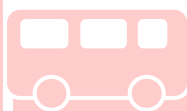


美馬市 地域公共交通網形成計画

令和2年3月（令和5年6月改定）

美 馬 市



— 目次 —

第1章	計画概要	1
1-1	計画策定の目的	1
1-2	計画の位置づけ	1
1-3	計画期間	1
1-4	計画の区域	1
第2章	公共交通を取り巻く美馬市の現況	2
2-1	市勢・地勢	2
2-2	人口・土地利用状況	2
2-3	交通網の配置状況	3
2-4	人口動向・分布	4
2-5	主要施設の立地状況	7
2-6	市内の交通特性	8
第3章	地域公共交通の現状	13
3-1	鉄道交通の運行状況	13
3-2	バス交通の運行状況	15
3-3	美馬ふれあいバスの現状	18
3-4	NPO法人こやだいらによる公共交通空白地有償運送の現状	25
3-5	その他交通手段（スクールバス等）の現状	29
第4章	公共交通の利用実態及びニーズの把握	30
4-1	公共交通の利用実態	30
4-2	市民の外出行動・公共交通の利用実態・ニーズ	35
4-3	事業者からみた公共交通の実態	41
第5章	上位・関連計画の概要（美馬市が目指す地域の将来像）	49
5-1	地域公共交通網形成計画の位置づけ	49
5-2	上位・関連計画の概要	50
第6章	美馬市における地域公共交通の課題	58
6-1	美馬市において地域公共交通が目指すべき柱と果たすべき役割	58
6-2	持続可能な地域公共交通網の形成に向けた問題点・課題の整理	60
第7章	持続可能な地域公共交通網の形成に向けた方策	71
7-1	持続可能な地域公共交通網の形成に向けた基本的な考え方	71
7-2	基本方針	76
7-3	計画の目標	77
7-4	目標を達成するために行う事業及び実施主体	78
7-5	計画期間及び事業スケジュール	96
7-6	達成状況の評価方法	97

第1章 計画概要

1-1 計画策定の目的

本計画は、美馬市における既存の公共交通の現状、問題点・課題の整理を踏まえ、当地域に望ましい持続可能な地域公共交通の姿を明らかにし、その実現に向けた住民・交通事業者・行政の役割や、取組の方針を定めることを目的とする。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、第三次美馬市総合計画を上位計画とし、美馬市都市計画マスタープランなどの関連計画に示される方針と整合を図りながら策定する。なお、広域的観点や各種まちづくり方針との整合にも配慮し、下図に示すその他の関連計画などとの整合も図る。

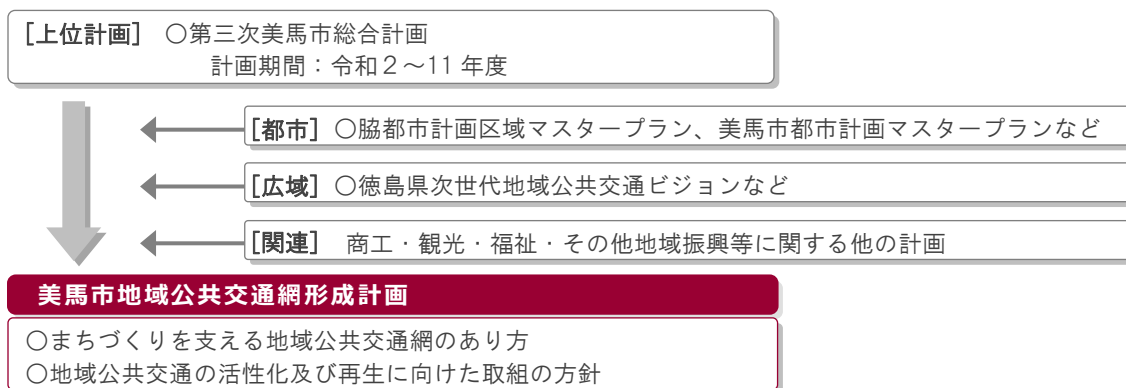


図1 計画の位置づけ

1-3 計画期間

本計画の期間は、社会・経済状況等の変化に応じた見直し期間を考慮し、令和2年度～令和6年度の5か年とする。

1-4 計画の区域

計画区域は、美馬市全域を対象とする。

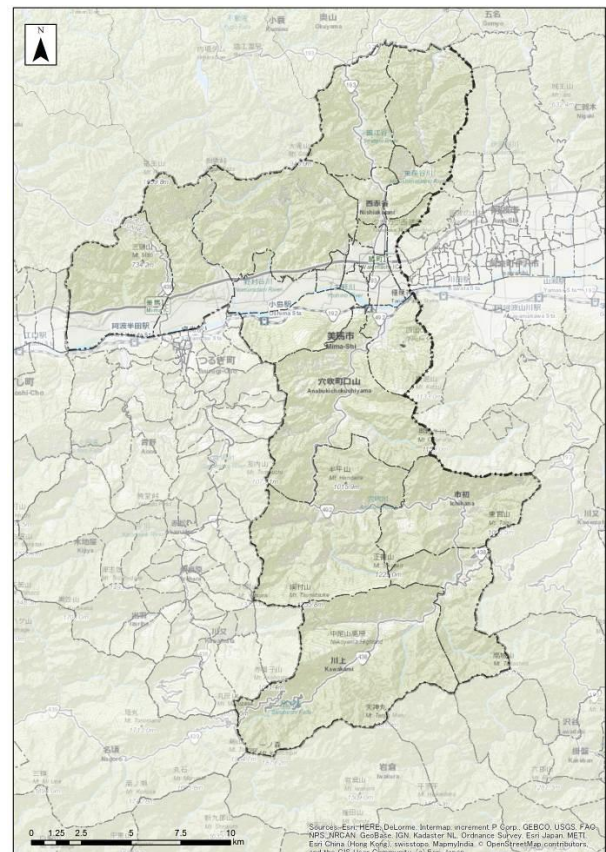


図2 美馬市の位置図

第2章 公共交通を取り巻く美馬市の現況

2-1 市勢・地勢

- 本市は、徳島県の西部に位置し、西側の東みよし町・つるぎ町・三好市、北側の讃岐山脈（香川県）、東側の阿波市・吉野川市・神山町、南側的那賀町と接している。総面積 367.14km²、市の中央から東西に吉野川、南北には穴吹川が流れ、沿岸の平野部が主な可住地となっている。
- 本市は北側の讃岐山脈、南側の剣山山系をはじめ、総面積の約8割が森林となっており、清らかな水と豊かな緑に囲まれた自然の美しい地域である。

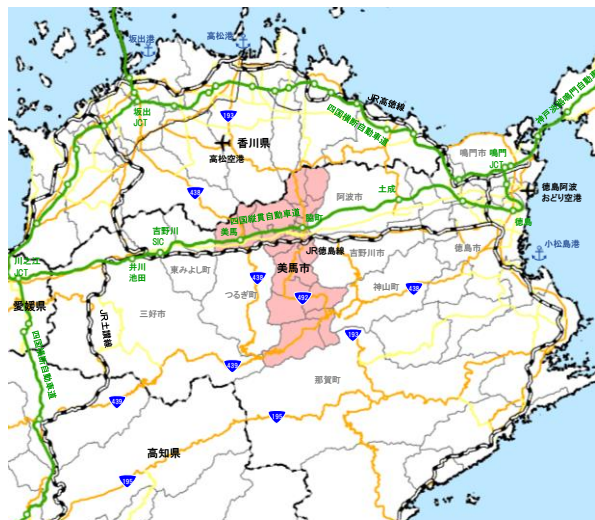


図3 美馬市の周辺位置図

2-2 人口・土地利用状況

- 本市の総人口は、29,432人（平成31年1月1日住民基本台帳）である。
- 本市の総面積は、約367.14km²（県全体の8.9%）である。郊外部を中心に市域面積の約8割を占める森林地帯が広がり、市中心部に居住地が形成されている。

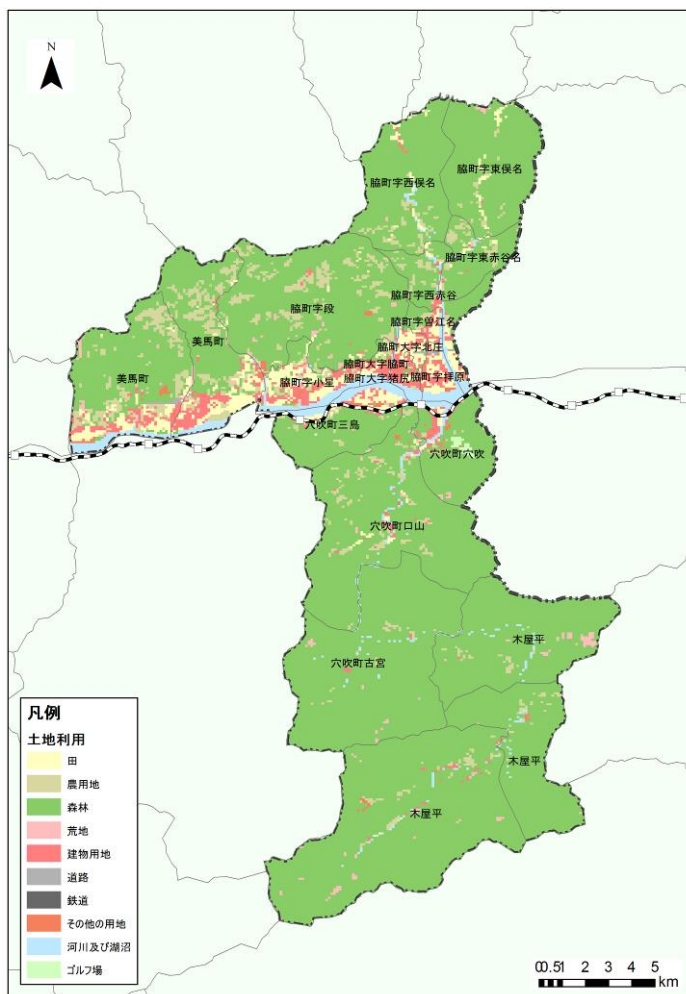


表1 土地利用種別比率

種別	率
田	4.1%
農用地	5.8%
森林	82.3%
荒地	0.8%
建物用地	3.1%
道路	0.1%
鉄道	0.1%
その他の用地	0.4%
河川地及び湖沼	3.1%
ゴルフ場	0.1%

※左表は市内の土地利用メッシュの割合を示す。
出典：国土数値情報 H28 土地利用細分メッシュデータ

図4 土地利用状況図

2-3 交通網の配置状況

- 本市の鉄道駅には、JR徳島線の穴吹駅・小島駅の2駅があり、徳島方面や香川・高知方面と接続している。また、市営路線バス（穴吹・木屋平線、滝の宮・剣山線、穴吹・道の駅うだつ線）が運行していたが、令和4年3月末をもって廃止し、美馬ふれあいバス（デマンドバス）及び木屋平ラクバス（令和4年9月末まで実証運行中）が運行されている。
- 主要な道路網には、徳島自動車道（市域内には美馬・脇町の2つのインターチェンジ）、国道192号、193号、438号、492号、主要地方道鳴門池田線が、東西・南北の骨格軸を形成している。
- 穴吹地区から美馬地区へは自動車で20分程度、徳島市、香川県高松市の中心市街地までの所要時間は1時間程度である。

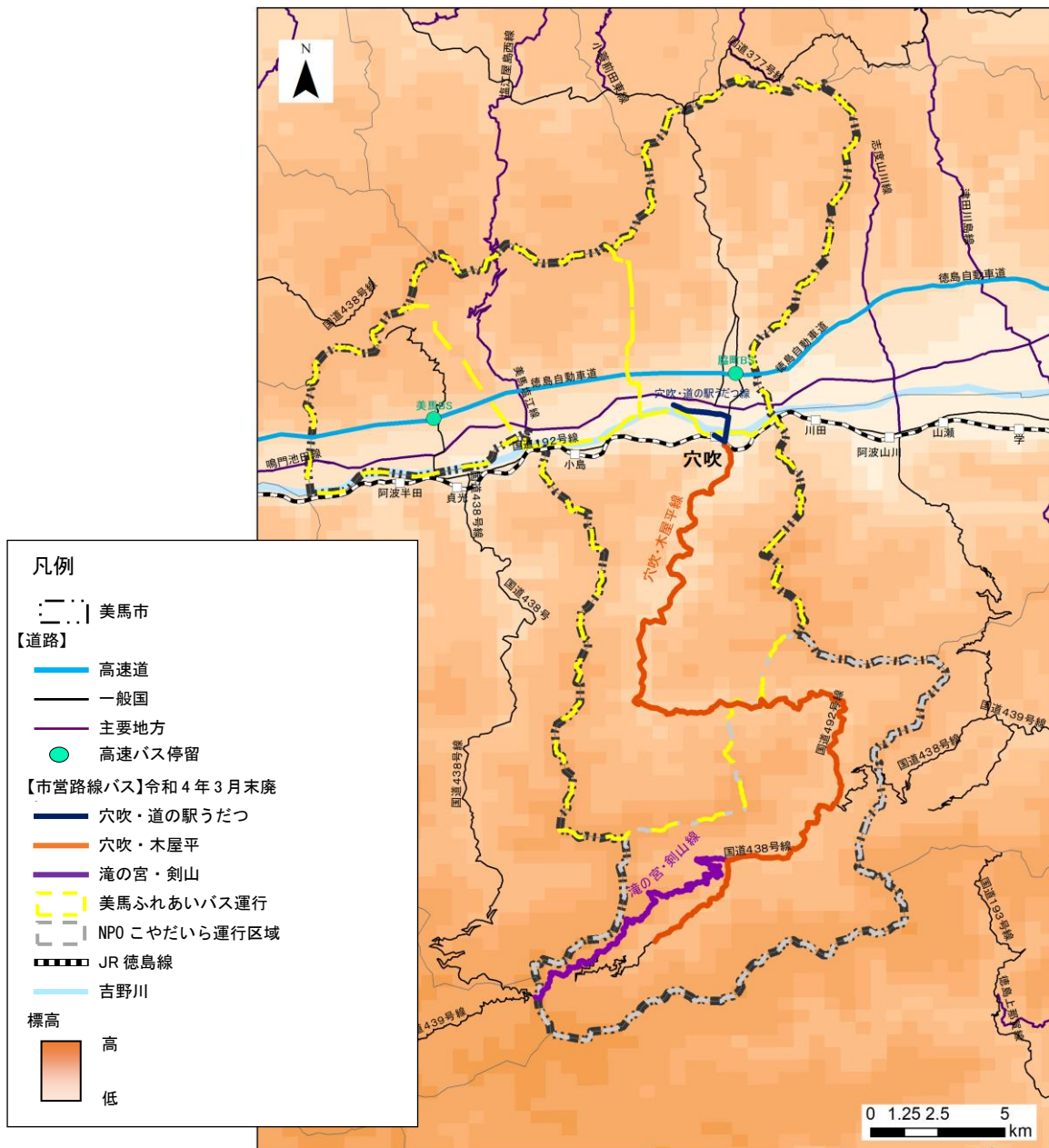


図5 標高及び交通ネットワーク

2-4 人口動向・分布

(1) 人口の推移と人口ピラミッド

- 本市の総人口は、1950年の63,898人をピークに一貫して減少傾向にあり、2015年国勢調査では30,501人（実績値）となっている。
- 1990年には老年人口が年少人口を上回り、少子・高齢化が進展しているとともに、将来人口推計においても、2040年には約2万人程度まで減少することが予測されている。

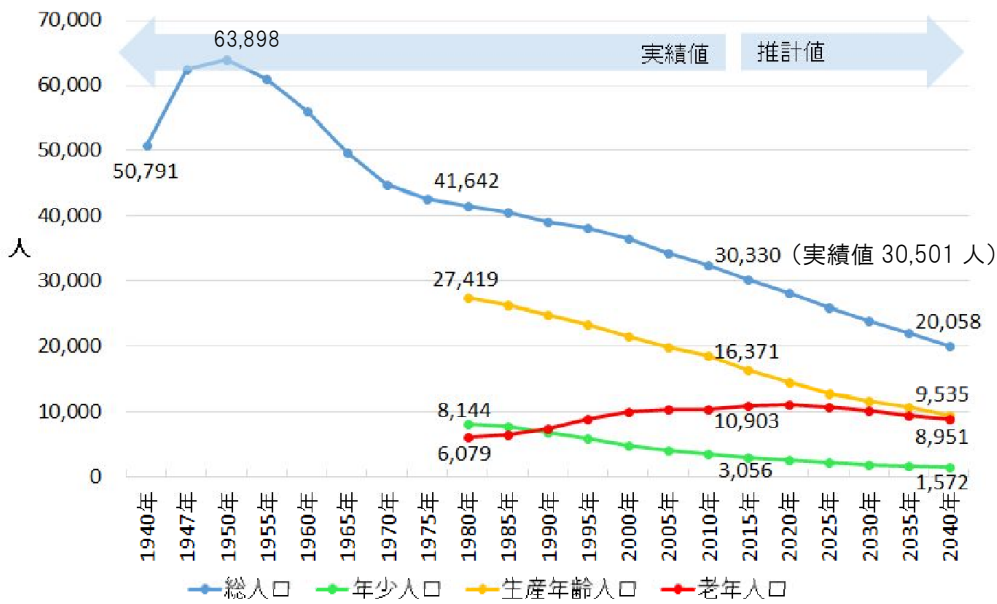


図6 年齢別人口の推移(1940年～2040年)

出典：美馬市人口ビジョン（H27.10）

※総務省「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」

- 老年人口は、2010年において31%と長高齢社会（21%以上）となっている。
- 2040年には、老年人口が44%となり、特に女性の逆ピラミッド化が著しい。

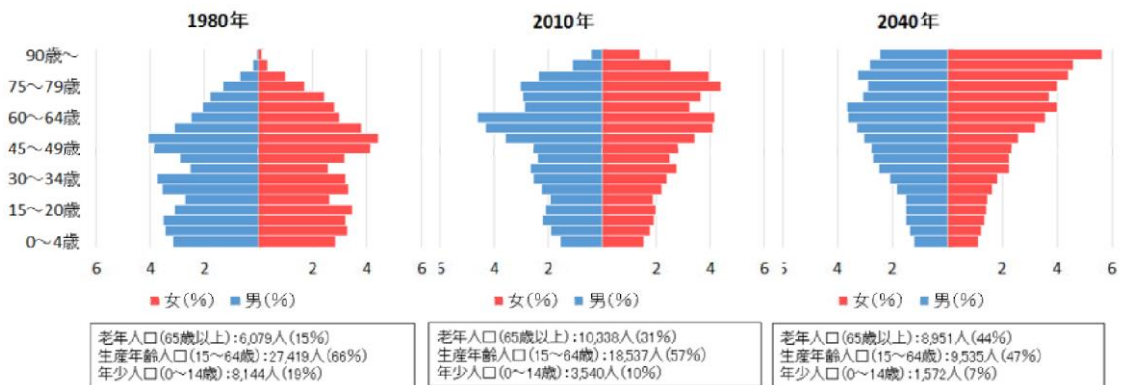
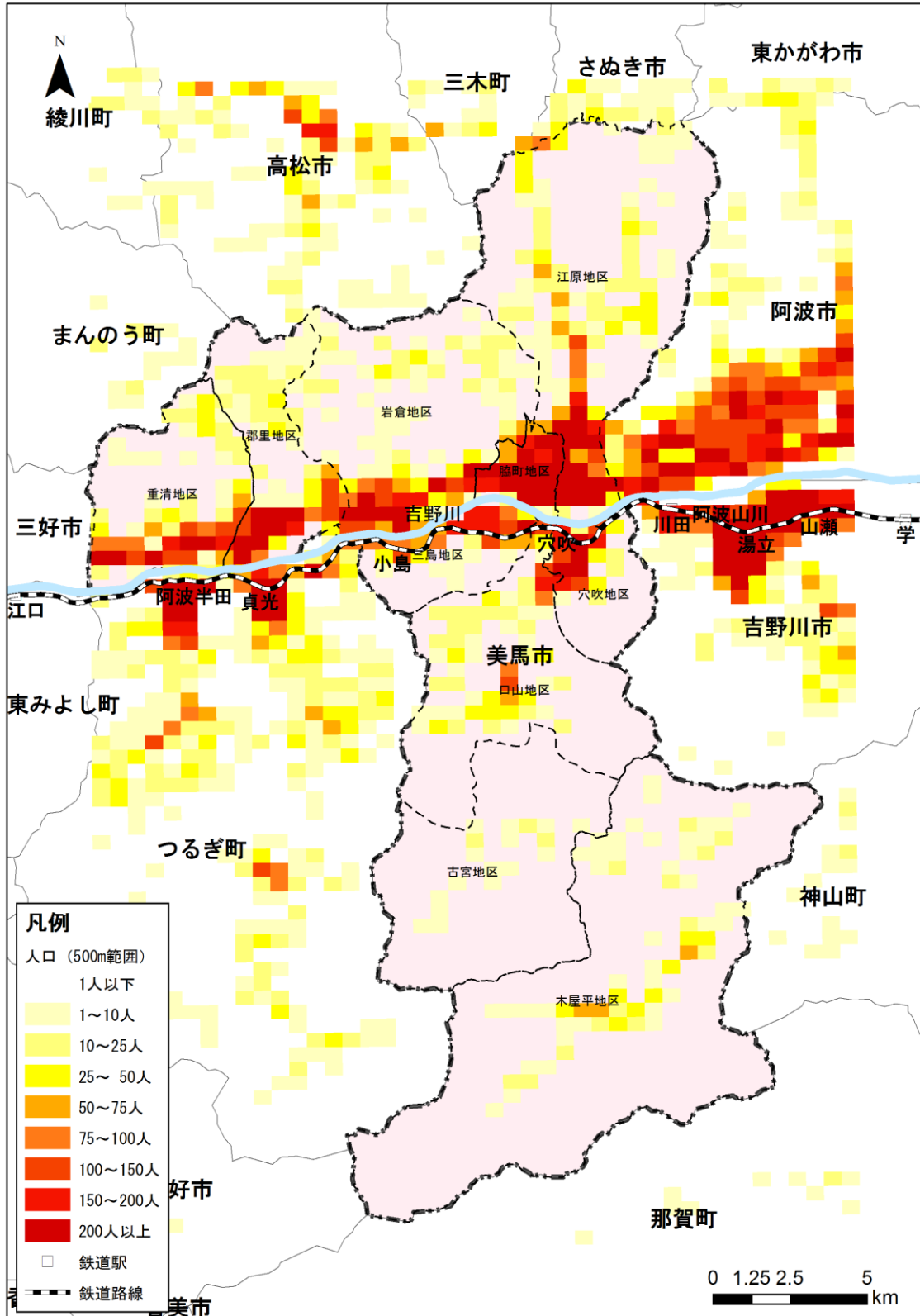


図7 人口ピラミッド

出典：美馬市人口ビジョン（H27.10）

(2) 人口分布状況（分布・密度）

- 本市の人口は、吉野川沿い、鉄道沿線に人口集中が見られる。また、山間部では居住エリアが分散して集落が形成されている。



出典：H27 国勢調査 500m メッシュデータ

図8 人口分布

(3) 地区別の人口構成・推移

- 中学校区別（美馬中学校区は重清・郡里、穴吹中学校区は穴吹・口山・古宮に細分化）にみると10地区全てが減少傾向を示している。
- 平成27年の高齢化率は高くなっており、古宮地区、木屋平地区が50%以上となっている。その他の地区でも30%を超え、最も低い三島地区でも31%となっている。

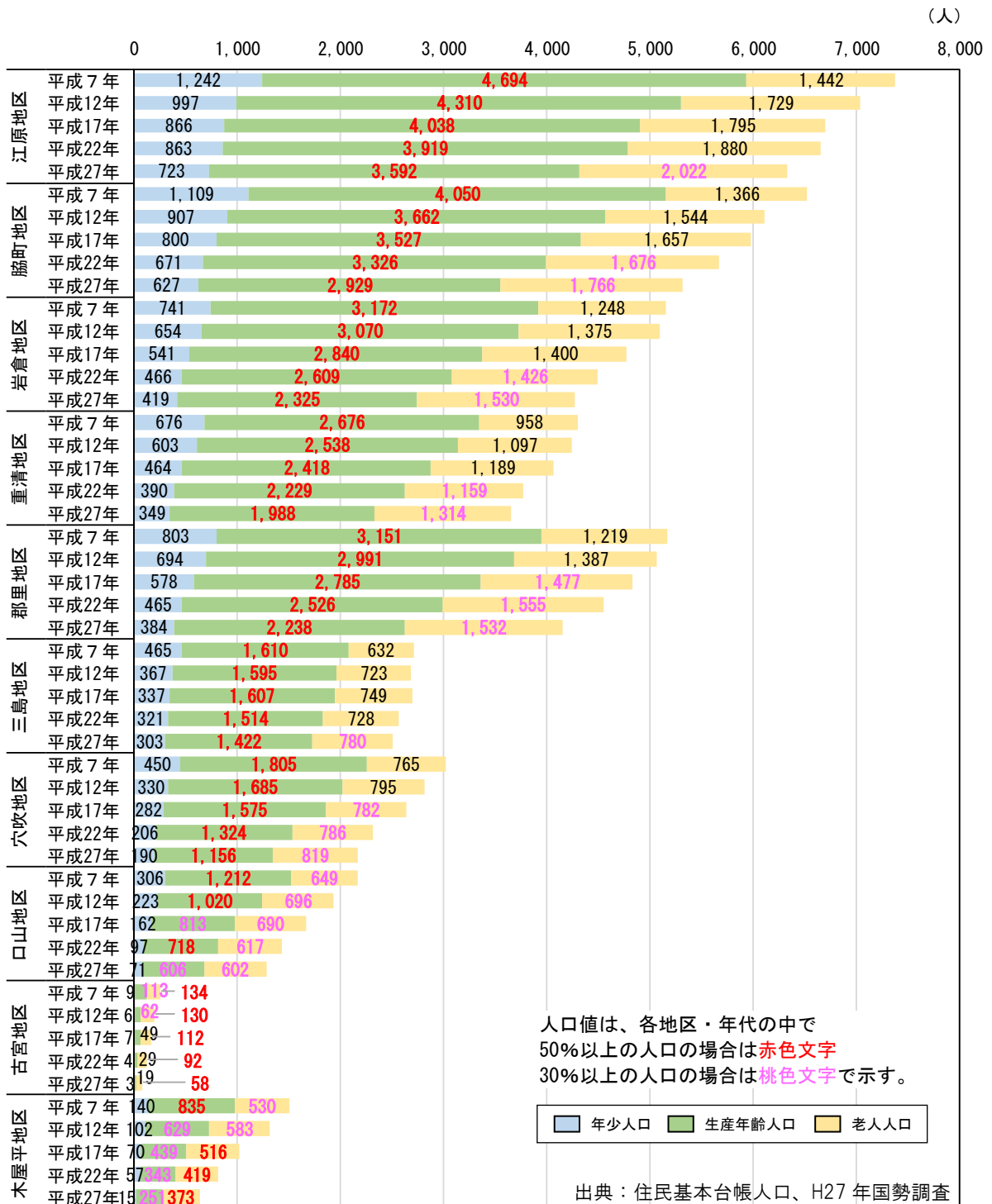


図9 地区別人口の推移

2-5 主要施設の立地状況

- 吉野川沿いに多数の施設が集積して立地している。一方で、行政施設及び教育施設は各地区に分散して立地している。

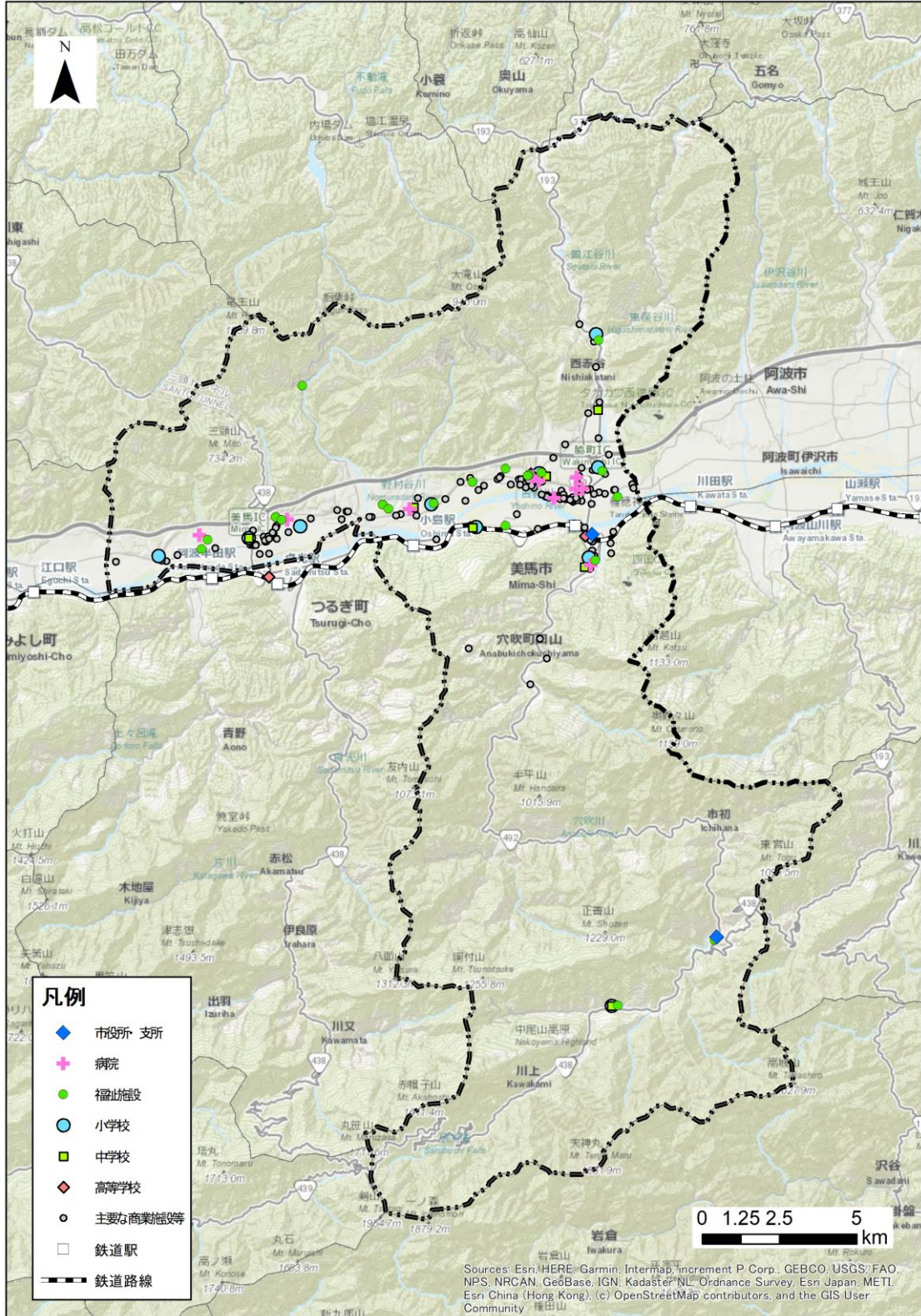


図 10 主要施設分布

2-6 市内の交通特性

(1) 通勤特性

- 通勤流動は全体で流出超過傾向であり、特に三好市、つるぎ町、徳島東南部、東北部、南部への流出超過の傾向が見られる。一方、吉野川市、阿波市、東みよし町、香川県、愛媛県、兵庫、大阪、京都他からは流入が超過傾向にある。
- 移動手段は自家用車が88.7%を占めており、鉄道は1.2%、乗合バスは0.3%と少ない。
※乗合バスは、市営路線バス、美馬ふれあいバスが対象

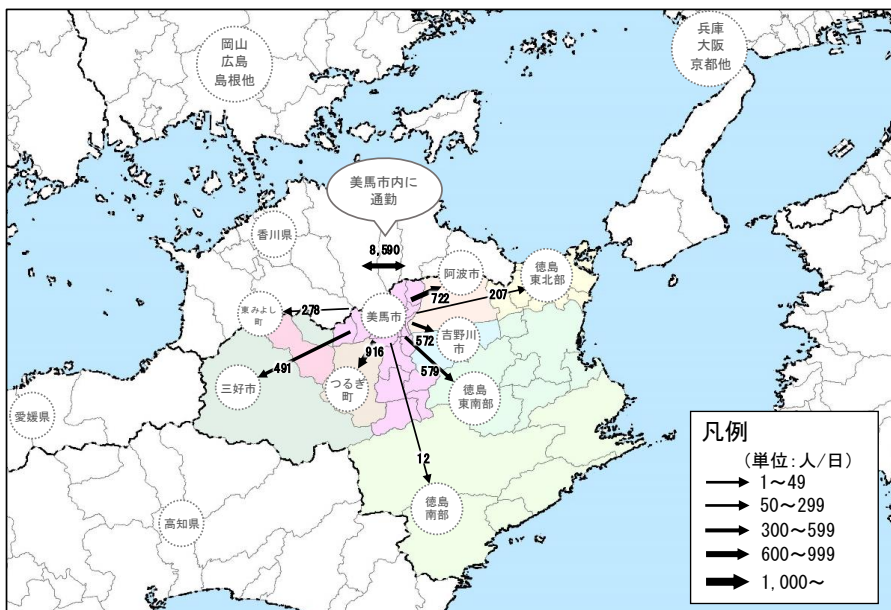


図11 市外への通勤状況

出典：H27 国勢調査

表2 市民の通勤状況

単位 (人/日)	流入	流出
合計	12,276	12,367
美馬市内	8,590	8,590
美馬市外	3,686	3,777
吉野川市	850	572
阿波市	946	722
三好市	292	491
つるぎ町	663	916
東みよし町	324	278
徳島東北部	137	207
徳島東南部	262	579
徳島南部	9	12
香川県	98	0
愛媛県	76	0
高知県	6	0
兵庫、大阪、京都他	19	0
岡山、広島、島根他	4	0

— エリア —
 <徳島東北部>
 鳴門市、松茂町、北島町、藍住町、板野町、上板町
 <徳島東南部>
 徳島市、小松島市、勝浦町、上勝町、佐那河内村、石井町、神山町、
 <徳島南部>
 阿南市、那賀町、牟岐町、美波町、海陽町

出典：H27 国勢調査

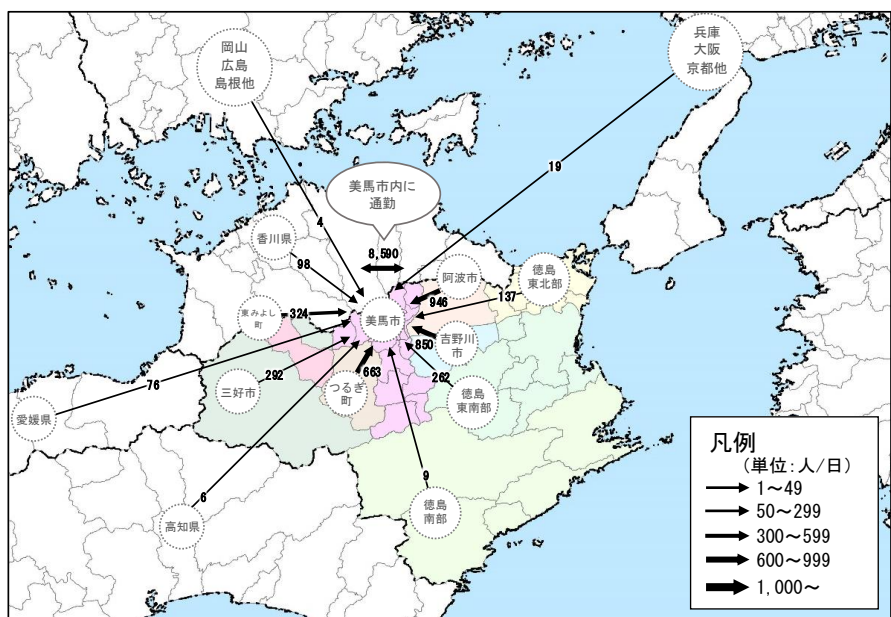
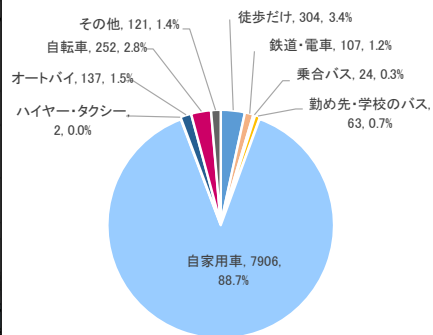


図12 市外からの通勤状況

出典：H27 国勢調査



出典：H22 国勢調査

図13 国勢調査(通勤)

(2) 通学特性

- 通学流動は全体で流出超過傾向であり、特につるぎ町、徳島東南部、南部、東北部への流出超過の傾向が見られる。一方、阿波市、東みよし町、吉野川市からは流入が超過傾向にある。
- 移動手段は自転車41.1%、鉄道は23.8%を占めており、乗合バスは1.8%と少ない。
※乗合バスは、市営路線バス、美馬ふれあいバスが対象

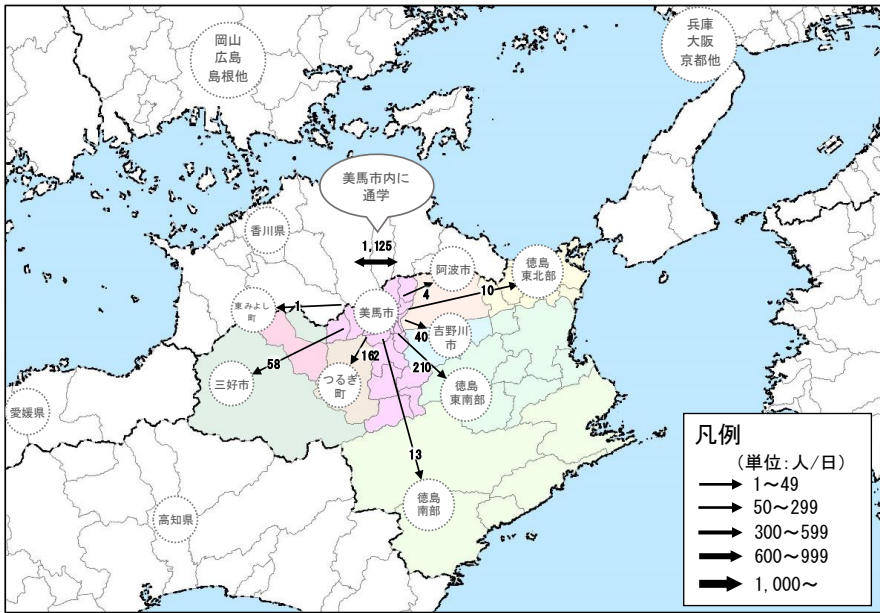


図14 市外への通学状況 出典：H27 国勢調査

表3 市民の通学状況

単位(人/日)	流入	流出
合計	1,592	1,623
美馬市内	1,125	1,125
美馬市外	467	498
吉野川市	115	40
阿波市	120	4
三好市	59	58
つるぎ町	65	162
東みよし町	77	1
徳島東北部	8	10
徳島東南部	19	210
徳島南部	0	13
香川県	2	0
愛媛県	0	0
高知県	0	0
兵庫、大阪、京都他	1	0
岡山、広島、島根他	1	0

—エリア—
 <徳島東北部>
 鳴門市、松茂町、北島町、藍住町、板野町、上板町
 <徳島東南部>
 徳島市、小松島市、勝浦町、上勝町、佐那河内村、石井町、神山町、
 <徳島南部>
 阿南市、那賀町、牟岐町、美波町、海陽町

出典：H27 国勢調査

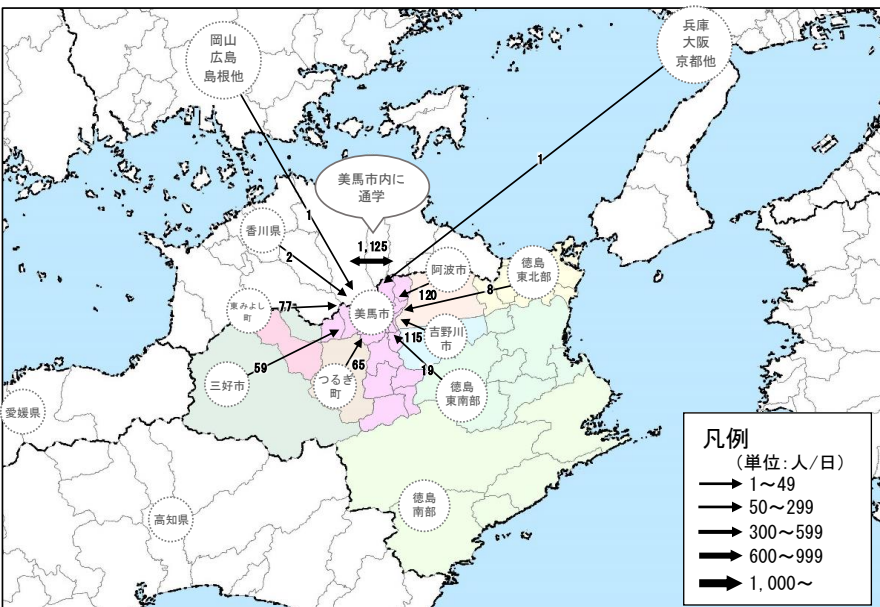
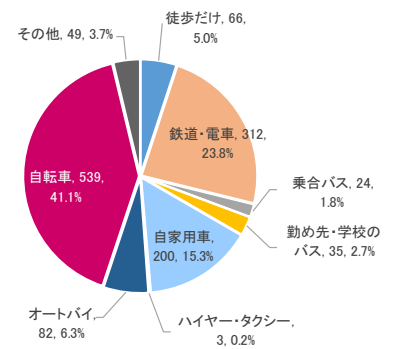


図15 市外からの通学状況 出典：H27 国勢調査



出典：H22 国勢調査

図16 国勢調査(通学)

(3) 移動交通手段(通勤・通学)

- 通勤は、どの地区でも自家用車の利用がほとんどを占めている。
- 通学は、木屋平地区以外は鉄道や自転車の利用が多く、木屋平では乗合バスの割合が多い。

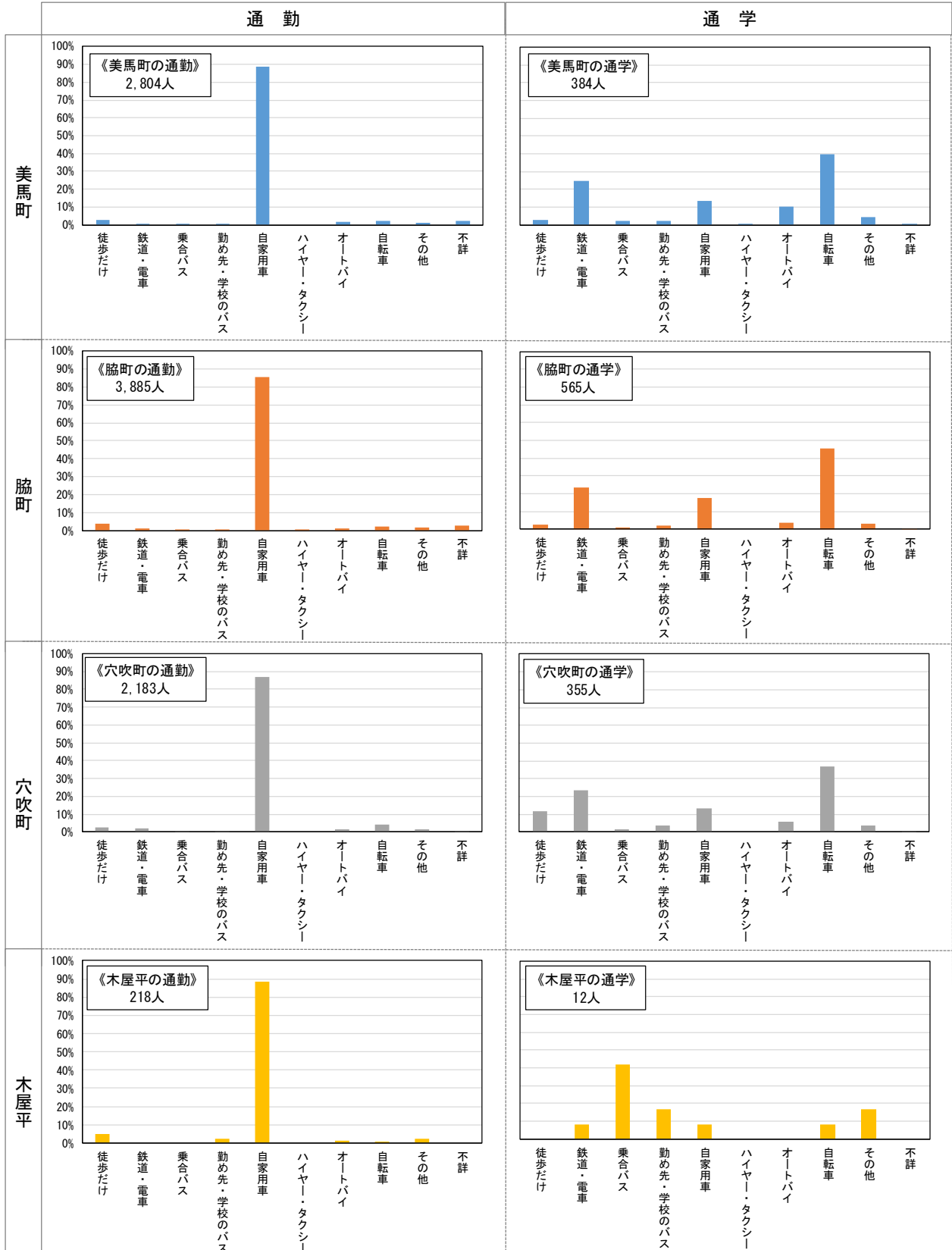
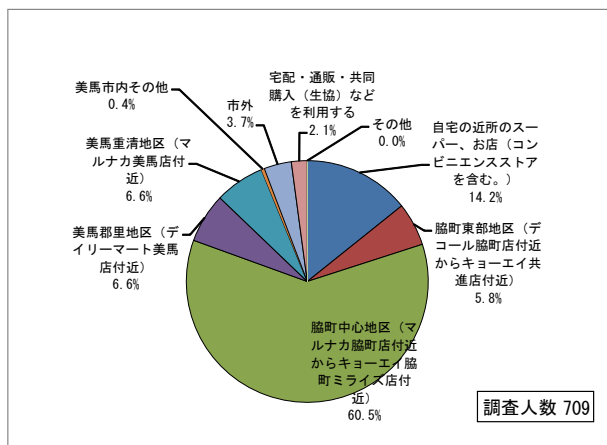


図 17 地区ごとの通勤・通学者の利用交通手段 (左:就業者 / 右:通学者)

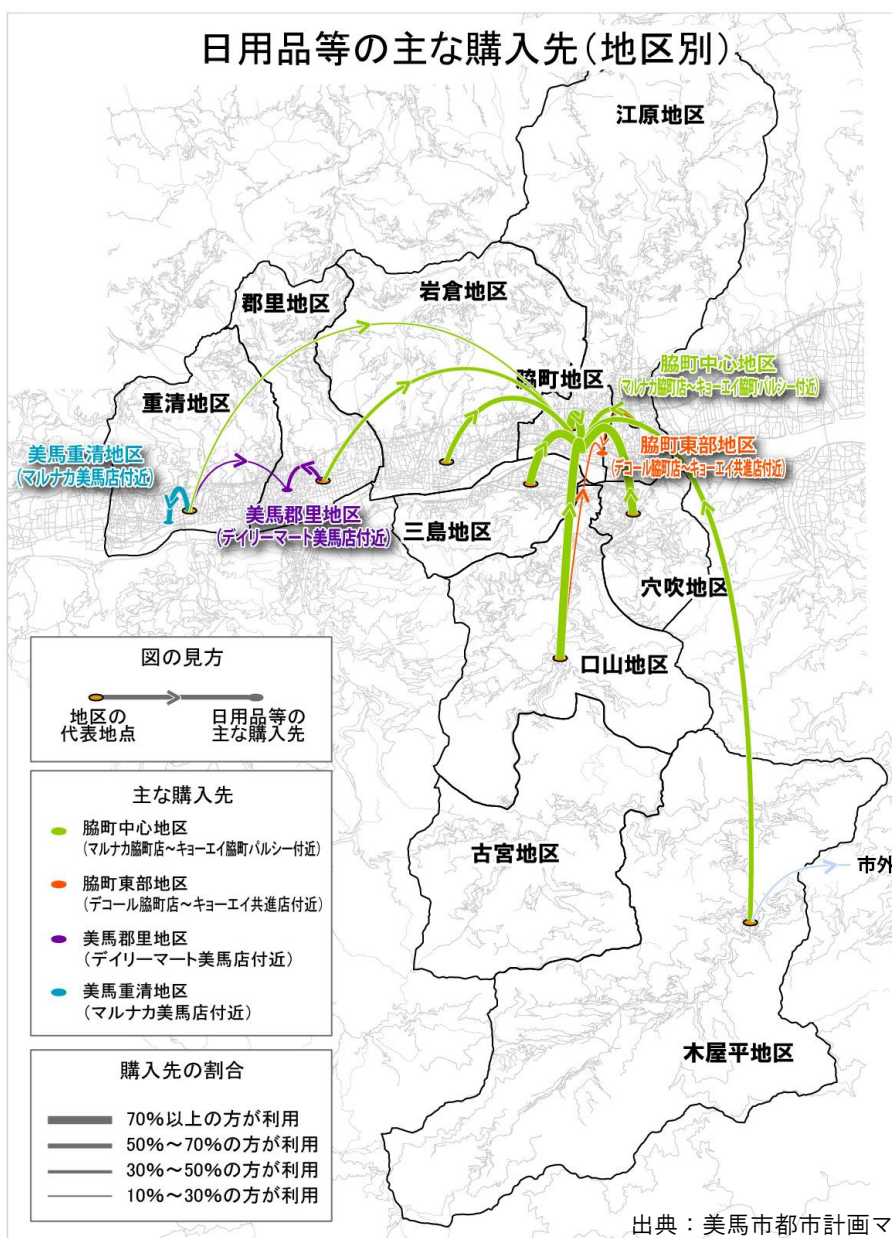
※居住地「不詳」を含まない。
出典: H22 国勢調査

(4) 買い物時の移動状況

- 「脇町中心地区（マルナカ脇町店付近からキョーエイ脇町ミライズ店付近）」が60.5%と最も多く、次いで「自宅の近所のスーパー、お店（コンビニエンスストアを含む。）」が14.2%となっている。
- 日用品等の主な購入先について、住まいの地区と購入先の場所の関係性を見ると、重清地区と郡里地区を除く地区で、「脇町中心地区（マルナカ脇町店付近からキョーエイ脇町ミライズ店付近）」にて日用品等を購入している。一方で、重清地区や郡里地区では住まいの地区内で購入している。



出典：美馬市都市計画マスタープラン H29.11



出典：美馬市都市計画マスタープラン H29.11

図 18 市内の買い物における移動状況

(5) 観光客の移動状況

- 平成27年の主要イベント開催時を含む40日間において、NTTスマートフォン位置情報から、うだつの町並み地区周辺の滞在者の数と来訪先を分析した結果である。
- ・美馬市市外からの滞在者は、徳島県内者が約9割、県外者が約1割の状況である。
- ・県内者では、阿波市、吉野川市、東みよし町、徳島市、つるぎ町、三好市の順で多い状況である。
- ・県外者では、愛媛県、香川県、大阪府、兵庫県、高知県、岡山県の順で多い状況である。

表4 都道府県別の滞在者数

都道府県	滞在者数	割合
徳島県 (美馬市を除く)	18,376	88.4%
愛媛県	786	11.6%
香川県	760	
大阪府	402	
兵庫県	218	
高知県	99	
岡山県	65	
東京都	47	
広島県	13	
静岡県	13	
京都府	10	
合計	20,789	

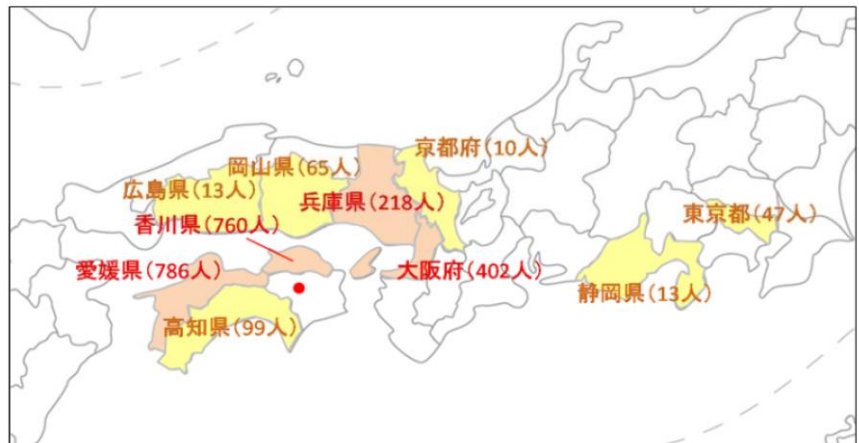


図19 都道府県別滞在者の移動図

表5 徳島県内市町別滞在者数

市町村名	滞在者数	割合
阿波市	5,520	30.0%
吉野川市	4,713	25.6%
東みよし町	2,346	12.8%
徳島市	1,686	9.2%
つるぎ町	1,418	7.7%
三好市	1,357	7.4%
石井町	407	2.2%
藍住町	308	1.7%
上板町	200	1.1%
北島町	171	0.9%
阿南市	93	0.5%
松茂町	56	0.3%
小松島市	48	0.3%
鳴門市	43	0.2%
板野町	10	0.1%
合計	18,376	100.0%

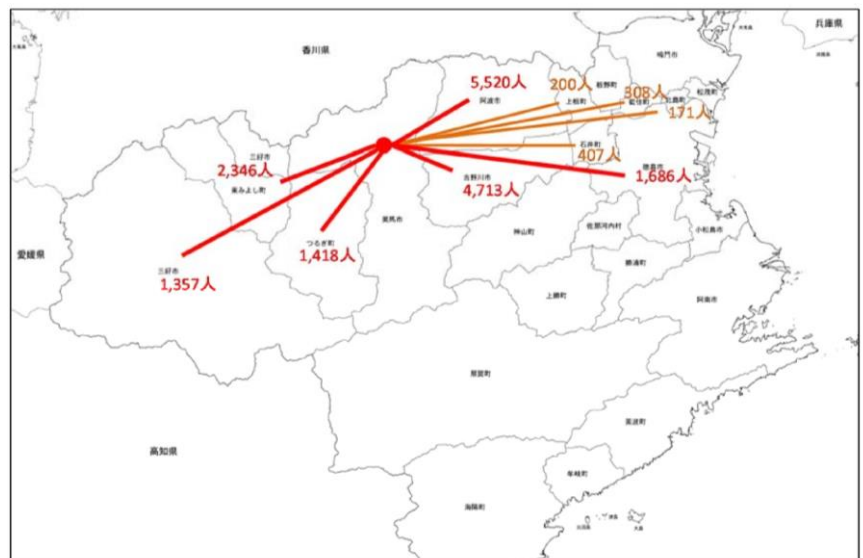


図20 徳島県内市町別滞在者の移動図

出典：「うだつの町並み再生戦略」H28.3 美馬市

第3章 地域公共交通の現状

3-1 鉄道交通の運行状況

(1) 運行概要

- 本市には、JR徳島線の穴吹駅、小島駅の2駅があり、穴吹駅は特急剣山の停車駅となっている。
- 穴吹駅の特急列車は、徳島方面・阿波池田方面とも6～7便運行している。また、普通列車は、穴吹駅から徳島方面へは23～24便が、その他方面へは穴吹駅・小島駅ともに13～14便が運行している。

表6 JR徳島線(穴吹駅)の運行状況

種別	運行本数					
	阿波池田方面			徳島方面		
	平日	土曜	日・祝日	平日	土曜	日・祝日
特急列車	7便	7便	7便	6便	6便	6便
普通列車	13便	13便	13便	24便	23便	23便

※徳島方面土日祝日は、19時台の普通列車1便が欠便

表7 JR徳島線(小島駅)の運行状況

種別	運行本数					
	阿波池田方面			徳島方面		
	平日	土曜	日・祝日	平日	土曜	日・祝日
特急列車	—	—	—	—	—	—
普通列車	13便	13便	13便	14便	13便	13便

※徳島方面土日祝日は、19時台の普通列車1便が欠便

(2) 利用状況

①年度別推移

- 穴吹駅、貞光駅の利用数が500～700人/日と多く、小島駅は50人/日程度である。
- 年間推移は若干の増加傾向であり、平成25年から平成30年の伸び率は1.05倍である。

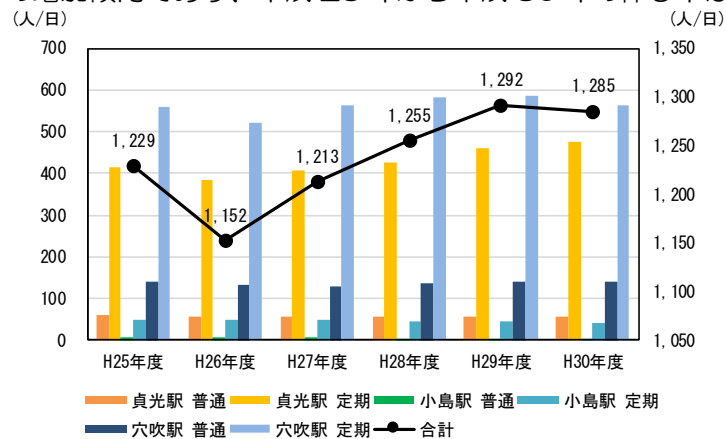


図21 年度別1日平均乗車人員

表8 年度別1日平均乗車人員と定期利用割合

単位:人/日

	貞光駅			小島駅			穴吹駅			合計
	普通	定期	計	普通	定期	計	普通	定期	計	
H25年度	59	413	472	6	51	57	141	559	700	1,229
H26年度	58	385	443	7	48	55	132	522	654	1,152
H27年度	57	408	465	6	48	54	131	563	694	1,213
H28年度	57	425	482	5	47	52	137	584	721	1,255
H29年度	57	459	516	5	45	50	141	585	726	1,292
H30年度	58	477	535	5	42	47	139	564	703	1,285

②時間帯別の乗降車数

- 穴吹駅の時間帯別乗車数は、朝は6時～9時にピークとなっており、上下線の乗車は128～182人、降車は105～108人と乗車数の方が多い。夕方・夜は15時～21時にかけて乗降車数が分散している。
- 貞光駅の時間帯別乗車数は、朝は6時～9時にピークとなっており、上下線の乗車は61～76人、降車は95～288人と降車数がとても多い。6時～9時の下り（阿波池田方面）の降車数は200人を超えており、15時～18時の上り（徳島方面）で同規模の乗車数が見られる。

表9 JR徳島線(穴吹駅)時間帯別乗降車人員数(2018年11月21日調査)

単位:本・人

	上り(徳島方面)					下り(阿波池田方面)					上・下 乗降人員計
	列車 本数	乗車 人員	列車 本数	降車 人員	乗降車 人員計	列車 本数	乗車 人員	列車 本数	降車 人員	乗降車 人員計	
6時～9時	10	182	5	108	290	3	128	5	105	233	523
9時～12時	5	14	4	7	21	3	3	4	14	17	38
12時～15時	5	19	2	4	23	3	4	5	16	20	43
15時～18時	6	65	4	91	156	4	28	5	47	75	231
18時～21時	3	38	4	36	74	5	53	8	85	138	212
21時～24時	3	3	1	2	5	3	38	6	40	78	83
合計	32	321	20	248	569	21	254	33	307	561	1,130

出典:JR提供資料

表10 JR徳島線(貞光駅)時間帯別乗降車人員数(2018年11月21日調査)

単位:本・人

	上り(徳島方面)					下り(阿波池田方面)					上・下 乗降人員計
	列車 本数	乗車 人員	列車 本数	降車 人員	乗降車 人員計	列車 本数	乗車 人員	列車 本数	降車 人員	乗降車 人員計	
6時～9時	6	61	6	95	156	3	76	3	288	364	520
9時～12時	3	11	3	2	13	3	8	3	11	19	32
12時～15時	2	5	2	1	6	3	0	3	8	8	14
15時～18時	4	229	4	41	270	4	34	4	26	60	330
18時～21時	4	74	4	33	107	5	48	5	14	62	169
21時～24時	1	0	1	4	4	3	1	3	1	2	6
合計	20	380	20	176	556	21	167	21	348	515	1,071

出典:JR提供資料

3-2 バス交通の運行状況

(1) 高速バスの運行概要

- 美馬市内の高速バス停留所は、脇町バスストップ、美馬バス停があり、京都・大阪・神戸方面、松山・八幡浜方面、徳島方面、東京・新宿方面、高知方面への移動が可能となっている。
- 脇町バスストップからは全方面と接続しているが、美馬バス停からは神戸・大阪方面のみ接続している状況である。

表 11 高速バス(脇町 BS・美馬)の運行状況

路線	運行概要
京都・大阪・神戸 ～ 高知・須崎	【主な経由地：京都・大阪・神戸～脇町 BS～高知・須崎】 ■須崎駅方面（はりまや橋行） 【高知エクスプレス】 ・運行本数：平日、土曜、日曜・休日とも2便/日 ■京都駅方面（京都駅行） 【高知エクスプレス】 ・運行本数：平日、土曜、日曜・休日とも1便/日
京都・大阪・神戸 ～ 松山・八幡浜	【主な経由地：京都・大阪・神戸～脇町 BS～松山・八幡浜】 ■八幡浜港方面（JR 松山支店行） 【松山エクスプレス】 ■京都駅方面（ユニバーサルスタジオジャパン行）【松山エクスプレス】 ・運行本数：平日、土曜、日曜・休日とも3往復/日
松山～徳島	【主な経由地：松山～脇町 BS～徳島】 ■徳島駅前方面（徳島駅前行） 【吉野川エクスプレス】 ■松山駅方面（大街道行）【吉野川エクスプレス】 ・運行本数：平日、土曜、日曜・休日とも7往復/日
神戸～阿波池田	【主な経由地：神戸～脇町 BS・美馬～阿波池田】 ■井川四交前方面（井川四交前行） 【しこくさびろうエディ】 ■新神戸方面（新神戸行） 【しこくさびろうエディ】 ・運行本数：平日、土曜、日曜・休日とも3往復/日
大阪～阿波池田	【主な経由地：大阪～脇町 BS・美馬～阿波池田】 ■井川四交前方面（井川四交前行） 【しこくさびろうエディ】 ■新大阪駅方面（新大阪駅行） 【しこくさびろうエディ】 ・運行本数：平日、土曜、日曜・休日とも6往復/日
東京・新宿～高知	【主な経由地：東京・新宿～脇町 BS～高知】 ■はりまや橋方面（はりまや橋行） 【ドリーム高知】 ■TDL・BT イースト方面（TDL・BT イースト行）【ドリーム高知】 ・運行本数：平日、土曜、日曜・休日とも1往復/日
徳島～高知	【主な経由地：徳島～脇町 BS～高知】 ■はりまや橋方面（はりまや橋行） 【高知徳島エクスプレス】 ■徳島駅前方面（徳島駅前行） ・運行本数：平日、土曜、日曜・休日とも4往復/日



写真 1 脇町バスストップ(高速バス)



写真 2 美馬バス停(高速バス)

(2) 路線バスの運行概要

① 運行概要

- かつては補助路線として西村線（1路線5系統）、石仏線・野田ノ井線・黒砂石仏線（3路線6系統）、市営路線として木屋平線（1路線2系統）が運行を行っていたが、補助路線の全てが平成23年9月末に廃止された。
- 補助路線の廃止後、路線バス「穴吹・木屋平線」「穴吹・道の駅うだつ線」「滝の宮・剣山線」の1路線・3系統が市営バスとして運行されていたが、令和4年3月末をもって廃止となった。

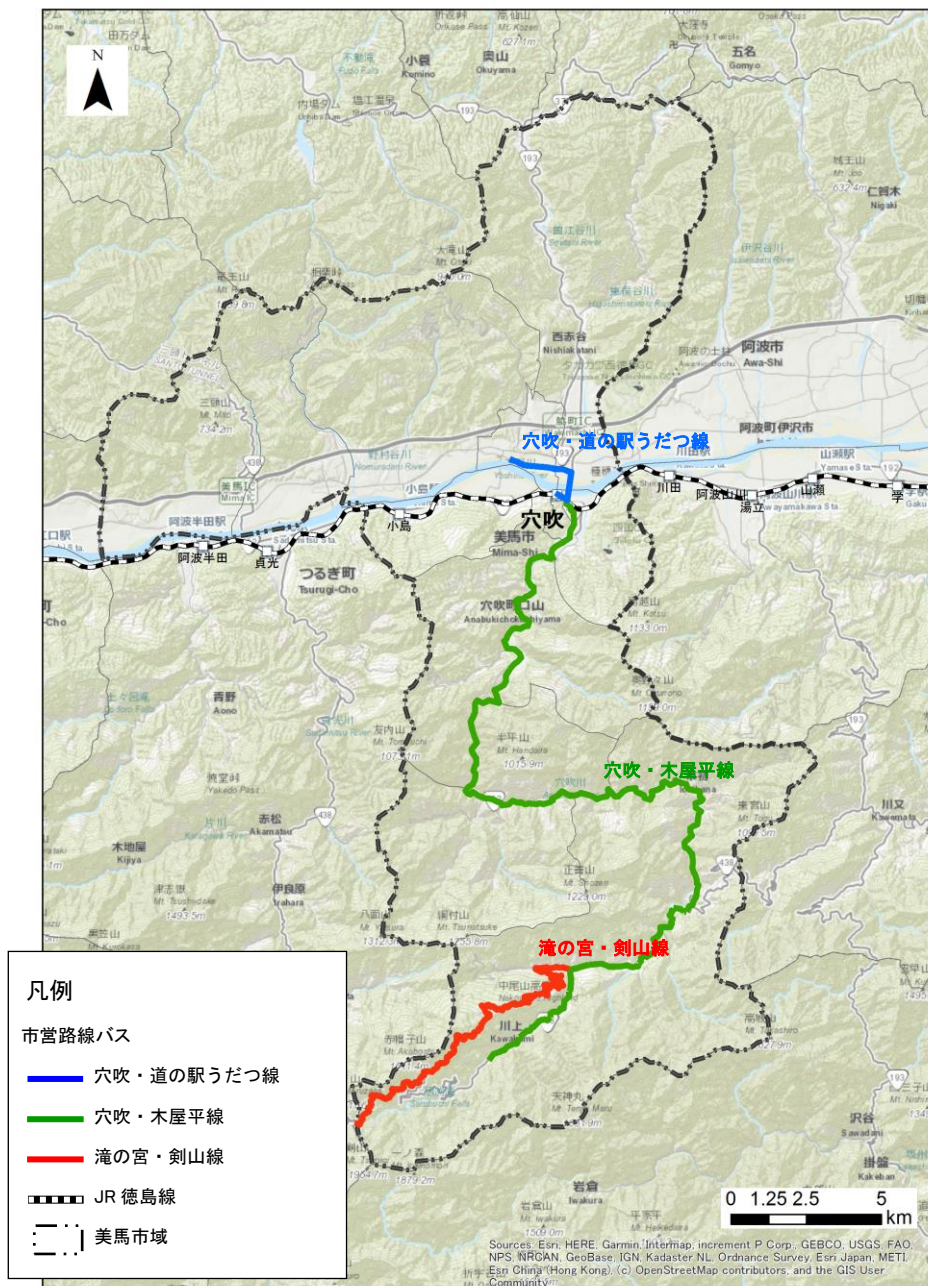


図 22 市営バス路線図

3-3 美馬ふれあいバスの現状

(1) 運行概要

- 平成 23 年 9 月末における木屋平線 1 路線 2 系統以外の補助路線の廃止（平成 23 年 9 月末）に伴い、美馬ふれあいバス（デマンドバス）が平成 23 年 6 月からの試験運行を経て、本市の地理や人口条件、市民ニーズに対応可能な公共交通として平成 25 年 10 月から本格運行し、住民の日常的な移動手段としての役割を担っている。
- 美馬ふれあいバス（乗合式のジャンボタクシー）は、美馬市内（木屋平地区を除く）と貞光駅（つるぎ町）を運行エリアとし、平日に 7 便が運行されており、利用者は会員登録の上で、利用 1 時間前までに予約をすれば、ドア・トゥ・ドアの送迎が受けられる。

表 12 美馬ふれあいバスの運行状況

便	行き	帰り
1 便	午前 7 時 30 分 (高校生優先)	
2 便	午前 8 時 30 分	午前 9 時 15 分
3 便	午前 10 時	午前 10 時 45 分
4 便	午前 11 時 30 分	午後 0 時 45 分
5 便	午後 1 時 30 分	午後 2 時 15 分
6 便	午後 3 時	午後 4 時
7 便		午後 5 時



▲写真 3 美馬ふれあいバス車両(マルナカ協町店駐車場内)

- 美馬ふれあいバスは、以下の 1 地区～4 地区で運行しており、木屋平地区を除く市内全域の住民の日常的な移動手段としての役割を担っている。

- | | |
|------|------------|
| 1 地区 | 美馬町西部 |
| 2 地区 | 美馬町東部、脇町西部 |
| 3 地区 | 脇町中央部、東部 |
| 4 地区 | 穴吹町 |

運行日	月～金曜日（土日祝運休）
車両	ジャンボタクシー
利用方法	予約制（1 時間前）
利用料金	一般 500 円
	高校生以下 300 円
	障がい者 300 円
	免許返納者 300 円

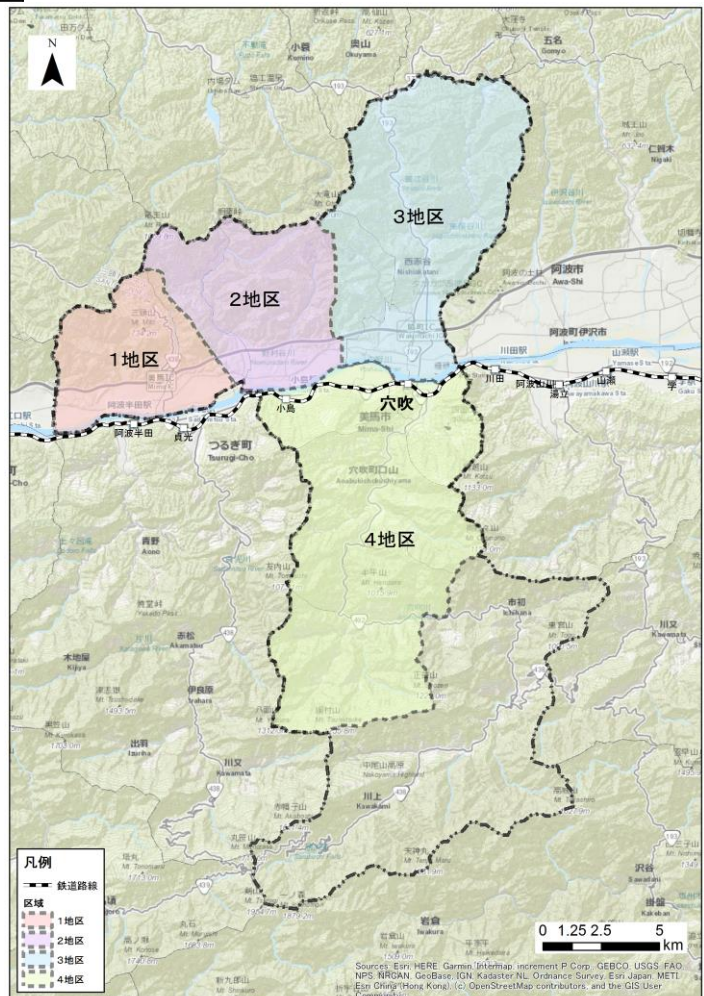


図 23 美馬ふれあいバス運行区域図

(2) 利用状況

- 美馬ふれあいバスの利用者数は年々増加傾向である。
- 便ごとの利用では 9:15 便の利用数が極端に少ない傾向が見られる。

表 13 利用者数の推移

年度	利用者数	稼働日数	稼働便数	1日当たり 平均乗車数	1便当たり 平均乗客数
平成 23 年度	3,383	208	2,095	16.26	1.61
平成 24 年度	10,060	248	5,424	40.56	1.85
平成 25 年度	12,547	244	6,596	51.42	1.90
平成 26 年度	14,147	246	6,985	57.51	2.03
平成 27 年度	13,969	243	7,075	57.49	1.97
平成 28 年度	16,085	244	8,026	65.92	2.00
平成 29 年度	16,695	242	8,216	68.99	2.03
平成 30 年度	17,760	243	7,961	73.09	2.23

表 14 月別・号車別利用者数

年度	1号車	2号車	3号車	4号車	総計
平成 28 年度平均	365.1	344.8	340.8	289.8	1,340.5
平成 29 年度平均	352.9	350.2	392.0	296.2	1,391.3
平成 30 年度平均	355.9	363.6	467.5	293.0	1,480.0
H30.04	338	354	441	290	1,423
H30.05	398	413	513	295	1,619
H30.06	422	418	554	316	1,710
H30.07	385	395	479	313	1,572
H30.08	304	328	374	269	1,275
H30.09	316	321	391	267	1,295
H30.10	390	409	528	302	1,629
H30.11	385	402	516	327	1,630
H30.12	336	347	463	296	1,442
H31.01	344	341	484	278	1,447
H31.02	331	320	458	286	1,395
H31.03	322	315	409	277	1,323
平成 30 年度総計	4,271	4,363	5,610	3,516	17,760

表 15 便・時間帯別利用状況

便・時間	1号車	2号車	3号車	4号車	総計
7:30	1,272	1,224	2,847	298	5,641
8:30	414	462	418	439	1,733
9:15	3	0	1	4	8
10:00	480	586	453	534	2,053
10:45	193	188	128	220	729
11:30	463	211	163	212	1,049
12:45	212	440	298	290	1,240
13:30	153	205	300	384	1,042
14:15	241	224	214	296	975
15:00	160	126	74	103	463
16:00	334	332	232	367	1,265
17:00	346	365	482	369	1,562
平成 30 年度総計	4,271	4,363	5,610	3,516	17,760

■美馬ふれあいバスの登録者情報（ふれあいバス会員より 令和元年6月20日時点）

- 美馬ふれあいバスの登録者は以下のように、3地区（脇町中央部、東部）で多い。地区に関わらず女性、65歳以上の登録者の割合が高い。
- 登録者のうち約15%が運転経歴証明書や障がい者手帳、療育手帳を保有する方である。

※以下は、転出者、死亡者等を含む情報

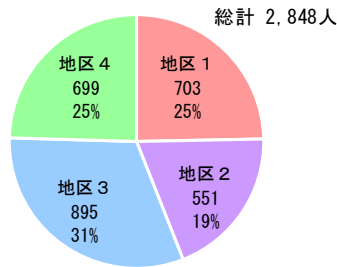


図24 地区別登録者数・率

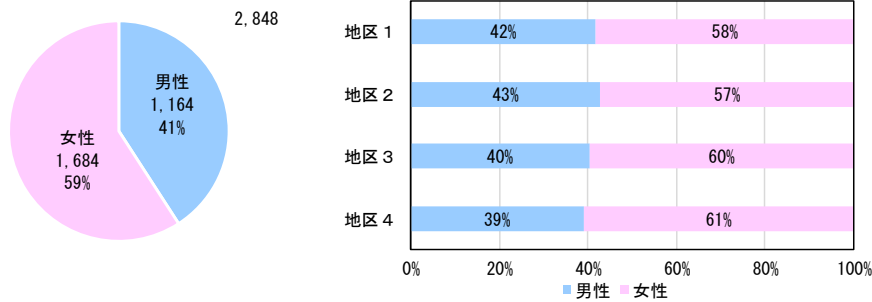


図25 性別登録者数・率

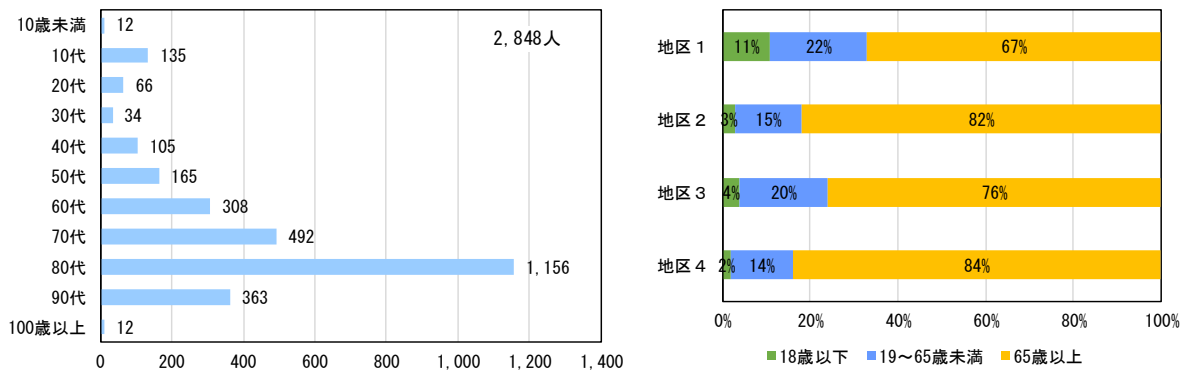


図26 年代別登録者数・率

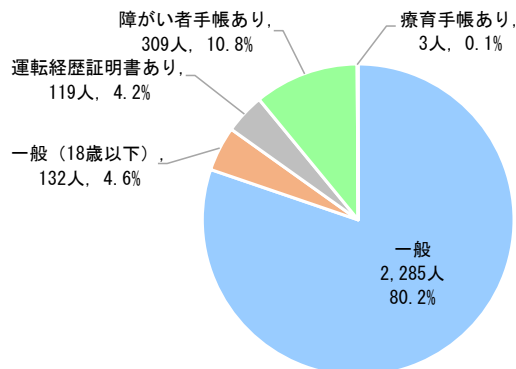


図27 登録者属性数・率

■美馬ふれあいバスの利用者の居住地分布状況

(美馬ふれあいバス予約リストより 2018年6月～2019年5月)

- 美馬ふれあいバス利用者の居住地は以下のように吉野川沿いの平野部で多く、また、山間部に住む方も利用していることがわかる。

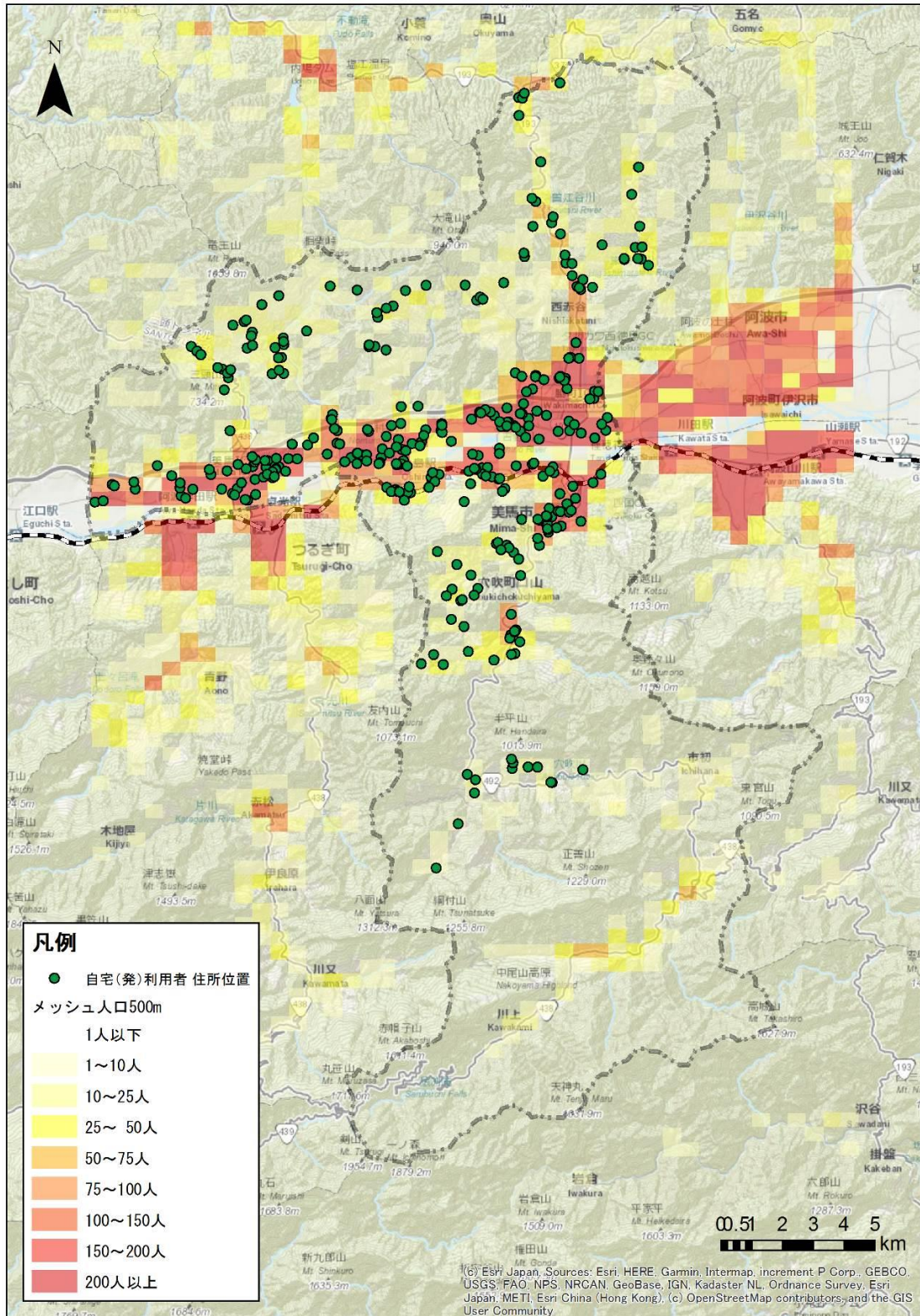


図 28 利用者居住位置図

■美馬ふれあいバスの利用者情報（美馬ふれあいバス予約リストより 2018年6月～2019年5月）

- 年間の利用者状況は、1～4号車で3,500～4,300人程度となっている。補助便の2号車②は79人、3号車②は1,282人と地域に応じて差がある。
- 男女比は、女性の割合が高い傾向があるが地区によってその割合に差が見られている。
- 年齢比は、地区1では10代（高校生以下）の利用が多く、他の地区では65歳以上の利用が6～8割を占めている。

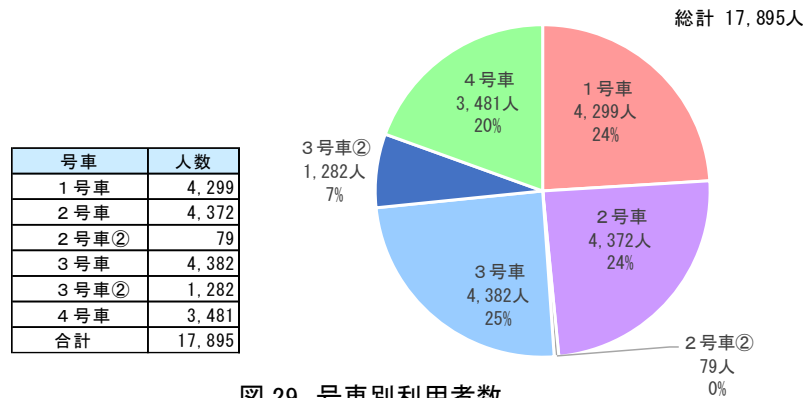


図29 号車別利用者数

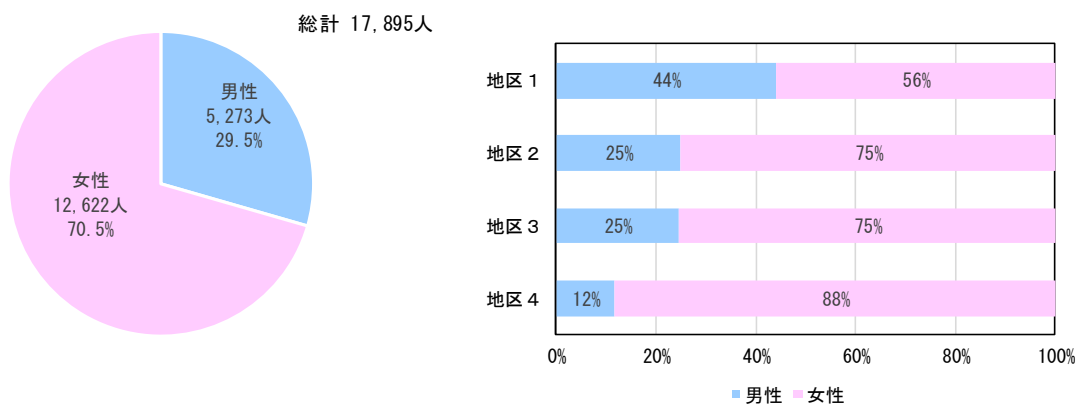


図30 性別利用者数・率

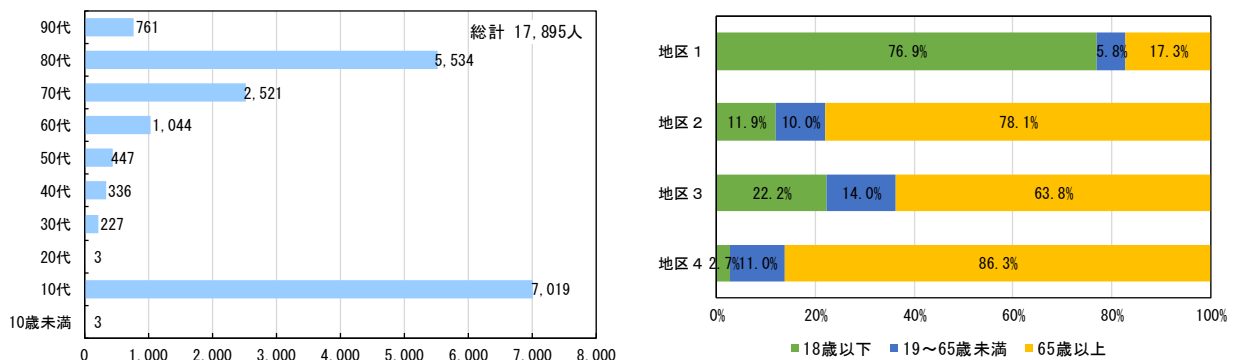


図31 年齢別利用者数・率

■美馬ふれあいバスにおける“改善”への取組経緯

- 試験運行が開始された2011年から、次のような取組を行っている。



美馬ふれあいバスにおける“改善”への取組経緯

- 2011.8~2012.8 利用日の拡大
 - 5ブロックを段階的に1ブロックにすることで利用可能日を週1回から毎日利用可に設定
- 2011.10 予約期限の延長
 - 前日16時までの予約期限を、1・2便目を除き当日の利用時間1時間前まで延長
- 2012.2 料金の見直し
 - 障がい者手帳所有の方及び運転免許返納者の乗車料金を500円から300円に割引
- 2012.3 利用区間の規制緩和
 - 目的地の規制を緩和し、個人宅以外であれば指定可能に
- 2012.9 100人ヒアリングの実施
- 2013.1 運行事業者の変更
 - 3社から4社に運行事業者を変更
- 2013.5 100人アンケートの実施
- 2013.6 利用区間の制限緩和
 - 300円の料金を目的地間利用を可能に
- 2013.8 運行内容の変更
 - 午後5時便を7便目として追加
 - 2便目以降の時刻表を変更
- 2013.9~10 定期券・回数券の導入
 - 高校生の朝の通学定期乗車券（1か月3000円）の導入
 - 11枚綴り5000円の回数乗車券の導入
- 2014.1 100人ヒアリングの実施
- 2015.1~2 100人ヒアリングの実施
- 2015.5 増便の検討
 - 2地区、4地区で朝の第1便の増便について検討
- 2016.1~2 100人ヒアリングの実施
- 2016.6 増便の検討
 - 1地区で朝の第一便の増便を検討
- 2016.10 回数乗車券の導入
 - 高校生、障がい者手帳所有の方及び運転免許返納者のための回数乗車券として11枚綴り3000円の回数乗車券を導入
- 2017.1~2 100人ヒアリングの実施
- 2018.2~3 100人ヒアリングの実施

■参考）美馬ふれあいバスの利用者数の将来動向

美馬ふれあいバスの年間利用者数（平成30年度425人）をベースとして、人口問題研究所による将来人口予測値や、美馬市の高齢者や免許返納者の動向等をもとに、5年後、10年後における利用者数の将来動向について試算する。

①ベースとなる人口フレーム（会員数、利用者数、非会員数）

- 1) 美馬市総人口 28,374人（2020年）
※人間研予測値（2019年10月人口は28,584人で概ね一致）
- 2) 会員数 3,000人（2020年）
- 3) 非会員数 25,374人（2020年）
- 4) 美馬ふれあいバス利用者数 500人（2019年実績）
※参考）実際の利用者数は476人（うち、75歳以上の利用者数は316人）

②将来人口予測値からみた補正人口フレーム（会員数、利用者数、非会員数）

- 1) 美馬市総人口 26,192（2025年）、24,133人（2030年）
※人間研予測値（2025年）による10年間の人口伸び率（ $0.92=26,192/28,374$ ）
※人間研予測値（2030年）による10年間の人口伸び率（ $0.85=24,133/28,374$ ）
- 2) 会員数 2,760人（2025年）、2,550人（2030年）
- 3) 非会員数 23,432人（2025年）、21,583人（2030年）
- 4) 美馬ふれあいバス利用者数 460人（2025年）、425人（2030年）

③美馬市の将来動向を踏まえた変化要因（会員数、利用者数、非会員数）

- 1) 総人口・高齢化人口の変化
 - ・総人口、高齢化人口（65歳以上）は、いずれも2020年以降は減少傾向
 - ・一方、75歳以上の高齢者人口は、増加傾向を示す。

2025年（5年後）352人増加、2030年（10年後）656人が純増

※人間研予測値（2020年5,941人、2025年6,293人、2030年6,597人）

※免許返納者や公共交通を本当に必要としている世代の人口が今後も増加
- 2) 免許返納者数の変化
 - ・美馬市においては2年連続で150人程度が免許返納（純増）

※今後、10年間にわたり継続的に150人/年が返納（純増）するものと想定

④純増要因及び会員割合（会員/総人口=10%）からみた補正人口フレーム

- 1) 美馬ふれあいバス利用者数 460人（2025年）、425人（2030年） ※人口伸び率補正
- 2) 高齢者人口（75歳以上）による純増（会員になる人の割合を純増として計上）
 - 5年後352人増加 純増 36人（2025年）※会員割合は現状10%で補正
 - 10年後656人増加 純増 66人（2030年）※会員割合は現状10%で補正
- 3) 免許返納者による純増（150人/年）
 - 5年後750人増加 純増 75人（2025年）※会員割合は現状10%で補正
 - 10年後1,500人増加 純増 150人（2030年）※会員割合は現状10%で補正
- 4) 美馬ふれあいバス利用者数
 - ・将来ベース人口 2025年 460人、2030年 425人
 - ・ 5年後の純増加算 2025年 $460+75+36=571$ 人
 - ・ 10年後の純増加算 2030年 $425+150+66=641$ 人

※単純試算ではあるが、免許返納や公共交通を本当に必要と考える高齢者（75歳以上）の増加により、デマンドバス利用者数も増加していくことが想定される。

3-4 NPO法人こやだいらによる公共交通空白地有償運送の現状

(1) 運行概要

- 木屋平地区では月1～2回の「診療所での診察、買い物等」の移動をタクシー事業者に委託することで移動手段を確保していたが、市町村合併に伴う行財政改革により平成19年度をもって廃止された。
- 自治会、地域協議会、NPO が連携して、交通手段を持たない高齢者の移動手段の確保や伝統文化の維持への対応のため、平成19年12月に「NPO法人こやだいら」を設立し、平成20年4月より運行を開始している。

※木屋平地区に住む住民の移動手段の確保のために、移動手段を持たない住民を、移動手段を持つ住民でサポートする「公共交通空白地有償運送」を開始。1km=130円（待ち時間30分=100円）で、行きたいところに、行きたい時間に乗車ができるレベルの高いサービスの提供を実施

※公共交通空白地有償運送事業は7年連続で黒字を計上（県外から多くの団体が視察）

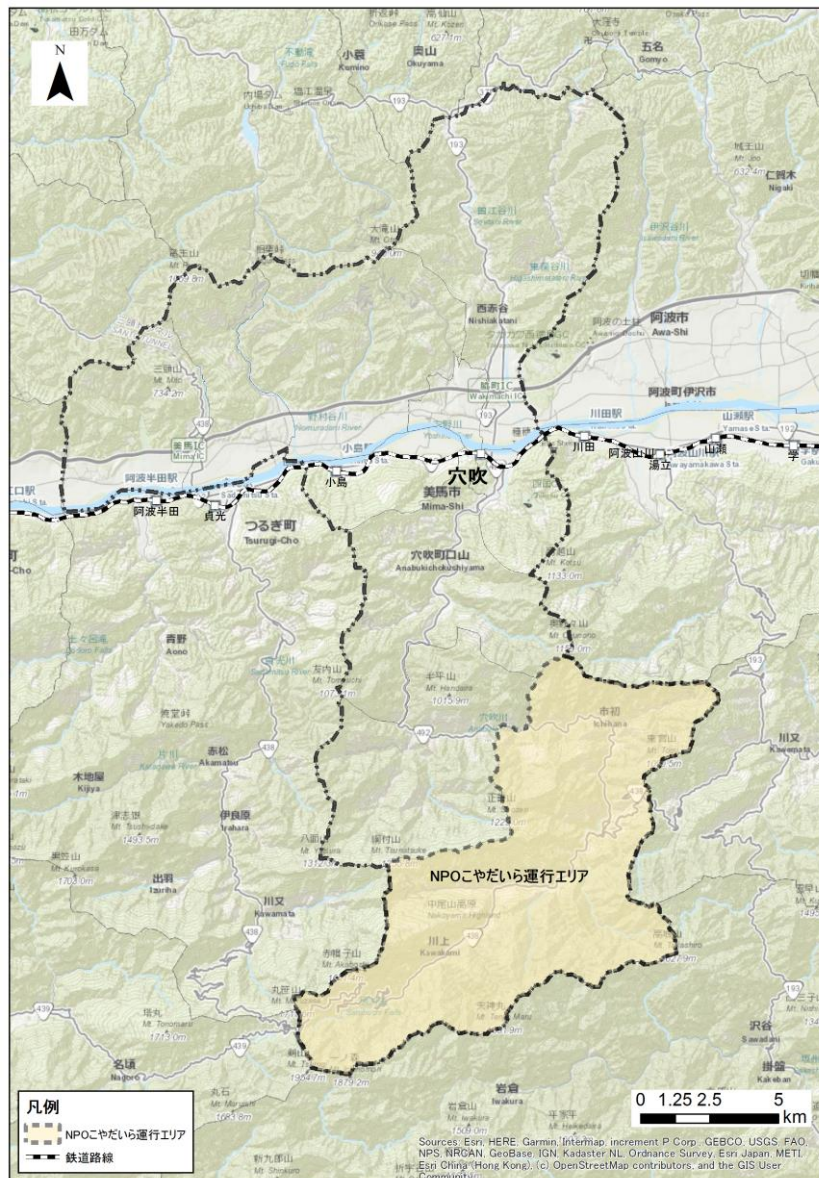


図32 公共交通空白地有償運送の運行エリア

(2) 利用状況

- 平成30年度の利用件数は81件（利用人数：168名）である。
- 利用者の属性別に見ると、女性の利用が約9割を占めている。12月～2月の利用が少なく、3月に最も多い。曜日別では木曜日の利用が多い傾向が見られる。

表16 平成30年度NPO法人こやだいら事業等月別集計表

項目 月	診療所				地域内				地域外				計				走行距離 (km)
	件数	人数	男性	女性	件数	人数	男性	女性	件数	人数	男性	女性	件数	人数	男性	女性	
4月	4	10	0	10	1	1	0	1	1	1	0	1	6	12	0	12	150.70
5月	3	8	0	8					2	2	1	1	5	10	1	9	177.60
6月	3	6	0	6	1	7	7	0	1	1	0	1	5	14	7	7	244.70
7月	5	13	0	13					1	1	0	1	6	14	0	14	145.60
8月	6	14	0	14	1	1	0	1	1	4	0	4	8	19	0	19	177.70
9月	5	10	0	10	1	1	0	1					6	11	0	11	67.40
10月	8	17	3	14					1	1	1	0	9	18	4	14	236.40
11月	6	15	0	15	1	1	0	1	2	2	0	2	9	18	0	18	187.20
12月	3	7	0	7									3	7	0	7	52.00
1月	3	7	0	7	1	1	1	0	1	1	1	0	5	9	2	7	121.50
2月	3	5	0	5					1	2	0	2	4	7	0	7	57.20
3月	14	28	1	27					1	1	0	1	15	29	1	28	236.90
計	63	140	4	136	6	12	8	4	12	16	3	13	81	168	15	153	1854.90

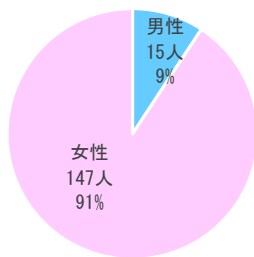


図33 性別利用者数

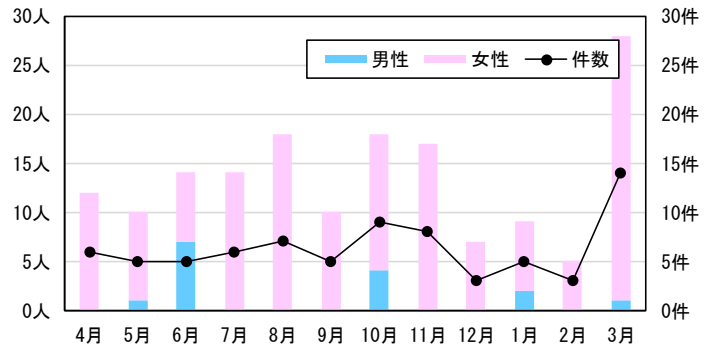


図34 月別・性別利用者数

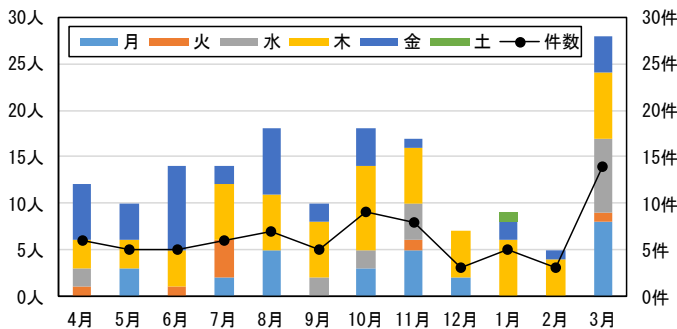


図35 月別・曜日別利用者数

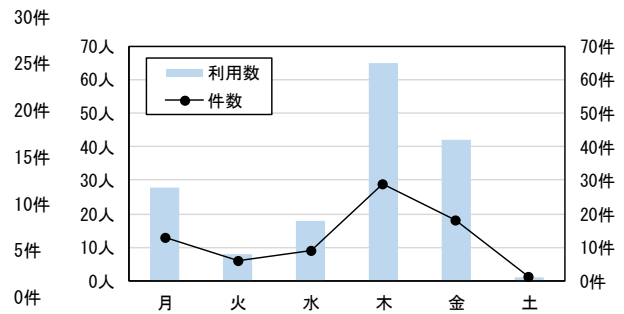


図36 曜日別利用者数

(3) 公共交通空白地有償運送の利用実態

利用の目的地は木屋平診療所が最も多く、その他に脇町や市外への利用も見られる。

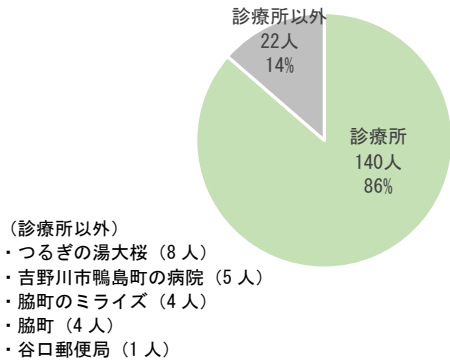


図 38 目的地別利用者数

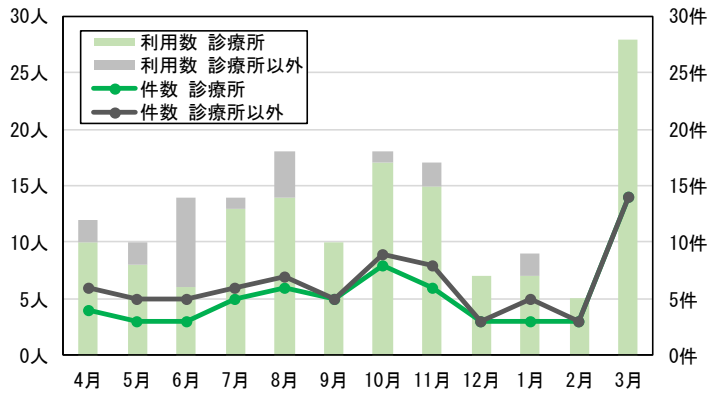


図 39 月別・目的地別利用者数

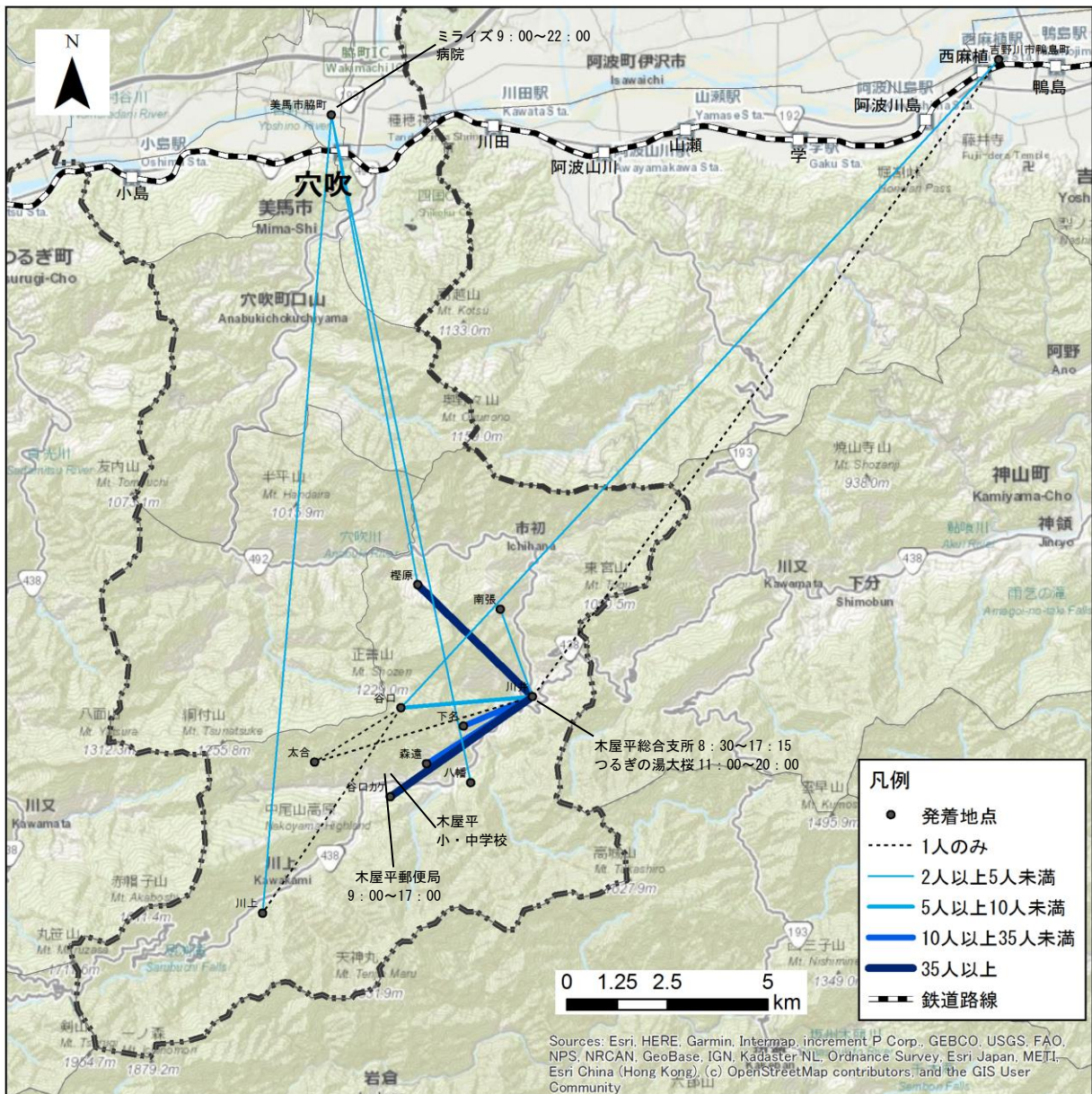


図 40 公共交通空白地有償運送発着地点図(H30)

表 17 運行サービスの概要

運行主体	NPO法人こやだいら
名称	公共交通空白地有償運送
運行形態	ドア・トゥ・ドア方式のデマンド運行（平成20年4月より運行開始）
運行頻度	<ul style="list-style-type: none"> 運行時間帯は、市営路線バスとの連絡のため6～21時 年末年始6日間を除き無休
運送の対価	<ul style="list-style-type: none"> 運行1回につき1km当たり130円（乗り合わせ人数により割安） ※2人だと市営バスの運賃を上回り、3人で同額程度 30分当たり100円の待機料金を設定
車両	普通車及び軽自動車45台
サービスの 特徴	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域は木屋平地域全域で、発地と着地が地域内であれば、地域外への利用も可能である（利用対象者は、対象地域の住民及び親族等） 予約受付時間帯は、月曜日、水曜日、金曜日の午前中のみ
競合状況	<ul style="list-style-type: none"> 市営バス「穴吹・木屋平線」が1日当たり3.0回運行 タクシー事業者は美馬市中心部にあるが、木屋平地域にはない

表 18 登録・利用者状況と仕組み・制度

登録者数	341人（平成26年度実績）
利用者数	利用者数（平成30年度：168人） ※平成26年実績：467人
仕組み・制度	<ul style="list-style-type: none"> 市との契約関係はなく、運営協議会は、更新登録時に開催 利用にあたっては、一人当たり年間1,000円の利用登録料が必要 ドライバー認定講習の受講料の全額をNPO法人が補助

表 19 運転者・運行など

運転者数	<ul style="list-style-type: none"> 運転者は45名（うち女性6名）で、平均年齢は約65歳
運転者などの 待遇など	<ul style="list-style-type: none"> 過去3年間に人身事故を起こしていないことが運転者の要件 運転者の報酬は運送の対価の85%
車両の 導入方法	<ul style="list-style-type: none"> すべて、運転者の持ち込み 車両保険は個人で加入、NPO法人としては任意保険（搭乗者保険）を無制限とすることを推奨。※相乗りを認めているため重要
運行管理の 方式	<ul style="list-style-type: none"> 年1回、警察署と劇団による交通ルールや運転技能の講習会を開催 運転者の家族に聞き取りを行い、運転者の健康状態を定期的に把握

表 20 事業経営など

事業収支	<ul style="list-style-type: none"> NPO法人こやだいらの収益事業3事業の合算で、NPO法人の設立当初から黒字経営
他の事業との 兼務	<ul style="list-style-type: none"> NPO法人として7事業のうち、収益事業（3事業）は、公共交通空白地有償運送、高齢者生活支援事業（社会福祉協議会からの受託事業）、農林業作業支援事業（有償ボランティア事業）の3つ。
資金の確保 など	<ul style="list-style-type: none"> 運行補助は一切なく、NPO法人の立ち上げにも補助は受けていない。

表 21 サービス改善のための取組と課題

利用促進策 など	<ul style="list-style-type: none"> 乗降用の踏み台、買い物の荷物運びなど、運転者が利用者ニーズにあわせてサービスを改善 旧中学校の跡地に、行政、買い物、医療等の機能を集約した「小さな拠点」の整備が進められており、目的地の集約による運行の効率化が期待
課題	<ul style="list-style-type: none"> 運転者の高齢化が進んでおり、今後の確保が課題 NPO法人の運営を引っ張っていくリーダーの育成が課題
成功の ポイント	<ul style="list-style-type: none"> 互いに助け合う生活・文化がもともと地域に根付いていた 移動手段の確保だけでなく、地域の課題を解決する事業や住民の意識改革に繋がる事業等を複数展開していること。その事業を将来的に持続可能で身の丈にあった7つの事業に絞り込んだこと。

参考）出典（下記）、及び事業者ヒアリングによる補足

http://www.pref.okayama.jp/uploaded/life/553115_4409013_misc.pdf

3-5 その他交通手段（スクールバス等）の現状

- 美馬市の小中学校では、スクールバス通学を行っている。利用者は179名（幼児：4、小学生：143、中学生32）である。
- スクールバスは14～19人乗りの車両であり、穴吹中学校や木屋平小中学校では、20名程度の空席が見られる。

表 22 スクールバス車両状況
(市バス車両運行)

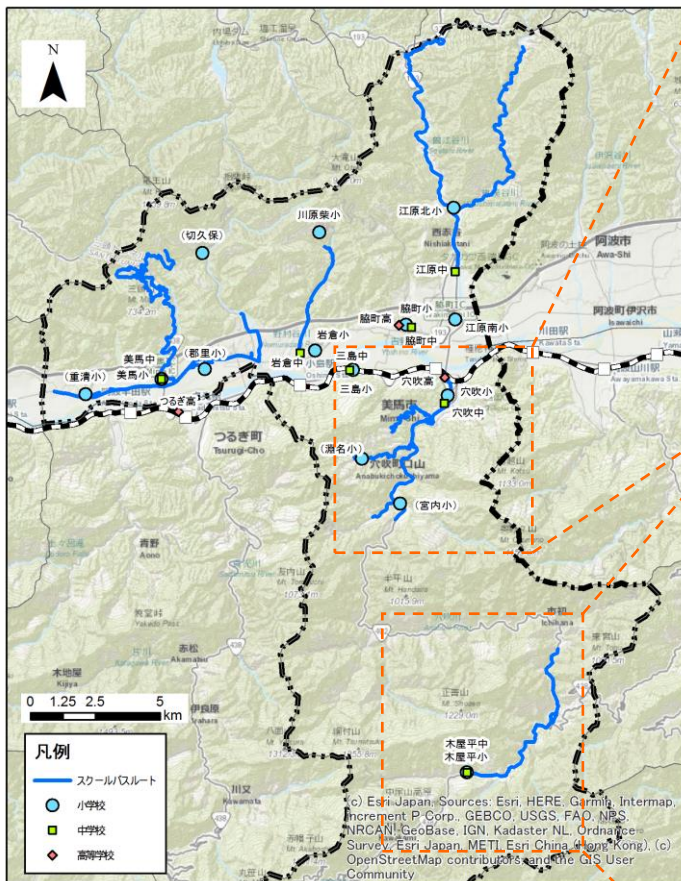
地区	学校名	車種	車両最大乗車数	利用人数	空席数
脇町	江原北小学校 (江原東)	トヨタハイエース	14	5	9
美馬町	美馬小学校 (重清北)	トヨタハイエース	14	13	1
		三菱ふそうローザ	24	20	4
		三菱ふそうローザ	24	16	8
	美馬小学校 (芝坂・郡里)	トヨタハイエース	13	13	0
		三菱ふそうローザ	24	20	4
		三菱ふそうローザ	24	17	7
美馬小学校 (重清西)	トヨタハイエース	13	12	1	
	三菱ふそうローザ	24	18	6	
	トヨタハイエース	28	9	19	
穴吹町	穴吹小学校 (宮内)	三菱ふそうローザ	24	18	6
	穴吹中学校 (宮内)	トヨタコースター	28	9	19
木屋平	木屋平 小・中学校	トヨタコースター	25	5	20

表 23 スクールバス車両状況
(タクシー車両運行)

地区	学校名	利用人数
脇町	江原北小学校(清水)	4
	岩倉小学校(川原柴)	1
	岩倉小学校(中野)	0
	江原中学校(江原東)	5
	江原中学校(清水)	6
	岩倉中学校(平帽子)	0
穴吹町	穴吹小学校(淵名)	3
	穴吹小学校(初草・中野)	7
美馬町	美馬中学校(重清北)	5

※タクシーは、タクシー事業者が利用数に併せて車両を使用。
※利用人数は、幼稚園児、小学生、中学生が対象。

※車両最大乗車数は、運転席を除く席数。
※利用人数は、幼稚園児、小学生、中学生が対象。



※2019年時点の状況図
※()は休廃校となった学校を示す。

図 41 スクールバスルート図

第4章 公共交通の利用実態及びニーズの把握

4-1 公共交通の利用実態

(1) 市営路線バスの利用実態

①調査概要

- 市営路線バスの乗降車の調査記録に基づき、利用実態の把握を行った。

表 27 調査概要

調査期間	令和元年9月1日～30日
調査対象	市営路線バス2路線（穴吹・木屋平線、穴吹・道の駅うだつ線）
調査手法	バス運転手による調査票の記録
記録日数	穴吹・木屋平線（車両1）：30日 穴吹・木屋平線（車両2）：23日 穴吹・道の駅うだつ線（車両1）：30日 ※台風により一部の便は運休

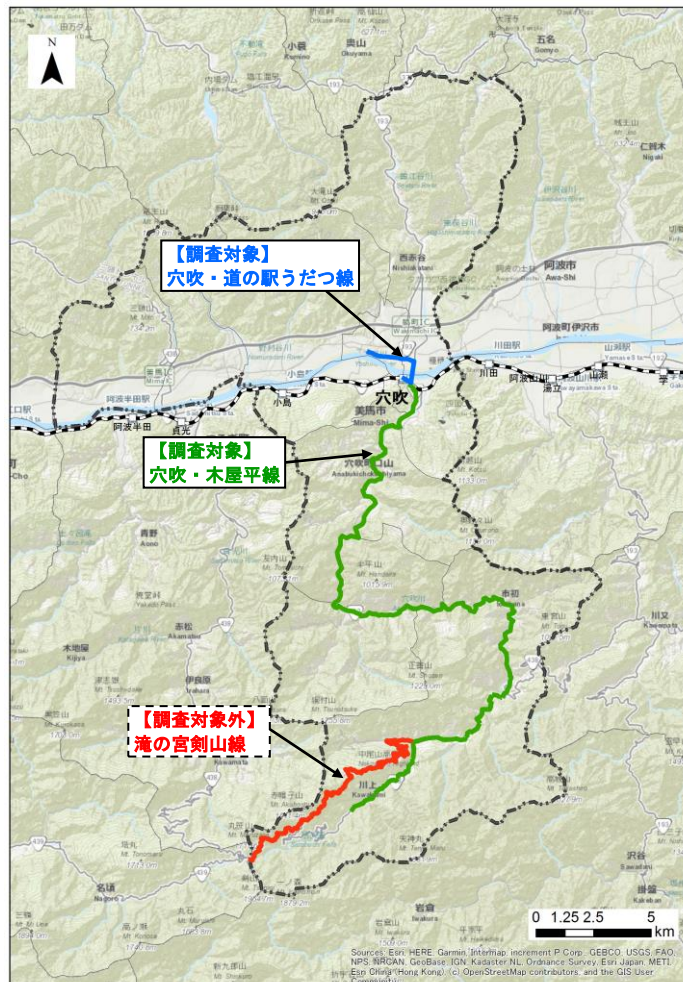


図 42 調査対象

②調査結果

a) 結果内容のまとめ【市営路線バス（穴吹・木屋平線）】

表 28 調査結果まとめ（穴吹・木屋平線）

調査項目	調査結果
●年間利用者	・年間 1,880 人、1 日当たり 5.2 人が利用している（平成 30 年度実績）。
●利用率	・1 便あたり平均乗車人員は、0.7 人となっている（平成 30 年度実績）。 ・R1.9 月実績（1 ヶ月間）の利用者数は 134 人で、1 便あたり平均乗車人員は、0.6 人であった。
●稼働率 （R1.9 月実績）	・運行区間によって乗降客がいない区間が多数あり、便によって 1 ヶ月間全く利用されていない区間（川上～谷口下）がある。また個別の便単位では、201 便のうち 112 便が出発～到着まで空バス運行している状況にある。 ・利用数が最も多い便（6:40（川上→穴吹）38 人/月）でも、27 人乗り車両（補助席含む）に対する最大乗車数は 5 人である。
●利用傾向 （R1.9 月実績）	・木屋平地区をはじめ、南側の区間ほど利用者が少ない傾向がある。 ・木屋平地区で乗降する利用者は 91 人（全利用者のうち約 7 割）である。 木屋平地区のみ 30 人 地区跨ぎ(北→南) 28 人 地区跨ぎ(南→北) 33 人 ※上記以外（川瀬橋より北地区）の利用 43 人
●利用実態 （R1.9 月実績）	・川瀬橋より北地区では、穴吹地区の「土場」区間の利用者が多く、付近には穴吹中学校・小学校のほか、平野整形外科や中野歯科といった美馬ふれあいバス（デマンドバス）の目的地として利用されている施設が複数存在する。 ・川瀬橋より南地区（木屋平地区）では、総合支所の最寄停留所区間の利用者が最も多く、74 人である。総合支所より南側は木屋平小中学校付近までの一定の利用が見られ、それより南側は月 10 人の利用であり、利用者がいない便が多数ある。
●その他 （R1.9 月実績）	・川瀬橋より南地区内の範囲で乗降する利用者のほとんどが木屋平小中学校のスクールバスの運行区間（概ね龍光寺～びやがいち）と重複している。 ・川瀬橋より北地区内の範囲で乗降する利用者のほとんどが穴吹小中学校のスクールバスの運行区間（概ね白人神社～穴吹中）と重複している。

b) 結果内容のまとめ【市営路線バス（穴吹・道の駅うだつ線）】

表 29 調査結果まとめ（穴吹・道の駅うだつ線）

調査項目	調査結果
●年間利用者	・年間 1,426 人、1 日当たり 4.0 人が利用している（平成 30 年度実績）。
●利用率	・1 便あたり平均乗車人員は 0.7 人となっている（平成 30 年度実績）。 ・R1.9 月実績（1 ヶ月間）の利用は 136 人で、1 便あたり平均乗車人員は 0.8 人であった。
●稼働率	・運行区間によって乗降客がいない区間が多数あり、176 便のうち 80 便が出発～到着まで乗降客がいない状態である。 ・利用数が最も多い便（8:10（穴吹駅→道の駅うだつ）32 人/月）でも、最大乗車数は 5 人である。
●利用傾向・実態	・全体の利用では北側の区間ほど利用者が少ない傾向がある。 ・全利用者 136 人のうち ：全区間（穴吹駅～道の駅うだつ）の利用者は 36 人。 ：南側の区間（穴吹駅～マルナカ前）を主に利用する利用者は 90 人。 ：北側の区間（県民局南～道の駅うだつ）を主に利用する利用者は 10 人。
●その他	・沿線の徒歩圏内には美馬ふれあいバス（デマンドバス）の目的地として利用されている施設が多数集積する。

c) 結果内容のまとめ【市営路線バス（滝の宮・剣山線）】

表 30 調査結果まとめ（滝の宮・剣山線）

●年間利用者	・年間 218 人、1 日当たり 2.6 人が利用している（平成 30 年度実績）。
●利用率	・1 便あたり平均乗車人員は 1.2 人となっている（平成 30 年度実績）。
●利用実態	・調査対象外
●その他	・穴吹木屋平線「滝の宮」停留所から「見の越」停留所までの間を一日一往復 ※穴吹駅 8:20 発→滝の宮 9:34 着・滝の宮 9:50 発→見の越 10:45 着・（登山）・見の越 14:15 発→滝の宮 15:10 着・滝の宮 15:19 発→穴吹駅 16:33 着の一往復 （遊歩道約 80 分、大剣道約 60 分、尾根道約 40 分、行場約 90 分） ・期間中は毎日運行 春：平成 31 年 4 月 27 日～令和元年 5 月 12 日まで 夏：令和元年 7 月 13 日～令和元年 9 月 1 日まで 秋：令和元年 10 月 12 日～令和元年 11 月 4 日まで

(2) 美馬ふれあいバスの利用実態

① 調査概要

- 美馬ふれあいバスの年間予約履歴を用いて、利用者実態を整理した。

表 31 調査概要

対象データ期間	2018年6月～2019年5月 (運行日数：241日)
整理対象	調査期間(1年間)の美馬ふれあいバス(デマンドバス)の利用者
手法	美馬ふれあいバス(デマンドバス)の予約履歴の整理・分析

1 地区：美馬町西部
 2 地区：美馬町東部、脇町西部
 3 地区：脇町中央部、東部
 4 地区：穴吹町

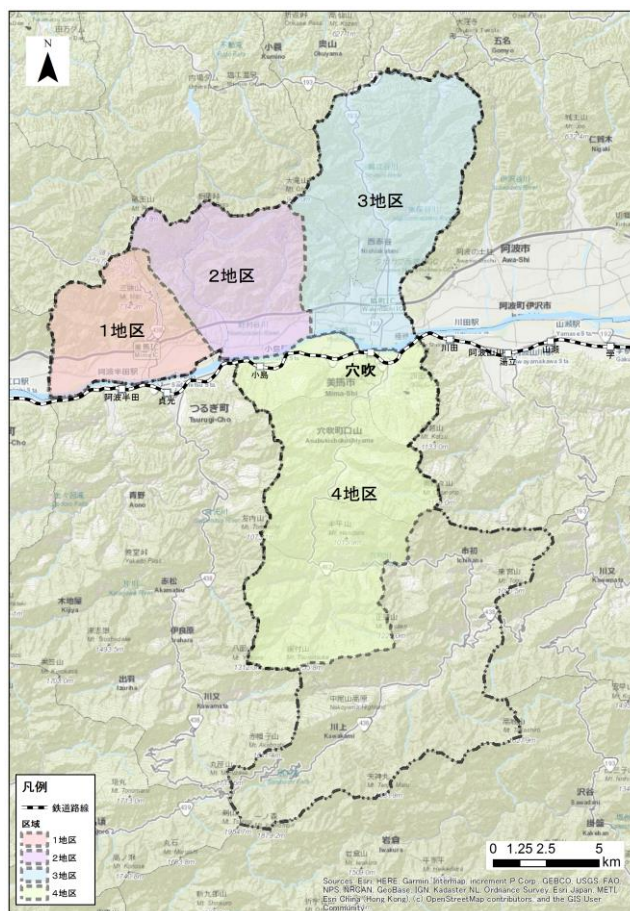


図 43 調査対象区域
(美馬ふれあいバス運行区域全域)

②調査結果

a) 結果内容のまとめ【美馬ふれあいバス】

表 32 調査結果まとめ（美馬ふれあいバス）

調査項目	調査結果
●利用者	・年間利用者は 17,895 人で、高校生以下は 7,022 人(約 39%)、一般は 10,873 人(約 61%)となっている。
●利用率	・一日当たり 74 人の利用者数で、1 便当たり平均乗車人員は 2.25 人である。
●登録者	・登録者数は、死亡又は転出者等を含み 2,843 人(2019 年 6 月時点)である。 ・登録者に対する 1 年間の利用者は 476 人(約 17%)であり、登録していても利用していない方が 8 割以上も存在する。
●稼働率	・平日(月～金)の運行日は、ほぼ 100%の稼働率を保持しており、曜日別に見ても一定の利用がなされ、極端に利用の少ない曜日等は発生していない。 ・年間利用者(17,895 人)のうち、高校生利用では行き 7:30 便が 5,791 人(約 32%)、一般利用者では行き 8:30 便、10:00 便が 1,000～2,000 人(約 6～11%)と多くなっている。 ・帰り便では、12:45、16:00、17:00 の時間帯で、一般利用者と高校生利用が多く見られ、各便の年間乗車数は 1,200～1,600 人程度である。 ・帰り 9:15 便の利用者は年間でも 7 人程度と極端に需要が少ない状況である。
●利用傾向	・男女別では、男性 29%、女性 71%の状況にあり、年齢別では、高校生以下(約 39%)、20～65 歳未満(約 8%)、65 歳以上(約 53%)の状況にある。 ・地区別の利用状況を見ると、地区 1(約 38%)、地区 3(約 27%)、地区 4(約 20%)、地区 2(約 16%)の順に利用が多く見られる。
●キャンセル率 (利用者による予約キャンセル)	・年間で約 9%の予約キャンセルが発生している。(R1.9 月実績でも同様に約 9%) ・時間帯別では、行き 7:30 便で年間 541 件の予約キャンセルが発生している。また、帰り 12:45 便、17:00 便でも 200 件以上の発生が見られる。
●予約お断り (オペレーターによる予約お断り)	・予約お断り件数は、R1.9 月実績で 99 件(5 件/日程度)あり、うち利用者の多い便(8:30、10:00、12:45、16:00、17:00)で 83 件も発生している。 ・行き 7:30 便は高校生優先となっており、それ以降の時間帯で予約お断りが発生しており、特に、帰り便(12:45、16:00、17:00)で予約お断りが多く、帰宅高校生と一般利用者の混在により、夕方の便で予約お断りが多くみられる。 ・また、これら予約お断りが発生する時間帯より前の便が、行き・帰りの時間間隔が 45 分と短くなっていることから、当該時間帯に予約が集中し、予約お断りが多くなっていることが想定される。
●利用実態 (地区別学生・一般別)	・高校生以下の利用では、行き 5,811 人の利用者に対して帰りの利用が 1,211 人と少なくなっている。定期乗車券(1 か月で 3,000 円)は朝しか利用できないこと、回数乗車券(300 円×11 枚: 3000 円)で割高となっていること、最終便が 17:00 と早いこと等が要因と考えられる。 ・各地区 1～4 からの利用実態としては、脇町地域への移動が主となっている。需要が集中する朝の行き便、昼・夕の帰り便で、脇町地域周辺に各地区からの車両が同一ルートを輻輳しており、ドア・ツー・ドアのサービス水準が確保される一方で非効率な運行ともなっている。

※高校生以下：19 歳以下の利用者

4-2 市民の外出行動・公共交通の利用実態・ニーズ

美馬市都市計画マスタープランにおける「美馬市の将来のまちづくりに関するアンケート調査結果（H28.11）」をもとに、市民の外出行動や公共交通の利用実態、公共交通へのニーズなどの把握を行った。

■美馬市都市計画マスタープラン策定時のアンケート調査概要

表 33 配布・回収状況について

調査期間	平成 28 年 8 月～9 月
調査対象	美馬市の全域(市内に居住する 20 歳以上 60 歳未満の男女)
調査手法	郵送による調査票の配布・回収
配布・回収票数	配布:2,100 票 回収:712 票(回収率 33.9%)

- 市民意向を把握する設問のうち、下記項目を対象に利用実態及びニーズの把握を行った。

表 34 アンケート項目と本計画書での分析対象

設問番号	項目	分析対象 ●
回答者自身のことについて		
問 1	性別	●
問 2	年齢	●
問 3	職業	●
問 4	居住形態	
問 5	家族構成	
問 6	居住地域	●
問 7	居住年数	
問 8	今後も居住地域に住み続けたいかどうかについて	●
問 9	居住地域に住み続けたい理由	●
問 10	引っ越したい理由	●
問 11	住み替える場合に優先すること	
問 12	居住地域で重要又は欠かせないと考える施設	
問 13	住み替える場合に必要な制度	
回答者の日常生活について		
問 14-1-①	日用品等の主な購入先	●
問 14-1-②	日用品等の買い物の頻度	●
問 14-1-③	日用品等の購入先までの主な交通手段	●
問 14-1-④	購入先までの主な交通手段の利便性の評価	●
問 14-2-①	買回り品の主な購入先	
問 14-2-②	買回り品の購入先までの主な交通手段	
問 14-2-③	購入先までの主な交通手段の利便性の評価	
問 15	購入場所で買い物をする理由	
問 16	購入場所について今後あると良いもの／より充実してほしいもの	
居住地域について		
問 17	居住地域の現在の状況	
問 18	居住地域の生活環境の要素についての現在の評価	●
問 19	居住地域の今後の在り方	
今後のまちづくりにについて		
問 20	少子高齢化・人口減少が居住地域へ与える影響	●
問 21	今後のまちづくりにおいて重要なこと	
自由意見		
問 22	本市のまちづくりにについての意見	
問 23	今後の「まちづくり」についての意見やアイデア	

1 回答者自身について

① 回答者の属性

- 回答者は、すべての地区で女性の割合が多くなっており、年齢は40～50代が5～8割と多い。
- 職業は「会社員・公務員・団体職員」が過半数程度となっている。



図 44 市内の地区区分図

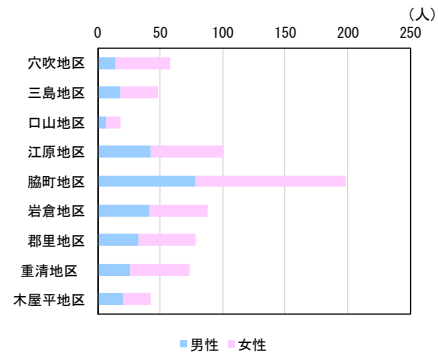


図 45 性別回答者数

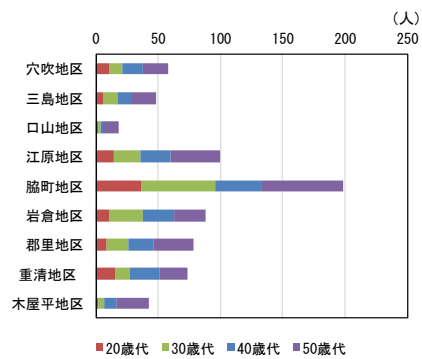


図 46 年代別回答者数

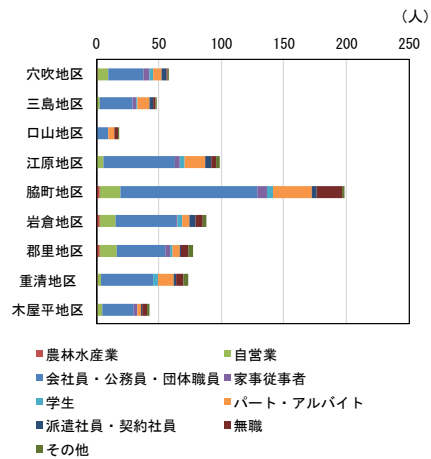


図 47 職業別回答者数

② 現在の居住地域に住み続けたい理由

- 問8、問9の結果から、「公共交通の利便性が良い」ために住み続けたいと回答した方の居住地域を整理した。(該当者 13 名、非該当者 694 名)
- どの地区でも「公共交通の利便性が良い」と回答した割合は低く、穴吹地区、三島地区、木屋平地区では回答者は0人であった。

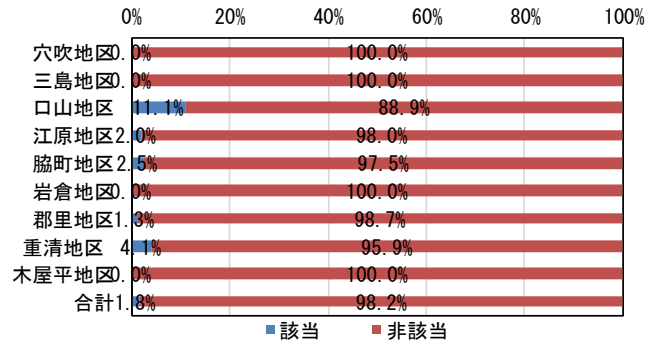


図 48 居住地区別の回答割合

表 35 居住地区別の回答数

単位: 人

居住地区	設問9の回答		合計
	該当	非該当	
穴吹地区	0	58	58
三島地区	0	48	48
口山地区	2	16	18
江原地区	2	99	101
脇町地区	5	194	199
岩倉地区	0	88	88
郡里地区	1	77	78
重清地区	3	71	74
木屋平地区	0	43	43
合計	13	694	707

※未回答者を除く

③ 現在の居住地域から引っ越したい理由

- 問8、問10の結果から、「公共交通の利便性が悪い」ために引っ越したいと回答した方の属性、地域を整理した。(該当者 65 名、非該当者 642 名)
- 都市マス区分別では、三島地区、江原地区、岩倉地区、郡里地区で「公共交通の利便性が悪い」と回答した方が1割以上であった。

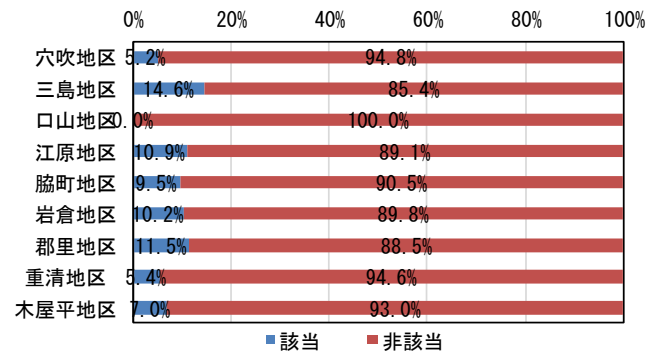


図 49 居住地区別の回答割合

表 36 居住地区別の回答数

単位: 人

居住地区	設問10の回答		合計
	該当	非該当	
穴吹地区	3	55	58
三島地区	7	41	48
口山地区	0	18	18
江原地区	11	90	101
脇町地区	19	180	199
岩倉地区	9	79	88
郡里地区	9	69	78
重清地区	4	70	74
木屋平地区	3	40	43
合計	65	642	707

※未回答者を除く

2 日常生活について

(1) 日用品等の買い物について

- 問 14-1-①～④の結果から、日用品等の主な購入先、頻度、交通手段とその利便性について、地区毎の意見を整理した。
- 購入先は、多くの地区で、マルナカ脇町店等がある脇町中心地区への移動が伺える。一方で、重清地区、郡里地区では、各々の地区内での移動が確認できる。
- 頻度は、多くの地区で、「週に2日以上」と回答が得られる一方で、木屋平地区では「週に1回」と買い物の頻度が低い傾向が確認できる。

- 交通手段は、すべての地区で「自動車」を利用した回答が多く得られた。
- バスを利用すると回答されたのは、脇町地区の40歳代の女性であった。
- 全人口の通勤時の利用割合（自動車 87.0%、バス 0.26%）に対し、自動車 94.0%、バス 0.14%と、バスの利用が少ない傾向がわかった。
- 利便性は、ほとんどの地区で「満足」、「やや満足」の回答がある一方で、木屋平地区では「やや不満」、「不満」の回答が多い。その回答数を年代別に見ると、50歳代で65%であった。

表 37 居住地区別の回答数

	穴吹地区	三島地区	口山地区	江原地区	脇町地区	岩倉地区	郡里地区	重清地区	木屋平地区	合計
① 日用品等の主な購入先										
自宅の近所のスーパー、お店(コンビニエンスストアを含む。)	5	1	0	23	26	11	12	21	2	101
脇町東部地区(デコール脇町店付近からキョーエイ共進店付近)	2	1	2	16	16	2	0	1	1	41
脇町中心地区(マルナカ脇町店付近からキョーエイ脇町パルシー店付近)	47	40	16	56	148	61	25	8	26	427
美馬郡里地区(デイリーマート美馬店付近)	1	1	0	0	3	5	28	8	0	46
美馬重清地区(マルナカ美馬店付近)	0	1	0	1	2	1	7	34	0	46
その他	0	1	0	1	0	1	0	0	0	3
市外	2	3	0	2	3	5	3	0	8	26
宅配・通販・共同購入(生協)などを利用する	1	0	0	1	1	2	3	2	5	15
合計	58	48	18	100	199	88	78	74	42	705
② 買い物の頻度										
ほぼ毎日	8	7	5	21	54	20	21	17	0	153
週に2日以上	30	29	8	56	103	45	35	45	12	363
週に1回	17	10	5	20	32	16	19	10	27	156
2週間に1回	2	1	0	2	7	2	3	2	3	22
月に1回	1	0	0	1	0	3	0	0	0	5
月に1回未満	0	1	0	1	2	2	0	0	0	6
合計	58	48	18	101	198	88	78	74	42	705
③ 購入先までの主な交通手段										
バス	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
タクシー	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
自動車	54	47	17	97	183	81	75	69	37	660
バイク	0	0	0	0	0	1	1	2	0	4
自転車	1	1	0	0	5	3	0	2	0	12
徒歩	3	0	0	2	8	0	1	0	2	16
その他	0	0	0	1	0	3	0	1	2	7
合計	58	48	17	101	198	88	77	74	41	702
④ 購入先までの主な交通手段の利便性(便利さ)										
満足	22	16	5	46	89	25	33	23	3	262
やや満足	25	19	4	35	78	31	22	32	7	253
やや不満	6	8	5	13	21	23	15	14	13	118
不満	5	5	3	7	10	8	7	4	18	67
合計	58	48	17	101	198	87	77	73	41	700

※未回答者を除く

表 38 年代別回答数・割合

購入先までの交通手段の利便性を「やや不満」、「不満」と回答した方

年代	回答数			割合
	「やや不満」	「不満」	合計	
20歳代	0	1	1	3%
30歳代	1	1	2	6%
40歳代	3	5	8	26%
50歳代	9	11	20	65%
合計	13	18	31	100%

3 今後のまちづくりについて

① 少子高齢化・人口減少が居住地域へ与える影響

- 問20の結果から、少子高齢化・人口減少が居住地域へ与える影響に「公共交通の利用者が減少し、JR、バス路線の撤退や本数の削減など、交通サービスが低下する」と回答した方の属性、地域を整理した。
- 木屋平地区では「公共交通の利用者が減少し、JR、バス路線の撤退や本数の削減など、交通サービスが低下する」と回答した方が8割を超え、他の地区より多いことがわかった。

《設問内容》

問20 少子高齢化・人口減少が居住地域へ与える影響。

⇒ 「公共交通の利用者が減少し、JR、バス路線の撤退や本数の削減など、交通サービスが低下する」と回答した方 406 名、その他 301 名

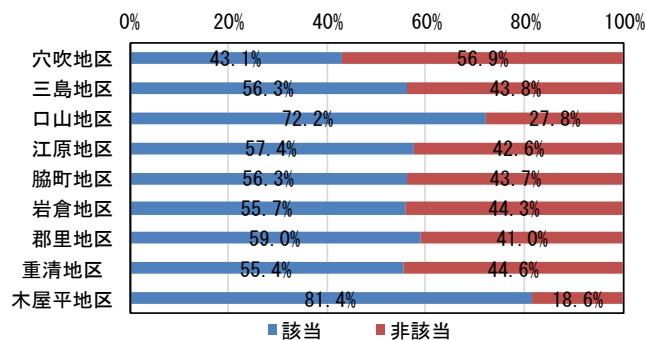


図 50 居住地区別の回答割合

表 39 居住地区別の回答数

単位: 人

居住地区	設問20の回答		合計
	該当	非該当	
穴吹地区	25	33	58
三島地区	27	21	48
口山地区	13	5	18
江原地区	58	43	101
脇町地区	112	87	199
岩倉地区	49	39	88
郡里地区	46	32	78
重清地区	41	33	74
木屋平地区	35	8	43
合計	406	301	707

※未回答者を除く

4 その他自由意見等

① 居住地域の生活環境の要素についての評価

- 問 18 の結果から、公共交通の利便性について、「不満」や「やや不満」と感じている方の満足度に関する意見を整理した。

表 40 公共交通の利便性について、「不満」や「やや不満」と感じている方の意見

種類	意見（黒：共通、黒太：JR、赤：美馬ふれあいバス、紫：市営路線バス） 〈〉には意見のあった地区を示す
交通手段が充実していないことに関する意見	<ul style="list-style-type: none"> どこへ行くにも行きづらい<穴吹> 公共交通手段なし<三島、脇町> バスや電車が充実していない。市全体に充実させてほしい。〈岩倉、重清、郡里〉 バスや列車を利用できる環境が整備されていない。〈重清〉 交通手段がタクシーや自家用車に限られている。車がないと動けない。〈穴吹、三島、口山、江原、脇町、岩倉、郡里、重清、木屋平〉
利便性に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> バスや鉄道の利便性が低い。〈重清、江原〉 公共交通機関までが遠い、停留場等分かりにくい。バスやJRなど身近に使いたい。〈三島、江原、脇町、穴吹、重清、郡里、木屋平〉 JR、バスの本数がない。もっと増やしてほしい。バスの便が少なく生活が困難。〈三島、脇町、岩倉、重清、口山、江原、木屋平〉 デマンドバスがあるが全く使えない。（塩江ルートが欲しい）便数を増やして欲しい。〈脇町〉 バスはあるが大変だと聞く。もう少し年配の人に優しい利用できる交通方法にしてあげてほしい。〈脇町〉
料金に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 乗り合いバス（ワンコインタクシー）は時間が調整しにくい。〈三島、岩倉〉 高齢者が利用しやすいようにバスがもう少し低料金だといい。〈穴吹〉 ふれあいバスは少々値が上がる。〈脇町〉 タクシー利用にも費用が高い。〈木屋平〉
運行の仕組みに関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 美馬市が運行しているバスだが、予約がなくともどこでも乗れたら便利になる。ふれあいバスは予約制なので使いにくい。〈江原、岩倉、郡里〉 ふれあいバス→利用するのに不便。利用できないこともある。高校生、行きは定期があるのに帰りはないのが困る。〈江原〉 利用の仕方が不明。〈重清〉
将来への不安に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 1人暮らしの高齢者が利用するには不便。老後は不安。〈穴吹、脇町、郡里〉 現在は車を運転していて不便さはあまりないが、これから年を取っていくと心配である。〈口山〉 交通弱者にもっと配慮すべきである。高齢者の運転免許返納も進まないと思う。〈江原〉 高齢化により運転できなくなると交通手段がなく、町へ出てしまいますます人は少なくなる。〈木屋平〉 高齢者の足となる細やかな交通整備を望む。〈木屋平〉
駅駐車場に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 駅に駐車場が少ないので自動車を利用しづらい。〈江原〉 利便性はない。穴吹駅に駐車場が欲しい。〈脇町〉 JR駅前に自動車を駐車できない。月極駐車場は利用しやすい。たまに利用する人の誰が金を払うのでしょうか？〈岩倉〉
その他	<ul style="list-style-type: none"> 特定の地域（脇町地区）など何らかの形で方法がなされているように感じる。〈重清〉 巡回バスなどを走らせないのか？自家用車又はタクシー以外は何もない道が狭いのでコミバス頼みにくい。〈重清〉

4-3 事業者からみた公共交通の実態

市営路線バスや美馬ふれあいバス、**木屋平ラクバス**及びNPO法人こやだいら（公共交通空白地有償運送）の運行事業者等へのヒアリングを行い、現在の取組状況や課題点、今後の取組意向などの把握を行った。

表 41 調査概要

調査期間	令和元年9月初旬～令和元年9月下旬 令和4年6月下旬～令和4年7月下旬（木屋平ラクバス）
調査対象	市営路線バス、美馬ふれあいバス、NPO法人こやだいら（公共交通空白地有償運送）の運行事業者・管理者、木屋平ラクバス利用者、美馬市の関連部署
調査手法	直接面談方式による聞き取り調査

- ヒアリング調査の対象とそれぞれの調査内容は以下の通りとなっている。

表 42 調査の対象と内容

分類	対象者	調査内容
市営 路線 バス	美馬市 木屋平総合支所	○市営路線バスの運行状況、利用状況について ○事業者からみた運行上の課題について ○公共交通網再編への意向、今後の取組意向 など
デマ ン ド バ ス	(有) こおり	○美馬ふれあいバスの運行状況、利用状況について ○美馬ふれあいバス利用者から寄せられる要望の声 ○事業者からみた運行上の課題について ○公共交通網再編への意向、今後の取組意向 など
	(有) 剣タクシー	
	(株) うだつ	
	(有) アイシンタクシー	
木屋平 ラクバス	利用者及び登録者	○予約・受付が分かりやすいものか ○利用目的・利用日・利用料金について ○利用について不便がないか など
公共 交通 空白地有 償 運送	NPOこやだいら	○公共交通空白地有償運送の運行状況、利用状況について ○公共交通空白地有償運送の利用者から寄せられる要望の声 ○事業者からみた運行上の課題について ○公共交通網再編への意向、今後の取組意向 など
関連 部 署	美馬市 ふるさと振興課 (現 暮らし・人権課)	○学童に対する移動支援状況（スクールバス等）について ○観光面での移動支援状況（観光・買い物など）について ○福祉面での移動支援状況（外出支援策など）について ○その他、“移動”の環境に関する問題点、意向 など
	美馬市 教育委員会 教育総務課	
	美馬市 生活福祉課	
	美馬市 観光課	

(1) 市営路線バスの運行について

1. 市営路線バスの運行・利用状況について

- 穴吹・木屋平線、穴吹・道の駅うだつ線、季節運行の滝の宮・剣山線が運行している（20人乗りマイクロバス2台、サブとして1台を確保）。
- 乗降はフリー乗降（距離運賃の設定目安として旧バス停を活用）であるが、冬季は急停車によるスリップ等の危険性を考慮し、バス停にて乗降する運用としている。
- 整理券にて料金収受を行っている。
- 観光面では、剣山へのアクセスが3ルートあり、つるぎ町からのルートのバス利用者は増している傾向。3ルートがそれぞれ登山場所までアクセスしているが、美馬市から帰りはつるぎ町方面へといった連携を行うことで観光周遊ルートをつくることも想定できる。

2. 運行上の課題

- ピークには年間9000人（平成17年頃）の利用者が現状では2000人程度に落ち込む。
- 木屋平地区を除き、美馬ふれあいバス（デマンドバス）とエリアが重複しており、運行システムのあり方を検討中（料金体系は廃止された民営路線バスの体系を継続、システム改善と併せて見直しの必要性は感じているが、利用者から料金に対する要望等は今のところない）。
- マイクロバス2台の車両更新が課題（H21・H24購入し走行距離も30万kmを超える）
- 廃止を前提ではなく、「空バス」での運行を課題と捉え、運行のあり方の検討を進めたい。

3. 利用促進のために行っていること

- 運行ダイヤの見直しは、JRとの接続等に配慮し改正を進めてきている。

4. 今後の取り組み意向や、他事業者との連携・利用促進など

- 利用者の減少や「空バス」での運行の課題解消のため、令和4年3月末をもって市営路線バス穴吹・木屋平線、穴吹・道の駅うだつ線、季節運行の滝の宮・剣山線を廃止とする。
- 木屋平地区の公共交通の確保のため、木屋平ラクバス（デマンドバス）を令和4年3月16日から実証運行を開始しており、関係者協議やアンケート等を実施し必要な見直しを行い、同年10月から本格運行を行った。

(2) 美馬ふれあいバスの運行について

1. デマンドバスの運行・利用状況

(システム管理者：オペレーター)

- 会員登録は、ふるさと振興課・受付センターと各庁舎で申込を受けており（郵送での申込可）住民票の確認を行い本登録となる。受付センターでは、自宅を訪ね、乗降場所の確認・写真撮影を行い、調査票を管理している（車両が安全に停車できる乗車場所を設定）。
- 高校生の送迎は、人数も多く、全ての自宅を回ることが運行時間上困難であり、近くの施設（コンビニ等）に当該時間に集合するよう依頼している（1ヶ月前にひと月分の予約を行う）。
- 木屋平地区は、穴吹駅を自宅とする扱いで運用しているが、予約・問い合わせはほぼない。
- 予約、運行履歴は、システムで登録管理しているが、朝1便の補助便はシステム対応できないため別途管理している。
- 1時間前までの予約が前提だが、30分以上前であれば、運行に支障なければ受付している。
- 自宅から目的地、目的地から自宅の運行を基本としており、自宅から目的地までの利用がある方のみ目的地間利用も認めている（目的地間送迎はタクシー事業と競合するため）。
- 1～4号車の配車の割り当ては、各地区の近傍の号車にて配車するが、各車両に利用状況の偏りが生じる場合などは、他の号車を配車するなど、1～4号車の全体的な配車頻度のバランスは意識している。
- 行き、帰りの便の方向については基本的に遵守するよう配慮している。
- 予約の無断キャンセルは3回続けると3か月間利用できなくなるルールであるが、無断キャンセルの理由を考慮し、厳密な対応は行っていない場合がある。

(交通事業者)

- 予約を利用者都合で3回キャンセルすると、1ヶ月は乗車できないルールがあるが、現状では乗車させている状況にあるため、運用方針について再確認をお願いしたい。
- 配車ルートで目的地が被っているケースも散見される。配車方法を改善してはどうか。

2. 利用者からのニーズについて

(システム管理者：オペレーター)

- 特段大きなクレームはない。予約が取れない場合に、なぜ乗れないのかという苦情はある。
- どこにでもいけるシステムであることがとにかく配車を難しくしている。満車ではないのになぜ乗れないのかという問い合わせがある（乗車人数の問題ではなく運行時間の問題）
- 予約したのにいつくるかわからない、まちなかでの乗車は配車が遅れるという意見がある。
- 高齢者の予約は、朝の1～2便など、特定のダイヤに集中する傾向にある。
- 高校生の利用を除けば、利用者数は徐々に減少している印象がある。
- タクシーと同じサービスとして考えている利用者もおり、タクシーの場合、荷物の出し入れ等の補助を行うこともあるが、ふれあいバスでは基本的にはそこまでのサービスは行わないため、より高いサービスを求める利用者もいる。

(交通事業者)

- 市外（半田病院等）へのニーズは良く耳にするが、許容してしまうと市外ニーズに対応せざるを得なくなり、一般タクシー事業との競合が問題になる。現状では、貞光駅にて乗り換えてもらうなどの対応としたい。

3. 運行上の課題点

(システム管理者：オペレーター)

- 運行ダイヤ上、送迎場所への距離が遠い(山筋の集落等)と、先行予約を優先するために、予約をお断りすることがある(日あたり10件近く予約できないケースが発生)。
- 導入しているデマンド交通システムの運行経路作成ツールは使用していない。予約後の配車・運行経路設定に時間を要するため、オペレーターの経験に基づき配車設定。設定された運行ルートがドライバーのタブレットに表示されるが、実走行はドライバーの経験に基づく。
- ふれあいバスの継続的改善のため、毎年、アンケートを実施している。

(交通事業者)

- 現行の運行・配車システムは高額であると感じている。
- タブレットの導入で、オペレーターからの電話連絡が減少している点は効果があったといえる。

4. 利用促進のために行っていること

(交通事業者)

- 契約上の理由で利用促進には取り組んでいない。美馬市の対応次第であり、美馬ふれあいバスの利用方法が分からないという高齢者もいるため、広報について検討していただきたい。
- 利用促進の観点からは、パンフレットの配布など広報の強化や、特典付きのサービス提供などが考えられる。
- 利用者増加の観点は、予約判断を行うオペレーターに確認いただきたい。土曜運行については、利用者からの要望はあるものの、あまり高い需要は望めない(病院が休み、休日は家族の支援も得られるため)。
- 観光客等の市外からの利用については、美馬ふれあいバスはあくまで市民の移動支援の事業であり、性質が異なるため、一般タクシー事業を軸に考えてもらいたい。
- 観光客の場合、駅への送迎が多くなるため、発車時刻に間に合わないとも問題も起こりやすい。

5. 今後の取組み意向や、他事業者との連携・利用促進など

(交通事業者)

- 担当者会議の開催期間が空きすぎているため、交通事業者間の情報共有(運行・事故・トラブル等)の面からも開催頻度を上げたい(年2回程度の開催を検討)。
- 利用者ニーズ等を把握するため、ドライバーへ直接ヒアリングを行う場を開催してはどうか。
- ドライバーとしては、利用者の荷物の積み下ろし補助を行いたい(大型スーパーなどだけでも)。ルール上できないことになっているが、見てみぬ振りというのも問題であり、ドライバーの判断に任せてもらいたい。
- 荷物の量についても人の乗り降りの邪魔にならない程度であれば許容できないか。現状では膝の上における程度の荷物のみ許容しているが、長い時間、荷物を膝の上におくのも利用者にとっては厳しい。⇒際限なくなる可能性があるためルールづくりなど慎重な判断も必要
- 山間部など、運行時間が多少かかって一つの運行ルートに集約してはどうか。また、利用者数に応じて小さい車両に変更した方が運行しやすいと思われる。
- 今後の国からの補助金次第で取組意欲も変わる。運転手不足は懸念材料であり、5年後にどうなっているかは分からない。
- 配車車両の増便対応(運転手の確保)については、今後の需要増に対して、美馬ふれあいバスの増便を行うのであれば対応は可能である(1日単位で1便を増便するという意味で)。
- 減便(1~2便)する場合、9:15の帰りの便はほとんど利用がないため削減しても良いのでは。10:45~12:45までの帰りの便が空きすぎており、ここに増便を考えてはどうか。
- 美馬ふれあいバスを運行する交通事業者の要件に、予備車両(ジャンボタクシー)を1台確保となるが、「輸送」は確保するという前提で予備車両はタクシー車両でも良いなど、緩和できないか。⇒スクールバス事業との関係も踏まえ、今後検討する。

(3) 木屋平ラクバス

1. 運行の現状と課題

- 介助が必要な方はラクバスは利用できないため、そういった方に対してどのように対応するのかを検討すべき。
- 路線バス廃止に伴い、剣山登山バスも廃止。観光やイベントの際にもラクバスが活用できないのか検討。

(4) NPO法人こやだいら

1. 運行の現状と課題

- NPO 法人こやだいらの会員登録は324人で、木屋平地区住民577人(R1.5.1)に対し約半数強が登録している。会員の中には、何らかの支援を求めるわけではなく、NPOの活動を支援する意味で会員になっていただいている方もいる。
- ドライバー登録している会員(28名のうち8名が女性)の自家用車(普通車、軽自動車)を用いて、3日前までに予約した方の要望に応じて送迎している。
- ドライバーの年齢は65歳程度で、今後の人口減少により、送迎利用者も減少すると想定されるため、ドライバー不足については懸念していない。
- 利用者は年間168名(1日に1人が利用)、予約者に近い居住者からドライバーを選択。
- 基本的な運行は、木屋平地区内(公共交通空白地)の送迎を基本としているが、エリア内からの発着を前提に、域外送迎も行っている(タクシー事業者等の交通事業者はいない)。
- 域内での送迎は、診療所(郵便局やJAも併設)が多く、社会福祉協議会とも連携した運行も行っている。要介護2~4の方を送迎することもある。
- ドライバーによる乗降補助などを実施している(バスより乗用車の方が乗降が容易)。
- ドライバーの自家用車利用のため、自動車保険は無制限(11年経過しているが事故もなく、苦情もない)としている。※白タクの保険制度が創られる動きもある。
- 公共交通空白地有償運送のみでなく、地域住民の生活等を支える様々な支援事業(草刈や安否確認など)を行い、補助金に頼らず、やれるところから取り組むことが重要である。

(5) 他の関係部署について

1. 都市形成に向けた現状の取組みおよび課題

(都市計画マスタープランの位置づけ)

- 都市計画マスタープランは、市の大きな方向性を示したもので、公共交通等個々の施策の
 具体内容を示したものではない。10~20年先の方向性として示しているため、地域公共
 交通網計画では、長期計画としての整合を図っていただければよい。
- 幹線バスの位置づけは長期構想としての位置づけであり、今後5年間の地域公共交通計画
 では、地域の実情を踏まえた計画として策定すればよい。
- 「グリーンコンパクトシティ」は長期的な都市構造を示したもので、市営路線バス（穴吹・
 木屋平線や穴吹・道の駅うだつ線）の廃止等は考えておらず、美馬ふれあいバスは地域内
 のフィーダー路線として位置づけている。

(施策・事業等の取組状況について)

- JR 穴吹駅周辺整備やバス乗継拠点の整備など、拠点整備にかかる計画等の動きはない。
- 徳島自動車道の脇町インター付近で4車線化整備事業が進行中である。併せて高速道路の
 利用促進に向けたPRは行っているが、高速バスの利用促進等を行っていない。
- 高松空港までのアクセス向上のため、道路整備事業（国道193号トンネル）の計画は検討
 しているが、具体内容までには至っていない。

(美馬市地域公共交通網形成計画の作成方針について)

- 長期的な都市構造を考慮した上で、計画期間を5ケ年として、現状の利用実態に即した交
 通に関する施策を検討する。
- 徳島自動車道の4車線化、高松空港までの道路整備事業との連携の可能性は検討する。

2. 福祉面における現状の取組および課題

(移送サービスの取組及び課題)

- 病院・診療所や介護保険施設、日常生活における公共施設への書類申請・選挙等への公的な目的に伴う移動手段として、「介護タクシー」「障がい者用サービス（身体介護を伴うタクシー利用）」の事業展開を行っている。
- 介護保険適用者であるものの利用条件に該当しない方は、美馬ふれあいバスも介護タクシーも利用できない状況で、そのような方は大勢いる。病院や施設への入所など、個人の状況が様々なため、人数等の特定は困難である（美馬ふれあいバスは介護保険適用者が利用できない）。
- いずれの事業も、民間事業者が運営しており、行政による移送サービスや民間への運行支援は行っていない。利用者が多く、予約も埋まっている状況にあり、現在の民間事業者のみで適切な運用ができていないため、当面はこの状態で問題ないと考えている。
- 透析患者は、「障がい者用サービス」を利用できるが、市内では川島クリニック（脇町）のみと限られている。市外には、半田病院（つるぎ町）、吉野川医療センター（吉野川市）、阿波病院（阿波市）等があるが、長距離移動が必要なため、費用負担がかかっており、身体的リスクがある上に、公共交通を利用しにくいのが現状である。
- 上記の移送サービスのほか、市では同行援護、行動援護、移動援護等の助成・サービスを行っている。

(美馬ふれあいバスへのニーズについて)

- 過去に以下のような意見があった。
 - ・介護保険の適用者でない方が、身体的な理由で美馬ふれあいバスの乗車を断られた。
 - ・美馬ふれあいバスの利用条件を統一してほしい。
 - ・美馬ふれあいバスの色を統一し美馬ふれあいバスであることをわかりやすくしてほしい。
 - ・乗降しやすい車両にしてほしい（乗降介助やステップ出し）。
 - ・免許証返納者への割引サービスが他自治体に比べて悪い。なぜ半額じゃないのか。
- 美馬ふれあいバスの利用者からは、良い評判も聞いている。
- 移送サービスに関する意見として、「障がい者用サービスを受けるための申請に2ヶ月かかるため、その間の移動手段に困る」という意見がある。

(高齢者等の外出促進について)

- 健康予防の場を“自分の足で通える場所”にできるよう、社協と連携して事業を推進しており、これ以上場所を増やせないという状況に近い将来発生する課題がある。山間部の方の対応が困難といった状況もある。
- 美馬ふれあいバスの予約を2回キャンセル（予約を忘れた）する方がいた場合、美馬市ふるさと振興課から、長寿・障がい福祉課に連絡が入るため、当該担当者がその方の自宅を訪問し、様子を伺い介護認定を検討するという取組を行っているが、この連携については継続して展開していきたい。

3. 観光面での取組および課題

(観光面での現状・課題)

- 過去に行った観光客への聞き取り調査では、観光客の8割以上が自家用車、レンタカーを交通手段としており、美馬市の他に四国圏内を周遊する方もいる。
 - 公共交通手段として、JR 徳島線や市営路線バスがあるが、徳島空港や岡山方面からのアクセスが悪く、需要が少ない状況にある。
- #### (観光バス、公共交通と観光事業との連携について)
- 剣山の観光入込客数は、以前PR等により増加したが、徳島空港から剣山までに観光バスを設けても、需要が確保できないと考えている。
 - 美馬市のイベント「うだつをいける」「美馬市花火大会」等のイベントでは、臨時シャトルバスで対応している。
 - レンタサイクルは、過去に穴吹駅とうだつの町並み間で行っていたが、自転車の維持管理が困難で廃止した。
 - 現状では、観光面での需要が見込めない可能性が高いため、将来の動向に合わせて対応を検討する方針としたい。
 - 観光バスを検討する場合は、日常的に利用される生活目的のバスと分けて運行する方針を検討する。
 - 美馬ふれあいバス（デマンドバス）も観光客が利用できると良いとは思うが、観光客は自家用車やレンタカー利用が基本となるため、現時点では有用性が見いだせない。

4. スクールバス（教育委員会）の取組および課題

(スクールバスの現状)

- タクシー車両の規格は、教育委員会で指定した人数を送迎できるよう事業者にも手配してもらっているため、教育委員会では把握していない。
- 送迎は朝1便で午後は2～3便（概ね14時、15時、16時で学校やその日の状況により様々）である。9時から14時頃までの時間帯は、バス車両は学校にとめており、送迎以外には基本的に利用していない。
- 土日・祝日を含め、部活動の送迎や学校行事等で利用することはあるが、基本的には利用していない現状である。

(スクールバスの課題)

- 学校の統廃合がある場合、生徒数が増加するため対応が必要となる。
- 車両の老朽化など、維持管理が必要である。
- スクールバスの送迎の観点からは、公共交通の支援が必要となるような課題はない。

(スクールバスの利活用の可能性について)

- スクールバスの待機時間や帰り便を集約することによって余った車両を活用したり、ハイエースの帰路時の空きスペースを一般市民用にご利用することや時間貸し等を行うことは法的には可能と考えている。しかし、教育委員会が主体になって保護者等に説明する必要があり、安全性の確保や変動する帰宅時間にフレキシブルに対応できなくなるなどの問題が懸念されるため合意形成が非常に困難と考える。

(その他)

- スクールバスに関するアンケート調査などは、保護者や生徒から随時挙がってくるため、実施していない。
- 委託費用は、1回利用の対価を支払っている（1万円/日程度）。
- 次年度に向けた状況把握は、年明けに行うため、調整が必要であれば、年末までに提示いただきたい。

第5章 上位・関連計画の概要（美馬市が目指す地域の将来像）

5-1 地域公共交通網形成計画の位置づけ

地域公共交通が果たすべき役割の抽出に向けて、美馬市のまちづくり・都市整備に係る方針、広域的な計画、その他関連計画等から、美馬市が目指す地域の将来像を整理する。

《上位計画》

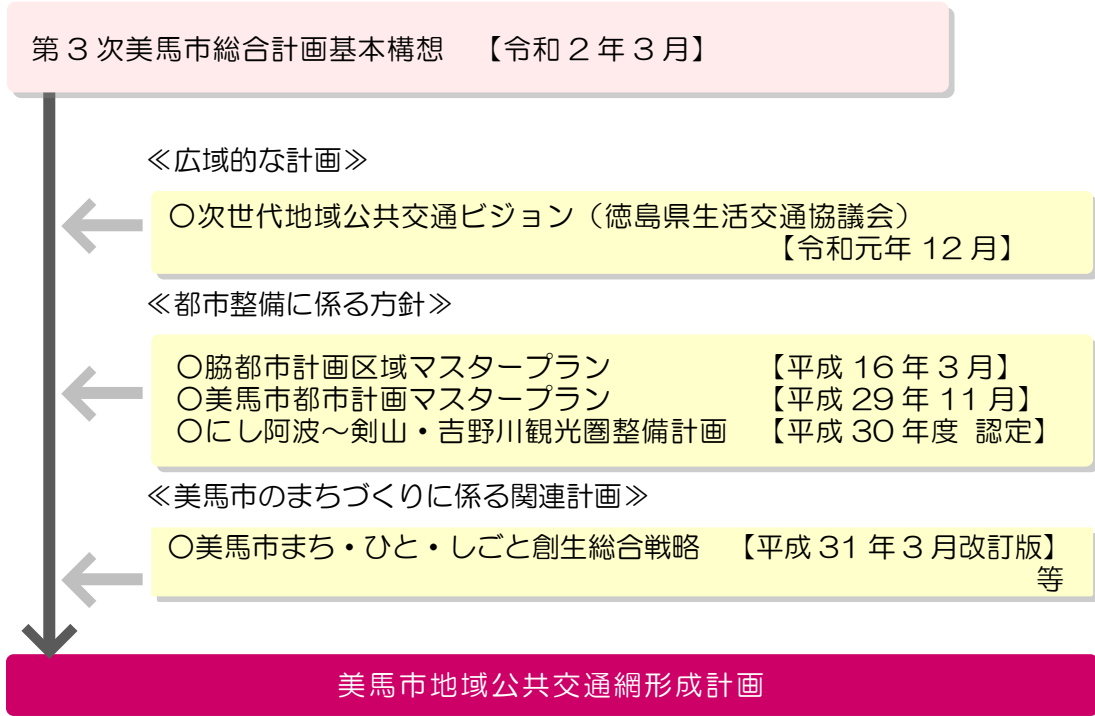


図 51 地域公共交通網形成計画の位置づけ

5-2 上位・関連計画の概要

（1）上位計画 — 第3次美馬市総合計画基本構想

美馬市が推進する総合的なまちづくり方針が示されている。

- 策定主体：美馬市
- 計画期間：令和2～11年度（10年間）
- 美馬市が目指す将来像

『美しく駆ける 活躍都市 美馬』～住み続けたいまちをめざして～

基本理念 ▶ 「ともに 未来を つくる」

● 基本方針

1. 未来へつなげる！ 市民の誰もが思いを実現し、健康で活躍できるまちづくり

個人が持つ多様性を認め、全ての人々が人として等しく尊重され、生涯にわたり、住み慣れた地域で、よこびや生きがいをもって健康に暮らせるまちづくりを進める。

また、未来を担う子どもたちのすこやかな成長を支えるための子育て環境の充実と、一人ひとりの個性や創造力を伸ばし、生きる力を育む教育を推進することにより、「子育てしやすいまち」と実感してもらえるまちを目指す。

そして、本市に住む誰もが地域で学習活動やスポーツ活動に取り組めるよう、機会を充実させることで、毎日の生活を豊かにするまちづくりを進める。

2. 元気な美馬！ 賑わいがあり「ひと」と「しごと」が好循環するまちづくり

移住・定住の促進や関係人口の創出からの繋がりによって、本市に「ひと」を呼び込むとともに、世界農業遺産「傾斜地農耕システム」や日本遺産「阿波藍」などの新たな観光資源を活用し、「儲かる」観光をめざした取組をさらに加速することで賑わいを創出する。

また、地域産業（農業、林業、商業、工業など）の充実支援のほか、新たな企業の誘致などを通じて雇用を創出し、「ひと」と「しごと」が地域内で好循環するまちづくりを進める。

3. 未来の暮らしを守る！ 安全・安心、快適な環境で便利に生活できるまちづくり

安全・安心な生活を確保するため、自助・共助・公助の連携による防災・減災対策や防犯体制の強化に取り組むとともに、市道や上下水道、公共交通などの公共インフラの持続的な整備・維持を通じて、誰もが快適で生活しやすいまちづくりを進める。

また、市民による自主的・主体的なまちづくりを促すため、自治会をはじめとする地域コミュニティの充実や活性化を進める。

4. 好きです美馬！ 市民が地域に愛着と誇りを持てるまちづくり

剣山や穴吹川など、豊かで魅力的な自然環境を保全するとともに、古代から受け継がれる歴史や文化財、伝統文化の継承を進めながら、身近に触れられる機会を創出することで、市民がふるさとへの魅力を再認識し、愛着と誇りが持てるまちづくりを進める。

また、世界中の人々との交流により、異なる言語や文化への理解を深め、ともに地域で生きていく多文化共生の意識醸成に取り組む。

5. 未来のために！ 市民と行政がともに進める持続可能なまちづくり

「誰もが住み続けたいまち」の実現に向けて、市民の積極的な市政への参画や情報提供により、市民と行政の信頼関係を深め、ともに考え、ともに行動するまちづくりを進める。

また、限られた財源や人材を有効に活用するため、事務事業の選択と集中による経費の削減のほか、地域の課題を的確に把握し、効果的・効率的な施策を立案、実践できる人材の育成を推進することで、将来にわたって持続可能な行財政運営の確立を目指す。

（2）広域的な計画 一次世代地域公共交通ビジョン（徳島県生活交通協議会）【令和元年12月】

国・県・市町村、バス・鉄道事業者で構成する「徳島県生活交通協議会ワーキング部会」において、「持続可能な公共交通ネットワークのあり方」について検討を重ね、「公共交通の最適化」に向けた県全体の方向性として、「革新的な公共交通ネットワーク」の構築に向け、多様な担い手によるモーダルミックスを中心に、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成し、利用者の増加につながる好循環を生み出せるよう、未来に向けた「地域公共交通の羅針盤」として当該ビジョンが位置づけられている。

● 策定主体：徳島県生活交通協議会 ● 計画期間：令和元年～10年程度

● ビジョンがめざす3つの柱

1. 公共交通の最適化

鉄道や幹線バスを中心に、県内の様々な地域において、需要に応じた新たなバス路線やデマンド交通等が運行され、誰もがどこにでも行ける公共交通ネットワークの構築を目指す。

2. 利便性の向上

交通機関の乗り継ぎ環境やスマートフォンによる予約システムの構築など利便性が向上し、地域住民や移住者、国内外の旅行者まで、誰もが少ない待ち時間で出発地から目的地までスムーズに移動できる環境を整備する。

3. 利用促進

子どもや高齢者、障がい者まで全ての方が利用しやすい環境整備により、利用者が増加し、公共交通機関を地域全体で支えていく意識の醸成により、さらなる利用者の増加につながる好循環の実現を図る。

● 6つの処方箋

（1）モーダルミックスの推進

並行、重複路線の解消	パターンダイヤの導入	駅を中心とした乗り継ぎネットワーク
地域内交通ネットワーク	新たな路線の開設	

（2）新たな運行形態の導入

コミバス、タクシーとの連携	スクールバス、福祉バスの活用
自家用有償旅客運送の活用	DMVの活用

（3）つなぐ仕組みの構築

公共交通のオープンデータ化	配車システムの実装
---------------	-----------

（4）交通結節点の環境整備

“多様性”に配慮した環境整備	駐車場、駐輪場の整備
----------------	------------

（5）新たな需要の創出

フリー乗車券の発行	インバウンド向け企画商品の造成
貨客混載の取組	新たな車両の投入

（6）地域で支える意識の醸成

利用啓発イベントの開催	公共交通の現状の周知
-------------	------------

《地域公共交通のあるべき姿に向けて》

1. 施策の推進に向けた役割分担（県・市町村・国・交通事業者・県民の役割）
2. ビジョンの推進体制と検証
3. 地域公共交通を未来につなげるために

（3）都市整備に係る方針

1 協都市計画区域マスタープラン

徳島県が策定する広域的な都市計画方針であり、協都市計画区域の整備、開発及び保全の方針が示される。

- 策定主体：徳島県
- 策定：平成 16 年 3 月（長期目標年次：平成 32 年）

- 徳島県の目指す都市づくり

「安心で心安らぐ住環境の創出と、豊かな自然や歴史文化の中、
観光・ふれあい・交流でいきいきと輝くまちづくり」

協町第4次総合振興計画の町の将来像「観光リゾートタウン協町」

- 基本目標①：安心して暮らせる基盤の整ったまちづくり
- 基本目標②：心安らぐ快適環境のまちづくり
- 基本目標③：やさしさにあふれる健康・福祉のまちづくり
- 基本目標④：豊かな教育とふれあい文化のまちづくり
- 基本目標⑤：魅力と活力のある産業のまちづくり

- 都市計画方針の体系（地域公共交通に求められる内容）

- 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

└─ 主要用途の配置 ─┬─ 土地利用の方針

- 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針

└─ 交通施設 ─┬─ 下水道及び河川

交通施設

交通施設に関する方針(抜粋)

- ⇒ 交通体系の整備の方針として、交流のまちづくりを進め、また高齢化社会に応じた都市基盤の質の向上に対応していくため、高速道路や幹線道路のさらなる機能向上に努めるとともに、これらの幹線道路と連携する補助幹線道路や地区内道路の整備を図る。
- ⇒ 交通体系の整備の方針に基づき、土地利用と整合した道路整備を計画的、効率的に進める。
- ⇒ 他都市との広域的な連携を図る高速道路、幹線道路の機能向上に努めるとともに、主要地方道鳴門池田バイパスの整備を促進する。また、補助幹線道路や地区内の整備を図るとともに、歩道の整備等、子供や高齢者、障害者に配慮するなど、バリアフリー、さらにはユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、安全で快適な道路ネットワークづくりを推進する。
- ◆ 主要地方道鳴門池田線バイパスの整備
- ◆ 町道1号線の整備
- ◆ 町道2号線の整備
- ◆ 町道21号線の整備

- 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

- 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

2 美馬市都市計画マスタープラン

協都市計画区域マスタープランを踏まえ、美馬市が目指すまちの将来像が示される。

- 策定主体：美馬市
- 計画期間：平成 39 年度目標（長期：平成 49 年度）
- まちの将来像

『美来都市 みま』～だれもが住みたくなる安心とかがやきのまち～

基本理念

- ▶ 未来へはばたく！ 活力がみなぎり、にぎわいが生まれる都市づくり
- ▶ 未来へつなぐ！ 個性と魅力があふれ、交流が生まれる都市づくり
- ▶ 未来を守る！ 安全・安心で環境にやさしい都市づくり

将来都市構造(キーワード):グリーン・コンパクトシティ

将来都市構造:計画的な土地利用と自然環境の保全、拠点の連携・交流、拠点の形成

● 施策の体系（地域公共交通に求められる内容）



- 土地利用の方針 なし
- 都市施設の整備・活用の方針

● 集約型都市構造の骨格であり、将来にわたって日常生活・コミュニティ活動を支える社会基盤となる公共交通について、その維持・充実、強化を図るため、鉄道・バスの機能強化、交通機関相互の乗換え利便性の向上など、関係機関との連携により取り組みます。

①公共交通機関

1) 公共交通機関の機能強化

- 交通結節点である JR 穴吹駅周辺整備やバス乗り継ぎ拠点の整備などにより、鉄道、バス、自家用車などの交通機関相互の連携を強化し、乗換え利便性の向上を図ります。

- 市域への集客や円滑な都市間移動、さらには人的交流の活性化を実現するため、JR 徳島線とバスなどの接続強化を図ります。
- 低床バスの導入や停留所の改善、運行スケジュールの充実などを促進するとともに、わかりやすく利便性の高いバスネットワークの構築を検討します。
- 住環境の変化に応じたデマンドバス「美馬ふれあいバス」のサービスを提供します。また、将来都市構造を踏まえた新たな公共交通システムの構築を検討します。
- どこでも、誰でも利用しやすい公共交通の確保にむけて、生活路線として必要なバス路線に対する支援や、地域住民による買物や通院などのための乗合タクシーなどの導入に対する支援など、生活交通を確保するための取組を市民協働のもと進めます。

2) 長距離バスや鉄道の利便性の維持・向上

- 高速道路を走行する都市間バスの充実を促します。
- 徳島阿波踊り空港、高松空港、徳島小松島港などへのアクセスの向上のため、バス路線や鉄道路線の利便性向上に取組ます。

3) 公共交通機関の利用促進

- 将来にわたって公共交通が市民の移動手段として維持・確保されるように、商業・文化・スポーツ施設などと連携した公共交通機関の利用促進策など、利用者のニーズに応じたサービス内容の充実を図ります。また、公共交通利用への転換にむけて、各種広報媒体を利用した啓発活動を行います。

4) 地域力を活用した自家用有償旅客運送（過疎地・福祉有償運送）の検討

- 交通手段を持たない高齢者などの身近な拠点への移動手段として、地域コミュニティ拠点を軸とした「自家用有償旅客運送（過疎地・福祉有償運送）」などの地域力を活かした交通ネットワークの整備を検討します。

② 駐車場・駐輪場

- 自動車と公共交通の分担バランスや地区ごとの駐車需要特性、民間駐車場の供給状況などを踏まえ、総合的な駐車対策を進めます。
- 放置自動車や放置自転車が増えている JR 穴吹駅や高速バス停利用者駐車場などの交通結節点、商業施設周辺などにおいては、放置規制区域の設定を検討するとともに、駐輪場の整備を進めます。

● 都市防災の方針

【人々が憩い、交流する魅力とにぎわいのある都市環境の形成】

- 歴史的文化遺産の保存と、これらを活かした観光ルートの整備などを進めます。
- 公共空間や有形・無形の地域資源などを有効に活用した新たなにぎわいと交流の場の形成により、都市の魅力づくりを進めます。

儲かる観光・交流都市づくりの推進

- にし阿波～剣山・吉野川観光圏と連携し、スポーツ観光、文化観光などの新たな観光需要を開拓するための環境整備に取組ます。また、広域にわたる観光スポットを周遊する観光バスコースの設定及び運行を検討します。

● 誰もが安全・安心に過ごせる快適な都市環境の形成

【バリアフリー化の推進】

- 公共交通機関のバリアフリー化（路線バスへの低床車両の導入）を促進します。

● 将来都市構造（グリーン・コンパクトシティ）

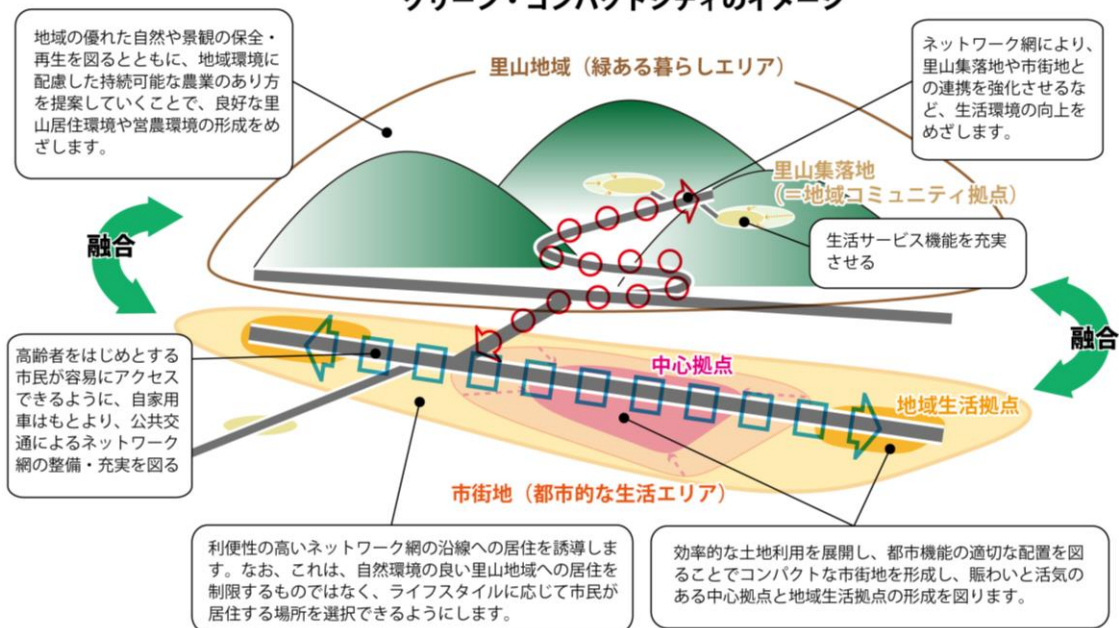
本市は、脇町地区を中心とした商業施設や行政機能の集積する市街地、吉野川沿岸に広がる肥沃な農地、剣山などの山々と共生する中山間地域など、多様な地域特性を有した都市です。そのため、市街地の利便性と効率性の向上を図るだけでなく、農地や中山間地域を含めた里山地域の環境維持と新たな可能性の創出を一体的に図ることが、将来像の実現にむけて必要となります。そこで、将来都市構造として、地域特性に応じて必要な機能が集約された拠点とそれらを結ぶ道路・公共交通ネットワークによって市街地と里山地域が融合した美馬市版の集約型都市構造“グリーン・コンパクトシティ”の創造をめざします。

なお、集約型都市構造とは、「市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に、居住機能、医療・福祉などの生活サービス機能などを集積させる都市構造」であり、高齢者をはじめとする市民が過度に自家用車に頼ることなく生活できる都市をめざすものです。

これにより、人や物の移動距離の削減と自家用車から公共交通への転換が進み、エネルギー使用の削減が図られます。また、徒歩による移動で日常生活に必要なサービスの大半が受けられるようになるため、高齢者などの交通弱者の自立的な生活を支え、健康づくりやコミュニティ活動を促す環境が整います。

さらに、都市インフラの維持・更新の効率化・重点化や公共施設の有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的な提供などが進み、財政負担の軽減にもつながります。

グリーン・コンパクトシティのイメージ

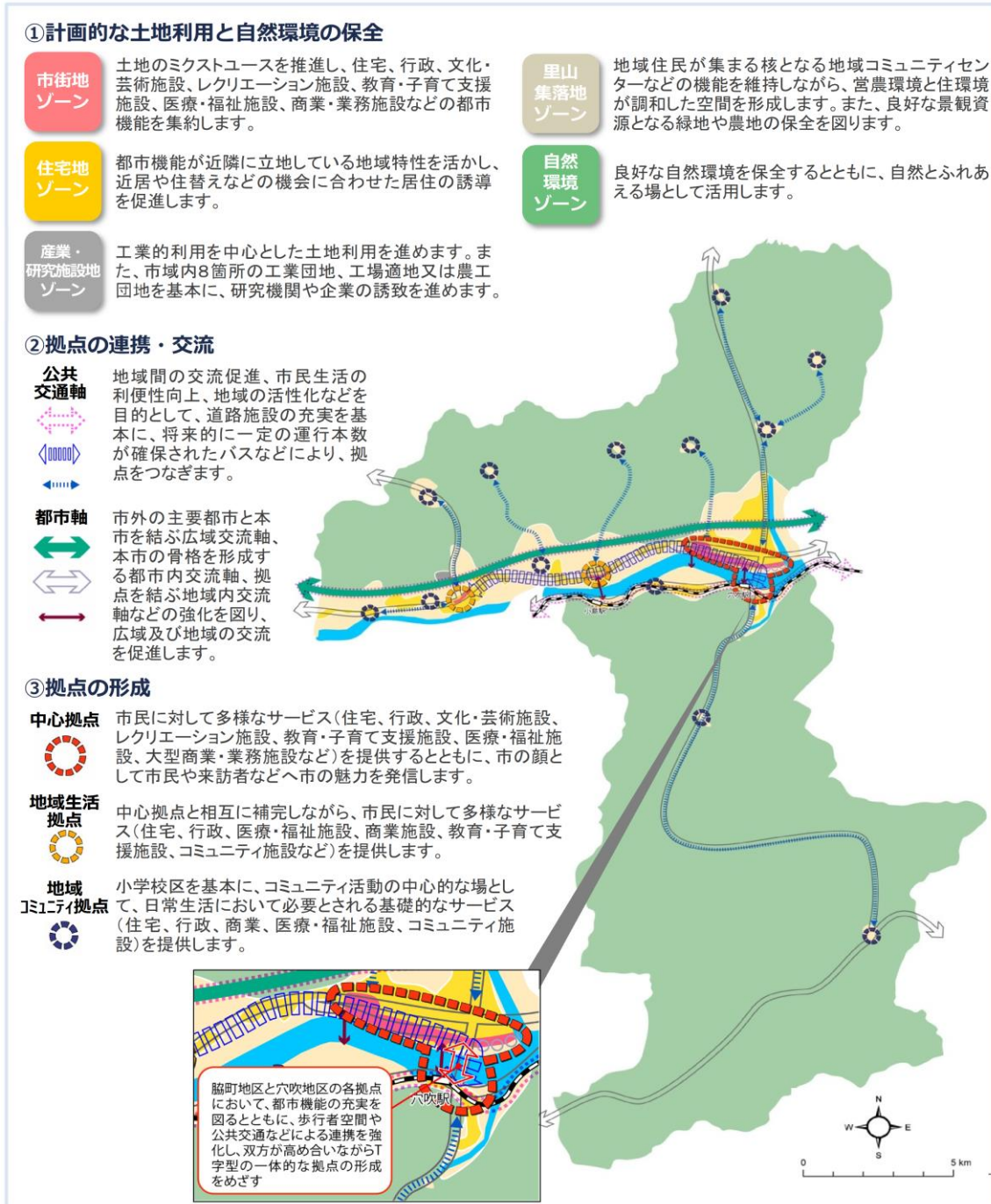


【基本的な考え方】

- 1) 拠点を核とした都市機能の選択と集中により、都市の多様性をさらに発揮し、社会の活力の源泉とする
- 2) 利用頻度の高い場所などに広域的な都市機能を集約し、市民の生活利便性を向上
- 3) 日常生活に必要な機能は小学校区を基本に維持し、市民の生活利便性を確保
- 4) 拠点を結ぶ道路・公共交通ネットワークを強化し、連携を推進
- 5) 拠点及び公共交通軸周辺などに居住を長期的・自然的に誘導し、利便性の高い居住環境を構築
- 6) 豊かな森林、河川、農地などの自然環境が有する機能をインフラの一部として活用する“グリーンインフラストラクチャー（グリーンインフラ）”の考え方を踏まえた居住環境整備
- 7) 道路・公共交通ネットワークの周囲にある豊かな自然や景観などの「水」と「緑」のあふれる都市環境の創出と活用を推進

● 将来都市構造

将来像を実現するため、都市機能の基本的な配置のあり方を示し、グリーン・コンパクトシティの考え方を踏まえ、美馬市が目指す将来都市構造を下図のとおり設定している。



3 にし阿波～剣山・吉野川観光圏整備計画

- 策定主体：徳島県・美馬市・三好市・つるぎ町・東みよし町

- 基本理念

地域の豊かな資源を連携させ、個々を超える魅力を生み出し、世界に通用する競争力の高い観光地域づくりに取り組むことにより「次世代につなぐ魅力ある地域を創造」します。

- ブランドコンセプト

「千年のかくれんぼ」～分け入るごとに、時は遡り～
そびえ立つ山々が悠久の時を閉じ込めたのか。
変わらぬ営みと人のぬくもりが息づく、にし阿波、無垢の里。
A thousand years, a hidden hamlet

<地域の将来ビジョン(地域の5年後の具体的な姿)>

- ◆ 海外の来訪者が5日間以上楽しめる滞在・交流エリアづくり
- ◆ また訪れたいくなる「地域丸ごとおもてなし」の態勢づくり
- ◆ 食をはじめ地域資源を活かした「にし阿波ブランド」物産の世界発信
- ◆ 世界に誇れる「住んでよし、訪れてよし」の観光地域づくり

<移動の利便性の向上>

- ◆ 観光圏における訪日外国人旅行者をはじめとした来訪者が快適に圏内を移動できるよう公共交通機関や民間交通事業者の活用等により移動手段の確保についての取組を図るとともに、来訪者の満足度を高めるため、時刻表や案内表示、案内図などの多言語表記化により来訪者目線にたった情報整備をあわせて進め、タビマエ、タビナカでの情報取得にストレスを感じさせないような観光地域を目指して取組ます。
- ◆ 二次交通広域調整・発信事業(観光圏協議会、実施期間H30)
- ◆ 三好市二次交通対策JR利用訪日外国人向け大歩危祖谷バス運行実証実験事業(三好市、実施期間H30)

(4) まちづくりに係る関連計画

まちづくりに係る他の関連計画では、地域公共交通に以下のような内容が求められている。

1 美馬市まち・ひと・しごと創生総合戦略

- 策定主体：美馬市
- 計画期間：平成 27～31 年度

- 地域公共交通に求められる内容

「しごと」と「ひと」の好循環をつくり、「まち」が支えるという関係を構築するとともに、不可欠となる地域と地域を連携するため、高齢者等にもやさしい公共交通ネットワークの維持・確保が求められる。

- ◆ 路線バスや JR などの公共交通機関の利用促進を図るとともに、各運行会社と協力し運行時間や経路の改善を行うなど、利便性の向上を図る。
- ◆ 広域的バス路線等の改善、デマンドバスなど地域の実情に応じた新たな移動手段を活用する。
- ◆ 都市のコンパクト化とネットワーク化の考え方にに基づき、新たな移動手段について検討する。
- ◆ 公共交通網を再構築することにより、グリーン・コンパクトシティの創出を目指す。

第6章 美馬市における地域公共交通の課題

6-1 美馬市において地域公共交通が目指すべき柱と果たすべき役割

(1) 上位・関連計画を踏まえたみた地域公共交通に求められる役割

上位・関連計画において、美馬市の将来像を実現するために地域公共交通に求められている内容を踏まえ、美馬市において地域公共交通が目指すべき3つの柱と果たすべき8つの役割を整理する。

表 43 上位・関連計画から地域公共交通に求められる内容(まとめ)

計画	地域公共交通に求められる内容
第3次美馬市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民の誰もが思いを実現し、健康で活躍できるまちづくり(活動機会の創出) ● 賑わいがあり「ひと」と「しごと」が好循環するまちづくり(賑わいの創出) ● 安全・安心、快適な環境で便利に生活できるまちづくり(地域コミュニティの充実、活性化) ● 市民が地域に愛着と誇りを持てるまちづくり(身近に触れられる機会の創出) ● 市民と行政がともに進める持続可能なまちづくり(持続可能な行財政運営)
徳島県次世代地域公共交通ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ● 3つの視点(まちづくりとの連携、国・自治体・事業者間の連携強化)と役割分担の明確化 ● ビジョンが目指す3つの柱(公共交通の最適化、利便性の向上、利用促進) ● 6つの処方箋(モーダルミックスの推進、新たな運行形態の導入、つなぐ仕組みの構築、交通結節点の環境整備、新たな需要の創出、地域で支える意識の醸成) ● 施策の推進への役割分担、ビジョンの推進体制と検証、域地公共交通を未来につなげる
協都市計画区域マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速道路や幹線道路のさらなる機能向上、幹線道路と連携する補助幹線道路や地区内道路の整備。土地利用と整合した道路整備を計画的、効率的に進める ● 歩道の整備等、子供や高齢者、障害者に配慮したバリアフリー、ユニバーサルデザインの安全で快適な道路ネットワークづくり
美馬市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通機関の機能強化(穴吹駅周辺の乗り換え利便性の向上、都市間移動強化) ● 長距離バスや鉄道の利便性の維持・向上(都市間バスの充実、空港アクセスの向上) ● 公共交通機関の利用促進(商業・文化・スポーツ施設との連携、啓発活動の推進) ● 地域力を活用した自家用有償旅客運送(過疎地・福祉有償運送)の検討 ● 駐車場・駐輪場の整備の推進
にし阿波～剣山・吉野川観光圏整備計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通機関や民間交通事業者の活用により移動手段の確保についての取組を図る ● 時刻表や案内表示、案内図などの多言語表記化により来訪者目線にたった情報整備による情報取得にストレスを感じさせないような観光地域の創出
美馬市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少に対応したインフラを含む公共施設全般の見直し

○ 美馬市地域公共交通ビジョン (3つの柱と地域公共交通が果たすべき8つの役割)

【3つの柱】	【8つの役割】
公共交通の最適化	● 役割 1 美馬市全域を効果的に結ぶ公共交通の確保
	● 役割 2 高い利便性で持続可能なまちづくりの支援
	● 役割 3 高齢者、交通弱者、買物弱者等の生活支援
利便性の向上	● 役割 4 広域都市圏とのつながりの確保
	● 役割 5 多様な交通手段の組み合わせによる移動環境の確保
	● 役割 6 中心拠点のにぎわい創出支援
利用促進	● 役割 7 市民の社会参加しやすい環境づくり支援
	● 役割 8 市民等の過度な自家用車利用の抑制支援

※3つの柱は、「徳島県次世代地域公共交通ビジョン」の柱を踏襲

(2) 美馬市地域公共交通ビジョン（3つの柱と8つの役割）

美馬市においても、地域公共交通を取り巻く環境が非常に厳しい状況にある一方で、将来に渡り持続可能な「地域公共交通」を維持・確保していくため、美馬市地域公共交通ビジョンの方向性を整理する。

基本的には、徳島県の次世代地域公共交通ビジョンを踏襲しつつも、美馬ふれあいバス（デマンドバス）やNPOこやだいらによる公共交通空白地有償運送など、美馬市ならではの地域公共交通の実情を踏まえつつ、各地域の実情に応じて、まちづくりとの連携を図りながら、自治体や交通事業者、地域の関係者との連携を密にし、適切な役割分担のもと、地域公共交通が果たすべき役割を踏まえた「3つの柱」に基づき、具体的な施策展開を検討していくものとする。

【ビジョンが目指す3つの柱】

公共交通の最適化【柱①】 ～モーダルミックスの推進、新たな運行形態の導入～

サービス水準の高い美馬ふれあいバス（デマンドバス）を中心に、鉄道や高速バスを中心とした市内全域において、需要に応じた新たなバス路線が運行され、誰もがどこにでも行ける公共交通ネットワークの構築を目指します。

～果たすべき役割～

- 役割1 美馬市全域を効果的に結ぶ公共交通の確保
- 役割2 高い利便性で持続可能なコンパクトなまちづくり支援

利便性の向上【柱②】 ～つなぐ仕組みの構築、交通結節点の環境整備～

公共交通機関の乗り継ぎ環境やスマートフォンをはじめとした予約システムの構築など、利便性が向上し、地域住民や移住者、国内外の旅行者まで、誰もが少ない待ち時間で出発地から目的地まで、スムーズに移動できる環境の整備を目指します。

～果たすべき役割～

- 役割3 高齢者、交通弱者、買物弱者等の生活支援
- 役割4 広域都市圏とのつながりの確保
- 役割5 多様な交通手段の組み合わせによる移動環境の確保

利用促進【柱③】 ～新たな需要の創出、地域で支える意識の醸成～

子どもや高齢者、障がい者まで全ての方が利用しやすい環境整備により、利用者が増加し、美馬市の公共交通機関を地域全体で支えていく意識の醸成により、さらなる利用者の増加につながる好循環の実現を目指します。

～果たすべき役割～

- 役割6 中心拠点のにぎわい創出支援
- 役割7 市民の社会参加しやすい環境づくり支援
- 役割8 市民等の過度な自家用車利用の抑制支援

※3つの柱（公共交通の最適化、利便性の向上、利用促進）及び6つの処方箋（モーダルミックスの推進、新たな運行形態の導入、つなぐ仕組みの構築、交通結節点の環境整備、新たな需要の創出、地域で支える意識の醸成）については、徳島県生活交通協議会による「次世代地域公共交通ビジョン」を踏襲した。

6-2 持続可能な地域公共交通網の形成に向けた問題点・課題の整理

前節で整理した3つの柱と公共交通が果たすべき8つの役割を踏まえ、持続可能な地域公共交通網の形成に向けた課題と、これらに対応していくための課題解決の方向性を整理する。

(1) 「役割1 美馬市全域を効果的に結ぶ公共交通の確保」に向けた課題

〈現状・問題点〉

美馬市には、JR 徳島線、高速バス、美馬ふれあいバス（デマンドバス）、**木屋平ラクバス**及び**NPO こやだいら**による公共交通空白地有償運送があり、各交通モードが互いに補完しながら地域の移手段としての役割を担う必要がある。

■拠点駅（穴吹駅・貞光駅）

- ・美馬ふれあいバスとの乗り継ぎで早発や待ち時間が長くなっているケースが見られる。

■美馬ふれあいバス（デマンドバス）

- ・行き1便（7:30）は高校生の利用が多く満車状態。2便目以降で一般利用者が予約お断りとなるケースも多く発生している（5件/日）。また、朝時間帯の増車を希望する声も多い。
- ・帰り第1便（9:15）の利用が極端に少なく、空バス運行も多い。
- ・1便あたり平均乗車人員は2.0人/便程度となっているものの、行きと帰りの運行間隔が45分程度と短いために、予約お断りとなるケースが5件/日（R1.9月実績）程度発生している。また、行き便・帰り便の所要時間の少なさを指摘する意見も多い。
- ・目的地が吉野川沿いの利用施設が多く、目的地が同一となるケースが散見される（車両4台による運行が非効率となることも想定）とともに、利用者の多い時間帯では予約お断りとなるケースも多い。また、運行区域外である駅や医療施設への移動ニーズも多い。

〈課題〉

【美馬市全域を効果的に結ぶネットワークの再構築】●利用者による予約キャンセルや予約センターによる予約お断りの抑制

美馬ふれあいバスでは、車両1台での行き帰りによる運行間隔の短さから、5件/日程度の予約お断りが発生（R1.9月実績）しているため、“予約お断り抑制”への取組が必要である。

●乗り継ぎのしやすさの確保

鉄道・バス相互の乗り継ぎにおいて、接続していない・30分以上の待ち時間の発生などがみられるため、運行ダイヤの調整など乗り継ぎのしやすさを確保する必要がある。

●中心地における公共交通アクセスの向上と交通結節機能の充実

中心拠点となる穴吹駅をはじめ、需要の多い施設間を連絡するサービス水準の高い幹線軸についての導入可否について、穴吹道の駅うだつ線の活用を含め検討する必要がある。

●公共交通ネットワークの充実（区域外への運行対応）

課題解決の方向性

～ モーダルミックスの推進 ～

- ◇並行、重複路線の解消
- ◇わかりやすいダイヤの導入
- ◇公共交通機関相互の乗り継ぎダイヤの改善
- ◇駅を中心とした乗り継ぎネットワークの創出
- ◇区域外エリアの運行対応

《『美馬市全域を効果的に結ぶネットワークの再構築』の現状・問題点》

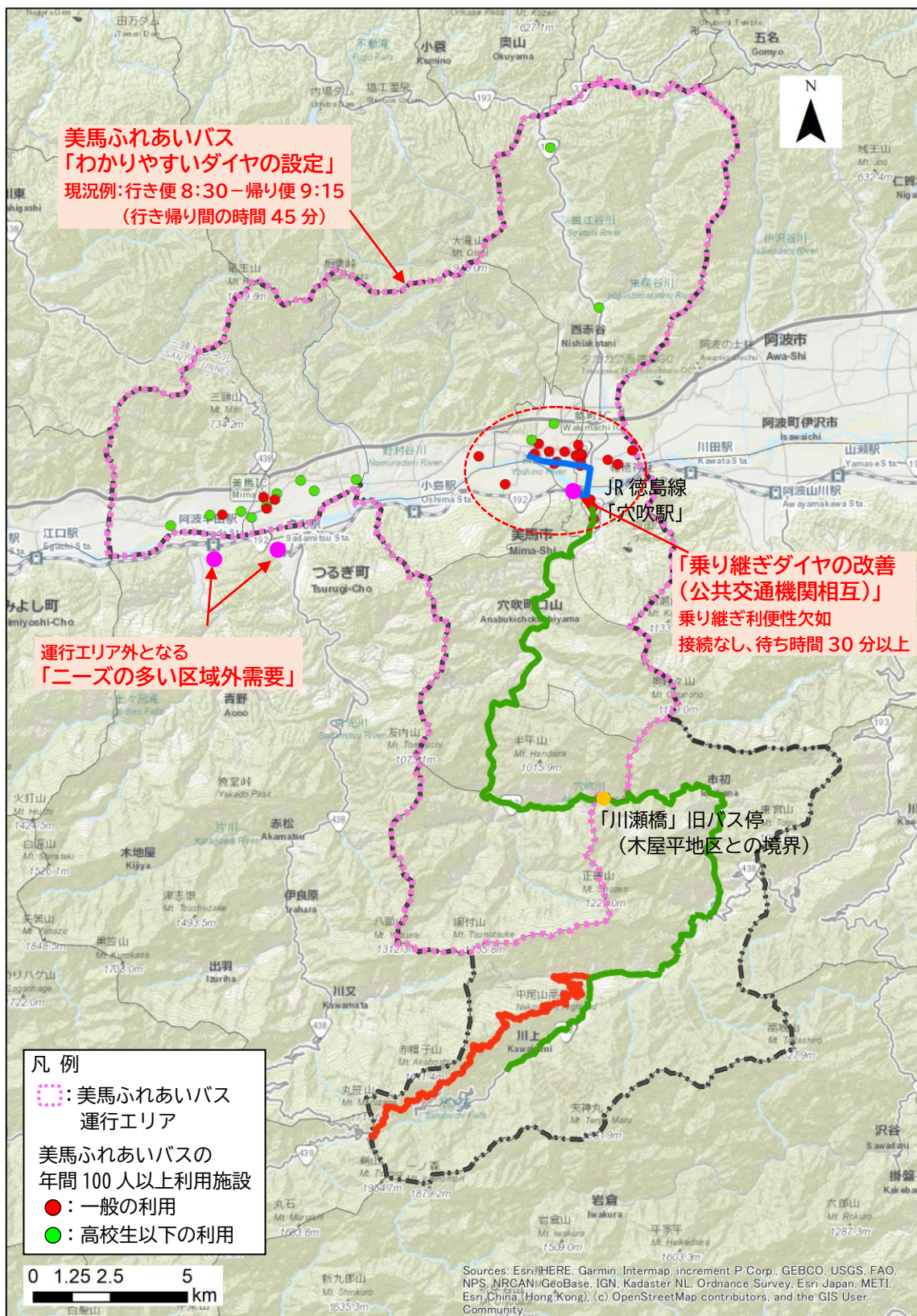


図 52 美馬ふれあいバスの現状・問題点

(2) 「役割2 高い利便性で持続可能なまちづくりの支援」に向けた問題点・課題

〈現状・問題点〉

今後、公共交通を真に必要とする利用者増への対応や持続可能な公共交通を維持・確保していく上で、非効率な運行がなされているケースが見られる。

■非効率な運行形態

- ・吉野川沿いの利用施設が集積する区間で複数の美馬ふれあいバス（デマンドバス）が重複して運行しているケースが見られる。
- ・木屋平地区以外の山間部の運行に伴う美馬市全域のデマンドバス運行の非効率な運行

〈課題〉

【持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保】

●新たな幹線系統に配慮した公共交通網の再編

美馬ふれあいバスは、サービス水準の高いドア・トゥ・ドアでのデマンド運行がなされているものの、予約お断りの発生や高校生の通学による朝1便の臨時対応のほか、穴吹駅をはじめとする吉野川沿いの主要施設への目的地の重複などの課題もみられる。このため、サービス水準の高い幹線軸の創出について検討することにより、まちづくりの方向性とも連動した持続可能な公共交通ネットワークとして維持・確保していく必要がある。

●地域拠点を活用した移動のしやすさの確保

今後の人口減少下においても、75歳以上の高齢者や免許返納者は増加することが想定されるため、美馬ふれあいバスの需要増加への対応が必要である。廃校施設を小さな拠点として活用した自家用有償旅客運送の検討など、美馬ふれあいバスの運行にかかる負荷軽減を進める必要がある。



課題解決の方向性

- ～ 新たな運行形態の導入 ～
- ◇美馬ふれあいバス、タクシーとの連携
 - ◇スクールバスの活用
 - ◇自家用有償旅客運送の活用

《『持続可能な公共交通ネットワークの維持確保』の現状・問題点》

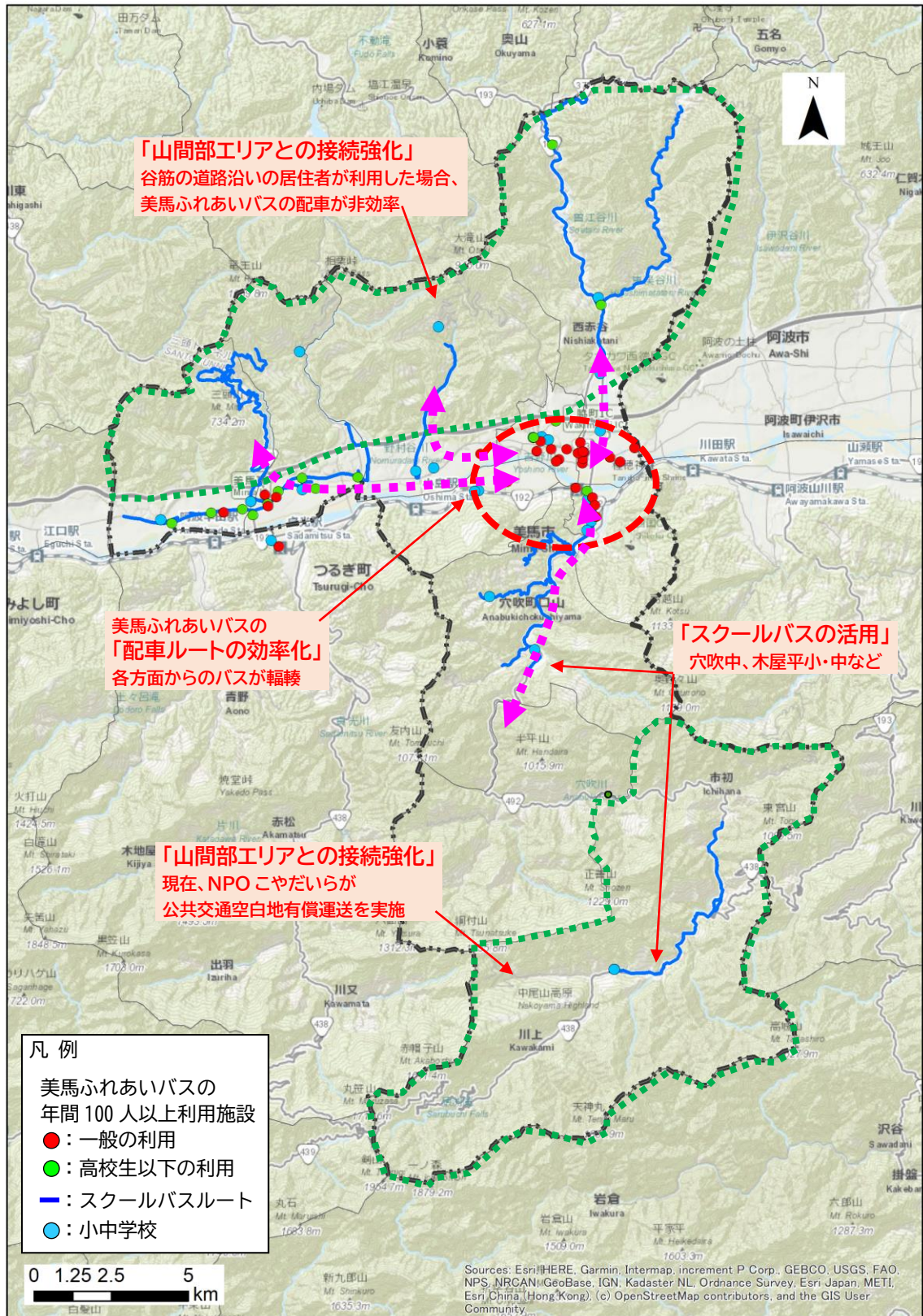


図 53 路線バス・美馬ふれあいバスの現状・問題点

(3) 「役割3 高齢者、交通弱者、買物弱者等の生活支援」に向けた問題点・課題

〈現状・問題点〉

美馬市では、現在、全域がサービス水準の高いドア・トゥ・ドアのデマンドバス及び自家用有償旅客運送による運行がなされている。一方で、誰もがシームレスに目的地まで到達できる「つなぐ仕組み」の構築の観点から、ネットワークの維持・確保だけでなく、分かりやすい・利用しやすい環境づくりが不可欠である。

■全体

- ・交通事業者毎に提供されている時刻表や路線情報がホームページ等に掲載されているものの、路線情報の検索サイトや地図サイトへの情報提供等により、利用者が容易に情報を得られるような利便性に欠けている（オープンデータ化への非対応）。

■美馬ふれあいバス（デマンドバス）

- ・予約情報が公開されていないこともあり、予約がオペレーター頼みとなっており、予約・配車・輸送にあたっての予約受付の段階で、配送困難の理由から予約お断りが5件/日程度発生しており、予約お断りが発生する要因の一つとなっている。

〈課題〉

【日常生活の地域内移動を支える交通手段の確保】

●つなぐ仕組みへの環境整備

（美馬ふれあいバスの利用しやすい情報提供）

●つなぐ仕組みへの効率化

（会員登録・予約のしやすさの確保、ネット予約、デジタルサイネージの活用）

●誰もが安心して乗れる車両の導入



課題解決の方向性

～ つなぐ仕組みの構築 ～

◇公共交通情報の見える化

◇会員登録や予約・受付方法の効率化（利用のしやすさ改善、効率化）

◇バリアフリー対応車両への更新

《『日常生活の地域内移動を支える交通手段の確保』の現状・問題点》

- 予約お断りは、朝の行き便と昼、夕方の帰り便で多く発生しており、それらの便は予約が取りづらい状況となっている。また、居住地や車両ごとのお断り件数の違いは見られず、地域に関係なく、全域においてお断りが発生していることがわかる。
- これらの美馬ふれあいバスの予約お断りの発生は、市民や利用者にとって、信頼性の低下につながっていることが想定される。
- 木屋平ラクバスについては、現時点（令和5年5月）ではお断りの発生は0件である。

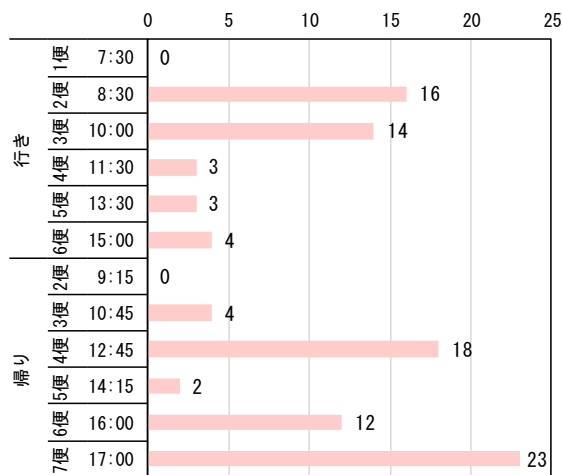


図 54 便別お断り発生件数(2019年9月)

表 44 便別お断り発生件数表(2019年9月)

	行き		帰り	
	時間	件数	時間	件数
1便	7:30	0		
2便	8:30	16	9:15	0
3便	10:00	14	10:45	4
4便	11:30	3	12:45	18
5便	13:30	3	14:15	2
6便	15:00	4	16:00	12
7便			17:00	23
計		40		59
総計				99

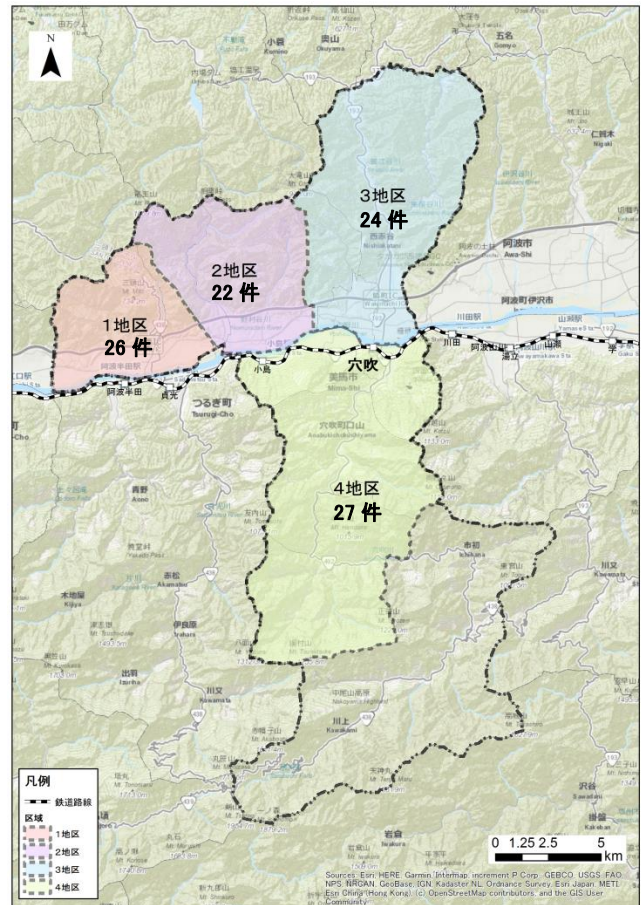


図 55 地域別お断り発生件数(2019年9月)

＜美馬ふれあいバスの信頼低下につながる予約お断りなどに関する意見＞

～2019年9月の意向調査および都市マスタープランのアンケート調査より～

- ・バスの電話予約が多々出来ません。
- ・朝8:30のバスの予約が全く利用（予約）できない状態です。
- ・12時45分発の帰り便は満員の為予約出来ない事が3回に1回位。
- ・希望時間に乗りたくても度々のれないと言われてしまうことの改善を願う。
- ・お願い致しましても、ほとんど予約がとれないのが多い。
- ・ふれあいバスは利用するのに不便。利用できないこともある。
- ・乗り合いバスは時間が調整しにくい。
- ・デマンドバスがあるがまったく使えない。

(4) 「役割4 広域都市圏とのつながりの確保」

「役割5 多様な交通手段の組み合わせによる移動環境の確保」に向けた問題点・課題

〈現状・問題点〉

地域公共交通を維持・確保していくためには、自動車利用からの転換を図り、いかに利用者を増加させるかが大きな課題となる。この意味では、主要拠点（JR 徳島線穴吹駅・貞光駅、高速バス停〈脇町、美馬〉、商業施設、医療施設、その他利用の多い施設）における各交通モードからのアクセス性の向上と乗り継ぎがしやすい環境の整備が必要であり、まちづくりとも連携した環境づくりを進める必要がある一方で、具体的な計画・事業が展開されていない現状にある。

■待合環境の機能不足

- ・公共交通機関までが遠い、身近に使いたい、待合環境が不十分など、環境整備の不足を指摘する意見あり。

■バリアフリー対応

- ・高齢者に配慮してほしいなど、バスのバリアフリー配慮不足を指摘する意見あり。

■インバウンド対策としての主要拠点の利便性の不足

- ・多言語による表記や案内が不足している。

■駐車場・駐輪場の不足

- ・JR 駅に駐車場整備を望む意見があり、主要拠点、主要施設における利用しやすい交通環境が不足している。

〈課題〉

【広域ネットワークの維持・活性化】

- 交通結節点（待合環境）の整備
- 総合的な駐車対策の推進



課題解決の方向性

- ～ 交通結節点の環境整備 ～
- ◇多様性に配慮した環境整備
- ◇駐車場・駐輪場の整備

≪『広域ネットワークの維持・活性化』の現状・問題点≫

- 「穴吹駅での連絡」、「半田病院への交通手段」に関する要望が挙げられており、市外への移動ニーズは多く、広域移動の交通結節点としての重要性が伺える。
- 穴吹駅を拠点とした脇町地区方面～木屋平地区方面の移動要望があることがわかる。

＜交通結節点に関する意見＞～2019年9月の意向調査より～

- ・半田病院に行けるとよい。
- ・駅に駐車場が少ないので車を利用しづらい。JR 駅前に自動車を駐車できない。
- ・穴吹駅に駐車場が欲しい。月極駐車場は利用にくい。

(5) 「役割6 中心拠点のにぎわい創出支援」に向けた問題点・課題

〈現状・問題点〉

地域の公共交通ネットワークの維持・確保のためには、公共交通事業者の収益の改善が必要であるが、人口減少社会下において利用者の大幅な増加は困難が予想されるため、交流人口の拡大による新たな収益の確保策など、生産性向上の取組が不可欠といえる。関係者が連携し、幹線系統バスや観光バスを中心に地域の実情に応じた生産性向上に関する具体策を進めていく必要がある一方で、具体的な取組は不透明な状況にある。

また、環境分野においても、温室効果ガス削減の観点から、環境負荷の少ない公共交通への転換を図ることが目標とされている。

公共交通の利用促進、過度な自家用車利用の抑制を図るためには、市民の生活スタイルの見直しを進める取組が必要である。特に移動手段を持たない市民が“利用したくなる”公共交通サービスの充実、わかりやすい利用案内等を取組、自家用車に過度に依存しない地域社会の実現を目指していく必要がある。

■新たな需要へのサービス対応の不足

- 美馬ふれあいバスは、回数券、定期券、免許証返納者、身体障がい者などへの割引サービスを行っているものの、企画商品の造成など、新たな需要創出にむけたサービス水準の向上の観点での取組がみられない。
- 美馬ふれあいバスは、市民が利用できる交通手段となっているため、観光客を含めた一般利用者の利用を想定した幹線系統の創出により、関係者との連携によるまちづくりなど、中心拠点のにぎわい創出を支援していく必要がある。

〈課題〉

【利用定着を図るための利用促進・関係者との連携】

- 乗車体験（キャンペーン）を通じた利用促進
- 買物・健康づくりに向けた関係者連携
- 新たな需要創出（インバウンド向け）
- 誰もが利用しやすい環境づくり（新たな車両の活用）



課題解決の方向性

- ～ 新たな需要の創出 ～
- ◇フリー乗車券の発行による利便性向上
 - ◇インバウンド向け企画商品の造成
 - ◇新たな車両による魅力発信

《『利用定着を図るための利用促進・関係者との連携』の現状・問題点》

- 美馬ふれあいバスでは、高校生や運転免許返納者、障がい者などを対象とした料金サービスを実施しているものの、市民からは公共交通に対してサービス向上を求める意見がある状況である。また、美馬ふれあいバスの年間利用者は、美馬市の人口に対して2%未満であり、利用促進が必要といえる。
- 人口減少等の進行に伴う行財政への影響が懸念される中で、一方向的な行政の支援だけでは公共交通の維持は困難であり、“住民自らが乗って守る”といった地域の意識改善が必要である。

＜公共交通の利用促進につながる意見＞

～2019年9月の意向調査および都市マスタープランのアンケート調査より～

- ・もう少し年配の人に優しい利用できる交通方法にしてあげてほしい。
- ・交通弱者にもっと配慮すべきである。高齢者の運転免許返納も進まないと思う。
- ・長期に乗る人には何パーセントか割引があったら助かります。
- ・免許証は何十年も昔に返納しているのは無効という事で500円なので不満です。
- ・年者は年金が少なく病院へ行くので少し安くならないか。

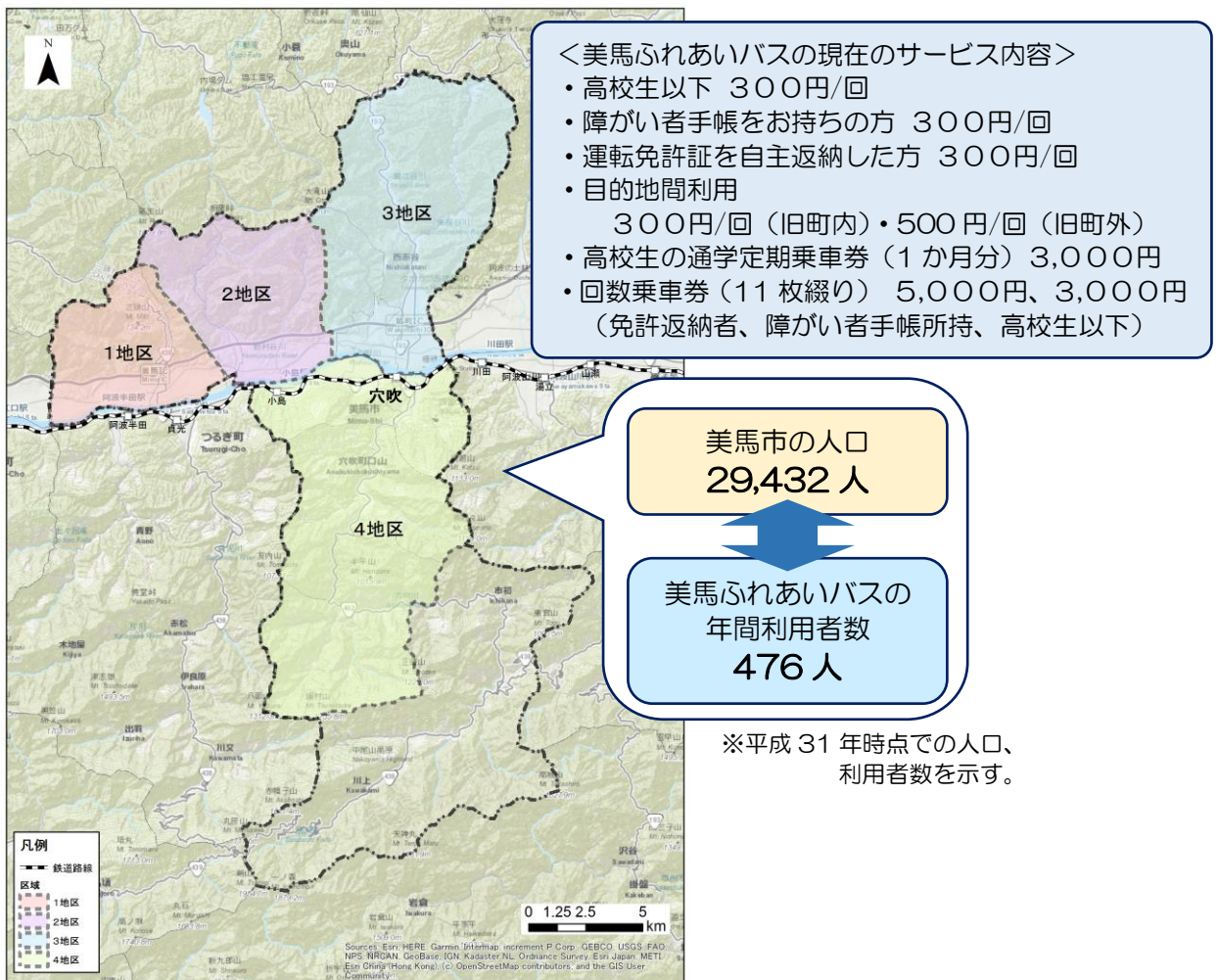


図 56 美馬ふれあいバスの年間利用者

(6) 「役割7 市民の社会参加しやすい環境づくり支援」**「役割8 市民等の過度な自家用車利用の抑制支援」に向けた問題点・課題**

〈現状・問題点〉

持続可能な公共交通ネットワークを形成するためには、過度に自動車を利用せず、地域公共交通の利用促進を図っていく必要がある。そのためには、施設整備や乗り継ぎ利便性の向上に加え、公共交通機関の運行に関する情報などを、広く発信していくことが重要である。

マイレール・マイバス意識の醸成とともに、地域公共交通に愛着を感じてもらうためにも、地域公共交通が置かれている現状を周知するとともに、公共交通の乗り方も含めて、まずは利用してもらうことも、利用促進を進める上では重要である。

美馬市においては、これらの現状、周知・啓発、意識改善に向けた積極的な取組は行われていないのが現状である。

■地域住民への情報提供・周知・啓発活動の不足

- ・停留所の場所がわかりにくいという意見があり、情報提供不足の状態となっている。
- ・美馬ふれあいバス（デマンドバス）の利用方法が分からない、予約制で使いづらい、予約方法が分からないなどの意見があり、情報周知・啓発活動が不足している。

■地域の実態への対応

- ・公共交通手段が充実していない、自家用車に頼るしかない、過疎化の進行につながるなどの意見が多数あり、公共交通に関する認知度、信頼性が低く、市民は不安を抱いている。

〈課題〉

【公共交通利用に対する市民の意識・関心の改善】

- 地域公共交通を支える意識の醸成
- 公共交通の現状にかかる周知・啓発
- 地域連携（イベント開催・広告）

**課題解決の方向性**

- ～ 地域で支える意識の醸成 ～
- ◇ 利用啓発イベントの開催
 - ◇ 公共交通利用を促進するためのサービス拡充
 - ◇ 美馬市公共交通の現状周知
 - ◇ 地域連携を推進する体制の確保

≪『公共交通利用に対する市民の意識・関心の改善』の現状・問題点≫

- 公共交通については「利便性が低い」、「身近に使いたい」との意見が一部から挙げられている。特に、美馬ふれあいバスについては「利用方法がわからない」という意見があり、利用方法が浸透していない状況が伺える。
- アンケート結果「日用品の買い物」における交通手段は、バスの利用が極めて少なく、市民が公共交通を利用して生活する習慣が浸透していない。

＜公共交通に関する意見＞～都市マスタープランアンケート調査より～

- ・美馬ふれあいバスの利用の仕方が不明。
- ・バスがあるが大変だと聞く。
- ・バスや電車が充実していない。市全体に充実させてほしい。
- ・バスや列車を利用できる環境が整備されていない。
- ・バスや鉄道の利便性が低い。どこへ行くにも行きづらい。
- ・交通手段がタクシーや自家用車に限られている。車がないと動けない。
- ・公共交通機関までが遠い、停留場等分りにくい。バスやJRなど身近に使いたい。
- ・JR、バスの本数がない。もっと増やしてほしい。バスの便が少なく生活が困難。

表 45 日用品の買い物の交通手段

	穴吹地区	三島地区	口山地区	江原地区	脇町地区	岩倉地区	郡里地区	重清地区	木屋平地区
バス	0	0	0	0	1	0	0	0	0
タクシー	0	0	0	1	1	0	0	0	0
自動車	54	47	17	97	183	81	75	69	37
バイク	0	0	0	0	0	1	1	2	0
自転車	1	1	0	0	5	3	0	2	0
徒歩	3	0	0	2	8	0	1	0	2
その他	0	0	0	1	0	3	0	1	2



どの地区でもバスの利用は極めて少ない

図 57 市内の地区区分図

第7章 持続可能な地域公共交通網の形成に向けた方策

7-1 持続可能な地域公共交通網の形成に向けた基本的な考え方

地域公共交通の活性化・再生に向けた取組を効果的に進めていくためには、本市の公共交通が目指す将来のすがたを具体化することが重要となる。本計画の取組を進める際の指針として、持続可能な地域公共交通網の形成に向けた考え方を以下のように設定し、各種事業を展開していく。

(1) グリーン・コンパクトシティの創造を目指した地域公共交通網

本市は、脇町地区を中心とした商業施設や行政機能が集積する市街地、吉野川沿いに広がる肥沃な農地、剣山などの山々と共生する中山間地域など、多様な地域特性を有する都市である。

このため、市街地の利便性と効率性の向上を図るだけでなく、農地や中山間地域を含めた里山地域の環境維持と新たな可能性の創出を一体的に図ることが、将来像の実現に向けた課題と位置づけられている。

美馬市の将来都市構造の実現に向け、地域特性に応じて必要な機能が集約された拠点とそれらを結ぶ道路・公共交通ネットワークによって、市街地と里山地域が融合した美馬市版の集約型都市構造“グリーン・コンパクトシティ”の実現が重要な鍵となる。

美馬市版集約型都市構造 “グリーン・コンパクトシティ”

- ① 市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に、居住機能、医療・福祉などの生活サービス機能などを集約させる都市構造を目指し、高齢者をはじめとする市民が過度に自家用車に頼ることなく生活できる都市となる。
- ② 人や物の移動距離の削減と自家用車から公共交通への転換が進み、エネルギー使用の削減が図られる。また、徒歩による移動で日常生活に必要なサービスの大半が受けられるようになり、高齢者などの交通弱者の自主的な生活を支え、健康づくりやコミュニティ活動を促す環境が整っている。
- ③ 都市インフラの維持・更新の効率化・重点化や公共施設の有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的な提供などが進み、財政負担の軽減にも繋がる。 など

〈将来都市構造図〉

- ・「市街地（都市的な生活エリア）」として、利便性の高いネットワーク網の沿線へと居住を誘導
- ・「中心拠点・地域生活拠点」として、効率的な土地利用の展開と都市機能の適切な配置により、コンパクトな市街地を形成
- ・「里山集落地（地域コミュニティ拠点）」をネットワーク網で連携・強化し、生活環境の向上、生活サービス機能を充実
- ・高齢者をはじめとする市民が市街地（都市的な生活エリア）に容易にアクセスできるように、自家用車はもとより、公共交通によるネットワーク網を整備・充実



図 58 美馬市将来都市構造

出典：美馬市都市計画マスタープラン（H29.11）

都市計画マスタープランにおいては、中心拠点や地域生活拠点が形成された“グリーン・コンパクトシティ”の創出を目指しており、これらの方針は、概ね20年後の将来像としての実現が目指されている。

一方、地域公共交通は“より短期の需要に応じた対応（計画期間は5か年）”が求められることから、本計画では、これら方針との整合を図りながら、地域公共交通のあり方（概念）を以下のように設定する。

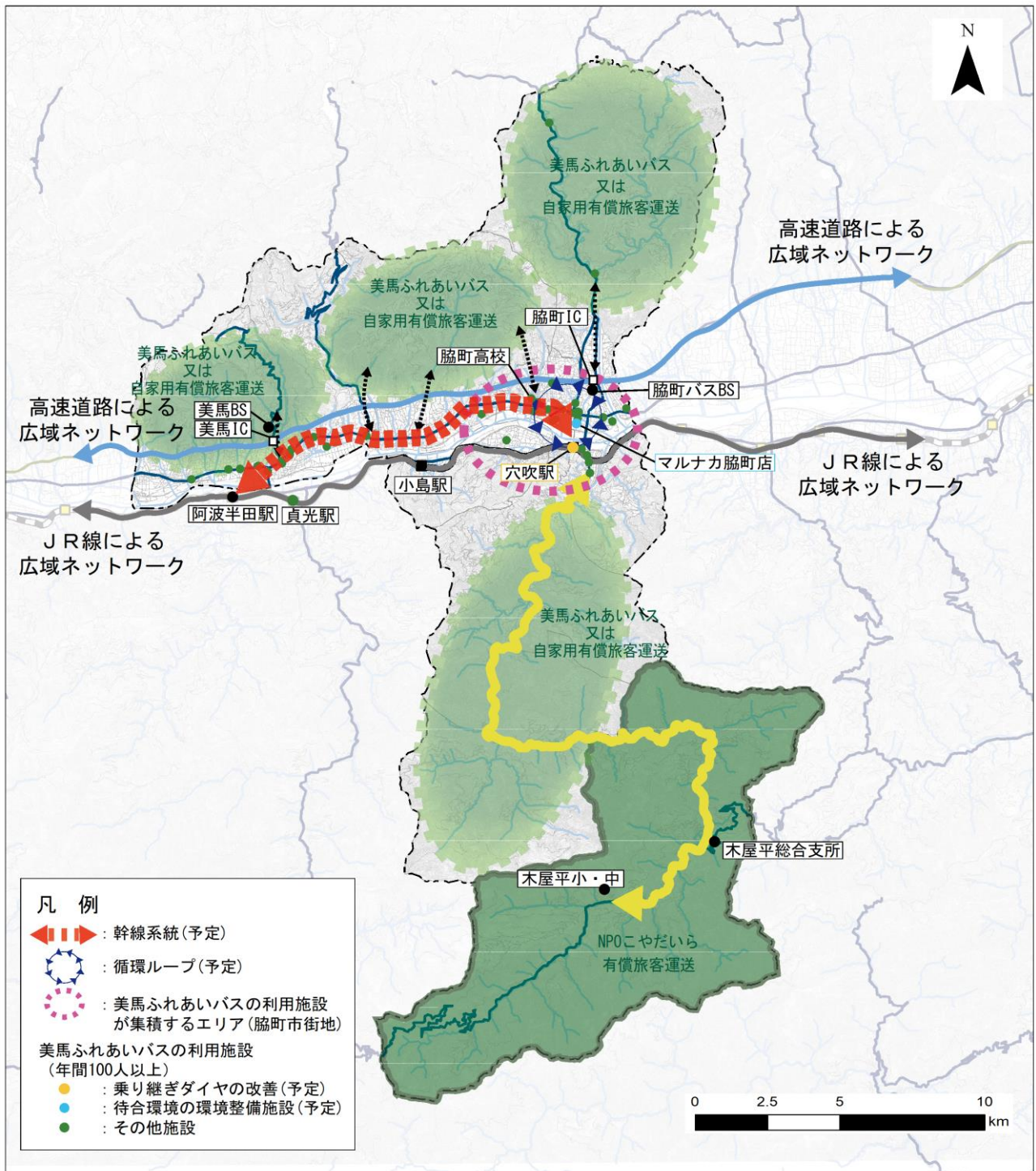


図 59 将来都市構造における公共交通網のあり方(概念)

(2) 多様な交通サービスの組合せと役割分担

徳島県においては、バスや鉄道などの公共交通機関は、高齢者や学生の重要な移動手段であるが、利用者数が減少傾向にあり、特にバスはその傾向が顕著となっている。今後の少子高齢・人口減少社会において、高齢者や障がい者、子どもをはじめとする交通弱者に配慮した人にやさしい交通環境のあり方を検討する必要がある、いかに公共交通の維持・確保を図っていくかは重要な課題である。

一方、本市には、JR 徳島線の鉄道、各社の高速バス、(有)こおり、(有) 剣山タクシー、(株)うだつ、(有) アイシntaxiが運行する美馬ふれあいバス (デマンドバス)、美馬市が事業主体となり (一社) 美馬市交通協会が運行する木屋平ラクバス及び木屋平地区でNPO法人こやだいらが運行する公共交通空白地有償運送など、多様な公共交通機関が運行を行っている。これら各公共交通機関が効率的・効果的な機能分担を図りながら、市民等の移動環境を支える役割を果たし、美馬市の公共交通体系をつくっていくことを目指す。

《対象とする公共交通機関について》

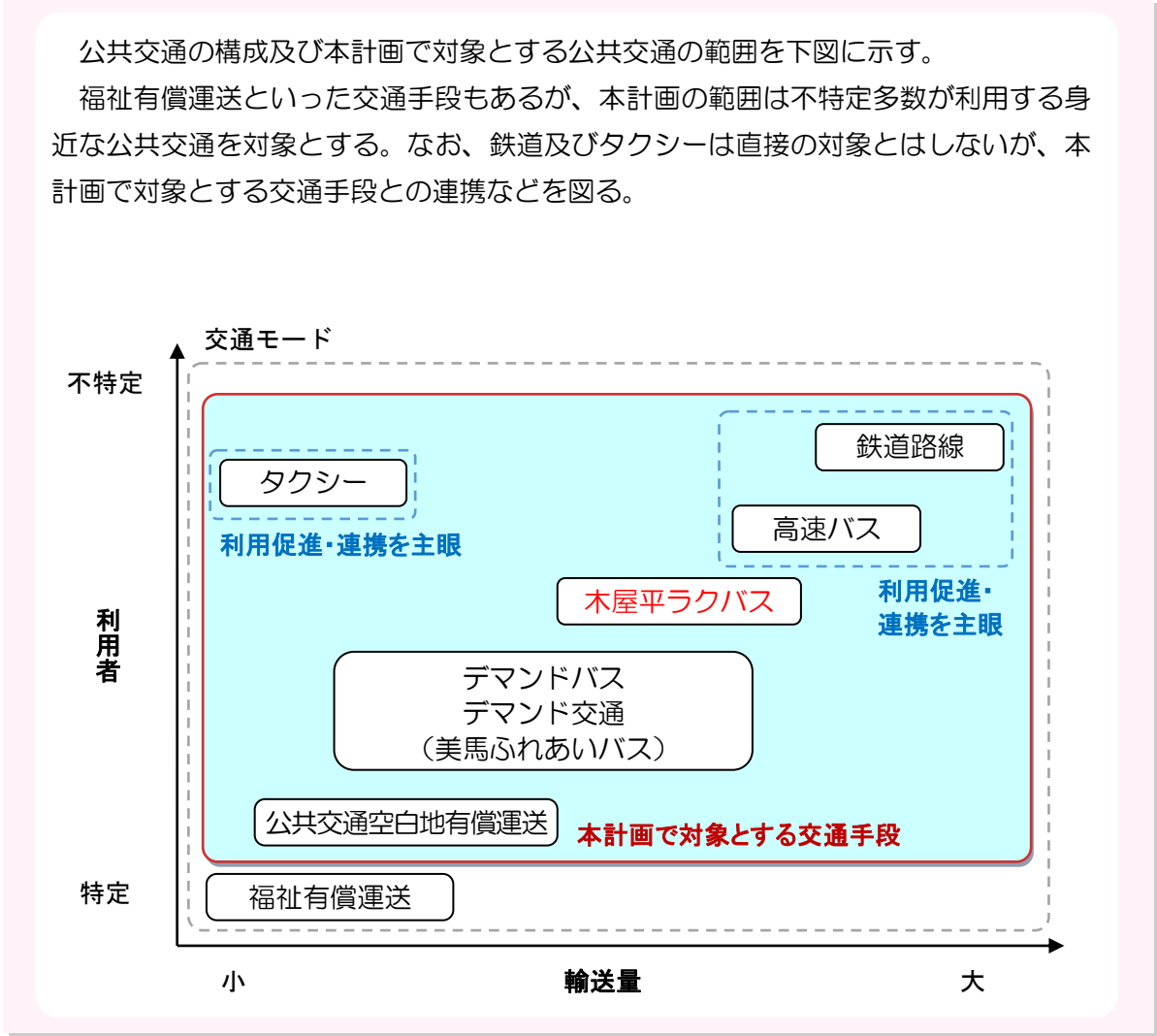


図 60 本計画で対象とする公共交通機関

《現行路線等の位置づけについて》

表 46 現行路線の位置づけ

位置づけ	モード	路線名	役割	
地域公共交通	県内他都市・県外への広域移動、市内拠点間の移動を支える広域幹線軸			
	広域幹線交通	鉄道	JR 徳島線	市外（徳島方面）、市内東西の拠点間移動 ※JR 徳島線阿波池田駅にて南風乗換で香川・高知方面へ
		高速バス	脇町バスストップ	京都、大阪、兵庫、東京、高知、松山方面への広域幹線軸
	美馬バス停		大阪梅田、兵庫新神戸方面への広域移動を支える広域幹線軸	
	市民の居住地から、中心拠点や最寄りの生活拠点への移動を支える支線交通			
	支線交通	美馬ふれあいバス	地区1 美馬町西部	西村、宮北、上野、中鳥、竹ノ内、中上、城、中西、八幡（美馬）、谷口、露口、吉水、宗ノ分、ナロヲ第1・第2、沼田、西荒川、中野（美馬）、夏弥喜、猿坂、野田ノ井南、野田ノ井北、中村（美馬）、藤宇、東荒川、東原、突出、惣立山、妙見、喜来（美馬）、和進、天神、井川、鍵掛滝ノ宮、中山路西、中山路北、中山路東、中山路中、中山路南、駅東、駅中央、蛭子、駅西、土ヶ久保、段池梅、東宗重北、東宗重南、東宗重中島、中宗重東、中宗重南、中宗重中、中宗重西、坊僧
			地区2 美馬町東部、脇町西部	小長谷、芝坂東、芝坂中、岡（美馬）、蕨草、大久保（美馬）、切久保、清田下、昭和、上久保、入倉、清田上、丈寄、下中野、上中野、中八、平帽子西、平帽子東、横倉、川原柴、暮畑、馬木、助松、上の原、岩倉、別所上、別所浜東、別所浜西、木ノ内、野村東、川原町、井口、小星、梨子木、長入、滝山、芋穴1、芋穴2、野村
			地区3 脇町中央部、東部	棚田、共進、春日、拝東南、拝東北、拝中、拝西、拝北南、拝北、開拓、加重、上棚田、下曾江南、下曾江北、中曾江、上曾江、新田、貞安、藤川、広棚、西大谷口、西大谷奥、東大谷口、東大谷奥、田上、新町、天王下、山路、池の端北部、東鎌倉、西鎌倉、池の端南部、稲田町、坂上町、中村（脇町）、新道、西の丁、坂下、猪尻仲ノ町、友愛町、錦町、中樽井、中央（脇町）、高校前、北町東之町、北町中之町、北町西之町、北島、本町、島口東、島口西、大工町、朝日町、落久保、中町、突抜町、佐城、段、芋尻、東城山団地、西城山団地、西ノ久保、西上野北、西上野南、庄、土井（脇町）、原、北庄、伏飛、古作、柴床北、柴床南、北庄団地、御所野、古屋敷、金川、冬畑、阿串、梶野、赤谷、落合、中熊、釜の池、宮井、夏子、土井の池、相平、清水下、清水上、美村
			地区4 穴吹町	東舞東、東舞西、観音堂、三島中央、土井（穴吹）、庄舞、大原、大原南、明連団地第2、明連団地第1、中島団地第1、中島団地第2、中島団地第3、中島団地第5、南部、東溪、麟光、谷東、谷西、宮成、舞、宮原、由佐団地、神田、東分、石神、中村（穴吹）、西分、尾山（穴吹）、大平台、岩手、岩手上、北岡（1）、北岡（2）、北、市ノ下、新山、西成戸、東成戸、成戸団地、盤若、辻、中、藪ノ下、畑中、柏、常盤、井手端、土場、奈良坂、奈良坂中、奈良坂上、奈良坂第3団地、市場、岡（穴吹）、穴吹中央、上谷、中屋、宝、平馬、初草、初草上、仕出原、中野宮、中野（穴吹）、西山、西谷、淵名（1）、淵名（2）、調子野、支納、梶山、宮内西、宮内東、首野、田方、大内、知野、猿飼、新名、丸山、古宮中央、土井久保、大堂、川瀬、生子屋敷、大佐古、山瀬、古宮、小谷、長尾、北又下、葛生、内田下、内田奥、田野内、喜来（穴吹）
			自家用有償旅客運送 （木屋平ラクバス）地区5	美馬市が事業主体となり、（一社）美馬交通協会が運行する木屋平地区のフィーダー交通
公共交通空白地有償運送	NPO法人こやだいらによる木屋平地区のフィーダー交通			
その他交通	タクシー（市内一円）	その他公共交通で対応できない需要への対応（幹線へのフィーダー、ドア・トゥ・ドア、他交通の運行時間外への対応）		
	スクールバス	小学校（江原北・岩倉・美馬・穴吹・木屋平）・中学校（江原、岩倉・美馬・穴吹・木屋平）の遠距離通学者を対象とした特定目的に限定した移送サービス		
	福祉有償運送	介護等が必要となる福祉支援の対象者（登録制）に提供する特定目的に限定した移動サービス		
	レンタサイクル事業	まちなかの移動（特に観光）を支える自転車無料貸出サービス（美馬市観光文化資料館）		

(3) 地域が一体となって“公共交通を共に守り育てる”意識の共有

本計画のいずれの調査においても、市民の公共交通利用に対する意識は低く、自家用車利用に依存した生活が浸透している。少子高齢化・人口減少の進行に伴い、医療費や社会保障費の増大等が懸念されるなかで、一方向的な行政の支援だけでは公共交通の維持は困難であり、地域の理解・利用意識を醸成していく必要がある。

地域公共交通は、“地域の人々に広く利用される”ことを前提とした「まち」の仕組みである。将来にわたって維持していくためには、行政や交通事業者だけでなく、地域住民、商店・病院等を含む多様な主体が「公共交通を守り育てていく」という共通意識を持って維持・確保に取り組むことが望ましい。地域公共交通の見直しを図ることと併せて、市民等に対して公共交通への理解・協働を促し、「地域が一体となって公共交通を守り育てていく」機運を高めていくことを目指す。

7-2 基本方針

美馬市の地域公共交通が果たすべき役割と課題、持続的な公共交通網の形成に向けた基本的な考え方を踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けた基本方針を以下のように設定する。

基本
方針

I 地域拠点を中心とした効率的なネットワークの構築 ～モーダルミックスの推進～

本市の「グリーンコンパクトシティ」の実現に向けて、並行・重複路線の解消とともに、各交通モードが互いに補完しながら地域の移動手段としての役割を担い、広域交通である鉄道・高速バスの乗り継ぎを前提に、穴吹駅等の地域拠点を中心とした乗り継ぎネットワークを構築する。

基本
方針

II 市民の暮らしを支える公共交通の充実 ～新たな運行形態の導入～

美馬ふれあいバスやNPO法人こやだいら、小さな拠点を活用した自家用有償旅客運送など、地域の実情に応じた運行形態により、市民のきめ細かな移動手段の確保を図るとともに、美馬市公共交通ネットワークの一翼を担う移動手段として、タクシーやスクールバスを活用する。

基本
方針

III シームレスな目的地までの移動の確保 ～つなぐ仕組みの構築～

モーダルミックスの実現に向けたシームレスな目的地までの移動を確保するつなぐ仕組みを構築するため、乗り継ぎしやすい環境整備やダイヤ設定のほか、予約を含めた出発地から目的地までを「つなぐシステム」を実装し、効率的な乗り継ぎを可能とする地域の移動手段を確保する。また、時刻表や路線情報のオープンデータ化を進めていく。

基本
方針

IV 利用しやすい交通結節点・地域拠点等の充実 ～交通結節点の環境整備～

地域公共交通の維持・確保に向け、自動車利用からの転換や利用者の増加を目指すため、地域拠点における乗り継ぎしやすい環境の実現や各交通モードへのアクセス性向上により、まちづくりとも連携した公共交通網の形成を進める。

基本
方針

V インバウンド対策等観光需要への対応と新たな需要創出 ～新たな需要の創出～

地域公共交通の維持・確保に必要な公共交通事業者の収益の改善に向け、人口減少社会下の状況を鑑み、交流人口の拡大による新たな収益の確保策など、関係者が連携し、新たに創出する幹線系統バスを中心に地域の実情に応じた生産性向上に関する具体策を進めていく。

基本
方針

VI 公共交通を地域一体で守り育てる意識の醸成 ～地域で支える意識の醸成～

持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、過度に自動車に依存せず、地域公共交通の利用促進を図っていくため、地域公共交通に愛着を感じてもらうための周知・啓発や、まずは利用してもらうことも重要と考えられるため、「乗り方」を含めた周知を図り、マイバス意識を醸成する。

7-3 計画の目標

各基本方針に基づく取組の目標を以下のように設定します。

目標1 地域拠点を中心とした効率的なネットワークの構築

少子高齢化・人口減少等の変化に応じて、自家用車を運転できない高齢者をはじめとする市民が健康で安心して生活できる環境を維持するため、持続可能な地域公共交通網の形成を目指す。

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ 利用が低迷している路線の解消 ▶ 運行効率化による運行経費額の圧縮 | <p>便平均2人未満の路線の解消
利用者1人あたりの公的資金投入額の軽減</p> |
|--|--|

目標2 市民の暮らしを支える公共交通の充実

支線交通となる美馬ふれあいバスや木屋平ラクバスの移動実態・ニーズをもとに、幹線系統の創出を目指す。また、小さな拠点を活用した自家用有償旅客運送など、地域の実情に応じた運行形態の創出により、美馬市公共交通網のサービス水準の向上と利用促進を目指す。

- | | |
|---|-----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ 市内公共交通カバー率の向上 | <p>中山間地域におけるデマンドバスの利用増加</p> |
|---|-----------------------------|

目標3 シームレスな目的地までの移動の確保

木屋平地区を除く全ての地区をカバーする美馬ふれあいバスを活用し、市内の効率的なネットワークを確保するとともに、シームレスな目的地までの移動の確保や、予約お断り件数の改善など、市民の信頼感を向上させることで、利用促進・輸送の効率化を目指す。

- | | |
|---|-----------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ 美馬ふれあいバスの利用促進、輸送の効率化 ▶ 予約お断り件数の改善による信頼性の向上 | <p>1便あたり乗車数の向上
予約お断り件数の軽減</p> |
|---|-----------------------------------|

目標4 主要な乗り継ぎ拠点における待合環境の充実

公共交通利用者の多くを占める高齢者にとって、待ち時間を快適に過ごせる乗り場環境の拡充を図り、誰もが利用しやすい拠点的バス停の整備を目指す。なお、単純なハード整備が困難な場合もあり、沿道施設の協力による待合スペースの確保や移設などを含めて改善を目指す。

- | | |
|---|-------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ 沿道施設等の関係者と連携した拠点的乗り場の環境整備 | <p>協力施設・主体の獲得</p> |
|---|-------------------|

目標5 利用促進、まちづくり、観光振興を通じた市民満足度の向上

美馬市民や来訪者、観光客など、初めての利用者にとっても、公共交通を利用するための情報が行き届くよう情報環境の充実を図る。また、利用方法やお得な割引乗車券などの情報発信・PRを強化し、市民が公共交通を目にする機会を増やし、市民満足度の向上を目指す。

- | | |
|--|------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ 公共交通を通じた市民満足度の向上 | <p>公共交通の満足度（満足している割合）の向上</p> |
|--|------------------------------|

目標6 公共交通を利用しようと思う市民の意識づくり

自家用車利用に過度に依存した暮らしから、公共交通を適度に利用する暮らしへの転換を図るとともに、公共交通を普段利用しない人に興味・関心を持ってもらうための多様な関係者との連携・利用促進を展開し、自発的に公共交通を利用しようと思う市民の輪を広げる。

- | | |
|---|----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ 市民の公共交通の利用割合の向上 | <p>住民1人あたりの公共交通の年間利用回数</p> |
|---|----------------------------|

7-4 目標を達成するために行う事業及び実施主体

本計画で定めた目標を達成するために行う事業の内容、実施主体を以下に整理する。

表 47 基本方針に基づく具体的事業

柱	基本方針	具体的事業・施策	実施主体
①公共交通の最適化	I	事業1 市営路線バスの廃止・木屋平ラクバスの運行	美馬市 交通事業者
		事業2 わかりやすいダイヤの設定（美馬ふれあいバス）	美馬市 交通事業者
		事業3 乗り継ぎダイヤの改善（公共交通機関相互）	美馬市 交通事業者
		事業4 穴吹駅を中心とした交通結節機能の充実（幹線系統の導入可否の検討）	美馬市 交通事業者
	II	事業5 幹線系統の導入によるまちづくり連携	市民、美馬市 交通事業者
		事業6 スクールバスの活用（土日休日や空き時間の活用）	市民、美馬市 交通事業者
		事業7 小さな拠点を活用した自家用有償旅客運送の創出支援	市民、美馬市 交通事業者
②利便性向上	III	事業8 時刻表や路線情報、予約情報等の見える化	美馬市 交通事業者
		事業9 会員登録や予約・受付方法の効率化（美馬ふれあいバス）	美馬市 交通事業者
		事業10 バリアフリー対応・環境配慮型車両への更新	美馬市 交通事業者
	IV	事業11 待合環境の整備（既存施設の改善、情報板設置）	美馬市 交通事業者
		事業12 駐車場・駐輪場の整備（穴吹駅、高速バス停）	美馬市 交通事業者
	③利用促進	V	事業13 フリー乗車券の発行（幹線系統）
事業14 インバウンドを含めた企画商品の開発（関係者連携）			県、美馬市 交通事業者
事業15 新たな車両の導入			美馬市 交通事業者
VI		事業16 利用促進に向けた周知・啓発・MMなどのイベント開催	市民、美馬市 交通事業者
		事業17 パンフレット・マップによる公共交通の現状周知・情報提供	美馬市 交通事業者 施設関係者
		事業18 ラッピングバスを活用したイベント開催 広告収入の確保	美馬市 交通事業者 施設関係者

上記の具体的事業の展開イメージを、以下に整理する。

(1) 基本方針Ⅰ 地域拠点を中心とした効率的なネットワークの構築

～ モーダルミックスの推進 ～

事業1 | 市営路線バスの廃止・木屋平ラクバスの運行

●事業目的

市民の日常的な移動手段を将来にわたって確保するため、利用が低迷する穴吹・木屋平線や穴吹・道の駅うだつ線を廃止し、新たな公共交通を確保する。

●事業の課題

【役割1 美馬市全域を効果的に結ぶ公共交通の確保】

◇美馬市全域を効果的に結ぶネットワークの再構築

・「空バス」運行の解消

・将来にわたって持続可能な市民に利用される幹線・公共交通の実現

●取組の概要

【空バス運行の解消、公共交通の確保】

市営路線バスを廃止し、新たな公共交通として、木屋平ラクバス（自家用有償旅客運送）を運行する。令和4年3月16日から実証運行を開始しており、アンケート等を実施し必要な見直しを実施した上で、同年10月より本格運行する。

登録制
予約型
乗合い

令和4年度版

見やすいところにご掲示ください。

木屋平ラクバス受付センター

☎0883-55-6550

木屋平ラクバスは電話一本、ご自宅から病院・商店・公共施設・駅などへ乗りかえせずに行くことができる便利なバスです。また、穴吹・脇町行きをご利用いただいた場合には、目的地間のご利用も可能です。(例えば、病院から商店、病院から公共施設、商店から病院など)

1. 乗合式の送迎車です。
2. お客様からの電話予約に応じて、お客様のお宅まで迎えに行きます。
3. 途中で他のお客様も乗せながら、目的地までお送りします。
4. 乗合式で運行しますので、多少時間に余裕が必要になります。

予約について(上記の電話番号にご連絡ください)

◎事前(乗車前日までに)電話予約が必要です。
ただし、月曜日の乗車を希望の方は、前週の金曜日までに予約ください。

◎乗車予約は、乗車の1週間前から受け付けています。

◎予約受付時間：月～金曜日(平日)午前9時～午後1時30分
まで(土日祝、年末年始12/29～1/3を除く)

◎取消・変更等は直ちにご連絡ください。

◎運行上、やむを得ず予約受付をお断りすることがあります。ご了承ください。

◎運行日：月・水・金曜日(祝日、12/29～1/3は運休)

料金(1回の乗車につき1人)

木屋平地区住民

- ・片道：500円
- ・目的地別利用：300円
- ・障害者手帳をお持ちの方：300円
- ・運転経歴証明書をお持ちの方：300円
- ・高校生以下：300円

木屋平住民の家族等(美馬市内在住)

- ・片道：500円
- ・障害者手帳をお持ちの方：300円
- ・運転経歴証明書をお持ちの方：300円
- ・高校生以下：300円

木屋平住民の家族等(美馬市外在住)

- ・片道：1,000円
- ・障害者手帳をお持ちの方：600円
- ・運転経歴証明書をお持ちの方：600円
- ・高校生以下：600円

回数乗車券

- ・300円×11枚：3,000円
- ・500円×11枚：5,000円

時刻表

■月・水曜日(1～4便は乗合施設便)			■金曜日(全て穴吹・脇町便)		
便	出発地	到着地	便	出発地	到着地
1便	川上方発	乗合施設 午前9時	1便	木屋平(自宅) 乗合施設通過・午前8時	穴吹・脇町 午前9時～午前9時30分
2便	三ツ木方発	乗合施設 午前10時	2便	穴吹・脇町 午前11時	木屋平(自宅) 乗合施設通過 午後2時～2時30分
3便	乗合施設 午前10時30分	川上方到着	3便	木屋平(自宅) 乗合施設通過 午後1時30分	穴吹・脇町 午後2時30分～3時
4便	乗合施設 午前11時30分	三ツ木方到着	4便	穴吹・脇町 午後4時	木屋平(自宅) 乗合施設通過 午後5時～5時30分
5便	木屋平(自宅) 乗合施設通過・午後1時	穴吹・脇町 午後2時～2時30分			
6便	穴吹・脇町 午後4時	木屋平(自宅) 乗合施設通過・午後2時～2時30分			

次に該当する方はご利用できません。

- ・中学生以下の通学
- ・介護タクシーを利用している方(介護保険適用の方)
- ・自ら1人で乗り降りできない方
- ・車イスを利用している方
- ・ひざの上に載らない大きな荷物を持っている方
- ・折り畳めない手押し車、ベビーカーを使用の方
- ・ペット同伴の方

【問い合わせ先】

くらし・人権課

☎52-8009

木屋平市民サービスセンター

☎68-2111

- 実施主体 美馬市、交通事業者
- 実施年度 今後5年間(令和4年度より実施)

事業2 | わかりやすいダイヤの設定（美馬ふれあいバス）

●事業目的

木屋平地区を除き美馬市全域を運行する美馬ふれあいバスにおいて、利用者による予約キャンセルや予約センターによる予約お断りの発生は、公共交通を利用する市民にとっての信頼感の低下につながっている。運行パターンや運行間隔、目的地での待ち時間等に配慮したわかりやすいダイヤ設定により、信頼性や利便性の向上につなげていく。

【役割1 美馬市全域を効果的に結ぶ公共交通の確保】

●事業の課題

【美馬市全域を効果的に結ぶネットワークの再構築】

- ・利用者による予約キャンセルや予約センターによる予約お断りの抑制（美馬ふれあいバス）

●取組の概要

【わかりやすいダイヤの導入】

- ◇新しいダイヤ設定（パターン、運行間隔、待ち時間） 例）45分間隔→90分間隔
- ◇通学時間帯に配慮した美馬ふれあいバスのダイヤ設定・便数確保

《現時刻表と改善イメージ（例）》
～ 美馬ふれあいバス ～

便	行き	帰り
1便	午前7時30分 (高校生優先)	
2便	午前8時30分	午前9時15分
3便	午前10時	午前10時45分
4便	午前11時30分	午後0時45分
5便	午後1時30分	午後2時15分
6便	午後3時	午後4時
7便		午後5時

「行き便・帰り便」の廃止

事業1における幹線系統の創出に一般利用者の利用が可能

わかりやすいダイヤ設定
※毎時00分、30分発等

終発時刻の拡大
※午後6時便など

目的地での滞在時間の確保
※現行45～60分間隔→60～90分間隔

- 実施主体 美馬市、交通事業者
- 実施年度 今後5年間で実施（令和3年度に実施予定） ※適宜改善

事業3 | 乗り継ぎダイヤの改善（公共交通機関相互）

●事業目的

本市の広域幹線交通を担う鉄道駅及び高速バス停について、継続的な路線の維持を図るための取組を継続的に展開していく。

【役割1 美馬市全域を効果的に結ぶ公共交通の確保】

●事業の課題

【美馬市全域を効果的に結ぶネットワークの再構築】

- ・広域的な交流を支える鉄道及び高速バス路線の継続的維持
- ・乗り継ぎのしやすさの確保（公共交通機関相互）

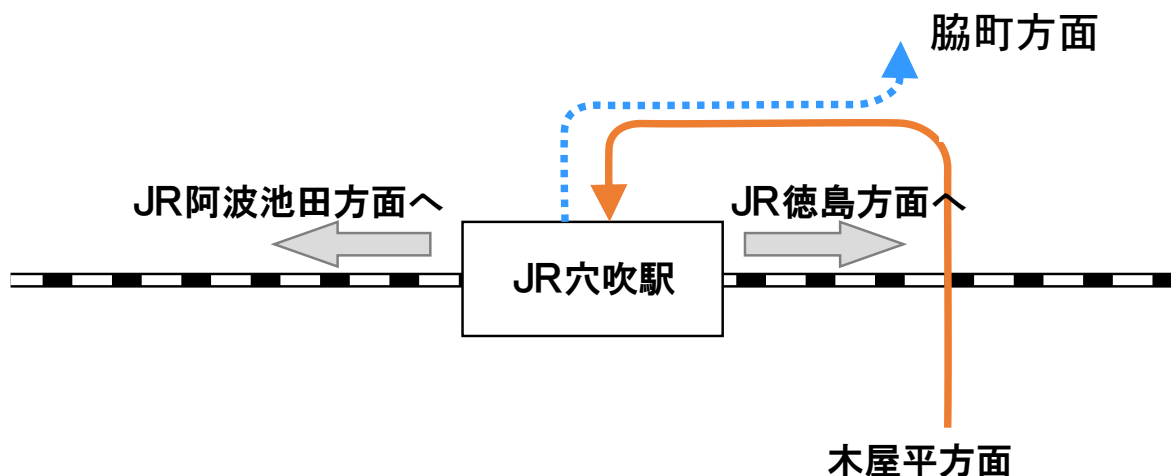
●取組の概要

【公共交通機関相互の乗り継ぎダイヤの改善】（木屋平ラクバスについて）

◇JR 徳島線（穴吹駅）における乗り継ぎ

月・水曜日の5便、金曜日の1便及び3便が、木屋平から穴吹・脇町方面まで運行している。
また、月・水曜日の6便、金曜日の2便及び4便が穴吹・脇町方面から木屋平まで運行している。

時刻表			時刻表		
■月・水曜日（1～4便は複合施設便）			■金曜日（全て穴吹・脇町便）		
便	出発地	到着地	便	出発地	到着地
1便	川上方面発	複合施設 午前9時	1便	木屋平（自宅） 複合施設通過：午前8時	穴吹・脇町 午前9時～午前9時30分
2便	三ツ木方面発	複合施設 午前10時	2便	穴吹・脇町 午前11時	木屋平（自宅） 複合施設通過： 午後0時～0時30分
3便	複合施設 午前10時30分	川上方面着	3便	木屋平（自宅） 複合施設通過： 午後1時30分	穴吹・脇町 午後2時30分～3時
4便	複合施設 午前11時30分	三ツ木方面着	4便	穴吹・脇町 午後4時	木屋平（自宅） 複合施設通過： 午後5時～5時30分
5便	木屋平（自宅） 複合施設通過：午後1時	穴吹・脇町 午後2時～2時30分			
6便	穴吹・脇町 午後4時	木屋平（自宅） 複合施設通過：午後5時～5時30分			



- 実施主体 美馬市、交通事業者
- 実施年度 今後5年間で適時実施

事業4 | 穴吹駅を中心とした交通結節機能の充実

●事業目的

本市の将来像「グリーン・コンパクトシティ」の実現に向けて、中心拠点の脇町地区や地域生活拠点を結ぶ幹線系統を明確化したバス路線網の再構築を図る。

【役割1 美馬市全域を効果的に結ぶ公共交通の確保】

●事業の課題

【美馬市全域を効果的に結ぶネットワークの再構築】

- ・中心地における公共交通アクセスの向上と交通結節機能の充実
- ・公共交通ネットワーク（区域外）の充実（適切な役割分担）

●取組の概要

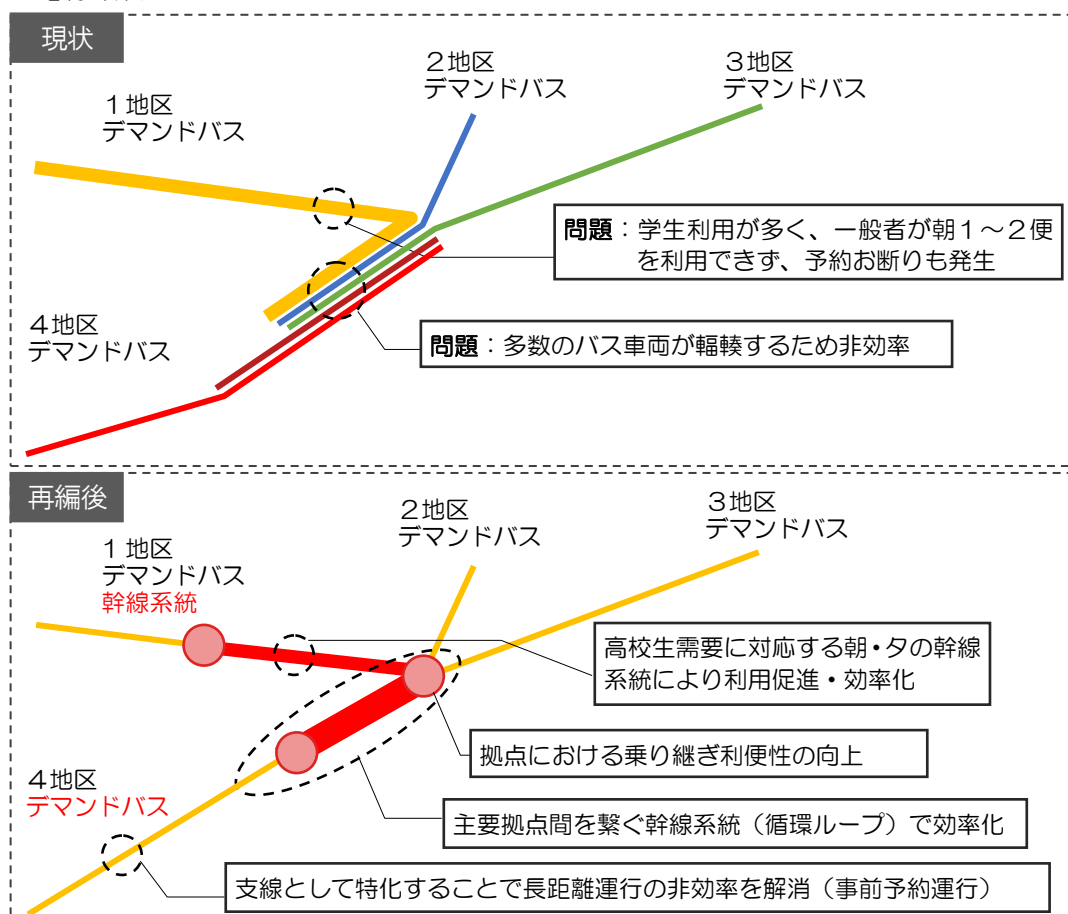
【駅を中心とした乗り継ぎネットワークの創出、区域外エリアの運行対応】

◇需要の多い施設間連絡ネットワークの形成

（穴吹駅や高速バス停との連携・接続を考慮）

◇区域外エリアの運行対応（交通事業者の意向等を踏まえつつ順次検討）

《路線集約のイメージ》



- 実施主体 美馬市、交通事業者
- 実施年度 今後5年間で実施（令和6年度に実施予定）

～ 新たな運行形態の導入 ～

事業5 | 幹線系統の導入によるまちづくり連携

事業6 | スクールバスの活用（土日休日や空き時間の活用）

事業7 | 小さな拠点を活用した自家用有償旅客運送の創出支援

●事業目的

「幹線系統の導入」により、「小さな拠点づくり」を進める地域等において、市民とともに美馬ふれあいバスをはじめとする地域内交通の確保に関する検討を進める。

●事業の課題

【役割2 高い利便性で持続可能なまちづくりの支援】

◇持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保

- ・新たな幹線系統に配慮した公共交通網の再編、高齢者の移動支援
- ・地域拠点を活用した移動のしやすさの確保

●取組の概要

【美馬ふれあいバス、タクシーとの連携】

◇幹線系統（幹線軸）の導入後の移動手段としての美馬ふれあいバスやタクシーの連携・活用

◇市民との協働を前提とした座談会を展開（地域内交通の必要性に関する検討）

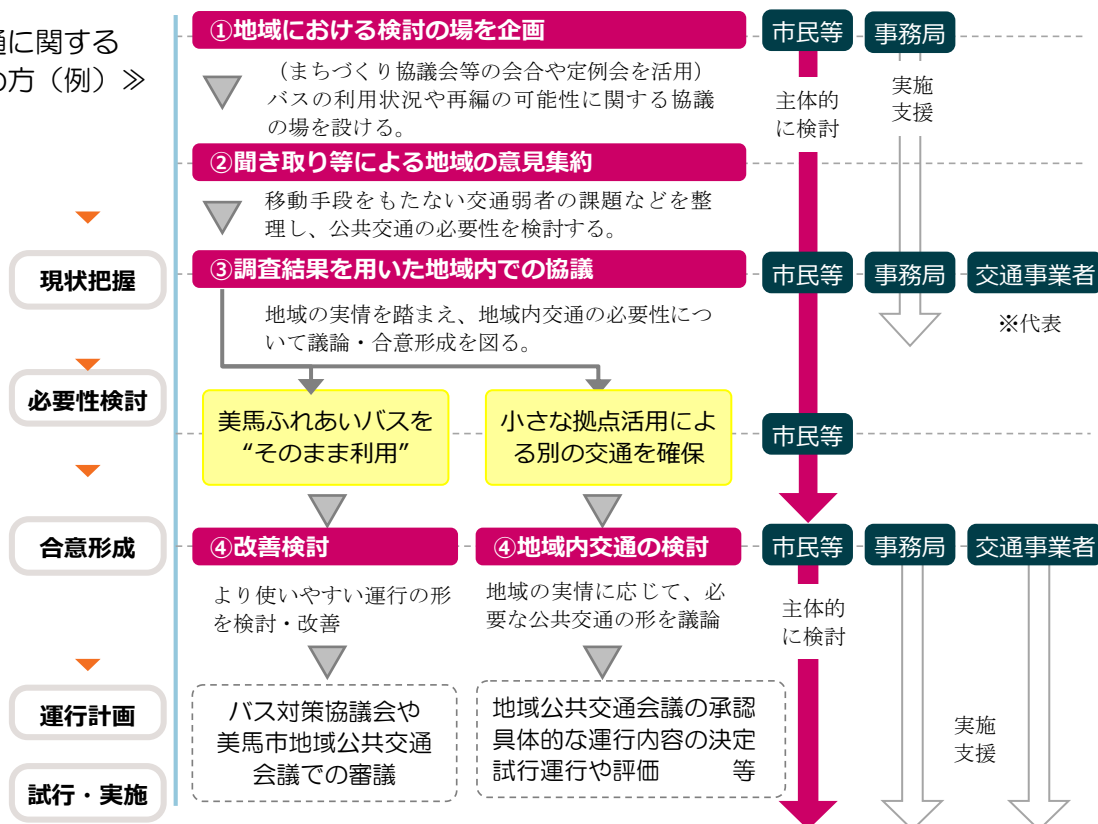
【スクールバスの活用】

◇スクールバスの活用（土曜休日活用）

【自家用有償旅客運送の活用】

◇小さな拠点を活用したタクシー・ボランティア団体との連携による支線交通ネットワーク（自家用有償旅客運送）の活用

≪地域内交通に関する検討の進め方（例）≫



●実施主体

市民（まちづくり協議会や自治会等）、美馬市、交通事業者

●実施年度

今後5年間で実施（事業5は令和6年度に実施予定 その他は計画・検討）

事業8 | 時刻表や路線情報、予約情報等の見える化

●事業目的

八吹駅や美馬市における主要拠点（商業施設、医療施設等）において、デジタルサイネージを活用して、公共交通にかかる時刻表や路線情報、予約情報等が見える化することで、美馬市公共交通の利便性を高め、公共交通の利用促進を図る。

【役割3 高齢者、交通弱者、買物弱者等の生活支援】

●事業の課題

◇日常生活の地域内移動を支える交通手段の確保

- ・つなぐ仕組みへの環境整備
(美馬ふれあいバスの分かりやすい情報提供)

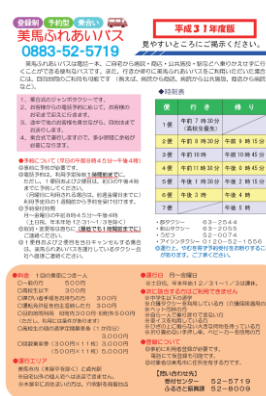
●取組の概要

【公共交通情報の見える化】

- ◇時刻表や路線情報、予約情報等の見える化
(公共交通マップの作成、デジタルサイネージの活用)

≪公共交通マップの作成・活用事例≫

■美馬ふれあいバスの案内
利用案内と時刻表を掲載



■時刻表を掲載したマップ（日進市巡回バス くるりんバス）

路線図を表面に大きく示し、裏面にバスや鉄道の時刻表、バスの利用方法、バスロケーションシステムの案内を掲載し、一つのツールで利用するための情報を簡潔



出典：公共交通マップづくりの勘どころ（国土交通省九州運輸局）

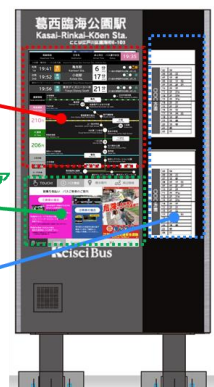
≪主要拠点（駅、商業施設、医療施設等）におけるデジタルサイネージの活用事例≫

■デジタルサイネージの活用（京成バス株式会社：葛西臨海公園駅バス停）

- ▶大型のタッチパネル式液晶モニターを採用し、3つの表示エリアで構成され、バスの運行状況に合わせて、リアルタイムに接近情報を提供、目的地までの所要時間の表示を実現
- ▶電車との乗り継ぎをわかりやすく表示し、バスの利便性や利用客の増加を促進するためのコンテンツを提供
- ▶日本語、英語、中国語、韓国語の4言語で外国人観光客の利便性も向上
- ▶大型のタッチパネル式液晶ディスプレイを採用し、観光案内・周辺案内等、バス利用者が欲しい情報を取得可能



葛西臨海公園バス停サイネージ



- ①リアルタイム運行情報・路線図表示エリア
- ②タッチパネル式観光・周辺案内表示エリア
- ③電子ペーパー時刻表表示エリア

3つの表示エリア

出典：NEC ソリューションサービス HP

- 実施主体 美馬市、交通事業者
- 実施年度 今後5年間で実施（令和4年度に実施予定）

事業9 | 会員登録や予約・受付方法の効率化（美馬ふれあいバス）

●事業目的

高齢者が多い利用者特性から、オペレーターが予約を受け、経路を想定し配車を行う現状では、土地勘や高度な経路生成能力が必要であり、遅延の発生のほか、予約お断りの発生にも繋がるため、システム改良や新たなシステム導入により、会員登録や予約・受付方法の効率化を図る。

●事業の課題

【役割3 高齢者、交通弱者、買物弱者等の生活支援】

◇日常生活の地域内移動を支える交通手段の確保

- ・つなぐ仕組みへの効率化
（会員登録・予約のしやすさの確保）

●取組の概要

【会員登録や予約・受付方法の効率化（利用のしやすさ改善、効率化）】（美馬ふれあいバス）

◇予約や会員登録におけるインターネット化など受付方法の自動化

◇予約状況の見える化（ホームページ、SNS活用等）

≪三重県玉木町の元気バス オンデマンド方式≫

玉城町オンデマンドバス
「元気バス」の概要

■利用するには

- ①会員登録・・・氏名、住所、電話番号、利用者番号、暗証番号
(生活機能状態なども確認する) →重要な情報となる
- ②バス停を確認する・・・自宅近く、希望する目的地のバス停
(現在のバス停数：201箇所)

■予約・運用は

- ①運行時間帯・・・午前9時～午後5時
- ②運行日・・・毎日運行（年末年始のみ運休）
- ③利用予約受付・・・
当日30分前から 2週間先まで
オペレーターへの電話・ケータイ・インターネット
独自アプリのスマートフォン・タッチパネルから予約可能
ただし、土日祝日はオペレーター予約不可
- ④利用料・・・無料

ふるさと納税平成29年納期分から協働事業に、バス停を増やし県外者も登録、実績1人利用あり。

■運行範囲は「町内」

銀行・郵便局・スーパー・病院・医院・福祉施設など集客施設・官公庁へ端末設置



・銀行のATM感覚で予約できる端末 16

インターネットによる予約サイト



希望する高齢者に配布したスマートフォン

- ・60歳以上の高齢者等を中心に貸し出している
- ・町から2,000円/月の助成をしている



出典：安心・元気な町づくり『玉城町元気バス』～地域福祉への取組～（三重県玉城町）

●実施主体

美馬市、交通事業者

●実施年度

今後5年間で実施（令和4年度に実施予定）

事業 10 | バリアフリー対応・環境配慮型車両への更新

●事業目的

「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（以下、「障害者差別解消法」と称す）が平成28年に施行されており、障害者基本法においても、「障害者の自立及び社会参加の支援等のための基本的施策」として規定されており、公共交通施策の展開に際しても配慮が求められる。

このため、利用者の多くを占める高齢者、障がい者をはじめ、誰にとっても利用しやすく、暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、低床型・環境配慮型の車両の導入を視野に入れ、公共交通のバリアフリー化や車両更新を行っていく。

【役割3 高齢者、交通弱者、買物弱者等の生活支援】

●事業の課題

◇日常生活の地域内移動を支える交通手段の確保

- ・誰もが安心して乗れる車両の導入
(車両更新時における導入検討：低床バス、ステップ出し)

◇利用定着を図るための利用促進・関係者との連携

- ・誰もが利用しやすい環境づくり（高齢者等にも使いやすい車両等、利用ニーズへの対応）

●取組の概要

【バリアフリー対応車両、新たな車両への更新】

バス車両の更新時期には、高齢者等が利用しやすい低床型車両やアイドリングストップ対応機能を備えた環境配慮型の車両を導入するなど、より利用しやすく・環境にやさしい交通体系となる工夫を施していく。

- ・車両更新時における導入検討（低床バス、ステップ出し）

≪地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）≫

地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。

・補助対象事業者：交通事業者等 ・補助率：1/3等

○鉄道駅、旅客ターミナル（バス・旅客船・航空旅客）のバリアフリー化、待合・乗継施設整備（段差の解消（※）、転落防止設備の整備、誘導ブロックの整備、障害者対応型トイレの設置等）
補助率：1/3



車椅子用階段昇降機



ホームドア




視覚障害者誘導用ブロック



障害者対応型トイレ

○ノンステップバス・リフト付きバスの導入
補助率：1/4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1/2のいずれか低い方（上限140万円）



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入
補助率：1/3



福祉タクシー

○情報提供（※）
（発車案内表示システム等）
補助率：1/3



発車案内表示システム

※駅のエレベーター整備、バスターミナル等の情報提供案内板など観光振興にも資する二次交通の利用環境改善は、防日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業において支援。

出典：国土交通省HP

- 実施主体 美馬市、交通事業者
- 実施年度 今後5年間で適時実施（車両更新時）

その他参考事例

●その他参考とすべき事業

「MaaS」

つなぐ仕組みの構築に向けては、国土交通省が「MaaS」等の新たなモビリティサービスの推進を支援している。本市における地域公共交通網の再編を進めるなかで、先行モデルとしての19事業をはじめとする動向等を踏まえつつ、導入展開について検討していく必要がある。

※「MaaS」：Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して、最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念

「貨客混載・客貨混載」

貨物と旅客の輸送、運行を一緒に行う形態のことで、鉄道、路線バス、タクシー、飛行機、フェリーなどで行われる。適用にあたっては、バス事業・貨物事業相互の視点から、地理的条件や経済条件等も踏まえつつ検討を進めていく必要がある。

《国土交通省公募による新モビリティサービス推進事業 日本版 MaaS の先行モデル》

■都市型6事業、過疎地型5事業、観光型8事業を選定

新モビリティサービス推進事業として、国土交通省が中心となり、全国各地のMaaSなど実証実験を支援し、地域の課題解決に向けたモデル構築を推進している。

■地方郊外・過疎地型

(京都府南山城村「相楽東部地域公共交通再編事業」)

相楽東部地域公共交通再編事業(京都府) 地方郊外・過疎地型

実験の概要
京都府南山城村域において、既存の村営バス等の再編、自家用有償運送等の導入による村内の交通網整備に合わせ、これら交通網と民間路線等とも組み合わせ、シームレスな移動を生み出すための過疎地型MaaSの実証実験を行う。

構成員(予定)
京都府、南山城村、NPO法人 南山城村むらおこし事業組合、南山城村社会福祉協議会、南山山城、月ヶ原ニュータウン自治会

地域の交通課題
●人口減少・少子高齢化により、公共交通利用者が減少し、バス事業費、タクシー事業費が増加。それに伴い、自家用車がないと生活できない環境に。
●村内の交通網は脆弱で、今後、更なる高齢化により、自家用車がないと、高齢者は、近隣のバス停までの移動が困難となる恐れ。

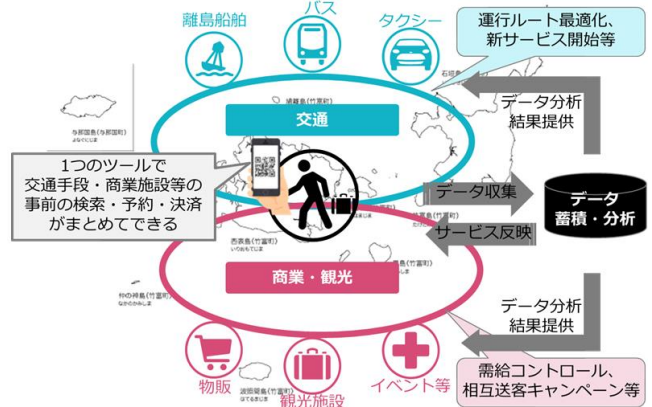
本格的な導入に向けた検証項目、目標値
アプリのダウンロード数(2,700ダウンロード)
自家用有償運送を復活(バス利用者数(10人/日)
JR大原駅の利用者数(69人/日)
JR月ヶ原駅の利用者数(205人/日)

実験内容
地域交通再編事業
●村営バス(20台)の再編運行化と再編化
●地域の過疎地型バス
●地域、NPO等と連携した自家用有償運送事業の導入
●地域主体の新サービスによる自家用有償運送事業の導入
●乗・降・乗降 徒歩・自転車等可能なバス乗降場の創出

過疎地型MaaSの実証実験
●MaaSの導入による移動手段の最適化
●MaaSの導入による移動手段の最適化
●MaaSの導入による移動手段の最適化

■観光地型

(香川県高松市「八重山 MaaS 化計画」)



出典：国土交通省

《四国運輸とヤマト運が徳島県内初の「客貨混載を開始(平成 29 年 10 月)》

■徳島県三好市の事例(四国交通株式会社、ヤマト運輸株式会社)

過疎化や高齢化が進む山間地域におけるバス路線網の維持と物流の効率化による地域住民の生活サービス向上を目的として、徳島県三好市内を運行する路線バスで徳島県内初となる「客貨混載」を開始

■「つながる未来バス」の運行路線

約50km

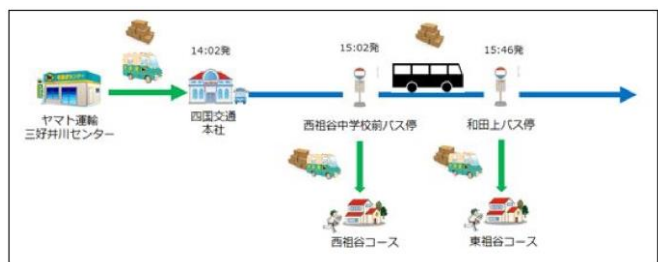
三好市

徳島県

西相谷地区 東相谷地区 高松市

■バスの座席を改造した荷台スペース

■運用フロー



出典：ヤマト運輸 四国交通 NEWS

(4) 基本方針Ⅳ 利用しやすい交通結節点・地域拠点等の充実

～ 交通結節点の環境整備 ～

事業 11 | 待合環境の整備（既存施設の改善、情報板設置）

事業 12 | 駐車場・駐輪場の整備（穴吹駅、高速バス停）

●事業目的

本市の顔となるまちなかの中心拠点（穴吹駅やマルナカ等）において、待ち時間を快適に過ごせる乗り場環境の改善を検討し、高齢者等を含めた誰もが利用しやすい乗り場環境の充実を図る。

【役割4 広域都市圏とのつながりの確保】

●事業の課題

【役割5 多様な交通手段の組み合わせによる移動環境の確保】

【広域ネットワークの維持・活性化】

公共交通を利用しやすい中心的な乗り場環境の実現、市中心部におけるサービス水準の向上、公共交通利用者のニーズへの対応
 ◇交通結節点（待合環境）の整備
 ◇総合的な駐車対策の推進

●取組の概要

【多様性に配慮した環境整備】

◇既存施設を有効活用した待合環境の整備・改善
 （利用者の多い主要施設：穴吹駅、貞光駅、商業施設、医療施設等の待合場所）
 ◇待合所への時刻表・路線図など案内表示
 （穴吹駅、マルナカ等への情報板設置）

【駐車場・駐輪場の整備】

◇JR穴吹駅、高速バス停 ※放置規制区域の設定
 ◇パーク・アンド・ライド（P&R）の推進
 ◇サイクル・アンド・ライド（C&R）の推進

≪拠点施設の例≫

■都城市中央バス待合所

バス利用者が快適に時間を過ごせる待合スペース。多目的トイレや自動販売機を設置



≪サイクルアンドライド（C&R）の導入事例≫

■サイクル・アンド・ライドの促進（山口市）

公共交通の利用促進に向け、自宅から自転車でバス停や駅などの近隣に整備された乗り換え用駐輪場まで行き、公共交通機関に乗り換えて目的地まで行くサイクル・アンド・ライドの促進に取り組んでいる。

路線バスへの乗り換え用駐輪場として、商業施設等の駐輪場が活用されている。

■商業施設での適用事例

事前の申し込み等ではなくいつでも利用可能であり、商業施設等の駐輪場が活用されている。



●実施主体 美馬市、交通事業者

●実施年度 今後5年間で実施（事業11 令和6年度に実施、事業12は適宜実施）

(5) 基本方針V インバウンド対策等観光需要への対応と新たな需要創出

～ 新たな需要の創出 ～

事業 13 | フリー乗車券の発行（幹線系統）

●事業目的

新たに創出する幹線系統バスと剣山登山バスとを連携することで、訪日外国人旅行客を含めた賑わいの創出を図る。

【役割6 中心拠点のにぎわい創出支援】

●事業の課題

◇利用定着を図るために利用促進・関係者との連携

- ・徳島県や地域関係者との連携
- ・乗車体験（キャンペーン）を通じた利用促進
- ・買物・健康づくりに向けた関係者連携

●取組の概要

【フリー乗車券の発行による利便性向上】

◇JR 徳島線と市営路線バスなど異なる交通機関利用

◇JR 徳島線と新たな幹線軸への導入検討

◇免許返納割引、夫婦割引券、子供向けの乗車券を組み合わせ、高松空港から美馬市環境拠点や剣山のインバウンド誘客を推進（徳島県に要請・調整）

≪インバウンド対策を含めた剣山登山バスとの連携によるインバウンド対策≫

■見ノ越「剣山登山口」への登山バスルートは2ルートが季節運行している。市営路線バス穴吹・木屋平線は令和4年3月末で廃止していることから、剣山への観光ルートは検討課題。

■1日フリー乗車券

入館券や拝観券がセット
(中部運輸局)

■路線図（2ルート）

見ノ越「剣山登山口」へは、貞光・一宇ルート、池田東祖谷ルート
の2ルートがある。

■剣山



登山バスルート



資料：美馬市・つるぎ町HP

「直虎」1Dayパス とは

天竜浜名湖鉄道と遠州鉄道の電車・バスとの1日フリー乗車券に加え、大河ドラマ館入館券、龍潭寺拝観券がセットになった企画乗車券です。

発売額：
大人2,300円（小人設定なし）

発売所：
遠州鉄道各駅等窓口
及び
天竜浜名湖鉄道有人駅



○運賃料金比較

普通に行くとき...	
遠鉄電車 新浜松駅	～西鹿島駅 : 470円
天浜線 西鹿島駅	～天竜二俣駅 : 200円
天浜線 天竜二俣駅	～気賀駅 : 590円
遠鉄バス 気賀駅前	～龍潭寺 : 500円(往復)
龍潭寺拝観料	: 500円
大河ドラマ館入館料	: 600円
遠鉄バス 気賀駅前	～浜松駅 : 650円
計	: 3,510円

- 実施主体 美馬市、交通事業者
- 実施年度 今後5年間で実施（令和6年度に実施予定）

事業 14 | インバウンドを含めた企画商品の開発（関係者連携）

●事業目的

訪日外国人を含めたインバウンド対策として、新たに創出される幹線系統バス（中心拠点の主要施設を連絡）に関係者と連携した企画商品を開発し、中心拠点のにぎわい創出を支援する。

【役割6 中心拠点のにぎわい創出支援】

●事業の課題

- ◇利用定着を図るための利用促進・関係者との連携
 - ・新たな需要創出（インバウンド向け）

●取組の概要

【インバウンド向け企画商品の開発（徳島県への要望・調整）】

- ◇高速バス、幹線バスの乗車券を組み合わせ、高松空港から美馬市観光拠点や剣山のインバウンド誘客を推進。市営路線バス滝の宮・剣山線を廃止したため、観光ルートの整備は検討課題。

≪訪日外国人向け実証事業（3日間公共交通乗り放題バス）≫

■観光型 MaaS 実証事業

（中国運輸管内・山陰エリア）

訪日外国人向けアプリで鳥取県と島根県内で新しい交通フリーパスを販売。アプリは、目的地への経路検索機能や、飲食店および観光施設の割引特典が導入され、フリーパスと組み合わせることで山陰エリアにおける周遊観光の活性化を狙う。

■訪日外国人向けアプリ（VISIT SANIN TOURIST PASS）

「鳥取藩乗放題手形」及び「縁結びパーフェクトチケット」の共有・電子化により、路線バス等が3日間乗り放題となる。

≪訪日外国人専用1日フリー乗車券≫

■京王電鉄 企画乗車券（3種）

訪日外国人向けに海外の旅行代理店やオンライン上の旅行サイト等で3種を発売。

いずれも「京王線・井の頭1日乗車券」に下記をセットにして、個別購入に比べ最大半額程安く販売。

- ①「高尾山ケーブルカー・リフト往復乗車券」と「高尾山さる園・野草園入園券」つき
- ②「高尾山ケーブルカー・リフト往復乗車券」と「うかい鳥山のランチコース」つき
- ③「よみうりランド入場券・のりもの3回券」がついたセット

■高尾山の紅葉とケーブルカー



■FUKUOKA TOURIST CITY PASS（福岡市）

市内のほぼ全ての一般路線バス・電車が乗り放題

※短期滞在の在留資格で日本に入国した訪日外国人観光客を対象

- 実施主体 徳島県、美馬市、交通事業者
- 実施年度 今後5年間は計画・検討

事業 15 | 新たな車両の導入

●事業目的

交流人口の拡大や新たな収益の確保に向け、関係者が連携し、観光バスによる生産性向上・中心拠点のにぎわい創出支援への取組を進める必要があるため、観光客を含めた誰もが利用しやすい公共交通環境の実現に向けて、新たな車両導入について検討を行っていく。

【役割6 中心拠点のにぎわい創出支援】

●事業の課題

◇利用促進を図るための利用促進・関係者との連携

- ・誰もが利用しやすい環境づくり
(高齢者や観光客等にも使いやすい車両等、利用ニーズへの対応)

●取組の概要

【新たな車両による魅力発信】

一般利用が可能な美馬ふれあいバス(幹線系統)など、中心拠点のにぎわい創出に向けて、誰もが利用しやすい・話題性のある新たな車両導入について検討していく。

なお、剣山への観光ルートは今後の検討課題とする。

-
- 実施主体 美馬市、交通事業者
 - 実施年度 今後5年間で適宜実施

(6) 基本方針VI 公共交通を地域一体で守り育てる意識の醸成

～ 地域で支える意識の醸成 ～

事業 16 | 利用促進に向けた周知・啓発・MMなどのイベント開催

●事業目的

過度に自家用車に頼る暮らしから、適度に鉄道・バス等を利用する暮らしへの転換を促していくため、学校や職場等に働きかけ、自発的な交通行動の転換を促す取組を進める。

また、公民館・高齢者クラブ等の個別対応を基本として、“お出かけの楽しみ”を付加した乗車体験企画を提案し、日常生活で公共交通を利用する習慣の定着を図る。

【役割7 市民の社会参加しやすい環境づくり支援】

【役割8 市民等の過度な自家用車利用の抑制支援】

●事業の課題

◇公共交通利用に対する市民の意識・関心の改善

市民の公共交通に対する興味・関心の向上、公共交通を利用しようと思う市民の増進

公共交通を利用することが少ない市民への利用の動機付け、外出機会の向上

・地域公共交通を支える意識の醸成

●取組の概要

【利用啓発イベントの開催】

◇美馬ふれあいバス利用データ

◇ノーカーデーなど公共交通利用促進デー

◇お出かけ企画（商業・文化・スポーツ施設管理者との連携）

※バスの日（9/20）、鉄道の日（10/14）

◇新たなバス路線の利用促進デー

（穴吹・道の駅うだつ線の再編による幹線軸の創出など）

◇モビリティ・マネジメント（MM）の実践

◇地域のイベントと連携し、健康づくりと合わせた公共交通機関の利用促進

【交通利用を促進するためのサービス拡充】

◇わかりやすい情報環境の整備・広報の推進

◇市民や学校などとの連携によるMMの推進

■公共交通の利用者の輪をひろげる「同伴者割引」の実証

【デマンドバス（大阪府河内長野市の事例）】

モックルデマンドバス（市運行）の日曜日利用が少ない状況を受け、日曜日限定の同伴者割引（利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料）を行った結果、利用者数が増加傾向となった（市民の外出機会増進）。



■モビリティ・マネジメントのツール

公共交通を使う上で必要な情報を案内するとともに、公共交通のメリットを紹介し、公共交通の利用を促す情報提供を行っている。（ひめじの鉄道・バスガイド）



出典：公共交通マップづくりの勘どころ（国土交通省九州運輸局）

●実施主体

美馬市、交通事業者

●実施年度

今後5年間で実施（令和4年度に実施予定）

事業 17 | パンフレット・マップによる公共交通の現状周知・情報提供

●事業目的

市民や来訪者など、初めて利用する方にも、日常生活で公共交通を考えてもらうきっかけづくり、利用してみようと思う動機づけにつなげるため、公共交通の運行案内・情報提供の充実を図り、既存制度等のPR・情報提供の強化に取組、“身近な公共交通”としての更なる浸透を図る。

【役割7 市民の社会参加しやすい環境づくり支援】

【役割8 市民等の過度な自家用車利用の抑制支援】

●事業の課題

◇公共交通利用に対する市民の意識・関心の改善

- ・公共交通の現状にかかる周知・啓発、興味・関心の増進
- ・市民や来訪者が利用しやすい情報環境の充実

●取組の概要

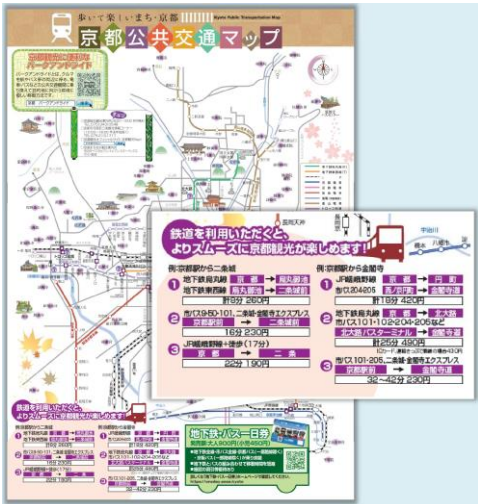
【美馬市公共交通の現状周知】

◇現状、必要性、利便性の広報・周知・啓発活動

◇パンフレットや案内マップ等の情報提供

≪公共交通マップの作成事例≫

■観光客に特化したマップ(京都公共交通マップ)



■高齢者向けのおでかけマップ(西条市バスでおでかけマップ)



■沿線の観光情報やイベント情報を掲載(伊原鉄道沿線ガイドマップ)



■市街地循環バスマップ(西条市街地循環バスのんバス)



出典：公共交通マップづくりの勘どころ（国土交通省九州運輸局）

●実施主体

美馬市、交通事業者

●実施年度

今後5年間で実施（令和4年度に実施予定）

事業 18 | ラッピングバスを活用したイベント開催、公告収入の確保

●事業目的

利用低迷により厳しい事業環境におかれる公共交通事業に対応し、交通事業者の主導による利用増進企画について関係者で検討・支援し、公共交通の活性化・再生を目指す。また、市民の注目度や関心度を高め、利用の促進を図るため、ラッピングバスを導入検討することにより、ラッピング公告等の販売を行い、収支率の改善を目指す。

【役割7 市民の社会参加しやすい環境づくり支援】

【役割8 市民等の過度な自家用車利用の抑制支援】

●事業の課題

◇公共交通利用に対する市民の意識・関心の改善

・地域連携（イベント開催・公告）、利用増進に向けた試行的取組の支援

●取組の概要

【地域連携を推進する体制の確保】

◇持続可能な運営体制

公共交通の活性化・再生を図るためには、市民等の利用拡大・利用増進が必要であり、交通事業者において実施困難と判断される企画等について、本計画での支援を検討する。

◇ラッピングバスの導入検討

ラッピングバスを通じたイベント開催による周知・利用促進、公告収入への取組

《試行メニューの例》

四国まるごと公共交通利用促進キャンペーン

【2016 都市イベント in 松山】

公共交通を利用するライフスタイルのあり方を考えていく契機とするために、体験を通し、子どもたちに公共交通の魅力を伝え、公共交通利用促進のための様々な取組に関する情報を発信

▶「みきゃん」ラッピングバスの車内（運転席等）への試乗、記念撮影

▶IC い〜カードを利用したバス乗降の疑似体験教室

▶バスのぬり絵付きうちわ作り、ペーパークラフトづくり

▶景品付き輪投げ、鉄道模型展示など公共交通PR など

■みきゃん（ラッピングバス）の試乗



主な関連都市イベント			
徳島会場	香川会場	松山会場	高知会場
開催日時 10月12日(土) 10:00~15:00	開催日時 9月16日(月・祝) 10:00~16:00	開催日時 9月8日(日) 10:00~15:00	開催日時 9月21日(土) 10:00~15:00
場所 徳島中央公園	場所 イオンモール徳川1階	場所 松山市大街道商店街 (千舟町側)	場所 高知市中央公園

わたしたちは、毎年9月中旬から10月中旬までの約1ヵ月間を“公共交通利用促進のためのキャンペーン期間”として、地方自治体、国、公共交通事業者、NPOなどが協力して、各地で公共交通に親しむイベントを開催しています。

主催：四国公共交通利用促進協議会(事務局：徳土交通四国運輸局)
 後援：徳島市、高知市、松山市、高知市、高知市、徳島新聞社、四国新聞社、愛媛新聞社、高知新聞社
 協賛：四国運輸局、四国運輸局
 お問い合わせ先：徳土交通四国運輸局交通政策課 電話：087-802-6725

●実施主体

美馬市、交通事業者、施設関係者

●実施年度

今後5年間で実施（令和3年度に実施予定）

7-5 計画期間及び事業スケジュール

本計画の計画期間は、令和2年度～令和6年度の5か年とし、各事業は以下の実施主体・事業スケジュールに従って進行していく。また、令和4年度以降は1年毎に事業進捗に関する評価を実施するものとし、事業内容の見直しを適宜行っていく。

表 48 事業スケジュールと実施主体

柱	基本方針	具体的事業・施策	実施主体	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
①公共交通の最適化	I	事業1 穴吹・木屋平線の廃止・木屋平ラクバスの運行	美馬市 交通事業者	計画			実施	
		事業2 わかりやすいダイヤの設定（美馬ふれあいバス）	美馬市 交通事業者	計画			実施	
		事業3 乗り継ぎダイヤの改善（公共交通機関相互）	美馬市 交通事業者			適宜実施		
		事業4 穴吹駅を中心とした交通結節機能の充実（幹線系統の導入可否の検討）	美馬市 交通事業者	計画				実施
	II	事業5 幹線系統の導入によるまちづくり連携	市民、美馬市 交通事業者		計画			実施
		事業6 スクールバスの活用（土日休日や空き時間の活用）	市民、美馬市 交通事業者			計画・検討		
		事業7 小さな拠点を活用した自家用有償旅客運送の創出支援	市民、美馬市 交通事業者			計画・検討		
②利便性向上	III	事業8 時刻表や路線情報、予約情報等の見える化	美馬市 交通事業者	計画			実施	
		事業9 会員登録や予約・受付方法の効率化（美馬ふれあいバス）	美馬市 交通事業者	計画			実施	
		事業10 バリアフリー対応・環境配慮型車両への更新	美馬市 交通事業者			適宜実施		
	IV	事業11 待合環境の整備（既存施設の改善、情報板設置）	美馬市 交通事業者			計画		実施
		事業12 駐車場・駐輪場の整備（穴吹駅、高速バス停）	美馬市 交通事業者			適宜実施		
		事業13 フリー乗車券の発行（幹線系統）	美馬市 交通事業者		計画			実施
③利用促進	V	事業14 インバウンドを含めた企画商品の開発（関係者連携）	県、美馬市 交通事業者			計画・検討		
		事業15 新たな車両の導入	美馬市 交通事業者			適時実施		
		事業16 利用促進に向けた周知・啓発・MMなどのイベント開催	市民、美馬市 交通事業者	計画			実施	
	VI	事業17 パンフレット・マップによる公共交通の現状周知・情報提供	美馬市 交通事業者	計画			実施	
		事業18 ラッピングバスを活用したイベント開催、広告収入の確保	美馬市 交通事業者 施設関係者	計画			実施	

7-6 達成状況の評価方法

計画の進行管理については、PDCA サイクルに基づく達成状況の評価を行っていく。実施事業の評価は、5年後の実施を想定しており、美馬市地域公共交通活性化協議会を中心として実施していくこととし、事業の実施状況に応じてPDCA サイクルによる評価・見直しを適切に繰り返し行っていくことで、本計画の取組をステップアップし、本市の目指す将来像の実現を目指していく。

表 49 基本方針に基づく具体的事業(素案)

柱	基本方針	具体的指標	目的	現況値	目標値	評価の考え方・手法
① 公共交通の最適化	I	便平均2人未満の路線数	効率化 乗車率向上 高齢者負担軽減	3路線	解消	《時期》 令和6年度 《目標》 利用低迷路線の解消 《算定》 年間利用者数 ÷ 年間運行便数
		利用者1人あたりの運行欠損額(平均値) ※1	軽減 満足度向上 利便性向上	2,122 (円)	現況値未満に抑制	《時期》 令和6年度 《目標》 利用者1人を輸送するために必要となる公共投資額の軽減 《算定》 年間欠損額 ÷ 年間利用者数
	II	走行キロあたりの利用者数 ※2	まちづくり支援 高齢者負担軽減 効率化	0.085 (人/km)	現況値以上に向上	《時期》 令和6年度 《目標》 幹線・支線に基づく運行形態の転換により、路線の利用効率を向上 《算定》 年間利用者数 ÷ 年間走行キロ
② 利便性向上	III	美馬ふれあいバスの便平均乗者数※3	効率化 利便性向上	2.23 (人/便)	現況値以上に向上	《時期》 令和6年度 《目標》 利便性向上による活性化 《算定》 年間利用者数 ÷ 年間運行便数
		予約お断り件数(日平均)	効率化 利便性向上 予約お断り抑制 高齢者負担軽減	5 (件/日)	現況値未満に抑制	《時期》 令和6年度 《目標》 利用者の信頼度の向上 《算定》 予約お断り件数 ÷ 計測日数
	IV	乗り場環境の改善に関する協力施設・主体数	利便性向上	0団体	2団体	《時期》 令和6年度 《目標》 地域との連携による乗り場環境の改善 《算定》 乗り場改善に協力を得られた団体数
③ 利用促進	V	公共交通の満足度に関する「満足している」の割合※4	利用促進 まちづくり支援 観光振興	—	現況値以上に向上	《時期》 令和6年度 《目標》 市民満足度の向上 《算定》 「満足している」回答割合
	VI	住民1人あたりの公共交通の年間利用回数	利用促進 住民理解 地域連携	年間 0.72回	現況値以上に向上	《時期》 令和6年度 《目標》 住民が公共交通を利用する割合の向上 《算定》 年間利用者数※5 ÷ 美馬市人口

※1) 美馬ふれあいバス、市営路線バスの全体平均値

※2) 美馬ふれあいバス、市営路線バスの合算値

※3) 美馬ふれあいバスの各地区合算値

※4) 市民アンケート調査「バス等の総合的な満足度」における「満足している」の回答割合

※5) 美馬ふれあいバス、市営路線バスの年間利用者数

■参考) 路線維持に係る1人当たり欠損額

- 平成30年度実績(平成30年4月～平成31年3月)に基づく運行系統別の経常経費、運賃収入、経常欠損額、利用者数、一人当たり欠損額は以下のとおりである。運行補助が行われる市営路線バス・デマンドバスは、年間21,284人に利用されているものの、年間欠損額は約4,500万円に上る。

財政一覧表(1人当たり欠損額)

	経常経費(円)		運賃収入等 (円)	経常欠損額 (円)	利用者数 (人/年)	1人当たり 欠損額(円)
	委託料	その他支出				
美馬ふれあいバス						
1地区	7,295,650	1,776,836	1,381,907	7,690,579	4,271	1,801
2地区	6,509,020	1,628,292	1,266,379	6,870,933	4,363	1,575
3地区	6,444,040	1,789,176	1,391,503	6,841,713	5,610	1,220
4地区	6,466,330	1,880,295	1,462,371	6,884,252	3,516	1,958
小計	26,715,040	7,074,599	5,502,160	28,287,479	17,760	1,593
市営路線バス						
穴吹・木屋平線	12,472,583	3,338,069	2,282,220	13,528,432	1,880	7,196
穴吹・道の駅 うだつ線	1,062,371	1,560,542	149,030	2,473,883	1,426	1,735
滝の宮・剣山線	562,022	478,156	150,490	889,688	218	4,081
小計	14,096,976	5,376,767	2,581,740	16,892,003	3,524	4,793
参考) NPO こやだいら						
公共交通空白 地有償運送	-	-	-	赤字なし	168	-

発行 美馬市地域公共交通活性化協議会

本計画についてのお問い合わせは、美馬市地域公共交通活性化協議会事務局まで
(美馬市市民環境部 暮らし・人権課)

〒777-8577 徳島県美馬市穴吹町穴吹字九反地5番地

TEL : 0883-52-8009 FAX : 0883-55-0680