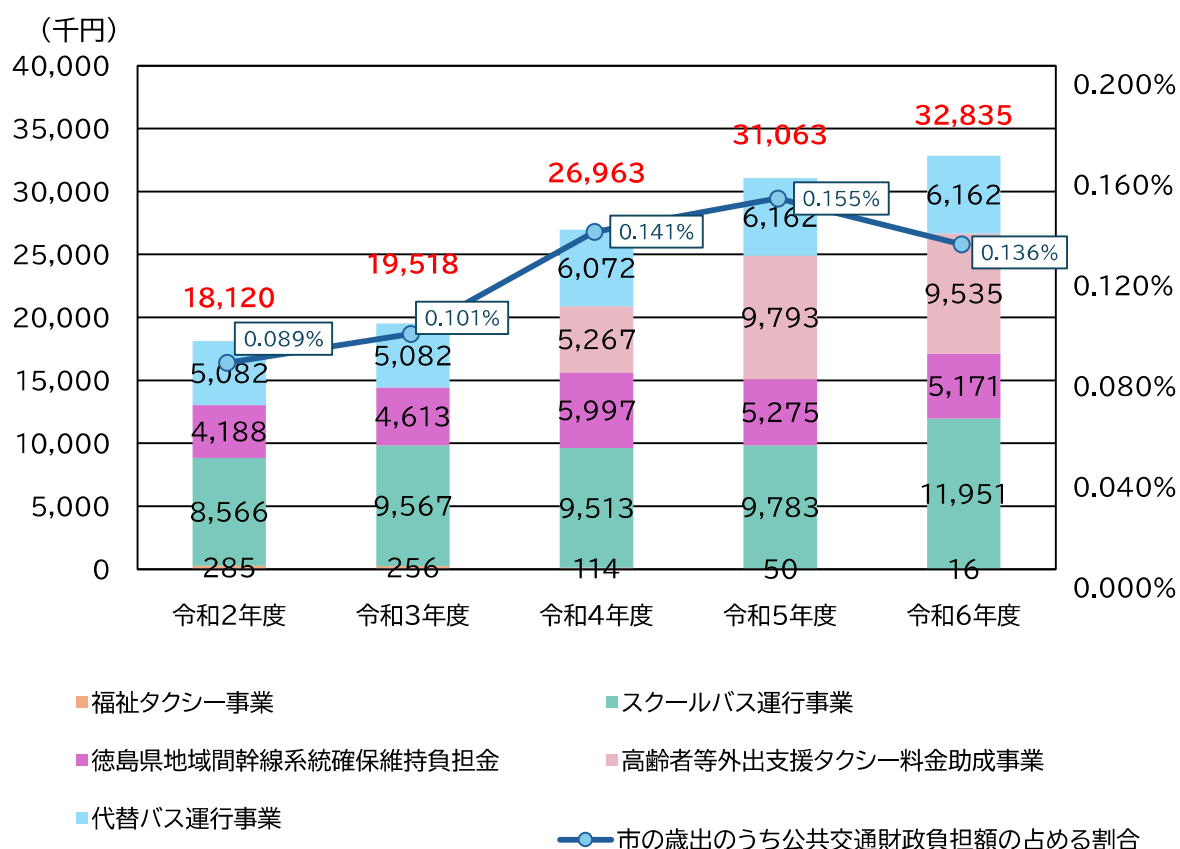


図 公共交通財政負担額

出典:吉野川市

(3) 市民・利用者の意識

1) 公共交通の利用頻度

鉄道・路線バスいずれも、市民の利用頻度は低い状況です。

- 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%と高くなっています。89.0%が年に数回以下しか利用していません。
- 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%と高くなっています。週に1回以上利用している割合はわずか 0.7%にとどまっています。
- 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%と高くなっています。

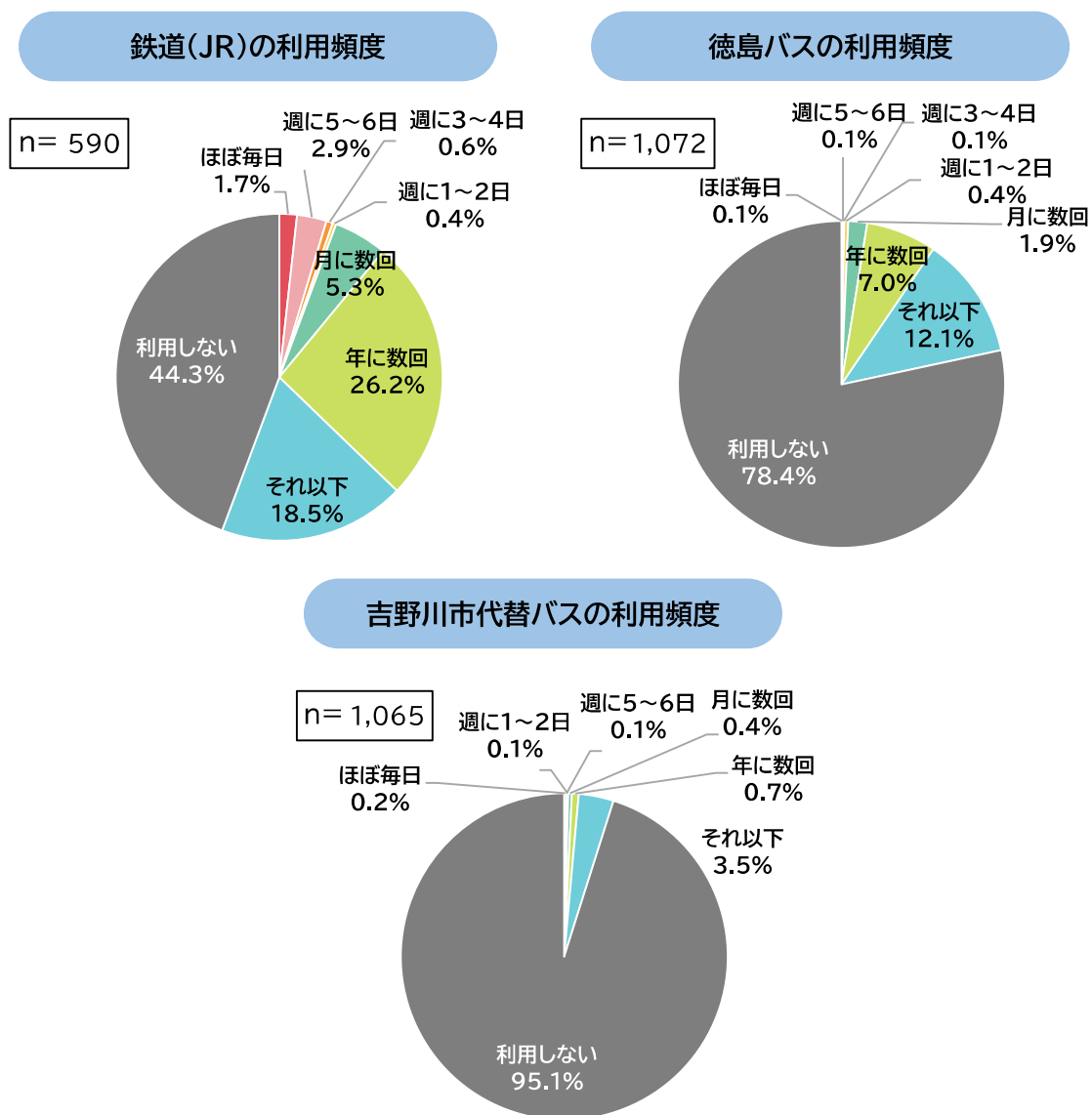


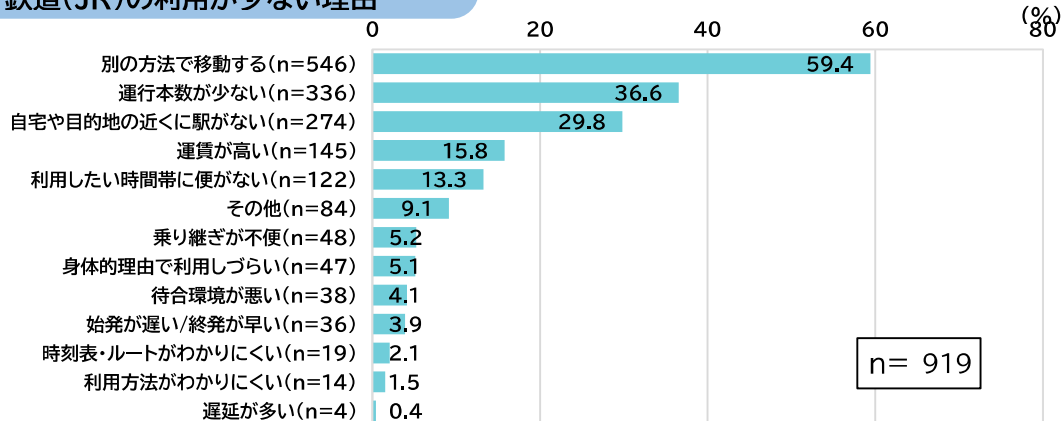
図 公共交通の利用頻度

出典：市民アンケート調査(R7実施)

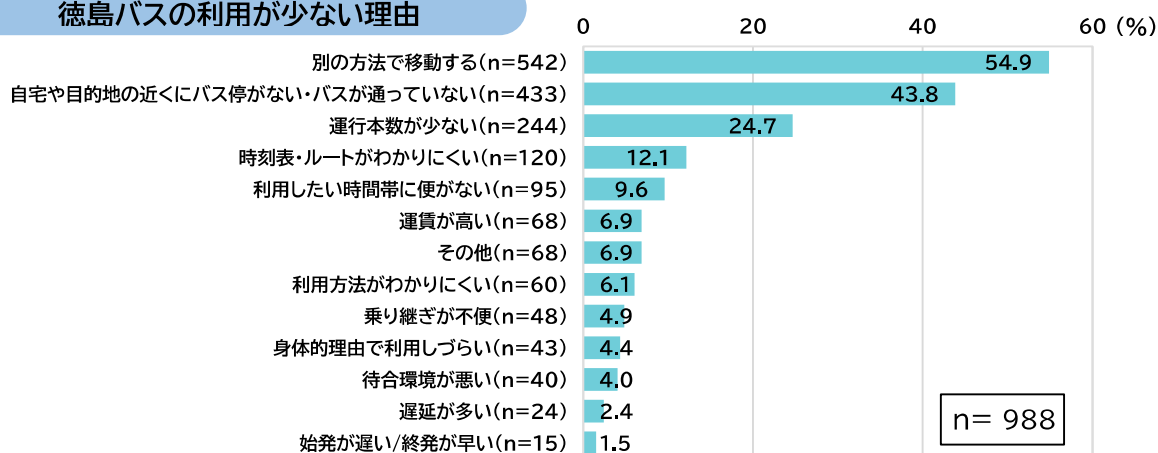
クルマ社会が定着しているため、公共交通の利用が少なくなっています。

- 鉄道(JR)の利用頻度が少ない主な理由は、「別の方法で移動する」が最も高く 59.4%、次いで「運行本数が少ない」が 36.6%と高くなっています。
- 徳島バスは、「別の方法で移動する」が最も高く 54.9%、次いで「自宅や目的地の近くにバス停がない・バスが通っていない」が 43.8%と高くなっています。
- 吉野川市代替バスは、「別の方法で移動する」が最も高く 56.5%、次いで「自宅や目的地の近くにバス停がない・バスが通っていない」が 28.8%と高くなっています。

### 鉄道(JR)の利用が少ない理由



### 徳島バスの利用が少ない理由



### 吉野川市代替バスの利用が少ない理由

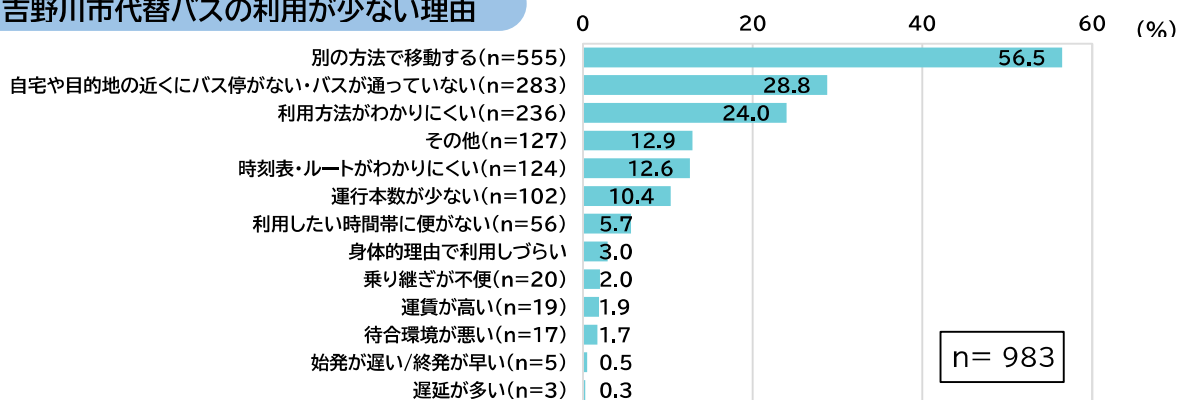


図 公共交通の利用が少ない理由

出典: 市民アンケート調査(R7実施)

2) 路線バスの利用実態

徳島バス鴨島線利用者の多くは、JR 徳島線と併用していることが予想されます。

- 徳島バス鴨島線の車内において実施した利用者アンケートの結果、吉野川市民は他地域の利用者と比較して、鴨島線を往復で利用する割合が低い傾向が確認されました。
- 要因として、JR 徳島線と徳島バス鴨島線を併用している可能性が考えられ、地域住民が並行する二つの路線を目的や状況に応じて使い分けているものと推察されます。

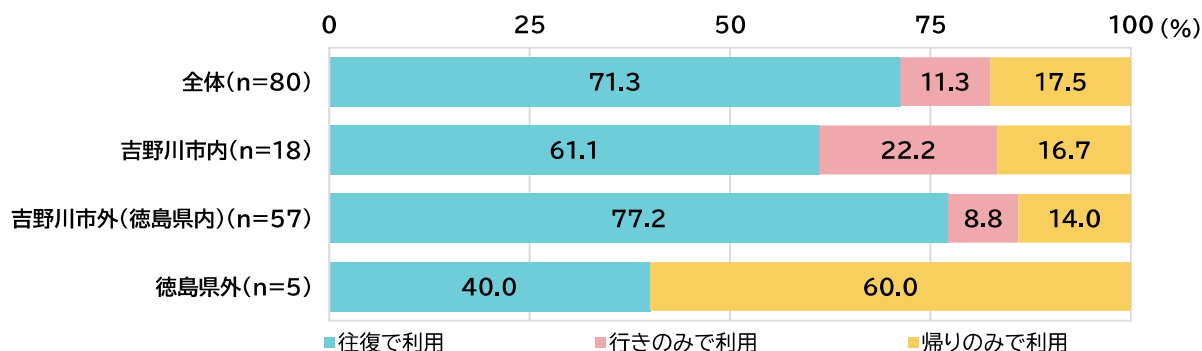


図 アンケート回答時の往復利用の有無

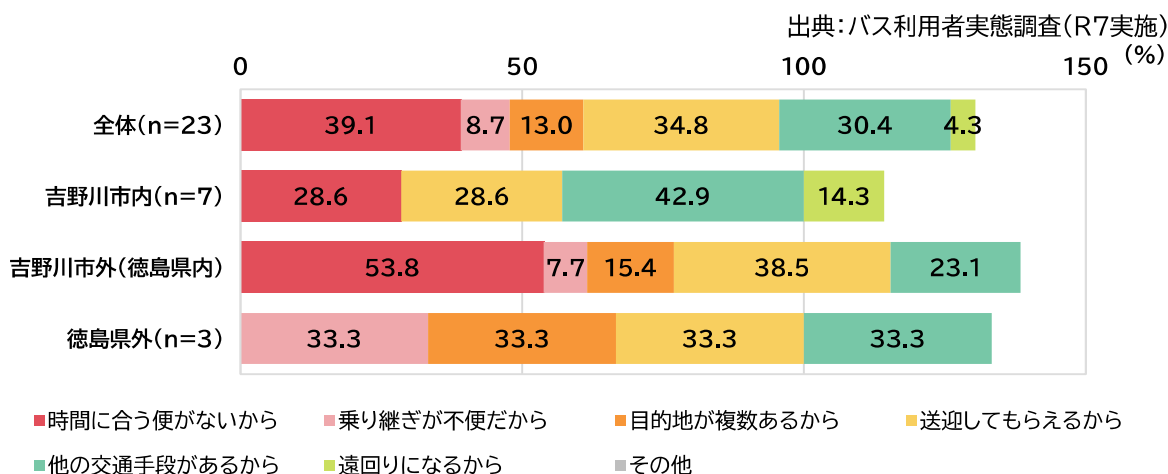


図 往復利用しない理由

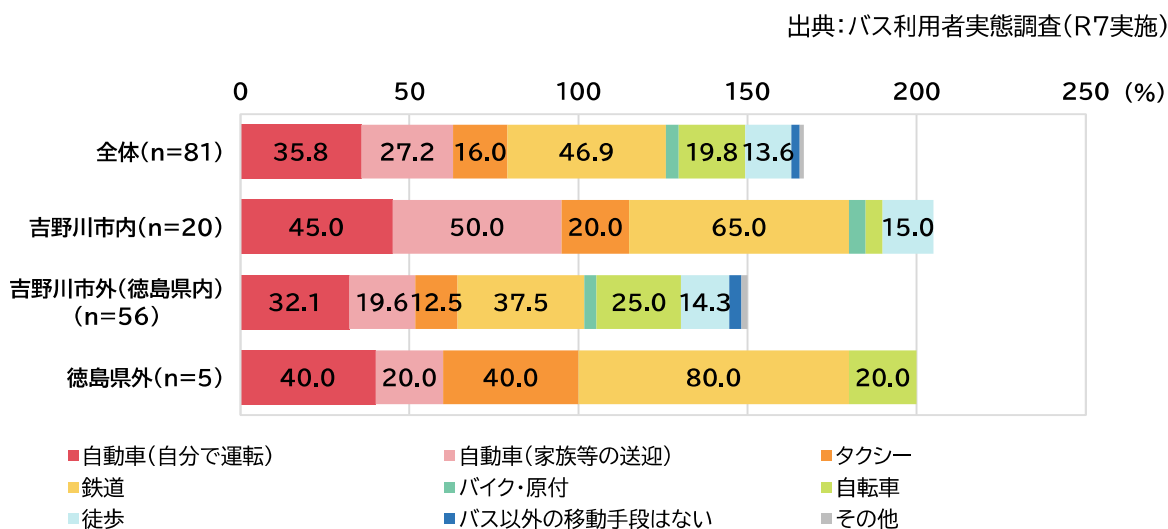


図 目的地までのバス以外の利用可能な移動手段

出典：バス利用者実態調査(R7実施)

### 3) 路線バスに対する要望

クルマ社会が定着しているため、公共交通の利用が少なくなっています。

- 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。
- バス利用者(吉野川市民)のバス利用時の問題点や改善してほしい点は、「運行本数・ダイヤ」が最も高く 33.9%、次いで「運賃」が 9.4%と高い。

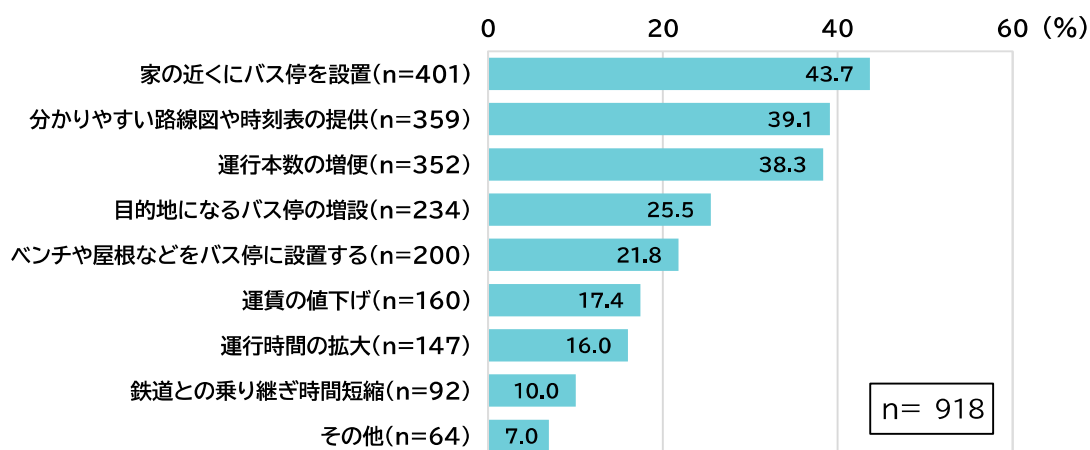


図 バスをより利用しやすいものにするための改善策

出典: 市民アンケート調査(R7実施)

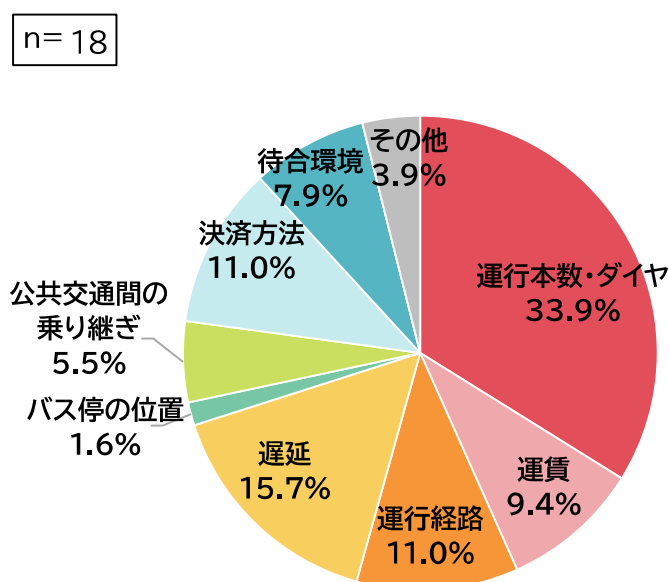


図 バス利用時の問題点や改善してほしい点

出典: バス利用者実態調査(R7 実施)

4) 新たな公共交通の導入について

AI オンデマンド交通について、約半数が導入・利用の意向を示しています。

- 人口減少が進む地域で注目されている新技術を活用した AI オンデマンド交通について、約半数が「導入すべき」と回答しています。
- 導入した場合の利用意向も約半数が利用を希望している状況です。
- AI オンデマンド交通に重視するものは、「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%と高くなっています。

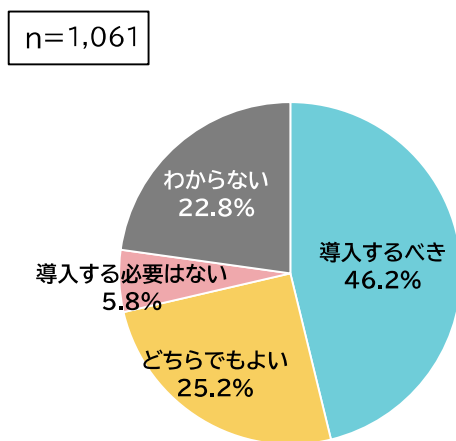


図 AI オンデマンド交通導入の必要性

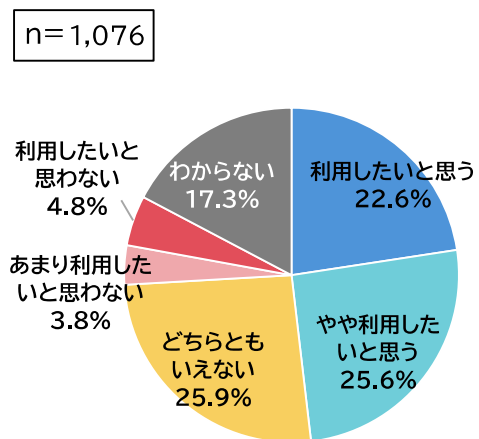


図 AI オンデマンド交通の利用意向

出典：市民アンケート調査(R7実施)

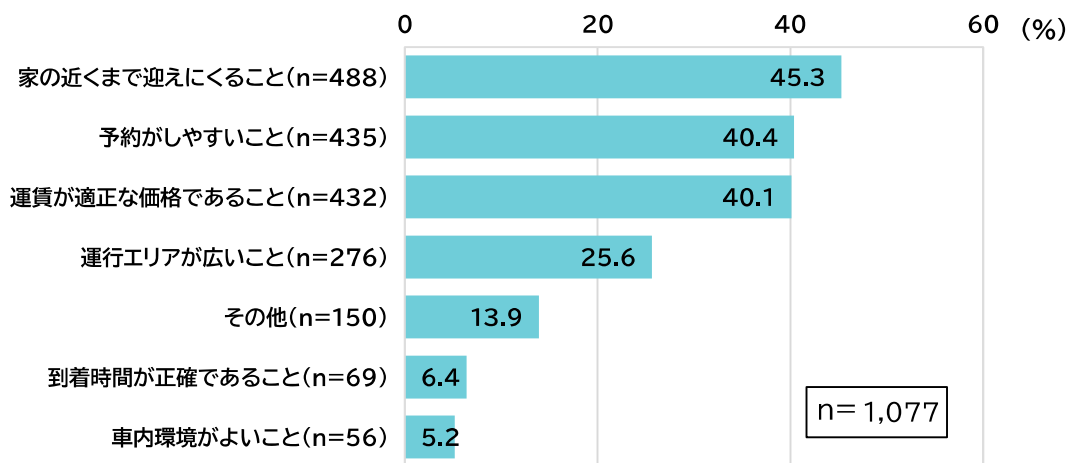


図 AI オンデマンド交通に重視するもの

出典：市民アンケート調査(R7実施)

## 5) 公共交通の維持について

市民の多くは、老後の移動手段として、公共交通の維持・充実の必要性を感じています。

- 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ます。
- 市民アンケートの自由意見では、現在は利用していないが高齢になってから利用するため公共交通を維持して欲しいとの要望が多数見られました。
- 公共交通の維持・充実のために協力できることは、「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%と高くなっています。

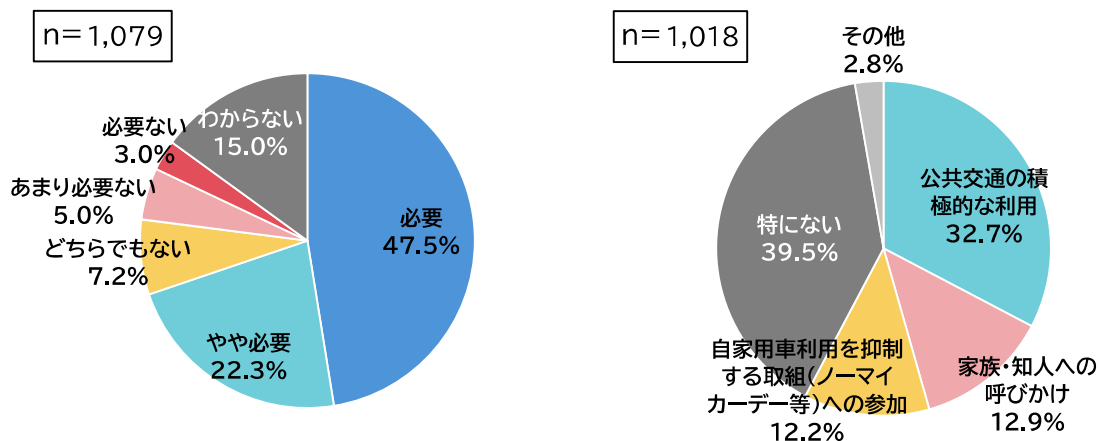


図 公共交通の維持・充実の必要性

図 公共交通の維持・充実のために協力できること

出典:市民アンケート調査(R7実施)

市内外の主要な施設や市の中心部へ移動しやすい公共交通が求められています。

- 「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」(39.3%)や「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%)が求められています。

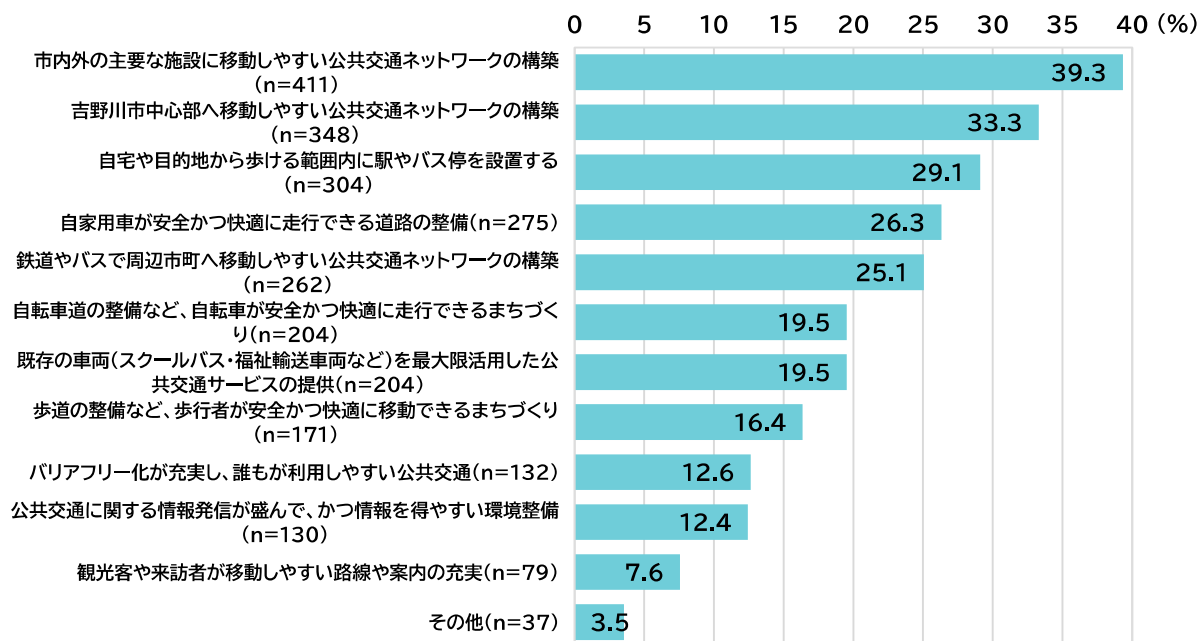


図 吉野川市の公共交通サービスが目指すべき方向

出典:市民アンケート調査(R7実施)

(4) 交通事業者のニーズ

交通事業者の抱える課題や行政への要望を把握するため、令和7年度に交通事業者ヒアリングを実施しました。その結果を以下に整理します。

1) 鉄道事業者

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>

2) バス事業者

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適用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>

## 3) タクシー事業者

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、売り上げも好調</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> <li>・ 事務手続きに人的コストがかかる</li> </ul>
運行上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 美郷地域など遠方からの予約に時間・距離の制約から応えられない場合がある</li> <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日の利用者数は、定期的に利用している4~5名程度</li> </ul>



# 第4章 地域公共交通が抱える課題

## 課題1 いかに高齢者等の移動手段を確保するか

### 問題点

- 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
- 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

### 課題

- 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

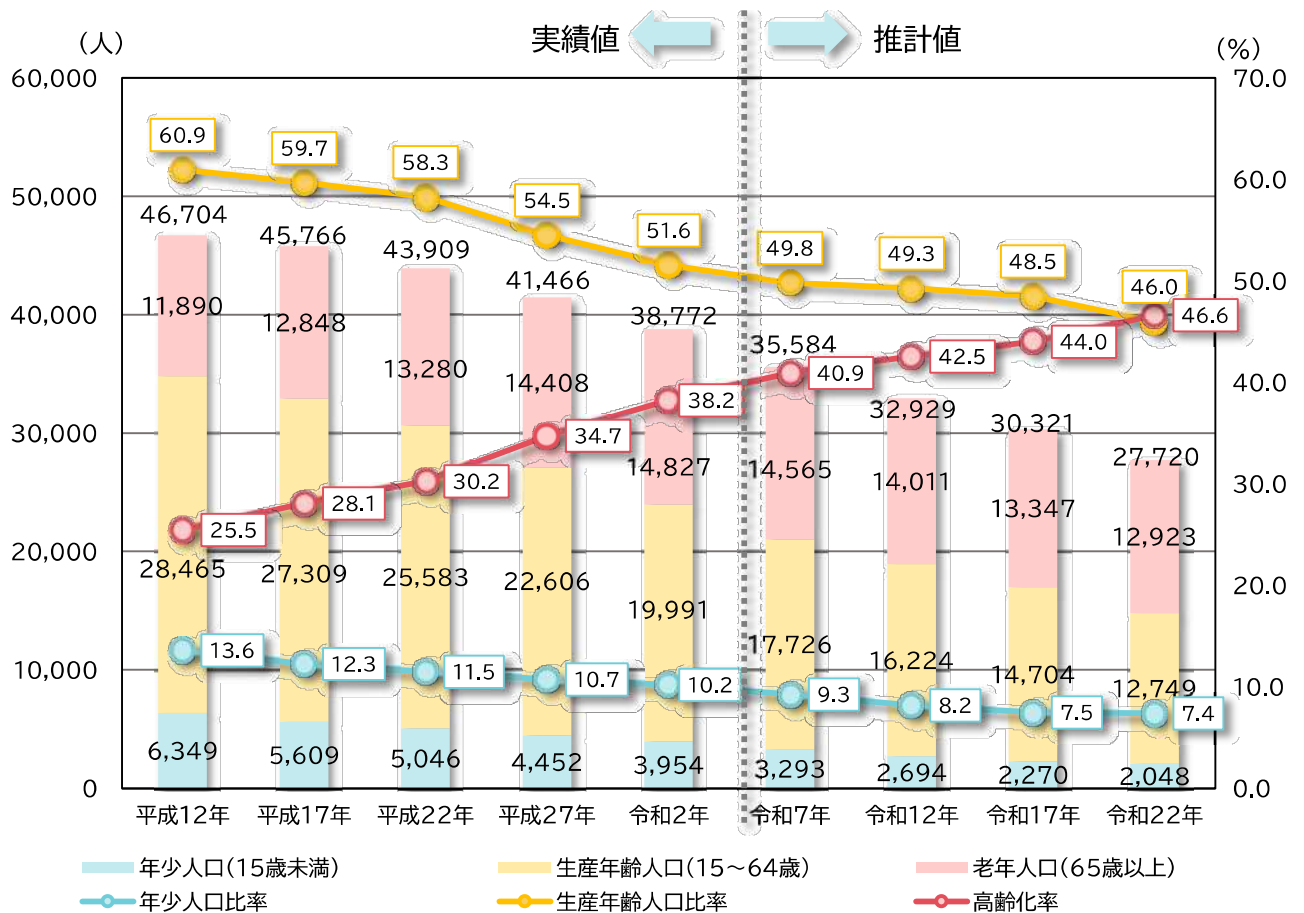


図 年齢三区分別人口の推移(実績値・推計値)(再掲)

出典:国勢調査、社人研

課題2 いかに公共交通の利用を促進するか

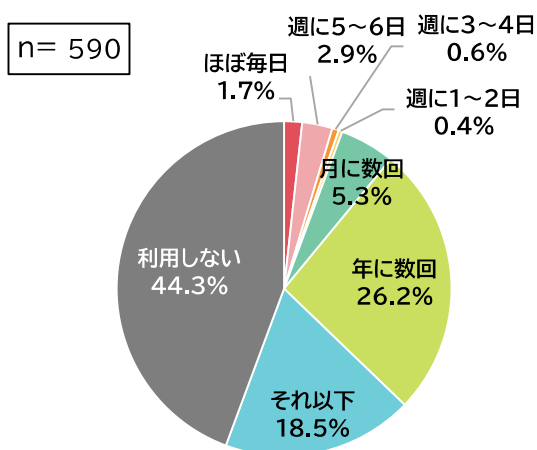
問題点

- コロナ禍前まで減少傾向にあった鉄道・路線バス・タクシー(一部地域)の利用者数はコロナ禍で大きく減少し、コロナ禍前の水準まで回復していない
- 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

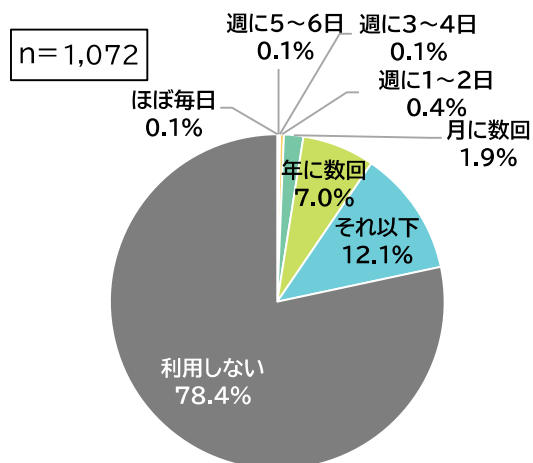
課題

- 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

鉄道(JR)の利用頻度



徳島バスの利用頻度



吉野川市代替バスの利用頻度

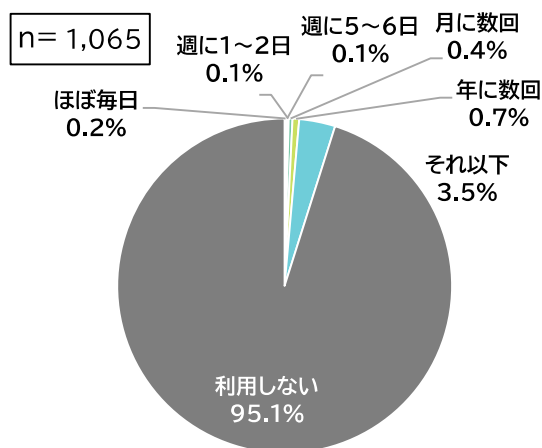


図 公共交通の利用頻度

出典:市民アンケート調査(R7実施)

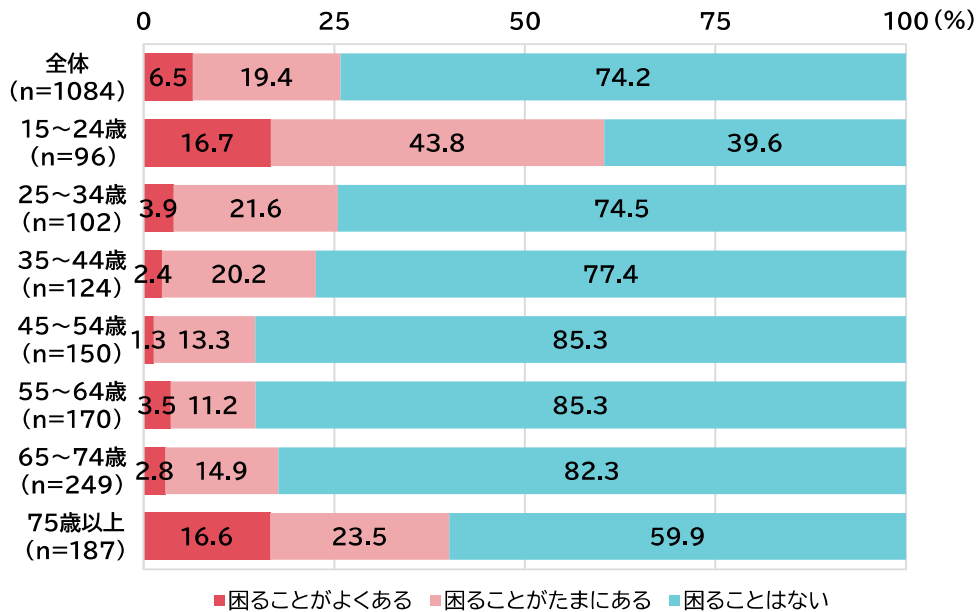
問題点

- 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
- 若年層と高齢者、山間部の地域で移動不便者が多い

課題

- 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

年齢別



地域別

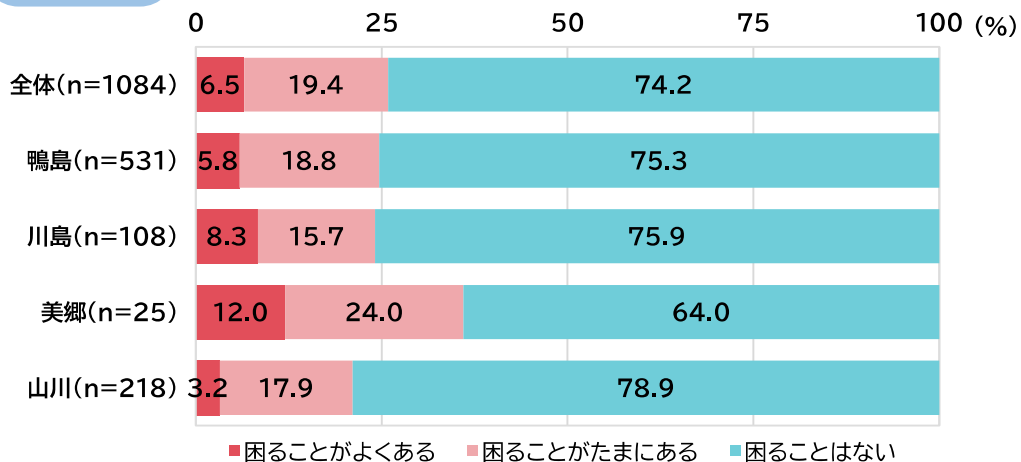


図 外出時に移動手段がなくて困ることがあるか

出典: 市民アンケート調査(R7実施)

課題4 いかに関地域や施設、まちづくりとの連携を進めるか

問題点

- 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
- 吉野川市都市計画マスタープランでは、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を目指している
- 公共交通事業者の運転手不足が顕著な問題となっており、事業者や地域と連携した支援が求められる

課題

- 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

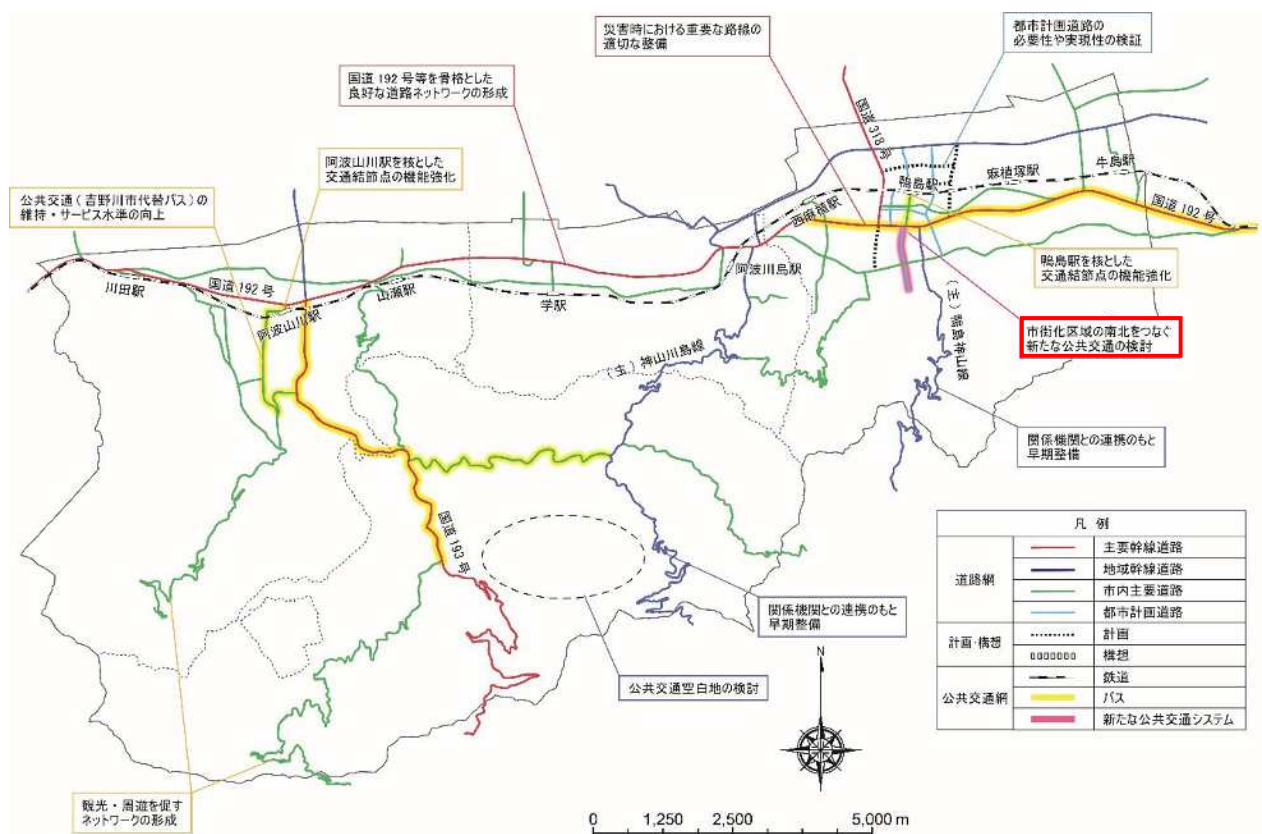


図 道路・公共交通の整備方針図

出典:吉野川市都市計画マスタープラン

# 第5章 計画の基本方針・目標・評価指標

## (1) 基本方針と目標

本市の公共交通における課題を踏まえ、本計画における基本方針と目標を以下のとおり整理します。

### 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

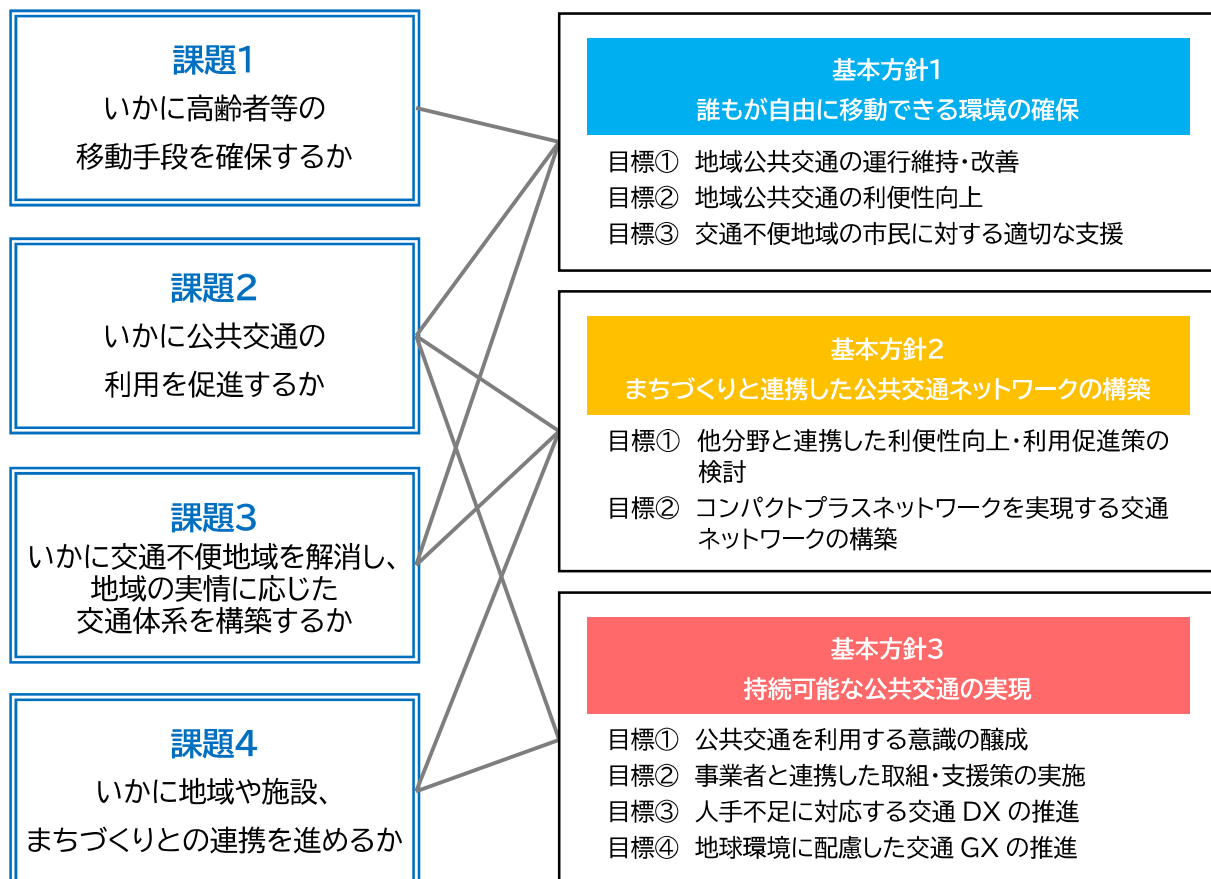
### 基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築

- 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・地域と連携した取組・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

## (2) 課題と基本方針の関係



### (3) 将来の公共交通ネットワーク

上位関連計画における方向性や市民の生活実態、公共交通の利用実態を踏まえ、本市が目指す将来の公共交通ネットワークを以下に示します。

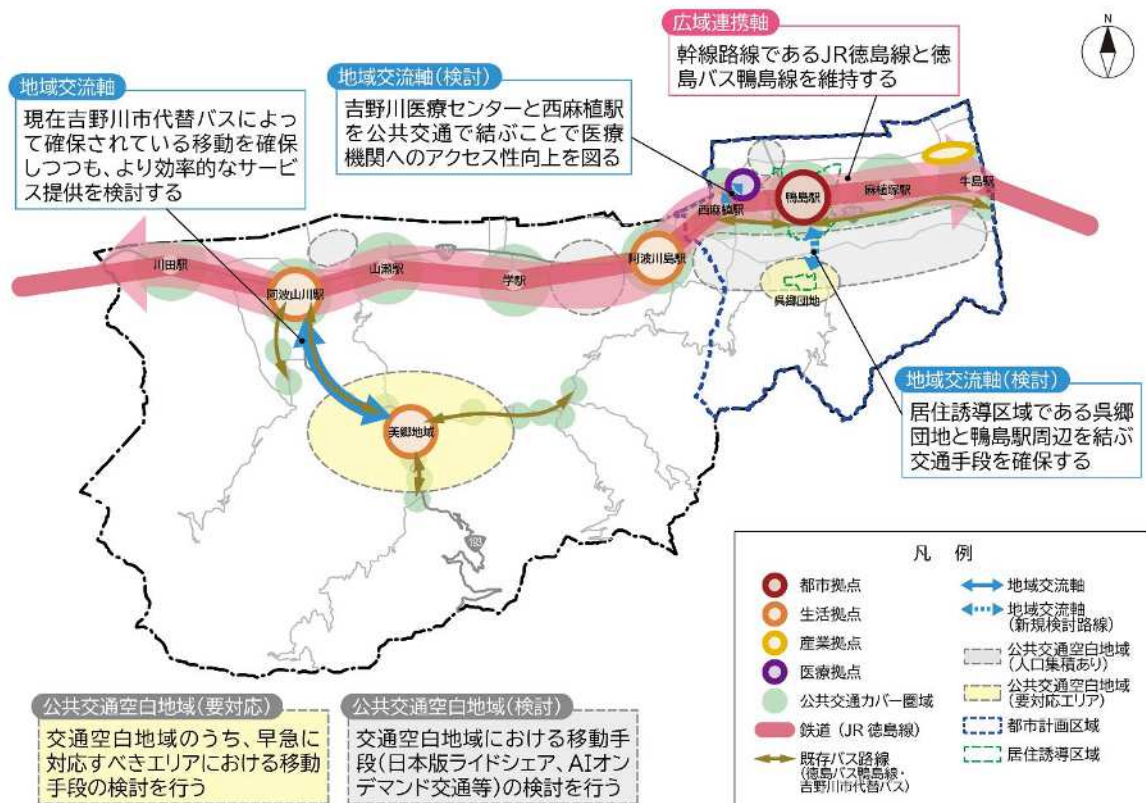


図 将来ネットワーク図

### (4) 計画に位置付ける公共交通

本計画に位置付ける公共交通について、各公共交通機関の特性を踏まえ、以下のとおり整理します。

区分	路線	役割	確保・維持の方針
幹線系統 (広域連携軸)	・JR 徳島線 ・徳島バス鴨島線	都市拠点(鴨島駅周辺)から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
支線系統 (地域交流軸)	・吉野川市代替バス ・呉郷団地～鴨島駅間を結ぶ路線(新路線) ・西麻植駅～吉野川医療センター間を結ぶ路線(新路線)	市内を運行し、軸となる幹線に接続する。	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。
補完交通	・タクシー ・新たな公共交通(今後検討)	上記のサービスが行き届かない需要をカバーする。	地域、事業者と連携し、一定以上の需要を確保する。

## (5) 地域公共交通確保維持事業について

本市では、一部の路線に対して地域公共交通の維持に対する国の支援事業である「地域公共交通確保維持事業」の活用を検討しています。

補助事業の活用にあたって、事業の必要性を以下に整理します。

### 1) 地域内フィーダー系統補助

#### ①吉野川市代替バス

支線系統に位置付けている「吉野川市代替バス」は、美郷地域の住民にとって買い物や地域の拠点へ繋がる鉄道駅への移動に必要な移動手段としての役割を担っています。また、幹線系統への乗り継ぎによる市外への広域移動も可能となっており、山間部の住民にとって欠くことのできない重要な路線です。

一方で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

#### ②呉郷団地～鴨島駅間を結ぶ路線

本路線は、吉野川市立地適正化計画において位置づけられた、今後運行を検討する路線であり、居住誘導区域である呉郷団地と居住誘導区域・都市機能誘導区域である鴨島駅周辺を結び、拠点へつなげるために必要な路線となっています。

一方で、自治体や交通事業者だけでは路線確保が困難であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保する必要があります。

#### ③西麻植駅～吉野川医療センター間を結ぶ路線

本市の主たる医療機関である吉野川医療センターと最寄り駅である西麻植駅間に公共交通機関がなく、市民はもちろんのこと市外からの来訪者にとっても必要性の高い路線です。

一方で、自治体や交通事業者だけでは路線確保が困難であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保する必要があります。

### 2) 車両購入に係る補助

吉野川市代替バスの車両は、老朽化が深刻な問題となっており、安全な輸送を確保するため、車両を購入する必要があります。

また、新たな路線の運行時にも車両の確保が必要不可欠です。

(6) 評価指標

本計画の達成状況を評価するため、また基本方針の実現に向けて取り組む公共交通施策の成果を評価するため、評価指標と目標値を以下のとおり設定します。

また、モニタリング指標として、JR 徳島線、徳島バス鴨島線、吉野川市代替バスの利用者数とモビリティマネジメントの取組(乗り方教室や情報発信などの取組)の実施回数を毎年調査し、評価指標と合わせて報告することとします。

表 評価指標一覧

基本方針	評価指標	基準値	目標値
1 誰もが自由に移動できる環境の確保	①公共交通人口カバー率	54.0% (R7年度)	基準値以上 (R15年度)
	②市民の日常の移動に対する満足度	60.9% (R7年度)	基準値以上 (R15年度)
2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築	③鴨島駅における鉄道・バスの乗降者数	JR 563,560 人 (R6年度)	JR 455,900 人 (R15年度)
		徳島バス 3,003 人 (R6年度)	徳島バス 2,400 人 (R15年度)
3 持続可能な公共交通の実現	④公共交通に対する市民一人あたりの公的資金の投入額(★)	881 円/人 (R6年度)	1,150 円/人 (R15年度)
	⑤吉野川市代替バスの収支率(★)	7.51% (R6年度)	8.0% (R15年度)
モニタリング指標	市内公共交通の利用者数(★)	JR:1,541,760 人 (R6年度)	
		徳島バス:58,976 人 (R6年度)	
		吉野川市代替バス:1,551 人 (R6年度)	
	モビリティマネジメントの実施回数	—	

★:国土交通省が定める標準指標(原則全ての計画において設定するように努める指標)

評価指標① 公共交通人口カバー率	
目標設定の考え方	○本市の公共交通人口カバー率(鉄道駅から800m圏内、バス停から300m圏内に住む人の割合)は54.0%であり、新たな移動手段の確保等により交通不便地域の解消をめざし、54.0%以上を目標とします。 ○路線の再編や新たな交通サービスの導入等により、提供範囲に変更がある場合は、カバー圏域の定義を見直します。
算出方法	鉄道駅から800m圏内、またはバス停から300m圏内に住む人口の割合
基準値	54.0% 令和7年度実績値
目標値	基準値以上 令和15年度実績値
使用データ	国勢調査
評価時期	令和15年度

評価指標② 市民の日常の移動に対する満足度	
目標設定の考え方	○市民アンケート調査において、日常の移動に対して「満足」または「やや満足」と回答した割合(合計60.9%)を維持します。 ○現在は自家用車で移動できるため満足度が高くなっていますが、高齢化が進んだ将来も同程度の満足度を維持することを目標とします。
算出方法	市民アンケートで「日常の移動に対する満足度」を「満足」「やや満足」と答えた割合
基準値	60.9% 令和7年度実績値
目標値	基準値以上 令和15年度実績値
使用データ	市民アンケート調査
評価時期	令和15年度

評価指標③ 鴨島駅における鉄道・バスの乗降者数	
目標設定の考え方	○コンパクトプラスネットワークの考え方にに基づき、地域の中心駅であるJR鴨島駅と駅前バス停の乗降者数を評価指標とします。 ○国立社会保障・人口問題研究所の推計(2030年:32,929人、2035年:30,321人)から、2033年の人口を31,364人と算出しました。現状の38,722人(令和2年国勢調査)から19.1%の減少が見込まれるため、基準値から19.1%減を目標値とします。
算出方法	JR:鴨島駅の乗降者数 徳島バス:鴨島駅前の乗降者数
基準値	JR:563,560人 令和6年度実績値 徳島バス:3,003人 令和6年度実績値
目標値	JR:455,900人 令和15年度実績値 徳島バス:2,400人 令和15年度実績値
使用データ	交通事業者提供データ
評価時期	毎年確認する

評価指標④ 公共交通に対する市民一人あたりの公的資金の投入額	
目標設定の考え方	<p>○人口減少が進行する中、公共交通のサービス水準を現状のまま維持した場合、一人あたりの公的資金投入額の増加が見込まれます。本計画では、利用促進策と効率的なサービス提供により、一人あたりの公的資金投入額の急増を抑制しつつ、現状程度のサービス水準を維持することを目標とし、これを評価指標に設定します。</p> <p>○基準値は、令和6年度の公共交通財政負担額を、住民基本台帳における令和7年4月1日時点の人口で除して算出しました。</p> <p>○現状の公的資金投入額を維持した場合(増便予定のスクールバス事業費を含む)における将来推計人口で除した一人あたりの公的資金投入額が1,174円となることから、目標値を1,150円/人とします。</p>
算出方法	<p>算出式：<math>(\text{吉野川市の公共交通財政負担額}) \div (\text{吉野川市の人口})</math></p> <p>吉野川市の財政負担額：                      ・吉野川市が実施する公共交通財政負担額の合計                      吉野川市の人口                      ・住民基本台帳に基づく吉野川市の人口</p>
基準値	881円/人 令和6年度実績値
目標値	1,150円/人 令和15年度実績値
使用データ	市保有データ、住民基本台帳の人口データ
評価時期	毎年進捗状況を確認する

評価指標⑤ 吉野川市代替バスの収支率	
目標設定の考え方	<p>○吉野市代替バスの収支率(運賃収入/委託料)は令和6年度時点で7.51%となっています。</p> <p>○運行内容の改善により、利用促進や運行効率の向上を図ることで収支率の向上を目指します。</p>
算出方法	吉野川市代替バスの収支率算出式： $(\text{委託料}) \div (\text{運賃収入})$
基準値	7.51% 令和6年度実績値
目標値	8.0% 令和15年度実績値
使用データ	市保有データ
評価時期	毎年進捗状況を確認する

## 第6章 目標達成に向けた施策

### (1) 目標達成の方向性・施策

本計画の掲げる基本方針を達成するための方向性を以下のとおり整理しました。なお、施策の整理にあたっては、基本方針ごとの目標について、それぞれ「目標達成の方向性」を検討の上、目標の特性に合わせて設定しています。

#### 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

目標達成の方向性	施策	
運転手不足や利用者減により厳しい状況下にある地域公共交通の維持と収支改善を図るため、利用増を目指す取組を行う	<b>施策① 交通事業者に対する継続的な支援の実施</b>	
	事業1	幹線系統を担うバスに対する支援
	事業2	地域公共交通の人材確保
	<b>施策② 公共交通の最適化</b>	
	事業3	既存交通の運行形態変更に関する検討

##### 目標② 地域公共交通の利便性向上

目標達成の方向性	施策	
市民にとって公共交通が身近な移動の選択肢として選ばれるように公共交通の利便性向上を目指す	<b>施策③ 情報提供の充実</b>	
	事業4	公共交通に関する適切な情報提供
	<b>施策④ 公共交通を利用しやすい環境の整備促進</b>	
	事業5	公共交通の利用環境の向上

##### 目標③ 交通不便地域の市民に対する適切な支援

目標達成の方向性	施策	
公共交通を徒歩で利用できない地域にお住まいの市民に対しても、適切な支援を行うとともに、公共交通ネットワークの強化によって生活利便性の向上を目指す	<b>施策⑤ 交通空白地域の対応検討</b>	
	事業6	吉野川市代替バスのサービス継続
	事業7	新たな移動手段の導入検討
	<b>施策⑥ 高齢者等の交通弱者に対する移動支援</b>	
	事業8	高齢者等外出支援タクシー料金助成事業
事業9	スクールバス事業の継続	

## 第6章 目標達成に向けた施策

### 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

目標達成の方向性	施策
公共交通だけでなく、福祉・教育・医療・商業などの他分野と連携して目的地を意識した、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する	<b>施策⑦ 他分野と連携した協調輸送の検討</b>
	事業10 地域の交通資源の活用
	<b>施策⑧ 他都市との連携</b>
	事業11 市外との交通ネットワーク強化

#### 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

目標達成の方向性	施策
コンパクトプラスネットワークの実現に向けて公共交通ネットワークづくりを進める	<b>施策⑨ 拠点間を結ぶ交通ネットワークの確保</b>
	事業12 居住誘導区域間を結ぶ新たな交通の検討

### 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

目標達成の方向性	施策
自家用車からの段階的な転換と公共交通による移動を促進する	<b>施策⑩ モビリティマネジメントの実施</b>
	事業13 出前講座・乗り方教室の実施

#### 目標② 事業者・地域と連携した取組・支援策の実施

目標達成の方向性	施策
持続可能な公共交通を実現するため、行政・事業者・地域団体の三位一体での取組を推進する	<b>施策⑪ まちのにぎわい創出による公共交通の利用促進</b>
	事業14 イベント開催に合わせた公共交通利用の促進
	<b>施策⑫ 市・住民・公共交通関係者間の継続的な情報共有及び協議</b>
	事業15 地域公共交通活性化協議会における継続的な議論

#### 目標③ 人手不足に対応する交通DXの推進

目標達成の方向性	施策
DX化による交通サービスの効率性・利便性の向上を目指す	<b>施策⑬ 次世代交通サービスの導入検討</b>
	事業16 公共交通サービスのデジタル化

#### 目標④ 地球環境に配慮した交通GXの推進

目標達成の方向性	施策
脱炭素化を推進する	<b>施策⑭ 地球環境にやさしい公共交通の導入</b>
	事業17 次世代自動車の導入検討

## (2) 事業内容

### 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

#### 施策1 交通事業者に対する継続的案支援の実施

##### 事業1

#### 幹線系統を担うバスに対する支援

- 目的：本市と市外間の移動を支える地域公共交通の1つである民間路線バス(徳島バス)「鴨島線」の路線維持のための負担金を継続的に確保します。
- 取組内容：
  - ・市内を運行する民間路線バスの路線維持のため、徳島県地域間幹線系統確保維持負担金により継続的な支援を行います。
- 実施主体：徳島県、吉野川市、交通事業者

##### 事業2

#### 地域公共交通の人材確保

- 目的：少子高齢化が進む中、交通事業者においても人手不足の状況は深刻化しており、担い手不足による減便や路線廃止といった事態が発生しています。  
今後も現在の運行を維持していくためには、新たな人材の確保や業務効率化を進めていく必要があります。
- 取組内容：
  - ・運転手募集のポスター作成や広報誌、インターネット、車体広告等での周知等によって、交通事業者の仕事の魅力発信に取り組みます。
  - ・徳島県と協調してタクシー運転手の確保の取組を行います。
  - ・将来的には ICT を活用した予約・配車サービスや自動運転等の先進技術の活用により、業務負担の軽減・効率化を図り、人手不足に対応します



図 ICT の活用による運行管理業務の高度化

出典：国土交通省

- 実施主体：吉野川市、交通事業者

施策2 公共交通の最適化

事業  
3

既存交通の運行形態変更に関する検討

■目的：本市が運行する「吉野川市代替バス」は、車両の老朽化が顕著な問題となっており、安定したサービスの持続的な提供や運行経費の削減が大きな課題となっています。

また、運行便数も限られていることから、往復利用の利便性が低く、タクシーや送迎との併用が必要となるなどの問題点も指摘されています。

現在、「吉野川市代替バス」が運行しているエリアにお住まいの方の日常の移動手段を確保し続けるためには、より効率的で持続可能な運行形態を検討していく必要があります。

- 取組内容：
- ・車両更新時には、利用者数に見合った車両形態を選択して購入します。
  - ・乗客のいない状態での運行を減らすため、予約型の運行形態(デマンド型)の導入を検討します。
  - ・利用実態に応じた効率的なサービス提供のため、サービス継続基準(利用者数など)の検討・見直しを行います。

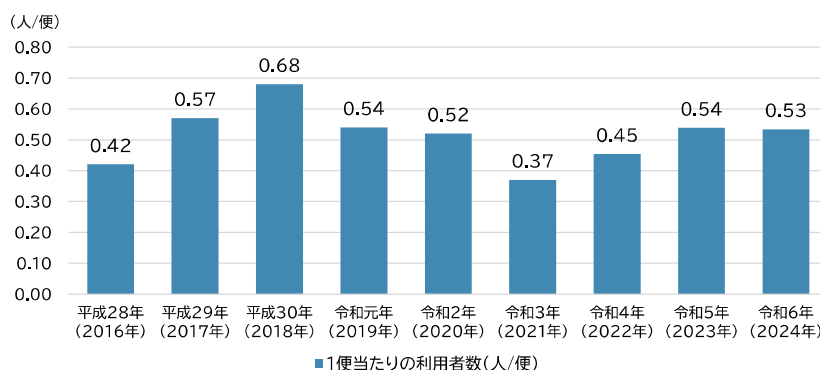


図 吉野川市代替バスの1便あたりの利用者数の推移



図 吉野川市代替バス車両

■実施主体：吉野川市、交通事業者、地域・団体

施策3 情報提供の充実

事業  
4

公共交通に関する適切な情報提供

■目的：公共交通利用者は、年々減少しており、乗り方や運行情報が分からないために利用できていない層が一定数存在しています。特に、自家用車利用が主となる本市では、公共交通に関する情報提供を行うことで、鉄道やバスが便利な乗り物であることを周知していく必要があります。

デジタル化が進み、インターネットや SNS などデジタルツールを活用した情報収集が主流となっている中、若者向けに便利なツールを活用した情報提供を行いつつ、デジタルツールに不慣れな高齢者に向けた紙媒体等での情報提供も継続して実施する必要があります。

- 取組内容：
- 市内を運行する民間路線バスの路線維持のため、徳島県地域間幹線系統確保維持負担金により継続的な支援を行います。
  - 市が情報発信を行う、ホームページや広報誌などの媒体において、路線情報や「とくしまバス Navi いまドコなん」の周知を行います。
  - イベントに合わせた公共交通の運行情報や企画乗車券に関する情報を発信し、公共交通の利用を促進します。



図 事例:夏休み子ども1日フリー乗車券

出典:徳島バス HP

- デジタル技術の発展や市民のライフスタイルの変化を踏まえた情報提供のデジタル化を推進します。
- デジタルツールに不慣れな高齢者向けの情報発信媒体を活用するとともに、高齢者向けのスマートフォン教室など、市民のデジタルリテラシー向上に取り組みます。

■実施主体：吉野川市、交通事業者

## 施策4 公共交通を利用しやすい環境の整備促進

事業  
5

### 公共交通の利用環境の向上

- 目的：公共交通の利用促進を図るためには、利用者にとって公共交通が利用しやすい利用環境の向上が必要です。  
乗り継ぎの改善や待合環境の改善によってより使いやすい公共交通の実現を目指します。
- 取組内容：
  - JR 徳島線と吉野川市代替バスの相互の連携強化に向けて、乗継を考慮したダイヤ編成を行います。
  - 徳島県と協調して、「徳島県利用環境改善モデル事業補助金」等を活用しながらトイレの整備等による公共交通利用者の待合環境改善の取組を行います。



図 事例：駅前トイレの整備(阿波川島駅)

#### 他都市事例：バス停サポーター制度(岡山県井原市)

岡山県井原市では、地域と協働して公共交通を維持していくための取組として、バス停留所近くの商店や医院、事業所等にベンチを設置する「バス停サポーター制度」を導入しています。

制度への申請者の所有地に井原市公共交通会議が購入したベンチを設置し、美化は申請者が行い、補修等は井原市公共交通会議が実施することになっています。

- 実施主体：吉野川市、交通事業者、地域・団体

## 目標③ 交通不便地域の市民に対する適切な支援

### 施策5 交通空白地域の対応検討

事業  
6

#### 吉野川市代替バスのサービス継続

地域公共交通確保維持事業

- 目的： 美郷地域において運行する「吉野川市代替バス」を引き続き運行し、山間部の移動手段確保に努める必要があります。
- 取組内容：
  - ・「吉野川市代替バス」の運行を引き続き行います。
  - ・ただし、利用状況をモニタリングしながら、適宜運行内容の検討・変更を行います。
- 実施主体：吉野川市、交通事業者

事業  
7

#### 新たな移動手段の導入検討

地域公共交通確保維持事業

- 目的： 本市の公共交通人口カバー率は、54.0%となっており4割以上の市民が公共交通の徒歩圏外に暮らしています。現在は自家用車で移動できていても、高齢化が進む中、将来の移動手段に不安を感じる市民の声が多数あり、対応策の検討が必要です。
- 取組内容：
  - ・交通不便地域の移動手段としてオンデマンド交通の導入を検討します。現時点の市民意向としては、導入意向は5割強となっていることから、引き続き市民のニーズを確認しつつ、日々進歩する技術の活用に向けた他地域の事例等の情報収集・研究を続けていきます。
  - ・鉄道駅やバス停までの移動手段として、自家用旅客運送制度(公共ライドシェア)や日本版ライドシェアの活用を検討します。

#### 他都市事例：デマンド型乗合交通の導入(徳島県阿波市)

徳島県阿波市では、予約に基づき、自宅近くから希望の降車場まで乗り合いで送迎する「阿波市デマンド型乗合交通 あわめぐり」を運行しています。

予約は電話やインターネット予約サイトから可能で本市の吉野川医療センターや主要鉄道駅にも乗り入れています。



出典：阿波市 HP

- 実施主体：吉野川市、交通事業者

## 施策6 高齢者等の交通弱者に対する移動支援

事業  
8

### 高齢者等外出支援タクシー料金助成事業

- 目的： 自動車運転免許証を返納した移動手段を有しない高齢者など、交通弱者の方の移動手段を確保する必要があります。本市では、タクシー以外での移動が難しい市民に対してタクシー料金の一部を助成する事業を実施しています。
- 取組内容：
  - ・本市が実施している「高齢者等外出支援タクシー料金助成事業」を引き続き実施します。
  - ・将来的には、タクシーチケットのデジタル化により事務処理にかかる負担軽減を図ります

#### 吉野川市高齢者等外出支援タクシー料金助成事業

- 対象となる方：1. 満75歳以上で在宅の方（ただし、75歳未満でも障がい等の理由で運転ができない方は対象となることがあります。）
2. 独居または免許及び自動車を保有する同居の親族等がいるが、仕事等のため日中は不在である場合（日中独居）
3. 自動車運転免許証を持っていない方（運転免許証の自主返納者を含む。また原動機付自転車免許の保有は可。）
4. 地縁、血縁者等の他、第三者による常時の移動支援が受けられない方

基本助成額：12,000円

（1枚500円の助成券12枚綴り（1冊につき6,000円分）を2セット（計12,000円分）交付

■実施主体：吉野川市、交通事業者

事業  
9

### スクールバス事業の継続

- 目的： 本市では、美郷地域内及び山川町の一部地域から高越小学校、山川中学校に通学する児童・生徒を送迎するスクールバスを無料で運行しています。山間部で暮らす児童・生徒の通学の足を確保し続ける必要があります。
- 取組内容：
  - ・本市が実施している「スクールバス事業」を引き続き実施します。
- 実施主体：吉野川市、交通事業者

目標① 他分野と連携した利便性向上・利用促進策の検討

施策7 他分野と連携した協調輸送の検討

事業  
10

地域の交通資源の活用

■目的： 地域公共交通は、地域住民の日常生活における移動を支える社会基盤であるとともに、高齢者や交通弱者の外出機会を確保し、地域経済・社会活動を支える重要なインフラです。しかし、少子高齢化・モータリゼーション・担い手不足等の進行によって、従来型のバス・鉄道といった公共交通だけでは、地域全体の移動ニーズを十分に満たすことが困難な状況にあります。

こうした背景から、鉄道・バス・タクシーなどの従来の公共交通だけでなく、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を最大限活用し、公共交通の維持・充実を図っていく必要があります。

■取組内容：・公共交通空白地域において、地域に存在する多様な輸送資源(福祉輸送、スクールバス等)の、空き時間での移送や乗合化の可能性を検討します。

他都市事例：スクールバスの混乗制度(岩手県花巻市)

岩手県花巻市では、スクールバスに一般市民が混乗するスクールバス混乗制度を実施しています。

登校便は前日予約、下校便には予約不要で無料で利用することができ、同市が運行する別の公共交通サービスを利用できない時間帯や曜日の対応を可能にしています。

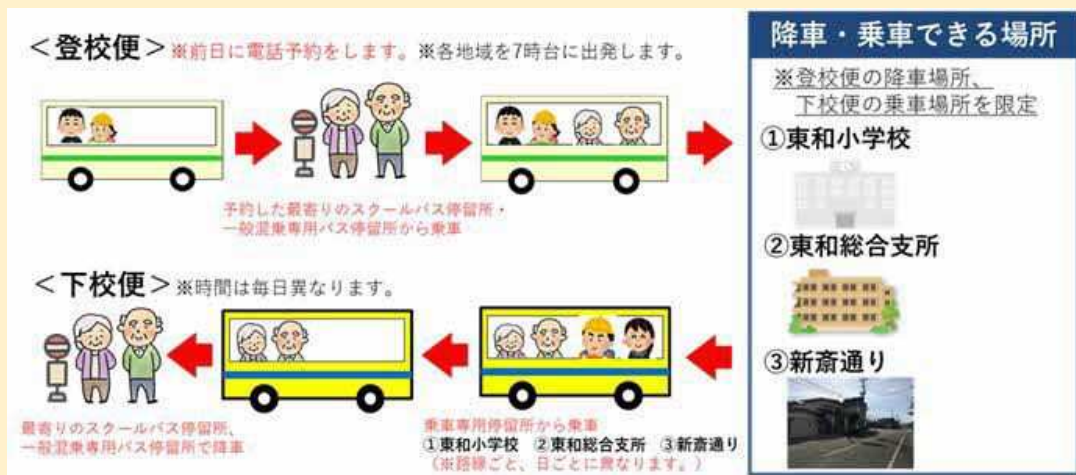


図 スクールバスの混乗制度について

出典：花巻市 HP

■実施主体：吉野川市、交通事業者、地域・団体

施策8 他都市との連携

事業  
11

市外との交通ネットワーク強化

- 目的： 市民の生活圏・交通圏は本市内で完結しておらず、通勤や通学で徳島市、阿波市、石井町などとの往來が発生しています。学生や通勤者の移動手段を確保し続けるため、市外との交通ネットワークの維持・強化が必要です。
- 取組内容：
  - ・最も往來のある徳島市と本市を結ぶ路線である JR 徳島線及び徳島バス鴨島線の路線を維持します。
  - ・県計画において主要な交通結節点に位置付けられている JR 鴨島駅の利用環境向上に努め、利便性向上を図ります。



図 徳島県地域公共交通計画におけるモーダルミックスの方向性(イメージ図)  
出典: 徳島県地域公共交通計画

- 実施主体： 吉野川市、近隣市町、交通事業者

## 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

### 施策9 拠点間を結ぶ交通ネットワークの確保

事業  
12

#### 居住誘導区域間を結ぶ新たな交通の検討

地域公共交通確保維持事業

- 目的：「吉野川市立地適正化計画」において、居住誘導区域である JR 鴨島駅周辺と呉郷団地を結ぶ新たな路線の確保が位置付けられています。しかしながら、現在は2地域を結ぶ公共交通が存在せず、コンパクトプラスネットワークのまちづくりを実現するためには新たな路線確保が必要となっています。
- 取組内容：
  - ・ JR 鴨島駅周辺と呉郷団地を結ぶ新たな公共交通構築に向けて取組の検討を進めます。
  - ・ JR 西麻植駅と吉野川医療センターを結ぶ新たな公共交通構築に向けて取組の検討を進めます。
  - ・ 新たな公共交通モードとして自動運転車両等最新技術の活用も見据えた検討を行います。



図 検討予定エリア

- 実施主体：吉野川市、交通事業者

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

施策10 モビリティマネジメントの実施

事業  
13

出前講座・乗り方教室の実施

- 目的： 地域公共交通を持続的に維持・確保していくためには、路線やサービスを整備するだけでなく、住民が公共交通を「知り、使いこなせる」環境を整えることが重要です。高齢者をはじめとする利用者の中には、ダイヤや運賃体系、乗継方法、支払方法等が分かりにくいことを理由に、公共交通の利用を敬遠しているケースも見られるため、利用に対する不安を解消する教育が必要です。
- 取組内容：
  - ・ 児童・生徒や高齢者を対象とした公共交通に関する出前講座・乗り方教室を実施します。
  - ・ 渋滞や環境問題の解決、健康増進のため、人々が過度に自動車に頼る状態から公共交通や徒歩、自転車などを「かしこく」利用するよう自発的に行動変容を促す、コミュニケーション中心の継続的な取り組みである「モビリティマネジメント」の考え方の普及に努めます。
  - ・ 利用促進イベントやノーマイカーデーの実施などにより公共交通利用の機会づくりに取り組みます。

他都市事例：パンフレットの発行(沖縄県うるま市)

沖縄県うるま市では、モビリティマネジメントの取組の1つとして、パンフレットを作成しています。

パンフレットの内容は、公共交通と自家用車にかかる金銭負担の差や割引サービスに関する「お金」のこと、ダイエット等に関する「健康」のこと、高齢者の事故リスクなど「事故」のこと、マイカー利用による「渋滞」、「環境問題」のことなど、公共交通の魅力を発信するものとなっています。

出典：うるま市 HP



- 実施主体：吉野川市、交通事業者、地域・団体

施策11 まちのにぎわい創出による公共交通の利用促進

事業  
14

イベント開催に合わせた公共交通利用の促進

■目的： 市内で開催される各種イベントは、重要な交流機会である一方、会場周辺における自家用車の集中による渋滞や駐車場不足、交通安全上の課題が生じやすい状況にあります。特に、高齢者や市外来訪者にとっては、会場までの移動手段が分かりにくいことが来場の妨げとなる場合もあります。

このような状況を踏まえ、イベント開催時における移動手段として公共交通の利用を促進し、円滑な来場動線の確保や交通混雑の緩和に寄与するとともに、公共交通の利便性や有用性を実感してもらう機会を創出します。

- 取組内容：
- ・市の広報媒体(広報誌、HP等)やイベント案内において、公共交通を利用した分かりやすい来場方法を周知します。
  - ・イベント開催時には交通事業者と運行に関する協議・調整を行い、会場周辺で円滑な移動が可能になるよう努めます。
  - ・関係者と連携し、イベント内容や規模に応じた公共交通利用促進策を検討・実施します。

■実施主体：吉野川市、交通事業者、関連施設・団体、市民・地域

施策12 市・住民・公共交通関係者間の継続的な情報共有及び協議

事業  
15

吉野川市地域公共交通活性化協議会における継続的な議論

■目的： 地域公共交通計画を実効性のあるものとするためには、計画に基づく事業の実施状況や効果を定期的に確認し、必要に応じて施策の改善や見直しを行うことが不可欠です。

このため、地域公共交通活性化協議会を継続的に開催し、関係者間で情報共有と協議を行うことにより、事業の進捗管理や課題への対応を行い、地域の実情に即した柔軟な公共交通施策の展開と、計画の継続的な改善を図ります。

- 取組内容：
- ・吉野川市地域公共交通活性化協議会において継続して本計画の取組状況の確認と見直しを行います。

■実施主体：吉野川市、交通事業者、地域・団体

目標③ 人手不足に対応する交通 DX の推進

施策 13 次世代交通サービスの導入検討

事業  
16

公共交通サービスのデジタル化

■目的： 地域公共交通を取り巻く環境は、運転者や事務人員の不足、業務の属人化等により、従来の運営手法のみでは持続的なサービス提供が困難となりつつあります。今後も安定的に公共交通を維持していくためには、限られた人材で効率的に運行・管理できる体制の構築が必要です。

このため、人手不足への対応や業務の効率化を目的として、デジタル技術を活用した公共交通分野の DX(交通 DX)を推進します。デジタル化により、運行管理や利用者対応の省力化を図るとともに、サービスの質の向上や利用者の利便性向上を両立させ、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

- 取組内容：
- ・ 運行計画作成、配車管理、運行実績の集計等のうち紙ベースで行われている作業について、デジタルツールの導入により業務の省力化・効率化を図る。
  - ・ デマンド型交通や乗合タクシーの導入を検討する際には、予約受付・配車・運行管理を一体的に行うシステムや AI による配車システムの導入を検討します。
  - ・ 日々進歩する自動運転技術について、継続して先進事例等を調査し、将来の導入に備えるとともに、新たな公共交通サービス構築時には活用を検討します。

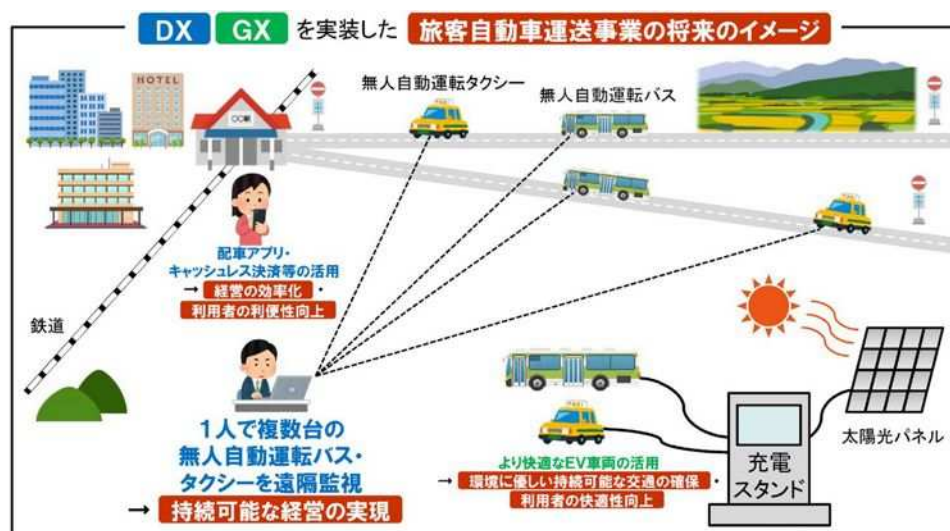


図 交通 DX・GX を活用した旅客自動車運送事業の将来イメージ

出典：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」

■実施主体：吉野川市、交通事業者

施策 14 地球環境にやさしい公共交通の導入

事業  
17

次世代自動車の導入検討

■目的： 地球温暖化対策や脱炭素社会の実現に向けて、運輸部門における温室効果ガス排出量の削減が求められています。地域公共交通においても、環境負荷の低減を図りながら、持続可能な交通サービスを確保していくことが重要です。

このため、次世代自動車の活用により、環境負荷の低減に加え、将来にわたって持続可能な地域公共交通の構築を目指します。

- 取組内容：
- ・ 車両購入時に電気自動車、ハイブリッド車等の次世代自動車の導入可能性を検討します。
  - ・ 車両規模や走行距離、運行形態に応じた適切な車種選定を行います。
  - ・ 環境施策や他分野の取組と連動させ、地域全体で環境負荷低減に資する交通体系の構築を目指します。



図 交通 GX に関する取組

出典：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」

■実施主体：吉野川市、交通事業者

## 第6章 目標達成に向けた施策

### (3) 実施スケジュール

本計画に掲げる事業の実実施スケジュールは以下のとおりです。

事業		市	事業者	地域・ 団体	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
目標①	幹線系統を担うバスに対する支援	●	●		実施	→						
	地域公共交通の人材確保	●	●		実施	→						
	既存交通の運行形態変更に関する検討	●	●	●	検討・随時計画・実施	→						
目標②	公共交通に関する適切な情報提供	●	●		計画・随時実施	→						
	公共交通の利用環境の向上	●	●	●	計画・随時実施	→						
目標③	吉野川市代替バスのサービス継続	●	●		実施・随時サービス改善検討	→						
	新たな移動手段の導入検討	●	●		検討・随時計画・実施	→						
	高齢者等外出支援タクシー料金助成事業	●	●		実施	→						
	スクールバス事業の継続	●	●		実施	→						
目標①	地域の交通資源の活用	●	●	●	検討・随時計画・実施	→						
	市外との交通ネットワーク強化	●	●		検討・随時計画・実施	→						
目標②	居住誘導区域間を結ぶ新たな交通の検討	●	●		検討・随時計画・実施	→						
目標①	出前講座・乗り方教室の実施	●	●	●	計画・随時実施	→						
目標②	イベント開催に合わせた公共交通利用の促進	●	●	●	計画・随時実施	→						
	吉野川市地域公共交通活性化協議会における継続的な議論	●	●	●	実施	→						
目標③	公共交通サービスのデジタル化	●	●		検討・随時計画・実施	→						
目標④	次世代自動車の導入検討	●	●		検討・随時計画・実施	→						

# 第7章 計画の推進体制と進捗管理

## (1) 計画の推進に向けた体制

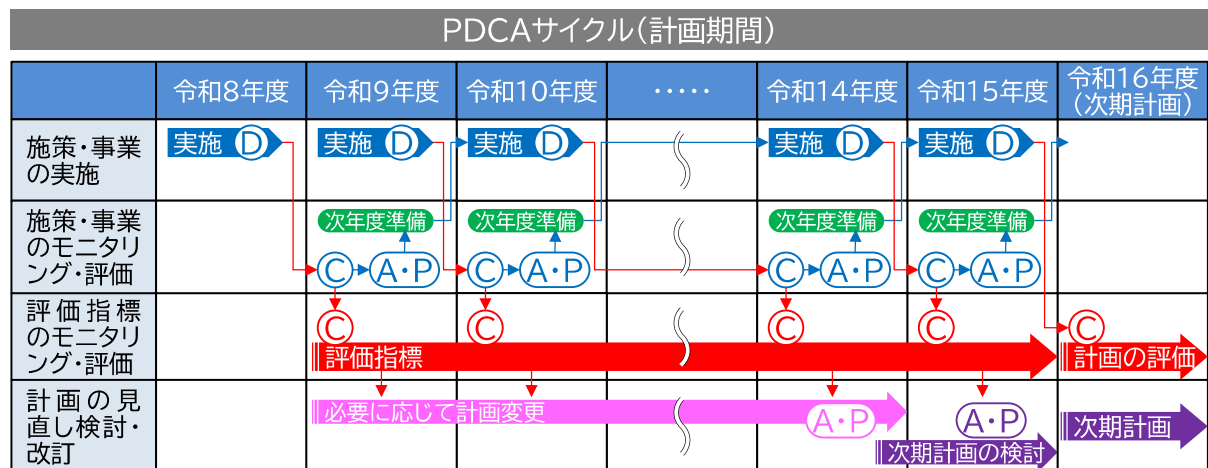
吉野川市地域公共交通計画は、本市がめざす公共交通まちづくりの実現に向けて策定したものであり、今後はこの計画に即して各施策・事業の実施に向けた検討を進めていきます。

公共交通の施策・事業は、市民・地域や交通事業者、国や徳島県ならびに周辺市町と連携して取り組むことで効果を発揮するものであり、このため、市民・交通事業者・本市を中心に構成される「吉野川市地域公共交通活性化協議会」において進捗管理を行いながら計画を推進します。

## (2) 計画の進捗管理

本計画においては、計画策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、モニタリング・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返すPDCAサイクルに基づき進捗を管理します。

また、国の制度の変更や社会情勢の変化、市民ニーズを勘案しつつ、計画の内容は必要に応じて見直しを行っていくこととします。



(P) 計画策定(Plan) (D) 施策・事業の実施(Do) (C) モニタリング・評価(Check) (A) 見直し・改善(Action)



### (1) 吉野川市地域公共交通計画の検討経緯

#### 1) 吉野川市地域公共交通活性化協議会開催状況（本計画の策定に関するもの）

回	開催日	内容
第1回	令和7年4月10日(木)	議第1号 吉野川市地域公共交通活性化協議会設置要綱(案)について 議第2号 役員の選出について 議第3号 吉野川市地域公共交通活性化協議会事務局規程(案)について 議第4号 吉野川市地域公共交通活性化協議会財務規程(案)について 議第5号 令和7年度事業計画(案)について 議第6号 令和7年度収支予算(案)について
第2回	令和7年7月1日(火)	報第1号 吉野川市地域公共交通活性化協議会規約の制定について 報第2号 吉野川市地域公共交通計画策定支援業務受託者の決定について 議第1号 アンケート調査について (1) 吉野川市の現況について (2) 調査項目について (3) 調査スケジュールについて
第3回	令和7年10月30日(木)	報第1号 吉野川市地域公共交通に係るアンケート調査等の結果について 報第2号 バス利用者の実態調査について 議第1号 本市地域公共交通の課題および目指すべき方向性について
第4回	令和8年1月22日(木)	報第1号 バス利用者実態調査の結果について 議第1号 国庫補助事業(地域公共交通確保維持改善事業)に関する事業評価の実施(案)について 議第2号 吉野川市地域公共交通計画(素案)について(パブリックコメントの実施)
第5回	令和8年3月17日(火)	議第1号 吉野川市地域公共交通計画(案)について

2) 策定体制

令和7年度 吉野川市地域公共交通活性化協議会委員

※委員氏名は令和7年4月10日時点

番号	所 属	委員氏名	法第6条第2項の号
1	吉野川市	市長 原井 敬	1 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 (※兼:地域公共交通会議構成員)
2	徳島大学 大学院	教授 奥嶋 政嗣	4 学識経験者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
3	四国旅客鉄道株式会社 徳島企画部	部長 荒井 隆	2 関係する公共交通事業者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
4	徳島バス株式会社 企画管理部	副部長 林 直人	2 関係する公共交通事業者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
5	ノヴィルタクシーグループ (ノヴィルタクシーサービス徳島西株式会社)	タクシーサービスユニット ディレクター 岩城 雅弘	2 関係する公共交通事業者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
6	山瀬観光有限公司	代表取締役 藤田 良	2 関係する公共交通事業者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
7	(一社)徳島県バス協会	専務理事 重本 錦二	2 関係する公共交通事業者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
8	徳島県タクシー協会	会長 藤田 雅子	2 関係する公共交通事業者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
9	徳島バス労働組合	書記長 岩生 大治	2 関係する公共交通事業者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
10	四国運輸局徳島運輸支局 (総務・企画観光担当)	首席運輸企画専門官 廣瀬 渉	3 当該地方公共団体が必要と認める者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
11	四国運輸局徳島運輸支局 (輸送・監査部門)	首席運輸企画専門官 齊藤 信一郎	3 当該地方公共団体が必要と認める者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
12	徳島県 生活環境部 交通政策課	課長 橋本 貴弘	3 当該地方公共団体が必要と認める者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
13	徳島県東部県土整備局吉野川庁舎	施設管理課長 津村 直樹	2 道路管理者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
14	阿波吉野川警察署交通課	課長 菊川 沢司	3 関係する公安委員会 (※兼:地域公共交通会議構成員)
15	吉野川市社会福祉協議会	事務局長 宮本 陽一	4 地域公共交通の利用者、学識経験者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
16	吉野川市老人クラブ連合会	会長 高橋 義男	4 地域公共交通の利用者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
17	吉野川商工会議所	会頭 坂東 謙	4 地域公共交通の利用者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
18	吉野川市商工会	会長 平内 俊三	4 地域公共交通の利用者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
19	川田地区自治会連合会	会長 長尾 寿美子	4 地域公共交通の利用者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
20	美郷地区自治会連合会	会長 松原 勲	4 地域公共交通の利用者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
21	吉野川市教育委員会	教育長 木屋村 雅信	1 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 (※兼:地域公共交通会議構成員)
22	吉野川市市民部	部長 上田 哲也	1 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 (※兼:地域公共交通会議構成員)
23	吉野川市建設部監理課	課長(工事検査室長兼職)角野 芳正	2 道路管理者 (※兼:地域公共交通会議構成員)
24	吉野川市建設部都市計画住宅課	課長(建築営繕室長兼職)青木 健	1 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 (※兼:地域公共交通会議構成員)
25	吉野川市産業経済部商工観光課	課長 川端 俊宏	1 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 (※兼:地域公共交通会議構成員)

【事務局】

局長	吉野川市市民部市民生活課	課長 尾西 稔生	
局員	吉野川市市民部市民生活課	主幹 兼生活あんしん係長 工藤 聖隆	
局員	吉野川市市民部市民生活課	主事 野口 真代	

## (2) 市民アンケート調査結果

### 1) 調査概要

本計画の策定にあたり、既存の公共交通に関する課題や、今後実施すべき施策を検討するため、市民の日常の移動実態や、公共交通利用の状況、公共交通に対する要望を把握するためのアンケート調査を実施しました。

項目	概要
対象者	吉野川市在住の市民
抽出方法	住民基本台帳をもとに、無作為に3,000名を抽出
回収・回答方法	郵送による配布・回収(調査票にWebアンケートのQRコードを掲載)
調査期間	2025年8月8日～2025年8月29日
回収数	1,107票
回収率	36.9%

### 2) 調査項目

設問NO	大項目	設問
—	個人属性	郵便番号
—		性別
—		年齢
—		職業
—		運転免許の所有状況
—		世帯での車の保有状況
—		自宅から最寄りの駅・バス停までの移動手段
—		自宅から最寄りの駅・バス停までの所要時間
1-①-a	日常の移動 手段について	日用品の買い物先としてよく行く場所
1-①-b		日用品の買い物先までの交通手段
1-①-c		日用品の買い物先への外出頻度
1-①-d		日用品の買い物先へ移動する時の問題点
1-②-a		通勤先・通学先としてよく行く場所
1-②-b		通勤先・通学先までの交通手段
1-②-c		通勤先・通学先への外出頻度
1-②-d		通勤先・通学先へ移動する時の問題点
1-③-a		通院先としてよく行く場所
1-③-b		通院先までの交通手段
1-③-c		通院先への外出頻度
1-③-d		通院先へ移動する時の問題点
1-④-a		その他の定期的な外出先としてよく行く場所
1-④-b		その他の定期的な外出先までの交通手段

設問 NO	大項目	設 問
1-④-c		その他の定期的な外出先への外出頻度
1-④-d		その他の定期的な外出先へ移動する時の問題点
2		普段、外出する時に移動手段がなくて困ることがあるか
3		困るときには、どうしているか
4-1		運転の状況について ※自分で自動車を運転する方への設問
4-2		将来的な免許返納の意向 ※自分で自動車を運転する方への設問
4-3		運転できなくなった場合の移動手段
5		日常の移動に関する満足度
6		将来の移動に対する不安
7		公共交通の 利用状況に ついて
8	鉄道(JR)の利用頻度が少ない主な理由 ※年に数回以下の利用頻度 の方への設問	
9	徳島バスの利用頻度	
10	徳島バスの利用頻度が少ない主な理由 ※年に数回以下の利用頻度 の方への設問	
11	吉野川市代替バスの利用頻度	
12	吉野川市代替バスの利用頻度が少ない主な理由 ※年に数回以下の利用頻度の方への設問	
13	市内のバス のあり方に ついて	市内のバスの利用目的
14		バスを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 めの改善策
15	持続可能な 公共交通に ついて	公共交通を維持・充実させることの必要性
16		公共交通の維持・充実が必要でないと思う理由 ※問 15 で必要ないと回答した方への設問
17		公共交通の維持・充実のためにご自身が協力できること
18		吉野川市が目指すべき交通サービス
19		今後の公共交通の財政負担の方向性
20	新たな公共 交通の取組 について	吉野川市が AI オンデマンド交通を導入することについて
21		AI オンデマンド交通を導入するにあたり重視する点
22		AI オンデマンド交通を導入した場合の利用意向
23	自由意見	自由意見

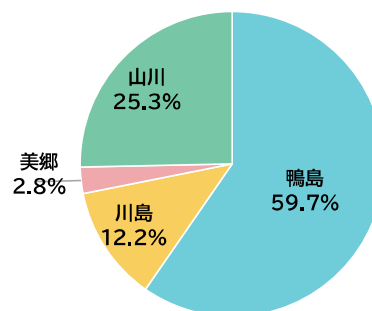
### 3) 市民アンケート結果

#### お住まい

回答者のお住まいの地域は、「鴨島」が最も多く59.7%、次いで「山川」が25.3%と高い。本アンケート調査は郵便番号を活用して回答者のお住まいの地域を確認しているため、郵便番号が正確に記載されていなかった場合のエラーにより「不明」が207名と多くなっている。回答者の割合は、国勢調査による年齢構成と概ね一致する回答結果となった。

No.	カテゴリー名	n	%
1	鴨島	537	59.7
2	川島	110	12.2
3	美郷	25	2.8
4	山川	228	25.3
	不明	207	0.0
	全体	900	100.0

n=900

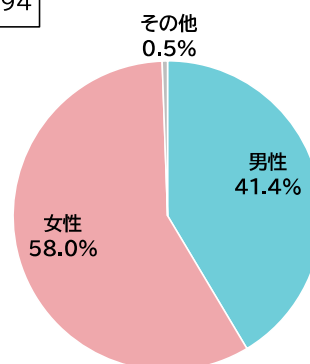


#### 性別

回答者の性別は、「女性」が58.0%、「男性」が41.4%と女性の方が多い結果となった。

No.	カテゴリー名	n	%
1	男性	453	41.4
2	女性	635	58.0
3	その他	6	0.5
	不明	13	0.0
	全体	1,094	100.0

n=1,094

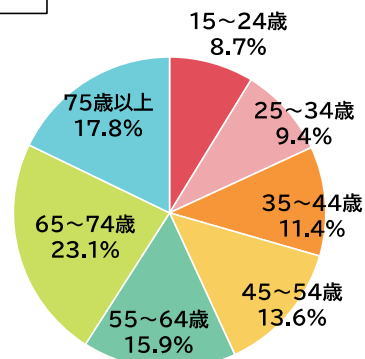


年齢

回答者の年齢は、「65～74歳」の前期高齢者の割合が最も高く23.1%、次いで「75歳以上」の後期高齢者が17.8%となっている。回答者の年齢構成は、国勢調査の結果と概ね一致した。

No.	カテゴリー名	n	%
1	15～24歳	96	8.7
2	25～34歳	103	9.4
3	35～44歳	125	11.4
4	45～54歳	150	13.6
5	55～64歳	175	15.9
6	65～74歳	254	23.1
7	75歳以上	196	17.8
	不明	8	0.0
	全体	1,099	100.0

n = 1,099

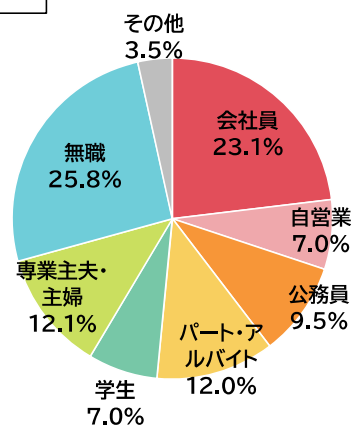


職業

回答者の職業は、「無職」の割合が最も高く25.8%、次いで「会社員」が23.1%と高かった。

No.	カテゴリー名	n	%
1	会社員	253	23.1
2	自営業	77	7.0
3	公務員	104	9.5
4	パート・アルバイト	131	12.0
5	学生	77	7.0
6	専業主夫・主婦	133	12.1
7	無職	283	25.8
8	その他	38	3.5
	不明	11	0.0
	全体	1,096	100.0

n = 1,096

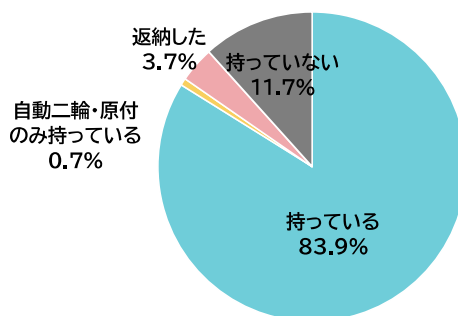


運転免許の所有状況

回答者の運転免許の所有状況は、「持っている」が最も高く83.9%、次いで「持っていない」が11.7%と高い。8割以上が運転免許を所持している状況である。

No.	カテゴリー名	n	%
1	持っている	926	83.9
2	自動二輪・原付のみ持っている	8	0.7
3	返納した	41	3.7
4	持っていない	129	11.7
	不明	3	0.0
	全体	1,104	100.0

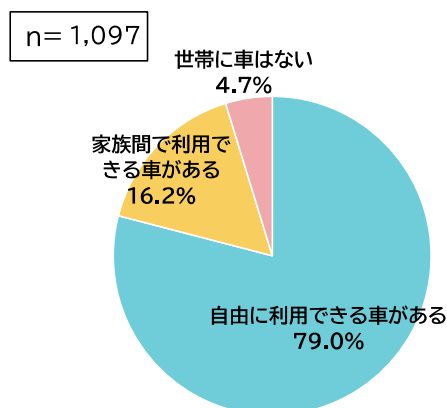
n = 1,104



## 世帯での車の保有状況

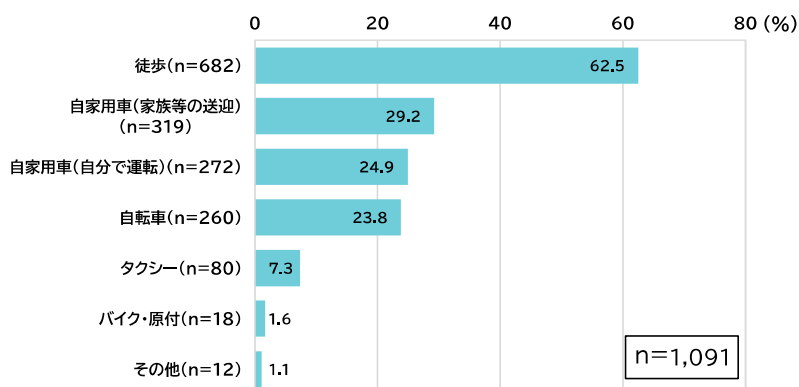
世帯での車の保有状況は、「自由に利用できる車がある」が最も高く 79.0%、次いで「家族間で利用できる車がある」が 16.2%と高い。

No.	カテゴリー名	n	%
1	自由に利用できる車がある	867	79.0
2	家族間で利用できる車がある	178	16.2
3	世帯に車はない	52	4.7
	不明	10	0.0
	全体	1,097	100.0



## 最寄りの駅・バス停までの移動手段

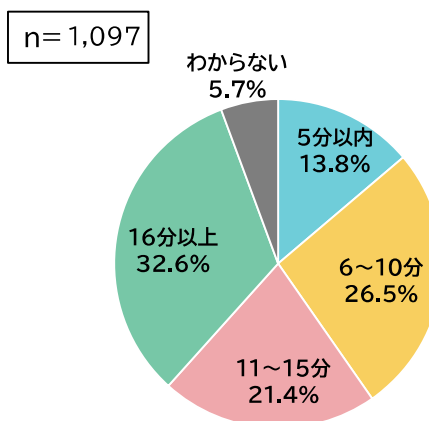
最寄りの駅・バス停までの移動手段は「徒歩」が最も多く 62.5%、次いで「自家用車(家族等の送迎)」が 29.2%と高い。



## 最寄りの駅・バス停までの所要時間

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%と高い。公共交通空白地域が広範囲に存在する本市においては、駅・バス停までのアクセス性に課題があることが推察される。

No.	カテゴリー名	n	%
1	5分以内	151	13.8
2	6～10分	290	26.5
3	11～15分	234	21.4
4	16分以上	357	32.6
5	わからない	62	5.7
	不明	13	0.0
	全体	1,094	100.0



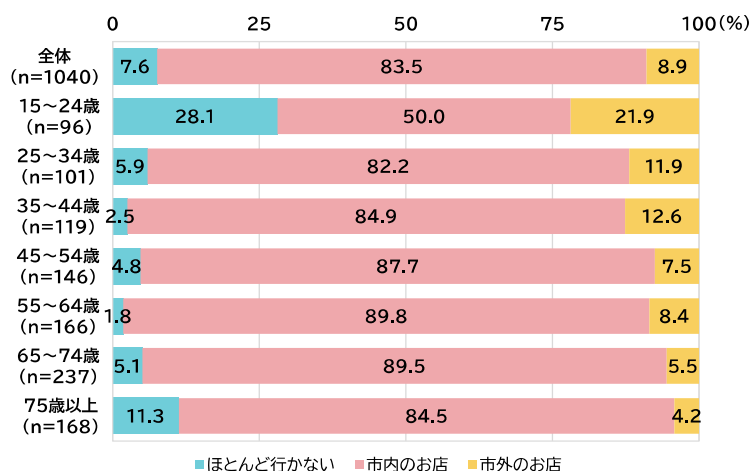
問1-①-a 日用品の買い物先としてよく行く場所

日用品の買い物先は、「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い。

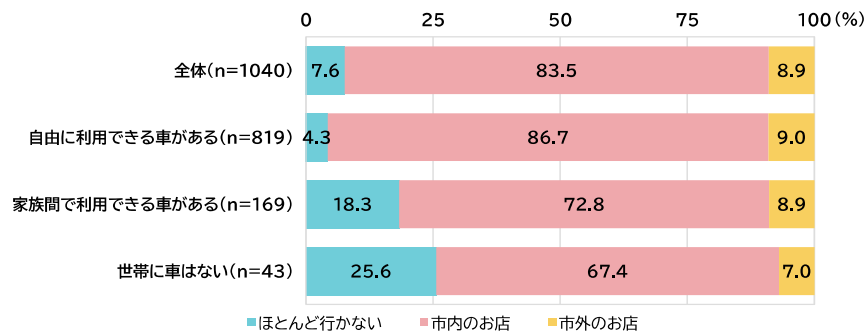
「家族間で利用できる車がある」、「世帯に車はない」と回答している自家用車を自由に利用できない層は「ほとんど行かない」割合が高い。一方、買い物先(市内/市外)は自家用車の有無による有意な差は見られなかった。

地域別にみると、「美郷」、「山川」にお住まいの方は、「市外のお店」で買い物する割合が若干高い。

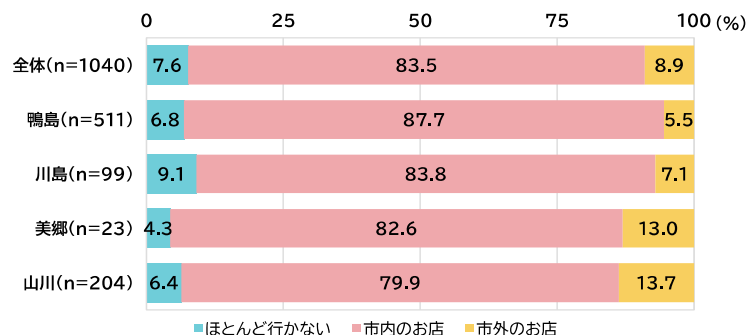
■年齢別



■自動車の所有状況別

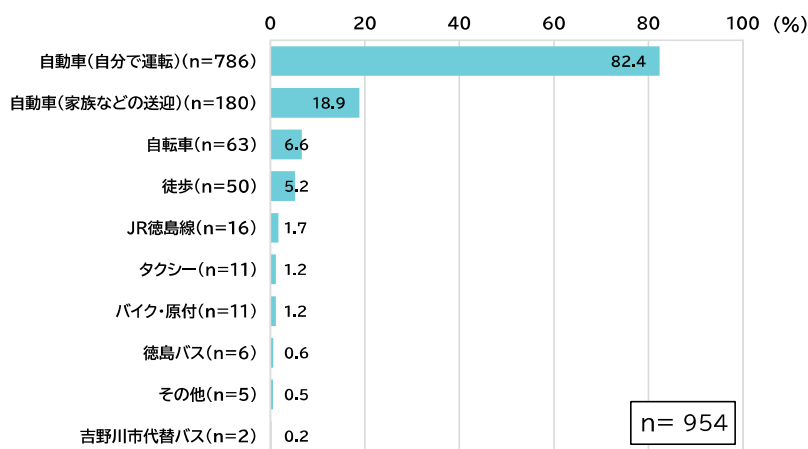


■地域別



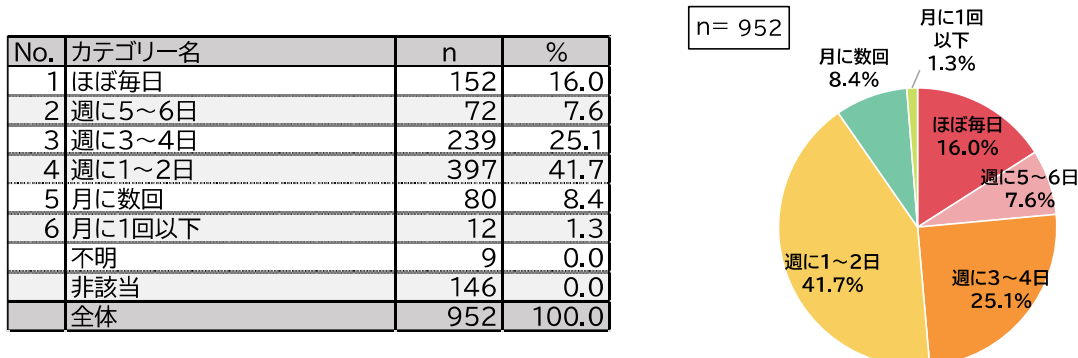
### 問1-①-b 日用品の買い物先までの交通手段

日用品の買い物先への交通手段は、「自動車(自分で運転)」が最も高く82.4%、次いで「自動車(家族などの送迎)」が18.9%と高い。



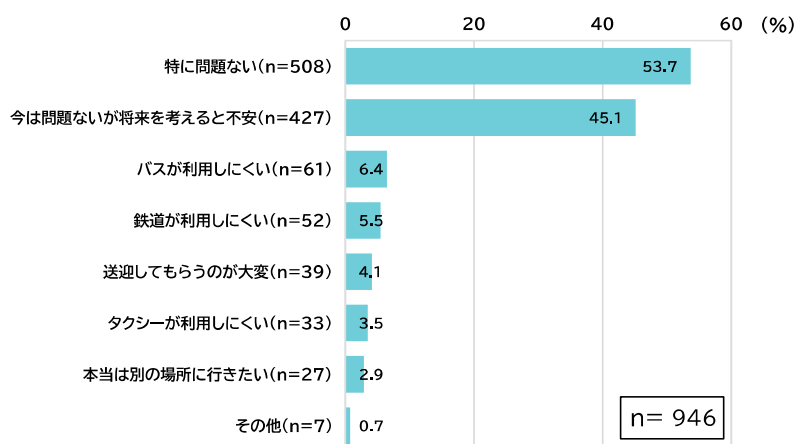
### 問1-①-c 日用品の買い物先への外出頻度

日用品の買い物先への外出頻度は、「週に1~2日」が最も高く41.7%、次いで「週に3~4日」が25.1%と高い。



### 問1-①-d 日用品の買い物先へ移動する時の問題点

日用品の買い物先へ移動する時の問題点は、「特に問題ない」が最も高く53.7%、次いで「今は問題ないが将来を考えると不安」が45.1%と高い。

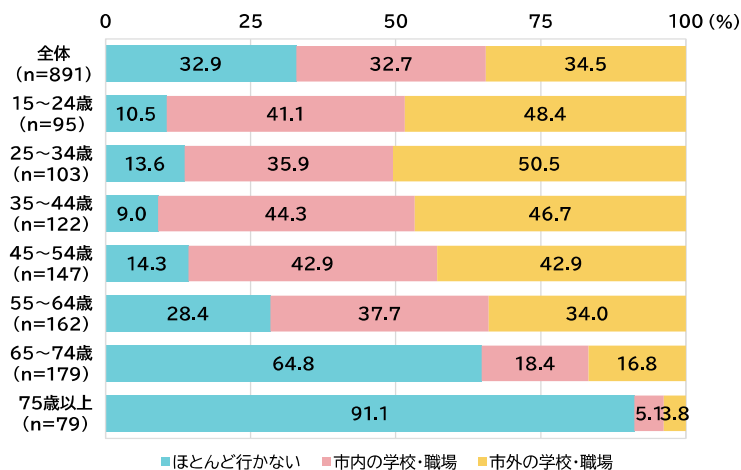


問1-②-a 通勤・通学先としてよく行く場所

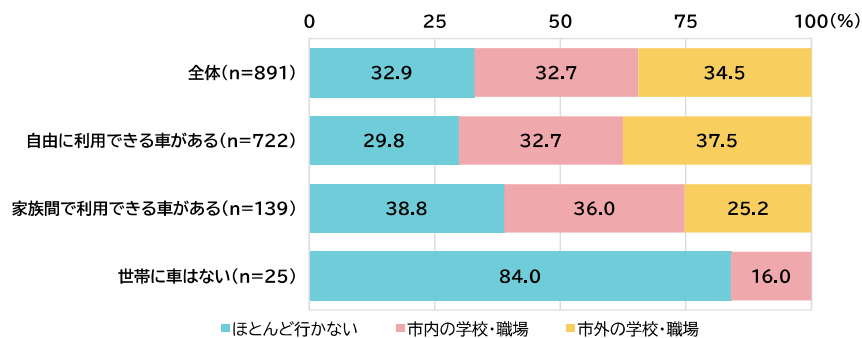
通勤・通学先は、「15～54歳」で「市外の学校・職場」の割合が高く、若年層ほど「市外の学校・職場」で就学・就業している割合が高くなる。

「世帯に車はない」と回答している層は「ほとんど行かない」割合が高い。  
地域別による有意差は見られなかった。

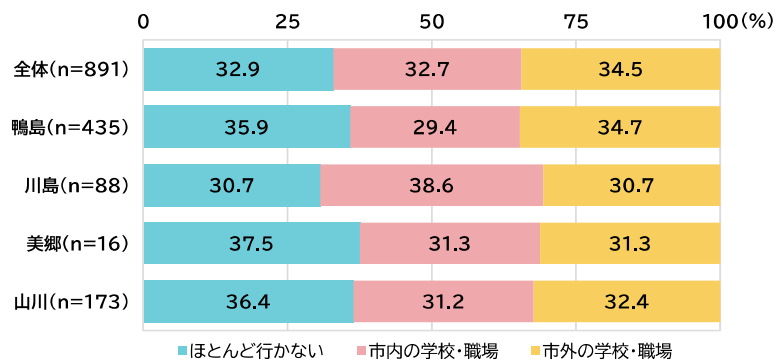
■年齢別



■自動車の所有状況別

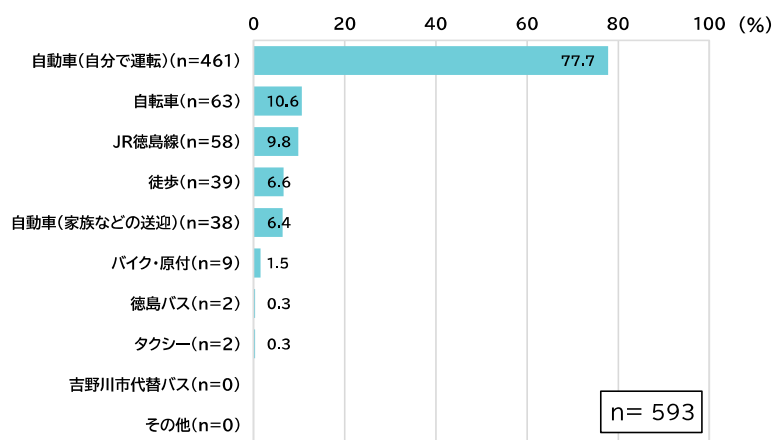


■地域別



## 問1-②-b 通勤・通学先までの交通手段

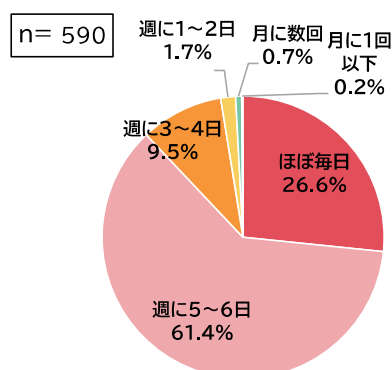
通勤先・通学先への交通手段は、「自動車(自分で運転)」が最も高く77.7%、次いで「自転車」が10.6%と高い。



## 問1-②-c 通勤・通学先への外出頻度

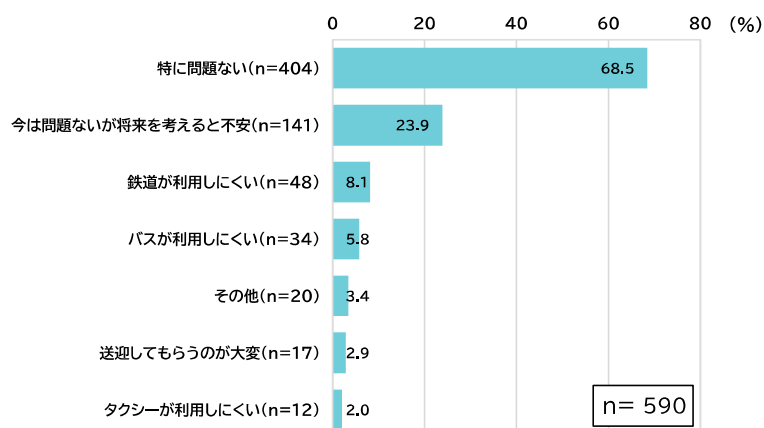
通勤先・通学先への外出頻度は、「週に5~6日」が最も高く61.4%、次いで「ほぼ毎日」が26.6%と高い。

No.	カテゴリ名	n	%
1	ほぼ毎日	157	26.6
2	週に5~6日	362	61.4
3	週に3~4日	56	9.5
4	週に1~2日	10	1.7
5	月に数回	4	0.7
6	月に1回以下	1	0.2
	不明	8	0.0
	非該当	509	0.0
	全体	590	100.0



## 問1-②-d 通勤・通学先へ移動する時の問題点

通勤先・通学先へ移動する時の問題点は、「特に問題ない」が最も高く68.5%、次いで「今は問題ないが将来を考えると不安」が23.9%と高い。



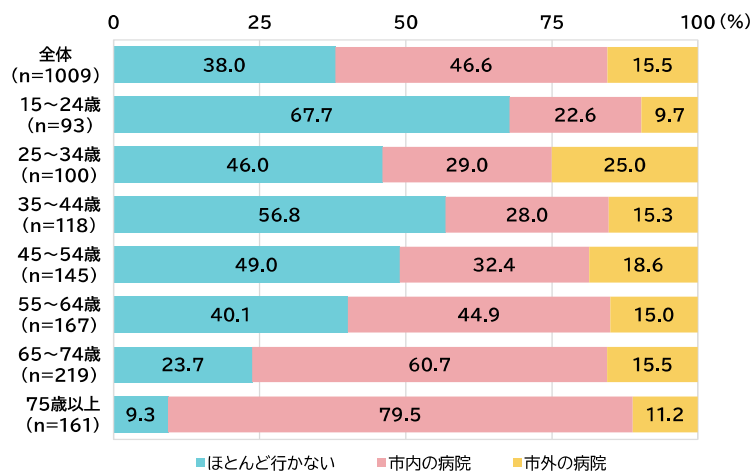
問1-③-a 通院先としてよく行く場所

通院先は、「15～24 歳」で「ほとんど行かない」割合が高く、若年層ほど「ほとんど行かない」割合が高くなる。「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。

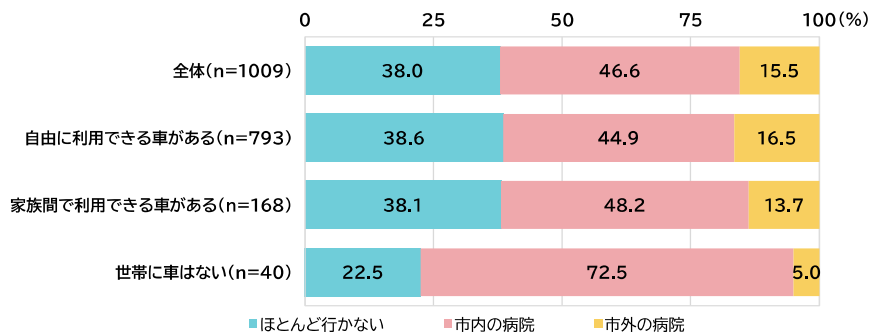
「世帯に車はない」と回答している層は「市内の病院」に通院している割合が高く、自家用車を持たない高齢者が多く回答しているものと考えられる。

地域別では、「美郷」で「市内の病院」に通院している割合が高い。

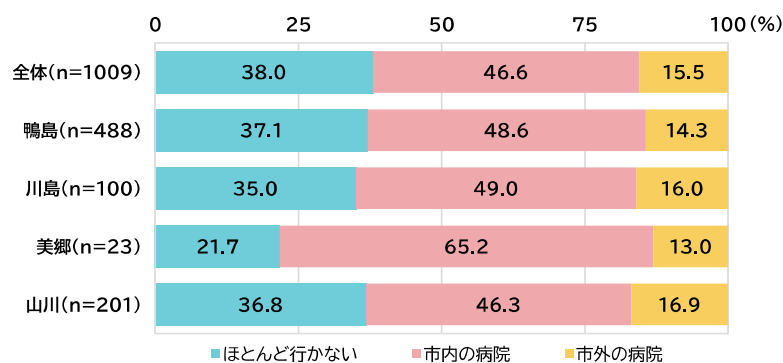
■年齢別



■自動車の所有状況別

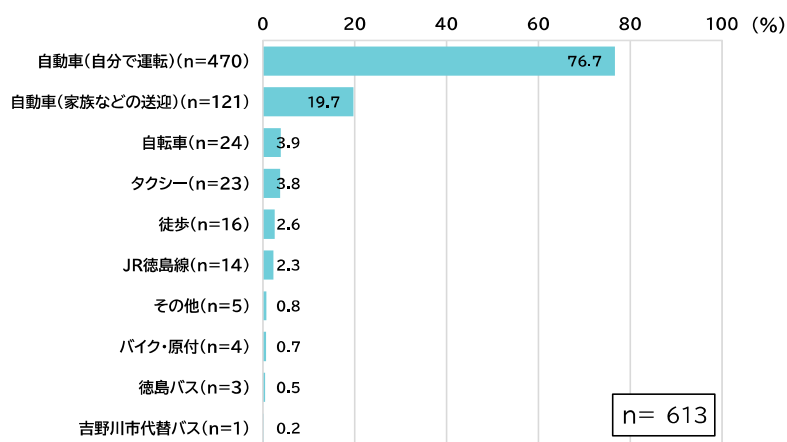


■地域別



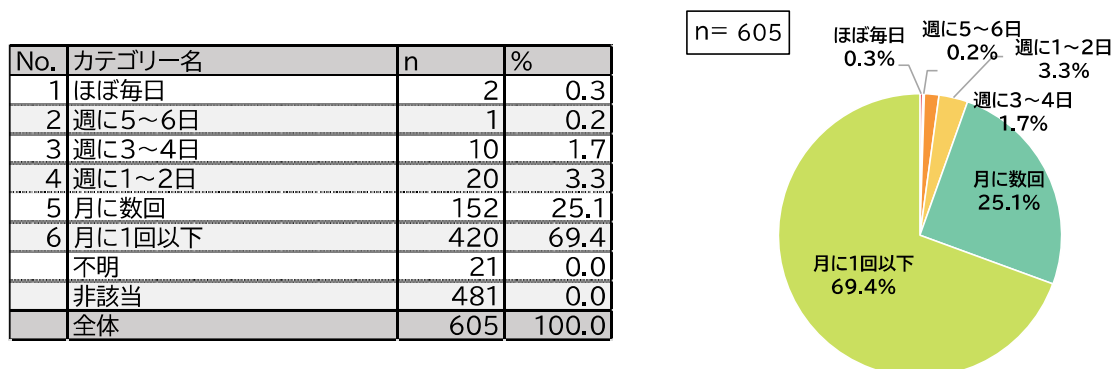
## 問1-③-b 通院先までの交通手段

通院先への交通手段は、「自動車(自分で運転)」が最も高く 76.7%、次いで「自動車(家族などの送迎)」が 19.7%と高い。



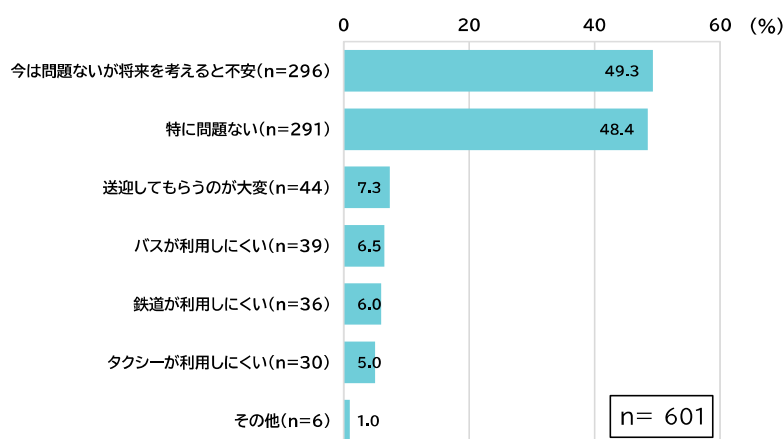
## 問1-③-c 通院先への外出頻度

通院先への外出頻度は、「月に1回以下」が最も高く 69.4%、次いで「月に数回」が 25.1%と高い。



## 問1-③-d 通院先へ移動する時の問題点

通院先へ移動する時の問題点は、「今は問題ないが将来を考えると不安」が最も高く 49.3%、次いで「特に問題ない」が 48.4%と高い。



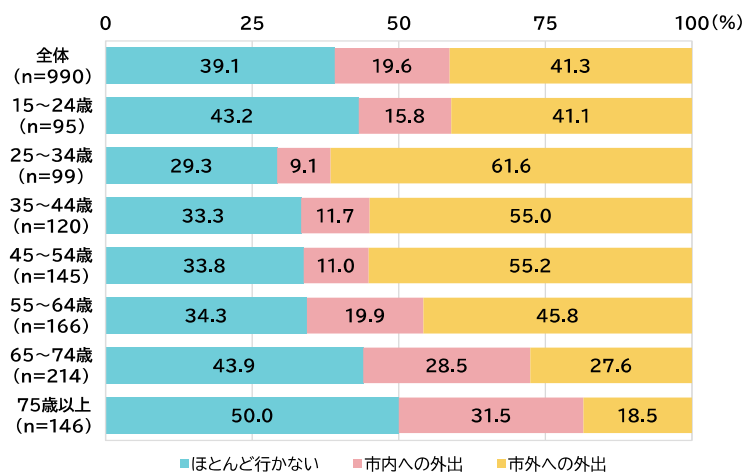
問1-④-a その他の定期的な外出先としてよく行く場所

その他の定期的な外出先は、「15～24歳」、「75歳以上」で「ほとんど行かない」割合が高く、「25～64歳」で若年層ほど「市外への外出」割合が高くなる。

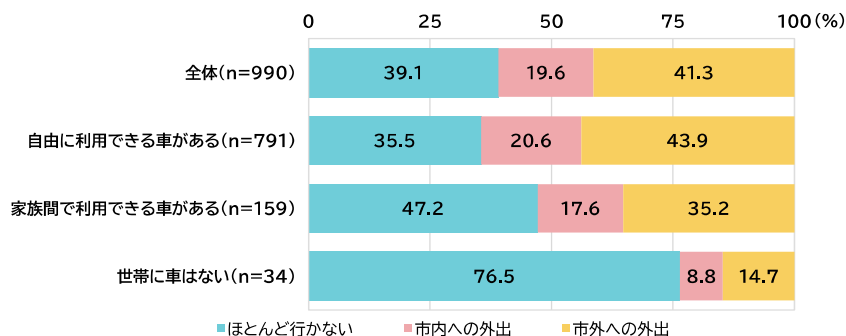
「世帯に車はない」と回答している層は「ほとんど行かない」割合が高い。

地域別では、「美郷」で「ほとんど行かない」割合が高い。

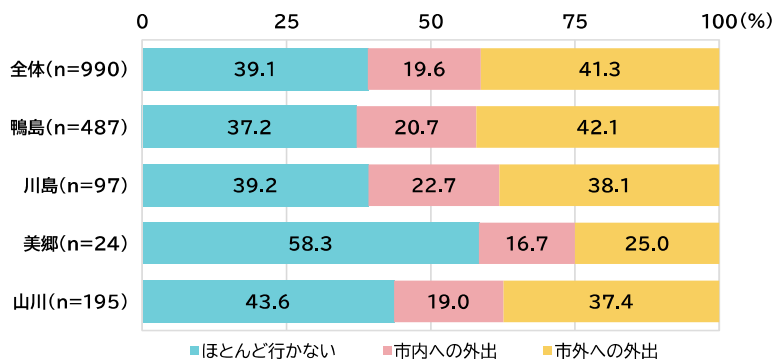
■年齢別



■自動車の所有状況別

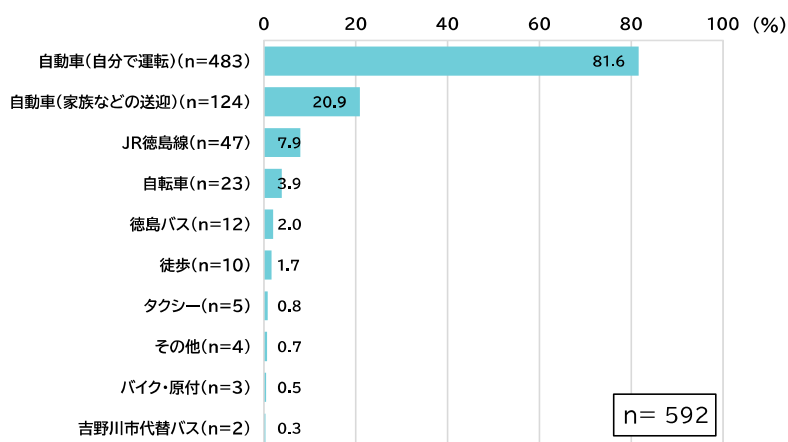


■地域別



## 問1-④-b その他の定期的な外出先までの交通手段

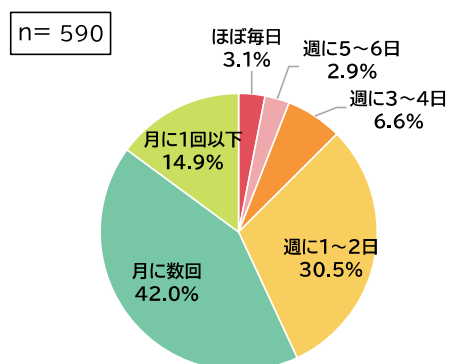
その他の外出先への交通手段は、「自動車(自分で運転)」が最も高く 81.6%、次いで「自動車(家族などの送迎)」が 20.9%と高い。



## 問1-④-c その他の定期的な外出先への外出頻度

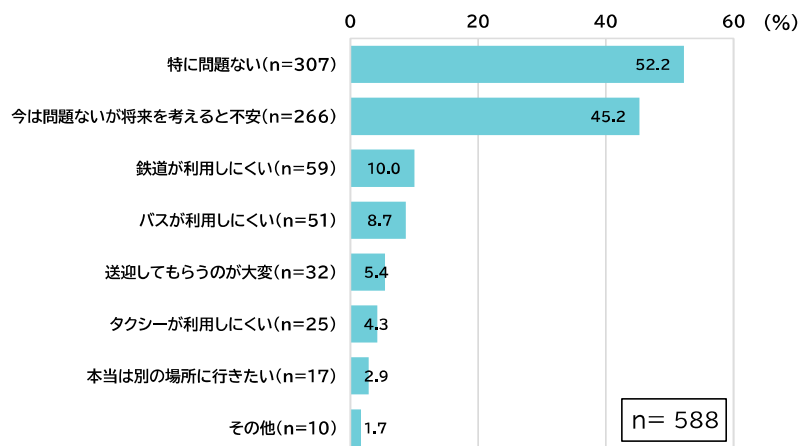
その他の外出先への外出頻度は、「月に数回」が最も高く 42.0%、次いで「週に1~2日」が 30.5%と高い。

No.	カテゴリー名	n	%
1	ほぼ毎日	18	3.1
2	週に5~6日	17	2.9
3	週に3~4日	39	6.6
4	週に1~2日	180	30.5
5	月に数回	248	42.0
6	月に1回以下	88	14.9
	不明	13	0.0
	非該当	504	0.0
	全体	590	100.0



## 問1-④-d その他の定期的な外出先へ移動する時の問題点

その他の外出先へ移動する時の問題点は、「特に問題ない」が最も高く 52.2%、次いで「今は問題ないが将来を考えると不安」が 45.2%と高い。



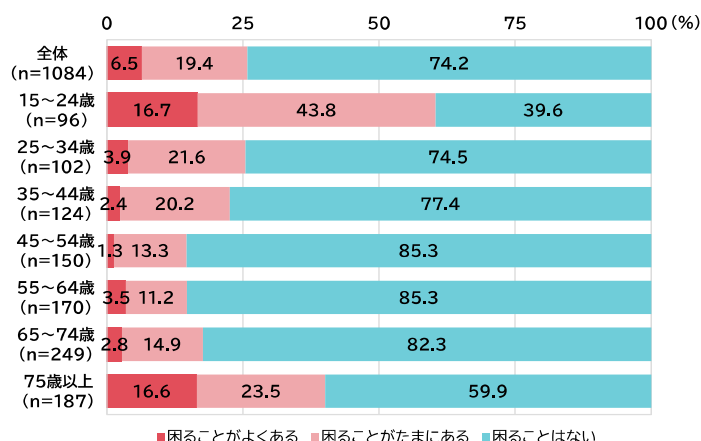
問2 普段、外出する時に移動手段がなくて困ることがあるか

「15～24歳」、「75歳以上」が外出時に困ることがあると回答している割合が高く、自家用車を持たない層の移動手段確保が求められる。特に、若年層(15～24歳)の6割が外出時の移動手段に困っているため、人口や都市の経済活動の維持のためにも改善策を検討する必要がある。

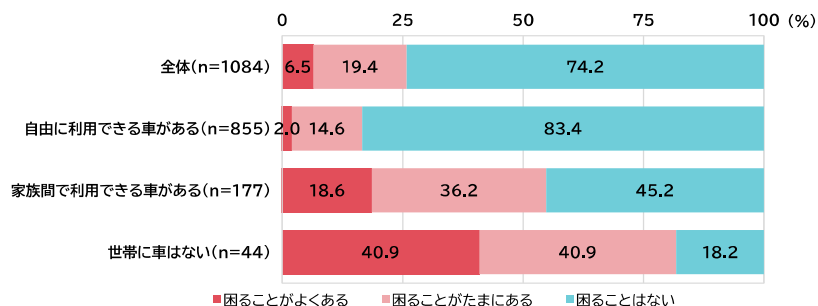
自家用車の所有状況別にみると、「世帯に車はない」と回答している方の8割が外出時の移動手段に困っている。「家族で利用できる車がある」と回答している方も半数以上が「困ることがよくある」もしくは「困ることがたまにある」と回答しており、自家用車がないと生活に困る市民が多数存在している。

地域別では、「美郷」で「困ることがよくある」、「困ることがたまにある」と回答している割合が高い。

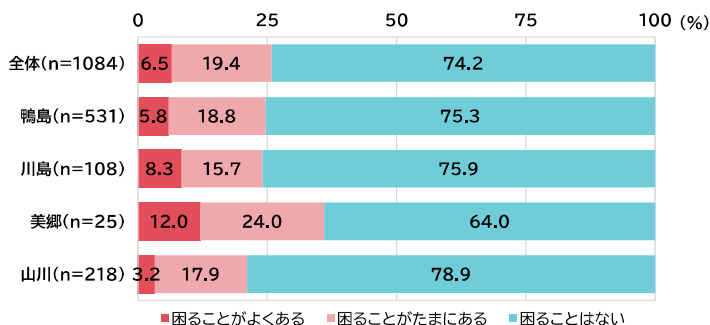
■年齢別



■自動車の所有状況別



■地域別



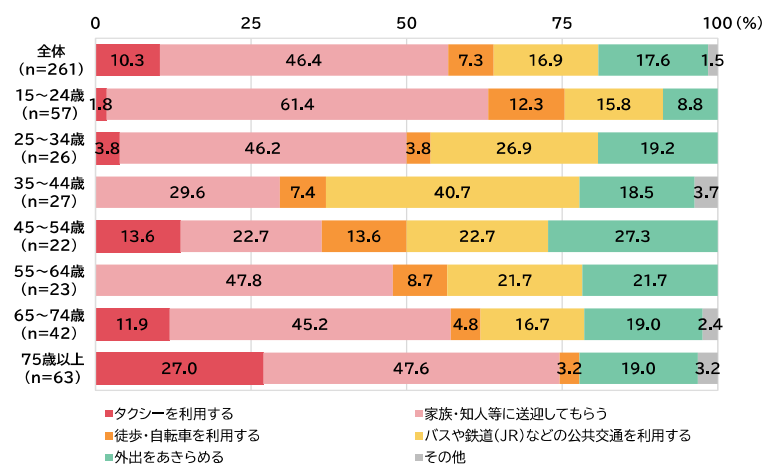
### 問3 困るときには、どうしているか

問2で困ると回答した「15～24歳」は、「家族・知人等に送迎してもらう」割合が高く、「75歳以上」は「タクシーを利用する」割合が高い。移動に困った際に、「バスや鉄道(JR)などの公共交通を利用する」と回答している割合は、「15～24歳」が15.8%、「75歳以上」が0.0%となっており、公共交通が選ばれていない状況がある。鉄道やバスが利用できない・利用しづらいからなのか、利用促進のための乗り方指導やPRが不足しているのか検討の上、改善策を考えていく必要がある。

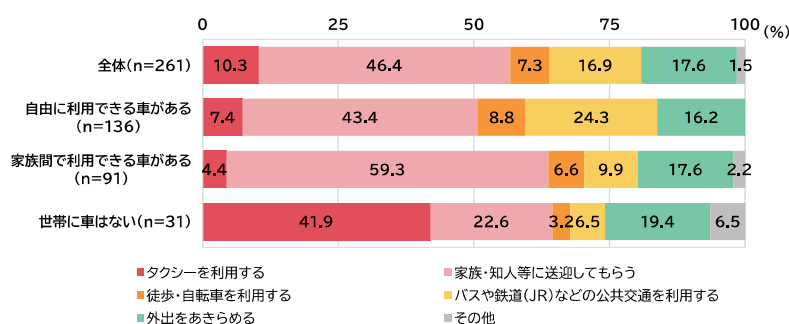
自動車の利用状況別にみると、「家族間で利用できる車がある」層は「家族・知人等に送迎してもらう」割合が高く、「世帯に車はない」層は「タクシーを利用する」割合が高い。「自由に利用できる車がある」層の方が、「バスや鉄道(JR)などの公共交通を利用する」割合が高く、公共交通のメインターゲットとなり得る交通弱者といわれる層に利用してもらえていない状況である。

地域別では、「川島」で「タクシーを利用する」が高く、「徒歩・自転車を利用する」が低い。また、「山川」で「家族・知人等に送迎してもらう」が高く、「徒歩・自転車を利用する」が低くなっている。

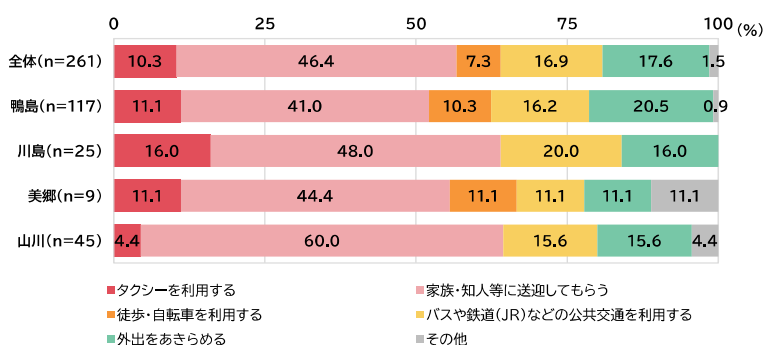
#### ■年齢別



#### ■自動車の所有状況別



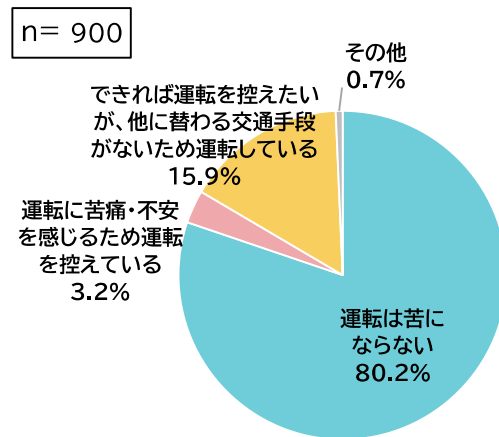
#### ■地域別



問 4-1 運転の状況について ※自分で自動車を運転する方への設問

運転の状況は、「運転は苦にならない」が最も高く 80.2%、次いで「できれば運転を控えたいが、他に替わる交通手段がないため運転している」が 15.9%と高い。今後、運転を控えたいと思う高齢者が増加することが見込まれる中、他に替わる交通手段を確保することが求められる。

No.	カテゴリー名	n	%
1	運転は苦にならない	722	80.2
2	運転に苦痛・不安を感じるため運転を控えている	29	3.2
3	できれば運転を控えたいが、他に替わる交通手段がないため運転している	143	15.9
4	その他	6	0.7
	不明	207	0.0
	全体	900	100.0

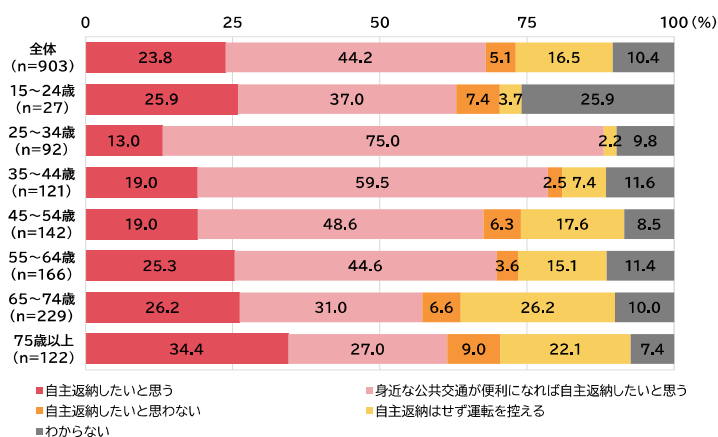


## 問 4-2 将来的な免許返納の意向 ※自分で自動車を運転する方への設問

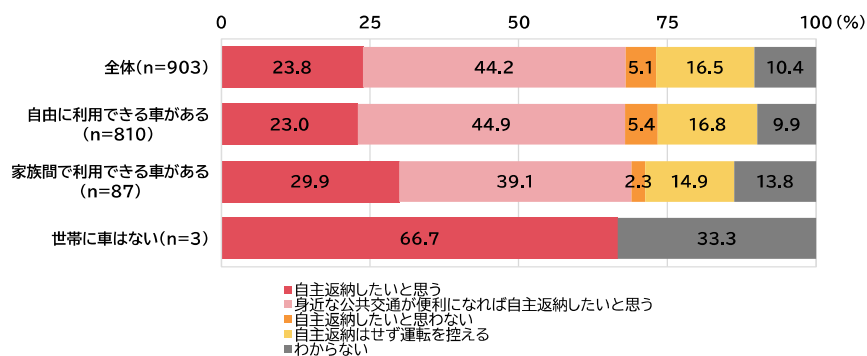
「15～24 歳」は、「わからない」の割合が他の世代より高いが、「自主返納したいと思う」と回答している割合も他の世代やや高い。「25～54 歳」は「身近な公共交通が便利になれば自主返納したいと思う」割合が高い。「55 歳以上」は「自主返納したい」と回答する割合が高齢になるほど高くなっている。一方、「45 歳以上」は高齢になるほど「自主返納はせず免許を控える」と回答する割合が高くなる傾向にあり、一定数、免許の返納意向が無い層も存在している。

地域別では、「美郷」で「自主返納したいと思わない」と回答している割合が他の地域より若干高く、「山川」で「自主返納したいと思う」の割合が高い。

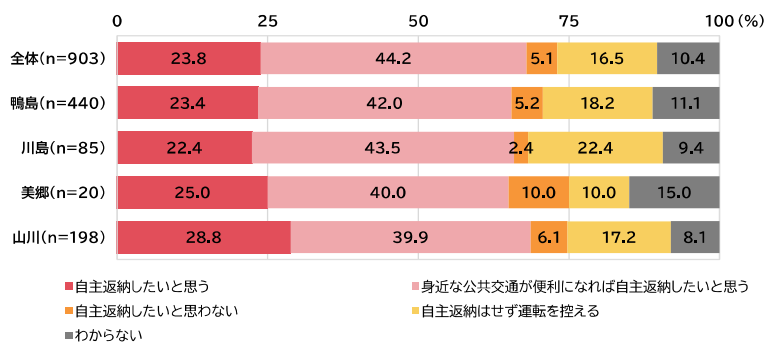
### ■年齢別



### ■自動車の所有状況別



### ■地域別



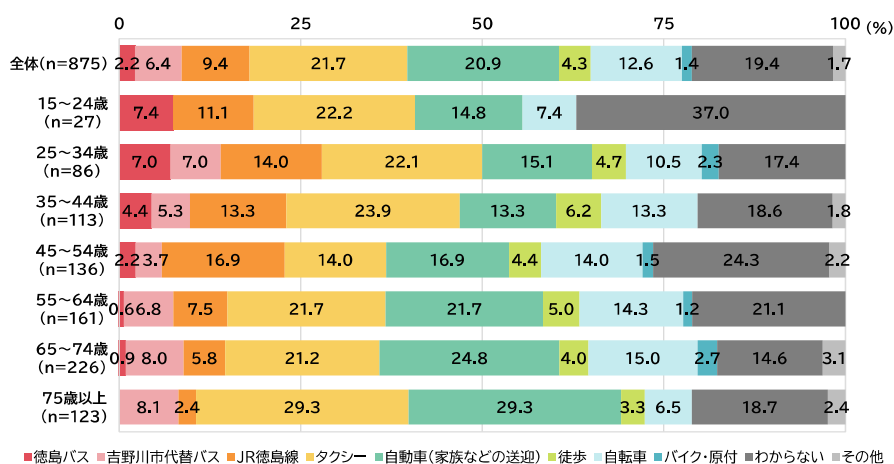
問 4-3 運転できなくなった場合の移動手段

「15～24 歳」は、「わからない」の割合が他の世代より高い。また、若年層ほど「徳島バス」や「JR 徳島線」と回答している割合が他の世代より高い。高齢になるほど「自動車(家族などの送迎)」と回答する割合が高く、「75 歳以上」は他の世代に比べて「タクシー」と回答する割合が高い。

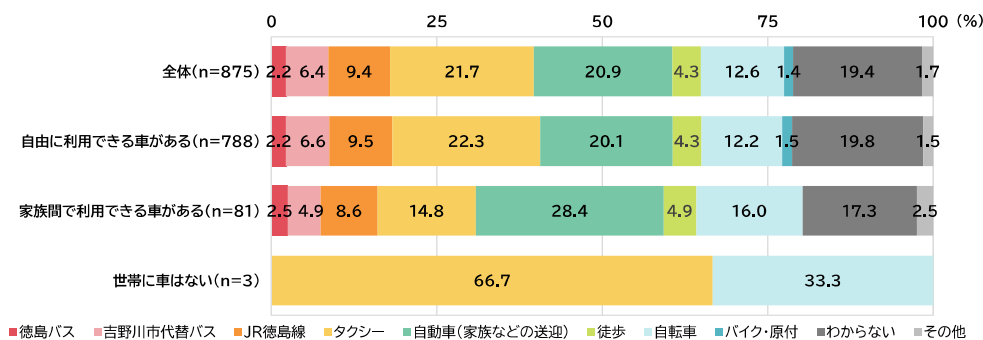
自動車の所有状況別では、「家族間で利用できる車がある」方は、「自動車(家族などの送迎)」と回答している割合が高い。

地域別では、「川島」、「美郷」で「吉野川市代替バス」、「鴨島」で「自転車」、「美郷」、「山川」で「自動車(家族などの送迎)」が高い。

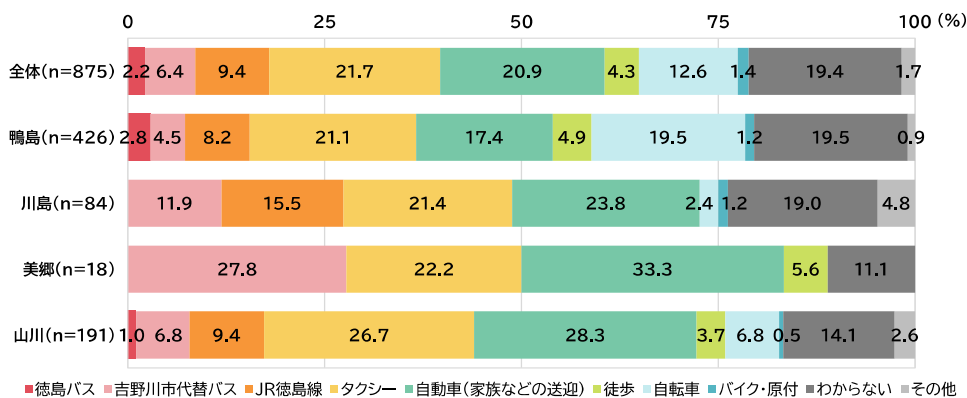
■年齢別



■自動車の所有状況別



■地域別



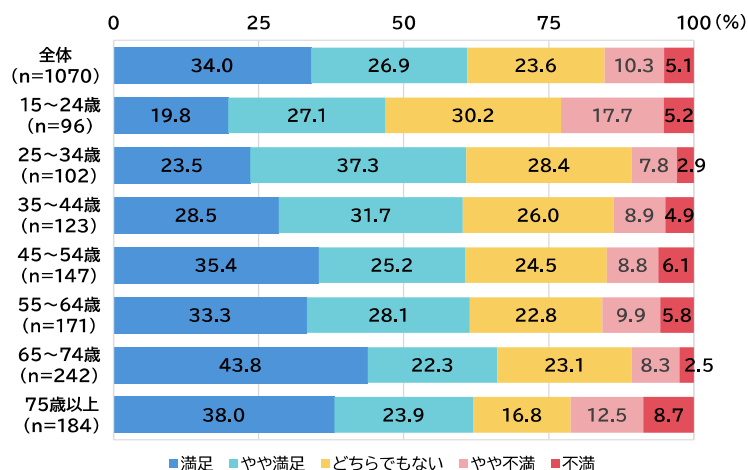
## 問 5 日常の移動に関する満足度

世代別にみると、「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は他の世代に比べて高いが、「やや不満」、「不満」の割合も高い。

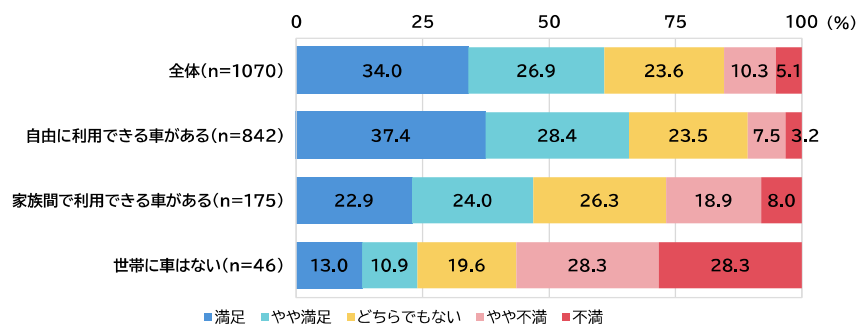
自動車の所有状況別では、自家用車を所有していない層の半数以上が「やや不満」、「不満」と回答している。

地域別では、「美郷」で「不満」の割合が高い。

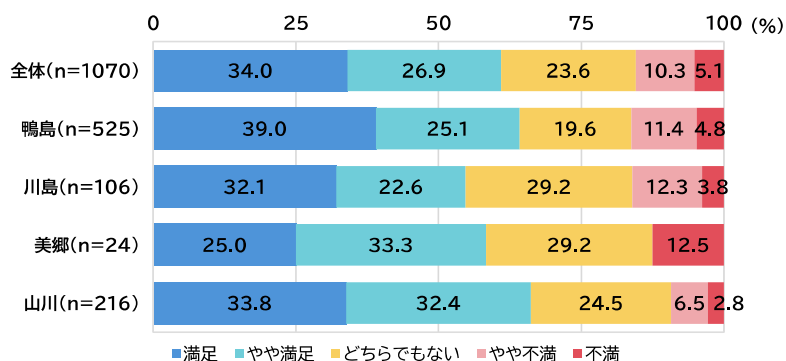
### ■年齢別



### ■自動車の所有状況別



### ■地域別



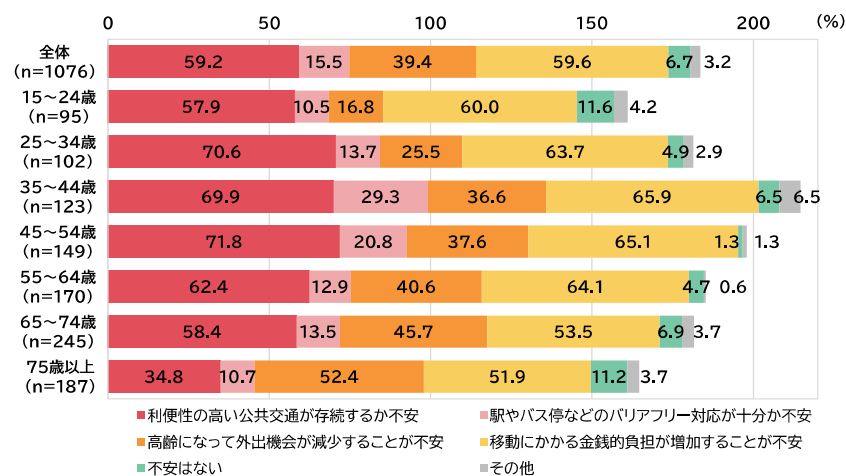
問6 将来の移動に対する不安

世代別にみると、「25～54歳」で「利便性の高い公共交通が存続するか不安」が高く、「55歳以上」で「高齢になって外出機会が減少することが不安」が高い。また、「25～64歳」の方が高齢者に比べて「移動にかかる金銭的負担が増加することが不安」の割合が高い。

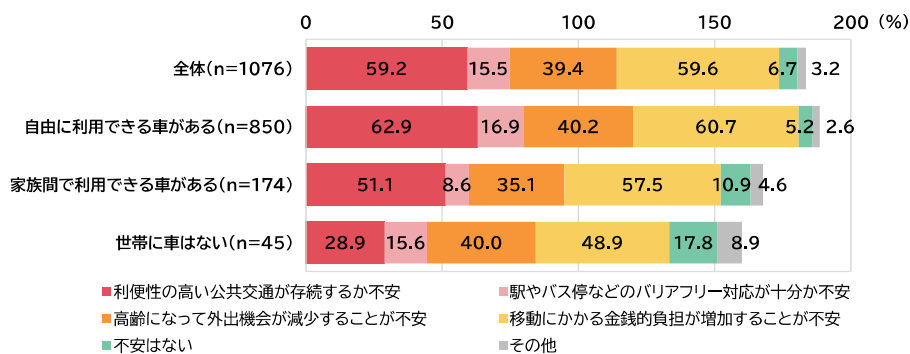
自動車の所有状況別では、「世帯に車はない」方はその他に比べて「利便性の高い公共交通が存続するか不安」と回答している割合が低かった。

地域別では、「美郷」で「高齢になって外出機会が減少することが不安」、「移動にかかる金銭的負担が増加することが不安」の割合が高く、「山川」で「移動にかかる金銭的負担が増加することが不安」が高い。

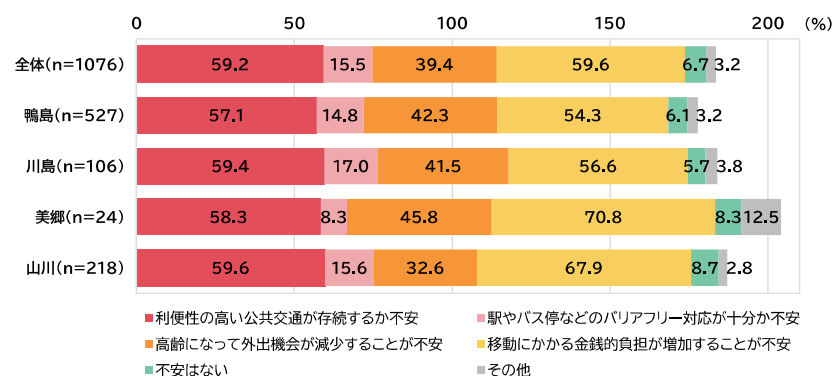
■年齢別



■自動車の所有状況別

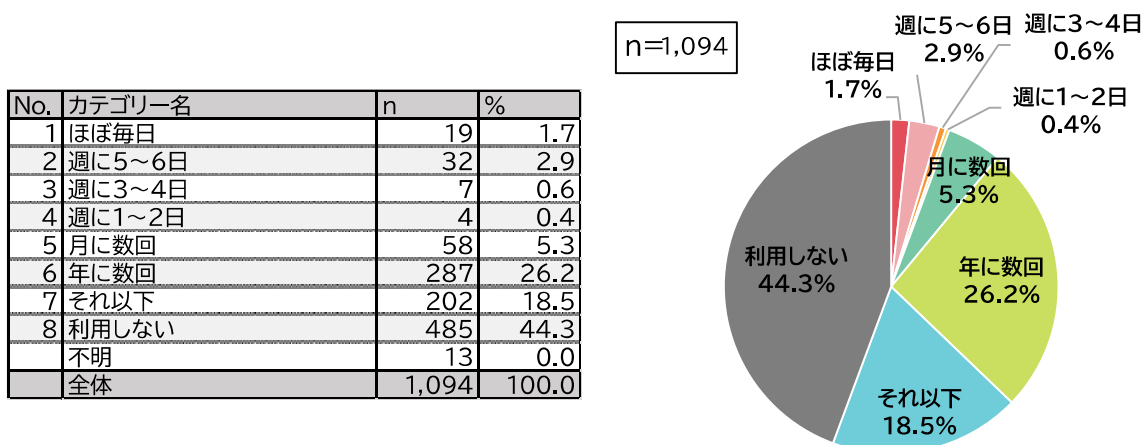


■地域別



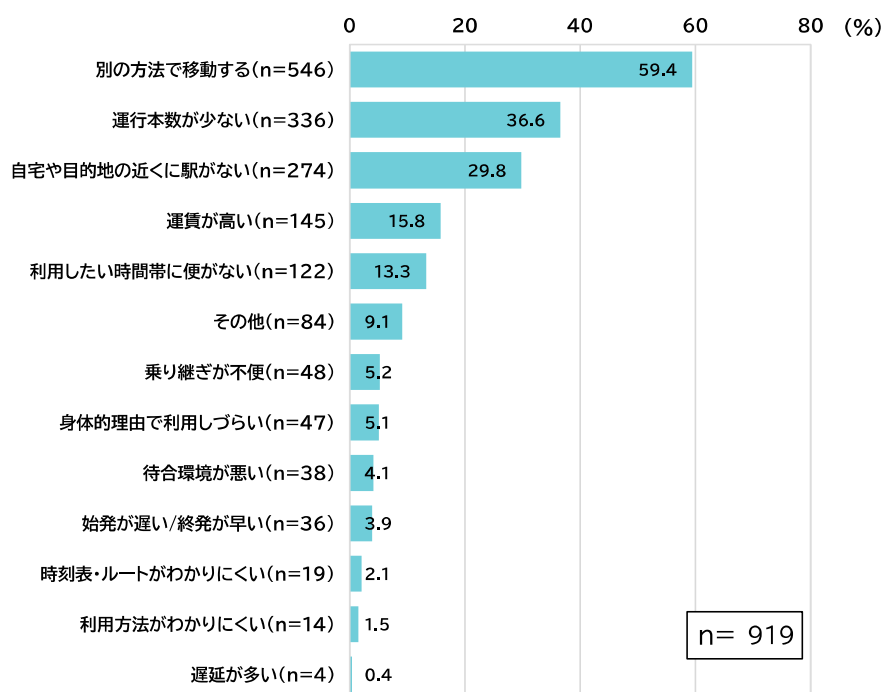
## 問7 鉄道(JR)の利用頻度

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。



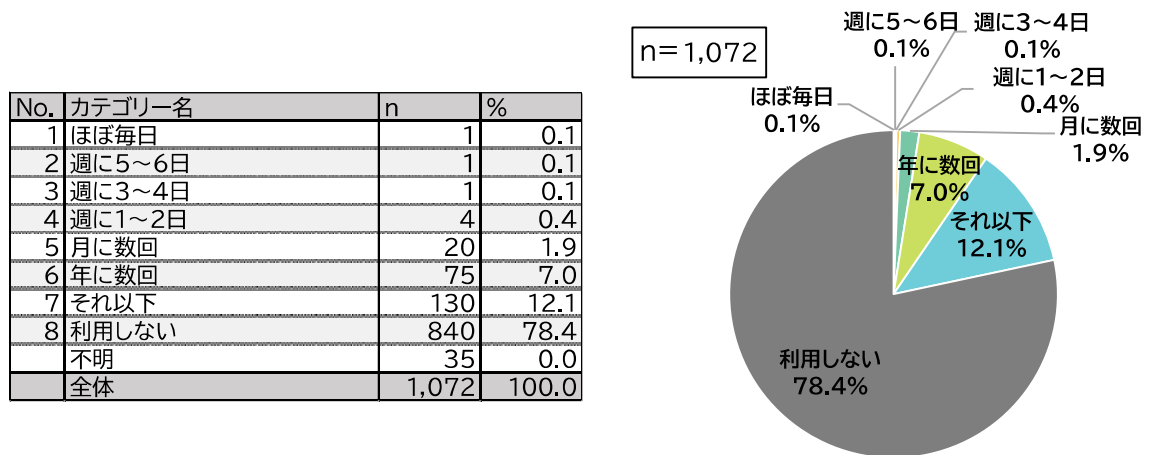
## 問8 鉄道(JR)の利用頻度が少ない主な理由 ※年に数回以下の利用頻度の方への設問

鉄道(JR)の利用頻度が少ない主な理由は、「別の方法で移動する」が最も高く 59.4%、次いで「運行本数が少ない」が 36.6%と高い。



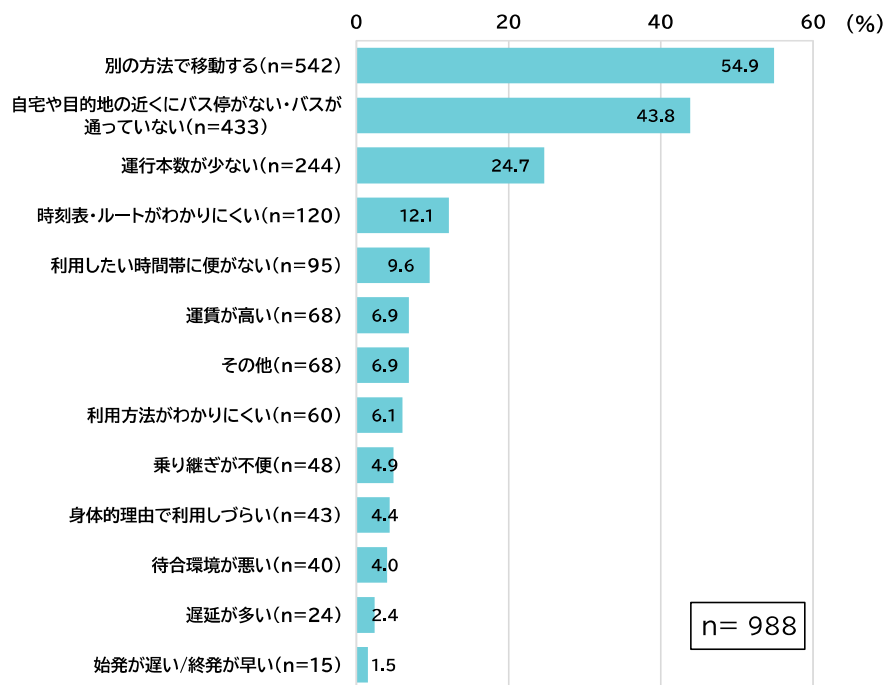
問9 徳島バスの利用頻度

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。



問10 徳島バスの利用頻度が少ない主な理由 ※年に数回以下の利用頻度の方への設問

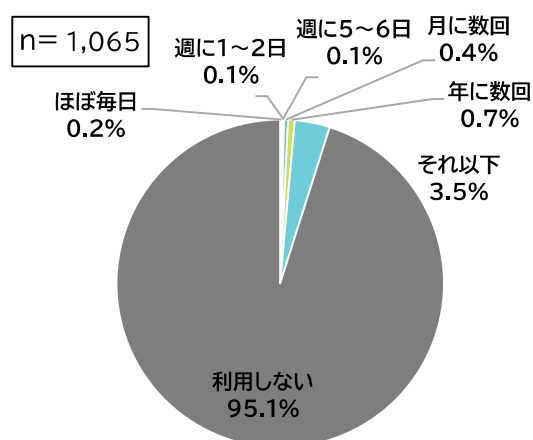
徳島バスの利用頻度が少ない主な理由は、「別の方法で移動する」が最も高く 54.9%、次いで「自宅や目的地の近くにバス停がない・バスが通っていない」が 43.8%と高い。



## 問 11 吉野川市代替バスの利用頻度

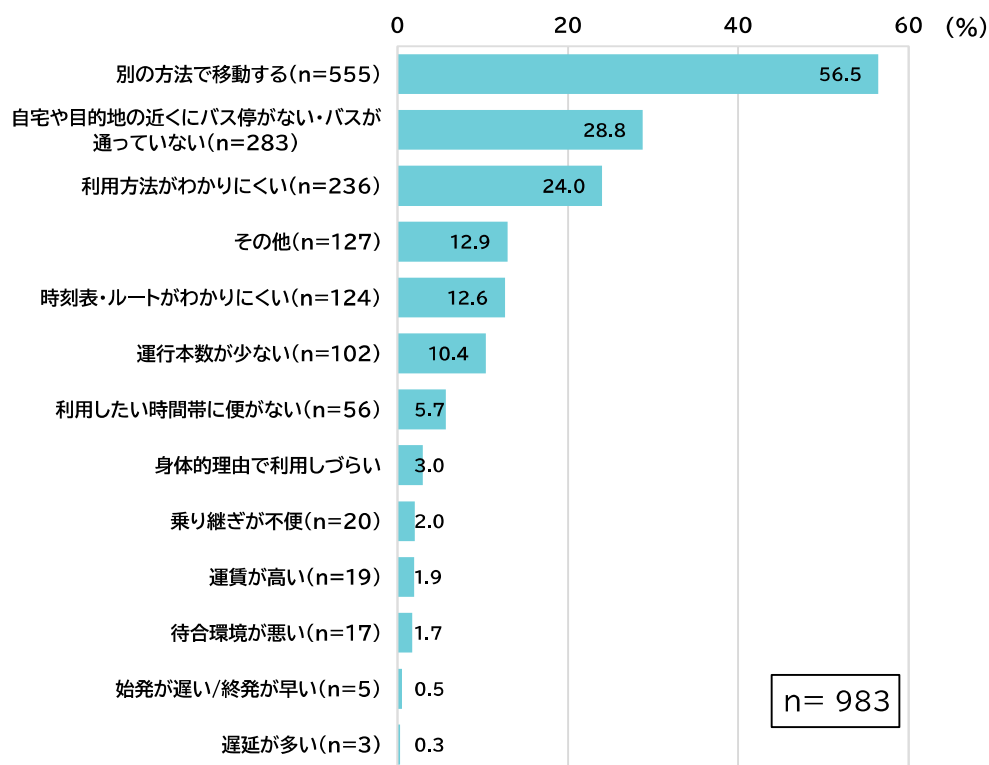
吉野川市代替バスの利用頻度は、「利用しない」が最も高く 95.1%、次いで「それ以下」が 3.5%と高い。

No.	カテゴリー名	n	%
1	ほぼ毎日	2	0.2
2	週に5～6日	1	0.1
3	週に3～4日	0	0.0
4	週に1～2日	1	0.1
5	月に数回	4	0.4
6	年に数回	7	0.7
7	それ以下	37	3.5
8	利用しない	1,013	95.1
	不明	42	0.0
	全体	1,065	100.0



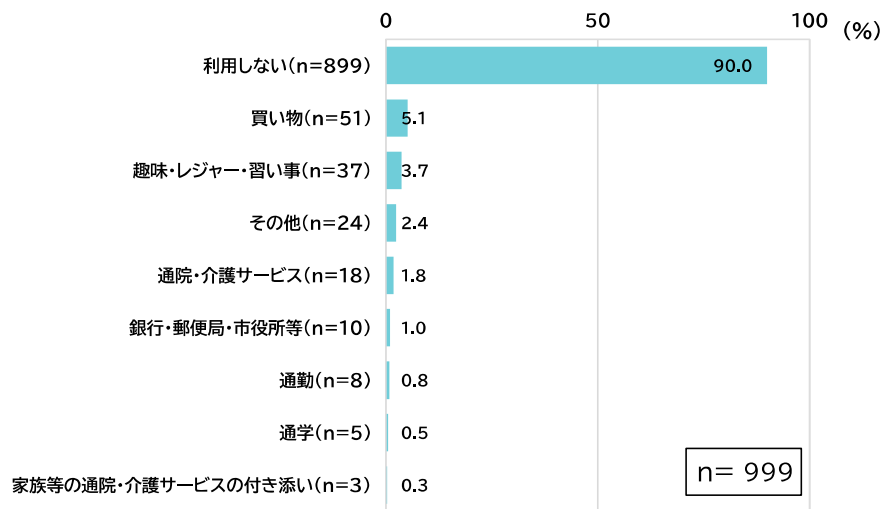
## 問 12 吉野川市代替バスの利用頻度が少ない主な理由 ※年に数回以下の利用頻度の方への設問

吉野川市代替バスの利用頻度が少ない主な理由は、「別の方法で移動する」が最も高く 56.5%、次いで「自宅や目的地の近くにバス停がない・バスが通っていない」が 28.8%と高い。



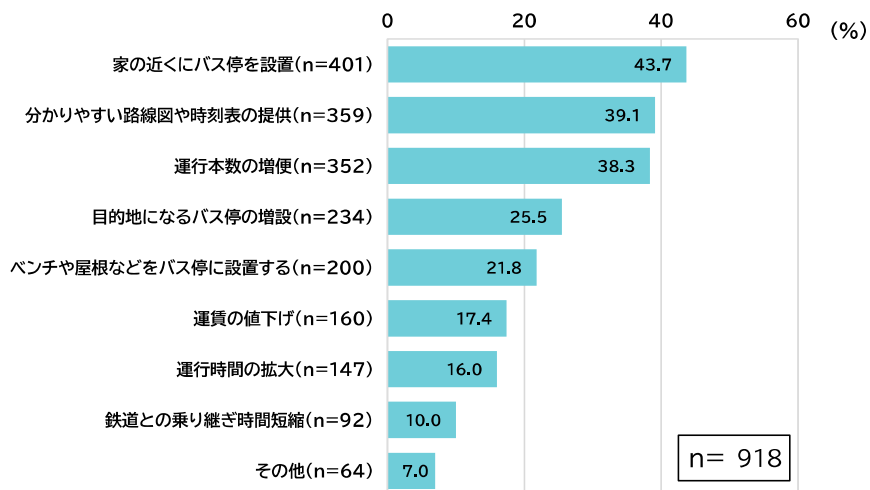
問 13 市内のバスの利用目的

市内のバスの利用目的は、「利用しない」が最も高く 90.0%、次いで「買い物」が 5.1%と高い。通勤・通学で利用している割合は合わせて 1.3%(13人)と少ない。



問 14 バスを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の改善策

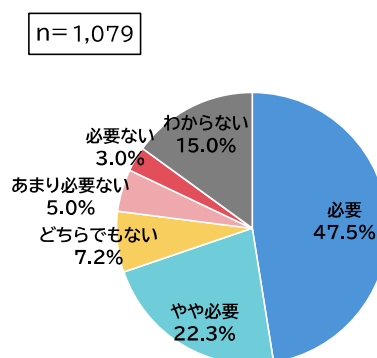
バスに必要な改善は、「家の近くにバス停を設置」が最も高く 43.7%、次いで「分かりやすい路線図や時刻表の提供」が 39.1%と高い。



## 問 15 公共交通を維持・充実させることの必要性

「必要」が最も高く 47.5%、次いで「やや必要」が 22.3%と高い。約 7 割が公共交通を維持し、充実させることの必要性を感じている。

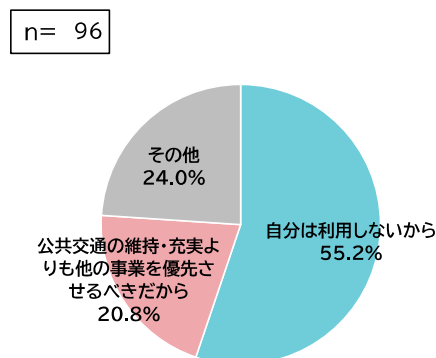
No.	カテゴリー名	n	%
1	必要	512	47.5
2	やや必要	241	22.3
3	どちらでもない	78	7.2
4	あまり必要ない	54	5.0
5	必要ない	32	3.0
6	わからない	162	15.0
	不明	28	0.0
	全体	1,079	100.0



## 問 16 公共交通の維持・充実が必要でないと思う理由 ※問15で必要ないと回答した方への設問

「自分は利用しないから」が最も高く 55.2%、次いで「公共交通の維持・充実よりも他の事業を優先させるべきだから」が 20.8%と高い。

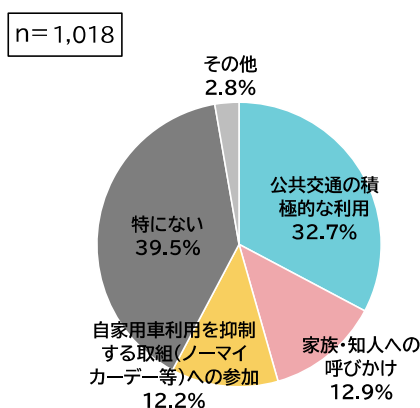
No.	カテゴリー名	n	%
1	自分は利用しないから	53	55.2
2	公共交通の維持・充実よりも他の事業を優先させるべきだから	20	20.8
3	その他	23	24.0
	不明	1	0.0
	非該当	1,010	0.0
	全体	96	100.0



## 問 17 公共交通の維持・充実のためにご自身が協力できること

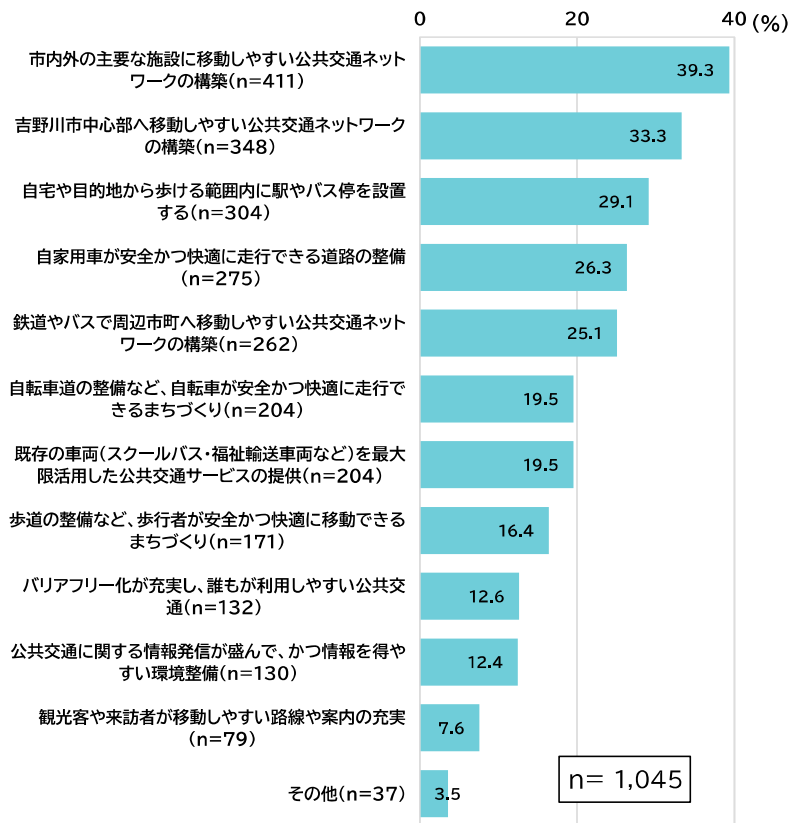
公共交通の維持・充実のためにご自身が協力できることは、「特にない」が最も高く 39.5%、次いで「公共交通の積極的な利用」が 32.7%と高い。「特にない」と回答している市民の意識を変えていく必要がある。

No.	カテゴリー名	n	%
1	公共交通の積極的な利用	333	32.7
2	家族・知人への呼びかけ	131	12.9
3	自家用車利用を抑制する取組(ノーマイカーデー等)への参加	124	12.2
4	特にない	402	39.5
5	その他	28	2.8
	不明	89	0.0
	全体	1,018	100.0



問 18 吉野川市が目指すべき交通サービス

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。



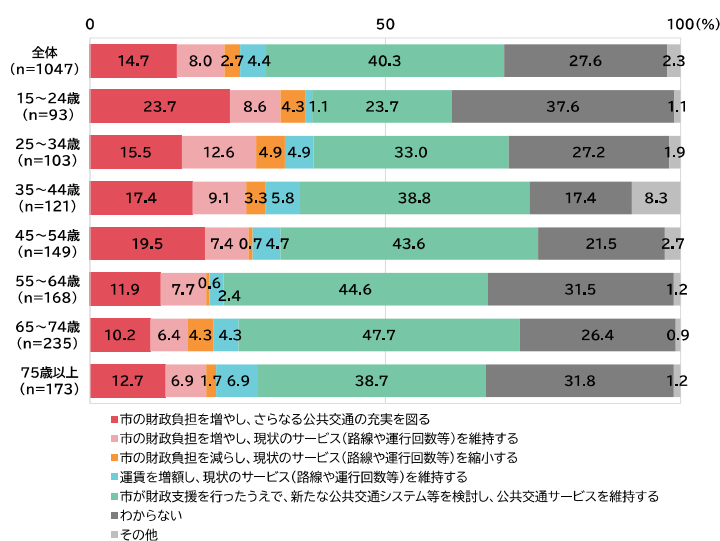
## 問 19 今後の公共交通の財政負担の方向性

「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。また、「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、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。一方、「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。

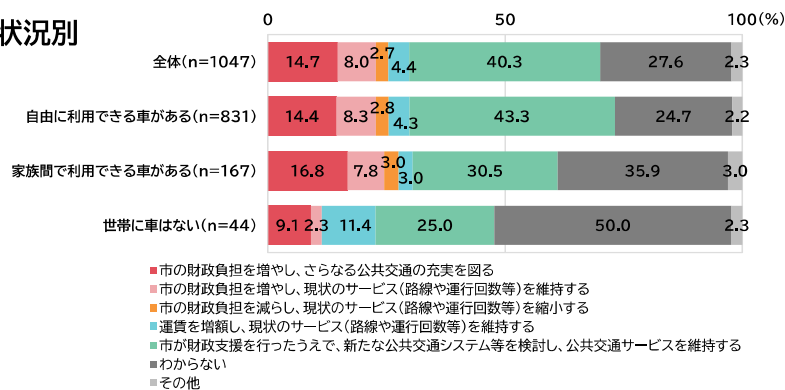
自動車の所有状況別でみると、「世帯に車はない」方はその他に比べて「運賃を増額し、現状のサービス(路線や運行回数)を維持する」と回答している割合が高い。

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」の割合が高い。

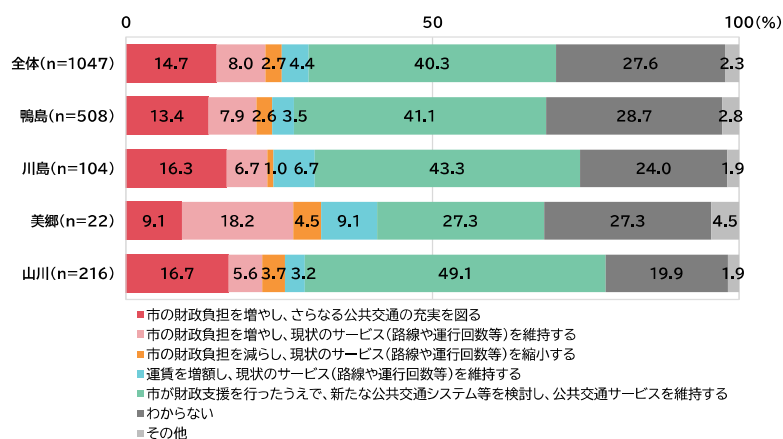
### ■年齢別



### ■自動車の所有状況別



### ■地域別



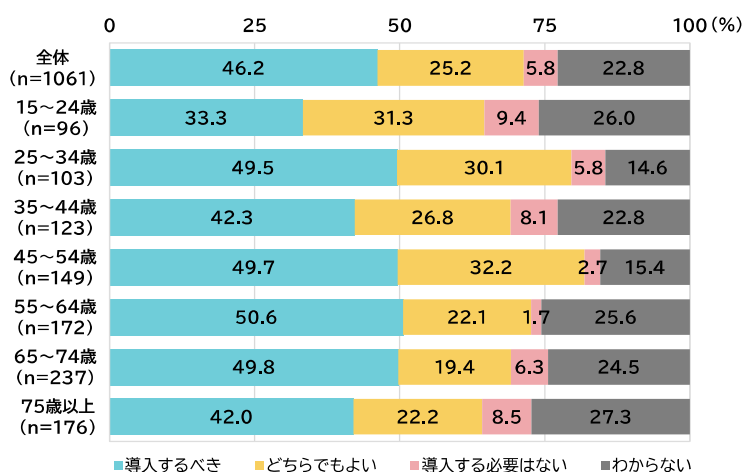
問 20 吉野川市が AI オンデマンド交通を導入することについて

世代別にみると、「15～24 歳」の導入意向が低い。また、「75 歳以上」も他の世代に比べて「導入すべき」がやや低く、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。

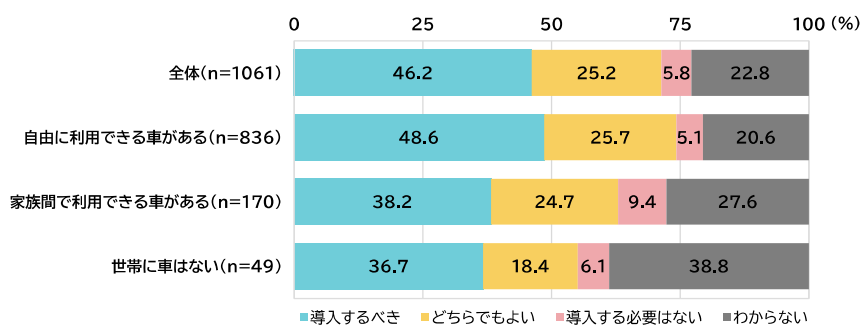
自動車の所有状況別では、「世帯に車はない」層が「導入すべき」の割合が低く、自家用車を利用しない層の方が AI オンデマンド交通を必要としていなかった。

地域別では、「鴨島」で郷入意向が高く、「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。

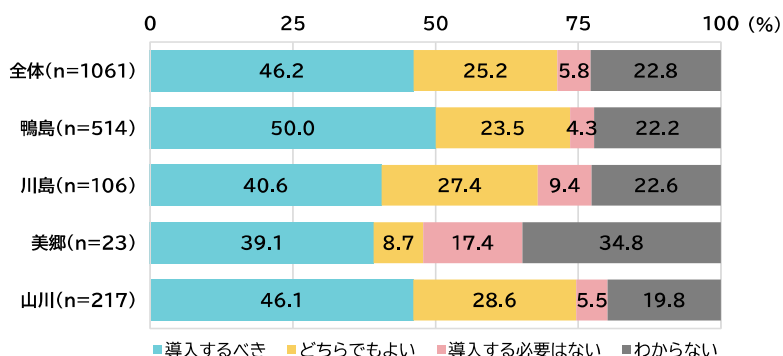
■年齢別



■自動車の所有状況別

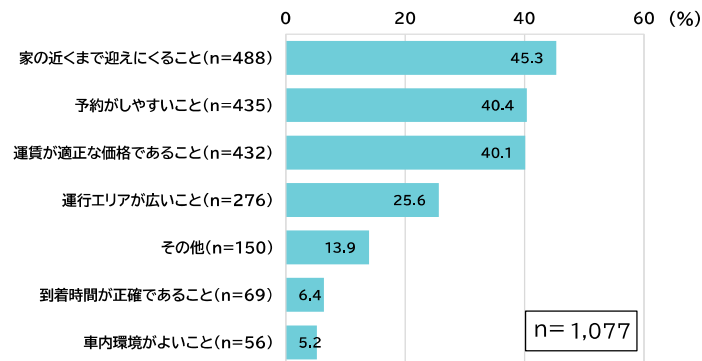


■地域別



## 問 21 公共交通を維持・充実させることの必要性

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。



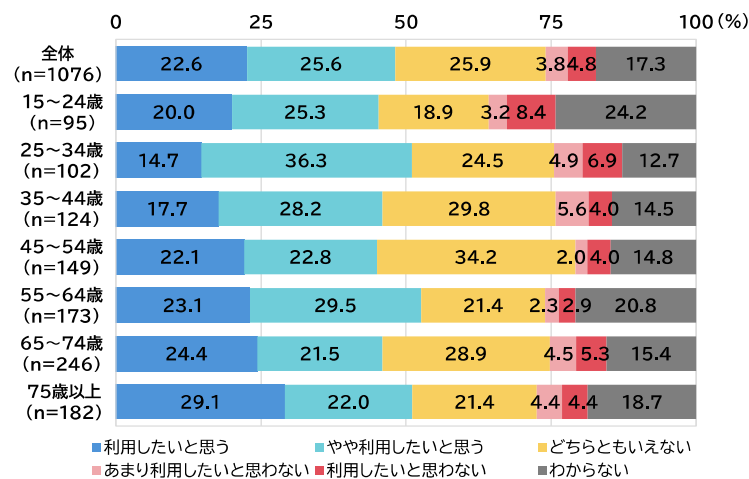
## 問 22 AI オンデマンド交通を導入した場合の利用意向

世代別にみると、「75歳以上」の利用意向が高い。

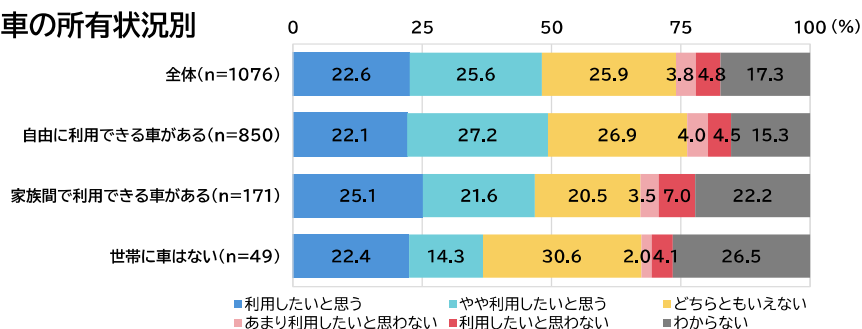
自動車の所有状況別では、「世帯に車はない」層の利用意向が低い結果となった。

地域別では、「川島」「美郷」の利用意向が低い結果となった。

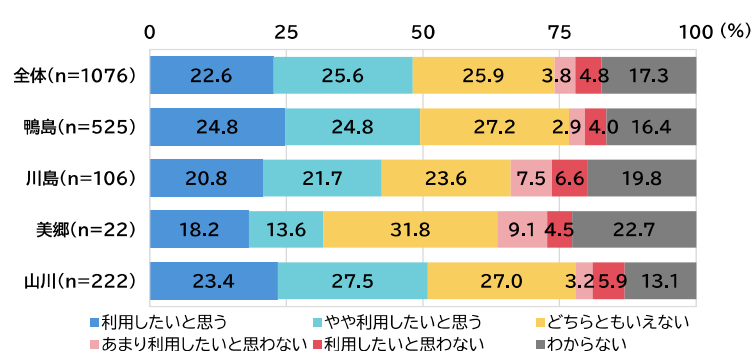
### ■年齢別



### ■自動車の所有状況別



### ■地域別



### (3) バス利用者実態調査結果

#### 1) 調査概要

本市内を運行するバス利用者の利用実態を把握するとともに、既存交通サービスに対する改善ニーズや今後の利用継続に関する意向等を把握することを目的として実施しました。

項目	概要
対象者	吉野川市在住の市民
抽出方法	住民基本台帳をもとに、無作為に 3,000 名を抽出
回収・回答方法	郵送による配布・回収(調査票に Web アンケートの QR コードを掲載)
調査期間	2025 年 8 月 8 日～2025 年 8 月 29 日
回収数	1,107 票
回収率	36.9%

#### 2) 調査項目

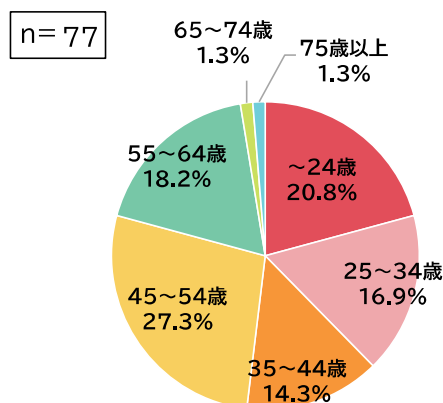
設問 NO	設問
1-1	年齢
1-2	性別
1-3-1	居住地
1-3-2	居住地(吉野川市内)
1-3-3	居住地(吉野川市外)
1-4	普段の自動車の運転状況
1-5	最寄りのバス停までの概ねの距離
2-1	アンケートを受け取った際乗車したバス停
2-2	アンケートを受け取った際乗車した時間
2-3	アンケートを受け取った際降車したバス停
2-4	アンケートを受け取った際降車した時間
3	アンケートを受け取った際、バスを利用した目的
4	降車後の具体的な目的地
5	普段のバスの利用頻度
6	バス利用時の問題点や改善してほしい点
7	目的地までの往復利用の有無
8	往復で利用しない理由
9	今回の目的地までのバス以外で移動できる手段
10	将来、加齢などで移動に不便を感じた際のバスの利用意向
11	自由意見

### 3) 調査結果

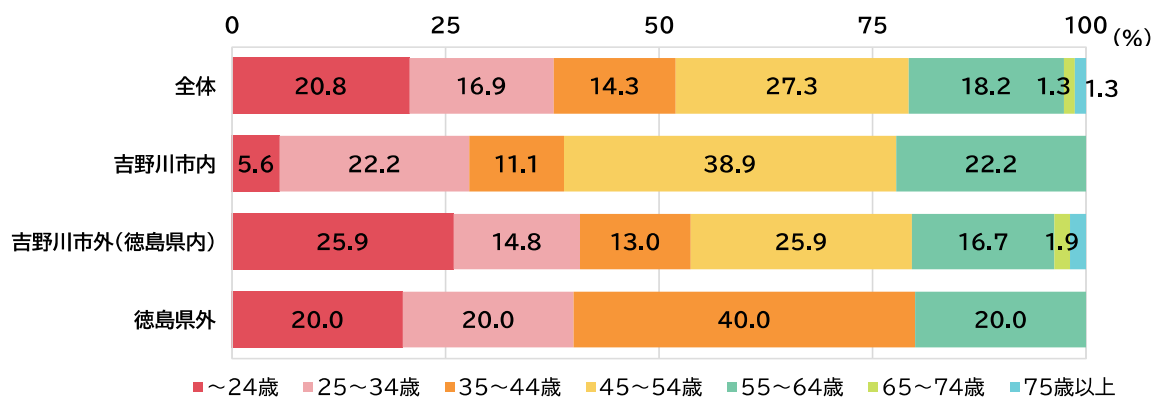
#### 問 1-1 年齢

回答者の年齢は、「45～54歳」が最も多く27.3%、次いで「～24歳」が20.8%と高い。Web回答者が多かったため、実際の利用客よりも若年層の回答が多くなっていると考えられる。

No.	カテゴリー名	n	%
1	～24歳	16	20.8
2	25～34歳	13	16.9
3	35～44歳	11	14.3
4	45～54歳	21	27.3
5	55～64歳	14	18.2
6	65～74歳	1	1.3
7	75歳以上	1	1.3
	不明	6	0.0
	全体	77	100.0

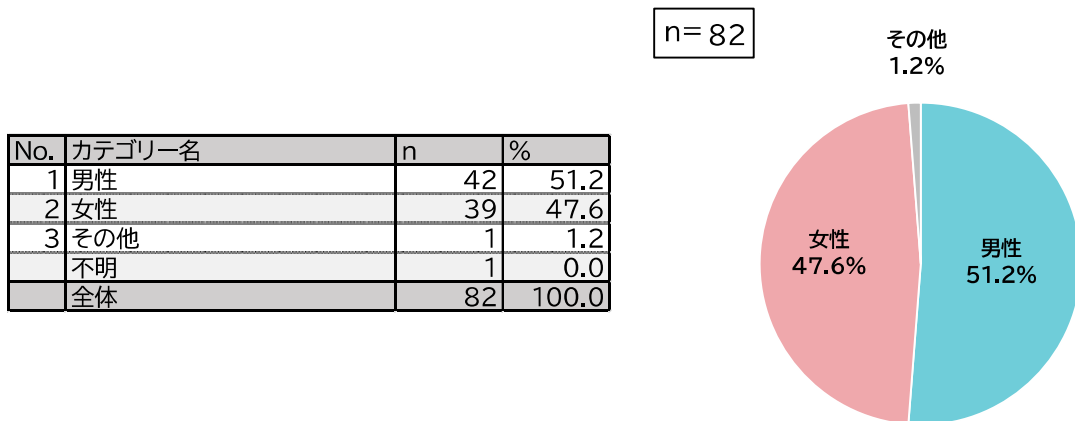


#### ■クロス集計

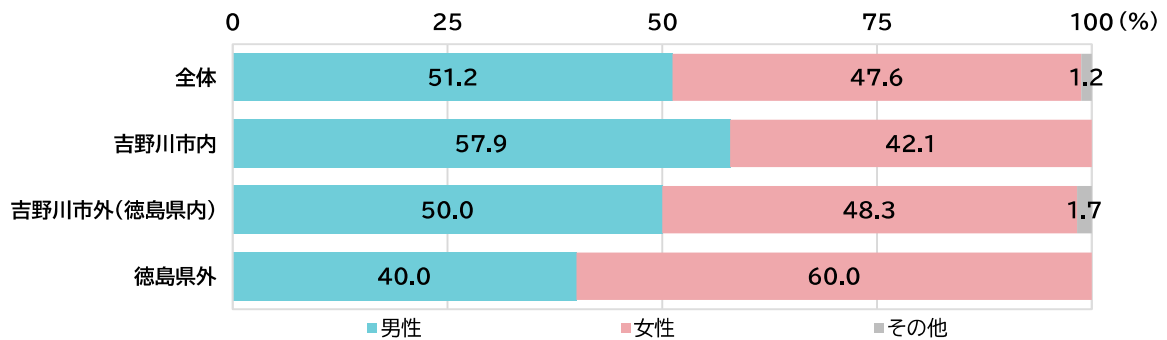


問 1-2 性別

回答者の性別は、「男性」が 51.2%、「女性」が 47.6%とほぼ同数であった。

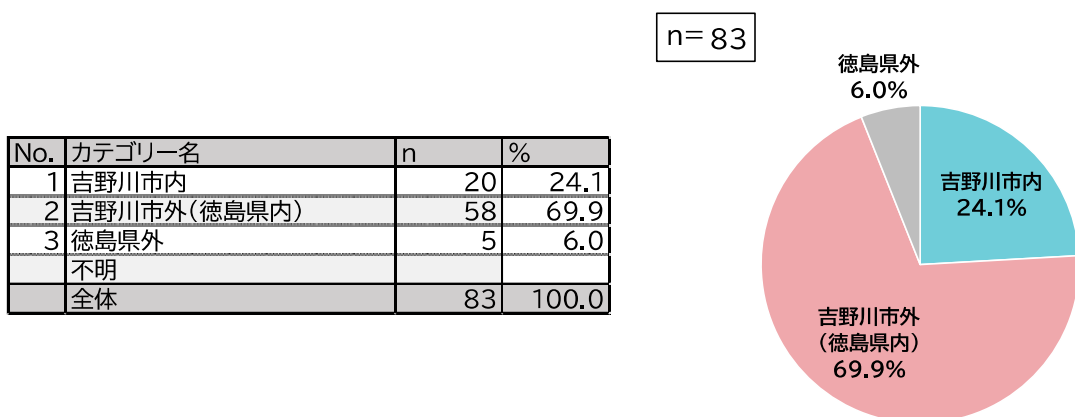


■クロス集計



問 1-3-1 居住地

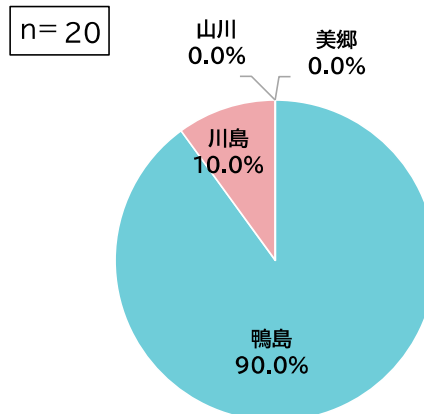
回答者の居住地は、「吉野川市外(徳島県内)」が最も高く 69.9%、次いで「吉野川市内」が 24.1%と高い。全体の4分の1(20名)が吉野川市民であった。



### 問 1-3-2 居住地(吉野川市内)

9割が「鴨島」と回答しており、鴨島線の運行エリア外では、「川島」が10.0%、「山川」、「美郷」は0.0%であった。路線沿線から外れたエリアの住民の利用を見込むのは難しい状況である。

No.	カテゴリー名	n	%
1	鴨島	18	90.0
2	川島	2	10.0
3	山川	0	0.0
4	美郷	0	0.0
	不明	63	0.0
	全体	20	100.0



### 問 1-3-3 居住地(吉野川市外)

吉野川市外の居住者のうち、「徳島市」が最も高く56.1%、次いで「石井町」が35.1%と高い。

No.	カテゴリー名	n	%
1	徳島市	32	56.1
2	石井町	20	35.1
3	その他	5	8.8
	不明	26	0.0
	全体	57	100.0



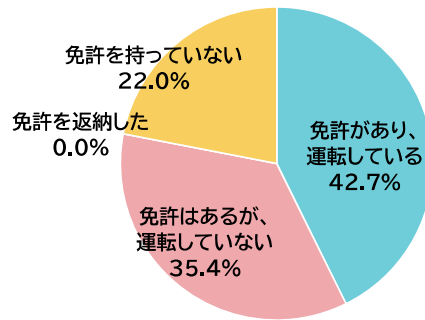
問 1-4 普段の自動車の利用状況

普段の自動車の利用状況は「免許があり、運転している」が最も高く 42.7%、次いで「免許はあるが運転していない」が 35.4%と高い。

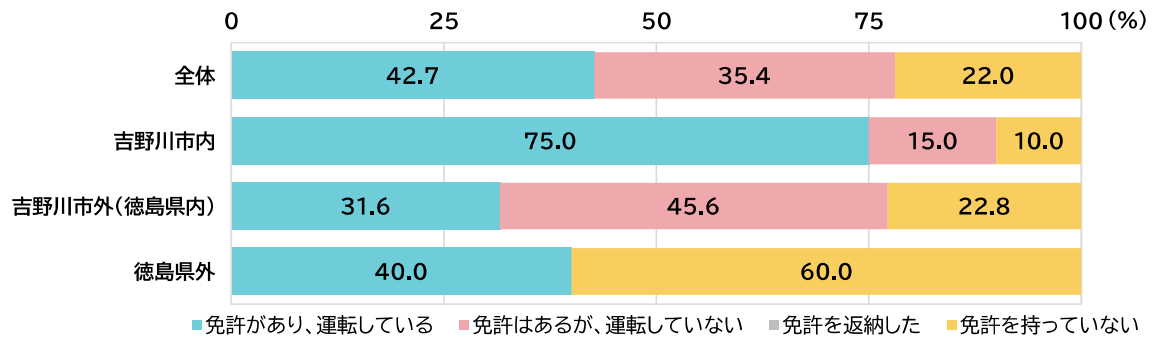
吉野川市民は、「免許があり、運転している」割合が全体に比べて高い。「免許を持っていない」は 10.0%と低く、クルマ社会のため免許所有者が多いことが予想される。

n = 82

No.	カテゴリー名	n	%
1	免許があり、運転している	35	42.7
2	免許はあるが、運転していない	29	35.4
3	免許を返納した	0	0.0
4	免許を持っていない	18	22.0
	不明	1	0.0
	全体	82	100.0



■クロス集計



## 問 1-5 最寄りの駅・バス停までの距離

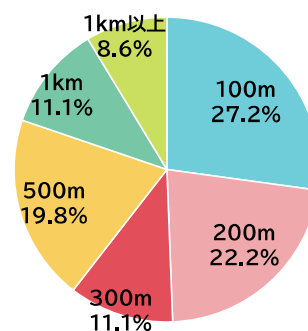
最寄りの駅・バス停までの距離は「100m」が最も高く 27.2%、次いで「200m」が 22.2%と高い

自宅からバス停までの距離が短い利用者の方が多い結果となっている。

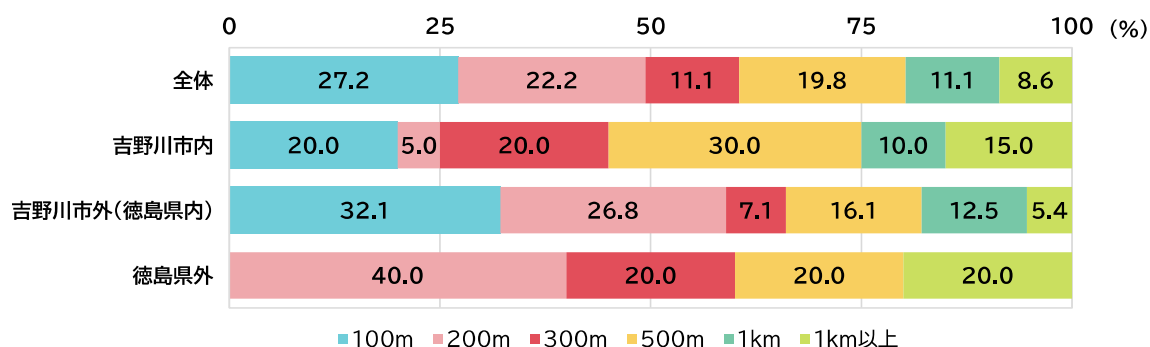
吉野川市民は、「市外と比べ、自宅から近くのバス停を利用している割合が低かった。」

n = 81

No.	カテゴリー名	n	%
1	100m	22	27.2
2	200m	18	22.2
3	300m	9	11.1
4	500m	16	19.8
5	1km	9	11.1
6	1km以上	7	8.6
	不明	2	0.0
	全体	81	100.0



### ■クロス集計



問 2-1 アンケートを受け取った際、乗車したバス停

乗車バス停は「徳島駅前」が最も多く 20 人、次いで「吉野川市役所北」が5人と多かった。  
吉野川市民は、「鴨島駅」「吉野川市役所北」「徳島駅前」で乗車する方が多かった。

■全体(n=76)

■吉野川市民(n=19)



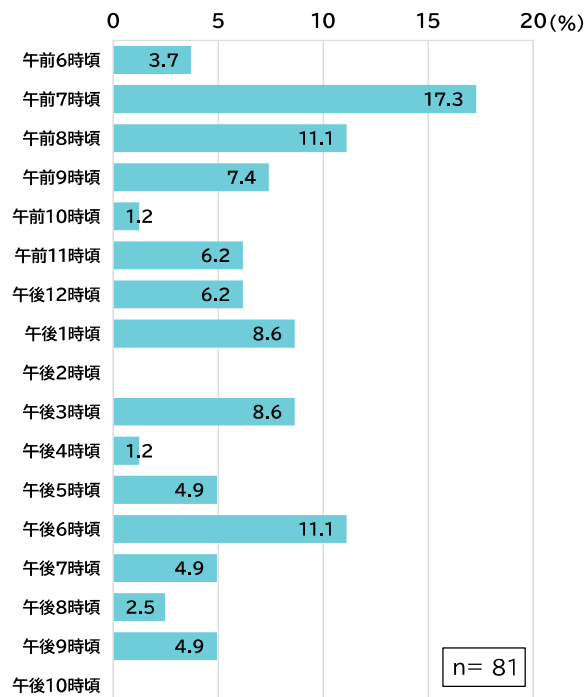
## 問 2-2 アンケートを受け取った際、乗車した時間

乗車時間は「午前 7 時頃」が最も高く 17.3%、次いで「午前 8 時頃」「午後 6 時頃」が 11.1%と高い。

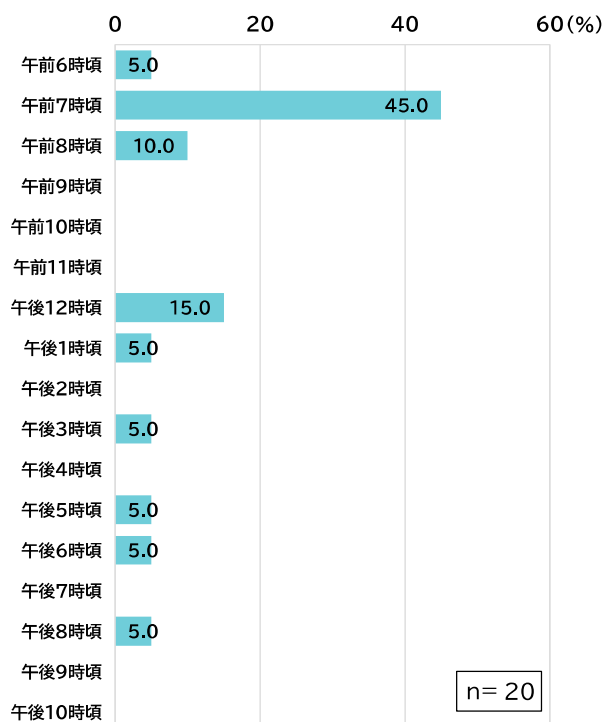
吉野川市民は、「午前 7 時頃」が最も高く 45.0%、次いで「午後 12 時頃」が 15.0%と高い。

## ■全体

No.	カテゴリー名	n	%
1	午前6時頃	3	3.7
2	午前7時頃	14	17.3
3	午前8時頃	9	11.1
4	午前9時頃	6	7.4
5	午前10時頃	1	1.2
6	午前11時頃	5	6.2
7	午後12時頃	5	6.2
8	午後1時頃	7	8.6
9	午後2時頃	0	0.0
10	午後3時頃	7	8.6
11	午後4時頃	1	1.2
12	午後5時頃	4	4.9
13	午後6時頃	9	11.1
14	午後7時頃	4	4.9
15	午後8時頃	2	2.5
16	午後9時頃	4	4.9
17	午後10時頃	0	0.0
	不明	2	0.0
	全体	81	100.0



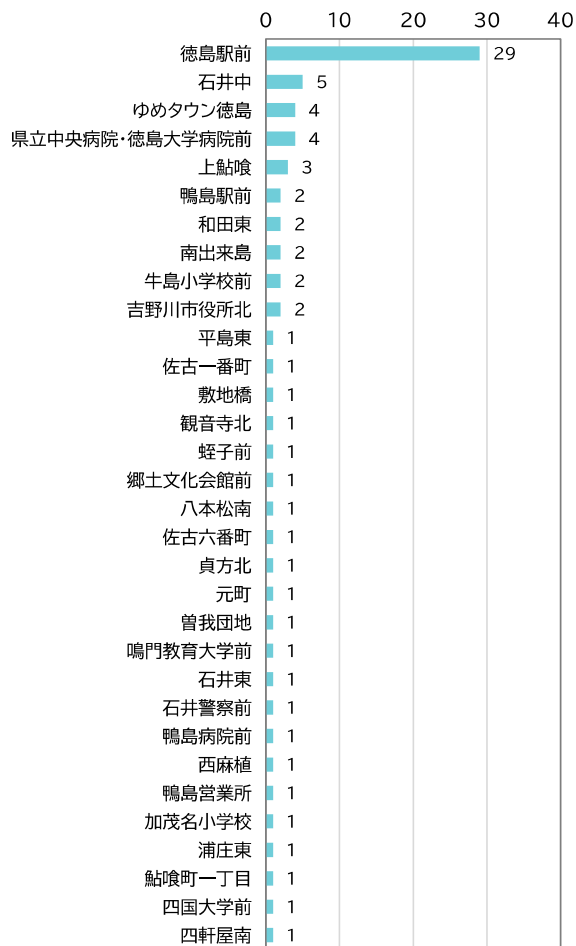
## ■吉野川市民



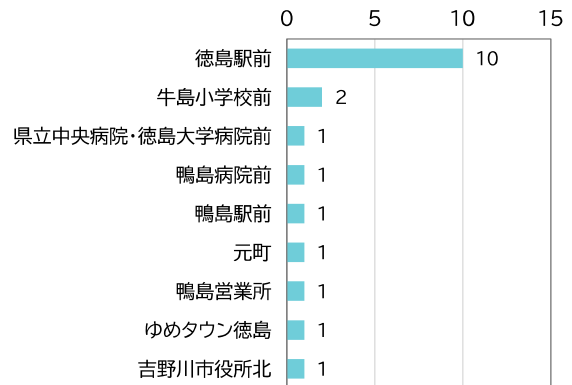
問 2-3 アンケートを受け取った際、降車したバス停

降車バス停は「徳島駅前」が最も多く 29 人、次いで「石井中」が5人と多かった。  
吉野川市民は、「徳島駅前」で降車する方が多かった。

■全体(n=76)



■吉野川市民(n=19)



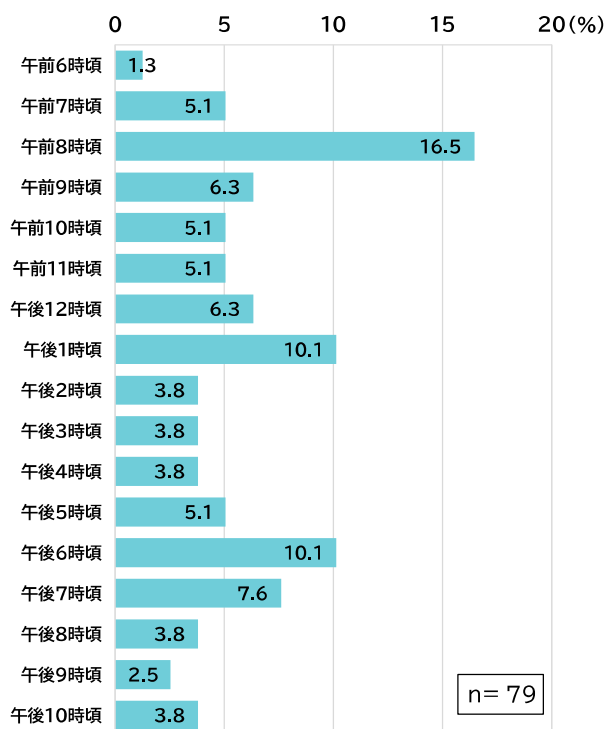
## 問 2-4 アンケートを受け取った際、降車した時間

降車時間は「午前 8 時頃」が最も高く 16.5%、次いで「午後 1 時頃」「午後 6 時頃」が 10.1%と高い。

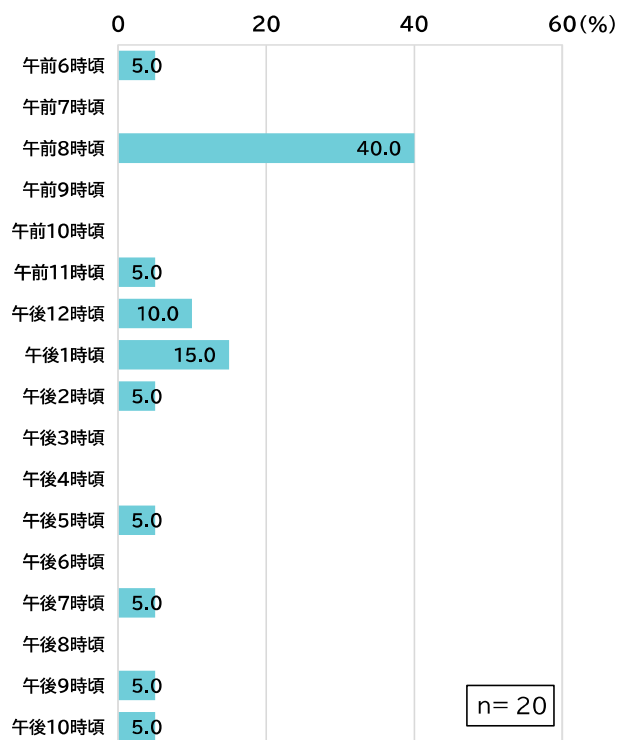
吉野川市民は、「午前 8 時頃」が最も高く 40.0%、次いで「午後 1 時頃」が 15.0%と高い。

### ■全体

No.	カテゴリー名	n	%
1	午前6時頃	1	1.3
2	午前7時頃	4	5.1
3	午前8時頃	13	16.5
4	午前9時頃	5	6.3
5	午前10時頃	4	5.1
6	午前11時頃	4	5.1
7	午後12時頃	5	6.3
8	午後1時頃	8	10.1
9	午後2時頃	3	3.8
10	午後3時頃	3	3.8
11	午後4時頃	3	3.8
12	午後5時頃	4	5.1
13	午後6時頃	8	10.1
14	午後7時頃	6	7.6
15	午後8時頃	3	3.8
16	午後9時頃	2	2.5
17	午後10時頃	3	3.8
	不明	4	0.0
	全体	79	100.0



### ■吉野川市民

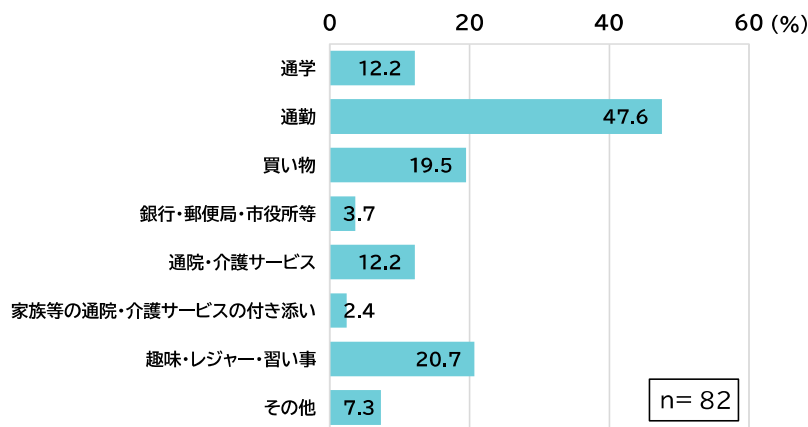


問3 バスの利用目的(〇はいくつでも)

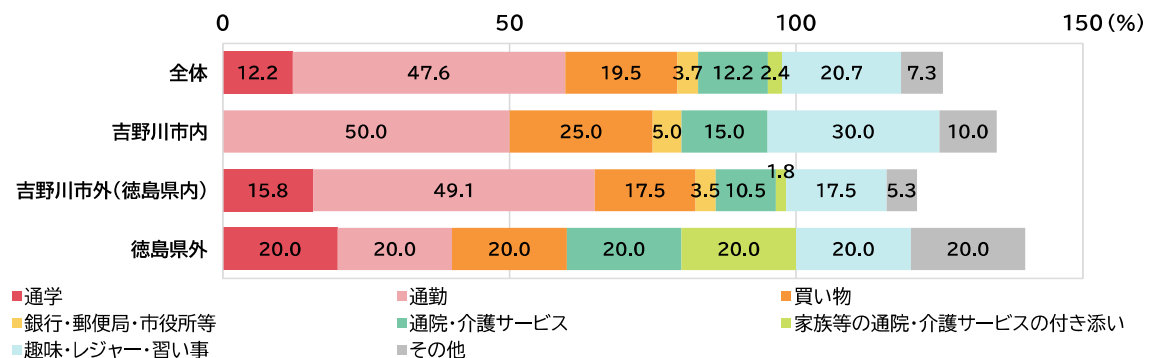
バスの利用目的は、「通勤」が最も高く47.6%、次いで「趣味・レジャー・習い事」が20.7%と高い。

吉野川市民のうち「通学」と回答した割合は0.0%であった。サンプル数が少ないことが要因としては考えられるが、他市町に比べてバスを利用して通学する学生が少ないことが予想される。

No.	カテゴリ名	n	%
1	通学	10	12.2
2	通勤	39	47.6
3	買い物	16	19.5
4	銀行・郵便局・市役所等	3	3.7
5	通院・介護サービス	10	12.2
6	家族等の通院・介護サービスの付き添い	2	2.4
7	趣味・レジャー・習い事	17	20.7
8	その他	6	7.3
	不明	1	0.0
	全体	82	100.0



■クロス集計



問 4 降車後の具体的な目的地

降車後の具体的な目的地の回答内容（自由記述）			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自宅</li> <li>・ 職場</li> <li>・ アグネスホテル</li> <li>・ 帰宅</li> <li>・ 自宅</li> <li>・ 仕事</li> <li>・ ポツポ街</li> <li>・ 鷲ノ門</li> <li>・ 職場</li> <li>・ 四国大学</li> <li>・ 自宅</li> <li>・ 迎えに来てもらうために時間つぶし</li> <li>・ 松茂町内</li> <li>・ 藍場浜公園</li> <li>・ 帰宅する</li> <li>・ 阿波踊りフェスタ</li> <li>・ バスの乗り継ぎ→学校</li> <li>・ 実家</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ゆめタウン</li> <li>・ クレメント</li> <li>・ 家に帰る</li> <li>・ 会社</li> <li>・ 穴吹カレッジ</li> <li>・ 自宅</li> <li>・ 図書館</li> <li>・ 徳島大学病院</li> <li>・ 自宅</li> <li>・ 徳島大学病院</li> <li>・ 花川皮膚科</li> <li>・ 会社</li> <li>・ 徳島駅</li> <li>・ 帰宅</li> <li>・ 夢タウン</li> <li>・ 家</li> <li>・ 会社</li> <li>・ 自宅</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自宅</li> <li>・ 鴨島菊人形展、コーナン、ビッグ、スシロー、ジョイフル</li> <li>・ 三ノ宮駅</li> <li>・ 手束病院</li> <li>・ やまもも</li> <li>・ イオンモール</li> <li>・ 徳島空港</li> <li>・ セブンイレブン徳島銘品館店</li> <li>・ 市役所</li> <li>・ アミコ</li> <li>・ DCM 鴨島店</li> <li>・ 潤、みずほ</li> <li>・ 居酒屋の安兵衛</li> <li>・ 自宅</li> <li>・ とくぎんトモニアリーナ那賀</li> <li>・ 佐古駅</li> <li>・ アミコ-ホテルクレメント・クレメントプラザ</li> <li>・ 自宅</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ グループホームさくらハウス</li> <li>・ 帰宅</li> <li>・ 自宅</li> <li>・ 自宅</li> <li>・ 自宅</li> <li>・ 徳島市立図書館</li> <li>・ 勤務先</li> <li>・ 王将</li> <li>・ カフェ</li> <li>・ 自宅に帰る</li> <li>・ 帰宅</li> <li>・ 自宅</li> <li>・ ゆめタウン徳島</li> <li>・ 徳島駅</li> <li>・ 徳島駅前</li> <li>・ あわぎんホール(舞台鑑賞)</li> </ul>

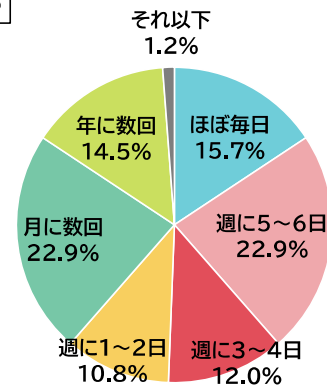
問5 バスの利用頻度

バスの利用頻度は、「週に5～6日」「月に数回」が22.9%と最も高く、次いで「ほぼ毎日」が15.7%と高い。

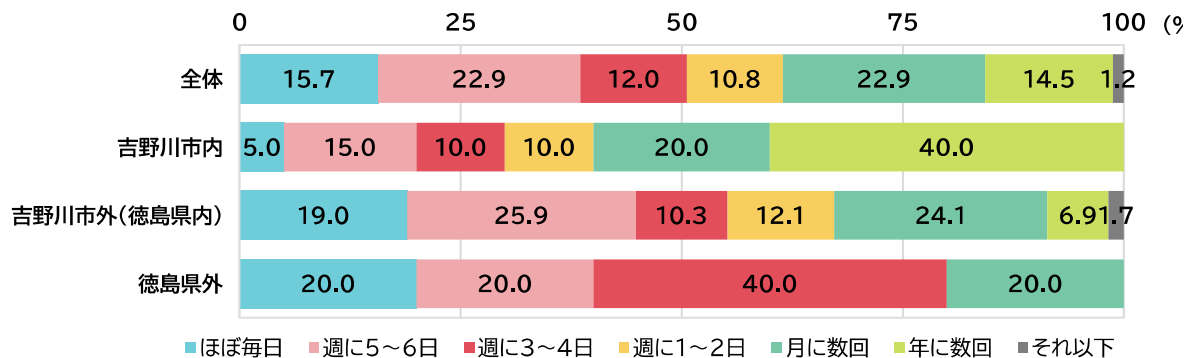
吉野川市民のバスの利用頻度は、市外に比べて低い傾向にあった。

No.	カテゴリー名	n	%
1	ほぼ毎日	13	15.7
2	週に5～6日	19	22.9
3	週に3～4日	10	12.0
4	週に1～2日	9	10.8
5	月に数回	19	22.9
6	年に数回	12	14.5
7	それ以下	1	1.2
	不明	0	0.0
	全体	83	100.0

n=83



■クロス集計

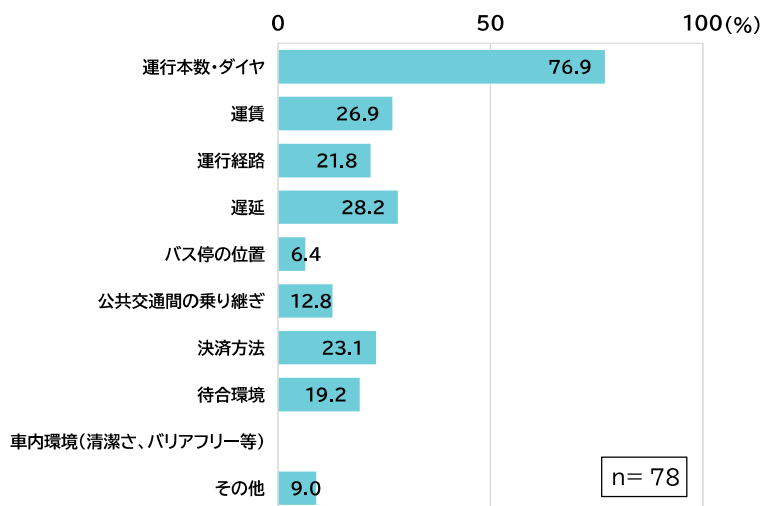


## 問6 バス利用時の問題点や改善してほしい点(〇は3つまで)

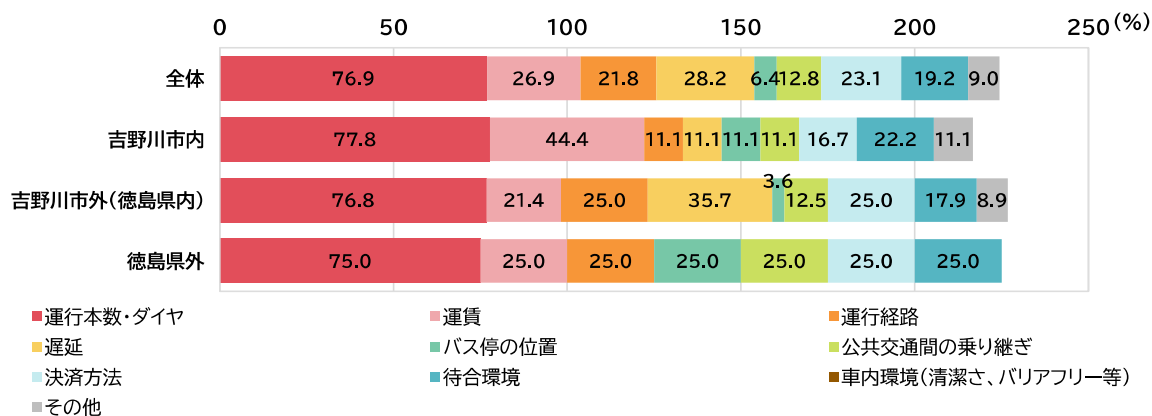
バス利用時の問題点や改善してほしい点は、「運行本数・ダイヤ」が最も高く76.9%、次いで「遅延」が28.2%と高い。

吉野川市民は、その他の地域に比べて、「運賃」と回答している割合が高い。主な目的地として考えられる徳島市内まで距離があるため、他の地域よりも運賃をネックに感じている可能性がある。

No.	カテゴリー名	n	%
1	運行本数・ダイヤ	60	76.9
2	運賃	21	26.9
3	運行経路	17	21.8
4	遅延	22	28.2
5	バス停の位置	5	6.4
6	公共交通間の乗り継ぎ	10	12.8
7	決済方法	18	23.1
8	待合環境	15	19.2
9	車内環境(清潔さ、バリアフリー等)	0	0.0
10	その他	7	9.0
	不明	5	0.0
	全体	78	100.0



### ■クロス集計



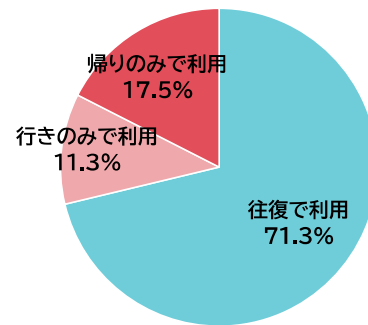
問 7 目的地まで往復でバスを利用するか

利用者の 7 割以上が「往復で利用」していた。往復で比べると、「帰りのみで利用」の方が高い結果となった。

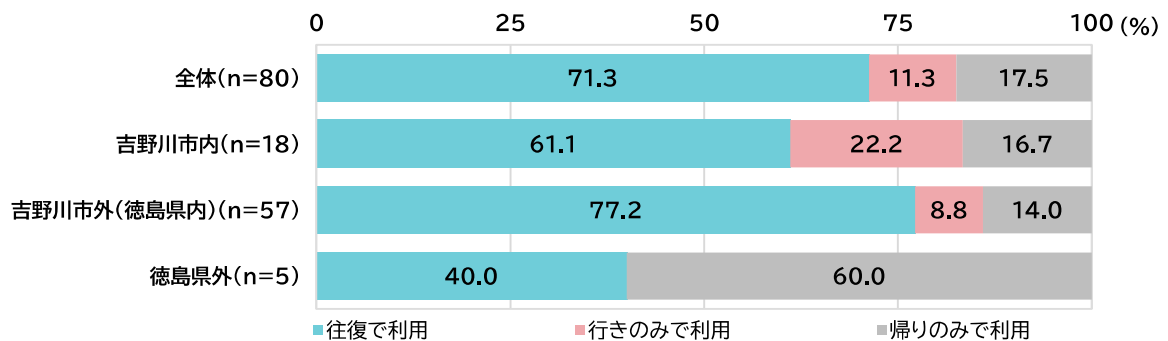
吉野川市民は、「行きのみで利用」する割合が、他の地域よりも高い。

n=80

No.	カテゴリー名	n	%
1	往復で利用	57	71.3
2	行きのみで利用	9	11.3
3	帰りのみで利用	14	17.5
	不明	3	0.0
	全体	80	100.0



■クロス集計

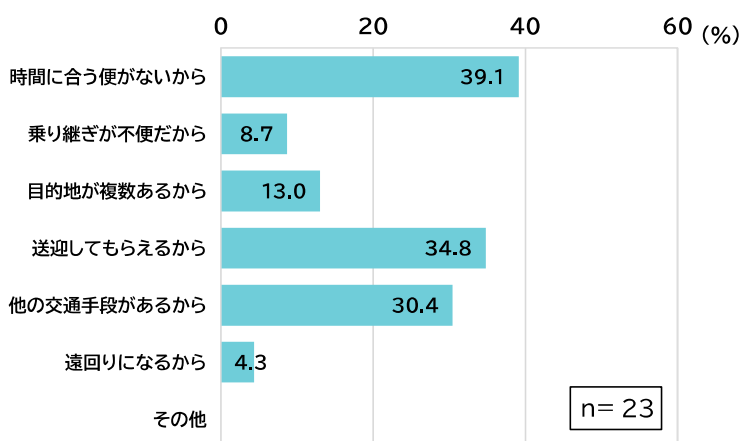


## 問8 往復で利用しない理由(〇は3つまで)

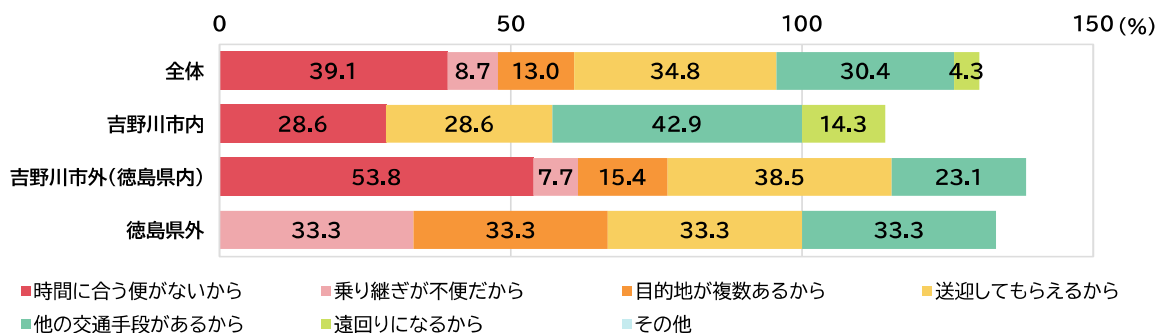
往復で利用しない理由は、「時間に合う便がないから」が最も高く 39.1%、次いで「送迎してもらえるから」が 34.8%と高い。

吉野川市民が往復で利用しない理由は、「他の交通手段があるから」が最も高い。JR 徳島線が並行しているため、鉄道とバスを往復で利用している可能性がある。

No.	カテゴリー名	n	%
1	時間に合う便がないから	9	39.1
2	乗り継ぎが不便だから	2	8.7
3	目的地が複数あるから	3	13.0
4	送迎してもらえるから	8	34.8
5	他の交通手段があるから	7	30.4
6	遠回りになるから	1	4.3
7	その他	0	0.0
	不明	60	0.0
	全体	23	100.0



### ■クロス集計

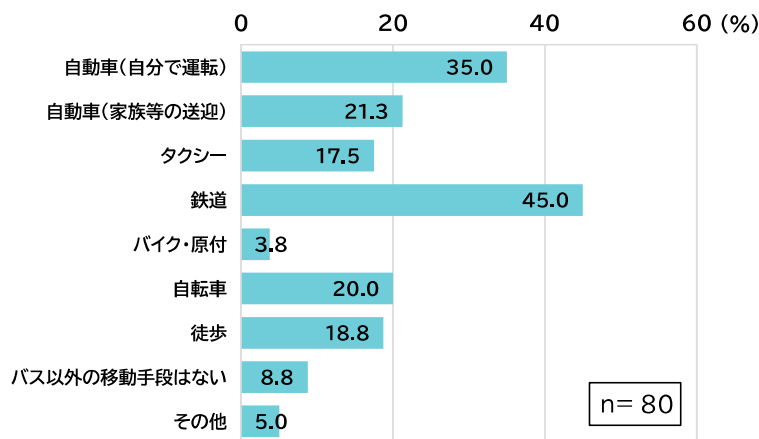


問9 目的地までのバス以外の利用可能な移動手段(○はいくつでも)

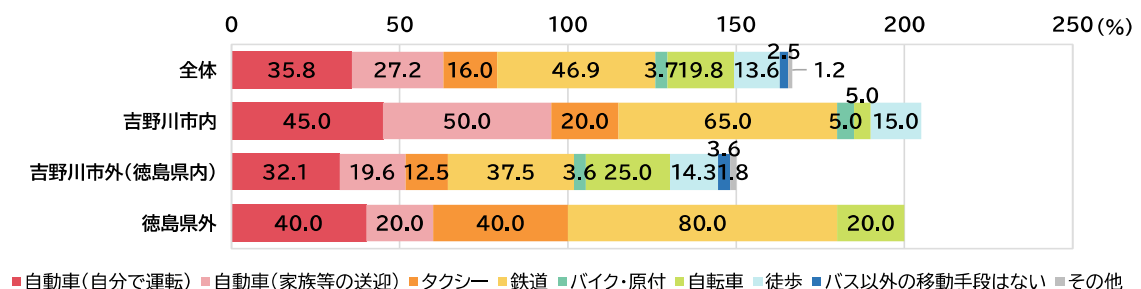
目的地までのバス以外の利用可能な移動手段は、「鉄道」が最も高く 45.0%、次いで「自動車(自分で運転)」が 35.0%と高い。

吉野川市民は、「鉄道」が最も高く 65.0%、次いで「自動車(家族等の送迎)」が高い。いずれも、吉野川市外(徳島県内)に比べて高い結果となった。

No.	カテゴリー名	n	%
1	自動車(自分で運転)	28	35.0
2	自動車(家族等の送迎)	17	21.3
3	タクシー	14	17.5
4	鉄道	36	45.0
5	バイク・原付	3	3.8
6	自転車	16	20.0
7	徒歩	15	18.8
8	バス以外の移動手段はない	7	8.8
9	その他	4	5.0
	不明	3	0.0
	全体	80	100.0



■クロス集計

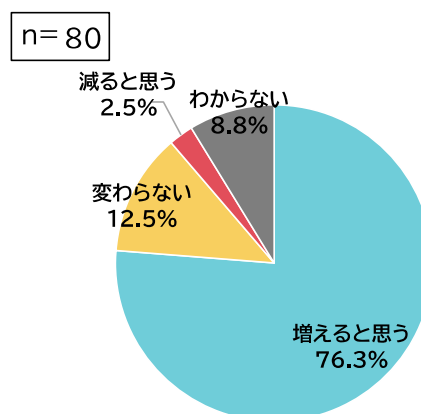


## 問 10 将来的に移動に不安を感じた場合のバスの利用について

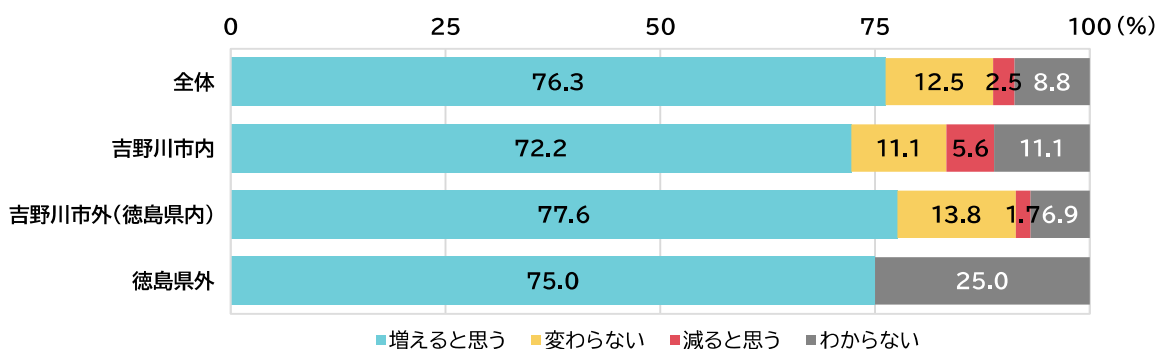
将来的に加齢などで移動に不安を感じた場合のバス利用に関する意向は、「増えると思う」が76.3%と最も高く、次いで「変わらない」が12.5%と高い。

吉野川市民は、他の地域に比べて、将来のバスの利用意向が若干低い傾向があった。市内の路線が限られていることやクルマ社会であることから公共交通を利用するイメージが他の地域に比べて持ちにくいことが示唆される。

No.	カテゴリー名	n	%
1	増えると思う	61	76.3
2	変わらない	10	12.5
3	減ると思う	2	2.5
4	わからない	7	8.8
	不明	3	0.0
	全体	80	100.0



### ■クロス集計





# 吉野川市地域公共交通計画



YOSHINO GAWA

吉野川市 市民部 市民生活課

〒776-8611 徳島県吉野川市鴨島町鴨島 115 番地 1

TEL : 0883-22-2269 FAX : 0883-22-2245