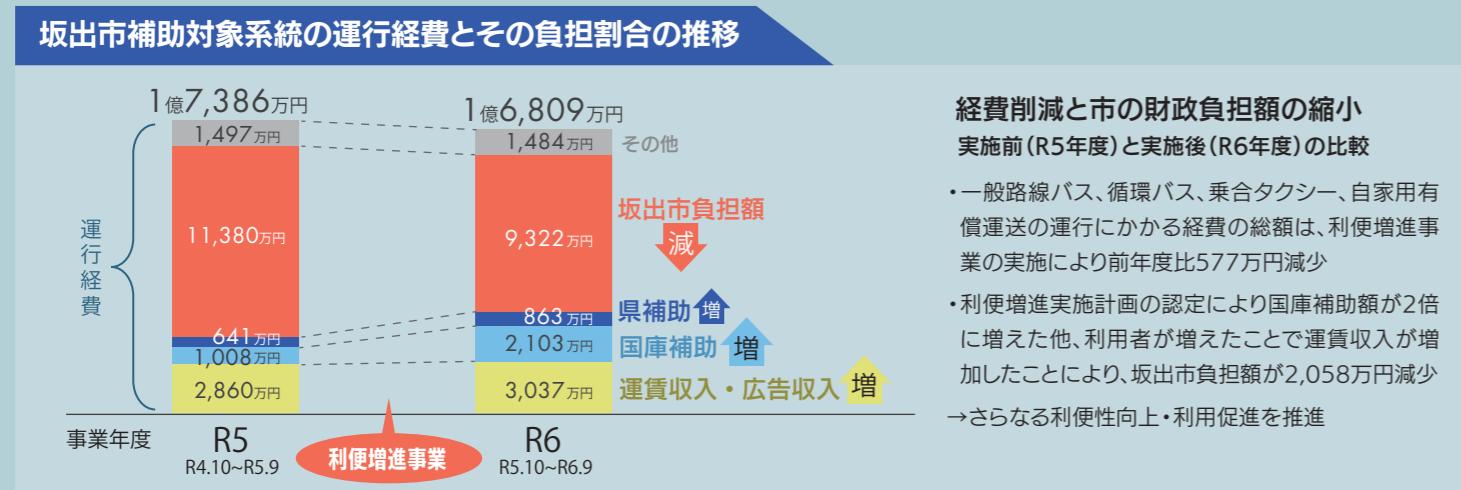
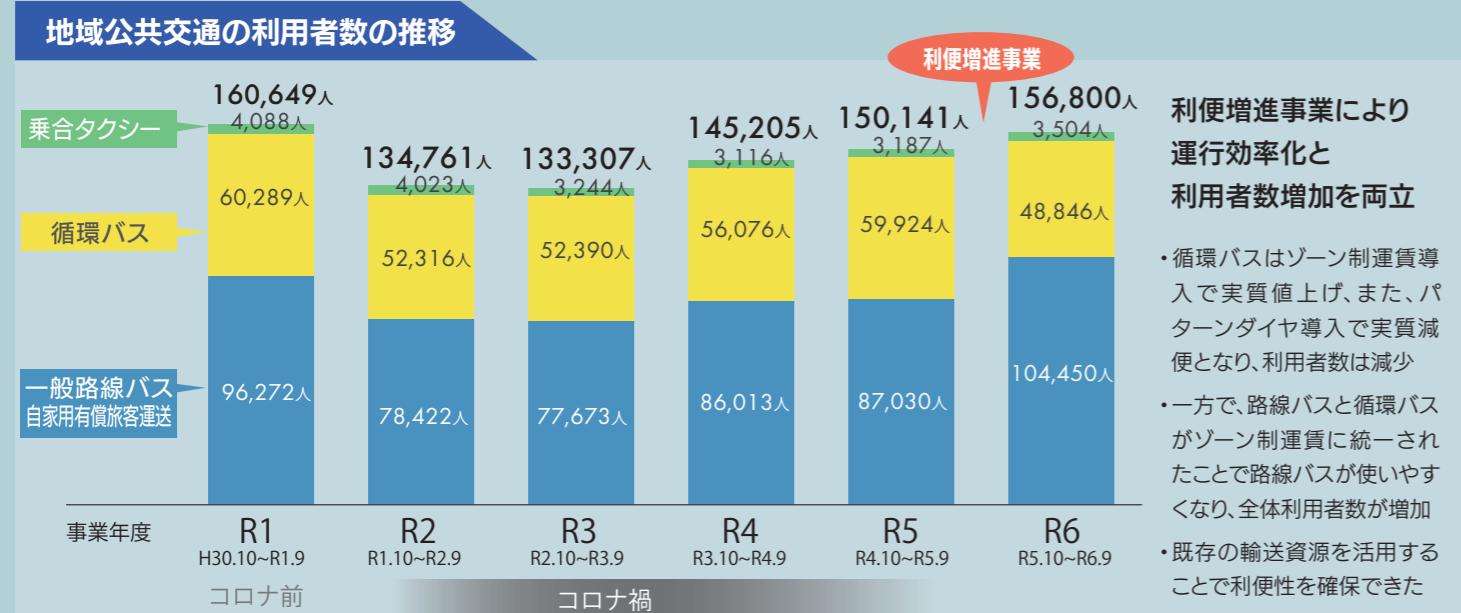


利用促進策



数値で見る利便増進事業の効果



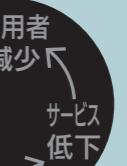
発行 坂出市地域公共交通活性化協議会 (令和7年9月)

(事務局) 坂出市政策部政策課 TEL:0872-8601 香川県坂出市室町二丁目3番5号 TEL:(0877) 44-5001 Mail:seisaku@city.sakaide.lg.jp

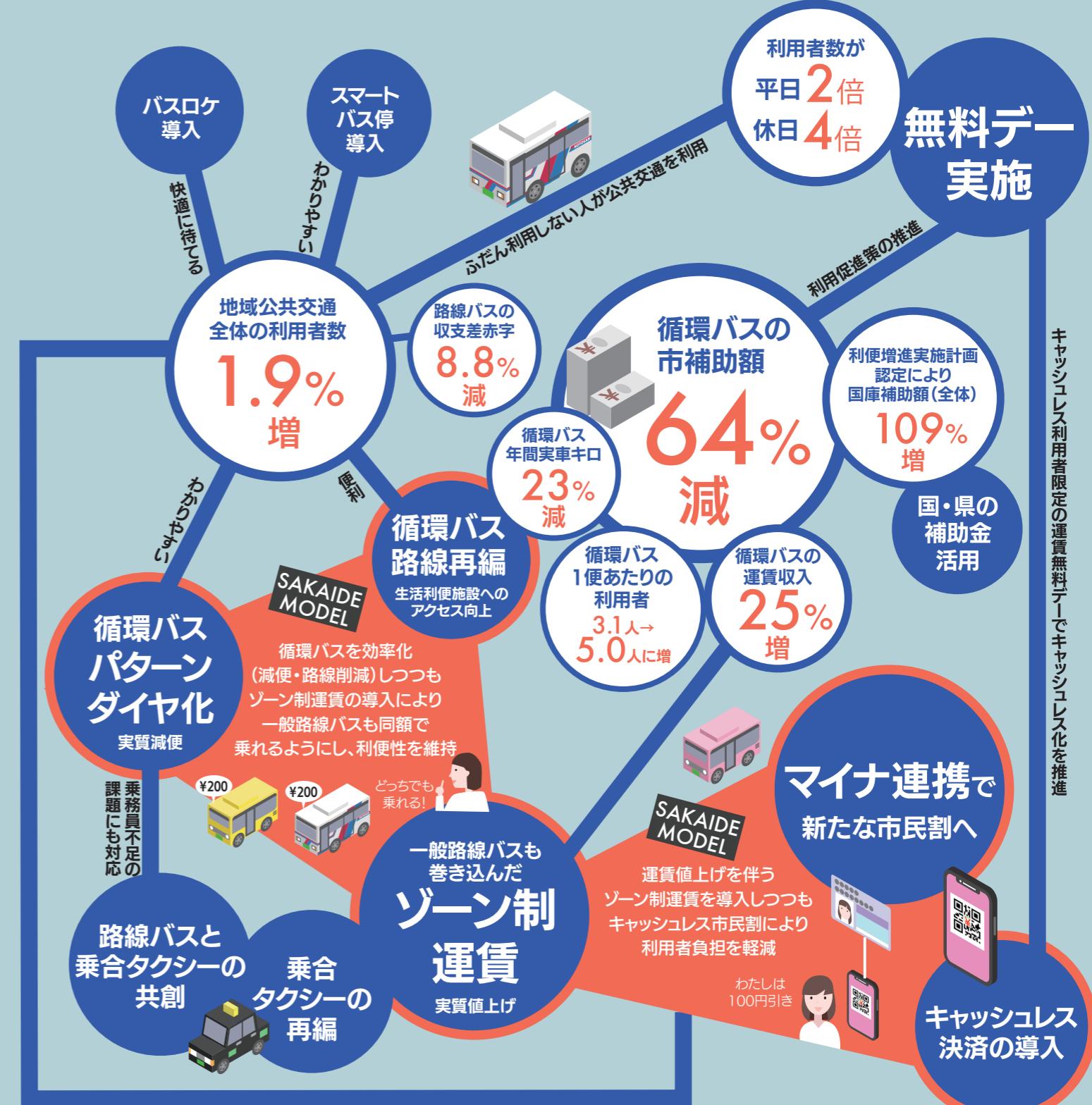
※このパンフレットは利便増進計画推進事業の補助金を活用した効果検証資料として作成しています。

持続可能な公共交通

負のスパイラルから



SAKAIDE MODEL



新しい移動手段による交通空白地の解消

(H23~25)
→公共交通の人口カバー率が70%から93%に向上

乗合タクシーを3エリアに順次導入
・事前登録制

循環バスの運行開始
・1路線でスタートしその後、東ルート・西ルートの2路線で運行
・R2年に3つの総合病院を回る中ルートの運行を開始
→運行開始以来7年間、利用者は連続増加

青海行の路線バス運行開始
→利用が低迷

定額制運賃(循環バス・乗合タクシー)と距離制運賃(一般路線バス)が混在し、同じ区間を利用しても交通機関により運賃が異なりわかりにくい

路線バスは10円単位で運賃が変動、小銭での支払いが煩わしい

循環バスは一乗車100円均一のため、物価高騰下において、一定の利用があっても収支率は10%と持続可能性の面で課題

市中心部内では、循環バスと一般路線バスが並走している区間があるが、運賃の安い循環バスばかりが利用され、路線バスが活かされていない

一般路線バスとデマンドタクシーとの運賃格差がある

↓
・一般路線バスのみで使える地域割引回数券(紙もぎりチケット)を、沿線地域住民を対象に無償で世帯に均等に配布

↓
・印刷・配布にコストかかる割に、利用しない世帯にも配布するため使用率が低い一方、バス利用頻度が高い人はすぐに使い切ってしまうため、必要な支援が行き届かない

対象路線が限定されていて使いづらい

割引回数券は1枚ずつ着札・集計して精算する必要があり、バス事業者の事務負担が大きい

市内唯一の自家用有償旅客運送路線だが、車両の老朽化や、交通DX化の遅れにより利便性が低下
・車両1台による運行のため、沿線の観光施設でのイベント時等の臨時的な需要に対応できない

坂出市地域公共交通利便増進実施施画(R5.7策定・R5.9認定) →認定により、国庫補助上の特例措置適用で路線維持補助金が前年度比2倍・利便増進事業を推進する事業も国の補助を受けて実施可能に

PDARUサイクル(Plan:計画、Do:実施、Assess:分析・評価、Report:報告、Utilize:活用) 市民の関心を高めてもらう目的でReportを実施

R5年10月

乗合タクシーの運行改善

- 利用者層の固定化
- 循環バスへの乗り換えを前提とした設計で、市中心部の乗降場所が限定
- 利用登録の撤廃→全市民が利用できるように
- 市中心部に乗降場所を新設→乗継不要で直接目的地へ行けるように

循環バスの再編

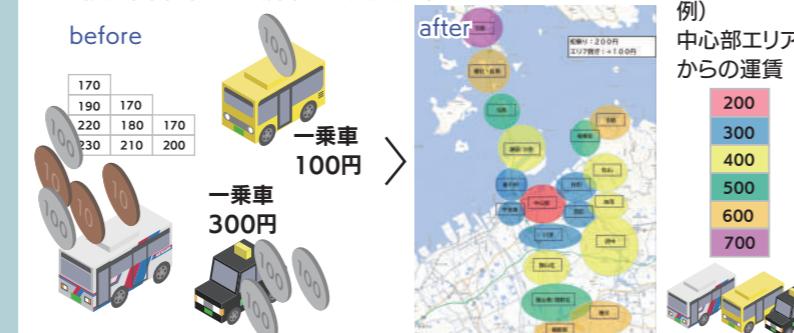
- コロナ禍で利用が減少
- 中ルートの利用が低迷、物価高や3路線での乗換えを前提とした非効率な運行により経費増
- 生活ニーズに合った隣接市町との連携が必要
- 3つの総合病院を回る中ルートを廃止→東・西ルートがそれぞれ3箇所の総合病院へ直接アクセスする乗換不要のルートに再編して効率化
- 運行範囲を拡大(隣町の商業施設へ)→生活ニーズに対応
- 1時間に1本のパターンダイヤの導入(実質4割以上の減便)→わかりやすさとコスト削減を両立(乗務員不足対応にも貢献)



運賃の総合的な見直し

ゾーン制運賃の導入

- 路線バス・循環バス・乗合タクシーをゾーン制運賃で統一(初乗り200円・ゾーンをまたぐごとに+100円)→シンプルでわかりやすく、持続可能性を確保
- 1日フリー乗車券の導入(中心部フリー500円、全線フリー1500円)→複数回乗車する場合の運賃負担軽減



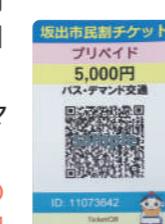
QRコード決済(Ticket QR)の導入

- アプリの他、QRコードを印刷したプリペイドカードも利用可能に→デジタルデバイドを解消

Ticket QR市民割の導入

- アプリにマイナンバーカード連携機能を実装し、坂出市民認証を受けた利用者は、一乗車ごとに運賃100円引き→ゾーン制運賃による実質値上げを相殺
- 交付率100%のデジタル田園都市国家構想交付金(マイナンバーカード横連携型)を活用して導入
- 従来の地域回数割引券を廃止→必要な都度、無駄のない公平な利用支援を実現し、バス事業者の事務負担も軽減

利便 | デジ田



キャッシュレス決済の促進

データを評価・分析に活用

バスロケ・乗降センサ導入(R5.2)

- バスロケ「バスきよん?」導入→バスの現在地
- 遅れ・混雑状況をリアルタイムに配信
- 乗降システムの導入で乗降センサによるバス停別の乗降を把握→データに基づいた政策立案が可能に
- 国の新モビリティサービス推進事業の補助を活用、市町と事業者で負担



バスきよん?▶

SAKAIDE MODEL

- パターンダイヤの導入で実質減便になったが、ゾーン制の運賃で、一般路線バスも循環バスも同一ゾーン内であれば同額で乗れるようにして、利用者の利便性を維持
- 既存の一般路線をそのまま活用することで、路線バスの効率化と利便性の両立に成功



公共交通無料デーの実施



- R5年4~5月に実施した公共交通無料デーでは、平常時と比べ利用者数は平日で約2倍、休日で約4倍、最大で15倍を記録した路線も→ふだん利用しない人が利用し、バスの乗り方や調べ方を知つてもらうきっかけに。今後の移動の選択肢となる可能性が向上

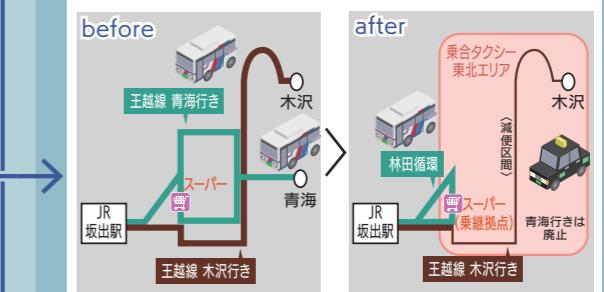
- R5年11月以降はキャッシュレス決済利用者に限って公共交通無料デーを実施→キャッシュレス決済の普及に貢献

R6年10月

コロナ禍における離職と2024年問題で乗務員不足が深刻化、東北部で路線バスの大幅な減便と一部区間廃止に

路線バスと乗合タクシーの共創

- 路線バスの減便・廃止区間に乗合タクシー「東北エリア」を新設、路線バスの乗継場所(地域のスーパー)まで接続→地域の移動手段確保



- 面的に運行する乗合タクシーにより、従来の交通空白もカバー
- 通学下校時間に合わせた運行時刻設定
- スーパー敷地内での安全で利便性の高い乗り継ぎ
- バスと乗合タクシーの乗り継ぎ運賃に対応

▶福祉的な住民団体である「王越ささえ隊」と連携し、地域への利用促進を行う

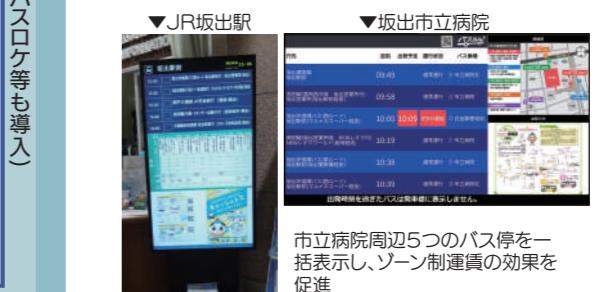


乗合タクシーの運行改善

- 運行エリアの拡大・統合→効率性向上とともに、互いのエリアの施設にも行けるようになって便利に
- 増便(1日4便→5便に)と土日祝日の運行スタート→利便性アップ

スマートバス停の導入

- 交通結節点であるJR坂出駅と、公共交通利用者が多く周辺に多数のバス停がある坂出市立病院の2箇所に設置→発車直前まで快適な環境で待てる他、情報発信の場としても活用



SAKAIDE MODELの取組は今後も続きます!

国メディアでも紹介されています。

マイナンバーカード・インフォ

(デジタル庁)

地域のモビリティ確保の知恵袋2024



(国土交通省)

凡例

- 循環バス
- 一般路線バス
- 乗合タクシー
- 自家用有償旅客運送

利便増進実施計画に記載の事業

デジタル田園都市国家構想交付金の事業

共創モデル実証運行事業(共創・MaaS実証プロジェクト)

利便推進利便増進計画推進事業