

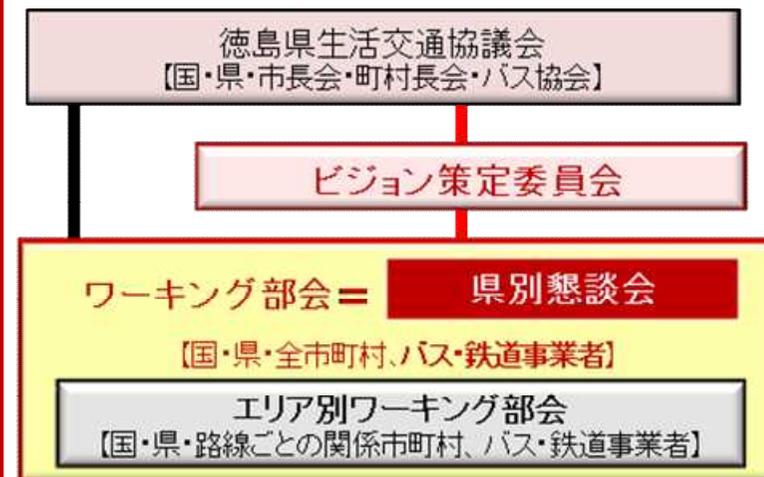
○ 検討組織の設置

- H29年5月 JRの懇談会(H29.8)に先んじて、国、全市町村、鉄道、バス事業者からなる「徳島県生活交通協議会ワーキング部会」立ち上げ
- H30年8月 「徳島県次世代地域公共交通ビジョン策定委員会」を設置
- R元年6月 ワーキング部会に「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」県別懇談会を位置づけ

○ ビジョン策定委員会委員

国・県・市長会・町村会・バス協会・鉄道事業者に加えた、各分野(学識、タクシー等、観光、教育、福祉、システム、公募)

○ 組織体制



— 「次世代地域公共交通ビジョン」が目指す「3つの柱」と「6つの処方箋」 —

1 公共交通の最適化

◆ 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
- 駅を核とした乗継ネットワークの構築

◆ 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
- DMVの活用

2 利便性の向上

◆ つなぐ仕組みの構築 [MaaS]

- 公共交通のオープンデータ化
- 配車システムの実装

◆ 交通結節点の環境整備

- 利用者の多様性に配慮した環境整備
- 駐車場・駐輪場等の整備

3 利用促進

◆ 新たな需要の創出

- フリー乗車券の導入
- インバウンド向け企画乗車券の発行
- 貨客混載の推進

◆ 地域で支える意識の醸成

- 利用啓発イベントの開催
- マイレール・マイバス意識の醸成

「次世代地域公共交通ビジョン」を先取りした実装

1 パターンダイヤの導入

JR四国初

- わかりやすく、利用しやすいダイヤ設定
- ➔ 牟岐線へのパターンダイヤ導入 (H31.3.16～)
 - ・特急列車は減便(上下各4本→1本)
 - その一方、徳島～阿南間で普通列車を8本増発し、利便性を向上

▽「徳島～阿南駅間」平均通過人員
(人/日)(4月～7月)
対前年比(H31(R1)/H30) 全体 100.2%増加

牟岐線が実証フィールドに！
他路線のモデルに！

2 駅を核とした乗継ネットワークの構築

- 鉄道と「路線バス」の連携
- ➔ 南小松島駅における路線バスとの乗継連携
徳島駅～県南部方面の路線バス(全系統)の
「南小松島駅」への乗入れ(H30.4～)による利便性向上

▽「南小松島駅」乗車人員
対前年比(H30/H29) 106.3%増加

- 鉄道と「高速バス」の連携(牟岐線)
- ➔ 阿南駅以南における高速バスとの乗継連携
高速バスで補完することで、列車本数が少ない
阿南駅以南における利便性が向上

全国初



3 DMV導入に向けた取組み

世界初

- 鉄道と道路をシームレスに走行可能なDMVの活用
- ➔ 阿佐東線におけるDMVの本格営業運行
車両自体が観光資源となるDMVの導入により、牟岐線の利用を促進



「Society 5.0」実現
に向けて

4 配車システムの実装

- IoTを活用した交通ネットワークの構築
- ➔ デマンド型乗合交通実証運行開始(阿波市)
最適な運行計画を自動作成するシステムを導入
タクシーを活用し、市域を超えて、駅や医療施設に接続

5 インバウンド向け企画乗車券の発行

- 訪日外国人向けフリー乗車券
- ➔ 「TOKUSHIMA BUS PASS」の販売(H30.7～)
訪日外国人旅行者向け、2日間乗り放題乗車券発行により、利便性向上と路線バスの利用を促進

交通資源の総動員による
「全世代型地域公共交通ネットワークシステム」の構築!!