

坂出市地域公共交通計画



令和4年11月 策定

令和5年7月 改訂

令和6年7月 改訂

令和7年7月 改訂

令和8年7月 改訂

香川県坂出市

< 目 次 >

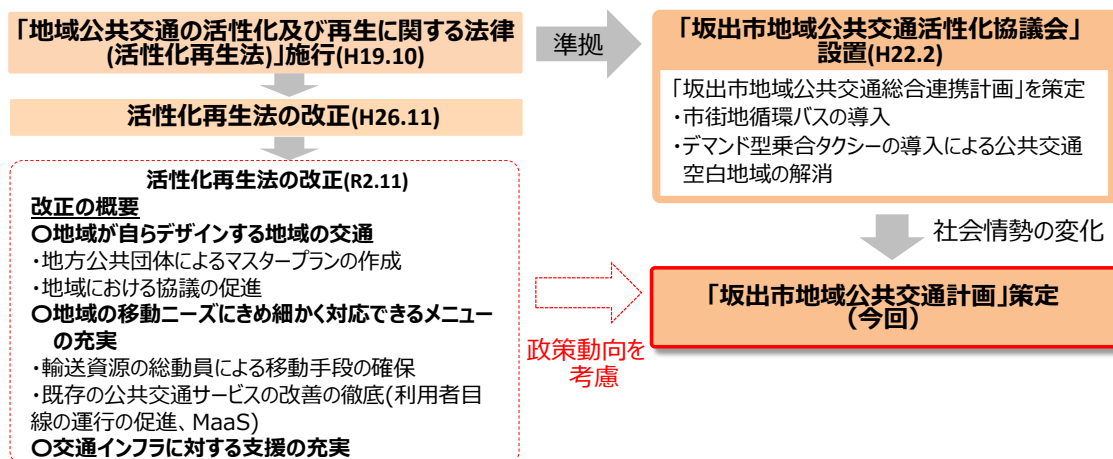
ページ

1. 計画策定の背景と目的	1
2. 地域の概況	2
2-1 地勢	2
2-2 人口動向と将来人口	3
2-3 土地利用・施設配置	8
2-4 地域流動特性	11
2-5 地域における事業所等の状況	16
3. 公共交通の現状整理	18
3-1 公共交通の全体概況	18
3-2 坂出市地域公共交通総合連携計画に基づく取組と成果	20
3-3 鉄道の状況	23
3-4 路線バス等の状況	26
4. 地域公共交通計画の位置づけと上位関連計画	49
4-1 坂出市まちづくり基本構想【平成 28 年 3 月】	50
4-2 坂出市まち・ひと・しごと創生総合戦略（第 2 期）【令和 2 年 3 月】	51
4-3 坂出市都市計画マスタープラン【平成 31 年 3 月】	52
4-4 坂出市立地適正化計画【平成 31 年 3 月】	54
4-5 各分野の計画	57
5. 地域公共交通に係るニーズの把握	58
5-1 公共交通に対する市民意見の収集	58
5-2 交通事業者ヒアリング	79
6. 地域公共交通の課題	81
6-1 地域の課題・まちづくりの課題	81
6-2 公共交通の課題	81
7. 坂出市地域公共交通計画の基本的な方針と目標	85
7-1 基本的な方針と計画の目標	85
7-2 基本理念・基本方針	86
7-3 計画の対象	88
8. 計画の目標を実現する施策及び数値目標	93
8-1 目標と数値目標	93
8-2 目標を達成するための具体的施策	94
8-3 事業スケジュール	102
9. 計画の実現に向けて	105
10. 用語解説	107

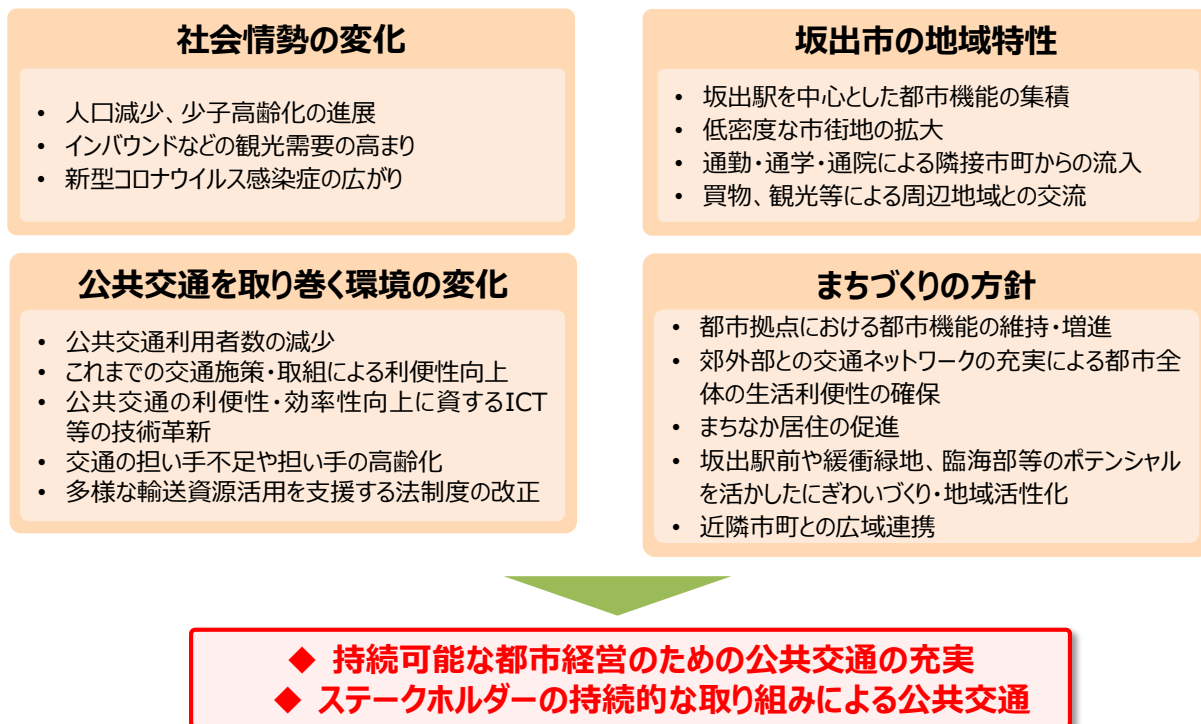
1. 計画策定の背景と目的

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などを導入し、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ました。

一方で、人口減少や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に加えて、物価上昇による運行経費の増加も重なり、公共交通を維持していくことがますます困難となっている中、令和 2 年 11 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、「持続可能な輸送サービスの提供」に主眼を置いた交通政策が求められています。



このような状況において、地域ごとに異なる特性を踏まえて地域公共交通の問題点・課題を改めて整理し、まちの様子や市民の生活移動ニーズの変化に対応する、都市全体の生活利便性の向上に資する「持続可能な輸送サービス」の実現に向けて取り組むことを目的に『坂出市地域公共交通計画』を策定します。

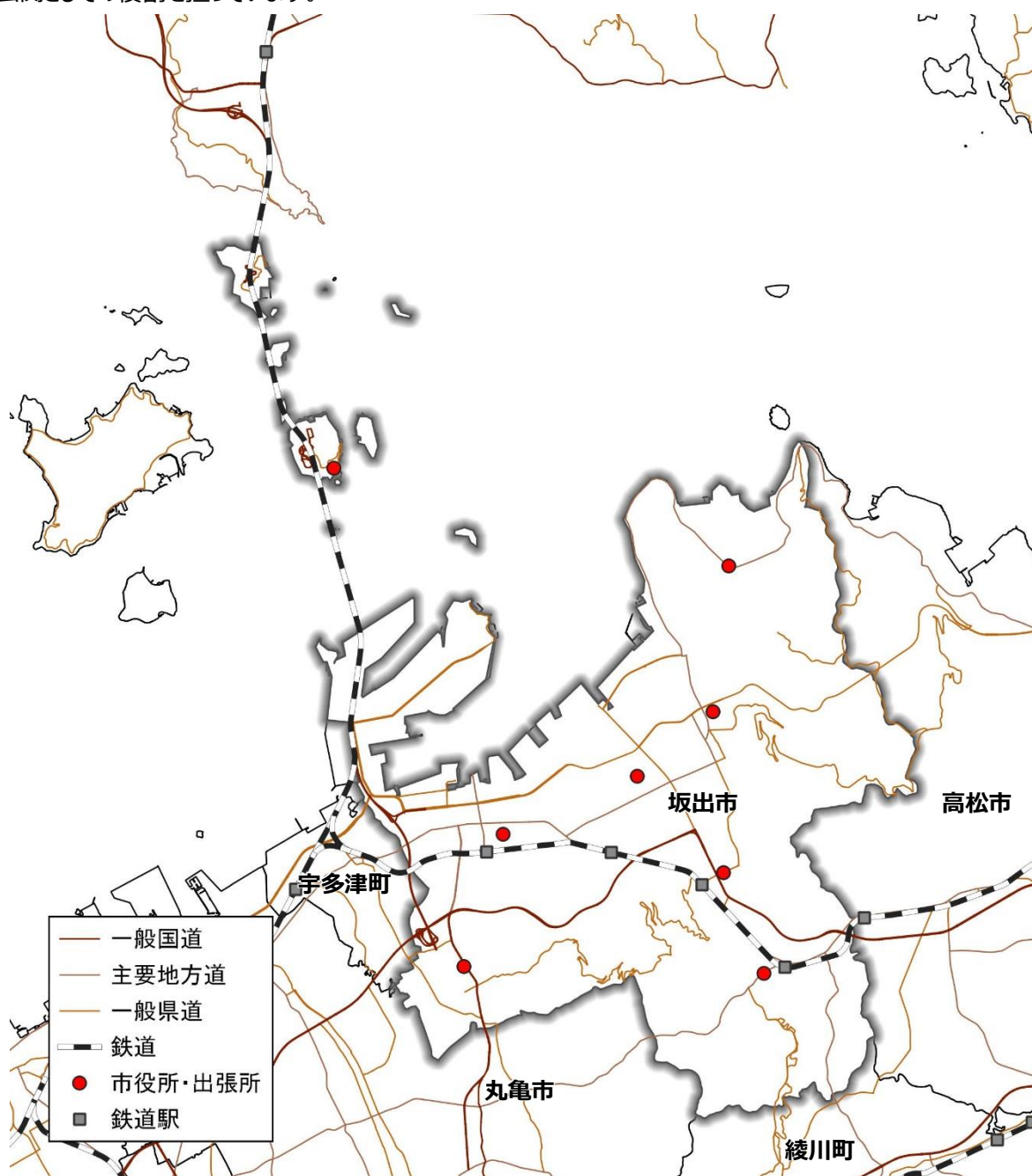


2. 地域の概況

2-1 地勢

香川県のほぼ中央に位置する坂出市は、東は高松市、西は丸亀市・宇多津町、南は綾川町に接し、北は多島美を誇る瀬戸内海が開けた、東西 14.65km、南北 18.20km、総面積 92.49km² の市です。また、市域は、海岸沿いの市街地と綾川沿いの田園地帯、これら平坦地を取り囲む山々などによって形成されています。

瀬戸中央自動車道および高松自動車道、J R 予讃線・瀬戸大橋線が広域的な交通軸を形成しており、四国の玄関としての役割を担っています。



▲坂出市の地勢

2-2 人口動向と将来人口

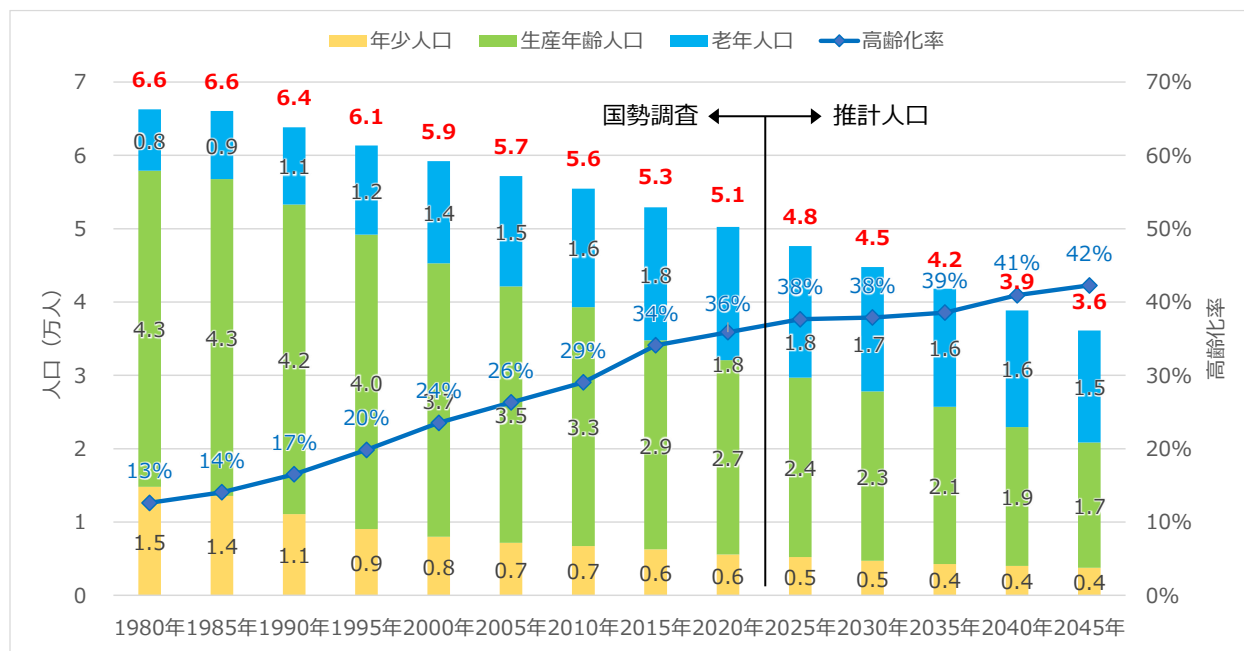
2-2-1 人口推移

本市の総人口は1977年2月の6.8万人（常住人口※）をピークとして減少傾向にあり、2020年現在5.1万人（国勢調査）です。

『日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）』（国立社会保障・人口問題研究所）によると、今後も人口減少が続き、2045年には3.6万人となることが予測されています。

年齢別3区分別人口をみると、年少人口（0～14歳）および生産年齢人口（15～64歳）が減少し、老年人口（65歳以上）が増加することが予測され、2045年の高齢化率は42%になることが予測されています。

※常住人口：直近の国勢調査を基本に毎月の住民移動から推計した人口



出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所 H30.3）

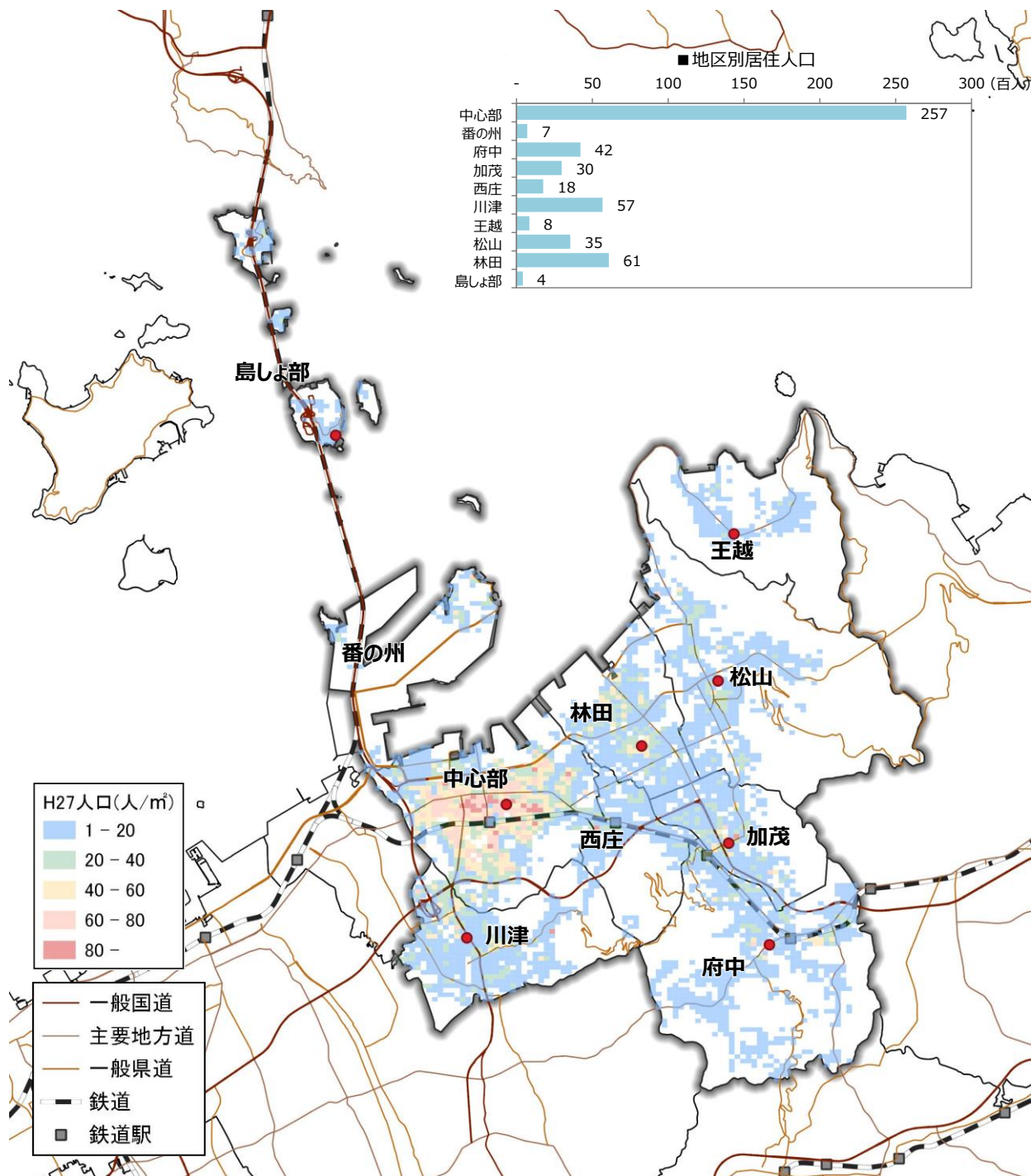
※2020年までは国勢調査

▲人口と高齢化率の推移

2-2-2 人口分布

(1) 居住人口

- ・ 中心部は、全体の約 5 割の人口が集中しており、坂出駅を中心に人口が分布しています。
- ・ 番の州は、瀬居や沙弥島といったかつての島しょ部が臨海工業団地で隔てられる形で居住区となっています。
- ・ 府中は地形的な制約があるため、幹線道路沿線を中心に人口が分布しています。
- ・ 加茂、西庄、林田、松山は出張所周辺に人口の集中が見られるものの、広く薄く人口が分布しています。
- ・ 王越は人口規模が小さく、地形的な制約が大きく限られたエリアを居住区としています。



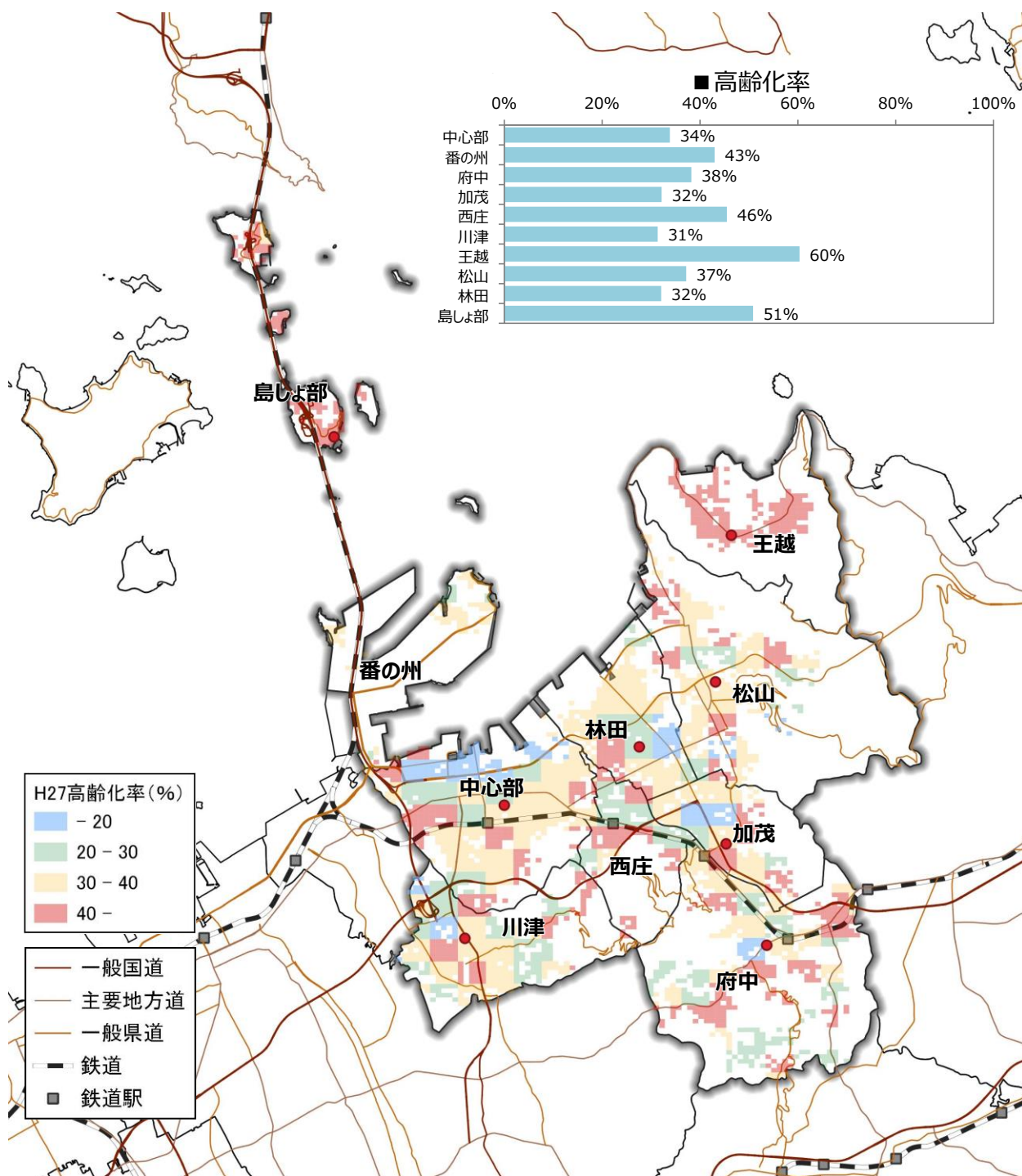
出典

- ・メッシュ値：国勢調査（H27）より作成
- ・地区別居住人口：住民基本台帳（R3.4）より作成

▲居住人口の分布（100m メッシュ）

(2) 高齢化率

- ・ 中心部は、坂出駅の西側や南側で高齢化率が高いエリアが見られる一方で、坂出駅北側は比較的高齢化率が低くなっています。
- ・ 府中、加茂、西庄、林田、松山は小学校周辺など局所的に高齢化率が低いエリアがあるものの、全体的に30%を超えるエリアが広がっています。

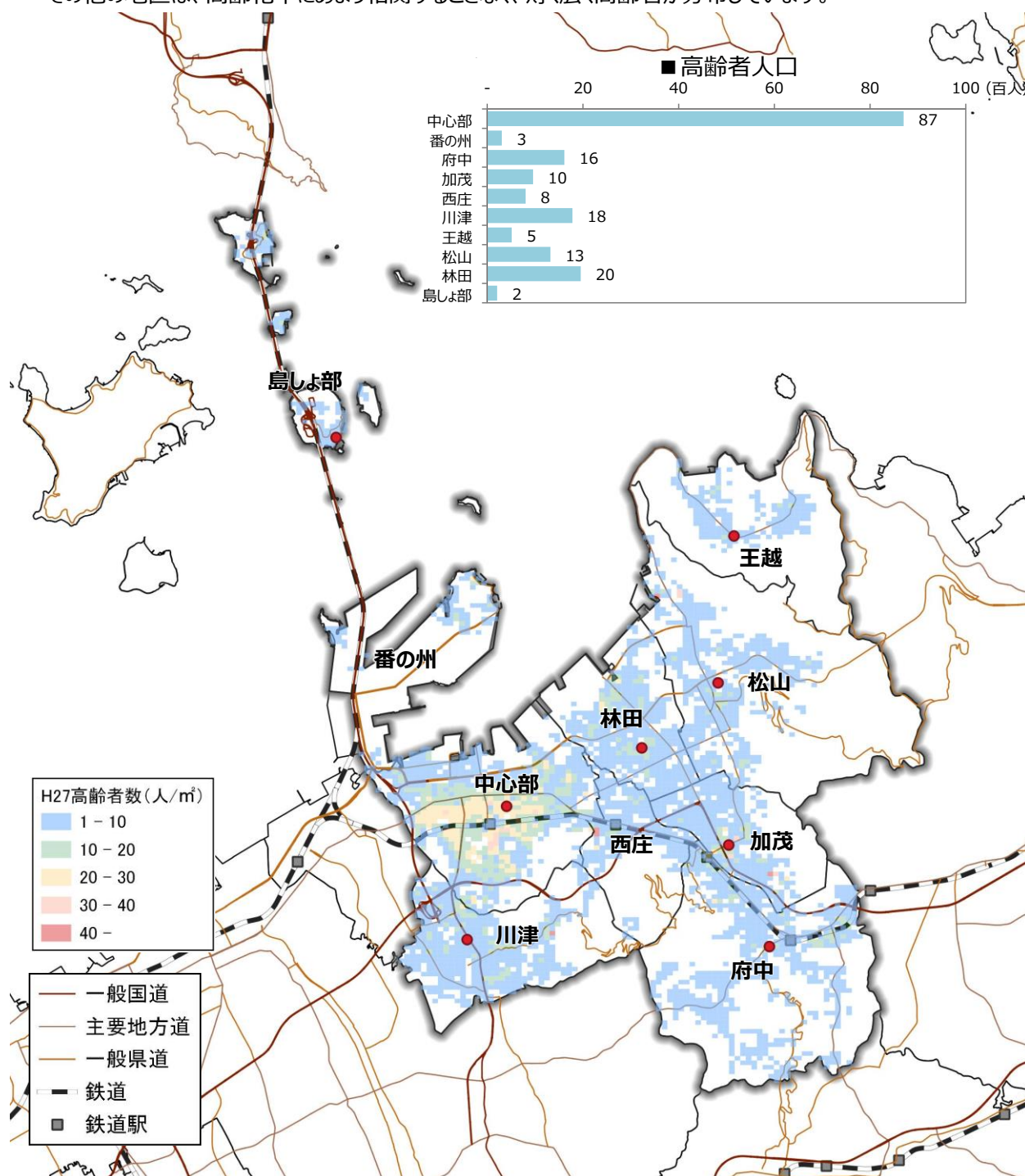


- ・メッシュ値：国勢調査（H27）より作成
- ・高齢化率：住民基本台帳（R3.4）より作成

▲高齢化率の分布（100mメッシュ）

(3) 高齢者人口

- ・ 人口の多い地域に高齢者の居住も多く、中心部には市全体の約 5 割の高齢者が集中しています。
- ・ その他の地区は、高齢化率にあまり相関することなく、薄く広く高齢者が分布しています。



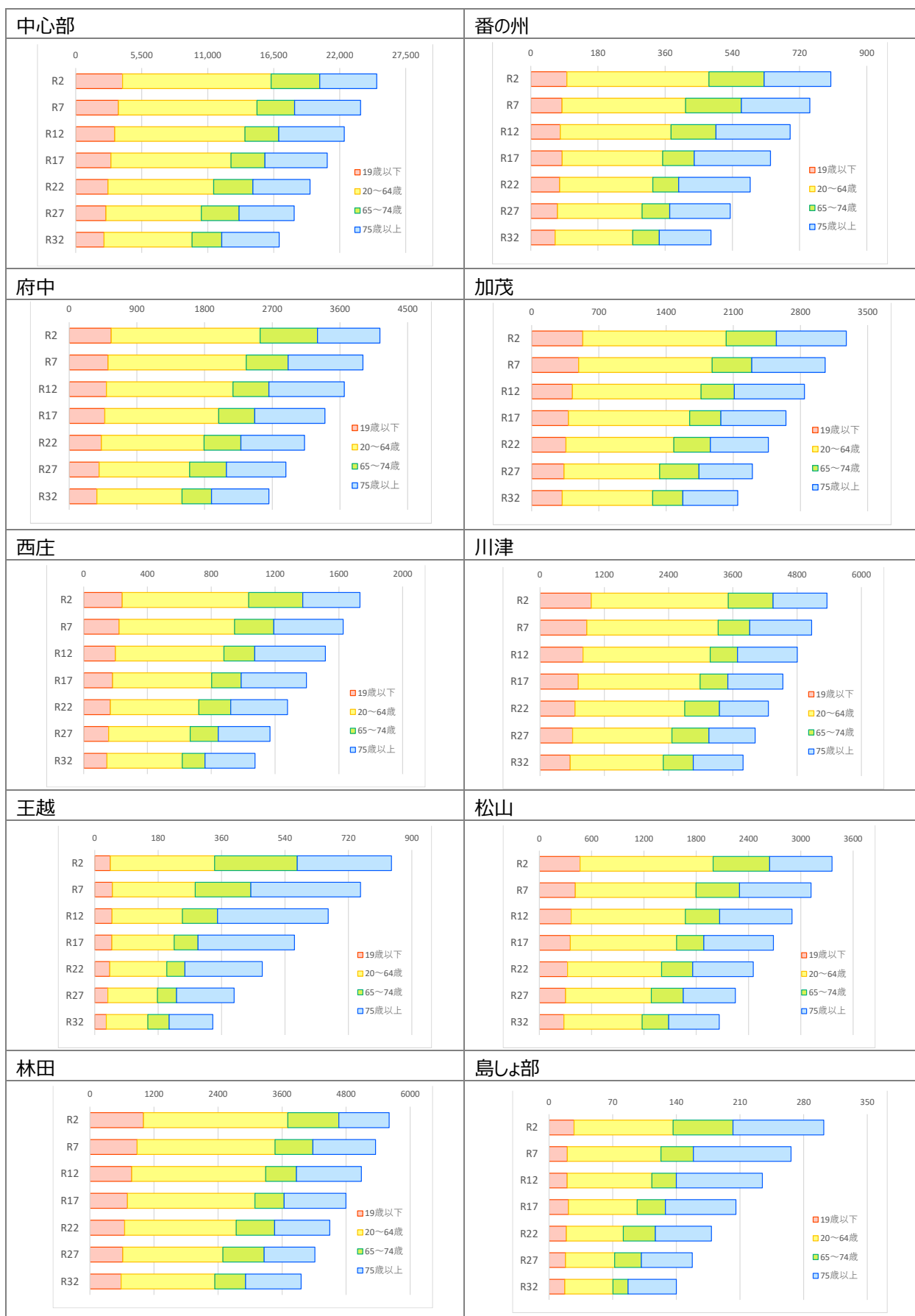
・メッシュ値：100m メッシュ 国勢調査（H27）より作成

・高齢化率：住民基本台帳（R3.4）より作成

▲高齢者人口の分布（100m メッシュ）

(4) 将来居住人口

- ・ 地域別の将来年齢階層別人口を見ると、今後 30 年で全体的に 2～3 割の減少が見られるほか、「王越」「島しょ部」においては、将来居住人口がほぼ半減すると予想されています。

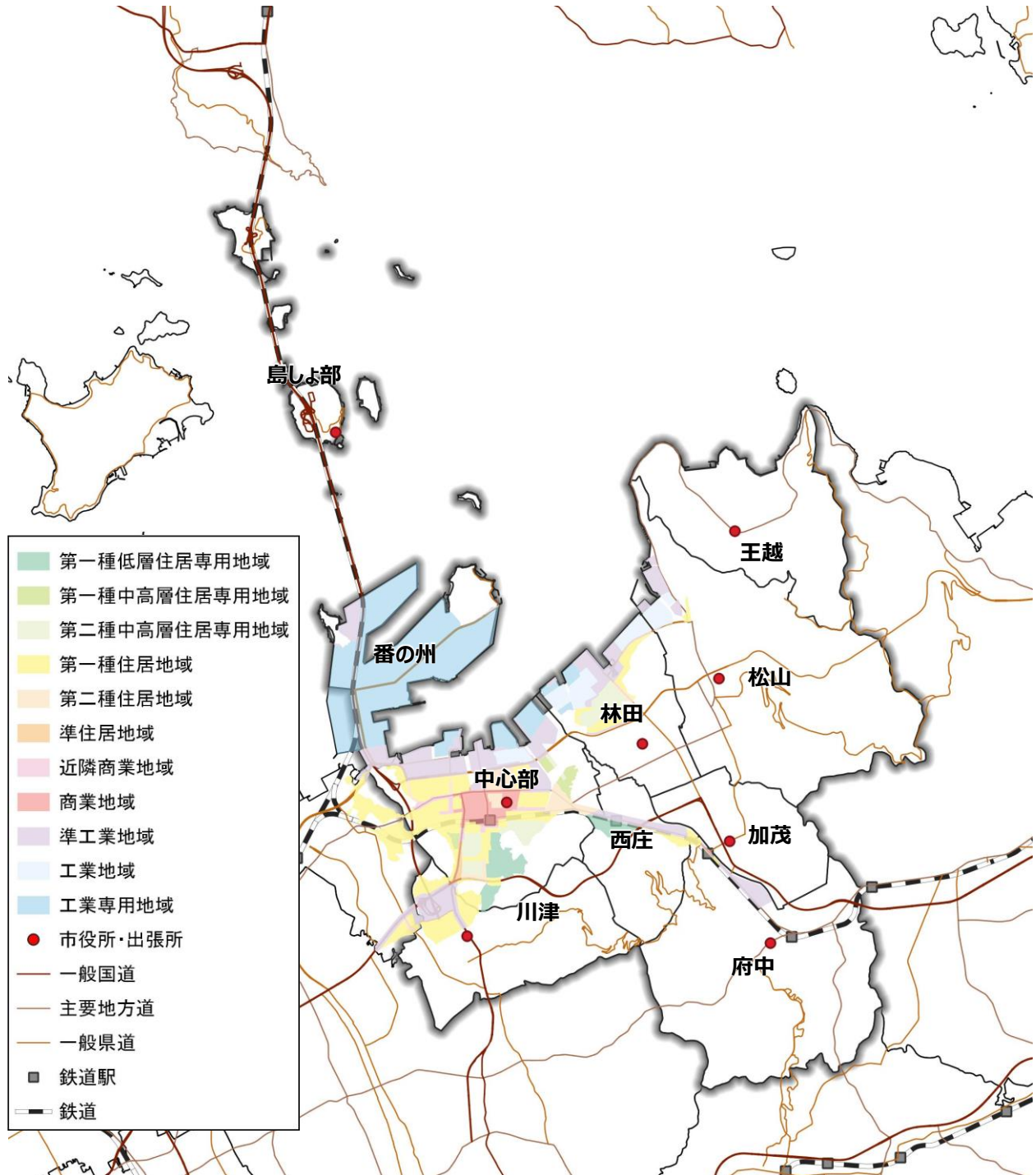


出典 日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所 H30.3）

2-3 土地利用・施設配置

2-3-1 用途地域

- ・ 中心部の坂出駅北側が商業地域に指定されており、中心市街地になっています。
- ・ 工場・事業所が集積している番の州や林田、松山の臨海部は工業系の用途に指定されています。
- ・ 西庄や府中の県道高松善通寺線沿線は工業系に指定されています。



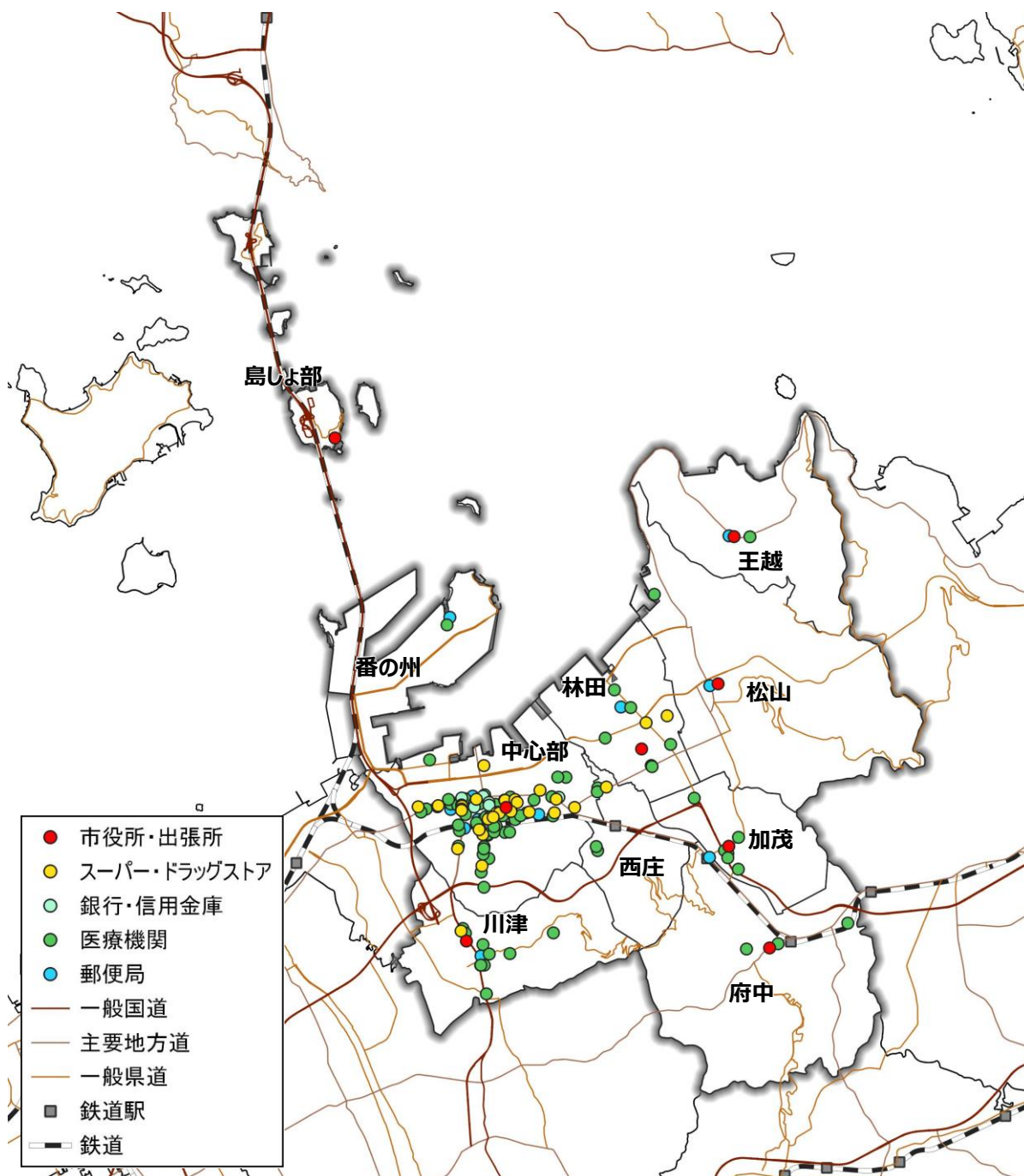
・国土数値情報より作成

▲用途地域

2-3-2 施設配置状況

(1) 生活関連施設

- ・ 日常生活に必要な買い物や金融機関は坂出駅北側の中心市街地に集中しています。
- ・ 府中、加茂、西庄、松山、王越、番の州、島しょ部にはスーパーやドラッグストアがなく、中心部などの地区外へ移動する必要があります。
- ・ 医療機関では、中心部に総合病院や各診療科の医院が集積しており、郊外部にも医院・診療所があります。松山地区には医院・診療所がなく、通院の際には、中心部などの地区外へ移動する必要があります。



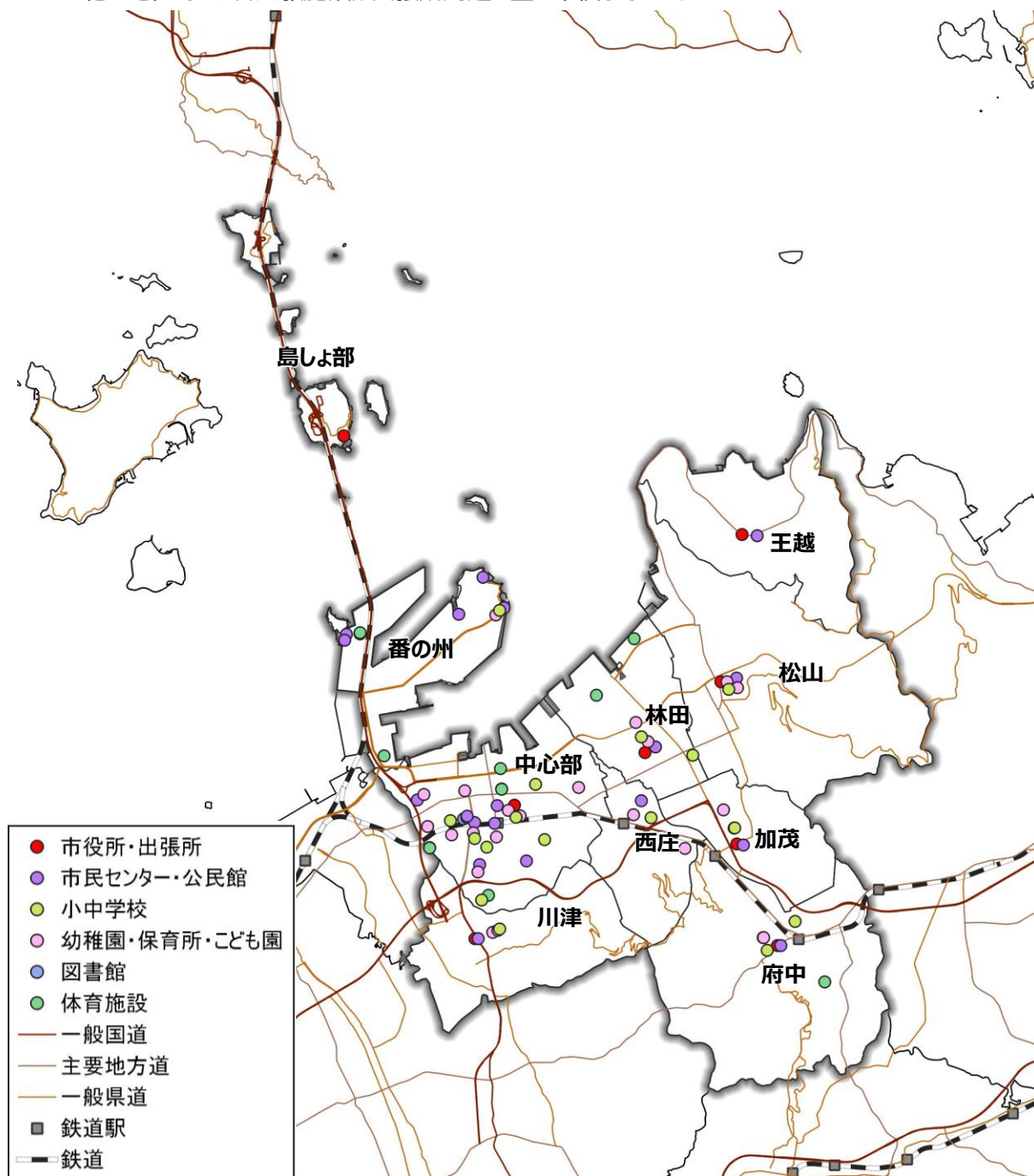
出典

- ・スーパー・ドラッグストア、銀行・信用金庫は現地調査及び各社 HP より作成
- ・医療機関、郵便局：国土数値情報より作成

▲生活利便施設の立地状況

(2) 文教施設

- ・ 中心部では、各種文教施設が適切に配置されています。
- ・ その他の地区では、各文教施設が出張所周辺に主に集積しています。



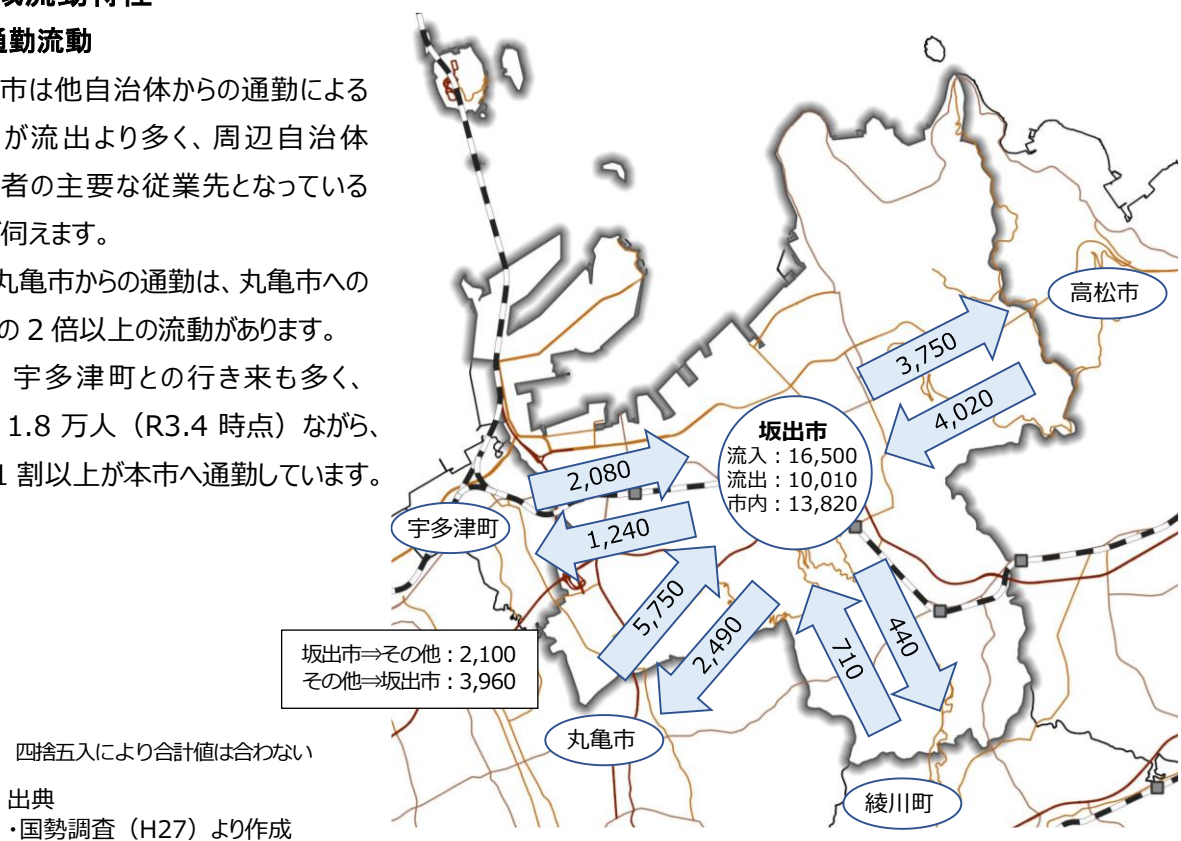
出典
・国土数値情報より作成

▲ 文教施設の立地状況

2-4 地域流動特性

2-4-1 通勤流動

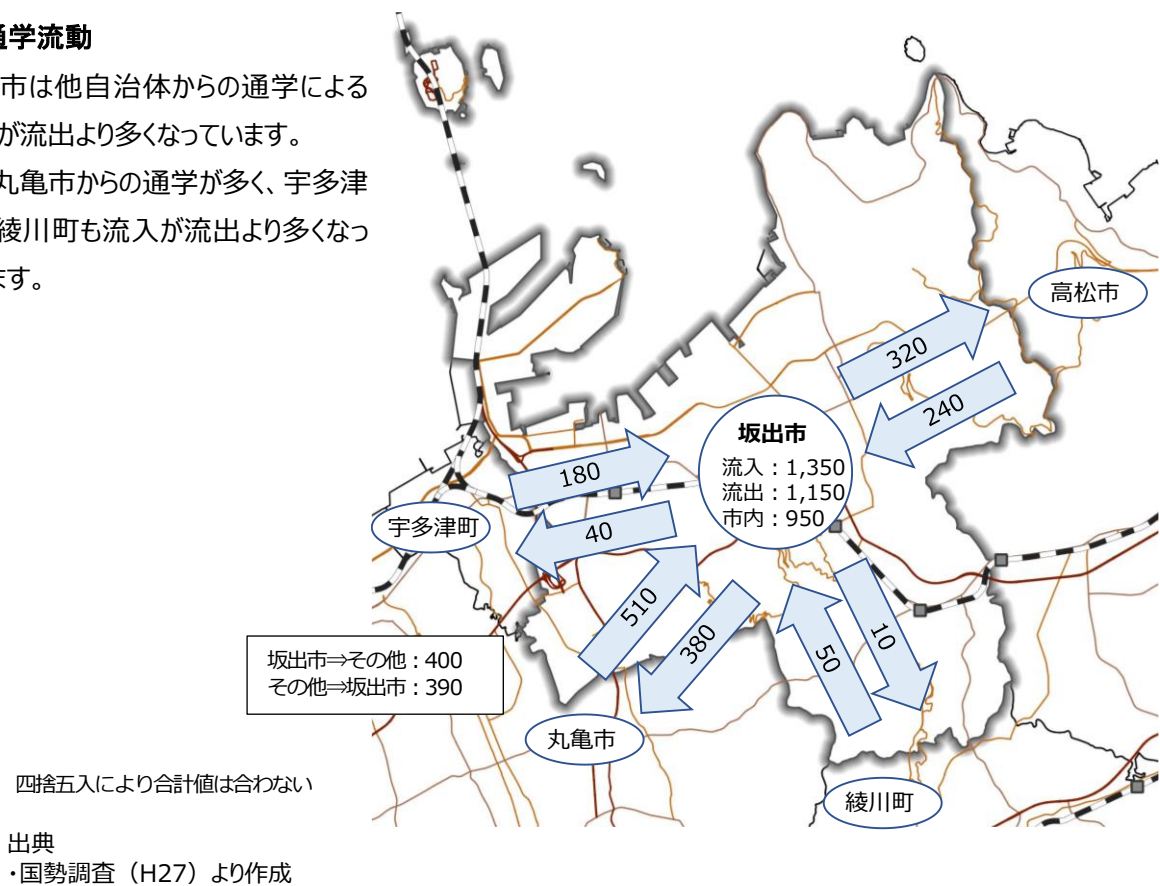
- ・ 坂出市は他自治体からの通勤による流入が流出より多く、周辺自治体居住者の主要な従業先となっていることが伺えます。
- ・ 特に丸亀市からの通勤は、丸亀市への通勤の2倍以上の流動があります。
- ・ また、宇多津町との行き来も多く、人口1.8万人（R3.4時点）ながら、その1割以上が本市へ通勤しています。



▲坂出市の通勤流動

2-4-2 通学流動

- ・ 坂出市は他自治体からの通学による流入が流出より多くなっています。
- ・ 特に丸亀市からの通学が多く、宇多津町や綾川町も流入が流出より多くなっています。



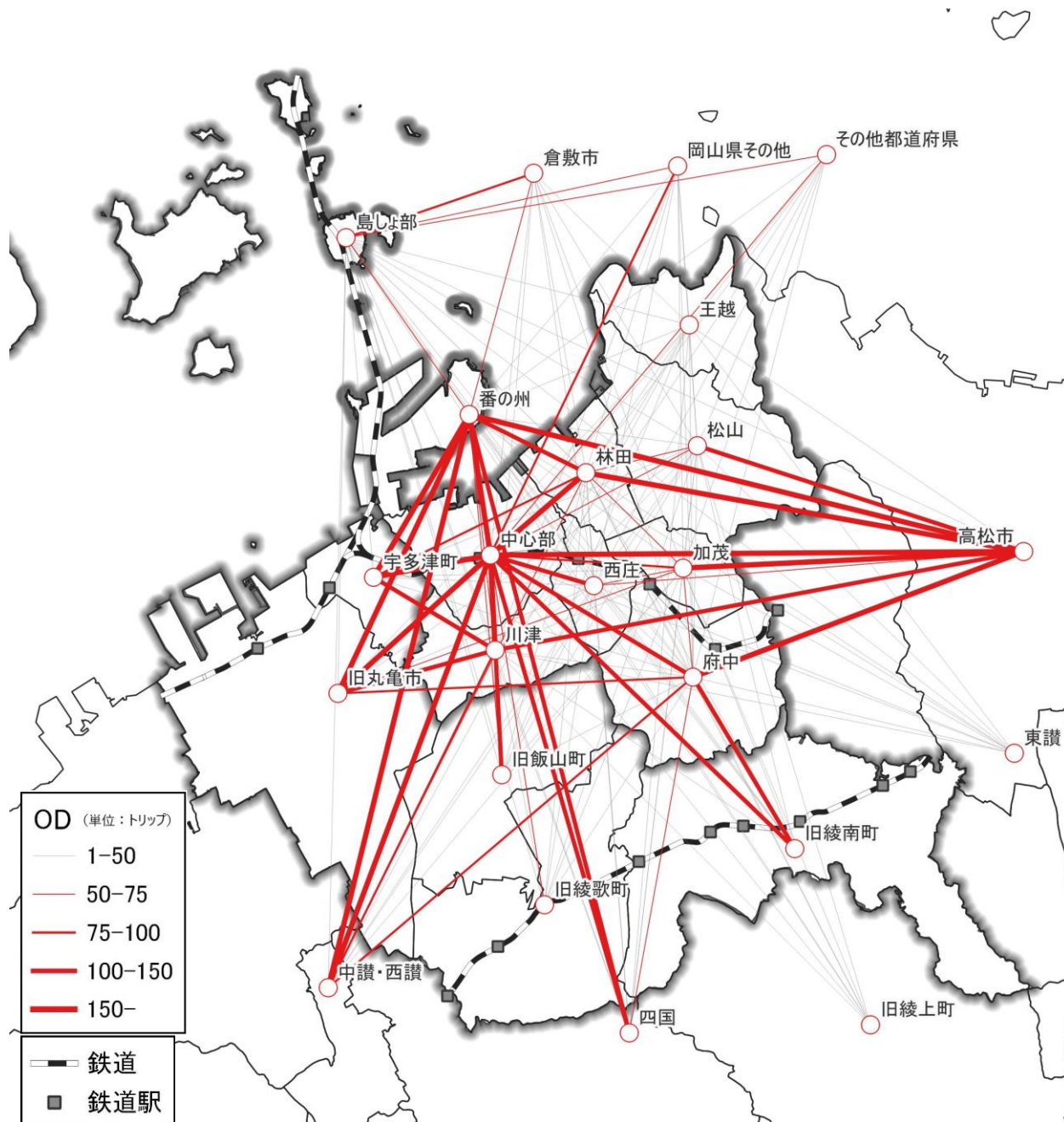
▲坂出市の通学流動

2-4-3 移動実態

(1) 日単位の移動実態

- ・ 坂出市内の1日の移動は、中心部を発着とする移動量※が多くなっています。
- ・ 市外との移動は、高松市、旧丸亀市、宇多津町から坂出市中心部への移動量が多くなっています。

※移動量：ビックデータ（ログウォッチャー）による2019年10月の平日データ5日間の平均移動回数

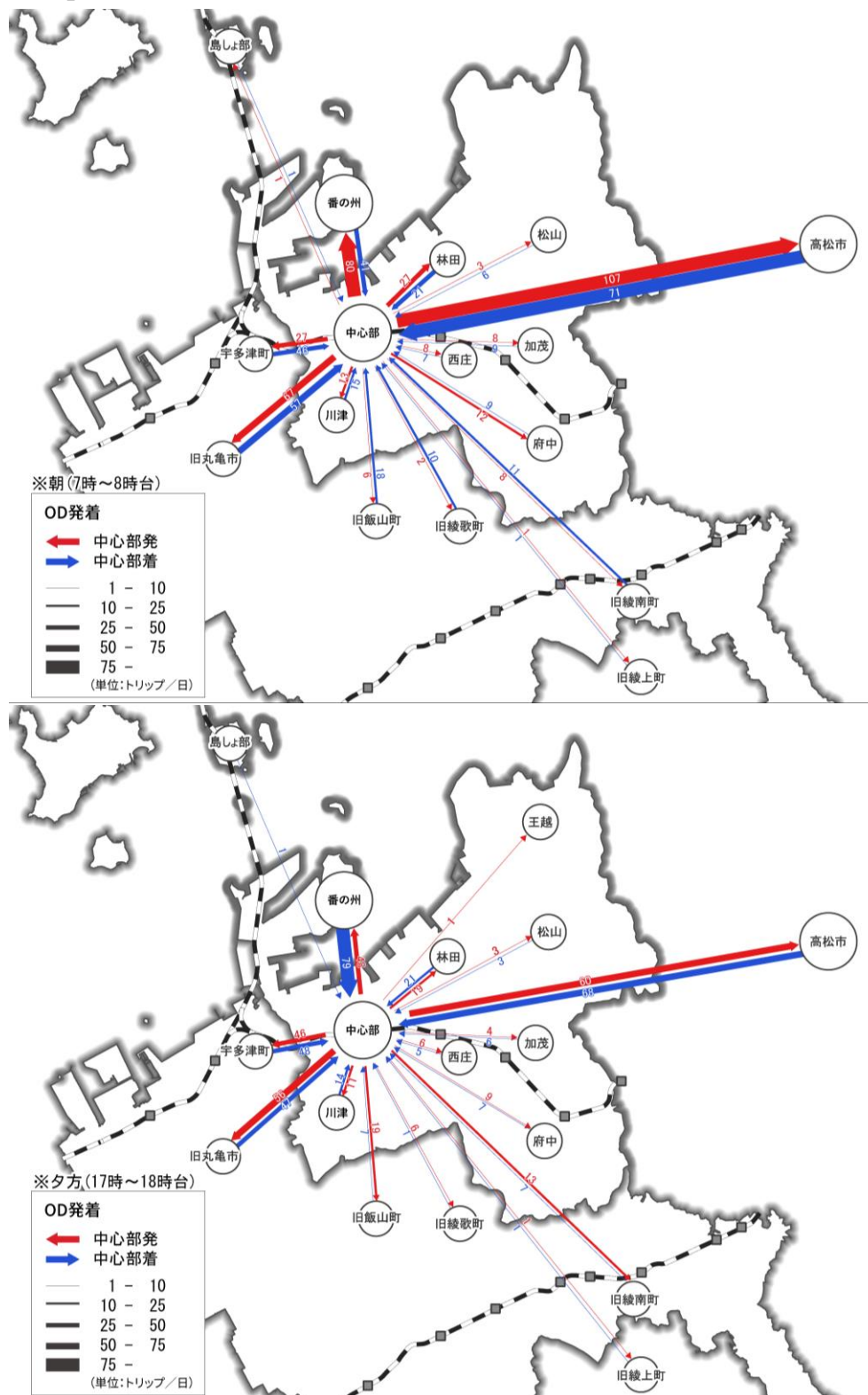


出典：ログウォッチャーデータ（2019年10月の平日データ5日間の平均）より作成

▲坂出市の移動実態

(2) 中心部の移動実態

- ・ 中心部発着の朝ピーク時（7～8 時台）および夕ピーク時（17～18 時台）の移動は、いずれも高松市との移動量が大きくなっています。
- ・ 朝ピーク時は、「中心部」発の「番の州」着の移動量が多い一方で、夕ピーク時は逆方向となる、「番の州」発の「中心地域」着の移動量が多くなっています。

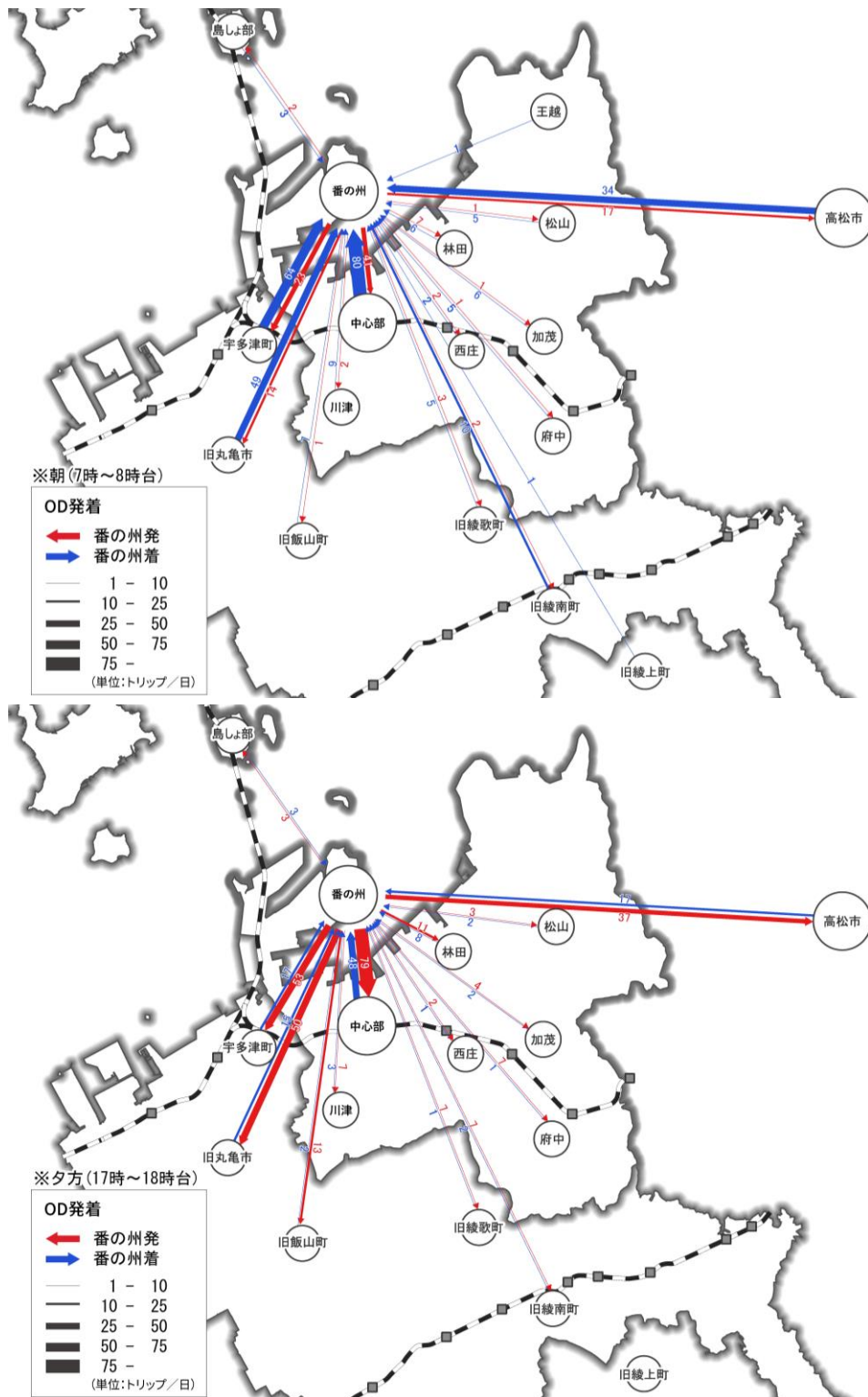


出典：ブログウォッチャーデータ（2019 年 10 月の平日データ 5 日間の平均）より作成

▲ 坂出市中心部発着の移動実態（上：朝ピーク時（7～8 時台）、下：夕ピーク時（17～18 時台））

(3) 番の州の移動実態

- ・ 番の州発着の朝ピーク時（7～8 時台）および夕ピーク時（17～18 時台）の移動は、いずれも中心部、宇多津町、旧丸亀市との移動量が多くなっています。
- ・ 朝ピーク時は、「中心部」「宇多津町」「旧丸亀市」発の「番の州」着の移動量が多い一方で、夕ピーク時は逆方向の移動量が多くなっています。

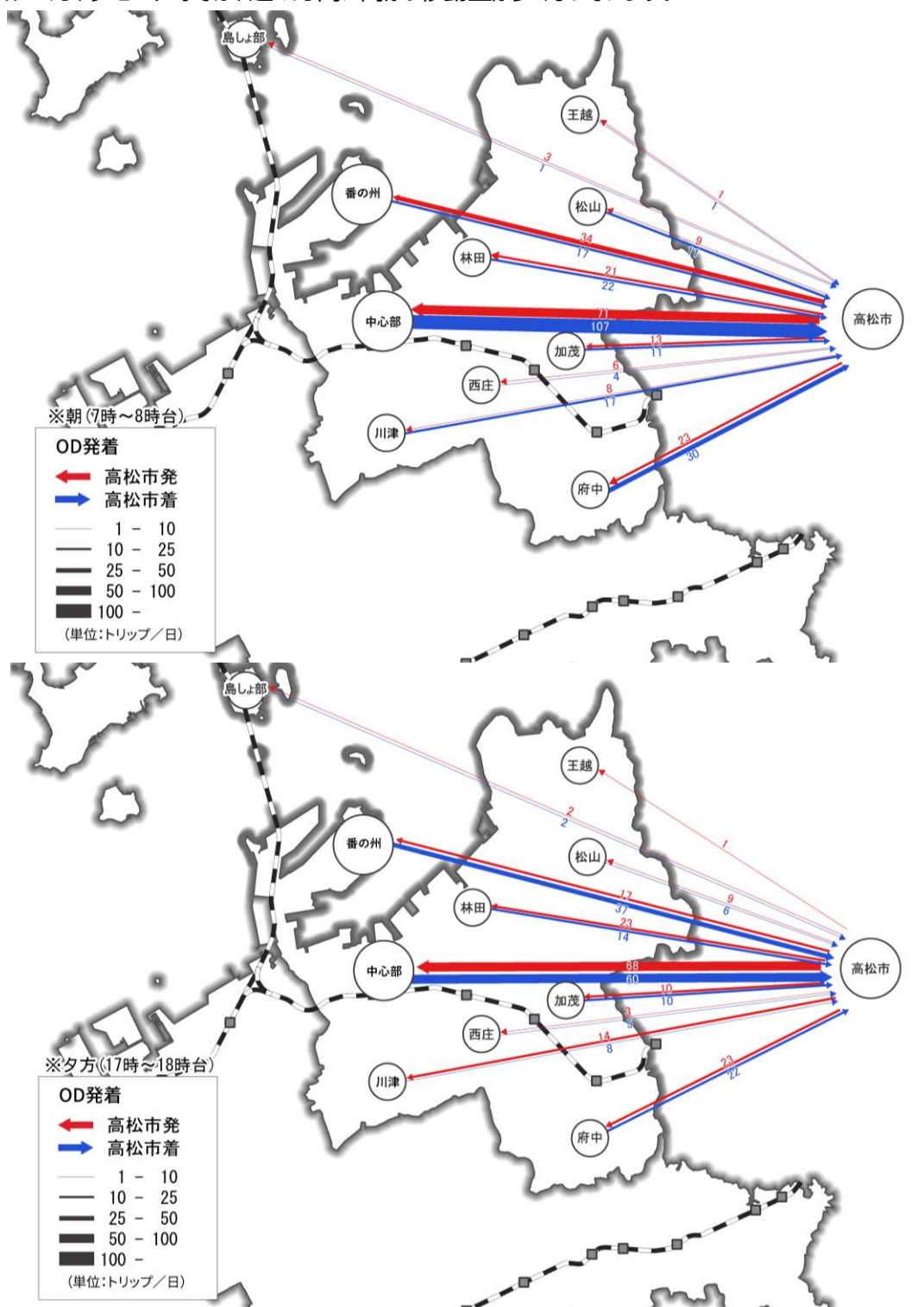


出典：ブログウォッチャーデータ（2019 年 10 月の平日データ 5 日間の平均）より作成

▲坂出市番の州発着の移動需要（上：朝ピーク時（7～8 時台）、下：夕ピーク時（17～18 時台））

(4) 高松市の移動実態

- ・ 高松市発着の朝ピーク時（7～8 時台）および夕ピーク時（17～18 時台）の移動は、中心部以外では、番の州、府中との移動量が多くなっています。
- ・ 朝ピーク時は、「中心部」「府中」発の「高松市」着の移動量とともに、「高松市」発の「番の州」着の移動量も多く、一方、夕ピーク時では、逆の方向に向かう移動量が多くなっています。



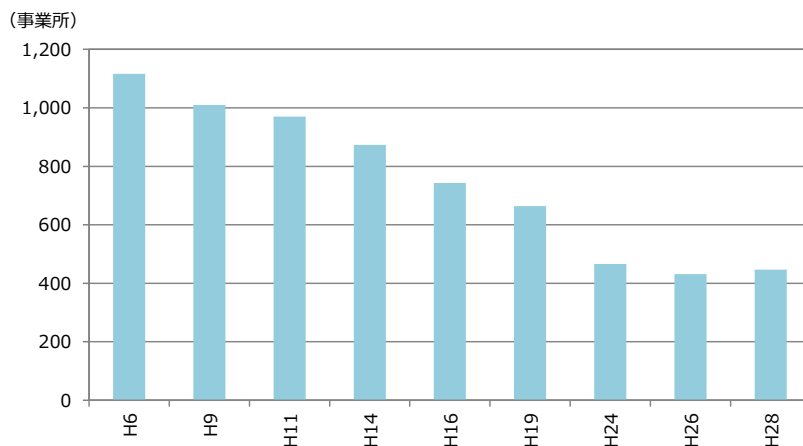
出典：ブログウォッチャーデータ（2019 年 10 月の平日データ 5 日間の平均）より作成

▲高松市発着の移動需要（上：朝ピーク時（7～8 時台）、下：夕ピーク時（17～18 時台））

2-5 地域における事業所等の状況

2-5-1 事業所数

- ・ 坂出市内の小売業の事業所数は減少傾向となっています。



出典

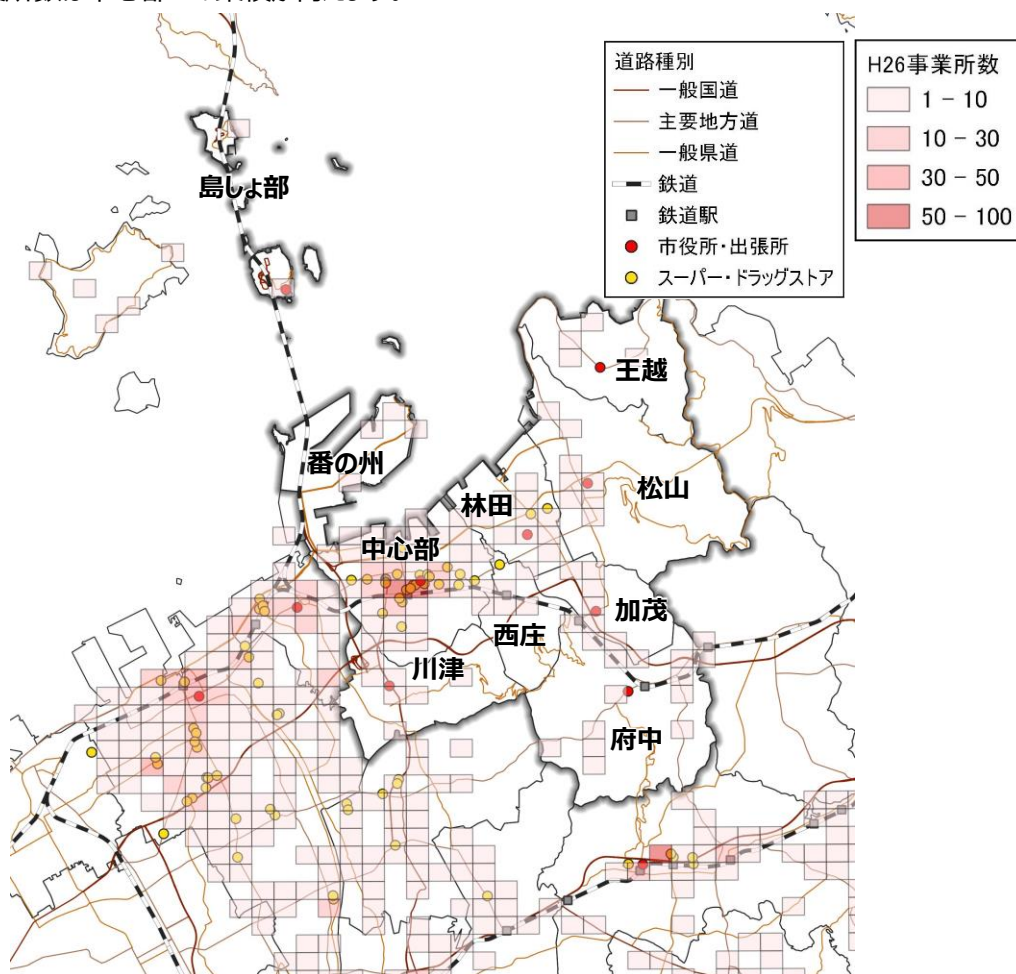
・経済産業省「商業統計調査」 総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」

注記

- ・2007年（平成19年）以降は、日本標準産業分類の大幅改定の影響や、「商業統計調査」と「経済センサス－活動調査」の集計対象範囲の違い等から、単純に調査年間（表示年）の比較が行えない。

▲坂出市の事業所数

- ・ 小売業の事業所数は中心部への集積が伺えます。



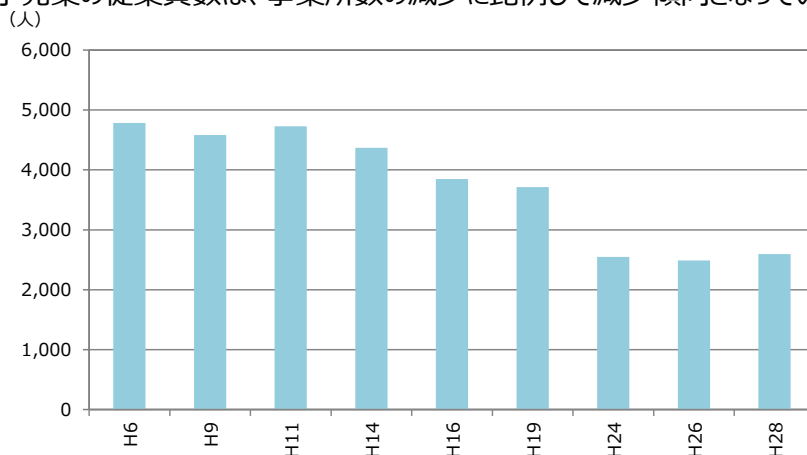
出典

・経済産業省「商業統計調査」

▲坂出市の事業所数（500m メッシュ）

2-5-2 従業員数

- ・ 坂出市内の小売業の従業員数は、事業所数の減少に比例して減少傾向となっています。



出典

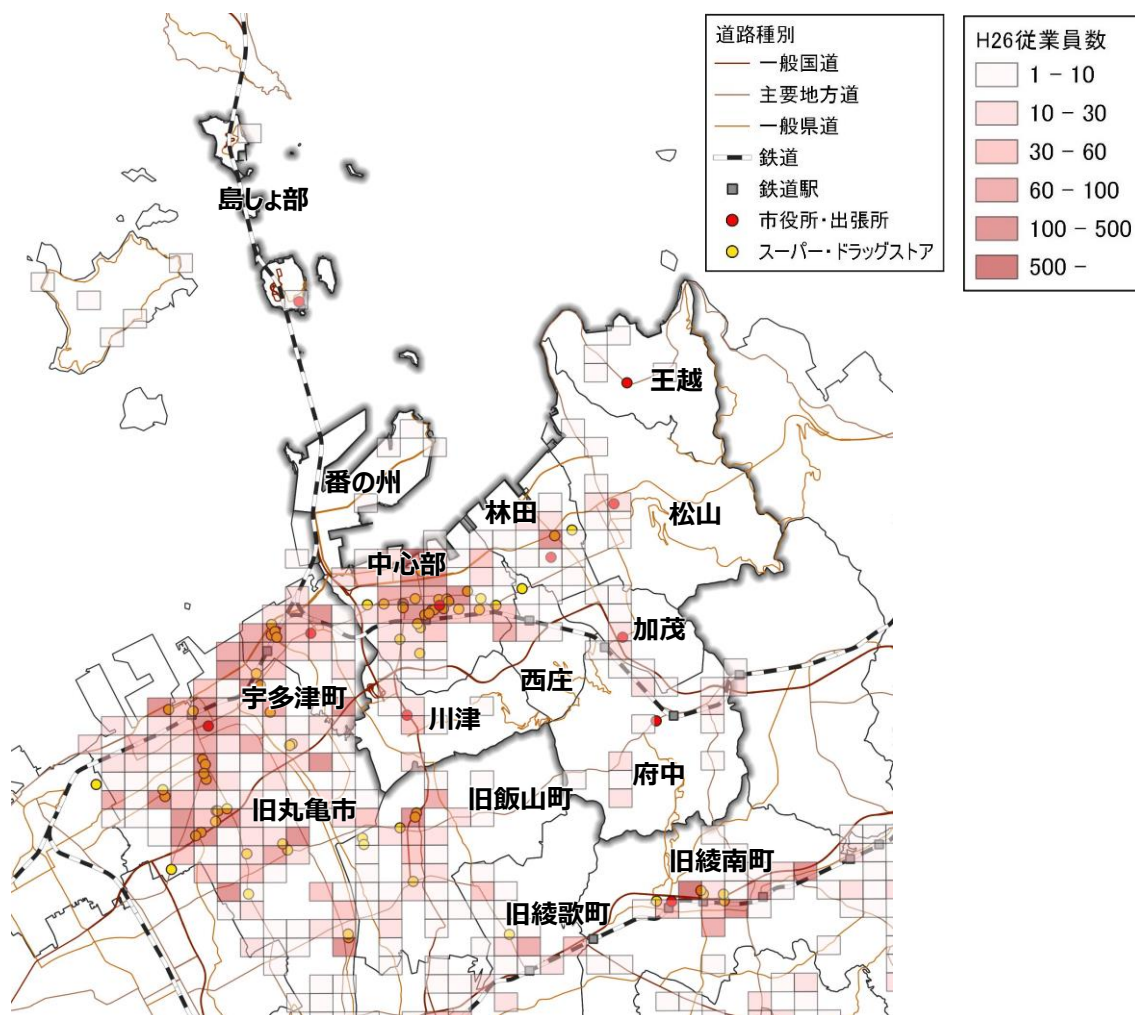
・経済産業省「商業統計調査」 総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」

注記

- ・2007年（平成19年）以降は、日本標準産業分類の大幅改定の影響や、「商業統計調査」と「経済センサス－活動調査」の集計対象範囲の違い等から、単純に調査年間（表示年）の比較が行えない。

▲坂出市の従業員数

- ・ 小売業の従業員数は中心部への集積が伺えます。



出典

・経済産業省「商業統計調査」

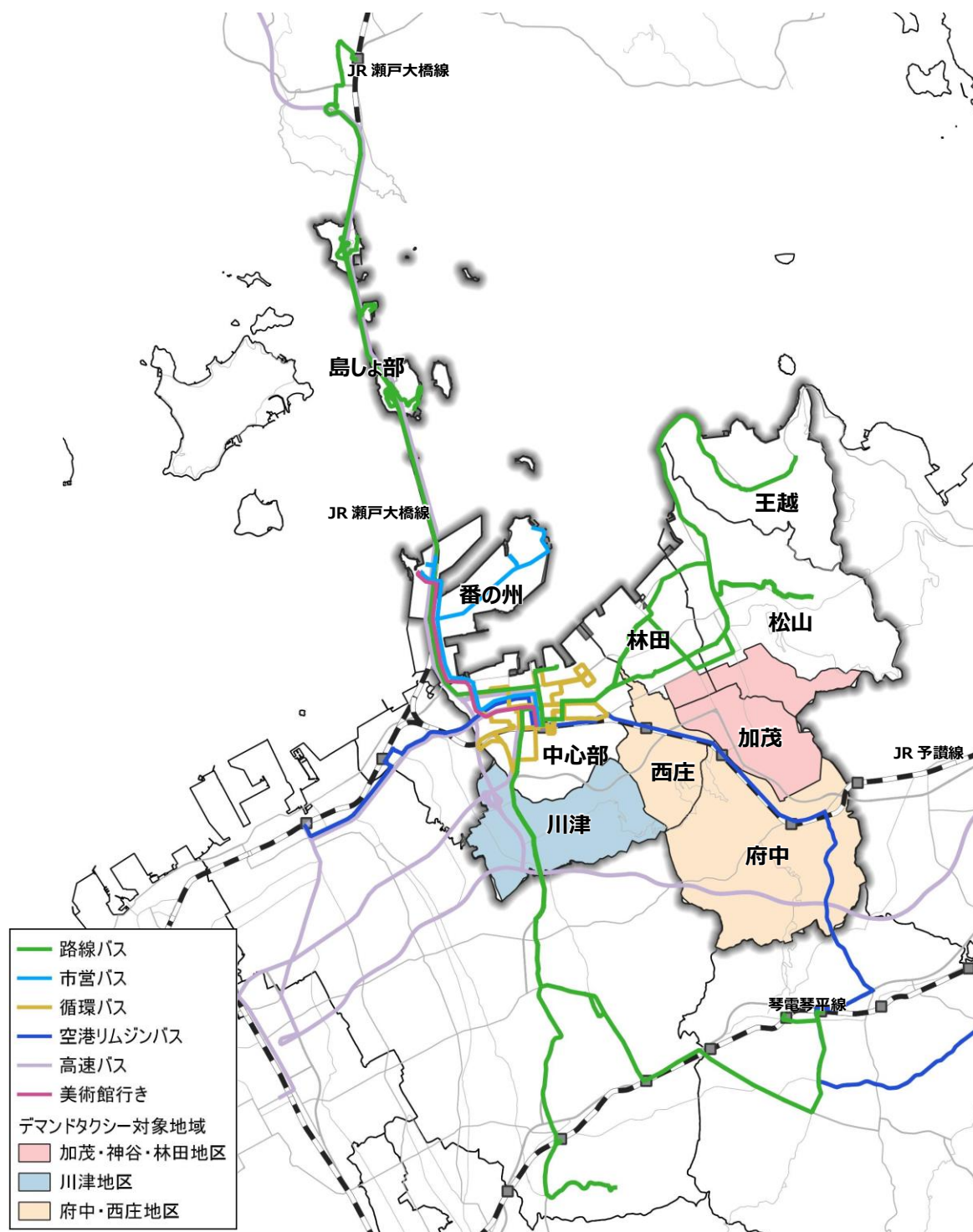
▲坂出市の従業員数（500m メッシュ）

3. 公共交通の現状整理

3-1 公共交通の全体概況

3-1-1 路線図

- ・市内の公共交通は、鉄道線（2 路線）、路線バス（4 路線）、市営バス（1 路線）、循環バス（3 路線）、空港リムジンバス（1 路線）、本州・九州方面への高速バス（6 路線）デマンド型乗合タクシー（3 地区）が運行されています。

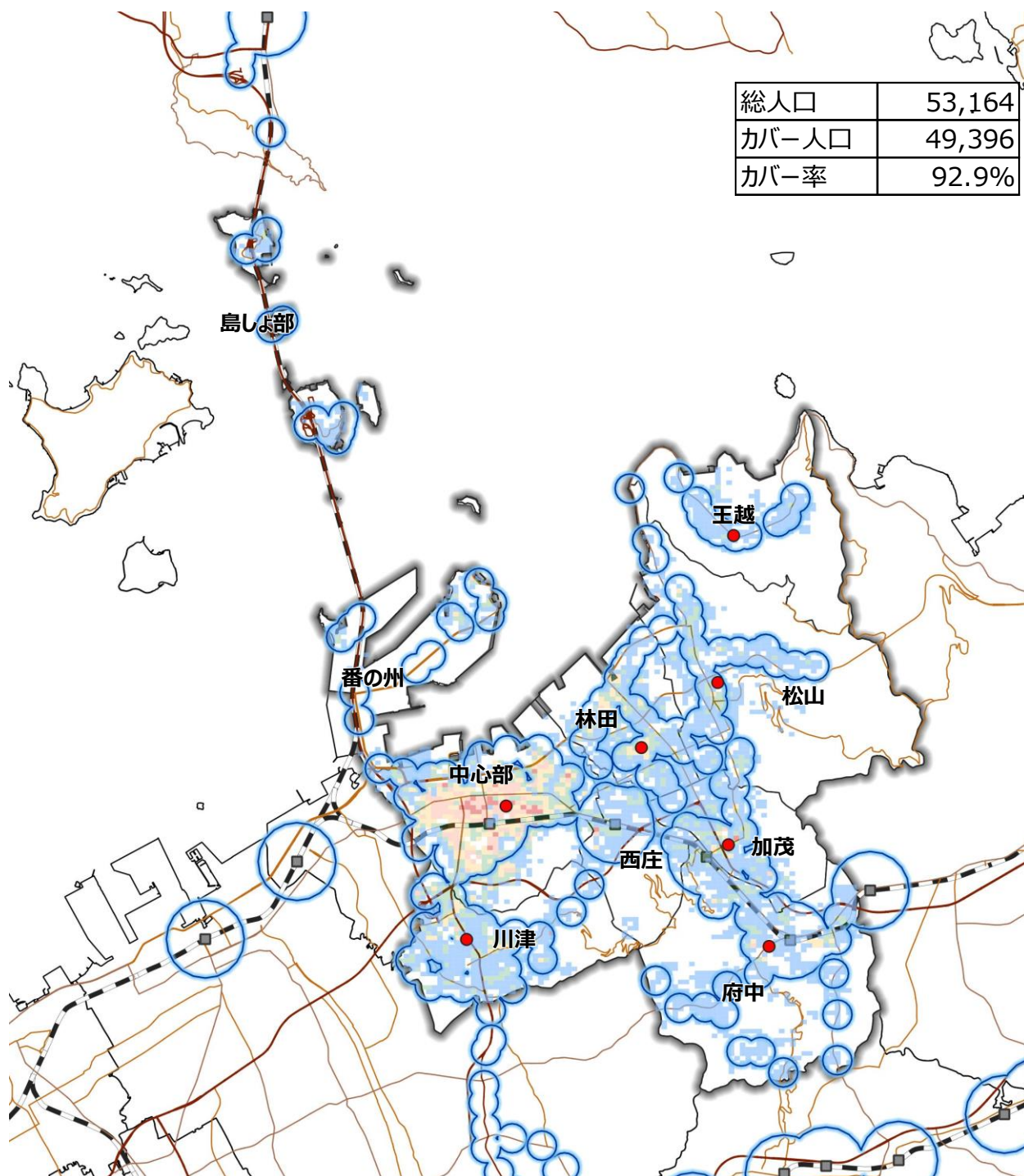


出典：坂出市公共交通マップより作成

▲坂出市内の公共交通

3-1-2 公共交通利用圏域（カバー人口）

- ・バス、鉄道、デマンド型乗合タクシーにより、市内の居住人口の約 9 割がカバーされています。



出典

- ・路線網・バス停：坂出市公共交通マップより作成
- ・メッシュ値：国勢調査（H27）より作成

注釈

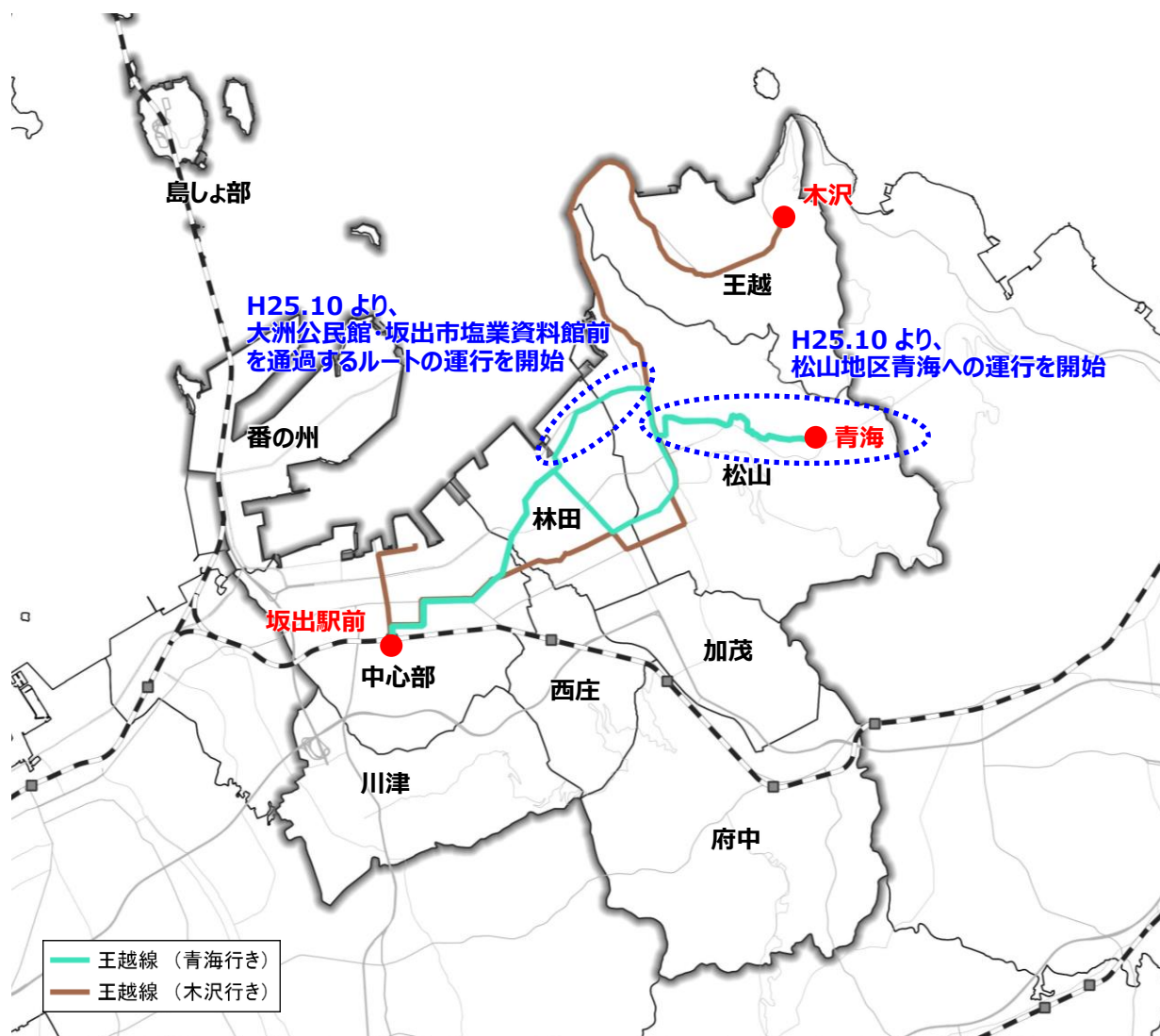
- ・バス停カバー圏：300m
- ・鉄道駅カバー圏：800m

▲公共交通利用圏域（100m メッシュ）

3-2 坂出市地域公共交通総合連携計画に基づく取組と成果

3-2-1 路線バス

- ・平成 25 年 10 月より、松山地区青海へ路線バス（王越線）の運行を開始し、公共交通空白地域の解消を図っています。

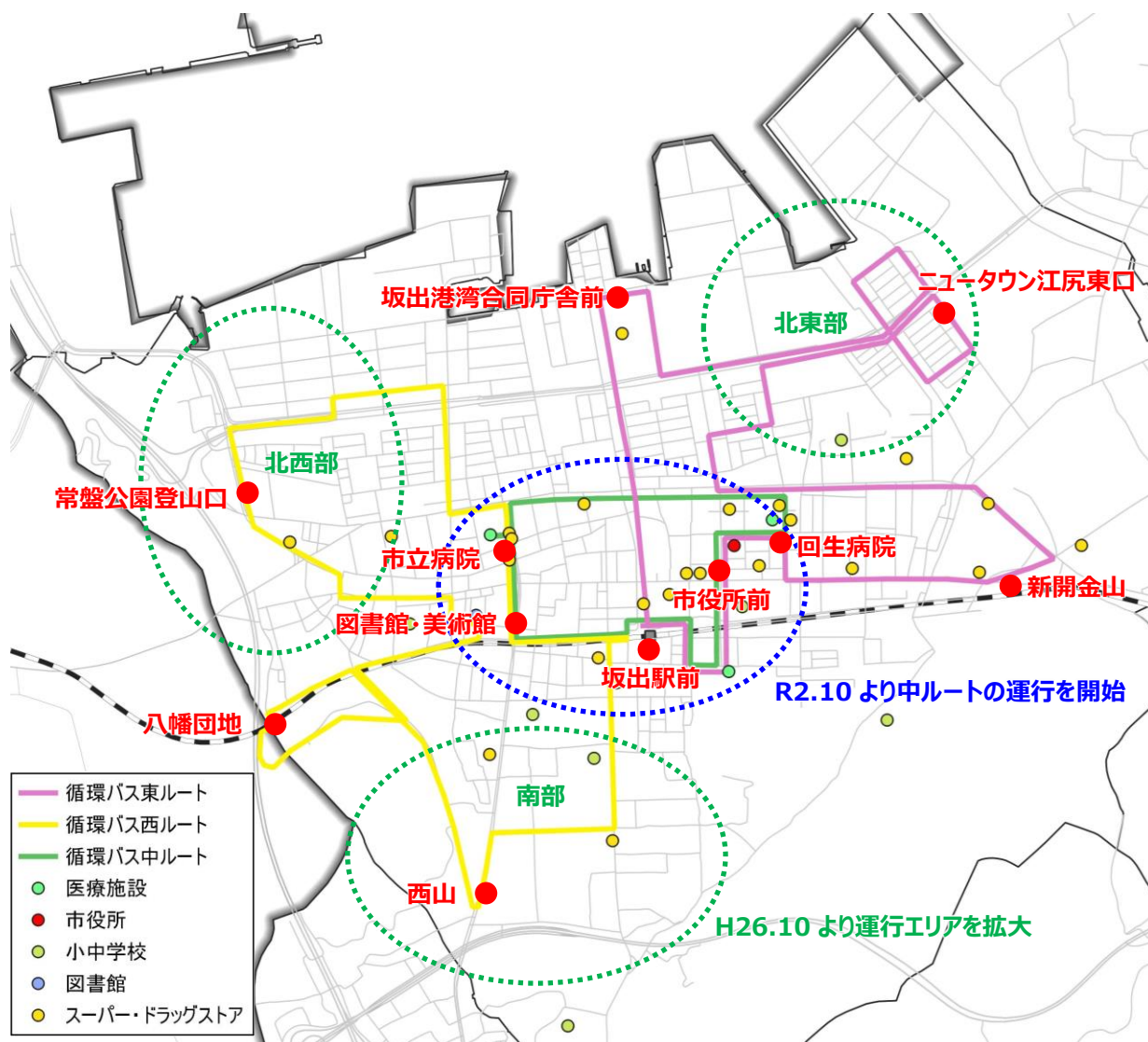


出典：坂出市公共交通マップより作成

▲王越線運行路線図

3-2-2 循環バス

- ・平成 24 年 10 月より市街地循環バスの運行を開始しました。
- ・当初は 1 ルートのみの運行でしたが、平成 26 年 10 月より 2 ルート（西ルート・東ルート）の運行とし、市街地北東部・北西部・南部に運行区域を大幅に拡大しました。
- ・平成 28 年 10 月からは通勤、通学の利便性向上のため、朝夕の通勤・通学時間帯を増便しました。
- ・令和 2 年 10 月からは、利用実態等を勘案し、利用頻度の高い市内総合病院、市役所前等を結ぶ効率的な系統として、中ルートの運行を開始し、さらなる利便性向上を図っています。

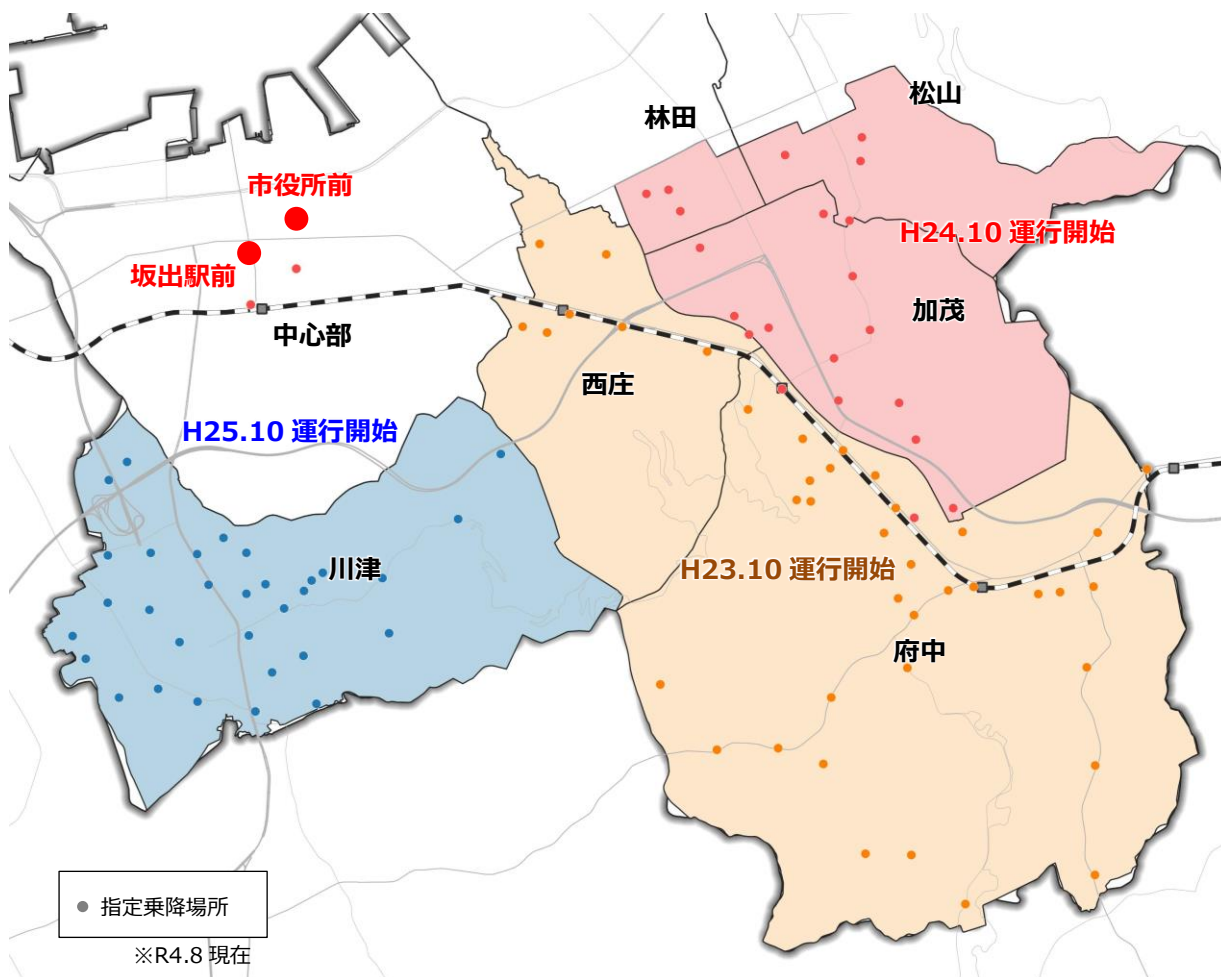


出典：坂出市公共交通マップより作成

▲循環バスの運行路線図

3-2-3 デマンド型乗合タクシー

- ・平成 23 年 10 月よりデマンド型乗合タクシーの運行を開始しました。当初は、府中・西庄地区を対象としていましたが、平成 24 年 10 月から加茂・神谷・林田地区に対象範囲を拡大し、平成 25 年 10 月からは川津地区まで範囲を拡大し、市内の公共交通空白地域の解消を図っています。



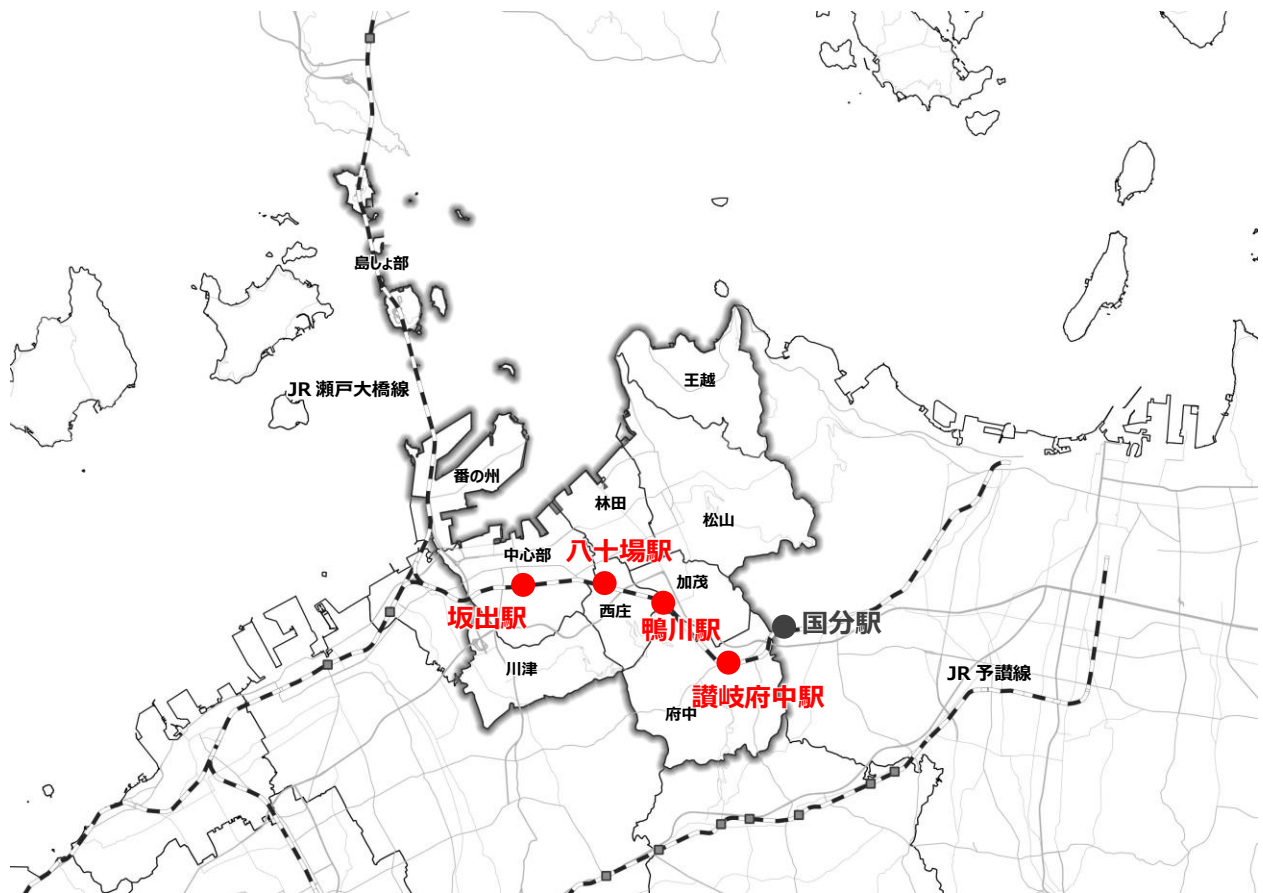
出典：坂出市公共交通マップより作成

▲デマンド型乗合タクシーの運行エリアとバス停

3-3 鉄道の状況

3-3-1 鉄道駅・路線

- ・ 鉄道は、JR 予讃線と JR 瀬戸大橋線が走っており、市内には 4 駅があります（全て JR 予讃線）。



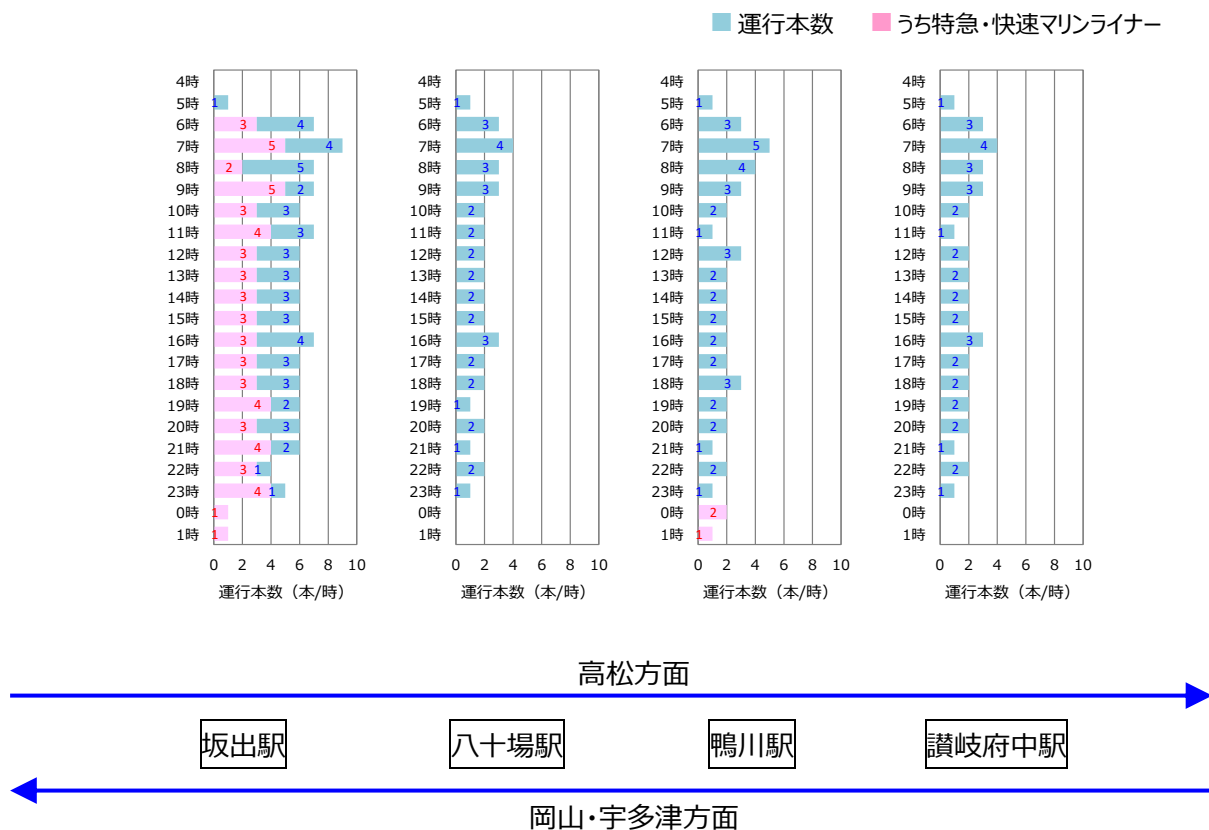
出典：坂出市公共交通マップより作成

注釈：国分駅は高松市に立地（府中町の一部が国分駅の徒歩圏のため参考表示）

▲鉄道線運行路線図

3-3-2 運行本数

- ・坂出駅はすべての特急・快速が停車し、平日 1 時間に平均 6 本程度、その他の 3 駅については、朝夕の通勤時間帯以外は平均 2 本程度の本数となっています。



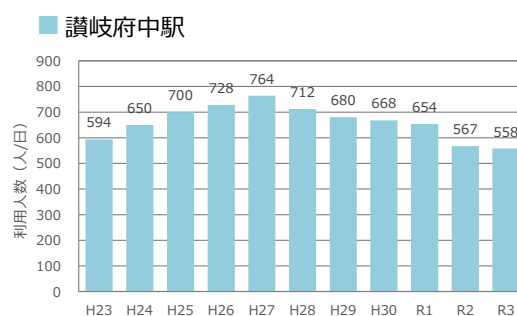
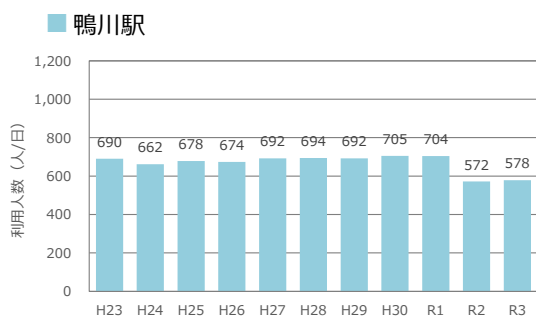
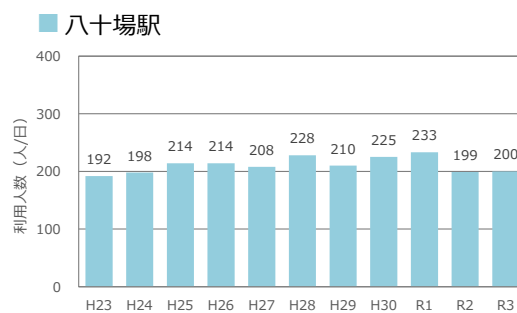
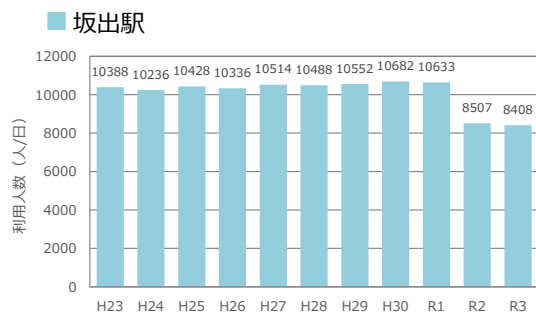
出典：JR 四国 HP より作成

注釈：平日の運行本数で集計（2021.3.13 改正時刻表より）

▲時間別運行本数

3-3-3 駅別乗降客数

- ・ JR 各駅の 1 日の平均乗降客数は、坂出駅が約 1 万人/日、その他の 3 駅は 1,000 人/日未満となっています。
- ・ 坂出、八十場、鴨川の各駅は、ほぼ横ばい、讃岐府中駅については H27 を境に減少傾向となっていました、R2 以降は新型コロナウイルス感染拡大もあって、全ての駅で減少しています。



出典：国土数値情報（H23～H29）、香川県統計年鑑（H30～R2）、JR 四国ヒアリング結果（R3(速報値)）

▲ 駅別乗降客数の推移

3-4 路線バス等の状況

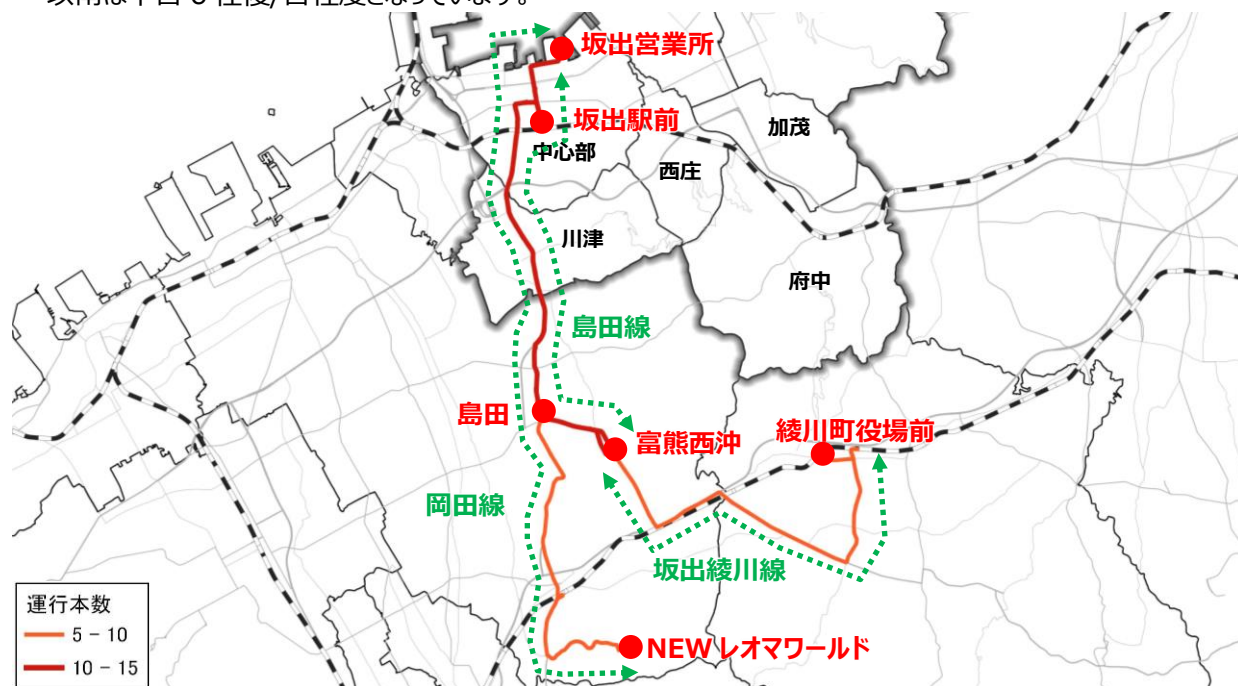
3-4-1 島田線（坂出綾川線）・岡田線

(1) 路線図・運行本数

- ・ 島田線・岡田線は、中心部を起点とし、川津地区、旧飯山町を經由して、旧綾歌町までを結ぶ路線です。坂出綾川線は、島田線の終点である富熊西沖と綾川町役場を結ぶ路線です（休日は坂出駅前発着）。



- ・ 坂出駅前～島田区間は、島田線と岡田線を合わせて運行本数は平日 10 往復/日以上ありますが、島田以南は平日 6 往復/日程度となっています。



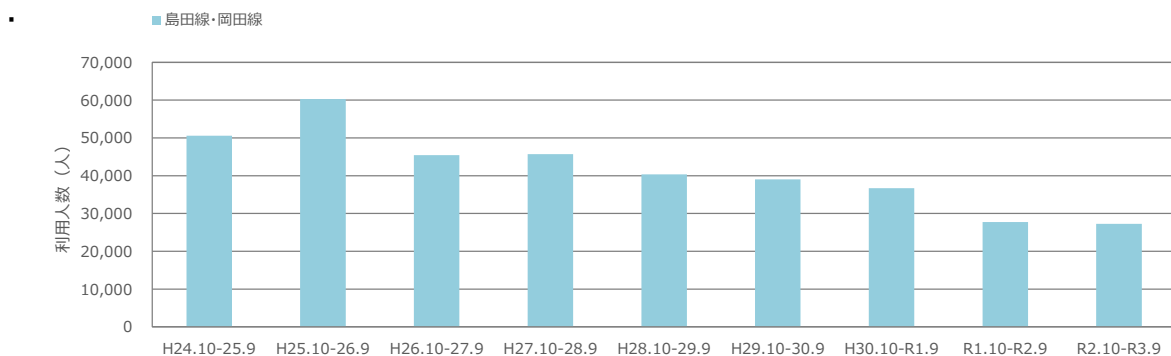
出典：坂出市公共交通マップより作成

注釈：平日の運行本数で集計

▲島田線（坂出綾川線）・岡田線の運行本数

(2) 利用者数の推移

- 島田線・岡田線の年別利用者数は、居住人口と同様に減少傾向となっています。



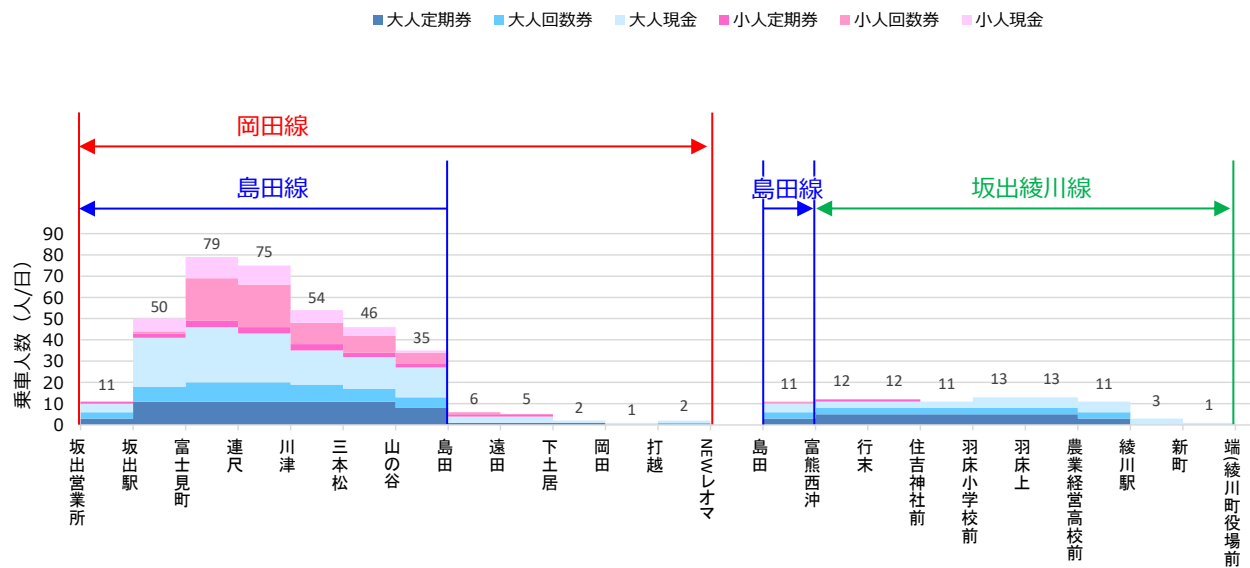
出典：事業者調べ

注釈：H28.9までは乗降調査データに基づく按分による利用者数、H28.10からは乗務員カウントによる実利用者数

▲島田線・岡田線の年別利用者数の推移

(3) 区間別利用者数

- 坂出駅～島田の区間は2路線の共通区間で利用者も多くなっていますが、島田以南の区間では利用者は減少しています。
- 大人現金利用者が最も多く、次いで小人回数券となっています。
- 大人は坂出駅、小人は富士見町(附属坂出小学校の最寄り)での利用が多くなっています。



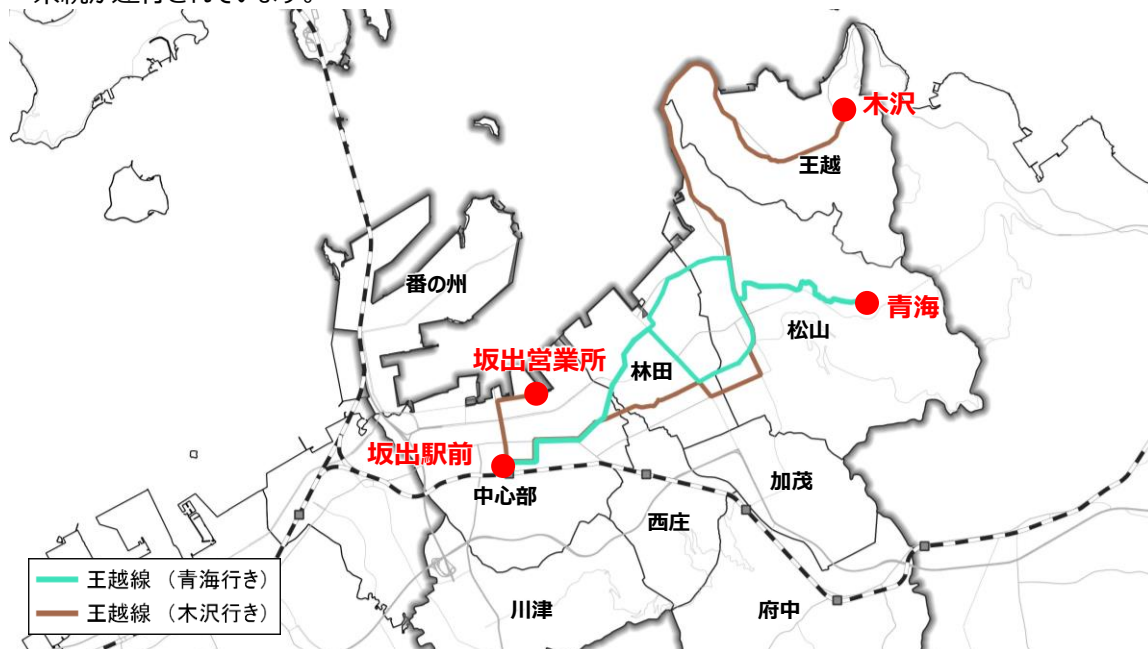
出典：事業者調べ

▲島田線・岡田線の区間別利用者数 (R1.12.12(木)調査結果)

3-4-2 王越線

(1) 路線図・運行本数

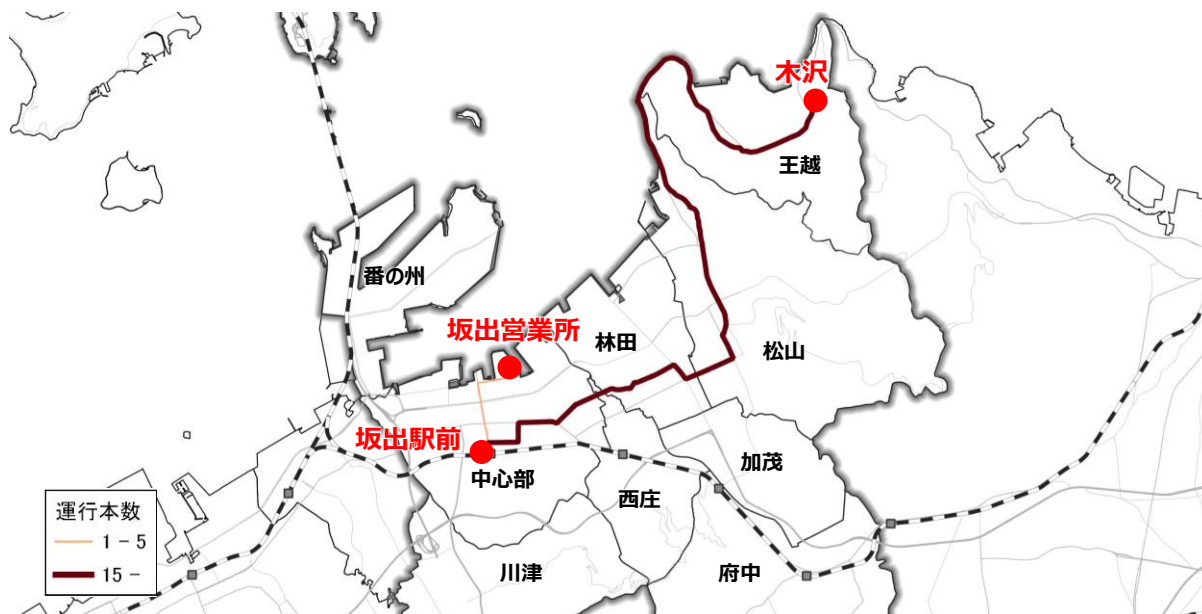
- ・ 王越線は、中心部を起点とし、林田、松山地区を経由して、王越地区までを結ぶ路線です。
- ・ 坂出駅前～林田地区～王越地区木沢を結ぶ系統のほか、坂出駅前～林田地区～松山地区青海を結ぶ系統が運行されています。



出典：坂出市公共交通マップより作成

▲王越線の運行路線図

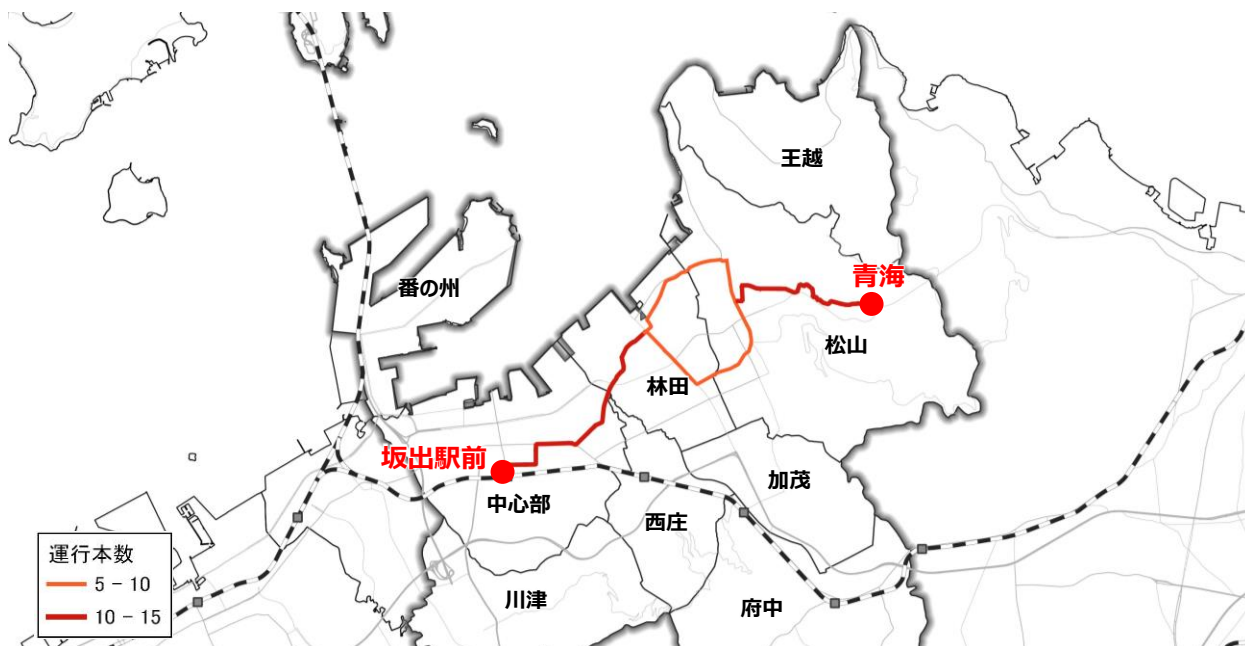
- ・ 木沢行きは平日 9 往復/日、青海行きは平日 6 往復/日となっています。



出典：坂出市公共交通マップより作成

注釈：平日の運行本数で集計

▲王越線（木沢行き）の運行本数



出典：坂出市公共交通マップより作成

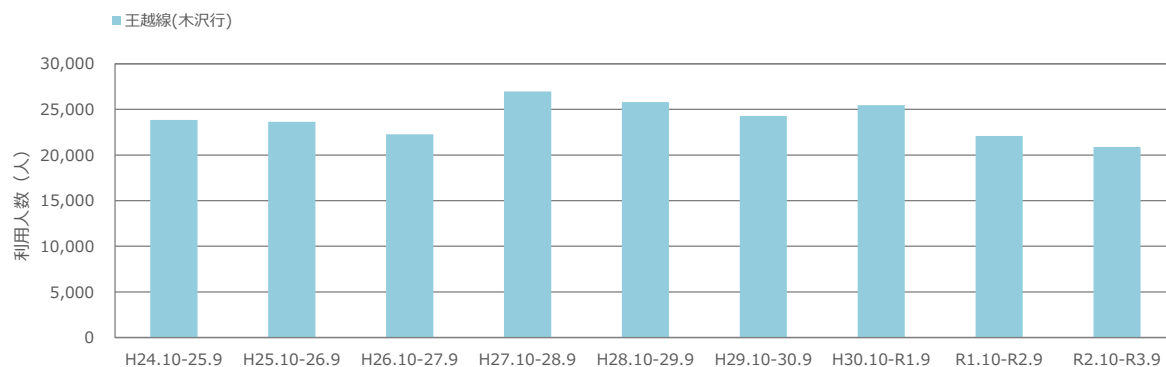
注釈：平日の運行本数で集計

▲王越線（青海行き）の運行本数

(2) 利用者数の推移

1) 木沢行き

- ・ 木沢行の年別利用者数は、H27.10 をピークにわずかながら減少が続いています。



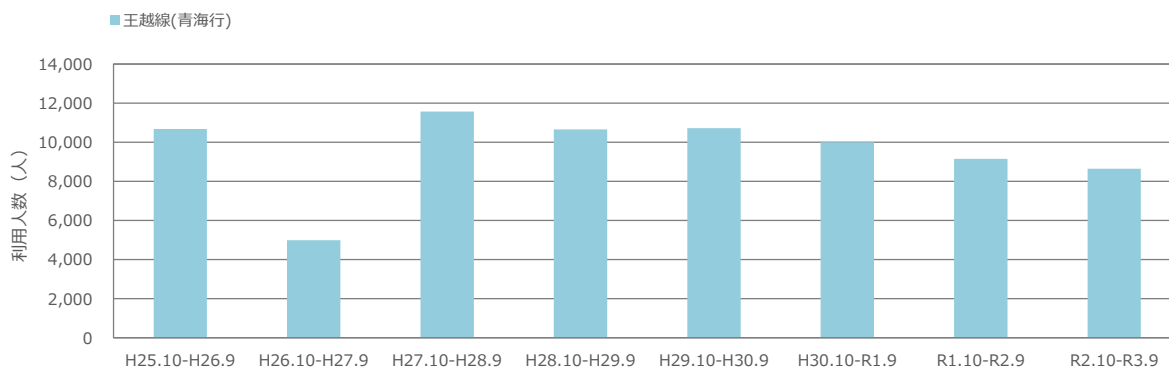
出典：事業者調べ

注釈：H28.9 までは乗降調査データに基づく按分による利用者数、H28.10 からは乗務員カウントによる実利用者数

▲ 王越線（木沢行）の年別利用者数の推移

2) 青海行き

- ・ 青海行の年別利用者数についても、H27.10 をピークにわずかながら減少が続いています。



出典：事業者調べ

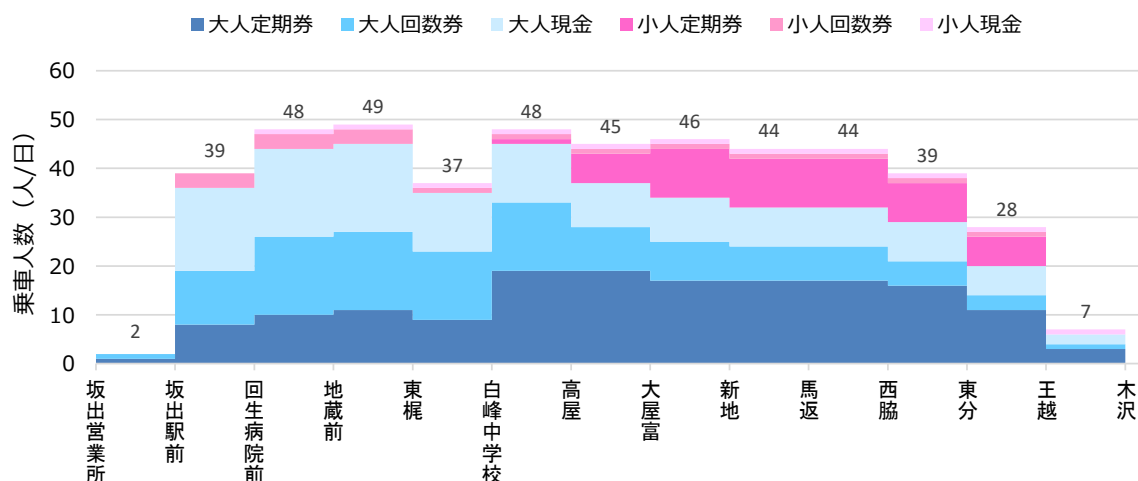
注釈：H28.9 までは乗降調査データに基づく按分による利用者数、H28.10 からは乗務員カウントによる実利用者数

▲ 王越線（青海行）の年別利用者数の推移

(3) 区間別利用者数

1) 木沢行き

- ・ 木沢行の利用者は、端末区間（坂出営業所～坂出駅前、王越～木沢区間）を除く全ての区間で 20 人/日以上となっています。
- ・ 坂出駅前～白峰中学校間は、大人の現金利用者が多く、白峰中学校～王越間は、大人定期券利用者が多くなっています。
- ・ 高屋～王越区間では、王越地区から高屋バス停付近に松山小学校があるため、通学児童による小人定期券の利用者数も多くなっています。

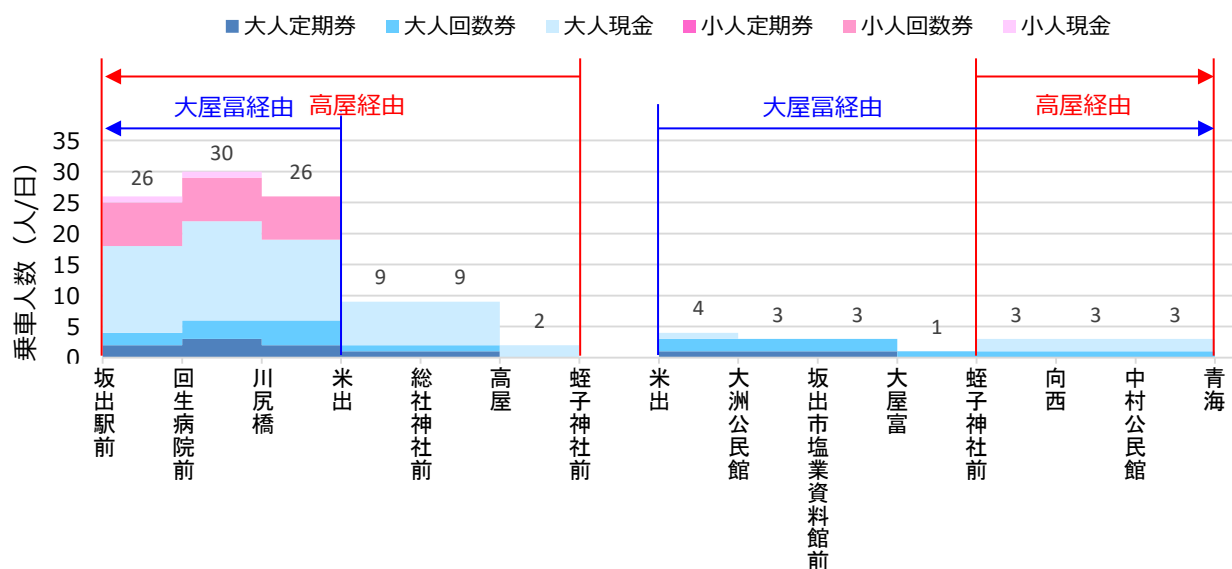


出典：事業者調べ

▲王越線（木沢行き）の区間別利用者数（R1. 12. 12（木）調査結果）

2) 青海行き

- ・ 青海行きは坂出駅前～米出区間は、20 人/日以上の利用者がいますが、米出～青海区間は利用者が少なく 10 人/日未満となっています。
- ・ 大人現金利用者が多く、米出～青海区間では小人利用者は 0 人/日となっています。



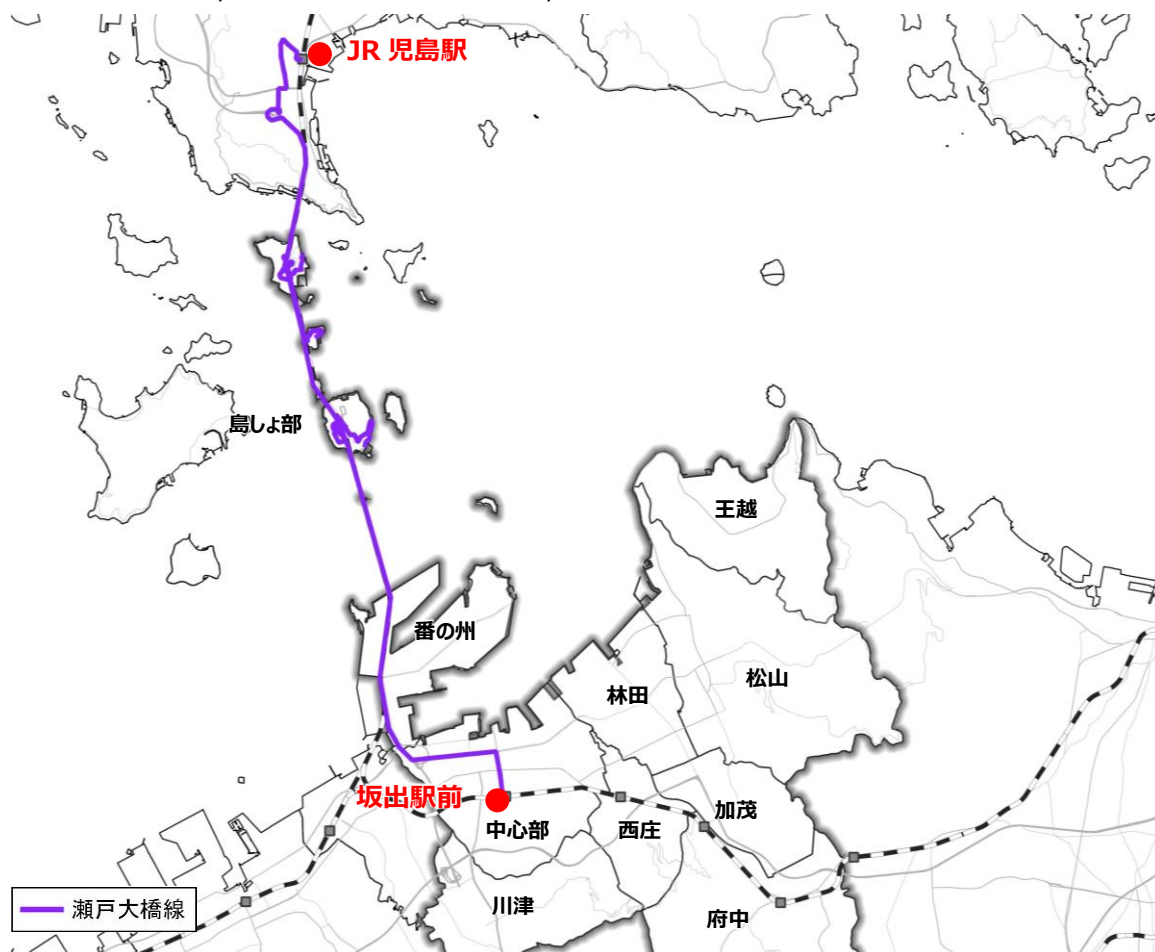
出典：事業者調べ

▲王越線（青海行き）の区間別利用者数（R1. 12. 12（木）調査結果）

3-4-3 瀬戸大橋線

(1) 路線図・運行本数

- ・ 市内中心部を起点とし、島しょ部、瀬戸大橋を経由して、岡山県倉敷市の JR 児島駅までを結ぶ路線です。
- ・ 2021 年 3 月 31 日までは、下津井電鉄（下電バス）が JR 児島駅～与島第二駐車場間を、琴参バスが櫃石～与島第二駐車場～坂出駅前～回生病院前間を運行していましたが、新型コロナウイルス感染症の流行の影響もあって、2021 年 4 月 1 日以降は琴参バスが全線を運行しています。
- ・ 1 日平日 5 往復/日の運行であり、うち 2 往復/日は小型バスにより運行されています。



出典：坂出市公共交通マップより作成

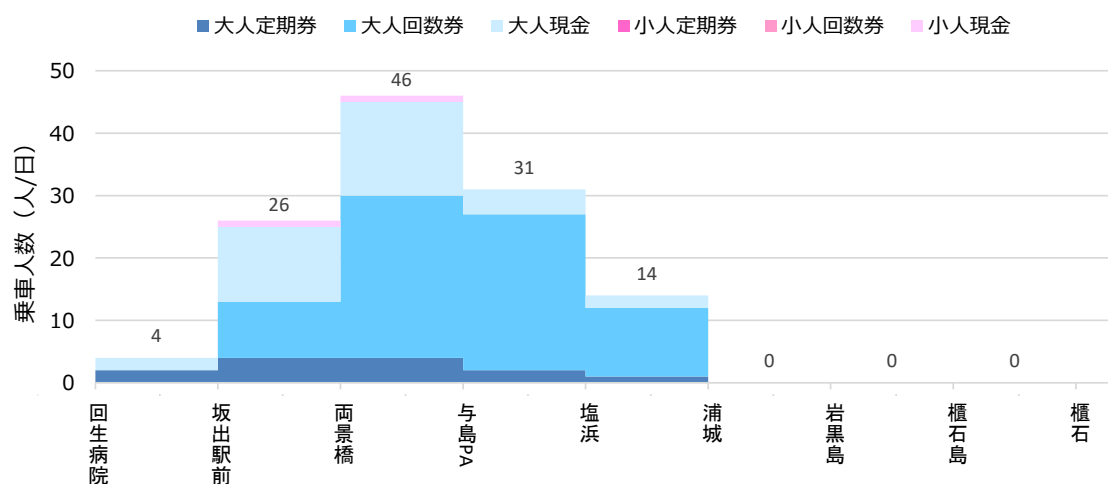
▲瀬戸大橋線の運行路線図

(2) 区間別利用者数

- 区間別利用者数は、R3.4 に坂出～児島間が直通となる前の実績（R1 実績）となっています。

◆坂出～浦城・櫃石間（琴参バス運行）

- 坂出駅前～塩浜区間は利用者が多く、また大人回数券の割合が高くなっています。



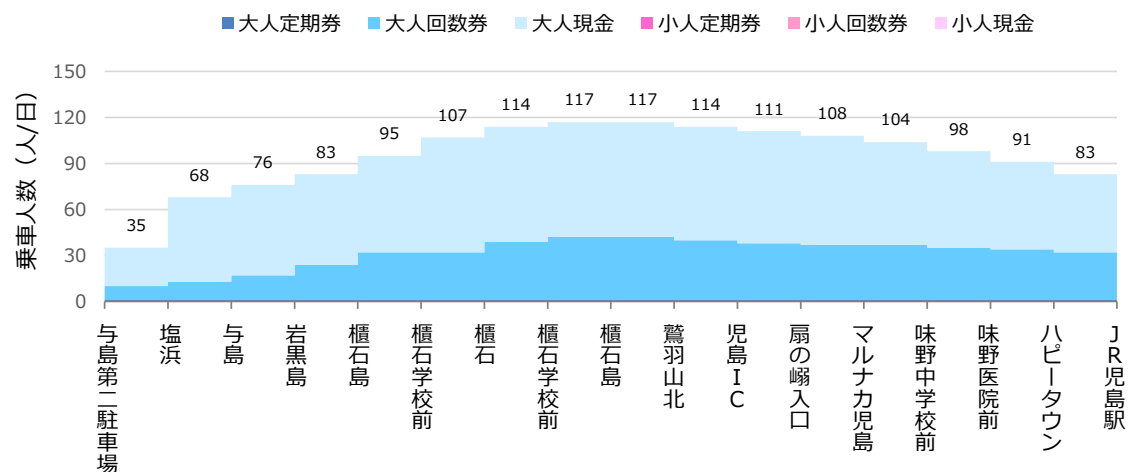
▲瀬戸大橋線の区間別利用者数（R1.12.12（木）調査結果）

出典：事業者調べ

注釈：「浦城～櫃石」間の運行は、最終便の1便のみ

◆児島～与島間（下津井電鉄運行）

- 児島駅～櫃石間の利用が多い、また大人現金の割合が高くなっています。



▲瀬戸大橋線の区間別利用者数（R1.6.12（水）調査結果）

出典：事業者調べ

(1) 路線図・運行本数

-

▲市営バスの運行路線図

1) 年別利用者数の推移

-
- | 路線 | 利用者数 (人) |
|------------|----------|
| H24.4-25.3 | 12,500 |
| H25.4-26.3 | 13,200 |
| H26.4-27.3 | 11,800 |
| H27.4-28.3 | 10,200 |
| H28.4-29.3 | 11,200 |
| H29.4-30.3 | 12,000 |
| H30.4-31.3 | 12,500 |
| R1.4-R2.3 | 12,800 |
| R2.4-R3.3 | 9,000 |
| R3.4-R4.3 | 9,500 |

▲市営バスの年別利用者数の推移

2) バス停間利用者数

- ・ 実態調査でのバス停間の利用状況をみると、平日、休日ともに瀬戸大橋記念公園、東山魁夷せとうち美術館から坂出駅前の区間の利用が主で、その他のバス停間の利用は少ない状況となっています。（沿線の工業地帯での利用は少なくなっています。）

▼市営バスのバス停間利用者数（平日 R4. 3. 16（水）調査結果）

発	着	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	合計
1 坂出駅前												1		2	1	1					2		2	9
2 元町・京町																						1		1
3 元町・京町三丁目																								
4 港町																								
5 市立病院北																						1		1
6 白金町																								
7 坂工前																								
8 常盤公園登山口		1																						1
9 御供所公園																								
10 番の州公園																								
11 川崎重工																								
12 番の州町																								
13 沙弥島万葉会館		1	1																					2
14 瀬戸大橋記念公園		7																						7
15 東山魁夷せとうち美術館		5																						5
16 三菱ケミカル																								
17 四国電力		1																						1
18 瀬居町西浦		1																						1
19 瀬居郵便局											1													1
20 瀬居中学校		1																						1
21 瀬居町本浦		2		1																				3
22 瀬居町竹浦		2																						2
合計		21	1	1							1	1		2	1	1					2	2	2	35

▼市営バスのバス停間利用者数（休日 R4. 3. 20（日）調査結果）

発	着	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	合計
1 坂出駅前								1	1			1	1		12					1		1	1	19
2 元町・京町																								
3 元町・京町三丁目																								
4 港町																								
5 市立病院北																								
6 白金町																								
7 坂工前		1																						1
8 常盤公園登山口		1																						1
9 御供所公園															1	1								2
10 番の州公園																								
11 川崎重工		1																						1
12 番の州町																								
13 沙弥島万葉会館																								
14 瀬戸大橋記念公園		11																						11
15 東山魁夷せとうち美術館		8																						8
16 三菱ケミカル																								
17 四国電力																								
18 瀬居町西浦																								
19 瀬居郵便局																								
20 瀬居中学校																								
21 瀬居町本浦			1	1																				2
22 瀬居町竹浦		1																						1
合計		23	1	1				1	1			1	1		13	1				1		1	1	46

【実態調査の概要】（坂出市調べ）

調査日：2022年3月16日（水）、20日（日）

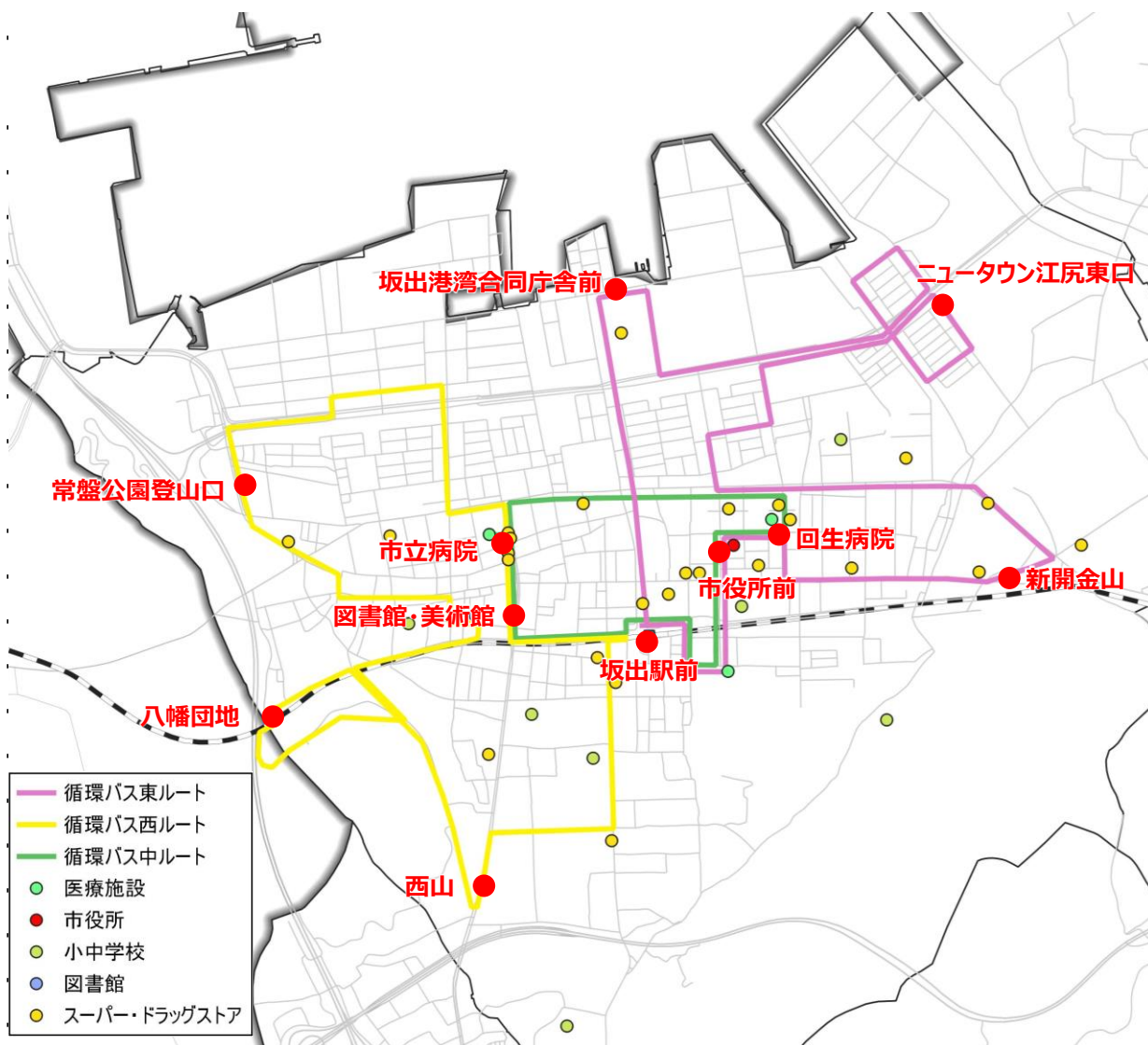
調査方法：調査員による乗り込み調査

調査対象：市営バス全便

3-4-5 循環バスの状況

(1) 路線図・運行本数

- ・ 坂出駅前を起終点とした中心部を巡回する3系統が運行されています。
- ・ 中ルートは、利用実態を勘案した、利用頻度の高い市内総合病院、市役所前等を結ぶ効率的な系統として、R2.10より運行が開始されました。
- ・ 東・西ルートは平日20本/日、中ルートは平日13本/日が運行されています。



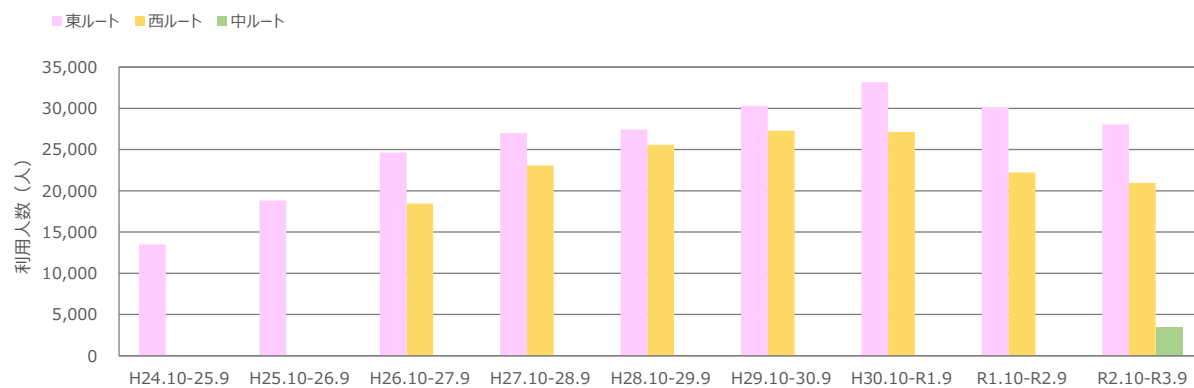
出典：坂出市公共交通マップより作成

▲循環バスの運行路線図

(2) 利用者数の推移

1) 年別利用者数の推移

- ・ 年別利用者数は、年々増加傾向ですが、新型コロナウイルス感染拡大により R1.10～はわずかに減少しています。



注釈：西ルートは H26.10 運行開始、中ルートは R2.10 運行開始

▲循環バスの年別利用者数の推移

2) 乗降場別の乗降状況

- ・各ルートともに坂出駅での乗降が一番多い。
- ・坂出駅を除くと、東ルートでは江尻ニュータウン付近、西ルートでは西大浜北付近や市立病院、中ルートでは回生病院の利用が多い。

▼循環バス東ルートの乗降状況

乗降場所	全体	
	乗車人数	降車人数
坂出駅	77	
市民ホール前	1	
入船町	2	1
両景橋東詰		
坂出中央埠頭(海の幸ふれあい市場前)	3	6
坂出港湾合同庁舎前		2
市立体育館	6	2
ニュータウン江尻北口	11	10
江尻北自治会館前	1	2
新坂江橋下	2	3
ニュータウン江尻西口	4	5
ニュータウン江尻第2公園前	5	7
ニュータウン江尻東口	3	2
東大浜緑地	2	6
商工会議所	2	4
鳥洲神社	1	1
東部中学校南	1	2
久米町	1	2
坂江橋	10	5
坂出警察署	4	7
新開金山	4	3
江尻町	7	4
横津町	3	5
旭町	1	1
室町タウン・回生病院	1	4
市役所	1	4
東部小学校		
聖マルチン病院	1	4
坂出駅		62

出典：事業者調べ

平日（R3.12.14（火））と休日（R3.12.19（日））の2日間の調査の合計値

▼循環バス西ルートに乗降状況

乗降場所	全体	
	乗車人数	降車人数
坂出駅	61	
図書館・美術館		2
市立病院	8	5
宮下町（タイガー釣具店前）	2	5
西大浜南	2	1
西大浜北	9	8
坂出北インター	5	9
常盤公園登山口	7	5
田尾墓地前	1	6
内浜（八幡神社参道口）	6	6
坂出小学校北	2	4
坂出小学校東	2	1
富士見町		
新浜町	3	1
八幡池東	4	5
角山温水プール前		
八幡団地	1	1
八幡池	3	2
角山		
西山	3	5
南部公民館前	6	2
青葉町	2	1
坂出商業高校前	1	2
坂出高校前		
坂出駅		57

出典：事業者調べ

平日（R3.12.14（火））と休日（R3.12.19（日））の2日間の調査の合計値

▼循環バス中ルートに乗降状況

乗降場所	全体	
	乗車人数	降車人数
坂出駅	122	167
聖マルチン病院	4	8
市役所前	19	37
回生病院	95	70
元町三丁目	2	12
市立病院	113	57

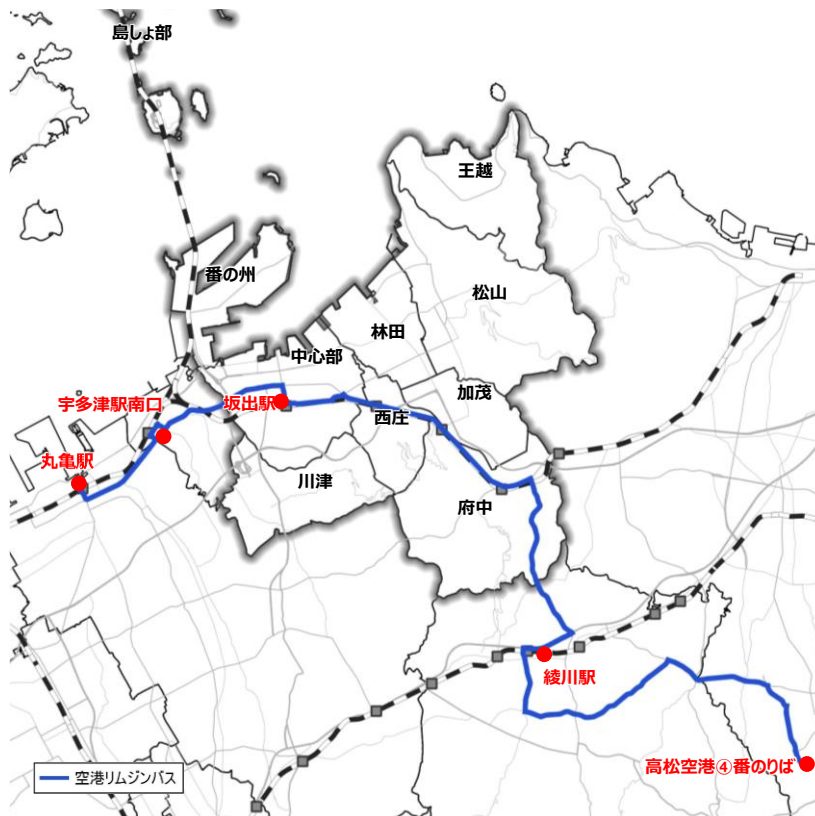
出典：事業者調べ

R3.6月の1ヶ月間の調査の合計値

3-4-6 空港リムジンバスの状況

(1) 路線図・運行本数

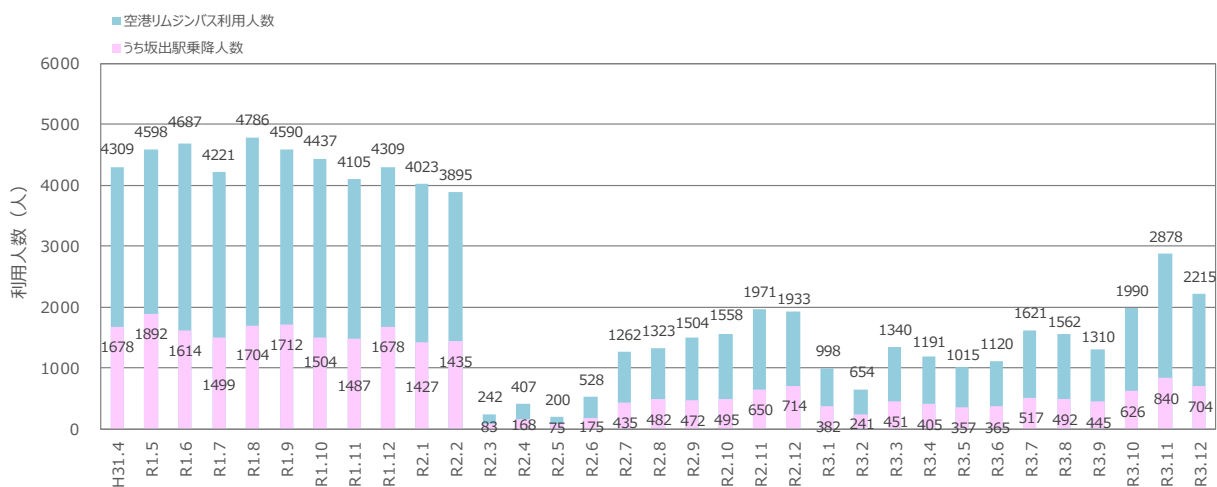
- ・ 空港リムジンバスは、丸亀駅を起点とし、坂出駅を経由して、高松空港までを結ぶ路線です（丸亀駅～宇多津駅南口～坂出駅間の利用は不可）。
- ・ 高松空港行きは平日 8 本/日、高松空港発は平日 10 本/日が運行されています。



▲空港リムジンバス路線図

(2) 月別利用者数の推移

- ・ 新型コロナウイルス感染拡大による航空機の減便、運休等により、空港リムジンバスの利用者も R2.3 以降は大幅に減少しています。

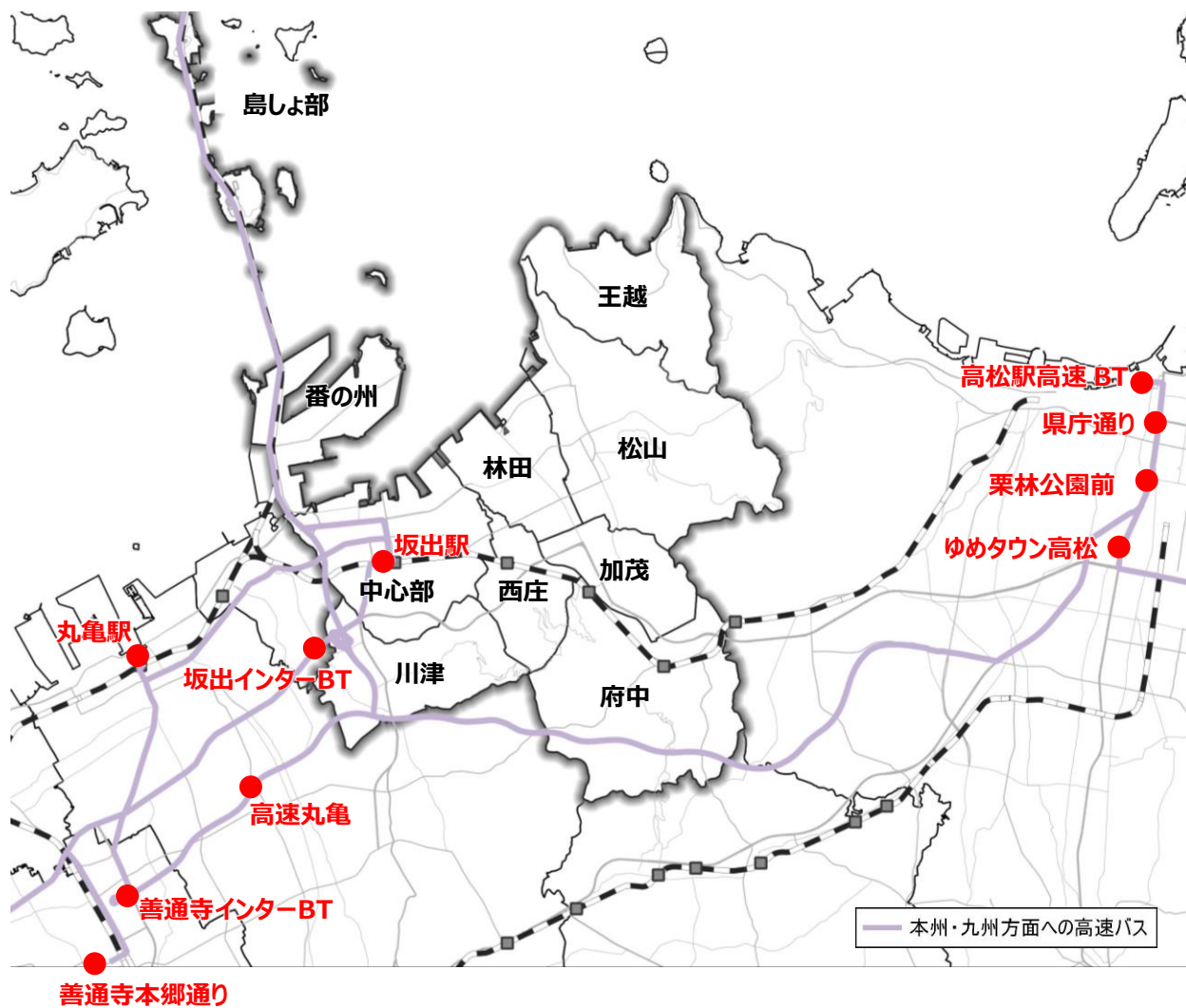


出典：事業者調べ

▲空港リムジンバスの月別利用者数の推移

3-4-7 本州・九州方面への高速バスの状況

- ・ 坂出駅前を発着する高速バスとして、東京行き、名古屋行き、福岡行きの3路線、坂出インターバスターミナル（宇多津町に立地）を発着する高速バスとして、名古屋行き、大阪行き、広島行きの3路線が運行されています。
- ・ 東京行き、名古屋行き、福岡行きは夜行バスで1日1往復のみ、大阪行き、広島行きは平日1日5～6往復運行されています。



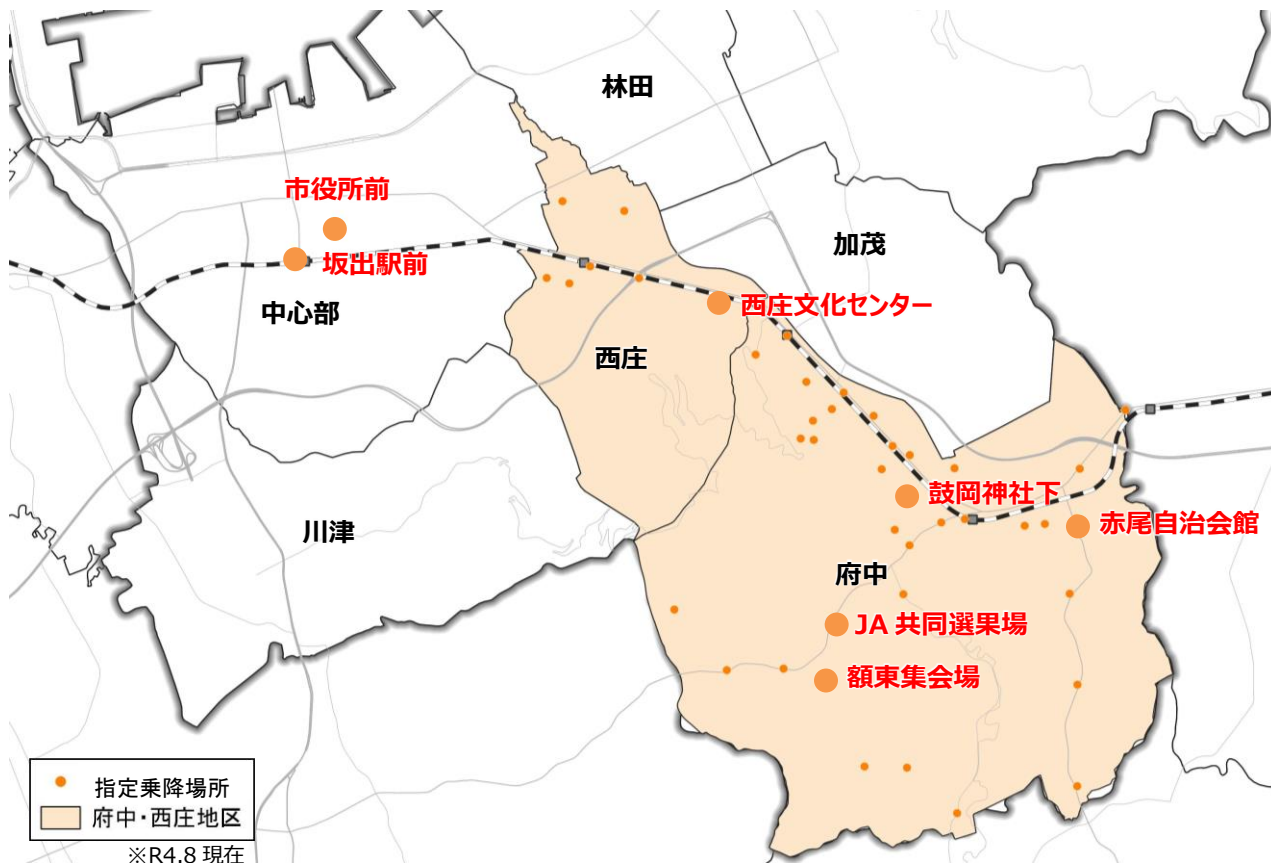
▲本州・九州方面への高速バス路線図

3-4-8 デマンド型乗合タクシーの状況

(1) 府中・西庄地区

1) 運行地域

- ・府中地区、西庄地区の各バス停から坂出駅まで、平日 1 日 4 往復運行されています（ただし予約の無い便は運休）。

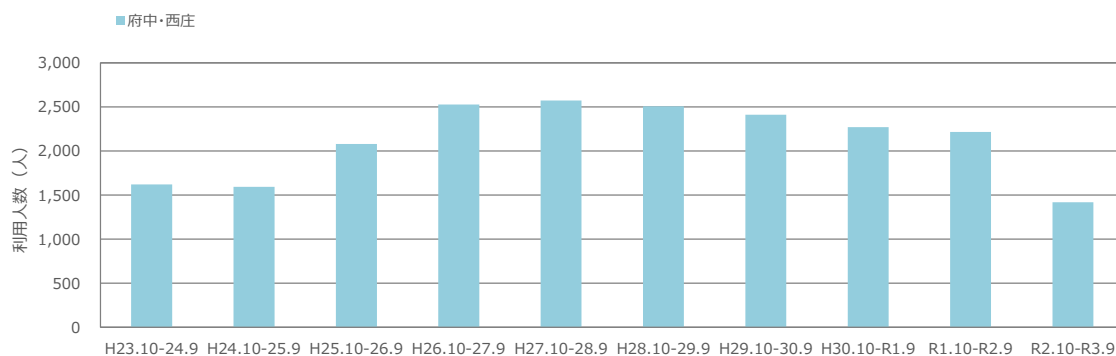


出典：坂出市公共交通マップより作成

▲デマンド型乗合タクシーの運行エリアとバス停

2) 利用者数の推移

- ・H23.10 の運行開始以降、H27 までは増加傾向、以降はわずかな減少が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症の流行により、大きく減少しています。



出典：坂出市調べ

▲デマンド型乗合タクシーの利用及び運行実績の推移（府中・西庄地区）

3) 乗降場別の乗降状況

- ・ 降車は市役所が 4 割、坂出駅が 6 割、乗車は坂出駅に集中しています。
- ・ 地区内々の利用は全体の 2%に満たない利用となっています。

▼デマンド型乗合タクシーの乗降状況（府中・西庄地区）（R1. 10～R2. 9）

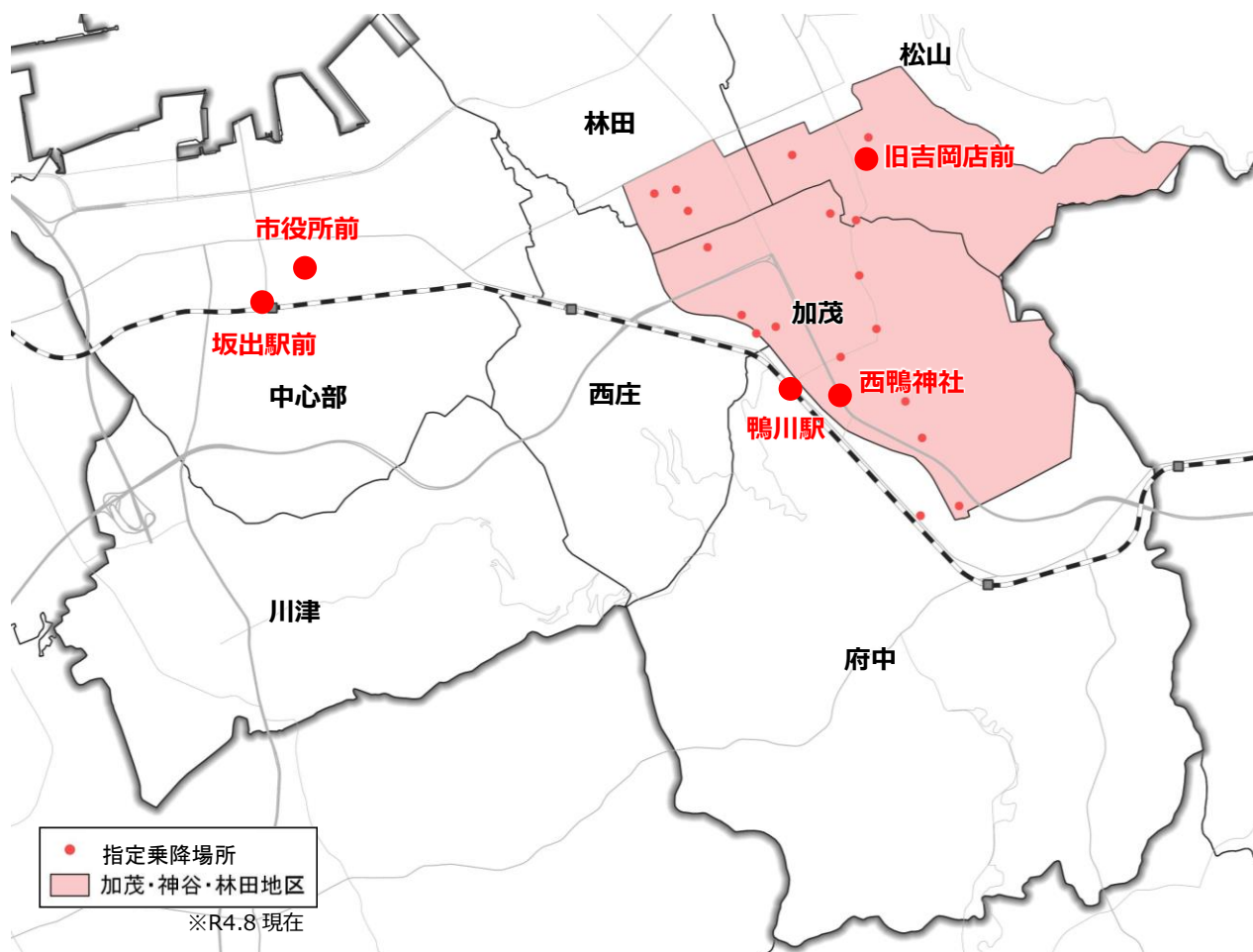
乗降場所	全体		地区内々		地区⇄市街地	
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
坂出駅	934	667	—	—	934	667
市役所	45	456	—	—	45	456
樽集会場	0	0	0	0	0	0
佃まるいちファーム府中農場	0	1	0	0	0	1
小原(株)サンケン四国支店前	40	41	0	0	40	41
赤尾自治会館	84	93	1	0	83	93
さつきヶ丘	58	57	6	1	52	56
さつきヶ丘団地西	0	1	0	1	0	0
日向王の塚	0	2	0	0	0	2
ラーメン大学府中店前	43	52	0	0	43	52
打越公民館	7	8	0	0	7	8
横山屯所前	0	0	0	0	0	0
横山西下公民館	0	0	0	0	0	0
額東集会場	127	123	11	2	116	121
城山自治会館	0	1	0	0	0	1
道池前	12	0	0	0	12	0
J A 共同選果場	96	95	2	7	94	88
府中町額(大西孝邸前)	20	12	1	0	19	12
辻田中所	74	62	1	0	73	62
府中小学校前	22	21	0	3	22	18
レストハウスロンドンヤ	0	0	0	0	0	0
濃峰(樋口歯科前)	2	10	0	9	2	1
讃岐府中駅(南口)	13	0	0	0	13	0
県営府中団地入口	23	19	0	0	23	19
鼓岡神社下	106	92	0	2	106	90
府中町本村(中西貴邸前)	68	68	2	0	66	68
(株)カネダイ醤油横	16	23	2	1	14	22
J A 香川県府中支店前	3	9	2	3	1	6
豚太郎府中店前	1	0	1	0	0	0
城山団地集会場	1	4	0	0	1	4
城山団地中	28	23	1	2	27	21
城山団地下	2	0	0	0	2	0
弘法寺北公民館	0	0	0	0	0	0
本坊自治会場	1	1	0	0	1	1
府中団地入口	27	25	0	0	27	25
和風割烹ささや前	12	5	0	0	12	5
鴨川駅	46	2	3	1	43	1
城山温泉下	5	3	0	0	5	3
西庄文化センター	204	154	0	2	204	152
別宮公民館(高架下)	8	2	0	0	8	2
八十場駅	1	0	1	0	0	0
天皇寺前	0	0	0	0	0	0
八十場ところてん前	6	3	0	1	6	2
西庄公民館	1	2	0	0	1	2
国津神社前	2	1	2	1	0	0

出典：坂出市調べ

(2) 加茂・神谷・林田の一部地区

1) 運行地域

- ・ 加茂地区、松山地区神谷、林田地区の一部の各バス停から坂出駅、坂出市役所まで、平日 1 日 4 往復運行されています（ただし予約の無い便は運休）。

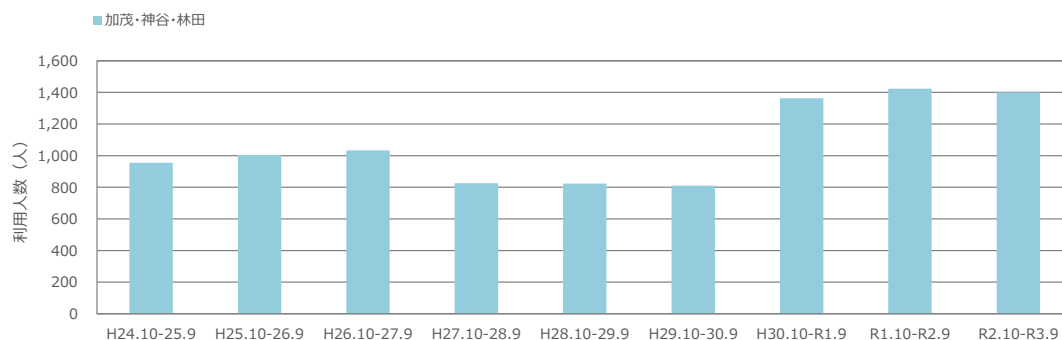


出典：坂出市公共交通マップより作成

▲デマンド型乗合タクシーの運行エリアとバス停

2) 利用者数の推移

- ・ H24.10 の運行開始以降、H26 までは増加し、H27～H29 は減少しましたが、H30 以降は再び増加傾向となっています。



出典：坂出市調べ

▲デマンド型乗合タクシーの利用及び運行実績の推移（加茂・神谷・林田の一部地区）

3) 乗降場別の乗降状況

- ・ 加茂出張所周辺での利用が多くなっています。
- ・ 地区内々の利用は全体の 1%に満たない利用となっています。

▼デマンド型乗合タクシーの乗降状況（加茂・神谷・林田の一部地区）（R1.10～R2.9）

乗降場所	全体		地区内々		地区⇔市街地	
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
坂出駅	506	437	—	—	506	437
市役所	168	308	—	—	168	308
鴨川駅	110	2	—	—	110	2
J A 香川県府中支店前	0	1	—	—	0	1
新池	0	0	0	0	0	0
旧吉岡店前	67	73	0	0	67	73
神谷公民館	20	68	1	0	19	68
中所公民館	0	0	0	0	0	0
牛の子団地	75	78	0	0	75	78
北山地蔵前	42	40	0	0	42	40
鴨庄消防屯所前	11	18	0	1	11	17
山桶公民館	6	3	0	0	6	3
杉仏公民館	27	39	0	0	27	39
佛願寺	3	0	3	0	0	0
西鴨神社	257	255	0	3	257	252
加茂出張所	67	32	0	0	67	32
田井集会場	29	38	0	0	29	38
上氏部公民館	3	0	0	0	3	0
氏部公民館	0	0	0	0	0	0
西股竣工記念碑	33	32	0	0	33	32
上林田公民館	0	0	0	0	0	0
西招寺北	0	0	0	0	0	0
中川原公民館	0	0	0	0	0	0

出典：坂出市調べ

(3) 川津地区

1) 運行地域

- ・ 川津地区の各バス停から坂出駅まで、平日 1 日 4 往復運行されています（ただし予約の無い便は運休）。

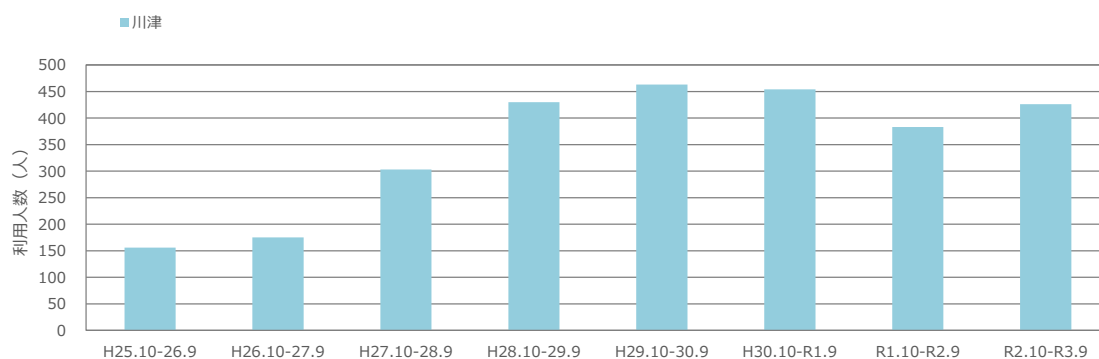


出典：坂出市公共交通マップより作成

▲デマンド型乗合タクシーの運行エリアとバス停

2) 利用者数の推移

- ・ H25.10 の運行開始以降、H29 までは増加、以降は減少に転じましたが、R2 で再び増加となっています。



出典：坂出市調べ

▲デマンド型乗合タクシーの利用及び運行実績の推移（川津地区）

3) 乗降場別の乗降状況

- ・乗車・降車ともに坂出駅に集中しています。
- ・バス路線（国道）から離れた地区での利用が多くなっています。
- ・地区内々の利用は全体の2%に満たない利用になっています。

▼デマンド型乗合タクシーの乗降状況（川津地区）（R1.10～R2.9）

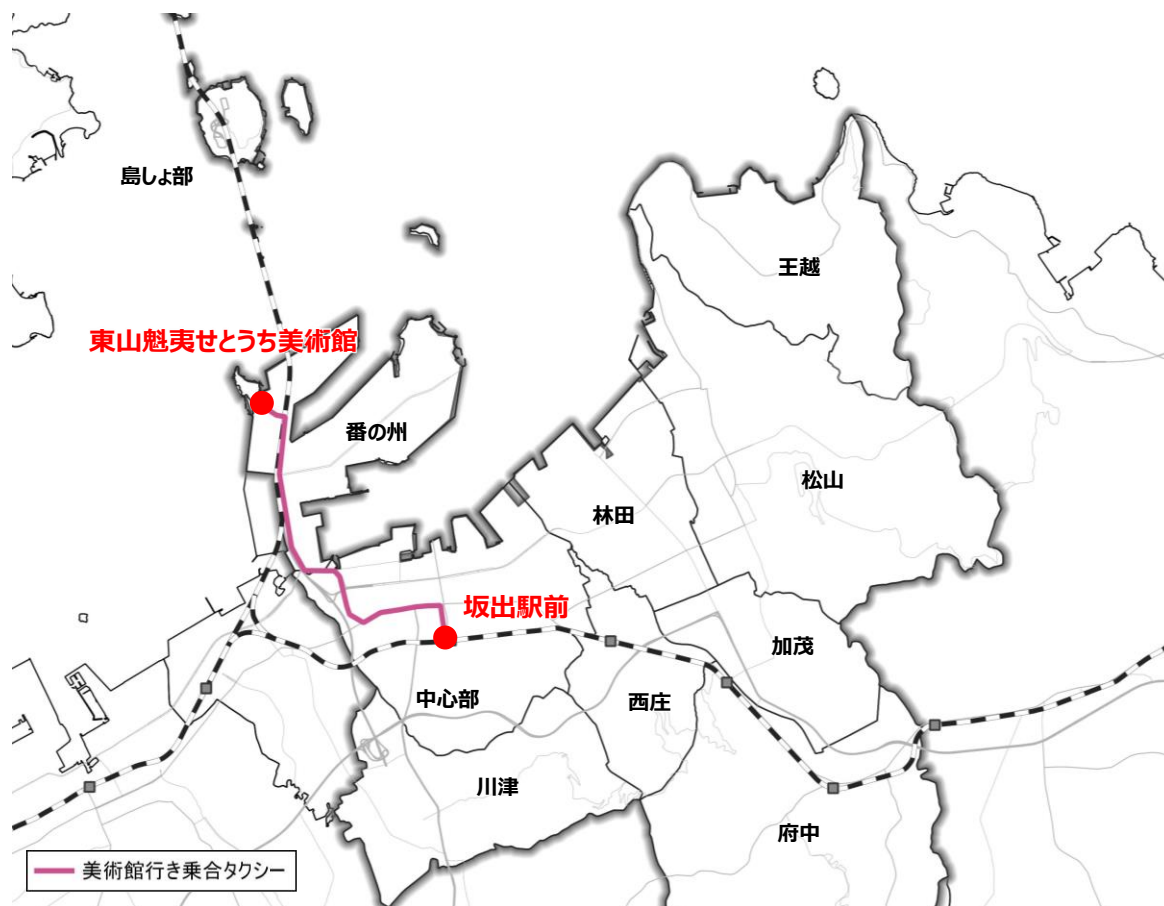
乗降場所	全体		地区内々		地区⇄市街地	
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
坂出駅	180	161	—	—	180	161
堀口医院	0	0	—	—	0	0
川津公民館(川津出張所)	4	6	—	—	4	6
永井整形	5	18	—	—	5	18
伊藤内科	0	2	—	—	0	2
北峰自治会会場	0	1	0	0	0	1
峠橋	26	29	0	1	26	28
峠生活改善センター	47	67	0	0	47	67
折居	10	1	0	0	10	1
東山自治会館	1	0	0	0	1	0
東山中	4	0	4	0	0	0
東春日自治会集会場	0	0	0	0	0	0
春日神社前	33	19	0	2	33	17
つちだ内科	1	4	1	4	0	0
円蔵寺会場跡	20	13	0	0	20	13
春日集会場	0	0	0	0	0	0
浄水場横地蔵	0	1	0	0	0	1
井手ノ上東	0	0	0	0	0	0
井手ノ上会場	0	0	0	0	0	0
鋳物師屋集会場	0	0	0	0	0	0
天日集会場	0	0	0	0	0	0
西又本村自治会館	2	1	0	0	2	1
西又会場	0	0	0	0	0	0
西又三	0	0	0	0	0	0
川津文化センター	13	12	2	0	11	12
西原集会場	0	0	0	0	0	0
元結木自治会場	19	28	0	0	19	28
弘光自治会館	17	19	0	0	17	19
中塚公民館	0	0	0	0	0	0
中塚集会場	0	0	0	0	0	0
中原集会場	1	1	0	0	1	1
下川津本村集会場	0	0	0	0	0	0
下川津山田集会場	0	0	0	0	0	0

出典：坂出市調べ

3-4-9 美術館行き乗合タクシーの状況

(1) 路線図・運行本数

- ・ 坂出駅と東山魁夷せとうち美術館を結ぶ乗合タクシーです。
- ・ 3 本/日の運行ですが、美術館発・坂出駅行きのみ事前の予約が必要となっています。

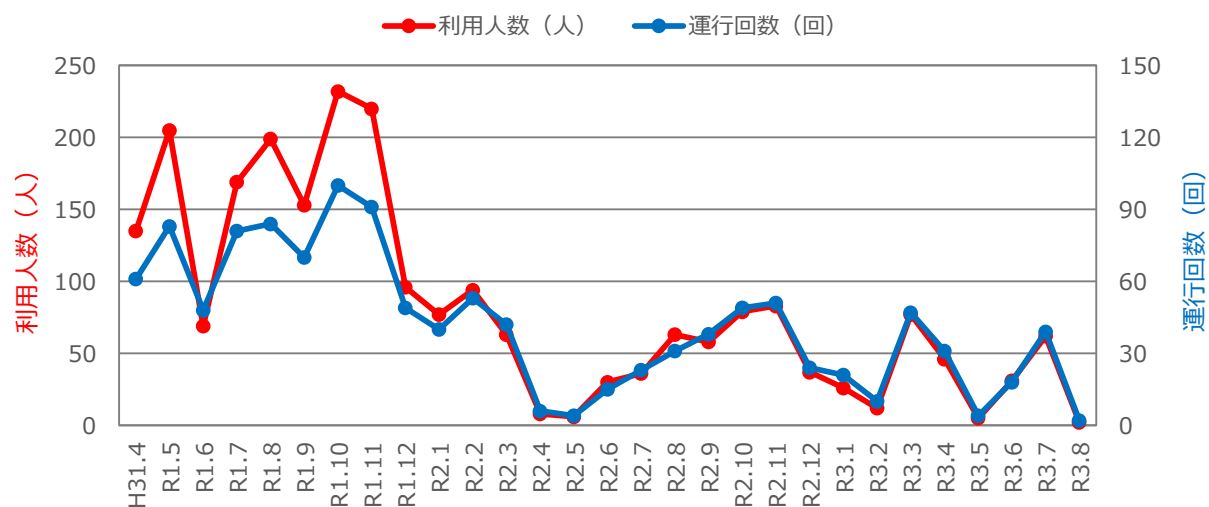


出典：坂出市公共交通マップ

▲美術館行き乗合タクシーの運行路線図

(2) 月別利用者数の推移

- ・ 新型コロナウイルス感染拡大により R2 以降の利用者数は、R1 よりも大幅に減少しています。



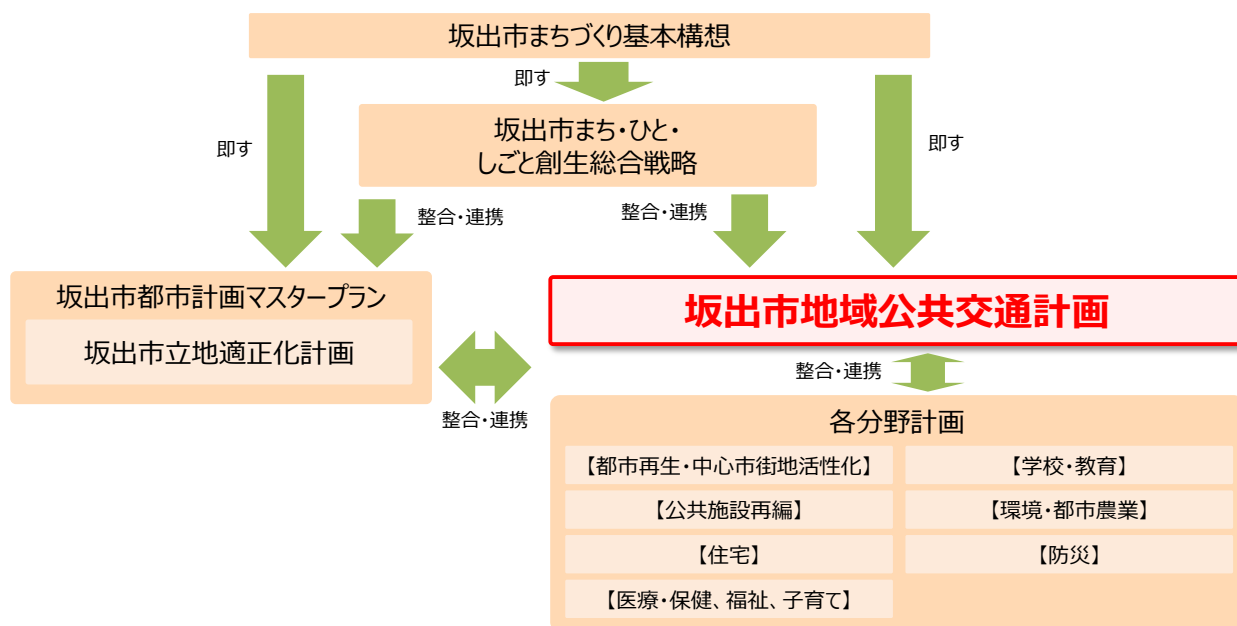
出典：事業者調べ

▲美術館行き乗合タクシーの月別利用者数の推移

4. 地域公共交通計画の位置づけと上位関連計画

『坂出市地域公共交通計画』は、『坂出市まちづくり基本構想』を最上位計画として、本市の人口減少対策に係る計画である『坂出市まち・ひと・しごと創生総合戦略』や都市計画に関する基本的な方針を示した『坂出市都市計画マスタープラン』、今後のまちづくりの方針を示した『坂出市立地適正化計画』と連動し、計画の整合性を図ります。

さらに、本計画の推進により期待される効果を一層発現させるため、中心市街地活性化のほか、医療・保健、福祉、子育てなど様々な分野と連携し、計画の整合性を図ります。



4-1 坂出市まちづくり基本構想【平成 28 年 3 月】

将来像を「働きたい 住みたい 子育てしたい 共働のまち さかいで」と定め、諸施策を総合的に展開するとともに、人口減少の克服と地域活力の向上に向けた取り組みを重点的に推進しています。

市営バス運行事業、循環バス運行事業、デマンド型乗合タクシー運行事業など、公共交通空白地域の解消に努めてきましたが、便数が少ない路線や公共交通網が十分でない地域が存在しているため、利用者のニーズに対応した、市民の生活を支える公共交通の充実が求められており、ＪＲ坂出駅を中心としたコンパクトな都市の強みを生かすとともに、施策推進に向けての関係機関との連携、さらなる都市基盤の整備を進めています。

計画期間	平成 28 年度～平成 37 年度（令和 7 年度）（10 年間）
基本理念	活力あるまちづくりを推進するとともに、坂出市民憲章の理念を踏まえ、これまで受け継がれてきた豊かな自然や歴史を愛し、人と文化を尊び、市民相互に信頼し助け合い、市民一人ひとりの人格や人権が尊重される、市民共働のまちづくり
将来像	働きたい 住みたい 子育てしたい 共働のまち さかいで
将来人口	50,000 人（2025 年）
施策体系	将来像 基本目標 働きたい 共働のまち 住みたい さかいで 子育てしたい 1.～すべての人がいきいきと輝くまちづくり～ 【自立・信頼】 2.～安全で環境に優しく持続可能なまちづくり～ 【安全・環境】 3.～健康で安心して暮らせるまちづくり～ 【安心・健康】 4.～未来を拓く力をはぐむまちづくり～ 【教育・文化】 5.～快適な都市環境を実感できるまちづくり～ 【快適・憩い】 6.～元氣とにぎわいのあるまちづくり～ 【魅力・活気】
公共交通 関連施策	【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】 （２）都市環境の整備 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>高齢者を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> （４）離島振興 ②関係機関と共働し、高齢者などが利用しやすい地域公共交通の整備に努めます。 【基本目標 6】 ～元氣とにぎわいのあるまちづくり～ 【魅力・活気】 （４）観光振興 ②県や他市町との連携による広域観光の取組を推進し、県外・国外からの観光客の誘致に努めるとともに、<u>本市を訪れる方が安心して快適に移動、滞在、観光ができる環境整備を推進します。</u>

4-2 坂出市まち・ひと・しごと創生総合戦略（第2期）【令和2年3月】

坂出市まち・ひと・しごと創生総合戦略（第2期）では、「働くまちだが住むまちではない」という現状を打破し、『働きたい 住みたい 子育てしたいまち』の創造に向けて、3つの基本目標を設定し、取組を進めています。

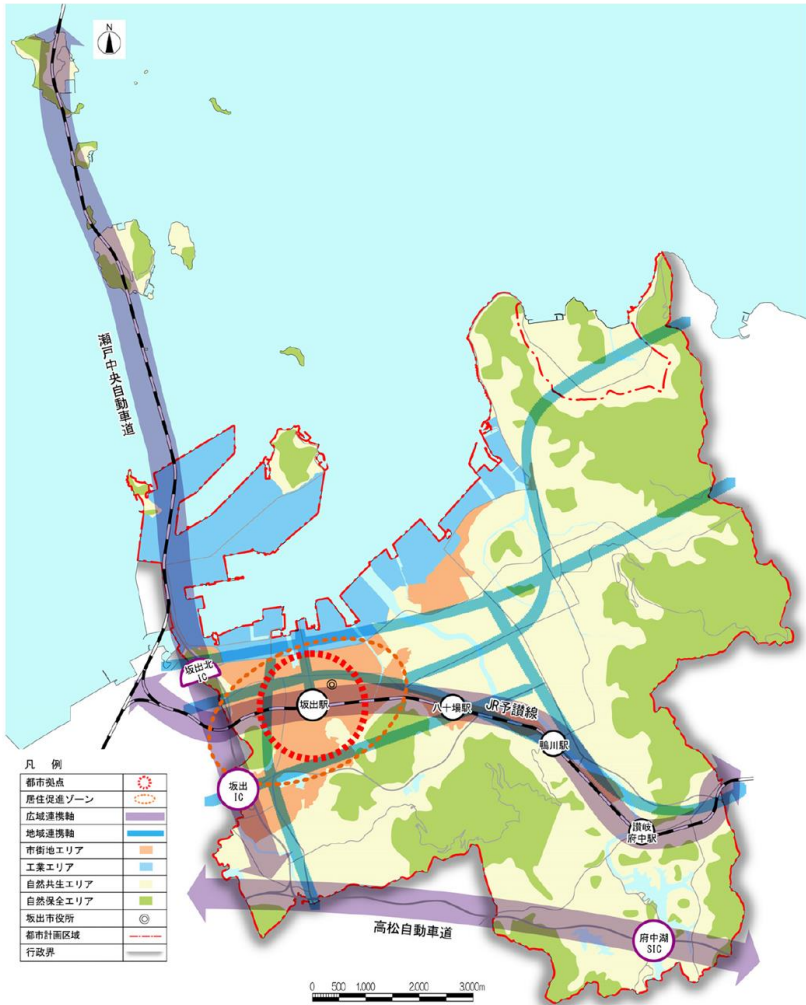
公共交通に関しては、コンパクト・プラス・ネットワークを推進するため、各地域とまちなかを結ぶ地域公共交通の結節機能を強化することで、生活利便性の確保と持続可能な都市経営の実現を目指しています。

計画期間	令和2年度～令和6年度（5年間）
基本的考え方	『働きたい 住みたい 子育てしたいまち』の創造
施策体系	働きたい 住みたい 子育てしたい まちの創造 基本目標1 活力と交流のある、住みたいまちづくり ≪施策の基本的方向≫ (1) まちの活性化と生活環境の向上 (2) 坂出の魅力発信 (3) 移住・定住の促進 (4) 交流人口の拡大と関係人口の創出 基本目標2 子育て世代に選ばれるまちづくり ≪施策の基本的方向≫ (1) 結婚・妊娠期からの切れ目ない支援 (2) 安心して子どもを産み育てられる環境づくり (3) 未来を拓く力をはぐむ人づくり (4) すべての人が活躍できる環境の整備 基本目標3 安心して暮らしやすい、持続可能なまちづくり ≪施策の基本的方向≫ (1) 企業誘致と産業振興による働く場の確保 (2) さらなる市民共働の推進 (3) 健幸のまちづくりの推進 (4) 災害・防災対策の強化と持続可能な地域づくり
公共交通 関連施策	≪施策の基本的方向≫ (1) まちの活性化と生活環境の向上 【具体的な施策】 <u>②都市の環境整備と地域公共交通の利便性向上</u> 都市の活力や都市機能の一層の向上を図るため臨海工業地帯と市内中心部の間に位置する坂出緩衝緑地の更なる利活用策として、にぎわい創出を図ることを目的とした空間を整備します。 また、<u>坂出市立地適正化計画に基づきコンパクトシティ・プラス・ネットワークを推進するため、引き続き各地域とまちなかを結ぶ地域公共交通の結節機能を強化し、生活利便性の確保と持続可能な都市経営を実現します。</u> ≪具体的な事業≫ 坂出緩衝緑地の整備 <u>公共交通対策事業（循環バス運行支援事業など）</u> JR 坂出駅北口駅前広場再整備事業 JR 坂出駅を中心とした文教ゾーンの環境整備（歩道整備など） 等 ≪KPI（重要業績評価指標）≫ 〔循環バスの利用者数〕 目標値：72,000人（令和6年度） 現状値：58,813人（平成30年度）

4-3 坂出市都市計画マスタープラン【平成 31 年 3 月】

坂出市が将来にわたって持続可能な都市として発展し続けていくために、まちづくりの指針となり、まちの将来像や基本方針を示す「坂出市都市計画マスタープラン」を策定しています。

坂出駅周辺の都市拠点を維持・増進するとともに、郊外部との交通ネットワークを充実することによって、都市全体の利便性を確保し持続可能なまちづくりをめざしています。

計画期間	概ね 20 年間（目標：2038 年）																																						
基本方針	方針 1：快適に暮らせるまちづくり 方針 2：個性と活力のあるまちづくり 方針 3：人にやさしいまちづくり																																						
将来都市構造	■ 将来都市構造のイメージ図  凡 例 <table border="1"> <tr><td>都市拠点</td><td>◎</td></tr> <tr><td>居住促進ゾーン</td><td>○</td></tr> <tr><td>広域連携軸</td><td>—</td></tr> <tr><td>地域連携軸</td><td>—</td></tr> <tr><td>市街地エリア</td><td>■</td></tr> <tr><td>工業エリア</td><td>■</td></tr> <tr><td>自然共生エリア</td><td>■</td></tr> <tr><td>自然保全エリア</td><td>■</td></tr> <tr><td>坂出市役所</td><td>◎</td></tr> <tr><td>都市計画区域</td><td>—</td></tr> <tr><td>行政界</td><td>—</td></tr> </table> 注）離島振興法の観点から島しょ部を除く ③ 連携軸 <table border="1"> <tr><th colspan="2">広域連携軸</th></tr> <tr><td>考え方</td><td>全国的な産業活動や人的交流を支える交通ネットワーク</td></tr> <tr><td>位置</td><td>鉄道（JR 瀬戸大橋線、JR 予讃線）、瀬戸中央自動車道、高松自動車道</td></tr> <tr><td>基本方針</td><td>機能の強化、環境整備、適正な維持管理などによる広域連携の強化を図ります。</td></tr> </table> <table border="1"> <tr><th colspan="2">地域連携軸</th></tr> <tr><td>考え方</td><td>周辺都市および市内の各拠点を結び、産業活動や生活利便性を支える幹線道路</td></tr> <tr><td>位置</td><td>国道、主要地方道など</td></tr> <tr><td>基本方針</td><td>整備の促進、機能の強化、環境整備、適正な維持管理、バス路線の充実などによる地域間連携の強化を図ります。</td></tr> </table>	都市拠点	◎	居住促進ゾーン	○	広域連携軸	—	地域連携軸	—	市街地エリア	■	工業エリア	■	自然共生エリア	■	自然保全エリア	■	坂出市役所	◎	都市計画区域	—	行政界	—	広域連携軸		考え方	全国的な産業活動や人的交流を支える交通ネットワーク	位置	鉄道（JR 瀬戸大橋線、JR 予讃線）、瀬戸中央自動車道、高松自動車道	基本方針	機能の強化、環境整備、適正な維持管理などによる広域連携の強化を図ります。	地域連携軸		考え方	周辺都市および市内の各拠点を結び、産業活動や生活利便性を支える幹線道路	位置	国道、主要地方道など	基本方針	整備の促進、機能の強化、環境整備、適正な維持管理、バス路線の充実などによる地域間連携の強化を図ります。
都市拠点	◎																																						
居住促進ゾーン	○																																						
広域連携軸	—																																						
地域連携軸	—																																						
市街地エリア	■																																						
工業エリア	■																																						
自然共生エリア	■																																						
自然保全エリア	■																																						
坂出市役所	◎																																						
都市計画区域	—																																						
行政界	—																																						
広域連携軸																																							
考え方	全国的な産業活動や人的交流を支える交通ネットワーク																																						
位置	鉄道（JR 瀬戸大橋線、JR 予讃線）、瀬戸中央自動車道、高松自動車道																																						
基本方針	機能の強化、環境整備、適正な維持管理などによる広域連携の強化を図ります。																																						
地域連携軸																																							
考え方	周辺都市および市内の各拠点を結び、産業活動や生活利便性を支える幹線道路																																						
位置	国道、主要地方道など																																						
基本方針	整備の促進、機能の強化、環境整備、適正な維持管理、バス路線の充実などによる地域間連携の強化を図ります。																																						

**公共交通に
関連する分
野別方針**

1. 土地利用の方針

①市街地エリア

【商業地】

・市内各地域からの交通アクセスが良好なＪＲ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。

・またＪＲ坂出駅周辺では、土地の高度利用や低・未利用地の有効活用、景観配慮などの環境整備により、都市の顔としての魅力増進を図ります。

・その他の商業地では、周辺環境との調和に配慮しながら、利便性の高い地域として商業・業務施設、沿道サービス施設など多様な用途を誘導します。

2. 交通体系の方針

2) 公共交通等

・高齢化社会における交通利便性の確保に向けて、ＪＲ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。

・ＪＲ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。

■公共交通等の方針図



4-4 坂出市立地適正化計画【平成 31 年 3 月】

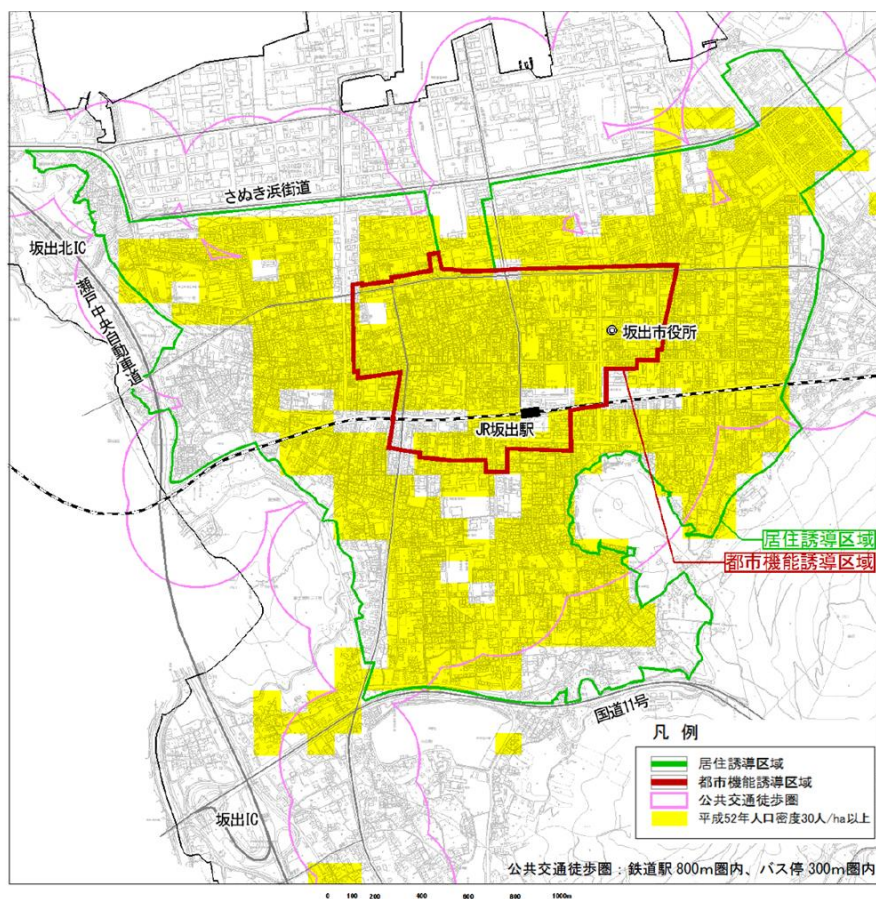
都市機能の維持・確保および効果的な生活サービスの提供、一定の人口密度や人口規模が確保された市街地の形成、公共交通の充実などを包括的に進め、生活利便性の確保と持続可能な都市経営を実現することを目的として、今後のまちづくりの方針を示す、「坂出市立地適正計画」を策定しています。

都市の中心地域において都市機能を維持・強化することにより生活利便性を確保するとともに、中心地域と周辺地域を結ぶ公共交通ネットワークを形成することで持続可能なまちづくりをめざす「コンパクトシティ+ネットワーク」の考え方にもとづいてまちづくりを推進しています。

計画期間	概ね 20 年間（目標：2038 年）
基本方針	方針 1 強みを活かしたまちなかの魅力づくり 本市の中心市街地には、広域都市型の都市機能^(※)が概ね充足していることから、ＪＲ坂出駅の交通利便性の高さなど、本市の持つ優位性を活かし、文化教育、商業機能等の都市機能の維持・強化を推進することで、まちなかの魅力の増進を図ります。 (※) 広域都市型の都市機能： 大規模商業施設、総合病院、行政施設（市役所等）、高等学校、文化施設（図書館、美術館等）等の坂出市全域および坂出市を超える圏域で必要とされる施設およびその機能 方向性 ○都市機能の維持・強化 ○まちなかの交通利便性向上 施策 <坂出駅周辺のにぎわい創出> ○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） <文化教育・コミュニティ機能の強化> ○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） 方針 2 まちなかの環境改善による居住の推進 都市機能を維持・強化するためには、その周辺に一定の人口密度を確保する必要があることから、密集市街地の環境改善等により、まちなかの安全を確保し高齢者や若者など多様な世代のまちなか居住を促進します。 方向性 ○一定の人口密度を維持 ○密集市街地の環境改善 施策 ○密集市街地の環境改善（狹隘道路の改善、住宅の防火・耐震化促進） 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

誘導区域
および誘
導施設等

■居住誘導区域・都市機能誘導区域



【都市機能誘導区域】

都市機能を集積し、維持・強化することで、まちなかの魅力の増進を図る、本市の中心的役割を担う区域です。そのため、商業地域および近隣商業地域を基本として、現に各種の都市機能が一定程度集積しており、加えて、市内各所からの公共交通アクセスに優れている JR 坂出駅周辺の区域を都市機能誘導区域として設定します。

【居住誘導区域】

都市機能誘導区域に集積する都市機能を維持・強化するため、人口減少の中にあっても一定の人口密度を確保する区域です。そのため、都市機能誘導区域の周辺において、徒歩・自転車・公共交通により都市機能誘導区域へ容易にアクセスでき、加えて、将来的にも一定の人口密度の確保が見込まれる区域を居住誘導区域として設定します。

■都市機能誘導施設

機能	誘導施設
商業	大規模商業施設（店舗面積 3 千㎡以上）
医療 保健	病院（第二次救急医療施設） 保健センター（地域保健法第 18 条）
行政	市役所（本庁）、中核的な公共施設（広域を対象として総括的なサービスを提供する施設）
教育	高等学校等（幼稚園、小学校、中学校を除く学校く学校教育法＞）
文化	文化施設（図書館、美術館、市民ホールなど、広域を対象として総括的なサービスを提供する施設）

計画実現に 向けての施策

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）

2) 密集市街地の環境改善 下図 ㉔

- ・密集市街地の環境改善
(狹隘道路の改善、住宅の防火・耐震化促進)

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 ③

- ・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）



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

4-5 各分野の計画

4-5-1 第10次坂出市交通安全計画（第11次計画策定予定）

坂出市交通安全計画では、道路交通の安全についての対策として「交通需要マネジメントの推進」が掲げられています。道路交通混雑が著しい一部の道路について、コミュニティバス等の利用促進を図るための施策を推進するとともに、公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能の強化に取り組んでいます。

4-5-2 坂出市障がい者福祉計画および第6期障がい福祉計画【令和3年3月】

坂出市障がい者福祉計画および第6期障がい福祉計画では、障がい者が生きがいのある充実した生活を送れるよう、社会参加の機会を拡大するための取り組みの必要性が謳われています。このため、地域における自立生活および社会参加を促進し、余暇活動等の日常生活において、障がい者が円滑に外出できるよう、移動支援事業の利用を促進しています。また、障がい者等も気軽に低コストで移動できるよう、「坂出市循環バス」や「デマンド型乗合タクシー」等、公共交通機関の利便性向上のための取り組みを推進するなど、安全・安心な生活環境の整備に取り組んでいます。

4-5-3 坂出市高齢者福祉計画および第8期介護保険事業計画【令和3年3月】

坂出市高齢者福祉計画および第8期介護保険事業計画では、医療・介護のみならず、地域においても高齢者の生活を支える地域包括ケアシステムの推進のために、住まいをはじめとした生活環境の整備に取り組んでいます。

この中で、外出の際に困ることについて、事業対象者、要支援認定者になるにつれ、「道路などに階段や段差が多い」「公共交通機関の乗り降りが難しい」「公共交通機関が少ない」など、ニーズが把握されていることから、高齢者が利用しやすい交通環境の整備や、高齢者だけでなく、地域住民が生活しやすい都市環境の整備に努めています。

4-5-4 坂出市環境基本計画【平成28年3月】

坂出市環境基本条例の基本理念である「快適な環境の保全と創造」を具体化するため、坂出市環境基本計画を策定し、令和3年9月に2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロをめざす「ゼロカーボンシティ」宣言を行い、脱炭素社会の実現に向けて取り組んでいます。

坂出市環境基本計画では、基本理念のもとで掲げた6つの具体的目標のうち「地域からの地球環境の保全」の実現に向けて、市民に対して徒歩や自転車、公共交通機関の利用により、化石燃料の消費を抑え、温室効果ガスの発生を抑制するよう呼びかけを行っています。

5. 地域公共交通に係るニーズの把握

5-1 公共交通に対する市民意見の収集

5-1-1 アンケート調査の概要

・以下に実施した市民アンケート調査の概要を示します。

▼アンケート調査の概要

項目	概要
調査対象・方法	15 歳以上の市民を対象に 3,000 世帯(無作為抽出) ・1 世帯 2 名分の調査票を配布(参考：平均世帯人員 2.4 人(R1)) ・もう 1 名分は、同居者のうち、 ①一般に回収の低い高校生 ②免許返納者 ③公共交通利用が多いと想定される高齢者 ④その他の同居家族 の優先順位で記入を依頼
配布・回収方法	郵送による配布・回収
調査実施時期	12 月 8 日発送 12 月 17 日締切
調査項目	・個人属性 ・日常の外出状況 ・公共交通の利用状況 ・バスの満足度 ・連携計画の認知度 ・今後の公共交通のあり方 ・新型コロナウイルス感染症による影響 ・自由意見

5-1-2 アンケート調査結果のとりまとめ

(1) 配布・回収状況

・回収世帯数は、913 世帯で回収率は 30.4%、回収票数は無効票、白票を除き 1,426 票で、坂出市の 15 歳以上人口 46,172 人に対して、3.1%が抽出されました。

▼回収状況

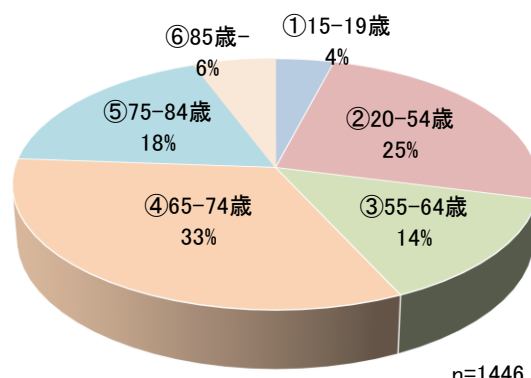
項目		数値	単位	備考
回収状況	配布世帯数	3,000	世帯	
	回収世帯数	913	世帯	
	回収率	30.4	%	
抽出状況	15 歳以上人口	46,172	人	R3.4.1
	回収票数	1,446	票	
	抽出率	3.1	%	

5-1-3 調査結果

(1) 個人属性

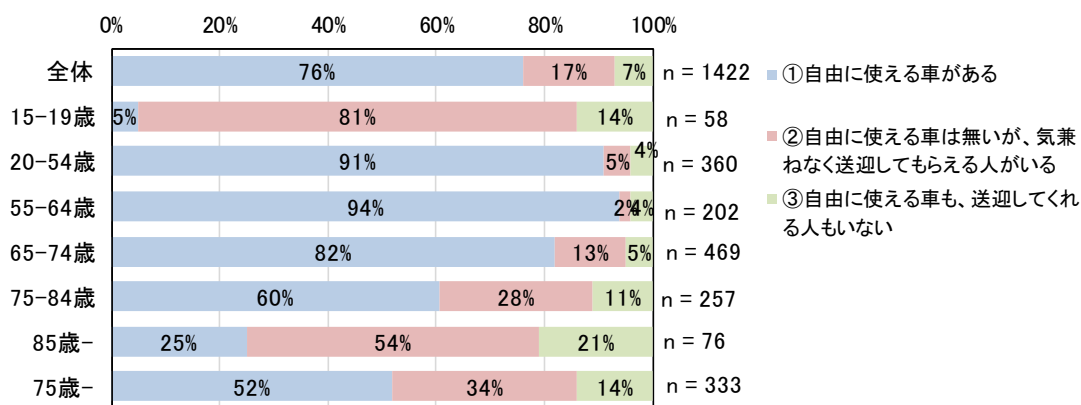
1) 年齢階層別人口

- 回答者の年齢構成は右図のようになっています。実際の年齢階層別人口比と比較すると、65-79 歳で回答比率が高く、逆に 20-49 歳での回答比率が低くなっています。



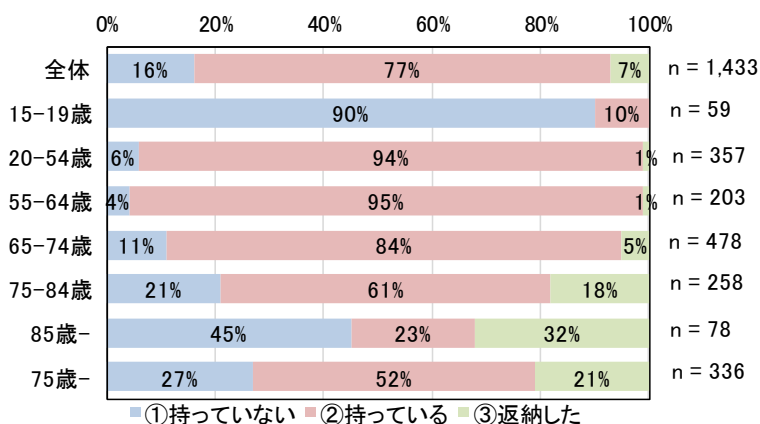
2) 自由に使える自家用車の有無

- ①自由に使える車がある方が 76%と高い割合となっています。③自由に使える車も送迎してくれる人もいない方は 7%となっています。
- 75 歳以上になると③自由に使える車も送迎してくれる人もいない方は 14%まで増加します。**



3) 運転免許の有無

- ②運転免許を持っている方は 77%、①持っていない方が 16%、③返納した方が 7%となっています。
- ③返納した方は 75 歳から多くなり、75-84 歳で 18%、85 歳以上で 32%まで増加しています。**



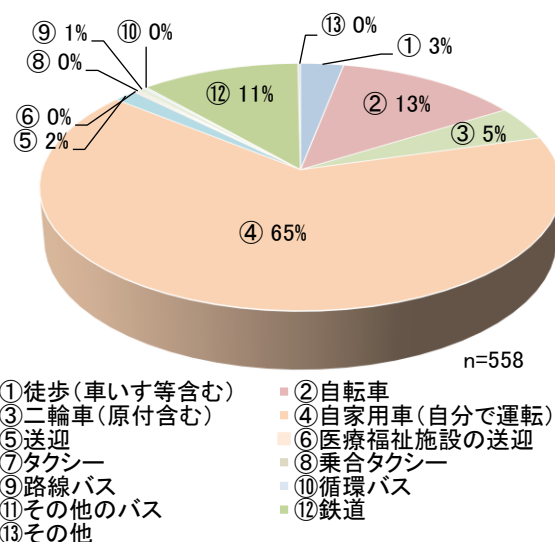
5-1-4 日常の外出状況について（R3.10月、11月を想定）

（1）通勤・通学について

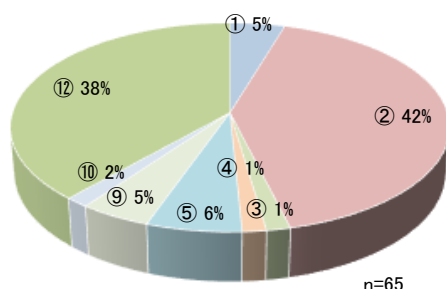
1）通勤・通学における交通手段

- ・④自家用車（自分で運転）が最も多く65%、次いで②自転車の13%、⑫鉄道の11%となっています。
- ・**通学者の公共交通利用は、⑫鉄道が38%と高く、⑨路線バスは5%、⑩循環バスは2%に留まります。**
- ・通勤者は④自家用車（自分で運転）の割合がさらに高くなり、公共交通は、⑫鉄道が8%、⑧乗合タクシー、⑨路線バスは0%（1名）に留まります。

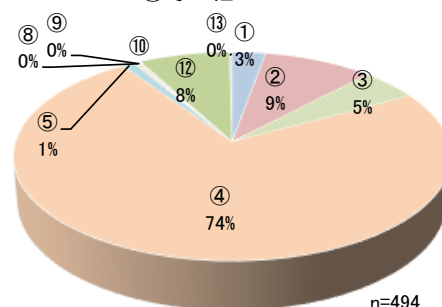
※端末利用は含まない



【通学者】

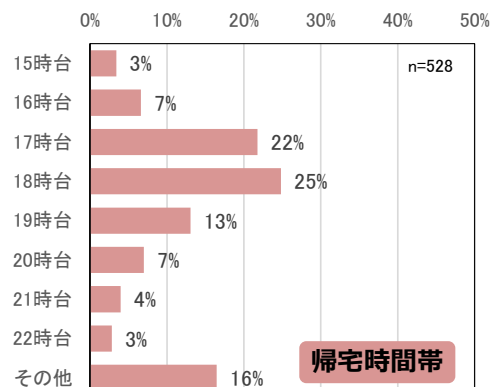
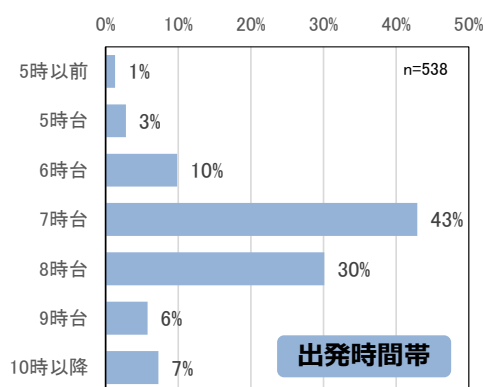


【通勤者】

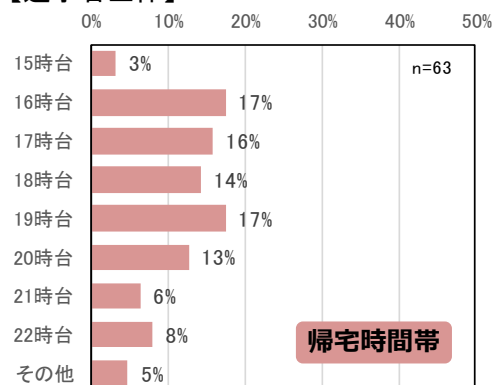


2）通勤・通学時間帯

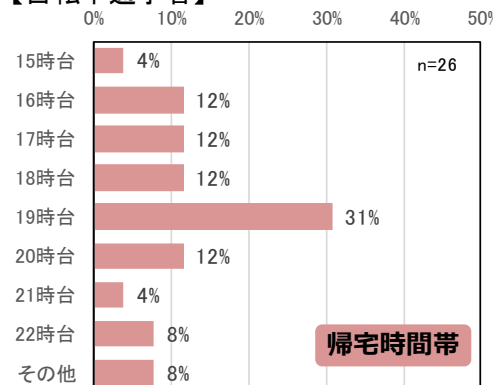
- ・出発時間帯は、7時台が最も多く43%、次いで8時台の30%となっています。帰宅時間帯は、**17時台が22%、18時台が25%、19時台の13%**と朝の出発時と比べると分散しています。
- ・通学者の帰宅時間帯は、16、19時台が最も多く、**16～20時台の間で分散する傾向**がみられます。しかし自転車通学者について、19時台が31%となっています（バス便数が減少する時刻と合致）。



【通学者全体】



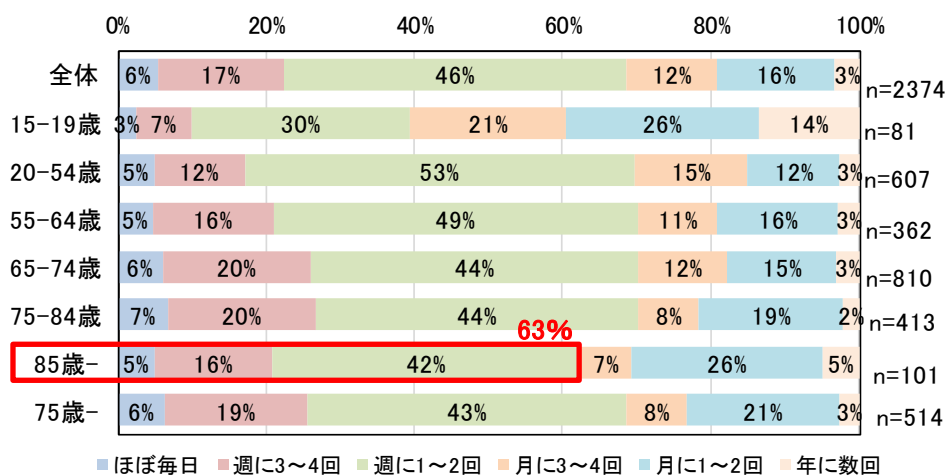
【自転車通学者】



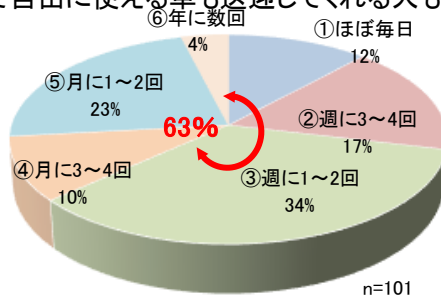
(2) 買物

1) 買物での頻度

- ・週に1～2回が最も多く46%、次いで週に3～4回の17%、月に1～2回の16%となっています。
- ・85歳以上の方では、週に1回以上買物に出かける頻度は63%まで低下、65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では、週に1回以上買物に出かける頻度は同じく63%となっています。

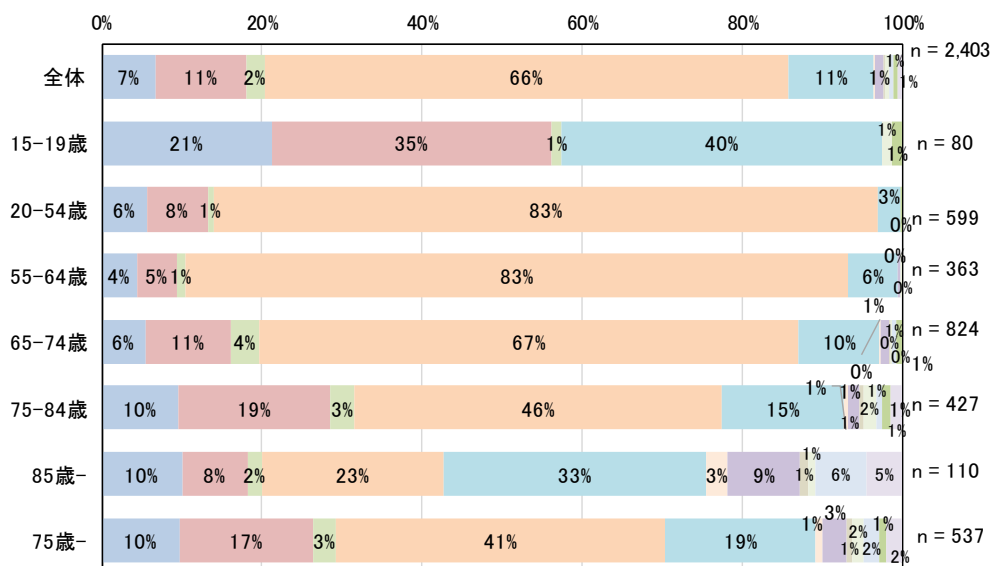


【65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない】

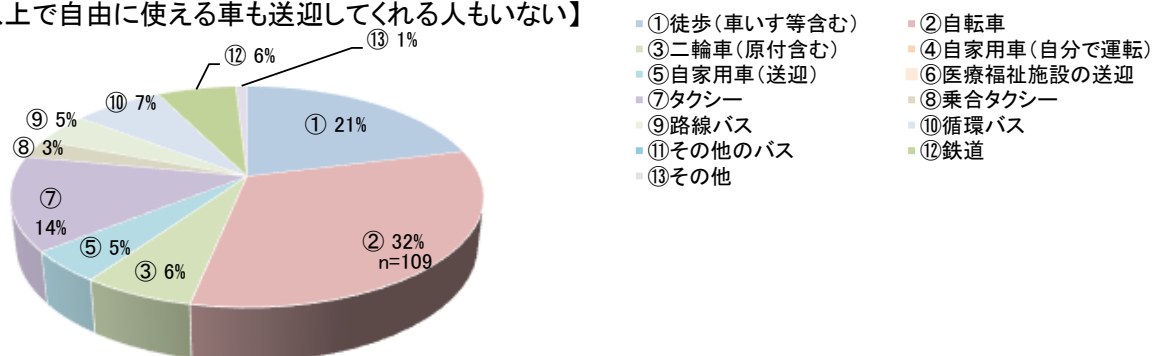


2) 買物での交通手段

- ・買物での交通手段は④自家用車（自分で運転）が最も多く、次いで②自転車、⑤自家用車（送迎）の11%となっています。
- ・65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では、②自転車が32%と最も多く、①徒歩の21%、⑦タクシーの14%と続いています。

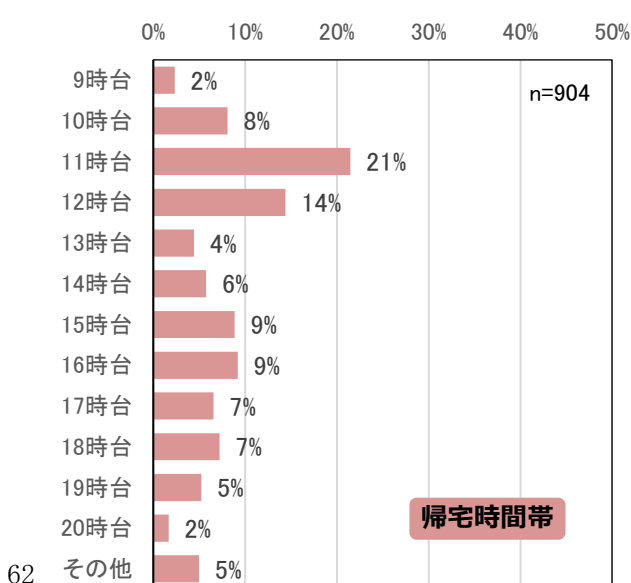
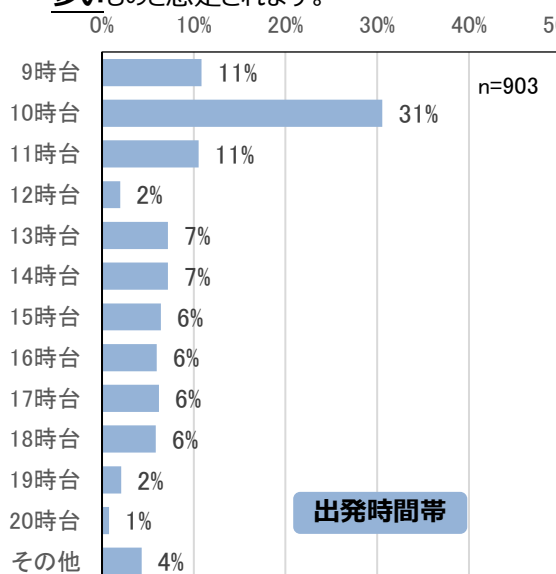


【65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない】



3) 買物への外出時間帯

- ・買物への外出時間帯では、出発時間帯は10時台が31%で他の時間帯と比べ比較的集中しており、帰宅時間帯は、11時台が21%、12時台が14%となっています。
- ・これらを踏まえると、**買物交通は午前中に出発して、午前中または午後の早い時間に帰宅するパターンが多いものと想定されます。**



4) 買物先

- ・買物先の上位では、ハローズ坂出林田店が 14.1%で最も多く、次いでイオン坂出店の 11.0%となっています。
 - ・上位 10 施設のうち、**スーパーセンター宇多津、マルナカ宇多津店、イオン綾川店が坂出市外の施設**となっています。
 - ・65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では、イオン坂出店が 28.5%で 1 位となっています。
- ※施設の順位は、頻度で重みを付けて集計

順位	施設名	買物先割合	回答数
1	ハローズ坂出林田店	14.1%	274
2	イオン坂出店	11.0%	238
3	ラ・ムー坂出店	9.5%	197
4	マルナカ坂出店	9.3%	190
5	スーパーセンター宇多津	7.2%	165
6	マルヨシセンター池園店	6.0%	123
7	コープ坂出	3.9%	70
8	ダイレックス坂出店	3.1%	71
9	マルナカ宇多津店	2.9%	60
10	イオン綾川店	2.3%	63

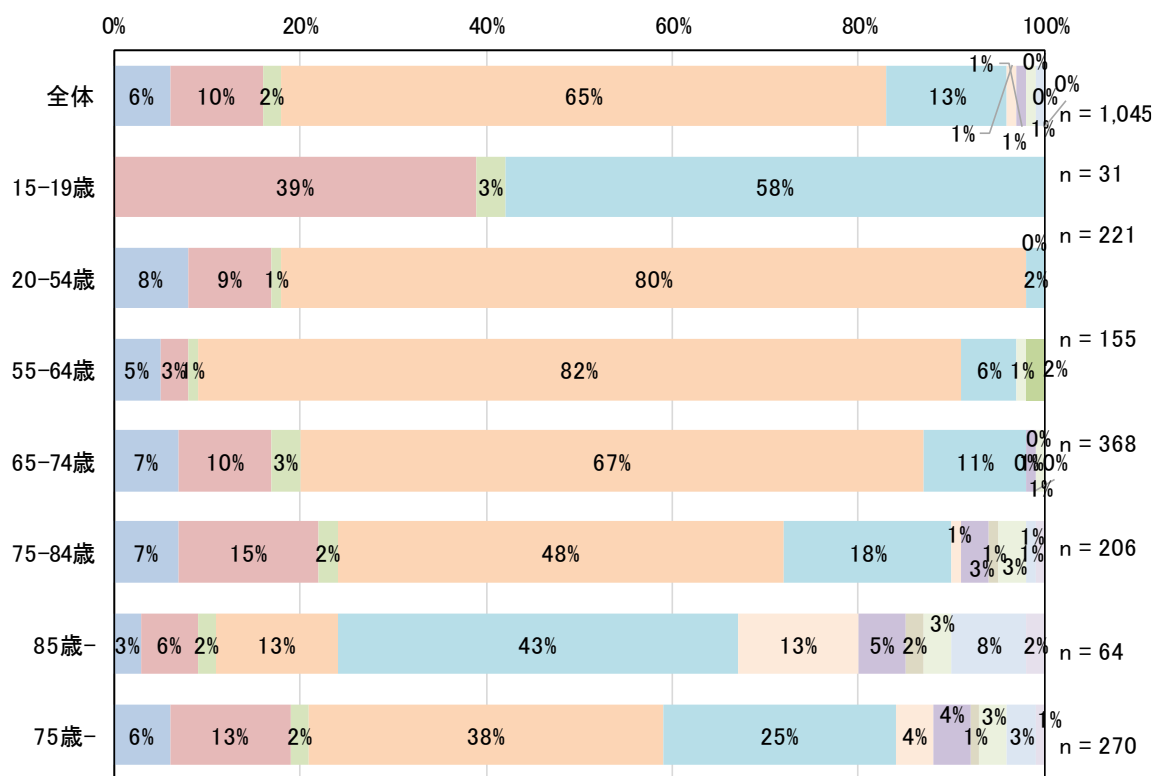
【65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない】

順位	施設名	買物先割合	回答数
1	イオン坂出店	28.5%	23
2	ハローズ坂出林田店	12.2%	11
3	ラ・ムー坂出店	9.3%	7
4	マルヨシセンター池園店	9.3%	8
5	ダイレックス坂出店	6.5%	4
6	マルナカ坂出店	6.4%	8
7	コープ坂出	4.8%	5
8	スーパーセンター宇多津	3.1%	3
9	コスモス坂出元町店	2.1%	2
10	産直市八幡	2.1%	2

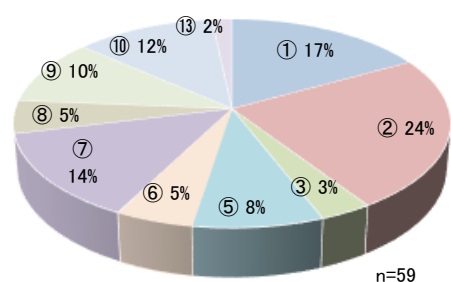
(3) 通院・見舞い

1) 通院・見舞いでの交通手段

- ・通院・見舞いでの交通手段は④自家用車（自分で運転）が62%で最も多く、次いで⑤自家用車（送迎）の14%となっています。
- ・65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では、②自転車が24%で最も多く、次いで①徒歩、⑦タクシーの順となっています。公共交通では⑩循環バスが12%、⑨路線バスが10%となっています。



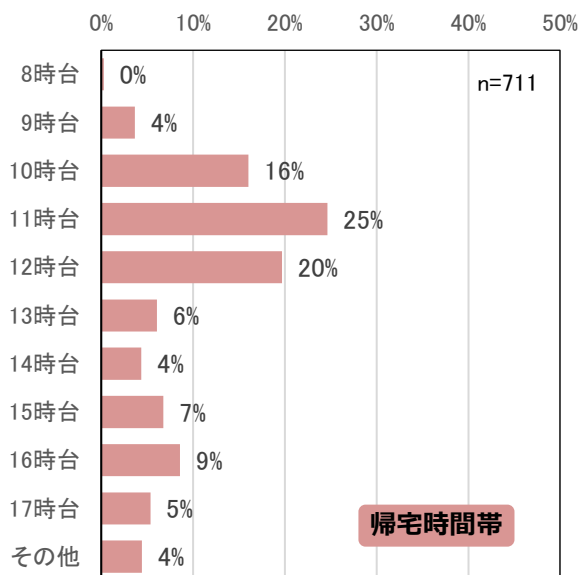
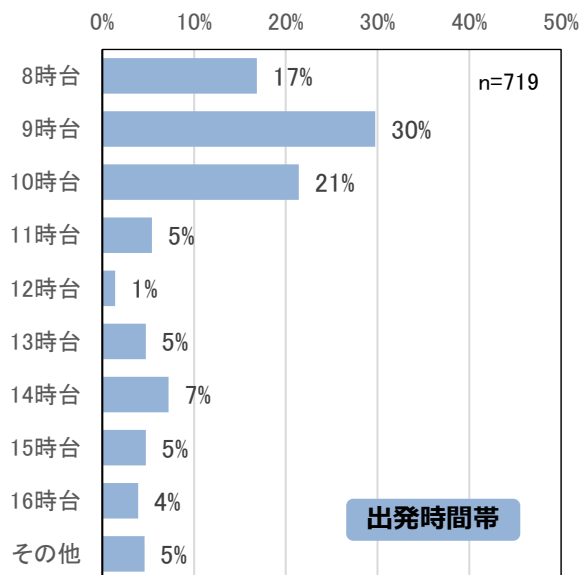
【65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない】



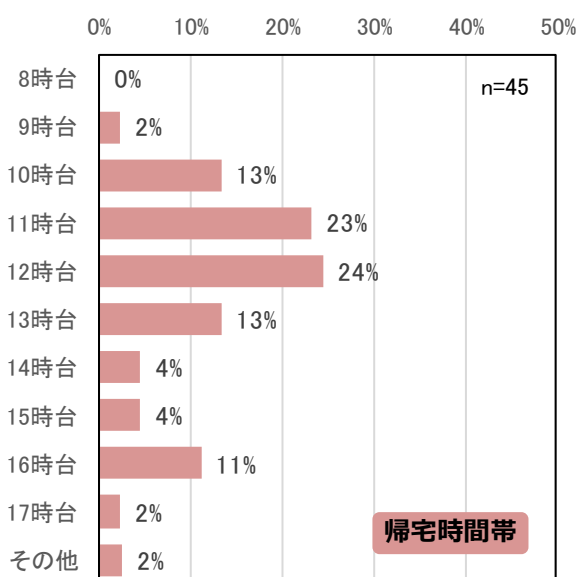
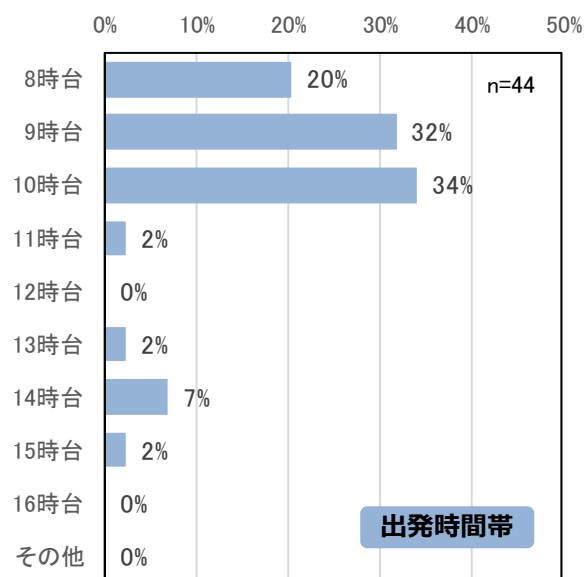
- ①徒歩(車いす等含む)
- ②自転車
- ③二輪車(原付含む)
- ④自家用車(自分で運転)
- ⑤自家用車(送迎)
- ⑥医療福祉施設の送迎
- ⑦タクシー
- ⑧乗合タクシー
- ⑨路線バス
- ⑩循環バス
- ⑪その他のバス
- ⑫鉄道
- ⑬その他

2) 通院・見舞いへの外出時間帯

- ・通院・見舞いでの外出時間帯では、出発時間帯は9時台が30%、10時台が21%で他の時間帯と比べ比較的多く、帰宅時間帯は、11時台25%、12時台20%、10時台16%となっています。
- ・これらを踏まえると、**通院・見舞いに関する交通は午前中に出発して、午前中または午後の早い時間に帰宅するパターンが多い**ものと想定されます。
- ・65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方においても、上記の傾向は同様となります。



【65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない】



3) 通院・見舞い先

- ・通院・見舞い先の上位では、聖マルチン病院が11.6%で最も多く、次いで坂出市立病院の9.3%となっています。

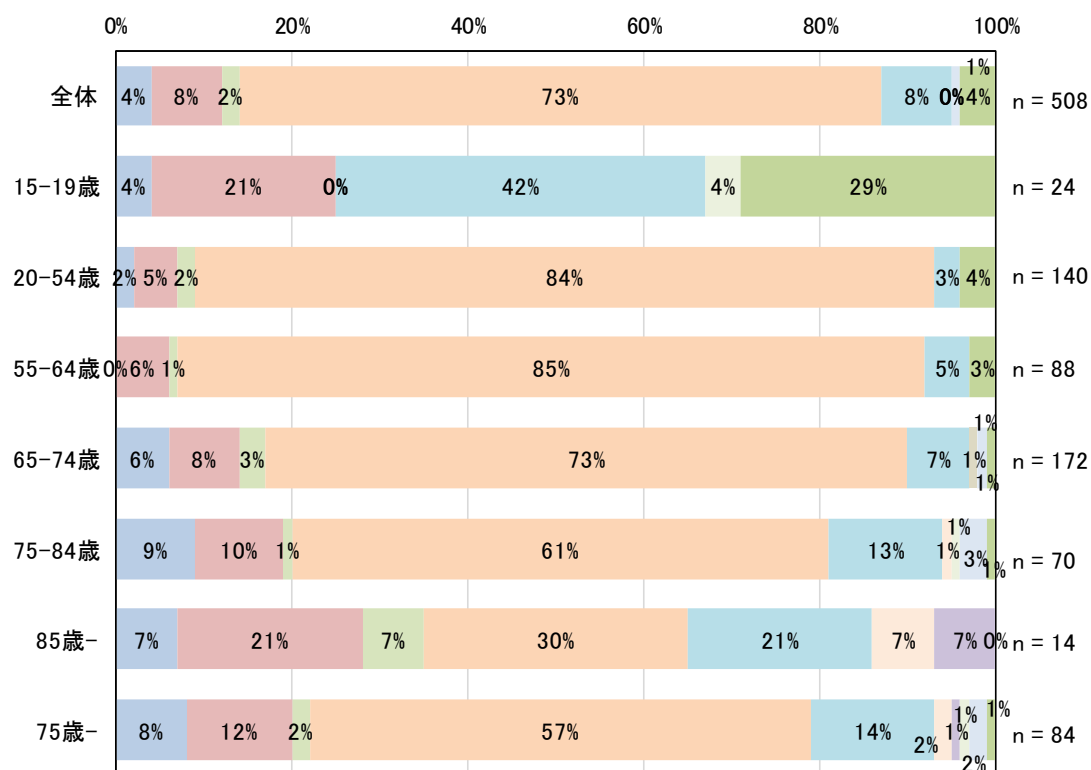
※施設の順位は、頻度で重みを付けて集計

順位	施設名	通院割合	回答数
1	聖マルチン病院	11.6%	101
2	坂出市立病院	9.3%	193
3	回生病院	7.8%	89
4	永井整形外科医院	6.8%	18
5	たかはし整形外科	5.4%	11
6	西山脳神経外科病院	4.8%	25
7	番の州ハピネスクリニック	3.7%	8
8	まえた整形外科医院	3.4%	11
9	五色台病院	3.1%	3
10	つざき内科クリニック	2.6%	26

(4) 娯楽・趣味

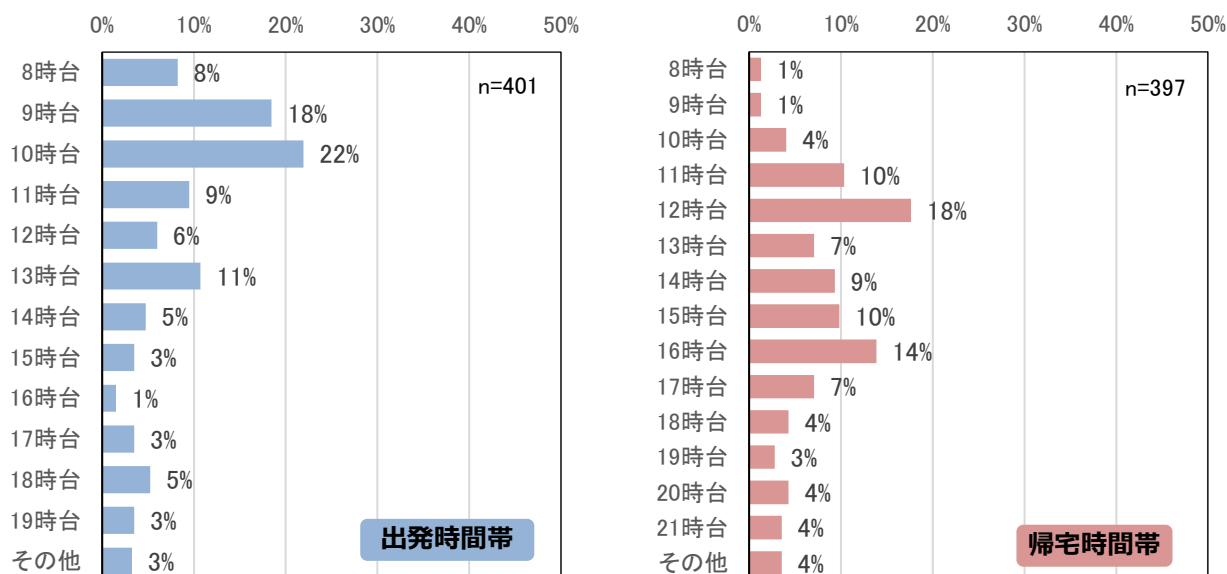
1) 娯楽・趣味での交通手段

- ・趣味・娯楽での交通手段は④自家用車（自分で運転）が72%で最も多く、次いで②自転車、⑤自家用車（送迎）の8%となっています。



2) 趣味・娯楽への外出時間帯

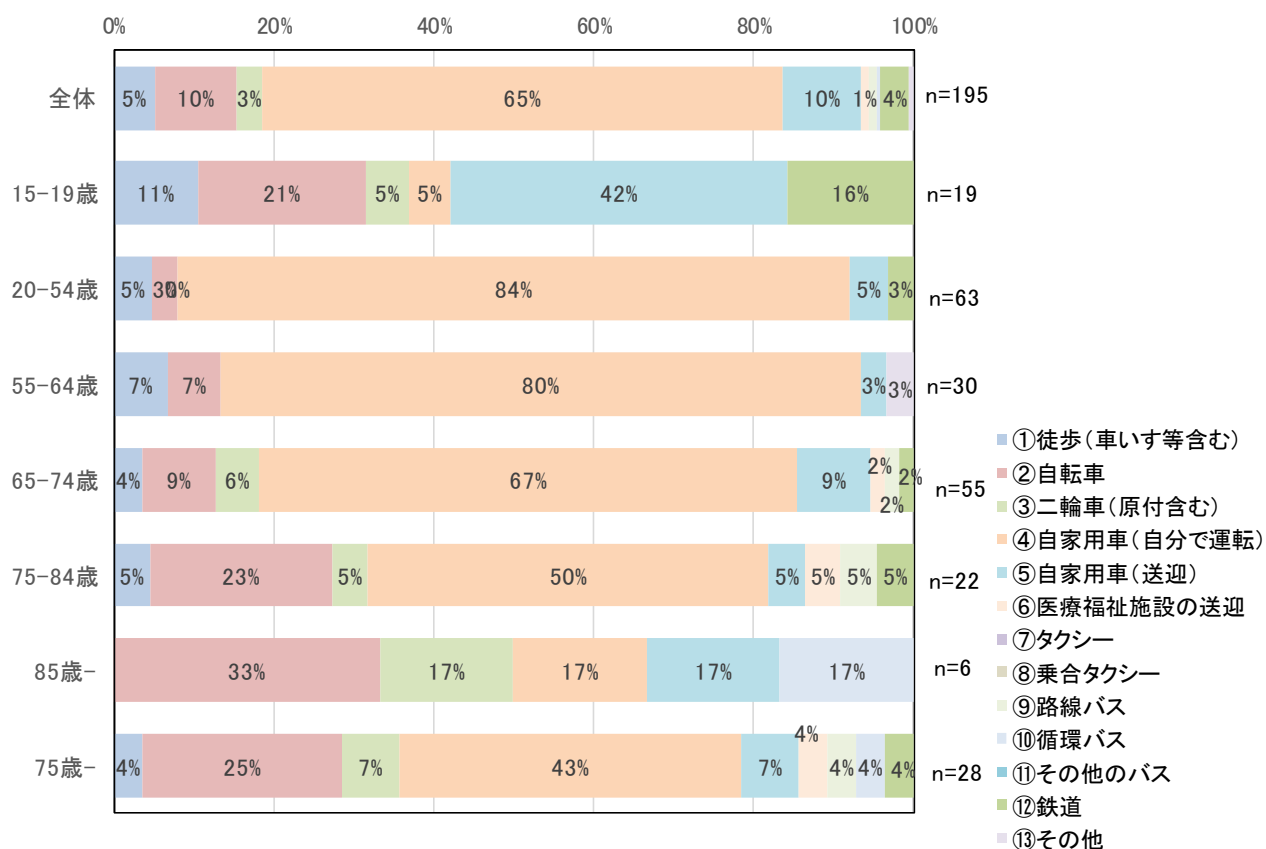
- ・趣味・娯楽での外出時間帯では、出発時間帯は10時台が22%、9時台が18%で他の時間帯と比較的多く、帰宅時間帯は、12時台18%、16時台14%となっています。
- ・これらを踏まえると、**趣味・娯楽に関する交通は午前中に出発するパターンが多いものの、帰宅時間帯は、買物や通院・見舞いの目的と比べると分散しています。**



(5) その他(塾・習い事等)

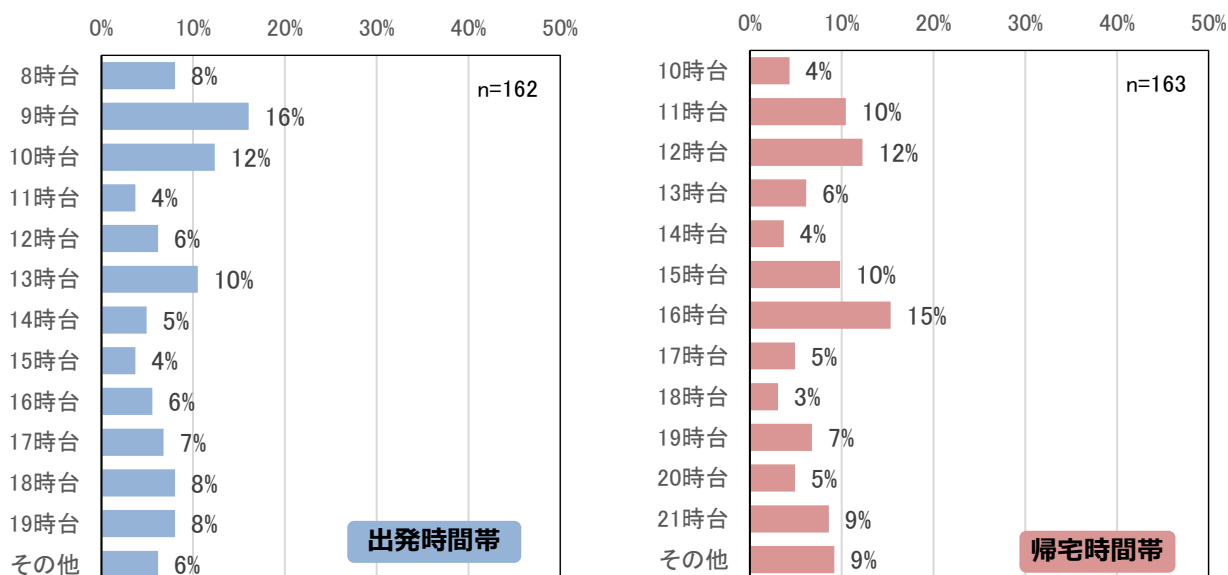
1) その他(塾・習い事等)での交通手段

- ・その他(塾・習い事等)での交通手段は④自家用車(自分で運転)が65%で最も多く、次いで②自転車、⑤自家用車(送迎)の10%となっています。



2) その他(塾・習い事等)での外出時間帯

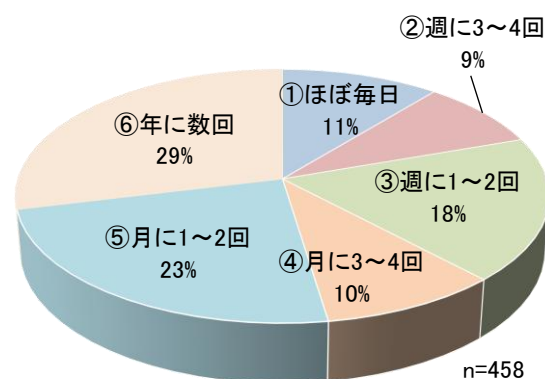
- ・その他(塾・習い事等)での外出時間帯では、出発時間帯は9時台が16%、10時台が12%で他の時間帯と比べ比較的多く、帰宅時間帯は、11、12時台のほか、16時台15%、21時台でも9%となっています。
- ・これらを踏まえると、その他(塾・習い事等)に関する交通は午前中に出発するパターンが多いものの、帰宅時間帯は他の目的と比べると分散しています。



(6) 家族等の送迎について

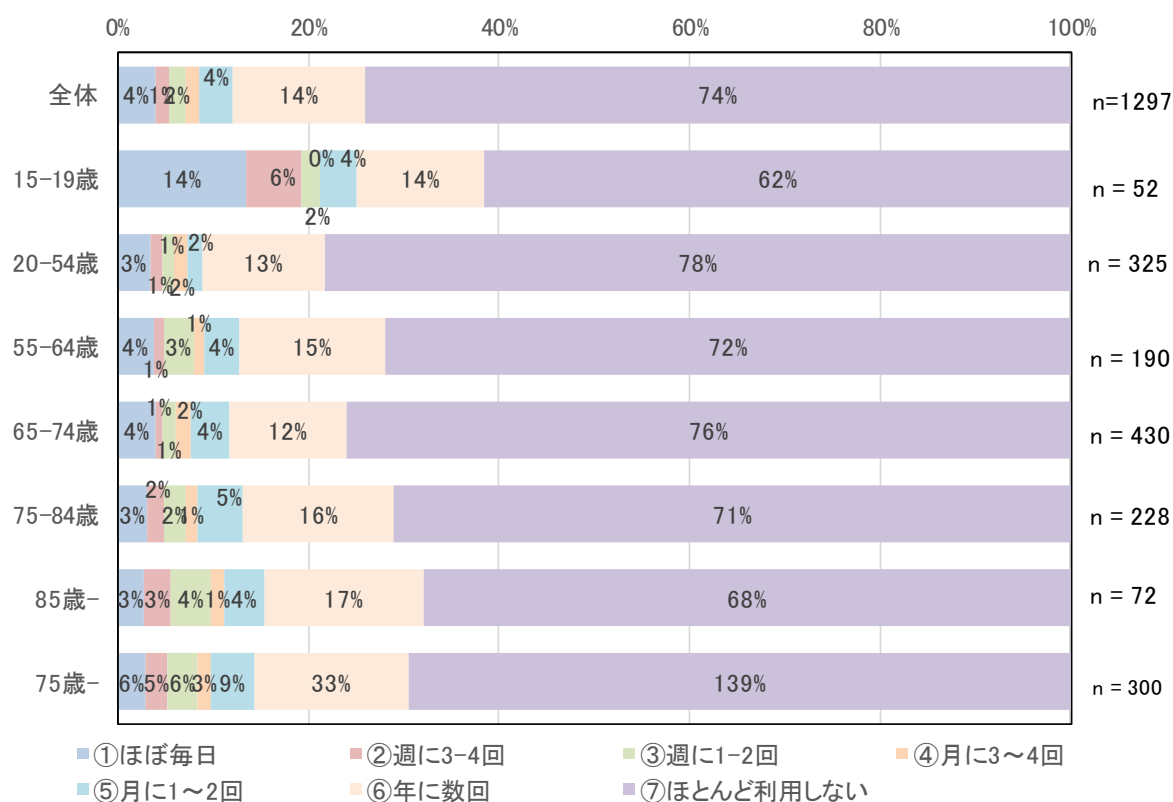
1) 送迎頻度

- ・⑥年に数回が 29%で最も多く、次いで⑤月に1～2回が 23%、③週に1～2回の 18%となっている。
- ①ほぼ毎日 11%となっています。

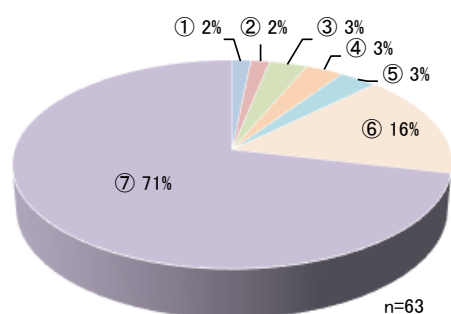


5-1-5 公共交通の利用状況について

- ・公共交通の利用は、⑦ほとんど利用しないが 74%となっています。①ほぼ毎日は 4%、1週間に1回以上の利用（①+②+③）では 7%に満たない状況です。
- ・65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では、⑦ほとんど利用しないが 71%と全体と比べてわずかに低いものの、①ほぼ毎日は 2%、1週間に1回以上の利用（①+②+③）では同様に 7%に満たない状況です。



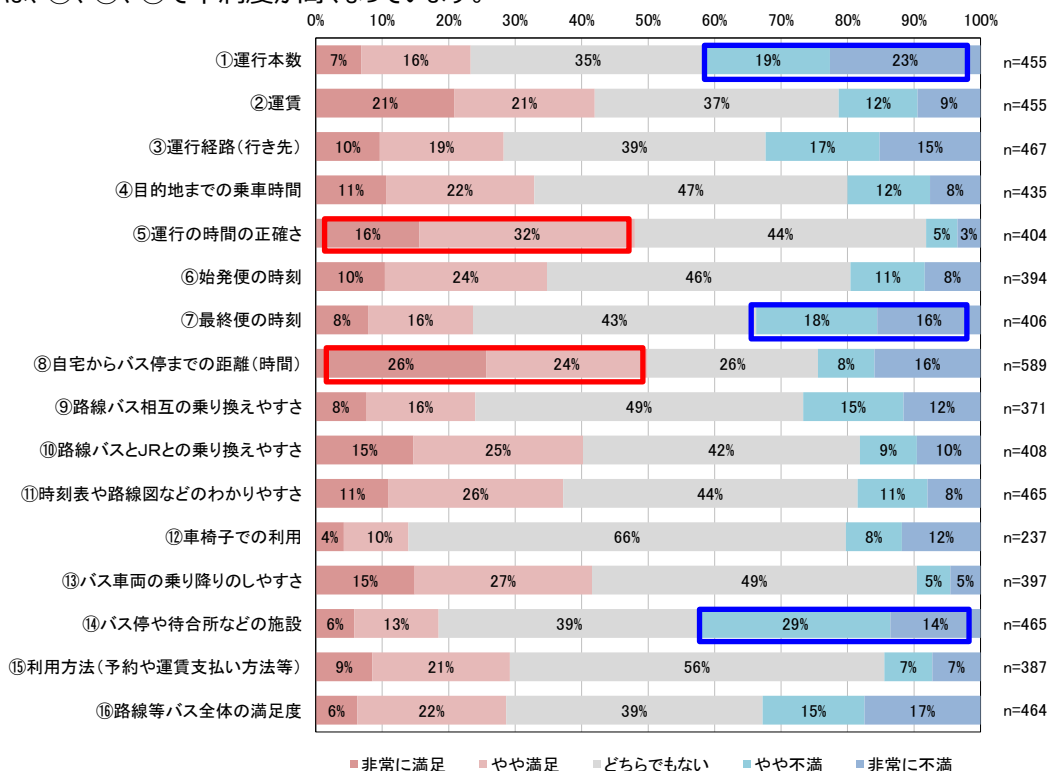
【65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない】



5-1-6 坂出市内の路線バスのサービス水準について

・どちらでもないが、いずれの項目でも最も多くなっています。

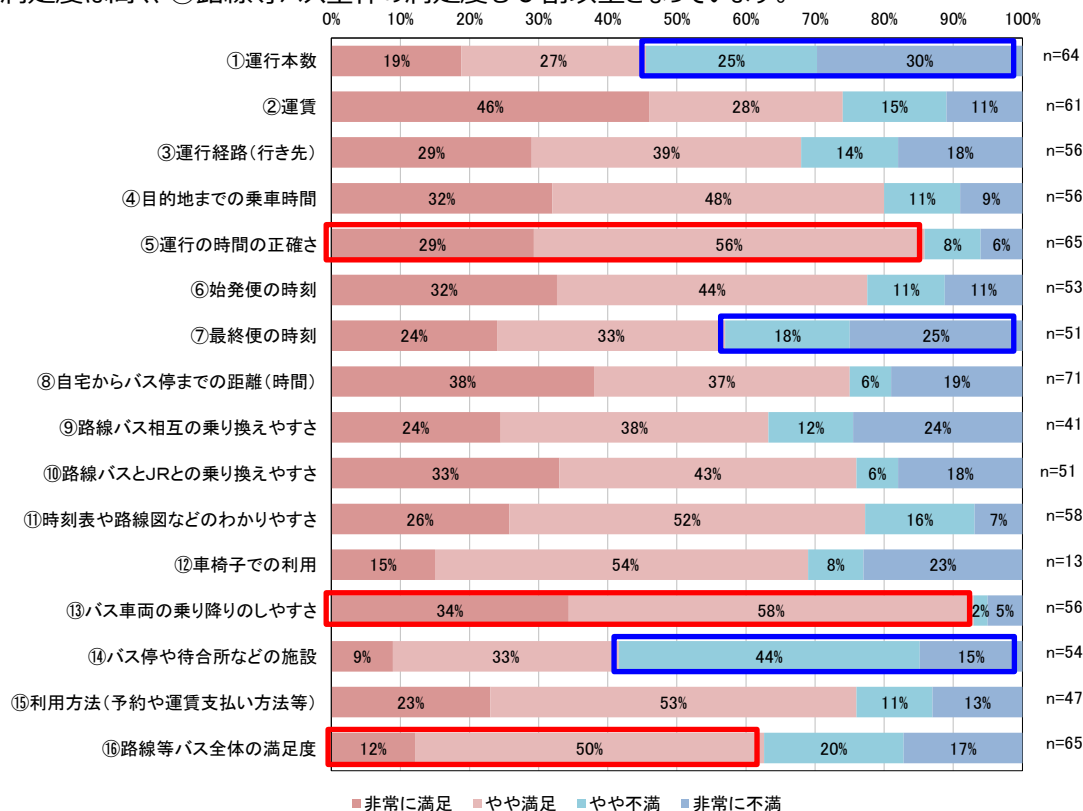
・満足度（非常に満足+やや満足）の高い項目は⑤、⑧となっています。一方、不満度（非常に不満+やや不満）は、①、⑦、⑭で不満度が高くなっています。



【参考1】公共交通を月1回以上利用する方のみで「どちらでもない」を含まず集計

・公共交通利用者に限ると、⑬バス車両の乗り降りのしやすさが最も満足度が高く、次いで⑤運行の時間の正確さとなっています。不満度では、①運行本数、⑦最終便の時刻、⑭バス停や待合所などの施設が高くなっています。

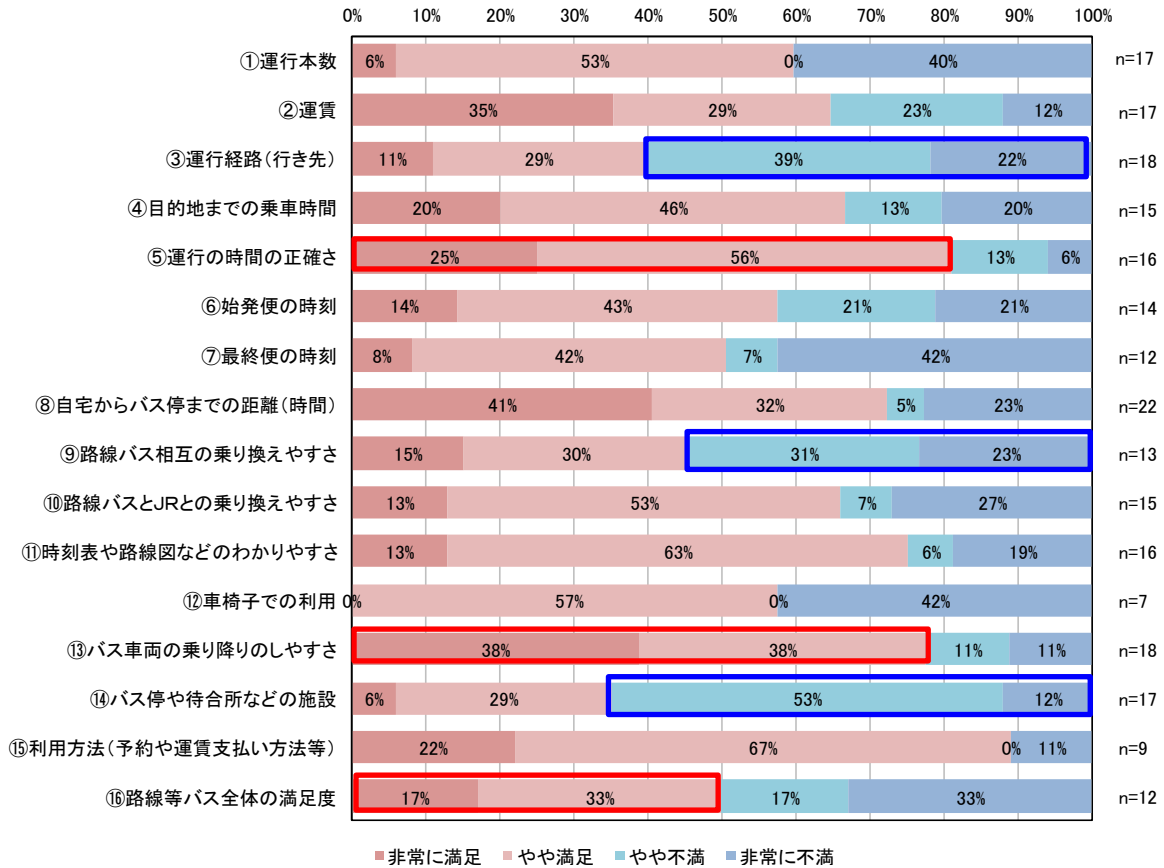
・総じて満足度は高く、⑯路線等バス全体の満足度も6割以上となっています。



【参考 2】 65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方のみで「どちらでもない」を含まず集計

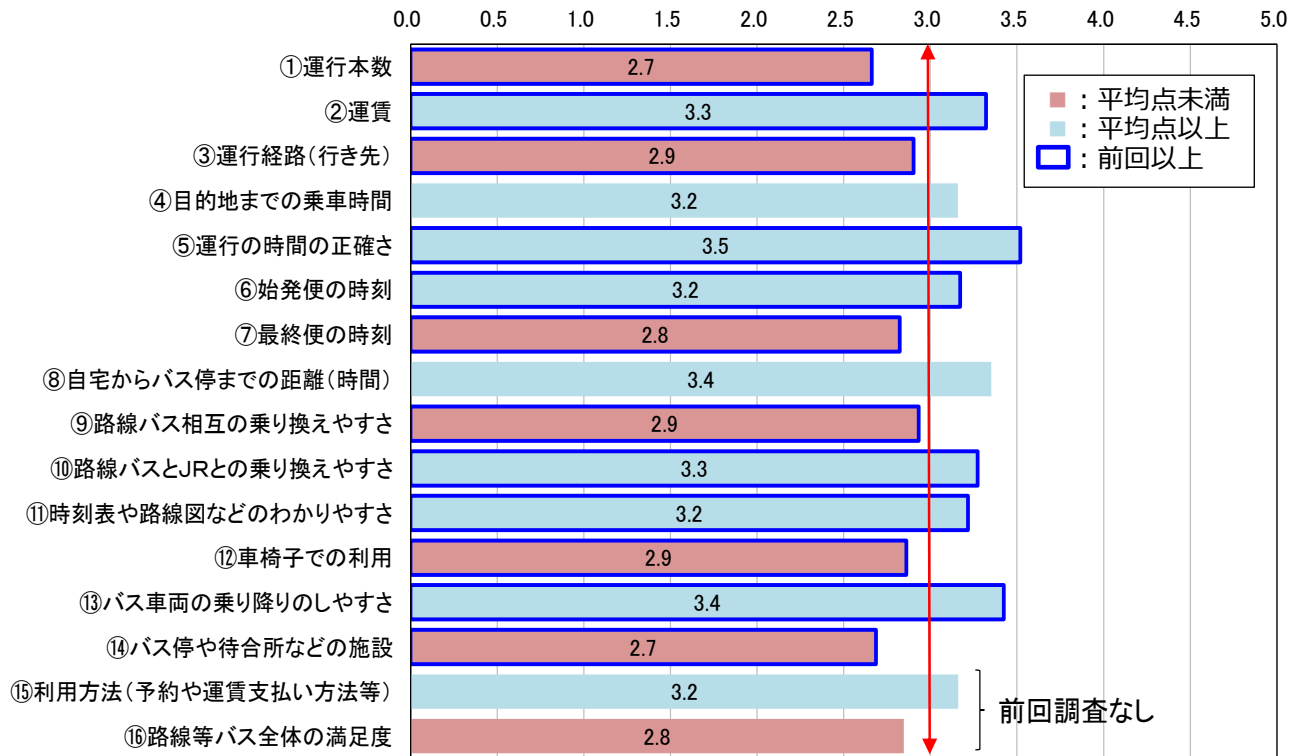
- ・65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方に限ると、⑤運行の時間の正確さが最も満足度が高く、次いで⑬バス車両の乗り降りのしやすさとなっています。不満度では、③運行経路（行き先）、⑨路線バス相互の乗り換えやすさ、⑭バス停や待合所などの施設が高くなっています。
- ・⑯路線等バス全体の満足度はほぼ半数となっています。

【65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない】



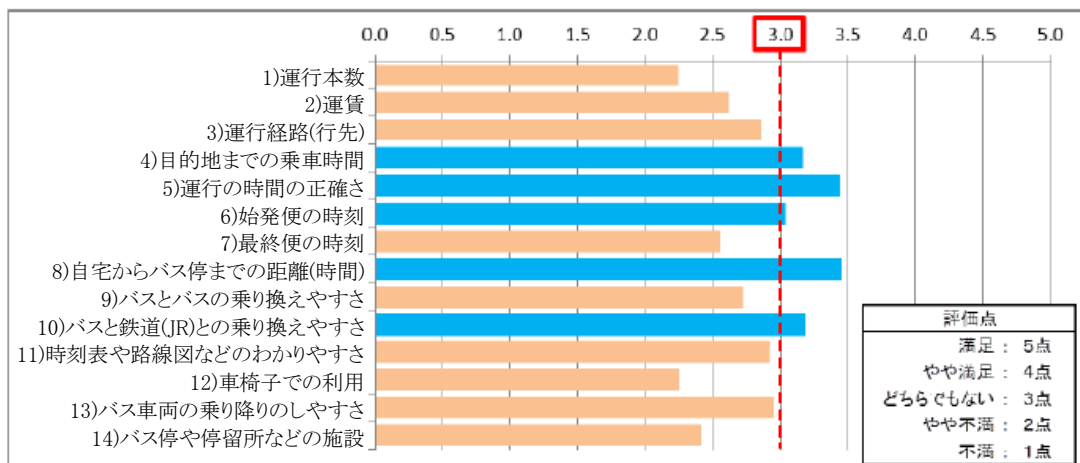
【参考3】評価点による評価と前回調査との比較（全体）

- ・満足度について、平均点化を行い各項目に対する満足度としてみたところ、**16項目中9項目で平均点3点を上回る高い評価**を得ています。
- ・また前回計画策定時のアンケート調査結果(H22.11月調査)と比較したところ、④目的地までの乗車時間、⑧自宅からバス停までの距離（時間）を除き、**14項目中12項目で前回調査よりも評価点は上昇**しています。



○前回調査結果（坂出市地域公共交通総合連携計画 H23.3月）

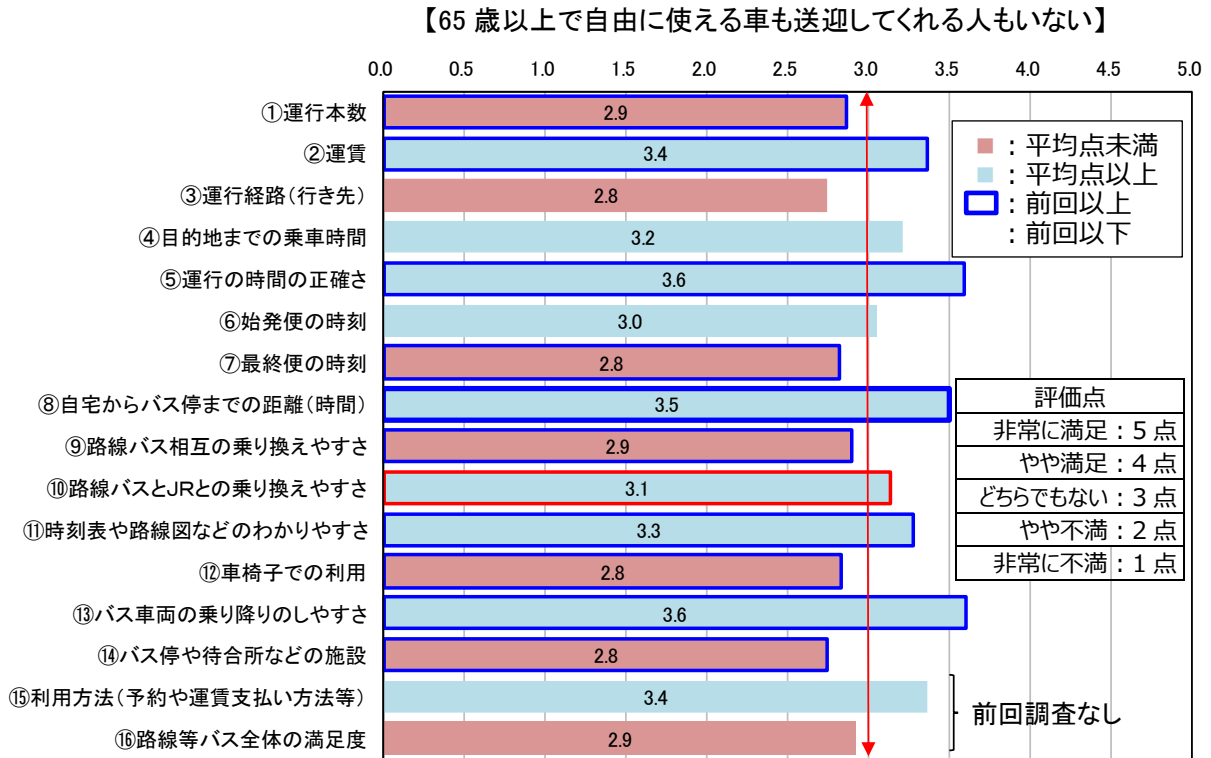
- ・ほとんどの項目で3点を下回っている。
- ・時間に関する項目は比較的高い評価が得られている。



【参考 4】評価点による評価と前回調査との比較

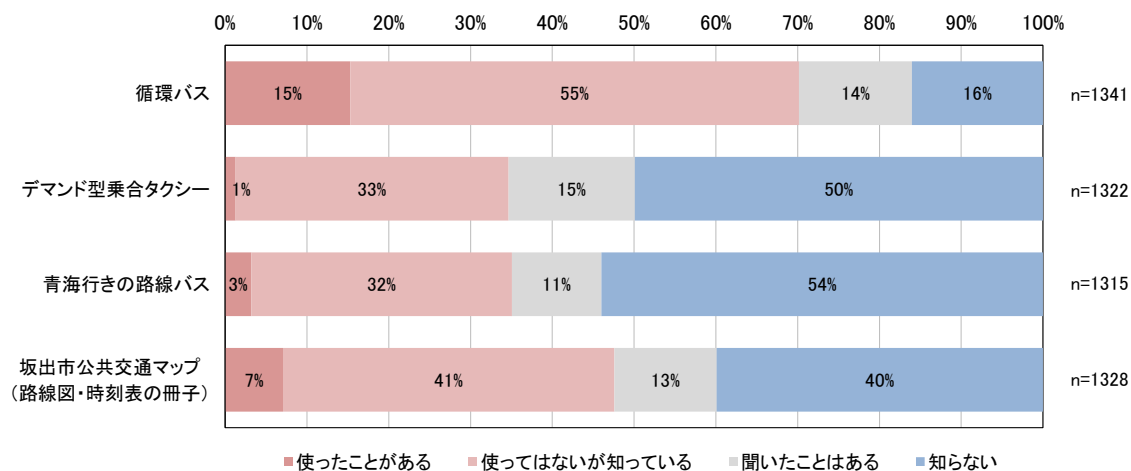
(65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方のみ)

- ・65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方のみでも、**16 項目中 8 項目で平均点 3 点を上回る高い評価**を得ています。
- ・前回計画策定時のアンケート調査結果(H22.11 月調査)との比較では **14 項目中 9 項目で前回調査よりも評価点は上昇**しています。一方で、⑩路線バスと JR との乗り換えやすさは、わずかではあるが、前回評価より低下しています。

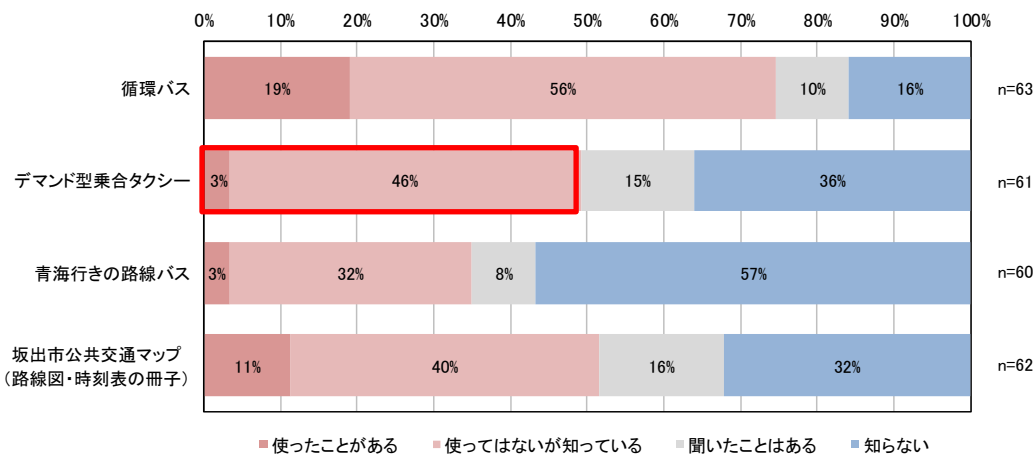


5-1-7 これまでの坂出市の公共交通に対する取組について

- ・これまでの坂出市の公共交通に対する取組についての認知度をみると、「循環バス」の認知度が最も高く、次いで「坂出市公共交通マップ」となっています。
- ・65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では、デマンド型乗合タクシーで「使ってはいないが知っている」の割合が 46%と高くなっています。



【65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない】

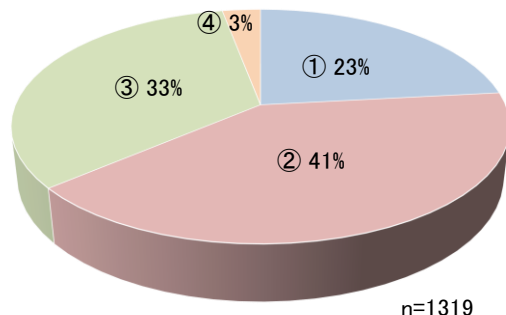


5-1-8 今後の坂出市の公共交通のあり方について

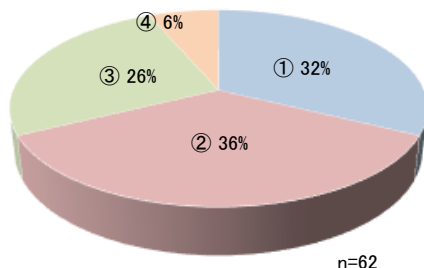
(1) 公共交通の必要性

- 公共交通の必要性では、②が最も多く、次いで③となっています。④の必要ないという意見は3%に留まっており、**なんらかの理由から公共交通は必要であるという意見が大半を占めています。**
- 65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいないでは、②が 36%で最も多いものの、①が 23%→32%で割合が高まっています。

- ①自分や家族にとって必要である
- ②自分や家族には必要ないが、高齢者の生活、生徒・児童の通学のためには必要だと思う
- ③今の自分や家族には必要ないが、高齢になれば必要になると思う
- ④自分や家族にとっても、他の市民にとっても必要ないと思う



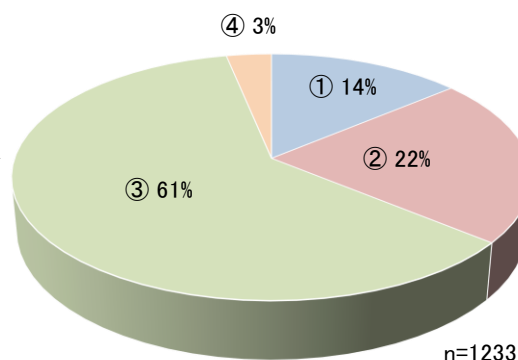
【65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない】



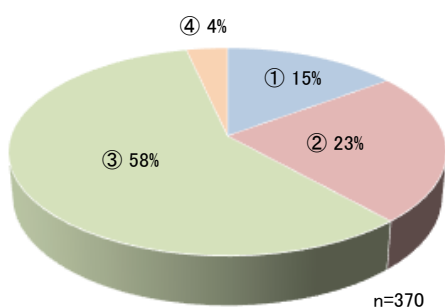
(2) 移動サービスと財政支出について

- ③の**現在の財政支出を維持しながらサービスを維持すべきという意見が 61%**と最も多くなっています。財政支出を増やす①及び②の意見は合わせても 36%となっています。
- 55 歳未満においても、全体との回答割合は同じ傾向にあります。
- 65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では、③の意見の割合が多くなり、①では 5%まで低くなっています。

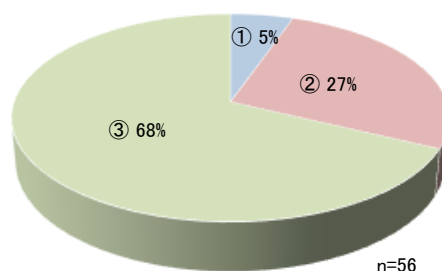
- ①今以上に財政支出(市の負担)を増やしてサービスを拡充すべき
- ②現状の利便性は維持し、少子高齢化や過疎化による利用者減少による市の負担増加はやむなし
- ③現状程度の財政支出(市の負担)を維持する中で、路線や便数などに改善を加えながらサービスを維持すべき
- ④サービスが低下し、移動に不便が生じる人が増えても、財政支出(市の負担)を減らすべき



【55 歳未満】

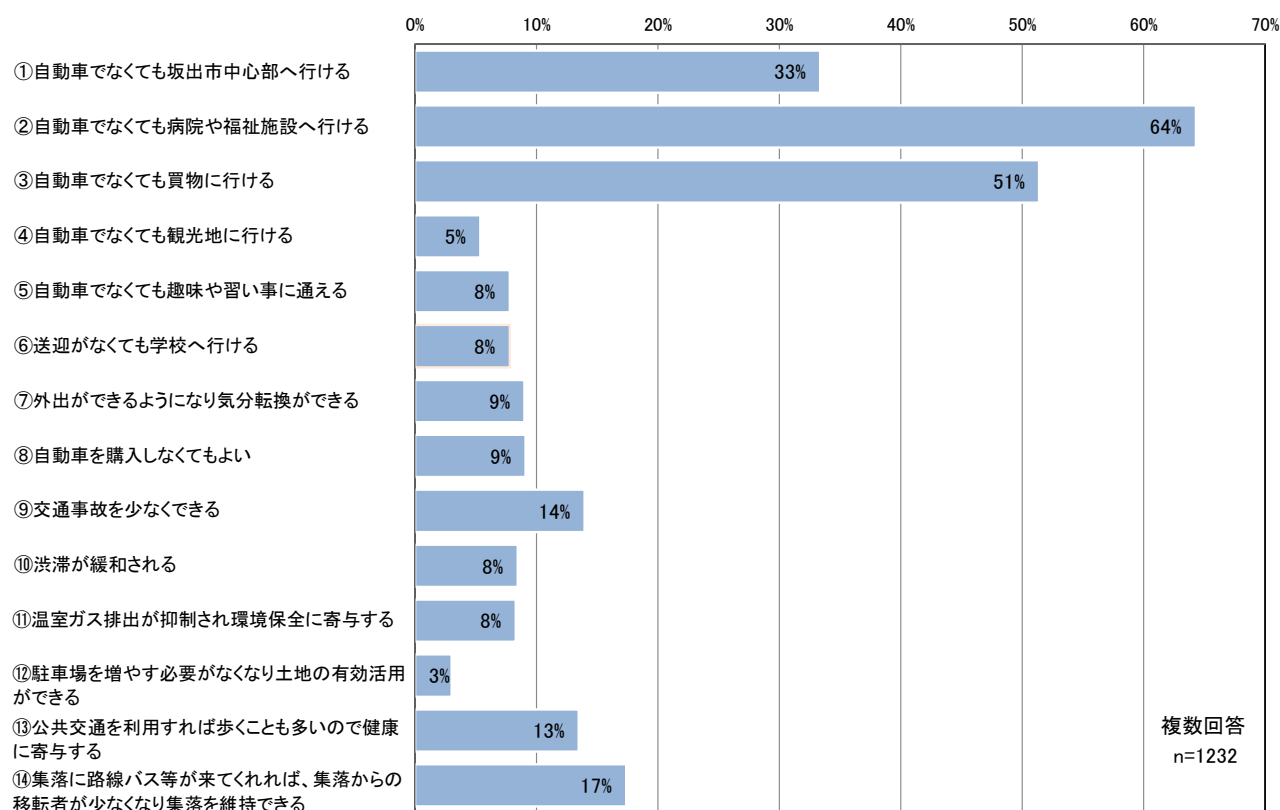


【65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない】

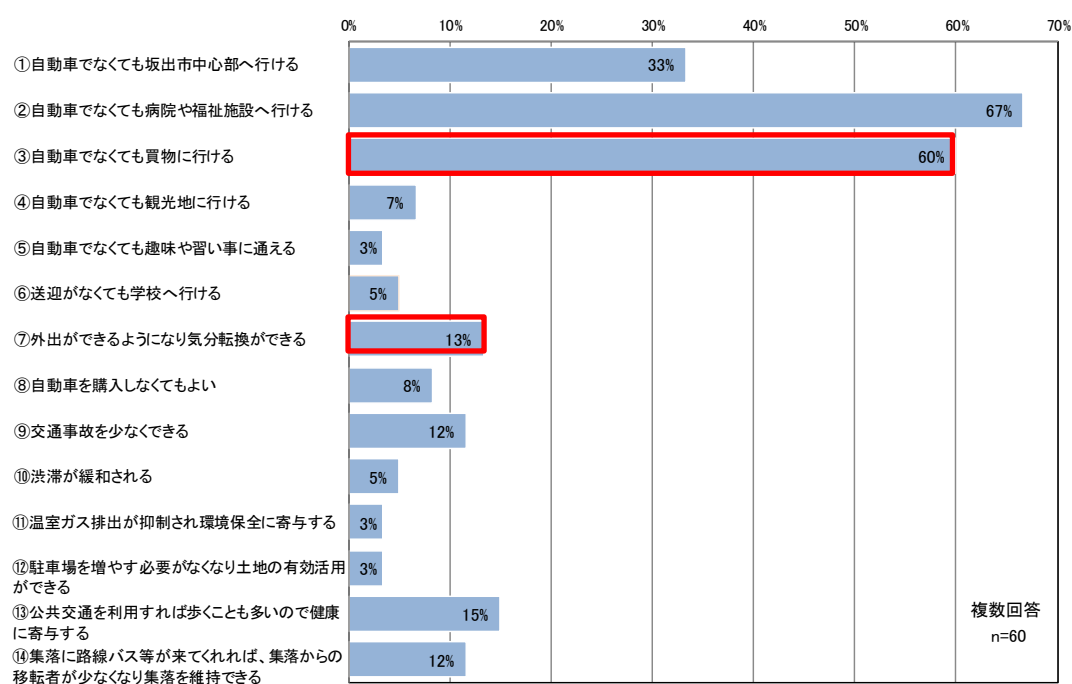


(3) 公共交通に対する期待

- ・公共交通に対する期待では、②自動車でもなくても病院や福祉施設へ行けるが 64%で最も多く、次いで③自動車でもなくても買物に行けるの 51%、①自動車でもなくても坂出市中心部へ行けるの 33%となっています。
- ・65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では、さらに③自動車でもなくても買物に行ける、⑦外出ができるようになり気分転換ができるの割合が高くなっています。



【65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない】



5-1-9 アンケート結果のまとめ

(1) 個人属性から

【自由に使える自家用車の有無】

- ・③自由に使える車も送迎してくれる人もいないについてみると、坂出市全体では7%ですが、75歳以上では14%まで増加しており、高齢になるほど公共交通を必要としている人の割合が高まっていく傾向にあります。

(2) 日常の外出状況から

1) 通勤通学について

【通勤・通学での交通手段】

- ・通学での交通手段では、②自転車が最も多く、次いで⑫鉄道となっており、⑨路線バスは5%、⑩循環バスは2%に留まっており、鉄道に比べてバスの利用割合が低くなっています。

【通勤・通学時間帯】

- ・登校・出勤時間帯は7、8時台に集中し、帰宅時間帯では、通学者は16～20時台に分散しています。この中で、自転車通学者では、19時台が多く、バスがその時間帯まで運行されていないこともあって自転車で通学していることが想定されます。

2) 買物について

【買物での交通手段】

- ・65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方の主な利用交通手段は、②自転車が最も多く、次いで①徒歩となっています。

【買物の頻度】

- ・65歳以上全体では、週に1回以上買物で外出する方の割合は70%となっていますが、自由に使える車も送迎してくれる人もいない方に限った場合、63%まで低下し、自動車利用ができない場合は、外出機会が減少することが伺えます。

【買物への外出時間帯】

- ・買物交通は、午前中に出発して、午前中または午後の早い時間に帰宅するパターンが多くなっています。

【買物先】

- ・全体では、ハローズ坂出林田店の割合が最も高く、65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方だけをみると、交通結節機能を有し、鉄道、バスなどで市域全域から利用できるイオン坂出店が最も高くなっています。

3) 通院・見舞いについて

【通院・見舞いでの頻度】

- ・月に1回以上通院や見舞いに行く方の割合は、65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では79%まで高まります。

【通院・見舞いへの外出時間帯】

- ・買物同様に、午前中に出発して、午前中または午後の早い時間に帰宅するパターンが多くなっています。

【通院・見舞い先】

- ・65歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方について、買物では自転車や徒歩の利用割合が高いが、通院・見舞いでは、⑦タクシー、⑨路線バス、⑩循環バスの割合が高くなっています。

4) 趣味・娯楽について

【趣味・娯楽での外出時間帯】

- ・趣味・娯楽に関する交通は午前中に出発するパターンが多いものの、帰宅時間帯は、買物や通院・見舞いの目的と比べると分散しています。

5) その他(塾・習い事等)について

【その他(塾・習い事等)での外出時間帯】

- ・その他(塾・習い事等)での外出時間帯は、趣味・娯楽と同様に、午前中に出発するパターンが多いものの、帰宅時間帯は、分散傾向にあります。

(3) 公共交通の利用状況について

- ・公共交通の利用は、⑦ほとんど利用しないが 74%となっています。①ほぼ毎日 4%、1 週間に 1 回以上の利用（①+②+③）では 7%に満たない状況です。
- ・65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では、⑦ほとんど利用しないが 71%とわずかに低いものの、①ほぼ毎日 2%、1 週間に 1 回以上の利用（①+②+③）では同様に 7%に満たない状況です。

(4) 坂出市内の路線バスのサービス水準について

1) 満足度

- ・公共交通利用者のサービスに対する満足度では、⑬バス車両の乗り降りのしやすさが最も満足度が高く、次いで⑤運行の時間の正確さとなっています。不満度では、①運行本数、⑦最終便の時刻、⑭バス停や待合所などの施設が高くなっています。
- ・総じて満足度は高く、⑯路線等バス全体の満足度も 6 割以上となっています。
- ・65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方に限ると、⑤運行時間の正確さが最も満足度が高く、次いで⑬バス車両の乗り降りのしやすさとなっています。不満度では、③運行経路（行き先）、⑭バス停や待合所などの施設、⑨路線バス相互の乗り換えやすさが高くなっています。
- ・路線バス全体の満足度は 65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方に限ると、若干低下し、ほぼ半数となっています。

2) 評価点

- ・満足度について、平均点化を行い各項目に対する満足度としてみたところ、16 項目中 9 項目で平均点 3 点を上回る高い評価を得ています。
- ・前回計画策定時のアンケート調査結果(H22.11 月調査)との比較では、④目的地までの乗車時間、⑧自宅からバス停までの距離（時間）を除き、14 項目中 12 項目で前回調査よりも評価点は上昇しています。
- ・65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方のみでも、16 項目中 8 項目で平均点 3 点を上回る高い評価を得ています。
- ・前回計画策定時のアンケート調査結果(H22.11 月調査)との比較では 14 項目中 9 項目で前回調査よりも評価点は上昇しています。一方で、⑩路線バスと JR との乗り換えやすさはわずかではあるが、前回評価より低下しています。

(5) これまでの坂出市の公共交通に対する取組について

- ・これまでの坂出市の公共交通に対する取組についての認知度をみると、「循環バス」の認知度が最も高く、次いで「坂出市公共交通マップ」となっています。
- ・65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では、デマンド型乗合タクシーを「使ったことがある」、「使っていないが知っている」を合わせて 49%と高くなっています。

(6) 今後の坂出市の公共交通のあり方について

1) 公共交通の必要性

- ・公共交通の必要性では、④必要ないという意見は 3 %に留まっており、なんらかの理由から公共交通は必要であるという意見が大半を占めています。

2) 移動サービスと財政支出について

- ・③現在の財政支出を維持しながらサービスを維持すべきという意見が 61%と最も多くなっています。財政支出を増やす①及び②の意見は合わせても 36%となっています。

3) 公共交通に対する期待

- ・公共交通に対する期待では、自動車でなくても買物、病院や福祉施設や坂出市中心部へ行けるという割合が高くなっています。
- ・65 歳以上で自由に使える車も送迎してくれる人もいない方では、上記のほか、外出ができるようになり気分転換ができるといった回答の割合も高くなっています。

5-1-10 まとめ

- ・本アンケート全体を通して、公共交通の利用頻度は全体でみると低いものの、自家用車を使えない（送迎含む）方にとっては重要な役割を担っていることが明らかになりました。
- ・通勤・通学以外の外出では、総じて午前中に出発し、特に買物や通院・見舞いでは午前中または午後の早い時間帯に帰宅する傾向が強く見られました。
- ・通学では、帰宅時間が分散しており、バス便数が減少する時間帯に下校する生徒・学生は自転車などを使っています。
- ・自家用車を使えない方は、買物は徒歩や自転車を利用、病院・見舞いではバス等の利用と使い分けをしていると想定されます。この中で、交通結節機能が高いイオン坂出店においては、鉄道やバスを使って買物に限らず、趣味・娯楽等でも利用されていることも明らかになりました。
- ・バスに対する評価では、満足度は総じて高く、評価点による方法においても連携計画策定時を上回る項目が多く、連携計画以降の取組について市民が評価していることが明らかになりました。

5-1-11 今後の検討課題

- ・上記のように、時間的地域的行動パターンに合わせて公共交通のダイヤ、路線体系を検証・見直し、公共交通を使って頂ける条件を整える必要があります。
- ・さらに、広報活動等により、公共交通に対する理解を深め、安心して気軽に利用してもらえるための取組が必要と考えられます。
- ・また、周辺地域を含めて交通結節機能、生活拠点機能を兼ね備えた交通とまちづくりが連携した取組も進めて行く必要があります。

5-2 交通事業者ヒアリング

サービス供給側が把握する問題点、課題、改善ニーズ等を把握するとともに、利用者の特性や利用状況を把握するために、交通サービスを提供する交通事業者に対してヒアリング調査を行いました。

▼交通事業者ヒアリング概要

実施日	R4. 2. 9～15
ヒアリング対象と方法	市内の公共交通を運行する交通事業者に対して、個別に WEB 会議方式 ・ 四国旅客鉄道 ・ 琴参バス ・ 大和タクシー、サンヨータクシー、スミレタクシー

5-2-1 四国旅客鉄道株式会社

○利用状況の把握について

- ・ 詳細な OD については、自動改札機を設置していないため把握できていない。また、IC 定期券も発行していないため、途中での下車も把握できていない。

○乗車券について

- ・ IC カードの四国全体への導入はコスト面から現実的では無いと考えている。
- ・ 現時点では、スマホでのチケットレス型の乗車券の導入を考えている。新たな自動改札機の導入等が不要で、さらに定期券をチケットレス型で導入すれば、駅に行かずとも購入できるようになり、乗客にとっても利便性が向上する。

○駅へのアクセスについて

- ・ 駐輪場は JR では整備しておらず、市で管理している。駐輪代は無料である。

○他の公共交通事業者との関係について

- ・ JR にとっても駅から自宅までの移動手段が無ければ乗ってもらえない。他の公共交通機関ともシームレス化を図る必要があると考えている。
- ・ 公共交通事業者でまとまらないと自動車には勝てないという認識である。公共交通同士で利便性を向上させ、自動車からの転換を目指さないといけない。
- ・ 路線バス事業者、タクシー事業等の交通事業者同士のコミュニケーションの重要性は高いと考えている。徳島県では地元の徳島バスと繋がりを強めてきており、他の地域でも他の公共交通事業者等とは結びつきを強めていきたい。

○今後について

- ・ アフターコロナでも、利用者は完全に戻らないという認識である。

5-2-2 琴参バス株式会社

○運転手について

- ・ 感染症による貸し切りバス需要の減少で、現在は一時的に乗務員を抱え込んでいる状況であるが、乗務員の不足、高齢化への対応に苦慮している。

○乗降調査について

- ・ 毎年 7 月休み前と 12 月の冬休み前の貸切バス閑散期を利用して、乗降者数調査を実施している。
- ・ 丸亀市では、センサー感知型の乗降者数を把握できるシステムを導入した。導入により、1 年中の

計測が可能となることから、坂出市でも実態を知るために導入した方が良いと思う。

○新システムについて

- ・バスロケを全路線に導入したいが、負担が大きいので、まだ間に合っていない。
- ・ICカードの導入は、バスロケの導入の後と考えている。JRとも相互利用できる10カードが候補としてあるが、安価であることが想定される琴電のIrucaの導入も候補としてある。
- ・ICカードの導入は、初期費用と更新料が非常にかかると聞いている。国や県の支援が必要であると考えている。

○他の公共交通事業者との関係について

- ・駅にJRで着いてからの目的地までの手段は、バス、タクシーだと思っているため、JR、バス、タクシーが連携された乗車券は有効と思われる。
- ・他の公共事業者とのコミュニケーションをとる場はほぼない（意見交換の場がそもそも無い）。

○商店街との連携について

- ・かつては商店街と一緒に乗り方教室をやったことはある。車内広告に商店街の広告を入れてあげるなどの対応が考えられる。
- ・商店街で買い物をした場合は、商店街組合が帰りのバス運賃を負担する仕組みなども想定される。

○その他

- ・坂出市内で交通渋滞が発生しバスが遅れるという状況が発生している。
- ・公共交通の利用を進めている企業への税金の優遇などの施策をいれられないか。

5-2-3 タクシー会社（乗合タクシーについて）

○運行時刻について

- ・特定の方が、週に2〜3回利用されている状況で、週1回・月数回のみの利用者は少ない。
- ・生徒・学生の登録も少しあるが、利用は全く無い。附属小学校への通学や習い事への送迎を乗合タクシーが担うことも、利用可能な時刻の便を設定すれば可能と考えられる。
- ・高校生は19〜20時ごろの下校も多いが、乗合タクシーの運行時刻外となっている。18時以降の便があってもよいのではないか。

○運行形態について

- ・以下の運行・契約形態であれば、増便に対するデメリットは無く、社会実験にも対応可能である。

○予約・運行システムについて

- ・利用者が増えた場合は、運行システムの改良が必要であると考えられる。特にルートサーチ（最短経路探索）は、利用者が増えるほど複雑になるため、改良に対する支援を頂きたい。
- ・電話での予約が手間という声は無い。携帯電話のメールから予約できるシステムがあるが、ほぼ利用されていない。

○その他

- ・市の施策として、鉄道や路線バスの補完機能と位置づけるのか、鉄道、路線バスと同様の市内移動の交通手段として利用増を目指す（鉄道、バスとの取合いも想定）のか明確にすべきである。
- ・約10年前の初運行開始時から、運行形態がほぼ変わっていないのは問題と考えている。
- ・乗合タクシーの拡充によって、一般のタクシーの運営環境が悪化するということはないと思う。

6. 地域公共交通の課題

地域特性や移動状況、ニーズ、地域で提供されている公共交通の利用状況等を踏まえた地区の移動に係わる課題を整理します。

6-1 地域の課題・まちづくりの課題

① 高齢化に対応したコンパクトなまちづくりの推進

少子高齢化は坂出市全体で進展しており、西庄、王越、島しょ部では特に高齢化率が高くなっています。これにより、地域の賑わいや地域コミュニティなどの活力の低下が懸念されます。

このため、人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者をはじめ全ての市民が安心して暮らせるコンパクトなまちづくりが求められています。

② 中心部の活性化

坂出駅を中心とした中心部では、商業施設や医療機関、住居等の都市機能が集積し、「まちの顔」とも言うべき地域で、地域の経済及び社会の発展に重要な役割を担っています。しかし、郊外型小売店舗の進出もあって、中心部の事業所数と販売額は減少しており、中心部においても地域活力低下が懸念されます。

このため、中心部への機能集積、賑わいの創出など坂出市の「顔」としての維持・活性化に向けた取組が必要です。

6-2 公共交通の課題

(1) まちづくりとの連携

③ コンパクトなまちづくりを支える公共交通ネットワークの維持・形成

坂出市では立地適正化計画を策定し、都市機能を中心部に集積させ、その周辺に居住を誘導するコンパクトなまちづくりを目指しているところです。

このコンパクトなまちづくりの取組の中で、郊外部から中心部への移動手段となる公共交通ネットワークの維持・形成が必要です。

④ 中心部の賑わい創出の役割

立地適正化計画に基づき、都市機能を中心部に集積するにあたっては、中心部内の回遊性を高め、賑わいの創出につながるような公共交通ネットワークの維持・活性化が必要です。

また、この中心となる坂出駅は、鉄道、バス、タクシーの交通結節機能を有していることから、乗換利便性の向上、観光案内等の情報提供の機能の向上等が必要です。

(2) 市民の日常生活の支援

⑤ 市民の日常生活の移動に対応した公共交通

坂出市に係る交通需要は、坂出市中心部を中心とした放射状の交通需要が基本ニーズとして存在します。一方、隣接する高松市、丸亀市、宇多津町、綾川町や、瀬戸内海を挟んで倉敷市、岡山市方面との結びつきもみられます。

さらに、アンケート調査では、

- ・ 日常の買物は、市町界を越えても、居住地付近の小売店舗を利用する傾向にあること
- ・ バスに対して運行本数、最終便の時刻、バス待ち環境についての満足度が特に低いこと
- ・ 日常の移動においては、午前中に自宅を出発し、用を終えて、午前中または午後の早い時間に帰宅する行動特性がみられること

などが把握できました。

このような移動先、移動時間などに特徴を持つ市民の日常生活の移動ニーズへの対応が必要です。

⑥ 公共交通の利用促進

人口減少、マイカー依存等の影響により公共交通の利用者数が減少傾向にあった中、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、さらに公共交通利用者数が大きく減少しています。

このような状況のなか、「乗って残す」という考え方のもと、公共交通の利用促進に向けた啓発活動やPR等の取組、潜在需要の掘起しなどの取組が必要です。

また、既存の利用者だけでなく、子育て世代など新たな利用者層の獲得が必要です。

⑦ セーフティネットとしての公共交通の維持

高齢者の免許返納が進む中で、自動車を運転しない（できない）かたの受け皿として、公共交通の役割は重要性を増してきています。さらには、一時的なケガや病気などにより自動車を運転できない状況は、日頃、自動車を利用している方にも想定されることです。

このため、公共交通はセーフティネットとしての役割も果たすことから、その維持に向けた取組が必要です。

(3) 持続性を高める効率的効果的な公共交通の運営

⑧ 利用状況に応じた運行体系の工夫

距離制運賃により運行する路線バスと、循環バス、デマンド型乗合タクシーなど均一運賃で運行する路線とが混在しており、同一区間でも運賃が異なる場合があります。燃料費高騰などで今後も運行経費の増加が予想される中、運賃値上げも含めて合理的で妥当な運賃体系を検証する必要があります。

デマンド型乗合タクシーは、特定の利用者から好評を得ている一方、平均乗車人員は、三地区とも1.5人未満で、乗合機能は低く、「極めて安価なタクシー」として利用されているのが状況で、乗合利用を推進する取組が必要です。

また、バス路線についても、時間帯や利用区間によっては、バスの大量輸送を活かせていない場合もあり、利用状況に応じて、バスの大量性、タクシーの機動力といった特性をマッチさせた地域にとって適切な運行体系の工夫が必要です。

⑨ 交通ニーズ・利用状況の把握とマーケティング

路線バスの乗降調査は、年2回1日ずつの調査が行われているが、曜日変動や天候等による変動も想定され、必ずしも正確な利用実態が把握されている状況にはない。他地域では交通系ICカードや乗降センサー等を活用し、日別便別のデータから利用状況に応じた運行体系の改善などの取組が進んでいます。

このことから、坂出市内においても移動ニーズや利用状況を定常的に把握し、効率的効果的な公共交通ネットワークの形成に活用することが必要です。

⑩ 自動運転等新たな技術の導入による効率化・持続性の向上

バスの自動運転の実証実験が各地で取組まれている状況を踏まえ、運転手不足の改善や経営効率化に向けて、これらの動きに注視していく必要があります。

また、AIを活用した予約システムの機能向上、デマンド型乗合タクシーの運行ルート最適化などの事例もあることから、これらを導入した経営の効率化、事業の持続性の向上に向けた取組の可能性の検討も必要です。

(4) 多様な主体と連携した公共交通の維持・活性化

⑪ 地域との協働（事業所や地域団体等との協働）

これまでは行政と交通事業者が主体となって公共交通の維持・活性化に取り組んできましたが、ニーズが多様化し、課題が複雑化しているなかで、現行の枠組みによる取組では効果が限定的なものであると思われます。

このため、地元企業や事業所、地域のまちづくり団体や自治会、学校等と連携・協働して公共交通への取組を推進していくことが必要です。

⑫ 事業者間の連携

シームレスな公共交通体系の構築には、交通事業者間の連携は不可欠ですが、これまで交通事業者間の情報共有や連携については、十分でなかったとの意見もありました。

このため、地域公共交通活性化協議会を母体とした交通事業者間の情報共有や連携を目的とした取組が必要です。

⑬ 関係機関との連携（国、県、近隣自治体、市内）

公共交通の置かれた厳しい状況を鑑み、国、香川県、近隣自治体との連携を図り、情報共有や協働した取組等を推進していく必要があります。

また、坂出市の関連計画の記載や市内ヒアリングでは、福祉・観光・教育など関連事業における公共交通の役割や期待は大きく、これらの政策の実現のためにも、それぞれの担当課と連携した取組が必要です。

(5) 新技術等も活用した公共交通の利便性向上

⑭ 公共交通に係る情報提供の充実

GTFS（General Transit Feed Specification：標準的なバス情報フォーマット）への取組とスマートフォンの普及により、公共交通の運行情報は身近なものになってきています。利用者が便利に利用できるようにバスロケーションシステム等、一層の情報提供の充実に向けた取組が必要です。

⑮ キャッシュレス化による利便性向上

利便性の向上のために、キャッシュレス決済への対応が必要とされる一方、全国で普及している交通系 IC カードについて、システムの維持費等の問題から、IC カードを廃止し、スマートフォンを活用した QR コードによる支払方法へと進化する動きもみられます。

よって、周辺交通事業者の動向を踏まえながら地域にとって最適なキャッシュレス決済、利用促進を図っていく必要があります。

⑯ MaaS の導入による利便性向上

「MaaS(Mobility as a Service)」の概念を導入し、最新技術も活用して、住民や来訪者の移動ニーズに対して、移動サービスを最適に組み合わせる取組や、医療や観光等の移動の目的地となるサービスとも連携したシームレスな移動サービスに向けた取組の推進により、利用しやすい、利用したくなる公共交通サービスを築く必要があります。

7. 坂出市地域公共交通計画の基本的な方針と目標

7-1 基本的な方針と計画の目標

坂出市の公共交通における現状と課題を踏まえ、地域公共交通の基本理念と基本方針及び本計画において取組むべき目標を以下のとおり整理しました。

■ 基本理念：地域全体が主役の、進化し続ける、持続可能な公共交通

■ 地域公共交通における現状

住民・利用者が抱える問題
[利用者が不便に感じていること] ・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。 ・運行時間帯や目的地までの所要時間（速達性） ・乗り換え環境、バス待ち環境 ・自宅からバス停までの移動が困難 [公共交通の利用に至るまでの問題] ・マイカー依存、公共交通離れ（関心の低下、認知度の低下） ・公共交通に関する情報不足 ・感染症による高齢者の外出機会減少 [その他地域問題] ・地域コミュニティなどの活力低下 ・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 ・高齢者の運転免許返納に伴う移動手段の確保の必要
交通事業者の抱える問題
[事業経営] ・人口減少、マイカー依存による利用者の減少 ・多様なニーズへの対応（効率的な運行との整合性） ・事業継続性（収支、人員 インセンティブ等） ・車両費、燃料費、人件費等の直接経費の高騰 ・ドライバーの高齢化 ・感染症による利用者減少（風評被害を含む） ・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。 [利用促進・情報発信] ・デジタル化・キャッシュレス化・最新技術への対応の遅れ [その他事業者問題] ・鉄道、バス、タクシーの交通事業者間の連携不足
行政の抱える問題
[社会情勢] ・少子高齢化、人口減少 →子育て世代に選ばれるまちづくり ・感染症の拡大→ウィズコロナへの対応 [まちづくり] ・都市構造…都市分散（低密度な市街地拡大） →中心部における都市機能の維持・強化 →郊外部と中心部を結ぶ公共交通路線の維持・強化 ・中心部の魅力低下→坂出駅周辺や緩衝緑地の機能向上 [公共交通の持続可能性] ・公共交通維持に係る公的負担の増加 ・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、使われ方 等） →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 ・利用促進（潜在需要の掘り起こし）の不足 →地域との協働、デジタル化による情報発信や利便性促進 ・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

■ 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
・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
生活移動ニーズと公共交通体系の不整合（ミスマッチ）
・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
公共交通に対する認知度向上、ニーズの収集と反映
・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
・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
・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
関係者の参画と関係者間の連携強化
・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
・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
・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
事業の継続性、持続可能な運行体系
・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）
・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
・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
・感染症拡大による利用者減少への対応が必要
時代の変化への対応
・最新技術を活用した利便性向上が必要
・SNS 等を活用した効果的な PR やニーズの把握が必要
・感染症拡大による風評被害の払拭が必要

■ 基本的な方針と計画の目標

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
目標②：坂出駅の交通結節点機能の強化
目標③：公共交通の利便性向上による中心部の魅力向上
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
目標⑤：行政区域を跨ぐ生活移動ニーズへの対応
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
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
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
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
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
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
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
目標⑬：デジタル化による利便性向上
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

7-2 基本理念・基本方針

上位計画や関連計画における公共交通に対する基本的な考え方、本市の公共交通における現状と課題を踏まえ、地域公共交通の基本理念と基本方針を以下のとおり設定します。

■基本理念

本市の将来像である「働きたい 住みたい 子育てしたい 共働きのまち 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

■上位計画（まちづくり基本構想）で掲げる6つの基本目標に対して、地域公共交通が果たす役割

①すべての人がいきいきと輝くまちづくり【自立・信頼】

・持続可能な公共交通に向けて、市民、地域事業者と連携した取り組みを推進します。⇒【施策 4-1、4-2】

②安全で環境に優しく持続可能なまちづくり【安全・環境】

・自家用車でなくても安全安心に利用できる公共交通の充実と利用促進により、交通安全や環境保全を推進します。⇒【施策 4-4】

③健康で安心して暮らせるまちづくり【安心・健康】

・高齢者から子どもまで便利で利用しやすい公共交通により、高齢者の外出機会増加による健康推進や、子育て世代への支援を目指します。⇒【施策 2-4】

④未来を拓く力をはぐくむまちづくり【教育・文化】

・安全安心に移動できる公共交通により、児童・生徒の通学を支援します。⇒【施策 4-4】

⑤快適な都市環境を実感できるまちづくり【快適・憩い】

・都市機能をコンパクトに集積させるまちづくりに対応する公共交通ネットワークにより、市民生活の利便性向上を図ります。⇒【施策 1-1、1-5、1-6】

⑥元気ににぎわいのあるまちづくり【魅力・活気】

・観光客への情報発信や二足の取り込みにより、来訪者も安全・快適に移動できる公共交通を目指します。
⇒【施策 3-3、4-4】

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

坂出市では、都市の中心地域において都市機能を維持・強化することにより生活利便性を確保するとともに、中心地域と周辺地域を結ぶ公共交通ネットワークを形成することによって持続可能な街づくりをめざす『コンパクト＋ネットワーク』の考え方にもとづいたまちづくりを推進しています。

このまちづくりに対応すべく、公共交通によって中心部の回遊性を向上させることで、魅力ある・活力ある中心市街地形成に寄与するとともに、JR 坂出駅を交通結節点とした、郊外部から中心部への交通アクセスを確保するとともに、郊外においても中心部の利便性を享受できる公共交通ネットワークの形成を目指します。

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

坂出市の移動特性としては、中心市街地を核とした坂出市各地域からの移動が基本として存在する一方、通勤・通学・買物・通院等については、目的に応じて、郊外部の各地区内の移動や各地区間の移動、さらには市外への日常的な移動が実態として存在しています。

これら実態に合ったニーズの把握に取り組むとともに、近隣自治体とも連携しながら、ニーズに合った利用しやすい公共交通体系の構築を目指します。

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

人口減少による利用者の減少や、燃料費高騰など物価が上昇する社会情勢の中で、現状ベースでの行政による事業者への補助を将来にわたって続けることは困難となることが予想されます。そのような状況において、将来にわたって公共交通を持続可能なものとするためには、運行コストに対する適正な運賃負担のあり方を検討するとともに、利用者等にとって費用の負担価値のある公共交通とする必要があります。また、特に島しょ部など人口減少が著しい地域においては、地域住民だけの利用による収益の確保が望めない一方、生活移動手段としての公共交通が欠かせない地域でもあるため、移動手段の確保のために特に重点的にコスト削減やニーズの掘り出しに向けた検討を重ねる必要があります。

基本方針Ⅳ.多様な主体の参加、多様な主体との連携

公共交通が抱える課題、人々が移動に関して抱える課題を、個々の交通事業者による個別対応や、行政単独主導による対策によってのみ解決しようとするのは非効率かつ困難な状況となっています。人々が移動に対して抱える課題に対して、多様な主体が当事者意識をもって向き合い、またそれぞれの特性を活かしながら相互に連携して対応することによってこそ、市民にとって満足度の高い、持続可能な公共交通・移動手段の実現につながると考え、地域全体で分野横断的に移動に関する課題解決に努めます。

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

技術の進歩に伴い、環境にやさしい車両、運行の効率化を可能とするシステム、利用者に分かりやすい情報提供や利用状況の把握・分析を可能とするツール等が誕生しています。そういったデジタル技術等を活用したツールについて、地域の実情や利用者のニーズに応じて順次検討、導入することにより、公共交通の利便性向上や情報提供、ニーズの収集に活かし、便利で持続可能な公共交通を実現します。

7-3 計画の対象

7-3-1 計画の区域・計画期間

(1) 計画の区域

本計画の対象地域は、「坂出市全域」とします。

(2) 計画の期間

本計画の期間は、令和4年度～令和10年度までの7年間とします。

7-3-2 本計画の対象となる交通手段と担うべき役割

本計画で対象とする交通手段とそれぞれが担うべき役割について以下のように位置づけます。

▼ 計画対象交通手段と役割、ターゲットとなる交通目的

交通手段	現行路線	役割	ターゲットとなる交通目的				
			通勤	通学	商用	観光	日常生活
鉄道	・予讃線 ・瀬戸大橋線	・都市間(市外、県外)の移動 ・市内駅間の移動	◎	◎	◎	◎	○
都市間バス	・高速バス	・都市間(市外、県外)の移動	—	—	◎	◎	—
	・丸亀坂出空港リムジンバス	・都市間(市外、県外)の移動	—	—	◎	◎	○
生活交通バス (幹線)	・坂出綾川線 ・島田・岡田線	・都市間(市外)の移動 ・中心部と郊外部間の移動	○	◎	△	○	◎
	・瀬戸大橋線	・都市間(市外)の移動 ・中心部と郊外・島しょ部間の移動	○	◎	△	○	◎
生活交通バス (地域内)	・王越線(木沢行き、林田循環)	・中心部と郊外部間の移動	○	◎	△	○	◎
	・瀬居線		◎	◎	○	○	◎
循環バス	循環バス ・東レート ・西レート	・中心部内の移動 ・都市間(市外)の移動	◎	◎	○	○	◎
デマンド タクシー	・東北エリア ・東南エリア ・南エリア	・中心部と郊外部間の移動 ・郊外部内の移動	△	△	—	—	◎
乗合 タクシー	・美術館行き	・指定区間の移動 (坂出駅⇄東山魁夷美術館)	—	—	—	◎	—
タクシー		・ドアツードアの移動	△	△	◎	◎	◎
その他 (コミュニティ交通、 各種送迎サービス等)		・個別ニーズに応じた移動	—	—	—	—	◎

◎：大いに利用が想定される
○：相応の利用が想定される
△：わずかに利用が想定される
—：ほとんど利用が想定されない

7-3-3 坂出市地域公共交通体系図 (R4.3 現在)

※ R5.10～再編

- ・循環バス(東ルート)
→ルート再編：フィーダー
- ・循環バス(西ルート)
→ルート再編：幹線
- ・循環バス(中ルート)→廃止
- ・市営バス→瀬居線(4条)

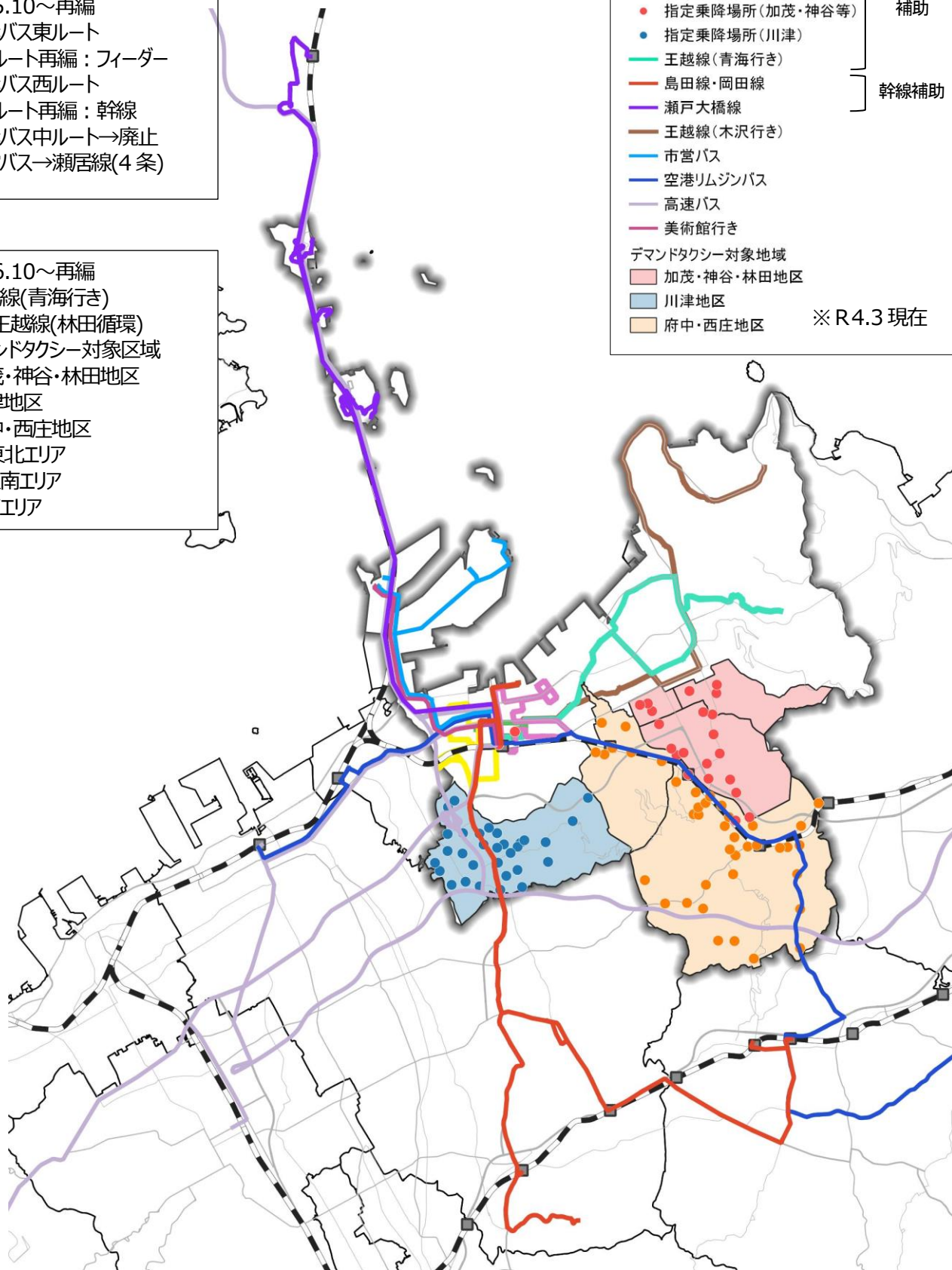
※ R6.10～再編

- ・王越線(青海行き)
→王越線(林田循環)
- ・デマンドタクシー対象区域
加茂・神谷・林田地区
川津地区
府中・西庄地区
→東北エリア
東南エリア
南エリア

- 循環バス(東ルート)
 - 循環バス(西ルート)
 - 循環バス(中ルート)
 - 指定乗降場所(府中・西庄)
 - 指定乗降場所(加茂・神谷等)
 - 指定乗降場所(川津)
 - 王越線(青海行き)
 - 島田線・岡田線
 - 瀬戸大橋線
 - 王越線(木沢行き)
 - 市営バス
 - 空港リムジンバス
 - 高速バス
 - 美術館行き
- デマンドタクシー対象地域
- 加茂・神谷・林田地区
 - 川津地区
 - 府中・西庄地区
- ※ R4.3 現在

フィーダー
補助

幹線補助



▼ 地域公共交通確保維持事業として確保・維持を図る必要性

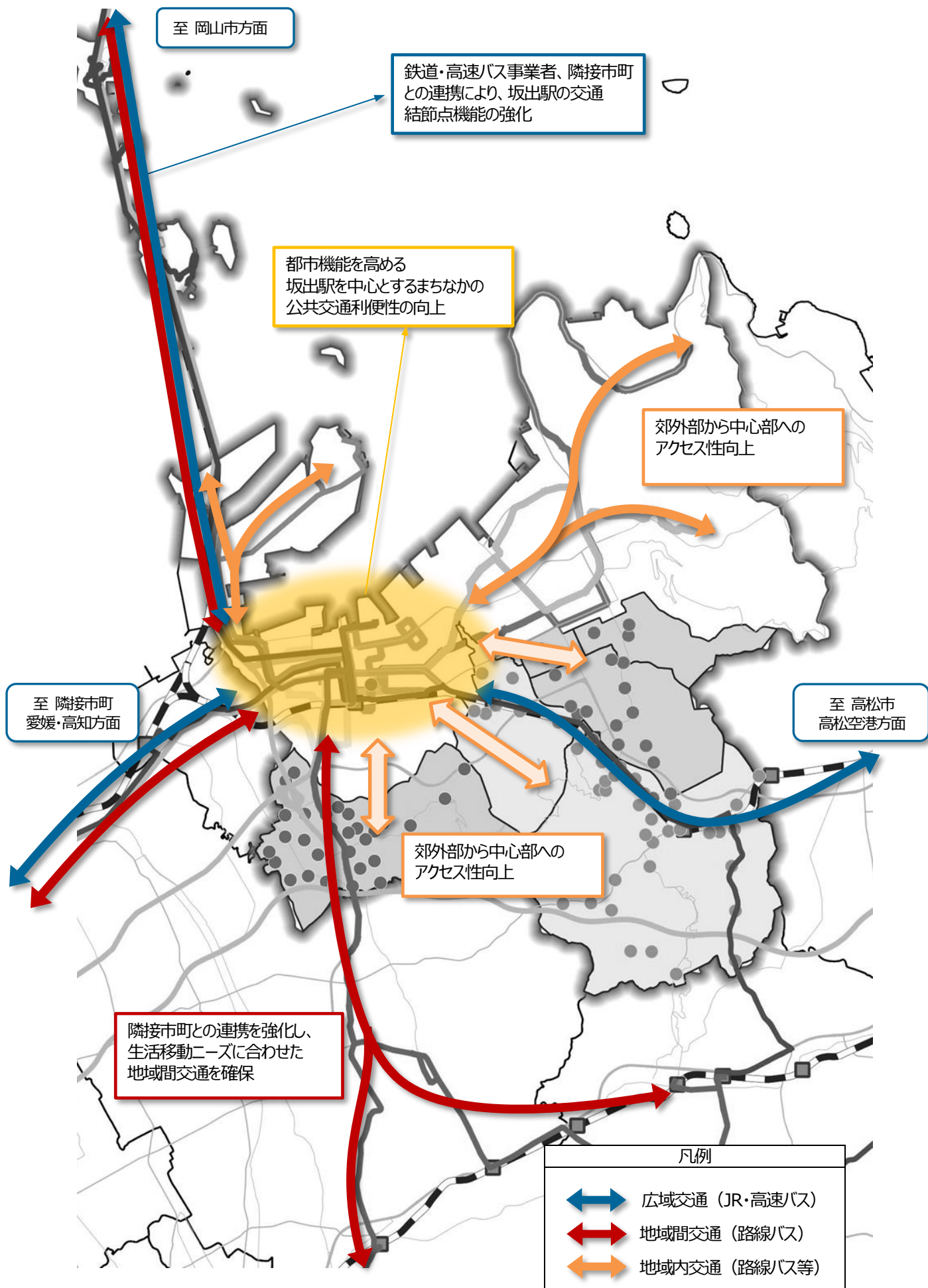
路線名	確保・維持を図る必要性
島田・岡田線	島田・岡田線は、川津地区から中心部の生活利便施設への利用だけでなく、隣接する丸亀市飯山町方面とは、通学等で双方向の移動需要があり、それら日常生活の移動手段として重要な役割を担っている。一方で、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
瀬戸大橋線	瀬戸大橋は、島内に生活利便施設がない島しょ部住民にとって、買い物、通院、通学といった日常生活のための、坂出市中心部や倉敷市児島方面への移動手段として重要な役割を担っている。一方で、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
循環バス	循環バスは、中心部における公共施設、学校、総合病院、商業施設等を、坂出駅を起終点として回る路線であり、中心部の住民や、郊外部から路線バス等で中心部を訪れる住民が、各生活利便施設にアクセスする交通手段として重要な役割を担っている。また、循環バスにより中心部の回遊性を向上させることは、中心部の活性化を図り、持続可能なまちづくりを担う役割も果たしている。一方で、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
王越線	王越線は、林田地区、松山地区、王越地区の住民にとって、中心部への買い物、通院、通学といった日常生活の移動手段として重要な役割を果たしている。一方で、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
デマンドタクシー	デマンドタクシーは、運行区域の地域住民にとって、中心部への買い物、通院といった日常生活の移動手段として、JR線を補完する重要な役割を果たしている。一方で、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

▼ 国庫補助事業の概要（坂出市の現状の公共交通）※R6.7改訂時

路線名	起点	経由地	終点	事業許可 区分	運行態様	実施主体	国庫補助事業 の活用
島田・岡田線	坂出営業所	坂出駅前	NEWレオマ 富熊西沖	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
瀬戸大橋線	坂出駅前	浦城	JR 児島駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
循環バス	坂出駅を起終点とする循環線			4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助 フィーダー補助
デマンドタクシー （東南エリア）	府中町、西庄町、加茂町、神谷町、 林田町(一部)内 および中心部の拠点施設			4条乗合	区域運行	交通事業者	フィーダー補助
デマンドタクシー （南エリア）	川津町、大池町、小山町内 および中心部の拠点施設			4条乗合	区域運行	交通事業者	フィーダー補助
王越線 （林田循環）	主に坂出駅を起終点とする循環線 ※ハローズ林田店でデマンドタクシーに接続			4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
デマンドタクシー （東北エリア）	王越町、青海町、大屋富町、高屋町、 林田町(一部)内 ※ハローズ林田店で路線バス 王越線(林田循環)に接続			4条乗合	区域運行	交通事業者	なし (市単独補助)
王越線 （木沢行き）	坂出駅前	白峰中学校 前	木沢	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし (市単独補助)
瀬居線	坂出駅前	沙弥島万葉 会館	瀬居町竹浦	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし (市単独補助)

※本計画の実施段階において内容に変更が生じた場合は、本計画を適宜修正します。

7-3-4 坂出市地域公共交通体系図（将来イメージ）



8. 計画の目標を実現する施策及び数値目標

8-1 目標と数値目標

▼ 全体の数値目標

評価指標	現状(2021 年度)	目標値(2028 年度)	目標値の考え方
バス・デマンド型乗合タクシーの利用者数	133,307 人	160,000 人 (2019 年度並み)	感染症拡大前の水準までの回復を目指す
鉄道駅の乗降者数 (坂出駅、八十場駅、鴨川駅、讃岐府中駅)	3,593,347 人 (2020 年)	4,461,000 人 (2019 年度並み)	感染症拡大前の水準までの回復を目指す
バス・デマンド型乗合タクシー全体の収支率	17%	現状より改善	収支率・収支差を現状より改善し、持続可能な公共交通とする
バス・デマンド型乗合タクシー全体の収支差	▲134 百万円	現状より改善	
バス・デマンド型乗合タクシーの 公的負担投入額 (国・県・市の路線維持費補助金の合計額)	112 百万円	現状より改善	物価上昇による運行コスト上昇が見込まれる中、公的負担投入額は現状維持を目指す

▼ 個別の基本方針、目標に対する数値目標

基本的な方針	目標	数値目標
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 目標②：坂出駅の交通結節点機能の強化 目標③：公共交通の利便性向上による中心部の魅力向上	●循環バスの利用者数 現状(2021 年度)：52,413 人 →目標値(2028 年度)：60,000 人 ※コロナ禍前水準
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 目標⑤：行政区域を跨ぐ生活移動ニーズへの対応 目標⑥：子育て世代など新たな利用者層も利用しやすくなる公共交通	●生活利便施設への新たなアクセス件数、 →目標値(2028 年度)：3 件以上 ●乗り方教室等のモビリティマネジメントの実施件数 現状(2021 年度)：5 件 →目標値(2028 年度)：現状以上
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 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	●新たな企画乗車券の発行 →目標値(2028 年度)：実施 ●重点維持路線の収支率 現状(2021 年度)：17%(島しょ部路線) 19%(王越路線) →目標値(2028 年度)：ともに現状より改善
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 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 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	●協議会等の開催回数 現状(2021 年度)：2 回(計画策定関連を除く) →目標値(2028 年度)：2 回以上(協議会) 2 回以上(分科会) ●地域組織の数 現状(2021 年度)：－ →目標値(2028 年度)：2 組織以上 ●市主催イベントでの公共交通活用事例数 現状(2021 年度)：－ →目標値(2028 年度)：2 回／年以上
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 目標⑬：デジタル化による情報発信強化・利便性向上 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	●GTFS データのオープンデータとしての公開 →目標値(2028 年度)：実施 ●SNS での情報発信回数 現状(2021 年度)：－ →目標値(2028 年度)：1 回／月以上

8-2 目標を達成するための具体的施策

■ 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
目的	・立地適正化計画において、都市機能誘導区域として設定されている JR 坂出駅周辺への郊外部からのアクセスを確保することにより、郊外部の住民でもまちなかの利便性を享受できるよう、公共交通ネットワークの維持・強化を図るものです。
施策内容	【施策 1-1】 現在の公共交通ネットワークの維持・強化（実施者：交通事業者、坂出市） ※利便増進事業 ・現在、路線バスやデマンド型乗合タクシーにより、郊外部の各地から中心部の移動手段が確保されており、現在の交通ネットワークに改善を加えながら維持していく。 ・利用ニーズに応じた運行形態・ルート・ダイヤの改善を随時検討・実施する。 ・路線バス運行地域で、利用の少ないエリアや時間帯については、狭小な道路にも侵入でき、より細かなニーズに対応できる、デマンド型乗合タクシーへの転換等を検討する。 【施策 1-2】 デマンドタクシーの制度設計の見直し（実施者：交通事業者、坂出市） ・現在運行されているデマンド型乗合タクシーは、導入時の平成 23 年当時のモデルをベースとしており、運行地区住民に限定された利用者登録制度、中心部の乗降場所の制限、運行時間帯の制限など、多くの制約がある制度設計となっています。住民の日常生活実態の変化や社会の進歩に対応し、デマンド型乗合タクシーの公共交通としての役割を踏まえながら、効率的・効果的で利用者ニーズに合った制度への改善を検討・実施する。 現在のデマンド型乗合タクシー ▶ 

目標②	坂出駅の交通結節点機能の強化
目的	・四国4位の鉄道乗降客数があり、路線バス等の二次交通が乗り入れるハブとなる JR 坂出駅は、公共交通にとってはもちろんのこと、まちづくりにとっても重要な拠点となっています。坂出市では、そのような坂出駅周辺エリアの魅力を向上させ、多くの人が集まるエリアとするための取り組みを進めており、公共交通としてその取り組みと連動して交通結節点としての JR 坂出駅周辺の利便性を向上させることで、中心部を訪れたい公共交通、ひいてはまちの活性化を目指すものです。
事業内容	【施策 1-3】 坂出駅における乗り継ぎ機能の強化 (実施者：交通事業者、事業者、坂出市) ・公共交通利用の障壁となる乗り継ぎ抵抗の解消のための取組（シームレスな乗り継ぎ環境）を推進 ・路線間や交通モード間の接続に配慮した運行ダイヤの見直し ・交流のできる待合環境、充電スポット、コワーキングスペースの設置等の待ち時間も苦にならない環境整備に向けた検討 【施策 1-4】 坂出駅における交通案内機能の強化（実施者：交通事業者、坂出市） ・坂出駅における乗換案内、乗り場・時刻表等分かりやすい情報発信(表示板の更新やデジタルサイネージ等) 【施策 1-5】 坂出駅バスロータリー・タクシープールの整備（実施者：坂出市 他） ・坂出駅周辺再整備基本構想において計画

目標③	公共交通の利便性向上による中心部の魅力向上
目的	・郊外部から坂出駅への路線バスやデマンド型乗合タクシー、坂出駅から中心部の各生活利便施設を周る循環バスの運行は、市内各地から都市機能誘導区域における生活利便施設へのアクセスを確保する役割を果たしています。また、それだけでなく、公共交通による中心部へのアクセスと中心部における中心部の回遊性向上は、人々の移動を促し、中心部の賑わいや消費を生む役割をも果たすものとして、クロスセクター効果にも着目した公共交通機能の強化を図るものです。
事業内容	【施策 1-6】 中心部循環バスの機能向上（実施者：交通事業者、事業者、坂出市） ※利便増進事業 ・利用実態、ニーズを踏まえた運行ルートやダイヤの改善の検討・実施 ・利用者の少ない循環バス中ルートを見直し ・地域の商店や地域のイベントとの連携 ▲商店街イベントにおけるバスのPR（ペーパークラフト教室など）

■ 基本方針Ⅱ.広域連携を含め生活移動ニーズに合った交通体系の検討

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
目的	・現在の坂出市内の公共交通体系は交通結節点となる坂出駅へのアクセスが確保できている一方、日常の買い物先等、地域ごとに特有の移動ニーズに対応しきれていません。そういった地域ごとの生活実態に合った移動ニーズにも対応するルート設定を検討し、地域のニーズに合った身近な公共交通を目指すものです。
事業内容	【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 （実施者：交通事業者、地域事業者、坂出市） ※利便増進事業 ・地域の移動ニーズに応じたスーパーマーケット等生活利便施設へのルート設定 ・スーパーマーケット等生活利便施設への乗り入れを検討・実施 ・通勤、通学等の生活移動での公共交通の活用可能性の検討

目標⑤	行政区域を跨ぐ生活移動ニーズへの対応
目的	・市民の日常の生活移動ニーズ（生活圏）は、必ずしも坂出市内にとどまらず、また、近隣市町の住民にとっても、坂出市中心部の総合病院等への移動ニーズが想定されます。そのような実態に合った市町を跨ぐ生活移動ニーズに対応するために、近隣自治体や地域の交通事業者等と連携した取組を検討・実施するものです。
事業内容	【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 （実施者：交通事業者、近隣自治体、坂出市） ※利便増進事業 ・JR との連携 ・近隣自治体で運行されるバスとの相互接続を検討

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
目的	・公共交通の利用者は固定化傾向にあり、公共交通の維持・活性化のためには、新たな利用者層に対するPR やニーズの把握、サービスへの反映を実施することで、公共交通を多くの人にとって身近な存在にする必要があります。特に、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」に掲げる「子育て世代に選ばれるまちづくり」に対応するため、子育て世代にフォーカスを充てた情報提供やニーズの把握を行うことは、公共交通のメインターゲットでもある、子育て世代にとっての子世代（児童・生徒）や親世代（高齢者）にも届く利用促進につながるとともに、児童・生徒や高齢者にとっての安全安心な移動手段としての公共交通は、ひいては子育て世代の送迎等の負担軽減にもつながることが期待されます。
事業内容	【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 （実施者：交通事業者、坂出市） ・市内幼稚園・保育所・こども園で実施しているバスの乗り方教室の継続実施 ・地域のイベントや集会所等でのバスの乗り方教室の実施／参加者へのノベルティ配布・アンケートの実施 ・無料デーの実施 ▲バスの乗り方教室の実施の様子 【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 （実施者：協議会、交通事業者、坂出市） ・免許返納者への利用支援(運賃割引等)を継続 ・子どもの送迎等での活用可能性について検討（乗用タクシーの活用を含む） ・すべての人に分かりやすい運行系統のナンバリング表示 ・ノンステップ車両の維持・更新(ノンステップ化は小型車両等対応できない場合を除いて、現在実施済) ・優先座席へのアナウンスなど車内における交通弱者への環境づくり ・乗務員への交通安全や接客教育

■ 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
目的	一部路線では路線運行開始以来の協議運賃が継続されており、利用者は低廉な運賃で利用できる一方、行政による赤字補助が増加しています。さらに、燃料費の高騰など物価上昇が進む社会情勢の中、公共交通を将来にわたって持続可能なものとするためには、運行コストの上昇や、公共交通機関が果たす価値に見合った適切な利用者の運賃負担額等を検討する必要があります。一方で、単に利用者に運賃負担増を求めるだけでなく、利用者にとって分かりやすい運賃制度を導入することで、公共交通に対する総合的満足度を維持・向上させる必要があります。
事業内容	【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） （実施者：協議会、交通事業者、国、県、坂出市） ※利便増進事業 - 物価上昇が進む社会情勢の中、公共交通サービスの提供に要するコストについて、サービスの質やサービスの公共性、サービスを利用している人の割合などを総合的に考慮しつつ、適正な費用の負担者、負担割合について検討する。 【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 （実施者：協議会、交通事業者） ※利便増進事業 - 回数券や定期券により、利用頻度の高い利用者の負担を軽減 - ゾーン運賃や1日乗車券等の利用しやすい運賃設定の検討と、それに合わせたモデルルートの作成等

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
事業目的	島しょ部など人口減少が著しい地域においては、人口減少に伴い公共交通利用者が減少する一方、地域内に生活利便施設がなく、高齢者等の生活移動手段や学生の通学手段等として公共交通が必須です。よって、対象者が少数の地域住民のみを対象とした利用促進には限界がある中で、持続可能な移動手段の確保のために、運行経費削減や、観光等の地域住民以外の利用喚起に特に重点的に取り組む必要があります。
事業内容	【施策 3-3】 生活利用以外の利用喚起（実施者：交通事業者、事業者、坂出市） - 沿線の風光明媚な景観を活かした利用促進（フォトコンテストなど）（島しょ部および王越地区） - 釣り客への利用促進、児島方面からの利用者増加策（島しょ部） - サイクリング客の取り込み（自転車を積める輪行バス）（王越地区） - 貨客混載など生産性向上に向けた取り組みの研究・検討 【施策 3-4】 地域輸送資源の総動員に向けた検討 （実施者：協議会、交通事業者、事業者、坂出市） - 現在の乗合交通にとらわれない、効率的な輸送手段の活用に向けた研究・検討（タクシー、高速バス、各種送迎サービスなど） - 地域の生活者の目線に立った、移動手段の提供にとらわれない課題解決策の研究・検討（移動販売や訪問診療、オンライン診療など）

■ 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
目的	・社会の諸課題を解決する手段ともなり得る、地域住民の生活にとって必要な公共交通を持続可能なものとするためには、行政や交通事業者の取組だけでなく、地域一体となった取組が不可欠となる。行政や協議会で、地域の取組のコーディネートや支援を行うことで、地域の取組を推進します。
事業内容	【施策4-1】 地域で主体的に公共交通を支える体制の構築（実施者：協議会、市民） ・地域住民が主体となった検討組織の設立 ・高齢者等の公共交通利用を地域でサポートする仕組みづくり ・公共交通では対応しきれない細かな移動ニーズについて、コミュニティ交通等による対応可能性を検討 ・それら地域の活動を協議会としてサポート 【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）（実施者：事業者） ・従業員の公共交通通勤を推進(渋滞解消、CO2 削減等の社会的価値創出) ・バス停付近の施設をバス待合場所として提供 ・広告付きの割引乗車券など、広告や寄付による企業・事業所による利用者支援

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
目的	・従来は異なる交通モードとして個別で活動していた鉄道・バス・タクシーについて、利用者にとっては同じ「移動手段」として利用されることから、それぞれの特性を活かして相互に補完しあう連携・共創した取組により、利用者にとっての利便性を向上させ、公共交通全体の利用促進を図る必要があります。
事業内容	【施策4-3】 交通事業者間の情報共有の場の設定（実施者：協議会、交通事業者） ・協議会等の枠組みを活かして、交通事業者間の情報共有を図り、公共交通利用者の利便性向上に向けた連携を模索する。 ・異なる交通モード間の共通乗車券や乗り継ぎ割引の実施など MaaS 対応の検討

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																																			
目的	・福祉・観光・教育など移動に関する課題を抱える事業、環境保全や交通安全など公共交通の利用が課題解決の手段になる事業、また、目的地となる施設等との情報共有・連携を強化し、分野横断的な検討を重ねることにより、最適な課題解決方法を導き出すとともに、坂出市全体として公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを推進します。																																			
事業内容	【施策 4-4】 移動に係る事業との情報共有・連携の強化（実施者：事業者、坂出市） ・福祉・観光・教育など移動を要する事業との情報共有を図り、互いにより効果的な取り組みを実施できるよう連携を強化する。 ・介助が必要な人の移動などの福祉的な交通については、福祉部門や福祉事業者と連携して対応 ・少子化や施設老朽化により将来予想される学校再編に際しての通学移動手段について、教育委員会と連携して対応 ・交通安全や環境にやさしい公共交通といった、公共交通が持つ社会的価値を関係者と連携して発信する。 【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 （実施者：事業者、坂出市 他） ・地域別・施設別の時刻表の作成など、施設利用者等に分かりやすい公共交通の情報提供による利用促進 ・市主催イベント、地域イベント等での公共交通の積極的な活用 ・公共交通利用者への施設等割引(定期券や 1 日乗車券等の提示による) 令和 4 年度「学ぶ！！未来のトンボ学校」  参加者募集 この夏、「交流の里 おうごし」で「トンボ学校」を 4 日間開校します。のどかな里道・里山に囲まれた「王越」で学校や学年の枠を超えて、たくさんの方と交流しながら楽しい 1 日を過ごしましょう！ ◎主催…王越町共に生きるまちづくり推進協議会 ◎場所…交流の里 おうごし（坂出市王越町木沢 1197-8） ◎集合時間…9:30 ◎解散時間…15:30 ◎対象…小学生 ◎定員…各回 15 名 <トンボ学校日程> <table><tr><th>回</th><th>日程</th><th>午前</th><th>午後</th><th>講師</th><th>参加費（昼食・工作代）</th><th>申し込み QR コード</th></tr><tr><td>1</td><td>7/22（金）</td><td>・王越の自然を観察しよう！ ・自然観察をしながらトンボについて学ぼう</td><td>・焼き板作りをしよう！ （板を焼いてみよう♪ 好きな絵を描いたり、飾り付けをしよう♪）</td><td>王越町共に生きるまちづくり推進協議会の皆さん</td><td>1,100 円</td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>7/26（火）</td><td>・王越の自然を観察しよう！ ・自然観察をしながらトンボについて学ぼう</td><td>・竹を使って水でっぼうを作ろう！ ・水でっぼうのあてをしよう</td><td>王越婦人会の皆さん</td><td>900 円</td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>8/12（金）</td><td>・おいしいピザを作ろう！ （ピザ生地を伸ばしてトッピングをしてみよう）</td><td>・焼き板作りをしよう！ （板を焼いてみよう♪ 好きな絵を描いたり、飾り付けをしよう♪）</td><td>王越婦人会の皆さん</td><td>1,400 円</td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>8/18（木）</td><td>・おいしいピザを作ろう！ （ピザ生地を伸ばしてトッピングをしてみよう）</td><td>・竹を使って水でっぼうを作ろう！ ・水でっぼうのあてをしよう</td><td>王越婦人会の皆さん</td><td>1,200 円</td><td></td></tr></table> ☆申込み方法 受付期間：7月6日（水）～ 7月11日（月） お問合せ：坂出市生涯学習課（TEL 44-5025） ※ 上記日程の内、希望する日を選んで右欄の QR コードから「【坂出市】申請・届出メニュー」にアクセスし、予約手続きからお申込み下さい。（4 回のうち 1 人 2 回まで応募可能です。また、電子申請には利用者登録を行う必要があります。） ★ 定員に達した場合は、申込者の中で開催日毎に抽選を行います（結果としてグループ単位やお友達同士でのお申込みされていた場合でも、抽選の結果、ご一緒に参加できない場合もありますのでご了承ください）。 ※ 申込者には 7 月 15 日（金）までに抽選結果をメールで送付いたします（届かない場合は下記お問合せ先までご連絡ください）。また、参加が決定された方には日程の詳細をお送りします（路線バスを利用される方には併せてバス便や料金等の詳細を送付します）。 ※ 路線バスは 8 時 40 分に「坂出駅前」を出発する「王越線（王越方面）」に乗りします（お近くのバス停から乗車できます）。	回	日程	午前	午後	講師	参加費（昼食・工作代）	申し込み QR コード	1	7/22（金）	・王越の自然を観察しよう！ ・自然観察をしながらトンボについて学ぼう	・焼き板作りをしよう！ （板を焼いてみよう♪ 好きな絵を描いたり、飾り付けをしよう♪）	王越町共に生きるまちづくり推進協議会の皆さん	1,100 円		2	7/26（火）	・王越の自然を観察しよう！ ・自然観察をしながらトンボについて学ぼう	・竹を使って水でっぼうを作ろう！ ・水でっぼうのあてをしよう	王越婦人会の皆さん	900 円		3	8/12（金）	・おいしいピザを作ろう！ （ピザ生地を伸ばしてトッピングをしてみよう）	・焼き板作りをしよう！ （板を焼いてみよう♪ 好きな絵を描いたり、飾り付けをしよう♪）	王越婦人会の皆さん	1,400 円		4	8/18（木）	・おいしいピザを作ろう！ （ピザ生地を伸ばしてトッピングをしてみよう）	・竹を使って水でっぼうを作ろう！ ・水でっぼうのあてをしよう	王越婦人会の皆さん	1,200 円	
回	日程	午前	午後	講師	参加費（昼食・工作代）	申し込み QR コード																														
1	7/22（金）	・王越の自然を観察しよう！ ・自然観察をしながらトンボについて学ぼう	・焼き板作りをしよう！ （板を焼いてみよう♪ 好きな絵を描いたり、飾り付けをしよう♪）	王越町共に生きるまちづくり推進協議会の皆さん	1,100 円																															
2	7/26（火）	・王越の自然を観察しよう！ ・自然観察をしながらトンボについて学ぼう	・竹を使って水でっぼうを作ろう！ ・水でっぼうのあてをしよう	王越婦人会の皆さん	900 円																															
3	8/12（金）	・おいしいピザを作ろう！ （ピザ生地を伸ばしてトッピングをしてみよう）	・焼き板作りをしよう！ （板を焼いてみよう♪ 好きな絵を描いたり、飾り付けをしよう♪）	王越婦人会の皆さん	1,400 円																															
4	8/18（木）	・おいしいピザを作ろう！ （ピザ生地を伸ばしてトッピングをしてみよう）	・竹を使って水でっぼうを作ろう！ ・水でっぼうのあてをしよう	王越婦人会の皆さん	1,200 円																															

▲坂出市教育委員会イベント「学ぶ！！未来のトンボ学校」ちらし（路線バスの活用）

■ 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
目的	・EV 車両、グリーンスローモビリティといった SDG s に対応する車両や、自動運転技術、AI によるデマンド配車システムといった効率的な運行システムを可能とする最新技術について、地域の移動に関する課題を解決するものとなり得るか研究・検討を行うものです。
事業内容	【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（実施者：協議会、交通事業者） ・新技術については、常に情報収集を行い、分科会・協議会の場で積極的に情報共有し、地域の移動に関する課題を解決する持続可能な公共交通体系の構築に向けた検討を続ける。 ・乗務員不足が深刻化する中、レベル 4 自動運転移動サービスの社会実装に向け、下図に示すレベル 4 実装ルートにおいて、令和 9 年度中の走行環境条件付与をめざし、令和 10 年度を目標にレベル 4 自動運転バスの運行を開始する。
目標⑬	デジタル化による情報発信強化・利便性向上
目的	・バスロケーションシステムの導入や地図アプリとの連動による公共交通に関する情報へ気軽にアクセスできる状況や、キャッシュレス決済により便利に利用できる状況を整備することで公共交通の利便性向上を図るものです。
事業内容	【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（実施者：交通事業者） ・GTFS データを整備・更新し、オープンデータとして公開することで、運行情報を多様なデジタル媒体で活用できるデータとする。 ・GTFS データの整備とともにバスロケーションシステムを導入することで、デジタルサイネージ等を活用したバス待ち時間の表示等に活用 【施策 5-3】 キャッシュレス決済の導入（実施者：交通事業者、坂出市） ※利便増進事業 ・IC カード決済や QR コード決済等の両替や小銭のいらない利用しやすい決済方法の導入を検討 ・キャッシュレス決済を利用した乗り継ぎ割引等を検討

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
目的	・乗降センサーを導入して、バス停ごとの詳細な利用状況を把握や、SNS 等を活用して効果的な情報発信やニーズの収集を行うことで、利用促進や運行の改善に取り組むものです。
事業内容	【施策 5-4】 乗降センサーの導入による利用実態の把握（実施者：協議会、交通事業者） ・乗降センサーの設置等による乗降場所別の正確な利用実態の把握し、利用実態を分析 ・利用実態に応じた運行ルート・バス停・時刻表等の見直しやバス停等施設の改善の検討 【施策 5-5】 SNS 等を活用した情報発信やニーズの把握（実施者：交通事業者、坂出市） ・SNS による情報発信 ・公共交通のモデルルートや、路線沿線情報の提供など、利用したくなる情報発信（アナログを含む） ・WEB アンケート等による利用者のニーズの収集

8-3 事業スケジュール

前述の事業スケジュールを一覧にしたものを以下に示します。

▼ 事業スケジュール（1/2）

事業名	R4 年	R5 年	R6 年	R7～R10 年
【施策 1-1】 現在の公共交通ネットワークの維持・強化		継続実施+再編の検討・随時実施		
【施策 1-2】 デマンドタクシーの制度設計の見直し	調査・検討		随時実施	
【施策 1-3】 坂出駅における乗り継ぎ機能の強化			検討・随時実施	
【施策 1-4】 坂出駅における交通案内機能の強化			検討・随時実施	
【施策 1-5】 坂出駅バスロータリー・タクシープールの整備	基本構想	基本計画		随時実施
【施策 1-6】 中心部循環バスの機能向上		継続実施+再編の検討・随時実施		
【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			検討・随時実施	
【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			検討・随時実施	
【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			継続実施	
		新規事業の検討+随時実施		

【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			継続実施	
			新規事業の検討+随時実施	
【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）	調査・検討		随時実施	
【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	調査・検討		随時実施	
【施策 3-3】 生活利用以外の利用喚起			検討・逐次実施	
【施策 3-4】 地域輸送資源の総動員に向けた検討			調査・検討(実情に応じて実施)	

▼ 事業スケジュール（２／２）

事業名	R4 年	R5 年	R6 年	R7～10 年
【施策 4-1】地域で主体的に公共交通を支える体制の構築	状況把握・関係者との調整+連携支援策の検討		随時実施	
【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）	状況把握・関係者との調整+連携支援策の検討		随時実施	
【施策 4-3】交通事業者間の情報共有の場の設定			情報共有実施	
【施策 4-4】移動に係る事業との情報共有・連携の強化		情報共有+連携した取組の検討	随時実施	
【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		状況把握+逐次実施		
【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		調査・検討(実情に応じて実施)		
【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	導入	継続実施・活用推進		
【施策 5-3】キャッシュレス決済の導入		検討+条件が整い次第導入		
【施策 5-4】乗降センサーの導入による利用実態の把握	導入	継続実施+分析への活用		
【施策 5-5】SNS 等を活用した情報発信やニーズの把握			逐次実施	

9. 計画の実現に向けて

計画の達成状況を確認するため、PDARUサイクル（Plan（事業の計画策定）・Do（実施）・Assess（分析・評価）・Report（報告）・Utilize（活用））に基づく評価を毎年実施し、次年度実施計画への活用や、必要に応じて計画の見直しを行います。

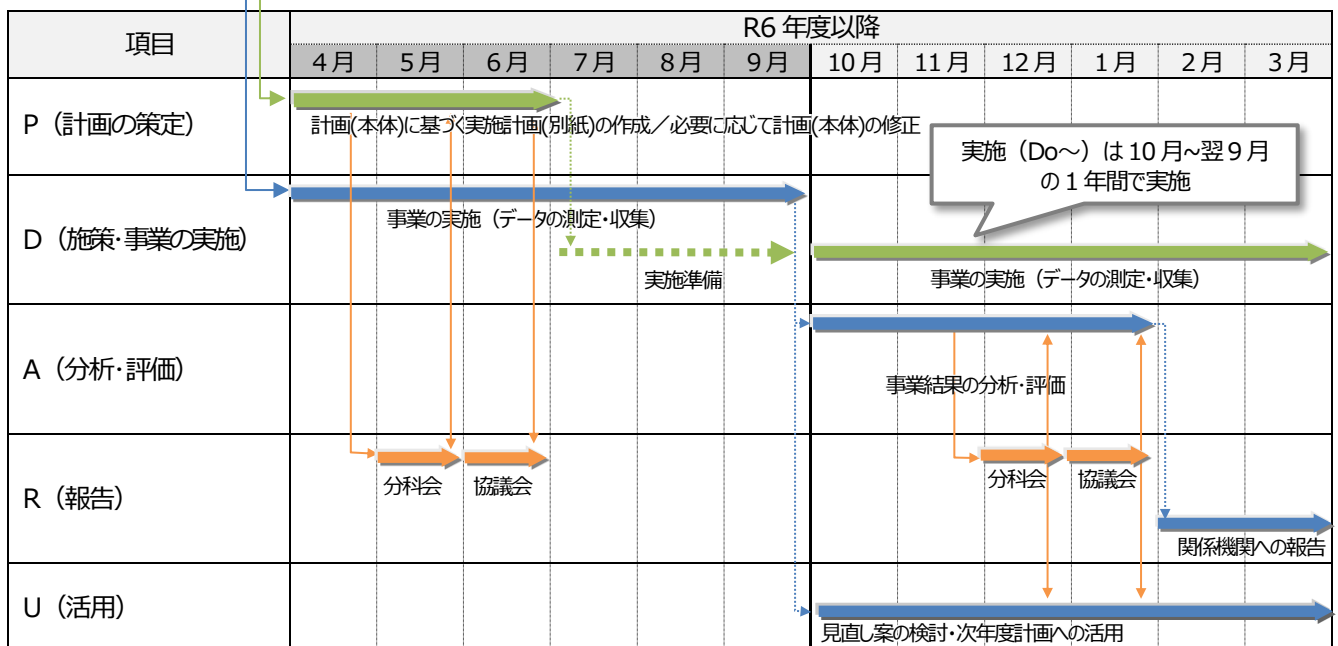
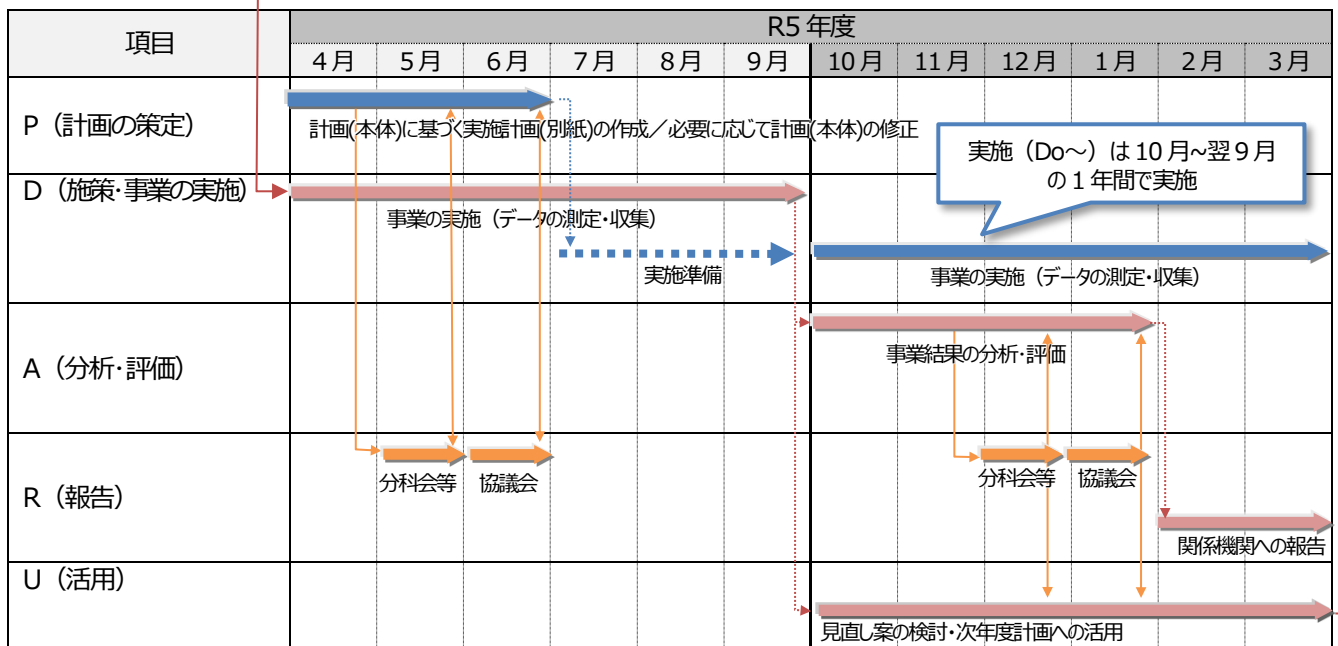
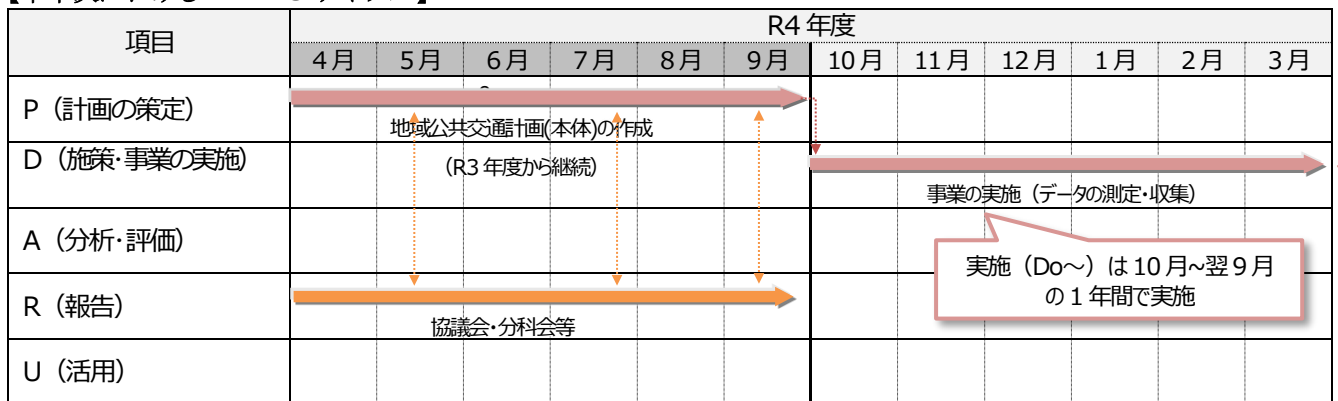
また、評価にあたっては、単純な数値目標の達成・未達成を評価するだけでなく、その原因やクロスセクター効果にも着目した分析を行うとともに、分析結果を公表することで、行政や交通事業者だけでなく、多様な実施主体の参加を促し、地域全体で計画の達成に向けて取り組みます。

各サイクルにおける実施概要は以下を想定しています。

▼PDARU サイクルの主な実施概要

PDARU サイクル	1 年目	2 年目以降
Plan (事業の計画策定)	協議会による地域公共交通計画(本体)の策定	(分科会等) - 計画（本体）の具体的実施計画（実施プロセス・詳細な評価指標等）の検討 - 計画（本体）見直しの必要性の検討 ↓ (協議会) - 地域公共交通計画（別紙）の作成 - 地域公共交通計画（本体）の修正(必要な時)
Do（実施）	- 計画に位置づけられた事業の実施 - 実施に際してデータ(客観的事実)の測定・収集 (事業実施期間の年度区切りは、毎年 10 月～翌年 9 月の 1 年を基準とする)	
Assess（分析・評価）	- 分科会等の枠組みによる結果分析・評価 ✓ 計画に位置付けられた事業が適切に実施できているか ✓ 計画に掲げられた目標の達成状況はどうか ★詳細な分析の観点 - 事業の実施により課題解決につながっているか（ニーズ） - 事業の実施と課題の解決に因果関係があるか(セオリー) - 適切な手順・過程で実施できているか（プロセス） - 事業の実施等による効果について（インパクト） - 効果はコストに見合ったものか（費用対効果） ↓ 課題の抽出	
Report（報告） Utilize（活用）	- 協議会への実施結果・評価結果の報告(1 月) - 関係機関への報告(2-3 月) ↓ 計画見直しに反映	

【単年次における PDARU サイクル】



※路線バス利用者数や収支（経常収支率及び収支差額）等、毎年度補正可能なもので、短期的に効果が発現する指標については、毎年モニタリング・評価を実施します。

10. 用語解説

	用語	解説
英数字	AI を活用した予約システム	AI(人工知能) を活用した(デマンドタクシー等の) 予約システム
	CSR・CSV	CSR: Corporate Social Responsibility 企業が倫理的観点から事業活動を通じて、自主的(ボランタリー)に社会に貢献する責任 CSV: Creating Shared Value 企業による経済利益活動と社会的価値の創出を両立させること、およびそのための経営戦略のフレームワーク
	EV 車両	Electric Vehicle 電気自動車
	GTFS	General Transit Feed Specification 公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの
	IC カード・10 カード	IC カード: 集積回路(Integrated Circuit)を内部に組み込んでいる非接触式のカード 10 カード: 全国相互利用可能な交通系 IC カードで、Kitaca・PASMO・Suica・manaca/manaカ・TOICA・PiTaPa・ICOCA・はやかけん・nimoca・SUGOCA の 10 種類
	MaaS	Mobility-as-a-Service スマートフォンのアプリケーションなどにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスで、新たな移動手段(シェアサイクル等)や関連サービス(観光チケットの購入等)も組み合わせることができるもの
	PDARU サイクル	Plan(計画)、Do(実行)、Assess(評価)、Report&Utilize(報告および活用)の4段階で構成される品質管理や工程管理に関するシステム
	QR コード	Quick Response Code 文字や記号、制御コード等様々なデータを記録できる二次元コード
	SDGs	Sustainable Development Goals 2015 年9月の国連サミットにおいて、気候変動、自然災害、生物多様性、紛争、格差の是正などの国内外の課題の解決に向けて掲げられた国際目標(17 のゴールと 169 のターゲット)
	SNS	Social Networking Service 登録された利用者同士が交流できる Web サイトの会員制サービスのこと
あ行	オープンデータ化	国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データを、誰もがインターネット等を通じて容易に利用(加工、編集、再配布等)できる形で公表していくこと
か行	企画乗車券	鉄道会社などが特別な運送条件(区間、列車、経路、設備、発売期間、設定期間、発売場所など)を定めて発売する乗車券類。
	キャッシュレス決済・チケットレス型乗車券	デジタル決済、チケットレス型乗車券と同義。JR やバスなどの利用時に、現金で切符を購入せずに、IC カードやスマートフォンのアプリケーションなどによる決済方法
	距離制運賃	運送距離に応じて運賃が加算されてゆく制度
	均一運賃	乗車キロに関係なく運賃を均一とする制度
	区域運行	路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行形態のこと
	グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。
	クロスセクター効果	公共交通が人々の移動を支えることで、安全面、健康面、環境面、コミュニティなど多様な活動に及ぼす多面的な効果
	公共交通空白地域	鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。
	交通結節点	駅前広場のように、鉄道・バス・タクシーなど複数の交通手段をつなぐ場所・施設のこと
	コミュニティ交通	主に公共交通不便地域において、地域の特性に応じて地域住民が主体的に運営する移動手段のこと
	コワーキングスペース	レンタルオフィスと異なり、専用の個室スペースではなく共有型のオープンスペースにて仕事をするスタイルのオフィススペース
	コンパクトシティ+ネットワーク	人口減少、高齢化が進む中で、都市機能や居住のコンパクトな集積を誘導し、公共交通で結ぶことで、都市の生活利便性を確保する持続可能なまちづくりのこと

	用語	解説
さ行	シームレス	つなぎ目のない複数の交通手段の接続性を改良すること。交通のシームレス化の取組としては、交通結節点整備などのハード整備から、運行方法の改良や、公共交通機関間のダイヤの調整、情報を取得するうえでの障壁の排除等、ソフトのサービスまで幅広い取組が含まれる
	自家用有償運送	地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で提供する運送サービス
	乗降センサー	バスの乗降口にセンサーを取り付け、乗降者数をカウントするもの
	生活利便施設	住まいの周辺にある生活に欠かせないスーパーやコンビニエンスストアをはじめ、銀行や郵便局、病院や診療所といった医療機関など
	セーフティネット	もともとは、万が一の落下に備えて張る安全網を指す語であるが、社会的な安全保障の制度の意味
	ゾーン運賃	都市内をいくつかのゾーンに分類し、乗車してから下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決める方式のこと
た行	地域公共交通活性化協議会	地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通会議、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会
	地域公共交通活性化再生法	地方自治体が地域の公共交通を維持するために主体的な役割を果たし、生活交通を確保する体制づくりに義務を負うことなどを定めた法律
	デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア
	デジタルマーケティング	スマートフォンやタブレット向けのアプリを開発・使用し、利用・購買へ繋げたり、ユーザーとコミュニケーションを図ったりする手法
な行	ノンステップ車両	車椅子やベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差（ステップ）をなくした車両
は行	バスロケーションシステム	無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集することにより、バス停留所や携帯電話、インターネットでバスがどこにいるかなどの情報を提供するシステム
ま行	無料デー	公共交通の運賃を1日無料とするイベント
	モビリティマネジメント	過度にクルマに頼る移動から徒歩や公共交通等による移動へと、一人ひとりの住民や一つひとつの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく一連の取組
や行	4条乗合	主に路線を定めて定期に運行する自動車により不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業
ら行	輪行バス	遠方でサイクリングを楽しむために、自転車を分解して専用の袋に入れば、車内持ち込みが可能なバス
	路線定期運行	路線を定めて定期に運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻が定時である運行形態