

第 2 期三豊市地域公共交通計画

(令和 8 (2026) 年度～令和 12 (2030) 年度)

令和 8 (2026) 年 4 月

三豊市地域公共交通活性化協議会

第2次三豊市地域公共交通計画

目 次

三豊市地域公共交通計画 基本構想	1
1 計画策定の趣旨と目的.....	1
2 計画の対象区域.....	1
3 計画の対象期間.....	1
4 計画の位置付け.....	2
5 前提整理	3
5.1 基本構想の体系図.....	3
5.2 三豊市が抱える課題	4
5.3 時代の変化に伴う新たな概念.....	5
6 基本理念	6
 三豊市地域公共交通計画 基本計画	 12
1 施策の考え方	12
2 施策の方向性と事業	13
基本方針1 繋 - つなぐ ～拠点をつないでスムーズ移動～	14
1-1 地域の拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成	14
1-2 交通結節点の機能強化	16
基本方針2 利 - つかう ～先端技術でスマート移動～	18
2-1 デジタル化の推進による利便性の向上.....	18
2-2 地域社会の実情に応じた移動環境の整備	20
基本方針3 守 - まもる ～人にも環境にもやさしい移動～	21
3-1 誰もが安心して利用できる移動手段の確保.....	21
3-2 観光客も利用しやすい公共交通の整備.....	24
3-3 公共交通のグリーン化の推進	25
基本方針4 拓 - ひらく ～地域みんなで創る移動～.....	26
4-1 関係施設等との連携による公共交通の利用促進と収支の改善.....	26
4-2 市民の公共交通に対する意識醸成	28
4-3 分野横断的な連携による持続可能な公共交通システムの構築.....	29
3 事業実施スケジュール.....	30
4 計画の達成状況の評価.....	30
・成果指標（目標値）一覧	32

三豊市地域公共交通計画 基本構想

1 計画策定の趣旨と目的

本市では、JR 予讃線、JR 土讃線、市コミュニティバス、タクシー、汽船といった公共交通が市民の日常生活における移動を支えています。しかしながら、人口減少や高齢化に伴う公共交通の利用者減少、そういった人口構造の変化から、地域公共交通をめぐる環境は依然厳しくなっています。

また、本市では、地域の特性を生かした「多極分散型ネットワーク」のまちづくりを推進しているところですが、そこで欠かせないのは、市民の生活やコミュニティの「拠点」、それらを結ぶ「ネットワーク」、そしてそこに人流を生み出す「移動サービス」であり、さらには拠点ごとに必要な「行政サービス・公的サービス・民間サービス」の在り方を再定義していくことも必要になります。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が令和 2（2020）年 11 月に施行され、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や地域における輸送資源を総動員することに加え、メニューの充実や PDCA サイクルの強化により、持続可能な移動サービスを確保することの重要性が示されたところです。

一方で、時代の変化とともに、SDGs^{※i}や Society5.0^{※ii}をはじめとした未来の社会を考えるうえでポイントとなる新たな概念が生まれ、交通分野においては MaaS^{※iii}や CASE^{※iv}という言葉に表されるように「モビリティ革命」とも呼ばれるほどの大きな変革の時代が訪れています。

三豊市地域公共交通計画は、第 2 次三豊市地域公共交通計画として、現状の地域が抱える課題やニーズを新たに整理するとともに、社会情勢の変化に伴う新たな概念や先端技術を取り入れながら、市民や事業者、行政をはじめとした関係者が一体となって、本市の実情に応じた持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を戦略的に推進するために策定するものです。

2 計画の対象区域

計画の区域は三豊市全域とします。

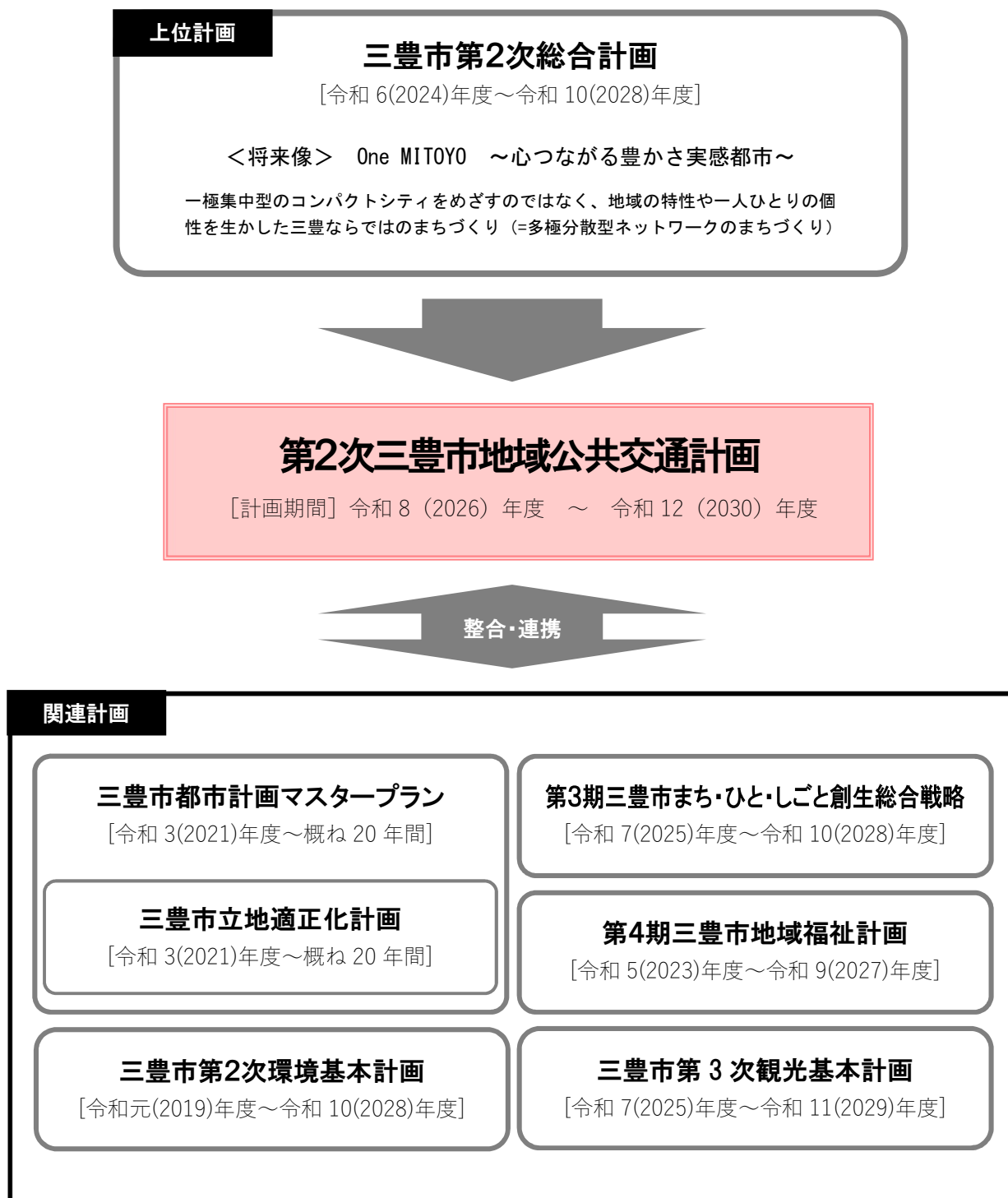
3 計画の対象期間

※i “Sustainable Development Goals”（持続可能な開発目標）の略。2030 年までに持続可能でより良い世界をめざす国際目標で、2015 年 9 月の国連サミットで採択された。地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。
※ii これまでの情報社会（Society4.0）に続く、新たな社会を指す。AI（人工知能）や IoT（Internet of Things）などの技術革新により経済発展と課題解決の両立をめざし、一人ひとりが快適で活躍できる新たな社会を構築する。
※iii “Mobility as a Service”の略。移動そのものを 1 つのサービスとして捉え、スマートフォンやパソコン等により検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、あらゆる移動手段をシームレスに（途切れることなく）つなぐ。
※iv 自動車分野において 4 つの技術革新（C=コネクティッド、A=自動運転、S=シェアリング、E=電動化）を組み合わせ、次世代モビリティサービスを構築する。

計画期間は令和 8（2026）年度から令和 12（2030）年度までの 5 年間としますが、必要に応じて適宜、見直すこととします。

4 計画の位置付け

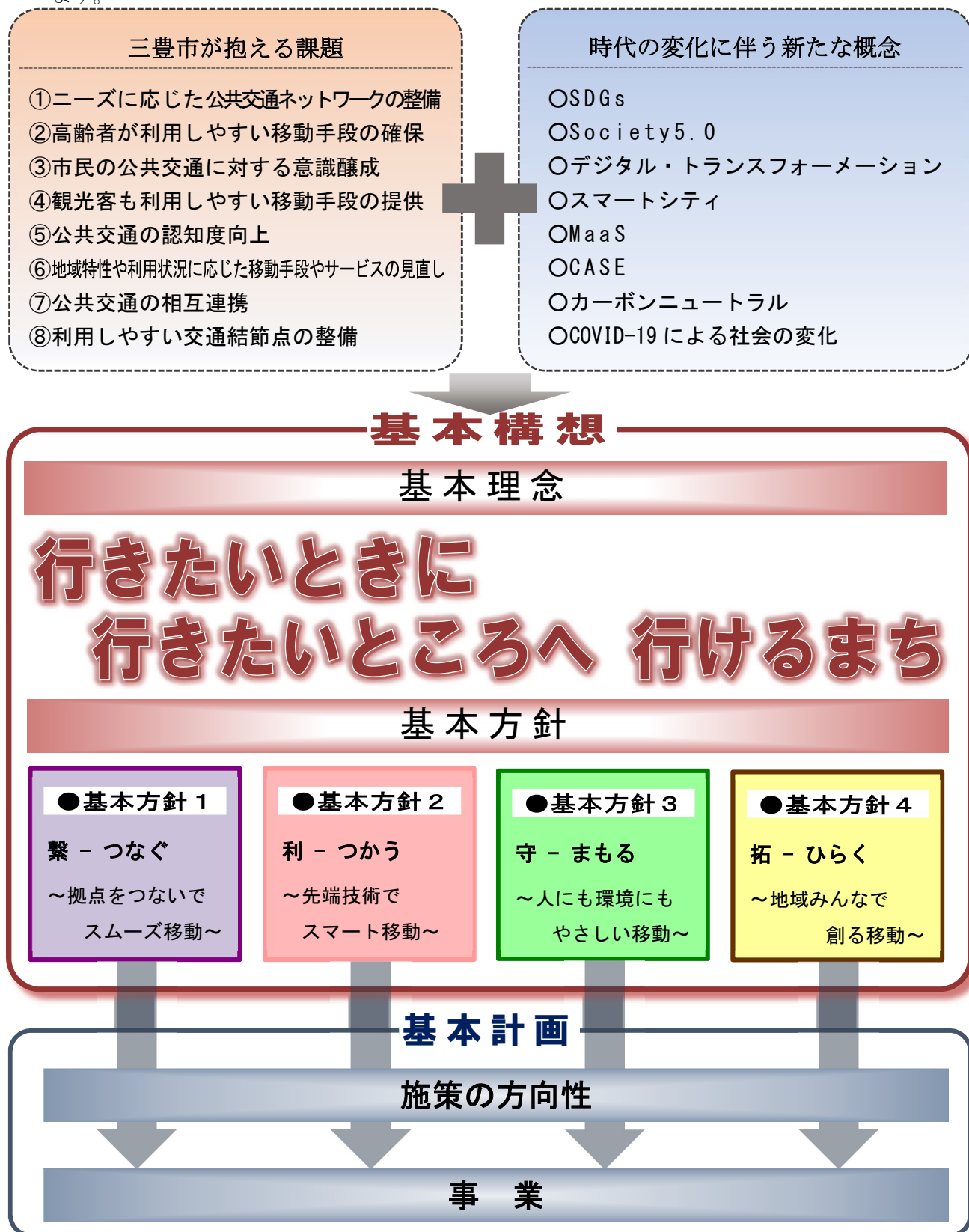
本計画では、市の最上位計画である「三豊市第 2 次総合計画」に掲げるまちの将来像の実現をめざし、多極分散型ネットワークのまちづくりを推進するとともに、その他関連計画との整合・連携を図ります。



5 前提整理

5.1 基本構想の体系図

本市が抱える課題と時代の変化に伴う新たな概念を整理し、本計画の基本構想を設定します。



5.2 三豊市が抱える課題

地域の状況や各種調査結果から、本市が抱える交通に関する課題を以下の8項目に整理します。

①ニーズに応じた公共交通ネットワークの整備

- 市内外の目的地に移動できる公共交通ネットワークの整備
- 自家用車を運転できない市民の移動手段の確保
- 離島航路の維持確保

②高齢者が利用しやすい移動手段の確保

- 高齢者の移動手段の確保
- 運転免許を返納しても移動できる交通環境の整備
- 交流機会や身体機能を維持するための外出しやすい環境づくり

③市民の公共交通に対する意識醸成

- 公共交通の存在がまちの魅力に繋がっているという意識の定着
- 自家用車だけでなく、公共交通で移動できることの再認識及び安心感の醸成
- 感染症等への対策の徹底、周知

④来訪者も利用しやすい移動手段の提供

- 来訪者が公共交通情報を収集できるツールの充実
- 来訪者が公共交通を利用したいと思う情報の充実

⑤公共交通の認知度向上

- 移動手段の選択肢としての公共交通の認知度向上
- 市民への公共交通の役割や利用方法の周知
- 市民や来訪者にとって分かりやすい情報の提供・発信

⑥地域特性や利用状況に応じた移動手段やサービスの見直し

- 地域の実情に応じたコミュニティバスの運行日や運行ルート、路線、ダイヤ等の再編・見直し
- 地域の実情に応じた交通サービスの見直し
- 利用しやすいバス停の整備
- 交通事業者協力型のコミュニティバス運営体制の検討
- 次世代技術や新たな交通手段の導入によるサービス向上

⑦公共交通の相互連携

- 鉄道・航路との乗換に、より配慮したバスのダイヤ設定
- コミュニティバス同士の乗換に、より配慮したダイヤ設定

⑧利用しやすい交通結節点の整備

- 交通結節点や拠点における公共交通の情報提供
- 待合施設や駐輪場等の付帯施設の充実
- 施設等のバリアフリー化

5.3 時代の変化に伴う新たな概念

2020 年初頭に世界的に拡大した新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、その感染拡大とともに、社会や経済に大きな影響を及ぼしました。感染拡大防止のための都市封鎖や外出自粛、営業時間の制限などにより、人々の生活様式や働き方は大きく変化しました。

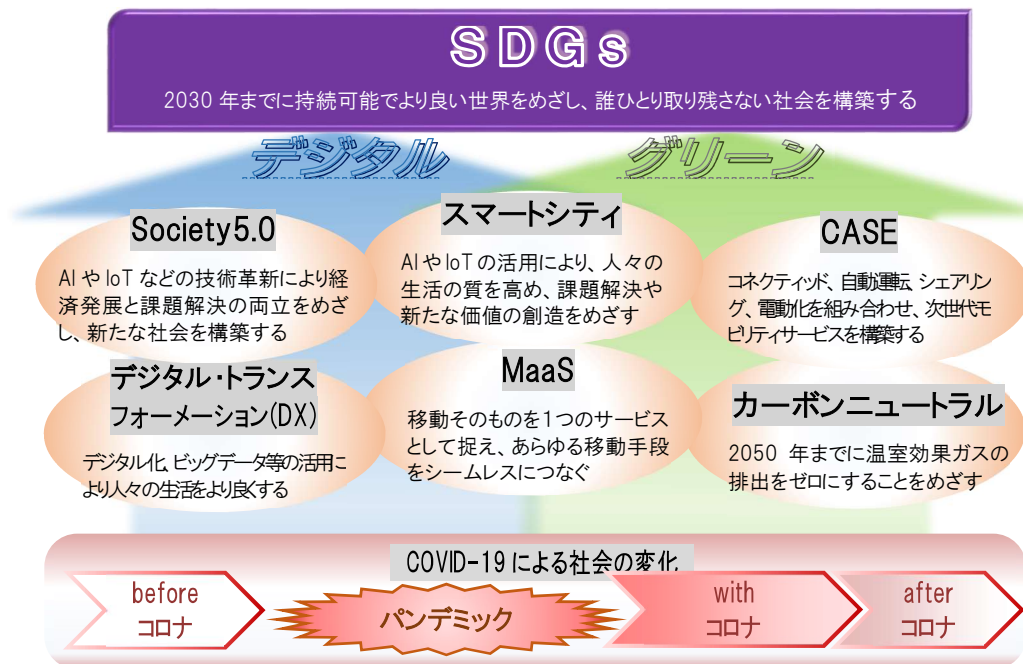
本市においても、感染拡大の影響により教育機関の休校や市民の外出控えが続き、人流の減少や経済活動の停滞が見られ、公共交通への影響は大きなものでした。しかしながら、ワクチン接種の普及や感染対策の徹底を経て、感染症法上の位置付けの見直しとなったことから、人々の生活、社会経済活動は徐々に回復しつつあります。今後は、コロナ禍を経験したことを踏まえ、持続可能な社会の構築を目指す必要があります。

アフターコロナの時代においては、公共交通も新たな価値観やニーズに対応し、安全・安心な利用環境の整備が求められます。具体的には、感染リスクの低減を図るための運行管理や、非接触型サービスの導入、デジタル技術を活用した利便性の向上などが重要となります。

また、社会情勢の変化や AI、IoT といった技術革新により、SDGs や Society 5.0、カーボンニュートラル※v といった持続可能な社会を目指す新たな概念がますます重要になっています。これらは、MaaS や CASE といった次世代の交通システムの発展にも直結し、未来の公共交通の在り方を大きく変える要素です。

本市では、これらの理念を推進し、令和 2（2020）年に香川県内で初めて「SDGs 未来都市」に選定されました。さらに「三豊市デジタルファースト宣言」を行い、関係人口への施策や市民サービス、自治体運営といった分野でデジタル化を推進し、効率化や利便性向上に努めているところです。

本計画では、このような時代背景や本市の他分野における取り組みも踏まえつつ、地域のニーズや実情に応じた本市ならではの地域公共交通の在り方を明らかにします。



※v 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロ（温室効果ガス排出量から森林などによる吸収量を差し引いてゼロ）にし、脱炭素社会の実現をめざす。

6 基本理念

三豊市第2次総合計画に掲げるまちの将来像「One MITOYO ～心つながる豊かさ実感都市～」の実現に向け、本計画では地域公共交通のめざすべき将来像として、以下の基本理念を設定します。

行きたいときに 行きたいところへ 行けるまち

7つの町が合併して誕生した本市は、島しょ部、平野部、山間部といった多様な地域を有し、各地域には公共施設や商業施設等が集まる市民生活の「拠点」が存在します。また、その拠点以外にも、学校や住宅地、商店等が集まる地域のコミュニティ拠点が数多くあり、本市では、そのような地域特性を生かした「多極分散型ネットワーク」のまちづくりを推進しています。

また、人口減少や少子高齢化が急速に進む一方で、人々のライフスタイルの変化などを背景に移動に対するニーズがますます多様化する中、本市の公共交通においては、地域の実情に応じた最適な方法で各拠点やサービスを繋ぎ、利便性と持続可能性を兼ね備えた交通ネットワークを再構築していく必要があります。そのためには、どの地域にどのような移動手段が必要で、どのように運営していくのかなど、市民や事業者、行政をはじめとした皆が一体となって十分な議論を重ね、地域の将来を見据えた交通の在り方を見出していかなければなりません。

ヒトやモノといった地域の資源を最大限活用し、必要に応じて先端技術や新たなモビリティサービスの導入等にも挑戦しつつ、まちづくりと連携した交通環境を整備することで、誰もが豊かに暮らせる「行きたいときに 行きたいところへ 行けるまち」の実現をめざします。



7 基本方針

基本理念「行きたいときに 行きたいところへ 行けるまち」の実現に向け、施策を推進する際の4つの基本方針を定めます。

●基本方針1

繋 - つなぐ ～拠点をつないでスムーズ移動～

公共交通の最も重要な機能は、“場所と場所”を「繋 - つなぐ」ことです。それは“人と場所”、“人と人”を繋ぐことでもあり、地域のにぎわいづくりや経済の活性化にも直結するものです。

本市では、まちづくりと連携し、公共施設や商業施設、病院など市民の行きたい場所が集積した地域の拠点間、あるいはその拠点と地域コミュニティ間を結び、**またラストワンマイルの課題を抱える高齢者等や地域の利便性の向上のため**、新たな交通サービスを取り入れ、持続可能な交通ネットワークの構築を推進します。また、各拠点における公共交通相互の乗り継ぎや待合環境を整備することで、スムーズな移動をめざします。



●基本方針2

利 - つかう ～先端技術でスマート移動～

現代社会のあらゆる分野でAIやIoTといった新たな技術の活用が急速に進む中、本市の公共交通においても、多くの方がより便利でスマートに「利 - つかう」ことができるように、有効な先端技術を積極的に活用し、利便性の向上や効率化を推進します。**自動運転技術の導入の可能性を検証し、データを積み上げることで、未来へ向けて持続可能な公共交通ネットワークを創り上げることをめざします。**また、地域の輸送資源をいま一度見つめ直し、それらを有効に活用することで、より効率的な移動サービスを創出できる可能性もあります。このように、新たな技術と既存の資源を最大限に活用することにより、地域の実情とこれからの社会に対応した適正な移動サービスを確保します。



●基本方針 3

守 - まもる ～人にも環境にもやさしい移動～

高齢者や学生をはじめ自動車を運転することができない人たちの移動を「守 - まもる」ことも公共交通の大きな使命のひとつです。外出機会を確保することで市民の健康増進に繋げ利用者の生活を守ります。さらに、観光客など市外からの来訪者にとっても利用しやすいものとなるよう工夫します。

また、国では 2030 年代半ばまでに新車販売における全乗用車の電動化が打ち出され、脱炭素に向けた動きが大きくなる中、本市でも公共交通の運行にあたっては地球環境を「守 - まもる」ことに配慮し、誰もが安全・安心に利用できる、人にも環境にもやさしい移動をめざします。



●基本方針 4

拓 - ひらく ～地域みんなで創る移動～

持続可能な公共交通を実現するためには、これまでのようにサービスの提供側と享受側といった関係ではなく、この地で暮らす人、働く人、訪れる人など、本市に関わる全ての人が知恵を出し合い協力し、行動し、新たな可能性を切り「拓 - ひらく」ことにも挑戦していかなければなりません。既存の概念にとらわれず、市民の生活に密着した商業施設や医療・介護施設をはじめ、あらゆる主体との連携により今までにない付加価値やサービスの創出を図り、地域のヒトやモノ、資源を効果的に活用する共助の力で、これからの地域社会に必要とされる新たなモビリティサービスの導入に取り組みます。

このように、より多くの人々が公共交通に関わりを持つことでそれぞれの意識醸成を図り、関係者が一体感を持って地域の移動を創ります。



8 地域公共交通ネットワークの概念図

本市がめざす地域公共交通ネットワークの概念図は以下のとおりとし、拠点や施設等の整備に合わせて段階的に整備していきます。また、今後ますます高齢化の進行が見込まれる中、拠点間の交通ネットワークに加え、「ドア to ドア」のサービス等、ラストワンマイル※^{vi}の課題に対応できるような地域内の柔軟な移動環境の整備についても**取り入れることで、地域の未来にとって重要な役割を果たす**交通ネットワークを再構築してゆく必要があります。

本計画に位置付ける移動手段は、次ページの表のとおりとします。

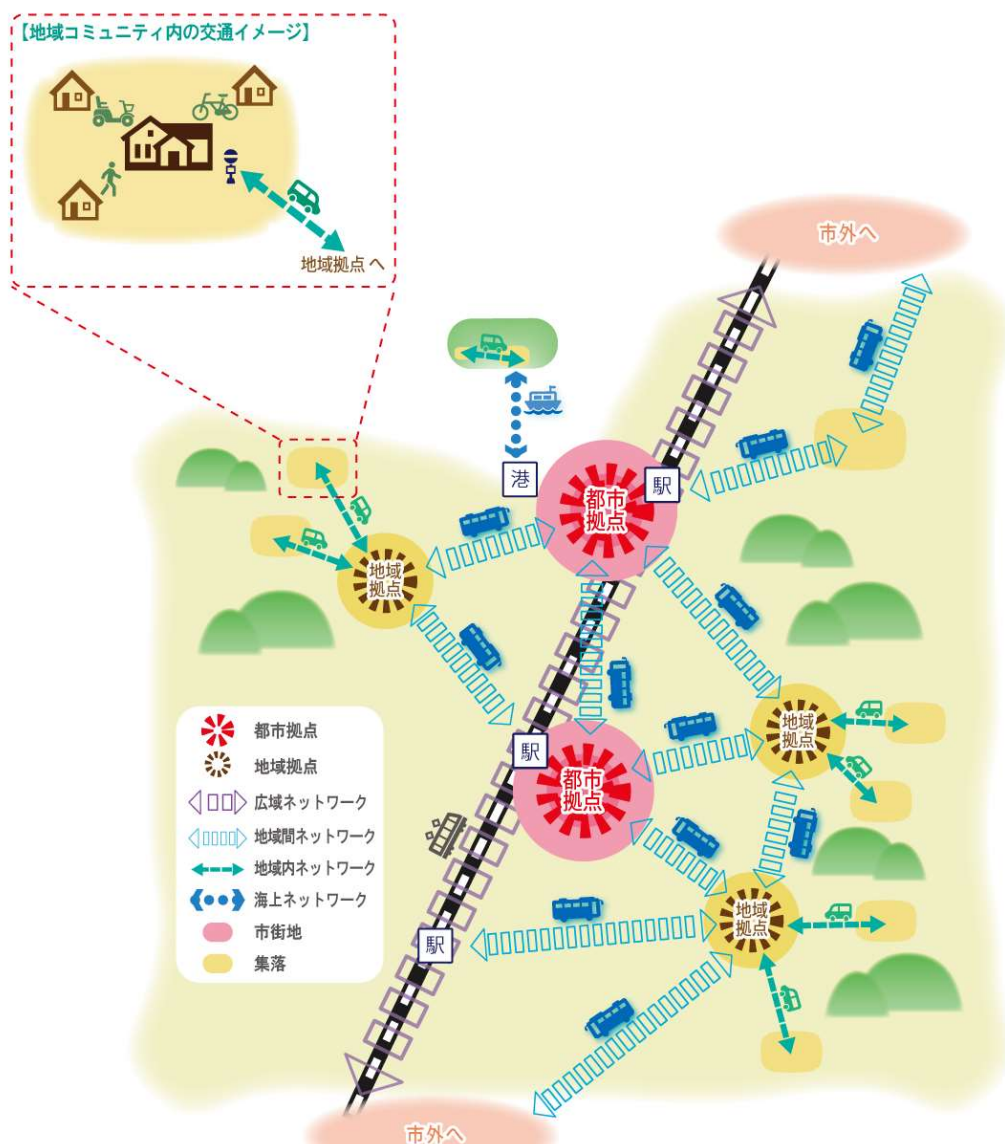


図 地域公共交通ネットワークの概念図

※^{vi} バス停や鉄道駅等の交通拠点から、自宅など最終目的地までの人や物の移動。

表 本計画に位置付ける移動手段

項目	主な機能・役割	交通・移動手段
広域ネットワーク	近隣市町をはじめ広域的に都市間を結ぶ交通ネットワーク	J R 予讃線
		J R 土讃線
		高速バス
		空港リムジンバス
地域間ネットワーク	都市拠点と地域拠点を結ぶ交通ネットワーク	コミュニティバス
		新たな交通手段
		デマンド（乗合）タクシー
その他	市民の生活移動を支える手段	タクシー
		スクールバス
		介護タクシー・福祉タクシー
		汽船
		海上タクシー
		新たな交通手段
		自動運転バス
		デマンド（乗合）タクシー
	主に観光客の移動を支える手段	観光バス
		渡船
		新たな交通手段

9 関係主体の主な役割

本計画を推進するにあたり、主な関係主体の役割は以下のとおりとし、相互の連携により分野横断的な取り組みを展開します。

市 民

○地域公共交通の積極利用

安全や環境に対する意識を高め、個人や団体活動等において公共交通を積極的に利用する。

○市民活動の実施

公共交通の利用促進や利用環境の改善活動など、自ら交通を守るための取り組みを推進する。

○地域の共助による地域内交通の検討

地域の実情に応じ、コミュニティ内における地域協力型の移動サービスの実施を検討する。

など

事業者

○交通環境や移動サービスの向上

交通事業者は本市の交通インフラを担う主役として、地域社会の実情に応じた移動サービスに取り組み、利用者の満足度向上に努める。

○公共交通の利用促進と地域経済の活性化

商業施設等との連携により、公共交通の利用促進と地域経済活性化の相乗効果を図る。

○次世代モビリティサービスの推進

より利便性の高い移動サービスや新たなビジネスモデルの構築をめざし MaaS や CASE の推進に努める。

など

行 政

○多極分散型の公共交通ネットワークの構築

まちづくりとの一体感を高め、分野横断的な施策により持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を推進する。

○公共交通の維持・活性化

公共交通の維持・活性化を図り、地域や事業者に対し財政面や先端技術導入などの支援を行う。

○連携した取り組みのコーディネート

多様な主体がスムーズに連携を図るためのパイプ役として合意形成や調整、コーディネートを行う。

など

三豊市地域公共交通計画 基本計画

1 施策の考え方

地域社会においては、医療や環境など分野毎に様々な課題を抱えていますが、それらの課題には複数の分野が関係していることが多く、分野横断的に解決策を検討する必要があります。それは交通分野においても同様です。また、人が移動する際には、それぞれの「目的」や「目的地」があることから、交通は、多様な目的を達成するための「手段」として位置付けることができ、市民の日常生活における幅広い分野に密接に関係した非常に重要な存在であると言えます。

本市では、4つの基本方針を柱とし、基本理念の実現に向け、ひいてはSDGsの達成に向け、公共交通が各分野とどのように関わり、地域社会の課題解決や利便性の向上にどのように貢献できるかといった視点を踏まえながら、施策の方向性と具体的な事業を検討します。



2 施策の方向性と事業

本計画において推進する施策の方向性と事業は以下のとおりとします。



図 施策の方向性と事業

基本方針１ 繋 - つなぐ ～拠点をつないでスムーズ移動～

現状と課題

7町の対等合併により誕生した本市には、いわゆる中心市街地が存在せず、旧町単位の各拠点を地域の中心地とした「多極分散型ネットワーク」のまちづくりを推進しています。一方で、高齢者や学生等、自家用車を運転できない人たちの移動を支えるためには、鉄道、コミュニティバス、汽船、タクシーといった公共交通がしっかりと繋がり、地域の拠点を結ぶことで利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していかなければなりません。さらに、交通結節点の機能強化を図るなど、公共交通を乗り継いだ場合にもスムーズに目的地まで移動できる環境を整備する必要があります。

1-1 地域の拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成

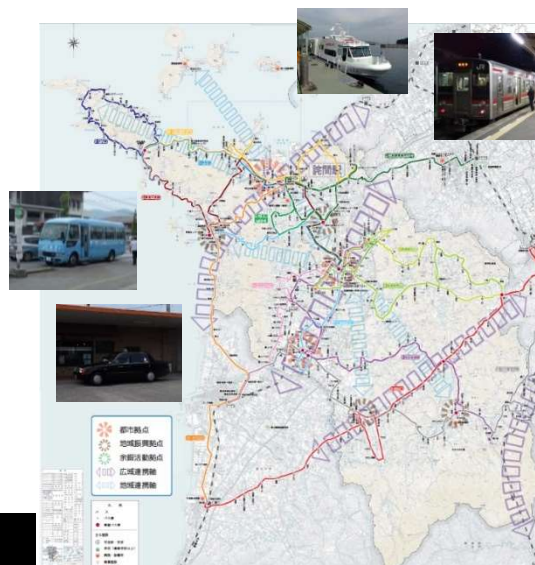
①公共交通ネットワークの維持・確保

【事業概要】

- 本市が取り組む「多極分散型ネットワーク」のまちづくりとの連携を図り、鉄道、コミュニティバス、汽船、タクシーといった公共交通が地域の拠点を繋ぎ、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築します。
- 交通事業者は運行本数や輸送人数等、運行水準の維持・確保に努めるとともにサービスレベルの向上を図ります。
- 人口構造の変化によるドライバー不足等に対応する自動運転技術の導入の検討などを含めて、持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

【実施主体】

事業者（交通）、三豊市



公共交通ネットワーク図

②コミュニティバスの運行ルートやダイヤの見直し

【事業概要】

- 主要施設の移転、新設、利用状況等に合わせて、コミュニティバスの運行ルートやバス停位置、ダイヤ等を適宜見直し、地域の実態に応じた路線の再編を行います。
- コミュニティバスと他の公共交通、あるいはコミュニティバス相互の乗り継ぎに一層配慮したダイヤ設定に努め、よりスムーズな移動環境を整備します。

【実施主体】

事業者（交通）、三豊市



市立みとよ市民病院



コミュニティバス（5 路線）や観光バスが発着する詫間駅

1-2 交通結節点^{vii}の機能強化

③交通結節点の機能向上

【事業概要】

- 老朽化した駅舎等の改修を検討し、公共交通を利用しやすい環境の改善をめざします。
- 鉄道駅や乗継バス停、港等、公共交通の利用環境を改善します。
- 交通結節点における駐車場・駐輪場といった付帯施設の充実を図り、公共交通が利用しやすい環境を整備します。

【実施主体】

事業者（交通）、三豊市



^{vii} 交通結節点：公共交通相互や自家用車・自転車等と公共交通等の乗り継ぎをする地点。
本市の場合、鉄道駅、港、乗継バス停を指す。

④交通結節点における情報提供の充実

【事業概要】

- 交通結節点となる鉄道駅や公共施設等には、鉄道やコミュニティバス、汽船等の時刻表や路線図を掲示し、公共交通が利用しやすい環境を整備します。
- 鉄道駅では、バスやタクシー等の二次交通の案内を充実します。

【実施主体】

事業者（交通）、三豊市



■成果指標（目標値）

指標	現況値 (2024 年度)	目標値 (2030 年度)
コミュニティバス利用者数	232 千人	285 千人
鉄道駅乗車人員（総数）	688 千人	779 千人
離島航路旅客運送人員	69 千人	87 千人

基本方針２ 利 - つかう ～先端技術でスマート移動～

現状と課題

社会のあらゆる分野でデジタル化が急速に進む中、公共交通分野においてはスマートフォン等を使った経路検索が主流となりつつあり、決済方法についてもキャッシュレス化が進められています。このような中、本市の公共交通においてもデジタル化を推進し、現代社会の実情に応じた環境を整備することで利便性の向上を図ることが求められています。

また、高齢化の進行や個人のライフスタイルの変化に伴い、移動に関するニーズが益々多様化する中、既存の交通資源だけに頼るのではなく、各地域の実情に応じた新たなモビリティサービスの導入についても検討していかなければなりません。

2-1 デジタル化の推進による利便性の向上

⑤インターネット等を活用したコミュニティバス情報の提供・管理

【事業概要】

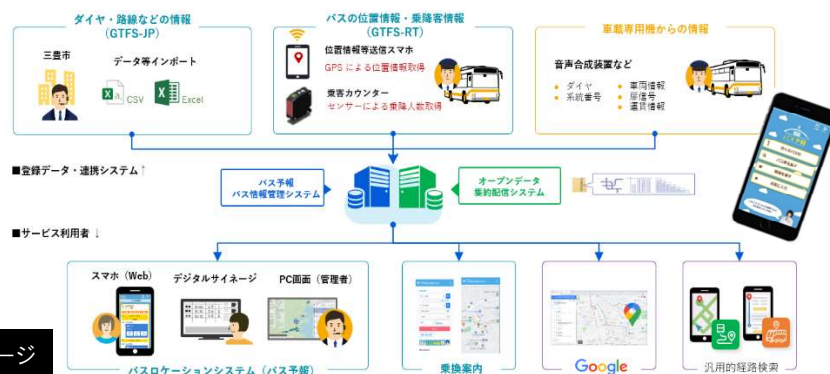
○国においてバス情報拡充のために整備を推進している「標準的なバス情報フォーマット」(GTFS-JP, GTFS-RT)^{viii}について、本市においても整備し、オープンデータ化することで利用者の利便性を向上します。

○バスロケーションシステムを導入し、利用者がコミュニティバスの運行状況をリアルタイムでスマートフォンやパソコン、デジタルサイネージで確認できるようにするとともに、経路検索システム等も併せて整備します。

【実施主体】

事業者（交通）、
三豊市

バス情報デジタル化のイメージ



^{viii} GTFS : General Transit Feed Specification の略。電車・バス等、各公共交通機関の時刻表や停留所位置情報等のデータ形式を共通化し、経路検索サイト等で容易に活用・反映できるようにするもの。GTFS-JP (静的データ) は、停留所、路線、時刻表等の情報、GTFS-RT (動的データ) は、車両位置、遅延、到着予測等の情報を示す。

⑥キャッシュレス決済の推進

【事業概要】

- 各公共交通機関の運賃支払いについて、本市独自の地域決済サービス「MitoPay」や、利用者にとって利便性の高い各種キャッシュレス決済の導入を推進します。
- コミュニティバス利用者の利便性向上のため、定期券の導入について検討します。

【実施主体】

事業者（交通）、三豊市



ICカード乗車券対応の改札（詫間駅）



各種キャッシュレス決済に対応したタクシー



コミュニティバスの運賃箱（現金・回数券のみ）



汽船の券売機（現金のみ）

2-2 地域社会の実情に応じた移動環境の整備

⑦効率的で利便性の高いモビリティサービスの導入

【事業概要】

○利用者の利便性向上や運行の効率性を踏まえ、コミュニティバスの利用者が少ない地域や路線が通っていない地域においては、公共交通ネットワークのバランスを考慮しつつ、コミュニティバス路線の再編及びデマンド型交通等地域の実情に応じた新たなモビリティサービスの導入を検討します。

○粟島では、島内移動手段の確保を図るため 2023 年度からグリーンスローモビリティ^{ix}を本格運行へと、持続可能な移動手段をめざします。

【実施主体】

市民、事業者（交通）、三豊市



■成果指標（目標値）

指標	現況値 (2024 年度)	目標値 (2025 年度)
コミュニティバスへの公的資金投入額 (市民 1 人あたり)	2,768 円	2,000 円
コミュニティバスの収支率	11%	15%
コミュニティバスのホームページアクセス 件数 (1 ヶ月あたり)	7,884 件	10,000 件

^{ix} 時速 20km/h 未満で公道を走行する 4 人乗り以上の電動車両。

基本方針3 守 - まもる ～人にも環境にもやさしい移動～

現状と課題

自家用車による移動が主流である本市においても、高齢者や学生をはじめ自動車を運転できない人の多くは公共交通を利用しており、そういった市民の移動手段を確保し、守るための取組みにも継続して取り組んでいかなければなりません。また、父母ヶ浜等を中心に増加傾向にある観光客に対しても情報提供の方法を工夫するなど、公共交通を利用しやすい環境を整備する必要があります。

更に、持続可能な社会の実現のためには、環境に配慮した公共交通の運行に取り組むことで地球環境への負荷軽減を図ることも重要なポイントです。

3-1 誰もが安心して利用できる移動手段の確保

⑧高齢者が外出しやすい環境整備

【事業概要】

- 「福祉タクシー・高齢者運転免許証自主返納支援事業」を継続し、タクシー利用券（コミュニティバス回数券に交換可）を交付することで運転免許証を持っていない高齢者の移動を支援します。
- 高齢者を対象とした行事等でコミュニティバスの乗り方教室を実施することで、コミュニティバスの利用促進を図ります。
- 地方の交通課題である「ファーストワンマイル・ラストワンマイル」の課題解決に向けて、高齢者等にとって利用しやすい乗合タクシーなどの実証運行を行い、本格運行への導入を検討して、地域のニーズに沿った移動手段の構築をめざします。

【実施主体】

事業者（交通）、三豊市

福祉タクシー・高齢者運転免許証自主返納支援事業のお知らせ

更新日：2021年04月09日

三豊市では高齢者の交通手段の確保と経済的負担の軽減および交通事故の減少を目的として福祉タクシー利用券を交付します。

対象者

三豊市在住の65歳以上（毎年4月1日現在）の方で運転免許証（原付含む）を所有していないまたは返納した方が対象者になります。

事業の内容

- ・タクシー利用券8,000円分（500円券16枚）を交付します。市内の指定したタクシー業者で利用することができます。（タクシー利用券対象者本人が乗車する場合に限り利用できます。）
- ・福祉タクシー利用券2枚（1,000円分）とコミュニティバス回数券を交換することで、バスにも利用できます。

申請手続

- ・対象者がタクシー利用券交付を希望する方は、福祉課または支所にて登録手続を行ってください。
- ・登録手続が完了した方には、後日交付申請書を送付します。
- ・登録申請は随時受付します。運転免許証を返納する予定の方は、返納後に登録申請手続きしてください。

福祉タクシー利用券交付の案内（市HP）



高齢者大学（公民館主催）での
コミュニティバス乗り方教室

⑨通学しやすいコミュニティバスの運行

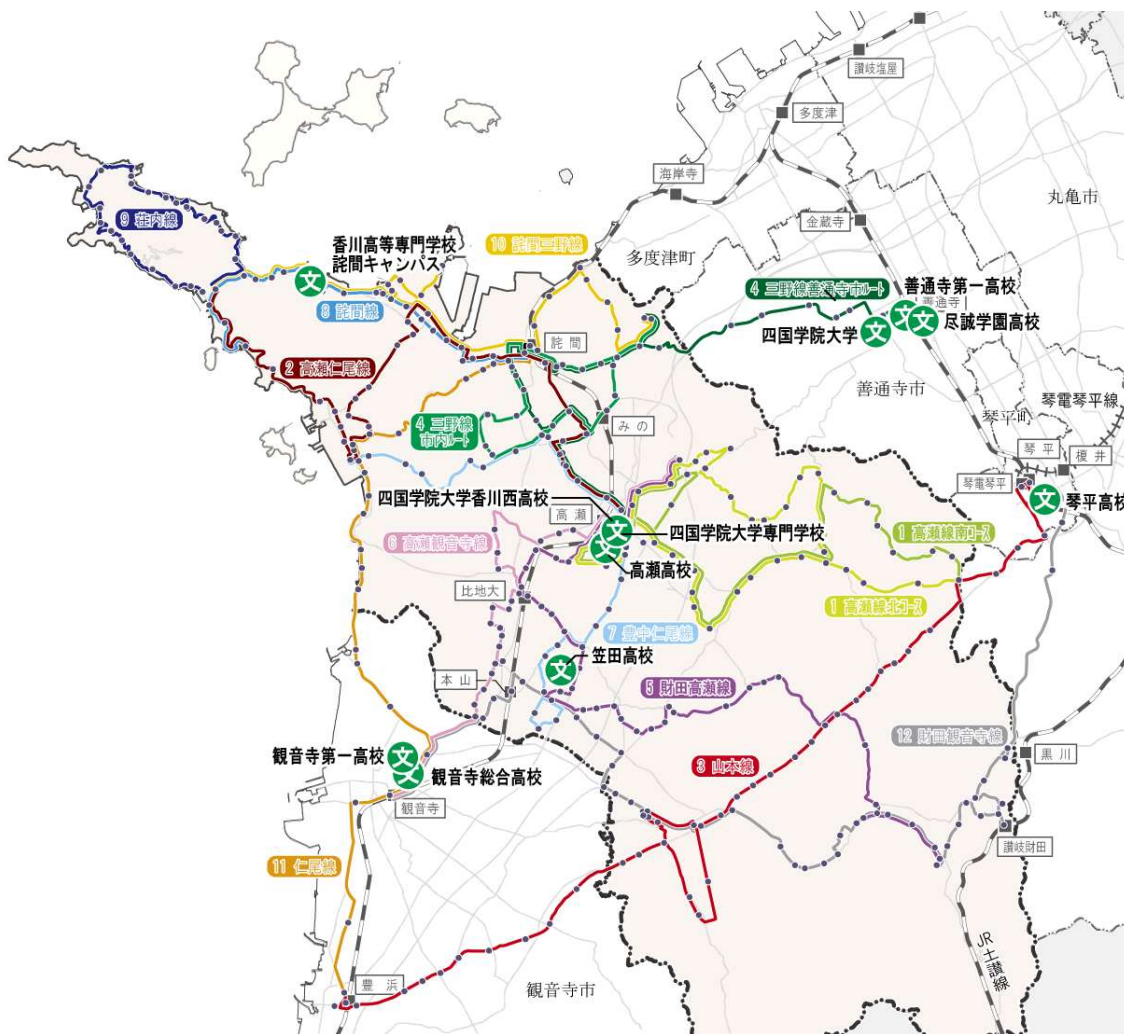
【事業概要】

○市内外の高校等へのアクセスがしやすい運行ルートやダイヤの設定に努め、通学の利便性向上に努めます。

○利便性の向上やキャッシュレス化の観点から、通学定期券の導入を検討します。(再掲)

【実施主体】

三豊市



市内及び近隣市町の高校等の位置図

⑩誰もが安心して利用できる公共交通環境の整備

【事業概要】

- 公共交通の路線等と主要施設等の位置関係を分かりやすくするため、公共交通ネットワークの全体像を示した公共交通マップを作成します。
- 利用者の多いバス停を中心に、屋根やベンチの設置等、**地域との連携を模索し**、コミュニティバスの待合環境を改善します。
- 駅舎、待合所等の施設や、各種車両のバリアフリー化を推進します。
- 公共交通における新型コロナウイルス等の感染症対策を徹底し、安心して利用できる環境を整えます。
- 誰もが気持ちよくコミュニティバスを利用できるように、乗務員に対し安全運転や接遇・マナー等の研修を実施します。また、乗務員のマニュアルを作成する等サービスの平準化を図ります。

【実施主体】

事業者（交通・施設）、三豊市



3-2 観光客も利用しやすい公共交通の整備

⑪観光客目線による公共交通環境の整備

【事業概要】

○父母ヶ浜のように多くの観光客が集う観光スポットでは、バスロータリーやタクシー乗り場を整備し、屋根やベンチ等の設置も含め公共交通の利便性向上を図ります。

○観光スポットへのアクセス等、観光情報と合わせて公共交通に関する情報を発信することで、公共交通の利用を促進するとともに渋滞緩和を図ります。

○市内においてゲストハウス等が増加傾向にあることから、それらの宿泊施設で公共交通に関する情報を提供するなど、観光客の移動を支援します。

○近年、海外からの来訪者も多いため、インバウンドに対応した多言語による情報提供に取り組めます。

【实施主体】

事業者（交通・施設）、三豊市



観光客で賑わう父母ヶ浜



英語併記のバス停の案内表示

3-3 公共交通のグリーン化の推進

⑫環境に配慮した公共交通の運行

【事業概要】

- 持続可能な社会の実現をめざし、公共交通においても環境に優しい車両の導入を推進します。
- バスやタクシー等のエコドライブを実践し、環境への負荷軽減を図ります。

【実施主体】

事業者（交通）、三豊市



■成果指標（目標値）

指標		現況値 (2024 年度)	目標値 (2030 年度)
コミュニティバスの乗り方教室開催回数		1 回	3 回
運転免許証自主返納者数		308 人	660 人
主要施設最寄りバス停の乗降者数	商業施設	4,554 人	5,000 人
	病院	1,226 人	1,700 人
	高校・高専	5,999 人	7,700 人
	温浴施設	507 人	600 人
	観光地	763 人	1,000 人

基本方針4 拓 - ひらく ～地域みんなで創る移動～

現状と課題

移動に関するニーズが益々多様化し、公共交通利用者が減少傾向にある中、交通事業者や行政による取組みだけで地域の公共交通を維持し、網羅的な移動サービスを提供することは難しくなっています。

地域社会の変化に対応した持続可能な地域公共交通を実現するためには、市民や民間事業者、医療機関など、関係者が一体となって知恵を出し合い、地域に必要な取組みに対してそれぞれの立場でできることを実施し、協働していかなければなりません。その過程では、公共交通を維持するための収入の確保、市民等の公共交通に対する意識醸成はもちろん、MaaSのような新しい概念も取り入れながら、これからの地域社会に求められる移動サービスのあり方を見出していく必要があります。

4-1 関係施設等との連携による公共交通の利用促進と収支の改善

⑬施設等における公共交通利用環境の改善とサービス拡充

【事業概要】

- 病院や商業施設等と連携し、コミュニティバスが乗り入れる施設を増やすことで利便性の向上を図ります。
- バス停のある施設と連携し、ベンチの設置等、バスの待合環境を改善します。
- 商業施設等と連携し、優待券等の企画により公共交通の利用促進に取り組みます。

【実施主体】

事業者（施設）、三豊市



⑭コミュニティバスの運賃以外の収入の確保

【事業概要】

- バス車内、時刻表へ企業等の広告掲出を継続し、広告収入を確保します。
- 企業等の既存施設や移転、新設した施設について、必要に応じて施設名等をバス停名称にすることで利便性の向上と広告料収入の増加をめざします。
- 新規導入を予定しているデジタルサイネージにおいても広告を掲出し、新たな収入源の確保を図ります。

【実施主体】

事業者（施設）、三豊市

三豊市コミュニティバス・車内広告の募集について

更新日：2021年04月01日

三豊市ではコミュニティバスの車内広告を募集しています。
コミュニティバスは通学や通院、買い物など多くの皆さまにご利用いただいております。地域に密着した宣伝広告が期待できます。ご希望される方は、申請書に必要事項を記入し、政策部交通政策課までお申込みください。

規格
縦36、4センチ×横51、5センチ（B3サイズ）以内
料金
バス1台につき1ヶ月 1枚あたり2,000円
備考
広告物は広告主の負担で作成していただきます。 広告の内容が不適切なものについては、掲載しない場合があります。

コミュニティバス車内広告の募集（市 HP）



4-2 市民の公共交通に対する意識醸成

⑮モビリティ・マネジメント^xの実施

【事業概要】

- 公共交通に対する認知度や利用意識の向上を図るため、公民館や自治会、学校等と連携し、コミュニティバスの乗り方教室を開催します。
- 「広報みとよ」や市ホームページ等を活用してコミュニティバス等に関する情報を発信し、市民の公共交通に対する意識醸成を図ります。
- 警察等が実施する交通安全教室と連携して公共交通に関する情報発信をすることで、バス等の公共交通に対する自家用車のマナー向上をめざします。

【実施主体】

市民、事業者（交通）、三豊市



コミュニティバス乗り方教室



広報紙による情報発信

^x モビリティ・マネジメント：1人ひとりの移動が、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等、社会的にも個人的にも望ましい方向に変容することを促す取り組み。

4-3 分野横断的な連携による持続可能な公共交通システムの構築

⑩既存の輸送資源の有効活用

【事業概要】

○コミュニティバス、タクシー等の既存の輸送資源について、車両の有効活用や貨客混載等の新たな可能性を模索し、人や物の効率的な輸送をめざします。

【実施主体】

事業者（交通）、三豊市

⑪将来を見据えた公共交通システムの構築

【事業概要】

○今後、人口減少や高齢化が一層進むことを見据え、ラストワンマイル^{xi}の課題にも対応した地域住民の共助によるコミュニティ交通等、今後の地域社会に必要な新たなモビリティサービスの導入を検討します。

○MaaS の概念を取り入れながら、市民や観光客の移動ニーズに対して、移動サービスを最適に組み合わせ、医療や介護、観光等、交通以外のサービスと連携したシステム構築を検討し、移動の利便性向上や地域課題の解決をめざします。

【実施主体】

市民、事業者（交通）、三豊市

■成果指標（目標値）

指標	現況値 (2024 年度)	目標値 (2030 年度)
市民 1 人が 1 年間にコミュニティバスを利用する回数	4.0 回	4.5 回
コミュニティバスが乗り入れている施設数	24 施設	29 施設

^{xi} 交通結節点から最終目的地（主に自宅）までの人やモノの移動。

30

基本方針	施策の方向性	事業	市民	事業者	行政	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
基本方針 1 繋 - つなぐ ～拠点をつないで スムーズ移動～	1-1 地域の拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成	①公共交通ネットワークの維持・確保		○ (交通)	○	継続実施				
		②コミュニティバスの運行ルートやダイヤの見直し		○ (交通)	○	順次実施				
	1-2 交通結節点の機能強化	③交通結節点の機能向上		○ (交通)	○	順次実施				
		④交通結節点における情報提供の充実		○ (交通)	○	継続実施				
基本方針 2 利 - つかう ～先端技術で スマート移動～	2-1 デジタル化の推進による利便性の向上	⑤インターネット等を活用したコミュニティバス情報の提供・管理		○ (交通)	○	継続実施				
		⑥キャッシュレス決済の推進		○ (交通)	○	検討				
	2-2 地域社会の実情に応じた移動環境の整備	⑦効率的で利便性の高いモビリティサービスの導入	○	○ (交通)	○	継続実施				
基本方針 3 守 - まもる ～人にも環境にも やさしい移動～	3-1 誰もが安心して利用できる移動手段の確保	⑧高齢者が外出しやすい環境整備		○ (交通)	○	継続実施				
		⑨通学しやすいコミュニティバスの運行			○	継続実施				
		⑩誰もが安心して利用できる公共交通環境の整備		○ (交通・施設)	○	順次実施				
	3-2 観光客も利用しやすい公共交通の整備	⑪観光客目線による公共交通環境の整備		○ (交通・施設)	○	順次実施				
	3-3 公共交通のグリーン化の推進	⑫環境に配慮した公共交通の運行		○ (交通)	○	継続実施				
基本方針 4 拓 - ひらく ～地域みんなで創 る移動～	4-1 関係施設等との連携による公共交通の利用促進と収支の改善	⑬施設等における公共交通利用環境の改善とサービス拡充		○ (施設)	○	継続実施				
		⑭コミュニティバスの運賃以外の収入の確保		○ (施設)	○	継続実施				
	4-2 市民の公共交通に対する意識醸成	⑮モビリティ・マネジメントの実施	○	○ (交通)	○	継続実施				
	4-3 分野横断的な連携による持続可能な公共交通システムの構築	⑯既存の輸送資源の有効活用		○ (交通)	○	検討				
		⑰将来を見据えた公共交通システムの構築とラストワンマイルへの対応	○	○ (交通)	○	実証運行	実証運行	実証運行	実施	

4 計画の達成状況の評価

本計画で掲げた事業を着実に実行するため、各事業の進捗状況や実施結果及び、基本方針毎に設定している成果指標（目標値）の達成状況などについて、毎年度、三豊市地域公共交通活性化協議会において下図の「PDCAサイクル」の考え方に基づくモニタリング・評価を実施し、必要に応じて事業内容の見直しや改善を検討します。



図 PDCAサイクル

計画期間の最終年度となる令和12（2030）年度は、計画期間全体を通じた各事業の評価・検証を行い、新たに生じた課題等について整理するとともに、アンケート調査等を実施することで市民や公共交通利用者の意見を収集し、次期計画を策定します。

・成果指標（目標値）一覧

基本方針毎の成果指標（目標値）については、基本的に新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受ける前（2019年度）の水準をめざし、設定します。また、第1期計画期間中に目標値を達成した項目に関しては、新たな目標値を設定します。

基本方針	指標		現況値 (2024年度)	目標値 (2030年度)	指標の詳細
基本方針1 繋 - つなぐ ～拠点をつないで スムーズ移動～	コミュニティバス利用者数		232千人	285千人	コミュニティバス全路線の年間利用者数
	鉄道駅乗車人員（総数）		688千人	779千人	「詫間」「みの」「高瀬」「比地大」「本山」「讃岐財田」の年間乗車人員
	離島航路旅客運送人員		69千人	87千人	栗島汽船の年間運送人員
基本方針2 利 - つかう ～先端技術で スマート移動～	コミュニティバスへの公的資金投入額（市民1人あたり）		2,768円	2,000円	コミュニティバスの収支差（支出－収入）／人口
	コミュニティバスの収支率		11.0%	15.0%	コミュニティバスの収入／支出＊100
	コミュニティバスのホームページアクセス件数（1カ月あたり）		7,884件	10,000件	市HP内コミュニティバスページへのアクセス数
基本方針3 守 - まもる ～人にも環境にも やさしい移動～	コミュニティバスの乗り方教室開催回数		1回	3回	コミュニティバスの乗り方教室の年間開催回数
	運転免許証自主返納者数		308人	660人	運転免許証自主返納者数（三豊警察署受付分）
	主要施設最寄りバス停の乗降者数 （基準:6月）	商業施設	4,554人	5,000人	対象バス停 「ゆめタウン」「ピカソ詫間店」「マルナカ山本店」
		病院	1,226人	1,700人	対象バス停 「三豊総合病院」「永康病院」「西香川病院」「四国こどもととなの医療センター前」
		高校・高専	5,999人	7,700人	対象バス停 「香川高専前」「西香田」「加茂」「新町」「笠田高校口」「竹田西」「観音寺第一高校口」「観音寺総合高校前」
		温浴施設	507人	600人	対象バス停 「ふれあいパークみの」「たかせ天然温泉」「環の湯」
		観光地	763人	1,000人	対象バス停 「父母ヶ浜」「物産館」
基本方針4 拓 - ひらく ～地域みんなで 創る移動～	市民1人が1年間にコミュニティバスを利用する回数		4.0回	4.5回	コミュニティバス利用者数／人口
	コミュニティバスが乗り入れている施設数		24施設	29施設	施設・店舗等の敷地内にバス停を設置している施設数