

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(林田循環)
- ・デマンドタクシー:東南エリア、南エリア

(その他)

- ・王越線:JR坂出駅を起点とし、王越町木沢まで行く路線
- ・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)
- ・デマンドタクシー(東北エリア)
 - :王越線(林田循環)とハローズ林田店において接続し、王越エリア、松山エリア、林田エリア(一部)を運行

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7年度)

協議会の構成員

香川運輸支局 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 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

- ・PDARUサイクルを着実に実施し、引き続き計画の推進を図る。
- ・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対して、デマンドタクシーとの共創の取り組みにより、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。

定量的な目標・効果

系統名	令和7年度 目標値	目標値の考え方
循環バス東ルート	利用者数:27,000人/年 収支率:20% 収支差:▲14,000千円	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った。また、効率化による費用削減に加え、運営安定による収益増を図り、収支率・収支差の改善を図った。また、令和7年度からは、乗務員不足や2024年問題への対応として、土日祝日の朝夕の便数を削減する。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、令和5年度の旧東ルートの1便あたりの利用者数(4.3人/便)の40%増(6.0人/便)を目指す。
王越線(林田循環)	利用者数:7,800人/年 収支率:20% 収支差:▲5,500千円 ※目標値は2系統合計	王越線(青海行き)について、令和6年度から利用者の少ない大屋高経由を廃止し、高屋経由に集約する再編、土日祝日を運休とする見直しを行ったが、乗務員不足や2024年問題への対応として、王越線全体を見直し、青海行きを再編し、デマンドタクシーとの共創により、地域の移動手段を確保する。利用者数について、令和5年度の青海行き(高屋経由)の1便あたりの利用者数(3.2人/便)の20%増(3.8人/便)を目指す。
デマンドタクシー (東南エリア)	利用者数:3,500人 収支率:17% 収支差:▲6,000千円	令和5年10月に利用者登録制度の廃止、中心部の乗降場増設、運行区域内の降車制限緩和等の見直しを図り、利便性向上を図った。令和6年10月からは、運行の効率化と利便性向上を図るために運行区域の統合・見直しを行うとともに、従来運行していなかった土日祝日の運行を行う。
デマンドタクシー (南エリア)	利用者数:300人 収支率:17% 収支差:▲1,000千円	目標値について、東南エリアは令和5年度の府中・西庄地区、加茂・神谷等地区的合算値実績を基準とし、南エリアは令和5年度の川津地区の実績を基準として算出する。 利用者数:20%増を目標(便数増の影響を加味) 収支率:計画目標値17%で設定 収支差:収支率17%に合わせて設定

別紙に記載の目標値
→7 地域公共交通計画

【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(林田循環)



デマンドタクシー(2系統)



「定量的な目標・効果」達成のための具体的な取組

- ・循環バスは、一部経路を見直し、市立体育館経由とした。
- ・乗務員不足に対応する王越線の廃止・再編を行い、林田循環線とデマンドタクシーの乗り継ぎにより地域の移動手段を確保した。
- ・デマンドタクシーは、運行区域の統合(府中等地区と加茂等地区を統合し、東南エリア)や、拡大(川津地区を大池町・小山町にも拡大し、南エリア)をし、設定便数の増加や、土日祝日の運行を行った。
- ・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。(継続)
- ・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。(継続)
- ・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。(継続)
- ・乗降センサーやTicketQRを活用して乗降データの把握するとともに、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。(継続)

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。

(王越線(林田循環))

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 (東ルート)	利用者数	27,000人	22,310人	▲ 4,690	83%
	収支率	20%	17.0%	▲ 3.0	85%
	収支差	▲ 14,000千円	▲ 15,683千円	▲ 1,683	89%
王越線 (林田循環)	利用者数	7,800人	10,588人	+ 2,788	136%
	収支率	20%	28.1%	+ 8.1	141%
	収支差	▲ 5,500千円	▲ 5,375千円	+ 125	102%
デマンド (東南)	利用者数	3,500人	4,640人	+ 1,140	133%
	収支率	17%	18.2%	+ 1.2	107%
	収支差	▲ 6,000千円	▲ 6,181千円	▲ 181	97%
デマンド (南)	利用者数	300人	722人	+ 422	241%
	収支率	17%	39.4%	+ 22.4	232%
	収支差	▲ 1,000千円	▲ 193千円	+ 807	518%

※林田循環は坂出駅発と営業所発を合算

※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、引き続きワークショップ実施やパンフレット作成などモビリティマネジメントを推進する。
- ・乗降センサー等やTicketQRの乗降データの分析等のデータ利活用について、これまで以上に推進し、課題抽出に役立てる。
- ・利便増進実施計画に基づく取り組み等について、引き続きPRや効果増進を図るとともに、効果検証を実施する。
- ・乗務員不足については全国的に慢性化しており、坂出地域においても解消のめどが立っていない。そういった状況に置いて、タブロイド紙を活用した乗務員イメージの向上などに努めるほか、限られた輸送資源でも最大限に効果を発揮できるよう、施策間の連携や、地域事業者、地域住民と連携した取り組みを推進する。
- ・令和8年3月供用開始予定の坂出駅南口新バスロータリーへの移転に伴い、分かりやすい利用案内等、交通結節点の利便性向上に努める。

その他PRポイント

- ・本協議会が、令和7年交通関係優良団体大臣表彰(地域公共交通部門)を受賞。「実行性が高く、地域の実態に即した地域公共交通利便増進実施計画を策定し、バス路線の再編、ゾーン制運賃、マイナンバーカード連携による市民割運賃等の複数の施策を効果的に組み合わせることにより、利便性向上が利用者増加や収支改善に繋がり、更なる利便性向上が可能になるという好循環を実現するなど持続可能な公共交通網の構築に取り組んだ。」として評価された。
- ・令和6年度事業評価において確認された利便増進事業やモビリティマネジメントの実施等による効果は、令和7年度も引き続き収支差赤字額の削減等、持続可能な公共交通に向けた効果を確認。
- ・引き続き、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2月に、(株)坂出自動車学校、琴参バス(株)、(株)百十四銀行と「持続可能な公共交通の実現に向けた共創に関する連携協定」を結び、地域事業者と連携して持続可能な公共交通に向けて取り組んでいる。
- ・利便増進計画推進事業補助金、香川県地域活力向上のための市町等総合交付金などを活用し、ワークショップや、公共交通コンシェルジュ育成研修、利用啓発資料の作成など、新たなモビリティマネジメントに取り組んでいる。
- ・本協議会会長の土井教授の研究室(大阪大学)の学生と連携して、アンケート調査やワークショップを行い、効果検証や利用促進に取り組んでいる。研究結果をまとめた、久下拓海ほか「経営資源制約下での運行・運賃・決済に関わる統合的公共交通施策の検討と影響分析」が、実践政策学に掲載された。
- ・乗務員不足への対策として、並行して自動運転バスの実証運行を実施し、早期のレベル4実現を目指して、地域の移動手手段確保に取り組んでいる。

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8年1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) 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"> ・利便増進実施計画に基づく取り組みを評価する。 ・再編後(各種事業実施後)の利用者の動向を継続的に調査するとともに、そうした取組が、市の公共交通全体の利用促進に寄与しているか等を、引き続き、分析・調査することを望む。 ・引き続き、地域公共交通計画の基本的な方針に従い、持続可能な公共交通の実現に向けて、積極的に取組を推進するとともにお願いします。先進的な取組にも期待する。 <p>〈評価結果の反映状況〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便増進事業を継続するとともに、利便増進計画推進事業としてのモビリティ・マネジメント等に取り組んだ。 ・利便増進事業の2年目は、市立体育館経由へのルート変更の他、乗務員不足に対応するため土日祝日の減便が実施された。 ・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、概ね5～20分程度で接続できる。 	A 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。	B <p>【年間利用者数】</p> 目標: 27,000人/実績: 22,310人 達成率: 83% ※前年比83%/前々年比75% <p>【収支率】</p> 目標: 20%/実績: 17.0% ※前年比+1.3%/前々年比+7.6% <p>【収支差】</p> 目標: ▲14,000千円/実績: ▲15,683千円 ※前年比+8千円/前々年比+4,406千円 <p>※再編によるR6新規系統となるため、前々年比等は再編前の東ルートと比較する参考値</p> <p>・令和6年度の事業評価では、利便増進事業の循環バス再編とゾーン制運賃の相乗効果が確認された。</p> <p>・令和7年度は、乗務員不足対策として、土日祝日の減便が実施され、収支率や収支差はやや向上したが、減便の影響以上に利用者数が減少してしまった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の減少の原因として、坂出駅前の商業施設の休業など、坂出駅周辺の移動目的地としての魅力低下も考えられる。中心市街地活性化公民連携事業とも連携し、坂出駅周辺の魅力向上と合わせて、地域で活発に移動したくなるまちづくりに努める必要がある。 ・利用者数減少の原因等について、より詳細なデータ分析が必要。 ・乗務員不足を直ちに改善することは難しく、供給が制限される状況の中で、ゾーン制運賃の効果(他路線が活用しやすくなるなど)の更なる周知も含め、モビリティマネジメントなどの施策も交えながら、利便性を確保する。 ・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。 ・引き続き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。

<p>琴参バス(株)</p>	<p>王越線(林田循環) ・坂出駅～ハローズ林田店～坂出駅 ・坂出営業所～坂出駅～ハローズ林田店～坂出駅</p>	<p>〈前回評価結果の概要〉 ・乗務員不足に対して、路線バスとデマ ンドタクシーの共創により、地域の足を 確保する方針であることを確認。 ・再編による利用状況を調査・分析し、 協議会を中心に今後の在り方を引き続 き検討する必要がある。</p> <p>〈評価結果の反映状況〉 ・従来の青海行きを再編し、坂出駅を発 着点として、ハローズ林田店などを經由 するルートと改めた。 ・再編により、路線バスが減便・廃止と なったエリアには新たにデマ ンドタクシーを運行し、路線バスと連携・共創し ている。 ・デマ ンドタクシーの運行により、地域へ の細かな乗降場所の設定や、買い物先 (ハローズ林田店)へのアクセスが向上 した。</p> <p>・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。</p>	<p>A</p> <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>A</p> <p>【年間利用者数】 目標:7,800人／実績:10,588人 達成率:136% ※前年比:105%／前々年比117% 【収支率】 目標:20%／実績:28.1% ※前年比:+13.6%／前々年比+13.6% 【収支差】 目標:▲5,500千円／実績:▲5,375千円 ※前年比:+3,614千円、+6,817千円</p> <p>※系統再編のため、前年度は青海行きと、 前々年度比等は、再編前青海行き2系統の 合計値と比較する参考値</p> <p>・再編により、再編前の青海行き路線バス と比較して、利用者数は微増となり、収支 率・収支差については大幅に改善された。 ・乗務員不足により、減便・廃止が強いられ る中でも、デマ ンドタクシーや、地域のスー パーマーケット、地域住民との共創により、 一定の利便性が確保できた。</p>	<p>・再編により、路線単体で見ると大幅な改善が見られた。 ・一方で、路線バスが減便、一部廃止となった、ハローズ林田店以東のデマ ンドタクシー運行エリアについては、従来の路線バス利用者が、必ずしもデマ ンドタクシーを活用できていないことが利用実績から窺える。 ・更なる地域の関係者との連携を進め、利用方法等について周知を図る必要がある。 ・また、路線バスとデマ ンドタクシーの共創にあたっては、両事業者のドライバー、事務員に大きな負担がかかっており、運用改善が必要である。</p>
<p>琴参バス(株)</p>	<p>※車両減価償却費等 坂出市循環バス(東ルート)車両1台 王越線(林田循環)バス車両1台</p>	<p>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、王越線(林田循環)での運行に活用されている。</p>	<p>A</p> <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。</p>	<p>A</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>

<p>(有)大和タクシー</p>	<p>東南エリア デマンド 坂出駅～西庄町・府中町・加茂町・神谷町・林田町(一部)</p>	<p>〈前回評価結果の概要〉 ・利便性向上に取り組んでいることを確認するとともに、事業内容がデマンドタクシーのみならず、市のネットワーク全体を考えられている。地域一体となった今後の利用環境改善に期待する。』 ・こうした取り組みを継続するとともに、利用者数増加等に向けて、広報および利用実績の周知等にも取り組み、サービス水準の確保・向上に取り組むことを願う。</p> <p>〈評価結果の反映状況〉 ・従来の府中・西庄地区と加茂・神谷・林田(一部)地区の2エリアを統合して、東南エリアに。従来の川津地区を大池町・小山町にも拡大して南エリアに再編した。</p>	<p>A</p> <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>A</p> <p>【年間利用者数】 目標:3,500人／実績:4,640人 達成率:133% 前年比146%／前々年比158% 【収支率】※国基準 目標:17%／実績:18.2% 前年比:+3.1%／前々年比:+6.8% 【収支差】※国基準 目標:▲6,000千円／実績:▲6,181千円 前年比:+1,160千円 ／前々年比:+345千円</p> <p>※前年度、前々年度との比較は、旧の府中等地区、加茂等地区的合算値との比較</p> <p>運行区域の統合と設定便数増加により利用者数が大幅に増え、収支も改善されたためA評価とする。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・運行便数が増えると費用が増えるため収支差は悪化する。</p>	<p>・運行区域の統合や拡大、設定便数の増加等が、運行の効率化と利便性向上につながり、利用者数が大幅に増加した。 ・一方で、利用者数増加・乗合率の向上に伴い、配車等に関する事業者負担は大きくなっており、運営面でも持続可能性を向上させるための検討が必要。 ・また、エリア拡大や、乗合率の向上により、運行に時間を要するようになり、乗降場所での待ち時間や、乗車時間の増加が発生している。利用者に対して、こういった乗合タクシーの性質について理解いただけるよう周知に努めるとともに、運用改善についても模索が必要。</p>
<p>四国タクシー(株)</p>	<p>南エリアデマンド 坂出駅～大池町・小山町・川津町</p>	<p>・設定運行便数について、平日1日4便を5便に増便するとともに、土日祝日についても運行するよう改善した。 ・協議会ホームページや、利便推進補助を活用した効果検証資料等で、利用実績等について広報している。</p> <p>・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。一方で乗合状況により、到着時間が前後するため、乗り継ぎしにくいという声もある。</p>	<p>A</p> <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>A</p> <p>【年間利用者数】 目標:300人／実績:722人 達成率:241% 前年比221%／前々年比289% 【収支率】※国基準 目標:17%／実績:39.4% 前年比:▲0.6%／前々年比:+15.9% 【収支差】※国基準 目標:▲1,000千円／実績:▲193千円 前年比:▲59千円／前々年比:+28千円</p> <p>運行区域の統合と設定便数増加により利用者数が大幅に増えたためA評価とする。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・運行便数が増えると費用が増えるため収支差は悪化する。</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 8年 1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 (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、これまで以上に、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多角的に検討し、取り組みを続けていく必要がある。</p>