

# 東かがわ市 地域公共交通計画 (概要版)



東かがわ市

HIGASHIKAGAWA CITY

2021年3月

# 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移動手段を確保することが困難になる恐れがあります。

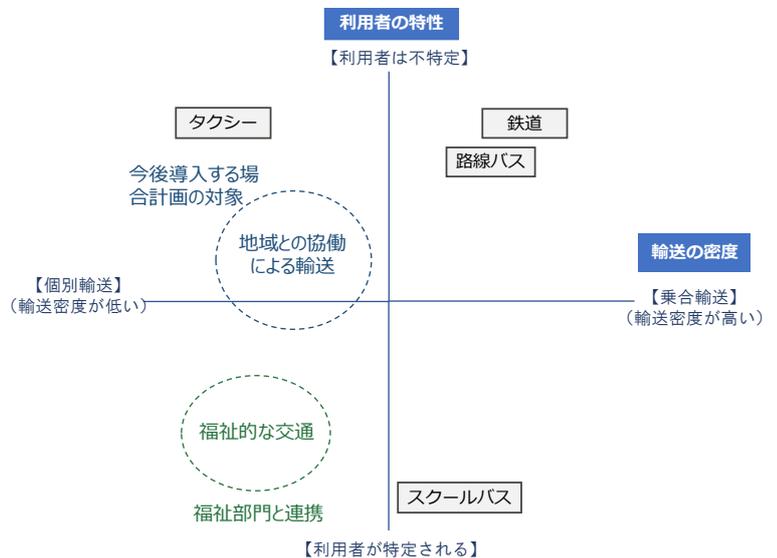
公共交通は、地域の移動手段として市民の生活の質(QOL)を維持し、まちをより持続可能にしていくために必須の要素です。普段は自家用車を使っている方でも、「たまには公共交通を使う」ことから公共交通に関心を持ち、ひいてはライフスタイルの転換につながるよう、取り組みを進めていく必要があります。

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関心を持ち、「使ってみる」意識を醸成できるような取り組み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。

# 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。

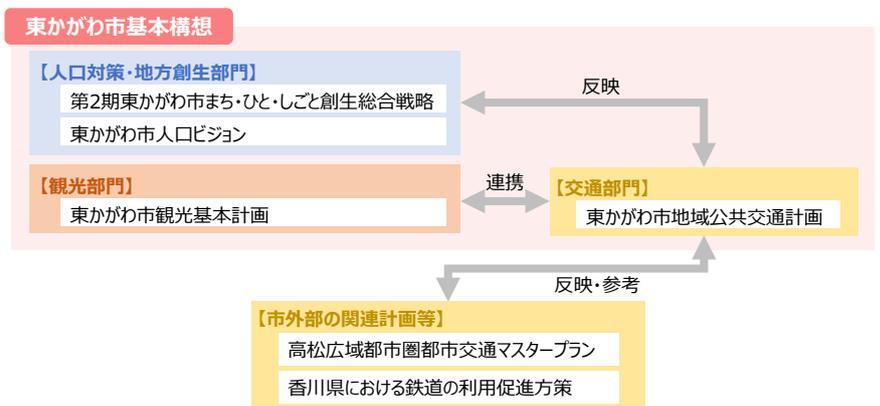


# 3. 計画の対象区域

本市全域

# 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」のほか、「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。



# 5. 計画期間

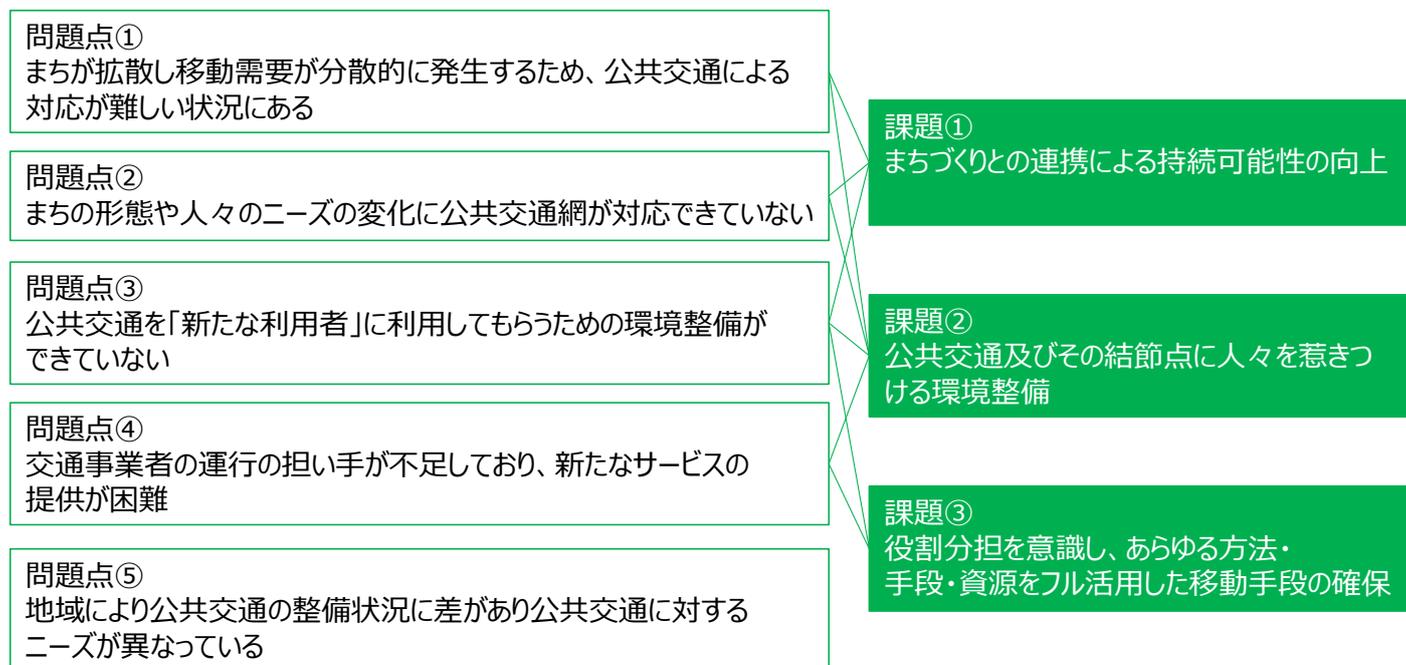
2021年(令和3年)4月から2026年(令和8年)3月までの5年間

## 6. 東かがわ市の公共交通における問題点と課題

### 東かがわ市の公共交通の大きな問題点

- ①市民の日常生活におけるマイカー依存
- ②交通空白地<sup>1</sup>の存在
- ③担い手の不足

### 詳細な問題点とそれを踏まえた課題



## 7. 東かがわ市の地域公共交通網の基本方針・目標

### 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。

<sup>1</sup> 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。

## 公共交通ネットワークの将来像



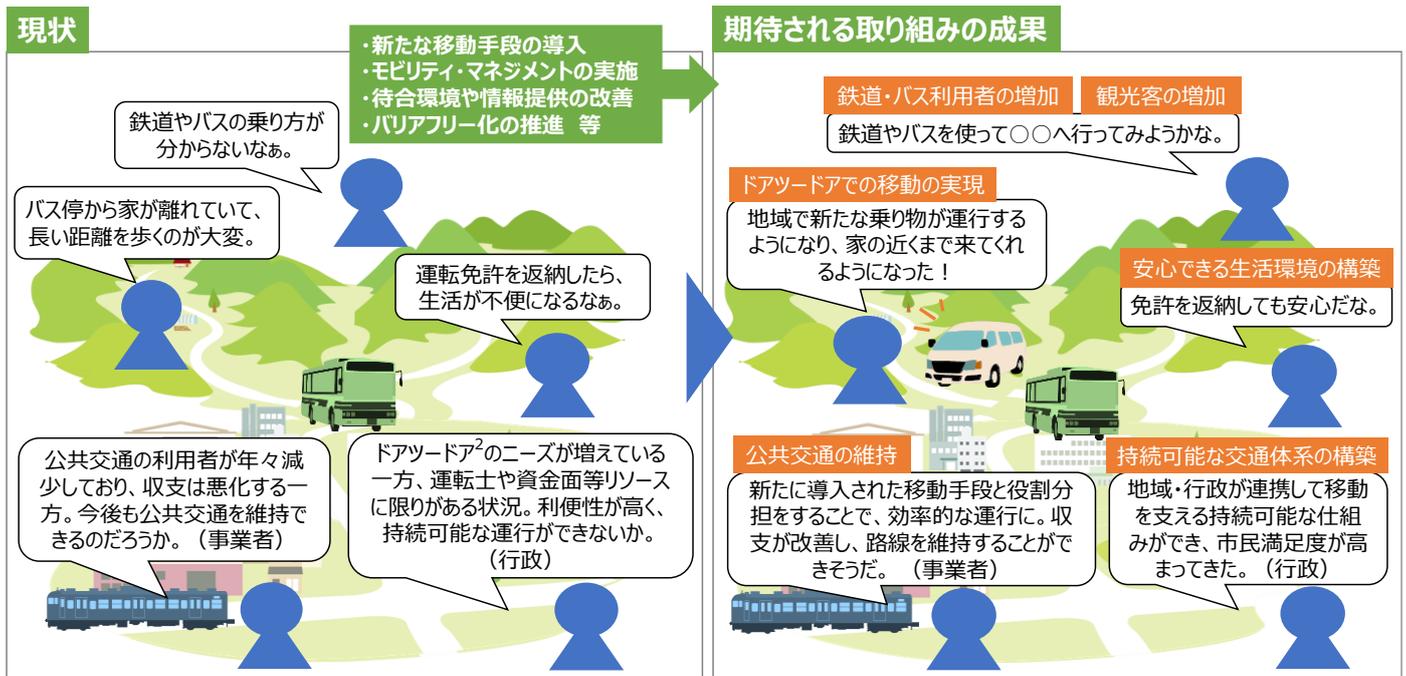
現状



将来像

	幹線	都市間を結ぶ幹線（JR高徳線、大川自動車引田線、徳島バス引田線） 拠点間を結ぶ幹線（大川自動車五名福栄線）
	支線	各地域での移動手段（最寄り拠点まで）
	交通結節点	JR三本松駅、JR引田駅
	将来的な交通結節点	白鳥商業施設周辺

## 期待される取り組みの成果



## 達成すべき目標と評価指標

全体的な評価指標		現状値(2019年度)	目標値(2024年度)
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	19.0回/年
	路線バス等	6.4回	7.6回/年
移動手段確保に係る公費負担額		5,413万円	6,400万円以内

目標	個別目標に対する補足的な評価指標		
	評価指標	現状値(2020年度)	目標値(2025年度)
<b>基本方針1 まちを持続的に支える公共交通網の整備</b>			
<b>目標1-1</b> 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 2024年度
	市内路線バスの収支差	-5,775万円	現状よりも改善
<b>目標1-2</b> 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	新規に移動手段を確保した地域数	0地域	5地域
<b>目標1-3</b> 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	-	のべ5箇所
	バスロケーションシステム <sup>3</sup> の導入	未導入	導入
<b>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</b>			
<b>目標2-1</b> 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 <sup>4</sup> に係る取組件数	1メニュー/年	2メニュー/年 2021～2025年度
<b>目標2-2</b> 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	2件/年	2件/年 2021～2025年度

<sup>2</sup> ドアツードア：自宅玄関先(ドア)から目的地の玄関先(ドア)までのこと。

<sup>3</sup> 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。

<sup>4</sup> モビリティ・マネジメント(Mobility Management、略称MM)：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)に変化するよう促す、対話を中心とした交通政策。例えば、転入先でまだ自動車利用習慣が形成されていない転入者を対象に、公共交通利用に向けた情報提供等の働きかけを行う「転入者MM」、運転免許を持たない児童を対象に、地域の交通問題について考える機会や公共交通の利用方法について知る機会を提供する「学校MM」、企業・事業所に働きかけ、通勤・業務交通の交差を促す「職場MM」等がある。

## 8. 取り組む事業

### 基本方針1 まちを持続的に支える公共交通網の整備

<b>目標1-1</b>	<b>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</b>
<b>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</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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する。</li><li>・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する。</li></ul>	
<b>②日常生活圏を意識した鉄道の移動利便性確保</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>・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へ提供し改善につなげる。</li></ul>	
<b>目標1-2</b>	<b>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</b>
<b>③新たなモビリティの導入に向けた研究</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>・グリーンスローモビリティ<sup>5</sup>や AI<sup>6</sup>を用いた配車、自動運転、MaaS<sup>7</sup>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。</li><li>・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。</li></ul>	
<b>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</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>・地域コミュニティ協議会等が主体となって行う移動手段を考える取り組みや公共交通利用促進の取り組みに対して、行政が支援を行う。</li><li>・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地域コミュニティ協議会等と市が協働で作成する。</li><li>・必要に応じて交通事業者が技術的協力を行う。</li><li>・地域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。</li></ul>	
<b>⑤タクシーの効率的な利用に向けた研究</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>・国の法改正等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。</li><li>・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。</li><li>・需要の少ない午後を中心に、二次交通として鉄道や路線バス沿線から離れた観光施設をお得に回ることができる観光タクシーの導入について事業者と調整を進める。</li></ul>	

<sup>5</sup> グリーンスローモビリティ:時速 20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。

<sup>6</sup> AI: Artificial Intelligence(人工知能)の略。人間の思考プロセスと同じような形で動作するプログラム、あるいは人間が知的と感じる情報処理・技術。

<sup>7</sup> MaaS: Mobility as a Service の略。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て検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決が期待されている。

<b>目標1-3</b>	<b>みんなが安心して利用できる環境の整備</b>
<b>⑥交通結節点における待合環境や情報提供の改善</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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を整備する。</li> <li>・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）をする。</li> <li>・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等での到着予定時刻等の情報発信も併せて実施する。</li> </ul>	
<b>⑦運行情報の見える化の推進</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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する。</li> <li>・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する。</li> <li>・GoogleMaps に路線バス等の経路が表示されるよう、GTFS<sup>8</sup>データを整備・登録する。</li> </ul>	
<b>⑧車両や施設等の環境改善の推進</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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する。</li> </ul>	

<b>目標 2-1</b>	<b>公共交通をつくり、育てる意識の醸成</b>
<b>⑨ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの実施</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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する。</li> <li>・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する。</li> <li>・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。</li> </ul>	

## 基本方針 2 公共交通をみんなで作くり、育てる意識・体制づくり

<b>目標 2-2</b>	<b>東かがわ市の公共交通に関わる関係者間の連携強化</b>
<b>⑩観光、福祉、教育等、移動に係る部署との政策連携の継続</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も公共交通に関わる部署との間で連絡を密に行い、より効果的な取り組みとなるよう連携を継続する。</li> <li>・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。</li> <li>・観光分野については、観光協会や観光事業者との協議の場を設け、市内周遊を促すための二次交通の環境整備を検討していく。</li> </ul>	
<b>⑪交通事業者間での連携の深化</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	
<b>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</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	

<sup>8</sup> GTFS:General Transit Feed Specification の略。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。

## 9. 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	●			
				バスロケ導入				
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				

## 10. 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。

【問合せ先】 東かがわ市 総務部 地域創生課

〒769-2792 香川県東かがわ市湊 1847 番地 1

TEL:(0879) 26-1276