

第4回 東かがわ市地域公共交通活性化協議会

次 第

日時：令和2年12月23日（水）14:00～

場所：東かがわ市交流プラザ2階ホール

1 開会

2 会長挨拶

3 東かがわ市地域公共交通計画について 【資料1-1、1-2】

4 今後のスケジュールと来年度の活性化協議会の体制について 【資料2】

5 その他

6 閉会

(配布資料)

資料 1-1 東かがわ市地域公共交通計画（案）

資料 1-2 目標値の設定に係る補足資料

資料 2 今後のスケジュール

参考資料 第3回協議会議事録

東かがわ市地域公共交通計画
(案)

2020 年12 月 10 日時点



目次

第1章	はじめに	1
1.1	計画策定の目的	1
1.2	本計画が対象とする地域旅客運送サービス	1
1.3	計画の対象区域	2
1.4	計画の位置づけ	2
1.5	計画期間	2
第2章	東かがわ市の現況	3
2.1	地域特性	3
2.1.1	位置・地勢	3
2.1.2	人口	4
2.1.3	道路網の整備状況	6
2.1.4	主な施設の分布	7
2.2	通勤・通学の状況	8
2.3	観光	9
第3章	東かがわ市が目指すまちづくりの方向性	11
第4章	東かがわ市の公共交通の現状	16
4.1	現状の公共交通網	16
4.2	交通の概況	18
4.2.1	鉄道	18
4.2.2	高速バス・路線バス	22
4.2.3	タクシー	27
4.2.4	その他の運送サービス	28
4.3	交通結節点の概況	29
第5章	東かがわ市の公共交通における問題点と課題	31
5.1	東かがわ市における公共交通の果たすべき役割	31
5.2	問題点の整理	31
5.3	課題の整理	42
第6章	東かがわ市の地域公共交通網の基本方針・目標	43
6.1	基本理念・基本方針	43
6.2	公共交通ネットワークの将来像	44
6.3	期待される取り組みの成果	45
6.4	達成すべき目標と評価指標	46
6.4.1	目標の設定	46
6.4.2	目標の達成状況の評価	47
第7章	取り組む事業と実施主体	53
7.1	事業の推進体制	53
7.2	計画事業の体系	53
7.3	事業の内容	54
7.4	事業スケジュール	66

7.5	事業の進捗管理	67
-----	---------------	----

第1章 はじめに

1.1 計画策定の目的

東かがわ市(以下、本市)には、鉄道、路線バス、タクシーといった公共交通が存在しますが、自家用車への依存の高まりや人口減少、地域経済の低迷等により利用者が減少し、公共交通をとりまく環境は年々厳しさを増しています。今後もこのままの状況が続くと、自家用車以外に地域の足を確保することが困難になる恐れがあります。

公共交通は、地域の足として市民の生活の質(QOL)を維持し、まちをより持続可能にしていくために必須の要素です。普段は自家用車を使っている方でも、「たまには公共交通を使う」ことから公共交通に目を向けて頂き、ひいてはライフスタイルの転換につながるよう、取組を進めていく必要があります。

そのためには、本市が目指す都市の将来像に向けたまちづくりを進め、市民のライフスタイルに合った持続可能な公共交通ネットワークを構築するとともに、市民の皆さまにも公共交通に目を向けて頂き、「使ってみる」意識を醸成できるような取組を進めていく必要があります。

そこで、市民や交通事業者、行政が協働し、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的として、東かがわ市地域公共交通計画(以下、本計画)を策定します。

1.2 本計画が対象とする地域旅客運送サービス

本計画が対象とする地域旅客運送サービスは、「市民の日常生活における移動」または「本市を来訪する人の移動」における交通手段を対象とします。具体的には、鉄道(JR 高徳線)、路線バス(大川自動車引田線、五名福栄線、徳島バス引田線)、高速バス、タクシー、スクールバスを対象とします。また、今後地域との協働により新たな移動手段を確保する場合、その移動手段も本計画の対象とします。なお、介助等の支援が必要な人が対象となる福祉的な交通は、福祉部門と連携して対応することとします。

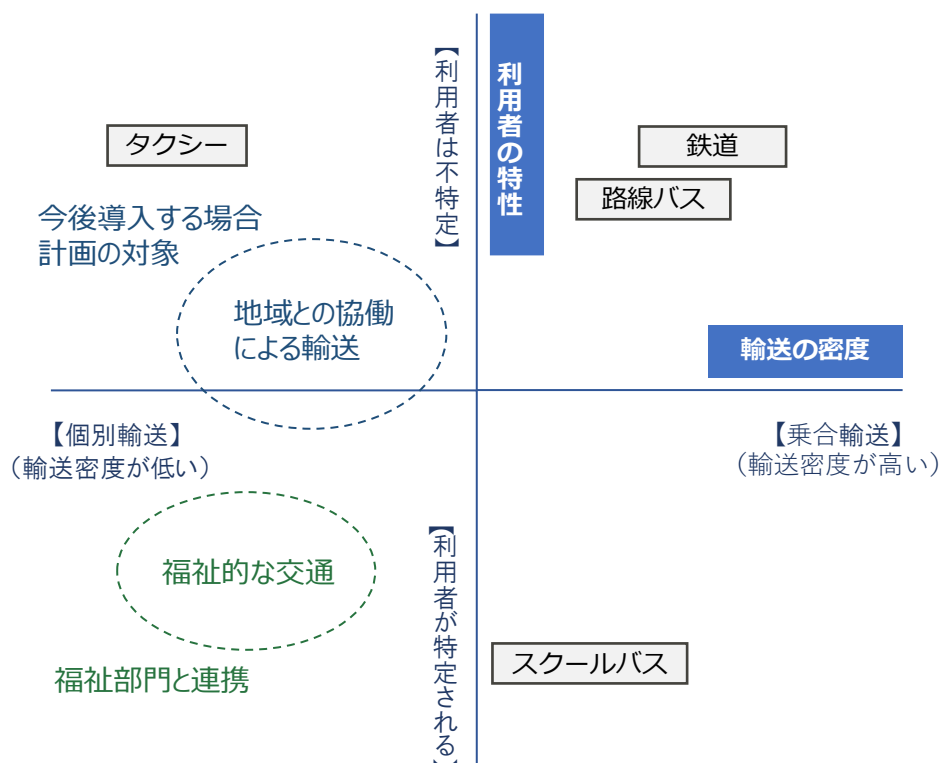


図 1 本計画が対象とする地域旅客運送サービス

1.3 計画の対象区域

計画の対象区域は、本市全域とします。なお、本計画では、公共交通に関する様々な分析にあたり、10地域に地域分けを行うこととします。地域分けはコミュニティ協議会の区分(引田、誉水地区はコミュニティ協議会未設置のため旧小学校区単位による)に従うものとします。

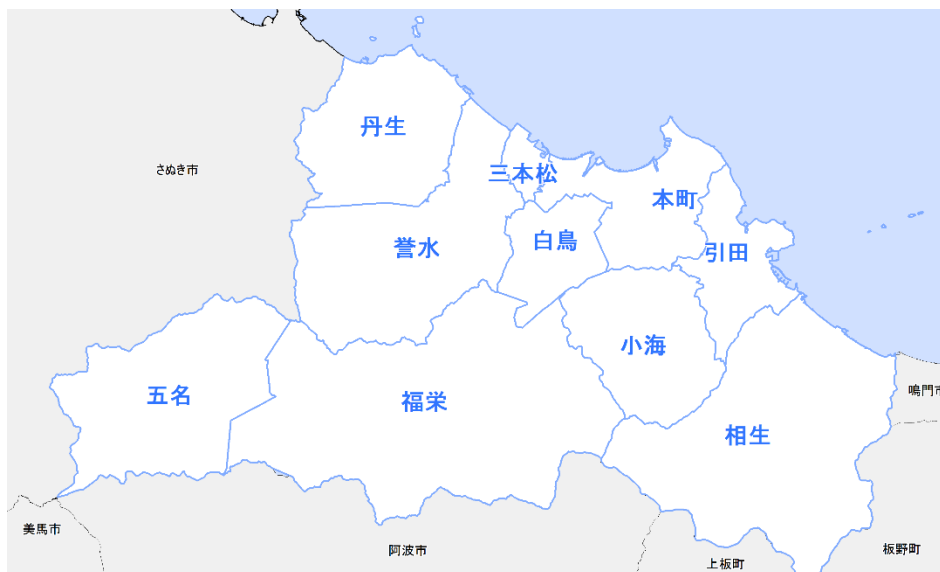


図 2 地域分類

1.4 計画の位置づけ

本計画では、本市のまちづくりの最上位計画となる「東かがわ市基本構想」の他、「第2期東かがわ市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「東かがわ市人口ビジョン」の方針を反映させることとします。また、移動に関連する各種計画等とも連携を図るものとします。

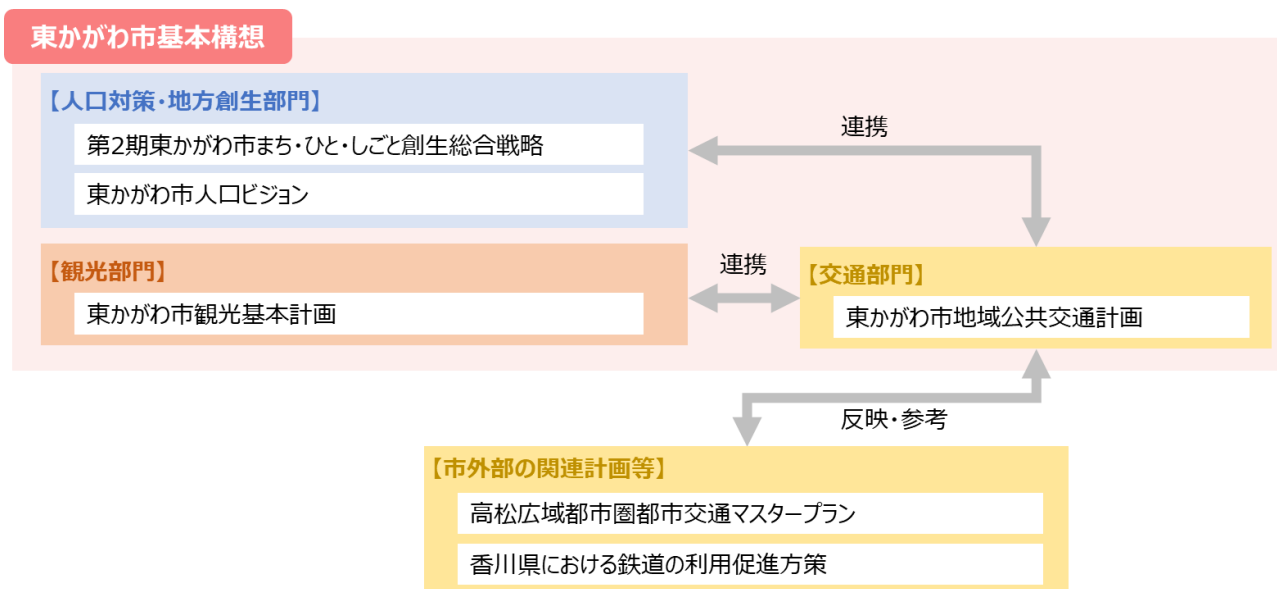


図 3 東かがわ市地域公共交通計画の位置づけ

1.5 計画期間

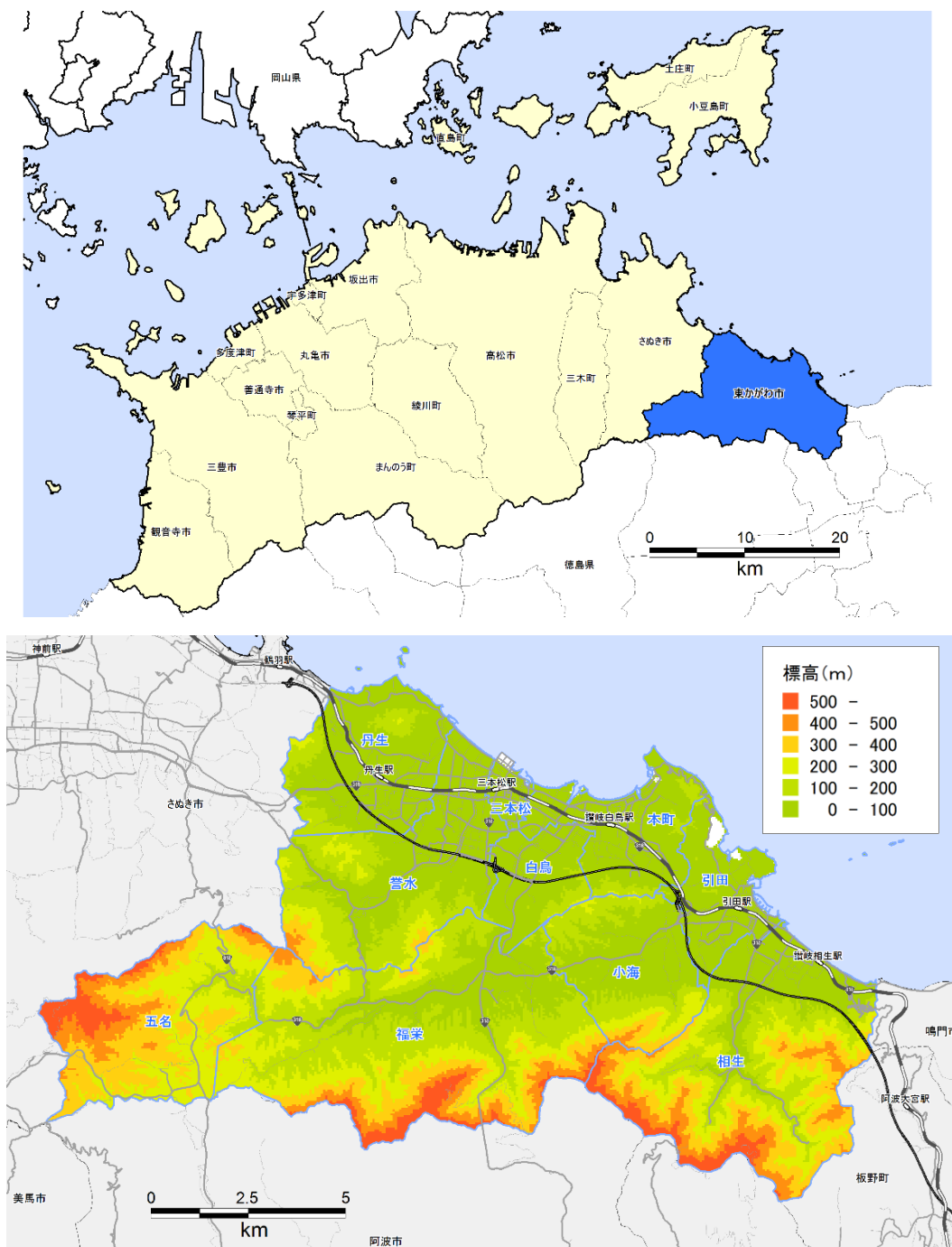
計画期間は 2021 年(令和 3 年)4 月から 2026 年(令和 8 年)3 月までの 5 年間とします。

第2章 東かがわ市の現況

2.1 地域特性

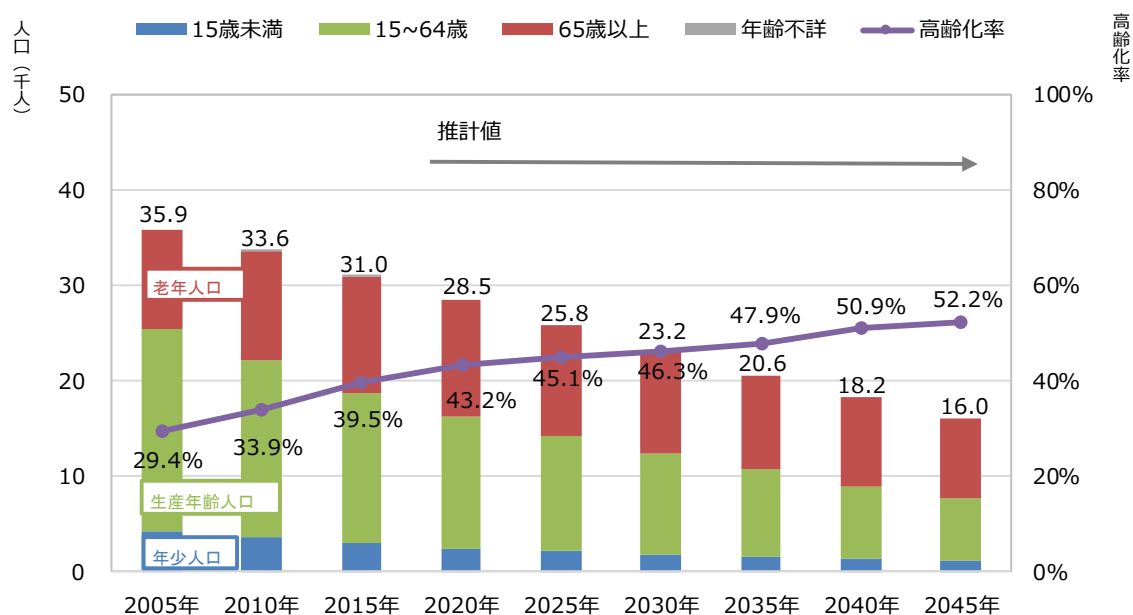
2.1.1 位置・地勢

- 本市は、香川県の東部に位置し、東南は東西に連なる阿讃山脈によって徳島県に接し、西はさぬき市に隣接しています。北東は国立公園瀬戸内海播磨灘に臨み、高松市と徳島市のほぼ中間に位置しています。
- 市の南部は阿讃山脈により山地が広がり、瀬戸内海に面する北部は馬宿川、小海川、新川、湊川、与田川、番屋川などの流域に平野部が開け、市街地と田園地域を形成しています。
- 総面積は、152.83km²です。



2.1.2 人口

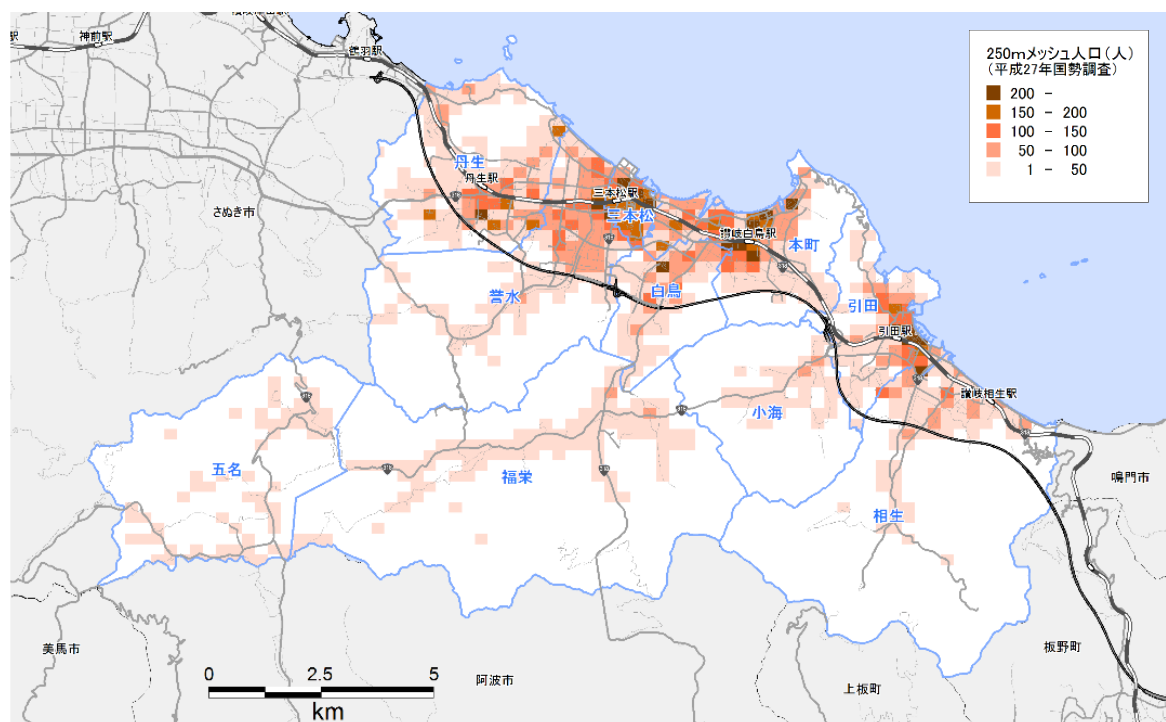
- 本市の人口は減少傾向にあり、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2045 年の本市の総人口は、約 16,000 人にまで減少すると予測されています。
- 年少人口と生産年齢人口は今後減り続け、2045 年には 2005 年の 3 割程度にまで減少すると予測されています。
- 2030 年には、老年人口割合が生産年齢人口割合を逆転すると予測されています。



資料：国勢調査（2005 年～2015 年）、日本の地域将来推計人口（2018 年 3 月国立社会保障・人口問題研究所）

図 5 本市の人口・高齢化率の推移

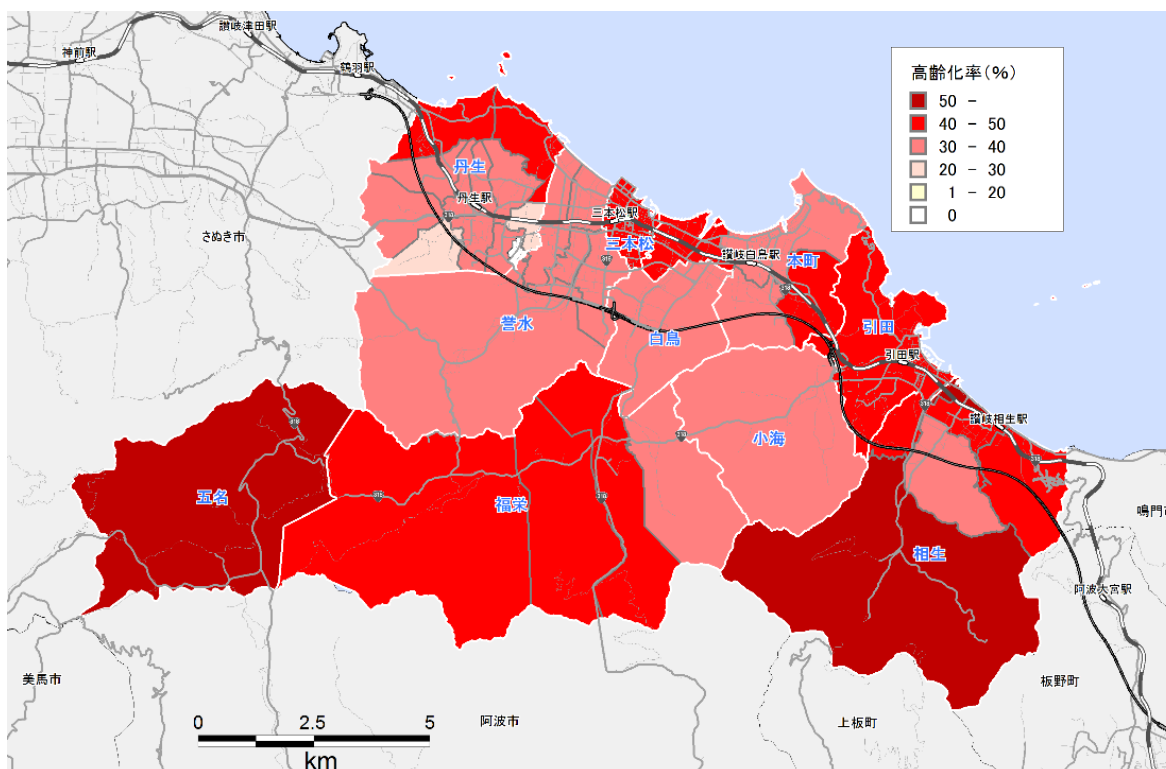
- 沿岸部の平地にある国道 11 号沿線や鉄道駅周辺を中心に人口の集積がみられます。
- 南部は低密な人口分布が広域に広がっています。



資料：国勢調査（2015 年）

図 6 本市の人口分布

- 南部を中心に高齢化率が 50%を上回る地域がみられます。
- 沿岸部でも、ほとんどの地域の高齢化率が 40%前後となっており、市全体で高齢化が進んでいます。



資料：国勢調査（2015 年）

図 7 本市の高齢化の状況

2.1.3 道路網の整備状況

- 高松自動車道が市域を東西に横断しており、2019 年3月に全線4車線化が完了しています。
- 市内で国道 11 号白鳥大内バイパスの整備が進められています。



資料：西日本高速道路(株)HP

図 8 高松自動車道の4車線化の状況



資料：国土交通省四国地方整備局香川河川国道事務所 HP

図 9 国道 11 号白鳥大内バイパスの整備計画

2.1.4 主な施設の分布

- 三本松駅、引田駅といった鉄道駅や市役所の周辺を中心に、医療機関や商業施設、公共施設などが位置し、都市機能が集積しています。
- 一方、南部には病院やスーパーが存在しない状況です。

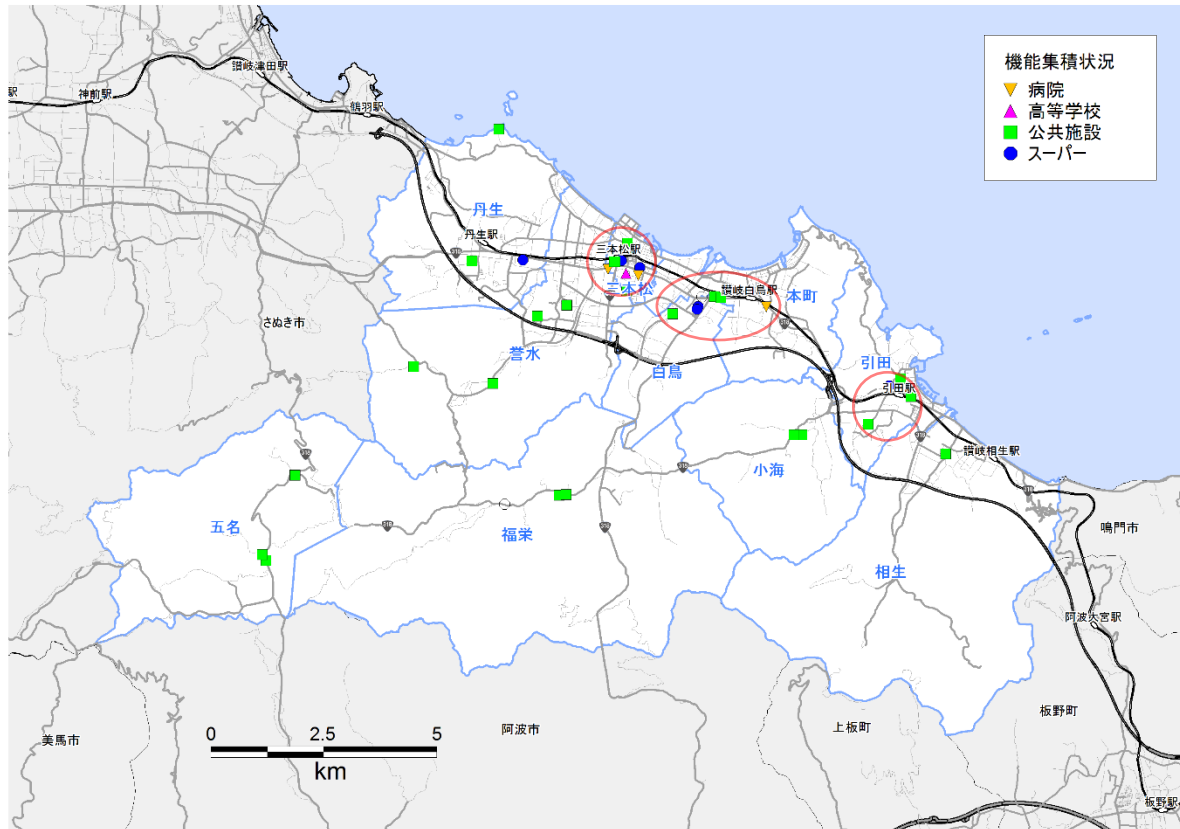


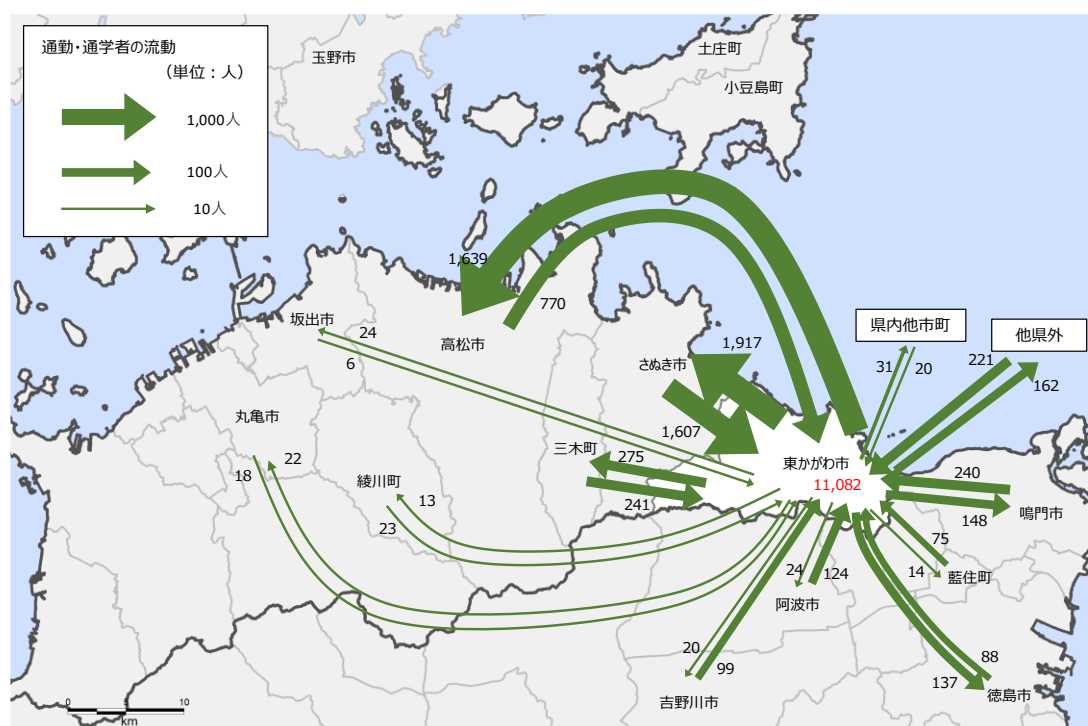
図 10 本市の主な施設分布



図 11 ひとの駅さんぼんまつ

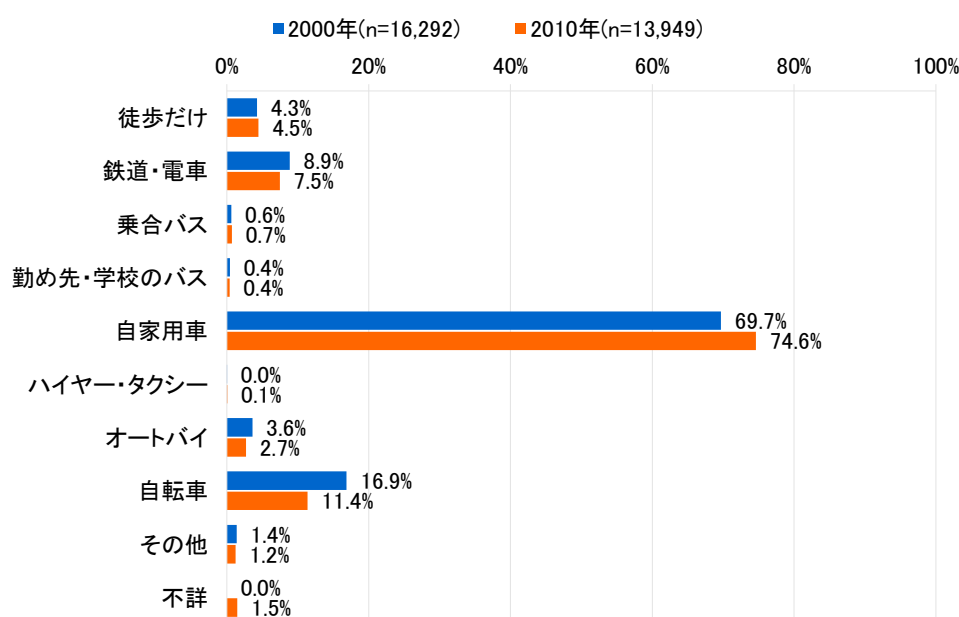
2.2 通勤・通学の状況

- 本市在住で、市内で通勤通学する人の数は約 11,000 人で、全体の 71% となっており、概ね香川県全体 (70%) と同程度となっています。
- 市外への通勤通学で最も多いのはさぬき市の 1,917 人、次いで高松市の 1,639 人です。
- 徳島県の市町との間での行き来もみられます。
- 通勤・通学の交通手段は自家用車が最も多くなっています。2000 年と 2010 年時点を比較すると、鉄道・電車及び自転車の割合が減少し、自家用車の割合が増加しています。



資料：国勢調査（2015 年）

図 12 本市内外の通勤・通学流動



資料：国勢調査（2000 年、2010 年）

図 13 本市市民の通勤・通学の交通手段

2.3 観光

- 沿岸部を中心に観光施設が分布しています。
- 市内各地に観光施設が立地していますが、鉄道や路線バスによるアクセスが困難な場所も多くあり、来訪者の主な利用交通手段は自家用車となっています。
- コロナ禍以前は、外国人来訪者も増加傾向にありました。

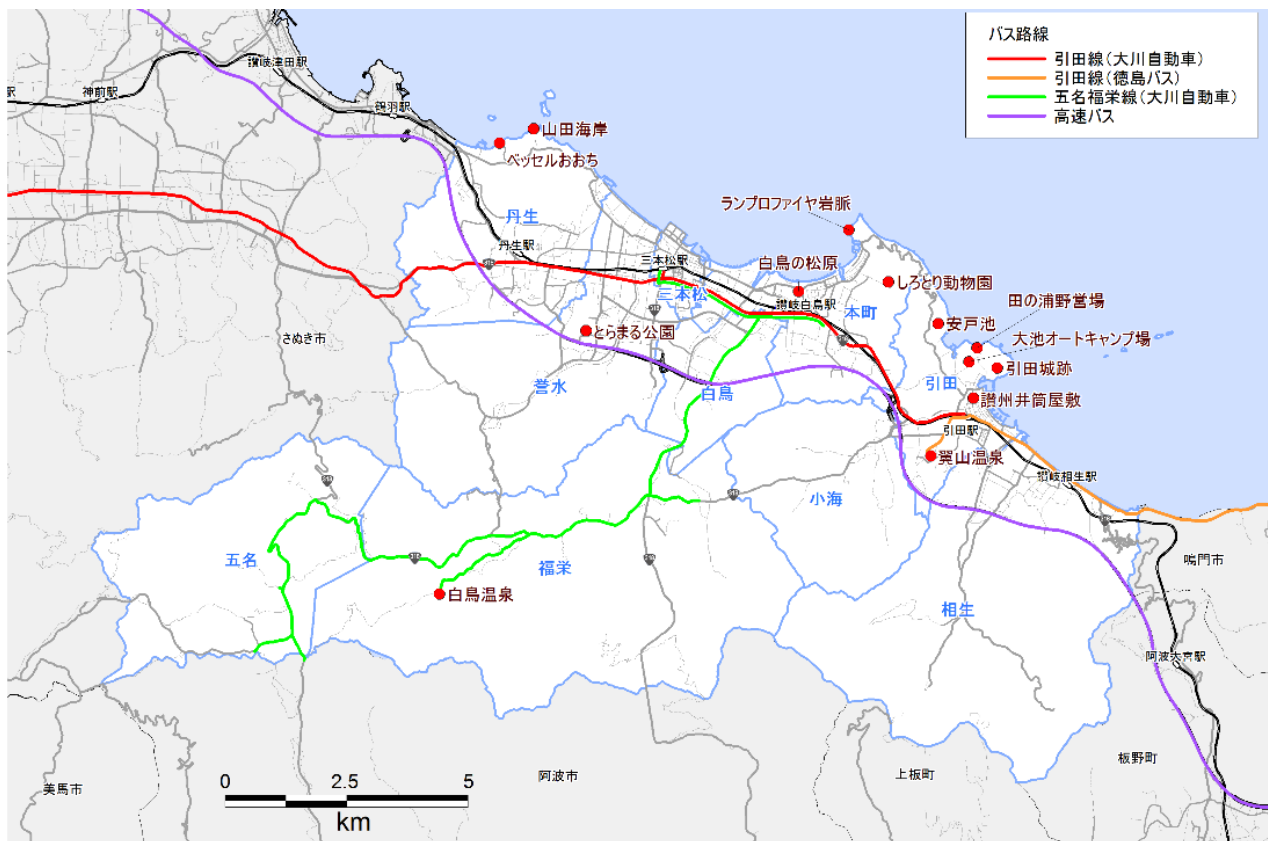


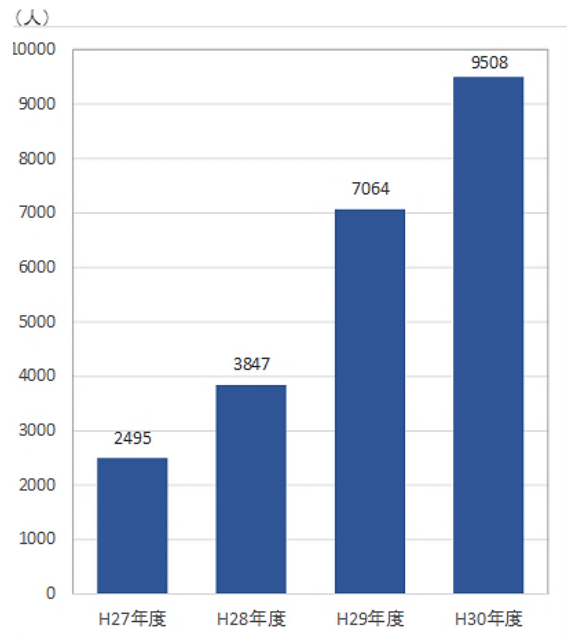
図 14 本市の主な観光資源

表 1 観光施設別入込客数(2018 年)

観光地	入込客数	うち訪日 外国人
ベッセルおおち	235475人	691人
しろとり動物園	97704人	6975人
とらまる公園	79840人	190人
白鳥温泉	74806人	100人
翼山温泉	73555人	0人
引田ひなまつり	52000人	0人
ミニチュア児遊館	24636人	3人
マーレリック	20458人	275人
讃州井筒屋敷	20293人	1016人
引田パークゴルフ場	19842人	51人
人形劇場とらまる座	13553人	36人
大池オートキャンプ場	11454人	80人
人形劇ミュージアム	11105人	37人
フィッシュフック	9211人	0人
山田海岸	5500人	0人
とらまる公園キャンプ場	2693人	30人
東かがわ市歴史民俗資料館	2142人	24人
田ノ浦海岸	1800人	0人

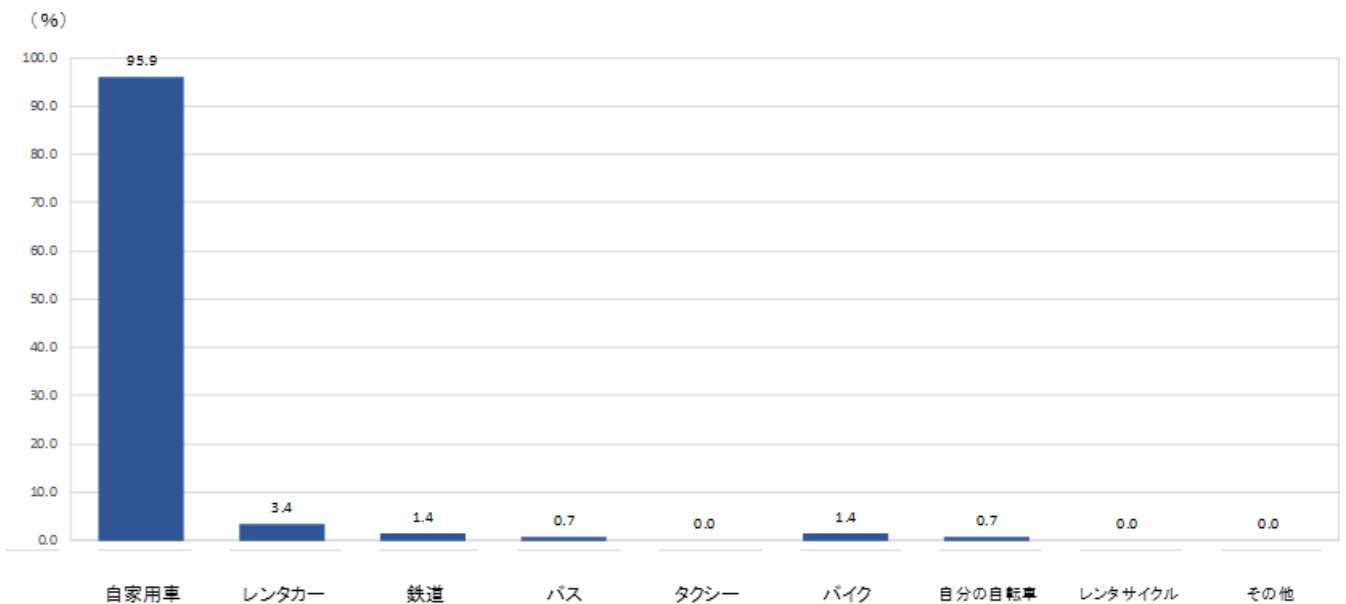
0人＝「未調査」又は「不明」の場合を含む。

出典：東かがわ市観光基本計画



出典：東かがわ市観光基本計画

図 15 外国人来訪者の推移



出典：東かがわ市観光基本計画

図 16 本市の来訪者の主な交通手段

第3章 東かがわ市が目指すまちづくりの方向性

本計画の上位・関連計画は、基本構想、総合戦略の他、香川県が策定した交通関連の計画が挙げられます。これら上位・関連計画におけるまちづくりの方向性について以下に示します。

1. 東かがわ市基本構想
2. 第2期東かがわ市まち・ひと・しごと創生総合戦略
3. 東かがわ市観光基本計画
4. 高松広域都市圏都市交通マスタープラン
5. 香川県における鉄道の利用促進方策

1. 東かがわ市基本構想

計画期間

2014年度～2023年度(10年間)

将来像

みんなでつくる 愛着を持って いつまでも住み続けたい自慢のまち 東かがわ

3つのビジョンと取組の基本的な方向

ビジョン1 いつまでも住み続けたいまち

【取組みの基本的な方向】

- (1) 生活環境が向上し、いつまでも住み続けたいと思えるまちづくり
- (2) この地域が多くの人に愛されるまちづくり

【戦略的・重点的な取組み】

- (1) 若者定住施策
- (2) 子育て施策
- (3) 高齢者施策
- (4) 地域力の向上

ビジョン2 安全・安心のまち

【取組みの基本的な方向】

- (1) 災害に強いまちづくり
- (2) 防災・減災の視点に立ったまちづくり
- (3) 「自助・共助・公助」の役割分担を明確にしたまちづくり

【戦略的・重点的な取組み】

- (1) 災害対策に関する計画の策定
- (2) 防災拠点、避難所、情報伝達体制の整備・確保
- (3) 地域コミュニティ組織の編成と防災体制の整備

ビジョン3 市民との協働でつくるまち

【取組みの基本的な方向】

- (1) 参画機会の創出
- (2) 地域リーダーの育成
- (3) 魅力的でにぎわいのあるまちづくり
- (4) 地域活動が活性化するための環境整備

【戦略的・重点的な取組み】

- (1) 市民の参画機会の創出
- (2) 地域リーダーの育成
- (3) 魅力的でにぎわいのあるまちづくり
- (4) 地域活動が活性化する環境の整備

2. 第 2 期東かがわ市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間

2020 年度～2024 年度(5 年間)

3 つの基本目標と政策パッケージ

《基本目標 1》 しごとをつくり、安心して働ける環境を創る

- (1) 産業支援や地域の魅力をしごとにつなげる
- (2) 連携とマッチングによる地域マネジメント

《基本目標 2》 いつまでも住み続けたい希望をかなえる

- (1) 就職の支援
- (2) 住居環境の支援
- (3) 結婚、妊娠、出産、子育ての切れ目のない支援
- (4) 健康づくり支援の充実
- (5) 教育環境の充実
- (6) しごとと生活の調和(ワーク・ライフ・バランス)の実現
- (7) 福祉サービスの充実
- (8) 地域公共交通の充実
- (9) 共生の推進

《基本目標 3》 愛される、安全・安心で暮らしやすい地域をともに創る

- (1) コミュニティ活動の推進
- (2) 移住の推進
- (3) 関係人口の創出・拡大
- (4) 安全・安心な暮らしの確保
- (5) 人口減少などを踏まえた既存ストックのマネジメント強化
- (6) 地域連携による経済・生活圏の形成
- (7) スポーツ、文化の振興
- (8) 国際交流の推進

具体的な主な施策・事業

《基本目標 2》 いつまでも住み続けたい希望をかなえる

- (8) 地域公共交通の充実

地域公共交通網形成計画を策定し、官民連携による持続可能な地域公共交通ネットワークへ再編します。

・地域公共交通の充実

福祉バス運行事業

新たな公共交通施策導入事業

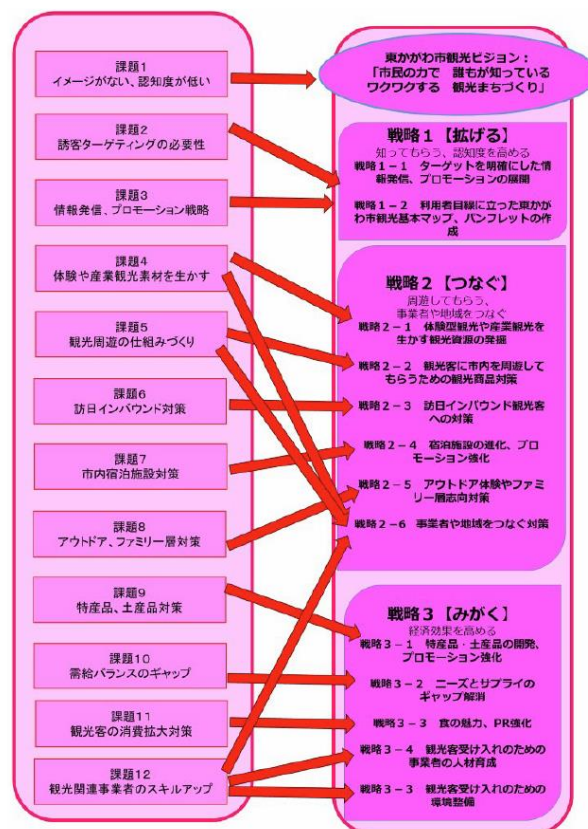
3. 東かがわ市観光基本計画

計画年次

2020 年度～2024 年度

観光における課題

- 課題 1 そもそもイメージがない、認知度が低い
- 課題 2 誘客ターゲット戦略がない
- 課題 3 情報発信、プロモーションの戦略が不明確
- 課題 4 武器となるべき体験や産業観光素材が生かされていない
- 課題 5 観光周遊をしてもらうための対策が必要
- 課題 6 インバウンドへの対策が遅れている
- 課題 7 市内の宿泊施設がうまく生かし切れていない
- 課題 8 アウトドア、ファミリー層志向への対策が不十分
- 課題 9 特産品、土産品などの開発、プロモーション強化
- 課題 10 需給バランスのギャップ
- 課題 11 観光客の市内での消費額が低い
- 課題 12 観光関係事業者のスキルアップ



東かがわ市観光ビジョン

市民の力で 誰もが知っている ワクワクする 観光まちづくり

基本戦略

- 基本戦略1【拡げる】知ってもらう、認知度を高める
- 基本戦略2【つなぐ】周遊してもらう、事業者や地域をつなぐ
- 基本戦略3【みがく】経済効果を高める

戦略

●戦略 3-5 観光客受け入れのための環境整備【優先度 中】

観光客の受け入れ環境の整備や、交通環境等の整備により、観光地としての魅力向上を目指します。

① 市内二次交通の環境整備

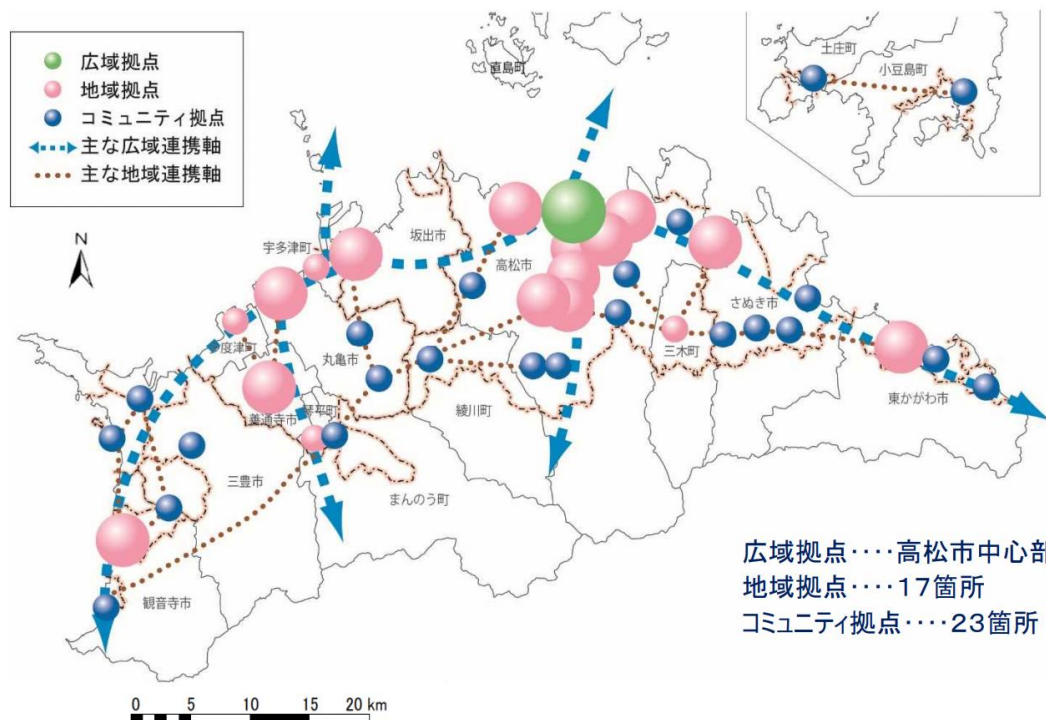
市内周遊を促すために電動レンタサイクルの導入や観光地を結ぶ交通対策の整備など市内における二次交通の環境整備に努めます。

4. 高松広域都市圏都市交通マスタープラン

目標年次

2032 年(高松広域都市圏 PT 調査の実施年次である 2012 年から 20 年後)

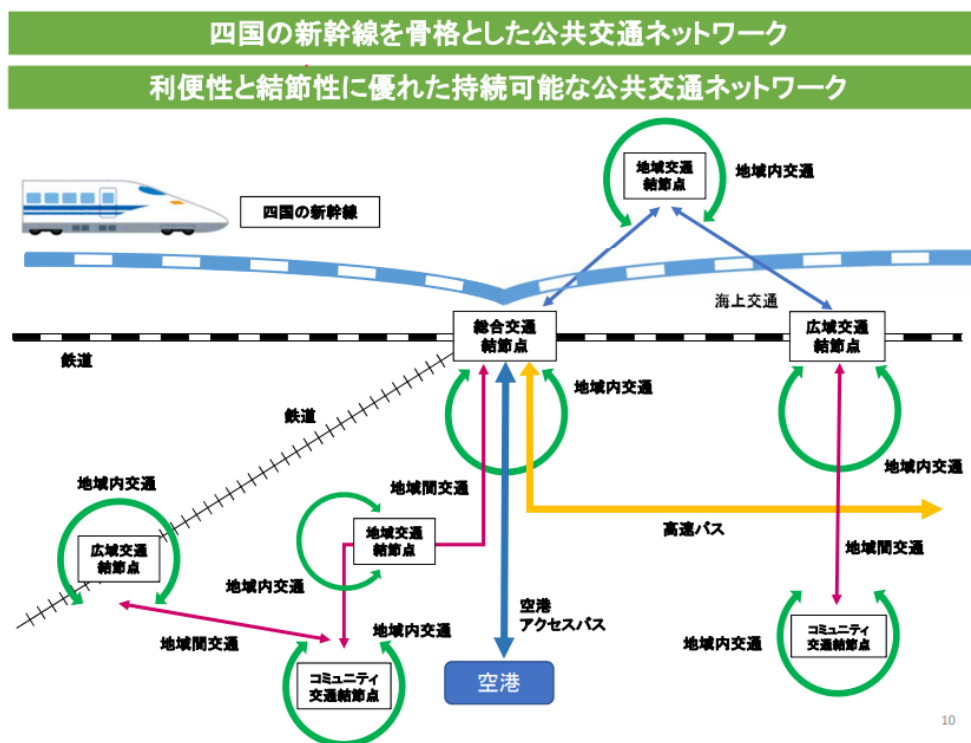
香川県が目指す将来都市構造



	広域拠点 (施設規模の上限は定めない)	地域拠点 (施設規模の上限は定めないが都市圏 の拠点として適正な規模とする)	コミュニティ拠点 (施設規模の上限は1万㎡以下とする)
拠 点 の 要 件	都市計画区域内であること 以下の機能が全て存在すること 居住 人口集中地区(国勢調査)が存在すること 公共交通 複数路線の鉄道とその結節点が存在すること 都市基盤 4車線以上が1ルート以上及び2車線以上の国道・県道が3ルート以上存在すること 拠点施設 以下のような拠点的施設が10以上存在すること ・国(四国財務局等)、県(県税事務所等)の拠点機関 ・大学 ・高次の救急医療機関等の拠点病院 商業 新中心市街地活性化基本計画区域	都市計画区域内であること 以下の機能が全て存在すること 居住 人口集中地区、準人口集中地区(国勢調査)が存在すること 公共交通 鉄道駅が存在すること 都市基盤 4車線以上が1ルート若しくは2車線以上の国道・県道が3ルート以上存在すること、又は見込まれること 行政 役場・支所、警察署又は消防署が1つ以上存在すること 文教 高校、高等専門学校又は大学が1つ以上存在すること 厚生 10以上の科目の診療所又は一般病床20以上の病院が存在すること 経済 金融機関(郵便局、銀行)が1つ以上存在すること 商業 近接する30以上の小売・サービス業の店舗(商業統計調査)	都市計画区域内であること 役場・支所を含む区域であること 公共交通 鉄道駅又はバス停が存在すること 都市基盤 2車線以上の国道・県道が2ルート以上存在すること又は見込まれること 以下の機能が3以上存在すること 行政 警察署又は交番・駐在所、消防署又は屯所 文教 小・中学校 厚生 5以上の科目の診療所又は一般病床20以上の病院 経済 金融機関(郵便局、銀行) 商業 近接する30以上の小売・サービス業の店舗(商業統計調査)又は業態がスーパーの店舗面積1,000㎡以上

5. 香川県における鉄道の利用促進方策

目指す将来像



具体的取組

区分	項目	概要
(1) 持続可能性の確保	四国の新幹線の早期実現に向けた取組	四国の新幹線整備に伴う効果等調査の実施等
	駅を中心としたまちづくり	立地適正化計画の策定及び実施、駅周辺の開発整備等
	地域に合ったより良い公共交通の検討	地域公共交通計画の策定及び実施等
(2) 利便性向上	都市経営の視点から見る持続可能な取組	鉄道とバス等による一体的な公共交通ネットワークの形成等
	交通モード間の利便性向上・連携強化	駅と連携した交通モードの運行、GTFSデータの活用等
	交通結節機能の強化	駅前広場の整備、パーク&ライド駐車場の整備等
	輸送サービスの強化	都市圏輸送強化、パターンダイヤ導入の検討等
	利用環境の充実	ICカード利用駅の拡大、新型特急気動車2700系車両の導入等
(3) 利用促進等	駅や路線の活性化	駅を利用した源内改革プロジェクト、ひとの駅三本松の活用等
	地域経済政策・健康福祉政策との連携	高齢者の免許返納者に対する補助(タクシーチケット配布)等
	公共交通利用促進活動	公共交通マップの作成、バス乗り方教室の開催等
	観光・インバウンドによる利用促進	ALL SHIKOKU Rail Passの販売促進、Wi-Fi環境の整備等
	沿線でのイベント等を活用した利用促進	「四国はひとつ」4県連携事業の実施等
(3) 利用促進等	安全・安心の確保	車内消毒やマスク着用等の新型コロナウイルス感染拡大防止策等

出典：香川県における鉄道の利用促進方策（香川県鉄道ネットワークあり方懇談会）

第4章 東かがわ市の公共交通の現状

4.1 現状の公共交通網

- 沿岸部を四国旅客鉄道(株)の高徳線(鉄道)や大川自動車(株)の引田線(路線バス)、徳島バス(株)の引田線(路線バス)が運行する他、高速バスが市内の高速バスストップを經由し各方面に運行しています。
- 南部には、大川自動車(株)の五名福栄線が運行しています。
- タクシーは市内に2社あり、これらで市内全域をカバーしています。

表 2 公共交通各モードのサービス概要

種別	路線・運行範囲	運行事業者
鉄道	高徳線	四国旅客鉄道(株)
路線バス	引田線(引田～高松)	大川自動車(株)
	五名福栄線(境目～三宝寺～白鳥病院～三本松)	大川自動車(株)
高速バス	関東方面、北陸方面、東海方面、関西方面、中国方面、九州方面	各社
タクシー	市内全域	東讃共同(株) (有)白鳥タクシー

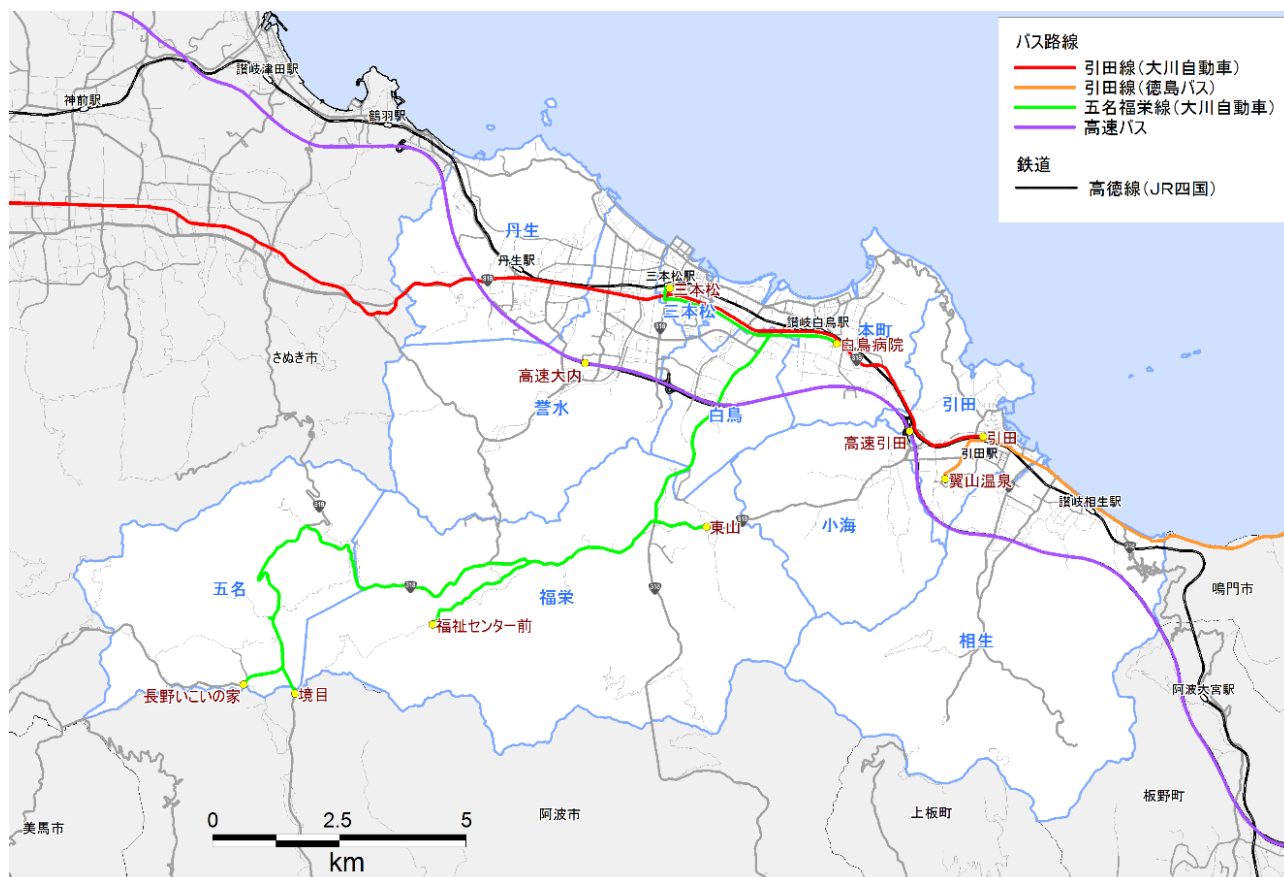


図 17 本市の公共交通網

4.2 交通の概況

4.2.1 鉄道

(a) 運行状況

- JR 高徳線が沿岸部を東西に走っています。
- 三本松駅以西と以東で運行本数に差が生じています。

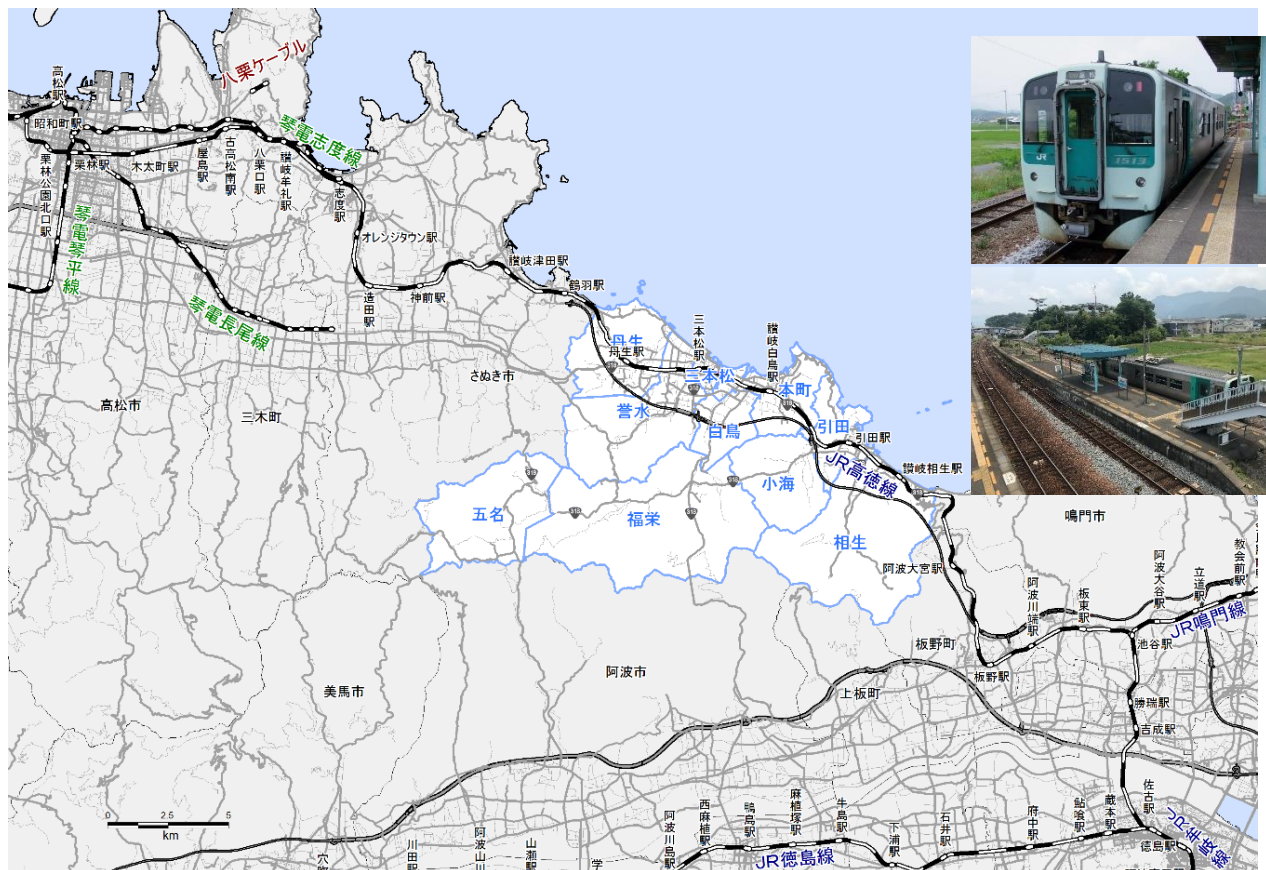


図 19 鉄道路線網

表 3 三本松駅における1日の運行本数(2020 年 3 月現在)

三本松駅		運行本数	内訳
平日	上り(高松方面)	41 本	普通 25 本、特急 16 本
	下り(徳島方面)	38 本	普通 21 本、特急 17 本
土日祝	上り(高松方面)	41 本	普通 25 本、特急 16 本
	下り(徳島方面)	38 本	普通 21 本、特急 17 本

表 4 引田駅における1日の運行本数(2020 年 3 月現在)

引田駅		運行本数	内訳
平日	上り(高松方面)	33 本	普通 21 本、特急 12 本
	下り(徳島方面)	24 本	普通 9 本、特急 15 本
土日祝	上り(高松方面)	33 本	普通 21 本、特急 12 本
	下り(徳島方面)	24 本	普通 9 本、特急 15 本

出典：四国旅客鉄道(株)

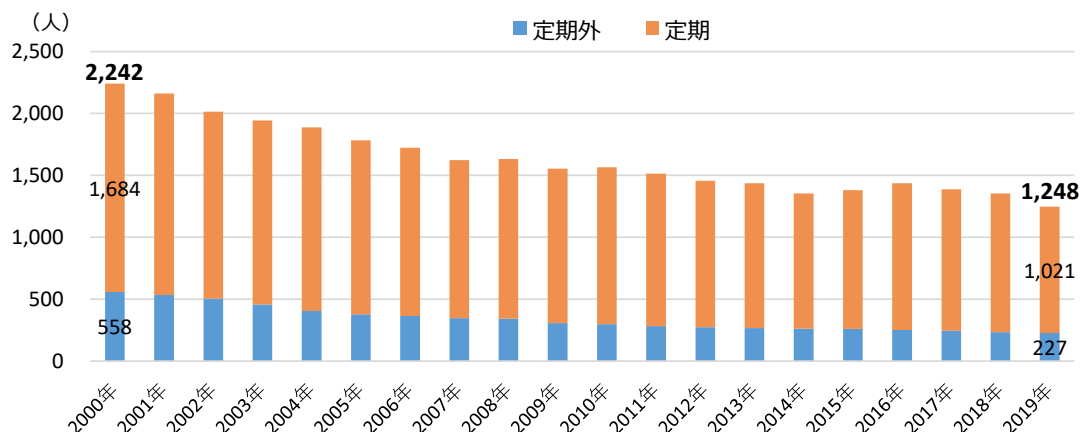
(b) 利用状況

- JR 高德線の駅別の 1 日平均乗車人員は、高松駅・徳島駅での利用が殆どで、市内での乗車は少ない状況です。
- 市内の全鉄道駅(5 駅)の 1 日平均乗車人員は、2000 年と 2018 年を比較すると、約4割減となっています。
- 駅別にみると、2000 年比で引田駅が約 6 割減、讃岐相生駅が約 5 割減と、市東部で乗車人員の減少が大きくなっています。

表 5 駅別の 1 日平均乗車人員(2019 年)

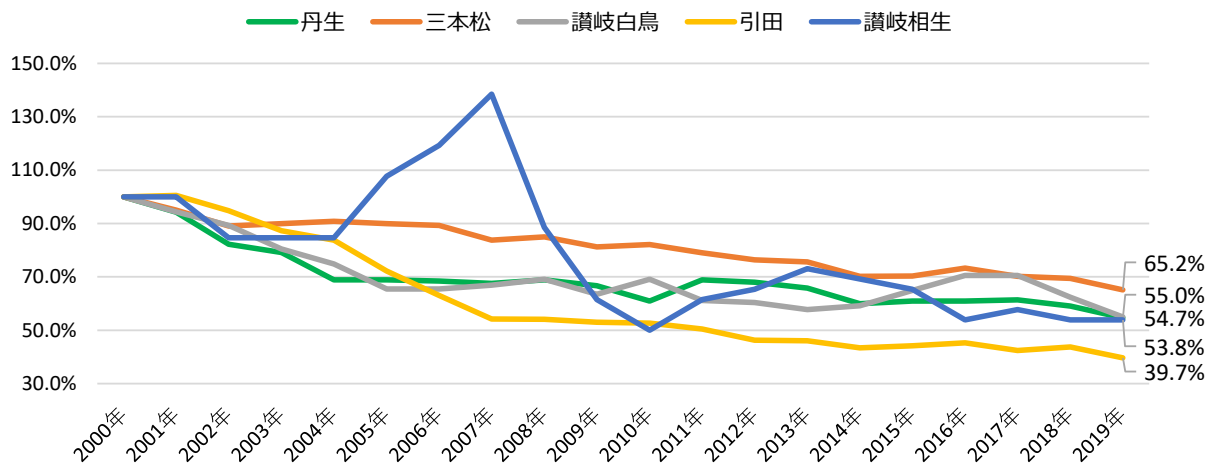
	乗車人員 (人 / 日)		
	普通	定期	計
高 松	6,450	6,526	12,976
昭 和 町	150	392	542
栗林公園北口	89	332	421
栗 林	315	808	1,123
木 太 町	94	287	381
屋 島	87	532	619
古 高 松 南	46	178	224
八 栗 口	38	187	225
讃 岐 牟 礼	33	218	251
志 度	260	714	974
オレンジタウン	19	100	119
造 田	43	199	242
神 前	52	382	434
讃 岐 津 田	69	436	505
鶴 羽	15	64	79
丹 生	20	103	123
三 本 松	126	557	683
讃 岐 白 鳥	34	160	194
引 田	45	189	234
讃 岐 相 生	2	12	14
阿 波 大 宮	1	2	3
板 野	114	335	449
阿 波 川 端	18	55	73
板 東	51	136	187
池 谷	20	49	69
勝 瑞	284	931	1,215
吉 成	89	237	326
佐 古	215	641	856
徳 島	3,675	4,414	8,089
計	12,454	19,176	31,630

出典：四国旅客鉄道(株)



出典：四国旅客鉄道(株)

図 20 市内鉄道駅の 1 日平均乗車人員の推移(市内 5 駅の合計)

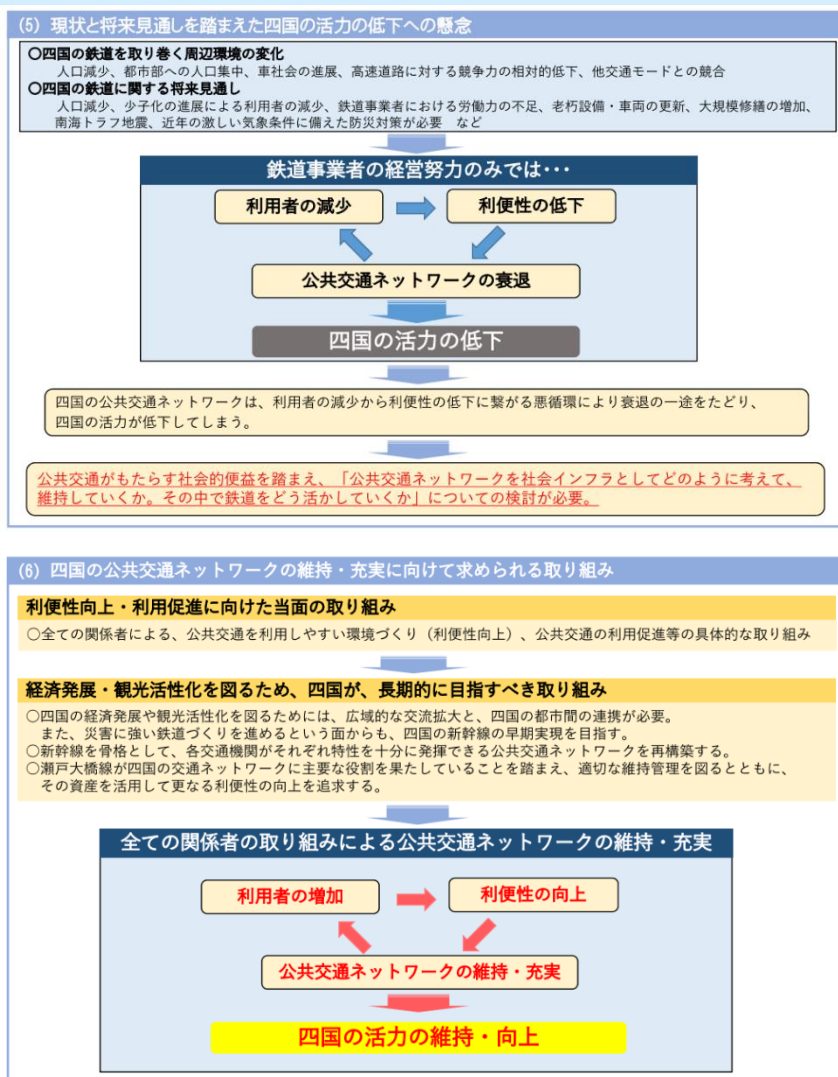


出典：四国旅客鉄道(株)

図 21 市内鉄道駅の 1 日平均乗車人員の推移(各駅 2000 年を 100%とした場合)

(c) 事業環境

- 四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱにおいて、四国の鉄道が極めて厳しい状況におかれており、今後の四国の公共交通ネットワークのあり方について中間提言がなされました。



出典：四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ 中間整理

図 22 今後の四国の公共交通ネットワークのあり方

(d) その他

- 高徳線において 2700 系車両や 1500 型車両の導入を行う等、車両のバリアフリー¹化が進められている一方、ホームまでの動線等、駅施設のバリアフリー化は遅れている状況です。
- トイレは車両への設置を推進しており、高徳線を運行するほぼ全ての車両に水洗のトイレが設置されています。

¹ バリアフリー：障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的、心理的、制度的、情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者、障がい者等が公共交通機関等を円滑に利用できるようにすることを指す。

4.2.2 高速バス・路線バス

(a) 運行状況

■高速バス

- 関東や東海、関西、中国、九州の各方面に高速バスが運行しています。
- 市内には高速大内バスストップ、高速引田バスストップの 2 か所の停留所が存在しますが、一部停車しない路線があります。
- いずれのバスストップにも無料の駐車場があります。



図 23 高速バスの運行状況



図 24 高速バス車両及び高速バスの停留所

■路線バス

- 大川自動車(株)が引田～高松間に引田線を、五名～白鳥・三本松間に五名福栄線を運行しています。
- 徳島バス(株)が翼山温泉～鳴門駅間に引田線を運行しています。

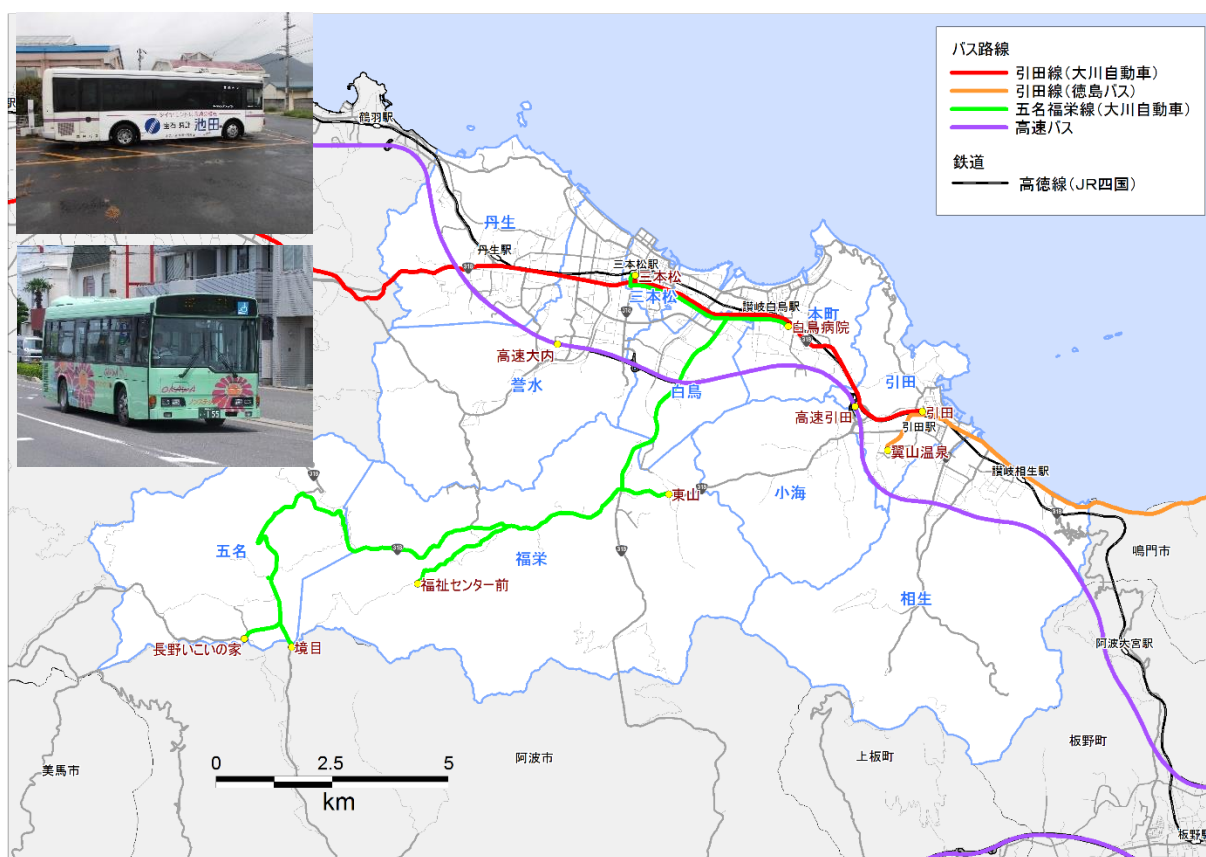


図 25 路線バス路線網

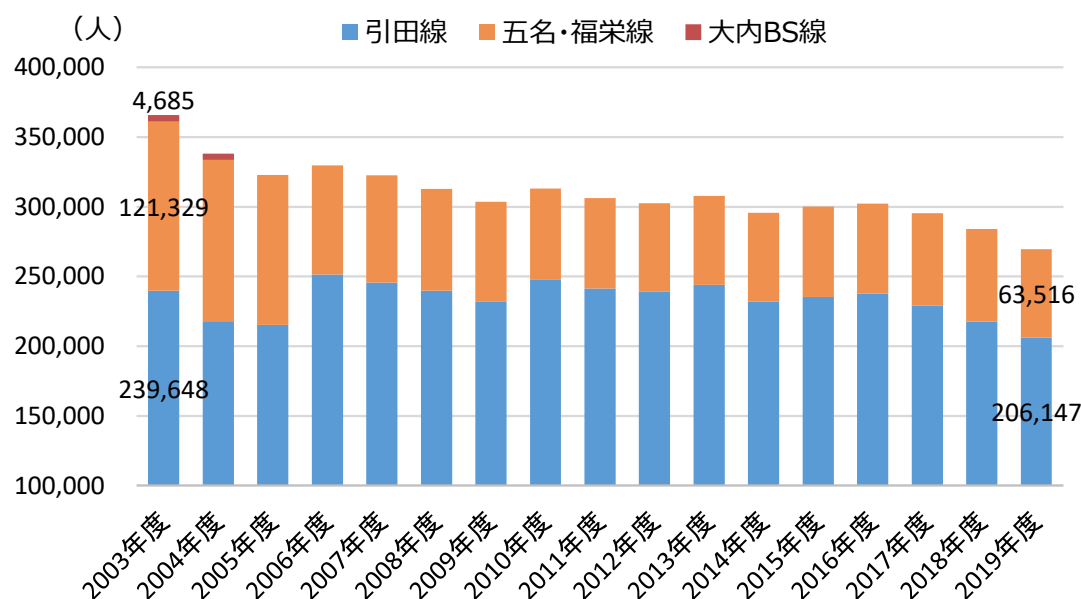
表 6 市内を運行する路線バスの運行状況(2020 年 10 月現在)

ID	運行事業者	路線	起終点・経由地等	平日 運行回数	土日祝 運行回数	関係市町
1	大川自動車(株)	引田線	引田・三本松～高松駅	14.0	8.0	さぬき市 三木町 高松市
			引田・三本松～さざんか荘	1.0	—	
			さざんか荘～高松駅	3.0	—	
			引田～三本松	3.0	—	
			三本松～高松駅	2.0	—	
			引田～大川バス本社	—	1.0	
2	大川自動車(株)	五名 福栄線	境目～白鳥病院・三本松	3.0	1.0	阿波市
			三宝寺～白鳥病院・三本松	4.0	—	
			福祉センター前～白鳥病院・三本松	5.0	4.0	
3	徳島バス(株)	引田線	翼山温泉・引田駅前～鳴門駅	8.5	11.0	鳴門市
			翼山温泉・引田駅前～鳴門駅(鳴門病院玄関前経由)	2.5	—	
			引田駅前～鳴門駅	1.0	1.0	

出典：大川自動車(株)、徳島バス(株)

(b) 利用状況

- 五名福栄線は 2003 年度から 2018 年度の間で利用者が約半分まで減少しています。
- 引田線も 2003 年度から 2018 年度の間で利用者が約 1 割減少しています。

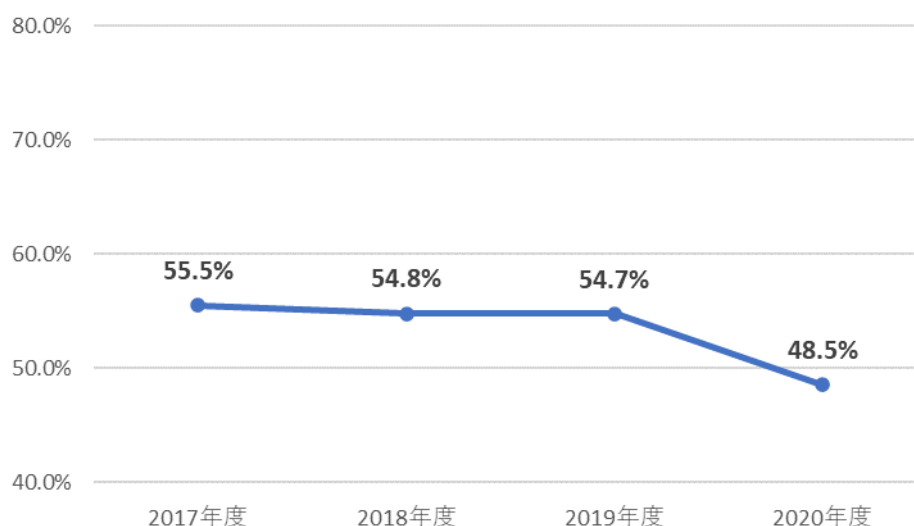


出典：大川自動車(株)

図 26 本市における路線バス利用者数の推移

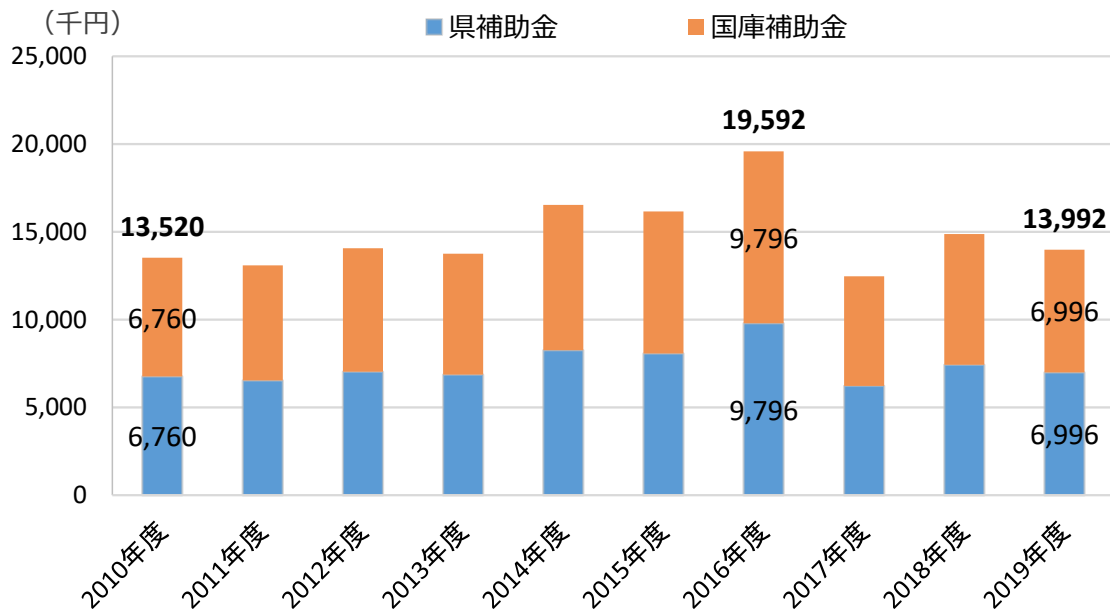
(c) 収支状況と行政による支援

- 市内を運行する大川自動車の路線の収支率は近年 50% 前後で推移しています。
- 国及び県は、複数市町村間を運行する地域間幹線バス路線の維持・存続を図るため、大川自動車引田線に対して補助を行っています。
- 国及び県の補助額は、2016 年をピークに、年間 1400 万円前後で推移しています。



注)各年度の期間は前年 10 月 1 日から当該年度 9 月 30 日まで
出典：大川自動車(株)

図 27 大川自動車引田線・五名福栄線の収支率(2 路線の合算値)の推移



注)各年度の補助期間は前年10月1日から当該年度9月30日まで
出典：香川県

図 28 大川自動車引田線への国・県の補助額

(d) 福祉バス制度

- 本市では、福祉バス制度(福祉施策)として、高齢者、障がい者と難病患者の移動支援のため、大川自動車(株)が運行する路線バスの運賃の一部を助成しています。
- 毎年度、大川自動車(株)と市の間で委託契約を結び、委託金額から利用者負担分(1乗車100円)を差し引いた額を市が負担しています(年間1900万円程度)。
- 近年、福祉バス制度の対象者は増加傾向にあるものの、制度の利用者数は減少傾向にあります。

福祉バス制度

■ 利用条件

東かがわ市内に住所があり、下記のいずれかの条件を満たす方

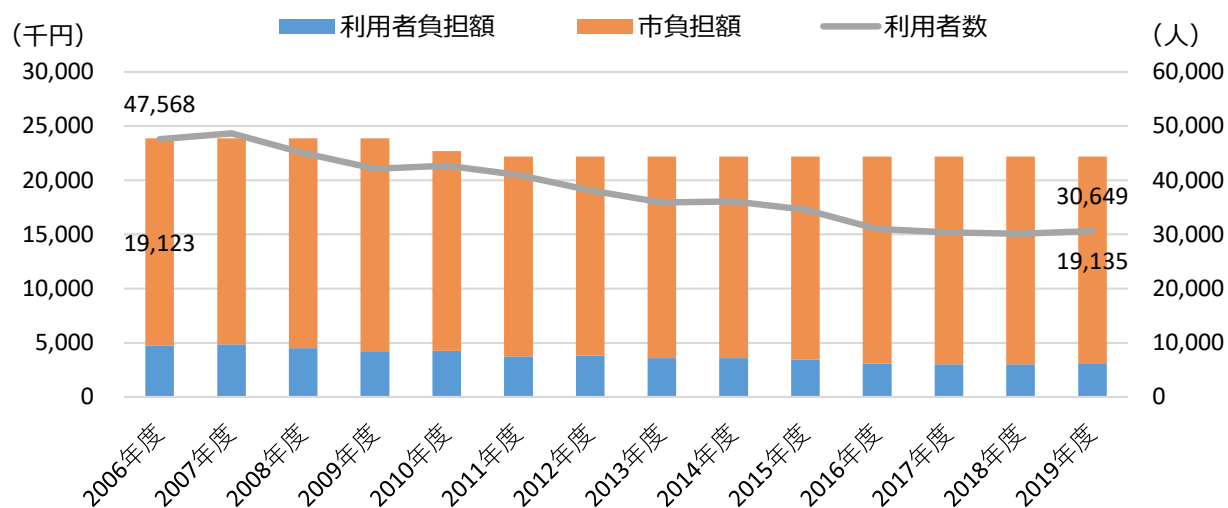
- ・70歳以上
- ・難病患者である
- ・身体障害者手帳(1～4級)、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかを持っている

■ 運賃・利用方法

- ・市内における大川自動車(株)の路線バス(引田線・五名福栄線)の運賃が100円に
※大川自動車(株)引田線で市外まで利用する場合は、久保田バス停からの普通運賃が必要
- ・降車時に「東かがわ市福祉バス資格者証」を運転士に見せ、利用券と100円を運賃箱に投入

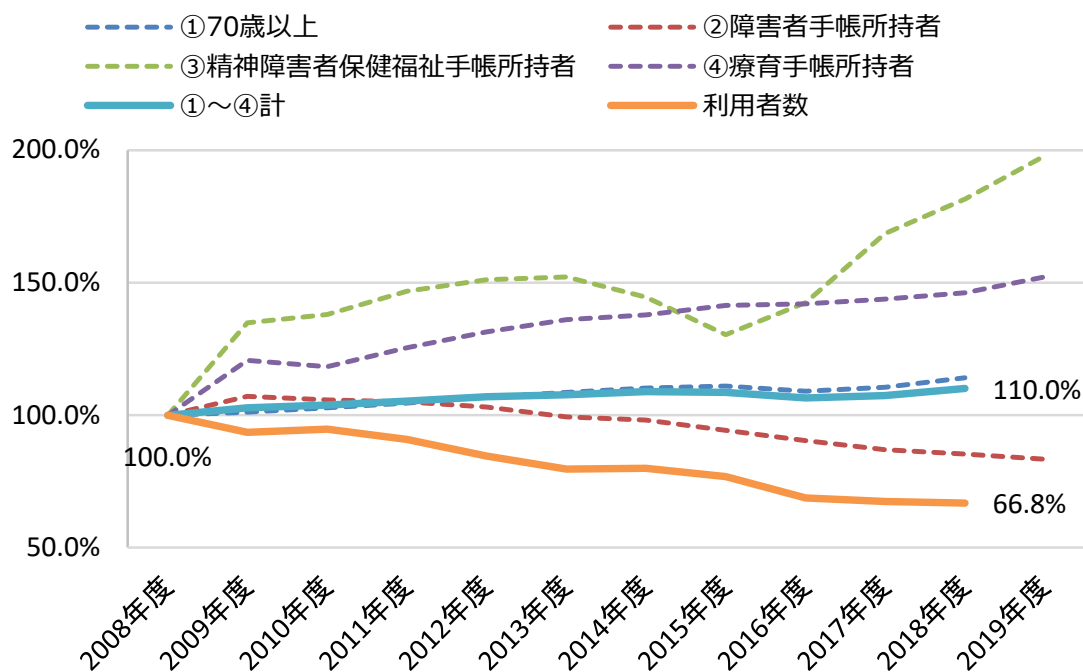
■ 資格者証の交付申請

- ・写真(サイズ縦3cm×横2.5cm 概ね一年以内に撮影したもの)と利用条件を確認できるもの(保険証など)が申請時に必要
- ・申請窓口は福祉課、市民課、引田窓口、大内窓口、福栄出張所、五名出張所



出典：東かがわ市

図 29 福祉バス制度に係る利用者数と市負担額の推移



注)実際には①～④の条件に重複して該当する人がいるため、①～④の合計は参考値であり、福祉バス制度の対象者数の総数を示すものではない

出典：東かがわ市

図 30 福祉バス制度の対象者と利用者数の推移

4.2.3 タクシー

(a) 営業状況

- タクシー営業所は白鳥地区と福栄地区に存在しますが、車両の待機場所は主に沿岸部に立地しています。
- 市内で計 23 台のタクシー車両が登録されているものの、運転士不足等により実際に稼働しているのはその 2/3 程度に留まっています。

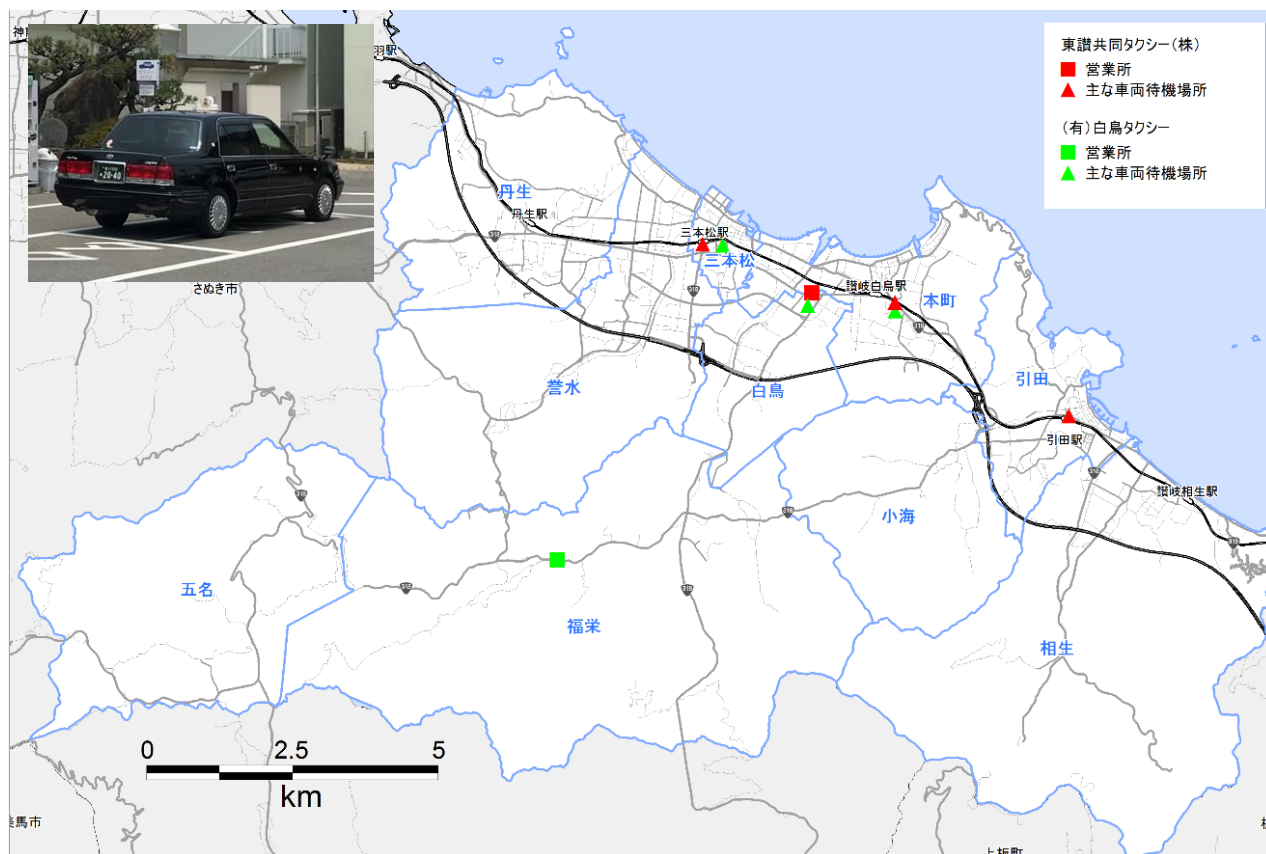


図 31 市内のタクシー営業所分布と車両待機場所

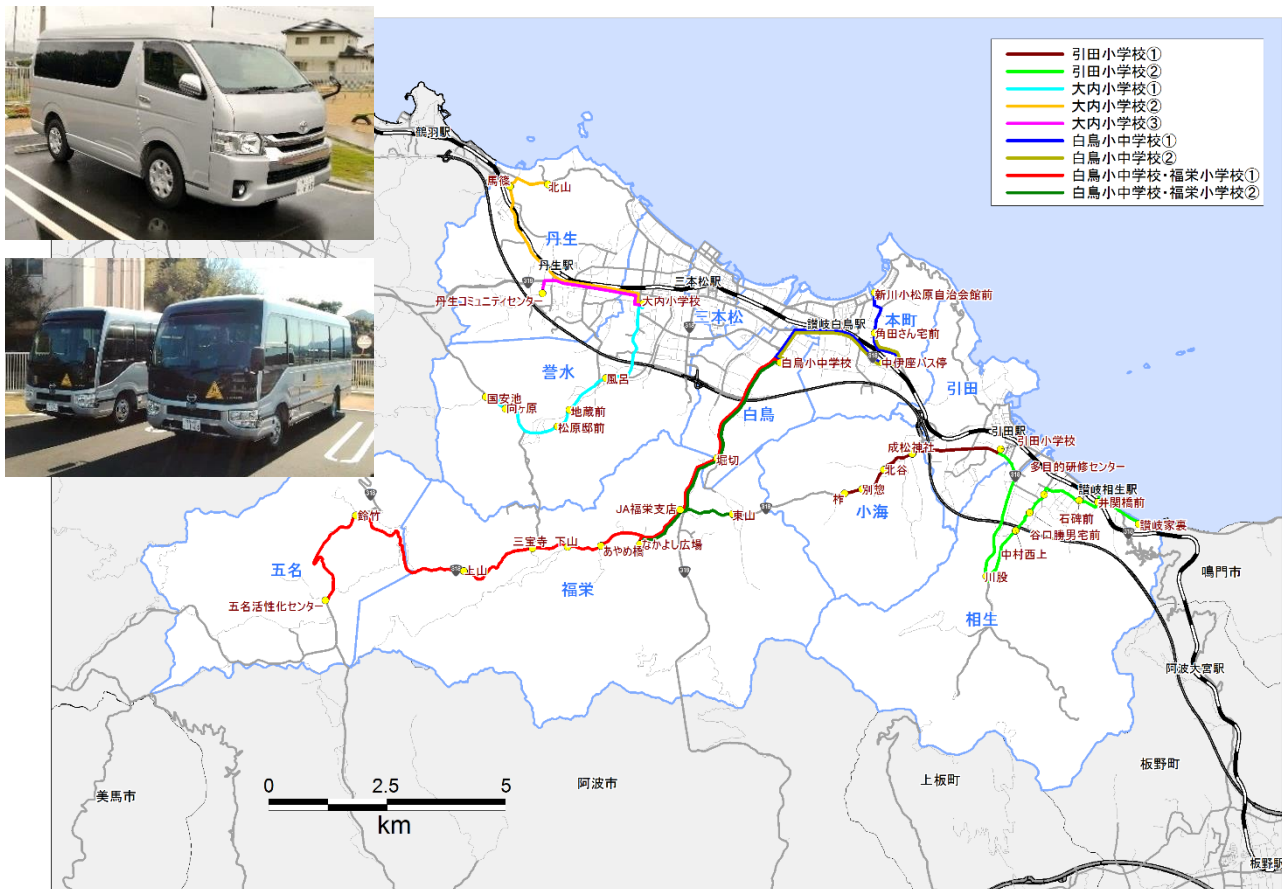
表 7 各タクシー事業者のサービス概要

事業者	東讃共同タクシー株式会社	有限会社白鳥タクシー
営業時間	6 : 30 ~ 24 : 20	5 : 00 ~ 26 : 00
主な車両 待機場所	JR 三本松駅 JR 引田駅 白鳥病院	白鳥タクシー南新町待機場 マルナカ白鳥店 白鳥病院
車両台数	計 11 台 (特大 : 1 台、中型 : 9 台、小型 : 1 台) 稼働は 6 台/日程度	計 12 台 (特大 1 台、中型 6 台、小型 5 台) 稼働は 8 台/日程度
運転士の人数	9 名 (2019 年 9 月時点)	14 名 (2019 年 9 月時点)
備考	高松空港シャトル便の設定あり (市内から運賃定額大人 1 人 5000 円)	運賃の遠距離割引あり (5000 円を超えた部分は半額)

出典 : 交通事業者ヒアリング調査 (令和元年度)

4.2.4 その他の運送サービス

- 遠距離通学となる小中学生のために、市がスクールバス・スクールタクシーを運行しています。



出典：東かがわ市

図 32 スクールバス・スクールタクシーの運行状況(2020 年度)

4.3 交通結節点の概況

- 市内の主要な鉄道駅で路線バスと鉄道の結節がなされていますが、乗り継ぎ距離が長い、あるいは待合機能や交通機能が十分でない状況にあります。

三本松（JR 三本松駅最寄り停留所）

三本松（三本松駅前）



待合機能	待合室	○（駅構内）
	上屋	○
	ベンチ	○
	トイレ	○（駅構内）
交通機能	バス転回場所	○
	バス待機場所	-

三本松（総合案内所前）



待合機能	待合室	○
	上屋	○
	ベンチ	○
	トイレ	○（隣接する商業施設内）
交通機能	バス転回場所	-
	バス待機場所	○

見取り図



出典：国土地理院撮影 電子国土基本図（オルソ画像）（2007 年撮影）

引田（JR 引田駅最寄り停留所）

引田（大川自動車株）、引田駅前（徳島バス株）



待合機能	待合室	○
	上屋	○（片側のみ）
	ベンチ	○
	トイレ	○
交通機能	バス転回場所	-
	バス待機場所	○

JR 引田駅、引田駅前（徳島バス株）



見取り図



出典：国土地理院撮影 電子国土基本図（オルソ画像）（2014 年撮影）

第5章 東かがわ市の公共交通における問題点と課題

5.1 東かがわ市における公共交通の果たすべき役割

本市の特性やまちづくりの方向性等を踏まえると、本市において公共交通が果たすべき役割は、以下の3つに整理できます。

- 安全・安心で住み続けたいまちを持続的に支える
- 地域連携による経済・生活圏の形成に寄与する
- 魅力的でにぎわいのあるまちづくりに寄与する

5.2 問題点の整理

本市の公共交通の果たすべき役割と実際の公共交通の現状や各種調査結果を踏まえると、東かがわ市の公共交通の大きな問題点として、以下の3つが挙げられます。

①市民の日常生活におけるマイカー依存

高松自動車道や国道11号バイパスの整備をはじめとし、マイカーの利用環境が飛躍的に向上した一方、公共交通の利用環境には大きな変化が無く、結果として公共交通の利便性が相対的に下がる結果となり、市民の日常生活におけるマイカー依存が極端に高まっています。

②交通空白地²の存在

乗合型の公共交通(鉄道・路線バス)でカバーされている場所は幹線道路沿線に限られており、山間部や沿岸部を中心に多くの交通空白地が残されています。

③担い手の不足

担い手不足が全国的に叫ばれている路線バス・タクシーだけでなく、鉄道も運行の担い手となる運転士の確保が困難になりつつあります。

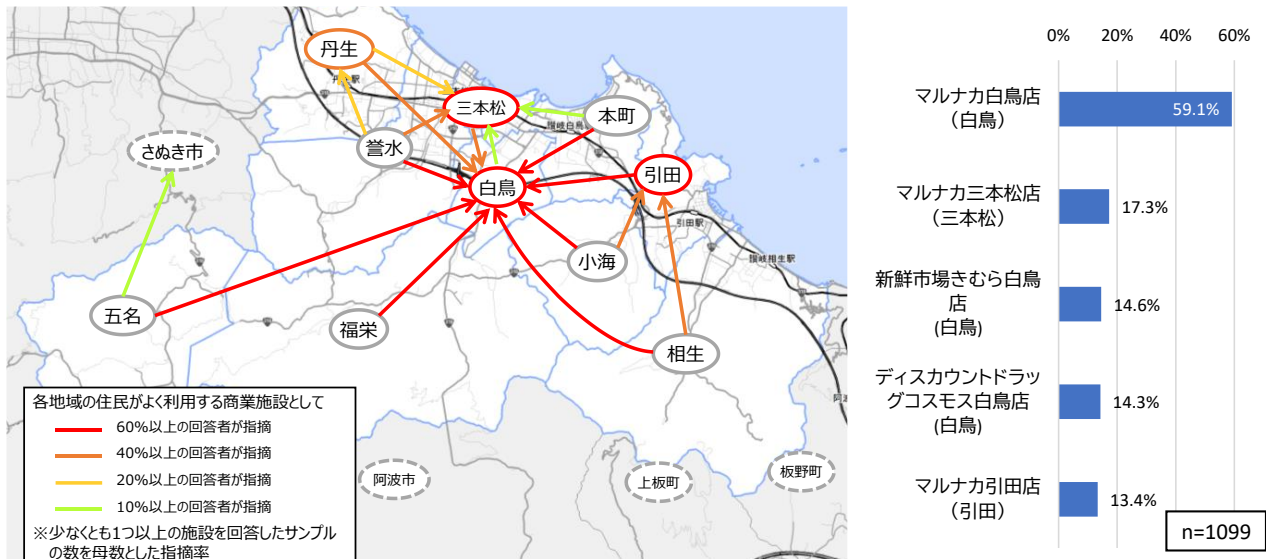
これらの大きな問題点を踏まえつつ、詳細に問題点を整理すると、以下のとおりとなります。

問題点① まちが拡散し移動需要が分散的に発生するため、公共交通による対応が難しい状況にある

まちの拠点が不明確であるため、移動の目的地となる施設や居住地が拡散傾向にあり、移動需要もバラバラで集約しづらく、公共交通による効率的な対応が難しい状況(公共交通の維持が困難)となっています。

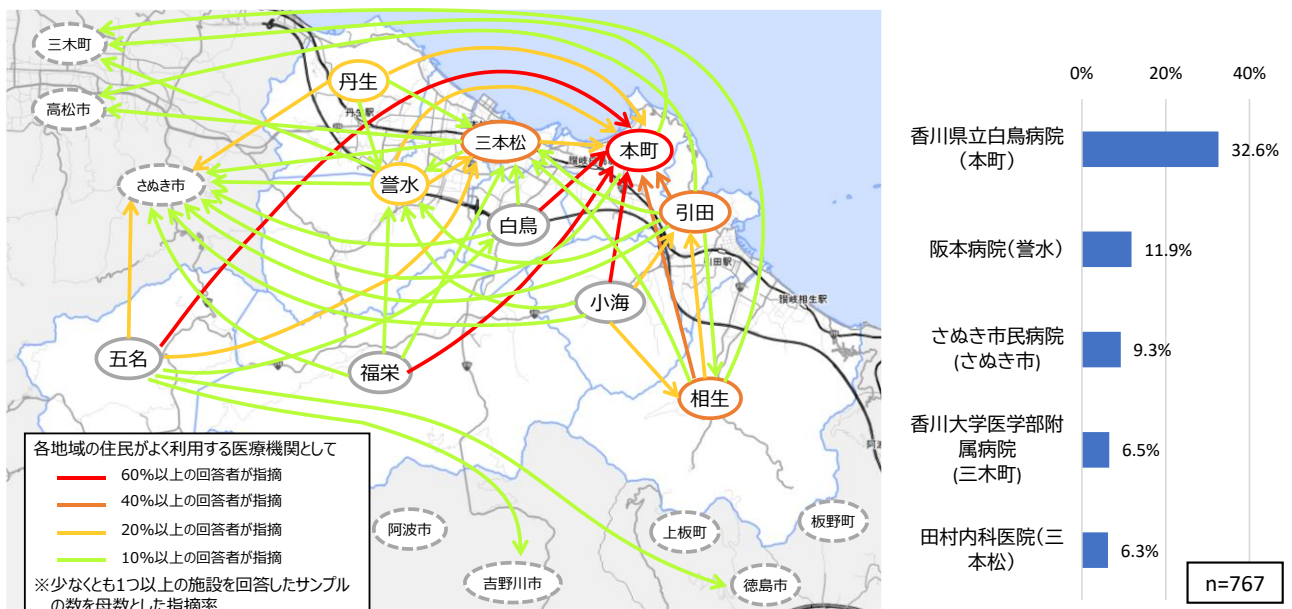
- 買い物は白鳥地区、通院は県立白鳥病院を中心にニーズが分散している状況です。(図33、図34)
- さぬき市や高松市など隣接市町への移動ニーズ(通勤通学や通院)がみられます。(図33、図34)
- バスがあれば便利になる場所は、丹生や誉水の施設が挙げられています。(図35)
- 高齢者や高校生といった運転免許を持たない人は、家族等による送迎を利用している状況です。(表8)
- 丹生～讃岐白鳥駅周辺の人口が一様に減少し、人口増減箇所が点在していることから、居住地が拡散傾向にある状況です。(図36、図37)

² 交通空白地：交通空白地に明確な定義はないが、路線バスが運行していない地域、既存のバス停から離れている地域のこと。



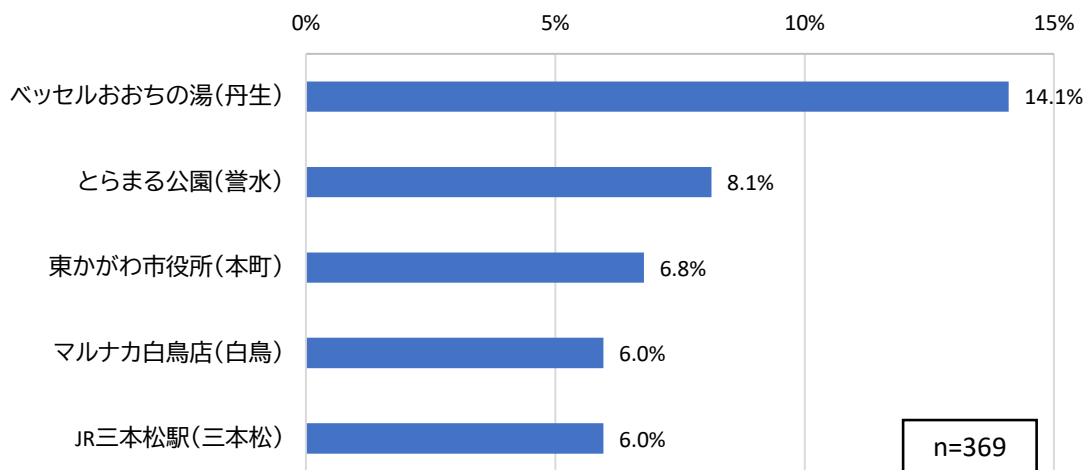
出典：おでかけとまちづくりに関するアンケート調査（令和元年度）

図 33 各地域の住民がよく利用する商業施設の所在地（市民アンケート調査）



出典：おでかけとまちづくりに関するアンケート調査（令和元年度）

図 34 各地域の住民がよく利用する医療機関の所在地



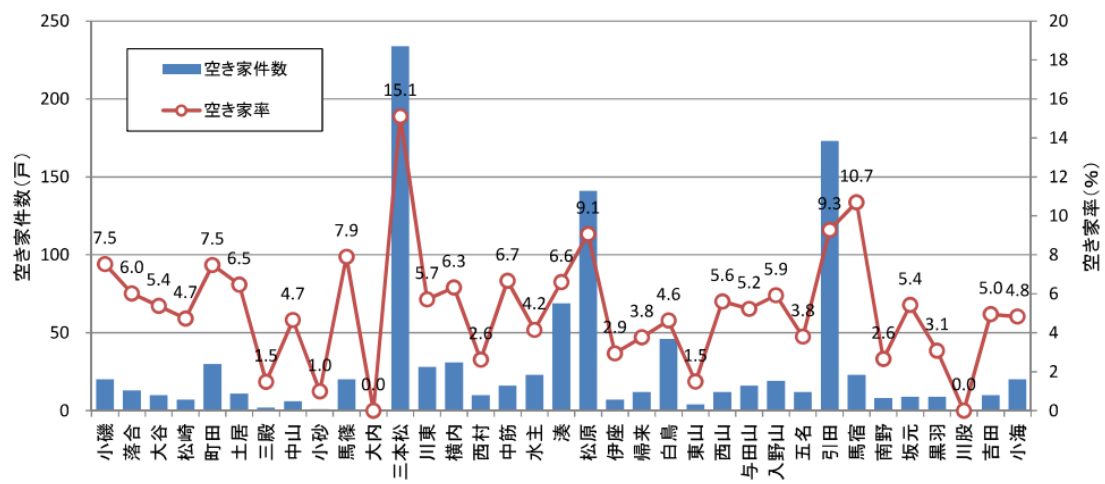
出典：おでかけとまちづくりに関するアンケート調査（令和元年度）

図 35 バスがあれば便利になる場所

表 8 送迎に関する意見

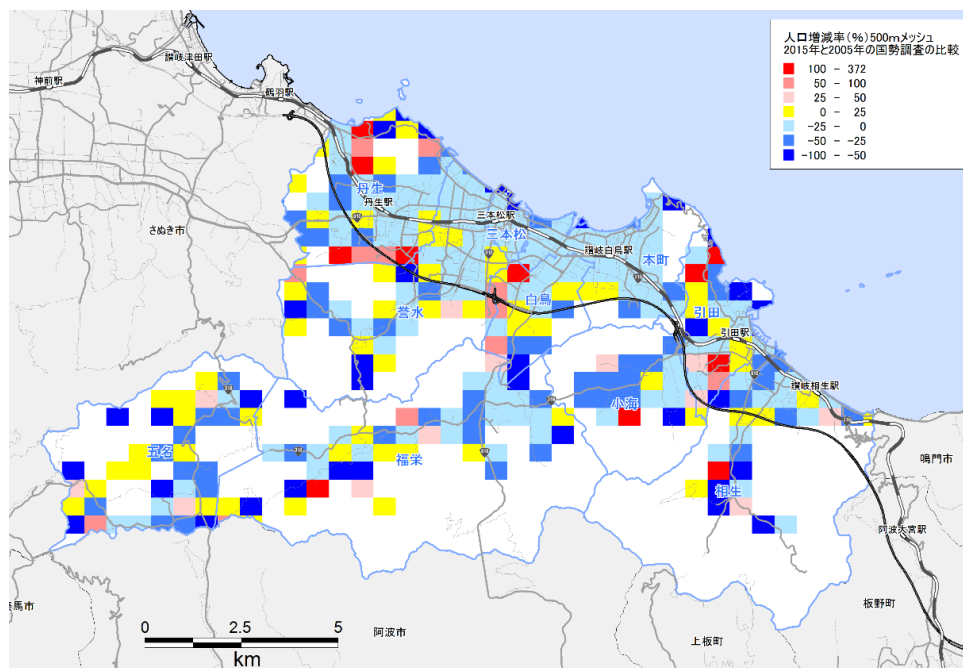
免許や車を持たない人の送迎	✓ 車が無い人は家族や友人に送迎してもらっている（小海） ✓ みづいり診療所は送迎者を出していて車で送迎してくれる（白鳥・福栄） ✓ 運転免許を持たない人は、身内等による送迎、タクシー利用、乗りあわせて買い物に行くようにしている（白鳥）
高校生の通学送迎	✓ 福栄は高校生があまりいないが、祖父母が三本松駅まで送迎している人が多い（福栄） ✓ 高校生は駅まで自転車で行って、鉄道で通学している（引田） ✓ 高校生は引田駅まで自転車か家族の送迎で通学している（相生） ✓ 高校生は親が送迎しなければならない（五名） ✓ 誉水では中学生は自転車、高校生は親の送迎で通学している（誉水）

出典：コミュニティ協議会等ヒアリング調査（令和元年度）



出典：東かがわ市空き家等対策計画

図 36 大字別空き家件数、空き家率



出典：国勢調査

図 37 2015 年と 2005 年時点を比較した東かがわ市内の人口増減率

問題点② まちの形態や人々のニーズの変化に公共交通網が対応できていない

施設の立地・統廃合（白鳥の商業施設周辺の開発等）や道路等のインフラ整備（高松自動車道の整備等）、人々の趣向の変化等に公共交通が対応しきれていない状況にあります。特に鉄道はマイカーに対する優位性を失っていると言えます。

- よく行く買い物先への移動手段は、車の割合が最も高く、路線バスや鉄道の割合は極めて低い状況です。（図 38）
- 南部の幹線道路から離れた場所や、沿岸部を中心に人口が集積していても駅やバス停から離れた地域があります。（図 39）
- 長い距離を歩くのが大変で移動に困っているという意見が寄せられており、移動支援策として「自宅や目的地の近くまで移動できる施策」や「安く移動できる施策」のニーズが高くなっています。（図 40）
- 特急列車の本数が増えた一方、普通列車の本数は少なくなったことから、主に普通列車を利用する住民から「普通列車の本数が少なく、所要時間が長い（特に三本松駅以东）」との意見が挙がっています。（表 9）
- 路線バス五名福栄線は市外への通学・通勤を想定したダイヤになっていない状況です。（表 9）

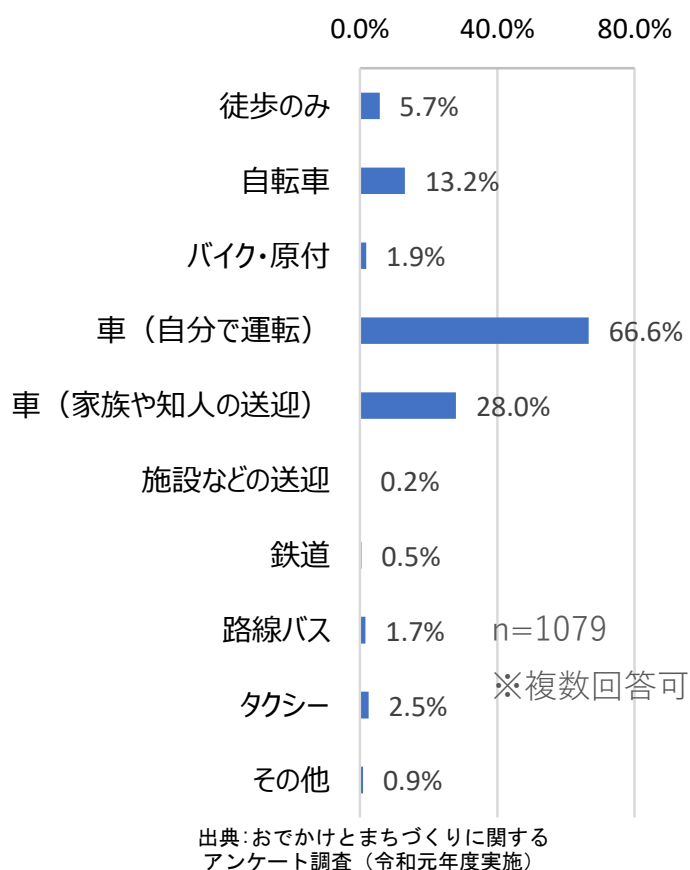


図 38 よく行く買い物先への移動手段

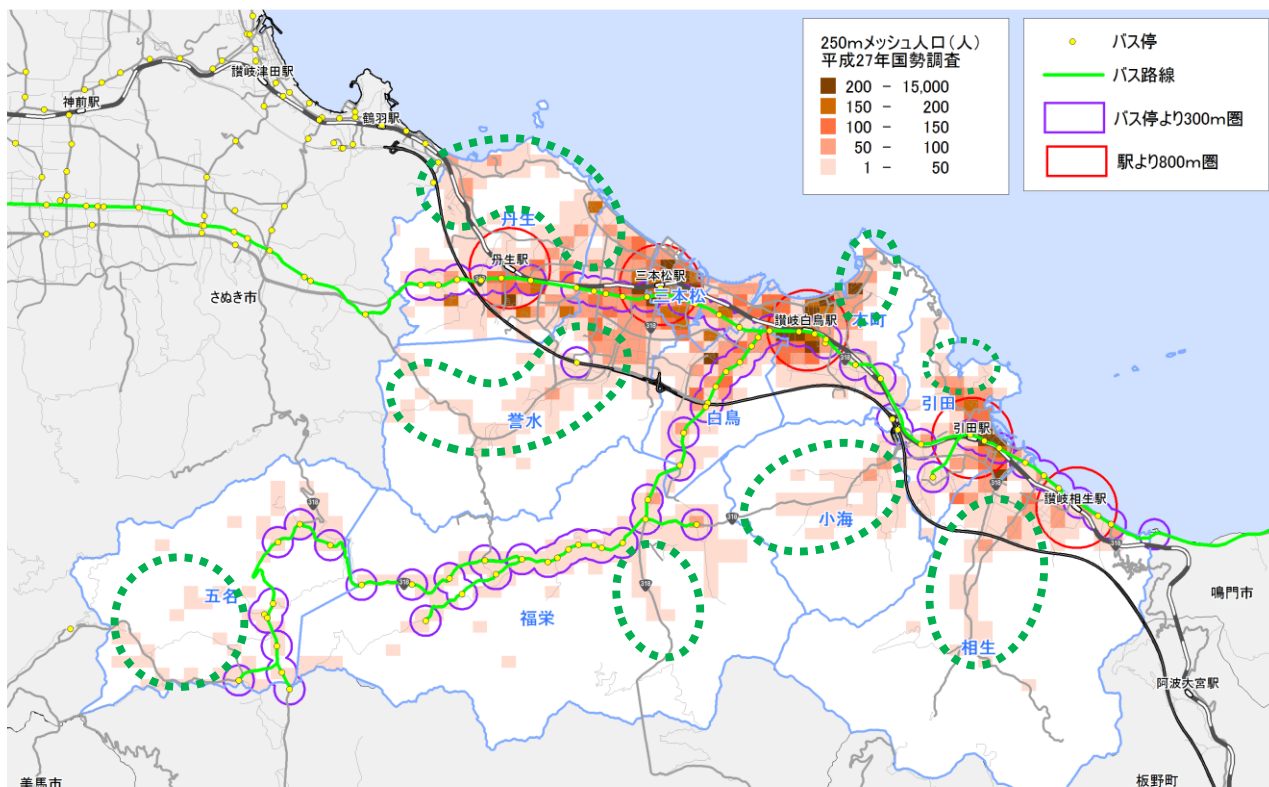
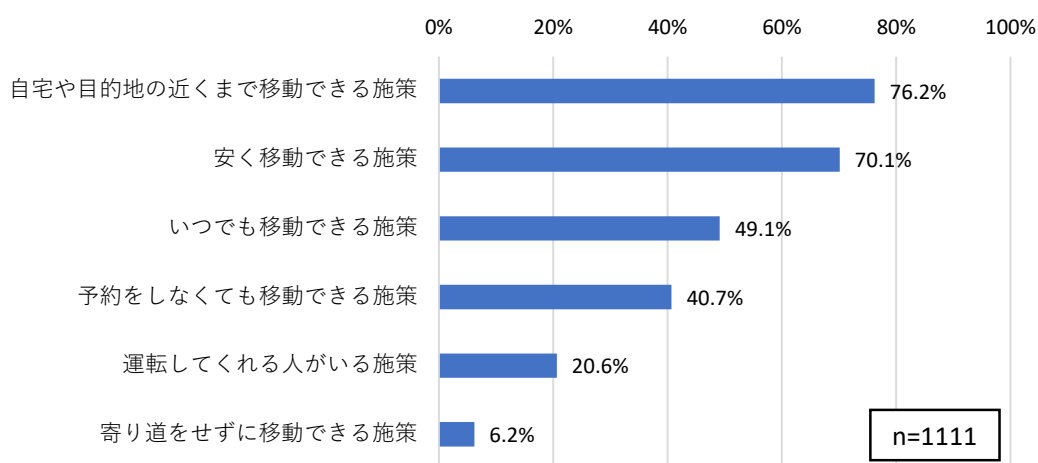


図 39 駅やバス停から離れた地域



出典: おでかけとまちづくりに関するアンケート調査 (令和元年度)

図 40 地域に必要な施策

表 9 鉄道の所要時間、バスのダイヤ・乗り継ぎに関する意見

鉄道	✓ 普通列車の本数が少なく時間がかかる。高松までの移動に1時間以上かかる。(白鳥) ✓ 特急列車が優先なので、普通列車の所要時間が長い。三本松駅まで車で迎えに来てもらうようにしている。(小海)
バス	✓ 今のバスダイヤは市外への通勤・通学を想定したダイヤ設定・乗継になっていない。(福栄) ✓ 高校生の通学に関してさぬき市コミバス(大窪寺方面)と連携してほしい。(五名) ✓ 高校生は丹生駅まで自転車で行き、鉄道やバスに乗り継いで通学している。(丹生) ✓ 徳島バス引田線を引田駅で鉄道に接続させるようにしてほしい。(引田)

出典: コミュニティ協議会等ヒアリング調査 (令和元年度)

問題点③ 公共交通を「新たな利用者」に利用してもらうための環境整備ができていない

公共交通を利用しようとしても利用しづらかったり、そもそも利用の仕方が分からなかったりするなど、新たな需要を受け入れる環境が整っていない状況です。

- 鉄道やバスの乗り方が分からないという意見が多く挙がっています。(表 10)
- 乗り継ぎダイヤの調整や案内サインといったソフト面の連携の他、乗り継ぎのための結節点整備といったハード面の連携も含め、モード間の連携が充分ではない状況です。(表 10)
- 鉄道事業者は、維持管理の大変さから車両へのトイレ設置を推進しており、高德線を運行するほぼ全ての車両に水洗トイレが設置されている一方、市民からは駅舎へのトイレの整備を望む声もあります。(表 10)
- タクシーが混みあう時間帯は、呼ぼうとしても待ち時間が発生する場合があります。(表 10)
- 市内のバス路線が Google マップの経路検索に未対応で、乗継情報が検索できない状況です。(図 41)
- しろとり動物園やベッセルおおち等、公共交通によるアクセスが困難な観光地が存在しています。(図 42)
- 引田地区には観光地が集積をしているものの、それらを周遊する公共交通の整備がなされていない状況です。(図 42)
- 同一名称のバス停がある等、情報提供に分かりくい面があります。(図 43)
- 福祉バス制度の周知が不足している状況です。(図 44)
- 南部の幹線道路から離れた場所や沿岸部を中心に人口が集積していても駅やバス停から離れた地域があります(p35 より再掲)。

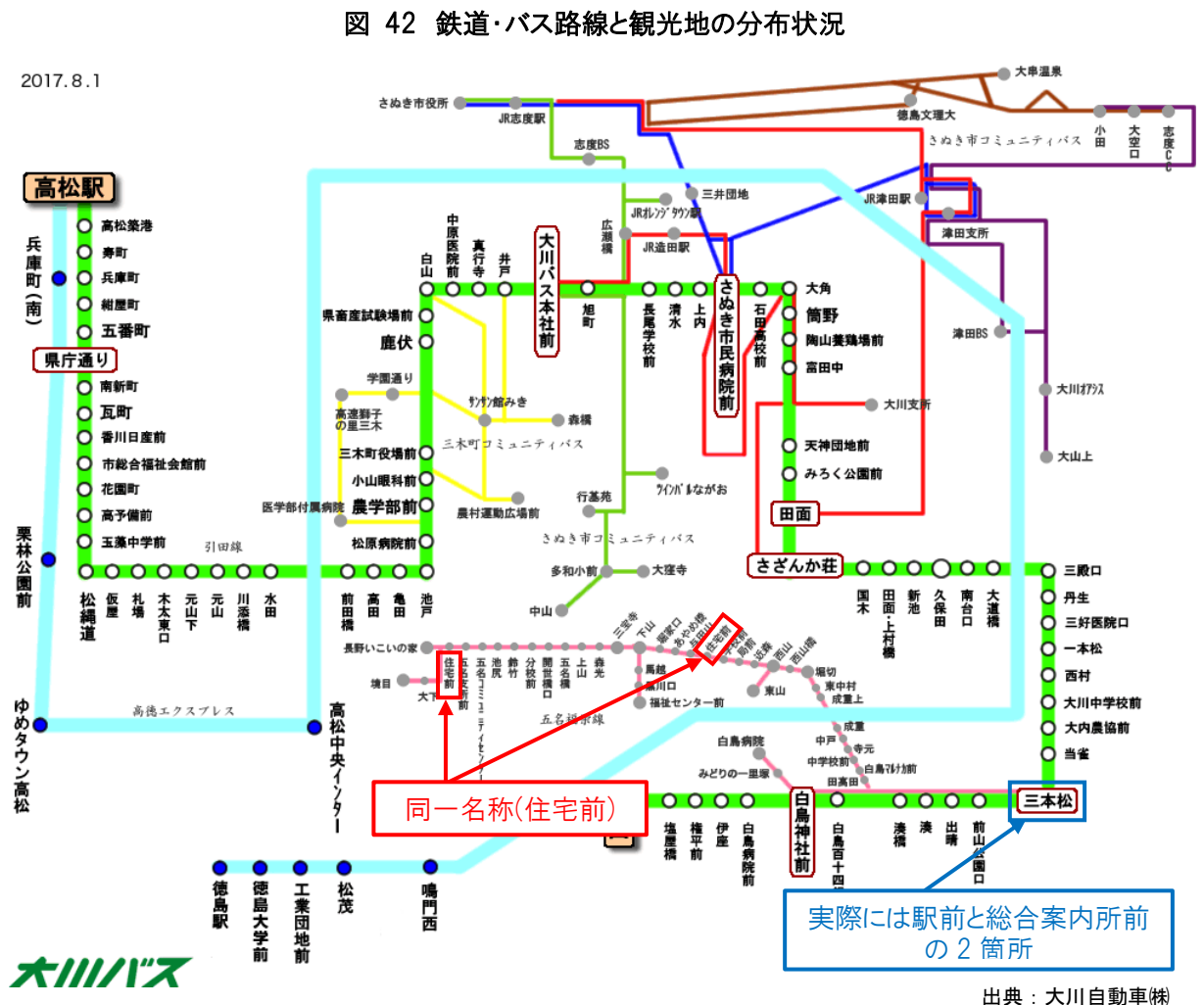
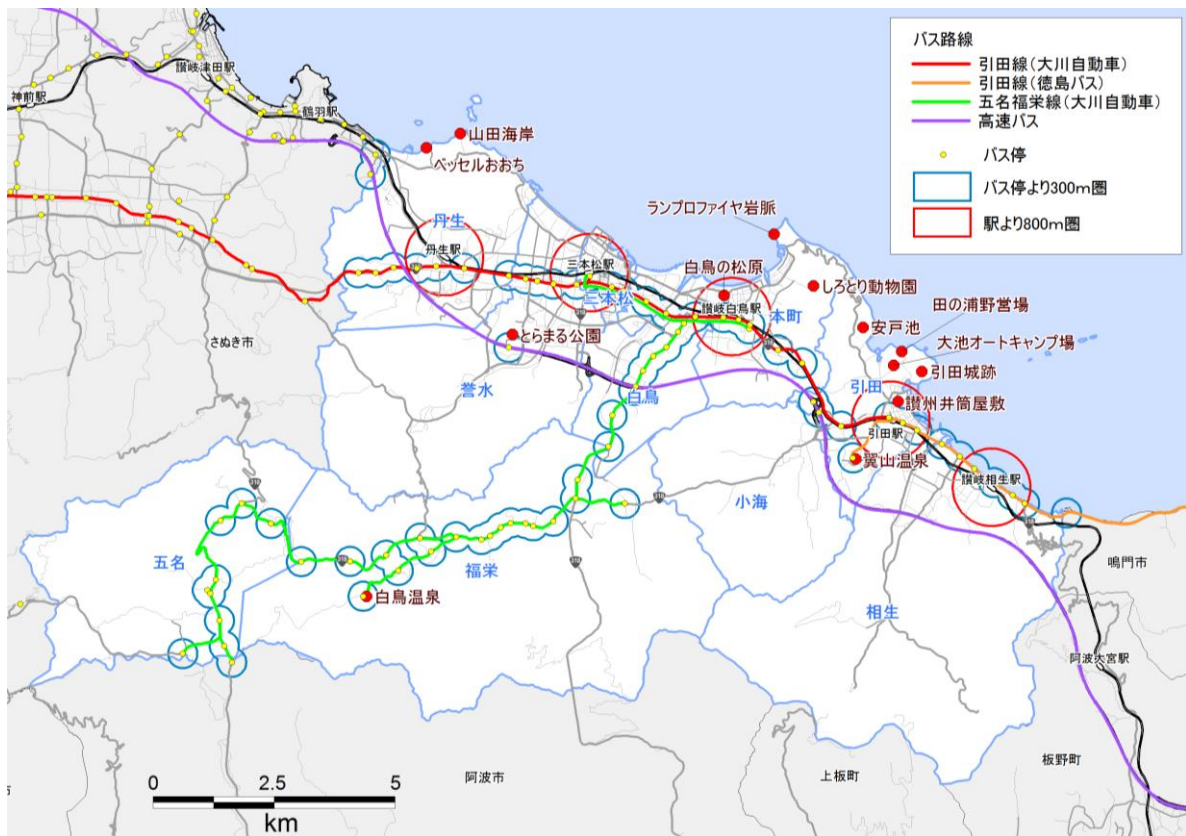
表 10 公共交通の改善点に関する意見

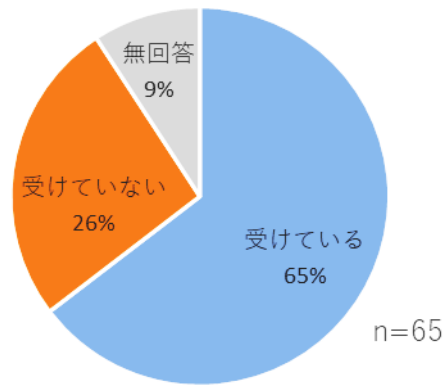
鉄道	✓ バスの乗り方は分かるが、鉄道の乗り方が分からない（福栄） ✓ 丹生駅は跨線橋がありバリアフリーではないので高齢者は使えない（丹生） ✓ 讃岐白鳥駅に時計やトイレがなく使いづらい（本町）
バス	✓ 今のバスダイヤは市外への通勤・通学を想定したダイヤ設定・乗継になっていない（福栄） ✓ 徳島バス引田線を、引田駅で鉄道に接続させるようにしてほしい（引田）
タクシー	✓ タクシーを呼んでもなかなか来てくれない（特に午前中）（相生・三本松） ✓ 昼すぎの利用が少ないと聞くので有効活用できれば（小海）

出典：コミュニティ協議会等ヒアリング調査（令和元年度）



図 41 Google マップへの対応状況





出典:路線バス利用者アンケート調査(令和元年度)

図 44 路線バス利用者の福祉バス資格者証の交付有無【70 歳以上のみ集計】

問題点④ 交通事業者の運行の担い手が不足しており、新たなサービスの提供が困難

南部や沿岸部を中心に自宅や目的地からバス停までが遠い地域が存在し、バス停までの移動手段の確保が求められています。しかしながら、タクシー事業者では運行の担い手不足が顕著であり、デマンド等の新たなサービスを担うことができるか、不透明な状況です。一方で、一部の地域では、自分たちで移動手段確保を行うための検討を始めており、タクシーや路線バスとの役割分担も含めた検討が必要です。また、鉄道に関しても大量退職時代を迎え、乗務員不足が深刻化しています。

- 運転士不足により、路線の短縮や本数の削減、営業時間の短縮の可能性があります。(表 11、図 45、図 46)
- タクシーでは需要が集中すると待ち時間が発生する場合があります。(表 11)
- タクシー助成や乗合タクシー等をする場合でも、今後運転士が不足すれば対応が難しくなる場合があります。(表 11)
- コミュニティ協議会などでボランティア輸送をしたいという人もいる一方、事故等のリスクも懸念されています。(表 12)

表 11 交通事業者の運転士不足の現状

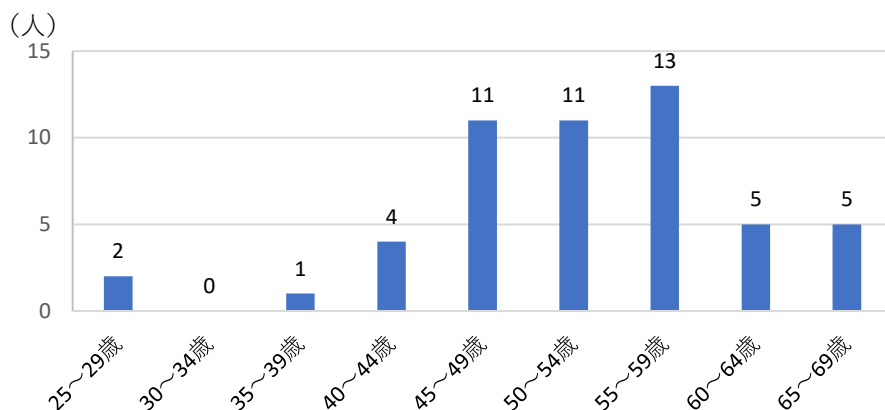
鉄道	✓ 国鉄改革を経ていびつな年齢構成である。 ✓ 大量退職時代を迎えて人材確保が大きな課題。乗務員不足も懸念。
バス	✓ 運転士不足と高齢化が進んでいる。 ✓ 路線の見直しが必要になる可能性がある。
タクシー	✓ 運転士不足と高齢化が進んでいる。 ✓ 朝を中心に配車を待っていただく時がある。 ✓ タクシー利用に対する行政の補助制度がでたら利用が増えると思うが、事業者がそれに対応しきれない可能性がある。

出典：交通事業者ヒアリング調査（令和元年度）



出典：大川自動車㈱

図 45 バス事業者の運転士数と不足人数(令和2年10月末現在)



出典：大川自動車㈱

図 46 バス事業者の年齢階層別運転士数(令和2年10月末現在)

表 12 移動手段確保策についての意見

サービス 内容等	✓ 理想は家の近くまで来てくれる移動サービスが良い。(相生) ✓ 毎週何曜日の朝何時に来てくれたら、買い物に連れて行ってあげる、というようなサービスがある といいのでは(白鳥) ✓ 地域ごとに週 1~2 日、曜日を決めてスーパーや病院などを回るような運用ができれば、効率的 なのでは(福栄) ✓ 例えば車両を市から貸与し、ボランティア輸送ができないか(三本松) ✓ デマンド型の「予約をする」行為は独居老人にとっては辛い、定時定路線型なら予約をしなく ても自由に乗れるので良いのではないか(誉水) ✓ 顔見知りの人が有償で送ってくれる仕組みがあれば、高齢者にも使ってもらいやすい(誉水) ✓ 商業施設や医療機関等が送迎をしてくれると良い(誉水) ✓ 自治会ごとに曜日を決めて運行するようなサービスなら良いと思う(丹生) ✓ スクールバスを上手く活用できないか。(引田) ✓ 小海や相生を含めて週に 1~2 回でも運行するバスがあればよい。(引田)
リスク	✓ ボランティア運転士をしてもよいという人もいるが、事故のリスクがあるので、躊躇してしまう。(相 生)

出典：コミュニティ協議会等ヒアリング調査（令和元年度）

問題点⑤ 地域により公共交通の整備状況に差があり公共交通に対するニーズが異なっている

バス停から離れた地域が各地でみられ、山間部と海側、旧市街地等では公共交通の整備状況に差があり、公共交通に対するニーズも異なっている状況です。

- 鉄道路線の北側エリアのうち、海沿いの居住地域（青破線）には、バスや鉄道の路線がなく国道沿線まで移動するには距離がある状況です。
- 鉄道路線の北側エリアのうち、旧市街地は、住宅が密集しており、路線バス等の乗り入れは難しい状況です。駅やスーパーへの距離は近い一方、短距離の移動手段が求められています。
- 鉄道路線の南側エリアのうち、国道沿線以外の山間部地域（緑破線）は、路線バスもなく、公共交通の空白地域となっています。
- 鉄道路線の南側エリアのうち、国道沿線には、バス路線はありますが、国道から少し離れた居住地域（ピンク破線）では、高齢者のバス停までの移動が問題となっています。

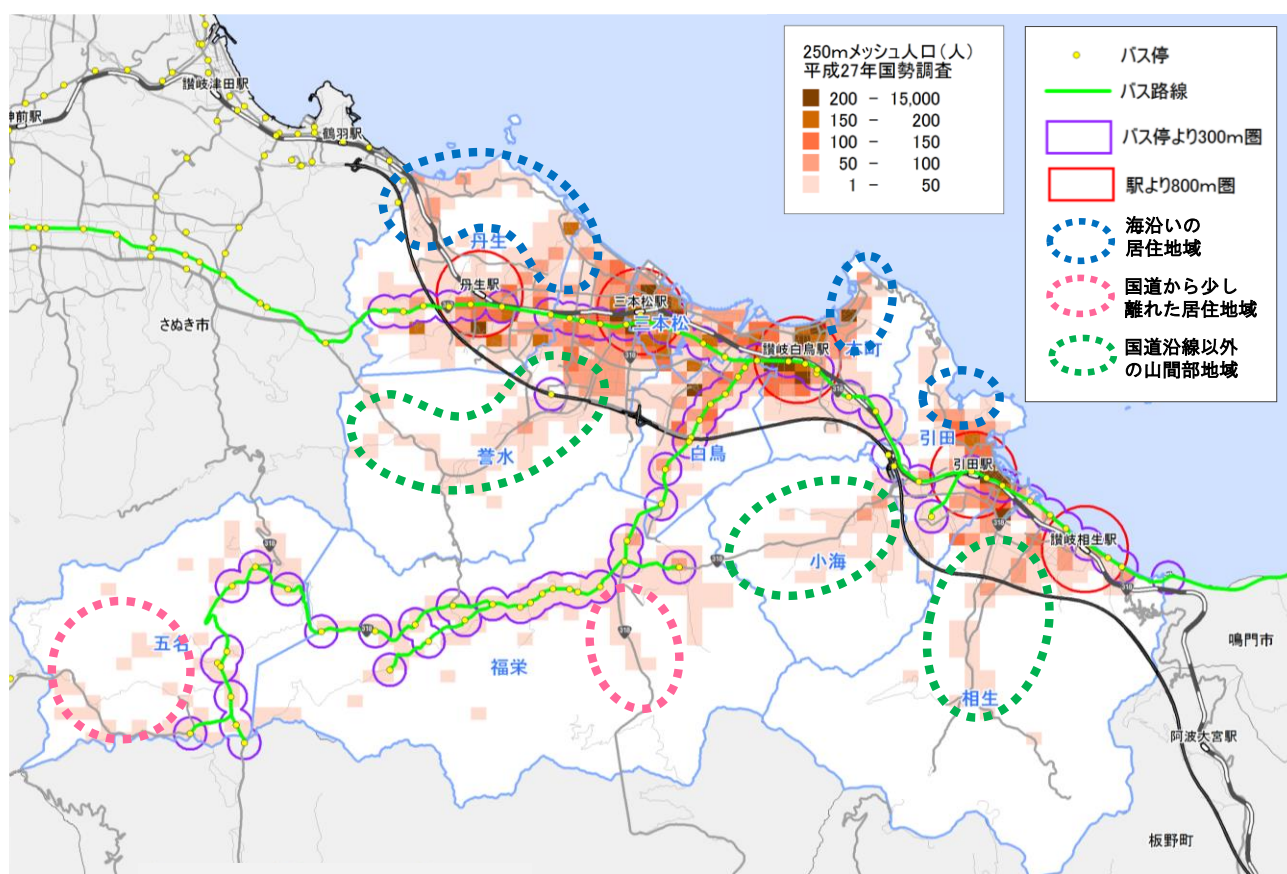


図 47 エリアごとの問題点・課題

5.3 課題の整理

本市における公共交通が果たすべき役割と本市の公共交通の現状、問題点等を踏まえ、地域公共交通網の課題を次のように設定します。

課題① まちづくりとの連携による持続可能性の向上

施設や居住地が拡散することを防ぎ、人々の趣向の変化に対応するためには、まちづくりと公共交通が緊密に連携できる体制を整える必要があります。コミュニティ拠点を活かしつつ施設や居住地を集約し、本計画と連携して「コンパクト・プラス・ネットワーク³」のまちづくりを目指していく必要があります。

課題② 公共交通及びその結節点に人々を惹きつける環境整備

持続可能な公共交通網を構築するためには、公共交通が使いやすい環境を整える必要があります。しかし、普段自家用車を利用している人たちにとっては、公共交通になじみがなく、「移動の選択肢」に公共交通が含まれていない可能性があります。そこで、公共交通が「移動の選択肢」に含まれるよう、ソフト・ハード両面から多面的に利用促進策を講じていく必要があります。

また、結節点とまちの拠点を連携させることで、まちの拠点の重要度が増し、公共交通を利用しない人たちにとっても拠点を利用する機会が増え、拠点の持続可能性が向上する可能性があります。そこで、公共交通そのもののみならず、拠点となりうる結節点での取組を進める必要があります。

これらを踏まえ、公共交通及びその結節点が、公共交通を使う人でも使わない人でも魅力的であり、人々を惹きつけられるような環境にしていく必要があります。

課題③ 役割分担を意識し、あらゆる方法・手段・資源をフル活用した移動手段の確保

公共交通網を持続可能なものとするためには、移動需要の量や内容等を踏まえ、それに対応した移動手段を確保する必要がありますが、交通事業者だけでは運行の担い手が不足しており、十分に対応できていない状況です。

そこで、主に交通空白地を中心に、交通手段の役割分担を意識しながら、自家用有償旅客運送事業(白ナンバー)やボランティアによる移動手段確保、あるいは自動運転等の新たな技術を活用した取組を進める必要があります。

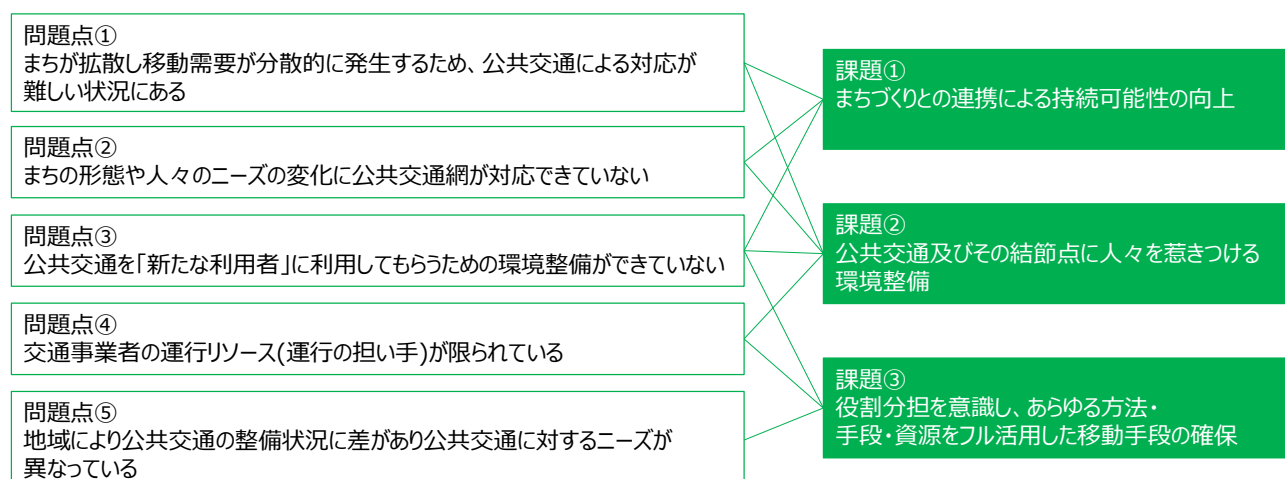


図 48 本市の公共交通の問題点と課題の関係整理

³ コンパクト・プラス・ネットワーク:行政・医療・福祉・商業等の各種サービスを維持し、効率的に提供していくために、各種機能を一定のエリアに集約化(コンパクト化)するとともに、各地域を公共交通等で結び(ネットワーク化)、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導することで、居住と生活サービス施設との距離を短縮し、市民の生活利便性向上を目指す取組。

第6章 東かがわ市の地域公共交通網の基本方針・目標

6.1 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、各種調査結果を基に整理した本市の公共交通網の課題を踏まえ、本市における持続可能な地域公共交通網を構築するための基本理念と基本方針を以下のとおり定めます。

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1 まちを持続的に支える公共交通網の整備

このまちで活動する市民や来訪者の移動ニーズを踏まえ、その移動を持続的に支えることのできる、効果的・効率的な公共交通網を構築します。特に本市では、路線バスやタクシー等の既存の公共交通機関の運行の担い手が不足していることから、あらゆる移動手段を、役割分担を明確化しつつフル活用する仕組みを構築します。

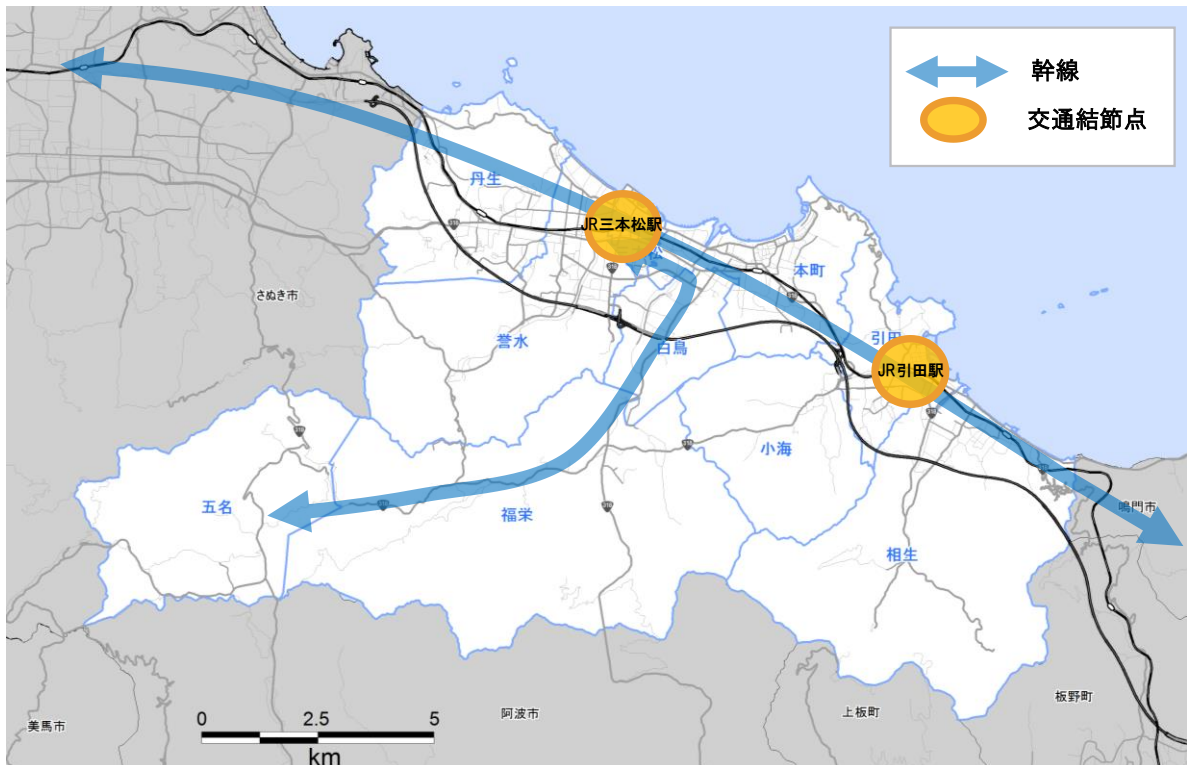
基本方針2 公共交通をみんなでつくり、育てる意識・体制づくり

行政、市民、交通事業者といった公共交通に携わる関係主体それぞれが、本市においてより良い公共交通をつくり、育てる意識と体制をつくることに積極的に関与します。また、一部に過度な負担とならないよう、役割分担と連携を強化します。

6.2 公共交通ネットワークの将来像

本市の公共交通が抱える問題点や課題、本計画において位置づける基本理念や基本方針を踏まえ、公共交通ネットワークの将来像を以下のとおり定めます。

<現状>



<将来像>

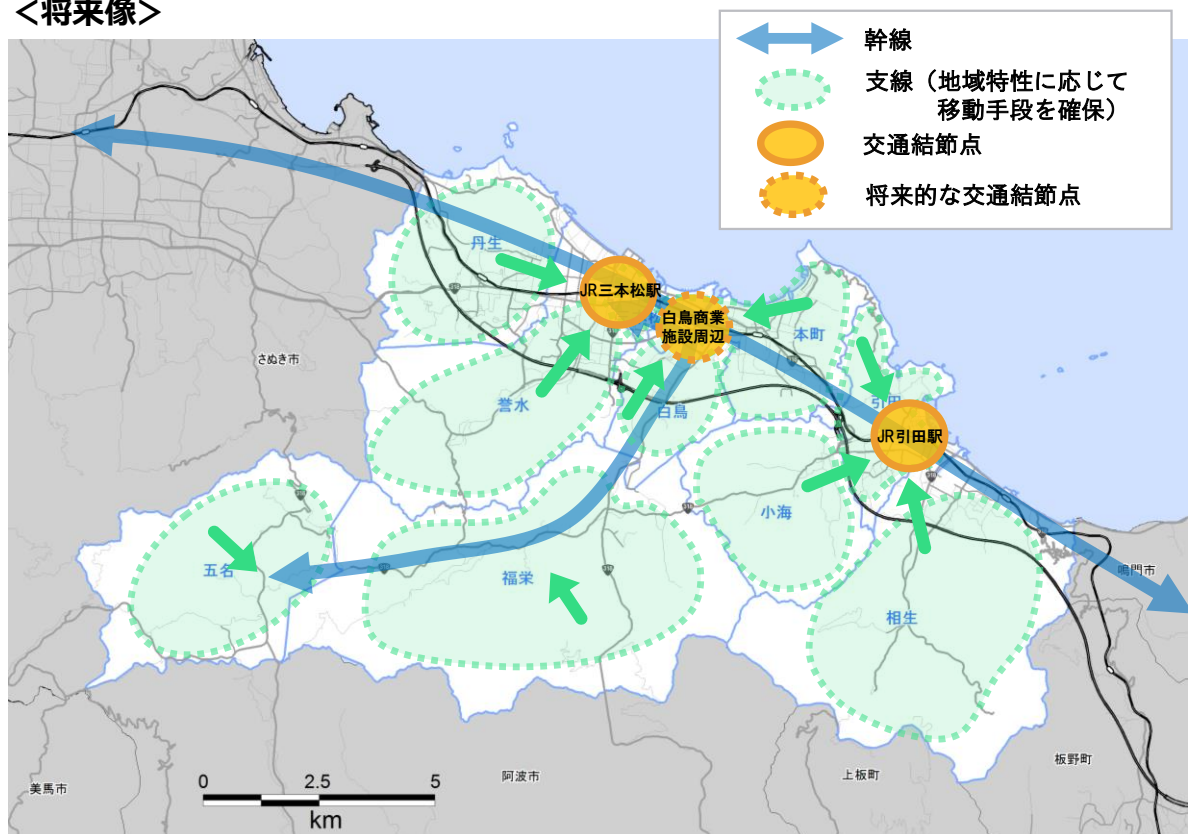


図 49 本市の公共交通ネットワークの将来像

表 13 各路線の主な役割と種別

主な役割	種別	備考
幹線	JR 高徳線	都市間を結ぶ幹線
	大川自動車引田線	
	徳島バス引田線	
	大川自動車五名福栄線	拠点間を結ぶ幹線
支線	各地域での移動手段（最寄り拠点まで）	
その他	高速バス	広域的に都市間を結ぶ

表 14 交通結節点等の位置づけ

	交通結節点	将来的な交通結節点	パークアンドライド拠点
JR 三本松駅	●		●
JR 引田駅	●		●
白鳥商業施設周辺		●	
高速大内 BS			●
高速引田 BS			●

6.3 期待される取り組みの成果

本計画で位置付けられる取り組みを実施することにより、以下の図に示すような成果が得られるよう、事業を進めます。

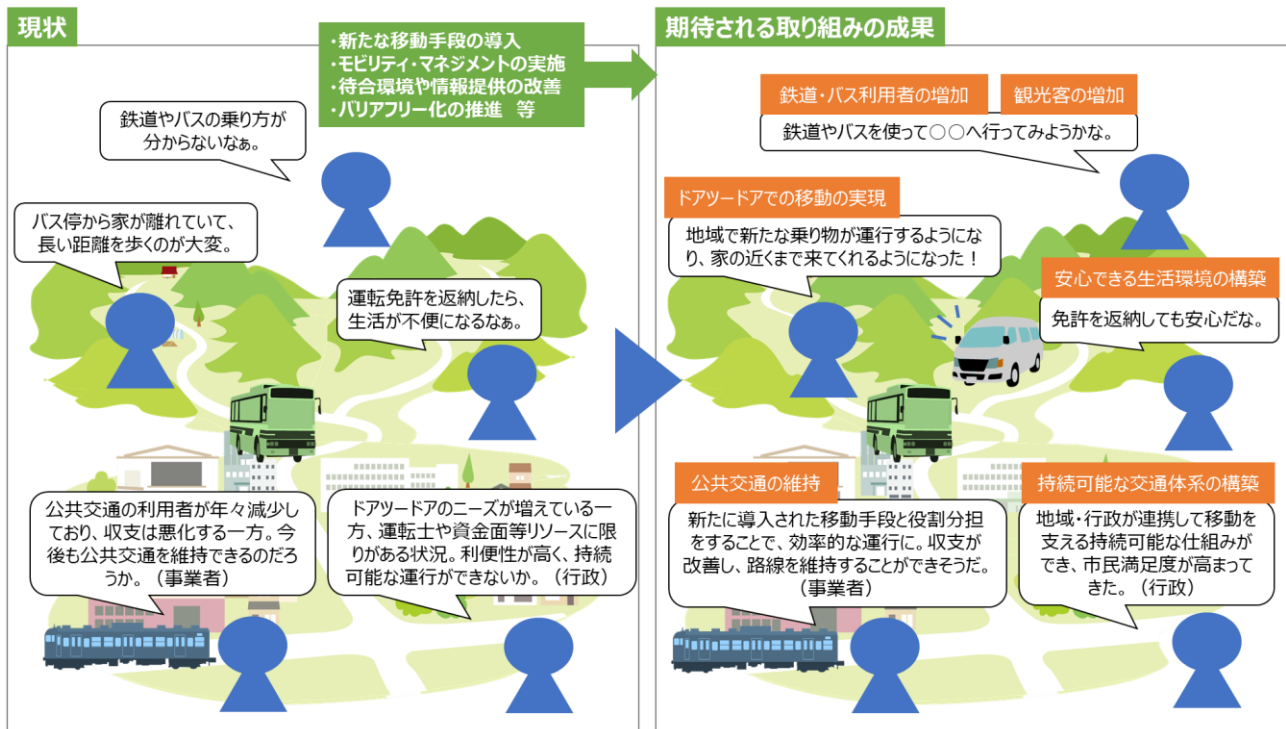


図 50 本計画に位置付けられる取り組みの実施により期待される移動を中心とした生活の変化のイメージ

6.4 達成すべき目標と評価指標

6.4.1 目標の設定

計画の基本理念・基本方針を踏まえ、本計画の期間中に達成すべき目標を次のとおり設定します。

基本方針 1 まちを持続的に支える公共交通網の整備

目標 1-1	まちの骨格となり市民や来訪者の交流を支える広域・市内拠点間の移動利便性向上
目標 1-2	市民の日常生活を支える市内拠点への移動利便性確保・維持
目標 1-3	みんなが安心して利用できる環境の整備

基本方針 2 公共交通をみんなでつくり、育てる意識・体制づくり

目標 2-1	公共交通をつくり、育てる意識の醸成
目標 2-2	東かがわ市の公共交通に関わる関係者間の連携強化

6.4.2 目標の達成状況の評価

本計画の目標の達成状況の評価するため、次のような評価指標を設定します。評価指標については毎年度、達成状況等を確認することとし、進捗状況を踏まえつつ必要に応じて事業内容の見直しを行います。

表 15 目標と評価指標

基本方針	目標	評価指標	
		全体的な評価指標	個別目標に対する補足的な評価指標
基本方針 1 まちを持続的に支える公共交通網の整備	目標 1-1 まちの骨格となり市民や来訪者の交流を支える広域・市内拠点間の移動利便性向上	市民一人あたりの鉄道・路線バス等の年間利用回数	✓ 市内拠点における路線バス乗降者数
	目標 1-2 市民の日常生活を支える市内拠点への移動利便性確保・維持	行政による路線バスへの負担額 市内路線バスの収支率	✓ 新規に移動手段を確保した地域数
	目標 1-3 みんなが安心して利用できる環境の整備		✓ 待合環境の改善箇所数 ✓ バスロケーションシステム ⁴ の導入
基本方針 2 公共交通をみんなでつくり、育てる意識・体制づくり	目標 2-1 公共交通をつくり、育てる意識の醸成		✓ モビリティ・マネジメント ⁵ に係る取組件数
	目標 2-2 東かがわ市の公共交通に関わる関係者間の連携強化		✓ 公共交通に係る協議の年間開催回数

⁴ バスロケーションシステム：無線通信や GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。

⁵ モビリティ・マネジメント：1 人 1 人の移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自家用車利用から公共交通等を適切に利用する等）への変化を促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

全体的な評価指標

評価指標		現状値	目標値
市民一人あたりの 鉄道・路線バス等の年間利用回数	鉄道	15.7 回/年 2019 年	19.4 回/年 2025 年
	路線バス等	6.4 回/年 2019 年度	7.7 回/年 2025 年度

指標の算定方法

運営主体への聞き取りにより市が利用者数（鉄道は市内駅の年間乗車人員の合計、路線バスは市内バス停の1日の乗降人数×365）を把握し、本市の人口で除すことで市民一人あたりの利用回数を算定します。

<算定対象>

- ✓ 鉄道：JR 高徳線（丹生駅～讃岐相生駅までの市内5駅）の年間利用者数
- ✓ 路線バス：大川自動車引田線、五名福栄線の年間利用者数（引田線は乗降調査結果より東かがわ市内のバス停で乗降いずれかがあった利用者の割合を全線の年間利用者数にかけて算出）

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、利便性向上や利用促進の強化により、鉄道は目標年次までに年に19.4回/年（一人あたり年間4回程度増加）、路線バスは目標年次までに年に7.7回/年（一人あたり年間1回程度増加）は利用するよう、サービスの利便性向上と利用促進等の施策を講じます。

指標は“市民一人あたりの公共交通の年間利用回数”として集計し、これまで年間を通じて公共交通を利用しなかった人だけでなく、全市民が意識することにより目標が達成できるよう取り組みます。

評価指標	現状値	目標値
行政による路線バスへの負担額	市：19,135 千円 県：6,996 千円 国：6,996 千円 2019 年度	市：現状値以内 県：現状値以内 国：現状値以内 2025 年度

指標の算定方法

市が路線バス事業者への行政負担額を把握します。

<算定対象>

- ✓ 東かがわ市に係る路線バスの全系統

目標値の考え方

現在、本市では公共交通施策としての行政負担は行っており、福祉施策として福祉バス事業によるバス路線への支出を行っています。人口減少と高齢化が見込まれる中、鉄道など他の交通機関との連携や福祉バス制度の見直しにより、非効率となっている系統については再編を含めた見直しを検討するとともに、路線バスの利用促進を行うことで行政負担の維持抑制に努めます。

東かがわ市と周辺市町を結ぶ幹線としての役割を担う大川自動車引田線については、国及び県、周辺市町とともに鉄道との役割分担を含めたあり方を議論しつつ利用促進を行うことで行政負担の維持抑制に努めます。

評価指標	現状値	目標値
市内路線バスの収支率	48.5% 2019 年度	現状値以上 2025 年度
指標の算定方法 市が路線バス事業者への聞き取りを行い、引田線・五名福栄線の収支率（合算値）を把握します。 算出式 収支率＝収入額／支出額 収入額：運賃収入額、運賃外収入額（広告費等） ※市、県、国による補助は含めない 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） <算定対象> ✓ 大川自動車引田線・五名福栄線 目標値の考え方 路線バス事業者と定期的に協議を実施し、利用促進により収入を増加させるとともに、非効率となっている部分の見直しを行うことで収支率の改善に努めます。		

個別目標に対する補足的な評価指標

基本方針 1 まちを持続的に支える公共交通網の整備

目標 1 - 1	まちの骨格となり市民や来訪者の交流を支える広域・市内拠点間の移動利便性向上	
評価指標	現状値	目標値
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 2019 年度	三本松： 33,155 人 白鳥周辺： 23,277 人 引田： 47,363 人 2025 年度
指標の算定方法 市が路線バス事業者への聞き取りを行い、市内拠点における路線バス乗降者数を把握します。 ＜算定対象＞ 以下のバス停における路線バス乗降者数 ✓ 三本松：三本松バス停（三本松駅前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 目標値の考え方 幹線である路線バスの利用促進を図るとともに、各地域から路線バスまでの移動手段を確保する（特に商業施設が集積している地域については、商業施設への路線バス乗り入れを検討・利便性向上を図る）ことで、移動の目的地となる拠点での乗降者数の増加を図ります。		

目標 1 - 2	市民の日常生活を支える市内拠点への移動利便性確保・維持	
評価指標	現状値	目標値
新規に移動手段を確保した地域数	0 地域 2020 年度	5 地域 2025 年度
指標の算定方法 実施主体への聞き取りにより市が数値を把握し算定します。 目標値の考え方 本市にはバス路線から離れた地域が点在していますが、すべての移動ニーズをバス路線で満たすのは効率的ではありません。そのため、そうした地域において、公共交通空白地有償運送やタクシーの効率的な活用による移動手段確保等、新たな地域の人的資源・交通資源を活用した多様な移動手段の確保を図ります。		

目標 1-3	みんなが安心して利用できる環境の整備	
評価指標	現状値	目標値
待合環境の改善箇所数	- 2020 年度	のべ 5 箇所 2025 年度
指標の算定方法 実施主体への聞き取りにより市が数値を把握し算定します。 目標値の考え方 路線バス等を安心して利用できるような待合環境を整備するために、利用が多いバス停や結節点となるバス停を中心に、上屋やベンチ、バスの運行情報を掲載するサイネージの設置などを行います。		

評価指標	現状値	目標値
バスロケーションシステムの導入	未導入 2020 年度	導入 2025 年度
指標の算定方法 実施主体への聞き取りにより市が数値を把握し算定します。 目標値の考え方 バスの運行情報を示す「バスロケーションシステム」がまだ導入されていないため、本計画期間内に導入を進めます。		

基本方針 2 公共交通をみんなでつくり、育てる意識・体制づくり

目標 2-1	公共交通をつくり、育てる意識の醸成	
評価指標	現状値	目標値
モビリティ・マネジメントに係る取組件数	1 メニュー/年 2020 年度	2 メニュー/年 2021～2025 年度
指標の算定方法 実施主体への聞き取りにより市が数値を把握し算定します。		
目標値の考え方 広報誌を活用した公共交通に関する情報提供の実施や、公共交通について考えるきっかけとなるイベント等、種類の異なるモビリティ・マネジメントの取組を毎年 2 メニュー行うことを目標とし、公共交通の利用につながるよう努めます。		

目標 2-2	東かがわ市の公共交通に関わる関係者間の連携強化	
評価指標	現状値	目標値
公共交通に係る協議の年間開催回数	2 件/年 2020 年度	2 件/年 2021～2025 年度
指標の算定方法 市が数値を把握し算定します。		
目標値の考え方 東かがわ市公共交通活性化協議会をはじめとし、ダイヤ改正の周知や事業者横断型の利用促進策の取組の検討など、連携を強化する協議を重ねていきます。		

第7章 取り組む事業と実施主体

7.1 事業の推進体制

事業の推進及び進捗管理は、行政・交通事業者・関連団体等からなる、東かがわ市公共交通活性化協議会が主体となって行います。

7.2 計画事業の体系

本計画の基本方針や目標と計画事業の関係を整理すると以下のとおりとなります。

表 16 計画事業の体系整理

基本方針	目標	事業の内容
基本方針 1 まちを持続的に支える 公共交通網の整備	目標 1-1 まちの骨格となり市民や来訪者の 交流を支える広域・市内拠点間の 移動利便性向上	① 移動ニーズやまちづくりを踏まえた 路線バス網の再編
		② 日常生活圏を意識した鉄道の移動 利便性確保
	目標 1-2 市民の日常生活を支える市内 拠点への移動利便性確保・維持	③ 新たなモビリティの導入に向けた研究
		④ コミュニティ協議会等との協働による不便 地域での移動手段確保
		⑤ タクシーの効率的な利用に向けた研究
	目標 1-3 みんなが安心して利用できる環境 の整備	⑥ 交通結節点における待合環境や情報 提供の改善
		⑦ 運行情報の見える化の推進
		⑧ 車両や施設等の環境改善の推進
基本方針 2 公共交通をみんなで作り、 育てる意識・体制づくり	目標 2-1 公共交通をつくり、育てる意識の 醸成	⑨ ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメント の実施
	目標 2-2 東かがわ市の公共交通に関わる 関係者間の連携強化	⑩ 観光、福祉、教育等、移動に係る部署 との政策連携の継続
		⑪ 交通事業者間での連携の深化
		⑫ インフラとしての役割を踏まえた行政から の必要な支援の継続

7.3 事業の内容

基本方針1 まちを持続的に支える公共交通網の整備

目標1-1

まちの骨格となり市民や来訪者の交流を支える広域・市内拠点間の移動利便性向上

①移動ニーズやまちづくりを踏まえた路線バス網の再編

現状・問題点

- ・路線バスの一部区間では利用者が非常に少なく、バス車両による運行が非効率となっている
- ・路線バス事業者は慢性的に運転士不足の状況にあり、運転士確保に向けた取組を進めると同時に、サービスの持続可能性を担保するための見直しが必要
- ・引田線はバス停から移動ニーズのある施設まで遠い部分あり

事業のイメージ

- ・大川自動車引田線については、東かがわ市と市民の生活圏が及ぶ周辺市町を結ぶ重要な路線であるため、鉄道との役割分担を含めたあり方を議論しつつ、国及び県、周辺市町とともに維持存続を図る
- ・大川自動車引田線の一部の便で、移動ニーズを踏まえ商業施設等への立ち寄りを実施
- ・大川自動車五名福栄線については、効率的な路線運営を行うため既存路線の見直しを検討

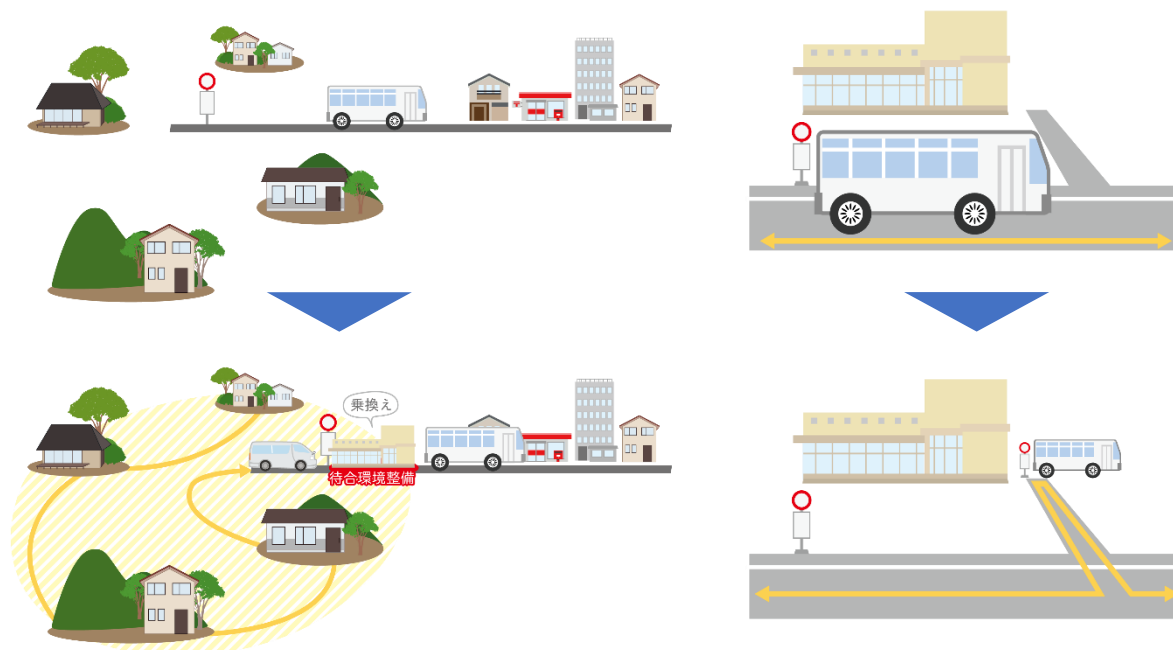


図 51 事業のイメージ図

実施主体

バス事業者、東かがわ市

備考

- ・既存の系統の絞り込みや路線の見直しを実施する際、移動利便性が損なわれないよう移動手段確保について同時に検討する必要あり

②日常生活圏を意識した鉄道の移動利便性確保

現状・問題点

- ・本市は日常生活で高松市等の近隣都市と交流が深い一方、鉄道を利用した移動はマイカーによる移動より時間がかかることが多いため、鉄道が利用されることは少ない
- ・鉄道事業者は速達性向上のため、優等列車(特急)を増便してきたが、市民は普通列車での所要時間短縮を望む傾向にあり、需要側と供給側でギャップが生じている
- ・鉄道に接続する
- ・2020年3月に策定された東かがわ市人口ビジョンでは、本市の若者の定住に公共交通の利便性が大きく関わっていることが示されている

事業のイメージ

- ・需要側と供給側のギャップを解消するため、特急の利便性を市民にアピールし利用を促進するとともに、市民ニーズを事業者提供し改善につなげる



出典：四国旅客鉄道(株)

図 52 快で一きの商品ラインナップ

実施主体

鉄道事業者、東かがわ市、高松市、さぬき市

備考

③新たなモビリティの導入に向けた研究

現状・問題点

- ・市内には乗合型の公共交通が運行しない空白地が点在するとともに、主要な観光施設についてもマイカーでの来訪が前提となっている
- ・公共交通分野における技術革新が進みつつある

事業のイメージ

- ・グリーンスローモビリティや AI を用いた配車、自動運転、MaaS 等、新たなモビリティサービスの導入に向けた研究を進める
- ・道路が狭隘かつ観光地が集積している地区において、観光施設等を周遊するグリーンスローモビリティ等、新たな交通手段の導入を検討する



出典：国土交通省「グリーンスローモビリティでいつもの『おでかけ』をもっと楽しくしてみませんか？」

図 53 グリーンスローモビリティリーフレット

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

備考

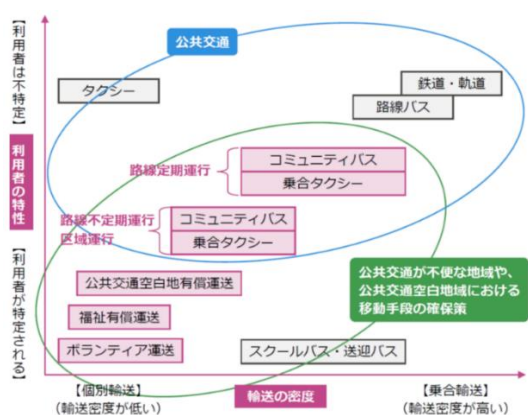
④コミュニティ協議会等との協働による不便地域での移動手段確保

現状・問題点

- 一部の地域では、付近に鉄道駅やバス停がなく、マイカーを自由に利用できない人を中心に日常生活における移動に不便をきたしている

事業のイメージ

- コミュニティ協議会等が主体となつて行う移動手段を考える取組や公共交通利用促進の取組に対して、行政が支援を行う
- 移動手段確保策として、コミュニティバス、自家用有償旅客運送、タクシーの活用、スクールバスの活用等いくつかのメニューを用意し、当該地域に合ったサービスをコミュニティ協議会等と市が協働で作成する
- 必要に応じて交通事業者が技術的協力を行う
- コミュニティ協議会等との協議が整った地域において実証実験を実施し、本格運行に繋げていく



出典：岡山県「共助による交通手段の導入ガイドライン」

図 54 移動手段の確保策の分類



出典：国土交通省「自家用有償旅客運送の制度見直しについて」

図 55 交通事業者協力型自家用有償旅客運送



出典：八幡浜市

図 56 NPO 法人が運行する持続可能な移動手段確保の取組

実施主体

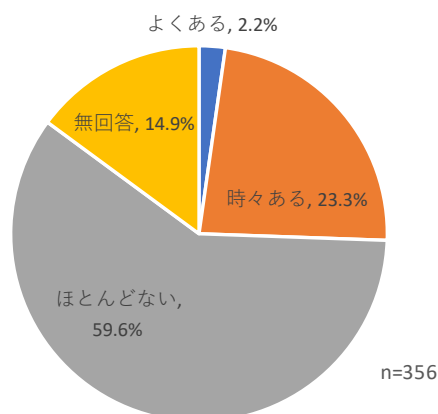
各コミュニティ協議会等、東かがわ市、バス事業者、タクシー事業者

備考

⑤タクシーの効率的な利用に向けた研究

現状・問題点

- ・タクシー事業者は運転士不足の状況にあり、利用者の多い午前中を中心に配車ニーズに対応しきれておらず、配車待ちが多く発生している
- ・国土交通省は2020年4月に「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正案及び「タクシーの相乗りの導入について(案)」に対するパブリックコメントを実施し、タクシーの相乗りに関する規制緩和に向けた動きを進めている。



出典：タクシー利用者に対するアンケート調査（令和元年度）

図 57 配車待ちや断りの発生状況



図 58 市内のタクシー車両

日本の新しいモビリティサービス事例：タクシー配車・相乗りタクシー

- IoT・AIを活用したオンデマンド型のタクシー配車の実証実験、相乗りタクシーの実証実験などがスタート。

未来シェア×ドコモ“タクシー配車”

- ・ タクシー（デマンド型）と路線バス（乗合型）の長所を融合し、ルートを固定せず、需要に応じてタクシー等の乗合車両を走行させるシステム。
- ・ 乗客・ドライバーが持つスマートデバイスの情報とクラウドプラットフォーム上のAIでリアルタイムに車両の最適な走行ルートを完全自動（無人）での決定。
- ・ お台場、函館、境港、名古屋などで実証済。



日本交通“相乗りタクシー”

- ・ 日本交通と国土交通省は「相乗りタクシー」実証実験を実施（2018年1月から3月）
- ・ 出発地と目的地を指定すると、同じ方向に向かう人をアプリが仲介し、2人が同意すると相乗りが確定する仕組み。
- ・ 運賃は乗車前に確定し、支払いはアプリ上で完結。



出典：経済産業省「『IoTやAIが可能とする新しいモビリティサービスに関する研究会』中間整理」

図 59 タクシー配車や相乗りタクシーの事例

事業のイメージ

- ・国の法改正の動向を注視しつつ、同じ時間帯に同じ方向に移動するニーズをマッチングし、同じタクシーをシェアして効率的に利用する仕組みの導入に向け研究を行う
- ・貨客混載や救援事業等、すでに導入されているタクシーを効率的に利用できる仕組みについても、導入に向けた検討を進める。

実施主体

タクシー事業者、東かがわ市

備考

目標1-3

みんなが安心して利用できる環境の整備

⑥交通結節点における待合環境や情報提供の改善

現状・問題点

- ・市内の交通結節点の中には、待合環境や情報提供が十分でない箇所が存在

事業のイメージ

- ・乗り継ぎが想定される市内の交通結節点や利用が多い駅・バス停等において、近隣の施設等と連携し、待合環境の改善を図る
- ・近隣に施設等が無い場合についても、必要に応じてベンチや上屋を整備する
- ・主要な駅において改札口からバスのりばへの案内サインの整備
- ・市内主要駅におけるトイレの環境改善（維持管理は地域で実施することも検討）
- ・バスロケーションシステムが導入された場合、デジタルサイネージ⁶等での到着予定時刻等の情報発信も併せて実施



図 60 上屋・ベンチを有するバス停の例(白鳥病院前バス停)



出典：京都市交通局

図 61 コンビニ店内におけるバスの待合環境整備の例

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、東かがわ市

備考

⁶ デジタルサイネージ：情報や広告、案内を表示する電子看板のこと。看板や紙のポスターのように表示内容が変わるたびに置き替える手間がなく、一度設置すればタイムリーに情報を発信することができる。

⑦運行情報の見える化の推進

現状・問題点

- ・市内を運行する公共交通(特に路線バス)の情報が市民に十分に認知されていない
- ・路線バスは日常的に遅延が発生しているものの、いつ到着するかを知る手段がない

事業のイメージ

＜公共交通マップの整備＞

- ・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を整備する
- ・路線以外に乗り方やお得な情報を掲載し、利用促進ツールとして活用する



出典：山口県岩国市

図 62 公共交通の路線・乗り方・お得な情報等を掲載した公共交通マップの例

＜バスロケーションシステムの整備・経路検索システムへのデータ提供＞

- ・路線バスにバスロケーションシステムを導入し、遅延情報等の見える化を実施
- ・交通結節点にはデジタルサイネージを設置し、到着予定時刻等の情報発信を実施
- ・GoogleMaps に路線バス等の経路が表示されるよう、GTFS⁷データを整備・登録



図 63 到着予定時刻等を表示しているバスロケーションシステムの例(左 周南市、右 広島市)

実施主体

東かがわ市、鉄道事業者、バス事業者

備考

⁷ GTFS:公共交通機関の時刻表情報や地理的情報を公開するために標準化されたデータ形式。インターネット等の経路検索サービスを通じて情報提供することで、来訪者や外国人等にバスを認知してもらいやすくなる。

⑧車両や施設等の環境改善の推進

現状・問題点

- ・誰もが利用しやすい公共交通が求められている中、公共交通の車両や施設等で環境改善がなされていない部分が存在する

事業のイメージ

＜車両のバリアフリー化の推進＞

- ・車両の更新時には国が定めるバリアフリー基準に適合したものを導入する



出典：四国旅客鉄道(株)

図 64 バリアフリー対応車両の例



図 65 現状のバス車両(大川自動車は全便、徳島バスは 2/3 の便に対して、ノンステップ車両整備済み)



出典：トヨタ自動車(株)

図 66 トヨタ自動車 JPN TAXI 車両

＜施設のバリアフリー化の推進＞

- ・乗降客の多い施設を中心に、利用者動線を踏まえて施設のバリアフリー化を実施

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、東かがわ市

備考

基本方針2 公共交通をみんなでつくり、育てる意識・体制づくり

目標 2-1 公共交通をつくり、育てる意識の醸成

⑨ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの実施

現状・問題点

- ・市民の生活においてマイカーが移動の基本となっており、利用方法さえわからない人が存在
- ・利用者が減少する中で路線を維持していくためには新たな利用者の開拓が必要

事業のイメージ

- ・子どもや高齢者等にターゲットを定め、鉄道、路線バス等の乗り方教室を実施
- ・転入者等、まだ本市でマイカーの利用習慣が定着していない人に対して、公共交通マップ等の情報提供ツールを配布すると同時にモビリティ・マネジメントを実施
- ・近隣都市の商業施設等とタイアップし、鉄道切符と買い物チケットをセットにした商品を販売し、鉄道の利用促進を図る



出典：四国旅客鉄道株

図 67 電車の子供向け体験イベントの例



出展：大川自動車株

図 68 バスの乗り方教室



出典：東温市

図 69 公共交通の情報提供ツール例



出典：丸亀町商店街振興組合

図 70 商店街とバス・鉄道のタイアップ例



出典：四国旅客鉄道株

実施主体

東かがわ市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者等

備考

目標 2-2

東かがわ市の公共交通に関わる関係者間の連携強化

⑩観光、福祉、教育等、移動に係る部署との政策連携の継続

現状・問題点

- ・公共交通は観光、福祉、教育等、様々な政策分野に密接に関わる中、より効果的な取組となるよう政策連携が行われている

事業のイメージ

- ・今後も公共交通に関わる部署との間で連絡を密に行い、より効果的な取組となるよう連携を継続する
- ・介助等の支援が必要な人が対象となる福祉的な交通は、福祉部門と連携して対応する



図 71 市内における高齢者向けの介護予防事業(東かがわ市社会福祉協議会)

実施主体

東かがわ市、香川県、国、中枢都市圏を含む近隣市町

備考

⑪交通事業者間での連携の深化

現状・問題点

- ・通勤通学をはじめ、市民の日常生活の移動が広域に及ぶ一方、鉄道と路線バスを乗り継ぐにあたり、接続が取れていない便がある
- ・ダイヤや運行情報等に関する交通事業者間の連携の必要性が指摘されている



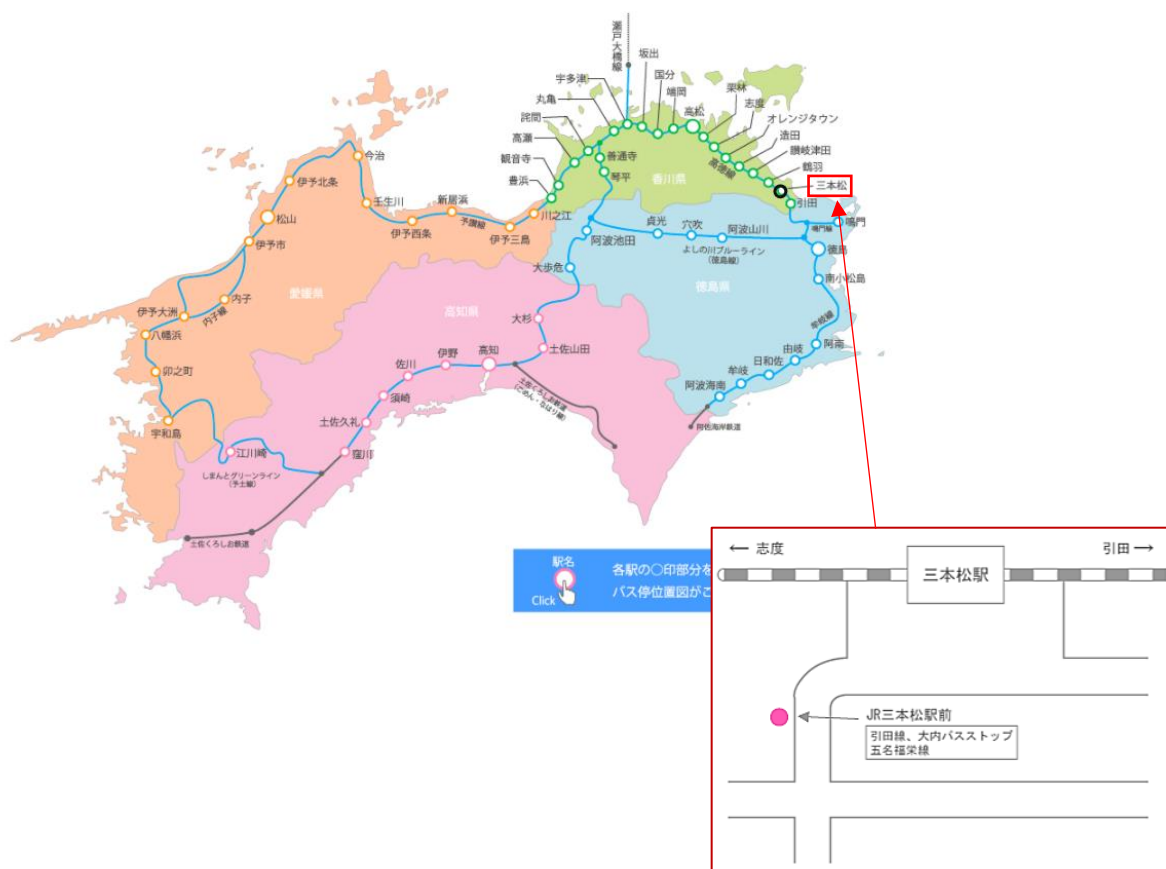
JR四国トップページ> 駅・鉄道情報> 四国の主要駅> 駅から便利な連絡バス



駅から便利な連絡バス

四国の主要駅情報トップへ

駅ナンバリング



出典：四国旅客鉄道株

図 72 JR 四国による乗継情報発信の例

事業のイメージ

- ・ダイヤ改正にあたっての乗り継ぎ連携に向け、交通事業者間で情報共有を行う場を設ける
- ・HP における乗り継ぎ方法等の情報提供についても引き続き改善を行う

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者等、東かがわ市、活性化協議会

備考

⑫インフラとしての役割を踏まえた行政からの必要な支援の継続

現状・問題点

- ・公共交通は本市における移動を支えるインフラとして機能している一方、その役割を踏まえた行政からの支援が十分でない部分がみられる
- ・路線バス五名福栄線は、維持にあたり大きな赤字が生じているものの、市では路線維持に対する補助ではなく、福祉バス運行事業として赤字の一部を負担している

事業のイメージ

- ・公共交通が本市における移動を支えるインフラとして機能していることを踏まえ、維持に向けて必要な支援を継続する



出典：国土交通省近畿運輸局「公共交通 赤字=廃止でいいの？」

図 73 公共交通が人々の移動を支えることで、多様な活動・分野に及ぼす効果のイメージ

実施主体

東かがわ市、バス事業者

備考

7.4 事業スケジュール

表 17 事業スケジュール

事業	実施主体			事業スケジュール				
	東かがわ市	交通事業者	その他	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
①移動ニーズやまちづくりを踏まえた路線バス網の再編	●	●		関係者との調整 随時実施	■	■	■	■
②日常生活圏を意識した鉄道の移動利便性確保	●	●	●	随時実施	■	■	■	■
③新たなモビリティの導入に向けた研究	●	●		関係者との調整 随時実施	■	■	■	■
④コミュニティ協議会等との協働による不便地域での移動手段確保	●	●	●	モデル地区で実証 本格実施（必要に応じて制度見直し）	■	■	■	■
⑤タクシーの効率的な利用に向けた研究	●	●		随時実施	■	■	■	■
⑥交通結節点における待合環境や情報提供の改善	●	●		取組の実施	■	■	■	■
⑦運行情報の見える化の推進	●	●		GTFS対応 バスロケ導入準備	■	●	■	■
⑧車両や施設等の環境改善の推進	●	●		バリアフリー対応車両に継続更新、施設整備の検討・着手	■	■	■	■
⑨ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの実施	●	●		取組の実施	■	■	■	■
⑩観光、福祉、教育等、移動に係る部署との政策連携の継続	●			情報共有・連携強化	■	■	■	■
⑪交通事業者間での連携の深化		●		情報共有・連携強化	■	■	■	■
⑫インフラとしての役割を踏まえた行政からの必要な支援の継続	●	●		継続的に支援	■	■	■	■

7.5 事業の進捗管理

計画の進捗管理にあたっては、次のとおり短期と長期の PDCA サイクルに基づき、定期的に評価と検証を繰り返し、必要に応じて計画の見直しを行う等の改善を図ります。なお、移動手段確保策検討といった、コミュニティ協議会等と協働で実施する事業については、地域ごとに検討・合意形成を進め、継続的に改善を図ります。

事業の進捗管理は、東かがわ市公共交通活性化協議会が主体となって行いますが、市民や交通事業者をはじめとした本市の公共交通に携わる関係者が、課題や方針を共有できるよう努めます。

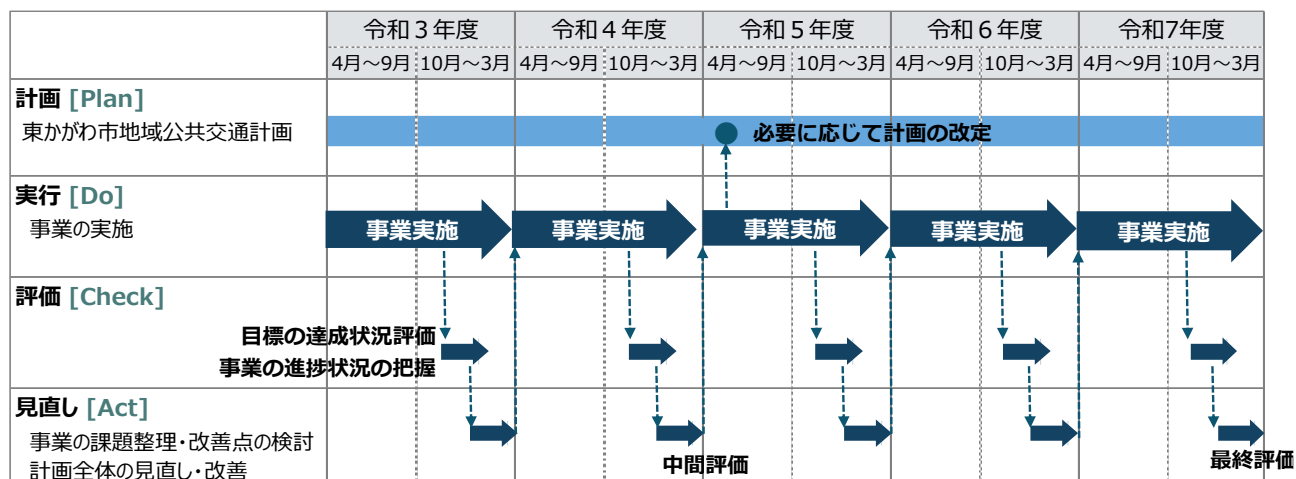


図 74 長期的な事業進捗管理、評価スケジュール

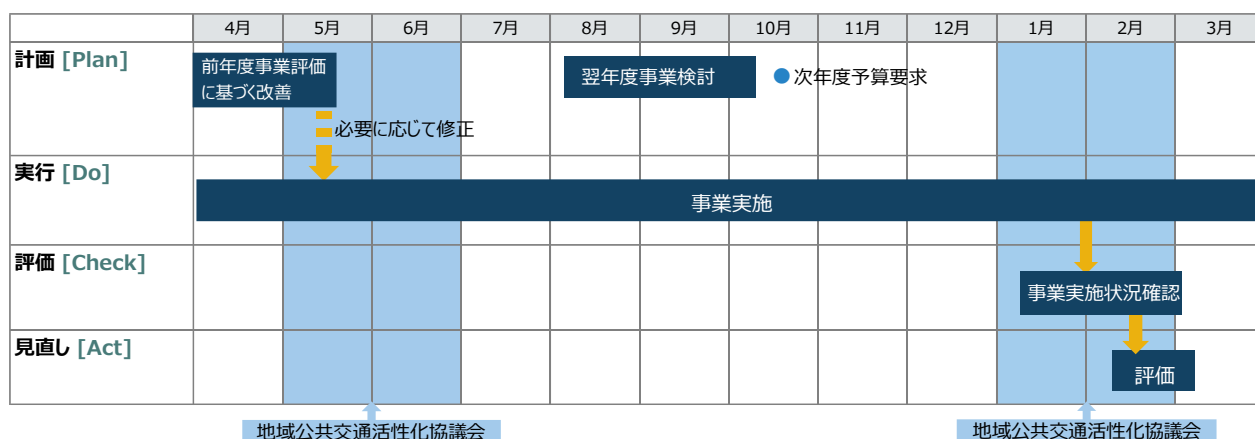


図 75 年間単位の進捗管理、評価スケジュール

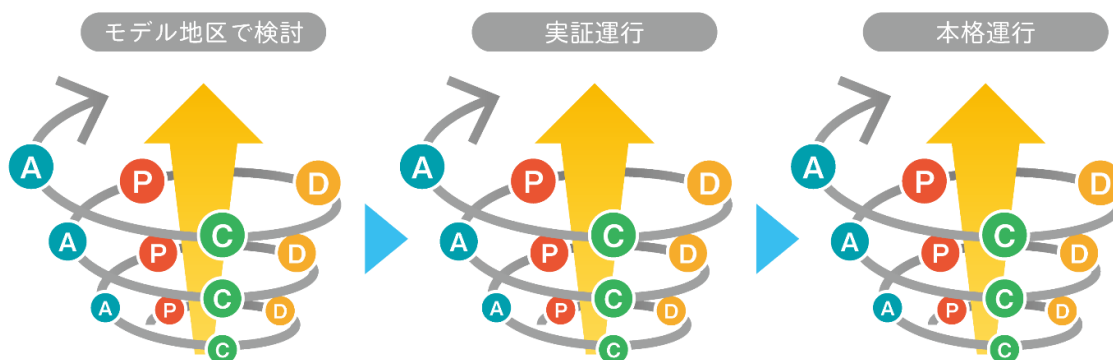


図 76 移動手段確保策検討の進め方イメージ

目標値の設定に係る補足資料

全体的な評価指標

評価指標		現状値	目標値
市民一人あたりの 鉄道・路線バス等の年間利用回数	鉄道	15.7 回/年 2019 年	19.4 回/年 2025 年
	路線バス等	6.4 回/年 2019 年度	7.7 回/年 2025 年度

指標の算定方法

運営主体への聞き取りにより市が利用者数（鉄道は市内駅の年間乗車人員の合計、路線バスは市内バス停の1日の乗降人数×365）を把握し、本市の人口で除すことで市民一人あたりの利用回数を算定します。

＜算定対象＞

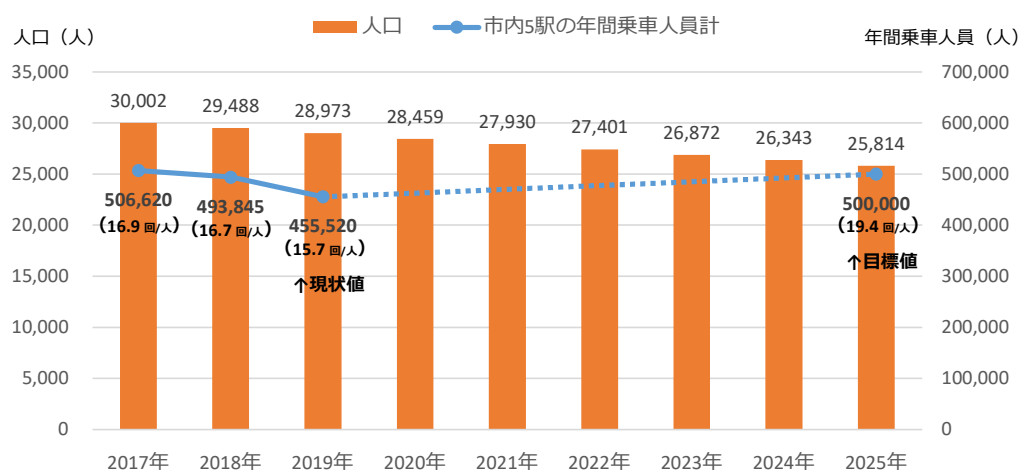
- ✓ 鉄道：JR 高徳線（丹生駅～讃岐相生駅までの市内 5 駅）の年間利用者数
- ✓ 路線バス：大川自動車引田線、五名福栄線の年間利用者数（引田線は乗降調査結果より東かがわ市内のバス停で乗降いずれかがあった利用者の割合を全線の年間利用者数にかけて算出）

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、利便性向上や利用促進の強化により、鉄道は目標年次までに年に 19.4 回/年（一人あたり年間 4 回程度増加）、路線バスは目標年次までに年に 7.7 回/年（一人あたり年間 1 回程度増加）は利用するよう、サービスの利便性向上と利用促進等の施策を講じます。

指標は“市民一人あたりの公共交通の年間利用回数”として集計し、これまで年間を通じて公共交通を利用しなかった人だけでなく、全市民が意識することにより目標が達成できるよう取り組みます。

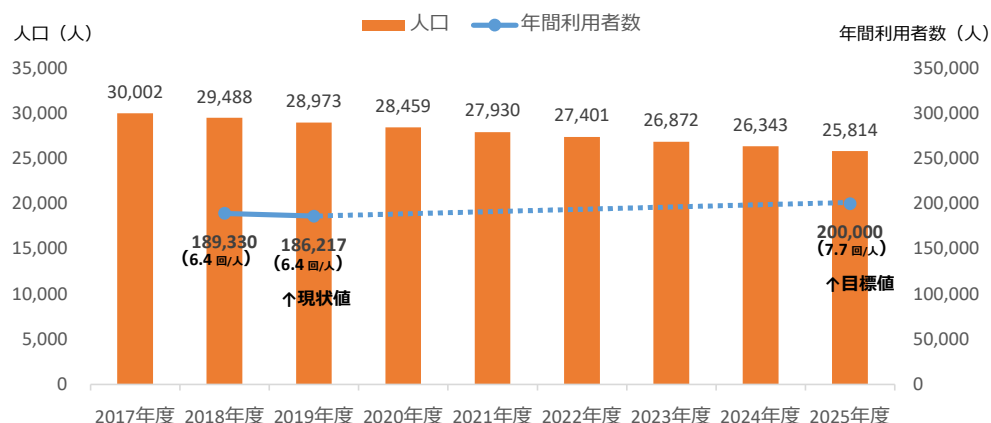
＜鉄道＞



- ・人口は 2025 年までに 25,814 人まで減少する見込み（社人研推計）
- ・市内 5 駅の年間乗車人員は減少傾向にあるものの、利用促進や地域内の移動手段を確保し、公共交通ネットワークを整備することで年間 50 万人を維持することを目指す
- ・上記の値を人口減少を踏まえた上で割り算し、一人当たり 15.7 回（2019 年）を 19.4 回（2025 年）まで

引き上げる目標とする

<路線バス等>



- ・人口は 2025 年までに 25,814 人まで減少する見込み（社人研推計）
- ・路線バス（大川自動車引田線、五名福栄線）の年間利用者数は減少傾向にあるものの、利用促進や地域内の移動手段を確保し、公共交通ネットワークを整備することで年間 20 万人を維持することを目指す
- ・上記の値を人口減少を踏まえて割り算し、一人当たり 6.4 回（2019 年度）を 7.7 回（2025 年度）まで引き上げる

※引田線は乗降調査結果より東かがわ市内のバス停で乗降いずれかがあった利用者の割合を全線の年間利用者数にかけて算出

評価指標	現状値	目標値
行政による路線バスへの負担額	市： 19,135 千円 県： 6,996 千円 国： 6,996 千円 2019 年度	市： 現状値以内 県： 現状値以内 国： 現状値以内 2025 年度

指標の算定方法

市が路線バス事業者への行政負担額を把握します。

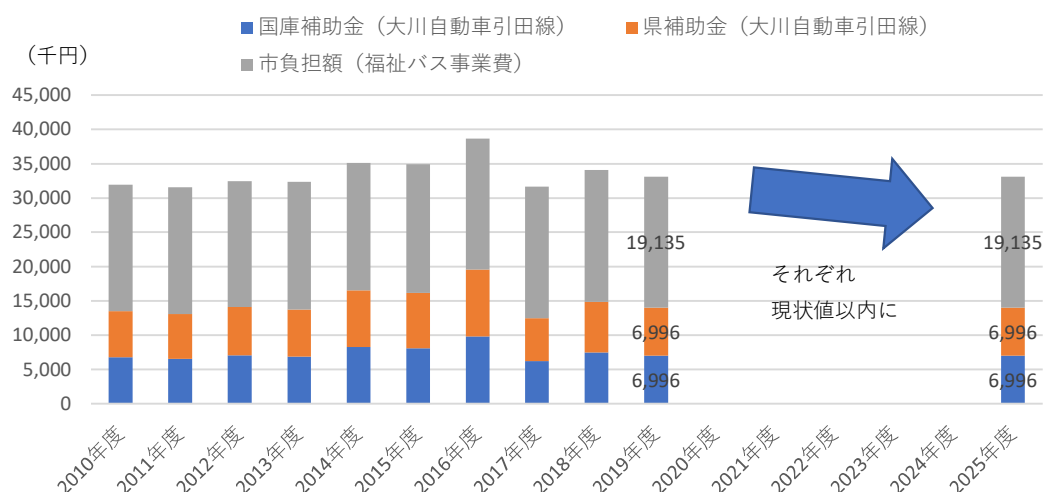
＜算定対象＞

- ✓ 東かがわ市に係る路線バスの全系統

目標値の考え方

現在、本市では公共交通施策としての行政負担は行っており、福祉施策として福祉バス事業によるバス路線への支出を行っています。人口減少と高齢化が見込まれる中、鉄道など他の交通機関との連携や福祉バス制度の見直しにより、非効率となっている系統については再編を含めた見直しを検討するとともに、路線バスの利用促進を行うことで行政負担の維持抑制に努めます。

東かがわ市と周辺市町を結ぶ幹線としての役割を担う大川自動車引田線については、国及び県、周辺市町とともに鉄道との役割分担を含めたあり方を議論しつつ利用促進を行うことで行政負担の維持抑制に努めます。



- ・人口減少と高齢化が見込まれる中、鉄道など他の交通機関との連携や福祉バス制度の見直しにより、非効率となっている系統については再編を含めた見直しを検討するとともに、路線バスの利用促進を行うことで行政負担の維持抑制に努める

評価指標	現状値	目標値
市内路線バスの収支率	48.5% 2019 年度	現状値以上 2025 年度

指標の算定方法

市が路線バス事業者への聞き取りを行い、引田線・五名福栄線の収支率（合算値）を把握します。

算出式 収支率＝収入額／支出額

収入額：運賃収入額、運賃外収入額（広告費等）

※市、県、国による補助は含めない

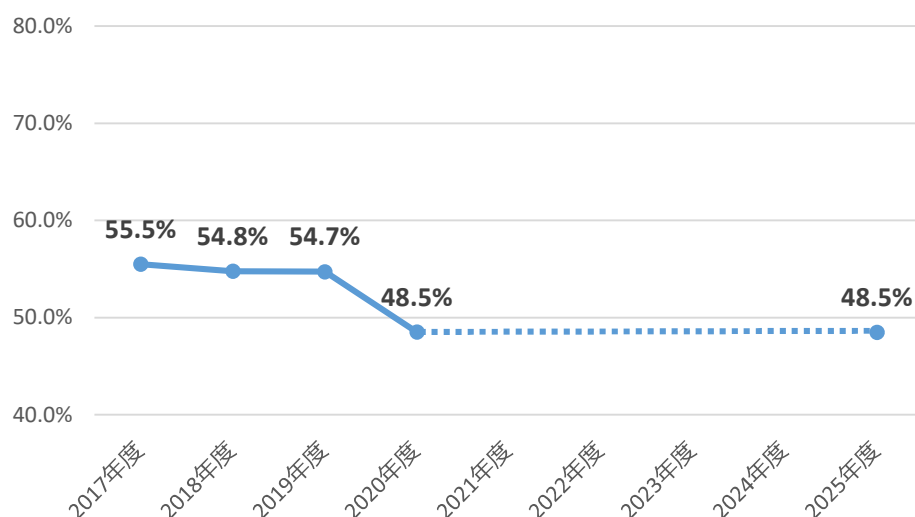
支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）

<算定対象>

✓ 大川自動車引田線・五名福栄線

目標値の考え方

路線バス事業者と定期的に協議を実施し、利用促進により収入を増加させるとともに、非効率となっている部分の見直しを行うことで収支率の改善に努めます。



人口減少と高齢化が見込まれる中、鉄道など他の交通機関との連携や福祉バス制度の見直しにより、非効率となっている系統については再編を含めた見直しを検討するとともに、路線バスの利用促進を行うことで行政負担の維持抑制に努めます

個別目標に対する補足的な評価指標

目標 1 - 1

まちの骨格となり市民や来訪者の交流を支える広域・市内拠点間の移動利便性向上

評価指標	現状値	目標値
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 2019 年度	三本松： 33,155 人 白鳥周辺： 23,277 人 引田： 47,363 人 2025 年度

指標の算定方法

市が路線バス事業者への聞き取りを行い、市内拠点における路線バス乗降者数を把握します。

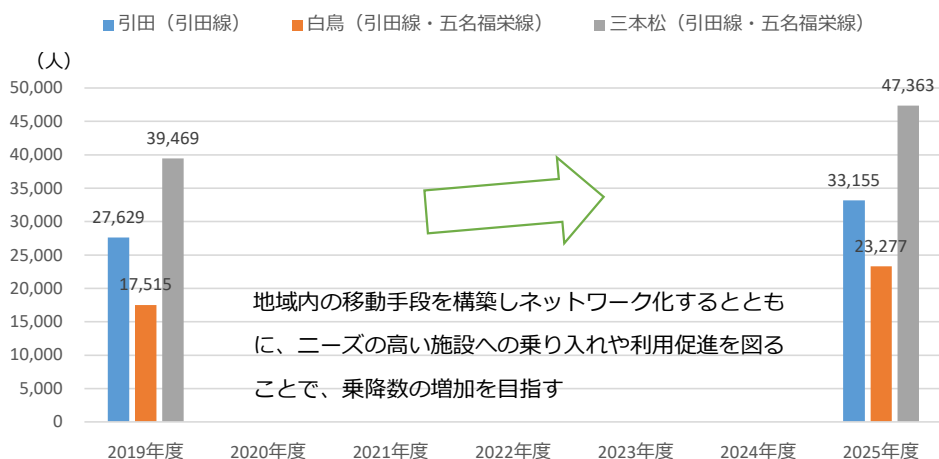
<算定対象>

以下のバス停における路線バス乗降者数

- ✓ 三本松：三本松バス停（三本松駅前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

目標値の考え方

幹線である路線バスの利用促進を図るとともに、各地域から路線バスまでの移動手段を確保する（特に商業施設が集積している地域については、商業施設への路線バス乗り入れを検討・利便性向上を図る）ことで、移動の目的地となる拠点での乗降者数の増加を図ります。



- ・地域内で今後検討する移動手段を各拠点で幹線につなぐことでネットワーク化を図ることで各拠点での乗降数を対 2019 年度比 1.2 倍程度を想定
- ・大川自動車引田線は、白鳥周辺でニーズの高い施設に乗り入れすることで利便性向上を図り、白鳥周辺での乗降数を対 2019 年度比 1.4 倍程度を想定

<引田線>

	年間乗降者数	2025年度目標 年間乗降者数	対2019年度 伸び率	目標乗降者数の考え方
引田	27,629	33,155	1.20	地域内の移動手段を構築し接続することでネットワーク化するとともに、利用促進を図る（2019年度比1.2倍を想定）
白鳥114銀行前	11,296	15,814	1.40	地域内の移動手段を構築し接続することでネットワーク化するとともに、施設内への乗り入れを含めて利用促進を図る（2019年度比1.4倍を想定）
三本松	26,641	31,969	1.20	地域内の移動手段を構築し接続することでネットワーク化するとともに、利用促進を図る（2019年度比1.2倍を想定）
上記3か所以外 （東かがわ市内）	83,981	83,981	1.00	拠点以外は人口減少する中で利用促進を図ることで現状維持を図る
市内計	149,547	164,920	1.10	上記の想定で、市内計で2019年比1.1倍程度を想定
全区間	368,236			-

<五名福栄線>

	年間乗降者数	2025年度目標 年間乗降者数	対2019年度 伸び率	目標乗降者数の考え方
白鳥丸カ	6,219	7,463	1.20	地域内の移動手段を構築し接続することでネットワーク化するとともに、利用促進を図る（2019年度比1.2倍を想定）
三本松	12,828	15,394	1.20	地域内の移動手段を構築し接続することでネットワーク化するとともに、利用促進を図る（2019年度比1.2倍を想定）
上記2か所 以外	41,923	41,923	1.00	拠点以外は人口減少する中で利用促進を図ることで現状維持を図る
市内計	60,970	64,779	1.06	上記の想定で、市内計で2019年比1.06倍程度を想定

今後のスケジュール案（令和2年12月23日時点）

項目	2020年度										2021年度	2022年度
	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
(1) 地域公共交通網形成計画の基本方針・目標の設定												
(2) 目標達成のための施策・事業の検討												
(3) 「東かがわ市地域公共交通計画（案）」の策定												
(4) パブリックコメント実施支援（1回実施予定）												
(5) 「東かがわ市地域公共交通計画」の取りまとめ・調整												
(6) 活性化協議会の開催												
(7) 計画に基づく事業実施												
(8) 新たな公共交通の導入に向けた地域との協議												

・計画案の確認、意見交換
・スケジュールの確認
・来年度以降の体制の説明
※本日実施の会

・計画の最終確認・承認
・来年度以降の確認
※2月中下旬を予定

・計画の進捗管理
・事業内容、計画指標の検証
・新たな交通手段の協議、事業内容の確認、承認等
※開催回数等は見込み

・骨子案の説明、確認
・評価指標や目標値案の確認
・事業内容案の確認
・スケジュールの確認

地域との協議は各地域ごとに継続実施

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等」の改正について

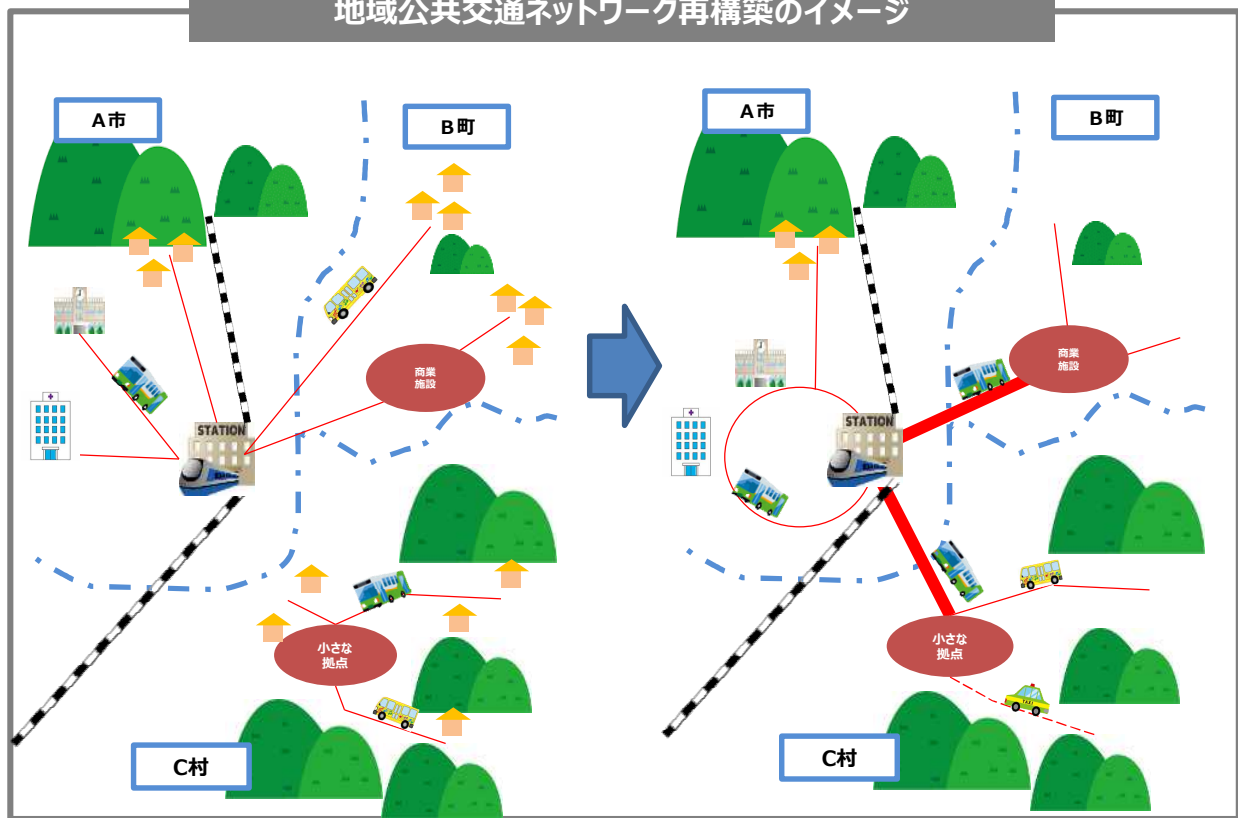
令和2年 12月
四国運輸局 交通企画課

■平成26年に改正された地域公共交通活性化再生法

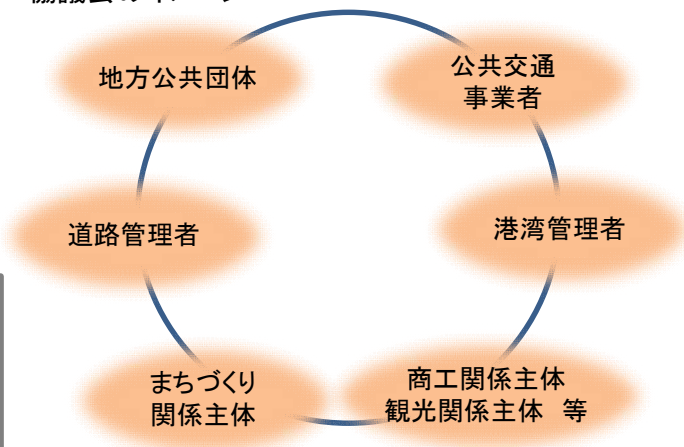
ポイント

- ① **地方公共団体（都道府県、市町村）** が中心となり、
- ② **まちづくりなど関連施策と連携し、**
- ③ **面的な公共交通ネットワークを再構築**

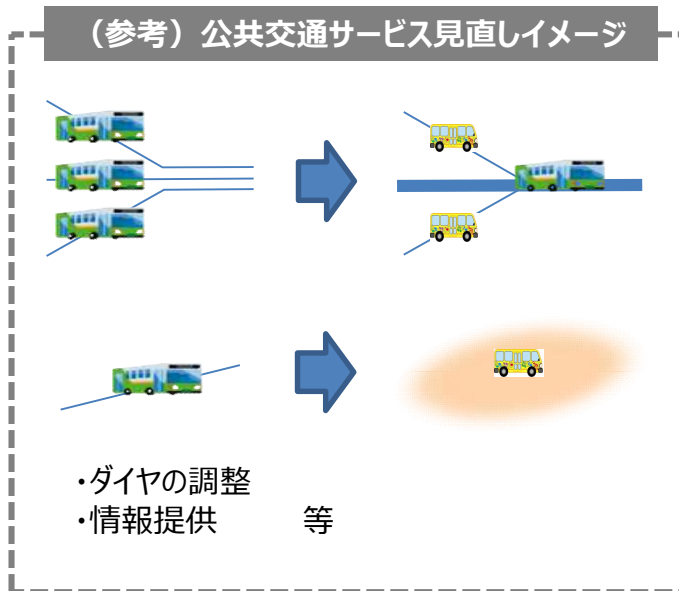
地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



協議会のイメージ



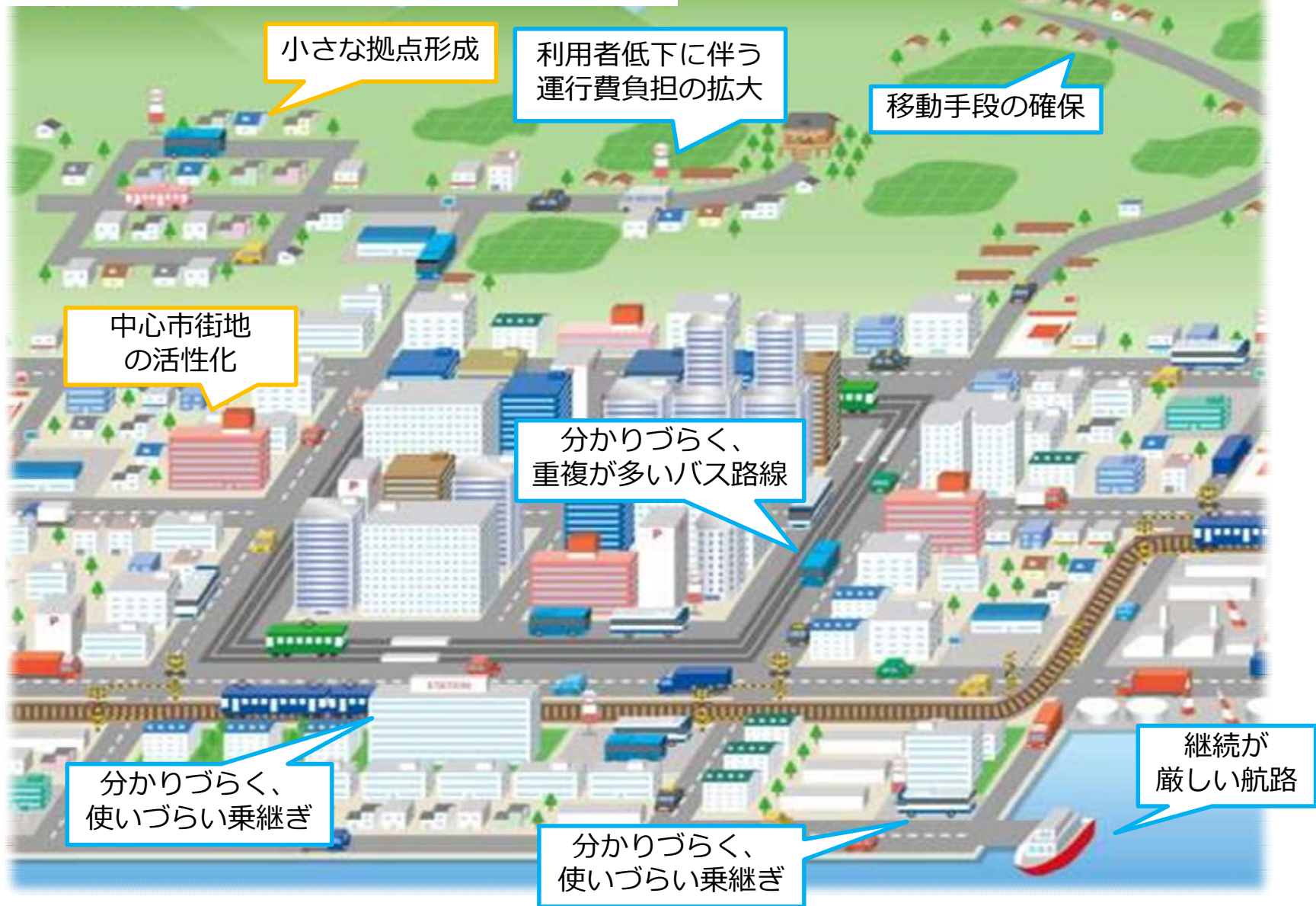
(参考) 公共交通サービス見直しイメージ



公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

■ 地域の公共交通に関わる課題（例）

※地域の抱える課題、交通分野が抱える課題



■ 定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の現状①

持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的
枠組みに関する基本的な考え方

交通政策審議会 交通体系分科会地域公共交通部会
中間とりまとめ（令和2年1月29日）

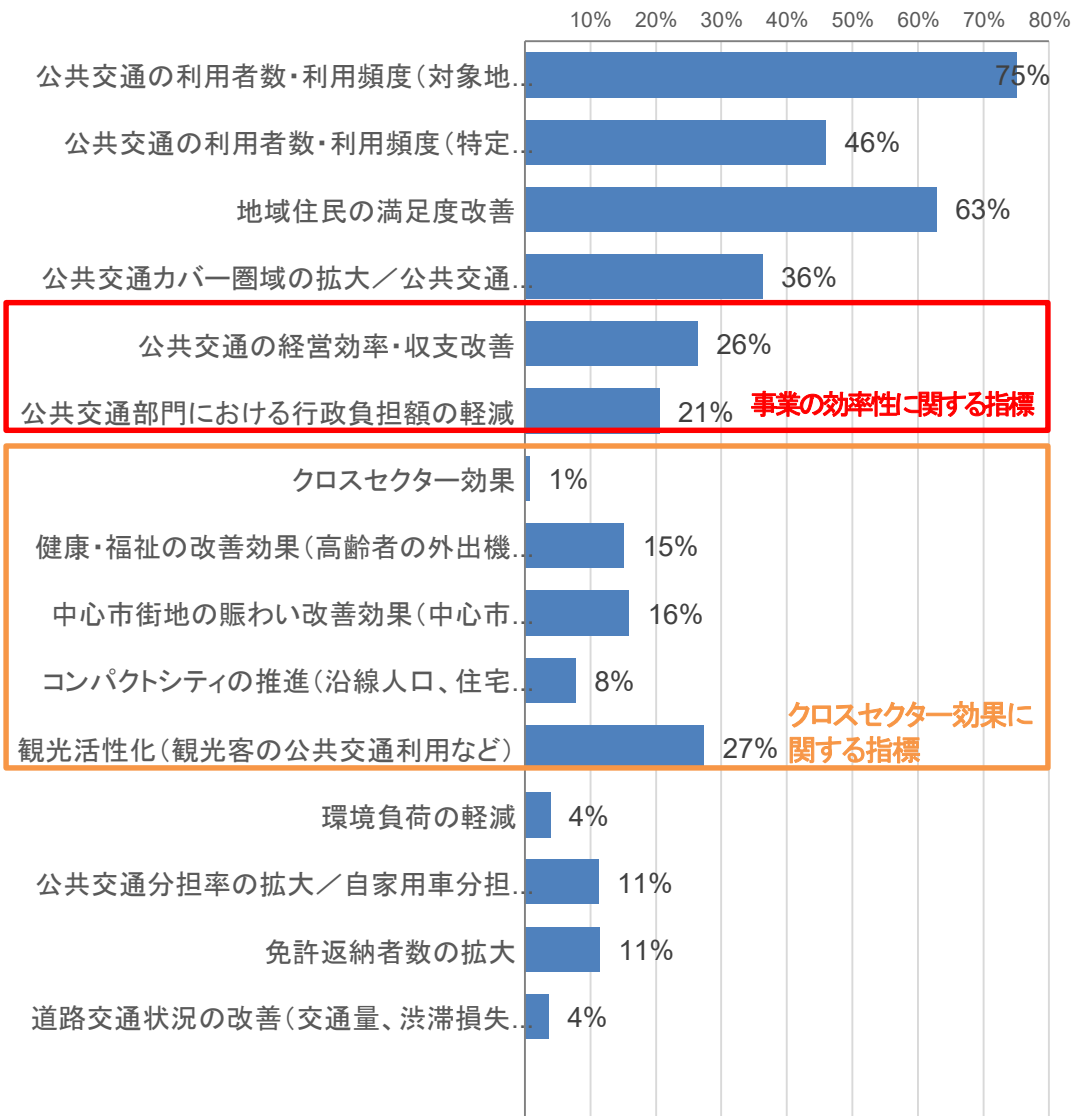
網形成計画については、目標及び評価を記載することとされている。目標のうち、「利用者数」「満足度」については、網形成計画策定団体の6割以上が設定している一方、事業の効率性に関する指標である「収支」や「行政負担額」については、2割程度が設定しているにとどまる。

また、人の移動がもたらすクロスセクター効果（健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響）を考慮した目標設定も重要である。あわせて、地域の実情に応じて、地域公共交通を確保・充実する目的に即した指標（例：外出回数の増加や目的地の変化、送迎頻度・時間の減少、利用交通手段の変化、高校生の利用の増加等）を設定することも有効と考えられる。

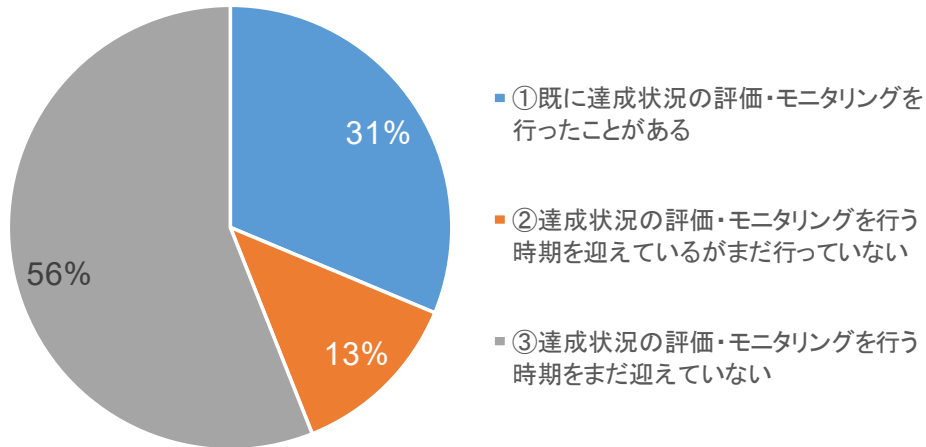
評価については、既に実施した地域は3割程度にとどまっており、実施予定時期が到来しているものの未実施の地域もある。「利用者数」や「収支」について、毎年度、その状況进行分析・評価していない地域も見られるところである。

■ 定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の現状②

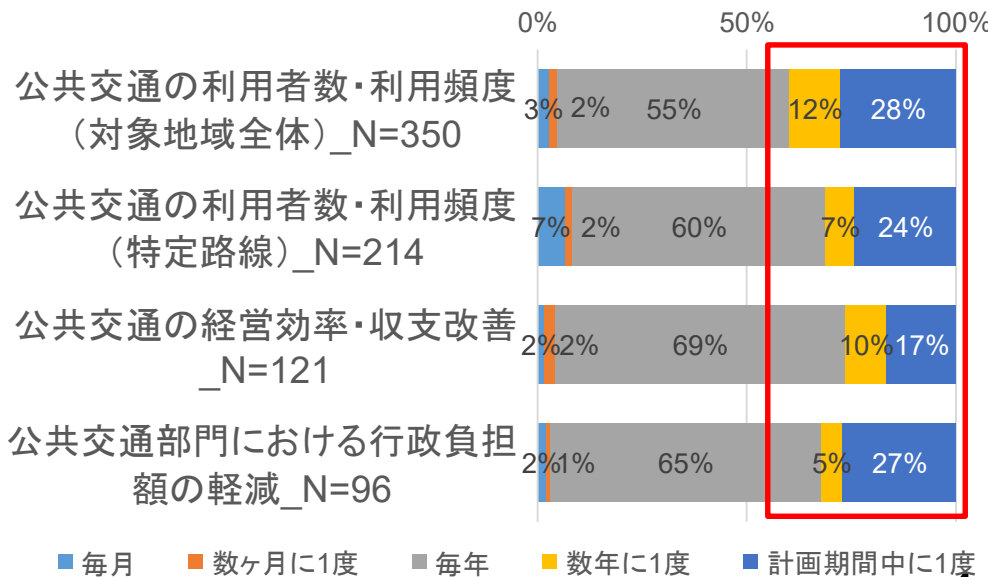
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 網形成計画における目標の達成状況の評価・モニタリングの実施状況 (N=505)



● 数値指標別評価・モニタリングの実施時期



※令和元年度国土交通省アンケート調査より

新たな地域公共交通計画制度について

■ 地域公共交通計画制度について



■ 「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ

- ✓ 地方公共団体による作成を努力義務化（国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助））
- ✓ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け
- ✓ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等（データに基づくPDCAを強化）
- ✓ 都道府県に対し、複数の市町村が、共同して、地域公共交通計画を作成することを要請することができる制度を創設

地域公共交通計画の考え方

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成



地域における
輸送資源の総動員

網形成計画と同様

今般新たに追加

メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティ
バス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サ
ビスなど

■ 地域公共交通計画の記載内容について

法定記載事項

- **地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

- 計画の区域

- 計画の目標

- 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- 計画の達成状況の評価に関する事項

- 計画期間

- 計画実施に関し、地方公共団体が必要と認める事項

利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。

※利用者数、収支、公的負担や地域課題解決に貢献することが分かる目標を設定

地方公共団体

助言
速やかに結果を送付

毎年度、施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努める

必要があると認めるときは、地域公共交通計画を変更する

主務大臣

また、以下について**定めるよう努める**こととする。

- 目標を達成するために行う事業等の推進に必要な**資金の確保**に関する事項
- 都市機能増進施設の**立地の適正化**に関する**施策との連携**に関する事項
- **観光の振興に関する施策との連携**に関する事項
- 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

■ 地域公共交通計画と補助制度の連動

交通政策審議会 交通体系分科会地域公共交通部会
中間とりまとめ（令和2年1月29日）

現行の乗合バス等の運行費等への補助制度は、法定計画（網形成計画）の策定を補助要件として求めておらず、別途に補助金交付要綱に基づく補助計画を策定することとしている。…（中略）…地域内フィーダー系統補助を受けている市町村のうち、法定計画を策定しているのは約半数（※）にすぎない。

真に公的負担による確保・維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援を実施していくためには、地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度を連動化し、鉄道を含む幹線と支線の役割分担など、地域の多様な旅客運送サービスを地域公共交通計画（仮称）に位置づけ、原則として法定協議会に対し補助することで、地域の多様な関係者による連携・協働による計画的な取組を支援することとするべきである。

これにより、…（中略）…定量的な目標設定や実施状況の分析・評価と相まって、地域の関係者による取組の継続的な改善が期待される。なお、地域公共交通計画（仮称）の作成又は変更に当たっては、地域における課題整理等の準備が必要であり、…（中略）…、補助の要件とする同計画の策定までの猶予期間（経過措置）を設ける等の配慮が必要である。

※ 551市町村等（平成30年度事業）のうち、網形成計画を作成しているのは約半数（H30.7時点）

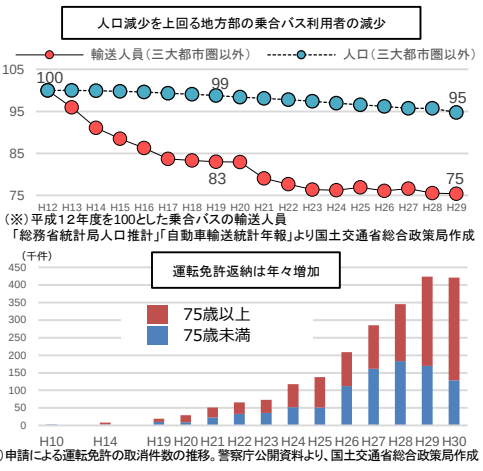
●持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年11月27日施行）

背景・必要性

○人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、**公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している**中、**高齢者の運転免許の返納が年々増加**する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

○加えて、多様な関係者が連携し、**地域経済社会の発展**に資する**交通インフラを整備**することにより、生産性向上を図ることも必要となっている。

- 地方公共団体**が、交通事業者等と連携して、
- ①公共交通を中心に**地域の輸送資源を総動員**する交通計画を作成
 - ②最新技術等も活用しつつ、**既存の公共交通サービスの改善・充実**を徹底するとともに、**国が予算面とノウハウ面から支援**を行うことで、**持続可能な地域公共交通を実現**。



法案の概要

地域が自らデザインする地域の交通

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(**マスタープラン**)の作成（作成経費を補助 ※予算関連）
- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送等）を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
 - ・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施
- 地域における協議の促進
- ・**乗合バスの新規参入等**の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し**通知**



地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

- ①**維持が困難となったバス路線等**について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な**旅客運送サービスを継続**(地域旅客運送サービス継続事業)
- ②過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**の実施の円滑化
 - ・**バス・タクシー事業者**がノウハウを活用して**協力する**制度を創設し、実施を円滑化
 - ・住民のみならず**来訪者**も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③鉄道・乗合バス等における**貨客混載**に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)



既存の公共交通サービスの改善の徹底

- ①**利用者目線**による**路線・ダイヤの改善**、**運賃の設定**等を促進(地域公共交通利便増進事業)
 - ②**MaaS**に参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設(新モビリティサービス事業)
- ※MaaS: Mobility as a Service

交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度の拡充**
- ・多様な関係者の連携による**鉄道インフラ**や**物流拠点の整備**（※予算関連）



【目標・効果】地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善、地域の輸送資源を総動員する取組を推進					
〔KPI〕地域公共交通計画の策定件数		524件	(2019年7月時点)⇒	1,200件	(2024年度)
・地域公共交通計画を立地適正化計画と併せて策定した市町村数		172市町村	(2019年7月時点)⇒	400市町村	(2024年度)
・地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数		46件	(2019年7月時点)⇒	200件	(2024年度)