

# 令和7年度 第3回 東かがわ市地域公共交通活性化協議会

## 次 第

日時：令和8年1月19日（月）10：15～

場所：東かがわ市引田公民館3階ホール

### 1 開会

### 2 議題

(1) 令和7年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の一次評価について 資料1

### 3 協議事項

(1) 東かがわ市地域公共交通計画の改訂について

- ・次期計画の方向性について 資料2
- ・目標を達成するための取組について 資料3
- ・計画の達成状況を把握する評価指標について 資料4
- ・東かがわ市地域公共交通計画の素案について 資料5

(2) その他・地域公共交通に関する意見交換について

### 4 閉会

(配布資料)

- ・次第
- ・委員名簿
- ・席次表
- ・資料1 令和7年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の一次評価について
- ・資料2 次期計画の方向性について
- ・資料3 目標を達成するための取組について
- ・資料4 計画の達成状況を把握する評価指標について
- ・資料5 東かがわ市地域公共交通計画 素案

(別紙)

令和 8 年 1 月 日

四国運輸局長 殿

協議会名 東かがわ市地域公共交通活性化協議会

地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

標記について、別添のとおり実施しましたので報告します。

## 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: 東かがわ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)
大川自動車(株)	五名福栄線	事業初年度のため、前回評価の反映無し	A 事業は計画通り適切に実施された	B (1)市内路線バスの収支差 【目標】-5,775万(計画策定時)より改善 【実績】-5,403万  (2)市民一人あたりの路線バス等の年間利用回数 【目標】7.6回(2.6回) ※かっこ内は五名福栄線のみ 【実績】3.5回(1.2回)  (3)移動手段確保に係る公費負担額 【目標】6,400万 【実績】10,989万円  路線バスの収支差は改善されたが、減便等の影響もあり、利用者は減少傾向にある。また、公費負担額については、支線交通の確保維持のため、新たな事業を開始したため、負担額は増えているが、市内路線バスの収支差の改善には寄与している。	・自動車移動への依存率が高いため、ダイヤの改正や決済方法の拡充等による利用促進が必要となる。

## 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:	東かがわ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国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>東かがわ市においては、四国旅客鉄道が本市を經由して高松市と徳島市を結んで運行する鉄道(高德線)と大川自動車が高松市と本市を結んで運行する路線バス(引田線)が、幹線交通の役割を担っている。また、大川バスが市内の市街地域と山間部を結んで運行する路線バス(五名福栄線)とタクシー事業者が、幹線交通への接続を含め、地域内公共交通としての役割を担っている。</p> <p>これらの公共交通は、車を運転できない高齢者の通院や買い物利用、学生の通学利用等を中心に、生活に必要な不可欠な交通として機能しており、今後も運行を維持するとともに、幹線と連携した効率的な運行を目指していく必要がある。</p> <p>しかしながら、人口減少と自動車社会の進展により、利用者は減少傾向にあり、収支悪化による公共交通事業者の負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。加えて、令和6年4月からは、大川バスが運転士不足により、市内路線バスの減便を行っており、市民の生活に不可欠なバス路線の存続に努めることの重要性が高まっている。このため、地域公共交通確保維持事業により、五名福栄線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p>

## 東かがわ市基礎データ

人口: 2万8,279人(令和2年10月国勢調査人口)  
面積: 152.86平方キロメートル

## 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

## 東かがわ市における主な公共交通概要

### ○鉄道

- ・JR高徳線  
(丹生駅、三本松駅、讃岐白鳥駅、引田駅、讃岐相生駅)

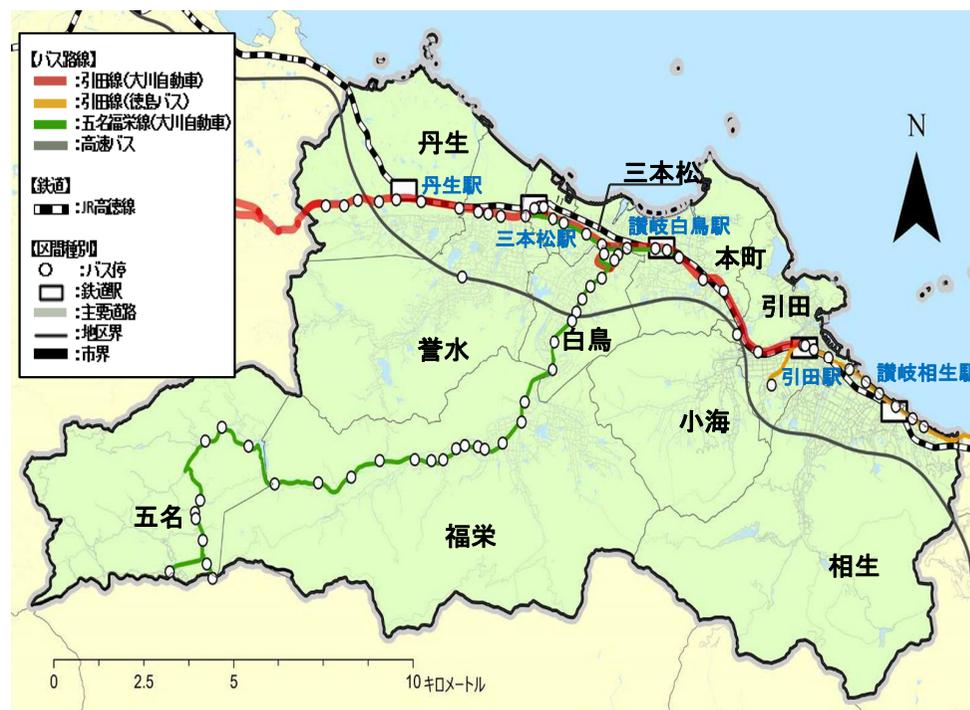
### ○バス

- (幹線)
  - ・引田線  
高松市からさぬき市を經由して東かがわ市引田駅までを結ぶ民間事業路線

### (フィーダー)

- ・五名福栄線  
三本松停留所で幹線につながる民間事業路線

## 東かがわ市の公共交通ネットワーク図



市内公共交通の運行路線図

# 東かがわ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

香川県 東かがわ市 大川自動車(株) (有)白鳥タクシー  
東讃共同(株) 四国旅客鉄道(株) 地域コミュニティ連絡協議会  
学識経験者 四国運輸局 東かがわ警察署 四国地方整備局  
東かがわ市社会福祉協議会 東かがわ市観光協会

## 前年度の事業評価における課題

事業初年度のため、前年度の事業評価なし

## 定量的な目標・効果

【目標】地域公共交通計画に記載の目標値

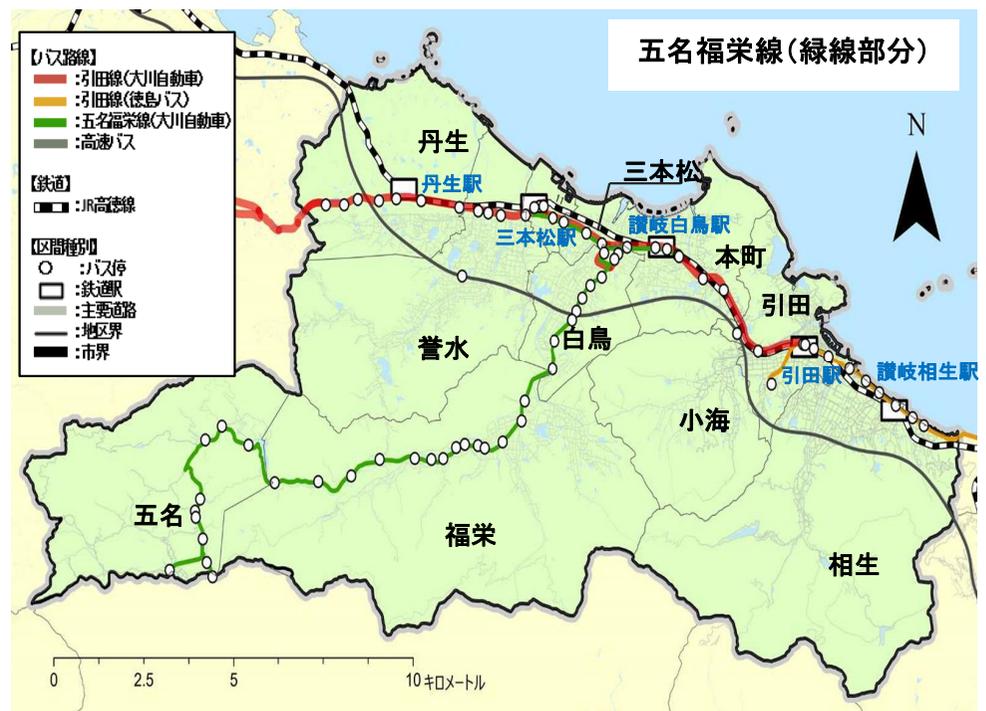
評価指標	目標値	
	R2年度 (計画策定年度)	R7年度
①市内路線バスの収支差	▲5,775万円	計画策定時より改善
②市民一人あたりの路線バス等の年間利用回数	6.4回 (2.2回)	7.6回 (2.6回)
③移動手段確保に係る公費負担額	5,413万円	6,400万

※評価指標②は大川バスが運行する全路線の目標値で、うち五名福栄線の目標値については、下段の括弧書きにて記載

### 【効果】

- ・市内バス路線を維持することにより、路線沿線の高齢者や学生等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。
- ・幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現でき、さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

## フィーダー系統図



## 「定量的な目標・効果」達成のための具体的な取組

- ・市内路線バスの運行損益を対象とした補助制度を実施した。
- ・小学校等における乗り方教室を実施した。
- ・モーダルミックス事業の実施により、乗り継ぎの利便性の向上を図った。
- ・運賃の決済方法として、新たにクレジットカード払いを導入した。

## 自己評価

### 事業実施の適切性

当初の計画通り、運休等も無く適切に運行し、移動手段をもたない市民の交通の足が確保された。  
通学支援として実施したモーダルミックス事業や小学生等を対象にした乗り方教室も計画どおり適切に実施することができた。

## 「定量的な目標・効果」の達成状況

評価指標	目標値	→	実績値
			R6年度
①市内路線バスの収支差	計画策定時より改善 (計画策定時: ▲5,775万円)	→	▲5,403万円
②市民一人あたりの路線バス等の年間利用回数	7.6回 (2.6回)		3.5回 (1.2回)
③移動手段確保に係る公費負担額	6,400万		10,098万円

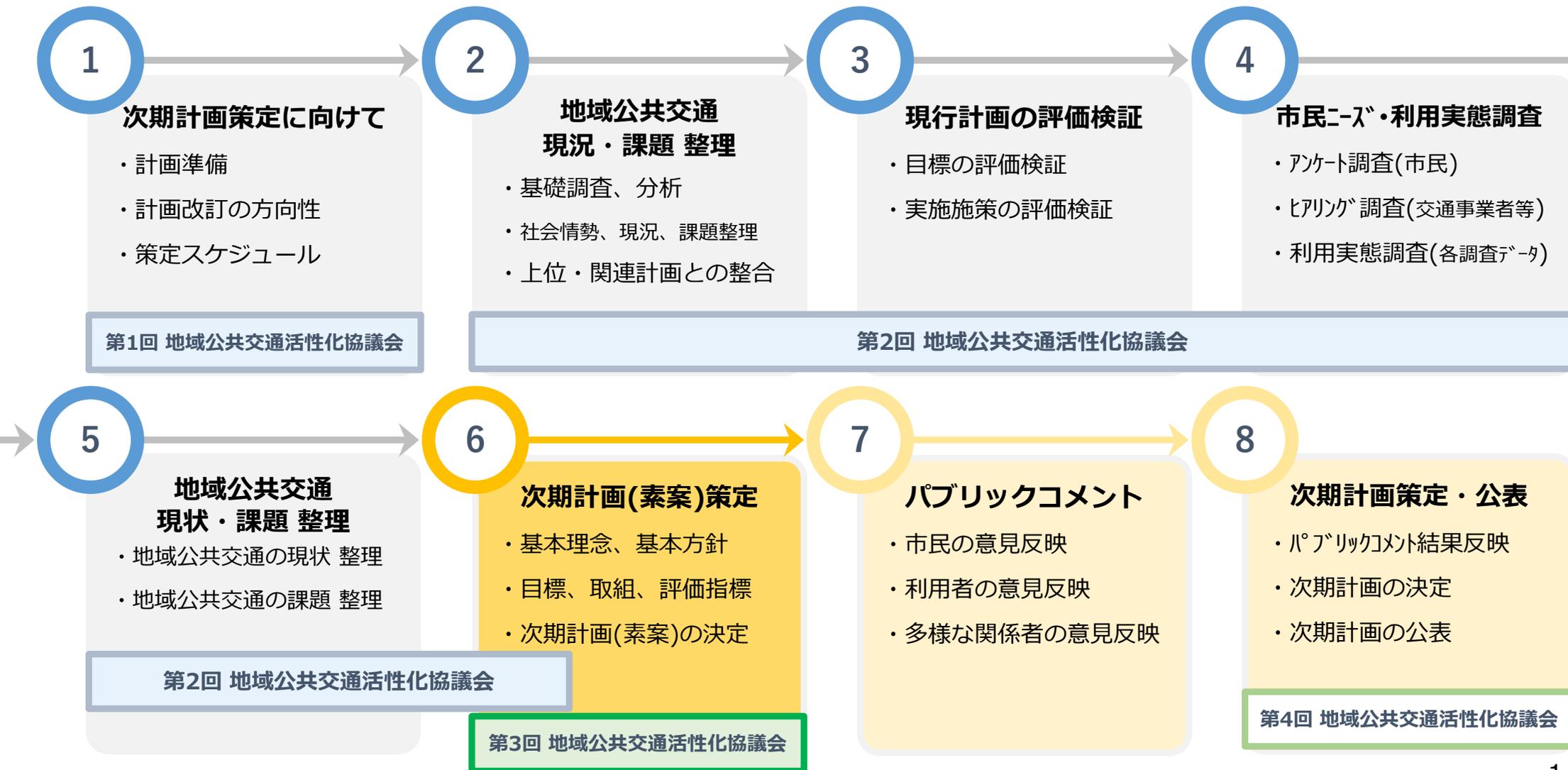
## 今後の事業に向けた改善点

- ・モーダルミックス事業については、認知度が低い状況であり、周知を徹底する必要があるため、近隣の高校や大学へ周知を行い、利用促進を図るとともに、通勤者への補助対象の拡大の検討も進める。
- ・自動車等の自らの移動手段を持たない公共交通機関の利用可能性の高い層(学生・高齢者等)を対象とした乗り方教室等を開催し、公共交通を利用する機会の創出を図る。
- ・引き続き、運行確保のため、地域内路線の運行損益に対する補助を実施する。
- ・便数の少なさが利用に繋がらない要因の一つと考えられるので、他の交通機関や地域コミュニティとの連携により、運行の効率化・利便性の向上を図る必要がある。

## その他PRポイント

- ・新たな決済方法として、クレジットカード払いを導入した。

## 次期計画の方向性について(計画策定の流れ)

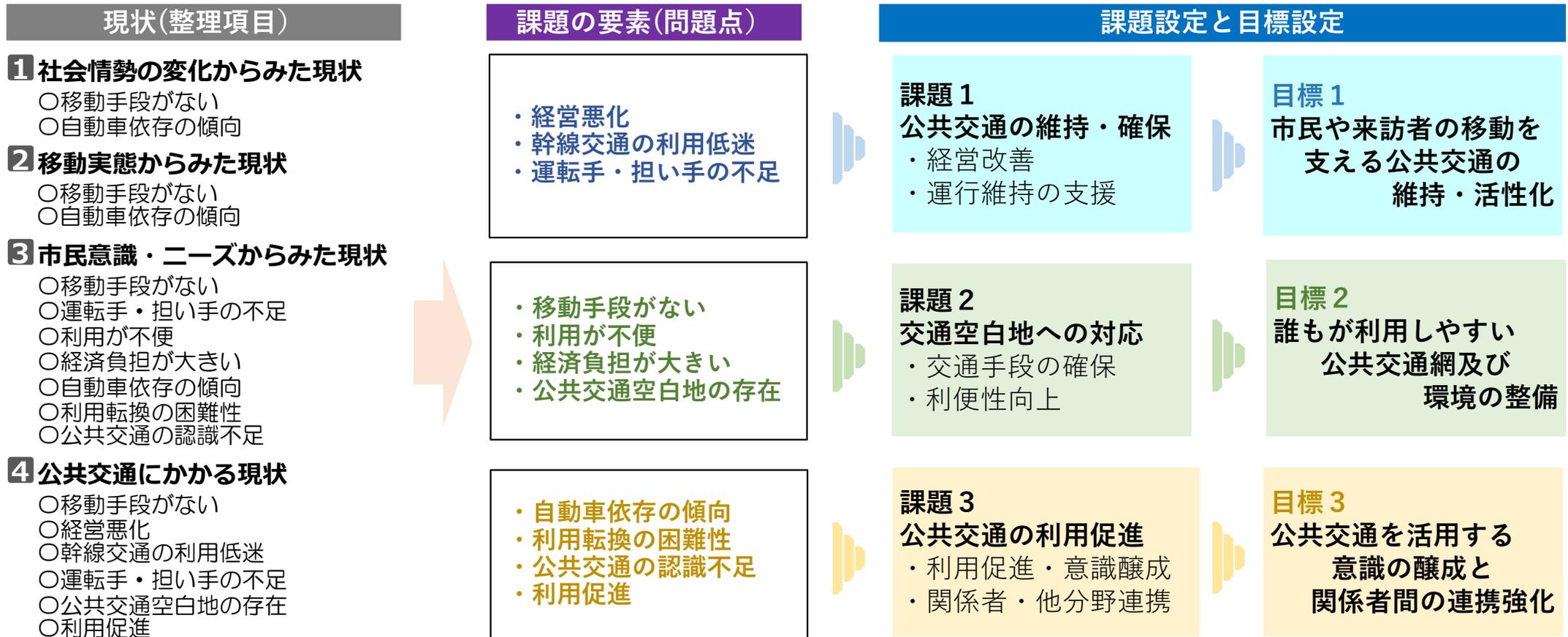


## 次期計画の方向性について(地域公共交通に関する現状と課題・目標設定)

本市の地域公共交通における基本理念・基本方針・課題を以下のとおり設定しました。

**基本理念** 地域をつなぎ みんなで支え続ける公共交通

**基本方針** みんなで支え・共に創る持続可能な公共交通ネットワークの構築



# タクシー事業者が直面している課題について

## ① 経営改善の必要性

売上減少と費用増加が重なり  
事業継続が危ぶまれる状況（経営改善 急務）

### ●売上減

- ・人口減・利用者減、自家用車依存
- ・稼働時間減(働き方改革影響)

### ●費用増

- ・車両維持費、修繕料の増
- ・人件費の増(費用の約70%)

令和6年度 決算	営業損失 (売上-費用)
事業者①	▲200万円
事業者②	▲200万円

**営業赤字・累積赤字の拡大**

## ③ 担い手不足の深刻化

運転者の高齢化と新規人材の不足により  
担い手確保が困難な状況

### ●運転手の高齢化

- ・5年後、70代以上が事業者により約4~8割を占める見込

### ●新規人材の不足

- ・運転手希望者が少なく採用が困難



①②すべてに波及する「横断的課題」

## ② 利用者減少への対応

利用者減少が進み  
サービス改善、利用促進の取組が困難な状況

### ●利用者減による売上縮小

- ・利用促進の取組が不可欠

### ●利用促進の取組が困難

- ・赤字で利用促進の費用確保が困難
- ・取組を担う人材が不足



出典：高松タクシー協会

**サービス改善、利用促進の取組困難**

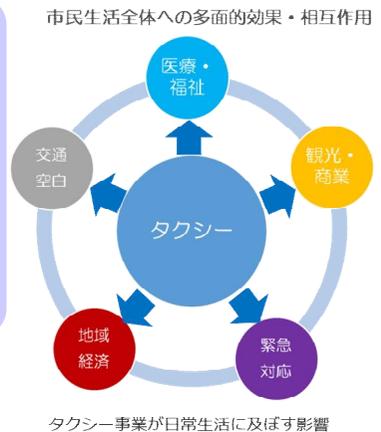
## 参考) タクシー事業の廃業による影響

### 【タクシー事業の役割】

医療・福祉、観光・商業、緊急対応、地域経済、交通空白など市民生活に多面的な効果

### 【廃止された場合】

各分野で移動手段が不足  
行政代替は財政負担増・利便性低下



タクシー事業が日常生活に及ぼす影響

**タクシー事業が廃業されると「公共交通の課題が増大」**

## タクシー事業者への補助制度(案)について



**タクシーは生活交通の最後の砦  
事業継続を支えるため、自助努力を後押しする補助制度**

### ■ 施策体系について

個別取組		計画目標（●：主たる目標、○：関連する目標）		
		目標 1	目標 2	目標 3
		市民や来訪者の移動を支える公共交通の維持・活性化	誰もが利用しやすい公共交通網及び環境の整備	公共交通を活用する意識の醸成と関係者間の連携強化
取組①	公共交通の運行の維持・安定化	●	○	○
取組②	タクシー事業の経営・運行基盤の強化と活性化	●	○	○
取組③	公共交通のモーダルミックス推進	○	●	●
取組④	二次交通の整備		●	○
取組⑤	利用環境の充実化	○	●	○
取組⑥	交通空白地における移動手段の確保		●	○
取組⑦	住民共助による地域交通づくり	○	●	○
取組⑧	新たなモビリティやDXの活用による利便性向上		●	○
取組⑨	多言語・ユニバーサルデザインによる案内環境の整備、充実		●	○
取組⑩	公共交通の認知向上と普及啓発の推進			●
取組⑪	公共交通の利用促進と意識づくり			●
取組⑫	公共交通と他分野・広域連携の推進		○	●
取組⑬	公共交通の連携強化と情報共有の推進	●	●	●

# 目標を達成するための取組について

## 取組と課題の対応

●：課題解決に直接的につながるもの、○：課題解決に間接的につながるもの

個別取組			課題の要素（問題点）						
			経営改善	運行維持の支援	交通手段の確保	利便性向上	利用促進	意識醸成	関係者・他分野連携
目標 1	取組①	公共交通の運行の維持・安定化	●	●	○	○	○	○	○
	取組②	タクシー事業の経営・運行基盤の強化と活性化	●	●	○	○	○	○	○
目標 2	取組③	公共交通のモーダルミックス推進	○	○	○	●	●	○	●
	取組④	二次交通の整備			●	○	○	○	○
	取組⑤	利用環境の充実化	○		●	●	○	○	○
	取組⑥	交通空白地における移動手段の確保			●	○	○	○	○
	取組⑦	住民共助による地域交通づくり		○	●	○	○	○	○
	取組⑧	新たなモビリティやDXの活用による利便性向上			●	●	○		

# 目標を達成するための取組について

## 取組と課題の対応

●：課題解決に直接的につながるもの、○：課題解決に間接的につながるもの

個別取組			課題の要素（問題点）						
			経営改善	運行維持の支援	交通手段の確保	利便性向上	利用促進	意識醸成	関係者・他分野連携
目標 2	取組⑨	多言語・ユニバーサルデザインによる案内環境の整備、充実				●	●		○
目標 3	取組⑩	公共交通の認知向上と普及啓発の推進					●	●	●
	取組⑪	公共交通の利用促進と意識づくり					●	●	●
	取組⑫	公共交通と他分野・広域連携の推進			○	○	●	●	●
	取組⑬	公共交通の連携強化と情報共有の推進	●	●	●	●	●	●	●

# 取組内容・実施主体について

## 目標1: 市民や来訪者の移動を支える公共交通の維持・活性化

### 取組① 公共交通の運行の維持・安定化

#### ○広域的な幹線交通の維持・存続（JR高徳線、大川バス引田線）

- 国及び県、周辺市町と連携した幹線交通の維持存続
- 既存の取組や利用者のメリットとなる情報の周知による利用促進

【実施主体：東かがわ市、鉄道事業者、バス事業者】

#### ○地域内フィーダー路線の維持・存続（大川バス五名福栄線）

- 幹線交通と接続するフィーダー路線の継続的な財政支援

【実施主体：東かがわ市、バス事業者】

### 取組② タクシー事業の経営・運行基盤の強化と活性化

#### ○タクシー事業の維持・存続 【実施主体：東かがわ市、タクシー事業者】

- 運行経費への補助によるタクシー事業の維持存続
- 利便性の向上や利用促進による事業の活性化
- 運転手等の人材確保にかかる取組に対する支援



出典：日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会

# 取組内容・実施主体について

## 目標2:誰もが利用しやすい公共交通網及び環境の整備

### 取組③ 公共交通のモーダルミックス推進

○鉄道・バス・タクシーの組合せによる移動を促す仕組みづくり 【実施主体：東かがわ市、鉄道事業者、バス事業者】

- 「東かがわ市モーダルミックス推進事業」の継続と周辺市町村の学生に向けた周知や対象者の拡大（通勤定期を持っている方等）に向けた取組推進
- 鉄道・バス・タクシーを組合せた移動を促す仕組み・制度の検討（利用者の拡大）



東かがわ市モーダルミックス推進事業 出典：盛岡市

### 取組④ 二次交通の整備

○主要拠点におけるパーソナルモビリティの導入検討（ラストワンマイルの解消）【実施主体：東かがわ市、鉄道事業者】

- 主要3駅（三本松駅・讃岐白鳥駅・引田駅）におけるパーソナルモビリティの設置検討



引田駅における電動アシスト自転車（瀬戸芸期間）

# 取組内容・実施主体について

## 目標2:誰もが利用しやすい公共交通網及び環境の整備

### 取組⑤ 利用環境の充実化

#### ○交通結節点の利便性向上 【実施主体：東かがわ市、鉄道事業者、バス事業者】

- 公共交通の効率的な利用を促すため、パークアンドライド等の駅周辺設備についての情報発信
- 市内の交通結節点や利用が多い駅・バス停等における近隣の施設等と連携した待合環境の改善



デジタルサイネージ（鉄道情報）



引田駅



三本松バス停



讃岐白鳥駅

**パーク&ライド、サイクル&ライドのご案内**

**レンタサイクルのご案内**

レンタサイクル	料金	備考
電動アシスト自転車	1時間 100円	1日 1000円
電動アシスト自転車（電動アシスト自転車）	1時間 150円	1日 1500円
電動アシスト自転車（電動アシスト自転車）	1時間 200円	1日 2000円

**サイクルトレインのご案内**

施設名	営業時間	備考
三本松駅前	10:00～18:00	
引田駅前	10:00～18:00	
讃岐白鳥駅前	10:00～18:00	

パーク・サイクルアンドライドの利用促進

出典：兵庫県田原町

# 取組内容・実施主体について

## 目標2:誰もが利用しやすい公共交通網及び環境の整備

### 取組⑥ 交通空白地における移動手段の確保

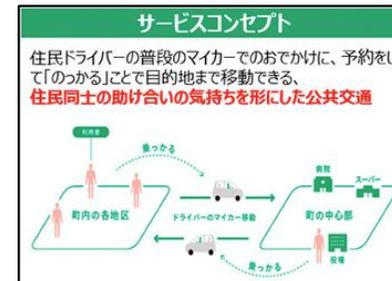
#### ○交通空白地の解消 【実施主体：東かがわ市、バス事業者、タクシー事業者】

- タクシーチケット事業の継続により、交通空白地に居住する免許を返納した高齢者の移動手段を確保
- 第二種普通運転免許を有さない一般ドライバーが、タクシー事業者の運行管理のもと、有償で顧客を送迎する「ライドシェア」の検討により、タクシーの運転士不足を補完し、市民の移動手段を確保

### 取組⑦ 住民共助による地域交通づくり

#### ○住民共助による移動手段の確保 【実施主体：東かがわ市、タクシー事業者、地域住民】

- 勉強会等の開催による関連制度等を踏まえた地域交通づくりに関する理解の深化
- 企画から検証を通じた効率的な移動手段の確保の方法の検討
- 地域、関係事業者、市の役割分担による持続可能な仕組みの検討
- 大学等との連携による、地域課題を踏まえた移動手段の検討



住民主体、共助・共創型の公共サービスの例（朝日町の取組）

## 取組内容・実施主体について

### 目標2:誰もが利用しやすい公共交通網及び環境の整備

#### 取組⑧ 新たなモビリティやD Xの活用による利便性向上

○**新たなモビリティサービスの活用検討** 【実施主体：東かがわ市、タクシー事業者】

■AIを用いた配車、自動運転、MaaS10等、新たなモビリティサービスの導入研究

○**D Xの促進** 【実施主体：東かがわ市、バス事業者、タクシー事業者】

■配車アプリの導入やキャッシュレス決済の推進により、事業者と利用者の双方が利用しやすいサービス体制の構築

#### 取組⑨ 多言語・ユニバーサルデザインによる案内環境の整備、充実

○**利用しやすい環境づくり** 【実施主体：東かがわ市、鉄道・バス・タクシー事業者】

■多言語による案内表示や視覚的に理解できる掲示によって、外国人観光客等の日本語がわからない方が公共交通を利用しやすい環境を整備

## 取組内容・実施主体について

### 目標3: 公共交通をつくり、育てる意識の醸成と関係者間の強化

#### 取組⑩ 公共交通の認知向上と普及啓発の推進

○ **公共交通情報の情報発信** 【実施主体：東かがわ市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者】

- 既存の取組（QR配車、アプリ、免許返納特典等）の情報提供を含め、市・事業者で連携した様々なツールによる公共交通の運行情報やPR情報の発信
- 市内の公共交通の路線（鉄道、路線バス等）を示した公共交通マップの作成・周知



広報誌を活用したPRの事例  
出典：鹿児島県霧島市

## 取組内容・実施主体について

### 目標3: 公共交通をつくり、育てる意識の醸成と関係者間の強化

#### 取組⑪ 公共交通の利用促進と意識づくり

##### ○利用機会の創出 【実施主体：東かがわ市、鉄道・バス・タクシー事業者、社会福祉協議会】

- 今後、通学による公共交通の利用が期待される学生対象とした乗り方教室や乗車体験等の実施
- 通院・買い物などの「移動・外出」について高齢者サロン等を活用し、高齢者の移動支援に向けた情報共有・体験の場を創出
- 各種イベント開催時にあわせた鉄道・バス・タクシーの利用促進に資する連携企画の検討・実施
- 公共交通を利用するメリットを認識・体感できる情報発信や企画の実施
- 東かがわPayとの連携による利用促進



バスの乗り方教室 出典：大川自動車



東かがわPay

## 取組内容・実施主体について

### 目標3:公共交通をつくり、育てる意識の醸成と関係者間の強化

#### 取組⑫ 公共交通と他分野・広域連携の推進

- **各分野との連携による利用促進** 【実施主体：東かがわ市、鉄道・バス・タクシー事業者、観光協会、県、周辺市町】
  - 観光、福祉等の他分野と公共交通の連携に向けた情報交換、事業検討
  - 観光協会等との連携による、市内周遊を促すための二次交通の環境整備の検討
  - 周辺市町との連携による幹線交通の利用促進

#### 取組⑬ 公共交通の連携強化と情報共有の推進

- **公共交通事業者との連携強化・情報共有** 【実施主体：地域公共交通活性化協議会】
  - 東かがわ市公共交通活性化協議会を活用し、関係者間での情報共有や意見交換を密に行い連携体制を強化
  - 課題や利用状況に関する情報を共有し、地域ニーズに応じた運行改善や効率化の検討を推進

# 取組の全体スケジュールについて

計画目標		実施時期				
		令和8年 2026	令和9年 2027	令和10年 2028	令和11年 2029	令和12年 2030
<b>目標1：市民や来訪者の移動を支える公共交通の維持・活性化</b>						
取組①	公共交通の運行の維持・安定化	維持・存続・支援（状況踏まえて改善要望）				
取組②	タクシー事業の経営・運行基盤の強化と活性化	検討・調整・支援 → 状況変化を踏まえて適時支援				
<b>目標2：誰もが利用しやすい公共交通網及び環境の整備</b>						
取組③	公共交通のモーダルミックス推進	継続・検討 → 周知継続・改善実施				
取組④	二次交通の整備	検討したものから順次実施				
取組⑤	利用環境の充実化	検討したものから順次実施				
取組⑥	交通空白地における移動手段の確保	検討したものから順次実施				
取組⑦	住民共助による地域交通づくり	検討・支援 → 検討したものから順次実施				
取組⑧	新たなモビリティやDXの活用による利便性向上	検討・協議 → 実施				
取組⑨	多言語・ユニバーサルデザインによる案内環境の整備・充実	検討したものから順次実施				
<b>目標3：公共交通を活用する意識の醸成と関係者間の連携強化</b>						
取組⑩	公共交通の認知向上と普及啓発の推進	検討したものから順次実施				
取組⑪	公共交通の利用促進と意識づくり	検討したものから順次実施				
取組⑫	公共交通と他分野・広域連携の推進	検討したものから順次実施				
取組⑬	公共交通の連携強化と情報共有の推進	検討したものから順次実施				

# 計画の達成状況を把握する評価指標について

資料4

## 前計画の評価指標の達成状況と次期計画への反映

評価指標		計画策定時	目標値	上段：実績値 下段：達成状況
全体的な指標	市民一人あたりの鉄道・路線バス等の年間利用回数	2019年度 鉄道 15.7回/年 路線バス等 6.4回/年	2024年度 鉄道 19.0回/年 路線バス等 7.6回/年	<p><b>実績値</b>  <b>鉄道：13.0回/年</b>  <b>路線バス等：3.5回</b></p> <p><b>未達成 ⇒ 次期計画も継続</b></p>
	移動手段確保に係る公費負担額	5,413万円	6,400万円以内	<p><b>実績値</b>  <b>10,989万円</b></p> <p><b>未達成 ⇒ 目標変更</b></p>
指標1	市内拠点における路線バス乗降者数	三本松 27,629人 白鳥周辺 17,515人 引田 39,469人	三本松 33,155人 白鳥周辺 23,277人 引田 47,363人	<p><b>実績値 (R6年度)</b>  <b>三本松：24,615人</b>  <b>白鳥周辺：11,943人</b>  <b>引田：23,074人</b></p> <p><b>未達成 ⇒ 次期計画も継続 (一部変更)</b></p>
		市内路線バスの収支差	▲5,775万円	現状よりも改善

## 計画の達成状況を把握する評価指標について

評価指標		計画策定時	目標値	上段：実績値 下段：達成状況
指標3	新規に移動手段を確保した地域数	0 地域	5 地域	<p><b>実績値</b> <b>0 地域</b></p> <p>※特定の地域ではないが市内全域で <b>タクシーチケット事業の実施</b></p> <p><b>未達成 ⇒ 次期計画も継続（一部変更）</b></p>
指標4	待合環境の改善箇所数	—	のべ5箇所	<p><b>実績値（R6年度）</b> <b>のべ3箇所</b></p> <p><b>未達成 ⇒ 目標変更</b></p>
指標5	バスロケーションシステムの導入	未導入	導入	<p><b>実績値</b> <b>導入</b></p> <p><b>達成</b></p>
指標6	モビリティ・マネジメントに係る取組件数	1回/年	2021～2025年度 2回/年	<p><b>実績値</b> <b>1回/年</b></p> <p><b>未達成 ⇒ 目標変更</b></p>
指標7	公共交通に係る協議の年間開催回数	2件/年	2021～2025年度 2件/年	<p><b>実績値</b> <b>4件/年</b></p> <p><b>達成 ⇒ 次期計画も継続</b></p>

# 計画の達成状況を把握する評価指標について

## ■次期計画における目標と評価指数(KPI)

指標		現況値 (2025)	目標値 (2030)	評価時期
全体的な評価指標	市民一人あたりの鉄道の年間利用回数	13.0回	現状より改善	毎年度評価
	市内拠点における路線バス乗降者数	59,632人	現状より改善	毎年度評価
目標1 評価指標 「市民や来訪者の移動を支える公共交通の維持・活性化」	市内路線バスの収支差	▲5,403万円	現状より改善	毎年度評価
	タクシー運転手の確保人数	20人	30人	毎年度評価
目標2 評価指標 「誰もが利用しやすい公共交通網及び環境の整備」	新規に移動手段の確保について検討・確保した件数	—	3件以上	計画最終年度評価
目標3 評価指標 「公共交通を活用する意識の醸成と関係者間の連携強化」	新たな手法による情報発信の取組件数	—	5件以上 (毎年1件以上)	計画最終年度評価
	他の分野と連携した利用促進事業の取組み件数	—	3件以上	毎年度評価
	公共交通利用のきっかけを促す新たな啓発活動の実施回数	—	5回以上 (毎年1回以上)	毎年度評価

# 計画の達成状況を把握する評価指標について

## ■ 次期計画における評価指標の考え方

### 目標値① - 市民一人あたりの鉄道の年間利用回数

現況値	目標値	評価時期
13.0回	現状より改善	毎年度

#### 〈目標値の考え方〉

- 人口減少による利用者の減少が予想される中、交通体系としての総合的な利用促進及び利便性の向上に取り組むことで、市民一人当たりの利用回数を増やし、市民の移動を支える鉄道の運行確保を図ります。

#### 〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の年間乗車回数を本市人口で除し、市民一人当たりの利用回数を算定します。

### 目標値② - 市内拠点における路線バス乗降者数

現況値	目標値	評価時期
59,632人	現状より改善	毎年度

#### 〈目標値の考え方〉

- 路線バスの利用促進及び利便性の向上に取り組み、乗降客数の増加を目指します。

#### 〈目標値の算定方法〉

- 事業者の輸送実績から市内の主要拠点における路線バス乗降者数（下記の合計）を算出します。
  - 三本松：三本松バス停（三本松駅及び総合案内所前の2箇所合計）
  - 白鳥周辺：白鳥百十四銀行前バス停、白鳥マルナカ前バス停（2箇所合計）
  - 引田：引田バス停

# 計画の達成状況を把握する評価指標について

## 目標値③ - 市内路線バスの収支差

現況値	目標値	評価時期
▲5,403万円	現状より改善	毎年度

### 〈目標値の考え方〉

■国及び県、周辺市町村と連携した支援により、公共交通の骨格を担う路線バスの運行維持・存続を図り、収支の改善を目指します。

### 〈目標値の算定方法〉

■事業者の輸送実績から引田線・五名福栄線の収支差（合計値）を算出します。

【算定式】収支差：収入額－支出額 ※各年度の期間は、前年10月1日から当該年9月30日まで

- ・収入額：運賃収入額、運賃外収入額（公告費等）※補助額は含めない
- ・支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）

## 目標値④ - タクシー運転手の確保人数

現況値	目標値	評価時期
20人	30人	毎年度

### 〈目標値の考え方〉

■地域住民の生活交通としての役割を担うタクシーは、本市における移動手段として欠かせない存在になっているが、運転手不足や自家用車依存による利用者数の減少が起因して、経営状況が悪化し、事業の継続が厳しい状況となっていることから、タクシー事業者の経営改善に資する支援を行い、経営を立て直し、事業の持続を目指します。

### 〈目標値の算定方法〉

■評価年次の運転手の確保人数を確認

# 計画の達成状況を把握する評価指標について

## 目標値⑤- 新規に移動手段の確保について検討・確保した件数

現況値	目標値	評価時期
—	3件以上	計画最終年度評価

### 〈目標値の考え方〉

- 交通空白地の解消に向け、新たな仕組みや地域の人的資源を活用した移動手段の検討を行い、本市の移動ニーズ等に適応した多様な移動手段の確保を目指します。

### 〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の取組件数を確認

## 目標値⑥- 新たな手法による情報発信の取組件数

現況値	目標値	評価時期
—	5件以上	計画最終年度評価

### 〈目標値の考え方〉

- 市内の公共交通の運行情報や既存の制度、公共交通に関わる情報発信を強化するとともに、モビリティマネジメントを実施することで、過度に自動車に頼る状態から、公共交通をかしこく利用する状態への転換を目指します。

### 〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の取組件数を確認

# 計画の達成状況を把握する評価指標について

## 目標値⑦ - 他の分野と連携した利用促進事業の取組み件数

現況値	目標値	評価時期
—	3件以上	毎年度評価

### 〈目標値の考え方〉

- 交通以外の他分野（商業施設・病院・観光・福祉等）と連携を深め、公共交通を取り巻く多様な関係者と協力して、公共交通の利用機会の創出に取り組み、市民を含めて地域全体でつくり、守り、育てる公共交通サービスの実現を目指します。

### 〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の取組件数を確認

## 目標値⑧ - 公共交通利用のきっかけを促す新たな啓発活動の実施回数

現況値	目標値	評価時期
—	5回以上	毎年度評価

### 〈目標値の考え方〉

- 今後、公共交通の利用が期待される学生や高齢者を対象とした乗り方教室や乗車体験を実施し、公共交通の利用を考えてもらう機会を創出するとともに、普段自動車で移動をしている市民にも、利便性を理解してもらうことで、公共交通の利用定着を目指します。

### 〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の実施回数を確認



## 今後の計画改訂スケジュールについて

### ■今後のスケジュール(予定)

1月19日～1月23日 協議会の意見を踏まえた次期計画(素案)の修正

※第3回協議会終了後もお気づきの点がございましたら、ご意見をいただければと思います。

1月26日～1月29日 修正後の素案の確認依頼(協議会委員・関係部署)

2月 2日～2月13日 パブリックコメント

2月16日～2月20日 パブリックコメントを踏まえた修正

2月24日～3月 6日 第4回地域公共交通活性化協議会(書面開催)

～3月末 計画改訂・公表