

那賀町地域公共交通計画

令和5年3月

那賀町地域公共交通協議会

目 次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の概要	2
第2章 那賀町の概況	3
1 那賀町の概要	3
2 人口	4
3 通勤・通学の状況	9
4 自動車保有台数	11
第3章 那賀町の公共交通の現状	12
1 公共交通の概況	12
2 公共交通カバー圏人口	14
3 路線バス	15
4 公共交通支援サービス	27
5 財政負担	30
6 上位・関連計画	31
第4章 町民の公共交通に関する意向	34
1 アンケート調査の概要	34
2 アンケート調査結果	35
第5章 那賀町の公共交通に関する課題	50
1 公共交通をとりまく現状と課題	50
2 公共交通に関する課題の集約整理	55
第6章 基本的な方針と目標	56
1 基本的な方針	56
2 計画の目標	57
3 那賀町の公共交通体系の将来イメージ	58
4 目標等の達成に向けた施策体系	61

第7章 目標達成に向けた施策・事業.....	62
目標1 那賀町の特性に応じた持続可能な公共交通体系の構築	62
目標2 誰もが使える、使いたくなる公共交通サービスの向上.....	69
目標3 地域のみんなが公共交通を支える仕組みづくりの構築.....	74
第8章 実施プログラム.....	77
1 実施プログラムの位置づけ	77
2 実施プログラム.....	77
第9章 計画の推進と進捗管理.....	79
1 評価指標の設定.....	79
2 計画の推進.....	83
参考資料.....	84
那賀町地域公共交通協議会規約.....	84
那賀町地域公共交通協議会 委員名簿.....	87
策定経緯.....	88



第1章 はじめに

1 計画策定の趣旨

那賀町における公共交通機関はバスであり、民間事業者（徳島バス（株）、徳島バス南部（株））や町営の路線バスのほか、医療機関バス、スクールバスが運行し、町民の日常生活の移動手段として重要な役割を担っています。

平成22年3月には、「那賀町地域公共交通総合連携計画」を策定し、「全ての移動困難な住民の移動手段の確保」をめざして、路線バスの維持や様々な公共交通支援サービスの充実等に努めてきました。しかしながら、人口減少やモータリゼーションの進展等により、バスの利用者は長期的に減少が継続し、交通事業者の経営悪化やバスの運行維持に対する財政負担の増大が生じ、現状のバス運行を維持していくことが非常に厳しい状況になりつつあります。

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」（以下、「活性化再生法」という。）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、活性化再生法に基づき「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みだす、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、那賀町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、「那賀町地域公共交通計画」を策定するものです。



2 計画の概要

(1) 計画の区域

本計画の対象区域は、那賀町全域とします。

(2) 計画の期間

本計画の期間は、令和5年4月から令和10年9月までの5年6カ月とします。

(3) 計画の位置づけ

本計画は、「那賀町まちづくり計画」(令和2年3月変更)や「徳島県地域公共交通計画」(令和4年7月)を上位計画とし、関連計画と整合・連携を図りながら、本町における地域公共交通の目標や目標達成に向けた事業等を示すものです。

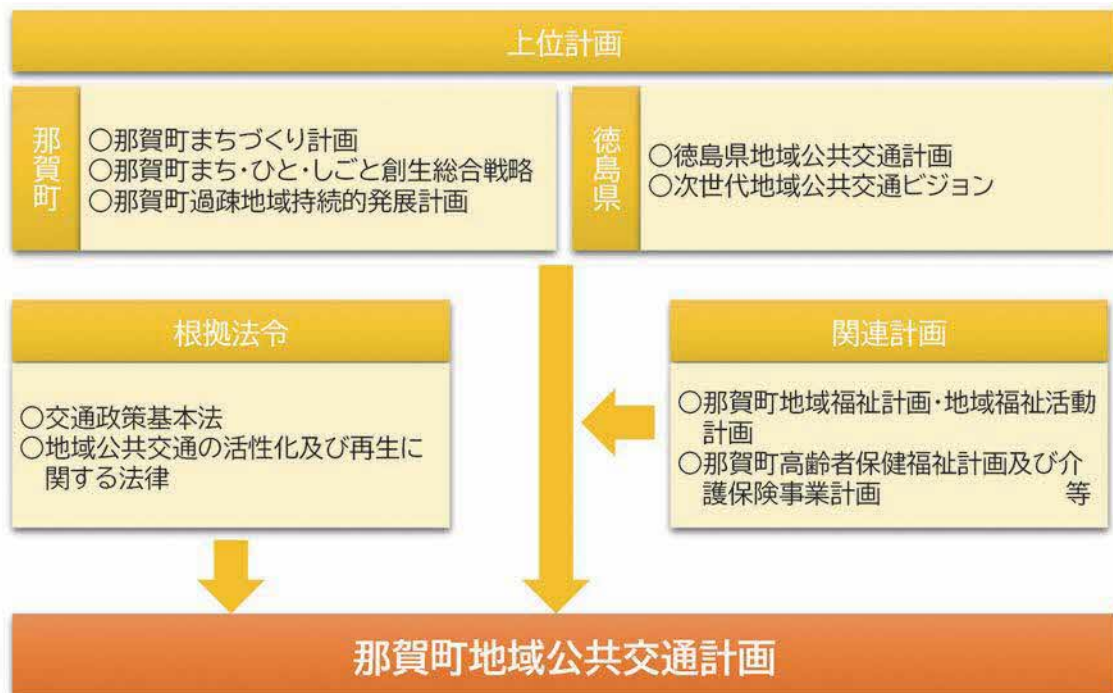


図 計画の位置づけ



第2章 那賀町の概況

1 那賀町の概要

那賀町は、徳島県の南部に位置し、東は阿南市、西は高知県、南は美波町、海陽町、北は勝浦町、上勝町、神山町、美馬市、三好市に隣接し、県土の6分の1という広大な面積を有しています。

地域の北西部には四国山地、南部には海部山脈などを配しており、標高1,000m以上の山々に囲まれ、地域の9割以上が森林の中山間地域です。

平成17年3月1日に、鷲敷町、相生町、上那賀町、木尺村、木頭村の旧5町村が合併し、現在の那賀町となっています。

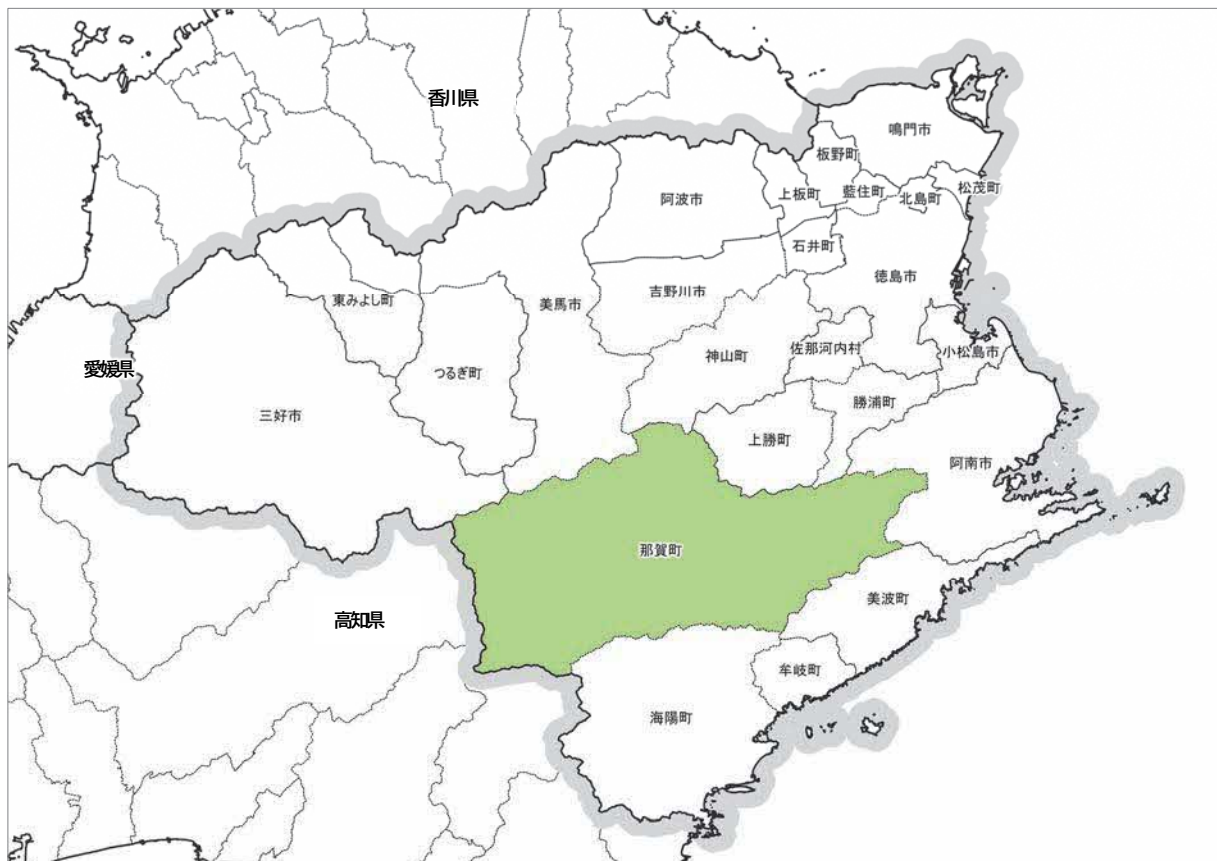


図 位置図



2 人口

(1) 人口の推移

那賀町の令和2年の人口は7,367人となっており、平成2年から令和2年の30年間に約44%減少しています。

高齢者人口（65歳以上）の割合は、年々上昇傾向にあり、年少人口・生産年齢人口の割合が減少傾向にあります。平成17年までは、高齢者人口は増加傾向にありましたが、平成22年以降、高齢者人口も減少傾向に転じています。

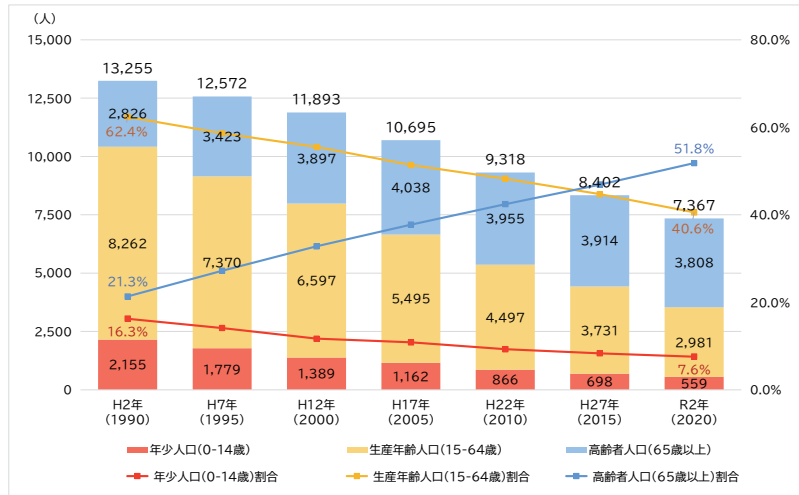


図 人口推移 (参照：国勢調査)

(2) 人口の分布

500mメッシュによる人口分布をみると、役場や支所等を中心に、谷筋の集落に人口が点在している状況にあります。

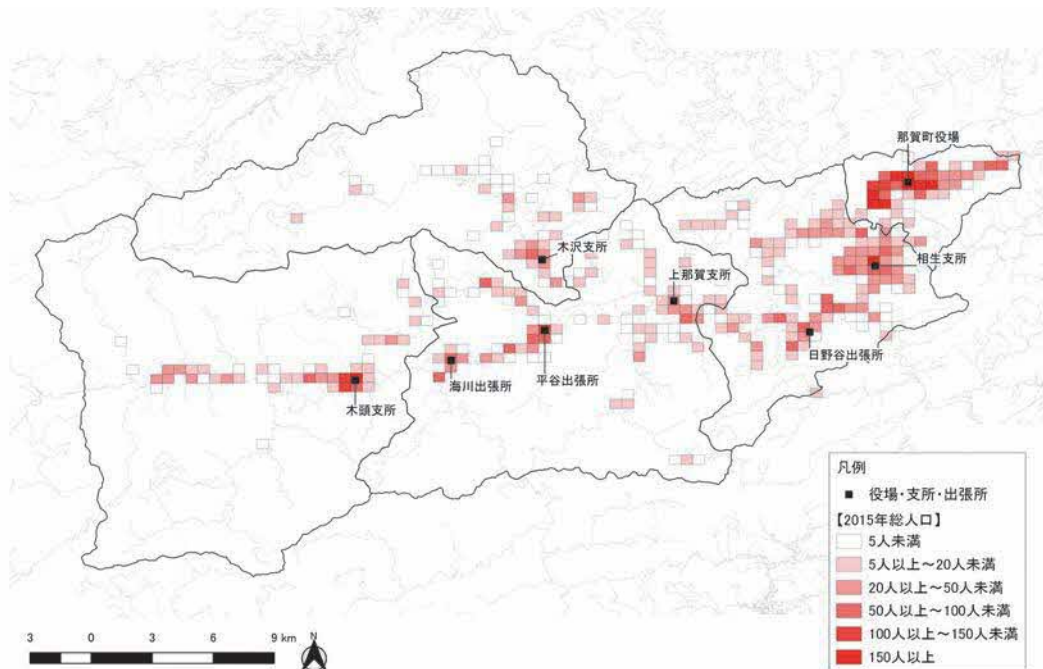


図 人口分布 (参照：国土数値情報)



(3) 地区別人口

町全体の人口7,560人（令和4年）について、地区別の人口をみると、鷺敷地区が2,653人と最も多く、町全体の35.1%を占めています。

高齢化率をみると、町全体で51.4%と過半数を超えており、木沢地区や上那賀地区では6割以上の高齢化率となっています。

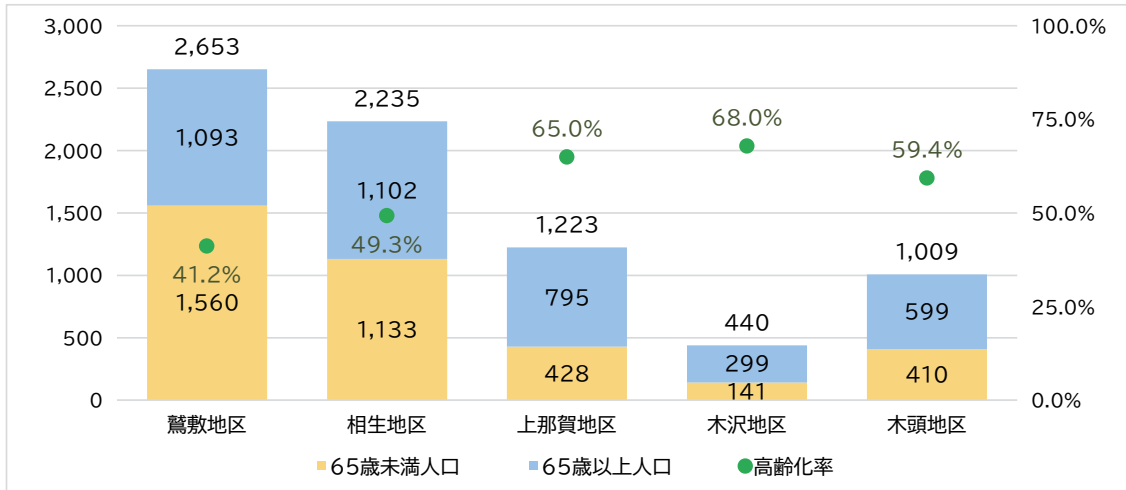


図 地域別の人口と高齢化率（令和4年8月31日時点）（参照：那賀町）

地域別（小地域）の人口を見ると、役場や支所の周辺、主要な道路が通る地域で人口が多くなっています。

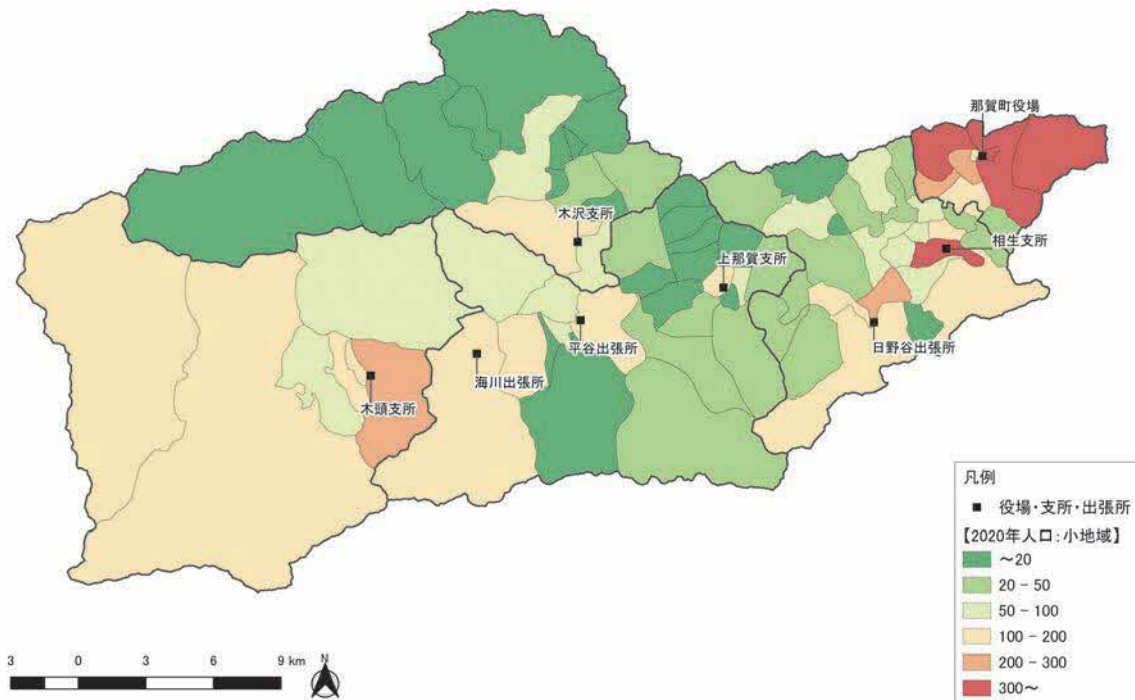


図 地域別（小地域）の人口（令和2年）（参照：国勢調査）



大字別の人口をみると、鷺敷地区の和食郷が 694 人と最も多くなっています。最も少なくなっているのは、木沢地区の小泉が 1 人となっています。

また、高齢者人口（65 歳以上）の割合をみると、70%を超える地域は、79 地域のうち 22 地域となっています。

表 大字別人口

地区	大字	人口	高齢者数	高齢化率	世帯数	地区	大字	人口	高齢者数	高齢化率	世帯数
鷺敷地区	中山	336	173	51.5%	171	上那賀地区	長安	22	18	81.8%	13
	和食郷	694	272	39.2%	313		大戸	15	11	73.3%	10
	和食	182	106	58.2%	90		桧曾根	12	11	91.7%	7
	土佐	167	52	31.1%	88		菖蒲	9	6	66.7%	7
	小仁宇	295	90	30.5%	131		東尾	2	2	100.0%	2
	仁宇	492	182	37.0%	210		拝宮	44	31	70.5%	23
	阿井	305	121	39.7%	142		古屋	33	21	63.6%	15
	百合	148	78	52.7%	75		深森	30	24	80.0%	16
相生地区	百合谷	34	19	55.9%	13	川俣	27	23	85.2%	20	
	竹ヶ谷	32	21	65.6%	20	成瀬	62	36	58.1%	39	
	内山	21	14	66.7%	13	府殿	13	9	69.2%	7	
	西納	53	31	58.5%	31	丈ヶ谷	13	11	84.6%	6	
	請ノ谷	41	29	70.7%	24	御所谷	91	43	47.3%	42	
	相名	14	9	64.3%	8	大殿	79	52	65.8%	39	
	井ノ谷	21	15	71.4%	11	平谷	161	111	68.9%	97	
	平野	118	64	54.2%	59	白石	106	68	64.2%	53	
	谷内	131	50	38.2%	54	海川	187	136	72.7%	106	
	榎谷	9	7	77.8%	6	木頭	84	51	60.7%	43	
	馬路	20	13	65.0%	12	坂州	167	113	67.7%	88	
	朝生	46	30	65.2%	24	当山	11	10	90.9%	7	
	築ノ上	44	19	43.2%	18	出羽	41	25	61.0%	20	
	鮎川	111	51	45.9%	55	木頭名	20	13	65.0%	11	
	牛輪	91	44	48.4%	39	阿津江	2	2	100.0%	1	
	入野	54	38	70.4%	25	岩倉	13	12	92.3%	7	
	延野	527	213	40.4%	223	川成	15	13	86.7%	10	
	吉野	90	43	47.8%	43	横谷	4	4	100.0%	4	
鉢	8	5	62.5%	5	小畠	15	13	86.7%	11		
雄	185	95	51.4%	83	沢谷	11	10	90.9%	7		
大久保	240	115	47.9%	109	高野	2	2	100.0%	2		
横石	139	70	50.4%	67	寺内	2	1	50.0%	2		
朴野	118	53	44.9%	53	小泉	1	1	100.0%	1		
蔭谷	41	27	65.9%	23	掛盤	52	29	55.8%	29		
日浦	51	33	64.7%	25	木頭地区	木頭出原	300	184	61.3%	173	
花瀬	30	13	43.3%	12		木頭折宇	115	64	55.7%	66	
音谷	51	30	58.8%	21		木頭北川	127	73	57.5%	66	
小計	16	10	62.5%	8		木頭助	87	51	58.6%	57	
水崎	47	27	57.4%	25		木頭西宇	92	52	56.5%	48	
桜谷	73	36	49.3%	36		木頭南宇	108	67	62.0%	57	
上那賀地区	白ヶ谷	13	8	61.5%	6	木頭和無田	180	108	60.0%	108	
	小浜	117	71	60.7%	68	計	7,560	3,888		3,759	

※赤字は、高齢化率が70%以上の地域

参照：那賀町（令和4年8月31日時点）



(4) 将来人口

将来推計人口によると、令和2年の20年後の令和22（2040）年の人口は、約47%減少した3,920人と推計されています。高齢者人口（65歳以上）の割合は、年々上昇傾向にあり、令和17（2035）年には、高齢化率は6割を超えることが推計されています。

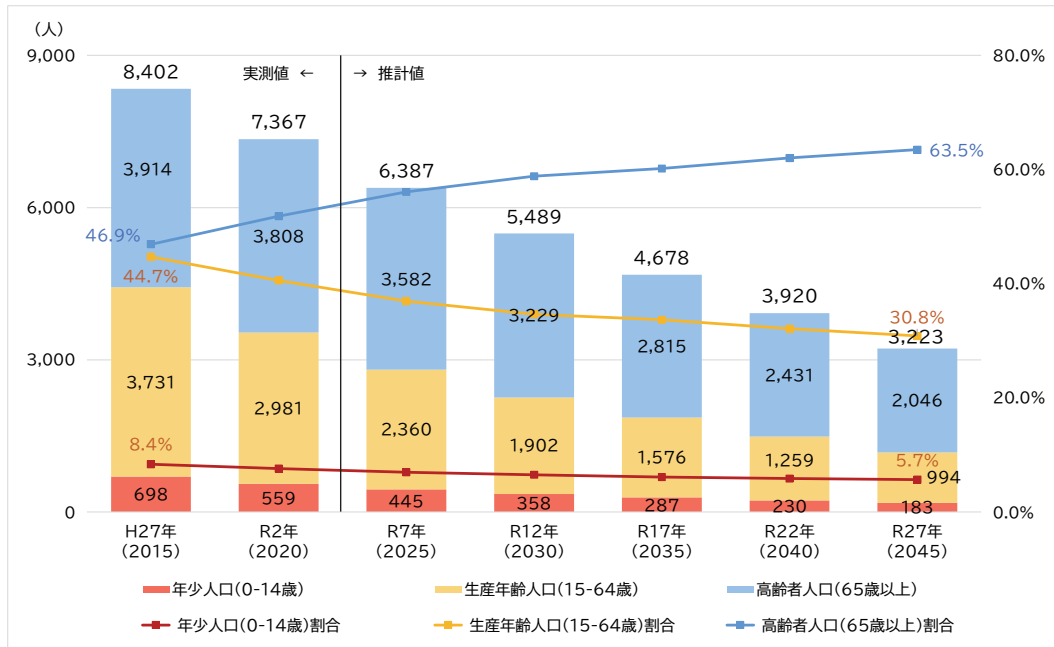


図 将来推計人口（参照：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（平成30年推計））



将来（令和 17（2035）年）の 500mメッシュによる人口分布を見ると、引き続き、役場や支所の周辺に人口が集中している状況にあります。

ただし、平成 27 年から令和 17 年の 20 年間ににおける人口増減の状況を見ると、那賀町役場周辺をはじめ、各地域の中心部において 30 人以上の人口が減少する地域が見受けられます。

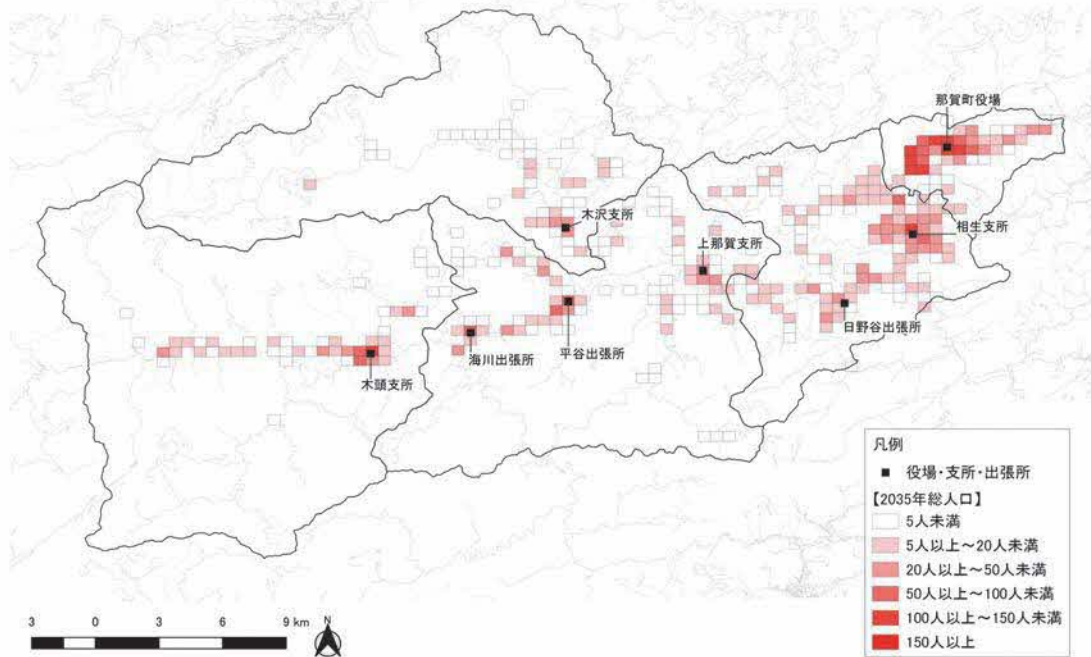


図 将来人口分布（令和 17（2035）年）（参照：国土数値情報）

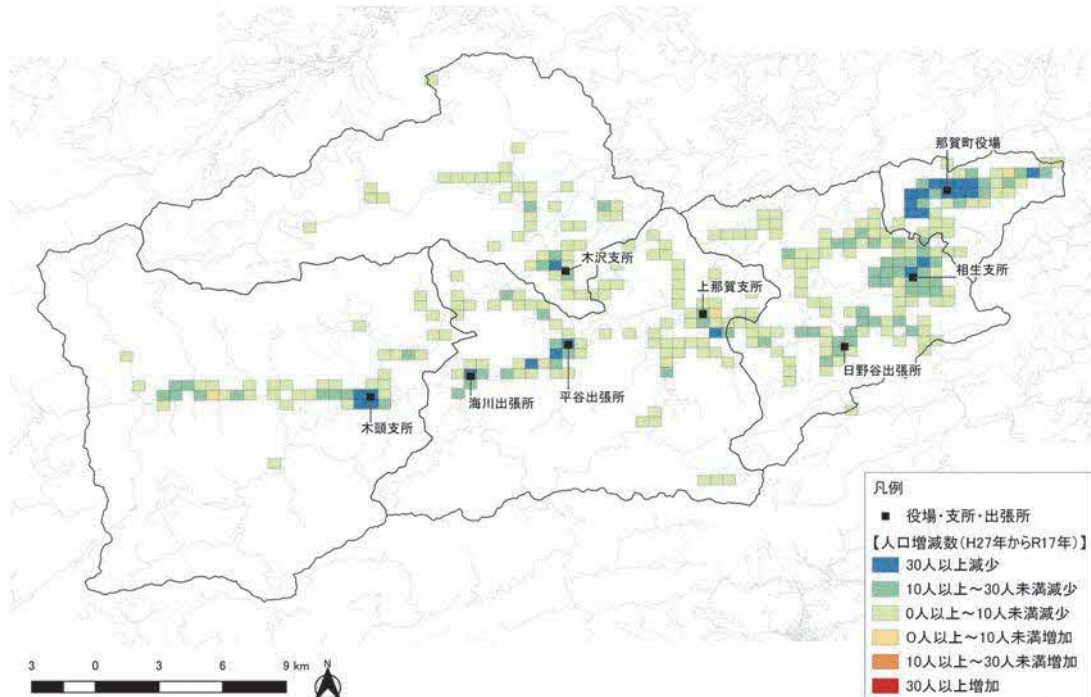


図 人口増減（平成 27（2015）年から令和 17（2035）年）（参照：国土数値情報）



3 通勤・通学の状況

那賀町に在住する就業者の約8割、通学者の約7割が、町内で就業・通学をしています。就業・通学における流出・流入ともに、阿南市の割合が高くなっています。

表 就業・通学者数（那賀町が常住地の15歳以上就業者・通学者）

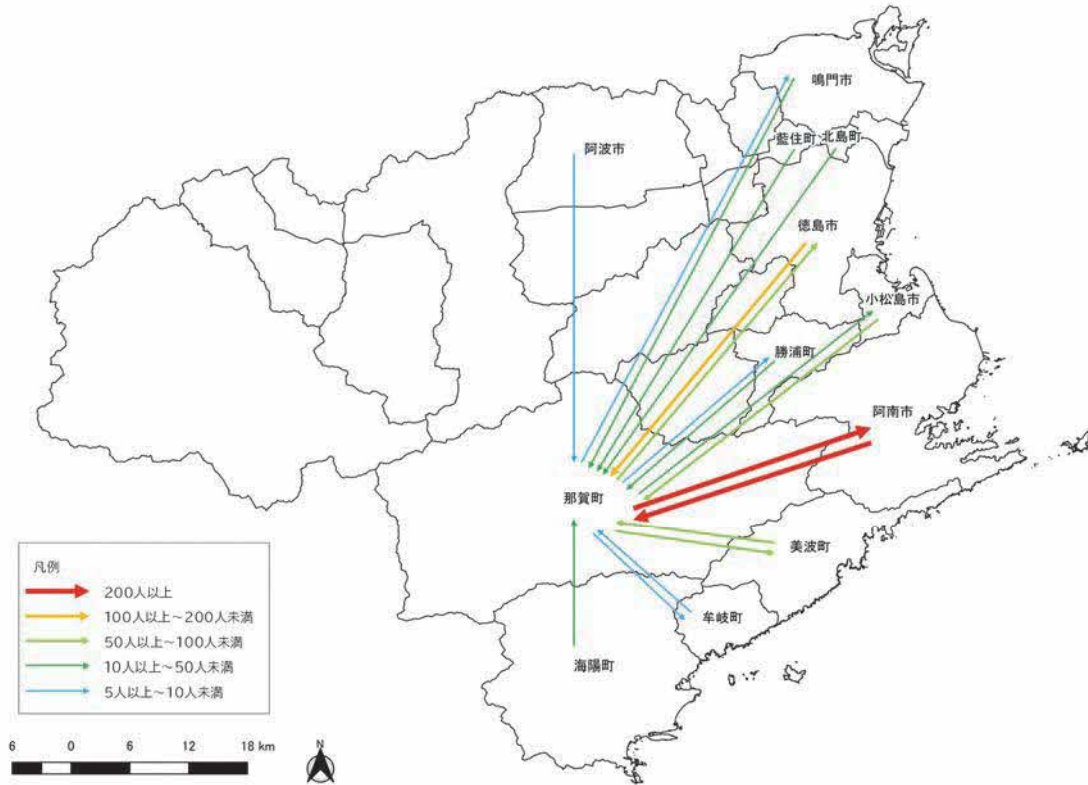
	合計	町内	町外	県内					県外	不詳		
				徳島市				小松島市			阿南市	美波町
				徳島市	小松島市	阿南市	美波町					
就業・通学者数	3,631	2,876	688	681	99	36	445	64	7	67		
	100.0%	79.2%	18.9%	18.8%	2.7%	1.0%	12.3%	1.8%	0.2%	1.8%		
就業者数	3,434	2,740	632	626	84	33	412	64	6	62		
	100.0%	79.8%	18.4%	18.2%	2.4%	1.0%	12.0%	1.9%	0.2%	1.8%		
通学者数	197	136	56	55	15	3	33	0	1	5		
	100.0%	69.0%	28.4%	27.9%	7.6%	1.5%	16.8%	0.0%	0.5%	2.5%		

参照：国勢調査

表 就業・通学者数（那賀町が従業地の15歳以上就業者・通学者）

	合計	町内	町外	県内					県外	不詳		
				徳島市				小松島市			阿南市	美波町
				徳島市	小松島市	阿南市	美波町					
就業・通学者数	3,864	2,876	921	910	157	69	527	64	11	67		
	100.0%	74.4%	23.8%	23.6%	4.1%	1.8%	13.6%	1.7%	0.3%	1.7%		
就業者数	3,663	2,740	861	853	153	65	496	54	8	62		
	100.0%	74.8%	23.5%	23.3%	4.2%	1.8%	13.5%	1.5%	0.2%	1.7%		
通学者数	201	136	60	57	4	4	34	10	3	5		
	100.0%	67.7%	29.9%	28.4%	2.0%	2.0%	16.9%	5.0%	1.5%	2.5%		

参照：国勢調査



※ 5人以上の通勤・通学の移動がある市町のみ記載

図 通勤・通学の状況 (令和2年) (参照：国勢調査から作成)

通勤・通学における利用交通手段を見ると、町内で通勤・通学する 2,122 人の約 8 割、町外へ通勤・通学する 712 人の約 9 割が「自家用車・オートバイ」の利用となっています。

また、「バス」(「乗合バス」、「勤め先・学校のバス」の合計) を利用する人は、町内で通勤・通学する人の 2.1%、町外へ通勤・通学する人の 3.5%となっています。

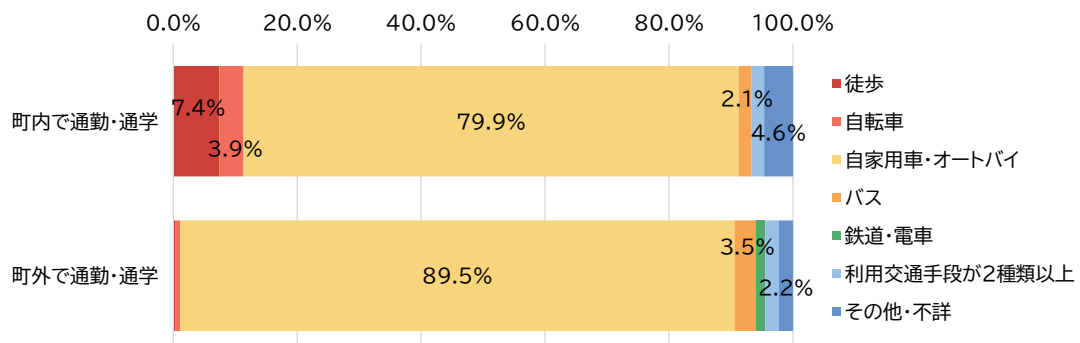
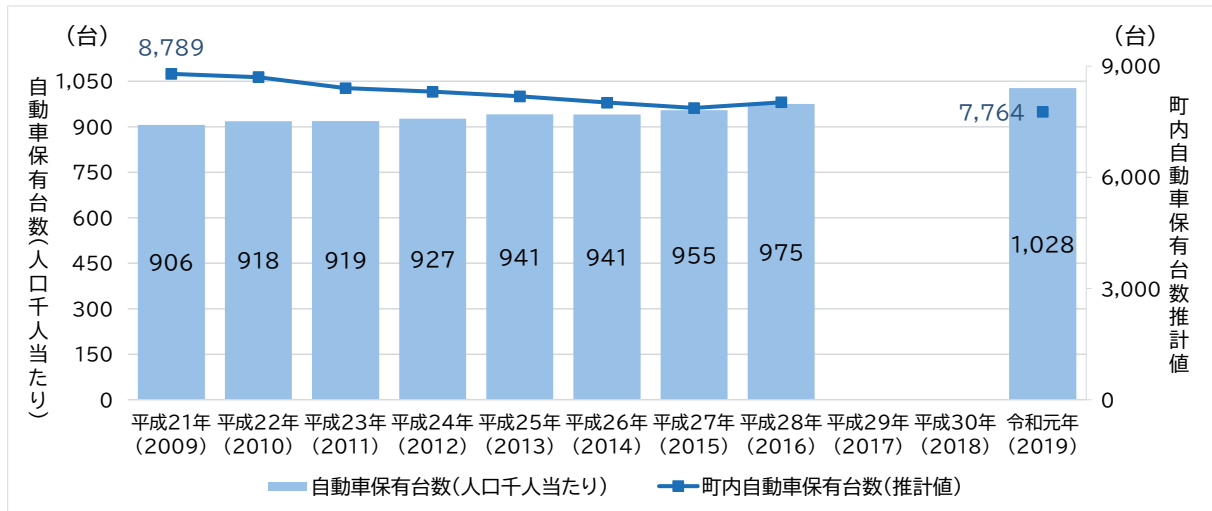


図 通勤・通学における利用交通手段 (参照：国勢調査)



4 自動車保有台数

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、令和元年には、1人1台以上を保有する状況となっています。



参照：徳島県 市町村指標 (2009～2019)

図 自動車保有台数の推移



第3章 那賀町の公共交通の現状

1 公共交通の概況

那賀町の公共交通は、民間事業者（徳島バス（株）、徳島バス南部（株））や町営バス（相生地区、木沢地区）の路線バスのほか、公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）、医療機関バス、スクールバスが運行しています。

また、公共交通に関する支援サービスとして、主に、70 歳以上の町民を対象に各種支援サービスが設けられています。

表 町内の公共交通

名称	路線名・対象者等	利用範囲	備考
徳島バス	丹生谷線		
徳島バス南部	谷山線、丹生谷線、日和佐線		
町営バス	相生地区：請ノ谷線、那賀高線、竹ヶ谷線		スクールバスとしての利用、予約運行区間あり
	木沢地区	春森上～岩倉	
医療機関バス	日野谷ケアバス（包括ケアセンター送迎バス）	旧相生方面（月・水・金） 延野・日野谷方面（火・木）	利用券の発行 マイクロバス→ハイエース
	上那賀病院：上那賀病院に用務のある町民	木頭和無田（木頭診療所）～小浜（上那賀病院） 上海川～小浜（上那賀病院）	徳島バス南部の通常運行バスへ同乗
	木頭診療所：木頭診療所に用務のある町民	木頭和無田（木頭診療所）～小浜（上那賀病院） 上海川～小浜（上那賀病院）	徳島バス南部の通常運行バスへ同乗



表 町が実施している公共交通に関する支援サービス

名称	対象者	利用方法	料金	利用回数	利用範囲	備考
高齢者福祉 特定回数割引乗車券交付事業	70歳以上 町営バス・徳島バス・徳島バス南部の利用者	割引券を利用	200円 (町営バスは無料)	48回/年	①徳島バス：東内(鷺敷)～川口(相生) ②徳島バス南部：川口～木頭北川(木頭) ③徳島バス南部：川口～日和佐(美波町)	徳島バス 徳島バス南部
公共交通空白地有償運送事業(ボランティアタクシー)	木沢地区在住者	事前登録 (1,000円)	130円/km		木沢地区内及び上那賀病院	
外出支援サービス(タクシー移送)	70歳以上で、町民税が非課税の人 1.公共バス(徳島バス、徳島バス南部、町営バス)が運行されていない地域に居住する人 2.公共バスの運行回数が2回/日以内の地域に居住する人 3.居住地からバス停まで概ね500m以上離れている地域に居住する人 4.身体上の理由で公共バスを利用することが困難だと健康福祉会で認められた人 5.自動車運転免許証がない人 6.自動車を保有していない人 7.自動車を保有しているが、利用できない理由がある人	利用申請を行い、 <input type="checkbox"/> 決定通知書 <input type="checkbox"/> 利用者証の発行	費用金額の5割	8回/月	那賀町内	町内のタクシー会社7社



2 公共交通カバー圏人口

路線バス（予約運行区間を含む）を対象とした公共交通カバー圏人口は、約 7,200 人となっており、総人口約 8,400 人（平成 27 年国勢調査）の 86%を占めています。

また、木沢地区の公共交通空白地有償運送事業を踏まえると、公共交通カバー圏人口は約 7,400 人、比率は 88%となっています。

なお、公共交通カバー圏は、バス停まで徒歩でアクセスできる範囲として、バス停から 300m圏内を設定し、範囲が重なった 500 メッシュの人口を算出しています。

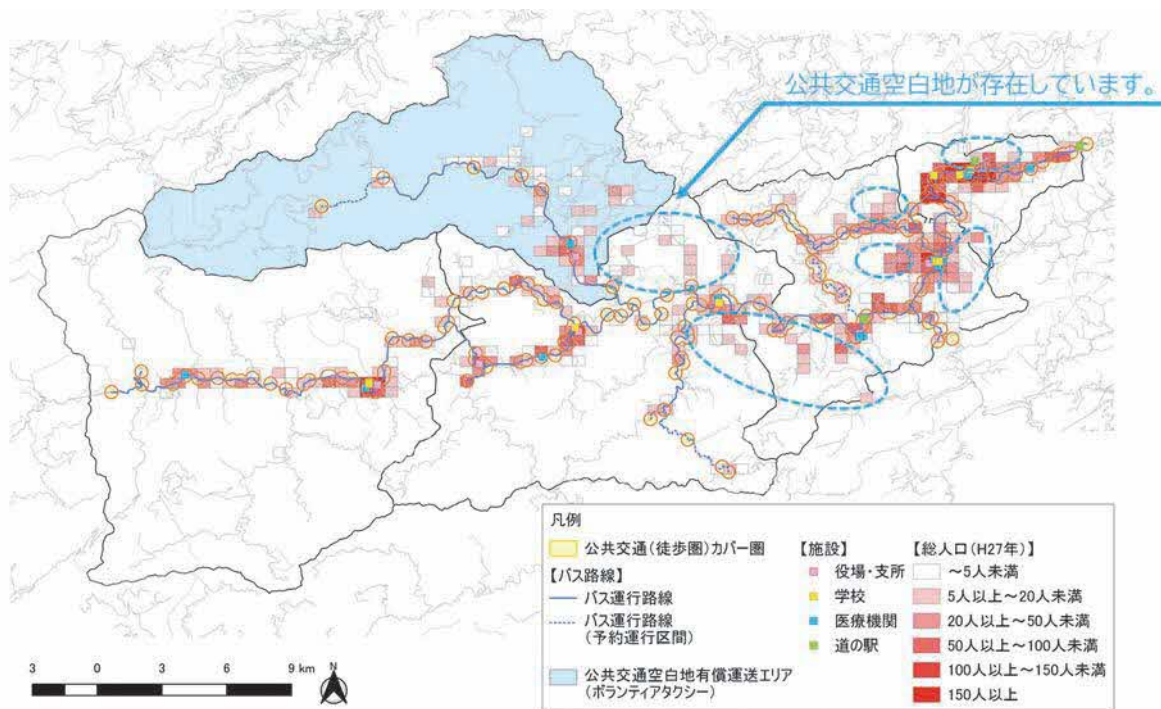


図 公共交通カバー圏



3 路線バス

町内の路線バスは、徳島バス、徳島バス南部、町営バスが運行されており、町民の重要な移動手段となっています。

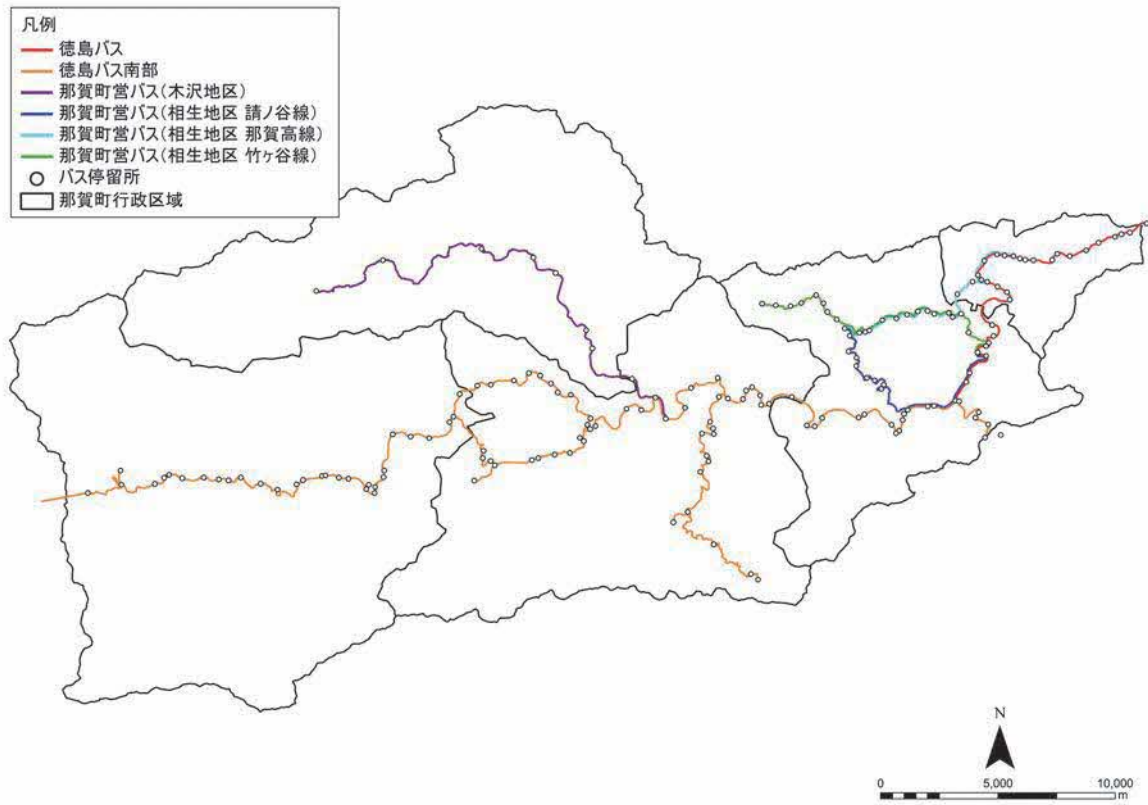


図 町内の路線バス



(1) 徳島バス

徳島バスは、丹生谷線として、阿南市の阿南医療センターと川口営業所を結ぶ路線があり、20 便/日運行されています。

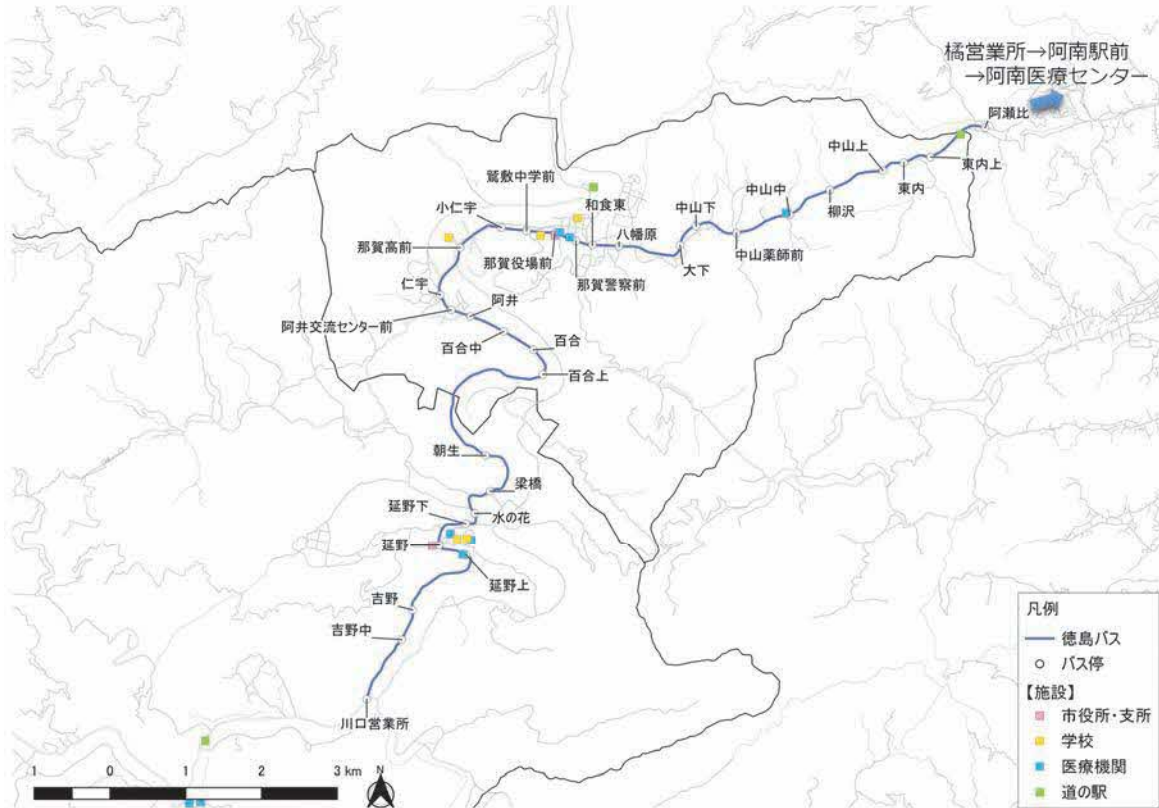


図 徳島バスの路線図 (町内)

① 運行回数

運行回数は、平成 25 年から令和 2 年までは、横ばいで推移していましたが、令和 3 年は、前年と比較して約 42%減少しています。

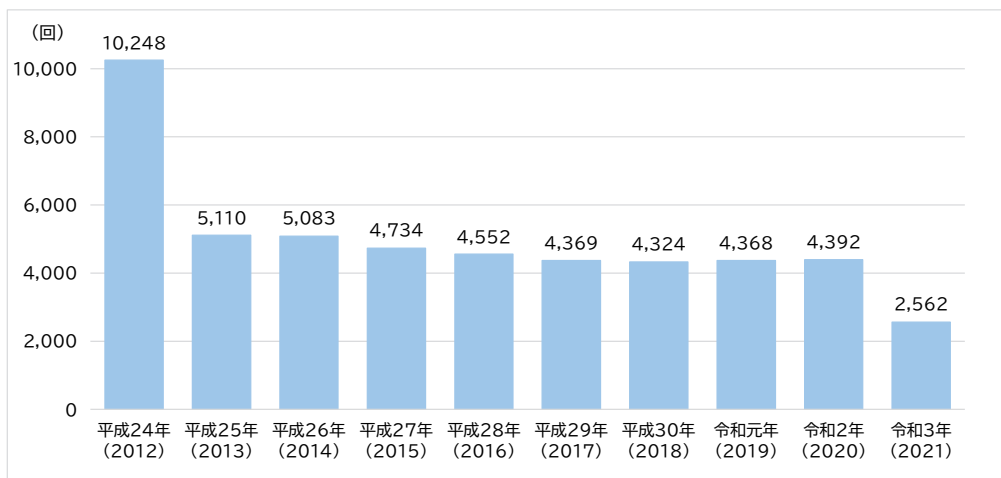


図 徳島バス (丹生谷線) の運行回数 (参照: 事業者提供資料)



②利用者数

利用者数は、平成24年から平成28年は、増加傾向にありましたが、平成29年以降減少傾向にあります。令和3年の利用者は、6.5万人となっており、最も多かった平成28年の32.5万人の約1/5程度となっています。

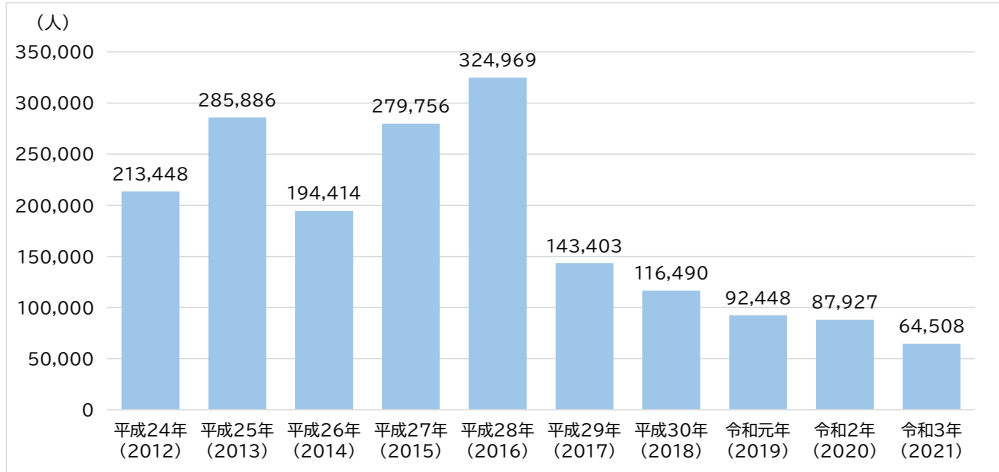


図 徳島バス（丹生谷線）の利用者数（参照：事業者提供資料）

③収支

経常収益は、平成26年以降、減少傾向にあり、令和3年には3,103万円となっています。平成26年と比較して、4割程度となっています。

経常費用は、平成29年から令和2年にかけて増加傾向にありましたが、路線バスの再編及びダイヤ改正等の取組により、令和3年は8,414万円と減少しています。

経常損益（経常収益と経常費用の差）は、一貫して損失となっており、令和元年と令和2年は7,000万円を超える損失を計上しています。平成24年から平成29年にかけて回復傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大等の影響により近年、厳しい状況にあります。

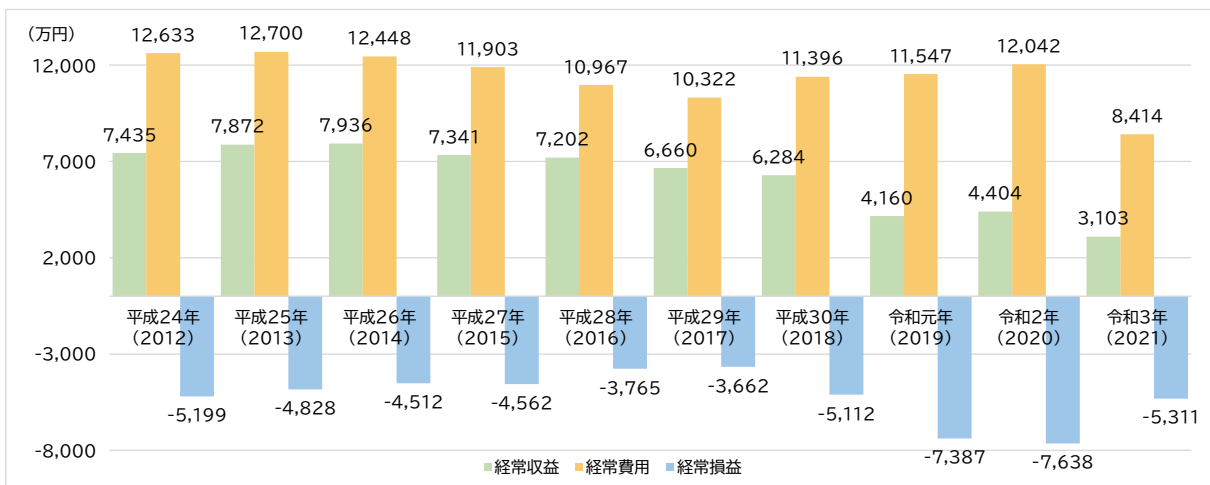


図 徳島バスの収支（参照：事業者提供資料）



(2) 徳島バス南部

徳島バス南部は、川口営業所を中心として、谷山車庫を結ぶ谷山線、平谷、上海川、林谷口、日和田等を結ぶ丹生谷線、美波町の日和佐駅前を結ぶ日和佐線が運行されています。

谷山線の川俣から谷山車庫間、丹生谷線の北川から日和田間は、一部、デマンドバスで運行するなど、効率的な運行に取り組んでいます。

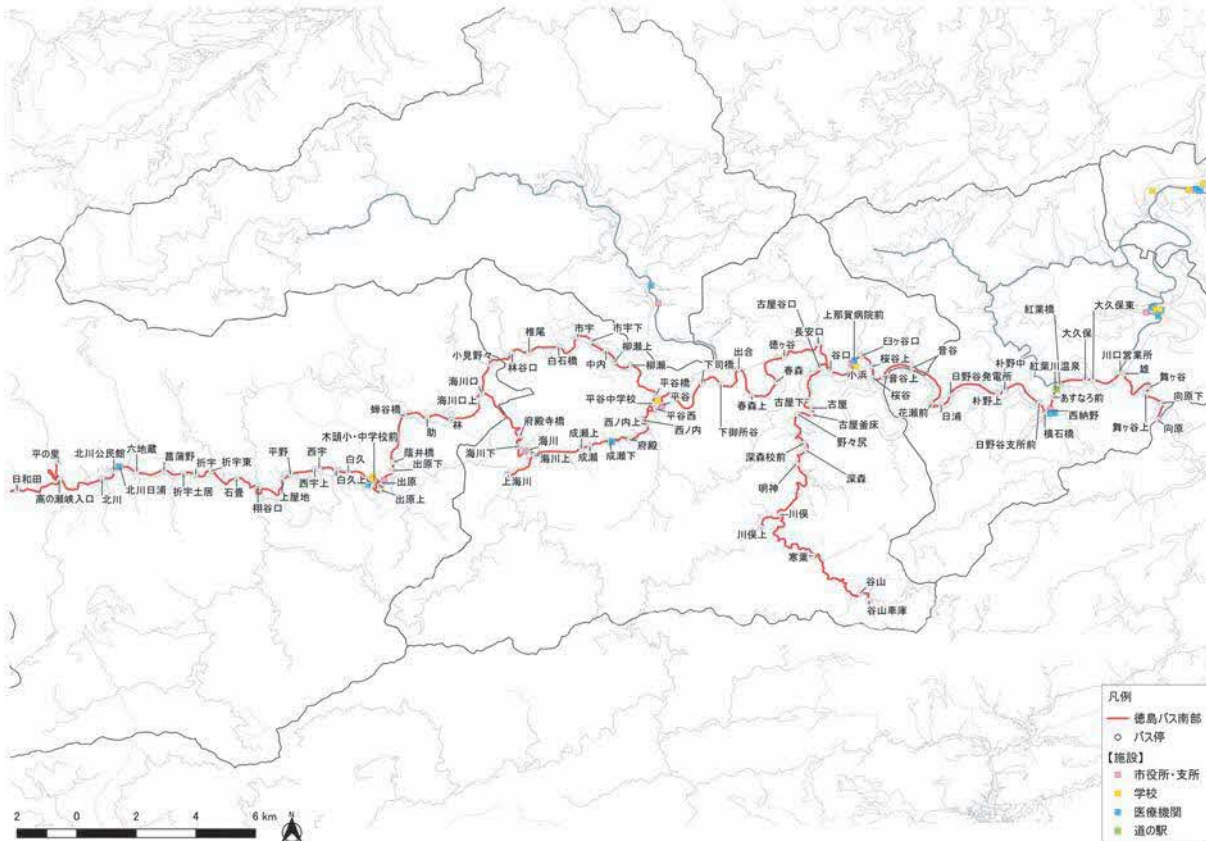


図 徳島バス南部の路線図 (町内)

①利用者数

利用者数は、年々減少傾向にあり、令和3年の利用者数は37,833人となっています。

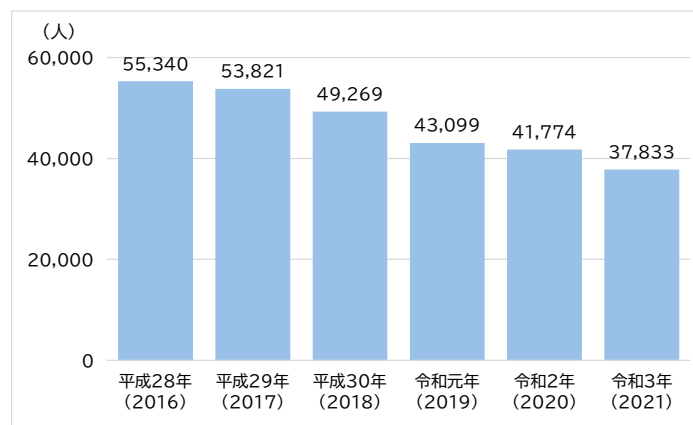


図 徳島バス南部の利用者数 (参照：事業者提供資料)



②収支

経常収益は、平成30年以降、減少傾向にあり、令和3年には1,604万円となっています。

経常費用は、平成30年以降は、ほぼ横ばいとなっており、令和3年には6,475万円となっています。

経常損益（経常収益と経常費用の差）は、一貫して損失で、その額も増加傾向にあり、令和3年は4,871万円の損失となっています。

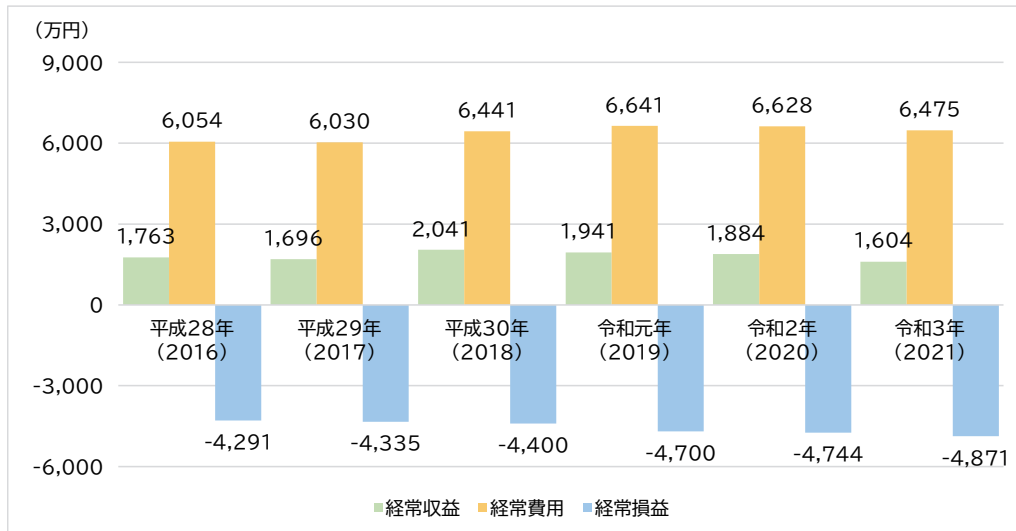


図 徳島バス南部の収支 (参照：事業者提供資料)



(3) 町営バス

町営バスは、相生地区と木沢地区の2地区で運行されています。

相生地区では、請ノ谷線（相生支所前から西納）、竹ヶ谷線（相生支所前から養鱒場前）、那賀高線（西納から那賀町役場前）の3路線、木沢地区では、春森上から岩倉の区間で運行されています。

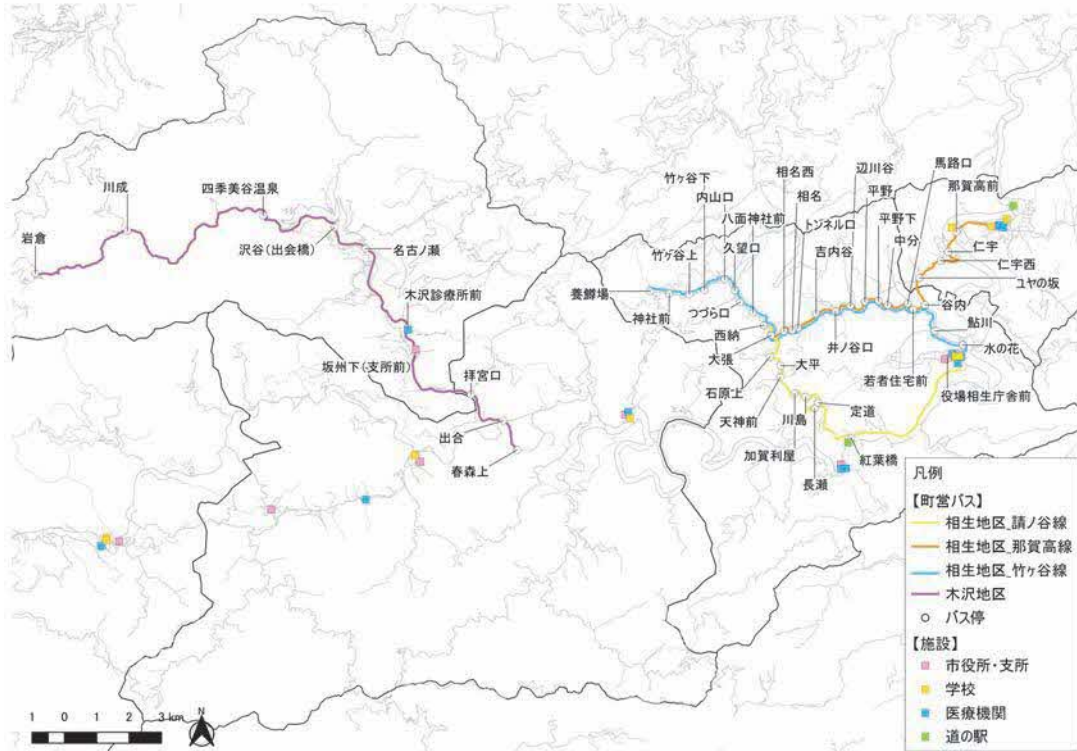


図 町営バス路線図

①利用者数

相生地区の利用者数は、平成27年以降、微増傾向にあります。

木沢地区の利用者数は、平成26年以降、減少傾向にあります。平成27年から、公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）が始まり、町営バスの利用者が減少したと想定されます。

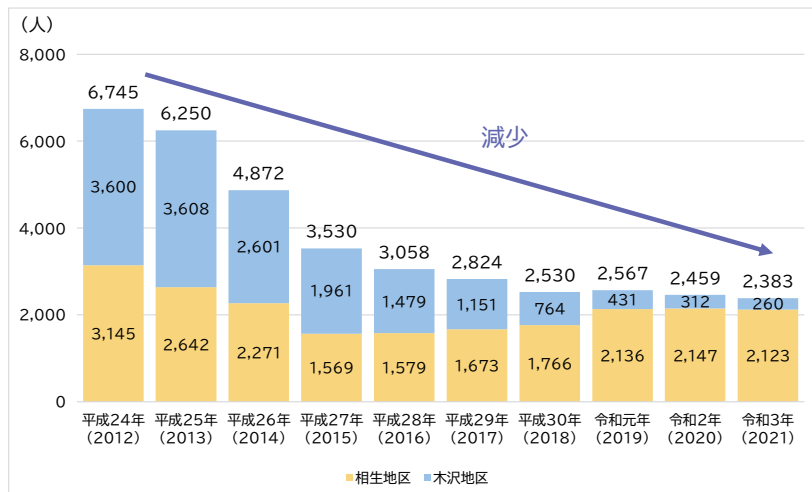


図 町営バス 利用者数



②輸送収入

輸送収入は、相生地区、木沢地区ともに、減少傾向にあります。

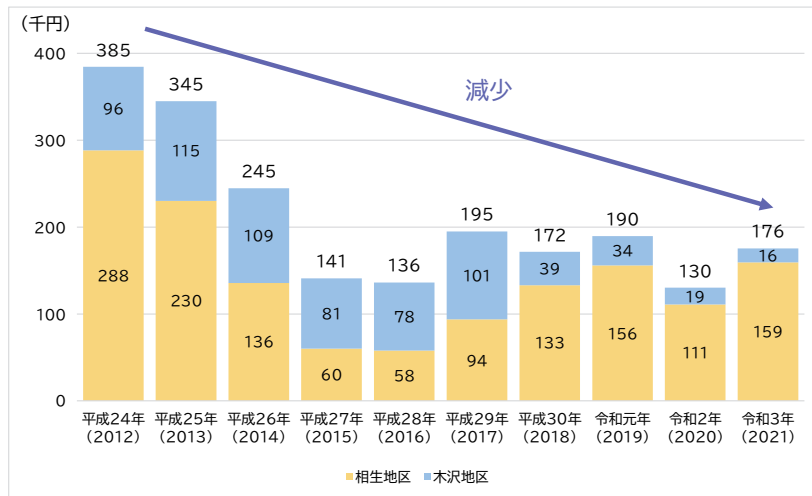


図 町営バス 輸送収入



(4) 医療機関バス

医療機関バスとして、上那賀病院・木頭診療所、日野谷ケアバス（包括ケアセンター送迎バス）が運行され、町民の通院における移動手段として活用されています。

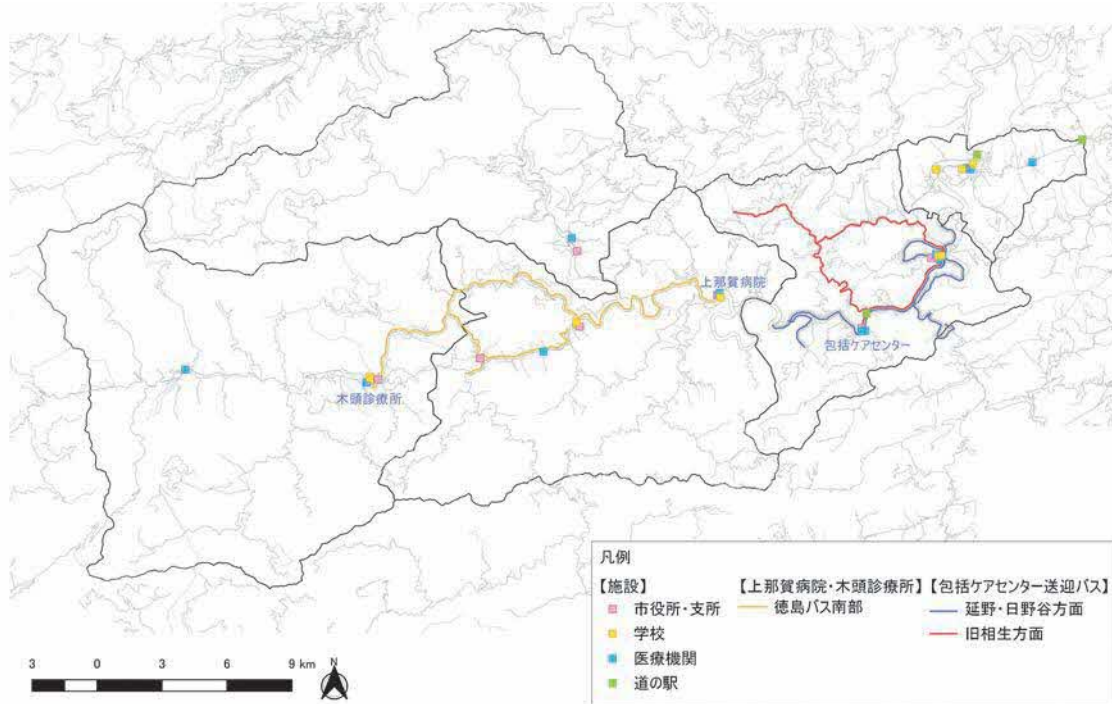


図 医療機関バス路線図

■上那賀病院・木頭診療所

①利用者数

医療機関バス（上那賀病院・木頭診療所）の利用者数は、減少傾向にあります。令和3年の利用者665人は、平成24年の1,934人から約34%に減少しています。

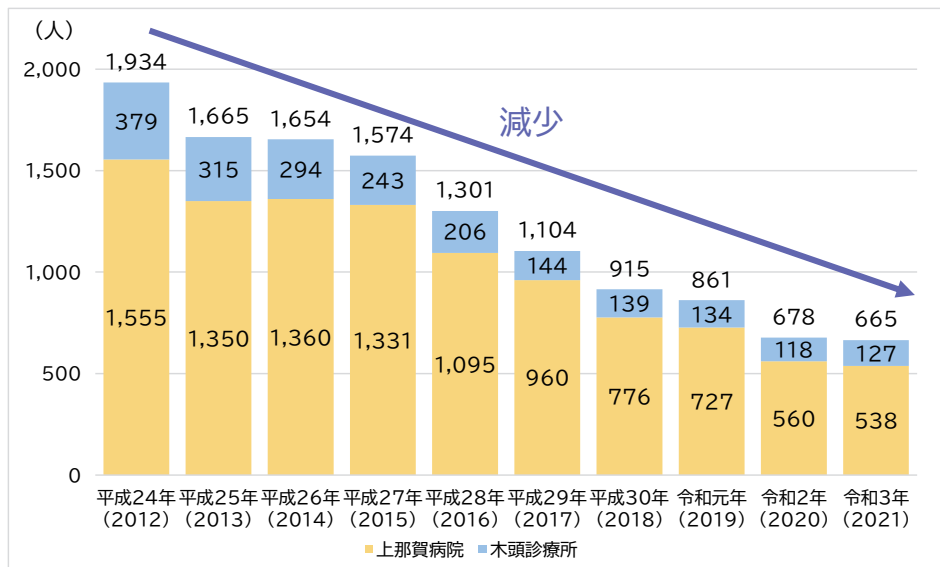


図 医療機関バス 利用者数



②財政負担額

医療機関バス（上那賀病院・木頭診療所）の財政負担額は、横ばいで推移しています。

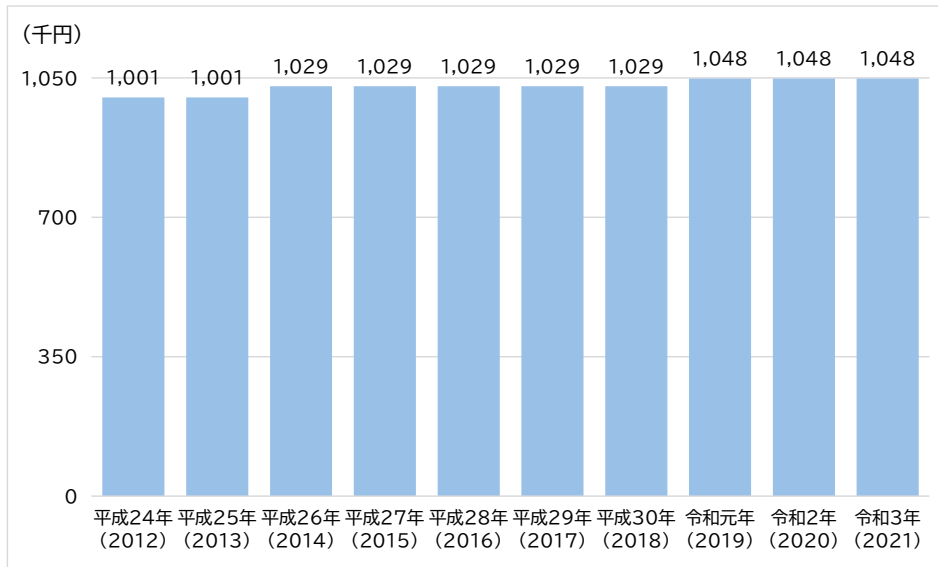


図 医療機関バス 財政負担額



■ 包括ケアセンター送迎バス

① 利用者数

利用者数は、平成 29 年から令和元年の間は、横ばいで推移していましたが、令和 2 年には運休期間もあり減少に転じています。

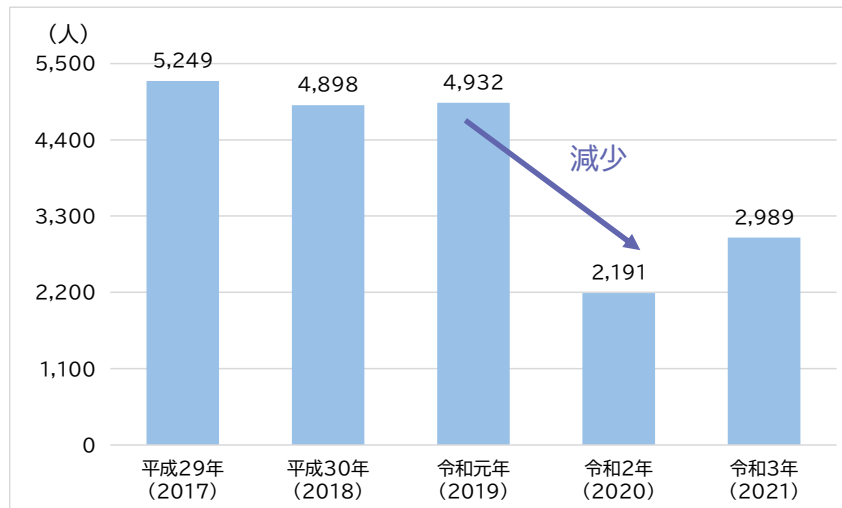


図 包括ケアセンター送迎バス 利用者数

② 財政負担額

包括ケアセンター送迎バスの財政負担は、横ばいで推移しています。

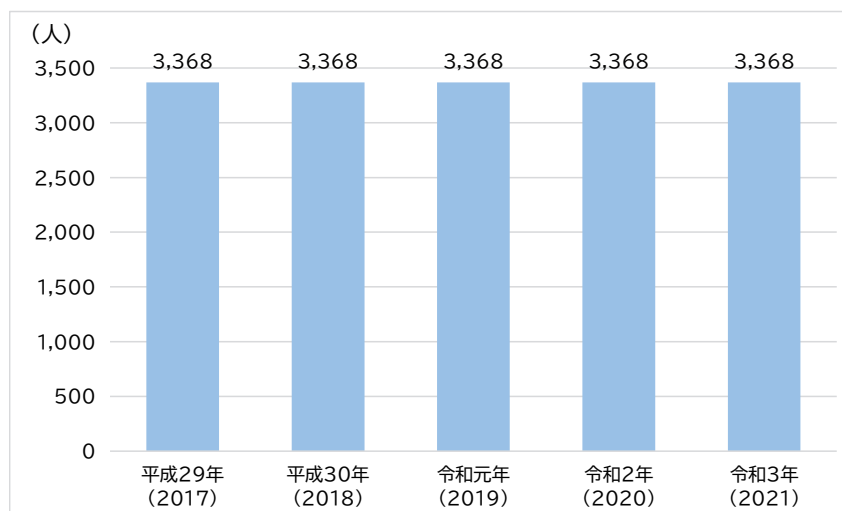


図 包括ケアセンター送迎バス 財政負担



(5) スクールバス

スクールバスは、各小中学校で確保されており、児童・生徒の通学手段として活用されています。

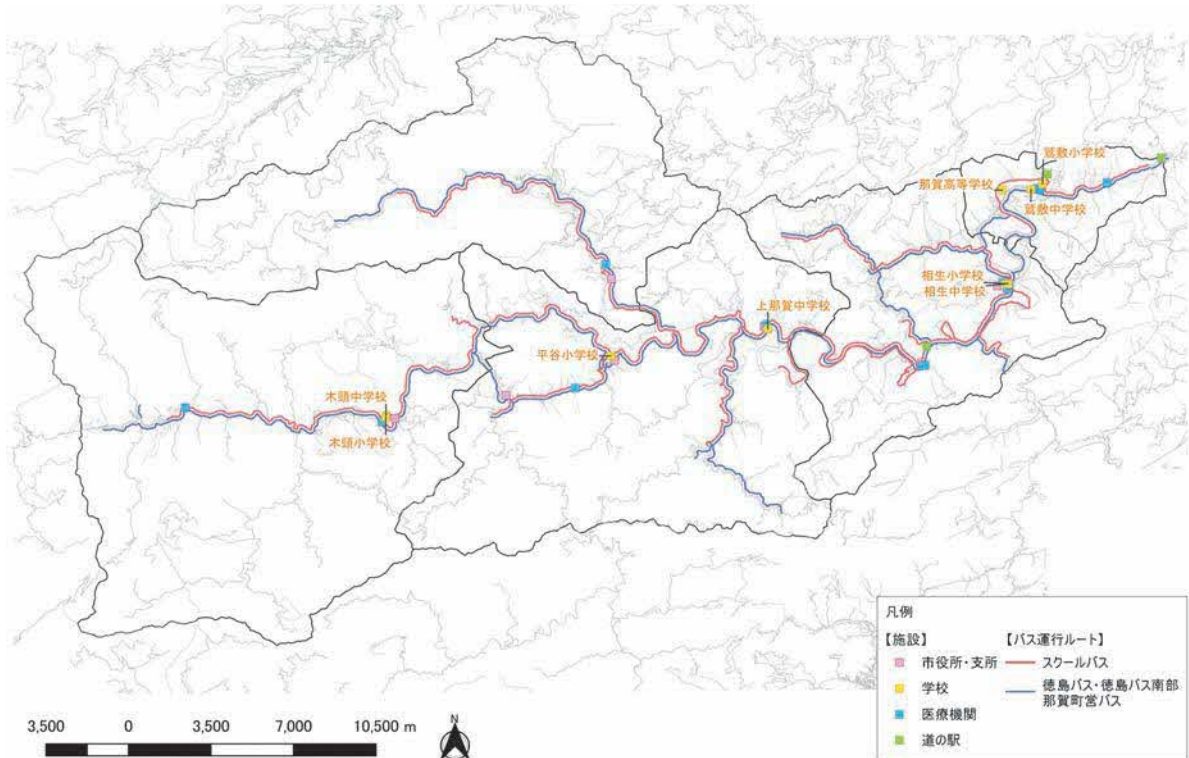


図 スクールバス 運行ルート

①利用者数

スクールバス利用者数は、少子化に伴い、平成 29 年以降減少傾向にあります。年間授業日数を 200 日と仮定した場合の 1 便当たりの乗車人数は、10 人を下回る路線も多く、令和 4 年の平均利用者数は、6.9 人となっています。

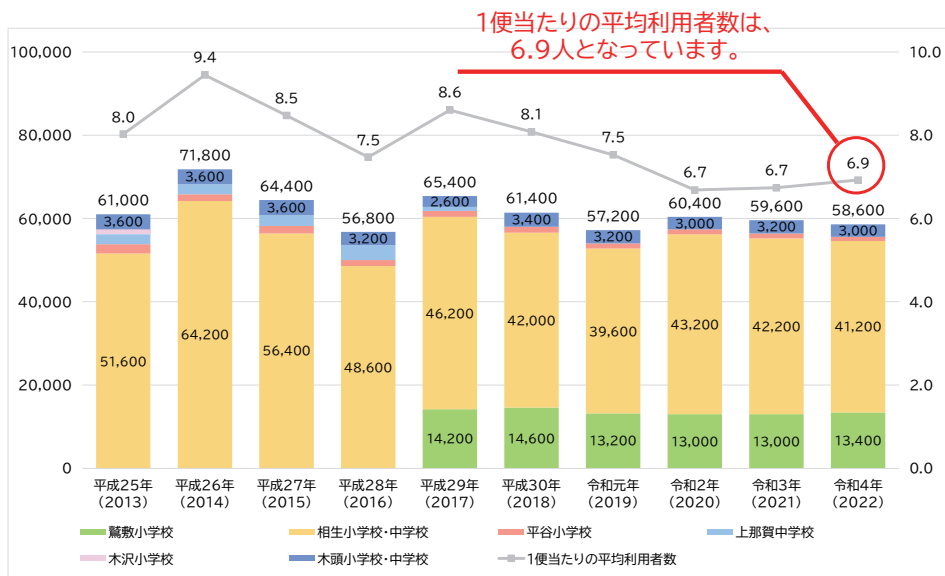


図 スクールバス 利用者数



②経費

スクールバスの運行に要する費用※に大きな変化はありません。

※スクールバス委託料、運転手給与、燃料代、車検代の概算

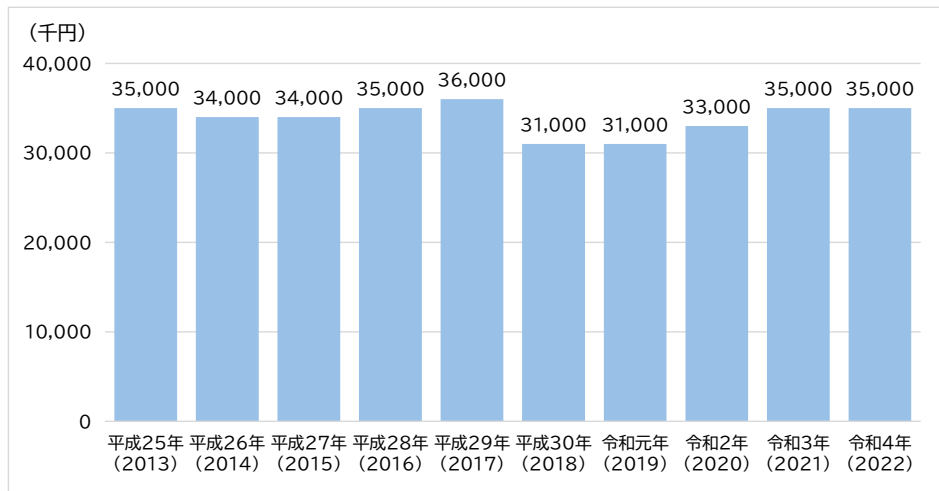


図 スクールバス 経費



4 公共交通支援サービス

(1) 高齢者福祉特定回数割引乗車券交付事業

高齢者福祉特定回数割引乗車券交付事業は、那賀町に在住の年齢70歳以上の方を対象に、1年間48枚の割引乗車券綴りを交付するものです。徳島バス及び徳島バス南部の利用は、割引乗車券1枚と200円で、町営バスは乗車券綴りの提示により無料で利用することができます。

①利用者数

高齢者福祉特定回数割引乗車券の利用者（発行冊数）は、年々減少傾向にあります。

発行冊数（枚数）に対する利用率は、概ね8割程度で推移しています。

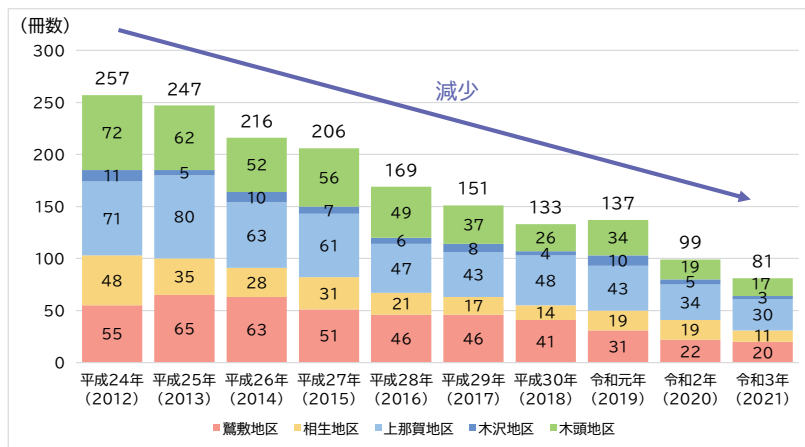


図 利用者数（発行冊数）

②財政負担

利用者数の減少に伴い、町の財政負担額は減少傾向にあります。

しかし、個人負担額（200円）に変化はないものの、町の負担額が200円→210円→220円と増加しています。

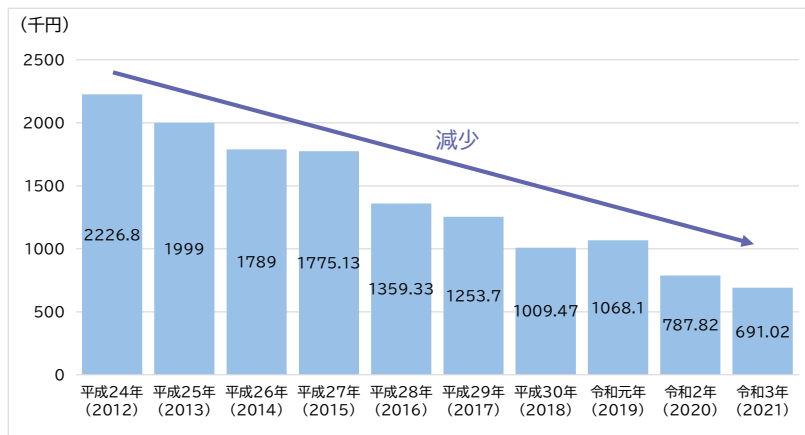


図 財政負担額



(2) 外出支援サービス (タクシー移送)

外出支援サービス (タクシー移送) は、外出が困難な在宅の高齢者等がタクシーを利用する場合の料金の一部を助成するものです。当該高齢者等が住み慣れた地域社会の中で引き続き生活できるよう支援し、当該高齢者等の保健福祉の向上を図ることを目的としています。

この事業は、住民基本台帳に記録され、かつ、生活の本拠地が那賀町内にある 70 歳以上の高齢者のうち町民税が非課税の者であって、次のいずれかに該当する者を対象者としています。

- (1)公共バス(徳島バス、南部バス及び町代替バス)が運行されていない地域に居住する者
- (2)公共バスが運行されているが、その運行回数が一日について 2 回以内の地域に居住する者
- (3)居住する住宅と、最も近くにある公共バスのバス停が、概ね 500 メートル以上離れている者
- (4)身体上の理由で公共バスの利用が困難で特に健康福祉検討会で認めた者
- (5)自動車運転免許証がない者
- (6)自動車を所有していない者
- (7)自動車を所有しているが利用できない理由がある者

①利用者数

利用者は、年々増加傾向にあります。また、令和 2 年より利用可能な範囲が那賀町全域に変更されたことにより利用者が急増しています。

高齢化の進行により 70 歳以上の人口が増加したことやバスの運行路線の変更、便数の減少などから、「外出支援サービス」の対象者が増加したことによって、利用者が増加していると考えられます。

町内で実施されている交通に関する支援サービスの中で、唯一利用者が増加しています。

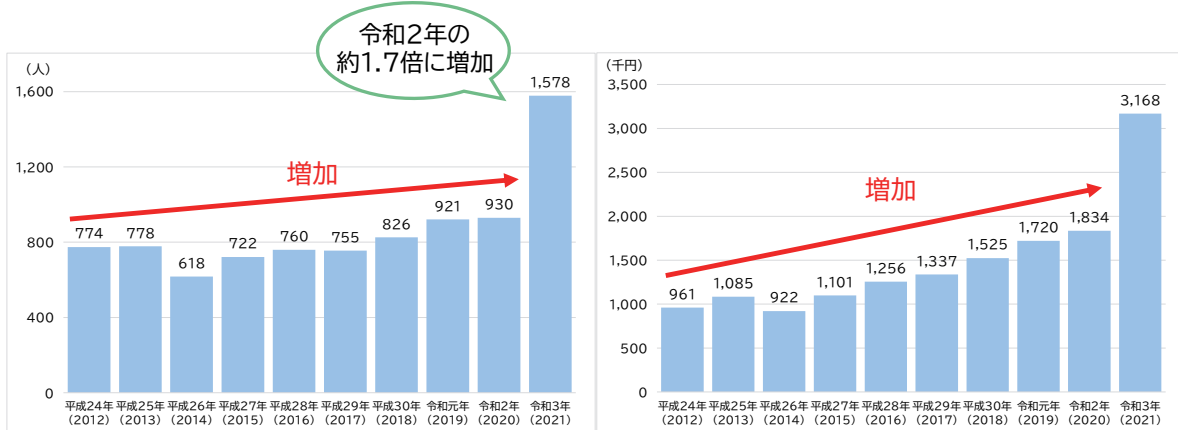


図 外出支援サービス 利用者数

図 外出支援サービス 事業費



(3) 公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）

公共交通空白地有償運送事業は、木沢地区在住の方で、登録（登録料 1,000 円）された方を対象に、木沢地区内及び上那賀病院への移動に当たって、130 円/km でボランティアタクシーを利用することができるものです。これにより、公共交通空白地の解消を図り、町民の社会参加促進を目的としています。

①利用者数

平成 26 年 3 月 25 日より木沢地区で、公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）が開始されました。

利用者数は、令和元年まで増加傾向にありましたが、令和 2 年より微減となっています。

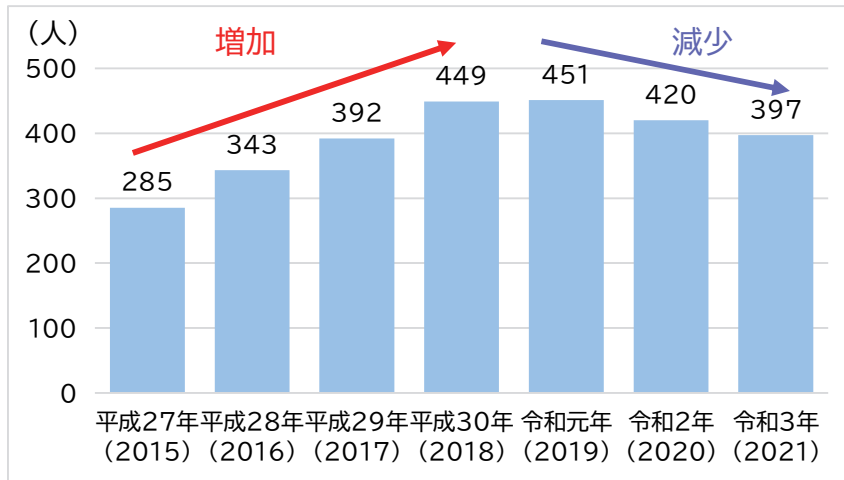


図 木沢地区公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）利用者数
(参照：事業者提供資料)

【参考】木沢地区コミュニティバスの利用者数

木沢地区では、平成 28 年まで、コミュニティバスの運行が実施されていました。

利用者数の減少により、公共交通空白地有償運送事業が開始されました。

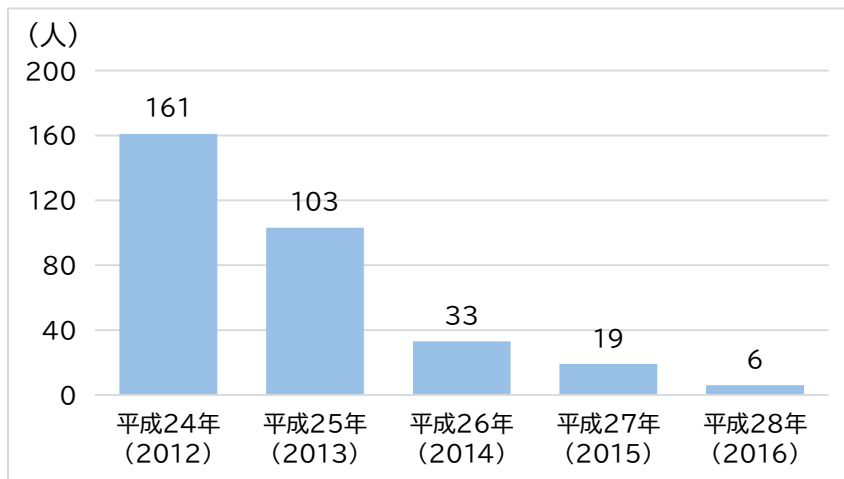


図 木沢地区コミュニティバス 利用者数



5 財政負担

歳出が歳入を大きく上回っており（歳出は、歳入の約5倍）、町の財政負担が大きくなっています。

財政負担が大きくなっています。

差額は、約4～7千万程度となっています。

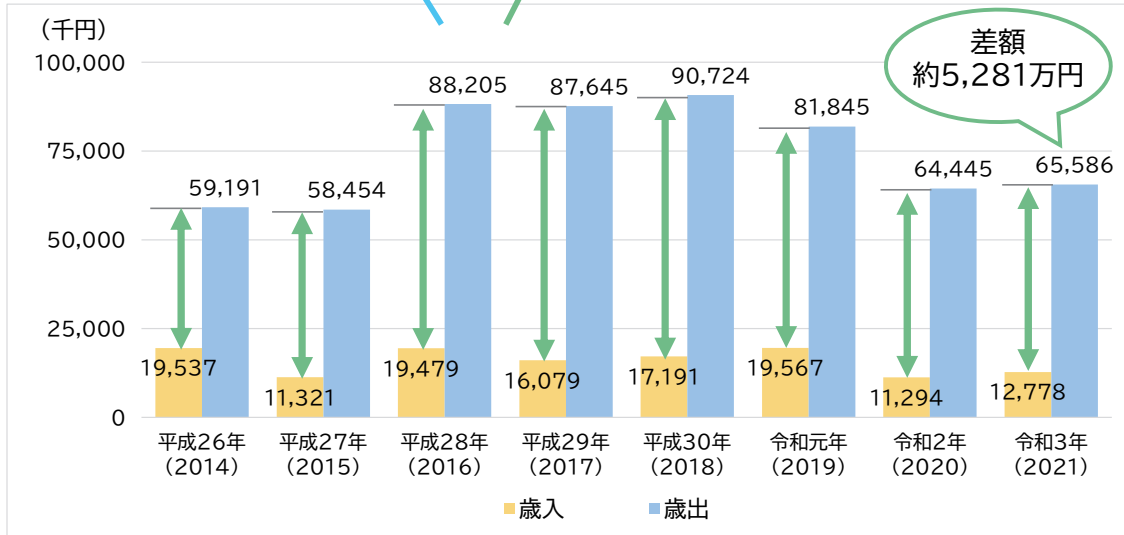


図 公共交通関係決算額 歳入・歳出

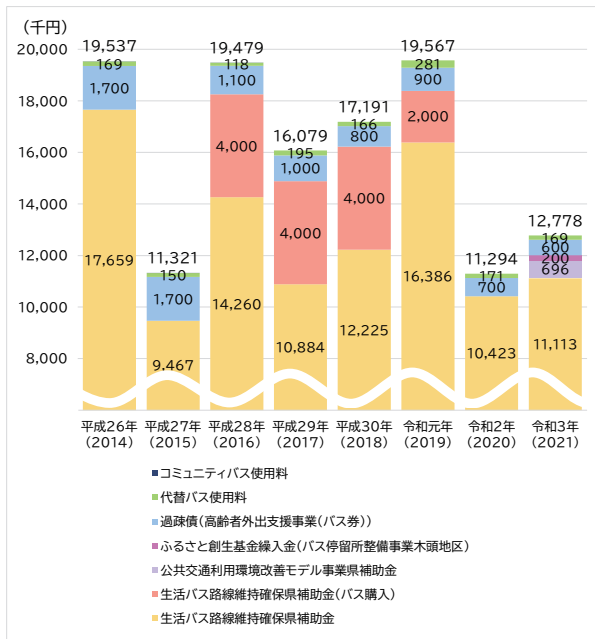


図 公共交通関係決算額 歳入内訳

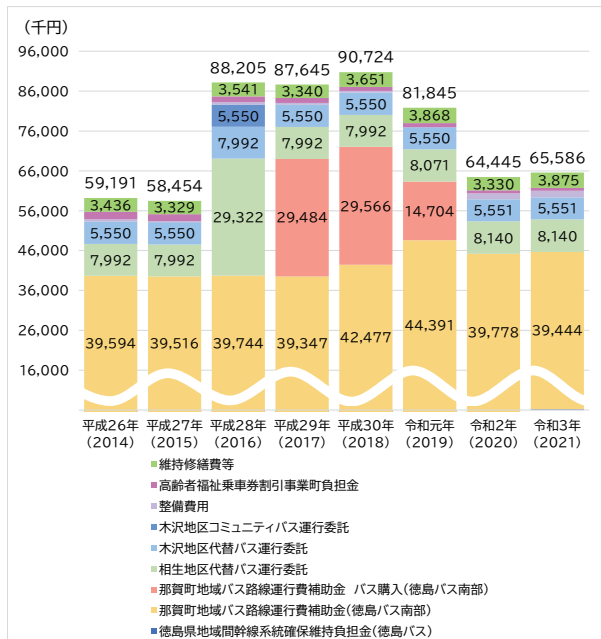


図 公共交通関係決算額 歳出内訳



6 上位・関連計画

(1) 那賀町地域公共交通総合連携計画

那賀町地域公共交通総合連携計画（平成 22 年 3 月）では、「地域で安心して暮らし続けることができるよう、将来にわたって持続可能で、全ての移動困難な住民の移動手段を確保する」を基本方針とし、以下の 3 つの目標を掲げ、公共交通に関する施策・事業に取り組んできました。

- 目標 1 「地域づくり戦略」と住民参画の確保
- 目標 2 「幹線と支線の考え方」の確立
- 目標 3 「既存資源の最大限の利活用」

また、目標を達成するために実施する施策として、9 つの施策を掲げて、地域の公共交通の維持・発展に取り組んできました。各施策のこれまでの取組状況等を踏まえて、計画の進捗評価を以下のように整理します。

施策	概要	評価	取組状況等
①マイバス意識の向上	マイバス意識の向上、地域間格差の解消に向け広報・啓発活動	△	ホームページ等による情報発信を実施。ただし、路線バスを利用しない町民は 8 割。
②乗合タクシー等の導入検討	公共交通空白地への乗合タクシー等の導入検討	×	乗合タクシーは未導入。
③ボランティアによる有償運送制度の導入支援	「過疎地有償運送制度」の導入を目指す地域・団体等への支援	○	木沢地区にて「公共交通空白地有償運送事業」を実施。
④乗り継ぎ時間の改善の検討	利便性向上に向けた乗り継ぎ時間の調整・短縮の検討	○	町営バスと徳島バス南部の乗り継ぎ時間短縮等の取組を実施。
⑤路線バスの運行形態の見直し	運行経費抑制に向け、運行形態の総合的な見直し	○	路線バスにおける運行本数や時間帯の見直し等を実施。 木頭地区の町営バスの運行を廃止。 徳島バス南部では、引き続き、路線の再編を検討中。
⑥町営バスの運行委託先の一元化の検討	町営バス路線の運行委託先の一元化の検討	○	



施策	概要	評価	取組状況等
⑦スクールバスの一般混合乗車化の検討	路線バスが運行していないルート・時間におけるスクールバスの一般混合乗車化の検討	△	相生地区において、一般利用者の混合乗車を実施。 上那賀地区・木沢地区では児童・生徒専用のスクールバスを運行。
⑧スクールバス・患者送迎バスの一元化の検討	スクールバス・患者送迎バスの路線バスとの一元化の検討	○	上那賀地区・木頭地区にて、徳島バス南部への乗車を実施
⑨高齢者等が利用しやすい車両の導入検討	高齢者等が利用しやすいノンステップバス等の導入を検討	○	町営バスにおいて車両の更新を実施。

(2) 徳島県地域公共交通計画

①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

②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。

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、待合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。

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。



(3) 那賀町まちづくり計画

① 将来像

「住む人、来る人に魅力いっぱいのもち」

② まちづくりの目標

- 自然環境に配慮したやさしいまちづくり
- だれもがゆとりの中で安心して生活できるまちづくり
- すべての人にやさしい福祉のまちづくり
- みんなでつくる個性と活力があふれるまちづくり
- すべての人の個性や創造性が生きづく教育文化のまちづくり
- 地域の特性を活かしてさまざまな産業が育つまちづくり

③ 公共交通に関わる主要施策（抜粋）

■ 公共交通機関（バス）の充実

1) 路線バスの維持

町唯一の公共交通機関であるバスの運行は、高齢者や通学者にとって必要なものであり、バス利用者は減少傾向にありますが、関係機関との連携により、バス路線の維持に努めます。

2) 代替バス及びスクールバスの充実

地域の実情や通勤、買物、通院など町民の利便性を考慮した代替バスの運行に努めます。また、スクールバスの運行により、子どもが快適な学校生活を送ることができるように努めます。

なお、計画的で効率的なバスの運行により、経営の効率化に努めます。



第4章 町民の公共交通に関する意向

1 アンケート調査の概要

(1) アンケート調査の目的

町民アンケート調査は、町民のバスの利用実態を把握するとともに、直接的にバス再編等の影響を受ける町民にとって、許容できるサービス水準や求められている利便性等を把握することを目的としています。

また、那賀高等学校に通学する生徒にもアンケート調査を実施し、バスの利用状況や潜在的な需要の確認等を行いました。

(2) アンケート調査の実施方法等

①町民アンケート調査

項目	概要
対象者	町内の全世帯
調査方法	郵送配布・郵送回収
配布数	3,345 世帯 (6,690 票) (幅広い年齢層からの回答を得るため、1 世帯当たり 2 枚の調査票を同封)
調査期間	令和 4 年 10 月 3 日～10 月 21 日
回収状況	回収数 : 1,597 票 回収率 : (配布数換算) 23.9%、(世帯換算) 47.7%

②高校生アンケート調査

項目	概要
対象者	県立那賀高等学校の 2 年生 50 人
調査方法	学校への依頼による直接配布・回収
調査期間	令和 4 年 10 月
回収状況	回収数 : 49 票

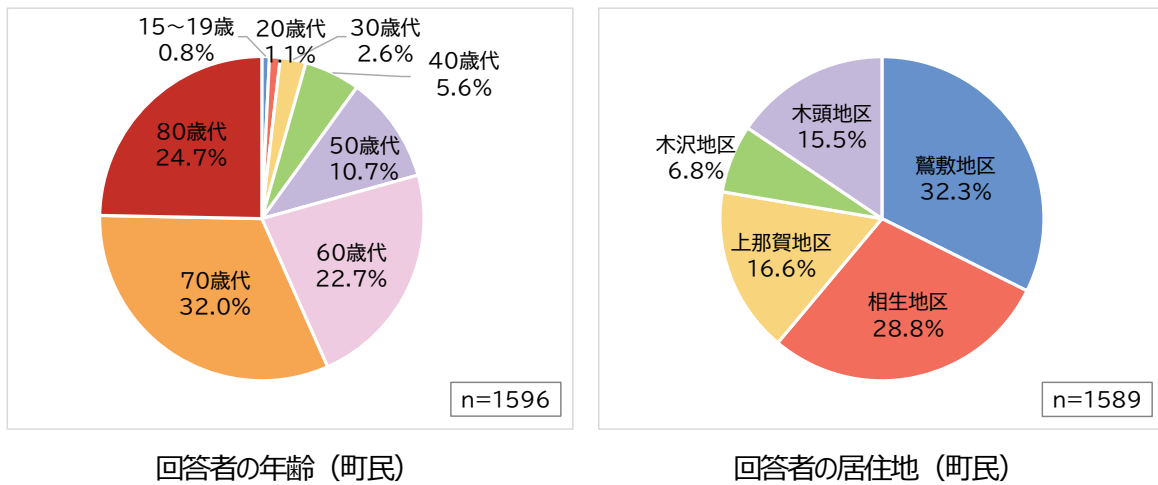


2 アンケート調査結果

アンケート調査結果として、①回答者の属性、②運転免許や自動車の保有状況、③バスの利用状況、④日常生活の移動、⑤路線バスに関する満足度・重要度、利用促進に向けた改善策等、⑥公共交通支援サービスのあり方等、⑦持続可能な公共交通について の項目で整理を行います。

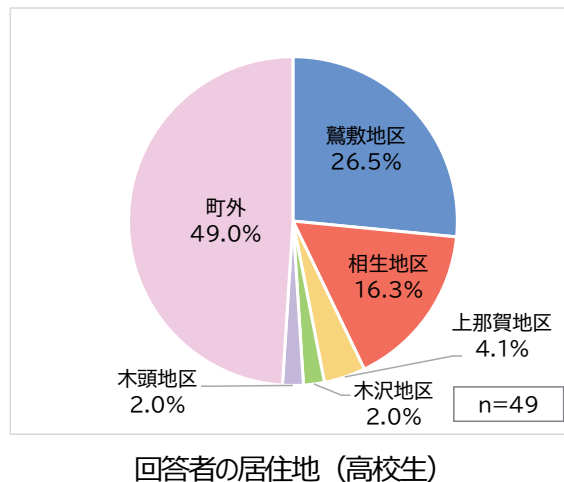
①回答者の属性（町民、高校生）

町民アンケートの回答者の属性をみると、年齢は「70歳以上」が32.0%と最も多く、60歳以上が8割を占めています。また、居住地は、「鷲敷地区」が32.3%、「相生地区」が28.8%となっており、それぞれの地区から回答を得られています。



高校生の居住地は、「町内」と「町外」が概ね半数となっています。

町内では「鷲敷地区」が26.5%、「相生地区」が16.3%となっています。

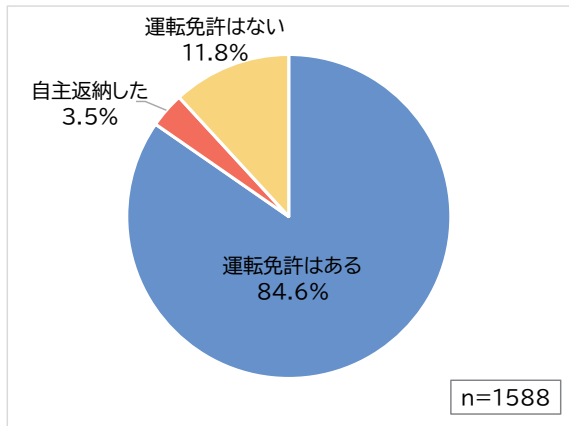




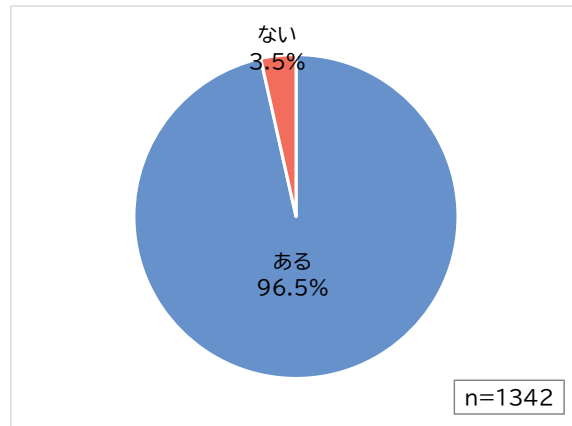
②運転免許や自動車の保有状況（町民）

「運転免許はある」と回答した人が8割以上あり、そのほとんどの方が自由に使える車が「ある」と回答しています。年齢に伴い運転に不安があるなどの状況になった場合、「自主返納したいと思うが、身近に公共交通がないため難しい」という回答が37.0%となっています。

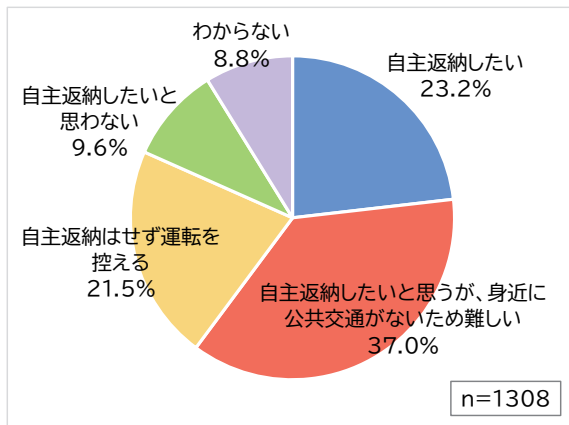
免許返納後等の主な移動手段では、「バス」が34.5%と最も多く、次いで、「わからない」が28.4%となっています。



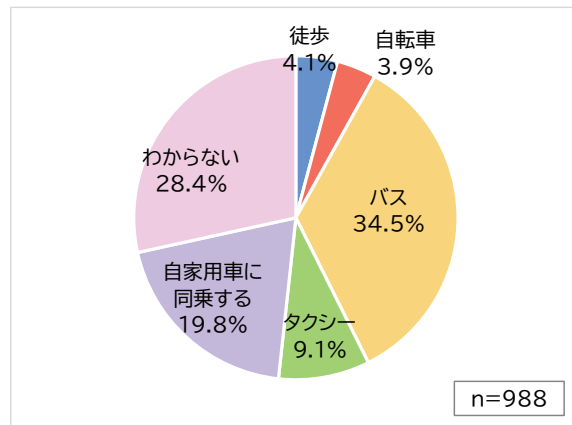
運転免許の保有状況



自由に使える車の保有状況



運転が不安になった場合の対応



免許返納後等の主な移動手段

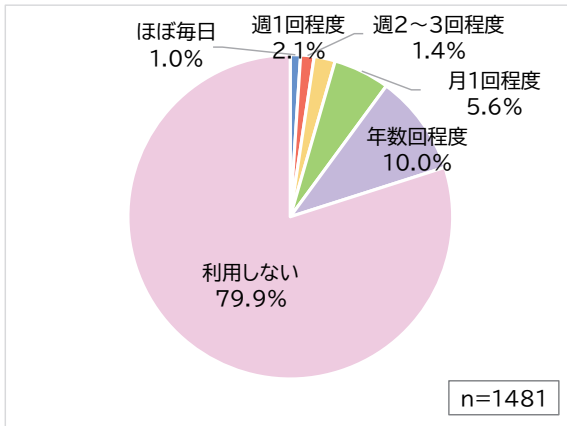


③バスの利用状況

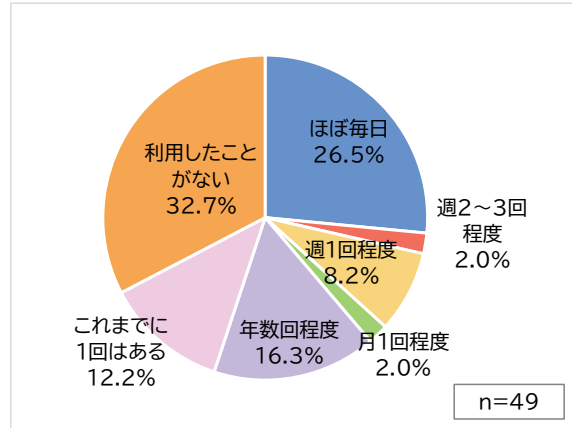
■バスの利用頻度（町民、高校生）

町民のバスの利用頻度は、「利用しない」が79.9%と突出して多くなっています。

高校生の通学におけるバス利用は、「ほぼ毎日」を選択した比率は26.5%となっていますが、「利用したことがない」という回答が3割以上あります。



バスの利用頻度（町民）



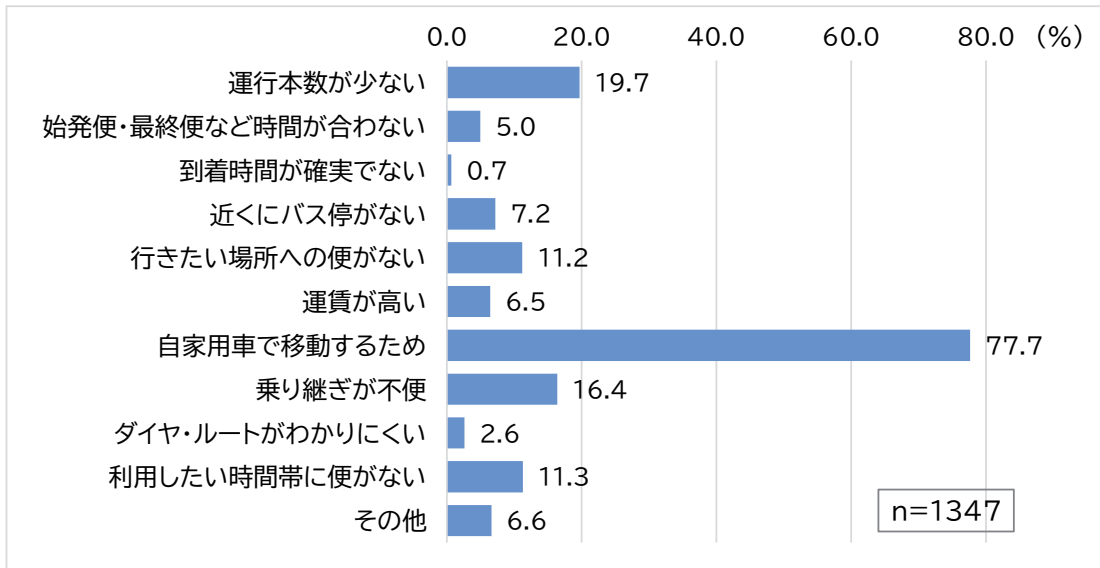
通学におけるバスの利用頻度（高校生）



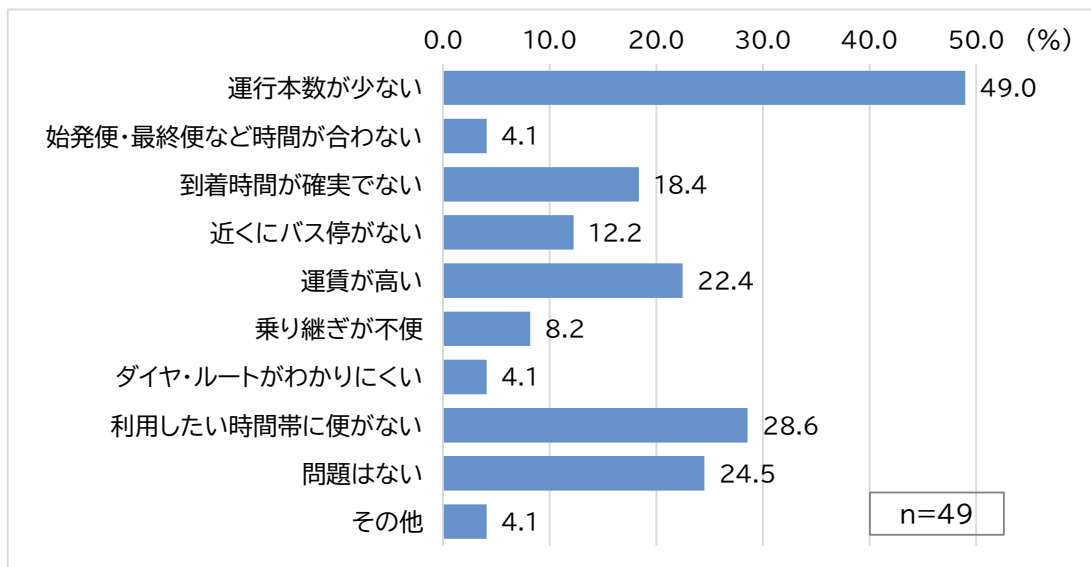
■ バスの利用頻度が少ない理由（町民、高校生）

町民では、「自家用車で移動するため」が 77.7%と突出して多く、次いで、「運行本数が少ない」（19.7%）と「乗り継ぎが不便」（16.4%）があげられています。

高校生では、「運行本数が少ない」が 49.0%と最も多く、次いで、「利用したい時間帯に便がない」（28.6%）や「運賃が高い」（22.4%）があげられています。



バスの利用頻度が少ない理由（町民）



バスの利用頻度が少ない理由（高校生）

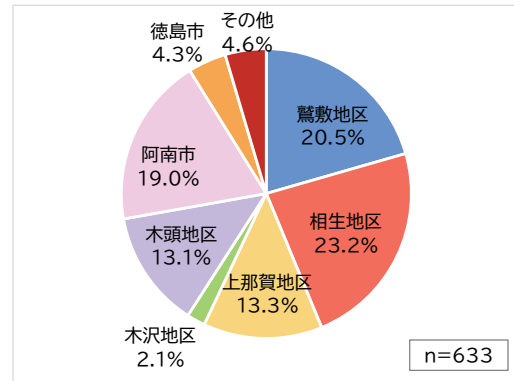


④日常生活の移動

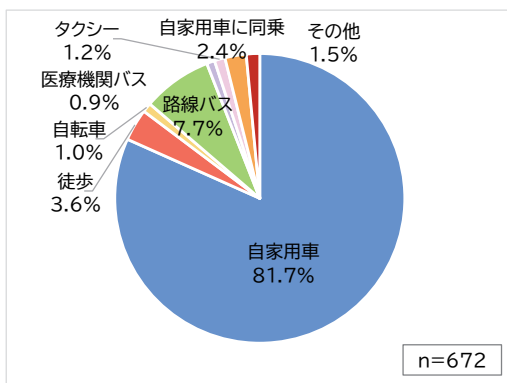
■通勤・通学（町民）

通勤・通学の行先は、「町内」が7割（相生 23.2%、鷺敷 20.5%）、「阿南市」が2割となっています。

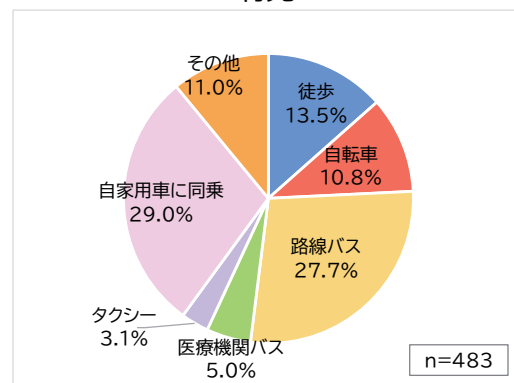
移動手段は「自家用車」が81.7%となっており、「路線バス」の利用は7.7%となっています。自家用車以外の通勤手段として「路線バス」を選択した比率は27.7%となっています。



行先



移動手段

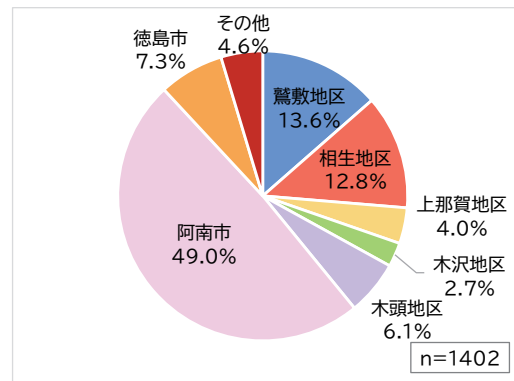


自家用車以外の移動手段

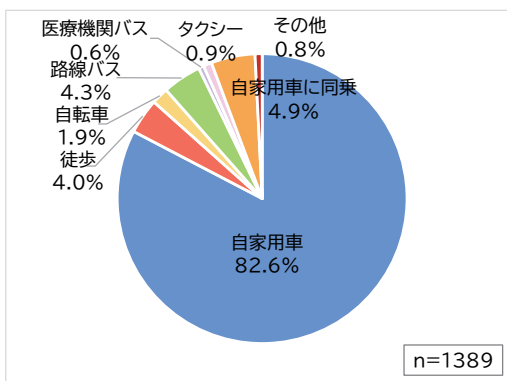
■買い物（町民）

買い物の行先は、「阿南市」が49.0%と多くなっています。

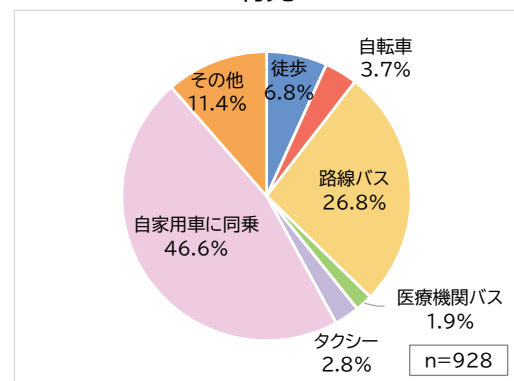
移動手段は「自家用車」が82.6%となっており、「路線バス」の利用は4.3%となっています。自家用車以外の通勤手段として「路線バス」を選択した比率は26.8%となっています。



行先



移動手段



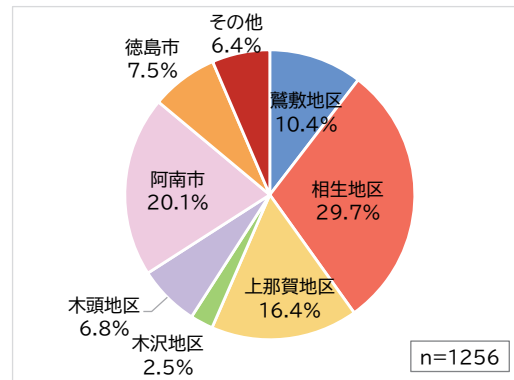
自家用車以外の移動手段



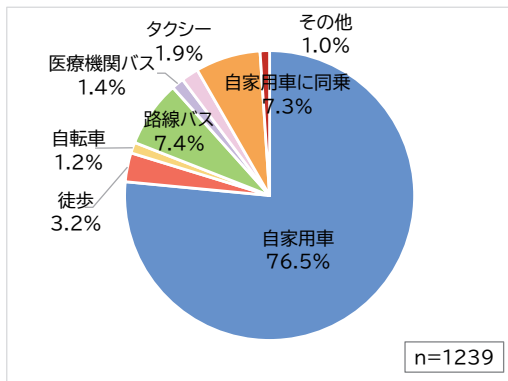
■通院（町民）

通院の行先は、「町内」が7割（相生29.7%、上那賀16.4%）、「阿南市」が2割となっています。

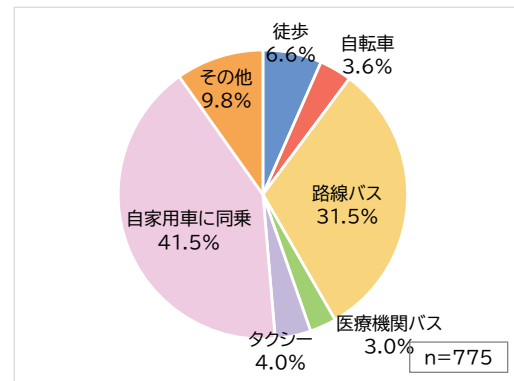
移動手段は「自家用車」が76.5%となっており、「路線バス」の利用は7.4%、「医療機関バス」が1.4%となっています。自家用車以外の通勤手段として「路線バス」を選択した比率は31.5%となっています。



行先



移動手段



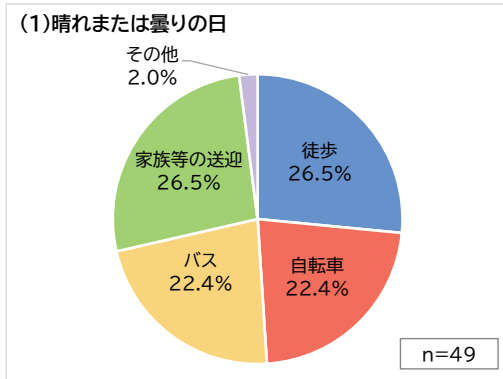
自家用車以外の移動手段



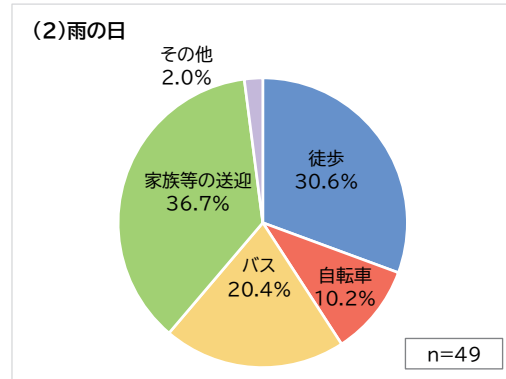
■ 通学（高校生）

高校生の通学では、「バス」の利用が2割程度となっています。

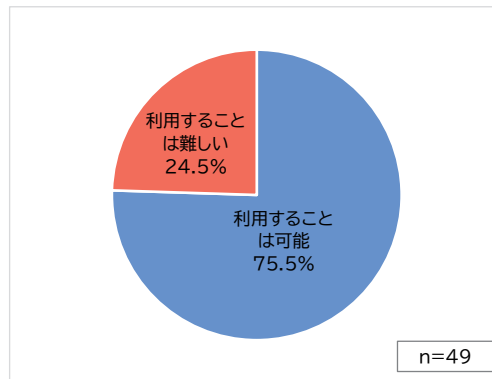
通学にバスの利用が可能かという質問には75.5%が「利用することは可能」と回答しています。



通学手段（晴れまたは曇りの日）



通学手段（雨の日）

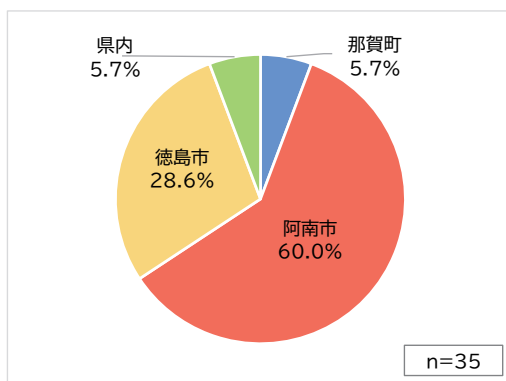


バス利用の可能性

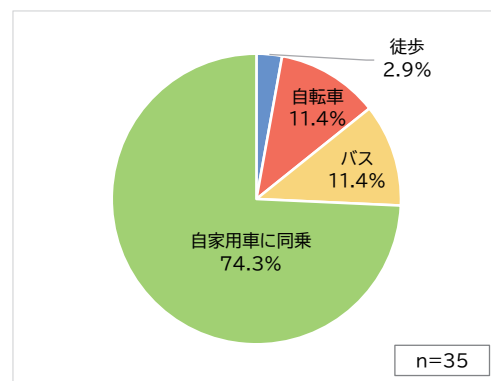
■ 買い物・レジャー（高校生）

買い物の行先は、「阿南市」が60.0%と多くなっています。

移動手段は「自家用車に同乗」が74.3%となっており、「バス」の利用は11.4%となっています。



行先



移動手段

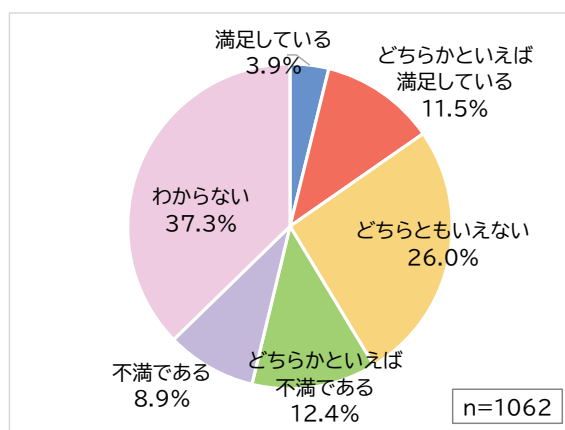


⑤路線バスに関する満足度・重要度、利用促進に向けた改善策等

■路線バスに関する満足度・重要度（町民）

公共交通の総合的な満足度は、「わからない」が 37.3%と最も多くなっています。満足している傾向（「満足」と「どちらかといえば満足」の合計）は 15.4%、不満を感じている傾向（「不満」と「どちらかといえば不満」の合計）は 21.3%となっています。

各項目の「満足している」を5点、「どちらかといえば満足している」を4点、「どちらともいえない」を3点、「どちらかといえば不満である」を2点、「不満である」を1点とし、満足度と重要度（※重要度は、重要度の回答に応じた評価点）に関する各項目の平均点を算出して比較を行います。



公共交通に関する満足度

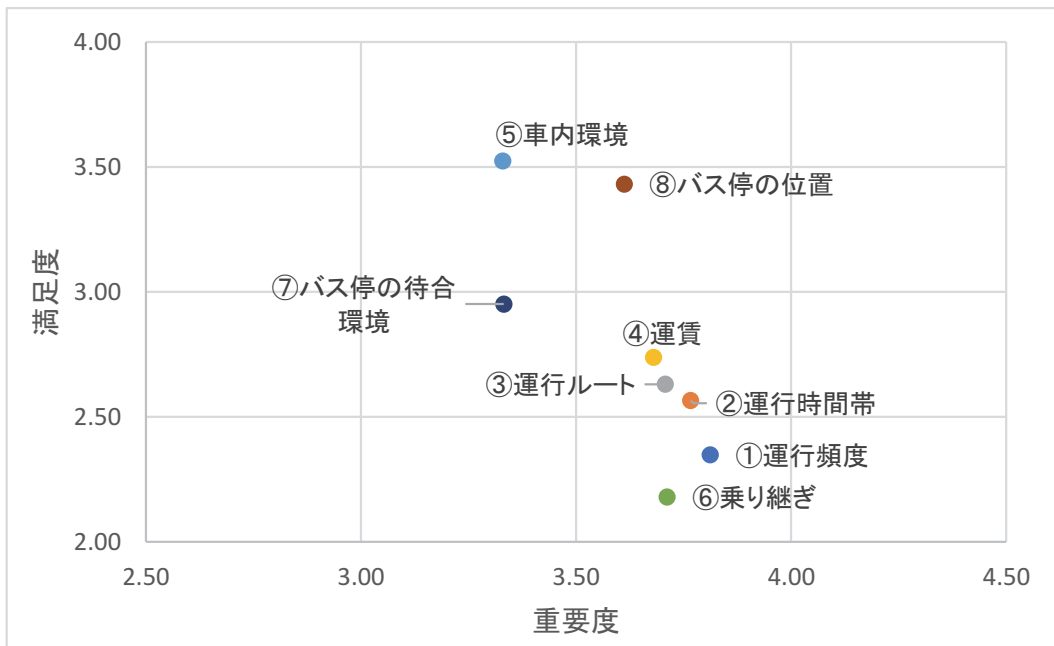
【満足度】

「車内環境」と「バス停の位置」は3点を上回っていますが、他の項目は3点を下回っています。

【重要度】

全ての項目が3点を上回っている状況にあり、「運行頻度」や「運行時間帯」、「乗り継ぎ」が重視されています。

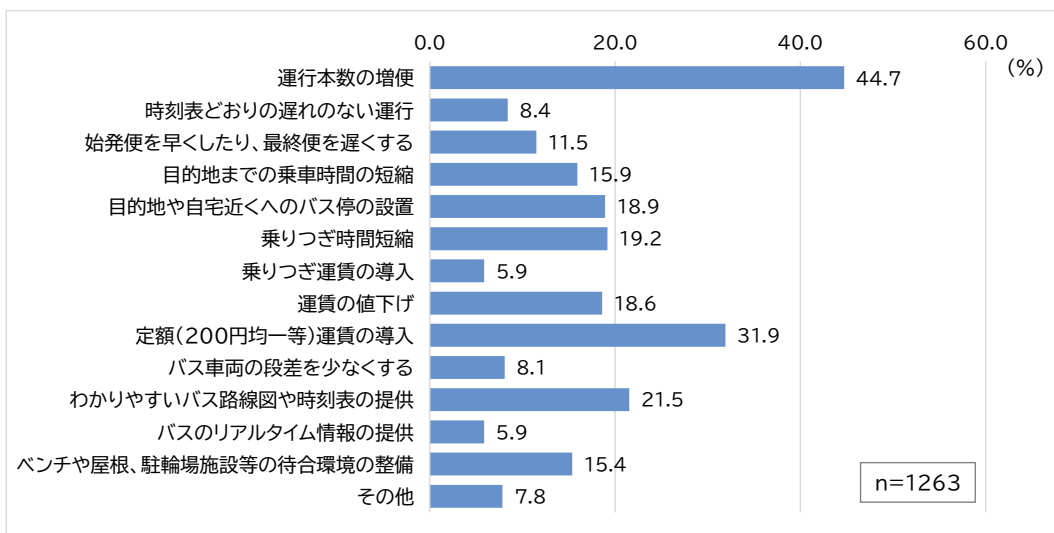
	項目	満足度		重要度	
		得点	順位	得点	順位
①	運行頻度	2.35	8	3.81	1
②	運行時間帯	2.57	7	3.77	2
③	運行ルート	2.63	6	3.71	4
④	運賃	2.74	5	3.68	5
⑤	車内環境	3.52	1	3.33	8
⑥	乗り継ぎ	2.18	9	3.71	3
⑦	バス停の待合環境	2.95	3	3.33	7
⑧	バス停の位置	3.43	2	3.61	6
⑨	バスの総合評価	2.82	4		



項目別の満足度と重要度の評価点

■ 路線バスの利用促進に向けた改善策（町民）

路線バスの利用促進に向けた改善策は、「運行本数の増便」が44.7%と最も多く、次いで「定額（200円均一等）運賃の導入」が31.9%、「わかりやすいバス路線図や時刻表の提供」が21.5%となっています。



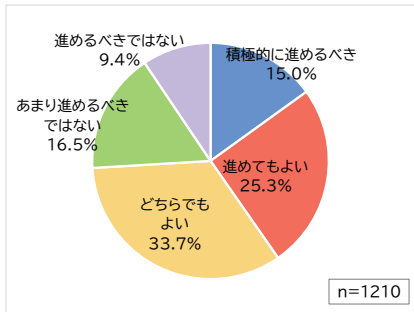
路線バスの利用促進に向けた改善策



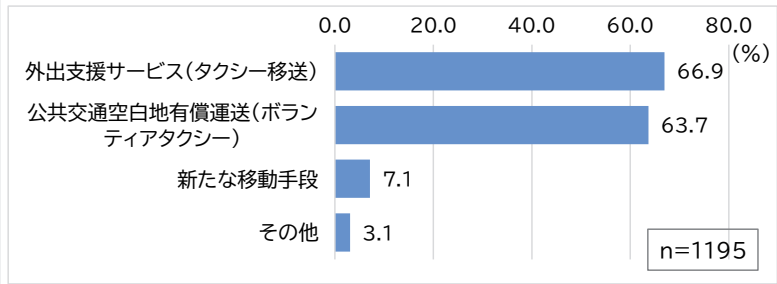
■公共交通の再編（町民）

路線の再編については、「どちらでもよい」が 33.7%と最も多く、次いで「進めてもよい」が 25.3%となっています。肯定的な意見（「積極的に進めるべき」と「進めてもよい」の合計）は 40.3%、否定的な意見（「あまり進めるべきではない」と「進めるべきではない」の合計）は 25.9%と、路線の再編については肯定的な意見が上回っています。

代替手段としては、「外出支援サービス（タクシー移送）」と「公共交通空白地有償運送（ボランティアタクシー）」が望まれています。



路線の再編に関する意向

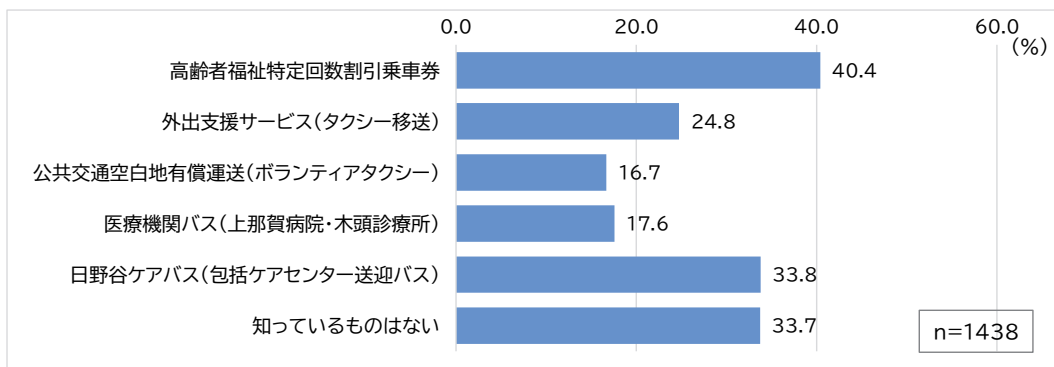


路線の再編に伴う望ましい代替手段

⑥公共交通支援サービスのあり方等

■認知度（町民）

公共交通支援サービスの認知度は、「高齢者福祉特定回数割引乗車券」が 40.4%と最も多く、次いで「日野谷ケアバス（包括ケアセンター送迎バス）」が 33.8%、「知っているものはない」が 33.7%となっています。

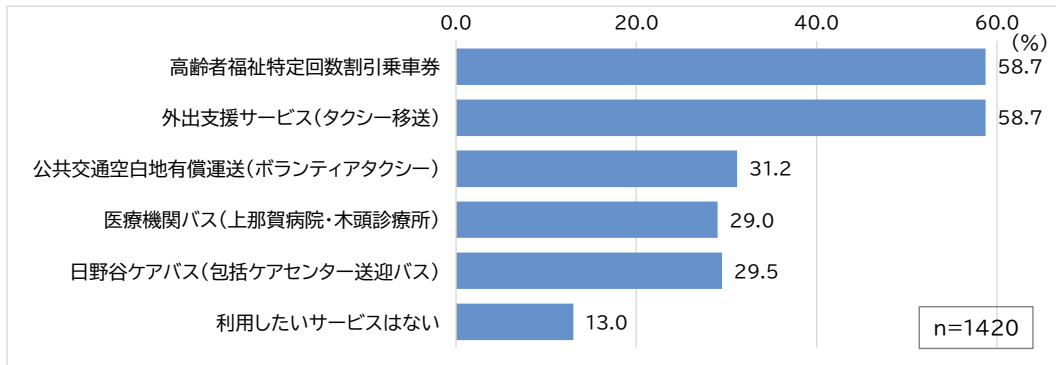


公共交通支援サービスの認知度



■利用したいと思うサービス（町民）

利用したいと思うサービスは、「高齢者福祉特定回数割引乗車券」と「外出支援サービス（タクシー移送）」が 58.7%と最も多く、次いで「公共交通空白地有償運送（ボランティアタクシー）」が 31.2%となっています。

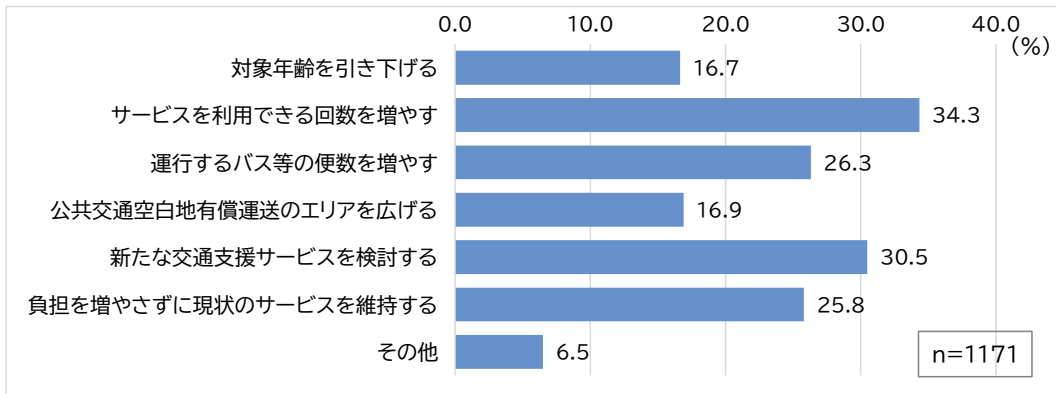


現在または将来利用したいと思うサービス

■今後の公共交通支援サービスのあり方（町民）

今後の公共交通支援サービスの利用促進に向けては、「サービスを利用できる回数を増やす」が 34.3%と最も多く、次いで「新たな交通支援サービスを検討する」が 30.5%、「運行するバス等の便数を増やす」が 26.3%となっています。

なお、「負担を増やさずに現状のサービスを維持する」という意見も 25.8%となっています。



公共交通支援サービスの利用促進に向けた取組



■公共交通支援サービスの満足度・必要性（町民）

各項目の満足度について、「満足している」を5点、「どちらかといえば満足している」を4点、「どちらともいえない」を3点、「どちらかといえば不満である」を2点、「不満である」を1点とするとともに、必要性における「充実・拡大」を3点、「継続」を2点、「縮小」と「必要ない」を1点として、満足度と必要性に関する各項目の平均点を算出して比較を行います。

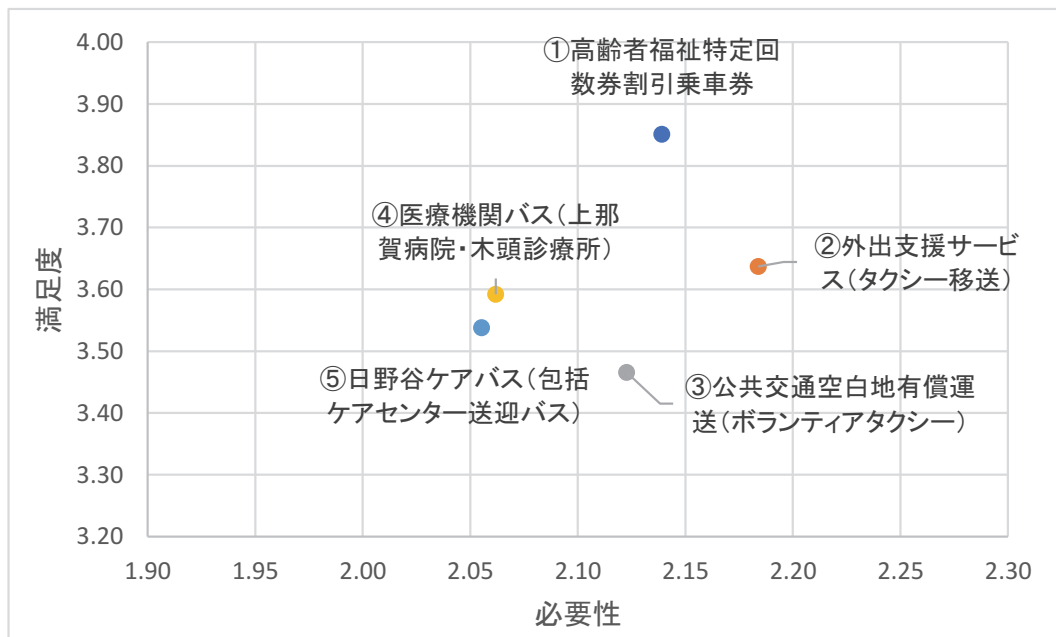
【満足度】

全ての項目が3点を上回っている状況にあり、「高齢者福祉特定回数割引乗車券」や「外出支援サービス（タクシー移送）」の評価が高くなっています。

【必要性】

全ての項目が2点を上回っている状況にあり、「高齢者福祉特定回数割引乗車券」や「外出支援サービス（タクシー移送）」が重視されています。

	項目	満足度		必要性	
		得点	順位	得点	順位
①	高齢者福祉特定回数割引乗車券	3.85	1	2.14	2
②	外出支援サービス（タクシー移送）	3.64	2	2.18	1
③	公共交通空白地有償運送（ボランティアタクシー）	3.47	5	2.12	3
④	医療機関バス（上那賀病院・木頭診療所）	3.59	3	2.06	4
⑤	日野谷ケアバス（包括ケアセンター送迎バス）	3.54	4	2.06	5



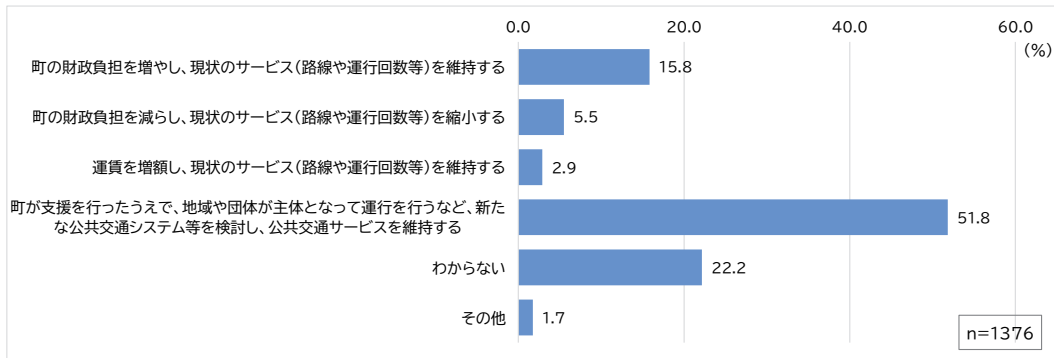
項目別の満足度と必要性の評価点



⑦持続可能な公共交通について

■将来の方向性（町民）

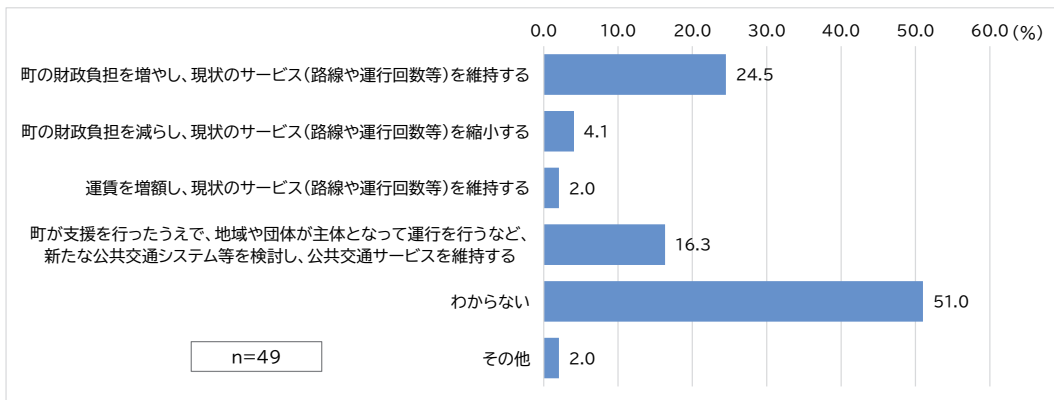
将来のバスのあり方としての方向性は、町民では、「町が支援を行ったうえで、地域や団体が主体となって運行を行うなど、新たな公共交通システム等を検討し、公共交通サービスを維持する」が 51.8%と最も多く、次いで「わからない」が 22.2%、「町の財政負担を増やし、現状のサービス（路線や運行回数等）を維持する」が 15.8%となっています。



将来のバスのあり方（町民）

■将来の方向性（高校生）

高校生では、半数以上が「わからない」と回答し、方向性としては、「町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」が 24.5%、「町が支援を行ったうえで、地域や団体が主体となって運行を行うなど、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」が 16.3%となっています。



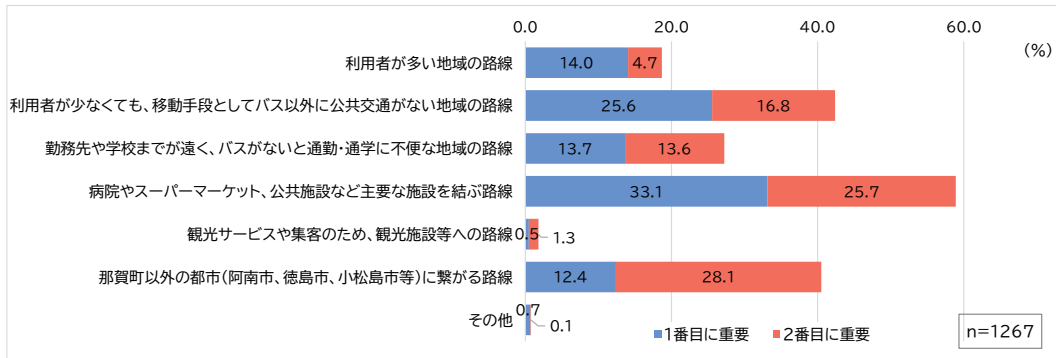
将来のバスのあり方（高校生）



■バス事業の重要な路線（町民）

バス事業において重要な路線として、1番目、2番目を確認すると「病院やスーパーマーケット、公共施設など主要な施設を結ぶ路線」や「利用者が少なくても、移動手段としてバス以外に公共交通がない地域の路線」を重視している状況が見受けられます。

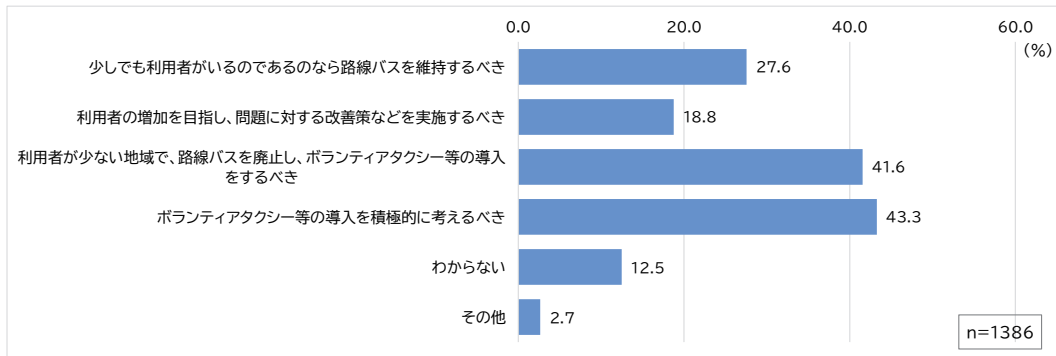
「那賀町以外の都市（阿南市、徳島市、小松島市等）に繋がる路線」は、1番目に重要な路線では5位となっていますが、2番目に重要な路線では最も多くなっています。



重要な路線（1番目、2番目）

■町営バス（町民）

利用者の少ない町営バスの運行については、「ボランティアタクシー等の導入を積極的に考えるべき」が43.3%と最も多く、次いで「利用者が少ない地域で、路線バスを廃止し、ボランティアタクシー等の導入をするべき」が41.6%、「少しでも利用者があるのであるのなら路線バスを維持するべき」が27.6%となっています。



町営バスの運行について



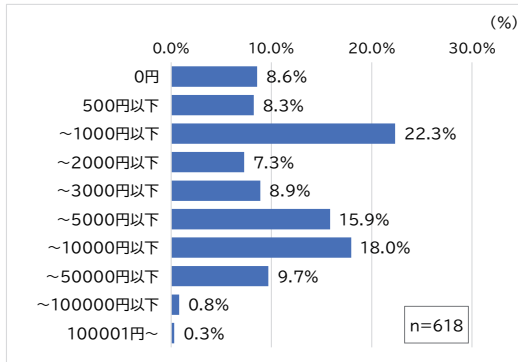
■公共交通の負担に対する意識（町民）

公共交通の維持に対して、どの程度の負担の増加が許容できるかを確認したところ、618人の記入があり、記入いただいた金額を分類すると、「0円」が8.6%、「1円～500円以下/年」が8.3%、「501円～1000円以下/年」が22.3%となっています。

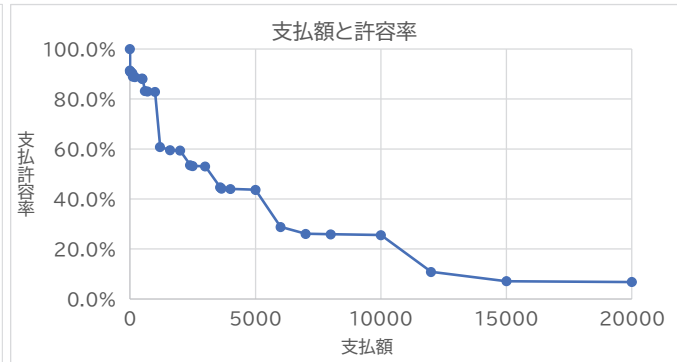
最大の金額としては、30万円/年の記入があり、平均すると6,761円/年（10万円を超える2名を除いた場合は5,972円/年）となっています。

記入した金額以下については支払を許容できるとして、記入者に占める比率を支払い許容率とすると、8割の許容率は「1,000円～1,200円/年」の範囲、5割の許容率は「3,000円～3,600円/年」の範囲となっています。

なお、「高頻度バス利用者（週1回以上）」（25人）の平均金額は3,845円/年、「低頻度バス利用者（月1回～年数回）」（88人）の平均金額は6,257円/年、「バスを利用していない回答者」（491人）の平均金額は7,092円/年となっています。



許容できる支払額



支払額と許容率



第5章 那賀町の公共交通に関する課題

1 公共交通をとりまく現状と課題

(1) 那賀町の概況に関する課題

① 現況整理の結果

■ 人口の推移

- 総人口は年々減少傾向、年少人口・生産年齢人口の割合は減少傾向にあり、高齢者人口（65歳以上）の割合は上昇傾向
- 令和22（2040）年の人口は、現在の人口から約47%減少した3,920人、高齢化率（65歳以上の割合）は6割超と推計

■ 通勤・通学の状況

- 那賀町に在住する通勤者のうち約8割、通学者のうち約7割が町内で通勤・通学
- 通勤・通学における流出・流入ともに、町外では「阿南市」の割合が高い
- 通勤・通学における利用交通手段は、町内で通勤・通学する人のうち約8割、町外で通勤・通学する人のうち約9割の人が「自家用車」を利用
- 町内で通勤・通学する人のうちバス利用者は、2.1%（45人）と少ない

■ 自動車保有台数

- 人口千人当たりの自動車保有台数は、年々増加傾向
- 人口1人当たり約1台の自動車を保有する状況

② 町民や高校生の意向

■ 運転免許や自動車の保有状況

- 8割以上の町民が運転免許を保有し、そのほとんどが自由に使える車を所有している車社会
- 高齢化が進む中で、免許の自主返納をしたいと思っても、身近に公共交通がないという意見が4割

③ 概況から見た課題の整理

- 公共交通の利用者が低迷する中で、人口減少等の進行により更なる利用者減が生じ、バス路線の維持が出来なくなる可能性があります。
- 高齢化が進む中で、公共交通の役割が高まっていますが、いわゆる車社会の状態が顕著となっており、公共交通の利便性向上や利用促進等を図り、車社会からの脱却が必要です。
- 高齢者等における免許の自主返納などの意向があっても、公共交通の利用が不便であることが制約になっており、その解消が必要です。



(2) 公共交通（路線バス）の利用状況等に関する課題

① 現況整理の結果

■ 公共交通カバー圏

- 公共交通カバー率は、木沢地区公共交通空白地有償運送エリア（木沢地区）を除くと約 86%

■ 路線バスの利用

- 徳島バスの利用者数は、平成 29 年以降、減少傾向
- 徳島バス南部の利用者数は、年々減少傾向
- 徳島バス・徳島バス南部の輸送収入は、年々減少傾向
- 町営バスの利用者は、相生地区にて微増傾向、木沢地区にて減少傾向
- 医療機関バス・スクールバスが運行されているが、利用者数は低迷

② 町民や高校生の意向

■ バスの利用状況

- 8割の町民がバスを利用しない状況
- 高校生の3割が、週に2～3回以上の利用
- 通学にバスを利用することが可能という高校生は75%

■ バスを利用しない理由

- 町民では「自家用車で移動するため」が8割近くと突出して多く、「運行本数が少ない」、「乗り継ぎが不便」という理由が上位
- 高校生では、「運行本数が少ない」が半数と突出して多く、「利用したい時間帯に便がない」、「運賃が高い」という理由が上位

■ 日常生活の移動

- 通勤・通学、買い物等においては、町の中心部（相生地区・鷺敷地区）や阿南市とのつながりが強い
- 通院では、相生地区・鷺敷地区・阿南市に加えて、那賀町立上那賀病院のある上那賀地区も多い
- あらゆる日常生活の移動で自家用車の利用が8割を占めている
- 自家用車以外の移動手段としては、「自家用車に同乗」が3～5割であるが、「路線バス」に期待する意見も3割

③ 公共交通（路線バス）の利用状況等から見た課題の整理

- 路線バスの運行維持に向け、今後も一定の利用者が見込まれる路線等の選択が必要です。
- 町民の移動実態等を踏まえた路線バスのあり方や公共交通支援サービスとの役割分担を検討していくことが必要です。



(3) 公共交通（路線バス）の再編等に関する課題

① 現況整理の結果

■ 公共交通の再編計画

- 利用者の減少等から効率的な運行を図ることを目的に、路線バスの再編として、徳島バス南部の谷山線、日和田・北川線が廃止計画区間として検討されています。

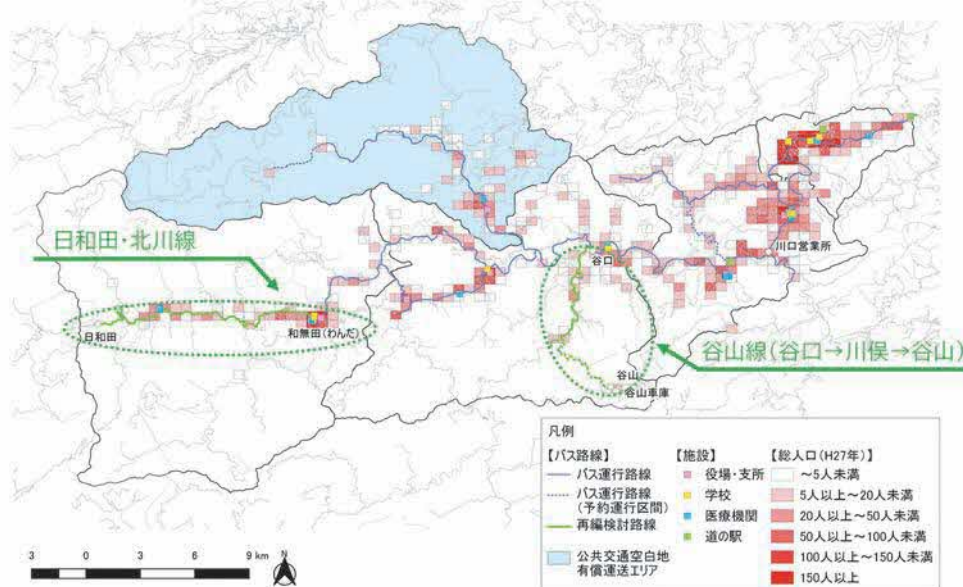


図 再編候補路線

② 町民や高校生の意向

■ 公共交通の再編に関する意向

- 公共交通の再編については、肯定的な意見が4割を占め、否定的な意見が26%、どちらでも良いが3.4%
- 代替手段としては「外出支援サービス（タクシー移送）」と「公共交通空白地有償運送（ボランティアタクシー）」が望まれている

③ 事業者の意向

■ 施設の老朽化等への対応

- 川口営業所は、老朽化や施設環境に問題を抱えており、移転等を検討

④ 公共交通（路線バス）の再編等における課題の整理

- バス路線が再編された場合に、公共交通空白地になる地域へ代替手段や新たな移動手段等の導入の検討が必要です。
- 本町の路線バスの拠点となる川口営業所について、移転等の検討が進められており、利用者の利便性向上につなげていく必要があります。



(4) 公共交通支援サービスの利用状況等に関する課題

① 現況整理の結果

■ 公共交通支援サービス

- 本町では、高齢者等の日常生活の移動を支援する公共交通支援サービスとして、高齢者福祉特定回数割引乗車券交付事業と公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）、外出支援サービス（タクシー移送）を実施
- 高齢者福祉特定回数割引乗車券の発行冊数は、年々減少傾向
- 公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）の利用者数は、令和元年まで増加傾向であったが、令和2年より微減
- 外出支援サービス（タクシー移送）の利用者は、年々増加傾向
- 町内で実施されている交通に関する支援サービスの中で、外出支援サービス（タクシー移送）が唯一利用者増加

② 町民や高校生の意向

■ 公共交通支援サービスの認知度

- 公共交通支援サービスの認知度は、高齢者福祉特定回数割引乗車券が40%、日野谷ケアバス（包括ケアセンター送迎バス）が34%
- 公共交通支援サービスについて「知っているものはない」が34%

■ 公共交通支援サービスの満足度・必要性

- 全ての公共交通支援サービスの満足度・必要性は高い評価にあり、高齢者福祉特定回数割引乗車券交付事業と公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）が重視



③ 公共交通支援サービスの利用状況等における課題の整理

- 現在または将来において、町民が真に必要とする公共交通支援サービスの継続・充実が必要です。
- 各種の公共交通支援サービスの評価や期待は高く、引き続き、地域の実情や住民ニーズ等を踏まえた公共交通支援サービスの維持を図っていく必要があります。
- 公共交通支援サービスの適切な情報発信を行うとともに、サービスの改善や持続可能な運行形態等を検討していく必要があります。



(5) 持続可能な公共交通等に関する課題

① 現況整理の結果

■ 公共交通関係決算額

○歳出が歳入を大きく上回っており（歳出は、歳入の約5倍）、町の財政負担が大きい

② 町民や高校生の意向

■ 将来の公共交通の方向性

○町民は、「町が支援を行ったうえで、地域や団体が主体となって運行を行うなど、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」が半数

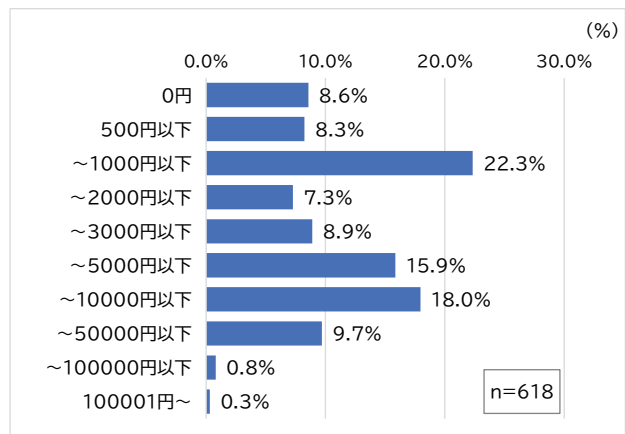
○高校生は、半数以上が「わからない」と回答し、方向性としては、「町の財政負担を増やし、現状のサービス（路線や運行回数等）を維持する」が25%、「町が支援を行ったうえで、地域や団体が主体となって運行を行うなど、新たな公共交通システム等を検討し、公共交通サービスを維持する」が16%

■ バスの重要な路線

○「病院やスーパーマーケット、公共施設など主要な施設を結ぶ路線」や「利用者が少なくても、移動手段としてバス以外に公共交通がない地域の路線」を重視

■ 公共交通の負担に対する意識

○公共交通の維持に対して、どの程度の負担の増加が許容できるか確認すると、平均で6,761円/年



③ 事業者の意向

■ 運行の維持

○効率的な運行に向けて、事業者間及び地域と連携し、役割分担を図っていくことが必要

○公共交通の利用者の増加等とあわせて運転手の確保などの取組が必要

④ 財政状況等における課題の整理

- 公共交通に関係する財政負担の軽減と公共交通維持のバランスを保つことが必要です。
- 路線バス・町営バス等の維持・充実を求める意見を踏まえ、地域の参画や適切な負担のあり方を検討していくことが重要です。



2 公共交通に関する課題の集約整理

(1) 町民及び高校生の日常生活を支える公共交通の確保

今後ますます、高齢化が進む中で、住民生活において公共交通の役割が高まることが想定されることから、町民の生活実態に応じた公共交通網の確保・充実を図ることが必要です。

那賀高等学校への通学にバスが利用されていることから、その維持を図るとともに、サービス水準の向上等を通じて潜在的な需要の顕在化を促すことが重要です。

対象者	対象者に応じた課題
町民 (主に高齢者)	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学、買い物などの頻度が高い行動は、町の中心部（鶯敷地区、相生地区）や阿南市への移動が多いことから、各地域からの公共交通アクセスの確保・充実が必要。 ・通院などは、各地域の施設の利用が行われていることから、地域の主要施設等への移動手段の確保・充実が必要。
高校生	<ul style="list-style-type: none"> ・阿南市などの町外からのバス通学が多いことから、サービス水準の維持・向上が必要。 ・町内外ともに潜在的な需要があることから、サービス水準の向上等を通じてバスでも通学できる条件整備を図っていくことが必要。

(2) 持続可能な公共交通の実現に向けたバス路線の再編

バスの利用者が低迷し、現状の公共交通サービスの維持が困難となり、町の財政負担も大きくなっています。財政負担の軽減を図り、持続可能な公共交通の確立に向け、バス路線の再編を検討していく必要があります。

路線バスの効率的な運行に向けた見直しを図るとともに、川口営業所などの施設の更新等を進めていく必要があります。

路線バスの再編により、公共交通の利便性が低下する地域に対しては、地域の実情に応じた公共交通支援サービス等の移動手段を確保することが必要です。

(3) 地域の実情に応じた移動手段の確保

本町では、これまで、様々な公共交通支援サービスを提供してきており、町民からも高い評価を得ています。引き続き、地域の実情や住民意向に応じた公共交通支援サービスの維持・充実を図っていくことが必要です。

自動運転車両など、これからの時代に適した新たな交通体系等を検討していくことも必要です。

(4) 地域で支える体制の構築

バスのサービス水準の維持・向上を図るとともに、全ての町民が地域の公共交通の担い手であるとの意識を持ち、過度な自動車依存を見直し、住民一人ひとりが公共交通の利用機会を増やしていくことが必要です。



第6章 基本的な方針と目標

1 基本的な方針

本計画は、地域の公共交通の望ましい姿を示す、いわば、地域公共交通の“マスタープラン”としての役割を果たすものです。

公共交通に関する課題等を解決し、町民のより良い暮らしの実現に向け、地域公共交通の形成に向けた基本的な方針を以下のように定めます。

いつまでも安心して暮らせる魅力あるまちの実現に向け、
みんなで支える持続可能な公共交通の構築

人口減少や少子高齢化が進む中で、今後は、高齢者人口（65歳以上）も減少するという厳しい状況が想定され、町民がいつまでも安心して暮らせるまちの実現において、公共交通の役割は重要となっています。一方、利用者の減少等から公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあり、現状の公共交通サービスを維持することは困難な状況にあります。

そのため、本町の地域特性や住民意向を踏まえながら、町民や地域、事業者、徳島県、町等の総動員による持続可能な公共交通の構築を図り、いつまでも安心して暮らせる魅力あふれるまちづくりの実現をめざしていきます。



2 計画の目標

目標1 那賀町の特성에応じた持続可能な公共交通体系の構築

人口減少・少子高齢化の動向や公共交通の役割の高まり等を踏まえつつ、持続可能な公共交通の実現をめざし、公共交通体系の最適化を図ります。

公共交通体系の最適化に当たっては、バス事業者・地域・町等の各主体の連携と適切な役割分担のもと、幹線バス・支線バス・公共交通支援サービスを適切に組み合わせ、町民の暮らしを支える那賀町ならではの地域公共交通体系を構築します。

【目標達成に向けた施策】

- ①町中心部での公共交通拠点の形成 … 川口営業所の中心部への移転 等
- ②路線バスの最適化 … 交通拠点の移転に伴う再編、利用が少ない区間の再編検討 等
- ③公共交通支援サービス等の維持・充実 … 再編等に伴う公共交通支援サービスの充実 等

目標2 誰もが使える、使いたくなる公共交通サービスの向上

公共交通体系の最適化の取組とあわせて、各種公共交通サービスの乗り継ぎ利便性の向上、待合環境や情報提供等のサービスの向上に努め、町民や訪れる人の誰もが使える、使いたくなる公共交通の確立をめざします。

【目標達成に向けた施策】

- ①つながる公共交通の実現 … タイヤの見直し、乗り継ぎ時間の調整、キャッシュ決済等の調査研究 等
- ②主要バス停等における待合環境の向上 … 待合環境の整備、デマンド等の待合場所の確保 等
- ③わかりやすい公共交通サービス情報等の提供 … 各種情報発信、ICTの活用検討 等

目標3 地域みんなが公共交通を支える仕組みづくりの構築

町民の一人ひとりが、過度な自動車依存の見直しを行うとともに、地域全体で公共交通を支えるといった意識醸成を促し、公共交通の利用促進等につなげていきます。

【目標達成に向けた施策】

- ①新たな需要の創出 … 高校生等の利用促進、観光利用の促進、バス利用に関するイベント開催 等
- ②マイバス意識の向上 … 住民一人ひとりが公共交通を支える担い手としての意識高揚 等



3 那賀町の公共交通体系の将来イメージ

目標の実現に向け、那賀町の公共交通体系の将来イメージを以下に示します。

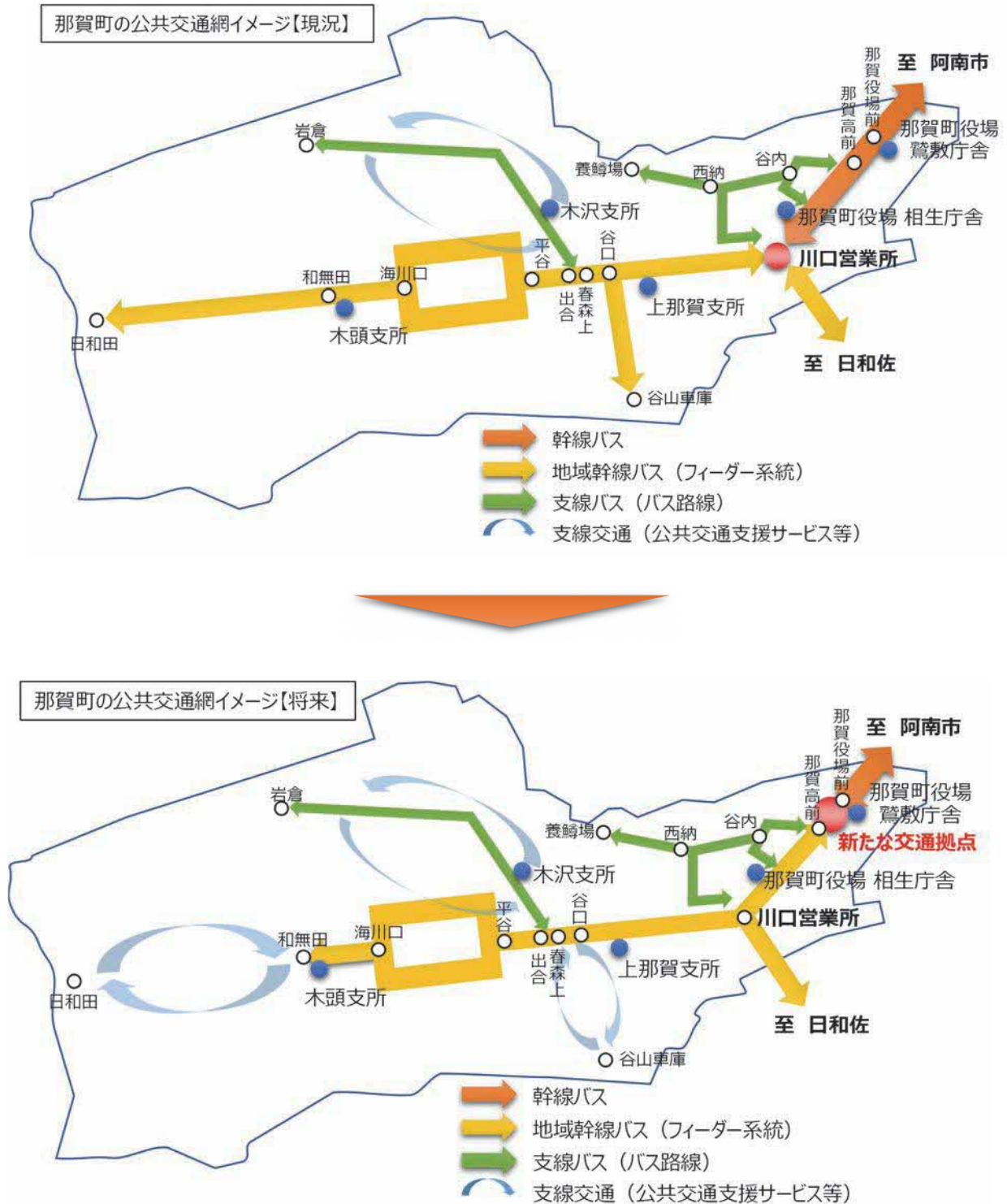


図 那賀町の公共交通体系の最適化イメージ



(1) 新たな交通拠点の形成

老朽化や職場環境等に問題を抱え、建物の移転・建て替え等が必要な「川口営業所」について、那賀町役場鷺敷庁舎や那賀高等学校等が立地している那賀中心部への移転を行い、新たな交通拠点の形成を目指します。

(2) 幹線バス・地域幹線バス（徳島バスと徳島バス南部）の役割分担の調整

川口営業所と阿南市を結ぶ幹線バス路線、及び、川口営業所から西側や美波町日和佐方面に向かう地域幹線バス路線について、運行区間の見直し等により、新たな交通拠点を発着点とする幹線バス路線の形成を目指します。

地域幹線バスの維持に当たっては、交通事業者や地域住民等と連携した取組により利用者の維持・拡大に努めるとともに、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等を活用し、運行の維持を図ります。

(3) 地域幹線バスの再編

持続可能な公共交通としてバス路線の再編は不可欠であり、利用者が低迷している谷山線と日和田・北川線の存廃を検討します。

(4) 支線バスの維持・再編

町営バスについては、町民の貴重な移動手段としての維持を基本とし、利用状況を踏まえて車両の小型化等による無駄の少ない公共交通のあり方を検討します。

(5) 支線交通（公共交通支援サービス等）の維持・充実

幹線バス・地域幹線バス・支線バスの再編の動向を踏まえて、各地域の実情にあわせた公共交通支援サービスの維持・充実を目指します。

また、医療機関バス・包括ケアセンター送迎バス、スクールバス等は、路線バスが運行していないルート・時間における一般混合乗車化の検討など、運行の効率化をめざした見直しを図ります。



■参考 地域公共交通確保維持事業の活用

徳島バス南部の運行する谷山線、丹生谷線は、生活の場とまちの中心部や阿南市方面を結ぶ路線であり、町民の日常生活において重要な路線となっています。しかしながら、利用者の低迷が続き、事業者や町による運営努力だけでは路線の維持は難しい状況にあることから、利用者の維持・拡大等の取組とあわせて、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用した運行の維持に努めます。

なお、町中心部での公共交通拠点の形成や路線バスの最適化において、運行区間の見直しや再編候補路線として検討している区間もあり、その方向性に応じて、適切な維持に努めます。

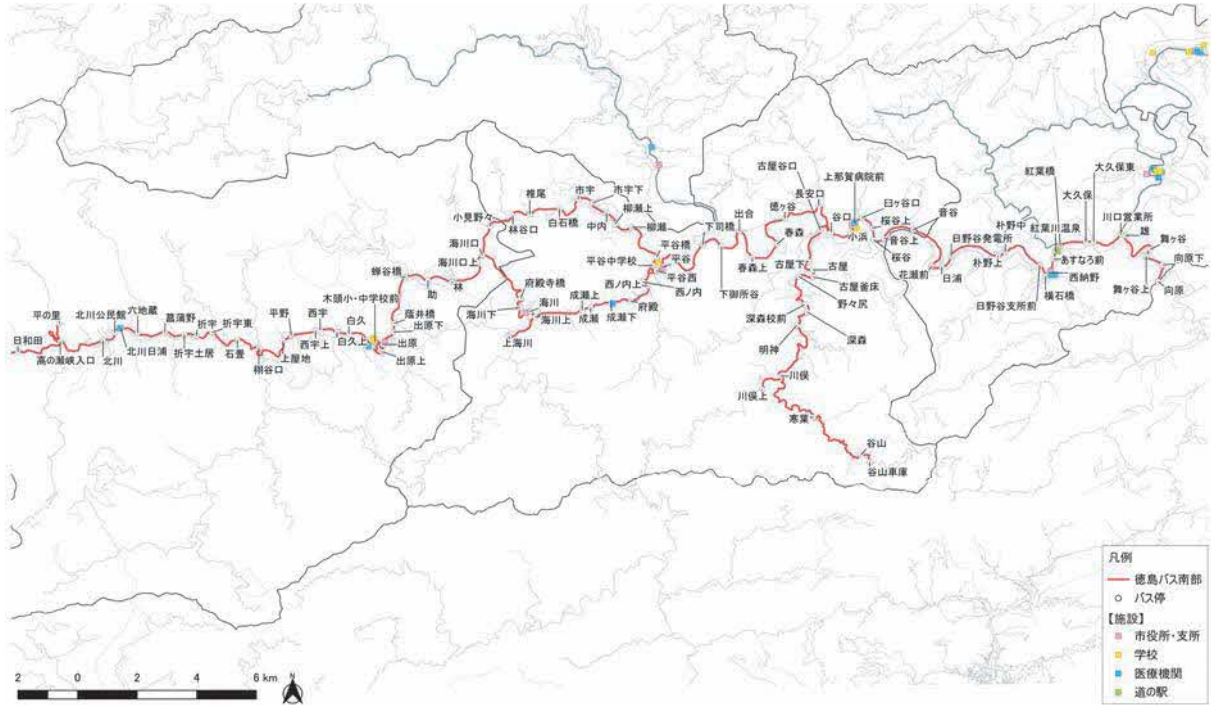


図 フィーダー補助活用候補路線

表 フィーダー補助活用候補路線の一覧

系統名	運行系統			実施主体	備考
	起点	経由地	終点		
谷山線	川口営業所	桜谷～川俣 川俣～谷山デマンド	谷山	徳島バス南部	一部再編候補路線
丹生谷線	川口営業所	市宇	和無田	〃	
丹生谷線	川口営業所	平谷～市宇	林谷口	〃	
丹生谷線	川口営業所	海川～上海川～市宇	林谷口	〃	
丹生谷線	川口営業所	平谷～海川	上海川	〃	
丹生谷線	川口営業所	海川～和無田～北川	日和田	〃	一部再編候補路線
丹生谷線	川口営業所	海川～和無田～平の里 北川～日和田デマンド	日和田	〃	一部再編候補路線
丹生谷線	川口営業所	市宇～学校前	日和田	〃	一部再編候補路線
丹生谷線	川口営業所	海川～市宇	和無田	〃	
丹生谷線	川口営業所	海川～市宇	北川	〃	一部再編候補路線
丹生谷線	川口営業所	海川～上海川～和無田	北川	〃	一部再編候補路線
丹生谷線	川口営業所	海川	市宇	〃	



4 目標等の達成に向けた施策体系

計画の目標や公共交通体系の将来イメージの実現に向け、下記に示す施策体系等のもと、計画的・効率的な事業等の推進を図ります。



図 施策体系図



第7章 目標達成に向けた施策・事業

目標1 那賀町の特性に応じた持続可能な公共交通体系の構築

① 町中心部での公共交通拠点の形成

事業①-1 町中心部での公共交通拠点の形成

■方針

老朽化や職場環境等に問題を抱え、建物の移転・建て替え等が必要な「川口営業所」について、那賀町役場鷺敷庁舎や那賀高等学校等が立地している那賀中心部への移転を行い、新たな交通拠点の形成を図ります。

■具体的な取組内容

○新たな公共交通拠点の整備

交通事業者において、町と連携を図りながら公共交通拠点の適地選定等を行い、新たな公共交通拠点の整備を進めます。



図 川口営業所

■実施主体

徳島バス、徳島バス南部、町



②路線バスの最適化

事業②-1 交通拠点の移転に伴う路線バスの再編	
■方針	
<p>新たな交通拠点の形成を踏まえ、川口営業所を発着地としていた路線バス（徳島バス、徳島バス南部）の運行区間の見直しを図ります。</p>	
■具体的な取組内容	
<p>○徳島バス（丹生谷線）の見直し</p> <p>川口営業所と阿南市方面を結ぶ丹生谷線については、新たな交通拠点の整備にあわせて、新たな交通拠点での発着へと運行区間の見直しを検討します。</p> <p>○徳島バス南部（谷山線、丹生谷線、日和佐線）の見直し</p> <p>川口営業所から西側や美波町日和佐方面に向かう谷山線、丹生谷線、日和佐線は、新たな交通拠点での発着へと運行区間の見直しを検討します。</p> <p>この見直しにより、これまで川口営業所で乗換が必要であった町の西側や日和佐方面から那賀高等学校等の中心部への移動において、乗換がなくなることから、利用者の利便性向上・利用者の増加等につながる事が期待されます。</p> <p>○地域公共交通確保維持事業の活用による運行の維持</p> <p>徳島バス南部の運行する谷山線、丹生谷線、日和佐線は、生活の場とまちの中心部や阿南市方面を結ぶ路線であり、町民の日常生活において重要な路線となっています。しかしながら、利用者の低迷が続き、事業者や町による運営努力だけでは路線の維持は難しい状況にあることから、利用者の維持・拡大等の取組とあわせて、地域公共交通確保維持事業等を活用した運行の維持に努めます。</p> <p>○地域幹線系統確保維持負担金の見直し</p> <p>路線バスの見直しに伴い、町の地域幹線系統確保維持負担金の見直しを行います。</p>	
■実施主体	
徳島バス、徳島バス南部、町	



事業②-2 利用者の少ないバス路線の最適化の検討

■方針

持続可能な公共交通としてバス路線の再編は不可欠であり、利用者が低迷している谷山線と日和田・北川線の存廃を検討します。

■具体的な取組内容

○谷山線の存廃の検討

谷山線は、1日1便の運行で、利用者数は年々減少傾向にあり、令和3年の1便あたりの輸送人員は8.7人となっています。

谷山線の沿線に居住する町民は、約120人となっており、代替の移動手段（公共交通支援サービス等）等の検討を行い、地区への丁寧な説明等を通じて方針を決定していきます。



図 再編候補路線(谷山線)沿道の人口分布

○日和田・北川線の存廃の検討

廃止が検討されている区間(和無田~日和田)を運行する路線は、起点・終点、経由地の違いはあるものの、1日4.5便の運行で、1便あたりの輸送人員は3.8人~6.8人となっています。

廃止が検討されている区間の沿線に居住する町民は、約950人となっており、代替の移動手段（公共交通支援サービス等）等の検討を行い、地区への丁寧な説明等を通じて方針を決定していきます。



図 再編候補路線(日和田・北川線)沿道の人口分布

○地域公共交通確保維持事業の活用

存廃の方針が明確になるまでの期間及び検討を通じて存続の方針となった際には、事業者や町による運営努力だけでは維持は困難であり、地域公共交通確保維持事業等を活用した運行の維持に努めます。

■実施主体

徳島バス南部、町、町民



事業②-3 町営バスの最適化の検討	
■方針	
町営バスについては、町民の貴重な移動手段としての維持を基本とし、利用状況を踏まえて車両の小型化等による無駄の少ない公共交通のあり方を検討します。	
■具体的な取組内容	
<p>○相生地区における町営バスの維持・充実</p> <p>相生地区で運行している町営バスの利用者数は微増傾向にあり、引き続き、維持・充実を図り、利用者の増加等を目指します。また、車両の小型化等を検討し、効率的な運行に努めます。車両の更新等に当たっては、バリアフリー車両の導入を図るなど、全ての町民が使いやすい車両の導入を進めます。</p> <p>なお、新たな公共交通拠点の整備に伴い、路線バスの見直しが行われることが想定され、状況を踏まえつつ、町営バスの運行区間等の見直しを検討します。</p> <p>○木沢地区における町営バスの必要性の検証等</p> <p>木沢地区で運行している町営バスは、平成 27 年の公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）の開始後、利用者が減少・低迷していることから、公共交通空白地有償運送事業との役割分担等を明確にし、必要性の検証を行います。また、存続の場合は、車両の小型化等を検討し、運行の効率化に努めます。</p>	
■実施主体	
徳島バス南部、町、町民	

③公共交通支援サービス等の維持・充実

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	
■方針	
本町では、全町的な公共交通支援サービスとして、高齢者福祉特定回数割引乗車券、外出支援サービス（タクシー移送）に取り組んでいます。利用者の評価等も高いことから、「高齢者福祉特定回数割引乗車券」と「外出支援サービス（タクシー移送）」の維持・充実を図ります。	
■具体的な取組内容	
<p>○高齢者福祉特定回数割引乗車券の維持・充実</p> <p>高齢者福祉特定回数割引乗車券は、70 歳以上の町民で申請のあった者に対して、町営バス・徳島バス・徳島バス南部の割引券を配布するものです。利用実態等を踏まえながら、サービスの維持・充実を図ります。</p> <p>○外出支援サービス（タクシー移送）の維持・充実</p> <p>外出支援サービスは、70 歳以上で、公共のバスが運行されていない地域に居住している等の公共交通の利用に支障がある町民からの申請を受け、費用負担の支援を行うものです。利用実態等を踏まえながら、サービスの維持・充実を図ります。</p>	
■実施主体	
町、町営バス、徳島バス、徳島バス南部、タクシー会社	



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

■方針

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。

また、路線バスの再編（谷山線、日和田・北川線、町営バス）により、公共交通空白地が生じた場合は、地域特性等に応じた公共交通支援サービスの導入を検討します。

■具体的な取組内容

○公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）の維持・充実

公共交通空白地有償運送事業は、木沢地区の町民を対象に、事前登録により、木沢地区内及び上那賀病院への移動を支援するものです。利用実態等を踏まえながら、サービスの維持・充実を図ります。

交通空白地有償運送事業 木沢地区ボランティアタクシー

木沢地区はバスやタクシーなどの公共交通機関を利用することが困難な地域です。そこで、住民の社会参加促進及び交通空白地解消を目的として「ボランティアタクシー」を実施しています。

利用対象 木沢地区在住の方で、事前に会員登録された方に限り利用可能。

登録料 1人 1,000円（年会費）

利用料 1kmあたり 130円、木沢地区外への迎車料金 500円、待料金 30分ごとに 100円。

利用可能範囲 木沢地区内・上那賀病院・阿南農協那賀西部支店・お山のクリニック

利用方法 お電話または事務所（社協木沢支所）にて予約受付を行い、登録運転手が予約日時に送迎を行います。登録運転手（第2種運転免許保有者、または第1種運転免許を有し国土交通大臣が認定する講習等を修了した者）は、登録車両を使用して運送します。



令和3年度の実績

- 登録会員(利用者) … 52名
- 登録運転手 … 7名
- 運行実績 … 397回

図 ボランティアタクシー（参照：那賀町社会福祉協議会資料）

○公共交通空白地等への公共交通支援サービス等の検討

路線バスの再編（谷山線、日和田・北川線、町営バス）によって、公共交通空白地が生じる可能性があります。その際は、代替交通手段の確保が不可欠であり、地域特性等に応じた公共交通支援サービスの導入を検討します。

地区	公共交通支援サービスの維持・充実に向けた方向性
鷺敷	・町営バスの維持・効率化・利用促進等を基本に、必要な交通支援サービスの充実を検討する。
相生	・町営バスの維持・効率化・利用促進等を基本に、必要な交通支援サービスの充実を検討する。
上那賀	・谷山線の存廃の検討結果を踏まえ、必要な交通支援サービスの確保を図る。
木沢	・公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）の維持・充実を基本に、町営バスの存廃を検討する。
木頭	・日和田・北川線の存廃の検討結果を踏まえ、必要な交通支援サービスの確保を図る。

■実施主体

那賀町社会福祉協議会、町、町民、各種団体



事業③-3 医療機関バス・スクールバス等の最適化の検討

■方針

医療機関バス、包括ケアセンター送迎バス、スクールバスは、路線バスが運行していないルート・時間における一般混合乗車化の検討など、運行の効率化をめざした見直しを図ります。

■具体的な取組内容

○医療機関バスの維持・効率化

町内の医療機関バスとして、上那賀病院、木頭診療所、日野谷ケアバス（包括ケアセンター送迎バス）が運行しています。

利用者数は、減少傾向にあることから、運行経費の縮減に向け、車両の小型化や路線バスへの転換・一元化を検討します。

○スクールバスの維持・効率化

小中学校の廃校により、児童・生徒の通学手段として、スクールバスを運行しています。少子化等に伴い、利用者は減少傾向にありますが、通学手段としての維持を図ります。

また、路線バスが運行していないルート時間に運行するスクールバスについては、一般混合乗車化の検討を行います。なお、スクールバスの運行ルート・時間は、在籍する児童・生徒の人数及び居住地により毎年度変更されるため、スクールバスの運行計画策定にあわせた検討を行うこととします。

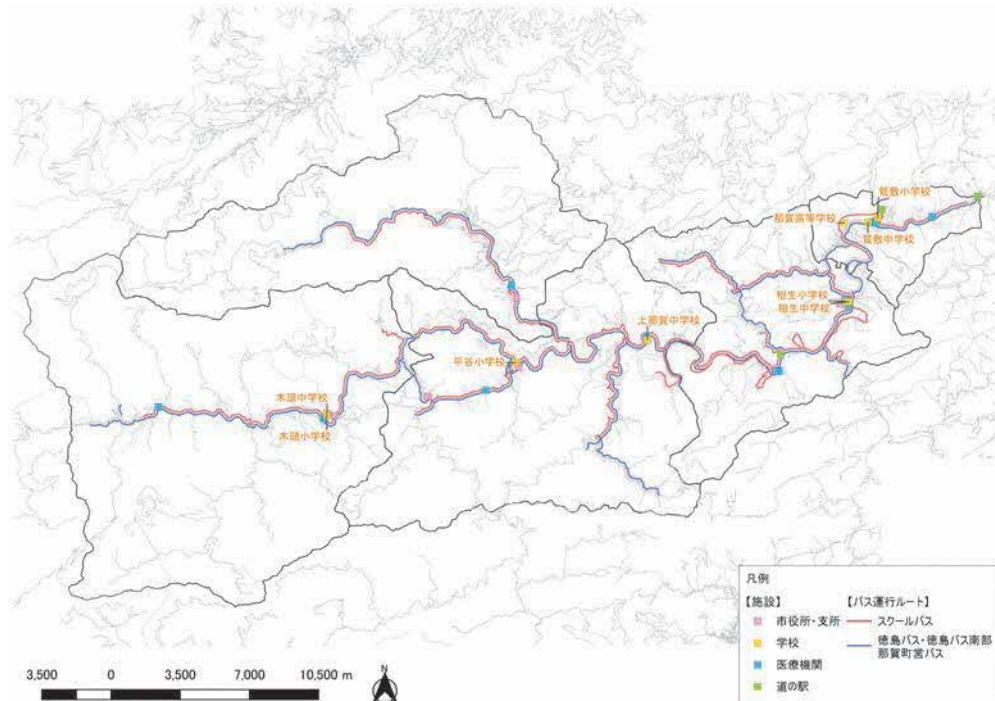






図 スクールバス路線

■実施主体

町、徳島バス南部、関係施設、町民



事業③-4 新たな移動手段の導入に向けた調査・研究			
■方針			
全国で実証実験が行われている自動運転バスをはじめ、新たな移動手段の導入可能性についての調査・研究に努めます。			
■具体的な取組内容			
○新たな移動手段の導入に向けた調査・研究			
多様化している移動ニーズにきめ細やかに対応するためには、新たな公共交通サービスの推進・普及が有効とされています。			
全国で取組まれている新たな交通手段（オンデマンド交通、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転による交通サービス等）の取組事例等の収集など、本町における導入可能性の調査・研究に努めます。			
 ■オンデマンド交通	 ■グリーンスローモビリティ	 ■超小型モビリティ	 ■自動運転
参照：国土交通省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」より			
■実施主体			
町、徳島バス、徳島バス南部			



目標2 誰もが使える、使いたくなる公共交通サービスの向上

④つながる公共交通の実現

事業④-1 路線バスの最適化にあわせたダイヤの見直し

■方針

新たな交通拠点の形成や路線バスの最適化等の取組を踏まえながら、徳島バス、徳島バス南部、町営バスの乗り継ぎ地点における、乗り継ぎの待ち時間の短縮等の調整に向け、ダイヤの見直し等に努めます。

■具体的な取組内容

○主要な乗り継ぎ地点におけるダイヤ調整

新たな交通拠点の形成や路線バスの最適化等の取組により、徳島バス、徳島バス南部、町営バスのそれぞれのダイヤ改正等を行うとともに、乗り継ぎ拠点となるバス停が変化することが想定されます。

ダイヤの見直しにおいては、現在、徳島バス、徳島バス南部、町営バスの乗り継ぎ地点である下記のバス停をはじめ、路線バスの最適化等に伴い新たな乗り継ぎ拠点となるバス停等において、乗り継ぎの待ち時間の適正化が図れるよう努めます。

なお、町民アンケートにおいて、「乗り継ぎ時間が短く、トイレ休憩等ができなくて困る」といった意見も見受けられたことから、適切な時間設定に努めることとします。



図 主要な乗り継ぎ拠点

■実施主体

町、徳島バス、徳島バス南部



事業④-2 キャッシュレス決済システム等の導入に向けた調査研究	
■方針	利用者の利便性を向上し、運賃の支払いをスムーズに行うことのできるキャッシュレス決済システム等の導入に向けた調査研究に努めます。
■具体的な取組内容	<p>○キャッシュレス決済サービスの導入検討</p> 町民や来訪者等の公共交通利用者の利便性向上に向け、運営事業者等と連携を図りながら、運賃の支払いをスムーズに行うことのできるキャッシュレス決済システム等の導入に向けた調査研究に努めます。また、キャッシュレス決済サービス等の導入を通じて、バス利用者の乗車バス停・降車バス停等のデータが得られることから、その活用を通じて、利用実態に応じたサービス水準の検討等への活用を図ります。
■実施主体	徳島バス、徳島バス南部、町

⑤主要バス停等における待合環境の向上

事業⑤-1 町中心部の公共交通拠点における待合環境の改善	
■方針	川口営業所の老朽化等に伴う新たな公共交通拠点の整備に当たっては、利用者が快適に利用できるよう、待合環境の整備に努めます。
■具体的な取組内容	<p>○待合スペースの確保</p> 新たな公共交通拠点の整備に当たっては、バスの乗り継ぎ等の待合時間において、町民や来訪者等が快適に過ごせるよう、待合スペースの確保に努めます。
■実施主体	徳島バス、徳島バス南部、町



事業⑤-2 主要バス停等における待合環境の整備	
■方針	
徳島バス、徳島バス南部、町営バス、公共交通支援サービス等の乗り継ぎを行う主要なバス停等について、地域住民との協働のもと、待合環境の充実に努めます。	
■具体的な取組内容	
○ 主要なバス停等における待合環境の充実	
徳島バス、徳島バス南部、町営バス等の乗り継ぎにおける主要なバス停について、町民との協働のもと、待合環境の充実に努めます。	
なお、対象とするバス停は、新たな公共交通拠点の整備や路線バスの最適化等の動向を踏まえながら、検討を行うものとします。	
○ 路線バスと公共交通支援サービス等との連携を高める待合環境の充実	
路線バスと公共交通支援サービス等の役割分担の明確化を図るとともに、町民の移動の円滑化や公共交通間の連携強化を促すため、関係機関等の連携のもと、車両の立ち寄り箇所や利用者の待合環境の整備に努めます。	
■実施主体	
町、徳島バス、徳島バス南部、タクシー会社、那賀町社会福祉協議会	



⑥公共交通の分かりやすい情報発信

事業⑥-1 分かりやすい路線情報等の提供

■方針

新たな公共交通拠点の整備や路線バスの最適化等に伴い、路線の変更やダイヤ改正等が行われることが想定されます。町の広報やホームページ、CATV、主要バス停における分かりやすい時刻表等、多様な手段を活用し、町民や来訪者等の公共交通利用者への情報提供の強化に努めます。

■具体的な取組内容

○町の広報やホームページ、CATV等における公共交通に関する情報発信

路線の変更やダイヤ改正等が行われる際には、町民や来訪者等へ、速やかに情報発信を行うこととします。なお、路線情報等の情報提供とあわせて、公共交通の利用促進につながる情報についても発信することとします。

○主要バス停等における適切な情報発信

乗り継ぎ等の拠点となる主要バス停等において、分かりやすい時刻表や路線図等の情報発信を図り、利用者の円滑な移動を促します。

○「とくしまバス Navi いまドコなん」等の普及

「とくしまバス N a v i いまドコなん」の P R 強化等に努め、町民や来訪者の活用を促します。



図 とくしまバス Navi いまドコなん (参照：徳島バス株式会社)

■実施主体

町、徳島バス、徳島バス南部



事業⑥-2 公共交通支援サービスに関する情報提供の充実	
■方針	
公共交通支援サービスの認知度は、必ずしも高い状況ではないことから、町民の貴重な移動手段として積極的な情報発信を行い、公共交通支援サービスの利用を促します。	
■具体的な取組内容	
○町の広報やホームページ、CATV等における公共交通支援サービスに関する情報発信	
町が実施している公共交通支援サービスについて、町の広報やホームページ、CATV等を活用し、内容の周知・啓発を図ります。	
■実施主体	
町、タクシー会社、那賀町社会福祉協議会	



目標3 地域みんなが公共交通を支える仕組みづくりの構築

⑦新たな需要の創出

事業⑦-1 高校生等の公共交通の利用促進	
■方針	高校生の通学におけるバス利用の潜在的な需要が見受けられることから、新たな交通拠点の整備等とあわせて、高校生のバス利用の促進に向けた啓発等に取り組めます。
■具体的な取組内容	○啓発機会の確保 高校生等を対象とした公共交通利用に関する啓発機会の確保を通じて、バス利用者の掘り起こしを図ります。 啓発機会の確保においては、超高齢社会の進行に伴い公共交通の役割が高まる中で、公共交通の維持・存続が厳しい状況にあることをはじめ、公共交通の利用により二酸化炭素排出量の削減などの環境面の向上等が図られるメリット等の情報発信を行い、町民一人ひとりが公共交通の担い手になることの意識高揚に努めます。
■実施主体	町、徳島バス、徳島バス南部

事業⑦-2 公共交通の利用促進に向けたイベント開催	
■方針	県や運行事業者等との連携のもと、公共交通の利用促進イベントや啓発活動等に取り組み、町民の公共交通利用等を促します。
■具体的な取組内容	○公共交通の利用促進に向けたイベント開催 県や交通事業者等との連携のもと、公共交通の利用促進イベントや啓発活動等に取り組みます。 ○ノーカーデーの設定 県が実施している取組等とあわせて、役場内及び地元企業の協力等を得て、ノーカーデーの設定などにより公共交通利用のきっかけづくり等に取り組めます。
■実施主体	町、徳島バス、徳島バス南部、県、民間企業、町民



事業⑦-3 観光振興等と連携した利用促進施策の検討		
■方針		
観光振興や地域振興に関わる取組等と連携し、バス利用の機会創出等を図り、公共交通利用のきっかけづくりに努めます。		
■具体的な取組内容		
○ 主要な観光施設等への臨時バスの運行		
運行事業者との連携のもと、町内の主要な観光施設やイベント開催時等の臨時バスの運行を行い、バス利用の機会創出を図ります。		
		
大轟の滝	拝宮の農村舞台	高の瀬峡
■実施主体		
町、徳島バス、徳島バス南部、町内観光施設等		

⑧マイバス意識の向上

事業⑧-1 バスの維持・存続に向けた周知・啓発	
■方針	
持続可能な公共交通の実現には、町民一人ひとりが地域の公共交通の担い手であることの認識を高めることが重要です。そのため、地域公共交通に関する積極的な情報発信に努め、過度な車社会からの脱却を図り、公共交通の利用を促します。	
■具体的な取組内容	
○ 町の広報やホームページ、CATV等における公共交通に関する情報発信	
町の広報やホームページ、CATV等を活用し、公共交通の利用促進に関する情報発信の強化等に努めます。	
○ 地域における適切な負担のあり方の調査研究	
公共交通の維持に対する住民負担の増加については、ある程度許容する意向が見られたことから、全国での取組事例等を踏まえながら、地域全体で公共交通の運行維持を支えるあり方等についての調査研究に取り組めます。	
■実施主体	
町、徳島バス、徳島バス南部、町民	




事業⑧-2 町民懇談会等の開催	
■方針	
町民や地域、交通事業者、町等が、公共交通に関する意見を述べ、情報交換等を行う場として、町民懇談会等の開催機会を確保します。	
■具体的な取組内容	
<p>○那賀町地域公共交通協議会の継続開催</p> <p>那賀町における持続可能な公共交通の構築に向けた取組等をはじめ、本計画の進捗状況等の評価・検証等を行う組織として、町・県・国、交通事業者、住民代表者等から構成される「那賀町地域公共交通協議会」の開催を継続します。</p>	
<p>○住民説明会や懇談会等の開催</p> <p>町民の公共交通に関する意向等を把握し、公共交通の利用促進に必要な取組等を行うために、住民説明会や懇談会等の開催を検討します。</p>	
■実施主体	
町、徳島県、国、交通事業者、町民	

図 那賀町地域公共交通協議会



第8章 実施プログラム

1 実施プログラムの位置づけ

「第7章 目標達成に向けた施策・事業」で設定した事業について、計画的・効率的に推進を図るため、実施プログラムとして役割分担と実施時期等を明確にしています。

2 実施プログラム

目標1 那賀町の特性に応じた持続可能な公共交通体系の構築

実施主体の ◎：主な主体、○：関係・連携主体

施策／事業	取組	実施主体					実施期間（年度）					
		町	県	交通事業者	関係団体等	町民・地域	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
① 町中心部での公共交通拠点の形成												
①-1	町中心部での公共交通拠点の形成	○		◎								
② 路線バスの最適化												
②-1	交通拠点の移転に伴う路線バスの再編	○徳島バス（丹生谷線）の見直し	○		◎							
		○徳島バス南部（谷山線、丹生谷線、日和佐線）の見直し	○		◎							
		○地域幹線系統確保維持負担金の見直し	◎	○	○							
②-2	利用者の少ないバス路線の最適化の検討	○谷山線の存廃の検討	○		◎		○					
		○日和田・北川線の存廃の検討	○		◎		○					
②-3	町営バスの最適化の検討	○相生地区における町営バスの維持・充実	◎		○		○					
		○木沢地区における町営バスの必要性の検証等	◎		○		○					
③ 公共交通支援サービス等の維持・充実												
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	○高齢者福祉特定回数割引乗車券の維持・充実	◎		○		○					
		○外出支援サービス（タクシー移送）の維持・充実	◎		○		○					
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	○公共交通空白地有償運送事業（ボランティアタクシー）の維持・充実	○		◎		○					
		○公共交通空白地等への公共交通支援サービス等の検討	◎		○	○	○					
③-3	医療機関バス・スクールバス等の最適化の検討	○医療機関バスの維持・効率化	◎		○	○	○					
		○スクールバスの維持・効率化	◎		○		○					
③-4	新たな移動手段の導入に向けた調査・研究	○	○	◎	○	○						



目標2 誰もが使える、使いたくなる公共交通サービスの向上

実施主体の ◎：主な主体、○：関係・連携主体

施策/事業	取組	実施主体					実施期間(年度)					
		町	県	交通事業者	関係団体等	町民・地域	R5	R6	R7	R8	R9	R10~
④つながる公共交通の実現												
④-1	路線バスの最適化にあわせたダイヤの見直し	○		◎								
④-2	キャッシュレス決済システム等の導入に向けた調査研究	○		◎								
⑤主要バス停等における待合環境の向上												
⑤-1	町中心部の公共交通拠点における待合環境の改善	○		◎								
⑤-2	主要バス停等における待合環境の整備	○主要なバス停等における待合環境の充実	○		◎		○					
		○路線バスと公共交通支援サービス等との連携を高める待合環境の充実	○		◎	○	○					
⑥公共交通の分かりやすい情報発信												
⑥-1	分かりやすい路線情報等の提供	○町の広報やホームページ、CATV等における公共交通に関する情報発信	◎									
		○主要バス停等における適切な情報発信	○		◎							
		○「としまバスNavいまドコなん」等の普及	○		◎							
⑥-2	公共交通支援サービスに関する情報提供の充実	◎		○	○							

目標3 地域のみなが公共交通を支える仕組みづくりの構築

実施主体の ◎：主な主体、○：関係・連携主体

施策/事業	取組	実施主体					実施期間(年度)					
		町	県	交通事業者	関係団体等	町民・地域	R5	R6	R7	R8	R9	R10~
⑦新たな需要の創出												
⑦-1	高校生等の公共交通の利用促進	◎		○								
⑦-2	公共交通の利用促進に向けたイベント開催	○公共交通の利用促進に向けたイベント開催	◎	○	○		○					
		○ノーカーデーの設定	◎			○	○					
⑦-3	観光振興等と連携した利用促進施策の検討	○		◎	○							
⑧マイバス意識の向上												
⑧-1	バスの維持・存続に向けた周知・啓発	○町の広報やホームページ、CATV等における公共交通に関する情報発信	◎		○	○						
		○地域における適切な負担のあり方の調査研究	◎	○	○	○						
⑧-2	町民懇談会等の開催	○那賀町地域公共交通協議会の継続開催	◎	○	○	○	○					
		○住民説明会や懇談会等の開催	◎	○	○	○	○					



第9章 計画の推進と進捗管理

1 評価指標の設定

各種の施策・事業の推進を図り、本計画に掲げた計画目標の実現に向けた取組の達成状況を定量的・客観的に評価することを目的として、評価指標を設定します。

公共交通に関する指標は、これまでの傾向が続けば、大幅な減少（指標によっては大幅な増加。以下、同様。）となる可能性を有しています。各指標の目標設定においては、減少から増加に転換することは困難な中で、町、県、国、交通事業者、関係団体、地域、町民が一丸となって、著しい減少傾向に歯止めをかけることを基本に、目標値の設定を行います。

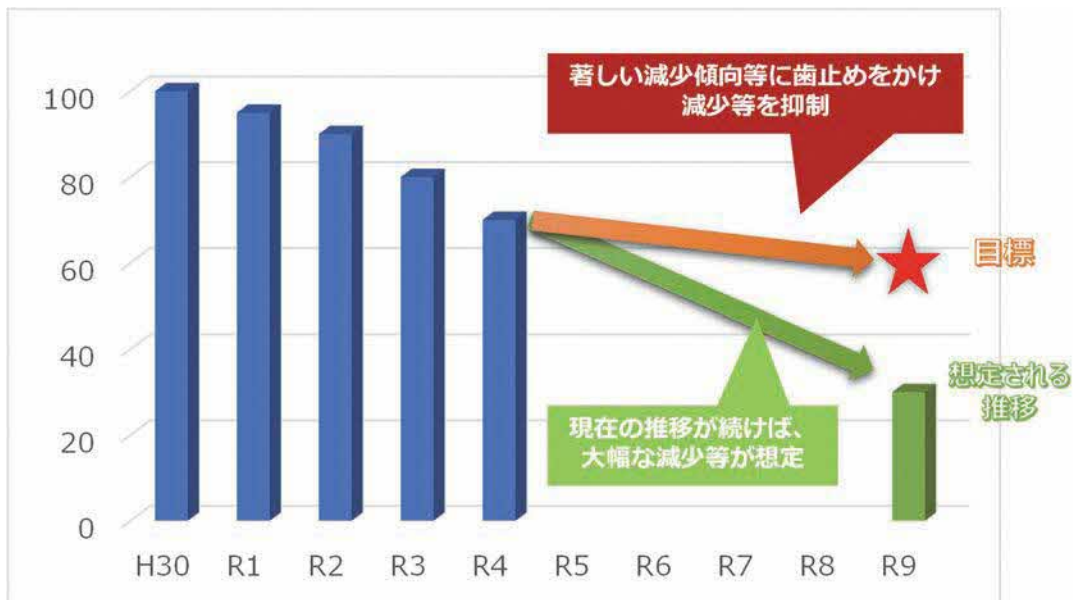


図 各指標の目標設定イメージ



(1) 町民等の公共交通（路線バス）利用の増加

新たな公共交通拠点の整備や路線バスの最適化等の公共交通の利便性を高める取組とあわせて、公共交通利用促進に向けた情報発信等に努め、公共交通（路線バス）利用者の増加を目指します。

なお、公共交通の利用者数については、徳島バスと徳島バス南部の路線再編等の動向によって大きく変動することが想定されます。そのため、令和9年度の目標値については、現況の走行区間を対象として評価・検証を行うこととします。

指標	目標	計測方法	目標値	
			現況	目標
町民等の公共交通の利用者数【徳島バス：年間輸送人員】※	徳島バスの利用者数は著しい減少傾向にあり、その歯止めをかけることを目標とする。	徳島バス提供資料	64,508 人 (R3)	58,000 人 (R9)
町民等の公共交通の利用者数【徳島バス南部：年間輸送人員】※	徳島バス南部の利用者数は著しい減少傾向にあり、その歯止めをかけることを目標とする。	徳島バス南部提供資料	37,833 人 (R3)	34,000 人 (R9)
バスの利用率 →住民アンケートで年数回でも利用する比率	公共交通の利便性向上や利用促進に向けた取組を進め、町民のバスの利用機会の増加をめざす。5年間で大幅な増加は見込めないものの、高齢化等が進む中で公共交通の利用を促す。	アンケート調査	20% (R4)	25% (R9)

※路線の再編等に伴い、走行区間等の変化が生じる可能性があることから、目標値の評価・検証の際には、現況の走行区間等を踏まえることとする。



(2) 利用促進と運行の効率化による運営の改善

公共交通（路線バス）利用者の増加や公共交通の維持に向けた効率的な運行の実現等を図り、公共交通事業の改善や財政負担の抑制等を目指します。

なお、公共交通事業の収支については、徳島バスと徳島バス南部の路線再編等の動向によって大きく変動することが想定されます。そのため、指標の設定に当たっては徳島バス南部の収支を採用することとし、令和9年度の目標値については、現況の走行区間を対象として評価・検証を行うこととします。

指標	目標	計測方法	目標値	
			現況	目標
公共交通事業の収支 【徳島バス南部】※	路線の再編や公共交通利用者の増加等により収支の改善を目指す。	徳島バス南部 提供資料	-53,277 千円 (R4)	-73,000 千円 (R9)
公共交通関係決算額 (歳出)	当面、公共交通支援サービスの実施などを図ることから、歳出については増加が想定される。その中で、交通事業者との連携のもと、可能な限りの抑制を図る。	町	65,586 千円 (R3)	70,000 千円 (R9)

※路線の再編等に伴い、走行距離等の変化が生じる可能性があることから、目標値の評価・検証の際には、現況の走行台キロ等を踏まえることとする。

(3) 町民の公共交通利用環境の向上

路線バスの最適化や地域の実情に応じた公共交通支援サービス等の維持・充実により、町民の公共交通利用環境の向上を目指します。

指標	目標	計測方法	目標値	
			現況	目標
公共交通カバー圏	路線バスの最適化や公共交通支援サービスの充実等を図ること、面的な公共交通カバー率の向上を図る。	現況分析	88% (R4)	90% (R9)
公共交通の満足度 →住民アンケートで公共交通の総合評価として満足している傾向を回答する比率	路線バスの最適化や公共交通支援サービスの充実等を図ること、公共交通サービスに対する町民の満足度を高める。	アンケート調査	15.4% (R4)	20% (R9)



(4) 公共交通支援サービスの認知度

公共交通に関する積極的な情報発信に努め、町民の公共交通に関する意識向上を目指します。

指標	目標	計測方法	目標値	
			現況	目標
公共交通支援サービスの認知度 →住民アンケートで「知っているものはない」を回答する比率	公共交通に関する情報発信の強化を進め、公共交通支援サービスの認知度を高める。	アンケート調査	33.7% (R4)	30% (R9)



2 計画の推進

(1) 関係機関の適切な役割分担と連携の強化

本計画の推進には、町、県、国、交通事業者、関係団体、地域、町民等の関係機関が、それぞれの役割を担うとともに、連携・協働して取り組むことが不可欠です。

町・県・国、交通事業者、住民代表者等から構成される「那賀町地域公共交通協議会」の開催等を通じて、適切な役割分担・連携の強化を図りながら、計画の推進に努めます。

(2) 公共交通の維持に対する国の支援策等の活用

町民の生活において重要なバス路線においても、利用者の低迷等が続き、運行を維持することは非常に困難な状況にあります。そのため、町や交通事業者、地域、町民等による利用促進に取り組むとともに、地域公共交通の維持に対する国の補助事業（地域公共交通確保維持事業等）等の活用を図りながら、必要な路線の確保・維持に努めます。

(3) 進捗状況の評価・検証

計画の着実な推進に向け、評価指標を基に、定量的・客観的に目標の達成状況を評価（Check）し、路線の最適化等の見直し・改善（Action）を柔軟に行っていきます。また、見直し・改善の内容を計画に反映（Plan）し、計画的に実施（Do）していきます。

本計画は、このような PDCA サイクルを運用しながら、進捗管理を行い、効果的・効率的な事業展開を図るものとします。

なお、進捗管理は「那賀町地域公共交通協議会」において、1年ごとに行うものとします。また、評価指標については、達成状況等を踏まえて、適宜、見直しを図るものとします。



図 計画のPDCAサイクルに基づく進捗管理イメージ



参考資料

那賀町地域公共交通協議会規約

令和4年4月21日制定

(目的)

第1条 那賀町地域公共交通協議会（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、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成に関する協議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、事務所を徳島県那賀郡那賀町和食郷字南川104番地1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、次の各号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) 前2号に掲げるもののほか、当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、次の各号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) 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

(組織)

第4条 協議会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

(会長及び副会長)

第5条 会長及び副会長は、次条第1項の規定に基づき、委員となるべき者の中から、これを選任する。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。



(協議会の委員)

第6条 協議会の委員は次の各号に掲げる者とする。

- (1) 一般旅客自動車運送事業者
- (2) 徳島県阿南警察署
- (3) 四国運輸局徳島運輸支局
- (4) 徳島県
- (5) 徳島県那賀町
- (6) その他協議会が必要と認める者

(会議)

第7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 会議の議決は、出席者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。
- 3 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協議については、非公開で行うものとする。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、会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。
- 5 前4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。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

- 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10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、那賀町住民課に置く。
- 3 事務局に事務局長、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。

(経費の負担)

第11条 協議会の運営に要する経費は、補助金その他の経費をもって充てる。



(監査)

第12条 協議会に監査委員を置く。

- 2 協議会の出納監査は、会長が委嘱する監査委員によって行う。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第13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。

(協議会が解散した場合の措置)

第14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決算する。

(委任)

第15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細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、令和4年4月21日から施行する。



那賀町地域公共交通協議会 委員名簿

番号	所属	役職	氏名	備考
1	那賀町	町長	坂口 博文	
2	那賀町	副町長	峯田 繁廣	～R5.1
3	四国運輸局 徳島運輸支局	首席運輸企画専門官	山本 美恵子	
4	四国運輸局 徳島運輸支局	首席運輸企画専門官	賀出 晴美	
5	南部総合県民局美波庁舎 地域創生防災部	次 長	武市 元治	
6	南部総合県民局那賀庁舎 県土整備部	予防保全・管理担当課長	大栗 義章	
7	徳島バス(株) 企画管理部	副部長	東 孝行	
8	徳島バス南部(株)	取締役社長	千本 寿史 坂尾 裕介	～R4.5 R4.6～
9	(一社)徳島県バス協会	事務理事	長谷部 一喜	
10	阿南警察署	交通課長	津山 裕典	
11	(有)観光タクシー		上田 賢司	
12	のぶのタクシー(有)		宮口 守雄	
13	相生タクシー(有)		奥田 福美	
14	(有)平谷タクシー		川端 千尋	
15	木頭観光(有)		一香 宏通	
16	相生代替バス(有)アイコウ	代表取締役	中 仁司	
17	木沢代替バス		堀田 康夫 栗尾 定雄	～R4.7 R4.8～
18	鷺敷地区民生・児童委員協議会		徳野 壽治	学識経験者
19	相生地区民生・児童委員協議会	会 長	大西 英雄 赤松 邦弘	～R4.11 R4.12～
20	上那賀地区民生・児童委員協議会	会 長	横田 清武	
21	木沢地区民生・児童委員協議会	会 長	中矢 利男	
22	木頭地区民生・児童委員協議会	会 長	久保 光宏 平川 恒	～R4.11 R4.12～
23	那賀町社会福祉協議会	事務局長	平井 啓一	
24	四国運輸局交通政策部	交通企画課長	木村 圭佑	オブザーバー

事務局

所属	役職	氏名
那賀町 住民課	課長	湯浅 正恵
那賀町 住民課	課長補佐	矢野 昭人



策定経緯

日付	会議名称等	主な議題
令和4年4月21日 (木)	第1回 那賀町地域公共交通協議会	・地域公共交通計画策定等の進め方について
令和4年5月9日 (木)	第1回 那賀町地域公共交通協議会 幹事会	・計画策定に伴う委託事業者選定の方法について
令和4年9月7日 (水)	第2回 那賀町地域公共交通協議会 幹事会	・那賀町の公共交通の現況について ・アンケート調査について
令和4年9月9日 (金)	第2回 那賀町地域公共交通協議会	・那賀町の公共交通の現況について ・アンケート調査について
令和4年12月9日 (金)	事業者との意見交換会	・基本方針・目標（案）について ・実施事業の体系と数値目標について
令和4年12月9日 (金)	第3回 那賀町地域公共交通協議会 幹事会	・基本方針・目標（案）について ・実施事業の体系と数値目標について
令和4年12月23日 (金)	第3回 那賀町地域公共交通協議会	・基本方針・目標（案）について ・実施事業の体系と数値目標について
令和5年2月3日 (金)	第4回 那賀町地域公共交通協議会 幹事会	・那賀町地域公共交通計画（素案）について ・指標の設定について
令和5年2月21日 (火)	第4回 那賀町地域公共交通協議会	・那賀町地域公共交通計画（素案）について
令和5年2月24日 ～令和5年3月10日	パブリックコメント	・那賀町地域公共交通計画（素案）に対する住民意向の把握
令和5年3月13日 (月)	第5回 那賀町地域公共交通協議会 幹事会	(書面開催) ・那賀町地域公共交通計画（最終案）について
令和5年3月14日 (火)	第5回 那賀町地域公共交通協議会	・那賀町地域公共交通計画（最終案）について
令和5年3月31日 (金)	計画の公表	・那賀町地域公共交通計画の公表

那賀町地域公共交通計画

令和5年3月

那賀町地域公共交通協議会