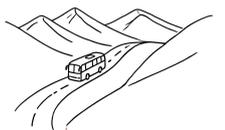


資料 C

海陽町公共交通計画 素案

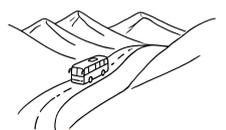


海陽町地域公共交通計画素案

目次

1 目次

2	はじめに	4
2.1	はじめに	4
2.2	策定の目的	4
2.3	経緯・背景	4
3	計画の位置づけ	6
3.1	計画の位置づけ	6
3.1.1	マスタープラン・関連計画	6
3.2	区域・圏域・期間	7
4	上位計画の整理	7
4.1	徳島県	7
4.2	交通計画策定関連法案	8
4.3	隣接自治体の交通計画	9
4.3.1	牟岐町	9
4.3.2	那賀町	9
4.3.3	美波町	10
4.3.4	高知県東洋町	10
4.3.5	高知県室戸市	10
5	現状と課題	11
5.1	位置・地勢	11
5.2	人口・世帯分布	11
5.3	流入出・昼夜人口	13
5.4	道路・交通網	14
5.4.1	道路情報	14
5.4.2	町営交通網	14
5.4.3	民間交通網	15
5.5	施設分布	15
5.5.1	公共施設	15
5.5.2	学校	16
5.5.3	病院	17
5.5.4	買い物	19
5.5.5	駅・バス停	20
5.5.6	その他	20
5.6	交通施策	20
5.6.1	町の施策	20



5.7	交通空白地帯	24
5.8	交通接点	25
5.9	住民アンケート	25
5.10	課題	29
6	基本方針	29
6.1	目指す将来像	29
6.2	基本方針	29
6.3	目標	30
6.3.1	目標1 海陽町ならではの交通手段の最適化	31
6.3.2	目標2 町民の生活に根差した公共交通の利便性の追求	32
6.3.3	目標3 持続可能な公共交通維持の推進	33
6.4	評価	34
7	具体策	35
7.1	体制	35
7.2	概要	35
7.2.1	公共ライドシェア	エラー! ブックマークが定義されていません。
7.2.2	民間ライドシェア	37
7.2.3	貨客混載	37
7.2.4	自動運転バス	37
7.2.5	マルチモーダル MaaS	40
7.3	スケジュール	41
7.4	進行/管理	41



2 はじめに

2.1 はじめに

海陽町においては、鉄道の利用が困難な地域もあり、バスやタクシーが主要な公共交通機関として機能しています。しかしながら、近年は利用者の減少が著しく、公共交通網の維持が喫緊の課題となっております。この状況を踏まえ、海陽町地域公共交通計画を策定し、持続可能な公共交通システムの構築を目指します。本計画では、人口減少や高齢化といった社会構造の変化を考慮し、利用者が安心して利用できる交通サービスの提供に向けた施策を検討してまいります。

2.2 策定の目的

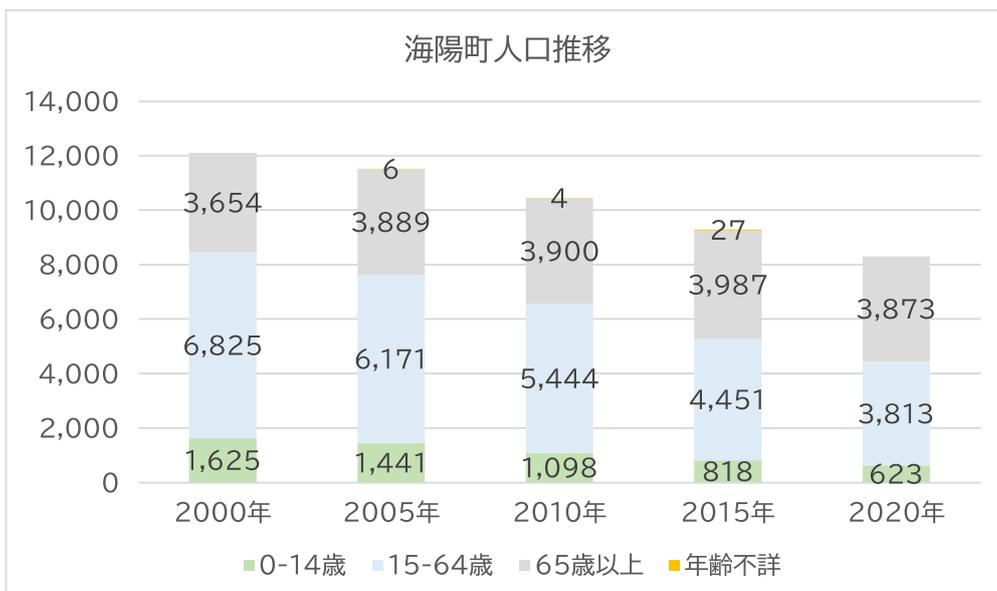
本交通計画は、町営バスの利用者減少や地域住民の高齢化、過疎化といった課題に対応し、**持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的に策定いたします。**具体的には、以下の点を重視しています。

地域住民の生活の質の向上	高齢者や免許を持たない人でも安心して移動できる環境を整備し、日常生活の維持、買い物や通院などを支援します。
地域経済の活性化	観光客の利便性を高めることで、観光振興や地域経済の活性化を図ります。
住民の参加と協力	住民の意見を反映し、地域と連携した交通体系を構築することで、より効果的で持続可能な公共交通システムを目指します。

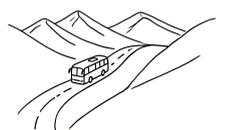
海陽町は、これらの目的を達成するために、交通事業者や地域住民、行政が連携し、地域の実情に合わせた交通計画の策定と実施に取り組んでいます。

2.3 経緯・背景

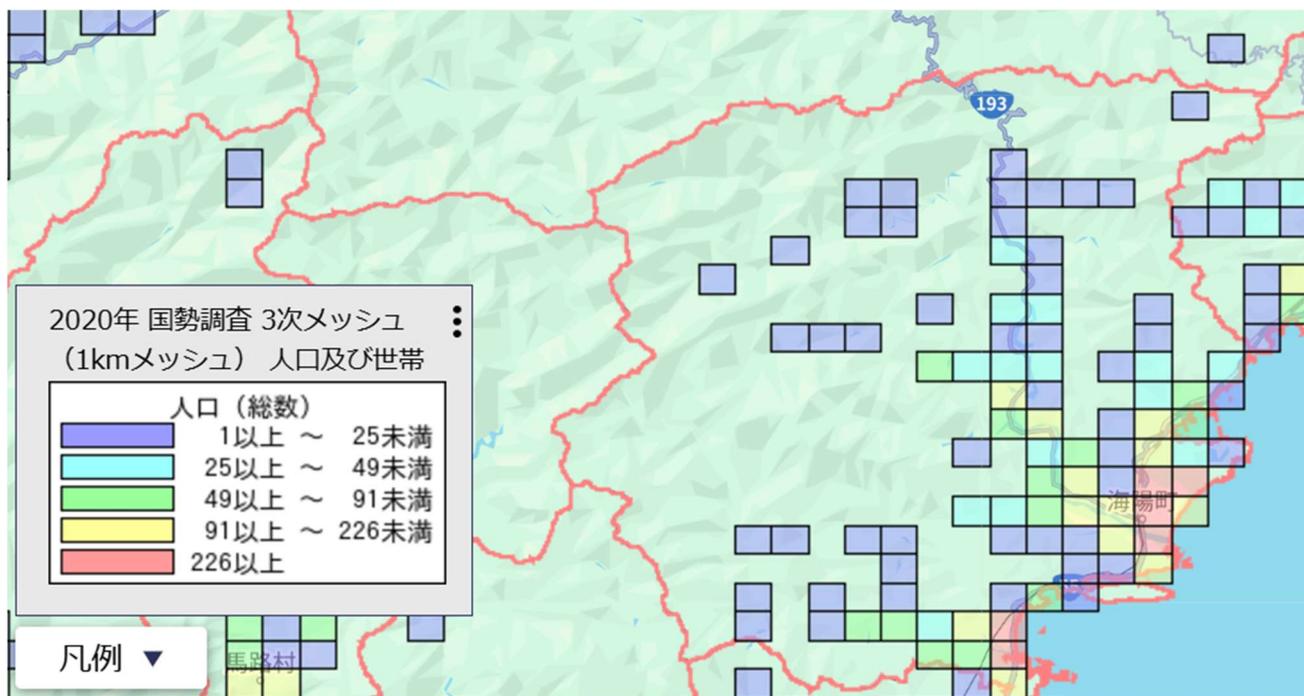
海陽町の人口は少子高齢化が進行しており、令和2年度の高齢化率は46%。将来推計人口では高齢化率が50%以上に増加の見込みです。



※国勢調査より



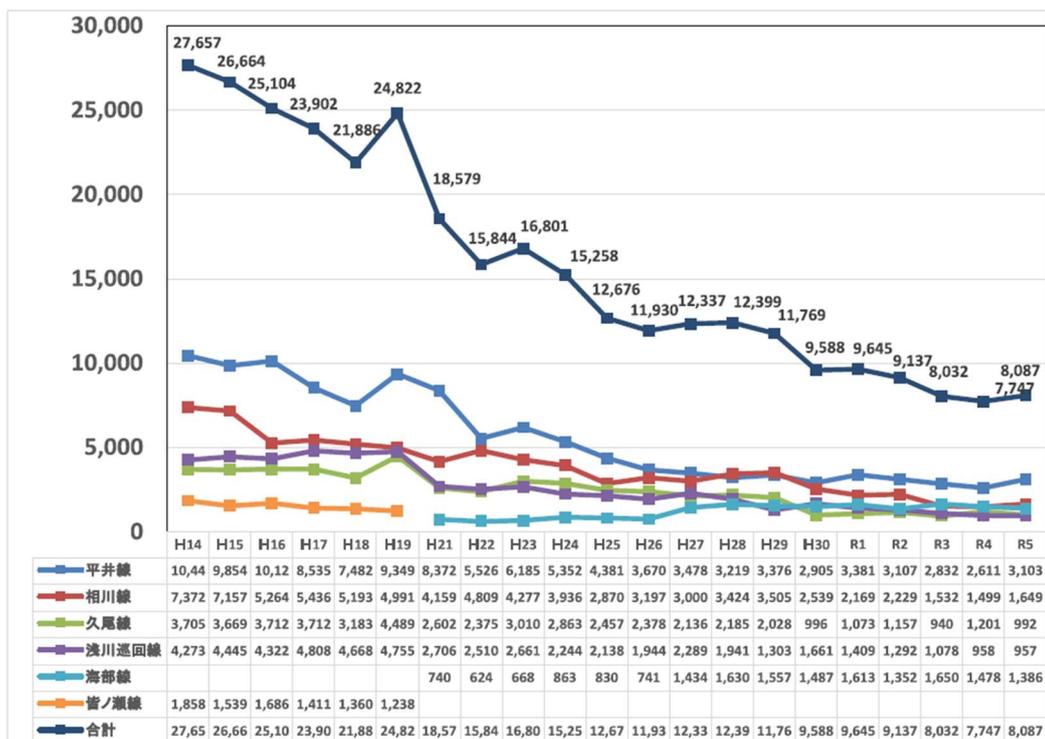
人口分布についても阿波海南、穴喰に集中している一方で、山間部にも世帯が多数あるため、包括的な移動手段の確保が必要な状況です。ただし、全体的な人口減少によりバス路線別の輸送実績についても減少を続けています。



※Jstatmap より

路線別輸送実績の推移

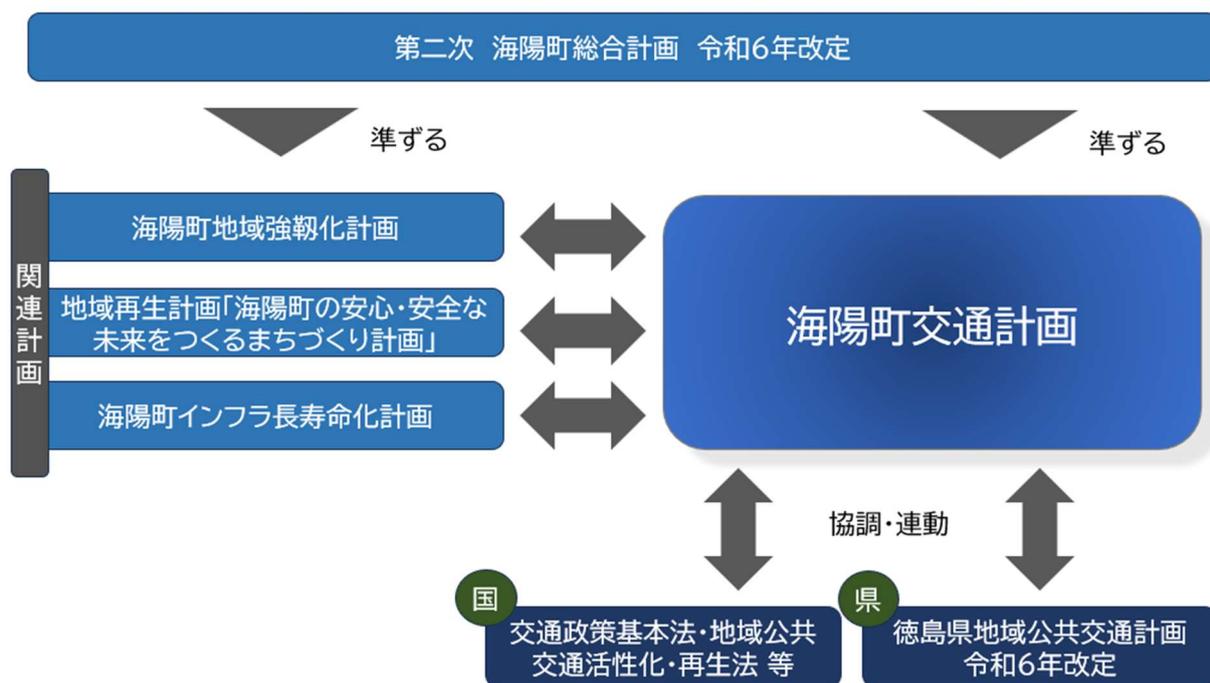
単位：人



3 計画の位置づけ

3.1 計画の位置づけ

本計画は、「第二次海陽町総合計画令和6年改訂」を上位計画とした計画であるとともに、「地域再生計画「海陽町の安心・安全な未来をつくるまちづくり計画」」、「海陽町地域強靱化計画」など関連計画との整合を図り、徳島県や国が定める公共交通の基本方針などに則しながら策定します。



3.1.1 マスタープラン・関連計画

本計画の上位・関連計画として「第二次海陽町総合計画令和6年改訂」、「海陽町地域強靱化計画」「地域再生計画 海陽町の安心・安全な未来をつくるまちづくり計画」「海陽町インフラ長寿命化計画」が該当し、町内における公共交通政策の方針について記載されているため、これらの計画との整合を図る必要があります。各計画における関連性の高い記載内容を以下に抜粋して記載します。

計画名	内容
第二次海陽町総合計画	第四部 すみよいまち 2 快適な生活空間をつくる P80 (2)交通環境の整備【交通】 04 生活交通の維持と確保 地域の暮らしを支える交通手段を効率的かつ効果的に確保するため、関係機関・事業者と連携しながら、バス路線の再編、車両の効率化と快適化に取り組みます。
海陽町地域強靱化計画	P97 目標6 ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限に留め



	<p>るとともに、早期に復旧させる</p> <p>6-4 地域交通ネットワークの長期間にわたる機能停止</p> <p>【推進方針】</p> <p>道路の多重化や高質化の推進により、地域交通ネットワークや基幹交通機関の機能回復を図る。</p> <p>①ミッシングリンクの早期解消</p> <p>○信頼性の高い緊急輸送ネットワークを確保するため、「四国8の字ネットワーク」のミッシングリンクの解消に取り組む。特に、海部道路については、早期事業化に取り組む</p> <p>④公共交通機関等の状況把握、復旧体制の整備</p> <p>○発災後、速やかに公共交通機関等の状況把握及びその復旧を行うため、各種団体との支援協定の締結を推進し、情報収集・共有体制を整えるなど連携体制を整備する。</p> <p>○令和3年12月25日に阿佐海岸鉄道が運行を開始したデュアル・モード・ビークル(DMV)は、線路及び道路の両方を通行できる特性を有している。そのため、災害時においても住民の貴重な移動手段としての運行継続が図られるよう、運行事業者との連携強化を図る。</p> <p>○阿佐海岸鉄道におけるBCPの策定や関係機関と一体となった訓練の実施を促すとともに、緊急輸送道路に係る落橋防止耐震補強工事等の対策を促進する。</p>
地域再生計画 海陽町の安心・安全な未来をつくるまちづくり計画	<p>P3</p> <p>南海・東南海地震や地震による津波で沿岸部が壊滅的な状況となり町内を寸断することが想定されるため、迂回路となる町道1路線(「海南柿谷線」)の改良と、幹線町道から集落内をループする町道1路線(「城満寺線」)を消防車や救急車等の緊急車両がスムーズに通行出来る様に拡幅改良を行い、地域住民の安全・安心な暮らしの確保に繋がる生活交通網を確保する。</p> <p>森林機能を回復させ山腹崩壊を防止すると共に、災害時の復興木材確保及び木材輸送の効率化を確保するため、林道禅僧線、神野玉笠線、広岡池ヶ谷線、谷山霧越線の開設を行う。</p>
海陽町インフラ長寿命化計画	<p>P2</p> <p>地域住民にとって安全で快適な生活に欠かせない道路ネットワークの一部を担う橋は、海陽町の共有財産です。</p> <p>この共有財産を限られた予算の中で「いつ・どこに・どのような」対策を行うのが適切であるか検討し、計画的かつ効率的に管理するため「予防保全型」維持管理手法を取り入れ維持管理費用「ライフサイクルコスト(LCC)」の縮減を目指す計画です。</p>

3.2 区域・圏域・期間

本計画の計画区域は、海陽町全域とします。

本計画の計画期間は、2025年4月から2030年3月まで5年間とします。

4 上位計画の整理

4.1 徳島県

徳島県内におけるバスの輸送人員は、長期的に減少傾向が続いており、新型コロナウイルスの影響が顕在化した令和2年度は、さらに大幅に減少しています。今後は一層の人口減少、高齢化の進行が見込まれており、公共交通の持続性確保が喫緊の課題となっています。

そこで、次世代地域公共交通ビジョンで掲げている3つの柱である「公共交通の最適化」、「利便性の向上」、「利用促進」により一層取り組んでいく必要があります。





(出典：国土交通省四国運輸局「四国における運輸の動き」)
 図 県内における路線バス輸送人員



(出典 実績値：国勢調査 推計値：国立社会保障・人口問題研究所)
 図 徳島県の年齢3区分別人口推移

公共交通の課題

- **公共交通の最適化**
 鉄道や路線バスに加え、高速バスやデマンド型交通、公共交通以外の輸送手段、先進技術等の活用
- **利便性の向上**
 最適化を図る多様な交通モード・路線間の結節強化（パターンダイヤ等）、待ち環境の充実
- **利用促進**
 地域全体で公共交通を支える意識の醸成、観光を含めた利用促進策やPRの充実

出典：【概要版】徳島県地域公共交通計画(令和6年6月改訂)

海陽町では、とくに以下の徳島県が掲げる目標に準拠した交通施策を展開します。

徳島県の目標	事業	詳細
1. 公共交通の最適化	事業①	モーダルミックスの推進。デマンド型交通、自家用有償旅客運送、一般乗車可能な送迎バス、水素燃料電池バスなどの導入
	事業②-1	コミバス・タクシーとの連携
	事業②-4	DMVの移動手段・観光資源としての活用
2. 利便性の向上	事業③-1	シームレスに移動できる仕組みの構築
	事業③-3	公共交通のオープンデータ化
	事業③-4	IoT、AIによる新たなシステムの導入
3. 利用促進	事業⑤-4	新たな車両の導入
	事業⑥-3	地域公共交通計画策定の推進

4.2 交通計画策定関連法案

この計画策定にあたり、交通政策基本法と地域公共交通活性化・再生法、道路運送法などの法律、海陽町交通安全対策会議条例に準拠する必要があります。

交通政策基本法

交通政策全般の理念や目標を定めたもので、交通が国民生活や経済活動に果たす役割の重要性を明記しています。この法律に基づき、海陽町は交通計画において、安全で円滑な交通の実現、交通と地域の調和、持続可能な交通システムの構築といった目標を掲げる必要があります。

地域公共交通活性化・再生法

地域公共交通の維持・改善を目的とした法律です。特に過疎地域においては、バス路線の廃止や運行本数の減少といった問題が深刻化しており、この法律に基づいて、海陽町は住民のニーズに合った公共交通サービ



スの提供、交通機関と他の移動手段との連携強化といった施策を講じることが求められます。

道路運送法

バスなどの自動車運送事業に関する規制を定めており、公共交通の運行に直接関わってくる法律です。バス事業者に対する規制や、路線バスの運行に関する許可など、公共交通の運行に直接関わる内容が含まれています。

海陽町交通安全対策会議条例

海陽町交通安全対策会議条例では、海陽町交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。海陽町区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進することが定められています。

これらの法律や条例を踏まえて、海陽町の交通計画は、単にバス路線の維持だけでなく、デマンド交通の導入、町営バスの見直しと活用、DMV や鉄道との連携強化など、多様な交通手段を組み合わせた総合的な交通体系の構築を目指す必要があります。

4.3 隣接自治体の交通計画

4.3.1 牟岐町

牟岐町においては、「[牟岐町都市計画マスタープラン](#)」にて、まちづくりの課題として交通について述べられています。

【主な事業】

- ①広域道路網(牟岐バイパス、阿南安芸自動車道)の整備促進
- ②公共交通の整備・充実
 - └JR やバス等の利用促進
 - └出羽島連絡船の利用促進
 - └新たな公共交通サービスの検討
 - └県立海部病院へのアクセス手段の確保
 - └子供たちの通学を支える交通の確保

4.3.2 那賀町

那賀町においては、「[那賀町地域公共交通計画](#)」にて、地域交通の目標を掲げ取り組んでいます。

【主な事業】

- 事業②-1 交通拠点の移転に伴う路線バスの再編
- 事業②-2 利用者の少ないバス路線の最適化の検討
- 事業②-3 町営バスの最適化の検討
- 事業③-1 高齢者福祉特定回数割引乗車券・タクシー移送の維持・充実
- 事業③-2 地域特性等を踏まえた公共交通支援サービス等の検討
 - └木沢地区では、公共交通空白地等における移動の支援のため、「公共交通空白地有償運送事業(ボランティアタクシー)」に取り組んでいます。利用者の評価も高いことから、その維持・充実を図ります。



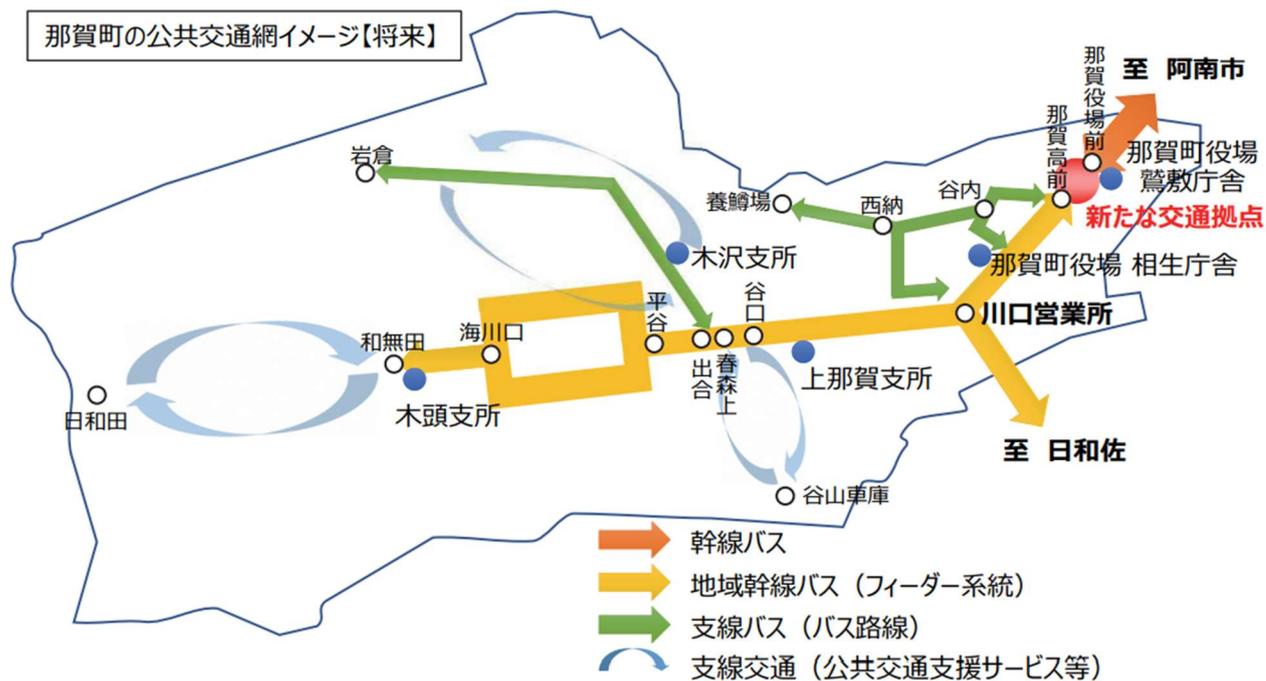


図 那賀町の公共交通体系の最適化イメージ

出典：那賀町地域公共交通計画

4.3.3 美波町

美波町においては「[第3次美波町総合計画](#)」において、地域交通の目標を掲げて取り組んでいます。

【主な事業】

(1)道路・交通網の充実

4 地域公共交通の充実

- ・病院等連絡バスの運行

- ・高齢者タクシー利用料金助成事業の実施

4.3.4 高知県東洋町

海陽町に隣接する高知県東洋町においては、「[東洋町総合計画](#)」にて、福祉バス運行事業等地域交通の目標を掲げ取り組んでいます。

【主な事業】

3. 産業の振興

(8)公共交通

平成20年度からは、町が無料の福祉バスを運行

東部交通(株)と徳島バス南部(株)に、補助金を交付

4.3.5 高知県室戸市

海陽町に隣接する高知県室戸市においては、「[室戸市地域交通計画](#)」にて、福祉バス運行事業等地域交通の目標を掲げ取り組んでいます。



【主な事業】

施策1-1 公共交通空白地の解消

施策 1-2: 快適に利用できる待合所(交通結節点)の整備

施策 2-4: 情報の多言語化とIT S の活用

施策 3-1: 量販店と公共交通ネットワークの連携

5 現状と課題

5.1 位置・地勢

本町は、徳島県の最南端に位置し、東西 24km、南北 22km、総面積 327.65 km²に及ぶ広大な地形を有しており、その9割は山地によって占められています。南東の海岸線は太平洋を望み、北は那賀郡那賀町、東は海部郡牟岐町、西は高知県と隣接しています。

北部・西部にあたる山地は 1,000mに及ぶ緑豊かな山々がそびえています。これらの山々を水源として、地域の中央には北から南に海部川が、南部では西から東に穴喰川が太平洋に流れ込んでいます。

海部川下流の右岸流域沿いに細長く開けた平野部は、海部川の沖積作用によって形成され、その広さは郡内一を誇っています。青く美しい海岸は、室戸阿南海岸国立公園に指定され、海岸は数々の岬や入江を有する美しいリアス式海岸となっています。

また、海岸線に沿って、徳島市から高知県を結ぶ国道 55 号とJR牟岐線・阿佐海岸鉄道がほぼ並行に走り、南北には、海部川に沿って、国道 193 号が国道 55 号と那賀町中央部を結んでいます。



※海陽町観光協会 HP より抜粋

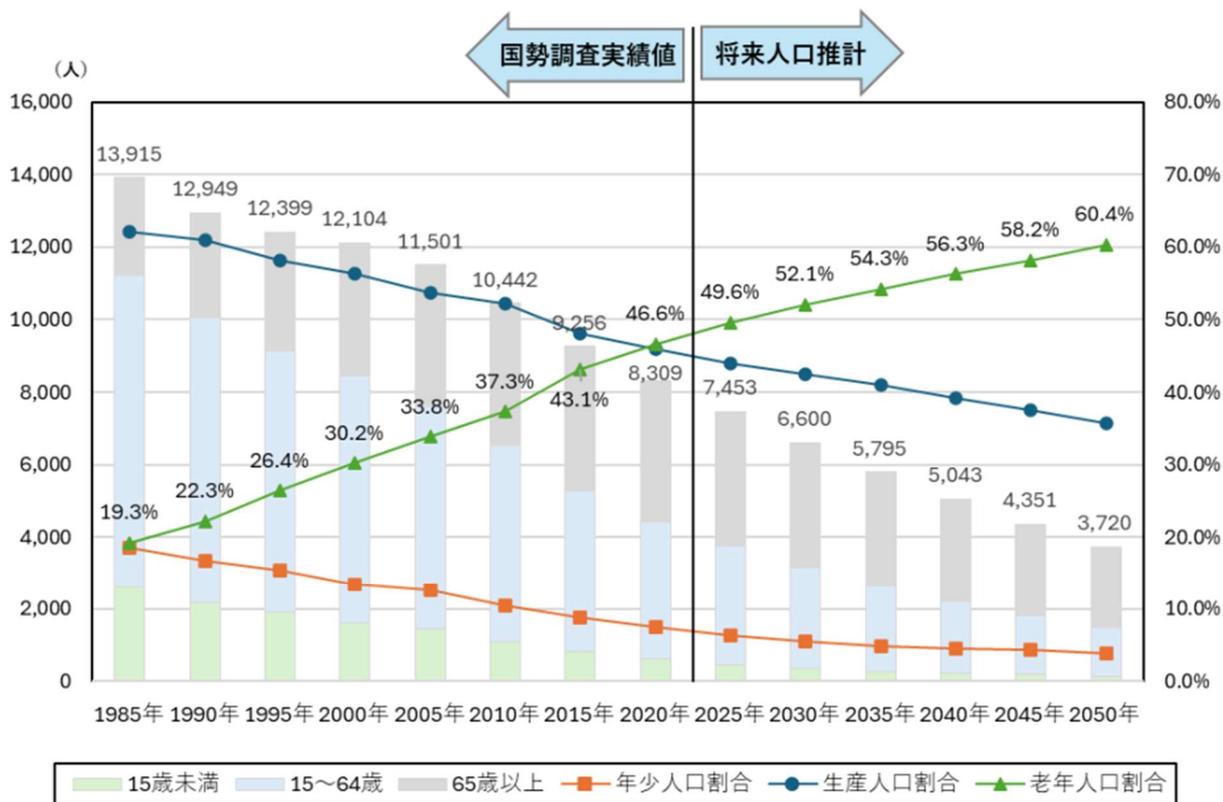
5.2 人口・世帯分布

本町の人口についてみると、減少の一途をたどり、平成 27(2015)年には総人口が 9,256 人となっています。また、将来推計人口をみると、令和 22(2040)年には 5,043 人となっており、平成 22(2010)年から約半数となる見込みとなっています。

総人口が減少する一方、老年人口割合(65 歳以上)をみると、令和 2(2020)年には生産年齢人口割合(15~64 歳)を上回り、令和 22(2030)年では総人口の半分を占める 52.1%の見込みとなっています。

◆人口推移と将来推計



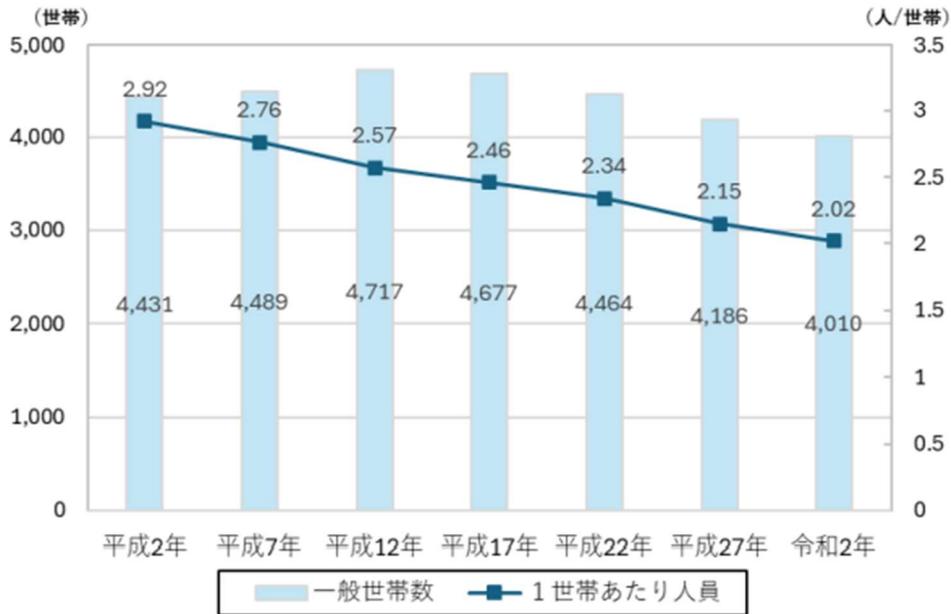


資料：総務省統計局「国勢調査」・国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(2023年12月推計)

本町の世帯についてみると、平成12年まで増加傾向にあったものの、平成17年以降は減少傾向となり、令和2年では4,010世帯となっています。
 1世帯あたり人員については、減少し続けており、令和2年では2.02人/世帯となっています。

◆一般世帯数と1世帯あたり人員の推移

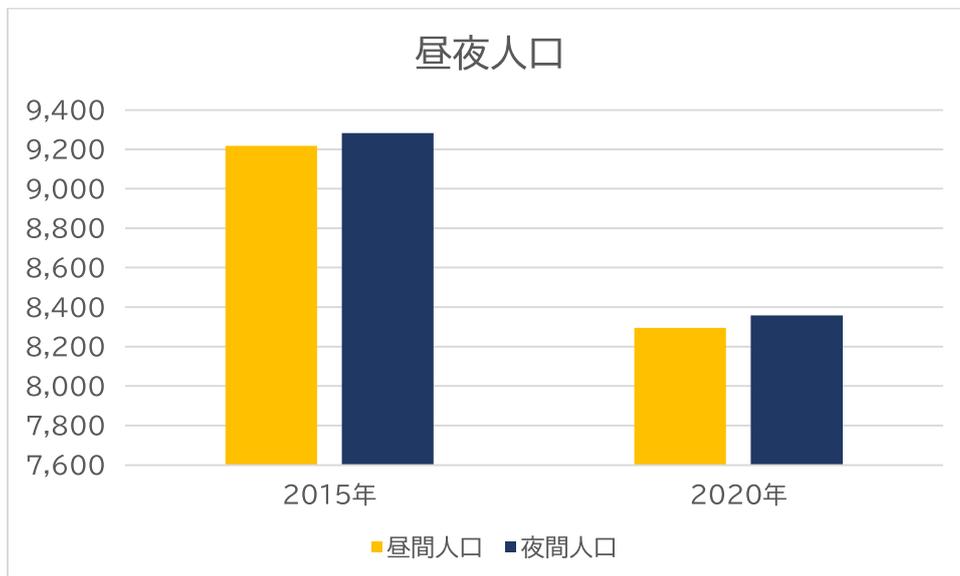




資料：国勢調査

5.3 流入出・昼夜人口

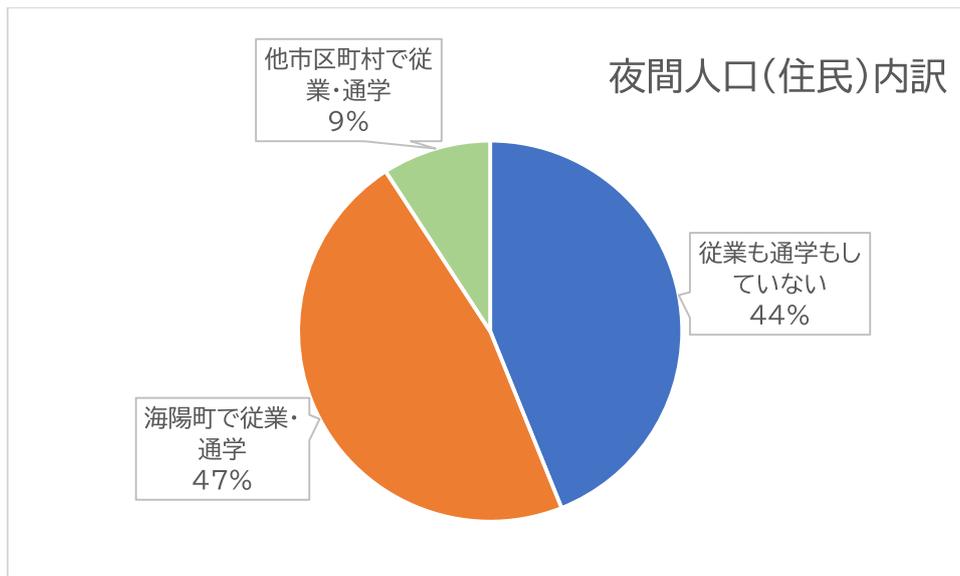
海陽町においては、夜間人口(住民の数)が昼間人口(その地域で仕事や学校、買い物などで活動している人々の数)をわずかに上回っています。昼間の他市への流出は少ない傾向にありますが、同時に他の地域からの観光客・従業者も少ない傾向にあります。



※e-stat 時系列データ 従業地・通学地2015年 2020年国勢調査より

住民のうち、従業も通学もしていないのが44%、海陽町で従業・通学している人が47%と大半を占め、他市区町村で従業する人はわずか9%にとどまっており、海陽町では大半の人が町内で従業・通学しています。





※e-stat 時系列データ 従業地・通学地 2020 年国税調査より

5.4 道路・交通網

5.4.1 道路情報

5.4.1.1.1 道路情報・交通量

※※※データ取得次第更新予定※※※

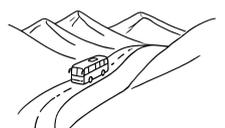
5.4.1.1.2 所有車両数

※※※データ取得次第更新予定※※※

5.4.2 町営交通網

現在町営の交通網としては、町営バスとスクールバスを運行しています。

町営交通網	
町営バス	町営バスは、現在、久尾線、浅川巡回線、海部線、相川線、平井線が運行しており、地域住民の生活を支えています。
スクールバス	令和6年現在運行しているスクールバスは6便。



5.4.3 民間交通網

現在民間の交通事業者は下記の事業者が町民の足を支えています。

民間交通網	
南部バス	徳島バス南部株式会社が運営する、路線バス。牟岐線として、19 系統～28 系統を運行する。
高速バス	徳島バス株式会社が運行する高速バス。大阪方面に向かう便が毎日3便程度運行している。
JR	四国旅客鉄道株式会社が運営する、鉄道。JR 牟岐線は1時間に2本程度運行中。
阿佐鉄道(DMV)	阿佐海岸鉄道株式会社が運行する、道路と鉄道の両方を走行できる交通機関。阿波海南文化村から道の駅穴喰温泉等の路線を1日に8便程度運行する。
タクシー	海南観光タクシー有限公司、有限公司轟タクシー、大里タクシーなどがタクシー業務を担っている。
介護タクシー	金ちゃん介護タクシー、八山介護タクシー等の個人タクシーが海南地区と穴喰地区の介護送迎を担っている。
シェアサイクル	シェアサイクルを導入しており、地域住民・観光客が利用可能。

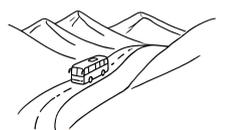
5.5 施設分布

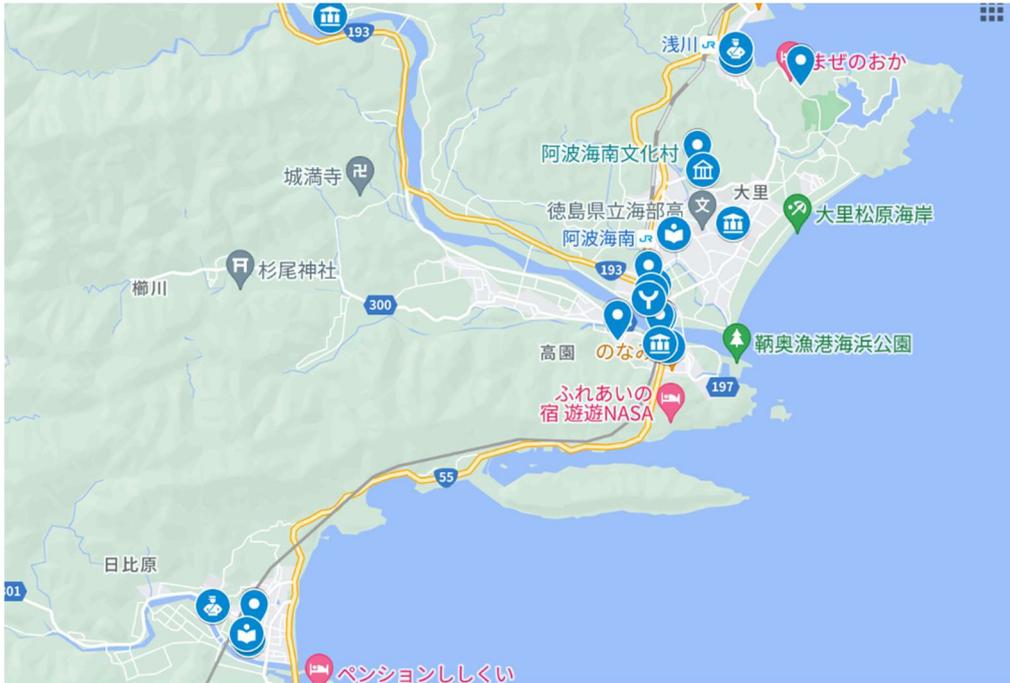
人口は阿波海南駅周辺の中心部、穴喰駅周辺にかけて人口が分布しています。

一方、山間部では人口密度が低く、集落が点在しています。

5.5.1 公共施設

海南庁舎	大砂海水浴場
海部庁舎	まぜのおかオートキャンプ場
穴喰庁舎(町民センター含む)	ピクニック公園
阿波海南文化村(博物館含む)	蛇王運動公園
社会福祉協議会	海南B&G海洋センター
地域包括支援センター	遊遊 NASA
シルバー人材センター	リビエラしきい
わしずみ荘(デイサービス)	海洋自然博物館マリンジヤム
さつき荘(デイサービス)	海南図書館
海南荘(特別養護老人ホーム)	穴喰図書館

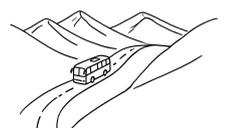




5.5.2 学校

公立小学校は、海南小学校、海部小学校、穴喰小学校の3校があり、中学校は、海陽中学校、穴喰中学校の2校が存在している。

かいうこども園 3月までは、海陽幼稚園・海南保育所・海部西保育所	穴喰保育所
穴喰保育所	穴喰小学校
二葉保育園	海陽中学校
海南小学校	穴喰中学校
海部小学校	海部高校(県立)

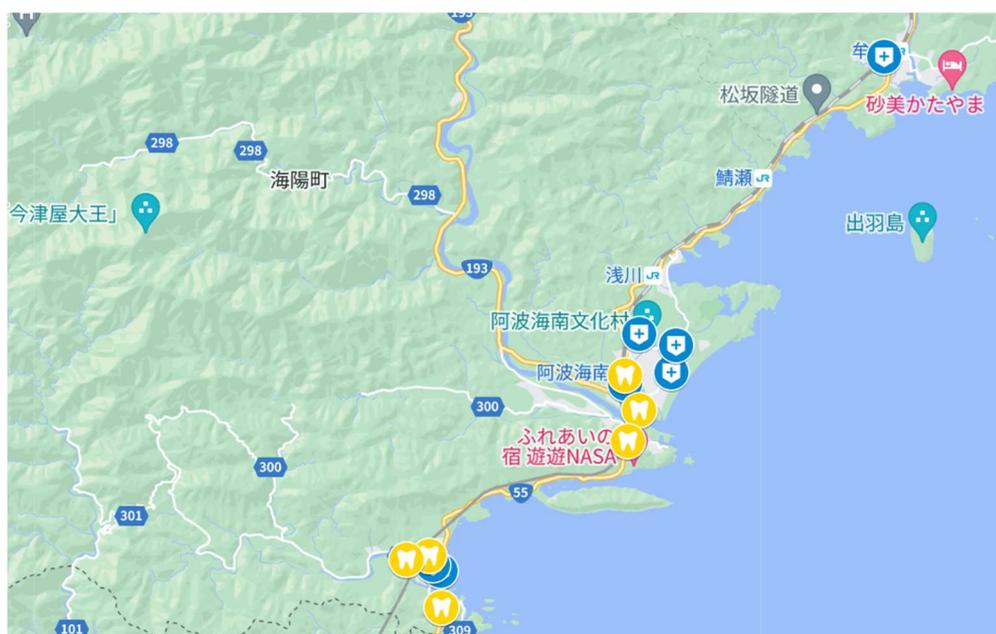


5.5.3 病院

5.5.3.1.1 町内病院

町内では複数の病院が開業しているが、いずれも中心部に位置しており、山間部の住民のアクセスに課題がある。

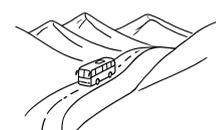
海南病院(町立)	K'sデンタルクリニック
宍喰診療所(町立)	やまいし歯科
大里医院	シシクイデンタルクリニック
いしもとファミリークリニック	ささき歯科医院
寿満内科クリニック	前川歯科医院
折野胃腸科内科	ゆづ動物病院
ヒロタ歯科医院	



5.5.3.1.2 町外病院

牟岐町

県立海部病院(牟岐町)	美海クリニック(牟岐町)
小柴医院(牟岐町)	玉真病院牟岐診療所(牟岐町)
竹林眼科(牟岐町)	





東洋町

寿美医院(高知県東洋町)	野根診療所(高知県東洋町)
--------------	---------------



5.5.4 買い物

サンシャインモアナ	タニモト海南店
スーパーニシミヤピアカイフ	桑村鮮魚店
ビルド海南店	ぬしま鮮魚店
コーナン海南店	すぎのこ市場(道の駅内)
コメリ海陽店	セイムス海陽店
ショッピング大黒	セイムス四方原店
スーパーダイコクドー	コスモス海陽店
池内商店	ローソン海陽町杉谷店
河内商店	ローソン海陽町四方原店
海部スーパー	ローソン海陽町大里店
サンシャインモアナ	セブンイレブン海陽町穴喰店



5.5.5 駅・バス停



赤:町営バス 青:民間バス

5.5.6 その他

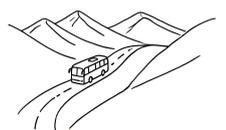
記載検討

5.6 交通施策

5.6.1 町の施策

5.6.1.1.1 施策概要

海陽町では、スクールバス、町営バス、DMV、南部バス等の交通手段が町民の足を支えています。スクールバスは、生徒数減少や始業時間の関係で、路線の統合が困難な状況です。町営バス・南部バスは、利用者数が少なく、採算が合わない路線が多数あり、一般財源と補助金で維持されています。世界初の DMV は、乗車人員が減少傾向にあり、収入も減少しています。



5.6.1.1.2 スクールバス

現状	令和6年現在運行しているスクールバスは、6便。1便に対する最低利用数はバス1台につき6人。片道の最長時間は43分
課題	始業時間の決まりがあるため、距離的な観点からも統合することが難しい状況。



出典:海陽町学校の在り方検討委員会 資料1

■海陽町スクールバス運行費用

学校名	乗車定員	利用児童生徒数(人)	うち遠距離(人)	1日延べ運行距離(km)	年間運行費	購入年度	利用児童生徒1人あたりの維持運営費(千円/人・年)	運行距離1kmあたりの維持運営費(千円/km・年)
海南小	29	10	6	40	3,465	H28	347	87
海南小	29	11		14	1,238	H11	113	88
海南小	14	8	8	120	3,874	H30	484	32
海南小	26	6	4	70	4,090	H25	682	58
海部小	26	17	6	40	4,160	H12	245	104
穴喰小	26	15	2	25	3,766	H24	251	151
計		67	26	309	20,593		2,121	520

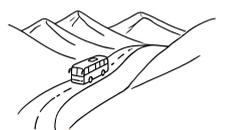
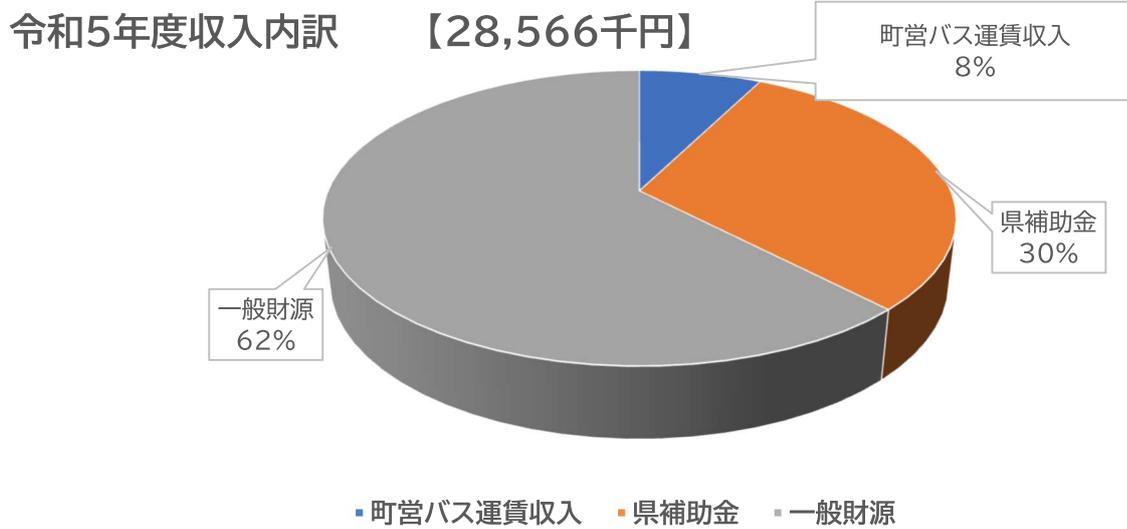
出典:海陽町学校の在り方検討委員会 資料1



5.6.1.1.3 町営バス

現状	現在、久尾線、浅川巡回線、海部線、相川線、平井線が運行しており、地域住民の生活を支えている。令和5年度の平均乗車率が0.75人/便
課題	いずれも不採算路線であり、乗車率が1人を下回るほどに利用者が減少している。また、町営バスの運賃収入は必要経費の8%であり、一般財源と補助金で維持し続けるインフラとなっている。

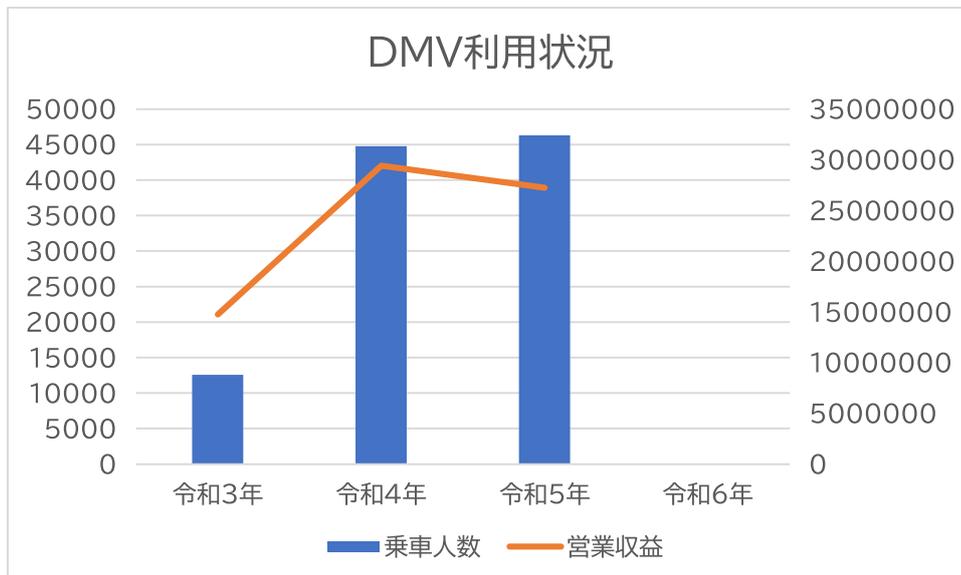
運営:海陽町役場 住民環境課



5.6.1.1.4 DMV

現状	2021 年から運行が開始となった、道路と鉄道の両方を走行できる新しい交通機関。世界発のDMV 本格営業を実施している。
課題	※※※データ準備次第更新※※※

運営:阿佐海岸鉄道株式会社



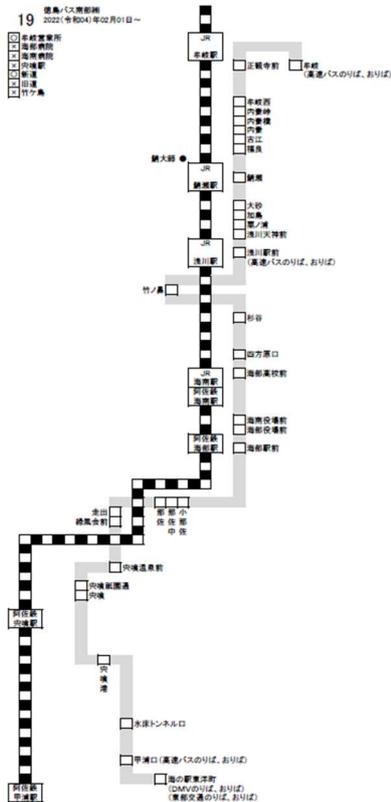
▼阿佐海岸鉄道株式会社

出典:阿佐海岸鉄道株式会社 HP



5.6.1.1.5 南部バス

現状	徳島バス南部株式会社が運営する、路線バス。牟岐線として、19 系統～28 系統を運行する。
課題	※※※データ準備次第更新※※※

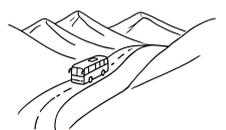


5.7 交通空白地帯

交通空白地とは、公共交通機関(鉄道、バスなど)の路線網から外れ、これらの交通機関を利用できない地域のことです。交通手段が限られる地域です。特に、高齢者や免許を返納した人など、自動車を運転できない人にとって、日常生活を送る上で大きな支障となる可能性があります。

海陽町では交通空白地が多数点在しており、交通空白地に対する取り組みとして、関係者が連携・協働し、公共交通を維持・確保する仕組みづくりが必要とされています。

※※※交通空白地図挿入※※※



5.8 交通接点

交通結節点は、異なる交通手段が接続する場所であり、駅やバスターミナルなどが該当し、地域における移動の円滑化に重要な役割を果たします。

海陽町では、阿波海南駅、海部駅、穴喰駅の主要な駅と、阿波海南文化村・道の駅穴喰温泉が交通接点となっています。

ただし、近年の人口減少に伴い、運行便が減便し、目的地に到着するため数十分から数時間の待ち時間を要することがあります。利用者のニーズに合わせたストレスの少ない交通の接続を実現することが求められています。

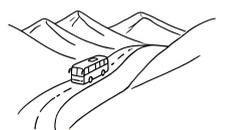


5.9 住民アンケート

海陽町は、住民の声を最大限計画に反映するべく、住民アンケートを実施しました。その結果多くの声が寄せられ、計画策定に活用いたしました。ここでは抜粋してご紹介します。

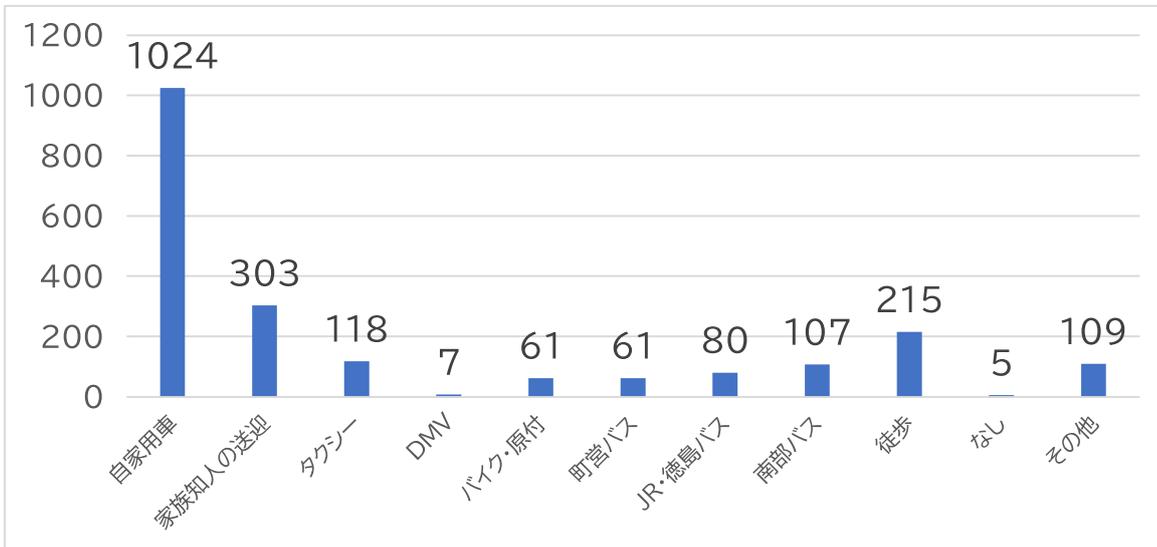
アンケートタイトル	海陽町公共交通住民アンケート
実施期間	令和6年7月9日(火)～7月31日(水)
対象地区	海陽町 浅川地区・海南地区・川上地区・海部地区・穴喰地区
対象者数	18歳以上の町民から無作為に3,500人を抽出して実施
有効回答数	1,664枚 (回収率47.6%)

※※※アンケート回答者 属性追加※※※



■外出の移動手段

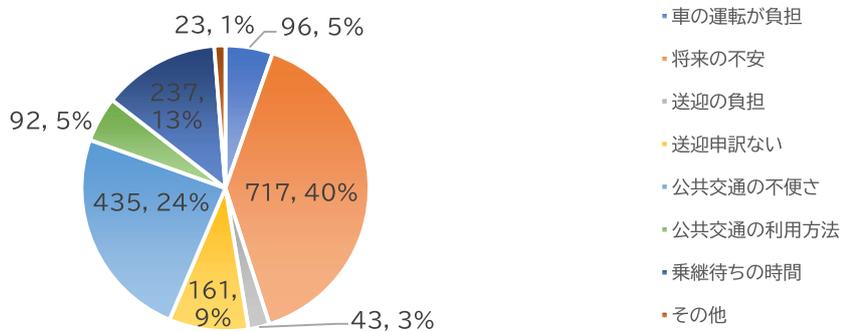
回答率:83.2%、n=1384(無回答:280)



移動手段は圧倒的に自家用車が多く、町営バス・民営の交通手段の利用は一部の人が活用する交通手段であることがわかった。

■移動に対する不安

回答率:64.2%、n=1069(無回答:595)

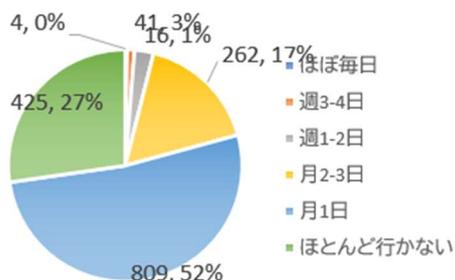


移動に対する不安として、「将来の不安」を掲げる人が多く、次いで公共交通の不便さ、乗車の待ち時間に対する不安の声があげられた。



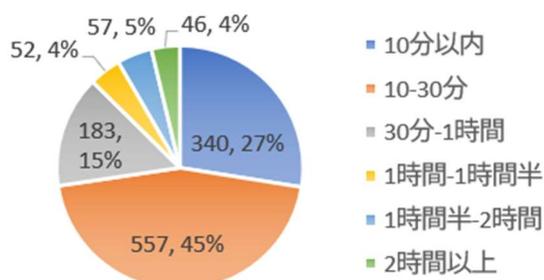
■病院通院頻度

回答率:93.6%、n=1557(無回答:107)



■片道所要時間

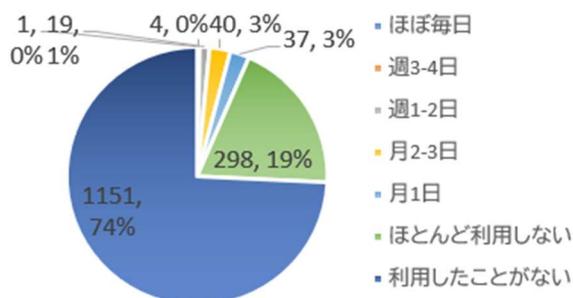
答率:74.2%、n=1235(無回答:429)



病院は月1日が半数以上を占める中、月2-3日通う人も20%ほどいる。病院への片道の移動時間は10分~30分が多数ではあるものの、1時間半以上かけている人が一定数いることも無視できない事実です。

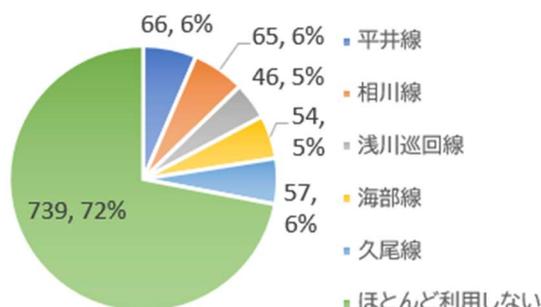
■町営バスの利用頻度

回答率:93.1%、n=1550(無回答:114)



■利用する路線

回答率:59.6%、n=992(無回答:672)

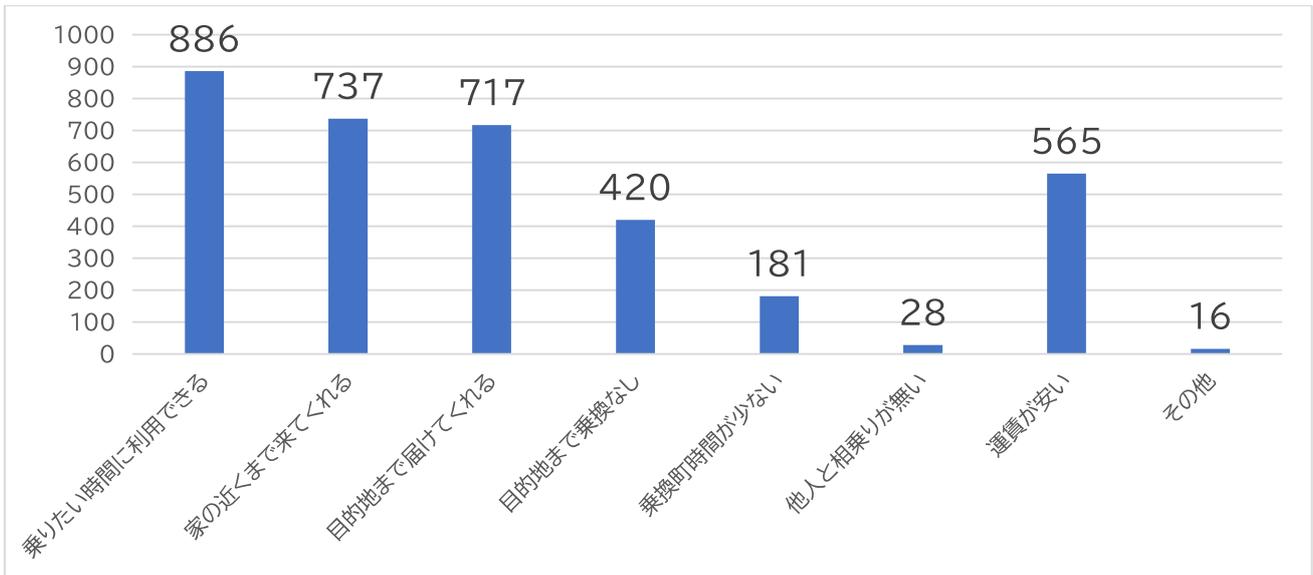


回答者のうち、約9割が利用したことがない・ほとんど利用しないと回答している一方で、定期的にご利用する人がいるのも事実です。また、利用路線には偏りがなく、各路線が住民の大事な交通網として機能しています。



■公共交通への期待

回答率:79.9%、n=1330(無回答:334)



公共交通に求めるものは、乗りたい時間に載れる時間の利便性と、家の近くまで来る距離の利便性、目的地に近い場所で降車できること・運賃などに期待が寄せられています。

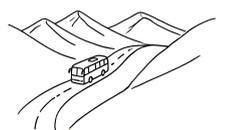
■アンケート総括

住民アンケートの結果から、住民が公共交通に対して求めていることは多岐にわたりますが、主なものを以下にまとめます。下記の要望を交通計画の推進に活かしてまいります。

アクセスに関する要望	
行きたい目的地へのアクセス	普段の買い物先や病院など、日常生活に必要な場所への公共交通のアクセスを求めています。特に、郊外部の商業施設へのアクセスを重視する傾向が見られます。
自宅から公共交通へのアクセス	特に、車を運転できなくなった場合の将来への不安が顕著に見て取れるため、自宅から公共交通へのアクセスを将来的に重要視している人が多くいます。

利便性に関する要望	
多様なニーズへの対応	時間・距離・乗降車地の利便性向上など、それぞれのニーズにあった利用が求められています。
待ち時間の短縮	交通接点の不便さを解消し、目的地に短時間で到着できる移動手段が求められています。
分かりやすい情報提供	自家用車利用者が多い傾向にあり、公共交通に関する情報不足を解消し、誰にでも分かりやすい情報提供を求めています。特に、運行情報や乗り換え案内などのデジタル情報へのアクセスが必要とされています。

デマンド交通に関する要望	
デマンド交通の認知度向上	デマンド型乗合タクシーの運行区域内でも、認知度が低いいため、認知度向上を求めています。
デマンド交通の利用しやすさ	利用しやすいデマンド型交通の導入を求めています。



5.10 課題

①高齢化と自家用車の移動

・高齢化が進み、自家用車での移動困難者が増加していく。

②公共交通サービスの再構築

・乗車率が低く、利便性に難のある町営バスの他交通網への転換が必要。

・転換に関しては、DMV や他交通機関との重複路線解消等、効率的な交通網の構築が必要。

③公共交通の維持

・町の財政負担を抑えつつ、町民ニーズにあった公共交通を維持することが必要。

6 基本方針

6.1 目指す将来像

現在の課題を解決し、複数の手段を組み合わせた自由度の高い、継続性のある公共交通を実現し、全世代自由に移動できる交通インフラを構築します。

6.2 基本方針

多様な移動手段を統合し 移動の自由により
はぐくむ、にぎわう、すみよいまち を実現する

- ・海陽町は、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る、持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指しています。
- ・住民や旅行者の移動ニーズに合わせて、複数の移動サービスから自由に選択でき、検索・予約・必要に応じて決済等を一括で行える、マルチモーダルMaaSの仕組みを構築します。

※MaaSとはMobility as a Serviceの略で、情報通信技術(ICT)を活用して複数の交通手段を組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行う次世代の移動サービスです



6.3 目標



6.3.1 目標1 海陽町ならではの交通手段の最適化

事業名①-1	バス路線・ダイヤの見直し				
事業概要	バス路線については、町営バス、民間バス会社の路線バス共に町民の声を聴きながら見直しが必要となります。主要施設への到達時刻や滞在時間を考慮し、時間帯や曜日によってルートを変えるなどの柔軟な対応が求められます。				
実施主体	海陽町・交通事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

事業名①-2	町営バスの予約制導入				
事業概要	効率的な運用を行い、利便性を向上させます。 ※R6年度 令和7年2月～久尾線で実証実験				
実施主体	海陽町・交通事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

事業名②-1	公共ライドシェアの活用				
事業概要	ドア to ドアで、自宅～行きたい場所まで、自由に行ける公共交通を構築します。 住民乗車は補助があり、それ以外は正規料金で乗車できます。				
実施主体	海陽町・交通事業者・システム事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

事業名②-2	DMV の活用推進				
事業概要	検討中				
実施主体	海陽町・交通事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度



事業名②-3	民間ライドシェアの活用				
事業概要	公共交通でフォローできない部分を事業者が主体となった住民共助で移動支援します。				
実施主体	海陽町・交通事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
※要検討					

事業名②-4	自動運転の推進				
事業概要	小型グリーンスローモビリティを活用した、自動運転の導入を推進します。予約制で運行区間内で乗車でき、1台に対して2名～3名乗車可能。海部・海南エリアで最大3台、穴喰エリアで1台、計4台想定しています。				
実施主体	海陽町・交通事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
※要検討					

6.3.2 目標2 町民の生活に根差した公共交通の利便性の追求

事業名③-1	高齢者外出支援事業				
事業概要	海陽町行き！活き！高齢者外出応援事業として、町内の65歳以上の高齢者で条件の当てはまる方に1か月あたり100円券20枚の助成券を交付。外出機会の拡充を図り、心身の機能低下を予防するとともに、地域の交通機関の活性化を図るため、タクシー・バス・鉄道の料金を助成しています。				
実施主体	海陽町・交通事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
随時見直しをしながら継続的に運営					

事業名③-2	キャッシュレス導入の検討				
事業概要	現在キャッシュレスに対する要望については、町民や観光客からの要望が多く届いており、キャッシュレスを導入することで、より快適に公共交通を利用できる仕組みについて検討します。				
実施主体	海陽町・交通事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
※要検討					



事業名④-1	公共交通データの利活用				
事業概要	現在、海陽町では、GTFS(公共交通機関の時刻表と地理的情報に関するオープンフォーマット)のバス運行に関する情報提供を行っています。引き続き、情報公開の要望を検討すると共に、オープンデータ化を進めていきます。				
実施主体	海陽町・交通事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
※要検討					

事業名④-2	マルチモーダル MaaS の推進				
事業概要	複数の交通網を活用していきます。				
実施主体	海陽町・交通事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
※要検討					

6.3.3 目標3 持続可能な公共交通維持の推進

事業名⑤-1	旅行者向け移手段の企画・推進				
事業概要	近年、海外から海陽町の DMV や海岸、山間の自然豊かな環境に注目が集まっています。インバウンド向けの企画乗車券などを検討し、幅広く海外に向けて PR することで、インバウンド観光客を誘致していきます。				
実施主体	海陽町・交通事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
企画乗車券の検討					

事業名⑤-2	貨客混載の推進				
事業概要	マルチモビリティステーションを推進することにより、貨客混載(旅客列車やバス、タクシーなどの旅客事業の一部を利用して貨物を輸送すること)を実現し、効率的な人流と物流の流れを実現します。				
実施主体	海陽町・交通事業者・宅配事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
※要検討					



事業名⑥-1	公共交通イベントの実施				
事業概要	公共交通に関するイベントを実施し、従来の仕組みや取り組みの周知に努めるとともに、新しい取り組みについて、町内外に発信していく活用を推進していきます。				
実施主体	海陽町・交通事業者				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
※要検討					

事業名⑥-2	住民説明会の実施				
事業概要	人口減少の中で持続可能な交通の仕組みを維持するには、さまざまな仕組みの変化が求められています。住民との対話を丁寧に行いながら、町として最善の選択を行っていきます。				
実施主体	海陽町				
スケジュール					
令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
※要検討					

6.4 評価

公共交通計画の評価は、計画の目標達成度を測り、改善につなげるために不可欠なプロセスです。評価は、計画期間中だけでなく、計画終了後にも継続的に行う必要があります。

評価の主な目的は以下の通りです。

- 計画の進捗状況の確認: 設定した目標値に対する達成度を定期的に計測します。
 - 課題の明確化: 目標未達成の場合、その要因を分析し、改善策を検討します。要因は、内部要因(計画自体の問題)と外部要因(社会情勢の変化など)に分けて考えることが重要です。
 - 計画の見直し: 評価結果を踏まえ、必要に応じて計画内容や目標値、事業内容を見直します。
- 評価の際には、数値指標を用いることが重要です。
- 利用者数、収支状況、公的負担額などが標準指標として設定されます。

これらの指標は、継続的かつ簡易に収集できるデータを活用することが望ましいです。指標は、地域の実情や計画の目的に合わせて設定し、関係者が自分事として捉えやすいものが望ましいとされています。

海陽町では、本計画書において各事業に対して令和12年3月までの計画を立てておりますが、随時各事業の進捗を管理し、更新することで正しく評価し、無駄のない事業運営を行っていきます。



7 具体策

7.1 体制

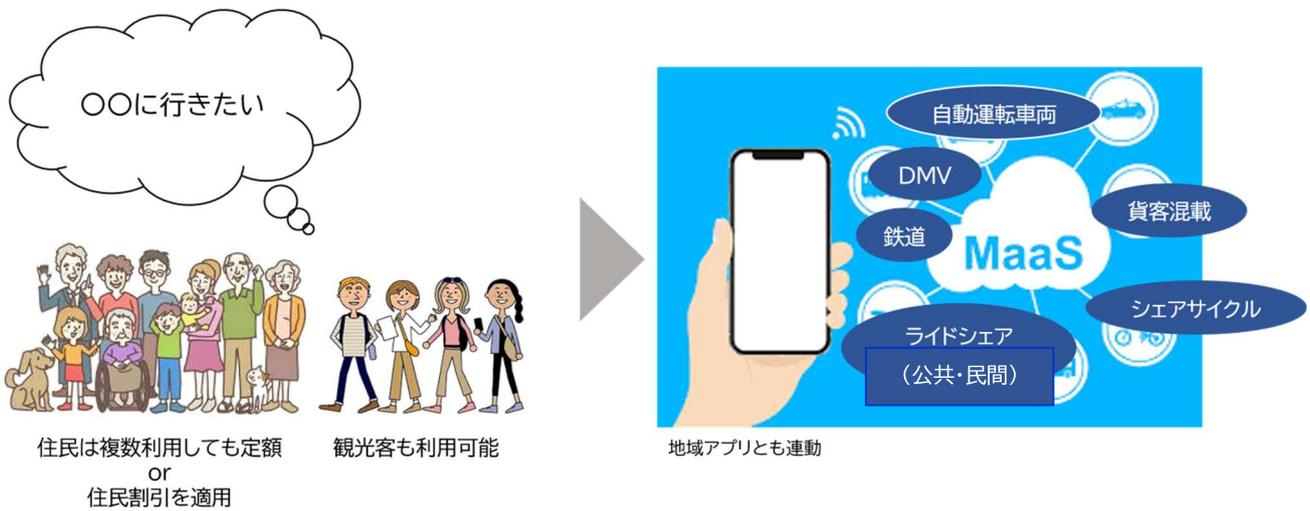
要検討

7.2 概要

複数の交通手段を組み合わせて地域公共交通を構築します。

KAIYO マルチモーダル MaaS

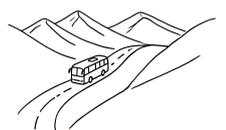
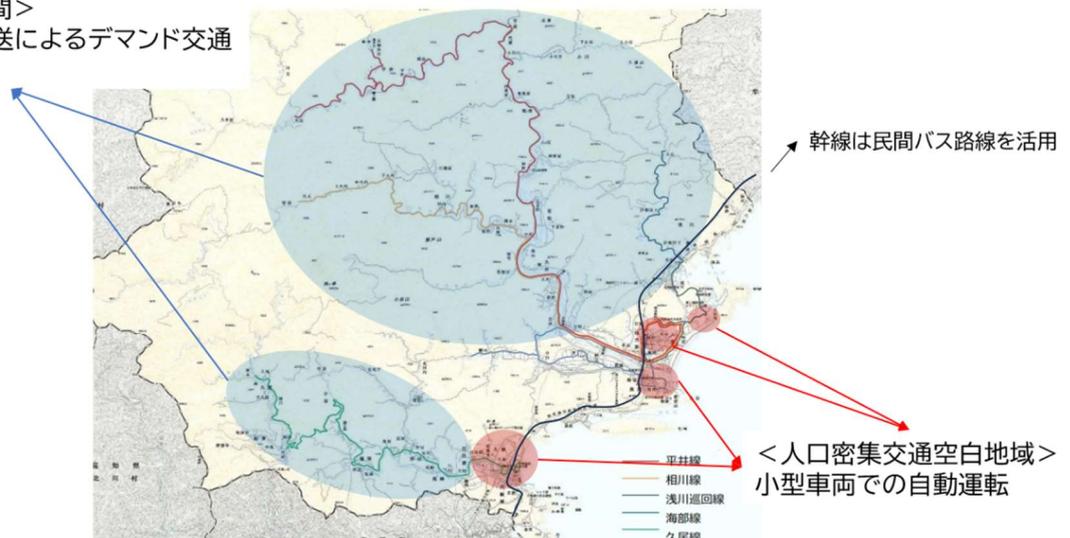
住民や旅行者の移動ニーズに合わせて、複数の移動サービスから自由に選択でき、検索・予約・必要に応じて決済等を一括で行える。

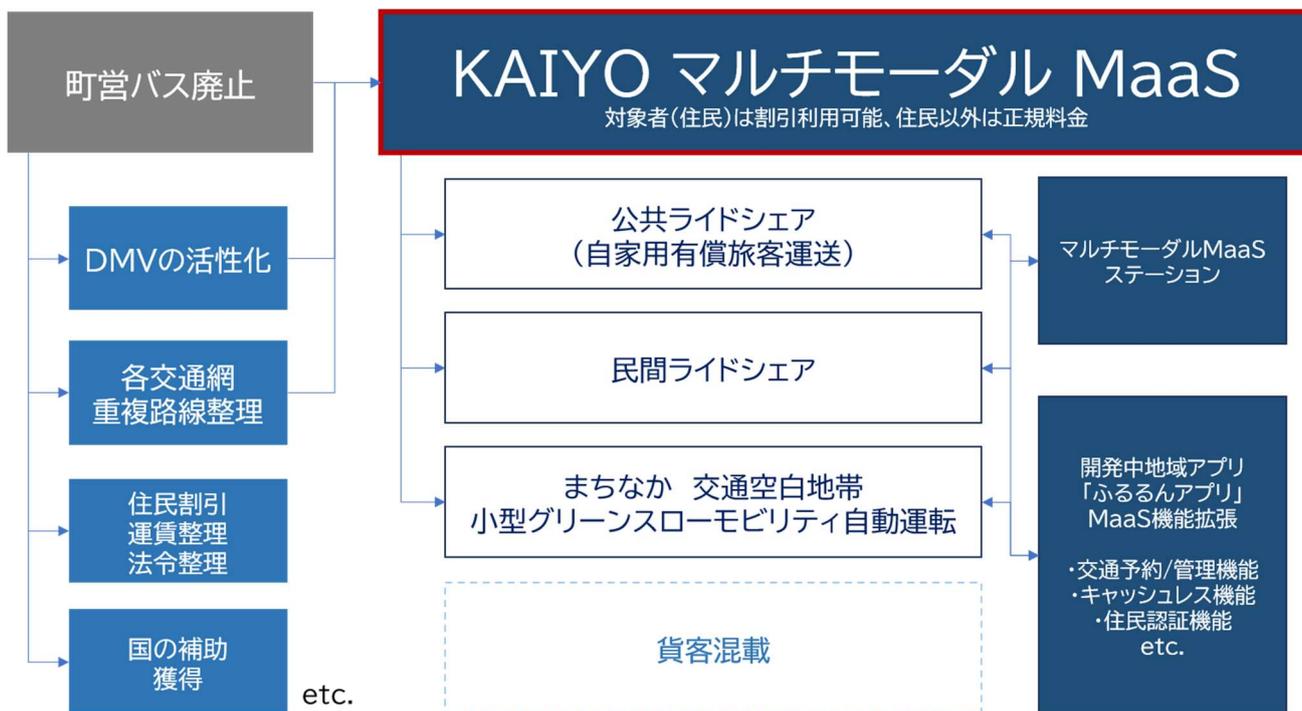


地域に適した持続性のある交通手段を実現

<町営バス運行区間>

自家用有償旅客運送によるデマンド交通
民間ライドシェア





7.2.1 公共ライドシェア

公共ライドシェア+タクシー

予約制で自宅～目的地まで移動できるドアtoドアの公共交通。

対象者(住民)は割引利用可能で、対象者以外は正規料金。

地元交通事業者もしくは公募にて委託。

小回りが利くサイズ感の車両で海部・海南エリアで3台、穴喰エリアで1台、計4台想定

公共ライドシェア

徳島県神山町 公共ライドシェア車両例



鳥取県智頭町の車両例



地元タクシー乗車補助

公共ライドシェア車両が
出払っている場合、
タクシー乗車に対して割引適用



7.2.2 民間ライドシェア

民間ライドシェア

各地の過疎地区モデルを参考に公共ライドシェアやタクシー車両の少なくなる日時に運用。山間部から“まちなか”、病院等への移動手段として活用。



【資料写真】「日本版ライドシェア」参入を九州運輸局へ申請した朝丸交通のタクシー=17日、鹿児島市

タクシー事業者の管理下で一般ドライバーが有料で客を送迎する「日本版ライドシェア」について、九州運輸局が伊佐市の下小園タクシーと鹿屋市の旭交通に参入を許可したことが2日、分かった。伊佐市では初めて、鹿屋の営業区域（鹿屋市、東串良町）では2社目。ともに9月30日付。

【関連】タクシー運転手5年で3割減…細る市民の足確保へ「ライドシェア」導入を県内初申請 伊佐市と鹿屋のタクシー会社

下小園タクシーがライドシェアを運行できる時間帯は、月～土曜が午前6時～午前0時台（運用車両2台）。日曜は午前8～11時台、午後8～11時台（ともに1台）。市が同社からタクシー不足の相談を受け、導入を求め申請していた。市地域振興課の川添喜一郎係長は「公共交通維持の一助になってほしい」と願う。

同社によると、11月末にも運用を始める。配車や決済方法は未定。運転手は今後募集する。下小園充社長（67）は「地方はそもそも人がいなくて、運転手が集まるのかという懸念はあるが、地域の足を守る取り組みにしたい」と話した。

旭交通の運行時間帯は金、土曜の午後4時～翌午前5時台（運用車両1台）。電話で配車を受け付け、ルートと運賃を事前に確定した現金払いを想定する。運用開始時期は未定。

県内のライドシェアを巡っては、鹿屋市のまいにち交通が11月からの運用を見込むほか、朝丸交通が東串良市で、まちなかタクシーが種子島での参入意向を同局へ申し出ている。

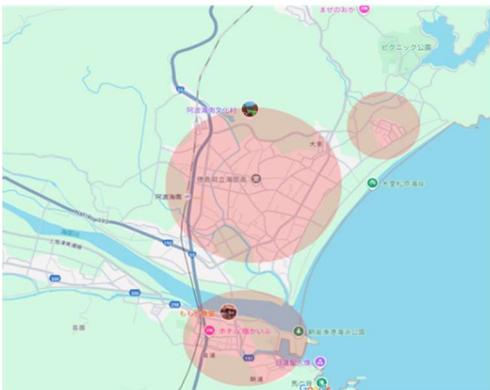
7.2.3 貨客混載

要検討

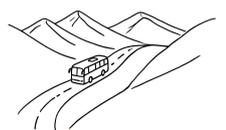
7.2.4 自動運転

自動運転検討 海陽町“まちなか”エリア

道が狭く、公共交通空白地帯となっている。

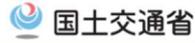


1,500m



小型グリーンスローモビリティ×自動運転

グリーンスローモビリティとは



グリーンスローモビリティ：①時速20km未満で公道を走ることができる②電動車を活用した③小さな移動サービス

- 【グリスロの特長】
- ①時速20km未満
 - ・道路運送車両法の基準が一部緩和（窓ガラスがなくとも公道を走行でき、シートベルトやチャイルドシートの装着も免除）。
 - ・観光客が景色を楽しむ、コミュニケーション創出、重大事故発生を抑制
 - ②電動車を活用
 - ・環境にやさしいエコな移動サービス
 - ③小さな移動サービス
 - ・従来の公共交通ではカバーしきれなかった短距離のきめ細やかな移動サービス

選定した理由
(キーワード)

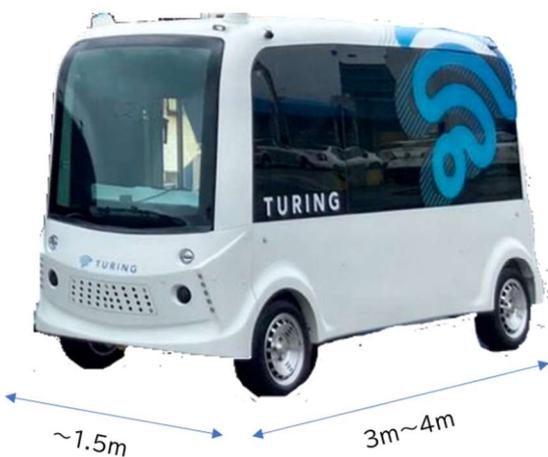
- ・エコ(GX)
- ・AI
- ・細い路地でも運行可能

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り
 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り
 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り

※11人乗り以上の車両の運転には、中型自動車免許が必要になります。

小型グリーンスローモビリティ×自動運転

予約制で運行区間内で乗車でき、1台に対して1名～3名乗車可能。
海部・海南エリアで最大3台、穴喰エリアで1台、計4台想定



※サイズ感イメージ



二人乗り イメージ



三人～四人乗り イメージ



他の交通手段と接続でき、滞在空間のあるMaaS拠点

阿波海南駅・文化村・道の駅マルチモビリティステーション

+ 宅配・荷物(貨客混載)

【マルチモビリティステーションの概念】

複数の交通手段が利用でき、自転車、電動バイク、電車、バス、タクシーなど、さまざまな交通手段が集積し、乗り換えがスムーズに行えるようになっている場所のことです。

利用者は、マルチモビリティステーションで自分に合った交通手段を選択し、移動の効率化や時間短縮が可能となります。また、従来の自動車中心の交通システムに比べて、環境負荷が低減される可能性もあるとされており、今後ますます注目が集まってくるような施設となっています。

また、自転車置き場や充電ステーション、自動車の駐車場、自動車やバスの発着場、タクシー乗り場などが設置されています。加えて、地域の情報案内や観光案内、レンタルサービスなども提供されており、利用者にとって便利な施設となっています。

- ・自動運転バス
- ・公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)
- ・民間ライドシェア
- ・DMV
- ・鉄道
- ・基幹バス
- ・タクシー
- ・シェアサイクル
- ・荷物集積(貨客混載)



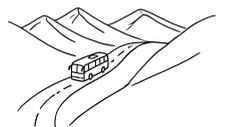
小型グリーンスローモビリティ自動運転 検討設備関連

自動運転車両ステーション

- ・家庭用100Vコンセントにて充電、電流は10-15A程度
- ・自動運転車両格納車庫

自動運転車両の視覚用 街路カメラ等の必要性

道路状況によっては、すれ違いのための対向車検知や、横断のための街路カメラが必要になる場合もあり、経路の精査と実証走行時に洗い出し予定。



7.2.5 マルチモーダル MaaS

現在開発中の地域アプリ「ふるるんアプリ」へマルチモーダルMaaS機能の追加

住民・観光滞在者が使えるようにモード変更可能
防災関連機能もあり



2024年3月ローンチ予定

マルチモーダルMaaS機能

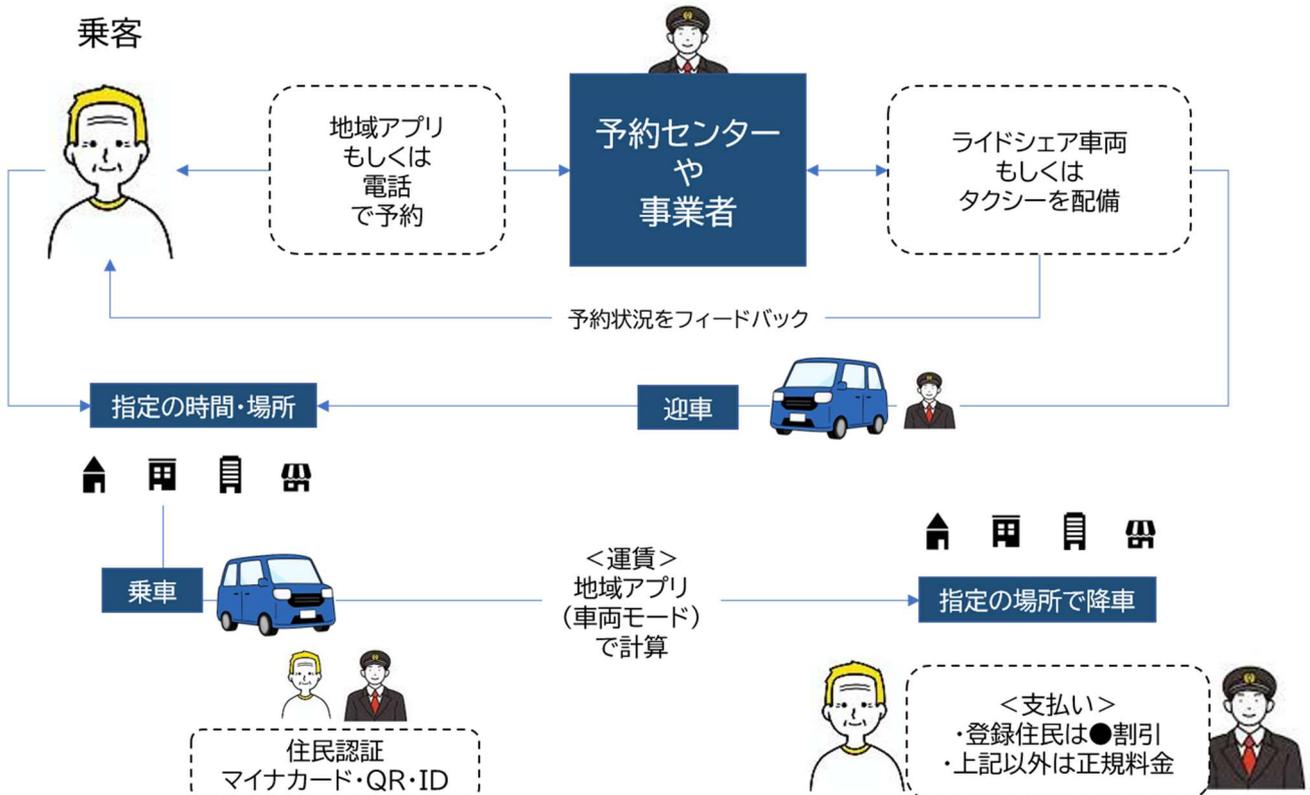
<ユーザー機能>
各交通予約機能
住民認証
割引デジタルチケット
キャッシュレス

<運行者・管理者>
予約・配車管理
料金計算
GTFS位置情報
乗降・運行データ管理
データ連携基盤連携

ect.

まちのクルマアプリ
をベースに拡張

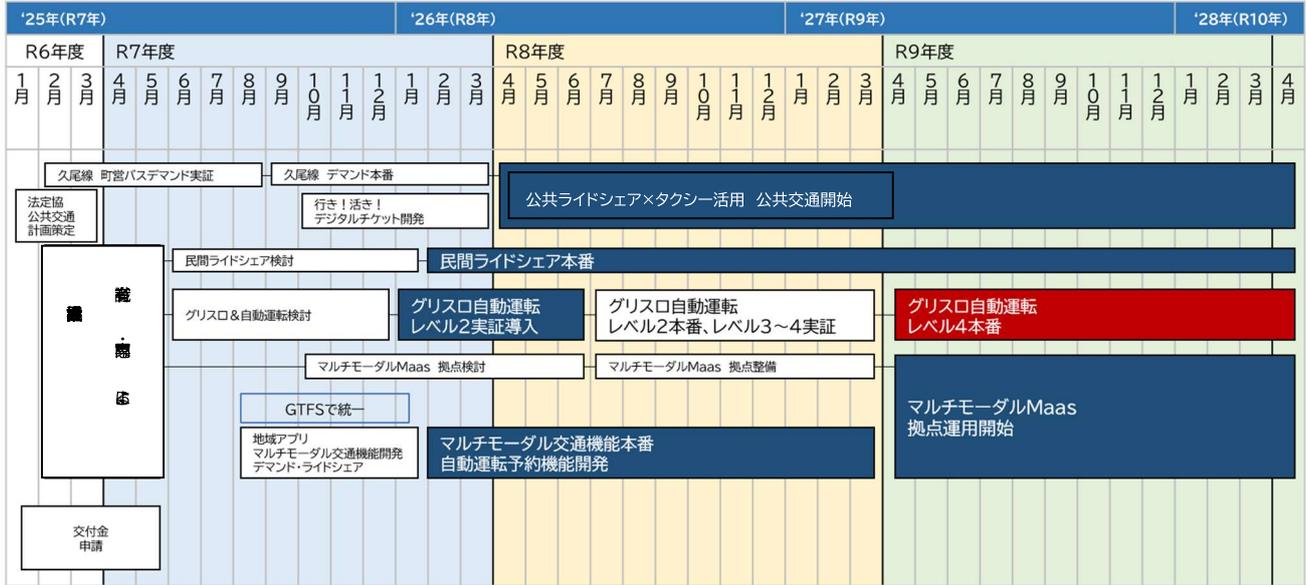
乗車フローイメージ



7.3 スケジュール

全体スケジュールイメージ

※決定ではなく、あくまでもイメージです。



※グリスロ=グリーンスローモビリティ

7.4 進行/管理

※※※データ取得次第更新予定※※※

