

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 事業者アンケート・ヒアリング調査結果	30
2.3 市民の意見等の現況把握	31
3. ニーズと課題の整理	48
4. 成果指標（目標値）一覧	50
5. 三豊市地域公共交通活性化協議会	51
5.1 委員名簿	51
5.2 設置根拠	52
5.3 会議等の開催状況	54

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ン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。また、市立永康病院は令和4（2022）年に「市立みとよ市民病院」として移転・開院する予定です。

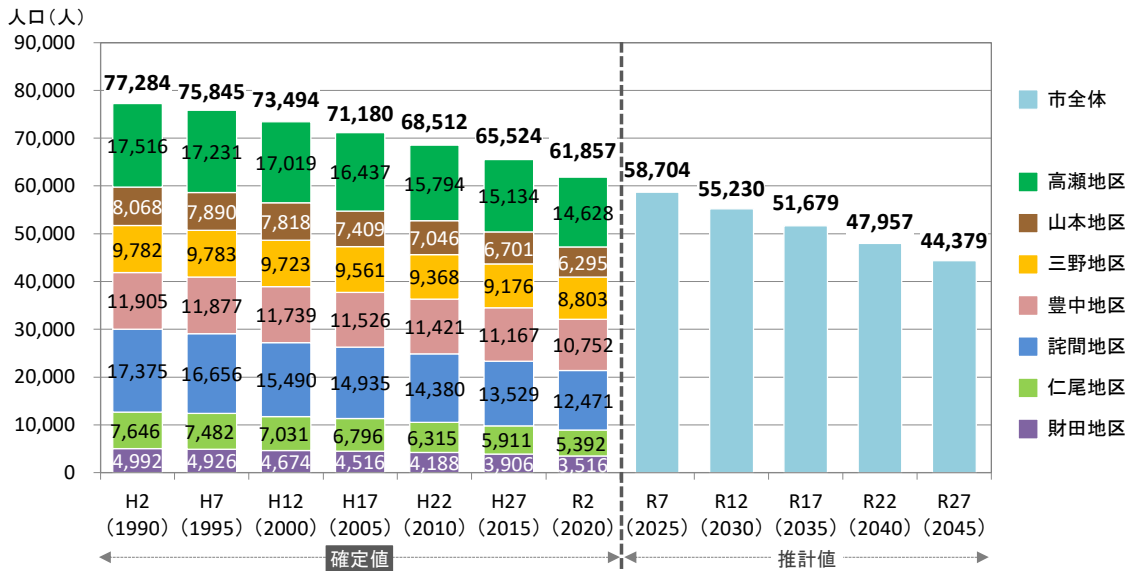


図 主な施設立地状況

(3) 人口・世帯数

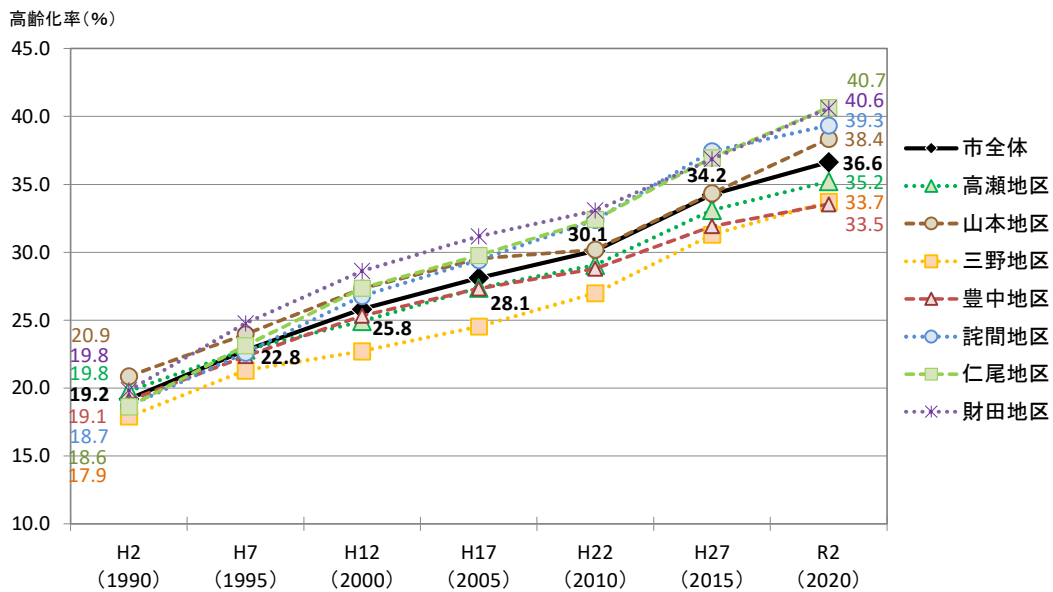
本市の人口は減少傾向にあり、令和2(2020)年には61,857人となっていますが、令和27(2045)年には44,379人まで減少すると予測されています。

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。



資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」※H27(2015)国勢調査を元とした推計値
総務省統計局「平成2・7・12・17・22・27年、令和2年国勢調査(確定値)」(各年10月1日)

図 地域別人口の年別推移（実績値と将来値）



資料：総務省統計局「国勢調査」(各年10月1日)

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、栗島、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。

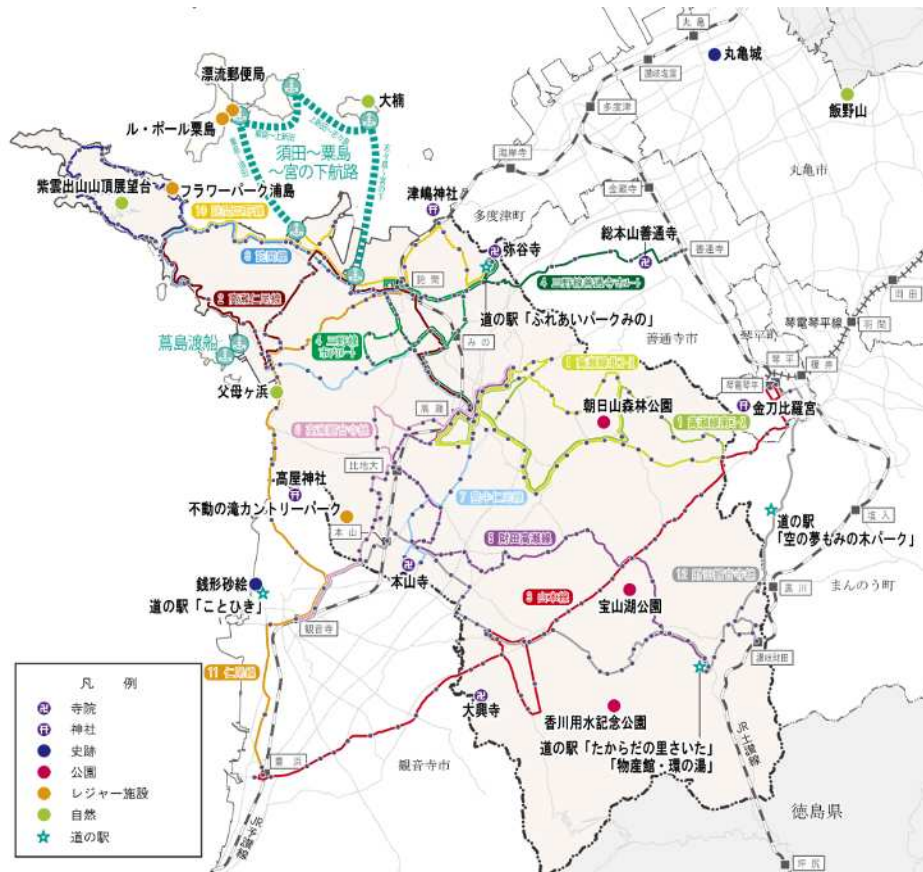


図 主な観光資源

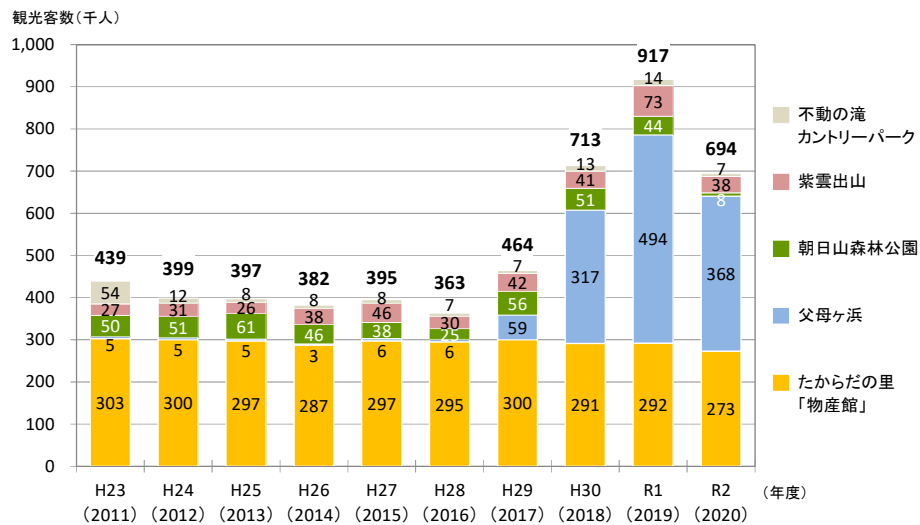


図 観光入込客数の年度別推移

（５）交通事故発生状況

市内の高齢ドライバーの事故件数は50～80件で推移し、令和2（2020）年の高齢ドライバー事故割合は総数の4割弱を占めています。

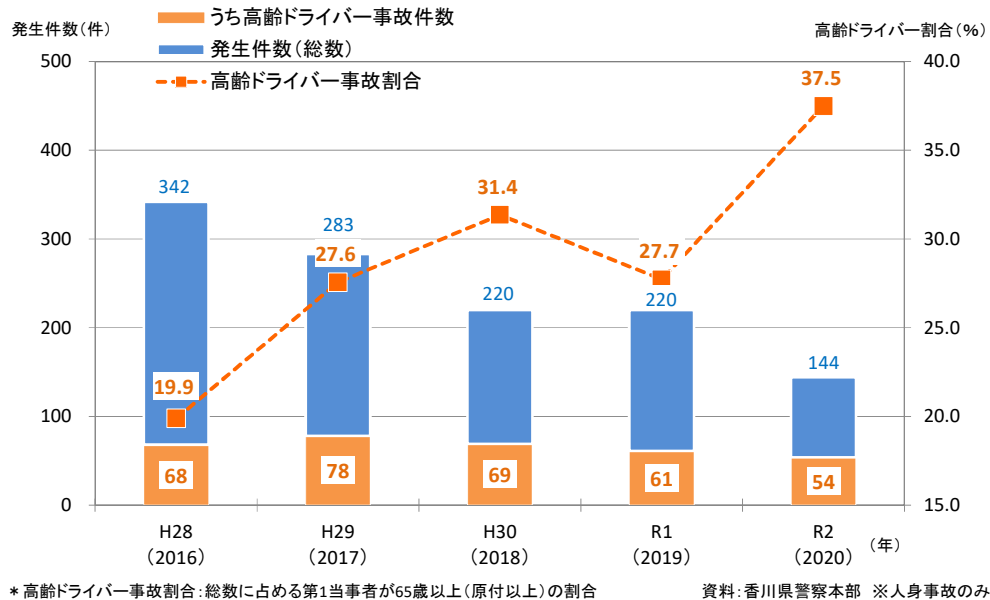


図 高年齢ドライバーが関わる交通事故発生割合の推移

（６）自動車及び運転免許の保有状況

①自動車保有状況

平成31（2019）年の自動車保有台数は42千台で、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1.6台と各世帯に1台以上は保有している状況にあります。

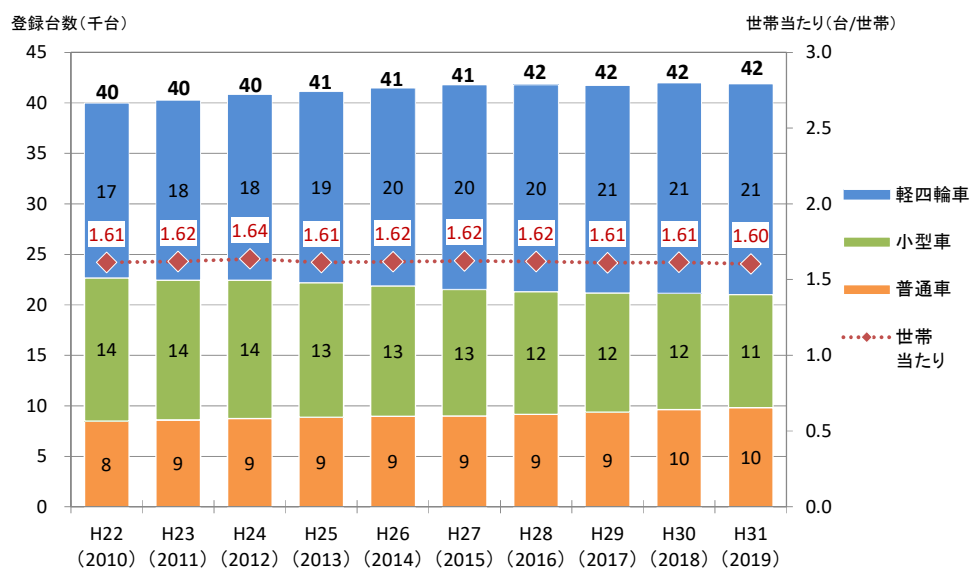


図 自動車（乗用）登録台数の年別推移

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2（2020）年は46千人となっています。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2（2020）年には、43.0%となっています。運転免許自主返納者数は増加傾向にあり、令和2（2020）年には、386人が返納しています。

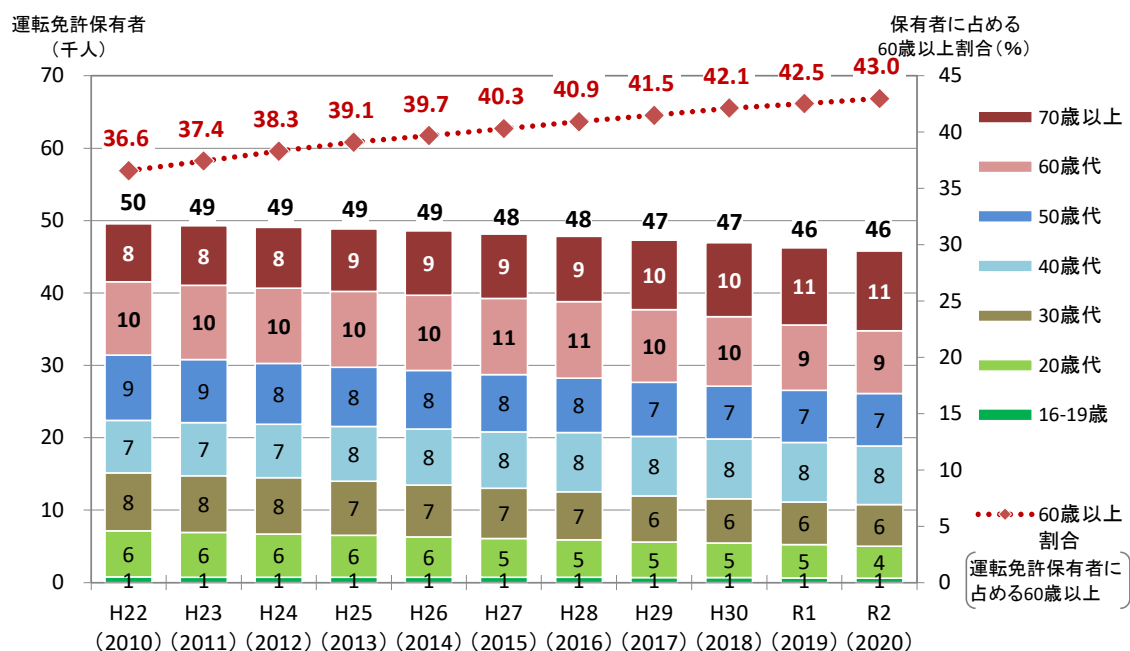


図 自動車運転免許保有者数の年別推移

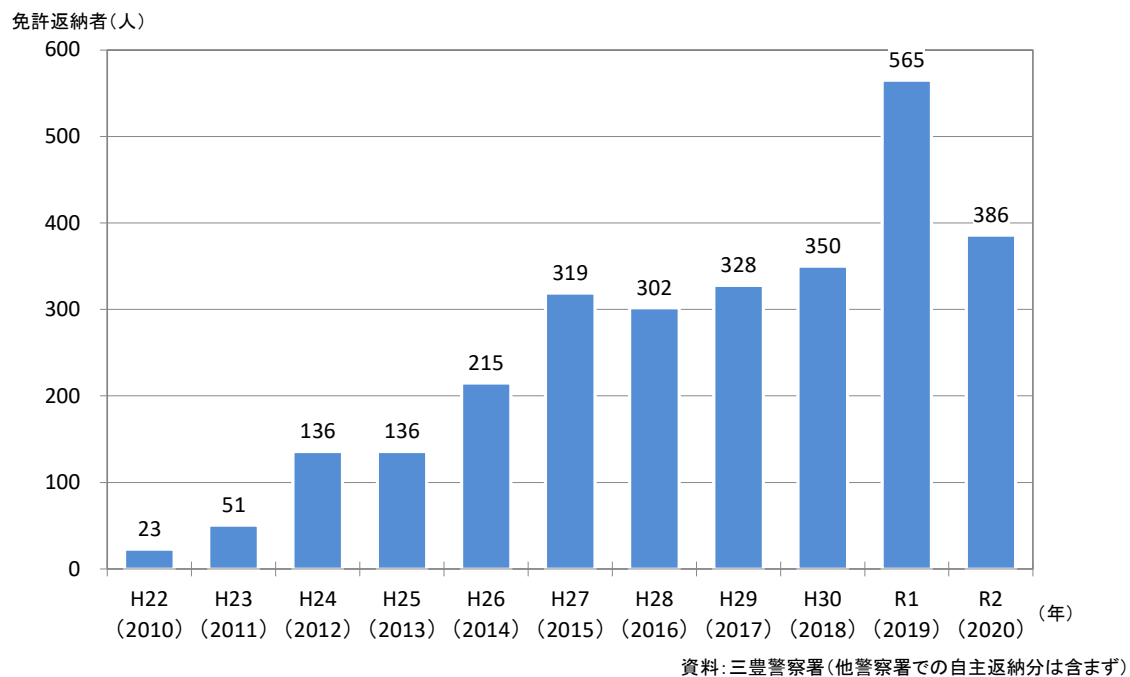


図 運転免許自主返納者数の年別推移

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」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、高齢者の交通手段の確保、次世代技術の導入検討 等）」、「離島・農山村の振興（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、ひと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

コミュニティバス車両の計画的な更新により、公共交通としての安全性を確保するとともに、市民ニーズや利用状況に沿った路線・ダイヤによる運行に努めます。

2. 高齢者の移動手段の確保

自動車に過度に依存せずに社会生活が送れる生活環境づくりを含め、高齢者の交通手段の確保に複合的に取り組みます。

3. 広域的な交通政策の展開

関係機関や関係事業者、関係自治体と連携し、高速インターのフルインター化や四国新幹線の導入を促進するなど、広域的な交通政策を展開します。

4. 次世代技術の導入検討

スマートモビリティ社会の実現をめざし、車両の自動運転技術の導入に向けて取り組みます。

施策6 離島・農山村の振興

まちづくり目標

離島や農山村について、生活支援や域外との交流等により振興を図ります。

具体的な取り組み

3. 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。

◆政策5 安全・安心

施策4 バリアフリー化の推進

まちづくり目標

交通環境や交通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、交通施設等の一体的・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	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 方針１ 個性と活力のある持続可能なまちづくり 方針２ 既存ストックの活用による効果的なまちづくり 方針３ 安全・安心で人にやさしいまちづくり 方針４ 市民とともに成長するまちづくり

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、都市の魅力を市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。

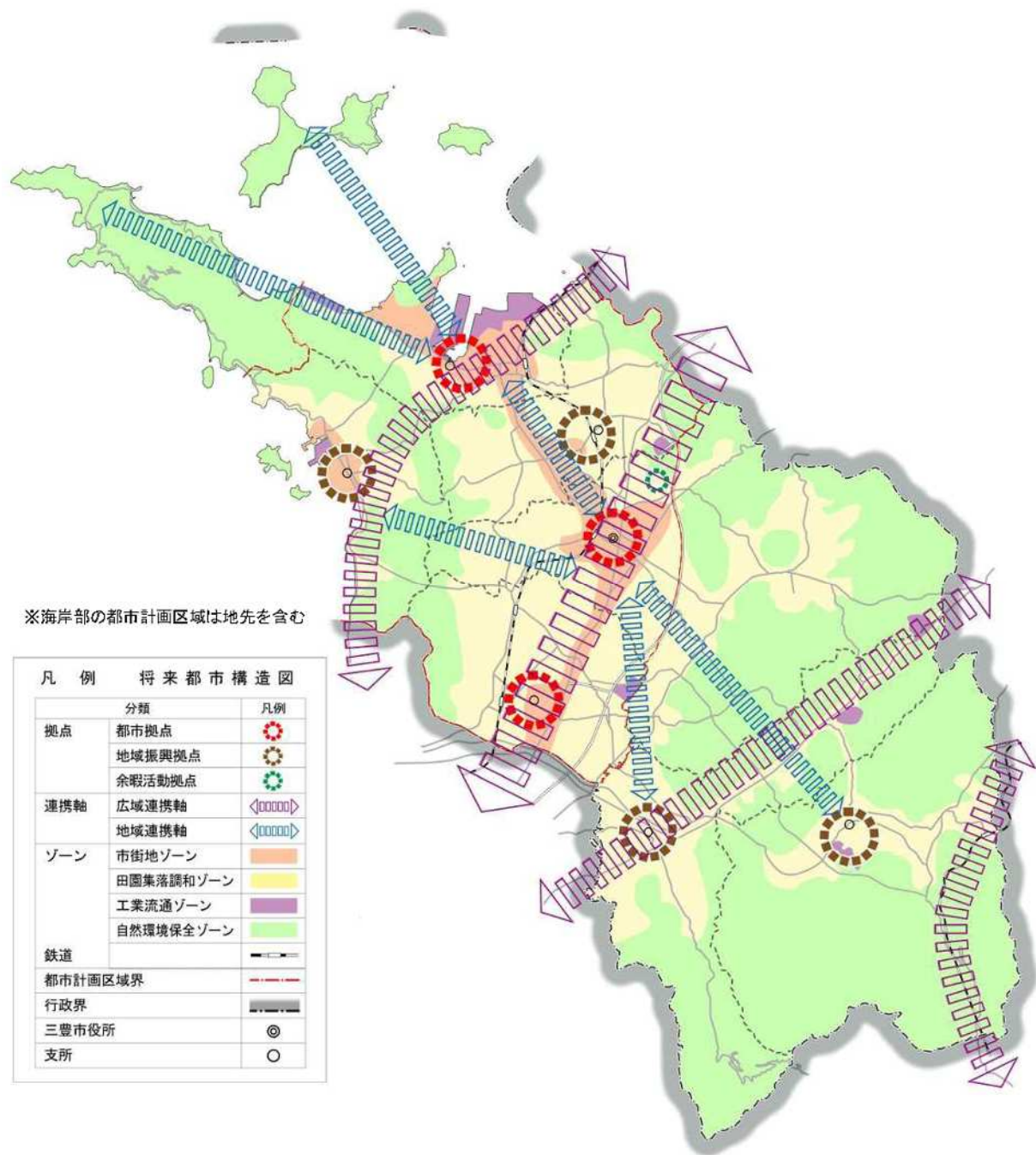


図 将来都市構造図

○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）	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 方針 1 快適で安全な暮らしが確保された区域の形成 方針 2 魅力と生活利便性の高い拠点の形成 方針 3 選ばれる多様な地域づくり

「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2年3月)	【基本目標3】 ひとが「出会う」みとよへ <u>(2)暮らしを守り、未来につなぐ</u> ①都市計画及び立地適正化計画に基づき、地域特性や個性を生かした総合的な土地利用による市全体のエリアマネジメントを行います。 ②地域拠点が持つ機能・役割を明確にし、規模や配置の適正化を図った上で、機能強化や広域連携による機能補完等を行います。 ③各拠点を円滑につなぐ公共サービスの確保と整備に向け、新たな移動手段や通信網の導入及び再構築によりスマート社会の確立に向けた取り組みを進めます。 ④将来にわたって持続する豊かな自然と共生するまちをめざし、三豊ならではの循環型社会確立に向けた取り組みを進めます。	【 KPI 】 新しい公共交通手段 (コミュニティバス、汽船、JR、タクシー以外)
第3期三豊市地域福祉計画 (平成30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 (2)地域福祉を支える住民への支援 (3)地域福祉を担う団体等への支援 (4)地域福祉を進める包括的支援体制の整備	1-(9)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 ■安全な道路・交通環境の整備
三豊市第2次観光基本計画 (令和2年3月)	【コンセプト】 できちゃうまち！やれちゃう三豊！ <具体的な取組> 取組1. 魅力的な地域づくり 取組2. 効果的なデジタルマーケティングと情報発信の強化 取組3. 観光客受入環境の整備	3-①受入基盤の整備 ■二次交通の充実 ■観光地周辺のインフラ整備 ■外国人観光客の受入環境の充実 3-②三豊を知ってもらうための情報発信、プロモーション 3-③観光振興基盤の強化 ■公的資産の有効活用
三豊市の環境を考える計画 (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るまち 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

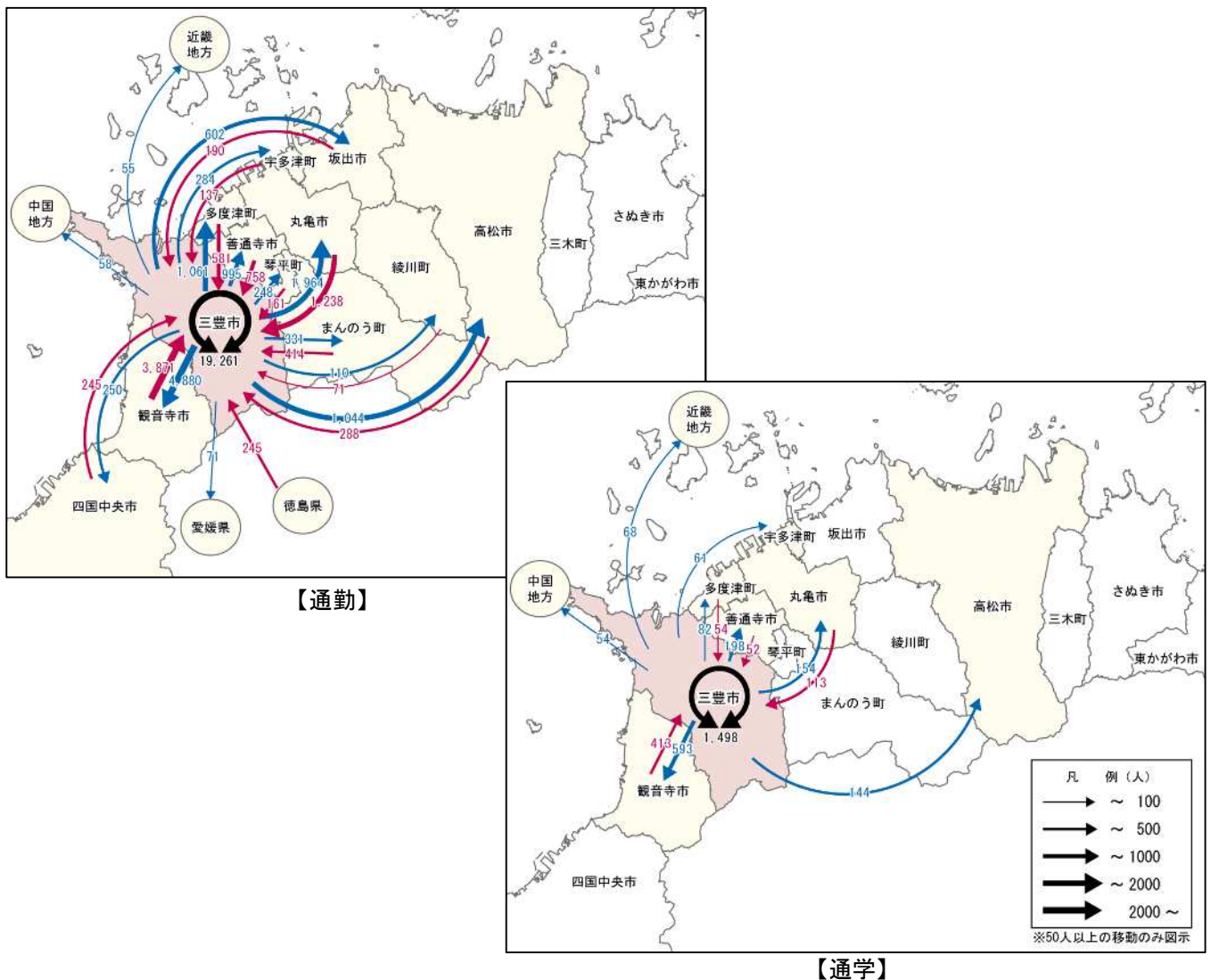
2. 公共交通の現状と利用実態の整理

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19,261人、市外へ通勤する人は12,143人です。また、市民で市内に通学する人は1,498人、市外へ通学する人は1,495人です。市外への通勤・通学は、観音寺市、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8,353人、通学する人は825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」(平成27(2015)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 75.3%、市外 84.7%）、次に、市内は自転車（9.6%）、市外は鉄道（9.9%）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（85.8%）、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。

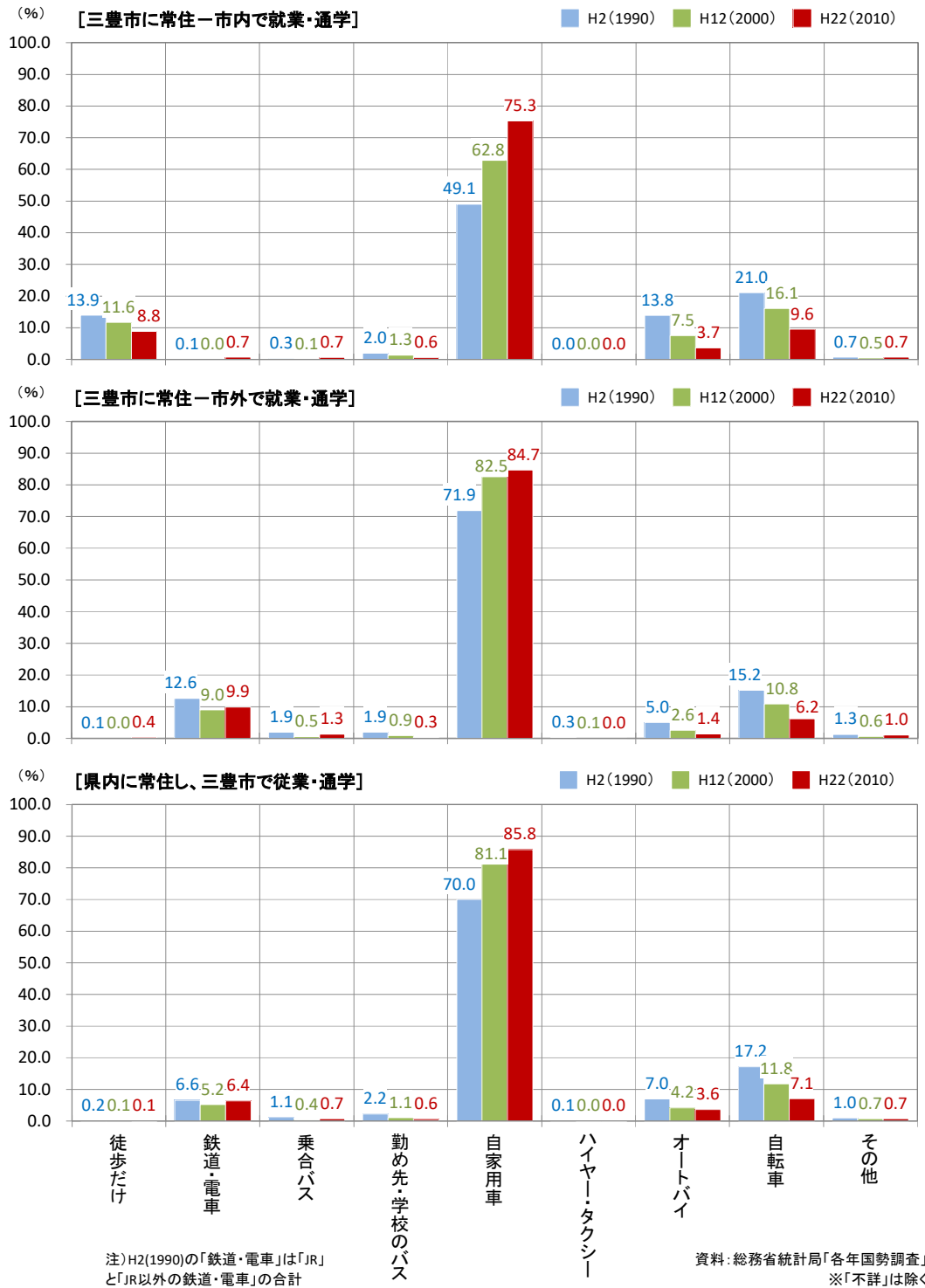


図 通勤・通学者の交通手段（複数回答）の推移

(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。また本市と観音寺市・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、栗島・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	・観音寺・三豊・坂出～三宮・大阪をダイレクトに結ぶ ・市内には、「三豊市役所」「ゆめタウン三豊」の 2 バス停が所在
	空港リムジンバス	・三豊・琴平～高松空港をダイレクトに結ぶ ・市内には、「三豊市役所」「ゆめタウン三豊」「父母ヶ浜」の 3 バス停が所在
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～栗島～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（本土と栗島・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・詫間駅～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」

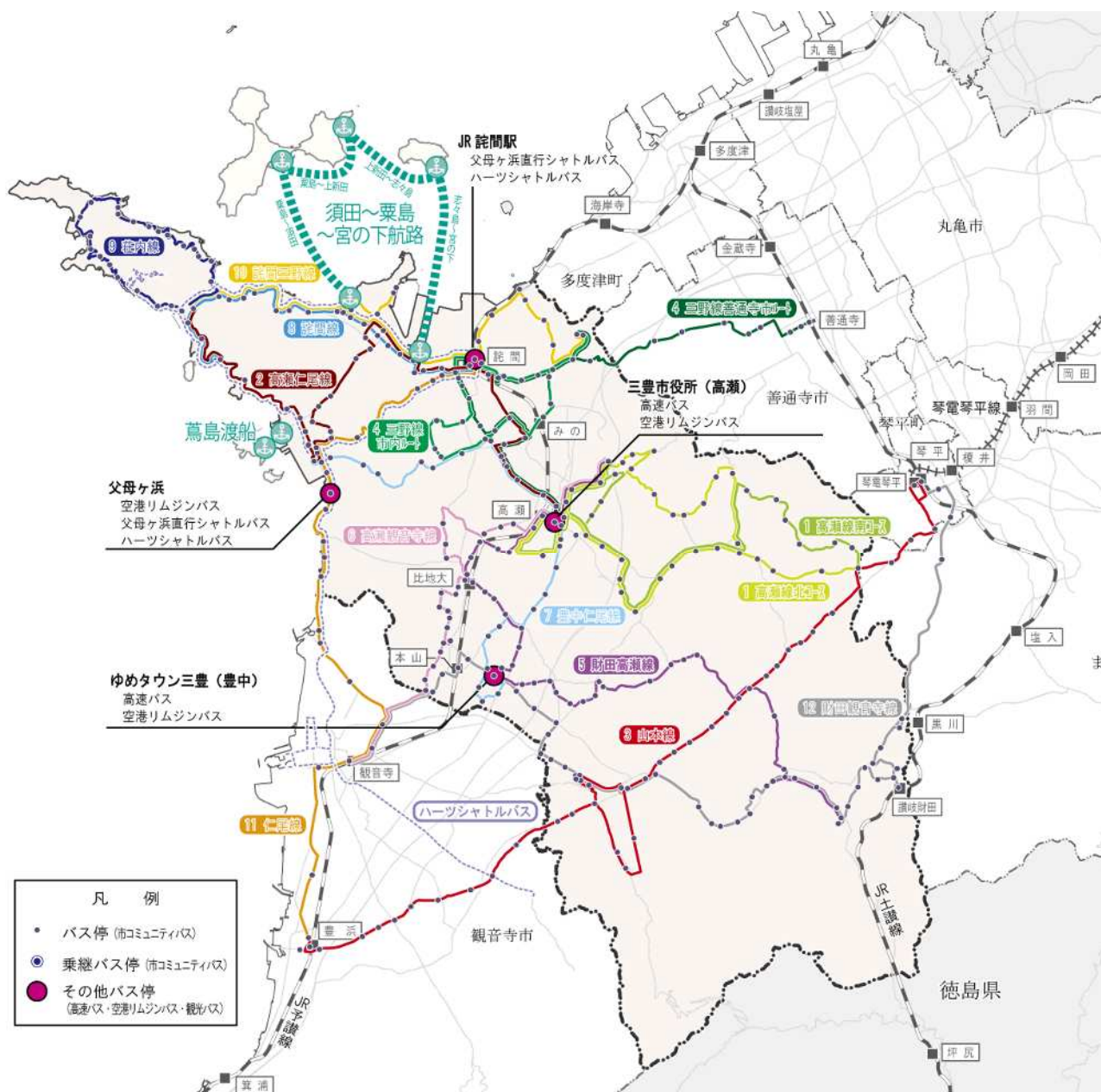


図 三豊市の公共交通ネットワーク

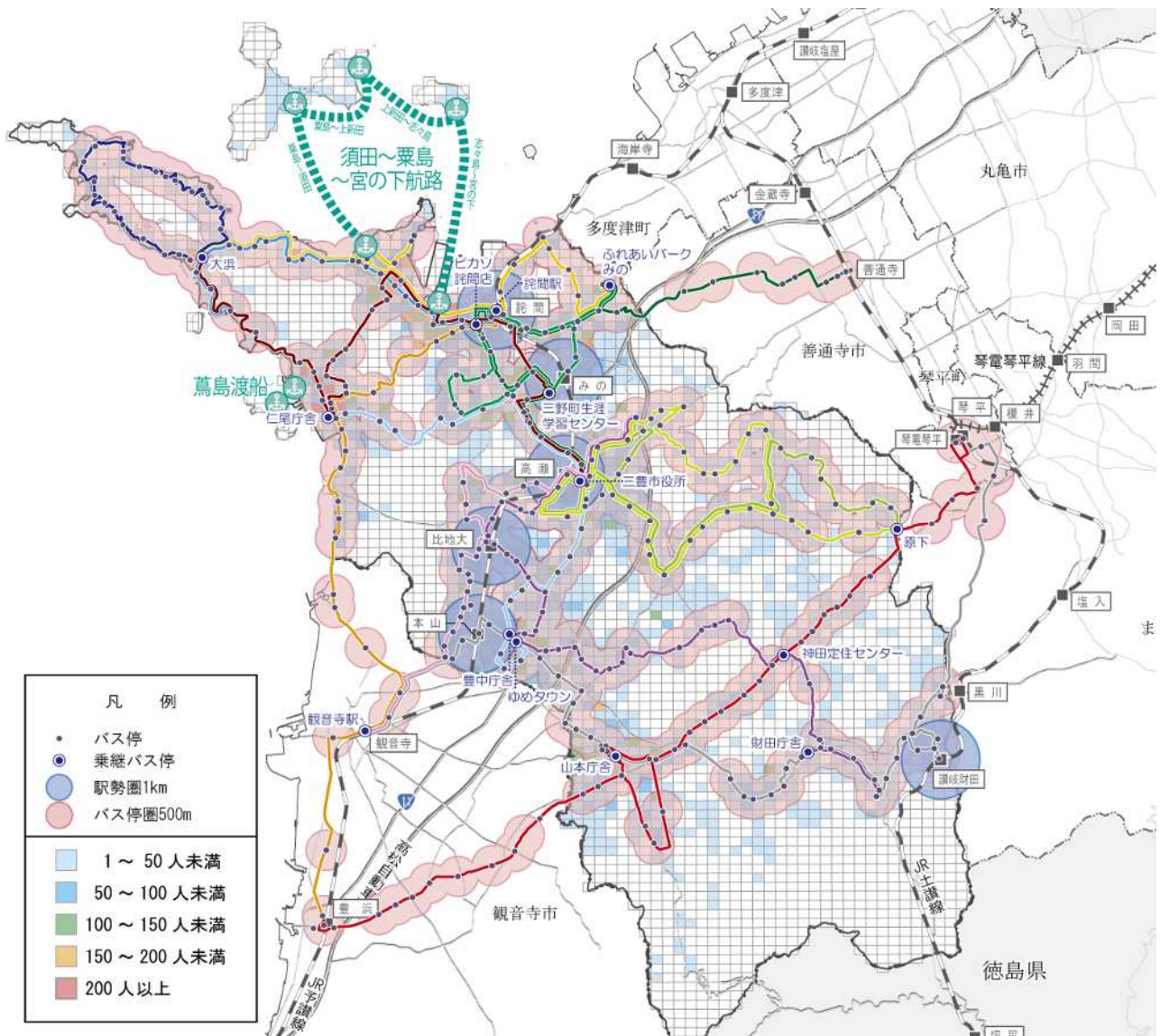
(4) 公共交通空白地の状況

鉄道駅の利用圏を 1 km、バス停の利用圏を 500mと設定すると、コミュニティバスの運行により、人口が多く集積している地域における公共交通空白地は概ね解消されています。しかし、国道 11 号以南の地域においては、交通空白地域がみられます。

表 公共交通のカバー圏の状況

	鉄道駅 1 km圏域	バス停留所 500m圏域	鉄道駅 1 km＋ 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



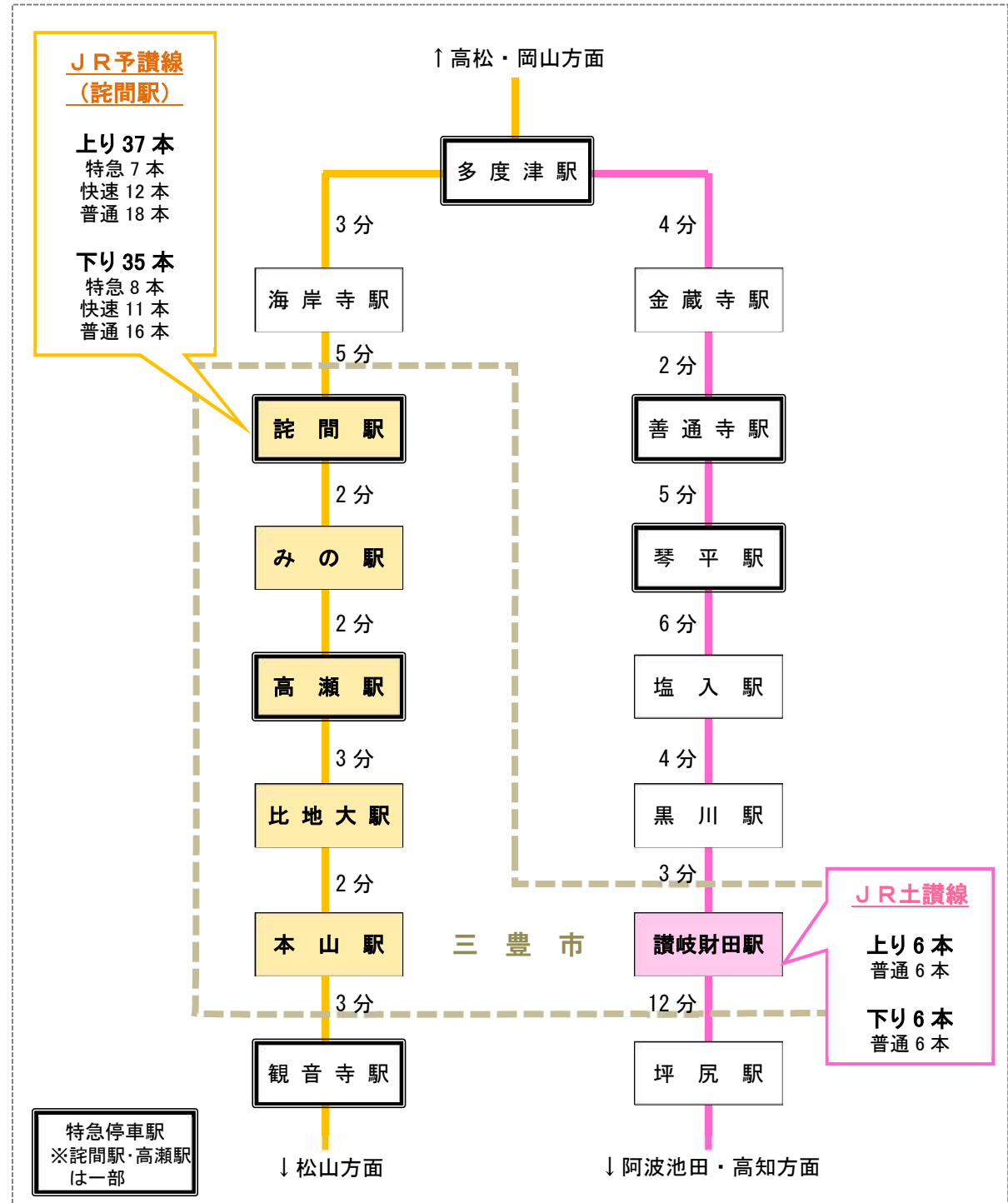
資料：総務省統計局「平成 27 年国勢調査」

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 3（2021）年 3 月 13 日時点）

図 鉄道の運行状況

②利用状況

令和2（2020）年度の1日平均乗車人員は詫間駅が702人と最も多く、次に高瀬駅が572人と続きます。

市内駅全体の乗車人員は、令和2年度を除き、概ね横ばいに推移していますが、高瀬駅や讃岐財田駅では減少傾向となっています。また利用者の約8割が定期券を利用しています。

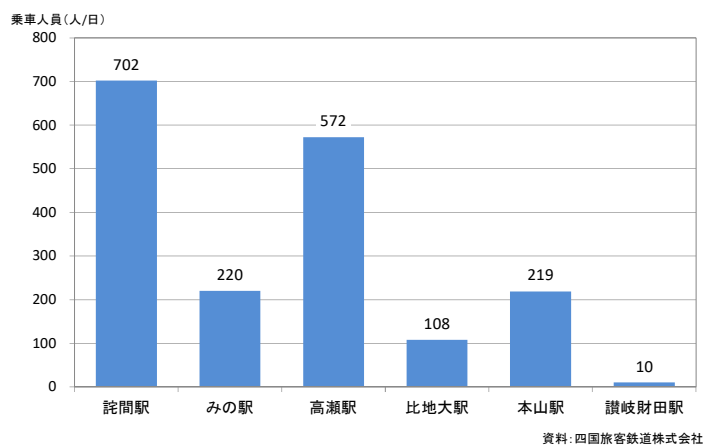


図 一日平均旅客乗車人員（令和2（2020）年度）

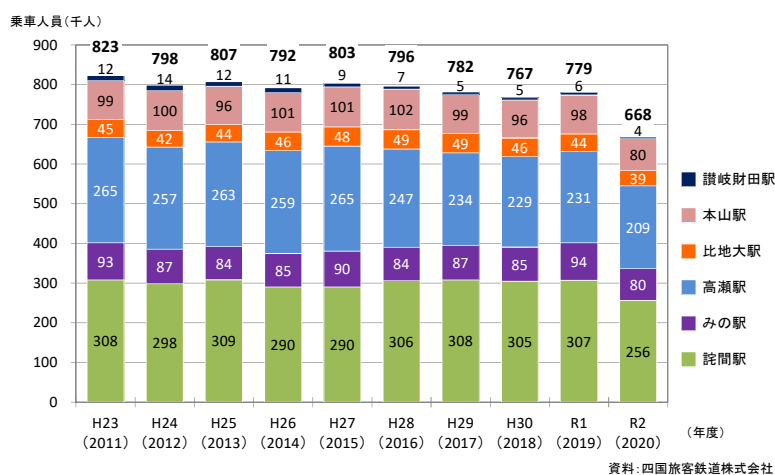


図 市内駅の乗車人員の年度別推移（駅別）

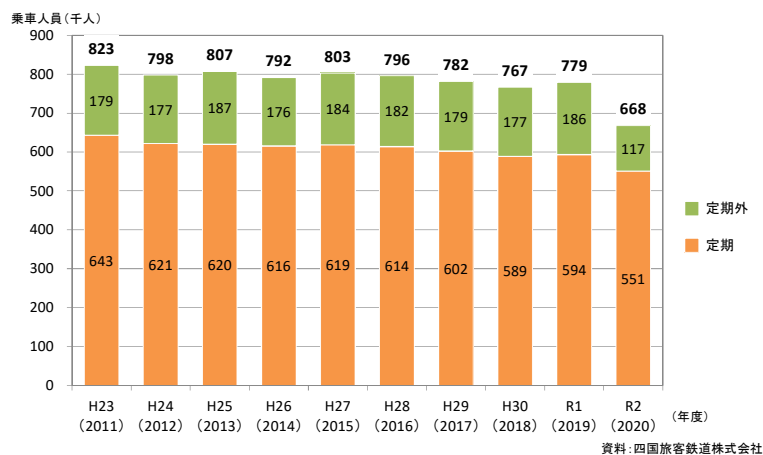


図 市内駅の乗車人員の年度別推移（定期／定期外別）

(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3(2021)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	終着時刻 *1	所要 時間*2	便数 /日
1 高瀬線	北コース (祝日除く) 月・水・金	三豊市役所行き	原下	6:37	⇒	三豊市役所	18:15 (三豊市役所止)	44 分	5 便
		原下行き	三豊市役所	8:21 (三豊市役所発)	⇒	原下	18:57	44 分	5 便
	南コース (祝日除く) 火・木・土	三豊市役所行き	原下	6:37	⇒	三豊市役所	18:10 (三豊市役所止)	48 分	5 便
		原下行き	三豊市役所	8:15 (三豊市役所発)	⇒	原下	18:56	49 分	5 便
2 高瀬仁尾線	月～土 (祝日除く)	三豊市役所行き	大浜	6:41	⇒	三豊市役所	17:24	64 分	4 便
		大浜行き	三豊市役所	8:30	⇒	大浜	19:00	64 分	4 便
3 山本線	月～土 (祝日除く)	三豊総合病院行き	琴平駅	7:19	⇒	三豊総合病院	18:20	62 分	5 便
		琴平行き	三豊総合病院	6:35 (山本庁舎発)	⇒	琴平駅	19:14 (原下止)	62 分	6 便
4 三野線	月～土 (祝日除く)	西周り	三豊市役所	7:10	⇒	J R 善通寺駅前	18:47 (市民センター三野止)	50 分	6 便
		東周り	J R 善通寺駅前	8:10	⇒	三豊市役所	17:52	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	7:05 (財田庁舎発)	⇒	たかせ天然温泉	16:52	62 分	4 便
		環の湯行き	たかせ天然温泉	8:10 (三豊市役所発)	⇒	環の湯	18:12	62 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	8:10	⇒	たかせ天然温泉	18:48 (三豊市役所止)	46 分	5 便
		観音寺駅行き	たかせ天然温泉	7:20 (三豊市役所発)	⇒	観音寺駅	18:00	46 分	5 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運行状況(令和3(2021)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	7:40	⇒	豊中庁舎	17:21	41分	5便
		仁尾庁舎行き	豊中庁舎	8:40 (豊中庁舎発)	⇒	仁尾庁舎	18:12	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	18:37	33分	14便
	日・祝			7:57			17:59	33分	7便
	月～土 (祝日除く)	各部戸行き	詫間駅	7:22	⇒	各部戸	19:26	34分	14便
	日・祝			8:44			18:46	34分	7便
9 荘内線	月～土 (祝日除く)	東周り	大浜	8:05	⇒	大浜	19:23	35分	8便
	日・祝			9:13			18:05	35分	5便
	月～土 (祝日除く)	西周り	大浜	6:23	⇒	大浜	18:40	37分	7便
	日・祝			7:25			19:18	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の行き	大浜	6:52	⇒	ふれあいパークみのの	18:12 (詫間駅止)	50分	6便
		大浜行き	ふれあいパークみのの	8:00 (詫間駅発)	⇒	大浜	18:47	50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	19:02 ※臨時便除く	55分	6便 (4-9月臨時便1便あり)
		三豊総合病院行き	詫間駅	7:20	⇒	三豊総合病院	19:31 (仁尾庁舎止)	61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	6:36 (黒川発)	⇒	観音寺駅	18:41 (山本庁舎止)	86分	8便
		琴平駅行き	観音寺駅	6:13 (山本庁舎発)	⇒	琴平駅	19:30 (黒川止)	84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. 観音寺駅/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]
	大浜 [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	市民バス（空海号）	6	善通寺市	—	無料	・ フリー乗降制	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	コトコト感幸バス	5	琴平町	—	無料	・ 実証事業中 （R2.1～R4.3） ・ 低速電動バス ・ 路線毎に運行曜日が異なる	山本線 財田観音寺線
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	コミュニティバス等の運行なし						

※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 22 (2010) 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。

利用者が多い路線は詫間線、仁尾線、財田観音寺線です。一方で、利用者が少ないのは高瀬線、三野線です。

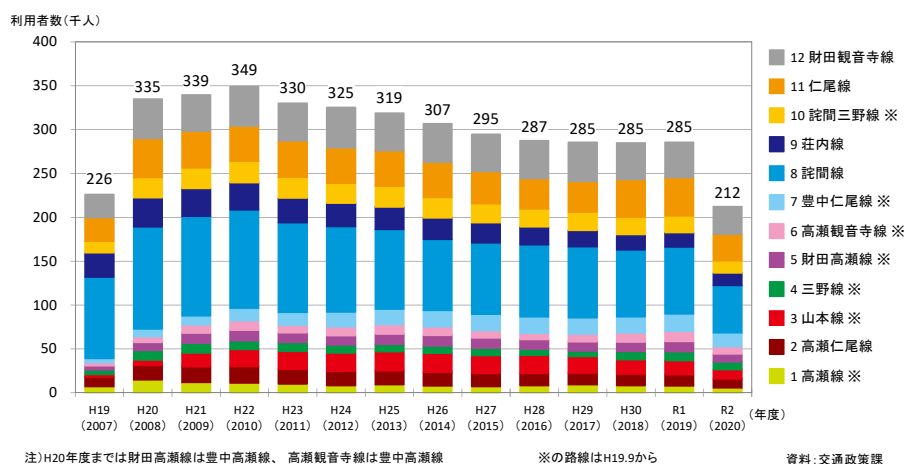


図 コミュニティバス利用者数の年度別推移

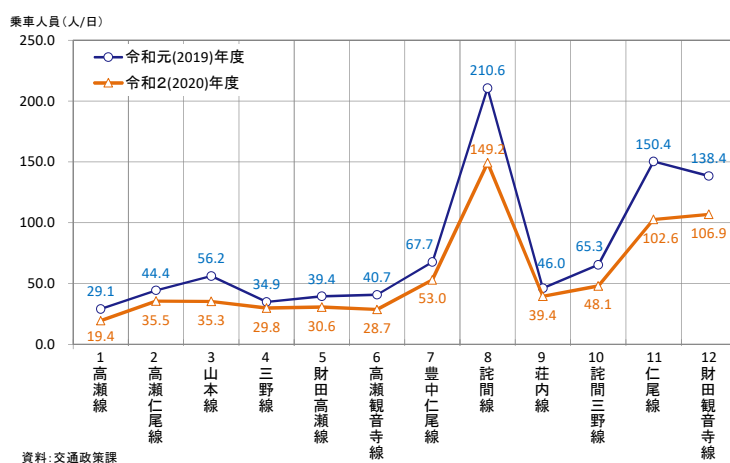


図 コミュニティバス 1日当たり乗車人数

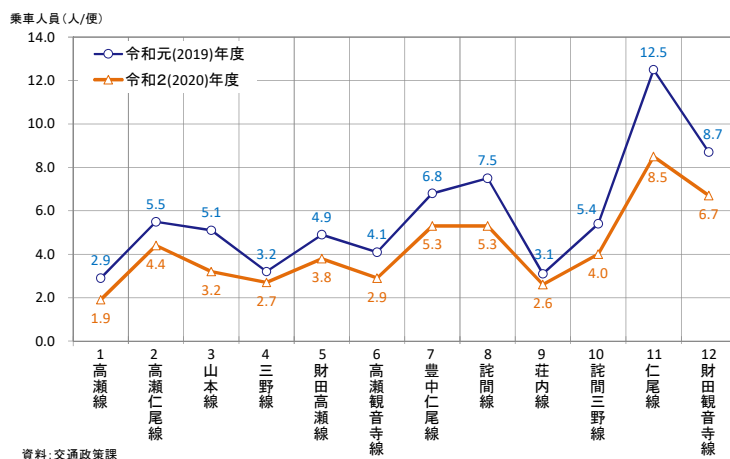


図 コミュニティバス 1便当たり乗車人数

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 6,909 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 10 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 111 箇所あり、全バス停 334 箇所のうち 3 割以上を占めています。

表 バス停別乗降者数ランキング トップ 30 （令和 3（2021）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 （10月期）		乗	降	合計	前回比	前回 （10月期）		
1	← 1	詫間駅 ★	3,446	3,463	6,909	95%	7,239	詫間線 他 4 路線	16.5%
2	← 2	香川高専前	618	2,257	2,875	91%	3,169	詫間線 詫間三野線	6.9%
3	← 3	大浜 ★	1,461	1,348	2,809	99%	2,837	詫間線 他 3 路線	6.7%
4	↑ 6	仁尾庁舎 ★	903	758	1,661	98%	1,688	仁尾線 他 2 路線	4.0%
5	← 5	三豊市役所 ★	716	851	1,567	91%	1,715	高瀬線 他 5 路線	3.7%
6	↑ 7	ゆめタウン ★	785	760	1,545	93%	1,660	財田高瀬線 他 2 路線	3.7%
7	↓ 4	観音寺駅 ★	713	661	1,374	67%	2,065	仁尾線 他 2 路線	3.3%
8	← 8	観音寺総合高校前	497	855	1,352	96%	1,410	仁尾線 他 2 路線	3.2%
9	← 9	ピカソ詫間店 ★	698	622	1,320	94%	1,406	仁尾線 他 3 路線	3.2%
10	← 10	西香田	1,256	23	1,279	98%	1,309	詫間線 詫間三野線	3.1%
11	↑ 12	観音寺第一高校口	295	679	974	116%	842	仁尾線 他 2 路線	2.3%
12	↓ 11	詫間庁舎	392	451	843	100%	846	詫間線 他 2 路線	2.0%
13	← 13	琴平駅	447	224	671	91%	739	山本線 財田観音寺線	1.6%
14	↑ 23	竹田西	248	394	642	172%	373	豊中仁尾線	1.5%
15	↓ 14	マルナカ山本店	294	296	590	81%	727	山本線 財田観音寺線	1.4%
16	↑ 19	永康病院	184	259	443	94%	471	詫間線 他 2 路線	1.1%
17	↓ 16	仁尾町文化会館	273	167	440	87%	508	高瀬仁尾線 仁尾線	1.1%
18	↓ 15	山本庁舎 ★	246	175	421	70%	604	山本線 財田観音寺線	1.0%
19	↓ 18	三豊総合病院	178	208	386	81%	479	山本線 仁尾線	0.9%
20	↑ 22	ピカソ浜田店	180	187	367	97%	379	高瀬仁尾線 詫間三野線	0.9%
21	← 21	財田庁舎 ★	232	119	351	86%	408	財田高瀬線 財田観音寺線	0.8%
22	↑ 26	須田	165	171	336	102%	331	詫間線 詫間三野線	0.8%
23	↓ 17	豊中庁舎 ★	165	170	335	69%	487	財田高瀬線 他 2 路線	0.8%
24	↑ 25	神田	195	125	320	96%	333	詫間線	0.8%
25	↑ 28	JR善通寺駅前	203	110	313	109%	286	三野線	0.7%
26	↓ 24	岩崎病院	89	209	298	86%	347	詫間線 他 4 路線	0.7%
27	← 27	たかせ天然温泉	143	154	297	92%	324	高瀬線 他 2 路線	0.7%
28	↑ 65	楠浜	247	25	272	302%	90	詫間線 詫間三野線	0.7%
29	← 29	長野口	137	113	250	107%	234	財田観音寺線	0.6%
30	↑ 38	大浜小学校前	174	63	237	125%	189	詫間線 他 2 路線	0.6%
合 計			15,580	15,897	31,477	94%	33,495		75.2%

※令和3年6月期乗降総数：41,842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3(2021)年6月調査)

バス停	乗降者数				乗降者数	乗	降	合計	経由路線
	乗	降	合計	経由路線					
石舟	0	0	0	高瀬線	飛谷	0	1	1	荘内線
上之荘	0	0	0	高瀬線	宮谷	0	1	1	詫間三野線
五歩田	0	0	0	高瀬線	松崎西	0	1	1	詫間三野線
西ノ側	0	0	0	高瀬線	佐文	0	2	2	山本線
西ノ脇	0	0	0	高瀬線	賈田	2	0	2	山本線
本谷	0	0	0	高瀬線	大原	2	0	2	三野線
榎谷	0	0	0	高瀬線	下原	2	0	2	財田高瀬線
上梅	0	0	0	高瀬線	三反地	2	0	2	財田高瀬線
下土井	0	0	0	高瀬線	天道	0	2	2	詫間三野線
杉庄	0	0	0	高瀬線	室本北口	2	0	2	仁尾線
西森	0	0	0	高瀬線	芋尾	1	1	2	財田観音寺線
東浜	0	0	0	高瀬仁尾線 三野線	中浦	2	1	3	高瀬線
大新田	0	0	0	三野線	池ノ谷	2	1	3	高瀬線
大見幼稚園前	0	0	0	三野線	西村	0	3	3	高瀬線
大門	0	0	0	三野線	大吉	0	3	3	高瀬線
農免交差点	0	0	0	三野線	河内公民館	2	1	3	山本線
三野保育所前	0	0	0	三野線	上新田	3	0	3	三野線
吉津小学校口	0	0	0	三野線	桑山14区	2	1	3	高瀬観音寺線
三井之江前	0	0	0	三野線	波止	3	0	3	荘内線
大水上神社	0	0	0	財田高瀬線	荒戸下	3	0	3	財田観音寺線
宮奥	0	0	0	財田高瀬線	浦側	2	2	4	高瀬線
小山	0	0	0	財田高瀬線	山本東	1	3	4	山本線
竹田園	0	0	0	財田高瀬線	みの荘長寿の湯	4	0	4	三野線 詫間三野線
財田	0	0	0	財田高瀬線	桑山13区	2	2	4	高瀬観音寺線
横稲荷	0	0	0	荘内線	川原尻	2	2	4	高瀬観音寺線
小浜	0	0	0	荘内線	三ツ池	0	4	4	高瀬観音寺線
西久保谷	0	0	0	詫間三野線	早北	3	2	5	高瀬線
東久保谷	0	0	0	詫間三野線	河中	3	2	5	高瀬線
道音寺	1	0	1	高瀬線	本庄	0	5	5	山本線
石洲	1	0	1	高瀬線	大野原中学校口	2	3	5	山本線
郷ノ岡	0	1	1	高瀬線	中延中央	3	2	5	山本線
市営野球場前	0	1	1	三野線	瀬後	2	3	5	山本線
新的場南	1	0	1	三野線	寺地	2	3	5	三野線
松崎東	0	1	1	三野線	福岡	1	4	5	財田高瀬線
吹毛ノ山	0	1	1	財田高瀬線	荘内大浜	1	4	5	荘内線
友信	1	0	1	財田高瀬線	松崎北浦	3	2	5	詫間三野線
大地	1	0	1	財田高瀬線	黒川郵便局	0	5	5	財田観音寺線
寺家下	0	1	1	豊中仁尾線	古江	4	2	6	高瀬仁尾線

バス停	乗降者数				乗降者数	乗	降	合計	経由路線
	乗	降	合計	経由路線					
中河内	5	1	6	山本線	中河内	5	1	6	山本線
丸井北	3	3	6	山本線	丸井北	3	3	6	山本線
比地大郵便局	3	3	6	高瀬観音寺線	比地大郵便局	3	3	6	高瀬観音寺線
水出	6	0	6	詫間三野線	水出	6	0	6	詫間三野線
室本	4	2	6	仁尾線	室本	4	2	6	仁尾線
轟橋	6	0	6	財田観音寺線	轟橋	6	0	6	財田観音寺線
石野上	0	6	6	財田観音寺線	石野上	0	6	6	財田観音寺線
前側	5	2	7	高瀬線	前側	5	2	7	高瀬線
下河内	3	4	7	山本線	下河内	3	4	7	山本線
土井(山本)	3	4	7	山本線	土井(山本)	3	4	7	山本線
町田	4	3	7	高瀬観音寺線	町田	4	3	7	高瀬観音寺線
土井(豊中)	6	1	7	豊中仁尾線	土井(豊中)	6	1	7	豊中仁尾線
琴浦	4	4	8	高瀬線	琴浦	4	4	8	高瀬線
中屋敷	6	2	8	山本線	中屋敷	6	2	8	山本線
大野原中央公民館	4	4	8	山本線	大野原中央公民館	4	4	8	山本線
JA上高野支店	6	2	8	財田高瀬線	JA上高野支店	6	2	8	財田高瀬線
篠丸歯科医院	2	6	8	財田高瀬線	篠丸歯科医院	2	6	8	財田高瀬線
下司	7	1	8	高瀬観音寺線	下司	7	1	8	高瀬観音寺線
正本	4	4	8	豊中仁尾線	正本	4	4	8	豊中仁尾線
永生病院	2	6	8	財田観音寺線	永生病院	2	6	8	財田観音寺線
井出	4	5	9	高瀬線 財田高瀬線 高瀬観音寺線	井出	4	5	9	高瀬線 財田高瀬線 高瀬観音寺線
仁尾郵便局	4	5	9	高瀬仁尾線	仁尾郵便局	4	5	9	高瀬仁尾線
本村上	6	3	9	高瀬仁尾線	本村上	6	3	9	高瀬仁尾線
田の口	4	5	9	山本線	田の口	4	5	9	山本線
三豊中学校前	6	3	9	財田観音寺線	三豊中学校前	6	3	9	財田観音寺線
八幡	7	2	9	財田観音寺線	八幡	7	2	9	財田観音寺線
JA三野支店	2	8	10	高瀬仁尾線 三野線	JA三野支店	2	8	10	高瀬仁尾線 三野線
北立石	5	5	10	山本線	北立石	5	5	10	山本線
下新田	10	0	10	三野線	下新田	10	0	10	三野線
桑山4区	5	5	10	高瀬観音寺線	桑山4区	5	5	10	高瀬観音寺線
そがわ医院	2	8	10	高瀬観音寺線	そがわ医院	2	8	10	高瀬観音寺線
桑山10区	6	4	10	高瀬観音寺線	桑山10区	6	4	10	高瀬観音寺線
南郷(高瀬)	5	5	10	高瀬観音寺線	南郷(高瀬)	5	5	10	高瀬観音寺線
紫雲山登山口	5	5	10	荘内線	紫雲山登山口	5	5	10	荘内線
荒戸上	0	10	10	財田観音寺線	荒戸上	0	10	10	財田観音寺線
大西医院	2	8	10	財田観音寺線	大西医院	2	8	10	財田観音寺線

⑤収支状況

収入は、平成 22（2010）年をピークに減少傾向にあり、令和元（2019）年には 23,793 千円、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、令和元（2019）年には 155,221 千円、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 千円となっています。収支率は平成 22（2010）年をピークに減少傾向にあり、平成 28（2016）年からは 15% 程度で横ばい、令和 2（2020）年は 10.8%となっています。

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。

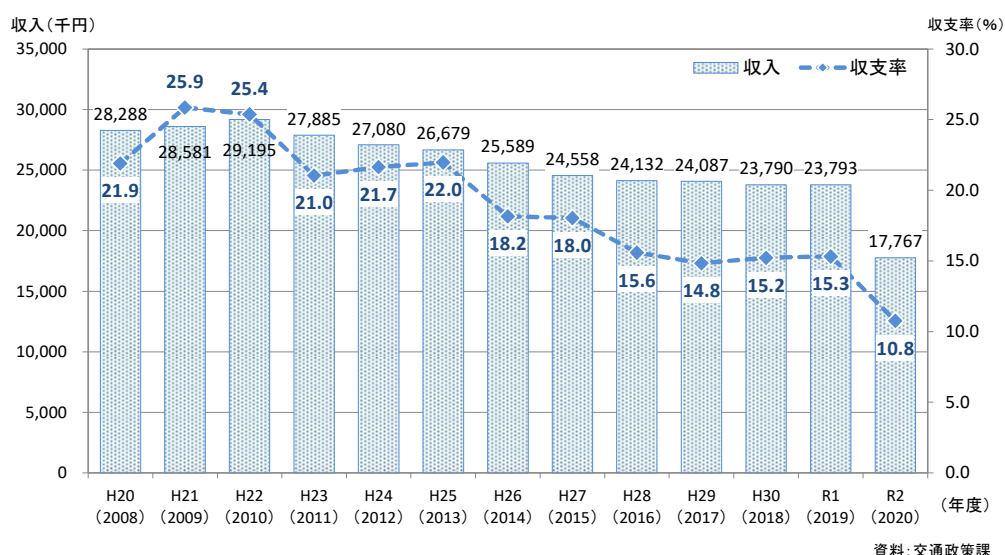


図 コミュニティバスの収入および収支率（全路線計）の年度別推移

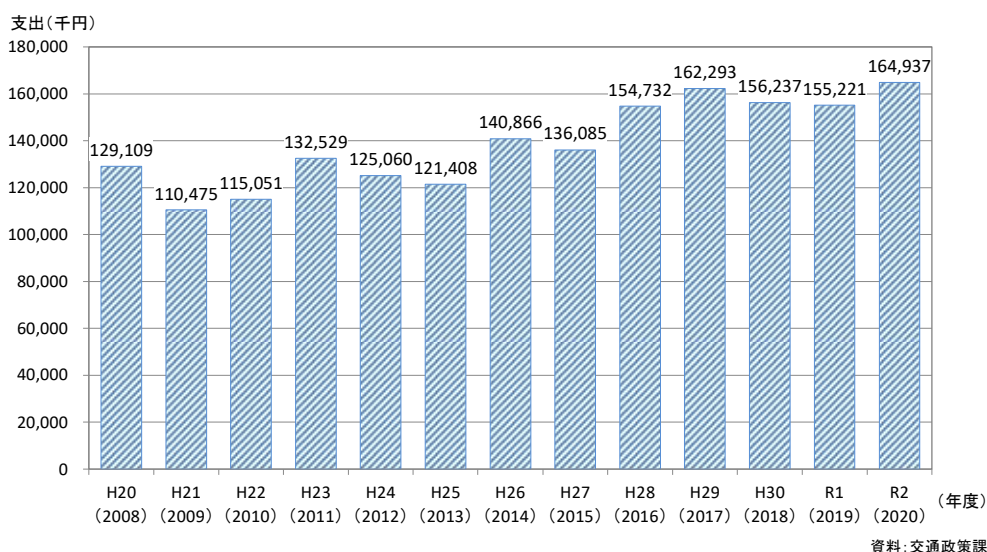


図 コミュニティバスの支出（全路線計）の年度別推移

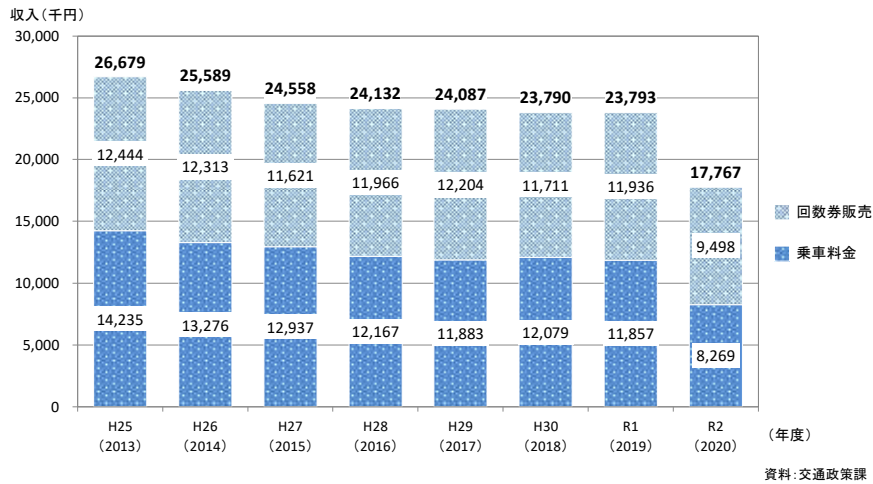


図 コミュニティバスの収入内訳(全路線計)の年度別推移

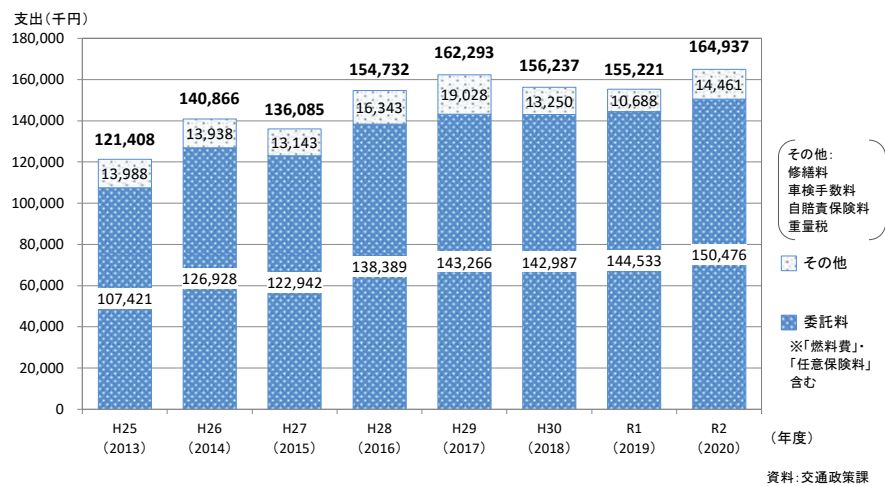
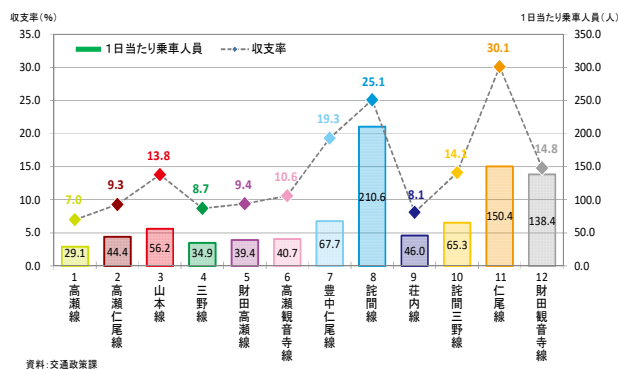


図 コミュニティバスの支出内訳(全路線計)の年度別推移

(令和元(2019)年度)



(令和2(2020)年度)

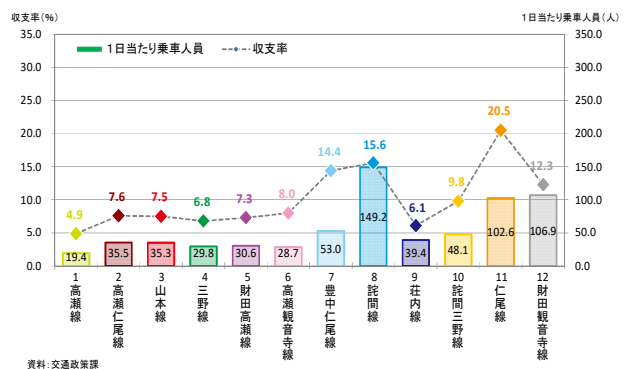


図 コミュニティバス路線別1日当たり乗車人員と収支率

(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～宮ノ下港（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3（2021）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 つばめ：80 人 あしま：70 人	
運行事業者	粟島汽船(株)	

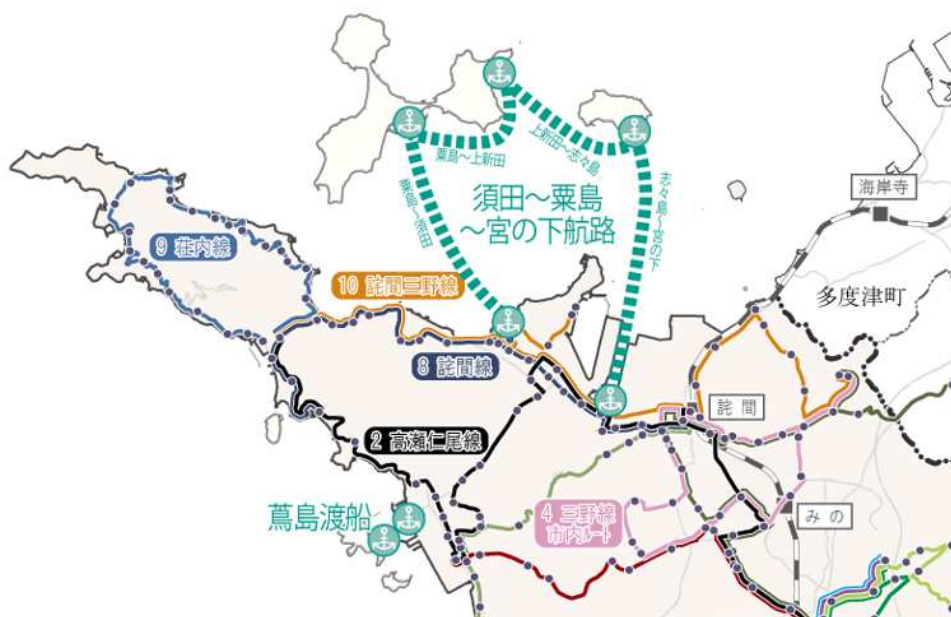
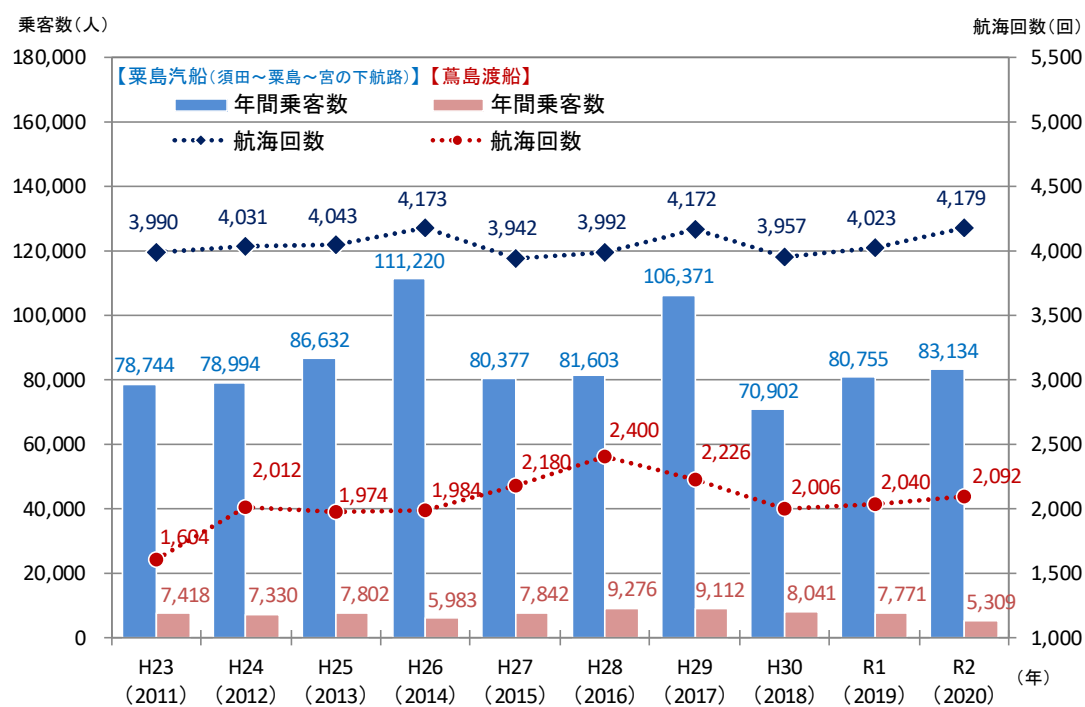


図 粟島汽船・鳶島渡船の運航ルート

②利用状況

粟島汽船（須田～粟島～宮ノ下航路）の利用者は瀬戸内国際芸術祭（3年に1度）の開催年を除くと概ね横ばいであり、令和2（2020）年は83,134人となっています。

鳶島渡船の利用者は5,000～9,000人程度の間で推移しており、令和元（2019）年は7,771人、令和2（2020）年は5,309人となっています。



注) 粟島汽船（須田～粟島～宮ノ下航路）の航海回数は貸切を含む。小人の輸送人員は0.5人にて換算。

資料：交通政策課（各年10月1日～9月30日の数値、鳶島渡船は各年4月1日～10月31日の数値）

図 航路等の利用者数の推移

2.2 事業者アンケート・ヒアリング調査結果

三豊市の交通事業者を対象にアンケート・ヒアリング調査を実施した結果は以下の通りです。

表 事業者アンケート・ヒアリング調査結果

項目		詳細
運転手確保		・現在はコロナ禍で需要も少ないため、現状で充分。 ・コロナ禍前は、運転手不足で募集しても応募は少ない状況。 要因…「運輸業のイメージが良くない」「AT限定免許所有者や免許を持たない若年層が多い」「大型免許の取得年齢制限が21歳以上」等 対策…「福利厚生充実」「女性が働きやすい環境整備」「二種免許取得の支援」「ネット媒体・ハローワークの活用」
コミュニティバスの改善点に関する意見	運行日	・路線によって運行日が異なる。 ・高瀬線は曜日によってルートが異なるが、利用者目線で統一した方が良い。 ・観光客が多く利用する路線は、日祝も運行した方が良い。
	運行ルート	・利用動向や主要施設の新設・移転等を考慮し、見直すべき。 ・運行距離が長い路線は、ルートを分けた方が運行しやすい。 ・三豊総合病院へのアクセスは、観音寺市コミュニティバスと連携してはどうか。
	ダイヤ	・時間帯によっては、ダイヤどおり運行できないため、見直して欲しい。
	バス停・乗降場所	・利用しやすいように、バス停の移設やバス停名の変更を検討すべき。 ・片側しか標柱を設置していないバス停では、待つ場所を間違える人がいる。 ・ゆめタウンは利用者が多いため、敷地内乗入や待合環境を整備してはどうか。
	その他	・香川高専の学生利用が多く、積み残しが発生することがある。 ・乗継券は、不正利用が多いため廃止すべき。利用者のモラル違反により、運転手の精神的負担、モチベーションの低下にもつながっている。
公共交通全般についての意見	詫間駅の改善	・コミュニティバスの情報を充実させて欲しい。 ・乗り場がわからず、路線の乗り間違えをする利用者もいる。 ・駅前ロータリーは、自家用車の送迎によりバスが停車できないことがある。
	観光客への対応	・詫間駅は観光客が多く利用するため、観光交流局等において、観光情報とともにコミュニティバスの情報も合わせて案内してもらえるとありがたい。 ・観光客から鉄道やバスの乗り方がわからないという意見を聞くことがある。
運行者の取り組み		・運転手によって接客方法が異なるため、統一するように努力している。
三豊市に導入して欲しい取り組みについての意見	全体の傾向	・特に重要と考える利便性向上策 「コミュニティバスとコミュニティバスの乗り換えのしやすさ」 ・特に重要と考える利用促進策 「運転免許証返納を促すための施策の実施」「感染症拡大防止策の実施」「鉄道駅等、公共交通の乗継地点における情報提供」
	運行事業者への対応	・移動に関する施策は、交通事業者が役に立てる施策を導入してほしい。 ・交通事業者の努力が報われる仕組みを導入して欲しい。 ・最低限取り組むべきことを市から示し、底上げをした方が良い。
	地域住民への利用促進の実施	・コミュニティバスが、まだ地域の暮らしの中に溶け込んでいない。 ・住民に、公共交通を「知ってもらう」「利用してもらう」「便利さを体感できる」機会をつくってはどうか。
	地域住民のコミバスに対する理解	・バスの正しい利用方法をきちんと周知すべき。 ・コミュニティバスが狭い道を運行する際、自家用車からクラクションを鳴らされることや、バス車両に対しバックを強いられることがある。

2.3 市民の意見等の現況把握

市民や公共交通利用者、市内宿泊施設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2年8月 (郵送配布)	979件(回収率：48.5%)
民生委員 児童委員	市内の民生委員・児童委員： 149件	令和2年9月 (手渡し配布)	149件(回収率：100.0%)
バス利用者	三豊市コミュニティバス 利用者：263件	令和2年9月16日 (運行時間内に配布)	145件(回収率：55.1%)
航路利用者	航路利用者：60件	令和2年9月16日 (運航時間内に配布)	34件(回収率：56.7%)
宿泊施設	三豊市内の宿泊施設：51件	令和2年9月(郵送配布)	22件(回収率：43.1%)

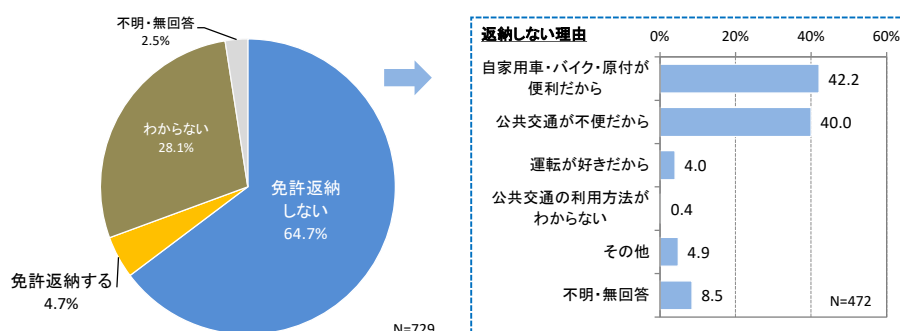
(1) 市民アンケート調査結果

①70歳以上での免許返納意向<現在、免許を保有している人のみ>

○70歳以上での免許返納意向は、「免許返納しない」が64.7%を占め、「免許返納する」は4.7%にとどまっている。返納しない理由は「自家用車・バイク・原付が便利だから」(42.2%)と「公共交通が不便だから」(40.0%)が多くなっている。

○年代別にみると、年代が高くなるほど「免許返納しない」と回答した割合が高く、65歳以上では85%以上を占めている。返納しない理由は、20～64歳では「公共交通が不便だから」、65歳以上では「自家用車・バイク・原付が便利だから」が最も多くなっている。

[市域全体]



[年代別]

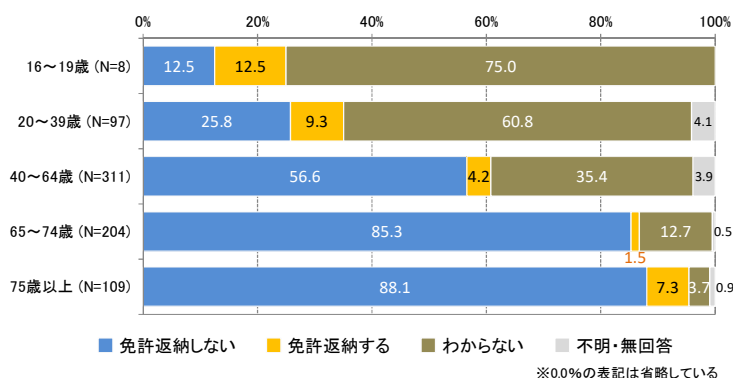


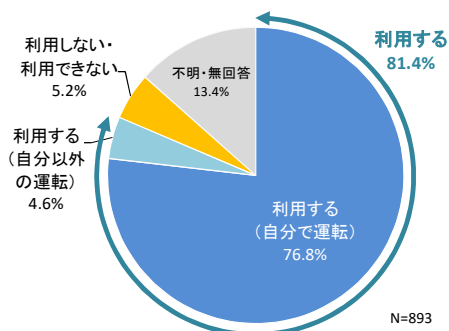
図 70歳以上での免許返納意向・返納しない理由 [市域全体・年代別]

②普段の自家用車・バイク・原付の利用状況

○普段の自家用車・バイク・原付の利用状況は、「利用する（自分で運転）」が76.8%で最も多く、「利用する（自分以外の運転）」と合わせると『利用する』が81.4%を占めている。

○年代別に『利用する』割合をみると、20～74 歳では 8 割以上を占めているのに対し、75 歳以上では 49%、16～19 歳では 15%と低くなっている。

〔市域全体〕



〔年 代 別〕

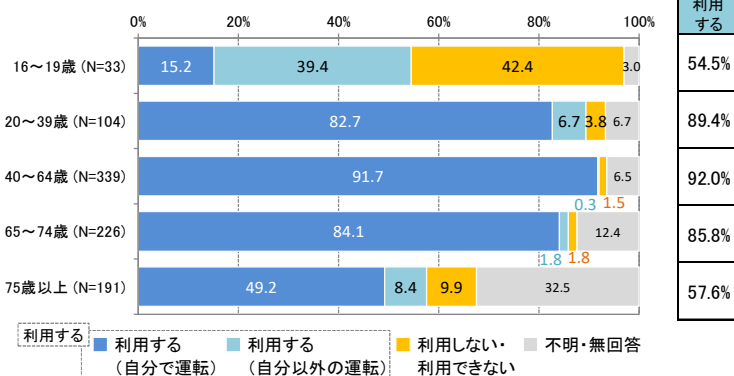


図 普段の自家用車・バイク・原付の利用状況〔市域全体・年代別〕

②-1 自家用車・バイク・原付を利用するうえでの問題（複数回答）＜利用する人のみ＞

○自家用車・バイク・原付を利用するうえでの問題は、「交通事故のリスクがある」が41.7%で最も多く、次いで「維持管理費がかかる」が41.3%となっている。一方、「特に問題はない」は3番目に多く4割弱は利用するうえでの問題はないと考えている。

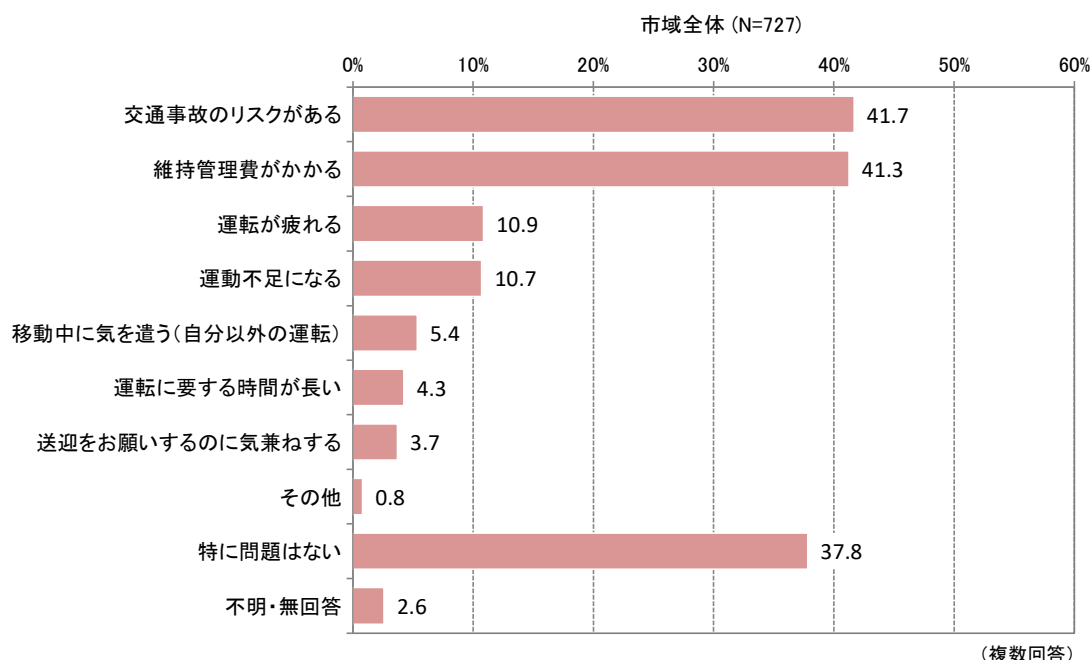


図 自家用車・バイク・原付を利用するうえでの問題（複数回答）〔市域全体〕

③公共交通利用の際に困ることの有無

○公共交通利用の際に困ることの有無は、「あまり困ることではない」が20.7%で最も多く、「全く困ることではない」と合わせると『困ることなし』が31.6%を占めている。一方、「よく困ることがある」と「ときどき困ることがある」を合わせた『困ることあり』は23.7%となっており、『困ることなし』を下回っている。

○年代別にみると、16～19歳と20～39歳では『困ることあり』が『困ることなし』を上回っている。『困ることあり』の割合は、16～19歳が39.4%で最も高く、次いで、20～39歳が33.7%となっている。

〔市域全体〕

〔年代別〕

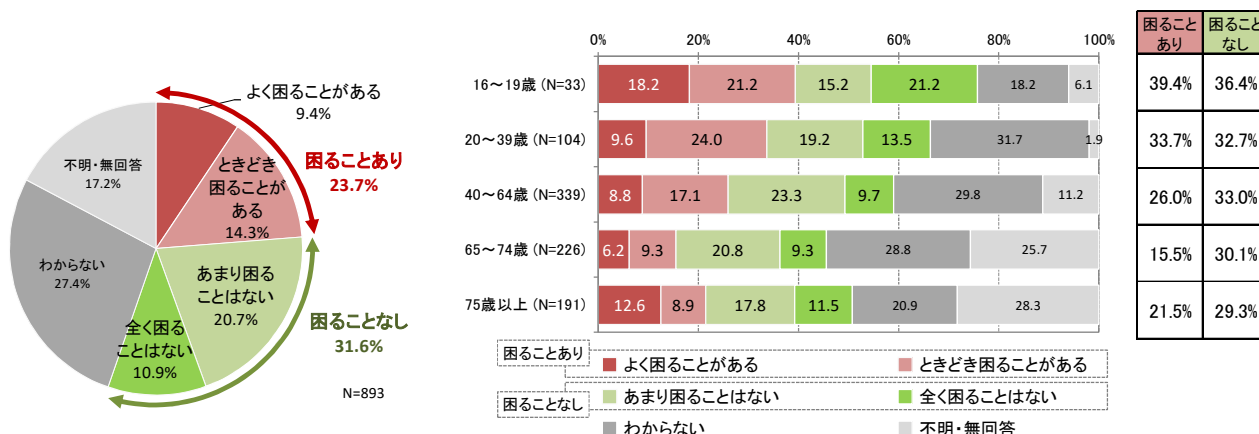


図 公共交通利用の際に困ることの有無〔市域全体・年代別〕

③-1 公共交通利用の際に困る主な事柄＜困ることがある人のみ＞

○公共交通利用の際に困る事柄は、「路線はあるが行きたい時間に運行していない（本数が少ない）」が41.0%で最も多く、次いで「目的地に行く路線などが自宅近くを通っていない」（17.0%）となっている。

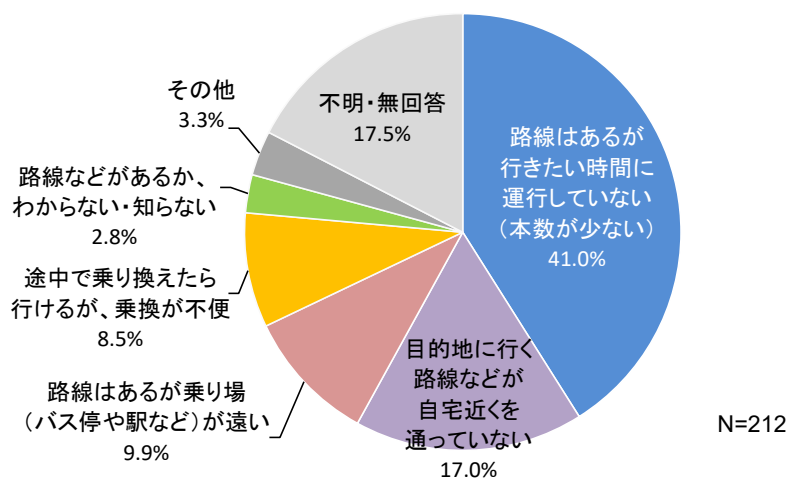


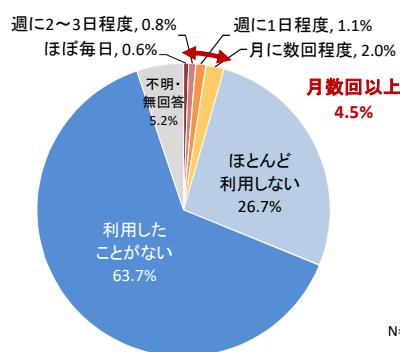
図 公共交通利用の際に困る主な事柄〔市域全体〕

④コミュニティバスの利用頻度

○コミュニティバスの利用頻度は、「利用したことがない」が63.7%で最も多く、次いで「ほとんど利用しない」が26.7%となっている。『月数回以上』の割合は、4.5%にとどまっている。

○年代別にみると、16～19歳の利用頻度が比較的高く、「ほぼ毎日」が12.1%を占め、約3割が『月数回以上』の頻度で利用している。一方、20歳以上は「利用したことがない」が過半数を占めている。

〔市域全体〕



〔年代別〕

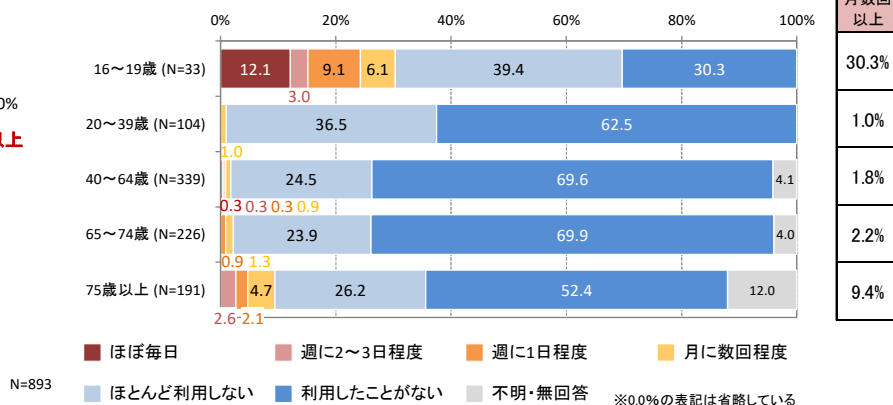


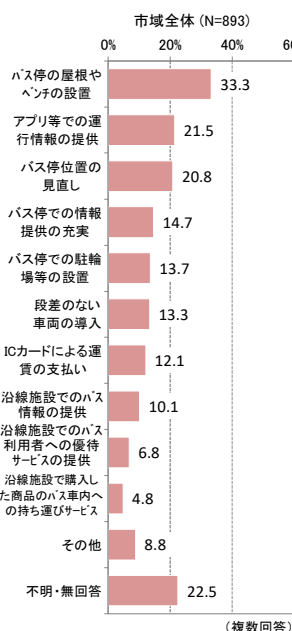
図 コミュニティバスの利用頻度〔市域全体・年代別〕

⑤コミュニティバスに加われば良いと思うサービス（複数回答）

○コミュニティバスに加われば良いと思うサービスは、「バス停の屋根やベンチの設置」が33.3%で最も多く、「アプリ等での運行情報の提供」(21.5%)、「バス停位置の見直し」(20.8%)となっている。

○年代別にみると、16～39歳では「アプリ等での運行情報の提供」、40歳以上では「バス停の屋根やベンチの設置」が最も多くなっている。また、20～39歳では「バス停の屋根やベンチの設置」と「ICカードによる運賃の支払い」も3割以上と多くなっている。

〔市域全体〕



〔年代別〕

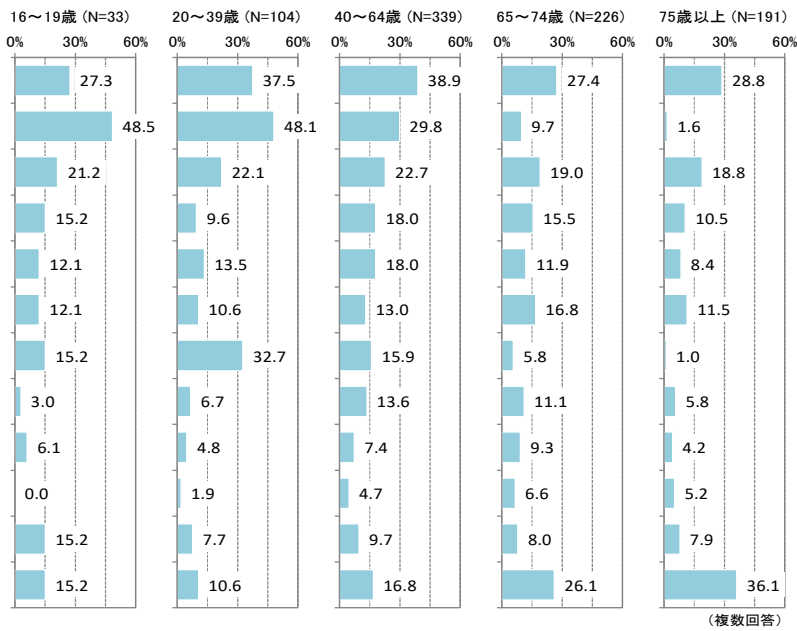


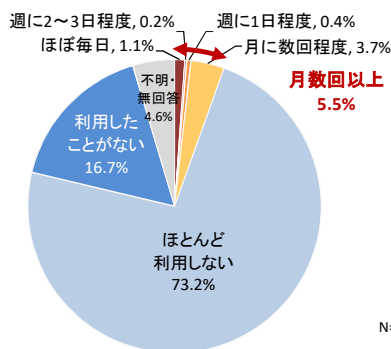
図 コミュニティバスに加われば良いと思うサービス（複数回答）〔市域全体・年代別〕

⑥鉄道の利用頻度

○鉄道の利用頻度は、「ほとんど利用しない」が 73.2%で最も多く、次いで「利用したことがない」が 16.7%となっている。『月数回以上』の割合は、5.5%にとどまっている。

○年代別にみると、16～19 歳の利用頻度が比較的高く、「ほぼ毎日」が 15.2%を占め、4 割強が『月数回以上』の頻度で利用している。一方、20 歳以上は「ほとんど利用しない」が過半数を占め、75 歳以上では「利用したことがない」と回答した人も 3 割弱を占めている。

〔市域全体〕



〔年 代 別〕

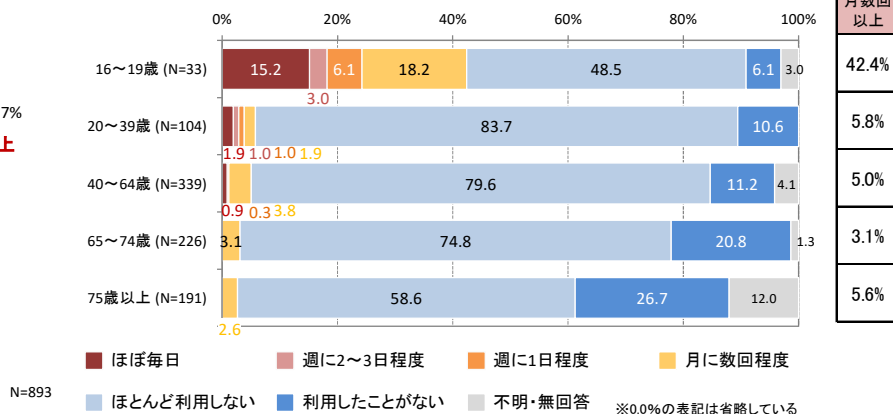


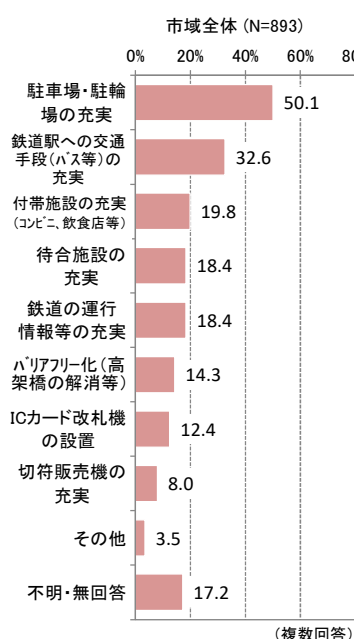
図 鉄道の利用頻度〔市域全体・年代別〕

⑦鉄道に加われば良いと思うサービス（複数回答）

○鉄道に加われば良いと思うサービスは、「駐車場・駐輪場の充実」が 50.1%で最も多く、次いで「鉄道駅への交通手段（バス等）の充実」が 32.6%となっている。

○年代別にみると、16～19 歳では「待合施設の充実」が 42.4%で最も多く、他の年代と比べてその割合が高い。一方、20 歳以上では「駐車場・駐輪場の充実」が最も多くなっている。また、16～39 歳では「IC カード改札機の設置」と「付帯施設の充実（コンビニ、飲食店等）」も約 3 割と多くなっている。

〔市域全体〕



〔年 代 別〕

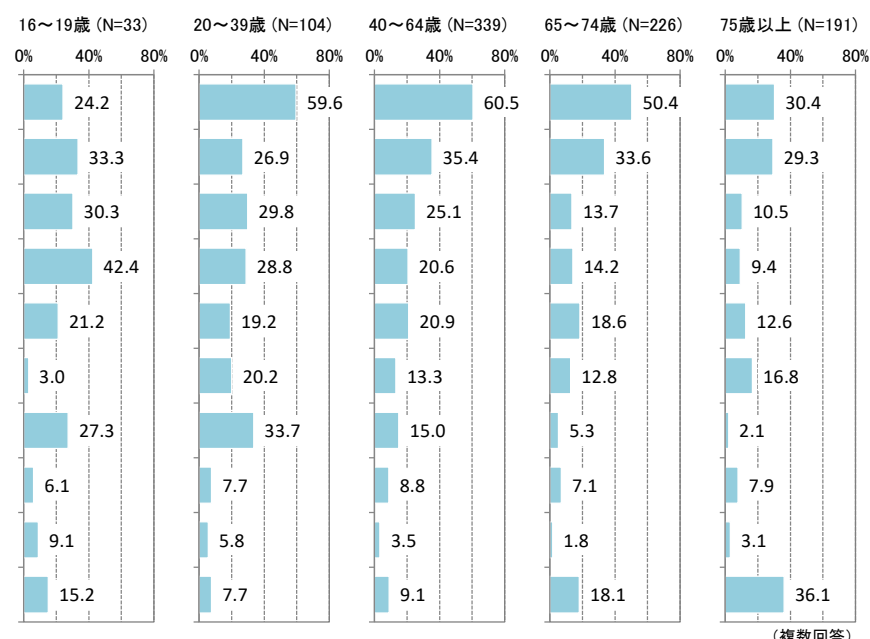


図 鉄道に加われば良いと思うサービス（複数回答）〔市域全体・年代別〕

⑧今後の公共交通の利用意向

○今後の公共交通の利用意向は、「今は利用していないが、今後は利用すると思う」が 36.8%で最も多く、次いで「今は利用していないし、きっと今後も利用しないと思う」が 25.4%となっている。

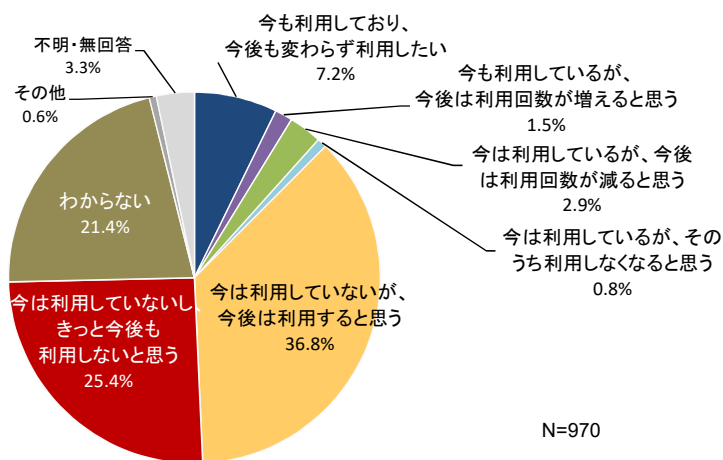


図 今後の公共交通の利用意向 [市域全体]

⑨公共交通の利便性向上、公共交通の利用促進に特に重要なこと（複数回答）

○公共交通の利便性を向上させるために特に重要なことは、「予約したら自宅付近まで送迎してくれる公共交通の導入」が 40.3%で最も多く、以下、「鉄道とコミュニティバスとの乗り換えのしやすさ」(38.5%)、「高齢者が利用しやすい鉄道駅やバス停の整備」(36.6%)と続いている。

○公共交通の利用を促進するために特に重要なことは、「鉄道駅等、公共交通の乗継地点における情報提供」が 40.9%で最も多く、以下、「運転免許証返納を促すための施策の実施」(30.1%)、「観光客が公共交通を利用しやすくなる環境整備」(30.0%)と続いている。

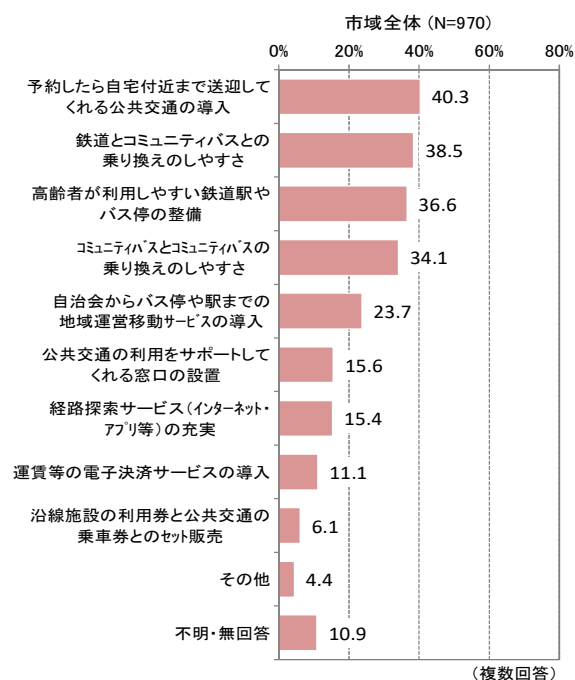


図 公共交通の利便性を向上させるために特に重要なこと（複数回答）[市域全体]

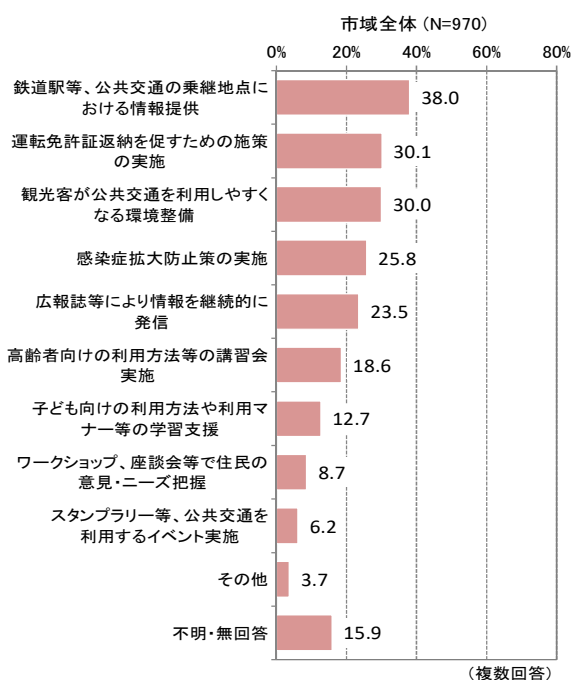


図 公共交通の利用を促進するために特に重要なこと（複数回答）[市域全体]

(2) 民生委員アンケート調査結果

①担当地区の高齢者が公共交通利用の際に困ること

- 担当地区の高齢者が公共交通利用の際に困ることの有無は、「よく困ることがある」(12.1%)と「ときどき困ることがある」(26.2%)を合わせると、38.3%が『困ることあり』と回答している。
- 担当地区別に『困ることあり』の割合をみると、財田地区では84.6%と他の地区と比べてその割合が高い。
- 高齢者が公共交通利用の際に困る主な事柄は、「路線バスはあるが乗り場が遠い」が17.5%で最も多く、「路線はあるが行きたい時間に運行していない」が15.8%、「目的地に行く路線などが自宅近くを通っていない」が14.0%と続いている。

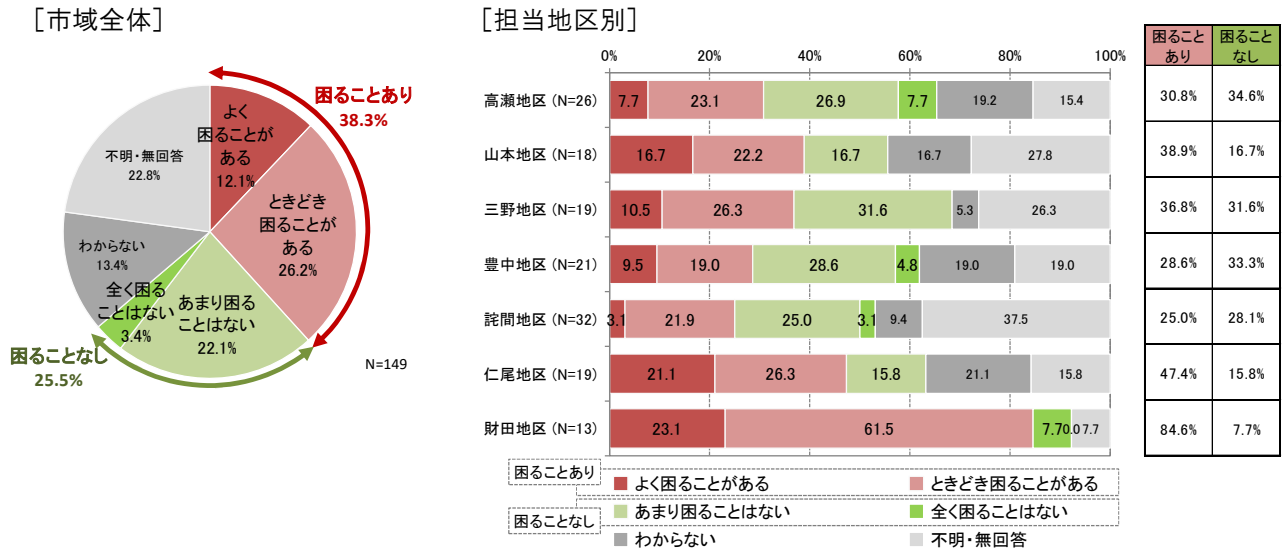


図 高齢者が公共交通利用の際に困ることの有無 [市域全体・担当地区別]

[市域全体]

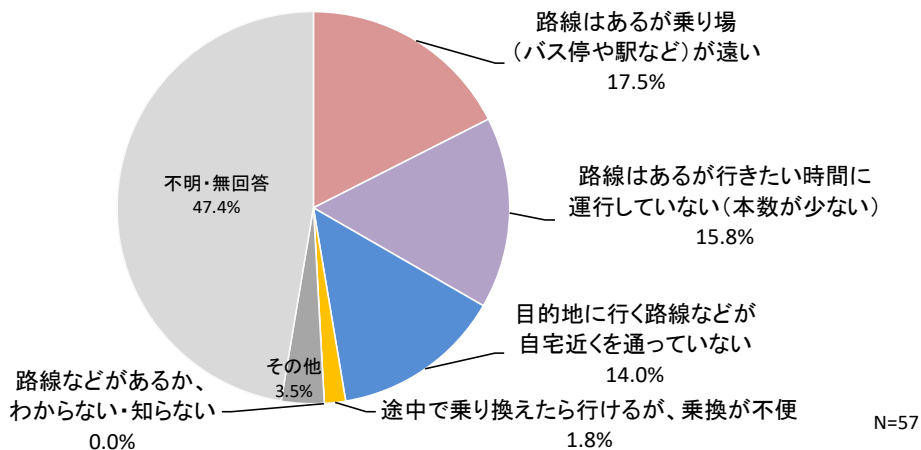


図 公共交通利用の際に困る主な事柄 [市域全体]

②担当地区の公共交通の利便性を向上させるために特に重要なこと（複数回答）

○担当地区の公共交通の利便性を向上させるために特に重要なことは、「予約したら自宅付近まで送迎してくれる公共交通の導入」が52.3%で最も多く、次いで「コミュニティバスとコミュニティバスの乗り換えのしやすさ」が33.6%となっている。

○担当地区別にみると、高瀬地区、山本地区、豊中地区、財田地区では「予約したら自宅付近まで送迎してくれる公共交通の導入」が最も多く、特に、財田地区では8割以上、高瀬地区と山本地区では7割以上とその割合が高くなっている。一方、三野地区、詫間地区、仁尾地区では「コミュニティバスとコミュニティバスの乗り換えのしやすさ」が最も多くなっている。三野地区では「予約したら自宅付近まで送迎してくれる公共交通の導入」、「自治会からバス停や駅までの地域運営移動サービスの導入」についても5割以上多い。

[市域全体]

[担当地区別]

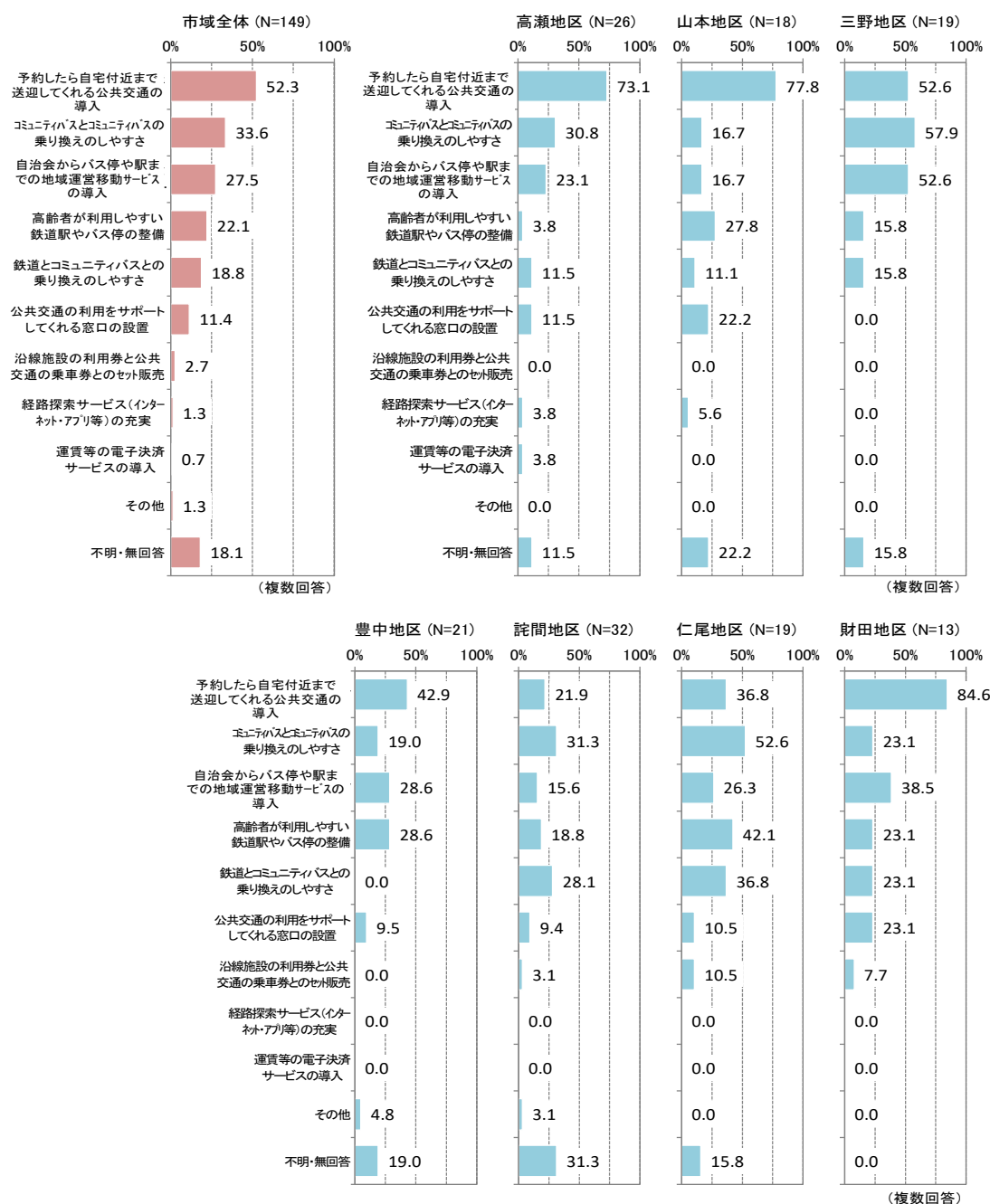


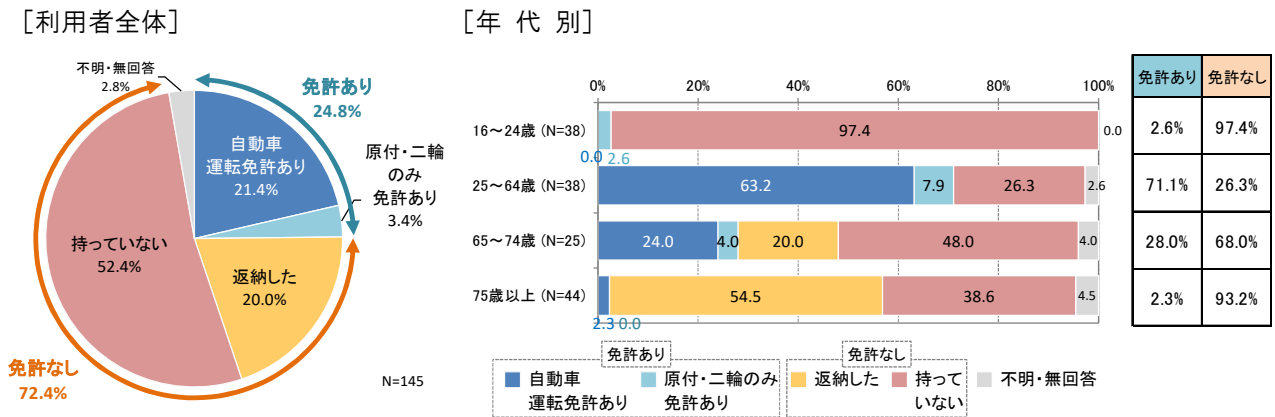
図 公共交通の利便性を向上させるために特に重要なこと [市域全体・担当地区別]

(3) コミュニティバス利用者アンケート調査結果

①運転免許の保有状況

○コミュニティバス利用者の運転免許の保有状況は、「持っていない」が52.4%で最も多く、「返納した」と合わせると『免許なし』が72.4%を占めている。

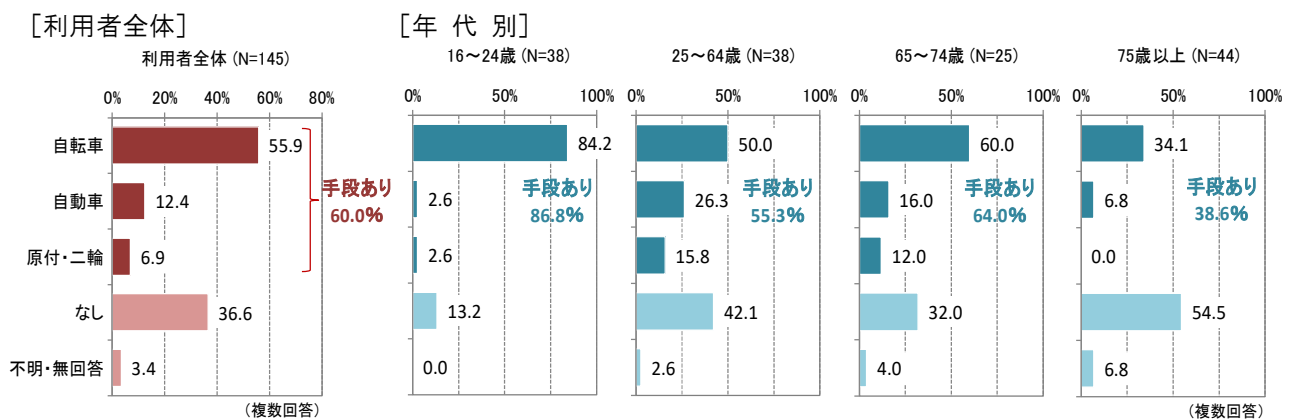
○年代別に『免許あり』の割合をみると、25～64歳では7割以上を占めているのに対し、16～24歳では2.6%、75歳以上では2.3%と非常に低くなっている。



②自由に使える移動手段（複数回答）

○自由に使える移動手段は、「自転車」が55.9%で最も多く、ほか「自動車」「原付・二輪」のいずれかの『手段あり』の割合は60.0%となっている。一方、「なし」は36.6%である。

○年代別に『手段あり』の割合をみると、16～20歳では8割超、65～74歳では6割、25～64歳では5割を占めている。一方、75歳以上では、「なし」が過半数を占めており、自由に使える移動手段がない割合が他の年代と比べて高くなっている。

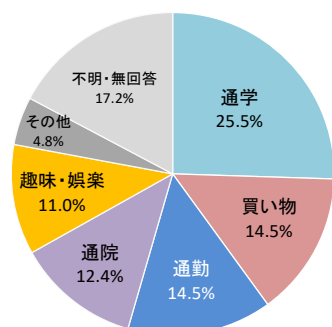


③調査日の外出（おでかけ）目的

○調査日の外出（おでかけ）目的は、「通学」が25.5%で最も多く、次いで「買い物」と「通勤」がそれぞれ14.5%となっている。

○年代別にみると、16～24歳では「通学」、25～64歳では「通勤」、65～74歳では「趣味・娯楽」、75歳以上では「買い物」が最も多い。

[利用者全体]



[年代別]

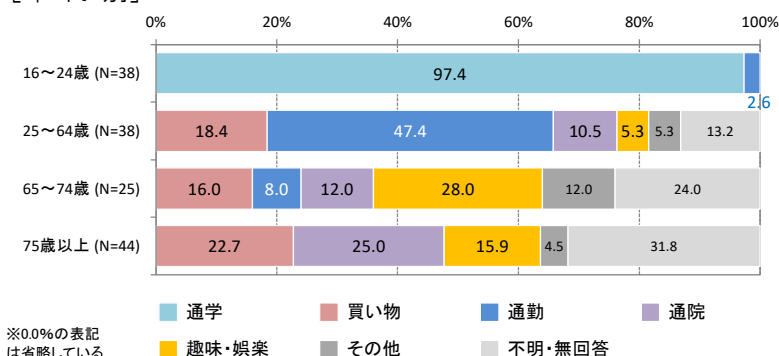
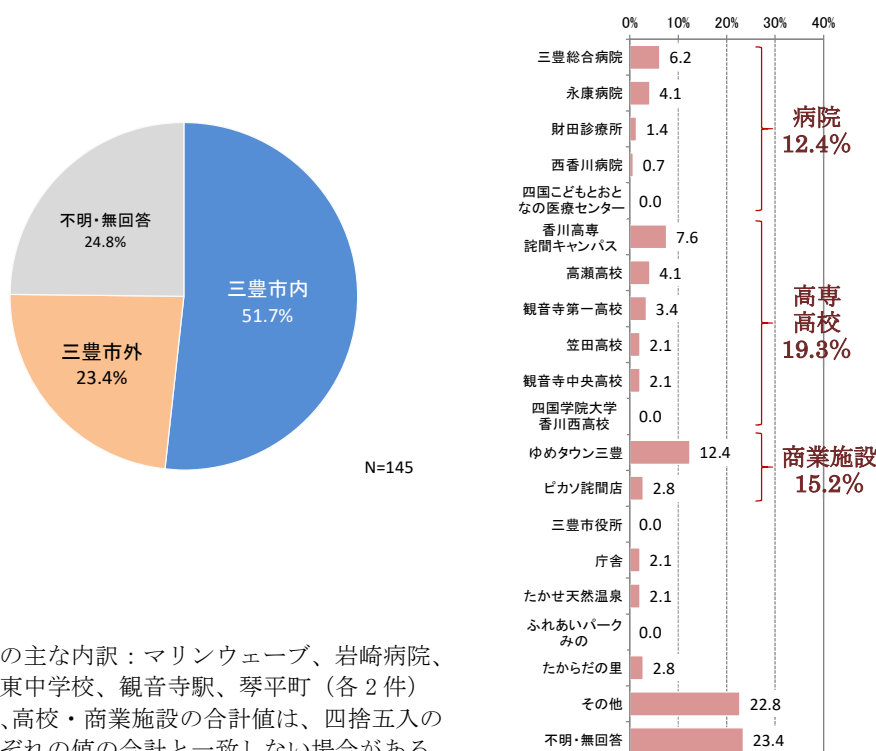


図 調査日の外出（おでかけ）目的 [利用者全体・居住地別・年代別]

④調査日の主な行き先

○調査日の主な行き先は、「三豊市内」が51.7%、「三豊市外」が23.4%となっている。居住地の市内・市外での違いはみられない。

○具体的な施設は、「ゆめタウン」が12.4%で最も多く、以下、「香川高専詫間キャンパス」(7.6%)、「三豊総合病院」(6.2%)と続いている。



※「その他」の主な内訳：マリンウェーブ、岩崎病院、善通寺市立東中学校、観音寺駅、琴平町（各2件）
 ※病院・高専・高校・商業施設の合計値は、四捨五入の関係上それぞれの値の合計と一致しない場合がある

図 調査日の主な行き先（施設等） [利用者全体]

⑤普段、コミュニティバスを利用して外出する主な理由

○普段、コミュニティバスを利用して外出する主な理由は、「経済的だから」が44.1%で最も多く、以下、「他に交通手段がないから」(37.9%)、「気軽に利用できるから」(31.0%)、「楽だから(疲れないから)」(29.0%)と続いている。

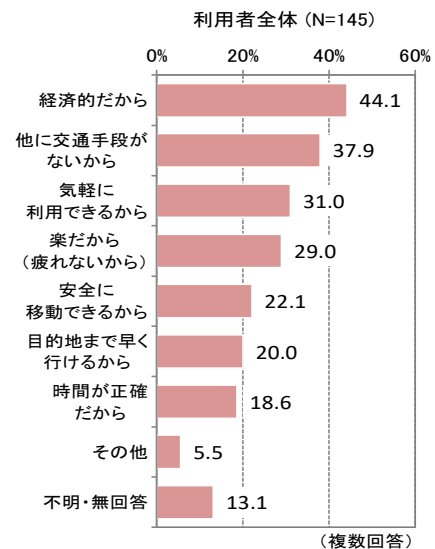


図 普段、コミュニティバスを利用して外出する主な理由
(複数回答) [利用者全体]

⑥コミュニティバスの満足度

○コミュニティバスの【総合的な満足度】は、『満足』(「非常に満足」と「やや満足」の合計)が51.7%、『不満』(「やや不満」と「非常に不満」の合計)が11.7%となっている。

○項目別に『満足』の割合をみると、【運賃】が76.6%で最も高く、以下、【乗り方のわかりやすさ】(62.8%)、【バスの行き先】(56.6%)と続いており、1項目を除いて『満足』が『不満』を上回っている。一方、【運行間隔(運行本数)】は、『不満』(33.1%)が『満足』(21.4%)を上回っている。

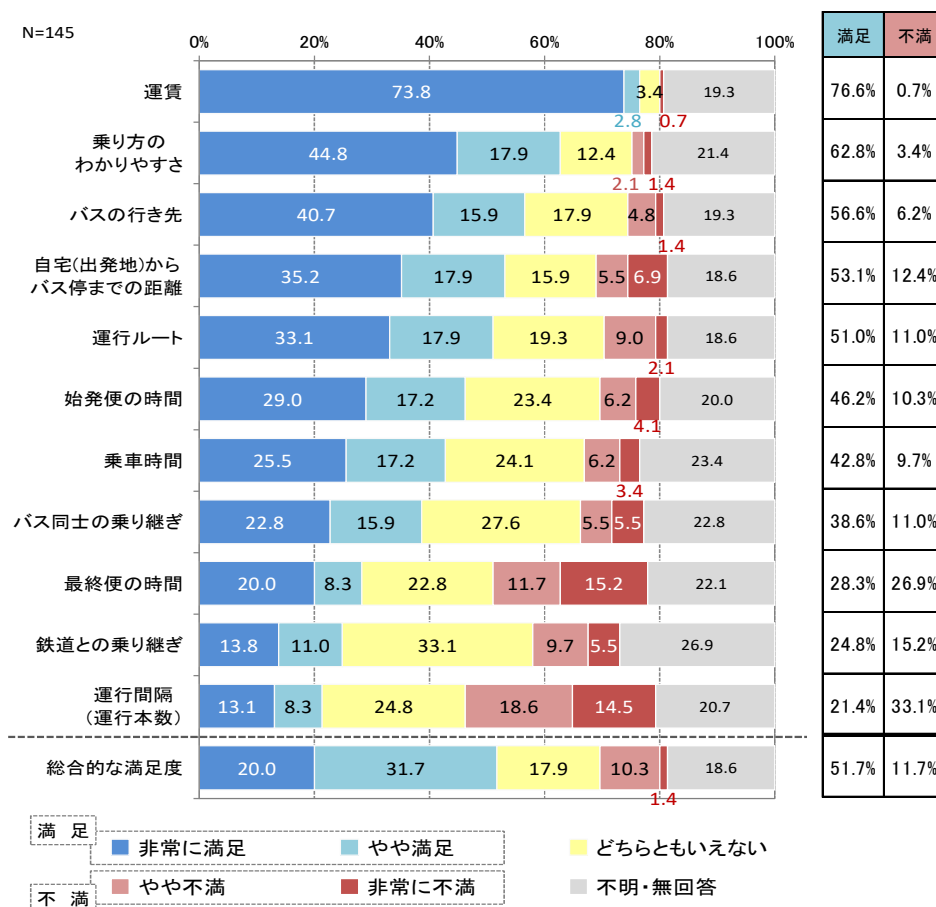


図 コミュニティバスの満足度 [利用者全体]

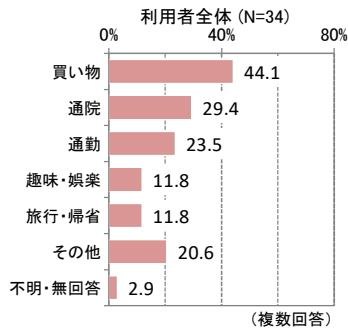
(4) 航路利用者アンケート調査結果

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44.1%で最も多く、以下、「通院」（29.4%）、「通勤」（23.5%）と続いている。

○居住地域別にみると、粟島・志々島では「買い物」が68.2%で最も多く、次いで「通院」が45.5%となっている。一方、その他地域では「通勤」と「旅行・帰省」が同率（27.3%）で多い。

[利用者全体]



[居住地別]

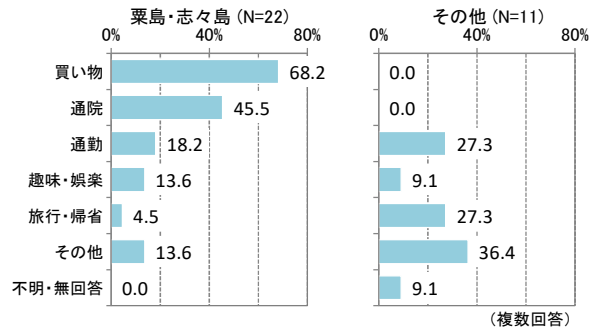
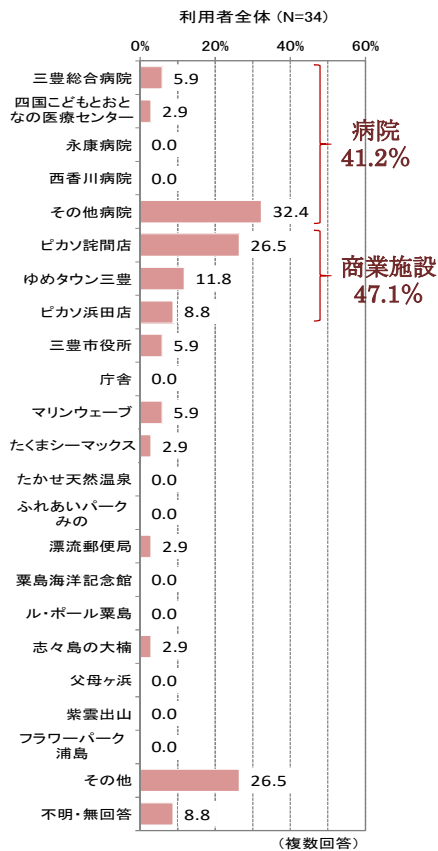


図 調査日の外出（おでかけ）目的（複数回答）[利用者全体・居住地別]

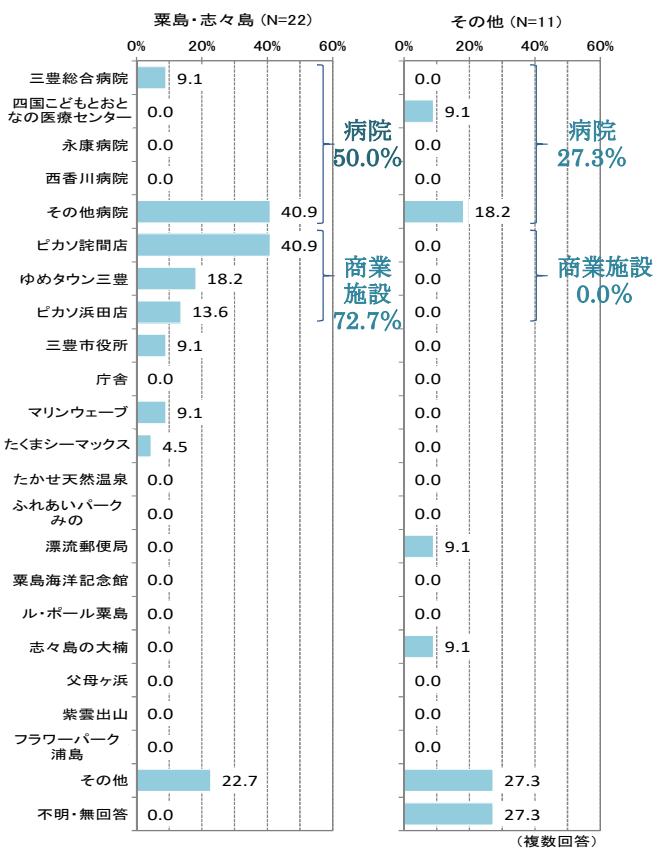
②調査日の主な行き先

○調査日の主な行き先の具体的な施設は、「ピカソ詫間店」が26.5%で最も多く、以下、「ゆめタウン三豊」と「その他病院（みずた内科）」がそれぞれ11.8%と続いている。

[利用者全体]



[居住地別]



※「その他病院」の主な内訳：みずた内科（4件）

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、「6～8時台」が52.9%で最も多く、「9～11時台」(35.3%)と合わせると午前中が約9割を占める。一方、【帰り】の乗船時間は、「15～17時」が38.2%で最も多く、次いで「12～14時台」が23.5%となっている。

○【行き】に乗船した港は「粟島」(50.0%)、下船した港は「須田」(50.0%)が最も多く、『粟島→須田』が47.1%を占めている。また、【帰り】に乗船した港は「須田」(47.1%)、下船した港は「粟島」(44.1%)が最も多く、利用区間としては『須田→粟島』が44.1%を占めている。

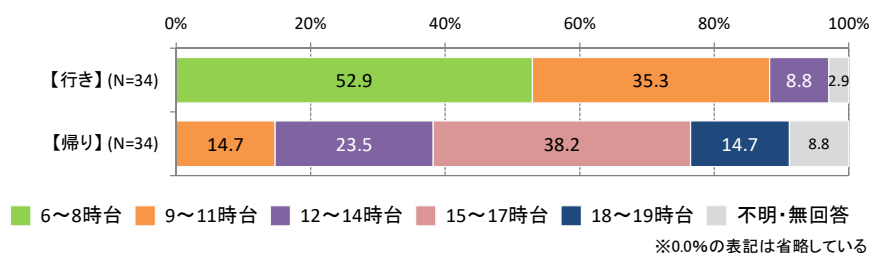


図 調査日の乗船時間[利用者全体]

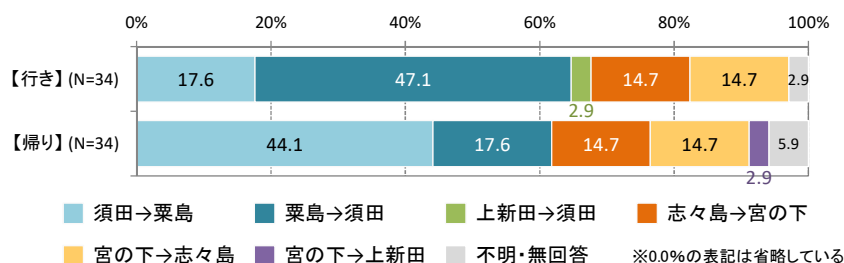


図 調査日の利用区間[利用者全体]

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52.9%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8.8%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。

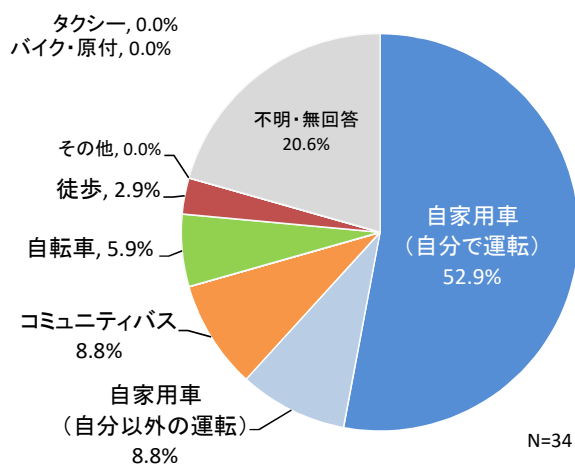


図 詫間側の港まで（から）の移動手段[利用者全体]

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50.0%、『不満』（「やや不満」と「非常に不満」の合計）が11.8%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64.7%で最も高く、次いで【港の場所のわかりやすさ】と【運航ルート】が同率（61.8%）となっており、2項目を除いて『満足』が『不満』を上回っている。一方、【運航間隔（運行本数）】は、『不満』（32.4%）が『満足』（11.8%）を大きく上回っている。また、【運賃】も『不満』（26.5%）が『満足』（23.5%）をやや上回っている。

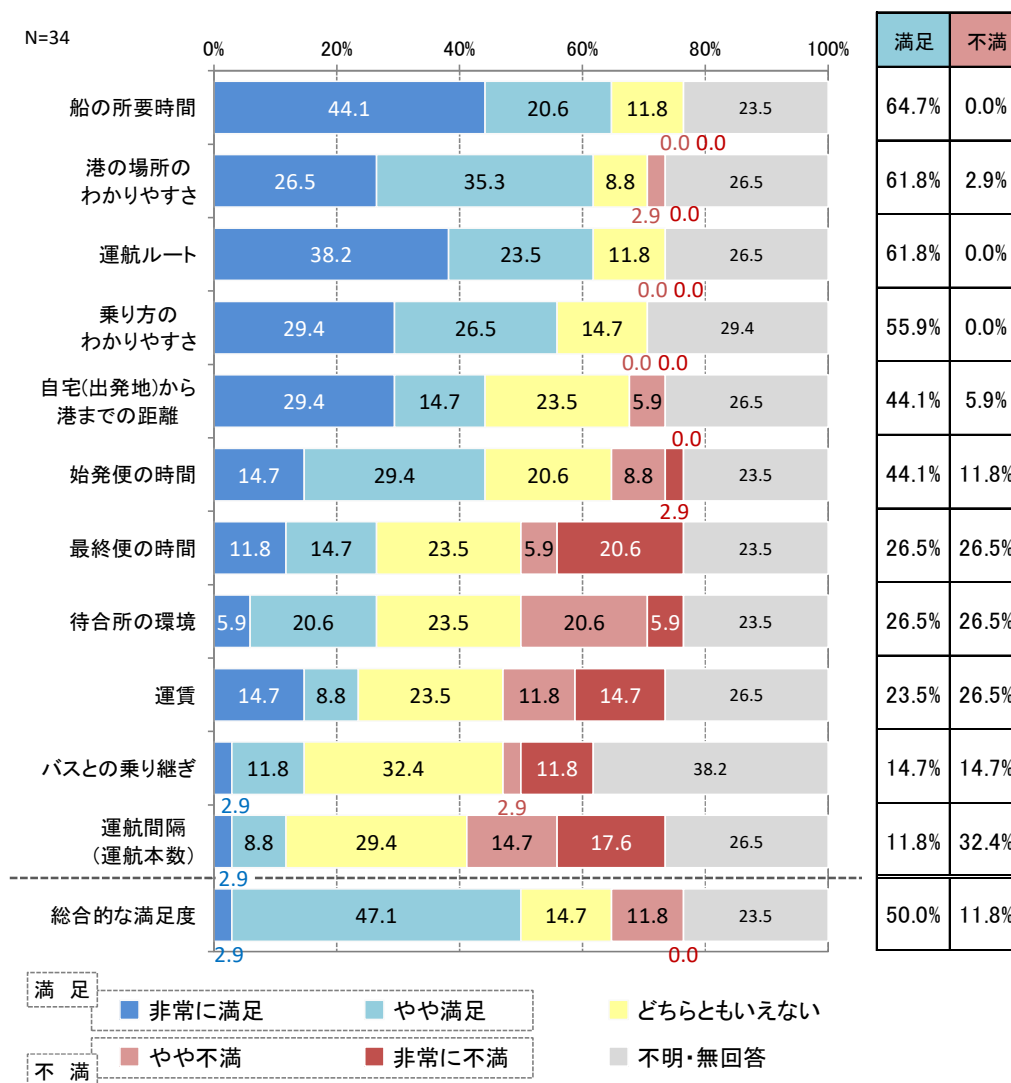


図 航路の満足度 [利用者全体]

(5) 宿泊施設アンケート調査結果

① 宿泊客が多い時期

○日本人客が施設を最も多く利用する時期は、「夏季」が 50.0%で最も多く、次いで「春季」が 13.6% となっている。一方、「冬季」は 0 件である。

○外国人客が施設を最も多く利用する時期は、「夏季」と「秋季」が同率（33.3%）で最も多い。

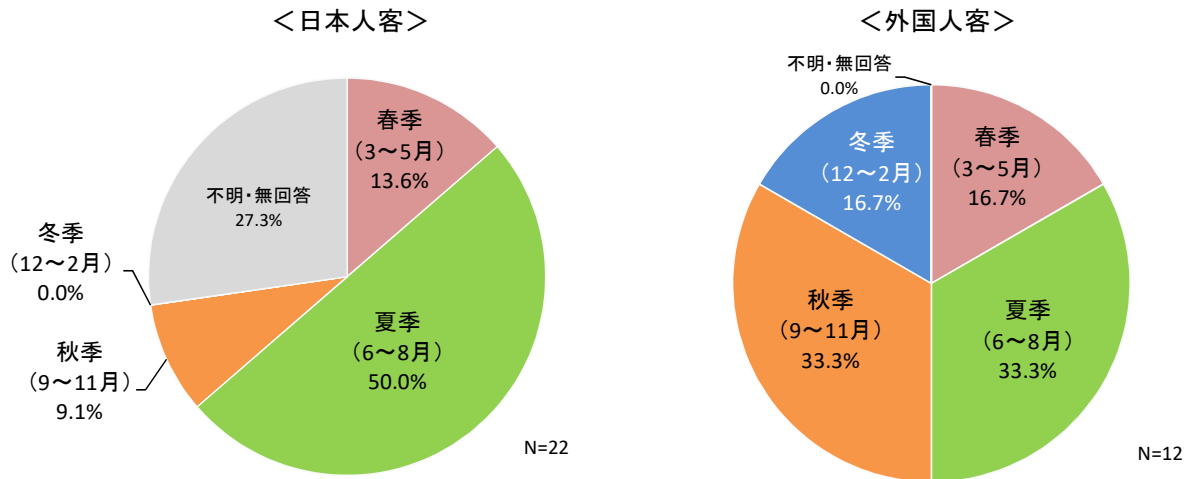


図 宿泊客が施設を最も多く利用する時期

② 施設を利用する宿泊客が訪れる主な観光スポット（複数回答）

○施設を利用する日本人客が訪れる主な観光スポットは、「父母ヶ浜」が 50.0%で最も多く、以下、「金刀比羅宮」（31.8%）、「紫雲出山」（22.7%）と続いている。

○施設を利用する外国人客が訪れる主な観光スポットは、「父母ヶ浜」が 41.7%で最も多く、次いで「紫雲出山」、「粟島」、「総本山善通寺」が同率（25.0%）となっている。

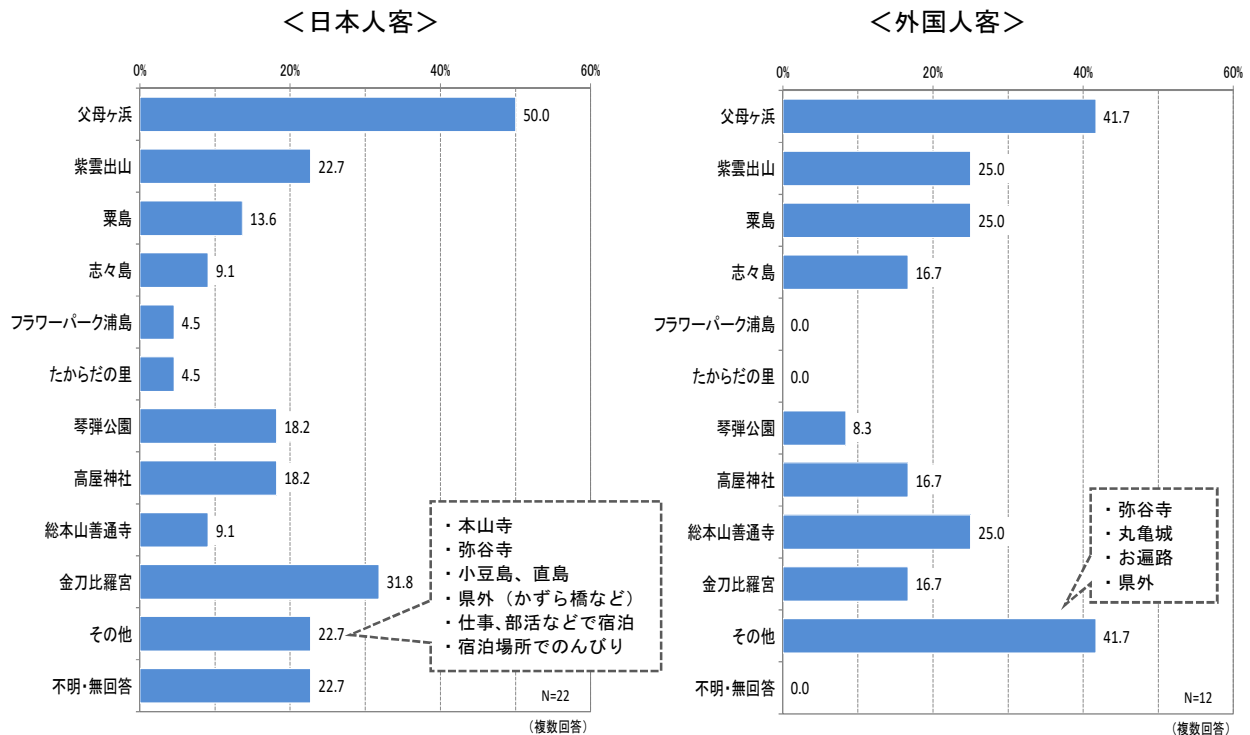


図 施設を利用する宿泊客が訪れる主な観光スポット（複数回答）

③施設の利用客が公共交通利用の際に困ること

○施設の利用客が公共交通利用の際に困ることの有無は、「ときどき困ることがある」と「よく困ることがある」を合わせると『困ることあり』が45.5%を占めている。

○困る主な事柄は、「路線はあるが行きたい時間に運行していない（本数が少ない）」が30.0%で最も多く、次いで「路線などがあるか、わからない・知らない」が20.0%となっている。「その他」の具体的な内容としては、観光客が利用することが多い日・祝日にコミュニティバスが運行していない（3件）、JRと船の連携（1件）があげられている。

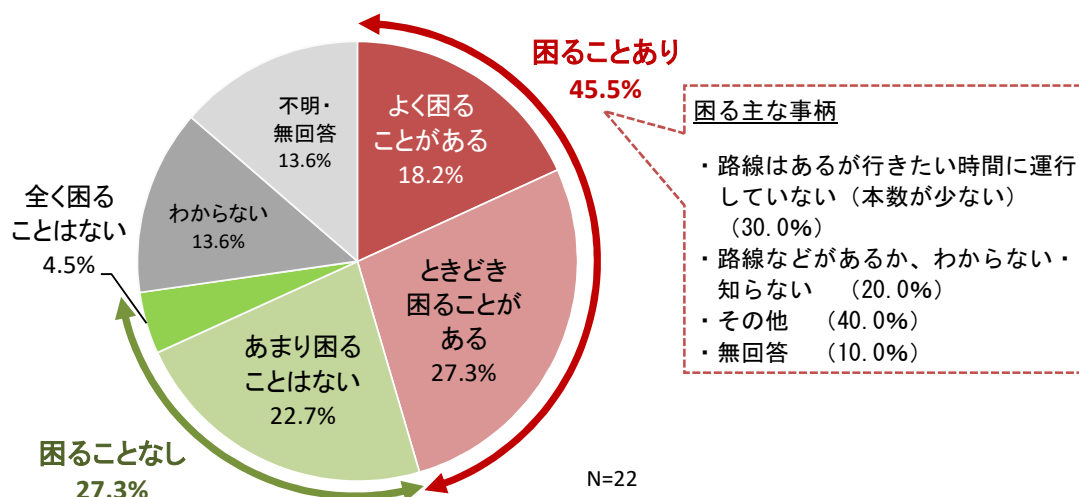


図 施設の利用客が公共交通利用の際に困ることの有無・困る主な事柄

④施設の利用客にとってコミュニティバスに加われば良いと思うサービス（複数回答）

○施設の利用客にとってコミュニティバスに加われば良いと思うサービスは、「バス停の多言語表記」が50.0%で最も多く、以下、「アプリ等での運行情報の提供」（40.9%）、「観光スポットでのバス情報の提供」（36.4%）と続いている。

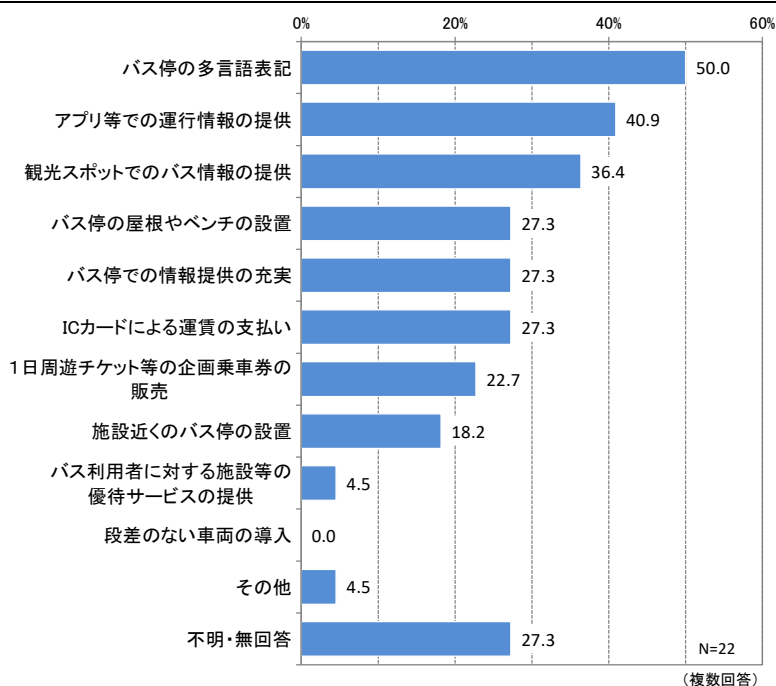


図 施設の利用客にとってコミュニティバスに加われば良いと思うサービス（複数回答）

⑤施設の利用客にとって鉄道駅に加われば良いと思うサービス（複数回答）

○施設の利用客にとって鉄道駅に加われば良いと思うサービスは、「鉄道駅での多言語表記」が 40.9%で最も多く、次いで「鉄道の運行情報の充実」、「ICカード改札機の設置」、「鉄道駅への交通手段（バス等）の充実」が同率（27.3%）となっている。

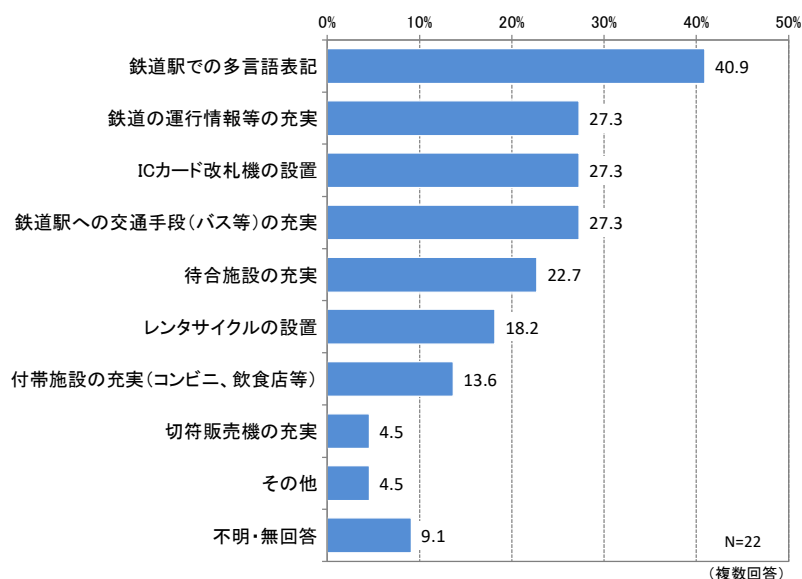


図 施設の利用客にとって鉄道駅に加われば良いと思うサービス（複数回答）

⑥施設の利用客が三豊市の公共交通を利用しようと思えるような取組（複数回答）

○施設の利用客が三豊市の公共交通を利用しようと思えるような取組は、「予約したら施設や観光スポット付近まで送迎してくれる公共交通の導入」が 54.5%で最も多く、次いで「鉄道とコミュニティバスとの乗り換えのしやすさ」、「公共交通を利用した観光モデルルート」の紹介」が同率（50.0%）となっている。

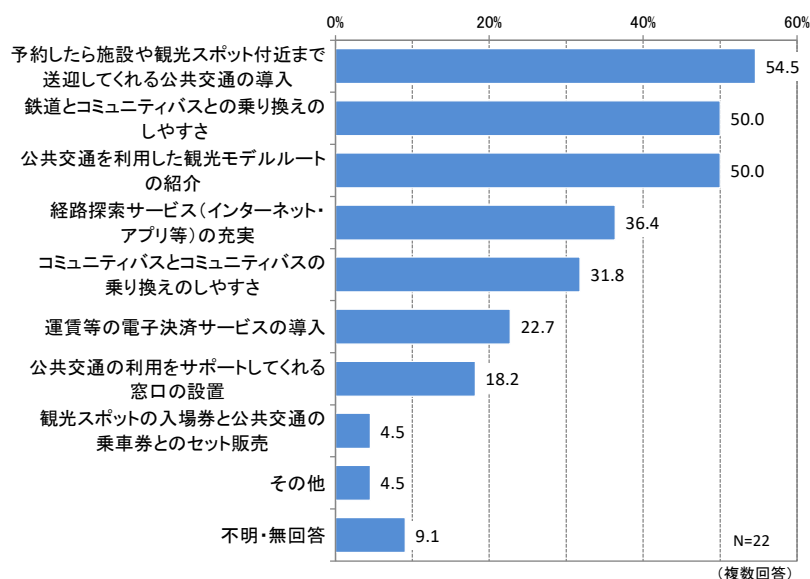
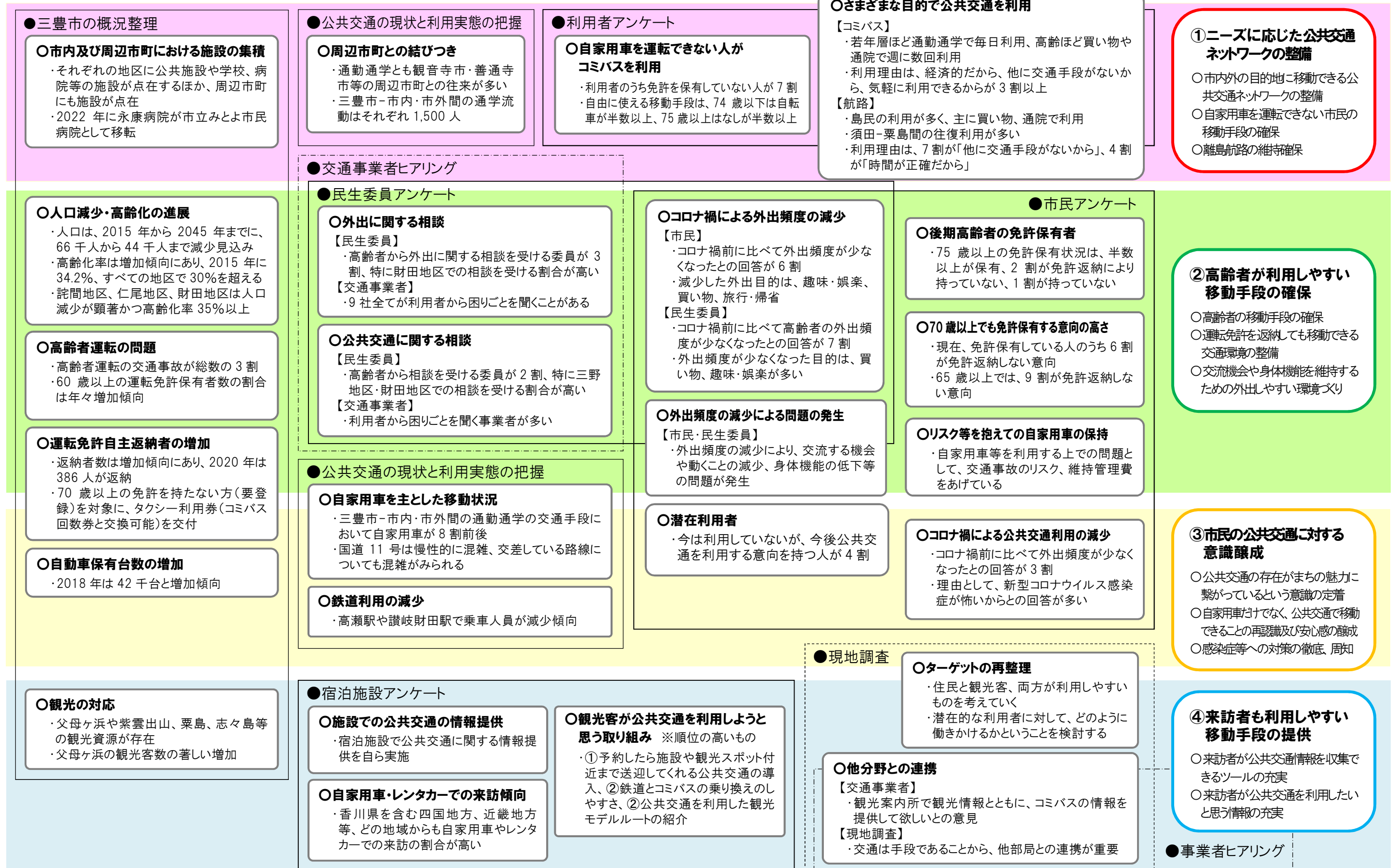


図 施設の利用客が三豊市の公共交通を利用しようと思えるような取組（複数回答）

3. ニーズと課題の整理 ＜主に地域に関する現状・ニーズ＞



※コミバス…三豊市コミュニティバス

<主に移動に関する現状・ニーズ>

<三豊市が抱える課題>

●市民アンケート

○市民の多くが公共交通を利用していない

- ・鉄道を利用したことがない人が 2 割、ほとんど利用しない人が 7 割、10 歳代は月 1 回以上の利用が 4 割
- ・コミバスを利用したことがない人が 6 割、10 歳代は月 1 回以上の利用が 3 割

○公共交通利用で困っている人

【市民】

- ・公共交通で困ることがある人は 2 割、若年層ほどその傾向が強い
- ・主な理由は、路線はあるが行きたい時間に運行していない(本数が少ない)が 4 割

【民生委員】

- ・高齢者が公共交通利用で困ることがあるとの回答が 4 割
- ・主な目的は、買い物又は通院

【観光施設】

- ・観光客が公共交通利用で困ることがあるとの回答が 5 割
- ・理由として「路線はあるが行きたい時間に運行していない(本数が少ない)」
「路線などがあるかわからない・知らない」

○公共交通の利用促進策 ※順位の高いもの

【市民】

- ・①鉄道等、公共交通の乗継地点における情報提供、②運転免許返納を促すための施策の実施、③観光客が公共交通を利用しやすくなる環境整備
- ・自由記述の意見として、コミバスの情報提供の充実を求める意見、運行便数・運行日の増加を求める意見が多い

【民生委員】

- ・①鉄道等、公共交通の乗継地点における情報提供、②広報誌等により情報を継続的に発信、③運転免許証返納を促すための施策の実施

【交通事業者】

- ・①運転免許証返納を促すための施策の実施、②感染症拡大防止策の実施、②鉄道駅等、公共交通の乗継地点における情報提供

○公共交通の利便性向上策 ※順位の高いもの

【市民】

- ①予約したら自宅付近まで送迎してくれる公共交通の導入
- ②鉄道とコミバスとの乗り換えのしやすさ
- ③高齢者が利用しやすい鉄道駅やバス停の整備

【民生委員】

- ①予約したら自宅付近まで送迎してくれる公共交通の導入
- ②コミバスとコミバスとの乗り換えのしやすさ

【交通事業者】

- ・コミバスとコミバスの乗り換えしやすさ

○鉄道の付加サービス

- ・加われば良いサービスは
 - ①駐車場・駐輪場の整備
 - ②アクセス交通の充実
- ・10 歳代は上記のほか「待合施設の充実」「付帯施設の充実」「IC カード改札機の設置」のニーズが高い

●観光施設アンケート

○来訪者へのコミバスの情報提供

- ・コミバスに加われば良いサービスは、アプリ等での運行情報の提供、観光スポットでのバス情報の提供が 3 割以上

○インバウンドに対応した情報提供

- ・コミバス・鉄道駅に加われば良いサービスとして多言語表記のニーズが高い

●民生委員アンケート

○バス停まで行くのが大変な高齢者

- ・高齢者からは、バス停まで行くのが大変であるとの相談が多い

○コミバスの付加サービス

- ・加われば良いサービスは
 - ①バス停の屋根やベンチの設置
 - ②アプリ等での運行情報の提供
 - ③バス停位置の見直し

●現地調査

○長大路線の見直し

- ・運行管理も含めたルートの見直し、ゆとりのあるダイヤの設定

●事業者ヒアリング

○利用促進イベントの実施

- ・地域住民に公共交通を知ってもらったり、利用してもらったりする機会をつくってほしいとの要望
- ・利用者によっては、バスの使い方がよくわかっていないため、バスの乗り方を説明して欲しいとの要望

●現地調査

○バス停での情報の充実

- ・運賃について示されていないほか、路線図等も分かりにくい

○さまざまなツールでの情報提供

- ・QR コードや冊子、Google 等を活用した情報提供がされていない

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

●公共交通の現状と利用実態の把握

○公共交通空白地

- ・国道 11 号以南で交通空白地が存在

○コミバスの利用の低い路線

- ・1 日当たりの利用状況は路線によって異なる、利用が少ない路線は高瀬線・三野線・財田高瀬線

○乗降者数が少ないバス停

- ・全バス停 328 箇所のうち 3 割弱の 88 箇所で乗降者数が 10 人/月以下

○官民連携による様々な取り組みの実施

- ・5 つのテーマ(公共交通、医療・福祉、離島、地域コミュニティ、観光)で民間事業者等と連携した取り組みを実施

●交通事業者ヒアリング

○運行日・運行ルート・ダイヤの見直し

- ・利用実態に応じた運行日・運行ルートの見直しを希望
- ・ルートの道路混雑等、交通状況に配慮したダイヤの見直しを希望

○バス停の見直し

- ・利用しやすいように、バス停の移設、バス停名の変更を求める意見

○乗継券廃止の検討

- ・不正利用が多いのが現状
- ・運転手の事務的・精神的負担にもなっており、乗継券は廃止すべきとの意見

○運行事業者への対応

- ・移動に関する施策は、交通事業者がより活躍できるような施策内容にしてほしいとの意見
- ・コミバス運行について、利用促進などの営業努力が報われるような仕組みづくりが必要

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

●コミバス利用者アンケート

○コミバス・航路の満足度

【コミバス】

- ・満足度が高い: 運賃、乗り方のわかりやすさ、バスの行き先
- ・満足度が低い: 運行間隔

【航路】

- ・満足度が高い: 船の所要時間、運行ルート、港の場所のわかりやすさ
- ・満足度が低い: 運行間隔、バスとの乗継、最終便の時間、運賃、待合所の環境

○公共交通の乗換対応

- ・各鉄道駅では鉄道とコミバスの乗換が可能
- ・詫間側の港では航路とコミバスの乗換が可能
- ・乗継バス停ではコミバス相互の乗換が可能

●航路利用者アンケート

○港までの移動手段

- ・島側の港まで(から)は、自家用車が 4 割、バイクが 2 割
- ・詫間側は、自家用車が 6 割、コミバスが 1 割

●現地調査

○交通結節点での交通情報

- ・鉄道駅や鉄道駅周辺でコミバスの案内や乗り場の情報提供が不十分

○施設との連携

- ・施設の乗り入れやコミバスの情報提供、セット券の販売等の実施

○バス停名・位置等の見直し

- ・利用者が分かりやすいように、バス停名やバス停位置等の見直し

○交通結節点での移動環境

- ・特に高瀬駅では駅構内の移動が困難

⑧利用しやすい交通結節点の整備

- 交通結節点や施設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

4. 成果指標（目標値）一覧

基本方針	指標		区分	現況値 (2020 年度)	目標値 (2025 年度)	考え方	参考値 (2019 年度)	上位・関係計画に設定されている目標値		
								現況値	目標値	計画
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		標準	212 千人	285 千人	コロナ禍前の水準を目指す	285 千人	286 千人 (2017 年度)	280 千人 (2023 年度)	三豊市第 2 次総合 計画 (H30.12)
	鉄道駅乗車人員（総数）		標準	675 千人	779 千人	コロナ禍前の水準を目指す	779 千人			
	離島航路旅客運送人員		標準	52 千人	87 千人	コロナ禍前の水準を目指す 但し、上位計画の目標値の設定内容（1 年あ たり 2.8%減）を踏まえ設定する	104 千人 (※瀬戸芸来場者含む)	81,603 人 (2017 年度)	68,000 人 (2023 年度)	三豊市第 2 次総合 計画 (H30.12)
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)		標準	2,300 円/人	2,000 円/人	コロナ禍前の水準を目指す	2,000 円/人			
	コミュニティバスの収支率		標準	11.0%	15.0%	コロナ禍前の水準を目指す	15.3%			
	コミュニティバスの ホームページアクセス件数		選択	4,404 件/月	6,900 件/月	コロナ禍前の水準を目指す	6,998 件/月			
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		推奨	2 回/年	3 回/年	あらゆる場面での開催を検討す る	—			
	70 歳以上の運転免許証 自主返納者数		選択	386 人	660 人	コロナ禍前の水準を目指す 但し上位計画の目標値の設定内容（1 年あたり 2.7%増）を踏まえ設定する	565 人	319 人 (2017 年)	370 人 (2023 年)	三豊市第 2 次総合 計画 (H30.12)
	主要施設 最寄りバ ス停の乗 降者数 (基準:6 月)	商業施設	選択	3,547 人	4,000 人	コロナ禍前の水準を目指す	4,039 人			
		病院	選択	1,176 人	1,700 人		1,775 人			
		高校・高専	選択	3,260 人	7,700 人		7,700 人			
		温浴施設	選択	230 人	600 人		641 人			
		観光地	選択	593 人	600 人		659 人			
	市民 1 人が 1 年間にコミュ ニティバスを利用する回数		推奨	3.4 回/年	4.5 回/年	コロナ禍前の水準を目指す	4.5 回/年			
	市民 1 人が 1 年間にコミュ ニティバスを利用する回数		推奨	3.4 回/年	4.5 回/年	コロナ禍前の水準を目指す	4.5 回/年			

5. 三豊市地域公共交通活性化協議会

5.1 委員名簿

令和3年5月31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	代表取締役	峰久 數俊	
4		四国旅客鉄道株式会社 総合企画本部	担当課長	南 壮 憲	
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	鹿兒島 康一	
6	(3)道路管理者 (4)港湾管理者	香川県西讃土木事務所	所長	萬 藤 満	
7	(5)公安委員会	香川県警察 三豊警察署	交通課長	齊 藤 亮	監事
8	(6)市民の代表者	三豊市自治会連合会	副会長	戸城 浩二	
9	(7)各種団体の代表者	三豊市老人クラブ連合会	会長	藤川 泰文	
10		三豊市社会福祉協議会	常務理事	滝口 直樹	
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 創造工学部	教授	紀伊 雅敦	副会長
13	(9)関係行政機関の職員	香川県交流推進部 交通政策課	課長	岩崎 弘和	
14		国土交通省四国運輸局 交通政策部交通企画課	課長	手嶋 一了	
15	(10)その他市長が認める者	株式会社イズミ ゆめタウン三豊	店長	五領田 和夫	

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

三豊市告示第 72 号

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、地域住民の生活に必要な旅客運送の確保その他の旅客の増進を図るため、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) 前 3 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) 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) 関係行政機関の職員
- (10) 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。

(委任)

第10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。

この告示は、令和3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＞	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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＞	・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	・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