

海陽町地域公共交通計画

第2稿

2025年3月24日

目次

1 はじめに.....	3
① 計画策定の趣旨.....	3
② 計画策定の背景と目的	3
2 計画の概要.....	4
① 計画の区域	4
② 計画の期間	4
③ 計画の位置づけ.....	4
3 上位計画の整理	6
① 徳島県の計画との関連	6
② 交通計画策定関連法案	7
③ 近隣自治体の交通計画	7
4 現状	8
① 位置・地勢.....	8
② 人口・世帯分布	8
③ 流入出・昼夜人口	10
④ 道路・交通網.....	10
⑤ 交通空白地	13
⑥ 町内施設分布	15
5 海陽町の公共交通の現状	22
① 町営公共交通・高齢者移動支援制度	22
② 民間公共交通	24
③ 町民アンケート調査	26
6 公共交通に関する課題.....	30
課題1 海陽町内全域の移動手段に向けた公共交通サービスの最適化	30
課題2 公共交通への当事者意識の醸成と利用促進	30
課題3 海陽町における公共交通の利便性向上に向けた取り組み	30
7 基本方針	31
① 目指す将来像と基本方針	31
② 目標概要	32
③ 目標1 海陽町ならではの交通手段の最適化	33
④ 目標2 町民の生活に根差した公共交通の利便性の追求.....	34
⑤ 目標3 持続可能な公共交通維持の推進	35
⑥ 定量・定性的目標	36
⑦ 評価	37
8 参考資料.....	38
① 海陽町地域公共交通活性化協議会規約	38
② 海陽町地域公共交通活性化協議会委員名簿.....	41

※引用地図について：本資料掲載の地図は国土地理院の地理院地図を利用しています。

1 はじめに

① 計画策定の趣旨

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。

こうした中、国においては、令和2年6月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下「地域公共交通活性化再生法」という。)が改正されました。改正法では、公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転手不足の深刻化などにより地域公共交通の確保が難しくなる中、従来の公共交通サービスの改善に加え、自家用有償旅客運送・福祉輸送など地域の多様な輸送資源を活用して地域公共交通ネットワークの形成に取り組む方向性が打ち出され、新たな方針に基づく「地域公共交通計画」の策定がすべての地方公共団体において努力義務となりました。

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 計画策定の背景と目的

海陽町の人口は少子高齢化が進行しており、2020年度の高齢化率は46%であり、将来推計人口では高齢化率が50%以上に増加する見込みです。人口は、海岸に面した平地に形成された市街地に多く集積している一方で、山間部にも集落が多数点在しています。公共交通は地域住民にとって必要な日常の移動手段・生活手段であるとともに、観光や仕事などで海陽町を訪れるすべての人にとって重要な移動手段です。しかしながら、利用者数の減少や運転手不足などの課題があり、公共交通のサービス水準を維持・確保していくことは、今後一層難しくなると予測されます。

本計画は、「地域公共交通活性化再生法」に基づき、現在の海陽町内における公共交通機関(町営バス・民間バス・DMV・JR等)について利用者数の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ために調査・検討を行い、「海陽町地域公共交通計画」を策定することを目的とします。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。
地域住民の参加と協力	地域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、関係機関が連携し、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 計画の概要

① 計画の区域

本計画の計画区域は、海陽町全域とします。

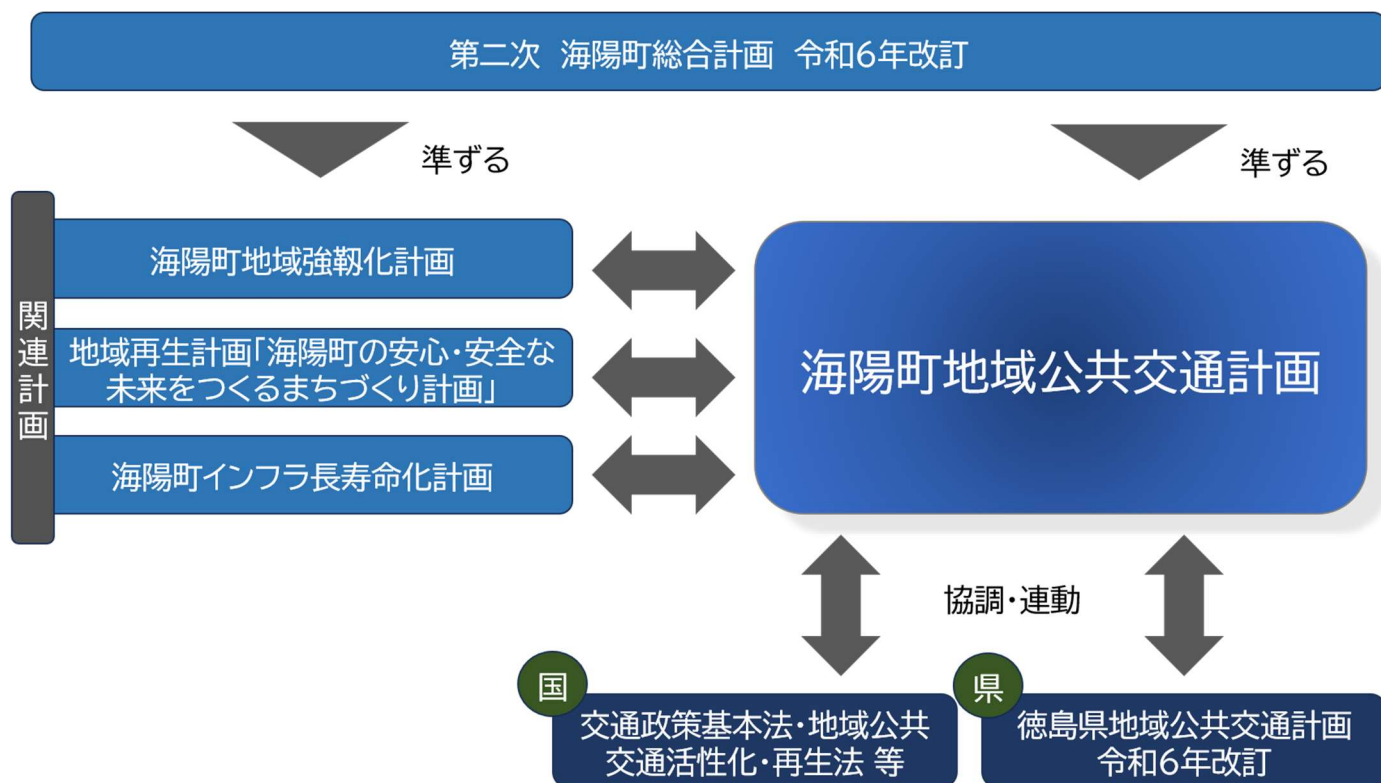
② 計画の期間

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。

③ 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。

なお、期間内においても必要に応じて計画の見直し、修正を行います。



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。

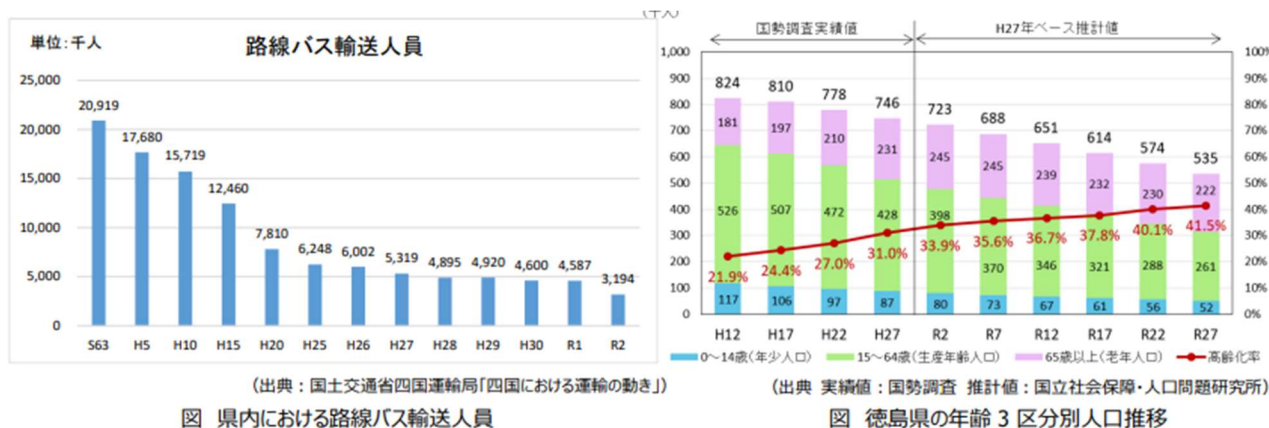
計画名	内容
第二次海陽町総合計画	第4部 すみよいまち 2 快適な生活空間をつくる P80 (2)交通環境の整備【交通】04 生活交通の維持と確保 地域の暮らしを支える交通手段を効率的かつ効果的に確保するため、関係機関・事業者と連携しながら、バス路線の再編、車両の効率化と快適化に取り組みます。
海陽町地域強靱化計画	P97 目標6 ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限に留めるとともに、早期に復旧させる 6-4 地域交通ネットワークの長期間にわたる機能停止 【推進方針】 道路の多重化や高質化の推進により、地域交通ネットワークや基幹交通機関の機能回復を図る。 ①ミッシングリンクの早期解消 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 ④公共交通機関等の状況把握、復旧体制の整備 ●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。 ●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。 ●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。
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	P3 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。 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。
海陽町インフラ長寿命化計画	P2 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。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)」の削減を目指す計画です。

3 上位計画の整理

① 徳島県の計画との関連

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2020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。



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

※概要版 徳島県地域公共交通計画(令和6年6月改定)から引用

海陽町では、特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
	事業②-1	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

② 交通計画策定関連法案

本計画策定にあたり、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、海陽町の公共交通計画は、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。

③ 近隣自治体の交通計画

近隣自治体(徳島県牟岐町・那賀町・美波町、高知県東洋町・室戸市)の各計画において、当町および本計画へ関連する計画はありません。

4 現状

① 位置・地勢

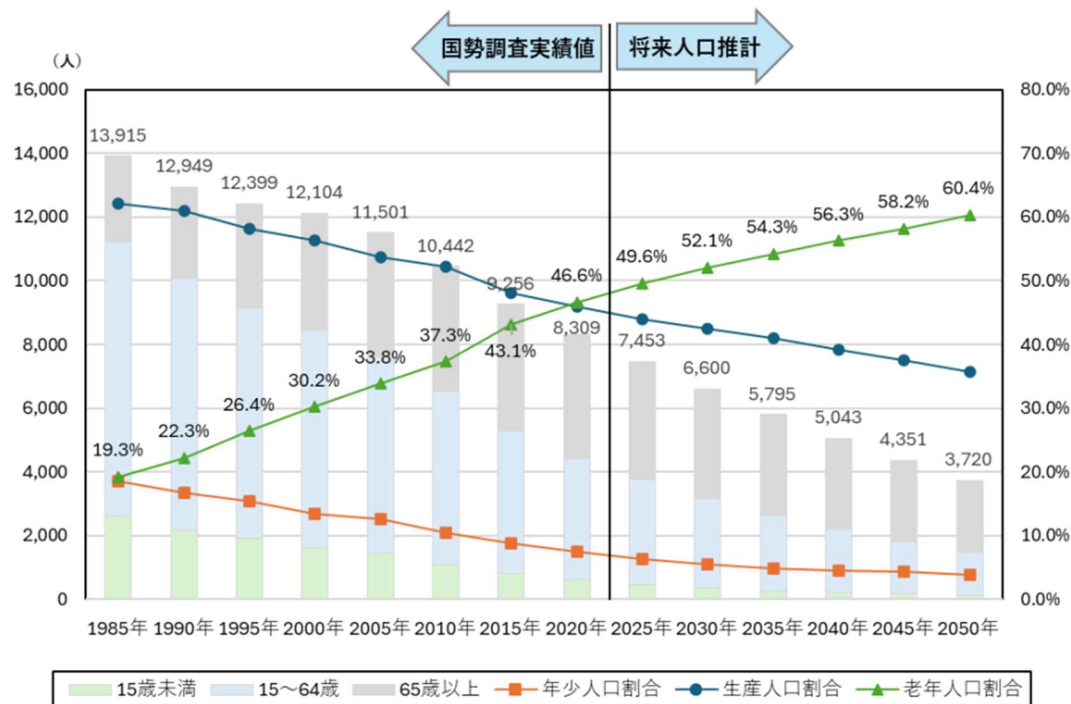
本町は、徳島県の最南端に位置し、東西 24km、南北 22km、総面積 327.65 km²に及ぶ広大な地形を有しており、その9割は山地によって占められています。南東の海岸線は太平洋を望み、北は那賀郡那賀町、東は海部郡牟岐町、西は高知県と隣接しています。北部・西部にあたる山地は 1,000mに及ぶ緑豊かな山々がそびえています。これらの山々を水源として、地域の中央には北から南に海部川が、南部では西から東に穴喰川が太平洋に流れ込んでいます。海部川下流の右岸流域沿いに細長く開けた平野部は、海部川の沖積作用によって形成され、その広さは郡内一を誇っています。青く美しい海岸は、室戸阿南海岸国定公園に指定され、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。



※海陽町観光協会ホームページから引用

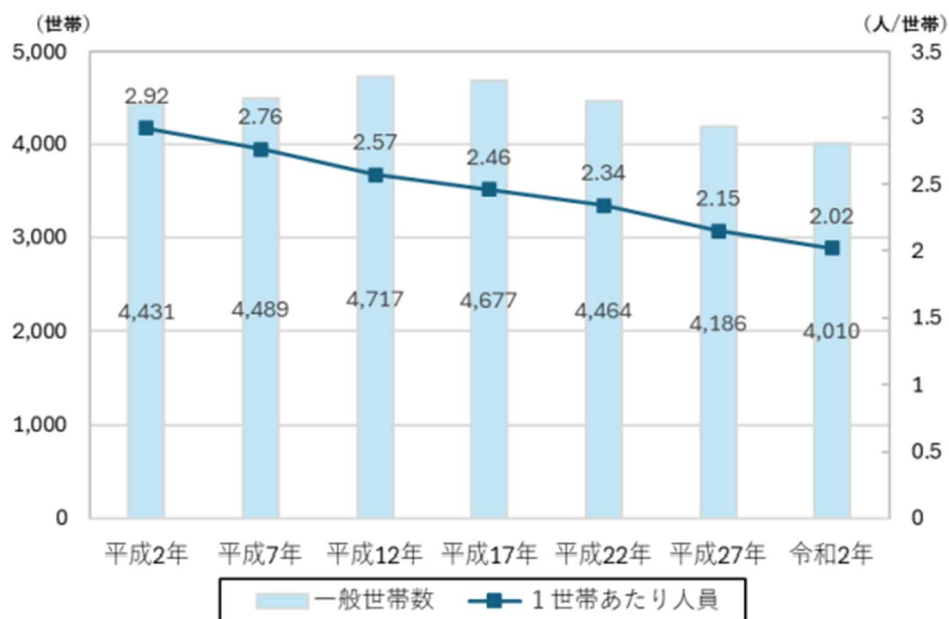
② 人口・世帯分布

本町の人口についてみると、減少の一途をたどり、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、2040 年には 5,043 人となっており、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、2020 年には生産年齢人口割合(15～64 歳)を上回り、2030 年では総人口の半分以上を占める 52.1%の見込みとなっています。



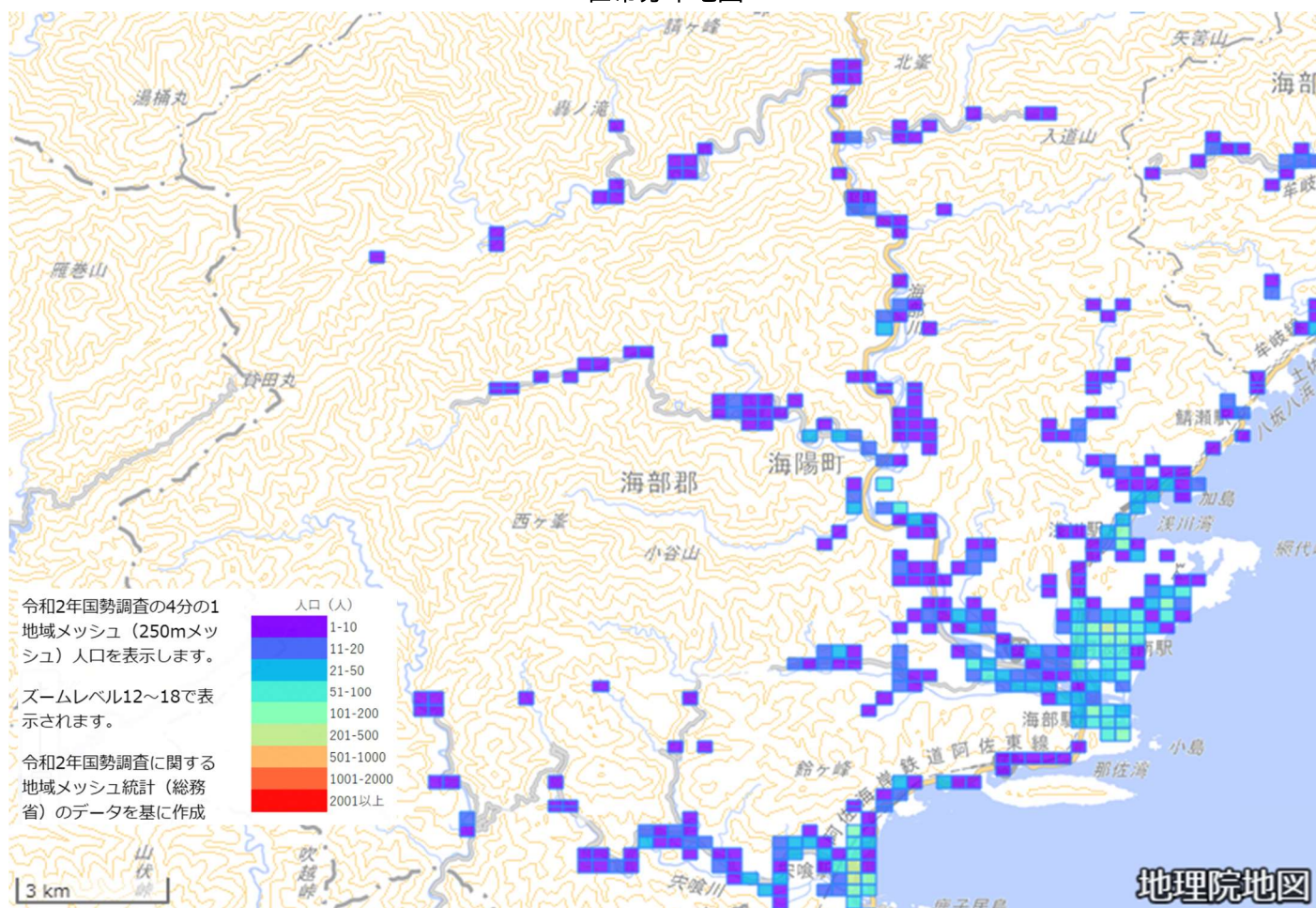
資料：総務省統計局「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(2023 年 12 月推計)

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世帯あたりの人員については、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。



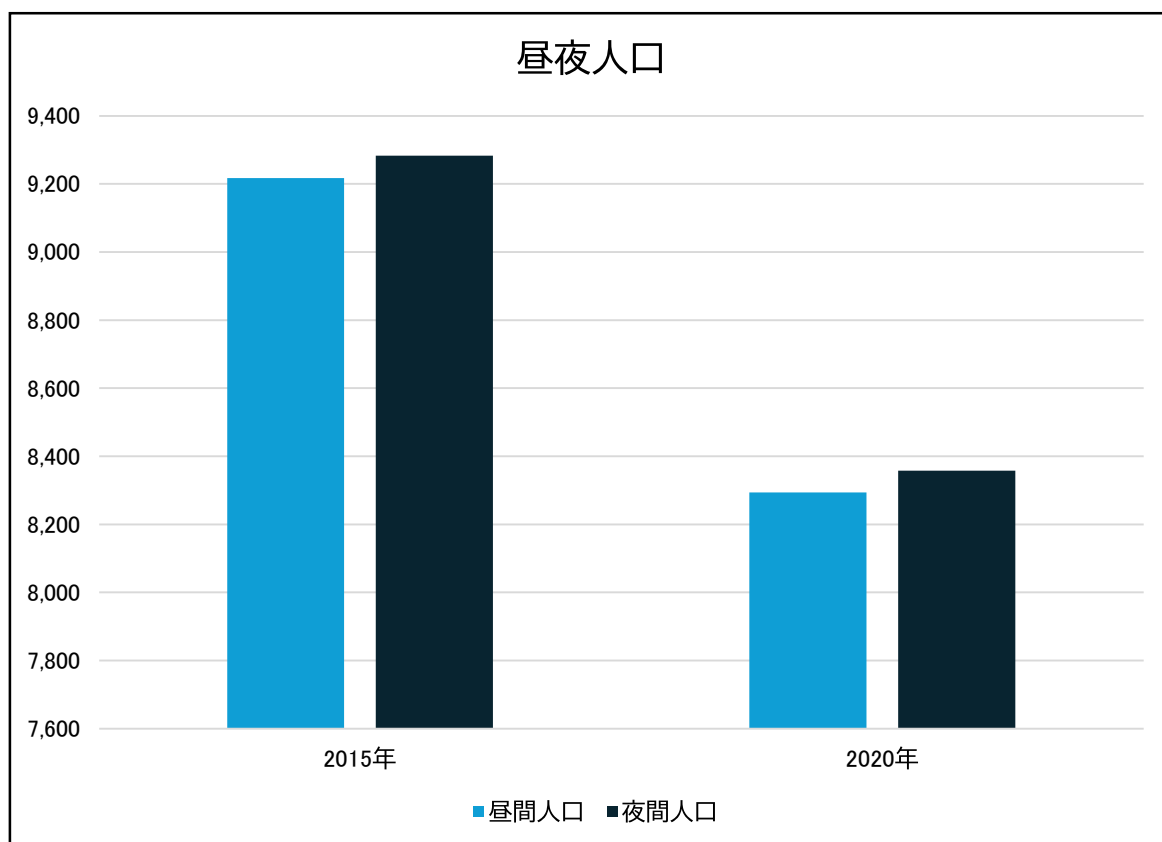
資料:国勢調査

<世帯分布地図>



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。昼間の町外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。



※従業地・通学地 2020 年国勢調査より引用

④ 道路・交通網

1: 道路情報・交通量

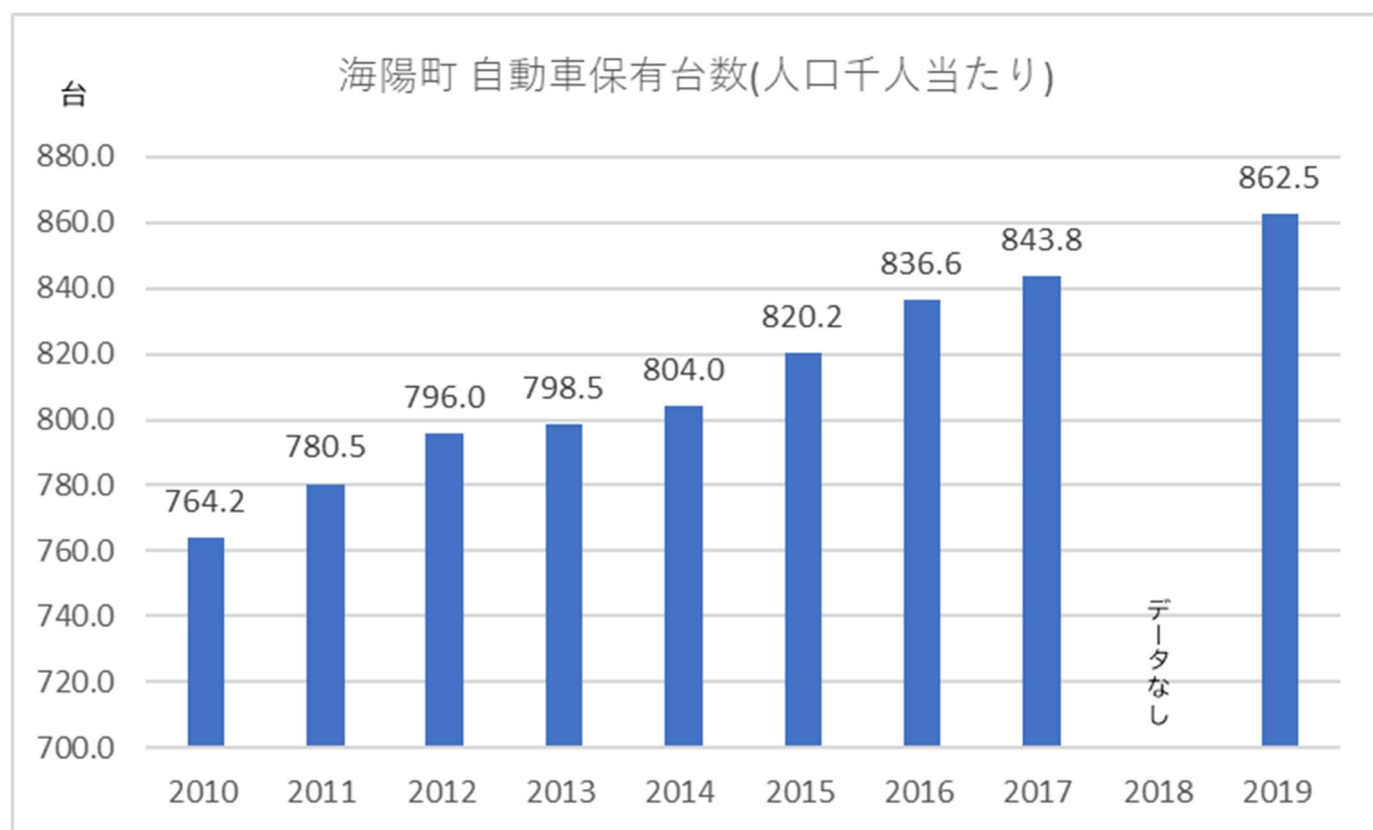
海陽町の道路は、海岸線を走る国道 55 号と、内陸部を横断する国道 193 号が主要な幹線道路として機能しています。国道 55 号は、太平洋を望む雄大な海岸線に沿って走り、地元住民の町内の移動や徳島市などの県内中心部へのアクセスを円滑にする役割を担っています。また、多くの観光客がドライブを楽しむルートとして知られています。一方、国道 193 号は、地元住民の生活道路として利用されており、山間部から市街地を結ぶ役割を担っています。

これらの国道は、海陽町の交通の要として、地域住民の生活や経済活動に不可欠な存在です。しかし、一部の区間では、道幅が狭かったり、カーブが急だったりするなど、走行に注意が必要な箇所も存在します。

また、海陽町の県道は町の道路交通網として重要な役割を果たしています。徳島県道 299 号四方原海部線は四方原から奥浦に至る県道で、国道 55 号や徳島県道 197 号鞆奥港線と交差します。徳島県道 301 号久尾穴喰浦線は久尾から穴喰浦に至る県道で、猪ノ峠隧道を通ります。

2:所有車両数

海陽町の人口千人当たりの自動車保有台数は年々増加傾向にあります。公共交通機関の利用者が減少しており、自動車への依存度が高まっていることや、若年層の人口減少により、相対的に人口千人当たりに対する保有台数が高くなっているためと考えられます。



※徳島県統計情報市町村別指標 2010-2019 より引用

3:町営公共交通

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。

町営公共交通	
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	スクールバスは7路線運行しており、児童の交通を支えています。

4:民間交通網

現在、下記の民間の交通事業者が地域住民の移動手段を支えています。

民間交通網	
路線バス	徳島バス南部株式会社が運営する路線バスで、牟岐線として運行しています。
高速バス	徳島バス株式会社が運営する高速バスで、大阪方面へ毎日3便程度運行しています。
JR	四国旅客鉄道株式会社が運営する鉄道で、阿波海南駅発着は2時間に1本程度運行しています。
阿佐鉄道 (DMV)	阿佐海岸鉄道株式会社が運営する道路と鉄道の両方を走行できる交通機関で、阿波海南文化村から道の駅穴喰温泉等の路線を1日に上り下り各8便程度運行しています。
タクシー	海南観光タクシー有限会社、有限会社轟タクシー、大里タクシーが担っています。
介護タクシー	金ちゃん介護タクシー、八山介護タクシー、七海タクシーの個人介護タクシーが担っています。
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・観光客が利用可能です。※現在、利用停止中。

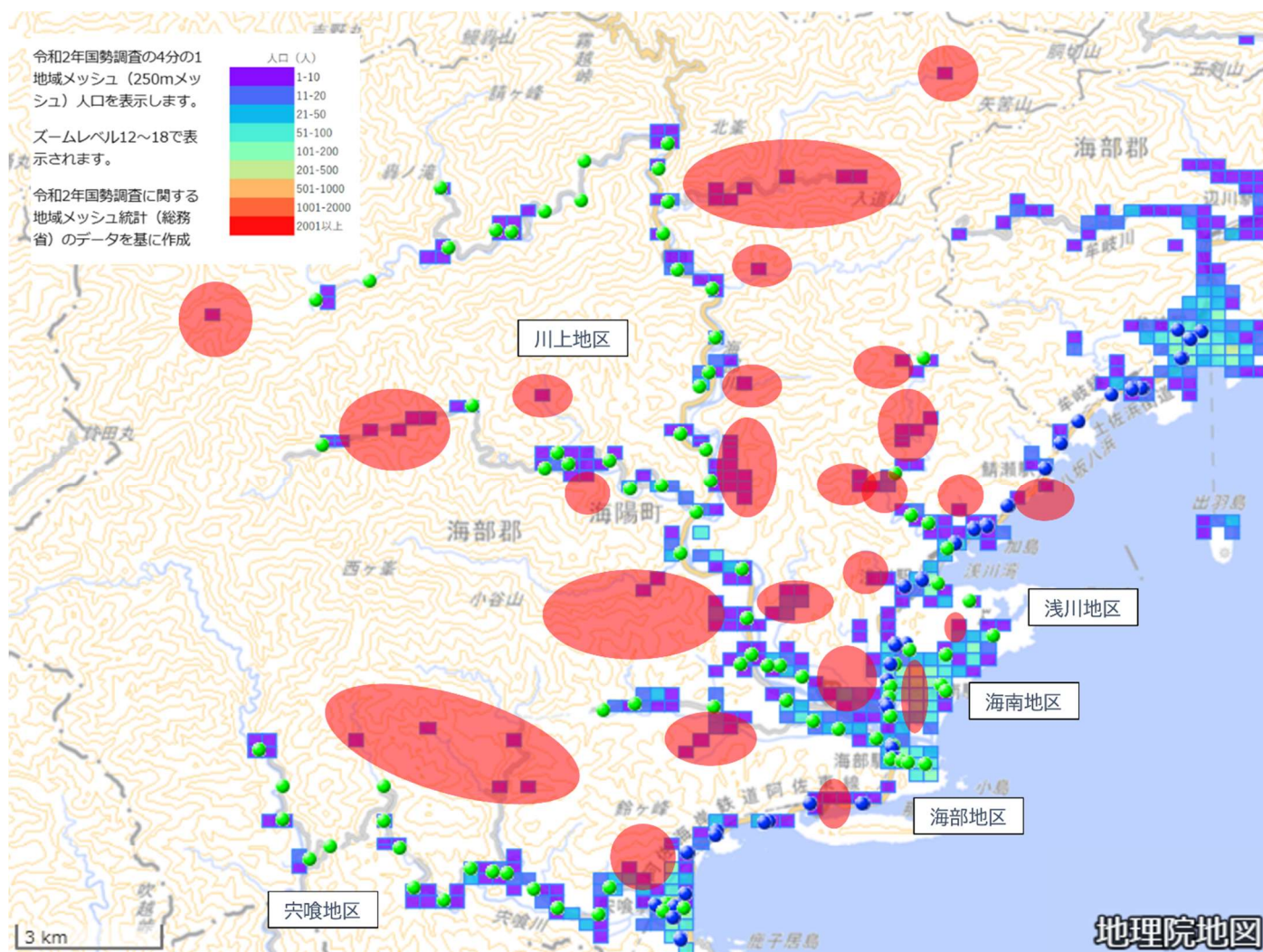


● JR/阿佐鉄道駅 ● タクシー事業者 ● シェアサイクル

※バス停留所は P13、P21に記載

⑤ 交通空白地

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、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ります。通常の設定地域の目安として「半径1km以内にバス停・駅がなく、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」、「深夜など交通サービスが限られる時間帯が生ずる地域」とされますが、当町では「高齢者が徒歩5分以内で移動できると想定される距離300m」を基準とし、「300m以上バス停から離れている、高齢者がバス停まで徒歩5分以内で移動できない地域」「徳島バス南部のバス停が無い地域」「山間部全般」を交通空白地と定義します。現在、交通網自体が無い地域や交通網はあるものの運行時間帯が少ないや二次交通との乗り換えがスムーズにできないなどの交通空白地が海陽町全体で多くあります。



R7 年 3 月に当町から国土交通省へ提出した「なんらかの対応が必要な交通空白のリストに掲載する地区」の資料には、交通空白地に関して以下のように記載をしています。

川東地区	人口:2863 人
	川東地区は海陽町の沿岸部に位置し、高齢化率が 39%の地区です。国道 55 号沿いを徳島方面へJRが、高知県方面へDMVが運行しています。路線バスは国道 55 号を運行しており、町営バスは主に街中を運行しています。この地区では、バス路線から離れている地域が存在することや住宅地内は道幅が狭く、大型車両の進入を制限されている道もあり、路線バスや町営バスのような大型車両が運行できないことなど、公共交通のアクセスが悪いために交通空白地が存在しています。
浅川地区	人口:662 人
	浅川地区では高齢化率が 59%の地区です。最寄りの JR 駅は2カ所あり、路線バスは国道 55 号を運行しており、町営バスは沿岸部から山間部へ運行しています。公共交通があってもバス停までの距離が遠いため利用できないという意見も寄せられています。沿岸部の住宅地内は道幅が狭く、現在のバス車両では進入が厳しい状況です。また、バス路線から外れた地域も存在し、公共交通のアクセスが悪いために交通空白が生じています。
川上地区	人口:579 人
	川上地区は海陽町の山間部に位置し、高齢化率が約 62%の地区です。公共交通が町営バスのみであり、1日上り4便下り3便の運行をしています。この地区は広域であり、幹線を移動する町営バスの運行だけでは全ての地域を補えきれない状況です。また、タクシーを依頼しても片道 1 時間かかり高額な運賃となる地域でもあり、交通空白が生じています。
海部地区	人口:1315 人
	海部地区では高齢化率が 49%の地区です。国道沿いを高知県方面へDMVが運行し、路線バスは国道 55 号を運行しています。町営バスは沿岸部から山間部へ運行していますが、公共交通があってもバス停までの距離が遠く利用できないという意見も寄せられています。沿岸部の住宅地内は道幅が狭く、現在のバス車両の進入が厳しい状況です。公共のアクセスが悪いことから交通空白が生じています。
穴喰地区	人口:1465 人
	穴喰地区では高齢化率が 50%の地域です。国道 55 号沿いを高知県方面へDMVが運行しており、路線バスは国道 55 号を運行しています。町営バスは沿岸部から山間部へ運行しています。公共交通があってもバス停までの距離が遠く利用できないという意見や乗りたい時間にバスが運行していないといった要望が寄せられています。沿岸部の住宅地内は道幅が狭く、現在のバス車両の進入が厳しい状況です。また、タクシー事業者のない地域であり配車まで時間がかかります。バス路線から外れた地域も存在し、公共交通のアクセスが悪いことから交通空白が生じています。

⑥ 町内施設分布

1: 公共施設

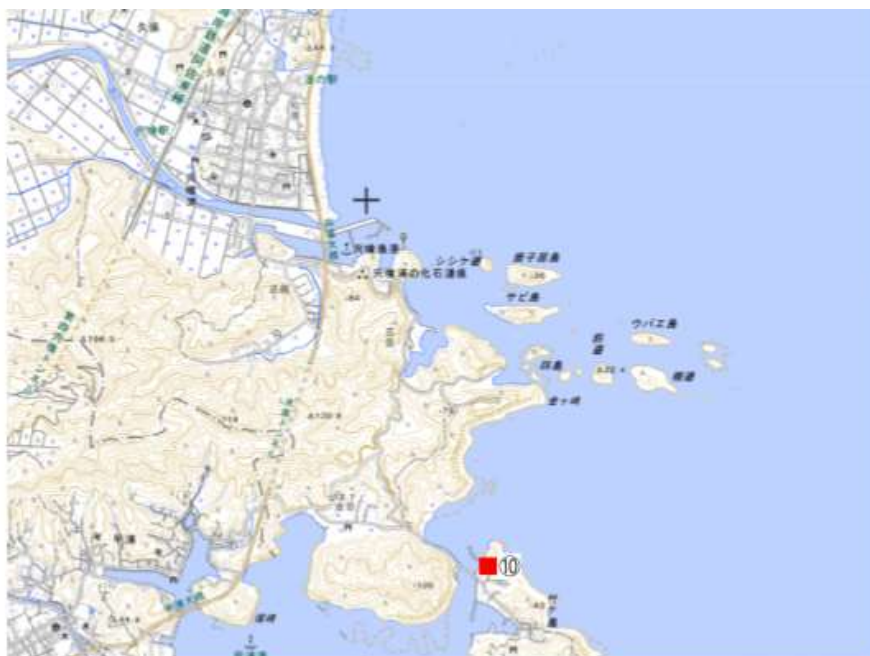
町内人口密集地区を中心に施設が分布しています。

① 海南庁舎	② 蛇王運動公園
③ 海部庁舎	④ 海南B&G海洋センター
⑤ 穴喰庁舎(町民センター含む)	⑥ 遊遊 NASA
⑦ 阿波海南文化村(博物館含む)	⑧ リビエラしきい
⑨ わしずみ荘(デイサービス)	⑩ 海洋自然博物館マリンジヤム
⑪ さつき荘(デイサービス)	⑫ 海南図書館
⑬ 海南荘(特別養護老人ホーム)	⑭ 穴喰図書館
⑮ 大砂海水浴場	⑯ ピクニック公園
⑰ まぜのおかオートキャンプ場	⑱ 道の駅穴喰温泉





<穴喰地区>

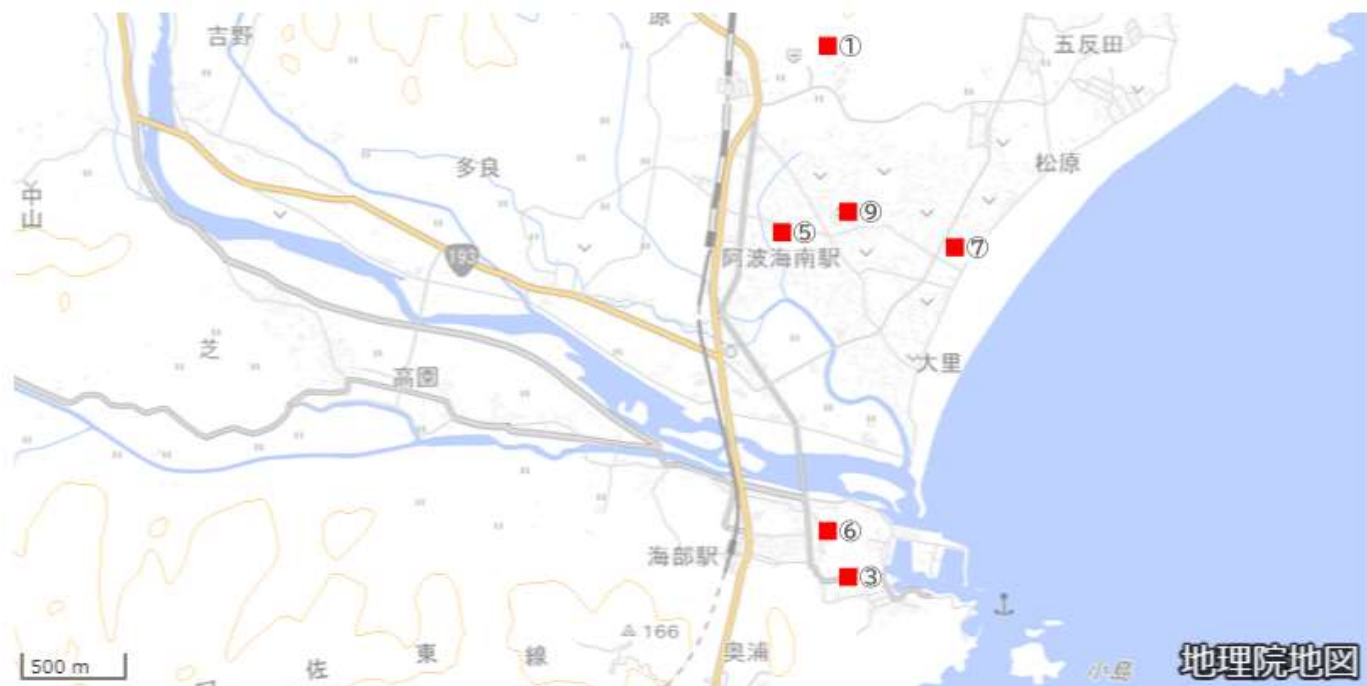


2:学校

幼稚園・保育所・保育園が3園、小学校は3校、中学校は2校、高校は1校あります。

① かいようこども園・かいよう保育所	② 穴喰保育所
③ 二葉保育園	④ 穴喰小学校
⑤ 海南小学校	⑥ 海部小学校
⑦ 海陽中学校	⑧ 穴喰中学校
⑨ 海部高校(県立)	

<海南・海部地区>



<穴喰地区>



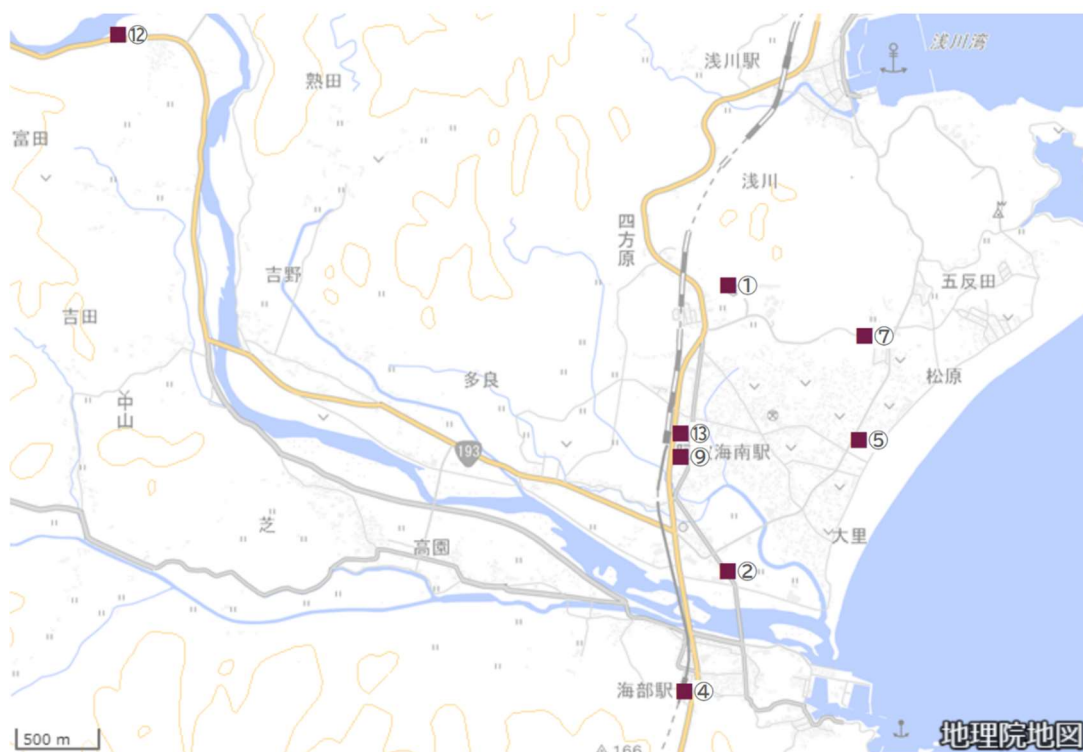
3:医療機関

■町内医療機関

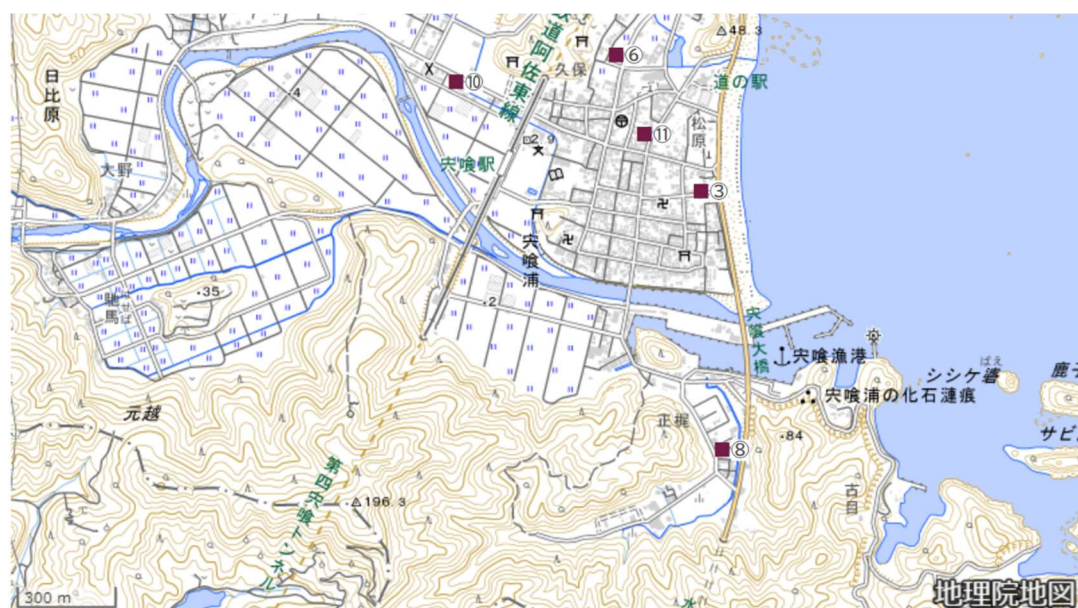
町内人口密集地区を中心に医療機関が分布しています。

① 海南病院(町立)	② K'sデンタルクリニック
③ 穴喰診療所(町立)	④ やまいし歯科
⑤ 大里医院	⑥ シシクイデンタルクリニック
⑦ いしもとファミリークリニック	⑧ ささき歯科医院
⑨ 寿満内科クリニック	⑩ 前川歯科医院
⑪ 折野胃腸科内科	⑫ ゆづ動物病院
⑬ ヒロタ歯科医院	

<海南・海部地区>



<穴喰地区>



■町外医療機関

牟岐町を中心に医療機関があります。

⑭ 徳島赤十字病院(小松島市)	⑮ 県立海部病院(牟岐町)
⑯ 小柴医院(牟岐町)	⑰ 美海クリニック(牟岐町)
⑱ 竹林眼科(牟岐町)	⑲ 玉真病院牟岐診療所(牟岐町)
⑳ 寿美医院(高知県東洋町)	㉑ 野根診療所(高知県東洋町)



4:商業施設

町内人口密集地区を中心に商店が分布しています。

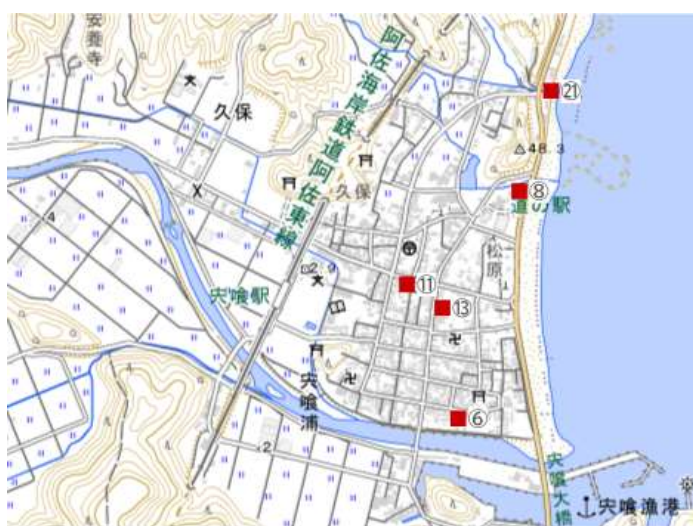
① サンシャインモアナ	② タニモト海南店
③ ピアカイフ	④ 桑村鮮魚店
⑤ ビルド海南店	⑥ めしま鮮魚店
⑦ コーナン海南店	⑧ すぎのこ市場(道の駅内)
⑨ コメリ海陽店	⑩ セイムス海陽店
⑪ ショッピング大黒	⑫ セイムス四方原店
⑬ スーパーダイコクドー	⑭ コスモス海陽店
⑮ 池内商店	⑯ ローソン海陽町杉谷店
⑰ 河内商店	⑱ ローソン海陽町四方原店
⑲ 海部スーパー	⑳ ローソン海陽町大里店
㉑ セブンイレブン海陽町穴喰店	

<海南・海部地区>



<浅川地区>

<穴喰地区>



5: 駅・バス停

町営バスは山間部も停留所があり、民間公共交通機関は国道を中心に停留所があります。

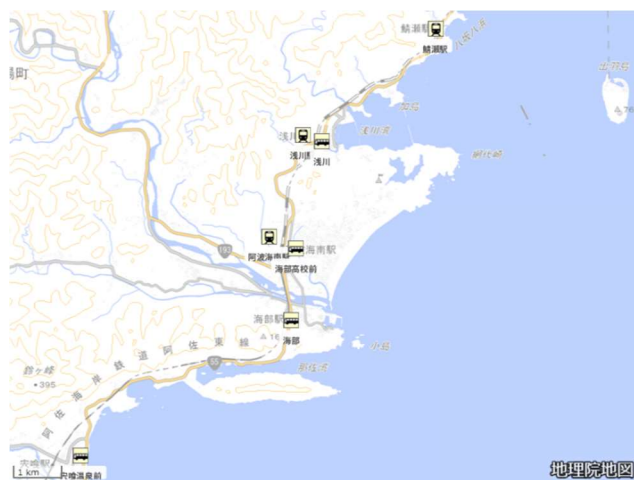
① 町営バス停留所	② 南部バス停留所
③ 高速バス停留所	④ JR駅
⑤ DMV駅・停留所	

<町営バスと南部バスの停留所>



●町営バス ●南部バス

<高速バス停留所とJR駅>



<DMV駅と停留所>



5 海陽町の公共交通の現状

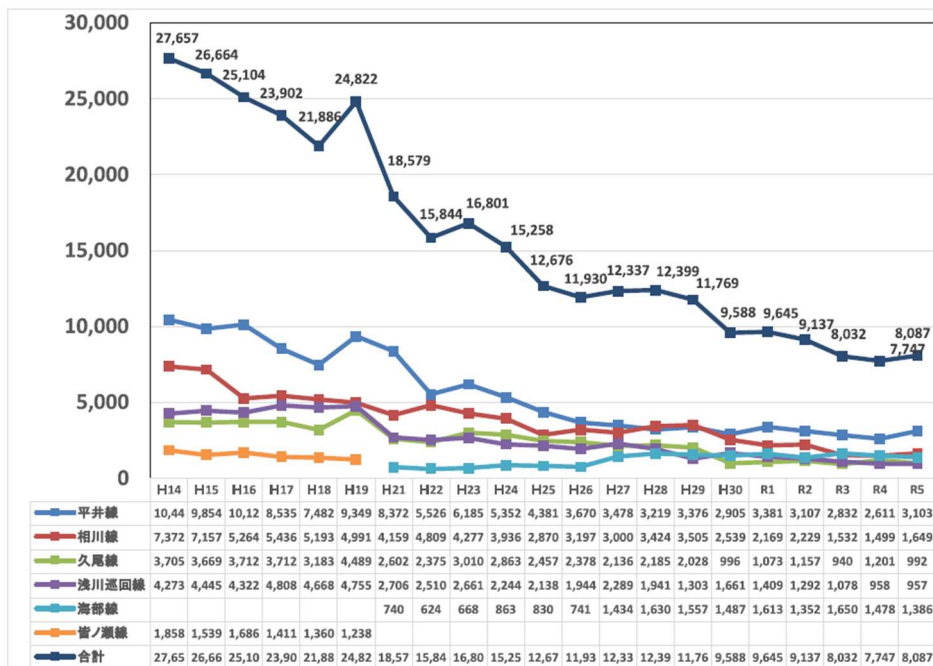
① 町営公共交通・高齢者移動支援制度

1:町営バス

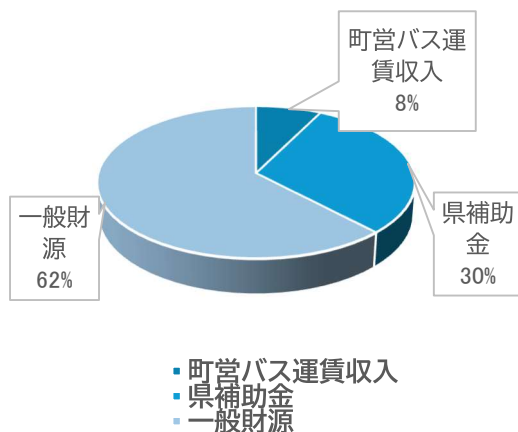
現在、久尾線、浅川巡回線、海部線、相川線、平井線が運行しており、地域住民の生活を支えています。2023年度の平均乗車率が0.75人/台と1運行あたりの乗車率が1人を下回るほどに利用者が減少しています。また、町営バスの運賃収入は必要経費の8%であり、一般財源と補助金で維持し続ける公共交通となっています。



単位：人



令和5年度収入内訳
【28,566千円】



2:スクールバス

現在運行しているスクールバスは7路線で、1便に対する利用数はバス1台につき6人～17人、片道の最長時間は43分です。始業時間へ遅れないようにするため、また、距離的な観点から、統合することが難しい状況です。



■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

※R5 年度 海陽町学校の在り方検討委員会資料から引用

3:行き！活き！高齢者外出応援事業

65歳以上の対象者(運転免許未保持、税金未滞納、施設未入所、生活保護認定では無い方)に対し、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・鉄道の料金の一部を助成しています。1か月あたり 2,000 円、1 年間で最大 24,000 円を 100 円単位で使えるチケットで交付しています。高齢者への周知と利用促進に繋げるための施策検討を継続することが必要です。

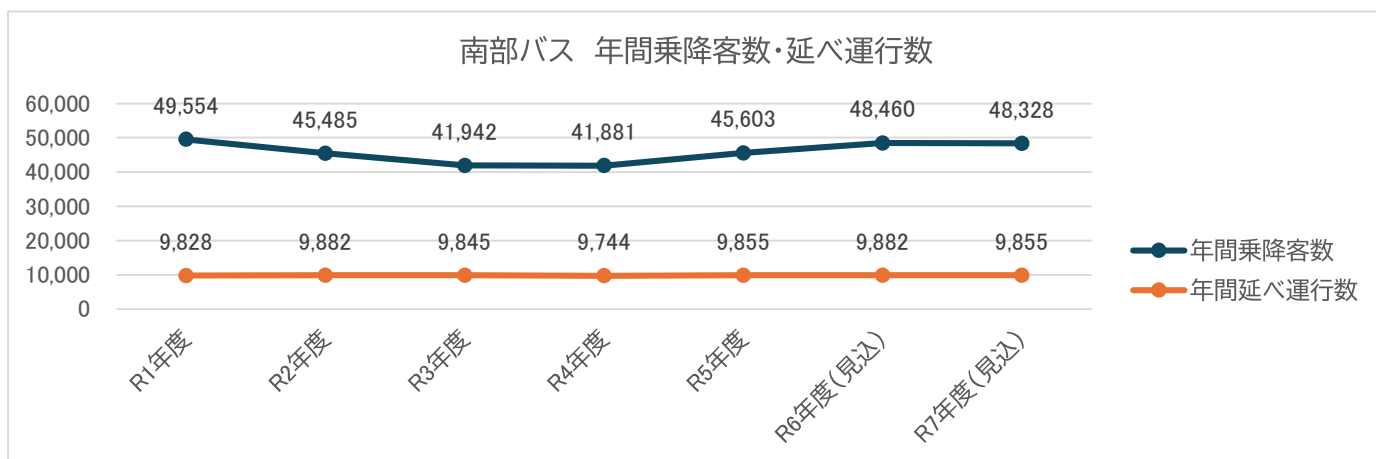
	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年 12 月末現在
費用合計	628,400	2,745,620	7,322,500	9,074,790	10,005,600	7,333,420
認定者数	0	389	507	603	673	663

② 民間公共交通

路線バス、DMV、JR、タクシー等の民間交通網でも地域住民の移動手段が支えられています。全体的に利用者数は伸び悩んでおり、今後は減少が予想されるため、今後の維持および下げ止まりに対する課題があります。

1:路線バス

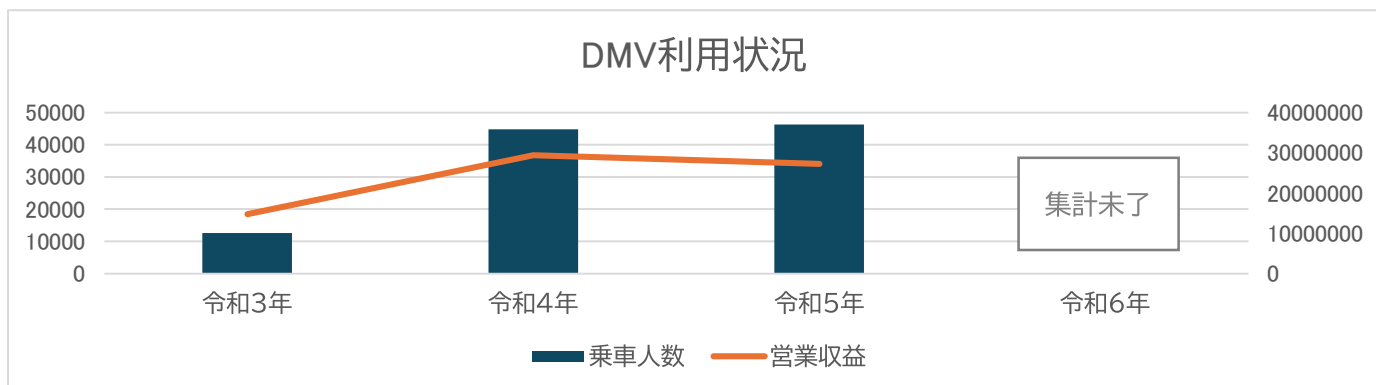
■徳島バス南部(株)の利用者数推移



2:DMV

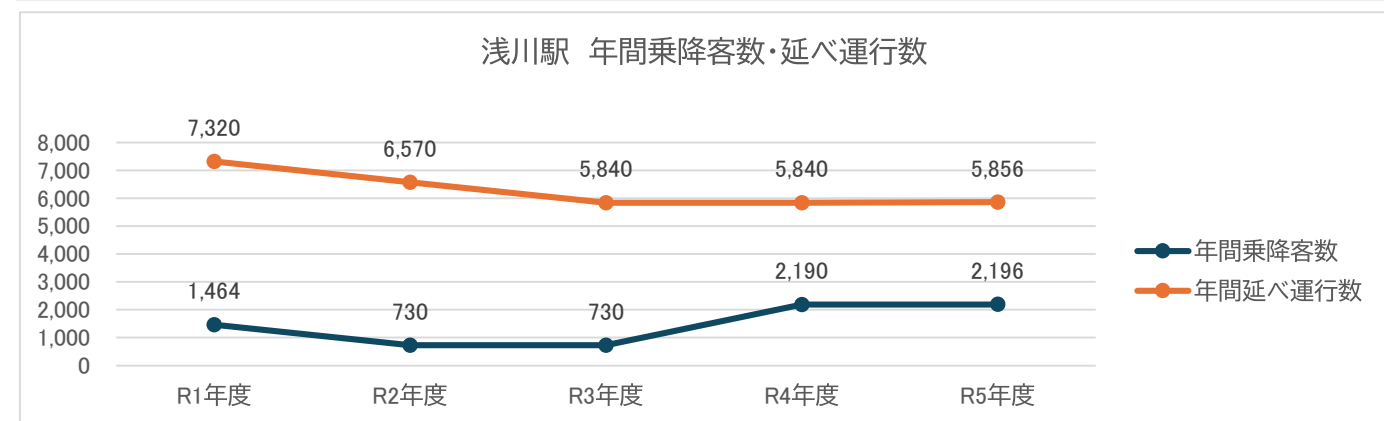
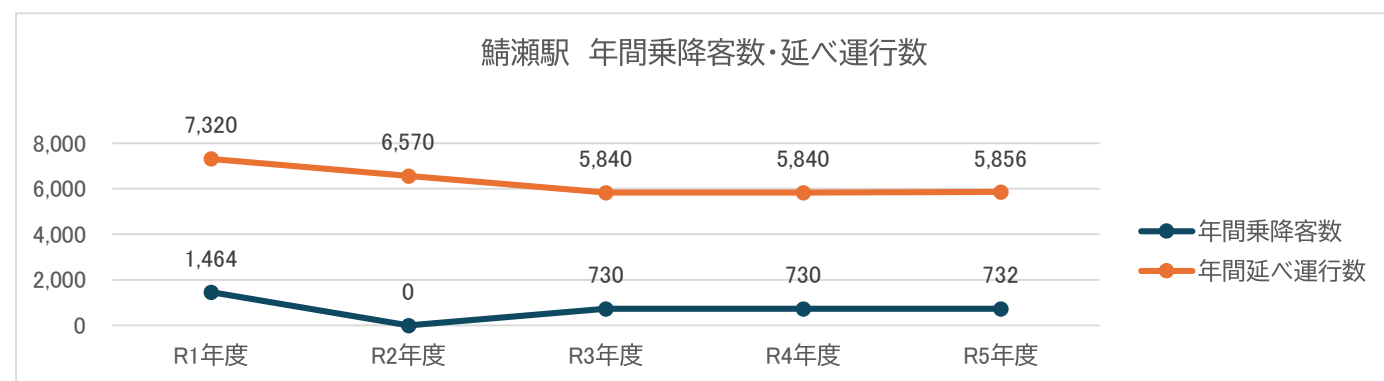
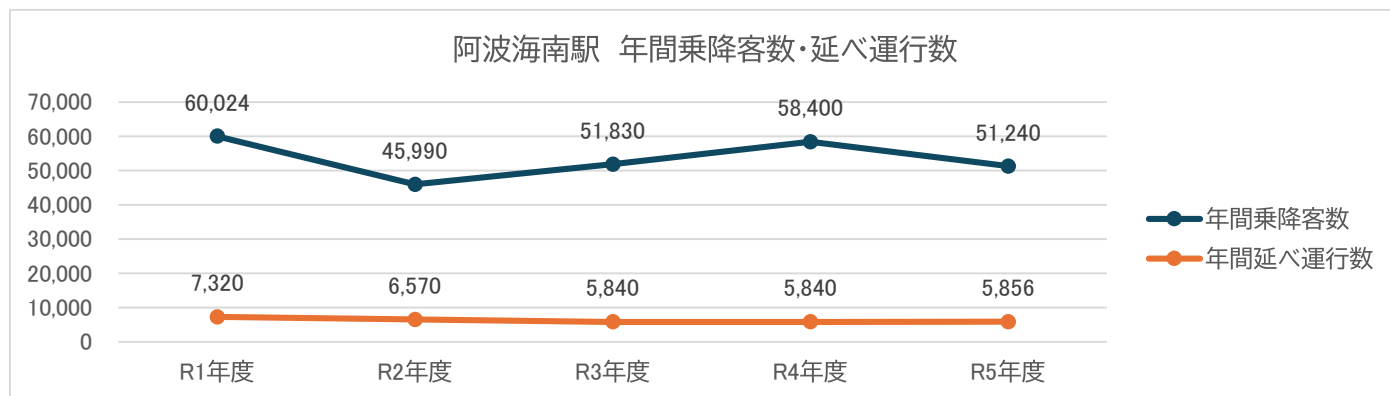
■DMV(阿佐海岸鉄道(株))の利用者数推移

道路と鉄道の両方を走行できる世界発の交通網として 2021 年から運行が開始となった DMV は観光需要には貢献できているものの、観光面での収益性および利用促進、住民の利活用は課題が多く残ります。



3:JR牟岐線

JR 牟岐線は、徳島市の徳島駅から海陽町の阿波海南駅を結ぶ路線で、徳島県東部を縦断し、阿南市や牟岐町といった主要な街を経由しています。地域住民の生活を支える重要な交通手段であるとともに、観光客にとっても四国南部の魅力を満喫するためのルートとして活用されています。運営に関しては2019年度で約8億3,000万円の赤字で、利用者減に歯止めがかからず、路線維持に多くの課題があります。



4:タクシー

年々、利用者数と輸送距離が伸びており、地域の足として活用されています。1日1台あたりの運送収入は向上傾向にあるものの、輸送距離が伸びた兼ね合いから復路の空車率が上昇傾向にあります。またドライバーの確保に課題があります。

③ 町民アンケート調査

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

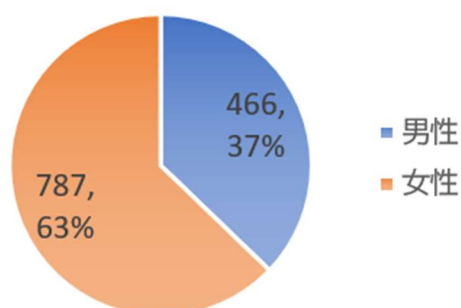
1: アンケート実施概要

アンケートタイトル	海陽町の公共交通に関するアンケート
実施期間	令和 6 年 7 月 9 日(月)～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%)

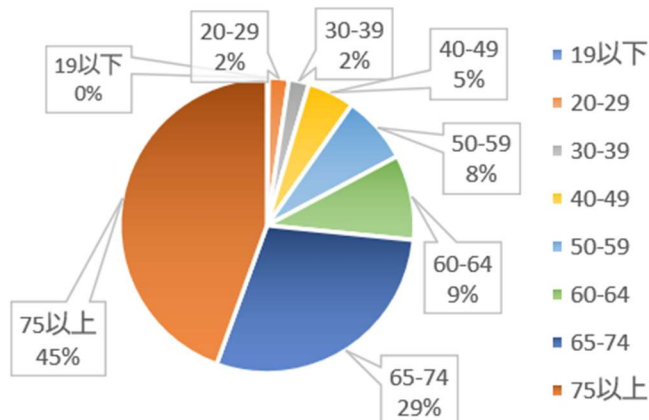
2: アンケート属性

回答者の 85%以上が 65 歳以上であり、移動困難者もしくは予備軍である高齢者の意見が反映されたアンケートとなりました。約 7 割が車を所有し、かつ免許も所持しているが、移動手段を持たない人が全体の 10%程度いるということがわかりました。また、免許未所持者が約 27%いることもわかりました。

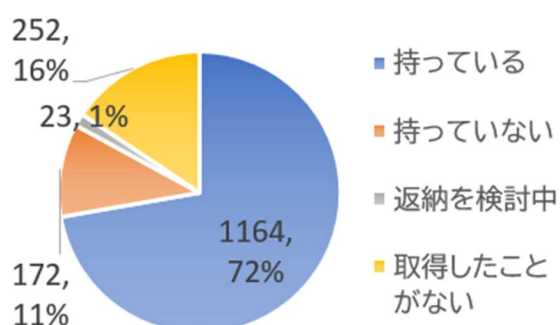
■性別
回答率: 75.3%、n=1253(無回答: 411)



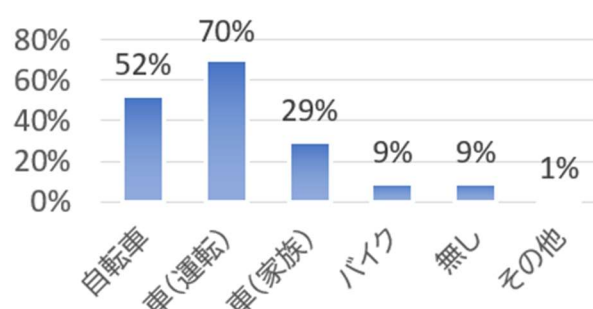
■年代
回答率: 97.9%、n=1629(無回答: 35)



■運転免許
回答率: 96.8%、n=1661(無回答: 53)



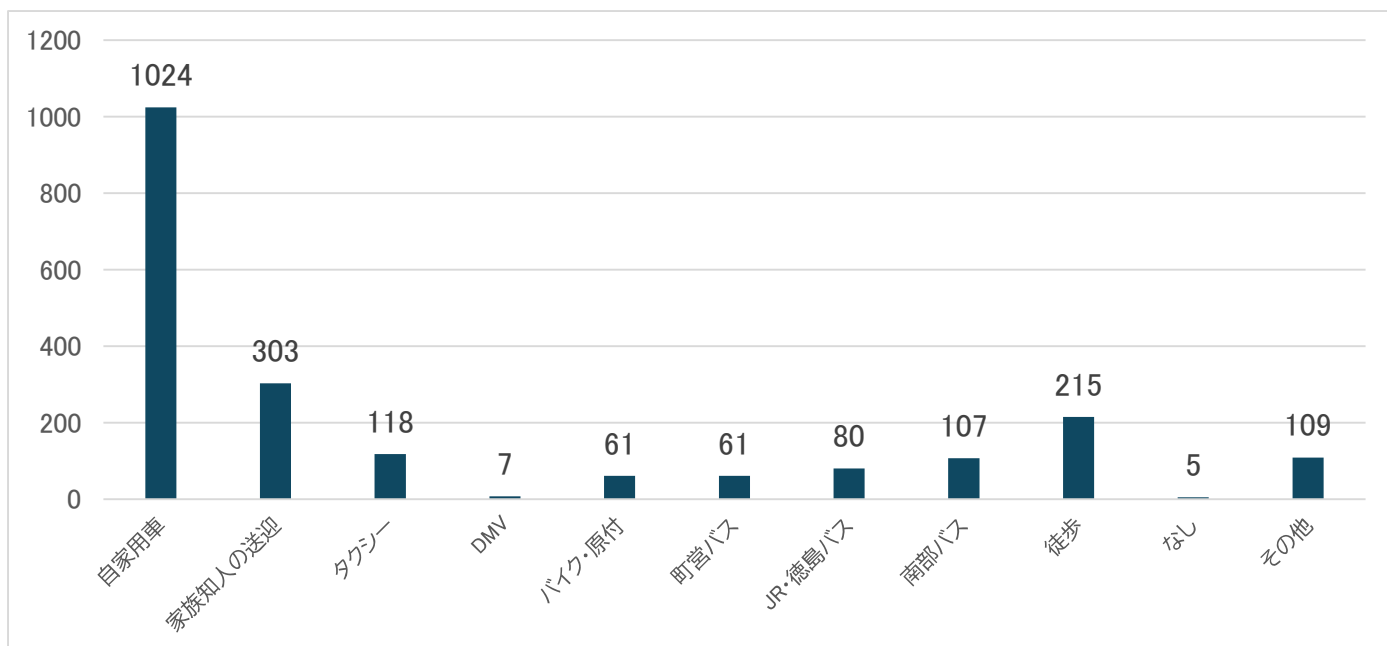
■所有乗り物
回答率: 96.2%、n=1600(無回答: 64)
※複数選択式



3:外出の移動手段

回答率:83.2%、n=1384(無回答:280)

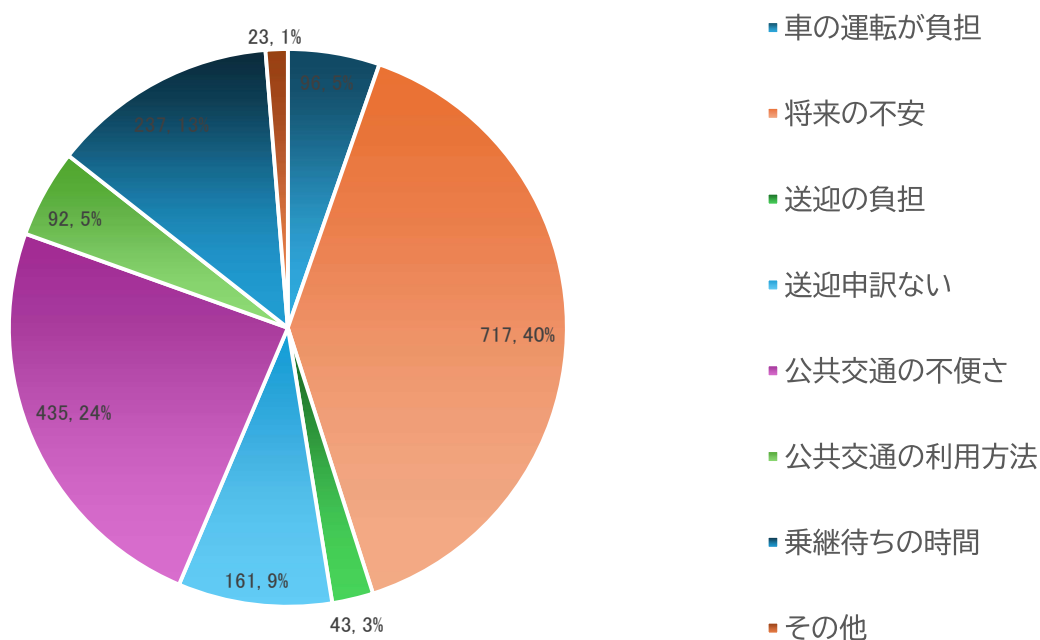
移動手段は圧倒的に自家用車が多く、町営バス・民営の交通手段の利用は一部の人が活用する交通手段であることがわかりました。



4: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ました。

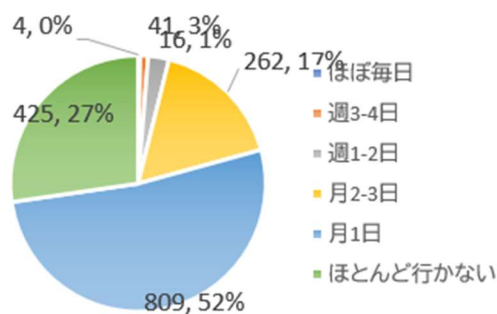


5:病院への通院

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がわかりました。

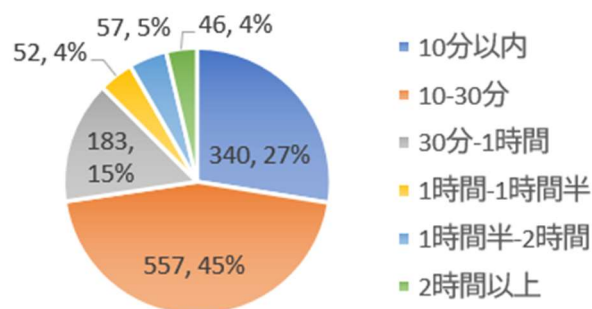
■病院通院頻度

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)

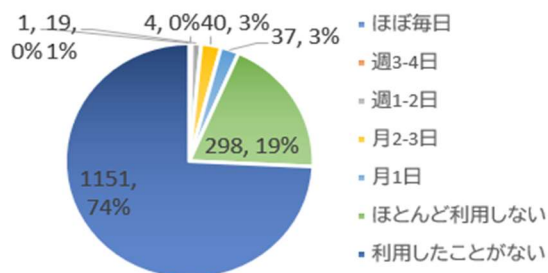


6:町営バスの利用

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もいることがわかりました。また、利用路線には偏りがなく、各路線の利用があり、満足度は約14%でした。

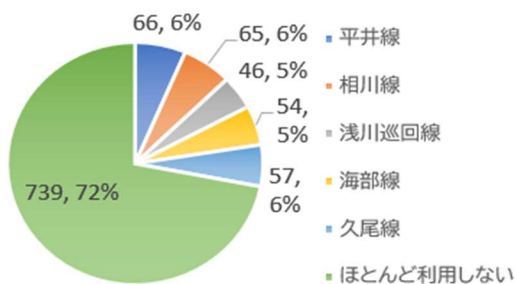
■町営バスの利用頻度

回答率:93.1%、n=1550(無回答:114)



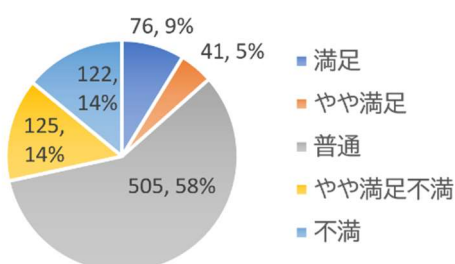
■利用する路線

回答率:59.6%、n=992(無回答:672)



■町営バス満足度

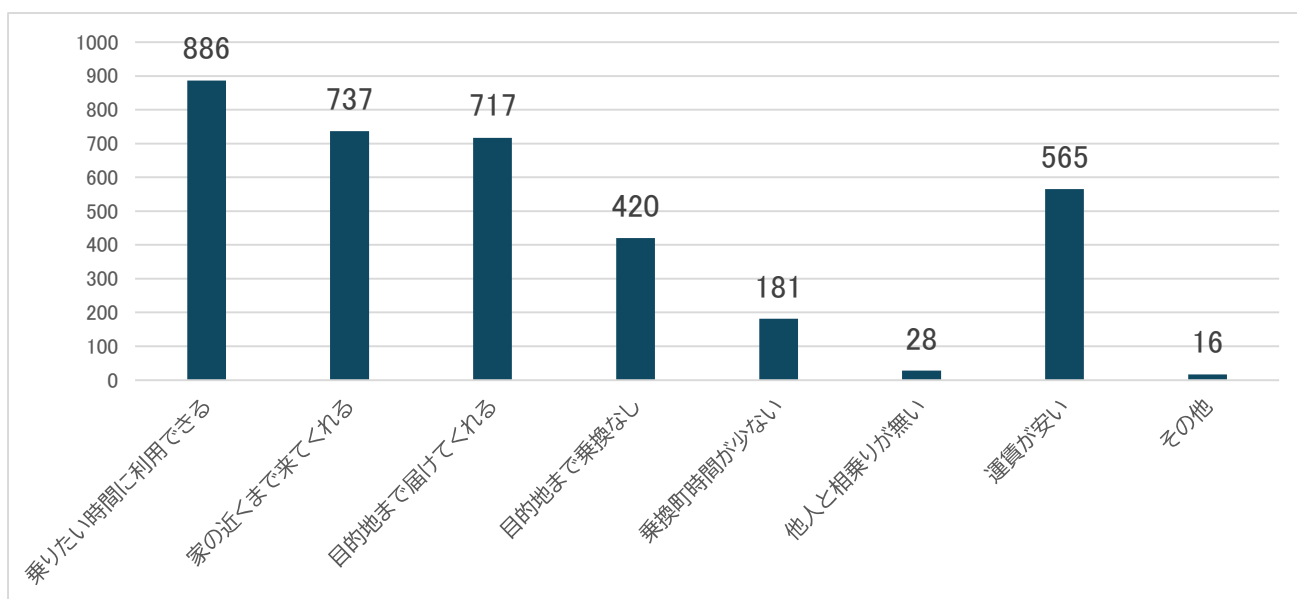
回答率:52.2%、n=869(無回答:795)



7: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、乗りたい時間に乗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

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。下記の要望を公共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	
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。
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する人が多くいます。

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簡易な情報アクセスが必要とされています。

新しい交通機関に関する要望	
新しい交通機関の認知度向上	新しい交通機関についての認知度が低いと、認知度向上が必要です。
新しい交通機関への要望	利便性のある交通手段の導入への要望が高いです。

6 公共交通に関する課題

アンケート結果を踏まえた地域住民のニーズにあった公共交通を維持することが必要となることから大きく3つの課題に整理しました。

課題1 海陽町内全域の移動手段に向けた公共交通サービスの最適化

高齢化が進む中で、移動に不便や不安を抱える住民が増えています。特に交通空白地域に住む人々にとって、公共交通機関の利用が難しく、日常生活に支障をきたすことがあります。この状況を改善するためには、地域住民との対話を通じて具体的なニーズを把握し、地域の特性を考慮した全ての住民が安心して移動できる公共交通サービスの再構築が必要です。地域住民や交通事業者との連携を深め、それぞれの地域に合った公共交通サービスを整えることが、今後の重要な課題となります。

課題2 公共交通への当事者意識の醸成と利用促進

公共交通は、日常生活や経済活動において不可欠な存在です。しかし、アンケート調査によると、外出時の移動手段として「自家用車」を選ぶ人が過半数を超えています。また、移動に対する不安の中で「将来への不安」と回答した方が最も多いことから、将来を見据えた公共交通サービスの提供および利用促進が求められています。このため、公共交通を自ら支えるという当事者意識を醸成し、適切な役割分担のもとで「利用すること・参加することで公共交通を維持する」取り組みを加速させる必要があります。

課題3 海陽町における公共交通の利便性向上に向けた取り組み

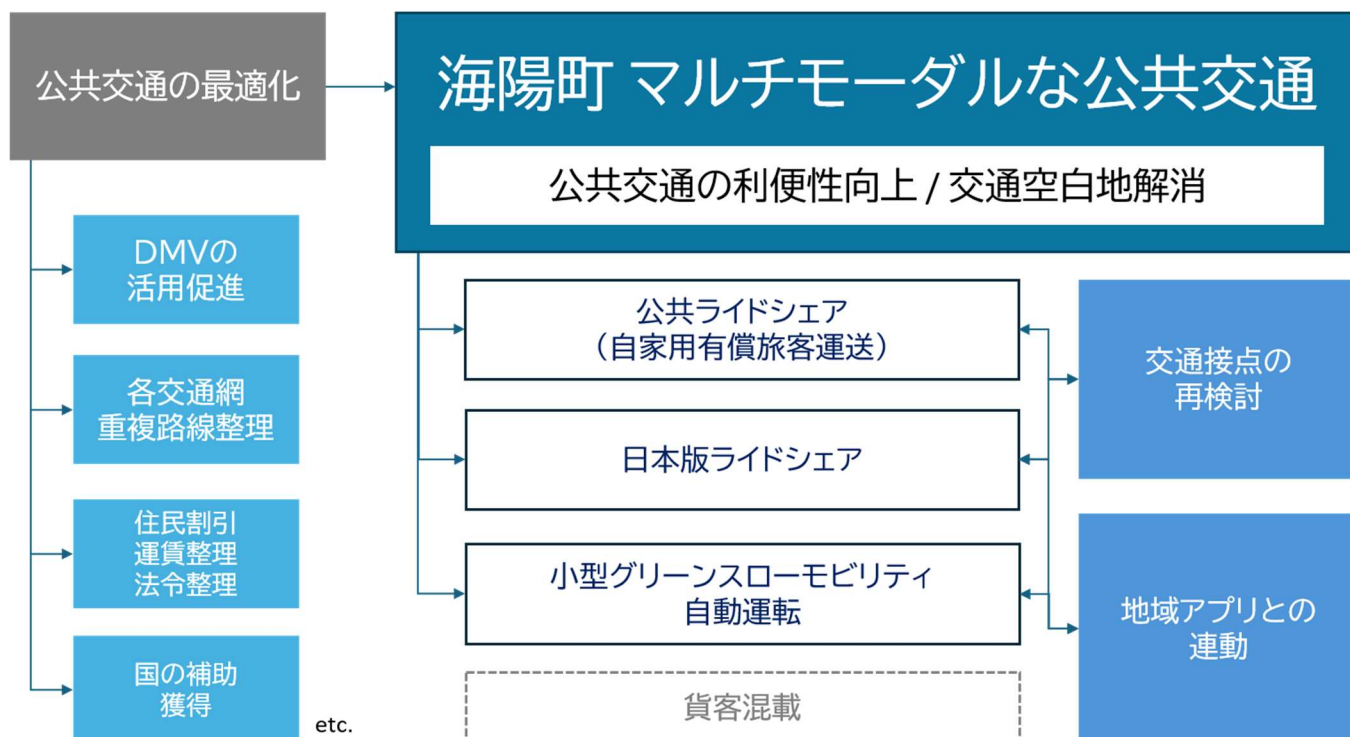
近年、人口減少に伴い地域の公共交通機関の運行便が減少し、利用者の移動の利便性が低下しています。特に、乗り換えが必要な場合、長時間の待ち時間が生じ、利用者にストレスを与えています。この状況を改善するためには、交通結節点の整備と機能強化が必要です。海陽町には阿波海南駅、海部駅、穴喰駅などの主要駅と阿波海南文化村や道の駅穴喰温泉の交通結節点があり、これらを整備して利用者のニーズに応じた交通接続を実現する取り組みが求められます。具体的には、運行スケジュールの見直しや、地域住民や観光客からのフィードバックを反映させた運行計画の策定が重要です。また、交通結節点の利便性向上として、滞在スペースの確保や滞在時間の有効活用、案内表示の多言語化やバリアフリー化、無料 Wi-Fi の整備などが必要です。柔軟な交通サービスを提供することで、海陽町の交通結節点の機能を強化し、ストレスの少ない移動環境を整備していく必要があります。

7 基本方針

① 目指す将来像と基本方針

現在の課題を解決し、最適化された多様な移動手段が連携し、利便性向上と利用促進の好循環が生みだす、持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指しています。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る、マルチモーダルな公共交通を目指します。

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



② 目標概要

2025年度から段階的に基本方針を実現できるよう目標を設定します。

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

目標1

海陽町ならではの交通手段の最適化

①既存路線の最適化

町営バスの見直しと公共ライドシェアの検討

②新たな運行形態の導入

DMVの活用推進

日本版ライドシェアの検討と推進

自動運転公共交通の検討と推進

目標2

町民の生活に根差した公共交通の利便性の追求

③住民目線の利用促進

生き！活き！高齢者外出応援事業の活用促進

キャッシュレス導入の検討

④つながる仕組みの導入

公共交通データ利活用

マルチモーダルな公共交通の検討

目標3

持続可能な公共交通維持の推進

⑤新しい需要の創出

旅行者向け移動手段の企画・推進

貨客混載の推進

⑥地域の交通への意識向上

公共交通イベントの実施

住民説明会の実施

③ 目標1 海陽町ならではの交通手段の最適化

1: 既存路線の最適化

事業①	町営バスの見直しと公共ライドシェアの検討			
事業概要	町営バスに関しては、車両小型化やドア to ドアへの転換(タクシー型公共ライドシェア等)を検討し、利便性のある公共交通および交通空白地の解消を目指します。 また、公共ライドシェアによりカバーできない時間帯・地域等も考慮し、タクシー利用に対しての補助制度も検討していきます。 ※2024年度に久尾線で予約制町営バスの実証実験スタート			
実施主体	公共ライドシェア:海陽町が運営主体、民間への委託を検討します。 タクシー補助:民間が運営主体、住民乗車に対して町からの運賃補助を検討します。			
スケジュール				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
検討				
町営バスの見直し、推進				

2: 新たな運行形態の導入

事業②	DMV の活用推進			
事業概要	DMV と他交通機関との効果的な接続を行い、DMV の利活用および住民・観光客の利便性を向上します。			
実施主体	阿佐海岸鉄道			
スケジュール				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
検討および推進				

事業③	日本版ライドシェアの検討と推進			
事業概要	町営公共交通でカバーしきれない移動を、日本版ライドシェアでのカバーを検討します。アンケートでは約17%が「報酬があれば移動支援しても良い」との返答があり、住民共助での移動を支援します。			
実施主体	タクシー事業者等			
スケジュール				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
	検討および推進			

事業④	自動運転公共交通の検討と推進			
事業概要	交通空白地輸送へ人手がとられ、ドライバー不足等への対策として、小型グリーンスクーモビリティ等の自動運転公共交通の省人化を検討します			
実施主体	海陽町			
スケジュール				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
レベル2～4まで段階的に実証および運行を検討				

④ 目標2 町民の生活に根差した公共交通の利便性の追求

1:住民目線の利用促進施策の検討

事業⑤	生き！活き！高齢者外出応援事業の活用促進			
事業概要	応援事業対象者でありつつも制度未利用者や既存利用者に対して、さらに有効活用いただけるよう広報等、利用促進策を検討し、高齢者の移動活性化を目指します。			
実施主体	海陽町			
スケジュール				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
継続実施および推進				

事業⑥	キャッシュレス決済の導入検討			
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・民間事業者			
スケジュール				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
		検討および推進		

2:つながる仕組みの導入

事業⑦	公共交通データの利活用			
事業概要	現在、バス運行に関する位置情報提供を行っており、引き続き、情報公開の要望を検討すると共に、追加情報の収集方法の考察とオープンデータ化を検討します。			
実施主体	海陽町			
スケジュール				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
		検討および推進		

事業⑧	マルチモーダルな公共交通の検討			
事業概要	町営・民間問わず、複数の公共交通の予約・乗り換え・支払いがスムーズにできるような最新 ICT 技術の導入を検討します。			
実施主体	海陽町・民間事業者			
スケジュール				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
検討および推進				

⑤ 目標3 持続可能な公共交通維持の推進

1:新しい需要の創出

事業⑨	旅行者向け移動手段の企画・推進			
事業概要	国内向け、インバウンド向けの企画を検討し、幅広く国内外に向けて PR することで、観光客の誘致を目指します。			
実施主体	海陽町・民間事業者			
スケジュール				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
	検討および推進			

事業⑩	貨客混載の推進			
事業概要	公共交通の空車時を活用した貨客混載(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目指します。			
実施主体	海陽町・交通事業者・配送事業者			
スケジュール				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
		検討および推進		

2:公共交通への住民意識向上

事業⑪	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、町内外への発信を推進していきます。			
実施主体	海陽町・民間事業者			
スケジュール				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
検討および推進				

事業⑫	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				
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029年度
検討および推進				

⑥ 定量・定性的目標

目標の進捗に対しては関連する定量・定性的目標を設定し、定期的に評価を行います。目標数値設定に関しては、人口自然減および免許返納者が増える想定で、現状維持もしくは各数値の下げ止まりを優先とし設定いたします。

目標指標	現在	5年後の達成目標(1年間あたり)
町営公共交通の利用者数	町営バスの年間延べ利用者数 約8,000人	町営公共交通の延べ利用者数 約8,000人
町営公共交通の歳出	町営バスの年間運営経費 約2,850万円	新しい町営公共交通の年間運営経費 約3,000万円
公共交通利用満足度	町営バス満足度 約14%	町営公共交通満足度 約50%

⑦ 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。

8 参考資料

① 海陽町地域公共交通活性化協議会規約

(目的)

第1条 海陽町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第6条第1項の規定に基づき、海陽町における地域公共交通計画(以下「計画」という。)の策定及び変更に関する協議並びに計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を徳島県海部郡海陽町大里字上中須128番地に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる業務を行う。

- (1) 計画の策定及び変更の協議に関すること。
 - (2) 計画の実施に係る連絡調整に関すること。
 - (3) 計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
 - (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。
- 2 協議会は、前項の業務を達成するため、次に掲げる事項について協議を行う。
- (1) 地域の実状に応じた、適切な地域の公共交通のあり方に関すること。
 - (2) 地域の公共交通の利用促進に関すること。
 - (3) 地域の公共交通の確保及び向上のために必要なこと。
 - (4) 協議会の運営方法に関すること。
 - (5) 前各号に掲げるもののほか、公共交通に関して必要な事項に関すること。

(協議会の委員)

第4条 協議会の委員は次の各号に掲げる者とする。

- (1) 徳島県海陽町の職員
- (2) 関係する公共交通事業者の職員
- (3) 自治会その他町民団体の代表者
- (4) 国土交通省四国運輸局徳島運輸支局の職員
- (5) 道路管理者、警察署、学識経験者その他協議会の運営上必要と認められる者
- (6) 国県の関係行政機関の職員
- (7) 前各号に掲げるもののほか、会長が適当と認める者

(委員の任期)

第5条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における後任委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第6条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名

(3)監事 2 名

- 2 会長は、協議会において委員の互選により定める。
- 3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
- 4 副会長及び監事は、委員の中から会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 6 監事は、協議会の会計監査を行い、その結果を協議会に報告する。

(オブザーバー)

第7条 協議会は、第4条に定める者のほか、交通政策における法令、方針、制度および今後の動向等専門的な知識を有する者をオブザーバーとして設置することができる。

(会議)

- 第 8 条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が議長となる。
- 2 協議会は、委員の半数以上の出席がなければ、会議を開くことができない。
 - 3 会議の議事は、出席した委員(代理人を含む。)の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
 - 4 委員(会長及び副会長である委員を除く。)は、やむを得ない事情で会議に出席できない場合は、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、代理の者を出席させることができる。
 - 5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる議題については、非公開で行うことができる。
 - 6 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
 - 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(書面決議)

第 9 条 会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面審議により議事を決することができる。

(協議結果の尊重義務)

第 10 条 協議会で協議が整った事項については、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

- 第 11 条 第 3 条に掲げる事項についての業務を円滑に行うため、必要に応じ協議会に幹事会を置く。
- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

- 第 12 条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
- 2 事務局は、海陽町住民環境課に置く。
 - 3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
 - 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(事業年度)

第 13 条 協議会の事業年度は、毎年 4 月 1 日に始まり、翌年 3 月 31 日に終わる。

(経費の負担)

第 14 条 協議会の運営に要する経費は、負担金・補助金及びその他の収入をもって充てる。

(決算)

第 15 条 会長は、毎会計年度終了後、速やかに、協議会の決算を調製し、監事の監査に付さなければならない。

2 会長は、第 6 条第 6 項の規定により当該監査の報告があったときは、当該監査に付した決算について協議会の承認を得なければならない。

(財務に関する事項)

第 16 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第 17 条 協議会は、委員が会議に出席したときは、海陽町特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例(平成 18 年 3 月 31 日条例第 38 号)第 2 条の規定(報酬)を準用して、予算の範囲内において委員報酬を支給することができる。

2 協議会は、委員が会議に出席したときは、予算の範囲内において費用弁償旅費を支給することができる。

(協議会が解散した場合の措置)

第 18 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算する。

(その他)

第 19 条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

この規約は、令和 7 年 1 月 24 日から施行する。

② 海陽町地域公共交通活性化協議会委員名簿

令和7年1月24日現在

国のモデル要綱	協議会規約第4条	氏 名	所属及び役職等
市町村長又はその指名する者	1 徳島県海陽町の職員	横 考志	海陽町副町長
一般乗合旅客自動車運送事業者	2 関係する公共交通事業者の職員	荒井 隆	四国旅客鉄道株式会社徳島企画部部長
		長井 信吾	徳島バス南部株式会社取締役社長
		大谷 尚義	阿佐海岸鉄道株式会社代表取締役専務
一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者		西山 達也	海南観光タクシー有限会社代表取締役
社団法人		重本 錦二	一般社団法人徳島県バス協会専務理事
住民又は利用者の代表	3 自治会その他町民団体の代表者	山田 尚央	伊勢田地区民生児童委員
		佐川 済昭	大内・村山地区民生児童委員
		藤塚 文弥	平井地区民生児童委員
		櫛田 恵子	中山・櫛川地区民生児童委員
		田中 光枝	船津・久尾地区民生児童委員
		辻 芳昭	川東地区公民館長
		成田 愛治	川上地区公民館長
		大東 正人	浅川地区公民館長
		乃一 俊治	海部地区公民館長
		由木 和幾	穴喰地区公民館長
運輸局長(運輸支局長)又はその指名する者	4 国土交通省四国運輸局徳島運輸支局の職員	山崎 良太	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
		齊藤 信一郎	四国運輸局徳島運輸支局 輸送・監査部門担当 首席運輸企画専門官
道路管理者	5 道路管理者	定金 孝典	国土交通省四国地方整備局 日和佐国道出張所所長
		藤本 幸徳	徳島県南部総合県民局県土整備部 予防保全・管理担当課長
都道府県警察	6 都道府県警察署の職員	泉 和利	牟岐警察署地域交通課長
学識経験者その他の交通会議が必要と認める者	7 学識経験者その他協議会の運営上必要と認められる者	北條 美也子	徳島県南部総合県民局 地域創生防災部次長
都道府県	8 国又は県の関係行政機関の職員	山田 知成	徳島県生活環境部交通政策課係長