

観音寺市地域公共交通計画  
(案)

令和6年1月



---

## 目次

---

第1章	はじめに.....	1
1-1	計画策定の目的.....	1
1-2	計画の対象区域.....	1
1-3	計画期間.....	1
第2章	観音寺市の現状とまちづくりの方向性.....	2
2-1	観音寺市の現状.....	2
2-1-1	位置・地勢.....	2
2-1-2	人口.....	3
2-1-3	施設の立地.....	4
2-1-4	地域における移動の状況.....	4
2-1-5	観光.....	8
2-2	観音寺市のまちづくりの方向性.....	9
2-2-1	上位計画.....	9
2-2-2	関連計画.....	10
第3章	地域公共交通の現状と課題.....	12
3-1	地域公共交通の現状.....	12
3-1-1	鉄道.....	13
3-1-2	高速バス・空港リムジンバス.....	14
3-1-3	観音寺市のりあいバス.....	15
3-1-4	三豊市コミュニティバス.....	17
3-1-5	主要観光地へのシャトルバス・シャトルタクシー.....	18
3-1-6	タクシー.....	19
3-1-7	航路・海上タクシー.....	20
3-2	その他の移動手段、移動支援策の現状.....	22
3-2-1	おでかけ支援事業.....	22
3-2-2	スクールバス.....	22
3-2-3	レンタサイクル.....	23
3-2-4	その他の移動支援事業.....	23
3-3	主な交通結節点の現状.....	24
3-4	公共交通に関する情報提供やデジタル化の現状.....	26
3-5	移動手段確保に係る市の財政支出.....	27
3-6	観音寺市の地域公共交通の課題.....	28
第4章	観音寺市地域公共交通計画の基本方針と目標.....	33
4-1	基本方針.....	33
4-2	計画の目標.....	33
4-3	観音寺市の公共交通ネットワークの基本的な考え方.....	34

4-3-1	公共交通ネットワークの将来像 .....	34
4-3-2	地域公共交通確保維持改善事業の位置づけ .....	36
4-4	評価指標と目標値 .....	38
第5章	目標を達成するために行う施策・事業 .....	41
5-1	施策別の事業内容・実施主体 .....	41
5-2	施策・事業別のスケジュール .....	59
第6章	計画の実現に向けて .....	61
6-1	施策・事業の実施体制 .....	61
6-2	進行管理・評価・見直し .....	61
用語解説	.....	62

# 第1章 はじめに

## 1-1 計画策定の目的

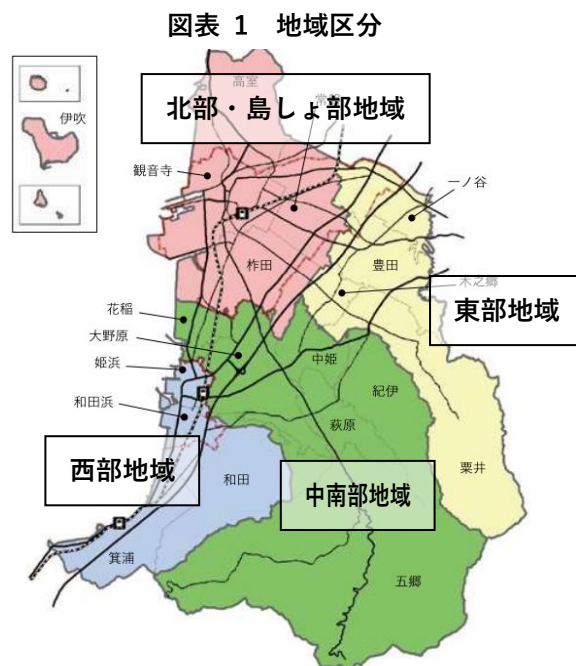
観音寺市では、自家用車の普及及び人口減少等により、公共交通の利用者の減少が今後さらに続くことが懸念される一方、急速な高齢化の進展や運転免許証返納者の増加等により、公共交通の必要性は高まっていくものと思われます。

地域の移動ニーズに応えるため、市ではこれまで観音寺市のりあいバス（コミュニティバス<sup>1</sup>）を運行してきましたが、移動ニーズの変化と多様化により、新たな移動手段の導入や住民との協働による取組の推進などを通じて、持続可能な移動手段を担保することが求められています。

そこで、観音寺市では、地域の実情や市民ニーズを踏まえたうえで、住民・交通事業者・行政が一体となって地域全体の公共交通を考えていくため、観音寺市の現状と今後の課題を整理し、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、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）に基づく公共交通政策のマスタープランとなる「観音寺市地域公共交通計画」を策定することとしました。

## 1-2 計画の対象区域

本計画は、観音寺市全域を対象とします。なお、計画にあたり地勢や生活圏の違いを踏まえ、次のように地域を分類しています。



## 1-3 計画期間

2024（令和6）年度～2028（令和10）年度の5年間を計画期間とします。

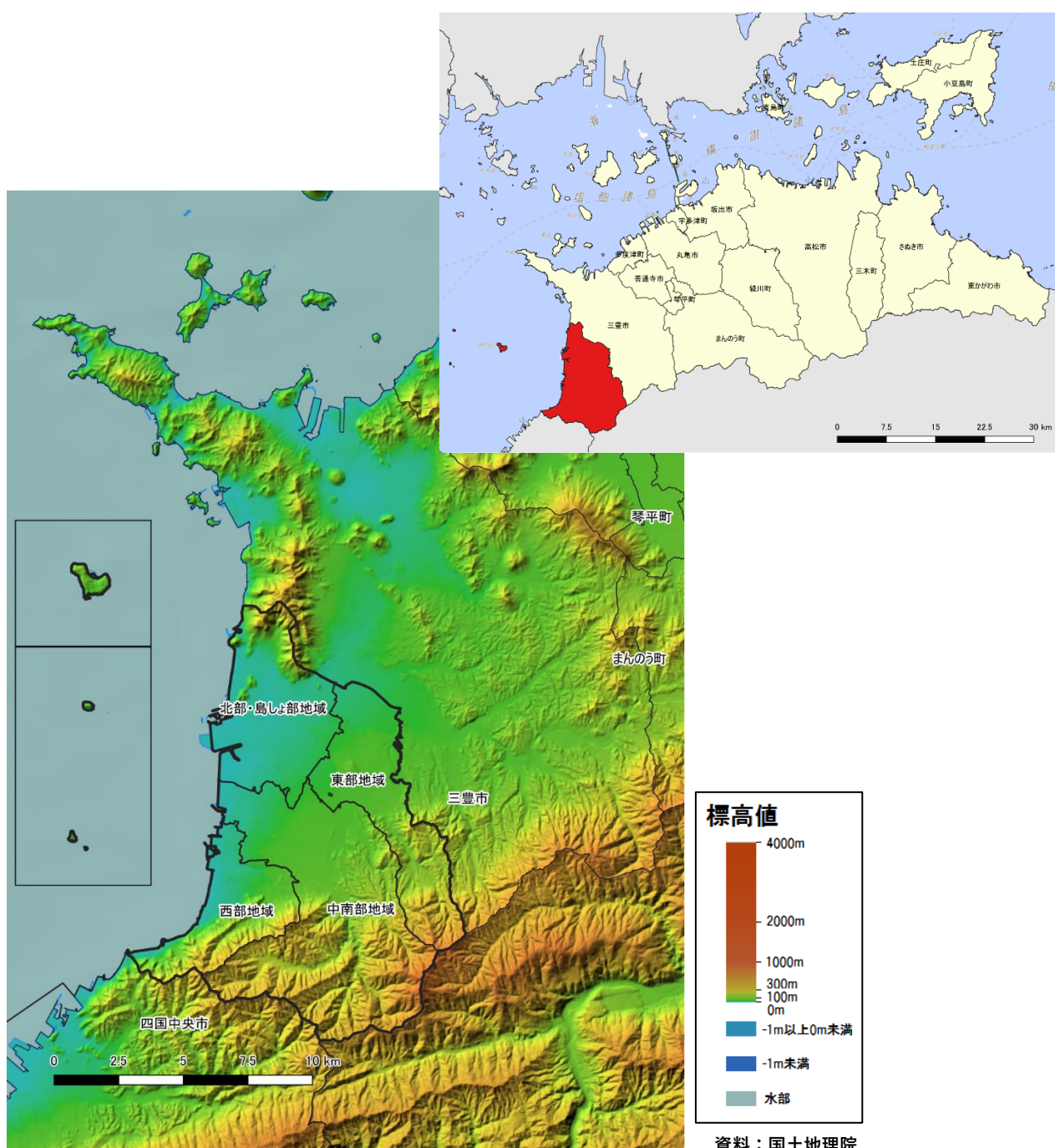
## 第2章 観音寺市の現状とまちづくりの方向性

### 2-1 観音寺市の現状

#### 2-1-1 位置・地勢

- 本市は香川県の西端に位置し、北東側は三豊市、南側は愛媛県（四国中央市）と徳島県（三好市）と接しています。
- 市域の中部から北部にかけて平地が広がり田園地帯が多く見られる一方、南部は山間地帯となっています。
- 観音寺港から西に約10kmの沖合に有人離島の伊吹島があります。

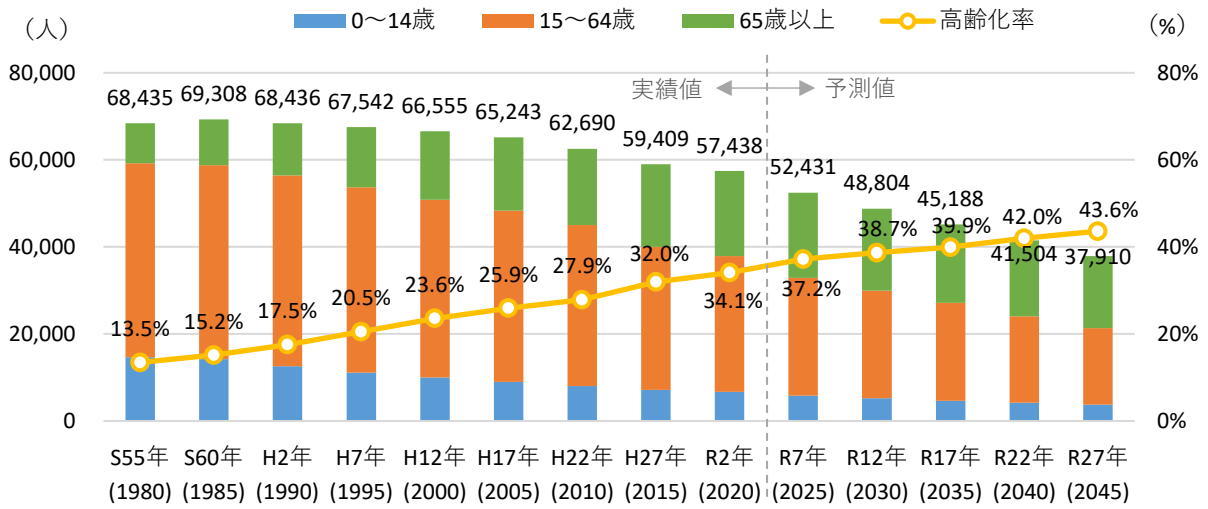
図表 2 位置と地勢



## 2-1-2 人口

- 本市の人口は令和 2（2020）年時点で 57,438 人、高齢化率は 34.1%です。
- 推計によると、今後 5 年ごとに 3～4 千人ずつ人口が減少し、2040 年には高齢化率が 40%を超えることが予測されています。
- 北部の平野部を中心に、広く人口が分布している一方、南部の山間部は人口がまばらに分布しています。
- 高齢化率は山間部のほか、市街地でも高い場所が見られます。

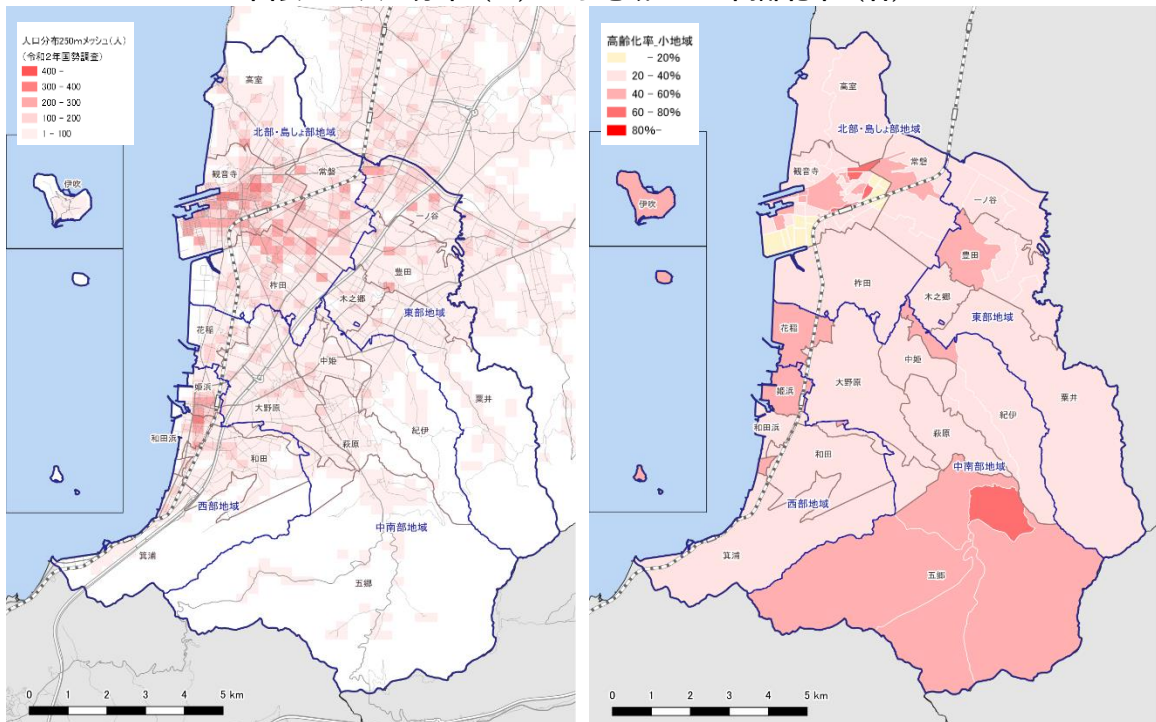
図表 3 人口推移



※実績値の人口総数は、年齢不詳の者を含む

資料：国勢調査、R7年以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計値

図表 4 人口分布（左）と小地域ごとの高齢化率（右）

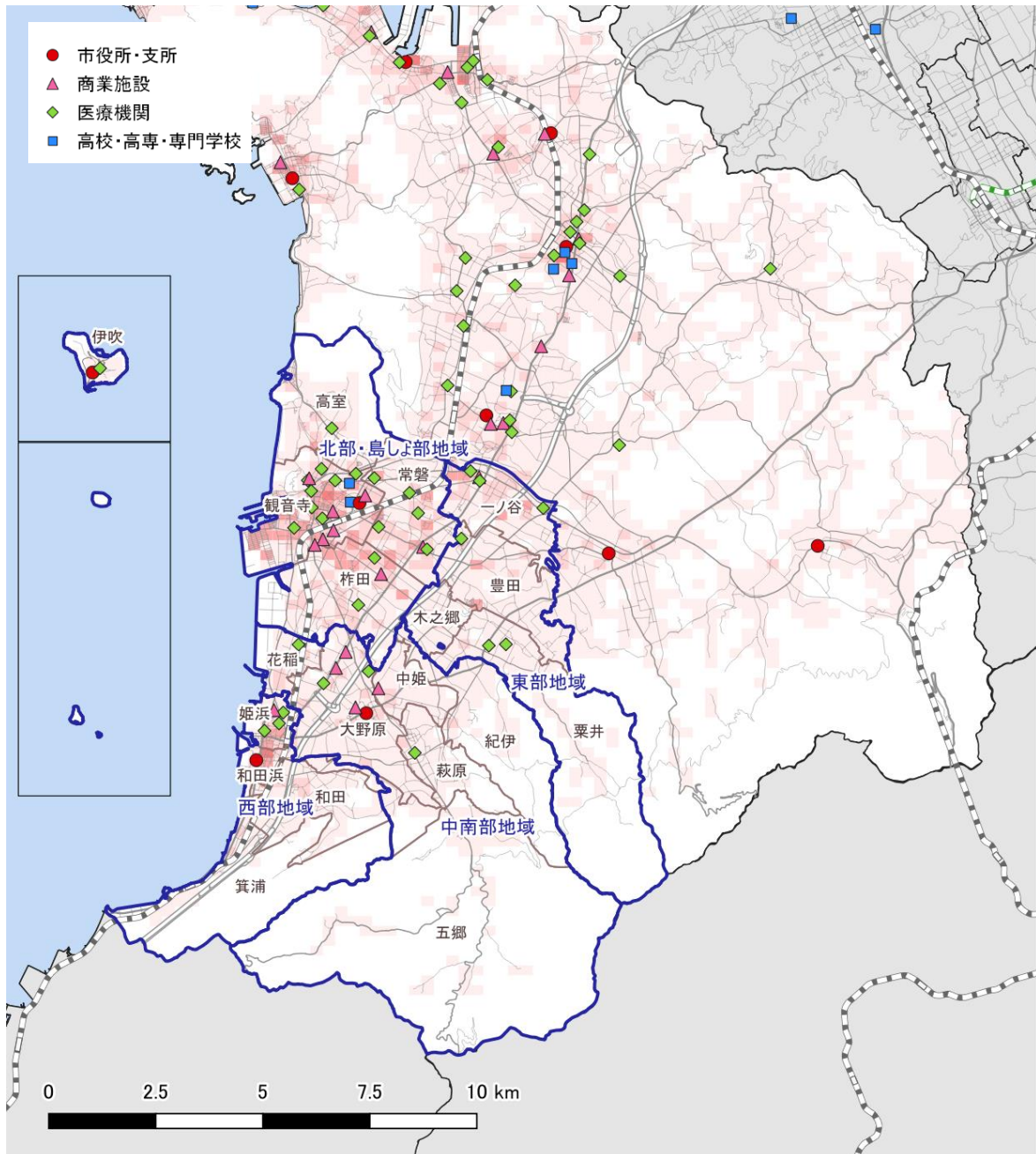


資料：令和 2 年国勢調査

### 2-1-3 施設の立地

- 商業施設や医療機関など、日常生活において移動の目的地となる施設は、観音寺駅周辺や豊浜駅周辺、大野原庁舎周辺に多く立地し、特に観音寺駅周辺に集中しています。
- 市役所近くに高校が2校立地しています。
- 豊浜町姫浜に中四国最大級の『新「道の駅」かんおんじ（仮称）』を整備する検討が進められています。

図表 5 主要施設の立地状況

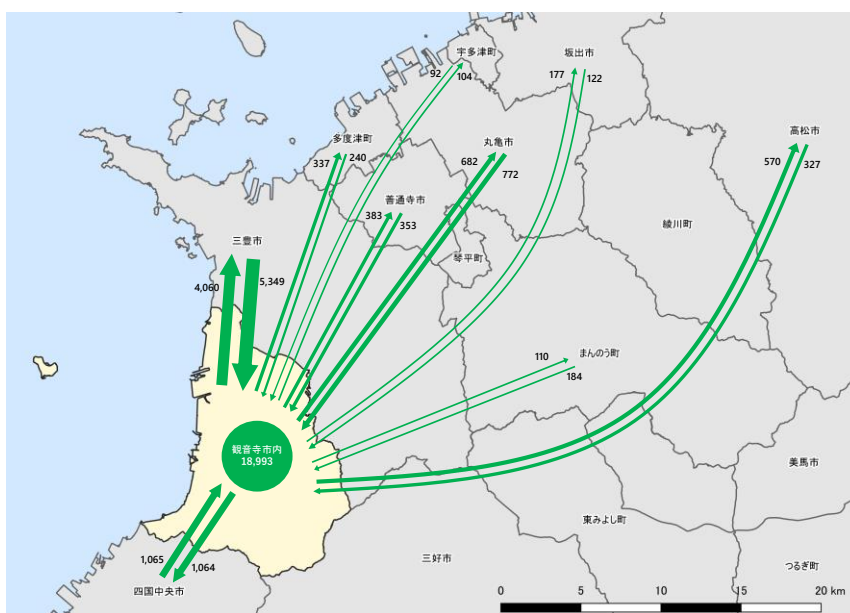




## 2-1-4 地域における移動の状況

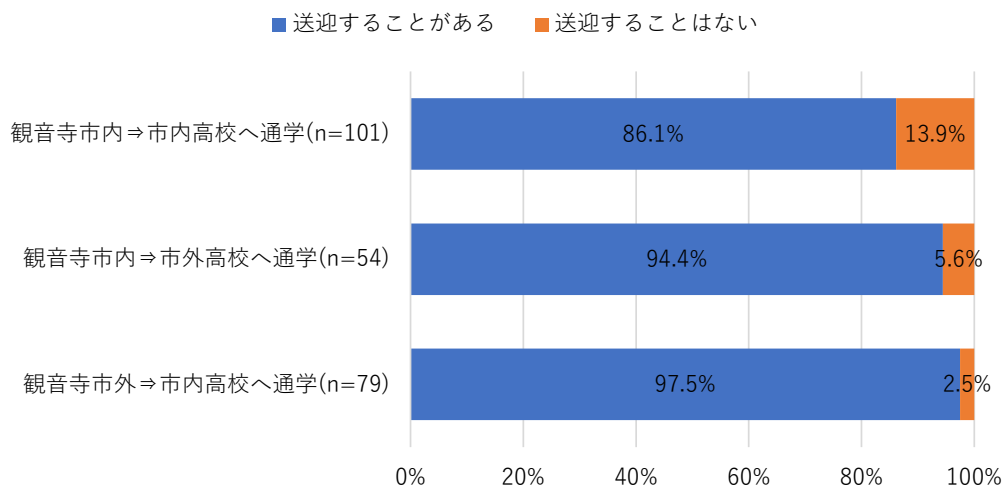
- 隣接する三豊市との間で日常の通勤・通学をはじめとする交流が盛んで、高松市や丸亀市といった県内の主要都市の他、四国中央市（愛媛県）との間でも交流がなされています。
- 通学では、高校生の保護者の大半がマイカー送迎を行うことがあり、市町をまたぐ通学をする生徒の保護者の3～4割がほぼ毎日送迎しています。
- 市民の買い物の目的地は、自地域内の商業施設が多くなっていますが、東部地域では主に観音寺地区（北部地域）や三豊市の商業施設が、西部地域では自地域内に加え、中南部地域の商業施設も多くなっています。
- 市民の通院の目的地は、北部地域・東部地域では主に北部地域と西部地域の医療機関が、西部地域・中南部地域では主に西部地域の医療機関が多くなっています。

図表 6 通勤・通学における流動状況



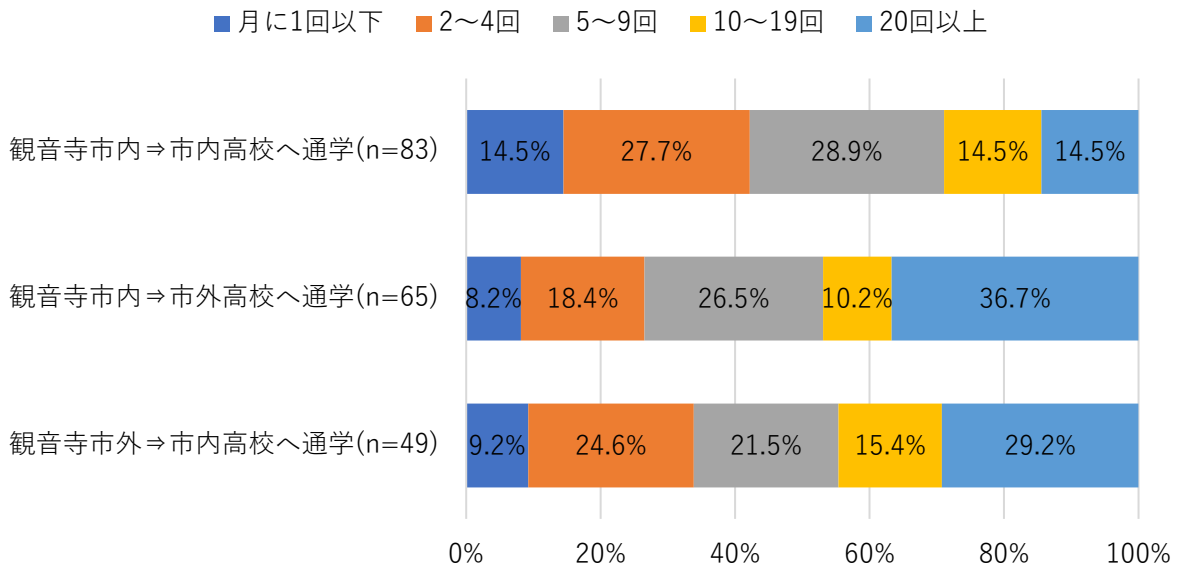
資料：2020（令和2）年国勢調査

図表 7 高校生の保護者によるマイカー送迎の有無



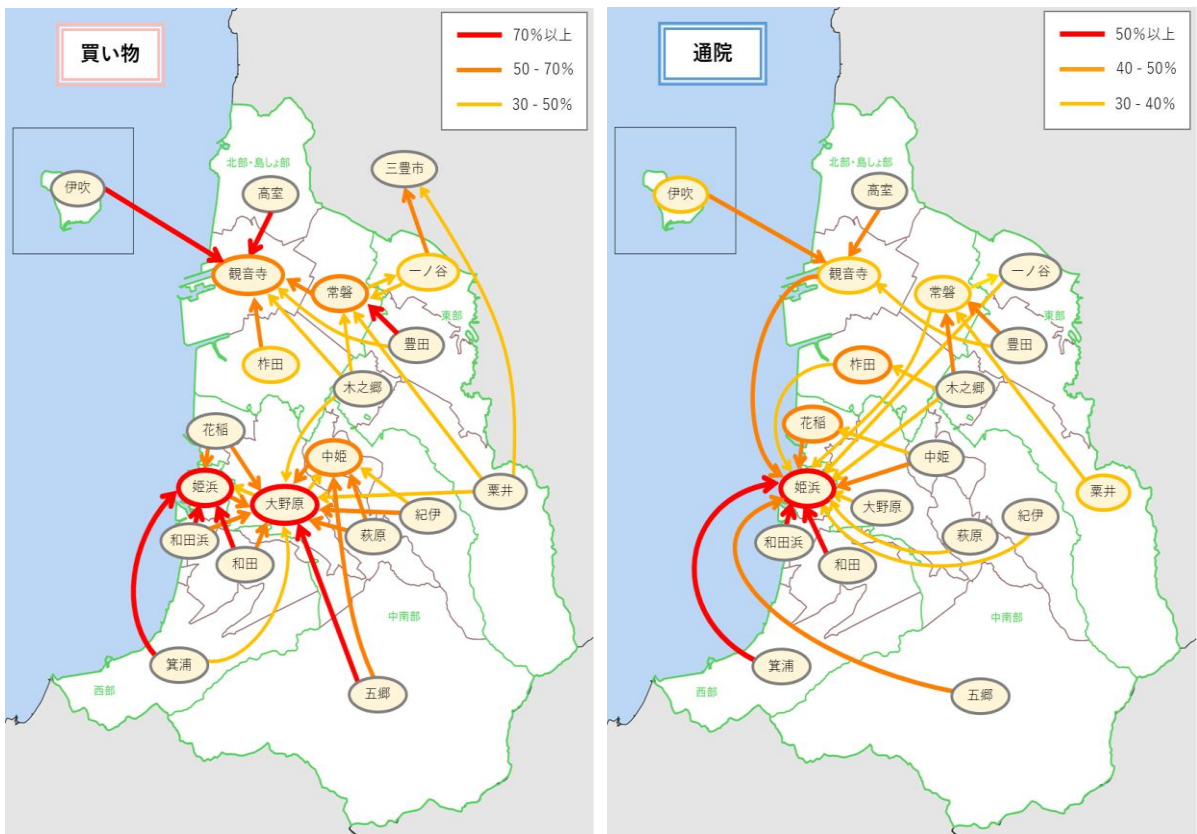
資料：高校生の保護者アンケート調査

図表 8 高校生の保護者によるマイカー送迎の頻度（登校時）



資料：高校生の保護者アンケート調査

図表 9 コミュニティ単位での主な移動の目的地（買い物・通院）



<人流データ分析>

目的	unerry 社が提供する人流データを用いて観音寺市内の人の動きを把握し、路線のあり方検討の基礎資料とする
データ集計対象期間	令和4年4月1日～令和5年3月31日
分析方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>集計対象期間中に観音寺市内の商業施設や医療機関、観光地を訪れた人のうち、BeaconBank 提携アプリ利用者かつ位置情報許諾ありのユーザーの数を把握し、統計データ等から拡大推計</li> <li>令和2年度国勢調査を用いてエリアごとに拡大推計を実施しているが、来訪時間の短い施設や入院者、従業員など来訪者ではない滞在者の影響が大きい場合は個別に拡大係数を調整</li> <li>来訪頻度週1回/2回/3回×市内/市外という6パターンのユニークユーザー数<sup>2</sup>（以下 UU 数）を算出し、UU 数の合計が70以下（10UU/日が目安）の施設をプライバシー保護及び分析結果に必要なログ数の観点から対象外としている</li> </ul> <p>※山間部や面積の小さい地域はデータボリューム確保のためまとめて集計している（「和田浜、和田、箕浦」、「花稲、大野原」、「紀伊、萩原、五郷」）</p> <p>※島しょ部の「伊吹」はデータボリューム確保が難しいため、集計対象外としている</p>

図表 10 市民の居住地と買い物先

年齢層・居住地\買い物先	北部										東部		西部		中南部			市外	
	観音寺										常磐	柞田	一ノ谷	姫浜	大野原			中郷	三豊市
	施設A	施設B	施設C	施設D	施設E	施設F	施設G	施設H	施設I	施設J	施設K	施設L	施設M	施設N	施設O				
～59歳	北部	高室	22.8%	13.9%	7.2%	6.2%	3.2%	6.2%	2.6%	0.7%	10.7%	3.4%	3.5%	4.8%	2.1%	4.4%	8.2%		
		観音寺	13.4%	10.2%	11.7%	12.9%	13.3%	10.1%	1.9%	2.1%	6.0%	4.2%	2.2%	3.0%	0.8%	0.7%	7.5%		
		常磐	1.1%	10.1%	5.4%	11.7%	6.9%	6.1%	14.6%	5.4%	15.9%	2.2%	3.8%	3.3%	0.6%	1.3%	11.7%		
	東部	柞田	1.9%	2.9%	5.3%	11.8%	12.6%	7.2%	5.1%	17.7%	3.4%	4.9%	4.6%	9.9%	1.5%	5.4%	5.7%		
		一ノ谷	1.6%	7.7%	4.2%	8.8%	9.4%	3.9%	8.9%	5.3%	25.4%	2.3%	2.5%	2.3%	0.7%	3.3%	13.8%		
		豊田	0.9%	4.4%	4.6%	5.7%	4.0%	3.8%	23.6%	9.7%	12.9%	2.2%	2.8%	8.6%	1.1%	7.1%	8.7%		
	西部	木之郷	0.6%	0.8%	7.4%	8.5%	3.0%	9.0%	14.3%	11.5%	3.5%	2.4%	8.9%	5.5%	3.8%	13.2%	7.5%		
		粟井	1.5%	2.7%	3.5%	6.7%	1.4%	3.6%	25.3%	16.2%	4.3%	3.5%	4.0%	4.5%	2.5%	13.9%	6.4%		
		姫浜	1.6%	1.9%	2.4%	2.3%	5.3%	8.9%	1.5%	3.9%	0.6%	28.3%	10.3%	16.2%	1.5%	7.4%	8.0%		
	中南部	和田浜、和田、箕浦	1.0%	1.5%	4.0%	3.2%	2.5%	4.9%	2.8%	1.5%	1.7%	33.6%	7.4%	18.2%	5.5%	4.7%	7.4%		
		花稲、大野原	1.2%	3.1%	2.9%	3.8%	1.9%	6.2%	2.8%	2.8%	1.9%	14.6%	9.3%	23.9%	7.3%	13.5%	4.9%		
		中郷	0.7%	2.2%	2.2%	5.9%	0.8%	2.2%	5.8%	4.4%	2.8%	4.5%	6.6%	1.9%	18.0%	4.5%	36.7%	5.2%	
60歳～	北部	高室	23.1%	9.6%	9.1%	9.2%	3.7%	6.1%	3.3%	0.7%	12.2%	5.0%	3.1%	5.0%	2.1%	3.3%	4.5%		
		観音寺	12.6%	6.5%	13.7%	17.8%	14.0%	9.2%	2.2%	2.1%	6.3%	5.7%	1.8%	2.9%	0.8%	0.5%	3.8%		
		常磐	1.1%	6.6%	6.4%	16.4%	7.3%	5.6%	17.4%	5.5%	16.9%	3.0%	3.1%	3.3%	0.5%	0.9%	6.1%		
	東部	柞田	1.8%	1.8%	6.1%	16.0%	13.2%	6.5%	5.9%	17.5%	3.6%	6.6%	3.7%	9.5%	1.4%	3.6%	2.9%		
		一ノ谷	1.6%	5.1%	5.0%	12.5%	10.3%	3.7%	10.8%	5.5%	27.6%	3.2%	2.1%	2.3%	0.7%	2.3%	7.3%		
		豊田	0.9%	2.8%	5.4%	7.9%	4.2%	3.5%	27.9%	9.7%	13.6%	3.1%	2.3%	8.4%	1.0%	4.9%	4.5%		
	西部	木之郷	0.5%	0.5%	8.9%	12.0%	3.3%	8.5%	17.2%	11.8%	3.7%	3.4%	7.5%	5.5%	3.7%	9.5%	4.0%		
		粟井	1.5%	1.7%	4.1%	9.3%	1.5%	3.3%	30.1%	16.3%	4.5%	4.8%	3.2%	4.3%	2.4%	9.7%	3.3%		
		姫浜	1.5%	1.2%	2.7%	3.1%	5.5%	8.0%	1.7%	3.8%	0.6%	37.8%	8.2%	15.4%	1.4%	5.0%	4.0%		
	中南部	和田浜、和田、箕浦	0.9%	0.9%	4.4%	4.1%	2.5%	4.2%	3.1%	1.4%	1.7%	42.9%	5.7%	16.7%	4.8%	3.1%	3.6%		
		花稲、大野原	1.1%	2.0%	3.5%	5.4%	2.1%	5.8%	3.5%	3.0%	2.0%	20.4%	7.8%	24.0%	7.1%	9.7%	2.6%		
		中郷	0.8%	1.6%	2.8%	9.0%	1.0%	2.3%	7.6%	4.9%	3.2%	9.8%	1.8%	19.4%	4.7%	28.1%	3.0%		
紀伊、萩原、五郷	紀伊、萩原、五郷	2.4%	1.8%	1.8%	6.9%	4.7%	3.7%	4.5%	5.8%	2.2%	7.0%	5.2%	17.2%	5.7%	28.5%	2.4%			

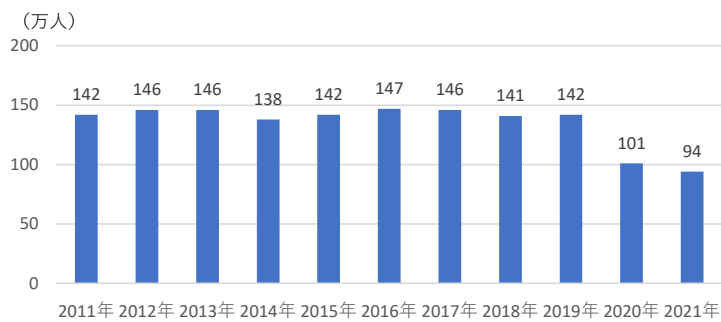
図表 11 市民の居住地と通院先

年齢層・居住地\通院先	観音寺北部										観音寺東部		観音寺西部		観音寺中南部							
	観音寺										常磐	柞田	一ノ谷	姫浜	花稲	大野原						
	施設A	施設B	施設C	施設D	施設E	施設F	施設G	施設H	施設I	施設J	施設K	施設L	施設M	施設N	施設O	施設P	施設Q	施設R	施設S	施設T		
～59歳	北部	高室	2.0%	10.2%	0.9%	0.4%	1.7%	0.5%	22.2%	0.1%	1.5%	0.5%	0.5%	0.3%	0.3%	0.1%	0.1%	26.6%	0.0%	0.1%	31.9%	0.2%
		観音寺	0.3%	27.7%	2.3%	0.4%	0.6%	0.6%	20.8%	0.2%	1.7%	0.7%	0.3%	0.3%	0.7%	0.1%	0.7%	24.6%	0.1%	0.3%	17.4%	0.2%
		常磐	0.2%	8.2%	1.6%	0.2%	0.3%	0.3%	27.5%	0.4%	4.7%	1.1%	0.9%	0.6%	1.0%	0.4%	2.0%	31.6%	0.1%	0.3%	18.5%	0.1%
	東部	柞田	0.1%	11.1%	0.9%	0.8%	0.5%	0.9%	7.2%	0.2%	2.2%	0.4%	0.5%	1.3%	1.7%	0.7%	0.1%	34.0%	0.2%	0.8%	36.3%	0.3%
		一ノ谷	0.3%	9.8%	1.8%	0.6%	0.4%	0.1%	24.0%	0.5%	2.1%	1.4%	1.6%	0.9%	0.8%	0.1%	2.0%	26.3%	0.1%	0.2%	26.4%	0.5%
		豊田	0.3%	20.8%	1.7%	0.6%	0.4%	0.6%	12.6%	1.5%	3.2%	1.2%	2.0%	1.7%	0.7%	0.7%	0.6%	29.4%	0.1%	0.6%	20.2%	1.1%
	西部	木之郷	0.0%	5.3%	1.1%	0.3%	1.0%	0.0%	8.6%	0.4%	4.0%	0.2%	4.2%	2.5%	3.0%	1.1%	0.1%	39.2%	0.0%	1.1%	27.8%	0.4%
		粟井	0.0%	4.4%	0.3%	0.0%	0.0%	0.3%	63.0%	0.1%	0.5%	0.2%	0.1%	0.9%	0.8%	0.2%	2.7%	14.5%	0.0%	0.2%	10.9%	0.7%
		姫浜	0.0%	7.8%	0.3%	0.0%	0.1%	0.0%	1.5%	0.1%	0.5%	0.2%	0.1%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	77.2%	0.9%	1.7%	8.9%	0.1%
	中南部	和田浜、和田、箕浦	0.0%	2.6%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	2.0%	0.1%	0.3%	0.1%	0.3%	0.3%	0.1%	0.0%	0.4%	60.7%	0.4%	1.8%	30.4%	0.1%
		花稲、大野原	0.1%	6.0%	0.7%	0.1%	0.3%	0.1%	3.2%	0.2%	1.1%	0.3%	0.4%	0.7%	1.1%	0.3%	0.0%	50.0%	1.0%	2.5%	30.0%	1.9%
		中郷	0.1%	5.7%	0.6%	0.1%	0.3%	0.0%	2.8%	0.9%	2.0%	0.2%	1.1%	0.3%	0.5%	0.0%	0.0%	50.6%	1.4%	1.8%	28.1%	3.5%
紀伊、萩原、五郷	紀伊、萩原、五郷	0.2%	1.5%	0.2%	0.0%	0.2%	0.1%	1.6%	0.2%	0.8%	0.1%	0.5%	0.4%	0.3%	0.1%	0.1%	26.7%	0.6%	0.9%	64.7%	0.6%	

## 2-1-5 観光

- 観光入込客数は近年、140万人／年程度で推移していましたが、コロナ禍で100万人／年程度まで落ち込んでいます。しかし、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が「5類感染症」に移行したため、インバウンド<sup>3</sup>を含む観光需要は急激に回復傾向にあります。
- 市内では「銭形砂絵（寛永通宝）」「高屋神社」「雲辺寺ロープウェイ」等の観光スポットが人気となっています。
- 3年に1度開催される瀬戸内国際芸術祭では、伊吹島に多くの人が訪れます。
- アニメ「結城友奈は勇者である」の舞台となった聖地が市内に点在しており、それらを巡礼するために来訪する人もいます。

図表 12 観光入込客数



資料：観音寺市観光地（施設）別入込客数

図表 13 主要観光地の分布



## 2-2 観音寺市のまちづくりの方向性

### 2-2-1 上位計画

#### 第2次観音寺市総合振興計画 後期基本計画

##### 将来像

みんなで奏でる“にぎわい やすらぎ ときめき”の都市 ～元気印のかんおんじ～

##### 公共交通に係る記載（抜粋）

にぎわいプロジェクト 人の流れを生みだす都市空間の整備

- 医療系大学の開設に合わせた JR 豊浜駅周辺の整備等、魅力的な市街地の整備
- JR 観音寺駅舎の橋上化、スマートインターチェンジ<sup>4</sup>の整備等による交通利便性の向上
- 公共交通ネットワークの充実、市内や周辺地域の回遊性向上による市内全域の活性化

基本目標 2 安全・安心で快適に暮らせるまち

##### 【基本目標の実現に向けた重点的な取組内容】

- 公共交通ネットワークの充実  
地域公共交通の中心的作用を担っている「のりあいバス」について、新たなニーズに対応した運行形態、運行ルートや便数の見直しを定期的に行い、乗客の利便性の向上と安全で効率的な運行に努めます。

基本施策 3 都市と地域をつなぐ交通ネットワークの整備

##### 基本方針

国道 11 号をはじめとした道路網の計画的な整備を促進するとともに、のりあいバスや離島航路などの公共交通を整備し、交通ネットワークの強化を図ります。

##### 成果指標

のりあいバス利用者数 現状値：150 人／日（R3） → 目標値：250 人／日（R9）

##### 主な取組

3 公共交通ネットワークの充実

(1) のりあいバス等の地域公共交通の充実／ (2) JR 予讃線の運行の充実／ (3) 離島交通体系の確保・維持

## 2-2-2 関連計画

### 第2次観音寺市都市計画マスタープラン・観音寺市立地適正化計画

#### 基本理念

住んでよし、訪れてよし、楽しんでよし、伝統文化が息づく活力と賑わいのあるまち 観音寺

#### 立地適正化計画におけるまちづくりの基本目標

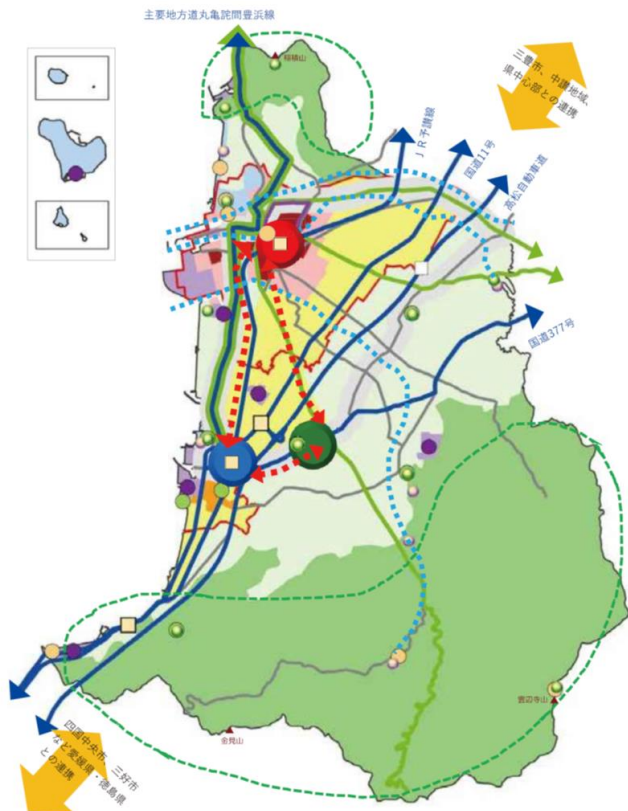
拡散からコンパクトへ 活力と賑わいのある、住み心地のよいまちづくり

#### 公共交通に係る記載（抜粋）

### 第2章 全体構想 2.都市の将来像 2-2 将来都市構造

#### (4) 観音寺式 コンパクト+ネットワーク<sup>5</sup>都市構造

都市の集約を促進し、都市と集落、農地や自然的な土地利用が共存する土地利用を基本に、都市機能の集積による中心・地域・生活拠点・スポーツ・レクリエーション拠点、観光交流拠点、産業拠点を形成し、都市連携ネットワークなどの構築により有機的に連携した将来都市構造を形成します。



### 第3章 立地適正化計画 2.計画の内容 2-3 居住誘導区域の設定

#### (2) 居住を誘導するために講ずべき施策

##### ⑥公共交通の充実

鉄道やのりあいバスなど公共交通の利便性の向上、交通結節点<sup>6</sup>や拠点間での交通アクセス性の強化を図り、公共交通の利用を促進することで居住誘導を促進します。

### 第3章 立地適正化計画 2.計画の内容 2-4 立地適正化計画を実現するために

#### (1) 目標値の設定

のりあいバスの1日平均利用者数（市内5路線の合計。伊吹線を除く。）

実績値：215人/日（R2） → 目標値：242人/日（R12）、230人/日（R22）

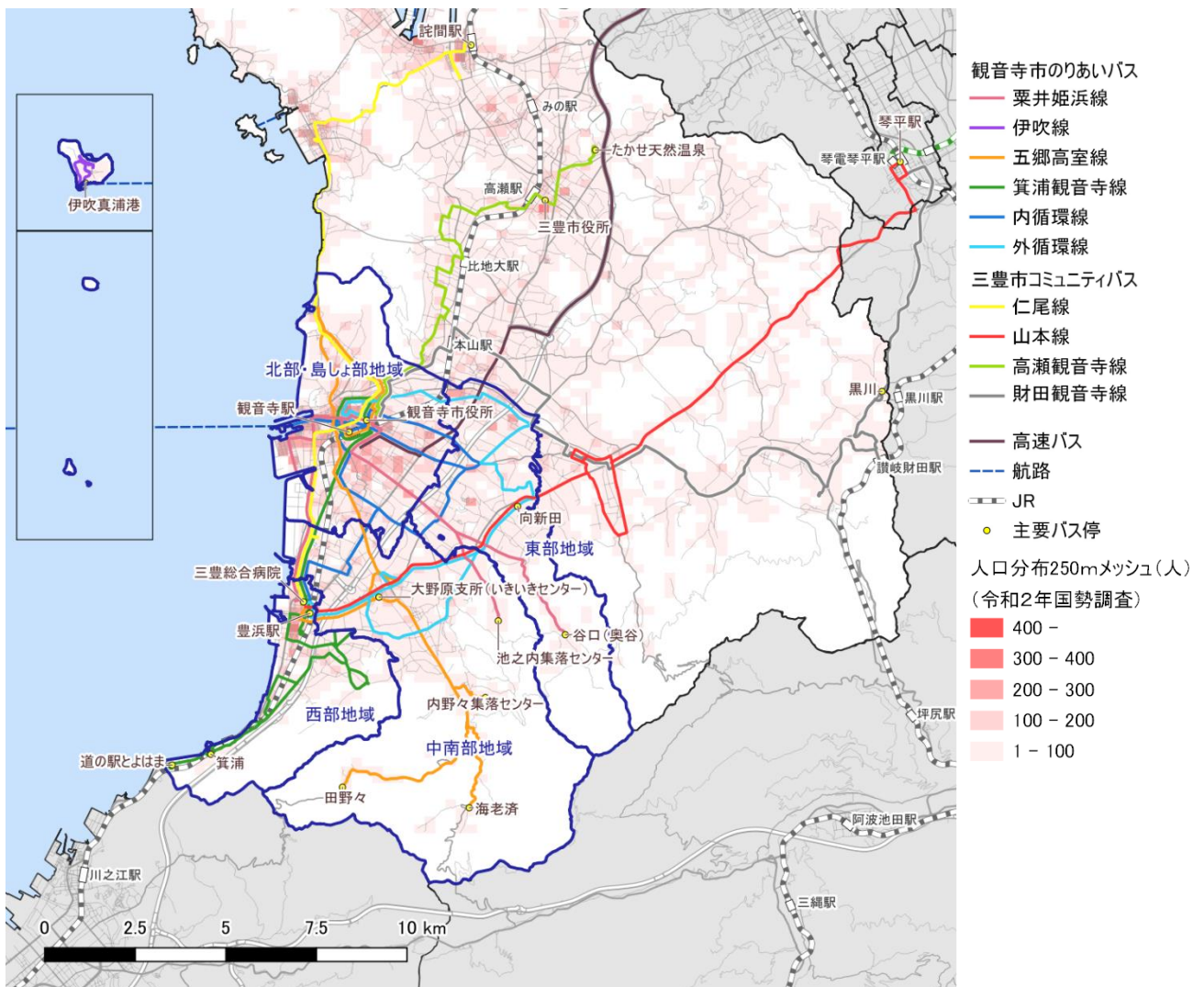
その他の関連計画		
第2期 観音寺市まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和2年度 ～令和6年度	基本目標4 持続可能なまちづくり(3)住民の住みやすさ向上 のりあいバスについては、車両の更新や運行形態の見直しを定期的に行い、乗客の利便性の向上と安全で効率的な運行に努めます。また、新たなニーズに対応した地域公共交通のあり方についての検討を進めます。
観音寺市観光基本計画	平成30年度～ 令和9年度	基本方針5 「広域連携による観光の推進」に基づく取組施策 【施策5-1】 四国中央地域連携交流事業 県境を越えたネットワークとして「四国まんなか交流協議会」を構成している徳島県三好市、愛媛県四国中央市などの周辺各地域と広域的に連携することにより、地域の活性化を図る。四国中央地域にある観光地を巡る周遊型観光ルートの検討や市民サービスの向上に向けた取組を行う。 【施策5-2】 三豊市・三好市及び琴平町との観光連携推進 本市の近隣市町と連携し、広域観光圏を構築することで、観光(施策)の相乗効果を図る。各地の強みを活かした連携の中で、観光客に共感してもらえ る本市のオンリーワンの魅力を訴求する。 【施策5-3】 新「道の駅かんおんじ(仮称)」整備 一四国中央地域を周遊する拠点の道の駅一 全国の道の駅、産直市場や有名ショップとの広域的な連携。広域な観光情報などを把握できる環境を整備し、四国の中心に位置する地理的要因を活かし、四国全域のゲートウェイ <sup>7</sup> としての役割を担う。
第4次 観音寺市地域福祉計画	令和5年度 ～令和9年度	基本目標2 必要な支援を届ける 4.安心・安全なまちづくり 【行政が取り組むこと】 □外出しやすい環境づくり 移動の円滑化の推進 通院や買い物などの外出時の移動手段として「観音寺市のりあいバス」などの移動支援や、都市計画道路 <sup>8</sup> の整備、駅のバリアフリー化 <sup>9</sup> に向けたJRなどとの協議を進めます。
第2次 観音寺市環境基本計画	令和5年度 ～令和9年度	基本目標1 気候変動 気候変動を緩和し、適応するまちづくり 1-3 低炭素なまちづくりの推進 (1)交通対策による低炭素化 <sup>10</sup> ①歩行者・自転車の環境整備 自転車・歩行者道や駐輪場の整備を検討するとともに、河川沿いの広域自転車道の保全を進めます。 ③公共交通の利用促進 自家用車から公共交通への利用を促進するため、生活に必要な不可欠な路線の維持確保、自家用車から乗り継ぎ機能や公共交通機関相互の乗り継ぎ機能の向上に努めます。 特に、市内6路線(伊吹路線を含む)のりあいバスを運行します。車両の更新や運行形態については、定期的に見直しを行い、利便性の向上や利用環境の向上を図ります。

## 第3章 地域公共交通の現状と課題

### 3-1 地域公共交通の現状

- 沿岸部を JR 予讃線が運行しています。
- 観音寺市役所や観音寺駅、三豊総合病院を拠点に観音寺市のりあいバスが運行しています。
- 同じ西讃地域で市民の交流が深い三豊市の三豊市コミュニティバスも、4 路線が市内に乗り入れています。
- 離島である伊吹島との間には伊吹観音寺航路が運航しており、伊吹島島内では観音寺市のりあいバスも運行しています。

図表 14 観音寺市に係る公共交通網





### 3-1-1 鉄道

- 市内には、観音寺駅、豊浜駅、箕浦駅の3駅があり、観音寺駅には特急が停車します。
- 特急しおかぜ・いしづちが高松方面は5時台から22時台まで、松山方面は6時台から23時台まで、概ね1時間に1本観音寺駅に停車します。
- 普通列車は観音寺駅を基準に、高松方面は概ね1時間に2～3本運行していますが、松山方面は概ね1時間に1～2本の運行となっています。
- 市内3駅の乗車人員はそれぞれ観音寺駅1,388人/日、豊浜駅191人/日、箕浦駅7人/日となっています(2022年)。
- 観音寺駅では2020年からICOCA<sup>11</sup>の利用が開始されましたが、観音寺駅がICOCA使用可能エリアの西端となっているため、豊浜駅、箕浦駅では利用できません。

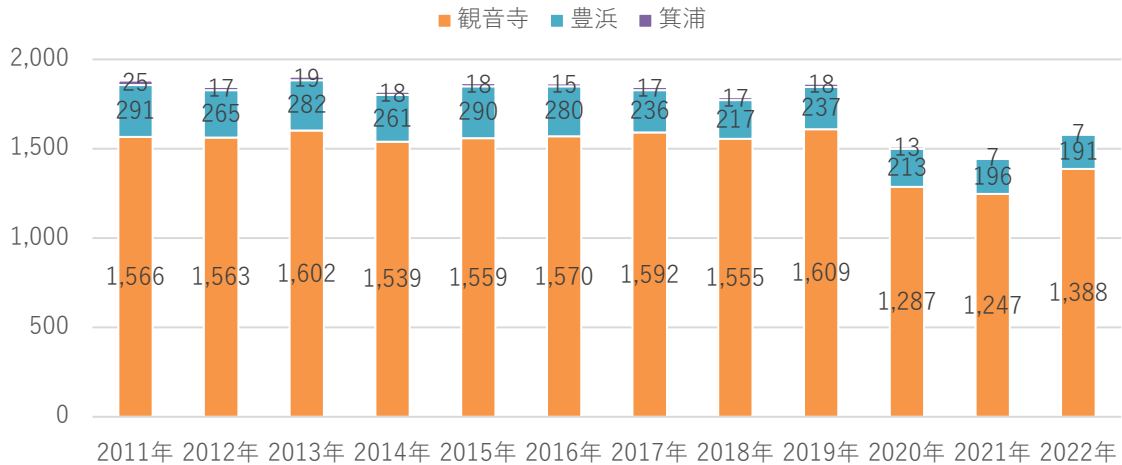


図表 15 観音寺駅の時刻表

JR 観音寺駅 Kan-on-ji Station					発車時刻					Timetable									
新居浜 伊予西条 松山 宇和島					方面					多度津 高松 岡山					方面				
4					4					4									
5					5	38				5	00	26	45	56					
6	00	03	25	45	6	00	26	45	56	6	00	26	45	56					
7	08	54			7	14	25	32	54	7	06	27	32	59					
8	27				8	14	25	32	54	8	06	27	32	59					
9	11	38			9	09	27	26	53	9	09	27	26	53					
10	31	35			10	21				10	21								
11	37	40			11	04	16			11	04	16							
12	37	40			12	07	10			12	07	10							
13	38	41			13	07	18			13	07	18							
14	38	41			14	08	14	38		14	08	14	38						
15	39	49			15	08	12	39		15	08	12	39						
16	21	40	59		16	09	13	47		16	09	13	47						
17	40	44			17	10	31	46		17	10	31	46						
18	31	42			18	11	18	42		18	11	18	42						
19	14	49			19	14	23	49		19	14	23	49						
20	23	48			20	23	26	52		20	23	26	52						
21	33	54			21	12	54			21	12	54							
22	34				22	15	21			22	15	21							
23	13				23	03				23	03								
0					0					0									
1					1					1									

資料：JR 四国

図表 16 観音寺市内における鉄道駅の1日あたり乗車人数の推移



資料：四国運輸局業務要覧

### 3-1-2 高速バス・空港リムジンバス

- 神戸・大阪方面への昼行高速バス観音寺エクスプレス（観音寺～神戸・大阪）は1日2往復運行しており、市内では観音寺駅に停車します。
- 市内の高速観音寺バス停には、坊っちゃんエクスプレス（高松～松山）、黒潮エクスプレス（高松～高知）、高松空港リムジンバス（四国中央～高松空港）が停車します。



図表 17 観音寺市を発着する高速バス・空港リムジンバスの運行概要

名称	観音寺エクスプレス	坊っちゃんエクスプレス	黒潮エクスプレス	高松空港リムジンバス
運行会社	JR 四国バス	伊予鉄バス JR 四国バス 四国高速バス	とさでん交通 JR 四国バス 四国高速バス	西讃観光
運行区間	観音寺～神戸・大阪	高松～松山	高松～高知	四国中央～高松空港
1日の運行便数	2往復	12往復	9往復	6.5往復

### 3-1-3 観音寺市のりあいバス

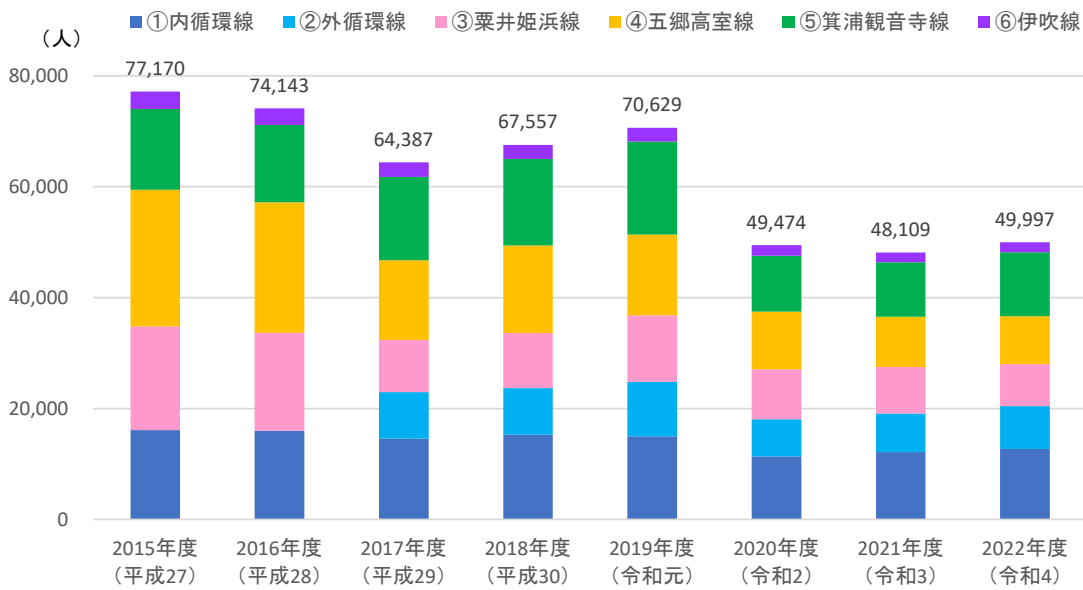
- 観音寺市のりあいバスは、観音寺市役所等を中心に路線が構成されており、伊吹線を除いて全ての路線が市の中心部まで運行しています。
- 1 乗車 100 円で利用でき、国道 11 号以外はフリー乗降<sup>12</sup>可能です。
- 観音寺市のりあいバスの車両のうち、ノンステップ車両<sup>13</sup>は一部のみであり、一般的な路線バスと異なり車内放送設備が無く、乗車時に運転士に降車停留所（フリー乗降区間であればおおよその場所）を伝える必要があります。
- 観音寺市のりあいバスの利用者数は 2019 年度まで 7 万人／年程度で推移していましたが、コロナ禍で 5 万人／年程度まで減少しました。
- 利用者等から、利用方法のわかりにくさやバス停までが遠い人の存在、車両のステップの高さ、運行便数の少なさ、目的地までの所要時間の長さ等の問題が指摘されています。



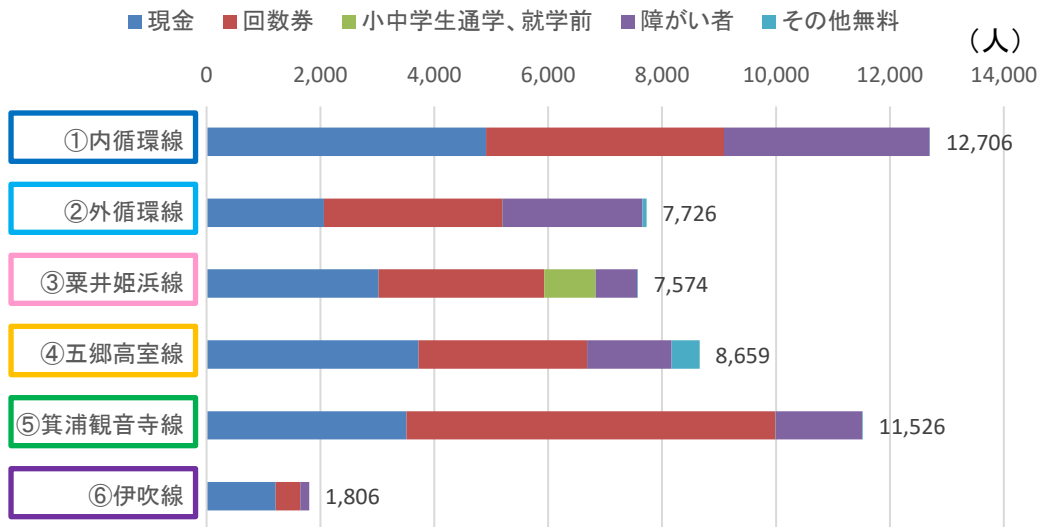
図表 18 観音寺市のりあいバスの概要

路線名	①内循環線	②外循環線	③栗井姫浜線	④五郷高室線	⑤箕浦観音寺線	⑥伊吹線
1 日の運行便数	12.0 循環 ※出作經由 5.0 循環 観音寺港經由 7.0 循環 三豊総合病院經由 5.0 循環	4.0 循環	4.0 往復	4.0 往復	4.0 往復	3.0 往復
運行日	月～土 ※日曜日、12 月 29 日～1/3 は運休。伊吹線のみ祝日も運休。					
運賃	1 回 100 円 ※小学校就学前の子ども、小中学生の通学利用は無料 ※障がい者の方は、障がい者手帳（身体障がい者手帳、療育手帳、精神障がい者保健福祉手帳）を降車の際に提示すると乗車料金が免除 ※11 回乗車券を 1,000 円で販売					
運行形態	自家用有償旅客運送 <sup>14</sup> ／路線定期運行 <sup>15</sup> ※国道 11 号を除き全線フリー乗降区間					

図表 19 観音寺市のりあいバスの利用者数の推移



図表 20 観音寺市のりあいバス路線別・支払い区別利用者数（2022年度）



<観音寺市のりあいバスに対する主な改善要望> ※第2層協議体<sup>16</sup>との意見交換結果抜粋

- ・ 観音寺市のりあいバスは、時刻表やバス停の場所、乗り継ぎ方法等がわかりにくい
- ・ バス停までが遠く利用できない人がいる
- ・ ノンステップ車両でない車両もあり、脚の不自由な人等は利用できない
- ・ 便数が少ないので、通院の時間には合わず、帰りは利用できない
- ・ 目的地まで時間がかかるので利用しにくく、豊浜などでは遠回りになるという声がある
- ・ のりあいバスだと買い物後に荷物を持って帰るのが大変
- ・ 地域内の居場所づくりに加え、サロン<sup>17</sup>への移動手段確保が必要（一部のサロンではボランティアが送迎を実施している）

### 3-1-4 三豊市コミュニティバス

- 4 路線が観音寺市に乗り入れており、一部の区間は観音寺市のりあいバスと重複しています。
- 運賃は 1 乗車 100 円です。
- 三豊市コミュニティバスではフリー乗降区間の設定がなく、バス停のみでの乗降となっています。



図表 21 三豊市コミュニティバス（本市への乗り入れ路線のみ）の概要

路線名	③山本線	⑥高瀬観音寺線	⑪仁尾線	⑫財田観音寺線
起終点	三豊総合病院～琴平駅	観音寺駅～たかせ天然温泉	三豊総合病院～観音寺駅～詫間駅	琴平駅～観音寺駅
1 日の運行便数	5.5 往復	5.0 往復	5.0 往復	8.0 往復
運行日	月～土（祝日除く）			
運賃	1 回 100 円 11 回乗車券を 1,000 円で販売 小学生未満は、同伴の大人（小学生以上）がいる場合無料 乗継バス停で乗り継ぐ場合は、乗継券を発行			
運行形態	自家用有償旅客運送／路線定期運行 フリー乗降区間なし			

### 3-1-5 主要観光地へのシャトルバス<sup>18</sup>・シャトルタクシー<sup>19</sup>

- 観音寺市や三豊市の主要駅や主要観光スポットを結ぶシャトルバスやシャトルタクシーが運行しています。

<p><b>讃・瀬戸</b> (サンセット) シャトルタクシー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観音寺駅や詫間駅と、観音寺市・三豊市の主要観光スポットを結ぶ</li> <li>・ 平日のみ運行 (予約制)</li> <li>・ 1乗車 1,200~1,800円</li> </ul>
<p><b>ハーツシャトル</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観音寺駅～観音寺市・三豊市の主要観光スポット～詫間駅を運行</li> <li>・ 土日祝のみ運行 (予約可)</li> <li>・ 大人 1日乗り放題 1,500円</li> </ul>
<p><b>天空の鳥居</b> シャトルバス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高屋神社 (天空の鳥居) への移動手段として、有明グラウンド～高屋神社を結ぶ</li> <li>・ 土日祝のみ運行</li> <li>・ 大人往復 1,500円 (道の駅ことひき内に券売機設置)</li> </ul>

### 3-1-6 タクシー

- タクシー事業者は市内で4社が営業しています。
- 多くの事業者で運転士不足が懸念されています。
- 1社は観音寺市のりあいバス運行と三豊市コミュニティバスの運行を、1社は観音寺市のりあいバス運行を、1社は三豊市コミュニティバスの運行を担っています。



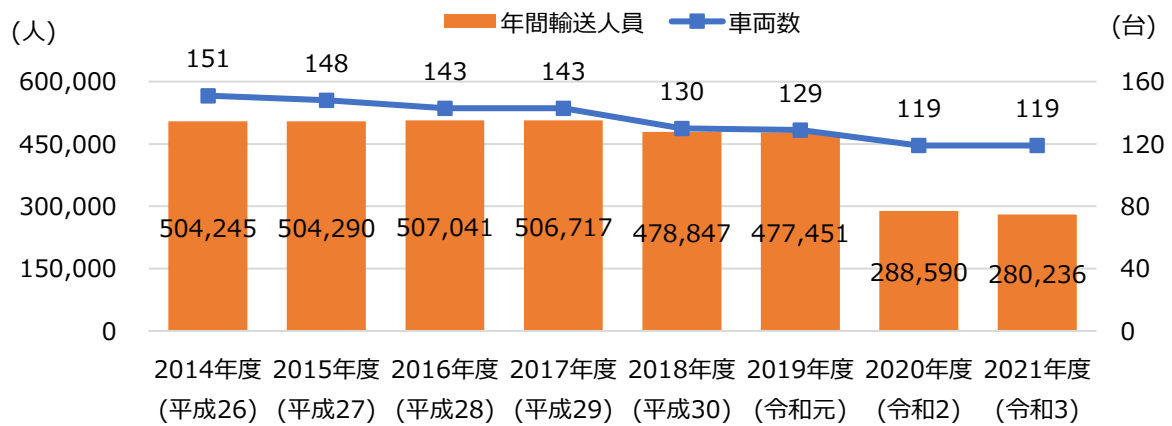
図表 22 市内タクシー事業者の概要

事業者名	営業時間	車両数
イロハタクシー(有)	6:00～26:00	セダン型車両：16台
河田タクシー	6:00～25:00	セダン型車両：37台、ジャンボ車両：6台
立石タクシー	6:00～24:00	セダン型車両：13台、ジャンボ車両：2台
本山タクシー(株)	6:00～24:00(日曜日～木曜日は23:00まで)	セダン型車両：12台、ジャンボ車両：3台 福祉車両：6台

図表 23 タクシーの営業所の立地状況



図表 24 西讃交通圏（観音寺市・三豊市）におけるタクシーの年間輸送人員と車両数の推移



### 3-1-7 航路・海上タクシー

#### <伊吹観音寺航路>

- 伊吹島（伊吹真浦港）と観音寺港との間で伊吹観音寺航路が1日5往復運航しています。
- もともとは市営でしたが民営化し、令和3年10月から(株)真鍋海運が運航しています。その際人材確保の面から、母港<sup>20</sup>が本土側（観音寺港）に変更になりました。
- 運賃は片道600円、所要時間は25分です。島民は半額になる市の補助制度があります。
- 食料品、生活必需品や産業生産物等の貨物輸送においても重要な役割を果たしています。

#### <海上タクシー>

- 伊吹島と観音寺港を約25分で結んでおり、伊吹島の島民や観光客が利用しています。

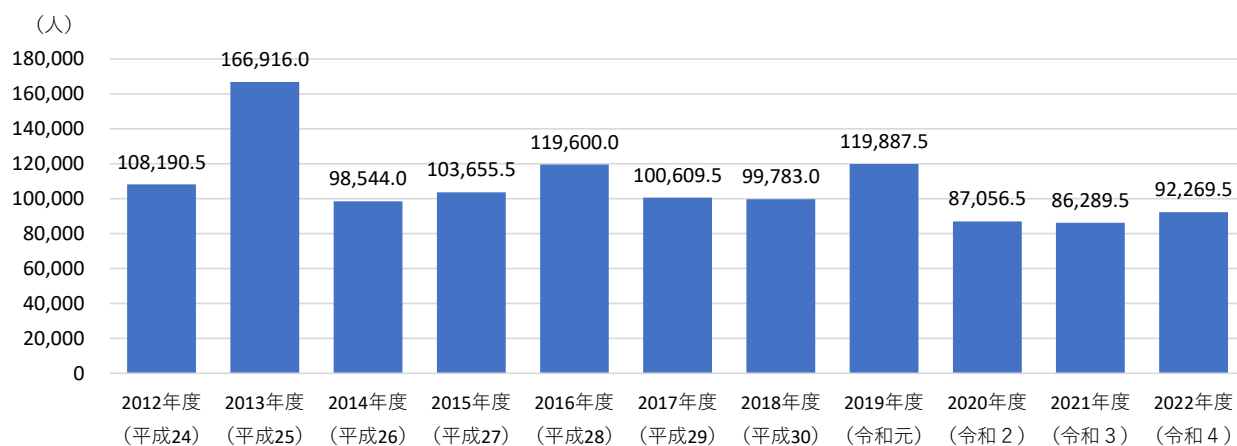




図表 25 伊吹観音寺航路と海上タクシーの概要

伊吹観音寺 航路	起終点	観音寺港～伊吹真浦港
	1日の 運航便数	5往復
	運航日	毎日
	運賃	大人（中学生以上）600円、小人（小学生のみ）300円 ※11回乗車券を6,000円で販売 ※15人以上で団体割引あり ※障がい者の方は、障がい者手帳（身体障がい者手帳、療育手帳、 精神障がい者保健福祉手帳）を提示すると利用者及びその介護 者1名の大人普通通常運賃が5割引き
海上タクシー	利用可能時間	夜明けから日没まで
	乗船定員	11人
	運賃	片道4,000円～（5人まで） 6人目以降は1人あたり800円増額

図表 26 伊吹観音寺航路の利用者数の推移



資料：観音寺市

## 3-2 その他の移動手段、移動支援策の現状

### 3-2-1 おでかけ支援事業

- 観音寺市移動・外出支援事業補助金として、地域住民が互助により、高齢者等の積極的な地域活動や社会参加を行うための移動支援事業（許可・登録を要しない）への補助を一ノ谷地区と、粟井地区の2カ所で行っています。
- 車両のリース代や保険料、消耗品購入などに対し補助金を交付しています。

### 3-2-2 スクールバス

- 小学校や幼稚園の統廃合に伴う通学・通園の支援として、民間事業者へ運行管理業務を委託し、市所有のスクールバス9台を運行しています。
- 土日のクラブ活動や、校外学習でスクールバス車両を活用することもあります。



図表 27 スクールバスの概要

業務名	園・学校	運行車両	運行便数
観音寺中央幼稚園業務	観音寺中央幼稚園	2台 (幼児専用車)	朝1便 夕1便
大野原地区業務	大野原小学校 大野原こども園	4台	朝2便 夕1～4便
豊浜地区業務	豊浜小学校 豊浜幼稚園	1台	朝2便 夕2～3便
観音寺こども園業務	観音寺こども園	2台 (幼児専用車)	朝1便 夕1便

### 3-2-3 レンタサイクル<sup>21</sup>

- 観音寺市観光協会がレンタサイクル事業を行っています。
- 貸出場所は大正橋プラザ、道の駅ことひき、ハイスタッフホール、ちょうさ会館の4か所となっています。

### 3-2-4 その他の移動支援事業

- 運転免許返納者や伊吹観音寺航路を利用する伊吹島住民を対象とした移動支援事業がありません。





図表 28 その他の移動支援事業

事業名等	対象者	支援内容
高齢者運転免許証 自主返納支援事業 (1人につき1回)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に住所があり運転免許証を自主返納した方</li> <li>・満年齢65歳以上の方(自主返納時)</li> <li>・運転免許証を自主返納してから5年を経過していない方</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観音寺市のりあいバス回数乗車券(1万円分)</li> <li>・タクシー利用券(5千円分)+観音寺市のりあいバス回数乗車券(5千円分)</li> <li>・タクシー利用券(1万円分)</li> </ul> ※上記のうちいずれか1点
伊吹観音寺航路離島住民運賃継続補助金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運航事業者(株)真鍋海運</li> </ul> ※観音寺市で実施している伊吹地区住民の運賃を継続するため、航路事業者に対して予算の範囲内で交付する補助金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伊吹地区住民は運賃が半額になる等(詳細は図表29参照)</li> </ul>
へき地児童生徒援助費等補助	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伊吹島から通学する高校生、または通学航路費を負担している保護者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期航路運賃の3/4(上限なし)</li> </ul>

図表 29 伊吹観音寺航路離島住民運賃継続補助金の補助額の詳細

区分	運賃		補助額
	一般旅客	伊吹地区住民	
大人片道(中学校生徒を除く。)	600円	300円	300円
大人片道(中学校生徒に限る。)	600円	150円	450円
小人片道	300円	150円	150円
大人往復(中学校生徒を除く。)	950円	600円	350円
一般定期(1か月)	18,720円	12,000円	6,720円
障害者(大人片道)	300円	無料	300円
12歳未満の障害者の介護者(片道)	300円	150円	150円
障害者(小人片道)	150円	無料	150円
病院等通院患者(大人片道(中学校生徒を除く。))	300円	150円	150円
病院等通院患者(大人片道(中学校生徒に限る。))	300円	80円	220円
妊婦等通院患者(片道)	300円	無料	300円
病院等通院患者(小人片道)	150円	80円	70円
軽自動車(片道)	5,600円	2,800円	2,800円

### 3-3 主な交通結節点の現状

場所	鉄道	高速バス・空港 リムジンバス	観音寺市のりあいバス	三豊市コミュニティバス	航路 伊吹観音寺
北部・島しょ部					
観音寺市役所 			○内循環線 外循環線 粟井姫浜線 五郷高室線 箕浦観音寺線	○(※)	
観音寺駅 	○	○観音寺～神戸・大阪	○内循環線 外循環線 粟井姫浜線 五郷高室線 箕浦観音寺線	○	
観音寺港 			○内循環線		○
伊吹真浦港 			○伊吹線		○

○は交通結節点となる施設（またはその付近）を発着することを示す

※観音寺市役所バス停から少し離れた観音寺総合高校前バス停（県道観音寺普通寺線上）

東部					
高速観音寺 		○高松～松山 高松～高知 四国中央～松山空港	○内循環線		
西部					
豊浜駅 	○		○外循環線 五郷高室線 箕浦観音寺線	○	
三豊総合病院 			○内循環線 外循環線 粟井姫浜線 五郷高室線 箕浦観音寺線	○	
箕浦駅 	○		○箕浦観音寺線		
中南部					
大野原支所 			○外循環線 五郷高室線	○(※)	

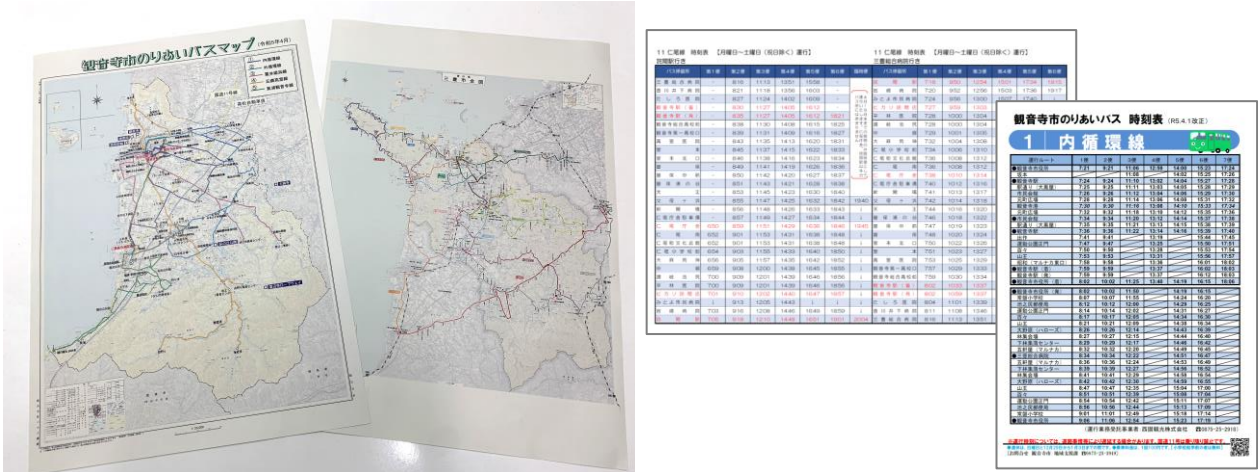
○は交通結節点となる施設（またはその付近）を発着することを示す

※大野原支所バス停から少し離れた大野原中央公民館バス停（国道377号上）

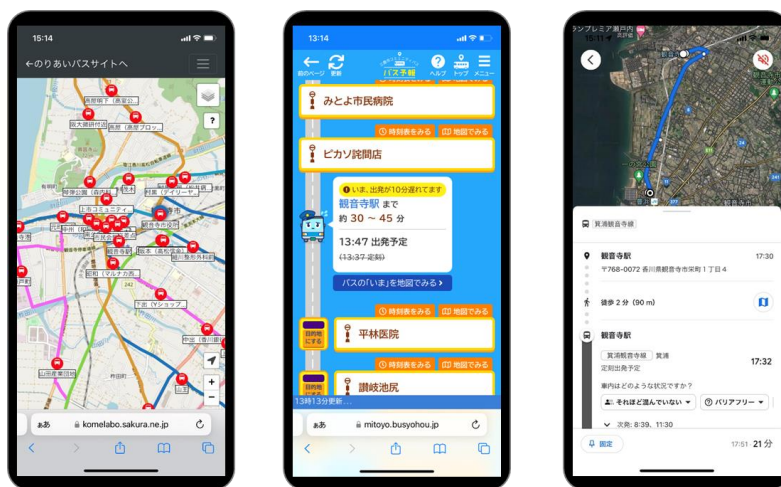
### 3-4 公共交通に関する情報提供やデジタル化の現状

- 観音寺市のりあいバス、三豊市コミュニティバス、その他のバス、航路等、様々な移動手段が運行（運航）しているものの、それらが一覧できる媒体がありません。
- 観音寺市のりあいバス、三豊市コミュニティバスともにバスロケーションシステム<sup>22</sup>が導入されていますがそれぞれ別のシステムであり、一体で把握するのは難しい状況です。
- 観音寺市のりあいバス、三豊市コミュニティバスはGTFS-JP<sup>23</sup>（バスの運行情報に係る静的データ）が整備されており、Google マップ等の経路検索サービス<sup>24</sup>で検索可能です。
- 観音寺市のりあいバスは、車内放送設備がないため、今どこを走っているのかがわかりにくく、初めての利用者はどこで降車してよいかわかりにくい状況です。また、運賃の支払いは現金か回数券に限られており、各種キャッシュレス決済<sup>25</sup>には未対応となっています。
- 観音寺市のりあいバスは、利用実態を把握するためにバス停別の乗車人数を日々運転士がカウントしていますが、乗車のみのため利用実態の詳細（利用者のOD<sup>26</sup>等）がつかみづらい状況です。

図表 30 運営主体ごとに異なる路線図や時刻表等の情報提供媒体



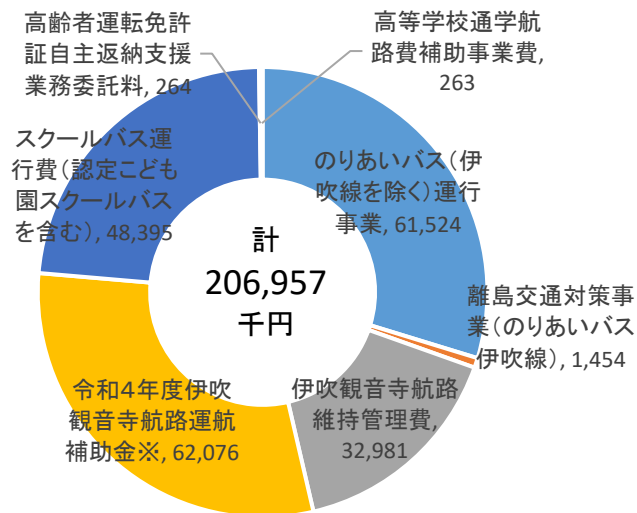
図表 31 観音寺市と三豊市のバスロケーションシステム（左・中）と Google マップへの対応状況



### 3-5 移動手段確保に係る市の財政支出

- 観音寺市では、移動手段確保に年間約2億1千万円の財政支出が行われており、伊吹観音寺航路へ運航補助金、のりあいバス運行事業費、スクールバスの運行費の順で金額が大きくなっています。

図表 32 観音寺市の移動手段確保に係る財政支出状況（令和4年度）



※補助対象期間令和3年10月～令和4年9月

資料：観音寺市

### 3-6 観音寺市の地域公共交通の課題

前項までの状況を踏まえ、観音寺市の地域公共交通の課題を次のとおり設定します。

#### 課題 1 バスのわかりやすさ・使いやすさ向上

- 車内放送設備がないため、今どこを走っているのかがわかりにくく、初めての利用者はどこで降車してよいかわかりにくい状況です。
- 観音寺市のりあいバスの車両は、ノンステップ車両は一部のみであり、脚の不自由な高齢者等が利用しにくい状況です。
- 多くの便が乗り入れている三豊市コミュニティバスとサービスが微妙に異なり（フリー乗降区間の有無等）、誤解を生みやすい状況にあります。
- 市内には観音寺市のりあいバスと三豊市コミュニティバス、観光目的のバス等が運行していますが、運行状況が一体で把握できる媒体は無く、それぞれが異なる様式となっています。
- 観音寺市の玄関口である観音寺駅には多くのバスのりばが設定されていますが、それらの案内が無いため、目的地に行くためにどのバスにどののりばから乗ればよいかわかりにくい状況にあります。
- バス停に路線図が無く、掲示されている時刻表も一般的なバス停時刻表と様式が異なり、必要な情報を得にくいです。

図表 33 観音寺市のりあいバスの運行車両



図表 34 観音寺駅前のバスのりばの状況



図表 35 観音寺市のりあいバスのバス停時刻表

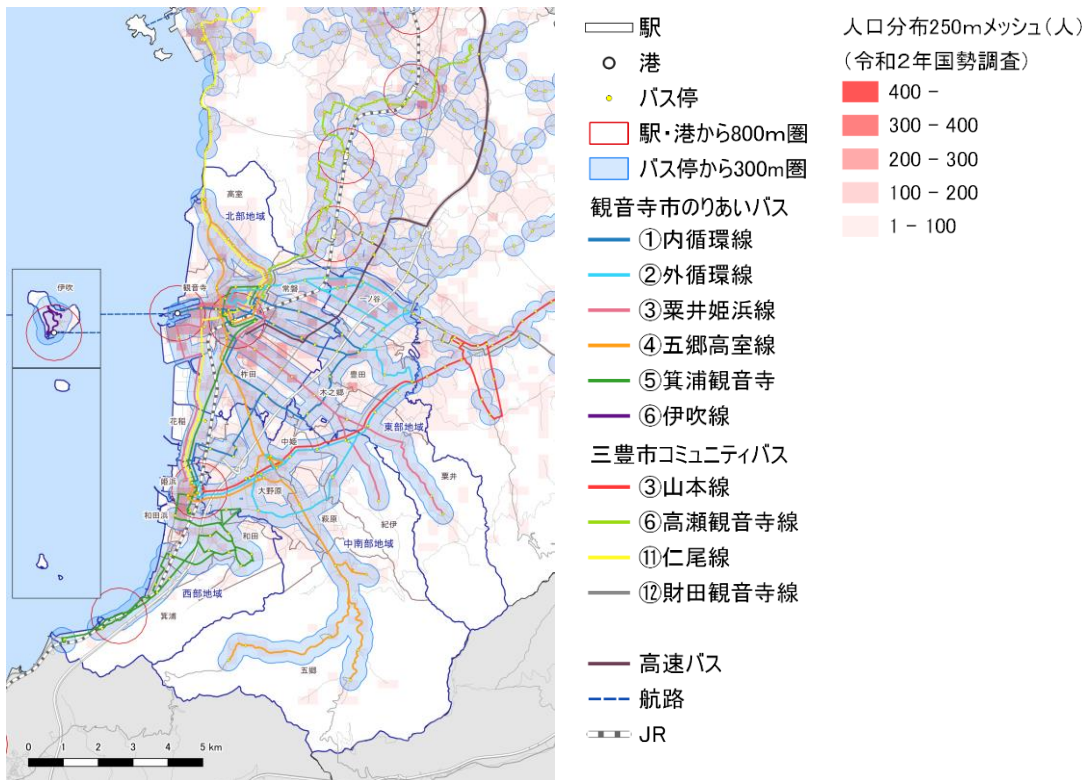




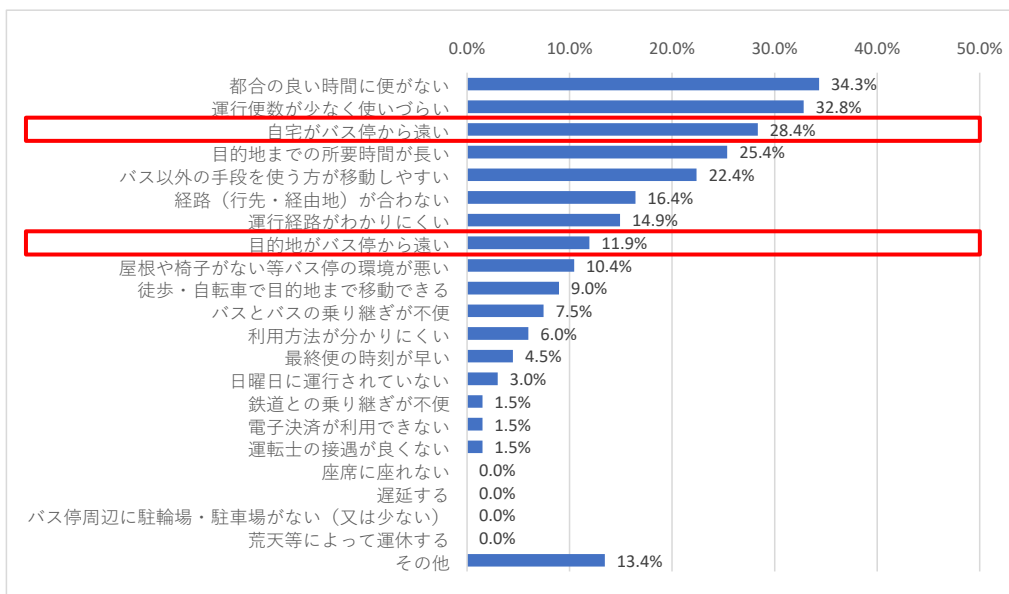
## 課題2 ファーストワンマイル<sup>27</sup>の移動手段確保

- 平地部は分散的な居住形態となっており、観音寺市のりあいバスは多くの路線を設定していますが、未だバス停・経路まで遠い人が存在します。
- 高齢化も進んでおり、自宅や目的地となる施設のより近くで乗降できるサービスが望まれています。

図表 36 観音寺市の人口分布と公共交通によるカバー状況



図表 37 観音寺市のりあいバスの不便な点・使わない理由（運転免許を持たない人のみ）

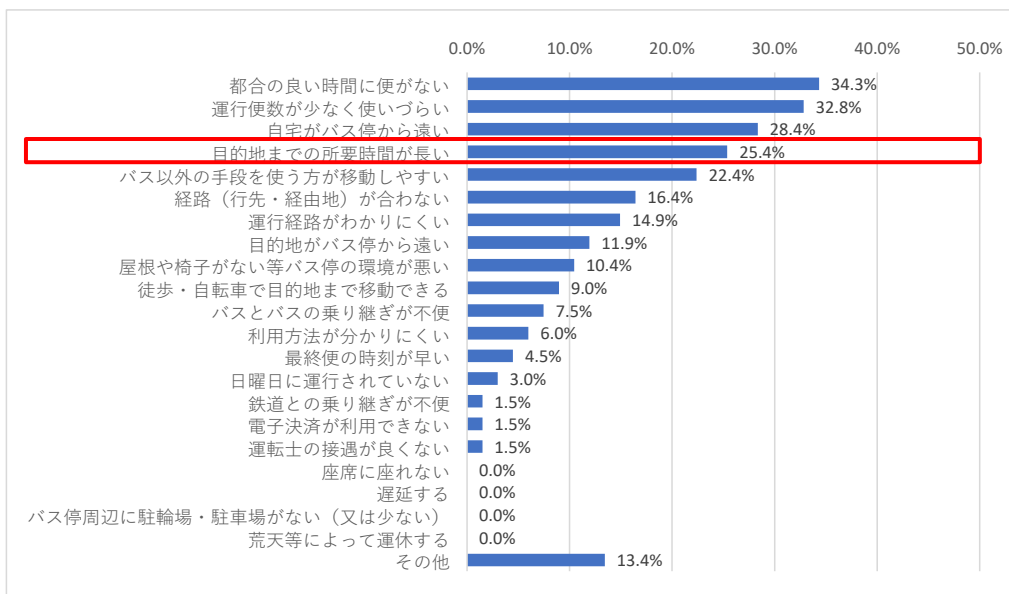


資料：市民アンケート

### 課題3 モード間の役割の整理と連携強化

- 観音寺～豊浜間など、鉄道とバスが重複して運行している区間が存在します。
- 三豊市コミュニティバスと観音寺市のりあいバスとの役割の重複も見られます。
- バスは日常的な移動ニーズが少ないと考えられる地域間をまたいだ路線が設定されており、結果として路線が長大となり、1便あたりの運行時間が長くなり、運行便数が少なくなっています。
- バスでより多くの利用ニーズに応えようとした結果、目的地までの間に迂回が多くなり、速達性<sup>28</sup>が低下しています。

図表 38 観音寺市のりあいバスの不便な点・使わない理由（運転免許を持たない人のみ）



資料：市民アンケート

#### 課題4 サービスの持続可能性確保

- 観音寺市のりあいバスは、広範囲にわたるフリー乗降制度の採用と1便の運行時間が長く休憩時間の短いダイヤ設定により、運転士にとって負担が大きく、過酷な労働環境となっています。
- 運行（運航）の担い手となる人材の確保が困難な状況が続いています。
- 原油価格や人件費等、運行（運航）に係るコストが高騰する中、行政が運行するバスは適切に運賃転嫁ができておらず、鉄道やタクシーといった民間の交通サービスとの間でアンバランスな状態が生じています。

#### 課題5 主要ターミナル<sup>29</sup>の利便性向上と拠点としてのにぎわいづくり

- 市の玄関口である観音寺駅は、多くの市民・来訪者に利用されているが、エレベーターやスロープ等による段差解消が未対応です。
- 観音寺駅は北側の駅前広場が狭く、朝のラッシュ時間帯はバスやタクシー、一般送迎車、歩行者の錯そうが生じています。
- 観音寺港の待合所が老朽化しています。
- 新「道の駅」は観音寺市の新たな交通ターミナルとなり、地域のにぎわいを作ることが期待されています。

図表 39 観音寺駅の南北をつなぐ跨線橋



図表 40 朝のラッシュ時間帯に交通の錯そうが見られる観音寺駅の北側駅前広場



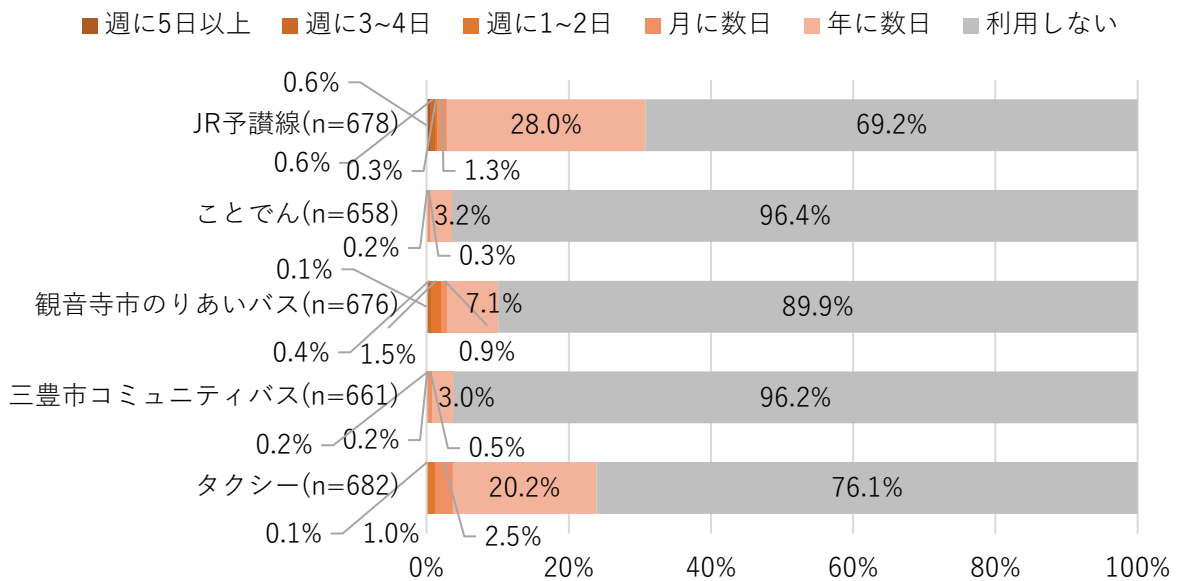
図表 41 観音寺港の待合所



課題 6 公共交通について考え、利用するきっかけと習慣づくり

- 年間を通じてほとんど公共交通を利用しない市民が大半を占めています。
- 高校生の通学に関して、保護者の送迎がかなりの割合・頻度で行われており、一部の保護者にとって負担となっています。

図表 42 観音寺市民の公共交通の利用頻度



資料：市民アンケート

## 第4章 観音寺市地域公共交通計画の基本方針と目標

### 4-1 基本方針

まちづくりの方向性や地域公共交通の現状、課題等を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり設定します。

**まちをつなぎ 人々の交流を促進する 持続可能な公共交通**

### 4-2 計画の目標

基本方針を踏まえ、本計画の期間中に達成すべき目標を次のとおり設定します。

#### 目標1. 地域をつなぎ、市民生活と交流を支える公共交通網の構築

- ・ 居住地から拠点、市内の各地域や隣接市の拠点間を便利に移動できる公共交通網を構築し、市民生活を支えます
- ・ 市民だけでなく観音寺市を訪れる来訪者にとっても便利なサービスを提供し、人々の交流を支えます

#### 目標2. はじめての人でも安心して利用できる環境づくり

- ・ これまで公共交通を利用している人はもとより、はじめて公共交通を利用する人でも安心して利用できる環境を整備します

#### 目標3. 多様な主体によって支える体制づくり

- ・ 利用者の減少や担い手の不足等で厳しい状況に置かれている公共交通を持続可能なものとするため、行政、交通事業者、市民の他、多様な主体によって支える体制をつくります
- ・ 市民が公共交通について自ら考える機会を増やします

## 4-3 観音寺市の公共交通ネットワークの基本的な考え方

### 4-3-1 公共交通ネットワークの将来像

まちづくりの方向性や基本方針を踏まえ、観音寺市が目指す公共交通ネットワークの将来像を次のとおり設定します。

図表 43 観音寺市に係る公共交通ネットワークの将来像



図表 44 各モードの位置づけ・役割

種別		位置づけ・役割等	該当する路線等
路線	広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>香川県内や四国地方内の主要都市をはじめ、中国地方や関西地方など、全国の都市との交流・連携を支える</li> <li>今後の更なる交流・連携の促進を支える</li> </ul>	<u>鉄道</u> ・ JR 予讃線 <u>高速バス</u> ・ 観音寺～神戸・大阪 ・ 高松～松山 ・ 高松～高知 <u>空港リムジンバス</u> ・ 四国中央～高松空港
	都市間・地域間幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>同じ西讃地域を構成する三豊市との間の交流・連携を支える</li> <li>観音寺市内の拠点間や離島と本土の交流・連携を支える</li> </ul>	<u>三豊市コミュニティバス</u> ・ 山本線 ・ 高瀬観音寺線 ・ 仁尾線 ・ 財田観音寺線 <u>観音寺市のりあいバス</u> ・ 観音寺～大野原間 ・ 観音寺～豊浜間 ・ 豊浜～大野原間 <u>航路</u> ・ 伊吹観音寺航路
	支線	<ul style="list-style-type: none"> <li>集落・居住エリアから地域の拠点までの移動を支える</li> <li>現在は観音寺市のりあいバスが主に担っているものの、地域の移動ニーズの変化に応じて柔軟に見直しを実施する（新たな移動手段を含む）</li> </ul>	<u>観音寺市のりあいバス</u> ・ 都市間・地域間幹線以外の区間 <u>新たな移動手段</u> ・ デマンド型 <sup>30</sup> 交通等
主な交通結節点		<ul style="list-style-type: none"> <li>異なる路線への乗り継ぎ利便性を高める</li> <li>必要に応じて公共交通だけでなく、自家用車や自転車等との乗り継ぎ利便性を考慮する</li> </ul>	・ 観音寺市役所（バス停） ・ 観音寺駅 ・ 高速観音寺（バス停） ・ 三豊総合病院（バス停） ・ 新「道の駅」（バス停）※ ※今後整備予定

#### 4-3-2 地域公共交通確保維持改善事業<sup>31</sup>の位置づけ

地域公共交通確保維持改善事業により国庫補助を受ける路線の位置づけや必要性等について、以下のとおり整理します。

路線等		系統			事業区分等		実施主体	補助事業の活用
		起点	経由地	終点				
観音寺市のりあいバス	②外循環線	観音寺市役所	三豊総合病院	観音寺市役所	市町村運営 有償運送	路線定期	観音寺市	地域内 フィーダー
	⑤箕浦観音寺線	箕浦	三豊総合病院	箕浦	市町村運営 有償運送	路線定期	観音寺市	地域内 フィーダー
伊吹観音寺航路		観音寺港		伊吹真浦港	一般旅客定期航路		真鍋海運	離島航路

#### 観音寺市のりあいバス②外循環線

平成29年4月から、度重なる路線変更により経路が複雑化していた路線を再編する目的で、当時4路線であったところから1路線追加することにより運行を開始した路線です。当該路線は、観音寺駅や豊浜駅周辺を經由しており、また、商業施設や医療機関が集まる市街地での買い物や通院をサポートする機能を持ち合わせているため、この路線を確保、維持することは観音寺市の公共交通体系を機能させるうえで重要です。

当該路線の運行地域である、吉岡町や古川町、中田井町、原町、新田町などは買い物や通院の移動に時間がかかる状況にあり、また、距離も長く金銭的な負担が大きいことから、容易にタクシーを利用できない状況であるため、地域間のサービスの不均衡解消を目的として運行しています。

- 当該路線は、民間タクシー事業者に業務委託をして運行していますが、自家用車の普及や新型コロナウイルス感染症の影響により、バスの利用者数は減少傾向にあります。今後、その利用状況によっては、路線の見直しや便数の削減、路線の廃止などサービス水準の低下が懸念されます。
- 当該路線周辺地域においても高齢化は進展しており、高齢ドライバーの増加等に伴う交通事故の増加や車を自由に利用できない高齢者等の交通弱者の日常生活における移動手段として、バスの重要性はますます高まっていくことが予想されます。

#### 観音寺市のりあいバス⑤箕浦観音寺線

市内と豊浜地区全域を中心に運行している路線であり、通学利用等も多い路線です。当該路線は、観音寺駅や豊浜駅周辺を經由しており、商業施設や医療機関が集まる豊浜町内での買い物や通院、また旧観音寺市街の市民会館などの文化施設等への移動をサポートする機能を持ち合わせているため、この路線を確保、維持することは観音寺市の公共交通体系を機能させるうえで重要です。

当該路線の運行地域である、豊浜町箕浦地区や和田地区などは買い物や通院の移動に時間がかかる状況にあり、また、距離も長く金銭的な負担が大きいことから、容易にタクシーを利用できない状況にあるため、地域間のサービスの不均衡解消を目的として運行しています。

- 当該路線は、本市シルバー人材センターに業務委託をして運行していますが、自家用車の普及や新型コロナウイルス感染症の影響により、バスの利用者数は減少傾向にあります。今後、その利



用状況によっては、路線の見直しや便数の削減、路線の廃止などサービス水準の低下が懸念されます。

○道の駅とよはままで運行することにより、観光等による地域間交流を推進します。

### **伊吹観音寺航路**

伊吹観音寺航路は、観音寺市本土と伊吹島を結ぶ公共交通機関であり、伊吹島住民にとっては通勤・通学・通院等において、なくてはならない生活交通です。また、旅客だけでなく食料品、生活必需品や産業生産物等の貨物輸送においても本航路の果たす役割は極めて重要であり、生活の安定と経済発展のために切り離すことのできない航路です。

しかし、島内人口の減少や少子高齢化等の影響により旅客運賃収入は年々減少しています。この状況を改善するため、総合振興計画及び離島振興計画等に基づき、市のホームページ等で島の行事を紹介するなど、観光客誘致による交流人口の増加と定住促進に取り組んでいますが、黒字経営への転換は困難な状況です。

伊吹島住民にとって本航路は生活していくうえで必要不可欠であり、今後においても恒久的かつ安定的な航路運営を実現するため、引き続き、国、県及び市による支援が必要な状況です。

#### 4-4 評価指標と目標値

目標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。

評価指標		関連する目標		
		目標 1	目標 2	目標 3
指標 1	鉄道の利用者数	○	○	○
指標 2	観音寺市のりあいバス等の利用者数	○	○	○
指標 3	観音寺市のりあいバス等の収支率	○	○	○
指標 4	観音寺市の移動手段確保に係る財政支出額（伊吹島関係を除く）	○	○	○
指標 5	観音寺市の公共交通による人口カバー率	○		
指標 6	市内の公共交通をわかりやすく使いやすくと感じる市民の割合	○	○	
指標 7	観音寺市のりあいバスのノンステップ車両導入率		○	
指標 8	公共交通に係る出前講座の実施回数			○

指標 1 鉄道の利用者数		
<算出方法>	現状値	目標値
市内の鉄道駅3駅の1日あたり乗車人員の合計。	1,586 人/日 (2022 年)	1,864 人/日 (2028 年)
	目標設定の考え方	他の公共交通との接続改善を含め、鉄道の利用促進に取り組み、コロナ禍前（2019 年）の水準への回復を目指す。

指標 2 観音寺市のりあいバス等の利用者数		
<算出方法>	現状値	目標値
観音寺市のりあいバス（伊吹線を除く）の1日あたり利用者数の合計。計画期間に路線再編等で路線の見直しや新たな移動手段の導入等があった場合は、その分も加味する。	159 人/日 (2022 年度)	250 人/日 (2028 年度)
	目標設定の考え方	路線再編による地域間幹線を中心としたサービス向上や、ニーズに応じた支線部分の見直し、各種利用促進等により、コロナ禍前（2019 年）の水準への回復を目指す。

指標3 観音寺市のりあいバス等の収支率（収支差）		
<算出方法>	現状値	目標値
観音寺市のりあいバス全体（伊吹線を除く）の収支率。計画期間に路線再編等で路線の見直しや新たな移動手段の導入等があった場合は、その分も加味する。	収支率 6.5% (2022 年度)	収支率 14.5% (2028 年度)
	目標設定の考え方	燃料費や人件費の高騰、新たな移動手段導入等による費用の増分を想定し、持続可能性や受益者負担 <sup>33</sup> の観点から運賃値上げを行い、収支率の向上を目指す。

指標4 観音寺市の移動手段確保に係る財政支出額（伊吹島関係を除く）		
<算出方法>	現状値	目標値
観音寺市の移動手段確保に係る財政支出額の合計。制約が大きく効率化や大幅な利用促進が難しい伊吹島関係は対象外とする。	110,183 千円 (2022 年度)	120,000 千円 (2028 年度)
	目標設定の考え方	燃料費や人件費の高騰、新たな移動手段導入等による財政支出の増加を想定しつつ、利用促進や運賃値上げによる収入増で過度な財政支出の抑制を目指す。 将来的には公共交通のクロスセクター効果 <sup>34</sup> を踏まえた財政支出のあり方について検討を行う。

指標5 観音寺市の公共交通による人口カバー率		
<算出方法>	現状値	目標値
乗合型の公共交通による人口カバー率を算出する。駅・港のカバー範囲は半径 800m 圏、停留所のカバー範囲は半径 300m 圏とする。	85.0% (2022 年度)	現状値以上 (2028 年度)
	目標設定の考え方	デマンド型乗合交通等の導入により、公共交通によるカバー範囲を広げ、公共交通を利用しやすい人口割合の増加を目指す。

指標6 市内の公共交通をわかりやすく使いやすいと感じる市民の割合		
<算出方法>	現状値	目標値
アンケートで市内の公共交通のわかりやすさに関する設問を設定し回答を得る。5 段階評価で上位 2 段階分の回答者の割合を算出。	- (今後把握)	調査実施後に設定 (2028 年度)
	目標設定の考え方	情報提供の改善等により、バスを中心とした公共交通のわかりやすさの向上を目指す。

指標7 観音寺市のりあいバスのノンステップ車両導入台数		
<算出方法> 観音寺市のりあいバス専用車両に占めるノンステップ車両の台数 (移動円滑化基準 <sup>34</sup> 適用除外認定を受けたものを除く)。	現状値	目標値
	1台/5台 (2023年度末時点)	4台/5台 (2028年度末時点)
	目標設定の考え方	更なる高齢化が進む中、公共交通による移動の円滑化を促進するため、計画的な導入を目指す。

指標8 公共交通に係る出前講座の実施回数		
<算出方法> 市が主催する高齢者等を対象にした公共交通に関する出前講座の年間実施回数。	現状値	目標値
	3回/年 (2023年度)	10回/年 (2028年度)
	目標設定の考え方	現状より実施回数を増やすことで、より多くの高齢者等に公共交通の乗り方を周知することを目指す。

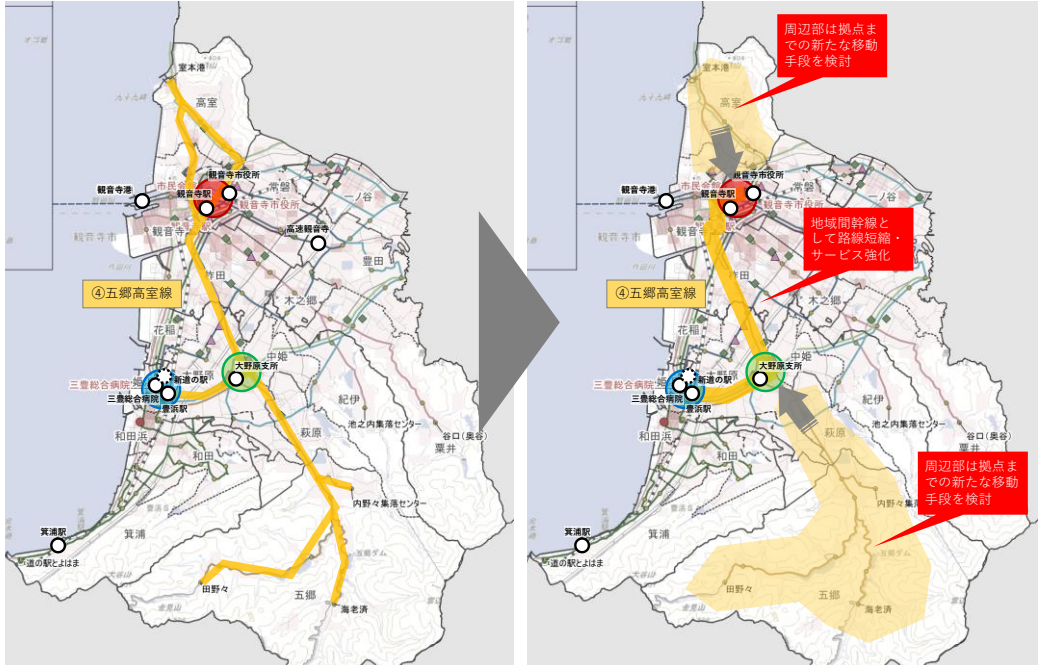
## 第5章 目標を達成するために行う施策・事業

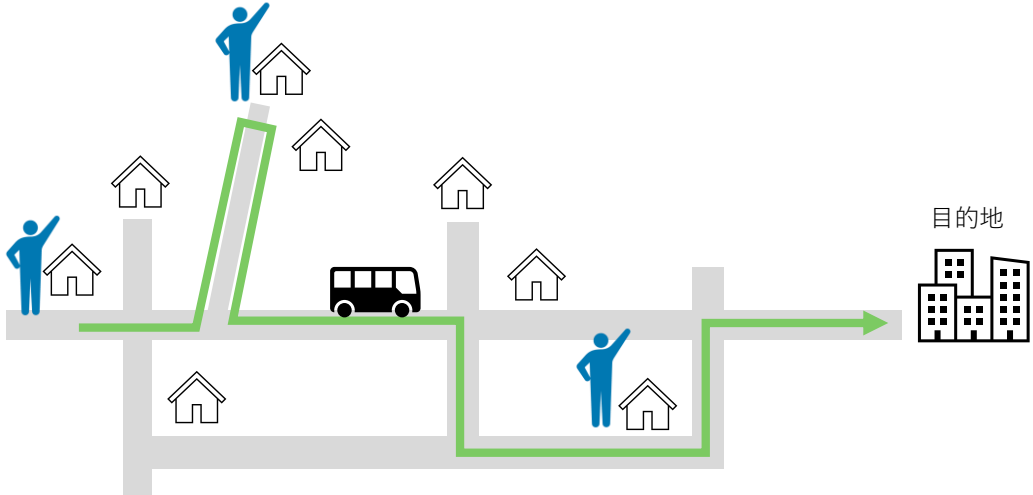
### 5-1 施策別の事業内容・実施主体

前章で掲げた目標を達成するため、次に示す施策・事業を位置づけ、関係者で実施します。

#### 目標 1. 地域をつなぎ、市民生活と交流を支える公共交通網の構築

#### 施策① 現状の移動ニーズとまちづくりを踏まえた路線網の見直し、新たな移動手段導入

事業名	昼間の時間帯を中心とした観音寺市のりあいバスの運行回数増・路線短縮
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線が長大となり、運行便数が限られる観音寺市のりあいバスの一部の路線について、昼間を中心に拠点間を結ぶ地域間幹線に特化して路線延長を短縮し、運行回数の増加を図る。</li> <li>・ 必要に応じて朝夕の通勤・通学や朝の三豊総合病院への通院に対応するため、一部の便では周辺部からの直通運行を継続する。</li> <li>・ 周辺部については、拠点までの支線として新たな移動手段の確保を図る。</li> </ul> <p>▼路線の分割イメージ</p> 
実施主体	観音寺市、交通事業者、地域

<b>事業名</b>	支線における新たな移動手段の導入
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各地域の人口分布やニーズ、地理的要件に応じて、既存バス停等から離れている人も利用しやすく、運行の効率向上が望める新たな移動手段を検討する。</li> <li>・ 新たな移動手段の導入の検討にあたっては、地域の意見を聴取し検討に反映するとともに、地域に丁寧な説明・周知を行う。</li> </ul> <p>▼予約をした人が乗り合って目的地へ行くデマンド型乗合交通のイメージ</p> 
<b>実施主体</b>	観音寺市、交通事業者、地域

<b>事業名</b>	新「道の駅」への誘客を踏まえた観音寺市のりあいバスの路線再編
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新「道の駅」の設計の段階から、交通結節点としてののりば、待合所、情報提供機能（案内板、デジタルサイネージ<sup>35</sup>）などを検討する。</li> <li>・ 開業に合わせて、市内各地からのアクセスを確保するとともに鉄道駅からスムーズにアクセスできるように路線再編を行う。</li> </ul> <p>▼新「道の駅」の基本理念（テーマ）</p> <p>資料：新「道の駅」かんおんじ（仮称）基本構想</p>
<b>実施主体</b>	観音寺市（プロジェクト推進課を含む）、交通事業者

## 施策② 観音寺駅のターミナル機能強化

<b>事業名</b>	観音寺駅舎の建て替えを含めた周辺整備
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 観音寺市の玄関口としての役割が求められる観音寺駅は、駅舎の老朽化や線路による南北の分断の問題等があるため、第2次観音寺市総合振興計画後期基本計画のにぎわいプロジェクトの一つとして駅舎の橋上化が掲げられ、市では観音寺駅を中心とした特色ある市街地の整備を目指している。</li><li>・ 特に朝の通勤通学時間帯を中心に、駅前（特に北側）において歩行者・バス・タクシー・一般車両の錯そうが多く見受けられるため、それぞれ安全に歩行・走行できるよう、モードごとに動線の分離を検討する。</li></ul>
<b>実施主体</b>	観音寺市、交通事業者




<b>事業名</b>	観音寺駅の乗り継ぎ環境の向上
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雨天等でも快適に乗り継ぎができるよう、バスのりばや駅舎からのりば間に屋根を設置する。</li> <li>・バス等の運行情報を表示するデジタルサイネージを設置する。</li> <li>・のりば案内（看板）やサインを整備する。</li> </ul> <p>▼詫間駅のデジタルサイネージ    ▼西条駅（広島県東広島市）のバス案内板</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">資料：Artisan HP</p> <p>▼伏石駅のバスのりば</p> 
<b>実施主体</b>	観音寺市、交通事業者

施策③ 利用者目線に立ったモード間連携の強化

<p>事業名</p>	<p>各モード間の乗り継ぎ利便性確保</p>
<p>内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線である鉄道のうち、時間帯別の移動状況やニーズを踏まえて主に観音寺駅における特急または在来線に合わせたバス等のダイヤを設定する。</li> <li>・ ダイヤ設定にあたっては、のりば間を移動する時間や、きっぷを購入する時間などを含めて乗継に必要な時間を考慮する。</li> <li>・ バスや航路の時刻表に乗継の時刻を入れるなどして乗継をわかりやすく表示する。</li> </ul> <p>▼他市町の乗継時刻表の例</p>  <p>資料：岐阜県土岐市 HP</p>
<p>実施主体</p>	<p>観音寺市、交通事業者</p>

<b>事業名</b>	乗り放題チケットの導入検討
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗り継ぎによる運賃負担の増加を抑え、金額を気にせずに利用できるよう乗り放題チケットの作成・導入を検討する。</li> <li>・ 観音寺市のりあいバス（新たな移動手段含む）等を対象とする。</li> </ul> <p>▼バス・路面電車・船を利用できる乗り放題チケット「広島たびパス 1day」 （左：デジタル版、右：紙版）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="347 560 743 1236" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">  </p> <p style="text-align: center;">           チケット  <b>2020/03/06(金) 15:40:31</b> </p> <p style="font-size: small;">           広電電車／宮島松大汽船／JR西日本宮島フェリー／広電バス／広島バス／広島交通／中国ジェイアールバス／芸陽バス／エイチ・ディー西広島         </p> <p style="text-align: center; color: blue;"> <b>広島たびパス 24時間券</b> </p> <p style="text-align: center; color: red; font-size: small;">           有効期限：2020/03/07(土) 15:39         </p> <div style="display: flex; justify-content: center; gap: 10px;">    </div> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; gap: 10px;">  <div style="text-align: center;"> <p>大人</p> <p style="font-size: 2em;"><b>1</b></p> <p>枚</p> </div> </div> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">           利用可能エリア   乗車券のご利用案内         </p> </div> <div data-bbox="774 560 1236 1236" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">           Japan. Endless Discovery.         </p> <p style="text-align: center; font-size: 2em; color: red;"> <b>広島たびパス</b> </p> <p style="text-align: center; font-size: 1.5em;"> <b>Visit Hiroshima Tourist Pass</b> </p> <div style="text-align: center;">  <p style="font-size: small;">Hiroshima Tabi-Pass</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: center; gap: 10px; margin: 5px 0;">    </div> <p style="font-size: small;">           広島市内・宮島エリア  <b>Hiroshima City+Miyajima</b>  <b>1DAYパス ¥1,000</b> </p> <div style="text-align: center; border: 2px solid red; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 5px auto;"> <p style="font-size: 2em; color: white; margin: 0;"><b>1</b></p> </div> <p style="font-size: x-small; text-align: center;"> <b>1 DAY</b> </p> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">           この面を乗務員または係員にはっきりと見せてください            Please show this side to the crew or the clerk.         </p> </div> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">資料：広島県バス協会</p>
<b>実施主体</b>	観音寺市、交通事業者

施策④ データに基づく見直しサイクルの構築

<p><b>事業名</b></p>	<p>観音寺市のりあいバス等の利用実態の常時観測とそれに基づく見直しサイクルの構築</p>
<p><b>内容</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在実施している運転士によるバス停別乗車数の把握に加え、年に 1 回の乗降調査を行う。</li> <li>・ その他、運行事業者へのヒアリング等により現場の意見を吸い上げる仕組みを構築する。</li> <li>・ 三豊市コミュニティバスの乗り入れ区間については三豊市と双方で情報提供を行う。</li> <li>・ 得られた利用実態や要望等は会議で報告し、問題点については改善案を検討・実施する。</li> </ul> <p>▼見直しサイクルのイメージ図</p> 
<p><b>実施主体</b></p>	<p>観音寺市、交通事業者</p>

**目標 2. はじめての人でも安心して利用できる環境づくり**

**施策⑤ 安心して利用できるわかりやすい利用環境の整備**

事業名	交通結節点における情報提供、待合環境の改善
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観音寺駅以外の主要な交通結節点（観音寺市役所、高速観音寺、三豊総合病院、新「道の駅」）において、案内板などの静的情報提供媒体、デジタルサイネージやバスロケ表示器などの動的情報提供媒体を整備する等、それぞれのニーズや状況に応じて計画的に改善する。</li> <li>・ 椅子、屋根のほか、可能な限り室内の待合スペースを確保する等、待合環境を計画的に改善する。</li> </ul>
	<p>▼みとよ市民病院のデジタルサイネージ（バスロケーションシステム）</p>  <p>資料：Artisan HP</p>
	<p>▼港の待合環境の例（広島県江田島市高田栈橋）</p> 
実施主体	観音寺市、交通事業者、関係施設

<b>事業名</b>	三豊市コミュニティバスを含めた情報提供媒体の作成
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 三豊市と協働で公共交通マップ等の作成を行う。</li> <li>・ 運行経路やバス停だけでなく、主要バス停ののりば案内、抜粋時刻表、乗継案内、利用方法等も入れた総合案内とする。</li> <li>・ 市内各世帯への配布や、主要施設への設置の他、高校生や転入者を対象にしたモビリティ・マネジメント<sup>36</sup>での配付も検討する。</li> </ul> <p>▼複数の自治体による公共交通マップ作成の例「周南市・下松市公共交通マップ」</p>  <p>資料：山口県周南市・下松市</p>
<b>実施主体</b>	観音寺市、三豊市、交通事業者

<b>事業名</b>	GTFS-JP の整備・更新、Google マップ対応
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤ改正等に伴う GTFS-JP の更新や定期的な確認を継続的に実施する。</li> </ul> <p>▼Google マップでの検索例</p>  <p>The screenshot shows a Google Maps interface with a route from Yumetown Misato (ゆめタウン三豊) to Misato General Hospital (三豊総合病院). The route is highlighted in blue. On the left side, there is a detailed itinerary:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>14:22 ゆめタウン三豊 (〒769-1506 香川県三豊市豊中町本山甲2 2)</li> <li>14:22 ゆめタウン</li> <li>14:42 観音寺駅 (1.2. 三豊線 1番のりば, 20分 (8駅) - 1番ホーム)</li> <li>14:53 観音寺駅 (五原高差線 田野々行, 26分 (11駅))</li> <li>15:19 三豊総合病院 (徒歩, 約1分, 64m)</li> <li>15:19 三豊総合病院 (〒769-1695 香川県観音寺市豊浜町姫浜7 0 8)</li> </ul> <p>The map also shows various landmarks and streets in the area, including Misato Station (観音寺駅) and Misato General Hospital (三豊総合病院).</p>
<b>実施主体</b>	観音寺市、交通事業者

事業名	観音寺市のりあいバスの車内案内とバスロケーションシステムの本格稼働																																								
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観音寺市のりあいバスの車内において、次の停留所をアナウンスする車内放送やバス車内での行先表示を新たに導入する。</li> <li>・ 現在は試験的な運用としてバスロケーションシステムを稼働しているが、これを本格稼働へ移行し、三豊市で稼働中のバスロケーションシステムと併せてデータを表示できる仕組みを取り入れる。</li> <li>・ 新たな収入源として、車内放送に音声広告を導入することを検討する。</li> <li>・ バスロケーションシステム内で観光やイベントに関する情報提供を行い、観光地等への誘客を図る。</li> </ul> <p>▼バス車内表示の例</p>  <p>資料：横浜市営バス</p> <p>▼異なるバス事業者の運行データを統合表示するサイネージ</p> <table border="1" data-bbox="347 1361 1257 1870"> <thead> <tr> <th>発車時刻 Departure time</th> <th>路線名 Line</th> <th>経由地 Via</th> <th>行先 Destination</th> <th>12 45</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>12:41</td> <td>盛南ループ Seinan Loop</td> <td>菜園先回り</td> <td></td> <td>1停前を通過 Depart 1 bus stops</td> </tr> <tr> <td>12:55</td> <td>106急行バス (106kyuko) MiyakoSta.</td> <td>宮古駅前行</td> <td></td> <td>定刻表示 ontime</td> </tr> <tr> <td>12:57</td> <td>「でんでんむし」 DenDen Mushi</td> <td>菜園先回り</td> <td></td> <td>定刻表示 ontime</td> </tr> <tr> <td>13:00</td> <td>新庄線 Shinjo Line</td> <td>つつじが丘 行き</td> <td></td> <td>定刻表示 ontime</td> </tr> <tr> <td>13:00</td> <td>北高田線 Kitatakada Line</td> <td>矢幅駅 行き</td> <td></td> <td>定刻表示 ontime</td> </tr> <tr> <td>13:17</td> <td>「でんでんむし」 DenDen Mushi</td> <td>菜園先回り</td> <td></td> <td>定刻表示 ontime</td> </tr> <tr> <td>13:18</td> <td>孝仁病院線 Koujin Hospital Line</td> <td>中野一丁目 行き</td> <td></td> <td>定刻表示 ontime</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：ユニ・トランド（岩手県バス協会）</p>	発車時刻 Departure time	路線名 Line	経由地 Via	行先 Destination	12 45	12:41	盛南ループ Seinan Loop	菜園先回り		1停前を通過 Depart 1 bus stops	12:55	106急行バス (106kyuko) MiyakoSta.	宮古駅前行		定刻表示 ontime	12:57	「でんでんむし」 DenDen Mushi	菜園先回り		定刻表示 ontime	13:00	新庄線 Shinjo Line	つつじが丘 行き		定刻表示 ontime	13:00	北高田線 Kitatakada Line	矢幅駅 行き		定刻表示 ontime	13:17	「でんでんむし」 DenDen Mushi	菜園先回り		定刻表示 ontime	13:18	孝仁病院線 Koujin Hospital Line	中野一丁目 行き		定刻表示 ontime
発車時刻 Departure time	路線名 Line	経由地 Via	行先 Destination	12 45																																					
12:41	盛南ループ Seinan Loop	菜園先回り		1停前を通過 Depart 1 bus stops																																					
12:55	106急行バス (106kyuko) MiyakoSta.	宮古駅前行		定刻表示 ontime																																					
12:57	「でんでんむし」 DenDen Mushi	菜園先回り		定刻表示 ontime																																					
13:00	新庄線 Shinjo Line	つつじが丘 行き		定刻表示 ontime																																					
13:00	北高田線 Kitatakada Line	矢幅駅 行き		定刻表示 ontime																																					
13:17	「でんでんむし」 DenDen Mushi	菜園先回り		定刻表示 ontime																																					
13:18	孝仁病院線 Koujin Hospital Line	中野一丁目 行き		定刻表示 ontime																																					
実施主体	観音寺市、運行事業者、三豊市、民間施設等																																								



<b>事業名</b>	訪日外国人にも利用しやすいキャッシュレス決済の導入
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ キャッシュレス決済<sup>37</sup>については、国や地域によってよく利用されるサービスが異なり、特にスマートフォンを使った決済方法としてQRコード決済<sup>38</sup>やタッチ（非接触）決済<sup>39</sup>、カード型の決済方法としてはクレジットカード、ICカード<sup>40</sup>等があり、多種多様なサービスが展開されているため、複数のサービスに簡単に対応できるものの中から、導入や維持管理にかかる費用、利用しやすさなどを考慮して導入検討を行う。</li> </ul> <p>▼鉄道やバスで利用できるチケットアプリ<sup>41</sup>の例</p>  <p>資料：JR 四国</p> <p>▼多様な QR コード決済をまとめることができる統一規格の QR コード</p>  <p>資料：総務省</p>
<b>実施主体</b>	観音寺市、運行事業者

目標 3. 多様な主体によって支える体制づくり

施策⑥ 観音寺市のりあいバスの持続可能性の確保

<p><b>事業名</b></p>	<p>受益者負担を踏まえた運賃の見直し</p>
<p><b>内容</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観音寺市のりあいバスは、1 乗車に対する赤字額（市負担額）が 2022 年度実績で 1,246 円と高額になっており、コストや人件費が高騰するとともに、市の財政負担は増加傾向にあることなどを考慮し、受益者負担を踏まえて運賃の見直しを行う。</li> <li>・ 過度な財政負担にならないよう、高頻度利用者へのインセンティブ<sup>42</sup>や乗継利用者の負担軽減策なども含めた適正な運賃制度を検討する。</li> </ul> <p>▼コストと運賃収入のバランスのイメージ図</p> <p>コスト高騰による財政負担の増加</p> <p>適切な運賃設定による運賃収入アップ</p>
<p><b>実施主体</b></p>	<p>観音寺市、交通事業者</p>

<p><b>事業名</b></p>	<p>運行の安全確保と運転士の労働環境改善のためのダイヤ改正、フリー乗降区間の見直し</p>
<p><b>内容</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行の安全確保のため、運転士の十分な休憩を確保し労働環境を改善するためのダイヤ改正を行う。</li> <li>・ 観音寺市のりあいバスは国道 11 号を除く全線がフリー乗降区間となっているおり、運転士は利用者がいないか常に確認することが求められ大きな負担となっているため、地域の意見を聞きながらバス停の増設も含めてフリー乗降区間の見直しを行う。</li> </ul>
<p><b>実施主体</b></p>	<p>観音寺市、運行事業者、市民</p>

<b>事業名</b>	関係者と連携した担い手確保														
<b>内容</b>	<p>・ バスやタクシーなどの担い手不足が問題となる中、移住・定住担当部署等との連携により、担い手確保策を実施する。</p> <p>▼就業要件を設けた新規移住就業者家賃補助金</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">大洲市移住・定住促進補助事業【令和5年度】</p> <h3 style="text-align: center; color: green;">新規移住就業者家賃補助金のご案内</h3> <p style="text-align: center;">市内就業に伴い、新たに賃貸住宅を借りた方に対し、家賃の一部を補助します。</p> <p style="text-align: center; color: green;"><b>最大 月額 1～2万円    最長 24月～36月</b></p> <p><b>【市内就業の要件】</b>(①～④のいずれかに該当すること)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">①農林水産業に就業</td> <td>農林水産業に就業または 農林水産業の担い手として市長が認める者</td> </tr> <tr> <td>②ア・市内保育所等または イ・公共交通事業所に就業</td> <td>ア・令和5年1月1日以後に、市内保育所、認定こども園等に就職する 保育士または幼稚園教諭(公務員を含む。) イ・令和5年1月1日以後に、市内公共交通事業所に就職する運転士等</td> </tr> <tr> <td>③市内事業所等に就職</td> <td>令和5年1月1日以後に、市内事業所に就職する者 雇用期間の定めのある労働者の場合は市長が認める者 市外への転勤の異動がなく、公務員等ではないこと</td> </tr> <tr> <td>④市内で起業</td> <td>令和5年1月1日以後に、起業(個人事業経営)する者</td> </tr> </table> <p><b>【補助対象者】</b>(次のすべてを満たす方)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 異動の1年以上前から継続して市外に居住し<sup>※</sup>、転入理由は就学、転勤や赴任によるものではない。</li> <li><input type="checkbox"/> 就業日時時点で60歳未満である。</li> <li><input type="checkbox"/> 補助対象となる住宅に2年(①②は3年)以上定住する意思がある。</li> <li><input type="checkbox"/> 補助対象となる世帯全員が前住所地を含めた市町村民税等の滞納がない。</li> <li><input type="checkbox"/> 公的扶助など他制度による補助金の交付を受けていない。</li> <li><input type="checkbox"/> 暴力団員等ではない。</li> </ul> <p><small>※市外の大学等に進学し、1年以上市外に居住していた方が、卒業等から13月以内に市内就業した場合は補助対象となります。</small></p> <p><b>【その他の要件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 市内就業するために新たに賃貸借契約を締結した物件である。</li> <li><input type="checkbox"/> 公的賃貸住宅(市営住宅等)、社宅・官舎・社員寮等ではなく、家賃の滞納がない。</li> <li><input type="checkbox"/> 3親等内の親族が所有する住宅ではない。</li> </ul> <p><b>【補助金額(補助対象期間)】</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">①農林水産業に就業</td> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;"><b>最大 月額 20,000円 (36か月)</b></td> </tr> <tr> <td>②保育所等または公共交通事業所に就業</td> </tr> <tr> <td>③事業所等に就職</td> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;"><b>最大 月額 10,000円 (24か月)</b> 子育て世帯加算 5,000円(子ども1人) 10,000円(子ども2人以上)</td> </tr> <tr> <td>④起業</td> </tr> </table> <p><small>※子育て世帯:令和5年4月1日において18歳未満の子どもを養育する世帯</small></p> <p><b>【対象となる費用】</b> 賃料(共益費、駐車場代等は対象外)から住宅手当支給額を除いた額</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;"><b>【問い合わせ】大洲市移住・定住支援センター ☎0893-57-9989(大洲市役所 5階)</b></p> </div> <p style="text-align: right;">資料：愛媛県大洲市</p>	①農林水産業に就業	農林水産業に就業または 農林水産業の担い手として市長が認める者	②ア・市内保育所等または イ・公共交通事業所に就業	ア・令和5年1月1日以後に、市内保育所、認定こども園等に就職する 保育士または幼稚園教諭(公務員を含む。) イ・令和5年1月1日以後に、市内公共交通事業所に就職する運転士等	③市内事業所等に就職	令和5年1月1日以後に、市内事業所に就職する者 雇用期間の定めのある労働者の場合は市長が認める者 市外への転勤の異動がなく、公務員等ではないこと	④市内で起業	令和5年1月1日以後に、起業(個人事業経営)する者	①農林水産業に就業	<b>最大 月額 20,000円 (36か月)</b>	②保育所等または公共交通事業所に就業	③事業所等に就職	<b>最大 月額 10,000円 (24か月)</b> 子育て世帯加算 5,000円(子ども1人) 10,000円(子ども2人以上)	④起業
①農林水産業に就業	農林水産業に就業または 農林水産業の担い手として市長が認める者														
②ア・市内保育所等または イ・公共交通事業所に就業	ア・令和5年1月1日以後に、市内保育所、認定こども園等に就職する 保育士または幼稚園教諭(公務員を含む。) イ・令和5年1月1日以後に、市内公共交通事業所に就職する運転士等														
③市内事業所等に就職	令和5年1月1日以後に、市内事業所に就職する者 雇用期間の定めのある労働者の場合は市長が認める者 市外への転勤の異動がなく、公務員等ではないこと														
④市内で起業	令和5年1月1日以後に、起業(個人事業経営)する者														
①農林水産業に就業	<b>最大 月額 20,000円 (36か月)</b>														
②保育所等または公共交通事業所に就業															
③事業所等に就職	<b>最大 月額 10,000円 (24か月)</b> 子育て世帯加算 5,000円(子ども1人) 10,000円(子ども2人以上)														
④起業															
<b>実施主体</b>	観音寺市														

事業名	車両の計画的な更新（必要に応じてEVバス <sup>43</sup> 車両や充電設備の導入）
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在ノンステップバスが1台のみとなっているため、予算を計画に立てて補助金を活用しながら順次ノンステップバス等のバリアフリー対応の車両に更新する。</li> <li>・ 持続可能な公共交通として環境負荷の低減を目指し、EVバス車両や、その充電に必要な設備の導入の検討を行う。</li> </ul> <p>▼観音寺市のりあいバスのノンステップバス車両</p>  <p>▼EVバス</p> 
実施主体	観音寺市、交通事業者

施策⑦ 多様な主体との連携・共創による需要開拓、利用促進

<p><b>事業名</b></p> <p>ターゲットを絞った情報提供やモビリティ・マネジメントの実施</p> <p>・ まだ自家用車の利用習慣が定着していないと考えられる幼児や小中学生等を対象に公共交通に関する情報提供や乗り方教室等を行い、利用のきっかけづくりを行う。</p> <p>・ 市内の高校に通う生徒、市役所職員等を対象に、公共交通を利用した通学・通勤に向けてモビリティ・マネジメントを行う。</p> <p>・ 高校生のモビリティ・マネジメントの実施にあたっては単に情報提供を行うだけでなく、学校と連携し総合的な学習の時間<sup>44</sup>等を活用して自分たちで地域の公共交通のことを考える機会を設定する。</p> <p>▼高校への通学に利用できる便に特化したマップ&amp;時刻表の配布</p>  <p>▼定期券の紹介、公共交通のマナー、保護者への情報提供も含めた高校生 MM</p> 	<p>▼高校への通学に利用できる便に特化したマップ&amp;時刻表の配布</p> <p>資料：岡山県瀬戸内市</p> <p>▼定期券の紹介、公共交通のマナー、保護者への情報提供も含めた高校生 MM</p> <p>資料：山口県国門市</p>
<p><b>実施主体</b></p>	<p>観音寺市、市内学校等</p>

<b>事業名</b>	第2層協議体と連携した高齢者への利用促進
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者等を対象とした「のりあいバスの出前講座」を継続して実施する。</li> <li>・ 第2層協議体と連携し、高齢者を対象とした乗り方教室の開催や、各地区の専用時刻表の作成を行い、公共交通利用を促すことで介護予防につながることを伝えていく。</li> </ul> <p>▼観音寺市のりあいバスの出前講座</p>   <p style="text-align: right;">資料：観音寺市</p> <p>▼高齢者を対象としたバスの乗り方教室</p>   <p style="text-align: right;">資料：みんなが利用したくなる生活交通推進会議 HP</p>
<b>実施主体</b>	観音寺市、第2層協議体

## 5-2 施策・事業別のスケジュール

施策・事業	年度				
	2024	2025	2026	2027	2028
<b>施策① 現状の移動ニーズとまちづくりを踏まえた路線網の見直し、新たな移動手段導入</b>					
昼間の時間帯を中心とした観音寺市のりあいバスの運行回数増・路線短縮	順次実施				
支線における新たな移動手段の導入	順次実施				
新「道の駅」への誘客を踏まえた観音寺市のりあいバスの路線再編					路線再編
<b>施策② 観音寺駅のターミナル機能強化</b>					
観音寺駅舎の建て替えを含めた周辺整備橋上化・駅前広場の整備	整備を検討				
観音寺駅の乗り継ぎ環境の向上	順次実施				
<b>施策③ 利用者目線に立ったモード間連携の強化</b>					
各モード間の乗り継ぎ利便性確保	順次実施				
乗り放題チケットの導入検討	検討				
<b>施策④ データに基づく見直しサイクルの構築</b>					
観音寺市のりあいバス等の利用実態の常時観測とそれに基づく見直しサイクルの構築	順次実施				
<b>施策⑤ 安心して利用できるわかりやすい利用環境の整備</b>					
交通結節点における情報提供、待合環境の改善	情報提供、待合環境の計画的整備				
三豊市コミュニティバスを含めた情報提供媒体の作成	順次実施				
GTFS-JPの整備・更新、Googleマップ対応	継続実施				
観音寺市のりあいバスの車内案内とバスロケーションシステムの本格稼働	検討 実施				
訪日外国人にも利用しやすいキャッシュレス決済の導入	検討				

施策・事業	年度				
	2024	2025	2026	2027	2028
<b>施策⑥ 観音寺市のりあいバスの持続可能性の確保</b>					
受益者負担を踏まえた運賃の見直し	検討				
運行の安全確保と運転士の労働環境改善のためのダイヤ改正、フリー乗降区間の見直し	検討				
関係者と連携した担い手確保	検討				
車両の計画的な更新（必要に応じてEVバス車両や充電設備の導入）	継続実施・検討				
<b>施策⑦ 多様な主体との連携・共創による需要開拓、利用促進</b>					
高校生に対する情報提供の充実、MMの実施	企画・実施				
第2層協議体と連携した高齢者への利用促進	企画・実施				



## 第6章 計画の実現に向けて

### 6-1 施策・事業の実施体制

本計画の推進にあたっては、行政だけでなく、交通事業者、市民、関係施設、関係団体などと連携し、協力して進めていく必要があります。

行政は、観音寺市を中心に国や県、三豊市等と連携するとともに庁内関係部署との連携・協力を進めます。交通事業者は、安全な運行に努めるとともに行政やその他の関係者と連携して情報提供や調査への協力をを行います。また、市民、関係施設、関係団体は公共交通に関心を持ち、積極的な利用に努めるとともに事業への参加・活用を行います。

### 6-2 進行管理・評価・見直し

本計画の進行管理・評価・見直しは、観音寺市地域公共交通活性化協議会が主体となり実施します。本計画で定めたスケジュールに基づいて施策・事業の進行管理を行い、各指標によって目標の達成状況を評価することで、適宜本計画の施策・事業の内容の見直しを行います。

図表 45 評価スケジュール

項目\年度	策定	計画期間（5年間）					次期計画
	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
計画策定・運用		観音寺市地域公共交通計画（必要に応じて見直し）					次期計画
	計画策定					次期計画策定	
施策の実施		実施	実施	実施	実施	実施	
施策の実施状況の評価		実施状況評価 改善	実施状況評価 改善	実施状況評価 改善	実施状況評価 改善		
数値目標の評価		評価 改善	評価 改善	評価 改善	評価 改善		

---

## 用語解説

---

- 1 **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のこと（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）。
- 2 **ユニークユーザー数** ある場所や Web サイトを訪れた個人を IP アドレスなどによって識別し、再度訪れた際は同一人物としてカウントした数値のこと。
- 3 **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。
- 4 **スマートインターチェンジ** 高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジのこと。
- 5 **コンパクト＋ネットワーク** 人口減少・高齢化が進む都市において、生活に必要な医療・福祉、商業等の機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域を交通や情報通信等のネットワークで結ぶまちづくりの考え方。
- 6 **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のこと。
- 7 **ゲートウェイ** 長距離移動や長距離交易のための交通結節点であり、地域へ出入りする人やモノの玄関口となる場所のこと。
- 8 **都市計画道路** 都市の骨格を形成し、都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保するため、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に規定した手続きによって定める道路のこと。
- 9 **バリアフリー化** 高齢者・障害者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方のこと。
- 10 **低炭素化** CO<sub>2</sub> など温室効果ガスの排出量を削減していくこと。
- 11 **ICOCA** JR 西日本が発行する交通系 IC カードで、交通系 IC カード全国相互利用サービス対象の 1 つ。加盟店では電子マネーとしての利用も可能。
- 12 **フリー乗降** 経路上の安全が確保される場所で、バス停以外でも乗降が可能となる仕組みのこと。

---

と。

<sup>13</sup> **ノンステップ車両** 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）を解消した車両のこと。

<sup>14</sup> **自家用有償旅客運送** 地域における輸送手段の確保が必要であるものの、交通事業者によるサービスの提供が困難な場合に、自治体やNPO法人等が必要な安全措置を取った上で、地域住民または観光旅客等の利便性を確保するため、自家用自動車を用いて行う有償の運送サービスのこと。

<sup>15</sup> **路線定期運行** 路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態のこと。

<sup>16</sup> **第2層協議体** 医療・介護の専門職、地域住民、行政や地域包括支援センター等で構成され、生活支援・介護予防等に係る定期的な情報の共有や連携の強化、課題解決のための取組の検討などを目的として設置される協議体の中で、概ね中学校区ごとに設置されるもののこと。

<sup>17</sup> **サロン** 高齢者等がふれあいを通じて生きがいを持ち、仲間づくりの輪を広げるとともに心身機能の維持向上、介護予防の一助となるよう、住民が主体的に取り組む活動。観音寺市では「ふれあい・いきいきサロン」と呼ばれている。

<sup>18</sup> **シャトルバス** 空港・観光地やイベント会場まで、効率的に運ぶために短い距離を運行するバスのこと。

<sup>19</sup> **シャトルタクシー** 空港・観光地やイベント会場まで、効率的に運ぶために短い距離を運行するタクシーのこと。

<sup>20</sup> **母港** 船舶が本拠地としている港のこと。

<sup>21</sup> **レンタサイクル** 短期の契約で自転車を貸出するサービスのこと。

<sup>22</sup> **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のこと。

<sup>23</sup> **G T F S - J P** 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であるGTFS（General Transit Feed Specification）のうち、停留所の名前や位置の情報、運賃情報、定刻のダイヤ情報など、当日の運行状況等で変化しない静的情報を表現するもののこと。国際的に広く利用されている公共交通用データフォーマットを基本に、日本の状況を踏まえて拡張されたもの。

- 
- 24 **経路検索サービス** 利用者が目的地や出発地、出発時刻を指定して検索を行うと、条件にあった公共交通機関を利用した移動経路が表示されるサービスのこと。
- 25 **キャッシュレス決済** 現金を使用せずに、クレジットカードや電子マネーなどによって支払いをすること。
- 26 **OD** 出発地 (Origin) と到着地 (Destination) の組み合わせであり、ある人がどこから (出発地) どこまで (到着地) 移動したかを示すもののこと。
- 27 **ファーストワンマイル** 自宅から最初の交通拠点までの区間のこと。
- 28 **速達性** 目的地までの所要時間の長さのこと。
- 29 **ターミナル** 鉄道、バス、タクシーなど多様な交通機関が集中し、発着する場所のこと。
- 30 **デマンド型** 予約に応じて乗合で運行する形態のこと。
- 31 **地域公共交通確保維持改善事業** 国 (国土交通省) が、地域の関係者により実施される公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みを支援する補助制度。地域間幹線系統や地域内のバス・デマンド交通の運行、離島航路の運航などを支援する「地域公共交通確保維持事業」、バリアフリー化の推進に係る支援をする「地域公共交通バリア解消促進等事業」、持続可能な地域公共交通の実現に向けた調査や計画策定に係る支援をする「地域公共交通調査事業」の3事業で構成される。
- 32 **受益者負担** 公共サービスを全て税金で賄った場合に、サービスを楽しむ者とならない者の間に生じる不公平を改善するため、サービスを楽しむ者が受益の範囲内で使用料等を負担すること。
- 33 **クロスセクター効果** 地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果のこと。
- 34 **移動円滑化基準** 公共交通事業者等が旅客施設及び車両等を新たに整備・導入する際や、旅客施設及び車両等を使用して役務の提供をする際に、バリアフリーに関するハード面の基準として遵守しなければならない内容を示したもの。
- 35 **デジタルサイネージ** 「電子看板」とも呼ばれ、交通機関の運行状況など刻々と変化する情報等、映像や文字を表示する情報・広告媒体のこと。
- 36 **モビリティ・マネジメント** 「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多

---

様な公共交通手段に適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連のコミュニケーションを中心とした取組のこと。

<sup>37</sup> **キャッシュレス決済** 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、現金を使用しない決済方法のこと。

<sup>38</sup> **QR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QR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のこと。

<sup>39</sup> **タッチ決済** 決済端末にクレジットカードやスマートフォン等をかざすだけで支払いが完了する非接触型の決済方法のこと。

<sup>40</sup> **ICカード** 情報(データ)の記録や演算をするための集積回路(IC)を内蔵しているカードのこと。交通系IC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可能。

<sup>41</sup> **チケットアプリ** スマートフォンを用いて、チケットの購入、発券、利用までを一貫して行えるアプリのこと。

<sup>42</sup> **インセンティブ** 意欲を引き出すことを目的として外部から与えられる誘因のこと。

<sup>43</sup> **EVバス** EVは電動車両(Electric Vehicle)の略であり、EVバスはモーターを動力として走行するバス車両のこと。

<sup>44</sup> **総合的な学習の時間** 変化の激しい社会に対応して、探究的な見方・考え方を働かせ、横断的・総合的な学習を行うことを通して、よりよく課題を解決し、自己の生き方を考えていくための資質・能力を育成することを目標にした学習活動のこと。