

第2回海陽町地域公共交通活性化協議会議事要旨

1 開会

- ・ 事務局長（海陽町 住民環境課 中内）の司会により開会（10時30分）
- ・ 配布資料の確認（配布資料は以下の10点）
 - ・ 協議会次第
 - ・ 協議会委員名簿
 - ・ 【資料1】町営バスの新交通への変革に向けた宍喰地区デマンド実証運行見直し及び交通形態の検討事業経過報告
- ・ 開会
 - ・ Web参加者は以下のとおり。
 - ・ Web参加者
徳島県南部総合県民局地域創生防災部次長 北條美也子委員
徳島県生活環境部 交通政策課係長 山田知成委員（代理人 河井 政樹）
 - ・ 本日の協議会は委員17名が出席し、会議成立要件の過半数を満たしていることが報告された。

2 会長挨拶

- ・ 横会長より挨拶（内容は以下のとおり）

改めまして本日、第2回海陽町地域公共交通活性化協議会を開催いたします。委員の皆様にはご多忙の中ご出席賜り、誠にありがとうございます。引き続き、地域公共交通会議の委員の皆様には重複する議案となる箇所もございますが、よろしくお願い申し上げます。

前回の会議におきましては、令和6年度の活性化協議会事業の収支決算、報告事項、令和7年度の事業計画および収支予算等について審議したほか、令和7年度の町営バスの新交通への変革に向けた公共ライドシェア実証運行及び交通形態の検討業務に係る取組内容として、事業体制やスケジュールについて協議したところでございます。

今回は、第2期改革として来年1月5日から開始を予定しております、宍喰地区の町営バス予約制実証運行の見直し内容と、今年度の事業である海南・海部地域の路線の最適な交通形態の調査検討業務の中間報告を併せて説明します。住民ヒアリングの調査結果につきましては、後ほど事務局から説明します。本日の議案審議につきましては、事務局から説明させていただきますので、委員の皆様には活発なご意見を賜りますようお願い申し上げます。

それでは、よろしくお願いいたします。

3 議事

【報告事項】

(1) 宍喰地区町営バス予約制実証運行の運行内容改正について

事務局 ※資料1「町営バスの新交通への変革に向けた宍喰地区デマンド実証運行見直し及び交通形態の検討事業経過報告」の説明（3ページから9ページ）

●3ページ

本件は、令和6年2月から10月までの久尾線の実績と、令和7年2月3日から開始した宍喰地区予約制実証運行の令和7年2月から10月までの実績を比較したものである。乗車数は久尾線では875名、デマンド実証運行では353名となり、前年同期に比べ約60%の減少となる。

運賃収入は久尾線では22万6550円、デマンド実証運行では10万9800円となり、減少額は11万

6750 円となる。

委託料については、久尾線で土曜・祝日を運休していたが、デマンド実証運行では運休としていたため、支出が 13 万 5300 円となり、前年と比べると 88 万 7700 円と削減となっている。

燃料費については、デマンド実証運行では予約時のみ運行を行うため、8 万 9274 円の支出となり、久尾線と比べると 36 万 701 円の減額となっている。

ただし、コールセンターの新設をしたため電話の通信費が 3 万 3464 円増額となっている。

結果、費用削減額としては 109 万 8187 円の削減となった。

●4 ページ

本資料については、御要望欄の上から 6 段目に「4 時半ぐらいまで伸ばしてほしい」と表示されている箇所の字が誤っており、正しくは「4 時半ぐらいまで延ばしてほしい」と訂正のお願い。

令和 7 年 10 月から 16 日までの 3 日間、久尾、船津、塩深、中谷、日比宇、角坂等の地域へ入り、利用者 1 人 1 人を訪問して現在の運行について意見を聴取した一覧表を取りまとめている。

御不満の声・御要望として、帰りの待ち時間が長いことや、予約しても代替ルートの帰着時間まで待つことが難しいといった声のほか、自宅前まで来てほしい、運行時間を 4 時半まで延長してほしい、柔軟に予約できるようにしてほしいといった要望を頂戴した。

これらの貴重なご意見のうち、赤字で記載しているものをまず反映していき、利用される方の利便性向上を目指すため、令和 8 年 1 月 5 日から第 2 期実証運行を開始する。

●5 ページ

令和 7 年 2 月 3 日から実施している穴喰地区町営バス予約制実証運行について、運行内容を一部改正します。改正点は次のとおりです。

- 車両サイズ: 14 人乗りバスに 5 人乗り小型車両を追加し、予約人数に応じて車両を配車する。
- 運行形態: 現行の定時予約運行（上り下り各 3 便の時間指定）を廃止し、いつでも予約に応じて運行するフルデマンド運行へ変更する。
- 運行エリア: 穴喰地区内の那佐・竹ヶ島を除くエリアとし、現行から変更はなし。
- 乗降形態: 自宅から指定乗降スポットへ、あるいは乗降スポット間での利用を可能とする。
- 自宅起点の条件: 自宅を起点として予約できる方は、現状と同様に日比原から久尾の間に住所をお持ちの方に限定する。個人宅から個人宅への輸送は行わない。
- 運行時間: 始発 8 時、最終の乗車は 5 時までとし、完全予約制とする。
- 予約期間: 予約は乗車日を含む 1 週間前から、当日 5 時まで受付ける。ただし、当日乗車を希望する場合は前日（前日が休日の場合、休日前の平日までに予約が必要となる）。
- 配車の周知: 予約後すぐに配車することは難しいため、乗車 30 分前までには予約を完了していただくよう周知する。例えば、当日 5 時に乗車したい場合は 4 時半までに予約が必要となる。
- 予約方法: コールセンターでの受付のほか、ふるるんアプリ内に予約システムを導入する。
アプリ予約は 24 時間受付とする。
- 利用者区分: 町内外を問わず、どなたでもご利用いただける。
- 運賃: これまでと同額とするが、距離に応じて運賃算定を行う。

●6 ページ

予約受付コールセンターの電話番号は現状のまま変更なし。

電話受付は現在住民環境課内で行っているが、1 月および 2 月は実証委託事業者が対応する。

予約受付可能時間は、土日・祝日および正月 3 が日を除く月曜日から金曜日の 8 時 30 分から 17 時までとする。

また、無断キャンセル時の対応については、現状ご利用くださる方の多くが高齢の方であることを踏まえ、故意による無断キャンセルが確認できる場合には、次回の乗車時に料金を徴収する等の措置を検討している。

● 7 ページ

制度改正にあたり、現状の運転主体が1名のままでは来年1月5日以降の運行を継続することが困難である。1月5日から3月31日までの期間は、現在の運転手1名に加え、運転手を公募し、計1.5名体制で運行を進める形で検討している。

● 8 ページ

車両ラッピングイメージは、大漁旗をもチーフにしている。

● 9 ページ

導入予定のシステムのイメージ図。予約アプリを利用される方が分かりやすいよう、予約受付までを4~5タップで完結できるよう設計するとともに、画面内での文字入力を不要とし、既に用意された選択肢の中から選択していただく形で構築することを現在検討している。

横会長 ・ ただいまの説明について、何かご質問はございませんか。

由木委員 ・ 今後、予約を実施するにあたり、高齢者の方も多くなることが想定されます。そのため、本アプリの使い方については講習を実施し、操作方法を丁寧に説明する必要があると考えます。高齢者の方へ十分な説明を行わずに進めるのは難しいのではないかと思います。いかがでしょうか。

事務局長 ・ 宍喰地区予約制実証運行へ利用登録されている方は60人余りといった現状であります。約60人に対し、これまで利用したことがある方が約25人、複数回利用されている方は約15人となっております。携帯をお持ちの方には可能であれば、ふるるんアプリの登録の手伝いを行い、その上でアプリの予約方法も一緒にご案内するよう進めたいと考えています。なお、対応は12月中を目途としています。既存の利用者にはこの対応を引き続き実施していきます。

【協議事項】

(2) 令和7年度町営バスの新交通への変革に向けた交通形態の検討業務中間報告について

※資料1「交通形態検討事業 各種調査進捗」の説明（11ページから20ページ）

OBS ・ 私、駒形からご説明申し上げます。本日はお時間をいただき、ありがとうございます。現在、実施させていただいている検討業務の中間報告をさせていただくため、この場をお借りして、少しお時間をいただければと思います。

● 11 ページ

第一の調査として、2025年10月に海南・海部地区のサロンの皆様を対象に、個別の聞き取りを実施した。以下は調査結果の概要である。

- 特徴: サロンへの参加者はほとんどが65歳以上で、元気な方、いわゆるアクティブシニアの方が多いという印象を受けた。
- 免許返納者: 全体の約15%で、少数派。依然として車で移動される方が大半であった。
- 免許返納後の生活: 免許返納後の生活については、自分の意思で生活を送っている方が多く、先の生活を想像できず不安を感じる方もおられた。
- 一部の事例: 少数ですが、地域の方やご近所の方と一緒に輸送した経験がある方もおられた。能力はあるものの、事故などの不安から同乗を控える方もおられ、今回の集計には含まれていない。

● 12 ページ

- 実施時期と対象: 10月、町内の主要施設（商業施設・医療機関など）で利用者を対象に個別ヒアリ

ングを実施した。

- 年齢層の特徴: 年齢層が高く、70歳以上が全体の57%を占めた。
- 免許・運転の現状: 70代・80代では運転が難しい方が増え、80代では約半数が運転をしない、免許を持っていない、または返納している状況が確認できた。
- 移動手段の実態: 移動方法は主に家族や知人の送迎が約60%を占め、残りは徒歩・自転車・タクシー・公共交通機関を利用している。
- 将来の交通利便性の影響: 交通がもっと身近に便利になった場合の回答では、運転しない方は約30%、運転者でも外出機会が増える方は約37%とのことであった。
- 課題の実感: 身体状況や交通事情などにより移動が制約されている現状がうかがえる。

この整理を基に、今後の方針検討に活用してまいります。

● 13ページ

現在、バスデータの集計を進めている。

集計項目は、運行日数、運行本数、1日あたりの乗降回数、および1便あたりの乗降平均回数である。全体として読み取れる点は、乗降回数が0になる便が存在することで、実質的に乗客ゼロで走行しているケースが往々にしてあるということが資料から読み取れる。

公共交通としての役割を考えると、すべての方を乗せるのは現実的に難しい場合もありますが、この数値からは、最適な別の運行形態を検討する必要があることが示唆される。

● 14ページ

住民ワークショップという形で、民生委員の会合に伺い、意見交換会を開催した。

第1回と第2回を実施しており、第1回は現状や状況の整理を主な目的とし、第2回は、もう少し長い時間をいただき、皆様が日常的にどのように感じておられるかを伺った。さらに民生委員の方々は一人暮らしの方や交通弱者と呼ばれる方々にも日頃から接しておられるため、そうした方々からどんな声が寄せられるかも併せて伺った。

● 15ページ

住民ワークショップで意見の多かったものや目立ったものを一部抜粋し、掲載している。

全地区で共有のあった意見として、一つ目は、バス車両の大きさではなく、もっと小型なものでもいいのではないかというような声と、二つ目は病院や買物の際、時間帯と運行ルート兼ね合いで、帰りの利用ができないという声もあった。特に病院は、帰宅時間が読めないこともあり、バスを利用するには長時間待つこともあるといった意見があった。三点目は宍喰地区予約制実証運行を知る地域からは、宍喰地区のような自宅近辺まで来てもらえるような公共交通を自分たちの地域でも検討してほしいというような声があった。

また、海南・川上地区ではスクールバスを有効活用できないかという声があった。スクールバスは学校や教育委員会との兼ね合いもあり、限られた子どもたちが利用する交通として活用されている。スクールバスに空席があるならば、免許を持ってない方や住民の方、限られた方において同乗できるような方法がないだろうかというような意見もあった。

● 16ページ

町営バスの路線別各バス停留所の乗降回数をデータ化している。今までの乗降回数を総合的に分析しており、各地域の運行状況と、それに適した運行形態を示している。

現時点でのイメージとして、運行形態の案を掲載している。

● 17ページ

浅川巡回線の運行エリアについて、現在の定時定路線バスを利用する方は、街区まで片道利用になるケースが多いことから、車両を小型化し、個々の利用者の目的を達成するための個別輸送（タクシー型）のような運行形態が望ましいと考える。モビリティハブとして、例えば阿波海南文化村を拠点に町内の主要施設（商業施設や病院など）へ巡回する小型車両を設け、目的に応じて利用することを想定している。

● 18 ページ

海部線の運行エリアについて、浅川巡回線と重複する点はあるが、エリアから街区へ出るまでの距離が長く、また目的地とも離れていることから、運行形態としては個別輸送（タクシー型）を実施し、街区に出た際には各目的地を巡回する循環バスへ乗り継ぐ形を提案します。こちらもデータに基づく結論です。

● 19 ページ

平井・相川線のエリアについて、路線が道路網で二つに分かれるため、往來の実現性は低いと考えられる。したがって、赤線で示した区間は予約制の個別輸送や有償運送を活用して移動するのが適切だと考える。それぞれの道路が交わる地点にはモビリティハブのような待合所を設置し、街区まではすべて予約制の個別輸送で結ぶのが望ましいと考える。データに基づく提案として整理します。

● 20 ページ

海南地区について、居住エリアから街区へ出るには個別輸送が適しており、街区に出た後は循環バスが最適であるという分析を進めている。各エリアには地域特性や道路・交通状況が異なるため、それぞれの役割を明確化しつつ、最適な交通手段を検討・分析している。

なお、先にご紹介した案はあくまでもイメージ案です。今後はタクシー事業者や各種交通事業者の方へヒアリングを進め、より精度の高い分析と解析を継続していく予定。

事務局長

・データに基づいて読み取れる新たな交通形態の可能性を示すものであり、この点については費用対効果やクロスセンター効果分析、日本版ライドシェアの検討など、さまざまな検討を重ねる必要があります。したがって、現時点では調査データに基づくイメージ図であると理解していただければと思います。

海南地域では、山間部の集落が本道から分岐しているため、穴喰地区の個別輸送のように実現が難しい可能性があります。したがって、さまざまな運行形態と組み合わせた実現性を探っていく必要があります。

新たな運行形態の方向性を3月末までに素案として取りまとめるべく、調査・分析を進めています。本日報告した山間部に居住する方、サロンに参加される方、病院や商業施設利用者の方々からいただいた声を踏まえ、今後のあり方を検討していきます。

また、資料には掲載していませんが、海南地区の学校通りや街中にはバスが運行しておらず、交通空白地がある区域が存在しております。こうした地域についても、小型車両の循環バスでカバーできる可能性があるとの意見をいただいています。皆さまから多様な意見を伺い、データと照合しつつ、イメージ図をさらに詳しく分析して、より利便性の高い運行形態を検討していきます。今後とも意見を寄せてください。

横会長

・ただいまの説明について、何かご質問はございませんか。

委員一同

（特に異議なし）

4 その他

事務局長

・穴喰地区の第2期実証運行は1月5日から開始します。その前段として、12月中旬ごろからテス

ト運行を実施する予定です。5人乗りの小型車両を実際に走行させるなどの実証と併せて、12月10日頃から委託先による予約受付の開始が見込まれます。この点についてご理解・ご協力をお願いします。

横会長 ・他にご意見はございませんか。

特に意見がないようなので、以上で本日の議案審議は全て終了いたします。

・横会長より挨拶（閉会の挨拶は以下のとおり）

本日は、慎重審議いただき誠にありがとうございました。以上をもちまして令和7年度第2回海陽町地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。ありがとうございました。

5 閉会

・横会長の司会により閉会（11時）