



東かがわ市地域公共交通計画

令和 8 年 3 月改訂

香川県東かがわ市

- 目次 -

第1章 計画の概要	1
1 計画策定の目的	1
2 計画の対象	1
3 計画の位置づけと役割	2
3-1 計画の位置づけ	2
3-2 上位計画・関連計画との連携・整合性	3
(参考) 計画策定の流れ	4
第2章 地域の概要	5
1 地域特性	5
1-1 総人口（年齢構成別）の推移	5
1-2 道路整備計画	5
2 地域公共交通の現状	6
2-1 地域公共交通の概要	6
2-2 交通結節点の概要	7
第3章 地域公共交通を取り巻く現状と問題点	8
1 社会情勢の変化からみた現状と問題点	8
1-1 高齢化の進行（地域別状況）	8
1-2 免許非保有者の増加	9
(1) 免許非保有者の分布状況	9
(2) 免許自主返納の意向・動向	10
2 移動実態からみた現状と問題点	11
2-1 市民の生活行動と移動特性	11
(1) 通勤・通学の移動特性	11
(2) 買い物の移動特性	12
(3) 通院の移動特性	13
(4) 趣味・娯楽・習い事等の移動特性	14
(5) 市民の生活行動と移動特性からみた問題点（まとめ）	15
2-2 送迎者の移動特性	16
3 市民意識・ニーズからみた現状と問題点	17
3-1 市民の交通行動と意識の実態	17
(1) 自動車の利用状況	17
(2) 地域公共交通の利用意識	18
(3) 市民が地域公共交通に不便を感じる理由	19
3-2 地域公共交通に関する市民の意向	20
(1) 今後の地域公共交通施策に市民が必要と考える取組	20
(2) 地域公共交通の運行維持に関する市民の意向	21
4 地域公共交通に関する現状と問題点	22
4-1 公共交通空白地の存在	22
4-2 主要施設への接続状況	23
4-3 交通機関別の現状と問題点	24
(1) 地域公共交通全般	24
(2) 鉄道事業の現状と問題点	25
(3) 路線バス事業の現状と問題点	26
(4) タクシー事業の現状と問題点	28
(参考) タクシー事業の必要性和経営課題	29
5 地域公共交通を取り巻く現状と問題点（まとめ）	31

第4章 令和3年策定計画の取組状況と評価	32
1 令和3年策定計画の取組体系	32
2 目標（KPI指標）に対する達成状況の評価・検証	33
3 令和3年策定計画の取組の評価	34
（参考）新たな移動手段の確保に向けた取組	35
第5章 地域公共交通に関する基本的な方針	36
1 基本理念、基本方針	36
2 計画の目標	36
3 地域公共交通の現状・問題点と課題	37
4 将来の地域公共交通ネットワーク	39
第6章 目標を達成するための取組	40
1 目標を達成するための取組	40
2 取組内容と実施主体	42
3 計画の目標・目標指標（KPI）	52
第7章 計画の推進	57
1 全体スケジュール	57
2 計画の推進体制	58
3 取組にかかる進捗の評価	59
巻末参考資料	61
地区区分別の公共交通空白地人口	61
用語集	62

第1章 計画の概要

1 計画策定の目的

- 東かがわ市（以下「本市」という。）では、令和3年3月に「東かがわ市地域公共交通計画（以下「令和3年策定計画」という。）を策定し、「地域をつなぎ みんなで支え続ける公共交通」を基本理念として、各種施策や事業に取り組んできました。
- 令和3年策定計画では、令和7年度が最終年度にあたることから、計画目標の達成状況や主要施策の進捗状況を確認し、評価・検証を行うことで、これまでの地域公共交通に関する本市の取組を総合的に見直します。
- 令和3年の計画策定以降の社会情勢の変化、地域公共交通を取り巻く課題、市民ニーズの変化等を踏まえ、地域公共交通の現状と課題を“見える化”し、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を推進することを目的として、令和3年策定計画の改訂版となる「東かがわ市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定します。

2 計画の対象

- 本計画では、以下の内容を対象としています。

〈対象区域〉

- 本市全域（10地区：図1-1参照）

〈対象とする旅客運送サービス（利用者が限定されない運送サービスを対象）〉

- JR高徳線
- 路線バス
大川バス（引田線・五名福栄線）
徳島バス（引田線）
- 高速バス
- タクシー

〈対象期間〉

- 令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度）の5年間



図1-1 計画対象区域

3 計画の位置づけと役割

3-1 計画の位置づけ

- 本計画は、本市の最上位に位置づけられる「東かがわ市基本構想」が掲げる将来像「つながる未来をともに創るまち 東かがわ」を実現していくために、地域公共交通の方向性や取り組むべき内容をまとめたものです（図1-2参照）。
- 計画策定にあたっては、国の方針や本市の基本構想の考え方を踏まえるとともに、市の関連する各種計画や分野との連携・整合性を確保します。

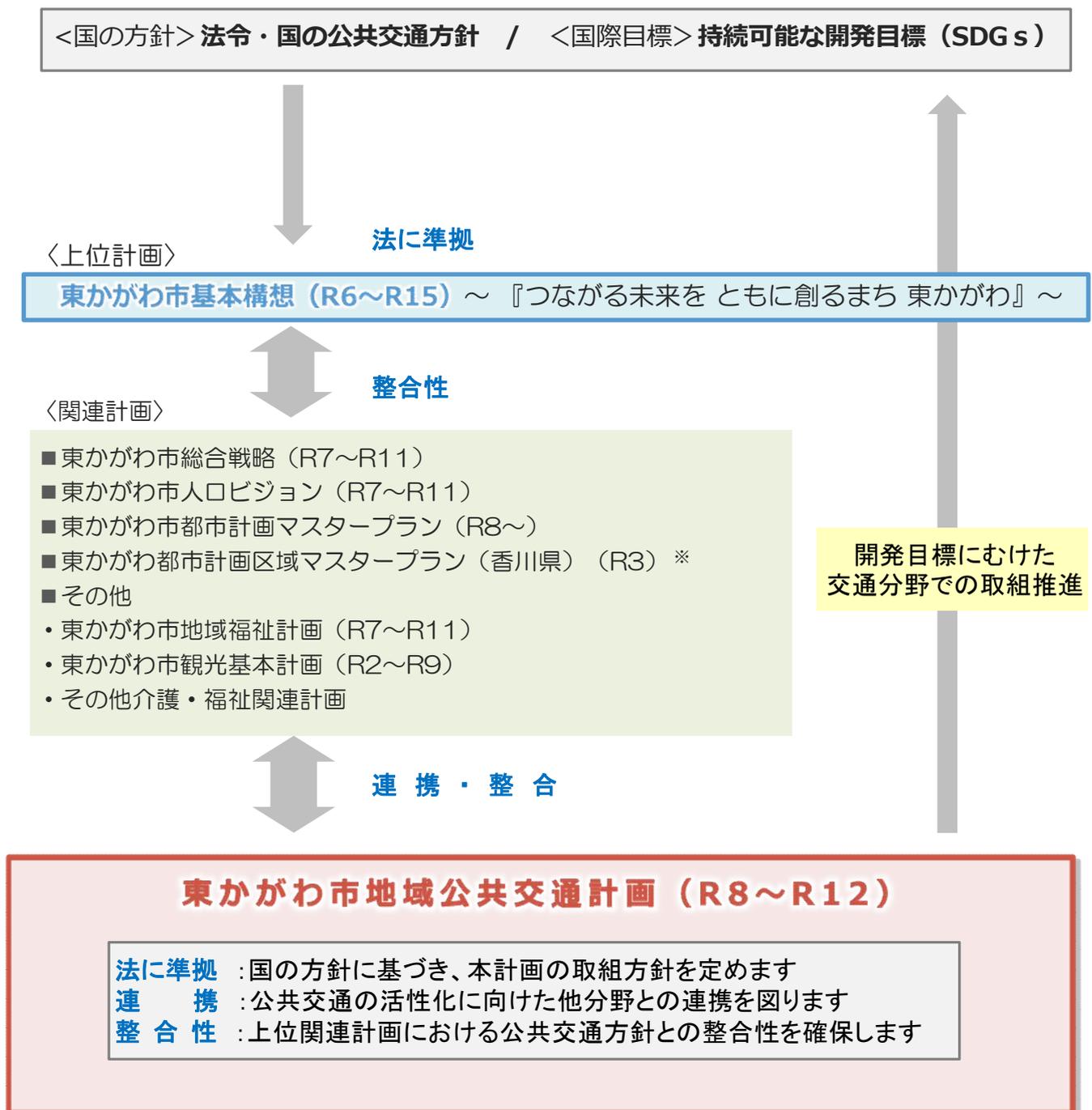


図1-2 本計画の位置づけ

※東かがわ都市計画区域マスタープラン(香川県)の正式名称は、「東かがわ都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」という。

3-2 上位計画・関連計画との連携・整合性

- 本市が目指す将来像の実現に向けて、上位計画や市の関連する各種計画との連携、整合性を確保しながら、本計画の策定を進めます。

【東かがわ市基本構想】

- ・将来像「つながる未来を ともに創るまち 東かがわ」
- ・基本的理念「つながる ともに つづく」
- ・まちづくりビジョン

ひとやしごとのつながりがまちをともに創る	安全・安心がつながる
地域のにぎわいがつづく	子どもたちの未来につながる
新たな活力とともに未来につづく	

【東かがわ市総合戦略】

- ・公共交通機関(通勤・通学、買い物)などの日常生活への不満が市外転出の要因になっている
(令和4年基本構想アンケート分析より)

⇒ **地域特性に応じた暮らしを支える公共交通との連携**

【東かがわ市都市計画マスタープラン】

- ・自動車利用に過度に依存しない効果的なネットワークの形成
⇒ **公共交通の維持、利用促進、利便性の向上が必要**
- ・将来都市構造: 中心拠点(大内～白鳥の既成市街地一体)、地域拠点(引田地区)
⇒ **コンパクトな都市づくりと公共交通の連携**
⇒ **自動車依存を低減する公共交通ネットワークの形成**
⇒ **公共交通の利用促進(交通結節点の改善、徒歩・自転車による移動環境の改善)**

【東かがわ都市計画区域マスタープラン(香川県)】

- ・基本目標「都市機能の集約と融和による、生活の質が高く、環境持続性のある都市づくり」
- ・集約拠点が公共交通を主としたネットワークで有機的に連携した都市構造の形成
⇒ **持続可能な公共交通体系の形成(多様な交通手段の有機的な組み合わせ)**
⇒ **利便性・快適性の高い公共交通体系、公共交通利用への交通行動の転換と利用促進**

SDGs: すべての人が、安全で安価かつ利用しやすい持続可能な交通へのアクセスを確保するため、公共交通の整備は国際目標に位置付けられています。

⇒ 地域公共交通計画は、SDGsが掲げる環境・社会目標を地域レベルで具体化する役割を担います。

- ・持続可能な交通ネットワークの形成
- ・交通による環境負荷の低減や地域活力の向上



(参考) 計画策定の流れ

令和2年 11月

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

令和3年 3月

東かがわ市地域公共交通計画 策定

令和3年度 ~ 令和4年度

東かがわ市地域公共交通活性化協議会 開催
全6回(令和3年7月~令和5年2月)
を開催し、令和3年策定計画の事業評価
等について協議

法改正の概要

【令和2年11月改正】

・地方公共団体が交通事業者等と連携して
地域の輸送資源を総動員する交通計画を
作成し、持続可能な地域公共交通の実現を図る

【令和5年10月法改正】

・交通モードにおける地域の関係者の連携・協
働=共創を通じ、利便性・持続可能性・生産
性を向上するよう地域公共交通ネットワーク
を再構築(リ・デザイン)を図る

令和5年 10月

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

令和5年度

東かがわ市地域公共交通活性化協議会 開催
全2回(令和5年10月、令和6年1月)
を開催し、令和3年策定計画の事業評価
等について協議

令和6年度

東かがわ市地域公共交通活性化協議会 開催
全2回(令和6年5月、令和7年2月)
を開催し、令和3年策定計画の事業評価
等について協議

令和7年度

東かがわ市地域公共交通活性化協議会 開催
令和7年 6月 第1回協議会

・地域公共交通計画の改訂の流れとスケジュール

令和7年 11月 第2回協議会

・令和3年策定計画の評価検証
・市民アンケート、事業者ヒアリング調査の結果報告
・東かがわ市の地域公共交通の現状と課題の整理
・今後の方向性について

令和8年 1月 第3回協議会

・令和8年改訂計画の方向性について
・目標を達成するための取組の検討
・計画の達成状況を把握する評価指標の設定
・令和8年改訂 地域公共交通計画(素案)について

令和8年 2月

パブリックコメントの実施

東かがわ市地域公共交通活性化協議会 開催

令和8年 3月上旬 第4回協議会

・令和8年改訂 地域公共交通計画(案)について

令和8年 3月

地域公共交通計画の改訂

<計画改訂の流れ>

令和3年策定計画の事業評価等

現状把握

- ①基礎調査、地域現況と課題の整理
- ②地域公共交通現況と課題の整理
- ③上位・関連計画の整合
- ④令和3年策定計画の評価検証
- ⑤市民ニーズ把握及び利用実態調査
- ⑥公共交通事業者等ヒアリング調査

地域公共交通の現状・課題の整理

・基本的な方針の検討

・計画目標の設定
・目標達成のための
実施取組の設定

・計画案(改訂版) 検討

東かがわ市
地域公共交通計画の改訂

第2章 地域の概要

1 地域特性

1-1 総人口（年齢構成別）の推移

- 本市の人口は減少が続いており、今後もこの傾向が続くと推計されています（図2-1参照）。
- 世代別では、15歳未満の年少人口や15～64歳の生産年齢人口が減少する一方で、65歳以上の高齢人口の割合は増加しており、少子高齢化の進行がみられます。

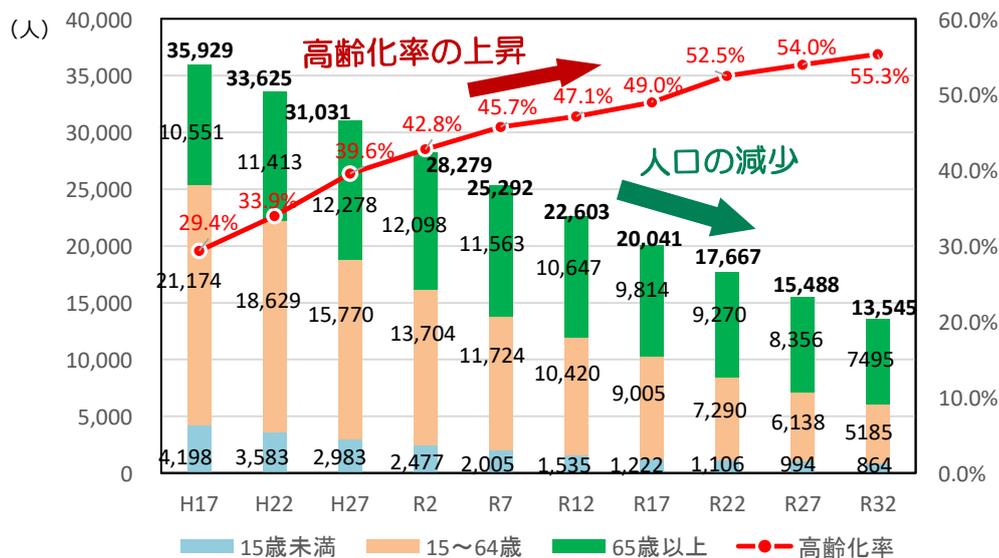


図2-1 総人口の推移・年齢構成

出典：国勢調査(H17～R2)、国立社会保障・人口問題研究所 人口推計(R5.12)
 ※推計値は、東かがわ市人口ビジョンと整合しています。

1-2 道路整備計画

- 沿岸部に鉄道路線と並んで国道11号が東西に横断しているほか、海岸線や山間部等に県道が整備されています。
- JR高徳線と並行する国道11号をはじめ、市の中心部では慢性的な渋滞が発生しています。現在、国道11号大内白鳥バイパス（伊座～白鳥間）の整備が進められており、この区間が開通すると、渋滞の緩和や移動のしやすさの向上、さらには地域経済の活性化にもつながることが期待されています（図2-2参照）。



図2-2 国道11号大内白鳥バイパスの整備計画

出典：国土交通省四国地方整備局香川河川国道事務所HP

2 地域公共交通の現状

2-1 地域公共交通の概要

- 本市の地域公共交通としては、鉄道（JR高徳線）、高速バス、路線バス（引田線、五名福栄線）、タクシーが運行されています（表2-1参照、図2-3参照）。

表2-1 地域公共交通のサービス概要

交通モード	路線名・運行エリア	運行事業者
鉄道	JR高徳線（高松～徳島） ※市内のJR駅（JR丹生駅、JR三本松駅、JR讃岐白鳥駅、JR引田駅、JR讃岐相生駅）	四国旅客鉄道（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	四国高速バス（株） 高松エクスプレス（株） 他4社 ※R7年12月時点
路線バス	引田線（引田～高松駅）	大川自動車（株）
	五名福栄線（三本松～境目）	
	引田線（翼山温泉～鳴門駅）	徳島バス（株）
タクシー	市内全域	東讃共同（株） （有）白鳥タクシー



図2-3 市内の地域公共交通の運行路線図

2-2 交通結節点の概要

- 本市の主要拠点駅としてJR三本松駅、JR引田駅があります。また、商業施設等が集まる白鳥周辺における交通拠点としてJR讃岐白鳥駅が位置づけられています。
- JR三本松駅とJR引田駅では、待合スペースや乗り換え環境などの整備が進み、利用しやすい環境が整っています。一方で、JR讃岐白鳥駅は最寄りのバス停が離れており、鉄道とバスの乗り継ぎがしにくい状況となっています。

JR三本松駅と最寄りバス停の状況（高速バス停含む）

三本松 (JR三本松駅前)



■ 駅の機能

待合機能	待合室	○(駅構内)
	ベンチ	○
	トイレ	○(駅隣接)
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)



■ 総合案内所の機能

待合機能	待合室	○
	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	○

JR讃岐白鳥駅の状況（最寄りのバス停なし）



■ 駅の機能

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

JR引田駅と最寄りバス停の状況

引田 (JR引田駅前)



引田 (引田駅前バス停)



■ 駅の機能

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

■ 最寄りバス停の機能

待合機能	待合室	○(施設内)
	ベンチ	○
交通機能	バス転回場所	—
	バス待機場所	—

第3章 地域公共交通を取り巻く現状と問題点

市民の移動実態や地域公共交通に対するニーズを把握するため、市民3,000人を対象にアンケートを実施しました。本章では、市民アンケート結果や国等による各種調査の結果を基に、本市の地域公共交通を取り巻く現状と問題点を整理します。

1 社会情勢の変化からみた現状と問題点

1-1 高齢化の進行（地域別状況）

- 本市の高齢化は、特定の地域に集中しているわけではなく、市内全体で進行していることが分かります（図3-1 参照）。さらに細かいエリアで高齢化率の分布状況みると、高齢化率が50%以上のエリアが市内に点在していることが分かります。（図3-2 参照）。
- 今後、さらに高齢化が進行すると、特に駅やバス停から離れた移動の利便性が低いエリアにおいて、運転免許の自主返納等により、移動困難となる高齢者が増加することが予想されます。

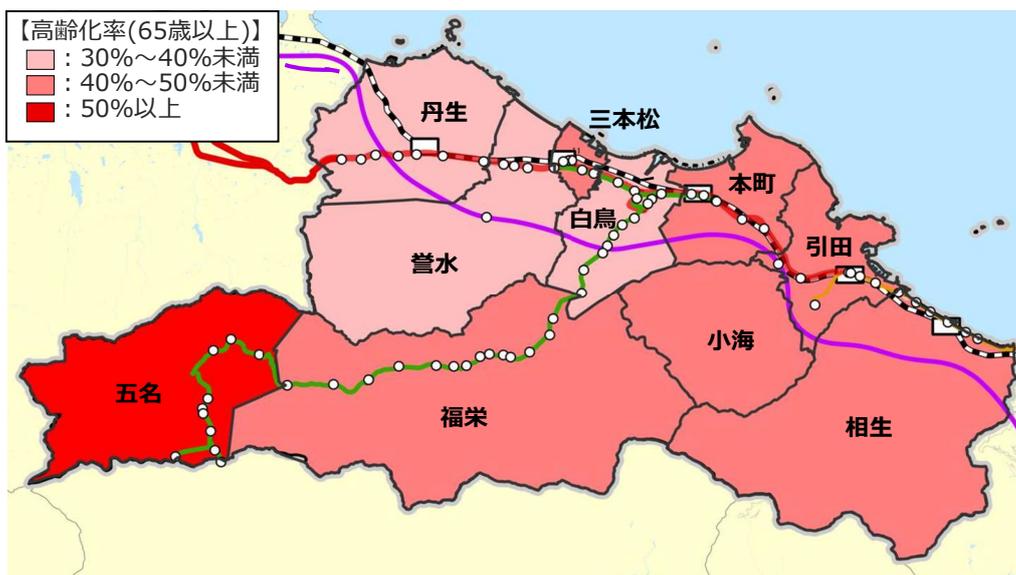


図3-1 地区別の高齢化の状況

出典：国勢調査(R2)

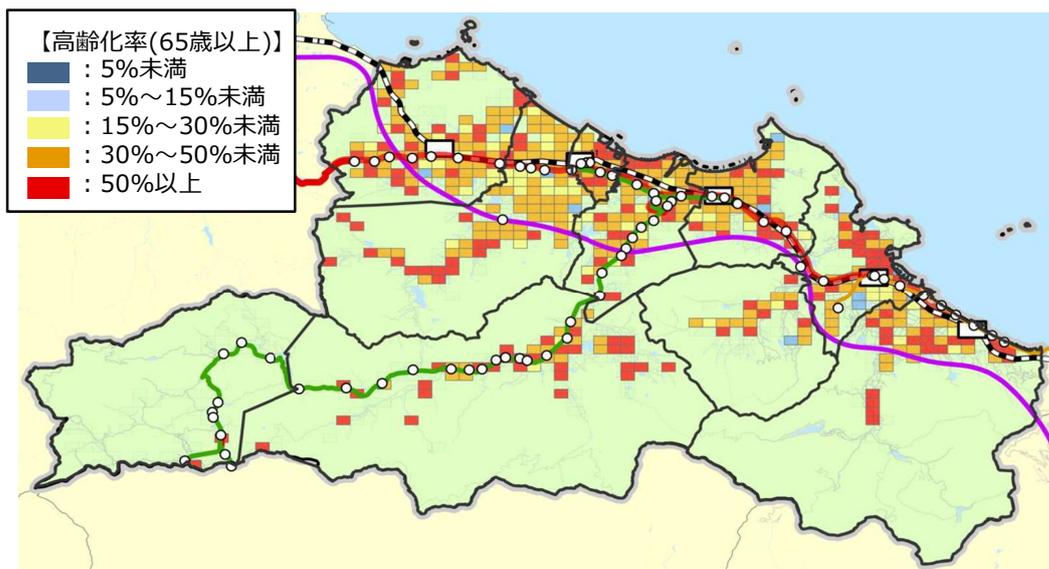


図3-2 高齢化率の分布状況

出典：国勢調査人口メッシュ(R2)



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

○移動手段が限定

駅やバス停から離れた地域に居住する高齢者の移動手段が限定

1-2 免許非保有者の増加

(1) 免許非保有者の分布状況

- 65歳以上の免許非保有者は、三本松、本町、引田、丹生、誉水、白鳥地区で多い傾向がみられますが、幹線交通となるJR高徳線や路線バス引田線により移動手段は確保されている状態です（図3-3参照）。
- 近隣に鉄道やバス路線がない五名、相生、福栄、小海などの郊外地区では、タクシー以外の公共交通がなく、中心部までの距離も遠いことから、免許保有率が高く、自動車を利用している人が多いと考えられます。

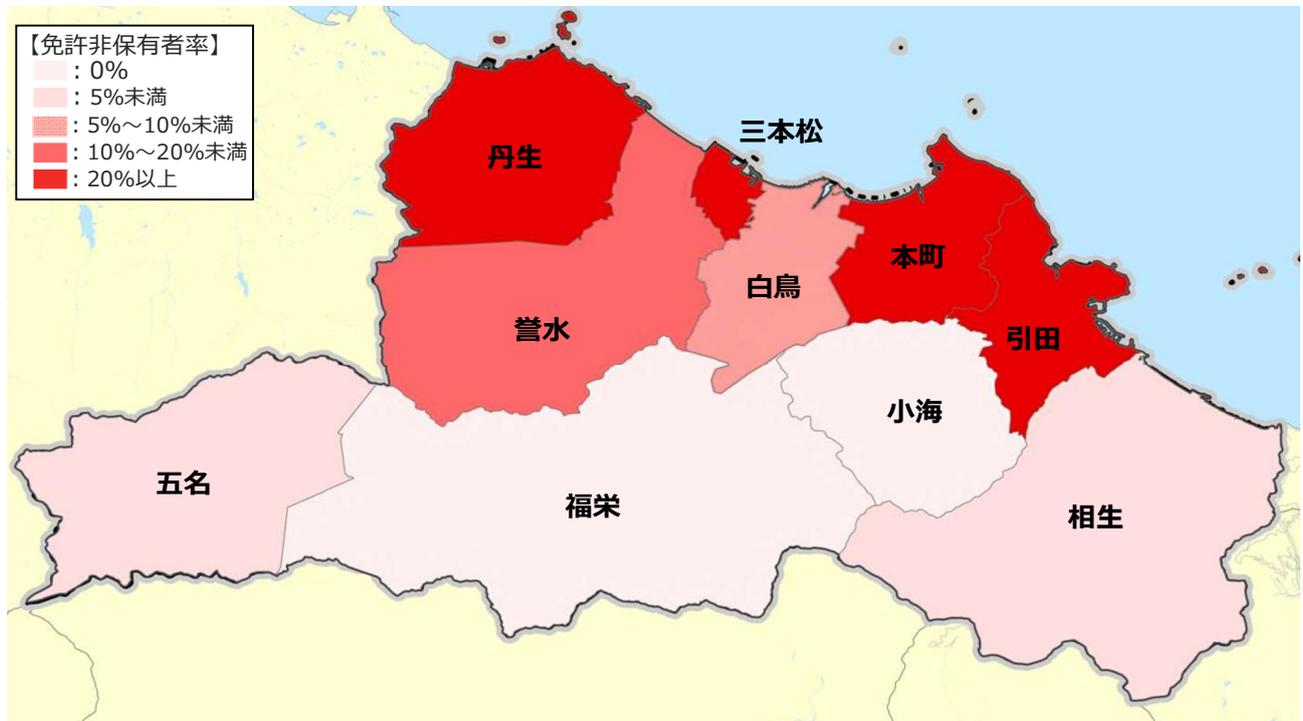


図3-3 65歳以上の免許非所持者の居住地区（R7）

出典：R7市民アンケート調査



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

○自動車依存の傾向

郊外における高齢者の自動車免許保有率の高さ

(2) 免許自主返納の意向・動向

- 市民アンケートでは、65歳以上の免許保有者のうち69%が「現在は返納する意思はない」と回答しています（図3-4 参照）。また、「特に運転に不安を感じない」（65%）、「運転に不安はあるが生活のために必要」（22%）の理由で、免許返納意思のない方が多くなっています（図3-5参照）。
- 本市では、令和2年から令和6年までの5年間で、運転免許を自主返納した方が累計964人となり、年間約200人が運転免許を返納している状況です（図3-6参照）。
- 運転免許の自主返納により、地域公共交通や送迎への移動手段の転換が進んでいると考えられますが、地域公共交通の路線がない地域では、今後、移動手段に困る方が増加することが予想されます。

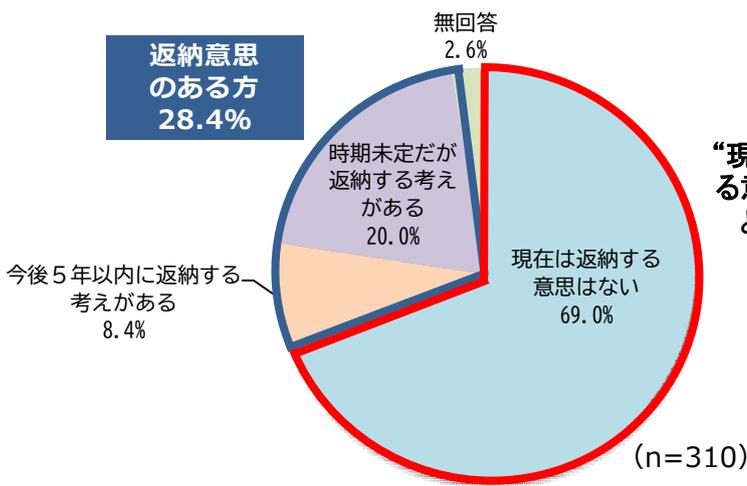


図3-4 免許返納の考え (65歳以上の免許保有者)
出典: R7市民アンケート調査

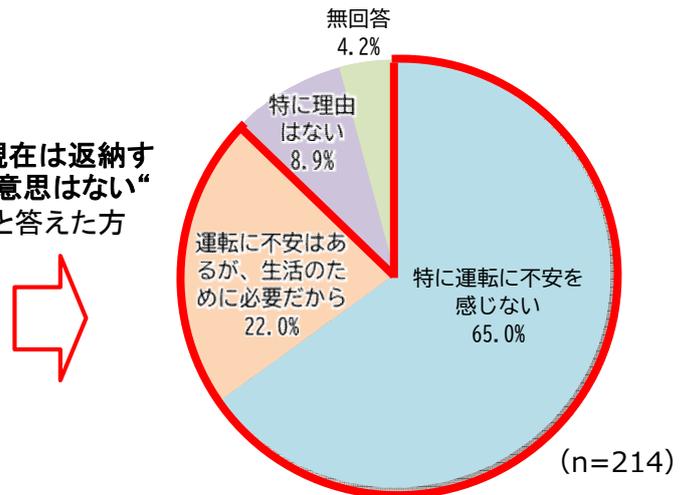


図3-5 免許を返納しない理由
出典: R7市民アンケート調査

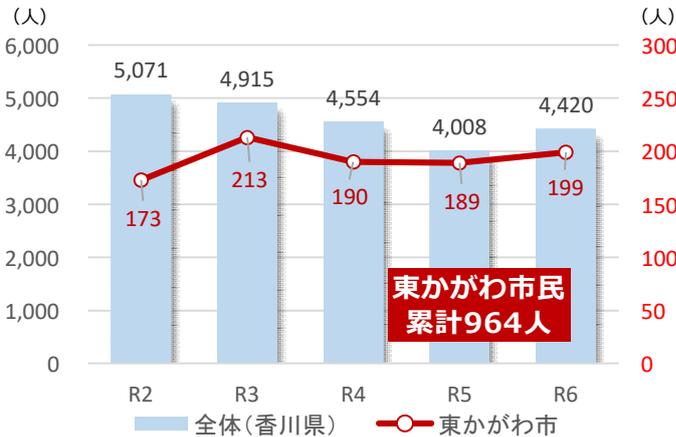


図3-6 免許返納者数の推移
出典: 香川県運転免許センター

〈高齢者の自動車運転に関する市民意見〉

- 買い物や通院のために、高齢者が自動車を運転しているが、事故を起こさないか心配

出典: R7市民アンケート調査

地域公共交通としての問題点 (課題の要素)

○移動手段がない (免許返納時)

運転免許の自主返納者の増加により、地域公共交通を必要とする方が増加

2 移動実態からみた現状と問題点

2-1 市民の生活行動と移動特性

(1) 通勤・通学の移動特性

- 通勤・通学では、市内の移動が最も多く約62%を占め、次いで高松市方面が約34%、徳島市方面が約4%となっています。市内での移動では、各地区から中心部（本町・白鳥・三本松）へ向かう動きが見られます（図3-7参照）。
- 通勤・通学の交通手段は、自動車が約75%と大半を占め、地域公共交通の利用は約11%にとどまっており、自動車への依存が高い状況です（図3-8参照）。また、移動の時間帯は午前8時台までの外出や、午後18時台の帰宅が多くなっています（図3-9参照）。



図3-7 通勤・通学の移動需要 出典：R7市民アンケート調査

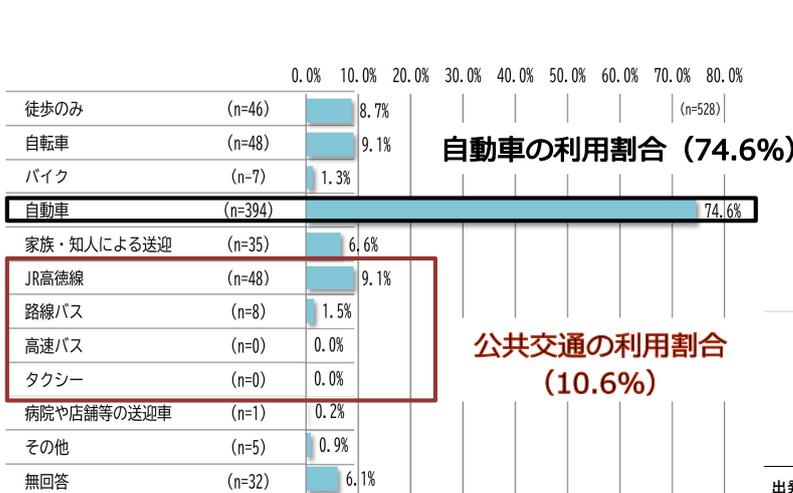
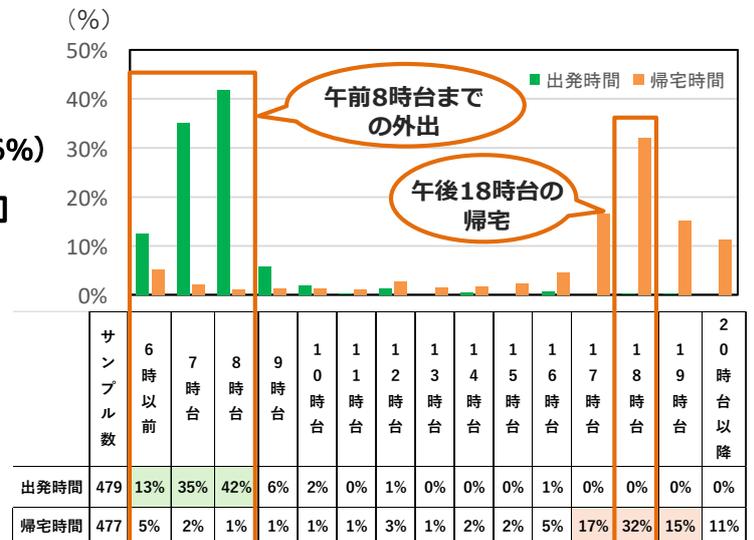


図3-8 通勤・通学時の交通手段

出典：R7市民アンケート調査

※複数回答ありのため、全体数からみた該当件数で割合表示



注)ハッチング範囲は上位3位を示す

図3-9 通勤・通学時の移動時間

出典：R7市民アンケート調査

(2) 買い物の移動特性

- 買い物では、移動のほとんどが市内で完結しており約94%を占めています。市内では、各地域から中心部への移動に加え、相生地区から引田地区へ向かう動きが特徴的です（図3-10参照）。
- 買い物の交通手段は、自動車が約72%と最も多く、地域公共交通の利用は約3%にとどまり、自動車への依存が高い状況です（図3-11参照）。移動の時間帯は午前11時台までの外出、帰宅が多くなっています（図3-12参照）。



図3-10 買い物の移動需要 出典：R7市民アンケート調査

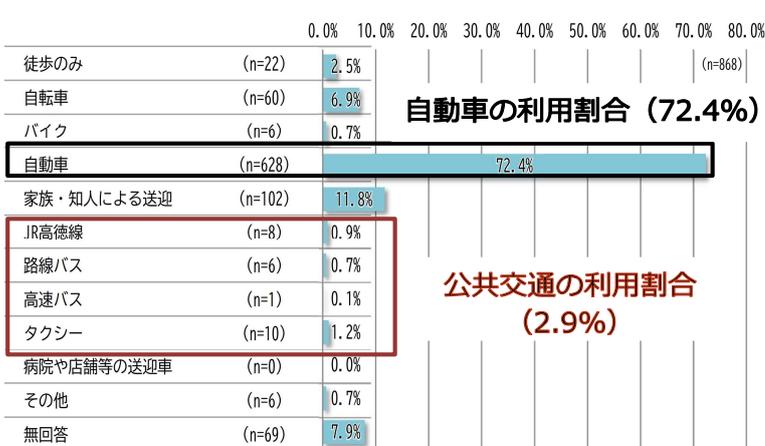


図3-11 買い物時の交通手段 出典：R7市民アンケート調査

※複数回答ありのため、全体数からみた該当件数で割合表示

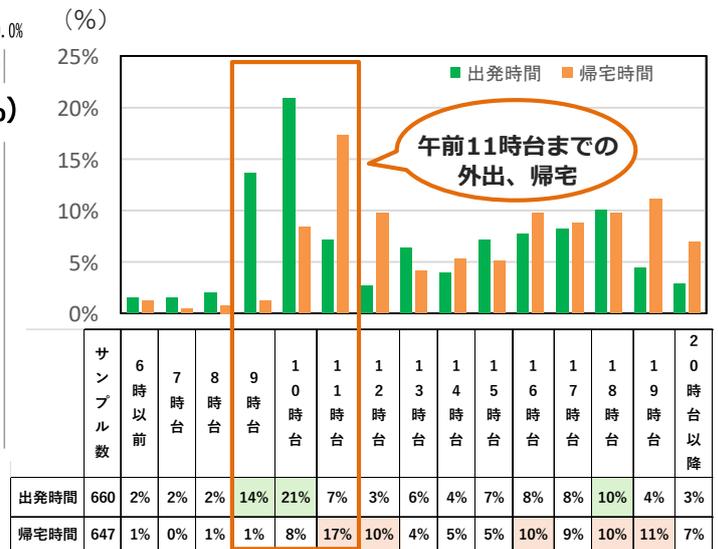


図3-12 買い物時の移動時間 出典：R7市民アンケート調査

(3) 通院の移動特性

- 通院では、市内の移動が約47%と半数程度を占めていますが、高松市や徳島市方面へ向かうケースもみられます。市内では、中心部内での移動に加え、五名・福栄・誉水といった地区から中心部へ向かう動きが特徴的です（図3-13参照）。
- 通院の交通手段は、自動車約68%と最も多く、地域公共交通の利用は約9%にとどまり、自動車への依存が高い状況です（図3-14参照）。移動の時間帯は、午前8～12時台までの外出、帰宅が多くなっています。また、昼以降の移動は他の目的に比べ少なくなっています（図3-15参照）。



図3-13 通院の移動需要 出典：R7市民アンケート調査

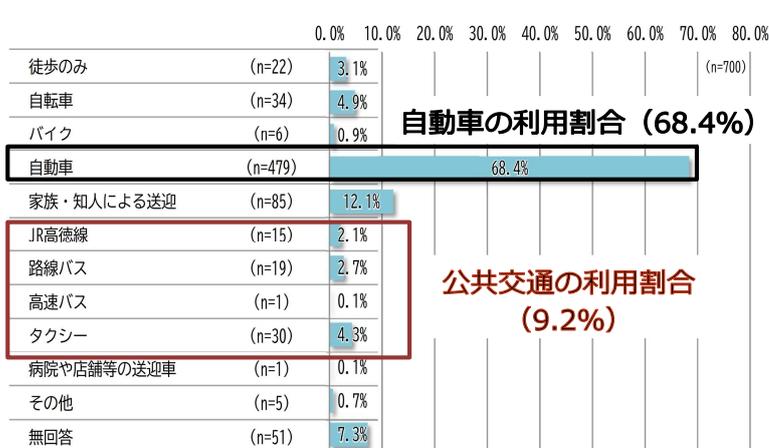
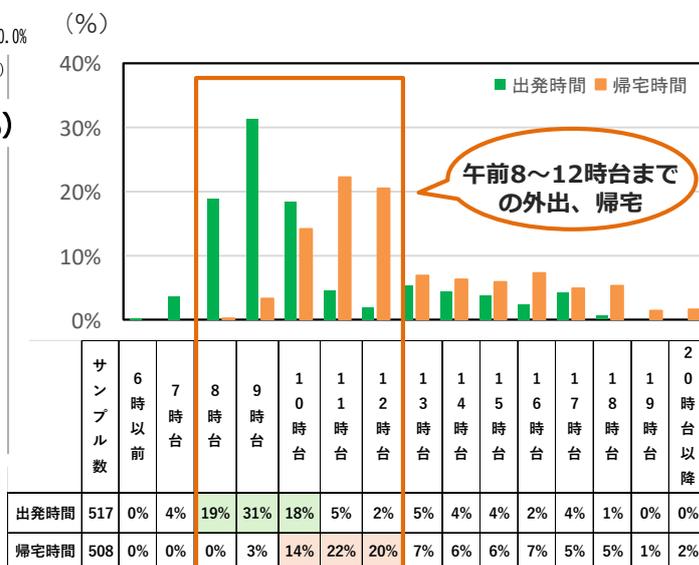


図3-14 通院時の交通手段 出典：R7市民アンケート調査

※複数回答ありのため、全体数からみた該当件数で割合表示



注)ハッチング範囲は上位3位を示す
 図3-15 通院時の移動時間 出典：R7市民アンケート調査

(4) 趣味・娯楽・習い事等の移動特性

- 趣味や娯楽、習い事では、市内の移動は約40%と他の目的に比べて少なく、高松市や徳島市方面へ向かうケースが多くみられます。市内では、各地域から中心部への移動が多くなっています(図3-16参照)。
- 趣味・娯楽・習い事等の交通手段は、自動車が約76%と最も多く、地域公共交通の利用は約9%にとどまり、自動車への依存が高い状況です(図3-17参照)。移動の時間帯は午前10時台までの外出、午後20時台以降の帰宅が多くなっています(図3-18参照)。



図3-16 趣味・娯楽・習い事等の移動需要

出典：R7市民アンケート調査

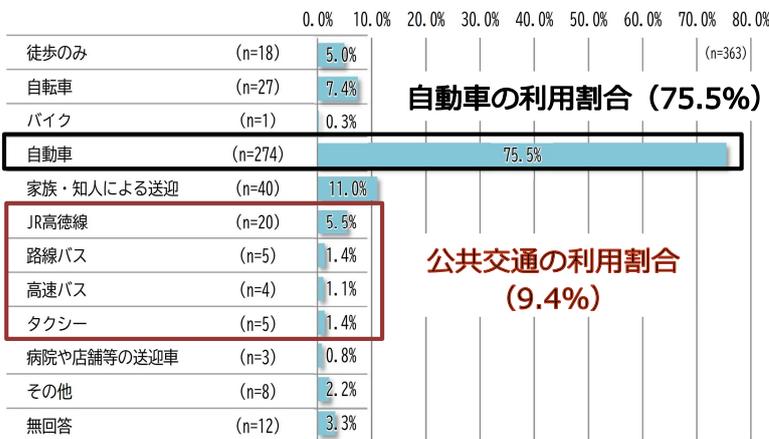


図3-17 趣味・娯楽・習い事等の交通手段

出典：R7市民アンケート調査

※複数回答ありのため、全体数からみた該当件数で割合表示

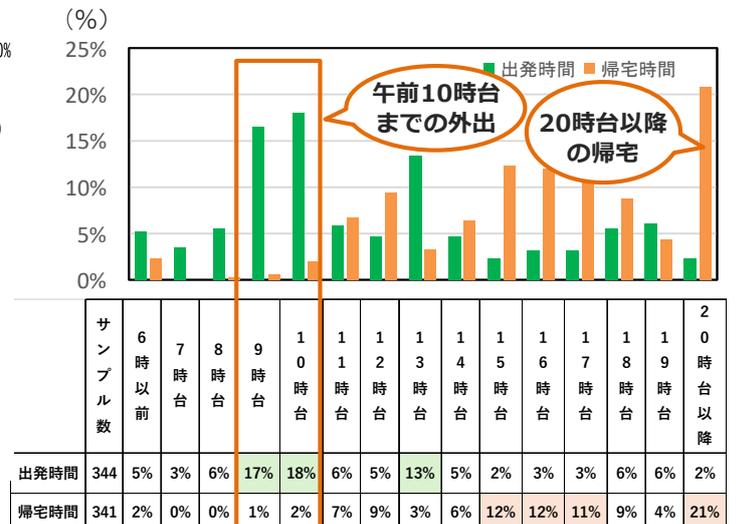


図3-18 通院時の移動時間

出典：R7市民アンケート調査

(5) 市民の生活行動と移動特性からみた問題点（まとめ）

□ これまでの生活行動と移動特性より、問題点を整理すると以下のとおりとなります（表3-1参照）。

表3-1 生活行動と現状分析

生活行動	現状分析(問題点)		
	移動実態	交通手段	移動時間帯
通勤・通学	<ul style="list-style-type: none"> 市内や高松方面の移動が多い 徳島方面の移動もみられる 市内各地から中心部への繋がりに特徴（本町、白鳥、三本松） 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車割合（約75%） 地域公共交通の利用割合（約11%） 	<ul style="list-style-type: none"> 午前8時台までの外出や、午後18時台の帰宅が多い
買い物	<ul style="list-style-type: none"> 市内各地から中心部、相生地区から引田地区の移動に特徴 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車割合（約72%） 地域公共交通の利用割合（約3%） 	<ul style="list-style-type: none"> 午前11時台までの外出、帰宅が多い
通院	<ul style="list-style-type: none"> 高松市や徳島方面への移動がみられる 市内各地（特に五名・福栄・誉水地区）から中心部の移動に特徴 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車割合（約68%） 地域公共交通の利用割合（約9%） 	<ul style="list-style-type: none"> 午前8～12時台までの外出、帰宅が多い 他の目的に比べ、昼以降の移動が少ない
趣味・娯楽・習い事	<ul style="list-style-type: none"> 高松市や徳島方面への移動がみられる 市内各地から中心部、福栄地区から引田地区への移動に特徴 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車割合（約76%） 地域公共交通の利用割合（約9%） 	<ul style="list-style-type: none"> 午前10時台までの外出、午後20時台以降の帰宅が多い



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

○自動車依存の傾向（地域公共交通の利用低迷）

全ての目的において市をまたぐ広域的な移動がみられ、自動車の利用が多い地域公共交通の利用割合が低い

2-2 送迎者の移動特性

□ 学生*がいる世帯において送迎をしている方の割合は33%となっています（図3-19参照）。主な送迎先は、JR三本松駅、JR引田駅、三本松高校、大内小学校、大川中学校、白鳥小学校、白鳥中学校などで多くなっており、三本松・誉水・白鳥地区への送迎が多くみられます。

※学生：小学生、中学生、高校生、大学生を対象

□ 送迎の負担については、約63%の方が「負担を感じる」と回答しており、そのうち約23%は「駅やバス停までの交通があれば送迎をやめたい」と考えています。一方で「負担を感じながらも、交通手段の有無にかかわらず送迎を続ける」と答えた方も約41%います（図3-20参照）。

□ 学生の送迎に負担を感じている世帯において、駅やバス停までの交通があれば送迎をやめたいという意向があることから、居住地と駅やバス停をつなぐ支線交通を確保することにより、地域公共交通の利用拡大を見込むことができます。

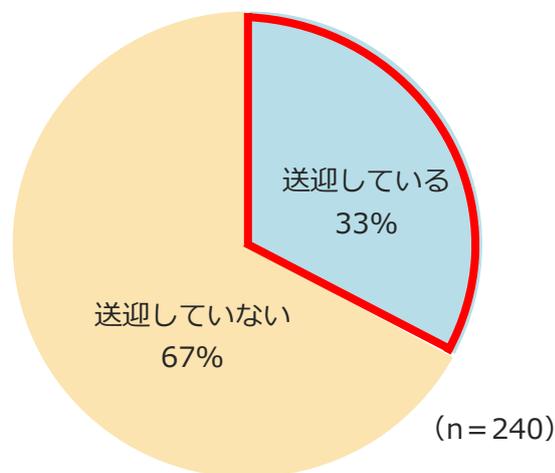


図3-19 送迎の有無（学生が世帯にいる方のみ）

出典：R7市民アンケート調査

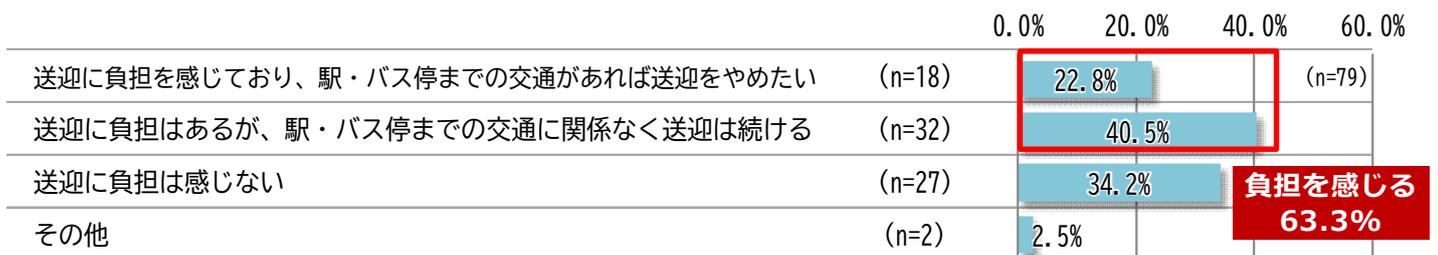


図3-20 自動車での送迎負担

出典：R7市民アンケート調査



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

○移動手段がない

居住地から送迎先・駅やバス停までの移動手段がない

3 市民意識・ニーズからみた現状と問題点

3-1 市民の交通行動と意識の実態

(1) 自動車の利用状況

日常生活の移動では、全体の約75%が自分で自動車を運転しており（図3-21参照）、65～79歳の高齢者でも70%以上が自動車を利用していることから、自動車への依存が高い状況が伺えます。また、80歳以上でも約49%が自動車等を利用している結果となっています（図3-22参照）。

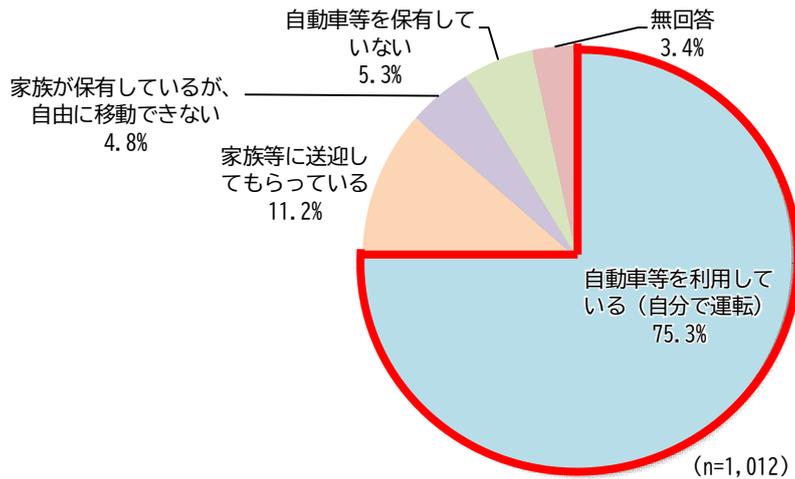


図3-21 自動車利用状況 出典：R7市民アンケート調査

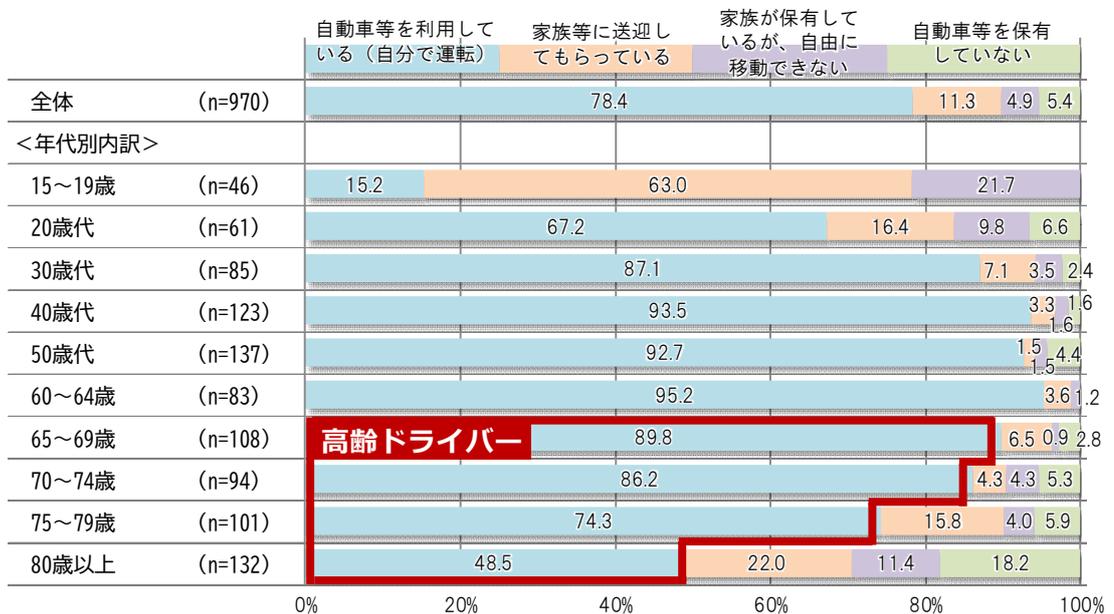


図3-22 年代別の自動車利用状況 出典：R7市民アンケート調査



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

○自動車依存の傾向

自動車利用（自分で運転）を行っている高齢者が多い

(2) 地域公共交通の利用意識

□ 今後、地域公共交通の利用が特に必要と考えられる高齢者に不便を感じる理由を尋ねたところ、公共交通への不便を感じる理由があげられる一方で、「公共交通を使おうと考えることがない」と回答の方が20%と多くなっています（図3-23、図3-24参照）。

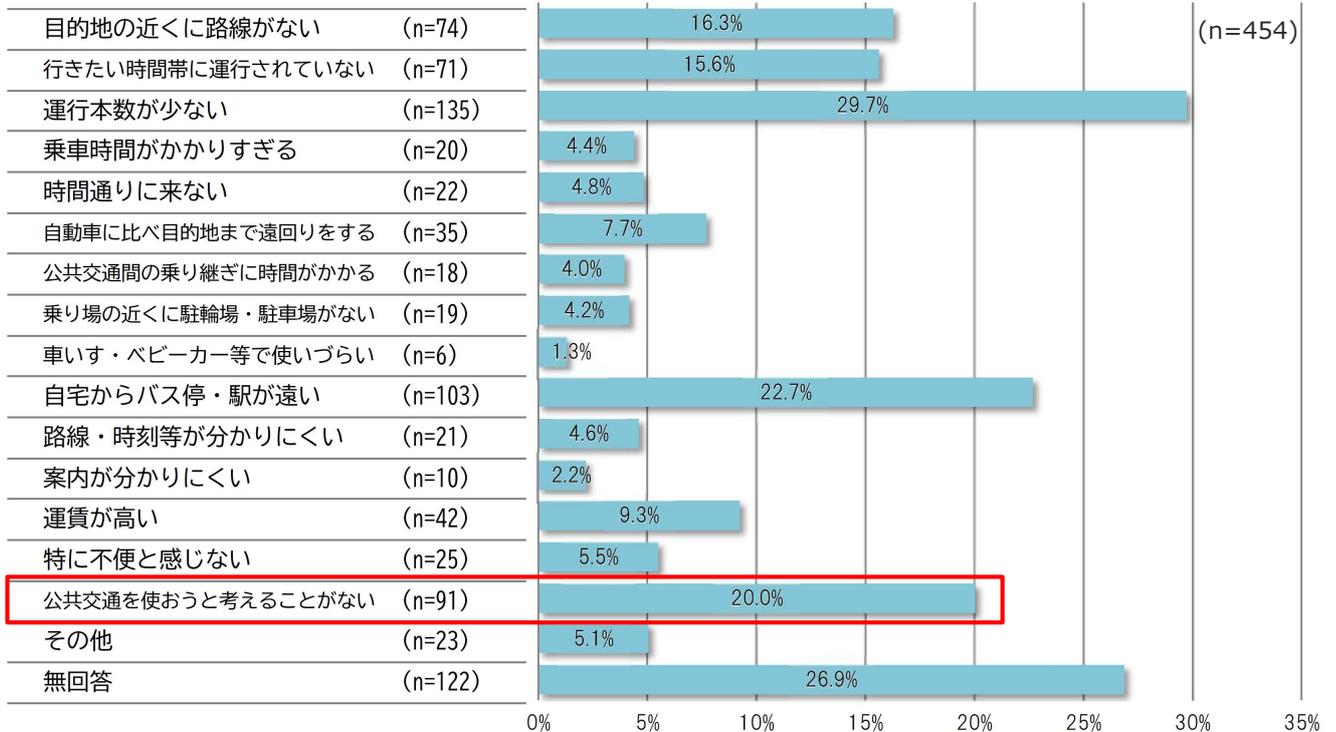


図3-23 地域公共交通に不便を感じる理由（65歳以上の高齢者）

出典：R7市民アンケート調査

※複数回答ありのため、全体数からみた指摘件数で割合表示

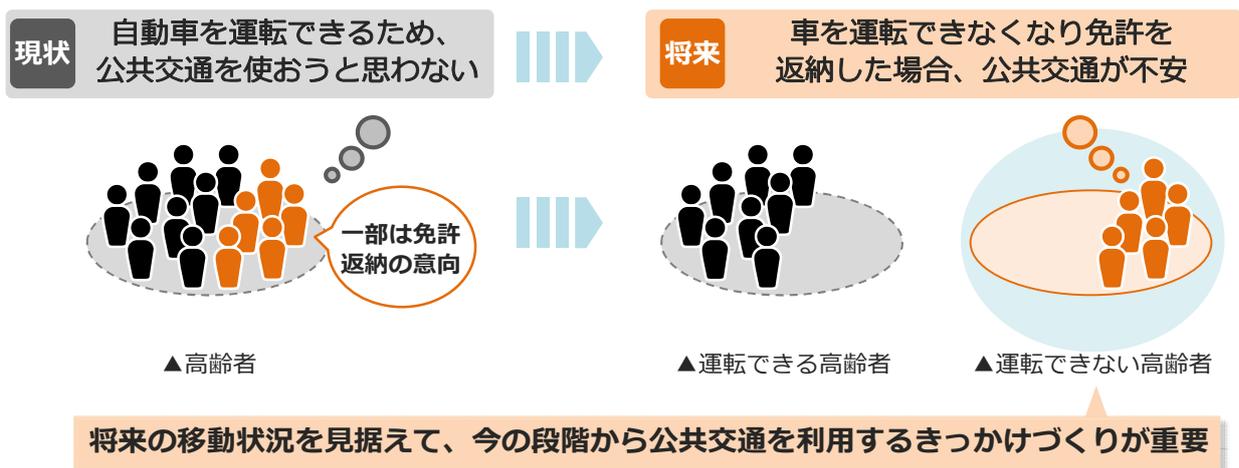


図3-24 高齢者の地域公共交通に対する意向（現状と将来）

出典：R7市民アンケート調査

地域公共交通としての問題点（課題の要素）

- 自動車依存の傾向、地域公共交通の認識不足、利用転換の困難性
- 高齢者の地域公共交通の利用機会が減少

(3) 市民が地域公共交通に不便を感じる理由

市民の移動実態では、地域公共交通の利用は少ないものの32%の方が現在の地域公共交通に不便を感じています(図3-25参照)。不便を感じる主な理由としては、以下が上位に挙がっています(図3-26参照)。

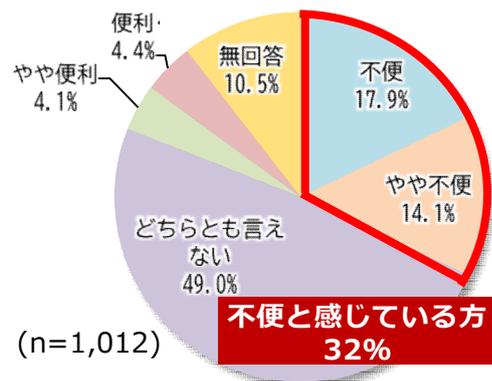


図3-25 地域公共交通に不便を感じているか
出典:R7市民アンケート調査

高齢者に着目すると、「今は自分で運転できるため問題はないが、老後や免許返納後の移動を考えると、現在の公共交通では不安がある」という声も多く寄せられています。

理由	件数 (n)	割合
目的地の近くに路線がない	188	18.6%
行きたい時間帯に運行されていない	247	24.4%
運行本数が少ない	444	43.9%
乗車時間がかかりすぎる	72	7.1%
時間通りに来ない	37	3.7%
自動車に比べ目的地まで遠回りをする	97	9.6%
公共交通間の乗り継ぎに時間がかかる	48	4.7%
乗り場の近くに駐輪場・駐車場がない	62	6.1%
車いす・ベビーカー等で使いづらい	18	1.8%
自宅からバス停・駅が遠い	204	20.2%
路線・時刻等が分かりにくい	42	4.2%
案内が分かりにくい	22	2.2%
運賃が高い	167	16.5%
特に不便と感じない	57	5.6%
公共交通を使おうと考えることがない	196	19.4%
その他	47	4.6%
無回答	172	17.0%

図3-26 地域公共交通に不便を感じる理由 出典:R7市民アンケート調査

※複数回答ありのため、全体数からみた指摘件数で割合表示

〈地域公共交通に不便を感じている高齢者の意見〉

将来への不安



- 自動車が乗れなくなった時を考えると、現状のままでは交通手段がなくて困る
- 運転できなくなっても利用しやすいよう、公共交通の利便性を高めてほしい
- 買い物や通院、老後の娯楽を楽しむ際など、主要施設までアクセスできる公共交通が欲しい

出典:R7市民アンケート調査

地域公共交通としての問題点(課題の要素)

- 移動手段がない、利用が不便
時間があわない、遠い、目的地に行けないなど利用が不便

3-2 地域公共交通に関する市民の意向

(1) 今後の地域公共交通施策に市民が必要と考える取組

- 地域公共交通を維持していくために、市民が必要と考える取組としては、以下の項目が上位に挙がっています（図3-27参照）。

市民が必要と考える取組（上位）

- 利用実態に応じた運行の検討（約50%）
- バス・タクシー事業の維持のための支援（約39%）
- 公共交通の利用に係る経済負担の軽減（約27%）
- タクシー運行の効率化（約27%）
- 新たな移動手段の確保の検討（25%）

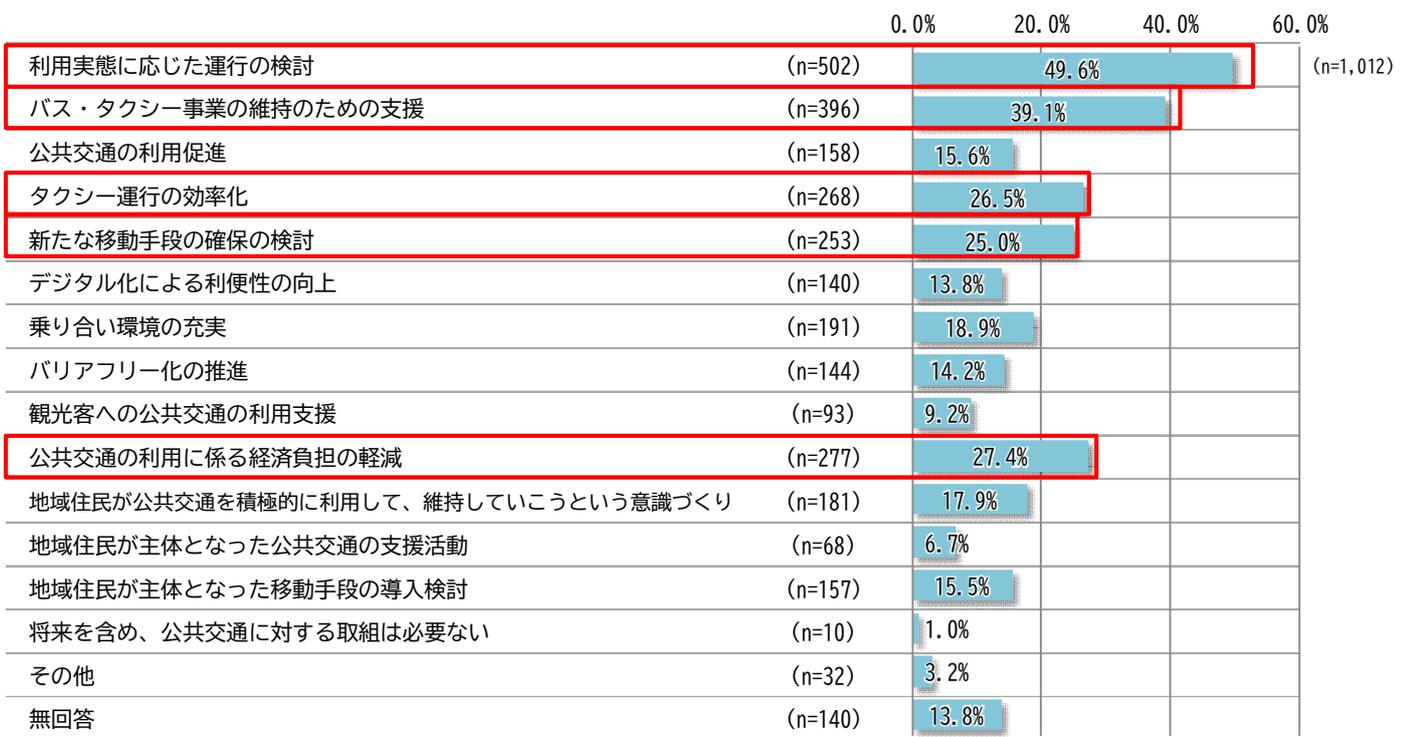


図3-27 今後の地域公共交通施策として市民が必要だと思う取組

出典：R7市民アンケート調査

※複数回答ありのため、全体数からみた指摘件数で割合表示



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

○移動手段がない、経済負担の軽減

- 市民の移動実態に応じた移動手段が不十分
- 地域公共交通の利用に伴う経済的負担が大きいと感じる市民が存在
- 事業者の経営環境が厳しく、必要な取組を進めるための体制・資源が不足

(2) 地域公共交通の運行維持に関する市民の意向

- 現在の市内の地域公共交通は、幹線交通となるJR高徳線や路線バス（引田線）、支線交通となる路線バス（五名福栄線）、タクシーなどが日常生活における重要な移動手段となっています。
- 全ての年代において自動車による移動に依存している状況にありますが、全体で約70%の方が「市の財政負担で公共交通の運行維持を支援すべき」と考えています（図3-28参照）。

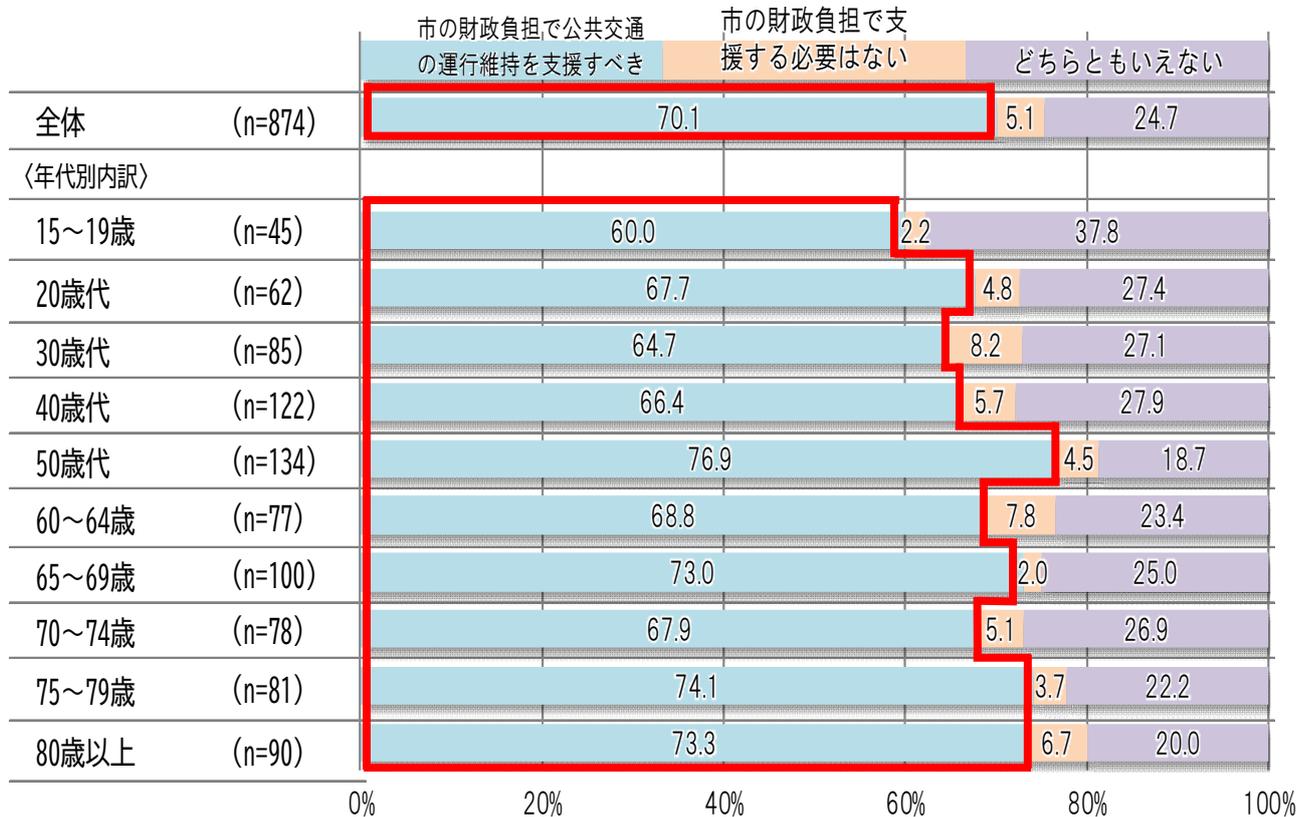


図3-28 財政負担に関する継続の意向とあり方

出典：R7市民アンケート調査



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

○地域公共交通の運行維持・支援

市の財政負担で公共交通の運行維持を支援すべきと考える市民が多い

4 地域公共交通に関する現状と問題点

4-1 公共交通空白地の存在

- 鉄道駅や路線バスの徒歩圏（駅800m、バス停300m）を基準に、身近に利用できる地域公共交通がない「公共交通空白地」の人口を試算すると、鉄道駅の圏域外が約1.9万人（67%）、バス停の圏域外が約2.3万人（83%）と、該当人口が多くなっています（表3-2参照）。
- 公共交通空白地を地区別にみると、福栄・五名・相生・小海・誉水といった郊外だけでなく、沿岸部（本町・白鳥・引田・三本松・丹生）にも広く存在しており、公共交通空白地人口は、本町・誉水・丹生・引田・三本松地区で多い状況です（図3-29参照、巻末参考資料参照）。
- これら公共交通空白地に居住する市民にとって、利用可能な地域公共交通はタクシーに限られており、その利用には利用時間帯や料金による制約がある現状となっています。

表3-2 公共交通空白地の人口の現状

	総人口（国勢調査R2）				
	総人口（人）	バス停300m圏外公共交通空白地人口（人）	バス停300m圏外人口割合（%）	鉄道駅800m圏外公共交通空白地人口（人）	鉄道駅800m圏外人口割合（%）
全体	28,279	23,479	83	18,992	67

※公共交通空白地の設定基準は、「鉄道駅800m、バス停300m」に設定（巻末参考資料参照）。
参考：都市構造の評価に関するハンドブック（2014年8月公表）

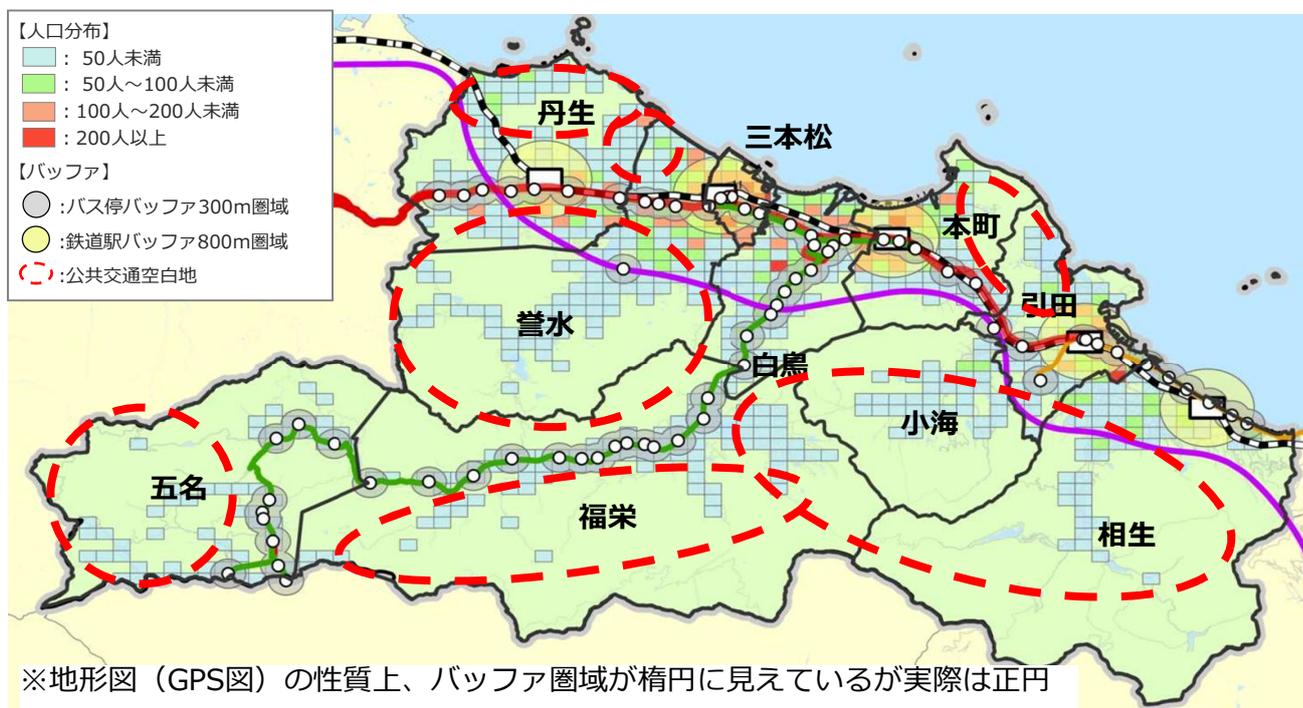


図3-29 公共交通空白地の存在

出典：国勢調査人口メッシュ(R2)



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

- 公共交通空白地の存在、移動手段がない
公共交通空白地における移動手段がない

4-2 主要施設への接続状況

- 生活サービス施設は、人口規模に応じて鉄道沿線の市街地に集積している現状となっており、JR高徳線や路線バス（引田線・五名福栄線）により、地域公共交通のネットワークは基本的に接続されている状況です（図3-30参照）。
- 一方で、鉄道や路線バスを利用できない地区では、地域公共交通としてタクシー以外の選択肢がほとんどなく、主要施設への移動手段が限られている状況です。

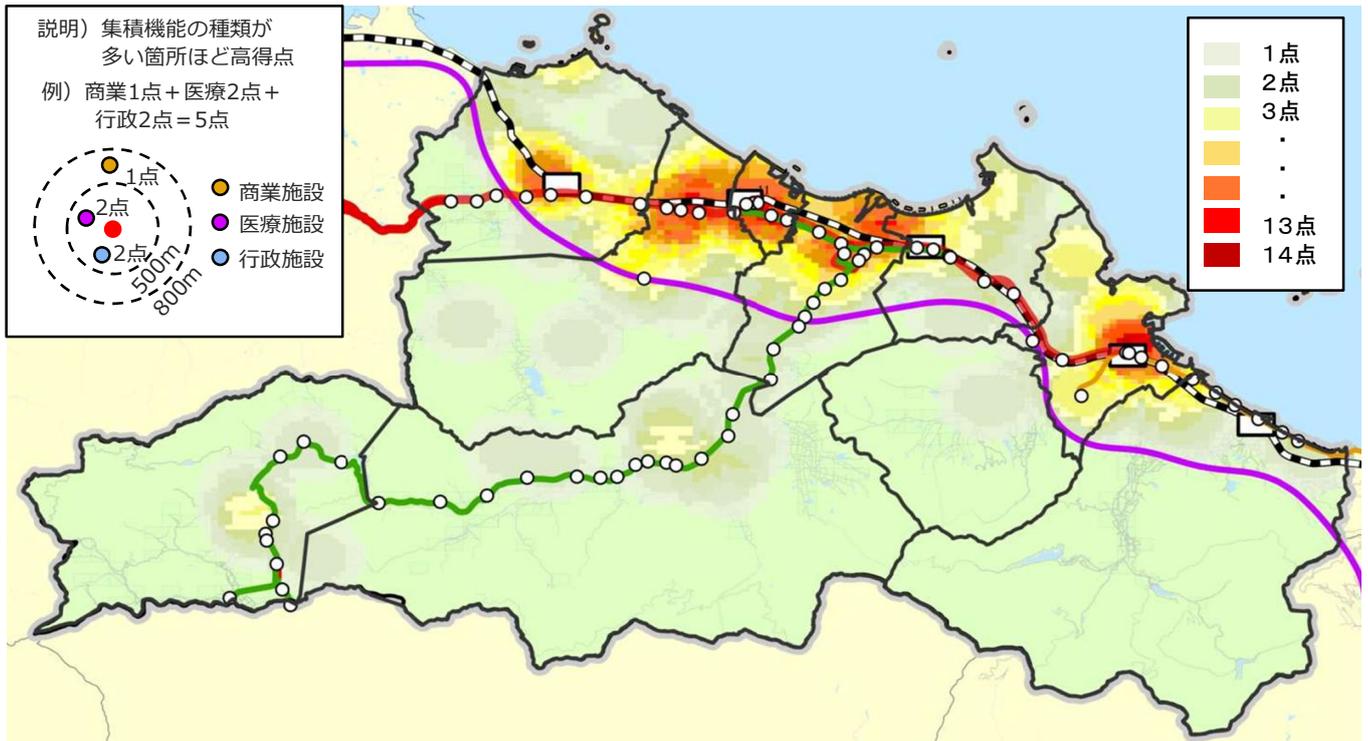


図3-30 主要施設分布からみた機能集積図

〈主要施設への移動手段に対する市民の意見〉

- 仕事の都合により両親を病院等へ送迎することが難しく、利用可能な公共交通手段もない。
- 近くのスーパーに買い物に行く手段がない。
- 行きたい施設までの公共交通機関がない。

出典：R7市民アンケート調査



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

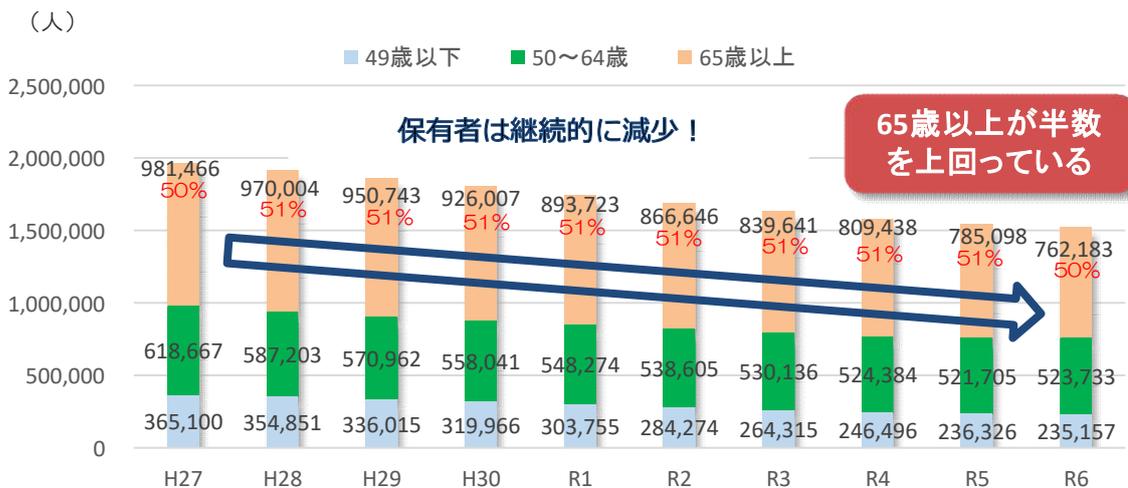
○移動手段がない

公共交通空白地から目的地や利用したい施設までの移動手段がない

4-3 交通機関別の現状と問題点

(1) 地域公共交通全般

- 県内では、第二種運転免許の保有者が減少し続けており、運転手の高齢化率も直近10年間は常に50%を超えています。若い世代の担い手が増えていないことから、高齢化と運転手不足が深刻化し、現状のままでは、新たな移動手段の導入や運行サービスの改善が難しい状況となっています（図3-31参照）。
- 本市においても、交通事業者の高齢化と運転手不足は大きな問題となっており、これら担い手の不足により、新たな移動手段の確保への対応が困難な状況となっています。



※図中の赤文字 (%) は、県全体の保有者数に対する高齢者の保有者数の割合。

図3-31 香川県の第二種免許保有者数

出典：警察庁運転免許統計

〈交通事業者の意見〉



●バス事業者

- ・ 人員不足のため、便数の減少などを行っており、利用者数も減少しているため、現状のままでは、**サービス水準の向上は難しい。**

●タクシー事業者

- ・ 高齢化と運転手不足に加えて、経営状況の悪化により、**事業の継続が危機的状況**にある。
- ・ タクシーチケット事業やこれまでの試行運行への対応でも、**限られた人員で対応できる需要に限界**がある。

※アンケート調査結果において、**タクシー運転手の高齢化を心配する意見**も挙がっています。

出典：事業者ヒアリング結果



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

○運転手・担い手の不足、経営改善

- 運転手が不足しているためサービス水準の向上や事業拡大が困難
- 経営状況の悪化による事業継続の困難性

(2) 鉄道事業の現状と問題点

- JR高徳線は、市民の生活行動の移動実態で示したとおり、高松市・さぬき市・徳島県方面への重要な広域交通として機能しています。パターンダイヤ※の導入により利用者に分かりやすいダイヤとなっており、バス等との接続が図りやすくなっています。
- JR高徳線における市内の主要3駅の運行状況をみると、運転士不足等による影響もあり、令和3年から令和7年にかけて運行本数は減少しています（表3-3参照）。
- JR高徳線の市内5駅の乗車人員は、平成28年以降継続した減少傾向を示しています（図3-32参照）。

※パターンダイヤ：公共交通機関が一定の時間間隔で決まった運行パターンを繰り返すダイヤのこと

表3-3 JR高徳線（主要3駅）の運行状況

鉄道	駅・路線		運行本数（令和3年）		運行本数（令和7年）	
	駅	路線	本数	普通/特急	本数	普通/特急
JR高徳線	JR三本松駅	上り（高松方面）	40本	普通24本/特急16本	34本	普通19本/特急15本
		下り（徳島方面）	36本	普通19本/特急17本	35本	普通18本/特急17本
	JR讃岐白鳥駅	上り（高松方面）	24本	普通19本/特急5本	21本	普通17本/特急4本
		下り（徳島方面）	25本	普通19本/特急6本	24本	普通18本/特急6本
	JR引田駅	上り（高松方面）	31本	普通19本/特急12本	31本	普通17本/特急14本
		下り（徳島方面）	23本	普通8本/特急15本	23本	普通6本/特急17本

出典：令和3年策定計画・JR四国（赤字：本数減少）



図3-32 東かがわ市内の各駅での乗車人員（人/日）

出典：JR四国

〈鉄道事業者の意見〉

- 運行本数の減少は担い手不足の影響が大きく、利用者数に応じてその維持・確保に努めている。

出典：事業者ヒアリング結果

地域公共交通としての問題点（課題の要素）

- 担い手の不足、幹線交通の利用低迷、利用促進
鉄道利用者数の継続的な減少傾向（担い手の不足による影響）

(3) 路線バス事業の現状と問題点

- 路線バス（引田線・五名福栄線）は、運転手不足などの影響により、令和3年から令和7年にかけて運行本数が減少しています。必要経費や利用状況を踏まえ、五名福栄線では土日・祝日の運行が取りやめとなっています（表3-4参照）。利用者数は平成28年以降減少傾向が続いていますが、引田線についてはコロナの影響で利用者が減少したものの、近年、回復の動きがみられています（図3-33参照）。
- しかし、深刻な運転手不足の状況では、新たな移動手段の導入や運行本数の増加など、サービス向上に向けた対応は難しいのが現状です。そのため、鉄道やタクシーとの連携を強化し、自動車から地域公共交通への利用転換や利用促進を図る取組が求められています。

表3-4 市内路線バスの運行状況

交通モード	駅・路線	運行本数（令和3年）	運行状況（令和7年）
路線バス	引田線：久保田～三本松 引田線：三本松～引田	平日20往復/土日祝9往復	平日 14往復/土日祝 9往復 平日16往復/土日祝9往復
	五名・福栄線：三本松～境目 五名・福栄線：三本松～三宝寺	平日3往復/土日祝1往復 平日9往復/土日祝4往復	平日2往復 / 土日祝0便 平日3往復/土日祝0便
	引田線（徳島バス）	平日12往復/土日祝12往復	平日10往復/土日祝10往復

出典：令和3年策定計画、JR四国、大川バス、徳島バス（赤文字：本数減少）

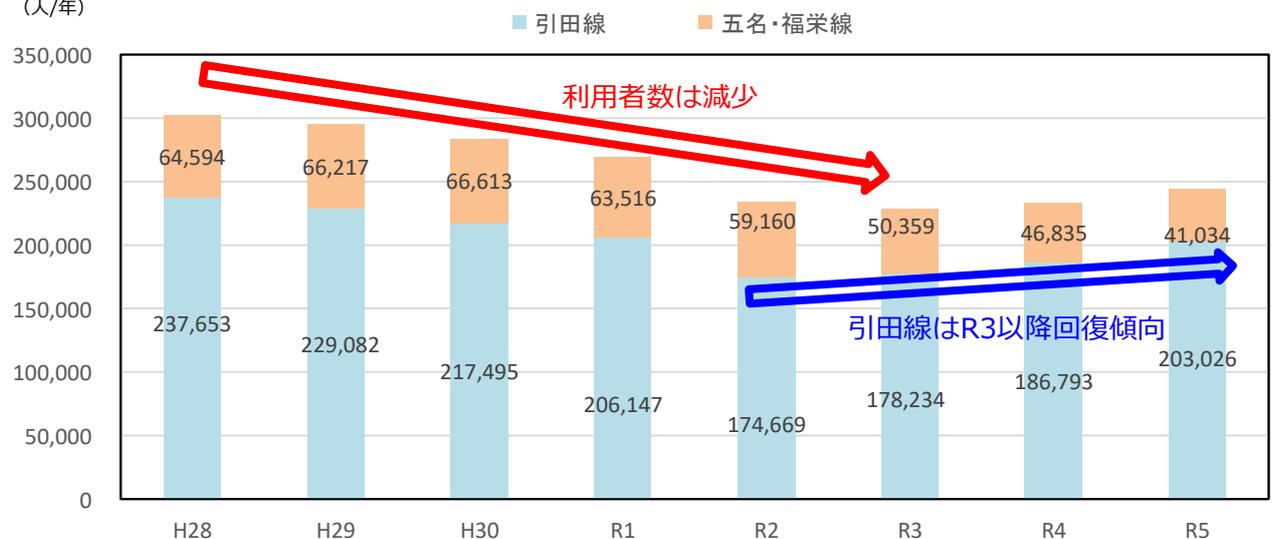


図3-33 路線バス（大川自動車）の利用実績 出典：大川バス提供

〈路線バス事業者の意見〉

- 利用者は増やしたいが、担い手不足の影響もあり、現行サービスの維持・確保に努めている。

出典：事業者ヒアリング結果

地域公共交通としての問題点（課題の要素）

- 担い手の不足、路線バスの利用低迷、利用促進
路線バス利用者数の減少（担い手の不足による影響）

- 路線バス（引田線・五名福栄線）のバス停別の利用状況（一日あたり）を見ると、引田線では各バス停で平均一人以上の利用が多くみられる一方、五名福栄線では利用が平均一人未満のバス停が多く、特に西山バス停以西でその傾向が顕著です（図3-34参照）。
- 五名福栄線は利用が少なく運送効率が低い状況ですが、車両の小型化（ダウンサイジング）への対応が難しく、効率改善が進みにくい現状です。
- 五名福栄線の沿線市民からは「運行本数が少ない」、「時間帯が合わない」といった不便さが指摘されています。フィーダー路線として維持・存続するための経営努力が続けられているものの、運行本数の増加などサービス向上は難しい状況にあります。

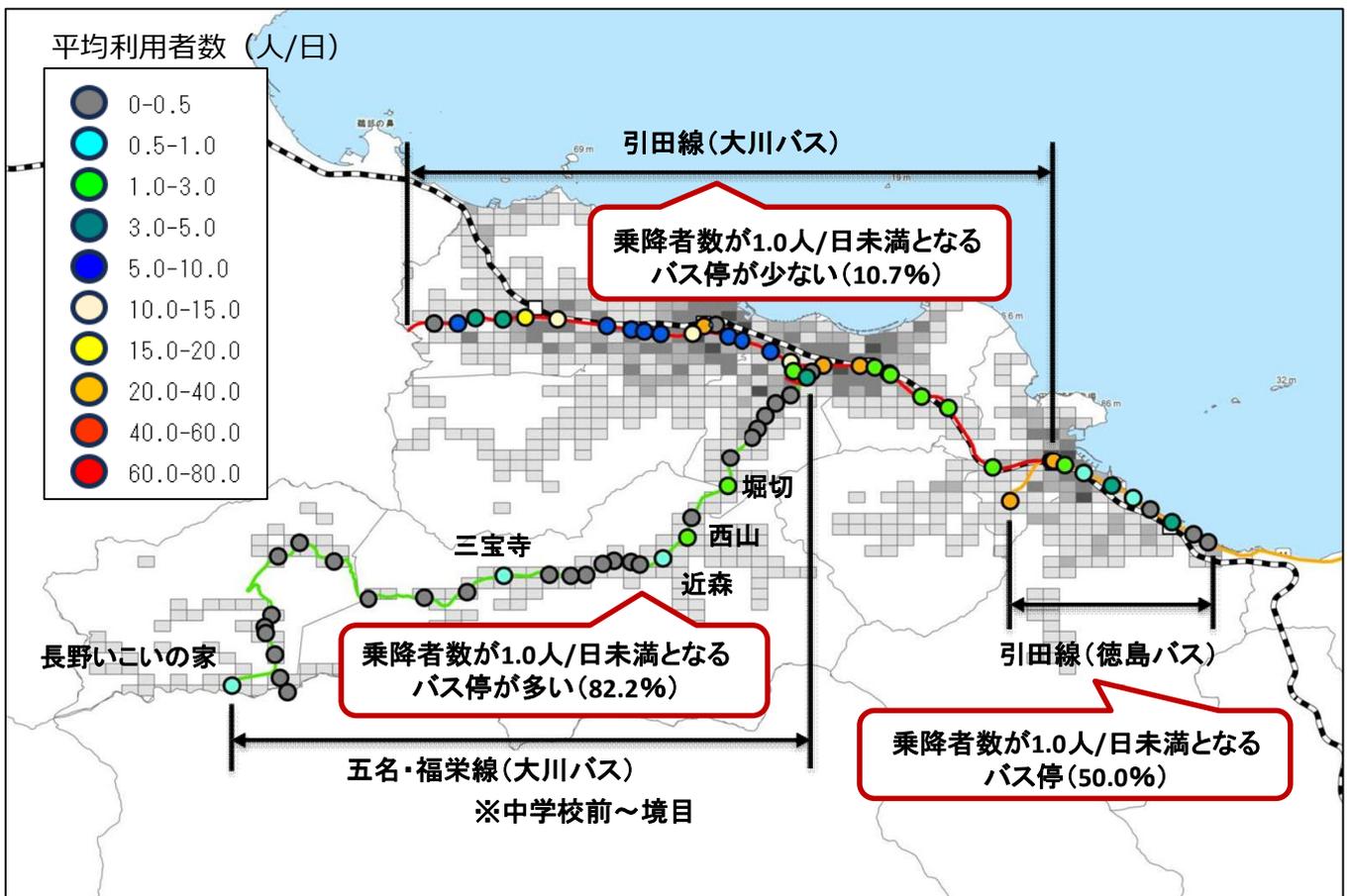


図3-34 バス停別利用状況図

出典：大川バス

〈路線バス事業者の意見〉

- 五名福栄線の利用状況は少ないものの、その維持・存続に努めている。



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

○担い手の不足、利用低迷、経営改善

移動実態・利用状況に応じた車両使用への変更、運行本数・運行時間の少なさ
※利用者は少ないが、山間部と中心部を結ぶ重要な路線のため運行維持は必要

(4) タクシー事業の現状と問題点

□本市のタクシー事業者は、市民生活の移動を支える重要な移動手段としての役割を担っていますが、様々な要因が重なり、厳しい経営環境に直面しています。

<タクシー事業者が直面している問題>

○運転手不足と運転手の高齢化

⇒新たな人材の確保が進まない中、運転手数は維持または減少傾向にあり、5～10年後には運転手の9割以上が高齢者（70代以上）になると見込まれ、事業拡大はもとよりタクシー事業そのものの維持が困難となる可能性があります（図3-35、図3-36参照）。

○働き方改革の影響

⇒勤務時間の制約などから車両の稼働率も低下し、各社の一日あたりの稼働台数は5台程度にとどまっています。移動需要が集中する時間帯には、配車を断ったり、配車遅れが発生しています。

○経営状況の深刻化

⇒物価高騰、人件費上昇などの複合的な要因により、営業損失が累積し（運行収入より運行費用が上回る状態）、事業の維持・存続が危機的な状況にあります。特に、人件費が運行費用の約7割を占めるうえ、車両の老朽化も進んでおり、自助努力によるコスト削減には限界があります。それにもかかわらず、路線バス（引田線・五名福栄線）のような運行補助は行われておらず、厳しい経営環境が続いています。

営業収益がマイナスになる複合的な要因

- ・自動車依存の現状
- ・人口減少(売上減少)
- ・人材不足(需要に対応できない)
- ・働き方改革(稼働率低下、売上減少)

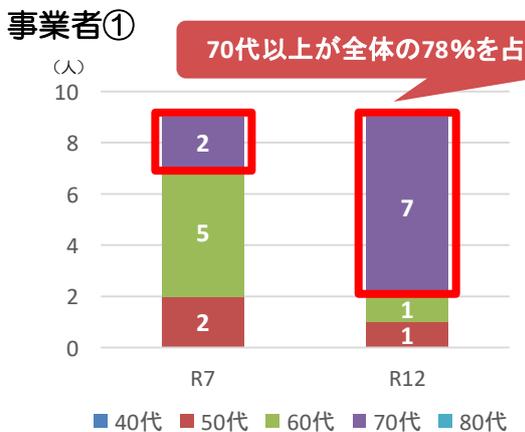


図3-35 運転手の年齢推移（5年後）
※R8年1月末時点



図3-36 運転手の年齢推移（5年後）
※R8年1月末時点

<現状>

○運転手の現状

- ・運転手の高齢化
- ・新規雇用希望者が少ない
- ・働き方改革による制約が増え車両の稼働率が減少

<将来>

○5年後に想定される状況

- ・退職による人員減少（退職人数が新規雇用者数より多い）
- ・運転手の高齢化がさらに進む
- ・事業拡大はもとより現状維持が困難



地域公共交通としての問題点（課題の要素）

○担い手の不足（運転手の不足、運転手の高齢化）

タクシー事業そのものの維持が困難となる可能性がある

(参考) タクシー事業の必要性と経営課題

1 タクシー事業の必要性

- タクシー事業は、市民の日常生活を幅広く支える重要な移動手段であり、地域経済、医療・福祉、観光・商業、さらには緊急時の移動など、多方面で大きな役割を果たしています。
- タクシー事業が廃止されれば、これらの移動手段が失われるだけでなく、公共交通空白地が多い本市では市民生活の移動手段への深刻な影響が想定されます（図3-37参照）。
- タクシー事業が維持できれば、ドアツードアで利用できる利便性の高い移動手段が確保されるとともに、医療・福祉、観光・商業などにおける移動支援にかかる地域公共交通関連の財政負担の増加を抑える効果も期待できます（図3-38参照）。
- こうした状況を踏まえると、市民の日常生活の利便性を守るためにも、行政と交通事業者が連携し、タクシー事業の維持に向けた取組を進めることが重要です。

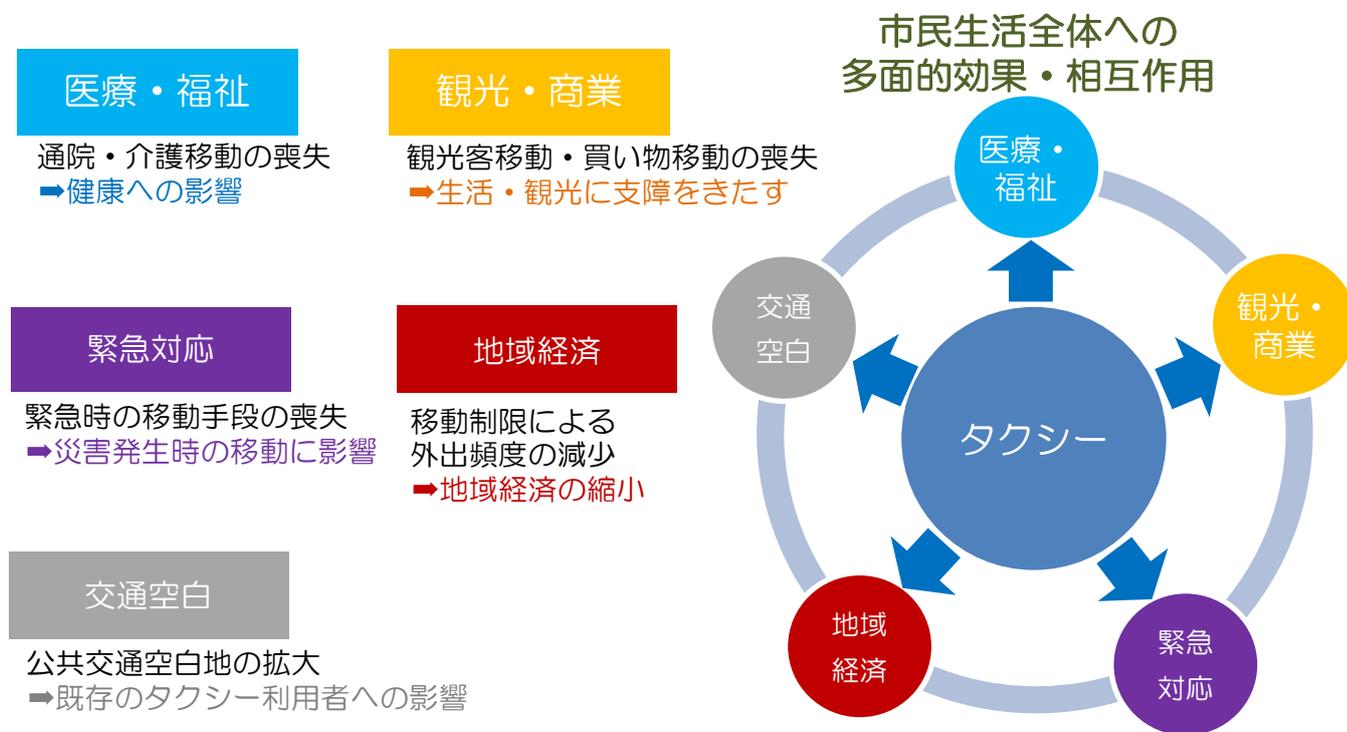
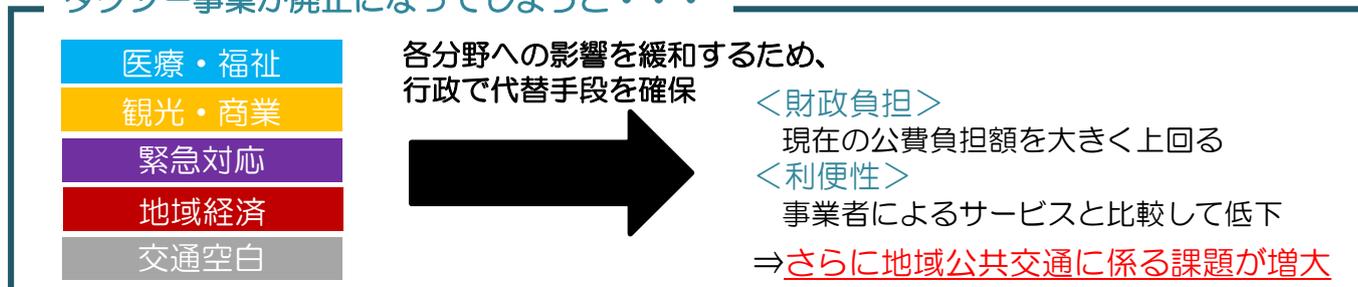


図3-37 タクシー事業が日常生活に及ぼす影響

タクシー事業が廃止になってしまうと・・・



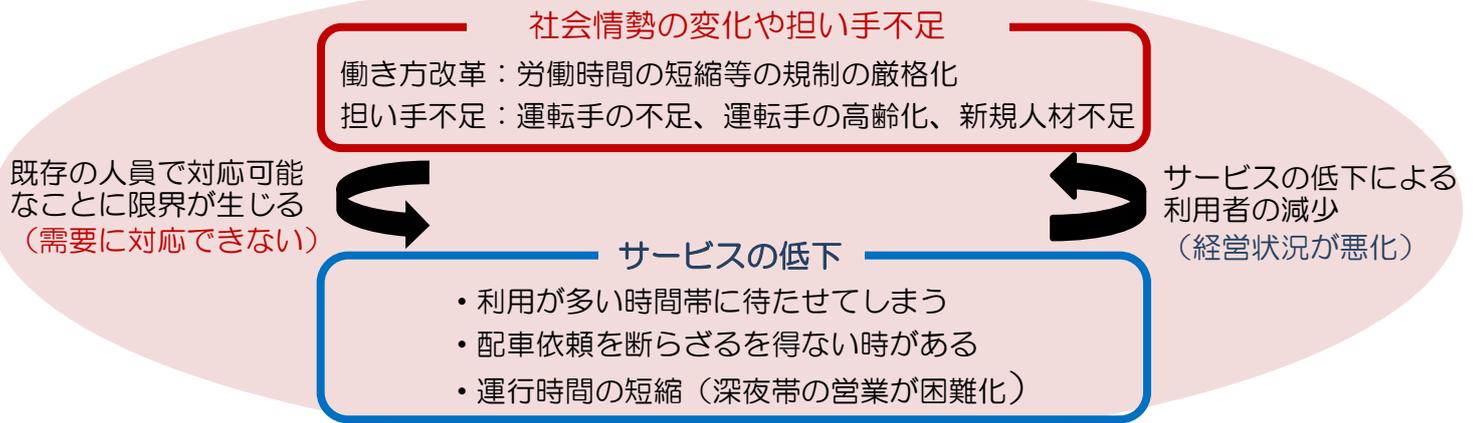
タクシー事業が維持・継続されると・・・

- タクシー利用者の移動手段が継続して確保される
- 事業廃止に比べ、地域公共交通に係る財政負担を抑えることができる
- 行政と事業者の連携により、利便性の向上を図ることができる

図3-38 タクシー事業の廃止、維持・継続による影響

2 タクシー事業が抱える経営課題

- 市民の日常生活の利便性を確保するためには、事業の継続が危機的状況にあるタクシー事業の現状を正しく把握し、事業者が抱える経営上の課題に対して適切な支援を行うことが求められます。
- 現在、本市ではタクシー事業の運行維持に向けた支援が行われておらず、事業者の自助努力だけでは新たな移動手段の確保や事業拡大に取り組むことが難しい状況にあります。
- 経営改善につながる担い手の確保をはじめ、タクシー事業の継続を基本として、課題に対応した支援策を検討していく必要があります（図3-39参照）。



現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・売上減、経費増 ・物価の高騰等 ⇒営業赤字・累積赤字の拡大	①経営改善 <ul style="list-style-type: none"> ・経営安定化
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の減少 ⇒売上の減少	②利用拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進 ・サービス向上
<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足、運転手の高齢化 ・新規人材の不足 ⇒サービスの低下、事業拡大が困難	③担い手不足（=①、②に波及する横断的課題） <ul style="list-style-type: none"> ・人材確保 ・人材育成

タクシー事業の経営安定化に加えて、サービス向上や利用促進、担い手確保等への取組により、経営改善を図る必要がある

⇒**タクシー事業者の自助努力のみでは課題解決が困難な状況**

図3-39 タクシー事業が抱える課題と解決の困難性

参考：事業者ヒアリング結果

地域公共交通としての問題点（課題の要素）

○経営改善、利用者の減少、担い手の不足

営業赤字・累積赤字の拡大による事業継続の困難性

利用者の減少による売上の減少

運転手の高齢化、新規人材の不足等による担い手の不足

5 地域公共交通を取り巻く現状と問題点（まとめ）

- これまでの現状分析で整理した問題点を踏まえると、本市の地域公共交通を取り巻く課題は、以下の3つの要素に区分されます。

〈東かがわ市の地域公共交通における問題点と取り組むべき課題〉



第4章 令和3年策定計画の取組状況と評価

1 令和3年策定計画の取組体系

□ 令和3年策定計画における目標・取組体系は以下のとおりです。

基本理念 地域をつなぎ みんなで支え続ける公共交通

全体目標

指標A 市民一人あたりの鉄道・路線バス等の年間利用回数

指標B 移動手段確保に係る公費負担額

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の向上

指標1 市内拠点における路線バス乗降者数

指標2 市内路線バスの収支差

事業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

(引田線の維持存続・商業施設等への立寄、五名福栄線の見直し)

事業2 日常生活圏を意識した鉄道の移動利便性確保 (特急の利便性アピールによる利用促進・改善)

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

指標3 新規に移動手段を確保した地域数

事業3 新たなモビリティの導入に向けた研究 (新たなモビリティサービス・交通手段の導入検討)

事業4 地域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 (新たな移動手段確保)

事業5 タクシーの効率的・効果的な利用に向けた研究 (乗合導入、貨客混載、救援事業、観光タクシー)

目標1-3 みんなが安心して利用できる環境の整備

指標4 待合環境の改善箇所数

指標5 バスロケーションシステムの導入

事業6 交通結節点における待合環境や情報提供の改善

(待合環境改善、ベンチ・上屋、案内サイン、トイレ環境改善、到着予定時刻等の情報発信)

事業7 運行情報の見える化の推進 (公共交通マップの整備、バスロケ・デジタルサイネージの整備)

事業8 車両や施設等の環境改善の推進 (車両と施設のバリアフリー化推進)

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

指標6 モビリティ・マネジメントに係る取組件数

事業9 ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの実施

(乗り方教室、モビリティ・マネジメント、鉄道・商業セット販売)

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

指標7 公共交通に係る協議の年間開催回数

事業10 観光、福祉、教育等、移動に係る部署との政策連携の継続 (観光・福祉・教育等連携)

事業11 交通事業者間での連携の深化 (ダイヤ改正、HP等乗り継ぎ方法等の情報提供)

事業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 (公共交通維持支援)

2 目標（KPI指標）に対する達成状況の評価・検証

令和3年策定計画で設定した目標値や基準値を整理し、その達成状況を以下に示します。

評価指標		令和3年度 現況値	令和7年度 目標値	上段：実績値 下段：達成状況
全体目標	指標A	鉄道 15.7回/年 路線バス等 6.4回/年	鉄道 19.0回/年 路線バス等 7.6回/年	実績値 鉄道：13.0回/年 路線バス等：3.5回 未達成
	指標B	5,413万円	6,400万円以内	実績値 10,989万円 未達成
目標1-1	指標1	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	実績値（令和6年度） 三本松：24,615人 白鳥周辺：11,943人 引田：23,074人 未達成
	指標2	▲5,775万円	現状よりも改善	実績値 ▲6,037万円 未達成
目標1-2	指標3	0 地域	5 地域	実績値 0 地域 未達成
目標1-3	指標4	—	のべ5箇所	実績値（令和6年度） のべ3箇所 未達成
	指標5	未導入	導入	実績値 導入 達成
目標2-1	指標6	1回/年	2回/年	実績値 1回/年 未達成
目標2-2	指標7	2件/年	2件/年	実績値 4件/年 達成

3 令和3年策定計画の取組の評価

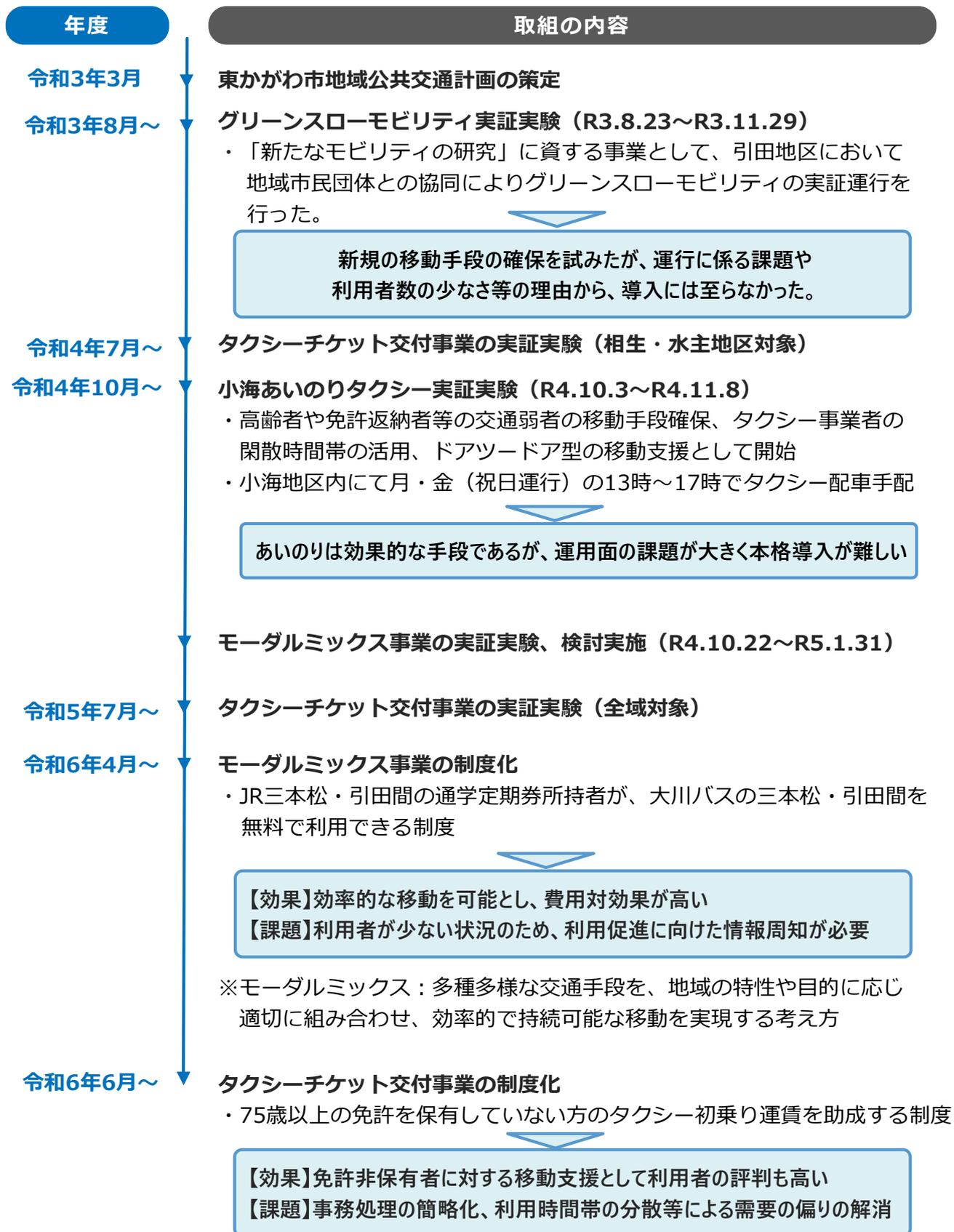
目標値に対する達成状況を踏まえ、目標設定に関する評価を以下に示します。

目標・達成状況を踏まえた令和3年策定計画の評価	
 継続	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少による利用者の減少が予想されるが、全市民がサービスの利便性向上と利用促進の取組を意識できるよう鉄道の年間利用回数は継続目標とします。 路線バスは別途目標を設定します。
 目標変更	<ul style="list-style-type: none"> 公費負担額の抑制は必要ですが、今後の公共交通への取組展開を考慮し、目標を変更します。
 継続（一部変更）	<ul style="list-style-type: none"> 市内拠点における路線バスの利用促進のための重要な指標であるため、本計画でも継続目標とします。 中心拠点（三本松、白鳥周辺、引田）の評価とするためバス停毎の評価から合計値での評価に変更します。
 継続	<ul style="list-style-type: none"> 引田線や五名福栄線は地域公共交通の骨格を担うものであり、継続的な収支の改善が必要となるため本計画でも継続目標とします。
 継続（一部変更）	<ul style="list-style-type: none"> 新規の移動手段の確保に向け、本計画でも継続目標とします。 地域数では取組評価が難しいため、取組件数に変更します。
 目標変更	<ul style="list-style-type: none"> 整備状況から具体的な取組予定がないため、目標を変更します。
 達成	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムは導入済です。
 目標変更	<ul style="list-style-type: none"> より具体的に利用促進の取組を評価できるよう目標を変更します。
 目標変更	<ul style="list-style-type: none"> 議論の回数でなく取組内容の検討・議論が進められるよう、新たな目標を設定します。

(参考) 新たな移動手段の確保に向けた取組

令和3年の計画策定以降の取組

令和3年の計画策定以降、日常生活に欠かせない移動手段を確保するため、以下のとおり各種事業に取り組んできました。



第5章 地域公共交通に関する基本的な方針

1 基本理念、基本方針

- 本市の地域公共交通を持続的に確保し、誰もが安心して移動できる地域を実現するためには、将来の地域公共交通の姿を明確に示し、その実現に向けた取組を着実に進めていくことが重要です。本計画では、地域の実情や課題を踏まえ、地域公共交通の維持・改善に向けた取組の方向性を示す基本理念、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地域公共交通

本市では、鉄道・路線バスに加え、タクシーチケット事業やあいのりタクシー、グリーンスローモビリティなど、多様な地域公共交通サービスの充実に取り組んできました。しかし、社会情勢の変化や生活様式の多様化、自動車への依存の進行により、地域公共交通の利用は低迷し、特にタクシー事業の存続が危機的な状況にあります。

将来にわたり地域公共交通を持続的に確保するためには、市民の声を踏まえ、多様な主体が連携して利用促進や意識の醸成を進めることが重要です。本市は、誰もが安心して移動できる地域公共交通を守り育てるため、地域全体で支え合うことを基本理念とします。

基本方針

みんなで支え・共に創る持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

本市で暮らし、働き、訪れる人々の多様な移動ニーズに応えるためには、将来にわたり安定して利用できる効果的かつ効率的な地域公共交通ネットワークの整備が必要です。特に、運行の担い手の不足が深刻化する中、鉄道・バス・タクシーなど、各移動手段の役割を明確にし、地域全体で最大限に活用できる仕組みづくりが求められます。

また、市民・交通事業者・行政など、地域公共交通に関わるすべての主体が「より良い地域公共交通を共につくり、育てる」という意識を共有し、各主体の役割を活かしながら、連携を強化していくことが重要です。

2 計画の目標

基本理念、基本方針を踏まえ、本計画では持続可能な地域公共交通の実現に向けた目標を以下のとおり設定します。

目標

目標 1 市民や来訪者の移動を支える地域公共交通の維持・存続

目標 2 誰もが利用しやすい地域公共交通網と環境の整備

目標 3 地域公共交通を活用する意識の醸成と関係者間の連携強化

3 地域公共交通の現状・問題点と課題

- これまでの検討結果を踏まえると、地域公共交通を取り巻く現状と問題点、そして、そこから導かれる課題は以下のとおり整理されます。さらに、設定した課題をもとに、本計画の基本理念、基本方針、目標、取組の方向性を定めます。

〈基本的な方針〉

基本理念 地域をつなぎ みんなで支え続ける地域公共交通

基本方針 みんなで支え・共に創る持続可能な
地域公共交通ネットワークの構築

〈地域公共交通に関する現状・取り組むべき課題〉

公共交通を取り巻く現状と問題点	課題の要素(問題点)	課題設定
1 社会情勢の変化からみた現状と問題点 ○移動手段がない ○自動車依存の傾向	課題の要素1 ・運転手・担い手の不足 ・経営悪化 ・幹線交通の利用低迷	課題1 地域公共交通の維持・確保 ・経営改善 ・運行維持の支援
2 移動実態からみた現状と問題点 ○移動手段がない ○自動車依存の傾向		
3 市民意識・ニーズからみた現状と問題点 ○担い手の不足 ○移動手段がない ○利用が不便 ○経費負担が大きい ○自動車依存の傾向 ○地域公共交通の認識不足 ○利用転換の困難性	課題の要素2 ・移動手段がない ・公共交通空白地の存在 ・利用が不便 ・経費負担が大きい	課題2 公共交通空白地への対応 ・交通手段の確保 ・利便性向上
4 地域公共交通にかかる現状と問題点 ○幹線交通の利用低迷 ○経営悪化 ○運転手・担い手の不足 ○公共交通空白地の存在 ○移動手段がない ○利用促進	課題の要素3 ・自動車依存の傾向 ・利用転換の困難性 ・地域公共交通の認識不足 ・利用促進	課題3 地域公共交通の利用促進 ・利用促進 ・意識醸成 ・関係者、他分野連携

〈取組の方向性〉

目 標	取組の方向性
<p>目標1 市民や来訪者の移動を支える 地域公共交通の維持・存続</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・経営改善 ・運行維持の支援
<p>目標2 誰もが利用しやすい 地域公共交通網と環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通手段の確保 ・利便性向上
<p>目標3 地域公共交通を活用する 意識の醸成と 関係者間の連携強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進 ・意識醸成 ・関係者・他分野連携

4 将来の地域公共交通ネットワーク

- 本市の地域公共交通が抱える課題や果たすべき役割、そして基本方針を踏まえ、商業・医療・交流施設などの都市機能が集積する中心拠点や、市民・来訪者が行き交う交流拠点へのアクセスを確保し、市街地へ円滑に移動できる環境を整えていきます（東かがわ市都市計画マスタープラン、東かがわ都市計画区域マスタープランの位置づけより整理）。これからのまちづくりと連動しながら、利便性の高い地域公共交通サービスの確保と、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指します（図5-1、図5-2参照）。

現 状



将来像

図5-1 現状の地域公共交通ネットワーク



図5-2 将来の地域公共交通ネットワーク（イメージ）

※ 中心拠点：東かがわ市都市計画マスタープランより整理

※ 交通結節点（JR三本松駅、JR讃岐白鳥駅付近）：東かがわ都市計画区域マスタープランより整理

第6章 目標を達成するための取組

1 目標を達成するための取組

- 本計画で定めた目標を実現していくため、以下に示す取組を段階的かつ効果的に進めていきます。各実施主体が主体的に検討を行い、その内容を「東かがわ市地域公共交通活性化協議会（以下「活性化協議会」という。）」で審議し、活性化協議会全体で実施に向けた調整と検討を進めていきます（表6-1参照）。

表6-1 目標に基づく取組

目標	実施取組		計画目標(●:主たる目標、○:関連する目標)		
			目標1 市民や来訪者の 移動を支える 地域公共交通の 維持・存続	目標2 誰もが利用しやすい 地域公共交通網と 環境の整備	目標3 地域公共交通を 活用する意識の 醸成と関係者間の 連携強化
目標1	取組①	地域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	●	○	○
目標2	取組③	地域公共交通のモータルミックス推進	○	●	●
	取組④	二次交通の整備		●	○
	取組⑤	利用環境の充実	○	●	○
	取組⑥	公共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	DXの推進・新たなモビリティ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		●	○
目標3	取組⑩	地域公共交通の認知向上と普及啓発の推進			●
	取組⑪	地域公共交通の利用促進と意識づくり			●
	取組⑫	地域公共交通と他分野・広域連携の推進		○	●
	取組⑬	地域公共交通の連携強化・情報共有の推進	●	●	●

■ 各種取組と、それぞれが対応する課題との関係は、以下のとおりです（表6-2参照）。

表6-2 取組と課題の関係

実施取組			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	地域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	●	●	○	○	○	○	○
目標2	取組③	地域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	○	—	●	●	○	○	○
	取組⑥	公共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	DXの推進・新たなモビリティ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	—	—	—	●	●	●	●
目標3	取組⑩	地域公共交通の認知向上と普及啓発の推進	—	—	○	●	●	●	●
	取組⑪	地域公共交通の利用促進と意識づくり	—	—	○	●	●	●	●
	取組⑫	地域公共交通と他分野・広域連携の推進	—	—	○	●	●	●	●
	取組⑬	地域公共交通の連携強化・情報共有の推進	○	○	○	●	●	●	●

2 取組内容と実施主体

- 本計画で定めた目標を達成するため、各取組の内容、実施主体を以下に示します。これらの取組は、関係主体がそれぞれの役割を活かしながら、連携して推進していきます。

目標1: 市民や来訪者の移動を支える地域公共交通の維持・存続

取組① 地域公共交通の運行の維持・安定化

SDGs:



広域的な幹線交通の維持・存続（JR高徳線、大川バス引田線）

【実施主体：東かがわ市、鉄道事業者、バス事業者】

- JR高徳線と大川バス引田線は、東かがわ市と市民の生活圏が広がる周辺市町を結ぶ重要な路線であることから、国・県・周辺市町と連携し、幹線交通の維持・存続を図ります。
- 既存の取組や利用者にとっての利点を積極的に発信し、幹線交通の利用促進を図ります。

地域内フィーダー路線の維持・存続（大川バス五名福栄線）

【実施主体：東かがわ市、バス事業者】

- 幹線交通と接続するフィーダー路線としての役割を持つ大川バス五名福栄線は、五名・福栄地区から市内中心部を接続する重要な路線のため、継続的な財政支援による維持・存続を図ります。

取組② タクシー事業の経営・運行基盤の強化

SDGs:



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】

- タクシー事業は、市内の移動手段を支える重要な地域公共交通である一方、物価の高騰、車両の老朽化、利用者の減少、担い手の不足など、複合的な課題に直面しています。
- これらの課題に対応し、持続的に運行できる体制を確保するため、経営改善や運行維持、人材確保、利便性向上に向けた取組を支援するとともに、事業者の課題に対応した多面的な支援策を講じることで、タクシー事業の維持・活性化を図ります。

（タクシー事業の取組例）

◇利用促進

- ・ 利便性向上への新たな取組（車両設備の充実、配車アプリ活用、キャッシュレス決済等）

チャイルドシートの導入事例



出典：成田/羽田空港ジャンボタクシー

パート募集の導入事例



親切丁寧に指導いたします。まずは一報を!!

志太交通株式会社 ☎054-641-3677

HP: http://shutaku.com | Mail: cost@shutaku.com

出典：志太交通株式会社

◇担い手確保・育成

- ・ パート勤務の導入
- ・ 働きやすい勤務形態の整備
- ・ 体験型説明会
- ・ 移住予定者の採用
- ・ 移住者向け就職説明会等



出典：日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会

図6-1 タクシー関連の支援事例

目標2:誰もが利用しやすい地域公共交通網と環境の整備

取組③ 地域公共交通のモーダルミックス推進

SDGs:



鉄道・バス・タクシーを組み合わせせた移動を促進する仕組みづくり

【実施主体：東かがわ市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者】

- 「東かがわ市モーダルミックス推進事業」※を継続するとともに、周辺市町の学生への周知強化や、通勤定期券所持者など対象者の拡大に向けた取組を進めます。
※JR三本松・引田間の通学定期券所持者が、大川バスの三本松・引田間を無料で利用できる制度
- 鉄道・バス・タクシーを組み合わせせた移動を促す仕組みや制度について、利便性向上や乗継環境の改善といった観点から研究・検討を進め、地域公共交通の利用拡大につなげます。



図6-2 東かがわ市モーダルミックス推進事業 出典:東かがわ市

冬の通勤はやっぱり 列車+バスが便利です!

スゴイ すこe-きっぷ 好評発売中

いわて銀河鉄道の菓子駅⇔盛岡駅間と 盛岡駅前⇔盛岡バスセンター間のバス

1日乗り放題で **800円!** **400円!**

対象エリア

速い! 菓子駅⇔盛岡駅間は列車で最速12分 クルマより早く都心にアクセス!

安い! マイカーよりもお得! 駐車場、ガソリン代も発生しません。

安心! 交通事故を起こすリスクが減少 時間も正確です!

人に、雨に、地球に優しい公共交通を利用しましょう!

igf 岩手県交通 岩手県バス 滝沢村

冬の通勤はやっぱり 列車+バスが便利です!

いわて銀河鉄道の青山駅⇔盛岡駅間と 盛岡駅前⇔盛岡バスセンター間のバスを利用できる乗継割引通学定期券を発売中!

洗滞知らずの鉄道と、バスでの都心アクセスが合体した、とってもお得で便利な定期券。是非ご利用ください!

対象エリア

IGRの運賃(1ヶ月8,250円)に、ちよっと加えてバスが乗り放題に!

IGR+岩手県バス 26%割引 (岩手県バスは乗車できません)

1ヶ月 9,000円 3ヶ月 25,650円

IGR+岩手県交通 27%割引 (岩手県バスには乗車できません)

1ヶ月 10,000円 3ヶ月 28,500円 6ヶ月 54,000円

速い! 青山駅⇔盛岡駅は列車で最速4分 クルマより早く都心にアクセス!

安い! マイカー通勤よりお得! 駐車場、ガソリン代も発生しません。

安心! 交通事故を起こすリスクが減少 時間も正確です!

人に、雨に、地球に優しい公共交通を利用しましょう!

igf 岩手県交通 岩手県バス 盛岡市

図6-3 鉄道とバスの事業者連携による割引乗車券の設定事例 出典:盛岡市・滝沢村

取組④ 二次交通の整備

SDGs:



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、観光協会】

- 主要3駅（JR三本松駅・JR讃岐白鳥駅・JR引田駅）において、シェアサイクルなどのパーソナルモビリティの導入可能性を検討し、駅から距離のある観光施設・宿泊施設などへのアクセス向上を図ります。



図6-4 JR引田駅における電動アシスト自転車（瀬戸芸期間）



その他

会社施設内移動

TOYOTAHOME The FOREST AVENUE

愛知県みよし市（導入：2024年6月）

名鉄豊田線「三好ヶ丘駅」徒歩8分の立地に全75邸の邸宅分譲地に街の入口にコミュニティスペースとしてはもちろん、家族同士のパーティなど、多彩に活用いただけるFOREST CLUB HOUSEを設置。FOREST CLUB HOUSE内に、住民の方が駅や買い物へ活用いただけるよう2台のC-walkを導入。



その他

お客様へ貸出

パーソナルモビリティシェアリングサービス「つくモビ」

茨城県つくば市（導入：2024年2月）

つくば市は、様々なモビリティからなる交通ネットワークを最適化した移動サービスの社会実装を目指しています。その要素の一つとして、手軽に街中を移動できるひとり乗りの便利な乗り物としてパーソナルモビリティに注目しており、C-walkを使った、楽しく、快適に、まちを回遊できるパーソナルモビリティのシェアリングサービス「つくモビ」を実施しています。

図6-5 トヨタC+walkの導入事例

出典：トヨタ

取組⑤ 利用環境の充実

SDGs :



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】

- 地域公共交通の効率的な利用を図るため、鉄道やバスへの円滑な乗り継ぎにつながる情報発信を充実します。
- 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ります。



図6-6 デジタルサイネージ（運行情報等）

美里バスで出かける		おかえり	
美里バス/バス線名	発着時刻	美里バス/バス線名	発着時刻
陣の平	9:36	美里バス	13:52
西山公民館	9:38	西山公民館	13:52
中津島駅前	9:40	中津島駅前	13:52
大沢水公民館	9:41	大沢水公民館	13:52
下野志田	9:42	下野志田	13:52
中央駅	9:43	中央駅	13:52
路線バスへ乗り継ぐ		美里バスへ乗り継ぐ	
路線バス/バス線名	発着時刻	美里バス/バス線名	発着時刻
美里バス	10:09	美里バス	14:15
美里バス	11:32	美里バス	14:15
美里バス	10:10	美里バス	14:15
美里バス	10:23	美里バス	14:15
美里バス	11:37	美里バス	14:15
美里バス	10:37	美里バス	14:15
美里バス	10:49	美里バス	14:15
美里バス	10:55	美里バス	14:15

図6-7 乗り継ぎ時刻表（作成・提示）

出典：熊本県美里町美里バス

取組⑥ 公共交通空白地における移動手段の確保

SDGs :



公共交通空白地の解消

【実施主体：東かがわ市、バス事業者、タクシー事業者】

- 75歳以上で運転免許を保有していない方を対象に、指定タクシー事業者で利用できる運賃助成券を配布するタクシーチケット事業を継続し、公共交通空白地に居住する免許返納者等の移動を支援します。
- タクシー事業者の運行管理のもと、第二種普通運転免許を有さない一般ドライバーが有償で送迎を行う「ライドシェア」をはじめ、住民主体の自家用有償運送やボランティア輸送などの導入可能性を幅広く検討し、運転手不足の補完と市民の移動手段の確保を図ります。

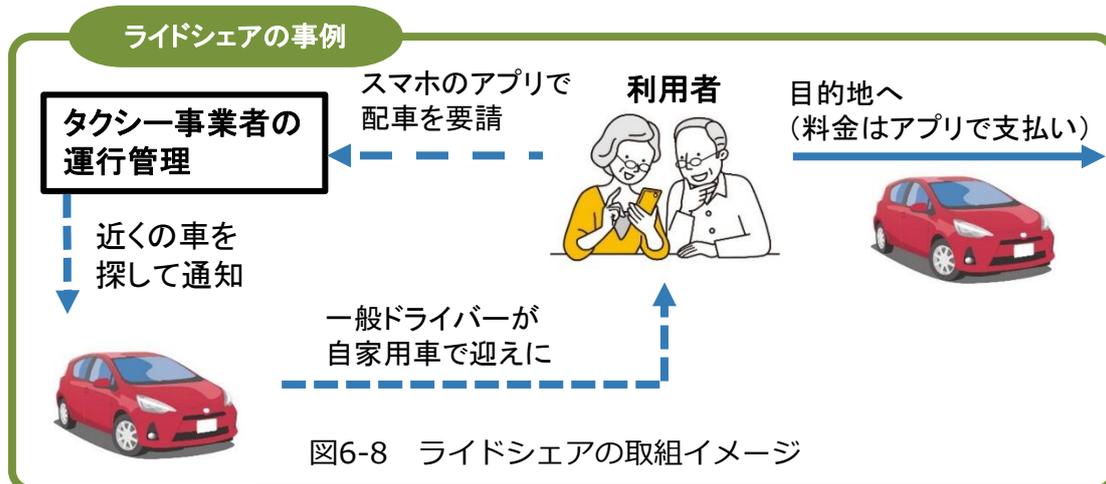


図6-8 ライドシェアの取組イメージ

取組⑦ 住民共助による地域交通づくり

SDGs:



住民共助による移動支援の導入に向けた検討

【実施主体：東かがわ市、タクシー事業者、地域住民】

- 勉強会等の開催などを通じて、関連制度や先行事例に関する理解を深めるとともに、地域住民主体の交通づくりに向けたワークショップ等の話し合いの機会を創出します。
- 地域の実情を踏まえ、企画から検証までを通じて、効率的な移動手段の確保に向けた方策を検討します。
- 地域住民、関係事業者、市がそれぞれの役割を担い、持続可能な地域交通の仕組みづくりに向けた検討を推進します。
- 大学等との連携により、地域課題の分析やニーズ把握を行い、地域に適した移動手段のあり方を検討します。

バスがないなら自分達で走らせよう

飯地地区の公共交通空白地の解消を目的に、飯地地域自治会運営委員会が「いいじ里山バス」の運行を開始しました。



図6-9 住民組織が運営する里山バス

出典：岐阜県恵那市飯地町

【参考：地域内交通の創出による大川バス五名福栄線の再編イメージ】

- 大川バス五名福栄線では、一日あたりの平均利用者数が一人に満たない区間（西山以西）があることから、交通事業者の運行体制を踏まえつつ、地域主体による新たな移動手段の確保や路線バス車両の小型化について協議・検討していくことが想定されます。
- 五名地区など地域住民が主体となった新たな移動手段の確保を踏まえ、大川バスの路線再編を行い、住民ニーズに応じたサービス水準の向上（本数増加等）について検討していくことが想定されます。



図6-10 将来的な五名福栄線の改善イメージ（案）

取組⑧ DXの推進・新たなモビリティの活用による利便性向上

SDGs:



DXの推進

【実施主体：東かがわ市、鉄道・バス・タクシー事業者】

- 鉄道事業者では、手持ちのスマートフォンで「いつでも・どこでも・キャッシュレス」で切符が買えるJR四国チケットアプリ「スマえき」の利用拡大を図ります。
- バス事業者では、運行情報のデジタル化やキャッシュレス決済の導入、リアルタイム運行情報の提供など、DXを推進し、利便性向上に向けた取組を図ります。
- タクシーの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にとって利用しやすいサービスへの改善を図ります。

「スマえき」アプリの事例



【しこくスマートえきちゃんアプリ】

- ・JR四国チケットアプリ「スマえき」
- ・おトクにきっぷを購入できます。
- ・いつでもどこでもきっぷが買え、スマホがきっぷ代わりになります。

タクシー配車アプリの事例



【香川Taxiアプリ】

- ・複数のタクシー会社を横断的に検索し、最も近くの空いているタクシーを呼び出せます。
- ・アプリ内で迎車中のタクシーの位置を確認できます。

図6-11 スマえき（アプリ活用の事例）
出典：JR四国

図6-12 香川タクシー（アプリ活用の事例）
出典：高松タクシー協会

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、鉄道・バス・タクシー事業者】

- AIを活用した配車、自動運転、タクシー車両のEV化など、新たなモビリティサービスの導入に向け、その可能性や効果について研究・検討を行います。



図6-13 EV車両
出典：第一交通産業

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

SDGs:



多言語対応とユニバーサルデザインによる案内環境の向上

【実施主体：東かがわ市、鉄道・バス・タクシー事業者】

- 公共交通機関、主要施設、観光地等において、移動の利便性を高めるため、多言語による案内表示や視覚的に理解しやすい情報提供を進め、日本語が分からない方を含む誰もが地域公共交通を利用しやすい環境の整備を図ります。
- 子ども、高齢者、障がいのある方、外国人など多様な利用者に配慮したユニバーサルデザインの導入を進め、誰もが安心して利用できる案内環境の整備を図ります。



図6-14 多言語・ユニバーサルデザインによる案内の事例
出典：東京都産業労働局 案内サイン標準化指針

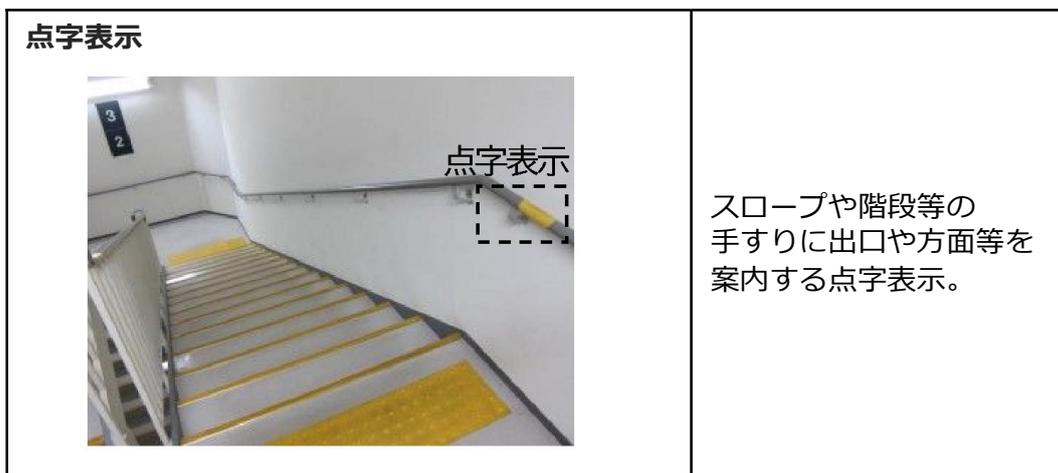


図6-15 スロープや階段等、手すりへの点字表記の事例
出典：国土交通省住宅局建築指導課建築設計標準

目標3:地域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⑩ 地域公共交通の認知向上と普及啓発の推進

SDGs:



地域公共交通の認知向上と普及啓発に向けた情報発信の強化

【実施主体：東かがわ市、鉄道・バス・タクシー事業者】

- 新たな需要の創出に向けて、QR配車やアプリ、免許返納特典など既存の取組に関する情報提供を含め、市と事業者が連携し、様々なツールを活用した地域公共交通の運行情報やPR情報の発信を強化します。
- 市、鉄道・バス・タクシー事業者が連携し、市内の地域公共交通の路線（鉄道、路線バス等）を示した地域公共交通マップを作成し、広く周知します。



図6-16 デジタル予約システムの事例
出典：伊予鉄タクシー



図6-17 東かがわ市公式アプリ



図6-18
ガイドブック設置例
(引田バス停待合室)



図6-19
ガイドブック設置例
(JR三本松駅)



図6-20 広報誌を活用したPRの事例 出典：鳥取県



図6-21 香川県の優遇制度
出典：香川県

取組⑪ 地域公共交通の利用促進と意識づくり

SDGs:



地域公共交通の利用促進

【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】

- 地域公共交通の利用を考えるきっかけづくりとして、通学による地域公共交通の利用が期待される学生を対象に、乗り方教室や乗車体験等を実施します。
- 市民の健康づくりの一環として、高齢者を対象に通院・買い物などの「移動・外出」に関する情報共有や体験の場を高齢者サロン等を活用して創出します。
- 自動車依存の現状を踏まえ、各種イベントの開催にあわせて、鉄道・バス・タクシーの利用促進につながる連携企画の検討を行います。

意識変容の推進

- マイカー利用者をはじめ、公共交通を利用するメリットを認識・体験できる情報発信を実施します。



図6-22 バスの乗り方教室 出典：大川バス



図6-23 公共交通利用促進チラシ 出典：福岡市

取組⑫ 地域公共交通と他分野・広域連携の推進

SDGs:



地域公共交通と他分野連携、広域的な利用の促進

【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、教育等の他分野と地域公共交通の連携に向けた情報交換を継続し、利用促進につながる事業の検討を推進します。
- 観光協会が作成するデジタルマップとバスロケーションシステムの連携により、バス停の位置やタイムリーな運行情報を発信することで、観光客の公共交通利用を促進します。
- 観光協会との連携により、市内周遊を促すための観光情報の発信強化や周遊促進策について検討を推進します。
- これらの取組とあわせて、周辺市町との連携により、幹線交通の利用促進を図ります。

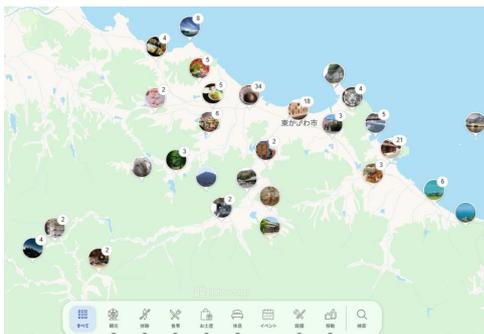


図6-24 観光分野と連携した事例 出典：東かがわ市デジタル観光マップ(プラチナマップ)



図6-25 観光協会が取り組む周遊企画とタクシーの連携

出典：琴平バス株式会社

活性化協議会を活用した連携体制の強化と情報共有の推進

【実施主体：活性化協議会】

- 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、連携体制の強化を図ります。
- 地域公共交通を取り巻く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します。



図6-26 活性化協議会の様子

3 計画の目標・目標指数（KPI）

- 本計画の取組を推進するにあたり、達成すべき全体目標と目標別の指標（KPI）を以下のとおり設定します。

指標		現況値	目標値 (令和12年度)	評価時期
全体的な評価指標	市内駅における 鉄道乗降者数	684,010人/年	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/年	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 地域公共交通の 維持・存続	市内路線バスの収支差	▲6,037万円	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 地域公共交通網と 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	毎年度評価
目標3・評価指標 地域公共交通を活用 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	毎年度評価
	他の分野と連携した 利用促進事業の取組件数	—	3件以上	毎年度評価
	地域公共交通の 利用促進に向けた 新たな啓発活動の 実施回数	—	5回以上	毎年度評価

- 本計画の取組を推進するにあたり、達成すべき全体目標と目標別の指標（KPI）の考え方・算出方法・評価時期を以下のとおりとします。

基本方針 みんなで支え・共に創る持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

全体目標（KPI）

■ **目標値① - 市内駅における鉄道乗降者数**

指標	現状値	目標値（令和12年度）
市内駅における 鉄道乗降者数	684,010人/年 (R6.4~R7.3)	現状より改善

※市内各駅の年間乗降者数の合計値を算出(当該年4月1日~翌年3月31日)

※対象駅: JR丹生駅、JR三本松駅、JR讃岐白鳥駅、JR引田駅、JR讃岐相生駅の5駅

〈**目標値の考え方**〉

- 交通体系全体の利用促進と利便性向上に取り組むことで、鉄道の乗降者数の増加を図り、市民の移動を支える鉄道運行の確保を目指します。

〈**目標値の算定方法**〉

- 事業者の輸送実績から市内5駅における鉄道の乗降者数を算出します。

〈**目標値の評価時期**〉

- 毎年度評価

全体目標（KPI）

■ **目標値② - 市内拠点における路線バス乗降者数**

指標	現状値	目標値（令和12年度）
市内拠点における 路線バス乗降者数	59,632人/年 (R6.10~R7.9)	現状より改善

※市内路線バスの合計値を対象(前年10月1日~当該年9月30日)に算出対象のバス停(大川バス引田線・五名福栄線)の合計値を算出

〈**目標値の考え方**〉

- 交通体系全体の利用促進と利便性向上に取り組むことで、路線バスの乗降者数の増加を図り、市民の移動を支える路線バス運行の確保を目指します。

〈**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の乗降者数を算出します(以下の合計)。
- 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

〈**目標値の評価時期**〉

- 毎年度評価

目標1 市民や来訪者の移動を支える地域公共交通の維持・存続

目標指標 (KPI)

■ 目標値③ - 市内路線バスの収支差

指標	現状値	目標値 (令和12年度)
市内路線バスの収支差 (引田線・五名福栄線を対象)	▲6,037万円 (R6.10~R7.9)	現状より改善

※市内路線バスの収支差(合計値)を対象(前年10月1日~当該年9月30日)に算出対象のバス停(大川バス引田線・五名福栄線)の合計値(補助額は含めない)を算出

〈目標値の考え方〉

- 国・県・周辺市町村との連携による支援を通じた収支改善によって、地域公共交通の骨格を担う路線バスの運行維持・存続を図ります。

〈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(広告費等) ※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、減価償却費等)

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標指標 (KPI)

■ 目標値④ - タクシー運転手の確保人数

指標	現状値	目標値 (令和12年度)
タクシー運転手の確保人数	20人 (R7.12月末時点)	30人

※タクシー事業者(2社)が必要と考える人数のヒアリング結果から目標値を設定

〈目標値の考え方〉

- 地域住民の生活交通を担うタクシーは、本市にとって欠かせない移動手段ですが、運転手不足や自動車依存による利用者減少を背景に経営状況が悪化し、事業継続が困難な状況にあります。このため、タクシー事業者の担い手確保を支援し、経営の安定化と事業の持続を目指します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の12月末時点の運転手の確保人数を確認(タクシー事業者2社を対象)

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標2 誰もが利用しやすい地域公共交通網と環境の整備

目標指標 (KPI)

▶ **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**

指標	現状値	目標値 (令和12年度)
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*
※住民共助による移動手段の確保等、新たな移動手段の確保について、計画期間中に3件の 検討・確保を想定し設定 ※毎年度3月末時点での取組件数を計上		

〈目標値の考え方〉

- 公共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を検討し、本市の移動ニーズ等に応じ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

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標3 地域公共交通を活用する意識の醸成と関係者間の連携強化

目標指標 (KPI)

▶ **目標値⑥ - 新たな手法による情報発信の取組件数**

指標	現状値	目標値 (令和12年度)
新たな手法による 情報発信の取組件数	—	5件以上*
※路線バス乗り継ぎ案内、地域公共交通全体の周知、最寄りの乗り場案内など、5件以上 (毎年1件以上)を目標として設定 ※毎年度3月末時点の取組件数を計上		

〈目標値の考え方〉

- 市内の地域公共交通の運行情報や制度に関す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、自動車依存を低減し、地域公共交通への利用転換を目指します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の取組件数を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標指標 (KPI)

▶ 目標値⑦ - 他の分野と連携した利用促進事業の取組件数

指標	現状値	目標値 (令和12年度)
他の分野と連携した利用促進の取組件数	-	3件以上※

※商業、観光、福祉分野等と連携した3件以上の利用促進に取り組むことを目標として設定
 ※毎年度3月末時点の取組件数を計上

〈目標値の考え方〉

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



図6-27 他分野との連携イメージ
 出典：国土交通省近畿運輸局
 「公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の取組件数を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標指標 (KPI)

▶ 目標値⑧ - 地域公共交通の利用促進に向けた新たな啓発活動の実施回数

指標	現状値	目標値 (令和12年度)
地域公共交通の利用促進に向けた新たな啓発活動の実施回数	-	5回以上※

※地域公共交通に関する情報発信等を毎年1回以上を想定し目標を設定
 ※毎年度3月末時点での実施回数を計上

〈目標値の考え方〉

- 今後、地域公共交通の利用が期待される学生、高齢者を対象に乗り方教室や乗車体験を実施し、地域公共交通に触れる機会を創出します。また、普段、自動車を利用している市民にも利便性を理解してもらうことで、地域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

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

- 例)
- ・広報誌を活用した公共交通の情報発信 市内関係部署との連携・協力
 - ・地区回覧による公共交通の情報発信 地区協議会長等との連携・協力
 - ・施設内における公共交通の利用案内 施設関係者等との連携・協力
 - ・乗り方教室の実施 交通事業者等との連携・協力
 - ・イベント時の利用促進・情報提供 観光協会等との連携・協力

第7章 計画の推進

1 全体スケジュール

本計画期間である令和8年度から令和12年度にかけて、各取組を進めるとともに、社会情勢等に応じて事業内容の見直しを適宜行います（表7-1参照）。

表7-1 全体スケジュール

実施する取組		実施時期				
		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
計画目標						
目標1：市民や来訪者の移動を支える地域公共交通の維持・存続						
取組①	地域公共交通の運行の維持・安定化	維持・存続				
取組②	タクシー事業の経営・運行基盤の強化	検討・実施				
目標2：誰もが利用しやすい地域公共交通網と環境の整備						
取組③	地域公共交通のモーダルミックス推進	検討・実施				
取組④	二次交通の整備	検討・実施				
取組⑤	利用環境の充実	検討・実施				
取組⑥	公共交通空白地における移動手段の確保	検討・実施				
取組⑦	住民共助による地域交通づくり	検討・実施				
取組⑧	DXの推進・新たなモビリティの活用による利便性向上	検討・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・実施				
目標3：地域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⑩	地域公共交通の認知向上と普及啓発の推進	検討・実施				
取組⑪	地域公共交通の利用促進と意識づくり	検討・実施				
取組⑫	地域公共交通と他分野・広域連携の推進	検討・実施				
取組⑬	地域公共交通の連携強化・情報共有の推進	検討・実施				

※各種取組の実施に関しては、活性化協議会と連携を図りながら実施します。

※交通事業者等との連携が必要な取組については、適宜関係者と協議・調整を行うものとします。

2 計画の推進体制

- 本計画の推進に当たっては、交通政策基本法第6条（連携等による施策の推進）に基づき、市民・交通事業者・東かがわ市が連携し、一体となって計画目標の達成に取り組む必要があります（表7-2参照）。

交通政策基本法 第6条 連携等による施策の推進

- 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通施設の管理を行う者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

表7-2 関係主体と役割

類型	主 体	役 割
活動 主体	市民（居住者）	○日常生活での積極的な利用を考える。 ○自分たちにとって望ましい地域公共交通のあり方を考え、身近な地域公共交通の利用や維持について、事業者・行政とともに検討し、参画する。
	交通事業者	○安全・快適な運送サービスの提供を前提に、利用者のニーズを踏まえた運行や情報案内を行う。 ○関係者と協力し、サービス向上・運行改善・利用促進などに取り組む。
	東かがわ市	○地域公共交通の維持に向けた取組を支援し、市民ニーズの把握に努める。 ○予算の範囲内での財政支援、利用促進に係る情報発信、利用啓発などを実施する。
	他分野の関係団体	○地域公共交通の事業者や他分野の関係団体と連携し、利用促進等に取り組む。

3 取組にかかる進捗の評価

- 本計画の進捗評価は、活性化協議会を中心に、PLAN・DO・CHECK・ACTIONの実行サイクルに沿って行い、計画5年目に全体評価を実施します（図7-1参照）。
- 多様化する利用者ニーズに対応するため、各指標について毎年度評価を行い、その結果と取組の進捗状況を踏まえて、活性化協議会において必要な見直しを行います。計画目標年（令和12年度）には計画達成状況の確認と更新を実施します（表7-3参照）。



図7-1 PDCAサイクルのイメージ

表7-3 目標に対する評価指標（KPI）と達成状況の評価方法

指標		現状値	将来値 (令和12年度)	評価時期と評価方法
全体目標	市内駅における鉄道乗降者数	684,010人/年	現状より改善	《時期》 毎年度評価 《評価》 交通事業者より輸送実績を確認
	市内拠点における路線バス乗降者数	59,632人/年	現状より改善	《時期》 毎年度評価 《評価》 交通事業者より輸送実績を確認
目標1	市内路線バスの収支差	▲6,037万円	現状より改善	《時期》 毎年度評価 《評価》 交通事業者より輸送実績を確認
	タクシー運転手の確保人数	20人	30人	《時期》 毎年度評価 《評価》 交通事業者より確保人数を確認
目標2	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	《時期》 毎年度評価 《評価》 検討を行った件数を確認
目標3	新たな手法による情報発信の取組件数	—	5件以上	《時期》 毎年度評価 《評価》 情報発信の取組件数を確認
	他の分野と連携した利用促進の取組件数	—	3件以上	《時期》 毎年度評価 《評価》 利用促進への取組回数を確認
	地域公共交通の利用促進に向けた新たな啓発活動の実施回数	—	5回以上	《時期》 毎年度評価 《評価》 啓発活動の実施回数を確認

〈計画期間全体の評価時期〉

- 計画期間全体の評価時期を示すとともに、補助制度と連動した月単位のスケジュールを以下に整理します（表7-4、表7-5参照）。

表7-4 計画期間全体の評価時期（PDCAサイクルの実施）

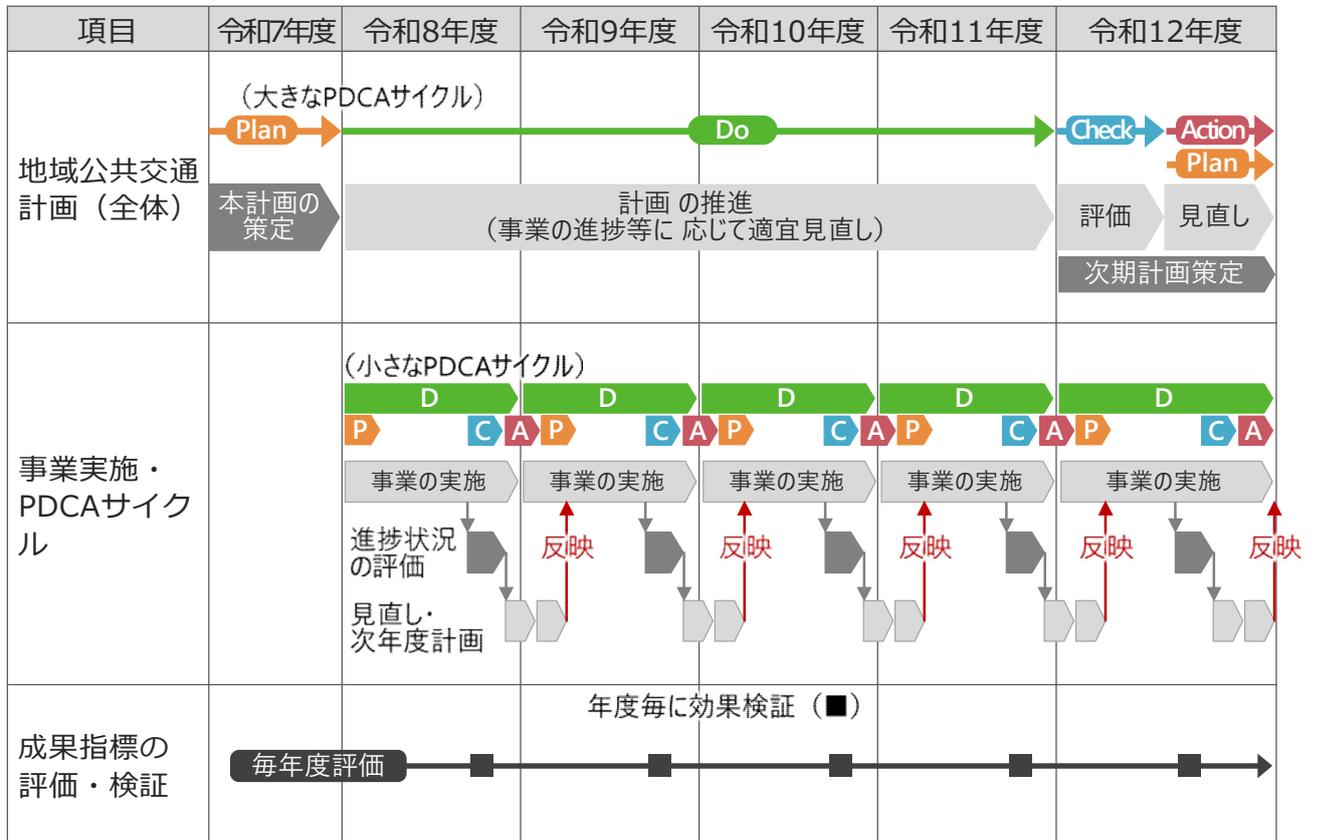
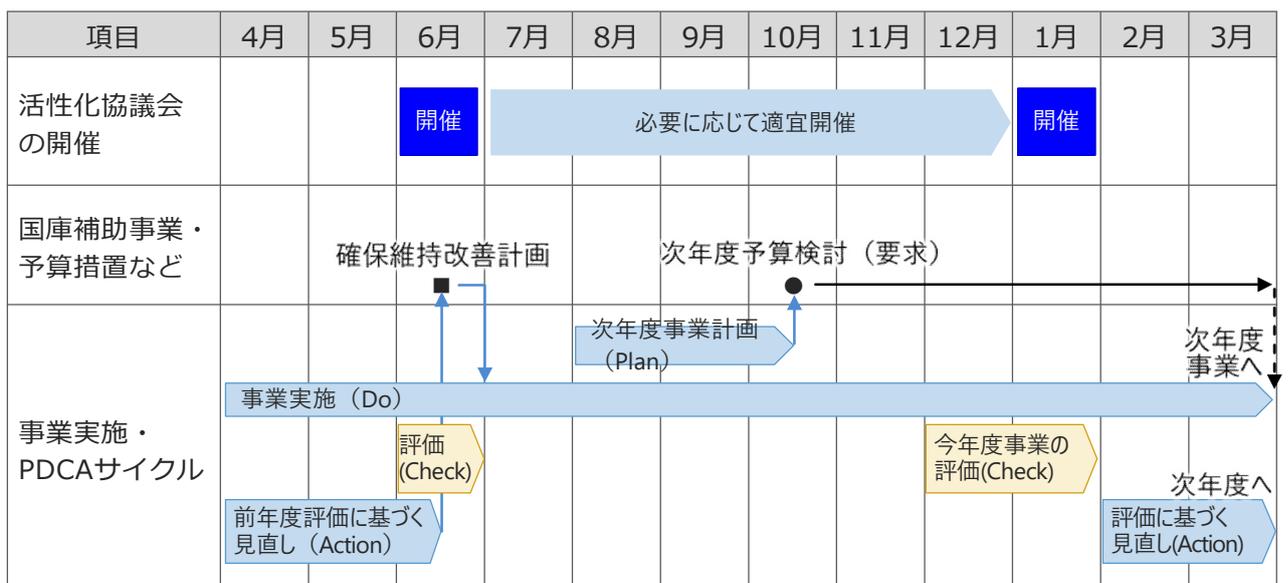


表7-5 月単位のスケジュール（国の補助制度との連動化）



地区区分別の公共交通空白地人口

(本計画22頁：第2章 地域の概要 4-1 公共交通空白地の存在)

地区区分	人口（国勢調査R2）				
	地区区分 居住人口 （人）	バス停300m 圏外人口割合 （%）	バス停300m圏外 公共交通空白地人口 （人）	鉄道駅800m 圏外人口割合 （%）	鉄道駅800m圏外 公共交通空白地人口 （人）
本町	6,101	83	5,034	63	3,846
白鳥	2,177	72	1,573	84	1,839
福栄	1,129	77	864	100	1,129
五名	231	81	186	100	231
引田	3,559	79	2,801	53	1,887
相生	1,915	86	1,650	81	1,544
小海	538	100	538	100	538
三本松	3,011	75	2,252	29	878
誉水	5,084	87	4,423	76	3,857
丹生	4,534	92	4,159	72	3,242
全体	28,279	83	23,480	68	18,991

※鉄道駅(800m)やバス停(300m)の圏域は、国土交通省が立地適正化制度の創設とあわせて公表した「都市構造の評価に関するハンドブック(2014年8月公表)」をもとに設定しました。

※ハンドブックでは、「一般的な徒歩圏:半径800m、バス停の徒歩圏:半径300m」を参考値としています。

用語集

用語	意味
ア行	
EV	ガソリンエンジンを搭載せず、電気駆動のモーターで動く自動車のこと。
AI	学習・推論・判断といった人間の知能のもつ機能を備えた人工知能のこと。
カ行	
幹線交通	地域や国の主要な交通網を形成する道路や交通手段を指し、経済活動や物流の効率化に重要な役割を果たす。
グリーンスローモビリティ	時速20キロメートル未満で公道を走ることができる電動自動車を活用した小さな移動サービスの総称。
公共交通空白地	既存の公共交通網（バス・鉄道）の利用が難しく、移動手段にお困りごとを抱える地域。
交通結節点	鉄道やバスなど、異なる交通手段を接続する乗り換え・乗り継ぎの機能を持つ施設のこと。
交通弱者	自分で自動車を運転できない高齢者、障がい者など、移動に制約がある方。
サ行	
サイクルポート	シェアサイクルの貸出・返却拠点のこと。
シェアサイクル	地域内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システムで、借りた場所と異なる場所に自転車の返却が可能。
自家用有償旅客運送	バスやタクシーが不足する地域において、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提供する運送サービスのこと。
支線交通	主要な路線から分岐して、より細かな地域や目的地を結ぶ交通網のこと。
自動運転	運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせること。
タ行	
地域公共交通	地域住民の日常生活や観光客の移動を支え、不特定多数の方が安全・安心に利用できる公共交通サービス。
地域公共交通活性化協議会	地域公共交通計画の作成、実施に関する協議、並びに地域の実情に応じた最適な地域公共交通の確保・維持・改善を図る協議を行う協議会。

用語	意味
タ行	
DX	デジタルトランスフォーメーションの略称。データやデジタル技術の普及・拡大により、インターネットやソフトウェアといった技術革新が急速に進んでおり、これまでの現実空間を前提とした物事が効率化し、さらに抜本的に変革すること。
ナ行	
二次交通	目的地まで複数の交通機関を使用する場合の、鉄道等の交通拠点と目的地を結ぶ2つ目の交通機関。
第二種運転免許	バスやタクシーなど「人を乗せて運び運賃をもらう」旅客運送のために必要となる自動車の運転免許のこと。
乗合タクシー	10人以下の人数を運ぶ営業用自動車（緑ナンバー）を使用した、不特定多数の旅客が乗り合う交通サービスのこと。
ハ行	
パーソナルモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる一人～二人乗り程度の車両のこと。
バリアフリー	高齢者・障がい者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面など全ての障壁を除去する考え方。
フィーダー路線	交通網において幹線（主に鉄道路線や幹線バス）と接続し、支線として運行される路線を指す。これにより、主要な交通手段と地域の住宅地や商業施設を結ぶ役割を果たす。
マ行	
モーダルミックス	鉄道や路線バスなどの各交通機関がそれぞれの特性を生かして連携し、効率的な輸送体系を作ることを指す。
モビリティ	移動すること。移動手段。
ヤ行	
ユニバーサルデザイン	すべての方が使いやすい製品やサービス、環境を創造するデザイン哲学。
ラ行	
ライドシェア	自家用車と一般ドライバーを活用し、乗客を有料で運ぶ新たな交通サービスのこと。
ラストワンマイル	交通や物流において、交通結節点から最終目的地までの移動を指す。

東かがわ市地域公共交通計画（令和8年3月改訂）

発 行 東かがわ市
〒769-2792 香川県東かがわ市湊1847番地1
発行年月 令和8年3月
電 話 0879-26-1276
F A X 0879-26-1366
編 集 東かがわ市 総務部 地域創生課



©東讀共同株式会社



写真提供：東かがわ市観光協会、東讀共同株式会社