

令和 8 年度第 3 回鳴門市地域公共交通活性化協議会

日時：令和 8 年 9 月 2 4 日（木） 1 4 時～

場所：鳴門市役所 3 階 庁議室

次 第

1. 開 会

2. 議 事

（ 1 ） 鳴門市地域公共交通計画中間見直し案について

（ 2 ） 鳴門市公共交通維持改善調査業務に係る進捗状況について

3. その他

4. 閉 会

会議資料一覧

【資料 1】 鳴門市地域公共交通計画中間見直し案

【資料 2】 鳴門市地域公共交通維持改善に向けた調査業務

【参考資料】 鳴門市地域公共交通計画（中間見直し版）（案）

鳴門市地域公共交通計画の中間見直し（案）

1 中間見直しについて

本市では、令和5年2月に鳴門市地域公共交通計画を策定し、市民や交通事業者、行政等の関係者が連携して地域公共交通を確保・維持・改善していくものとしています。計画策定から4年が経過し、中間年度を迎えたことから、設定した目標値に対しての達成状況のみならず、各事業の進捗状況等を踏まえて計画の進捗状況进行评估し、今後の施策を検討することとします。

2 鳴門市地域公共交通計画の達成状況の評価指標と現状値について

鳴門市地域公共交通計画では、計画の達成状況を把握するため、3項目の評価指標を設定しており、これらの現状値については下記のとおりです。なお、計画策定時の基準年については、新型コロナウイルス感染症による公共交通利用への影響を踏まえ、令和元年度を基準としています。

(1)市内公共交通の年間利用者数

指 標		計画策定時 (令和元年度)	直近の現状値 (令和7年度)	目標値		中間 評価
				中間年 (令和8年度)	目標年 (令和12年度)	
年間 利用者数	市内の主要駅	470,388人	412,489人	446,900人	423,400人	未達成
	徳島バス市内 流入路線	518,875人	585,104人	492,900人	467,000人	達成
	鳴門市地域 バス	30,078人	27,632人	28,600人	27,000人	未達成
	計	1,019,341人	1,025,225人	968,400人	917,400人	達成

(2)市内公共交通の年間運賃収入および公的資金投入額

指 標		計画策定時 (令和元年度)	直近の現状値 (令和7年度)	目標値		中間 評価
				中間年 (令和8年度)	目標年 (令和12年度)	
年間 運賃収入	徳島バス市内 流入路線	205,827千円	212,334千円	195,500千円	185,200千円	達成
	鳴門市地域 バス	1,021千円	890千円	970千円	920千円	未達成
収支率	徳島バス市内 流入路線	50.75%	34.86%	50.75%	50.75%	未達成
	鳴門市地域 バス	4.49%	3.87%	4.49%	4.49%	未達成
公的資金投入額※ (交通対策費)		146,760千円	156,463千円	154,000千円	160,000千円	未達成

※ 公的資金投入額＝本格運行中の市内公共交通に係る市負担額(運行委託料・補助金等)の合計。
実証運行・実証実験に係る経費は対象外とし、参考値として別途公表する。

(3)市内公共交通カバー人口比率

指 標	計画策定時 (令和元年度)	直近の現状値 (令和7年度) ※暫定値	目標値		中間 評価
			中間年 (令和8年度)	目標年 (令和12年度)	
公共交通カバー人口比率	79.4%	79.4%	85%	90%	未達成

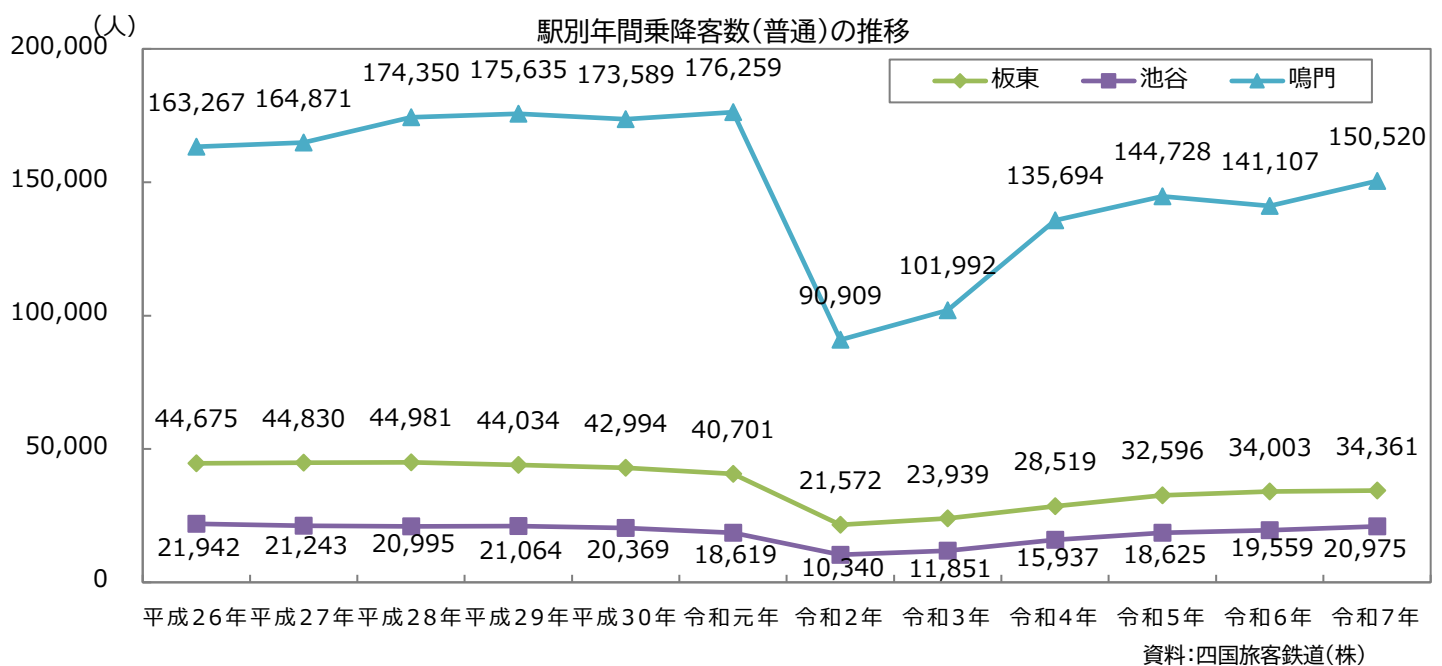
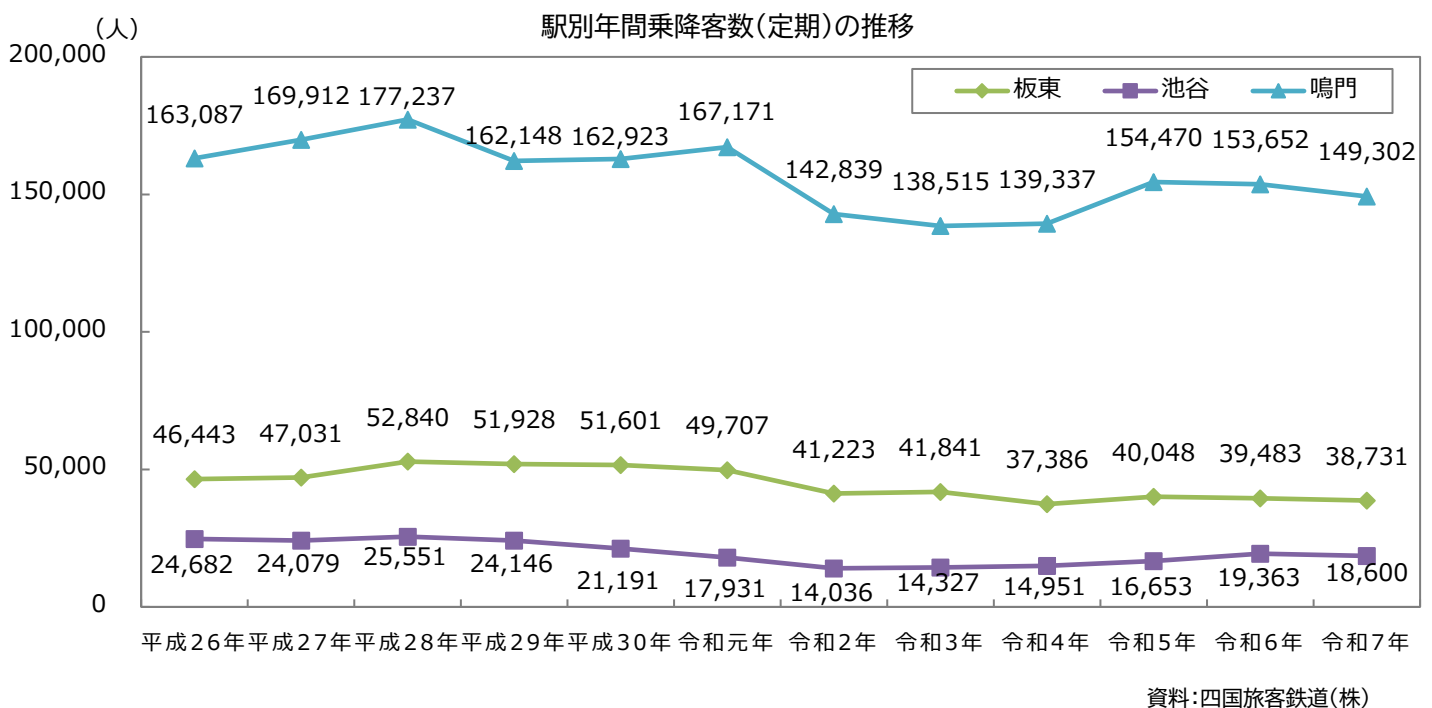
3 各指標における現状値の考察

(1)市内公共交通の年間利用者数

①市内の主要駅に係る鉄道利用者数(R8目標値:446,900人 R7現状値:412,489人)

市内主要駅の乗降客数は、令和元年度までは概ね横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、特に鳴門駅において大きく減少しました。中でも、定期利用者以外の一般利用者の減少が顕著であり、観光需要の減少等が主な要因の一つと考えられます。

その後は、社会経済活動の回復に伴い利用者数も回復傾向にあります。令和7年度の利用者数は412,489人となっており、中間目標値を下回っています。今後は、観光需要の回復状況等を注視するとともに、鳴門駅周辺や大麻町におけるまちづくりの構想・取組と連携し、駅を起点とした人の流れの創出や公共交通の利用促進を図るなど、鉄道利用者の確保に取り組む必要があります。

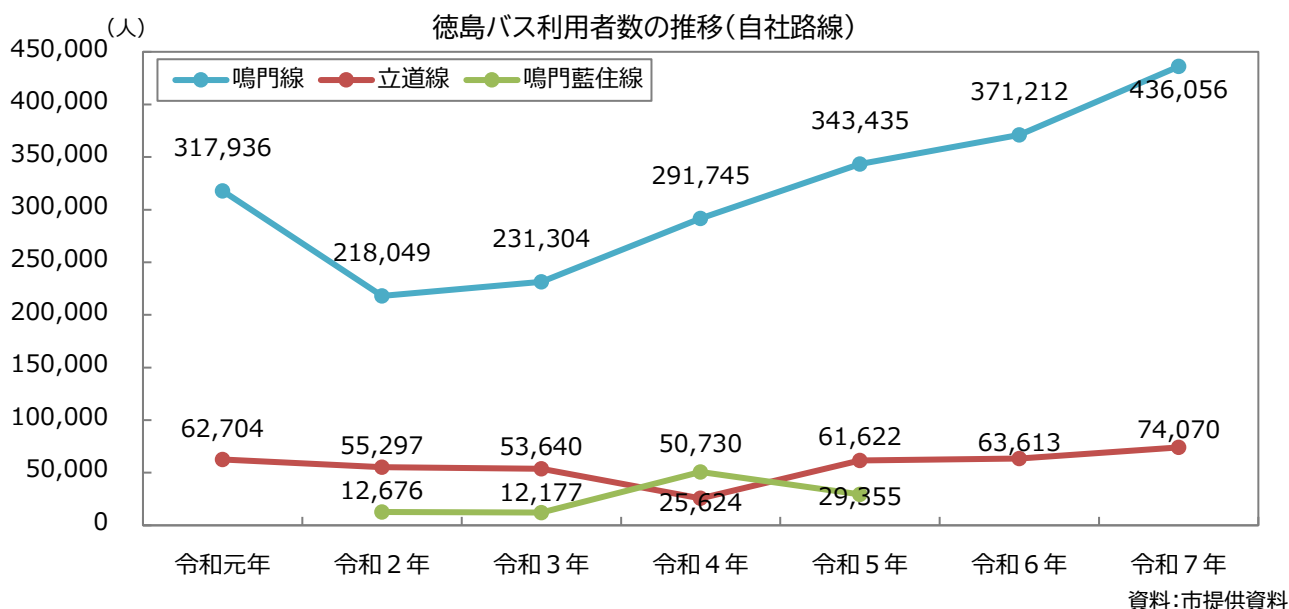
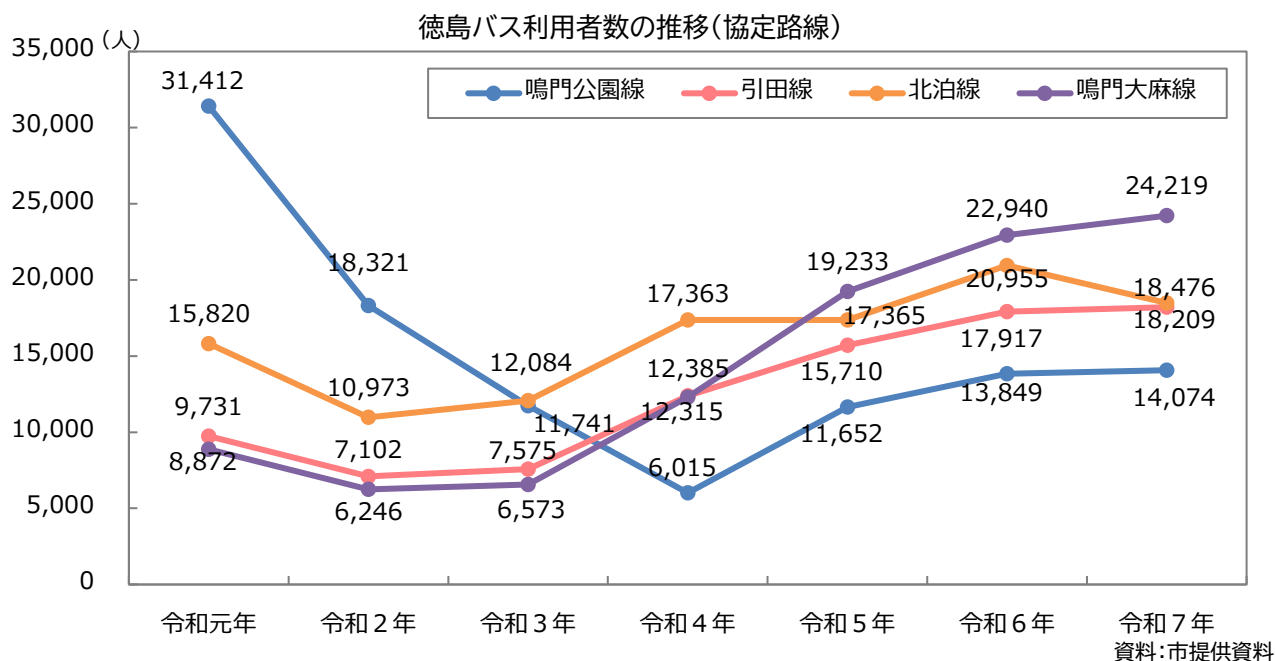


②徳島バス市内流入路線に係る利用者数(R8目標値:492,900人 R7現状値:585,104人)

鳴門線の利用者数は令和2年に大きく減少しました。新型コロナウイルス感染症の流行による観光客の減少が要因の一つとして考えられ、その後は回復傾向が続き、令和7年には436,056人となっています。なお、立道線、鳴門藍住線の利用者数は概ね横ばいに推移しています。鳴門藍住線については、路線の利用実態等を踏まえ、令和6年2月1日のダイヤ改正により廃止され、鳴門線の新系統に再編されています。

鳴門公園線については、令和4年まで減少傾向が続いた後、回復基調にあるものの、コロナ禍前の水準までは戻っていない状況です。一方、北泊線、引田線、鳴門大麻線については、令和2年に利用者数が減少した後、回復傾向にあり、沿線住民の日常的な交通手段として利用されていることが推察されます。

これらを合わせた徳島バス市内流入路線の令和7年度の利用者数は、585,104人となっており、中間目標値を上回っています。今後も、路線ごとの利用実態や需要特性を踏まえながら、通勤・通学、買物、通院、観光等の多様な移動需要に対応した利用促進を図る必要があります。

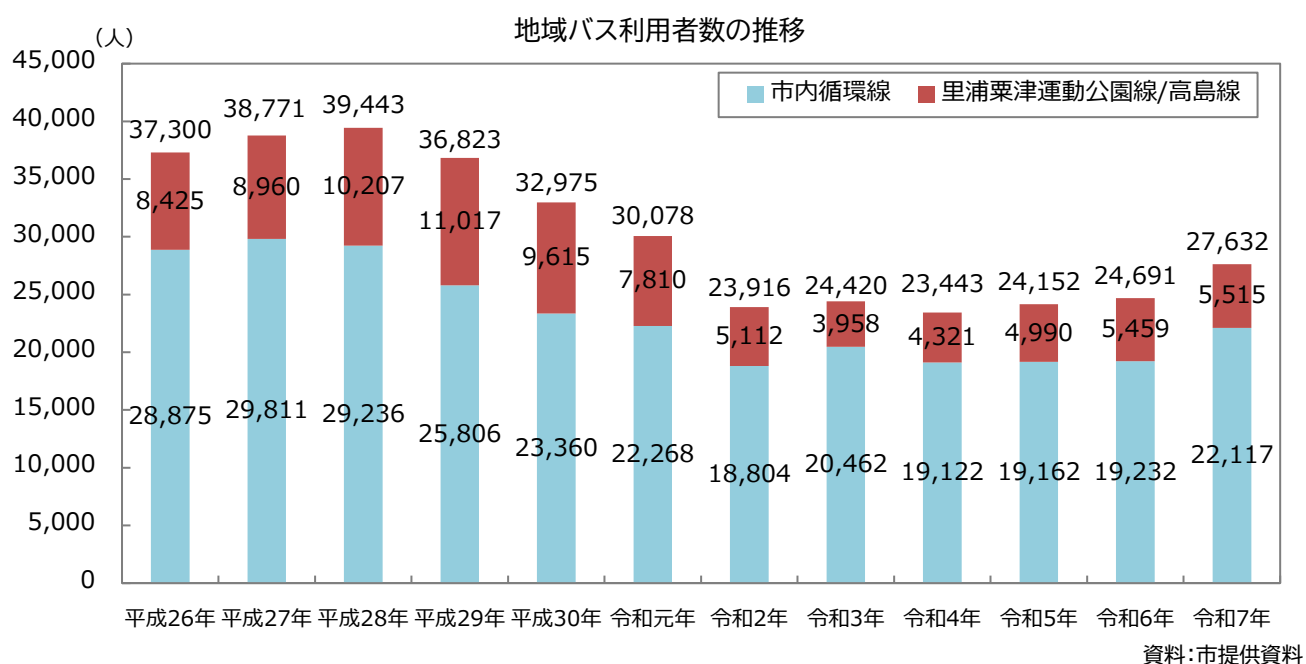


③鳴門市地域バス利用状況(R8目標値:28,600人 R7現状値:27,632人)

市内循環線の利用者数は平成27年をピークに減少傾向にあり、令和2年には新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しました。その後、一定の回復が見られるものの、令和元年と比較すると、利用者数は依然として低い水準にあります。

また、里浦栗津運動公園線と高島線については、平成29年をピークに減少傾向が続いています。要因として、児童・生徒数の減少や、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う休校等が利用者数の減少に影響したものと考えられます。

令和7年度の鳴門市地域バスの利用者数は、27,632人となっており、中間目標値を下回っています。今後は、地域の人口動態や公共交通の利用実態を踏まえ、住民の移動ニーズに対応した運行内容の見直しや利用促進を図る必要があります。



④市内公共交通の年間利用者数の合計(R8目標値:968,400人 R7現状値:1,025,225人)

市内主要駅、徳島バス市内流入路線、鳴門市地域バスの利用者数を合計すると、令和7年度は1,025,225人となっており、中間目標値968,400人を56,825人上回っています。また、令和元年度の1,019,341人と比較しても、5,884人の増加となっており、公共交通全体としては、新型コロナウイルス感染症流行前と同程度の利用者数が確保されています。

一方で、利用者数の推移を交通モード別に見ると、市内主要駅及び鳴門市地域バスでは中間目標値を下回っている一方、徳島バス市内流入路線では中間目標値を上回っており、交通モードによって利用状況に差が生じています。

今後は、利用者数が減少している交通モードや路線について、その要因や利用実態を把握するとともに、通勤・通学、買物、通院等の市民の日常生活に必要な移動手段としての役割を踏まえ、それぞれの交通モードや路線の特性に応じた利用促進や利用環境の改善を図る必要があります。

また、観光客等の来訪者による移動需要についても、地域住民の生活交通の確保を基本としつつ、公共交通の利用促進につながる需要として適切に取り込むことで、公共交通の利用者数の確保・維持を図り、令和12年度の最終目標値の達成につなげていく必要があります。

(単位:人)

指 標		令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
年 間 利 用 者 数	市内の主要駅	470,388	320,919	332,465	371,824	407,120	407,167	412,489
	徳島バス市内 流入路線	518,875	328,664	335,094	416,177	498,372	510,486	585,104
	鳴門市地域 バス	30,078	23,916	24,420	23,443	24,152	24,691	27,632
	計	1,019,341	673,499	691,979	811,444	929,644	942,341	1,025,225

資料:市提供資料

(2)市内公共交通の年間運賃収入および公的資金投入額

①徳島バス市内流入路線に係る運賃収入・収支率の推移

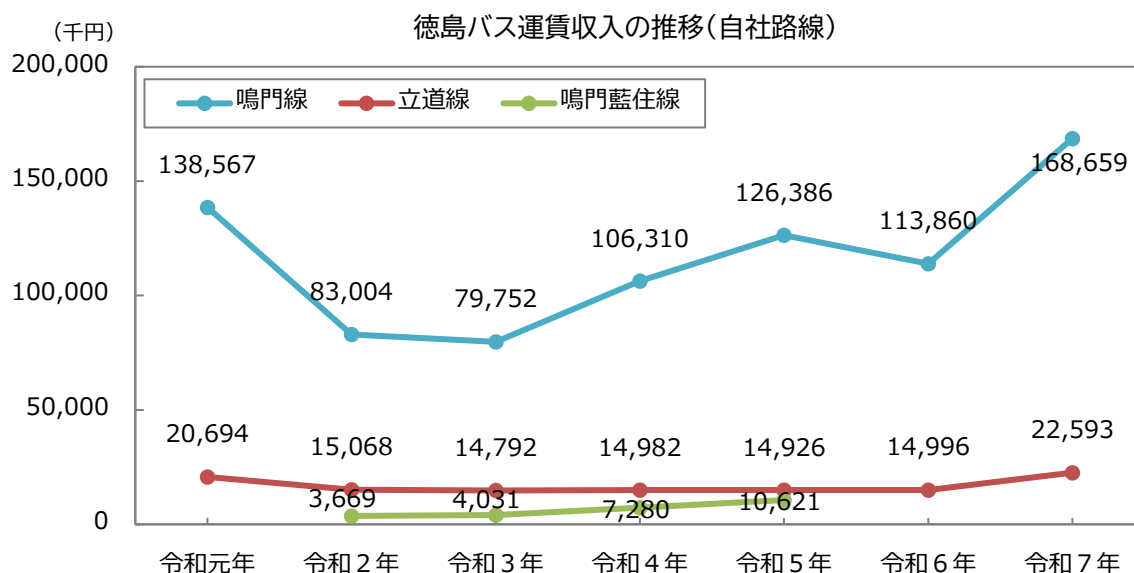
(運賃収入 R8目標値:195,500千円 R7現状値:212,334千円)

(収支率 R8目標値:50.75% R7現状値:34.9%)

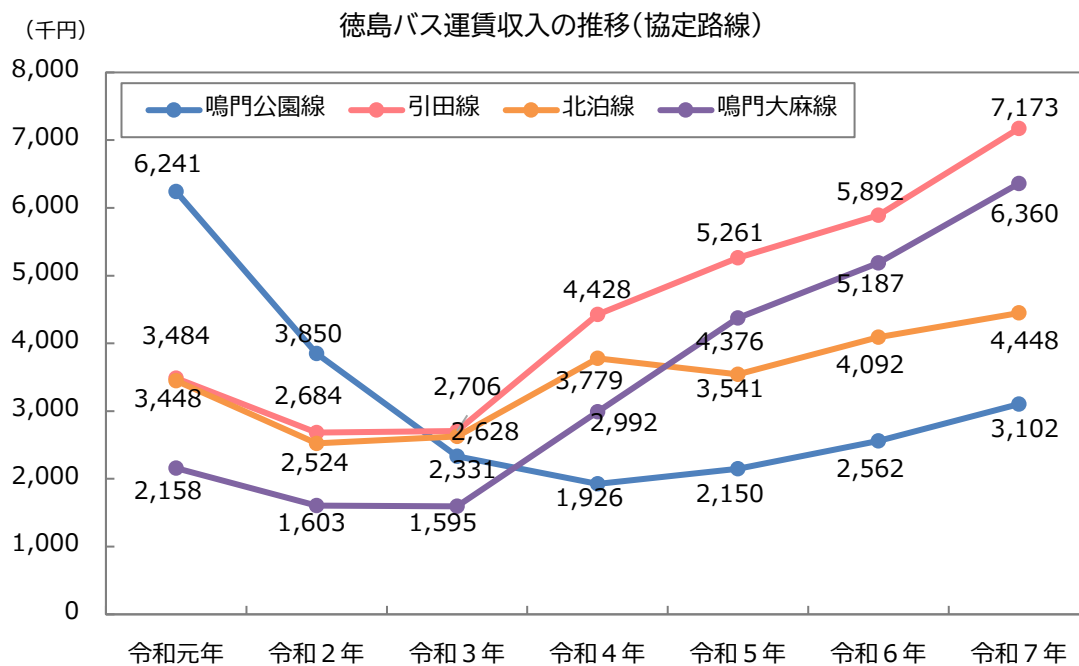
徳島バス市内流入路線の運賃収入は、利用者数の推移と概ね同様の傾向を示しており、特に鳴門線、鳴門公園線では、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、令和2年に大きく減少しました。その後は回復傾向にあり、令和7年度の年間運賃収入は、212,334千円となり、中間目標値を上回っています。

一方、収支率は令和元年度の50.75%に対し、令和7年度は34.9%となっており、中間目標値を下回っています。利用者数の回復や令和6年10月の運賃改定により運賃収入は増加しているものの、計画策定時と比較して、賃金水準の上昇や燃料費等の運行経費の増加など、路線バスを取り巻く事業環境が変化していることから、収支率の改善は限定的な状況となっています。

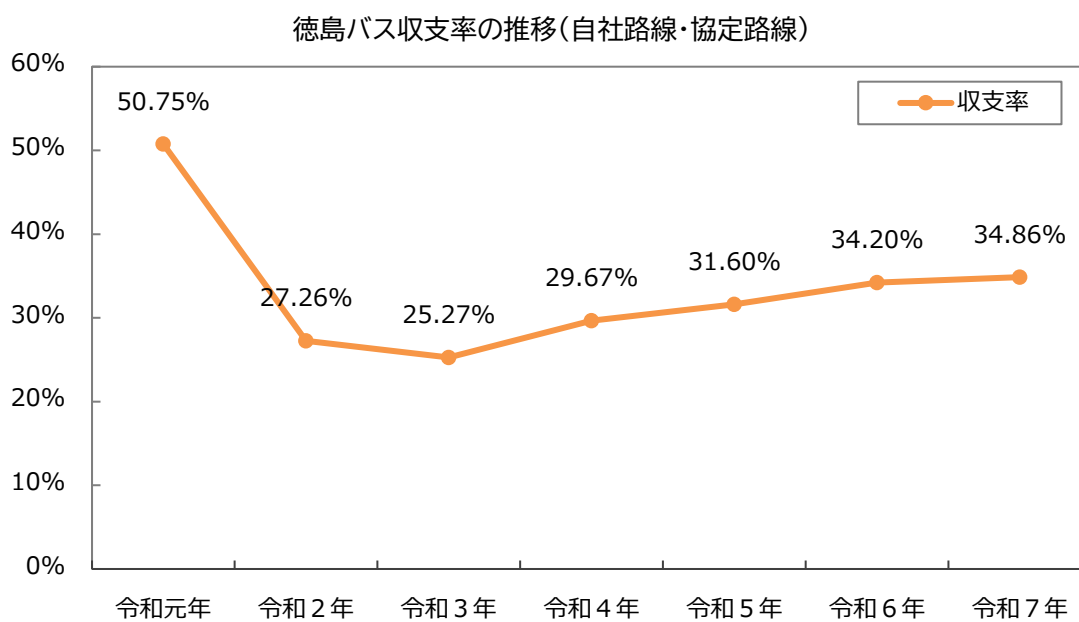
今後は、利用者の確保・利用促進を図るとともに、人件費や燃料費等の動向を踏まえ、運行の効率化や利用実態に応じた運行内容の見直しなど、収支改善に向けた取組を進める必要があります。



資料:市提供資料



資料:市提供資料



資料:市提供資料

②鳴門市地域バスに係る運賃収入・収支率の推移

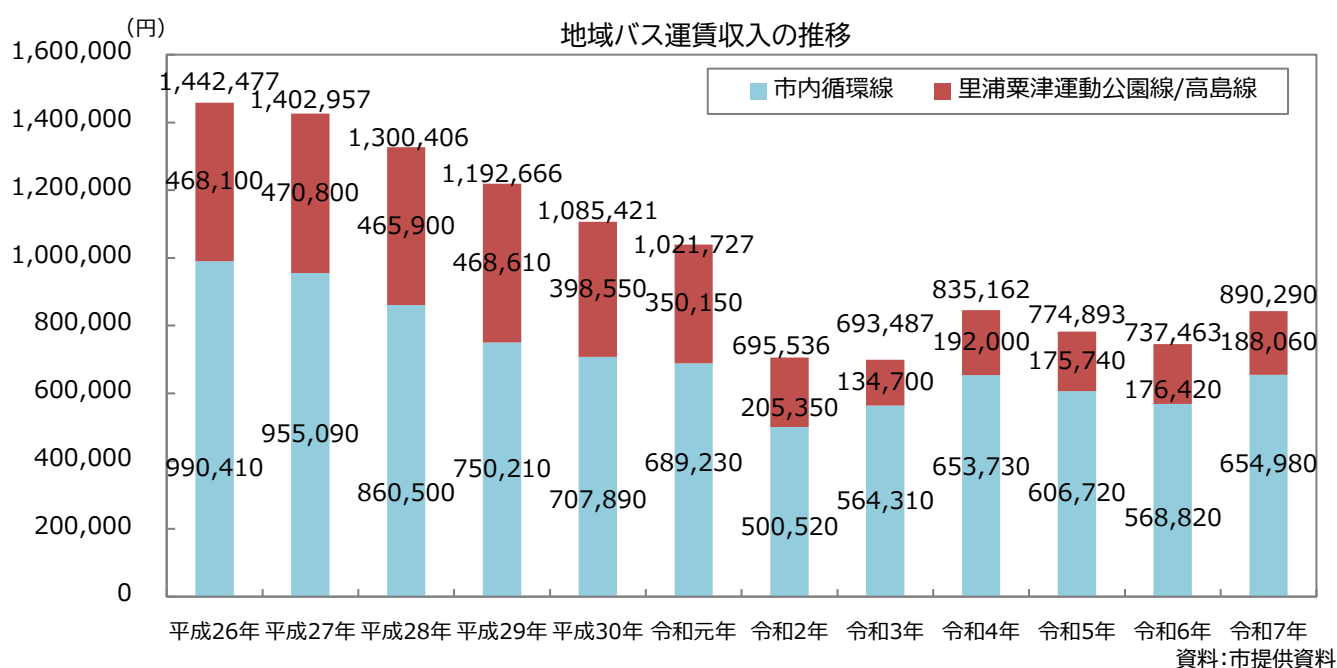
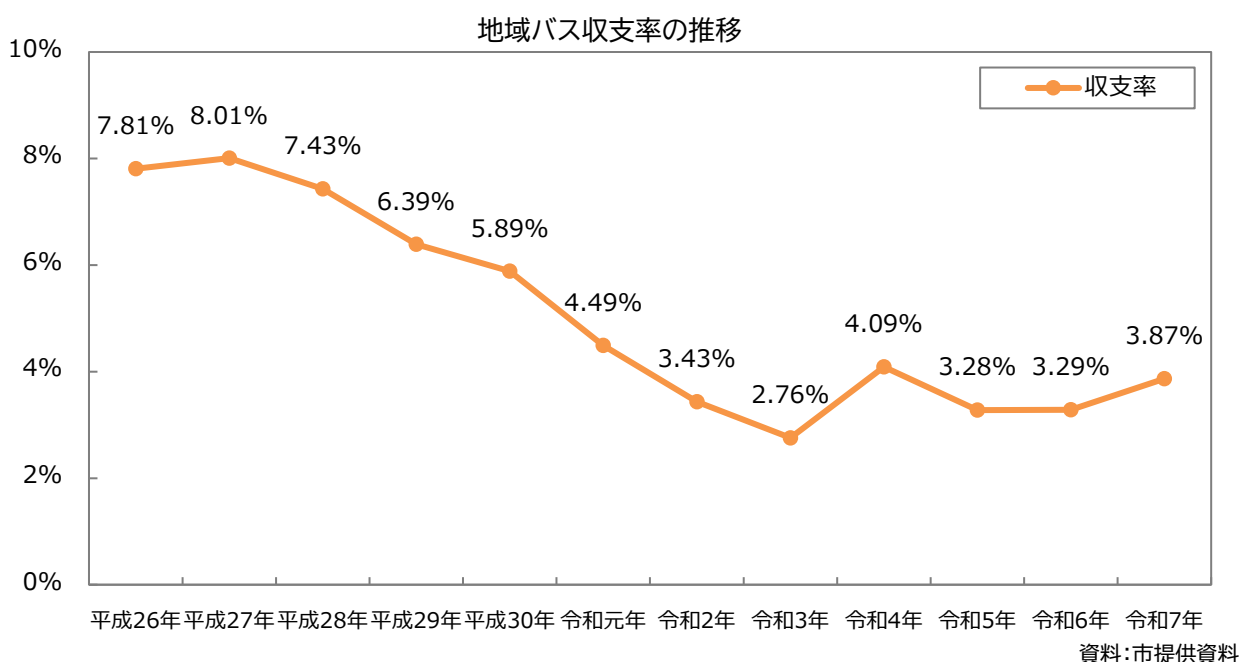
(運賃収入 R8目標値:970千円 R7現状値:890千円)

(収支率 R8目標値:4.49% R7現状値:3.87%)

鳴門市地域バスの年間運賃収入は、利用者数の減少等に伴い全体として減少傾向にあります。市内循環線については、令和4年に運賃収入が増加したものの、その後は概ね横ばいで推移しています。令和7年度の年間運賃収入は、890千円となっており、中間目標値を下回っています。

また、収支率についても、令和元年度の4.49%に対し、令和7年度は3.87%となっており、中間目標値を下回っています。利用者数及び運賃収入の確保が収支率の改善に向けた課題となっています。

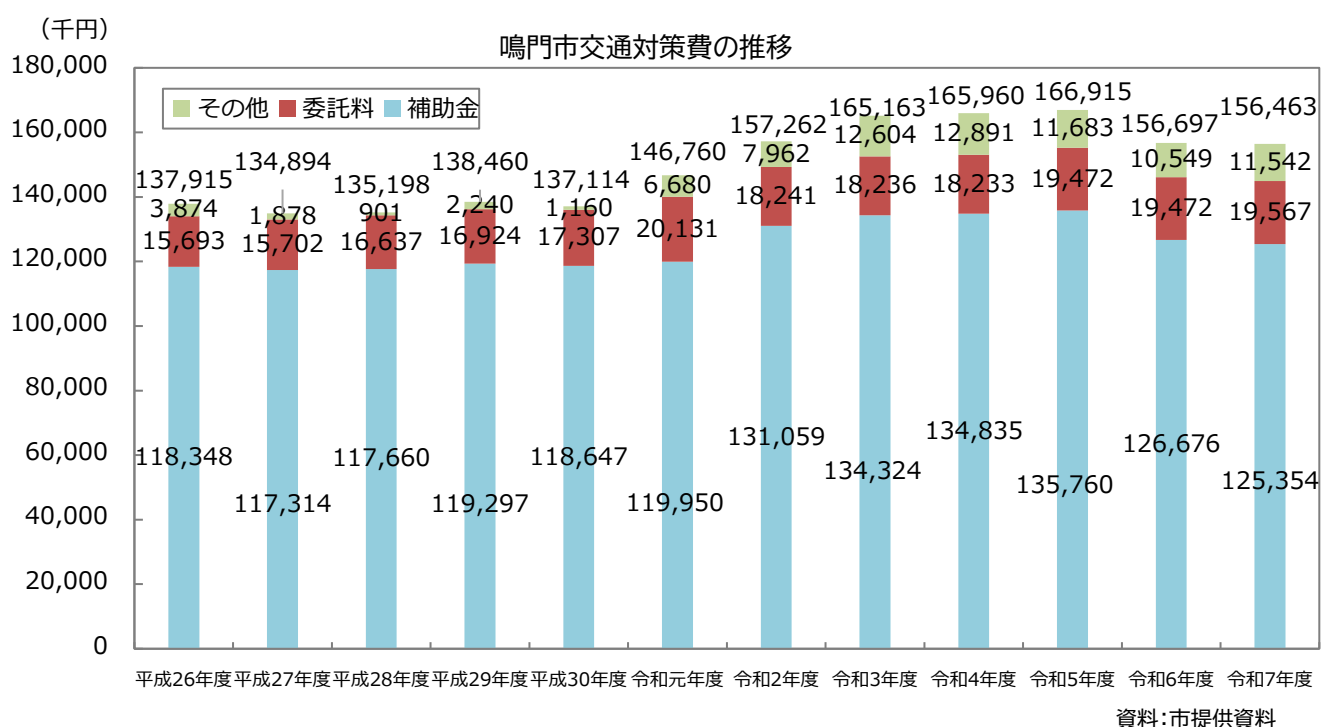
一方、地域バスは、市営バスの廃止に伴い、市民の日常生活に必要な移動手段を確保するために導入された公共性の高い交通手段であることを踏まえ、利用実態や運行経費等を勘案しながら、利用促進や運行の効率化など、持続可能な運行に向けた取組を進める必要があります。



③公的資金投入額(交通対策費)の推移(R8目標値:154,000千円 R7現状値:156,463千円)

本市の交通対策費は、年度によって増減があるものの、一定の事業費が生じています。令和7年度の交通対策費は、156,463千円となっており、中間目標値154,000千円を2,463千円上回っています。

公共交通を維持・確保するためには、今後も継続した取組が必要であり、利用状況や運行経費等を踏まえ、必要な公共交通サービスを確保しながら、持続可能な公共交通体系の構築を図る必要があります。



(3)公共交通カバー人口比率(R8目標値:85% R7現状値:79.4%(暫定))

公共交通カバー人口比率は、計画策定時の79.4%に対し、令和8年度の中間目標値を85%、令和12年度の目標値を90%としています。令和7年度の現状値については、令和7年国勢調査の人口データが現時点で利用できないことから、令和2年国勢調査の人口データを用いて算定した79.4%を暫定値としています。

一方、計画策定後、公共交通空白地域の解消に向け、鳴門市企業等送迎車両活用事業補助金を活用した移動支援事業が実施され、大津町矢倉地区、瀬戸町島田地区、大麻町において、地域の実情に応じた移動手段の確保が進められています。矢倉地区、瀬戸町島田地区では本格運行に移行しており、地域や企業等による取組により、日常生活における移動環境の充実が図られています。

今後は、これらの取組を引き続き支援するとともに、地域ごとの人口分布や移動需要等を踏まえ、デマンド交通をはじめとする新たな運行形態についても検討し、地域の特性に応じた移動手段を組み合わせることで、令和12年度の目標値90%の達成につなげていく必要があります。なお、令和7年国勢調査の人口データが利用可能となった段階で現状値を改めて算定し、取組の効果を検証します。

4 各事業の進捗状況

計画目標	事業	施策	取組状況(令和7年度時点)	中間評価
1最大効率による持続可能な公共交通体系の構築	(1)モータルミックスの推進	①路線の効率的な運行に向けた再編・新たな路線の開設	R5年度:路線バスの再編(鳴門藍住線の廃止・鳴門線新系統への再編) R6年度:路線バスの再編(北泊線の延伸(岡崎→ポートレース鳴門)) R7年度:路線バスの再編(鳴門公園線上り便終点(一部)変更(鳴門郵便局前→鳴門駅前))	○
		②駅や高速バス停を中心とした乗り継ぎネットワークの構築	R5年度:高速鳴門バス停前新設(小鳴門橋廃止による再編)・路線バス全便の鳴門駅乗り入れ R6～R7年度:高速鳴門バス停周辺における路線バスの乗入れの可能性について検討	○
		③ダイヤ改正および乗り継ぎなど運行調整による利便性向上	R5年度:路線バス全便の鳴門駅乗り入れ・路線再編に伴うダイヤ改正 R6年度:国際便の就航にあわせたダイヤ調整(鳴門公園線)・路線バスの発着地の変更(鳴門大麻線) R7年度:交通事業者と連携し、効率的な乗継ぎを実現できるダイヤ改正等を検討	○
	(2)新たな運行形態の導入	④新たな移動手段の確保	鳴門市企業等送迎車両活用事業支援補助金を活用し、地域の実情に応じた移動支援を実施するとともに、実証運行から本格運行への移行を推進 R5年度:矢倉地区における教習所の送迎車両を活用した移動支援の実証運行 R6年度:矢倉地区における移動支援の本格運行・島田地区におけるNPO法人と連携した移動支援の実証運行 R7年度:島田地区における移動支援の本格運行・大麻町における社会福祉法人と連携した移動支援の実証運行	○
		⑤既存の交通資源の活用	鳴門市企業等送迎車両活用事業支援補助金を活用し、地域の実情に応じた移動支援を実施するとともに、実証運行から本格運行への移行を推進 R5年度:矢倉地区における教習所の送迎車両を活用した移動支援の実証運行 R6年度:矢倉地区における移動支援の本格運行・島田地区におけるNPO法人と連携した移動支援の実証運行 R7年度:島田地区における移動支援の本格運行・大麻町における社会福祉法人と連携した移動支援の実証運行	○
2利用者ニーズに適応した公共交通サービスの提供	(3)つなぐ仕組みの構築	⑥分かりやすい路線情報の提供	R5年度:市公式ウェブサイト等を活用した時刻表情報の発信・市役所前バス停へのデジタルサイネージ導入準備 R6年度:市役所前バス停へのデジタルサイネージの設置 R7年度:バス路線図の張替え・バスロケーションシステムの利用推進	○
		⑦IoT、AIを活用した配車システムの導入	先進事例の調査・デマンド交通事業者への聞き取り・情報収集・導入の可能性について検討	△
		⑧シームレスに公共交通を利用するための決済システムの構築	R5年度:キャッシュレス決済の導入に向けた検討 R6年度:地域バスにおけるキャッシュレス決済導入(PayPay)に向けた事業者との協定締結 R7年度:キャッシュレス決済導入(路線バス・地域バス)	○
	(4)交通結節点の環境整備	⑨快適な待合環境の整備	R5年度:老朽化したバス停の設備改善・危険バス停の解消 R6～R7年度:老朽化したバス停の設備改善・安全対策の実施	○
		⑩デマンド交通等の立寄箇所の整備	鳴門市企業等送迎車両活用事業支援補助金を活用した移動支援事業における立寄箇所について、地域住民や事業者等との協議を踏まえ、乗降スポットの設定及び利用者への案内環境の整備を実施 R5年度:矢倉地区における乗降スポットの設定 R6年度:島田地区における乗降スポットの設定 R7年度:大麻町における乗降スポットの設定	○
		⑪駐車場、駐輪場の維持・整備	駐車場、駐輪場の整備の必要性について検討	△
3新たな需要の創出に向けた公共交通利用の促進	(5)新たな需要の創出	⑫運賃、割引制度の見直し	公共交通機関の利用促進につながる割引制度の検討	△
		⑬商業者等と連携した公共交通利用促進策の展開	利用促進に向けた商業者等との連携方策を検討	△
		⑭観光需要を見据えた公共交通利用促進策の推進	一般路線バス1日オールフリー乗車券、鳴門満喫きっぷの販売(徳島バス)	○
	(6)地域で支える意識の醸成	⑮市民懇談会の継続運営	地域公共交通会議・地域活性化協議会等の開催	○
		⑯交通安全教育・イベントの充実	・市民向け交通安全講座の実施(出前講座、インターンシップ) ・バスの乗り方教室の実施(市内小学校)	○

5 各事業の今後の方向性

計画目標	事業	施策	中間見直し後の方向性	区分
1最大効率による持続可能な公共交通体系の構築	(1)モーダルミックスの推進	①路線の効率的な運行に向けた再編・新たな路線の開設	利用実態や人口動態等を踏まえ、運行体系の見直しを継続します。	継続
		②駅や高速バス停を中心とした乗り継ぎネットワークの構築	鉄道、バス等の乗継環境の充実を図ります。	継続
		③ダイヤ改正および乗り継ぎなど運行調整による利便性向上	交通事業者等との連携によるダイヤや乗継環境の改善を継続します。	継続
	(2)新たな運行形態の導入	④地域特性に応じた新たな運行形態の検討・導入	地域ごとの人口分布や移動需要、既存の交通サービスの利用状況等を踏まえ、デマンド交通等の新たな運行形態について検討します。	見直し 具体化
		⑤既存の交通資源の活用	企業等の送迎車両等、地域の交通資源の活用を継続します。	継続
2利用者ニーズに 適応した公共交通サービスの提供	(3)つなぐ仕組みの構築	⑥分かりやすい路線情報の提供	利用者に分かりやすい公共交通情報の提供を継続します。	継続
		⑦IoT、AIを活用した配車システムの導入	IoT、AI等を活用した効率的な運行の実現に向け、乗合タクシーやデマンド交通等の導入検討とあわせて、引き続き検討します。	継続
		⑧シームレスに公共交通を利用するための決済システムの構築	キャッシュレス決済等の利用環境の充実を図ります。	継続
	(4)交通結節点の環境整備	⑨快適な待合環境の整備	安全性、快適性等を踏まえた待合環境の整備を継続します。	継続
		⑩デマンド交通等の立寄箇所の整備	新たな運行形態に応じた乗降箇所等の整備を進めます。	継続
		⑪駐車場、駐輪場の維持・整備	駐車場、駐輪場の適切な維持・整備を継続します。	継続
3新たな需要の創出に向けた公共交通利用の促進	(5)新たな需要の創出	⑫運賃、割引制度の見直し	公共交通の利用促進と持続可能性を踏まえ、運賃、割引制度について引き続き検討します。	継続
		⑬商業者等と連携した公共交通利用促進策の展開	商業者等と連携した公共交通の利用促進に向けた取組を継続します。	継続
		⑭観光需要を見据えた公共交通利用促進策の推進	観光需要を含む多様な利用者の公共交通利用を促進する取組を継続します。	継続
		⑮交通人材の確保・育成支援	交通事業者等と連携し、公共交通を支える運転者等の確保・育成に向けた取組を検討します。	追加
	(6)地域で支える意識の醸成	⑯市民懇談会の継続運営	地域住民との意見交換を通じ、地域の公共交通に関する意見やニーズの把握に努めます。	継続
		⑰交通教育・イベントの充実	交通教育やイベント等を通じて、公共交通への関心や利用意識の向上を図る取組を継続します。	継続

目標3:新たな需要の創出に向けた公共交通利用の促進

事業5 新たな需要の創出

事業⑤-4:交通人材の確保・育成支援

概要

- 公共交通を持続的に確保するため、交通事業者等と連携し、運転者をはじめとする公共交通を支える人材の確保・育成を図る。

具体的な内容

- 交通事業者等と連携した交通人材の確保・育成に向けた方策の検討

参考事例:交通事業者による運転手の就業支度金に対する支援

**令和8年度
岡山市地域公共交通運転手養成事業補助金**

本補助金は、持続可能な公共交通ネットワークの構築のため、**運転手の養成に努める公共交通事業者を支援**するものです。

具体的には、**従業員の第二種免許取得に係る教育費用の一部**を岡山市が負担します

【補助内容】

事業者（路線バス、タクシー）が第二種免許取得に係る教育費用を負担し、従業員（内定者含む）が教育費用を負担した額の一部を補助

<補助金額>

岡山市 事業者が負担した従業員の教育費用 × 1/2

路線バス 最大 30万円/人 タクシー 最大 15万円/人

※国等から同様の助成措置を受ける場合は、補助対象額から当該助成額を控除します。
※補助対象額には、消費税及び地方消費税相当額は含まないものとします。

<補助要件等>

- 補助対象事業者は、道路運送法に規定する一般乗合旅客自動車運送事業（11人未満の車両を用いた事業は除く）又は一般乗用旅客自動車運送事業を岡山市内で営む者としてします。
- 教育所への申込日及び第二種免許の取得日が、令和8年4月1日から令和9年2月28日の間のいずれの日である必要があります。
- 貸切バス運転手の教育費用は補助対象外です。

その他補助金の詳細や申請書類については、下記ホームページをご確認ください。

補助制度について 岡山市地域公共交通運転手養成事業補助金 で検索してアクセス

もしくは **こちらから**

お問い合わせ 岡山市 都市整備局 都市・交通部 交通政策課 TEL 086-803-1376
〒700-8544 岡山市北区大井1-1-1 本庁舎6階
E-mail koutsuuseisaku@city.okayama.lg.jp

出典:岡山市 HP

十日町市地域公共交通人材確保支援事業補助金

交通事業者における運転士不足への対応のため、十日町市内を走行するバスやタクシーの運転士を新たに採用し、その運転士に就業支度金を支給する交通事業者に対し、就業支度金の金額を補助します。

補助要件

次に掲げる要件のいずれにも該当する者に就業支度金（第二種免許の取得に係る経費に対する補助と区別して支給するものに限る。）を支給する公共交通事業者

- ①R6.4.1以降、新たに正規職員等として採用された者で、3年以上継続して勤務する意思を有する者
- ②所定労働日数の概ね3分の1を超える日数について、市内を走行するバス又はタクシーの運転業務に従事する者
- ③過去に他の公共交通事業者の正規職員等であった者については、直近の他の公共交通事業者の正規職員等でなくなった日から1年以上を経過した者

【公共交通事業者の定義】
次のいずれかに該当する者

- ・市内を走行する路線バス又は高速バスを運行している事業者
- ・市内に本社を有するタクシー事業者
- ・十日町市営バスの運行業務を委託している事業者

補助金額

公共交通事業者が採用した職員に支給する就業支度金の額（※）とし、補助区分に応じて次の表に定める額とします。

補助区分	補助金の額
新たに契約期間の定めのない職員として採用された場合	職員1人当たり30万円以内
新たに契約期間の定めのある職員（所定労働日数が契約期間の定めのない職員と比べて同等であると市が認めるに限る。）として採用された場合	職員1人当たり15万円以内

※他の地方公共団体から当補助金と同様の補助金を受給した場合又は受給する見込みのある場合は、就業支度金の額から当該同様の補助金の額を差し引いた額とします。

補助金の申請方法

補助金の交付を受けようとする会計年度の3月31日までに、「交付申請書（兼実績報告書）」及び添付書類を「十日町市総務部企画政策課」へ提出してください。

留意事項

- ・同一の会計年度において受給できる補助金の額は、1公共交通事業者当たり30万円以内です。
- ・交付申請額が予算額に達した場合、新規申請受付を終了する場合があります。

補助金「申請～交付」フロー図

```

graph LR
    A[公共交通事業者] -- "職員を採用し、就業支度金を支給" --> B[十日町市]
    B -- "交付申請書（兼実績報告書）等を提出" --> C[公共交通事業者]
    C -- "内容を審査の上、交付決定通知書を送付" --> D[公共交通事業者]
    D -- "請求書提出" --> E[十日町市]
    E -- "補助金交付" --> F[公共交通事業者]
  
```

【お問い合わせ】 十日町市 総務部 企画政策課 企画政策係
〒948-8501 十日町市千歳町3丁目3番地
TEL: 025-757-3193（直通）

出典:十日町市 HP

実施主体

鳴門市、交通事業者等

6 中間見直しのまとめ

項目	中間見直しの方向性
基本方針・計画目標	計画策定後の取組状況や地域公共交通を取り巻く状況を踏まえて検証し、 現行の方向性を基本的に維持
評価指標	令和7年度現状値を踏まえて達成状況・課題を整理し、令和12年度の 目標達成に向けた取組を継続
目標達成に向けた事業	令和5年度から令和7年度までの取組状況を踏まえ、基本的な取組を 継続するとともに、必要に応じて内容を具体化
新たな取組	「交通人材の確保・育成支援」を追加

今回の中間見直しでは、計画策定後の取組状況や評価指標の達成状況、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえて計画の内容を検証しました。

基本方針・計画目標は現行の方向性を基本的に維持し、目標達成に向けた事業については、取組状況や今後の課題を踏まえ、継続・内容の具体化等を行います。また、交通人材の確保・育成について、新たに取組として位置付けます。

持続可能な公共交通・社会の実現へ

鳴門市 地域公共交通維持改善に向けた 調査業務

市域全体の現状分析と新たな交通サービスの導入検討

2026.9.

ネクスト・モビリティ株式会社



これまでに実施した現状分析から課題を整理し、優先エリアと手法を検討したうえで、運行モデルの方向性をご報告いたします。

① 市域全体の現状分析と課題

地形・交通空白エリア・人口減少と高齢化

② 検証エリアの選定と手法の検討

移動手段の比較検討と4エリアの相対評価

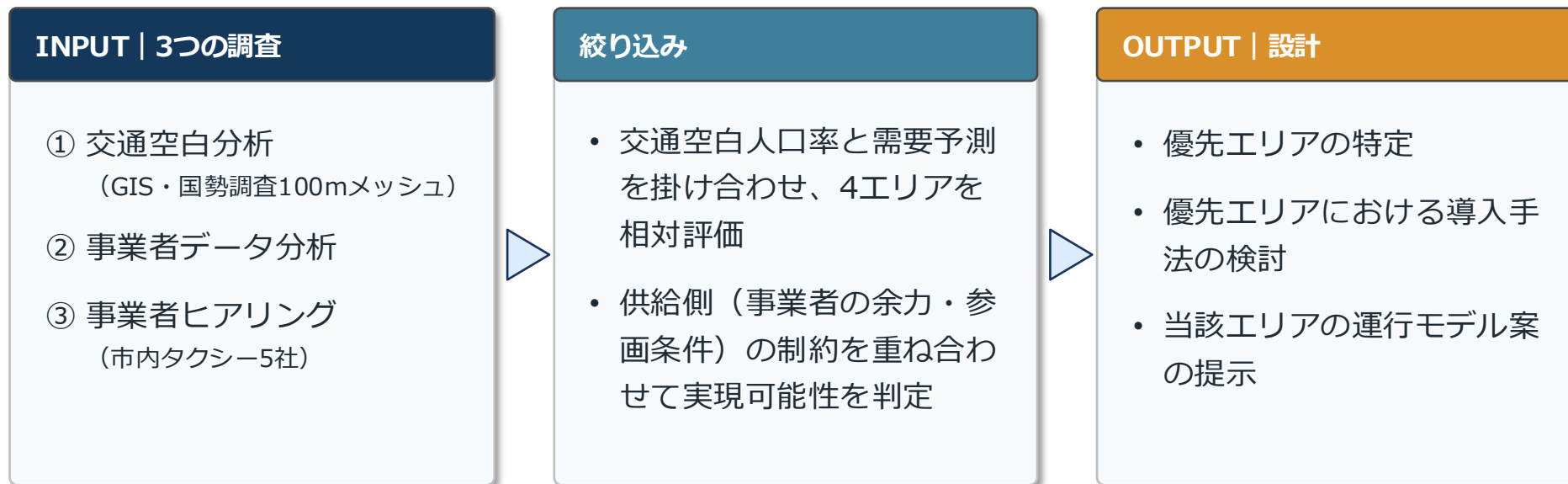
③ 運行モデルのご提案

エリア別の運行モデルと大麻エリアの潜在需要

④ 交通事業者へのヒアリング

市内タクシー5社への個別ヒアリングと担い手確保の可能性

3種類の調査を並行して実施し、その結果を突き合わせて優先エリアを絞り込み、運行モデルの設計に接続しています。



3つの調査を元に、実証運行の実施に効果的なエリアの絞り込みと運行モデル案について、検討を進めてまいりましたので、ご報告させていただきます。

市の北部・島嶼部は傾斜の急な山間地で、JR鳴門線より南と鳴門駅周辺が平野部です。バス路線網は鳴門駅周辺に集中しています。

既存交通の概況（バス路線網・鉄道）

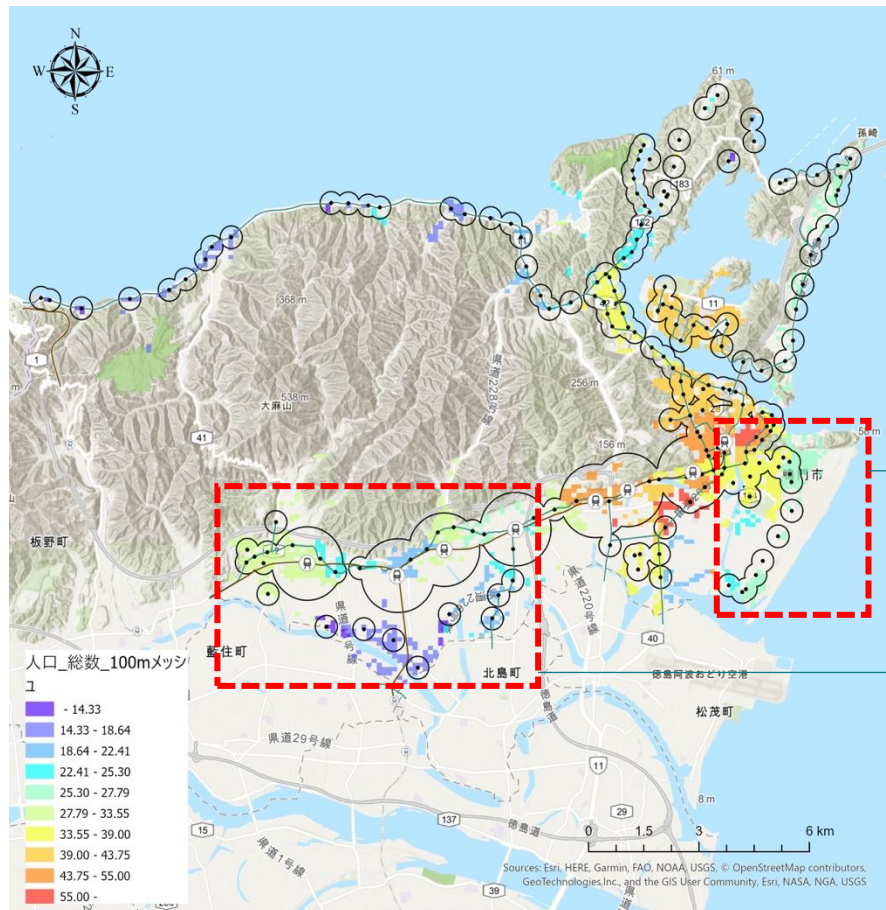


- 北部・島嶼部は山間地。集落は海岸沿いに点在
- バス路線は鳴門駅周辺に集中し、郊外は鳴門公園線が中心
- 平野部はJR鳴門線以南と鳴門駅周辺に限られる
- 鉄道は鳴門駅・撫養駅・板東駅の順に乗降が多い

1. 市域全体の現状分析 -交通空白エリアの定量把握-

現行計画と同じ100mメッシュで算出した結果、カバー人口率は83.8%（未カバー8,866人・16.2%）となりました。現行計画の79.4%から4.4pt改善しています。一方で大麻エリアに交通空白が多いことが確認できます。

交通空白エリア（島田・大麻の移動支援等を考慮）



集計単位・条件	交通空白人口	空白率／カバー率
100mメッシュ／移動支援を考慮 【現行計画と同条件】 （面積按分なし）	8,866人	16.2% ／ 83.8%

里浦・岡崎では、鳴門市街地は近い一方で、一部に鉄道駅・バス停の圏域外となるエリアが含まれます。

大麻は、鉄道駅800m・バス停300m・移動支援300mのいずれの圏域にも入らないエリア（＝交通空白エリア）が最も広く分布しております。

出典：2020年度国勢調査 100mメッシュ集計、国土数値情報（2022年度バスルート・バス停留所データ、2024年度鉄道データ）／バッファ：鉄道駅800m・バス停300m・移動支援300m／100mメッシュの面積按分なし。現行計画のカバー人口率79.4%は鳴門市地域公共交通計画による

1. 市域全体の現状分析 -人口減少と高齢化の進行-

総人口は2035年に向けて約2割減少する一方、75歳以上人口は約2割増加します。年代によって必要な移動支援の内容が変わってまいります。

54,622人

総人口（2020年 国勢調査）

35.4 %

65歳以上高齢化率
（2020年）

40.9 %

65歳以上高齢化率
（2035年推計）

+19.8 %

75歳以上人口の増加率
（2020→2035年）

将来推計から読み取れること

- ・ 総人口の推計増加率は▲18.7%、65歳以上は▲5.1%にとどまる一方、75歳以上は+19.8%と増加
- ・ 撫養町斎田（+323人）・鳴門町高島（+234人）・瀬戸町明神（+165人）で75歳以上が大きく増加
- ・ 18歳未満は減少する一方で75歳以上は増加。ただし超高齢層は外出頻度自体が低下するため、年齢構成だけでなく移動実態の確認が必要

出典：2020年度国勢調査（小地域集計）、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（令和5年12月推計）」、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV3」

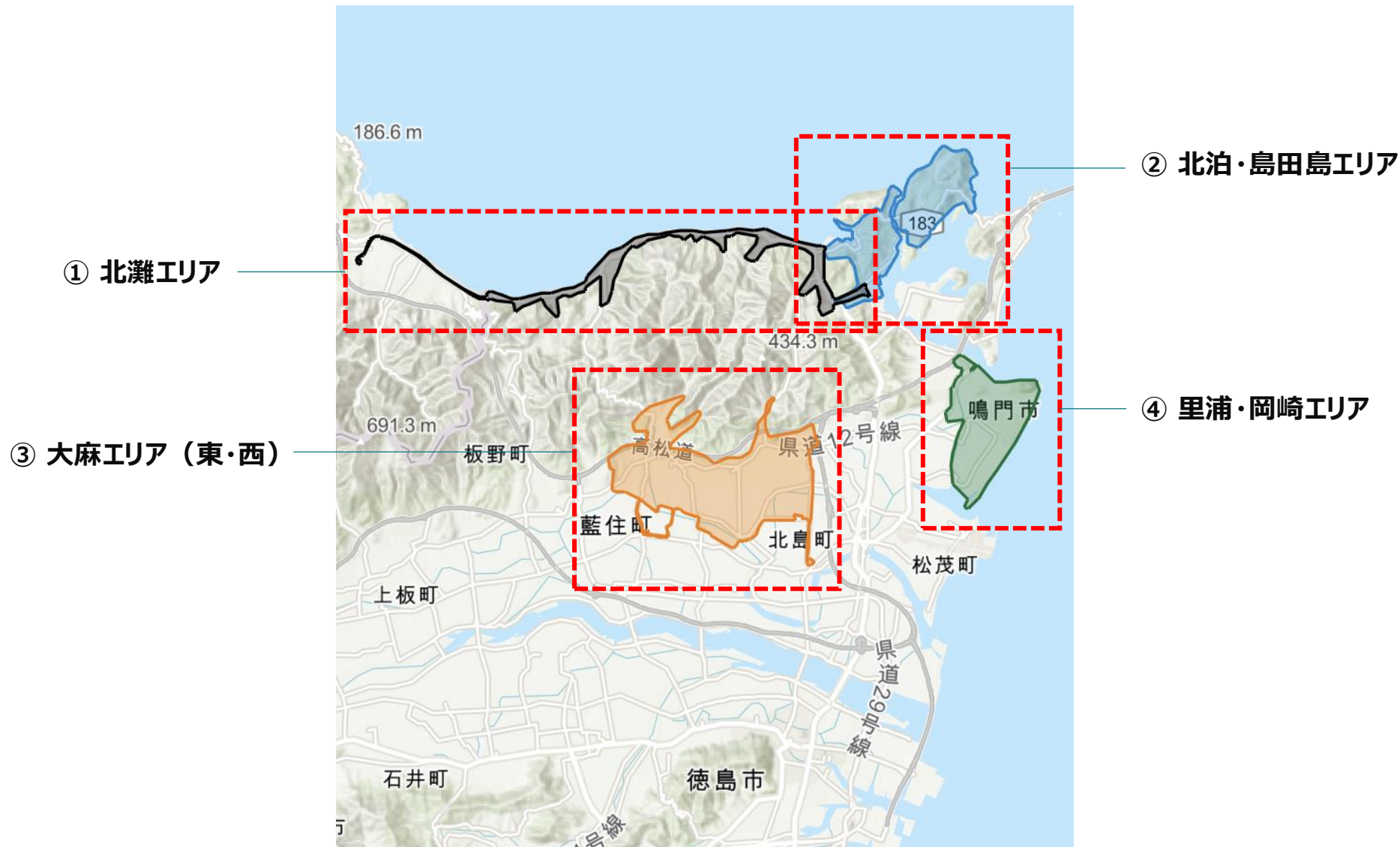
2. 検証エリアの選定と手法の検討 -移動手段の比較-

交通空白を埋める手段には複数の選択肢があります。それぞれの特徴と鳴門市での適合性を比較しました。今回の実証においてはAIオンデマンド交通が望ましいと考えております。

手法	内容	適する条件	鳴門市での評価
AIオンデマンド交通	予約に応じて経路を最適化し、乗合で効率化	需要が面的に分散し、目的地が複数ある地域	大麻エリアは空白が面的に広く目的地も分散。少ない車両で支える手段として適合
定時定路線（既存バス）	決まった経路・時刻で運行	需要が一本の軸上に集中する地域	北灘は東西の線状構造のため適合。大麻は経路の選択肢が多く非効率になりやすい。里浦・岡崎では地域バスがエリア内を運行中。
ライドシェア （自家用有償旅客運送）	自家用車・地域の担い手が運送	交通事業者が存在しない、または供給が皆無の地域	市内にタクシー5社が営業しており、まず既存事業者の活用を優先すべき段階
タクシーチケット （運賃助成）	既存タクシーの運賃を助成	供給に余力があり、少数の移動を支える場合	5社とも余力が乏しく朝夕は配車が逼迫。供給量そのものは増えない
地域移動支援（住民互助）	住民主体で近距離を運送	小規模かつ担い手が確保できる地域	島田・大麻等で実施中。善意に依存しており持続可能性の確認が必要

2. 検証エリアの選定と手法の検討 -エリアの選定-

交通空白が一定確認できるエリアから導入候補地を検討いたしました。その結果、4つのエリア（北灘、北泊・島田島、大麻、里浦・岡崎）にて実証エリアを選定することにいたしました。



2. 検証エリアの選定と手法の検討 -4エリアの相対評価-

既存バス路線の見直し対象・地域移動支援の実施地区・交通空白がまとまって存在する地区の3点から4エリアを候補として抽出し、交通空白人口率と需要予測を掛け合わせて相対評価しました。

	北灘	北泊・島田島	大麻（東・西）	里浦・岡崎
【交通空白の分析範囲】				
エリア人口	約2,540人	約2,760人	約13,030人	約11,590人
交通空白人口（総数） ※鉄道駅800m・バス停300m・移動支援300mの圏域外に居住する人口	810人	447人	4,692人	3,465人
交通空白人口率（総数） ※交通空白人口÷エリア人口で算出	31.9% ○	16.2% △	36.0% ○	29.9% ○
交通空白人口（65歳以上）	351人	202人	1,649人	939人
交通空白人口率（65歳以上） ※65歳以上の交通空白人口÷エリア内の65歳以上人口で算出	31.1% ○	16.9% ×	35.8% ○	23.7% △
【新たな交通サービスの運行対象エリア】				
面積	約6km ²	約10km ²	約19km ²	約9km ²
対象人口	515人	1,704人	5,998人	10,240人
潜在需要（日当たり）	3-8人	10-25人	30-77人	39-98人
必要台数（AIオンデマンド交通）	1台	1台	2-3台	2台
導入優先度	★☆☆	★☆☆	★★★	★★☆

選定結果： 大麻エリアが空白率36.0%（65歳以上35.8%）・需要規模とも最上位

3. 運行モデルのご提案 -エリア別の運行モデル-

交通空白が一定確認できるエリアをそれぞれ評価し、導入候補地を検討し、前ページでの結果の通り、今回は大麻エリアが最も導入候補地として適切であると判断いたしました。

① 北灘エリア

導入候補 ★☆☆

ポイント

市内北部の東西方向を結ぶ線状の地域構造であり、移動方向も限定的であることから、オンデマンド交通による迂回・乗合最適化の効果は限定的。既存路線を活用した定時定路線型や予約制による効率化の検討が最適。

徳島バス引田線（協定路線）

③ 大麻エリア（東・西）

導入候補 ★★★

ポイント

大麻線などにより東西方向の移動は確保されている一方で、南北方向の公共交通が脆弱。住民の生活圏は市街地よりも藍住町・北島町に向いている。AIオンデマンド交通の導入に併せて、大麻線の急行化が検討対象。

徳島バス大麻線（協定路線）
徳島バス鳴門公園線（協定路線）
大麻町移動支援実証事業

② 北泊・島田島エリア

導入候補 ★☆☆

ポイント

北泊付近の利用者は4-5人程度。北泊線の廃止を検討する場合、NPO運行の拡張またはAIオンデマンド交通が代替案。
ただし、NPO運行は善意に依存しており、運転者・運営主体・持続可能性の確認が必要。

徳島バス北泊線（協定路線）
瀬戸町島田地区移動支援事業

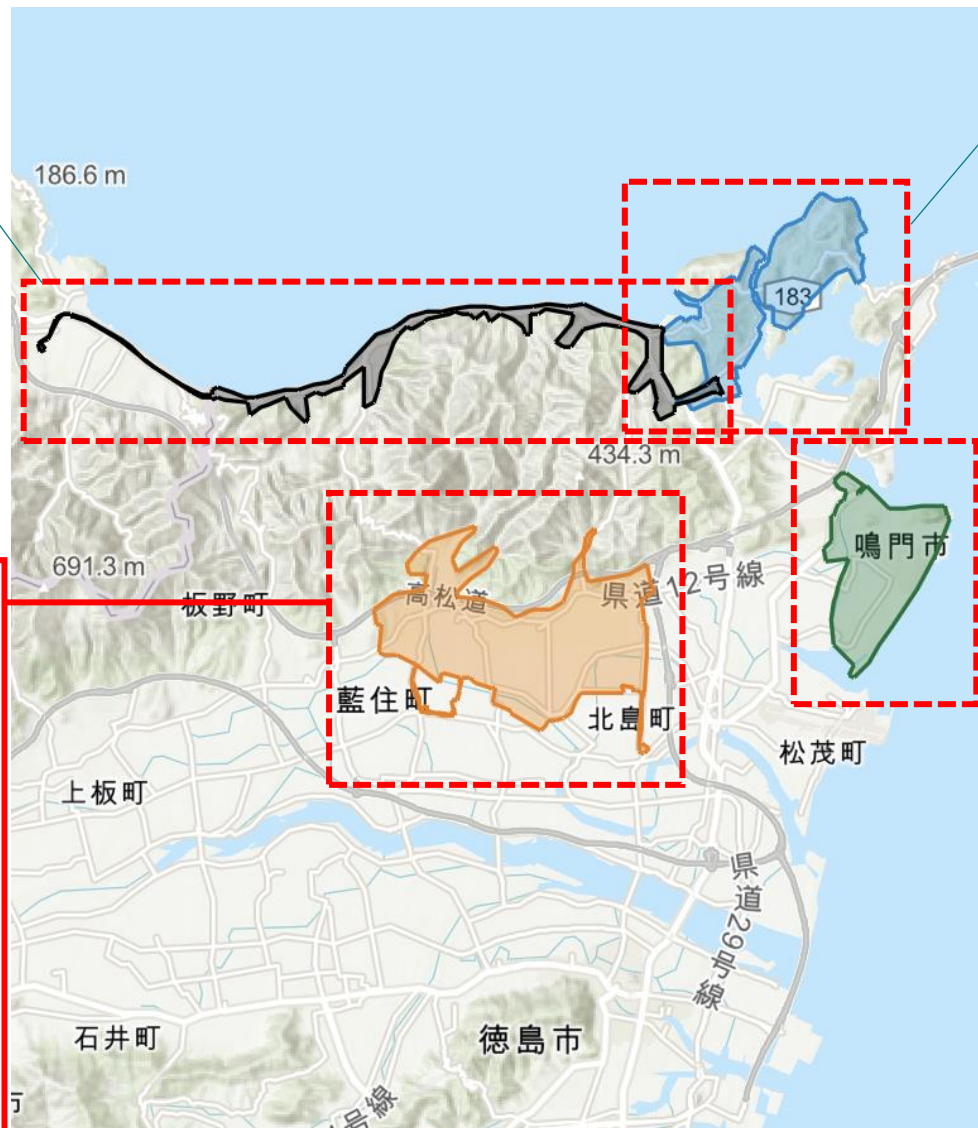
④ 里浦・岡崎エリア

導入候補 ★★☆☆

ポイント

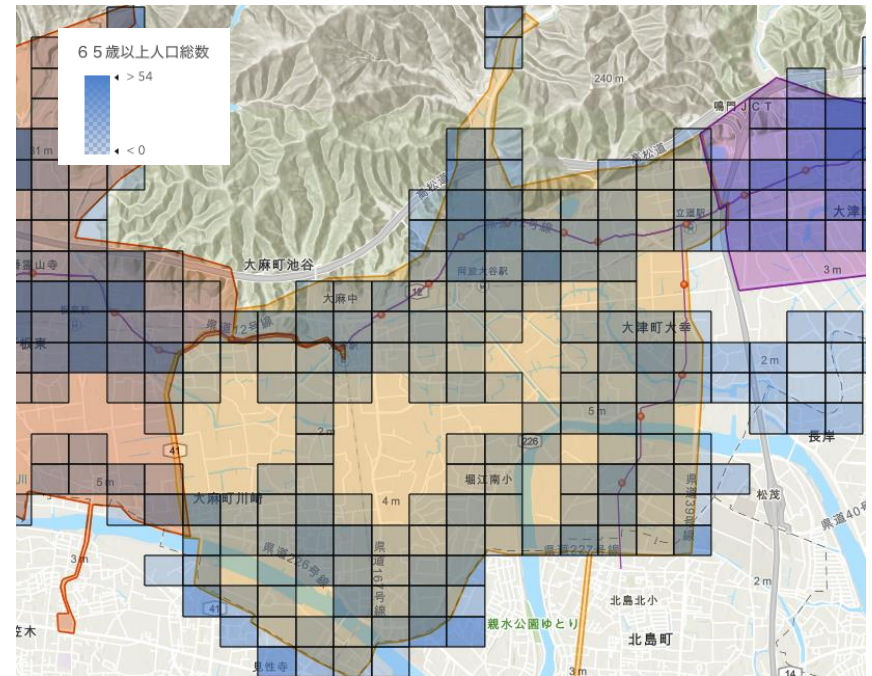
地域バスは運行されているものの便数が少なく、特に岡崎方面は低頻度。地域バスから、AIオンデマンド交通への転換案が検討対象。小学生の通学需要に対しては、事前予約をシステムに組み込む運用も検討。

鳴門市地域バス
徳島バス北泊線（協定路線）



3. 運行モデルのご提案 -大麻エリアの潜在需要-

最も優先度が高いと考えられる大麻エリアについて、AIオンデマンド交通を導入した際に想定される潜在需要を算出しております。今後実証運行に向けて具体的なエリアや運行形態については検討していく予定です。



出典：国土数値情報（2022年度バスルートデータ、バス停留所データ）および2020年度国勢調査 250mメッシュ集計

潜在需要の前提条件（他都市の傾向等を元に独自算出）

- ・ エリア対象人口：5,998人（e-stat 統計データ参照）
- ・ サービス登録率：40%（都心25%～田舎50%）
- ・ 初回利用率：50%（固定50%）
- ・ 直近利用率：35%（補完25%～第一手段50%）
- ・ 乗車予約 1 回あたり同乗客数：1.1

日あたり潜在総乗客数

潜在需要 30～77人/日

一人あたり乗車回数/月	日あたり潜在総乗客数(予想)
2 (月1程度)	30.8
4 (2週1往復)	77.0
10 (週1往復)	153.9
20 (3日に1往復)	307.9

4. 交通事業者へのヒアリング –市内タクシー5社の実態と新交通への参画意向–

地域の細やかな需要を拾う担い手として、市内タクシー5社に個別ヒアリングを実施しました（バス事業者とは別途、適宜情報共有を行っています）。5社合計で車両59台・乗務員約62名ですが、事業者ごとに営業基盤や需要構成は異なります。

事業者	車両／乗務員	営業基盤・需要構成	主な制約・課題	新交通への意向	供出可能枠
鳴門第一タクシー	20台／ 26～27名	市内全域。市民バスを受託。 生活需要8割・電話配車95%	朝ピークの配車逼迫、夜間需要は半減。 バス「ポンチョ」の大型免許者が不足	受託を検討可	数台 (要協議)
板東タクシー	8台／4名	板東・大麻中心。電話配車ほ ぼ100%。板東小のスクール 便	稼働は日々2～3台。遠方は空車回送。	車両手当と最低 保証が前提。た だし人員不足	実質ゼロ
徳島第一交通	11台／8名	鳴門市街地中心。生活需要8～ 9割。乗務員は5社中で最も若 い	常に依頼を断る状態で余力なし。	受託可	最大2台
えびす鳴門 観光タクシー	12台／14名	市街地中心部。契約輸送が売 上の25%（明神小等のスクー ル便）	朝夕はスクール便で人員が固定。高齢者 の介助負担と労災リスク	本業優先の範囲 で協力	日中帯のみ
きんときタクシー	8台／10名	松茂～徳島が主戦場。ビジネ ス需要7割・生活2割	鳴門市内の営業は限定的	地域のためにな る事業なら協力 検討	現時点で 受託は希望せ ず

全社共通の条件：「本業を犠牲にしない」「収支が赤字にならない」の2点。
事業者によって受託意向や条件に差があるものの、新たな運行形態の担い手となる可能性を確認。

4. 交通事業者へのヒアリング -ヒアリングから見た3つの構造的制約-

定量データだけでは見えなかった供給側の制約が明らかになりました。運行モデルの前提条件として反映しています。

1 制約は車両ではなく乗務員

- 5社合計59台に対し乗務員は約62名。稼働は各社2〜3台にとどまる
- 二種免許の取得費用と乗務員の高齢化が採用の壁

- 供出可能枠は5社合計でも数台規模。

2 需要データが各社に閉じている

- 配車の9割超が電話依存でアプリはほぼ浸透していない
- 利用実績は各社の社内に蓄積され、市としてタクシーの移動を把握するのが困難な状況
- 夜間需要はコロナ前比で半減。供給減が需要減を呼ぶ悪循環

- 「断られた移動」「諦めた移動」が統計に一切表れない。
- 現行の通過人員データだけでは潜在需要を捉えられない。

3 エリアごとに異なる生活動線

- 大麻地区の生活動線は、市外（北島・藍住）へ向く傾向
- 特に堀江地区が北島方面、板東地区が藍住方面への移動需要が高い

- 市内完結を前提とした運行設計では利用が伸びない可能性。
- 市外拠点への乗り入れ、または鉄道接続型の設計が論点。