

第 2 期三豊市地域公共交通計画

資料編

三豊市地域公共交通計画 資料編

目 次

1. 三豊市の地域概況の整理	1
1.1 本市の概況整理	1
1.2 上位・関連計画の整理	7
2. 公共交通の現状と利用実態の整理	12
2.1 公共交通網の現況把握	12
2.2 コミュニティバス運行事業者アンケート結果	30
2.3 市民の意見等の現況把握	31
3. 成果指標（目標値）一覧	52
4. 三豊市地域公共交通活性化協議会	53
5.1 委員名簿	53
5.2 設置根拠	54
5.3 会議等の開催状況	56

1. 三豊市の地域概況の整理

1.1 本市の概況整理

(1) 位置

本市は、香川県の西部に位置し、北は瀬戸内海、南は徳島県に面しています。また、西は観音寺市、東は多度津町、善通寺市、琴平町、まんのう町に隣接し、東京から飛行機・バスで約2時間半、大阪から新幹線・特急により2時間半でアクセスすることができます。

主な道路として、市の中部に高松自動車道、国道11号、南には国道32号、377号が整備されています。高松自動車道については、さぬき豊中インターチェンジ、三豊鳥坂ーフインターチェンジを有しています。

鉄道は、市の北部から中部にJR予讃線、南部にはJR土讃線が通っています。高瀬駅、詫間駅には、特急電車が停車するほか、予讃線と土讃線の分岐点である多度津駅にもアクセスしやすい環境にあります。

また、海上交通の拠点として、国際貿易港である詫間港とマリレジャーが盛んな仁尾港の2つの地方港湾（県管理）を有しています。



図 三豊市の位置

(2) 主な施設立地状況

本市は7町が合併した経緯から、島しょ部を含むそれぞれの地域に公共施設や学校、病院等が点在しています。

[各地域における主な公共施設等]

高瀬町…三豊市役所本庁舎、四国学院大学香川西高校、高瀬高校、西香川病院、たかせ天然温泉など

山本町…山本庁舎、三豊市社会福祉協議会など

三野町…市民センター三野、ふれあいパークみのなど

豊中町…豊中庁舎、笠田高校、ゆめタウン三豊など

詫間町…市民センター詫間、地域交流館荘内、栗島出張所、マリンウェーブ、みとよ市民病院など

仁尾町…市民センター仁尾、父母ヶ浜など

財田町…財田庁舎、財田診療所、たからだの里など



図 主な施設立地状況

(3) 人口・世帯数

本市の人口は減少傾向にあり、令和2(2020)年には61,857人となっていますが、令和27(2045)年には43,721人まで減少すると予測されています。

高齢化率は上昇が続き、令和2(2020)年には36.6%となっており、地域別にみても、すべての地域で30%を超えている状況にあります。特に、詫間地区、仁尾地区、財田地区といった北部地域と南部地域における人口減少や高齢化の進行が顕著です。

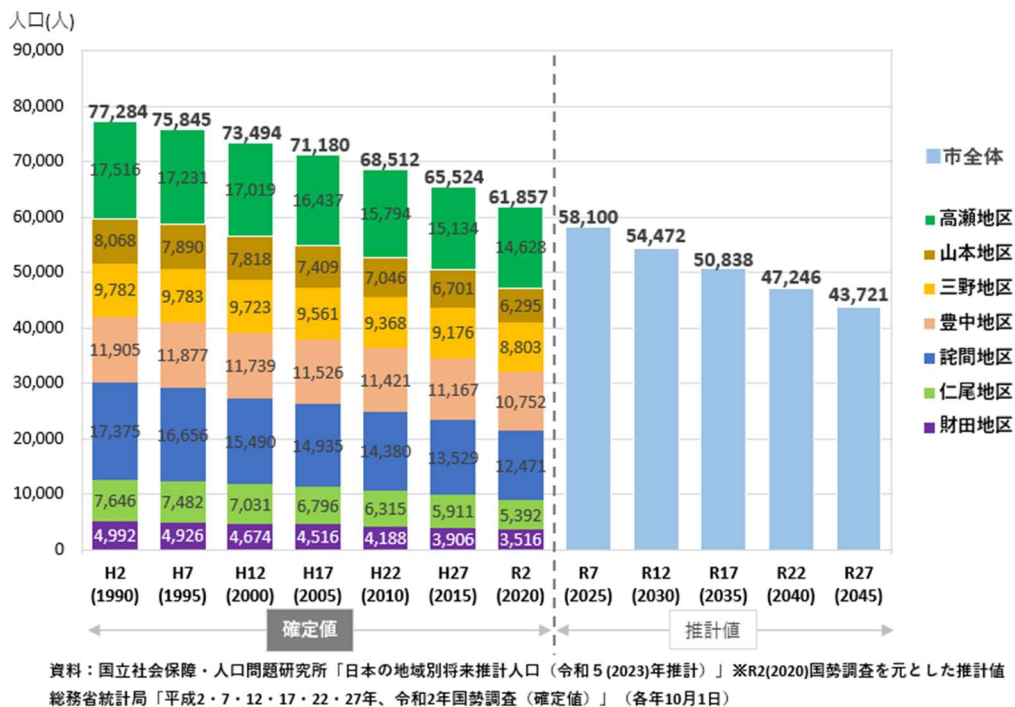


図 地域別人口の年別推移（実績値と将来値）

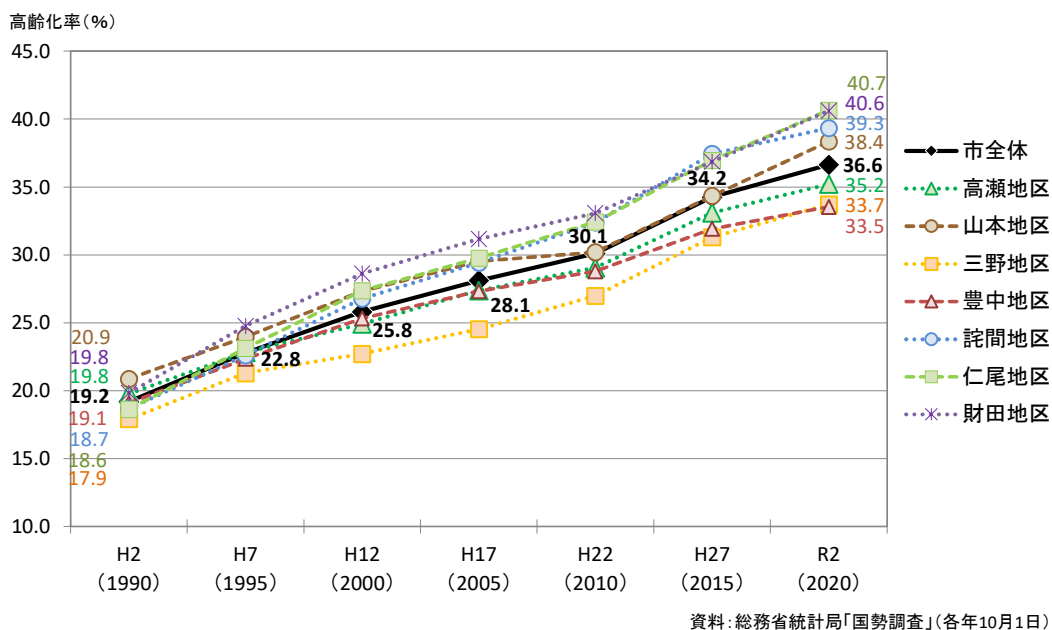


図 地域別高齢化率の推移

(4) 観光動向

本市には、海外からも注目を集めている父母ヶ浜や紫雲出山をはじめ、粟島、志々島といった島しょ部にも多くの観光客が訪れています。他にも四国八十八ヶ所霊場や道の駅、温泉施設といった様々な観光資源を有し、令和元年度まで観光客数は増加傾向にありました。コロナ禍の影響により一旦減少に転じましたが、近年は回復傾向にあります。中でも、父母ヶ浜の観光客数の増加は顕著であり、市全体の増加数の大部分を占めています。

また、周辺地域には金刀比羅宮や総本山善通寺、銭形砂絵、高屋神社といった観光地があります。

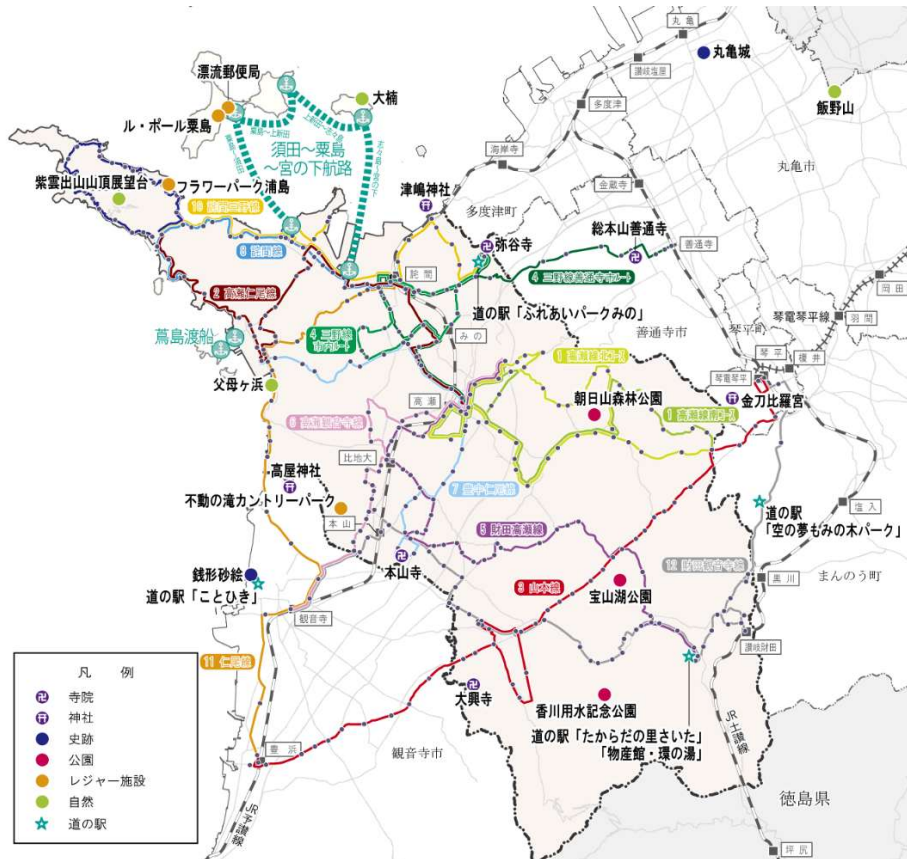


図 主な観光資源



図 観光入込客数の年度別推移

(5) 交通事故発生状況

市内の交通事故発生件数は、令和4（2022）年までは減少傾向にありましたが、近年は増加傾向となっています。高齢ドライバーの事故件数は、近年20～50件で推移し、令和6（2024）年の高齢ドライバー事故割合は総数の3割強を占めています。

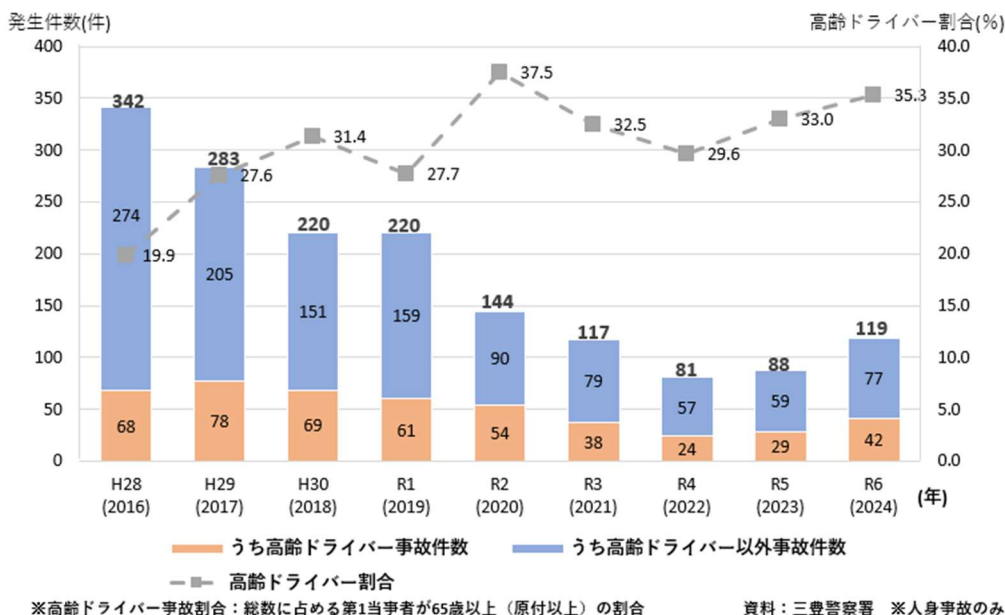


図 高齢ドライバーが関わる交通事故発生割合の推移

(6) 自動車及び運転免許の保有状況

①自動車保有状況

令和5（2023）年の自動車保有台数は41千台で、横ばい傾向にあります。また、1世帯当たりの自動車保有台数は約1.8台と各世帯に1台以上は保有している状況にあります。

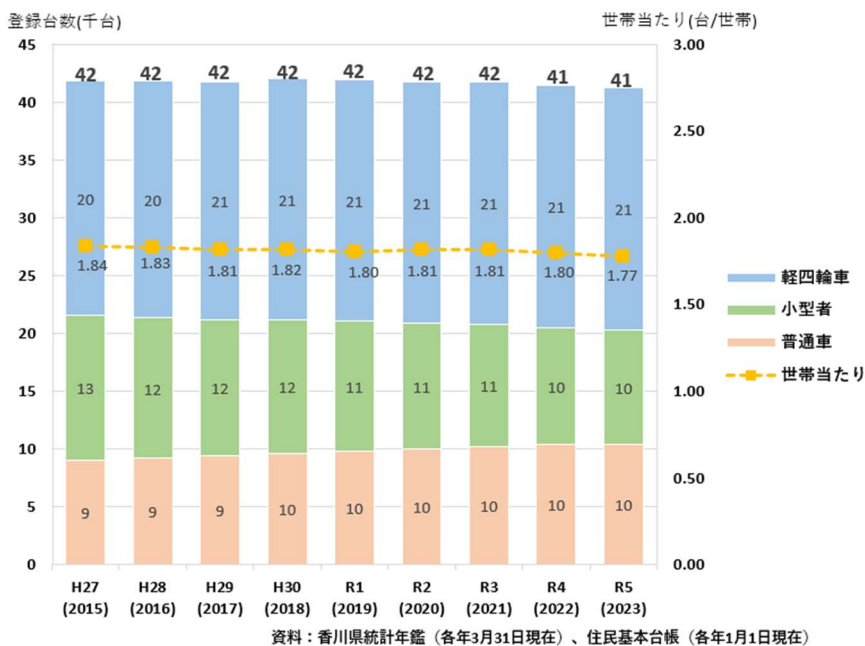


図 自動車（乗用）登録台数の年別推移

②運転免許保有状況

自動車運転免許保有者数は減少傾向にあり、令和6（2024）年は43,800人となっています。うち、60歳以上の保有者数の割合は年々増加傾向にあり、令和6（2024）年には、45.2%となっています。

運転免許自主返納者数は令和元（2019）年を境に減少傾向にあり、令和6（2024）年には、312人が返納しています。

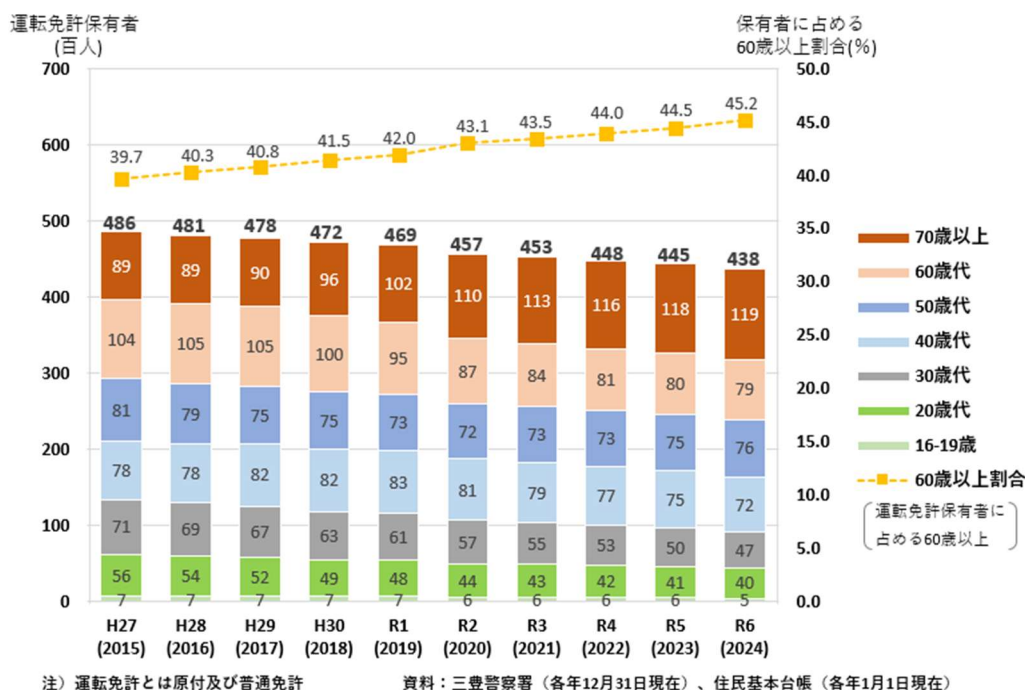


図 自動車運転免許保有者数の年別推移

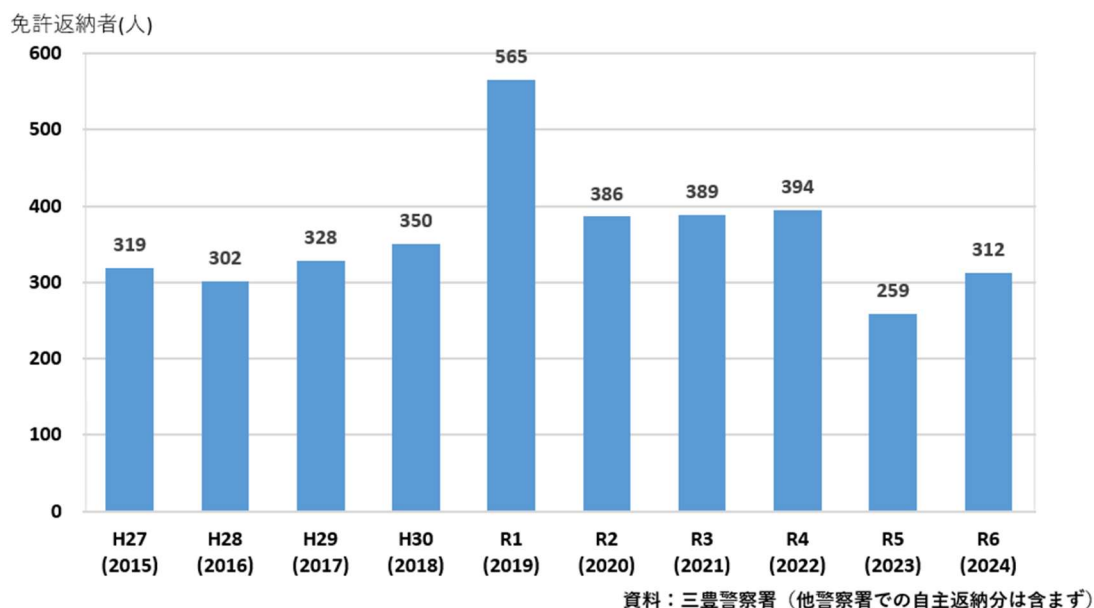


図 運転免許自主返納者数の年別推移

1.2 上位・関連計画の整理

(1) 三豊市第2次総合計画（平成30（2018）年12月）

計画期間	令和元（2019）年度～令和10（2028）年度
将来像	One MITOYO ～ 心つながる豊かさ実感都市 ～

本市の最上位計画である「三豊市第2次総合計画後期基本計画」では、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進め、その将来像を達成するために、「基本目標④【暮らし】人と自然が守られる定住のまち」において、「交通の利便性向上（コミュニティバスの適正運行、誰もが安心して利用できる移動手段の確保）」、「離島地域の振興（離島航路の確保）」、「バリアフリー化の推進（移動の連続性の確保、公共施設等のバリアフリー化）」の施策を掲げています。

<基本目標>

基本目標④ 【暮らし】人と自然が守られる定住のまち

◆政策2 生活

施策2 交通の利便性向上

まちづくり目標

市民の日常生活における移動手段の確保や利便性の向上により、人が地域内外を自由に行き来できるまちをつくれます。

具体的な取り組み

1. コミュニティバスの適正運行

コミュニティバスと他の公共交通、またコミュニティバス相互の乗り継ぎに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。また、主要施設の移転や新設、利用状況や住民ニーズを踏まえて、運行ルート・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検討することで、利便性向上に繋げ利用促進を図ります。

2. 誰もが安心して利用できる移動手段の確保

多極分散型のまちづくりの中で、誰もが安心して生活が送れるように、鉄道、汽船、バスといった公共交通により、地域の拠点繋がる公共交通ネットワークの構築を目指すとともに、公共交通空白地域や移動困難者が抱えるラストワンマイルなどの課題について移動手段の確保と対応を検討します。

施策5 離島地域の振興

まちづくり目標

主に離島地域に係る域外との交流や航路の確保等を図ることで、地域の振興を目指します。

具体的な取り組み

2. 離島航路の確保

離島住民の渡航手段の確保のため、航路事業者への支援を行います。

施策6 バリアフリー化の推進

まちづくり目標

交通環境や公共施設等のバリアフリー化、心のバリアフリー化を進め、誰もが安心して自分らしく暮らすことができるまちをつくれます。

具体的な取り組み

1. 移動の連続性の確保

移動の連続性の確保に向け、駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進します。

2. 公共施設等のバリアフリー化

高齢者や障がい者、子育て世代など幅広い市民が利用する公共施設や、災害時の避難所等として利用される学校施設などのバリアフリー化を進めます。

(2) 三豊市都市計画マスタープラン（令和3（2021）年6月）

計画期間	概ね 20 年間（目標年次：令和 22 年(2040 年)）
まちの将来像	One MITOYO ～ 心つながる豊かさ実感都市 ～
まちづくりの目標・まちづくりの方針	<p>地域特性を活かした土地利用マネジメントによる多様性のある暮らしやすいまちをめざして</p> <p>方針1 個性と活力のある持続可能なまちづくり</p> <p>方針2 既存ストックの活用による効果的なまちづくり</p> <p>方針3 安全・安心で人にやさしいまちづくり</p> <p>方針4 市民とともに成長するまちづくり</p>

まちづくりの将来像として将来都市像が示されており、各拠点がその求められる機能を発揮しつつ、道路網や公共交通ネットワークにより各拠点や地域を連携することにより、「Only One」で持続可能な「多極分散・ネットワーク型」の都市構造をめざすと示しています。また、交通施設の整備方針として「道路・公共交通等の方針」が示されており、公共交通の利便性向上と離島航路の維持などを掲げています。

○都市構造

○拠点（抜粋）

【都市拠点】

- ・「にぎわい」「交通」「観光」「文化」「子育て」「行政サービス」などで高次の機能を有するとともに、多様な役割を果たす JR 高瀬駅を含む三豊市役所周辺、豊中及び詫間の支所周辺を位置付けます。
- ・拠点では、生活利便性や交通利便性を維持・向上させるとともに、求められる役割に応じた高次の都市機能を集積し、都市の魅力を生内外に発信する求心力の高い区域を形成します。

【地域振興拠点】

- ・「にぎわい」「産業」「行政サービス」などの役割を果たすことで生活や地域振興の中心となる山本、三野、仁尾、財田の支所周辺を位置付けます。
- ・拠点では、既存の公共・公益施設や商業・業務施設を活かしつつ、必要な機能の維持・付加、産業や人材の育成、課題解決のチャレンジ、交通利便性の確保などを図り、その恩恵が地域に還元される地域振興の核となる区域を形成します。

○連携軸

【広域連携軸】

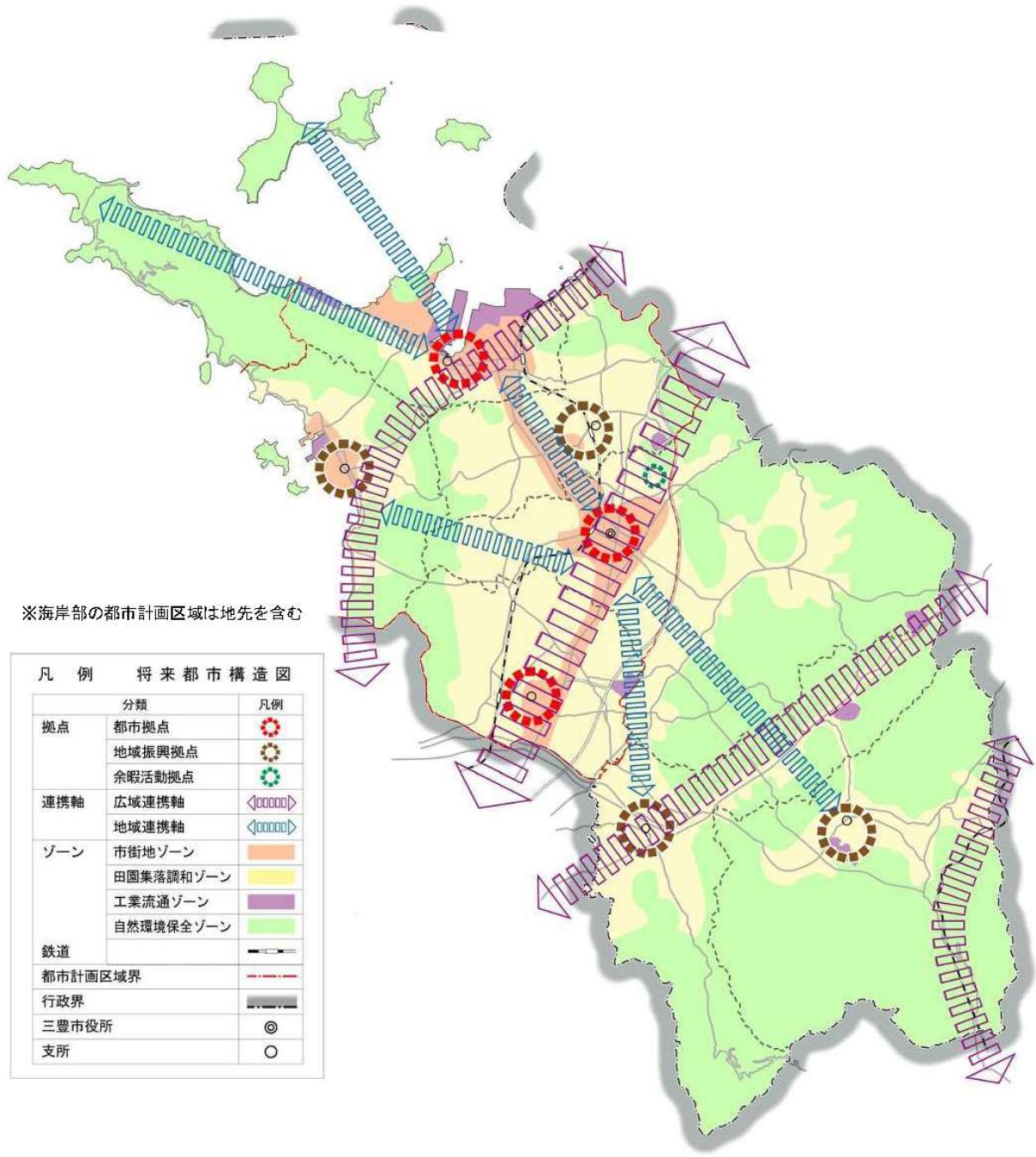
- ・高松自動車道、国道、さぬき浜街道、鉄道を位置付けます。
- ・広域連携軸では、近隣市町や中四国の主要都市など都市間の連携強化を目的として、施設整備や機能充実などによる交通利便性の向上を図ります。

【地域連携軸】

- ・交通結節点である高瀬や詫間の都市拠点と市内の主たる地域をつなぐ交通軸として地域連携軸を設定します。ただし、地域連携軸は具体的な路線を示すものではありません。
- ・地域連携軸では、市民や観光客のニーズに応じたコミュニティバス網の充実を図ります。

【地域連携補助軸】

- ・中山間地域や島しょ部などでは、地域連携軸を補完する地域連携補助軸を検討します。
- ・地域連携補助軸では、AI や IoT など今後の技術革新も視野に入れながら、過疎化や高齢化など地域が抱える課題に対応した先端技術を活かした新たな交通方式などの交通手段の導入を検討します。



※海岸部の都市計画区域は地先を含む

凡 例 将来都市構造図		
	分類	凡例
拠点	都市拠点	
	地域振興拠点	
	余暇活動拠点	
連携軸	広域連携軸	
	地域連携軸	
ゾーン	市街地ゾーン	
	田園集落調和ゾーン	
	工業流通ゾーン	
	自然環境保全ゾーン	
鉄道		
都市計画区域界		
行政界		
三豊市役所		
支所		

図 将来都市構造図

○道路・公共交通等の方針

◆公共交通

持続可能な都市の実現に向け、鉄道網の利便性向上を JR に働きかけるとともに、駅周辺の一体的な整備、コミュニティバスの利便性向上、新たな公共手段の導入検討、離島航路の維持などを図ります。

なお三豊市では地域公共交通計画を策定中であり、当該計画において、地域公共交通のあり方や整備の方針、新たな交通手段などを検討します。

(3) 三豊市立地適正化計画（令和3（2021）年8月）

計画期間	概ね 20 年間（目標年次：令和 22 年(2040 年)）
まちの将来像	One MITOYO ～ 心つながる豊かさ実感都市 ～
まちづくりの目標・都市づくりの方針（ストーリー）	<p>地域特性を活かした土地利用マネジメントによる多様性のある暮らしやすいまちをめざして</p> <p>方針1 快適で安全な暮らしが確保された区域の形成</p> <p>方針2 魅力と生活利便性の高い拠点の形成</p> <p>方針3 選ばれる多様な地域づくり</p>

「都市機能誘導区域」、「居住誘導区域」、「都市機能誘導施設」を設定し、計画を実現するための取り組みとして、交通結節点の機能強化や公共交通の充実などを掲げています。

○計画実現に向けた取組 ※公共交通に関する取組抜粋

○都市機能に係る取組

- ・ JR 高瀬駅及び本庁舎周辺の整備
→交通結節点及び市民交流の中心地として、にぎわいや求心力の向上に係る整備を推進します
- ・ 詫間支所周辺の整備
→観光回遊の拠点として、にぎわい創出に係る整備を推進します
- ・ 公共交通の充実（地域公共交通計画に基づく）
→交通網の充実、JR 駅の整備、道路整備、利便性の向上等

○居住誘導に係る取組

- ・ 公共交通の充実（地域公共交通計画に基づく）
→交通網の充実、JR 駅の整備、道路整備、利便性の向上等

○居住誘導区域外で検討する施策

- ・ 公共交通の充実（地域公共交通計画に基づく）
→交通網の充実、先端技術を活かした新たな交通方式等の検討、利便性の向上、海上交通との連携 など

(4) その他関連計画

本市のその他の関連計画における地域公共交通網形成に係る取り組みや事業を下表に示します。

表 三豊市のその他の関連計画における地域公共交通に係る記載

計画	記載がある項目	関連する主な取り組み・事業など
三豊市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (令和7年3月)	【目標3】 みとよでスマイル～持続と豊かさ～ (3)交通 ①コミュニティバスの適正運行 ②誰もが安心して利用できる移動手段の確保 ③移動の連続性の確保	【 KPI 】 ■コミュニティバスの利用人数 ■公共交通の利用延べ人数(グリーンスローモビリティ) ■エリア内の公共交通の利用割合(乗合タクシー) ■住んでいる地域が高齢者や障がい者にも暮らしやすい地域だと思ふ人の割合
第4期三豊市地域福祉計画 (令和5年3月)	【基本理念】 支え愛、助け愛、みんなで育む心豊かな福祉のまち 三豊 〈基本目標〉 (1)地域福祉の共通課題への取組	1-(11)移動手段の確保と安全な交通環境の整備 ■コミュニティバスの利用促進 ■福祉タクシー事業による高齢者の交通手段の確保と経済負担の軽減
三豊市第3次観光基本計画 (令和7年3月)	【スローガン】 三豊をもっと好きになる。 〈今後5か年で取り組む基本戦略〉 7 観光 DX の推進	2次交通の利便性の向上に取り組む。 ■旅行者が交通手段を簡単に確認できるようにし、移動の利便性を向上させる。
三豊市の環境を育てる計画 (令和2年3月)	【望ましい環境像】 みんなで一緒に未来につなぐ美しい自然と快適な暮らしを大切にすまち みとよ 〈環境目標1〉 エネルギーを有効利用する、地球にやさしいまち(低炭素社会の構築)	主な取組:低炭素型のまちづくりの推進 ■運行ルート見直しによる地域公共交通の利用促進 ■電気自動車の拡大、共同輸配送の推進 等

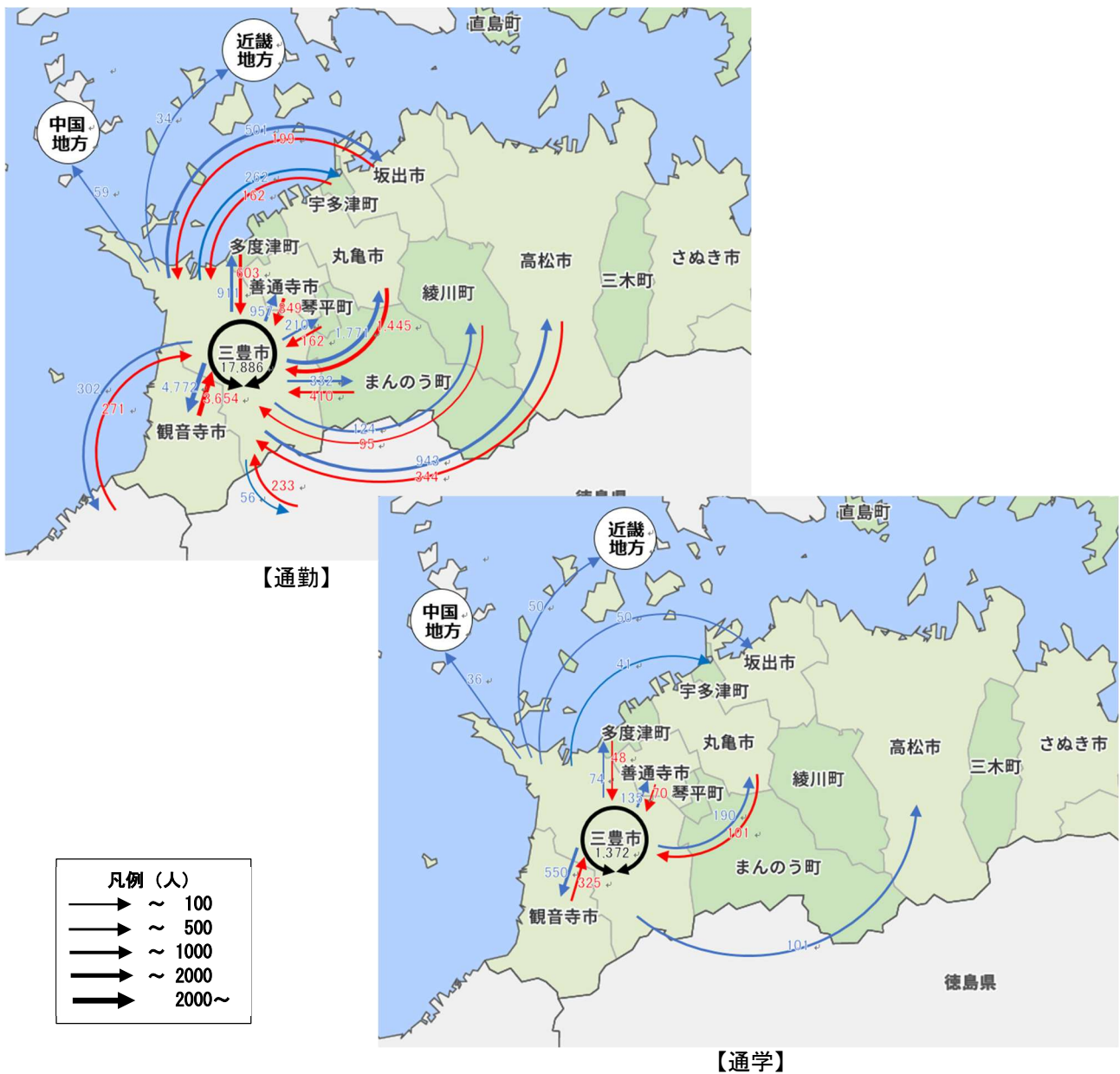
2. 公共交通の現状と利用実態の整理

2.1 公共交通網の現況把握

(1) 通勤・通学の流動量

市民で市内に通勤する人は17,886人、市外へ通勤する人は11,486人です。また、市民で市内に通学する人は1,372人、市外へ通学する人は1,346人です。市外への通勤・通学は、観音寺市、丸亀市、善通寺市、多度津町のほか、高松市が多くなっています。

一方、市外から本市へ、通勤する人は8,449人、通学する人は650人であり、観音寺市や丸亀市から通勤・通学する人が多くなっています。

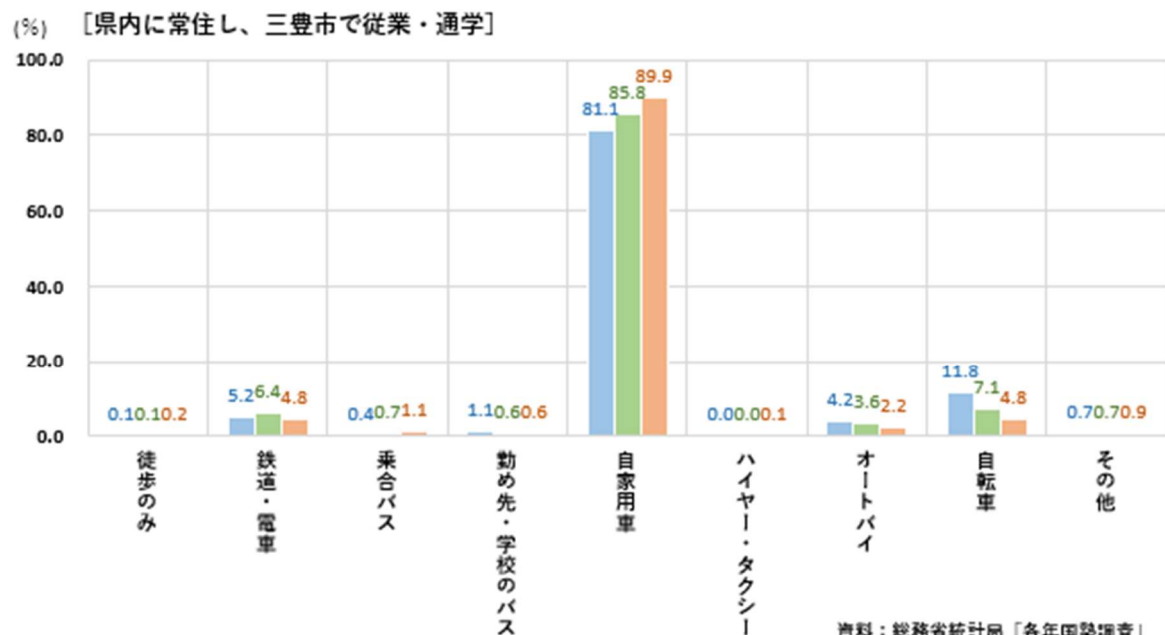
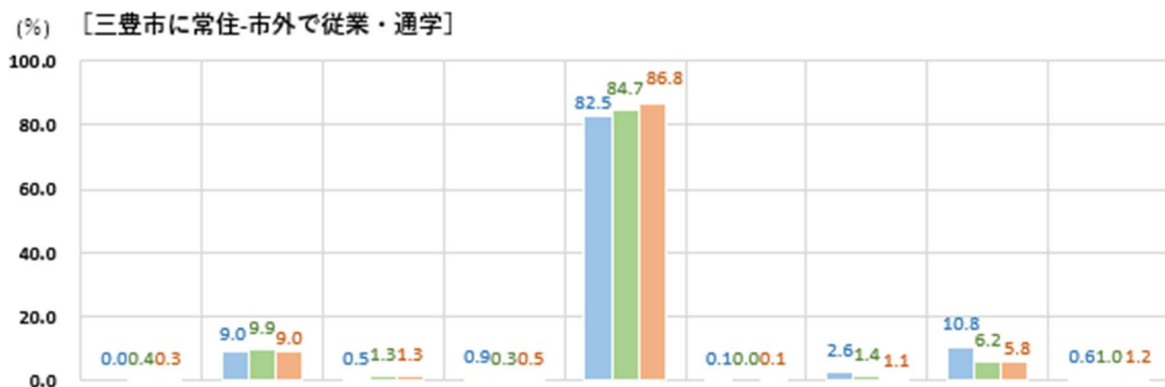
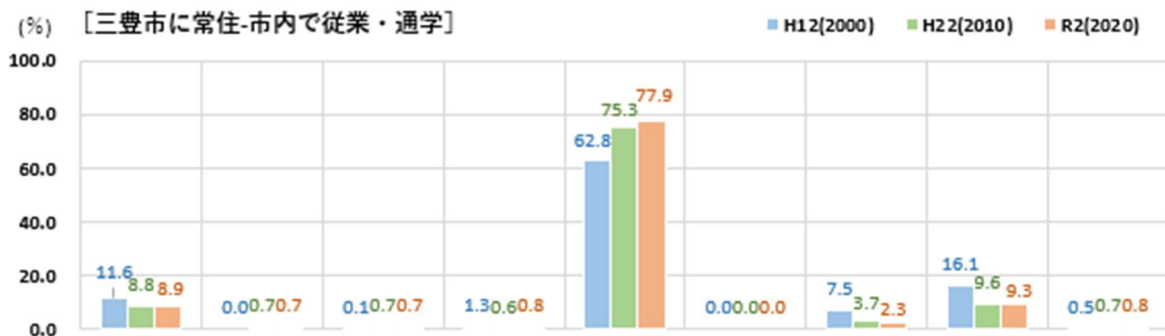


資料：総務省統計局「国勢調査」(令和2(2020)年10月1日)

図 通勤・通学流動 (15歳以上)

(2) 通勤・通学の交通手段

本市から市内及び市外への移動手段は自家用車が最も多く（市内77.9%、市外86.8%）、次に、市内は自転車（9.3%）、市外は鉄道（9.0%）が続きます。市外から本市への移動についても自家用車が最も多く（89.9%）、本市発着とも自家用車の利用が増加傾向にあり、特に市内の移動における増加が顕著です。



資料：総務省統計局「各年国勢調査」
※「不詳」は除く

図 通勤・通学者の交通手段（複数回答）の推移

(3) 公共交通の状況

広域交通として、市の北部から中部にかけて JR 予讃線、南部には JR 土讃線が通っています。令和 6（2024）年までは、本市と観音寺市・坂出市、三宮、大阪を結ぶ高速バス、本市と琴平町、高松空港を結ぶ空港リムジンバス「うどん空港シャトル」が運行していましたが、現在は、運休中又は廃止となっています。

地域交通として、コミュニティバスが 12 路線運行されているほか、粟島・志々島を結ぶ航路が運航されています。

また観光客向けの移動手段として、観光地へ直行するバスや渡船が運行されています。

表 公共交通の概要

主な機能・役割	種別	運行エリア等
広域的行動を含む 多様な範囲の移動 を支える交通	J R 予讃線	・高松市、松山市方面へ ・市内には、「詫間駅」「みの駅」「高瀬駅」「比地大駅」「本山駅」の 5 駅が所在（「津島ノ宮駅」は津嶋神社の夏季例大祭に合わせて 2 日間のみ営業）
	J R 土讃線	・多度津町、高知県方面へ ・市内には、「讃岐財田駅」の 1 駅が所在
	高速バス	・運休中（観音寺・三豊・善通寺・坂出～三宮・大阪）
	空港リムジンバス	・廃止
主に日常生活圏で の移動を支える交 通及び移動手段	コミュニティバス	・「高瀬線」「高瀬仁尾線」「山本線」「三野線」「財田高瀬線」「高瀬観音寺線」「豊中仁尾線」「詫間線」「荘内線」「詫間三野線」「仁尾線」「財田観音寺線」の 12 路線が運行
	汽船	・須田～粟島～志々島～宮の下（詫間）を結ぶ定期航路
	タクシー	・複数のタクシー事業者が市内全域で運行
公共交通以外で、 市民の生活移動を 支える手段	介護タクシー・福祉タクシー	
	海上タクシー（本土と粟島・志々島を結ぶ）	
主に観光客の移動 を支える手段	観光バス	・父母ヶ浜直行シャトルバス（琴平～父母ヶ浜） ・ハーツシャトルバス（詫間駅～父母ヶ浜等～観音寺市）
	渡船	・仁尾と蔦島を結ぶ「つたじま渡船」

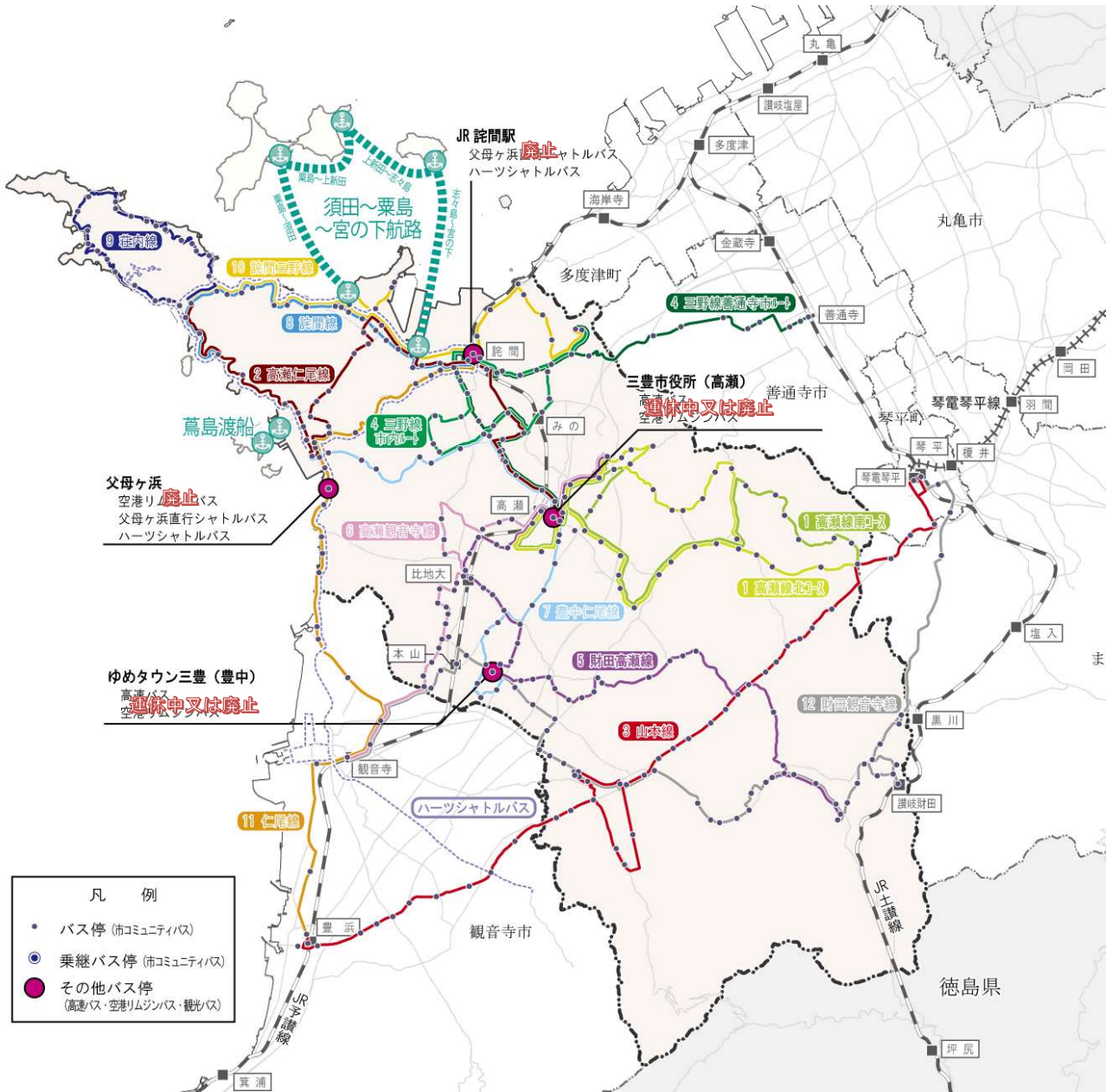


図 三豊市の公共交通ネットワーク

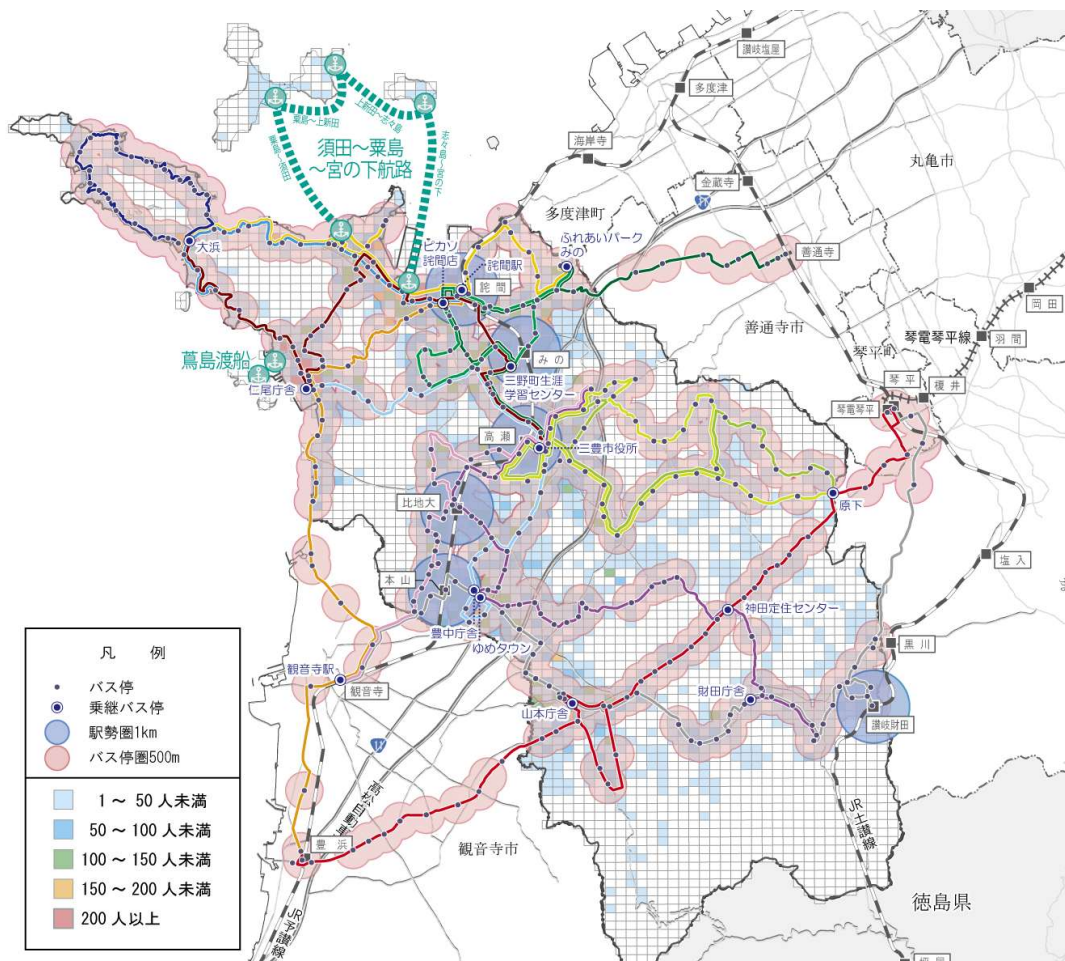
(4) 公共交通空白地の状況・課題

鉄道駅の利用圏を1km、バス停の利用圏を500mと設定すると、人口が多く集積している地域においては、コミュニティバスの運行があり公共交通空白地の解消に寄与しています。しかしその運行時間や運行路線、バス停には限りがあり、市域には山間部や島しょ部も広く含むため、高齢者等をはじめとした地域住民の利用者目線では、市内7町それぞれに、交通空白地解消とは言い難いエリアもある状況です。国道11号以南の地域や、主に民家が立ち並ぶ山間部や旧道におけるエリアなどは、コミュニティバスの運行が難しく、タクシーの運行も限られているなど、交通空白地としての課題が存在しています。その解消に向けて、コミュニティバスの路線再編やデマンド型乗合タクシー、自動運転なども含めた新しい交通サービスの検討・導入に取り組んでいきます。

表 公共交通のカバー圏の状況

	鉄道駅1km圏域	バス停留所500m圏域	鉄道駅1km+バス停留所500m圏域
人口	11,558人(17.6%)	56,098人(85.6%)	57,015人(87.0%)

※ () は人口に対する割合



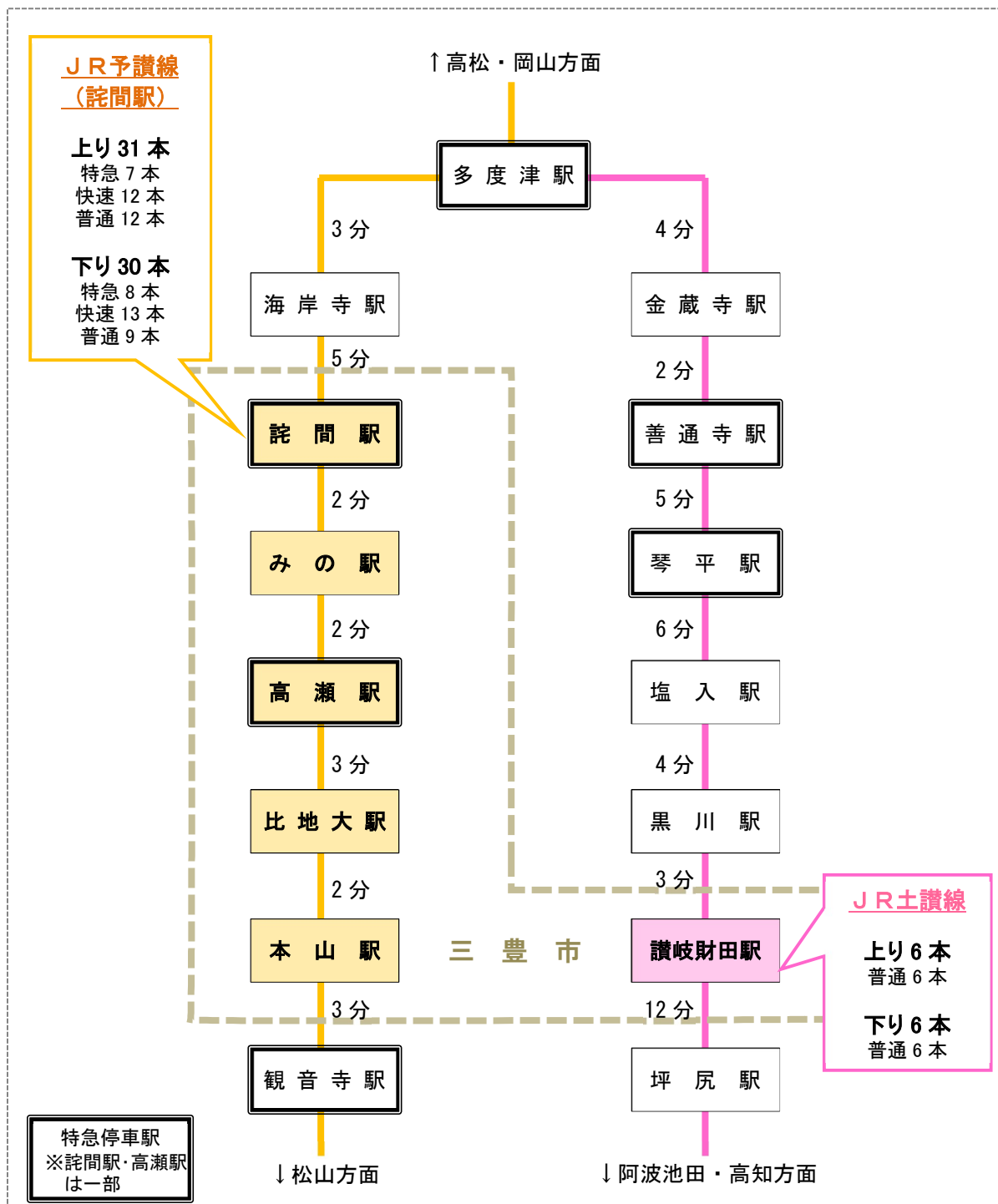
資料:総務省統計局「平成27年国勢調査」

図 公共交通空白地域の状況

(5) 鉄道の状況

① 運行状況

市内には JR 予讃線と JR 土讃線が運行されています。JR 予讃線は 5 駅、JR 土讃線は 1 駅あり、詫間駅と高瀬駅には一部の特急列車が停車します。



資料：四国旅客鉄道株式会社（令和 8（2026）年 1 月 1 日時点）

図 鉄道の運行状況

②利用状況

令和6（2024）年度の1日平均乗車人員は詫間駅が710人と最も多く、次に高瀬駅が587人と続きます。

市内駅全体の乗車人員は、令和2年度にコロナ禍の影響で減少し、以後、概ね横ばいに推移しています。また利用者の約8割弱が定期券を利用しています。

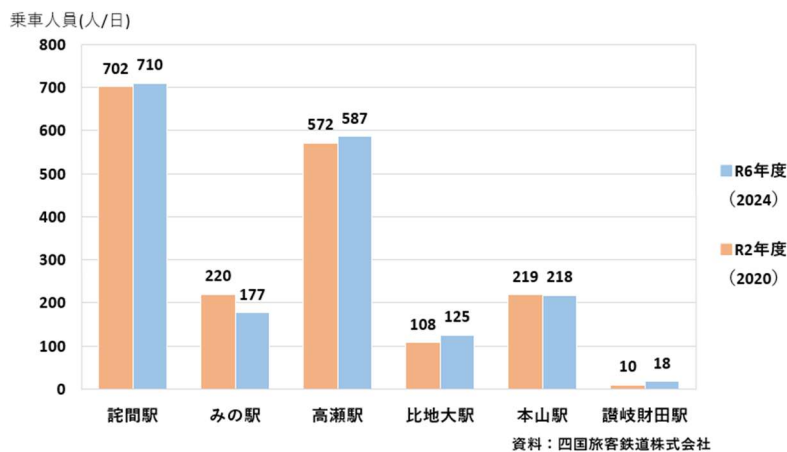


図 一日平均旅客乗車人員（令和2（2020）年度）

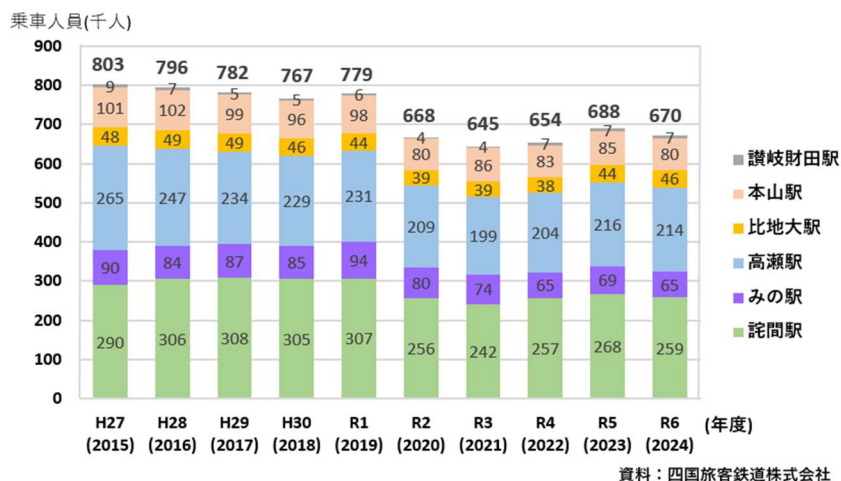


図 市内駅の乗車人員の年度別推移（駅別）

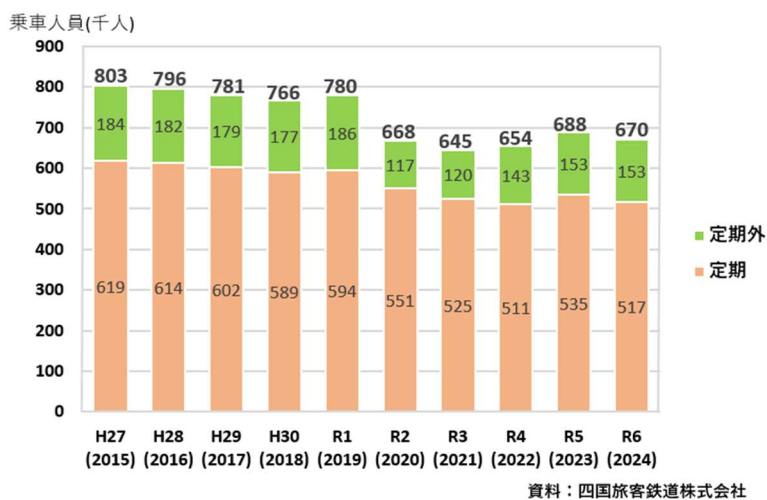


図 市内駅の乗車人員の年度別推移（定期／定期外別）

(6) 三豊市コミュニティバスの状況

①運行状況

本市には 12 路線のコミュニティバスが運行されています。基本的には月曜日～土曜日（祝日除く）の運行ですが、詫間線と荘内線は日曜日・祝日も運行されています。

運賃は一律 100 円で、乗継バス停では乗継券を利用して他路線に乗り継ぐことができます。

表 コミュニティバスの運行状況(令和7(2025)年4月1日時点) その1

路線名	運行日	行き先	始点 バス停	始発時刻 *1	⇒	終点 バス停	到着時刻 *1	所要 時間*2	便数 /日
1 高瀬線	北コース (月・水・金 祝日除く)	三豊市役所行き	原下	6:40	⇒	三豊市役所	18:13 (三豊市役所止)	46分	5便
		原下行き	三豊市役所	8:21 (三豊市役所発)	⇒	原下	19:02	46分	5便
	南コース (火・木・土 祝日除く)	三豊市役所行き	原下	6:40	⇒	三豊市役所	18:09 (三豊市役所止)	51分	5便
		原下行き	三豊市役所	8:15 (三豊市役所発)	⇒	原下	18:58	51分	5便
2 高瀬仁尾線	月～土 (祝日除く)	三豊市役所行き	地域交流館荘内	6:48	⇒	三豊市役所	17:56	56分	4便
		地域交流館荘内行き	三豊市役所	8:32	⇒	地域交流館荘内	18:58	61分	4便
3 山本線	月～土 (祝日除く)	三豊総合病院行き	琴平駅	7:22	⇒	三豊総合病院	17:54 (山本庁舎止)	57分	5便
		琴平行き	三豊総合病院	6:35 (山本庁舎発)	⇒	琴平駅	17:21	61分	5便
4 三野線	月～土 (祝日除く)	西周り	三豊市役所	7:13	⇒	J R 善通寺駅前	18:48 (ふれあいパークみの止)	52分	6便
		東周り	J R 善通寺駅前	8:10	⇒	三豊市役所	17:52 (市民センター三野止)	49分	5便
5 財田高瀬線	月～土 (祝日除く)	たかせ天然温泉行き	環の湯	6:54 (財田庁舎発)	⇒	たかせ天然温泉	16:49	61分	4便
		環の湯行き	たかせ天然温泉	8:06 (三豊市役所発)	⇒	環の湯	17:59	59分	4便
6 高瀬観音寺線	月～土 (祝日除く)	たかせ天然温泉行き	観音寺駅	8:08	⇒	たかせ天然温泉	18:47 (三豊市役所止)	43分	5便
		観音寺駅行き	たかせ天然温泉	7:14 (三豊市役所発)	⇒	観音寺駅	17:57	43分	5便

*1: 始発・到着時刻の () 書きは途中出発・途中止まり

*2: 所要時間は始点から終点まで運行する便の平均値

表 コミュニティバスの運行状況(令和7(2025)年4月1日時点) その2

路線名	運行日	行き先	始点 バス停	始発時刻 *1	⇒	終点 バス停	終着時刻 *1	所要 時間*2	便数 /日
7 豊中仁尾線	月～土 (祝日除く)	豊中庁舎行き	仁尾庁舎	7:45	⇒	豊中庁舎	17:21	41分	5便
		仁尾庁舎行き	豊中庁舎	8:47 (豊中庁舎発)	⇒	仁尾庁舎	18:14	42分	5便
8 詫間線	月～土 (祝日除く)	詫間駅行き	各部戸	6:40 (大浜発)	⇒	詫間駅	18:32	33分	14便
	8:05			⇒	17:56		30分	7便	
	月～土 (祝日除く)	各部戸行き	詫間駅	7:25	⇒	各部戸	19:27	33分	14便
	日・祝			8:45	⇒		18:43	32分	7便
9 荘内線	月～土 (祝日除く)	東周り	大浜	7:07	⇒	地域交流館荘内	18:39	35分	7便
	日・祝			9:13	⇒		18:00	35分	5便
	月～土 (祝日除く)	西周り	地域交流館荘内	6:25	⇒	大浜	19:21	35分	8便
	日・祝			7:30	⇒		19:17	35分	6便
10 詫間三野線	月～土 (祝日除く)	ふれあいパークみの行き	大浜	6:50	⇒	ふれあいパークみの	19:18 (詫間駅止)	48分	7便
		大浜行き	ふれあいパークみの	8:00 (詫間駅発)	⇒	大浜	18:46	49分	6便
11 仁尾線	月～土 (祝日除く)	詫間駅行き	三豊総合病院	6:50 (仁尾庁舎発)	⇒	詫間駅	18:58	56分	6便
		三豊総合病院行き	詫間駅	7:15	⇒	三豊総合病院	19:31 (仁尾庁舎止)	58分	6便
12 財田観音寺線	月～土 (祝日除く)	観音寺駅行き	琴平駅	7:23 (山本庁舎発)	⇒	観音寺駅	18:02	85分	7便
		琴平駅行き	観音寺駅	6:34 (山本庁舎発)	⇒	琴平駅	19:09 (財田庁舎止)	83分	8便

*1: 始発・終着時刻の()書きは途中出発・途中止まり

*2: 所要時間は始点から終点まで運行する便の平均値

表 コミュニティバスの料金等（全路線共通）

片道運賃	100円（小学生以上） ※小学生未満は、同伴の大人（小学生以上）がいる場合無料
回数券	100円券の11枚綴りを1,000円でバスの車内にて販売 ※福祉タクシー券2枚と専用回数券1冊をバス車内で交換可能
乗継券	『乗継バス停』（市役所・支所・駅など14箇所）で他の路線に乗り継ぐ場合は、無料で乗継券を発行 ※同じ路線への乗継は不可、接続していない路線の乗継券の利用は不可
乗継バス停 （14箇所）	三豊市役所 [1. 高瀬線/2. 高瀬仁尾線/4. 三野線/ 5. 財田高瀬線/6. 高瀬観音寺線/7. 豊中仁尾線]
	原下 [1. 高瀬線/3. 山本線]
	詫間駅 [2. 高瀬仁尾線/4. 三野線/8. 詫間線/ 10. 詫間三野線/11. 仁尾線]
	ピカソ詫間店 [2. 高瀬仁尾線/4. 三野線/8. 詫間線/11. 仁尾線]
	仁尾庁舎 [2. 高瀬仁尾線/7. 豊中仁尾線/11. 仁尾線]
	三野町生涯学習センター [2. 高瀬仁尾線/4. 三野線]
	地域交流館荘内 [2. 高瀬仁尾線/8. 詫間線/9. 荘内線/ 10. 詫間三野線]
	神田定住センター [3. 山本線/5. 財田高瀬線]
	山本庁舎 [3. 山本線/12. 財田観音寺線]
	ふれあいパークみの [4. 三野線/10. 詫間三野線]
	ゆめタウン [5. 財田高瀬線/7. 豊中仁尾線/12. 財田観音寺線]
	豊中庁舎 [5. 財田高瀬線/7. 豊中仁尾線/12. 財田観音寺線]
	財田庁舎 [5. 財田高瀬線/12. 財田観音寺線]
	観音寺駅 [6. 高瀬観音寺線/11. 仁尾線/12. 財田観音寺線]

②周辺地域のコミュニティバス等の運行状況

周辺地域においてもコミュニティバス等が運行されています。善通寺市及び観音寺市、琴平町、まんのう町については、三豊市コミュニティバスが乗り入れています。

表 周辺地域のコミュニティバス等の運行状況

自治体名	事業名（愛称等）	路線数	運営主体	運行形態※ （道路運送法）	料金	備考	三豊市コミュニティバスの重複路線
丸亀市	丸亀コミュニティバス	5	丸亀市	4条 （定期）	大人 200円 子供 100円	・1日券 ・定期券 ・回数券	—
	本島コミュニティバス	1		78条			
	広島コミュニティバス	1		78条			
善通寺市	チョイソコぜんつうじ	—	—	—	会員登録制 1乗車 300円	・市内停留所で乗降 ・デマンド型	三野線
観音寺市	観音寺のりあいバス	6	観音寺市	78条	100円	・フリー乗降制	山本線 高瀬観音寺線 仁尾線 財田観音寺線
琴平町	令和3年12月28日コトコト感幸バスの実証運行終了						
まんのう町	あいあいタクシー	3	まんのう町地域公共交通協議会	4条（区域）	300円	・要利用登録 ・支払いはチケットのみ（現金不可） ・路線バスとの「共通パス券」あり	—
	仲南地区福祉バス	—	まんのう町	—	無料	温泉施設への無料送迎バス	—
多度津町	令和7年10月1日からたどつ mobi の実証実験開始						

※運行形態（道路運送法）について

- ・4条（定期）…定めた時刻に定めたルートを走行し、所定のバス停で乗降する。
- ・4条（区域）…運行ルートやバス停を設けず指定エリア内で予約に応じて運行する。
- ・78条…自家用有償旅客運送。住民の日常生活における移動手段を確保するため市町村等が自家用自動車を使用して有償で運送する仕組み。

③利用状況（路線別）

コミュニティバスの利用者数は平成 23 (2011) 年をピークに減少に転じましたが、平成 28 (2016) 年以降は概ね横ばいとなり、令和元 (2019) 年度の利用者数は 285 千人、令和 2 (2020) 年の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、212 千人となっています。令和 2 (2020) 年以降は増加傾向にあります、コロナ以前の水準からは大きく減少しています。

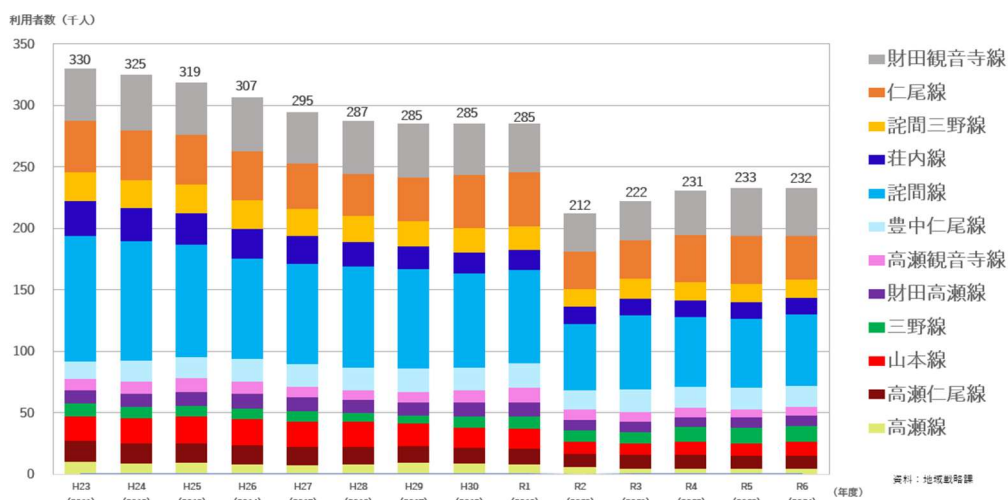


図 コミュニティバス利用者数の年度別推移

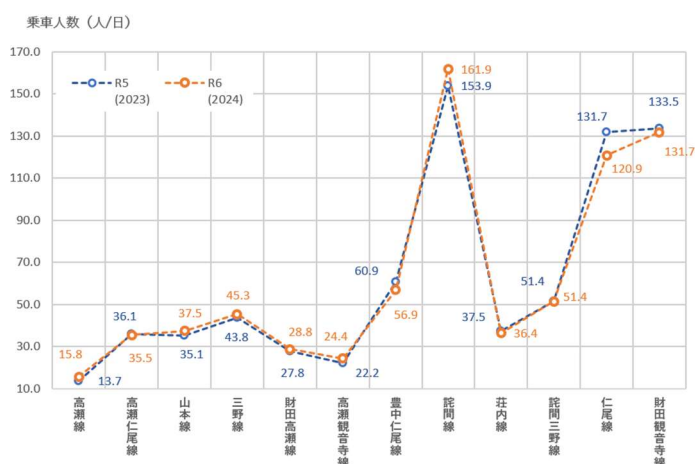


図 コミュニティバス 1日当たり乗車人数

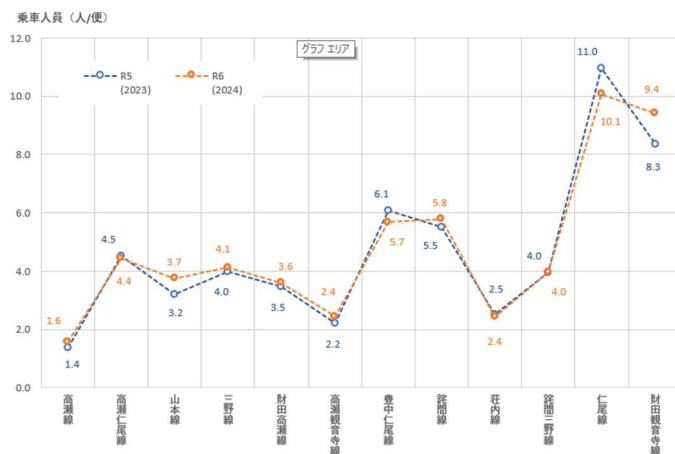


図 コミュニティバス 1便当たり乗車人数

④利用状況（バス停別）

全バス停 334 箇所のうち乗降者数が最も多いバス停は詫間駅であり、1月当たり 7,595 人が利用しています。1月当たり 1,000 人以上の乗降者数があるバス停は 11 箇所あり、うち乗継バス停に指定されているバス停が 7 箇所、残り 3 箇所は高等学校近隣のバス停、残り 1 箇所は駅となっています。

一方で、乗降者数が少ない（10 人/月以下）バス停は 103 箇所あり、全バス停 334 箇所のうち約 3 割を占めています。

表 バス停別乗降者数ランキング トップ 30 （令和 7（2025）年 6 月調査）

順位		バス停	乗降者数（乗降Wカウント）					経由路線	今回 総数比	
今回	前回		乗	降	合計	前回比	前回			
1	←	1	詫間駅 ★	3,821	3,774	7,595	122%	6,246	高瀬仁尾線 三野線 詫間線 詫間三野線 仁尾線	17.0%
2	←	2	香川高専前	987	2,406	3,393	133%	2,543	詫間線 詫間三野線	7.6%
3	↑	4	地域交流館荘内 ★	1,115	1,083	2,198	104%	2,111	高瀬仁尾線 詫間線 荘内線 詫間三野線	4.9%
4	↑	5	観音寺駅 ★	1,152	1,031	2,183	105%	2,074	高瀬観音寺線 仁尾線 財田観音寺線	4.9%
5	↓	3	ゆめタウン ★	989	948	1,937	88%	2,202	財田高瀬線 豊中仁尾線 財田観音寺線	4.3%
6	←	6	ピカソ詫間店 ★	881	818	1,699	95%	1,797	高瀬仁尾線 三野線 詫間線 仁尾線	3.8%
7	←	7	三豊市役所 ★	706	700	1,406	98%	1,442	高瀬線 高瀬仁尾線 三野線 財田高瀬線 高瀬観音寺線 豊中仁尾線	3.1%
8	↑	10	西香田	1,261	43	1,304	143%	909	詫間線 詫間三野線	2.9%
9	←	9	観音寺総合高校前	528	774	1,302	103%	1,268	高瀬観音寺線 仁尾線 財田観音寺線	2.9%
10	↓	8	仁尾庁舎 ★	709	549	1,258	94%	1,339	高瀬仁尾線 豊中仁尾線 仁尾線	2.8%
11	←	11	琴平駅	652	445	1,097	130%	846	山本線 財田観音寺線	2.5%
12	←	12	観音寺第一高校口	335	630	965	133%	726	高瀬観音寺線 仁尾線 財田観音寺線	2.2%
13	←	13	詫間庁舎	395	440	835	120%	695	高瀬仁尾線 詫間線 詫間三野線	1.9%
14	←	14	大浜	376	359	735	107%	684	高瀬仁尾線 詫間線 荘内線 詫間三野線	1.6%
15	←	15	父母ヶ浜	292	237	529	88%	598	仁尾線	1.2%
16	←	16	マルナカ山本店	236	276	512	92%	555	山本線 財田観音寺線	1.1%
17	↑	18	山本庁舎 ★	280	225	505	97%	521	山本線 財田観音寺線	1.1%
18	↓	17	財田庁舎 ★	218	240	458	86%	532	財田高瀬線 財田観音寺線	1.0%
19	↑	22	JR普通寺駅前	206	186	392	107%	366	三野線	0.9%
20	↑	23	仁尾町文化会館	224	152	376	105%	357	高瀬仁尾線 仁尾線	0.8%
21	↑	27	三豊総合病院	182	190	372	122%	306	山本線 仁尾線	0.8%
22	↓	19	みとよ市民病院	166	191	357	78%	455	高瀬仁尾線 三野線 詫間線 詫間三野線 仁尾線	0.8%
23	↓	21	神田	164	182	346	90%	386	詫間線	0.8%
24	↑	28	豊中庁舎 ★	158	160	318	122%	261	財田高瀬線 豊中仁尾線 財田観音寺線	0.7%
25	↓	20	四国こどもとおとなの医療センター前	101	211	312	78%	398	三野線	0.7%
26	↓	24	岩崎病院	76	223	299	92%	325	高瀬仁尾線 三野線 詫間線 詫間三野線 仁尾線	0.7%
27	↑	29	生里	152	144	296	142%	209	荘内線	0.7%
28	↑	34	川上総合センター	150	129	279	155%	180	財田観音寺線	0.6%
29	↓	25	竹田西	116	156	272	84%	323	豊中仁尾線	0.6%
30	↓	26	須田	127	128	255	80%	320	詫間線 詫間三野線	0.6%
合計				16,755	17,030	33,785	109%	30,974		75.6%

※令和7年6月期乗降総数：44,672人(Wカウント)

★：乗継バス停

表 1 ヲ月の乗降者数が10人以下のバス停 (令和7(2025)年6月調査)

バス停	乗降者数			經由路線
	乗	降	合計	
柗ノ木	0	0	0	高瀬線
道音寺	0	0	0	高瀬線
西ノ脇	0	0	0	高瀬線
西ノ側	0	0	0	高瀬線
杉庄	0	0	0	高瀬線
翁神公園口	0	0	0	高瀬線
五歩田	0	0	0	高瀬線
郷ノ岡	0	0	0	高瀬線
上梅	0	0	0	高瀬線
浦側	0	0	0	高瀬線
石舟	0	0	0	高瀬線
池ノ谷	0	0	0	高瀬線
古江	0	0	0	高瀬仁尾線
吉津小学校口	0	0	0	三野線
松崎東	0	0	0	三野線
農免交差点	0	0	0	三野線
大見幼稚園前	0	0	0	三野線
大新田	0	0	0	三野線
宮奥	0	0	0	財田高瀬線
吹毛ノ山	0	0	0	財田高瀬線
竹田園	0	0	0	財田高瀬線
高塚	0	0	0	財田高瀬線
南郷【詫間】	0	0	0	荘内線
黒川郵便局	0	0	0	財田観音寺線
中浦	1	0	1	高瀬線
大吉	1	0	1	高瀬線
下土井	0	1	1	高瀬線
上之荘	1	0	1	高瀬線
大坪	0	1	1	山本線
大門	0	1	1	三野線
福岡	0	1	1	財田高瀬線
小山	0	1	1	財田高瀬線
積稲荷	1	0	1	荘内線
二ノ宮農構センター	2	0	2	高瀬線
西村	2	0	2	高瀬線
椋谷	1	1	2	高瀬線
北立石	1	1	2	山本線
友信	1	1	2	財田高瀬線
下原	0	2	2	財田高瀬線
大水上神社	1	1	2	財田高瀬線
比地大郵便局	1	1	2	高瀬観音寺線
桑山13区	2	0	2	高瀬観音寺線
桑山10区	2	0	2	高瀬観音寺線
帰来集会場	0	2	2	高瀬観音寺線
寺家下	0	2	2	豊中仁尾線
飛谷	2	0	2	荘内線
荒戸下	2	0	2	財田観音寺線
琴浦	1	2	3	高瀬線
家の浦	0	3	3	高瀬仁尾線
下河内	2	1	3	山本線
向谷	2	1	3	財田高瀬線
羽方会館	1	2	3	財田高瀬線

バス停	乗降者数			經由路線
	乗	降	合計	
長畷	1	2	3	財田高瀬線
町田	3	0	3	高瀬観音寺線
天道	3	0	3	詫間三野線
永生病院	0	3	3	財田観音寺線
荒戸上	1	2	3	財田観音寺線
前側	3	1	4	高瀬線
石淵	2	2	4	高瀬線
仁尾こども園	2	2	4	高瀬仁尾線
三野保育所前	3	1	4	三野線
二ノ宮中	2	2	4	財田高瀬線
桑山4区	3	1	4	高瀬観音寺線
本山小学校前	1	3	4	豊中仁尾線
新浜東	3	1	4	詫間三野線
正宗	2	2	4	財田観音寺線
芋尾	1	3	4	財田観音寺線
本谷	2	3	5	高瀬線
西森	1	4	5	高瀬線
田井	5	0	5	高瀬線
末	5	0	5	高瀬線
三ツ池	2	3	5	高瀬観音寺線
笹谷	4	1	5	荘内線
糸の越	4	1	5	荘内線
東久保谷	3	2	5	詫間三野線
中河内	3	3	6	山本線
新的場	2	4	6	三野線
上高野児童館	3	3	6	財田高瀬線
轟橋	3	3	6	財田観音寺線
西浜	4	3	7	高瀬仁尾線 三野線 豊中仁尾線
本庄	1	6	7	山本線
田の口	5	2	7	山本線
大野原中学校口	4	3	7	山本線
カフェルボ	2	5	7	三野線
宮谷	0	7	7	詫間三野線
松崎西	4	3	7	詫間三野線
矢ノ岡	6	2	8	高瀬線
早北	4	4	8	高瀬線
買田	4	4	8	山本線
青岡	4	4	8	山本線
市営野球場前	2	6	8	三野線
財田	5	3	8	財田高瀬線
田淵会場	4	4	8	高瀬観音寺線
西久保谷	4	4	8	詫間三野線
安藤内科医院	4	5	9	高瀬線
片山	4	5	9	財田高瀬線
六ツ松	1	8	9	豊中仁尾線
室本北口	7	2	9	仁尾線
三井之江前	6	4	10	三野線
松崎団地	7	3	10	三野線
大原	1	9	10	三野線
まるお眼科	3	7	10	財田高瀬線
南郷【高瀬】	7	3	10	高瀬観音寺線

※バス停計334か所のうち103か所

⑤収支状況

収入は、平成 23 (2011) 年をピークに減少傾向にあり、令和 2 (2020) 年には新型コロナウイルス感染症の影響により 17,767 千円となっています。それ以降は緩やかに増加傾向にあり、令和 6(2024)年に 20,292 千円となっています。それに対して、支出は平成 29 (2017) 年まで増加傾向、それ以降は横ばいとなり、令和 2 (2020) 年には新型コロナウイルス感染症の影響により 164,937 千円となっており、それ以降は増加傾向にあり、令和 6(2024)年に 182,115 千円となっています。収支率は平成 23 (2011) 年をピークに減少傾向にあり、令和 3(2024)年以降は 11%程度を推移しています。収入の内訳は、回数券と乗車料金が半分ずつとなっています。支出のうち、委託料が 9 割を占めています。

路線別の収支率をみると、収支率が高いのは仁尾線、詫間線、豊中仁尾線であり、収支率が低いのは高瀬線、荘内線、三野線となっています。

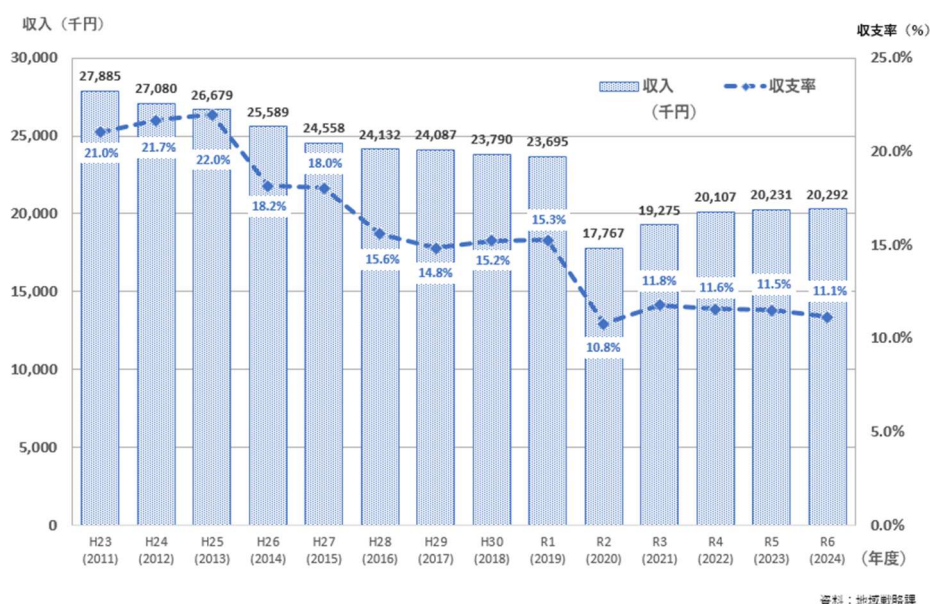


図 コミュニティバスの収入および収支率（全路線計）の年度別推移

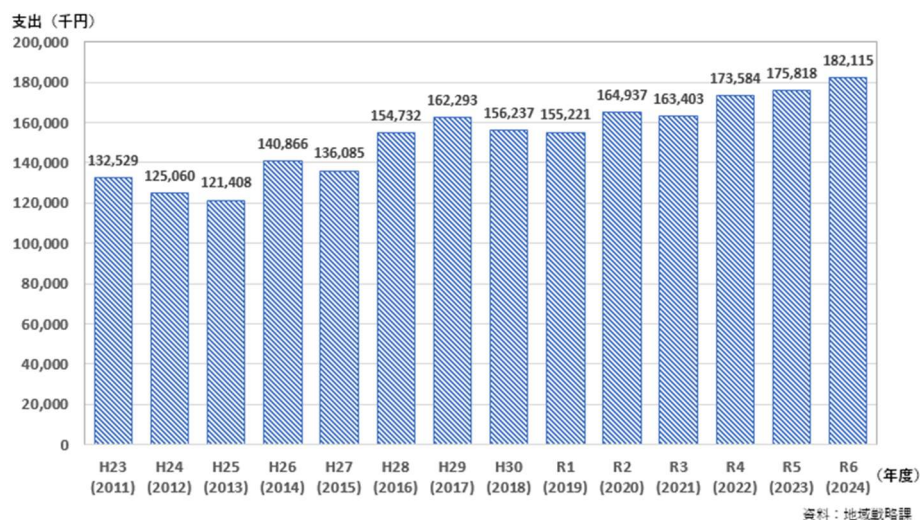


図 コミュニティバスの支出（全路線計）の年度別推移

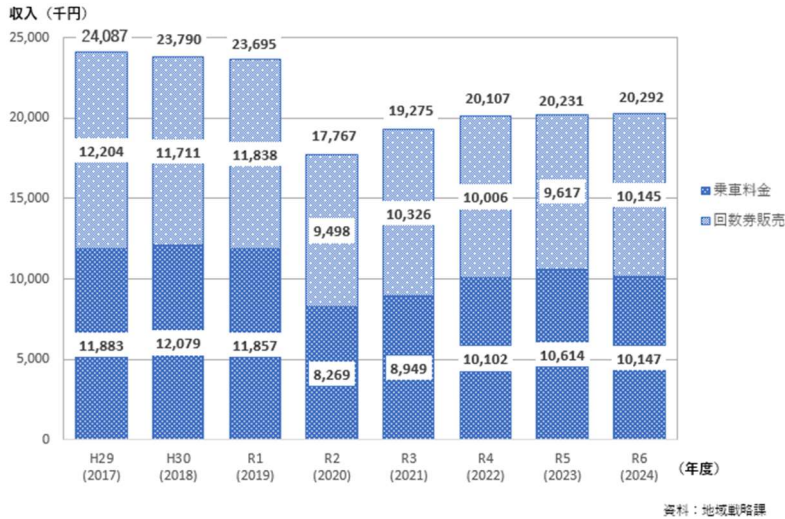


図 コミュニティバスの収入内訳 (全路線計) の年度別推移

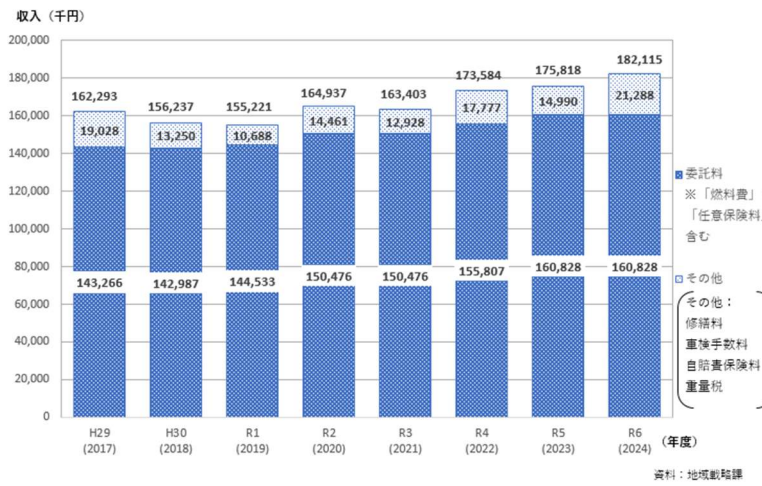
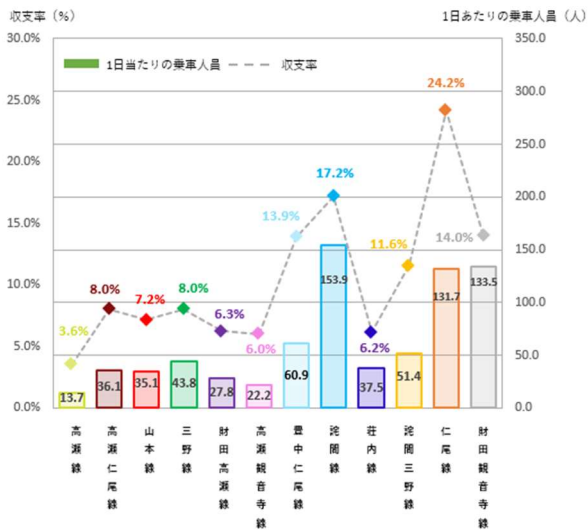


図 コミュニティバスの支出内訳 (全路線計) の年度別推移

(令和5(2023)年度)



(令和6(2024)年度)

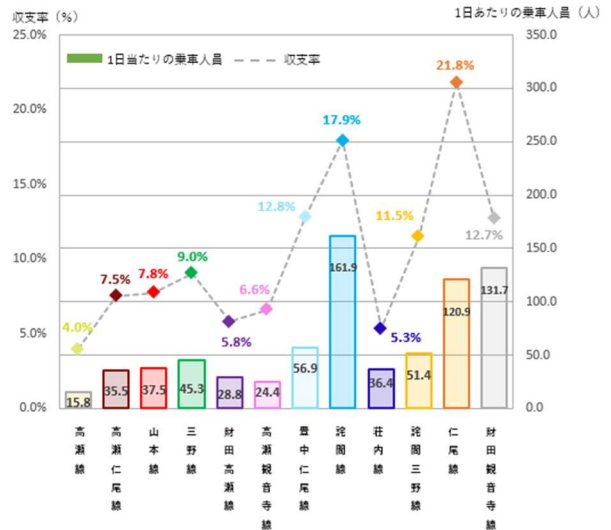


図 コミュニティバス路線別1日当たり乗車人員と収支率

(7) 航路等の状況

①運行状況

航路としては、粟島や志々島を結ぶ粟島汽船が運航されています。運航本数は、粟島～須田間は1日当たり8往復、粟島～宮の下港（上新田、志々島経由）は1日当たり3往復となっています。

また、鳶島へのアクセス交通として市が渡船を運行しています。運航本数は、夏季期間を除き、1日当たり1往復となっています。

表 定期航路「粟島汽船」の概要（令和7（2025）年4月1日現在）

航路	粟島～須田	粟島～宮の下（詫間） （上新田、志々島経由）
運航時間	[粟島] 始発 6:45、終発 19:30 [須田] 始発 6:20、終発 19:05	[粟島] 始発 6:55、終発 15:25 [宮の下] 始発 8:30、終発 16:20
運行本数	8往復/日	3往復/日
片道運賃 ※（ ）小人	大人 330 円、小人 170 円 ※自動車運送運賃 3m未満：1,560 円 3～4m未満：2,080 円 4～4.5m未満：2,620 円 ※自転車・バイク等は別途料金	粟島～上新田：170 円（80 円） 粟島～志々島：350 円（180 円） 粟島～宮の下：710 円（360 円） 宮の下～志々島：350 円（180 円） 宮の下～上新田：510 円（260 円）
所要時間	15 分	粟島～上新田：15 分 上新田～志々島：15 分 志々島～宮の下：20 分
乗車定員	みとよ：80 人 あしま：70 人	
運行事業者	粟島汽船(株)	

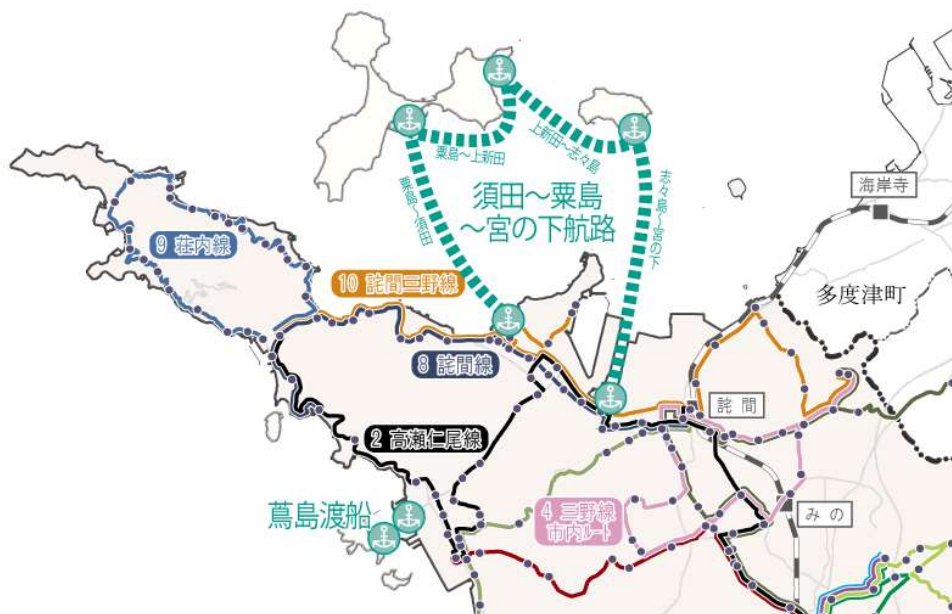
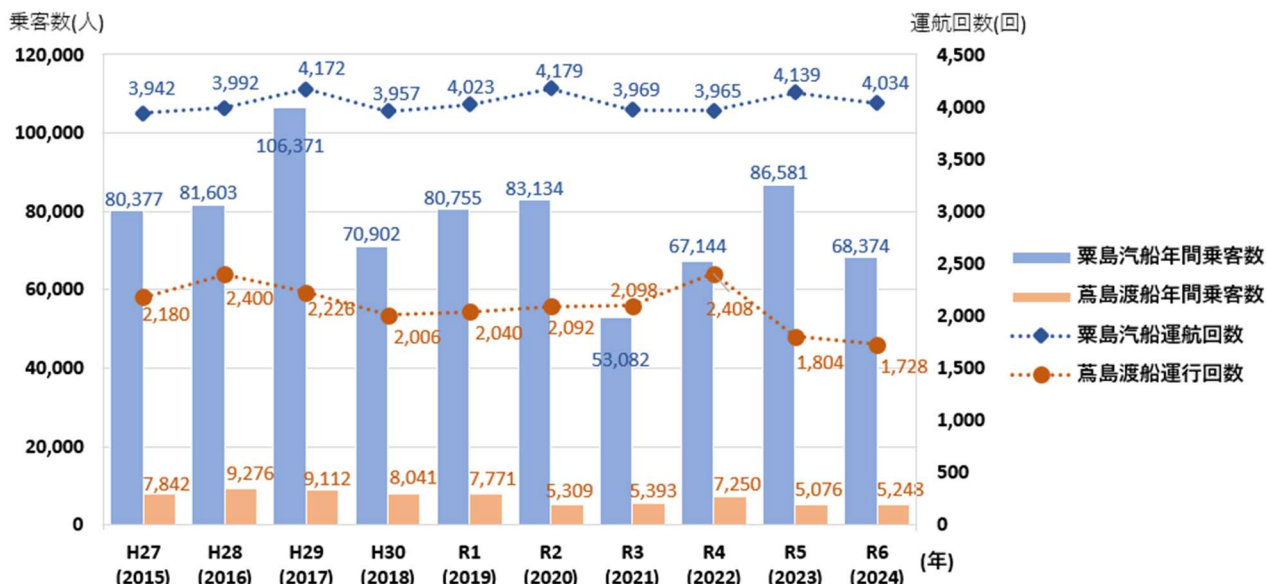


図 粟島汽船・鳶島渡船の運航ルート

②利用状況

粟島汽船（須田～粟島～宮の下航路）の利用者はコロナ禍により大きく減少し、現在はコロナ禍前の利用者数までの回復には至っておらず、令和6（2024）年は68,374人となっています。

葛島渡船の利用者は5,000～9,000人程度の間で推移しており、令和6（2024）年は5,248人となっており、減少傾向にあります。



注) 粟島汽船（須田～粟島～宮の下航路）の運航回数は貸切を含む。小人の輸送人員は0.5人にて換算。

資料：粟島汽船は地域戦略課（各年10月1日～9月30日の数値）、葛島渡船は産業政策課

図 航路等の利用者数の推移

2.2 コミュニティバス運行事業者アンケート結果

三豊市のコミュニティバス運行事業を対象にアンケート調査を実施した結果は以下の通りです。

	調査対象	調査時期	有効回答数
事業者	三豊市コミュニティバス 運行事業者 9社	令和7年11月	9件（回収率：100%）

表 コミュニティバス運行事業者アンケート調査結果

項目		詳細
運転手の確保		・運転手の確保については、「問題なく確保できている」と「必要数を確保できていない」がほぼ同数となっており、事業者間で状況に差があることが確認された。
コミュニティバスの改善点等に関すること	利用者について	・コミュニティバス利用者からは、自家用車の運転に対する不安や、買い物後に荷物を持って帰る際の負担といった意見が多く聞かれた。また、バス停から自宅までの移動の負担も課題として挙げられた。
	運行ルートについて	・乗継券を廃止し、乗継を必要としない運行ルート再編を検討すべき。 ・ゆめタウンへ乗り入れする路線の拡大を検討してはどうか。 ・重複したルートを運行している路線の見直すべき。
	利用促進	・無料で利用できる日を設定し、利用促進を図ってみてはどうか。 ・コミュニティバス同士の乗換のしやすさ、駅・バス停でのわかりやすい案内など、誰もが利用しやすい停留所整備が必須ではないか。
	ダイヤについて	・通勤帰宅時間や交通量の多いルートの運行はバスからバスへの乗継時間の余裕がないため見直すべき。
	その他	・利用者の多い通勤通学時間帯では、乗車定員によりお断りをする場合があるので、増便を検討すべき。逆に利用者の少ない時間帯は減便するなど検討すべき。 ・車両の経年劣化も見られることに加え、利用者の少ない路線もあるため車両の小型化を図り、コスト削減を検討してはどうか。 ・物価高騰等を踏まえ、コミュニティバスの継続には運賃の値上げが必要ではないか。 ・利用者の少ないバス停については集約化を検討してはどうか。
これからの公共交通について	地方の公共交通の変化について	・地方の公共交通もデマンド交通や新しい形の移動サービスは利用者のニーズに合った柔軟な運行ができれば、有効だと考える。
	地域の公共交通全般や「新たな公共交通サービス」について	・デマンド交通などの新しい交通サービスは、利用者にとって移動に関する利便性の向上の可能性はあると考える。一方で、事業者としては利用者数の不安定さや、そのための運転手確保、利用者対応に関する不安も懸念点として挙げられる。 ・高齢者でも利用しやすい、分かりやすいサービス設計や、コミュニティバス運賃（100円）との整合性を踏まえた価格設定が重要である。

2.3 市民の意見等の現況把握

市民や福祉タクシー券利用者を対象にアンケート調査を実施した結果は以下の通りです。

表 市民等のアンケート調査の実施概要

	調査対象	調査時期	有効回答数
市民	市内在住の16歳以上： 2,000件	令和7年4月 (郵送配布)	789件(回収率：39.5%)
福祉タクシー券利用者	福祉タクシー券の申請者： 1,000件	令和7年5月 (郵送配布)	462件(回収率：46.2%)
航路利用者	航路利用者：50件	令和7年12月 (運航時間内に配布)	19件(回収率：38.0%)

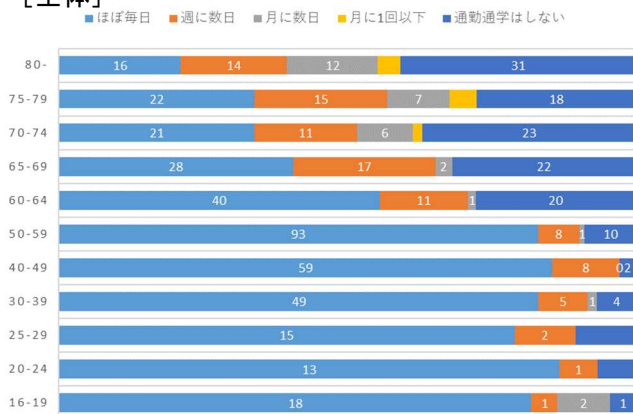
・(1) 市民アンケートの調査結果

① あなたの普段の外出について 通勤通学の頻度と手段

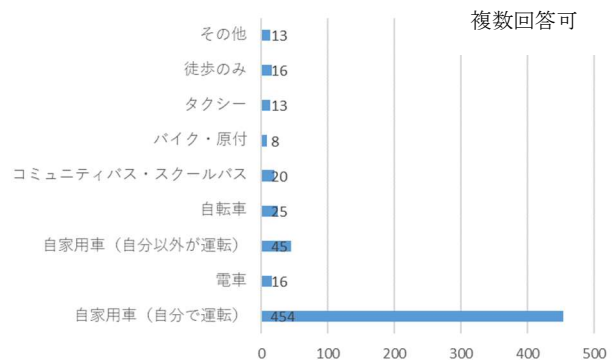
○通勤通学の頻度については、16～59歳の年代では、ほぼ毎日をおとめる割合が高い。

○通勤通学の手段として、最も多いのは「自家用車(自分で運転)」で、次いで「自家用車(自分以外が運転)」が多い。

[全体]



[全体]



N=789

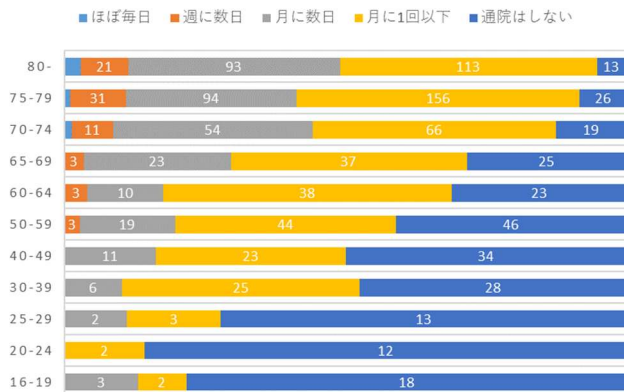
図 通勤通学の頻度と手段 [年代別・全体]

②あなたの普段の外出について 通院の頻度と手段

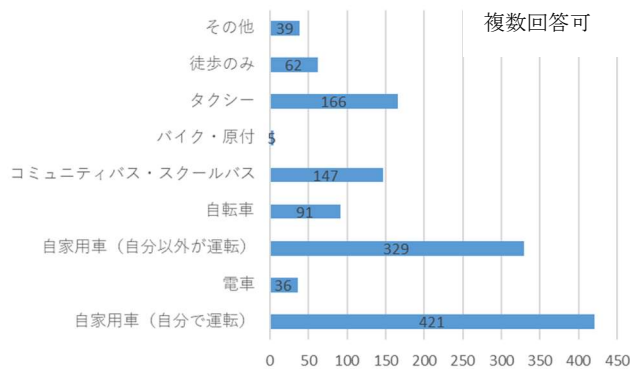
○通院の頻度については、年齢層が高くなるにつれ、「週に数日」や「月に数日」を回答した割合が高くなっている。

○通院の手段としては、最も多いのは「自家用車（自分で運転）」で、次いで「自家用車（自分以外が運転）」が多い、3番目に多い回答は「タクシー」となった。

[全体]



[全体]



N=1,251

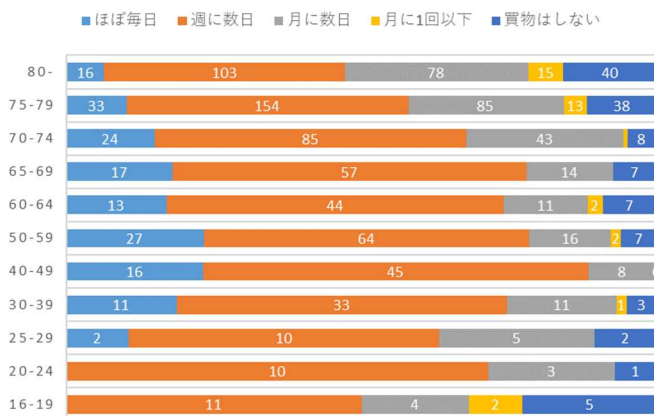
図 通院の頻度と手段 [年代別・全体]

③あなたの普段の外出について 買物の頻度と手段

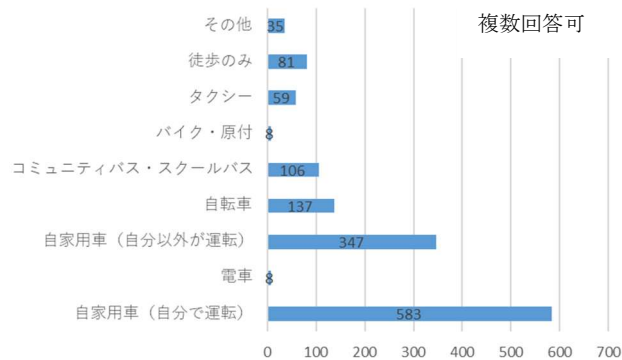
○買物の頻度については、どの年代でも「週に数日」と回答した割合が多くなった。

○買物の手段としては、最も多いのは「自家用車（自分で運転）」で、次いで「自家用車（自分以外が運転）」が多い、3番目に多い回答は「自転車」となった。

[全体]



[全体]



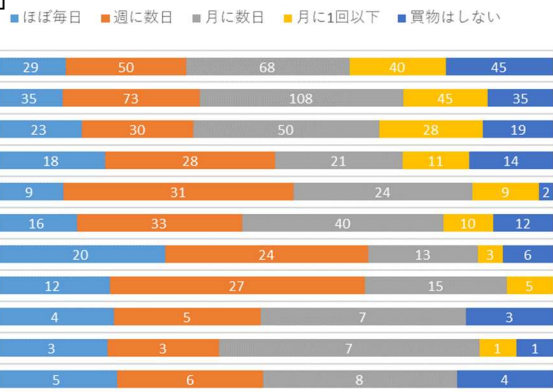
N=1,251

図 買物の頻度と手段 [年代別・全体]

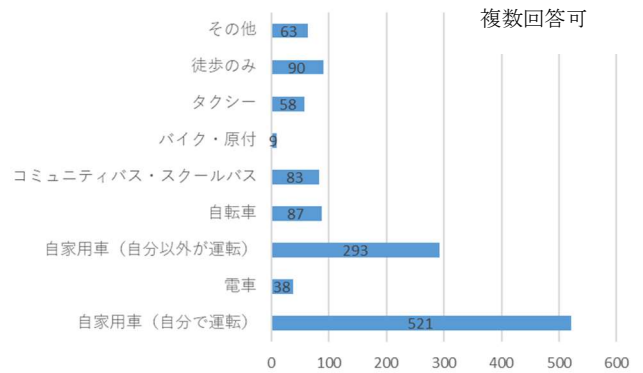
④あなたの普段の外出について その他の外出の頻度と手段

○その他の外出の頻度については、16～29歳・70～80以上の年代では「月に数日」の割合が高い結果となった。
 ○その他の外出の手段としては、最も多いのは「自家用車（自分で運転）」で、次いで「自家用車（自分以外が運転）」が多い、3番目に多い回答は「徒歩のみ」となった。

[全体]



[全体]



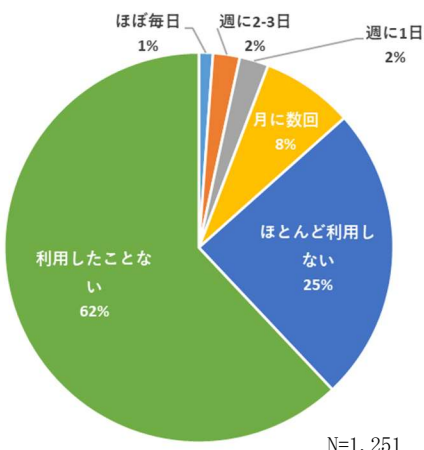
N=1,251

図 その他の外出の頻度と手段 [年代別・全体]

⑤現在、あなたは三豊市のコミュニティバスをどのくらい利用していますか。

○コミュニティバスの利用頻度について、「利用したことない」で62%、「ほとんど利用しない」が25%となっており、ほとんどの割合を占めている。
 ○65歳以上で見た場合、「ほぼ毎日」「週に2-3回」「週に1日」の割合は他の年代よりも高い傾向にある。

[全体]



N=1,251

[年代別]

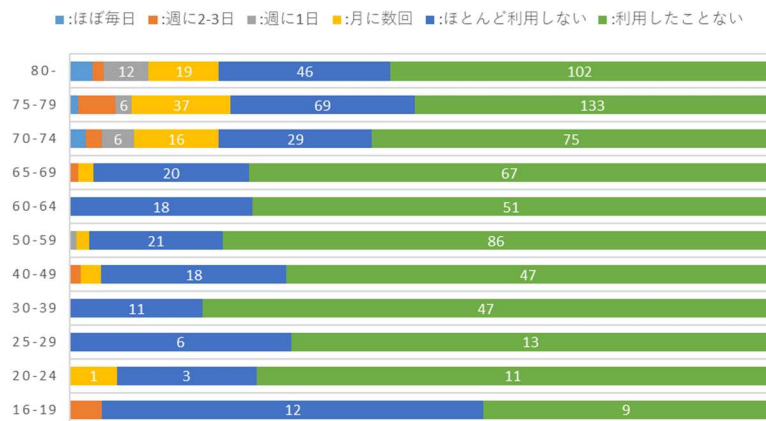


図 コミュニティバスの利用状況 [市域全体・年代別]

⑥1か月の期間でコミュニティバスにどのくらいの金額を使っていますか。

(⑤で「ほぼ毎日」、「週に2~3日」、「週に1日」、「月に数回」を回答した人のみ)

○1か月でのコミュニティバスに支出する金額は「1,000円未満」と回答する割合が一番多い結果となった。

[全体]

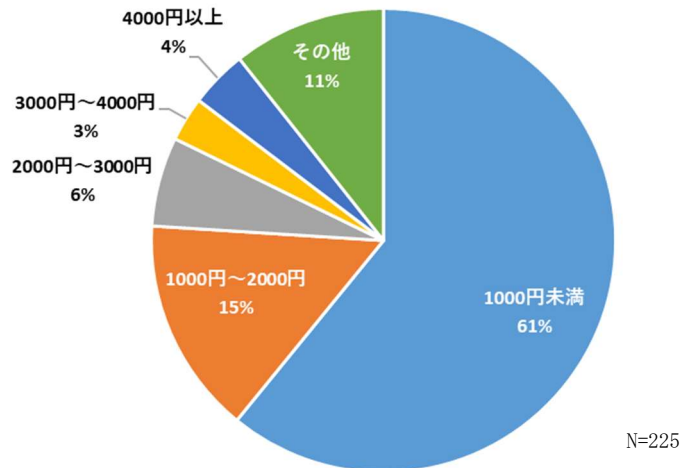


図 コミュニティバスへの支出状況 [市域全体]

⑦三豊市の福祉タクシー券とコミュニティバス乗車券を交換したことがありますか。

○福祉タクシー券とコミュニティバスの乗車券との交換をしたこと「ある」と回答した人が34%、「ない」と回答した人が60%という結果となった。

[全体]

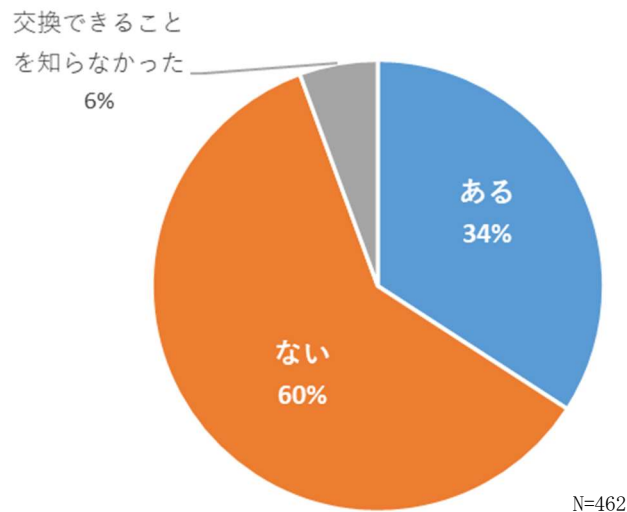


図 福祉タクシー券とコミュニティバス乗車券の交換状況 [市域全体]

⑧福祉タクシー券の代わりに、コミュニティバスを年間乗車することができる定期券などを通常より割安で購入できる制度があれば利用してみたいですか。

○福祉タクシー券の代わりに、コミュニティバスを年間乗車することができる定期券などを通常より割安で購入できる制度については、「利用居てみたい」「利用したくない」という回答はほぼ同じ割合となった。

[全体]

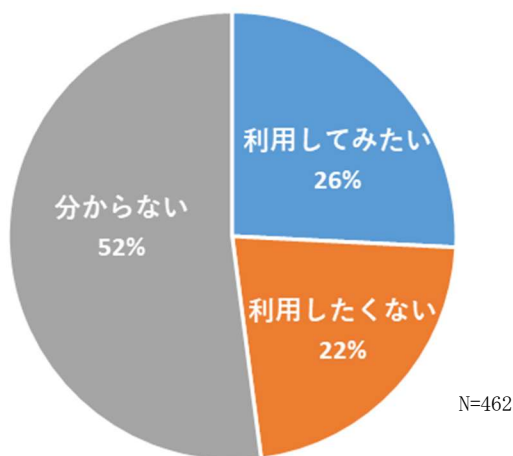


図 コミュニティバスの年間乗車券について [市域全体]

⑨ご自宅の最寄りバス停までの距離はどのくらいですか。

○自宅から最寄りバス停までの距離は「300m未満」が44%と多く、次いで「300～500m」が23%と多い結果となった。

[全体]

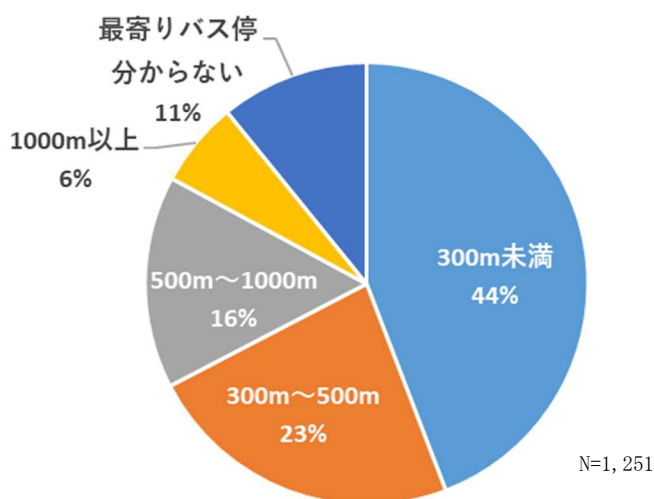
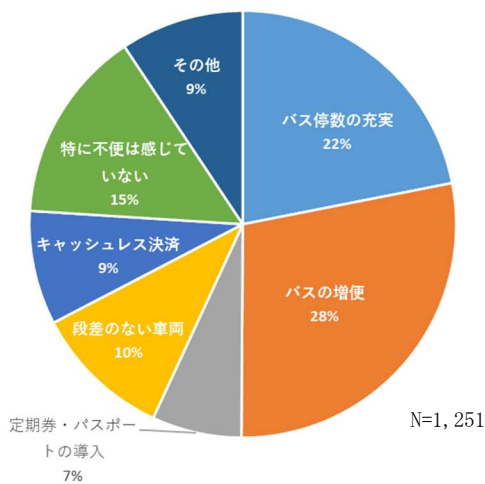


図 自宅からバス停までの距離 [市域全体]

⑩コミュニティバスにどのようなサービスが加われば良いと思いますか。(複数回答可)

○全体で見た場合に、「バス停数の充実」「バスの増便」が50%を占めており、次いで「特に不便は感じていない」が15%となっている。
 ○年齢別で見ると、全ての年代で「バス停数の充実」「バスの増便」は大きな割合となっている。

[全体]



[年代別]

複数回答可

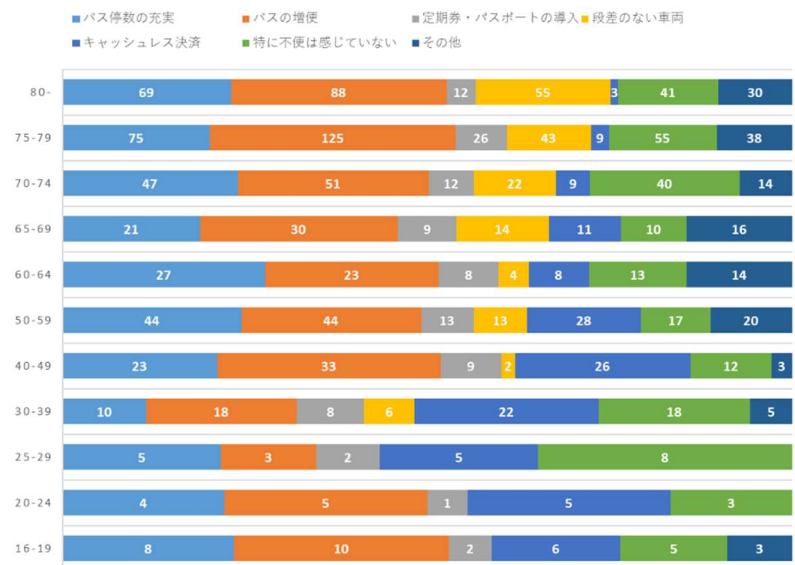
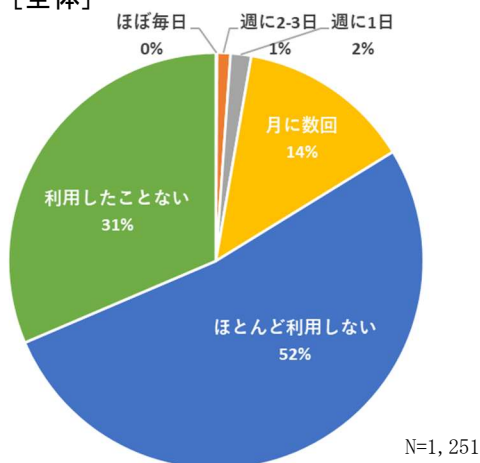


図 コミュニティバスに求めるサービス [市域全体・年代別]

⑪現在、あなたはタクシーをどのくらい利用していますか。

○全体では、「利用したことない」が31%「ほとんど利用しない」が52%で大きな割合となっている。
 ○年齢別で見ると70歳以上の年齢で「月に数回」の割合が他の年代と比較して多くなっている。

[全体]



[年齢別]

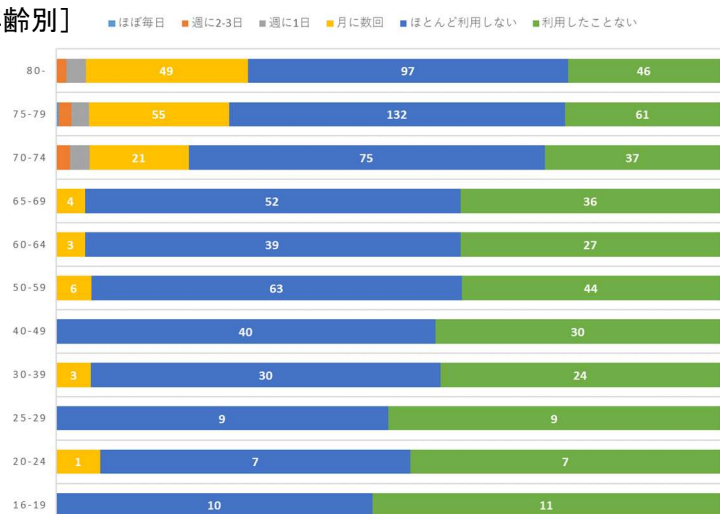


図 タクシーの利用状況 [市域全体・年代別]

⑫1か月の期間でタクシーにどのくらいの金額を使っていますか。

(⑪で「ほぼ毎日」、「週に2~3日」、「週に1日」、「月に数回」を回答した人のみ)

○1か月でのタクシーに支出する金額は「2,000円~4,000円」と回答する割合が一番多い結果となった。

[全体]

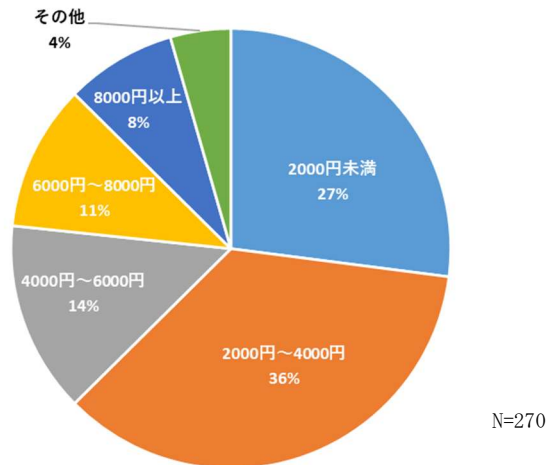


図 タクシーへの支出状況 [市域全体]

⑬タクシーを使う場合1か月でどのくらいの金額であれば積極的に使いたいですか。

○1か月でのタクシーに積極的に支出できる金額は「2,000円未満」が36%と多い割合となっており、「2,000円~4,000円」が26%となり次点で多い結果となった。

[全体]

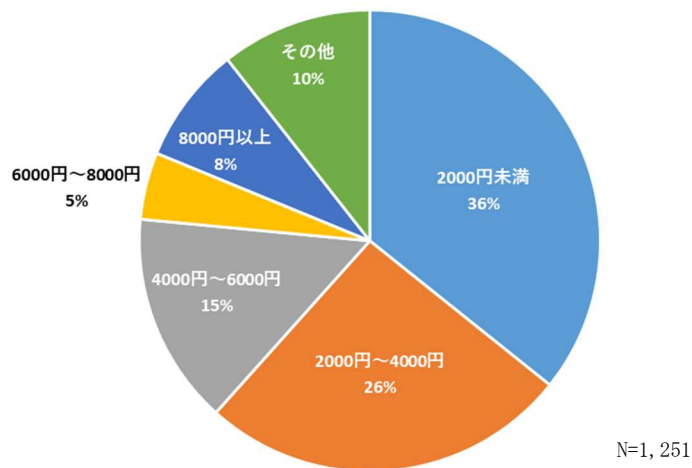


図 タクシーを積極的に使いたい金額 [市域全体]

⑭現在、あなたは電車をどのくらい利用していますか。

○全体では、「利用したことない」が29%「ほとんど利用しない」が61%で大きな割合となっている。
○年代別で見た場合に、16～24歳では「ほぼ毎日」「月に数回」が大きな割合となっている。

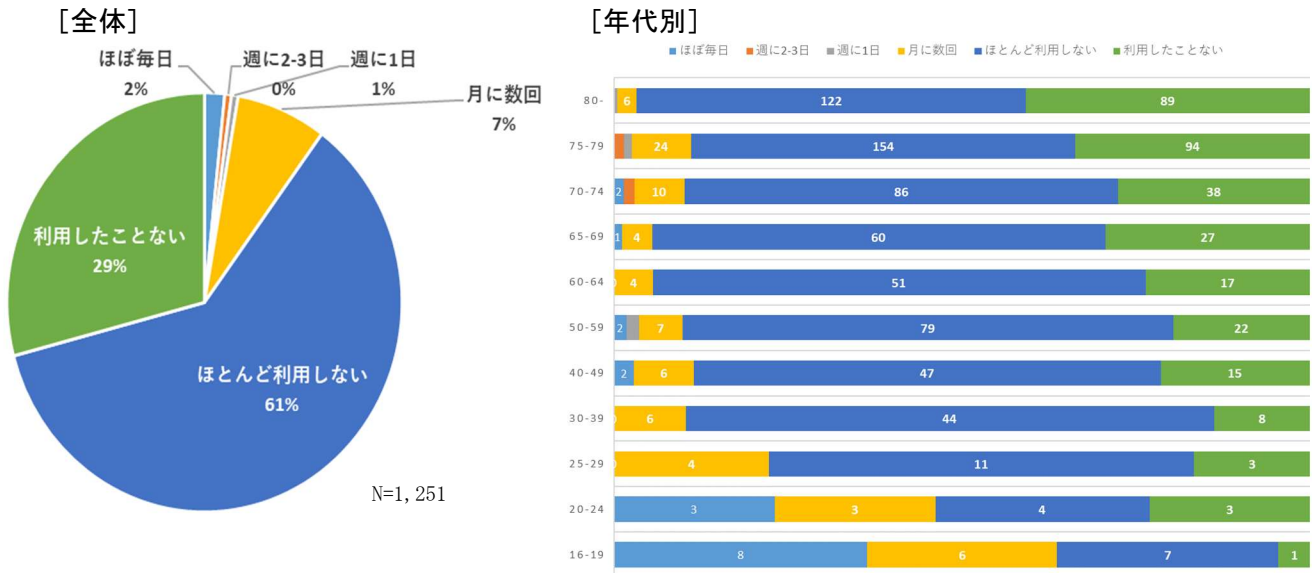


図 電車の利用状況 [市域全体・年代別]

⑮1か月の期間で電車でどのくらいの金額を使っていますか。

(⑭で「ほぼ毎日」、「週に2～3日」、「週に1日」、「月に数回」を回答した人のみ)

○1か月の電車で支出する金額は「2,000円未満」と回答する割合が一番多い結果となった。

[全体]

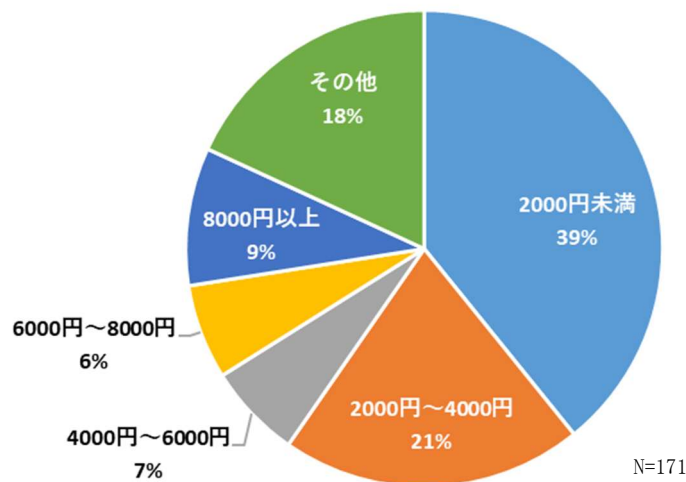


図 電車への支出状況 [市域全体]

⑩電車を利用する場合使用する駅はどこですか。

○電車を利用する場合に使用する駅は、最も多いのが「詫間駅」、次点で「高瀬駅」という結果となった。

[全体]

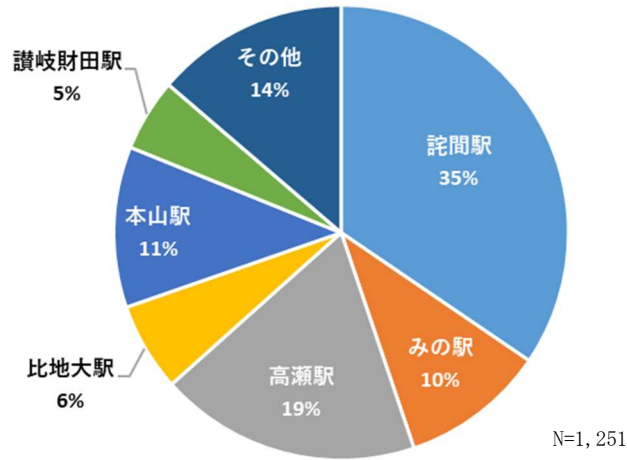


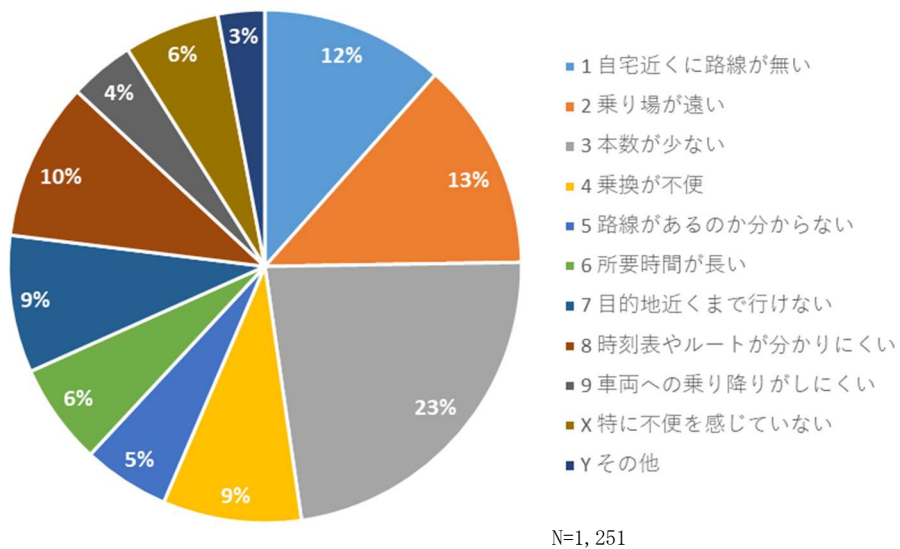
図 電車を利用する際の駅 [市域全体]

⑪公共交通を利用するときどのようなことで困りますか。(複数回答可)

○全体では、「本数が少ない」が23%で一番多い割合となっており、次に「乗り場が遠い」で13%、「自宅近くに路線がない」で12%となっており、コミュニティバスに求めるサービス同様に増便を求めていることが分かる。

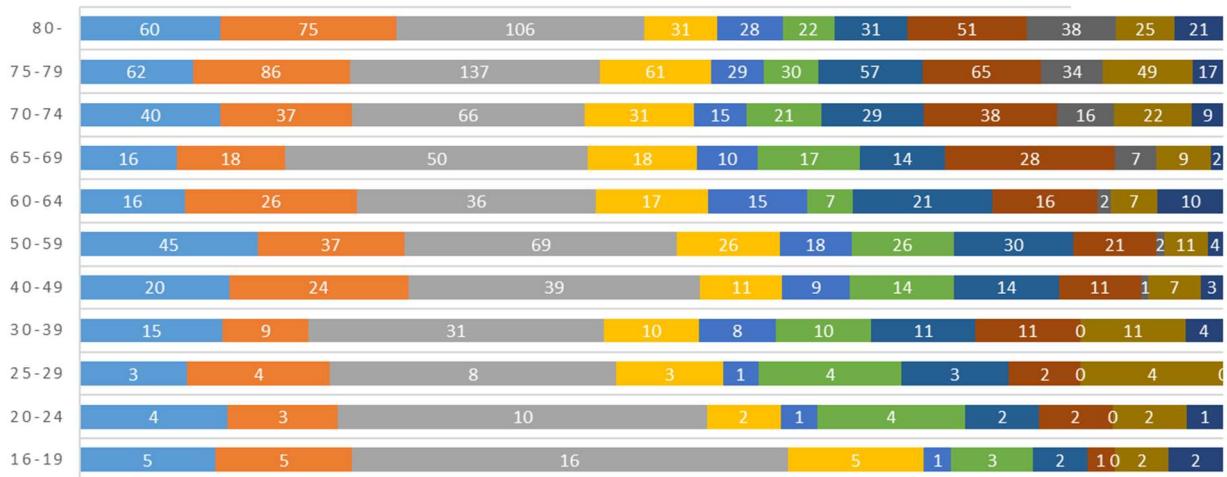
○年齢別で見ると、どの年代でも「本数が少ない」が一番大きい割合となっている、加えて、60歳以上の年齢層では「時刻表やルートが分かりにくい」の割合も若年層に比べ多い結果となっている。

[全体]



[年齢別]

複数回答可



- 自宅近くに路線が無い
- 本数が少ない
- 路線があるのか分からない
- 目的地近くまで行けない
- 車両への乗り降りがしにくい
- その他
- 乗り場が遠い
- 乗換が不便
- 所要時間が長い
- 時刻表やルートが分かりにくい
- 特に不便を感じていない

複数回答可

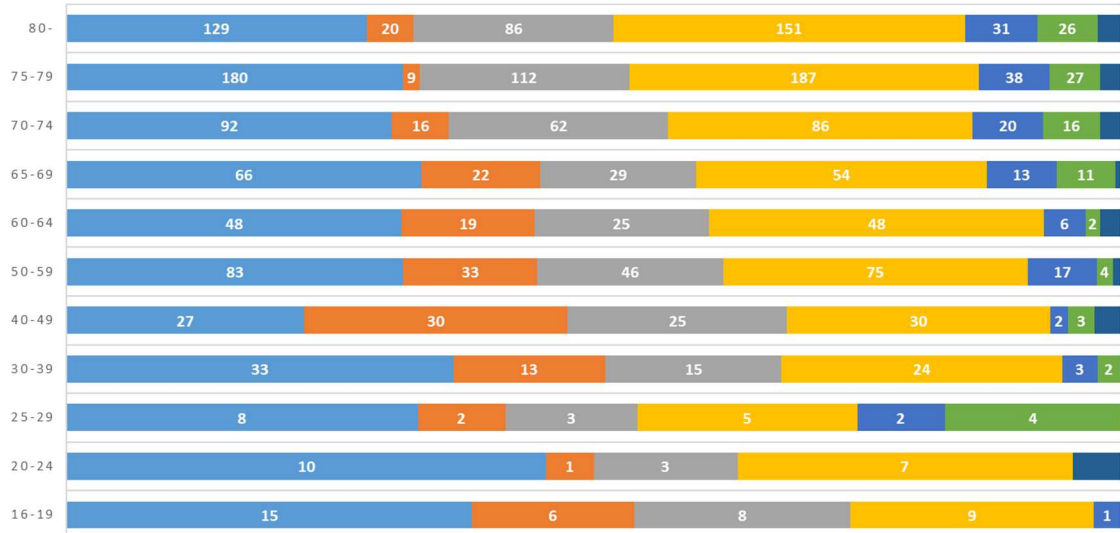
N=1, 251

図 公共交通を利用するとき困ること [市域全体・年代別]

⑩自分や家族、地域の方が安心して暮らすために、どのような交通があったら良いと思いますか。(複数回答可)

○どの年代でも、多い割合となったのは「通院・買い物など日常生活に使いやすい柔軟な交通（予約制や相乗りなど）」、「家族の送迎に頼らなくても移動できる交通手段」が多い結果となった。

[年齢別]



- 通院・買い物など日常生活に使いやすい柔軟な交通（予約制や相乗りなど）
- 高校通学や部活動、習い事などに対応できる交通サービス
- バスの本数・時間帯の充実
- 家族の送迎に頼らなくても移動できる交通手段
- 地域の助け合いによる移動手段
- 特に考えていない
- その他

N=1, 251

複数回答可

図 地域に求める公共交通 [年代別]

⑱公共交通に関する改善や導入してほしい機能はありますか。(複数回答可)

○全体では、「電話で予約ができる相乗りの交通」を求める回答が多く31%となっている。
 ○年齢別で見た場合は、「電話で予約ができる相乗りの交通」を求める回答は70歳以上で特に多い割合となっている。
 ○50歳以下の回答では、「スマホやアプリでの時刻確認や予約」「キャッシュレス決済」の割合が約半分以上を占めている。

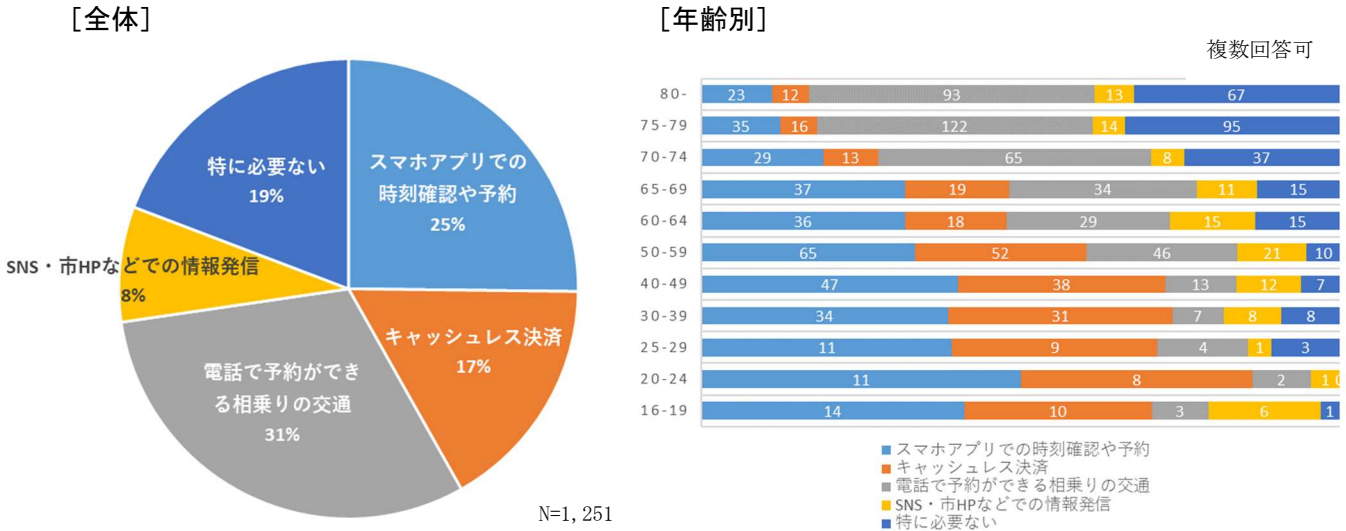


図 公共交通に関する改善や導入してほしい機能 [市域全体・年代別]

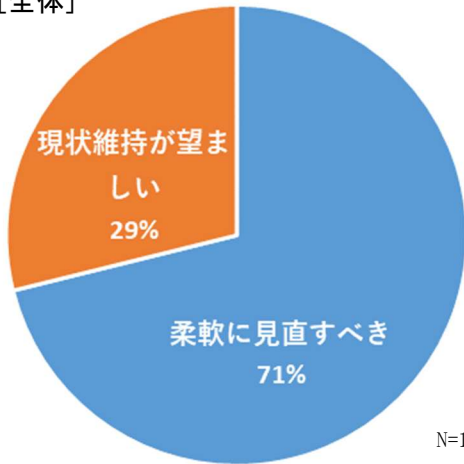
⑳今後、利用実態に応じてバス路線の見直しや、予約制乗り合い交通サービスの導入などを行う可能性についてどう思いますか。

[選択肢]

1. 利用状況に応じて柔軟に見直すべき
 (小型車両も活用し運賃が高くなっても時間・乗降場所を柔軟にするべき)
2. 現状維持が望ましい(安価なバスでの定時停路線運行のみで十分)

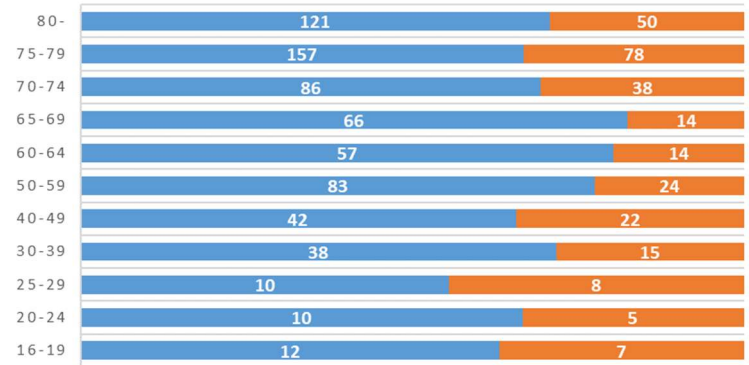
○全体で見た場合に、三豊市のコミュニティバスの路線見直しや新しい交通手段の導入について「柔軟に見直すべき」という回答は70%を超える結果となった。
 ○年代別では、特に60～64歳で73%、65～69歳で68%となっており他の年代と比較して高い割合となっている。

[全体]



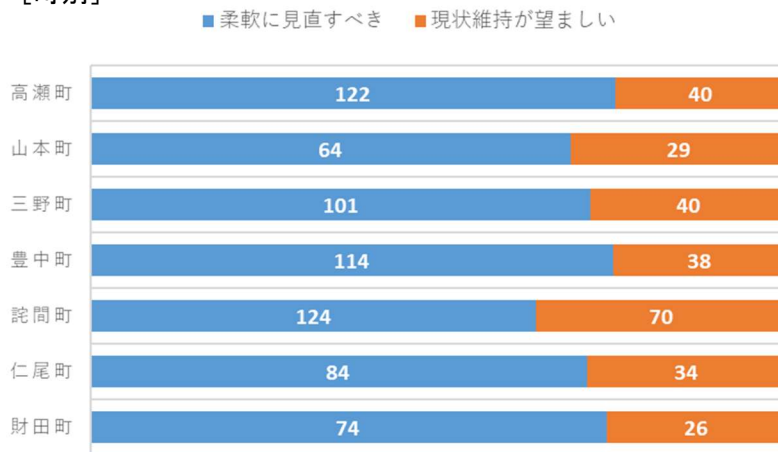
N=1, 251

[年代別]



■ 柔軟に見直すべき ■ 現状維持が望ましい

[町別]



N=1, 251

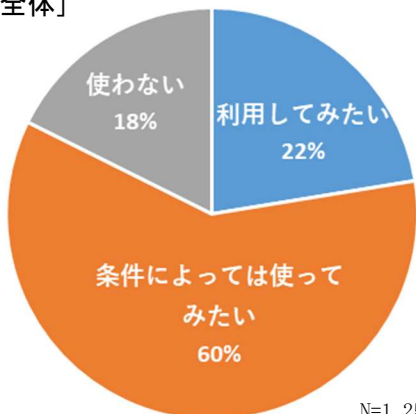
図 バス路線の見直しや新しい公共交通の導入について [市域全体・年代別・町別]

㊴予約制乗り合い交通サービスが将来的に導入された場合、利用してみたいですか。

○全体では「利用してみたい」で22%、「条件によっては使ってみたい」で60%となっており、利用については前向きな回答が多い結果となった。

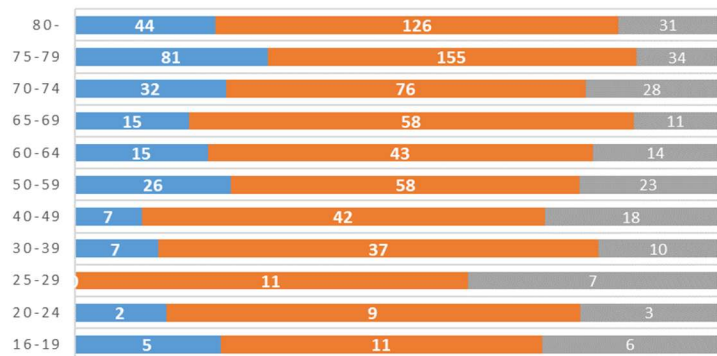
○年代別で見ると、「利用してみたい」の回答は16～19歳と75～79歳では他の年代と比べ比較的多い割合となった。

[全体]



N=1, 251

[年代別]



■ 利用してみたい ■ 条件によっては使ってみたい ■ 使わない

図 予約制乗り合い交通サービスの利用について [市域全体・年代別]

②予約制乗り合い交通サービスに求める機能や条件を教えてください。(複数回答可)

○全体で見た場合「できるだけ自宅の近くで乗れる」が37%で高い割合となっている。
○25～29歳では特に「待ち時間が短い」とした回答した割合が、他の年代と比べて高くなっている。

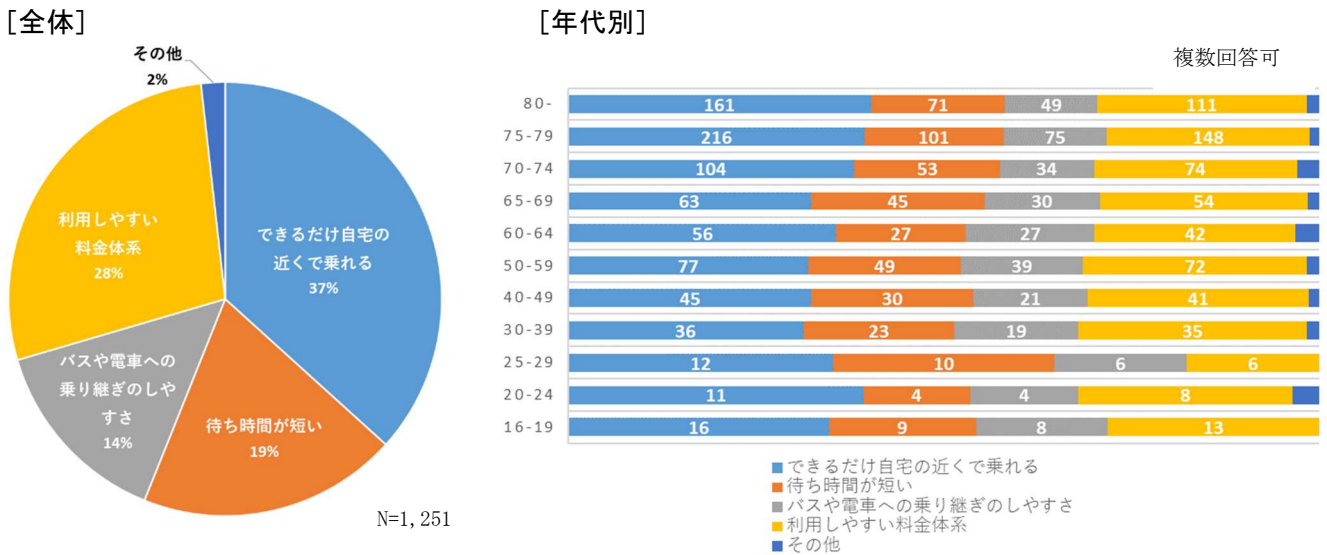


図 予約制乗り合い交通サービスに求める機能や条件 [市域全体・年代別]

③予約制乗り合い交通サービスの予約方法として便利だと思うものを教えてください。

○若年層では、「スマホアプリで予約」の割合が多く、年齢が上がるにつれ「電話で予約」を希望する割合が多くなる傾向にある。

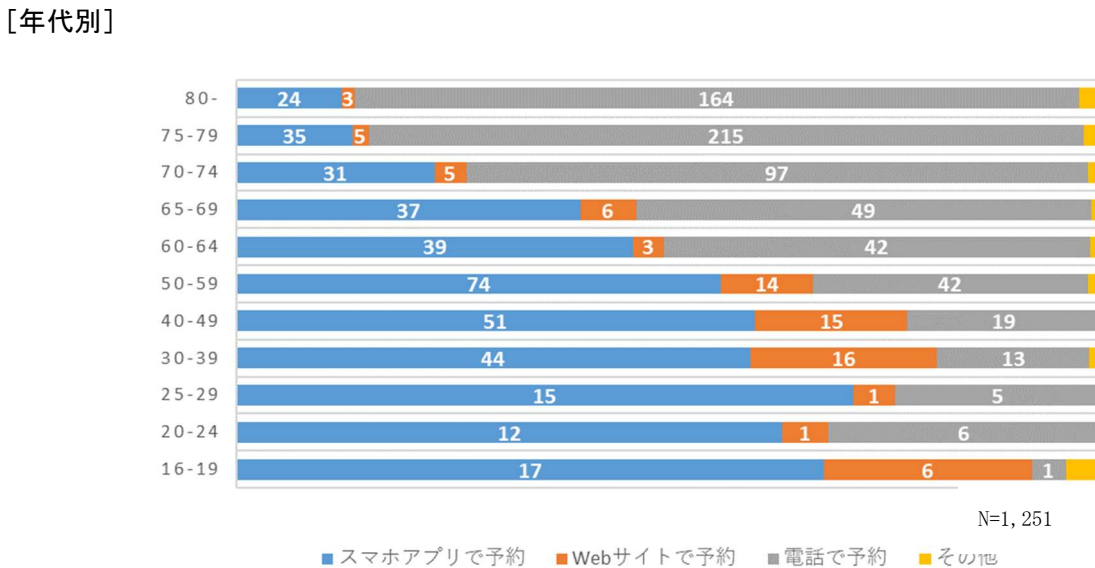


図 予約制乗り合い交通サービスの予約方法 [年代別]

⑭予約制乗り合い交通サービスを利用するとすれば、どの曜日で利用が多くなりそうですか。

○70歳以上の年代では、月～金の平日で利用したいという回答が、土曜日・日曜日・祝日より多い結果となった。一方で、50歳未満の年代では、土曜日・日曜日・祝日に利用したいという回答が他の曜日と比べ多い結果となった。

[年代別]

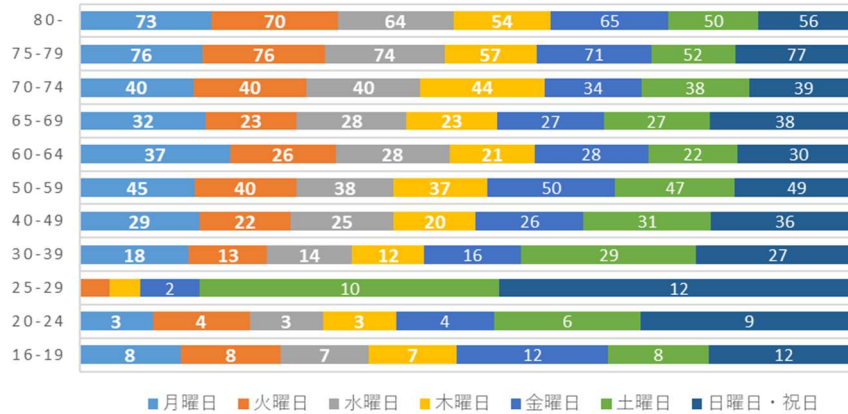


図 予約制乗り合い交通サービスを利用したい曜日 [年代別]

N=1,251
複数回答可

⑮予約制乗り合い交通サービスを利用するとすれば、どの時間帯での利用が多くなりそうですか。

○すべての年代において「8-10時」・「10-12時」の午前中の時間帯で利用したいという回答が多い結果となった。

[年代別]

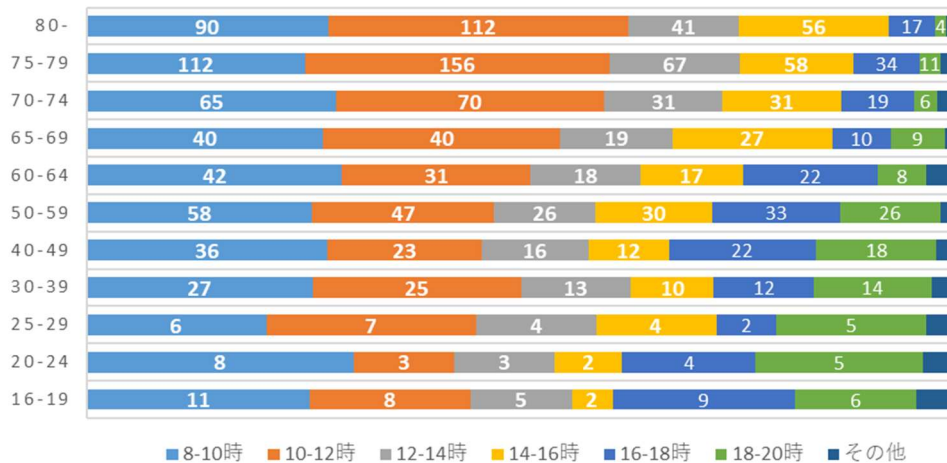


図 予約制乗り合い交通サービスを利用したい時間帯 [年代別]

N=1,251
複数回答可

②⑥予約制乗り合い交通サービスを利用するとすれば、どんな目的での利用が多くなりそうですか。

- 全ての年代で、「買い物」での利用をしたいという回答が多い結果となった。
- 50歳以上の年代では「通院」で利用したいという回答が、若年層と比べ多い結果となった。

[年代別]

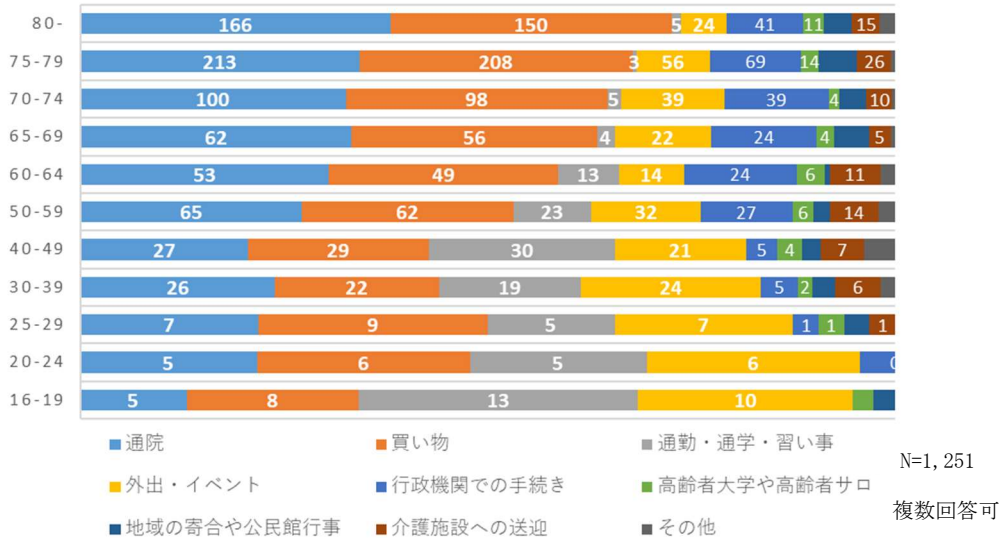
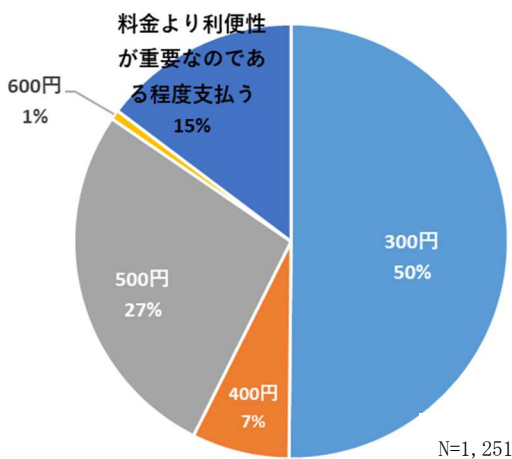


図 予約制乗り合い交通サービスを利用したい目的 [年代別]

②⑦予約制乗り合い交通サービスは、コミュニティバスよりも利便性は高くなりますが、料金も高くなる場合があります。どのくらいの料金であれば利用してみたいと思いますか。

- より安価な「300円」という割合が一番大きい一方で、60歳以上の年齢層の場合「500円」でも利用してみたいという回答が他の年代よりも多い結果となった。

[全体]



[年代別]

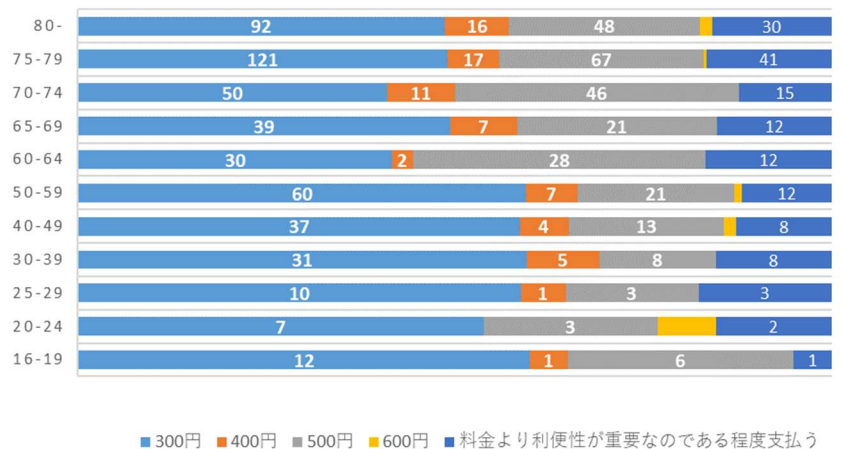
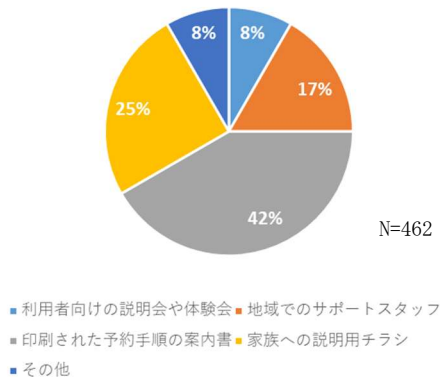


図 予約制乗り合い交通サービスの利用料金について [市域全体・年代別]

⑳どのようなサポートがあれば予約制乗り合い交通サービスを安心して利用できそうですか。
 (福祉タクシー券利用者のみ・複数選択可)

○どの年代でも「印刷された予約手順の案内書」を求める回答が多い結果となった。

[福祉タクシー券利用者のみ全体]



[福祉タクシー券利用者のみ年代別]

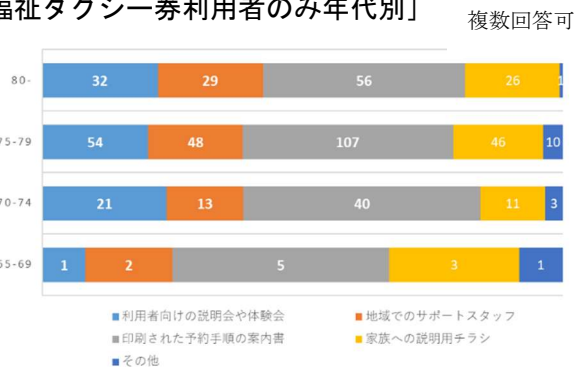
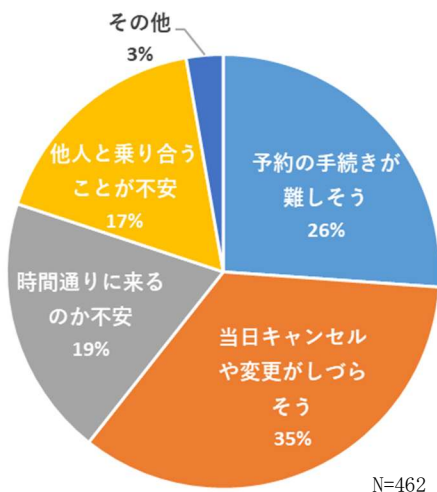


図 予約制乗り合い交通サービスを利用するうえでのサポート
 [福祉タクシー券利用者のみ・市域全体・年代別]

㉑予約制乗り合い交通サービスを利用しようとするうえで、不安や困りそうなことを教えてください。
 (福祉タクシー券利用者のみ・複数選択可)

○「当日キャンセルや変更がしづらそう」という回答がどの年代でも多い結果となった。
 ○「予約の手続きが難しそう」という回答の割合が次に多く、予約後に実際に乗車するまでの間で不安が大きいということが分かった。

[福祉タクシー券利用者のみ全体]



[福祉タクシー券利用者のみ年代別]

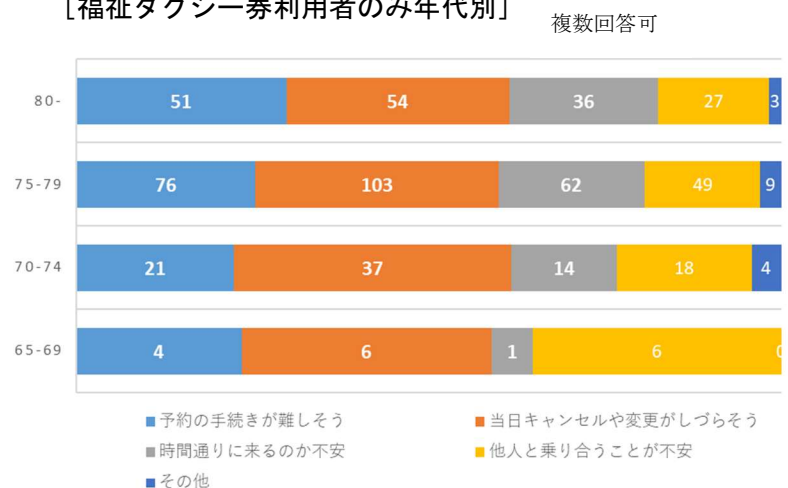
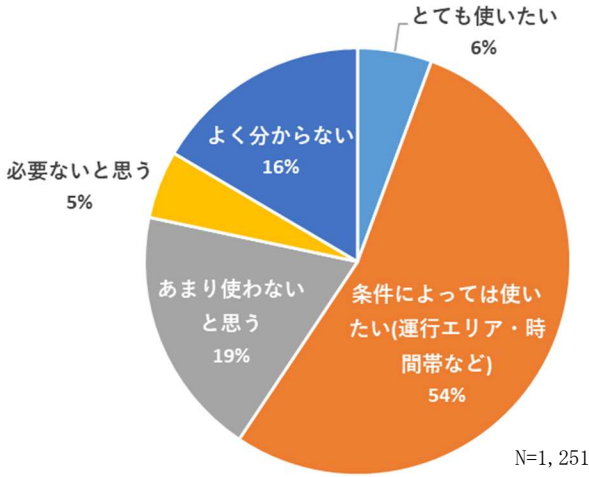


図 予約制乗り合い交通サービスへの不安について
 [福祉タクシー券利用者のみ・市域全体・年代別]

③⑩ 予約制乗り合い交通サービスにおいて、「定額で何回でも乗ることができる月額制の利用（例：サブスクリプション型）」があれば使ってみたいと思いますか。

○「条件によっては使いたい（運行エリア・時間帯など）」が一番大きい回答割合となった。

[全体]



[年代別]

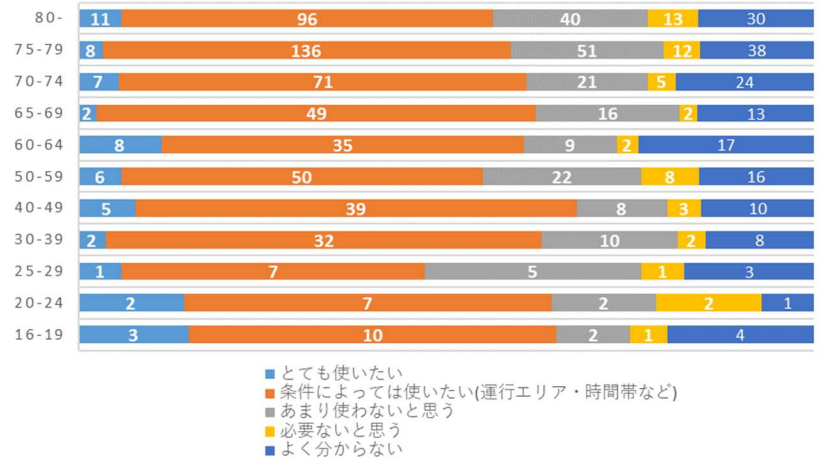
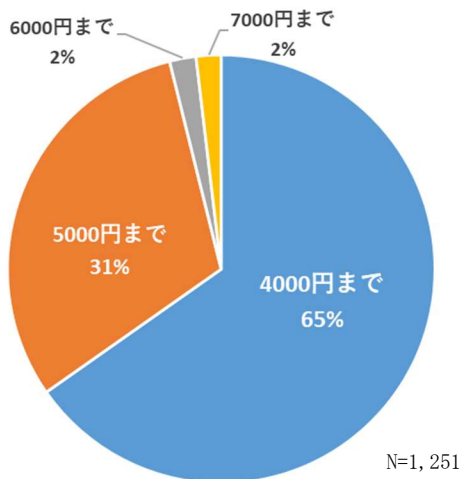


図 予約制乗り合い交通サービスの月額制について [市域全体・年代別]

③⑪ どのくらいの金額なら「月額制（サブスクリプション型）」を利用してみたいですか。

○月額制に求める金額は選択肢の中で一番安価な「4,000円まで」を希望する回答の割合が大きかった。

[全体]



[年代別]

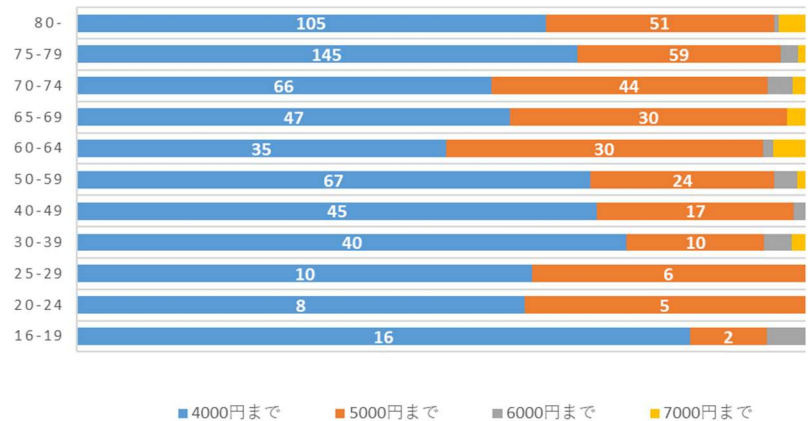


図 予約制乗り合い交通サービスの月額制の金額について [市域全体・年代別]

③② 「月額制（サブスクリプション型）」を利用する場合、どのような使い方を想定しますか。（複数回答可）

○60歳以上の年代では「通院や買い物で週1~2回」という回答が特に多い結果となった。一方で59歳以下の年代では「必要な時に使えると便利（仕事で送迎ができないなど）」が多い結果となり、家族の送迎で使うことを想定した回答が多くなった。

[年代別]

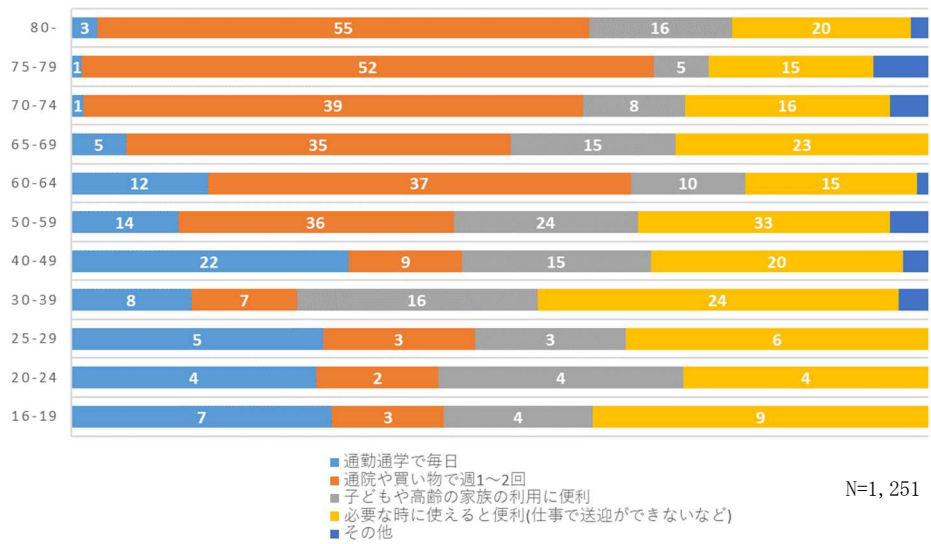


図 予約制乗り合い交通サービスの月額制の使い方について [年代別]

(4) 航路利用者アンケート調査結果

①調査日の外出（おでかけ）目的（複数回答）

○調査日の外出（おでかけ）目的は、「買い物」が32.0%で最も多く、以下、「旅行・帰省」28.0%、「通院」20.0%と続いている。

○調査時期により、旅行・帰省の目的が比較的多い結果となった。

[利用者全体 N=19]

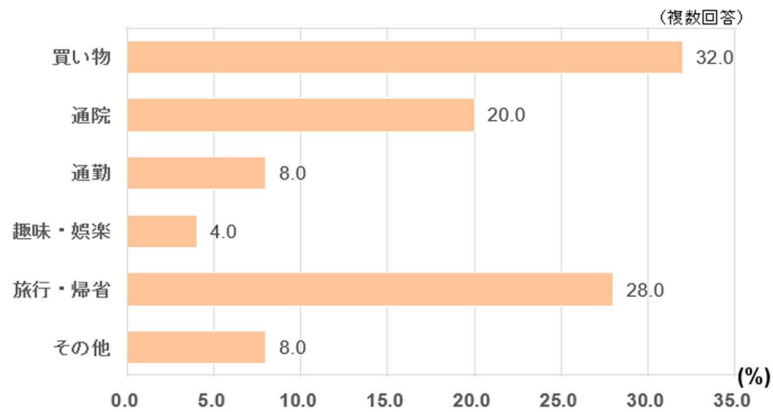


図 調査日の外出（おでかけ）目的（複数回答）[利用者全体]

②調査日の主な行き先

○調査日の主な行き先の具体的な施設は、「ピカソ諺問店」が22.5%で最も多く、以下、「ゆめタウン三豊」12.5%、「ピカソ浜田店」と「みとよ市民病院」がそれぞれ10.0%と続いている。

[利用者全体 N=19]

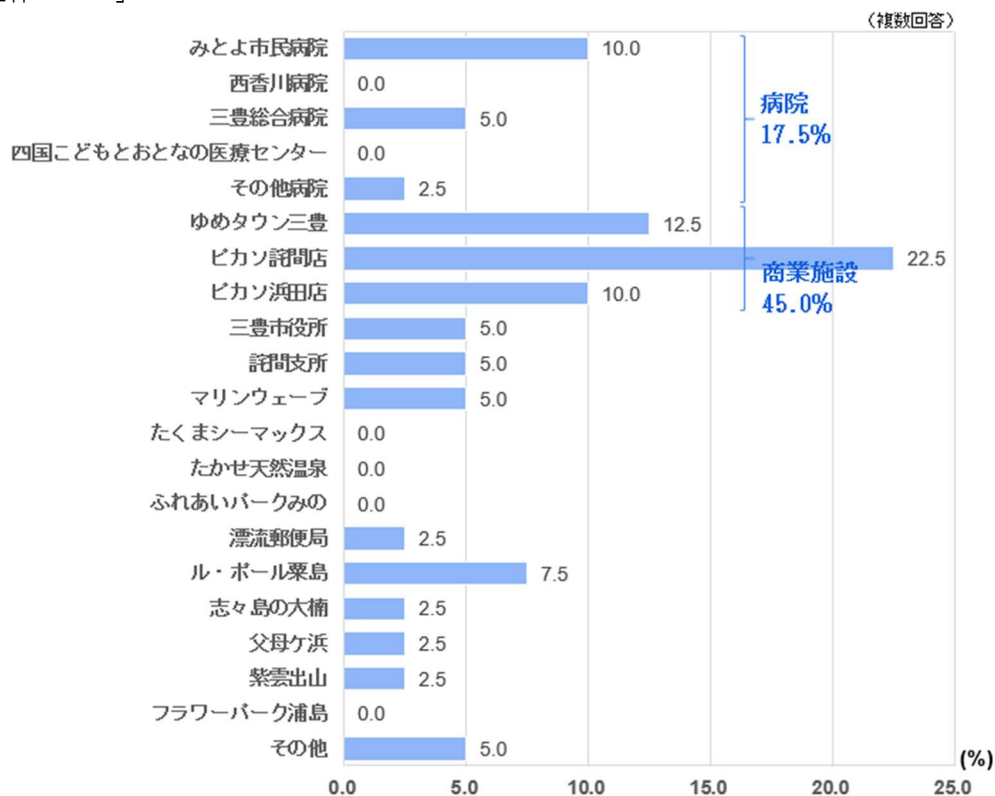


図 調査日の主な行き先（施設等）（複数回答）[利用者全体・居住地別]

③調査日の乗船時間・乗船港・下船港

○調査日の【行き】の乗船時間は、「9～11時台」が68.4%で最も多く、「6～8時台」26.3%と合わせると午前中が9割以上を占める。一方、【帰り】の乗船時間は、「15～17時」が42.1%で最も多く、次いで「12～14時台」が26.3%となっている。

○【行き】に乗船した港は「須田」、下船した港は「粟島」が最も多く、『須田→粟島』が52.6%を占めている。また、【帰り】に乗船した港は「須田」「粟島」、下船した港も「須田」「粟島」が最も多く、利用区間としても『須田→粟島』『粟島→須田』がともに42.1%を占めている。

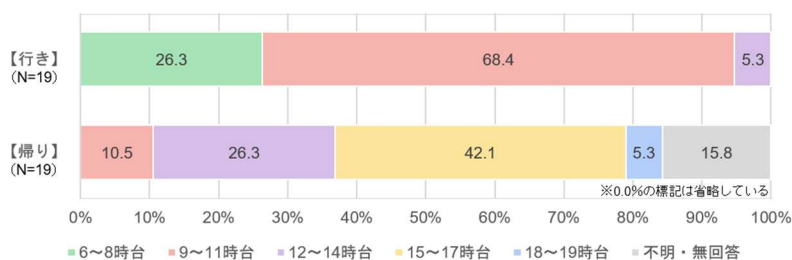


図 調査日の乗船時間 [利用者全体]

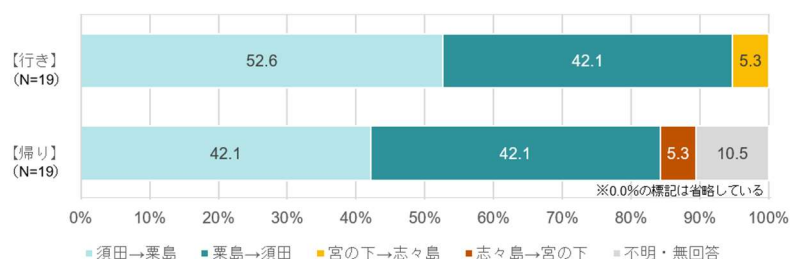


図 調査日の利用区間 [利用者全体]

④詫間側（須田・宮の下）の港まで（から）の移動手段

○詫間側の港まで（から）の移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が68.4%で最も多く、次いで「自家用車（自分以外の運転）」と「コミュニティバス」がそれぞれ10.5%となっている。

○コミュニティバスを利用した場合の利用路線は「詫間線」が多い。

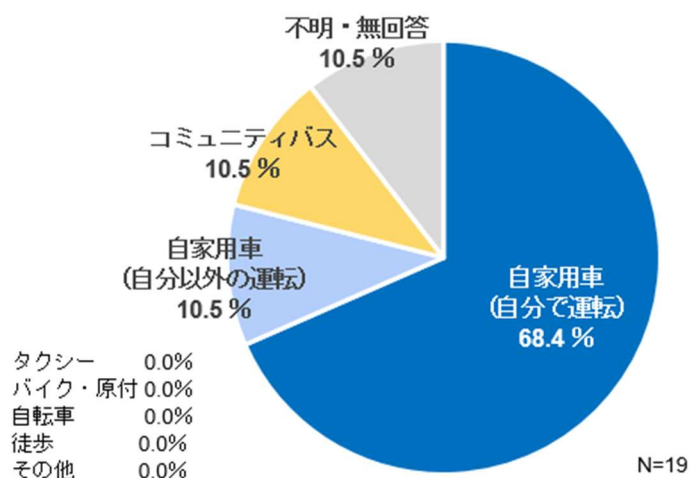


図 詫間側の港まで（から）の移動手段 [利用者全体]

⑤航路の満足度

○三豊市の航路の【総合的な満足度】は、『満足』（「非常に満足」と「やや満足」の合計）が36.8%、『不満』（「やや不満」と「非常に不満」の合計）が21.1%となっている。

○項目別に『満足』の割合をみると、【船の所要時間】が52.7%で最も高く、次いで【港の場所のわかりやすさ】が52.6%、【運航ルート】と【乗り方のわかりやすさ】が同率47.4%となっている。一方、【始発便の時間】、【最終便の時間】、【バスとの乗り継ぎ】の3項目は、『不満』が『満足』を上回る結果となっている。

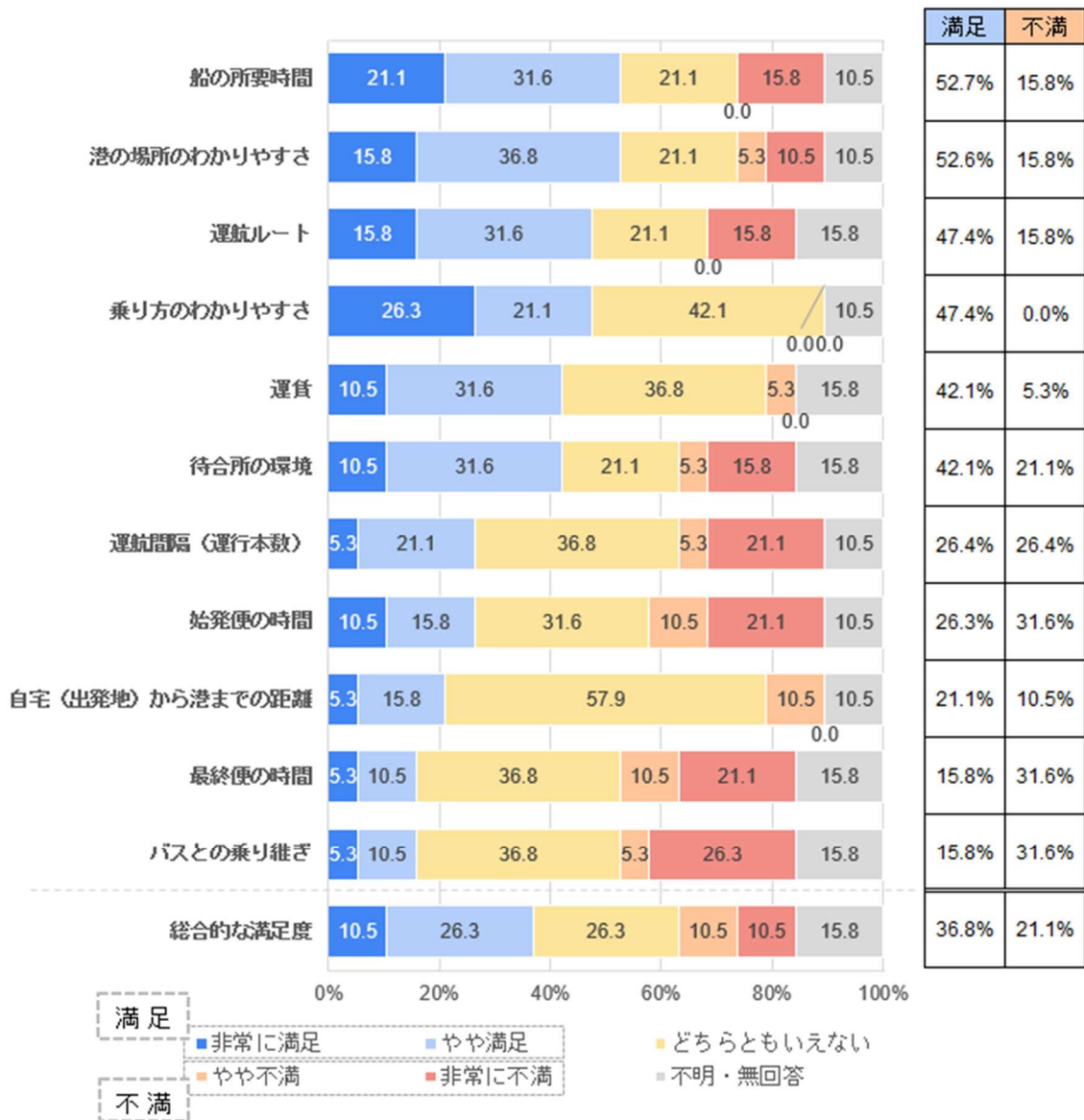


図 航路の満足度 [利用者全体]

3. 成果指標（目標値）一覧

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	粟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」「みとよ市民病院」「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	

4. 三豊市地域公共交通活性化協議会

4.1 委員名簿

令和8年3月1日時点

	区 分 (設置要綱第3条第2項)	所 属		氏 名	備考
1	(1) 副市長	三豊市	副市長	綾 章臣	
2	(2) 交通事業者	鴨田タクシー株式会社	代表取締役社長	鴨田 嘉史	
3		粟島汽船株式会社	相談役	峰久 數俊	
4		四国旅客鉄道株式会社 総合企画本部	担当部長	上野 智弘	
5	(3) 道路管理者	国土交通省四国地方整備局 香川河川国道事務所	道路調査課長	宮川 智行	
6	(3) 道路管理者 (4) 港湾管理者	香川県西讃土木事務所	市町土木技術 相談室長	岡林 小霧	
7	(5) 公安委員会	香川県警察 三豊警察署	交通課長	野村 浩	監事
8	(6) 市民の代表者	三豊市自治会連合会	副会長	小野 正二	
9	(7) 各種団体の代表者	三豊市老人クラブ連合会	会長	本田 進	
10		三豊市社会福祉協議会	事務局長	齊藤 康	
11	(8) 学識経験を有する者	香川高等専門学校 建設環境工学科	教授	宮崎 耕輔	会長
12		香川大学 経済学部	教授	西成 典久	副会長
13	(9) 四国運輸局長(香川運輸支局長)又はその指名する者	国土交通省四国運輸局 交通政策部交通企画課	課長	片庭 浩輔	
14		国土交通省四国運輸局 香川運輸支局	企画観光・輸送・監査部門 首席運輸企画専門官	櫻又 誉浩	
15	(10) 関係行政機関の職員	香川県交流推進部 交通政策課	課長	岡 洋樹	
15	(11) その他協議会が認める者	株式会社イズミ ゆめタウン三豊	店長	浅木 典夫	

5.2 設置根拠

・三豊市地域公共交通活性化協議会設置要綱

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)

第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画(以下「計画」という。)の策定及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議を行うため、三豊市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 計画の作成及び変更に関すること。
- (2) 計画の実施に関すること。
- (3) 計画に位置付けられた事業の実施に係る連絡調整
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関すること。
- (5) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか地域公共交通に関し必要な協議に関すること。

(組織)

第3条 協議会は、委員20人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 副市長
- (2) 一般旅客自動車運送事業者及びその他関係する公共交通事業者
- (3) 道路管理者
- (4) 港湾管理者
- (5) 公安委員会
- (6) 市民の代表者
- (7) 各種団体の代表者
- (8) 学識経験を有する者
- (9) 四国運輸局長(香川運輸支局長)又はその指名する者
- (10) 関係行政機関の職員
- (11) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員に欠員が生じた場合における補充委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再委嘱され、又は再任されることができる。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置き、それぞれ委員の互選により定める。

2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が必要に応じて招集し、その議長となる。ただし、委員の委嘱又は任命後最初に開かれる会議は、市長が招集する。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(意見の聴取)

第7条 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させて意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(報償等)

第8条 市長は、委員に報償及び費用弁償を支給することができる。

2 委員の報償の額は、日額8,000円とする。ただし、4時間に満たない会議等に出席した場合の報償の額は、日額の半額とする。

3 委員の費用弁償は、三豊市特別職の職員で非常勤のもの報酬及び費用弁償に関する条例(平成18年三豊市条例第55号)の例による。

4 前3項の規定にかかわらず、国及び地方公共団体の職員については、報償及び費用弁償を支給しない。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、地域公共交通活性化事務主管課において処理する。

(経費の負担)

第10条 協議会の運営に要する経費は、負担金及び補助金をもって充てる。

(委任)

第11条 この告示に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この告示は、令和2年4月1日から施行する。

附 則(令和3年告示第92号)

この告示は、令和3年4月1日から施行する。

附 則(令和4年告示第97号)

この告示は、令和4年4月1日から施行する。

5.3 会議等の開催状況

	開催日	主な協議事項
第1回	令和2年4月 <書面表決>	<ul style="list-style-type: none"> 三豊市地域公共交通活性化協議会の役員の選任について 三豊市地域公共交通活性化協議会規約について 令和2年度事業計画及び収支予算について
第2回	令和2年8月4日	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通網形成計画基本構想策定スケジュールについて 市民の意見や状況を把握するための各種調査の実施について
現地調査	令和2年9月28日	<ul style="list-style-type: none"> 市中部～北部地域の交通結節点等における現地視察
第3回	令和2年10月27日	<ul style="list-style-type: none"> 三豊市の現況整理について 各種調査の実施状況について
第4回	令和2年11月27日	<ul style="list-style-type: none"> 上位・関連計画の整理について 各種調査の結果について ニーズと課題の整理について
現地調査	令和2年12月14日	<ul style="list-style-type: none"> 市南部地域（一部市外）の交通結節点等における現地視察
第5回	令和3年2月5日	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の改正について 三豊市地域公共交通計画基本構想（案）について
第6回	令和3年5月31日	<ul style="list-style-type: none"> 令和2年度事業報告・収支決算及び会計監査報告について 令和3年度事業計画及び収支予算について 三豊市地域公共交通計画の目標について
第7回	令和3年8月 <書面表決>	<ul style="list-style-type: none"> 三豊市地域公共交通計画（素案）について パブリック・コメントの実施について
第8回	令和3年11月15日	<ul style="list-style-type: none"> 三豊市地域公共交通計画（素案）に対するパブリック・コメントの回答について
第9回	令和4年3月 <書面表決>	<ul style="list-style-type: none"> 三豊市地域公共交通活性化協議会規約の一部改正について

第10回	令和4年5月31日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 役員の選任について ・ 令和3年度事業報告及び収支決算について ・ 令和4年度事業計画及び収支予算について
第11回	令和4年10月26日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃改定の申請について ・ コミュニティバス等の利用促進について ・ 財田町地域乗合タクシー実証運行について
第12回	令和5年1月30日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和5年度三豊市コミュニティバスの運行（案）について ・ 粟島汽船の令和5年度ダイヤ改正について
第13回	令和5年5月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 役員の選任について ・ 規約の改正について ・ 令和4年度事業報告及び収支決算について ・ 令和5年度事業計画及び収支予算について ・ 粟島グリーンスローモビリティ有償運行について ・ 自家用有償旅客運送の変更・更新について
第14回	令和5年10月25日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 役員の選任について ・ EVバス実証運行について
第15回	令和6年2月7日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三豊市コミュニティバス ダイヤ改正について
第16回	令和6年5月31日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 役員の選任について ・ 令和5年度事業報告及び収支決算について ・ 令和6年度事業計画及び収支予算について
第17回	令和6年7月 <書面表決>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 讚・瀬戸（サンセット）シャトルタクシーの道路運送法第4条による運行への移行について
第18回	令和6年10月25日	<ul style="list-style-type: none"> ・ EVバス本格導入について ・ 財田乗合タクシーの利用状況について ・ 三豊市自動運転実証運行について
第19回	令和7年1月23日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三豊市コミュニティバス ダイヤ改正について
第20回	令和7年5月26日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 役員の選任について ・ 令和6年度事業報告及び収支決算について ・ 令和7年度事業計画及び収支予算について
第21回	令和7年10月3日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画改定にかかるアンケート調査について ・ 大浜コミュニティエリア移動サービス実証運行について ・ 自動運転社会実装推進事業の実証結果について

第 22 回	令和 7 年 11 月 < 書面表決 >	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第 2 期三豊市地域公共交通計画の素案について
第 23 回	令和 8 年 2 月 13 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第 2 期三豊市地域公共交通計画の原案について ・ 三豊市コミュニティバス ダイヤ改正について
第 24 回	令和 8 年 3 月 3 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第 2 期三豊市地域公共交通計画の改定について ・ 三豊市地域公共交通活性化協議会規約の改定について ・ 琴平バス株式会社による父母ヶ浜シャトルバスの運行について