

## 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
  - ・循環バス(西ルート): JR坂出駅を起終点とし、坂出市西部や宇多津町を經由しながら循環する路線
- (フィーダー)
  - ・循環バス(東ルート)
  - ・王越線(青海行き)
  - ・デマンドタクシー: 府中・西庄地区、加茂・神谷等地区、川津地区
- (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
  - ・瀬居線:JR坂出駅から瀬居町に向かう路線バス  
(香川県準幹線系統補助該当)

## 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



# 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6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

- ・利便増進実施計画に基づき、ゾーン制運賃導入、キャッシュレス決済と運賃のマイナンバーカード連携による市民割運賃、循環バスの再編などに取り組み、利便性向上や収支の改善を図る必要がある。
- ・地域公共交通計画に基づき、郊外部から中心部へのネットワーク強化のため、地域の実情に合った運行形態等を引き続き検討する。
- ・地域公共交通計画に基づき、デマンドタクシーの利便性向上に取り組む。

## 定量的な目標・効果

別紙に記載の目標値

| 系統名               | 令和6年度目標値                                      | 目標値の考え方                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 循環バス東ルート          | 利用者数: 28,000 人<br>収支率: 20%<br>収支差: ▲15,000 千円 | 令和6年度から循環バスを2ルートに再編し、利便性向上と運行の効率化を図る。利用者数は、再編による減便の中でも、効率化・集約により1便あたりの利用者数を増やし、年間利用者数は令和4年度の旧東ルートの利用者数の維持を目指す。また、効率化による費用削減に加え、運賃改定による収益増を図り、収支率・収支差の大幅な改善を図る。                                             |
| 王越線(青海行き)         | 利用者数: 11,600 人<br>収支率: 20%<br>収支差: ▲8,000 千円  | 令和6年度から利用者の少ない大屋富経由を廃止し、高屋経由に集約する再編を行う。目標値について年間利用者数は令和4年度の高屋経由の実績の2倍(大屋富経由から集約による3便→6便に伴う)とし、収支率20%を維持し、それに見合う収支差を設定する。                                                                                   |
| デマンドタクシー(府中・西庄地区) | 利用者数: 1,600 人<br>収支率: 11%<br>収支差: ▲3,500 千円   | 令和6年度から利用者登録制度の廃止、中心部の乗降場所増設、運行区域内の降車制限緩和等の見直しを図り、利便性を向上させる。目標値について、年間利用者数は令和4年度実績の5%増、収支率・収支差については、物価高騰によるタクシー運賃の改定や、利用者増による稼働率上昇を踏まえて、運行経費20%上昇を見込んで設定する。(デマンド型については、予約があった便のみ運行するため、利用率が増えるほど運行経費は上昇する) |
| デマンドタクシー(川津地区)    | 利用者数: 330 人<br>収支率: 6%<br>収支差: ▲1,600 千円      |                                                                                                                                                                                                            |

【効果】公共交通空白地域の解消や中心部の回遊性向上の目的が達成され、誰もが安心・安全・活発に移動できる公共交通として地域住民の生活移動手段を確保するとともに、地域の活性化につながる。

## フィーダー系統図

循環バス(東ルート)



王越線(青海行き)



## 「定量的な目標・効果」達成のための具体的な取組

- ・循環バスや王越線(青海行き)の再編を行い、利便性向上と効率化の両立を図った。
- ・シンプルで分かりやすい、初乗り200円、ゾーン跨ぎ+100円のゾーン制運賃を導入した。
- ・キャッシュレス決済TicketQRを導入するとともに、マイナンバーカード連携による運賃の市民割で市民の利用を支援した。
- ・地域イベントとコラボして、イベント実施日にTicketQR利用者の運賃を無料にする「TicketQRで公共交通無料デー」を実施した。
- ・地域イベント会場におけるチラシ配布や、SNSキャンペーンによるPRを行った。
- ・夏休みの中高生に向けて、TicketQRを活用した乗り放題アプリ定期券「中高生サマーパス」を実施した。
- ・乗降センサーやTicketQRを活用して乗降データの把握に取り組んだ。
- ・運行計画の決定や、事業評価にあたり、協議会および計画推進分科会を開催して協議・検討を行った。

## 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

| 系統               | 項目   | 目標値        | 実績値        | 差       | 達成率   |
|------------------|------|------------|------------|---------|-------|
| 循環バス<br>(東ルート)   | 利用者数 | 28,000人    | 26,993人    | ▲ 1,007 | 96%   |
|                  | 収支率  | 20%        | 15.7%      | ▲ 4.3   | 79%   |
|                  | 収支差  | ▲ 15,000千円 | ▲ 15,691千円 | ▲ 691   | 96%   |
| 王越線<br>(青海行き)    | 利用者数 | 11,600人    | 10,073人    | ▲ 1,527 | 87%   |
|                  | 収支率  | 20%        | 13.6%      | ▲ 6.4   | 68%   |
|                  | 収支差  | ▲ 8,000千円  | ▲ 8,989千円  | ▲ 989   | 89%   |
| デマンド<br>(府中・西庄)  | 利用者数 | 1,600人     | 2,320人     | + 720   | 145%  |
|                  | 収支率  | 11%        | 19.1%      | + 8.1   | 174%  |
|                  | 収支差  | ▲ 3,500千円  | ▲ 4,173千円  | ▲ 673   | 84%   |
| デマンド<br>(加茂・神谷等) | 利用者数 | 1,300人     | 858人       | ▲ 442   | 66%   |
|                  | 収支率  | 10%        | 9.2%       | ▲ 0.8   | 92%   |
|                  | 収支差  | ▲ 3,500千円  | ▲ 3,169千円  | + 331   | 110%  |
| デマンド<br>(川津)     | 利用者数 | 330人       | 326人       | ▲ 4     | 99%   |
|                  | 収支率  | 6%         | 39.8%      | + 33.8  | 663%  |
|                  | 収支差  | ▲ 1,600千円  | ▲ 135千円    | + 1,465 | 1185% |

※デマンドの収支率・収支差は、国補助基準に基づく(※市補助基準とは異なる)

## 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。
- ・R6.10～デマンドタクシーのサービス内容の見直し(運行区域再編等)を実施する。
- ・路線バスの乗務員不足により、王越線(青海行き)が廃止再編となるが、デマンドタクシーとの共創の取り組みにより、一部利便性向上を図りながら地域の利便性を確保する。
- ・利便増進実施計画に基づく取り組み等について、PRや効果増進を図るとともに、効果検証を実施する。

## その他PRポイント

- ・利便増進事業やモビリティマネジメントの実施等により、坂出エリアの地域公共交通全体では、路線再編・運行効率化による費用減(7.1%減)、運賃の総合的見直しと利用促進による利用者増(1.9%増)・収入増(1.3%増)・収支赤字額減(8.8%減)、利便増進実施計画認定による国補助増(108.6%増)、それら効果による市補助額減(21.6%減)を達成した。(※増減率は対前年度比。ただし瀬居線については、運行形態変更により前年度半年実績のみのため、R4年度の年間実績ベースで算出。坂出市補助対象基準で算出。)
- ・同時に、マイナンバーカード連携による運賃の市民割引、TicketQRで公共交通無料デー、中高生サマーキャンペーン、SNSハッシュタグキャンペーンなど、各種利用促進・利用者支援施策に取り組むことで、利用者減少による運行赤字額増加という負のスパイラルから脱却し、サービス向上による利用者増の好循環への転換を図っている。
- ・令和7年1月に、バスの発車情報等を案内するデジタルサイネージを坂出駅と坂出市立病院に設置した。市立病院のサイネージでは、周辺の複数のバス停位置とそのバス停の出発情報を一覧表示するなど、利便増進事業の効果である路線の選択肢拡大のPRに寄与している。また、両方のサイネージにおいて、公共交通イベント情報や市政情報を掲載して、利用促進や関係者間連携に寄与している。

# 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)

令和 年 月 日

協議会名: 坂出市地域公共交通活性化協議会

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

| 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)   | 循環バス(東ルート)<br>坂出駅～市立病院～坂出警察署～坂出駅 | <p>〈前回評価結果の概要〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利便増進実施計画に基づく利便性向上や収支の改善に期待する。</li> <li>・引き続き、地域のニーズを汲み取り持続可能な公共交通に向けて積極的に取り組みを推進するよう願う。</li> <li>・再編後のルートの利用状況調査に取り組む必要がある。</li> </ul> <p>〈評価結果の反映状況〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利便増進実施計画に基づき、利用者の少ない中ルートを廃止し、東西ルートに再編した。東西ルートとも市内3箇所の総合病院へのアクセスし、西ルートは市民の買い物ニーズの高い宇多津町の商業施設へアクセスする見直しを行った。(西ルートは地域間幹線系統へ移行)</li> <li>・運行ダイヤを1時間間隔に改め、各バス停を毎時同分に出発するパターンダイヤ化を実現した。</li> <li>・再編による効率化で運行経費の削減が図れた。</li> <li>・ゾーン制運賃導入により、適正な運賃負担の実現を図るとともに、マイナンバーカード連携によるキャッシュレス市民割引により利用促進を図ることで、再編前と比較して収支率が向上した。</li> <li>・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。</li> </ul> | A<br>計画通り事業は適切に実施され、中心部の生活利便性施設へのアクセス向上などの役割を果たしている。 | <p>【年間利用者数】</p> <p>目標: 28,000人／実績: 26,993人<br/>達成率: 96%<br/>※前年比91%／前々年比94%</p> <p>【収支率】</p> <p>目標: 20%／実績: 15.7%<br/>※前年比+6.3%／前々年比+5.2%</p> <p>【収支差】</p> <p>目標: ▲15,000千円／実績: ▲15,691千円<br/>※前年比+4,398千円／前々年比+2,588千円</p> <p>※再編による新規系統となるため、前年比等は再編前の東ルートと比較する参考値</p> <p>循環バス単体で見ると、目標値に達しなかったが、ゾーン制運賃導入で運賃を統一したことにより、一部区間を重複して運行する他の路線バスとの運賃格差がなくなったことで、他の路線バスも利用しやすくなり、坂出エリアの路線バス全体では利用者が増加した。</p> <p>循環バスの目標未達は、ゾーン制運賃の効果による他路線との相互利用が想定を上回ったと考えることもでき、地域全体で見れば公共交通の利便性が向上したと評価することもできる。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員不足の深刻化により、R6.10～土日祝日の朝夕便で減便が実施され、年間利用者数は減少が見込まれる。</li> <li>・1系統あたりの実績で考えるのではなく、地域を運行する公共交通全体で利用者が便利におでかけできているかという観点での評価が必要となる。</li> <li>・引き続きTicketQR公共交通無料デーや、マイナンバーカード連携による市民割引を実施するなどして、利用促進を図る。</li> <li>・引き続きTicketQR公共交通無料デーを地域イベントとコラボして実施するなど、地域公共交通計画の基本方針Ⅳに掲げる「多様な主体の参加、多様な主体との連携」を推進する。</li> <li>・利便増進計画推進補助も活用しながら、モビリティマネジメントの推進を図る。</li> </ul> |

|         |                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |   |                                               |   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-----------------------------------------------|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 琴参バス(株) | 王越線(青海行き)<br>坂出駅～米出～青海                                           | <p>〈前回評価結果の概要〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高屋経由への統合や林田町の商業施設へのアクセス性向上による効果や利用者への影響について把握する必要がある。</li> <li>・循環バス同様、持続可能な公共交通に向けて積極的に取り組む必要がある。</li> </ul> <p>〈評価結果の反映状況〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従来、大屋富経由と高屋経由の2系統で運行していたところ、利用者の少ない大屋富経由を高屋経由に統合し、地域の主な買い物先であるハローズ坂出林田店へのアクセスを向上した。また、乗務員不足により土日祝日は運休となった。</li> <li>・統合により、休日運休の中でも、利用者数が統合前の2系統の合計値よりも増加し、経費の削減も図ることができた。</li> <li>・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分程度で、幹線系統とは概ね40分以内で接続できるようダイヤ設定を行っている。</li> </ul> | A | 計画通り事業は適切に実施され、計画目標の郊外部から中心部へのアクセス性向上に役立っている。 | B | <p>【年間利用者数】</p> <p>目標:11,600人／実績:10,073人<br/>達成率:87%<br/>※前年比:111%／前々年比115%</p> <p>【収支率】</p> <p>目標:20%／実績:13.6%<br/>※前年比:±0%／前々年比+1.2%</p> <p>【収支差】</p> <p>目標:▲8,000千円／実績:▲8,989千円<br/>※前年比:+3,202千円、+2,401千円</p> <p>※系統再編のため、前年度比等は、再編前2系統の合計値と比較する参考値</p> <p>旧高屋系統の2倍水準という目標値には達しなかったが、土日祝日運休で年間便数が減便となっているなかで、旧2系統の合計値と比較して、利用者が増加している。(目標値の設定にあたり、土日祝日運休が考慮できていなかった。)<br/>また、収支差について目標は達成できなかったが、大幅に改善した。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員不足の深刻化により、R6.10～王越線(青海行き)は廃止となり、路線バスは王越線(林田循環)に再編のうえ、新設のデマンドタクシー(東北エリア)との共創により地域公共交通を維持することとなった。</li> <li>・再編により、路線バスとしての運行は減便、一部区間廃止となったが、面的な運行が可能なデマンドタクシーとの共創により、路線バスが廃止されていた林田町大洲地区や、従来の路線バス沿線から離れた集落でも乗降場所の設置が可能になった。</li> <li>・同時に地域のスーパーマーケットとも共創し、再編後の王越線(林田循環)は、ハローズ坂出林田店の店舗敷地内で乗降が可能になり、そこでデマンドタクシー(東北エリア)との乗り継ぎが可能となっている。</li> </ul> |
| 琴参バス(株) | <p>※車両減価償却費等</p> <p>坂出市循環バス(東ルート)車両1台</p> <p>王越線(青海行き)バス車両2台</p> | 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台導入し、利用環境の改善が図られている。また、R2.9に循環バス(中ルート)で導入された小型車両は、R5.10～王越線(青海行き)での運行に活用されている。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | A | 計画に位置づけられたとおり、事業は適切に実施された。                    | 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。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

|           |                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |   |                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (有)大和タクシー | 府中・西庄地区<br>デマンド<br><br>坂出駅～西庄町・府<br>中町          | <p>〈前回評価結果の概要〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画に基づく事業として実際に制度設計の見直しが図られており、今後の利用者の状況を注視しながら地域課題の解決に取り組む必要がある。</li> <li>・利用者の減少している系統はその要因分析、地域ニーズに応じた適切な運行形態等検討を行う必要がある。</li> <li>・川津デマンドは稼働率30%を下回り国庫補助対象外となったため、真に満たすべき移動ニーズを踏まえた運行回数を設定すること。</li> </ul>                                                                | A | <p>計画通り事業は適切に実施され、計画目標の郊外部から中心部へのアクセス性向上に役立っている。</p> | <p>【年間利用者数】<br/>目標:1,600人／実績:2,320人<br/>達成率:145%<br/>前年比129.7%／前々年比150.0%</p> <p>【収支率】※国基準<br/>目標:11%／実績:19.1%<br/>前年比:+3.9%／前々年比:+3.8%</p> <p>【収支差】※国基準<br/>目標:▲3,500千円／実績:▲4,173千円<br/>前年比:▲1,026千円<br/>／前々年比:▲1,612千円</p> <p>中心部の乗降場所増設等の利便性向上を行ったことで利用者数が増加した。予約があった時のみ運行するデマンドタクシーの性質上、利用者が増えると費用が増えるため収支差は悪化する。</p> |                                                                                                                                                                                                                                                     |
| (有)府中タクシー | 加茂・神谷等地区<br>デマンド<br><br>坂出駅～加茂町・神<br>谷町・林田町(一部) | <p>〈評価結果の反映状況〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・R5.10～利用者登録の廃止、中心部の総合病院・スーパーマーケットへの乗降場所新設、追加運賃を払っての自宅付近での降車等のサービス拡充を図った。</li> <li>・ゾーン制運賃導入により、運賃負担の適正化を図るとともに、マイナンバーカード連携によるキャッシュレス市民割引で、市民の活発な利用を促した。</li> <li>・(有)大和タクシーが、共創モデル実証運行事業を活用してAIデマンドシステムの実証を行った。</li> <li>・地域の移動ニーズに応じた見直しのため、区域再編や土日祝日の運行等について協議会で協議した。</li> </ul> | A | <p>計画通り事業は適切に実施され、計画目標の郊外部から中心部へのアクセス性向上に役立っている。</p> | <p>【年間利用者数】<br/>目標:1,300人／実績:858人<br/>達成率:66%<br/>前年比74.7%／前々年比68.5%</p> <p>【収支率】※国基準<br/>目標:10%／実績:9.2%<br/>前年比:+0.7%／前々年比:+0.1%</p> <p>【収支差】※国基準<br/>目標:▲3,500千円／実績:▲3,169千円<br/>前年比:+211千円／前々年比:+206千円</p> <p>新設された乗降場所の利用率は高いものの、利用者数が減少し、従来の高頻度で利用していた方の利用がなくなったものと推察される。利用率低下により、収支率・収支差は改善された。</p>                 |                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 四国タクシー(株) | 川津地区デマンド<br><br>坂出駅～川津町                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                               | A | <p>計画通り事業は適切に実施され、計画目標の郊外部から中心部へのアクセス性向上に役立っている。</p> | <p>【年間利用者数】<br/>目標:330人／実績:326人<br/>達成率:99%<br/>前年比130.4%／前々年比102.8%</p> <p>【収支率】※国基準<br/>目標:6%／実績:39.8%<br/>前年比:+6.5%／前々年比:+22%</p> <p>【収支差】※国基準<br/>目標:▲1,600千円／実績:▲135千円<br/>前年比:+2千円／前々年比:+262千円</p> <p>中心部の乗降場所増設の効果などで利用者数が微増した。</p>                                                                                | <p>・坂出駅前の商業施設の休業に伴い、新設された中心部のスーパーマーケットの乗降場所の利用が増えた。</p> <p>・R6.10～運行計画の見直しを行い、以前から要望のあった土日祝日の運行や、運行時刻・設定便数の見直しを行った。</p> <p>・運行区域についても再編を行い、府中・西庄地区、加茂・神谷等地区は統合して「東南エリア」に、川津地区は隣接する大池町、小山町に運行区域を拡大して「南エリア」に再編することで、運行の効率化(乗合率向上)を図りながらサービスを拡充した。</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 年 月 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<br>(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 km<sup>2</sup>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よる地域公共交通の利便性向上と、運行の効率化や利用促進など持続可能な交通の実現に向けて取り組んでいる。</p> <p>さらには、2024年問題によるバス乗務員不足が地域でも深刻化しており、今後は地域における多様な主体との共創や、最新技術の活用も検討しながら、地域にとって最適で持続可能な公共交通に向けて引き続き検討し、取り組みを続けていく必要がある。</p> |