

坂出市基礎データ

人口:50,624人(令和2年10月国勢調査人口確定値)
面積:92.49平方キロメートル

坂出市における主な公共交通概要

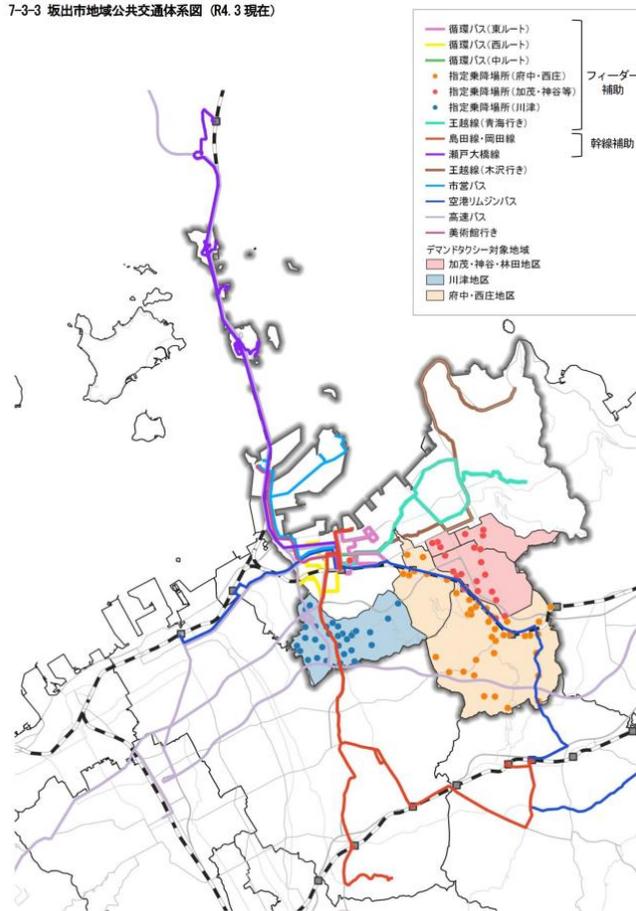
- 鉄道 JR予讃線・瀬戸大橋線
(坂出駅、八十場駅、鴨川駅、讃岐府中駅)
- バス・デマンドタクシー
(幹線)
 - ・島田・岡田線:JR坂出駅を起点とし、坂出市川津町を經由して丸亀市の富士見坂団地・ニューレオマワールドまで行く路線
 - ・瀬戸大橋線:JR坂出駅を起点とし、島しょ部を經由して、倉敷市児島まで運行する路線
- (フィーダー)
 - ・坂出市循環バス:東ルート、西ルート、中ルート
 - ・王越線(青海行き)路線バス:大屋富経由、高屋経由
 - ・デマンド型乗合タクシー:加茂・神谷等地区、川津地区、府中・西庄地区
- (その他)
 - ・王越線:JR坂出駅を起点とし、坂出市王越町を經由して、木沢まで行く路線
 - ・市営バス瀬居線:JR坂出駅から瀬居島に向かう路線バス(自家用有償運送)

地域の交通の目指す姿(事業実施の目的・必要性)

別添1-2参照

坂出市の公共交通ネットワーク図

7-3-3 坂出市地域公共交通体系図 (R4.3現在)



坂出市地域公共交通活性化協議会

地域内フィーダー系統
事業評価(令和5年度)

協議会の構成員

香川県 坂出市 琴参バス(株) 四国旅客鉄道(株)
タクシー事業者三社 学識経験者 市連合自治会長
香川運輸支局 坂出警察署 社会福祉協議会 商工会議所
老人クラブ連合会

前年度の事業評価における課題

- ・地域公共交通計画に位置づけられた事業の推進や、利便性向上に向けた具体的検討を行う必要がある。
- ・乗降センサーより取得した乗降データ等を活用し、地域のニーズ及び利用状況とサービス内容との整合性について継続的に検証し、必要と判断される場合はサービス内容の見直しを検討する必要がある。

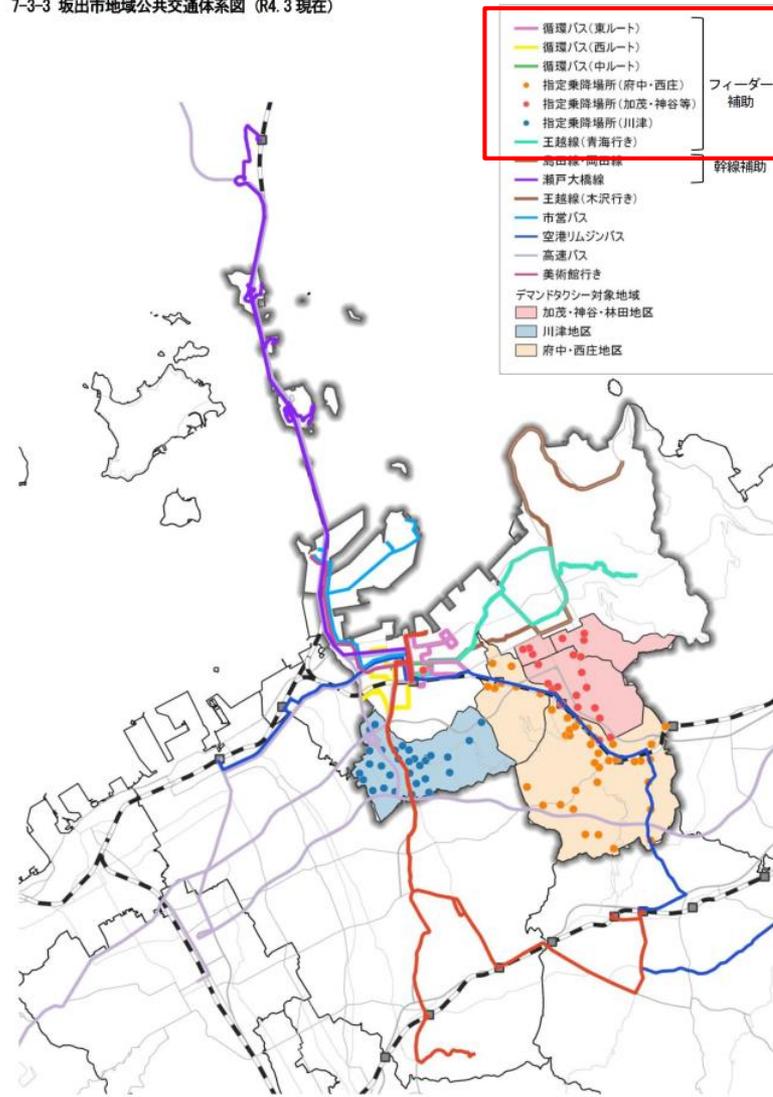
定量的な目標・効果

- 循環バス(東ルート・西ルート・中ルート)
(目標)東ルート:4.3人/便・82.0人/日
西ルート:3.6人/便・67.1人/日
中ルート:2.0人/便・26.0人/日
(効果)市街地における主要施設へのアクセスが高まる。
- 青海行き路線バス
(目標)大屋富経由:8.0人/日、高屋経由:16.7人/日
(効果)公共交通空白地域における特に高齢者の通院・買い物のための移動手段の確保が図れる。
- デマンド(府中・西庄地区、加茂・神谷等地区、川津地区)
(目標)府中・西庄地区:8.6人/日、加茂・神谷等地区:5.8人/日、川津地区:2.6人/日
(効果)公共交通空白地域における特に高齢者の通院・買い物のための移動手段の確保が図れる。

※目標値は、R4.6の生活交通確保維持改善計画の目標値

フィーダー系統図

7-3-3 坂出市地域公共交通体系図 (R4.3 現在)



「定量的な目標・効果」達成のための具体的な取組

- ・公共交通無料デーを実施し、ふだんバスを利用しない層に向けてもPRを行った。
- ・公共交通無料デーにあたって、商店街や駅前のイベントでPRを行った。
- ・乗降センサーを活用した乗降データの把握に取り組んだ。
- ・地域公共交通計画に位置づけられた事業の推進や、利便性向上に向けた具体的検討を協議会でを行った。(運賃の総合的見直しやキャッシュレス決済の導入等)
- ・地域公共交通計画を具体的に推進するために、地域公共交通利便増進実施計画を策定した。(R5.9認定)
- ・協議会・分科会において、事業評価や具体的運行計画の検討・協議を行った。

自己評価

事業実施の適切性

(循環バス)

市街地における、主に公共施設、商業施設、総合病院へのアクセスの利便性が確保されている。

(青海行き路線バス)

公共交通空白地域における、主に高齢者を対象とした通院・買い物のための交通の足が確保されている。

(デマンド)

公共交通空白地域における、主に高齢者を対象とした通院・買い物のための交通の足が確保されている。

「定量的な目標・効果」の達成状況

(循環バス)

東ルート: 目標4.3人/便・82.0人/日に対し、実績4.3人/便・81.5人/日

西ルート: 目標3.6人/便・67.1人/日に対し、実績3.7人/便・70.5人/日

中ルート: 目標2.0人/便・26.0人/日に対し、実績1.4人/便・18.1人/日

(青海行き路線バス)

大屋富経由: 目標8.0人/日に対し、実績7.5人/日

高屋経由: 目標16.7人/日に対し、実績17.2人/日

(デマンド) ※運行した日のみを運行日数分母として数える。

府中・西庄地区: 目標8.6人/日に対し、実績7.2人/日

加茂・神谷等地区: 目標5.8人/日に対し、実績4.7人/日

川津地区: 目標2.6人/日に対し、実績1.9人/日

今後の事業に向けた改善点

- ・PDARUサイクルを着実に実施し、引き続き地域公共交通計画の推進を図る。
- ・地域の主体性を高めるため、引き続き広く市民に公共交通に関心を持ってもらえる取組を推進する。
- ・引き続き乗降センサー等を活用した利用状況の把握・分析に取り組み、路線再編等に活用する。
- ・利便増進実施計画に基づき、R5.10～運賃の総合的見直し、キャッシュレス決済の導入と住民割引の実施、循環バスの再編等を実施する。
- ・R5.10～デマンド型乗合タクシーのサービス内容の見直し(利用者登録廃止、中心部の乗降場所増設 等)を実施する。
- ・利便増進実施計画に基づく取り組み等について、効果検証を実施する。

その他PRポイント

- ・公共交通無料デーを実施し、平常時と比較して平日は約2倍、休日は約4倍の利用者があった。
- ・商店街のイベントチラシにおいて、バスを利用してのイベント来場を呼び掛けている。
- ・バス路線で GTFS-JPを整備し、オープンデータとして公開している。また、Googleマップにて路線バスの経路検索が可能で、誰もが路線バスの経路・時刻等にアクセスできる。
- ・坂出市公式SNSへの投稿や、ケーブルテレビ、FMラジオ、地上波テレビ等で公共交通のPRに取り組んだ。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画に基づく事業)

協議会名: 坂出市地域公共交通活性化協議会

令和6年1月16日

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)	
琴参バス(株)	坂出市循環バス(東ルート)	<p>〈前回評価結果の概要〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画に位置づけられた事業(施策1-6)として、地域の商店やイベントと連携することで、中心部の魅力向上を図る。 ・バスロケーションシステムや乗降センサーを活用して、利便性向上や利用状況の把握に取り組む。 ・実績が目標を大きく下回っている中ルートについて見直しの検討が必要。 	A	<p>安定した利用があり、市街地における利便性の高い移動手段として重要な役割を担っており、計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>【目標】 82.0人/日、4.3人/便</p> <p>【実績】 81.5人/日(達成率99%、前年比103%、前々年比106%) 4.3人/便(達成率100%、前年比102%、前々年比105%)</p> <p>【収支率】 9.4%(前年比▲1.1%、前々年比▲0.7%)</p> <p>公共交通無料デー等のモビリティマネジメントの実施により利用者は増加したが、物価高騰等の影響により、収支率は悪化した。 市街地の主要施設へのアクセスが便利になり、市民や来訪者の移動手段が確保された。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画に位置づけられた事業(施策1-6)として、地域の商店やイベントと連携することで、中心部の魅力向上を図る。 ・バスロケーションシステムや乗降センサーを活用して、利便性向上や利用状況の把握に取り組む。 ・坂出市地域公共交通利便増進実施計画に基づき、R5.10～東西ルートを再編し、東西ルートとも中心部3箇所の総合病院にアクセスするとともに、西ルートは、アンケートにおいて移動ニーズの高かった宇多津町の商業施設へアクセスする見直しを行う。
琴参バス(株)	坂出市循環バス(西ルート)	<p>〈評価結果の反映状況〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車内の児童画展示、バスの乗り方教室等のソフト事業に引き続き取り組んだ。 ・商店街のイベントチラシにおいて、バスを利用しているイベント会場を呼び掛けている。 ・公共交通無料デーを実施し、ふだん公共交通を利用しない層に向けてもPRを実施した。 ・地域公共交通計画策定時のアンケート調査におけるニーズや、乗降データをもとに路線再編(中ルートを統合し、東西ルートを再編)を行うべく、坂出市地域公共交通利便増進実施計画を策定し、R5.10～見直しを実施している。 	A	<p>公共交通無料デー等のモビリティマネジメントの実施により利用者は増加したが、物価高騰等の影響により、収支率は悪化した。 市街地の主要施設へのアクセスが便利になり、市民や来訪者の移動手段が確保された。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・再編に伴い、運行間隔を1時間間隔に改め、各バス停の出発時刻を毎時同分とする分かりやすいパターンダイヤを導入する。 ・再編による運行の効率化でコスト削減を図り持続可能な運行に努める。 ・運賃改定(ゾーン運賃化)により、運賃負担を適正化するとともに、キャッシュレス決済を導入し、同システムを活用した市民割引施策を実施することで、市民の活発な外出を促し、持続可能な公共交通の実現を図る。 	
琴参バス(株)	坂出市循環バス(中ルート)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道および幹線系統との接続利便性について、JR坂出駅においてそれぞれ接続を行っており、それぞれ概ね5～20分程度で接続できる。 	B	<p>計画に位置づけられたとおり、事業は適切に実施されたが、利用者が少なく、事業目的である中心市街地における利便性向上の役割を十分に果たせていない。 <u>1便当りの利用者数が2人を下回り、地域内フィーダー系統国庫補助金の補助対象外となった。</u></p>	<p>【目標】 26人/日、2人/便</p> <p>【実績】 ※今年度運行開始 18.1人/日(達成率70%、前年比118%、前々年比131%) 1.4人/便(達成率70%、前年比117%、前々年比127%)</p> <p>【収支率】 7.6%(前年比+0%、前々年比+0.6%)</p> <p>利用者は増加しているものの、東西ルートと比較して利用者が少なく、中心部の回遊性向上の目的を十分に果たせていないため、R5.9で系統を廃止した。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・坂出市地域公共交通利便増進実施計画に基づき、R5.9に中ルートを廃止し、新たな東ルート・西ルートに再編する。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
琴参バス(株)	王越線(青海行き)路線バス(大屋富経由/高屋経由)	<p>〈前回評価結果の概要〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画に位置づけられた事業(施策1-1)として、郊外部から中心部への公共交通ネットワークの維持・強化のため、地域の実情に合った運行形態等を検討する。 ・バスロケーションシステムや乗降センサーを活用して、利便性向上や利用状況の把握に取り組む。 <p>〈評価結果の反映状況〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・王越地区の地域組織(王越ささえ♥隊)での協議を受けて、王越線(木沢行き)との接続をR5.10~から開始している。 ・利用者の少ない大屋富経由について、系統廃止の検討・決定を協議会で行った。 ・公共交通無料デーを実施し、ふだん公共交通を利用しない層に向けてもPRを実施した。 ・鉄道および幹線系統との接続利便性について、JR坂出駅においてそれぞれ接続を行っており、鉄道とは5~20分程度 	A 公共交通空白地域を解消して、郊外部の住民の移動手段として重要な役割を担っており、計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B <p>【目標】</p> <p>大屋富経由:8.0人/日、高屋経由:16.7人/日</p> <p>【実績】</p> <p>大屋富経由:7.5人/日 (達成率94%、前年比93%、前々年比99%)</p> <p>高屋経由:17.2人/日 (達成率103%、前年比108%、前々年比107%)</p> <p>【収支率】</p> <p>大屋富経由:6.4%(前年比+1.3%、前々年比▲4.2%)</p> <p>高屋経由:20.5%(前年比+1.1%、前々年比+0.4%)</p> <p>公共交通無料デー等のモビリティマネジメントにより、感染症対策の実施により利用者数が微増したが、利用者数は依然少ない状況にある。特に、利用者数の少ない大屋富経由については、R5.9に系統を廃止した。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・R5.10~利用者の少ない大屋富経由を廃止し、高屋経由に統合することで、林田町の商業施設へのアクセス数を向上させる。 ・地域公共交通計画に位置づけられた事業(施策1-1)として、郊外部から中心部への公共交通ネットワークの維持・強化のため、地域の実情に合った運行形態等を引き続き検討する。 ・バスロケーションシステムや乗降センサーを活用して、引き続き利便性向上や利用状況の把握に取り組む。 ・運賃改定(ゾーン運賃化)により、運賃負担を適正化するとともに、キャッシュレス決済を導入し、同システムを活用した市民割引施策を実施することで、市民の活発な外出を促し、持続可能な公共交通の実現を図る。 ・ゾーン運賃化により、中心部内の移動における運賃が循環バスと統一されたことで、相互利用の推進を図る。
琴参バス(株)	※車両減価償却費等 坂出市循環バス(東ルート、 <u>中ルート</u>)車両各1台 王越線(高屋経由)バス車両1台	R1.9に王越線(高屋経由)、R2.9に循環バス(東ルート)で低床型ノンステップバス車両を1台ずつ導入し、利用環境の改善が図られている。また、循環バス(中ルート)に小型車両を導入した。	B 循環バス東ルート車両、王越線車両について、事業計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 <u>循環バス中ルートについて、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の対象外となったため、車両についても補助対象外となった。</u>	A 計画に位置付けられたとおり車両の更新が行われ、利用環境の改善が図られている。	適切な安全管理を行うとともに、ノンステップバス導入方針を維持し、利用者の利便性向上を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
有)大和タクシー	府中・西庄地区デマンド	<p>〈前回評価結果の概要〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画に掲げる事業(施策1-2)として、利用者登録制度、中心部の乗降場所制限等、制度設計の見直しを検討する。 ・地域公共交通計画に掲げる事業(施策5-1)として、AIデマンドなど最新技術の活用可能性について、地域課題を解決するものとなり得るかという観点から研究・検討する。 	A 公共交通空白地域を解消して、地域住民の交通手段として、重要な役割を果たしており、計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B <p>【目標】8.6人/日 【実績】7.2人/日 (達成率84%、前年比113%、前々年比122%)</p> <p>【収支率】15.2%(前年比▲0.1%、前々年比+2.1%)</p> <p>感染症緩和の影響等により利用者数が2年連続で回復した。 郊外部に住む住民の通院・買い物等のための移動手段が確保された。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画に掲げる事業(施策1-2)として、R5.10~利用者登録制度の廃止、中心部の総合病院、スーパーマーケット等への乗降場所新設、追加運賃を払っての区域内自宅付近での降車等、サービス内容の拡充を図る。
有)府中タクシー	加茂・神谷等地区デマンド	<p>〈評価結果の反映状況〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画策定時のアンケート調査や、各地区連合自治会長へのヒアリングをもとに、デマンド型乗合タクシーの利便性向上に向けたサービス内容の見直しについて協議会で検討・決定した。 ・公共交通無料デーを実施し、ふだん公共交通を利用しない層に向けてもPRを実施した。 	A 公共交通空白地域を解消して、地域住民の交通手段として、重要な役割を果たしており、計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B <p>【目標】5.8人/日 【実績】4.7人/日 (達成率81%、前年比90%、前々年比81%)</p> <p>【収支率】8.5%(前年比▲0.6%、前々年比▲2.8)</p> <p>2年連続で利用者数が減少しており、R5.10~実施するサービス内容の見直しによる既存利用者の利便性向上や新規利用者の獲得を図る。 郊外部に住む住民の通院・買い物等のための移動手段が確保された。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定(ゾーン運賃化)により、運賃負担を適正化するとともに、キャッシュレス決済を導入し、同システムを活用した市民割引施策を実施することで、市民の活発な外出を促し、持続可能な公共交通の実現を図る。 ・地域公共交通計画に掲げる事業(施策5-1)として、AIデマンドなど最新技術の活用可能性について、地域課題を解決するものとなり得るかという観点から引き続き研究・検討する。
四国タクシー(株)	川津デマンド	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道および幹線系統との接続利便性について、JR坂出駅においてそれぞれ接続を行っており、鉄道とは概ね30分以内に、幹線系統とは概ね60分以内に接続できる。 	B 公共交通空白地域を解消して、地域住民の交通手段として、重要な役割を果たしており、計画に位置づけられたとおり、適切に実施されたが、 実績運行割合が計画比30%を下回り国庫補助金の対象外となった。	B <p>【目標】2.6人/日 【実績】1.9人/日 (達成率73%、前年比106%、前々年比95%)</p> <p>【収支率】33.3%(前年比+17.8%、前々年比+16.6%)</p> <p>2年連続で利用者数が減少しており、R5.10~実施するサービス内容の見直しによる既存利用者の利便性向上や新規利用者の獲得を図る。 郊外部に住む住民の通院・買い物等のための移動手段が確保された。</p>	

事業実施と生活交通確保維持改善計画(又は地域公共交通計画)との関連について

令和6年1月16日

協議会名:	坂出市地域公共交通計画活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>坂出市は、香川県のほぼ中央部に位置し、東は高松市、西は丸亀市・宇多津町、南は綾川町、北は多島美を誇る瀬戸内海が広がり、瀬戸内海を隔てて岡山県に対しており、人口は50,624人(令和2年国勢調査確定値)、面積は、92.49 km²である。公共交通は、通勤、通学、通院、買い物等、地域生活に密着した移動手段となっている。鉄道は市内にJR線(市内4駅)が運行されており、岡山方面や高松方面など広域移動における重要な移動手段となっている。</p> <p>地域公共交通では、平成23年に策定した地域公共交通総合連携計画に基づいて、「市民が安心・安全・活発に移動できる公共交通」等を目標に、フィーダー系統(デマンド型・路線型)を導入し、中心部の回遊性向上や郊外部の公共交通空白地域の解消に取り組んだ。一方で、昨今の新型コロナウイルス感染症の拡大による公共交通利用者の減少や、物価上昇による運行経費が増加し、公共交通を維持することがますます困難な社会情勢の中で、公共交通を持続可能なものとするため、令和4年11月に坂出市地域公共交通計画を策定した。</p> <p>坂出市地域公共交通計画では、「地域全体が主役の、進化し続ける、持続可能な公共交通」を基本理念として掲げ、市民、企業・事業所、交通事業者、行政などあらゆる関係者が連携しながら主体的に地域が抱える移動課題の解決に向けて取り組み、最新技術も活用しながら、将来にわたって持続可能な公共交通を実現することを目指している。</p> <p>また、令和5年9月に坂出市地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、令和5年10月から利便増進事業に取り組んでいる。</p>