

# 香川県地域公共交通計画



令和 6 年 3 月

香川県地域公共交通活性化協議会



# 目次

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b>	<b>1</b>
1	策定の趣旨	1
2	計画期間と対象区域	2
(1)	計画期間	2
(2)	対象区域	2
(3)	県内各市町の公共交通計画との関係	3
3	計画の位置づけ	3
<b>第2章</b>	<b>地域の概況</b>	<b>4</b>
1	地理的特徴	4
2	人口	5
3	土地利用の状況	8
4	施設の立地状況	9
5	自動車交通の状況	11
6	県内の移動状況	13
7	観光の動向	15
8	災害リスクの高まり	18
<b>第3章</b>	<b>公共交通の現状</b>	<b>19</b>
1	県内の公共交通ネットワーク	19
(1)	公共交通ネットワークの現状と役割分担	19
(2)	鉄道	21
(3)	路線バス・コミュニティバス等	26
(4)	高速バス	30
(5)	タクシー	31
(6)	フェリー・旅客船	33
(7)	航空路・空港リムジンバス	36
2	コロナ禍からの回復状況	40
(1)	鉄道、乗合バス、高速バス、タクシー	40
(2)	航空路	41
3	移動状況の将来見通し	42

4	各種調査結果 .....	45
	(1) 県民アンケート .....	45
	(2) 利用者アンケート .....	53
	(3) 交通事業者ヒアリング .....	60
	(4) 県内市町交通担当者との意見交換 .....	62
	(5) 観光協会等アンケート調査 .....	64
<b>第4章 上位・関連計画.....</b>		<b>65</b>
1	上位・関連計画等における方向性の整理 .....	65
2	県内各市町の地域公共交通等に係る方向性 .....	76
<b>第5章 公共交通に関する課題.....</b>		<b>80</b>
<b>第6章 基本方針及び計画の目標.....</b>		<b>81</b>
1	基本方針 .....	81
2	計画の目標 .....	81
3	香川県の公共交通ネットワークの将来像 .....	82
4	計画の達成状況を把握する評価指標 .....	83
<b>第7章 目標を達成するための施策・事業・推進体制..</b>		<b>85</b>
1	目標を達成するための施策と事業 .....	85
2	地域間幹線系統 .....	96
	(1) 地域間幹線系統について .....	96
	(2) 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性 .....	96
3	地域公共交通特定事業 .....	99
	(1) 地域公共交通特定事業の内容 .....	99
	(2) 鉄道事業再構築事業を実施する線区 .....	99
	(3) 鉄道事業再構築事業の方向性 .....	99
4	計画の推進体制 .....	100
	(1) 関係者の役割 .....	100
	(2) 計画全体の進捗管理・評価方法 .....	101
<b>用語解説.....</b>		<b>102</b>



# 第1章 はじめに

## 1 策定の趣旨

地域公共交通は、県民の日常生活の移動はもとより、県内の観光や産業を支える重要な社会インフラです。

しかし、人口減少や少子高齢化、マイカーに依存したライフスタイルの定着、コロナ禍以降の生活様式の変化等により利用者が減少しており、また、運転士をはじめとした運行の担い手不足など供給面での課題も顕在化し、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

このような状況に対応し、将来にわたって地域公共交通を維持していくためには、交通事業者や行政等の関係者が、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共有し、連携・協働して取り組む必要があります。

これらを踏まえ、「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)」に基づき、「香川県地域公共交通計画」を策定します。

## 2 計画期間と対象区域

### (1) 計画期間

計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

なお、必要に応じて計画期間内での変更や計画期間の見直しを行う場合があります。

### (2) 対象区域

計画の対象区域は、香川県全域とします。なお、地域区分は次のとおりです。

表1 地域区分と該当市町

地域	該当市町
小豆地域	土庄町、小豆島町
東讃地域	さぬき市、東かがわ市
高松地域	高松市、三木町、直島町
中讃地域	丸亀市、坂出市、善通寺市、宇多津町、綾川町、琴平町、多度津町、まんのう町
西讃地域	観音寺市、三豊市

図1 地域区分



### (3) 県内各市町の公共交通計画との関係

本計画は、主に県内複数市町にまたがる幹線的な公共交通と、それに係る施策や事業を対象とします。

また、県内各市町の公共交通計画は、主に各市町内で完結する公共交通と、それに係る施策や事業を対象としています。

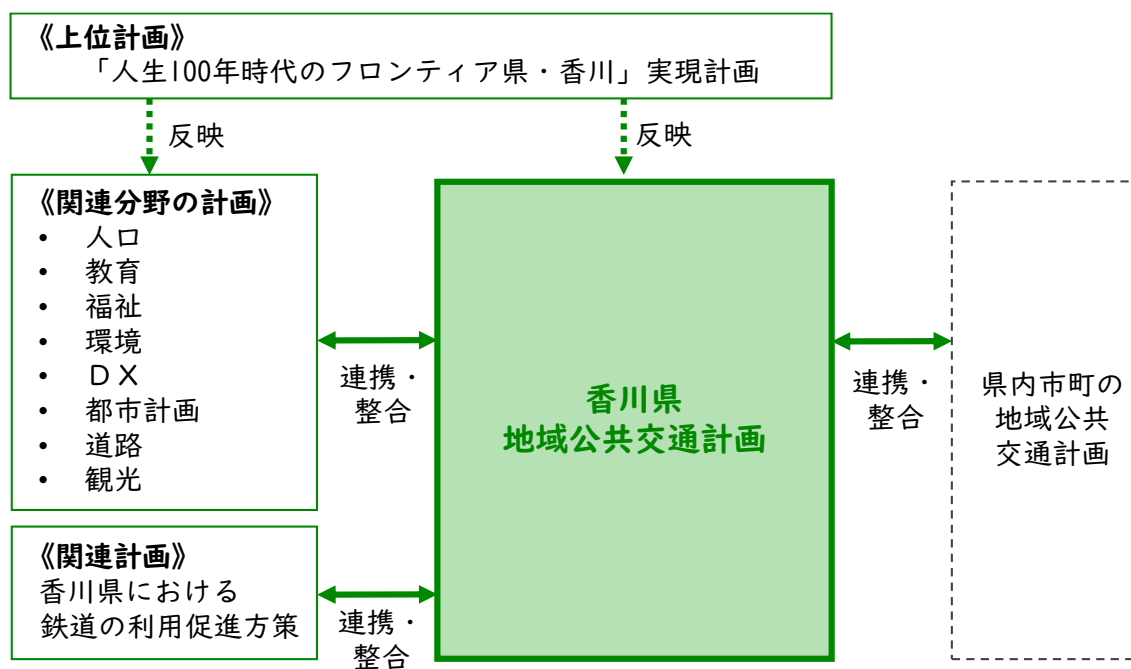
県と市町が連携・協働し、公共交通の維持・活性化に取り組むこととします。

## 3 計画の位置づけ

本計画は、「人生100年時代のフロンティア県・香川」実現計画を上位計画とし、関連分野の計画と連携し、整合性を確保した公共交通政策のマスタープランとして位置づけます。

なお、県内市町において、既に策定されている地域公共交通計画（前身の地域公共交通網形成計画を含む）とも連携・整合を図ります。

図2 香川県地域公共交通計画の位置づけ

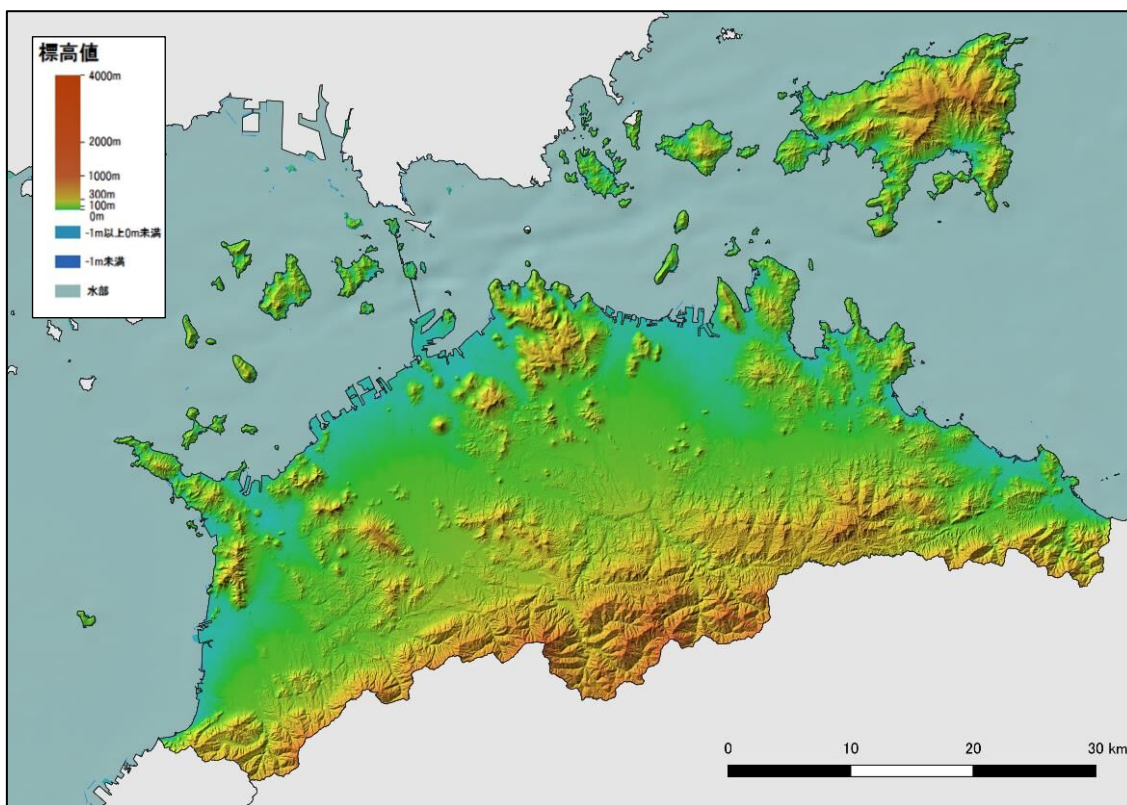


## 第2章 地域の概況

### 1 地理的特徴

- 香川県は、日本で初めて国立公園に指定された瀬戸内海国立公園の中心に位置し、四国の東北部にあります。地形は半月型で、南部には讃岐山脈が連なり、北部には讃岐平野が展開しています。河川はおおおね讃岐山脈に源を発し、北流して瀬戸内海に注いでいます。
- 面積は全国で最も小さく(1,876.87km<sup>2</sup>)、平地と山地はおよそ相半ばしています。北は瀬戸内海をはさんで、瀬戸大橋で岡山県と結ばれ、東及び南は徳島県に、西は愛媛県に接しています。
- 四国における全国企業の支店や国の出先機関が香川県に集積しており、四国の玄関口としても発展してきました。

図3 地勢図

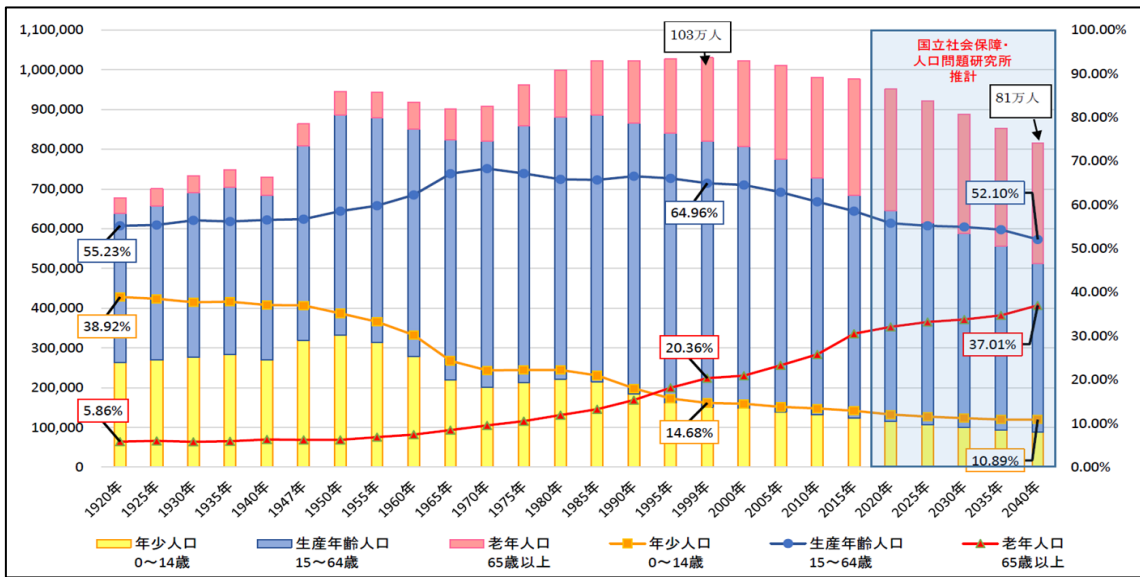


資料：国土地理院色別標高図

## 2 人口

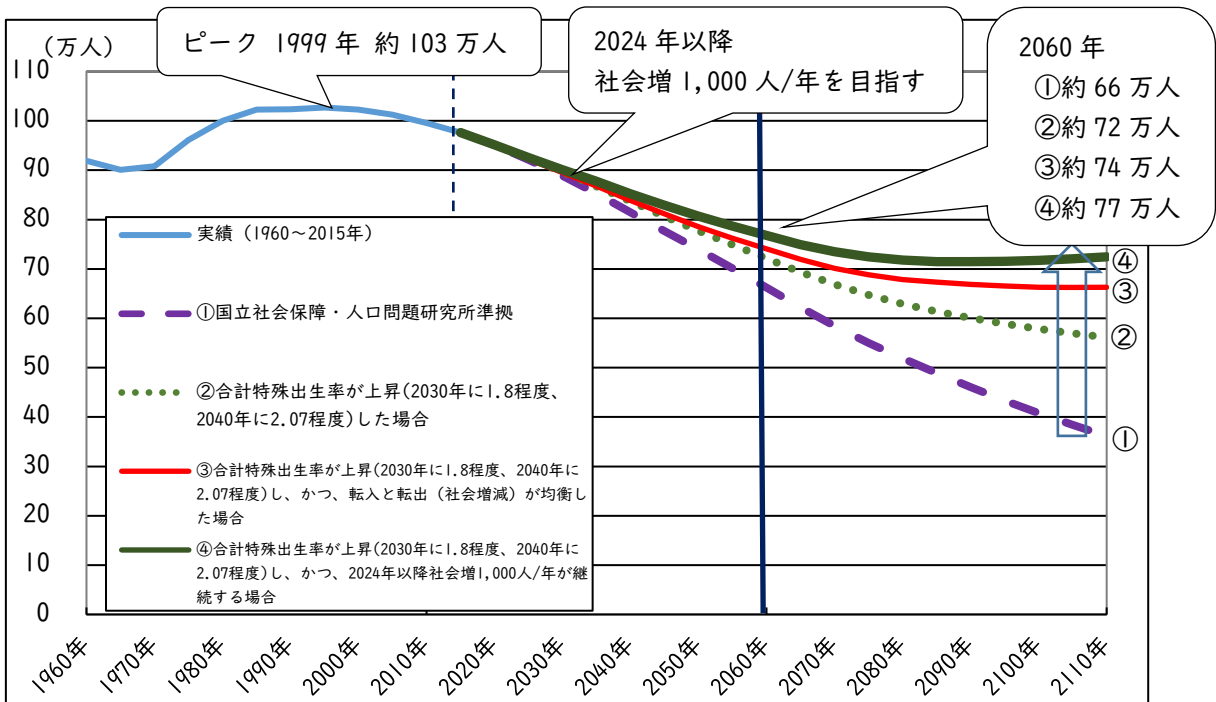
- 本県の人口は、平成11年の約103万人をピークとして減少に転じ、令和元年の人口は約96万人と、平成12年以来減少が続いています。
- 現状のまま何ら対策を講じなければ令和22年には81万人を下回るとともに、少子高齢化も進展していく見込みです。
- こうした現状を踏まえ、県では、令和2年3月に「かがわ人口ビジョン」を改訂し、令和42年に人口約77万人を維持するという目標を掲げ、人口の社会増と自然減の抑制に努め、長期的には人口増への転換を目指すこととしています。

図4 本県の年齢区分別人口の推移



資料：香川県『かがわ人口ビジョン（令和2年3月改訂版）』

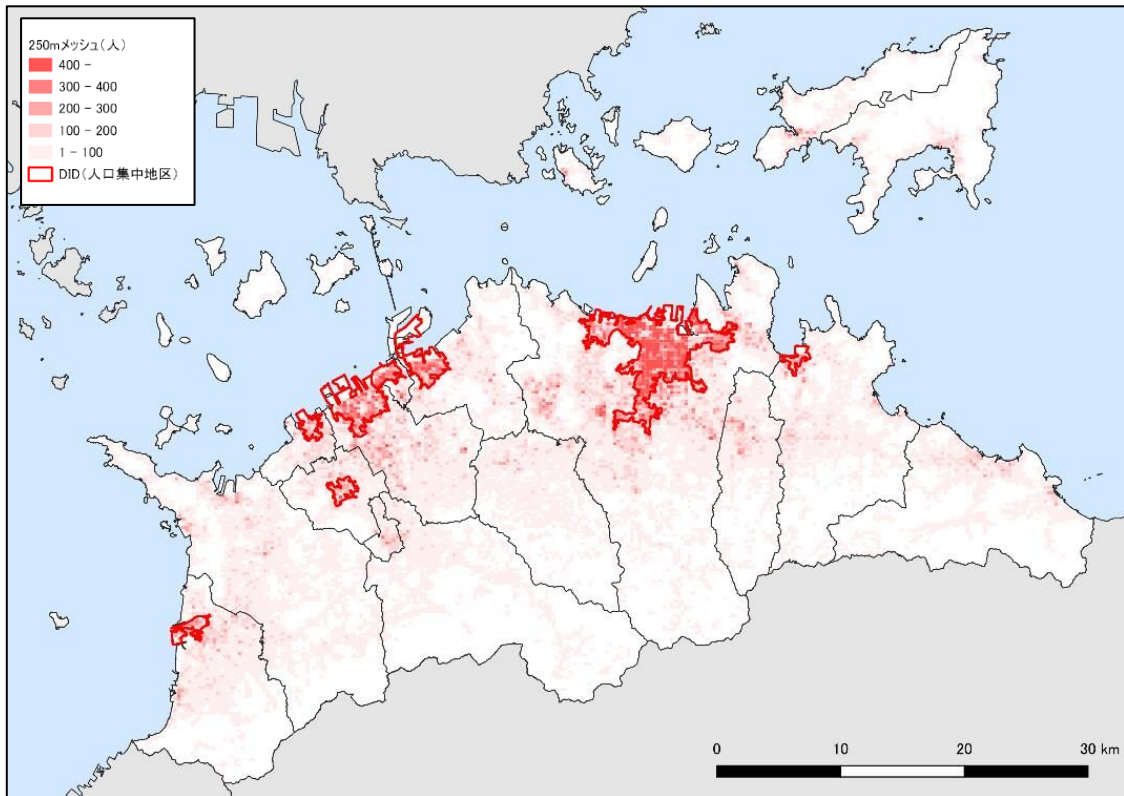
図5 本県の人口の推移と長期的見通し



資料：香川県『かがわ人口ビジョン（令和2年3月改訂版）』

- DID(人口集中地区)は高松地域や中讃地域に多く分布しています。

図 6 人口分布とDIDの状況

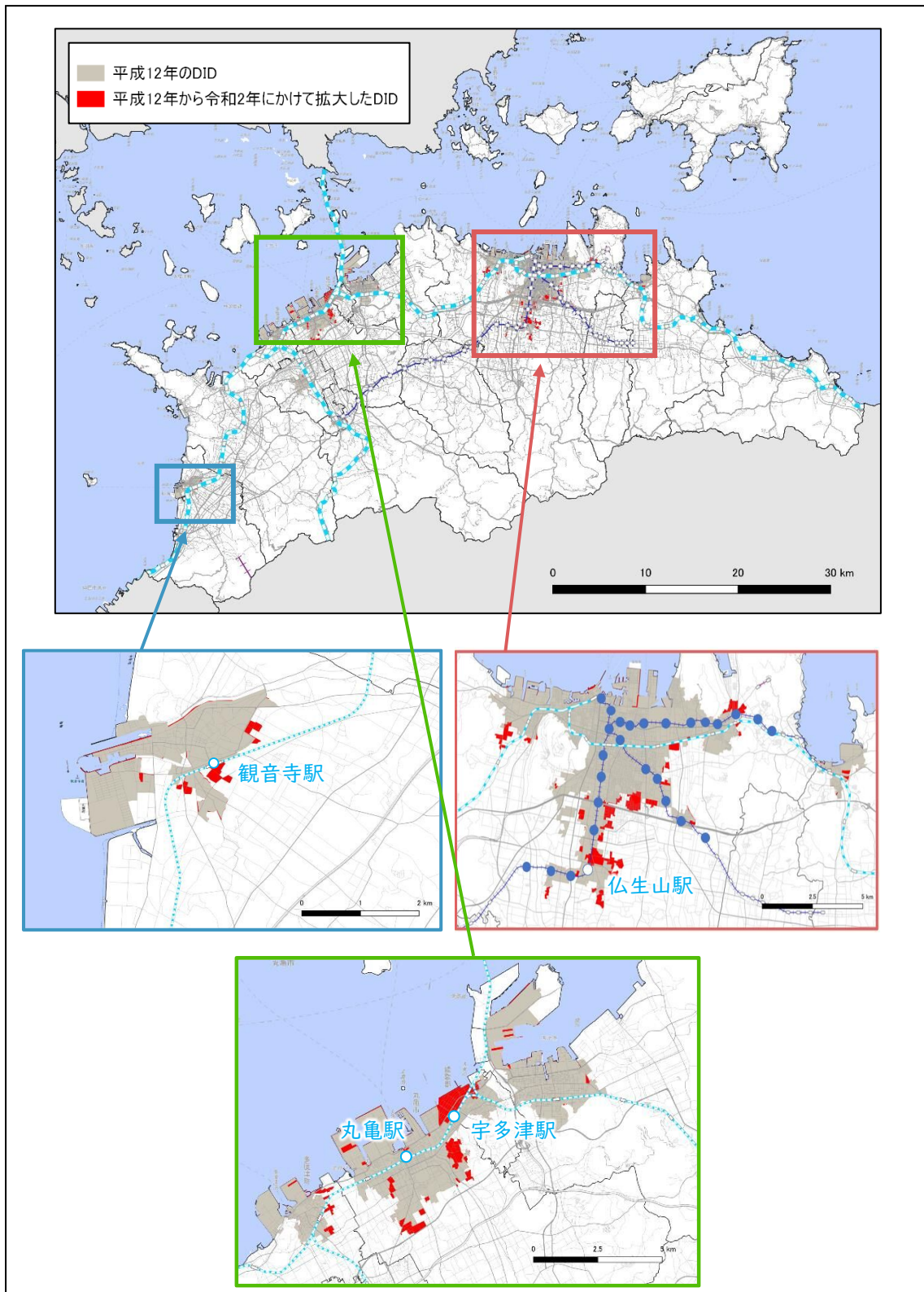


資料：国勢調査（令和2年）



- DID（人口集中地区）の拡大は、高松地域や中讃地域に集中しており、鉄道駅から離れた場所でも拡大がみられます。

図 7 DIDの拡大状況

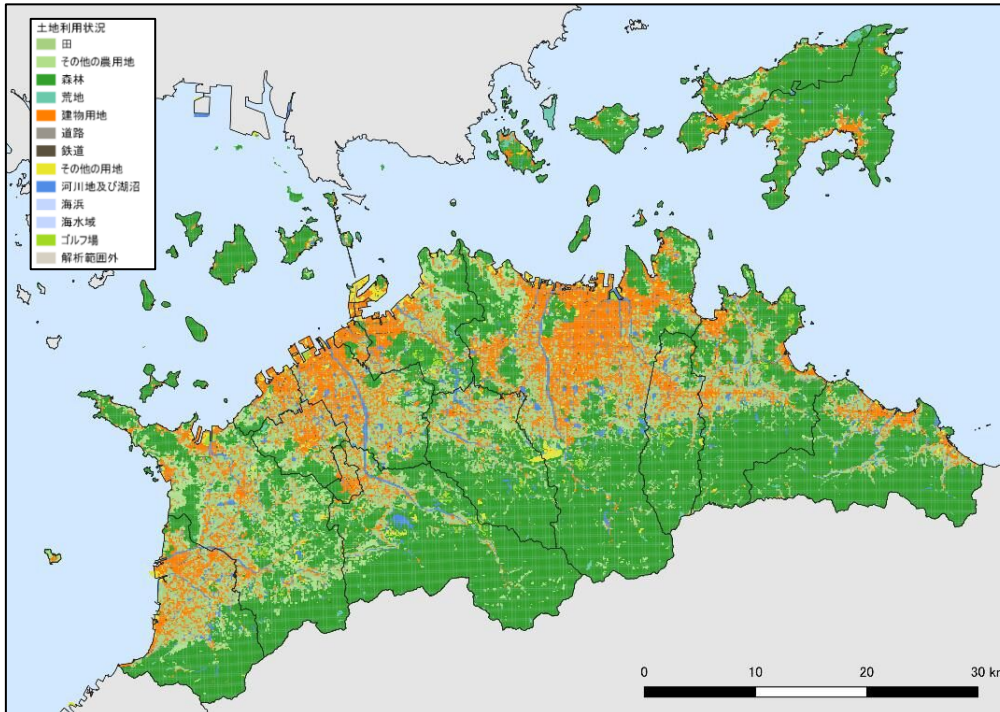


資料：国勢調査（平成12年、令和2年）

### 3 土地利用の状況

- 県内の土地利用状況は、平野部を中心に建物用地が広がっているほか、建物用地に田やその他農用地が混合しています。

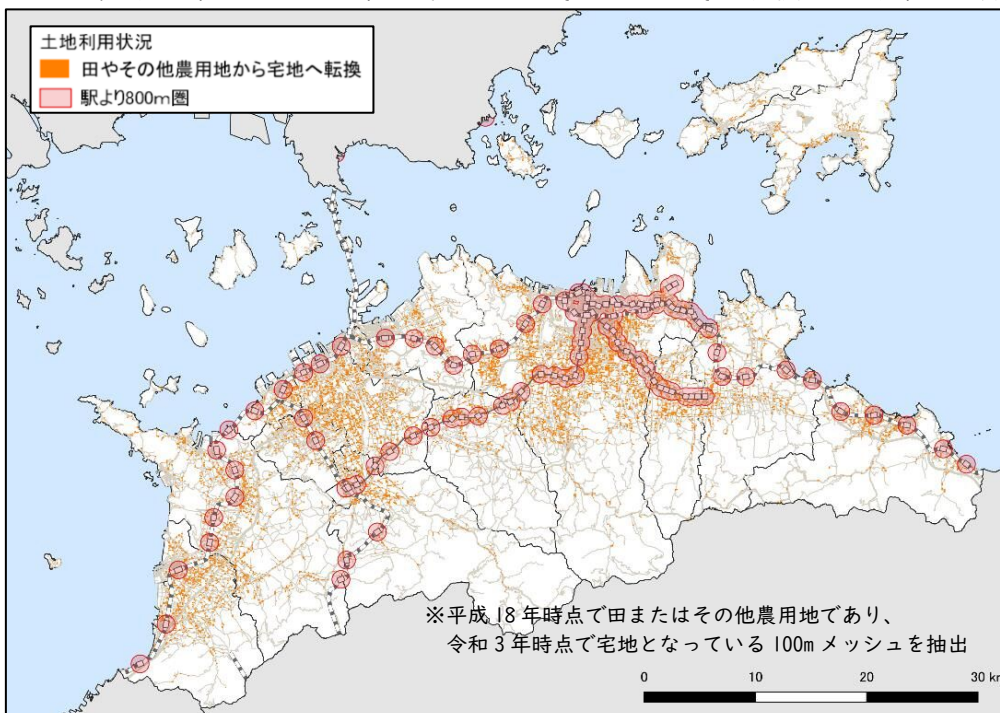
図 8 香川県内における土地利用状況



資料：国土数値情報(令和3年)

- 鉄道駅から離れた場所において、田やその他農用地から宅地等に転換している箇所が多くみられます。

図 9 平成18年から令和3年の間に田や畑等から宅地等に転換した場所と、鉄道路線網



資料：国土数値情報(平成18年、令和3年)



## 4 施設の立地状況

- 比較的広域からの来訪が想定される大型小売店や第二次・第三次救急医療機関は、高松地域や中讃地域に集中しており、その他の地域には点在しています。

図 10 大型小売店（店舗面積 5,000 ㎡以上）・医療機関（第二次救急・第三次救急）の立地状況



資料：香川県『第七次香川県保健医療計画』、東洋経済新報社『全国大型小売店総覧 2024』

- 大学・短期大学、専修学校・各種学校は、高松地域や中讃地域に集中しています。
- 高校はまんのう町、土庄町を除く市町に立地しています。

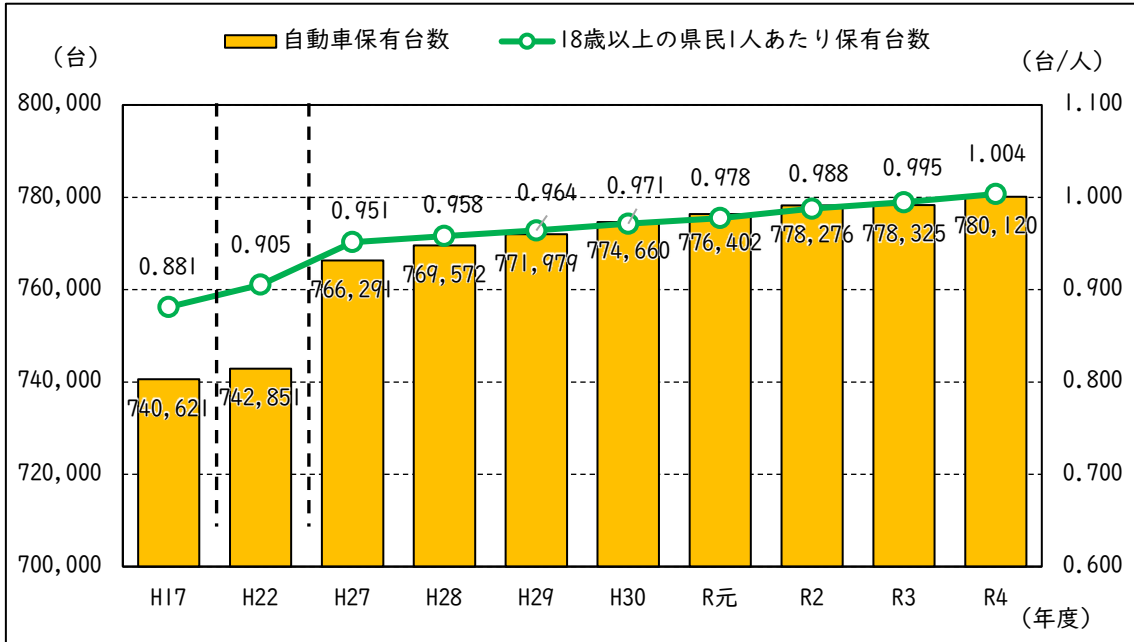
図 11 大学・短大・高校・高専・専修学校・各種学校の立地状況



## 5 自動車交通の状況

- 自動車保有台数は増加傾向にあり、令和4年度の18歳以上の県民1人あたりの自動車保有台数は1.004台となっています。

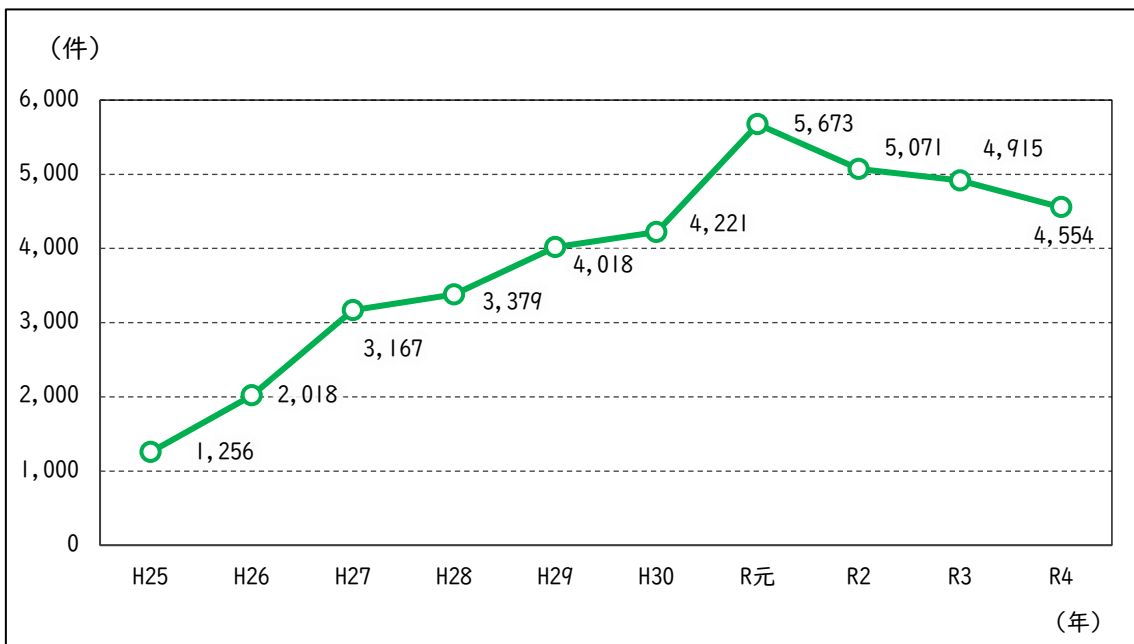
図 12 自動車保有台数と県民(18歳以上)1人あたりの自動車保有台数の推移



資料：四国運輸局『四国運輸局業務要覧』、香川県『香川県人口移動調査報告』  
※自動車保有台数は事業用を含む

- 一方で、運転免許の返納件数は令和元年まで増加し、その後ゆるやかに減少していますが、依然として高い水準にあります。

図 13 香川県内における運転免許返納件数の推移



資料：警察庁『運転免許統計』

- 市街地を中心としたバイパス整備や道路改良が進んでいます。

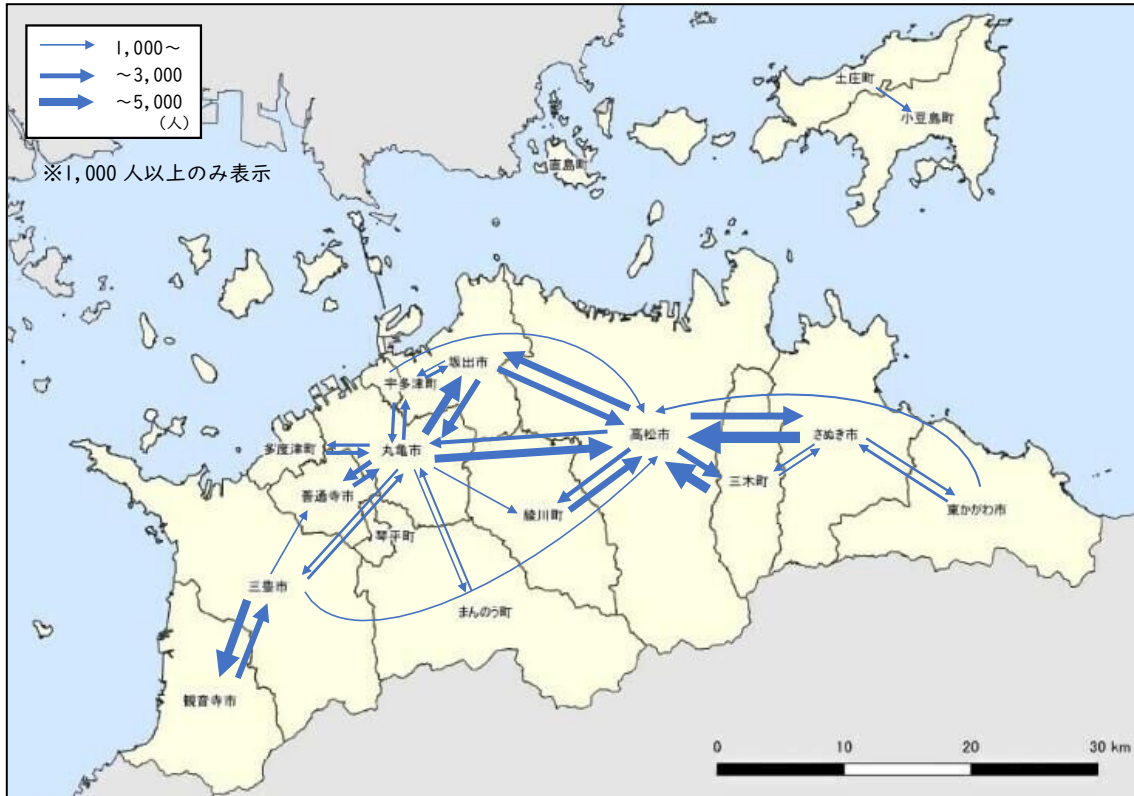
図 14 過去 10 年間に新たに整備された幹線道路



## 6 県内の移動状況

- 県内の市町をまたぐ通勤通学目的の移動を見ると、高松市、坂出市、丸亀市を中心に周辺市町から集まる状況となっています。
- 西讃地域は観音寺市と三豊市の両市間の移動が活発であり、小豆地域は町内完結の移動が多くなっています。

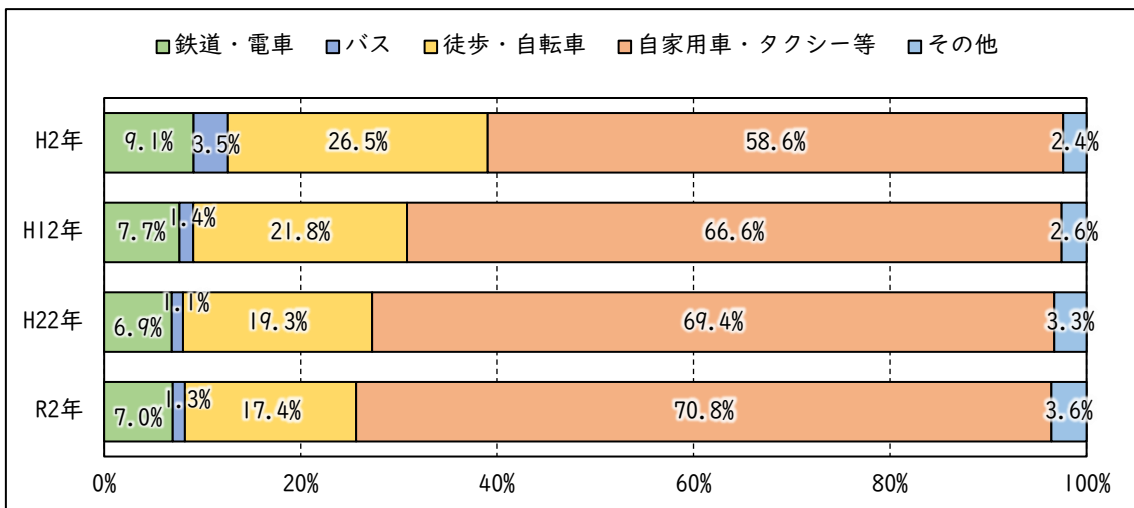
図 15 県内の市町をまたぐ通勤通学の状況



資料：国勢調査(令和2年)

- 県内の代表交通手段分担率の推移をみると、徒歩・自転車や鉄道・電車、バスの割合が減り、自家用車・タクシー等の占める割合が増加しています。

図 16 通勤通学における代表交通手段分担率の推移（香川県）

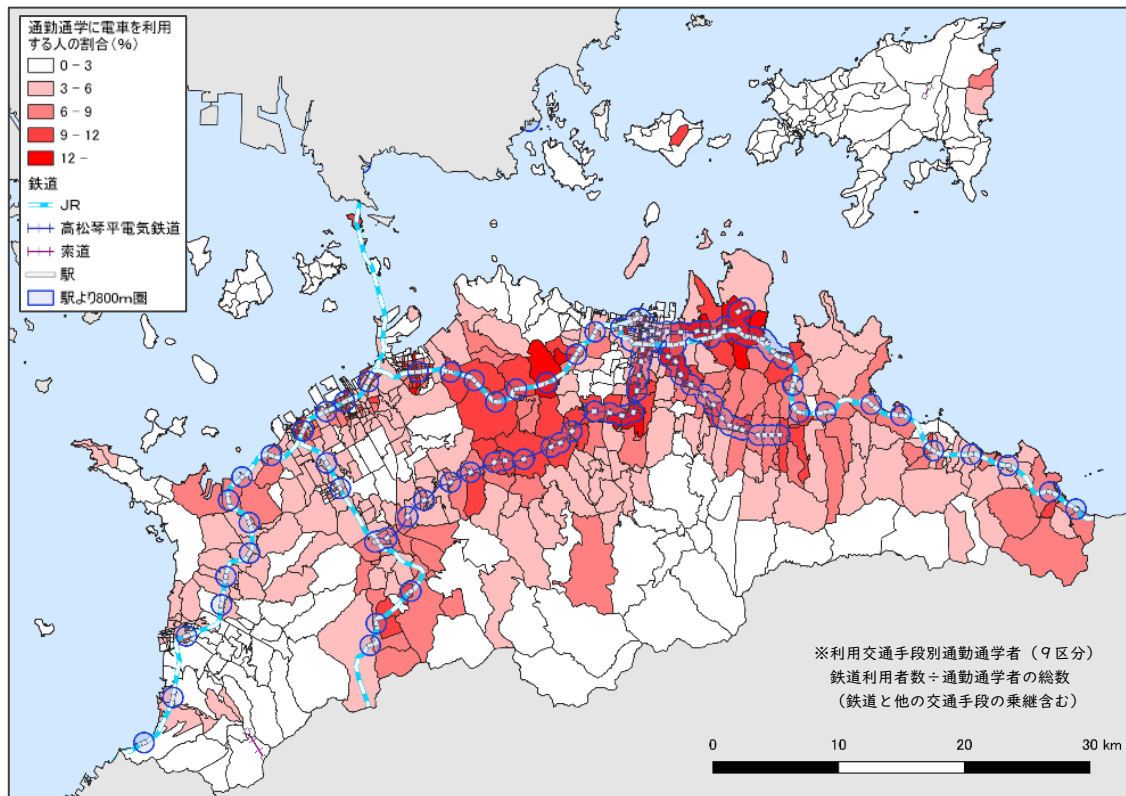


資料：国勢調査（平成2年～令和2年）



- 鉄道駅付近では、通勤通学目的で鉄道を利用する割合が高い傾向にあります。

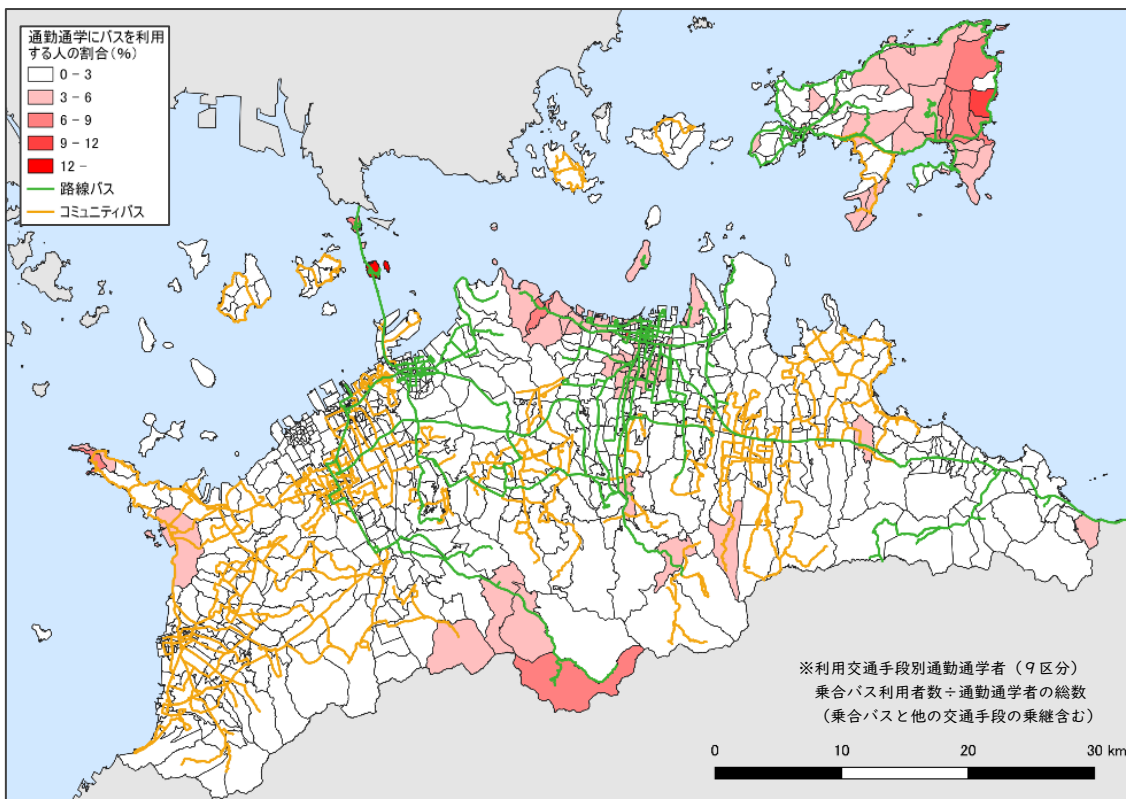
図 17 通勤・通学目的の移動総数における鉄道の利用割合（小地域単位）



資料：国勢調査(令和2年)

- 一方、バスは通勤通学目的の利用割合が低い傾向にあります。

図 18 通勤・通学目的の移動総数における乗合バスの利用割合（小地域単位）

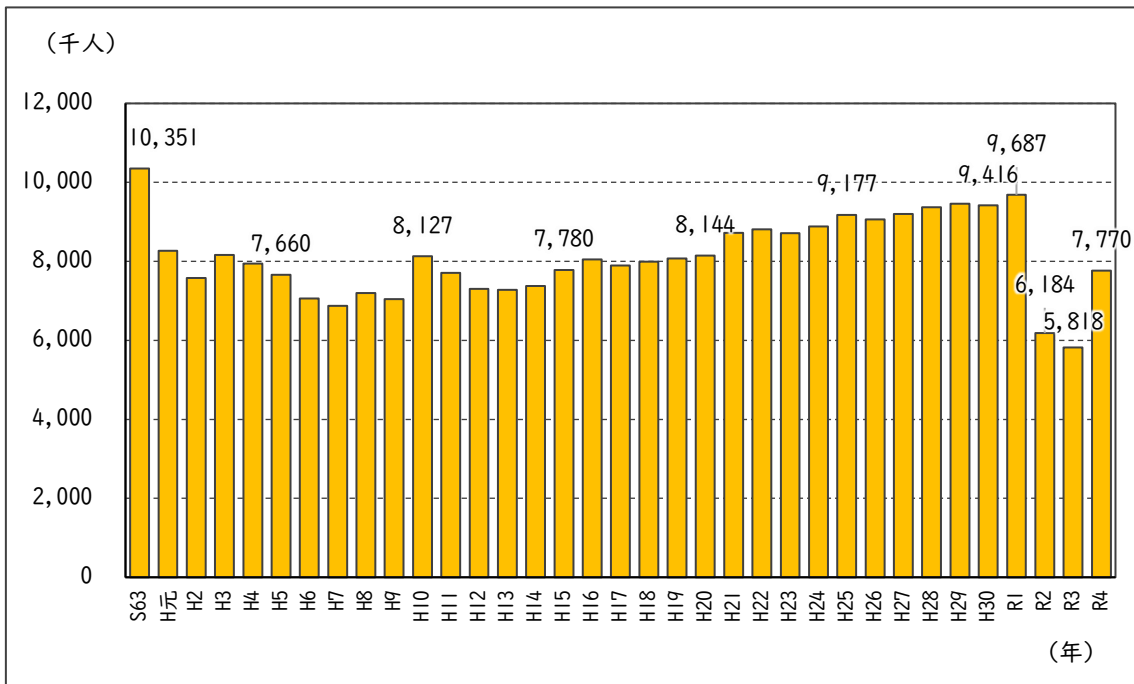


資料：国勢調査(令和2年)



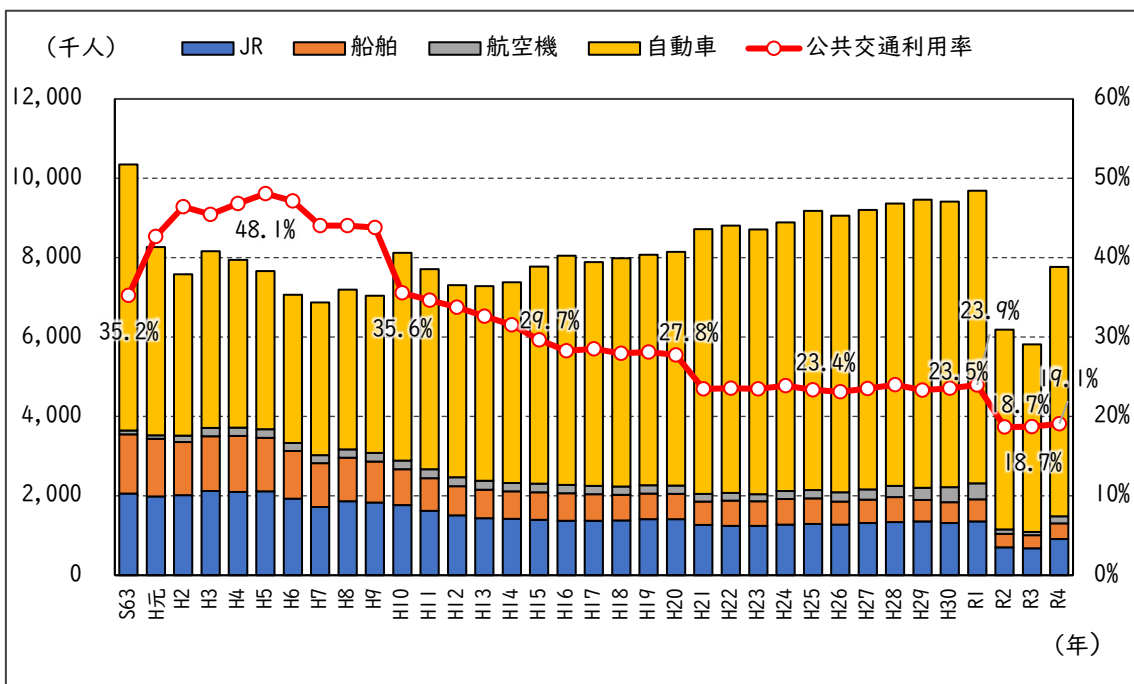
- 県外観光入込客数は増加傾向にあり、令和元年には過去2番目に多い968万人にまで達しましたが、新型コロナウイルスの影響により令和2年に大きく減少しました。令和4年は回復基調にありますが、コロナ禍前の水準には至っていません。
- 県外観光入込客の利用交通機関は、自動車の割合が増加し、公共交通の割合は減少傾向にあります。

図 20 県外観光客入込数の推移



資料：香川県『香川県観光客動態調査報告』

図 21 交通機関別県外観光客入込数の推移

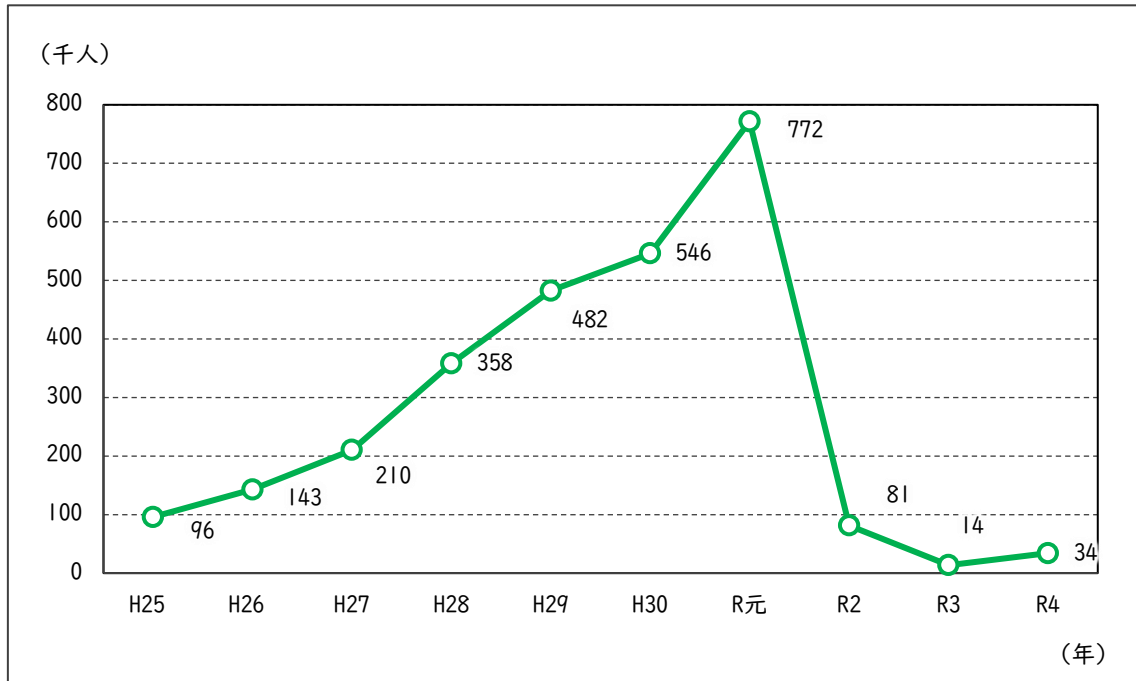


資料：香川県『香川県観光客動態調査報告』



- インバウンドの県内宿泊者数は、コロナ禍前まで大幅な増加傾向がみられました。

図 22 香川県へのインバウンド宿泊者数の推移



資料：観光庁『宿泊旅行統計調査』外国人の延べ宿泊者

## 8 災害リスクの高まり

- 本県は、地震や台風といった自然災害が比較的少ないと言われていますが、近年は国内各地で豪雨や台風による災害が多く発生しています。
- 南海トラフ地震、中央構造線や長尾断層による直下型地震は、本県に大きな被害を及ぼす可能性があります。
- これまでに国内で起きた大規模な災害では、公共交通も大きな被害を受け、大幅なダイヤの乱れや運休により、人々の生活や経済活動に混乱が生じました。特に道路、橋梁、線路などのインフラが大きな被害を受けた場合は復旧までに長い時間を要するケースもあります。
- 新幹線は災害に強い輸送手段であり、大規模災害が起きた場合でも、比較的早期に復旧しています。平成30年7月豪雨で岡山県や広島県が被災し、JR山陽線が寸断された際にも、山陽新幹線は通常運行を続け、通勤・通学の代替輸送手段として機能しました。

表 2 大規模地震発生後の沿線交通インフラの完全復旧日及び所要日数

インフラ名	東日本大震災 (平成23年3月11日発生)		熊本地震 (平成28年4月16日発生)	
	完全復旧日	所要日数	完全復旧日	所要日数
高速道路	平成24年12月末日	660日 (約1年10ヶ月)	平成28年5月9日	25日
空港	平成23年9月25日	198日 (約6ヶ月半)	平成28年10月15日	184日 (約半年)
新幹線	平成23年4月29日	40日	平成28年4月28日	14日

資料：四国新幹線整備促進期成会『新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査報告書』

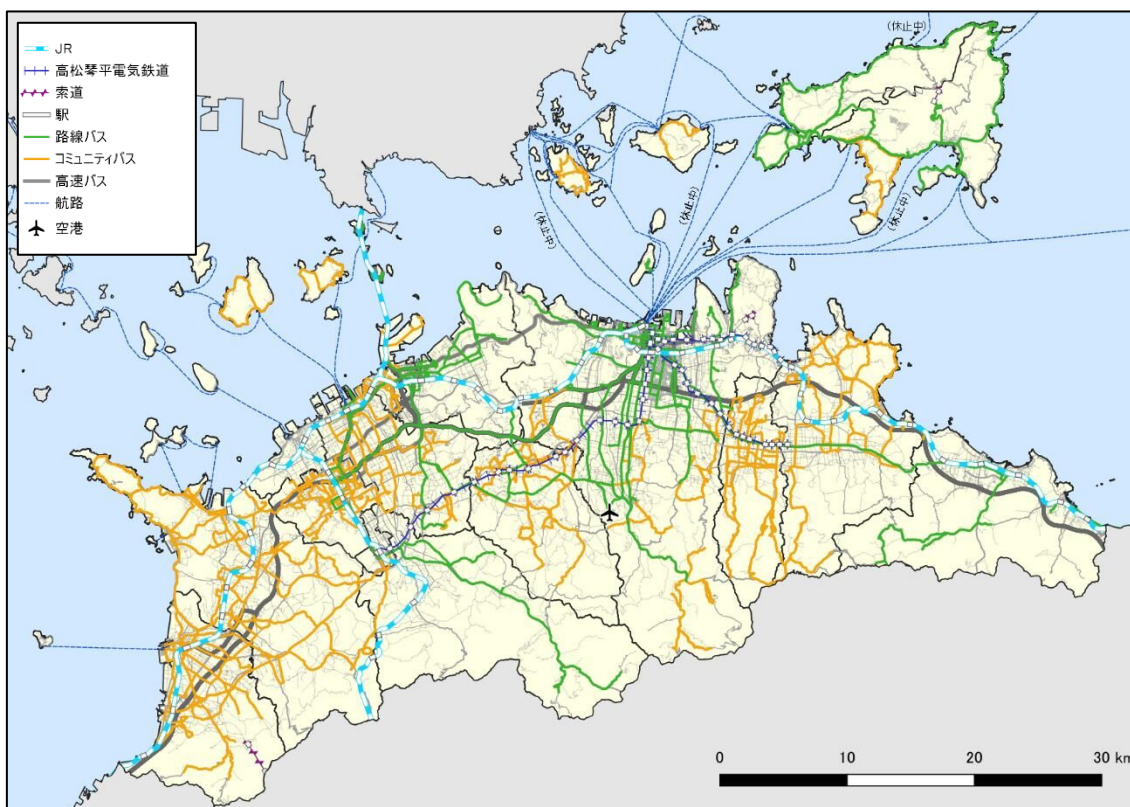
## 第3章 公共交通の現状

### 1 県内の公共交通ネットワーク

#### (1) 公共交通ネットワークの現状と役割分担

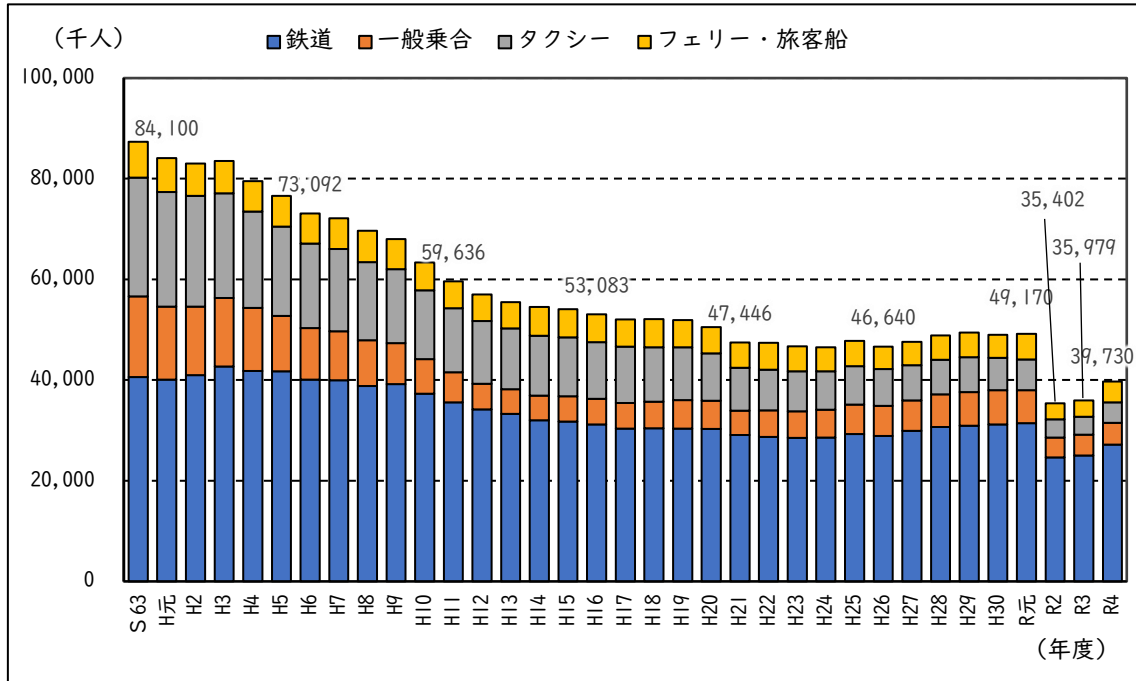
- 鉄道や路線バス、コミュニティバス、高速バス、航路、航空路・空港リムジンバス等が役割分担しながら県内の公共交通ネットワークを構成しています。

図 23 県内の公共交通ネットワーク



- 利用者は長期的に減少傾向の中、近年は横ばいでしたが、令和2年度から新型コロナウイルスの影響により大幅に減少しました。
- 令和4年度は回復基調にありますが、コロナ禍前の水準には至っていません。

図 24 県内の主な公共交通の利用者数の推移



資料：鉄道／四国旅客鉄道、高松琴平電気鉄道  
 一般乗合、タクシー、フェリー・旅客船／四国運輸局『四国運輸局業務要覧』

## (2) 鉄道

- 本県は面積あたりの鉄道営業キロが全国平均の約 1.8 倍であり、四国 4 県の中では突出して高い状況です。
- また、営業キロあたり乗車人員は 142.8 千人/km と四国 4 県の中で最も多い一方、全国平均と比較すると約 7 倍の開きがあります。

表 3 鉄道の営業キロ・乗車人員の比較

	人口 (千人)	面積 (km <sup>2</sup> )	鉄道 営業キロ (km)	乗車人員 (千人)	面積 あたり 営業キロ (km/km <sup>2</sup> )	営業キロ あたり 人口 (千人/km)	営業キロ あたり 乗車人員 (千人/km)
香川県	950.2	1,876.8	216.8	30,959	0.116	4.4	142.8
徳島県	719.6	4,146.8	227.8	9,593	0.055	3.2	42.1
愛媛県	1,334.8	5,676.2	324.9	29,236	0.057	4.1	90.0
高知県	691.5	7,103.6	288.4	13,582	0.041	2.4	47.1
全国	126,146.1	377,976.4	24,384.3	24,314,449	0.065	5.2	997.1

資料：国勢調査（令和 2 年）、（一財）運輸総合研究所『都市・地域交通年報』（平成 31・令和元年版）

# ① J R

## ア 運行状況

- 県内では3路線(本四備讃線除く)が運行されており、県外との広域移動と地域間輸送を担っています。

図 25 県内の J R ネットワーク

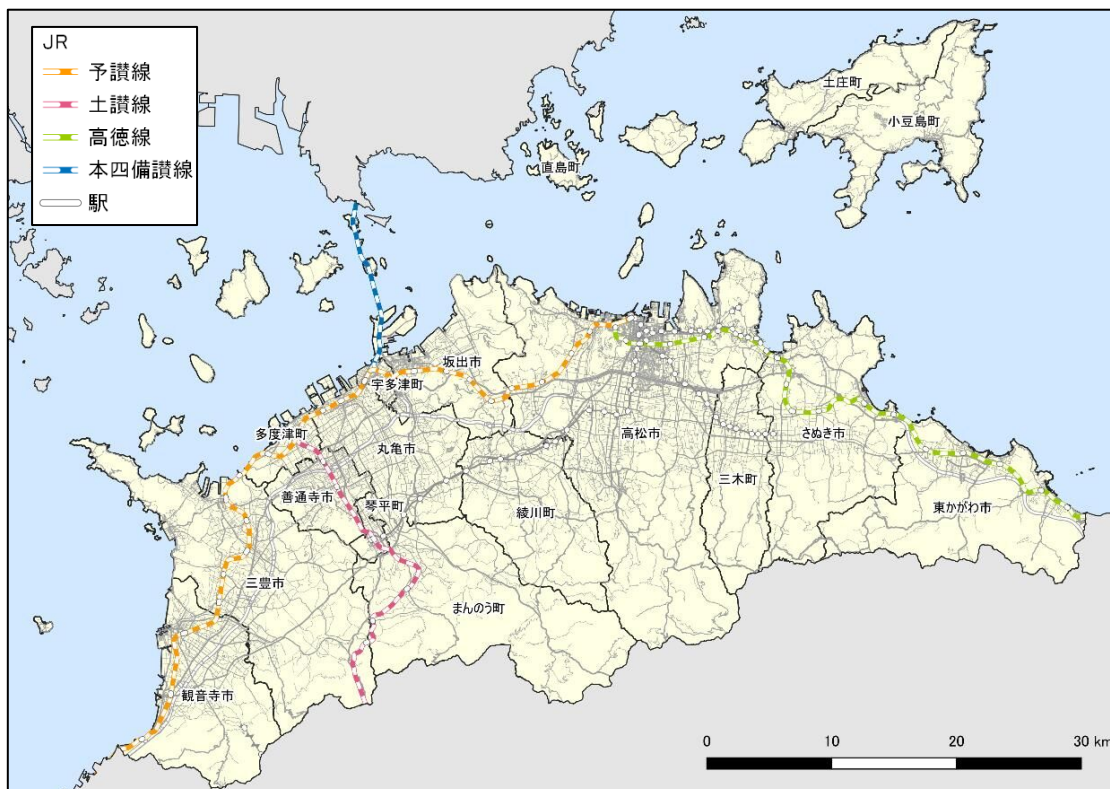


表 4 J R の運行状況

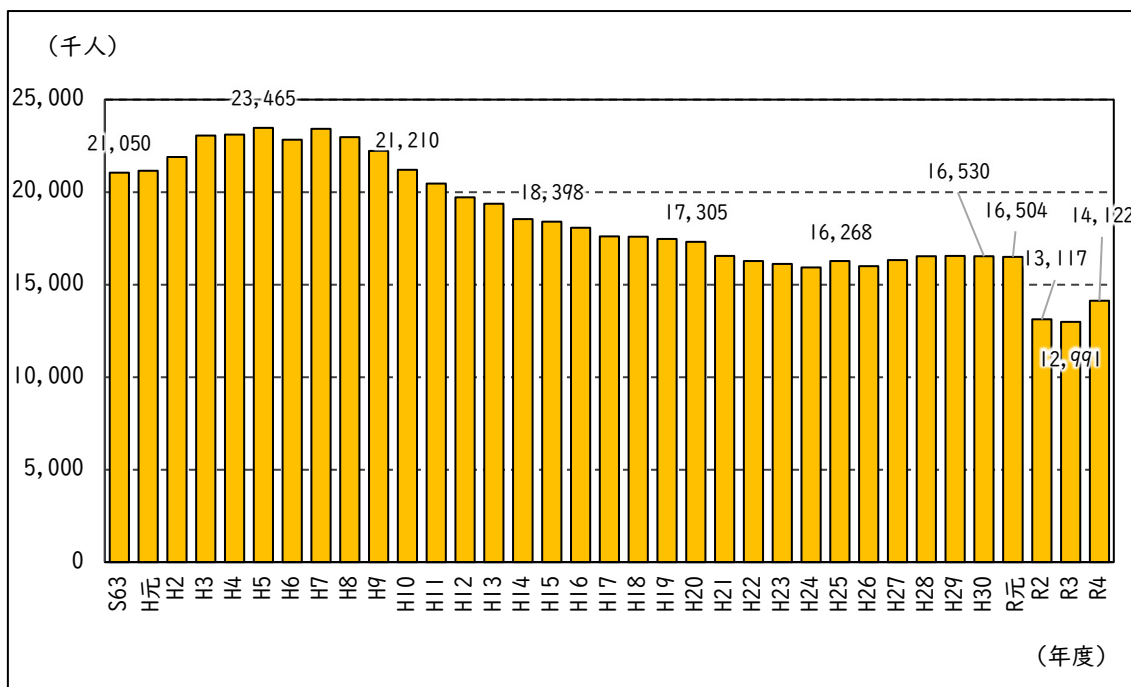
路線名	運行区間	県内区間・駅数	運行便数	
予讃線	高松～松山	高松～箕浦 (23 駅)	普	88.5 便(高松発着)
			特	24.5 便(高松発着)
土讃線	多度津～高知	多度津～讃岐財田 (7 駅)	普	29.5 便(多度津発着)
			特	16.0 便(多度津発着)
高德線	高松～徳島	高松～讃岐相生 (20 駅)	普	27.5 便(高松発着)
			特	16.5 便(高松発着)

※令和5年3月18日改正のダイヤに基づく数値、便数は平日  
 ※「普」には各駅停車・快速を含む、区間便あり  
 ※「特」は特急を示す

## イ 利用者数の推移

- 利用者数は長期的に減少傾向の中、近年は横ばいでしたが、令和2年度から新型コロナウイルスの影響により大幅に減少しました。
- 令和4年度は回復基調にありますが、コロナ禍前の水準には至っていません。

図 26 県内のJR各駅における利用者数の推移



資料：四国旅客鉄道



## ②高松琴平電気鉄道（ことでん）

### ア 運行状況

- 県内では3路線が運行されており、長尾線、志度線が高松地域－東讃地域間、琴平線が高松地域－中讃地域間で、地域間輸送を担っています。

図 27 高松琴平電気鉄道のネットワーク



表 5 高松琴平電気鉄道の運行状況

路線名	運行区間	運行便数
琴平線	高松築港～琴電琴平	64.5 便(高松築港発着)
長尾線	高松築港～長尾	59.5 便(高松築港発着)
志度線	瓦町～琴電志度	44.0 便(瓦町発着)

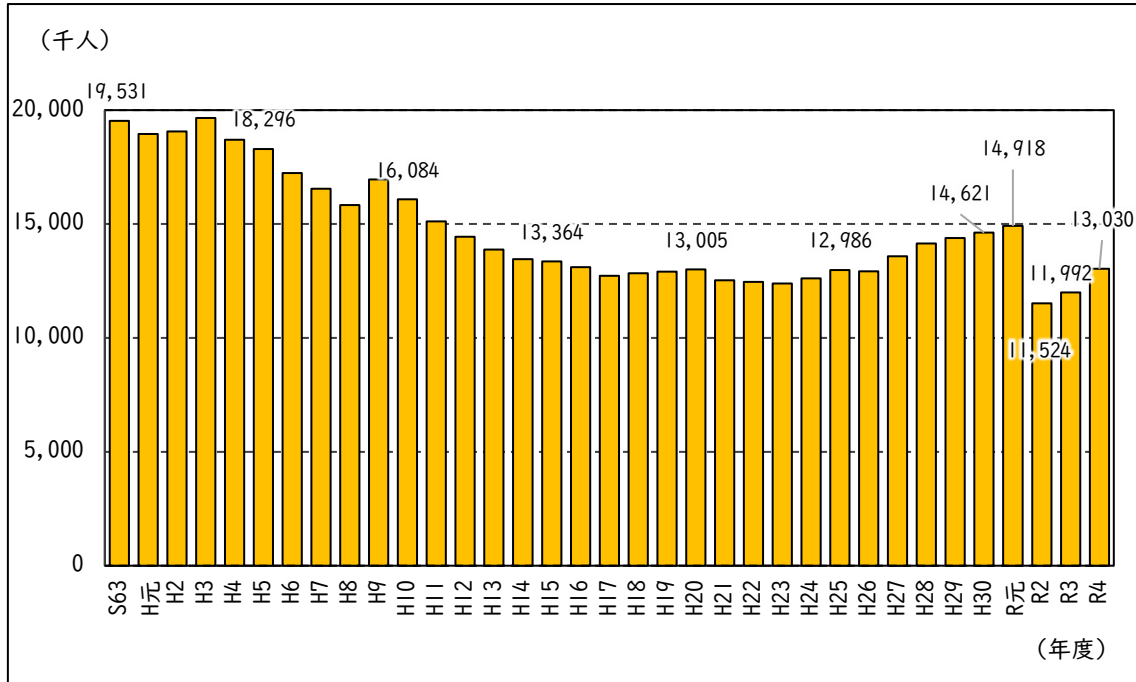
※令和5年3月18日改正のダイヤに基づく数値、便数は平日  
※区間便あり



イ 利用者数の推移

- 利用者数は長期的に減少傾向の中、近年は増加傾向にありましたが、令和2年度から新型コロナウイルスの影響により大幅に減少しました。
- 令和4年度は回復基調にありますが、コロナ禍前の水準には至っていません。

図 28 高松琴平電気鉄道各駅における利用者数の推移



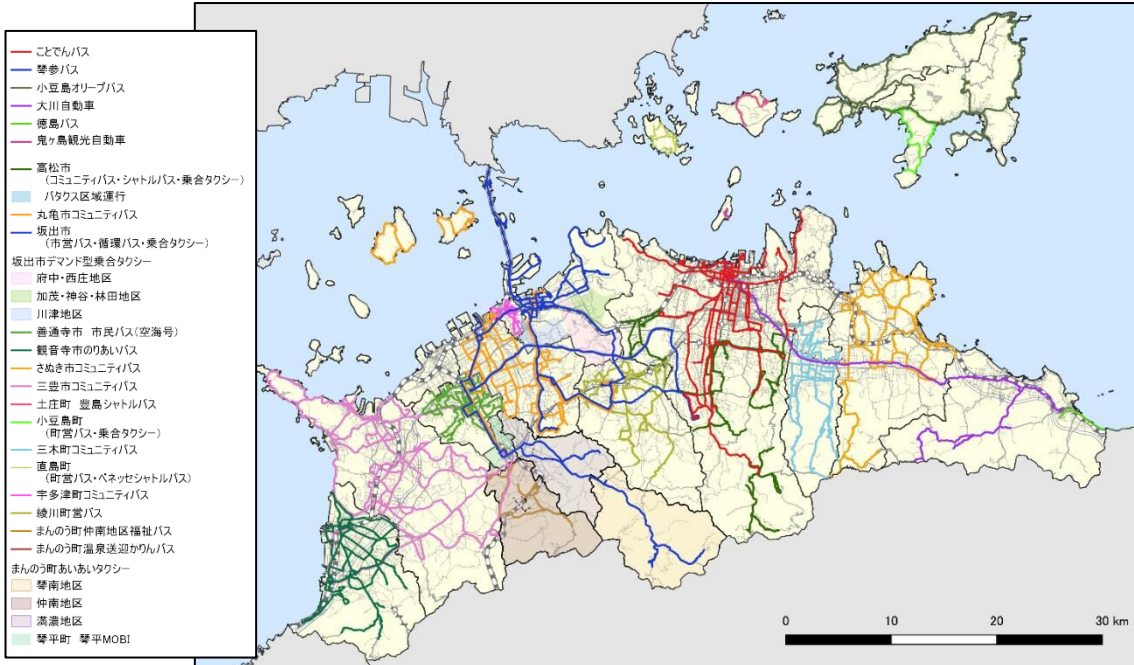
資料：高松琴平電気鉄道

### (3) 路線バス・コミュニティバス等

#### ア 運行状況

- 県内では5社の民間バス路線と市町のコミュニティバス等が運行しています。

図 29 県内の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の運行状況



- 路線バスのうち、地域間幹線系統（地域公共交通確保維持事業の対象となる路線バス系統。詳細は第7章を参照。）の路線バスが、高松や琴平、坂出、土庄、丸亀の中心部に起点に運行しています。

図 30 県内の地域間幹線系統の路線バスの運行状況

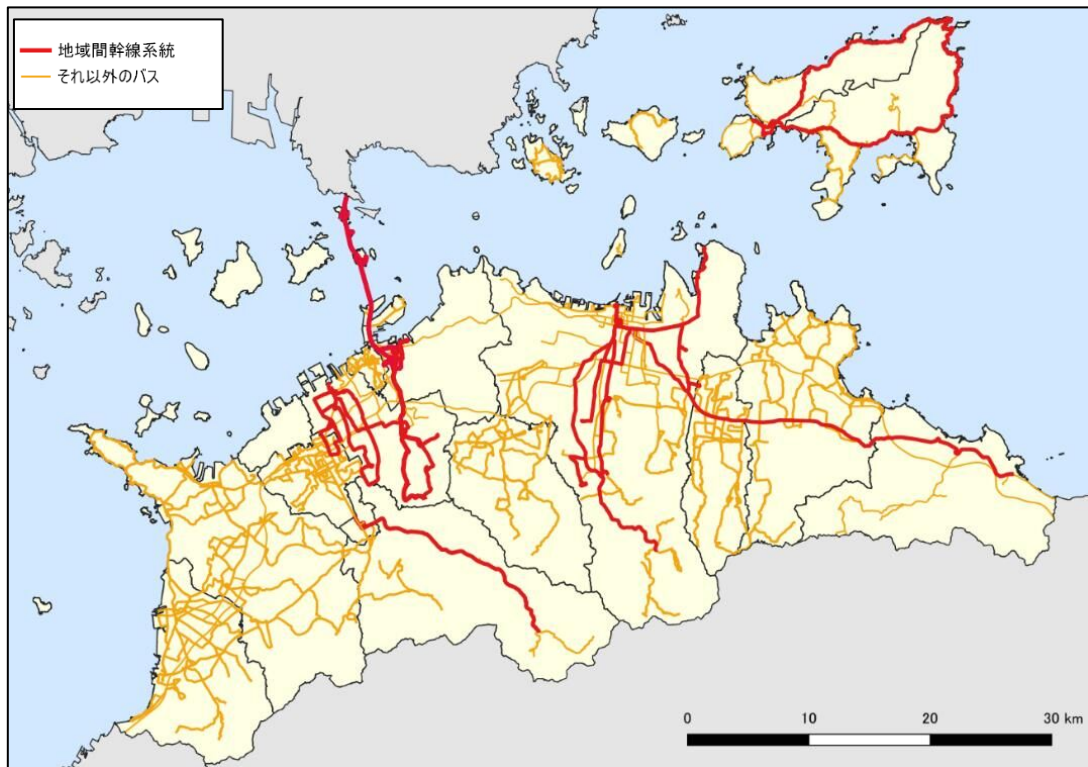


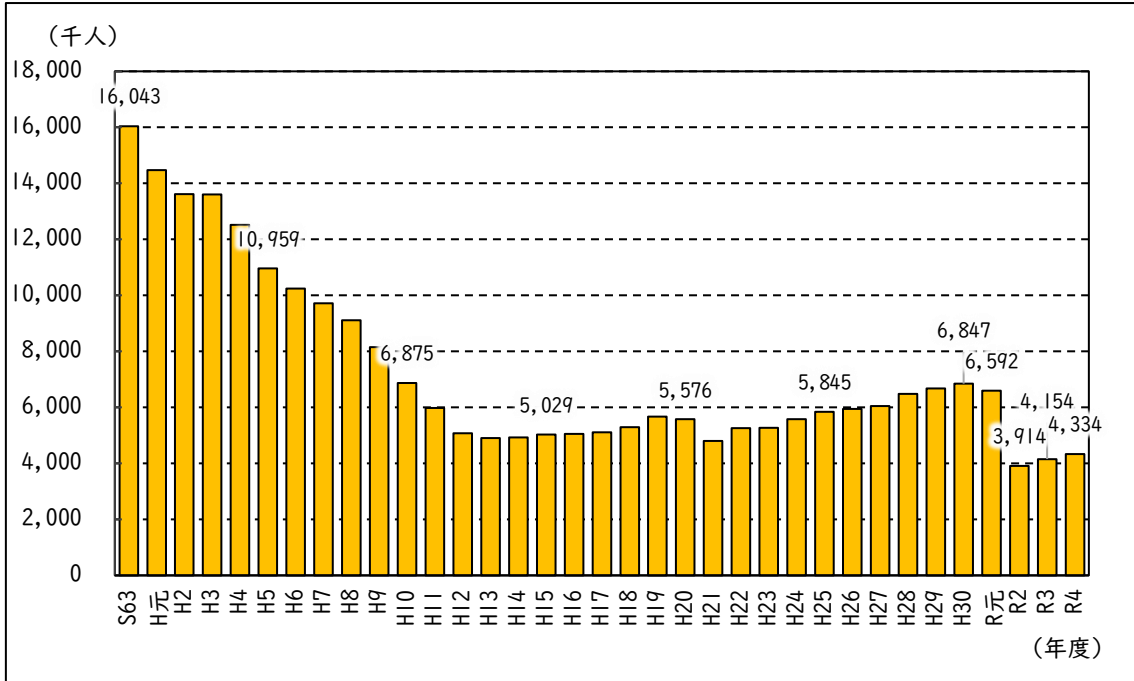
表 6 県内の地域間幹線系統

路線名	運行区間
<b>●ことでんバス</b>	
鹿角伏石駅線	瓦町～ことでん伏石駅～香川中央高校
鹿角ゆめタウン線	高松駅～ゆめタウン高松～香川中央高校
由佐線	高松駅～由佐～岩崎
由佐空港線	高松駅～由佐～高松空港
塩江線	高松駅～仏生山～塩江
岩崎線	高松駅～仏生山～岩崎
庵治線	高松駅～新開～庵治温泉
医大病院線	高松駅～馬場先～ことでん高田駅
<b>●琴参バス</b>	
美合線	琴平営業所～榎井～落合橋
島田・岡田線	坂出営業所～島田～富熊西沖・NEWレオマワールド
瀬戸大橋線	坂出駅～浦城～JR児島駅
丸亀垂水線	丸亀港～垂水橋～丸亀港
レオマ宇多津線	NEWレオマワールド～飯山市民総合センター～宇多津駅北口
丸亀西線	労災病院～城西高校～労災病院
坂出市循環バス（西）	坂出駅前～スーパーセンター宇多津～坂出駅前
<b>●小豆島オーリーブバス</b>	
南廻り福田線	土庄港～安田～福田港
北廻り福田線	小豆島中央病院・土庄港～馬越～福田港
<b>●大川自動車</b>	
引田線	高松～長尾～引田

## イ 利用者数の推移

- 利用者数は長期的に減少傾向の中、近年はやや増加傾向にありましたが、令和2年度から新型コロナウイルスの影響により大幅に減少しました。
- 令和4年度は回復基調にありますが、コロナ禍前の水準には至っていません。

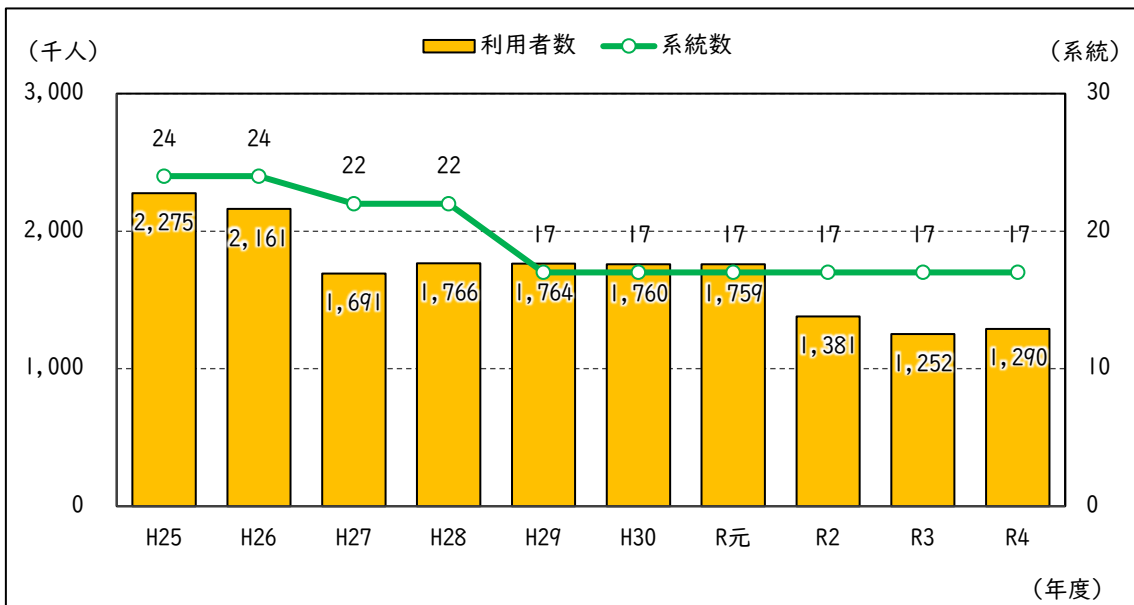
図 31 県内の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の利用者数の推移



資料：四国運輸局『四国運輸局業務要覧』一般乗合旅客自動車運送事業の輸送実績の推移

- 地域間幹線系統については、利用者の減少に伴い要件を満たさなくなったことなどにより、対象となる系統数が減少しています。
- 系統数の減少によるところもありますが、本県における地域間幹線系統の利用者数は減少傾向にあります。

図 32 県内の地域間幹線系統の利用者数と系統数の推移

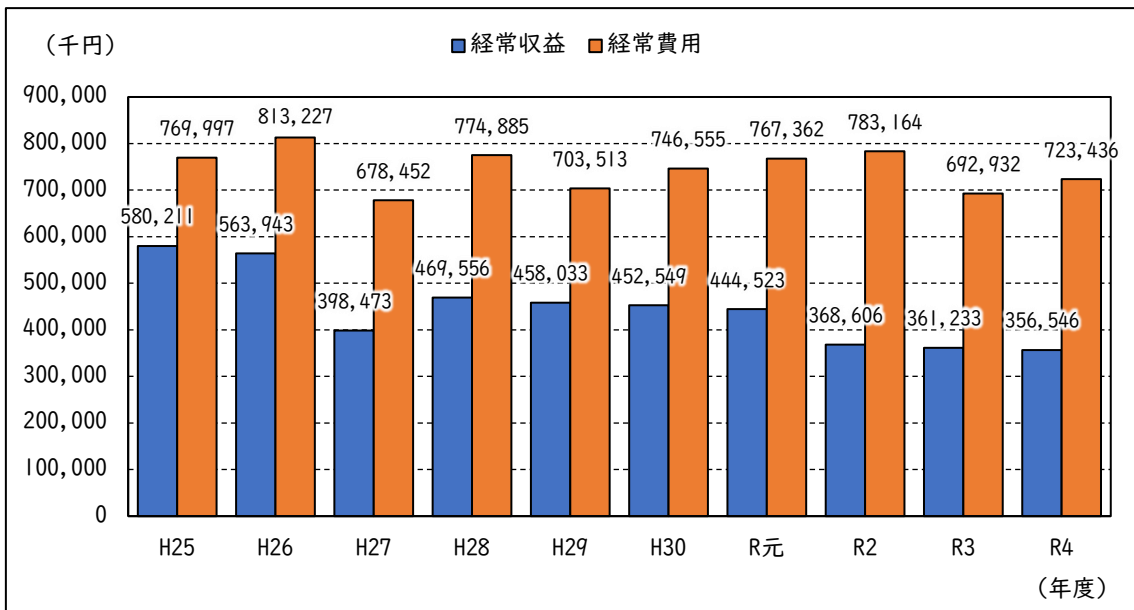


資料：香川県 ※国の事業年度(前年10月1日～当年9月30日)単位で整理

ウ 収支状況・補助金

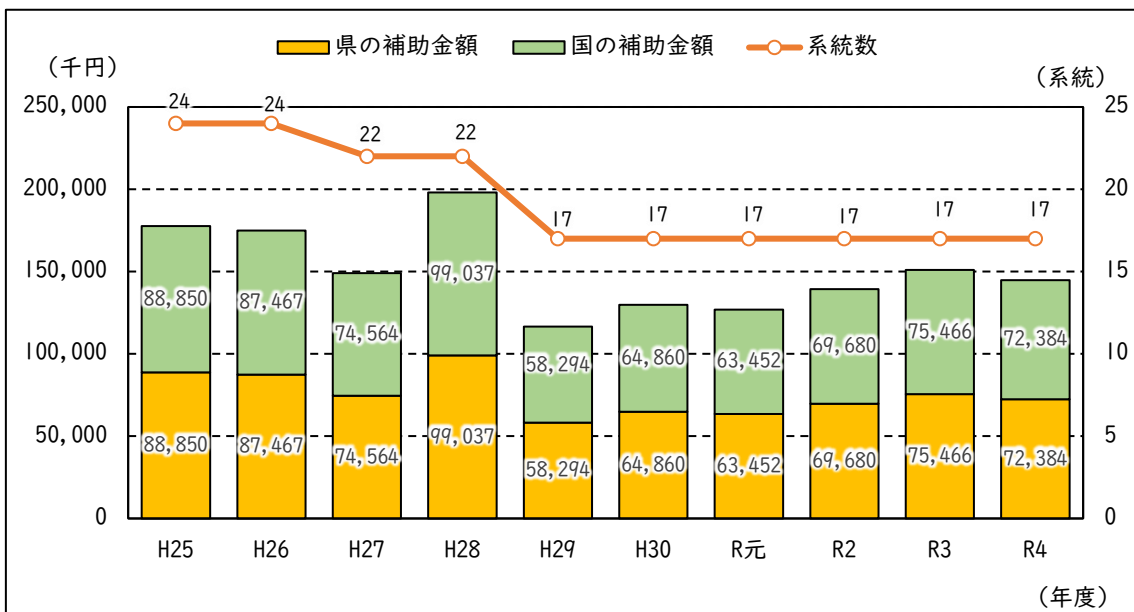
- 県内の地域間幹線系統の収支は、経常費用が7億円程度で推移していますが、経常収益は令和2年度から新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けて、減少傾向にあります。
- 地域間幹線系統の維持のため、県では、国の補助額を上限に、欠損額に対する補助を行っています。国と県の補助金額の推移をみると、平成29年度以降は年間1.2億円程度で推移しているものの、令和2年度から新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けて、やや金額が増加傾向にあります。

図 33 県内の地域間幹線系統の収支状況の推移



資料：香川県 ※国の事業年度(前年10月1日～当年9月30日)単位で整理

図 34 県内の地域間幹線系統の維持に係る県の補助金額と系統数の推移



資料：香川県 ※国の事業年度(前年10月1日～当年9月30日)単位で整理

## (4) 高速バス

### ア 運行状況

- 高松駅や丸亀駅、観音寺駅などから関東以西の各地へ高速バスが運行しています。特に近畿地方は複数の事業者が運行しており、便数が多くあります。

表 7 高速バスの運行状況

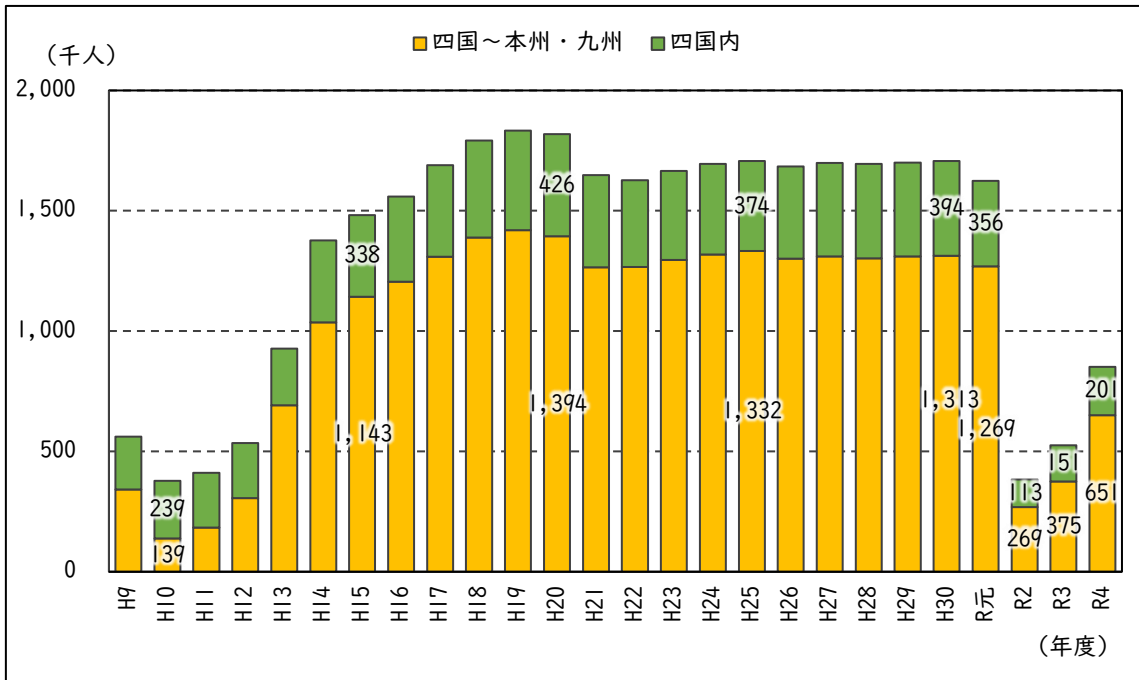
地域	行き先
四国内	徳島市、松山市、高知市
中国地方	広島市
九州地方	北九州市、福岡市
近畿地方	京都市、大阪市、泉佐野市（関西国際空港）、神戸市、南あわじ市
中部地方	名古屋市、四日市市、桑名市
関東地方	浦安市、東京都（千代田区、中央区、新宿区）、横浜市

資料：各運行事業者HP ※令和5年12月時点

### イ 利用者数の推移

- 利用者数は、概ね170万人程度で推移していましたが、令和2年度から新型コロナウイルスの影響により大幅に減少しました。
- 令和4年度は回復基調にあります、コロナ禍前の水準には至っていません。

図 35 県内を発着する高速バスの利用者数の推移



資料：四国運輸局『四国運輸局業務要覧』  
 ※R2年度、3年度は本州・九州のうち京阪神方面以外は運休

## (5) タクシー

### ア 営業区域

- 県内の営業区域は、5つの交通圏ならびに三木町、旧綾南町（綾川町）、旧綾上町（綾川町）、直島町の4つで構成されています。

図 36 県内のハイヤー・タクシー事業者の営業所の位置



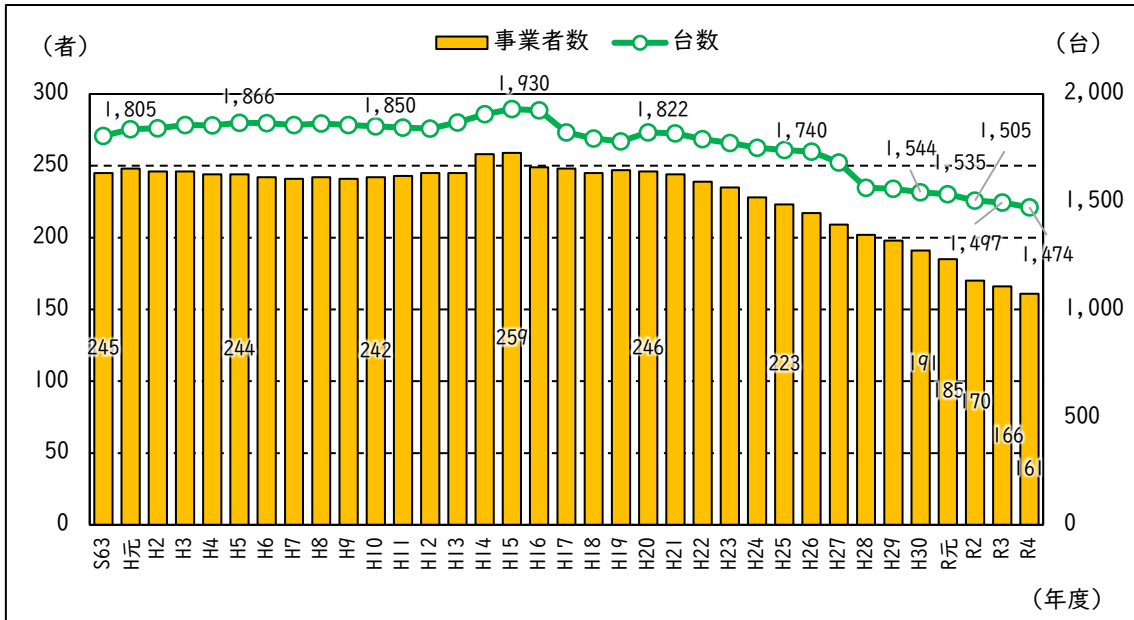
資料：香川県タクシー協同組合



## イ 運行事業者の状況

- 事業者数・台数は、ともに減少傾向であり、特に令和2年度から新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けて、事業者数が大きく減少しています。

図 37 県内のハイヤー・タクシーの事業者数と車両台数の推移(高松市内の個人タクシー含む)

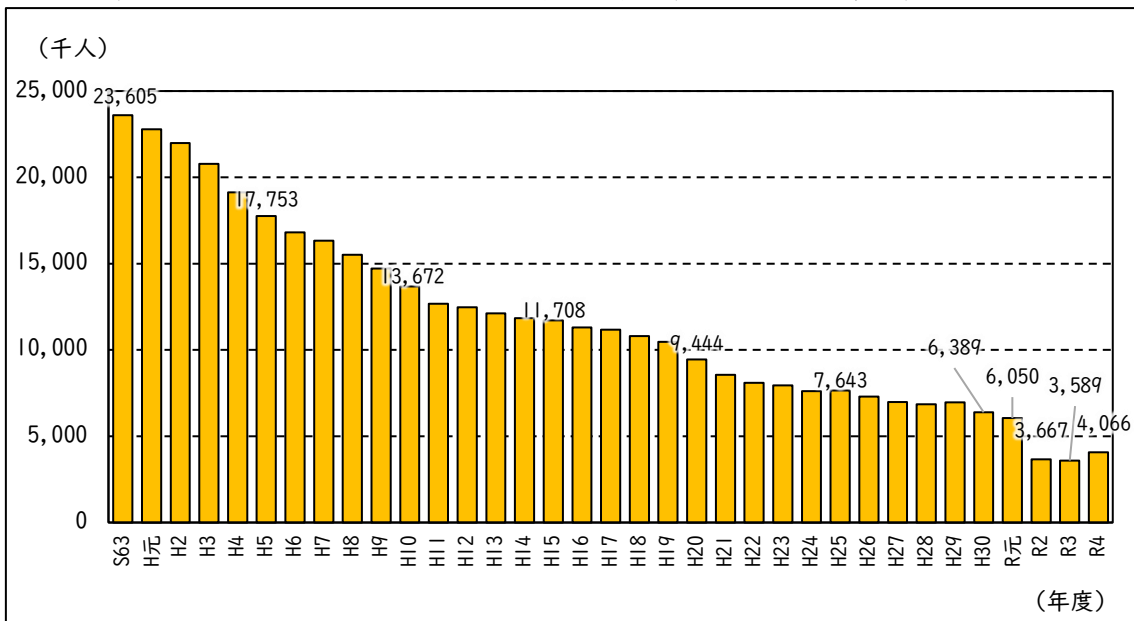


資料：四国運輸局『四国運輸局業務要覧』  
一般乗用旅客自動車運送事業の輸送実績、都市別個人タクシー(1人1車制)事業の概況

## ウ 利用者数の推移

- 利用者数は長期的に減少傾向の中、令和2年度から新型コロナウイルスの影響により大幅に減少しました。
- 令和4年度は回復基調にありますが、コロナ禍前の水準には至っていません。

図 38 県内のハイヤー・タクシーの利用者数の推移(個人タクシー含む)



資料：四国運輸局『四国運輸局業務要覧』  
一般乗用旅客自動車運送事業の輸送実績、都市別個人タクシー(1人1車制)事業の概況





表 8 フェリー・旅客船の航路一覧（一般旅客定期航路）

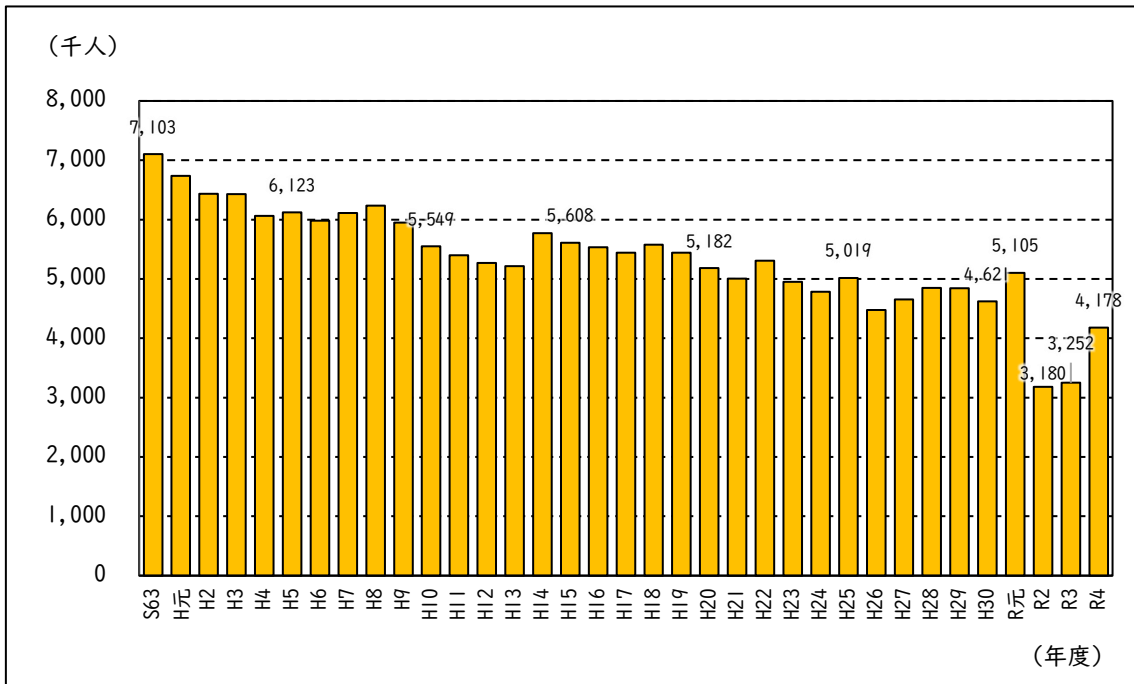
事業者名	航路	備考
小豆島フェリー	高松～土庄	
(公財)神戸YMCA	土庄銀波浦～余島	
国際両備フェリー	高松～池田	
内海フェリー	高松～草壁	休止中
小豆島豊島フェリー	宇野～土庄	国庫補助航路
四国フェリー	岡山～土庄	
国際両備フェリー	岡山～土庄	
瀬戸内観光汽船	日生～大部	休止中
小豆島フェリー	姫路～福田	
ジャンボフェリー	神戸～坂手～高松	
雌雄島海運	男木～高松	国庫補助航路
豊島フェリー	家浦～高松	
四国汽船	高松～宮浦～宇野	
四国汽船	本村～宇野	
四国汽船	本村～宇野(風戸～宇野区間)	
小豆島フェリー	高松～宇野	休止中
本島汽船	本島～丸亀	国庫補助航路
六口丸海運	児島観光港～本島	
備讃フェリー	丸亀～広島	国庫補助航路
たどつ汽船	多度津～佐柳	国庫補助航路
三洋汽船	笠岡～佐柳本浦	国庫補助航路（中国運輸局管轄）
粟島汽船	須田～粟島～宮の下	国庫補助航路
三豊市	仁尾～薦島	
真鍋海運	伊吹～観音寺	国庫補助航路
四国汽船	宮浦～家浦～犬島	
豊島フェリー	唐櫃～高松	休止中
国立療養所大島青松園	大島～高松	

※瀬戸内国際芸術祭期間限定の航路を除く

## イ 利用者数の推移

- 利用者数は、離島住民の減少や高齢化等に伴い長期的に減少傾向にありますが、3年に一度のトリエンナーレ形式で開催している瀬戸内国際芸術祭の開催時期と重なる平成22年度、25年度、28年度、令和元年度、4年度においては、増加しています。
- また、令和2、3年度には新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、大幅に減少しています。

図 40 県内のフェリー・旅客船の利用者数の推移

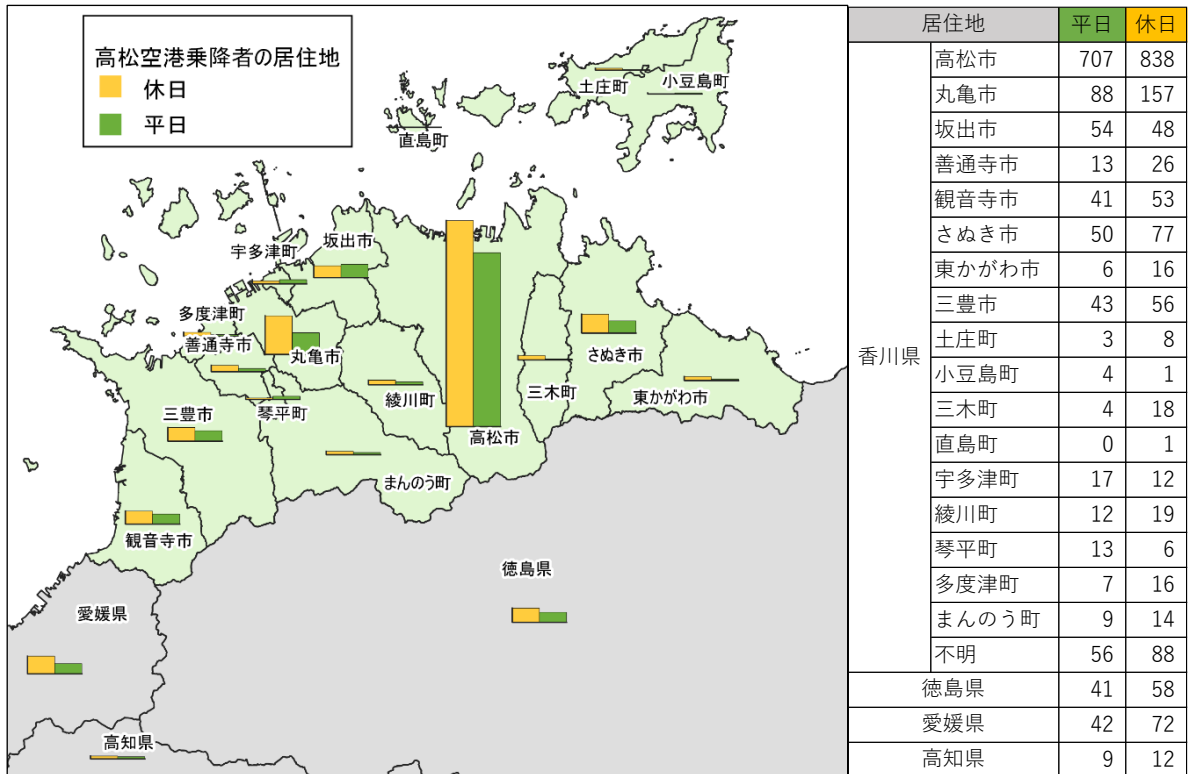


資料：四国運輸局『四国運輸局業務要覧』  
「一般旅客定期航路事業輸送実績」における本局の輸送実績

## (7) 航空路・空港リムジンバス

- 県内では高松市に高松空港があり、国際線及び国内線が運航しています。
- 高松空港乗降者を居住地別にみると、四国地方内では高松市が半数以上を占めていますが、県内の各市町のほか、愛媛県・徳島県・高知県も含め、広い範囲から利用されています。

図 41 高松空港乗降者の居住地（四国地方内）



資料：国土交通省『令和元年度航空旅客動態調査』

(平日1日、休日1日の全旅客に対する調査、回答不明除く)

## ①国際線

### ア 運航状況

- 国際線は、ソウル線、台北線、香港線が運航しています。上海線は運休中です。
- 運航便数は、ソウル線は週7往復、上海線（運休中）、台北線は週4往復、香港線は週3往復となっています。

表 9 航空路（国際線）の運行状況

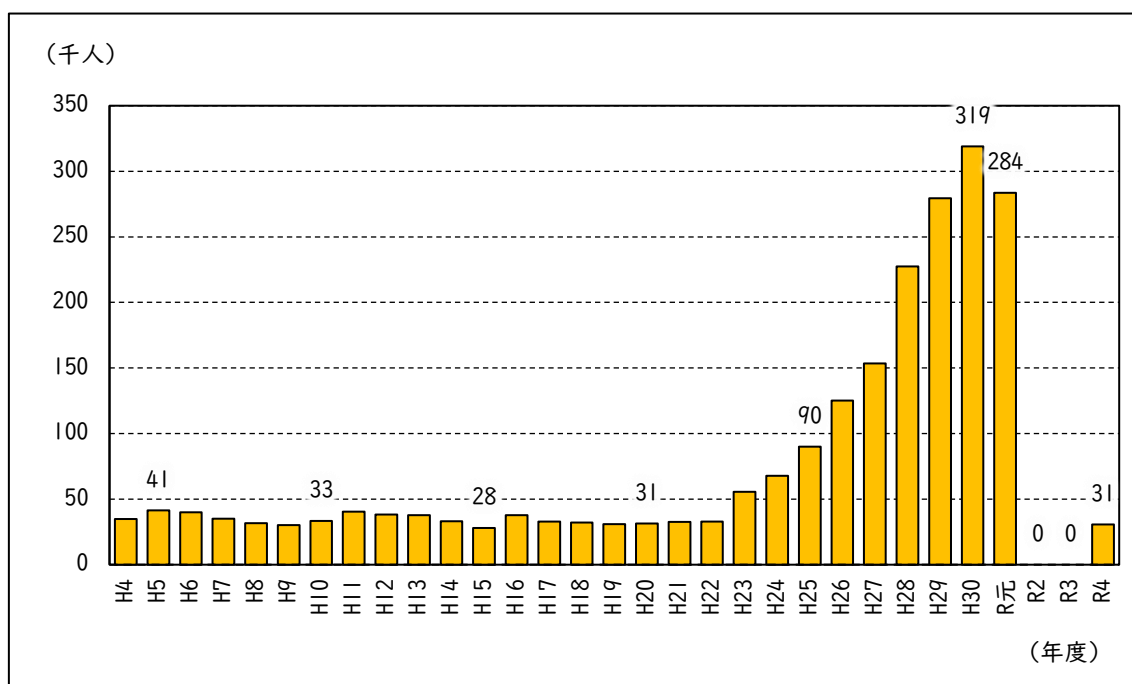
就航地	運航会社	運行便数
高松～ソウル(仁川)	エアソウル	週7往復（毎日）
高松～上海(浦東)	春秋航空	週4往復（火・木・土・日曜日） ※運休中
高松～台北(桃園)	チャイナエアライン	週4往復（水・木・土・日曜日）
高松～香港	香港エクスプレス	週3往復（月・水・金曜日）

※令和5年12月時点

### イ 利用者数の推移

- 利用者数は、増加傾向が続いていましたが、令和2年度から新型コロナウイルスの感染拡大防止のための入国制限により、国際線が全線運休となりました。
- 他の地方空港に先駆けて、国際線の受入体制が整備されたことから、令和4年11月のソウル線の運航再開を皮切りに、令和5年1月には台北線、香港線が、9月には上海線が運航を再開しました。

図 42 高松空港を発着する国際線の利用者数の推移



資料：香川県

## ②国内線

### ア 運航状況

- 国内線は、羽田線、成田線、那覇線が運航しています。
- 運航便数は、羽田線は1日13往復、成田線は1日最大3往復、那覇線は1日1往復となっています。

表 10 航空路（国内線）の運行状況

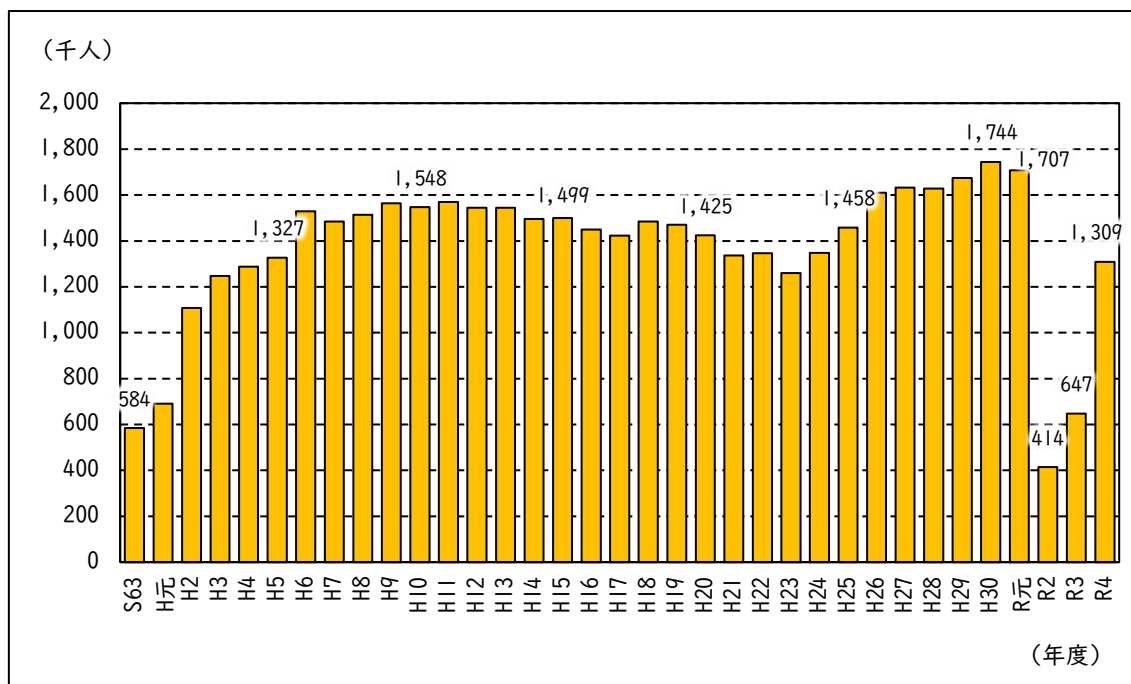
就航地	運航会社	運行便数
高松～東京(羽田)	日本航空	1日13往復
	全日本空輸	
高松～東京(成田)	ジェットスター・ジャパン	1日最大3往復
高松～沖縄(那覇)	全日本空輸	1日1往復

※令和5年12月時点

### イ 利用者数の推移

- 利用者数は、年々増加傾向にありましたが、令和2年度から新型コロナウイルスの影響により大幅に減少しました。
- 令和4年度は回復基調にありますが、コロナ禍前の水準には至っていません。

図 43 高松空港を発着する国内線の利用者数の推移



資料：香川県

### ③リムジンバス

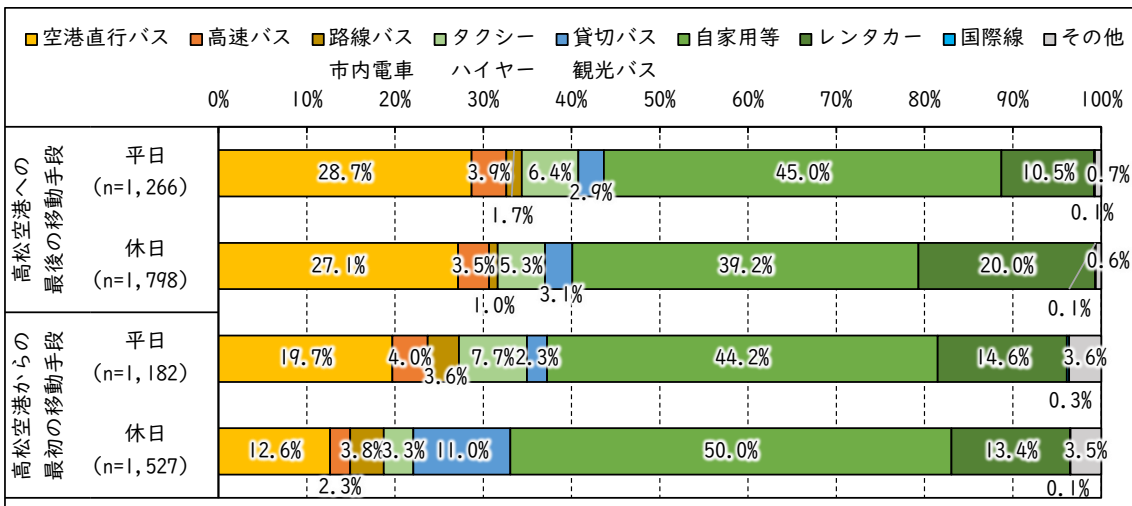
- 県内各地から高松空港へのリムジンバスが運行されています。
- 令和元年度の調査では、高松空港への最後の移動手段・高松空港からの最初の移動手段として、リムジンバスは高松空港乗降者の12%～28%程度に利用されています。

表 11 リムジンバスの運行状況

運行区間	運行会社	運行便数
高松市内方面	ことでんバス	高松空港行：1日27便 高松空港発：1日20便 ※一部曜日限定の便を含む
琴平方面	琴空バス	1日6往復（1日12便）
綾川・坂出・宇多津・丸亀方面	琴参バス	高松空港行：1日8便 高松空港発：1日10便
善通寺・丸亀方面	琴参バス	1日5往復（1日10便） ※運休中
丸亀・善通寺・観音寺・四国中央方面	西讃観光	高松空港行：1日6便 高松空港発：1日7便

※令和5年12月時点

図 44 高松空港への最後の移動手段と、高松空港からの最初の移動手段



資料：国土交通省『令和元年度航空旅客動態調査』

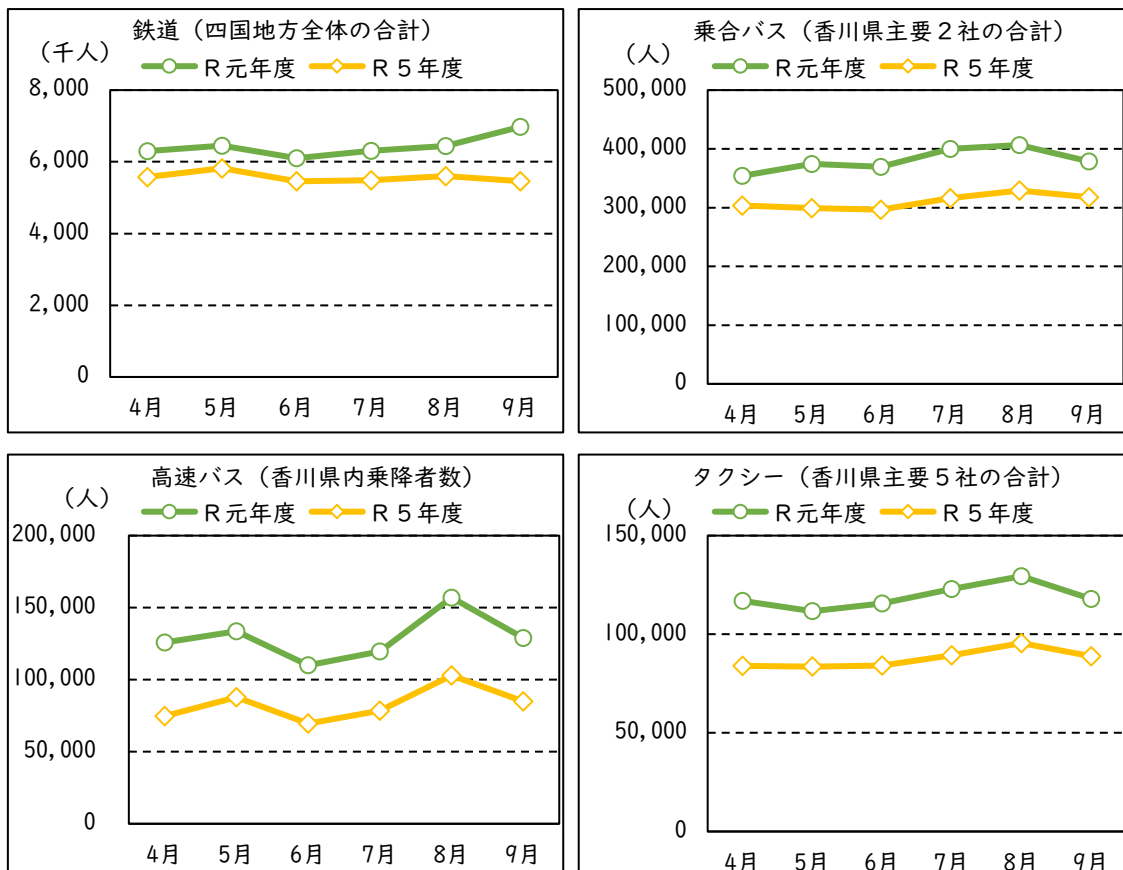
(平日1日、休日1日の全旅客に対する調査、回答不明除く)

## 2 コロナ禍からの回復状況

### (1) 鉄道、乗合バス、高速バス、タクシー

- 主要な交通機関の直近の利用状況を見ると、鉄道はコロナ禍前に近い水準まで回復しつつある一方、高速バスやタクシーは未だ厳しい状況にあります。

図 45 各モードの直近の利用者数のコロナ禍前との比較



資料：四国運輸局『四国における運輸の動き』

※鉄道はJR四国及び民鉄2社の合計

※乗合バスは高速バスの利用者数を含まない

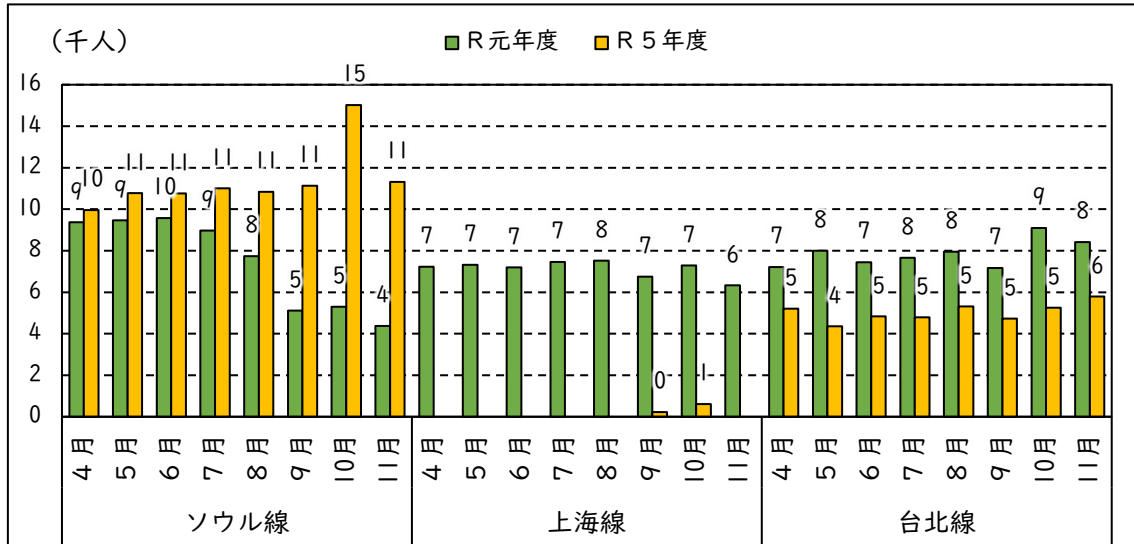
※高速バスは系統数減少により関東・名古屋・北陸・広島・福岡方面のR5年度数値が非公表のためR元年度ともに数値に含まない



## (2) 航空路

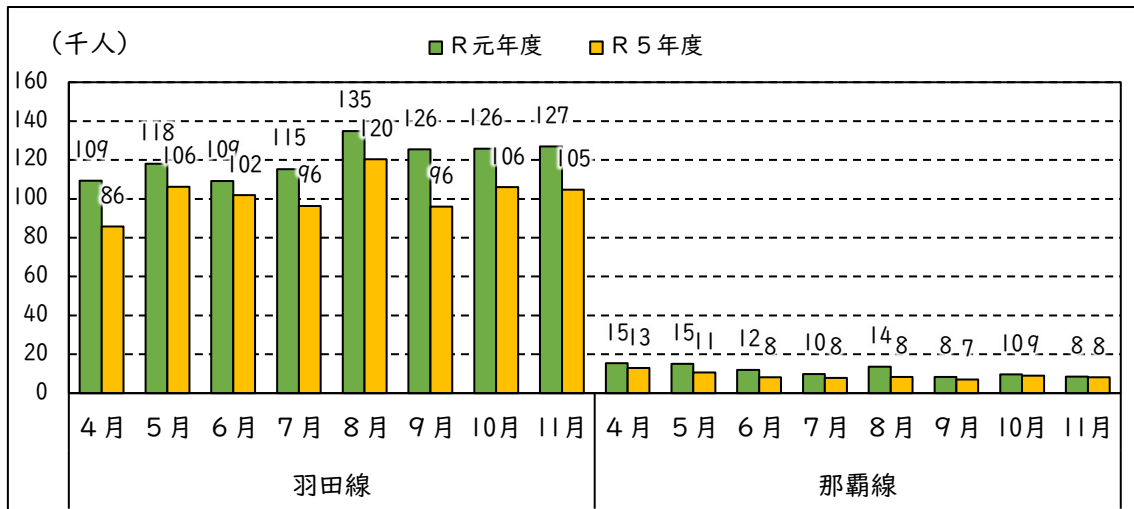
- 国際線の直近の利用状況を見ると、上海線は運休が続いているものの、ソウル線は令和元年度の利用者を大きく上回り、台北線も好調に推移しています。
- 国内線の利用状況は、羽田線、那覇線ともに、利用者数が令和元年度に近い水準まで回復しています。

図 46 国際線利用者数のコロナ禍前との比較



資料：高松空港『高松空港旅客輸送実績』（令和5年4月～11月速報値）  
※香港線は非公開のため除外

図 47 国内線利用者数のコロナ禍前との比較



資料：高松空港『高松空港旅客輸送実績』（令和5年4月～11月速報値）  
※成田線は非公開のため除外

### 3 移動状況の将来見通し

- 香川県交通需要予測調査の推計結果によると、県内の公共交通需要は平成 22 年の 5.6 万トリップから、令和 32 年には 3.7 万トリップに減少することが見込まれます。
- 交通手段別で比較すると、鉄道の交通量の減少幅が大きく、高齢化に伴うトリップ長の減少が影響すると考えられます。
- 県外からの来訪者のうち公共交通利用者数は、1,216 人/日、3,520 人トリップ/日と推計されていますが、県外来訪者数の目標値 1,200 万人を達成した場合、4,694 人トリップ/日へ増加、四国の新幹線が整備された場合、7,157 人トリップ/日へ増加すると見込まれます。
- 低頻度利用者の需要喚起策として、駅の施設整備等に一定の効果が期待されます。

#### 香川県交通需要予測調査

##### (1) 調査の概要

###### 目的

- ・ 2050 年までの人口変化を見越して香川県全域における公共交通需要を予測し、香川県及び県内各市町の交通政策立案のための参照情報とする。

###### 分析するシナリオ

- ・ 人口変化に加え交通施策、都市のコンパクト化と公共交通周辺開発の影響シナリオ及び観光客など交流人口シナリオについても影響を分析。

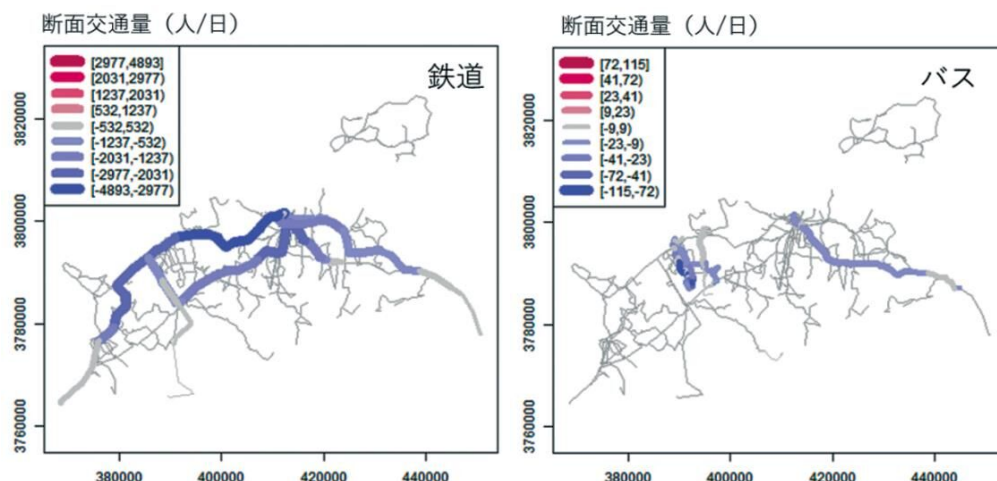
###### 需要予測の方法

- ・ 4 段階推定法を基本とし、将来の人口変化、居住地変化、目的地変化、交通サービス水準変化、交流人口変化が公共交通需要に与える影響を推計。

##### (2) 需要予測結果

- ・ 推計結果によると県内の公共交通需要は平成 22 年の 5.6 万トリップから、令和 32 年には 3.7 万トリップに減少すると見込まれた。
- ・ 交通手段別で比較すると、鉄道の交通量の減少幅が大きく、バスの減少幅は比較的小さい。高齢化に伴い、通勤等の市町をまたぐ公共交通での移動機会が減少することにより、トリップ長の減少が影響すると考えられる。

図 48 リンク別交通量の推計結果の令和 32 (2050) 年と平成 22 (2010) 年の差



- ・ 県外からの来訪者のうち公共交通利用者数は、1,216人/日、3,520人トリップ/日と推計されており、平成22年の居住者の公共交通トリップ数の6.2%に相当する。
- ・ 県外来訪者数の目標値1,200万人を達成した場合、公共交通のトリップ数は4,694人・トリップ/日になると推計される。
- ・ 更に四国の新幹線が整備されると、1日あたり訪問者数が851人増加し、トリップ数は7,157人・トリップ/日になると推計され、平成22年の居住者のトリップ数比では12.7%、令和32年では19.2%に相当し、無視し得ない影響を与えることになる。

### (3) アンケート調査に基づく公共交通の利用意向

- ・ 公共交通関連施設の快適性など質的な整備の効果を検証するため、需要予測に合わせて実施したアンケート調査（香川県内のインターネットモニターが対象）によると、公共交通利用者、自動車利用者とも、整備されれば利用を増やしたいと思う鉄道施設として「雨に濡れずに移動できる施設（シェルターなど）」や「休憩施設（待合室、ベンチなど）」が多い。
- ・ 自動車利用者では現在の公共交通の利用頻度が月1回未満である、低頻度の利用者の回答が多いが、そのうち2割程度が鉄道施設の整備により、公共交通の利用頻度を月1～3回程度に増やすと回答しており、一定の利用増進効果が期待される。

図 49 鉄道利用を増やしたいと思う施設（上：鉄道利用者、下：自動車利用者）

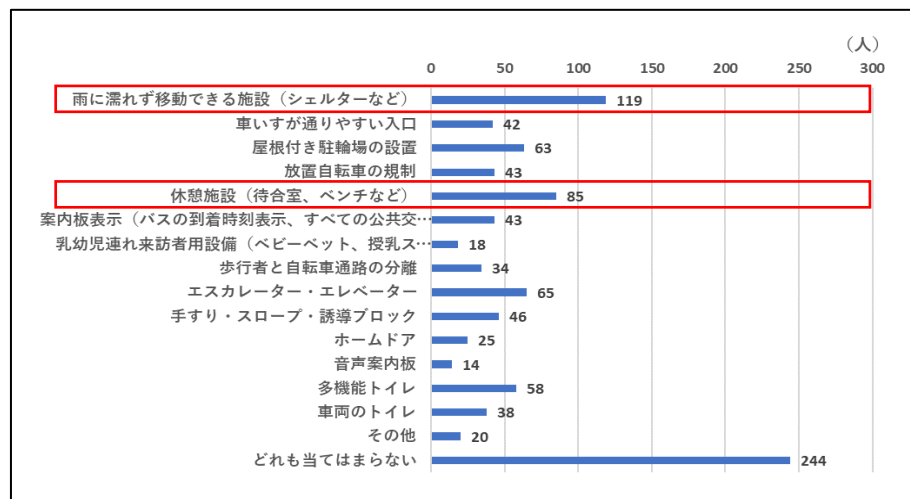
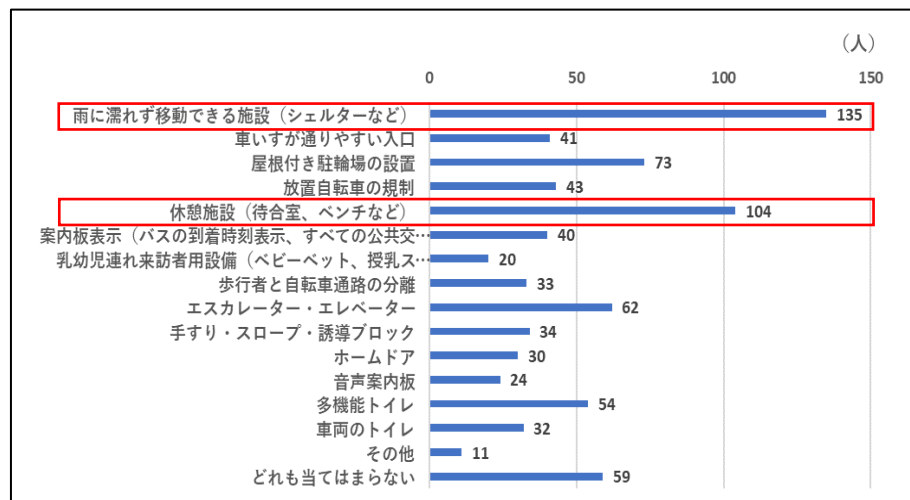


図 50 施設整備に対する利用頻度（上：鉄道利用者、下：自動車利用者）

		現在の公共交通の利用頻度						総計
		週5回以上	週3～4回	週1～2回	月2～3回	月1回	それ以下	
施設整備された場合の公共交通の利用頻度	週5回以上	102	5	0	1	0	0	108
	週3～4回	5	19	8	2	0	0	34
	週1～2回	1	3	10	3	1	1	19
	月2～3回	2	1	0	3	3	0	9
	月1回	2	0	0	0	1	2	5
	それ以下	0	0	1	0	0	2	3
	変化なし	42	15	17	19	5	10	108
	総計	154	43	36	28	10	15	286

…増加   
  …変化なし   
  …減少

		現在の公共交通の利用頻度							総計
		週5回以上	週3～4回	週1～2回	月2～3回	月1回	それ以下	利用していない	
施設整備された場合の公共交通の利用頻度	週5回以上	7	0	0	0	1	1	2	11
	週3～4回	0	1	0	1	1	1	0	4
	週1～2回	2	0	3	8	1	2	2	18
	月2～3回	1	0	1	7	5	15	2	31
	月1回	2	1	1	1	4	30	4	43
	それ以下	1	1	1	0	3	46	9	61
	変化なし	16	7	6	9	8	125	144	315
	総計	29	10	12	26	23	220	163	483

…増加   
  …変化なし   
  …減少

## 4 各種調査結果

### (1) 県民アンケート

香川県民の日常の移動実態や公共交通の改善ニーズ等を把握するため、県民アンケートを実施しました。調査の実施状況や結果概要は次に示すとおりです。

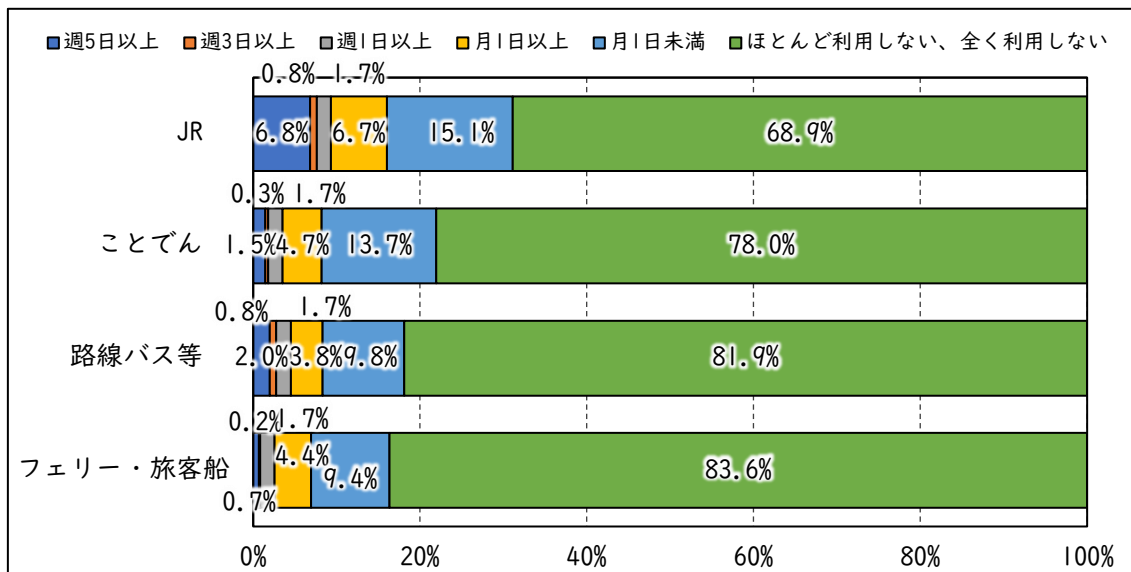
表 12 県民アンケートの調査概要

調査目的	日常の移動実態や公共交通に改善を希望する点、公共交通への意識・関心等を把握し、今後の施策展開の検討材料を得る		
実施時期	令和5年7月～9月	令和5年8月	令和5年7月～8月
対象者	高校生	20～60代	70代以上
	高等(専門)学校 17校の2年生	ドコモプレミア パネルの会員登録者	各地域に お住まいの方
調査方法	Web回答フォームの URLを示した チラシを配布	Web配信 Web回答	調査票(紙)を 郵送配布・郵送回収 (Web回答も併用)
配布	697	—	1,250
回収	543	1,382	500 (うち13地域不明)
小豆地域	71	176	101
東讃地域	123	300	90
高松地域	102	303	84
中讃地域	128	302	108
西讃地域	119	301	104
回収率	77.9%	—	40.0%

## ○公共交通機関の利用状況

- 多くの県民が、公共交通をほとんど、あるいは全く利用しない状況にあります。

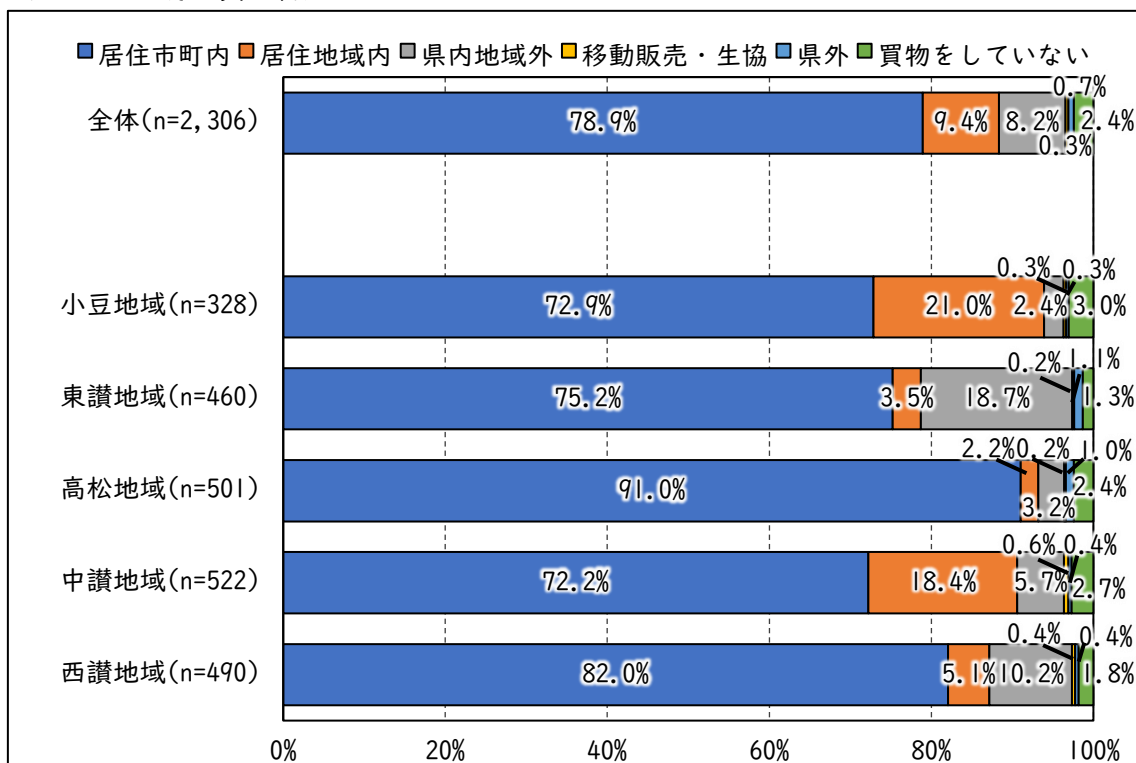
図 51 県民の各公共交通機関の利用状況



## ○よく行く買い物先

- 7～8割は居住する市町内で買い物をしており、特に高松地域はその傾向が大きくなっています。
- 小豆地域、中讃地域では居住地域内での買い物の割合が比較的高くなっています。

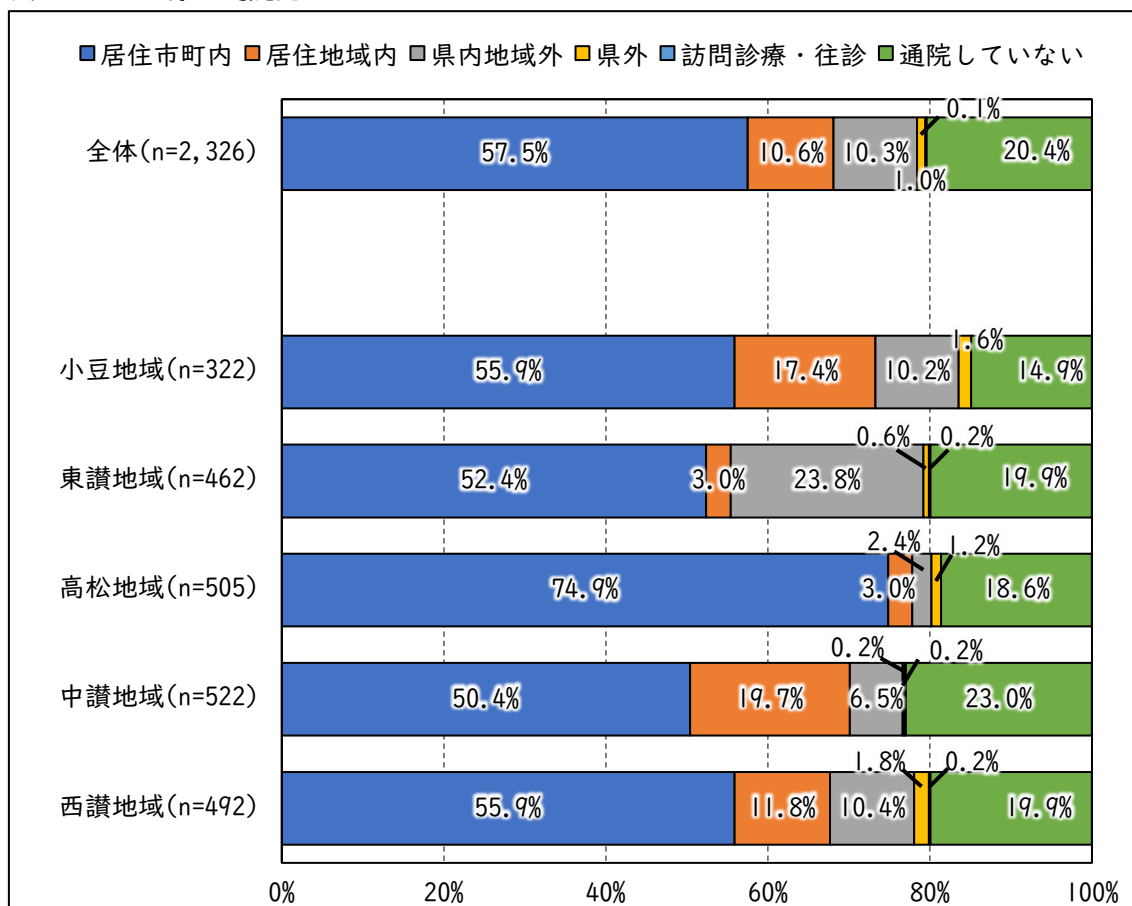
図 52 よく行く買い物先の立地



## ○よく行く通院先

- 約5～6割は居住する市町内へ通院しており、特に高松地域はその傾向が大きく74.9%となっています。
- 東讃地域は居住地域外への通院の割合が比較的高くなっています。

図 53 よく行く通院先の立地



## ○買い物・通院における移動手段

- 買い物や通院といった日常的な移動における移動手段の6割以上が自家用車で、公共交通は1～2%ほどです。

図 54 買い物における移動手段

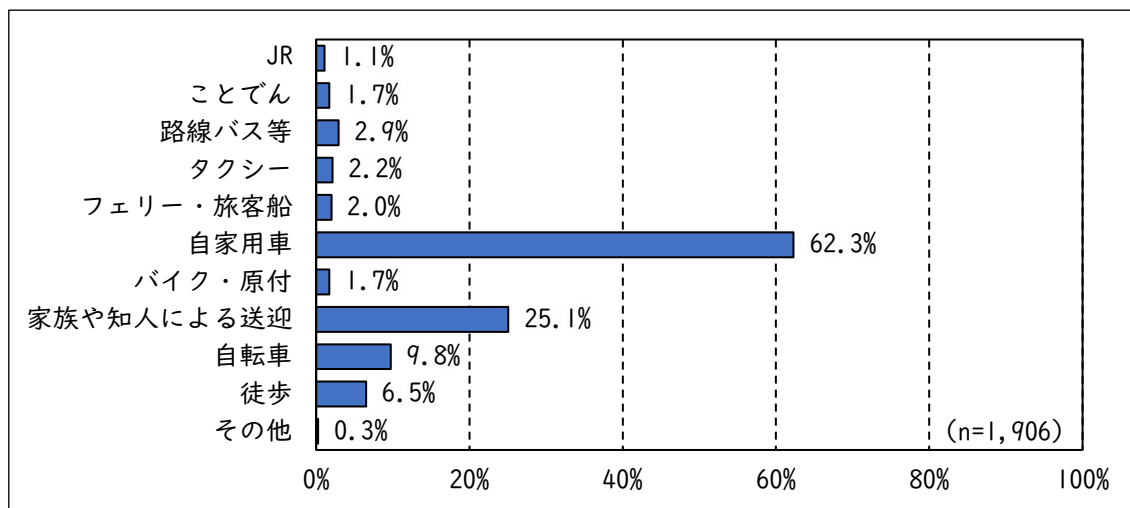
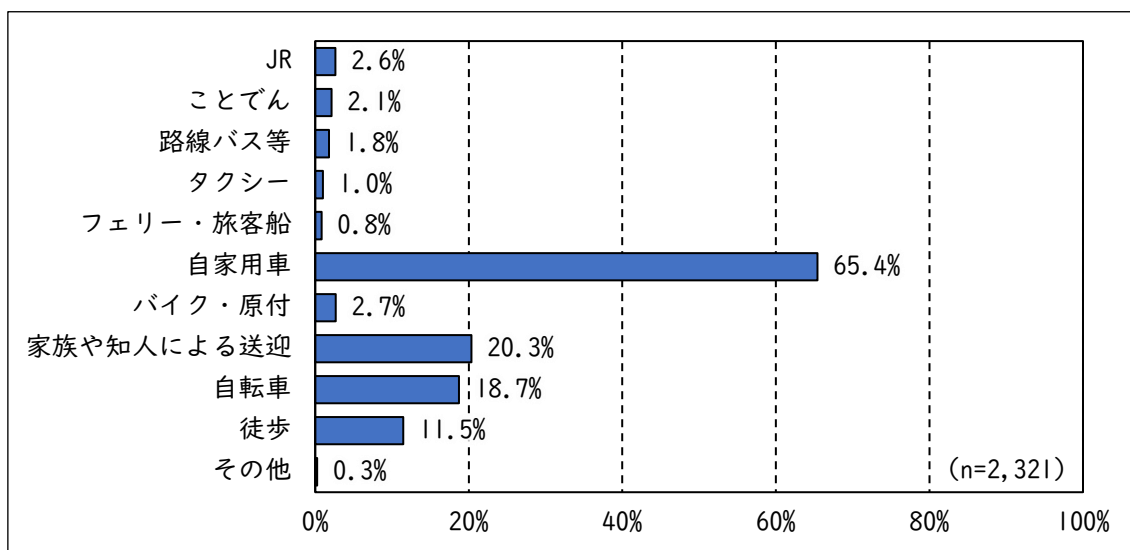


図 55 通院における移動手段





## ○自動車・免許の保有状況と気兼ねなく送迎を頼める人の有無

- 自分で車を使えない人の中には、気兼ねなく送迎を頼める人がいないという人も一定割合存在します。

図 56 免許保有と車の利用可否の状況

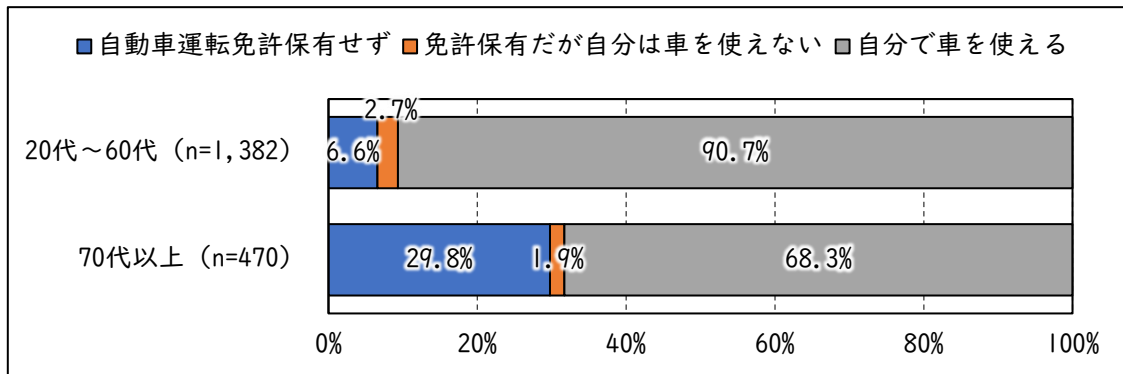
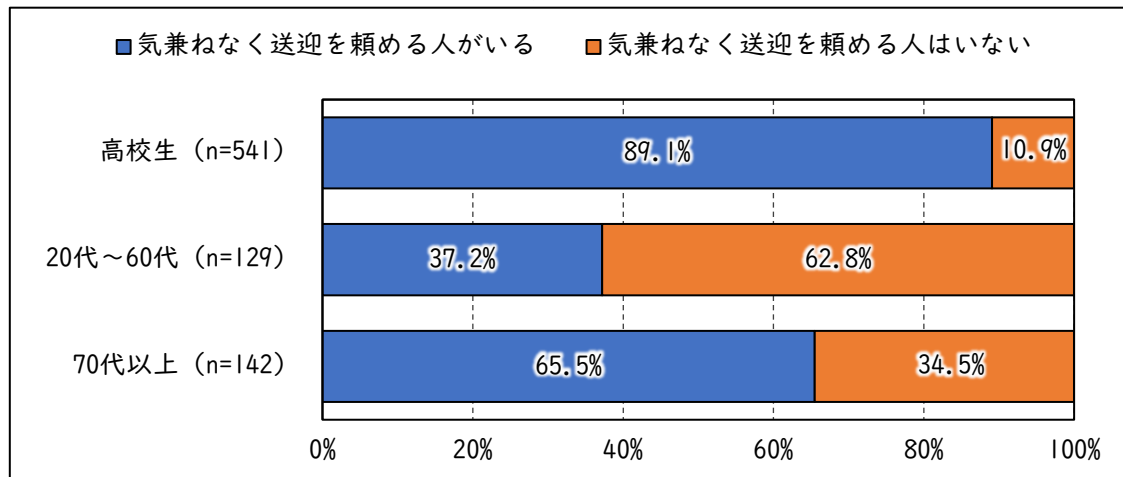


図 57 気兼ねなく送迎を頼める人の有無(自分で運転できる車がある人を除く)



## ○改善されれば利用を増やしたいと思う取組

- サービスの基本である「運賃」や「運行本数」等に加え、「生活リズムにあったダイヤ」や「他の交通機関との接続」が求められています。

図 58 改善されれば利用を増やしたいと思う取組（JR）

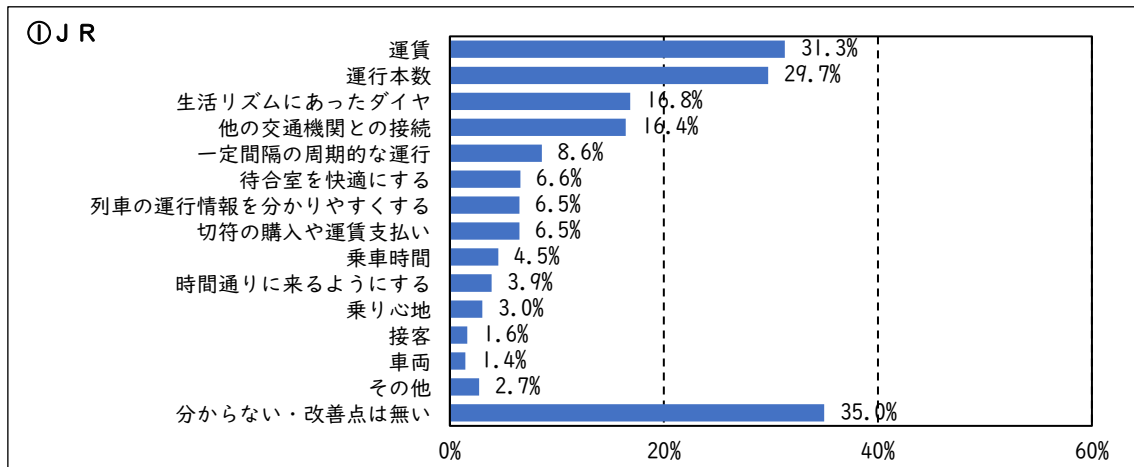


図 59 改善されれば利用を増やしたいと思う取組（ことでん）

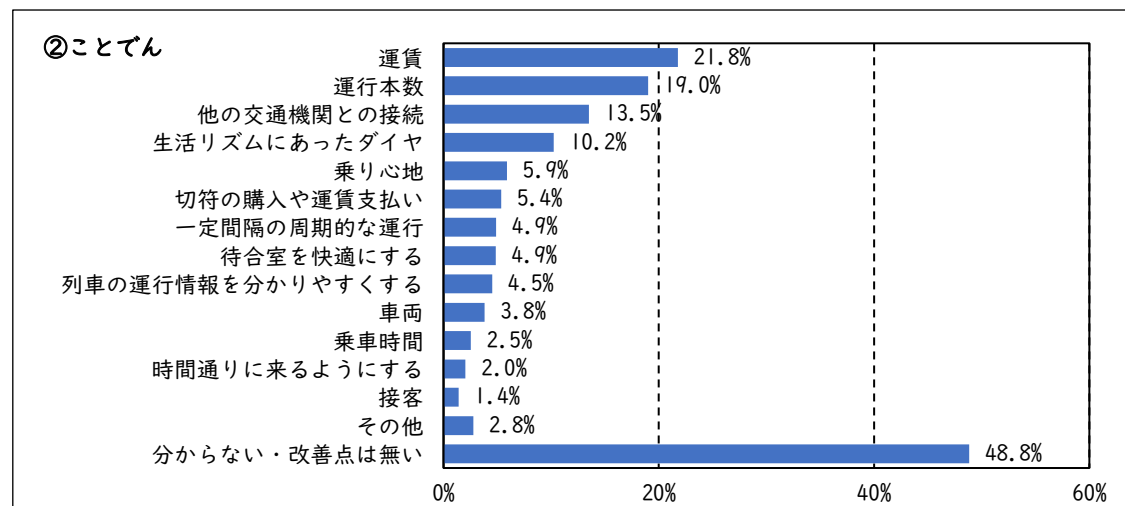


図 60 改善されれば利用を増やしたいと思う取組（路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー）

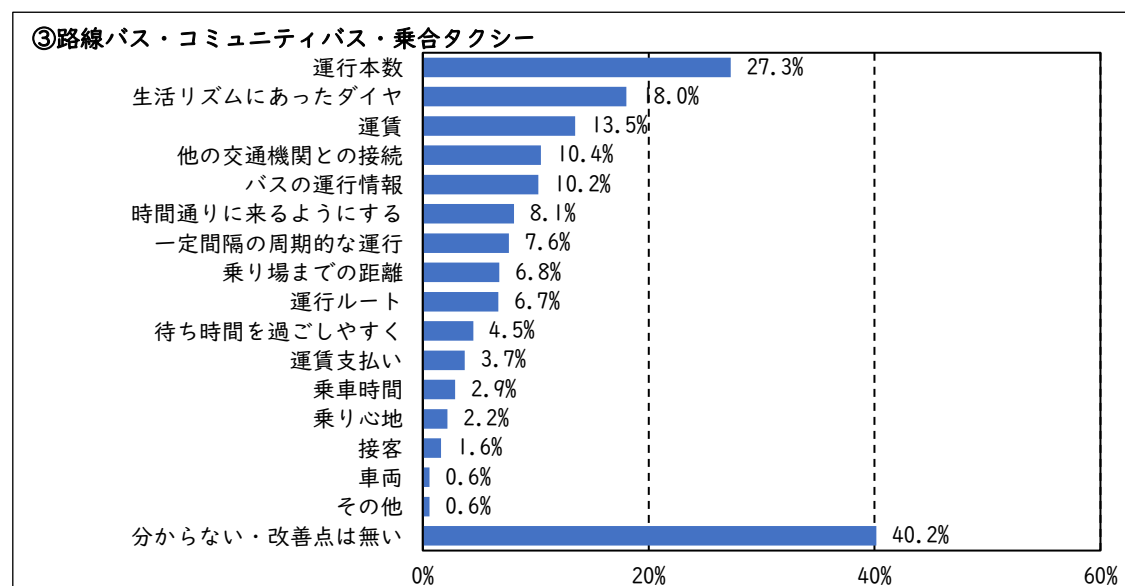
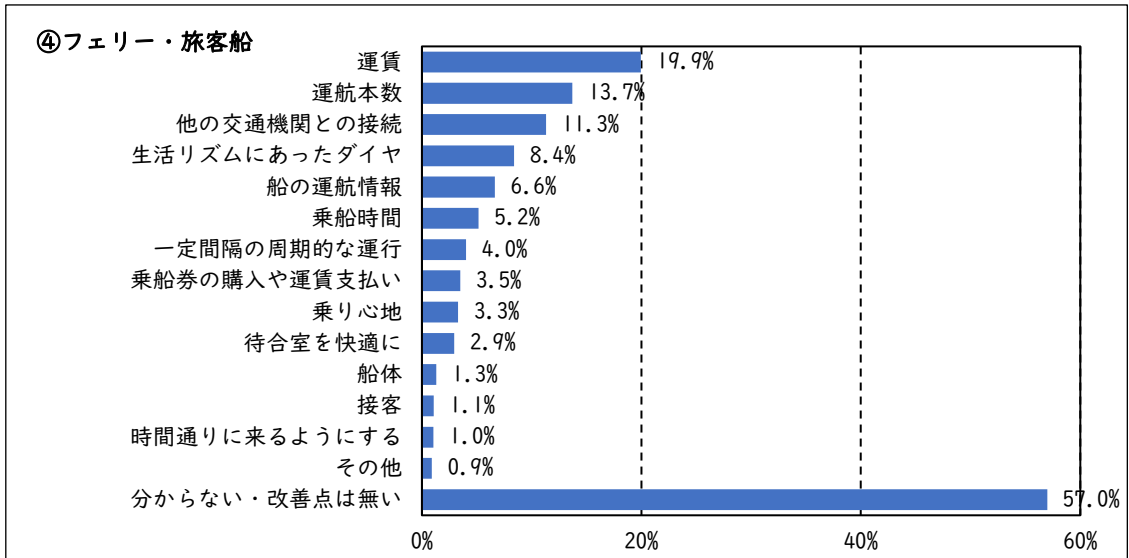


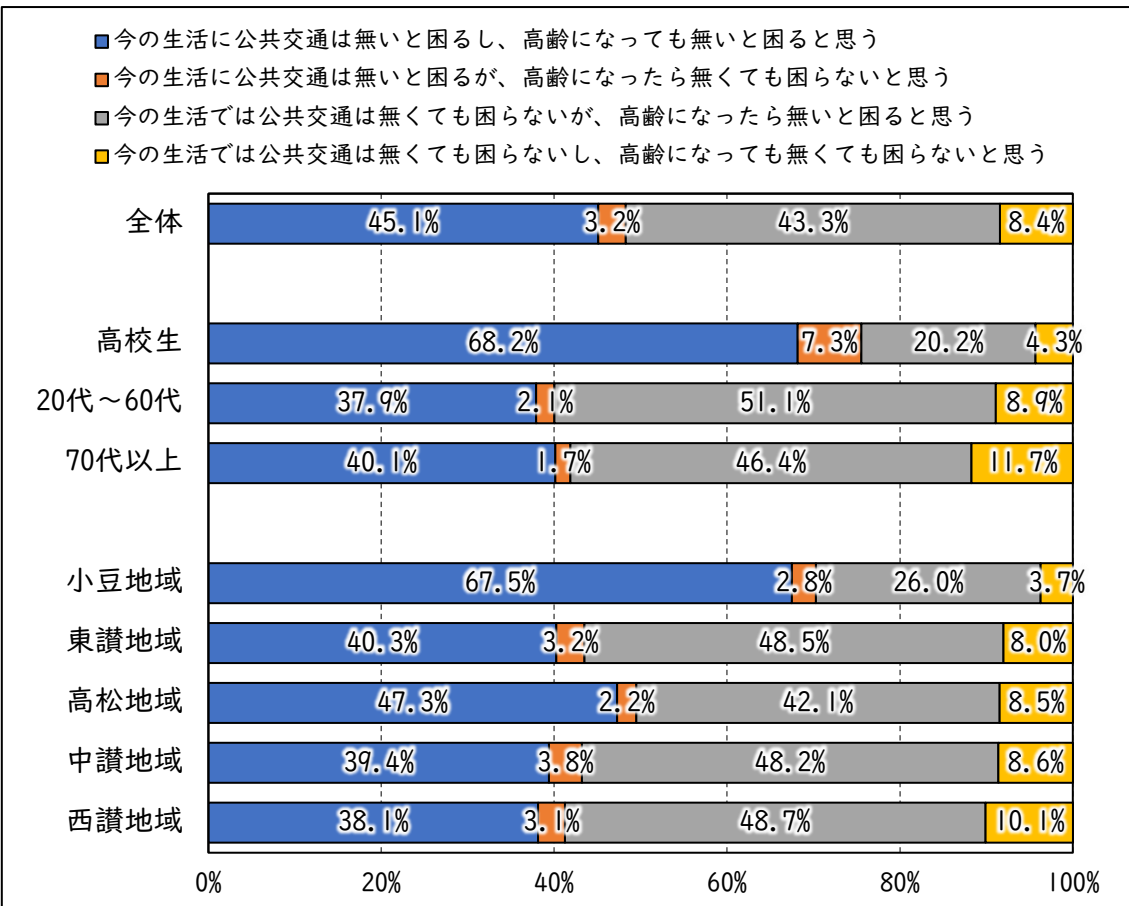
図 61 改善されれば利用を増やしたいと思う取組（フェリー・旅客船）



### ○公共交通に対する意識

- 高校生の7割近くが、「今の生活に公共交通は無いと困る」と回答しています。
- 県民全体の9割以上が、「今あるいは高齢になったら(なっても)公共交通が無いと困る」と回答しています。

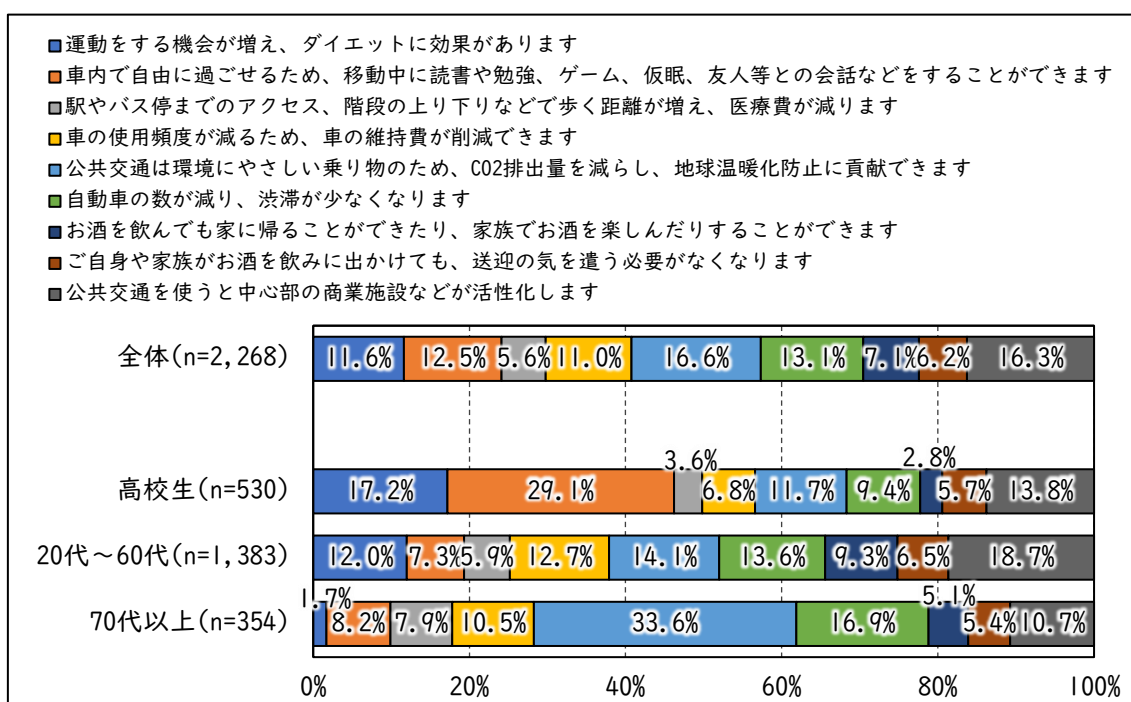
図 62 公共交通に対する意識（年代別及び地域別）



## ○魅力的に感じる公共交通を利用するメリットと、今後の利用意向

- 高校生は、移動中の自由さや、ダイエット効果に魅力を感じている人が多いです。
- 20代～60代は、地球温暖化防止への貢献や、商業施設等の活性化につながることに魅力を感じている人が多いです。
- 70代以上は、地球温暖化防止への貢献につながることに魅力を感じている人が特に多いです。

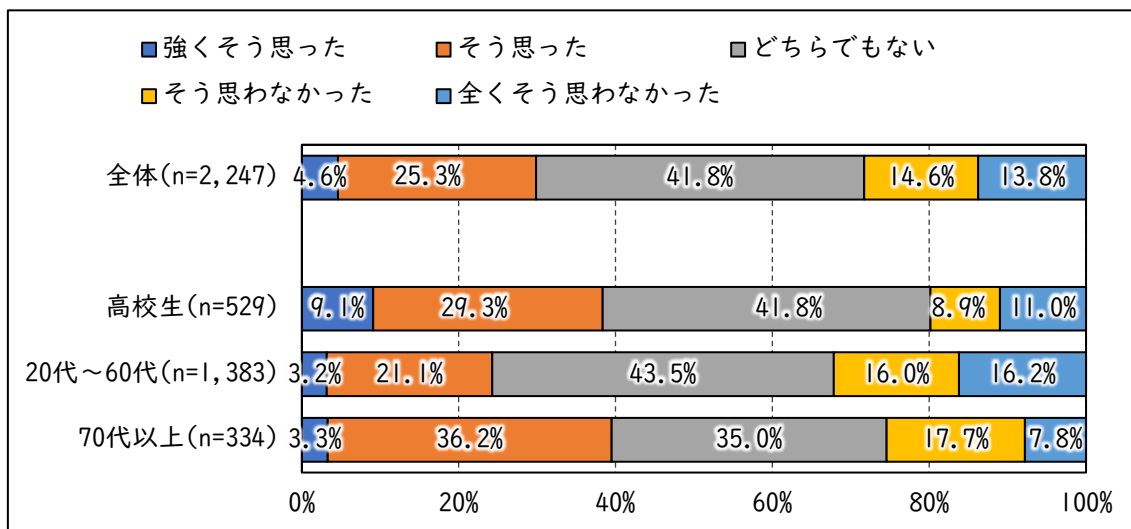
図 63 魅力的に感じる公共交通を利用するメリット（年代別）



## ○公共交通を利用するメリットを踏まえた今後の利用意向

- 上記を踏まえた今後の利用意向として、高校生、70代以上は「強くそう思った」「そう思った」が多い一方、20代～60代はあまり利用意向を示さない割合が多くなっています。

図 64 公共交通を利用するメリットを踏まえた今後の利用意向（年代別）



## (2) 利用者アンケート

香川県内で公共交通を利用する人の移動実態や公共交通の改善ニーズ等を把握するため、利用者アンケートを実施しました。調査の実施状況や結果概要は次に示すとおりです。

表 13 利用者アンケートの調査概要

調査目的	公共交通利用者の利用実態や改善を希望する点を把握し、今後の施策展開の検討材料を得る			
対象者	令和5年7月11日(火)～7月14日(金)の間に県内の公共交通を利用された方			
調査方法	県内22か所の調査場所において直接配布・郵送回収			
配布回収状況	地域区分	配布数	回収数	回収率
	全体	6,000	1,203	20.1%
	小豆地域	400	84	21.0%
	東讃地域	850	163	19.2%
	高松地域	2,150	582	27.1%
	中讃地域	1,800	287	15.9%
	西讃地域	800	87	10.9%

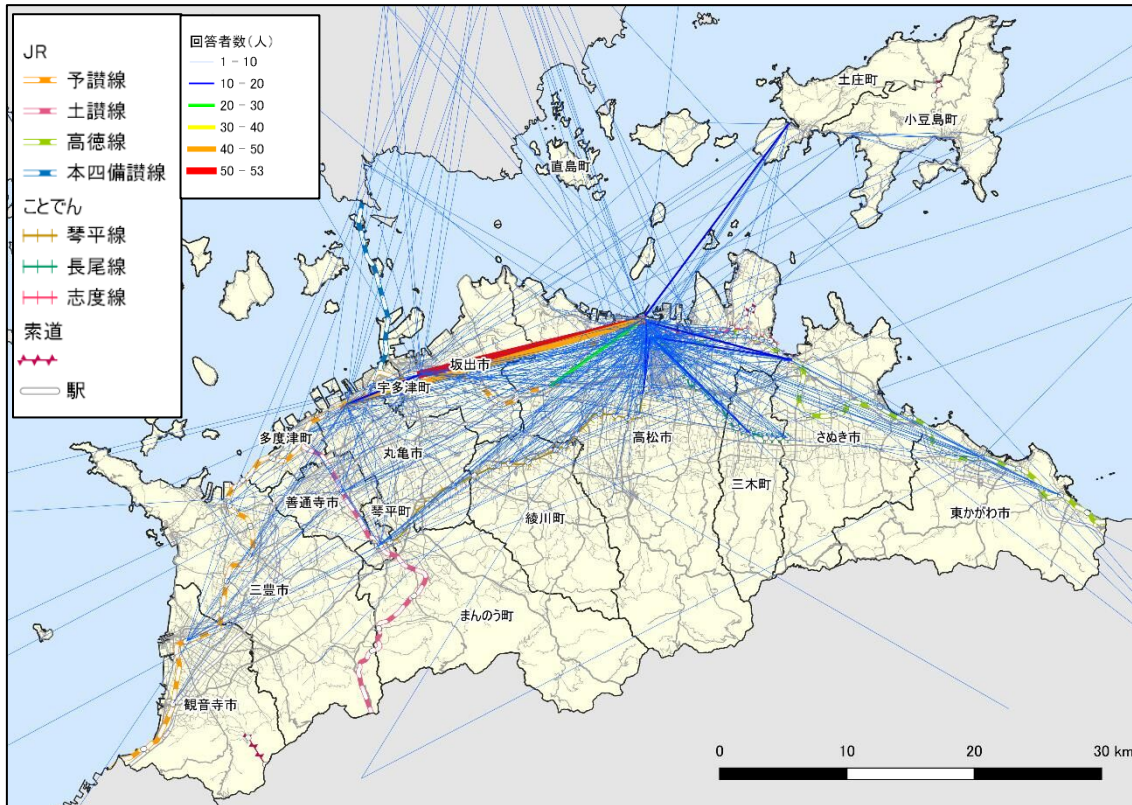
表 14 利用者アンケートの配布場所

小豆地域	土庄港	待合所・バス停
	池田港	待合所・バス停
東讃地域	志度駅	改札口
	琴電志度駅	改札口
	三本松駅	改札口・バス停
	長尾駅	改札口・バス停(大川バス本社前)
	引田駅	改札口・バス停
高松地域	高松駅	改札口・バス停
	高松築港駅	改札口
	瓦町駅	改札口・バス停
	伏石駅	改札口
	端岡駅	改札口
	学園通り駅	改札口
中讃地域	坂出駅	改札口・バス停
	丸亀駅	改札口・バス停
	琴平駅	改札口
	琴電琴平駅	改札口
	善通寺駅	改札口・バス停
	綾川駅	改札口
西讃地域	観音寺駅	改札口・バス停
	詫間駅	改札口・バス停
	高瀬駅	改札口・バス停

## ○回答者の移動状況（出発地と到着地）

- 主に高松市中心部と県内各地との間で移動が広くみられます。
- 出発地と到着地は、坂出～高松、丸亀～高松間で特に多くなっています。

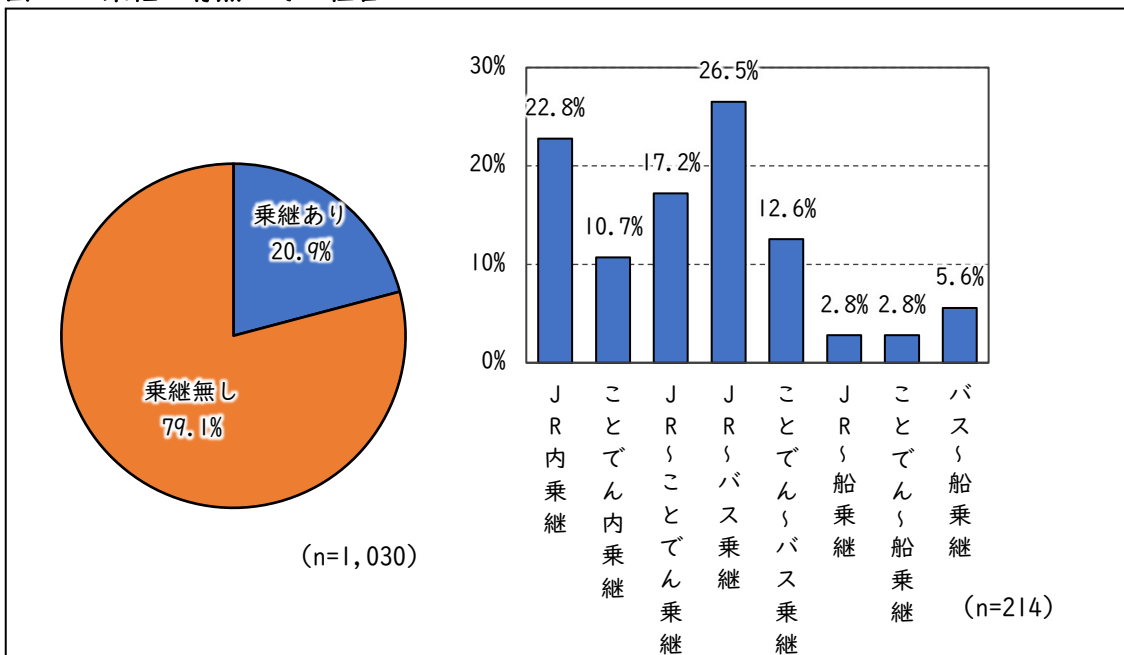
図 65 回答者の移動状況（出発地と到着地）



## ○乗継の有無とその組み合わせ

- 回答者の約 20%が乗継をしており、JRとバスあるいはJR同士の乗継をする人が多いです。

図 66 乗継の有無とその組合せ

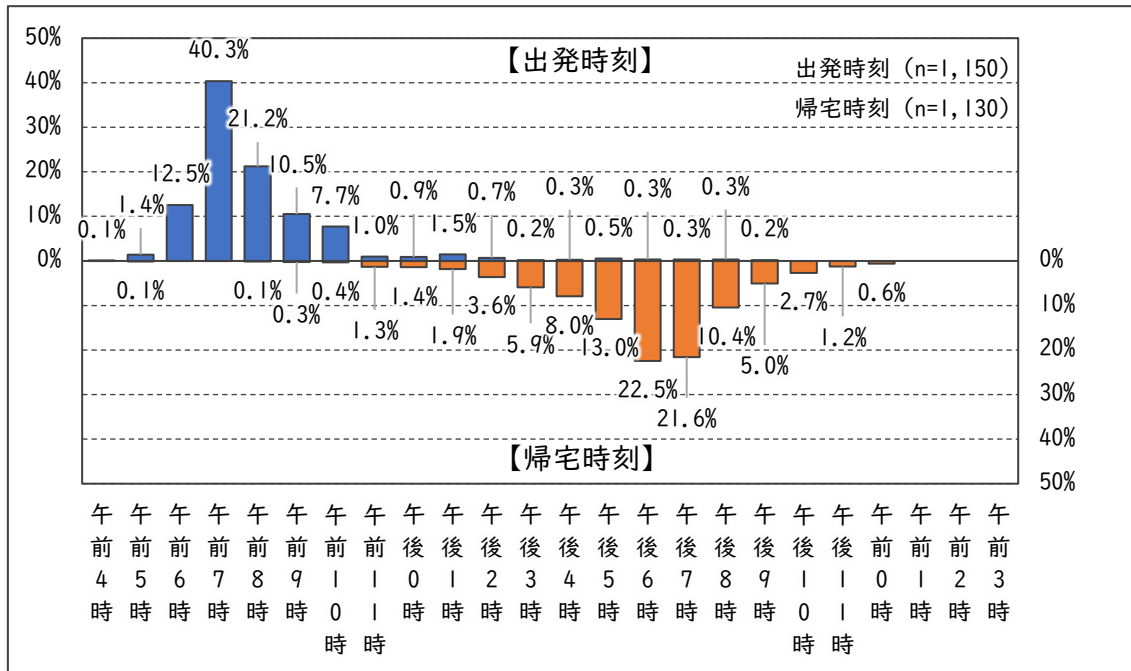




## ○出発時刻/帰宅時刻の状況

- 家を出発する時間は概ね午前7時～8時ごろと回答した人が、帰宅する時間は午後6時～7時ごろと回答した人が最も多いです。
- 出発する時間に比べて、帰宅する時間は若干分散する傾向にあります。

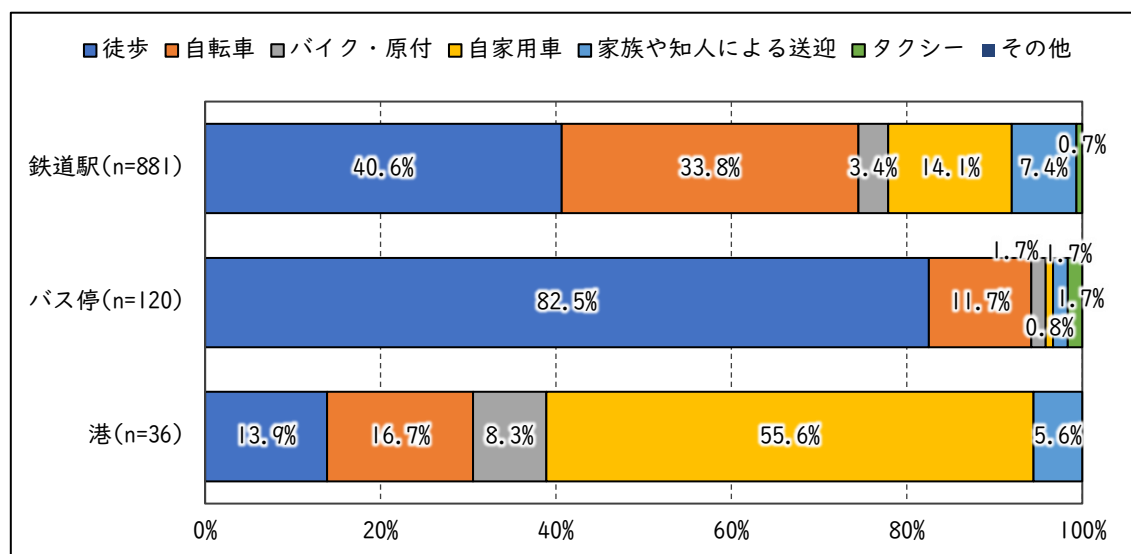
図 67 出発時刻/帰宅時刻の状況



## ○自宅から出発地までの移動手段と所要時間

- 自宅から出発地までの移動手段は、鉄道駅とバス停までは「徒歩」が多く、港までは「自家用車」が多いです。

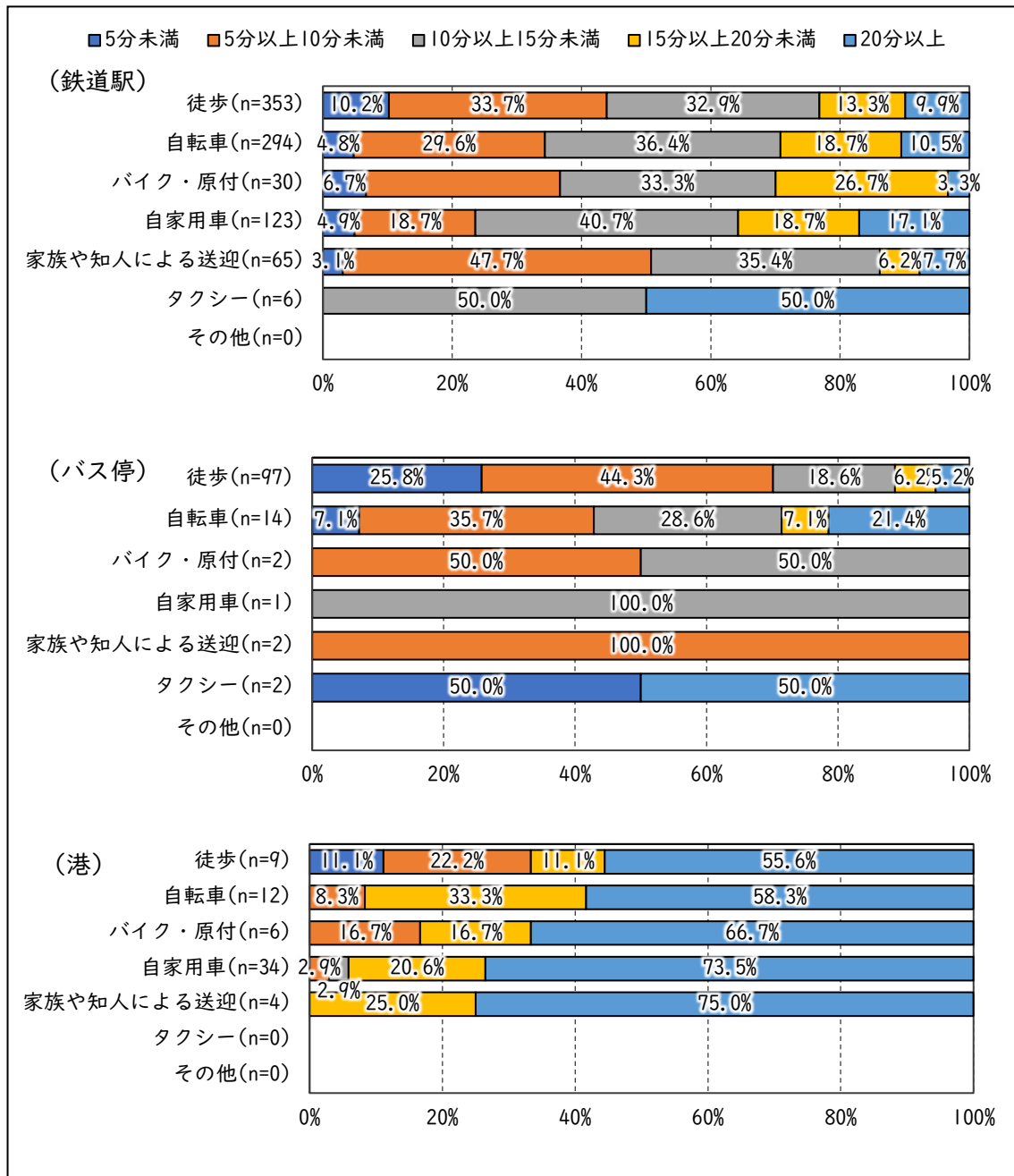
図 68 自宅から出発地までの移動手段



## ○自宅から出発地までの所要時間

- 自宅から出発地までの移動に要する時間は、鉄道駅とバス停では概ね 15 分未満、港は 20 分以上と回答する人が多いです。

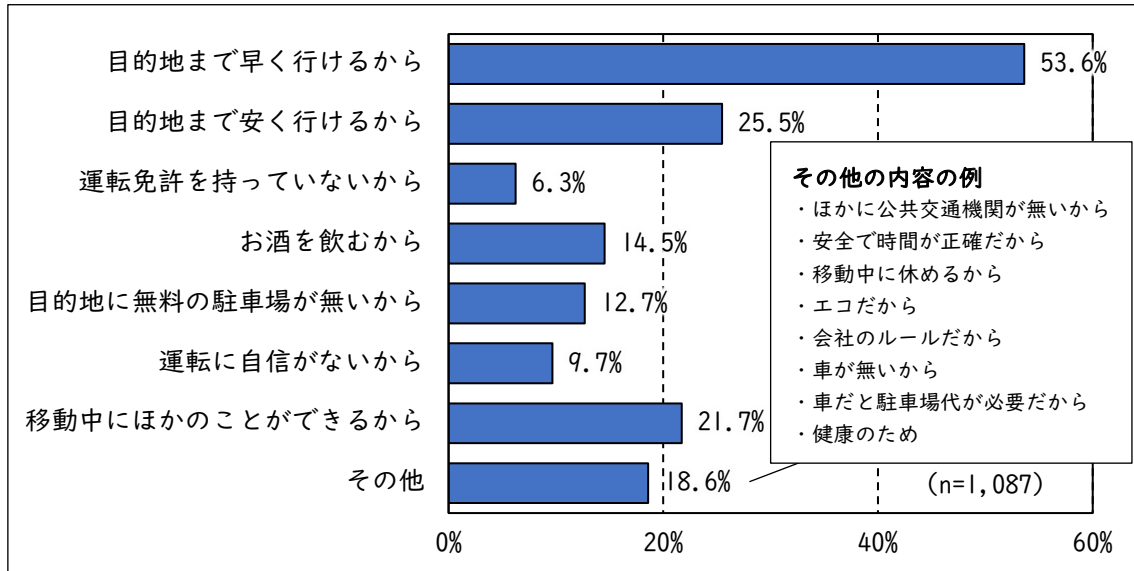
図 69 自宅から出発地までの移動に要する時間（移動手段別）



## ○公共交通を利用する理由

- 「目的地まで早く行けるから」と回答した人が最も多く 53.6%、次いで「目的地まで安く行けるから」25.5%、「移動中にほかのことができるから」21.7%となっています。

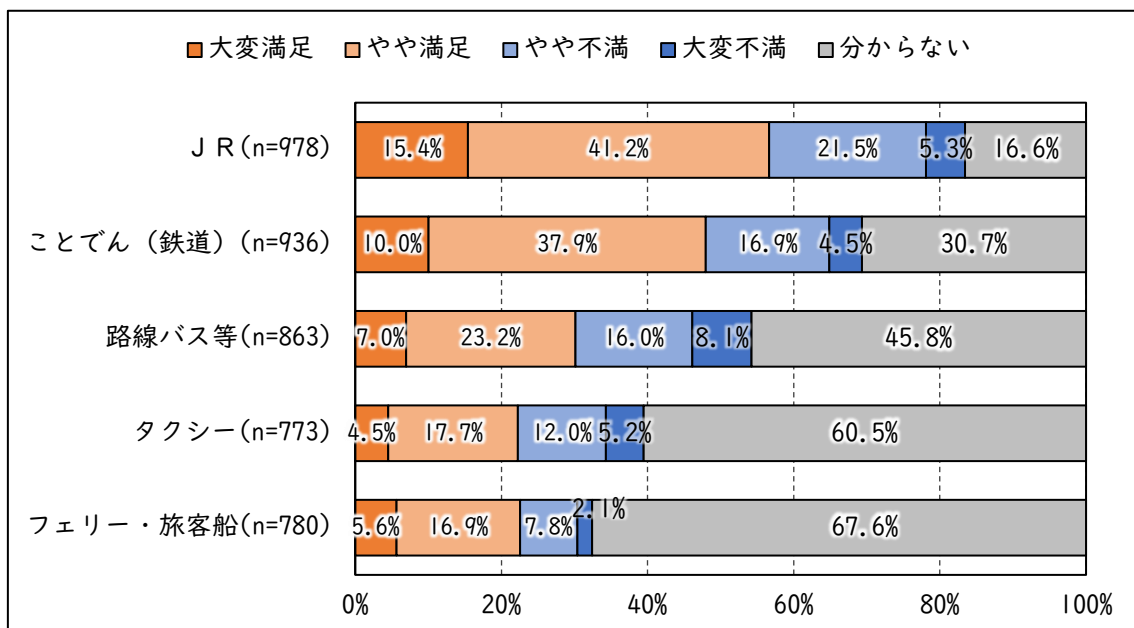
図 70 公共交通を利用する理由



## ○各公共交通機関の満足度

- JRやことでん（鉄道）は、他の公共交通機関に比べて「大変満足」「やや満足」を合わせた割合が多いです。
- 路線バス等、タクシー、フェリー・旅客船は、全体として「わからない」が大きな割合を占めています。

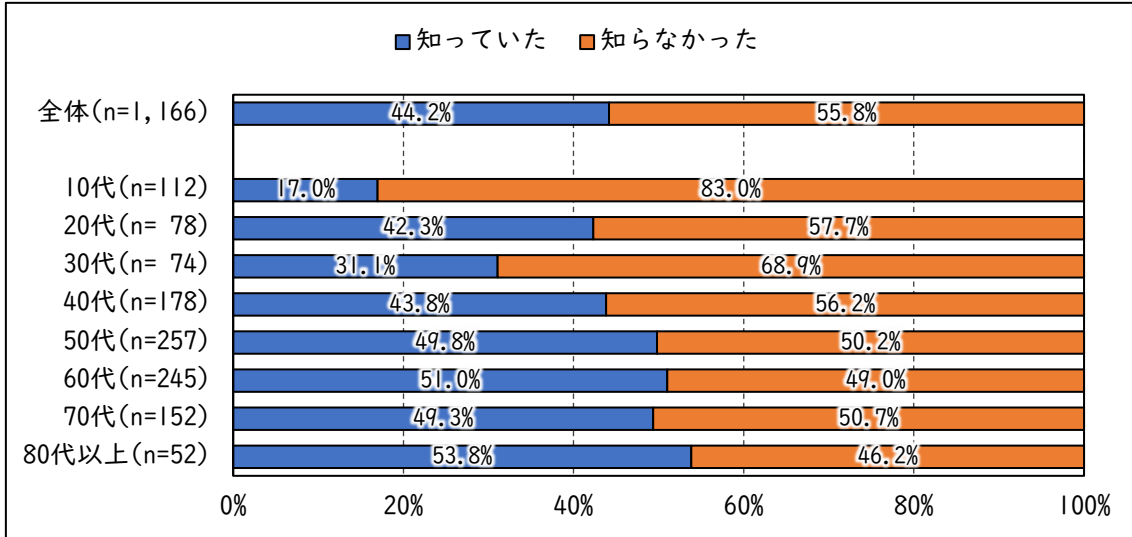
図 71 各公共交通機関の満足度



## ○公共交通の維持に係る補助金支出の認知状況

- 全体として概ね 50% 弱の認知度となっています。
- 年代別では、若年層ほど認知度が低い傾向がみられます。

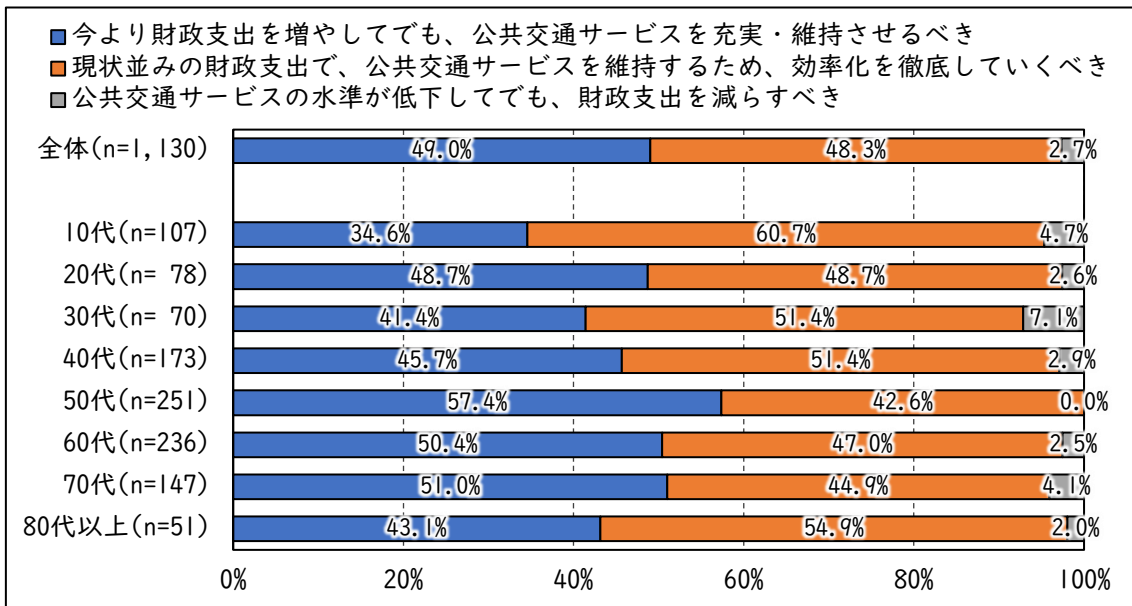
図 72 公共交通の維持に係る補助金支出の認知状況（年代別）



## ○行政による支援に対する考え方

- 全体として「今より財政支出を増やしてでも、公共交通サービスを充実・維持させるべき」と「現状並みの財政支出で、公共交通サービスを維持するため、効率化を徹底していくべき」が概ね半数ずつでした。
- 年代別では、10代や80代で、他の年代に比べて「現状並みの財政支出で、公共交通サービスを維持するため、効率化を徹底していくべき」の割合が多くなりました。

図 73 行政による支援に対する考え方（年代別）



## ○県内における移動や交通に対する自由意見

### <10代>

- JR本数を下校時刻に合わせて増やして欲しい。
- JR、バスの運行本数が増えれば、車のかわりに利用する人が増えると思う。
- JRとバスでの同じ定期券の利用ができればうれしい。JRの時間が合わない時にバスの利用ができれば、利用者も増えると思う。
- バスが遅れる時とそうでない時があるので、バスの到着時間がわかるようにしてほしい。

### <20代~60代>

- 電車とバス、ことごとくJRの乗継の接続が良くない。
- 高齢者が多い地域ほど交通手段が必要であるのに、公共交通機関が無く車に頼らざるを得ない。
- 香川県はクルマ社会だと思いますが、事故が全国的に見ても多く、危険な目に逢う事もあります。化石燃料や電力の問題もありますので、公共交通機関の利用者や徒歩・自転車等のエコな移動の利用者が増加して欲しいと思います。
- 外国人観光客も増加しており、JR、ことごとく、バス等の乗継がスムーズにわかりやすくなれば良いなと思います。

### <70代以上>

- 駅から目的地に行けるバスがあればすごく助かります。
- 役に立つ時間帯のバスがない。
- バス停に屋根がないので、雨の日は立ちっぱなしで待ち時間が長くなるとつらい。
- バス路線の案内をもう少し積極的にした方がよい。このバスが目的地近くまでいくのかどうかかわかれば利用しやすくなる。

### (3) 交通事業者ヒアリング

公共交通サービス供給側の問題意識や今後の意向等を把握するため、交通事業者ヒアリングを実施しました。実施状況や結果概要は次に示すとおりです。

表 15 交通事業者ヒアリング実施概要

目的	統計データ等のみでは知りえない、交通事業者として感じているサービス供給側の問題点や課題、今後の取組意向等を把握し、施策展開の検討材料を得る
対象	鉄道事業者：JR四国、高松琴平電気鉄道 路線バス事業者：ことでんバス、大川自動車、琴参バス、小豆島オーリーブバス
実施時期	令和5年8月

<p>&lt;鉄道事業者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道ではパターンダイヤの導入が広がっており、バス等との接続が図りやすくなっています。</li> <li>● ICカードが普及していますが、他の決済手段の活用も検討されています。</li> <li>● 駅舎の老朽化に伴う建替え等に際し、自治体との連携により施設整備している例もあります。</li> <li>● 運転士だけではなく、保線員や運行管理者等も不足している状況にあります。</li> </ul> <p>&lt;路線バス事業者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● できる限りダイヤを調整し他モードとの接続が図られていますが、全てには対応できていません。</li> <li>● ICカードに対応している事業者が多いですが、ランニング費用が課題になっています。</li> <li>● 担い手不足については、路線バスを運行するために収益源である貸切バスの受注を抑えざるを得ないなど影響が大きく、2024年問題も拍車を掛ける可能性があります。</li> </ul>	
---	--

鉄道事業者	
項目	ヒアリング結果概要
利便性向上や利用促進について	<p>&lt;JR&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パターンダイヤの拡充を行っており、鉄道に合わせてバスがダイヤを調整されると期待。</li> <li>・しこくスマートえきちゃんを導入済み。バス乗車券などへの展開も将来的には検討。</li> </ul> <p>&lt;ことでん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・琴平線においてパターンダイヤを導入し、バスの乗継利用を促進。</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ I Cカード I r u C a を導入済み。その他キャッシュレス決済は、決済処理速度等も含めて要検討。</li> </ul>
施設・設備の老朽化について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経年 50 年を超える車両が約 8 割にのぼり、老朽化が著しく補修部品の調達も困難になっている。</li> <li>・ 駅舎やトイレなど駅施設の老朽化が目立つことから、自治体と協力しバリアフリー化を推進しつつ、洋式トイレへの変更や老朽化の進む駅施設を計画的に更新していきたい。</li> </ul>
担い手不足について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗務員や保線員、運行管理者など現業の係員が慢性的な人手不足。</li> <li>・ 若年層退職者の増加や新入社員の採用減で状況がひっ迫している。</li> <li>・ 県外出身者は採用してもなかなか定着しない。</li> <li>・ 社会情勢や従業員の意見を踏まえつつ、勤労意欲向上のための施策を検討。</li> </ul>

路線バス事業者	
項目	ヒアリング結果概要
路線と交通結節点のあり方について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ できる限りダイヤを調整し、鉄道や船等との接続を図っているが、全てには対応できていない。</li> <li>・ 鉄道新駅に合わせた路線の見直しを実施。利便性向上と利用者数増加に寄与。</li> <li>・ 2024 年問題もあり減便や路線の見直し等を行う必要がある。</li> <li>・ 夜遅い時間帯の運行ニーズもあるが、運転士の労働基準超過で対応できない。</li> </ul>
利便性向上や利用促進について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ I r u C a を中心に I C カードに対応しているが、ランニング費用が高額になる。</li> <li>・ G T F S データはほぼ整備済。バスロケーションシステムの導入事業者では、電話での問合せ件数減少の効果がみられた。</li> </ul>
施設・設備の老朽化について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両の老朽化が課題。長年走行している車両は修理代が増加し補修部品の調達も困難になっている。</li> </ul>
担い手不足について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2024 年 4 月に自動車運転者の労働時間の基準である「改善基準告示」が改正されるが、現行ダイヤを維持しようとする、追加でかなりの数の運転士が必要になる。</li> <li>・ 貸切バスの受注を抑えて路線バスの運行をしたり、運行管理者が運行に従事したりする場合もある。</li> <li>・ 在籍している人の高齢化も進み、5 年後 10 年後はどうなるかわからない。</li> <li>・ 運行管理者や運転経験のある内勤者などに運転をしてもらうこともある。</li> <li>・ 整備士が不足している会社もあるが、外注等で対応している場合もある。</li> </ul>

## (4) 県内市町交通担当者との意見交換

県内各市町で公共交通政策を担う担当者の問題意識や今後の意向等を把握するため、県内市町交通担当者との意見交換を実施しました。実施状況や結果概要は次に示すとおりです。

表 16 県内市町交通担当者との意見交換実施概要

目的	県内各地域の課題や取組状況の把握、県の施策の方向性の整理を行う
対象	県内 17 市町の交通担当者（地域ごとに区分して実施）
実施時期	令和 5 年 8 月～9 月

- 市町で運行するコミュニティバス等のターゲット設定が難しいという意見が多くあります。
- 交通モード間の連携では、ニーズを踏まえたダイヤやルートの設定のほか、駅周辺の施設等、まちづくりとの連携も重要であるとの意見があります。

項目	結果概要
市町間を越えた幹線的な地域交通について	<p>&lt;高松地域&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・連携中枢都市圏も踏まえた広域的な観点から路線の見直しなどを検討している。高松市内で実施しているバタクスや I r u C a を使った施策などが確立できれば、横展開を図りたい。</li> </ul>
多様なニーズへ対応した運行サービスについて	<p>&lt;中讃地域&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線（特にコミュニティバス）は高校生や高齢者の移動手段となっているが、地域の要望としては高齢者の移動支援に対するものが多く、高齢者に焦点が当たりがちになる。</li> </ul> <p>&lt;西讃地域&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道のダイヤに合わせてコミュニティバスのダイヤが組まれているが、観光利用のために特急列車に合わせるか、生活利用のために普通列車に合わせるか、ターゲット設定が難しい。</li> <li>・便を増やさずに、生活スタイルに沿ったダイヤに設定したほうが良いのでは。</li> </ul>
交通モード間の連携について	<p>&lt;東讃地域&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道とバスの連携の実証実験を行った。ダイヤ設定などを含めて、ターゲットをどう設定するかが重要。モーダルミックスの取組は、普段利用している人にとっては魅力的。普段から公共交通を利用している人と、そうでない人で効果的なアプローチの方法が異なるだろう。</li> <li>・観光客などから他市町のバス等も含めた乗継の問合せがある。回答に時間がかかってしまう。</li> </ul>

	<p>&lt;中讃地域&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町またぎのバス路線が運行されており、鉄道のダイヤとも合わせているが、バス同士は連携できていない。</li> <li>・転勤者が多く、自家用車の保有率が低い地域で、コミュニティバスの幼稚園へ通園利用を始めたところ利用者が増えた。他の地域でもニーズを探りたい。</li> </ul> <p>&lt;西讃地域&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺に魅力的な施設があれば利用は増える。また駅自体が楽しくなれば利用したくなると思う。</li> <li>・他市町に乗り入れているコミュニティバスで、乗り入れ先のバスとの接続についての問合せがある。</li> </ul>
担い手不足について	<p>&lt;小豆地域&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2024年問題に伴い、担い手不足が深刻化している。</li> </ul>

## (5) 観光協会等アンケート調査

県内各地域で観光に係る誘客等を担う観光協会等に対し、主に観光来訪者対応の面での公共交通の問題意識や取組のあり方等を把握するため、県内各地域の観光協会等に対して観光協会等アンケート調査を実施しました。実施状況や結果概要は次に示すとおりです。

表 17 観光協会等アンケート調査概要

目 的	県内の観光動向や観光に係る公共交通の利用実態、利用促進のための取組のあり方等を検討するための材料を得る
対 象	県内 17 市町の観光協会等、県観光協会
実施時期	令和 5 年 9 月

- 観光地に行くための公共交通の情報・利用方法等をわかりやすく伝えることが求められています。
- 観光での公共交通利用ニーズを的確に把握し、収入増につなげる取組が求められています。

項目	回答概要
観光における公共交通利用について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地までの移動方法や公共交通の時刻、料金、乗り場についての質問が多い。</li> <li>・訪日外国人旅行者は、多言語対応していないため、駅やバス停での情報や券売機の利用方法等がわからないことがある。</li> <li>・駅を降りたあとの案内サイン等がなくバス乗り場がわかりにくい。</li> <li>・代表的な観光地の近くにバス停がなく、あっても便数が少ない。</li> <li>・コミュニティバスの便数が観光客の多い休日は少ない、または運行していない。</li> <li>・高速バスターミナルから観光地へのアクセスが悪い。</li> </ul>
観光での公共交通利用促進に向けた取組について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客に対しては高めの運賃をとってもよいのではないか。</li> <li>・主要駅からの二次交通の確保が必要。</li> <li>・公共交通を利用した周遊ルートができればよい。</li> <li>・主要駅以外での外国人向け案内の強化。</li> </ul>

# 第4章 上位・関連計画

## 1 上位・関連計画等における方向性の整理

令和5年10月に策定した総合計画「人生100年時代のフロンティア県・香川」実現計画における都市の将来像と公共交通の位置づけは以下のとおりです。

「人生100年時代のフロンティア県・香川」実現計画(令和5年10月策定)

### 【基本構想編】

#### 第1章 1 基本目標

「人生100年時代のフロンティア県・香川」の実現

#### 第1章 2 基本方針

- (1)安全・安心で住みたくなる香川をつくる「県民100万人計画」
- (2)活かに満ち挑戦できる香川をつくる「デジタル田園都市100計画」
- (3)多くの人が行き交い訪れたくなる香川をつくる「にぎわい100計画」

#### 第2章 4 重点政策 (公共交通に関連する記載があるもの)

重点政策⑨ 「四国の玄関口」として確かな インフラ整備を進める	取組みの方向 1 高松空港の利便性向上 2 四国の新幹線の実現 6 地域交通ネットワークの充実・強化
---------------------------------------	---

### 【各論編】

#### 第1章 施策体系(施策の総合的展開) (公共交通に関連するものを抜粋)

分野・施策	取組みの方向
分野15 交通ネットワークの整備 施策47 広域交通ネットワークの充実・強化	<u>1 航空ネットワークの充実・強化</u> ○ 高松空港が四国の拠点空港として発展するよう、高松空港株式会社等と連携し、航空路線の需要回復、より利便性の高いダイヤへの改善や増便、新規路線の就航など、航空ネットワークの回復・拡充に向けた取組みを行うとともに、交通アクセスの充実を図るなど、空港の利便性の向上に取り組めます。 <u>2 四国の新幹線の実現</u> ○ 四国の新幹線は、高速道路と並ぶ重要な社会経済基盤であり、観光や産業面での広域的な人流を四国に呼び込むためにも、リニア中央新幹線の新大阪延伸にあわせた実現に向け、四国が一丸となって、国などに対して強力な働きかけを行うほか、幅広い層の県民に対する理解促進、機運醸成に向けた取組みを進めます。
分野15 交通ネットワークの整備 施策48 地域交通ネットワークの整備	<u>1 地域公共交通の確保・維持</u> ○ 人口減少・少子高齢化への対応、カーボンニュートラル社会や集約型都市構造の実現などの観点から、地域公共交通の重要性はますます高まっており、基幹的な交通は県を中心に、地域に密着した交通は地元市町を中心にといった役

	<p>割分担のもと、鉄道を中心に、県全体で利便性と結節性に優れた地域公共交通ネットワークの構築を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新型コロナウイルス感染症の影響により、交通事業者は非常に厳しい経営環境に置かれていることから、国や地元市町、交通事業者と連携しながら、公共交通の利便性向上と利用促進に取り組み、利用者数の増加につなげることで、地域公共交通の維持・確保に努めます。</li> </ul> <p><u>2 MaaSの活用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ さまざまな種類の交通手段を一つのサービスに統合するMaaS（マース）の活用は、公共交通の利便性向上につながるものと考えられることから、各地域や企業等の取組みに関する情報収集などを行うとともに、先進的な事例の調査等を通じて、幅広い観点から検討を進めます。</li> <li>○ 交通事業者間の連携やICTなどの新しい技術を活用した取組みなどを推進することにより、公共交通の利用しやすい環境づくりを進めます。</li> </ul>
<p>分野 22 活力ある地域づくり          施策 71 都市・集落機能の向上</p>	<p><u>1 集約型都市構造の推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市町の庁舎や交通の結節点を中心とした区域を集約拠点とし、その拠点間を交通ネットワークで結ぶ集約型都市構造の実現に向け、市町と連携して取り組みます。</li> <li>○ 都市全体を見渡しながら今後の都市像を描き、公共施設のみでなく、住宅及び医療・福祉・商業などの民間の施設も対象として、その誘導を図るための立地適正化計画を積極的に市町が作成できるよう、適切な助言を行います。</li> <li>○ 中山間地域等において、商店、診療所など日常生活に必要な機能・サービスを集約・確保し、周辺集落との間を交通ネットワークで結んだ「小さな拠点」の形成をめざします。</li> </ul>



これまでに県が策定している以下の関連計画等においては、集約型都市構造の実現に向け、集約拠点の形成・維持と拠点間を結ぶネットワークの構築を中心に、結節点での乗継機能強化やバリアフリー化、自転車との連携、CO<sub>2</sub>排出量の削減などの施策が挙げられています。

## 香川県都市計画区域マスタープラン(令和3年5月策定)

### 序 はじめに

#### (3) 香川県の都市づくりの方針

- 方針1 集約型都市構造の実現を目指した持続可能な都市づくり
- 方針2 安全・安心で住み続けられる快適な都市づくり
- 方針3 地域の個性を活かした賑わいのある都市づくり
- 方針4 環境と共生する都市づくり
- 方針5 多様な主体の連携による都市づくり

### §3 主要な都市計画の決定の方針

#### 2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

##### (1) 交通施設の都市計画の決定の方針

##### ①基本方針 1) 交通体系の整備の方針

##### a 広域交通体系の拡充

- \*瀬戸大橋や四国横断自動車道、高松空港などの高速・広域交通体系へのアクセス機能の強化など幹線道路網の整備・拡充
- \*災害時などの、救援や復旧・復興活動を支援するための、道路の防災対策の強化と、安全で確実な道路ネットワークの形成

##### b 集約型都市構造の形成を支援する交通体系の整備

- \*集約型都市構造の実現に向け、集約拠点を形成し、維持するための拠点間や拠点へのアクセスを強化する道路ネットワークの整備
- \*拠点内において、日常生活を支える自転車歩行者道、公共空間の拡充やバリアフリー化による、安全性・利便性・快適性の高い交通空間の形成

##### c 持続可能な公共交通体系の形成

- \*道路、鉄道などの核施設の整備・拡充とともに、多様な交通手段の有機的な組み合わせによる持続可能な交通体系の形成
- \*低炭素社会を実現していくために、緑豊かで快適な歩行者空間や、環境負荷の低い自転車を利用しやすい交通環境の整備により、交通行動の転換を促進

##### d 港湾空間の形成

- \*地域特性や後背地との関連、また将来の展望を踏まえた、広域連絡航路や離島航路などの海上交通や、港湾物流における港湾施設の整備の推進
- \*住民が海とのふれあいを深めることができる港湾空間の形成

##### ②主要な施設の配置の方針 2) 公共交通

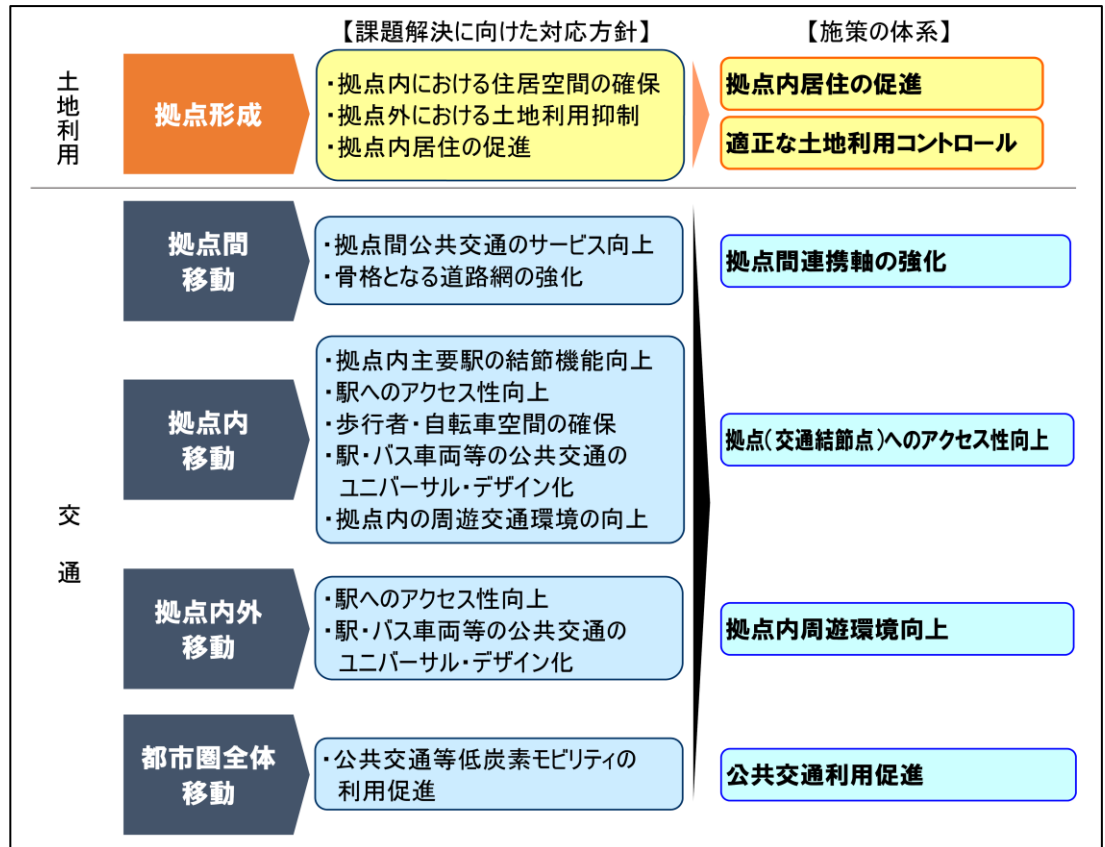
計画名	内容
高松広域都市計画区域マスタープラン	集約拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの充実を図るとともに、交通結節点へのアクセスを改善します。また、地域の生活利便施設などを結ぶ、きめ細かな循環バス路線の整備や、交通弱者に配慮した低床車両の導入など、利便性・快適性の高い公共交通体系の実現を目指します。

中讃広域都市計画区域マスタープラン	集約拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの充実を図るとともに、交通結節点へのアクセスを改善します。また、地域の生活利便施設などを結ぶ、きめ細かな循環バス路線の整備や、交通弱者に配慮した低床車両の導入など、利便性・快適性の高い公共交通体系の実現を目指します。
坂出都市計画区域マスタープラン	集約拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの充実を図るとともに、交通結節点へのアクセスを改善します。また、地域の生活利便施設などを結ぶ、きめ細かな循環バス路線の整備や、交通弱者に配慮した低床車両の導入など、利便性・快適性の高い公共交通体系の実現を目指します。
観音寺都市計画区域マスタープラン	集約拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの充実を図るとともに、交通結節点へのアクセスを改善します。また、地域の生活利便施設などを結ぶ、きめ細かなコミュニティバスルートを選定や、交通弱者に配慮した低床車両の導入など、利便性・快適性の高い公共交通体系の実現を目指します。
豊浜都市計画区域マスタープラン	集約拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの充実を図るとともに、交通結節点へのアクセスを改善します。また、地域の生活利便施設などを結ぶ、きめ細かなコミュニティバスルートを選定や、交通弱者に配慮した低床車両の導入など、利便性・快適性の高い公共交通体系の実現を目指します。
さぬき都市計画区域マスタープラン	地域拠点と他の集約拠点を結ぶコミュニティバスの充実を図るとともに、交通弱者に配慮した低床車両の導入の促進などにより、利便性・快適性の高い公共交通体系の実現を目指します。
東かがわ都市計画区域マスタープラン	地域拠点やコミュニティ拠点を結ぶ基幹公共交通ネットワークの充実を図るとともに、地域の生活利便施設などを結ぶきめ細かな循環バス路線の整備や、交通弱者に配慮した低床車両の導入など、利便性・快適性の高い公共交通体系の実現を目指します。
三豊都市計画区域マスタープラン	集約拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの充実を図るとともに、交通結節点へのアクセスを改善します。また、地域の生活利便施設などを結ぶ、きめ細かな循環バス路線の整備や、交通弱者に配慮した低床車両の導入など、利便性・快適性の高い公共交通体系の実現を目指します。
土庄都市計画区域マスタープラン	コミュニティ拠点と周辺地域、また、地域の生活利便施設などを結ぶ、バス路線を維持するとともに、交通弱者に配慮した低床車両の導入などを促進することにより、利便性・快適性の高い公共交通体系の実現を目指します。
内海都市計画区域マスタープラン	コミュニティ拠点と周辺地域、また、地域の生活利便施設などを結ぶ、バス路線を維持するとともに、海上交通との接続連携や、交通弱者に配慮した低床車両の導入などを促進することにより、利便性・快適性の高い公共交通体系の実現を目指します。

第 5 章 集約型都市構造の実現に向けた計画課題の設定

<p>集約型都市構造を支える交通体系の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築</li> <li>○安全かつ円滑な交通体系の構築</li> <li>○環境に配慮した持続性の高い交通体系の構築</li> <li>○高齢者や移動困難者等に対応するための移動手段の確保</li> <li>○中心市街地の求心性向上に資する交通体系の構築</li> </ul> <p>県外等との広域的な交流や観光活動を支える交通体系の構築</p>
--

第 7 章 取り組むべき施策



項目(交通のみ)	内容
拠点間連携軸の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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楽しむやすくするために、拠点間の移動の円滑化を図ることが必要である。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

<p>拠点（交通結節点）へのアクセス性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p>拠点内周遊環境向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p>公共交通利用促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 集約型都市構造の実現に向けたまちづくり基本方針

（平成19年10月策定、令和3年5月一部改訂）

※「香川県都市計画区域マスタープラン」や「高松広域都市圏都市交通マスタープラン」等における基本的な考え方

### 第2章 都市づくりの目標

#### 2. 都市ビジョン 1) 基本理念

- 都市構造を拡大・拡散型から集約・保全型に方向転換し、将来にわたる継続的な取り組みにより、持続発展の可能なまちづくりを目指す。
- 人口減少・超高齢社会など、都市を取り巻く環境の変化に対応し、安全・安心で快適な、生活の質の高い都市の構築を目指す。
- 郊外部の成長マネジメントにより、中心市街地との連携を図り、効率的で地域の特性を活かした都市構造の実現を目指す。



## 2) 目標

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

### 第3章 本県における集約型都市構造

#### 2. 集約型都市構造の基本方向 2) 都市交通のあり方 (抜粋)

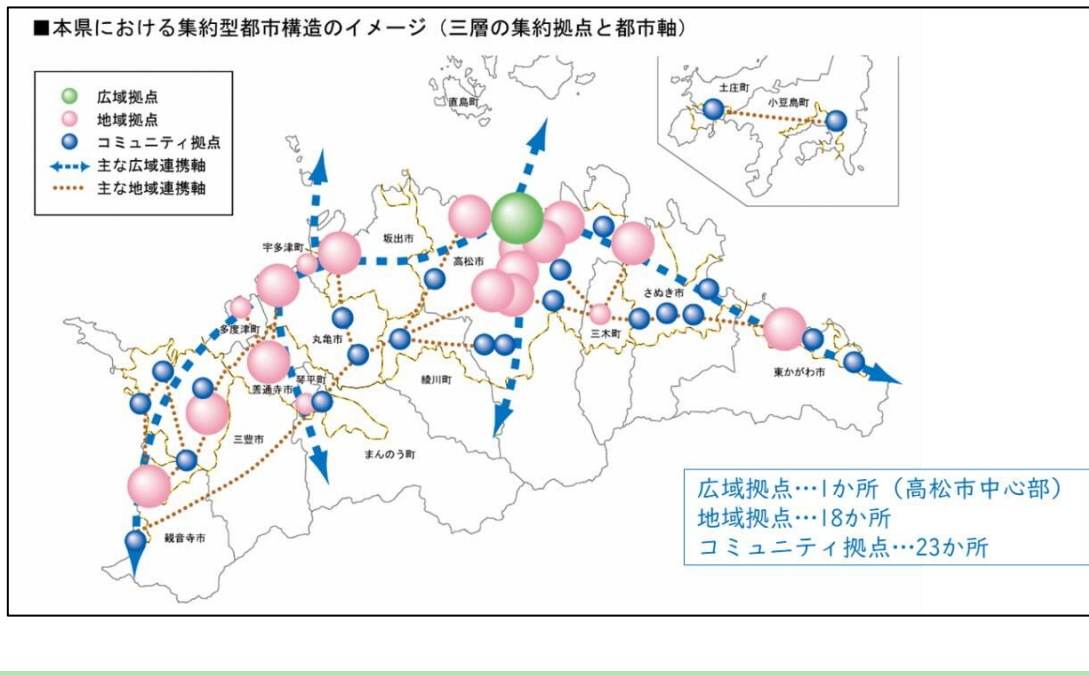
項目	内容
(1)公共交通と道路交通が共存する環境負荷の小さい都市交通の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市交通と市街地整備の両面から相互の政策の連携強化を図るとともに、都市交通基盤の整備効果を十分発揮させながら、環境負荷の小さい都市交通の実現を図る。</li> <li>・鉄軌道、バス等の基幹的な公共交通機関は、集約拠点相互や、集約拠点と都市圏内のその他の地域を結び、集約型都市構造を支える都市交通の骨格を形成するものであり、集約型都市構造に必要不可欠な「都市の装置」である。このため、地域住民や交通事業者等と協働してアクセシビリティやサービス水準を高めるなど、公共交通の充実に努める。</li> <li>・都市交通を構成する多様な要素を、整合的かつ効果的に組み合わせることにより、徒歩、自転車などの手段とそれらを補完する鉄軌道、バス等の公共交通手段（パブリックな手段）と、自動車による移動手段（プライベートな手段）が、各都市圏が選択したバランスに基づいて共存することにより、人々の日常的な移動の大部分に対して、パブリックな手段の選択が可能となることを目標とする。</li> </ul>
(2)集約型都市構造を支える公共交通システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集約拠点を育成し維持する上で、拠点間を結ぶ交通ネットワークの整備と拠点内での日常生活を支える歩行者・自転車空間、公共空間のバリアフリー化などの取り組みが必要である。</li> <li>・交通ネットワークを支える交通システムは環境負荷が小さく、社会的公平性を保ちつつ、経済的な効率性を損なうことのない、持続可能で、公共交通指向型のものとする必要がある。また、自家用車による移動と遜色のないサービス水準と利便性を持つ魅力のあるシステムとする必要がある。</li> <li>・このため、徒歩、自転車、各種の公共交通機関（鉄道、バス）を組み合わせたモーダルミックス（各交通機関が特性を生かして連携すること）の取り組みにより、これらが「一体」となったシームレス（継ぎ目のない）な交通サービスの提供が可能となるようにする必要がある。</li> </ul> <p>&lt;三層の拠点と公共交通ネットワークとの関係&gt;</p> <p>①広域拠点と地域拠点との連携</p> <p>広域拠点と周辺の地域拠点を短時間で結ぶ基幹公共交通ネットワークを整備するとともに、P&amp;R（パークアンドライド）、C&amp;R（サイクルアンドライド）システム等の導入やフリンジパーク（中心市街地周辺の適切な駐車場整備）により、広域拠点内においては日常的な自家用車使用の抑制を図ることとする。</p> <p>②地域拠点間、地域拠点とコミュニティ拠点の連携</p> <p>上記の基幹公共交通ネットワークの結節点を地域拠点の中心に据え、そこから主要な市民生活施設等をきめ細かな循環バス路線で結ぶ地域ネットワークの整備に努める。</p>

③地域拠点およびコミュニティ拠点内

環境並びに健康への配慮、そして生活を楽しむために、休憩スペースを含む快適な歩行空間を整備する必要がある。また、通勤・通学および拠点内の回遊を楽しめるものとするために、自転車利用の安全性と快適性の向上を図る自転車専用レーンのネットワークを確保できるように努める。

④各拠点と周辺地域との連携

交通弱者に配慮したデマンド型バス及び相乗り自動車と組み合わせた効率的かつ効果的な交通体系について検討する必要がある。



香川県新広域道路交通ビジョン、香川県新広域道路交通計画(令和3年3月策定)

第3章 香川県の広域的な道路交通の基本方針（公共交通に関連するものを抜粋）

1 安全と安心を築く香川

項目	内容
②交通・防災拠点の基本方針	<p>地域における中心的な役割を担う主要な鉄道駅等の交通拠点について、利用者の利便性向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、必要に応じて、官民連携によるモーダルコネクトの強化を図ります。</p> <p>また平成30年7月豪雨において、道の駅が防災拠点として活躍し、その重要性が確認されました。今後も必要に応じて、防災拠点機能を有した道の駅の整備推進を図っていきます。</p>

2 新しい流れをつくる香川

項目	内容
①広域ネットワークの基本方針	<p>高松空港は、本県の産業や観光、拠点性の確保において、また、広域利用圏に見合った交通結節点として重要な役割を担っています。また、鉄道は、高速道路と並ぶ重要な社会基</p>

	<p>盤であり、交流圏や交流人口の拡大による地域活性化に欠かせません。加えて、海上物流の拠点である高松港朝日地区においては、港湾機能の強化や緊急物資輸送拠点機能の強化が推進されています。このような背景から、地域生活や産業活動に必要な物資や、農林水産業・工業をはじめとした各種生産品の安定かつ低廉な輸送を確保するため、高速道路と空港・港湾を結ぶ幹線道路や、都市部と地方部、産業拠点と交通結節点を結ぶ幹線道路等の整備を推進します。</p> <p>また、市街地周辺の交通混雑を軽減し、陸上輸送での定時制や交通円滑化を確保するため、都市内環状道路やバイパス等のネットワーク整備や現道拡幅を推進し、輸送時間の短縮や生産性の向上を図ります。</p> <p>さらに、人やモノの流れが経済をまわし、その流れの速達性を確保することでより経済効率性が上がります。特に主要な都市間の速達性を確保することは重要であり、交通インフラとしての道路の果たす役割は大きいと言えます。そのため、中枢中核都市、連携中枢都市圏、定住自立圏等のブロック都市圏同士を道路ネットワークで連絡することにより、ブロック都市圏同士の交流・連携を促進する必要があります。</p>
--	---

### 3 誰もが輝く香川

項目	内容
①広域ネットワークの基本方針	地球温暖化対策の推進の他、人口減少・少子高齢化への対応や集約型都市構造の実現などの観点から、地域公共交通の重要性はますます高まっており、モーダルコネクト拠点へのアクセス強化を通して、県全体で利便性と結節性に優れた地域公共交通ネットワークの構築を支援します。

香川県自転車活用推進計画(令和5年3月策定)

## 2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

(公共交通に関連するものを抜粋)

### 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

(実施すべき施策)

4. シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。

### 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

(実施すべき施策)

9. 市町と連携した走行環境の整備や、サイクルトレイン等によるサイクリストの受入環境の整備等により、安全かつ快適なサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。



## 第8期香川県高齢者保健福祉計画(令和3年3月策定)

### 第4章 施策の展開 (公共交通に関連するものを抜粋)

#### 第2 人にやさしい地域づくり 4 誰もが暮らしやすいまちづくり

##### (1) バリアフリー環境の整備

○高齢者が住み慣れた地域で安心して生活し、積極的に社会参加できるようなまちづくりを推進するため、幅広い広報・啓発活動を行うとともに「香川県福祉のまちづくり条例」に基づいた、公共的施設や公共交通機関等のバリアフリー化を推進します。

##### (3) 交通手段の確保

○輸送力、定時性等に優れた鉄道を中心として、交通結節点において、公共交通機関相互や自動車等との乗り継ぎ機能を高め、利便性と結節性に優れた県全体の地域公共交通ネットワークづくりを推進することで、高齢者にとって利用しやすい環境の整備を図ります。

○地域住民の生活交通手段として重要な役割を果たしているバス路線や航路について、路線や航路の維持・確保を図るため、必要な支援を行います。

○「基幹的な交通は県を中心に、地域に密着した交通は地元市町を中心に」といった役割分担のもと、市町と連携しながら、公共交通の維持・確保に取り組みます。

#### 第5 安全な暮らしの確保 2 防犯・交通安全対策の充実

##### (2) 交通安全対策の推進

○高齢運転者による交通事故を抑止するため、運転免許の自主返納者や、運転免許を更新せず自動車の運転から卒業した高齢者が、公共交通機関や小売店、飲食店、弁当等の宅配事業者、温泉施設、旅行代理店等で割引等が受けられる全県的な優遇制度の充実を図るなど、運転に不安のある高齢者が運転免許を自主返納しやすい環境づくりを推進します。

## 香川県環境基本計画(令和3年10月策定)

### 第4章 環境の保全に関する施策展開の方向 (公共交通に関連するものを抜粋)

#### 2-1 地球温暖化の防止を図るための対策(緩和策)

##### 2-1-1 徹底した省エネルギーの推進 ウ) 脱炭素に向けた“まちづくり”の推進

○「都市計画区域マスタープラン」等に基づく集約拠点を中心とした適正な土地利用への誘導や、その拠点間を利便性と結節性に優れた公共交通で結ぶネットワークづくりを進めることなどにより、CO<sub>2</sub>排出量やエネルギー消費量などの環境負荷が低減された集約型都市構造の実現をめざします。

○運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量に占める割合が高い自動車に過度に依存しないまちづくりの推進に向け、移動手段の転換が図られるよう、生活に必要な不可欠な路線の維持確保や公共交通機関の利便性の向上に努めるとともに、歩行者・自転車が安全に通行できる環境の整備に取り組みます。

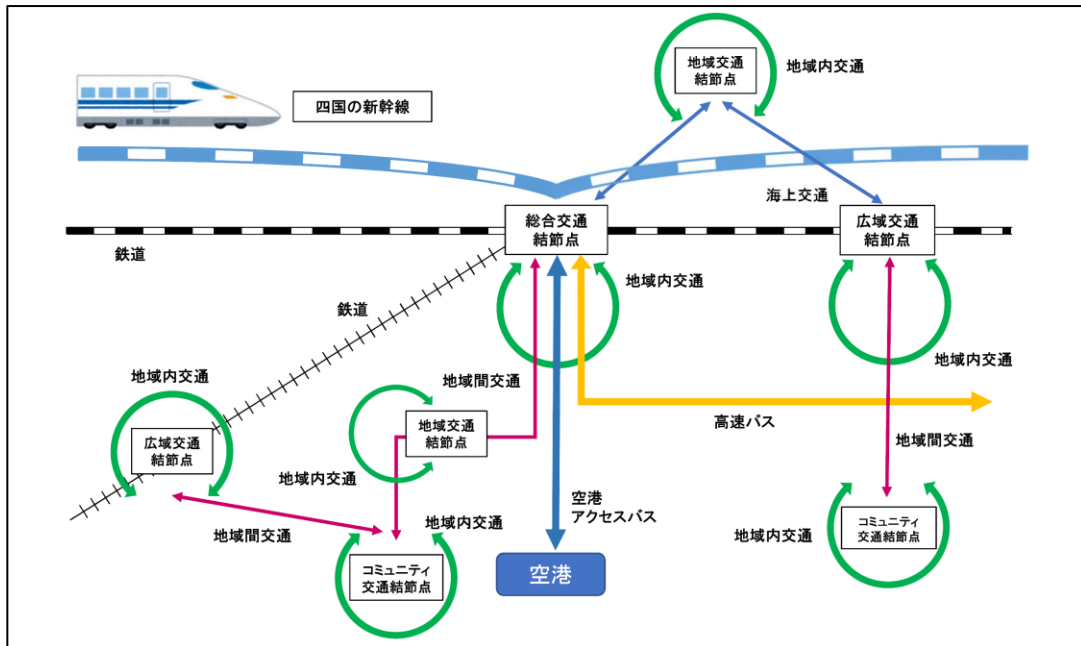
令和2年9月に策定された「香川県における鉄道の利用促進方策」では、「2 地域が目指すべき将来像」として「四国の新幹線を骨格とした公共交通ネットワーク」が掲げられています。

### 香川県における鉄道の利用促進方策(令和2年9月策定)

#### 2 地域が目指すべき将来像

四国の新幹線を骨格とした公共交通ネットワーク

利便性と結節性に優れた持続可能な公共交通ネットワーク



#### 3 具体的取組

区分	項目	概要
(1) 持続可能性の確保	四国の新幹線の早期実現に向けた取組	四国の新幹線整備に伴う効果等調査の実施等
	駅を中心としたまちづくり	立地適正化計画の策定及び実施、駅周辺の開発整備等
	地域に合ったより良い公共交通の検討	地域公共交通計画の策定及び実施等
(2) 利便性向上	都市経営の視点から見る持続可能な取組	鉄道とバス等による一体的な公共交通ネットワークの形成等
	交通モード間の利便性向上・連携強化	駅と連携した交通モードの運行、GTFSデータの活用等
	交通結節機能の強化	駅前広場の整備、パーク&ライド駐車場の整備等
	輸送サービスの強化	都市圏輸送強化、パターンダイヤ導入の検討等
	利用環境の充実	ICカード利用駅の拡大、新型特急気動車2700系車両の導入等
(3) 利用促進等	駅や路線の活性化	駅を利用した源内改革プロジェクト、ひとの駅三本松の活用等
	地域経済政策・健康福祉政策との連携	高齢者の免許返納者に対する補助(タクシーチケット配布)等
	公共交通利用促進活動	公共交通マップの作成、バス乗り方教室の開催等
	観光・インバウンドによる利用促進	ALL SHIKOKU Rail Passの販売促進、Wi-Fi環境の整備等
	沿線でのイベント等を活用した利用促進	「四国はひとつ」4県連携事業の実施等
安全・安心の確保	車内消毒やマスク着用等の新型コロナウイルス感染拡大防止策等	

## 2 県内各市町の地域公共交通等に係る方向性

- 県内各市町の立地適正化計画や地域公共交通計画(前身の地域公共交通網形成計画を含む)の策定状況は次のとおりです。
- 市町の地域公共交通計画の基本方針には、便利で持続可能性の高い交通網の構築、拠点へのアクセス性の向上、最新技術の活用、他分野・他主体との連携・協働といったキーワードが含まれています。

表 18 県内各市町の立地適正化計画の策定状況

自治体名	計画(策定年月)	基本方針等
高松市	高松市立地適正化計画 (平成30年3月策定、 令和2年7月改定)	ア 若年層の転出抑制など人口減少対策及び人口密度維持の取組による都市活力・生活利便性の確保 イ 公共交通を中心とした交通利便性の確保 ウ コミュニティの活性化と地域包括ケアシステムの構築による地域力の強化 エ 子どもを産み育てやすく、老後まで暮らしたいと思える暮らしやすさの向上 オ 公共施設統廃合、人口増加地区への対応及び市街地の郊外への拡大抑制による都市経営の効率化
丸亀市	改訂版丸亀市都市計画マスタープラン(丸亀市立地適正化計画)(平成30年3月策定、令和5年3月改定)	①都市構造の再編 ・コンパクトプラスネットワークの考え方に基づく拠点の形成 ・将来を見据えた土地利用の見直し ・より利便性の高い公共交通ネットワークの構築 ②中心市街地の再生 ・大手町地区4街区の公共施設再編整備 ・中央商店街における商業振興や丸亀城を中心とした観光振興などによる中心市街地活性化 ・まちなか定住の促進 ③まちづくりの再考 ・リノベーションまちづくりの推進 ・公共施設等総合管理計画に則った公共施設マネジメントの実践
坂出市	坂出市立地適正化計画 (平成31年3月策定)	方針1 強みを活かしたまちなかの魅力づくり 方針2 まちなかの環境改善による居住の推進 方針3 公共交通によるまちなかと各地域の連携強化
善通寺市	善通寺市立地適正化計画 (令和2年3月策定)	方針① 都市機能誘導区域の活性化・魅力の向上を目指す歴史・文化を活用した回遊して楽しいまち 方針② 居住誘導区域の若返り・人口増加を目指す子育て・教育が盛んで活気あるまち 方針③ 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
観音寺市	観音寺市立地適正化計画 (令和3年6月策定)	方針1 快適な暮らしを支える生活環境づくり 方針2 まちの魅力と活力を高める都市環境づくり

自治体名	計画（策定年月）	基本方針等
さぬき市	さぬき市立地適正化計画 （令和3年3月策定、令和5年3月改定）	(1) 若者が住みたい・住み続けたいと思える居住地づくり (2) 高齢者のまちなか居住の促進に向けた環境づくり (3) 無秩序な市街化を抑制する (4) まちの空洞化を防ぐ (5) 災害に対して強靱なまちをつくる
東かがわ市	—	—
三豊市	三豊市立地適正化計画 （令和3年8月策定）	方針1 快適で安心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
土庄町	土庄町立地適正化計画 （仮称）（令和5年度策定予定）	—
小豆島町	—	—
三木町	—	—
直島町	—	—
宇多津町	—	—
綾川町	—	—
琴平町	—	—
多度津町	多度津町立地適正化計画 （平成31年3月策定）	<中心部に人を呼び込み、歴史・文化を身近に感じ、多世代が交流するにぎわいのあるまち> ・高齢者に配慮した、歩いて暮らせるまち ・子ども、若者、高齢者の多世代が交流できるまち ・歴史や文化を感じ、巡りたくなるまち
まんのう町	—	—

表 19 県内各市町の地域公共交通計画の策定状況

自治体名	計画（策定年月）	基本方針
高松市	高松市地域公共交通計画（令和3年9月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築</li> <li>・ 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成</li> <li>・ 各拠点へのアクセス性の向上</li> <li>・ 中心市街地における回遊性の向上</li> <li>・ 中心部への自動車利用の抑制</li> <li>・ 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発</li> <li>・ 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進</li> </ul>
丸亀市	丸亀市地域公共交通計画（令和3年3月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来を見据えた地域公共交通の仕組みの再構築</li> <li>・ 「公共交通のあるよりよい日常」の形成に向けた取組の推進</li> </ul>
坂出市	坂出市地域公共交通計画（令和4年11月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちづくりに対応した公共交通網整備と交通結節点の機能強化</li> <li>・ 広域連携を含め生活移動ニーズに合った公共交通体系の構築</li> <li>・ 将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築</li> <li>・ 多様な主体の参加、多様な主体との連携</li> <li>・ 最新技術も活用した便利で利用しやすい公共交通</li> </ul>
善通寺市	善通寺市地域公共交通計画(仮称)（令和5年度策定予定）	—
観音寺市	観音寺市地域公共交通計画(仮称)（令和5年度策定予定）	—
さぬき市	さぬき市地域公共交通計画（令和3年3月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来都市構造を支える地域公共交通ネットワークの形成</li> <li>・ 商業活性化・観光・福祉事業との連携</li> <li>・ 地域輸送資源の総動員による地域公共交通の構築</li> <li>・ 地域住民の協力による地域特性に応じた多様な生活交通の実現</li> <li>・ 利用促進による潜在需要の掘り起し</li> </ul>
東かがわ市	東かがわ市地域公共交通計画（令和3年3月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちを持続的に支える公共交通網の整備</li> <li>・ 公共交通をみんなで作って、育てる意識・体制づくり</li> </ul>
三豊市	三豊市地域公共交通計画（令和3年12月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 繋—つなぐ ～拠点をつないでスムーズ移動～</li> <li>・ 利—つかう ～先端技術でスマート移動～</li> <li>・ 守—まもる ～人にも環境にもやさしい移動～</li> <li>・ 拓—ひらく ～地域みんなで作る移動～</li> </ul>



自治体名	計画（策定年月）	基本方針
土庄町	小豆島地域公共交通計画（令和3年11月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクト＋ネットワークのまちづくりと連携し、3つの地域拠点と港湾(交通拠点)、主要観光拠点とを円滑に連絡し、骨格としての公共交通網を形成する</li> <li>・人々の移動実態やニーズに応じた柔軟な運行形態をきめ細やかに見直すことにより、誰もが安心して快適に移動できる公共交通サービスを提供する</li> <li>・小豆島地域における複数の交通モード(交通手段)を最大限活用するとともに、人々にとって使いやすい、分かりやすいサービス向上を検討・実践する</li> <li>・年間利用者数を維持・向上し、収支環境の健全化・公的負担の削減を目指す</li> </ul>
小豆島町		
三木町	三木町地域公共交通網形成計画（令和2年3月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効率的かつ、持続性の高い公共交通の運行</li> <li>・利用者ニーズを踏まえたサービスレベルの向上</li> <li>・公共交通の利用促進に向けた活動の実施</li> </ul>
直島町	—	—
宇多津町	宇多津町地域公共交通計画(仮称)（令和5年度策定予定）	—
綾川町	綾川町地域公共交通計画（令和5年2月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効果的で持続可能な公共交通システムの再編【持続性】</li> <li>・将来的な利用需要を踏まえたサービスや利便性の向上【利便性】</li> <li>・移住・定住の促進のための他分野との連動【まちづくり事業との連動】</li> </ul>
琴平町	—	—
多度津町	—	—
まんのう町	まんのう町地域公共交通計画(仮称)（令和5年度策定予定）	—

## 第5章 公共交通に関する課題

地域の概況や公共交通の現状等を踏まえ、本県の公共交通に関する課題を次のとおり設定します。

### 1 利用者が減少する中での幹線交通の維持

- 人口減少、少子高齢化の進展に加え、新型コロナウイルスの影響により、公共交通の利用者数が減少している。現在は回復基調にあるが、コロナ禍前の水準には至っていない。
- 多くの県民が、公共交通をほとんど、あるいは全く利用しない状況にある。
- 少子高齢化の進展により、通勤・通学など長距離の移動の減少が見込まれ、幹線交通を取り巻く状況は一層厳しくなるおそれがある。

### 2 マイカーを利用できない人の移動手段の確保

- 住宅や商業施設等の郊外立地化などに伴い、マイカーに依存したライフスタイルが定着している。
- マイカーを利用できない高齢者や学生などの移動手段の確保が必要である。

### 3 多様化するニーズへの対応

- サービスの基本である「運賃」や「運行本数」等に加え、「生活リズムにあったダイヤ」や「他の交通機関との接続」が求められている。
- 経路や乗継ダイヤ等の情報提供が十分でない。あるいは、提供された情報が利用者に十分に活用されていない。
- 交通事業者の経営資源が限られる中、多様なニーズに対応した移動サービスを提供することが難しい。あるいは、そのための手法や情報が不足している。

### 4 公共交通サービスの供給体制の維持

- 運転士をはじめ、自動車整備士や保線員等も含めた運行の担い手が不足している。
- 安全設備や車両が老朽化している。

### 5 大規模災害への備え

- 南海トラフ地震発生時の避難や災害復旧に必要な強靱な交通ネットワークが未整備である。



## 第6章 基本方針及び計画の目標

県内の公共交通の現状や上位・関連計画における方向性、課題等を踏まえ、本計画の基本方針と目標を次のとおり設定します。

### 1 基本方針

四国の新幹線の実現を見据え、鉄道を中心に、県全体で  
利便性と結節性に優れた持続可能な公共交通ネットワークを構築する

### 2 計画の目標

#### 目標 1 公共交通の維持とネットワークの最適化

- 利用者が減少し、公共交通サービスの供給体制の不足も顕在化する中、限られた経営資源で最適な公共交通ネットワークの構築を目指します。
- 駅を含めた中心市街地を活性化し、人々でにぎわう空間とすることにより、公共交通ネットワークの維持・活性化を目指します。
- 四国の新幹線の早期実現により、既存の各公共交通機関の利用者の増加、地域公共交通の維持・活性化を目指します。

#### 目標 2 利便性の確保

- 交通事業者の経営資源が限られる中、多様なニーズに対応した公共交通サービスを工夫して提供することにより、利用者の増加とサービスの向上の好循環を目指します。
- 誰もが安心・安全・快適に公共交通を利用できる環境の整備を目指します。
- 交通モード間の結節性を高め、利用者が円滑に目的地まで移動できる公共交通ネットワークの構築を目指します。

#### 目標 3 利用の促進

- 県民等の公共交通に対する関心を高めるとともに、公共交通の重要性に対する理解の促進を図り、公共交通を積極的に利用しようという意識の醸成を目指します。
- 観光利用の拡大や、多様な分野と一体となった連携と協働により、利用者の増加を目指します。

### 3 香川県の公共交通ネットワークの将来像

計画の目標を達成するため、後述する各種施策・事業を実施し形成される、香川県の鉄道を中心とした公共交通ネットワークの将来像は次に示すとおりです。

図 74 香川県の公共交通ネットワークの将来像

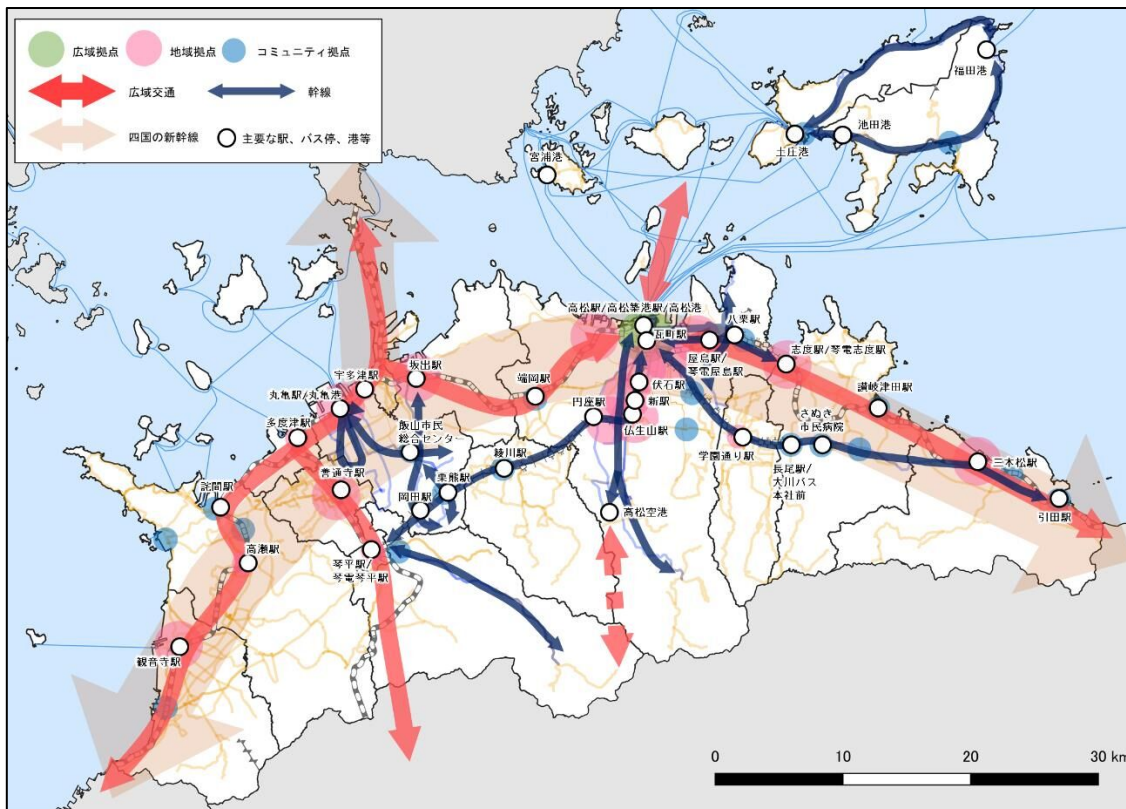


表 20 各種交通の担う役割

種別	担う役割	該当する公共交通
広域交通：県や地方・国をまたぐ交通		
広域交通	県内の広域拠点・地域拠点と、国内または海外の各都市を連絡し、ビジネス、観光、通勤通学等も含めた多様な目的での移動を担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空路（空港リムジンバス含む）</li> <li>・鉄道（JR）</li> <li>・フェリー・旅客船</li> <li>・高速バス</li> </ul>
地域交通：主に県内の移動を支える交通		
幹線	広域拠点・地域拠点とコミュニティ拠点や旧市町の中心部等を連絡し、広域拠点・地域拠点への高い交通需要を満たし、通勤通学、通院、買い物、ビジネス、観光等の市町間※をまたぐ幅広い移動を担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道（ことでん）</li> <li>・幹線バス路線</li> <li>・フェリー・旅客船</li> </ul>
支線（フィーダー）	コミュニティ拠点や旧市町の中心部と、居住地や生活便利施設・観光地等を連絡し、主に日常生活行動における近隣への移動を担う。また、幹線（鉄道・路線バス等）に接続することで、広域の移動も可能とする。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・支線バス路線</li> <li>・コミュニティバス／乗合タクシー／デマンド交通</li> <li>・フェリー・旅客船</li> </ul>
個別輸送	ドアツードアで自由度が高く運行できる特性を活かし、個別の輸送を担う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー</li> </ul>

※合併前の旧市町間をまたぐ移動を含む

## 4 計画の達成状況を把握する評価指標

本計画の達成状況を把握するため、次のとおり評価指標を設定します。

表 21 評価指標と関連する目標

指標		関連する目標		
		目標 1	目標 2	目標 3
幹線の持続可能性に関する指標				
指標 1	鉄道の利用者数	●	●	●
指標 2	路線バス（幹線）の利用者数	●	●	●
指標 3	路線バス（幹線）の収支率	●	●	●
指標 4	路線バス（幹線）の利用者 1 人あたりの県負担額	●	●	●
利用者の利便性に関する指標				
指標 5	乗合バス車両のノンステップバス導入率		●	
指標 6	「標準的なバスフォーマット」を整備した交通事業者数		●	
観光での利用状況に関する指標				
指標 7	観光客の公共交通利用率		●	●

指標 1 鉄道の利用者数		
<算出方法> 県内の鉄道駅の利用者数（JR 四国、ことでん）	現状値	目標値
	27,152 千人 （令和 4 年度）	31,422 千人 （令和 10 年度）
	目標設定 の考え方	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（令和元年度） の水準以上を目指す。
指標 2 路線バス（幹線）の利用者数		
<算出方法> 県内の路線バス（幹線）の利用 者数	現状値	目標値
	1,290 千人 （令和 4 年度）	1,759 千人 （令和 10 年度）
	目標設定 の考え方	路線バス（幹線）の利用促進に取り組 み、人口が減少する中でコロナ禍前 （令和元年度）の水準以上を目指す。

指標3 路線バス（幹線）の収支率		
＜算出方法＞ 県内の路線バス（幹線）の収支率	現状値	目標値
	49.3% （令和4年度）	57.9% （令和10年度）
	目標設定の考え方	路線バス（幹線）の利用促進と効率化に取り組み、コロナ禍前（令和元年度）の水準以上を目指す。
指標4 路線バス（幹線）の利用者1人あたりの県負担額		
＜算出方法＞ 県内の路線バス（幹線）の利用者1人あたりの県負担額	現状値	目標値
	56.1円 （令和4年度）	36.1円 （令和10年度）
	目標設定の考え方	路線バス（幹線）の利用促進と効率化に取り組み、コロナ禍前（令和元年度）の水準以上を目指す。
指標5 乗合バス車両のノンステップバス導入率		
＜算出方法＞ 県内の乗合バス車両（適用除外認定を受けた車両を除く）に占めるノンステップバスの割合	現状値	目標値
	80.2%（150/187台） （令和4年度末）	85.0% （令和10年度末）
	目標設定の考え方	公共交通における移動の円滑化を促進するため、継続した改善を目指す。
指標6 「標準的なバスフォーマット」を整備した交通事業者数		
＜算出方法＞ 路線バスやコミュニティバスを運行する交通事業者（市町を含む）のうち、GTFS-JPまたはGTFSリアルタイムを整備している事業者数	現状値	目標値
	14者 （令和4年度末）	21者 （令和10年度末）
	目標設定の考え方	令和10年度末までに全ての交通事業者で整備を目指す。
指標7 観光客の公共交通利用率		
＜算出方法＞ 香川県観光客動態調査で把握した県外観光入込数に占める公共交通利用者（JR、船舶、航空機）の割合	現状値	目標値
	19.1% （令和4年）	23.9% （令和10年）
	目標設定の考え方	県外からの観光来訪者の公共交通利用促進に取り組み、コロナ禍前（令和元年）の水準以上を目指す。

# 第7章 目標を達成するための施策・事業・推進体制

## 1 目標を達成するための施策と事業

前章で掲げた目標を達成するため、次に示す施策と事業を関係者で実施します。

なお、本計画に基づき鉄道事業再構築事業を実施することとし、その内容を含む事業については、地域公共交通特定事業(※)に位置づけます。

表 22 目標を達成するための施策体系

施策	事業	特定 事業 (※)	実施主体		
			県	市町	交通事業者
<b>目標1 公共交通の維持とネットワークの最適化</b>					
1-1 最適な移動サービスの提供	①安全性を含む公共交通ネットワークの維持・確保		●	●	●
	②担い手確保の取組		●	●	●
	③先進事例の研究及び実装の検討		●	●	●
1-2 まちづくりとの連携	①駅を一つの拠点としたまちづくり	●	●	●	●
	②新駅の整備	●	●	●	●
1-3 四国の新幹線の早期実現に向けた取組の推進	①機運醸成・要望活動		●	●	●
	②新幹線整備に伴う効果等調査・研究の実施		●	●	●
<b>目標2 利便性の確保</b>					
2-1 サービス水準の向上	①利用しやすいダイヤへの改善	●	●	●	●
	②施設・設備の改善	●	●	●	●
2-2 利用環境の改善	①駅や車両のバリアフリー化	●	●	●	●
	②駅や待合所の環境整備・多機能化		●	●	●
	③キャッシュレス決済の推進	●	●	●	●
2-3 交通モード間の結節性の強化	①交通結節点の整備・充実	●	●	●	●
	②交通モード間の連携強化	●	●	●	●
	③デジタル技術等の活用		●	●	●
<b>目標3 利用の促進</b>					
3-1 公共交通の利用意識の醸成	①利用促進・啓発活動の実施	●	●	●	●
	②地域のイベントとの連携	●	●	●	●
3-2 他分野との連携	①インバウンドを含めた観光客の利用促進	●	●	●	●
	②多様な分野と一体となった利用促進	●	●	●	●

(※) 地域公共交通計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組む事業。同事業については、国による認定制度が設けられており、認定を受けた事業については、関係法律の特例による支援措置を受けることができる。



施策Ⅰ-Ⅰ 最適な移動サービスの提供

課題1 課題2 課題3 課題4 課題5

公共交通の利用者が減少し、公共交通サービスの供給体制の不足も顕在化する中、限られた経営資源で最適な公共交通ネットワークを構築する必要がある。  
 本施策では、安全性を確保したうえでの公共交通ネットワークの維持・確保や、担い手の確保、先進事例の研究及び実装の検討に取り組み、移動サービスの最適化を図る。

①安全性を含む公共交通ネットワークの維持・確保 地域公共交通特定事業

実施内容

- ・利用者や県民の安全を第一に、設備や車両、施設の計画的な更新により、運行の安全性を確保したうえで、公共交通ネットワークの維持・確保を図る。
- ・市町をまたぐ地域間幹線系統バス路線について、国の「地域公共交通確保維持改善事業」を活用しつつ、路線の維持・確保に取り組むとともに、交通体系の形成、見直しを図る。

②担い手確保の取組 地域公共交通特定事業

実施内容

- ・幅広い人材を確保するため、社内での教育や訓練、免許取得支援、職場環境の改善等を実施する。
- ・都市部での就職説明会への参加等、担い手確保に向けた周知・PRを実施するとともに、行政が行う移住施策と連携し、UJIターン希望者の取り込みを図る。

③先進事例の研究及び実装の検討 地域公共交通特定事業

実施内容

- ・地域公共交通に関する全国の先進事例を学ぶ勉強会を開催し、交通事業者や地元市町、関係者らの知識の底上げを図り、地域の実情に即した新たな取組を推進する。
- ・利便性向上や経営力強化を図るためのデジタル技術等の活用による先進事例について、情報収集等を推進する。
- ・多様なニーズに対応した新たな交通モード実装の検討と検証を行う。

<参考事例：三豊市エリアmobi>

図 75 多様なニーズに対応した交通モードの例（三豊市mobi）

実施内容

- ・生活圏内の移動において、これまでの徒歩や自転車、マイカーのちょいのりに代わる、新しいスタイルの交通モードとして、AIシェアリングモビリティサービスを運行。
- ・定額料金のため経済的ストレスがなく、通勤通学、子供の送迎、買い物、家族でのお出かけなど、家族みんなが自由に快適に移動できる。



資料：暮らしの交通 HP

実施主体・スケジュール								
事業	実施主体			スケジュール（年度）				
	県	市町	交通事業者	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
①安全性を含む公共交通ネットワークの維持・確保	●	●	●	継続的な実施				
②担い手確保の取組	●	●	●	検討及び実施				
③先進事例の研究及び実装の検討	●	●	●	実施（適宜見直し）				



施策1-2 まちづくりとの連携

課題1 課題2 課題3 課題4 課題5

公共交通ネットワークを維持・活性化するためには、駅を含めた中心市街地を活性化し、人々にぎわう空間とすることが重要である。

本施策では、駅を一つの拠点としたまちづくりや、新駅の整備により、公共交通とまちづくりの連携を図る。

①駅を一つの拠点としたまちづくり 地域公共交通特定事業 ●

実施内容

- ・ 駅周辺の再開発・整備等を通じて、目的地となる施設の立地等、駅を一つの拠点としたまちづくりを推進する。
- ・ 各市町が策定する立地適正化計画等で、駅周辺などの拠点エリアに商業・医療・福祉等の施設の立地を誘導することにより、拠点エリアから移動しやすい公共交通沿線などの地域における生活利便性の向上を図る。

図 76 駅周辺の再開発・整備の例（高松駅）



資料：JR四国HP

②新駅の整備 地域公共交通特定事業 ●

実施内容

- ・ 市街地の形成等による沿線需要の変化に反応するとともに、既存駅から離れた地域における需要を取り込むため、優先度の高い箇所において、新駅の整備を推進する。
- ・ 新駅の整備により、街に新たな人の流れを生み、街そのものの活性化を図る。

図 77 新駅の整備例（ことでん伏石駅）



実施主体・スケジュール

事業	実施主体			スケジュール（年度）				
	県	市町	交通事業者	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
①駅を一つの拠点としたまちづくり	●	●	●	継続的な実施				
②新駅の整備	●	●	●	実施（適宜見直し）				

施策Ⅰ-3 四国の新幹線の早期実現に向けた取組の推進 課題1 課題2 課題3 課題4 課題5

四国の新幹線は、観光や産業面での広域的な人流を四国に呼び込むために不可欠な基本インフラであり、関西、九州など既存の新幹線ネットワークとの接続による、西日本における広域交流圏の形成や、近い将来、発生が懸念される南海トラフ巨大地震などの大規模災害への対応力向上、新たな感染症リスクを低減させる地方分散型の国土形成などに大きく貢献するものである。

新幹線が開業されれば、インバウンドを含めた観光客の増加、産業集積や通勤圏の拡大により、既存の各公共交通機関の利用者の増加にもつながり、地域公共交通の維持・活性化に大きく寄与することが期待される。

本施策では、四国の新幹線の早期実現に向けた取組を推進する。

①機運醸成・要望活動 地域公共交通特定事業

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅広い層を対象とした啓発イベントの開催やパンフレットの配布等により、県民の四国への新幹線導入の機運を醸成するための取組を推進する。</li> <li>・四国各県や経済団体等と連携した四国の新幹線の早期実現に向けた要望活動を推進する。</li> </ul>
------	---

②新幹線整備に伴う効果等調査・研究の実施 地域公共交通特定事業

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県民や官民の関係者の理解を促進するため、勉強会を開催するなど、新幹線の整備に伴う経済効果や整備効果等について調査・研究を実施する。</li> </ul>
------	--

実施主体・スケジュール

事業	実施主体			スケジュール（年度）				
	県	市町	交通事業者	R6	R7	R8	R9	R10
①機運醸成・要望活動	●	●	●	継続的な実施				
②新幹線整備に伴う効果等調査・研究の実施	●	●	●	実施（適宜見直し）				

施策2-1 サービス水準の向上

課題1 課題2 課題3 課題4 課題5

交通事業者の経営資源に限られる中、多様なニーズに対応した公共交通サービスを工夫して提供することにより、利用者の増加とサービスの向上の好循環につなげていく必要がある。

本施策では、利用しやすいダイヤへの改善や、施設・設備の改善により、サービス水準の向上を図る。

①利用しやすいダイヤへの改善 地域公共交通特定事業 ●

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイヤ間隔や発車時刻を合わせるパターンダイヤの導入により、利用者にとってわかりやすいダイヤへの改善を行う。</li> <li>・通勤、通学、買い物、通院等、利用する人の生活の時間やリズムに合ったダイヤへの改善を行う。</li> <li>・需要が多い区間における増便や、始発・終発便の時間の見直しを検討する。</li> </ul>
------	--

②施設・設備の改善 地域公共交通特定事業 ●

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道路線の複線化や行き違い施設の検討・整備により、輸送時間の短縮や輸送力の強化を図る。</li> <li>・車両等の更新により、安全安定運行を維持するとともに、利用環境の向上を図る。</li> </ul>
------	--

実施主体・スケジュール

事業	実施主体			スケジュール（年度）				
	県	市町	交通事業者	R6	R7	R8	R9	R10
①利用しやすいダイヤへの改善	●	●	●	実施（適宜見直し）				
②施設・設備の改善	●	●	●	実施（適宜見直し）				

施策2-2 利用環境の改善

課題1 課題2 課題3 課題4 課題5

公共交通の利用者や利用目的は多種多様であり、誰もが安心・安全・快適に公共交通を利用できる環境を整えることが重要である。

本施策では、駅や車両のバリアフリー化や、駅や待合所の環境整備・多機能化、キャッシュレス決済の推進により、公共交通の利用環境の改善を図る。

①駅や車両のバリアフリー化 地域公共交通特定事業 ●

実施内容

- ・点字ブロックの設置、段差の解消など、駅のバリアフリー化を推進する。
- ・ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなどの車両の導入を推進する。

②駅や待合所の環境整備・多機能化 地域公共交通特定事業

実施内容

- ・駅待合所やトイレなどの環境を整備するとともに、商業施設や公共施設の併設等の多機能化を図ることにより、人々が集まり、利用・滞在しやすい環境を整備する。

③キャッシュレス決済の推進 地域公共交通特定事業 ●

実施内容

- ・ICカードやチケットアプリ、QRコード決済、クレカタッチ決済等の導入を推進する。

図 78 県内で導入されているキャッシュレス決済の例



実施主体・スケジュール

事業	実施主体			スケジュール（年度）				
	県	市町	交通事業者	R6	R7	R8	R9	R10
①駅や車両のバリアフリー化	●	●	●	継続的な実施				
②駅や待合所の環境整備・多機能化	●	●	●	継続的な実施				
③キャッシュレス決済の推進	●	●	●	継続的な実施				

施策2-3 交通モード間の結節性の強化

課題1 課題2 課題3 課題4 課題5

鉄道を中心とした公共交通ネットワークにおいては、鉄道とバスやタクシー等の二次交通とが効果的に連携し、互いにスムーズに乗継できることが重要である。

本施策では、交通結節点の整備・充実、交通モード間の連携強化、デジタル技術等の活用によって、交通モード間の結節性を高め、乗継時の利用者の負担を軽減し、円滑に目的地まで移動できる公共交通ネットワークの構築を図る。

①交通結節点の整備・充実 地域公共交通特定事業 ●

実施内容

- ・鉄道とバスやタクシーとの結節性を高めるため、駅前広場（バスロータリー等）の整備・充実化を図る。
- ・自家用車や自転車等と、公共交通との乗継円滑化を図るため、パークアンドライド駐車場や駐輪場の整備・充実に取り組む。

②交通モード間の連携強化 地域公共交通特定事業 ●

実施内容

- ・鉄道、バス、航路など異なる交通モード間を円滑に乗り継ぐため、ダイヤ連携を図る。
- ・異なる交通モード間で利用できる一日乗車券の販売や、乗継割引などを推進し、乗継利用の負担軽減を図る。
- ・アンケート結果や、ODデータ等の分析を行い、利用しやすいダイヤやルートの検討に取り組む。
- ・複数サービスが並行して運行する区間において、ダイヤを補完しあうことで便数を確保するなど、事業者を超えた連携を推進する。

図 79 モード間連携の例



資料：JR四国HP

③デジタル技術等の活用 地域公共交通特定事業

実施内容

- ・鉄道、バス等の運行情報のG T F S化、オープンデータ化を進め、手軽に経路や乗継ダイヤを検索できる環境を整備するとともに、随時最新の情報に更新する。
- ・運行情報をリアルタイムで提供できるバスロケーションシステム等の整備を推進する。
- ・デジタルサイネージ等を活用し、交通結節点等における情報提供の充実を図る。
- ・デジタル技術を活用した複数の公共交通の一括予約や、定額乗り放題サービスなど、MaaS (Mobility as a Service) 活用の可能性を検討する。

実施主体・スケジュール								
事業	実施主体			スケジュール（年度）				
	県	市町	交通事業者	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
①交通結節点の整備・充実	●	●	●	継続的な実施				
②交通モード間の連携強化	●	●	●	検討及び実施				
③デジタル技術等の活用	●	●	●	検討及び実施				




施策3-1 公共交通の利用意識の醸成

課題1 課題2 課題3 課題4 課題5

公共交通を維持していくためには、県民等の公共交通への関心を高め、自らが交通サービスを使って支えていくという意識を持っていただくことが重要である。

本施策では、利用促進・啓発活動等を通じて、地域の一員として公共交通を積極的に利用しようという意識の醸成を図る。

①利用促進・啓発活動の実施 地域公共交通特定事業 ●

<p>実施内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用促進イベントを開催し、電車やバス等と触れ合う機会を提供する。</li> <li>・エコ金デー、エコ通勤優良事業所認定制度等を推進する。</li> <li>・地域の公共交通マップの配布や、バスの乗り方教室等を開催する。</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>図 80 利用促進イベントの様子</b></p>  <p style="text-align: right; font-size: small;">資料：香川県</p>
-------------	---	--

②地域のイベントとの連携 地域公共交通特定事業 ●

<p>実施内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨時便の運行等、地域で開催されるお祭りやイベントとの連携を図る。</li> <li>・地域イベント等において、公共交通を使ったアクセス方法の周知を図る。</li> </ul>
-------------	---

実施主体・スケジュール

事業	実施主体			スケジュール（年度）				
	県	市町	交通事業者	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
①利用促進・啓発活動の実施	●	●	●	継続的な実施				
②地域のイベントとの連携	●	●	●	実施（適宜見直し）				



施策3-2 他分野との連携

課題1 課題2 課題3 課題4 課題5

公共交通の利用者が減少する中、持続可能な公共交通ネットワークを構築するためには、日常生活における利用だけではなく、観光利用の拡大も重要である。また、健康福祉、教育、環境、産業といった様々な分野とも連携と協働を図り、一体的な取組を推進する。

①インバウンドを含めた観光客の利用促進 地域公共交通特定事業 ●

実施内容

- ・観光、企画列車の運行を推進する。
- ・観光施設等と連携した企画商品の造成や割引を実施する。
- ・公共交通を活用した観光モデルルートの構築を図る。
- ・観光地への公共交通でのアクセス性向上を図る。
- ・駅や車両、待合施設における多言語表記や案内の整備を推進する。
- ・駅構内における外国人観光案内所の充実・強化を図る。

図 81 観光・企画列車の例



資料：JR四国HP

②多様な分野と一体となった利用促進 地域公共交通特定事業 ●

実施内容

- ・高齢者や免許返納者等に対する利用支援を推進する。
- ・学生など若い世代に対し、公共交通の重要性や公共交通を利用するメリットなどの理解促進を図るため、情報発信を行う。
- ・環境に配慮した電動自動車やハイブリッド車両の導入を促進する。
- ・既存の公共交通の空き時間や空きスペースを活用した貨客混載等の新たな収入源確保について検討する。

実施主体・スケジュール

事業	実施主体			スケジュール（年度）				
	県	市町	交通事業者	R6	R7	R8	R9	R10
①インバウンドを含めた観光客の利用促進	●	●	●	実施（適宜見直し）				
②多様な分野と一体となった利用促進	●	●	●	検討及び実施				

## 2 地域間幹線系統

### (1) 地域間幹線系統について

国土交通省では、乗合バスの運行費に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等への支援を行っています。令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に合わせて、全ての地方公共団体における地域公共交通計画の作成が努力義務化されるとともに、国補助金の交付要件として、計画への補助系統等の位置づけが必要となるなど計画制度と補助制度の連動化が図られました。本計画においては、地域公共交通確保維持事業の補助対象系統である地域間幹線系統を位置づけます。

#### 地域間幹線系統の主な要件

- ・ 複数市町村（2001（平成13）年3月31日時点）をまたがる路線
- ・ 広域行政圏の中心市町（又は準ずる市町村）へのアクセス
- ・ 運行回数3回／日以上
- ・ 輸送量15人／日以上

### (2) 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

次表に示す各路線は、位置づけ・役割に記載のとおり、都市間・地域間をまたぐ公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている一方、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業による補助制度を活用し、運行を確保・維持する必要があります。

図 82 県内の地域間幹線系統（令和6年4月1日の路線再編を反映）

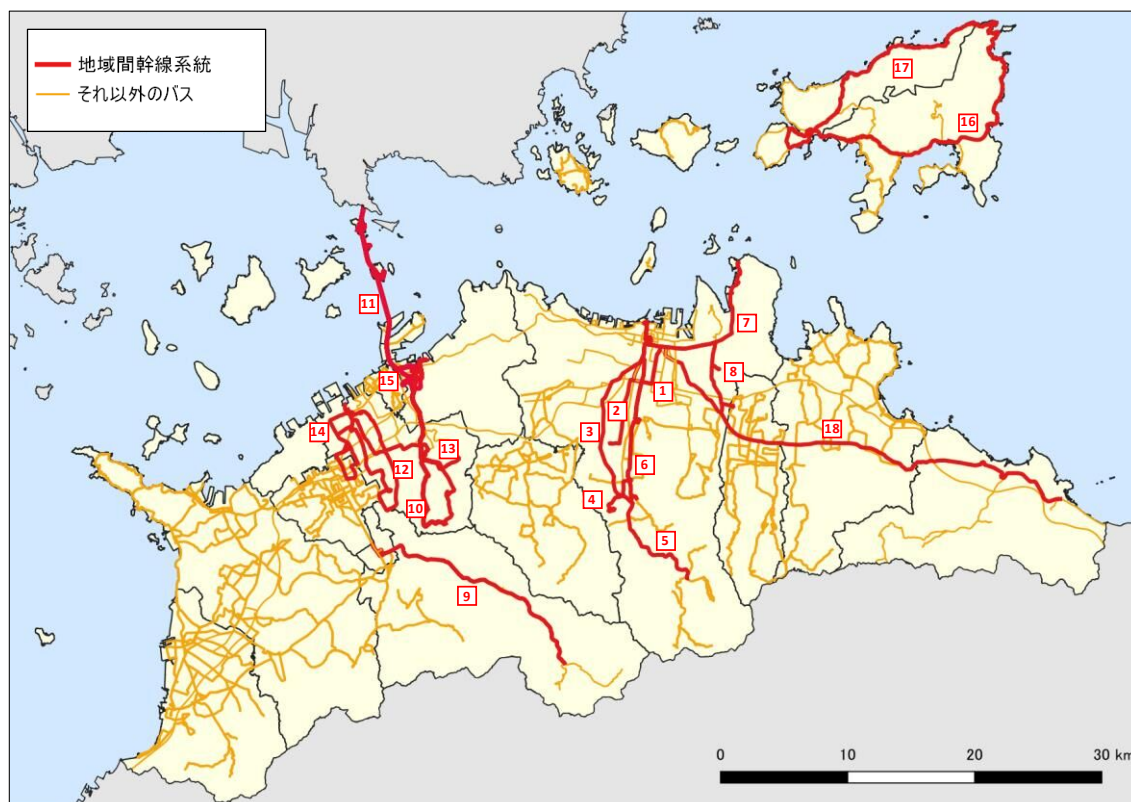


表 23 地域間幹線系統の位置づけ・役割（令和6年4月1日の路線再編を反映）

番号	事業者	路線名	系統			関係市町	位置づけ・役割
			起点	経由	終点		
1	ことでんバス(株)	鹿角伏石駅線	高松駅	ことでん伏石駅	香川中央高校	高松市	高松駅付近から、高松市南部（香川町）を結ぶ路線であり、県立養護学校、香川大学附属中学校、香川中央高校などへの通学や香川町から高松市中心部への通勤・通学の移動を担う。令和4年4月1日からことでん伏石駅に乗り入れることにより電車との連携を強化し、同時にゆめタウン高松を経由する経路に変更したことにより商業エリアへの移動を担う。また令和6年4月1日の再編で鹿角伏石駅線において起点を瓦町から高松駅へと延伸する事により、中央通り沿い（五番町～兵庫町）への通勤者の利便性の向上を図る。
2	ことでんバス(株)	鹿角ゆめタウン線	高松駅	ゆめタウン高松	香川中央高校	高松市	高松駅から、高松市南部（香南町）を結ぶ路線であり、香南町から高松市中心部への通勤・通学や養護施設みどり園への通勤・通学の移動を担う。
3	ことでんバス(株)	由佐線	高松駅	由佐	岩崎	高松市	高松駅から、高松市南部（香川町・塩江町）を結ぶ路線であり、香川町・塩江町から高松市中心部への通勤・通学の移動を担う。平成30年9月からことでん仏生山駅に乗り入れることにより電車との連携を強化するとともに高松市立みんなの病院へ乗り入れることにより通院の移動を担う。令和4年4月1日の再編により日生ニュータウンを経由しており、日生ニュータウンからの移動を担う。また令和6年4月1日の再編により由佐空港線を経路変更して伏石空港線とした。交通結節拠点である伏石駅および仏生山駅と高松空港を結ぶことにより高松空港利用者の移動を担う。
4	ことでんバス(株)	伏石空港線	高松駅	ことでん伏石駅	高松空港	高松市	高松駅から、ことでん八栗駅に接続し、高松市東部（牟礼町・庵治町）を結ぶ路線であり、牟礼町・庵治町から高松市中心部への通勤・通学の移動を担う。
5	ことでんバス(株)	塩江線	高松駅	仏生山	塩江	高松市	高松駅から、高松医療センターや香川大学医学部附属病院を経由して、ことでん高田駅を結ぶ路線であり、高松東高校、香川大学医学部への通学、香川大学医学部附属病院や高松医療センターへの通院・通勤の移動を担う。
6	ことでんバス(株)	岩崎線	高松駅	仏生山	岩崎	高松市	旧琴南地区より国道438号線を運行し、沿線にある小中学校及び近隣市町の高校への通学利用やJR琴平駅及び琴電琴平駅に接続しているため近隣市町への移動を担う。また、まんのう町内における公共交通利用促進を図るため、3つのエリア（満濃、琴南、仲南地区）の交通空白地域を運行する「あいあいデマンドタクシー」と連携し、低額の共通パス券を双方で利用できる環境を整え、利用者の負担軽減と路線維持を行っている。
7	ことでんバス(株)	庵治線	高松駅	新開	庵治温泉	高松市	坂出市、丸亀市の2市に跨り、南北に位置する交通拠点であるJR坂出駅や琴電岡田駅を結ぶ路線として重要な役割を果たしている。特に、JR坂出駅では、支線型地域内フィーダー系統である坂出市循環バスに接続しており市内中心部を運行する路線と連携している。また、JR瀬戸大橋線を利用した岡山方面からの来県者が県内の観光施設（NEWレオマワールド等）へアクセスすることを可能とし、生活路線だけでなく観光利用者に対する取組も行うことにより収支改善を図っている。さらに、富士見坂団地前で坂出綾川線と接続し、綾川町的大型商業施設や琴電綾川駅にて高松空港リムジンバスとも接続している。
8	ことでんバス(株)	医大病院線	高松駅	馬場先	ことでん高田駅	高松市三木町	
9	琴参バス(株)	美合線	琴平営業所	榎井	落合橋	琴平町まんのう町	
10	琴参バス(株)	島田岡田線	坂出営業所	島田	富熊西沖NEWレオマワールド	坂出市丸亀市	

番号	事業者	路線名	系統			関係市町	位置づけ・役割
			起点	経由	終点		
11	琴参バス(株)	瀬戸大橋線	坂出駅前	浦城	J R児島駅	坂出市	瀬戸大橋開通（昭和63年）当初より香川県と岡山県を結ぶバス路線として2社のバス会社で共同運行を開始し、櫃石島、岩黒島、与島に住む島民の両県への通勤、通学、通院、買い物等の利用及び島々を訪れる観光・レジャー等の重要な移動手段に位置づけられおり、四国と島々と本州を結ぶ唯一の公共交通機関である。少子高齢化及び新型コロナウイルスの影響を受け、利用者減少が続く中、共同運行会社であるバス会社の路線廃止を受け、島内が交通空白地域にならないよう令和3年4月1日より路線再編し、新たに運行を開始した。
12	琴参バス(株)	丸亀垂水線	丸亀港	垂水橋	丸亀港	丸亀市	丸亀市内を運行する地域内フィーダー系統である綾歌宇多津線、丸亀東線とJR丸亀駅や労災病院、他の公共施設等で接続し、双方の乗換券で市内を隈なく移動できる公共交通としての役割を果たしている。また、丸亀垂水線は、丸亀港で本島汽船のフェリー便と接続することで本島島民の通学、通勤、買い物における移動手段として欠かせない路線である。丸亀西線は、大型商業施設や郊外にある高速バスターミナルとも接続し都市間交通バスとも連携している。レオマ宇多津線は、旧町である飯山町、綾歌町を運行し、JR丸亀駅、宇多津駅と琴電栗熊駅を結び、地域間を広域に渡って移動できる路線バスとなっており、丸亀市の医療施設や学校施設を利用する上で重要な路線に位置づけられている。
13	琴参バス(株)	レオマ宇多津線	NEWレオマワールド	飯山市民総合センター	宇多津駅北口	丸亀市 宇多津町	
14	琴参バス(株)	丸亀西線	労災病院	城西高校	労災病院	丸亀市	
15	琴参バス(株)	坂出市循環バス（西）	坂出駅前	スーパーセンター宇多津	坂出駅前	坂出市 宇多津町	JR坂出駅を起終点とする坂出市中心部の公共施設、学校、総合病院、商業施設等を巡回する路線であり、各生活利便施設にアクセスする交通手段として重要な役割を担っている。また、坂出市内の総合病院と宇多津町の商業施設をはじめとする両町への相互の移動ニーズを取り入れた坂出市循環バス（西）として路線を再編することにより、利用者の利便性向上を図り、地域の足として維持していく必要がある。
16	小豆島オーリーブバス(株)	南廻り福田線	土庄港	安田	福田港	土庄町 小豆島町	土庄港から土庄町洲崎地区を経由して、国道436号を利用して、小豆島中央高校、池田港、小豆島中央病院、草壁港、福田港を結ぶ路線であり、通学・通院・通勤・本州、四国への移動等を担う。
17	小豆島オーリーブバス(株)	北廻り福田線	小豆島中央病院	馬越	福田港	土庄町 小豆島町	小豆島中央病院から池田港、小豆島中央高校、エンジェルロード、土庄港を経由して、北山、大部地区、福田港を結ぶ路線であり、通学・通院・通勤・本州、四国への移動等を担う。
18	大川自動車(株)	引田線	高松	長尾	引田	高松市 さぬき市 東かがわ市 三木町	高松市から東かがわ市の3市1町を結ぶ路線であり、JR高徳線がほぼ海寄りの国道11号に沿って運行しているのに対し、内陸部の県道沿いの住民の高松市内への通勤や、高松東高校、三木高校、石田高校、寒川高校、三本松高校への通学、さぬき市民病院、県立白鳥病院などへの通院、沿線にあるスーパーマーケットや公共交通施設への移動などを担う。

### 3 地域公共交通特定事業

#### (1) 地域公共交通特定事業の内容

本県の基幹的な公共交通である「ことでん」の維持・活性化を図るため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を実施し、まちづくりと連携した持続可能性・利便性の高い公共交通ネットワークへの再構築を図ります。

#### (2) 鉄道事業再構築事業を実施する線区

高松琴平電気鉄道 琴平線（伏石駅～琴電琴平駅間）

#### (3) 鉄道事業再構築事業の方向性

高松琴平電気鉄道(株)は第一種鉄道事業者として、引き続き、鉄道施設の保守管理、運行を担い、香川県及び沿線市町（高松市、丸亀市、さぬき市、三木町、綾川町、琴平町、まんのう町）は、路線の維持と利用者の利便を確保するため、協定に基づき、まちづくりと連携した新駅整備（琴平線 太田・仏生山駅間）や複線化事業（琴平線 栗林公園・仏生山駅間）など利便性向上に資する事業を支援するほか、高齢者に対する公共交通利用支援や電車・バス乗継割引拡大事業その他の利用促進に資する事業を推進します。



## 4 計画の推進体制

### (1) 関係者の役割

本計画の推進のため、「県」「市町」「交通事業者」「県民」などの関係者が、それぞれの役割を担うとともに、連携・協働して取り組みます。

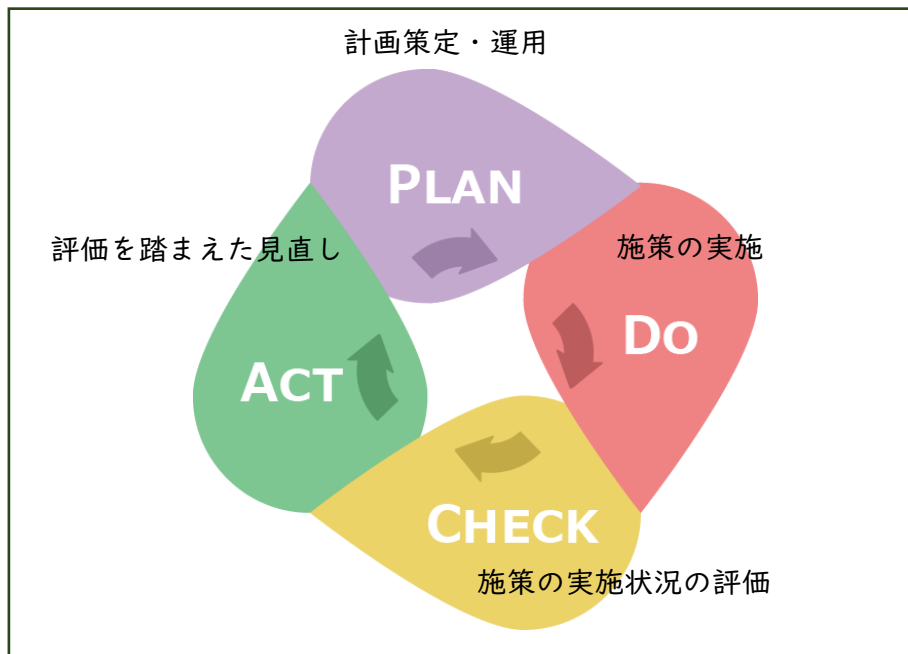
県	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 国と連携しつつ、市町を中心とした地域の関係者が行う地域公共交通の活性化・再生を推進するための検討・合意形成や、取組の実施に必要な財政的支援、情報提供、助言等を行う。</li><li>・ 広域的な観点から、地域の基幹的な交通である広域交通及び地域交通（幹線）について、交通事業者・市町等と連携・協力して、その活性化・再生に取り組む。</li></ul>
市町	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 地域の実情に応じた最適な公共交通のあり方を踏まえて、主に地域に密着した交通（地域交通（支線））について、その活性化・再生に取り組む。</li><li>・ 広域交通や幹線についても、支線と接続するなど、地域の公共交通として重要な役割を担うことから、県等と連携・協力して、その活性化・再生に取り組む。</li></ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 地域の交通インフラを担う者として、地域の実情に応じた移動サービスを提供し、自らまたは他の公共交通事業者等と連携して、提供する移動サービスの質の向上に取り組む。</li><li>・ 協議会等における協議に積極的に参画するとともに、地域において合意がなされた取組を着実に実施する。</li></ul>
国	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 地域の関係者が一体となって行う地域公共交通の活性化・再生の取組を推進するため、財政的支援、情報提供、助言等の援助を行う。</li></ul>
県民、 公共交通利用者	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 地域公共交通の重要性を理解し、当事者意識をもって積極的に利用する。</li><li>・ 地域の一員として、地域公共交通の活性化・再生に向けた検討に参加する。</li></ul>



## (2) 計画全体の進捗管理・評価方法

本計画の進捗管理は、香川県地域公共交通活性化協議会において、施策の実施状況や、各指標の達成状況を評価することにより行うとともに、施策や、事業内容の見直しを適宜行います。

図 83 計画の進捗管理イメージ



## 用語解説

用語	説明
4段階推定法	ゾーンに区分された対象地域の将来の交通需要を、(1)ゾーン別の発生集中交通量、(2)ゾーン間の分布交通量、(3)交通手段別の分担交通量、(4)経路別の配分交通量の4段階に分けて順に推定する手法。
A I	Artificial Intelligence (人工知能) の略称。コンピュータを使って、学習・推論・判断など人間の知能のはたらきを人工的に実施するための技術。
C & R (サイクルアンドライド)	自宅から最寄りの駅やバス停まで自転車で移動して駐輪し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。
D X (デジタルトランスフォーメーション)	電子化されたデータとデジタル技術の活用により、社会起点で新たな価値を創出し、サービスやビジネスモデル、組織等に変革をもたらされること。
G T F S	General Transit Feed Specification の略称。経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマット。
I C T	Information and Communication Technology の略称。情報・通信に関する技術の総称。
I Cカード	情報(データ)の記録や演算をするためのI C(集積回路)を内蔵しているカード。交通系I Cカードは繰り返しチャージ(入金)して利用でき、非接触で運賃の決済ができる。
M a a S	Mobility as a Service の略称。個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービス。
O Dデータ	Origin(出発地)とDestination(到着地)の組み合わせを略してO Dといい、ある人がどこから(出発地)どこまで(到着地)移動したかを示すデータのことをO Dデータという。交通の実態把握に利用する。
P & R (パークアンドライド)	自宅から最寄りの駅やバス停まで自動車移動して駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。
Q Rコード決済	スマートフォンのカメラ機能や決済端末を利用しQ Rコードを読み取ることで、利用代金の支払いができる決済方法。

用語	説明
UJIターン	Uターン、Jターン、Iターンの総称で、大都市圏から地方に移住すること。Uターンとは、地方から進学や就職などで都市に移住した人が、再び生まれ育った地域に戻ることに。Jターンとは、進学や就職で地方から都市に移住した後、生まれ育った地域に近い地方都市に移住すること。Iターンとは、都市部に生まれ育った人が、地方に移住することを指す。
相乗り自動車	本来は別々に移動する人たちが、一台の自動車に同乗して移動すること。
アクセシビリティ	サービスや情報等へのアクセスのしやすさのこと。
インターネットモニター	パソコンやスマートフォンでインターネットを通じてアンケートを行う調査制度。
インバウンド	「外国人の日本旅行（訪日旅行）」あるいは「訪日外国人観光客」のこと。
営業キロ	鉄道等の営業線の長さを示すキロ程のこと。運賃計算などの基礎になっている。
エコ金デー	毎週金曜日を『エコ金デー（マイカー通勤自粛デー）』とし、特に通勤時のマイカー利用の自粛と公共交通機関の利用促進を図り、車と公共交通機関の共存する社会を目指す取組。
エコ通勤優良事業所認定制度	エコ通勤に関して高い意識を持ち、エコ通勤に関する取組を積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取組を国民に広く紹介する、公共交通利用推進等マネジメント協議会の制度。
オープンデータ	インターネット等を通じて、誰もが容易にデータを利用（加工、編集、再配布等）できるよう、営利目的、非営利目的を問わず、二次利用可能なルールのもと、機械判読に適した形式で、無償で提供されるデータのこと。
カーボンニュートラル	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、植林、森林管理などによる吸収量を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。
貨客混載	旅客自動車運送事業者は旅客の運送に、貨物自動車運送事業者は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、両事業の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで事業の「かけもち」を行うことができる仕組み。
基幹公共交通ネットワーク	都心と拠点地区、または、拠点地区相互を結び、都市内の広域移動を担うとともに、都市の骨格形成に寄与するネットワーク。
キャッシュレス決済	現金を使用しない決済方法。クレジットカードや電子マネー、バーコードやQRコードを介したコード決済などがある。
クレカタッチ	決済端末にクレジットカードやスマートフォンをかざすだけで支払いが完了する非接触型の決済方法。

用語	説明
交通結節点	鉄道やバス、自転車、自動車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所。
交通弱者	移動に際し不便や困難を抱える人や、公共交通機関を使えない人、自家用車を使えない人等を指す。免許非保有者や子ども、高齢者を指すことが多い。
コミュニティバス	地方自治体がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバス（コミュニティバスの正式な定義が決まっているわけではない）。
コンパクトプラ スネットワーク	人口減少・高齢化が進む特に地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。
サイクルツーリ ズム	自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ取組。
サイクルトレイン	自転車を解体せず、そのまま鉄道車両内に搭載し輸送するサービス。
サイクルポート	一定の地域内に複数配置された自転車の貸出・返却拠点のこと。借りたサイクルポートとは異なるサイクルポートに返却することができる。
シェアサイクル	自転車を共同利用する交通システム。相互利用可能な複数のサイクルポートを都市内の各所に配置した新たな都市交通手段。
シナリオ分析	将来の環境や状況について複数の仮定を立てて、それぞれのシナリオにおけるリスクや機会を分析する手法。
社会インフラ	人間の活動の基盤（infrastructure）の中でも、特に生活や福祉に関するもの。
集約型都市構造	圏域内の中心市街地や駅周辺等を、都市機能の集約を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、集約拠点と圏域内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携することで、圏域内の多くの人にとっての暮らしやすさと圏域全体の持続的発展を確保する都市構造。
生活利便施設	住宅の周辺にある、生活に必要な諸々の施設のこと。銀行、郵便局、病院、スーパーマーケット、商店街、飲食店、クリーニング店、コンビニエンスストアなど。

用語	説明
地域公共交通特定事業	地域公共交通計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業であり、鉄道事業再構築事業、地域公共交通利便増進事業、地域旅客運送サービス継続事業等の事業がこれに該当する。この事業は国による認定制度が設けられており、認定を受けた事業については、関係法律の特例による支援措置を受けることができる。
チケットアプリ	スマートフォンでチケットの検索や予約をキャッシュレスで利用するためのアプリ。
デマンド型バス	予約に応じて乗合で運行する形態のバス。
トリエンナーレ	3年に一度開催される展覧会や芸術祭などを指す言葉。イタリア語で「3年ごと」という意味。
トリップ	ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。
ノンステップバス	利用者の乗降をより容易にするため、地上から車両の床面までの地上高が 65cm 以下の車両であって、ステップ（階段）を解消したバス。
バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンにバスの位置情報や接近情報、遅延情報等を提供するシステム。
パターンダイヤ	公共交通機関がある一定の間隔で周期的に運行するダイヤ。
標準的なバスフォーマット	バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマット。国土交通省により 2016 年から標準化が進められており、GTFISを元に作られた、交通事業者と開発者の双方に優しいフォーマット。
フリンジパーク	都心部への車の乗り入れを抑制するため、都心部の外周に計画的に配置された路外駐車場。
モーダルコネク	日常生活や経済活動を支える重要な基盤である道路ネットワークと多様な交通モードを連携、強化し、利用者が交通を選択しやすい環境を作ること。
モーダルミックス	都市部の輸送需要をさまざまな交通手段（モード）の特性を活かして組み合わせて、最適な配分を行うこと。
ユニバーサルデザイン	障害の有無や年齢、性別、人種等にかかわらず、誰もが利用しやすいように、まちづくりや環境づくりを行っていきこうとする考え方。

令和6(2024)年3月

## 香川県地域公共交通活性化協議会

(事務局：香川県交流推進部交通政策課)

〒760-8570 香川県高松市番町四丁目1番10号

TEL:087-832-3130 FAX:087-831-9606

E-mail:kotsu@pref.kagawa.lg.jp

<https://www.pref.kagawa.lg.jp/>