

善通寺市地域公共交通計画

令和6(2024)年3月



目 次

1. はじめに	1
1-1. 背景と目的	1
1-2. 計画の位置づけ	1
1-3. 計画の区域	1
1-4. 計画の期間	1
2. 善通寺市の現状	2
2-1. 関連計画における公共交通の位置づけ	2
2-2. 公共交通に係る基礎データの整理	11
2-3. 市民ニーズ、関係事業者等の意向把握	35
3. 地域公共交通に関する課題の整理	60
3-1. 現状まとめ	60
3-2. 公共交通を取り巻く課題	61
4. 善通寺市地域公共交通計画が目指すもの	62
4-1. 本市における地域公共交通の目指す将来像・基本方針	62
4-2. 本市における地域公共交通の基本目標	63
4-3. 望ましい公共交通ネットワークのあり方	64
4-4. 地域公共交通確保維持事業	66
4-5. 目標達成のために実施する事業	67
4-6. 計画の成果値	68
4-7. 基本目標に関連する具体的な取組	70
5. 計画の進捗状況の評価と進行管理	75
6. 資料編	76
6-1. 地域公共交通会議	76

1. はじめに

1-1. 背景と目的

近年の公共交通を取り巻く社会経済状況の変化や、地域公共交通に関する関係法令等の改正内容等に対応した公共交通の基本的な方針を検討し、交通事業者や行政などの関係者が、市全域での公共交通の将来目指す姿と、その実現に向けた施策の方向性を広く共有し、連携・協働して取り組むための、「善通寺市地域公共交通計画」を作成することを目的とする。

1-2. 計画の位置づけ

本計画では、本市のまちづくりの基本理念や目指す将来像を示す「第6次善通寺市総合計画」のほか、「第2次善通寺市都市計画マスタープラン」や「善通寺市立地適正化計画」、「善通寺市人口ビジョン」及び「善通寺市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の方針を反映させることとする。また、香川県域や中讃広域における交通・移動に関連する各種計画等とも連携を図るものとする。

1-3. 計画の区域

善通寺市全域を対象とする。

1-4. 計画の期間

本計画の期間は、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とする。

2. 善通寺市の現状

2-1. 関連計画における公共交通の位置づけ

本計画に関連する計画について、関連する箇所を抜粋し、以下で整理を行う。

(1) 第6次 善通寺市総合計画 【令和3(2021)年度～令和12(2030)年度】

将来像	<p style="text-align: center;">みんなで創る！！ 住んでみたい・住みつづけたいまち 善通寺 ～善通寺らしさの探求から、未来の創造へ～</p>
基本理念・基本目標	<div style="border: 2px solid yellow; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>目標① 誰もが安心して暮らし、活躍できるまち 人権尊重・多様性の容認/防災・防犯/福祉・社会保障/健康づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害対策の強化と防犯環境の充実 ・結婚・妊娠・出産・子育てに関する支援 ・医療・介護サービスの確保・充実 ・多様性を認め合う、包摂的なまちの実現 ・性別に関わらず、誰もが活躍できるまちの実現 </div> <div style="border: 2px solid orange; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>目標② 魅力と活力に溢れる、働きやすいまち 産業振興/観光地域づくり/地域資源ブランド化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業振興と雇用対策 ・観光振興の促進 ・地域資源(魅力)ブランド化の促進 </div> <div style="border: 2px solid blue; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>目標③ 知と学びに溢れる、人を育てるまち 教育・子育て/歴史・文化/シビック・プライドの醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校教育の充実 ・地域と連携した教育体系の構築 ・地域への愛着を育む活動の促進 ・知と学びによるまちづくり </div> <div style="border: 2px solid green; padding: 5px;"> <p>目標④ 美しく住みやすい、持続可能なまち 都市計画/環境美化/関係人口の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境と景観の保全 ・都市機能の活性化・魅力の向上 ・市全体の生活利便性の向上 ・関係人口の創出 </div>
公共交通に関する基本目標と施策(部分抜粋)	<p>■目指すべき姿と基本方針④ 美しく住みやすい、持続可能なまち</p> <p>○市全体の生活利便性の向上 輸送力・定時制等に優れた鉄道を中心に、中心市街地と周辺的生活圏を結ぶ拠点設備(交通結節点)を配置し、生活圏単位での都市機能の集約と、それに併せた公共交通の再編について検討します。</p>

(2) 第2次善通寺市都市計画マスタープラン 【令和4(2022)年度～令和24(2042)年度】

<p>基本理念</p>	<p>ひとと歴史が「まち」を彩る ～都市をつなぐ悠久のまち 善通寺～</p>
<p>基本目標</p>	<p>【ひと】地域のにぎわい・活力 これまでの都市計画マスタープランでは、自治会単位を基調として、8つの地域に区分されていました。一方で、財政状況の悪化、人口減少によるコミュニティの衰退等が、深刻になっています。 そうしたなか、新たに策定された立地適正化計画では、4つのエリアによるまちづくりを展開するものとしています。 ⇒都市計画マスタープランにおいても、立地適正化計画で定める4つのエリアを基に、官民一体で地域特性を考慮したまちづくりを進めるものとします。</p> <p>【歴史・彩り】地域の資源・環境 本市は、慢性的な水不足に悩まされている香川県において、豊かな水資源を有する特異な都市です。また、古墳などの歴史資源も多く、それらを活用した公園・オープンスペースなど、多様な交流の場を有しています。 歴史・文化の都市としての側面が強い本市においては、こうした地域資源の活用が重要です。 ⇒自然・歴史・文化資源等を積極的に活用し、オープンスペースの創出、自然景観の保全等に取り組み、都市の魅力・交流を向上します。</p> <p>【都市・悠久】地域の暮らし・安全安心 近年、コンパクト・プラス・ネットワークに向けた都市の集約化、また度重なる災害への対応として、各地域の連携や自治体を越えた広域連携が一層重要となっています。 そうしたなか、道路等の都市基盤の整備を進めることに加え、誰もが安全安心に暮らすことができる公共交通サービスの充実が、特に重要となっています。 ⇒4つのエリアそれぞれに交通拠点(結節点)を設けた上で、それらを結ぶ連系軸を充実するなど、日常生活・災害時ともに安全安心に暮らすことのできる都市基盤を整備します。</p>
<p>将来都市構造図</p>	<p>○中心エリア ・市の拠点的な都市機能が集積し、本市の中心として機能するエリアと位置づけます。 ・立地適正化計画で定める都市機能誘導区域を、拠点とします。</p> <p>○東エリア ・高い利便性、人口増加を受け、新しい都市を形成するエリアと位置づけます。 ・国道11号に接続する県道33号と国道319号の交差する一帯を、拠点とします。</p> <p>○西エリア ・農業が盛んであることから、本市の農業をリードするエリアと位置づけます。 ・国道11号と県道212号の交差する一帯を、拠点とします。</p> <p>○南エリア ・古墳や琴平参宮電鉄跡等があり、本市の歴史を未来へ繋ぐエリアと位置づけます。 ・南部地域と西部地域の真ん中に位置する鶴ヶ峰・地蔵池一体を、拠点とします。</p> <p style="text-align: right;">【将来都市構造図】</p> 

■5-3. 都市施設(公共交通)の方針

拠点・軸の整備を進め、各エリア間や地域間における交通アクセス性の向上を進めていくことが求められます。

(1)公共交通機関の相互連携の強化

①交通結節点の強化

●交通結節点の強化

・公共交通の利便性の向上に向け、中心エリアと各エリアのアクセス性を強化することとし、交通結節点における拠点性の充実・強化を図ります。

②乗換え環境の整備

●公共交通機関における相互の乗換え利便性の向上

・定住自立圏域内の円滑な移動に向けて、公共交通機関における相互の乗換え利便性の向上を図ります。

●パークアンドライドの推進

・最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自家用車で行って駐車し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ「パークアンドライド」方式に対応した駐車場を、駅周辺や市街地で、交通事業者と連携して検討します。

(2)公共交通網の強化

①既存の公共交通の利便性向上

●鉄道等との連携を含めた市民バスの利用促進・利便性向上

・鉄道のダイヤに合わせた市民バスのダイヤ改正やそのPRなどに加え、公共交通の利便性向上にむけ、増便等を考慮したルート・停留所の見直しを検討します。

●隣接市町と連携した広域的な交通施策の検討

・丸亀市や多度津町、琴平町とは日常生活においても特に結びつきが強く、相互に行き来している現状です。そのため、こうした隣接市町に公共交通だけで行き来できるように、それぞれの公共交通の結節や乗り入れを検討します。

②新たな交通施策の検討

●地域の公共交通体系のあり方の検討

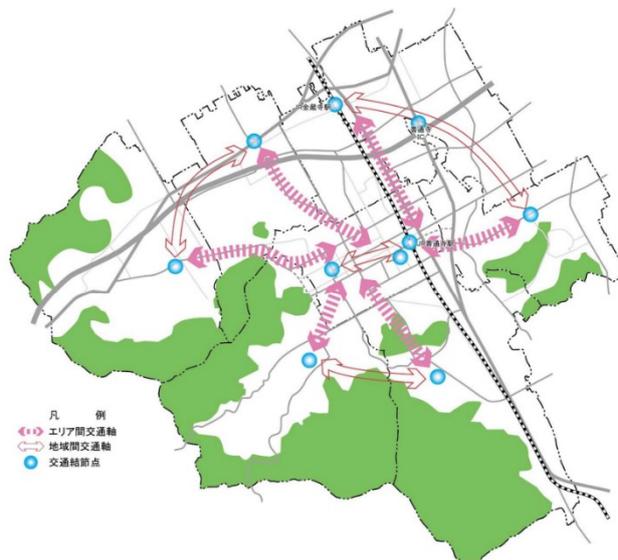
・地域の实情に応じたデマンド交通の検討など、地域自らがデザインする地域の公共交通体系のあり方について検討します。

●タクシー会社との連携による地域内交通の検討

・各地域内には、道路が狭く大きな車両が入れないようなところがあります。そうしたところを中心に、タクシー会社等と連携しながら、拠点や公共施設等と自宅を結ぶ地域内交通を検討します。

公共交通に関する基本目標・基本施策(部分抜粋)

【公共交通の結節点】



公共交通に関する基本目標と施策 (部分抜粋)	<p>■方針③「連携・地域」に関する方向性 ～市全体の生活利便性の向上を目指す 公共交通・公共施設が連携した便利なまち～</p> <p>1. 誰もが使いやすい公共交通への再編 (具体施策)</p> <p>地域に交通結節点を設け、市街地と強力に結ぶなど、公共交通だけでも暮らしやすい都市を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 公共施設の最適化の推進 →施設の更新、統廃合を含めた公共施設の効率的な運営管理 ◆ 国道・県道の整備要請 →県道善通寺詫間線及び県道西白方善通寺線が事業中であり、引き続き国・県に対して整備要望を行う ◆ 市道の整備 →市道における計画的、効率的な事業の推進、安全な道路整備、維持管理 ◆ 安全で快適な道づくりの推進 →安全な道路環境の維持 ◆ 瀬戸内中讃定住自立圏での連携の推進 →限られた行政資源を有効に活用し、多様化する住民ニーズに公立的に対応するため、中讃地域2市3町(丸亀・善通寺・琴平・多度津・まんのう)の瀬戸内中讃定住自立圏での連携を推進 ◆ 市内のネットワークの強化 →公共施設と連携した乗換結節点の整備 →善通寺駅における拠点性の強化 →乗換えしやすいダイヤ等の検討 →デマンド型交通の検証
---------------------------	--

(4) 第2期善通寺市まち・ひと・しごと創生総合戦略 【令和2(2020)年度～令和6(2024)年度】

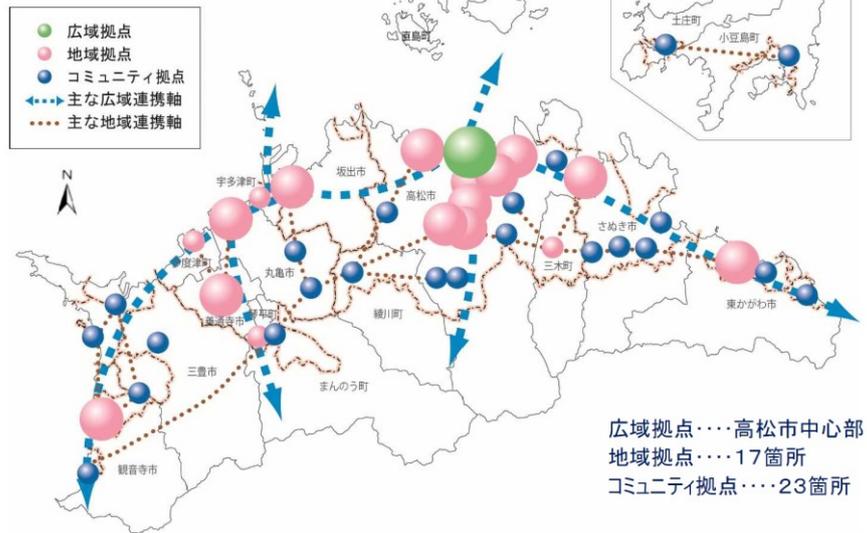
<p>基本目標・基本施策</p>	<p>① 誰もが安心して暮らし、活躍できるまちを創る 産業振興と雇用対策/災害対策の強化と防犯環境の充実/結婚・妊娠・出産・子育てに関する支援/医療・介護サービスの確保・充実/多様性を認め合う/包摂的なまちの実現</p> <p>② 愛着と誇りを育む、オンリーワンのまちを創る 知と学びに溢れる、人を育てるまちづくりの推進/地域への愛着を育む活動の促進/地域資源(魅力)ブランド化の促進</p> <p>③ 善通寺への人の流れを創る 移住・定住の促進/観光振興の促進/関係人口の創出</p> <p>④ 美しく住みやすい、持続可能なまちを創る 都市機能誘導区域の活性化・魅力の向上/居住誘導区域の若返り・人口増加/市全体の生活利便性の向上</p>																								
<p>公共交通に関する基本目標・基本施策(部分抜粋)</p>	<p>■基本目標④ 美しく住みやすい、持続可能なまちを創る</p> <p>基本的方向(3):市全体の生活利便性の向上 輸送力・定時制等に優れた鉄道を中心に、中心市街地と周辺の生活圏を結ぶ拠点設備(交通結節点)を配置し、生活圏単位での都市機能の集約と、それに併せた公共交通の再編について検討します。</p> <p>(具体的施策)</p> <p>①誰もが使いやすい交通機関の再編 鉄道と二次交通との連携が不十分な現状を改善し、市民の生活利便性を向上させるため、従来の交通・移動手段に新たな移動サービスやシェアリングサービスを組み合わせた地域公共交通体系の構築を目指します。</p> <p>②地域における拠点の整備 地域(生活圏)の中で日常生活が送れるよう、生活圏の機能やつながりをより強固なものにするため、生活圏やコミュニティ組織の再編や拠点の整備について検討します。</p> <table border="1" data-bbox="347 1328 1414 1641"> <thead> <tr> <th>KPI</th> <th>目標値(R6)</th> <th>基準値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>「買物するのに便利」と回答する市民の割合</td> <td>55%</td> <td>51.9%</td> </tr> <tr> <td>鉄道交通(JR路線)の状況への満足度</td> <td>32%</td> <td>28.2%</td> </tr> <tr> <td>バス交通(バス路線)の状況への満足度</td> <td>22%</td> <td>19.1%</td> </tr> <tr> <td colspan="3">実施事業</td> </tr> <tr> <td colspan="3">地域公共交通確保維持改善事業</td> </tr> <tr> <td colspan="3">市民バス運行事業</td> </tr> <tr> <td colspan="3">コミュニティ活動支援事業</td> </tr> </tbody> </table>	KPI	目標値(R6)	基準値	「買物するのに便利」と回答する市民の割合	55%	51.9%	鉄道交通(JR路線)の状況への満足度	32%	28.2%	バス交通(バス路線)の状況への満足度	22%	19.1%	実施事業			地域公共交通確保維持改善事業			市民バス運行事業			コミュニティ活動支援事業		
KPI	目標値(R6)	基準値																							
「買物するのに便利」と回答する市民の割合	55%	51.9%																							
鉄道交通(JR路線)の状況への満足度	32%	28.2%																							
バス交通(バス路線)の状況への満足度	22%	19.1%																							
実施事業																									
地域公共交通確保維持改善事業																									
市民バス運行事業																									
コミュニティ活動支援事業																									

(5) 高松広域都市圏都市交通マスタープラン 【平成 24(2012)年度～令和 14(2032)年度】

<p>基本理念</p>	<p>○持続発展の可能なまちづくりを目指します。 ○安全・安心で快適な、生活の質の高い都市の構造を目指します。 ○効率的で地域の特性を活かした都市構造の実現を目指します。</p>
<p>基本目標</p>	<p>都市機能の集約と融和による、生活の質が高く、環境持続性のある都市づくり</p>
<p>公共交通に関する施策 (部分抜粋)</p>	<p>◆ 拠点間連携軸の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 集約型都市構造への転換の効果としては、各拠点で提供する都市・生活サービスについて、各拠点間で相互に補完し合い、それぞれの拠点が都市としての魅力を維持・向上させることができることである。 ● 種々の施策により各拠点の魅力を高めるとともに、相互補完されたサービスを享受しやすくするために、拠点間の移動の円滑化を図ることが必要である。 ● 各拠点間の移動については、誰もが不自由なく移動できることが必要であることから、公共交通での移動が大前提となる。 ● 一方で、都市圏の公共交通については満足度が非常に低く、競合する自動車交通と比較すると、移動に要する時間が長くなる傾向にある。 ● そこで、拠点間を結ぶ公共交通について、移動に要する時間の短縮化に寄与する施策を展開していく。
<p>公共交通に関する施策 (部分抜粋)</p>	<p>◆ 拠点(交通結節点)へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 集約型都市構造のもとでは、拠点間相互の移動の円滑化を図ることが必要となることから、居住地から最寄りの拠点への移動を円滑にすることにより、都市圏内のあらゆる地域へのアクセス性が向上する。 ● そのため、拠点内の交通結節点へのアクセス交通(鉄道の端末交通)の利便性の向上に資する交通サービスの向上を図っていく。 <p>◆ 拠点内周遊環境向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 拠点内に都市・商業施設等の集積を図ることで、魅力的な拠点形成を図っていく一方で、それら施設のサービスを不自由なく享受できるようにするため、拠点内の周遊環境の向上を図ることが必要である。 ● 拠点内の周遊環境の向上にあたっては、拠点が徒歩で可能な広さであることから、徒歩または自転車での移動を基本とし、それらの移動が安全・快適になるような施策を展開していく。 ● また、高齢者等の移動制約者に関しても、不自由なく移動することが可能となるよう、移動経路のバリアフリー化や交通安全対策の充実など、それらの移動をサポートする交通施策を展開していく。 <p>◆ 公共交通利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 集約型都市構造への転換は、人口減少・少子高齢化が進んでいく中で、持続性・継続性のある都市経営を図っていくことが目的である。 ● 一方で、公共交通に関しては、そのような都市構造を実現したうえで、県民一人一人が公共交通を今まで以上に積極的に利用することも必要である。 ● そのため、種々の公共交通のサービスレベルを向上する施策の実施と合わせ、県民一人一人の力により、公共交通を守っていくという意識醸成(公共交通の利用促進)を図っていく施策を展開していく。

実現すべき
集約型都市
構造
(部分抜粋)

【集約型都市構造図】



コミュニティ拠点の要件

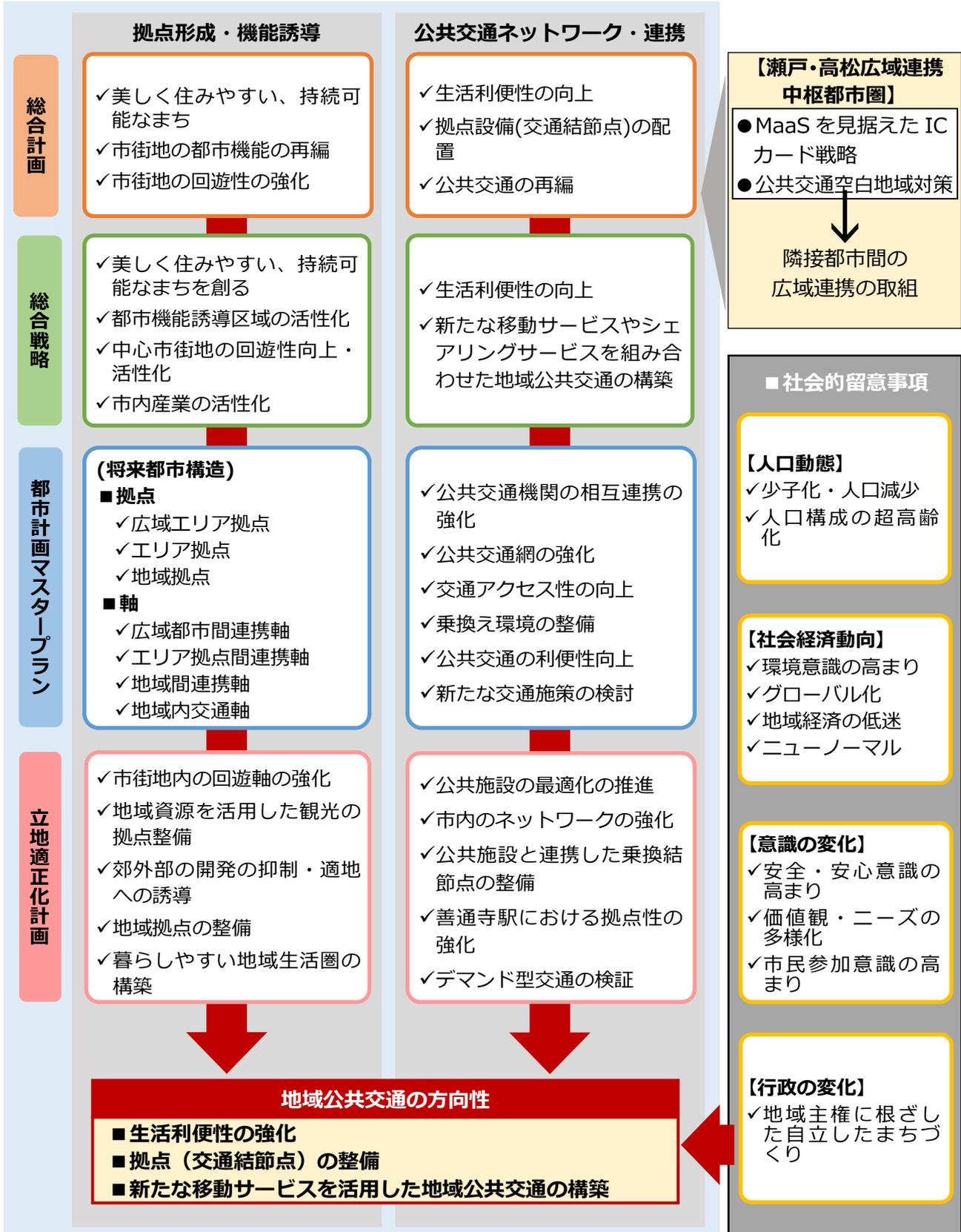
区域	都市計画区域内かつ、役場・支所を含む区域
公共交通	鉄道駅又はバス停が存在する
都市基盤	2車線以上の国道・県道が2ルート以上存在する、または見込まれる
行政	警察署又は交番・駐在所、消防署又は駐屯所が3つ以上
文教	小・中学校が3つ以上
厚生	5科目以上の診療所、または一般病棟20以上の病院が3つ以上
経済	金融機関(郵便局、銀行)が3つ以上
商業	近接する30以上の小売・サービス業の店舗(商業統計調査)、または業態がスーパーの店舗面積 1,000 m ² 以上

(6) 関連計画での交通計画の位置づけ

高齢化と人口減少が進む中で、新たな移住・定住人口や交流人口を掘り起こすため、周辺都市間移動や地域住民の生活を支える公共交通をいかに効果的・効率的に維持・確保していくかが重要な課題となる。

関連計画から導かれる公共交通に係る方針との整合を図りながら、拠点設備(交通結節点)の配置や新たな地域公共交通を構築する。

【関連計画を踏まえた集約型都市形成と地域公共交通の方向性】

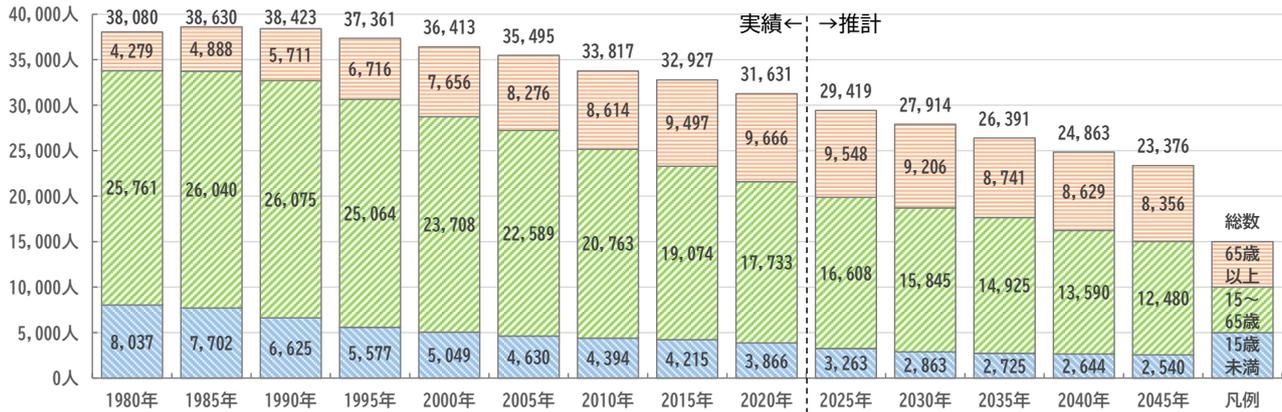


2-2. 公共交通に係る基礎データの整理

(1) 人口・世帯数

① 年齢3区分別の人口推移・推計

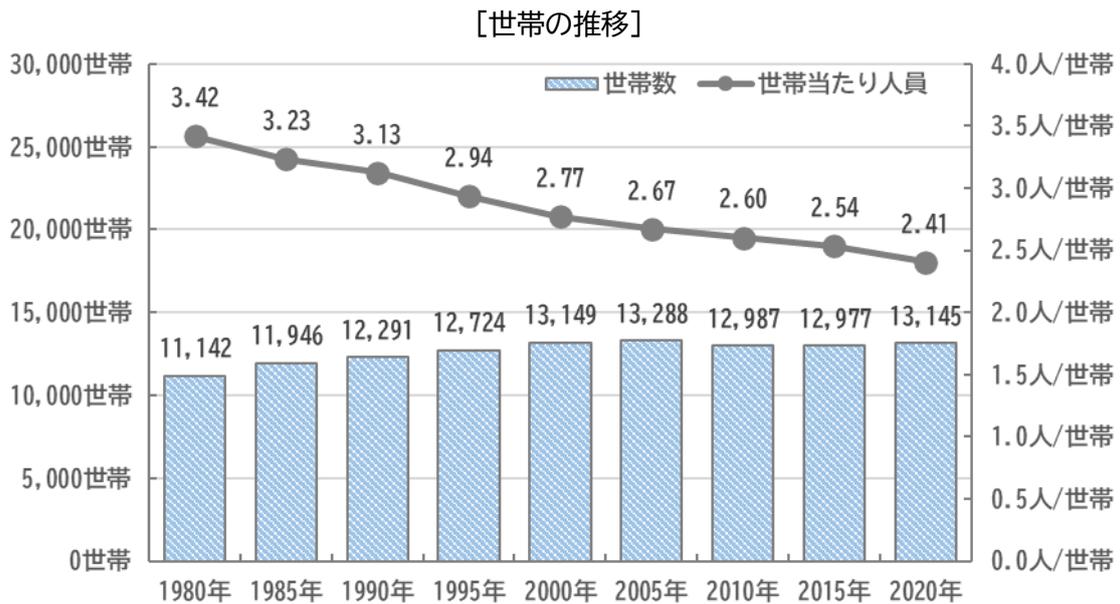
- 人口総数は昭和 60(1985)年以降減少が続いており、推計値である令和 7(2025)年以降も減少が予想される。
- 特に年齢3区分のうち、「15～64 歳(生産年齢人口)」の人口減少が著しく、占める割合が大きく減少することが予想される。



資料:昭和 55(1980)～令和 2(2020)年 国勢調査(総数には不詳含む)
令和 7(2025)～令和 42(2060)年 国立社会保障・人口問題研究所

② 世帯数と世帯当たり人員

- 世帯数は、昭和 55(1980)年以降増加しているが、一方で、世帯当たり人員は減少している。

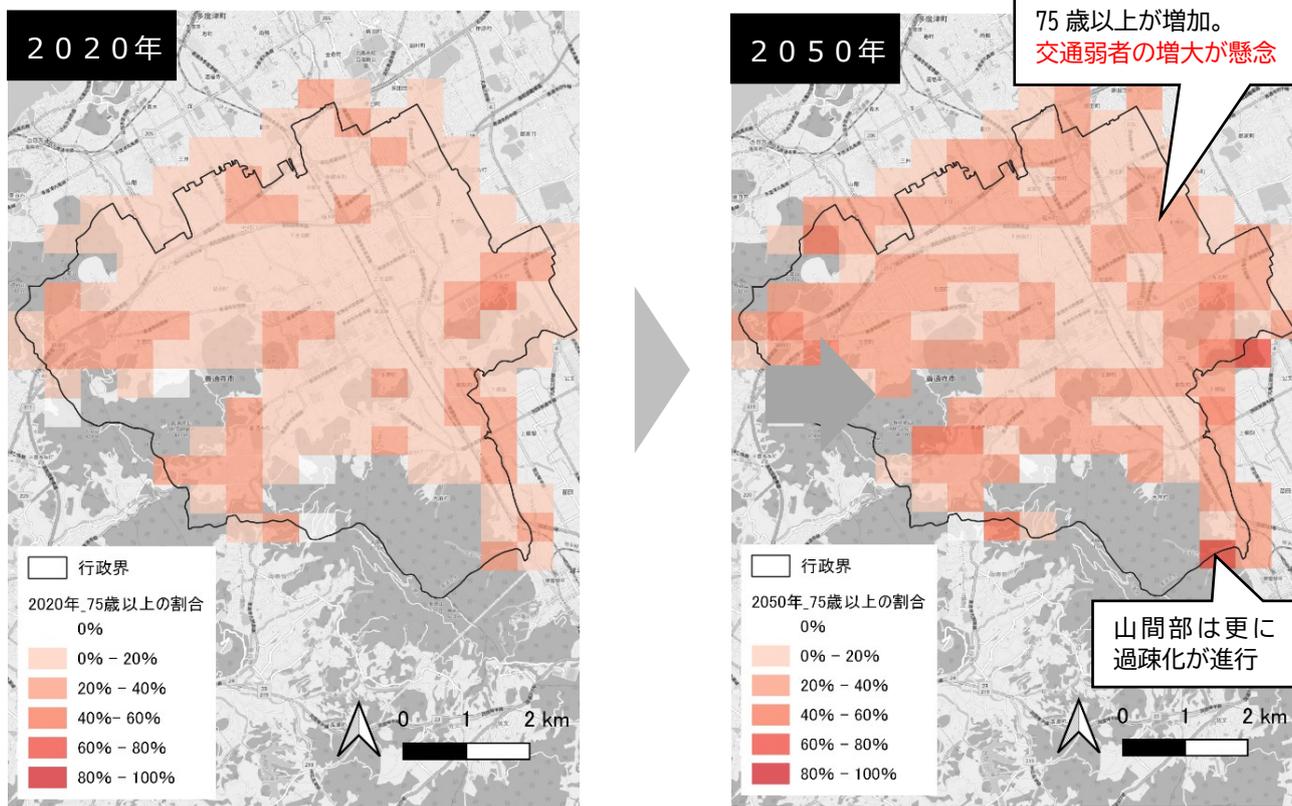


資料:国勢調査

③ 75 歳以上の人口分布状況

- 令和 32(2050)年では令和 2(2020)年と比較して、全体的に人口分布状況の集積が進行し、75 歳以上の人口割合が増加すると予想される。
- 山間部では過疎化が進行することが予想される。
- また、中心部においても、75 歳以上の人口増加が予想されており、交通弱者の増大が懸念される。

[交通弱者(75 歳以上)の分布予測]



資料:国土数値情報

④ 地区別人口の推移

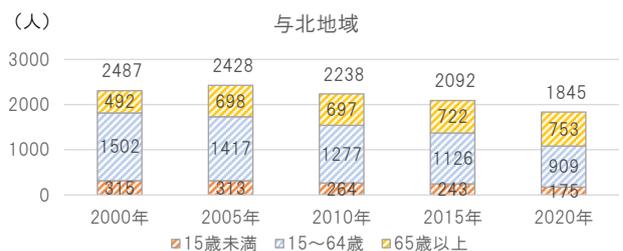
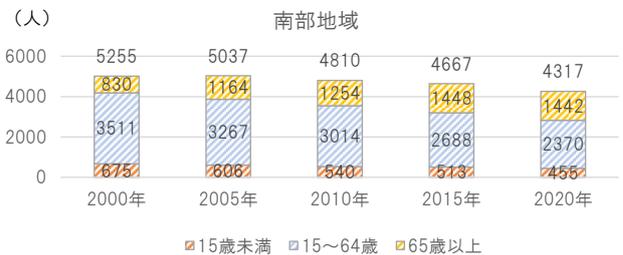
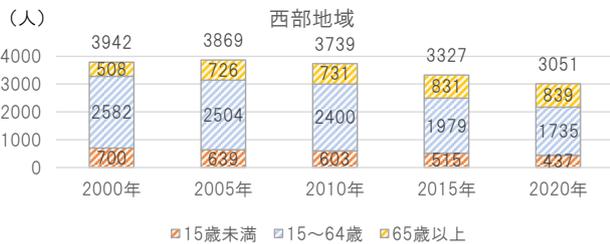
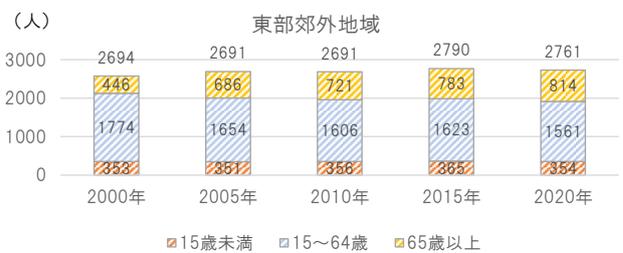
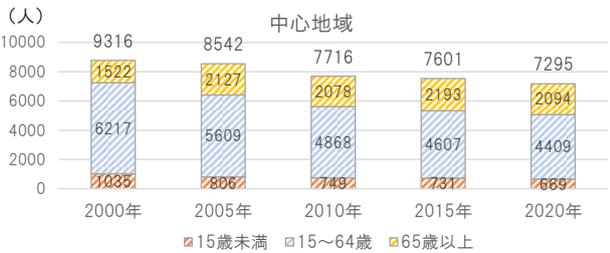
- 65 歳以上の人口割合は全地区で増加している。
- 竜川地区では、平成 12(2000)年から令和2(2020)年までに 819 人高齢者が増加している。最も 65 歳以上の割合が高いのは与北地区(40.8%、15 歳未満 9.5%)。
- 15~64 歳(生産年齢人口)が高いのは中心地区(60.4%)となっている。

[地域区分]



資料: 都市計画マスタープラン

[地区別の人口の状況]



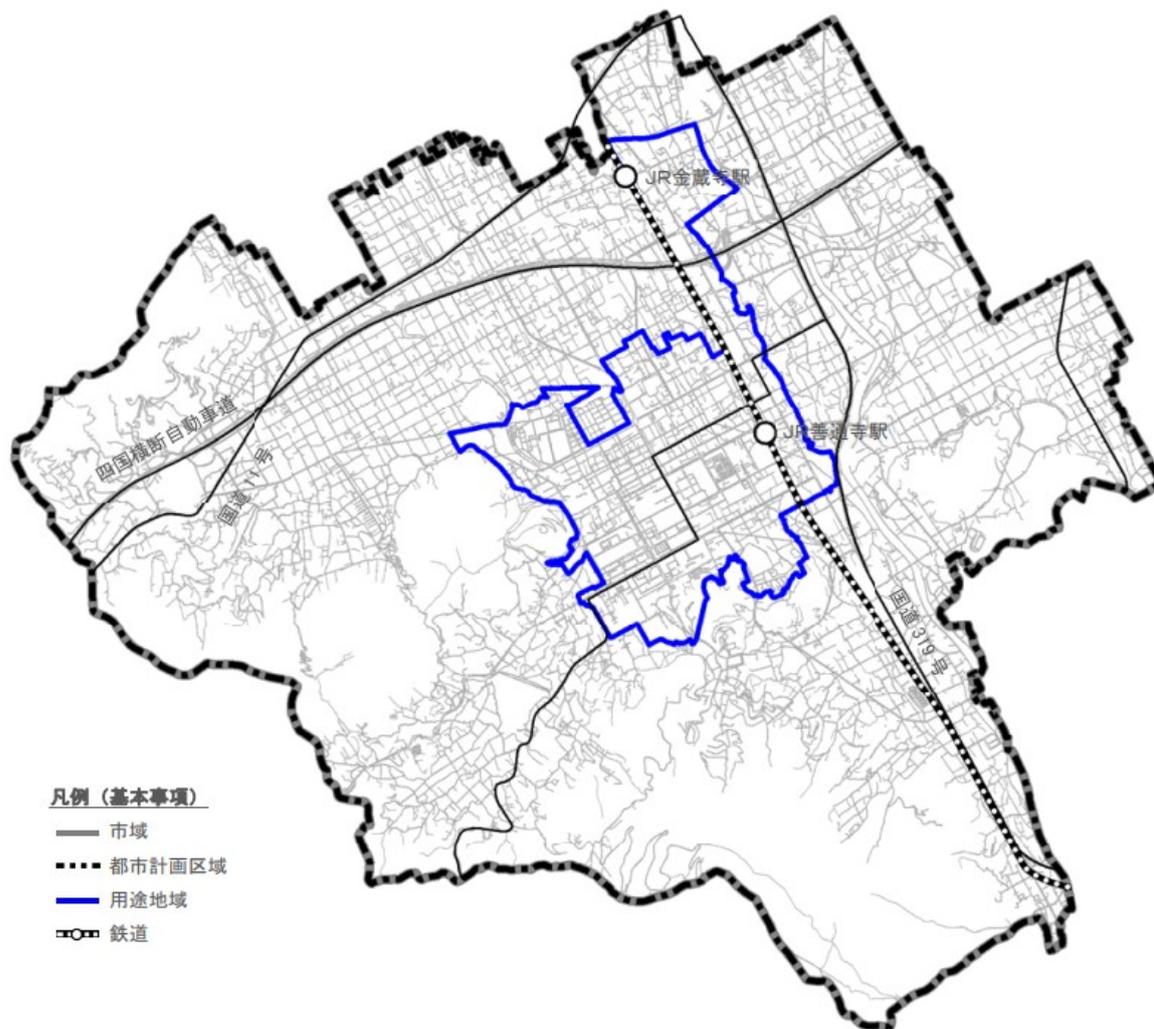
資料: 国勢調査

(2) 都市計画区域・用途地域

① 都市計画区域

- 都市計画区域は、善通寺市全域である。

[都市計画区域]



資料:善通寺市都市計画マスタープラン

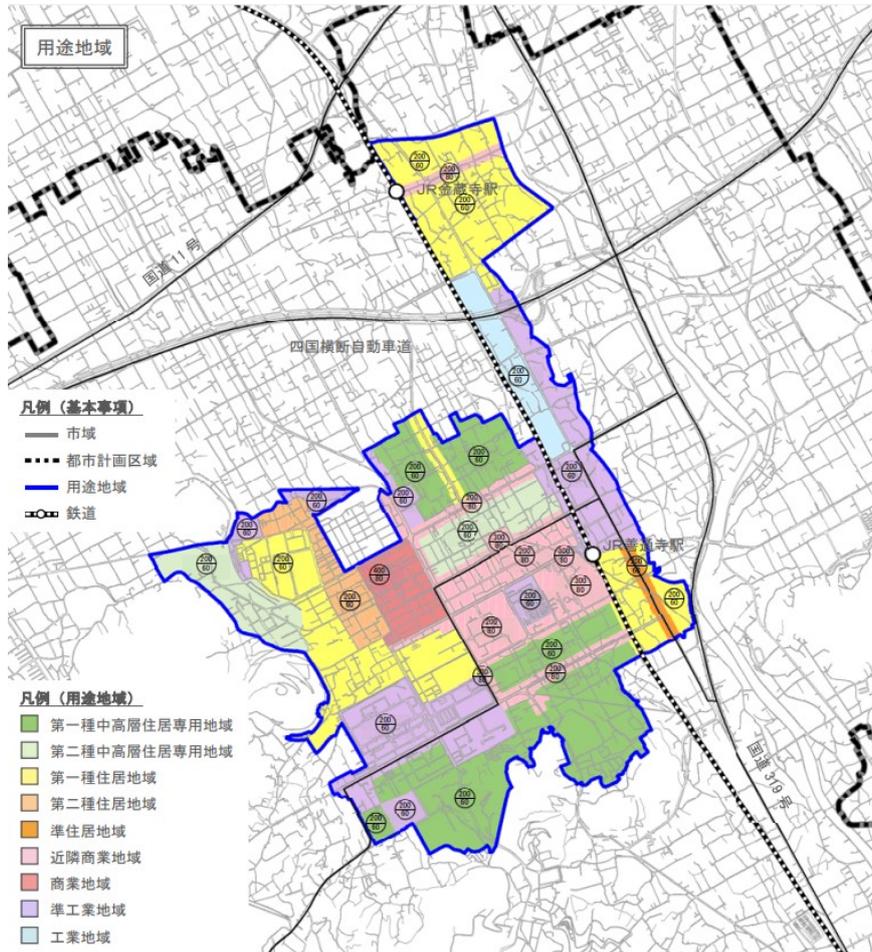
面積(k㎡)	面積割合(%)	人口(人)	人口割合(%)
39.93	100	31,631	100

資料:面積は令和5年全国都道府県市区町村別面積調(4月1日時点)
人口は令和2年度国勢調査

② 用途地域

- 用途地域は善通寺市役所がある中心地域において、合計で約456ha 指定されている。

[用途地域]



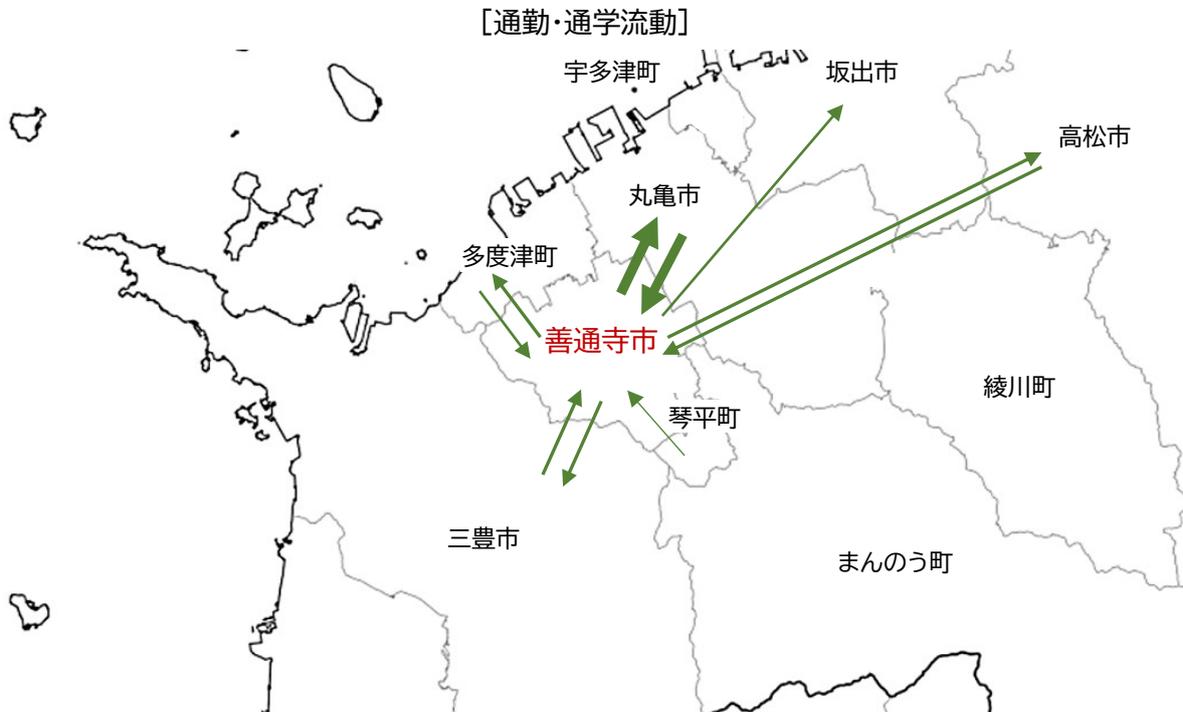
凡例	用途地域	面積	容積率	建ぺい率	全体に占める割合
	第一種中高層住居専用地域	約 95ha	20/10 以下	6/10 以下	20.8%
	第二種中高層住居専用地域	約 38ha			8.3%
	第一種住居地域	約 120ha			26.2%
	第二種住居地域	約 21ha			4.6%
	準住居地域	約 4.1ha			0.9%
	近隣商業地域	約 32ha	30/10 以下	8/10 以下	7.1%
		約 32ha			7.1%
	商業地域	約 17ha	40/10 以下		3.7%
	準工業地域	約 81ha	20/10 以下	6/10 以下	17.8%
	工業地域	約 16ha			3.5%
	合計	約 456ha	—	—	100%

資料：第 2 次善通寺市都市計画マスタープラン

(3) 交通流動特性

① 通勤・通学流動

- 流出就業者数・通学者数の合計は 8,254 人、流入就業者数・通学者数の合計が 4,874 人と流出人数のほうが多い。
- 就業者数・通学者数は、流出・流入ともに丸亀市が最も多い。



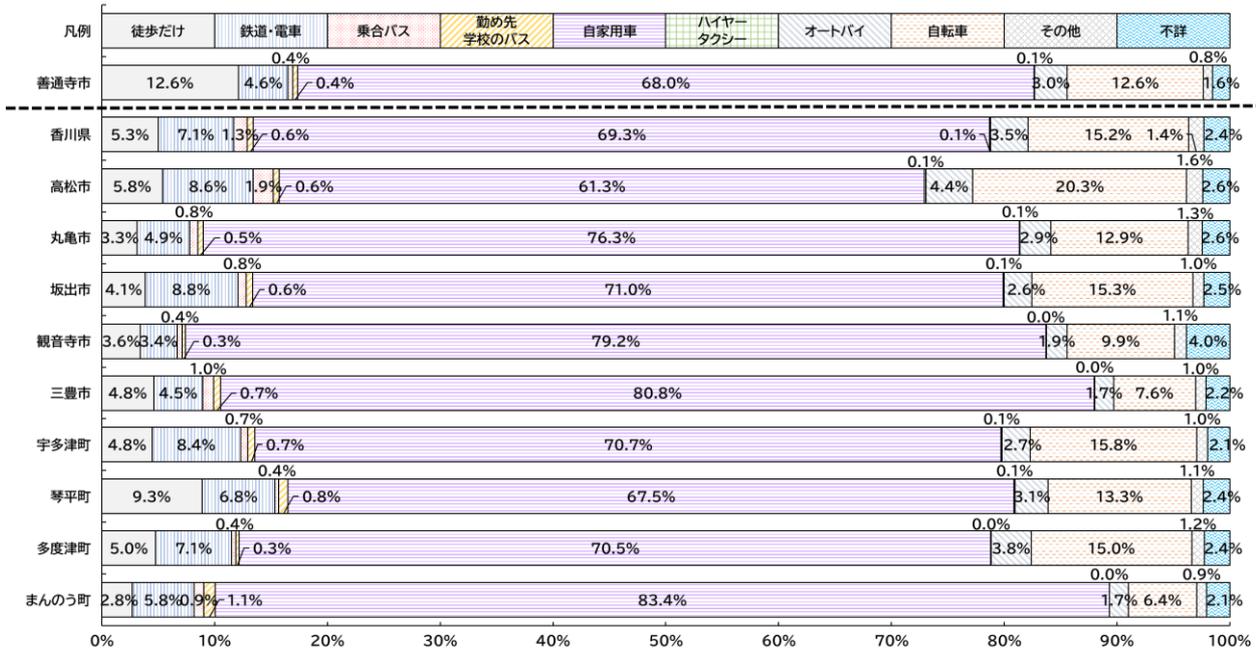
区分	就業者(人)		通学者(人)	
善通寺市に住む就業者数・通学者数		16,791		3,865
他市町で働いている就業者数・通学者数 (流出就業者数・通学者数)	1位	丸亀市 2,823	丸亀市	292
	2位	高松市 935	坂出市	99
	3位	三豊市 919	高松市	89
	4位	多度津町 824	琴平町	77
	5位	坂出市 698	多度津町	73
	その他	1,230	その他	195
	計	7,429	計	825
善通寺市で働く就業者数・通学者数		9,165		2,235
他市町に住み善通寺市で働いている就業者数・通学者数 (流入就業者数・通学者数)	1位	丸亀市 1,435	丸亀市	216
	2位	三豊市 531	高松市	81
	3位	高松市 507	三豊市	66
	4位	多度津町 409	多度津町	51
	5位	まんのう町 228	まんのう町	43
	その他	1,113		194
	計	4,223		651
善通寺市住み働く就業者・通学者		4,785		1,496

資料:令和2年度国勢調査

② 利用交通手段（9区分：常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者数）

- 「自家用車」が最も占める割合が多く、香川県では69.3%であるのに対して、善通寺市では68.0%となっている。
- 近隣市町と比較すると、「徒歩だけ」の占める割合が高く、12.6%である。

[利用交通手段]



※小数第2位四捨五入のため、合計が100%にならない場合がある
資料：令和2年国勢調査

③ 自動車保有台数

- 乗用軽四輪車の保有台数が最も多く、9,601台、総保有台数の36.9%を占める。
- 乗用の普通車・小型車・軽四輪車の合計は、19,796台で総保有台数の76.0%を占める

[自動車保有状況]

(単位：台)

	合計 台数	貨物用				乗合用		乗用			特殊 (特殊) 用車両	二輪車
		普通車	小型車	被牽引車	軽自動車	普通車	小型車	普通車	小型車	軽四輪車		
善通寺市	26,049	683	831	21	3,647	34	33	5,180	5,015	9,601	526	478
総保有台数に 対する割合		2.6%	3.2%	0.1%	14.0%	0.1%	0.1%	19.9%	19.3%	36.9%	2.0%	1.8%

※小数第2位四捨五入のため、合計が100%にならない場合がある
資料：令和2年度香川県統計年鑑

(4) 都市基盤整備状況

① 道路

- 都市計画道路は、用途地域内の道路と用途地域外の国道 319 号、国道 11 号を中心に、幹線街路 15 路線、区画街路 1 路線が走る。

[道路の状況]

区分	路線数	実延長(m)	改良済		舗装済	
			延長(m)	改良(%)	延長(m)	舗装(%)
国道	2	13,213	13,213	100	334,792	100
県道	15	41,093	39,857	97.0	201,584	100
市道	860	334.8	41,093	60.2	313,694	93.7

資料: 令和2年版 善通寺統計書

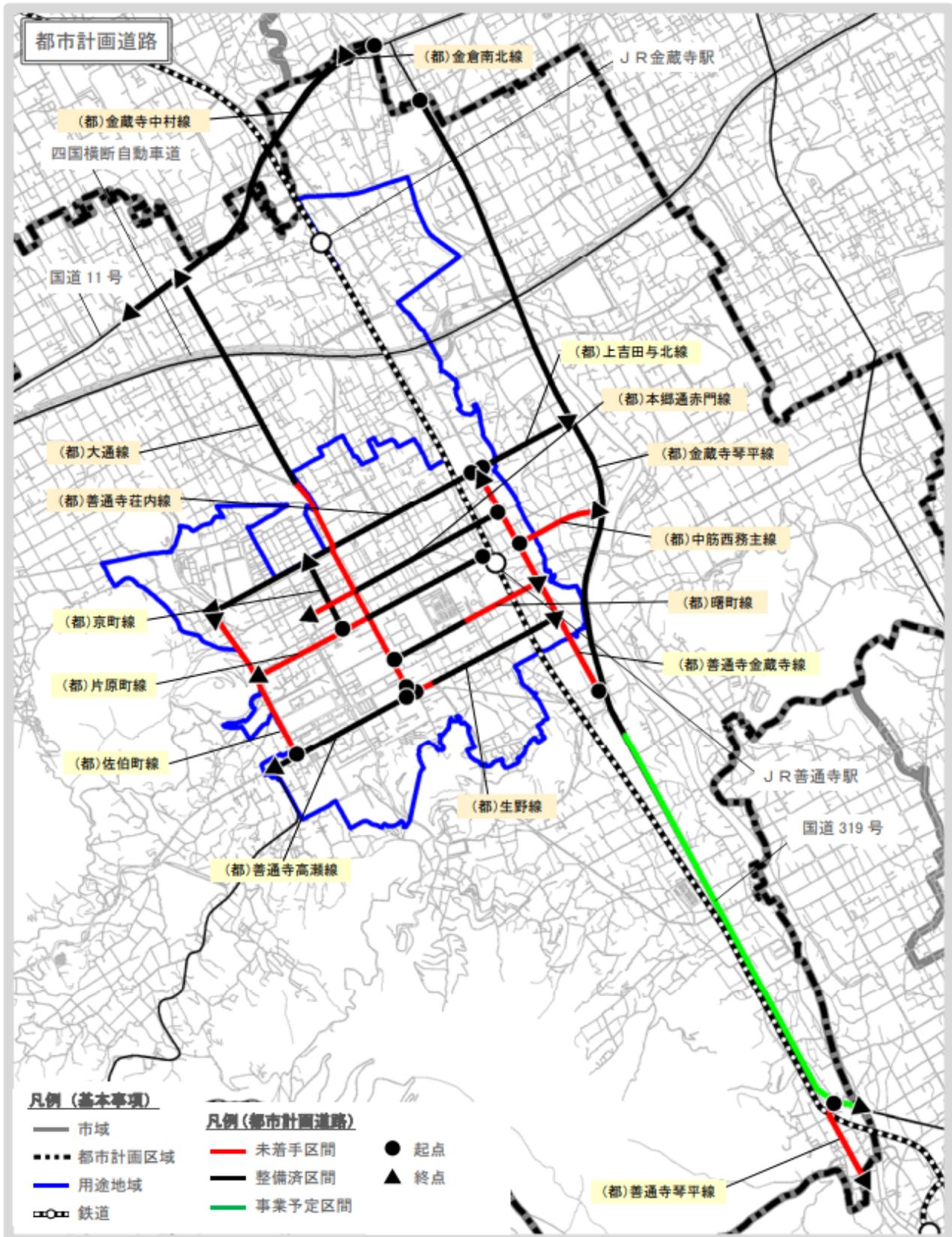
[都市計画道路の状況]

種別	路線名	計画幅員(m)	計画延長(m)	改良済延長(m)	未改良延長(m)
幹線道路	金蔵寺中村線	25.0	2,360	2,360	—
	金蔵寺琴平線	25.0	7,120	4,300	2,820
	上吉田与北線	22.0	620	620	—
	善通寺金蔵寺線	12.0	1,570	1,570	—
	善通寺高瀬線	20.0	1,015	1,015	—
	片原町線	18.0	1,580	800	780
	本郷通赤門線	18.0	1,360	1,050	310
		14.0			
	大通線	16.0	3,000	1,520	1,480
		20.0			
		22.0			
	中筋西務主線	16.0	530	—	530
	善通寺琴平線	12.0	520	520	—
	生野線	15.0	1,020	1,020	—
	善通寺荘内線	11.0	1,950	1,950	—
佐伯町線	11.0	1,030	—	1,030	
曙町線	11.0	1,010	490	520	
区画道路	京町線	8.0	470	470	—

※令和2年4月1日現在

資料: 令和2年版 善通寺統計書

[道路網図]



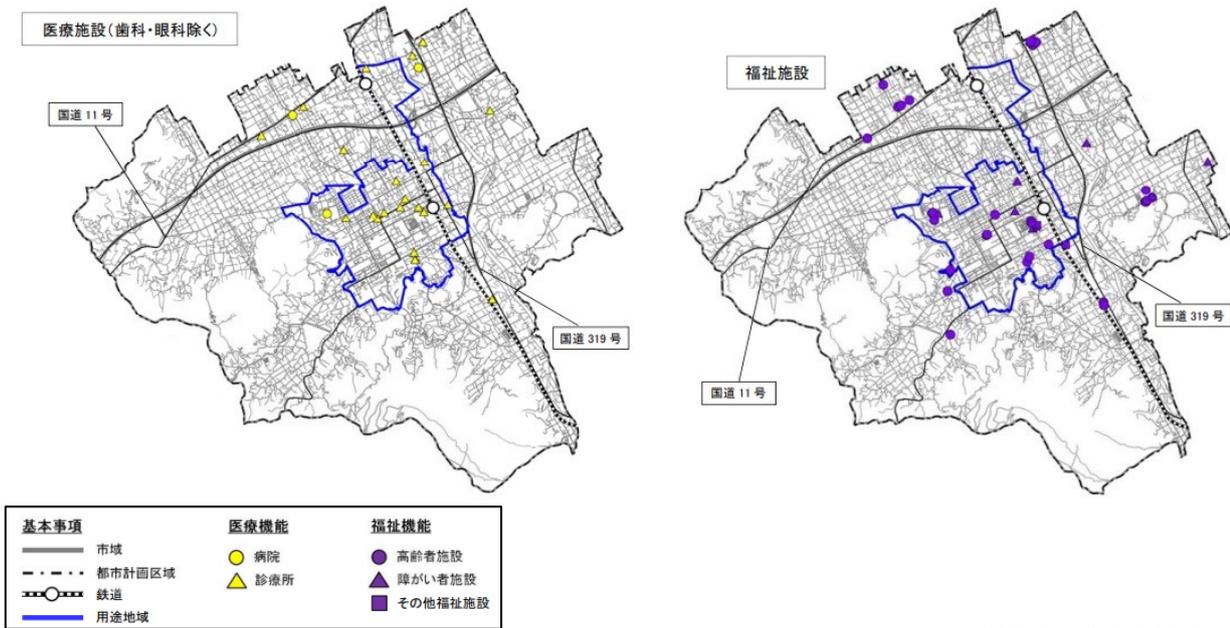
資料:普通寺市都市計画マスタープラン

(5) 施設立地・生活圏

① 日常生活サービス施設（医療・福祉・商業）

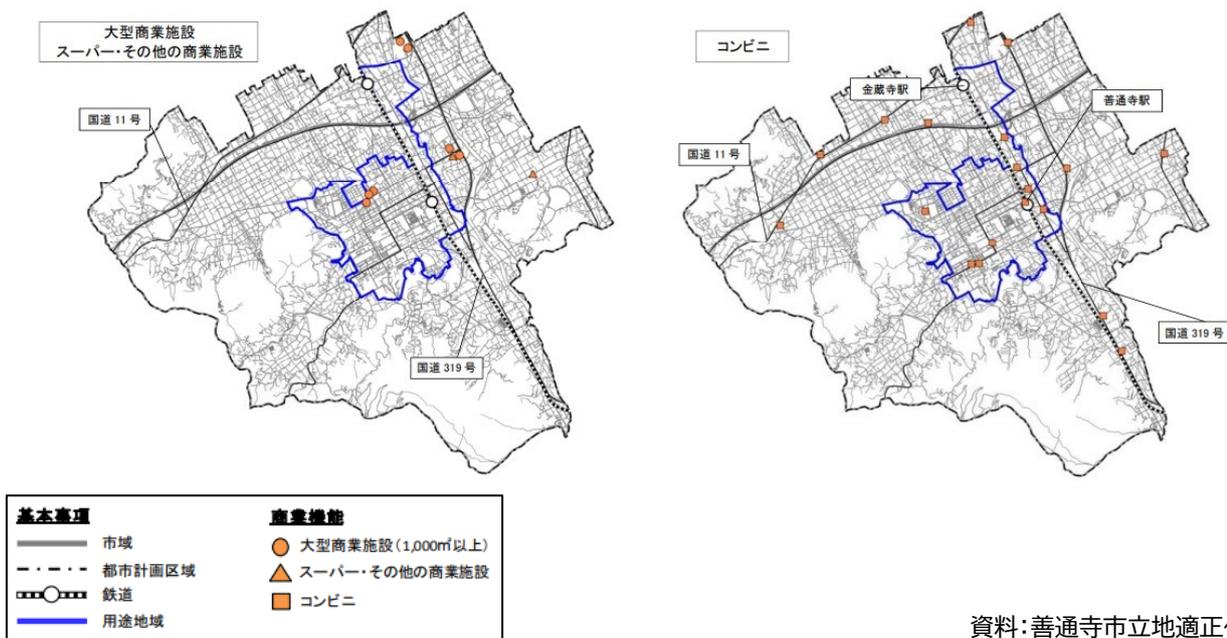
- 医療施設・福祉施設は、用途地域内と国道 11 号、319 号沿いに多く、吉原・与北地区で不足している。
- 大型商業施設とスーパー・その他商業施設は用途地域縁辺部や用途地域外の国道 319 号沿いに立地し、コンビニは、善通寺駅周辺や国道 11 号、319 号沿いを始め市全域に立地している。

[医療・福祉施設]



資料:善通寺市立地適正化計画

[商業施設]

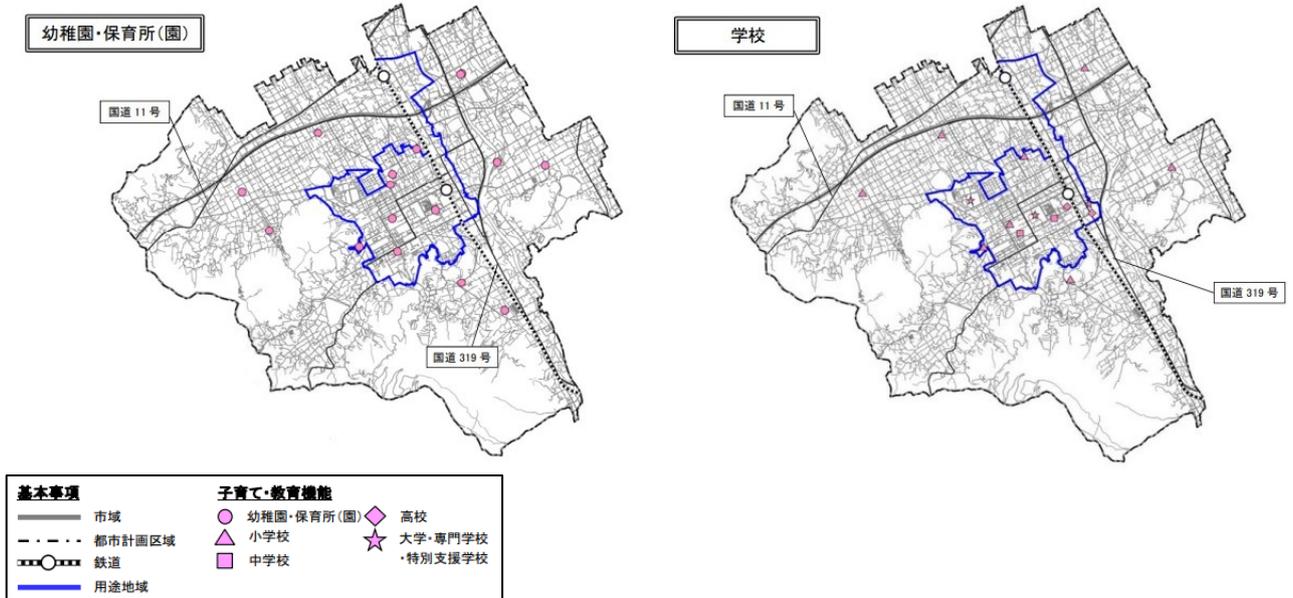


資料:善通寺市立地適正化計画

② 子育て・教育施設

- 幼稚園・保育所(園)は市内の広い範囲に立地している。
- 小学校は用途地域内に3校と用途地域外に5校、中学校は用途地域内に2校が近接して立地し、高校、大学・専門学校・特別支援学校は、用途地域内に立地している。

[子育て・教育施設]

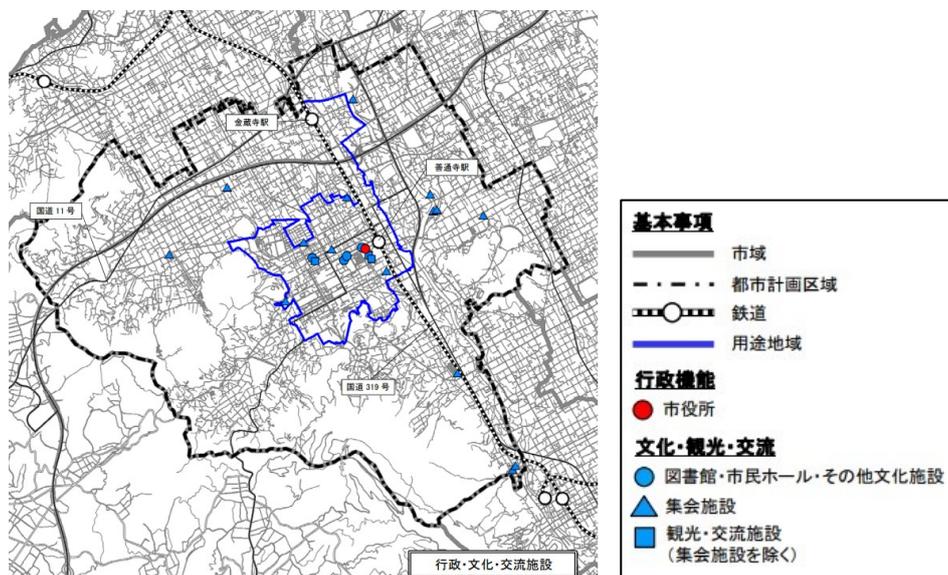


資料:善通寺市立地適正化計画

③ 行政・文化・観光・交流施設

- 市役所や図書館・市民ホール・その他文化施設が善通寺駅周辺に集中して立地している。
- 集会施設(公民館)は地区ごとにある。

[行政・文化・観光・交流施設]



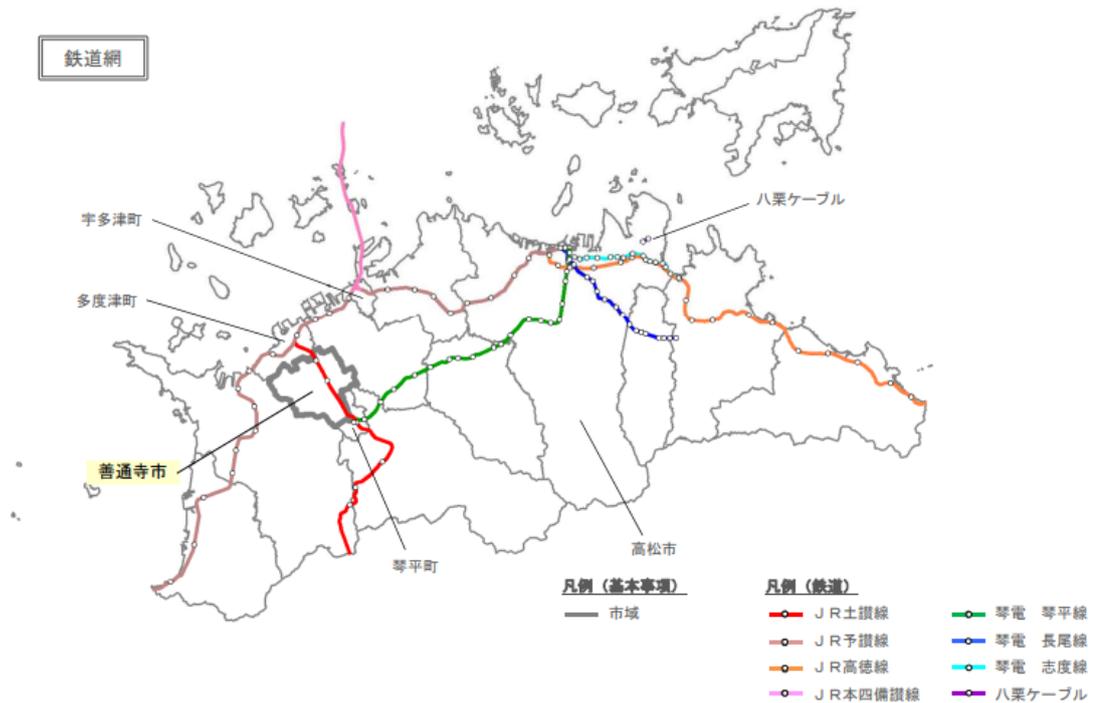
資料:善通寺市立地適正化計画

(6) 市内公共交通機関の種類及び整備状況の把握・整理

① JR 四国旅客鉄道（土讃線）

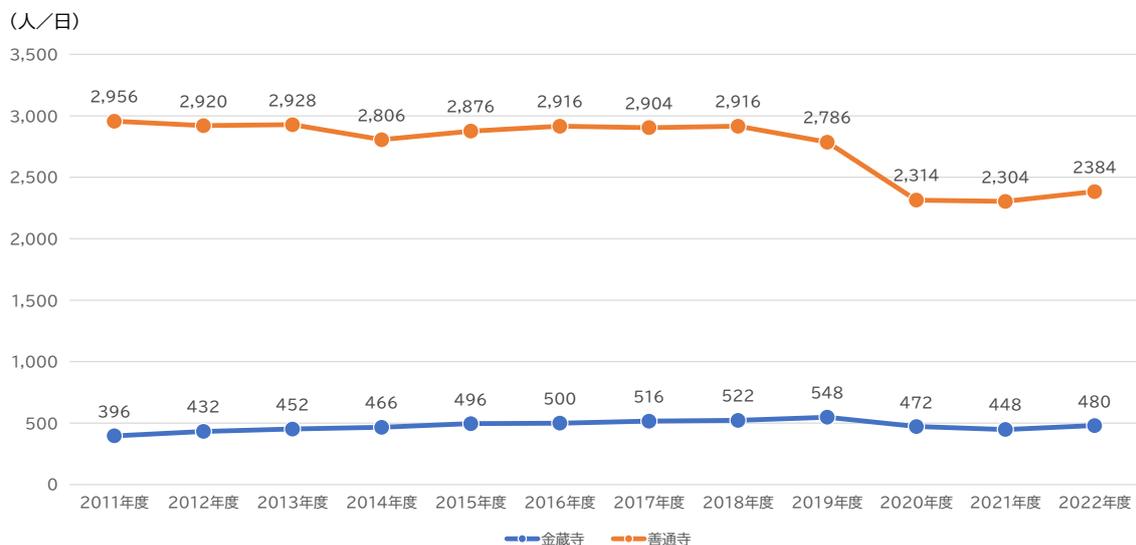
- 善通寺市内には JR 四国旅客鉄道の土讃線が南北に走り、善通寺駅・金蔵駅の2つの駅が存在する。
- 善通寺駅はバス停留所や一般車両の乗降場、パーク&ライドの駐車場を備えている。
- 善通寺駅の乗降者数は、令和2(2020)年に大きく減少している。
- 善通寺駅の利用が多く、乗降者数は、2,384 人となっている。
- 金蔵駅の乗降者数は横ばいとなっている。

[鉄道路線図]



資料:善通寺市都市計画マスタープラン

[善通寺市内駅の乗降者数の推移]



資料:国土交通省国土数値情報

② 市民バス（空海号）※令和6（2024）年3月末で廃止

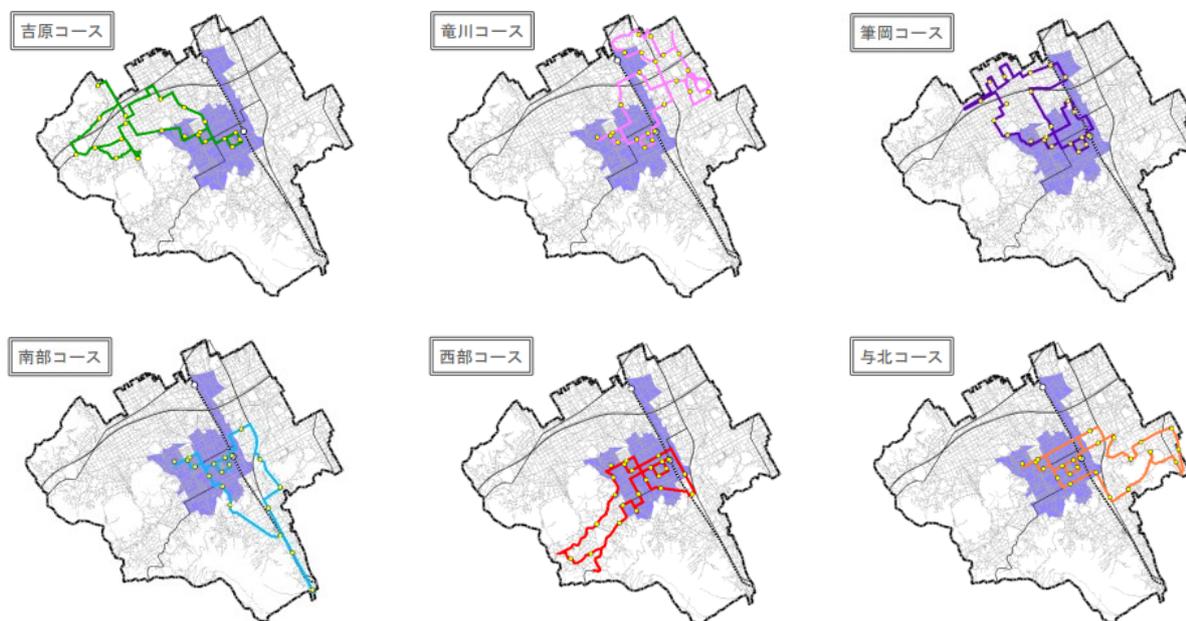
- 6路線(吉原コース、竜川コース、筆岡コース、南部コース、西部コース、与北コース)となっている。
- 運賃は無料で、誰でも乗降が可能。
- 善通寺市役所で乗り継げば、すべての路線に乗車が可能。
- 令和2(2020)年度以降、利用者数は大幅に減少し、令和4(2022)年度には、吉原コース、竜川コース、筆岡コースで微増傾向にあるが、南部コース、西部コース、与北コースでは減少している。
- バス駐車場での乗降客数はいずれのコースでも多い。
- 公民館、会館、集会場、市役所、体育館、駐車場、JR 駅、バスターミナル、医療機関、商業施設での乗降客数が多い。

[運行状況]

路線名	上下便数/1日	運賃	運行日
吉原コース	5便	無料	毎日(※1)
竜川コース	5便		
筆岡コース	5便		
南部コース	5便		
西部コース	5便		
与北コース	5便		

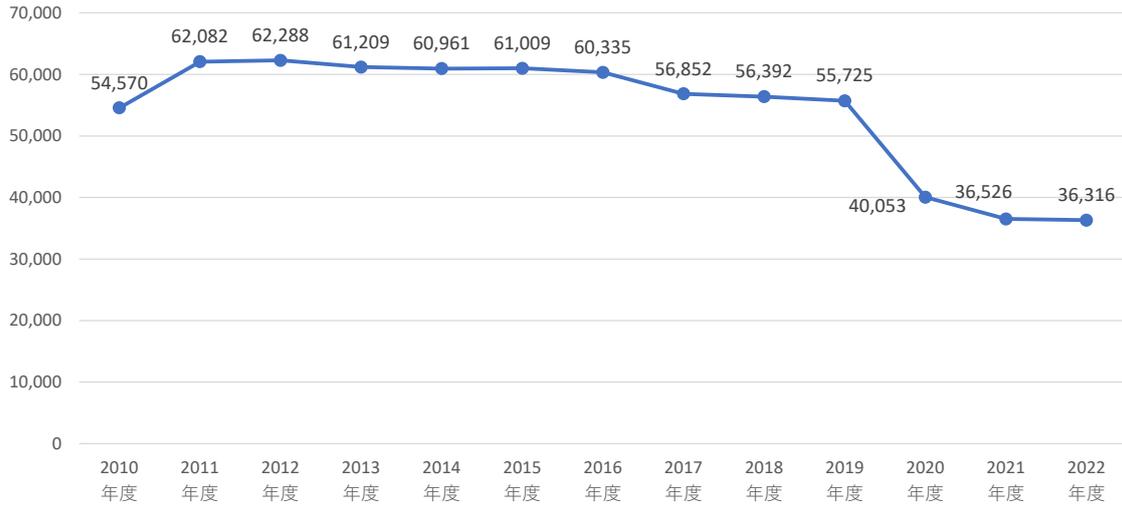
※1 1月1日～1月3日は全便運休

[市民バス路線図]



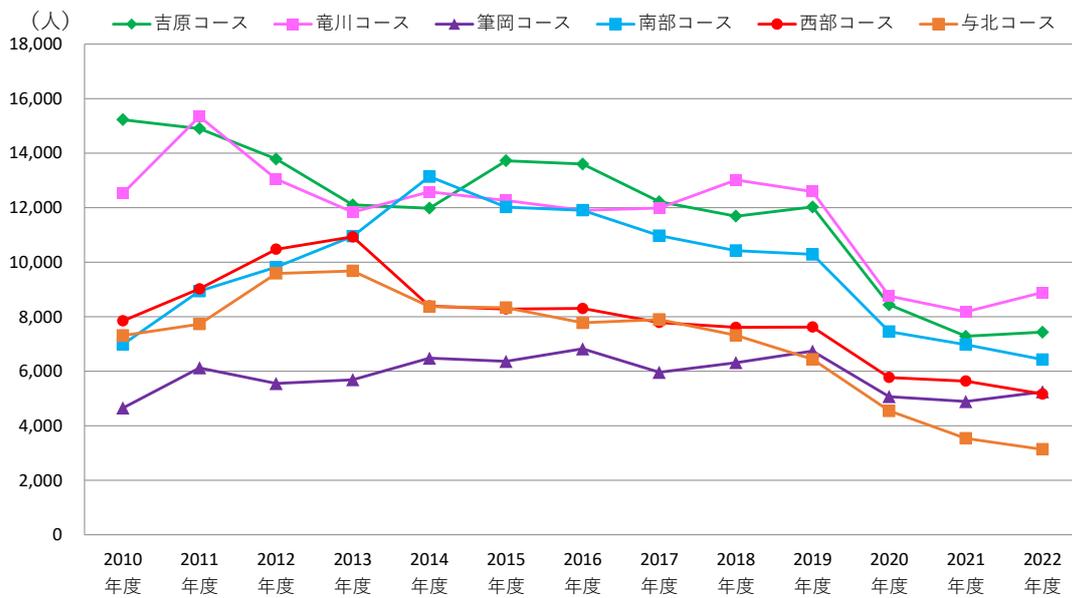
資料：善通寺市都市計画マスタープラン

[全体利用者数の推移]



資料:市民バス運行実績

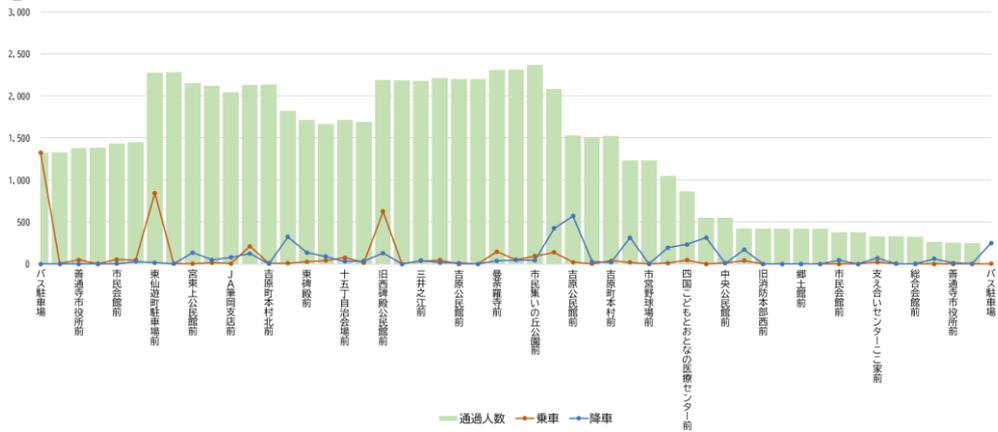
[路線別利用者数]



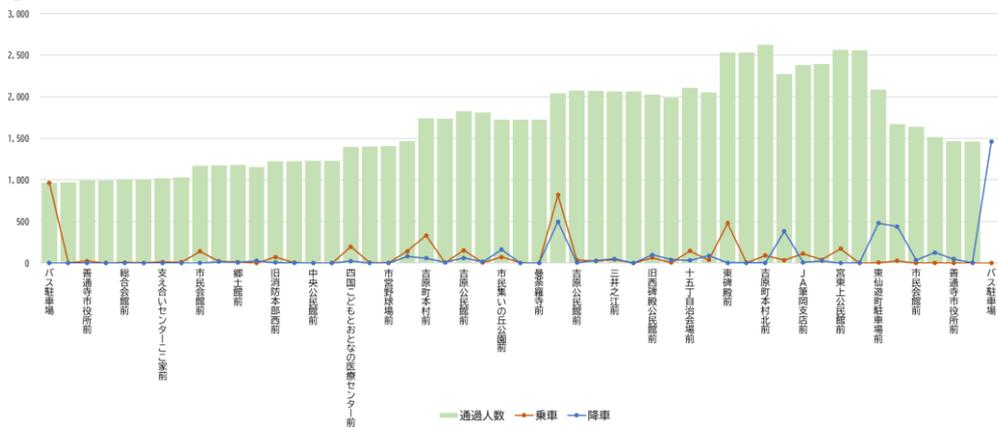
資料:市民バス運行実績

[年間乗降者数(令和2(2020)年度)]

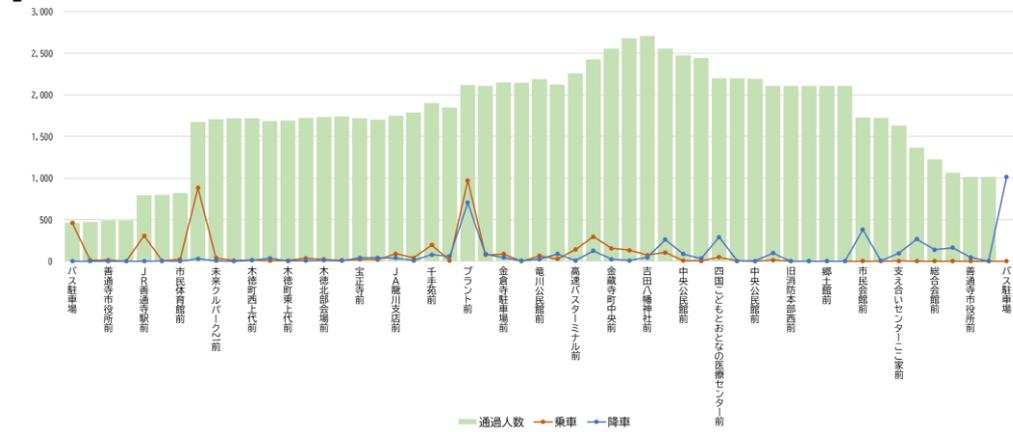
●吉原コース
[左回り]



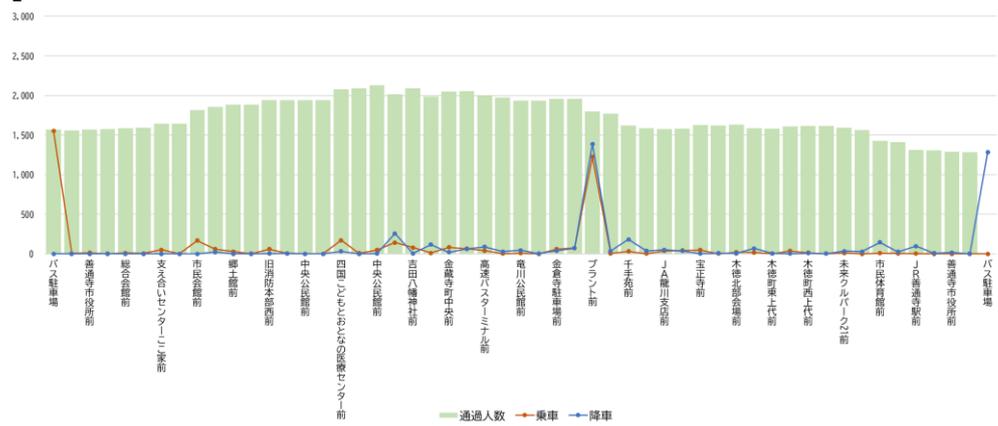
[右回り]



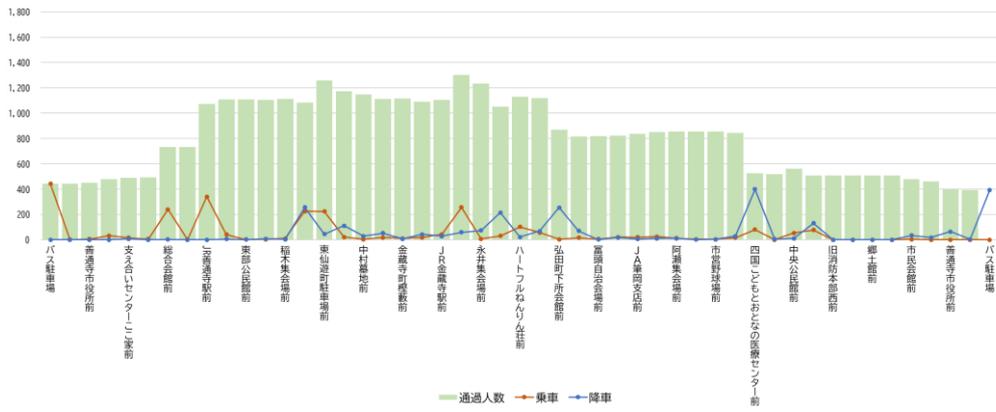
●竜川コース
[左回り]



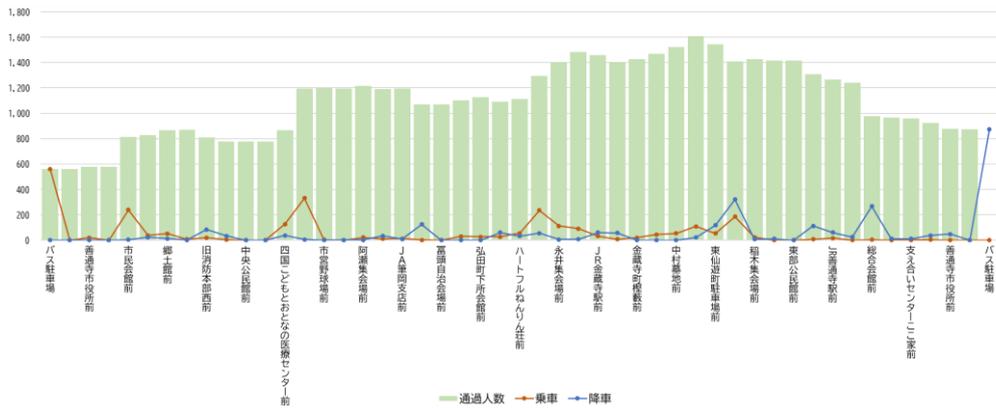
[右回り]



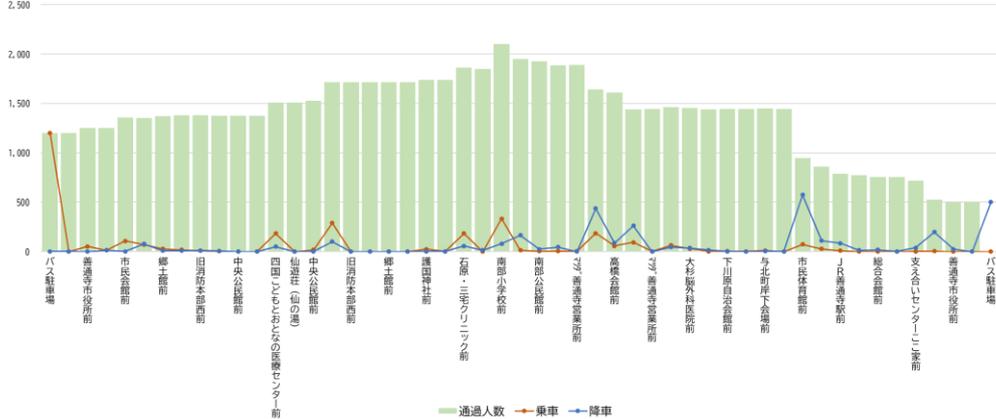
● 筆岡コース
[左回り]



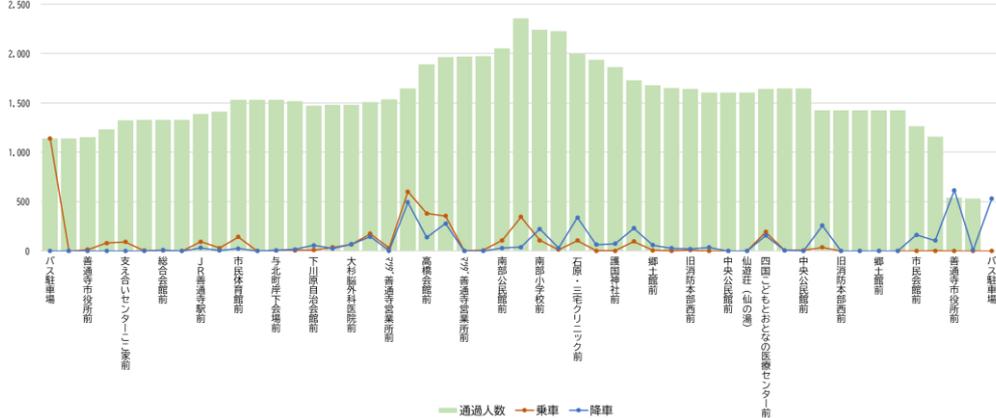
[右回り]



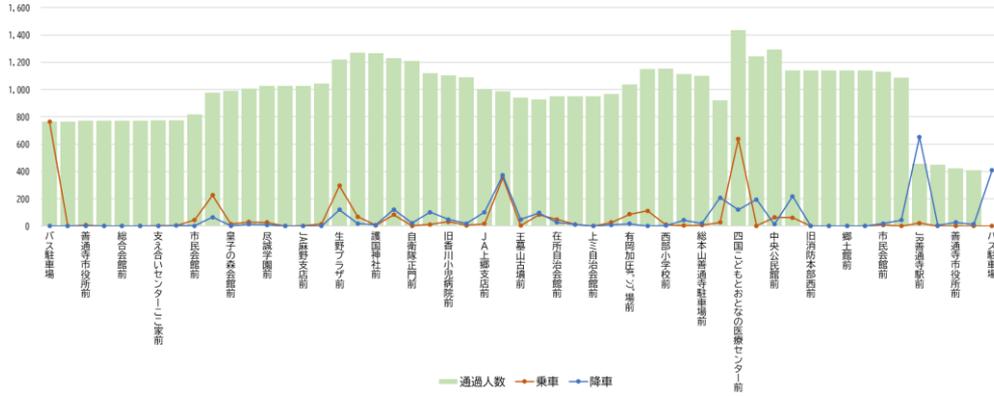
● 南部コース
[左回り]



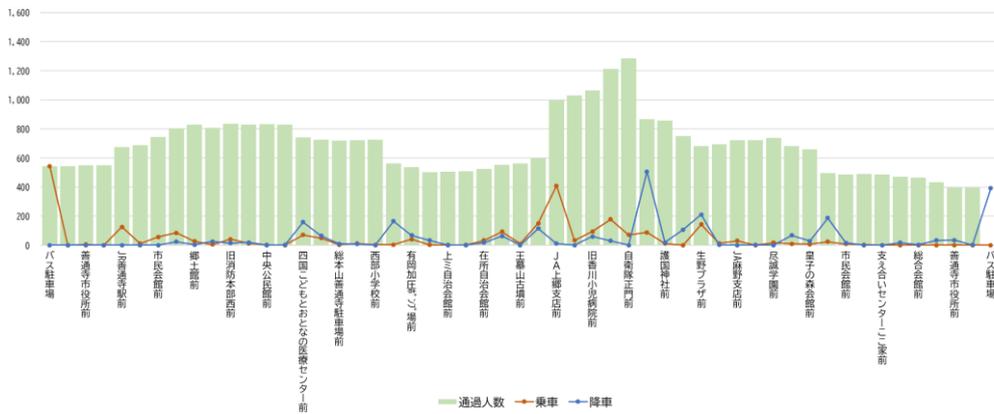
[右回り]



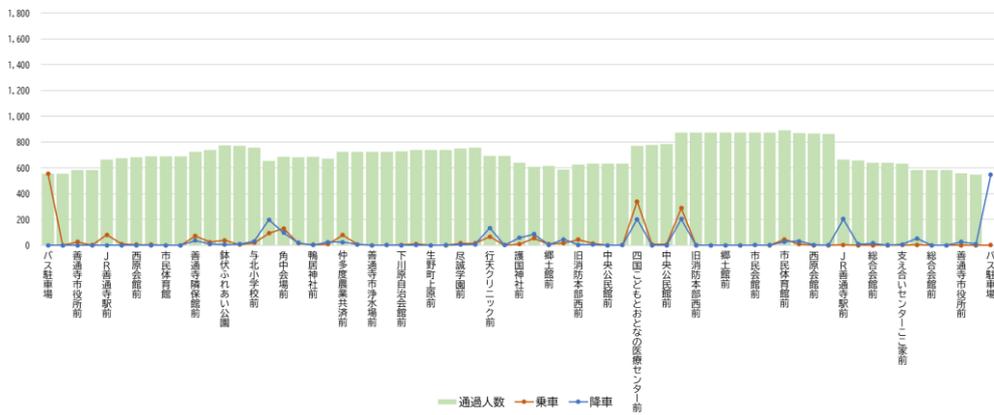
●西部コース
[左回り]



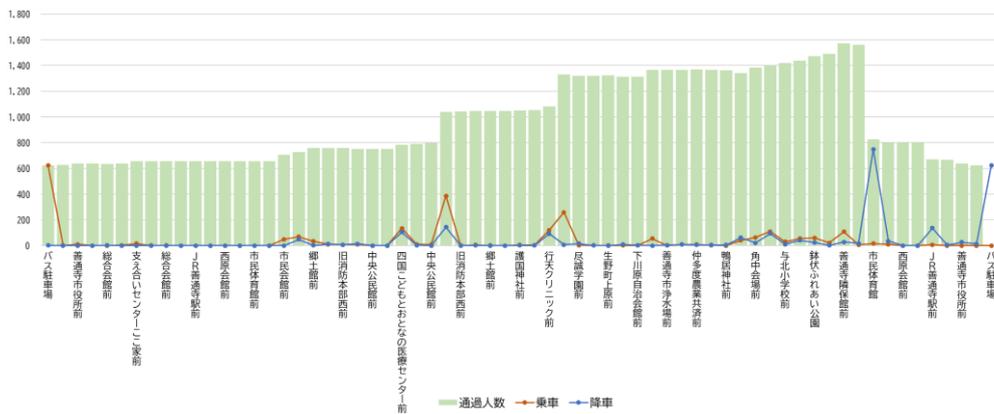
[右回り]



●与北コース
[左回り]



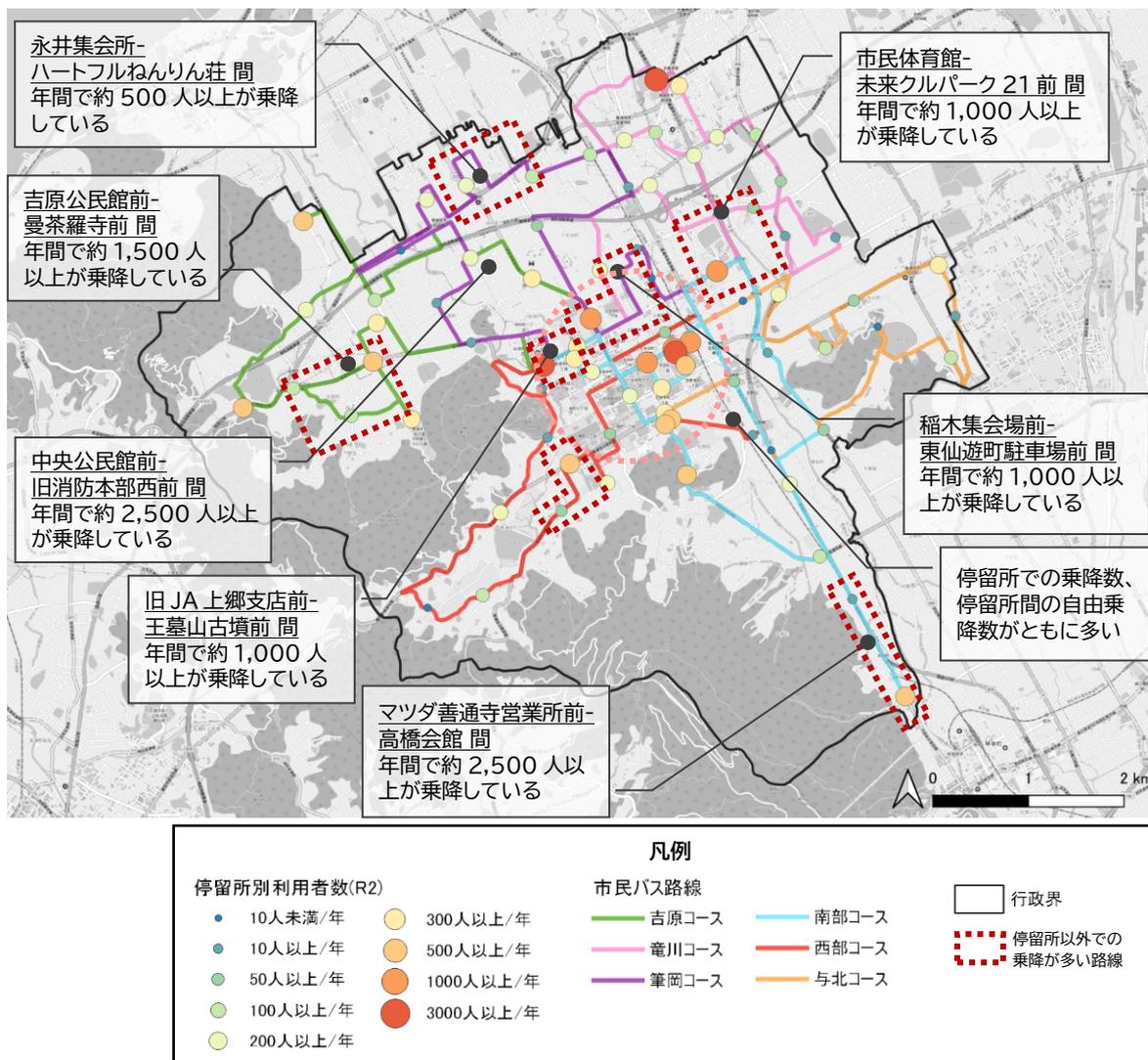
[右回り]



■市民バス乗降実態(令和2(2020)年度)

- 停留所の利用は、市役所や公民館、体育館等の公共施設や商業施設で乗降数が多い。
- 停留所の利用者数が、年間 300 人以下の停留所も多く、1日あたりの利用が1人未満の停留所が多く存在する。
- 令和2(2020)年度における、全乗降数に対する自由乗降数は35%で、市の中心部をはじめ、集会所、公民館等の公共施設周辺での乗降数が多い。

【停留所別利用者数】



③ チョイソコぜんつうじ：デマンド型乗合サービス

- 令和5(2023)年4月～11月、竜川地区と吉原地区で実験運行を行い、その後、令和6(2024)年1月4日に本格運行を開始した。

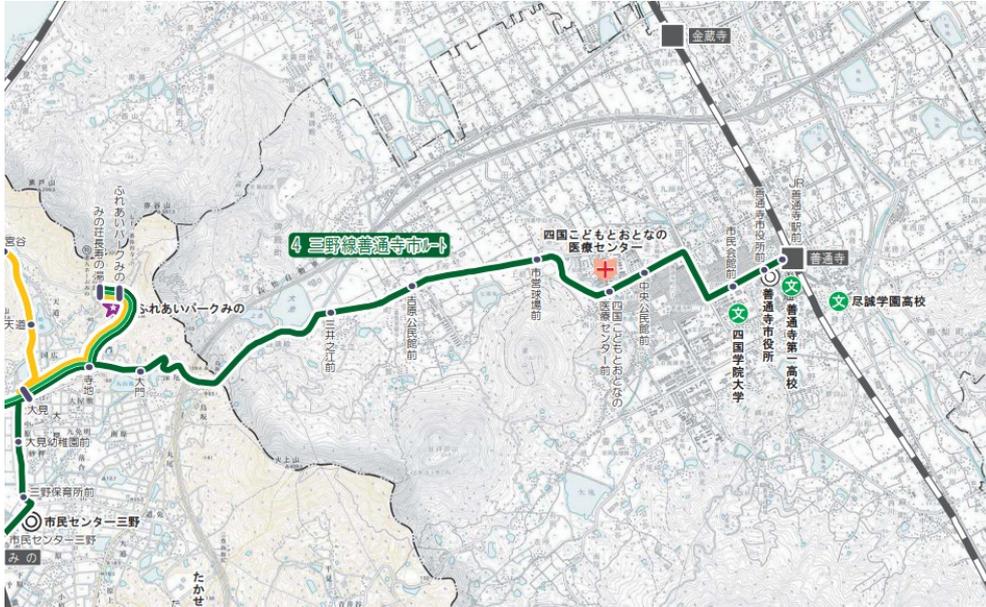
利用条件	善通寺市内に居住し事前に会員登録した市民またはその介助者 ※介助者は、市外住民でも可
運行エリア	善通寺市内全域
運行日時	【運行日】 毎週月曜日～日曜日(年末年始 12/29～1/3 は運休) 【運行時刻】 午前 7 時～午後 6 時 ※ただし、予約がなければ運行しない。
乗車料金	1 人 1 乗車 300 円 ※以下に該当する場合、100 円引き(重複割引なし) ・65 歳以上 ・小学生 ・身体障がい者手帳を交付されている方 ・療育手帳を交付されている方 ・精神障がい者保健福祉手帳を交付されている方 ※未就学児無料(未就学児の乗車は、保護者同伴の場合に限る。)
乗降箇所	随時追加
予約方法	【予約方法】 コールセンターへ、出発時間の 30 分前から 2 週間前までに電話で予約する。インターネット上の予約サイトから、出発時間の 30 分前までに予約する。 【予約時間】 電話予約:午前 8 時 30 分～午後 5 時 30 分 (ただし午前 7 時 00～8 時 30 分は、前日の午後 5 時 30 分までに予約) インターネット予約:24 時間受付

資料:琴参バス株式会社

⑥ 三豊コミュニティバス（三野線善通寺市ルート）

- 月曜日から土曜日に運行している。
- 1日に JR 善通寺駅から三豊市方面に4便、三豊市から JR 善通寺駅方面に4便運行している。

[路線図]

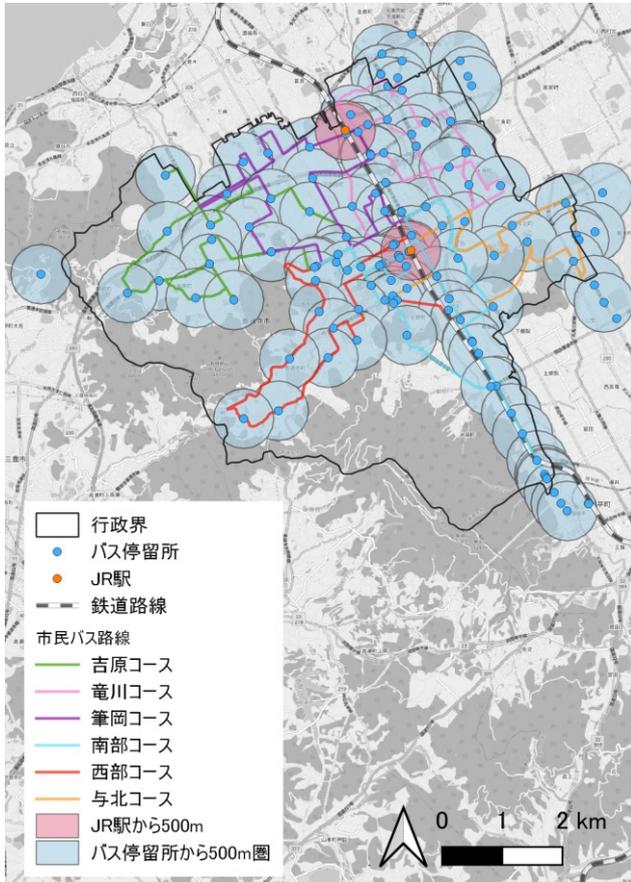


資料:三豊市コミュニティバス 路線図

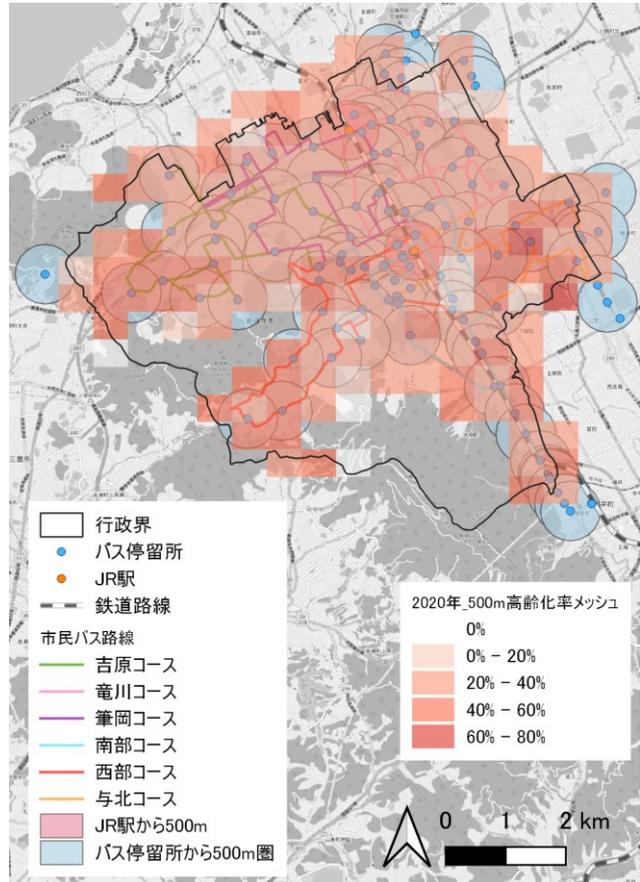
⑦ 公共交通のサービス圏域

- 公共交通のサービス圏域として、公共交通(鉄道、バス)の鉄道駅、バス停留所から 500m圏域をみると、サービスがほぼ網羅されている。
- 高齢化率の高いところに、交通空白地帯も存在している状況にある。

[公共交通サービス圏地図]



[公共交通サービス圏地図に令和2(2020)年高齢率メッシュを重ね合わせた図]



⑧ タクシー

	車両の保有台数				社員数			平均年齢
	大型	中型	小型	ユニバーサルデザイン車両	運転手	事務	整備	
善通寺タクシー	1	6	0	0	7	1	1(兼)	73
善南タクシ	0	4	0	0	2	1	1(兼)	67

※1 社、令和 5(2023)年 9 月に廃業

⑨ 助成制度

- 運転免許証を返納した高齢者や妊産婦の方に向けた、タクシー利用の助成を行っている。

運転免許証自主返納支援事業			
事業期間	令和5(2023)年9月から変更実施	対象者	○善通寺市に住所を有する方。 ○「申請による運転免許の取消通知書」の写しを提出できる方。 ※年齢制限なし。
支援内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 善通寺市タクシー利用券(1万円相当(500円券×20枚))を交付。 ・ ただし、1人1回限り。 ・ 令和5(2023)年9月から、一般・介護の区分を撤廃するとともに、近隣市町の事業者にも拡大。 		

妊産婦等移動支援事業			
事業期間	令和5(2023)年9月から変更実施	対象者	善通寺市に住民登録がある妊婦または出産後1年未満の産婦
支援内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 妊娠1回につきタクシー利用券(500円券×20枚つづり。市内のタクシー事業者で利用可)を1回限り交付。 ・ 多胎の場合は、母子健康手帳ごとに交付。 ・ 令和5(2023)年9月から、近隣市町の事業者にも拡大。 		

障害者福祉タクシー助成事業			
事業期間	令和5(2023)年4月から変更実施	対象者	善通寺市に住民登録があり、一定の条件を満たす障害者
支援内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー利用助成券(1枚500円)を年間に50枚交付。 ・ 令和5(2023)年4月から、対象者を拡大。 		

⑩ パーク・アンド・ライド駐車場

第3次善通寺市環境基本計画			
市の取組	公共交通機関の 利便性向上・利用 促進 パーク・アンド・ライド駐車場の活用や、市民バス等の利便性の向上を図ることで、誰もが使いやすい公共交通機関を目指します。また、ホームページや広報紙等で利用促進に向けた啓発を行います。		
	指標名	現状値	目標値
		令和元 (2019)年度	令和7 (2025)年度
	パーク・アンド・ライド 駐車整備台数	15台	15台
【パーク・アンド・ライド駐車場(市営駅南駐車場)】			
			

2-3. 市民ニーズ、関係事業者等の意向把握

(I) 市営バス利用実態調査

■調査方法

実施日:令和4(2023)年8月18日(金) 平日 (n=100) 8月19日(土) 休日 (n=78)

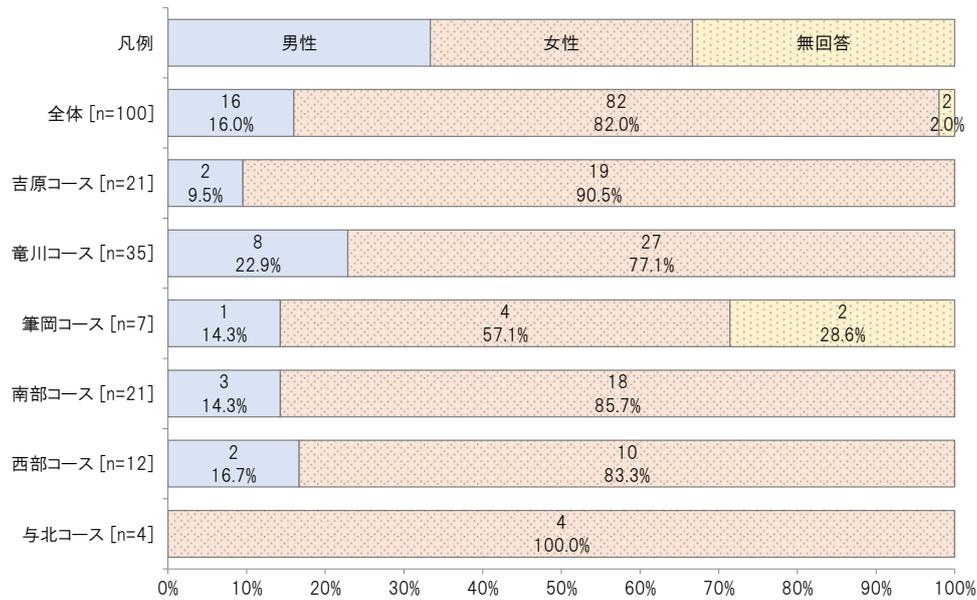
調査員がバス車両に乗車し直接ヒアリング、OD 調査(始発～終発)

ビンゴ形式調査票、全6路線(調査員が OD 記入)

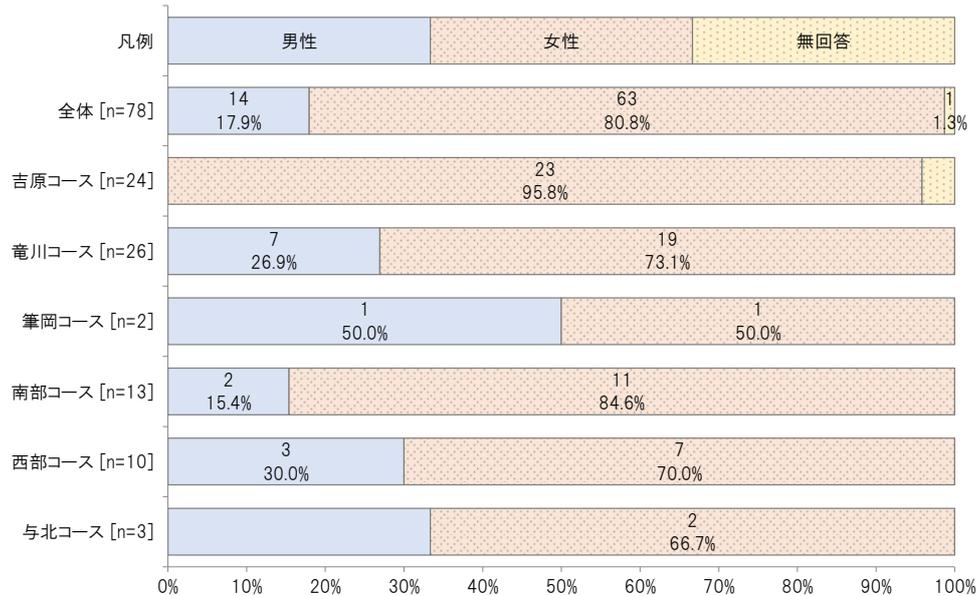
問 性別

- 平日、休日ともに女性の利用が多くなっている。

(平日)



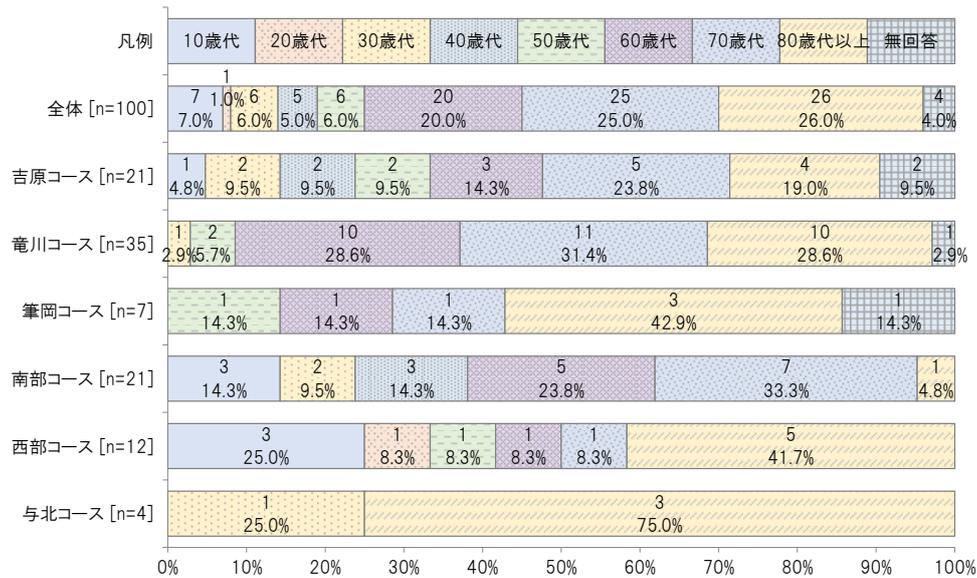
(休日)



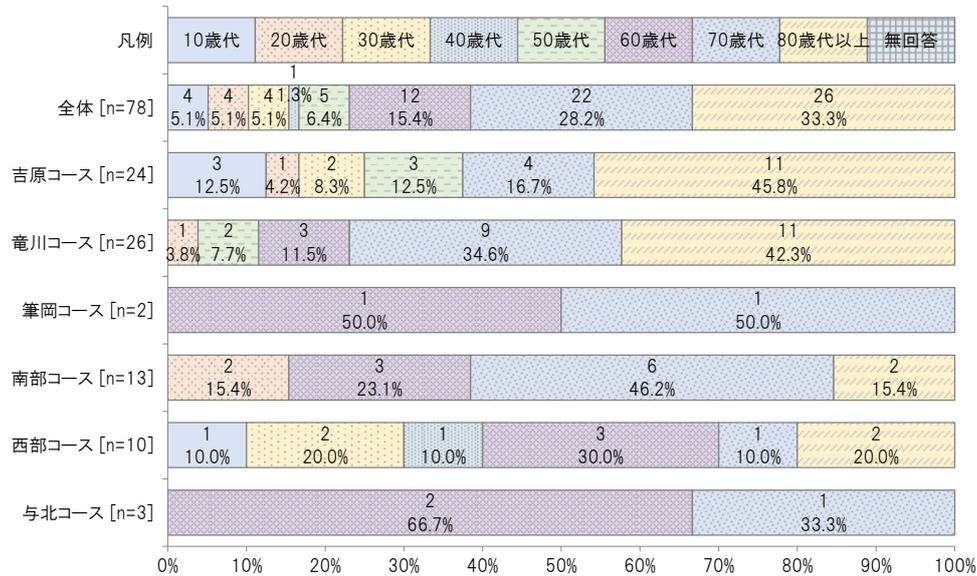
問 年齢

- 60歳以上の利用が多くなっている。

(平日)

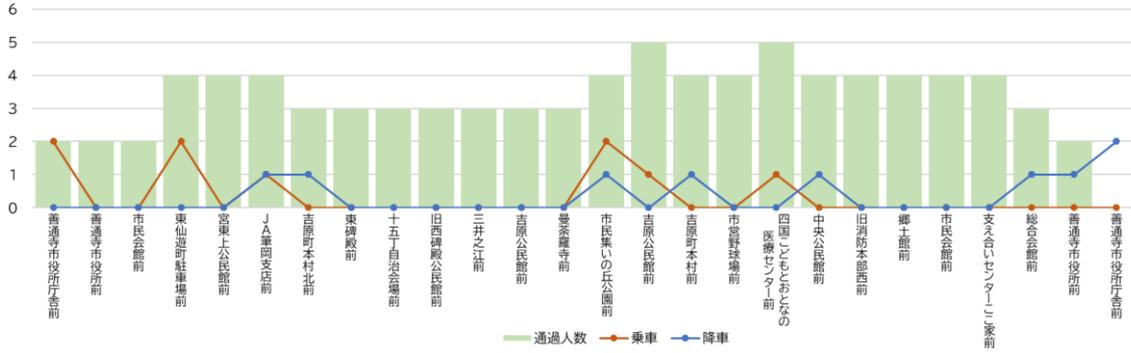


(休日)

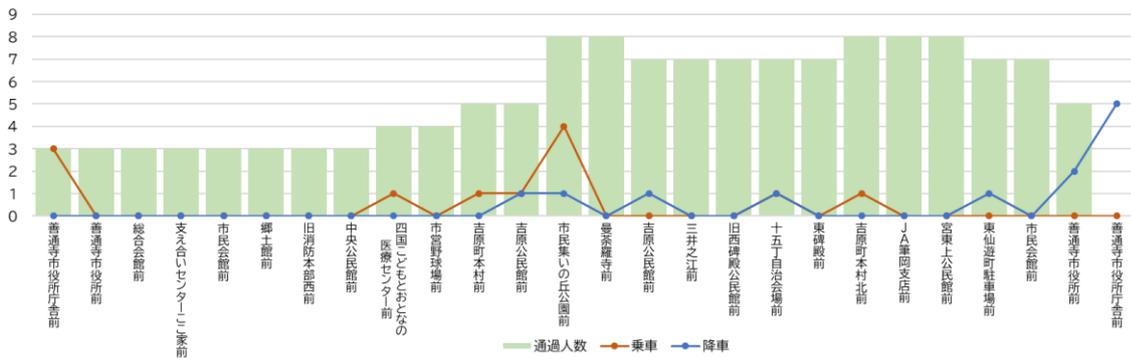


問 乗車・降車バス停
(平日利用)

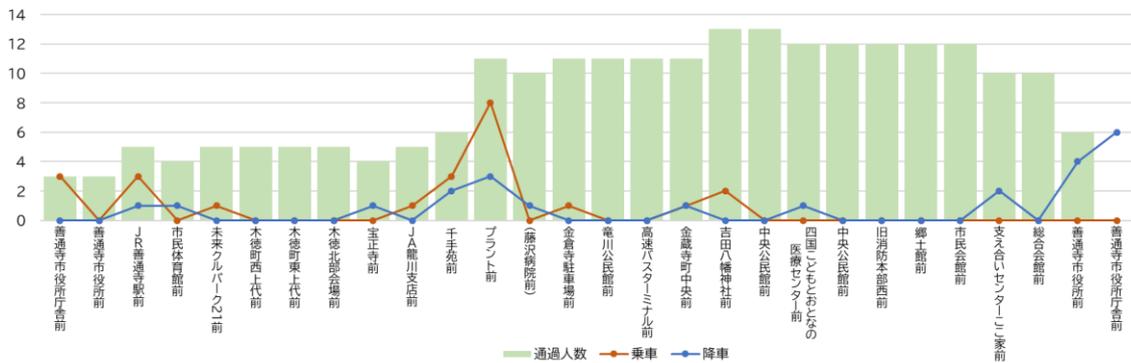
吉原コース(左回り)



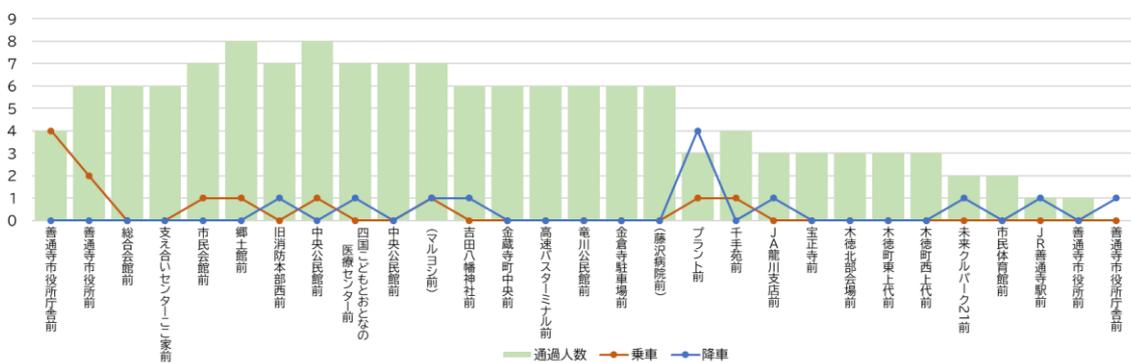
吉原コース(右回り)



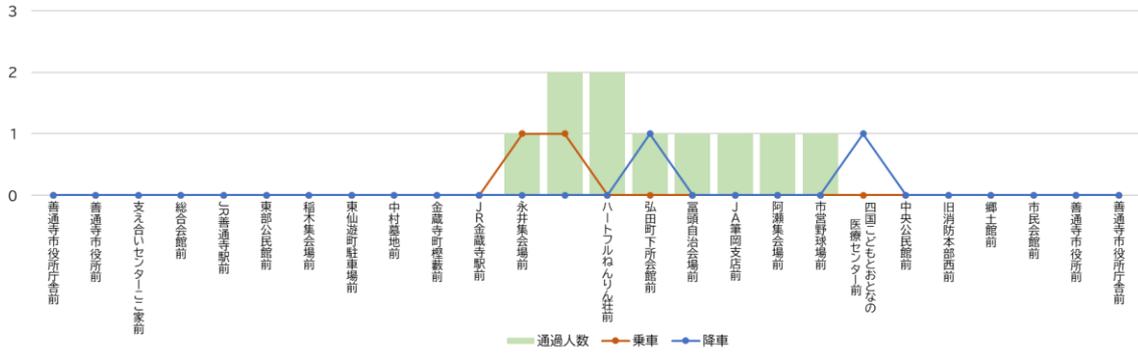
竜川コース(左回り)



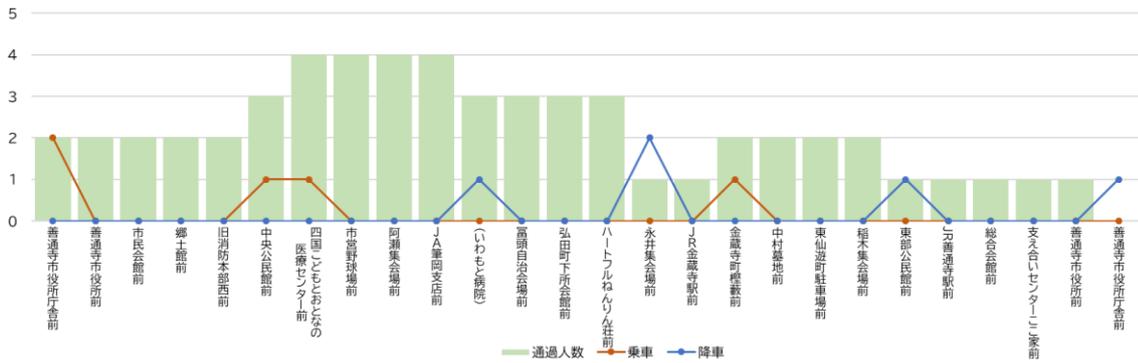
竜川コース(右回り)



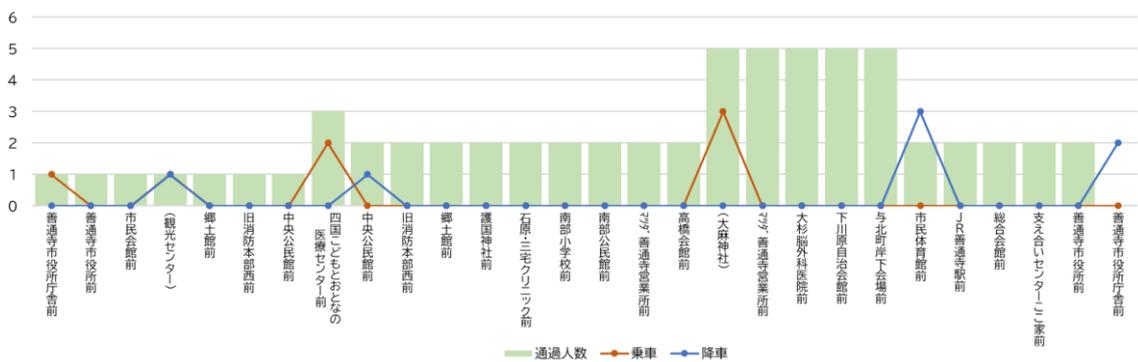
筆岡コース(左回り)



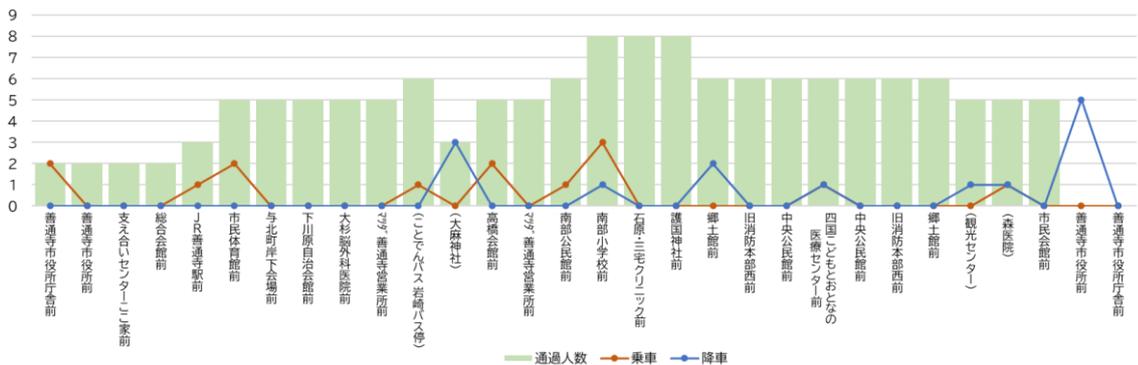
筆岡コース(右回り)



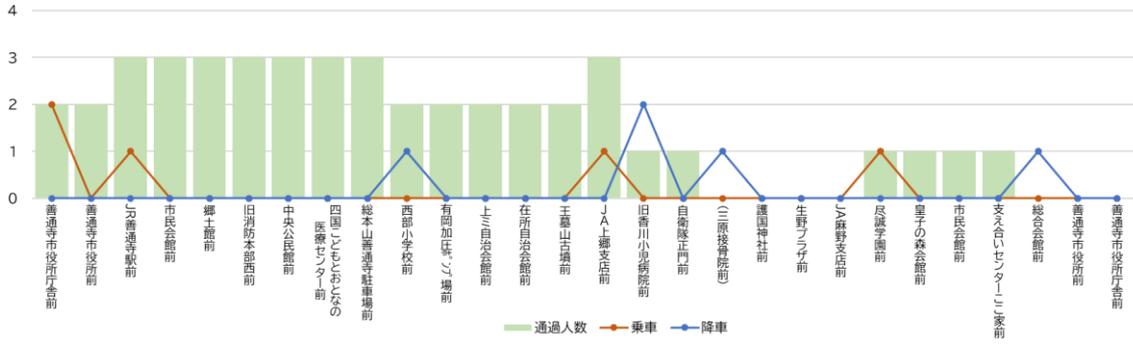
南部コース(左回り)



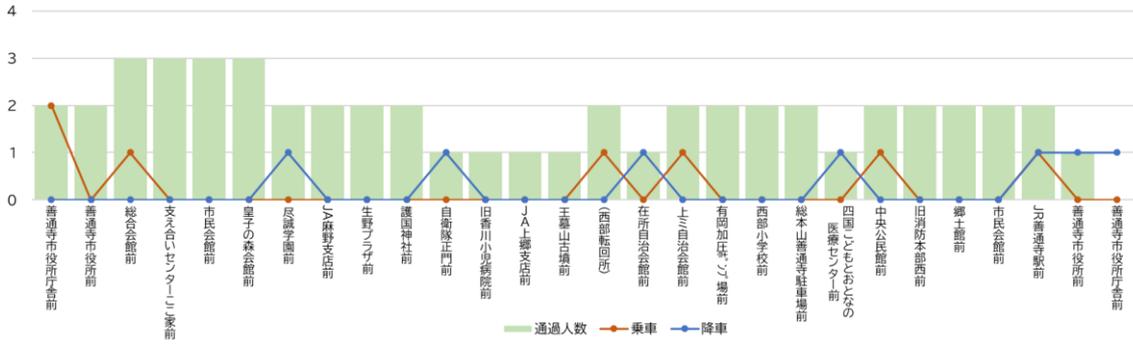
南部コース(右回り)



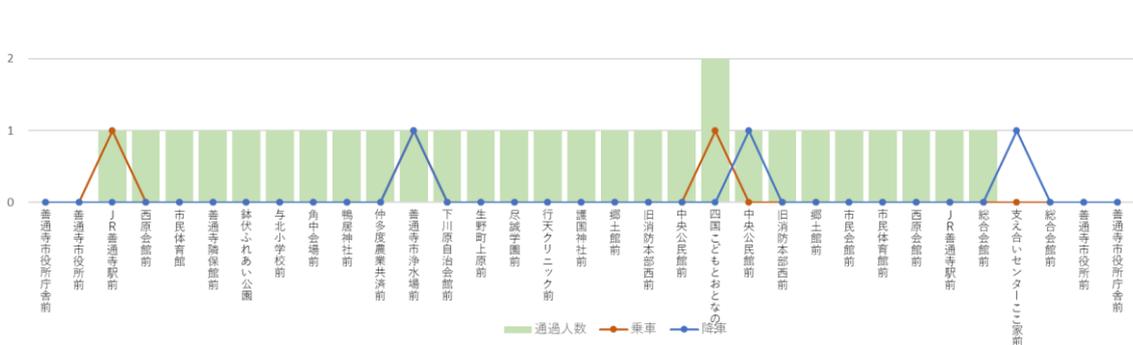
西部コース(左回り)



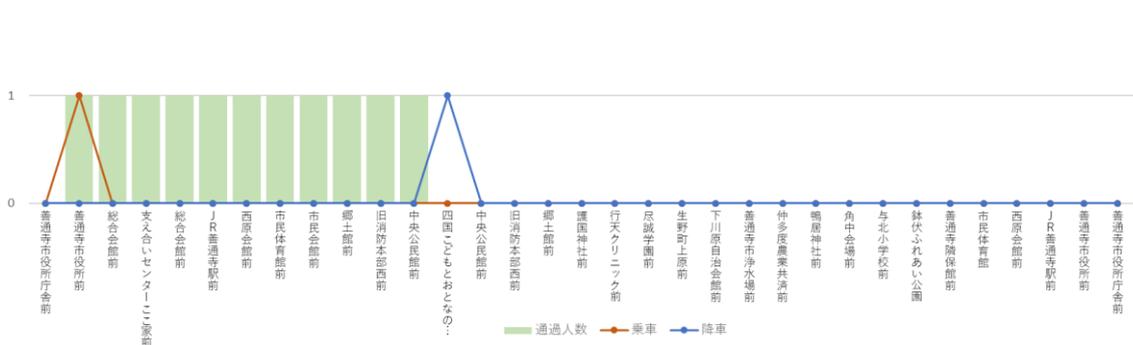
西部コース(右回り)



与北コース(左回り)

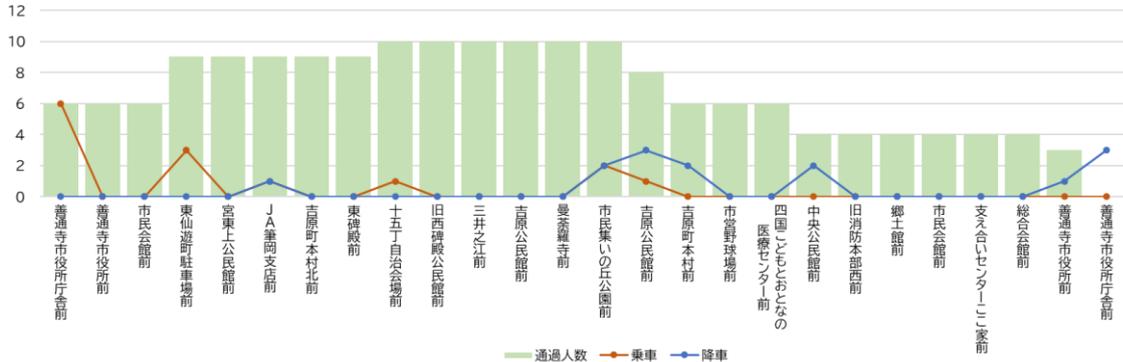


与北コース(右回り)

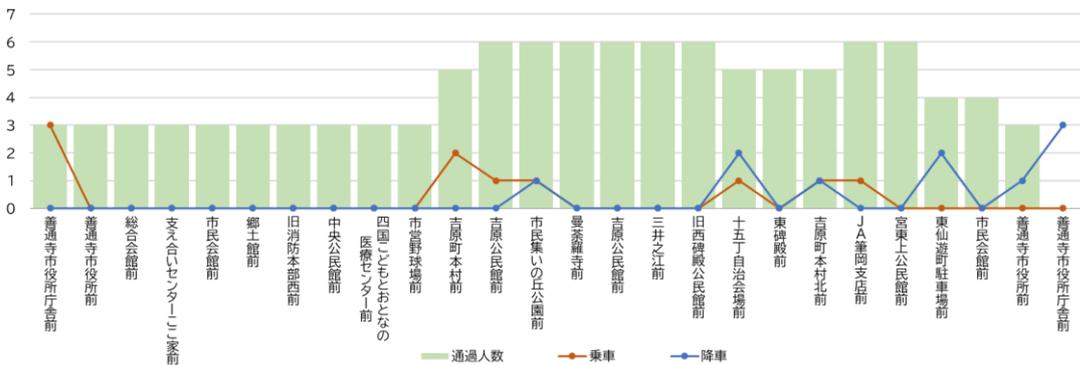


(休日利用)

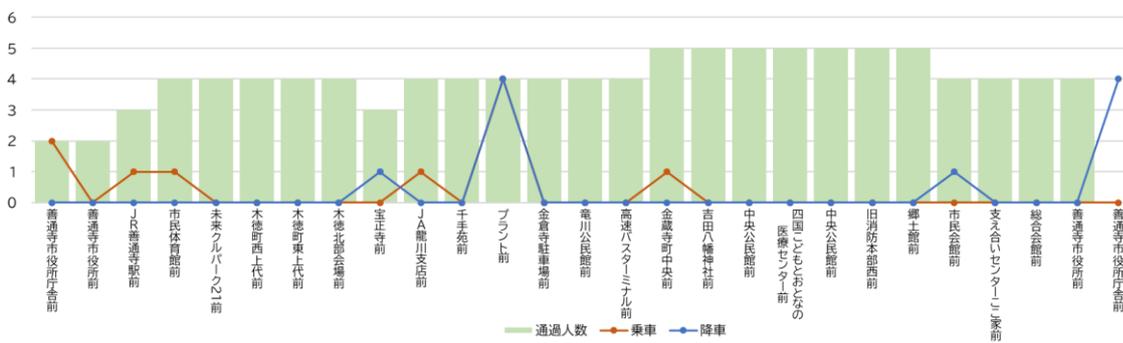
吉原コース(左回り)



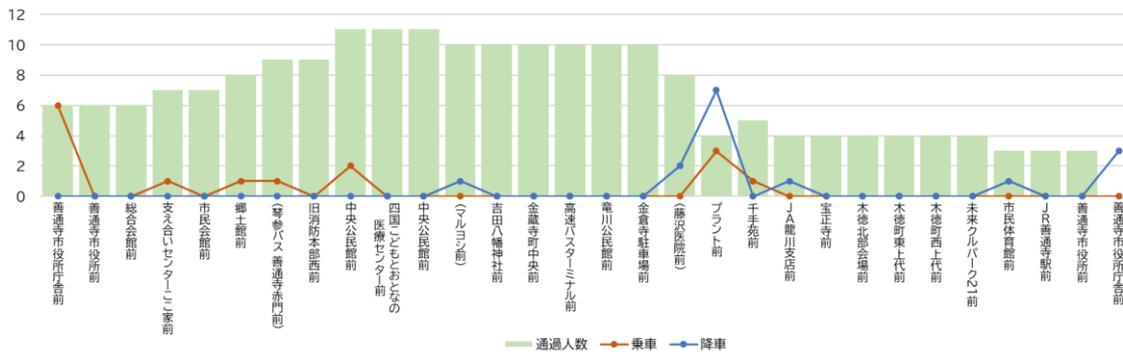
吉原コース(右回り)



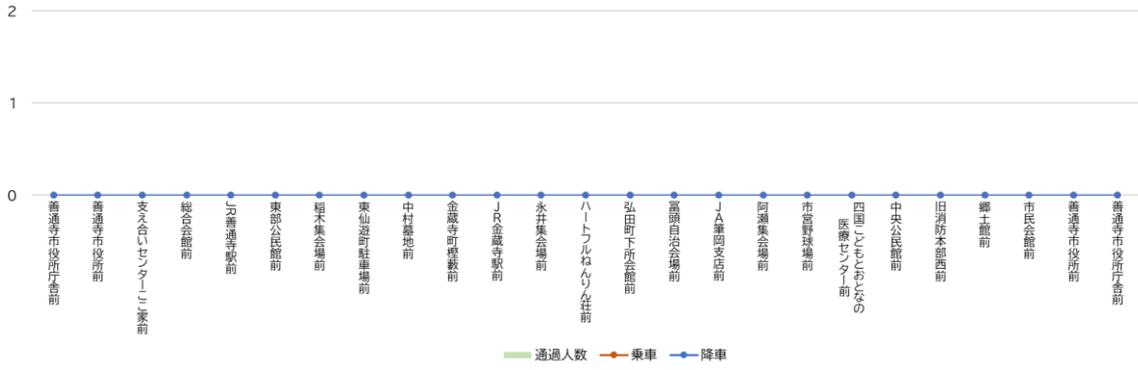
竜川コース(左回り)



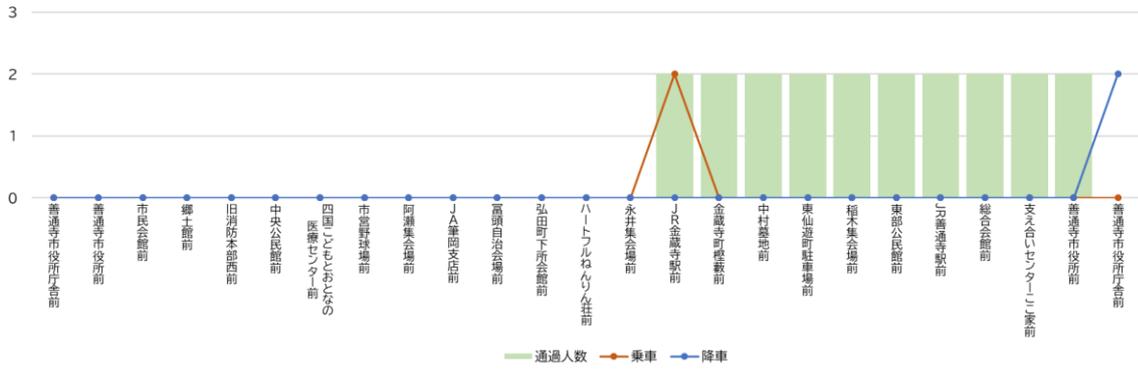
竜川コース(右回り)



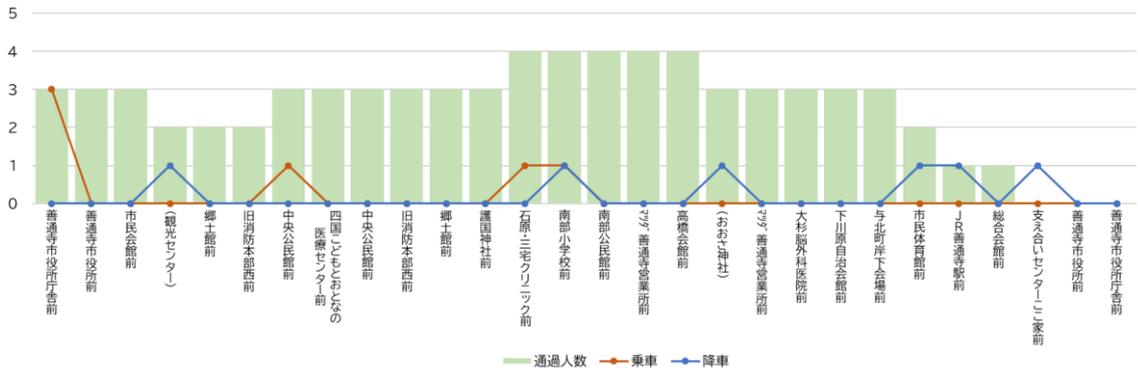
筆岡コース(左回り)



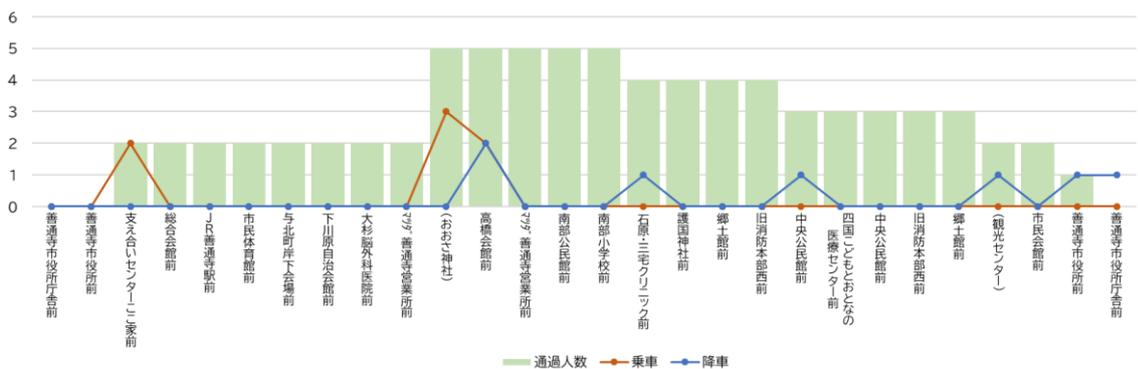
筆岡コース(右回り)



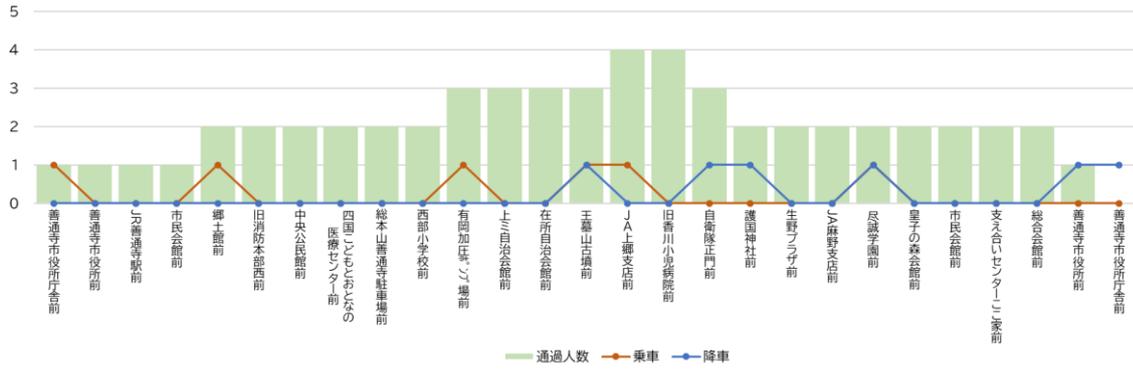
南部コース(左回り)



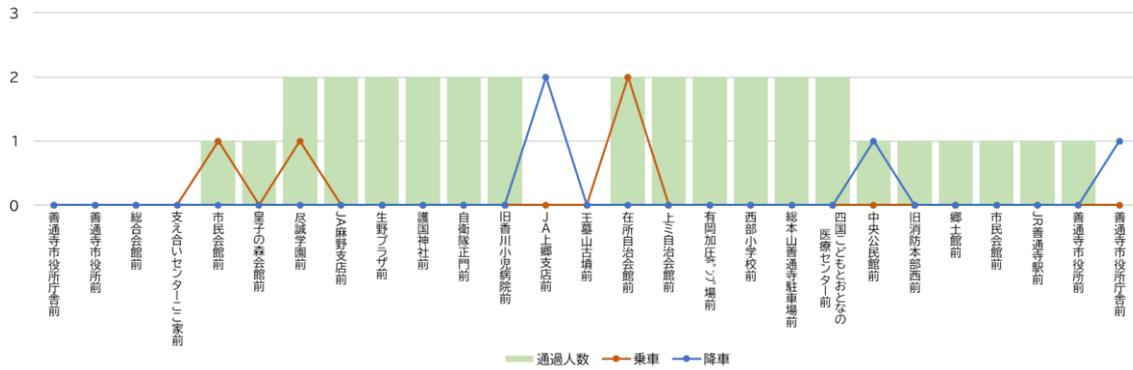
南部コース(右回り)



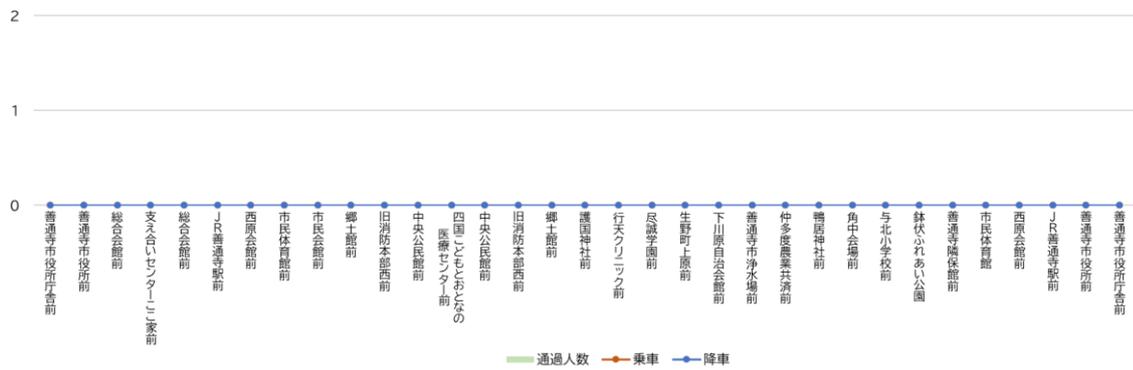
西部コース(左回り)



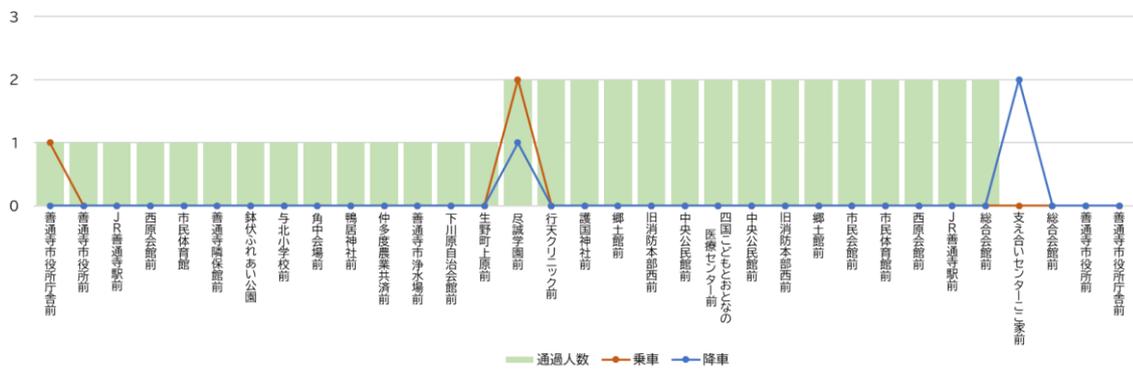
西部コース(右回り)



与北コース(左回り)



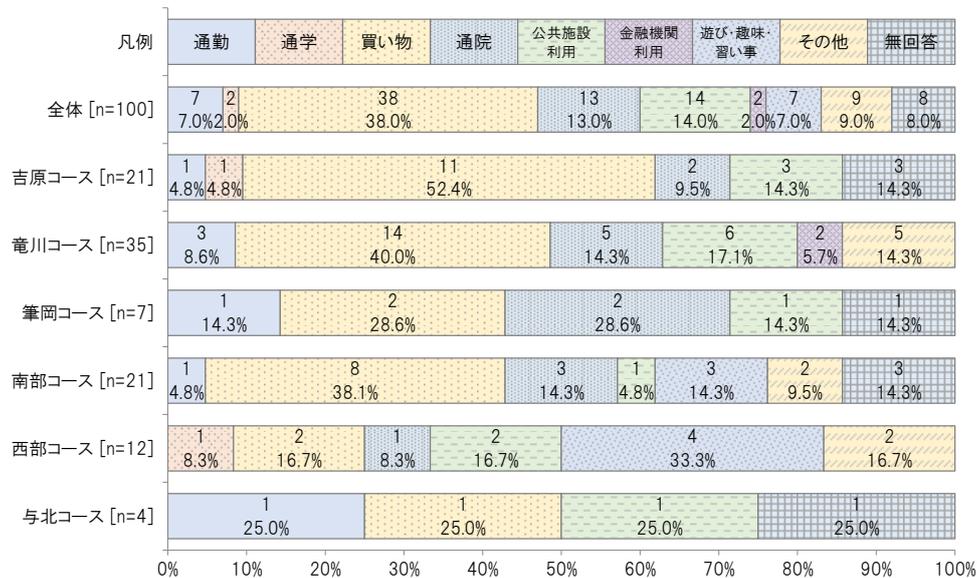
与北コース(右回り)



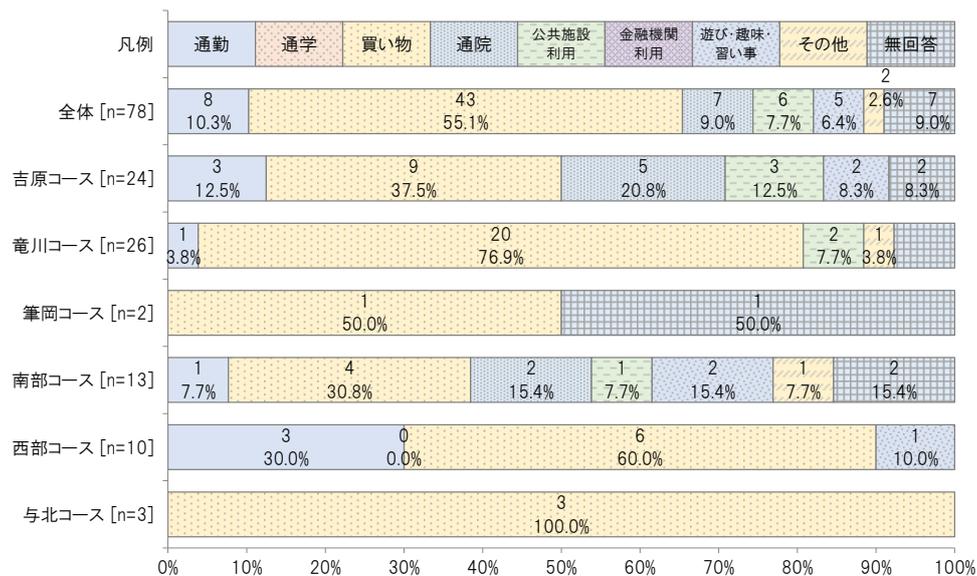
問 利用目的

- 平日の利用は買い物での利用が多いが、筆岡コースでは通勤と通院、西部コースでは遊び・趣味・習い事、与北コースでは通勤、公共施設の利用が多くなっている。
- 休日の利用はいずれのコースでも買い物での利用が最も多い。

(平日)



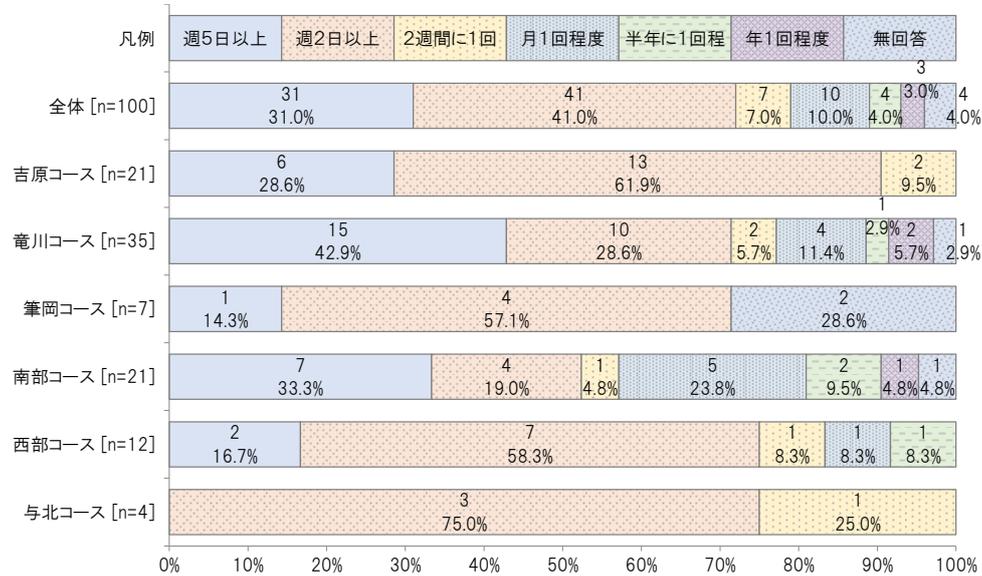
(休日)



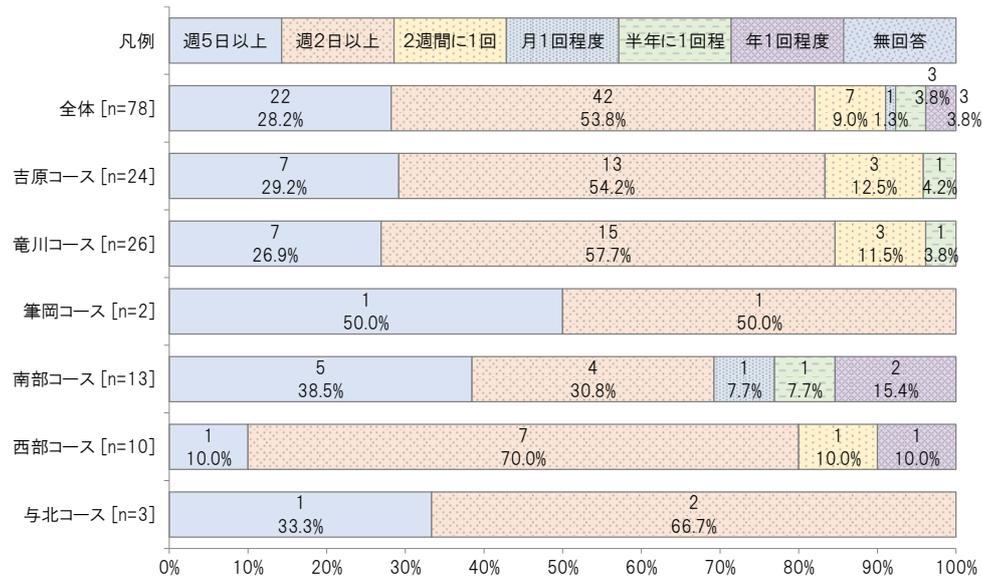
問 利用頻度

- 平日の利用者は、吉原コース、筆岡コース、西部コース、与北コースでは週2日以上が多く、それ以外のコースでは週5日以上が多い。
- 休日の利用者は、筆岡コース、南部コースでは週5日以上が多く、それ以外のコースでは週2日以上が多い。

(平日)



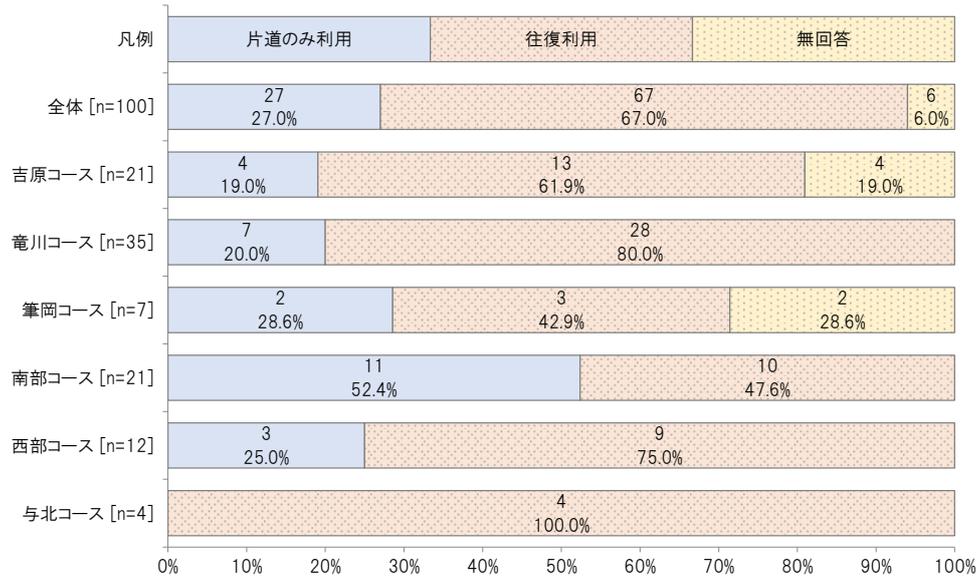
(休日)



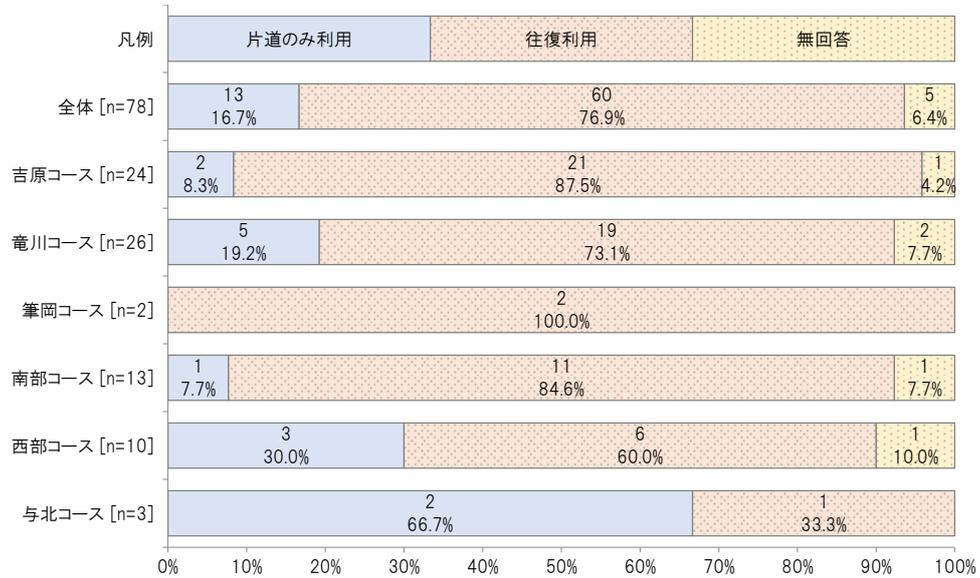
問 利用の仕方

- 平日の利用、休日の利用ともに往復での利用が多い。

(平日)



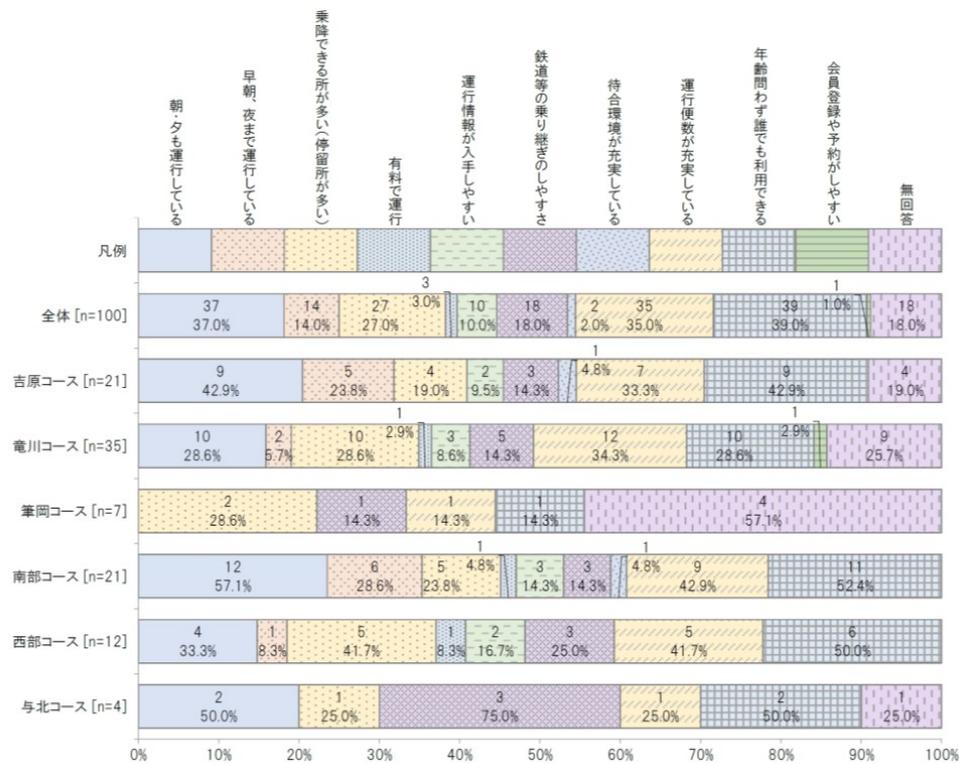
(休日)



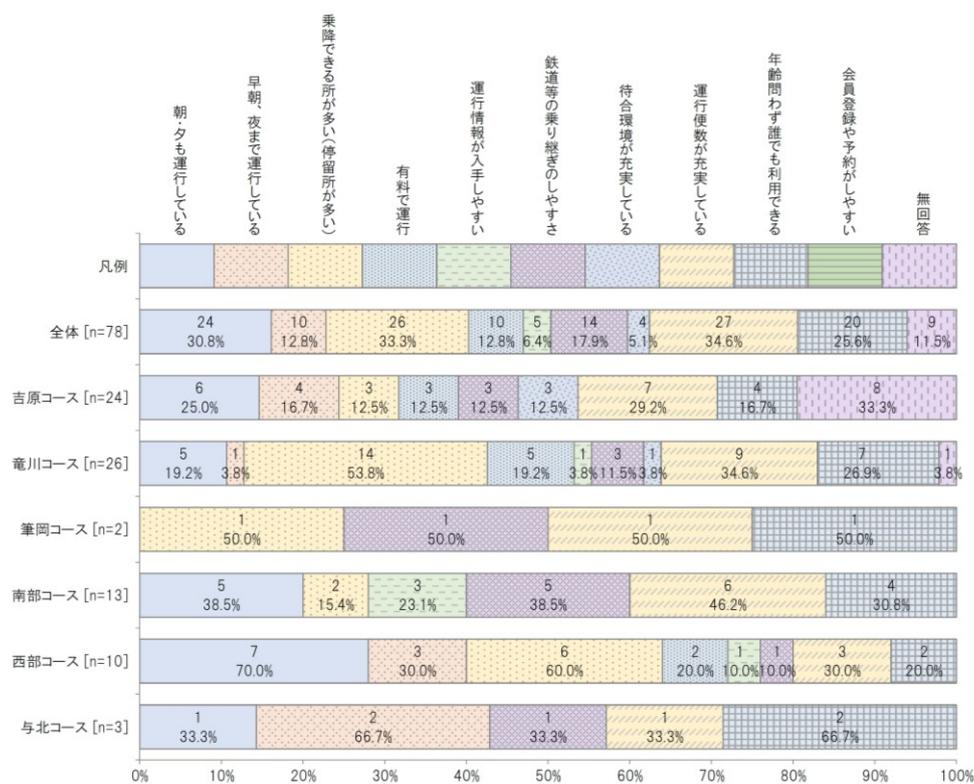
問 今後の公共交通のあり方(複数回答)

- 各線で集計を行った結果、平日では、「年齢問わず誰でも利用できる(39.0%)」が最も多く、次いで「朝・夕も運行している(37.0%)」、「運行便数が充実している(35.0%)」となっている。
- 休日は「運行便数が充実している(34.6%)」が最も多く、次いで「乗降できる所が多い(33.3%)」、「朝・夕も運行している(30.8%)」となっている。

(平日)



(休日)

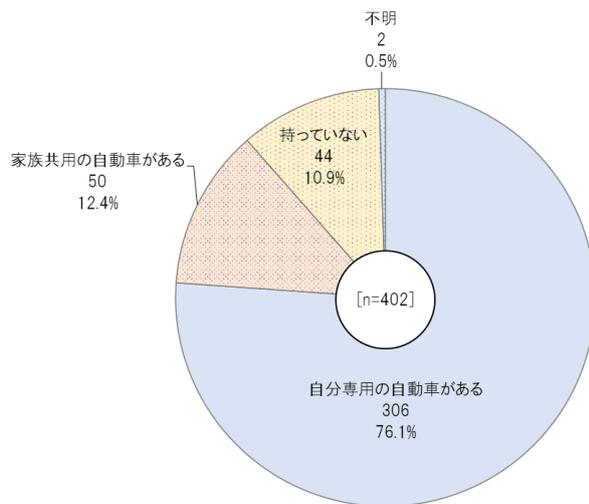


(2) 市民アンケート（抜粋）

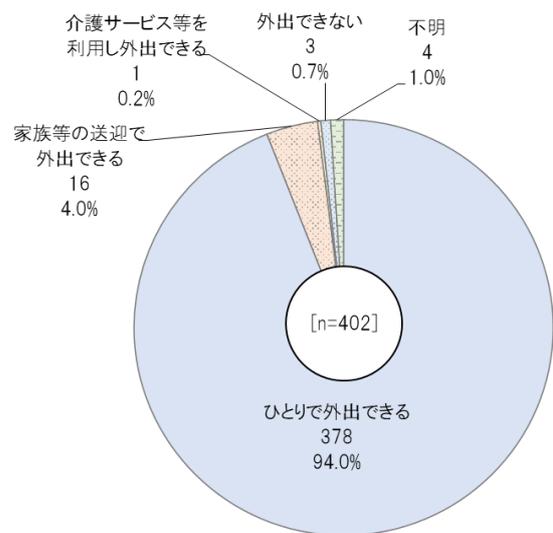
■概要

対象者	市内にお住まいの16歳から64歳までの市民の中から1,000人を無作為に選び、ご協力をお願いしています。
実施期間	令和5(2023)年8月10日～8月24日(ㄨ切日)
配布数・回収率	配布1,000通、回収数402通、回収率40.2%

問 自動車の所有状況



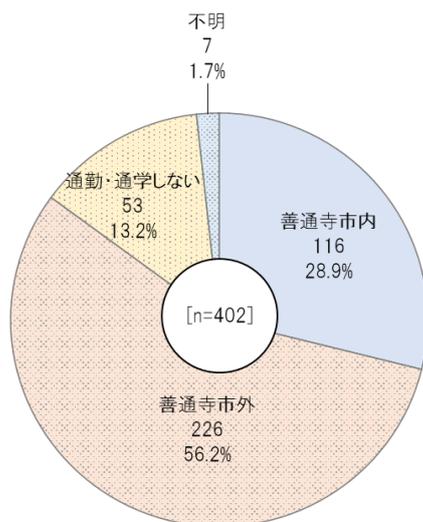
問 外出について



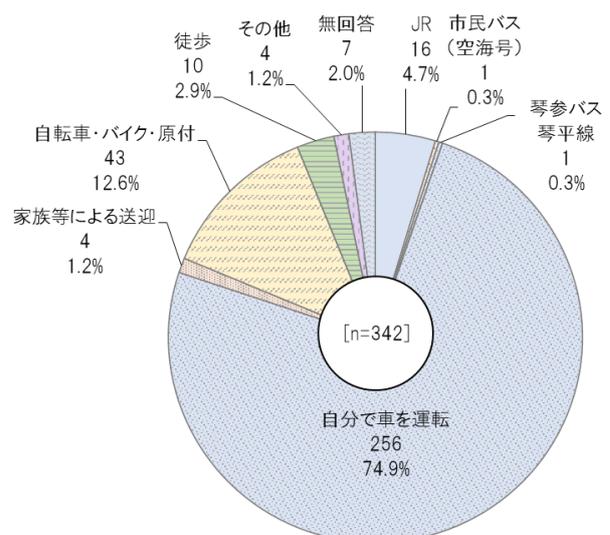
問 あなたの普段の外出目的に応じた移動について

①通勤・通学時の移動

(主な先行)

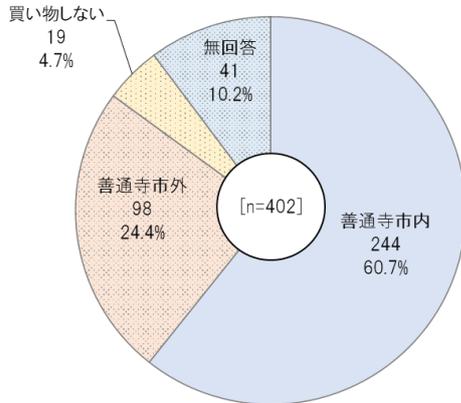


(自宅から通勤・通学先までの主な交通手段)

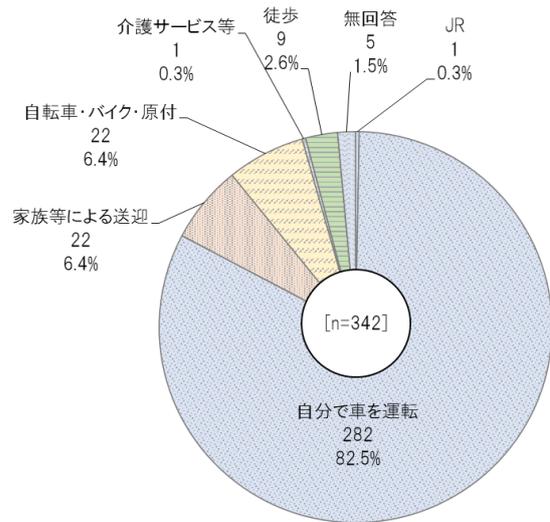


②買い物時の移動

(主な行先)

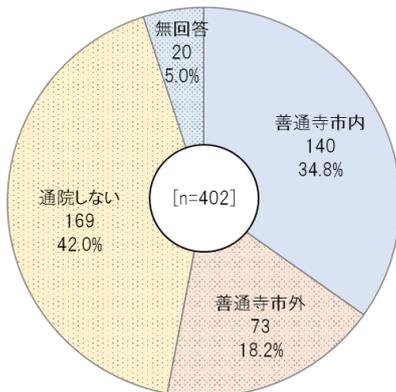


(自宅から買い物先までの主な交通手段)

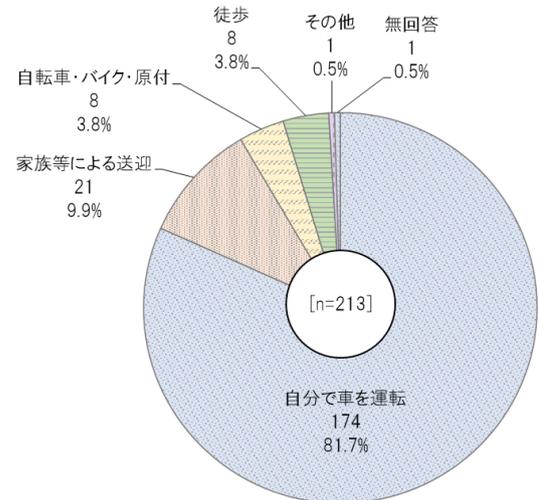


③通院時の移動

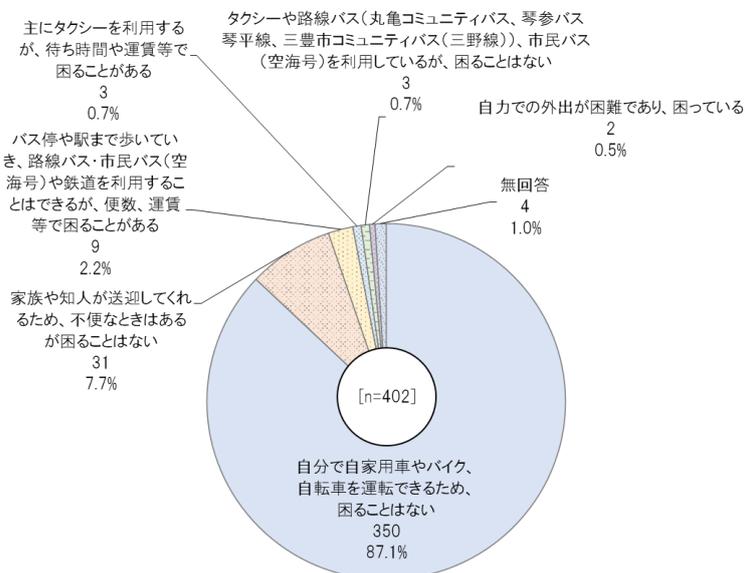
(主な行先)



(自宅から通院先までの主な交通手段)



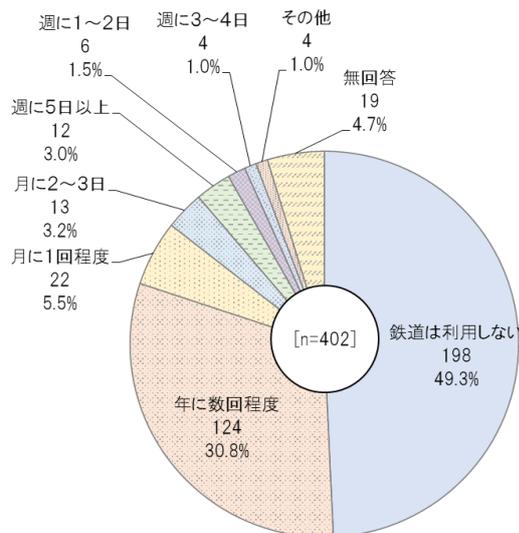
問 普段、外出するときに交通手段がなくて困ること



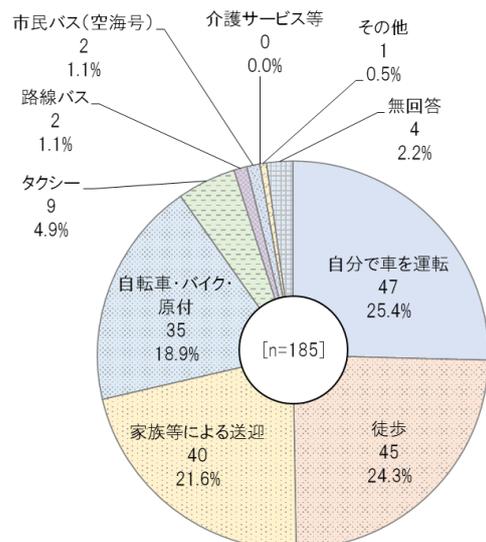
公共交通の利用について

問 JR(鉄道)について

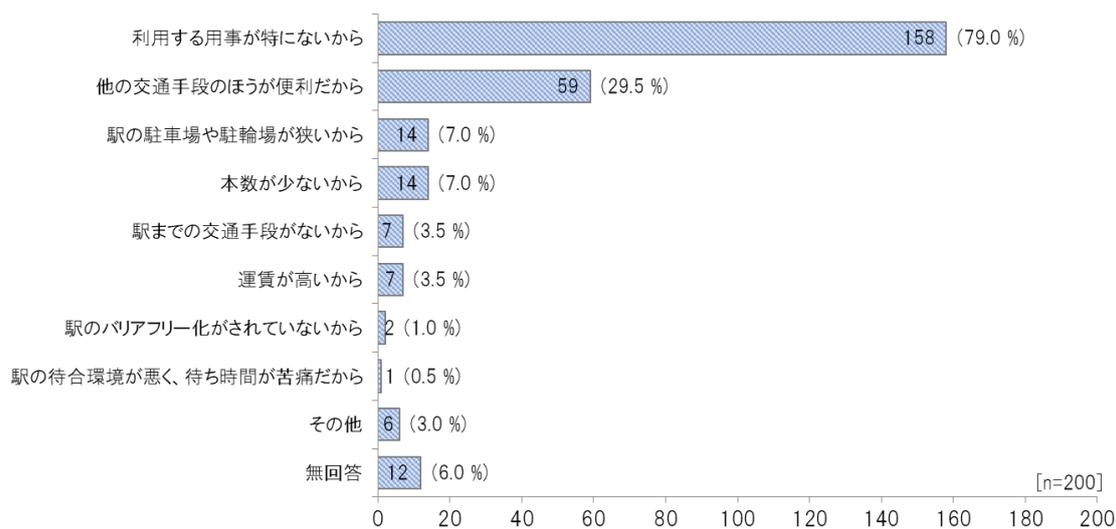
(利用頻度)



(鉄道駅に行くまでに利用する主な交通手段)

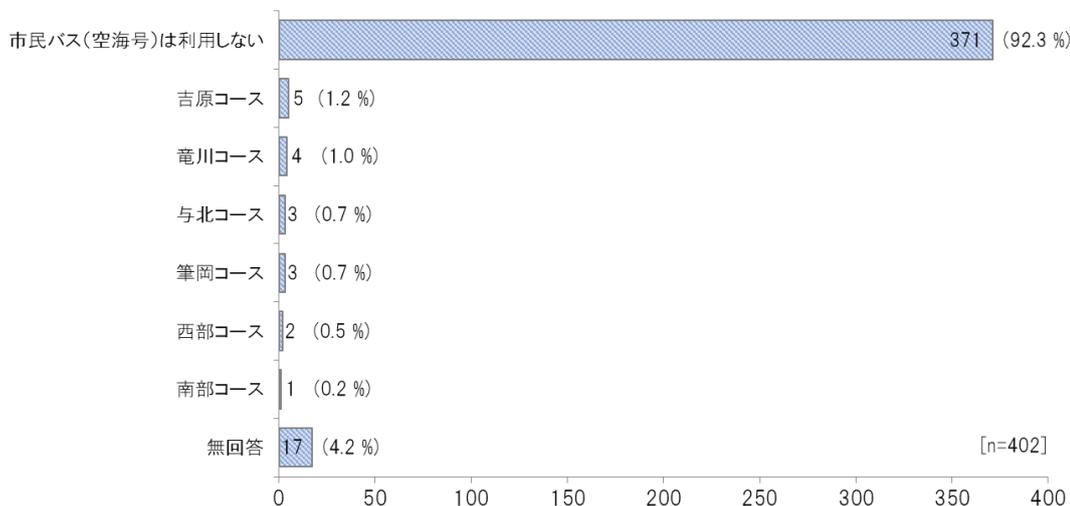


(鉄道を利用しない理由)

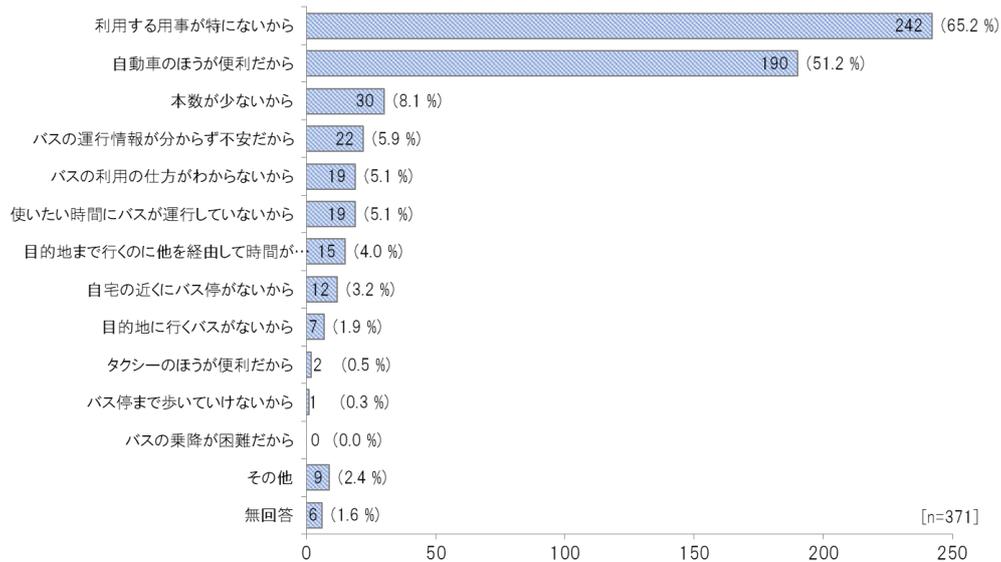


問 市民バス(空海号)について

(利用する路線)

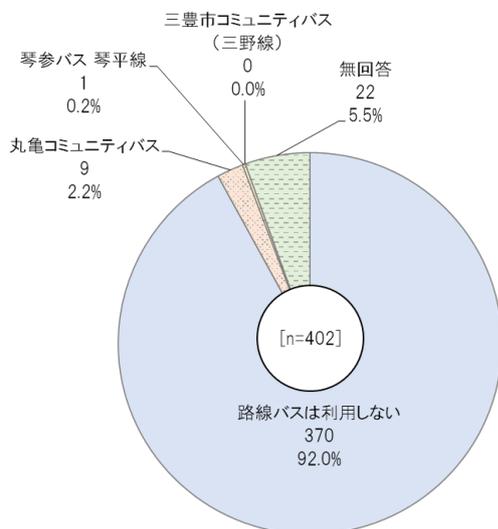


(市民バス(空海号)を利用しない理由)

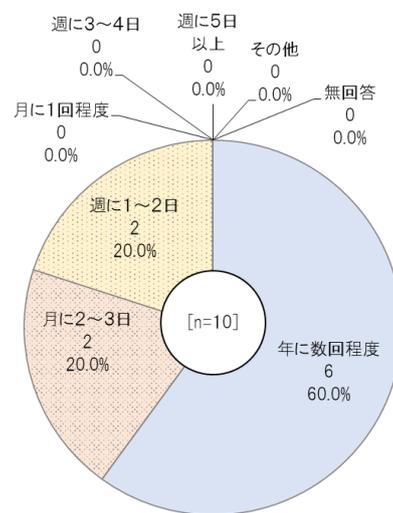


問 路線バスについて

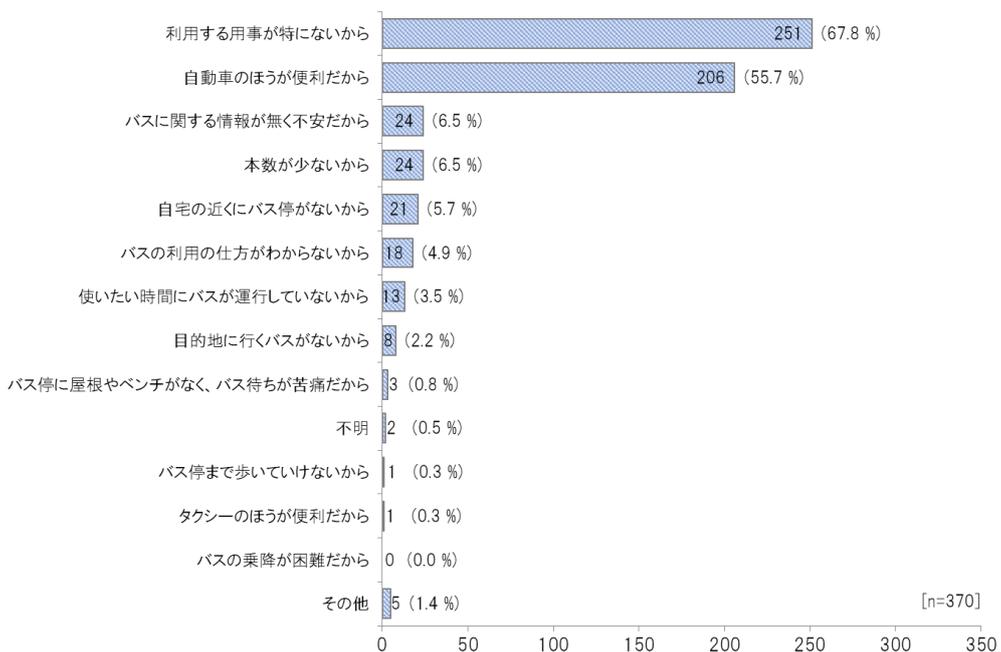
(市民バス(空海号)以外の路線バスの利用)



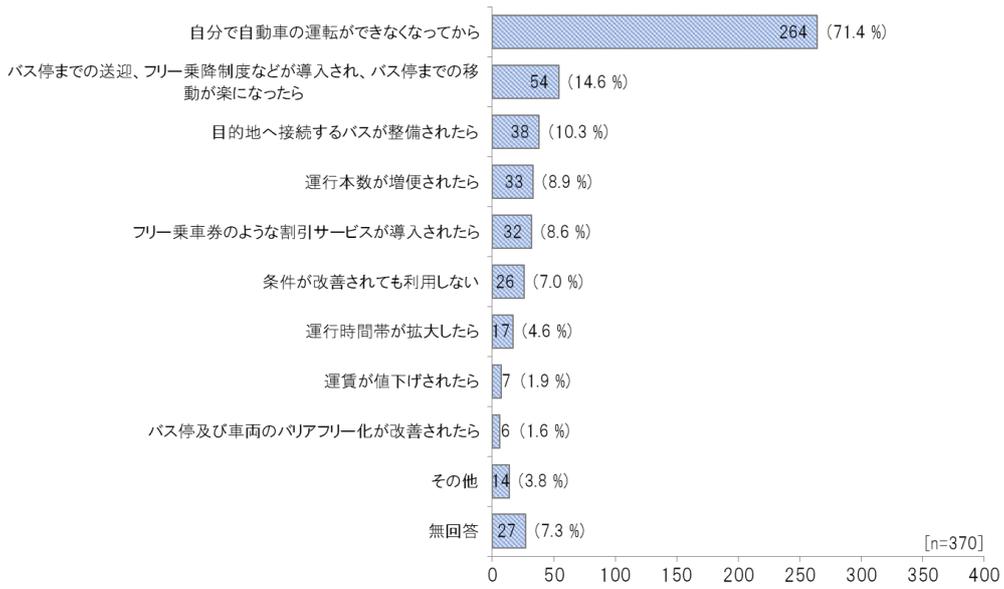
(利用頻度)



(路線バスを利用しない理由)

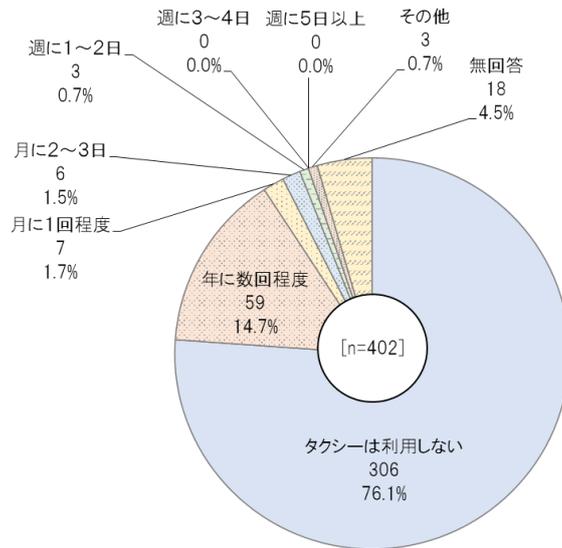


(路線バスを利用するための条件)

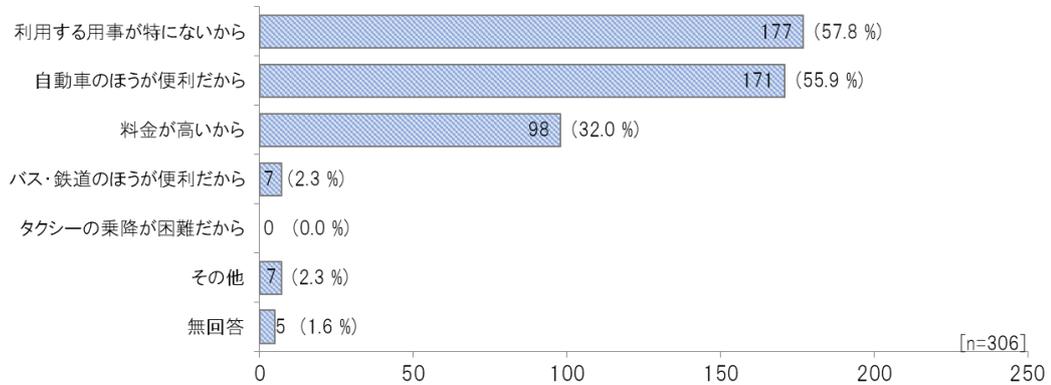


問 タクシーについて

(利用頻度)

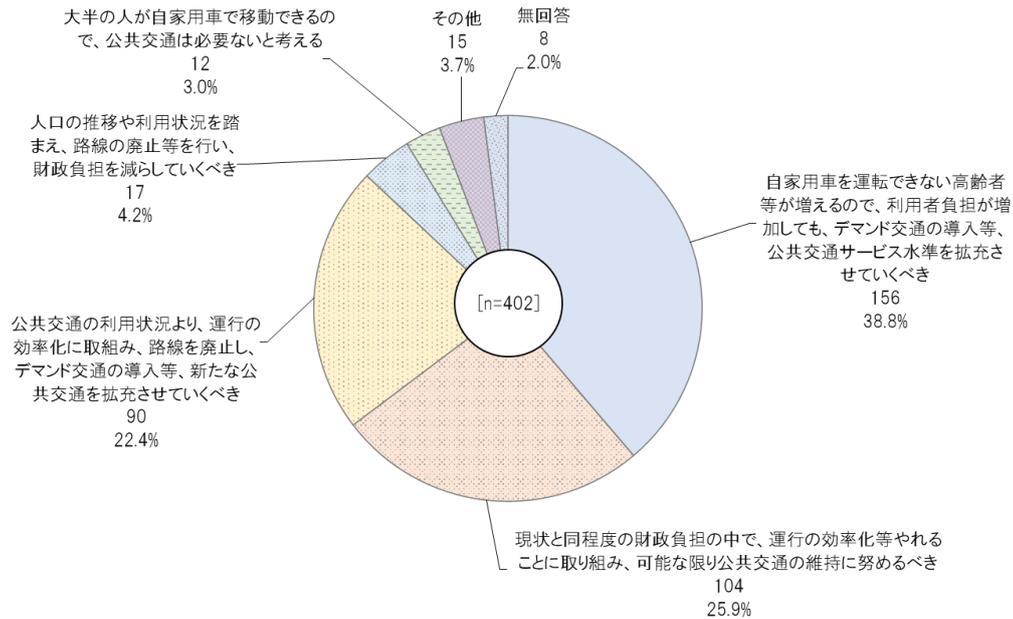


(タクシーを利用しない理由)



公共交通のあり方

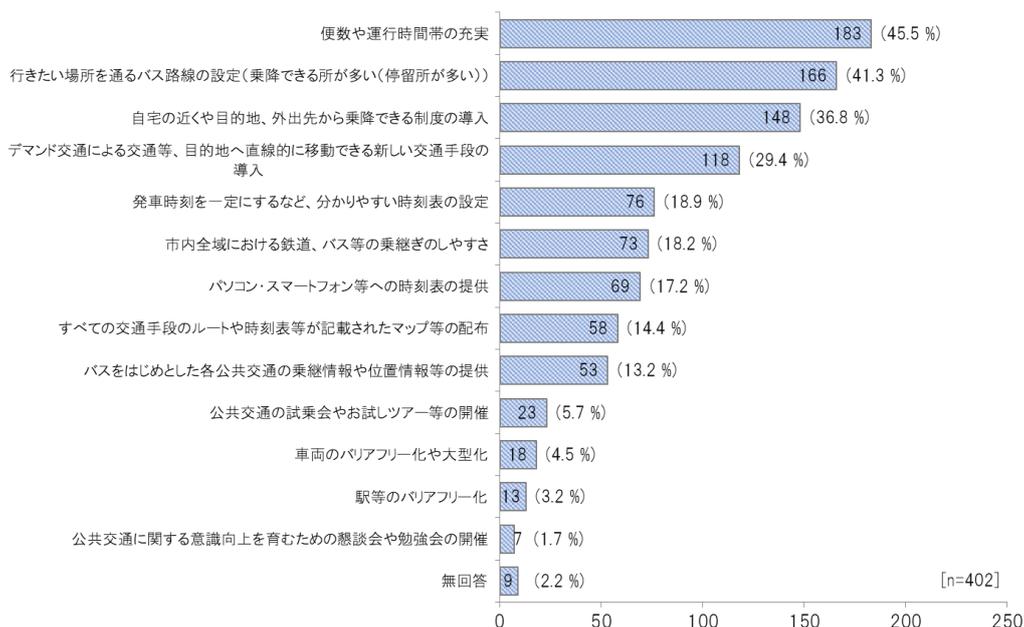
問 公共交通について、今後どのような方向で取り組む必要があるか。



[市民バス利用者別クロス]

	合計	大半の人が自家用車で移動できるので、公共交通は必要ないとする	人口の推移や利用状況を踏まえ、路線の廃止等を行い、財政負担を減らしていくべき	現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき	公共交通の利用状況より、運行の効率化に取組み、路線を廃止し、デマンド交通の導入等、新たな公共交通を拡充させていくべき	自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担が増加しても、デマンド交通の導入等、公共交通サービス水準を拡充させていくべき	その他	無回答
全体	385	12	16	99	85	151	15	7
	100.0%	3.1%	4.2%	25.7%	22.1%	39.2%	3.9%	1.8%
利用している	15	0	0	6	1	5	2	1
	100.0%	0.0%	0.0%	40.0%	6.7%	33.3%	13.3%	6.7%
利用していない	370	12	16	93	84	146	13	6
	100.0%	3.2%	4.3%	25.1%	22.7%	39.5%	3.5%	1.6%

問 公共交通が使いやすくなり、利用者を増やすためには、どのような取組が効果的だと思うか。



(3) 事業者ヒアリング

■調査方法

対 象 者	交通事業者(四国旅客鉄道、琴参バス、アイシン、さくらタクシー)
実 施 日	令和5(2023)年 10月5日 (四国旅客鉄道) 10月6日 (アイシン) 10月19日(琴参バス)
方 法	事前に調査票を配布し、回収、後日ヒアリング

●公共交通の利用状況

【鉄道(土讃線)】

- ◆ 多度津～琴平駅間の人員が多く、琴平方面に行くほど定期券の割合は減少し、普通乗車券でのご利用が増える傾向にある。
- ◆ 多度津～善通寺に関しては通勤・通学が多く、琴平は観光での利用が多い。

【琴平線(路線バス)】

- ◆ 善通寺市内の高校生の利用が大半を占めており、過去3年間(令和2～4年)の乗降調査では定期48%非定期52%である。
- ◆ 利用者や市民等から寄せられている声として、「1便しかないため、昼間の便数が少ない」といった意見がある。

【丸亀コミュニティバス】

- ◆ 6割程度が高齢者で4割が学生(高校生)城西高校に通学する生徒が利用しており、令和4年度の定期利用者は16%で、定期利用者の6割が通勤利用している。
- ◆ 令和4年度はコロナの影響もあったが、利用促進として、無料デーを開催するなどして、高齢者は1.2倍増加するなどの効果があった。

【三豊市コミュニティバス(三野線)】

- ◆ 三豊市役所発善通寺駅行きの便は善通寺市役所前・善通寺駅下車の乗客が多い。
- ◆ お遍路さんも外国人の方の利用者が増えてきている。
- ◆ 父母が浜への観光客は14:50(善通寺駅発～詫間駅～父母が浜)が多い

【タクシー】

- ◆ 三野町は善通寺市が隣接している為、三野⇄善通寺のタクシー利用が多い。
- ◆ 善通寺市民から寄せられている声として、「善通寺市内のタクシーは予約が出来ない」、「夜間には善通寺市内のタクシーの営業が終了している」等がある。

●チョイソコぜんつうじについて

【利用状況】

- ◆ 病院+買い物、行政サービス、娯楽などが主目的となっている。
- ◆ 空海号を利用されている方が乗ってみようとなって、乗られたりするケースもある。
- ◆ 高齢者向けで考えると、定期路線で走っているわけではないので、「予約が難しい」「予約が面倒」という声もある。何時に来る便に乗れば、目的地に行けるかといった声もある。
- ◆ 利用者や市民等から寄せられている声として、「バス停を増やしてほしい」「土日祝日も運行してほしい」との要望がある。

【運営上の問題点・課題点】

- ◆ 竜川地区で実験した中で、利用ニーズに応じてバス停が増えており、利用者の満足度や利便性の向上にもつながっているため、そういったことを繰り返していくことが重要である。今まではバス停まで遠くて利用できなかった方もチョイソコによって、利用しやすい状況をつくることができると良い。
- ◆ 住民の方が「チョイソコぜんつうじ」を知らないケースがあるのではないか。
- ◆ 年齢を引き下げての運営や有料化について可能であるが車両台数の見極めが必要である。
- ◆ 有料化については今後チョイソコを持続可能な交通にしていく為にも利用者負担は必要である。
- ◆ チョイソコは会員制なので、駅についたときに移動手段がない。(観光利用等も含む)
- ◆ 定時定路線の形にならないため、電車の時刻と上手く連動して、接続できるかが課題となる。
- ◆ チョイソコはご自身で乗り降りできる方に使ってもらっている状況にあり、そういった対応しかできないので、車いすの方や障がいのある方等、どうかカバーしていくかも課題である。介助が必要な場合にどう対応していくのかは検討が必要である。(乗車に定員がある)

【今後の公共交通システムについて】

- ◆ チョイソコは、速達性は向上すると思う。タクシーとバスの間といった考えで利用してもらえると良いと思う。
- ◆ 300円を高いと思うか、安いと思うかで、利用頻度は変わってくるかもしれないが、便利にはなると思う。
- ◆ 通院で定期的に利用する人でも毎回予約を取らないといけないため、別途ルールを作った方が良いかもしれない。

●公共交通における運行上の問題点、経営上の問題点

- ◆ 新型コロナウイルスの影響により乗務員の離職があり乗務員不足が続いている。また 2024 年問題(乗務員改善告示)も含め益々深刻化していく。
- ◆ 運行を見直して、便数を削減したり、土日祝日の運行をやめたり等、徐々にはしてきている状況にある
- ◆ 新紙幣両替対応にともなう機器の導入への投資の負担が大きい。

●利用促進・利便性向上・経営改善等のために行っていること、今後計画していること

- ◆ 令和 5(2023)年 2 月 27 日にバスロケーションシステム「バスきよん？」の導入。
- ◆ 令和 5(2023)年 4 月 1 日より乗降センサー導入により各バス停別のデータを収集している。
- ◆ 乗降センサーを活用した運行時間帯・各バス停別の利用者数のデータにて効率的な運行の検討。
- ◆ 「公共交通ネットワークの四国モデル」の追求(地方の公共交通は、MaaS の考え方のもと、交通事業者が競争ではなく協調し、鉄道やバス等の各モビリティが特性を發揮し有機的に連携することにより、移動手段をシームレスに繋ぎ統合された1つの移動サービスとして提供することが重要)

(4) チョイソコぜんつうじ（実験運行）利用状況

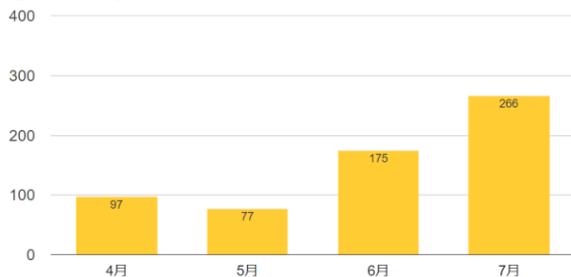
■概要

運行エリア	竜川地区/吉原地区
運行期間	竜川地区:令和5(2023)年4月3日(月)~7月31日(月) 吉原地区:令和5(2023)年8月1日(火)~11月30日(木)
運行時間	9:00~16:00
運賃	無料
会員条件	次の条件の全てを満たす方のみ会員登録可能 1 善通寺市指定地域(竜川・吉原地区)に居住している方 2 65歳以上の方 及び その介助者 3 ご自分で、又は、介助者の補助により、チョイソコぜんつうじコールセンターへ連絡ができる方 4 ご自分で、又は、介助者の補助により、乗降場所への移動及び車両への乗降ができる方

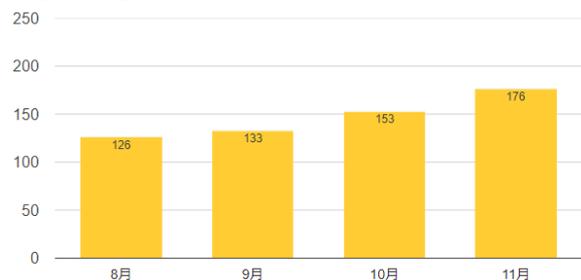
■利用状況

①予約件数

【竜川地区】

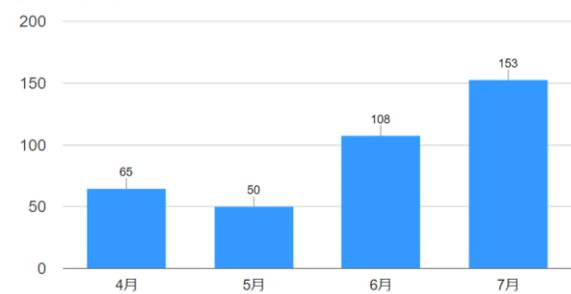


【吉原地区】

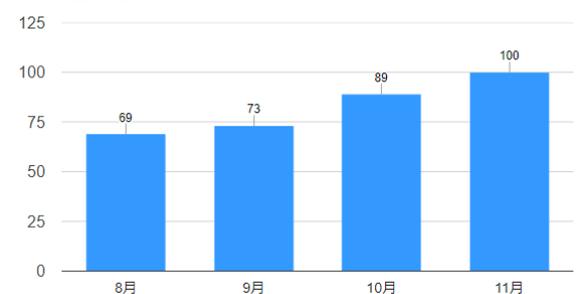


②月別利用者数

【竜川地区】

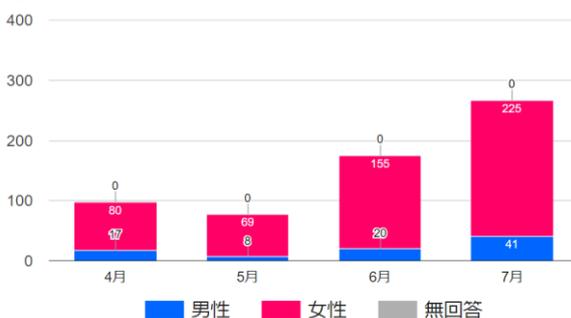


【吉原地区】

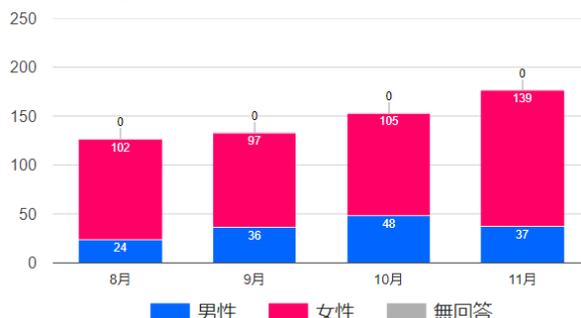


③性別予約件数

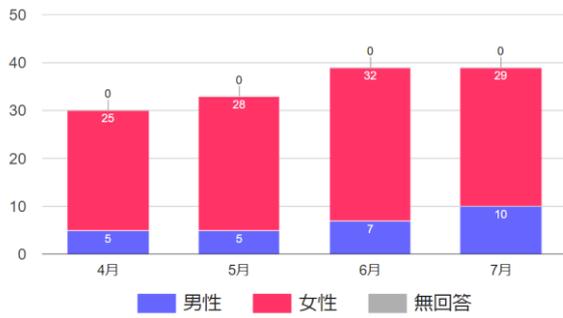
【竜川地区】



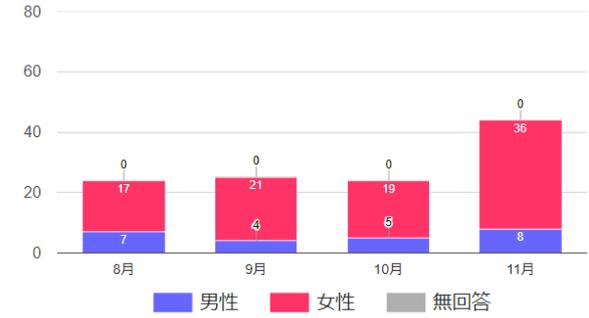
【吉原地区】



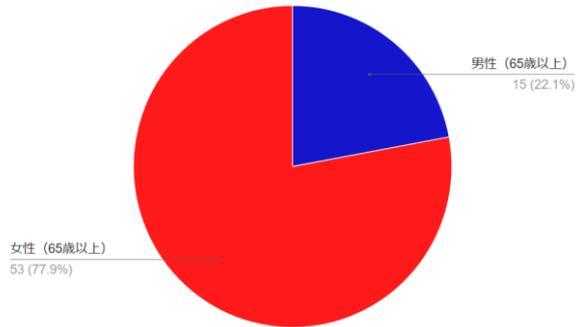
④性別利用人数
【竜川地区】



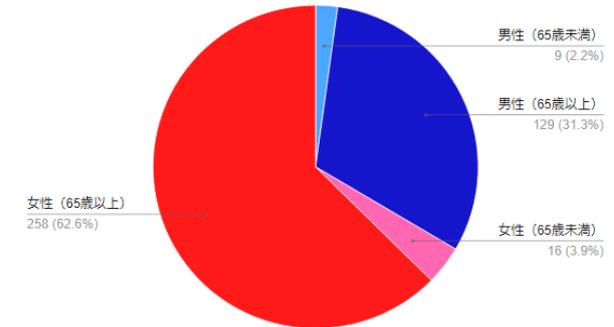
【吉原地区】



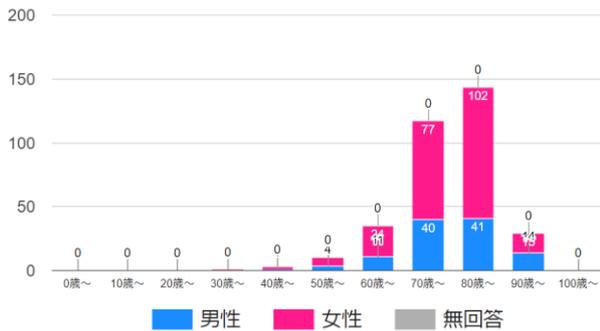
⑤利用者の高齢者割合
【竜川地区】



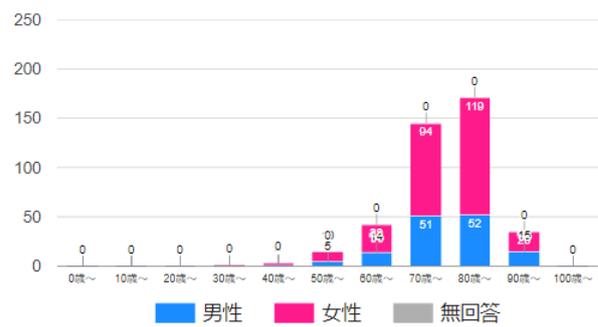
【吉原地区】



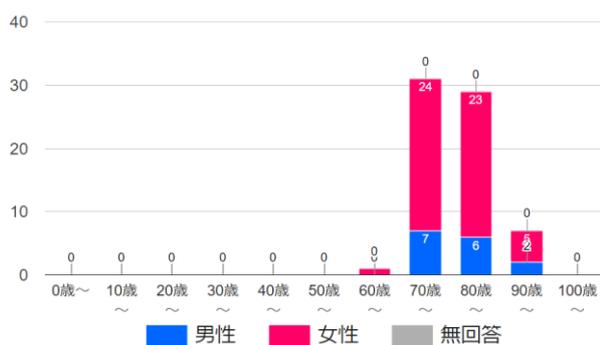
⑥年代別登録者数
【竜川地区】



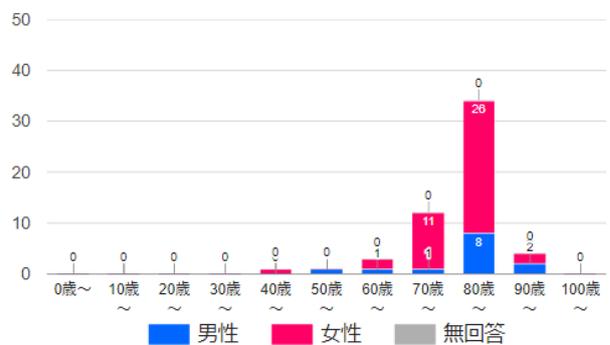
【吉原地区】



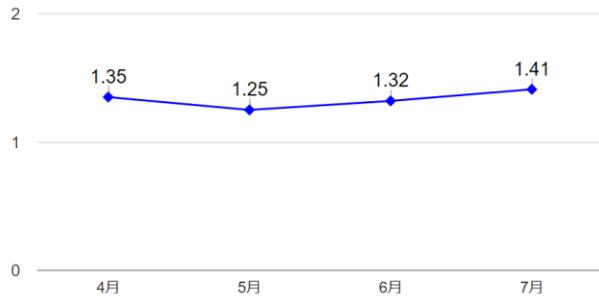
⑦年代別利用者数
【竜川地区】



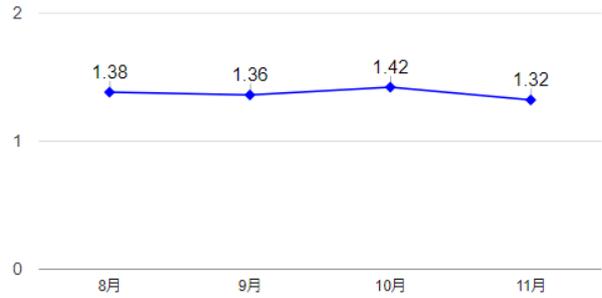
【吉原地区】



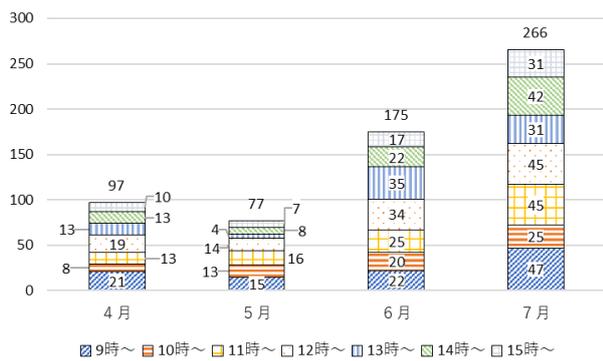
⑧乗合率
【竜川地区】



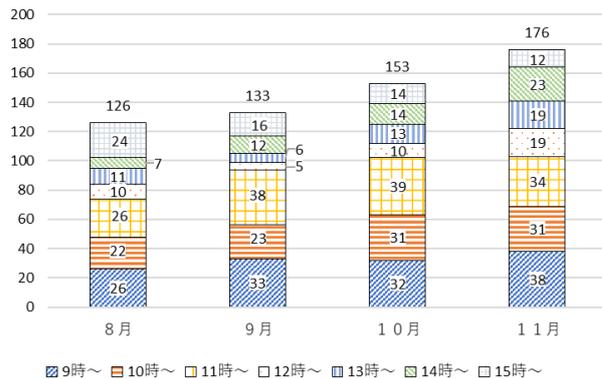
【吉原地区】



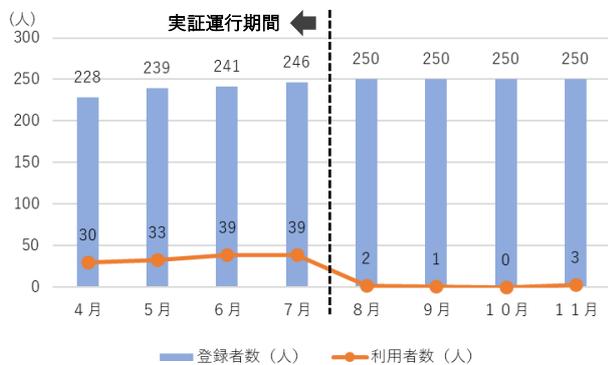
⑨時間帯別予約件数
【竜川地区】



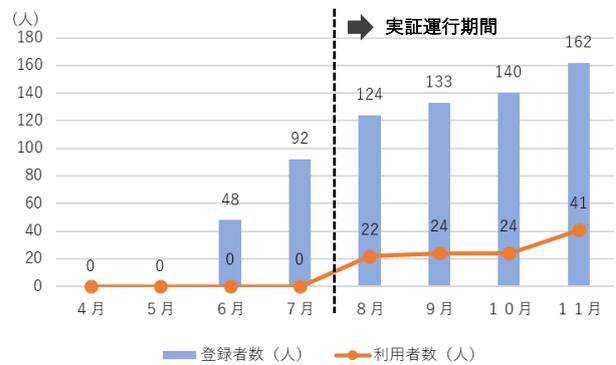
【吉原地区】



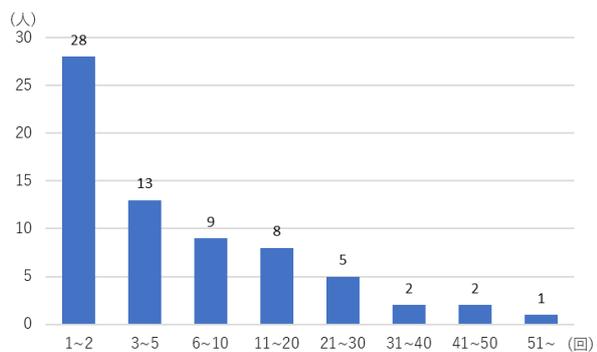
⑩登録者数と利用者の推移
【竜川地区】



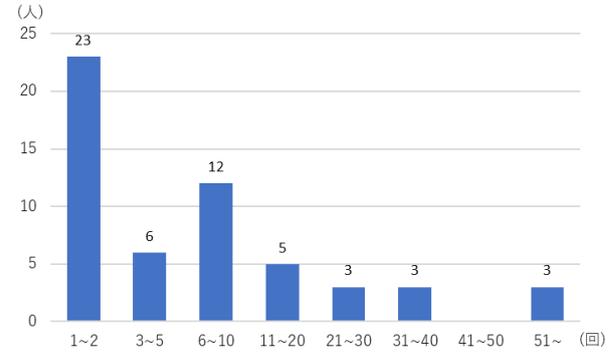
【吉原地区】



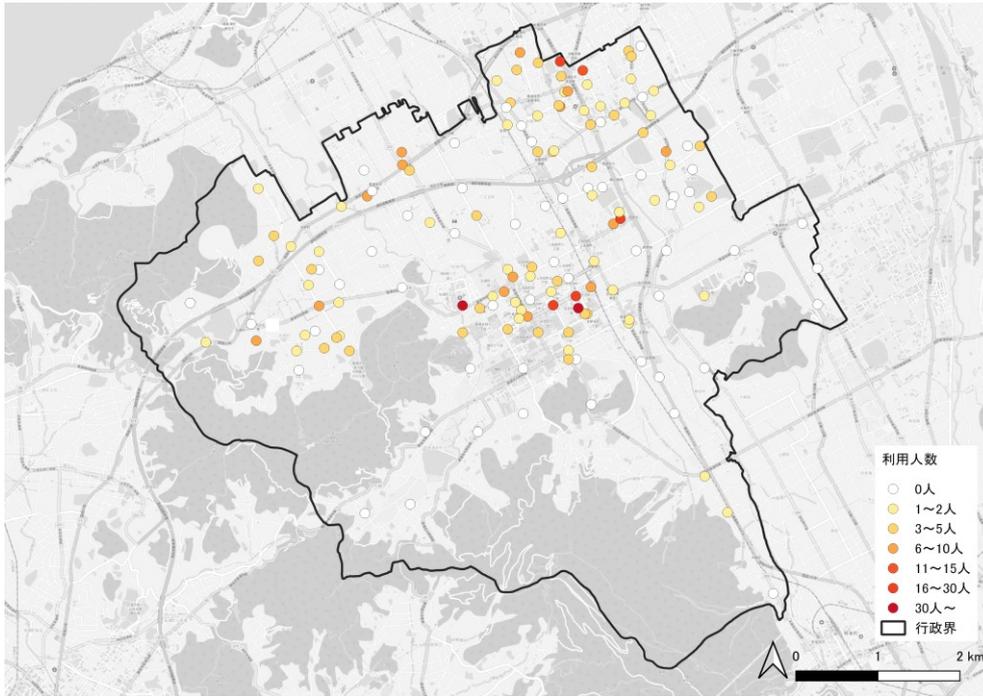
⑪利用回数
【竜川地区】



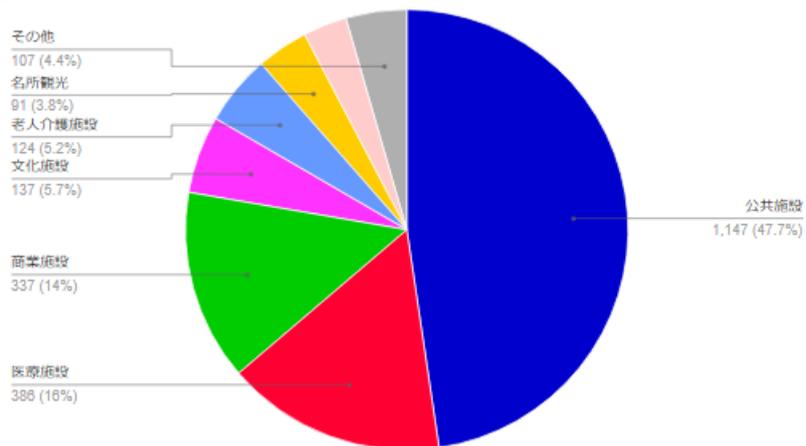
【吉原地区】



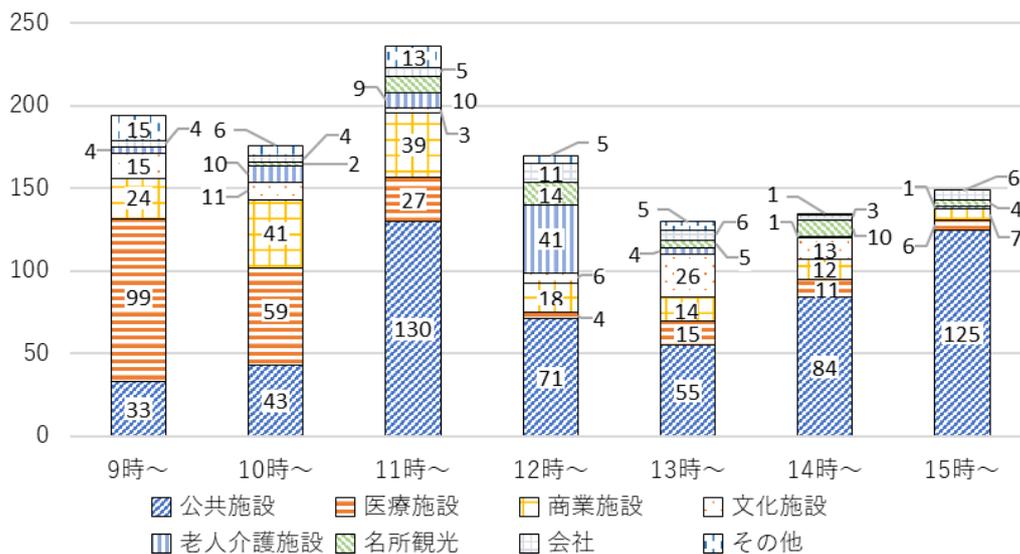
⑫乗降場別利用回数



⑬乗降場カテゴリ別利用回数

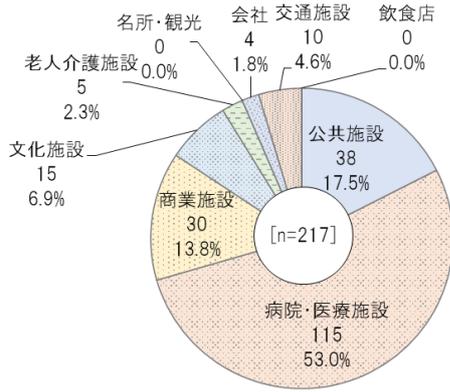


⑭時間帯別乗降利用回数

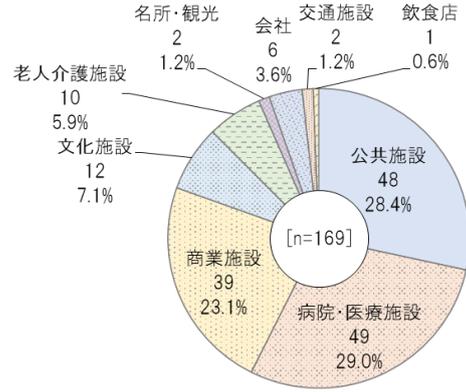


⑮時間帯別降車利用回数

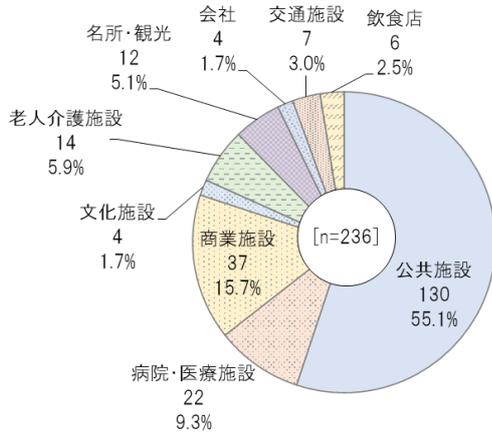
【9時台】



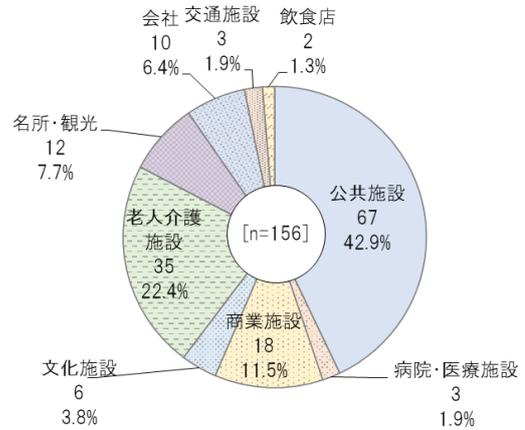
【10時台】



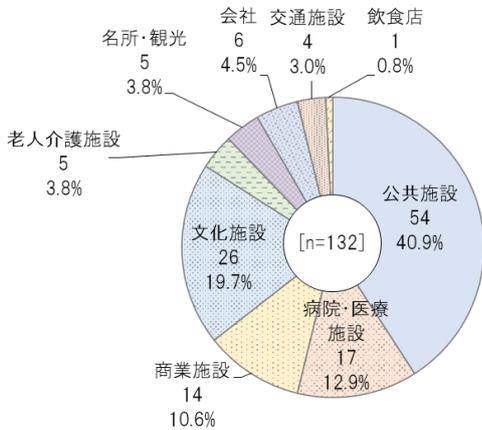
【11時台】



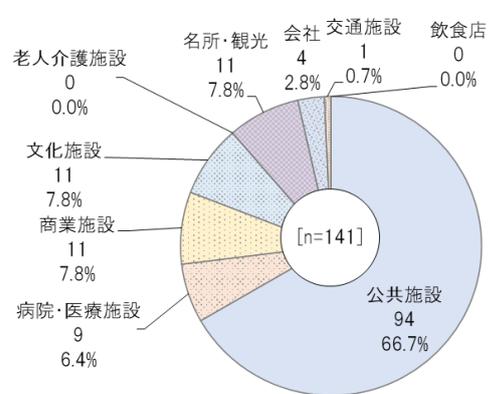
【12時台】



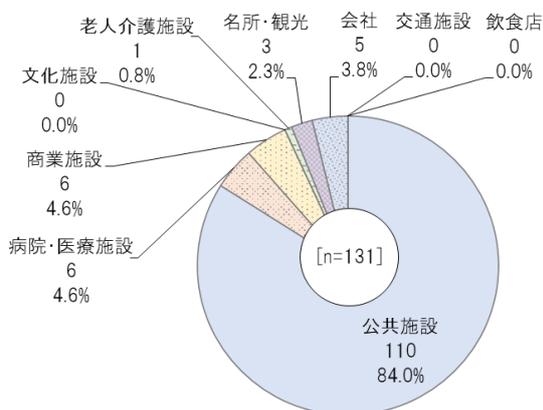
【13時台】



【14時台】



【15時台】



3. 地域公共交通に関する課題の整理

3-1. 現状まとめ

<公共交通に関する基礎データによる現状>

- 市内の移動に関しては、空海号（市民バス）、路線バス、タクシー等があるが、それぞれ課題を抱えている状況にある。
- 特に空海号に関しては、車両の老朽化や運転手の高齢化、人材不足等の運営面での課題や直線的な移動ができず不便であるといった問題がある。
- さらに空海号は令和4（2022）年度時点で約35,819人／年利用で平成28（2016）年度以降、減少を続けており、様々な課題を解消する見通しがたたないことから、令和6（2024）年3月末で廃止することとなっている。
- そのような状況を踏まえ、乗り合い送迎サービスとして、「チョイソコぜんつうじ」が市内全域で本格運行を開始しており、期待感が高まっている。
- 「チョイソコぜんつうじ」では、公民館、集会場、市役所、体育館、駐車場、駅、医療機関、商業施設での乗降客数が多い。
- 善通寺駅の乗降者数は減少傾向にある。一方で、金蔵寺駅の乗降者数は横ばいとなっている。
- 自家用車依存が高く、公共交通利用は少ない。
- 就業者数・通学者数は、流出・流入ともに丸亀市が最も多い。

<その他の現状>

- 国道319号沿いに商業施設等が連担しており、利用ニーズも高い。
- 本市は、総本山善通寺や旧善通寺偕行社等の歴史・文化遺産も集積しており、市街地内をより回遊できる対策等の検討等、他分野との連携も考えられる。

<将来への懸念>

- 人口減少、財源縮小の進行に対して町営バス等の運行が財源圧迫。
- 20年後には高齢化率41%に達するため、運転に不安を抱える高齢者等の増加が懸念

<市民及び公共交通利用者ニーズ>

- 現状として、車を利用できる人が多いため、公共交通が利用されていない状況にある。
- 今後の取組の方向性について、「自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担が増加しても、デマンド交通の導入等、公共交通サービス水準を拡充させていくべき」との回答が最も多い。これは、今後より高齢化が進行することから、その不安などが理由にあると考えられる。
- 次いで多い回答は、「現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」、「公共交通の利用状況より、運行の効率化に取り組み、路線を廃止し、デマンド交通の導入等、新たな公共交通を拡充させていくべき」となっている。
- 空海号利用者から回答のあった、今後の公共交通のあり方については、各線で集計を行った結果、平日では、「年齢問わず誰でも利用できる」が最も多く、次いで「朝・夕も運行している」、「運行便数が充実している」となっている。休日は「運行便数が充実している」が最も多く、次いで「乗降できる所が多い」、「朝・夕も運行している」となっている。
- 公共交通が使いやすくなり、利用者が増える取組については、「便数や運行時間帯の充実」が最も多く、次いで「行きたい場所を通るバス路線の設定（乗降できる所が多い（停留所が多い）」、「自宅の近くや目的地、外出先から乗降できる制度の導入」となっている。希望する時間帯や行きたい場所へ行けるルート設定、自宅や最寄りの場所から乗降できるなどがニーズとして挙がっている。

<事業者ヒアリング>

- バス、タクシー等の乗務員の高齢化、人材不足は深刻化している。
- 電車とバス等の接続（便数）等に関しては、住民から不満の声がある。
- 夜間利用できないといった声もある。
- チョイソコの利用によって、バス停が増えるため、今まで利用できなかった人も利用できる状況が作れている。
- チョイソコの使い方等は丁寧に伝えていく必要がある。
- 総じて、公共交通を地域で守る取組みが必要である。（有料化等も含め）
- 定期的に利用するための仕組みや市外からの利用者に対する足の確保をどうするかは課題である。

3-2. 公共交通を取り巻く課題

■利用者特性・ニーズに応じた効果的な交通システムの再編が必要

- ・現在の利用者は高齢者を中心に、一部学生等の利用も見られ、買い物や通院、通勤・通学等が主な利用目的となることから、利用者のニーズに応じたルート設定や利用時間帯を考慮できるシステムを検討するとともに、結節点や拠点となるところまでの交通の充実などが必要である。
- ・一方で、市民バスである空海号は車両の老朽化が顕著となっており、財源確保に対する懸念や高齢化等による運転手の人材不足により、今までの形態での運営の継続は困難となっており、それらの役割を「チョイソコぜんつうじ」が担うことから、新たな交通システムの再編検討が必要である。

■将来の交通弱者等の需要を見据えた公共交通サービスの提供が必要

- ・今後、高齢者が増加することが予測されているが、高齢でも自家用車を利用する人も多く、急激に公共交通を利用する人が増えることは考えにくい状況にある。
- ・そのような中で、まずは、現在の利用者を中心に対応を図っていくことが必要だと考えられる。
- ・今後はチョイソコぜんつうじを活かして、利用者の実態に合わせた運行時間等を検討していくことが必要である。

■市内交通利便性の向上や広域交通の利便性の向上が必要

- ・市内移動に関して、今後はチョイソコぜんつうじが担うこととなるが、利用しやすい環境、利用してもらいたくなる環境づくりは必要である。また、広域交通として、路線バスも運行していることから、広域移動も可能ではあるが、乗り継ぎや乗換なども課題となる中で、利便性を向上させていくことも必要である。

■市の振興策や課題解決にも寄与する交通体系・持続可能な地域づくりの構築が必要

- ・全体的な傾向として、現在は自家用車を利用できる人が多く、公共交通を利用しない人が多い状況にある。そのような状況を踏まえて、公共交通を身近なものとして捉えてもらえるような工夫やわかりやすい情報発信を行う必要がある。
- ・例えば、公共交通をお試して利用したくなるような機会を設けることや、福祉分野と連携を図るなど、サービスの拡充の検討も必要である。
- ・さらに観光ルートづくりと合わせて、公共交通の活用やルートの検討などを行うことで域内連携をはじめ、地域振興につなげていくことも必要である。

4. 善通寺市地域公共交通計画が目指すもの

4-1. 本市における地域公共交通の目指す将来像・基本方針

善通寺は、総合計画や都市計画マスタープランにおいて、駅周辺の整備推進や公共交通の利便性向上、地域内交通網の形成のための新たな交通手段の導入が位置づけられ、令和5（2023）年4月からオンデマンド型の乗合交通である「チョイソコぜんつうじ」が実証運行を開始した。

12月までの実証運行期間において、登録者数及び利用者数は増加しており、市民の移動の足としての定着が期待できることから、令和6（2024）年1月より本格運行に移行した。

市内には、チョイソコぜんつうじの他に公共交通としてJR土讃線、琴参バス、三豊コミュニティバス、タクシーが運行しているが、JR土讃線と琴参バスの利用者数は減少傾向にある。また、今後の高齢化の進展に伴って、運転免許返納者の増加や、買い物、通院といった自由目的の移動の多様化が想定される。

こうした課題に対しては、行政や交通事業者がそれぞれ対応するのではなく、利用者や企業、関係団体などを含めた様々な分野の関係者が連携・協働した取組みが必要である。

このような状況を踏まえ、善通寺市では、土讃線、琴参バス、チョイソコぜんつうじ、タクシーがそれぞれの役割を担ってネットワークを確保・維持し、多様な関係者が連携・協働して、市民の暮らしを支える持続可能な公共交通を目指す。

目指す姿

多様なニーズ・状況に対応できる
“みんなで支え、みんなで創る”
持続可能な公共交通ネットワークの構築

4-2. 本市における地域公共交通の基本目標

前述の目指す姿（基本方針）に基づき、本市における地域公共交通の活性化に向けた取組を効果的に進めていくため、以下4つの基本目標を定め、各種事業を展開する。

基本目標1 地域内移動の公共交通手段の維持・確保

市内移動をより効率化するため、地域内の移動を担うチョイソコぜんつうじ、それらを空間的、時間的に補完するタクシーとJR土讃線、琴参バスなどの広域移動を担う交通から形成される地域公共交通ネットワークを確保・維持する。

基本目標2 市内外のネットワークの強化

児童生徒や高齢者などの交通弱者を中心に、誰もが簡単に公共交通に関する情報を入手し、公共交通のサービスと自身の移動スケジュールを無理しない範囲であわせることで、便利で快適に移動できる生活環境を創出する。

また、移動を効率よく、快適に行うために、交通事業者間の連携を促進し、乗り継ぎのしやすさ（接続性）向上や、鉄道駅や停留所等における交通結節点機能の向上を進める。

基本目標3 公共交通の利用促進、意識醸成

今後も公共交通を維持していくために、公共交通に関わる周辺環境の整備、公共交通の必要性や利用に関する情報発信を行い、利用促進を図る。また、市民はもとより観光客等の来訪者も含む多くの人々も公共交通機関を利用できる仕組みの検討、情報発信の強化、各種の利用促進策の展開等を図る。

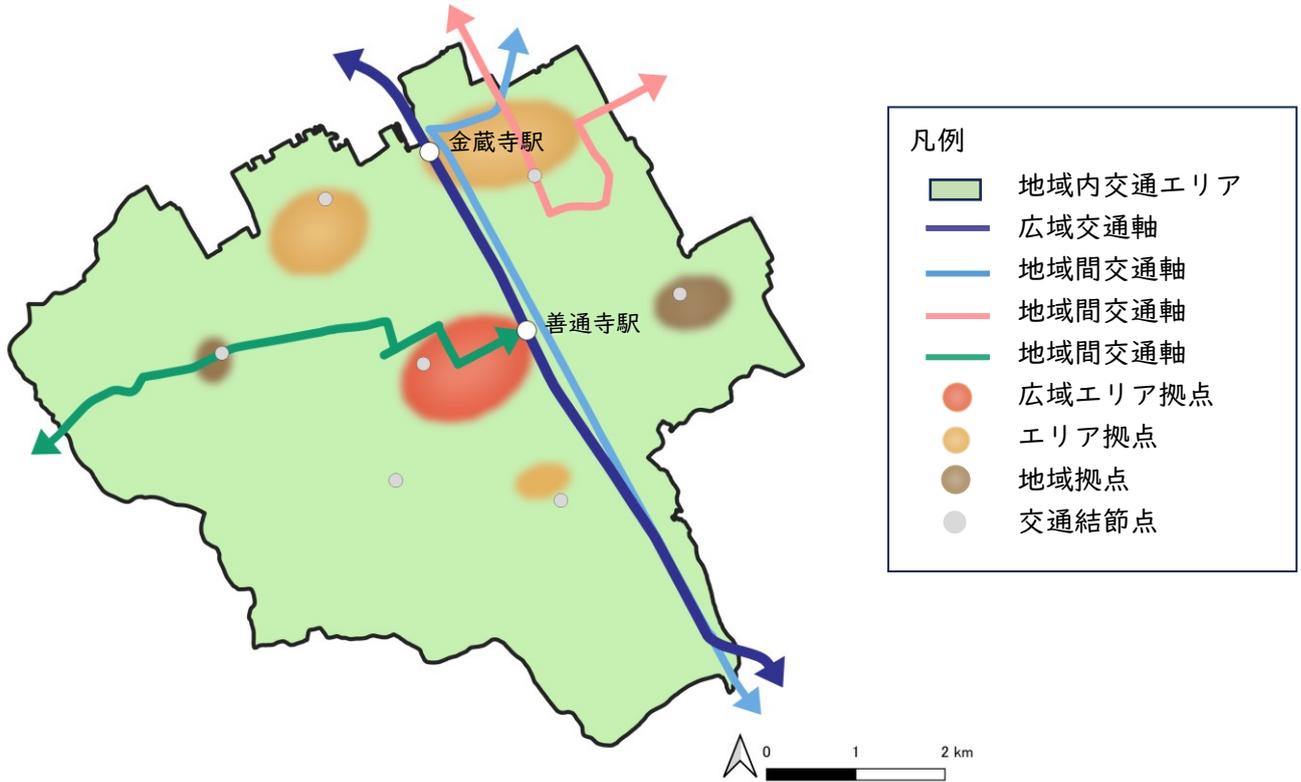
基本目標4 新しい技術の導入とあらゆる分野の関係者の連携・協働の推進

社会潮流を踏まえ、より便利で利用したくなるような公共交通を確保するため、チョイソコぜんつうじの導入をはじめ、デジタル技術の活用や環境負荷低減につながる取組を検討する。また、交通事業者や行政だけでなく、利用者である地域住民、地域の企業、関連団体等、あらゆる分野の関係者が連携・協働し、公共交通サービスを維持するための取組を検討・実施する。

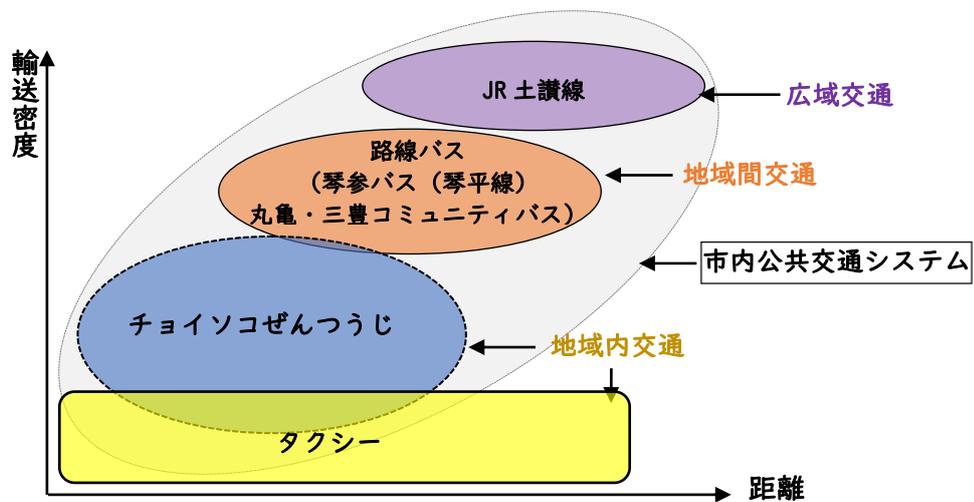
4-3. 望ましい公共交通ネットワークのあり方

本市では、公共交通として JR 土讃線、琴参バス、三豊コミュニティバス、チョイソコぜんつうじ、タクシーが運行していることから、これらの機能分類を整理し、それぞれの役割を明確化する。

[公共交通ネットワークのイメージ図]



[公共交通システムの重複状況]



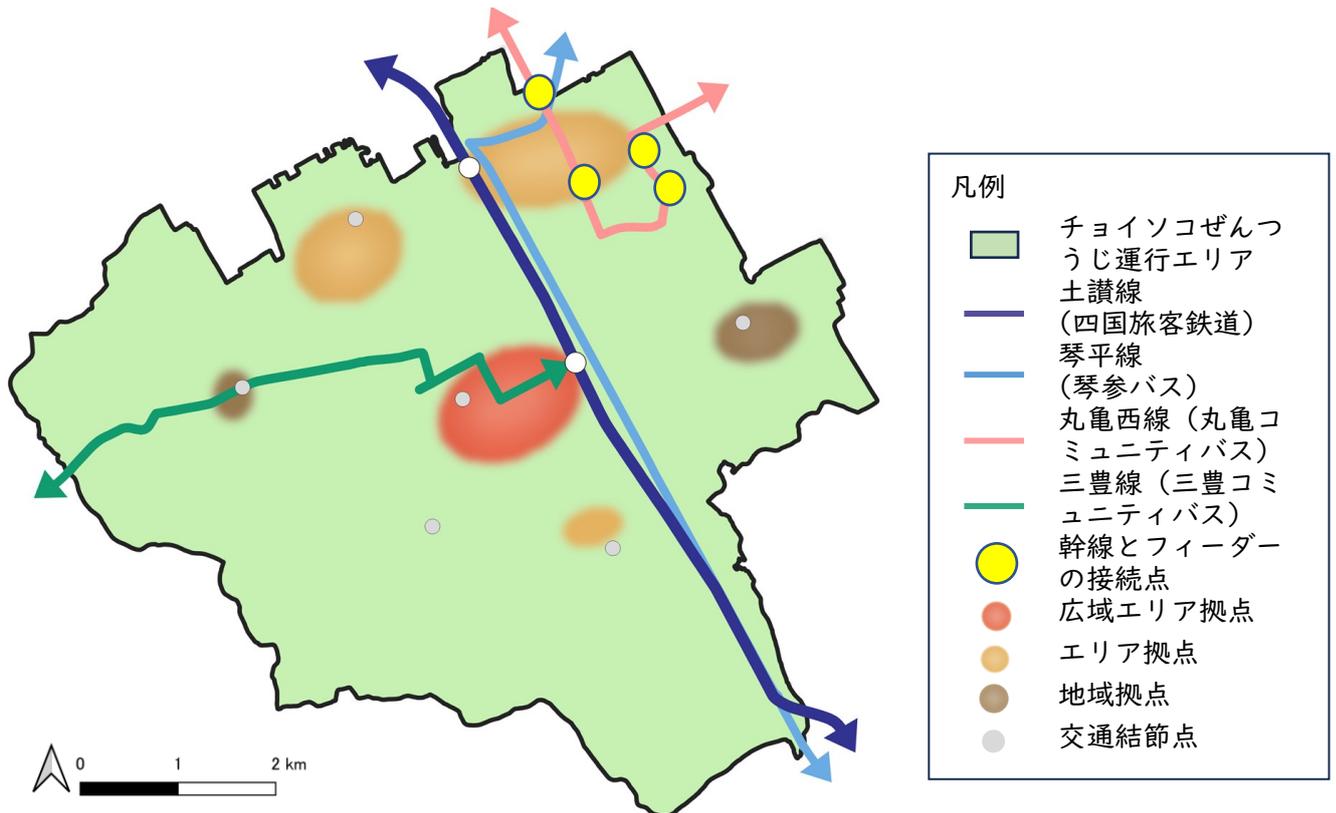
	対象路線	役割	確保・維持策
広域幹線	JR 土讃線	都市間を結ぶ広域的な移動を担う	需要に応じたサービス水準を確保するため、運行を維持。
	琴参バス（琴平線）		
	丸亀コミュニティバス		
	三豊コミュニティバス		
地域公共交通	チョイソコぜんつうじ	日常的な住宅地、市内施設の移動を担う（市内完結型の移動手段）と共に、幹線系統の丸亀西線（丸亀コミュニティバス）と接続し、主要な公共施設、学校施設、商業施設などの利用者の足としての役割も担う。	需要に応じたサービス水準を確保するため、国庫補助（フィーダー系統）を活用しながら運行を維持。
	タクシー	チョイソコぜんつうじが運行していない時間帯の移動、緊急時等も含め、様々なニーズに対応する移動手段を担う。（市外利用も含む）	需要に応じたサービス水準を確保するため、運行を維持。

4-4. 地域公共交通確保維持事業

【地域公共交通における位置づけ・役割】

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置づけ・役割は次のとおりです。

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
支線 (市内交通)	チョイソコぜんつうじ (善通寺市内全域)	市内全域を運行し、軸となる幹線や地域拠点と接続する。	幹線との接続に配慮することで需要を確保するとともに、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。



【地域公共交通確保維持事業の必要性】

上記の位置付けを踏まえた、地域公共交通確保維持事業の必要性は次のとおりです。

・デマンド型乗合サービスである「チョイソコぜんつうじ」は、買物、通院等の日常生活行動における地域の移動手段としての役割を担っている。車両が利用者の自宅近くの停留所まで迎えに来てくれることが最大の特徴であり、高齢者など交通弱者の重要な移動手段である。また、地域拠点や交通結節点(バス停)を結び、地域間幹線系統への交通手段確保に寄与している。一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

【事業主体の概要】

補助系統に係る事業及び実施主体の概要は、次のとおりです。

系統名	区域	事業認可区分	運行様態	実施主体 (交通事業者)	補助事業の活用
チョイソコぜんつうじ	市内全域	第4条乗合	区域運行	琴参バス株式会社	フィーダー補助
		第21条	一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合運送	善通寺タクシー及び善南タクシ	

4-5. 目標達成のために実施する事業

本計画の目標を達成するため、次のとおり事業を進めていく。

めざす姿 基本方針	基本目標	施策	関連する取組
多様なニーズ・状況に対応できる「みんなで作る、みんなで作る」 持続可能な公共交通ネットワークの構築（仮）	基本目標 1 地域内移動の公共交通手段の維持・確保	施策 1-1 鉄道、バス路線、乗合型デマンド、タクシー等の確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> ● 効率的な運行等の実現に向けた維持改善、見直し
		施策 1-2 鉄道、バス路線、乗合型デマンド、タクシー等の改善に向けた取組実施	<ul style="list-style-type: none"> ● チョイソコぜんつうじの継続運行 ● 交通弱者をサポートする取組の推進
	基本目標 2 市内外のネットワークの強化	施策 2-1 広域幹線と地域公共交通との接続性向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の市町間連携の促進
		施策 2-2 交通結節点機能の強化・充実	<ul style="list-style-type: none"> ● チョイソコぜんつうじの停留箇所の充実
	基本目標 3 公共交通の利用促進、意識醸成	施策 3-1 市民が公共交通を利用したくなる機運の醸成、わかりやすい情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通に関するわかりやすい情報提供 ● 高齢者運転免許自主返納に向けた取組
		施策 3-2 地域内交通を地域で支える意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用促進、利用サポート会の実施（予約の仕方や登録のサポート等）
	基本目標 4 新しい技術の導入とあらゆる分野の関係者の連携・協働	施策 4-1 デジタル技術をはじめとした新技術等を含めた交通システムの高度化検討	<ul style="list-style-type: none"> ● IoT、AIをはじめとした新技術等の導入・活用に向けた検討
		施策 4-2 多様な関係者との連携・協働による移動サービスの推進・検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の輸送資源の総動員 ● 民間送迎・他分野のサービス等の活用・連携策の検討

4-6. 計画の成果値

本計画における全体の成果としての、評価指標と成果値を以下の通り設定する。なお、施策や実施事業の実施に対する評価指標と目標値については、4-7の中で具体的に示し、評価を行う。

《成果値》

評価内容	評価指標	現況値 R5 (2023)	成果値 R10 (2028)
公共交通の利用者数	市内鉄道駅の利用者数 (1日乗降者数)	2,864人 (令和4(2022)年度)	3,400人 ①
	チョイソコぜんつうじの 利用者数(1日平均)	調査中 1月4日~24日 約16人	100人 ②
地域内公共交通の収支率	チョイソコぜんつうじの 収支率(※)	7.5%	13.7% ③
公共交通に係る市の財政負担額	チョイソコぜんつうじへの 補助金額(※)	49,000千円	44,000千円 ④

※地域公共交通のうち市からの財政支出があるのは「チョイソコぜんつうじ」だけであるため、収支率及び市の財政負担額については「チョイソコぜんつうじ」のみを指標とする。

《目標設定の考え方》

評価内容	目標設定の考え方	関連施策
公共交通の利用者数	鉄道の利用促進に取り組み、人口が減少する中でコロナ禍前(令和元(2019)年度)の水準以上を目指す。	1-1、1-2 2-1、2-2
	チョイソコぜんつうじの利用促進に取り組み、市民バス空海号(令和6(2024)年3月末で廃止)の令和4(2022)年度一日平均利用実績(98.9人)の水準以上を目指す。	1-1、1-2 2-1、2-2 3-1、3-2 4-1、4-2
地域内公共交通の収支率	チョイソコぜんつうじの運営効率化と利用者数の増加に取り組み、運行経費を5,300万円から5,100万円に減少させるとともに、運賃収入を400万円から700万円に増加させ、収支率を上昇させることを目指す。	1-1、1-2 2-1、2-2 3-1、3-2 4-1、4-2
公共交通に係る市の財政負担額	チョイソコぜんつうじの運営効率化と利用者数の増加に取り組み、チョイソコぜんつうじへの市の補助金額を500万円減少させることを目指す。	1-1、1-2 2-1、2-2 3-1、3-2 4-1、4-2

4-7. 基本目標に関連する具体的な取組

基本目標 1	地域内移動の公共交通手段の維持・確保
--------	--------------------

施策 1-1	鉄道、バス路線、乗合型デマンド、タクシー等の確保・維持					
内容	<ul style="list-style-type: none"> 持続的な公共交通の実現を目指し、公共交通手段を確保するとともに、維持改善や見直しを実施する。 					
事業主体	善通寺市・交通事業者					
実施工程 (予定)	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	維持改善のための課題を発見し、必要な見直しを実施	見直し対象の把握・選定		見直しの実施		

施策 1-2	鉄道、バス路線、乗合型デマンド、タクシー等の改善に向けた取組実施					
内容	<ul style="list-style-type: none"> 「善通寺市、琴参バス株式会社、株式会社香川ダイハツモーターズ及び株式会社アイシンのデマンド型乗合サービスの運行に関する協定」に基づき、官民が連携してチョイソコぜんつうじの継続運行に努める。 障害者や妊産婦へのタクシーチケットの配付など、交通弱者をサポートする取組みとして、利用者ニーズに応じた事業を推進する。 <p>【事例】善通寺市：チョイソコぜんつうじの取組</p> <ul style="list-style-type: none"> チョイソコぜんつうじは、デマンド型の乗り合いタクシーであり、決まった時刻に車両が来るものではなく、利用者が事前に予約を行うと車両が停留所へ向かい、指定の停留所まで送迎する仕組みです。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">出典：琴参バス株式会社ホームページ</p>					
事業主体	善通寺市・交通事業者・関係機関					
実施工程 (予定)	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	交通弱者をサポートする取組の推進	ニーズの把握		事業の見直し・追加		
	・事業実施の目安（サポート事業の数）	3	3	4	4	5

【目標値（アウトプット指標）】

計画目標	評価内容	評価指標	現況	目標値 R10 (2028)	関係する 成果値
地域内移動の公共交通手段の維持・確保	公共交通の改善に向けた取組実施	チョイソコぜんつうじの登録者数	1,000 (R6.3の数値に置換する)	3,000	① ② ③ ④
	交通弱者をサポートする取組	取組みによって増えた利用者数（取組みの対象者数）	378	500	① ② ③ ④

基本目標2 市内外のネットワークの強化

施策2-1	広域幹線と地域公共交通との接続性向上					
内容	● 公共交通の市町間連携の促進					
事業主体	善通寺市・瀬戸内中讃定住自立圏構成市町・交通事業者					
実施工程 (予定)	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	中讃圏域内での公共交通網の拡大に繋がる取組みの検討・実施	協議検討		実施		

施策2-2	交通結節点機能の強化・充実					
内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 各公共施設を結ぶ交通ネットワークを構築するため、交通結節点となる施設を増やす。 ● 善通寺駅における拠点性の強化を検討する。 ● チョイソコぜんつうじの停留所が交通結節点の機能を果たすよう努める。 					
事業主体	善通寺市・交通事業者・協力事業者					
実施工程 (予定)	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	公共施設と連携した乗換結節点の強化・整備	検討	強化・整備			
	善通寺駅における拠点性強化検討	検討		強化		

【目標値（アウトプット指標）】

計画目標	評価内容	評価指標	現況	目標値 R10 (2028)	関係する 成果値
市内外のネットワークの強化	交通結節点機能の強化・充実	チョイソコぜんつうじの停留所の数	150	340	① ② ③ ④

施策 3-1 市民が公共交通を利用したくなる機運の醸成、わかりやすい情報提供

- 公共交通に関するわかりやすい情報提供
- 高齢者運転免許自主返納に向けた取組

【事例】香川県：高齢者運転免許卒業者優遇制度

- ・香川県では、高齢ドライバーが当事者となる交通事故を抑止するため、運転免許を自主返納された県内在住の65歳以上の高齢者の方が、公共交通機関や小売店などで割引等のサービスが受けられる返納者優遇制度を平成26(2014)年11月1日から開始しました。
- ・また、平成29(2017)年11月1日から、運転免許の有効期限が切れていて再取得の意思がない方や、認知症等の病気又は身体の障害の理由により運転免許を取り消された65歳以上の高齢者の方も、多くの優遇店でサービスを受けられるようになりました。

出典：香川県 HP

事業主体 善通寺市・交通事業者・関連事業者

実施工程 (予定)	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	情報発信力の強化と対象者に 応じた情報提供		1年度ごとにPDCAサイクルで実施			
・事業実施の目安 (情報発信回数)		2	3	4	5	6
高齢者運転免許自主返納に向け た取組みの強化		見直し	強化			
・事業実施の目安 (自主返納促進事業数)		1	2	2	3	3

施策 3-2	地域内交通を地域で支える意識の醸成					
内容	<ul style="list-style-type: none"> ● チョイソコぜんつうじ等の地域内交通の利用促進や利用サポートに関する説明会、交通弱者向けの教室等の実施（予約の仕方や登録のサポート等） <p>【事例】 奈良県香芝市：高齢者電動モビリティ試乗会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転に不安を感じる高齢ドライバー等に運転免許自主返納を促し、交通安全意識の向上を図るため、高齢者を対象に運転免許返納後のライフスタイルをサポートするシニアカー（電動モビリティ）の試乗会を実施。 ・ 奈良県交通安全協会香芝支部や、ケアマネージャー、各地域の老人クラブの会員などが参加し、モビリティ等に試乗した。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">出典: 香芝市 HP</p>					
事業主体	善通寺市、交通事業者、関連事業者					
実施工程 (予定)	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	地域内交通への理解を深め、利用を促進する取組みの実施	1年度ごとに PDCA サイクルで実施				
	・ 事業実施の目安（モビリティマネジメントに関するイベントの実施・出店回数）	1	2	2	3	3
	・ 事業実施の目安（交通弱者向けのチョイソコ利用教室の開催数）	1	2	2	3	3

【目標値（アウトプット指標）】

計画目標	評価内容	評価指標	現況	目標値 R10 (2028)	関係する 成果値
公共交通の利用促進、サービスの適正化	イベントの実施	開催回数・他のイベントでの告知回数	1	3	② ③ ④
		参加者数	—	100	
	情報発信の回数	情報発信の回数（広報紙、SNS等）/年	1	6	② ③ ④

基本目標 4 新しい技術の導入とあらゆる分野の関係者の連携・協働の推進

<p>施策 4-1</p>	<p>デジタル技術をはじめとした新技術等を含めた交通システムの高度化検討</p>					
<p>内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● IoT、AI をはじめとした新技術等の導入・活用を図る。 <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; background-color: #e6f2ff;"> <p>【事例】 広島県安芸太田町：安芸太田町地域通貨「morica（もりか）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ morica（もりか）は、安芸太田町の地域通貨（電子通貨）であり、安芸太田町内の morica 加盟店で誰でも利用することができる。また、安芸太田町に住民票がある人は定額タクシーの利用証明書など地域通貨以外の目的でも利用が可能。 ・ 全町民が保有し、マイナンバーと連携した地域通貨決済カードが導入されたことで、今後、町民の暮らしを豊かにする多様な施策を検討することが可能となっている。 <p>例) ・ 高齢者・子供の安全・家族の安心に寄与するもりかカードを活用した通院・通学の見守り通知</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 町内移動手段利用者に対する商業施設、温泉施設などでの割引 ・ 健康寿命の延伸を狙った商業施設、温泉施設などと連携した外出支援、定額タクシー利用の月の外出回数の本人や家族への記録通知 ・ 医療機関における診療予約・会計時にお奨めの移動手段の情報提供、移動手段を考慮した診療予約 ・ IT 活用による定額タクシーのあいりマッチングシステム ・ 災害時などにおける定額タクシーを活用した避難者の把握 <p style="text-align: right;">等</p> <p style="text-align: right;">出典：安芸太田地域公共交通計画</p> </div>					
<p>事業主体</p>	<p>善通寺市・交通事業者・DX 関連事業者</p>					
<p>実施工程 (予定)</p>	<p>項目</p>	<p>R6 (2024)</p>	<p>R7 (2025)</p>	<p>R8 (2026)</p>	<p>R9 (2027)</p>	<p>R10 (2028)</p>
	<p>デジタル地域通貨等の新しいデジタル技術の導入</p>	<p>検討</p>	<p>導入</p>			
	<p>・ 事業実施の目安（導入数）</p>	<p>0</p>	<p>1</p>	<p>2</p>	<p>2</p>	<p>2</p>
	<p>自動運転などの新たな技術の導入・活用</p>	<p>検討</p>		<p>導入・活用</p>		
<p>・ 事業実施の目安 (導入検討案件数)</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>2</p>	<p>2</p>	<p>2</p>	

施策 4-2	多様な関係者との連携・協働による移動サービスの推進・検討					
内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の輸送資源活用について検討する。 ● 民間送迎・他分野のサービス等の活用・連携策を検討する。 <p>【事例】青森県佐井村：住民ボランティアが支える過疎地の公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ボランティアの運転協力者がマイカーで住民を有償で運送する実証実験を平成 17（2005）年 11 月から実施。過疎地有償運送制度の許可に基づいて、県と村が行った。 ・平成 18（2006）年度からは本格運行となり、村の社会福祉協議会が協力して、協議会の職員と住民合わせて 18 名がボランティア運送を行っている。 ・利用者は会員登録したうえで、前日までに予約する。ボランティア運転手が利用者の予約に応じて、自宅と目的地の間の送迎を行う。 ・通院や買物、バス停までの送迎等に利用されている。 ・ボランティア運転手は佐井村の居住者で、適正診断や安全講習を受けることとなっている。 ・運賃はゾーン制となっている。村内 8 および村外 8 のゾーンを設定し、ゾーン間の運賃を定めている。 <p style="text-align: right;">出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生への事例集」</p>					
事業主体	善通寺市、交通事業者、関連事業者					
実施工程 (予定)	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	地域の輸送資源の活用推進	検討		活用		
	民間送迎、他分野のサービス等の活用	検討		活用		



【目標値（アウトプット指標）】

計画目標	評価内容	評価指標	現況	目標値 R10 (2028)	関係する 成果値
新しい技術の導入とあらゆる分野の関係者の連携・協働	デジタル技術の導入	市独自のデジタル地域通貨による決済システムの導入、人流データの収集・分析システムの導入など、新たなデジタル技術を導入する数	—	2以上	② ③ ④

5. 計画の進捗状況の評価と進行管理

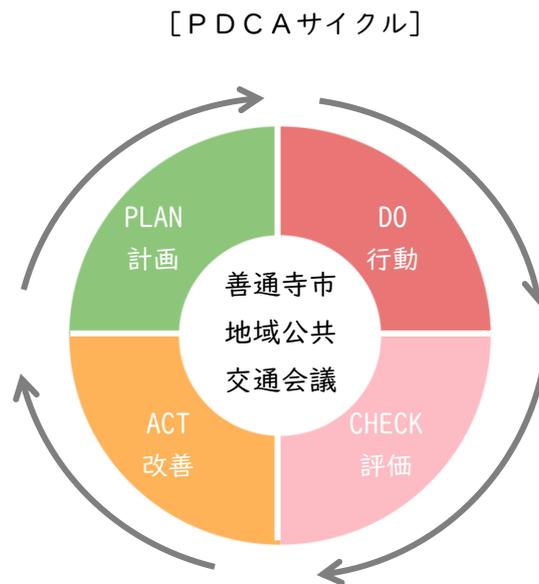
計画全体や施策、実施事業に関する進行管理の方法を以下に示す。

(1) 計画の実施及び進行管理の体制

施策の進捗管理や目標の達成状況、施策の妥当性・効果などの確認は、「善通寺市地域公共交通会議」で行うことで、地域住民・交通事業者・関係機関・善通寺市が連携を図りながら、本計画に基づき目指す将来像の実現に向けて施策を推進する。

(2) PDCA サイクルの実行

目標に応じた評価指標の達成状況や取組みの進捗状況を確認し、PDCA サイクルによる計画の進行管理を行います。PDCA サイクルの実行に当たっては、善通寺市地域公共交通会議において進捗管理を実施するものとする。



(3) 評価方法

計画最終年度には、事業者からの提供による利用実績や市民の公共交通に関する満足度・移動行動等についての各種アンケート調査を踏まえ、計画全体及び公共交通網の評価を実施し、実施施策の見直しや新たな施策の検討を行い、次期計画を策定する。

なお、必要に応じて計画期間内であっても計画全体及び公共交通網の見直しを行うものとする。

公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度行うものとする。

6. 資料編

6-1. 地域公共交通会議

(1) 委員名簿

※敬称略・順不同

所属	役職	氏名
善通寺市	総務部長	尾崎 篤
香川高等専門学校	教授	宮崎 耕輔
善通寺市老人クラブ連合会	会長	松本 健
善通寺市社会福祉協議会	事務局長	村井 美保
香川県交流推進部	交通政策課長	十川 裕史
善通寺市	政策課長	佐藤 幸治
善通寺市	都市計画課長	関 公昭
善通寺市	高齢者課長	秋山 稔
四国旅客鉄道（株）	総合企画本部担当課長	上野 智弘
琴参バス（株）	運輸部部长代理兼総括営業所長	池内 丈史
中讃土木事務所	道路第二課長	岡林 小霧
丸亀警察署	交通第二課長	千秋 弘明
香川運輸支局	首席運輸企画専門官	淵田 竜輔
四国運輸局	交通企画課長	木村 圭佑
琴参バス労働組合	書記長	上野 博史

(2) 開催状況

	開催日	検討事項
第1回	令和5(2023)年 7月11日	○善通寺市地域公共交通計画の策定について ・市民バス空海号の現状と課題 ・チョイソコぜんつうじの実験運行 ・計画作成スケジュール ・各種意向調査の概要
第2回	令和5(2023)年 9月4日	○新たな公共交通網の方向性について ①チョイソコぜんつうじ実験運行状況報告 ②各種調査状況報告 ・空海号の利用実態調査結果報告(速報) ・市民アンケート調査結果報告(速報) ③市民バス空海号の廃止とチョイソコぜんつうじの本格導入について ④市内タクシー事業の状況報告
第3回	令和5(2023)年 10月18日	○琴参バスによる一般乗合旅客自動車運送事業(区域運行)について
第4回	令和6(2024)年 1月23日	○善通寺市地域公共交通計画(素案)について

(3) 会議風景



善通寺市地域公共交通計画

令和6(2024)年3月

発行：善通寺市

編集：善通寺市役所 総務部政策課

〒765-8503 香川県善通寺市文京町二丁目1番1号

TEL：0877-63-6303 FAX：0877-63-6351