

2026. 8. 10

大臣表彰を受賞した 坂出市の公共交通の取組について ～負のスパイラルから正のスパイラルへ～

香川県坂出市 政策部 政策課



目次

1. 交通関係優良団体大臣表彰受賞
2. 以前の交通政策と公共交通計画の策定
3. デジタル活用（利便性向上、EBPM、利用支援）
4. 路線再編や運行システムの変更
5. モビリティマネジメント
6. 取り組みの効果
7. 持続可能な公共交通に向けて

1.交通関係優良団体大臣表彰受賞

2.以前の交通政策と公共交通計画の策定

3.デジタル活用(利便性向上、EBPM、利用支援)

4.路線再編や運行システムの変更

5.モビリティマネジメント

6.取り組みの効果

7.持続可能な公共交通に向けて

3

令和7年12月15日 交通関係優良団体大臣表彰（地域公共交通部門）を受賞しました



4

ふりがな 受賞者名	功績概要	現住所
しんしろしちいきこうきょうこうつうかいぎ 新城市地域公共交通会議	住民が主体となって公共交通検討組織を立ち上げて交通空白の解消に取り組み地域の特性に志した公共交通を実現するとともに住民・行政・交通事業者・有識者等多くの関係者が協働して地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ	愛知県新城市
さかいでしちいきこうきょうこうつうかいぎ 坂出市地域公共交通活性化協議会	実行性が高く、地域の実態に即した地域公共交通利便増進実施計画を策定し、バス路線の再編、ゾーン制運賃、マイナンバーカード連携による市民割運賃等の複数の施策を効果的に組み合わせることにより、利便性向上が利用者増加や収支改善に繋がり、更なる利便性向上が可能になるという好循環を実現するなど持続可能な公共交通網の構築に取り組んだ	香川県坂出市
わったーぱすとう わったーへバス	過度な自家用車依存から路線バス利用への転換促進のため「7つのもつと」というマニフェストを掲げ平成二十四年の発足からバス利便性を向上させるとともに多様な企業・団体・個人を巻き込みバスを身近に感じる様々な取組を実施し沖縄県民のバス利用の機運を醸成することで利用促進を展開するなど地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ	沖縄県那覇市

坂出市地域公共交通活性化協議会（香川県坂出市）

令和5年9月、地域公共交通利便増進実施計画を策定し、バス路線の再編のほか、ゾーン制運賃やキャッシュレス決済の導入などの施策を効果的に組み合わせることで、利便性向上→利用者増加→収支改善→更なる利便性向上という好循環を実現し、持続可能な交通網を構築。

1. 多様な主体の参画

(1) 協議会における会議

- 学識経験者、公共交通事業者、市民団体、運輸局など幅広い関係者が参画。詳細な利用実績や現場からの意見等をもとに、効果検証や計画見直しを実施。

(2) 地域との連携

- バス路線が減便となる地域において、新たにデマンドタクシーを導入した際、**スーパーマーケットや病院から敷地内を乗降場所として提供**いただいたほか、**住民団体が広報やアンケートに協力**。



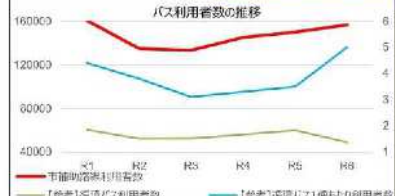
キャッシュレス決済システム



ゾーン制運賃
初乗り：200円
エリア別：＋100円

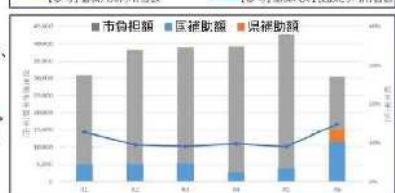
2. 創意工夫

- 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を参照しつつ、**市自らが外注に頼ることなく利便増進実施計画の素案を作成し**、運輸局や交通事業者と密に協議を行い、ブラッシュアップすることで、**限られた予算とスケジュールの中で、実効性の高い、地域の実態に即した計画を策定**。
- 計画に基づき、市内バス路線の路線再編、パターンダイヤ化、ゾーン制運賃やキャッシュレス決済・マイナンバーカード連携による市民割運賃の導入など、**複数の施策を一体的に実施**。減便を行いつつもエリア全体のバス利用者数は増加しており、**効率的な運行の実現とともに、施策間の相乗効果が発揮**。
- マイナンバーカード連携による市民割運賃の導入にあたり、デジタル田園都市国家構想交付金を活用。また、**積極的に視察の受け入れや事例紹介を実施**。



3. 自立性・継続性

- ゾーン制運賃による運賃収入の確保、効率的な路線再編、複数の国庫補助制度の活用等により、収支が改善され、**赤字補助額（市負担）が令和6年度は前年度比で61%減少**。それに伴い、キャッシュレス決済のランニングコストや、市民割の運賃補填等の利用促進事業継続のための財源が確保され、**利便性向上→利用者数増加→収支改善→更なる利便性向上という好循環を実現**。
- キャッシュレス決済の導入に伴い、**ODデータの取得が可能になったことで、今後、路線再編の検討にあたって、より実態に即した検証、立案が可能**。



取り組みの特徴①

～課題解決にあたり国庫補助制度を積極活用～

地域公共交通計画策定時点(R4.11)において具体的目途がついていた事業は、

- ・バスロケ＋乗降センサー
- ・新年度における公共交通無料デー



財源確保(デジ田交付金)の目途(R5.3)がついたことで、

- ・キャッシュレス決済導入
- ・関連する利便増進事業の構想
- ・利便増進実施計画の策定(短期間で自前作成)

など根本的な見直しが着手可能になった。



利便増進実施計画の認定により、さらなる施策の推進(財源や実行性確保)が可能になった。



地域公共交通計画 (R4.11)

○デジ田交付金(TypeX)

- ・キャッシュレス決済(QRコード)導入
- ・マイナンバーカード連携による市民割機能開発



○利便増進実施計画

- ・ゾーン制運賃への統一
- ・マイナンバーカード連携による運賃市民割
- ・循環バス再編
etc.



R
5

○デジ田交付金(Type1)

- ・スマートバス停導入



○利便増進特例

- ・地域間幹線補助(新規)
…循環バス西ルート再編
- ・地域内フィーダー補助上限アップ
…5,744千円→14,315千円

○利便推進補助

- ・公共交通マップ
- ・SNSハッシュタグキャンペーン
etc.

○共創補助

- ・路線バス×乗合タクシー×地域



R
6

取り組みの特徴②

～複数の施策を効果的に組み合わせる～

キャッシュレス決済×MNC連携による運賃の市民割×ゾーン制運賃

- ・キャッシュレス決済導入時に、MNC連携による市民認証機能を開発
→市の運賃補填で、市民認証を受けた利用者のみに運賃を割り引き
- ・ゾーン制運賃による生活圏に応じたシンプルで分かりやすい運賃設定
→初乗り運賃が上がったが、市民割により納得感

循環バスの再編×ゾーン制運賃×循環バスのパターンダイヤ化(実質減便)

- ・循環バス再編により、宇多津町まで延伸
→生活ニーズに応じた区域拡大が必要、一方で運行経費は増やせない
- ・ゾーン制運賃への運賃統一により、路線バスの利便性が向上
→循環バスを実質減便しても、路線バス活用により中心部の利便性を確保



取り組みの特徴③ ～効果拡大のためのMM～

各施策と並行してモビリティマネジメントを次々に実施

- ・公共交通無料デー
- ・中高生サマーパス
- ・タブロイド紙Funmo.
- ・効果検証資料
- ・市民向けワークショップ
- ・公共交通コンシェルジュ育成研修（職員向け研修）
- ・今から、バス活！高齢者向け冊子

など



公共交通で行きたいところ
（総選挙）
結果発表

香川県庁 3票	香川県庁 13票	香川県庁 1票	香川県庁 16票
香川県庁 7票	香川県庁 3票	香川県庁 1票	香川県庁 3票
香川県庁 5票	香川県庁 5票	香川県庁 6票	香川県庁 7票

今から、バス活！高齢者はなんでもの門下！
免許は返しても、自由は返さない！

高齢者はなんでもの門下！
東園 一徹さん(70歳)

70歳はじめての高齢者講習を受けて
得たの生活が全然変わった人

バス活にもサクレンジ
南野 遥さん(70歳)

この町に初めてで高齢者の講習が受けてよかった。おかげでバスが活用できる。おかげでバスが活用できる。おかげでバスが活用できる。



1.交通関係優良団体大臣表彰受賞

2.以前の交通政策と公共交通計画の策定

3.デジタル活用(利便性向上、EBPM、利用支援)

4.路線再編や運行システムの変更

5.モビリティマネジメント

6.取り組みの効果

7.持続可能な公共交通に向けて

13

マスタープランの変遷

モータリゼーションに伴い公共交通の役割低下
公共交通空白地域が発生

H23.3 坂出市地域公共交通総合連携計画策定

公共交通空白地解消に向けた取り組み(循環バス、デマンド型乗合タクシーなど)
利用促進の取り組み

↓

循環バスの利用者増加(運行開始から7年連続増)

↓

新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者減少

創成期

成長期

衰退期

R4.11 坂出市地域公共交通計画策定

持続可能な公共交通に向けた取り組みの推進

R5.9 坂出市地域公共交通利便増進実施計画の認定

再生期



坂出市地域公共交通総合連携計画

- 2011年3月「坂出市地域公共交通総合連携計画」策定
- 目的：公共交通空白地域の解消、中心市街地の回遊性向上
- 導入：中心部循環バス、郊外部の乗合タクシー
- 成果：人口カバー率を70%から93%へ改善

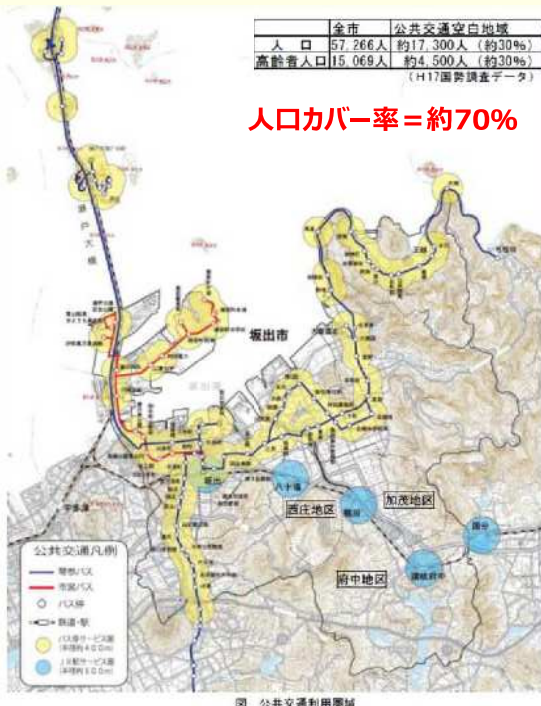


年数の経過に伴い見直しの必要性

- 社会情勢の変化
- 法制度の変化
- まちの変化や市民度移動様態の変化



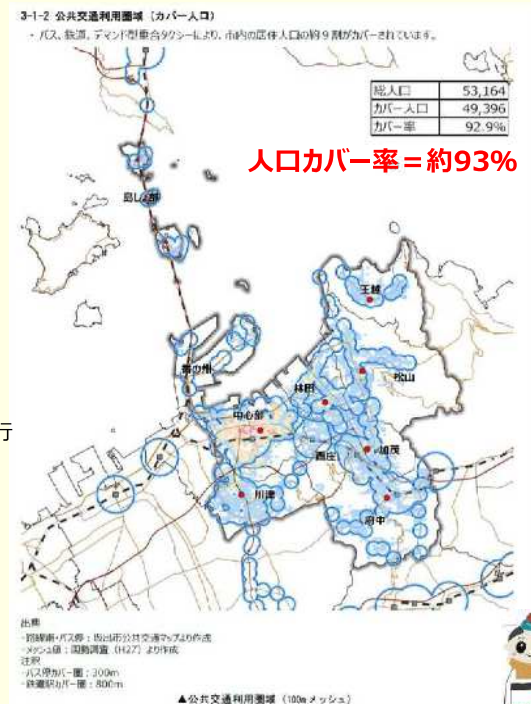
○連携計画策定時 (H22調査)



※連携計画に基づく取り組み

- 循環バスの運行
H24.10 1系統で運行
H26.10 東西2ルート化
R2 .10 中ルート新設
- デマンド型乗合タクシーの運行
H23.10 府中・西庄地区
H24.10 加茂・神谷等地区
H25.10 川津地区
- 路線バスの再編
H25.10 青海行き路線バス

○交通計画策定時 (R3調査)



坂出市地域公共交通計画



- 時代の変化に伴い計画を見直し
- 2022年11月策定
- 基本理念「地域全体が主役の、進化し続ける、持続可能な公共交通」

基本方針Ⅰ：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

基本方針Ⅱ：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

基本方針Ⅲ：将来にわたって維持可能 な公共交通体系の構築

基本方針Ⅳ：多様な主体の参加、多様な主体との連携

基本方針Ⅴ：最新技術も活用した 便利で利用しやすい 公共交通



坂出市地域公共交通計画における進捗管理

●PDARUサイクルの実施

- 計画策定後も、坂出市地域公共交通活性化協議会において、毎年度PDARUサイクルを実施することにより、計画を推進していく仕組み
- 事業評価にあたっては、単純な数値目標の達成・未達成を評価するだけでなく、その原因等にも着目した分析を行う
- 分析結果を公表することにより、多様な主体の参加を促し、地域全体で計画の達成に向けて取り組む
- 分析結果をもとに、適宜計画の見直しや、実施計画の策定に取り組む

- Plan：計画
- Do：実施
- Assess：分析・評価
- Report：報告
- Utilize：活用

※PDCAサイクルとの違いは、Report(報告)の観点

計画や実施内容、分析結果等を積極的にホームページ等で公開することにより、多様な主体の参加を促し、公共交通への関心を高めてもらう目的



坂出市地域公共交通計画策定時(R4.11)における課題

【総論】

- ・ウィズコロナ・アフターコロナにおける利用促進
- ・物価高騰下における持続可能性向上（運行効率化や運賃改定）
 - ・・・利用者の利便性や負担感を考慮しながら取り組む必要
- ・デジタル技術活用による利便性向上
- ・取り組み実施・継続にあたっての**財源確保**

- ・運行経費を削減する
- ・利用者数を増やす
- ・補助金を活用する

【各論】

- デマンドタクシー
 - ・利用者層の固定化からの脱却
 - ・地域での認知度を向上させ、新規利用者を増やす
 - ・H23当初からの制度設計を継続→利便性向上のための見直しが必要
- 循環バス
 - ・乗り換えを前提とした3ルートによる非効率な運行の改善
 - ・運賃一律100円で、利用者数が増えても低い収支率(10%程度)の改善
 - ・移動ニーズに応じた広域連携の必要性
- 路線バス
 - ・循環バス、デマンドタクシーとの運賃格差の解消
 - ・循環バス、デマンドタクシーとの連携、同質化
 - ・郊外部・島しょ部で人口減少が著しい中、持続可能な形態での確保維持



坂出市地域公共交通利便増進実施計画



- 地域公共交通計画（マスタープラン）を具体的に推進するための実施計画
 - 事業内容が、国が法律で定める特定の事業に該当する場合に策定可能
 - 2023年7月策定、9月認定(全国で61例目)
 - 国の認定を受けることで、国庫補助上の特例措置を受けられる
- 国の支援のもとで事業の推進が可能に



1.交通関係優良団体大臣表彰受賞

2.以前の交通政策と公共交通計画の策定

3.デジタル活用(利便性向上、EBPM、利用支援)

4.路線再編や運行システムの変更

5.モビリティマネジメント

6.取り組みの効果

7.持続可能な公共交通に向けて

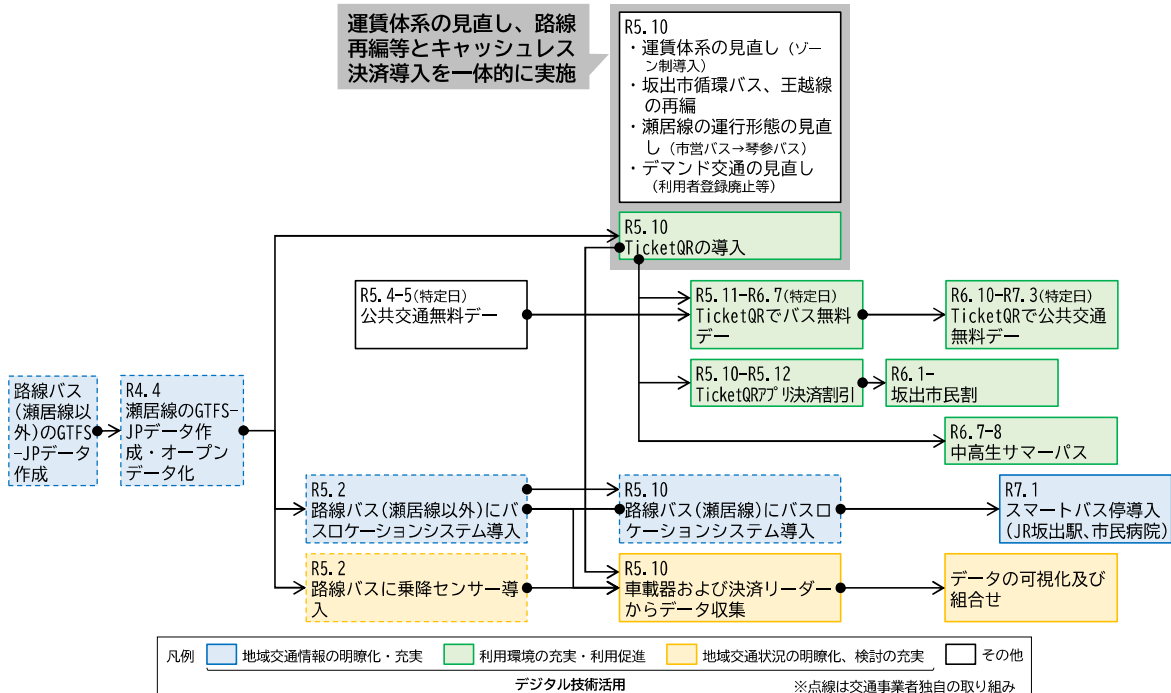
21

坂出市の公共交通 ICT 活用施策

- GTFSデータ整備からスマートバス停導入まで、段階的なデジタル化を推進。
- 導入にあたっては、国庫補助を有効に活用。
- 利用者目線では利便性向上、行政・事業者目線では効率化と実態把握
- データに基づく施策推進（EBPM）が可能に。
- 情報発信や、きめ細やかな利用支援も効果的・効率的に実施可能に。



運賃体系の見直し、路線再編等とキャッシュレス決済導入を一体的に実施



地域のモビリティ確保の知恵袋2024（<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/146-1.pdf>）より

23

運行情報の発信とデータ蓄積

GTFSデータ整備

- ・GTFS = General Transit Feed Specification
- ・2021年10月～整備
- ・グーグルマップ経路検索に対応
- ・オープンデータ化で情報活用を促進

バスロケーションシステム（バスきよん？）

- ・2023年2月導入（国補助活用）
- ・バス現在地情報、遅延情報、混雑情報を可視化（運行管理にも活用）
- ・蓄積データを活用し、時刻表改正等の運行改善に貢献



乗降センサー

- ・2023年2月導入（国補助活用）
- ・バス乗降口のカメラで、人の出入りを感知して、バス停別の乗降者数をカウント
- ・正確な利用者数を把握し、路線再編や時刻改正に活用



キャッシュレス決済システム「TicketQR」

- 2023年10月、QRコード式決済システム「TicketQR」導入（国補助金活用）
 - スマートフォンアプリ上に表示されるQRコードを、バスの乗車時と降車時にかざすことで、乗降区間の運賃を判別して決済が可能
 - QRコードが紙に印刷されたプリペイドチケットでも決済可能（デジタルデバйд解消）
 - 利用者支援（運賃の市民割）・・・アプリをマイナンバーカードと連携し、坂出市民と認証を受けた利用者は、乗車の度に運賃100円引き（割引分は市が事業者に補填）
- 必要な人に必要なだけ、効果的・効率的に利用支援を実施可能に
→運転免許証を自主返納した高齢者への支援にも活用(毎年1万円分)
→夏休み期間中の中高生の移動支援にも活用(500円で夏休み中乗り放題)
- 地域通貨としての拡張性もあるが、坂出市では未導入



○TicketQRの活用拡大による利用支援

○免許返納アプリ

(目的・背景)

- 運免許返納者に対して、公共交通の利用支援が必要
- 地域割引回数券の廃止(従来免許返納支援にも使用していた)
- 地域割引回数券は対象路線が限定されており、対象路線沿線に住まない対象者には不評であった

↓

(実施内容)

- すべての路線で利用できる1万円分のTicketQRプリペイドチケットを免許返納者に対して毎年度交付
- 免許返納者運賃半額制度と合わせると、免許返納者は少ない自己負担で公共交通を利用可能に

○中高生サマーパス

(目的)

- 公共交通の通学需要が減少する夏休み期間の利用促進として
- 夏休み中の中高生の活動支援、中高生への認知度向上
- 認知度向上による期間終了後の利用促進

(実施内容)

- 中高生を対象に、TicketQRアプリ限定で実施
- **500円で夏休み期間中の乗り放題のアプリ定期券**
- 購入前アンケート調査を実施し、中高生の意向を把握



TicketQR

バス乗車口



整理券箱上に設置。端末底面に強力な磁石があり、取付簡単

バス降車口



運賃箱上に設置。端末底面に強力な磁石があり
運賃箱上部の空きスペースに取付簡単

操作パネル



降車端末と接続し、降車人数・行先設定等の操作を実施

アプリ画面



プリペイドチケット



27

スマートバス停

- 2025年1月導入（国補助金活用）
- 待合スペースでバスの発車情報が分かるため、バスの発車直前まで快適にバスを待てる
- イベント等の情報発信も可能に（公共交通以外の分野とも連携）



- 1.交通関係優良団体大臣表彰受賞
- 2.以前の交通政策と公共交通計画の策定
- 3.デジタル活用(利便性向上、EBPM、利用支援)

4.路線再編や運行システムの変更

- 5.モビリティマネジメント
- 6.取り組みの効果
- 7.持続可能な公共交通に向けて

29

再編・見直しの必要性

- 地域公共交通計画策定時点において、公共交通の持続可能性の面で問題山積
＝物価高騰による運行経費増大、運転手不足、デジタル化の遅れ etc.

↓

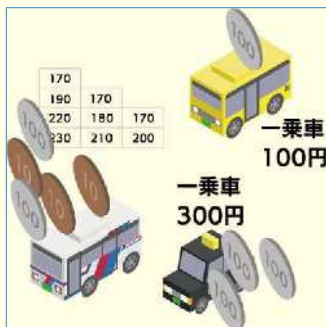
- 物価高騰下における適切な運賃設定の必要性
(一方で、急激な運賃改定は、利用者への影響が大きい)
- 運転手不足に対応できる運行の効率化
(一方で、これ以上の単純な減便を行えば、地域の移動手段として機能しない)



ゾーン制運賃導入

運賃統一

- ・路線別でバラバラで分かりにくい運賃をゾーン制に統一
- ・沿線を生活圏ごとにゾーン分けし、「初乗り200円、ゾーン跨ぎ+100円」のシンプルでわかりやすい運賃体系に統一



1日フリー乗車券

- ・初乗り運賃が高くなったことへの影響緩和のため、1日フリー乗車券を導入
- ・1日に何度も利用する人を支援し、運賃改定による利用者減少を防ぐ



坂出市の公共交通について



31

循環バスの再編

・ ルートの集約

乗り換えを前提とした非効率な3ルートから、目的地へ直接アクセスできる2ルート（東ルート・西ルート）へ再編

・ 生活利便施設へのアクセス改善

3箇所の総合病院には、東ルート・西ルートともに直接アクセス

西ルートは、ルートを拡大し、隣町(宇多津町)のスーパーマーケットにもアクセス

・ パターンダイヤ化

40分に1本間隔を、1時間に1本間隔に見直し

→実質減便となるものの、各バス停を毎時間同分に出発する覚えやすいダイヤに



坂出市の公共交通について

32



- ・40分間隔で運行
- ・東ルート20便、西ルート20便、中ルート13便
- ・運賃100円(ルート間の乗換無料)



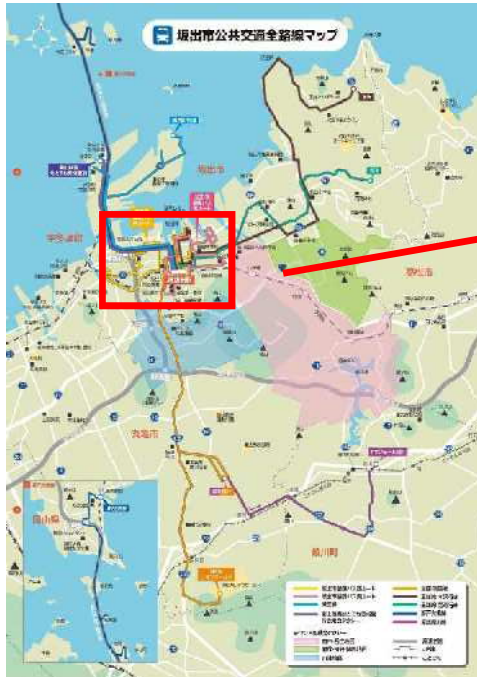
- ・1時間間隔で運行
- ・東ルート14便、西ルート14便(中ルート廃止)
- ・運賃200円(宇多津エリアとの行き来は300円)

33

循環バスの再編…ゾーン制運賃との相乗効果

- ・パターンダイヤ化により、実質減便となったものの、ゾーン制運賃への統一により、循環バスと一部同一区間を運行する他の路線バスの活用がしやすくなった（従来は、運賃の違いから、同じ区間を利用するのでも、運賃が安い循環バスばかりが利用されていた）





- ・中心部(坂出駅周辺)には、循環バスだけでなく、複数路線が運行
- ・ゾーン制運賃により運賃が統一されたことで、他の路線も利用しやすい
→他の路線の運行便数も踏まえると、循環バスの減便による影響は小さい
(ゾーン制運賃で既存の輸送資源を有効活用することで運行を効率化)

35

デマンドタクシーの見直し

【地域公共交通計画策定時の現状・課題】

- ・利用者層の固定化
- ・循環バスへの乗り換えを前提とした設計（中心部の乗降場所が限定されている）

↓

【R5.10 一部見直し実施】

- ・利用者登録を廃止(全市民が利用できるように)
- ・中心部の乗降場所新設…目的地へ直接アクセス(病院、スーパーなど)

↓

【R6.10 さらなる見直し実施】

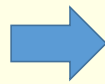
- ・運行エリアの統合・拡大(乗合率向上による費用削減と利用可能エリア拡大による利便性向上)
府中・西庄地区+加茂・神谷・林田(一部)地区→**2地区を統合して、「東南エリア」**
川津地区→大池町・小山町にも**拡大して、「南エリア」**
路線バスと共創する「東北エリア」を**新設**
- ・運行時刻の見直し
1日4便(平日のみ)→**5便に増便、土日祝日も運行**

※デマンドの乗降場所指定方式、出発時刻指定方式は維持

- ・乗り合い状況により、待ち時間は発生するものの、配車できない状況は発生しない
- ・乗用タクシー併用の運行で、運行経緯を抑えられる(その分安い運賃でサービス提供できる)



R6.10～区域再編の概要



坂出市の東北エリアにおける再編

● 背景

バス乗務員不足が深刻化し、運行便数を維持することが困難になった

→利用者数の少ない地域から、減便や廃止をせざるを得ない状況となった

東北エリアは人口減少が著しく、バス利用者も少ない反面、バスが生活に不可欠な地域
(特に王越町は、地域に学校や病院、スーパーがなく、子供や高齢者の生活に必須)

● 課題

路線バスの減便や廃止が避けられないなかでも、地域の移動手段を確保する必要

時間帯によっては通学などで大量の移動需要がある

自宅からバス停までの距離や、スーパーへのアクセスなど従来の課題解決にも取り組む必要



● 再編（対策）の内容

路線バスを大幅に減便、一部区間を廃止

→通学等の需要が多かった地域・時間帯は、路線バスの直通便を存続

需要の少なかった地域・時間帯には、乗合タクシーを運行

→面的に運行するため、広いエリアを効率的にカバーでき、バス停も細かく設定できる

市中心部(坂出駅)と、東北エリアの主な買い物先であるスーパーマーケット(ハローズ坂出林田店)とを結ぶ路線バスを新設し、スーパーマーケットを拠点として路線バスと乗合タクシーとがオンタイムに接続

→買い物の利便性も確保

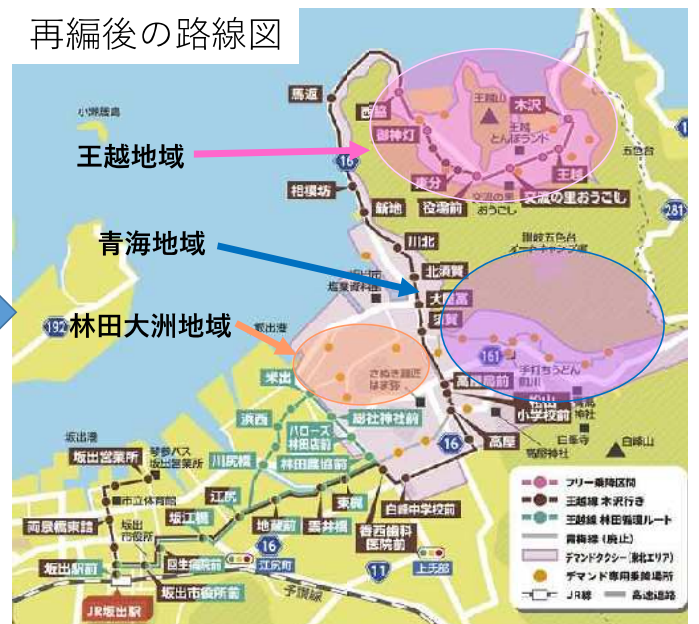


再編前の路線図



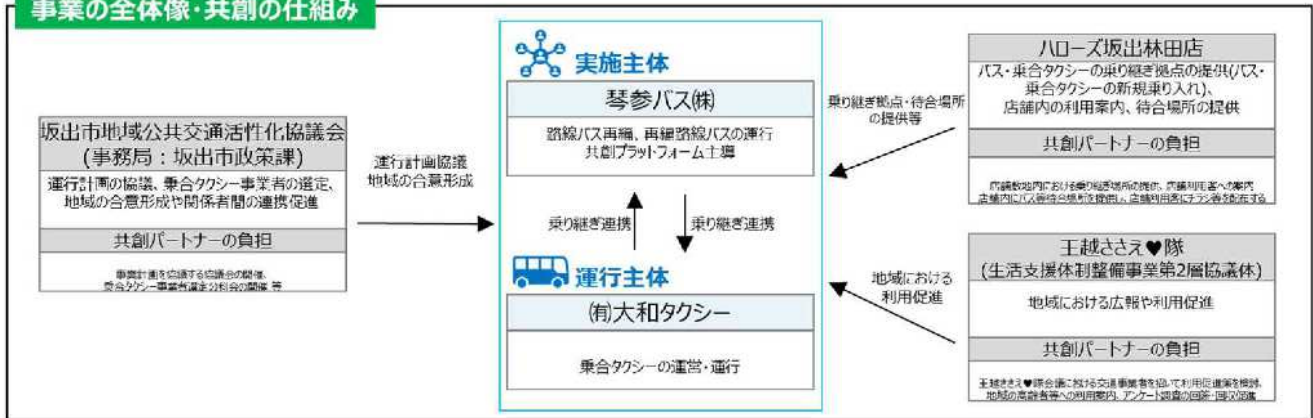
- ・路線バス王越線(木沢行き)：11便
- ・路線バス王越線(青海行き)：6便(平日のみ)

再編後の路線図



- ・路線バス王越線(木沢行き)：5便(平日のみ)
- ・路線バス王越線(林田循環)：5便(休日も運行)
- ・乗合タクシー(東北エリア)：5便(休日も運行)

事業の全体像・共創の仕組み



店舗敷地内での安全な乗り換え



住民団体との協議



41

1. 交通関係優良団体大臣表彰受賞
2. 以前の交通政策と公共交通計画の策定
3. デジタル活用(利便性向上、EBPM、利用支援)
4. 路線再編や運行システムの変更
5. モビリティマネジメント
6. 取り組みの効果
7. 持続可能な公共交通に向けて

42

バスの乗り方教室

- 実施内容

市内の幼稚園・保育所に、バスを乗り入れて、毎月持ち回りで実施
バス車内に園児が描いた絵を展示

- 目的・効果

小さいころからバスに慣れ親しむことで、将来の利用を促進
休日の親子での利用を促進



坂出市の公共交通について



公共交通無料デー(第1回目)

- 実施内容

特定の日にはバス等運賃を無料にする
同時にバス乗車に応じて景品に応募できるスタンプラリーを実施

- 目的・効果

普段バスを利用しない人が初めて利用するためのきっかけに
平日は約2倍、休日は約4倍の利用者数を記録



坂出市の公共交通について



公共交通無料デー(第2回目以降)

- 実施内容

バス等運賃無料の対象者を、TicketQR利用者に限定
地域のイベントとコラボして実施日を設定

- 目的・効果

TicketQRの普及促進

移動の目的地と連携し、バス等を利用するイベント来場を呼び掛け



SNSハッシュタグキャンペーン

- 実施内容

バスを利用した行先など、バスの利用の仕方について、SNSを通じて
利用者に発信してもらい、投稿者に景品を送付

※利便増進計画推進事業

- 目的・効果

バス事業者も知らないバスの魅力を利用者に発信してもらう

公共交通利用促進に市民も参加してもらい、地域主体の取り組みを
推進する



投稿者があまり得られず、効果は限定的であった。



中高生サマーパス

- 実施内容

TicketQRアプリを活用して、夏休み期間中のバス乗り放題定期券を、
中高生限定500円で販売

※利便増進計画推進事業

- 目的・効果

夏休み期間中でバスの通学需要が落ち込む時期の利用促進

普段バスを利用しない中高生が初めてバスを利用するきっかけづくり

地域内をバスで積極的に移動することで、地域愛を育む



2024年から継続実施し、利用者は拡大傾向



タブロイド紙Funmo.

- 実施内容

バスを普段利用しない人にも手に取ってもらえるデザインのタブロイド紙
運転手の1日、モデルルート、公共交通の役割などを掲載

※利便増進計画推進事業

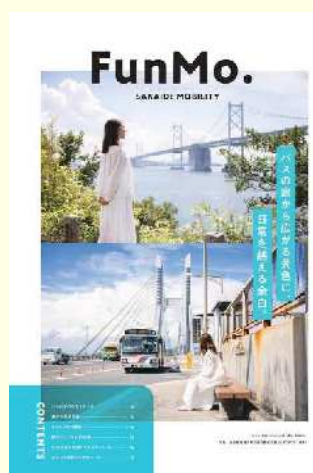
- 目的・効果

公共交通・バスに対するマイナスイメージを払拭

バスに関心がない人の利用を促すきっかけづくり



観光協会等で大人気



効果検証資料

- 実施内容

複数の施策が相乗効果を発揮している利便増進事業の効果を可視化して分かりやすく説明

- ※利便増進計画推進事業

- 目的・効果

取組の効果検証、認知度向上



効果の可視化により、外部からの評価や、次なる施策への道筋にも



坂出市の公共交通について

49

地域公共交通活性化による住み続けたいまちづくり事業

- 実施内容

市民向けワークショップ

公共交通コンシェルジュ育成研修(職員向け研修)

今から、バス活！高齢者向け冊子

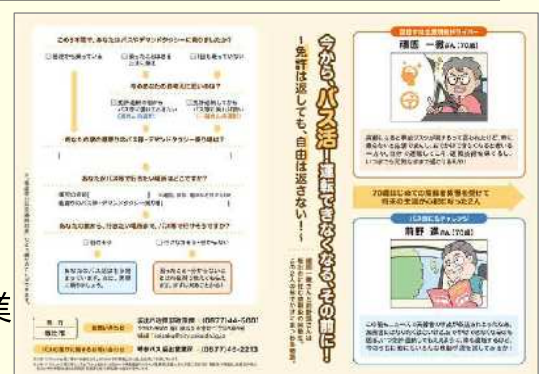
※県地域活力向上のための市町等総合交付金事業

- 目的・効果

公共交通を自分事にする

(自分が利用しなくても、利用案内できるようになる)

(公共交通が必要になる前から、準備しておく)



坂出市の公共交通について



50

- 1.交通関係優良団体大臣表彰受賞
- 2.以前の交通政策と公共交通計画の策定
- 3.デジタル活用(利便性向上、EBPM、利用支援)
- 4.路線再編や運行システムの変更
- 5.モビリティマネジメント

6.取り組みの効果

- 7.持続可能な公共交通に向けて

51

路線維持に対する市補助額の削減 (2023年度と2024年度の比較)

- 再編効率化による運行経費の減少(約3.3%減)
- ゾーン制運賃と利便性向上に伴う利用者増による運行収入の増加 (1.3%増)
- それに伴う収支差赤字額の減少 (8.8%減)
- 計画認定等による国庫補助の増加 (108.6%増)
- **それらに伴う市補助額の減少 (21.6%減)**

↓

● 負のスパイラルから正のスパイラルへの転換

「利用者数の減少→収益悪化→サービスの減少→さらなる利用者数の減少・・・」といった負のスパイラルから脱却し、「利便性向上と利用促進→利用者数の増加→収益改善→さらなる利便性向上と利用促進」といった正のスパイラルへと転換を図った。



52

施策間の相乗効果

- 各施策が連携することで、利用者の利便性を損なうことなく、効率化を実施
ゾーン制運賃導入（初乗り運賃の値上げ）に際して、キャッシュレス市民割引
循環バス再編（実質減便）に際して、ゾーン制運賃による他の路線バスの活用

EBPMの推進

- 乗降センサー導入により、乗降データが正確に把握できるようになったことで、路線再編にあたっての理由付けや、再編後の効果検証が可能になった。



交通事業者との連携強化

- 行政の計画に基づき、交通事業者と協力して新しい施策に取り組む
↓
- 行政と交通事業者との信頼関係構築
- 交通事業者の取り組み意欲の向上
↓
- 路線バスと乗合タクシーの共創など、交通事業者間の連携も生まれている



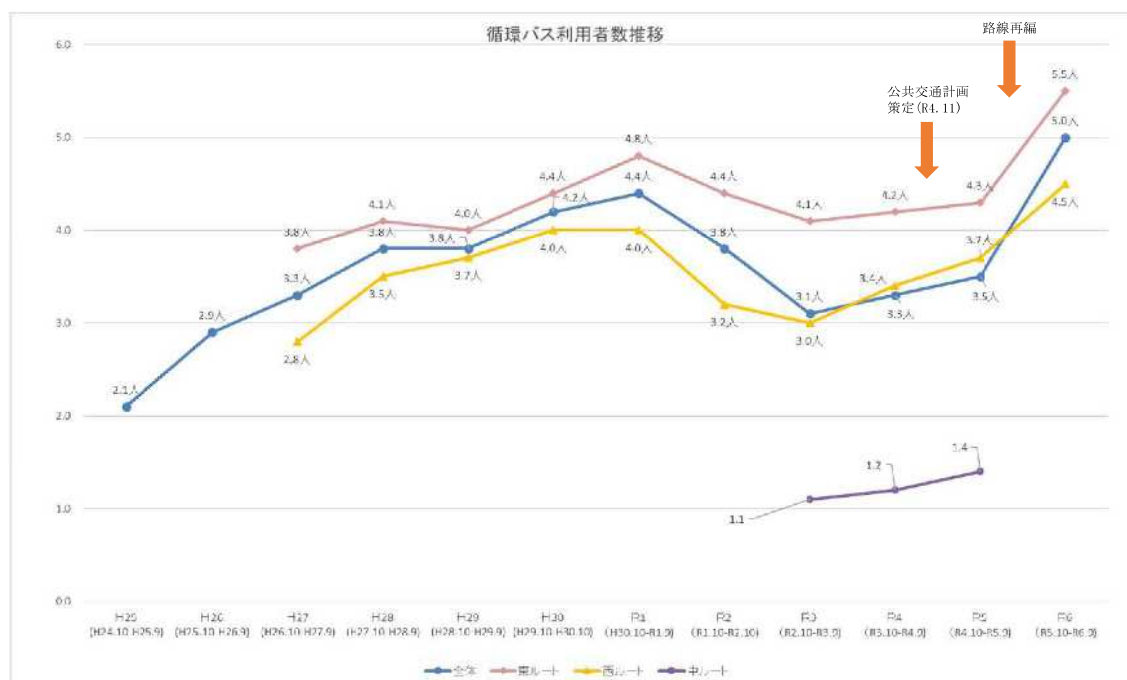
循環バスの再編 (利便増進事業) …年間利用者数



ルート再編とパターンダイヤ化により、
実質42%の減便
↓
循環バスの利用者数は減少
↓
一方で、ゾーン制運賃により他路線と運賃が統一されたことで、他路線の利用者増
↓
既存の輸送資源を活用して利便性を確保

55

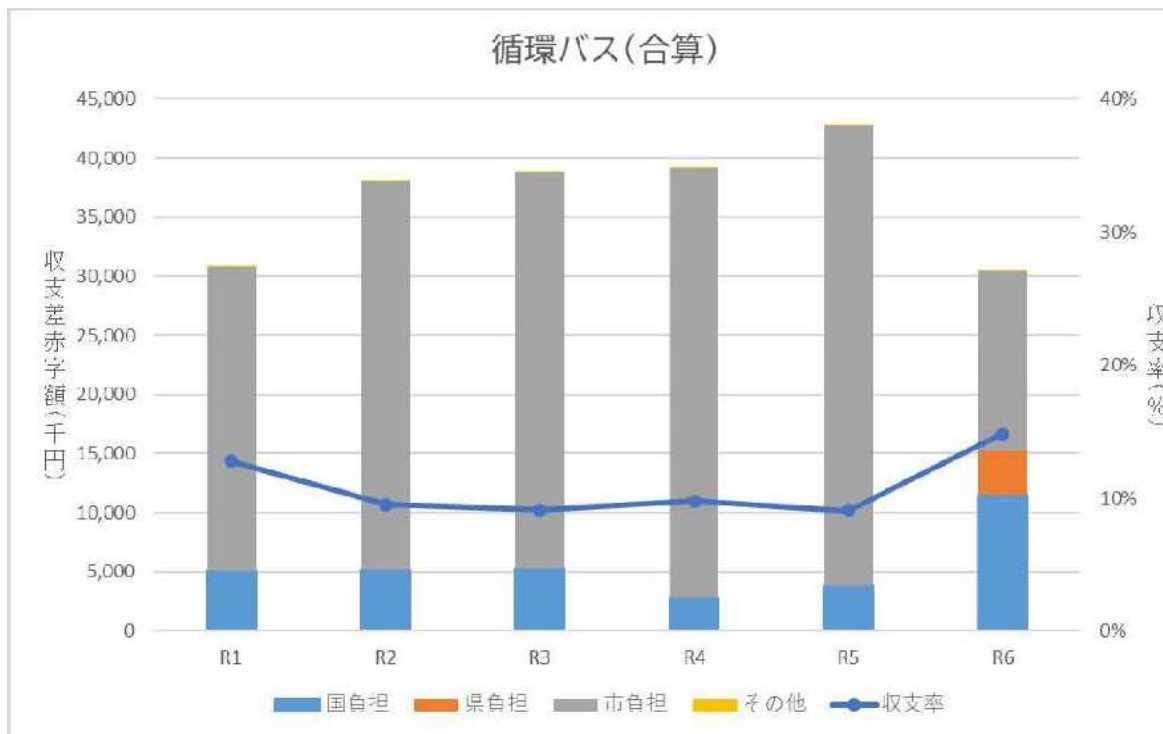
循環バスの再編 (利便増進事業) …1便当り利用者数



循環バスの1便当り利用者数は増加
↓
運行の効率化

56

取り組みの成果 (循環バス推移)



- ・R3～R5は
中ルートが運行
- ・R5乗換券枚数
= 2,554枚
- ・合計運行便数
16960便(R5)
→9794便(R6)
: 42%減
- ・合計利用者数
59914人(R5)
→48846人(R6)
: 18%減

57

○循環バスの再編 (利便増進事業) …効果分析

○循環バス利用者数減少 (R5…59,924人→R6…48,846人 ▲11,078人)
(原因分析)

- ・ルート再編による効率化、パターンダイヤ化による運行間隔の拡大に伴う運行便数減による利用者減
→一方で、一部同一区間を運行する他の路線バスの利用者数は**増加(+12,970人)**
∴ゾーン制運賃に統一したことにより、中心部内の移動に他の路線バスも使いやすくなった
- ・再編後の東西ルートの総合病院アクセス向上によるルート間の乗り換え需要の減少
←従来の3ルート運行時は、東ルートから市立病院、西ルートから回生病院・マルチン病院には乗り換えが必要
→再編により、東西ルートともに、市立病院・回生病院・マルチン病院にアクセスし、乗り換えなしで通院可能に
∴従来は乗換券でルート間乗り換えが無料であった(R5発行乗換券: 2,554枚)

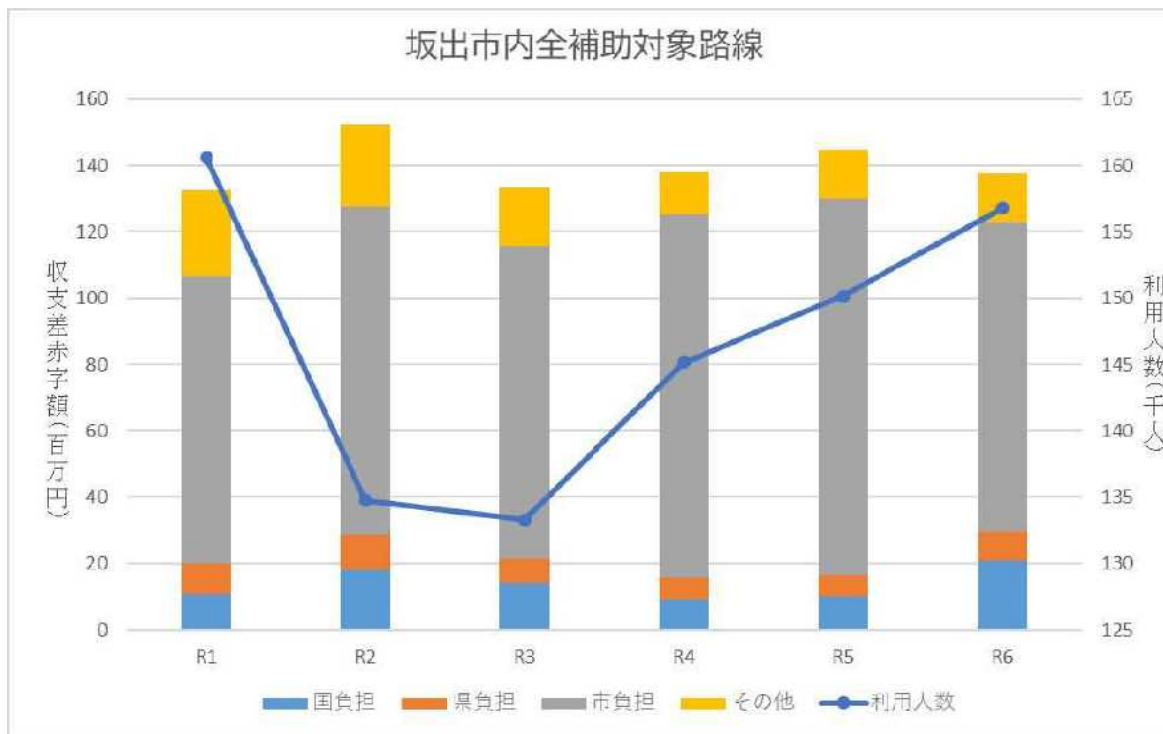
○補助額(赤字額)の減少

- ・ルート再編、パターンダイヤ化による効率化で**運行経費削減**(年間実車キロ…23%減、年間便数…42%減)
→結果的に**乗務員不足対策にも貢献**
- ・運賃改定(ゾーン制運賃)による**収入増(25%増)**
- ・それらに伴う**収支率の向上** (R5…9.0%→R6…14.8% +5.8%)
- ・再編による西ルートの地域間幹線化、利便増進実施計画認定による**国県補助金増**、それに伴う**市補助金負担減**

国	R5… 3,850千円→R6…11,521千円(約3倍)	県	R5…0千円→R6…3,676千円
市	R5…39,004千円→R6…15,231千円(61%減)		



取り組みの成果（全路線推移）



※R5年度比

- ・利用者数増加
- ・収支差赤字額減少（運行効率化）
- ・国・県補助額増加（利便増進特例）
- ・市補助額減少

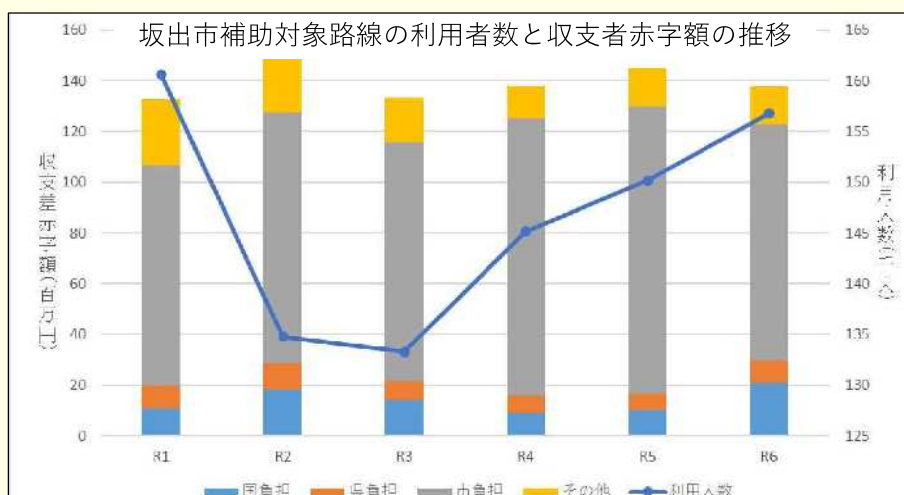
59

○取り組みの効果（利便増進事業実施前のR5と実施後のR6の比較）

…地域公共交通全体で、**利用者増（1.9%増）・収入増（1.3%増）・収支差赤字額減（8.8%減）**、
利便増進実施計画認定による**国補助増（108.6%増）**、それら効果による**市補助額減（21.6%減）**

↓

赤字補助から利用者支援への転換することで、
利用者減少により赤字額が増加し、サービス低下を招くという負のスパイラルから脱却し、
利用者支援による利用者増で赤字額減少し、さらなる利便向上へという好循環への転換を実現



坂出市の公共交通について



60



公共交通 マイナンバーカードとコード決済を組み合わせた公共交通MaaSの実現（坂出市） 1/1

- QRコード決済アプリのユーザーID登録において、マイナンバーカードを活用して本人確認と本人情報を取得し、ユーザーIDと紐付けることで公共交通のQRコード決済を実現すると同時に、決済利用における市民制等のインセンティブ付与を少ない負担で実現できる
- 様々なインセンティブの付与により市民の公共交通利用を支援し、地域での活発な移動を促すことで地域の活性化を図るとともに、乗車データの容易な取得によって、路線再編等の様々な施策への活用が可能になり持続可能な公共交通の実現につながる

① マイナンバーカードを用いた登録

マイナンバーカードを用いて登録を行い、決済用QRコード*に利用者情報を紐づける



電子証明書により登録者の本人確認
※ 署名用電子証明書もしくは
任意署名入力機能により
登録者の基本4情報の取得
(性別、生年月日、住所、氏名)
※ 市役所に必要な情報のみ提供
(※ 出力に紐づく生年月日、生年月日)

*「QRコード」は株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

② 決済時の利用

バスや指定のデマンド型タクシーの乗車時に
決済用QRコードを使ってキャッシュレス決済



③ 期待される効果

マイナンバーカードによる確実な本人確認と
住所や年齢等の本人情報の取得をキャッシュレス決済と
組み合わせることで、以下の効果が期待される。

- 1) 低負担での運営の市民制の実現
- 2) 既存アプリの活用によるキャッシュレス決済手段の
導入コストの削減
- 3) 事業者の運賃回収・集計業務の効率化
- 4) 利用者の乗車データが取得できるため、
路線再編等々様々な施策への活用が可能

- 地域交通の活発な利用を促し、地域の活性化
- データに基づく地域交通利用の最適化による
持続可能な公共交通の実現

▶ 紹介サービス/システムおよび事業者

Community MaaS
株式会社ユニ・トランド 統括本部営業部
ml-sales_ut@unifrand.co.jp
https://www.unifrand.co.jp/sasest/cv_post/sakaide/

▶ 導入自治体（本資料での事例紹介）

坂出市 政策課 公共交通係
sakaide-city.sakaide.lg.jp
<http://www.city.sakaide.lg.jp/sishu/seo/sa/sa-ota-ss.html>

▶ マイナンバーカードの活用情報

利用機能：利用者証明用電子証明書
+ 顔面認証入力補助AP
もしくは署名用電子証明書

2024年11月29日作成



国土交通省ホームページ「地域のモビリティ確保の知恵袋2024」に掲載



■取組内容

①キャッシュレス決済アプリ「TicketQR」の導入

- ・市内を運行する路線バス、デマンド型乗合タクシー（金地区）にキャッシュレス決済アプリ「TicketQR」を導入。
- ・バス車内では乗車料と乗車時にQRコードを読み取り、GPSにより乗車バス停・降車バス停を明示して運賃を算定し、ゾーン運賃に対応。
- ・運賃の支払いは、クレジットカードやPaypayなどの決済アプリから決済。（アプリ内のプリペイドを定期お預けによる利用も可能）
- ・マイナンバーカード連携により利用者の住所がどうなるのか利用可能。市役所に必要。【一報を記す】
- ・既にQRコード連携したプリペイドチャットの店頭に、よりデジタル化への対応を支援。

＜マイナンバーカードとの連携方法＞

＜プリペイドチャット＞

②キャッシュレス決済アプリ「TicketQR」を活用した運賃再編

- ・キャッシュレス決済普及と公共交通利用促進のため、TicketQRを活用した運賃再編・利用促進を実施。
- ①TicketQRで公共交通運賃データ
 - ・路線バス、デマンド型タクシーにおいて、特定日にTicketQRアプリはプリペイドカードの利用者の運賃を無料化。
 - ②坂出市市民
 - ・TicketQRとマイナンバーカードを紐づけ、市民制に。同時に受けたアプリ決済利用を対価に公共交通の運賃を割引。（乗車料に一律100円割引）
 - ・坂出市市民はプリペイドチャットも利用
 - ③中高生サマーバス
 - ・坂出市在住又は通学する中高生を対象に、期間中の公共交通が無料の定期券「中高生サマーバス」をTicketQRアプリ上で販売。
 - ・定期券を有効期限が切れたら、乗車料を1万円分のプリペイドチャットを交付（毎年度）。

＜無料データのバス利用方法＞

④乗車データと乗車料の連携

⑤乗車データと乗車料の連携

⑥乗車データと乗車料の連携

⑦乗車データと乗車料の連携

⑧乗車データと乗車料の連携

⑨乗車データと乗車料の連携

⑩乗車データと乗車料の連携

⑪乗車データと乗車料の連携

⑫乗車データと乗車料の連携

⑬乗車データと乗車料の連携

⑭乗車データと乗車料の連携

⑮乗車データと乗車料の連携

⑯乗車データと乗車料の連携

⑰乗車データと乗車料の連携

⑱乗車データと乗車料の連携

⑲乗車データと乗車料の連携

⑳乗車データと乗車料の連携

㉑乗車データと乗車料の連携

㉒乗車データと乗車料の連携

㉓乗車データと乗車料の連携

㉔乗車データと乗車料の連携

㉕乗車データと乗車料の連携

㉖乗車データと乗車料の連携

㉗乗車データと乗車料の連携

㉘乗車データと乗車料の連携

㉙乗車データと乗車料の連携

㉚乗車データと乗車料の連携

㉛乗車データと乗車料の連携

㉜乗車データと乗車料の連携

㉝乗車データと乗車料の連携

㉞乗車データと乗車料の連携

㉟乗車データと乗車料の連携

㊱乗車データと乗車料の連携

㊲乗車データと乗車料の連携

㊳乗車データと乗車料の連携

㊴乗車データと乗車料の連携

㊵乗車データと乗車料の連携

㊶乗車データと乗車料の連携

㊷乗車データと乗車料の連携

㊸乗車データと乗車料の連携

㊹乗車データと乗車料の連携

㊺乗車データと乗車料の連携

㊻乗車データと乗車料の連携

㊼乗車データと乗車料の連携

㊽乗車データと乗車料の連携

㊾乗車データと乗車料の連携

㊿乗車データと乗車料の連携

＜手取り＞

①乗車データと乗車料の連携

②乗車データと乗車料の連携

③乗車データと乗車料の連携

④乗車データと乗車料の連携

⑤乗車データと乗車料の連携

⑥乗車データと乗車料の連携

⑦乗車データと乗車料の連携

⑧乗車データと乗車料の連携

⑨乗車データと乗車料の連携

⑩乗車データと乗車料の連携

⑪乗車データと乗車料の連携

⑫乗車データと乗車料の連携

⑬乗車データと乗車料の連携

⑭乗車データと乗車料の連携

⑮乗車データと乗車料の連携

⑯乗車データと乗車料の連携

⑰乗車データと乗車料の連携

⑱乗車データと乗車料の連携

⑲乗車データと乗車料の連携

⑳乗車データと乗車料の連携

㉑乗車データと乗車料の連携

㉒乗車データと乗車料の連携

㉓乗車データと乗車料の連携

㉔乗車データと乗車料の連携

㉕乗車データと乗車料の連携

㉖乗車データと乗車料の連携

㉗乗車データと乗車料の連携

㉘乗車データと乗車料の連携

㉙乗車データと乗車料の連携

㉚乗車データと乗車料の連携

㉛乗車データと乗車料の連携

㉜乗車データと乗車料の連携

㉝乗車データと乗車料の連携

㉞乗車データと乗車料の連携

㉟乗車データと乗車料の連携

㊱乗車データと乗車料の連携

㊲乗車データと乗車料の連携

㊳乗車データと乗車料の連携

㊴乗車データと乗車料の連携

㊵乗車データと乗車料の連携

㊶乗車データと乗車料の連携

㊷乗車データと乗車料の連携

㊸乗車データと乗車料の連携

㊹乗車データと乗車料の連携

㊺乗車データと乗車料の連携

㊻乗車データと乗車料の連携

㊼乗車データと乗車料の連携

㊽乗車データと乗車料の連携

㊾乗車データと乗車料の連携

㊿乗車データと乗車料の連携

実践政策学 論文

「経営資源制約下での運行・運賃・決済に関わる統合的公共交通施策の検討と影響分析」 (大阪大学大学院 久下拓海さん)



経営資源制約下での運行・運賃・決済に関わる統合的公共交通施策の検討と 影響分析

久下 拓海 (大阪大学 大学院工学研究科, kuge.takumi@civil.eng.osaka-u.ac.jp)

亀井 大聖 (坂出市 政策部政策課, m-kamei@citysakai.lg.jp)

粟 健人 (大阪大学 大学院工学研究科, yoh.kento@civil.eng.osaka-u.ac.jp)

上井 健司 (大阪大学 大学院工学研究科, doi@civil.eng.osaka-u.ac.jp)

青木 保哉 (大阪大学 大学院工学研究科, asaki.yasuchika@civil.eng.osaka-u.ac.jp)

Examining and analyzing the effects of integrated public transport policies related to operation, fare, and payment under constraints on management resources

Takumi Kuge (Graduate School of Engineering, The University of Osaka)

Masaki Kamei (Policy Division, Sakai City)

Kento Yoh (Graduate School of Engineering, The University of Osaka)

Kenji Doi (Graduate School of Engineering, The University of Osaka)

Yasuchika Asai (Graduate School of Engineering, The University of Osaka)

要約

わが国の公共交通では、利用者減少に伴う収入減やバス運転手不足が深刻化しており、その解決策として情報通信技術を活用した運賃・情報空間におけるTos向上施策が講じられている。このような施策の事業者視点での効果は確認されているが、利用者の利用選択や行動変容への影響、特に複数施策による統合的な相互効果は明らかになっていない。本稿では、国内四のモデル的なゾーン制導入を導入するとともに、運行ルートの再編、パターンダイヤの導入、キャッシュレス決済の導入の4つの施策を一時的に実施し、運行・運賃・決済に関わる公共交通施策を統合的に展開している堺市・堺市市を対象に利用者調査を行い、バスの利用状況や各施策への利用者認識を把握した。結果、パターンダイヤ導入とバスルート再編を認め、有用性を認識することがバス利用頻度の増加に影響することを特定した。また4つの施策に対して技術・施策受容型の同型方根モデルを適用することで、施策の認知度の向上が有用性の認識を高め、それぞれの施策の有用性の認識には相互関係が存在し、複合的な効果が生じることを確認した。さらに、今後のバス利用量には日々の認知に増した体得知が強い影響を与えており、利用促進に繋がるための体得の増大が重要であることを示した。



坂出市の公共交通について

63

1.交通関係優良団体大臣表彰受賞

2.以前の交通政策と公共交通計画の策定

3.デジタル活用(利便性向上、EBPM、利用支援)

4.路線再編や運行システムの変更

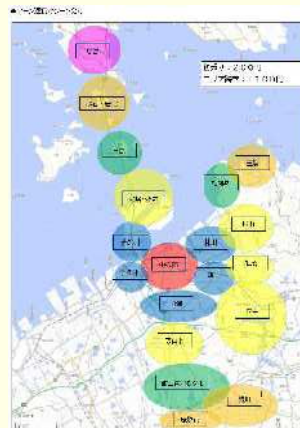
5.モビリティマネジメント

6.取り組みの効果

7.持続可能な公共交通に向けて

○地域公共交通計画、利便増進実施計画に基づく取り組み(まとめ)

- GTFS整備、バスロケーションシステムの導入(事業者主導)
- 公共交通無料デーの実施
- 地域の乗合交通をゾーン制運賃に統一(利便増進事業)
- キャッシュレス決済導入+マイナンバーカード連携による運賃市民割(利便増進事業)(デジ田事業)
- コミュニティバス(循環バス)の再編、パターンダイヤ化(利便増進事業)
- 自家用有償旅客運送から路線バスへの転換(利便増進事業)
- デマンドタクシーの利便性向上
- スマートバス停導入(デジ田事業)
- 中高生サマーパス、ハッシュタグキャンペーン(利便増進計画推進事業)
- 路線バスとデマンドタクシーの共創(共創事業)
- P D A R Uサイクルによる計画推進、効果検証(Plan、Do、Assess、Report、Utilize)



坂出市の公共交通について

65

○これまでの課題解決

- ・社会情勢や地域の様子の変化に応じた路線再編を行いたい、現状把握や変更による影響を評価する必要がある。
→乗降センサーによる利用状況把握・分析に基づき実施(EBPM推進)
- ・物価高騰下において、運賃改定を行う必要があるが、利用者の反響や、利用への影響が気になりとなる。
→運賃改定(ゾーン制運賃)+市民割(マイナンバーカード連携)で、効果的・効率的に利用支援
- ・乗務員不足のなかでバス減便が強いられる中でも、利便性向上を図りたい
→ゾーン制運賃への運賃統一で、路線の選択肢を広げる
= 既存の輸送資源のフル活用により、運行の効率化を図りながら利便性を向上
= 運行経費の削減と利用者増を両立
→路線バスとデマンドタクシーの共創による地域交通課題解決
- ・政策目的に応じた利用促進を行いたい、効果的手段を持たない
→TicketQRによる対象者を限定した利用促進・利用支援施策の実施(中高生サマーパスや免許返納支援)

Point

- ・国庫補助を有効に活用して施策を推進
- ・単体施策ではなく、施策間で相乗効果
- ・利便増進特例による国庫補助により、市負担を削減し、取り組み継続



坂出市の公共交通について

66

取り組み後の課題

- 市民の関心向上、主体性に課題

多くの取り組みを実施し、取り組みを認知している市民には、便利に利用してもらっている一方で、多くの市民は自動車で移動し、公共交通を利用しないため、そもそも関心がなく、取り組み自体が認知されていない。



市民の公共交通に関する関心を向上させ、行政・交通事業者・住民が協力し合って公共交通を確保維持する取り組みが必要

- 乗務員不足の深刻化、タクシー事業者廃業など、既存路線の維持にも課題
持続可能な公共交通のためには、既存の交通手段に捉われない取り組みが必要



- 取り組みに対する市民の認知度向上、公共交通に対する市民の当事者意識の向上

- …取り組みを認知している人には、利便性を実感いただけている一方、そもそも公共交通に関心が低い人も多い
- 認知度向上と「自分事」化の推進（市民向け、事業者向け、市職員向け）
- 「地域全体が主役」の実現に向けて市民のインセンティブを高めていく必要

- 「2024年問題」に起因するバス運転手不足の深刻化への対応

- 既存の運行形態にとらわれず、地域で共創しながら、地域にとって最適な移動手段を模索していく必要
- 自動運転社会実装推進事業

- 地域間幹線系統など既存路線の確保維持

- 乗務員不足により供給量が制限される中で「交通空白」を出さない
- 特に郊外部では、人口減少に伴って利用者数が減少しても、維持しなければ地域で生活できない

- 地図上では分からない「交通空白」への対応

- …地図上では公共交通利用圏内であっても、高台であったり、川で隔てられていたりする地域
生活移動ニーズと交通体系のミスマッチ etc.
- 地域住民、交通事業者とともに解決に取り組む必要

- 魅力あるまちづくりと同時並行で進めていく必要…中心市街地活性化公民連携事業

- 公共交通の利用は、移動目的あつてのもの。一方で、目的となる施設がない(通学と高齢者の通院・買い物メイン)



まとめ

- 国庫補助金を活用して、公共交通のデジタル化による利便性向上を図った
- デジタル化により、データの取得・分析が可能になった
→再編等にあたって、データに基づく政策立案が可能に
→施策の実施後の、効果検証も可能に
- 利便性向上や再編による効率化、国庫補助の有効活用で、市の財政支出を削減
→削減できた財源で、さらなる利便性向上や利用促進施策を実施（正のスパイラル）
- 今後の課題は、住民の関心向上・主体性向上、供給不足の中での持続可能性向上



お役立ち情報リンク

- 地域公共交通に関するお役立ち情報（国土交通省）
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000240.html
- 地域公共交通のトリセツ
<https://kotsutorisetsu.com/>
- 地域に合った移動の仕組みづくり
<https://chimobi-toyota-mf.jp/>
- モビリティ・マネジメント教育（交通環境学習）ポータルサイト
<https://mm-education.jp/>
- 日本モビリティマネジメント会議（JCOMM）
<https://www.jcomm.or.jp/>



ご清聴ありがとうございました



ご不明な点や、坂出市の取り組みにご興味ございましたらお問合せください

坂出市 政策部 政策課

T E L : 0877-44-5001

令和 8 年 8 月 10 日 坂出市役所 本庁舎本館 2 階大会議室

第12回 高松広域都市圏都市交通マスタープランフォローアップ委員会

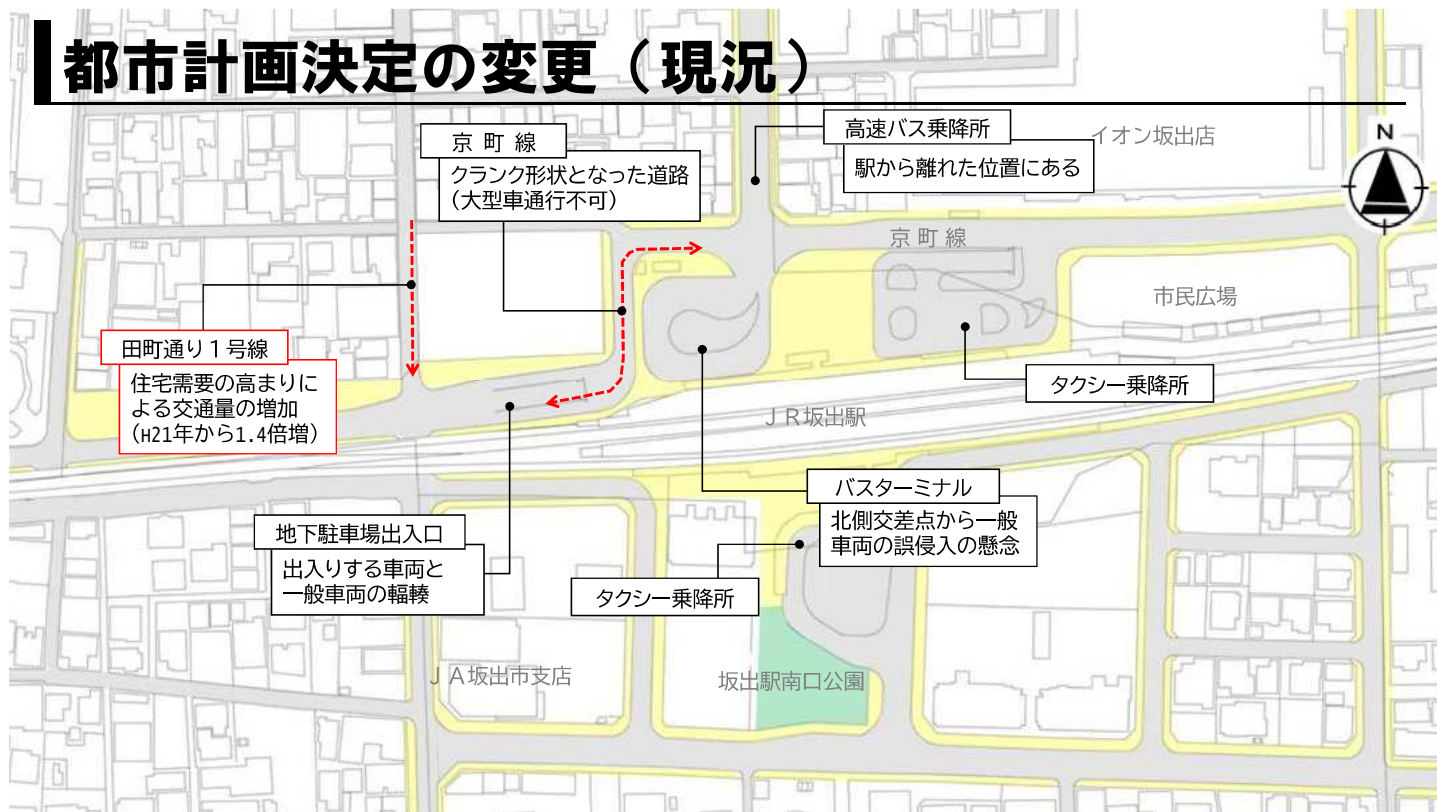
JR坂出駅前における再開発事業について

第12回 高松広域都市圏都市交通マスタープランフォローアップ委員会

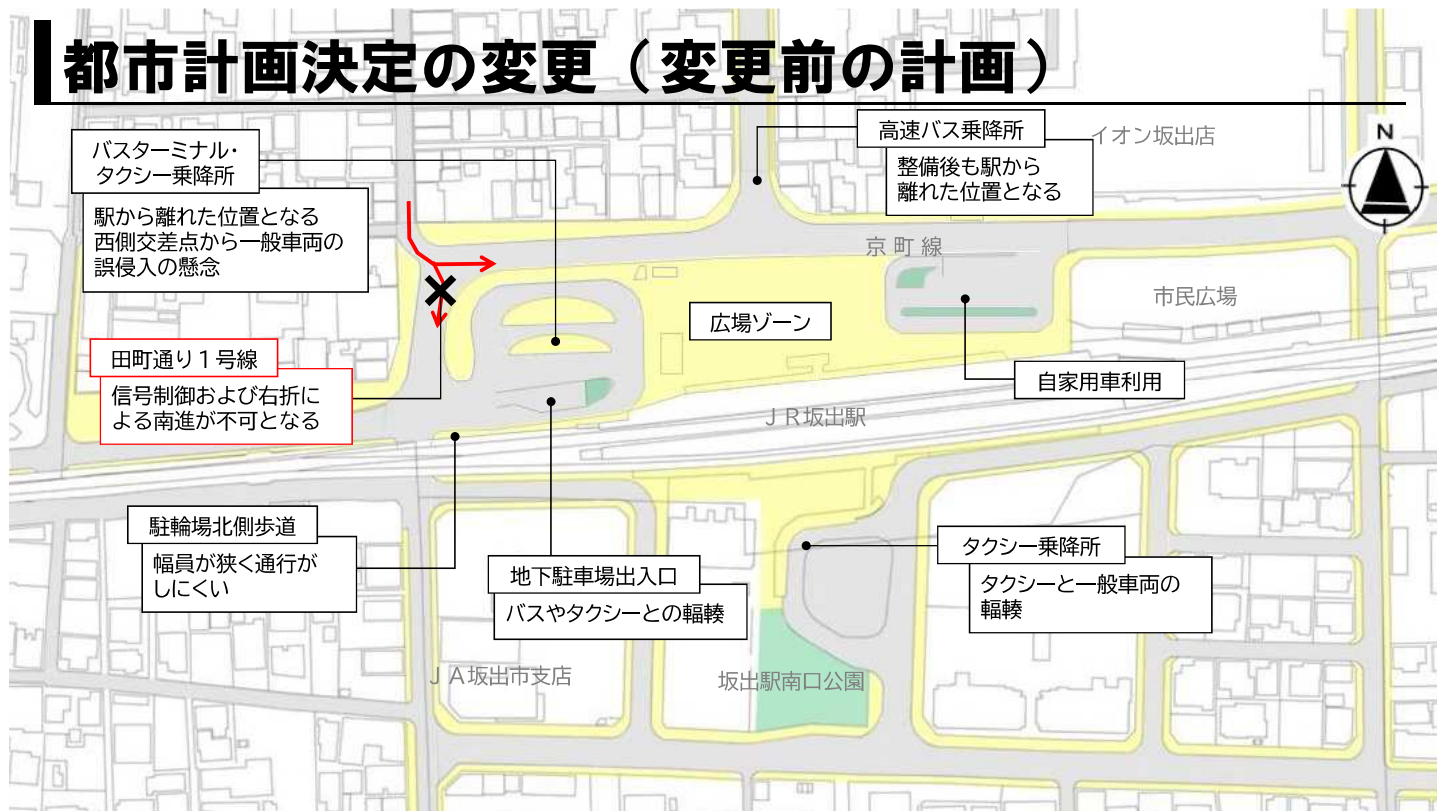
都市計画決定の変更



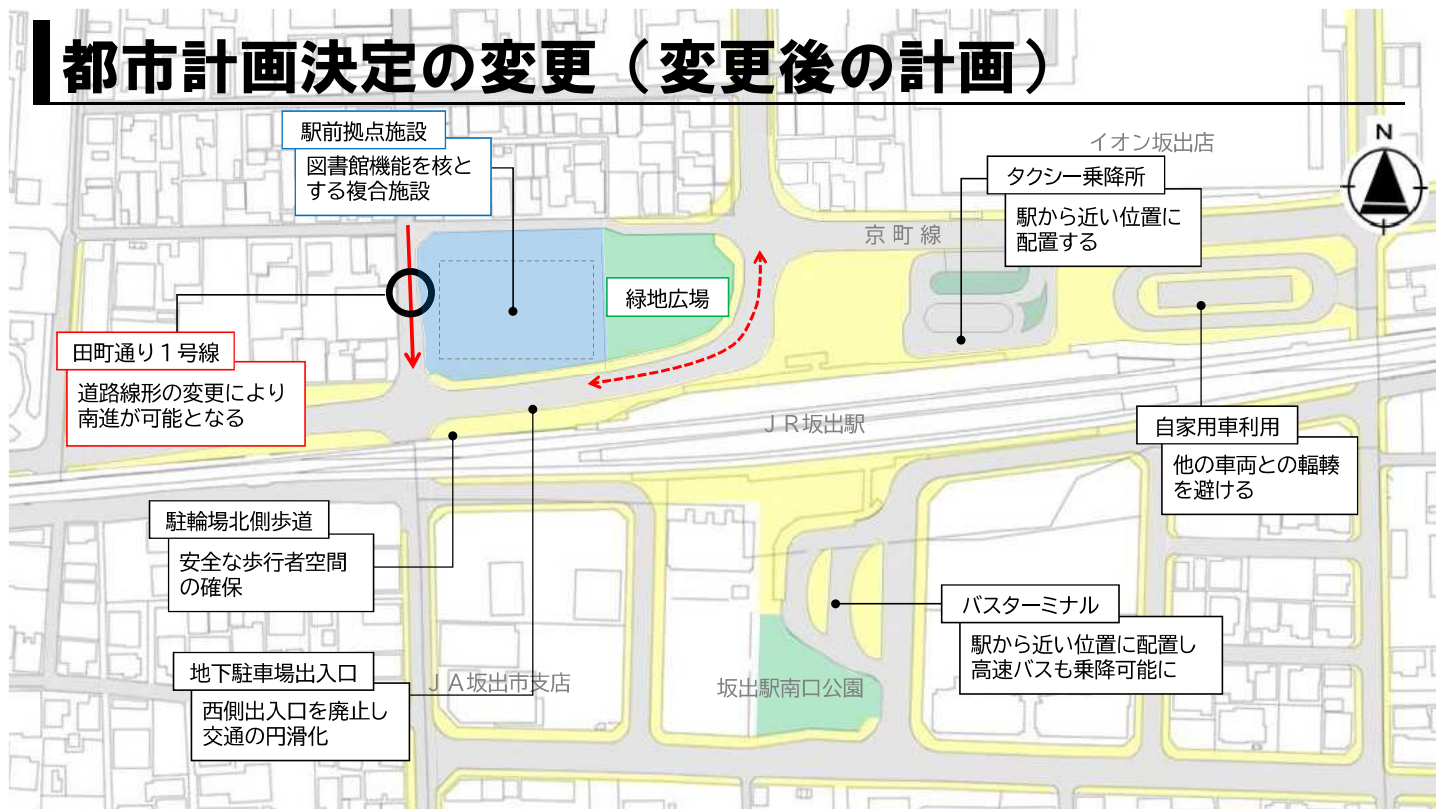
都市計画決定の変更（現況）



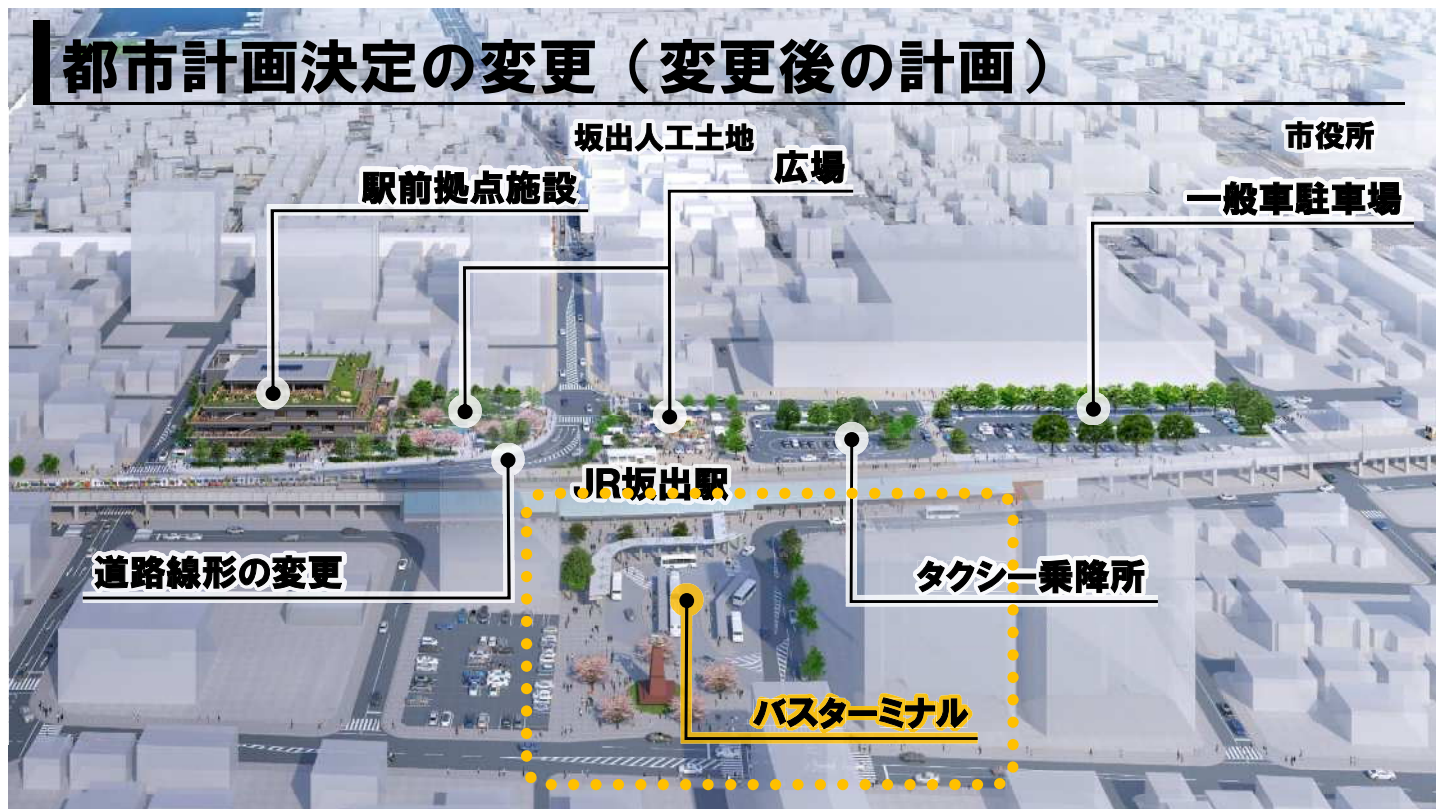
都市計画決定の変更（変更前の計画）



都市計画決定の変更（変更後の計画）



都市計画決定の変更（変更後の計画）



都市計画決定の変更（駅南口の計画）

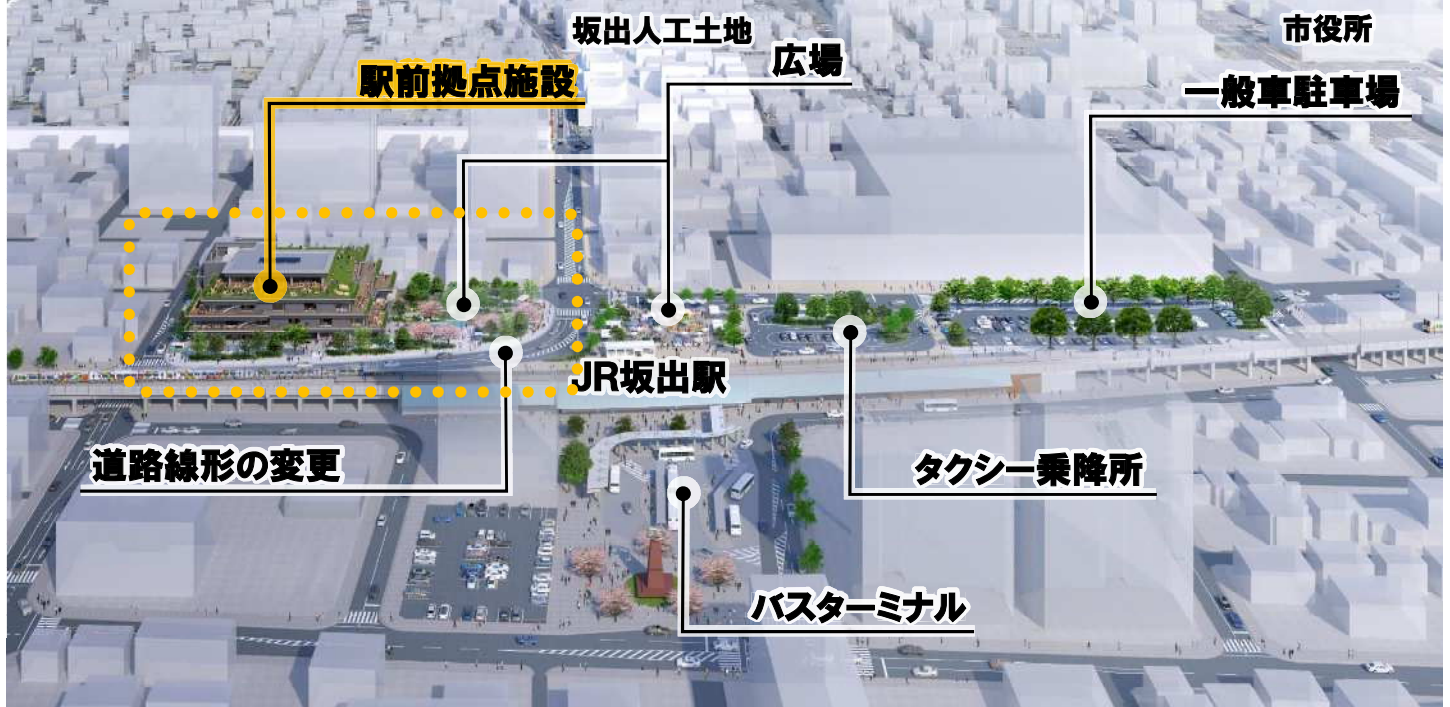


第12回 高松広域都市圏都市交通マスタープランフォローアップ委員会

中心市街地活性化公民連携事業



中心市街地活性化公民連携事業（坂出駅前エリア）



第12回 高松広域都市圏都市交通マスタープランフォローアップ委員会

「坂を越える感動」と
「坂で出会うまち」へ



中心市街地活性化公民連携事業（坂出駅前エリア）



中心市街地活性化公民連携事業



◀◀ 坂出駅前エリアの動画はこちら



緩衝緑地エリアの動画はこちら ▶▶

