

那賀町地域公共交通再編計画 (素案)

令和8年2月

那賀町

目次

第1章	はじめに	
1	地域公共交通再編の背景および目的	1
2	地域公共交通にかかる財政負担の現況	2
3	地域公共交通に影響する今後の都市計画	4
第2章	那賀町の地域公共交通の現状	
1	路線バス	5
2	町営バス	9
3	医療機関バス	10
4	スクールバス	11
5	タクシー	12
6	ボランティアタクシー	13
第3章	町民の日常移動の現状および公共交通に関する意向	
1	日常の移動に関するアンケート調査の概要	14
2	日常の移動に関するアンケート調査結果	15
3	公共交通を考える会(町民参加型座談会)の開催概要	23
4	公共交通を考える会の開催結果	24
第4章	将来の地域公共交通再編案	
1	那賀町の現在の公共交通網が抱える課題	28
2	公共交通網形成に向けた基本的な対応の考え方・戦略	29
3	地域公共交通再編案	30

第1章 はじめに

1 地域公共交通再編の背景および目的

那賀町では、町民の日常生活の移動手段として、民間事業者(徳島バス南部(株))による路線バス、町営バス、医療機関バス、スクールバス、タクシー、ボランティアタクシー(公共交通空白地有償運送)など、多様な公共交通を導入することで、「全ての移動困難な住民の移動手段の確保」に継続して努めてきました。

また、いつまでも安心して暮らせるまちの実現に向け、町民の日常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、令和5年3月には、「那賀町地域公共交通計画」を策定し、路線バスの維持や様々な公共交通支援サービスの充実などに取り組んでいます。

しかしながら、人口減少・少子高齢化は那賀町も例外ではなく、様々な公共交通事業を展開しているにも関わらず、利用者は減少を続けています。町営バスやボランティアタクシーなどは、運行する路線や区域の制限もあり、町民の移動需要に対しての供給が釣り合っておらず、町内の「交通空白」を解消できていない状況にあります。公共交通サービスの多様化による利用方法の分かりにくさも利用者の減少に繋がっています。

利用者の減少は交通事業の運営にかかる財政負担の増加にも影響し、2024年問題による公共交通の深刻な担い手不足なども重なることで、那賀町における公共交通の充実や維持は大変厳しい状況に置かれています。一方で、高齢化が今後更に加速していく想定の中で、地域公共交通が担う役割は高くなり、地域公共交通を今後とも維持していくため、地域の実態や実情に応じた効率的な運行への見直しが喫緊の課題です。

こうした現状を踏まえ、那賀町の「交通空白」解消と地域の実情に応じた地域公共交通の実現を目指し、地域公共交通網の再編を実施します。高齢者が増加する中で、町民が自宅から目的地まで不自由なく移動できること、地域公共交通の担い手だけでなく、利用者も無理をすることのない持続可能な地域公共交通を念頭に、新たな地公共交通網の構築に向けて本再編計画(素案)を策定することとします。

2 地域公共交通にかかる財政負担の現況

(1) 路線バスの確保にかかる補助金の推移

民間事業者(徳島バス南部(株))が運行する路線バスの運営維持のため、町内の運行距離や事業収支などに応じて、那賀町から民間事業者へ補助金を支払っています。またこの補助金の財源には、徳島県が支出する地域公共交通の維持にかかる補助金が、令和3年以降、民間事業者への補助額が年々増加傾向にある一方で、徳島県から那賀町への補助額は減少しており、那賀町の財源確保が課題となっています。

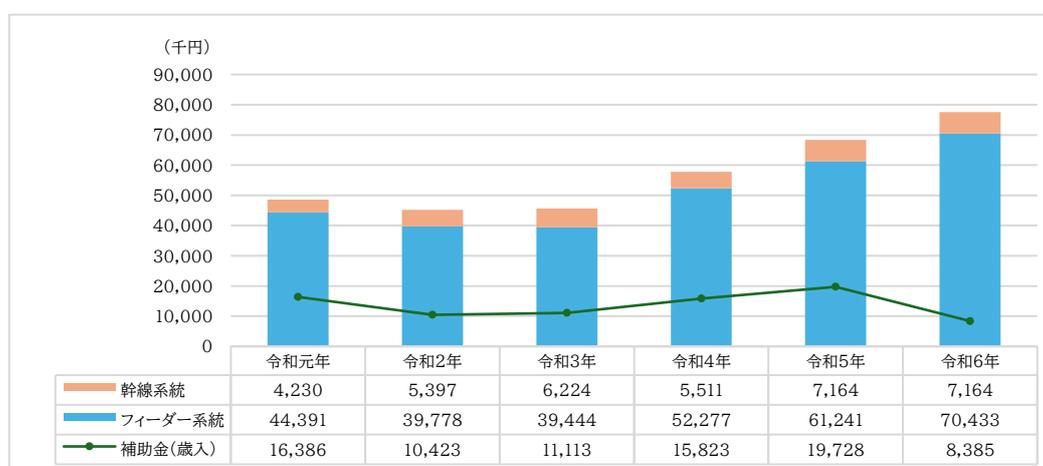


図 路線バス確保にかかる財政負担額

(2) 町営バスの財政負担

町営バスは、相生地区、木沢地区、木頭地区の3地区で運行しています。

令和7年における運送費の実績は、相生地区で約1,000万円、木沢地区で約730万円、木頭地区で約800万円となっており、乗客1名を運送するのにそれぞれ相生地区で約2万7千円、木沢地区で約9万8千円、木頭地区で約9千円掛かっています。

相生地区では382人が利用したものの、請ノ谷線は乗車実績が無く、那賀高線の夕方便についても、利用者数が低迷しています。木沢地区の利用は74人と相生地区と比較しても少なく、デマンド運行区間は利用がありません。木頭地区は通勤としての定期利用が見られ、906人の利用があります。

利用者減少により運賃収入も少なくなっており、財政負担が重くなっています。

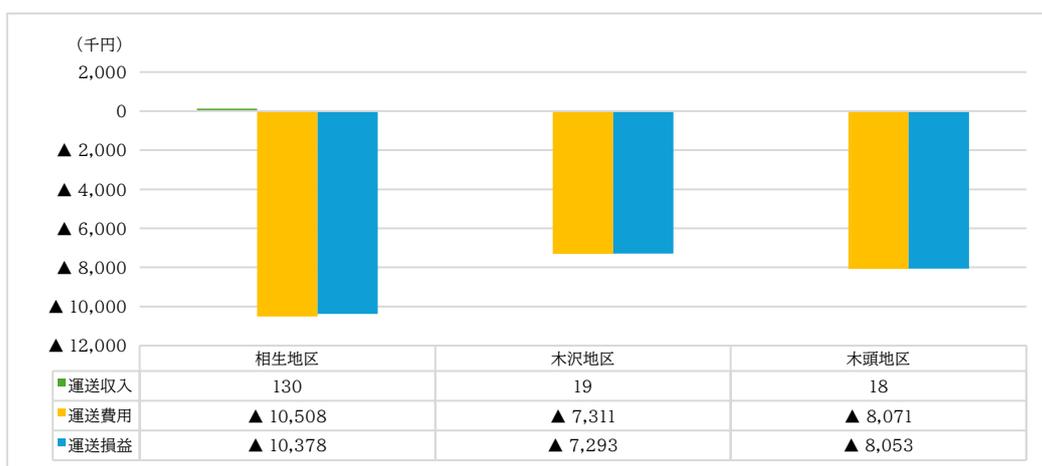


図 令和7年の町営バス収支実績

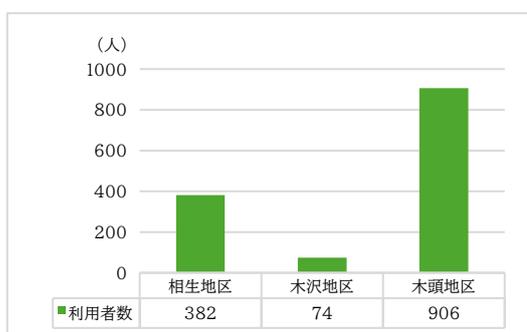


図 令和7年の町営バス利用者数

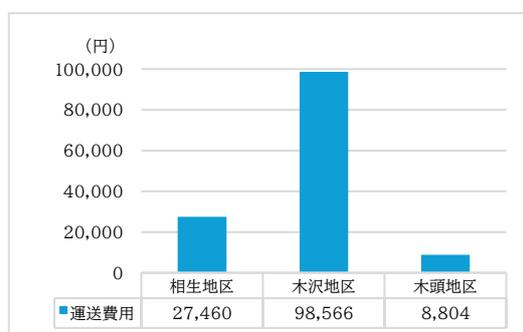


図 令和7年の乗客1名あたりの運送費用

3 地域公共交通に影響する今後の都市計画

(1) 新たな公共交通拠点の整備

相生地区に位置し、民間事業者(徳島バス南部(株))が運営する「川口営業所」は、稼働開始より長年が経過し、建屋および車庫の老朽化や職場環境などに問題を抱えており、建物の移転・建て替え等を必要としています。那賀町と連携を図りながら、適地選定を行っており、現在の位置よりも下流への移転を検討しています。

移転・建て替えに伴って、新たな公共交通拠点としての役割・機能を果たせるよう整備を進める計画です。

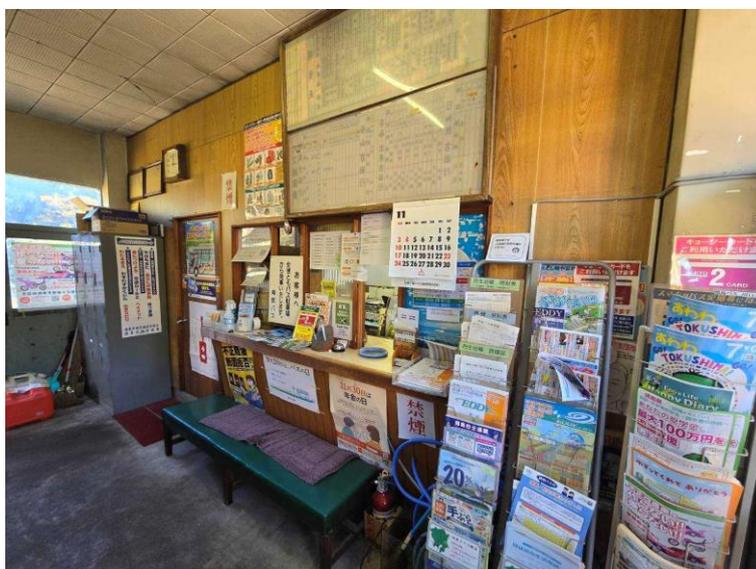


写真 川口営業所の内観

第2章 那賀町の地域公共交通の現状

1 路線バス

那賀町では、民間事業者(徳島バス南部(株))が路線バスを運行しています。

(1) 路線

阿南市の医療センター～川口営業所間を結ぶ丹生谷線、川口営業所～平谷、上海川、林谷口、和無田間を結ぶ丹生谷線、川口営業所～美波町の日和佐駅前を結ぶ日和佐線といった路線があり、町民の通勤、通学、通院、買い物といった日常生活を支える重要な役割を担っています。

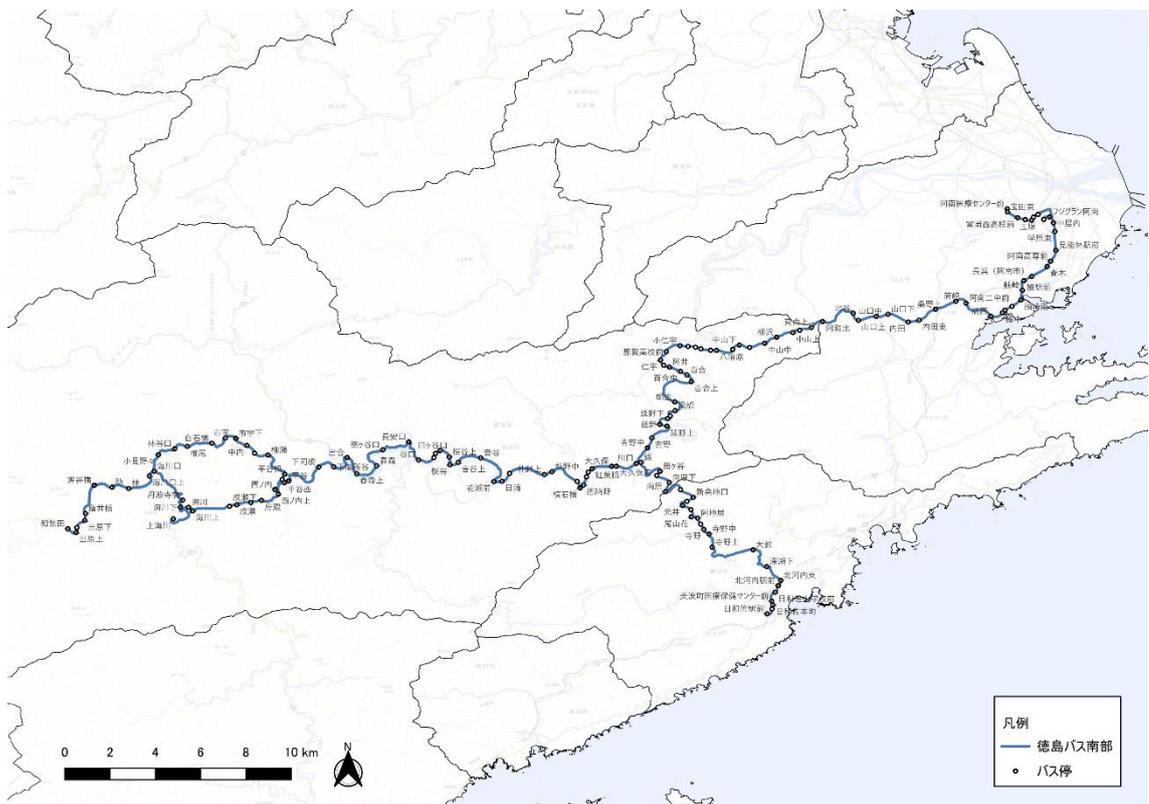


図 徳島バス南部の路線図
(国土地理院 電子地形図(タイル)を加工して作成)

(2) 乗降調査の実施

① 乗降調査の目的および概要

徳島バス南部(株)の協力の下、川口営業所～和無田間の丹生谷線、川口営業所～日和駅前間の日和佐線の 2 つの路線を対象として、日頃の路線バスの利用実態を把握するため、乗降調査を実施しました。

運行する路線・便のうち、どの区間・どの時間帯の便での利用が日常的になされているかを把握し、将来の交通再編によって町民の利便性を落とすことなく、効率的な運行を図るための検討指標とすることを目的としています。

項目	概要
対象路線	丹生谷線、日和佐線
調査方法	運転手による乗降者数記録
実施期間	令和 7 年 10 月 11 日～20 日 (計 10 日間)
期間中利用者数	丹生谷線 256 人、日和佐線 124 人

表 乗降調査の概要

② 乗降調査の結果

(ア) 丹生谷線

平日午前の上り便(川口方面行)は、どの系統も一定数の利用者が見られ、平日午後の下り便(林谷口、上海川、和無田方面行)も同様の傾向が見られます。那賀高校の生徒をはじめとして、その他生活利用があることが想定されます。

一方で、平日午前の下り便、午後の上り便の利用者は少なく、町内上流域への通勤・通学等の移動需要は少ないことが想定されます。

上り	出発時刻	調査日									
		10月11日	10月12日	10月13日	10月14日	10月15日	10月16日	10月17日	10月18日	10月19日	10月20日
		土	日	月	火	水	木	金	土	日	月
上海川⇒川口	7:00発	0	0	0	5	5	6	4	2	0	3
	6:40発	1	0	1	6	2	4	5	2	1	5
和無田⇒市宇⇒川口	7:49発	0	0	1	5	7	0	2	6	1	2
	9:45発	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0
	15:55発	0	0	1	0	1	2	0	1	0	0
	17:45発	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
林谷口⇒市宇⇒川口	11:52発	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
	16:40発	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
和無田⇒海川⇒川口	13:55発	0	0	1	0	1	3	1	1	0	0
和無田⇒上海川⇒川口	8:52発	1	0	0	4	5	1	4	1	0	3
下り	出発時刻	調査日									
		10月11日	10月12日	10月13日	10月14日	10月15日	10月16日	10月17日	10月18日	10月19日	10月20日
		土	日	月	火	水	木	金	土	日	月
川口⇒上海川	6:00発	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
川口⇒市宇⇒和無田	8:10発	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0
	13:25発	1	0	1	5	1	5	3	1	1	2
川口⇒上海川⇒市宇⇒林谷口	10:25発	2	0	0	3	1	1	1	1	0	2
	15:15発	1	0	0	3	4	4	3	0	0	4
川口⇒海川⇒和無田	9:10発	0	1	0	1	1	0	2	1	0	0
	11:25発	0	3	2	4	2	3	2	1	1	0
川口⇒海川⇒市宇⇒和無田	16:15発	0	3	4	11	3	7	10	1	0	13
	18:10発	0	2	0	0	0	3	2	0	2	0
	18:55発	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0

表 調査期間中の丹生谷線利用者数 (参照:事業者提供資料)

(イ) 日和佐線

平日上り(川口方面行)の第1便、下り(日和佐方面行)の第4、5便の利用が多い傾向が見られ、那賀高校の生徒の通学利用が多くなっています。生徒は、川口営業所にて、丹生谷線への乗り継ぎ利用をしており、通学のための重要な手段となっていることが分かります。

下り便は、休日を中心に利用が伸びる場合があります、お遍路における太龍寺、平等寺から美波町の薬王寺へ向かうルート上で利用されるなど、一定数の観光需要があることが想定できます。

上り	出発時刻	調査日									
		10月11日 土	10月12日 日	10月13日 月	10月14日 火	10月15日 水	10月16日 木	10月17日 金	10月18日 土	10月19日 日	10月20日 月
日和佐⇒川口	7:30発	0	0	0	6	7	6	7	1	0	8
	10:40発	0	0	0	1	2	2	0	0	0	
	12:15発	0	0	0	2	0	0	2	0	0	
	15:40発	0	2	1	0	0	1	1	0	0	
	17:00発	1	1	0	1	1	0	2	1	2	
下り	出発時刻	調査日									
		10月11日 土	10月12日 日	10月13日 月	10月14日 火	10月15日 水	10月16日 木	10月17日 金	10月18日 土	10月19日 日	10月20日 月
川口⇒日和佐	6:40発	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	9:05発	1	0	5	1	10	1	0	6	0	1
	11:20発	0	3	0	2	5	0	1	0	0	0
	15:05発	0	0	0	6	2	4	3	0	0	0
	16:20発	0	0	0	1	3	2	1	0	0	6

表 調査期間中の日和佐線利用者数 (参照:事業者提供資料)

2 町営バス

町営バスは、相生地区、木沢地区、木頭地区の3地区で運行しています。

相生地区では、相生支所前～西納間を結ぶ請ノ谷線、相生支所前～養鱒場間を結ぶ竹ヶ谷線、西納～那賀町役場前を結ぶ那賀高線の3路線を運行しており、一部ダイヤについては、スクールバス混乗、デマンド運行を実施しています。

木沢地区では、春森上～岩倉間を結ぶ1路線を運行しており、一部区間(四季美谷温泉～岩倉間)はデマンド運行を実施しています。

木頭地区では、出原～日和田間を結ぶ1路線を運行しており、一部区間(北川～日和田間)はデマンド運行を実施しています。

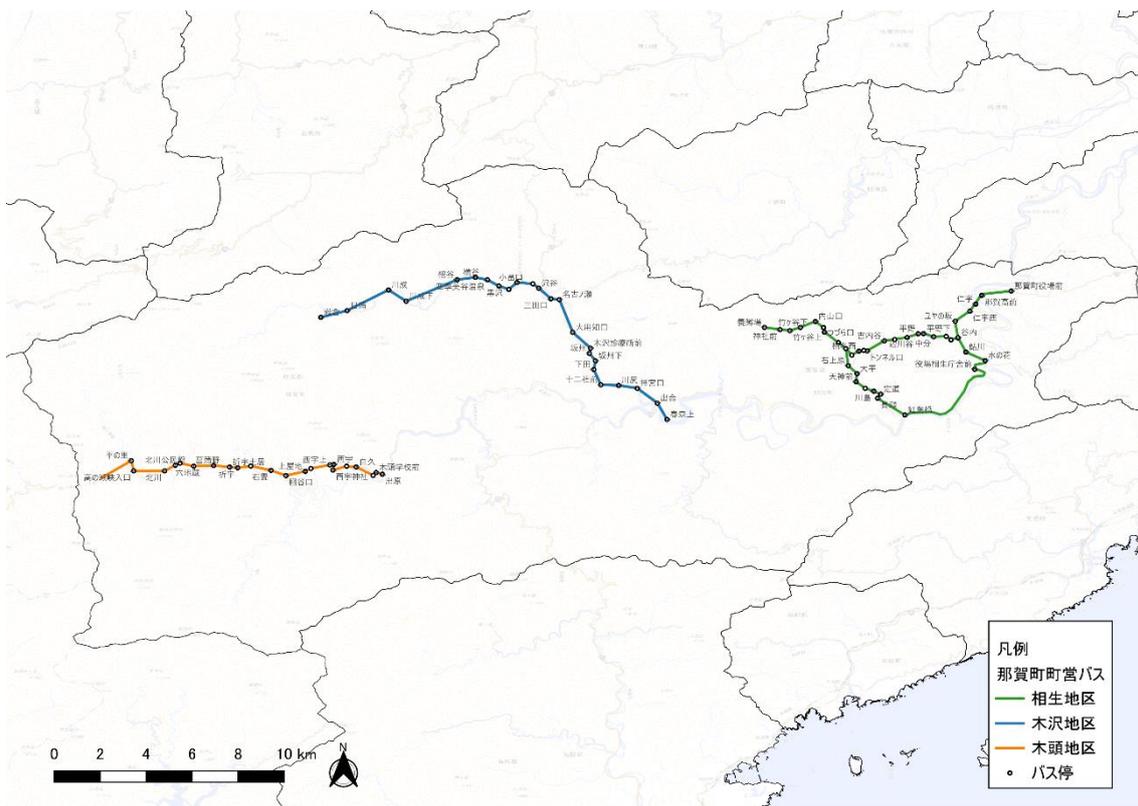


図 町営バスの路線図
(国土地理院 電子地形図(タイル)を加工して作成)

3 医療機関バス

町内の各医療機関への通院の移動手段として、上那賀病院、木頭診療所、日野谷ケアバスが医療機関バスとして運行されています。

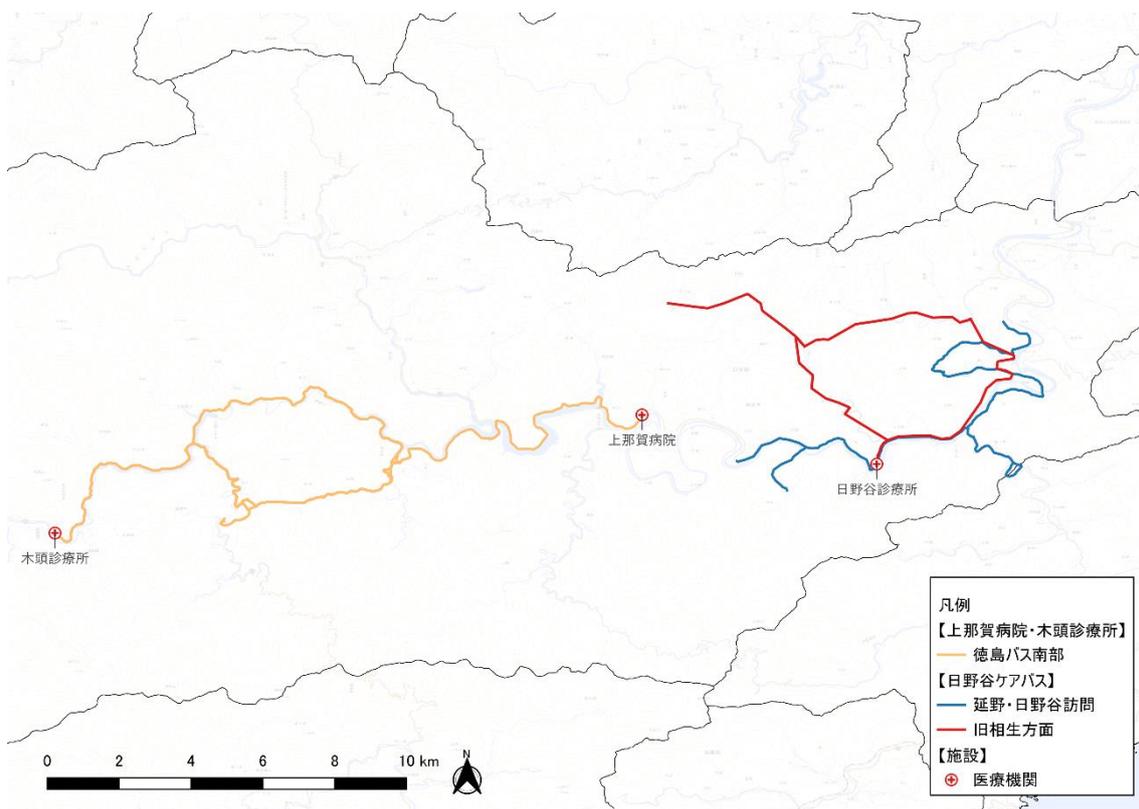


図 医療機関バスの路線図
(国土地理院 電子地形図(タイル)を加工して作成)

4 スクールバス

スクールバスは、町内の各小中学校で確保されており、児童・生徒の日々の通学を支えています。

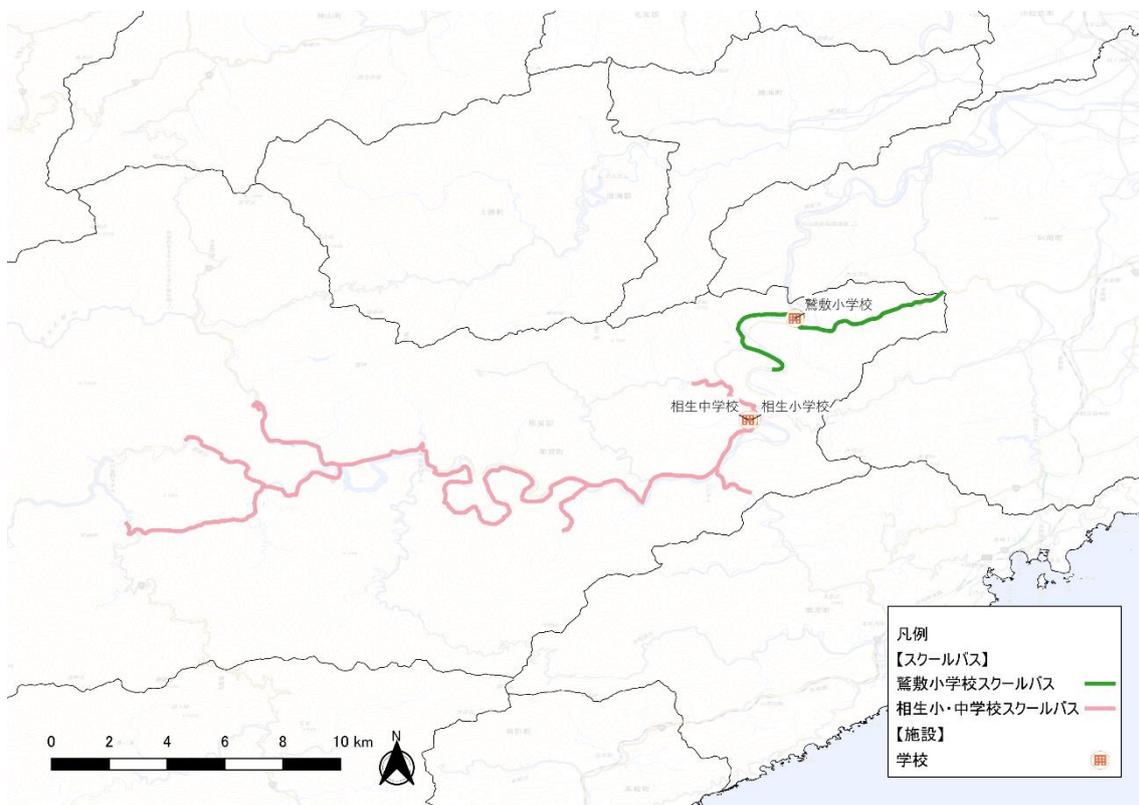


図 スクールバスの路線図
(国土地理院 電子地形図(タイル)を加工して作成)

5 タクシー

那賀町内では、民間事業者 3 社((有)観光タクシー、相生タクシー(有)、木頭観光(有))が運行しており、それぞれ鷺敷地区、相生地区、木頭地区を拠点に営業活動を行っています。過去には複数社営業していたこともあるが、経営者や運転手の高齢化・担い手不足により、直近 10 年以内に廃業が進み、現在は 3 社が残るのみとなっています。

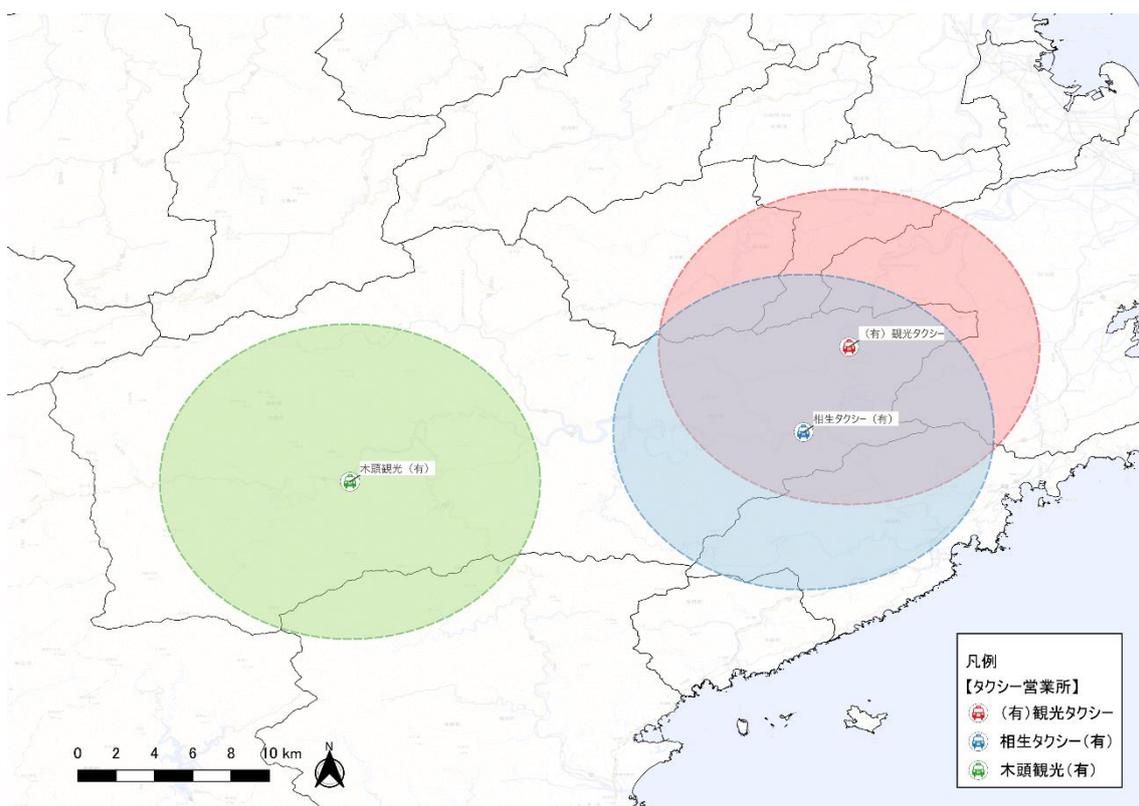


図 町内タクシー事業者の営業区域 (範囲:片道 30 分圏内相当)
(国土地理院 電子地形図(タイル)を加工して作成)

6 ボランティアタクシー

公共交通空白地有償運送事業として、木沢地区および上那賀地区において、ボランティアタクシーが運行しています。木沢地区は社会福祉協議会、上那賀地区是那賀町が運行主体となり、それぞれの地区内および上那賀病院等への移動を支えています。

項目	運行概要	
運行主体	那賀町社会福祉協議会	那賀町
対象者	木沢在住の登録者 (登録料 500 円)	上那賀地区在住の登録者 (登録料 500 円)
運行区域	木沢地区内および上那賀病院等	宮浜地区および上那賀病院等
利用料金	走行距離 1km あたり 130 円	走行距離 1km あたり 130 円 待機料金 30 分毎 100 円

表 ボランティアタクシーの運行概要

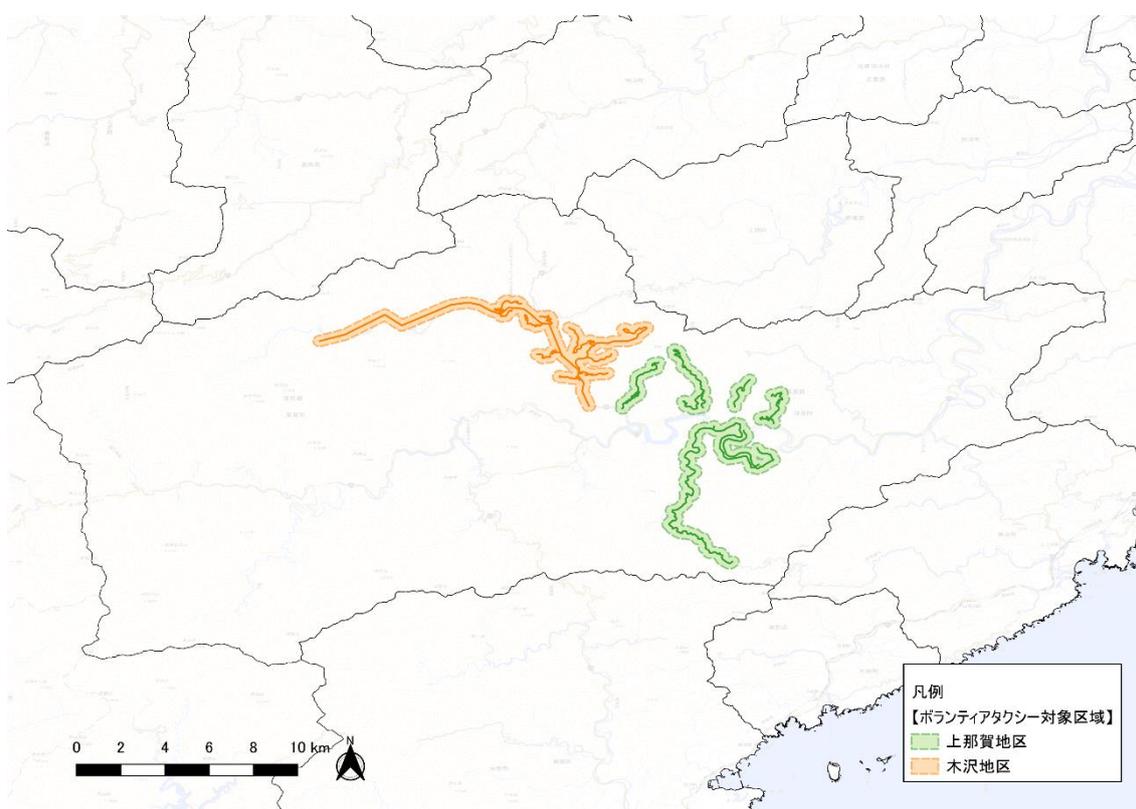


図 ボランティアタクシーの運行区域
(国土地理院 電子地形図(タイル)を加工して作成)

第3章 町民の日常移動の現状および公共交通に関する意向

1 日常の移動に関するアンケート調査の概要

(1) アンケート調査の目的

町民を対象とした日常の移動に関するアンケート調査は、町民の日頃日常の外出状況、町内で運行するバスやタクシーなどの利用状況、その他地域公共交通に対する要望や意見を把握するために実施しました。

アンケート調査の結果より想定される、地域の実情に応じた利用しやすく、持続可能な地域公共交通の実現に向け、那賀町の交通のあり方を検討することを目的としています。

(2) アンケート調査の実施方法等

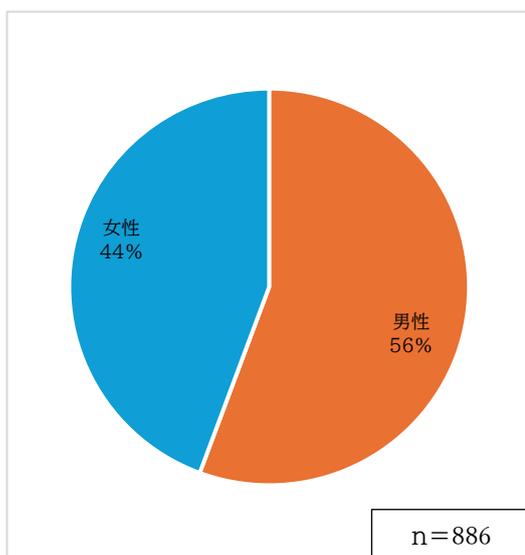
項目	概要
対象者	町内全ての世帯
調査方法	町内広報紙への折り込み配布 / 同封筒による郵送回収
配布数	6,900部 (3,450世帯)
実施期間	令和7年9月5日～25日 (計21日間)
回答数	896名 回答率13.0% (配布数換算)

表 アンケート調査の概要

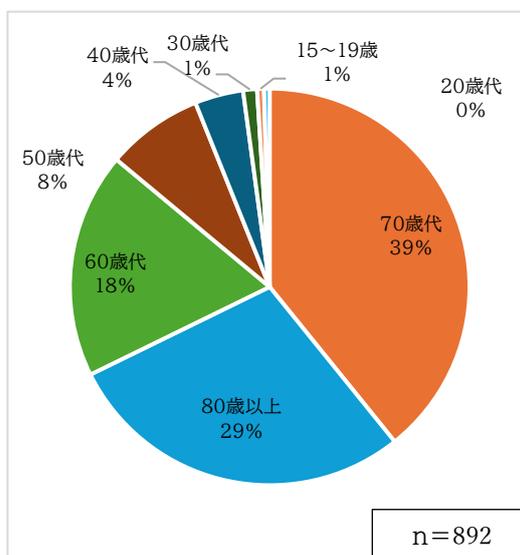
2 日常の移動に関するアンケート調査結果

① 回答者の属性

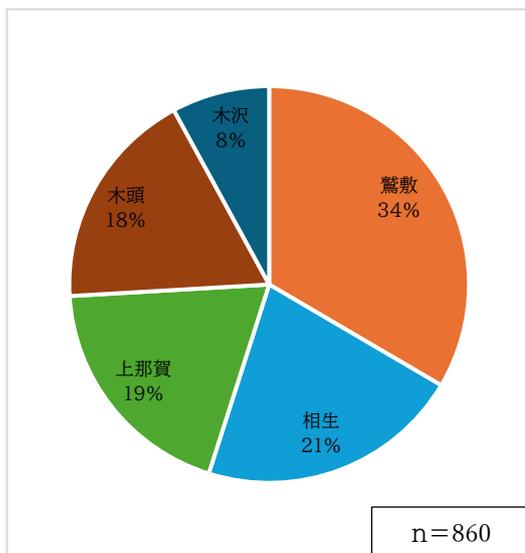
回答者の属性をみると、性別は「男性」が 56%、「女性」が 44%と性別による大きな偏りはありません。年齢は「70 歳代」と「80 歳代以上」で 68%を占め、次いで「60 歳代」が多く、近い将来に自家用車移動から公共交通の利用へ切り替える可能性のある年齢層からの回答が多く得られました。また、居住地区は「鷺敷」が 34%と最も多くなっており、その他の地域も実際の人口比と近い率であり、各地区から偏りなく回答が得られています。職業は、「無職」が 46%と最も多く、年齢の分布との相関が推測できます。



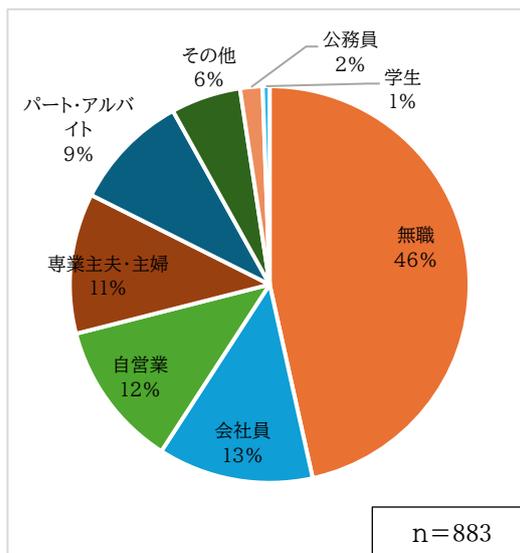
回答者の性別



回答者の年齢



回答者の居住地区

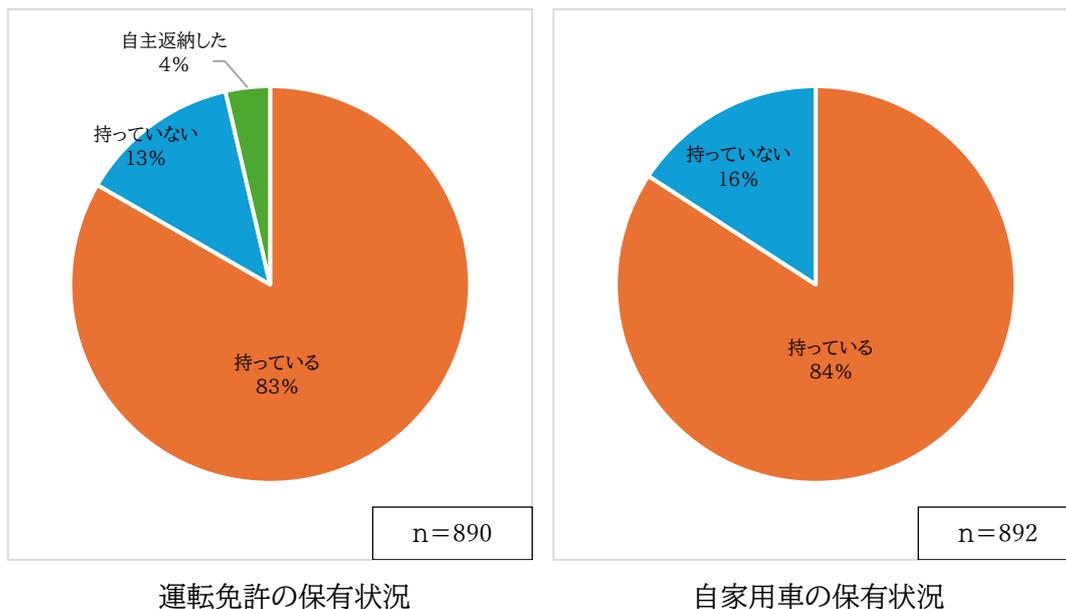


回答者の職業

② 運転免許と自家用車の保有状況

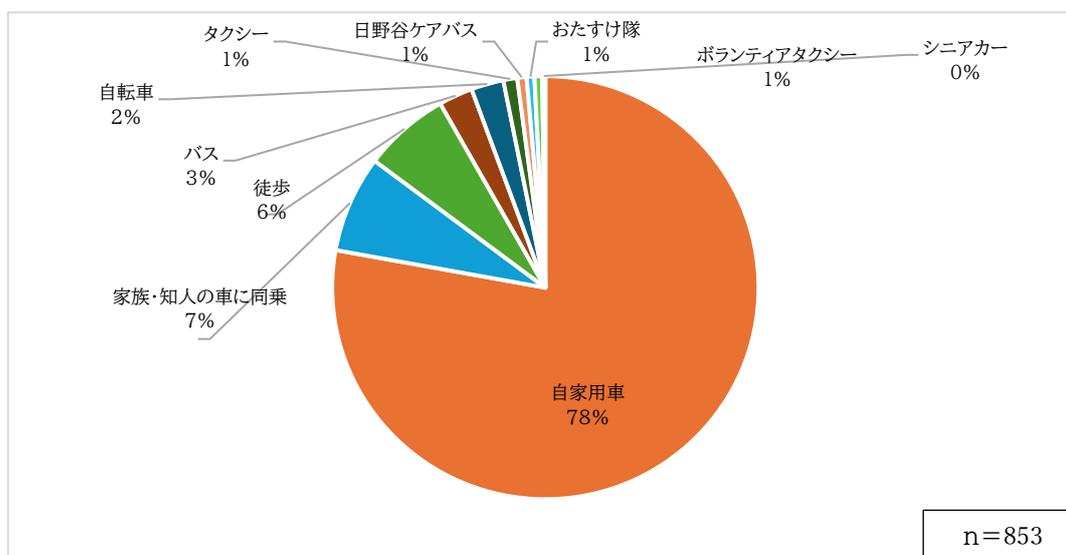
「運転免許は持っている」と回答した人は 83%で、大半が運転免許を保有している。少数ではあるが、「自主返納した」という回答は 4%あり、「運転免許を持っていない」と合わせると 17%の人が公共交通や家族・知人による送迎を必要としていることが分かります。

自家用車の保有状況は、ほぼ運転免許の保有状況と同等の率となっており、運転免許を保有している人は、自家用車を保有し自由に使用できる環境にあることが分かります。



③ 日常の移動手段

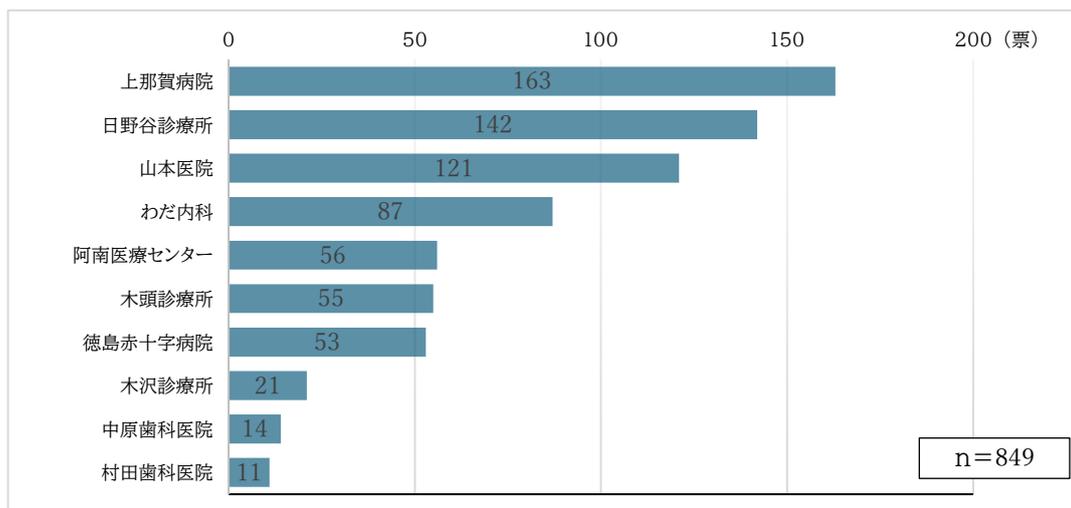
自家用車の運転や同乗による移動が合計で 85%を占め、公共交通の利用はそれぞれ 1~2%に留まっており、那賀町の移動手段の主流は自家用車であることが分かります。



最も利用する日常の移動手段

④ 日常の移動先(通院先)

通院先としては、那賀町内の上那賀病院、日野谷診療所の利用が多く、次いで山本医院、わだ内科を利用している人が多いことが分かります。また、町外の通院先は、阿南医療センターや徳島赤十字病院を挙げる人も多く、医療機関の利用は町内だけに留まらないことが分かります。



通院先(76件中上位10件を表示)

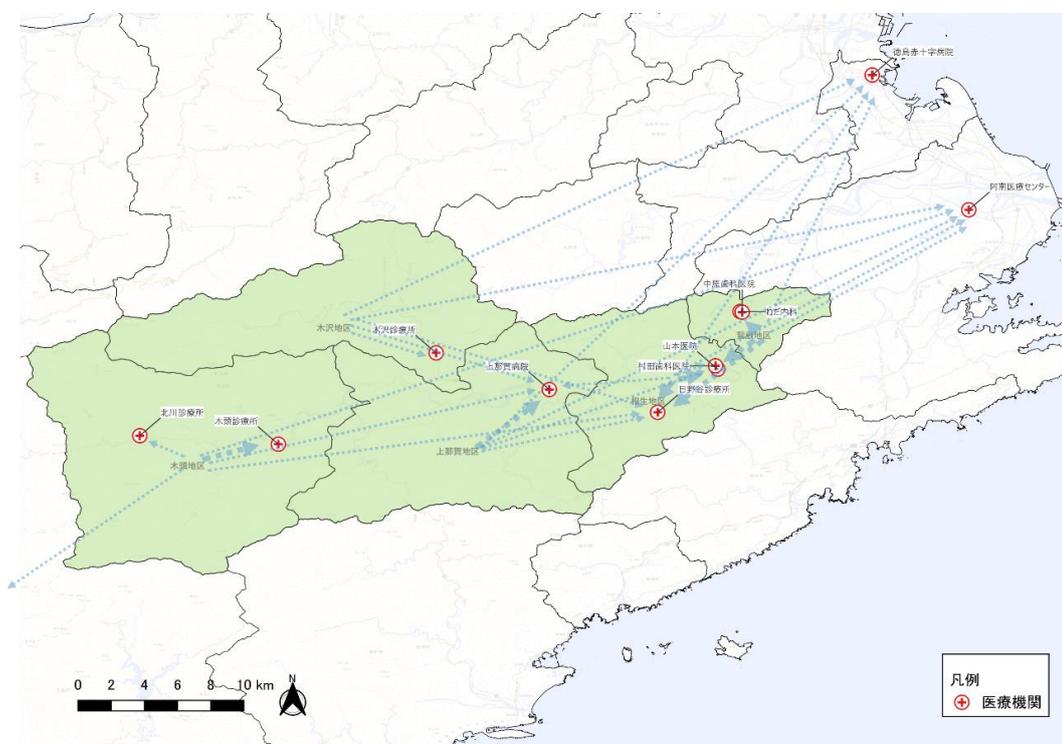
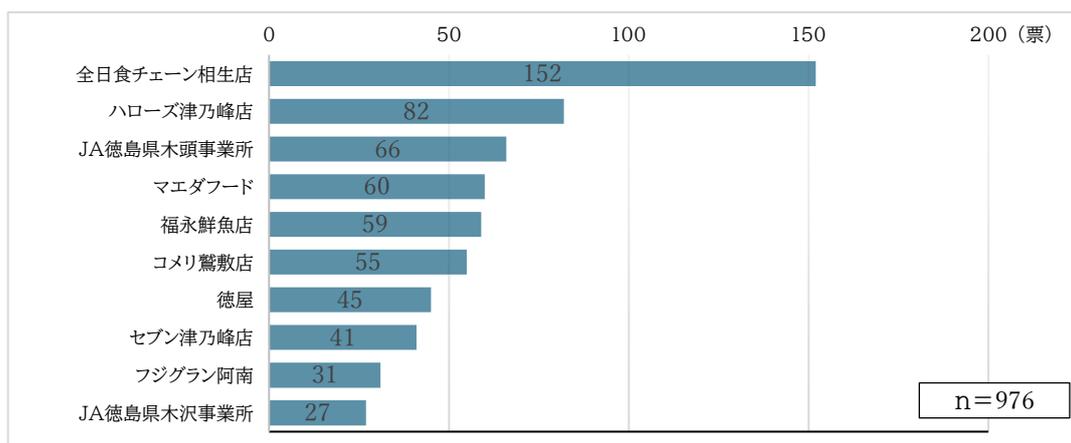


図 日常の通院先移動傾向
(国土地理院 電子地形図(タイル)を加工して作成)

⑤ 日常の移動先(買い物)

買い物先としては、全日食チェーン相生店の利用が最も多くなっており、鷲敷・相生地区周辺では、マエダフード、徳永鮮魚店、コメリ鷲敷店の利用が見られます。木頭地区ではJA木頭事業所の利用が多いことも分かります。木頭地区の人は、鷲敷・相生地区までの移動距離が長く、木頭地区内で買い物を済ませていることが想定されます。町外では、阿南市のハローズ津乃峰店が多く、町外への買い物も日常的に行われていることが分かります。木頭地区においては、高知県へ買い物に行くといった回答も見られました。



買い物先(65件中上位10件を表示)

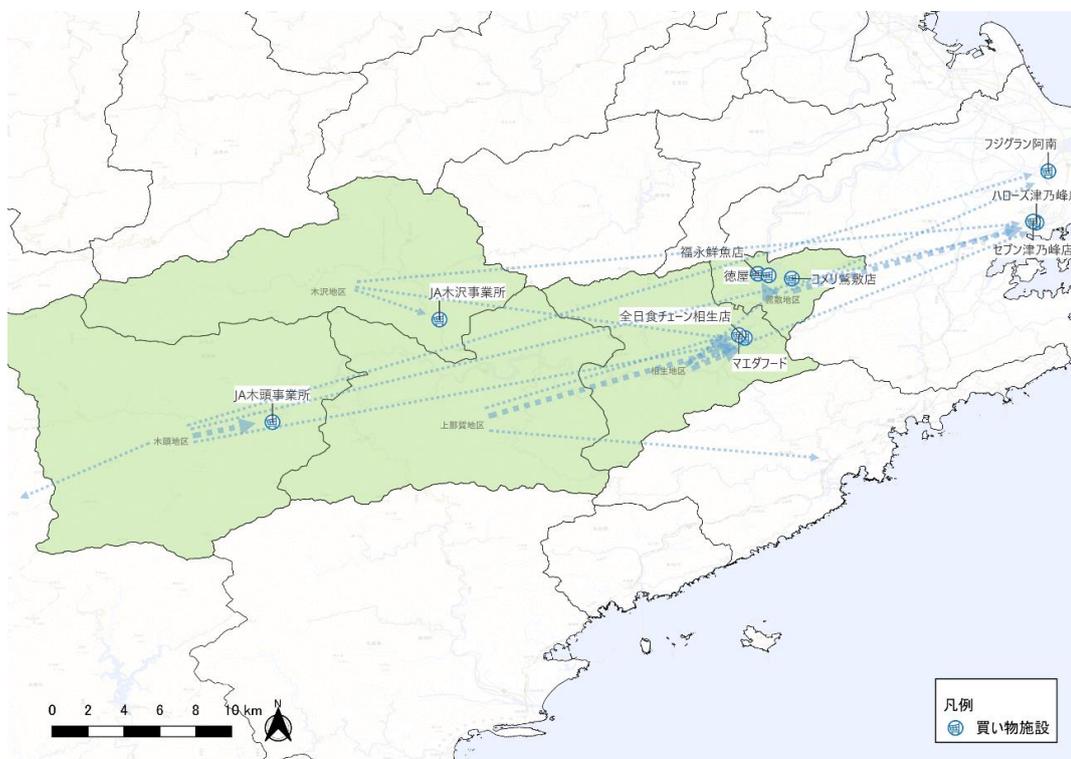
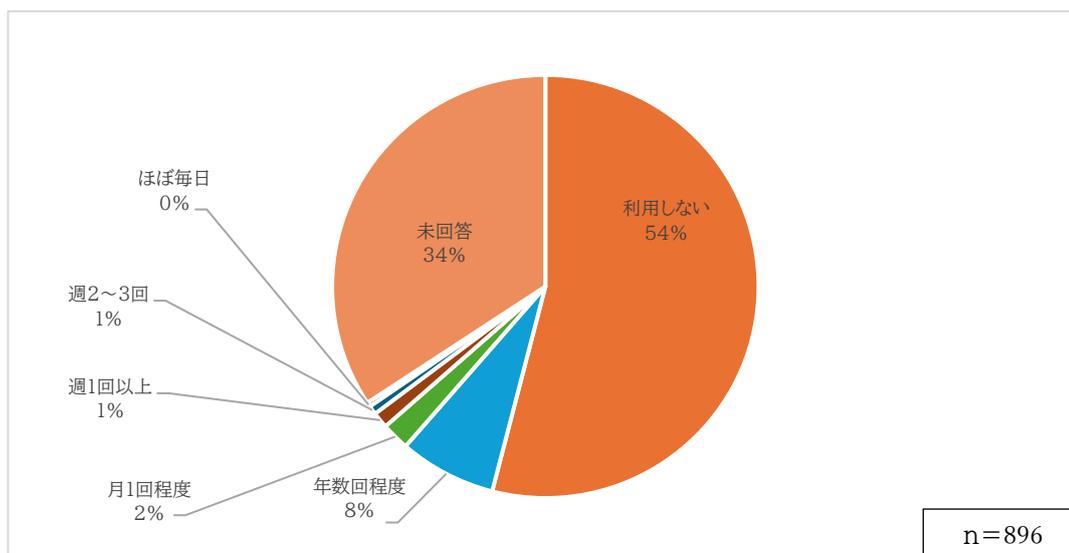


図 日常の買い物先傾向
(国土地理院 電子地形図(タイル)を加工して作成)

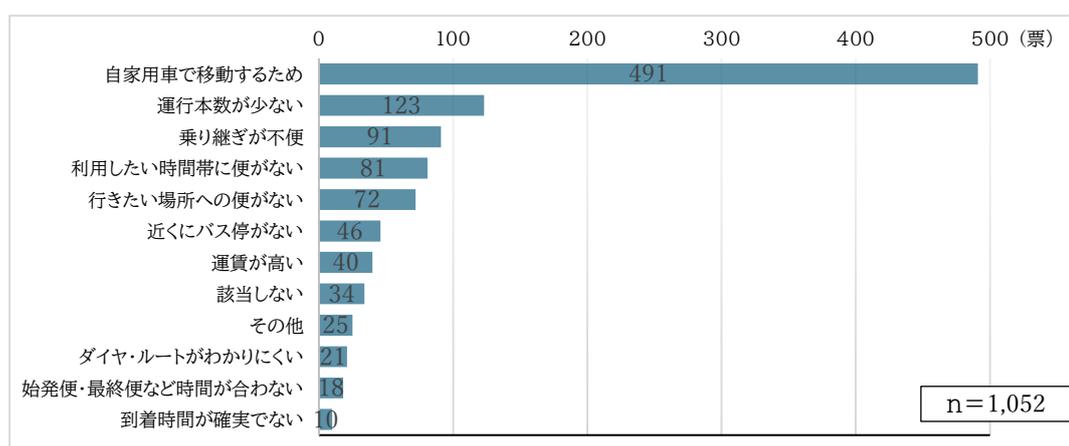
⑥ 路線バスの利用

日頃から路線バスを利用しない人は、54%と半数を上回り、年に数回以上利用する人は、12%程度に留まっています。

路線バスの利用頻度が少ない理由については、「自家用車で移動するため」と回答した人が最も多く47%を占めています。以降は、路線バスの利便性を理由に上げる人が多くなっていることが分かります。



路線バスの利用頻度



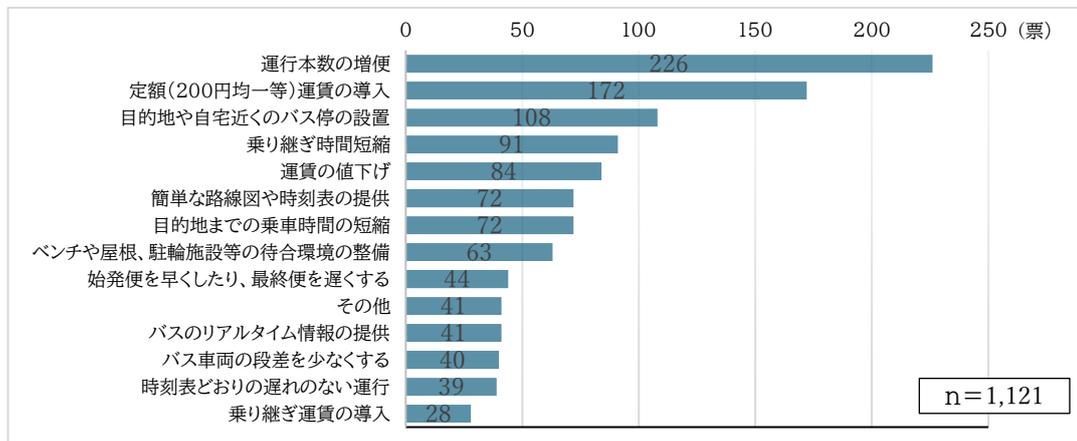
バスの利用頻度が少ない理由

⑦ 今後の公共交通のあり方

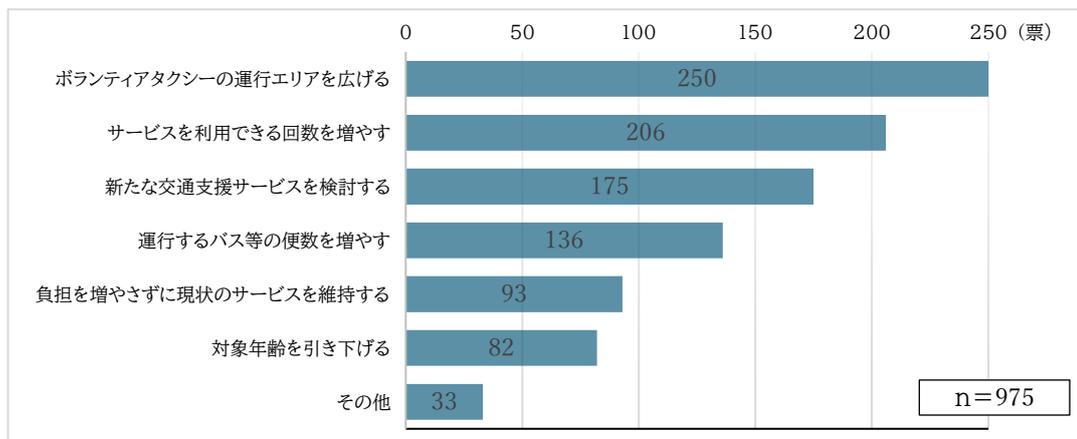
バスを利用するために必要な改善で最も回答が多かったのは、「運行本数の増便」となっており、次いで「定額運賃の導入」や「目的地・自宅近くのバス停設置」、「乗り継ぎ時間短縮」が多くなっています。

公共交通サービスの利用機会を増やすために必要と思うことについては、「ボランティアタクシーの運行エリア拡大」や「サービス利用回数増加」、「新たな交通サービスの検討」の回答の割合が多くなっています。

現状よりも、運行エリアを拡大し、本数を多くするなど、公共交通への利便性向上を求める声が多いことが分かります。



バス利用に必要と思う改善

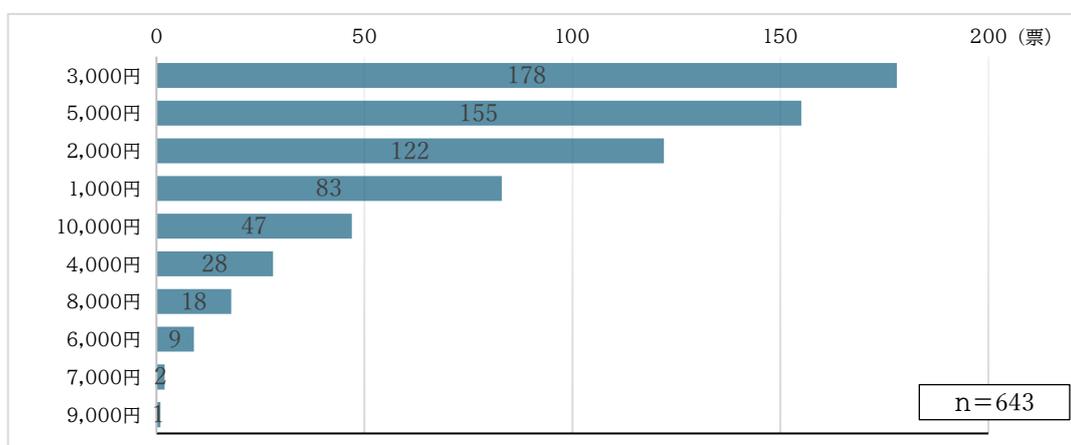


公共交通サービスの利用機会を増やすために必要と思うこと

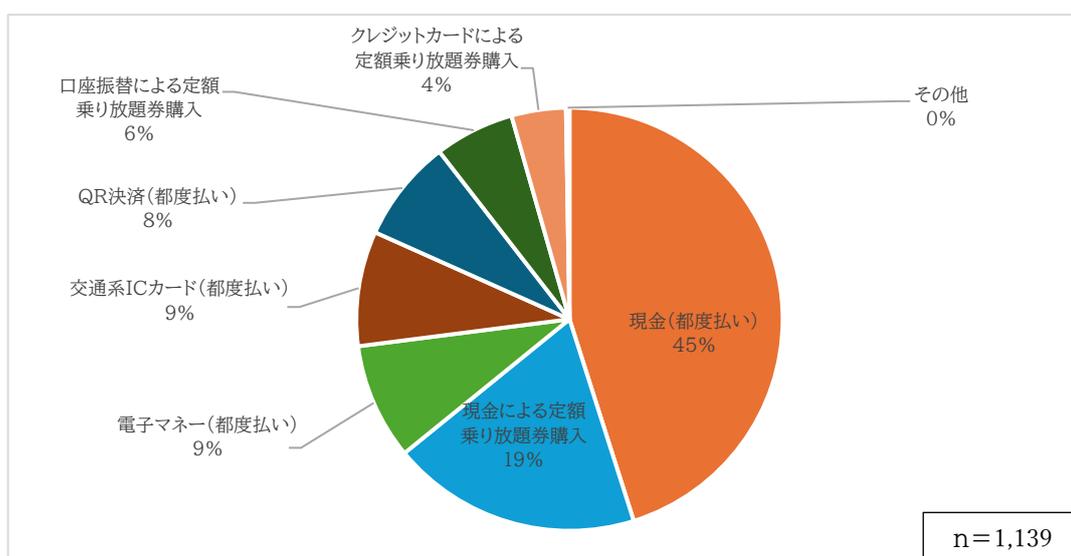
⑧ 運賃の支払い

ひと月あたりに負担できる運賃は、3,000円と回答した人が最も多く、次いで5,000円、2,000円が多くなっています。6,000円以上の回答は少なくなっており、5,000円以下の負担を望む人が多いことが分かります。

利用したい運賃支払い方法では、「現金による都度払い」が半数近い45%を占めています。次いで、「現金による定額乗り放題券購入」が19%となっており、いずれも現金払いを望む傾向が分かります。一方で、電子マネー、交通系ICカード、QRコード決済などのキャッシュレス決済を回答した人も一定数おり、比較的若い世代からの支持が想定されます。



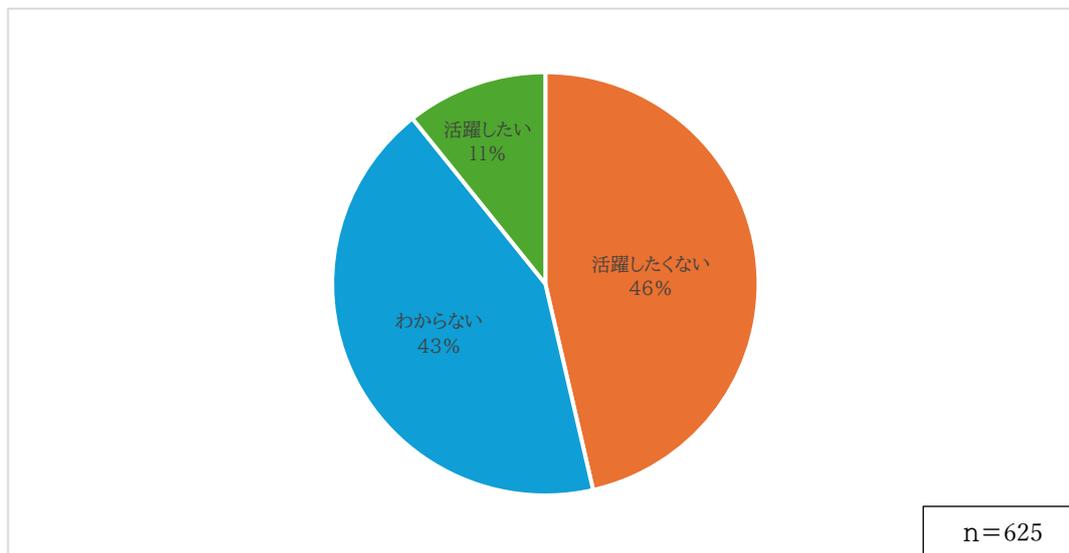
ひと月あたりに負担できる運賃



利用したい運賃支払い方法

⑨ 住民協力型(住民共助型)交通への活動意欲

住民協力型(住民共助型)交通ドライバーへの活動意欲については、事故のリスクや高齢などを理由に活躍したくないという回答が大半を占めています。一方で活躍したいという回答は11%あり、将来の交通の担い手としての協力を期待することができます。



住民協力型(住民共助型)交通ドライバーへの活動意欲

3 公共交通を考える会(町民参加型座談会)の開催概要

(1) 公共交通をみんなで考える会(町民参加型座談会)の目的

アンケート調査だけでなく、町民が集まり、町民同士が那賀町の地域公共交通について、意見交換を行い、自らや家族、知人などの日常の移動を念頭に、那賀町の地域公共交通が抱える課題や将来像などについて理解を深める機会づくりを目的に公共交通を考える会を実施しました。上流域、下流域で地区分けを行い、全2回開催しました。

(2) 公共交通をみんなで考える会(町民参加型座談会)の開催概要

■第1回目

項目	概要
開催日時	令和7年10月22日
開催場所	上那賀合同出張所
対象地区	上那賀地区、木沢地区、木頭地区（上流域）
参加者数	30名（5名×6グループ）

■第2回目

項目	概要
開催日時	令和7年10月29日
開催場所	林業ビジネスセンター
対象地区	鷺敷地区、相生地区（下流域）
参加者数	25名（5名×5グループ）

■座談会時間割イメージ

実施時間	実施内容
30分	説明(座談会の主旨など) グループトークの説明
70分	グループトーク座談会 グループ意見集約
20分	各グループ発表および講評
合計 120分開催	

4 公共交通を考える会の開催結果

◆第1回目

当日の様子



各班での意見集約結果

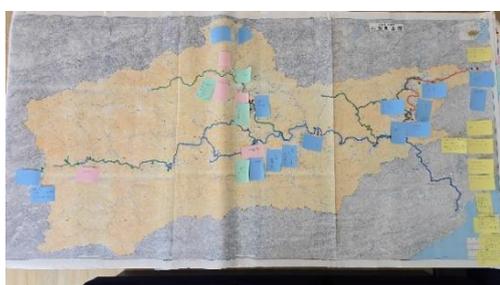
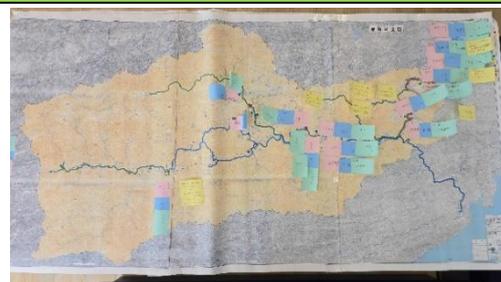


写真 各班で作成した意見集約地図

意見の具体例(抜粋)

- 今はバスの必要性はないが、利用しようとするバス停まで 30 分以上かかる。
- バス停まで遠く、バス停まで行く手段がない。
- 自家用車を運転できなくなったとき、免許返納後の交通手段が心配。病院へ行くのが一番心配。
- ボランティアタクシーではなく、町で車両を用意して、運転手も雇って欲しい。利用者と運転手が気兼ねなく利用できるような交通が欲しい。
- ボランティアタクシーなどの交通支援サービスの内容が知りたい。
- 子ども同士で遊ぶ際に親の車が必要とならないよう、スモールモビリティで各集落の移動ができるようになるといい。
- 個人の移動よりも移動販売車などによる補助がいいのでは。移動販売車が来るところに集落の人も集まってくる。
- ボランティアタクシーの行き先の制限をなくして欲しい。
- 買い物は病院のついでに行くことが多い。
- 国道まで出るのが大変。共助交通が必要だと思う。
- 買い物に行けなくなると、飲料や食品、日用品が心配。
- 年齢も増えてきて、いつまで運転できるか分からない。バス停までは 40 分、歩いての利用は無理なので、将来どうしたらいいかわからない。
- 運転ができなくなると、この地で住めるのか分からない。自動運転が難しければ集合住宅などへ引っ越せばいいのだろうか。
- 時間を決めて、毎日運行する必要はないと思う。家と目的地の時間を決めて、小さい車で地域に応じた形で移動できるようになれば。

上流域の住民を対象とした第 1 回目では、バス停までが歩いて 30 分以上かかるなど距離が遠く、バスを利用しづらいという声が聞かれました。

今は自家用車を運転しているが、将来運転できなくなったときに、どのようにすればよいか分からず、将来の生活に不安を抱えている方がいることも分かりました。

これらの課題に対して、ボランティアタクシーのような小型車による区域運行の交通による、移動手段を求める声も聞かれ、現状のバスよりも利便性の高い交通が求められていることが考えられます。

◆第2回目

当日の様子



各班での意見集約結果

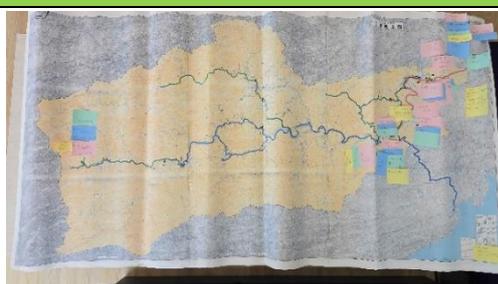
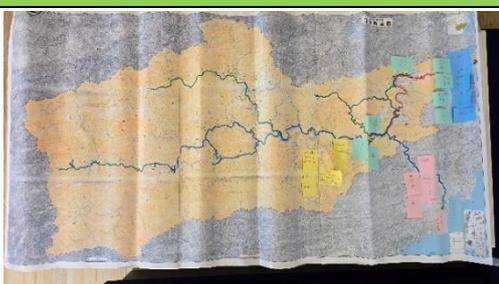


写真 各班で作成した意見集約地図

意見の具体例(抜粋)

- どのような交通機関あるか分からない。バスの運行表を知らない。
- 利用するには調べないと分からない。携帯電話で調べられるのだろうか。
- バス停まで遠く、公共交通を使うには不便。自家用車を利用するしかない。
- バスには人が乗っていない。
- 長生経由のバスがなくなり、徳島市方面への移動に時間が掛かかるとなった。
- バス停まで遠く、タクシーが少ないことから、ライドシェアのような乗合タクシーが必要。
- バスがなくなってしまうのは困る。週数便だとしても必要。
- バスで阿南市、徳島市方面へ行くには乗り換えが必要となり大変。
- 那賀高校の学生は帰りのバスが合わない。
- バスは待ち時間があり大変であり、谷筋の居住地はバス停まで遠く不便。
- 自身が行きたい時間に動くことができ、1回の外出であちこち用事を済ませられるので、自家用車で出かけてしまう。
- バスがフリー乗降になればいい。
- バスやタクシーが定額運賃であればいい。
- 交通利用者を調べ、便利な交通ルートをつくってほしい。
- ガソリンスタンドが近くにない上、価格も高い。
- ガソリンスタンド経営者の高齢化、数年後になくなるかもしれない不安。
- 道中にお店やガソリンスタンドなどが無く、道中が寂しい。
- 冬季の路面凍結による運転への不安。

下流域の住民を対象にした第2回目では、バスの利便性向上を希望する意見が多く出ました。現状ではどのように利用したらよいか分からないという意見や、乗り継ぎや待ち時間が大変だという意見、フリー乗降や定額運賃を求める声などが聞かれました。

自身の都合に合わせた移動は自家用車が便利という意見もありましたが、昨今のガソリン価格の高騰やガソリンスタンドの閉鎖、運転への不安などの意見も上がりました。

下流域についても、上流域と意見に大きな相違はなく、将来の自家用車利用に対する不安から、利便性の高い公共交通が求められていることが分かります。

第4章 将来の地域公共交通再編案

1 那賀町の現在の公共交通網が抱える課題

町内を走る民間事業者の路線バス、および町営バスは、朝夕の通勤・通学時間を除く日中においては、輸送頻度が少なく、運行車両の輸送能力は過剰な傾向があります。輸送頻度は少ないものの、昨今のドライバー不足の影響により、現状のダイヤによる輸送頻度の維持継続性には課題があります。一方で町民を対象とした日常の移動に関するアンケート調査からも輸送頻度については、増加を望む声が多く上がっています。

タクシーを運行する町内の民間事業者 3 社は、各社それぞれ代表者が運転手を兼任して営業していますが、高齢化が進んでおり、後継者候補もない状況であることから、将来の事業継続性には課題があると考えられます。

路線バスやタクシーの課題に対する改善策として、木沢地区、および上那賀地区では、ボランティアタクシーの運行が始まっていますが、現行の制度では担い手の運転従事への負荷が高くなってきており、事業の継続が厳しくなっていくことが推察されます。

これら町内の公共交通が抱える課題を踏まえ、新たな公共交通網とその運営体制を早急に再構築していく必要があります。

2 公共交通網形成に向けた基本的な対応の考え方・戦略

(1) 考え方

那賀町は、東西に距離が長く、広大な面積を誇る町です。この東西の距離の長さにより、定時定路線の路線バスでは、輸送頻度を上げるためには運行本数を増やすほかなく、運行費用の上昇が避けられません。集落は谷筋に点在しており、高低差のある山谷の地形であることから、居住地からバス停までの距離は遠くなる環境下であり、住民の高齢化が進む中においては、幹線を走る路線バスが最適な交通手段とは言えなくなってきています。

タクシーを運行する民間事業者は、いずれも事業収益が厳しく、事業継続性に課題を抱えています。

(2) 戦略

路線バス、およびタクシーを取り巻く環境を鑑み、本再編計画(素案)においては、那賀町を運営主体とする住民協力型(住民共助型)の公共ライドシェアの構築を検討します。

住民協力型(住民共助型)の公共ライドシェアとすることで、公共交通の新たな担い手として、住民ドライバーの参画が可能となり、ドライバー不足の解消が進み、運行頻度の増加が期待できます。公共交通の運行に掛かる財政支出も下げることができ、車両の保管場所や出庫・帰庫の制約も減ることから、路線バスやタクシーのように事業所や営業所を構える必要がなくなり、住民協力型(住民共助型)の公共ライドシェアは面積の広大な那賀町に適している交通と考えられます。

一方で、住民ドライバーが東西に距離の長い那賀町を何度も往復するなど、運転の負担が大きいことが想定されるため、那賀町内の各地区内の移動ニーズについては、各地区の住民ドライバーが満たすことを前提に検討する必要があります。地区内の移動ニーズの頻度を満たすためにも、1回の運行当たりの輸送距離を短くし、運行頻度を上げ、輸送能力の増加・維持を目指します。地区内だけでなく、町内全域での移動ニーズも満たすため、地区ごとに交通結節点を設け、幹線輸送の維持も同時に検討します。

3 地域公共交通再編案

日中の利用の少ない路線バス(丹生谷線)の林業ビジネスセンターより西側区間は廃止し、新たにセミデマンド方式(予約制・定時定路線運行)の公共ライドシェアの導入を検討します。これに伴い、徳島バス南部(株)の現川口営業所の老朽更新による建て替え移転については、林業ビジネスセンター周辺を候補とし、相生地区の交通結節点としての機能構築を検討します。

日和佐線については、始点を川口営業所より、林業ビジネスセンター周辺の新交通結節点へ変更し、その上で通学利用などのニーズに合わせ、日和佐駅での鉄道(JR 牟岐線)への接続も視野に入れたダイヤの見直しを検討します。

町営バスも廃止し、それぞれの地区内での移動の利便性を向上させるため、フルデマンド方式(予約制・区域乗合運行)の公共ライドシェア導入を検討します。病院利用の観点から、相生地区は上那賀病院、上那賀・木沢地区は日野谷診療所へは乗り継ぎ無しでの移動を出来る運行を目指します。木頭地区については、高知県(香美市・高知市など)への通院・買い物移動が見られることから、新たに香美市営バスの別府バス停まで結節させ、高知県方面への足の確保を検討します。

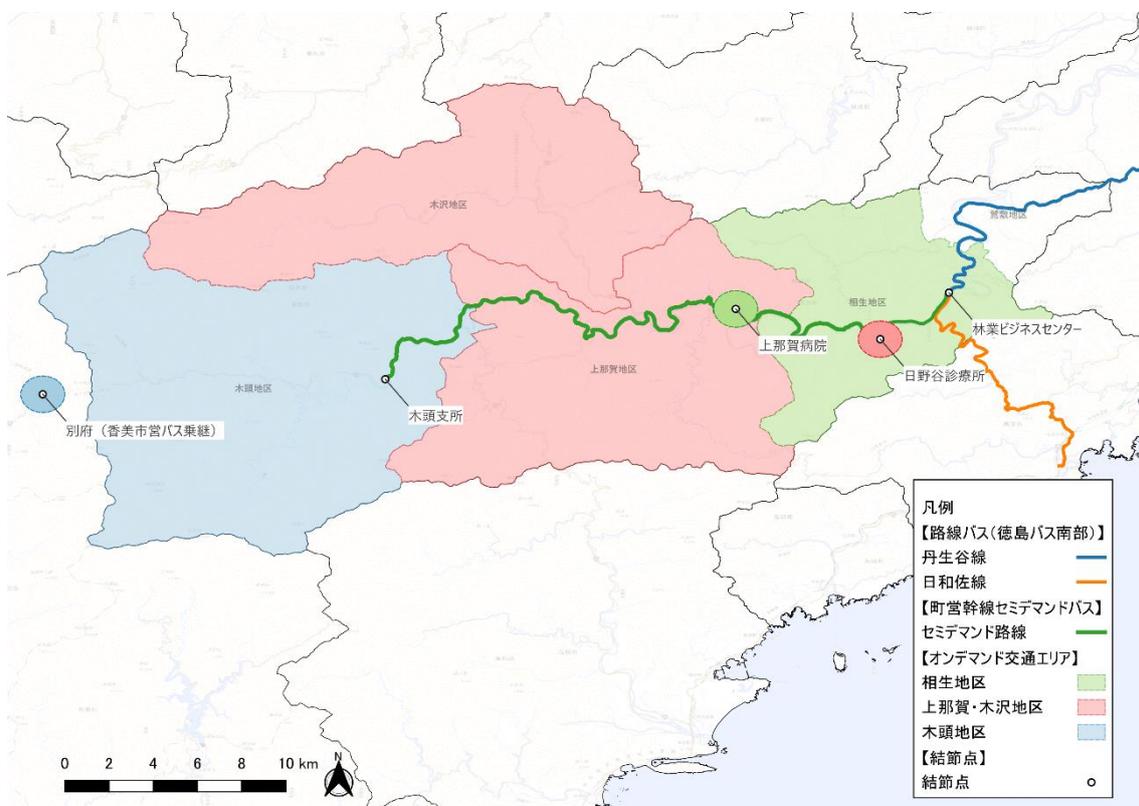


図 将来の地域公共交通再編案
(国土地理院 電子地形図(タイル)を加工して作成)

那賀町地域公共交通再編計画
(素案)

令和 8 年 2 月

那賀町