

# 坂出市地域公共交通利便増進実施計画

令和5年7月（令和5年9月認定）

令和6年7月一部改訂

令和8年1月一部改訂

坂出市

## 目次

1.計画策定の目的・実施区域 .....	1
2.地域公共交通利便増進事業の内容・実施主体 .....	6
2-1.事業の全体像 .....	6
2-2.計画に位置付ける利便増進事業 .....	8
2-2-1.運賃体系の総合的見直し .....	8
2-2-2.自家用有償旅客運送から路線バスへの転換 .....	12
2-2-3.循環バスの路線再編 .....	14
2-3.エリア別の事業の整理と今後の方向性 .....	18
3.坂出市による支援の内容 .....	19
4.事業の実施予定期間 .....	19
5.事業実施に必要な資金の額・調達方法 .....	20
6.事業の効果 .....	21
7.利便増進実施計画に関連して実施する事業 .....	22

## 1. 坂出市地域公共交通利便増進実施計画の目的・実施区域

### 1-1. 本計画の目的・位置づけ

坂出市では、平成 23 年 3 月策定の『坂出市地域公共交通総合連携計画』に基づき、循環バスやデマンド型乗合タクシーを導入し、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できた。

これらの取り組みにより、地域の生活移動手段の確保に一定の役割を果たしてきたが、連携計画策定から十余年が経過し、まちの様子や、市民の生活移動ニーズの変化に対応する公共交通ネットワークの形成や利用環境の整備の必要性が生じたため、令和 4 年 11 月に「地域全体が主役の、進化し続ける、持続可能な公共交通」を基本理念とした『坂出市地域公共交通計画』を策定した。

本計画では、マスタープランである坂出市地域公共交通計画に掲げる利用者の利便増進に関する事業を具体化し、推進するための実施計画（アクションプラン）として作成し、公共交通空白地域の解消の観点に加えて、利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努めるものである。

また、本計画は、上位・関連計画に掲げられたまちづくりを具体的に推進・実現するものである。

#### 坂出市地域公共交通計画(R4.11 策定)

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**マスタープラン**として作成



#### 坂出市地域公共交通利便増進実施計画(本計画)

マスタープランである地域公共交通計画に基づき、

利用者の利便性を向上させるための事業の**実施計画(アクションプラン)**として作成

### ■ 地域公共交通計画における基本理念

「坂出市まちづくり基本構想」に掲げる本市の将来像である「働きたい 住みたい 子育てしたい 共働のまち さかいで」を実現するために、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」基本理念として、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に関する課題の解決に向けて取り組み、最新技術も活用しながら、将来に渡って持続可能な地域旅客運送サービスを確保・維持することで、活力と魅力あるまちづくりに貢献することを目指します。

**地域全体が主役の、進化し続ける、持続可能な公共交通**

■ 利便増進事業の実施により実現を図る上位・関連計画の方針等

<p>坂出市まちづくり基本構想</p>	<div data-bbox="288 253 1238 342" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; text-align: center;"> <b>【基本目標 5】 ～快適な都市環境を実感できるまちづくり～ 【快適・憩い】</b> </div> <div data-bbox="288 347 566 392" style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>(2) 都市環境の整備</b> </div> <p>① 公共施設や商業施設がコンパクトに集積した都市機能をさらに高める取組を推進するとともに、<u>高齢者はじめとする市民が利用しやすい地域公共交通によるネットワークを形成し、市民生活の利便性向上を図ります。</u></p>
<p>坂出市都市計画マスタープラン</p>	<p>1. 土地利用の方針</p> <p>① 市街地エリア</p> <p>【商業地】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内各地域からの交通アクセスが良好な J R 坂出駅周辺では、既存の都市機能を維持するとともに、今ある魅力の増進として文化教育機能や商業機能の強化、ニーズの高まりが予測されるコミュニティ機能の強化を図り、併せてこれら<u>都市機能の維持・強化に向けた基盤整備、交通利便性の向上、まちなか居住の促進を図ります。</u></li> </ul> <p>2. 交通体系の方針</p> <p>2) 公共交通等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>高齢化社会における交通利便性の確保に向けて、J R 予讃線の坂出駅を中心に路線バス、循環バス、デマンド型タクシーにより構築される公共交通ネットワークの維持・強化を図ります。</u></li> <li>・<u>J R 坂出駅周辺の魅力増進に向けて交通利便性を更に高めるため、また、公共交通の維持に向けて利用を促進するため、駅前広場や周辺道路の整備による交通結節機能の強化を図るとともに、公共交通事業者と連携したサービス改善を図ります。</u></li> </ul>

### 方針 3 公共交通によるまちなかと各地域の連携強化

まちなかの交通利便性を向上させるとともに、各地域とまちなかを結ぶ公共交通結節機能を強化するなど交通利便性向上を図り、まちなかの魅力を周辺地域へ展開していきます。

#### 方向性

- まちなかの交通利便性向上
- 公共交通の結節機能強化
- 公共交通を維持・強化

#### 施策

- まちなかの交通利便性向上（公共交通の利用しやすさ改善）
- 公共交通結節機能の強化（駅前広場）
- 各地域とまちなかを結ぶ公共交通ネットワークの維持・強化

#### 1) 都市機能の維持・強化

##### <①坂出駅周辺のにぎわい創出>下図 ①

- ・坂出駅周辺の商業機能の維持・強化
- ・坂出駅を中心とする公共交通利便性の向上（公共交通結節点の強化）（バリアフリー化の推進）

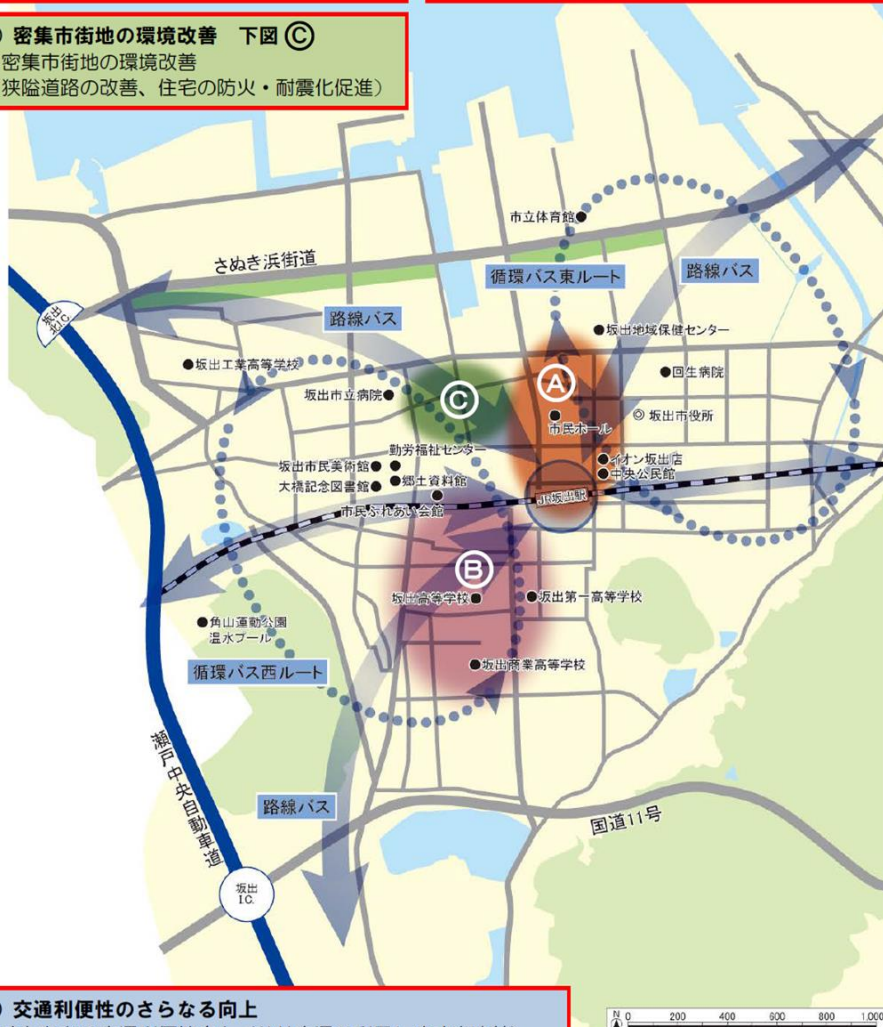
#### 1) 都市機能の維持・強化

##### <②文化教育・コミュニティ機能の強化>下図 ②

- ・文化教育機能の強化
- ・文教地区の環境整備（通学路の整備）
- ・コミュニティ機能の充実（コミュニティ活動拠点施設の整備）

#### 2) 密集市街地の環境改善 下図 ③

- ・密集市街地の環境改善（狭隘道路の改善、住宅の防火・耐震化促進）



#### 3) 交通利便性のさらなる向上

- ・まちなかの交通利便性向上（公共交通の利用しやすさ改善）
- ・公共交通結節機能の強化（駅前広場）
- ・各地域とまちなかを結ぶ公共交通ネットワークの維持・強化

## **1-2.本計画への記載事項**

本計画に記載する事項は、坂出市地域公共交通計画に記載する施策のうち、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第13号に掲げる事業（以下「利便増進事業」という。）について、実施準備が整ったものから記載し、国へ認定申請を行う。

また、その他の利便増進事業についても、具体的検討、協議を行い、調整が整い次第、本計画に記載し、国へ変更認定申請を行う。

## **1-3.計画の実施区域**

坂出市全域を対象とする。

※本計画における坂出市内のエリア分けの定義

- ・中心部…下記地域を除いた JR 坂出駅を中心としたエリア
- ・北 部…番の州町、瀬居町、沙弥島、島しょ部の与島町、岩黒、櫃石  
(瀬居線、瀬戸大橋線の運行エリア)
- ・東北部…林田町、松山地区(高屋町、大屋富町、青海町、神谷町)、王越町  
(王越線、デマンド型乗合タクシーの運行エリア)
- ・東南部…西庄町、加茂町、府中町  
(デマンド型乗合タクシーの運行エリア)
- ・南 部…川津町  
(島田岡田線、デマンド型乗合タクシーの運行エリア)

【参考】「公共交通計画等の作成と運用の手引き(詳細編)」より

イ. 特定旅客運送事業※に係る路線等の編成の変更

《事業例》

- ・バス路線の幹線と支線の分割
- ・市街地中心部のバス路線の集約化
- ・中心市街地を回遊できるバスの新設 など



ロ. 他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換

《事業例》

- ・旅客鉄道から路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）へ転換
- ・路線バス・コミュニティバスから一般タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）へ転換
- ・旅客船（定期航路事業）から海上タクシー（不定期航路事業）へ転換
- ・自家用有償旅客運送から路線バス・一般タクシーへの転換 など



ハ. 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

《事業例》

- ・交通空白地における自家用有償旅客運送の新規導入
- ・自家用有償旅客運送の区域の拡大 など



ニ. 運賃又は料金の設定

《事業例》

- ・定額制乗り放題運賃
- ・通し運賃 など



ホ. 運行回数又は運行時刻の設定

《事業例》

- ・等間隔運行やパターンダイヤ など



ヘ. 共通乗車船券の発行

《事業例》

- ・電車・バス一日乗り放題切符、観光周遊フリーパスの発行 など



ト. イ～ヘに掲げる事業と併せて行う以下の事業(施行規則 § 9 の 3)

《事業例》

- ① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- ② 交通結節施設における乗降場の改善
- ③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
- ④ ICカード又は二次元コードの導入
- ⑤ ①～④に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

※ 特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業

▲ 地域公共交通利便増進事業（法 § 2⑬、施行規則 § 9 の 3）



## 2. 地域公共交通利便増進事業の内容・実施主体

### 2-1. 事業の全体像

#### (1) 地域公共交通計画における課題

##### ■ 地域公共交通における現状

住民・利用者が抱える問題
<p>[利用者が不便に感じていること]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・普段の買い物先など行きたい目的地にアクセスできない。</li> <li>・運行時間帯や目的地までの所要時間（速達性）</li> <li>・乗り換え環境、バス待ち環境</li> <li>・自宅からバス停までの移動が困難</li> </ul> <p>[公共交通の利用に至るまでの問題]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・マイカー依存、公共交通離れ（関心の低下、認知度の低下）</li> <li>・公共交通に関する情報不足</li> <li>・感染症による高齢者の外出機会減少</li> </ul> <p>[その他地域問題]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域コミュニティなどの活力低下</li> <li>・単身高齢者世帯など自家用車で自由に移動できない世帯の増加</li> <li>・高齢者の運転免許返納に伴う移動手段の確保の必要</li> </ul>
交通事業者の抱える問題
<p>[事業経営]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少、マイカー依存による利用者の減少</li> <li>・多様なニーズへの対応（効率的な運行との整合性）</li> <li>・事業継続性（収支、人員、インセンティブ等）</li> <li>・車両費、燃料費、人件費等の直接経費の高騰</li> <li>・ドライバーの高齢化</li> <li>・感染症による利用者減少（風評被害を含む）</li> <li>・正確な利用実態・ニーズの把握（マーケティング）ができていない。</li> </ul> <p>[利用促進・情報発信]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタル化・キャッシュレス化・最新技術への対応の遅れ</li> </ul> <p>[その他事業者問題]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、バス、タクシーの交通事業者間の連携不足</li> </ul>
行政の抱える問題
<p>[社会情勢]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・少子高齢化、人口減少</li> <li>→子育て世代に選ばれるまちづくり</li> <li>・感染症の拡大→ウィズコロナへの対応</li> </ul> <p>[まちづくり]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市構造…都市分散（低密度な市街地拡大）</li> <li>→中心部における都市機能の維持・強化</li> <li>→郊外部と中心部を結ぶ公共交通路線の維持・強化</li> <li>・中心部の魅力低下→坂出駅周辺や緩衝緑地の機能向上</li> </ul> <p>[公共交通の持続可能性]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通維持に係る公的負担の増加</li> <li>・現行の公共交通体系に顕在化してきた様々なミスマッチ（利用者ニーズ、便り方等）</li> <li>→広域連携を含め検討…鉄道や近隣市町のバス路線との連携</li> <li>・利用促進（潜在需要の掘り起こし）の不足</li> <li>→地域との協働、デジタル化による情報発信や利便性促進</li> <li>・人の移動に関して課題を抱える部署との情報共有・連携が不十分</li> </ul>

##### ■ 現状における地域公共交通の課題

「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりへの対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・少子高齢化、人口減少社会の中、持続可能なまちづくりのために、中心部に都市機能を集積し、郊外部と中心部を公共交通で結ぶまちづくりを推進しており、その機能を強化する取組が必要</li> </ul>
生活移動ニーズと公共交通体系の不整合（ミスマッチ）
<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート調査や地域ヒアリングより判明した生活移動ニーズ（買物先は中心部に限らず、郊外部（林田町）のハローズ、宇多津町のスーパーセンター、綾川町のイオン綾川など、地区別で居住地の近くで済ませる傾向）に対応するための検討が必要</li> </ul>
公共交通に対する認知度向上、ニーズの収集と反映
<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート調査結果では、デマンド型乗合タクシーは運行区域内の住民においても認知度が低く、認知度向上に向けた取組が必要</li> <li>・来訪者にも分かりやすい情報提供、公共交通体運行情報について、デジタルを含めた情報発信が必要</li> <li>・子育て世代や学生も、公共交通に関する情報に気軽にアクセスできる環境を整備するとともに、潜在ニーズを把握し、サービスへの反映に向けて検討することが必要</li> </ul>
関係者の参画と関係者間の連携強化
<ul style="list-style-type: none"> <li>・人々が移動に関して抱える多様な課題を、個々の交通事業者が単独で解決することは困難であり、地域の関係者の主体的な参加を促すことが必要</li> <li>・交通事業者間で情報共有し、利用者にとって利便性の高い交通機関となるべく、連携・共創することが必要</li> <li>・人移動に関する課題を抱える庁内各部署との情報共有・連携を強化し、移動に関する各課題に分野横断的に検討することが必要</li> </ul>
事業の継続性、持続可能な運行体系
<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線維持に対する公的負担の増加への対策が必要（特に島しょ部など人口減少地域においては、地域住民だけの利用だけでは収益の確保が困難）</li> <li>・運行コスト上昇に応じた適正な利用者の運賃負担の検討が必要</li> <li>・民間事業者の送迎サービスの活用等、公共交通以外の手段による移動課題解決策の検討も必要</li> <li>・感染症拡大による利用者減少への対応が必要</li> </ul>
時代の変化への対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・最新技術を活用した利便性向上が必要</li> <li>・SNS等を活用した効果的なPRやニーズの把握が必要</li> <li>・感染症拡大による風評被害の払拭が必要</li> </ul>

#### (2) 利便増進事業の方向性と地域公共交通計画における事業の位置づけ

地域公共交通計画において整理した上記課題から、利便増進事業として実施する事業の方向性として、次のとおり位置付ける。

#### 将来の MaaS 連携を見据えた、持続可能な「サービス面」、「ネットワーク面」の利便性向上

##### 【サービス面】

- ・分かりやすい運賃設定と収入の確保
- ・デジタル技術を活用した利便性向上、情報発信

##### 【ネットワーク面】

- ・JR 坂出駅を中心とした交通ネットワーク強化と生活移動ニーズへの対応の両立



■地域公共交通計画における基本的方針・目標・実施事業 ※ は利便増進事業

**基本方針Ⅰ.まちづくりに対応した公共交通網整備と交通結節点の機能強化**

- 目標①：郊外部から中心部へのアクセス性向上  
【施策 1-1】現在の公共交通ネットワークの維持・強化  
【施策 1-2】デマンドタクシーの制度設計の見直し  
目標②：坂出駅の交通結節点機能の強化  
【施策 1-3】坂出駅における乗り継ぎ機能の強化  
【施策 1-4】坂出駅における交通案内機能の強化  
【施策 1-5】坂出駅バスロータリー・タクシープールの整備  
目標③：公共交通の利便性向上による中心部の魅力向上  
【施策 1-6】中心部循環バスの機能向上

**基本方針Ⅱ.広域連携を含め生活移動ニーズに合った公共交通体系の構築**

- 目標④：買い物等の日常生活で利用される生活利便施設へのアクセス  
【施策 2-1】地域の日常生活移動実態に合った運行ルートの設定  
目標⑤：行政区域を跨ぐ生活移動ニーズへの対応  
【施策 2-2】移動ニーズに対応する近隣自治体等と連携した取組の検討・実施  
目標⑥：子育て世代など新たな利用者層も利用しなくなる公共交通  
【施策 2-3】乗り方教室等の公共交通に関心をもってもらうモビリティマネジメントの実施  
【施策 2-4】高齢者から子どもまで安心して利用できるニーズに対応した運行形態や乗車環境

**基本方針Ⅲ.将来にわたって維持可能な公共交通体系の構築**

- 目標⑦：過度な公的負担を抑制する便利で分かりやすい運賃体系の検討  
【施策 3-1】運行コストに対する費用負担のあり方の検討（協議運賃の見直しを含む）  
【施策 3-2】利用者にとって分かりやすく、利用しやすい運賃体系の検討  
目標⑧：島しょ部など人口減少の著しい地域における持続可能な移動手段の確保  
【施策 3-3】生活利用以外の利用喚起  
【施策 3-4】地域輸送資源の総動員に向けた検討

**基本方針Ⅳ.多様な主体の参加、多様な主体との連携**

- 目標⑨：交通事業者や行政だけでなく、地域住民・事業者も参加・連携し、公共交通を地域全体で支える体制の整備  
【施策 4-1】地域で主体的に公共交通を支える体制の構築  
【施策 4-2】企業・事業所と連携した取り組みの推進（CSR・CSV 活動として）  
目標⑩：交通事業者間のそれぞれの特性を活かした連携・共創した取組の推進  
【施策 4-3】交通事業者間の情報共有の場の設定  
目標⑪：人の移動を要する事業や、目的地となる施設等との連携強化・分野横断的検討  
【施策 4-4】移動に係る事業との情報共有・連携の強化  
【施策 4-5】目的地となる施設や各種イベント等と連携した公共交通の活用

**基本方針Ⅴ.最新技術も活用した便利で利用しやすい公共交通**

- 目標⑫：最新技術を活用した運行の効率化に関する研究と検討  
【施策 5-1】最新技術に関する情報収集と活用可能性の検討  
目標⑬：デジタル化による利便性向上  
【施策 5-2】GTFS データ整備・更新とオープンデータとしての公開、バスロケーションシステムの導入  
【施策 5-3】キャッシュレス決済の導入  
目標⑭：デジタルマーケティングを活用した利用促進や分析  
【施策 5-4】乗降センサーの導入による利用実態の把握  
【施策 5-5】SNS 等を活用した情報発信やニーズの把握

## 2-2.計画に位置付ける利便増進事業

### 2-2-1. 運賃体系の総合的見直し…cf.㊦【施策 3-1】、【施策 3-2】、【施策 5-3】／㊧ニ.ト④

(実施者:坂出市－琴参バス(株)、(有)大和タクシー、(有)府中タクシー、四国タクシー(株))

#### (1) 運賃体系見直しにあたっての基本的考え方

##### I.運賃体系の現状

- ・中心部では、定額運賃の循環バスと、距離制運賃の路線バスが運行し、同一区間であっても運賃が異なる。
- ・距離制運賃は、距離に応じて 10 円単位で運賃が変動するため、利用者にとって複雑で、支払いも煩わしい。また、同一町内(生活圏内)であっても、中心部までの運賃が異なり、地域内の取り組みの障害になっている。
- ・路線バスは、循環バスの一部決済手段を除きキャッシュレス決済に対応できていない。

##### II.基本的考え方

- ・分かりやすくシンプルで統一的な運賃体系
- ・坂出駅を中心としたまちづくりに対応する運賃体系（郊外部から中心部への移動利便性と、中心部内の回遊性向上に資する運賃体系）
- ・物価高騰下においても、各系統の収支率を維持・向上させられる持続可能な運賃体系
- ・利用頻度の高い利用者の負担軽減を図り、移動活発化によるクロスセクター効果も意識
- ・デジタルツールも活用し、運賃の支払いを簡素化

#### (2) 具体的な実施事業

##### I.ゾーン運賃制度の導入

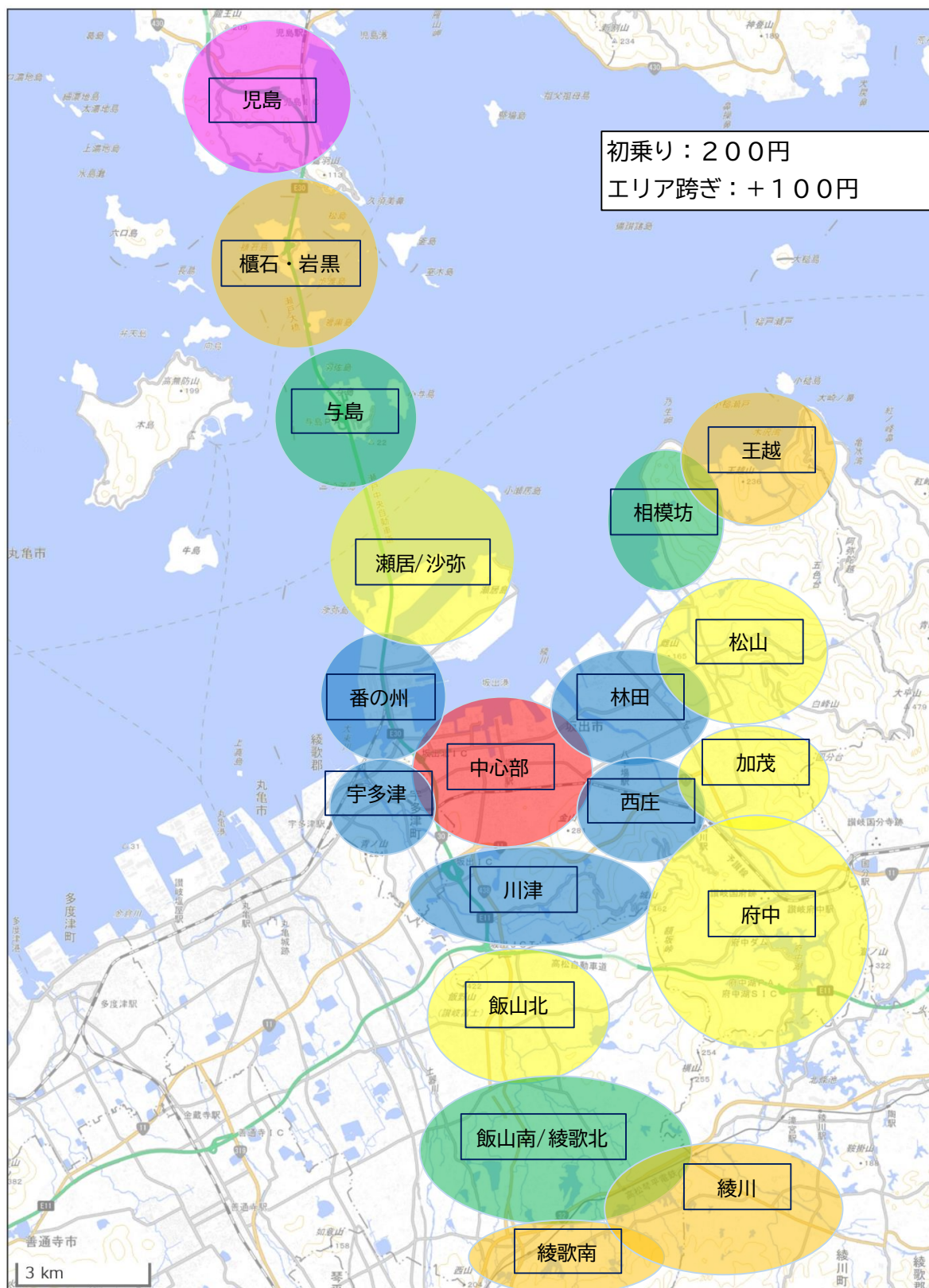
- ・運行系統沿線をゾーン分けし、ゾーン内の運賃均一化、ゾーンを跨ぐごとに運賃が加算されるゾーン運賃を導入
- ・交通結節点である JR 坂出駅を中心として中心部エリアを設定し、系統沿線を坂出駅からの距離を勘案しつつ概ね同一生活圏となる地域ごとにゾーン分けする。
- ・初乗り 200 円、ゾーンを跨ぐごとに +100 円を加算する運賃体系で統一

##### II.中心部 1 日フリー乗車券、坂出路線 1 日フリー乗車券、中心部フリー定期券の導入

- ・中心部の回遊性を向上させ、地域活性化を促すため、  
中心部 1 日フリー乗車券(500 円)／定期券(1 ヶ月 6,000 円)を発行する。
- ・従来の中心部内の移動は、循環バスの利用が主であったが、循環バスと路線バスで共通のフリー乗車券・定期券を発行することにより、中心部内の移動利便性を向上させる。
- ・坂出路線 1 日フリー乗車券(1,500 円)を発行し、郊外部から中心部への移動の活発化や、観光需要の喚起を促す。

券種	内容
中心部 1 日フリー乗車券	ゾーン運賃における中心部ゾーン内での乗降が 1 日乗り放題の乗車券
中心部フリー定期券(1 ヶ月)	上記フリー乗車券の 1 ヶ月通用の定期券
坂出路線 1 日フリー乗車券	ゾーン運賃を適用する坂出バス路線全区間が 1 日乗り放題の乗車券

●ゾーン運賃のゾーン分け



●坂出駅からのゾーン運賃

	200円	300円	400円	500円	600円	700円	
中心部	番の州	沙弥/瀬居	与島	櫃石/岩黒	児島		北方面
	林田	松山	相模坊	王越			東北方面
	西庄	加茂					東南方面
		府中					
	川津	飯山北	飯山南/ 綾歌北	綾歌南			南方面
	宇多津						西方面
	→	→	→	→	→		
	+100円	+100円	+100円	+100円	+100円		

●坂出駅からの運賃（ゾーン運賃に伴う新旧）

		現状	ゾーン運賃
	中心部	100～230	200
北方面	番の州	280～310	300
	沙弥・瀬居	370～490	400
	与島	530	500
	櫃石・岩黒	550～600	600
	児島	630～750	700
東北方面	林田	290～320	300
	松山	360～520 デマント 300	400
	王越	650～790	600
東南方面	西庄	デマント 300	300
	加茂	デマント 300	400
	府中	デマント 300	400
南方面	川津	240～310 デマント 300	300
	飯山北	370～460	400
	飯山南/綾歌北	520～650	500
	綾歌南/綾川	620～730	600
西方面	宇多津	—	300

### Ⅲ キャッシュレス決済の導入と、デジタル技術を活用した利用者支援

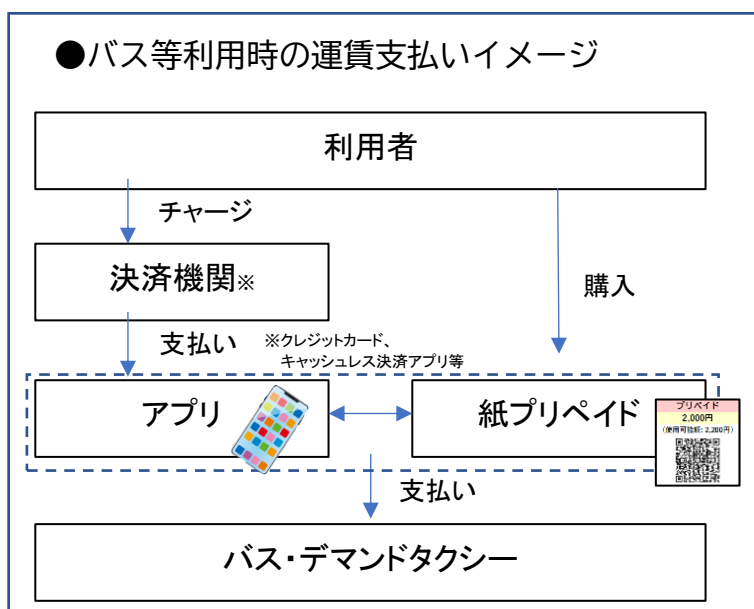
- ・両替いらずで運賃の支払いが簡潔なキャッシュレス決済を導入する。(坂出市補助対象の全系統で実施)
- ・キャッシュレス決済技術を活用して、イベント的に運賃割引を実施する。
- ・キャッシュレス決済とマイナンバーカードを連携して住民認証を行うことで、運賃の住民割引を実施する。

#### ●利用者のキャッシュレス決済イメージ

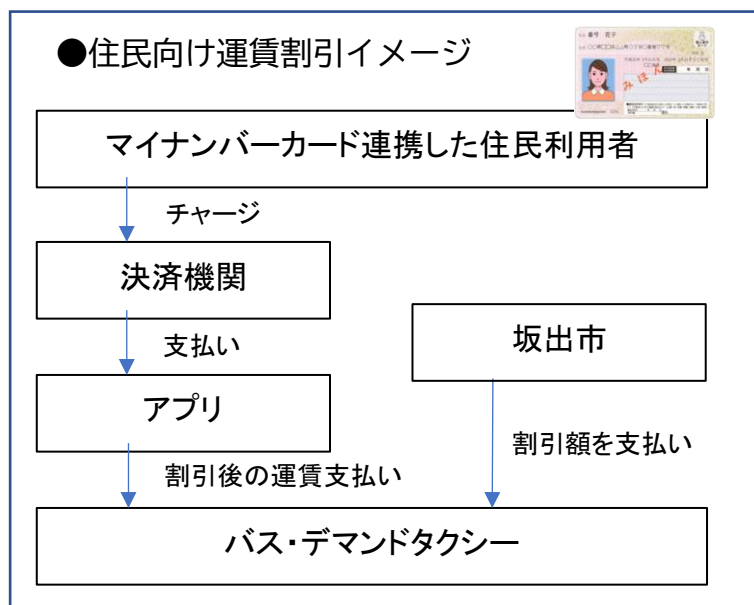
- ①アプリをダウンロード
- ②アプリにチャージ or アプリで定期券等購入
- ③バス等の乗車時・降車時に  
アプリの QR コードをかざして決済
- ④アプリから交通事業者に支払い



#### ●バス等利用時の運賃支払いイメージ



#### ●住民向け運賃割引イメージ



## **2-2-2. 自家用有償旅客運送から路線バスへの転換…cf.④【施策 1-1】／⑤口.**

(実施者:坂出市－琴参バス株)

### (1)運行形態変更にあたっての基本的考え方

#### I. 市営バス瀬居線(自家用有償旅客運送)の現状

- ・路線収支悪化によるバス路線の廃止に伴い、平成 11 年 10 月から、当時の道路運送法 21 条に基づく廃止代替バスとして運行開始（コストを削減した移動「手段」の提供として）
- ・運行車両は坂出市が自家用自動車として車両 1 台を購入しており、現在の車両は、初代車両の故障に伴い平成 24 年に購入した 2 代目で、現在老朽化しており、修繕費等に多額の経費を要している。(自家用有償運送として継続するためには、近い将来に車両の購入が必要)
- ・坂出市による自家用有償運送路線が 1 車両 1 路線による運行のみのため、沿線の観光施設でのイベント時等の臨時的な需要に対する増便に対応できないほか、交通 DX などの設備投資を行うには非効率が生じる。(サービス面で一般路線バスより劣ってしまう。)

#### II. 基本的考え方

- ・移動「手段」の提供にとどまらず、移動「サービス」の提供を意識する
- ・老朽化した車両の代替えや、交通 DX の推進などサービス向上を図るにあたっては、費用対効果の面からも、民間事業者が運行し、行政が補助する形態が望ましい。

### (2) 具体的な実施事業

#### ◆瀬居線の運行形態を自家用有償旅客運送から路線バスへ転換する

- ・他の路線と同様に、道路運送法 4 条に基づく乗合路線バスとして運行し、バスロケーションシステムの導入などを含む交通 DX 化を推進するなど、他の路線とサービス水準の均衡を図る。
- ・他の路線と同様に、坂出市として赤字補助を行う。(引き続き香川県準幹線系統確保維持費補助金を財源に活用)
- ・瀬戸大橋記念公園や東山魁夷せとうち美術館、瀬戸内国際芸術祭会場となる沙弥島といった観光地や、通勤移動ニーズの多い番の州工業地域を経由する瀬居線の特性を活かした利用促進を行う。

#### (実施区域)

- ・現在の市営バス瀬居線の沿線地域(JR 坂出駅を起点とする中心部－番の州町－沙弥島－瀬居町)



### 【現在の運行】

#### ○運行形態

自家用自動車有償旅客運送(道路運送法 78 条)により実施

運行主体：坂出市（貸し切りバス事業者に運行委託）

#### ○運行区域

右図のとおり

### 【転換後の運行】

#### ○運行形態

一般乗合旅客自動車運送(道路運送法 4 条)により実施

運行主体：琴参バス(株)(地域で唯一の乗合バス事業者)

#### ○運行区域

現在の運行区域を踏襲



## 2-2-3.循環バスの再編・・・cf.④【施策 1-1】【施策 1-6】【施策 2-1】【施策 2-2】／⑤イ.ホ.

(実施者：琴参バス(株)、坂出市)

### (1) 循環バスの再編にあたっての基本的考え方

#### I. 循環バスの現状

- ・坂出市地域公共交通総合連携計画(平成 23 年 3 月策定)に基づき、平成 24 年 10 月から運行開始。利用者の増加、ニーズに対応して、平成 26 年 10 月からは、運行区域を拡大し、東西 2 ルートでの運行を開始。令和 2 年 10 月には、市内 3 箇所の総合病院へのアクセス性向上の要望に応じて中ルートが運行を開始し、現在 3 ルートで運行している。
- ・運行開始以来、感染症拡大期に至るまでは利用者が増加し続けており、導入目的である中心部の回遊性向上の役割を果たしている。
- ・感染症拡大により、それまで増加していた利用者が減少し、アフターコロナにおいて感染症拡大前の水準に利用者数を回復させることを目標としている。
- ・アンケート調査等から、坂出市内から隣接する宇多津町の商業施設への移動ニーズ、宇多津町から坂出市内の総合病院への移動ニーズが確認されている。
- ・物価高騰の影響や、3 ルートでの非効率な運行により、運行経費が増加しており、市の財政負担が大きくなっている。
- ・新設された循環バス中ルートの利用者が低迷している。

中ルートは、従来の東西 2 ルート運行では、市内 3 箇所の総合病院へのアクセスに時間を要していたことから、総合病院へ直接アクセスするルートの要望を受けて新設されたルートであるが、想定していたほどのニーズはなかった。(真のニーズは病院循環ではなく、自宅や JR 坂出駅から病院へのアクセス性と想定される。)

中ルートは、小型車両で運行することで、総合病院の玄関口まで運行することが可能となっている一方で、狭い車内スペースのため、手押し車や車いすを伴っての乗車が困難で、高齢者や障がい者の乗車には不便である。また、総合病院の玄関口は送迎の自家用車やタクシー車両で混雑し、停車・乗降に交通安全上の問題が生じている。

#### II. 基本的考え方

- ・運行経路の見直しに当たっては、近隣市町との連携を含め、市民の生活移動ニーズに合った経路とする。
- ・サービスの持続可能な提供のためには、運行経費の削減や運賃収入の確保は不可欠となる。
- ・運行経費の削減や運賃収入の増加を図るにあたっては、中心部の回遊性向上の観点から、利便性低下を招かないよう配慮する必要がある。

## (2) 具体的な実施事業

### ◆循環バスの再編

#### I.再編の概要

- ①中ルートを廃止し、東ルート、西ルートの運行エリアを拡大
- ②生活利便施設へのアクセス性向上
  - ・東西それぞれのルートが市内3か所の総合病院に直接アクセスできるルート(中ルート廃止を補完)
  - ・西ルートはアンケートにおいてニーズが多かった宇多津町の商業施設にアクセス
- ③交通安全に配慮したルート設定と、高齢者も乗り降りしやすいノンステップ車両での運行
- ④1時間に1本のパターンダイヤ導入(効率化と分かりやすさの両立)
- ⑤「2-2-1.運賃体系の総合的見直し」による利便性の向上
  - ・運賃改定による運賃収入の確保と、マイナンバーカードの連携による市民割引
  - ・ゾーン運賃、中心部1日フリー乗車券・定期券の導入による他のバス路線と連携した中心部の回遊性向上

#### II. 運行の概要(新旧)

##### ●現行のルート

##### 〈東ルート〉

運行形態	一般乗合旅客運送事業(路線定期運行)
車両	低床小型ノンステップバス(29人乗り)
運行距離	1周 10.4 km (JR 坂出駅が起終点)
運行便数・時刻	平日(月曜～土曜)…6:20～19:35で1日20便(1周35分、40分間隔) 日祝日・年末年始 …8:20～17:35で1日14便(1周35分、40分間隔)
主な経由地	回生病院、聖マルチン病院、市役所、市立体育館、坂出警察署、ニュータウン江尻、 坂出ショッピングセンター、マルナカ坂出店 等

##### 〈西ルート〉

運行形態	一般乗合旅客運送事業(路線定期運行)
車両	低床小型ノンステップバス(29人乗り)
運行距離	1周 9.7 km (JR 坂出駅が起終点)
運行便数・時刻	平日(月曜～土曜)…6:20～19:35で1日20便(1周35分、40分間隔) 日祝日・年末年始 …8:20～17:35で1日14便(1周35分、40分間隔)
主な経由地	市立病院、角山温水プール、坂出高校、坂出商業高校、坂出自動車学校、 坂出プラザホテル、坂出グランドホテル 等

##### 〈中ルート〉

運行形態	一般乗合旅客運送事業(路線定期運行)
車両	ハイエース通勤用(14人乗り)
運行距離	1周 4.3 km (JR 坂出駅が起終点)
運行便数・時刻	平日(月曜～金曜)…7:45～18:09で1日13便(1周24分、40分間隔) ※土日祝日・年末年始は運休
主な経由地	市立病院、回生病院、聖マルチン病院、市役所



●新ルート

〈東ルート〉

運行形態	一般乗合旅客運送事業(路線定期運行)
車両	低床小型ノンステップバス(29人乗り)
運行距離	1周 12.3 km (JR 坂出駅が起終点)
運行便数・時刻	平日(月曜～金曜)…6:30～20:15で1日14便(1周45分、1時間間隔) 土日祝日・年末年始 …8:30～17:15で1日9便(1周45分、1時間間隔)
主な経由地	市立病院、回生病院、聖マルチン病院、市役所、坂出高校、坂出商業高校、 坂出警察署、ニュータウン江尻、坂出ショッピングセンター、マルナカ坂出店 等

〈西ルート〉

運行形態	一般乗合旅客運送事業(路線定期運行)
車両	低床小型ノンステップバス(29人乗り)
運行距離	1周 12.0 km (JR 坂出駅が起終点)
運行便数・時刻	平日(月曜～金曜)…6:30～20:15で1日14便(1周45分、1時間間隔) 土日祝日・年末年始 …8:30～17:15で1日9便(1周45分、1時間間隔)
主な経由地	市立病院、回生病院、聖マルチン病院、市役所、坂出自動車学校、坂出プラザホテル、 坂出グランドホテル、スーパーセンター宇多津 等

Ⅲ.運賃(「2-2-1.運賃体系の総合的見直し」と関連)

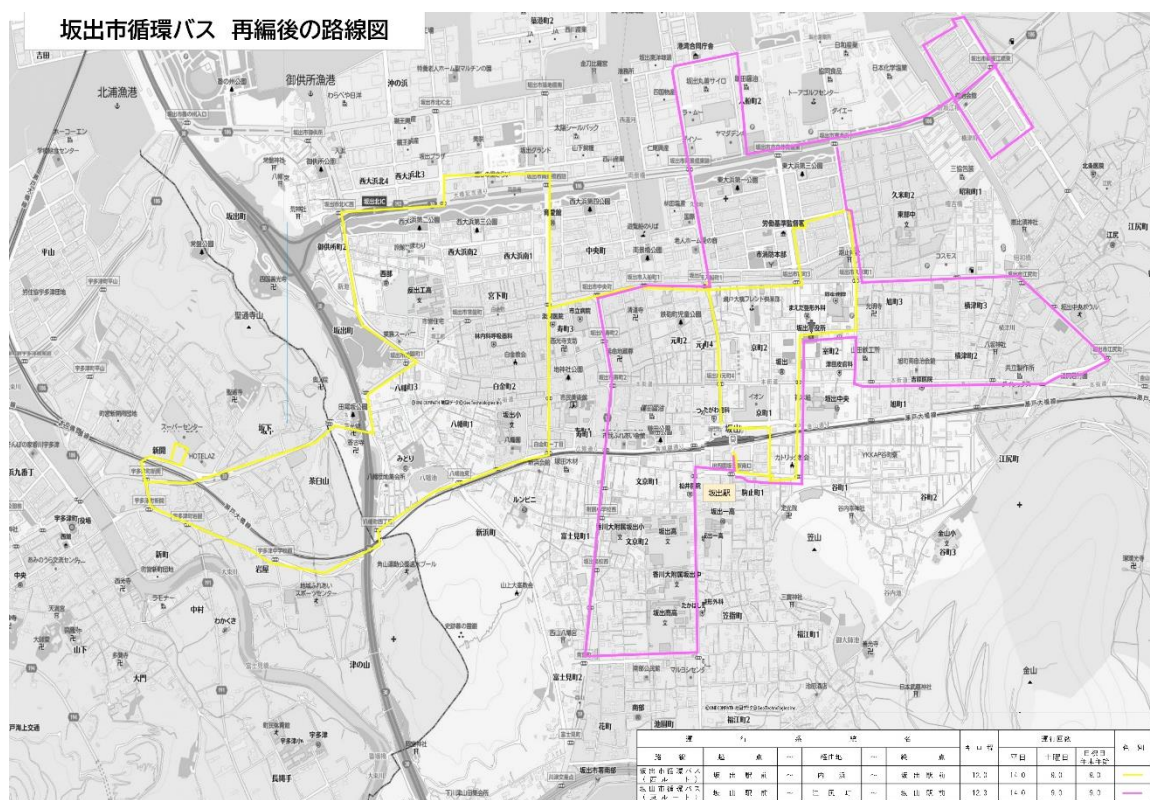
●現行の運賃

基本運賃	100円(障がい者、免許返納者は50円。未就学児は無料。)
回数券	1,000円(100円券×11枚つづり)
定期券	1ヶ月:3,000円/3ヶ月:8,550円
1日乗車券	設定なし

●新運賃(ゾーン運賃制度で統一)

基本運賃	200円(障がい者、免許返納者、小人は100円)
回数券	2,000円(200円券×11枚つづり)
定期券	1ヶ月:6,000円 ※中心部内の移動のみ有効
1日乗車券	500円 ※中心部内の移動のみ有効

#### IV. 運行ルート



#### V. 運行経費の比較

	現行ルート			新ルート	
	東	西	中	東	西
便数	月～土 20 便 日祝日 14 便	月～土 20 便 日祝日 14 便	月～金 13 便 日祝日運休	月～土 14 便 日祝日 11 便	月～土 14 便 日祝日 11 便
1 便当り距離	10.4 km	9.7 km	4.3 km	12.3 km	12.0 km
年間運行距離	71,614.4 km	66,794.2 km	13,695.5 km	55,473.0 km	51,120.0 km
	152,104.1 km			109,593.0 km	
年間運行経費	45,631 千円			32,877 千円	
差額	▲12,754 千円				

※平日(月～金)：245 日、土曜日：51 日、日祝日年末年始：69 日で算出

※運行経費は、1 km 当りの運行経費 = 300 円と仮定した場合

## 2-3. エリア別の事業の整理と今後の方向性

エリア	今後の取り組みの方向性
坂出市全域	・ゾーン運賃導入、キャッシュレス決済×マイナンバーカード連携による住民割引の実施により、シームレスな乗車環境を構築(R5.10～実施)
中心部	・循環バスの再編による利便性向上と運行経費の削減(R5.10～実施) ・ゾーン運賃等の運賃改定により、循環バスと他の路線バスの MaaS 連携が可能になり、中心部の移動利便性が向上(R5.10～実施)
北部	・自家用有償旅客運送から路線バスへの転換(R5.10～実施) ・路線バス瀬戸大橋線の利便性・持続可能性の向上に向けて具体的に検討
東北部	・路線バス王越線(木沢行き/青海行き)、デマンド型乗合タクシーを含め、地域の輸送資源のベストミックスにより、地域の移動ニーズに合った公共交通の利便性・持続可能性の向上に向けて具体的に検討
東南部	・デマンド型乗合タクシーの利便性・持続可能性の向上に向けて具体的に検討
南部	・路線バス島田岡田線について、隣接する丸亀市や綾川町と連携して、利便性・持続可能性の向上に向けて具体的に検討 ・デマンド型乗合タクシーの利便性・持続可能性の向上に向けて具体的に検討



- ・上記の具体的検討事項について、調整が整い次第、段階的に利便増進実施計画に記載し、変更認定申請を行う。



### 3. 坂出市による支援の内容

#### (1) 赤字補填・事業者支援

- ・利便増進事業として運行する系統について、所定の運行経費から収益、国県等の補助額を差し引いた赤字相当額について、予算の範囲内で市が補助する。
- ・運行事業者による事業の継続を支援するため、事業者による、事業の担い手となる乗務員募集や、収益確保のための広告募集の取り組みに協力するとともに、交通事業者と地域の関係者との連携強化の支援をする。

#### (2) 利用者支援

- ・キャッシュレス決済とマイナンバーカードの連携による住民割引を実施する。キャッシュレス決済機能を活用して、公共交通無料デーを実施するなど、効果的な利用促進事業を展開する。

#### (3) 広報活動

- ・運賃のキャッシュレス化事業については、坂出市が主体となり、地域の関係者と協力して、普及推進する。
- ・利便増進事業の実施にあたっては、市広報誌、ホームページ、SNS 等を活用した積極的な PR を行うとともに、地域の関係者の参加を促す取り組みを実施する。また、公共交通マップの作成や、GTFS-JP を活用した経路検索サービスの活用促進に取り組み、市民にとって身近な公共交通を目指す。

#### (4) PDARU サイクルの推進

- ・事業の実績や効果検証を積極的に公開し、地域全体が参加する PDARU サイクルによる地域公共交通活性化を図る。
- ・坂出市地域公共交通活性化協議会の取り組みを支援する。

### 4. 事業の実施予定期間

令和5年10月～令和10年9月

※利便増進事業の実施・検証に期間が必要なため、地域公共交通計画の期間を合わせて延長

## 5.事業実施に必要な資金の額・調達方法

項目		総事業費 (千円)	内訳 (千円)	調達方法	
				調達主体	補助金等
総合的見直し 運賃体系の	キャッシュレス決済導入× マイナンバーカードの連携	45,030	45,030 (内 45,030)	坂出市 国	デジタル田園都市国家構 想推進交付金
	住民割引の実施	2,000	2,000	坂出市	
	自家用有償旅客運送から 路線バスへの転換	16,700	3,300 13,400 (内 1,921)	運賃等収入等 坂出市 香川県	
循環バスの再編 ※東ルートはフィーダー系統、西ルートは幹線系統		34,531	8,000	運賃等収入等	
			823	国	地域間幹線系統補助
			823	県	地域間幹線系統補助
			3,000	国	地域内フィーダー補助
			21,885	坂出市	

※国・県の補助基準を満たす利便性の高い事業とすることで、持続可能性を確保する。

※キャッシュレス決済から得られるデータを活用することで、利用者・交通事業者・行政だけでなく、公共交通を利用した目的地となる事業者とも連携した取り組みを推進し、持続可能性を確保する。

※「運賃体系の総合的見直し」に関する事業費はR5 会計年度を想定。(住民割引の実施について、以後、本計画の実施期間にわたって、毎年度同額程度を想定。)

※「自家用有償旅客運送から路線バスへの転換」、「循環バスの再編」に関する事業費は、R6 事業年度(R5.10~R6.9)を想定。(以後、本計画の実施期間にわたって、毎事業年度同額程度を想定。)

## 6.事業の効果

項目	事業の効果	地域公共交通計画での 目標における位置づけ
運賃の総合的 見直し	<p>○シンプルで分かりやすい運賃体系と支払方法の実現</p> <p>・運行距離に比例して 10 円単位で変化していた距離制運賃の複雑さを解消し、生活圏ごとに区切ったゾーン運賃制度により、分かりやすく、支払いやすい運賃体系となる。また、キャッシュレス決済の導入により、さらに支払いが簡単になる。</p> <p>○運賃収入確保</p> <p>・地域公共交通の持続可能なサービスの提供に必要な運賃収入の確保に資する。</p>	<p>目標⑦</p> <p>過度な運賃負担を抑制する便利で分かりやすい運賃体系の検討</p> <p>目標⑬</p> <p>デジタル化による利便性向上</p>

	<p>○住民割引による移動活発化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・初乗り 200 円のゾーン運賃の導入により、従来運賃 100 円で利用できていた循環バス運行エリアについて利用者負担が大きくなるが、市民に対しては、キャッシュレス決済のマイナンバーカードの連携による運賃割引を行い、利用負担を軽減することで、活発な移動を促進する。</li> </ul> <p>○中心部の MaaS 連携による移動活発化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従来は運賃体系の違いから、郊外部と中心部間の移動は路線バス、中心部内の移動は循環バスといった移動形態となっていたが、ゾーン運賃による運賃の統一、中心部 1 日フリー乗車券・定期券により、中心部内の移動についても、路線バスの活用が可能になる。（中心部内の移動選択肢の拡大）</li> </ul>	
自家用有償旅客運送から路線バスへの転換	<p>○地域バスのサービス水準の統一</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムなど交通 DX 化を地域で統一かつ効率的に実施でき、将来の MaaS 連携を可能にする。</li> <li>・運賃・回数券を他の路線と統一できる。</li> </ul> <p>○観光連携、産業連携の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・複数のバス車両を登録する乗合バス事業者の運行により、これまで自家用自動車 1 台では運行困難であった、沿線の観光施設や工業地帯と連携した取り組み（増便対応や柔軟な運行時刻設定など）が可能となる。</li> </ul>	<p><u>目標①</u></p> <p>郊外部から中心部へのアクセス性向上</p>
循環バスの再編	<p>○生活利便施設へのアクセス向上による移動活発化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動ニーズの高い市内 3 箇所の総合病院に東ルート・西ルートとともにアクセス。坂出駅から 3 病院、3 病院から坂出駅へのアクセス性も向上。</li> <li>・宇多津町へのアクセスによる双方移動の活発化</li> </ul> <p>○運行経費の削減(実車走行キロの削減)による持続可能性の向上</p> <p>○パターンダイヤによる利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1 時間間隔で運行することにより、各停留所の出発時間は毎時同分となり、利用者は利用頻度の高い停留所の出発時刻を覚えておける。</li> </ul>	<p><u>目標①</u></p> <p>郊外部から中心部へのアクセス性向上</p> <p><u>目標③</u></p> <p>公共交通の利便性向上による中心部の魅力向上</p> <p><u>目標④</u></p> <p>買い物等の日常生活で利用される生活利便施設へのアクセス</p> <p><u>目標⑤</u></p> <p>行政区域を跨ぐ生活移動ニーズへの対応</p>

## 7.利便増進実施計画に関連して実施する事業

### (1) JR 坂出駅における待合環境の整備・・・cf.㊦【施策 1-3】

- ・利便増進事業としてゾーン運賃の導入、中心部フリー乗車券の導入等により、中心部を運行する路線間の運賃面でのシームレス化図った上で、乗り継ぎ抵抗を解消できる待合環境を整備することで、さらなる MaaS 連携を実現可能とする。

### (2) デジタルサイネージの設置・・・cf.㊦【施策 1-4】

- ・(1)に加えて、さらなる MaaS 連携に向けた利便性向上を図るため、行き先や出発時間が一目でわかるとともに、各種取り組みについて PR することも可能なデジタルサイネージを設置する。

### (3) 目的地となる施設や地域イベントとの連携・・・cf.㊦【施策 1-6】【施策 4-5】

- ・公共交通の利用にあたっては、移動すること自体が目的なのではなく、移動先の目的地での活動があってこそ利用されるものである。目的地となる施設や地域イベントとの MaaS 連携により、楽しく活発に移動できるまちを目指す。（公共交通を使って「おでかけしたくなる」環境の構築）
- ・キャッシュレス決済の導入により、特定停留所で乗降した利用者に対して割引をすることや、キャッシュレス基盤を使つての独自の割引も可能になる。

### (4) モビリティマネジメントの推進・・・cf.㊦【施策 2-3】

- ・利便増進事業の実施による公共交通の利便性向上を推進するため、各種モビリティマネジメントを実施する。  
（例）ノベルティグッズ等作成、公共交通マップ作成、利用促進イベントの実施、企画乗車券発売 等

### (5) 地域組織の活動支援・・・cf.㊦【施策 4-1】

- ・地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画の推進にあたって、地域間の移動を担う幹線系統、幹線系統から各地区を結ぶフィーダー系統だけでなく、各地区内のバス停までの移動手段のような「葉」となる地域内移動手段も重要となる。「葉」の交通を考えるにあたっては、特に地域のことをよく知る地域組織と連携して、利便増進を図る必要がある。

### (6) GTFS データの整備・更新・公開、バスロケーションシステムの導入・・・cf.㊦【施策 5-2】

- ・R4 年度実施済

### (7) 乗降データセンサーによる利用実態の把握・・・cf.㊦【施策 5-4】

- ・R4 年度実施済

→今後は、取得したデータの利活用を推進する。