

2025.6.11



坂出市の取り組みについて



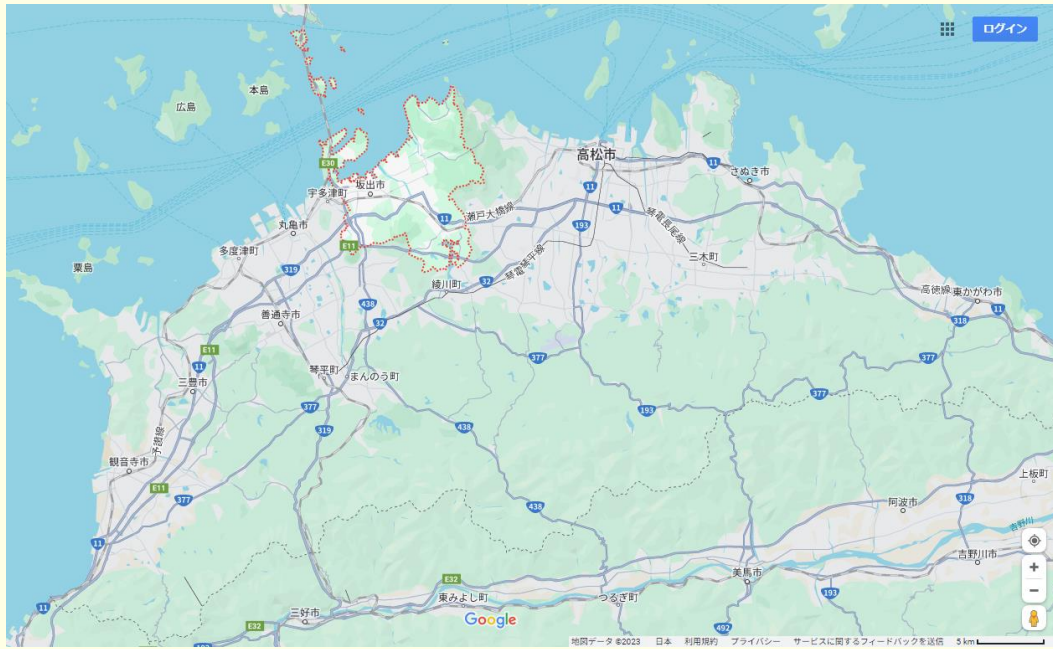
坂出市地域公共交通活性化協議会
坂出市 政策部 政策課
亀井 大聡



○坂出市の概要

【地勢】

- ・総面積92.49km²(東西14.64km、南北18.20km)
- ・香川県の中央部に位置し、高松市、丸亀市、宇多津町、綾川町に隣接し、瀬戸大橋を挟み岡山県倉敷市と接する。
- ・坂出駅を中心として市街を形成(駅の1 km以内に総合病院3か所、高等学校3か所、商業施設、市役所etc.)
- ・昭和40年代 番の州埋め立て⇒コスモ石油、三菱ケミカル、川崎重工、四国電力等が立地。
- ・坂出港 = 重要港湾
- ・昭和63年 瀬戸大橋開通 本州と橋でつながる



グーグルマップより



【人口】

- ・50,624人(R2国勢調査人口)(R6.12常住人口は、47,988人)
- ・1977年(昭和52年)の6万7734人をピークに減少傾向
- ・高齢化率34.5%(令和2年)

【主要交通網】

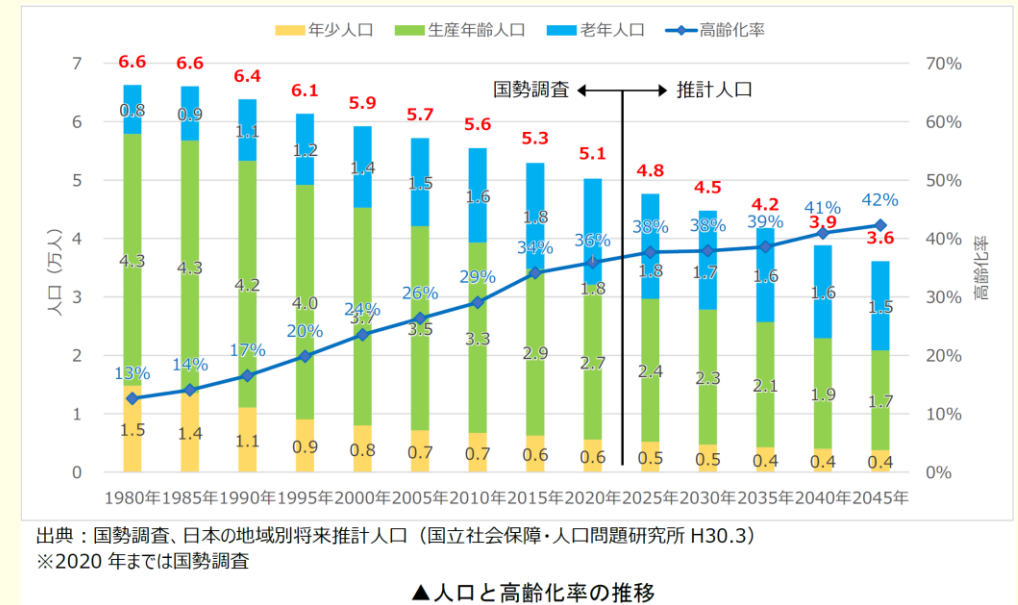
○高速道路（瀬戸中央自動車道、四国横断自動車道）

坂出北 I C (R6年フルインター化予定)、坂出 I C、府中湖 S I C

○鉄道（JR）

坂出駅、八十場駅、鴨川駅、讃岐府中駅（4駅）

坂出駅は、マリンライナー（快速電車）で岡山駅へ40分、高松駅へ15分利便性が高く、1日乗降者数が1万人を超える。



○坂出市の取り組み過程(長期)

モータリゼーションに伴い公共交通の役割低下
公共交通空白地域が発生

H23.3 坂出市地域公共交通総合連携計画策定

公共交通空白地解消に向けた取り組み（循環バス、デマンド型乗合タクシーなど）
利用促進の取り組み



循環バスの利用者増加(運行開始から7年連続増)



新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者減少

創成期

成長期

衰退期

R4.11 坂出市地域公共交通計画策定

持続可能な公共交通に向けた取り組みの推進

R5.9 坂出市地域公共交通利便増進実施計画の認定

再生期



○連携計画策定以前の市内公共交通の状況

●主な課題

- ・郊外部における公共交通空白地域の存在
- ・中心部において生活利便施設に直接アクセスできる路線がない

●坂出市地域公共交通総合連携計画(H23.3策定)

【計画の基本方針】

坂出駅を中心として、市民が安心して暮らし、来訪者が自由に観光できる“利用しやすく・わかりやすい”持続可能な公共交通体系を構築する

【計画の目標】

- ・市民が安心・安全・活発に移動できる公共交通
- ・誰にでもやさしく、快適に利用できる公共交通
- ・自家用車に頼らない生活・地域を支援する公共交通
- ・地域の足として、市民が守り育てる持続可能な公共交通

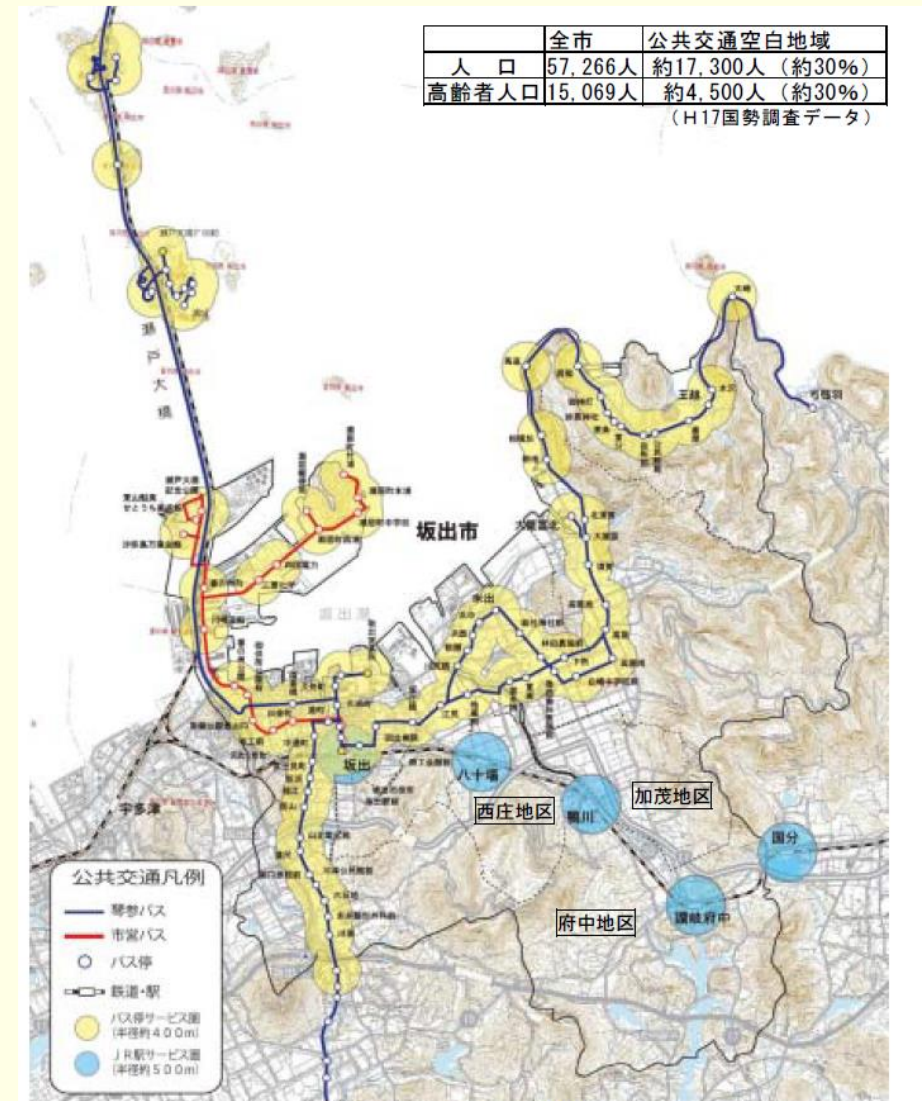


図 公共交通利用圏域



○連携計画に基づく路線再編

●循環バスの運行

H24.10 運行開始(1系統)

H26.10 東西2ルートでの運行開始

R2 .10 中ルートの運行開始

●デマンド型乗合タクシーの運行

H23.10 府中・西庄地区運行開始

H24.10 加茂・神谷・林田(一部)地区運行開始

H25.10 川津地区運行開始

●路線バスの再編

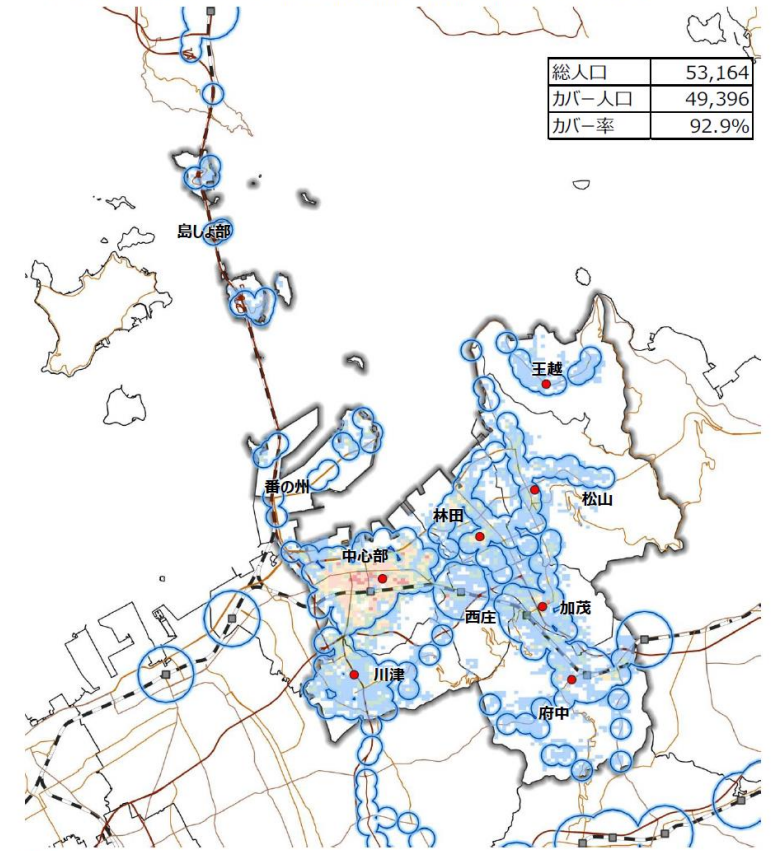
H25.10 青海行き路線バス運行開始

中心部の
回遊性向上

公共交通
空白地域
の解消

3-1-2 公共交通利用圏域（カバー人口）

・バス、鉄道、デマンド型乗合タクシーにより、市内の居住人口の約9割がカバーされています。



出典

・路線網・バス停：坂出市公共交通マップより作成

・メッシュ値：国勢調査（H27）より作成

注釈

・バス停カバー圏：300m

・鉄道駅カバー圏：800m

▲公共交通利用圏域（100mメッシュ）



○計画の見直し・・・坂出市地域公共交通計画策定の背景



- 社会情勢の変化
 - ・人口減少、少子高齢化の進展
 - ・感染症の拡大
 - ・デジタル技術の進歩 etc.
- 公共交通法制の変化（地域公共交通活性化再生法の改正）
 - ・交通空白地解消やネットワーク構築の視点↓
 - ・地域旅客運送サービスの総動員の視点
 - ・持続可能性の視点
 - ・地域公共交通計画の策定の努力義務化、国庫補助との連動
- まちの様子、市民の移動様態の変化
 - ・中心部の空洞化や郊外部でのスーパーマーケット立地（一方で、中心部に都市機能を集積させるまちづくりの必要性）
 - ・高齢者層も、自動車1人1台の時代（自家用車で自由に移動できる生活を送っており、公共交通の利用に不慣れ）

地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

国土交

平成
19年
制定

- ✓ 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- ✓ 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

平成
26年
改正

- ✓ ①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- ✓ バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。

令和
2年
改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。
- ✓ 「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。

↑ 四国運輸局セミナー資料より



○地域公共交通計画の基本理念・基本方針

基本理念

地域全体が主役の、進化し続ける、
持続可能な公共交通

※令和4年11月策定

現在の
重要課題

計画にDX化
を明記

■地域公共交通計画における基本的方針・目標・実施事業 ※ は便利増進事業	
基本方針Ⅰ.まちづくりに対応した公共交通網整備と交通結節点の機能強化	
目標①：郊外部から中心部へのアクセス性向上	【施策 1-1】現在の公共交通ネットワークの維持・強化
目標②：坂出駅の交通結節点機能の強化	【施策 1-2】デマンドタクシーの制度設計の見直し
目標③：公共交通の利便性向上による中心部の魅力向上	【施策 1-3】坂出駅における乗り継ぎ機能の強化
	【施策 1-4】坂出駅における交通案内機能の強化
	【施策 1-5】坂出駅バスロータリー・タクシープールの整備
	【施策 1-6】中心部循環バスの機能向上
基本方針Ⅱ.広域連携を含め生活移動ニーズに合った公共交通体系の構築	
目標④：買い物等の日常生活で利用される生活利便施設へのアクセス	【施策 2-1】地域の日常生活移動実態に合った運行ルートの設定
目標⑤：行政区画を跨ぐ生活移動ニーズへの対応	【施策 2-2】移動ニーズに対応する近隣自治体等と連携した取組の検討・実施
目標⑥：子育て世代など新たな利用者層も利用しやすくなる公共交通	【施策 2-3】乗り方教室等の公共交通に関心をもってもらうモビリティマネジメントの実施
	【施策 2-4】高齢者から子どもまで安心して利用できるニーズに対応した運行形態や乗車環境
基本方針Ⅲ.将来にわたって維持可能な公共交通体系の構築	
目標⑦：過度な公的負担を抑制する便利で分かりやすい運賃体系の検討	【施策 3-1】運行コストに対する費用負担のあり方の検討（協議運賃の見直しを含む）
	【施策 3-2】利用者にとって分かりやすく、利用しやすい運賃体系の検討
目標⑧：島しょ部など人口減少の著しい地域における持続可能な移動手段の確保	【施策 3-3】生活利用以外の利用喚起
	【施策 3-4】地域輸送資源の総動員に向けた検討
基本方針Ⅳ.多様な主体の参加、多様な主体との連携	
目標⑨：交通事業者や行政だけでなく、地域住民・事業者も参加・連携し、公共交通を地域全体で支える体制の整備	【施策 4-1】地域で主体的に公共交通を支える体制の構築
	【施策 4-2】企業・事業所と連携した取り組みの推進（CSR・CSV 活動として）
目標⑩：交通事業者間のそれぞれの特性を活かした連携・共創した取組の推進	【施策 4-3】交通事業者間の情報共有の場の設定
目標⑪：人の移動を要する事業や、目的地となる施設等との連携強化・分野横断的検討	【施策 4-4】移動に係る事業との情報共有・連携の強化
	【施策 4-5】目的地となる施設や各種イベント等と連携した公共交通の活用
基本方針Ⅴ.最新技術も活用した便利で利用しやすい公共交通	
目標⑫：最新技術を活用した運行の効率化に関する研究と検討	【施策 5-1】最新技術に関する情報収集と活用可能性の検討
目標⑬：デジタル化による利便性向上	【施策 5-2】GTFS データ整備・更新とオープンデータとしての公開、バスロケーションシステムの導入
	【施策 5-3】キャッシュレス決済の導入
目標⑭：デジタルマーケティングを活用した利用促進や分析	【施策 5-4】乗降センサーの導入による利用実態の把握
	【施策 5-5】SNS 等を活用した情報発信やニーズの把握



○地域公共交通の進捗管理(PDARUサイクルの実施)

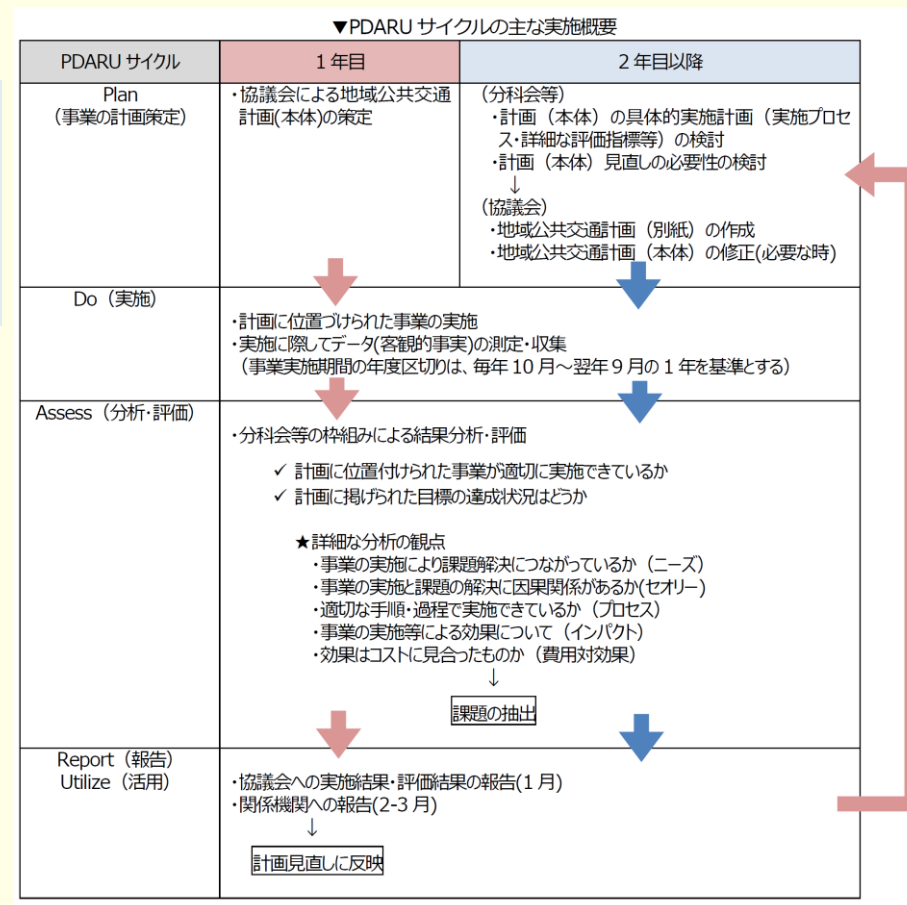
●PDARUサイクルの実施

- ・計画策定後も、坂出市地域公共交通活性化協議会において、毎年度PDARUサイクルを実施することにより、計画を推進していく仕組み
- ・事業評価にあたっては、単純な数値目標の達成・未達成を評価するだけでなく、その原因等にも着目した分析を行う
- ・分析結果を公表することにより、多様な主体の参加を促し、地域全体で計画の達成に向けて取り組む
- ・分析結果をもとに、適宜計画の見直しや、実施計画の策定に取り組む

・Plan：計画
・Do：実施
・Assess：分析・評価
・Report：報告
・Utilize：活用

※PDCAサイクルとの違いは、Report(報告)の観点

計画や実施内容、分析結果等を積極的にホームページ等で公開することにより、多様な主体の参加を促し、公共交通への関心を高めてもらう目的



○坂出市地域公共交通計画の実施経過

R4 10月	・ 運行開始（事業期間：R4.10-R5.9） D ・ 協議会(10/26)…地域公共交通計画の最終検討
11月	・ 坂出市地域公共交通計画策定 P ・ 国庫補助金申請（地域間幹線系統、地域内フィーダー系統）
12月	・ 分科会(12/16)…運行実績(運行期間：R3.10-R4.9)について、事業評価に向けた協議 A
R5 1月	・ 協議会(1/16)…事業評価(運行期間：R3.10-R4.9)について →国に事業評価を提出 A.R.U ・ 各実施主体において、事業評価を受けた課題解決や、計画に位置付ける事業の実施に向けた具体的検討（1月～3月） U.P
2月	・ 運行実績、協議会での事業評価結果を市ホームページで公表 R ・ バスロケーションシステム、混雑状況システム、乗降データの可視化ツールを導入（琴参バス路線） D ・ デジ田交付金事業(公共交通キャッシュレス決済(マイナンバーカード連携による運賃市民割引))実施計画書提出
3月	・ 評価結果の活用検討、乗降データの分析等 U（3月～4月）
4月	・ 公共交通無料デー実施(4月～5月) D
5月	・ 分科会(5/16)…運行計画(R5.10～)について(利便増進実施計画の検討) U.P
6月	・ 協議会(6/23)…運行計画（地域公共交通計画別紙）の作成 P、利便増進実施計画の審議、地域公共交通計画本体の修正 P
7月	・ キャッシュレス決済システム委託事業者の決定 ・ 利便増進実施計画の認定申請 P
8月	
9月	・ 利便増進実施計画の認定 （R5.9.6）（四国で3例目、全国で60例目）
10月	・ 運行開始（事業期間：R5.10-R6.9）、 利便増進事業の実施 D
11月	・ TicketQRで公共交通無料デー実施（11月～3月） D
12月	・ 分科会(12/15)…運行実績(運行期間：R4.10-R5.9)について、事業評価に向けた協議 A ・ SNSハッシュタグキャンペーン実施 D

R6 1月	・協議会(1/16)…事業評価(運行期間：R4.10-R5.9)について →国に事業評価を提出 A.R.U ・各実施主体において、事業評価を受けた課題解決や、計画に位置付ける事業の実施に向けた具体的検討（1月～3月）U.P
2月	・運行実績、協議会での事業評価結果を市ホームページで公表 R ・デジ田交付金事業(バス情報等デジタルサイネージ)実施計画書提出 ・バス乗務員不足による減便への対応検討(2月～7月)
3月	・評価結果の活用検討、乗降データの分析等 U（3月～4月）
4月	・TicketQRを活用した 免許返納者への公共交通利用支援の開始(市危機管理課) ・交通事業者意見交換会(乗務員不足対応等)
5月	・分科会(5/13)…運行計画(R6.10～)について(乗務員不足対応、デマンド見直しの検討等) U.P ・王越線地元協議(5～9月) ・ イベントコラボによるTicketQRで公共交通無料デー実施(5～3月)
6月	・協議会(6/27)…運行計画（地域公共交通計画別紙）の作成 P、地域公共交通計画本体、利便増進実施計画の一部修正 P ・共創事業(バス乗務員不足に対する地域交通共創プロジェクト)応募申請
7月	・共創事業採択 ・ 中高生サマーキャンペーン実施(7/29～8/31)
8月	・デマンドタクシー事業者選定審査委員会 ・バス情報等デジタルサイネージ導入事業者決定
9月	・共創事業交付決定、共創プラットフォーム会議
10月	・運行開始（事業期間：R6.10-R7.9）・・・王越線の再編(共創事業)、デマンドタクシーの見直しなど
11月	・SNSハッシュタグキャンペーン実施 D
12月	・分科会(12/15)…運行実績(運行期間：R4.10-R5.9)について、事業評価に向けた協議 A
R7 1月	・スマートバス停導入 D ・協議会(1/22)… 事業評価(運行期間：R5.10-R6.9)について →国に事業評価を提出 A.R.U ・各実施主体において、事業評価を受けた課題解決や、計画に位置付ける事業の実施に向けた具体的検討（1月～3月）U.P

▼ 坂出市地域公共交通計画に記載の事業計画と実施(期間は市会計年度)

事業名	R4 年	R5 年	R6 年	R7 年	R8～10 年	実施内容
【施策 1-1】現在の公共交通ネットワークの維持・強化		継続実施+再編の検討	随時実施			・R5.10～循環バス再編、デマンド見直しなど ・R6.10～東北エリアにおける路線バス・デマンドの共創
【施策 1-2】デマンドタクシーの制度設計の見直し	調査・検討		随時実施			・R5.10～中心部の乗降場所増設、利用登録廃止等 ・R6.10～エリアの見直し
【施策 1-3】坂出駅における乗り継ぎ機能の強化			検討・随時実施			・R5.10～ゾーン制運賃による路線間連携強化
【施策 1-4】坂出駅における交通案内機能の強化			検討・随時実施			・R7.1～デジタルサイネージ「スマートバス停」導入
【施策 1-5】坂出駅バスロータリー・タクシープールの整備	基本構想	基本計画		随時実施		
【施策 1-6】中心部循環バスの機能向上		継続実施+再編の検討	随時実施			・R5.10～循環バス再編 ・地域イベントとのコラボ(随時実施)
【施策 2-1】地域の日常生活移動実態に合った運行ルートの設定			検討・随時実施			・R5.10～循環バス、デマンドでスーパー・病院にアクセス ・R6.10～東北エリア共創事業でスーパーを乗継拠点に
【施策 2-2】移動ニーズに対応する近隣自治体等と連携した取組の検討・実施			検討・随時実施			・R5.10～循環バス西ルートが宇多津町へアクセス
【施策 2-3】乗り方教室等の公共交通に関心をもってもらうモビリティマネジメントの実施			継続実施			・乗り方教室や公共交通無料デーを随時実施
【施策 2-4】高齢者から子供まで安心して利用できるニーズに対応した運行形態や乗車環境		新規事業の検討+随時実施				・R6.4～TicketQR 免許返納アプリによる支援
【施策 3-1】運行コストに対する費用負担のあり方の検討（協議運賃の見直しを含む）	調査・検討		随時実施			・R5 運賃の総合的見直し検討 ・R5.10～キャッシュレス市民割
【施策 3-2】利用者にとって分かりやすく、利用しやすい運賃体系の検討	調査・検討		随時実施			・R5.10～ゾーン制運賃、1日フリー乗車券導入

【施策 3-3】生活利用以外の利用喚起			検討・逐次実施			・R5～適宜 SNS ハッシュタグキャンペーン実施
【施策 3-4】地域輸送資源の総動員に向けた検討			調査・検討(実情に応じて実施)			・R6.10～東北エリアでバスとデマンドの共創
【施策 4-1】地域で主体的に公共交通を支える体制の構築			随時実施			・地域組織「王越ささえ♥隊」と連携
【施策 4-2】企業・事業所と連携した取り組みの推進 (CSR・CSV 活動として)	状況把握・関係者との調整 + 連携策の検討			随時実施		・店舗敷地内でのバス停設置など
【施策 4-3】交通事業者間の情報共有の場の設定			情報共有実施			・分科会ほか適宜実施 ・R6.4 バス乗務員不足対応協議
【施策 4-4】移動に係る事業との情報共有・連携の強化			情報共有 + 連携した取組の検討・随時実施			・東北エリア共創事業において、通学対応を協議
【施策 4-5】目的地となる施設や各種イベント等と連携した公共交通の活用			状況把握 + 逐次実施			・公共交通無料デーと地域イベントのコラボを随時実施
【施策 5-1】最新技術に関する情報収集と活用可能性の検討			調査・検討(実情に応じて実施)			・随時情報収集 ・東北エリアデマンド等で AI デマンドシステム実証
【施策 5-2】GTFS データ整備・更新とオープンデータとしての公開、バスロケーションシステムの導入	導入		継続実施・活用推進			・R4～すべて実施
【施策 5-3】キャッシュレス決済の導入			検討 + 条件が整い次第導入			・R5.10～QR コード決済(TicketQR)開始
【施策 5-4】乗降センサーの導入による利用実態の把握	導入		継続実施 + 分析への活用			・R4～実施、随時事業評価や計画見直しに活用
【施策 5-5】SNS 等を活用した情報発信やニーズの把握			逐次実施			・随時実施



：重点実施、新規実施

○地域公共交通利便増進実施計画

【実施計画の概要】

- ・地域公共交通計画に基づく、事業計画のうち、地域公共交通活性化再生法第2条第13号に定める利便増進事業に該当する事業について記載
- ・国の認定を受けることで、国庫補助上の特例措置を受けられる

【実施計画策定・認定】

- ・令和5年7月策定(同時に地域公共交通計画を改訂)
- ・令和5年9月認定(四国3例目、全国61例目)
※コンサル委託せずに作成

【実施計画に記載する事業】

- ・運賃の総合的見直し
- ・自家用有償旅客運送から路線バスへの転換
- ・循環バスの路線再編



○運賃の総合的見直し(利便増進事業)

【現状・課題】

- ・地域内で、定額運賃の循環バス、デマンド型乗合タクシー、距離制運賃の一般路線バスが混在し、利用する交通機関により運賃が異なる状態
- ・距離制運賃路線では、10円単位で運賃が変動し、小銭での支払いが煩わしい
- ・循環バスは1乗車100円の運賃で、一定の利用者があっても収支率10%程度と持続可能性の面で課題

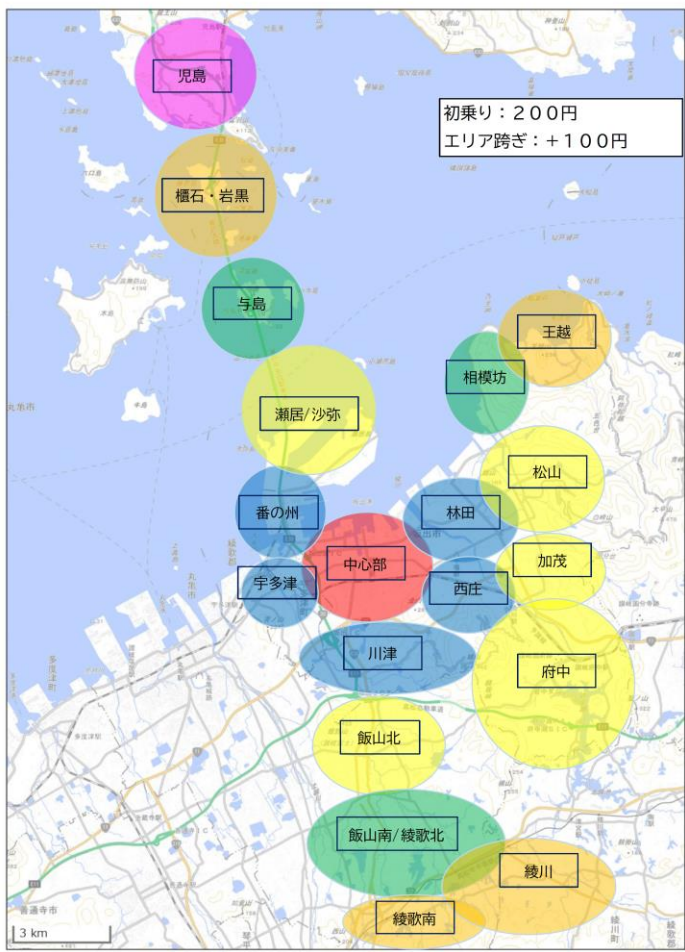
↓

【R5.10 運賃の総合的見直し(法ニ、ト④)】

- ・ゾーン運賃で運賃を統一(シンプルで分かりやすく、持続可能な運賃体系)
…初乗り200円、ゾーンを跨ぐごとに+100円の運賃設定
- ・1日フリー乗車券の導入(複数回乗車する場合の負担軽減)
…中心部フリー：500円、全線フリー：1,500円
- ・キャッシュレス決済導入+デジタル技術を活用した利用者支援
…マイナンバーカードを連携による公共交通の市民割引

※デジタル田園都市国家構想推進交付金(マイナンバーカード横連携型)を活用(交付率100%)

●ゾーン運賃のゾーン分け



●坂出駅からのゾーン運賃						
	200円	300円	400円	500円	600円	700円
中心部	番の州	沙弥/瀬居	与島	檀石・岩黒	児島	北方面
	林田	松山	相模坊	王越		東北方面
	西庄	加茂	府中			東南方面
	川津	飯山北	飯山南/綾歌北	綾歌南		南方面
	宇多津		綾川			西方面
	→ +100円	→ +100円	→ +100円	→ +100円	→ +100円	



○運賃の総合的見直し(利便増進事業)ーキャッシュレス決済「TicketQR」

- ・アプリまたはプリペイドカードのQRコードの読み取りで運賃決済できる「TicketQR」を導入 (R5.10)
※実施にあたって、**デジタル田園都市国家構想交付金(マイナンバーカード横連携型)100%充当**
- ・TicketQR決済割引キャンペーン…すべてのTicketQR決済利用者100円引き (R5.10.1～R6.1.27)
- ・マイナンバーカード連携機能を活用したTicketQR市民割引…市民認証済みで100円引き(R6.1.29～)
- ・TicketQRで公共交通無料デー…TicketQR提示でバス運賃無料(R5.11～)
※QRコードを印刷したプリペイドチケットも利用可能なため、デジタルデバイドも解消



○運賃の総合的見直し(利便増進事業) - 利用支援

(従来)

- ・路線バスと循環バス、デマンドタクシーの運賃格差解消のために、路線バス運行地域の世帯を対象に「坂出市地域割引回数券」(紙もぎり式割引券)

※「坂出市地域割引回数券」…距離制運賃路線バスのみ利用可

100円券×11枚綴りの紙もぎり式

利用運賃の範囲内で、1乗車2枚まで利用可

- ・路線バス沿線地域の住民と免許返納者に対して無償配布

(課題)

- ・政策目的上、割引券の対象路線が限定されていること
- ・紙もぎり式のため、配布コストがかかること、印刷量に対して使用料が少ないこと



○TicketQR市民割

- ・ゾーン制運賃で、路線別の運賃基準が統一されたことで、地域割引回数券を廃止
- ・市民に公平な利用支援として、マイナンバーカード連携によるTicketQR市民割を実施
- ・1乗車100円引きで、何度でも利用できるため、必要な市民に必要なだけ支援できる
- ・マイナンバーカード連携機能は、スマホから手続き可能で、1度の手続きで1年間有効
- ・スマホ非保有者に向けた「市民割プリペイドチケット」の販売で、デジタルデバイドも解消

路線バスの運賃支援方法が変わります

従来の地域公共交通は、路線や地域により運賃にバラつきがあったため、路線バスの運賃負担がデマンド型乗合タクシーより大きい地域(王越地区、松山地区、林田地区、与島地区、川津地区の一部)のかたに対して、「坂出市地域割引回数券」を交付することで、運賃負担の軽減を図っていました。

令和5年10月1日からは、地域公共交通の運賃を「ゾーン運賃」に統一し、運行コストに応じた公平な運賃体系へと見直しを行いました。

運賃設定が公平になったことに伴い、令和6年度からは、従来の地域・路線限定の地域割引回数券は廃止し、路線バス・デマンド型乗合タクシーのキャッシュレス決済システム「TicketQR」を活用した坂出市民割引へと割引支援策を変更します。

	運賃	運賃割引支援
従来	■循環バス:一律100円 ■デマンド:一律300円 ■路線バス:170円~800円 地域や路線により運賃にバラつき ↓ ↓ ↓ 運行コストに応じた公平な運賃	地域割引回数券を路線バス運行地域に配布(路線バスに限り最大200円引き) ∴デマンドとの運賃格差解消のため 運賃負担の大きい地域への支援 ↓ ↓ ↓ 坂出市民に公平な運賃割引支援
令和5年10月~	全路線「ゾーン運賃」で統一 ■初乗り:200円 ■ゾーン跨ぎ:+100円(坂出市内最大600円)	TicketQR利用の坂出市民は一律100円引き ■アプリのマイナンバーカード連携 ■坂出市民割プリペイドチケット

スマートフォンアプリをご利用のかた



- ①TicketQRアプリをダウンロード
- ②マイナンバーカードを読み取り、坂出市民認証を行う
- ③決済方法を設定のうえ、アプリ画面のQRコードをバス車載器に読み取らせて決済する

プリペイドチケットをご利用のかた



- ①チケットの購入【購入場所】バス車内、坂出駅観光案内所等【必要なもの】マイナンバーカード※チケットは坂出市民限定販売
- ②チケットのQRコードをバス車載器に読み取らせて決済する

どちらも利用の度に100円引き

※詳細は裏面およびホームページ → をご確認ください。

坂出市政策部政策課 0877-44-5001



○TicketQRの活用拡大による利用支援（利便増進計画推進事業）

○TicketQRで公共交通無料デー（イベントコラボ）

（目的）

- ・公共交通利用促進、TicketQR利用率の向上
- ・地域イベントとのコラボによる、地域活性化や地域のステークホルダーとの連携強化

（実施内容）

- ・TicketQRの提示で、特定日(コラボイベント実施日)のバス・デマンドタクシー運賃を無料にする

○中高生サマーパス

（目的）

- ・公共交通の通学需要が減少する夏休み期間の利用促進として
- ・夏休み中の中高生の活動支援、中高生への認知度向上
→認知度向上による期間終了後の利用促進

（実施内容）

- ・中高生を対象に、夏休み期間中の乗り放題定期券をTicketQR上で500円で販売
- ・購入前アンケート調査を実施し、中高生の意向を把握



○TicketQRの活用拡大による利用支援

○免許返納プリカ

(目的・背景)

- ・運免許返納者に対して、公共交通の利用支援が必要
- ・地域割引回数券の廃止
- ・地域割引回数券は対象路線が限定されており、対象路線沿線に住まない対象者には不評であった

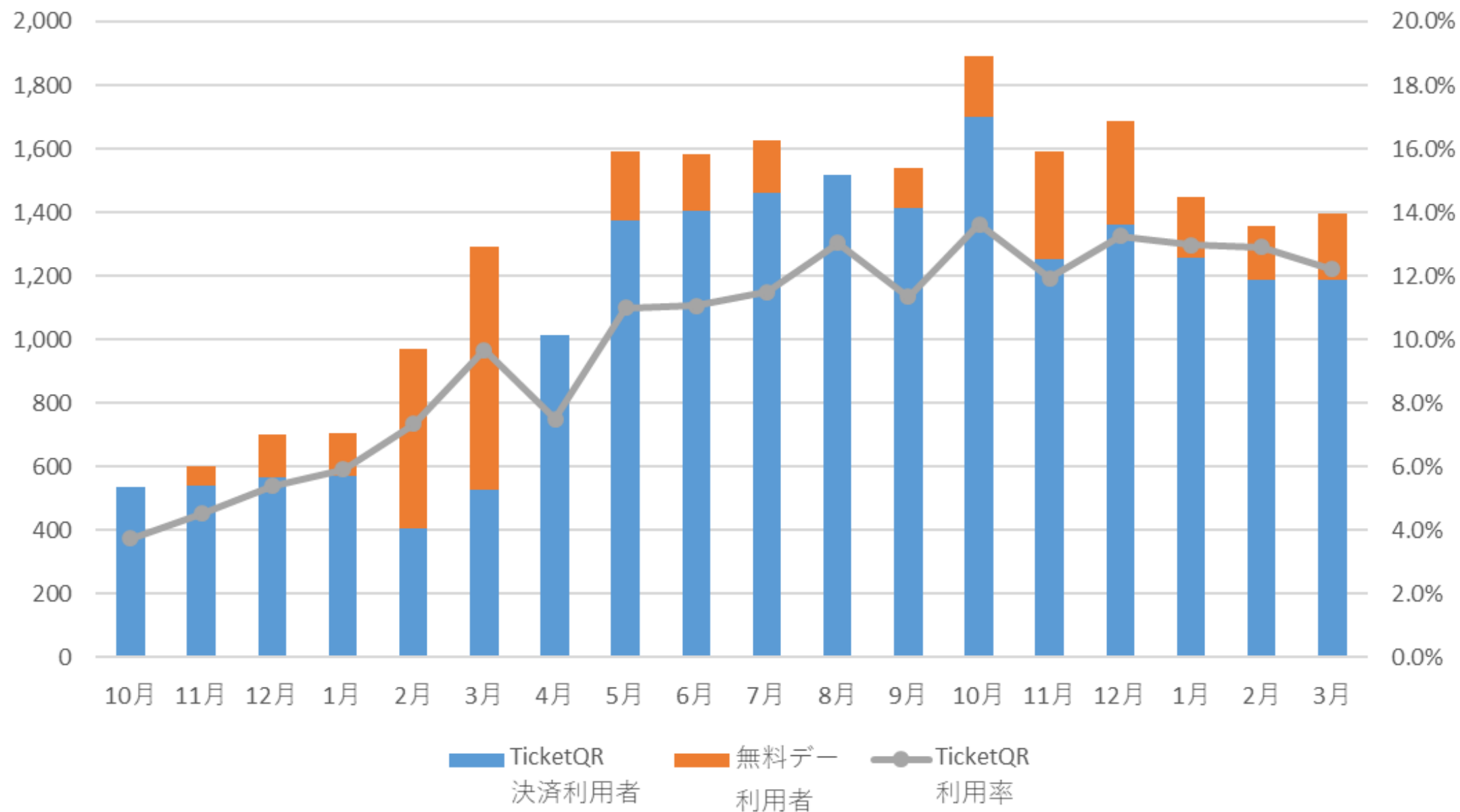
↓

(実施内容)

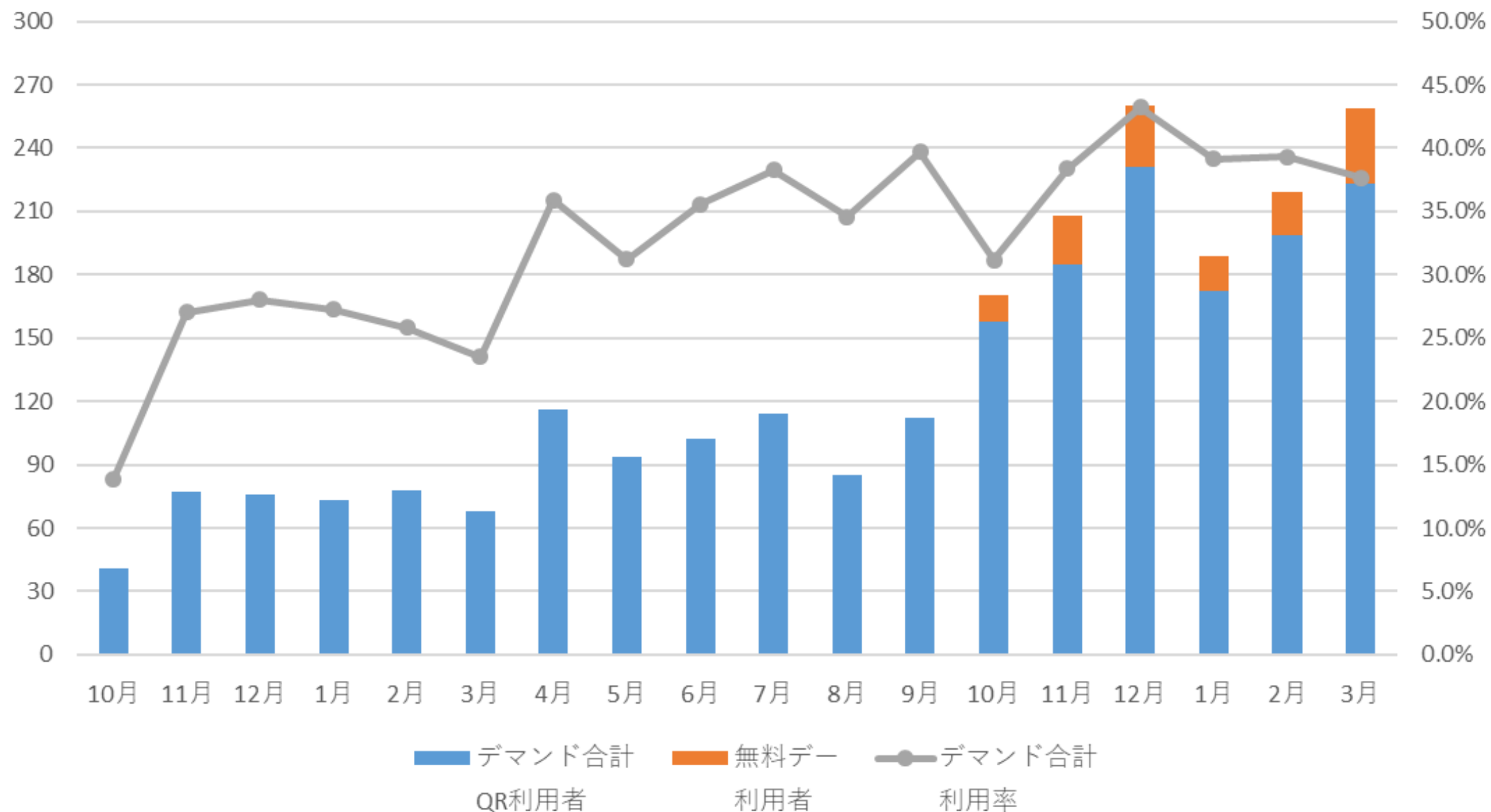
- ・すべての路線で利用できる1万円分のTicketQRプリペイドチケットを免許返納者に対して交付



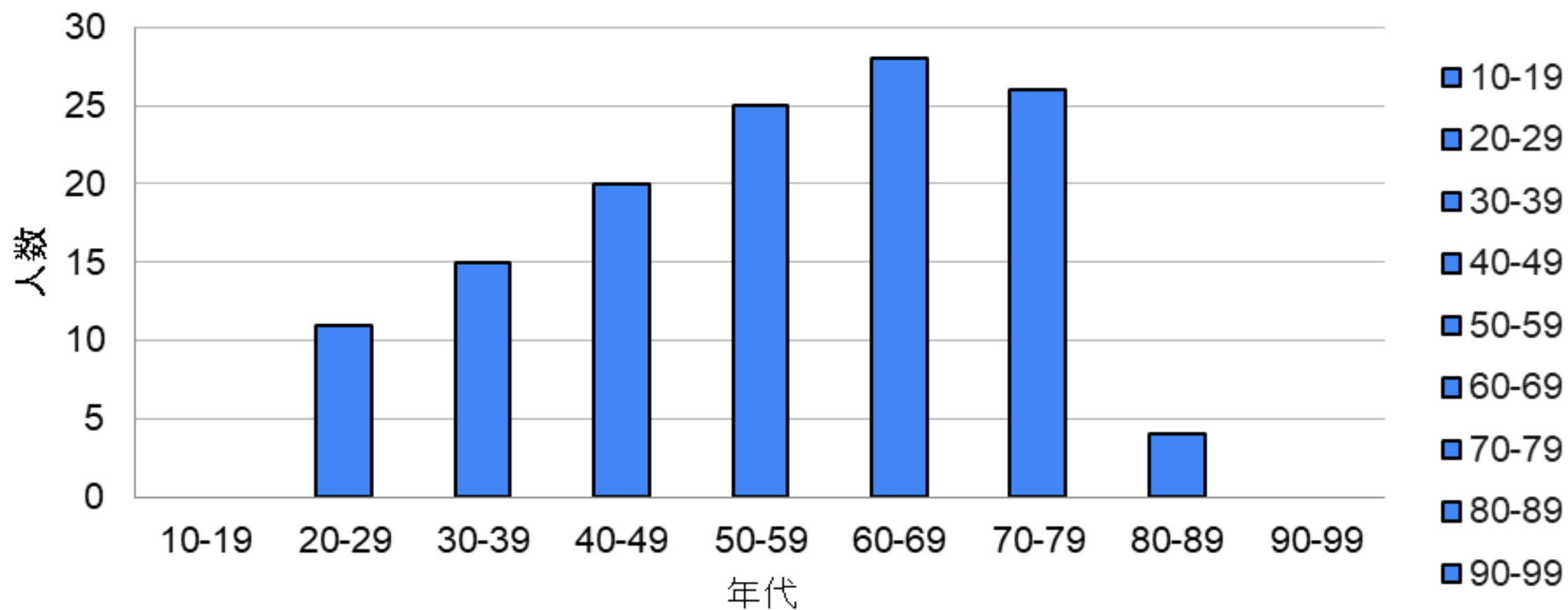
バスTicketQR利用推移



デマンド合計TicketQR利用推移



年代別マイナンバーカード連携者数



R6.8現在



○循環バスの再編（利便増進事業）

【現状・課題】

- ・令和2年10月新設の中ルート(病院回りルート)の利用者低迷
- ・物価高騰や、3ルートでの非効率な運行により、運行経費が増加
- ・生活移動ニーズに合った近隣町との連携の必要性



【R5.10 路線の再編（法イ.ホ）】

- ・中ルートを廃止、東ルート・西ルートの運行区域を拡大
→西ルートは隣接する宇多津町のマルナカスーパーセンター宇多津店に新たにアクセス
- ・東ルート・西ルートはそれぞれ、中心部3箇所の総合病院にアクセス
(旧中ルートの役割を補完)
- ・1時間に1本のパターンダイヤ化
(運行の分かりやすさとコスト削減を両立)
- ・ゾーン制運賃化による一般路線バスとの連携
(循環バスと路線バスの運賃統一で、相互利用を促進)
(適切な利用者負担による収支安定化・・・運賃100円均一→ゾーン制により200円～300円)



○循環バスの再編 (利便増進事業)



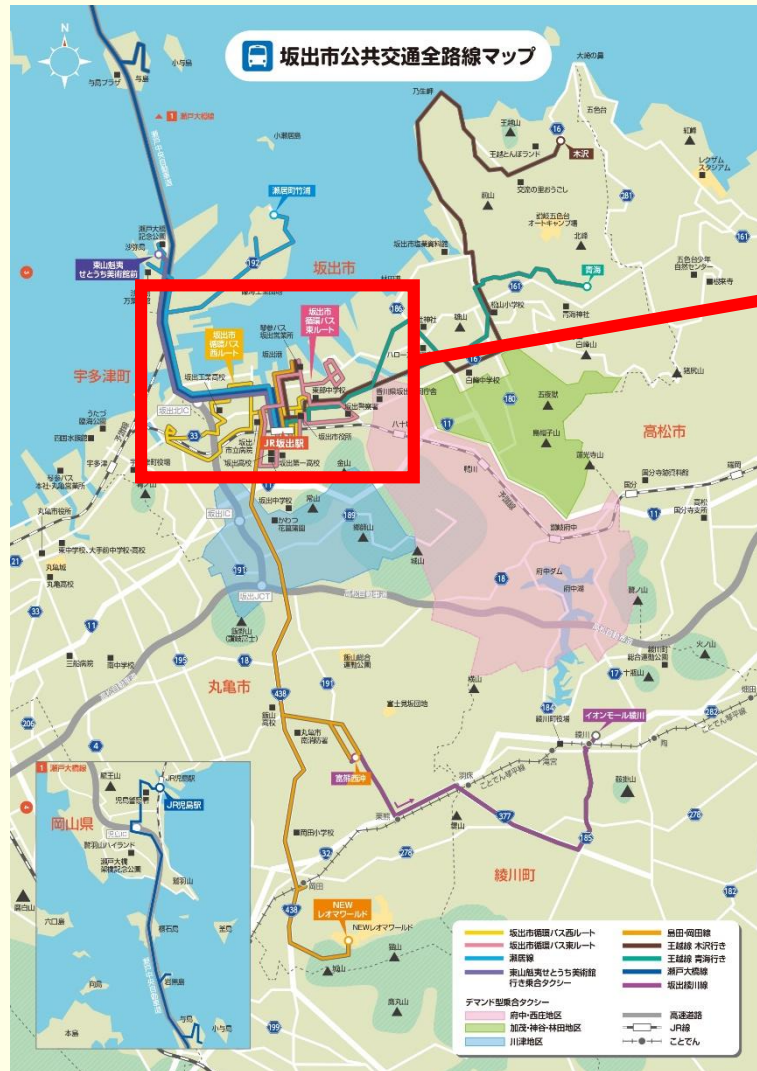
- ・40分間隔で運行
- ・東ルート20便、西ルート20便、中ルート13便
- ・運賃100円(ルート間の乗換無料)



- ・1時間間隔で運行
- ・東ルート14便、西ルート14便(中ルート廃止)
- ・運賃200円(宇多津エリアへは300円)



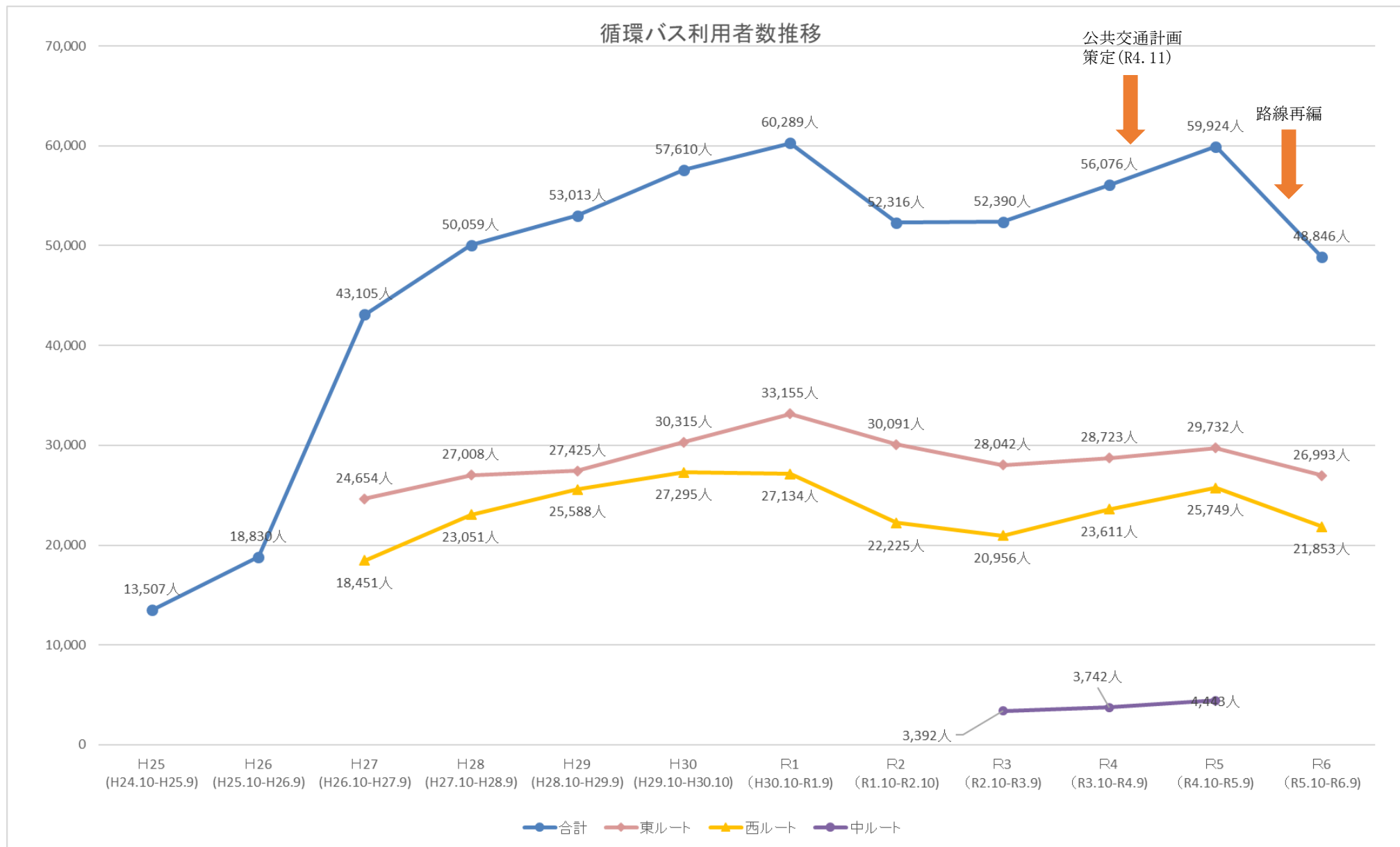
○循環バスの再編 (利便増進事業)



- ・中心部(坂出駅周辺)には、循環バスだけでなく、複数路線が運行
- ・ゾーン制運賃により運賃が統一されたことで、他の路線も利用しやすい
→他の路線の運行便数も踏まえると、循環バスの減便による影響は小さい
(ゾーン制運賃で既存の輸送資源を有効活用することで運行を効率化)

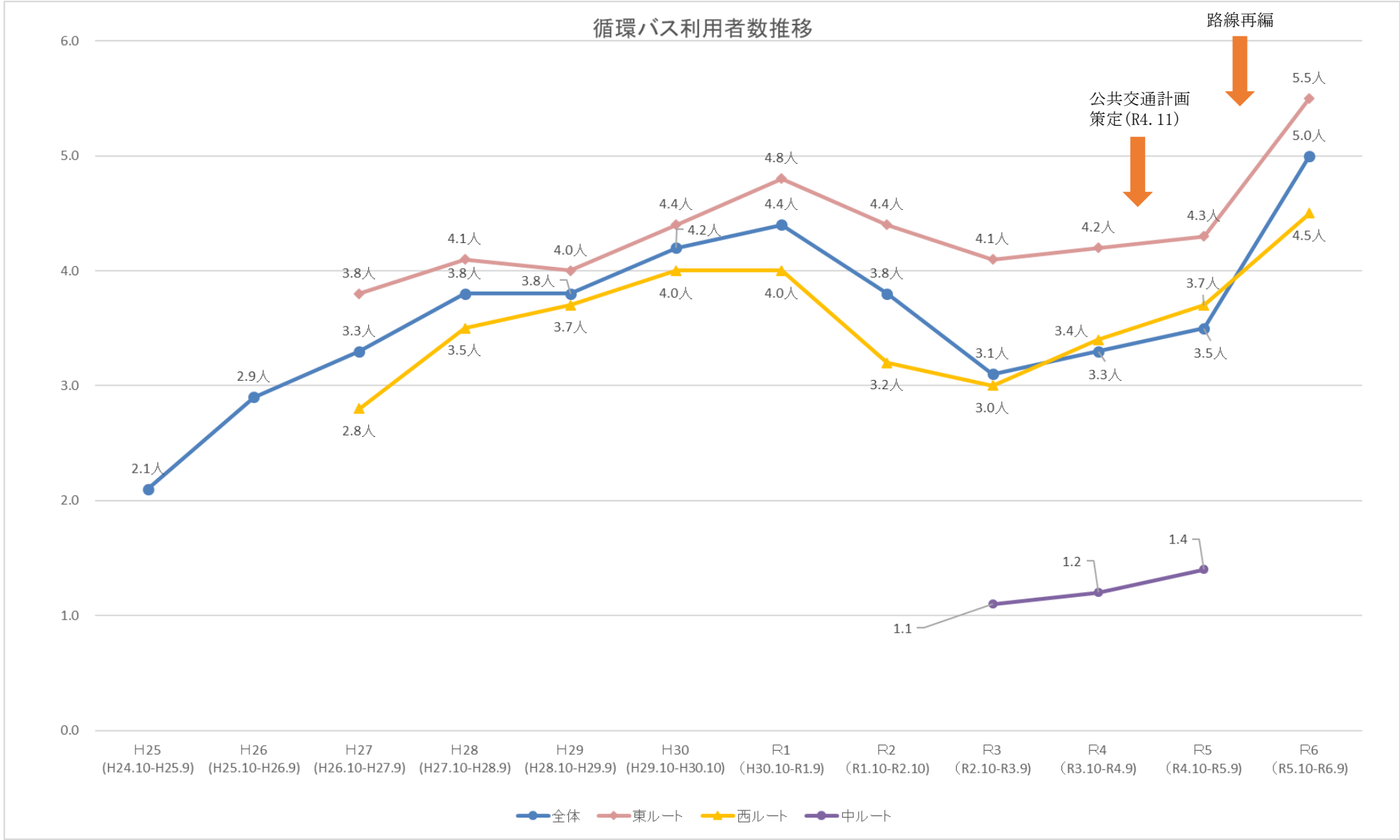


循環バスの再編 (利便増進事業) …年間利用者数



ルート再編と
パターンダイヤ化
により、
実質42%の減便
↓
循環バスの
利用者数は減少
↓
一方で、
ゾーン制運賃により
他路線と運賃が
統一されたことで、
他路線の利用者増
↓
既存の輸送資源を
活用して
利便性を確保

循環バスの再編 (利便増進事業) …1便当り利用者数



循環バスの
1便当り利用者数は
増加
↓
運行の効率化

○循環バスの再編（利便増進事業）…効果分析

○循環バス利用者数減少（R5…59,924人→R6…48,846人 ▲11,078人）

（原因分析）

- ・ルート再編による効率化、パターンダイヤ化による運行間隔の拡大に伴う運行便数減による利用者減
→一方で、一部同一区間を運行する他の路線バスの利用者数は**増加(+12,970人)**
∴ゾーン制運賃に統一したことにより、中心部内の移動に他の路線バスも使いやすくなった
- ・再編後の東西ルートの総合病院アクセス向上によるルート間の乗り換え需要の減少
←従来の3ルート運行時は、東ルートから市立病院、西ルートから回生病院・マルチン病院には乗り換えが必要
→再編により、東西ルートともに、市立病院・回生病院・マルチン病院にアクセスし、乗り換えなしで通院可能に
∴従来は乗換券でルート間乗り換えが無料であった(R5発行乗換券：2,554枚)

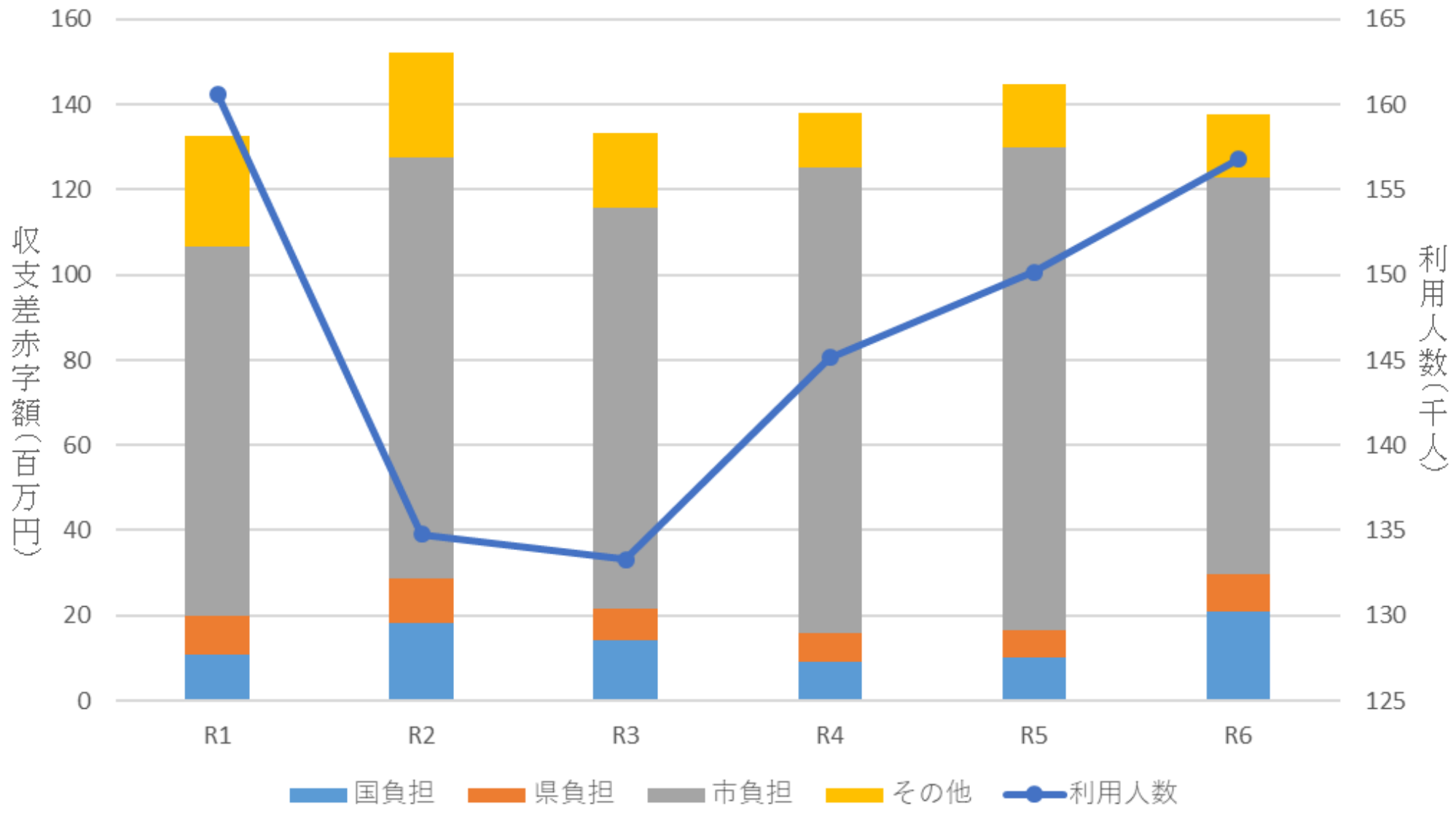
○補助額(赤字額)の減少

- ・ルート再編、パターンダイヤ化による効率化で運行経費削減(年間実車キロ…23%減、年間便数…42%減)
 - ・運賃改定(ゾーン制運賃)による収入増(25%増)
 - ・それらに伴う収支率の向上（R5…9.0%→R6…14.8% +5.8%）
 - ・再編による西ルートの地域間幹線化、利便増進実施計画認定による国県補助金増、それに伴う市補助金負担減
- | | | | | | | | | | |
|---|-----|----------|------|----------------|---|-----|-----|------|---------|
| 国 | R5… | 3,850千円 | →R6… | 11,521千円(約3倍) | 県 | R5… | 0千円 | →R6… | 3,676千円 |
| 市 | R5… | 39,004千円 | →R6… | 15,231千円(61%減) | | | | | |



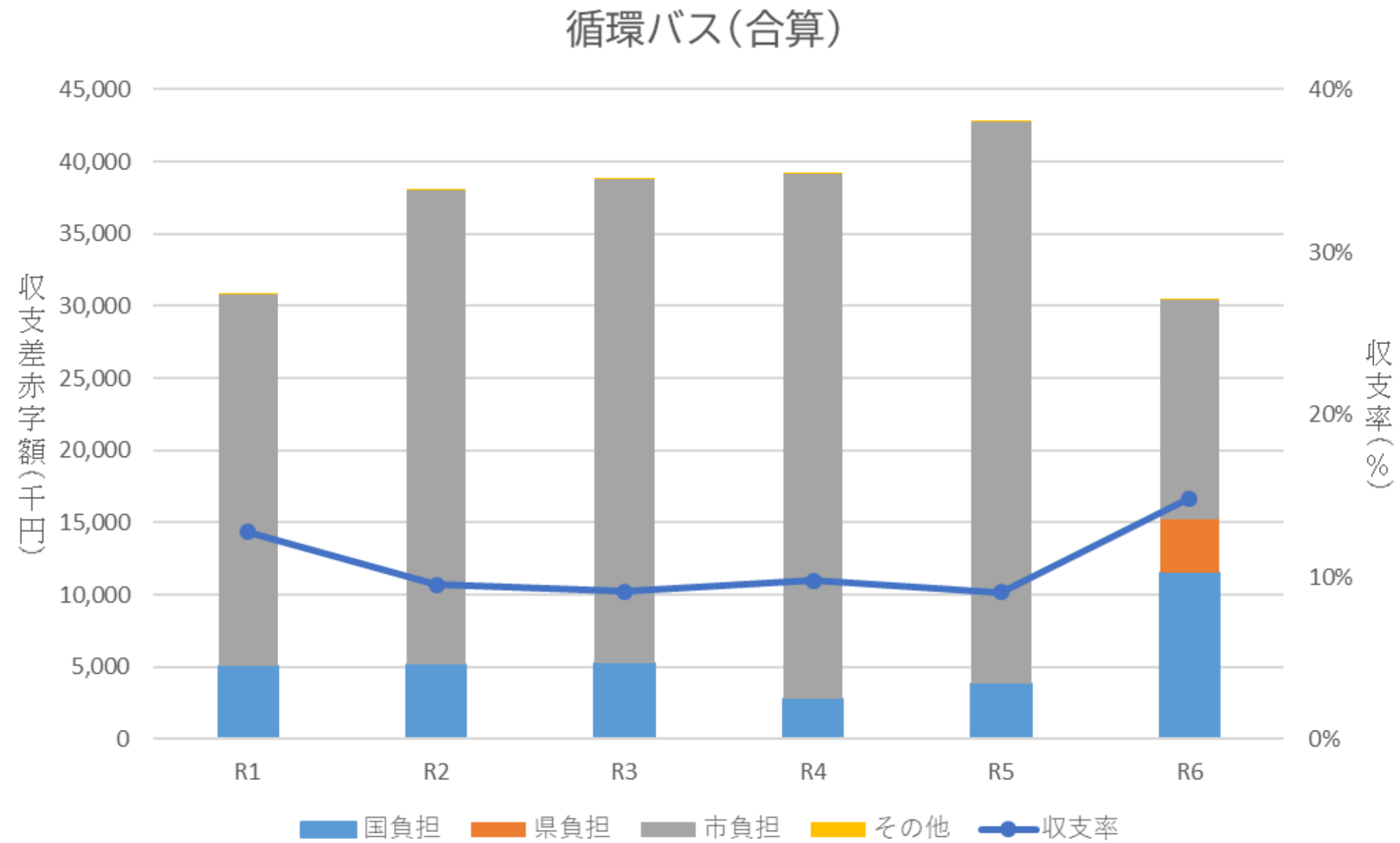
取り組みの成果（全路線推移）

坂出市内全補助対象路線



- ※R5年度比
- ・利用者数増加
 - ・収支差赤字額減少（運行効率化）
 - ・国・県補助額増加（利便増進特例）
 - ・市補助額減少

取り組みの成果 (循環バス推移)



- R3～R5は
中ルートが運行
- R5乗換券枚数
= 2,554枚
- 合計運行便数
16960便(R5)
→9794便(R6)
: 42%減
- 合計利用者数
59914人(R5)
→48846人(R6)
: 18%減

○取り組み過程

- ・地域公共交通計画策定(R 4.11)

→計画に基づく取り組みを進めていかなければいけない一方で、財源がない



- ・デジ田交付金(TypeX)計画申請(R 5.2)

→地域公共交通計画に掲げる交通 D X 施策(キャッシュレス導入)にあたり、デジ田交付金を活用

→新規のマイナンバーカード連携施策に対して、交付率100%の(TypeX)

→マイナンバーカード連携による運賃市民割を実現



- ・地域公共交通利便増進実施計画策定(R 5.7)、認定(R 5.9)

→運賃市民割が実現可能になったことで、かねてからの運賃課題の解決に着手

→運賃改定と循環バス路線再編を同時に着手

→法律に定めのある利便増進事業に該当する事業のため、利便増進実施計画も作成(自前作成)



- ・今後も取り組みを継続

→引き続き地域公共交通の利便性向上に向けた取り組みを進行中



地域公共交通計画（R4.11）

○デジ田交付金(TypeX)

- ・キャッシュレス決済(QRコード)導入
- ・マイナンバーカード連携による市民割機能開発



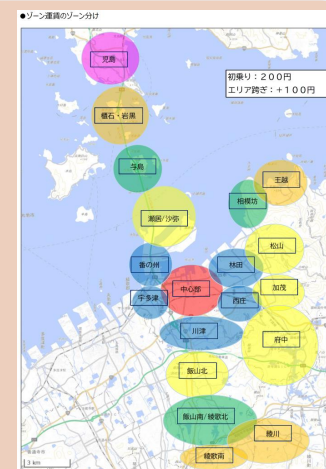
○デジ田交付金(Type1)

- ・スマートバス停導入



○利便増進実施計画

- ・ゾーン制運賃への統一
- ・マイナンバーカード連携による運賃市民割
- ・循環バス再編
etc.



○利便増進特例

- ・地域間幹線補助(新規)
…循環バス西ルート再編
- ・地域内フィーダー補助上限アップ
…5,744千円→14,315千円

○利便推進補助

- ・公共交通マップ
- ・SNSハッシュタグキャンペーン
etc.



R
5

R
6

○取り組みの成果

- ・各種取り組みによる効果で利用者数は増加傾向
 - ・・・地域公共交通全体で、利用者増（1.9%増）・収入増（1.3%増）・収支差赤字額減(8.8%減)、利便増進実施計画認定による国補助増（108.6%増）、それら効果による市補助額減（21.6%減）

↓

赤字補助から利用者支援への転換することで、利用者減少による赤字額増加という負のスパイラルから脱却し、利用者支援による利用者増で赤字額減少という好循環への転換を実現



○坂出市におけるCommunity MaaS事業による課題解決

- ・社会情勢や地域の様子の変化に応じた路線再編を行いたい、現状把握や変更による影響を評価する必要がある。
→Community MaaSによる利用状況把握・分析
- ・運賃改定を行いたい、利用者の反響や、利用への影響が気になりとなる。
→Community MaaSによる運賃の市民割引で、効果的・効率的に利用支援
- ・政策目的に応じた利用促進を行いたい、効果的手段を持たない
→Community MaaSによる対象者を限定した利用促進・利用支援施策の実施



○課題と今後の方向性

- ・成果の一方で、各種取り組みに対して効果は満足のいくものとはいえない
 - …(中高生サマーパス購入者は61人、TicketQR利用率15%程度 など)
 - 市民の公共交通に対する関心の低さが課題。最初の1回目の利用のハードルが高い。
ふだんから時々利用していないと、いざ本当に必要になった際に利用したくてもできない
 - 市内の他分野(福祉・観光・商工・環境・まちづくり等)や目的地(病院・スーパー等)との連携が必要
「地域全体が主役」の実現に向けて市民のインセンティブを高めていく必要
- ・「2024年問題」に起因するバス運転手不足の深刻化
 - 既存の運行形態にとらわれず、地域で共創しながら、地域にとって最適な移動手段を模索していく必要
- ・公共交通の利用は、移動目的あつてのもの。一方で、目的となる施設がない(通学と高齢者の通院・買い物がメイン)
 - 魅力あるまちづくりと同時並行で進めていく必要…中心市街地活性化公民連携事業



○路線バスとデマンドタクシーの共創の取り組み(R6.10～)

【現状・課題】

- ・コロナ禍における離職 + 2024年問題→乗務員不足が深刻化
- ・人口減少によるバス利用者減少の一方で、高齢化率は上昇し、公共交通の必要性は大きい



【R6.10 路線バスとデマンドタクシーの共創による持続可能な公共交通】※共創モデル実証運行事業採択

- ・従来路線バスが運行していた坂出市東北部(王越地区・松山地区)において、バス乗務員により、路線バスの大幅な減便や一部区間廃止
- ・減便や区間廃止が実施される地域にデマンドタクシー(東北エリア)を新設
- ・地域の買い物先である「ハローズ坂出林田店」を拠点に、路線バスとデマンドタクシーを乗り継ぐことで、地域の移動手段を確保する
- ・福祉的な住民団体である「王越ささえ♥隊」と連携し、地域への利用促進



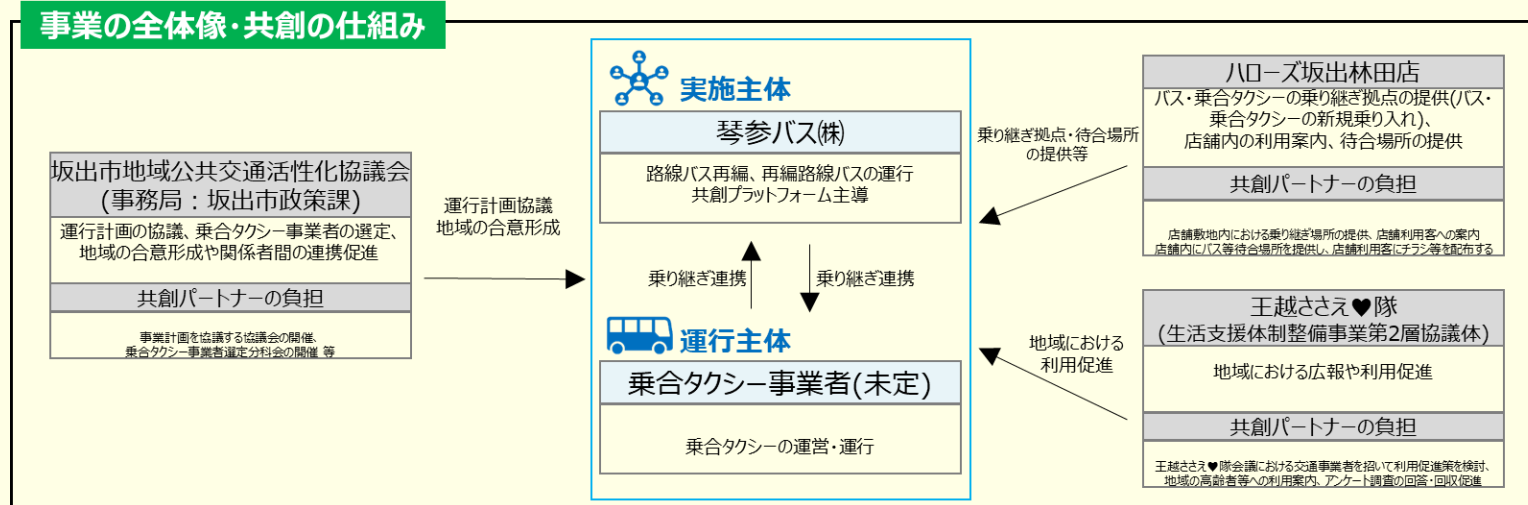
デマンドタクシー

予約・運行に関するお問い合わせ先

☎0877-59-2000





東北エリア(王越・松山・林田地区)

令和6年10月1日～

地域の公共交通再編に関するご案内

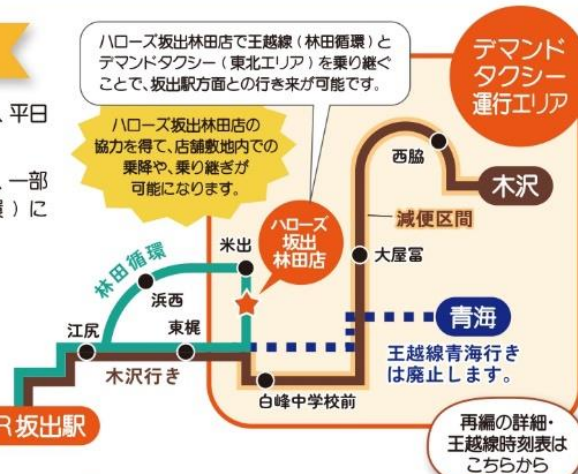
全国的にバス運転手不足が深刻化し、また2024年問題と言われる法律上の運転手の労働時間への上限規定などにより、運転手の早朝・夜間や休日の乗務も難しくなっています。

琴参バスにおいても、コロナ禍前は80名いた運転手が67名まで減少し、これまでの運行便数を維持することが物理的に難しい状況となりました。

このため、令和6年10月より国土交通省の「共創モデル実証運行事業」の採択を受けて、路線バスとデマンドタクシーが連携・共創する新たな地域の移動手段確保に取り組みます。

公共交通再編の概要

- 路線バス王越線(木沢行き)は、平日減便、土日祝日運休となります。
- 路線バス王越線(青海行き)は、一部区間を廃止し、王越線(林田循環)に再編されます。
- 王越・松山・林田(一部)エリアを事前予約で運行するデマンドタクシー(東北エリア)を新設し、王越線(林田循環)と同時刻に接続します。(土日祝日も運行)



運行日と時間帯

毎日運行(土日祝日も運行します※)

※ただし12月31日～1月3日は運休します

運行時刻

上り 王越発(デマンド)⇒ハローズ(バス乗換)⇒坂出駅方面行き

便No.	王越	松山	林田	ハローズ 到着時間	ハローズ 出発時間	坂出駅 到着時間
①	7:55	8:15	8:25	8:35	8:40	9:00
②	9:35	9:55	10:05	10:15	10:20	10:40
③	12:55	13:15	13:25	13:35	13:40	14:00
④	15:35	15:55	16:05	16:15	16:20	16:40
⑤	17:00	17:20	17:30	17:40	17:45	18:05

※デマンドタクシーは出発目安時間の1時間前までに予約が必要です(上り1便目は前日の17時までに予約が必要です)
※デマンドタクシーは予約があった乗降場所のみを経由します(経由場所が多いとその分時間を要します)

下り 坂出駅発(バス)⇒ハローズ(デマンド乗換)⇒王越方面行き

便No.	王越	松山	林田	ハローズ 出発時間	ハローズ 到着時間	坂出駅 出発時間
①	8:40	8:55	9:15	8:40	8:40	8:20
②	10:20	10:35	10:55	10:20	10:20	10:00
③	13:40	13:55	14:15	13:40	13:40	13:20
④	16:20	16:35	16:55	16:20	16:20	16:00
⑤	17:45	18:00	18:20	17:45	17:45	17:25

※水曜のみ運行
※月火木金曜のみ運行
※デマンドタクシーはバスの到着後に発車します

デマンドタクシー(東北エリア)について

デマンドタクシーとは

※タクシー車両またはジャンボタクシー車両で運行します。

- ① 決められた時間帯に予約に応じて運行します(予約がなければ運行しません)。
- ② ご利用いただけるのは、エリア内の指定の乗降場所の区間です(詳しくは乗降場所一覧をご覧ください)。※下り便は追加運賃を支払うことで、エリア内の指定乗降場所以外での降車が可能です。
- ③ 予約の状況によって、運行する経路が決まります(予約があった乗降場所のみを経由します)。
- ④ 予約の状況によって、出発・到着時刻が前後することがあります。

ご利用方法

- ① 各地区の目安時間1時間前までに電話またはスマートフォン(Web)で予約
利用したい便 利用したい区間
- ② 指定された時間に乗降場所待つ
- ③ 予約した区間を乗車し、運賃を支払う
※乗車定員(8名)を上回る予約は受け付けできない場合があります。



ゾーン制運賃

乗車\降車	坂出中心部	林田	松山	相模坊	王越
坂出中心部	300	400	500	600	
林田	300	200	300	400	500
松山	400	300	200	300	400
相模坊	500	400	300	200	300
王越	600	500	400	300	200

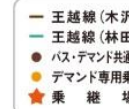
※乗車場所のゾーンと降車場所のゾーンによって運賃が決まります

※デマンドタクシー(東北エリア)と王越線(林田循環)を同時に乗り継いだ場合は、通し運賃(直通の場合と同額のゾーン制運賃)が適用されます

※障がい者、免許返納者、小人は半額

※エリア内の指定乗降場所以外での降車は+200円

※TicketQRの市民割引適用で運賃100円引き



乗降場所一覧



デマンドタクシーのご予約・お問い合わせはこちらから

予約・運行に関するお問い合わせは、



※営業時間(電話受付時間)は、9:00～17:00です。

運行事業者

<https://rakurakudaiwa.jp/demand/>

有限会社 大和タクシー

762-0046 坂出市富士見町2丁目5-3 FAX: 0877-46-0751
e-mail: daiwataxi@ab.auone-net.jp

スマホによる予約は
こちらから



路線バスの運行に関するお問い合わせ先

琴参バス(佛運輸部) ☎0877-22-9191

制度に関するお問い合わせ先

e-mail: seisaku@city.sakaide.lg.jp

坂出市政策部政策課公共交通係

☎0877-44-5001



※
地域内フィーダー系統
王越線(青海行き)
を再編

ご清聴ありがとうございました



ご不明な点や、坂出市の取り組みにご興味がありましたらお問合せください

坂出市 政策部 政策課 亀井 大聡

T E L : 0877-44-5001

Mail : m-kamei@city.sakaide.lg.jp