

5. 事業の評価方法、計画の推進

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。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。

幹線の維持可能性に関する指標

指標 1 鉄道の利用者数 目標1 目標2 目標3		
現状値	目標値	目標設定の考え方
27,152 千人 (R4年度)	31,422 千人 (R10年度)	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 目標1 目標2 目標3		
現状値	目標値	目標設定の考え方
1,290 千人 (R4年度)	1,759 千人 (R10年度)	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 目標1 目標2 目標3		
現状値	目標値	目標設定の考え方
49.3% (R4年度)	57.9% (R10年度)	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 目標1 目標2 目標3		
現状値	目標値	目標設定の考え方
56.1 円 (R4年度)	36.1 円 (R10年度)	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。

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 目標1 目標2 目標3		
現状値	目標値	目標設定の考え方
80.2% (150/187台) (R4年度末)	85.0% (R10年度末)	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 目標1 目標2 目標3		
現状値	目標値	目標設定の考え方
14 者 (R4年度末)	21 者 (R10年度末)	令和10年度末までに全ての交通事業者で整備を目指す。

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 目標1 目標2 目標3		
現状値	目標値	目標設定の考え方
19.1% (R4年)	23.9% (R10年)	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。



香川県地域公共交通計画 概要版

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. 対象区域と計画期間、位置づけ

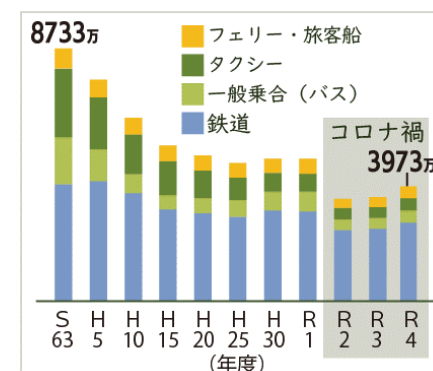
対象区域は香川県全域とします。計画期間は、令和6年度～令和10年度までの5年間とします。

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。

3. 公共交通に関する課題

課題1 利用者が減少する中で の幹線交通の維持	<ul style="list-style-type: none"> ●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。
課題2 マイカーを利用できない 人の移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ●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。
課題3 多様化するニーズへの 対応	<ul style="list-style-type: none"> ●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。
課題4 公共交通サービスの供 給体制の維持	<ul style="list-style-type: none"> ●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。
課題5 大規模災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> ●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。

▼県内の主な公共交通の利用者数の推移



4. 基本方針と目標、施策・事業の体系

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、目標を達成するため、次に示す施策と事業を位置づけ、関係者で実施します。

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

	施策	事業	特定事業 (※)	実施主体			スケジュール				
				県	市町	交通事業者	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
目標1 公共交通の維持 とネットワーク の最適化	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		●	●	●	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）				
	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	●	●	●	●	継続的な実施				
		② 新駅の整備	●	●	●	●	実施（適宜見直し）				
	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			●	●	●	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）				
目標2 利便性の確保	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	●	●	●	●	実施（適宜見直し）				
		② 施設・設備の改善	●	●	●	●	実施（適宜見直し）				
	2-2 利用環境の改善	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				
	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	●	●	●	●	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				
	目標3 利用の促進	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	●	●	●	●	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）				
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	●	●	●	●	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				

(※) 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。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。