

令和7年度 第2回 東かがわ市地域公共交通活性化協議会

次 第

日時：令和7年11月18日（火）15:00～

場所：東かがわ市引田公民館 3階ホール

1 開会

2 議題

（1）令和7年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付申請について 資料1

3 協議事項

（1）東かがわ市地域公共交通計画の改定について

・東かがわ市地域公共交通計画の改定、評価検証について 資料2

・市民アンケート、事業者ヒアリング調査の結果について 資料3

・東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について 資料4

・今後の方向性について 資料5

（2）その他・地域公共交通に関する意見交換について

4 閉会

（配布資料）

- ・次第
- ・委員名簿
- ・席次表
- ・資料1 令和7年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付申請について
- ・資料2 東かがわ市地域公共交通計画の改定、評価検証について
- ・資料3 市民アンケート、事業者ヒアリング調査の結果について
- ・資料4 東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について
- ・資料5 今後の方向性について

令和7年度 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 の交付申請 について

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金とは…

- ▷ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金のひとつ
- ▷ 幹線系統を補完する、赤字の支線（フィーダー）の運行経費に対する補助
- ▷ **補助対象事業者は、活性化法法定協議会**

補助率は…

- ▷ 補助率は**対象経費の1/2**
- ▷ ただし、自治体毎に設けられる補助上限額と補助対象経費の1/2を比較し、金額が低い方が最終的な補助金額となる。



経常費用

(事業者のキロあたり経常費用 × 系統毎の実車走行キロ等の実績)

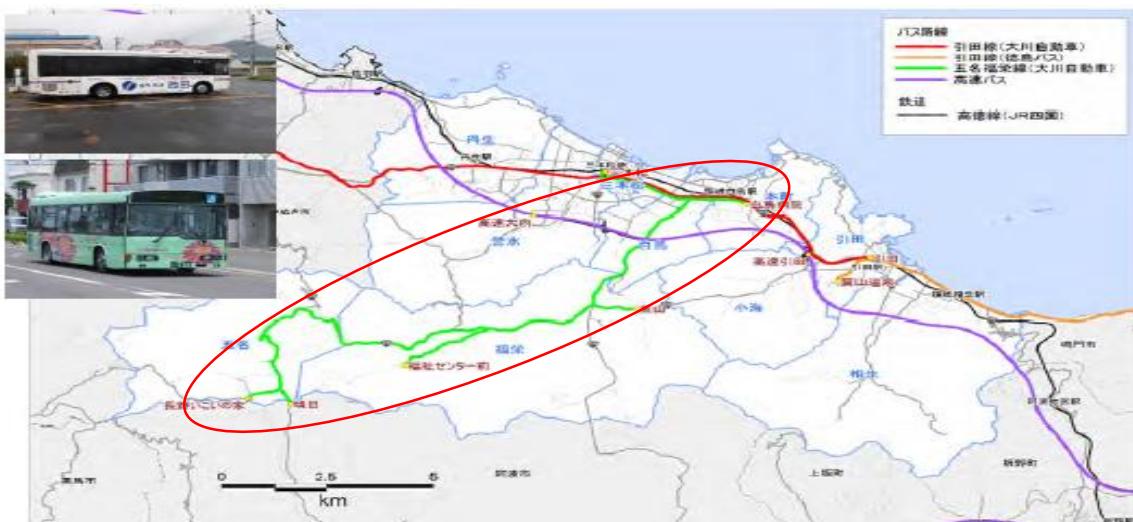
経常収益

(系統毎の運送収入、運送雑収及び営業外収益の実績)

- ▷ 赤字（経常費用 > 経常収益）の**系統に対する補助金**
※系統毎に判断するため、運行事業者の事業全体の収益状況が赤字であることは要件ではない。

補助対象系統

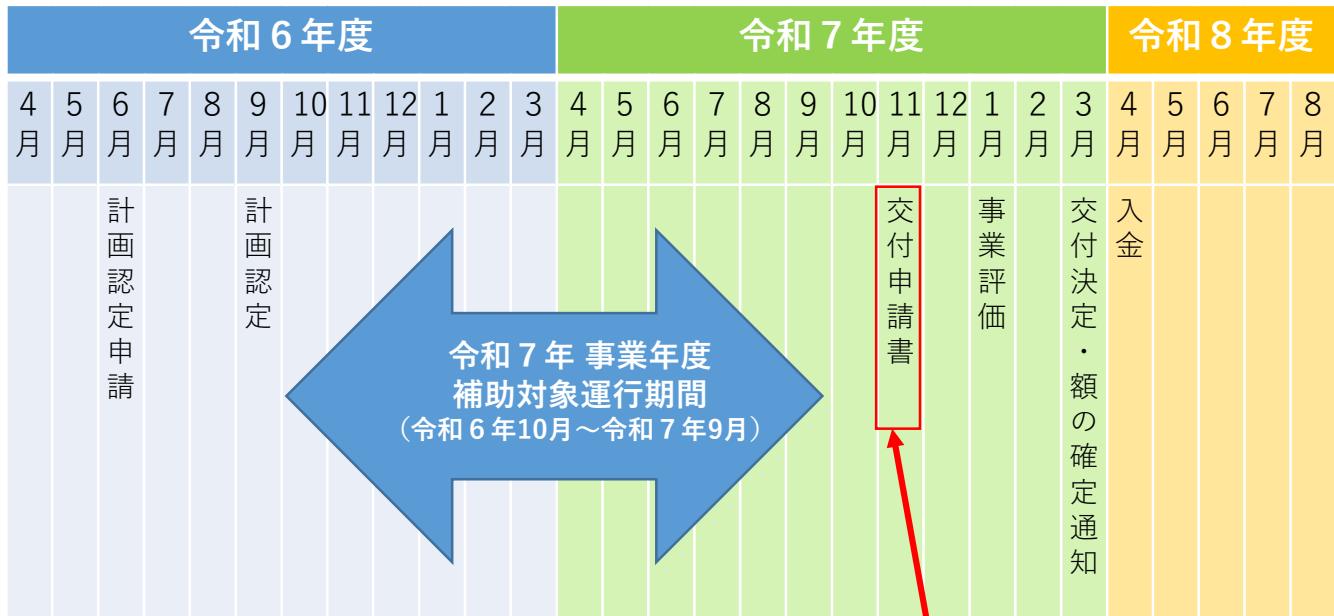
| 事業者名 | 運行系統 |
|----------|---------------|
| 大川自動車（株） | 五名福栄線（境目～三本松） |



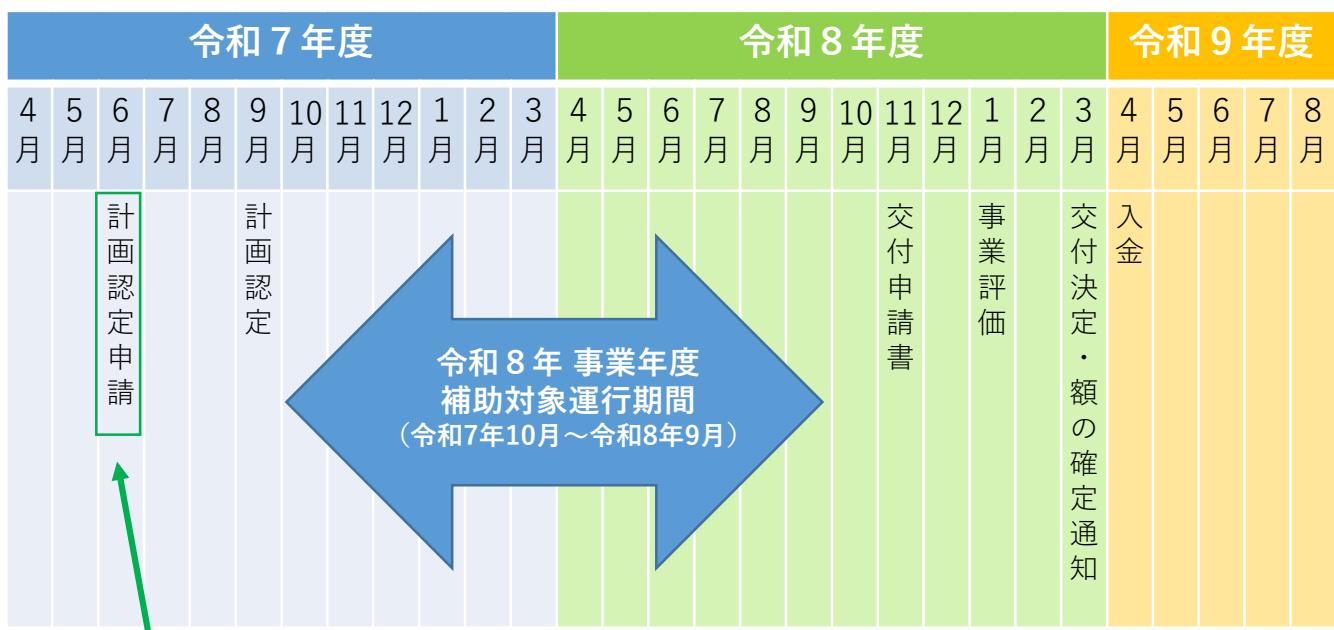
年間スケジュール（計画認定～入金までの流れ）

事業年度別スケジュール

◇令和7年度事業



◇令和8年度事業



令和7年度第1回協議会の議題

交付申請について

1. 対象系統

大川自動車バス 五名福栄線

2. 運行実績

○運行日数 (期間: R6.10.1～R7.9.30)

240日 (平日のみ運行: 運休、増減便無し)

○実車走行キロ

41, 616km

○輸送人員

6, 036人

3. 補助率

2分の1

4. 補助対象経費

※事業者による経費の最終確認中のため、現時点の算定金額となります。

| (経常収益) | — | (経常経費) | (損益: 補助対象経費) |
|----------|---|-----------|--------------------|
| 1, 383千円 | — | 10, 089千円 | = <u>△8, 709千円</u> |

5. 補助上限額

4, 345千円

6. 交付申請額 (補助対象経費の2分の1と上限額のいずれか少ない方)

○補助対象経費の2分の1

(損益: 8, 709千円) × (補助率: 1/2) = 4, 354千円 (千円未満切り捨て)

○交付申請額 (補助対象経費の2分の1と上限額の比較)

上限額の方が少額となるため、4, 345千円 (上限額)を交付申請額とする。

■公共交通計画の改定について

- ◎公共交通・・・地域の移動手段として市民の生活の質を維持し、まちをより持続可能にしていくために必須の要素
- 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
- 公共交通をとりまく環境は年々厳しさを増している



今後も地域公共交通を維持していくためには、市民や交通事業者、行政が協働し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、目指す方向性を共有し、連携を図っていくことが重要



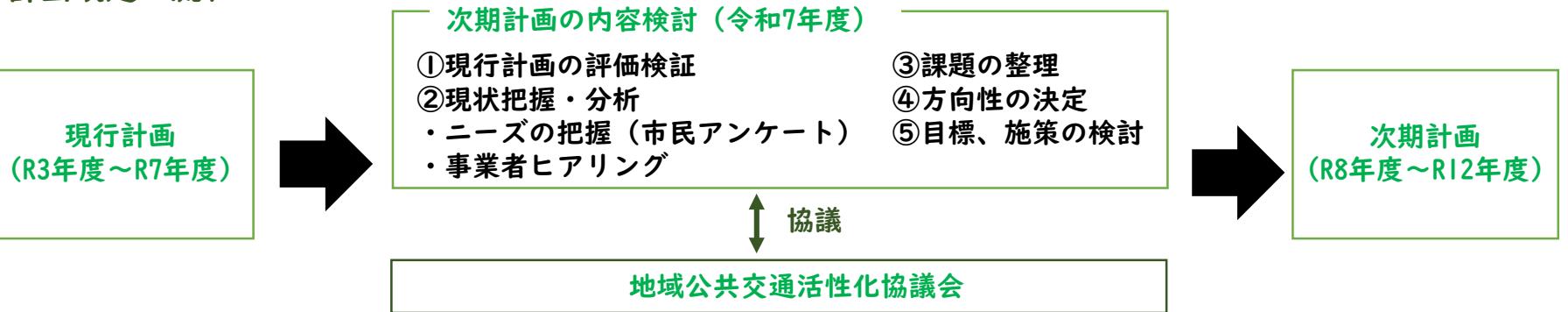
令和3年3月に東かがわ市地域公共交通計画を策定し、公共交通の維持のための取り組みを実施。



現行計画の対象期間がR7年度で満了

地域公共交通計画の改定（対象期間：令和8年4月～令和13年3月）

計画改定の流れ



2 東かがわ市地域公共交通計画の位置づけについて

東かがわ市基本構想（2024～2033）

基本構想は、本市の目指すべき将来像を示し、施策は個別の法令などに基づいて策定される各分野の基本計画により具体化された実施計画によって実行されます。

ビジョン1
ひとやしごとのつながりが
まちをともに創る

ビジョン2
安全・安心がつながる

ビジョン3
地域のにぎわいがつづく

ビジョン4
こどもたちの未来に
つながる

ビジョン5
新たな活力とともに未来に
つながる

関連計画間での
整合・連携

【交通部門】

地域公共交通計画

【都市計画部門】

都市計画
マスタープラン
・
立地適正化計画

【観光部門】

観光基本計画

【その他の部門】

・福祉
・教育 等

整合・連携



整合・連携

整合・連携

整合・連携

整合・連携

総合戦略：人口減少対策と地域活性化策の基本的な方向性や具体的施策を横断的に示すもの

3 現行の東かがわ市地域公共交通計画の評価検証①

■目標の評価検証

【全体的な評価指標】

| 全体的な評価指標 | | 評価指標の推移 | | | | | | 目標値 (R6年度) |
|-----------------------------|-------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|---------------|
| | | 計画策定時 (R元) | R 2 コロナ禍 | R 3 | R 4 | R 5 | R 6 | |
| 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 | 14.9回 | 13.6回 | 13.1回 | 13.2回 | 13.0回 | 19.0 回/年 |
| | 路線バス等 | 6.4 回 | 5.6回 | 5.3回 | 5.2回 | 5.3回 | 3.5回 | 7.6 回/年 |
| 移動手段確保に係る公費負担額 [※] | | 5,413万円 (4,014万円) | 6,134万円 (4,612万円) | 6,681万円 (4,999万円) | 7,254万円 (5,778万円) | 7,542万円 (6,610万円) | 10,098万円 (9,291万円) | 6,400万円以内 |

※国、県の地域間幹線系統確保維持費補助金を含む。カッコ内は市の負担額。

- 
- 公共交通の利用回数が計画策定時より減少しており、運転士不足による減便やコロナ禍が起因していると考えられる。
 - 移動手段の確保に係る公費負担額は大幅に増額となったが、新たな事業の創設や物価高騰・最低賃金の引き上げが起因していると考えられる。

3 現行の東かがわ市地域公共交通計画の評価検証について②

■移動手段確保に係る公費負担額（R2～R6）

(単位：万円)

| 事業 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 |
|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 福祉バス | 2,002 | 2,029 | 2,035 | 2,048 | 624 |
| スクールバス | 2,610 | 2,970 | 3,743 | 4,562 | 5,384 |
| タクシーチケット | — | — | — | — | 1,775 |
| モーダルミックス | — | — | — | — | 22 |
| 地域間幹線系統等 | — | — | — | — | 1,486 |
| 合計 | 4,612 | 4,999 | 5,778 | 6,610 | 9,291 |

■実施施策の実績

| 事業 | 実績 |
|----------------------|--|
| タクシーチケット | 利用枚数：R5（9,055枚：期間5か月）、R6（19,196枚：期間10か月） |
| モーダルミックス | 利用件数：R6（932件） |
| 地域間幹線系統等 | 運行損益の3分の2を補助（R6：14,857千円） |
| グリーンスローモビリティ実証実験（引田） | 利用者：のべ625人（期間：約3か月） |
| タクシー相乗り実証実験（小海） | 登録者2名（期間：約2か月、運行日17日） |
| タクシーチケット実証実験（相生・水主） | 利用枚数809枚（17.6%）（期間：3か月、使用者157人（20.5%）） |

3 現行の東かがわ市地域公共交通計画の評価検証②

【目標ⅠーⅠ：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 | 評価指標の推移 | | | | | | | 目標値 |
|------------------|---|---|---|---|---|----------|----|---|
| | 計画策定時 (R元) | R2 コロナ禍 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | |
| 市内拠点における路線バス乗降者数 | 三本松:27,629人 白鳥周辺:17,515人 引田:39,469人 | 三本松:25,733人 白鳥周辺:10,747人 引田:27,507人 | 三本松:24,415人 白鳥周辺:10,352人 引田:27,312人 | 三本松:24,726人 白鳥周辺:10,847人 引田:22,197人 | 三本松:26,366人 白鳥周辺:12,988人 引田:22,020人 | 集計中 | | 三本松:33,155人 白鳥周辺:23,277人 引田:47,363人 |
| 評価指標 | R元 | 計画策定時 (R2) コロナ禍 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | 目標値 |
| 市内路線バスの収支差 | | -5,775万円 | -2,388万円 | -4,263万円 | -5,353万円 | -5,403万円 | — | 現状よりも改善 |

【実施施策】

R3：路線バスの引田線の市内完結系統におけるバス停の新設（三本松商店街、コーナン白鳥店）及び経路変更

R4：モーダルミックスの実証実験を実施（JR四国、大川自動車）

R6：モーダルミックス事業の制度化（JR四国、大川自動車、市）



- バス乗降者数は、減少傾向から少し回復しているが、以前計画策定時より少ない状況
- 路線バスの収支差は、R2よりは改善されているが、大幅な状況改善には至っていない。

3 現行の東かがわ市地域公共交通計画の評価検証③

【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 | 評価指標の推移 | | | | | | 目標値 (R7) |
|-----------------|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------------|
| | 計画策定期 (R2) | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | |
| 新規に移動手段を確保した地域数 | 0地域 | 0地域 | 0地域 | 0地域 | 0地域 | 0地域 | 5地域 |

【実施施策】

R3：グリーンスローモビリティの実証運行を実施（引田地区）

R4：高齢者（75歳以上）を対象としたタクシーチケット制度の実証実験（水主地区、相生地区）を実施
地域コミュニティが主体となったタクシー相乗り実証実験（小海地区）を実施

R5：タクシーチケット制度の実証実験（市内全域）を実施

R6：タクシーチケット交付事業を制度化

○新たな移動手段の導入検討として、いくつかの地区でグリーンスローモビリティやタクシー相乗りの実証実験を行い、新規の移動手段の確保を試みたが、運行に係る課題や利用者数の少なさ等の理由から、導入には至らなかった。



3 現行の東かがわ市地域公共交通計画の評価検証④

【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 | 評価指標の推移 | | | | | | 目標値 (R7) |
|-----------------|---------------|-----|-------|-------|-------|-------|-------------|
| | 計画策定時 (R2) | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | |
| 待合環境の改善箇所数 | － | － | のべ1箇所 | のべ2箇所 | のべ3箇所 | のべ3箇所 | のべ5箇所 |
| バスロケーションシステムの導入 | 未導入 | 未導入 | 未導入 | 未導入 | 導入 | 導入 | 導入 |

【実施施策】

R3：googlemapsへのGTFSデータ反映を対応

R4：白鳥百十四銀行前（下り）のベンチを新調

R5：引田バス停の車庫と待合・休憩室の間を有蓋化

R6：バスロケーションシステムを導入

R7：引田駅のトイレ整備

- ○待合環境については、目標値には到達しなかったが、整備を進めることはできた。今後も継続して整備していく必要がある。
- バスロケーションシステムについては、導入が完了したため、より効果的な活用を検討していく必要がある。

3 現行の東かがわ市地域公共交通計画の評価検証⑤

【目標2－1：公共交通をつくり、育てる意識の醸成】

| 評価指標 | 評価指標の推移 | | | | | | 目標値 |
|---------------------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 計画策定時 (R2) | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | |
| モビリティ・マネジメントに係る取組件数 | 1メニュー/年 | 2メニュー/年 | 2メニュー/年 | 1メニュー/年 | 1メニュー/年 | 1メニュー/年 | 2メニュー/年 |

【実施施策】

R 3：バスの乗り方教室を実施（市内の小学校低学年が対象）

「広報東かがわ」で特集記事を掲載

R 4：バスの乗り方教室を実施（市内の小学校低学年が対象）

市内のこども園が公共交通にふれる機会として、遠足にJRを活用

R 5：バスの乗り方教室を実施（市内の小学校低学年が対象）

R 6：バスの乗り方教室を実施（市内の小学校低学年が対象）

R 7：バスの乗り方教室を実施（市内の小学校低学年が対象）

○小学生向けの乗り方教室は継続して実施できたが、その他の年代へのモビリティマネジメントも強化していく必要がある。



3 現行の東かがわ市地域公共交通計画の評価検証⑥

【目標2－2：東かがわ市の公共交通に関する関係者間の連携強化】

| 評価指標 | 評価指標の推移 | | | | | | 目標値 |
|------------------|---------------|------|------|------|------|------|------|
| | 計画策定時 (R2) | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | |
| 公共交通に係る協議の年間開催回数 | 2件/年 | 2件/年 | 2件/年 | 2件/年 | 2件/年 | 4件/年 | 2件/年 |

【実施施策】

R 3：タクシー事業者への補助金など支援事業を実施（新型コロナウィルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用）

R 4：各種勉強会や意見交換会への参加

モーダルミックス事業実証実験を実施

公共交通事業者への補助金など支援事業を実施（新型コロナウィルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用）

R 5：モーダルミックス事業の導入に向けた検討

R 6：地域間幹線系統等確保維持費補助事業、タクシーチケット事業、モーダルミックス事業を制度化

R 7：第二種運転免許取得費補助制度を制度化

○地域公共交通活性化協議会をはじめ、関係者との協議等により、令和6年度～令和7年度に新たに4つの事業を創設することができた。

3 現行の東かがわ市地域公共交通計画の評価検証 整理

◎現行計画の目標

【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】

【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】

【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する関係者間の連携強化】

○待合環境の整備やモビリティマネジメント、関係者間の連携による事業の実施により、利便性の向上を図ったが、コロナ禍や物価高騰等の要因もあり、利用者は減少傾向にある。

○移動手段の確保として、様々な実証実験を行い、タクシーチケット事業は制度化、その他の事業についても実装には至らなかったが、実装に係る課題等が明らかになった。

→引き続き、移動手段の確保・利便性の向上を図り、利用者数を増やしていく必要がある。

◇回答状況

配布枚数：3,000（世帯）

回答者数：1,012（世帯）

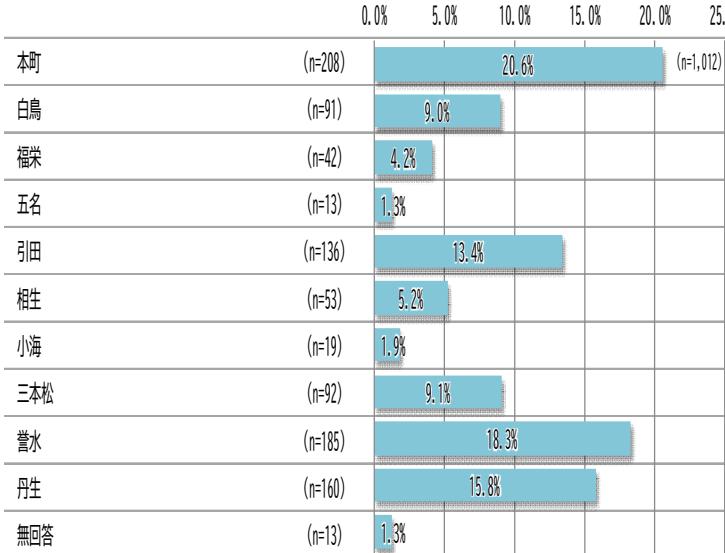
回収率：34%（⇒有意水準5%で統計的に有意）

※10地区の居住地人口ベースに地区別、年齢別の均等に配慮し配布

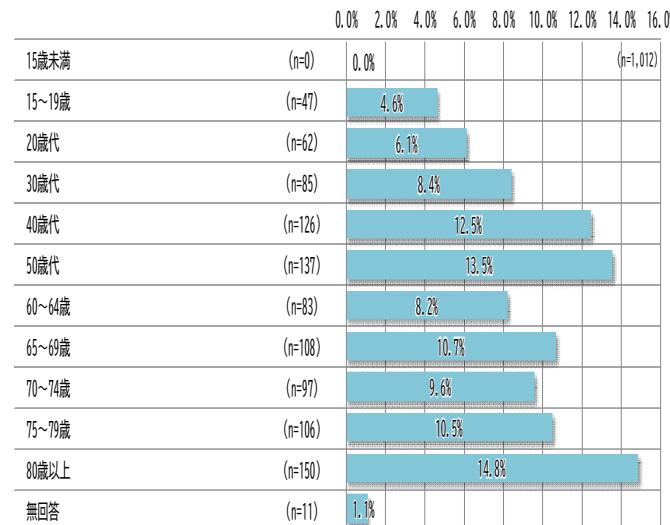
【地区別、男女別】R2年度実施の市民アンケートとほぼ同じ割合の回答率

【年齢別】R2年度実施時より10代～50代の回答率が約10%上昇、60代以上の回答が約10%減少

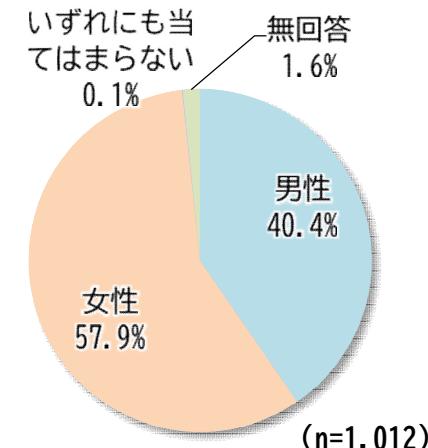
■地区別の回答状況



■年齢別の回答状況



■男女別の回答状況



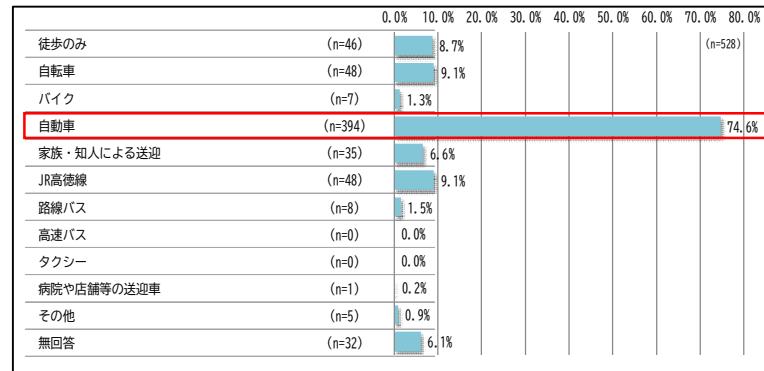
市民アンケートの結果について

■外出実態について

◎通勤・通学

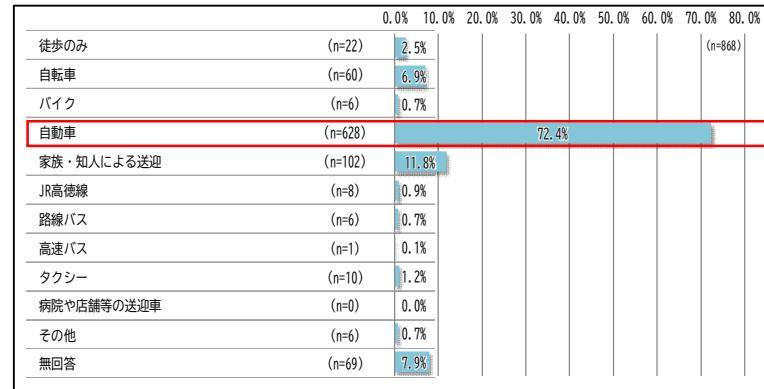
- ・週5で通勤、通学をする方が**63.8%**
- ・9時までに出発し、17時以降に帰宅する傾向あり
- ・移動手段としては、自家用車又は送迎が**81.2%**、JRとバスの利用が**10.6%**

■外出目的別の交通手段



◎買い物

- ・週1～3で買い物に行く方が**66.0%**
- ・朝出発して、昼までに帰宅する傾向あり
- ・移動手段としては、自家用車又は送迎が**84.2%**、JR・バス・タクシーの利用が**2.9%**

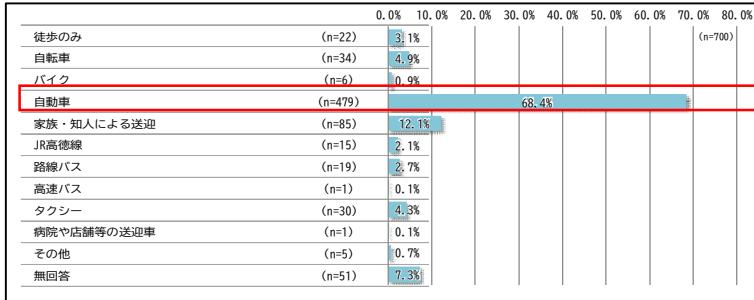


市民アンケートの結果について

◎通院

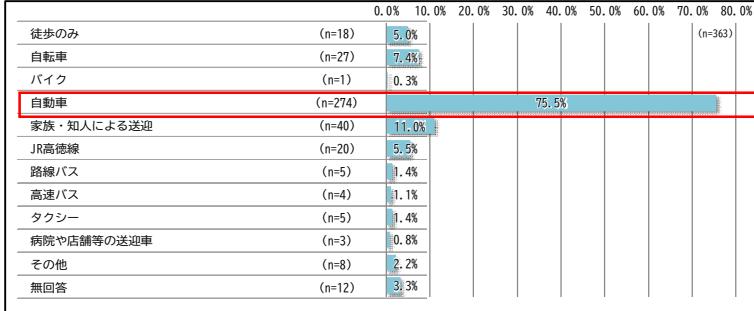
- 月1で通院をする方が32.3%
- 朝出発して、昼までに帰宅する傾向あり
- 移動手段としては、自家用車又は送迎が80.5%、JR・バス・タクシーの利用が9.2%

■外出目的別の交通手段



◎趣味・娯楽・習い事

- 週1～2で趣味・娯楽・習い事等に行く方が31.2%
- 朝出発して、帰宅は夕方～夜が多い傾向あり
- 移動手段としては、自家用車又は送迎が86.5%、JR・バス・タクシーの利用が9.4%



→全体で見ると、市民の58.6%が週5以上、91.9%が週1以上の外出をしており、移動手段については、いずれの外出目的においても、自動車及び家族等による送迎が80%以上を占めた。
⇒自家用車による移動に依存しており、公共交通機関の利用が少ない状況

市民アンケートの結果について

■公共交通の利用頻度について

いずれの公共交通機関においても、**利用しない**と回答した方が大半を占めており、次いで**年数回、月数回使用する方が多い** という回答であった。

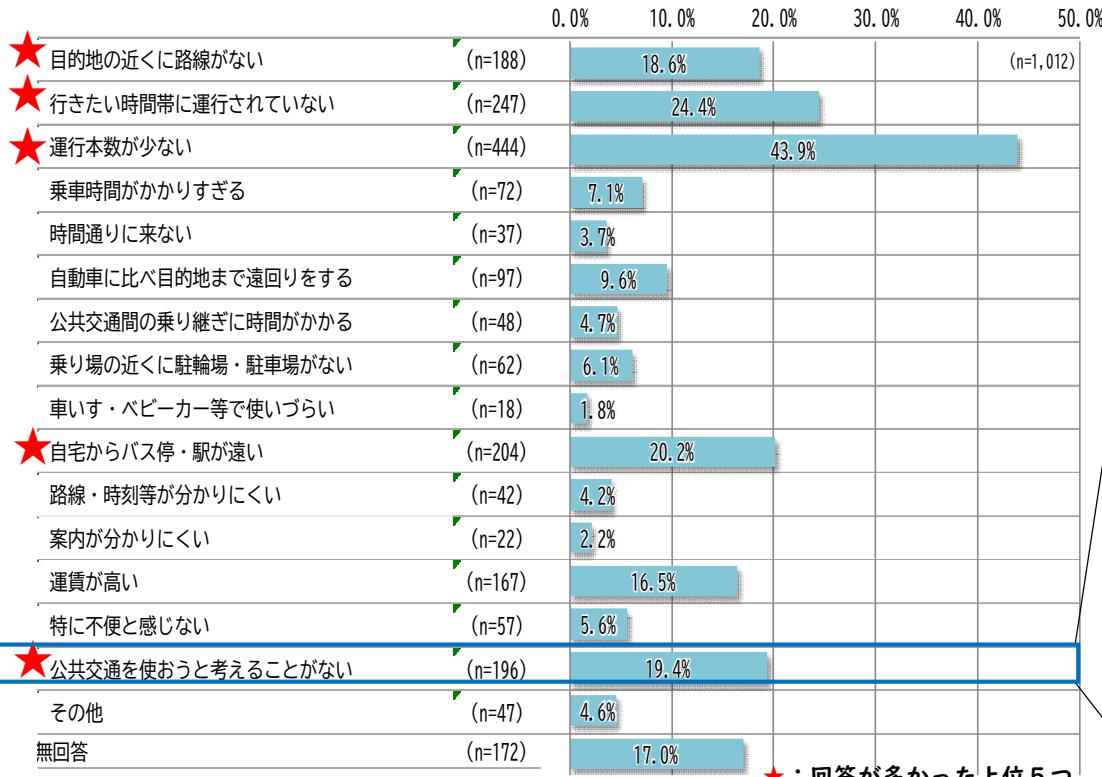
⇒**日常的に公共交通を利用する方が非常に少ない**

| | 鉄道 | 路線バス | タクシー |
|--------------|-------|-------|-------|
| 利用しない | 58.7% | 73.9% | 71.3% |
| 週1 | 0.5% | 0.8% | 0.5% |
| 週2 | 0.2% | 0.1% | 0.1% |
| 週3 | 0.0% | 0.1% | 0.2% |
| 週4 | 0.1% | 0.1% | 0.0% |
| 週5 | 2.6% | 0.4% | 0.2% |
| 週6 | 1.3% | 0.0% | 0.0% |
| 週7 | 0.5% | 0.2% | 0.0% |
| 月1 | 2.9% | 1.1% | 2.0% |
| 月2~3 | 1.6% | 1.1% | 1.8% |
| 年数回 | 17.0% | 5.0% | 6.8% |
| 無回答 | 14.7% | 17.2% | 17.1% |

市民アンケートの結果について

■公共交通に不便を感じる理由・原因について

利用したい時に利用できない等の利便性の要因と自宅からバス停や駅までの距離等の立地的要因が存在



◇使おうと考えることがないと回答した方の分析

○年齢: 40歳代以上の回答が多い

⇒若い世代は通勤・通学による利用が一定数ある

○地域: 五名、相生、福栄、小海の回答は少ない

⇒公共交通を使いたいと考えている方が多い
(しかし、近くに路線がない)

○免許の有無: 免許保有者の回答が90%

⇒自家用車への依存率が高い

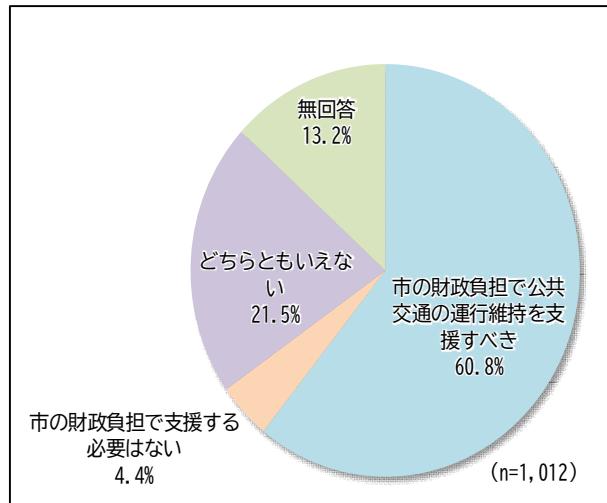
市民アンケートの結果について

■公共交通に対するニーズについて①（市民からの要望）

- 「市の財政負担により支援すべき」という意見が60.8% ※約70%が公共交通を普段利用しない方の回答
- 「利用実態に応じた運行の検討」や「バス・タクシー事業の維持のための支援」が必要という回答が多数
- そのほか「公共交通利用に係る経済負担の軽減」、「タクシー運行の効率化」、「新たな移動手段の確保の検討」を必要とする回答も多く見られた。

⇒これらのニーズを満たすことで、利用率の拡大を見込むことができる。

問 今後も市の財政負担により、公共交通の運行維持を支援していくべきか



問 今後の公共交通のために必要と考える施策について

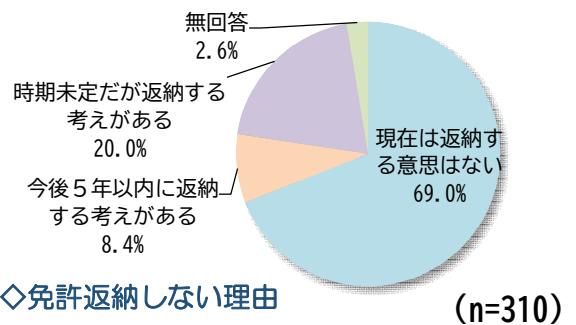
| 施策 | n | 割合 | 上位3項目 |
|-------------------------------------|---------|-------|-------|
| 利用実態に応じた運行の検討 | (n=502) | 49.6% | |
| バス・タクシー事業の維持のための支援 | (n=396) | 39.1% | |
| 公共交通の利用促進 | (n=158) | 15.6% | |
| タクシー運行の効率化 | (n=268) | 26.5% | |
| 新たな移動手段の確保の検討 | (n=253) | 25.0% | |
| デジタル化による利便性の向上 | (n=140) | 13.8% | |
| 乗り合い環境の充実 | (n=191) | 18.9% | |
| バリアフリー化の推進 | (n=144) | 14.2% | |
| 観光客への公共交通の利用支援 | (n=93) | 9.2% | |
| 公共交通の利用に係る経済負担の軽減 | (n=277) | 27.4% | |
| 地域住民が公共交通を積極的に利用して、維持していくこうという意識づくり | (n=181) | 17.9% | |
| 地域住民が主体となった公共交通の支援活動 | (n=68) | 6.7% | |
| 地域住民が主体となった移動手段の導入検討 | (n=157) | 15.5% | |
| 将来を含め、公共交通に対する取組は必要ない | (n=10) | 1.0% | |
| その他 | (n=32) | 3.2% | |
| 無回答 | (n=140) | 13.8% | |

市民アンケートの結果について

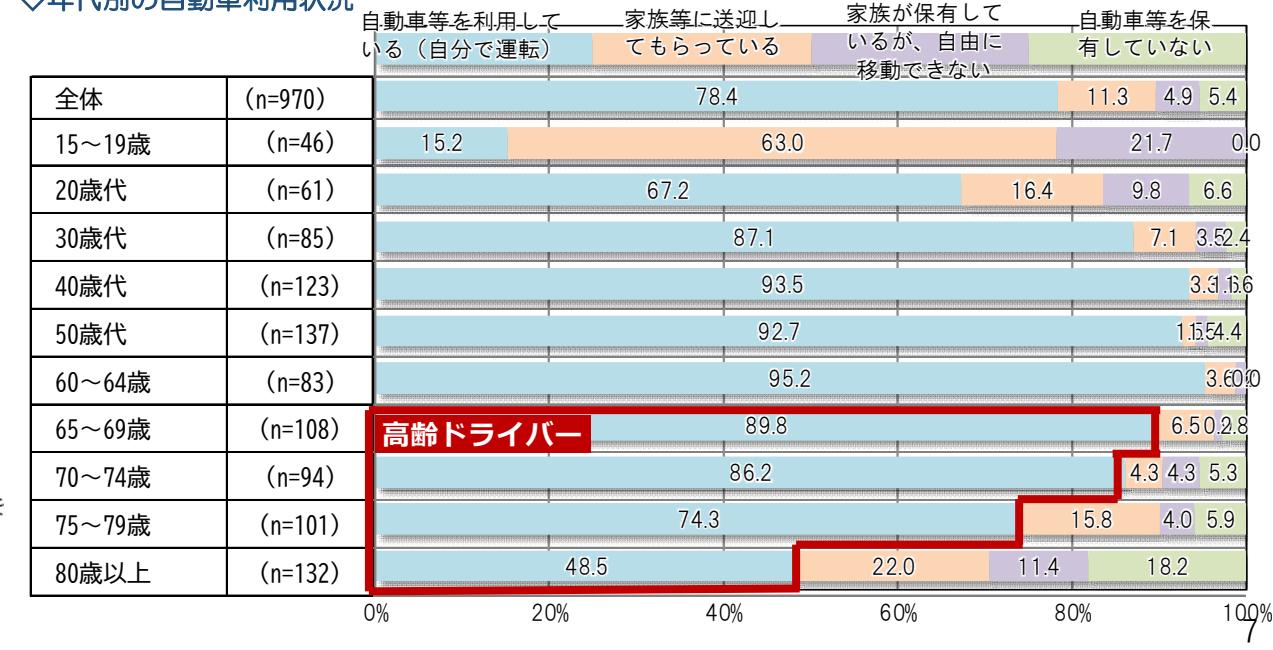
■公共交通に対するニーズについて②（免許返納者）

- ・運転免許を保有している方のうち、65歳以上の方が44.8%
- ・免許を返納する意思がない方が69.0%、5年以内に返納を検討している方は8.4%
 - 返納しない理由は、「運転に不安を感じない」・「運転に不安があるが生活のために必要」が多数。
 - 移動手段がなくなることを防ぐために、免許の返納ができない方が一定数存在している。

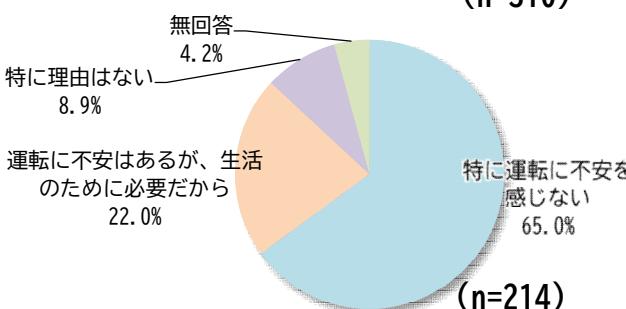
◇免許返納の意思（65歳以上免許保有者のみ回答）



◇年代別の自動車利用状況



◇免許返納しない理由

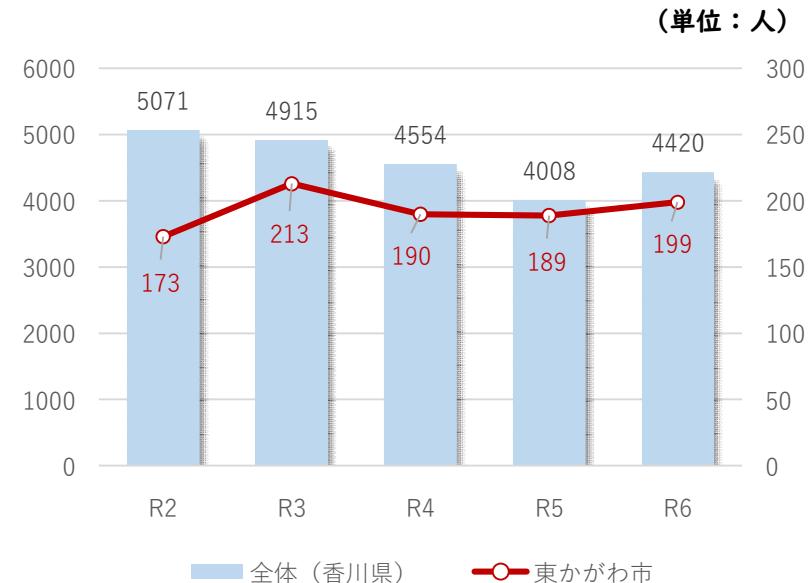


市民アンケートの結果について

(参考) 高齢者の免許返納の実態について

◇運転免許自主返納者数がR2～R6の5年間で累計964人

→毎年200名のペースで運転免許が返納されており、免許返納による移動困難者は、今後さらに増加していくことが予想される。



市民アンケートの結果について

■公共交通に対するニーズについて③（学生送迎負担の軽減）

＜家族による学生の送迎理由＞

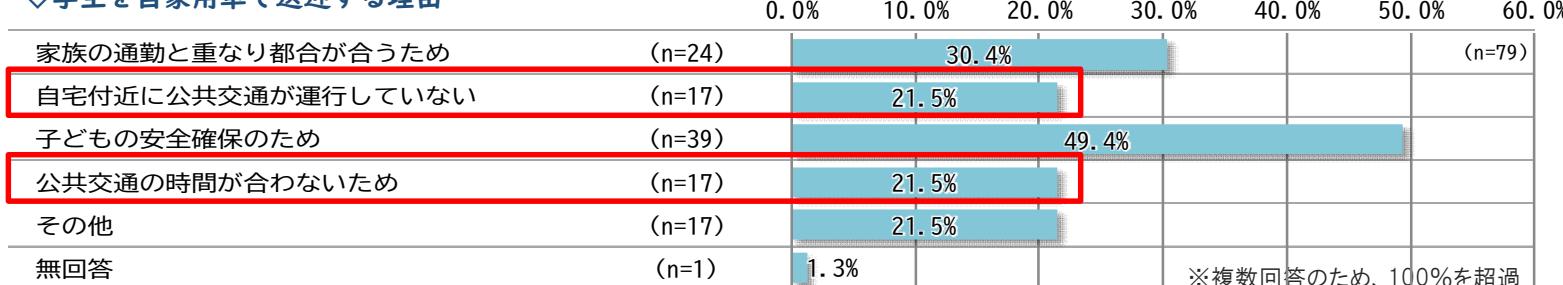
「自宅付近に公共交通が運行していない」、「公共交通の時間が合わない」の回答がそれぞれ21.5%

＜送迎負担＞

送迎を行っている方のうち、送迎を負担に感じている方が63.3%

→公共交通利用したいが、立地、利便性等の問題により、自家用車による移動となっている

◇学生を自家用車で送迎する理由



◇自家用車での送迎負担



市民アンケートの結果について

■市の公共交通事業について

◇タクシーチケット事業

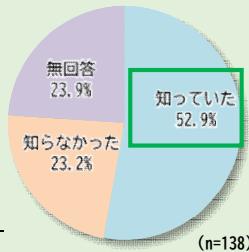
<アンケートの結果>

- ・事業の認知度は52.9%
- ・実際に使用している人は32.9%と少ない。
- ・満足度は86.4%と非常に高い。

<事業者の声>

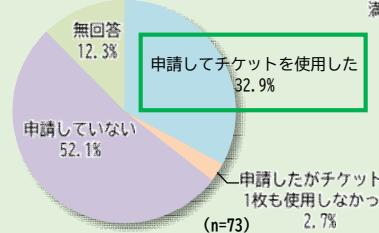
- ・既存の利用者によるチケット利用が多い
- 既存の利用者の自己負担額軽減の効果が大きく、利用促進や事業者支援への効果は小さい。

回答対象：75歳以上の方

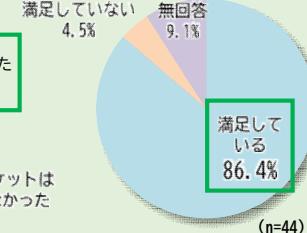


①認知度

回答対象：①で知っていたと回答した方 回答対象：②で使用したと回答した方



②活用



③満足度

◇モーダルミックス事業

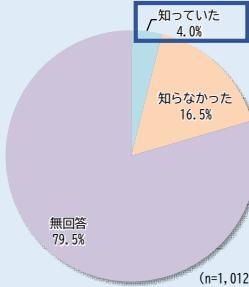
<アンケートの結果>

- ・事業の認知度は4.0%
- ・実際に使用している人は35.0%
- ・利用者の満足度は85.7%

<事業者の声>

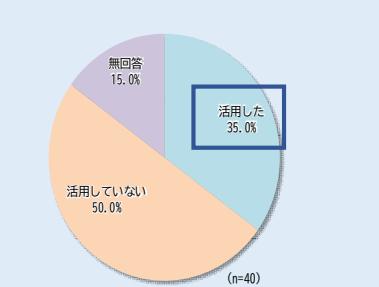
- ・関係機関同士で協力して、
認知度の向上、事業の活用拡大を
図っていく必要がある。

回答対象：学生が世帯にいる方



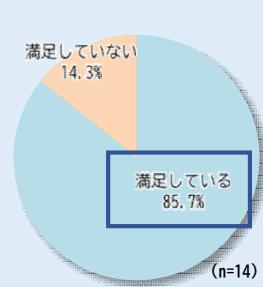
①認知度

回答対象：①で知っていたと回答した方



②活用

回答対象：②で活用したと回答した方



③満足度

事業者ヒアリングの結果について

■事業者ヒアリングについて

| 公共交通機関 | 課題等 |
|--------|---|
| 鉄道 | <ul style="list-style-type: none">・運転士不足や利用者の減少が課題・トイレ等の整備を求める声もあるが、無人駅における維持管理が難しい <p>→鉄道やバス、タクシー等の様々なモード間で連携して利便性の向上、移動手段の確保に取り組んでいきたい。</p> |
| バス | <ul style="list-style-type: none">・運転士不足が課題・ダイヤの遅れによる乗り継ぎへの影響 <p>→バスを利用していない市民が年に1～2回ずつ利用するだけでも、かなり経営的にも好転するため、利用促進を進めていきたい</p> |
| タクシー | <ul style="list-style-type: none">・運転士不足の課題と働き方改革の影響で供給体制の整備が難しい・運転士が不足しているので、需要が多い時間帯に利用者を待たせてしまう <p>→利用者の減少により、厳しい経営状況であり、事業の拡大や車両の整備、デジタルデバイス等の新たなものの導入も進めにくく</p> |

市民アンケート・事業者ヒアリングの結果の整理

■公共交通に対する満足度について【市民アンケートの比較（R2とR7）】

- ・満足・やや満足と回答している方については、約60%が公共交通を利用しない人の回答であった。
- ・公共交通を利用する人の回答は、どちらともいえないを除くと不満・やや不満に偏っている。

| | 不満 | やや不満 | どちらとも言えない | やや満足 | 満足 | 無回答 |
|----|-------|-------|-----------|------|------|-------|
| R2 | 27.1% | 18.1% | 37.8% | 4.2% | 1.9% | 10.9% |
| R7 | 18.1% | 14.1% | 49.1% | 4.1% | 4.4% | 10.1% |



※ : R2年度に比べて、回答が増えた項目

■市民アンケート・事業者ヒアリングの結果の整理

○自家用車による移動に依存しており、公共交通の利用が少ない

※利用したいが、立地や利便性が要因で利用できていない人も一定数存在。

○公共交通事業の運行維持・確保に対する支援は継続が必要

※公共交通を利用しない方からも継続・維持は必要という意見が多く見られた。

■東かがわ市の地域公共交通の運行状況

| 交通モード | 路線名・運行エリア | 運行状況 (R3) | 運行状況(R7) |
|--------------------------|---|---|--|
| 鉄道 | JR高徳線（高松～徳島）※ | 徳島方面：36便／ 高松方面：40便（土休日運休便含む） | 徳島方面 35 便 / 高松方面 34 便 |
| 路線バス (大川自動車/ 徳島バス) | 引田線（大川自動車） | 平日20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（大川自動車） 五名・福栄線：三本松～三宝寺（大川自動車） | 平日3往復／土日祝1往復 平日9往復／土日祝4往復 ※白鳥温泉含む | 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） | 12往復/土日祝12往復 | 10 往復/土日祝 10 往復 |
| 一般タクシー | 市内（東讃共同株式会社、有限会社白鳥タクシー） | 2事業者 | 2事業者 |

※ 鉄道の便数は三本松駅の上下列車本数

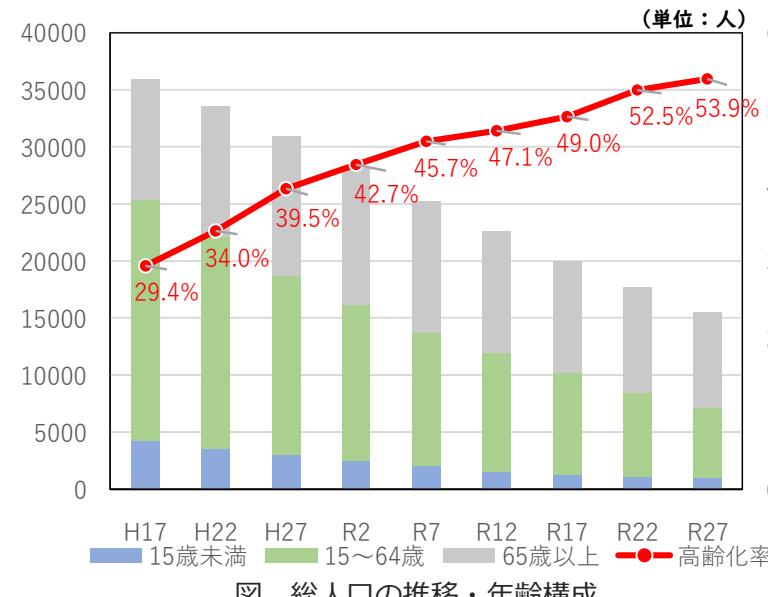


令和3年度に比べ、鉄道・バスは便数が減少（➡コロナの影響や運転手不足による減便）

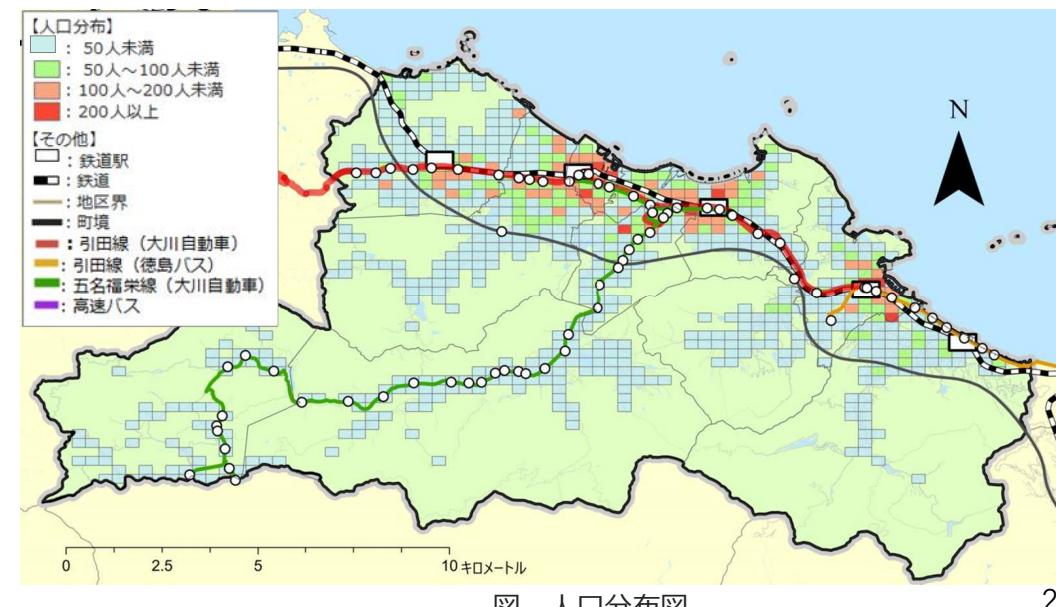
東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について

■東かがわ市の人団及び高齢化率の状況

- 自動車を運転できない及び免許を返納した高齢者等の移動手段の確保を行う必要がある。
 - 郊外部にも低密度な居住地があり、そこに住む方々の生活の足となる公共交通路線がない状態である。
- 自家用車の利用、送迎、タクシー利用による移動しか選択肢がなく、免許返納者や運賃が高い等の理由でタクシー利用をしないという選択をした方は、移動手段がなくなってしまう。



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)



出典：R2国勢調査250m人口メッシュ

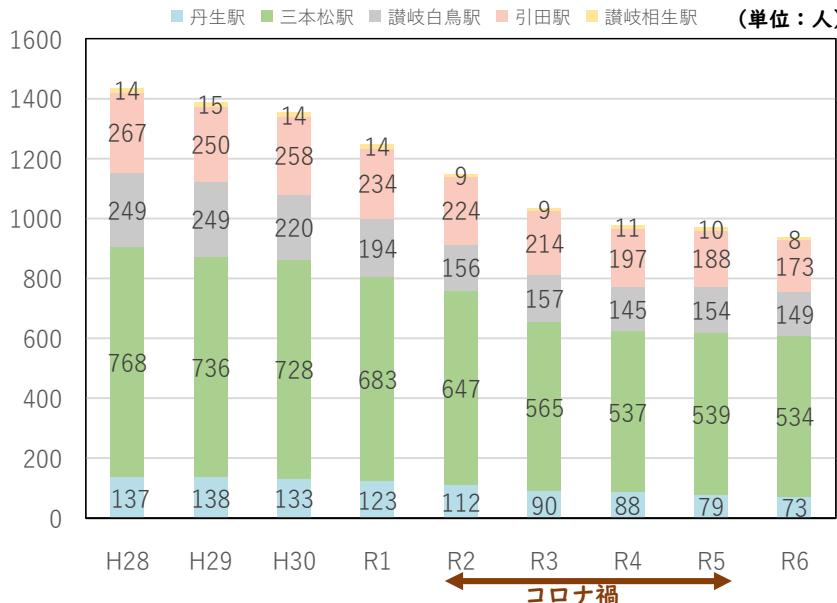
東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について

■東かがわ市の地域公共交通の利用状況と課題

◇JRの利用状況

- 少子高齢化による通学等による利用の減少や人口減少等の影響を受け、年々減少傾向にある

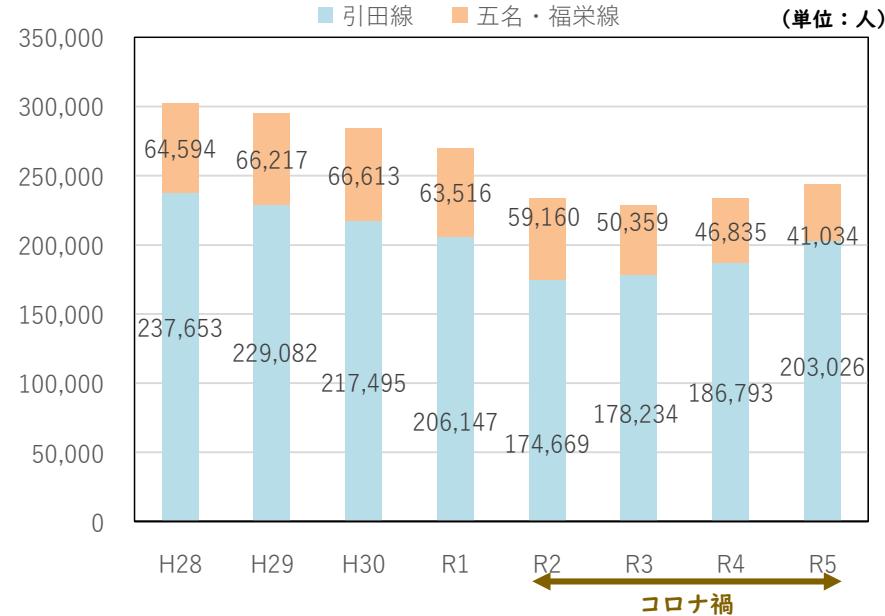
■乗車人数の推移（1日あたりの乗車人数の平均）



◇バスの利用状況

- コロナの発生により利用者が減ったが、引田線は徐々に利用者が戻ってきて、回復傾向にある。

■利用者数の推移



➡ コロナや自家用車依存、少子高齢化等の複合的な要因による利用者減少が課題

東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について

■ タクシー利用の現状 (R5、R6年度タクシーチケット事業に基づく分析)

- ・生活サービス施設が集中する三本松付近の方の利用が多い
- ・三本松エリアから距離が遠い南部のエリアについては、タクシーチケットの利用率が低い
- ・近距離圏内における移動が大半を占めており、自己負担額が少額で収まる範囲内での移動に活用されている

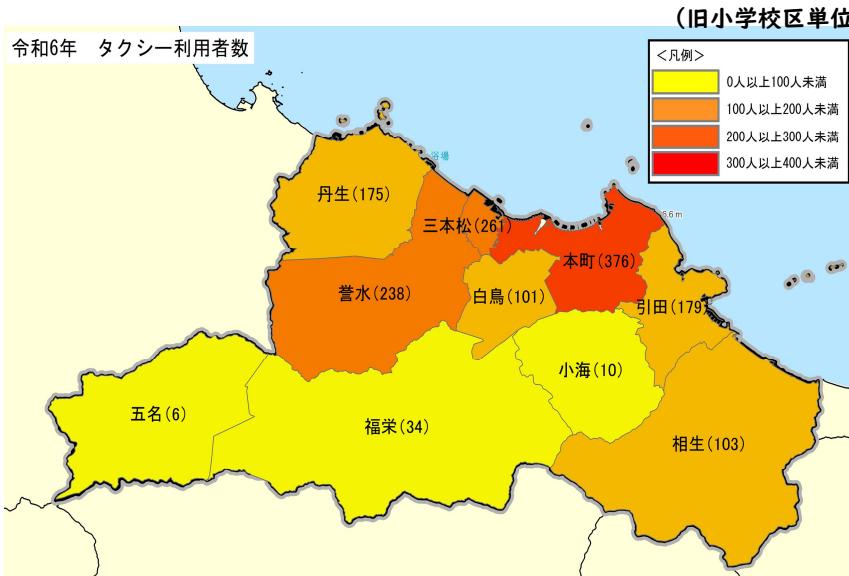


図 タクシーチケット利用者の分布

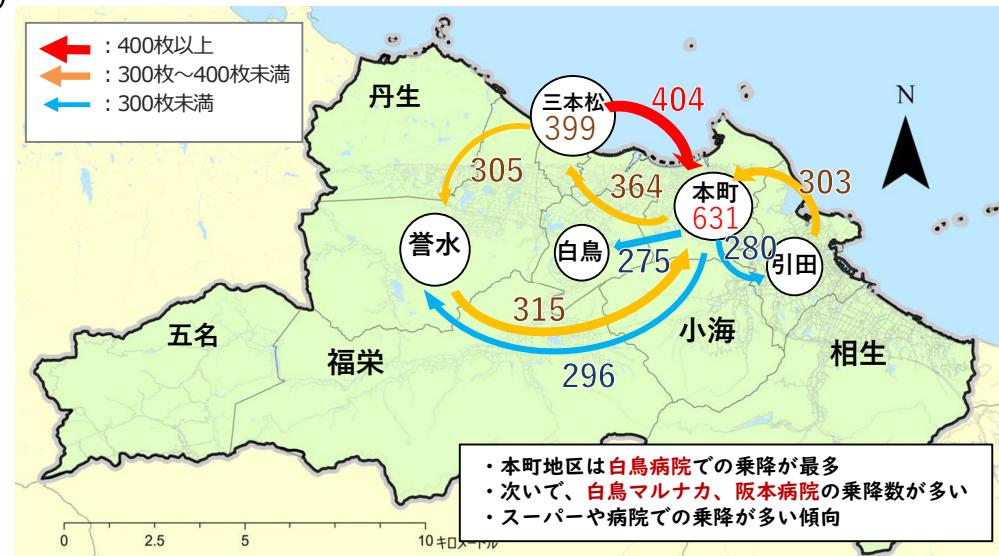


図 タクシーチケットOD図 (利用枚数上位10件を抽出)

東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について

■タクシー事業者の経営状況

| 令和6年度 決算 | 売上高合計 | 費用 | 営業損失 |
|-------------|----------|---------|--------|
| 事業者① | 約4,300万円 | 4,500万円 | ▲200万円 |
| 事業者② | 約5,100万円 | 5,300万円 | ▲200万円 |

<売上面の現状>

○収入の減少（＝利用者の減少）

- ・自家用車依存
- ・人口減少
- ・人材不足（＝すべての需要に対応できない）
- ・働き方改革（＝営業時間に影響）

➡利用者数を増やす必要があるが、運転手不足

<費用面の現状>

○費用削減の限界

- ・人件費が費用の約70%を占める（＝経費削減が困難）

○費用の増大

- ・燃料油、物価価格の高騰
- ・車両の老朽化による修繕費用の増大

○赤字の累積（＝負債の増大）

➡自助努力による費用の削減には限界がある

東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について

■タクシー事業者の運転者数

60歳以上が約70%

| | 40代 | 50代 | 60代 | 70代 | 合計 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 事業者① | 1人 | 3人 | 1人 | 4人 | 9人 |
| 事業者② | 0人 | 2人 | 4人 | 4人 | 10人 |

○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

○5年後に想定される状況

- ・退職による人員減少（退職人数より新規雇用者数が多い）
- ・運転手の高齢化がさらに進む

→運転手の確保が急務となっている

東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について

■市内のタクシー事業者がおかれている現状

社会情勢の変化や担い手不足

働き方改革：労働時間の短縮等の規制の厳格化
担い手不足：運転手等の不足・高齢化

既存の人員で対応可能なことに
限界が生じる
(=利用が増えても対応できない)

サービスの低下による利用者の減少
(=経営状況が悪化)

サービスの低下

- ・利用が多い時間帯に待たせてしまう
- ・配車依頼を断らざるを得ない時がある
- ・運行時間の短縮（深夜帯の営業が困難化）



事業の継続が困難な状態

東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について

■ タクシー事業が日常生活に及ぼす影響

タクシー事業は、単なる「移動サービス」にとどまらず、多様な分野・活動など、公共サービスと密接に結びついている

医療・福祉

通院・介護移動の喪失
→健康への影響

観光・商業

観光客移動・買い物移動の喪失
→生活・観光に支障をきたす

緊急対応

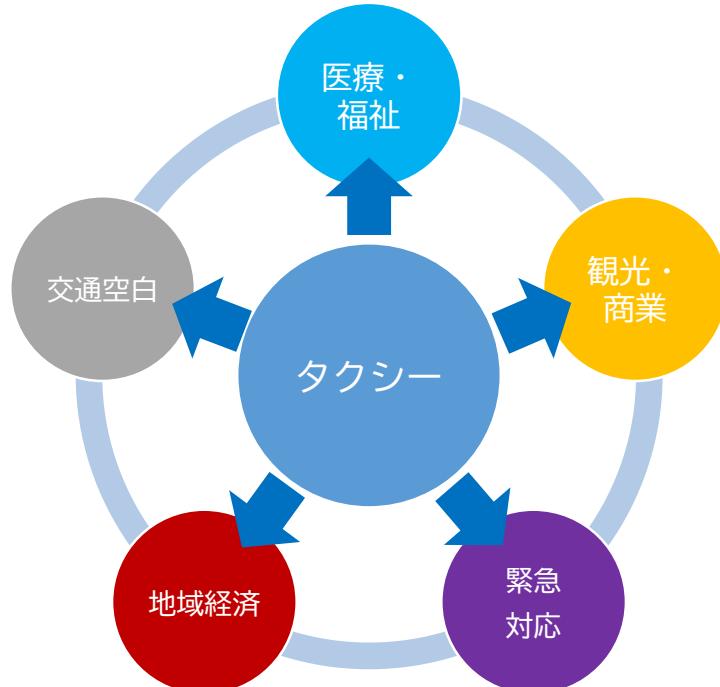
緊急時の移動手段の喪失
→災害発生時の移動に影響

交通空白

交通空白地の拡大
→既存のタクシー利用者への影響

⇒公共サービス全体への影響が大きい

市民生活全体への
多面的効果・相互作用



東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について

タクシー事業が廃止になってしまうと・・・

医療・福祉

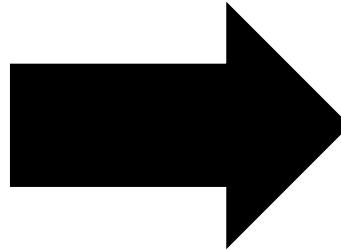
観光・商業

地域経済

緊急対応

交通空白

各分野への影響を緩和するため、
行政で代替手段を確保



<財政負担>

現在の公費負担額を大きく上回る

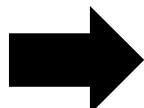
<利便性>

事業者によるサービスと比較して低下

⇒さらに公共交通に係る課題が増大

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、
- 事業廃止に比べ、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



維持・継続には、タクシー事業者が抱える課題の解決が必要

東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について

■タクシー事業の課題解決について

今後、タクシー事業を維持するためには、タクシー事業が抱える課題の解決が必要

⇒しかし、タクシー事業の運行維持に資する支援制度がない状態

| 課題 | 対応 |
|---|---|
| <p>経営状況の改善</p> <ul style="list-style-type: none">・経費の増大（物価等の高騰）・収入の減少（利用者減少） | <p>⇒</p> <ul style="list-style-type: none">・経費削減（＝削減に限界あり）・利用拡大（＝運転手不足で困難） |
| <p>持続可能とするための取り組み</p> <ul style="list-style-type: none">・担い手不足の解消・利用の拡大、利便性の向上 | <ul style="list-style-type: none">・事業継続を可能とする新たな取り組み（＝経費捻出が困難） |

⇒タクシー事業者の努力のみでは、課題の解決が困難な状況となっている

→経営状況を改善し、事業の持続を可能とするためには支援が必要

東かがわ市の地域公共交通の現状と課題について（整理）

■東かがわ市の公共交通の課題

①交通空白地の存在

※交通空白地：バス等の公共交通機関が利用できない、または利用しにくい地域

今後、さらに高齢化が進むと、移動困難者が増加する可能性が高い

⇒交通空白地における移動手段の確保が必要。

②公共交通の利用促進

自宅から駅・バス停までの距離が遠いこと、便数が少ないことが理由で公共交通を利用したい人が利用できていない

⇒誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備し、利用者を拡大していく必要がある。

③公共交通事業者の維持・確保

現在の状況が継続すると、事業廃止となる可能性がある（特にタクシー事業）

⇒担い手不足等により、厳しい経営状況となっているため、公共交通の運行維持支援が必要。

■東かがわ市の地域公共交通における課題と取り組むべきこと

市民アンケート等を踏まえた課題から取り組むべきことを整理すると、「利用機会の創出」、「公共交通の維持」が必要となってくると考えられる。

| 課題 | 取り組むべきこと | 分類 |
|--------------|-------------------------|---------|
| 交通空白地の存在 | 移動手段の確保・交通空白地解消 | 利用機会の創出 |
| 公共交通の利用促進 | 利便性の向上 | |
| | 利用促進 | |
| | 公共交通を利用する意識の醸成 | |
| | 関係者及び他分野（観光、福祉、教育等）との連携 | |
| 公共交通事業の維持・確保 | 経営改善・運行維持の支援 | 公共交通の維持 |

<参考>現行計画の基本方針と目標

| 基本方針 | 目標 | 分類 |
|--------------------------|---------------------------------------|-----------------|
| まちを持続的に支える公共交通網の整備 | 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 | 利用機会の創出 |
| | みんなが安心して利用できる環境の整備 | |
| | 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 | |
| 公共交通をみんなでつくり、育てる意識・体制づくり | 公共交通をつくり、育てる意識の醸成 | 公共交通の維持・利用機会の創出 |
| | 東かがわ市の公共交通に関わる関係者間の連携強化 | |

東かがわ市の地域公共交通の今後の方向性について

■今後の方向性（案）

市内の課題として前計画と大きな変わりはないが、公共交通の維持と利用機会の創出をテーマに基本方針を一本化し、

①公共交通を維持すること、②誰もが利用しやすい環境をつくること、③公共交通を利用する風潮をつくることを主軸として目標を設定することで、より方向性をシンプルかつ明確化することを図る。

◎基本方針

| 現行計画 |
|--------------------------|
| まちを持続的に支える公共交通網の整備 |
| 公共交通をみんなでつくり、育てる意識・体制づくり |

| 次期計画 |
|-------------------------------|
| みんなで支え・共に創る持続可能な公共交通ネットワークの構築 |

◎目標

| 現行計画 |
|--|
| 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 |
| 1-2 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 |
| 1-3 みんなが安心して利用できる環境の整備 |
| 2-1 公共交通をつくり、育てる意識の醸成 |
| 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 |

| 次期計画 |
|---|
| 1. 市民や来訪者の移動を支える公共交通の維持・活性化 →公共交通の運行確保・維持と他分野との連携等による利用の拡大 |
| 2. 誰もが利用しやすい公共交通網及び環境の整備 →乗り継ぎの利便性を意識したダイヤの検討や利用しやすい環境の整備及び交通空白地における移動手段の確保 |
| 3. 公共交通を活用する意識の醸成と関係者間の連携強化 →生活に必要な公共交通を積極的に利用する意識を醸成するとともに関係者間の連携強化による利用機会の創出 |

■今後のスケジュール（予定）

令和8年1月19日 第3回地域公共交通活性化協議会

- ・施策の方向性と目標設定について
- ・計画素案について

～1月23日 協議会意見を踏まえた修正

～2月13日 パブリックコメント

～2月下旬 第4回地域公共交通活性化協議会
・計画最終版の確認

～3月末 計画改定・公表