

# 牟岐町地域公共交通計画

令和8年7月

# 目 次

<b>1</b>	<b>はじめに</b>	<b>1</b>
(1)	計画策定の趣旨	1
(2)	牟岐町の概要	1
<b>2</b>	<b>計画内で使用している用語の定義</b>	<b>4</b>
(1)	自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）	4
(2)	デマンド交通	4
(3)	マイクロモビリティ	4
<b>3</b>	<b>計画の概要</b>	<b>5</b>
(1)	計画の区域	5
(2)	計画の期間	5
(3)	計画の位置づけ	5
(4)	上位計画との関係性	5
<b>4</b>	<b>牟岐町の公共交通の現状</b>	<b>6</b>
(1)	JR牟岐線	6
(2)	南部バス牟岐線、徳島バス（室戸・生見・阿南～大阪線）	6
(3)	民間タクシー、介護タクシー	7
(4)	出羽島連絡事業（牟岐～出羽島航路）	8
<b>5</b>	<b>公共交通に関する課題</b>	<b>13</b>
(1)	牟岐町内全域の移動手段の確保	13
(2)	当事者意識の醸成と利用促進	13
<b>6</b>	<b>計画の基本方針</b>	<b>16</b>
(1)	基本方針	16

(2) 牟岐町独自の地域公共交通計画「Mugi-Navi」	17
<b>7 防災の視点を取り入れた新しい交通空白解消に向けた構想</b>	<b>21</b>
(1) 「逃げ遅れゼロ」を起点とする移動インフラの再定義	21
(2) 「車両の多機能化」によるコストの正当化	21
(3) 「地域コミュニティの再編」を伴う共助の仕組みづくり	22
<b>8 本計画を実施するうえでの基本プロセス</b>	<b>24</b>
(1) 計画策定・体制構築 P H A S E (準備段階～計画策定段階)	24
(2) 実施・実証 P H A S E (計画に基づく施策を具現化)	26
(3) 実用化・定着 P H A S E (本格運行)	27
(4) 交通空白(公共交通の不便な地域)を解消するための計画策 定から実用化までのプロセス	28
(5) 参考事項(実用化に向けたポイント)	30
<b>9 計画の評価</b>	<b>32</b>

## 1 はじめに

### (1) 計画策定の趣旨

牟岐町の公共交通機関として、JR 牟岐線牟岐駅・辺川駅、南部バス牟岐線、徳島バス室戸・生見・阿南～大阪線、民間事業者が運営するタクシー、出羽島連絡事業有限公司の大生丸が運行（運航）しています。しかしながら、地域によってはタクシー以外の交通機関の利用が困難な地域があり、牟岐町では、国土交通省のリストアップ調査において、山間部地区（西又・笹見・平野・川又・赤水・辺川・喜来・橘）・東地区（灘・古牟岐）・西地区（内妻）・出羽島地区の 4 地区を「地域交通に係るお困りごとを抱える地域」としてリストアップしています。

また、近年は高齢化による移動範囲の縮小、利用者の減少が著しく、公共交通網の維持が喫緊の課題となっています。この状況を踏まえ、「牟岐町地域公共交通計画」を策定し、持続可能な公共交通システムの構築を目指します。本計画では、人口減少等の牟岐町の社会構造の変化を考慮し、利用者が安心して利用できる交通サービスの提供に向けた施策を検討し、実行に移してまいります。

### (2) 牟岐町の概要

牟岐町は、徳島県の南部、海部郡の中央に位置しています。南は太平洋に臨み、東面と北面の半分は美波町と接し、北面の西半分と西南面は海陽町に接しています。面積は 56.62 km<sup>2</sup>で、東西は 8.1 km、南北は 5.8 kmであり、北面の町界には胴切山（884m）、矢筈山（801m）、五剣山（638m）などの山々が連なり、町域の約 87%が山地となっています。

町のほぼ全域が牟岐川及び内妻川の流域に含まれ、海岸線は荒磯で、牟

岐川の河口に位置する牟岐港から約 4 kmの南方には有人離島である出羽島があり、出羽島の東方に無人島の津島と大島があります。

気候は、黒潮の影響を受け、年平均気温は約 16.5 度と温暖で住みやすく、また年間降雨量は 3,300 mmほどであり、豊かな自然環境に恵まれています。

牟岐町の課題としては、少子高齢化が進行しており、令和 8 年 4 月時点での高齢化率は 54.67%であり、社人研に準拠した推計によると、2060 年には 924 人まで人口が減少すると予測されています。

人口は、海岸に面した平地に形成された市街地に多く集積している一方で、山間部や出羽島にも集落が点在しています。そして、山間部や出羽島の集落のほとんどを「リストアップ調査において要モニタリング地区（交通空白地区）として位置付けている地区」に指定しています。



出羽島



出羽島のミセ造り



千年サンゴ (大島)



松ヶ磯



姫神祭 海上パレード



あんどん展



イセエビ



実生ゆず

## 2 計画内で使用している用語の定義

### (1) 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

バスやタクシーなどの公共交通が不足する地域や福祉分野において、市町村やNPO法人等が国土交通大臣の登録を受け、自家用車（白ナンバー）を用いて有料で旅客を運送する制度です。

本計画では、牟岐町やNPO法人等が交通空白地有償運送を行う自家用有償旅客運送を想定しています。また、車両については基本的にバスではなく普通自動車を想定しております。

### (2) デマンド交通

路線バスのように決まった時刻表やルートを持たず、利用者の事前予約（需要：Demand）に応じて運行する乗り合いの公共交通システムです。

近年では、デジタル技術を活用し、利用者の予約に応じてAIが最適なルートや乗り合わせをリアルタイムで計算し、効率的に運行する「AI オンデマンド交通」がこれに当たります。

### (3) マイクロモビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両を指します。

具体的には、電動キックボード、ミニカー（原付規格の小型車）、電動バイク、電動アシスト自転車等です。

### 3 計画の概要

#### (1) 計画の区域

本計画の計画区域は、牟岐町全域とします。

#### (2) 計画の期間

本計画の計画期間は、2026年7月1日から2031年6月30日までの5年間とします。

#### (3) 計画の位置づけ

本計画は、交通政策基本法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、牟岐町地域公共交通活性化協議会で協議の上、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保するために策定するものです。

#### (4) 上位計画との関係性

本計画は、最上位計画である「牟岐町総合計画」に則し、「牟岐町都市計画マスタープラン」との整合性を図りつつ、「総合的なまちづくり」の一環としての地域公共交通に関する事項を位置づけるものです。

また、実施に当たっては「徳島県地域公共交通計画」との整合を図りつつ、本計画を推進してまいります。

## 4 牟岐町の公共交通の現状

### (1) JR 牟岐線

JR 牟岐線の1日の平均通過人員（2024年度）は徳島～阿南 3,844 人に対して阿南～牟岐 405 人、牟岐～阿波海南 150 人となっており、JR 四国管内で阿南～牟岐はワースト 4 位、牟岐～阿波海南はワースト 2 位となっています。JR 牟岐線では、2025 年 3 月のダイヤ改正で特急「むろと」が廃止となっており、普通列車のみの運行となっています。（普通列車の牟岐～徳島間の移動所用時間は約 2 時間）廃止の理由としては、「乗務員不足の深刻化」及び「利用者数の少ない列車の適正化」が主要因となっています。

また、列車の本数についても阿南～阿波海南は 2018 年に 30 本運行していましたが、2023 年には 22 本と減便しています。なお、2023 年の特急「むろと」の乗車平均人数は牟岐～阿南で 10 人以下となっていました。

### (2) 南部バス牟岐線、徳島バス（室戸・生見・阿南～大阪線）

南部バス牟岐線は、牟岐（旧海部病院前）～海の駅東洋町（1 日 13 往復）までを運行しています。牟岐駅前や海部病院といったバス停も存在していますが、基本的には国道 55 号線沿いを運行しているため、町内の利用者は多くありません。

徳島バス南部株式会社（以後、「南部バス」）については、運行経費の赤字部分に関して沿線の 5 町（那賀町、美波町、牟岐町、海陽町、東洋町）が赤字額を走行キロの割合で負担を行っています。

2025 年 7 月 5 日から 2026 年 2 月 28 日まで「牟岐線（JR 牟岐駅～JR 阿波海南駅間）におけるモーダルミックスによる通学利便性向上施策（実証実験）」を JR 四国が主体となって行っており、JR 四国の通学定期券で区間内の南部バス牟岐線を利用できるという施策を構築しました。利用者とし

ては、旧海部病院跡地にある徳島県立海部高等学校第3寮の生徒が中心となっています。

2026年3月からは、実証実験ではなく本格運行として南部バスの事業の一環となっており、運賃の費用については関連する牟岐町と海陽町が運行経費の赤字部分に追加負担を行うことで運営されています。

徳島バス室戸・生見・阿南～大阪線は、室戸から大阪までを結ぶ高速バスで、牟岐町内で停車する便は1日3往復運行をしています。(定期的にダイヤ改正があり、減便も行われています)「室戸・生見・阿南大阪線」阿南～甲浦間で高速バスに空きがある場合JR切符・定期にて乗降車可能となっております。

町内の利用者等の詳細なデータについて提供を受けていないため、上記施策によって牟岐町内への効果検証は行われていません。

### (3) 民間タクシー、介護タクシー

牟岐町の普通タクシー事業者は2社3台、介護タクシー事業者が1社1台となっています。運転手の高齢化が進んでおり、事業継承を行う予定は現在のところ無いとのことで、事業者が廃業した場合、牟岐町内にはタクシー事業者が存在しなくなる可能性があります。タクシーの主な利用者は高齢者で、通院や買い物に利用されています。

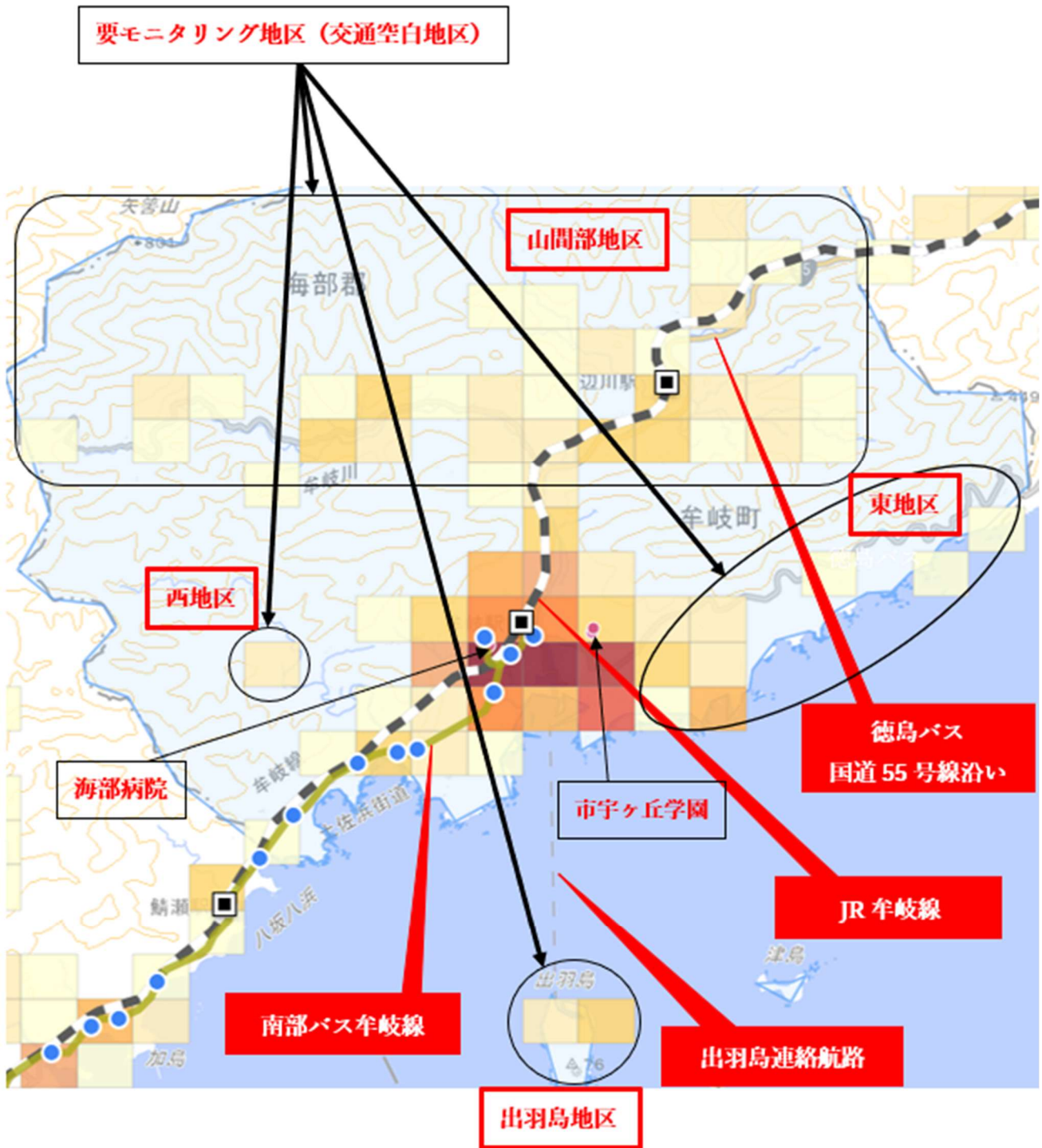
牟岐町としては、「牟岐町高齢者タクシー等利用助成事業」を県立海部病院の高台移転に合わせて行っていますが、対象者が75歳以上または運転免許証を返納した町民に限り、年間で14,400円(400円券を36枚)助成しています。牟岐町内からタクシーが無くなってしまった場合、移動手段に困る町民が、高齢者を中心に多人数を占めることが懸念されます。

#### (4) 出羽島連絡事業(牟岐～出羽島航路)

牟岐港～出羽島港を1日6往復運航しており、島民と観光客が主な利用者となっています。国の離島航路指定を受けており、赤字額に対して国・県・町が50%・25%・25%の割合で補助を行っています。2018年3月29日に新船を竣工しており、建造費は107,463,000円となっております。

出羽島連絡事業(有)と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が共同で購入し、約5年7か月は共有船として、出羽島連絡事業(有)から独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構へ減価償却費相当額と利息相当額の支払いを行いました。

# 牟岐町の公共交通と交通空白地区



南部バス牟岐線運行費 牟岐町補助金推移

	H30	R1	R2	R3
牟岐町補助額	4,814,000	4,827,000	4,901,000	4,929,000
県補助金	1,151,000	1,522,000	1,176,000	1,157,000
補助率	23.9%	31.5%	24.0%	23.4%
町負担額	3,663,000	3,305,000	3,744,000	3,772,000
	R4	R5	R6	R7
牟岐町補助額	6,613,000	8,052,000	8,829,000	9,462,000
県補助金	1,725,000	2,952,000	2,095,000	2,257,000
補助率	26.1%	36.6%	23.7%	23.9%
町負担額	4,888,000	5,100,000	6,734,000	7,205,000

※R3年度までは従来の走行キロ割試算、R4年度から赤字額からの走行キロ割試算に変更

※法改正対応や路線維持に必要な従業員確保の為、従業員の6勤1休→4週7休や日給制から日給月給制への変更等雇用環境改善実施（R5.4月より）

牟岐町高齢者タクシー等利用助成事業 推移

		H30	R1	R2	R3
牟岐タクシー	使用枚数	5,668	6,024	5,454	7,639
	使用金額	1,700,400	1,807,200	1,636,200	2,291,700
海部タクシー	使用枚数	1,581	1,669	1,797	2,035
	使用金額	474,300	500,700	539,100	610,500
セーフティ・サポート	使用枚数				122
	使用金額				36,600
出羽島連絡事業 (有)	使用枚数				
	使用金額				
合計	使用枚数	7,249	7,693	7,251	9,796
	使用金額	2,174,700	2,307,900	2,175,300	2,938,800

対象人数（各年度4月1日時点）	1,167	1,176	1,187	1,173
配布人数（各年度3月31日時点）	527	563	626	657
配布率（配布人数/対象人数）	45.2%	47.9%	52.7%	56.0%

		R4	R5	R6	R7
牟岐タクシー	使用枚数	6,890	7,249	6,820	6,500
	使用金額	2,067,000	2,174,700	2,728,000	2,600,000
海部タクシー	使用枚数	2,035	2,317	2,447	2,265
	使用金額	610,500	695,100	978,800	906,000
セーフティ・サポート	使用枚数	188	209	203	158
	使用金額	56,400	62,700	81,200	63,200
出羽島連絡事業 (有)	使用枚数		1,211	1,114	1,612
	使用金額		363,300	445,600	644,800
合計	使用枚数	9,113	10,986	10,584	10,535
	使用金額	2,733,900	3,295,800	4,233,600	4,214,000

対象人数（各年度4月1日時点）	1,166	1,206	1,207	1,198
配布人数（各年度3月31日時点）	678	701	709	709
配布率（配布人数/対象人数）	58.1%	58.1%	58.7%	59.2%

※R3.4月 助成券300円×24枚→300円×36枚へ変更、セーフティ・サポートと契約

※R5.4月 出羽島連絡事業（有）と契約

※R6.4月 助成券300円×36枚→400円×36枚へ変更（タクシーの初乗り運賃が変更となったため）

出羽島連絡事業（有）補助金推移

	H30	R1	R2	R3
当期純損失	-27,017,105	-56,286,205	-39,475,546	-36,933,775
国庫補助金	15,123,527	20,351,277	18,116,543	17,611,354
県補助金	5,931,000	17,827,000	11,404,000	9,661,000
町補助金	5,931,879	17,830,667	11,688,046	9,661,421
	R4	R5	R6	R7
当期純損失	-37,650,576	-26,866,569	-16,338,969	-18,470,794
国庫補助金	17,587,021	14,379,520	9,770,940	9,670,742
県補助金	10,031,000	6,243,000	3,284,000	4,400,000
町補助金	10,032,555	6,244,049	3,284,029	4,400,052

※H30.3.29新船竣工によりR5年度まで船舶の減価償却費及び利子を計上（建造費107,463,000円）

## 5 公共交通に関する課題

### (1) 牟岐町内全域の移動手段の確保

現在牟岐町では、町内全域をカバーしている交通の移動手段はタクシーのみとなっており、移動支援の一環として「牟岐町高齢者タクシー等利用助成事業」を行っておりますが、タクシー運転手の高齢化や居住地域による運賃格差等の問題が生じています。

牟岐町では、年齢や居住地、利用目的にかかわらず、町内のどこからでも確実に移動できる持続可能な交通ネットワークを段階的に整備することが喫緊の課題です。交通の骨格は、多層型の仕組みによりカバー率と運行効率を両立、さらにJR牟岐駅付近を中心とする交通ハブで乗り継ぐなど、負担の最小化を目指しています。特に、深刻な高齢化や過疎、地形特性にも配慮し、小型で機動的なサービスを主軸に据え、デジタルとアナログを併用した、誰もが使える環境の確保をメインコンセプトとしています。

### (2) 当事者意識の醸成と利用促進

牟岐町の公共交通は、医療・教育・買い物・観光・交流をつなぐ地域の血流であり、人口減少や高齢化が進む牟岐町においては、生活の質と地域の持続可能性を左右する基盤となっています。自家用車への依存が高まる一方で運転が難しくなる高齢者や移動手段の限られる若者・子育て世帯、観光を目的とした来訪者など、多様な移動ニーズが共存しています。

地域の公共交通を守り育てるためには、行政や事業者だけではなく、町民一人ひとりが担い手であるという当事者意識を醸成し、そのうえで日常的に乗って（利用して）支えるという行動に結びつけていくことが不可欠です。

当事者意識の醸成には、「共創の場づくり」と「情報の見える化」が鍵と

なります。定期的な対話の場を設け、町内の地区ごとに課題と希望を持ち寄り、交通サービスの評価や課題・問題点の抽出、乗り継ぎの負担等、日々の実感に根差した改善点を掘り下げていく必要があります。ここで重要なことは、意見を集めるだけで終わらず、課題・問題点への具体のアクションに接続し、その結果を速やかにフィードバックする循環を作為することです。

加えて、運行本数、乗車人数、遅延率、満足度などの指標をシンプルなダッシュボードとして町の広報やホームページ等で定期的に公開し、公共交通の現状と課題、改善の成果を誰もが把握できるようにすることで、主体的な関与を促していく必要があると考えています。

利用促進に向けては、使いやすさの徹底と、乗る理由の創出の両面から取り組んでいきます。使いやすさの面では、利用のしやすさ、乗り継ぎ等のスムーズさ、支払いの簡便さ等を重視します。

乗る（利用する）理由の創出では、地域のくらしと観光を結びつける等の工夫が必要になると考えています。病院の外来時間、学校の行事など、生活イベントに合わせて運行し、公共交通を利用すると便利になるシーンを増やします。観光面では、鉄道・路線バス・タクシー等をゆるやかに束ねたモビリティ連携を進めるとともに、マイクロモビリティなど、温室効果ガスの抑制を意識したモビリティを導入し、同時に駅から海や自然の見どころへのアクセスをスムーズにすることで、来訪者の移動需要とエコを融合させた新しい地域交通の活力の転換に力を入れます。

## 当事者意識の醸成と利用促進のイメージ



## 6 計画の基本方針

### (1) 基本方針

牟岐町の公共交通に関する課題を解決し、公共交通が不足する地域の解消に向け、単なる手段の導入だけでなく、法的な位置付け、関係者間の合意形成、そして持続可能な運用体制の構築が不可欠となります。

牟岐町としては、計画の策定を終着点とするのではなく、上記のポイントに加え、担い手不足の問題、厳しい財政事情の中で、町として、どこまで公共交通関連の政策を推進するかが重要となります。このため、牟岐町が想定している地域の特性（離島、過疎地域等）に合わせ、具体的な運行形態のメリット・デメリットをしっかりと整理し、官民が一体となって牟岐町の新たな公共交通を作っていきます。

01

計画の策定がゴールではなく、計画を基に牟岐町の地域公共交通の施策を行う。

02

単に交通手段を導入するのではなく、持続可能な地域公共交通を構築することを目指す。

03

地域の特性（離島、山間部等）に合わせた具体的な運行形態のメリット・デメリットを整理する。

## (2) 牟岐町独自の地域公共交通計画「Mugi-Navi」

人口減少、高齢化が著しい牟岐町において、交通手段を持たない町民や観光客等のニーズの把握に努め、利用者にとってより良い公共交通の体系を構築します。また、厳しい町の財政事情を考慮した持続可能な地域公共交通体系の仕組みづくりを行います。他の自治体の取り組みについても参考にし、牟岐町独自の公共交通計画「Mugi-Navi」を策定していきます。

「Mugi-Navi」は、「人・産業・自然をつなぐ、柔軟な移動サービス」を目標とし、4つのコンセプト（「つむぐ」交通、「ささえる」交通、「つなぐ」交通、「みがく」交通）を基本に、誰もが使いやすく、誰もが住み続けたいと思える地域公共交通を目指します。

### ア 「つむぐ」交通（実施主体：牟岐町、民間事業者、地域住民等）

交通手段を持たない町民について、特に牟岐駅・辺川駅から遠い地域に居住している方の通院や買い物等の移動手段は、タクシーが中心となっています。この地域は、中心部から離れた場所であることから、タクシーの料金についても負担が大きくなっています。離島である出羽島地区、町内北側の山間部地区、町内東側の山間部地区、町内西側の内妻地区の山間部に対しての新たな公共交通施策となります。これらの地域の住民の方々を「つむぐ」ため、デマンド交通の導入や自家用有償旅客運送の活用などを検討していく必要があります。

特に、自家用有償旅客運送に関しては、NPO 法人やボランティア団体と連携し、住民による移動支援が行えることが期待できるため、牟岐町の公共交通の課題である持続可能な地域公共交通の問題について、解決策のひとつとなると考えています。

## イ 「ささえる」交通（実施主体：牟岐町、民間事業者、地域住民等）

牟岐町では、遠隔地など一部の地域に居住している小学生及び保育園児については、スクールバスを運行して送迎しております。このスクールバスに、小学生や保育園児以外の交通手段を持たない地域住民の方も利用できるようにするといった取り組みがあり、実際に他の自治体では既に取り組みが始まっている事例もあります。こういった取り組みについては、高齢者の移動問題の解消の他に、地域の子どもたちと高齢者の交流、見守りの一環ともなり得るため、「ささえる」交通として、公共交通以外の問題解決にも繋がります。

また、小中学生の社会体育や部活動の練習が他町の施設で行われている現状があり、スクールバス運転手による送迎や自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）等の施策を検討していく必要があります。

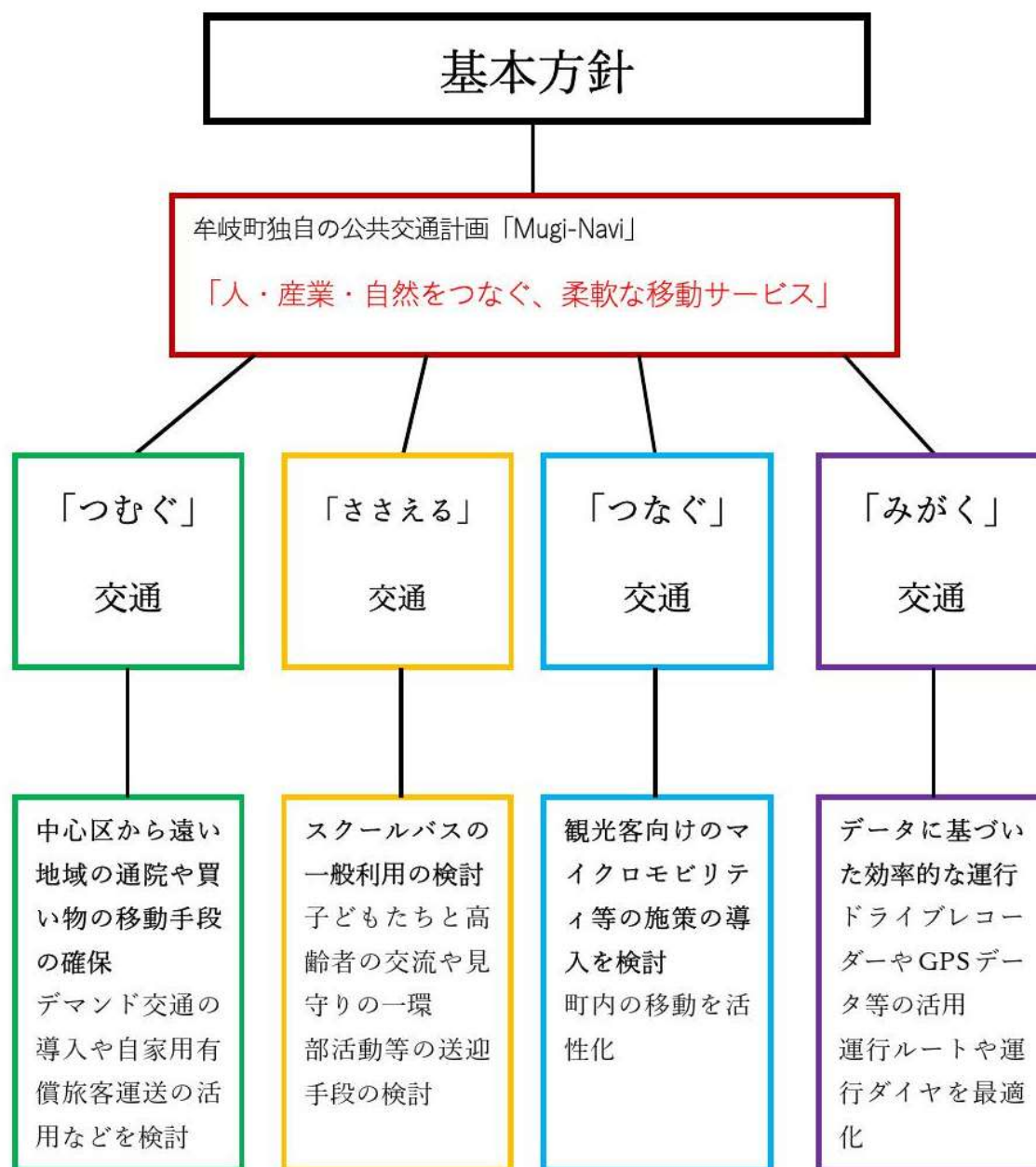
## ウ 「つなぐ」交通（実施主体：牟岐町、民間事業者、地域住民等）

牟岐町の観光スポットは、離島である出羽島から山間部まで広く点在しております。これらを観光として周回するためには自家用車が必須の状況となっており、JRや高速バスを利用し、観光に訪れた観光客には町内の回遊性が低く、不便な町となっております。町内の回遊性向上のために、観光客向けのマイクロモビリティ等を導入し、町内の移動を活性化していきます。観光客の回遊性向上に伴い、町内様々な場所での土産需要や食事需要が発生することが期待されます。これにより、基幹産業である漁業や農業から生み出されている特産品等の売り上げ向上も見込まれることから、「つなぐ」交通として地域特産品を運ぶサービスについても、しっかりと検討します。

## エ 「みがく」交通（実施主体：牟岐町、民間事業者等）

新たな地域公共交通を検討していくうえで、担い手不足の問題と運営費の問題が必ず発生します。持続可能な地域公共交通を実現していくためには、データに基づいた効率的な運行は必要不可欠となってきます。ドライブレコーダーやGPSデータ等のビッグデータを活用し、運行ルートや運行ダイヤを最適化することで、最低限の人材及び運営費での運行が可能になります。データを活用した交通システムを導入することで、PDCAサイクルを構築し「みがく」交通として、よりよい地域公共交通をアップデートしていきます。

# 牟岐町地域公共交通計画の体系図



## 7 防災の視点を取り入れた新しい交通空白解消に向けた構想

大雨や河川氾濫等、自然災害への備えが急務である牟岐町において、日常の「移動の足」と非常時の「命の足」を一本の軸でつなぐロジックとして、「フェーズフリー（日常時と非常時の垣根をなくす）」という概念を基軸にした3つのロジックを取り入れる検討を行います。

### (1) 「逃げ遅れゼロ」を起点とする移動インフラの再定義

計画内の基本構想として提案している日常的な移動支援（デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等）をそのまま「避難時の初動支援（高齢者等避難・避難指示）」に転換するロジックです。

#### ア 「日常の足」（平時）

高齢者や交通弱者の買い物・通院等を支え、外出機会を増やすことで健康増進と孤立防止を図ります。

#### イ 「避難の足」（有事）

平時から「誰が・どこに・どの程度の移動能力で住んでいるか」を把握し、発災時に運行していた場合は、即座に「要配慮者の優先搬送」に回るルールを構築します。

「日常の足と避難の足を接続するロジック」として、例えば、レベル3土砂災害警報の発表に伴い、高齢者等避難を発令した際に「普段使っている車両とドライバーが、比較的余裕のある時期に自分を助けに来てくれる」という信頼関係の日常化こそが、避難行動の迅速化につながると考えています。

### (2) 「車両の多機能化」によるコストの正当化

単なる移動手段としてではなく、災害時に「動く防災拠点」として機能す

る車両を導入するロジックです。

日常時は、交通空白地帯を巡回するデマンド交通や自家用有償旅客運送等として運用するロジックであり、災害時に給電機能（EV/PHV）や通信機器（スターリンク）を搭載した車両を導入することで、将来的には停電時の電源供給や避難所での臨時 Wi-Fi スポットとして活用することが可能となります。ただし、EV や PHV を購入するとなると、一般車両の 1.5～2 倍程度の価格であるため、実現に向けて、大きな課題となることが予想されます。

「これらを接続するロジック」として、「利用者が少ないから廃止する」ではなく、「発災に備えて町内に分散配置している非常用電源兼避難支援機材を、平時は交通手段として有効活用している」というものです。これは、防災設備としての維持管理というロジックとご理解ください。

### （3）「地域コミュニティの再編」を伴う共助の仕組みづくり

交通施策を「移動」の問題から「地域の見守り」の問題へと昇華させるロジックです。

#### ア 日常（平時）

基本構想として、地域住民によるボランティア輸送や自家用有償旅客運送等を導入します。

#### イ 有事（災害時）

日常時の「送迎」を通じたご近所付き合いが、そのまま「安否確認」と「共助の避難誘導」に直結する体制を構築します。

「接続ロジック」として、交通空白の解消を「便利な移動」にとどめず、「地域共助のネットワーク（顔の見える関係）」を維持するための装置と位置付けることで、防災力の向上を担保することが可能となると考えてい

ます。

牟岐町においては、牟岐町事前復興計画における「道路の優先啓開」、  
「避難路の確保」や「避難生活の質の向上」と、日常の公共交通網をいかに  
合致させるかが鍵となります。

## 8 本計画を実施するうえでの基本プロセス

### (1) 計画策定・体制構築 P H A S E（準備段階～計画策定段階）

令和8年度を計画策定・体制構築 P H A S E（準備段階～計画策定段階）とします。

ア 地域の実情把握及び関係者の「共創（連携・協働）」体制の確立及び住民主体の運営組織設立

#### (ア) 「地域公共交通活性化協議会」の設置・実質化

自治体（牟岐町）、運送事業者（バス・タクシー）、地域住民、商工会、警察（県警本部・牟岐警察署）、道路管理者など、多様な関係者による協議会を令和8年5月15日に設置しました。

#### (イ) 交通空白の特定とデータ分析

移動データの活用等により、具体的な交通空白地域や住民の移動ニーズ（病院、小売店（スーパー等）、駅等への足）を正確に把握します。

交通空白地域や移動ニーズの把握のため、地区の民生委員へのヒアリングや関係機関（病院・福祉施設等）へのヒアリング、部落会長へのヒアリングを行います。

#### (ウ) 「地域公共交通計画」の策定

目指すべき将来像、目標、実施するプロジェクト（デマンドタクシー、自家用有償旅客運送、マイクロモビリティ等）を盛り込んだ法定計画を策定しました（策定に当たっては、牟岐町が自力で作成することに意義があります）。

#### (エ) 予算の確保

国の補助金（地域公共交通確保維持事業、交通空白解消に向けたリ・デザインプロジェクトなど）の活用を検討します。

## (オ) 住民主体の運営組織設立

単に話し合いの場を作るだけではなく、住民自らが「自分たちの足、すなわち移動の責任者となり、具体的な運行計画や管理を担う体制を築くことが制度を維持するための肝となります。具体的なアクションプランは次のとおりです。

### a 組織形態を決定

まず、活動の母体となる組織を立ち上げます。現実的に考えられるのは、自治会（町内会）の中に交通部会を設け、比較的若い世代が中心となって運営することです。

### b 法人化の検討

自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を行う上で、地域住民の足を支えるボランティアスタッフの高齢化などにより、継続的な運営が困難となる場合を想定して、NPO法人や一般社団法人を設立することも考慮に入れておきます。

### c 具体的な役割分担と体制の構築

組織の中で、誰が何をするかを明確にします。

### d ルールの合意形成

何もかもを行政に任せるのではなく、住民が主体となって「持続可能なルール」を決める。

事業者が主導すると、採算が合わないと直ぐに廃止するリスクがあります。住民自らが運営に関わることで「自分たちの足は自分たちで守る」という当事者意識を育み、利用の促進や担い手の継続的な確保に繋げる。特に、実証実験の場では、これらを意識します。

## (カ) 地域座談会の実施

単なる「説明会」ではなく、住民が地域の課題を自分事として捉え、具体的な課題と解決策を協議する地域座談会を開催します。(行政主導による現状共有、意見交換：困りごとの出し合い、地域でできることなどアイデアの出し合い、先行事例：自家用有償旅客運送、デマンドタクシー等)

## (2) 実施・実証 P H A S E (計画に基づく施策を具現化)

地域公共交通計画に基づいて、令和9年度を実施・実証 P H A S E (計画に基づく施策を具現化) とします。

### ア 手法の検討と選定

#### (ア) デマンドタクシー

需要に応じて運行する形態とします。

#### (イ) 自家用有償旅客運送

閑散期の農・漁業従事者、自治体職員(副業的思考)、N P Oが自家用車で住民を運送します。または、デイサービスやスクールバスの空き時間を活用します。

#### (ウ) タクシー事業者との連携

タクシー事業者(牟岐タクシー・海部タクシー)と連携しながら本施策を推進します。

### イ 関係者の合意形成・法的手続き

道路運送法に基づく許可、協議会での同意形成を図ります。

### ウ 実証運行(パイロット・プロジェクト)の実施

一定期間、試験的に運行し、住民の利用状況、システム(配車アプリ等を活用する場合)の課題、運営コストを検証します。

## エ 事業主体・運転手の確保

ドライバー不足に対応するため、基本的に地域内においてドライバーを確保することを前提とし、併せて運行・配車業務の外部委託や対応のA I化などについても検討します。

## オ 実証実験結果の分析、本格運行に向けた課題・施策立案

実証実験で得られたデータを多角的に分析し、新サービスが地域に馴染むかを確認します。具体的な内容として、利用実態の把握（乗車人数、曜日・利用時間帯、発着場所、行先等を分析し、どの層がどのような目的で利用したかを可視化）、社会受容性の検証（新サービスに対する満足度や心理的な抵抗感、継続利用の意向調査など）、収支・コスト分析（運賃収支と運行経費のバランスを算出し、一便あたりのコスト、補助金の必要性について評価）を行います。

実証実験から得られた「継続を阻む壁」を整理し、本格運行に向けた課題・施策立案（最適な運用形態の選択、官民プラットフォームの活用など）をします。

## (3) 実用化・定着 P H A S E（本格運行）

実証実験の成果を基に、令和10年度を実用化・定着 P H A S E（本格運行）とし、持続可能性を高めます。

### ア 事業実施計画の認定

地域公共交通利便増進実施計画として認定を受け、持続可能な提供体制を確立します。

### イ 運賃・ダイヤの適正化

利用者と事業者双方が持続可能な運賃体系と、利便性の高いダイヤを設

定します。

ウ 持続的な運用・アップデート

運行データを基にダイヤやサービス内容を定期的に見直し（アップデート）、交通空白の再発を防止します。

エ 広域的な連携

近隣自治体（南部圏域）や県と連携し、地域をまたぐ広域的な交通ネットワークの構築を目指します。

**（４）交通空白（公共交通の不便な地域）を解消するための計画策定から実用化までのプロセス**

単なる路線の設定だけでなく、「制度上の手続き」、「住民（タクシー業者等を含む）の合意形成」、「持続可能な運営体制」の3項目を並行して進める必要があります。これを踏まえ、実用化までのプロセスを大きく5つのPHASEに分け、それぞれ実施します。

ア 現状把握と課題の明確化（ニーズ調査）

まずは「どこに、誰が、何のために移動したいのか」というエビデンスを収集します。

（ア）データ分析

人口動態、高齢化率、既存のバス路線の利用実績、交通事故データの確認を行います。

（イ）住民アンケート・ヒアリング

通院、買い物、通学などの具体的な目的地と不満点等の抽出を行います。

（ウ）地域資源の棚卸

地元のタクシー事業者、社会福祉協議会の車両、民間の介護タクシ

一、自家用車活用（共助）の可能性について調査・検討します。

イ 地域公共交通計画の策定

法的な根拠に基づき、自治体が旗振り役となって作成しました。

ウ 法定協議会の設置

自治体、交通事業者、住民代表、警察、運輸局などが集まる「地域公共交通活性化協議会」を設置しました。

エ 基本方針の決定

「デマンドタクシー」にするのか、「既存バス路線の再編」か、あるいは「自家用有償旅客運送」か、地域の実情に応じた効果的な手法を決定します。

オ 目標設定（K P I）

利用者数や収支率など、事業の成否を判断する指標を設定します。

カ 事業スキームの設計と予算確保

持続可能な運営のために、予算とルール等の詳細を協議します。

（ア）運行事業者の選定タクシー会社への委託や、NPO法人による運営など、担い手を募集・決定します。

（イ）運賃体系の設計

既存タクシー（バス）との整合性、高齢者割引、キャッシュレス決済の導入を検討します。

（ウ）財源の確保

国の「地域公共交通確保維持改善事業」などの補助金申請や、地方交付税措置を確認します。

キ 実証運行の実施と検証

いきなり本運行に入るのではなく、まずは期間を区切って試行します。

(ア) 周知徹底

回覧板、説明会、試乗会、スマホアプリの使い方講習など、住民が「使い方」を知る機会を作為します。

(イ) 効果測定

実証期間中の乗車密度や運行コストを分析します。

(ウ) 計画の修正（ブラッシュアップ）

「ルートが使いにくい」、「時間が合わない」といった現場の声を反映させ、本格運行に向けた改善を行います。

ク 本格運行と継続的な改善

実用化後も、放置すれば利用者離れや赤字増大を招くことを認識しておきます。

(ア) P D C Aサイクルの構築

定期的なデータ分析と住民アンケートを継続して行います。

(イ) 他施策との連携

商業施設でのポイント付与や、病院の予約システムとの連動など、交通を「移動手段」から「生活インフラ」へ昇華させることを念頭におきます。

(5) 参考事項（実用化に向けたポイント）

ア 住民合意

住民が「自分たちの乗り物」と思えるような愛称公募や関与が不可欠

イ 法規制のクリア

道路運送法（4条、21条、78条、79条など）のどれを適用するか慎重な判断が必要

ウ デジタルの活用

予約システムの導入G T F S（標準的なバス情報フォーマット）による  
ルート検索対応

## 9 計画の評価

公共交通計画の評価は、計画の目標達成度を測り、改善につなげるために不可欠なプロセスです。計画の評価については、PDCAサイクルを実行し、毎年度、牟岐町地域公共交通活性化協議会において点検と評価を実施します。

なお、点検後において計画の修正が必要になった場合には、計画期間内であっても速やかに計画の変更を行います。

作成部数（24部）

配布先：牟岐町役場

町長、副町長、教育長、政策監（左記4名については、冊子を配布）

会計管理者、教育委員会、議会事務局、総務課、デジタル推進課、

住民福祉課、健康生活課、産業課、企画政策課、建設課、水道課、

税務会計課（左記12部局はデータで配布）

牟岐町地域公共交通活性化協議会委員（20名）

牟岐町議会議員（8名）

四国運輸局交通政策部（4名）

## 牟岐町地域公共交通計画

策定年月 令和8年7月

作成者 徳島県牟岐町

〒775-8570

徳島県海部郡牟岐町大字中村字本村7-4

0884-72-3420