

第2期 小豆島地域公共交通計画

令和8年4月

土庄町

小豆島町

< 目次 >

はじめに	1
計画策定の趣旨及び位置付け	1
計画の区域	2
計画の期間	2
1. 地域の現状等	3
1.1 地勢・地理	3
1.2 人口等の状況	4
1.3 主要な施設の設置状況	7
1.4 島民アンケート調査等における現状把握	8
1.5 ビッグデータによる人流把握（観光期・コロナ禍）	14
2. 上位・関連計画	17
3. 公共交通の現状・問題等	18
3.1 概況	18
3.2 現状・問題点等	19
3.3 「交通空白」地域	22
4. 前回計画の目標の達成状況	23
5. 収支状況の整理	28
5.1 路線バス	28
5.1 その他バス	32
6. 地域の問題・課題の整理及び基本目標	36
6.1 現在の課題	36
6.2 前回計画策定時からの地域課題の改善状況及び課題	36
6.3 社会情勢の変化からの検証	38
6.4 収支状況からの検証	38
6.5 地域の持続的発展のための基本目標	38
7. 基本的な方針	39
7.1 基本的な方針の考え方	39
7.2 基本的な方針に基づく方向性	39
8. 計画の目標	40
8.1 計画目標の検討	40
8.2 数値目標の設定	41
9. 目標達成のための施策・事業・資金調達計画	42
10. 計画の達成状況の評価	46

はじめに

➤ 計画策定の趣旨及び位置付け

小豆島は、瀬戸内海で架橋されていない離島の中で最大の人口を有する島であり、温暖な瀬戸内海の気候を活かし、オリーブの国内栽培の発祥地としても知られている。日本三大渓谷の一つである寒霞渓、二十四の瞳映画村など、豊かな自然と歴史・文化をあわせもち、オリーブや醤油、胡麻油、素麺など、地域の魅力あふれる産品を目的に、年間100万人を超える方が訪れる観光のメッカとなっている。また、2010年（H22）より開催されている瀬戸内国際芸術祭により、瀬戸内海の島々を船と公共交通とで周遊するといった新たな観光スタイルが定着するとともに、国内だけでなく海外からも多くの方々が来訪されている。さらに、2015年（H27）には、小豆島を含む「せとうち・海の道」が国土交通省の広域観光周遊ルートとして大臣認定されるほか、2019年（R1）には、笠岡市（岡山県）、丸亀市とともに「知ってる？悠久の時間が流れる石の島～海を越え、日本の礎を築いたせとうち備讃諸島～」が日本遺産に認定されるなど、小豆島地域における観光産業の需要が高まっている。

一方で、離島指定を受ける小豆島には、約2.9万人(H27)の人々が生活しているが、他地域をしのぐ人口減少と少子高齢化の進展に伴い、将来的(R22)には、人口は約4割以上減少するとともに、2人に1人は65歳以上となり、さらにその半数以上は75歳以上と、超高齢社会を迎えることが予測されている。近年の高齢者の免許返納率の増加や、今後さらに自分で車を運転できない住民が増加することを踏まえると、現在の自動車一辺倒の社会の見直しが必要であり、誰もが安心して利用できる公共交通の担うべき役割が重要視されている。

また、小豆島地域では、土庄町、小豆島町の両町にそれぞれある公立病院を統合し、2016年（H28）に小豆島中央病院が開院したほか、2017年（H29）には、土庄高校と小豆島高校を統合し、小豆島中央高校が開校した。そこで、2016年（H28）に『小豆島地域公共交通網形成計画』を策定し、従来の拠点である土庄地区、内海地区に加え、新たな拠点として池田地区を加えた公共交通体系の見直しを行い、新たなまちづくりを進め、2021年（R3）に『小豆島地域公共交通計画』を策定し、地域の主要産業である観光について、コロナ禍における観光動態の変化を勘案しつつも、小豆島地域に暮らす、訪れる全ての人々が安心して利用できる移動手段の確保、小豆島地域のまちづくりに対応した公共交通体系の形成を進めているところである。

さらに、小豆島地域の主要産業である観光について、コロナ禍からの観光客の回復傾向や新たなホテルや港の整備など新たな観光ニーズに応じた公共交通サービスの提供が必要となっている。一方で公共交通サービスを提供するバス事業者等では、働き方改革関連法の施行に伴う自動車運転者の労働時間等の改善のための基準が2024年（R6）4月から適用されたことにより、一層運転手不足が深刻化している。

こうした中、小豆島地域に暮らす、訪れる全ての人々が安心して利用できる持続可能な公共交通を確保し、小豆島地域のまちづくりに対応した公共交通体系の形成が必要であることから、新たに『第2期小豆島地域公共交通計画』を策定するものとする。

➤ 計画の区域

本計画の区域は、小豆島地域（土庄町、小豆島町）とする。



地理院地図

➤ 計画の期間

本計画の期間は、令和8年度～令和12年度の5箇年とする。

（うち 前期：令和8～10年度、後期：令和11～12年度）

1. 地域の現状等

1.1 地勢・地理

本地域は、香川県土庄町（面積：74.38km² 人口：12,846人）、香川県小豆島町（面積：95.59km² 人口：13,870人）とからなる。（※人口・面積はいずれもR2国勢調査より。）

瀬戸内海で架橋されていない離島の中では最大の有人島であり、温暖な瀬戸内海の気候から、オリーブ等の生産が盛んである。

島内に6つの港※を有し、主に香川県高松市、岡山県、関西方面との定期航路をもつ。土庄町の豊島からは本島を連絡する定期航路がある。（※現在、2航路（草壁港・大部港）について運休中。）



▲対象地域位置図

1.2 人口等の状況

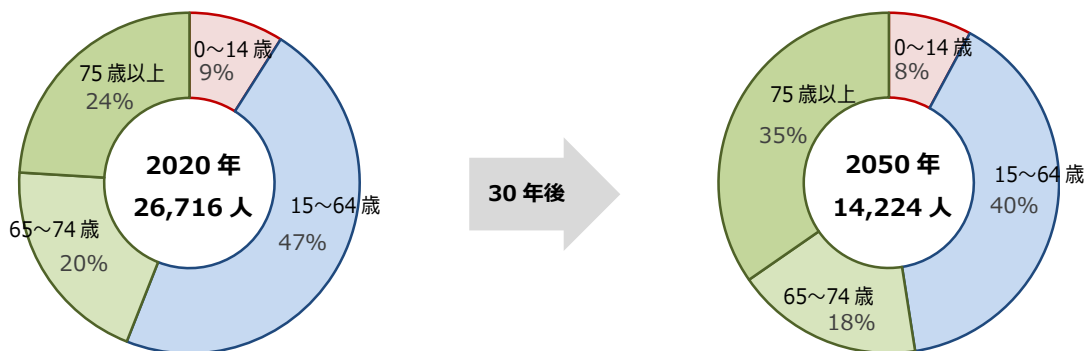
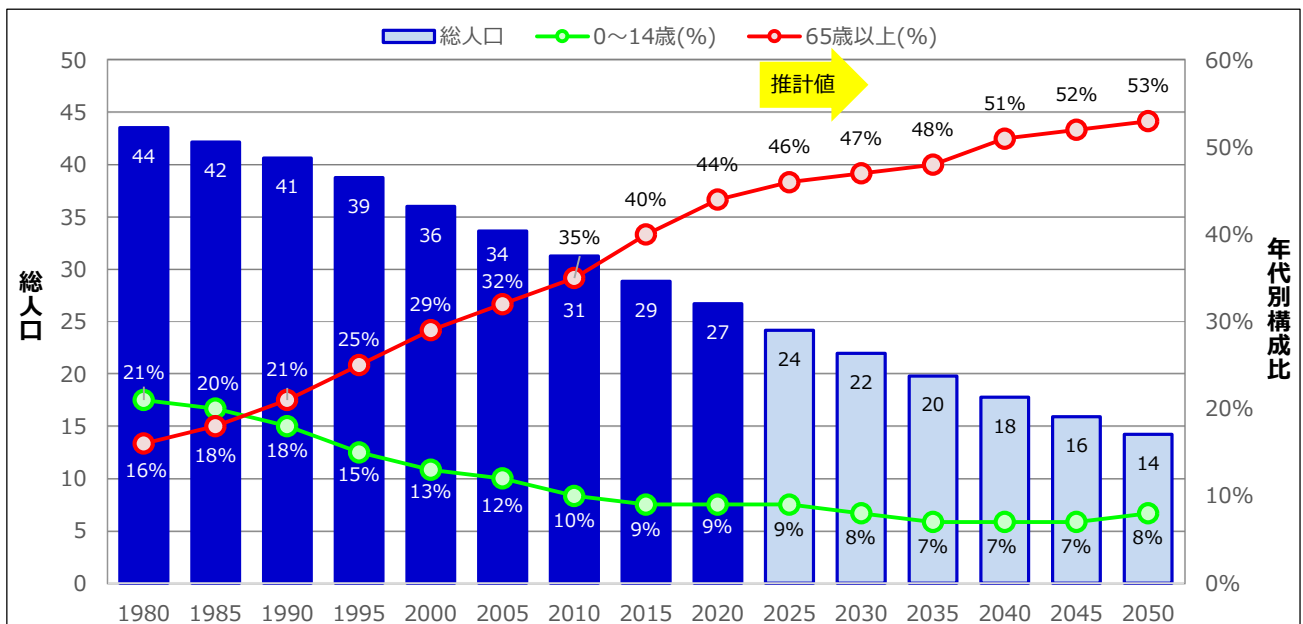
〔人口・年齢構成の推移と将来見通し〕

小豆島地域の人口は、R2国勢調査の2.7万人に対し、将来（R32（2050））は1.4万人と概ね半減する。14歳未満も人口全体とあわせて半減。65歳以上の割合が大きく増加し、将来における割合は約5割、さらに75歳以上は3割以上。2人に1人が65歳以上、うち、半数以上が75歳以上と超高齢社会を迎える。

特に15～64歳未満の生産年齢人口が現況の約5割に対し、将来は約4割と約8千人の減少が見込まれている。

▼小豆島の人口推移

項目	実績値（人）										推計値（人）					
	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	
0～14歳	9,066	8,269	7,167	5,896	4,812	3,914	3,238	2,723	2,460	2,090	1,732	1,375	1,237	1,143	1,069	
15～64歳	27,675	26,352	25,056	23,042	20,629	18,960	17,123	14,667	12,604	10,891	9,817	8,837	7,541	6,474	5,636	
65歳以上	6,824	7,564	8,423	9,836	10,573	10,794	10,898	11,474	11,652	11,179	10,402	9,587	8,978	8,297	7,519	
総人口	43,568	42,185	40,646	38,774	36,014	33,668	31,275	28,864	26,716	24,160	21,951	19,799	17,756	15,914	14,224	
0～14歳(%)	21%	20%	18%	15%	13%	12%	10%	9%	9%	9%	8%	7%	7%	7%	8%	
15～64歳(%)	64%	62%	62%	59%	57%	56%	55%	51%	47%	45%	45%	45%	42%	41%	40%	
65歳以上(%)	16%	18%	21%	25%	29%	32%	35%	40%	44%	46%	47%	48%	51%	52%	53%	



▲年代別人口構成

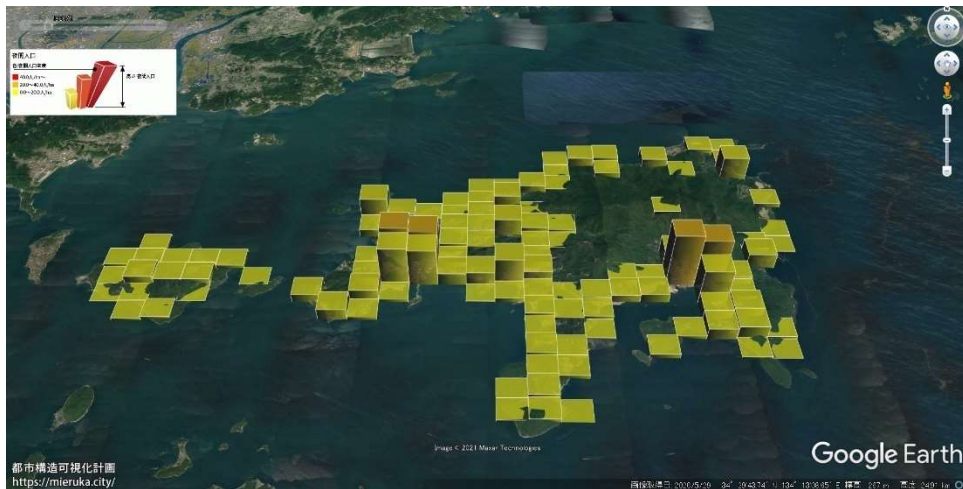
出典) 1980～2020年：各年国勢調査、

2025～2050年：『日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）』（国立社会保障・人口問題研究所）より

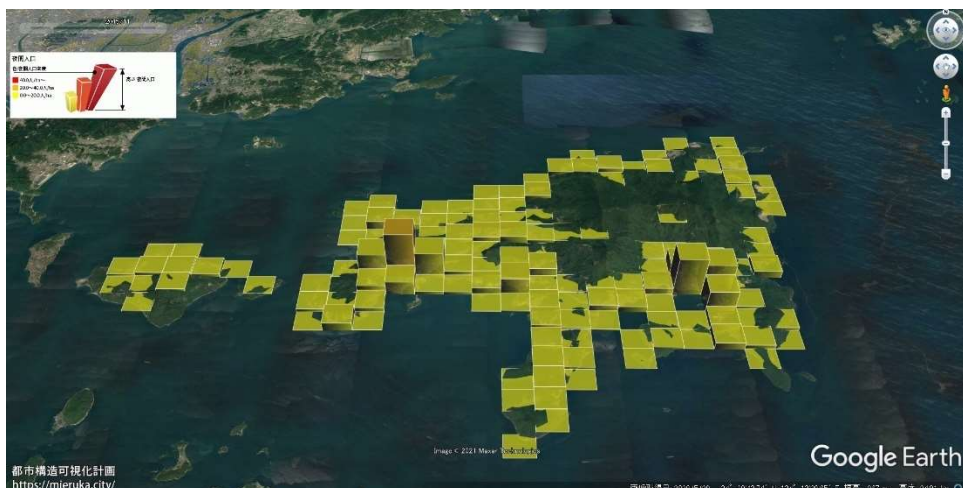
〔人口の分布〕

小豆島地域の人口分布（H27）は、土庄地区、池田地区、内海地区に集積がみられる。その他地域については、低密度で広く分散しており、公共交通によるサービス提供が厳しい状況である。

趨勢型の将来人口分布（R32）では、低密度分散型の人口分布がさらに進展すると想定されている。



▲人口分布 [1980年（昭和55年）]



▲人口分布 [2015年（平成27年）]



▲人口分布 [2050年（令和32年）]

出典）都市構造可視化計画より

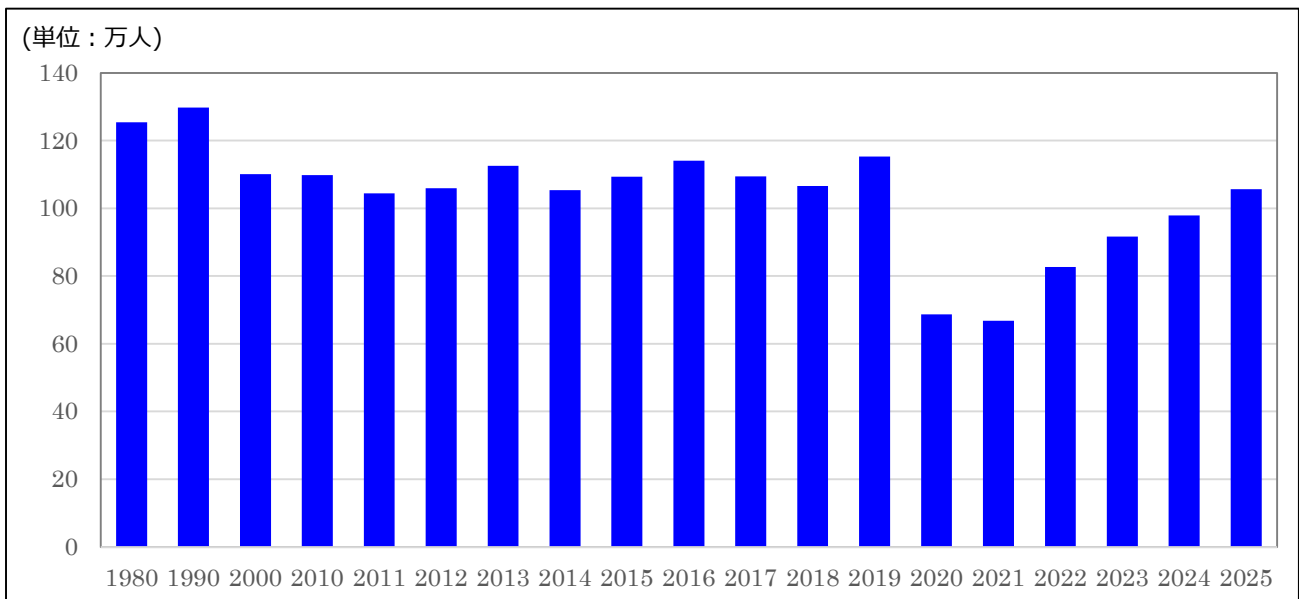
〔観光客の状況〕

地域公共交通の利用者でもある小豆島地域の観光客数は、2019年まで100万人を超える水準で推移していたが、2020年には新型コロナウイルス感染症の影響により68万7千人まで大幅に落ち込み、2021年には66万8千人とさらに減少した。その後は回復傾向にあり、2025年の観光客数は瀬戸内国際芸術祭の開催効果も相まって105万6千人と推定されるが、依然としてコロナ前の水準には届いていない。

この要因としては、コロナ禍による宿泊施設の休業に加え、営業を継続している施設においても人手不足により稼働制限が生じ、宿泊キャパシティが大幅に低下していることが挙げられる。

▼小豆島の観光客数推移

	1980	1990	2000	2010	2011	2012
観光客数	1,254,000人	1,297,000人	1,101,000人	1,098,000人	1,044,000人	1,059,000人
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
観光客数	1,125,000人	1,053,000人	1,093,000人	1,140,000人	1,094,000人	1,066,000人
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
観光客数	1,153,000人	687,000人	668,000人	827,000人	916,000人	979,000人
	2025					
観光客数	1,056,000人					



資料) 小豆島観光協会

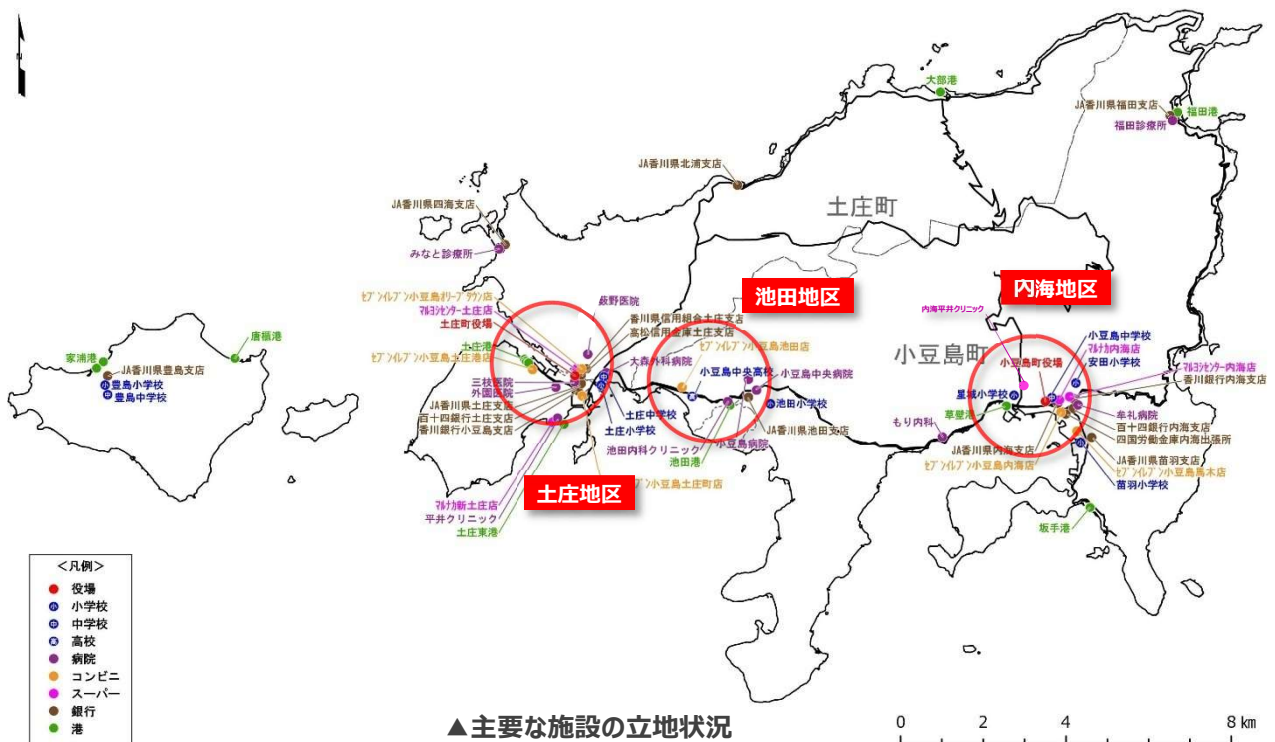
1.3 主要な施設の設置状況

〔移動の目的地となるような主要施設〕

小豆島地域の主要な施設は、土庄町役場、小豆島町役場、旧小豆島町役場周辺に商業施設や銀行、郵便局などが集積し、地域の拠点となっている。また、島内外の出入り口である港湾についても主要な交通拠点となっている。まちづくりとして、H28年に開院した小豆島中央病院、H29年に開校した小豆島中央高校についても主要なまちの拠点としてあげられる。

島内の主要観光施設については、従来からの観光拠点に加え、近年では瀬戸内国際芸術祭に伴い設置されたオブジェ等も含め、国内外の観光客が訪れる人気スポットとなっている。一方で、新型コロナウイルス感染症の影響により観光客数は大幅に減少し、多くの宿泊施設が休業を余儀なくされた。

しかし、その後は徐々に回復傾向が見られ、新たな宿泊施設の整備計画も進められている。



1.4 島民アンケート調査等における現状把握

〔島民アンケート調査における現状把握〕

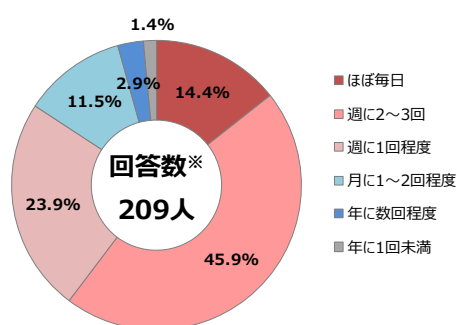
本調査は、前回計画に基づく路線バス再編後における島民ニーズを把握するため、平成30年度に実施したアンケート調査である。紙媒体によるアンケート配布・回収を実施し、361人から回答を得た。

概要を以下に示す。

(1) 再編前後における移動実態の変化（買物目的）

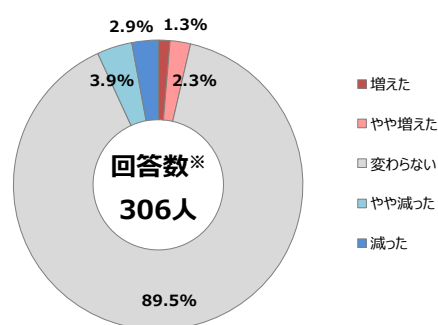
路線バス再編後における買物頻度は、「週に1回以上」という回答が8割以上であり、再編前後における「買物頻度」の変化は約9割が「変わらない」と回答。

「買物目的」の路線バスの利用割合を見ると、再編前が6%に対し、再編後は9%と約3ポイント上昇。



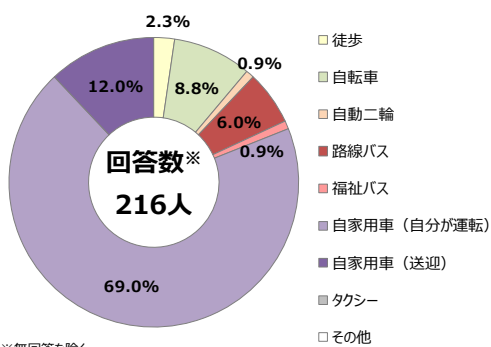
※無回答を除く

▲「買物頻度」（再編後）



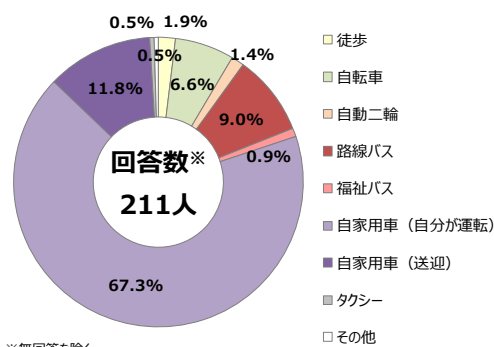
※無回答を除く

▲「買物頻度」の変化



※無回答を除く

▲「買物手段」（再編前・行き）



※無回答を除く

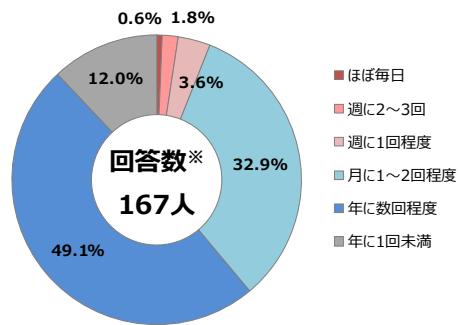
▲「買物手段」（再編後・行き）

出典) H30 島民アンケート調査（小豆島地域公共交通協議会調べ）

(2) 再編前後における移動実態の変化（通院目的）

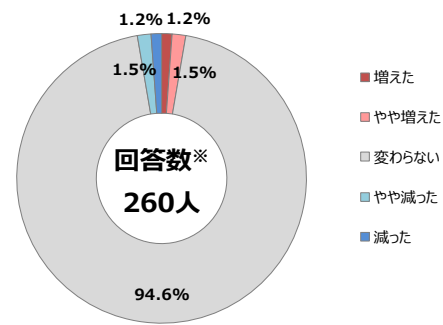
路線バス再編後における通院頻度は、「月に1～2回程度」という回答が4割程度であり、再編前後における「通院頻度」の変化は約9割以上が「変わらない」と回答。

「通院目的」の路線バスの利用割合を見ると、再編前が7%に対し、再編後は10%と約3ポイント上昇。



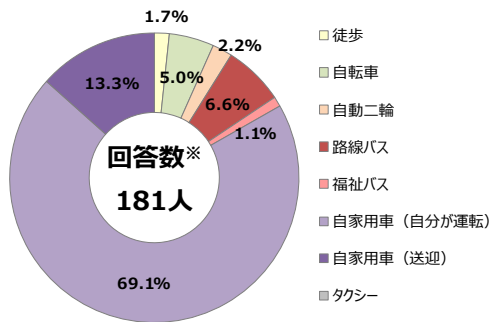
※無回答を除く

▲「通院頻度」（再編後）



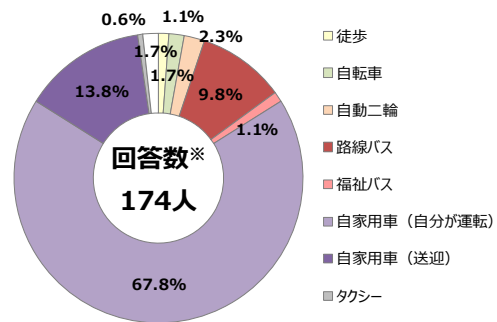
※無回答を除く

▲「通院頻度」の変化



※無回答を除く

▲「通院手段」（再編前・行き）



※無回答を除く

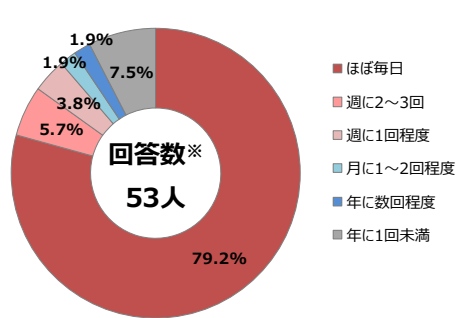
▲「通院手段」（再編後・行き）

出典) H30 島民アンケート調査（小豆島地域公共交通協議会調べ）

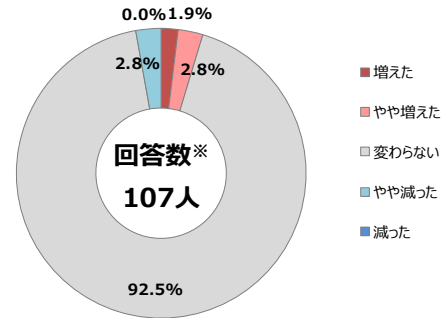
(3) 再編前後における移動実態の変化（通勤目的）

路線バス再編後における通勤頻度は、「ほぼ毎日」という回答が8割であり、再編前後における「通勤頻度」の変化は約9割以上が「変わらない」と回答。

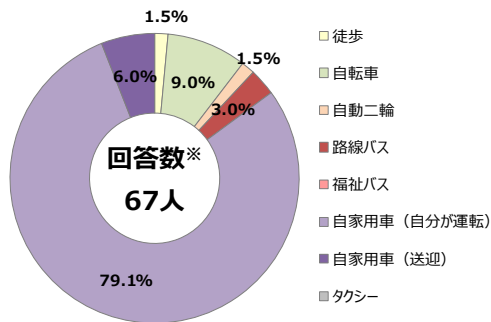
「通勤目的」の路線バスの利用割合を見ると、再編前が3%に対し、再編後は9%と約6ポイント上昇。



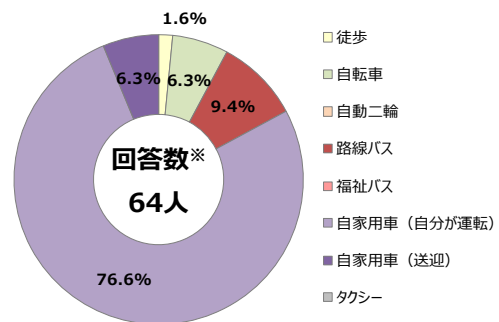
▲「通勤頻度」(再編後)



▲「通勤頻度」の変化



▲「通勤手段」(再編前・行き)



▲「通勤手段」(再編後・行き)

出典) H30 島民アンケート調査 (小豆島地域公共交通協議会調べ)

〔観光客アンケート調査における現状把握〕

本調査は、観光客に対する移動ニーズを把握するため、平成30年度に実施したアンケート調査である。調査員による聞き取り調査を実施し、305人から回答を得た。

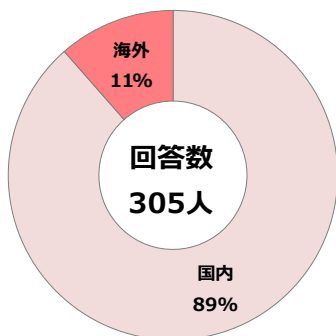
概要を以下に示す。

(1) 回答者属性

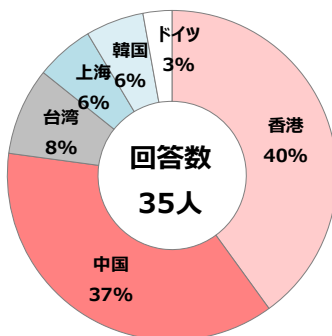
回答者の約1割が外国人観光客であり、「香港」「中国」で約8割を占める。

国内についてみると、「関東」「近畿」が2割強、「中国」「四国」が2割弱で、全体で約8.5割を占める。

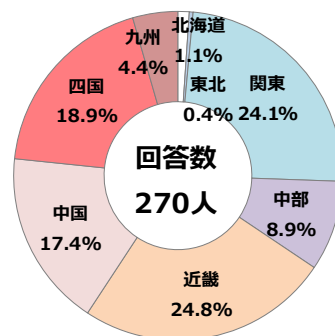
▼回答者の外国人比率



▼回答者の国籍内訳（海外）



▼回答者の居住地内訳（国内）

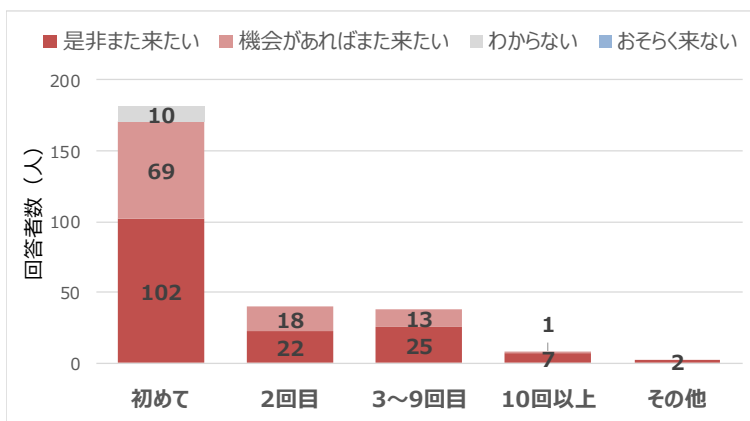


(2) 来訪頻度

来訪頻度及び満足度を見ると、外国人観光客のほとんどが「初めての来訪」であるものの、約8割が「再度訪れたい」との回答を得ている。国内観光客については、2回目以上の来訪者がみられ、その満足度も高いが、外国人観光客と同様に「初めての来訪」も多く、高い満足度を得ていることから、リピーターとなる可能性が高いと考えられる。



▲来訪頻度及び満足度（海外）



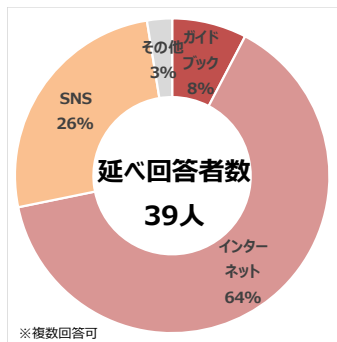
▲来訪頻度及び満足度（国内）

(3) 情報入手方法

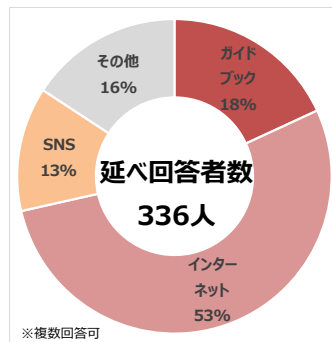
情報の入手方法をみると、外国人観光客は「インターネット」や「SNS」の利用が高く、約9割を占める。

国内観光客も同様に「インターネット」の割合が高く、「SNS」の割合が外国人観光客ほど高くない。「その他」としては、「知人からの口コミ」や「旅行会社」などから情報を入手しているといった回答がみられた。

▼外国人観光客の情報入手方法



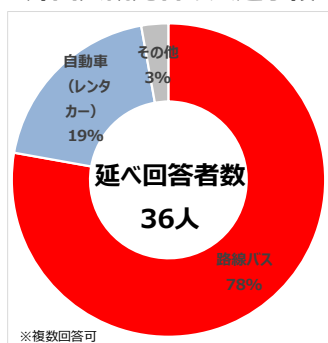
▼国内観光客の情報入手方法



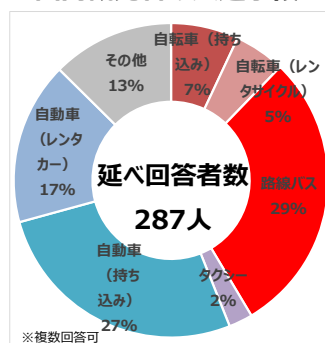
(4) 交通手段

島内における移動交通手段についてみると、外国人観光客は約8割が「路線バス」利用、国内観光客についても約3割が「路線バス」利用であった。

▼外国人観光客の交通手段



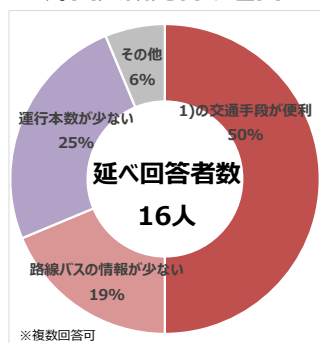
▼国内観光客の交通手段



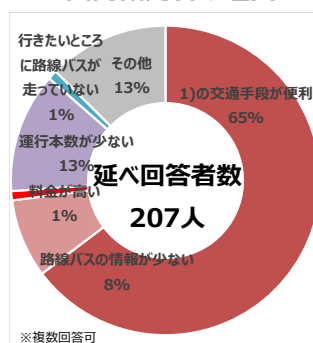
(5) 路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由についてみると、外国人観光客は「路線バスの情報が少ない」「運行本数が少ない」が約2割、国内観光客についても「路線バスの情報が少ない」「運行本数が少ない」が約1割であった。

▼外国人観光客の理由



▼国内観光客の理由



〔高校生アンケート調査における現状把握〕

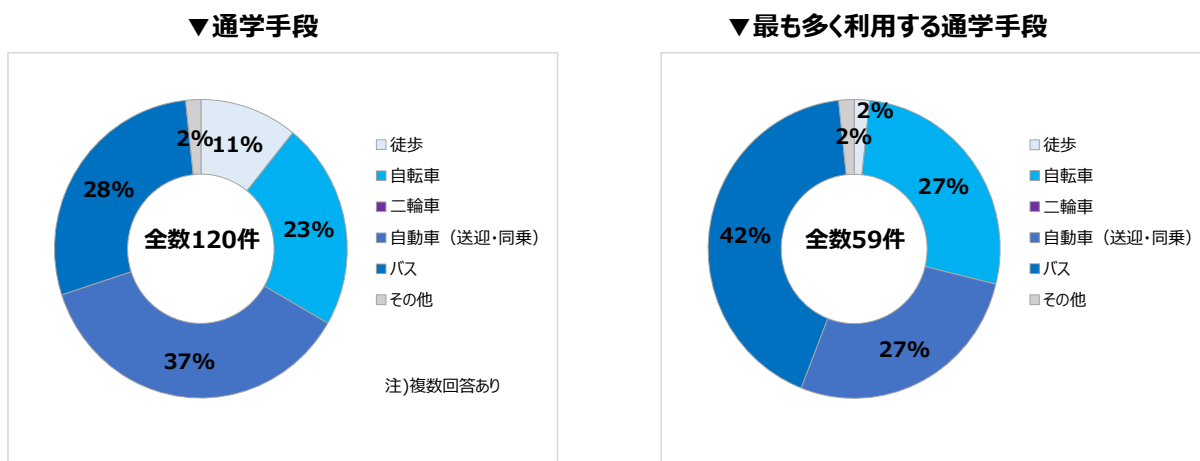
本調査は、小豆島中央高校に通学している生徒を対象に、通学手段に対するニーズを把握するため、全日制の1～2年生、定時制の1～4年生に対し実施したアンケート調査である。紙媒体によるアンケート依頼、webによる質問・回答を実施し、55人からの回答を得ている。回答者属性を以下に示す。

概要を以下に示す。

（１） 高校生の通学手段

通学手段については、「自動車（送迎・同乗）」が37%と最も多く、「徒歩・自転車」が33%、「バス」が29%となっている。

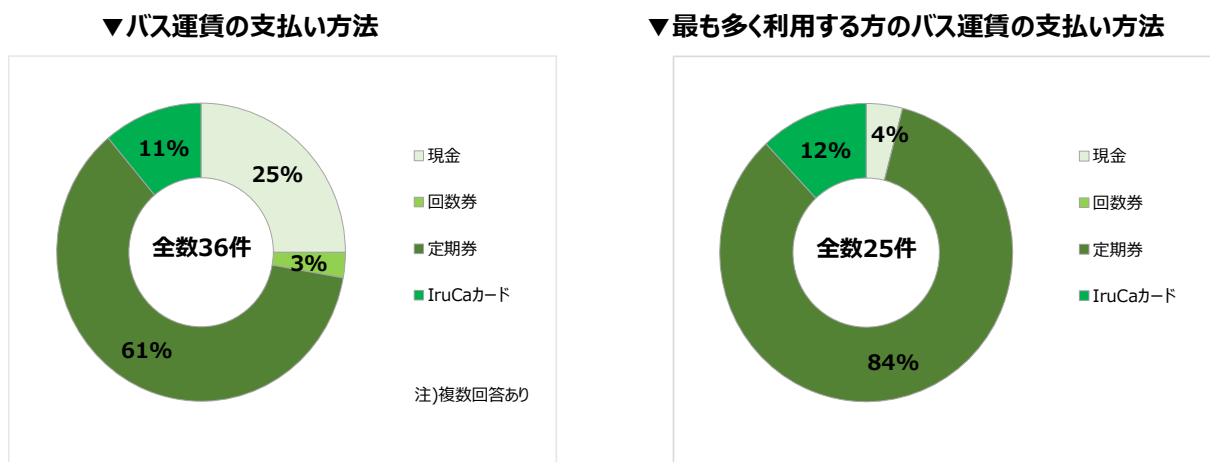
一方で、最も多く使う通学手段については、「バス」が42%と最も多い。



（２） バス運賃の支払い方法

バス運賃の支払い方法については、全体では「定期券」が65%と最も高く、次いで「現金」が26%、「IruCaカード」が6%となっている。

一方で、最も多くバスを使う方については、「定期」が84%とほとんどを占め、「IruCaカード」は12%、「現金」は4%程度となっている。



1.5 ビッグデータによる人流把握（観光期・コロナ禍）

人流データの分析にあたり、ビッグデータである プロファイルパスポートデータ（(株)プログウォッチャーデータ）を活用して以下の分析を行っている。

概要を以下に示す。

〔観光期における人流把握〕

コロナ前（2018～2019年）及びコロナ禍（2020年）における観光期の人流は以下のとおり。

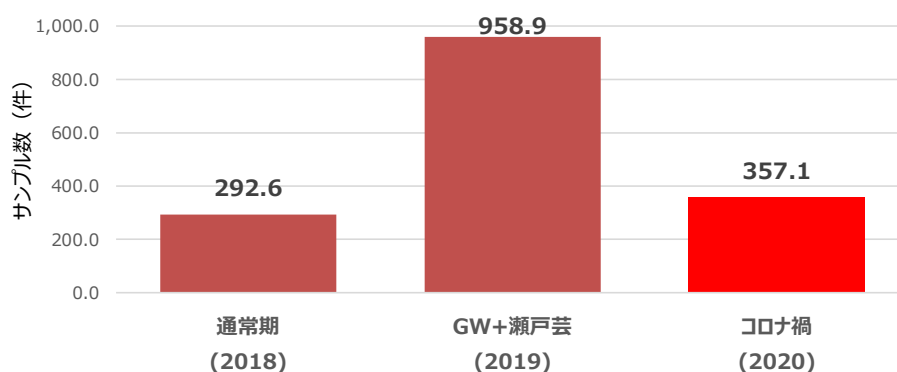
コロナ前においては、瀬戸内国際芸術祭（以下「瀬戸芸」とする。）の影響により、通常期に比べ約3倍の来訪が見られる。

コロナ前においては、近畿や中部、関東が半数以上を占めていたのに対し、コロナ禍^{*}においては、近畿以東の割合が大きく減少し、高松市や岡山県などの近隣や、九州などからの割合がやや増えている。

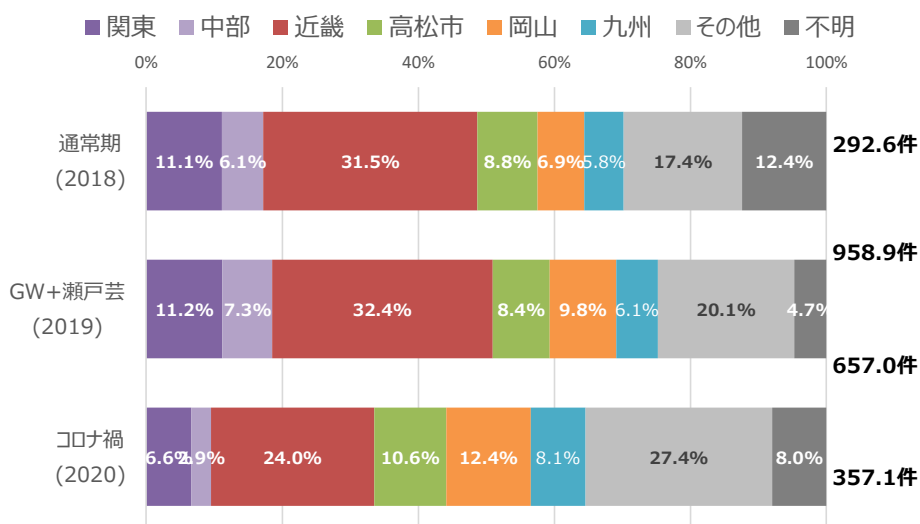
※通常期の集計期間：2018年10月06日(土), 07日(日), 27日(土), 28日(日)のデータ平均。

GW+瀬戸芸の集計期間：2019年05月02日(木祝), 03日(金祝), 04日(土), 05日(日), 06日(月祝)のデータ平均。

コロナ禍の集計期間：2020年10月10日(土), 11日(日), 17日(土), 18日(日)のデータ平均。



▲観光期における人流の増減（小豆島を除く）



▲観光期における人流の居住地割合（小豆島を除く）

出典）『プロファイルパスポート』データ（(株)プログウォッチャーデータ）

〔島民の移動状況〕

島民（土庄町、小豆島町居住者、以下同）の平日の滞在状況をコロナ前後で以下に示す。

コロナ前におけるサンプル数は508.1件であり、小豆島町居住者が約6割を占める。滞在の多い箇所としては、土庄港～土庄町役場周辺・マルナカ周辺や、池田港・小豆島中央病院、小豆島町役場～苗羽周辺があげられ、これらの地域が生活拠点として位置付けられる。

▼通常期における島民の移動状況（2018年：平日）



コロナ禍におけるサンプル数は282.9件であり通常期を下回る。土庄町及び小豆島町居住者がほぼ半数である。滞在の多い箇所は通常期と大きく変わりはなく、各拠点における集積がみられる。

▼コロナ禍における島民の移動状況（2020年：平日）



※「滞在」対象者が10分以上滞在したメッシュ。

出典) プロファイルパスポート』データ ((株)ログウォッチャーデータ)

〔島民の港利用別にみた移動状況〕

コロナ禍（2020年：平日）における島民の港利用※の状況を以下に示す。

※港利用とは、港が含まれるメッシュを利用した方が滞在したメッシュを分析。

【土庄港】

土庄港利用者の約8割強が土庄町居住者である。

主な滞在場所は、土庄地区・湊崎地区・豊島や草壁本町地区などの南廻り線沿線が多く、一部、大鐸地区・大部地区など北廻り線沿線にも若干の滞在がみられる。

▼コロナ禍における土庄港利用者の移動状況（2020年：平日）



【池田港】

池田港利用者の約7割が小豆島町居住者である。

主な滞在場所は、池田地区・土庄地区・草壁本町地区など南廻り線沿線が多いが、一部、大鐸地区・大部地区などの北廻り線沿線、蒲野地区など三都線沿線にも若干の滞在がみられる。

▼コロナ禍における池田港利用者の移動状況（2020年：平日）

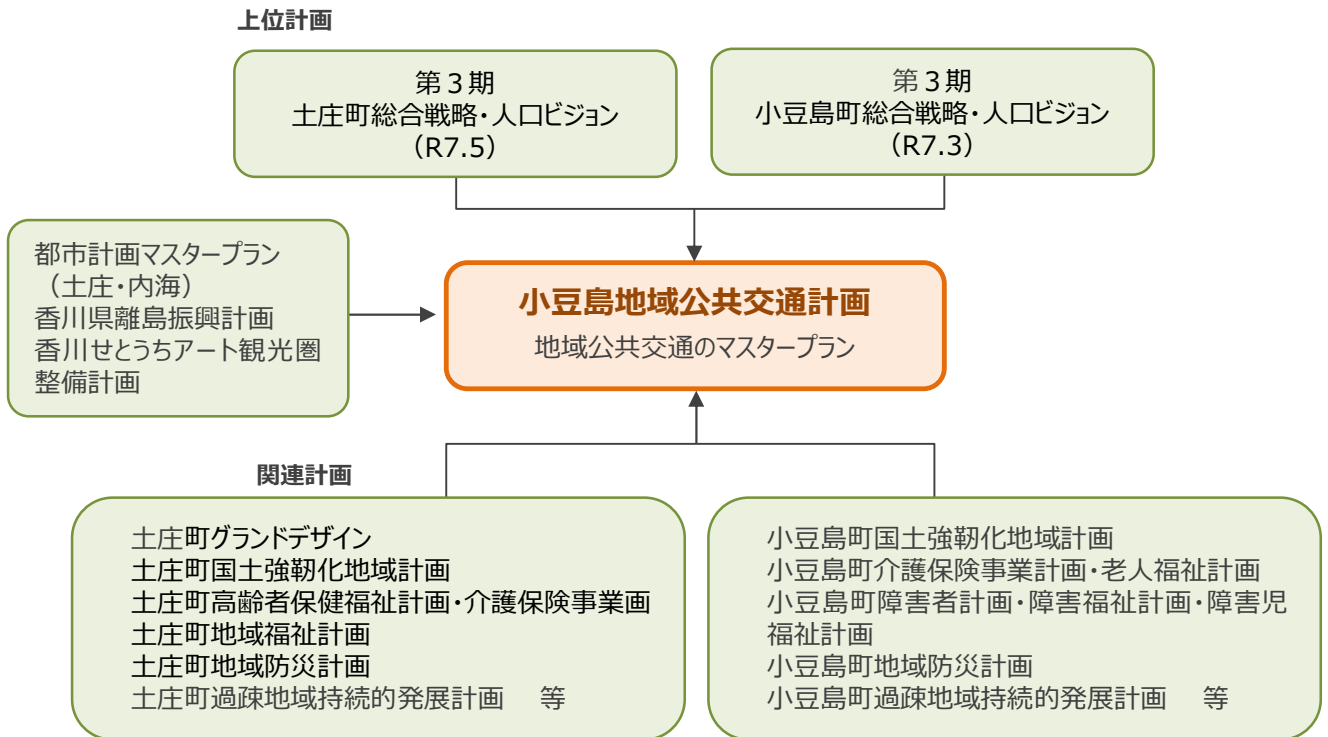


出典) プロファイルパスポート』データ ((株)プログウォッチャーデータ)

2. 上位・関連計画

〔計画の位置づけ〕

「小豆島地域公共交通計画」は、両町の「総合戦略・人口ビジョン」等の上位計画の考え方に基づくとともに、都市計画マスタープランのほか、その他関連計画の取組とも連携を図った、地域公共交通の今後の考え方や取り組みなどを示す、地域公共交通に関するマスタープランとしての計画である。



▲上位・関連計画の位置づけ

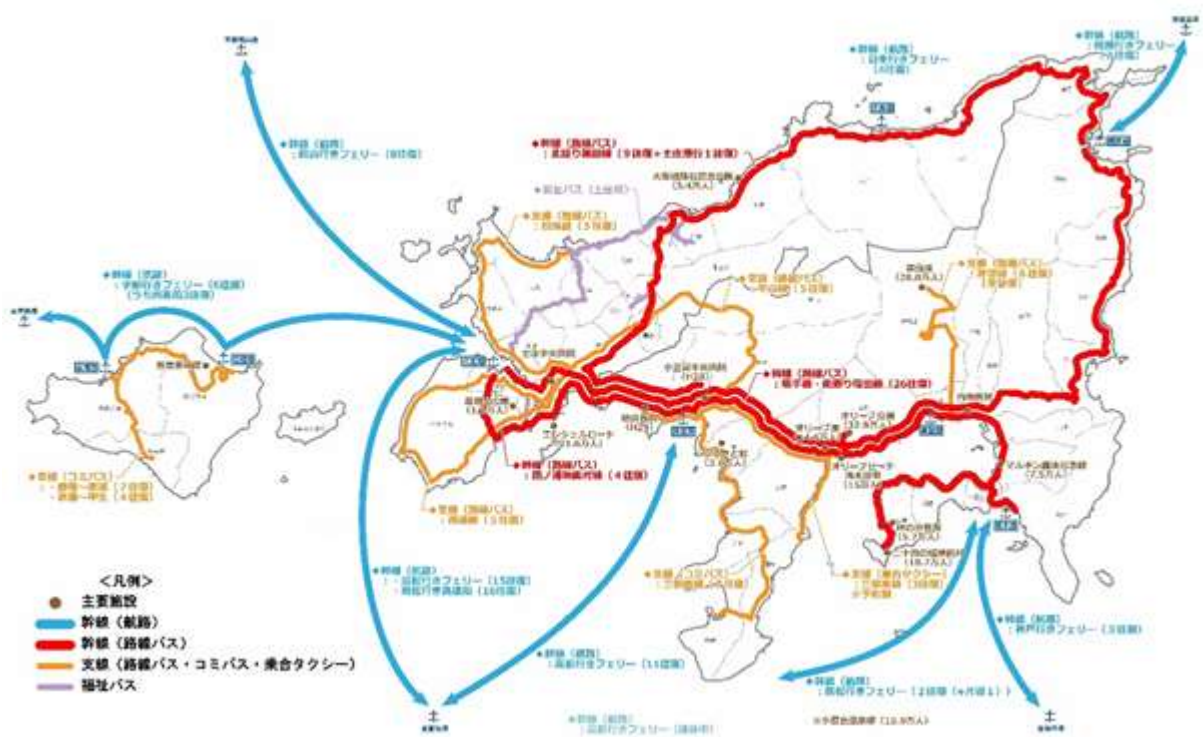
3. 公共交通の現状・問題等

3.1 概況

小豆島地域においては、下記に示すとおり多様な公共交通が運行している。

▼小豆島地域の公共交通ネットワーク

手段	ルート等	備考
航路	土庄港 池田港 草壁港 坂手港 福田港 大部港	高松～小豆島（土庄）フェリー・高速船 新岡山～小豆島（土庄）フェリー 宇野～豊島～小豆島（土庄）フェリー・旅客船 高松～小豆島（池田）フェリー 高松～小豆島（草壁）【運休中】 神戸～小豆島（坂手）～高松（高松東港）フェリー 姫路～小豆島（福田）フェリー 日生～小豆島（大部）【運休中】
路線バス	小豆島内	坂手線・南廻り福田線 北廻り福田線 西浦線 中山線 寒霞溪急行線【季節運行】 田ノ浦映画村線
町営バス	豊島内 小豆島内	豊島シャトルバス（土庄町） 四海線（土庄町） 三都西線（小豆島町） 寒霞溪無料シャトルバス（小豆島町）
スクールバス	学区内	土庄中学校、土庄小学校、豊島中学校、豊島小学校 小豆島中学校、池田小学校、星城小学校、安田小学校
福祉バス	土庄町内	四海（滝宮）、北浦（空地・ナベワ） 大鐸（小馬越・笠滝）
乗合タクシー	小豆島町内	小蒲野～池田港ターミナル前【事前登録制・予約制】
その他	小豆島内 豊島内	タクシー、レンタカー、レンタサイクル、シェアサイクル タクシー、レンタサイクル、シェアサイクル



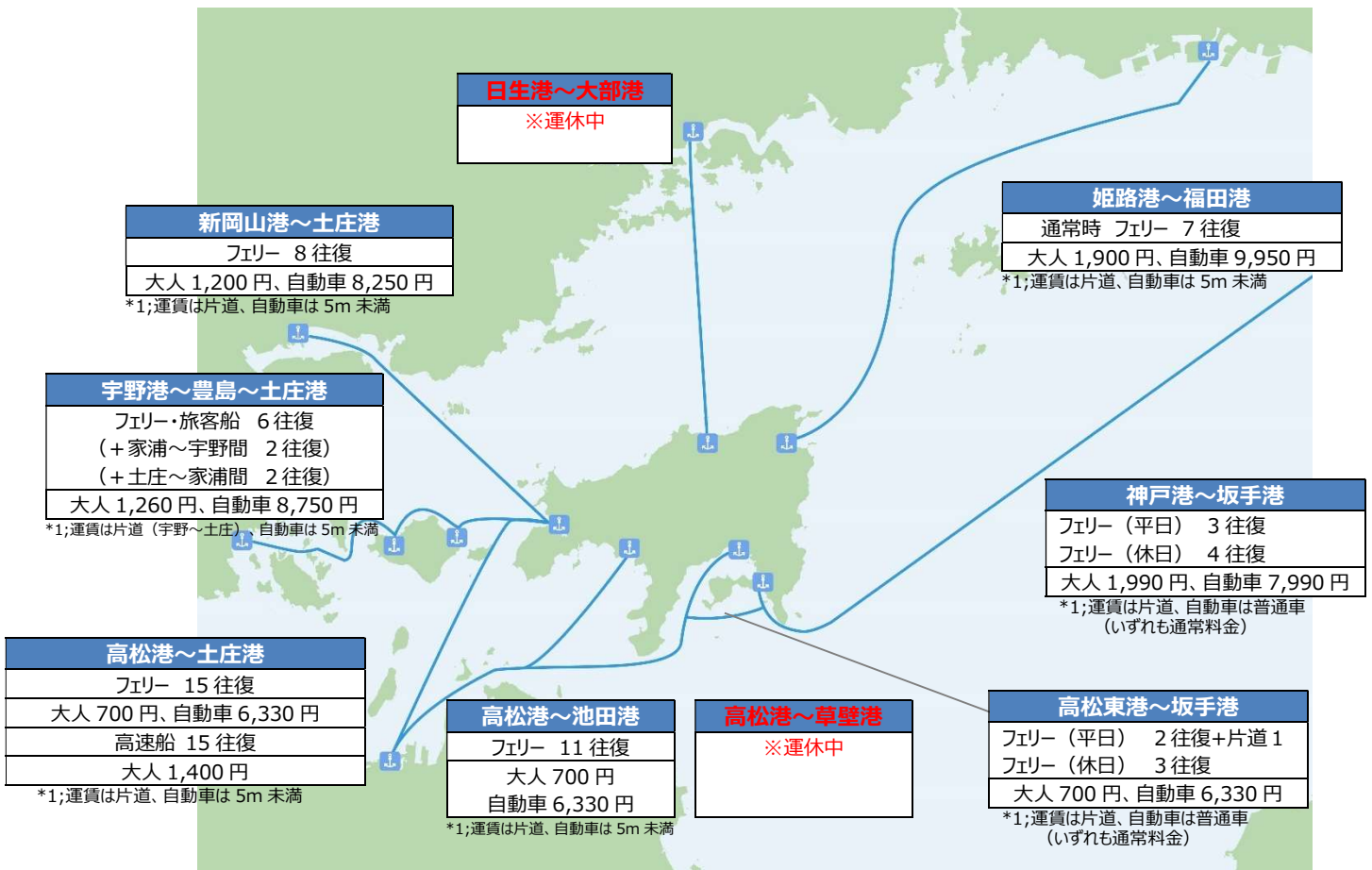
▲公共交通ネットワーク

3.2 現状・問題点等

〔航路〕

小豆島とつながりの強い高松市とは、複数の航路によるアクセスが可能であり、利便性は高いが、時間帯・目的地によって、どの航路を選択するのが最適であるかのリアルタイムの情報が不足している。

また、高松～小豆島（草壁）フェリー（5便/日）が2021年（令和3年）3月31日をもって、日生～小豆島（大部）フェリー（4便/日）が2023年（令和5年）12月1日をもって休止となっている。



出典；各社HPより（2024.8月現在）

〔路線バス〕

H27年度の小豆島地域公共交通網形成計画（以下、「前回計画」とする）により、路線バスの再編を行い、小豆島中央病院及び小豆島中央高校を中心とした路線・ダイヤ・便数を設定し、利用者数の増加といった一定の効果をえた。一方で、従来は直通便の存在した土庄港～福田港などの利用者の中には、乗り換えを余儀なくされるケースもみられ、これらに対する改善要望がアンケート調査等により多数あげられている。

また、航路とのアクセス向上については、引き続き、アンケート調査等の要望として多くあがっており、今回の高松～小豆島（草壁）フェリーの休止と合わせて、利用者の利便性向上を目指したダイヤの検討が必要である。

なお、料金施策（上限運賃300円）については、利用者から概ね好評を得ていたものの、新型コロナウイルス感染症の流行による利用者数の大幅な減少、原油価格の高騰、車両老朽化に伴う運行経費の増加により、両町から多額の公費を投入して赤字を補填している状況が続いていた。さらに、2024年（令和6年）4月から働き方改革関連法の施行に伴い、自動車運転者の労働時間等に関する基準が適用されたことで、運転手不足が一層深刻化し、運転手の確保がバス事業者にとって最大の課題となっている。

こうした状況を踏まえ、持続可能な公共交通の実現に向けて、9年ぶりに料金施策を見直し、2025年（令和7年）4月から上限運賃を500円へ引き上げるとともに、運転手の賃金ベースアップを実施することとした。



出典；小豆島オーリーブスHPより（2025.4月現在）

〔町営バス・乗合タクシー〕

前回計画により再編した三都線（東線・西線）については、三都西線の利用者数は3.5人/便（R2）、三都東線においては0.4人/便（R2）と利用者数が極端に低い状況であった。そのため、令和3年6月1日より、一定の利用者数が見込める三都西線は増便（6便/日→7便/日）し、三都東線については、バス運行を廃止し、事前登録制・予約制の乗合タクシーを導入した。

三都地域は小豆島の南西に位置する半島で、以前は小豆島オーリーブバス株式会社が路線バスを運行していたが、利用者数の減少による収支悪化に伴い、自主運行が難しくなる中、公立病院の統合や県立高校の統合など島内環境の大きな変化により、既存の路線バスでは、病院や高校へのスムーズな移動が難しくなったため、幹線に接続するフィーダー路線として町営バス三都西線を運行しており、三都地域の通学や高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保している。また、幹線に接続されることにより、地域住民の外出促進や観光客の利用など地域活性化にも繋がっている。この路線が、持続可能な地域住民の足となり、安定的な運行をするためには、財源の確保が重要な課題となっており、地域公共交通確保維持事業を活用することにより、安定的な運行、ひいては町内の公共交通を確保・維持することで、地域住民の生活交通手段を存続させていく必要がある。

寒霞渓無料シャトルバスは、オーリーブバス寒霞渓急行線の大幅な季節運行短縮により、小豆島を代表する観光地『寒霞渓』への公共交通を確保するため、小豆島町において、令和7年3月20日より草壁港と寒霞渓ロープウェイ山麓駅（紅雲亭）の間を直行する無料シャトルバスの運行している。主要観光地へのアクセスを確保することで、島内観光の回遊性を高め、地域の観光振興に寄与しており、一定の利用者がいる一方で、無料運行による財政負担が生じており、より持続可能な公共交通を目指す必要がある。

四海線は土庄町における生活路線であり、令和7年3月までは小豆島オーリーブバス株式会社が運行していたが、令和7年4月からは町営バスとして小豆島交通株式会社による委託運行（1日3.5便）が行われている。利用者は主に四海地区に居住する高齢者や学生で、買い物、通院、通学など日常生活の移動手段として活用されている。令和7年9月には車体の改修を実施し、全国公共交通系ICカード（10カード等）に対応したキャッシュレス決済を導入している。また、令和9年3月には沖之島と小豆島を結ぶ橋の完成が予定されており、これに合わせてダイヤ改正や路線変更等を検討し、より多くの地域住民が利用しやすい路線体系の構築を目指す必要がある。

豊島シャトルバスについては、瀬戸内国際芸術祭の影響もあり、利用者数は増加傾向にある。特に瀬戸内国際芸術祭期間中は、国内外からの観光客の利用が最も多い。今後、住民と観光客の双方にとって利便性の高い公共交通を維持・確保するために、運転手の確保や運行ダイヤの検討などが課題である。

〔スクールバス〕

毎年の児童・生徒の居住実態に応じ、柔軟に運行ルート・ダイヤを設定し運行。小豆島町では、一部地域の児童・生徒へ路線バスの運賃を補助している。

毎年、運行ルート・ダイヤの見直しが入るため、一般利用客との混乗は難しいと考えられる。

〔福祉バス〕

土庄町内の路線バス空白地域を対象として、高齢者等の医療機関への通院の便宜を図ることを目的に運行しているが、運転手の確保、車両の維持管理などに課題がある。

〔その他〕

タクシーについては、島内の一般利用とあわせて、観光利用があり、島内における貴重な移動手段として位置付けられる。ただし、昨年からのコロナ禍による観光客数の減少を受け、路線バス事業者と同様に、非常に厳しい運営状況である。

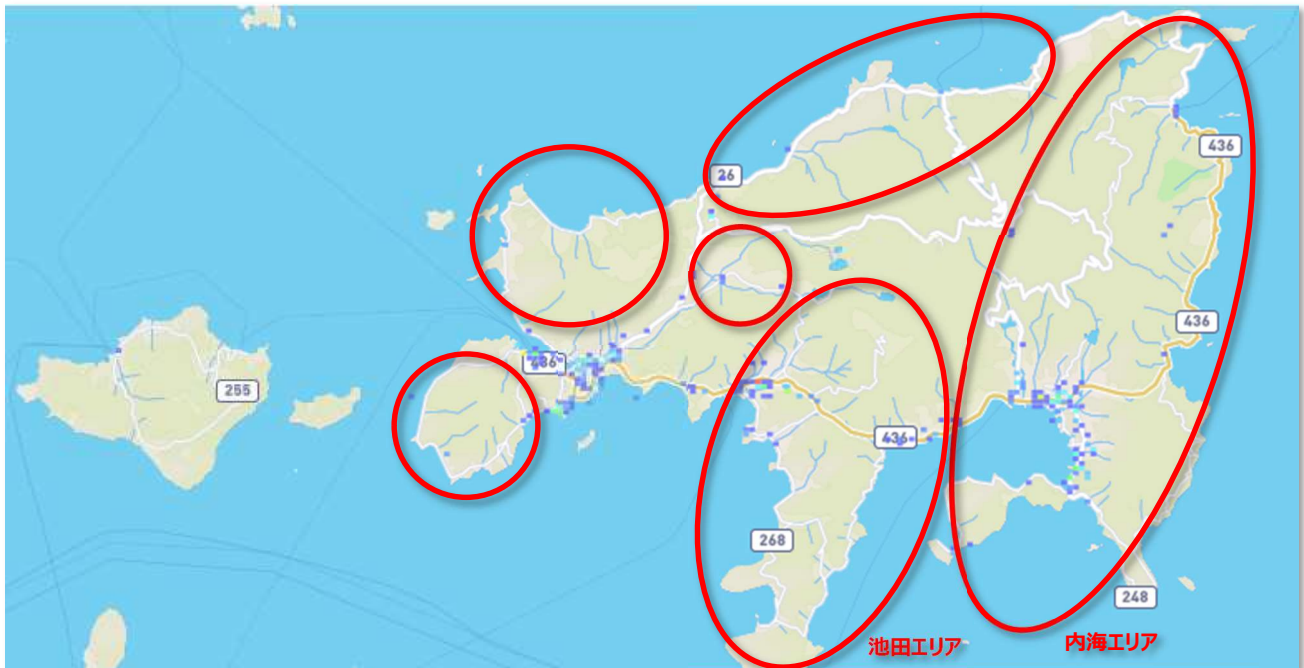
また、レンタサイクルについては、小豆島内は民間事業者が、豊島内は土庄町営に加え、民間事業者も実施している。今後の観光需要の高まり等を勘案すると、これらレンタサイクルとの連携も必要と考えられる。

3.3 「交通空白」地域

公共交通は、地域住民の通勤・通学・買い物・通院といった日常生活を支えるだけでなく、観光振興など、さまざまな分野への波及効果が期待される重要な社会基盤であるが、人口減少や高齢化、運転者・担い手不足といった構造的な課題を背景に、バス路線の減便・廃止が進んでおり、日常生活に影響が生じている。

このように、日常生活に必要な公共交通が利用しづらい、あるいは全く存在しない地域を「交通空白」地域と呼んでおり、交通空白の解消には、長期的かつ持続的に取り組む必要がある。

▼小豆地域の交通空白地域



	交通空白地域					
	四海地区	西浦地区	大鐸地区	大部地区	池田エリア	内海エリア
地域内人口	1,312人	638人	885人	900人	4,018人	8,768人
地域面積	約12.1Km	約1.3Km	約6.2Km	約14.0Km	34.09Km	61.5Km
地域の交通課題	ダイヤの減便が行われ、運転が不可能な高齢者や学生等にとって日常生活の移動が不便である。町中心部から離れており、タクシー、自転車、徒歩などの移動も難しい。	ダイヤの減便が行われ、運転が不可能な高齢者や学生等にとって日常生活の移動が不便である。町中心部から離れており、タクシー、自転車、徒歩などの移動も難しい。	ダイヤの減便が行われ、運転が不可能な高齢者や学生等にとって日常生活の移動が不便である。町中心部から離れており、タクシー、自転車、徒歩などの移動も難しい。	幹線道路沿いにバスが運行されている地域ではあるが、集落が山手側に集中しており、バス停まで距離があるため、高齢者にとってはバス停までの移動が困難な状況である。町中心部からも距離があり、タクシーなどの移動も金銭的な負担大きくなり難しい。	中心地は幹線道路沿いにオーリーブバスが運行し、外れた地域には町営バスが補完しているが便数が限られている。タクシーは、台数に限りがあるうえ、配車から時間を要するケースがある。さらに、21時以降はタクシーを含めた公共交通機関がほぼ運行しておらず、夜間の移動手段が事実上存在しない。	オーリーブバスは海沿いの幹線道路沿いに限定され、路線によっては便数が少ない。タクシー事業者は地域内に1社あるが、台数に限りがある。さらに、21時以降はタクシーを含めた公共交通機関がほぼ運行しておらず、夜間の移動手段が事実上存在しない。

〔基本方針と数値目標〕

交通空白の解消に向け、交通空白地域を継続的にモニタリングするとともに、あらゆる交通モード（乗合タクシー、コミュニティバス、ライドシェアなど）を調査・研究し、地域に即した導入を検討する。

<p>交通空白地域の減少率（地域内人口）</p> <p>100%（令和7年度） ⇒ 95%以下（令和12年度）</p>

4. 前回計画の目標の達成状況

【数値目標①】

新たな拠点(池田地区)における平均乗降人数を11,500人/月以上

小豆島中央病院および小豆島中央高校前における利用者数は、R3年以降の乗降客数の減少により、最も少ない時で8,480人（R5年）、最も多い時でも10,350人（R3年）となっており、いずれも月間11,500人の数値目標には達しなかった。人口減少が進む中であっても、引き続きまちづくりの拠点としての役割を果たすため、池田港への接続を含めた利便性の向上が求められている。

▼小豆島中央病院における乗降客数

路線名	曜日	乗降客数（人/日）						
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
坂手線	休日	22	23	13	11	11	11	19
	平日	87	49	58	63	46	47	47
	計	109	72	71	74	57	58	66
田ノ浦映画村線	休日	2	8	11	7	6	4	8
	平日	24	34	15	24	12	12	15
	計	26	42	26	31	18	16	23
南廻り福田線	休日	14	7	13	14	10	6	12
	平日	73	61	47	57	32	27	36
	計	87	68	60	71	42	33	48
北廻り福田線	休日	7	6	7	7	6	11	4
	平日	26	29	12	20	11	10	21
	計	33	35	19	27	17	21	25
中山線	休日	18	2	4	2	2	1	4
	平日	8	10	8	3	5	5	7
	計	26	12	12	5	7	6	11
合計	休日	63	46	48	41	35	33	47
	平日	218	183	140	167	106	101	126
	計	281	229	188	208	141	134	173
月換算 (人/月)	休日	504	368	384	328	280	264	376
	平日	4,796	4,026	3,080	3,674	2,332	2,222	2,772
	計	5,300	4,394	3,464	4,002	2,612	2,486	3,148

※月換算は、休日日数×8日+平日日数×22日で算出

▼小豆島中央高校における乗降客数

路線名	曜日	乗降客数（人/日）						
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
坂手線	休日	8	18	7	3	8	7	2
	平日	94	134	128	111	113	118	129
	計	102	152	135	114	121	125	131
田ノ浦映画村線	休日	1	13	2	4	2	2	1
	平日	29	44	39	24	28	37	42
	計	30	57	41	28	30	39	43
南廻り福田線	休日	25	4	8	4	9	8	7
	平日	104	97	102	94	89	71	97
	計	129	101	110	98	98	49	104
北廻り福田線	休日	7	2	4	3	1	1	7
	平日	37	34	31	27	23	16	35
	計	44	36	35	30	24	17	42
中山線	休日	2	1	1	1	4	1	1
	平日	6	4	5	0	5	19	5
	計	8	5	6	2	9	20	6
合計	休日	43	38	22	15	24	19	18
	平日	270	313	305	256	258	261	308
	計	313	351	327	272	282	250	326
月換算 (人/月)	休日	344	304	176	120	192	152	144
	平日	5,940	6,886	6,710	5,632	5,676	5,742	6,776
	計	6,284	7,190	6,886	5,752	5,868	5,894	6,920

※月換算は、休日日数×8日+平日日数×22日で算出

資料) 小豆島オーブバス(株)

【数値目標②】

通学定期の購入者数を統合高校生徒数の30%以上

小豆島中央高校における定期券購入者数は延べ148人であり、全日制・定時制の生徒を含む生徒数415人を母数とした場合、**購入率は35.7%**となり目標を達成した。

人口減少や少子高齢化が進む中にあっても安定した利用が続いていることから、引き続き利用者ニーズの把握に努め、きめ細やかな対応を行うとともに、高校生の利便性向上やバス利用の促進を図る必要がある。

▼小豆島中央高校 定期券購入者数

区分	区分	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
土庄町	1ヶ月定期	12	11	11	14	13	14	13
	3ヶ月定期	21	18	11	10	11	18	21
	計	33	29	22	24	24	32	34
小豆島町	1ヶ月定期	32	33	52	38	28	22	18
	3ヶ月定期	96	97	68	87	80	89	96
	計	128	130	120	125	108	111	114
計	1ヶ月定期	44	44	63	52	41	36	31
	3ヶ月定期	117	115	79	97	91	17	117
	計	161	159	142	149	132	143	148

※小豆島中央高校の全日制・定時制の生徒含む。

資料) 小豆島オーリーブス(株)

※全日制 402人+定時制 13人=415人として試算 ⇒ 35.7%

【数値目標③】

航路と路線バスとの接続の改善(本数)する。

主要な交通拠点である港湾航路との路線バスの接続本数については、すべての数値目標を達成した。

今後も航路との接続に努めるとともに、利用者のニーズを踏まえ、他の航路についても接続の可能性を検討していく必要がある。

▼航路との路線バスの接続本数

区分	目標	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
土庄港への上り接続	北廻り福田線 ⇒ 5本/日	5本/日	5本/日	5本/日	5本/日
池田港への上り接続 (5分以上30分以内)	南廻り福田線 ⇒ 4本/日	4本/日	4本/日	4本/日	4本/日
	坂手線 ⇒ 4本/日	4本/日	4本/日	4本/日	4本/日
	田ノ浦映画村線 ⇒ 4本/日	4本/日	4本/日	4本/日	4本/日
池田港到着からの下り接続 (5分以上30分以内)	南廻り福田線 ⇒ 5本/日	5本/日	5本/日	5本/日	5本/日
	坂手線 ⇒ 8本/日	8本/日	8本/日	8本/日	8本/日

資料) 小豆島オーリーブス(株)

【数値目標④】

フリー乗車券の年間販売枚数を25,000枚/年以上

観光客による購入が中心であり、目標は達成しなかったが、コロナ禍で大幅に減少した時期もあったものの、現在は回復傾向にあり、一定の目標は達成したと考えられる。また、R7年度からは運賃改定の実施により、売上金額も大幅に増加している。

今後も利用者のニーズや利便性を踏まえつつ、フリー乗降券の普及に努める必要がある。

▼フリー乗車券の販売数

区分	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
	瀬戸芸	瀬戸芸	通常	瀬戸芸	瀬戸芸	通常
1日券	34,612	18,753	6,200	10,117	13,210	17,765
2日券	4,466	2,619	1,217	1,720	2,010	2,010
計	39,078	21,372	7,417	11,837	15,220	20,048
売上金額	-	-	7,948,500	12,548,000	15,996,500	20,778,000

区分	R7年度		
	通常	瀬戸芸	計
1日券	15,976	6,823	22,799
2日券	1,075	-	1,075
計	17,051	6,823	23,874
売上金額	20,439,550	13,433,000	33,872,550

※1：R1～R7年度(前期：R6.10～R7.3) 1日券(大人1,000円、小人500円)、2日券(大人1,500円、小人750円)

※2：R7年度(後期：R7.4～R7.9) 通常期間1日券(大人1,600円、小人800円)、瀬戸芸期間1日券(大人2,000円、小人1,000円)

資料) 小豆島オーリーブス(株)

【数値目標⑤】

路線バスの年間利用者数を704,000人/年以上

これまでの年間利用者数の最高値は令和元年度の814,707人であった。その後はコロナ禍の影響により大幅に減少したものの、現在は回復傾向にあるが、目標は達成しなかった。

今後も多様な施策を通じて、利用者数のさらなる向上を図っていく必要がある。

▼路線バスの年間利用者数

区分	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
年間利用者数	814,707人	580,465人	436,871人	524,848人	561,715人	606,651人	643,251人
対前年度増減	-	▲28.8%	▲24.7%	+20.1%	+7.0%	+8.0%	+6.0%

資料) 小豆島オーリーブス(株)

【数値目標⑥】

路線バスに係る財政支出状況を27,000千円/年以下

※小豆島オーリーブバス株式会社に対して支出している補助金の総額

料金施策（上限運賃300円）により、利用者及び売上高は増加傾向にあったが、いずれの年も目標を達成できなかった。これは、新型コロナウイルス感染症の流行による利用者数の大幅な減少に加え、車両老朽化に伴う運行経費の増加や原油価格の高騰など、想定外の要因が重なり、経営が厳しくなったためである。その結果、国・県・2町から多額の公費が投入され、赤字補填が行われている状況にある。

そこで、R7年度から運賃改定を実施した。料金施策は、持続可能に路線バスを運行するうえで最も重要な指標の一つであり、運賃改定の通年効果が反映されるR8年度以降において、改定の効果を改めて検証する必要がある。

▼路線バスの財政支出状況

区分	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
運行費補助	62,938,892円	100,697,452円	101,662,245円	111,745,678円	116,351,753円
車両減価償却補助	11,298,000円	7,888,000円	11,048,000円	14,558,000円	22,448,000円
車両購入補助	—	—	—	51,846,000円	53,016,000円
コロナ対策	10,595,000円	2,623,000円	2,605,000円	—	—
その他	—	—	—	300,000円	—
年間補助金額合計	84,831,892円	111,208,452円	115,315,245円	178,449,678円	191,815,753円
対前年度増減	+206.3%	+31.1%	+3.7%	+54.7%	+7.5%

資料) 小豆島オーリーブバス(株)

【数値目標⑦】

路線バスの経常収支率を90.0%/年以上

※小豆島オーリーブバス株式会社の経常収支率

財政支出状況同様、いずれの年も目標を達成できなかった。新型コロナウイルス感染症の流行による利用者数の大幅な減少に加え、車両老朽化に伴う運行経費の増加や原油価格の高騰など、想定外の要因が重なり、経営が厳しくなったためである。

R7年度の運賃改定の通年効果が反映されるR8年度以降において、改定の効果を改めて検証する必要がある。

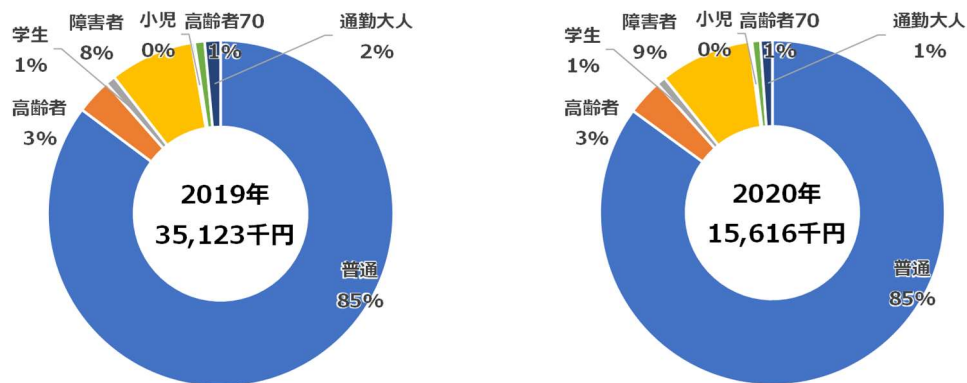
▼路線バスの年間利用者数

区分	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
経常収支率	44.53%	48.95%	47.44%	46.61%	67.14%
対前年度増減	%	+4.42%	-1.51%	-0.83%	+20.53%

資料) 小豆島オーリーブバス(株)

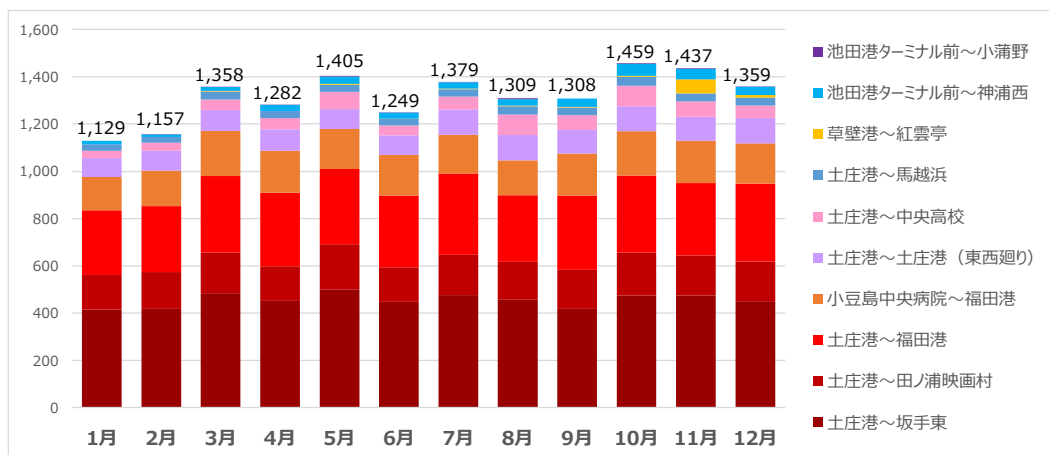
<参考：ICカード（IruCa）の利用状況>

ICカードによる収入状況をみると、「普通」が約8割強とほとんどを占め、次いで「障害者」が1割程度、「高齢者」3%程度とつづく。系統別にみると、南廻り線におけるICカード利用割合が多い。また、緊急事態宣言のあった2020年4月以降、ICカード利用も減少傾向がみられる。



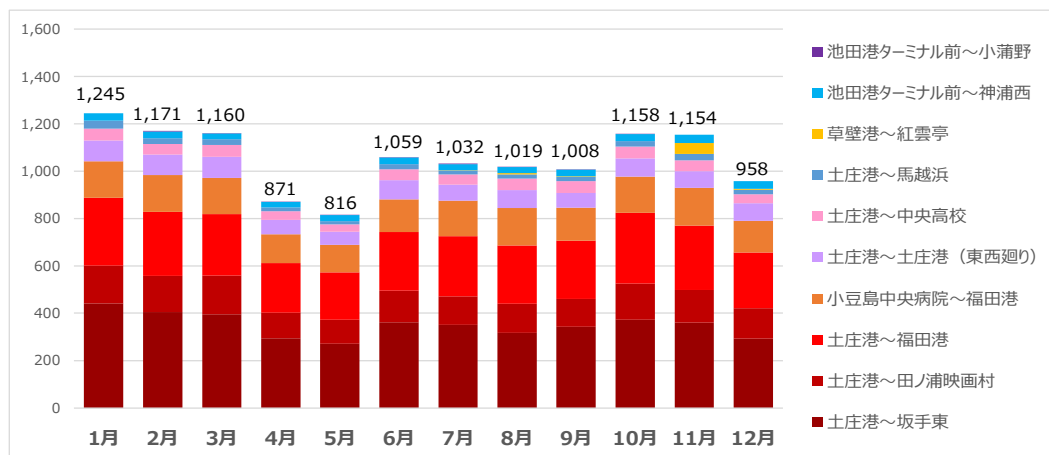
資料) 小豆島オーリーブス (株)

▲種類別 IC カードによる収入の状況



資料) 小豆島オーリーブス (株)

▲系統別 IC カードによる収入の状況 (2019年1～12月)



資料) 小豆島オーリーブス (株)

▲系統別 IC カードによる収入の状況 (2020年1～12月)

5. 収支状況の整理

前回計画策定時からの路線バスの収支状況について整理する。

5.1 路線バス

〔利用者数の推移〕

料金施策（上限運賃300円）の効果により、利用者数は増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症の流行による利用者数の大幅な減少し、依然としてコロナ前の水準には届いていないものの、徐々に回復傾向にある。（R7はR元に比べ約2割減。）

▼利用者数の推移

年度	期	期間	三都線除く (人)	三都線 (人)	計 (人)	前年度比 (%)	備考
H24年度	3期	H23.10.1~H24.9.30	315,147	21,263	336,410	-	
H25年度	4期	H24.10.1~H25.9.30	459,186	34,327	493,513	+45.7	瀬戸芸 77日
H26年度	5期	H25.10.1~H26.9.30	414,942	26,336	441,278	▲9.0	瀬戸芸 31日
H27年度	6期	H26.10.1~H27.9.30	381,299	25,963	407,262	▲8.1	
H28年度	7期	H27.10.1~H28.9.30	505,998	12,444	518,442	+32.7	瀬戸芸 78日
H29年度	8期	H28.10.1~H29.9.30	659,780	-	659,780	+30.4	瀬戸芸 30日
H30年度	9期	H29.10.1~H30.9.30	704,012	-	704,012	+6.7	
R元年度	10期	H30.10.1~R1.9.30	814,707	-	814,707	+15.7	瀬戸芸 72日
R2年度	11期	R1.10.1~R2.9.30	580,465	-	580,465	▲28.8	瀬戸芸 35日
R3年度	12期	R2.10.1~R3.9.30	436,871	-	436,871	▲24.7	
R4年度	13期	R3.10.1~R4.9.30	524,848	-	524,848	+20.1	瀬戸芸 68日
R5年度	14期	R4.10.1~R5.9.30	561,715	-	561,715	+7.0	瀬戸芸 37日
R6年度	15期	R5.10.1~R6.9.30	606,651	-	606,651	+8.0	
R7年度	16期	R6.10.1~R7.9.30	643,251	-	643,251	+6.0	瀬戸芸 69日

資料) 小豆島オーリーブス(株)

〔財産及び損益の状況〕

新型コロナウイルス感染症の流行により利用者数が大幅に減少し、それに伴って売上高も落ち込んだ。しかし、その後の利用者数の回復により、売上高も回復傾向を示している。

また、R7年度については、運賃改定が半年分反映されたことから、売上高が大きく増加している。

▼財産及び売上高の状況

年度	期	期間	売上高 (千円)	当期純利益 (千円)	1株当たり 当期純利益 (円)	純資産 (千円)	備考
H25年度	4期	H24.10.1~H25.9.30	189,107	▲10,202	▲3,400	85,904	瀬戸芸 77日
H26年度	5期	H25.10.1~H26.9.30	177,788	10,358	2,466	100,209	瀬戸芸 31日
H27年度	6期	H26.10.1~H27.9.30	173,336	5,266	1,254	98,694	
H28年度	7期	H27.10.1~H28.9.30	176,699	▲1,421	▲338	87,281	瀬戸芸 78日
H29年度	8期	H28.10.1~H29.9.30	184,157	10,169	2,421	78,591	瀬戸芸 30日
H30年度	9期	H29.10.1~H30.9.30	188,208	3,838	913	82,429	
R元年度	10期	H30.10.1~R1.9.30	213,999	7,127	1,696	89,556	瀬戸芸 72日
R2年度	11期	R1.10.1~R2.9.30	162,864	▲30,897	▲7,356	58,659	瀬戸芸 35日
R3年度	12期	R2.10.1~R3.9.30	130,752	▲10,001	▲2,381	48,658	
R4年度	13期	R3.10.1~R4.9.30	147,834	11,298	2,690	59,956	瀬戸芸 68日
R5年度	14期	R4.10.1~R5.9.30	159,172	▲1,498	▲357	58,458	瀬戸芸 37日
R6年度	15期	R5.10.1~R6.9.30	165,932	5,060	1,204	63,517	
R7年度	16期	R6.10.1~R7.9.30	206,283	40,377	9,613	103,895	瀬戸芸 69日

資料) 小豆島オーリーブス(株)

〔損益の状況〕

一方で、「営業利益」および「経常利益」については、赤字が継続しており、回復の兆しは見られない。特にR3年度以降は、コロナ禍の影響を大きく受け、「営業利益」「経常利益」ともに近年で最も厳しい状況となっている。

また、国・県・2町による補助金についても、R3年度以降は毎年約1億円の財政投入が行われている。

さらに、R6年度からR8年度にかけては、2町からバス車両購入費補助金として、毎年約5,000万円の追加投入が行われている。

▼損益の状況

年度	期	期間	営業利益 (千円)	経常利益 (千円)	補助金 (円)	当期純利益 (千円)	備考
H28年度	7期	H27.10.1~H28.9.30	▲19,780	▲18,743	17,502	▲1,421	瀬戸芸 78日
H29年度	8期	H28.10.1~H29.9.30	▲17,672	▲15,926	29,864	10,170	瀬戸芸 30日
H30年度	9期	H29.10.1~H30.9.30	▲26,587	▲24,597	29,376	3,838	
R元年度	10期	H30.10.1~R1.9.30	▲18,777	▲16,983	27,893	7,127	瀬戸芸 72日
R2年度	11期	R1.10.1~R2.9.30	▲64,515	▲61,292	30,575	▲30,898	瀬戸芸 35日
R3年度	12期	R2.10.1~R3.9.30	▲101,326	▲94,953	84,831	▲10,001	
R4年度	13期	R3.10.1~R4.9.30	▲106,795	▲99,730	111,208	11,298	瀬戸芸 68日
R5年度	14期	R4.10.1~R5.9.30	▲121,177	▲117,742	115,315	▲1,498	瀬戸芸 37日
R6年度	15期	R5.10.1~R6.9.30	▲127,477	▲127,669	178,449	5,060	
R7年度	16期	R6.10.1~R7.9.30	▲100,302	▲97,407	191,815	40,377	瀬戸芸 69日

資料) 小豆島オーリーブス(株)

〔売上高の内訳〕

損益の詳細をみると、「売上高」に対して、支出「売上原価+販管費等」が上回っており、R3年度以降はその差が約1億円に達している。

R7年度の運賃改定により「売上高」は増加しているものの、「売上原価+販管費等」も同様に増加しており、現時点では経営改善の兆しは見られない。

ただし、R8年度以降は運賃改定の効果が通年で反映されるため、より正確な経営状況を把握できる見込みである。

▼売上高の内訳

年度	期	期間	売上高 (千円)	売上原価 (千円)	販管費等 (千円)	備考
H28年度	7期	H27.10.1~H28.9.30	179,699	28,415	171,065	瀬戸芸 78日
H29年度	8期	H28.10.1~H29.9.30	184,158	30,370	171,460	瀬戸芸 30日
H30年度	9期	H29.10.1~H30.9.30	188,209	35,166	179,630	
R元年度	10期	H30.10.1~R1.9.30	214,000	39,781	192,996	瀬戸芸 72日
R2年度	11期	R1.10.1~R2.9.30	162,864	30,544	196,834	瀬戸芸 35日
R3年度	12期	R2.10.1~R3.9.30	130,752	30,616	201,462	
R4年度	13期	R3.10.1~R4.9.30	147,834	37,206	217,422	瀬戸芸 68日
R5年度	14期	R4.10.1~R5.9.30	159,172	38,551	241,797	瀬戸芸 37日
R6年度	15期	R5.10.1~R6.9.30	165,932	38,745	254,664	
R7年度	16期	R6.10.1~R7.9.30	206,283	42,840	263,746	瀬戸芸 69日

資料) 小豆島オーリーブス(株)

〔損益計算書〕

「売上原価」の大半は「燃料油脂費」であり、売上に対して約2割強を占めるまでに増加している。これは原油価格の高騰が大きく影響していると考えられる。また、販管費等は売上の1.4倍以上にまで増加しており、その主な要因として「1.給与手当」などの人件費、「11.車輛修繕費」、「19.減価償却費」が挙げられる。給与のベースアップや車両更新など、近年の改革による影響が費用増加として表れている。

▼損益計算書（5ヶ年平均）

勘定科目	H28～R2年度		R3～R7年度		比較(平均)
	5年平均額	売上対比	5年平均額	売上対比	
1.売上高	121,520,000		100,547,000		▲ 20,973,000
2.業務委託収入	59,598,000		56,412,000		▲ 3,186,000
3.広告収入	4,275,000		4,485,000		210,000
4.その他売上	393,000		551,000		158,000
I 売上高計	185,786,000	100.0%	161,995,000	100.0%	▲ 23,791,000
1.燃料油脂費	21,132,000		25,937,000		4,805,000
2.軽油取引税	9,788,000		8,838,000		▲ 950,000
3.幹旋手数料	861,000		1,889,000		1,028,000
4.備車料	1,075,000		929,000		▲ 146,000
II 売上原価合計	32,856,000	17.7%	37,593,000	23.2%	4,737,000
売上総損益金額	152,930,000	82.3%	124,402,000	76.8%	▲ 28,528,000
1.給料手当	94,721,000	51.0%	106,370,000	65.7%	11,649,000
2.賞与	13,046,000	7.0%	15,038,000	9.3%	1,992,000
3.退職金	0	0.0%	40,000	0.0%	40,000
4.法定福利費	14,578,000	7.9%	17,523,000	10.8%	2,945,000
5.福利厚生費	472,000	0.3%	545,000	0.3%	73,000
6.退職給付費用	2,881,000	1.6%	2,499,000	1.5%	▲ 382,000
7.その他人件費	2,076,000	1.1%	0	0.0%	▲ 2,076,000
8.車両修繕費	26,882,000	14.5%	37,109,000	22.9%	10,227,000
9.施設修繕費	1,547,000	0.8%	3,543,000	2.2%	1,996,000
10.減価償却費	5,141,000	2.8%	24,496,000	15.1%	19,355,000
11.保険料	1,975,000	1.1%	2,538,000	1.6%	563,000
12.賃借料	7,344,000	4.0%	7,479,000	4.6%	135,000
13.リース料	608,000	0.3%	4,231,000	2.6%	3,623,000
14.租税公課	1,696,000	0.9%	1,943,000	1.2%	247,000
15.事故費	287,000	0.2%	588,000	0.4%	301,000
16.旅費交通費	57,000	0.0%	103,000	0.1%	46,000
17.被服費	382,000	0.2%	364,000	0.2%	▲ 18,000
18.交際費	50,000	0.0%	49,000	0.0%	▲ 1,000
19.会議費	66,000	0.0%	84,000	0.1%	18,000
20.通信費	883,000	0.5%	1,062,000	0.7%	179,000
21.消耗品費	2,212,000	1.2%	3,061,000	1.9%	849,000
22.水道光熱費	785,000	0.4%	1,083,000	0.7%	298,000
23.広告宣伝費	753,000	0.4%	1,448,000	0.9%	695,000
24.図書印刷費	254,000	0.1%	386,000	0.2%	132,000
25.諸会費	801,000	0.4%	729,000	0.5%	▲ 72,000
26.支払手数料	602,000	0.3%	959,000	0.6%	357,000
27.システム保守料	1,657,000	0.9%	1,987,000	1.2%	330,000
28.寄付金	5,000	0.0%	10,000	0.0%	5,000
29.雑費	649,000	0.4%	552,000	0.3%	▲ 97,000
III 販売管理費計	182,410,000	98.2%	235,819,000	145.6%	53,409,000
営業損益金額	▲ 29,480,000	-15.9%	▲ 111,417,000	-68.8%	▲ 81,937,000
1.受取利息	9,000		28,000		19,000
2.受取配当金	2,000		1,000		▲ 1,000
3.雑収入	2,139,000		4,871,000		2,732,000
IV 営業外収益計	2,150,000	1.2%	4,900,000	3.0%	2,750,000
1.支払利息	188,000		984,000		796,000
2.雑損失	4,000		1,000		▲ 3,000
V 営業外費用計	192,000	0.1%	985,000	0.6%	793,000
営業外損益金額	1,958,000	1.1%	3,915,000	2.4%	1,957,000
経常損益金額	▲ 27,522,000	-14.8%	▲ 107,502,000	-66.4%	▲ 79,980,000
1.固定資産売却益	40,000		547,000		507,000
2.補助金	27,002,000		136,324,000		109,322,000
VI 特別利益計	27,042,000	14.6%	136,871,000	84.5%	109,829,000
1.固定資産除却損	177,000		0		▲ 177,000
2.固定資産圧縮損	0		18,755,000		18,755,000
3.前期損益修正損	0		2,000		2,000
VII 特別損失計	177,000	0.1%	18,757,000	11.6%	18,580,000
特別損益金額	26,865,000	14.5%	118,114,000	72.9%	91,249,000
税引前当期純損益金額	▲ 657,000	-0.4%	10,612,000	6.6%	11,269,000
法人税・住民税及び事業税	1,557,000	0.8%	1,566,000	1.0%	9,000
当期純損益金額	▲ 2,214,000	-1.2%	9,046,000	5.6%	11,260,000

資料) 小豆島オリーブバス(株)

〔従業員の状態〕

R5年度からR6年度にかけて、正社員および契約社員の乗務員数が急速に減少しており、これは会社の諸事情が影響したものと考えられる。しかし、R7年度には減少傾向を食い止めており、地域おこし協力隊による出向乗務員の活用によって体制を維持している。

また、正社員の平均年齢は50.7歳と若干低下しているものの、高齢化の改善には至っていない。今後も継続的な運行を確保するためには、さらなる乗務員の確保が不可欠である

▼従業員の状況

年度	期	期間	正社員			契約社員等		出向社員	合計	備考
			乗務員	事務職	平均年齢	乗務員	その他	乗務員		
H28年度	7期	H27.10.1～H28.9.30	21	5	52.2	15	1	－	42	瀬戸芸 78日
H29年度	8期	H28.10.1～H29.9.30	22	5	53.0	12	1	－	40	瀬戸芸 30日
H30年度	9期	H29.10.1～H30.9.30	23	4	52.6	11	1	－	39	
R元年度	10期	H30.10.1～R1.9.30	24	5	51.9	12	1	－	42	瀬戸芸 72日
R2年度	11期	R1.10.1～R2.9.30	23	5	52.3	12	1	－	41	瀬戸芸 35日
R3年度	12期	R2.10.1～R3.9.30	17	5	51.5	16	1	－	39	
R4年度	13期	R3.10.1～R4.9.30	19	5	51.6	14	1	－	39	瀬戸芸 68日
R5年度	14期	R4.10.1～R5.9.30	17	6	51.0	14	1	－	38	瀬戸芸 37日
R6年度	15期	R5.10.1～R6.9.30	11	6	51.4	13	1	－	31	
R7年度	16期	R6.10.1～R7.9.30	11	5	50.7	13	1	1	31	瀬戸芸 69日

資料) 小豆島オーリーブス(株)

〔車両の状況〕

車両については、H28年度以降、大幅な増車や更新が行われてこなかったことから老朽化が進み、車両修繕費が大幅に増加していた。

このため、早急な車両更新が必要となり、国・県の補助金に加え、2町による車両購入費補助制度を活用することで、近年は更新が進んでいる。

その結果、平均車齢は大幅に低下し、車両修繕費の抑制にもつながっている一方で、車両更新の進展に伴い、「減価償却費」は増加している。

今後も、定期的な更新を含め、適切な車両管理を継続していくことが求められる。

▼車両の状況

年度	期	期間	台数	平均車齢	更新台数	備考
H28年度	7期	H27.10.1～H28.9.30	22	15.0	0	瀬戸芸 78日
H29年度	8期	H28.10.1～H29.9.30	22	16.0	0	瀬戸芸 30日
H30年度	9期	H29.10.1～H30.9.30	22	17.0	0	
R元年度	10期	H30.10.1～R1.9.30	22	15.7	2	瀬戸芸 72日
R2年度	11期	R1.10.1～R2.9.30	22	16.7	0	瀬戸芸 35日
R3年度	12期	R2.10.1～R3.9.30	22	16.9	1	
R4年度	13期	R3.10.1～R4.9.30	22	16.7	1	瀬戸芸 68日
R5年度	14期	R4.10.1～R5.9.30	22	13.2	4	瀬戸芸 37日
R6年度	15期	R5.10.1～R6.9.30	22	10.2	4	
R7年度	16期	R6.10.1～R7.9.30	21	6.9	4	瀬戸芸 69日

資料) 小豆島オーリーブス(株)

5.2 その他バス

〔三都線の状況〕

三都線は小豆島町における町営バスであり、(株)かんかけタクシーが委託運行を行っている。H28年度より東線と西線の2路線で運行していた。

最近4ヶ年の平均でみると、西線については、年間利用者約9,000人に対し、収支は約1,069万円の赤字、1人当たりの町負担金は約1,000円となっている。同様に東線については、年間利用者約115人に対し、収支は約58万円の赤字、1人当たりの町負担金は約5,000円となっている。

令和3年6月1日より三都線の運行形態を見直し、一定の利用者数が見込まれる三都西線については、1日6便から7便へ増便した結果、利便性は向上したものの運行経費の増加により1人当たりの輸送コストが上昇している。一方、利用者が少ない三都東線はバス運行を廃止して事前登録制・予約制の乗合タクシーへ移行したことで、需要に応じた効率的な運行が実現し、費用面での改善が見られている。

なお、三都西線は前述※のとおり神浦西を起点とし、池田港ターミナル前を終点とし、毎日運行している。

※19ページ掲載の小豆島オーリーブバス路線図参照

▼三都線の状況

(単位：円)

		H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	
三都西線 (町営バス)	乗車人数(人)	12,295人	10,246人	10,615人	20,848人	7,925人	
	収入	運行収益	4,359,571	3,349,841	3,525,961	5,775,544	1,765,573
		補助金	1,325,000	4,218,000	4,317,000	3,619,000	4,674,000
		計	5,684,571	7,567,841	7,842,961	9,394,544	6,439,573
	支出	運行費用	10,514,149	12,011,477	12,351,873	12,636,726	12,427,482
	収支	▲4,829,578	▲4,443,636	▲4,508,912	▲3,242,182	▲5,987,909	
	1人輸送するために町が負担する金額	393	434	425	156	756	
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	4ヶ年平均
	乗車人数	8,376人	13,671人	9,349人	8,173人	9,900人	
	収入	運行収益	1,835,104	3,972,361	2,868,820	3,927,728	3,151,000
補助金		6,071,000	5,264,000	3,664,000	3,964,000	4,741,000	
計		7,906,104	9,236,361	6,532,820	7,891,728	7,892,000	
支出	運行費用	18,025,020	18,336,167	19,377,204	18,592,306	18,583,000	
収支	▲10,118,916	▲9,099,806	▲12,844,384	▲10,700,578	▲10,691,000		
1人輸送するために町が負担する金額	1,208	666	1,374	1,309	1,080		

(単位：円)

		H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	
三都西東線 (予約制乗合タクシー)	乗車人数	851人	773人	709人	728人	480人	
	収入	運行収益	291,289	252,482	236,761	208,938	105,201
		支出	運行費用	5,327,169	4,771,683	4,906,908	5,020,069
	収支	▲5,035,880	▲4,519,201	▲4,670,147	▲4,811,131	▲4,831,744	
	1人輸送するために町が負担する金額	5,918	5,846	6,587	6,609	10,066	
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	4ヶ年平均
	乗車人数	151人	110人	105人	102人	115人	
	収入	運行収益	20,538	32,700	31,500	30,600	29,000
		支出	運行費用	669,800	603,000	586,500	576,600
	収支	▲649,262	▲570,300	▲555,000	▲546,000	▲580,000	
1人輸送するために町が負担する金額	4,300	5,185	5,286	5,353	5,000		

資料) 小豆島町資料より

〔寒霞溪無料シャトルバスの状況〕

オーリーブバス寒霞溪急行線の季節運行短縮により、小豆島を代表する観光地『寒霞溪』への公共交通を確保するため、小豆島町において、令和7年3月20日より草壁港と寒霞溪ロープウェイ山麓駅（紅雲亭）の間を直行する無料シャトルバスの運行を開始した。

主要観光地へのアクセスを確保することで、島内観光の回遊性を高め、地域の観光振興に寄与しており、一定の利用者がいる一方で、無料運行による財政負担が生じており、より持続可能な公共交通を目指す必要がある。

▼寒霞溪無料シャトルバスの状況

	R6年度 (12日間 R7.3.20~R7.3.31)	R7年度 12月末時点 (226日間 R7.4.1~R7.12.31)
乗車人数（人）	1,166人	25,216人
一日あたり平均乗車人数	97人	112人
支出（運行費用）	778,430円	5,619,336円
1人輸送するために町が負担する金額	668円	223円

資料) 小豆島町資料より

〔四海線の状況〕

四海線は土庄町における生活路線である。令和7年3月までは小豆島オーリーブバス(株)が運行してきたが、令和7年4月より町営バスとして、1日3.5便、小豆島交通（株）が委託運行を行っている。

バス利用者については、主に四海地区に住む高齢者や学生が買い物、通院、通学のために利用している。令和7年9月に車体の改修を行い、キャッシュレス決済（全国公共交通系ICカード（10カード）等）を導入した。

令和9年3月に沖之島と小豆島を繋ぐ橋が完成予定であり、それに合わせてダイヤ変更や路線変更等、より多くの地域住民が利用できる路線編成を目指す。

▼四海線の状況

		R7年度 12月末時点
乗車人数（人）		5,048人
収入	運行収益	2,827,488円
支出	運行費用	12,527,912円
収支		▲9,700,424円
1人輸送するために町が負担する金額		2,482円
※バス車両改修費以外の1人輸送するために町が負担する金額		1,711円

資料) 土庄町資料より

〔豊島シャトルバスの状況〕

豊島シャトルバスは土庄町における町営バスとして町が運行を行っている。H23年度より運行を開始し、現在は唐櫃線と甲生線の2路線で運行している。

最近3ヶ年の平均で見ると、唐櫃線で約33,500人、甲生線で約2,200人の利用がみられる。

令和元年度までは収入が支出を上回っており、安定した運行が確保されていたが、令和2年度以降はコロナの影響で利用者が減少している。また、物価高や人件費の増加の影響で、運行経費も増加している。

R7年4月より、運賃改定を実施したため、今後の収支改善が期待される。

▼豊島シャトルバスの状況

		H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
乗車人数	唐櫃線	46,176人	37,645人	39,115人	58,818人	7,929人
	甲生線	3,289人	1,433人	1,510人	3,514人	1,313人
	合計	49,465人	39,078人	40,625人	62,332人	9,242人
収入	運行収益	9,770,500	7,673,600	7,948,400	12,273,100	1,759,900
支出	運行費用	4,806,031	4,895,499	5,576,801	5,401,425	5,759,466
収 支		4,964,469	2,778,101	2,371,599	6,871,675	▲ 3,999,566
1人輸送するために町が負担する金額		0	0	0	0	433
		R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	3ヶ年平均
乗車人数	唐櫃線	10,381人	27,205人	32,611人	40,711人	33,509人
	甲生線	1,465人	3,300人	1,726人	1,661人	2,229人
	合計	11,846人	30,505人	34,337人	42,372人	35,738人
収入	運行収益	2,288,275	5,813,538	6,532,920	8,046,600	6,797,686
支出	運行費用	33,805,760	7,370,907	7,779,291	8,261,252	7,803,817
収 支		▲ 31,517,485	▲ 1,557,369	▲ 1,246,371	▲ 214,652	▲ 1,006,131
1人輸送するために町が負担する金額		2,661	51	36	5	28

※R3は車両購入を行ったことにより、支出（運行費用）が突出して多くなっている。

資料) 土庄町資料より

〔スクールバスの状況（土庄町）〕

土庄町のスクールバスの状況を最近5ヶ年の平均で見ると、利用者数は約360人であり、委託料は年間約61,800千円となっている。

▼スクールバスの状況（土庄町）

区分	運行本数	運行ルート	座席数 (運転手含)	利用者数(人)					委託料(決算額)(千円)					委託業者等
				R2	R3	R4	R5	R6	R2	R3	R4	R5	R6	
土庄中学校	往1・復1	西浦線	29	10	11	17	12	12	16,042	15,468	15,441	16,461	16,502	オリーブバス
	往1・復1	北浦線	29	18	20	22	20	24						
	往1・復1	大部線	29	18	19	15	13	8						
	往1・復1	四海線	47	25	27	24	23	28						
土庄小学校	往1・復1	西浦線	57	31	30	28	28	32	41,355	39,512	39,542	42,183	44,363	オリーブバス
	往1・復1	鹿島線	29	12	12	20	21	24						
	往1・復1	大木戸・港新町線	57	45	55	54	48	43						
	往1・復1	大鐸線	29	29	27	37	34	37						
	往1・復1	北浦線	45	43	47	53	50	45						
	往1・復1	大部線	45	39	37	37	35	35						
	往1・復1	四海線	84	60	58	60	61	52						
豊島小学校	往1・復2	唐櫃浜～唐櫃岡～硯～甲生	29	20	19	19	18	17	1,873	1,945	2,037	2,188	2,951	町営
豊島中学校 ※11～2月のみ	往1・復1													
合計			509	350	362	386	363	357	61,200	58,904	59,193	62,949	66,626	

資料) 土庄町資料より

〔スクールバスの状況（小豆島町）〕

小豆島町のスクールバスの状況を最近5ヶ年の平均で見ると、利用者数は約250人であり、委託料は年間約21,100千円となっている。

▼スクールバスの状況（小豆島町）

区分	運行本数	運行ルート	座席数 (運転手含)	利用者数(人)					委託料(千円)					委託業者等
				R2	R3	R4	R5	R6	R2	R3	R4	R5	R6	
小豆島中学校	往1・復2	入部・蒲生	79	35	35	38	30	29	8,602	12,760	13,788	13,710	13,778	直営
		二生・吉野	29	7	8	9	11	11						
		吉田・福田	45	24	22	20	17	16						
		中山	45	27	29	29	31	24						
		神浦	14	11	9	12	6	7						
池田小学校	往1・復3	入部・蒲生	45	32	29	28	30	33	5,426	3,748	4,454	3,590	3,590	直営
		三都・神浦	45	30	27	21	25	23						
		小蒲野・東浦	29	2	0	0	1	3						
		中山	29	11	10	13	15	16						
星城小学校	往1	竹生	—	46	47	47	62	53	4,064	276	286	313	313	オリーブバス
	復1	竹生	—	46	47	47	62	53						定期代補助
安田小学校	往1・復2	吉田	57	14	9	11	11	9	3,952	2,565	2,824	2,825	2,824	直営
	往1・復1	橋	29	19	18	20	19	15						かんかけタクシー
苗羽小学校	—	坂手	—	24	20	19	15	10	574	85	85	507	563	定期代補助
合計			446	258	243	248	258	239	22,618	19,434	21,437	20,945	21,068	

※定期代補助分の利用者数は合計に含まない

資料) 小豆島町資料より

6. 地域の問題・課題の整理及び基本目標

6.1 現在の課題

離島及び過疎地域の指定を受ける小豆島では、急速に人口減少と少子高齢化が進んでおり、労働力人口の減少に伴う後継者不足・担い手不足が問題となっているとともに、高齢化に伴う医療、介護等の社会保障費の増高、経済規模の縮小ひいては地域社会の衰退等が懸念されている。

公共交通分野では、2024年（R6年）4月からの働き方改革関連法の施行により、運転手不足が一層深刻化しており、持続可能な公共交通を確保するためには、運転手の安定的な確保が最重要課題となっている。

また、近年の物価高騰はバス事業者の経営に大きな影響を与えている。R7年度に運賃改定を実施したものの、経費も同様に増加しており、現時点で経営改善の兆しは見られない。運賃改定の効果が通年で反映されるR8年度以降に、経営状況を精査し、持続可能な経営改善策を講じる必要がある。

さらに、小豆島地域では住民の利用に加え観光客の利用も多く、コロナ禍からの観光需要の回復に加え、新たなホテルや港湾整備など、まちづくりに関わる各種整備が進展している。公共交通のみならず、観光・産業・教育・福祉など多様な分野と連携し、地域住民の「安全・安心な暮らしの確保」と、人と自然・文化が共生する「誇りを持てる地域づくり」を推進し、人口減少時代に対応した新たな地域社会の構築が求められている。

6.2 前回計画策定時からの地域課題の改善状況及び課題

前回計画策定時には、従来の拠点である「土庄地区」および「内海地区」に加え、「池田地区」を新たな拠点として位置づけ、拠点を加えたまちづくりの形成を目指しながら、公共交通網の再編を進めてきた。また、小豆島の主要産業である観光振興も視野に入れ、観光と連携した公共交通の利便性向上にも取り組んできた。

ここでは、前回計画で掲げた目標の達成状況を確認するとともに、計画の実施過程で新たに生じた課題や、依然として残る地域課題について整理し、今後の計画に向けた検証を行う。

（1）数値目標 1

新たな拠点（池田地区）における平均乗降人数を11,500人/月以上

数値目標 1については、小豆島中央病院および小豆島中央高校を中心とした拠点形成の状況を把握するために設定された指標であるが、いずれの年度も目標は未達成となった。新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少に加え、人口減少が進む地域特性や乗り継ぎ利便性の課題が要因として考えられる。

一方で、両施設は地域の医療・教育を支える重要拠点であり、コンパクト＋ネットワークのまちづくりを進めるうえでも中心的役割を担う。引き続き、小豆島中央病院及び小豆島中央高校利便性・拠点性の強化が求められる。

(2) 数値目標2

通学定期の購入者数を統合高校生徒数の30%以上

数値目標2については、小豆島中央高校への公共交通利便性を強化し、同校生徒の利用を促進し、持続可能な公共交通の確保・維持を把握するための指標であり、今回の数値目標は達成された。

今後も安定した運行を確保・維持するためには、利用者のニーズを把握しつつ、きめ細やかな対応により、高校生の路線バス利用を促進することが必要である。

(3) 数値目標3

航路と路線バスとの接続の改善（本数）する。

数値目標3は、住民の生活に直結する航路と路線バスの接続状況を評価するための指標であり、今回の計画期間においては、すべての接続本数が目標を達成した。

航路とバスの接続は、島内外の移動を支える基盤であり、利便性向上により公共交通の利用促進にも寄与する。一方で、すべてに対応することは容易ではないものの、引き続き接続改善やダイヤ調整などを通じて利便性向上を図ることが重要である。

(4) 数値目標4

フリー乗車券の年間販売枚数を25,000枚/年以上

数値目標4は、住民や観光客の利便性向上を通じて公共交通の利用促進を図り、持続可能な交通体系の確保・維持状況を把握するための指標である。コロナ禍で一時的に販売枚数が大きく落ち込んだものの、その後は回復傾向が続き、今回の数値目標は達成された。

利用者ニーズは多様化しており、案内体制の充実や情報提供の強化など、利便性向上に向けた取り組みを継続することが重要であり、観光客を含む利用者のさらなる公共交通利用の促進が期待される。

(5) 数値目標5

路線バスの年間利用者数を704,000人/年以上

数値目標5は、地域公共交通の利用状況を総合的に把握し、路線バスの持続的な運行体制を評価するための指標である。近年は回復傾向が続いており、R7年度に初めて目標を達成した。

利用者数の回復には、観光需要の増加や各種利便性向上施策が寄与したと考えられるが、今後も多様な利用者ニーズに対応し、さらなる利用促進を図ることが期待される。

(6) 数値目標6

路線バスに係る財政支出状況を27,000千円/年以下

数値目標6は、路線バス運行に対する公的財政負担の状況を把握し、持続可能な運行体制の確立に向けた財政面での健全性を評価するための指標である。しかし、近年の財政支出は大幅に増加しており、いずれの年度においても目標は達成されなかった。

R7年度から運賃改定が実施されており、その効果が反映されるR8年度以降に、財政負担の改善状況を改めて検証する必要がある。

(7) 数値目標7

路線バスの経常収支率を90.0%/年以上

経常収支率は路線バス事業の経営状況を示す重要指標であるが、近年はいずれの年度も90%に達せず、目標は達成されなかった。利用者減少や車両老朽化、原油価格高騰などにより運行経費が増加したことが主な要因である。

R7年度の運賃改定の効果が反映されるR8年度以降に、収支改善の状況を改めて検証する必要がある。

6.3 社会情勢の変化からの検証

自動車利用率の高さや人口減少に伴う路線バス利用者の減少により、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増している。一方で、今後は高齢化の進展や免許返納制度の推進により、公共交通への依存度が高まることを見込まれることから、将来的な移動需要に対応するためにも、現在最大の課題となっている**運転手の確保に向けた取り組みを進める必要**と考えられる。

また、近年の観光の多様化に伴い観光行動も変化しており、路線バスだけでは陸上交通を十分に担えなくなっている。このため、既存のタクシーに加え、環境に優しい自転車、ハイブリッド車・EVなどの自動車、電動バイクなど、新たな二次交通のニーズが高まっている。

6.4 収支状況からの検証

路線バスの収支状況を見ると、利用者数の回復により売上高は緩やかな増加傾向にある。一方で、人件費の上昇や近年の物価高騰による燃料費の増加などにより、依然として厳しい経営状況が続いている。

運賃改定により**「売上高」は増加しているものの、「売上原価+販管費等」も同様に増加**しており、現時点では収支改善の兆しは見られない。ただし、R8年度以降は運賃改定の効果が通年で反映されるため、より正確な経営状況を把握できる見込みである。

今後は、運転手の高齢化や車両老朽化に伴う維持管理費の増加が見込まれることから、健全な経営環境を維持しつつ、持続可能な路線バスの確保に向けて、収支改善に取り組むことが求められる。

6.5 地域の持続的発展のための基本目標

両町人口ビジョン・総合戦略に掲げる基本（数値）目標とする。

	土庄町	小豆島町
町の人口	12,846人（2020年） ↓ 8,904人（2060年）	13,870人（2020年） ↓ 9,400人（2060年）
推定観光入込客数	1,200千人（R11） ※豊島含む	1,200千人（2029年）
移住者数	1,590人／R7～R11累計 ※Uターン者数	200人／年（2029年） ※Iターン者数

7. 基本的な方針

7.1 基本的な方針の考え方

小豆島地域においては、土庄地区、池田地区、内海地区の各地区を拠点としたまちづくりと連携しながら公共交通体系の見直しを進めてきた。人口減少が進む中においても、拠点性を高めた「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりは、引き続き重要な施策であることから、引き続き、**まちづくりの拠点として小豆島への接続など強化を図り、地域間のアクセス向上**を進めていく。

また、観光客を含め利用者の多くから、航路と路線バスとの乗り継ぎ、路線バス同士の乗り継ぎの利便性向上の声があげられており、**交通結節点の強化やダイヤの見直し、乗り継ぎ利便性の向上策**を進めることが必要である。

さらに、全国的な傾向と同様に運転手不足が深刻化しており、乗務員の高齢化も進むことから、安定した運行体制の確保が重要な課題となっている。持続可能な公共交通を維持するためには、**乗務員の確保・育成**に加え、**経営改善を継続的に進め、経営基盤の強化**を図ることが不可欠である。

加えて、路線バスを補完する役割として、環境に優しい自転車、ハイブリッド車・EVなどの自動車、電動バイクといった新たな二次交通の充実を推進し、多様な移動ニーズに対応していく。

[基本的な方針（案）]

まちづくりと連携した公共交通体系の構築と、利用者ニーズを踏まえたきめ細やかな対応による、誰もが安心して快適に移動できる持続可能な地域公共交通の充実

7.2 基本的な方針に基づく方向性

基本的な方針に基づき、小豆島地域における公共交通の方向性について以下のとおり検討した。

方向性1	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
方向性2	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
方向性3	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
方向性4	年間利用者数の維持・向上を図り、収支健全化及び公的負担縮減に取り組むとともに、運転手の安定的な確保を進め、持続可能な公共交通の実現を目指す

8. 計画の目標

8.1 計画目標の検討

基本的な方針及び方向性の内容に即した、計画の目標を以下に示す。

なお、『地域公共交通利便増進実施計画』の検討を踏まえながら、各目標に係る利便性向上施策を実施する。

[計画の目標 (案)]

- 目標 1 : 生活の拠点である小豆島中央病院、小豆島中央高校等における拠点性を高めるためのまちづくり施策との連携を図った利用促進事業の展開
- 目標 2 : 主要な交通拠点である港湾へのアクセスや乗継ぎの利便性を向上させ、シームレスな地域公共交通を実現
- 目標 3 : 人々にとって使いやすい、分かりやすい地域公共交通サービスの導入
- 目標 4 : 安全で安心な暮らしを支える、持続可能な地域公共交通の実現

8.2 数値目標の設定

目標の達成状況を定量的・客観的に評価するためのデータとして、以下の数値目標を設定する。

[数値目標 (案)]

目標	数値目標		現状値 (R6 or R7)	中間目標値	目標値
目標 1 まちづくり	池田地区（小豆島中央病院及び小豆島中央高校）における1月あたりの平均乗降人数		10,068 人/月 (R2: 11,584 人/月)	8,400 人/月 以上 (維持、向上)	8,400 人/月 以上 (維持、向上)
	小豆島中央高校生徒のうち通学定期の購入者数の割合		35.7% (R2:31.9%)	35%以上 (維持、向上)	35%以上 (維持、向上)
目標 2 利用 ニーズ	航路と路線バスとの接続の改善 (本数)	土庄港への上り接続 (北廻り福田線)	5 本/日	5 本/日	5 本/日
		池田港への上り接続 (5分以上30分以内)			
		・南廻り福田線	4 本/日	4 本/日	4 本/日
		・坂手線	4 本/日	4 本/日	4 本/日
	・田ノ浦映画村線	4 本/日	4 本/日	4 本/日	
	池田港到着からの下り接続 (5分以上30分以内)				
	・南廻り福田線	5 本/日	5 本/日	5 本/日	
	・坂手線	8 本/日	8 本/日	8 本/日	
目標 3 利便性 向上	路線バスフリー乗車券の年間販売枚数 (観光客を想定)		23,874 枚/年 (R2:21,372 枚/年)	25,000 枚/年 以上 (維持、向上)	25,000 枚/年 以上 (維持、向上)
目標 4 持続可能	路線バスの年間利用者数		643,251 人/年 (R2:580,465 人/年)	630,000 人/年 以上 (維持、向上)	630,000 人/年 以上 (維持、向上)
	三都西線の年間利用者数		8,173 人/年	8,100 人/年 以上 (維持、向上)	8,100 人/年 以上 (維持、向上)
	路線バスに係る財政支出状況 (小豆島オーリーブス(株)に対して支出している補助金の総額)		116,000 千円/年 (R2:116,000 千円/年)	40,000 千円/年 以下 (現状以下)	40,000 千円/年 以下 (現状以下)
	※2 町の車両購入費補助金は除く 路線バスの経常収支率 (小豆島オーリーブス(株)の経常収支率)		67.14% (R2:68.9%)	84.0%以上	84.0%以上
	路線バスの乗務員数 (小豆島オーリーブス(株)の乗務員数)		25 人	25 人以上 (維持、向上)	25 人以上 (維持、向上)
※出向乗務員を含む					

9. 目標達成のための施策・事業・資金調達計画

目標を達成するための施策（案）の概要を以下に示す。

【目標1：生活の拠点である小豆島中央病院、小豆島中央高校等における拠点性を高めるためのまちづくり施策との連携を図った利用促進事業の展開】

施策①：まちづくり施策との連携を図った利用促進事業の展開

・実施の目的

⇒生活の拠点となっている小豆島中央病院、小豆島中央高校等の利便性・拠点性を更に高めるため、観光・教育・福祉・産業などの多分野におけるまちづくり施策との連携を図った利用促進事業を展開し、公共交通の利用増加はもとより、クロスセクター効果を高める。

・事業の概要

⇒小豆島中央病院および小豆島中央高校は、住民の生活を支える重要な拠点である。周辺では、国道平木バイパスの整備や池田港の再整備が進められているほか、土庄地区および内海地区においても多様なまちづくり施策が展開されている。これらの動向を踏まえ、公共交通の利用実態やニーズについて改めて検証を行う。今後は、観光・教育・福祉・産業など多分野のまちづくり施策と連携し、利用者が積極的に利用したくなる公共交通の実現に向けて、利用促進を図る。

・主な事業エリア及び実施主体・実施時期

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	実施内容
まちづくり施策との連携を図った利用促進事業の展開	両町内	公共交通協議会 両町 バス事業者等	まちづくり施策との連携 高校生通学定期購入補助事業 高齢者等運転免許証自主返納支援事業 中学生を対象としたバスの乗り方教室

	基準年	前期			後期	
	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
実施時期	計画策定	まちづくり施策との連携を図った利用促進事業の展開				
			中間評価		最終評価	

具体的な実施内容	実施主体	計画期間中における取組み
待合所、駐輪場等のハード整備	土庄町・小豆島町	必要に応じて整備
待合所ベンチ等の備品整備	小豆島オーリーブバス(株) 土庄町・小豆島町	必要に応じて整備
小豆島中央高校生徒通学定期購入補助	土庄町・小豆島町	継続的に実施
高齢者等運転免許証自主返納支援	土庄町・小豆島町	継続的に実施
中学生を対象としたバスの乗り方教室	小豆島地域公共交通協議会 小豆島オーリーブバス(株) 土庄町・小豆島町	継続的に実施

【目標2：主要な交通拠点である港湾へのアクセスや乗継ぎの利便性を向上させ、シームレスな地域公共交通を実現】

施策②：北廻り福田線、坂手線、南廻り福田線、田ノ浦映画村線及び町営バスの運行形態の見直し

- ・実施の目的
⇒北廻り福田線、坂手線、南廻り福田線、田ノ浦映画村線及び町営バスにおいて利用者のニーズに応じた運行形態の見直しを行う。
⇒路線バスを補完する役割として、環境に優しい自転車、ハイブリッド車・EV などの自動車、電動バイクといった新たな二次交通の充実を推進する。
- ・事業の概要
⇒住民だけでなく観光客にも対応した公共交通を実現するためには、航路との接続や港湾へのアクセスの確保が重要である。また、シームレスな地域公共交通を構築するためには、土庄地区、池田地区、内海地区など地域間および路線間の接続を適切に確保する必要がある。これらの状況を踏まえ、公共交通ネットワークについて継続的な見直しを進めていく。
- ・主な事業エリア及び実施主体・実施時期

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	実施内容
運行形態の見直し	・北廻り福田線 ・坂手線 ・南廻り福田線 ・田ノ浦映画村線	公共交通協議会 バス事業者等	まちづくりとの連携 利用ニーズに応じた見直し 利用者の利便性向上

	基準年	前期			後期	
	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
実施時期	計画策定					

具体的な実施内容	実施主体	計画期間中における取組み
坂手線、南廻り福田線、北廻り福田線、田ノ浦映画村線のダイヤ改正	小豆島オーリーブス(株)	ニーズや環境変化等に合わせて継続的に見直し
路線間の接続改善	小豆島オーリーブス(株)	ニーズや環境変化等に合わせて継続的に見直し
幹線と町営バスの接続改善	土庄町・小豆島町	ニーズや環境変化等に合わせて継続的に見直し
小豆2町とバス事業者により定期的な協議の場の開催	小豆島オーリーブス(株) 土庄町・小豆島町	継続的に実施

【目標3：人々にとって使いやすい、分かりやすい地域公共交通サービスの導入】

施策③：情報提供の充実等による利便性の向上

- ・実施の目的
⇒航路・路線バスにおける情報を一元化して提供し、利用者にとって分かりやすい公共交通を目指し、バスロケーションシステムを活用した情報提供を充実する。
- ・事業の概要
⇒現在、全国交通系 IC カード（10 カード）、バスロケーションシステム、モバイルチケットを導入しており、現状の機能は概ね充足している。今後は、これらのシステムを効果的に活用し、利用者への情報提供を一層充実させるとともに、観光客の利便性向上を図る。
- ・主な事業エリア及び実施主体・実施時期

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	実施内容
情報提供の充実等	全路線	公共交通協議会 両町 小豆島観光協会 バス事業者等	持続可能なプラットフォームによる情報提供 モバイルチケットの導入 フリー乗車券の販路拡大 バスの遅延情報の提供

	基準年	前期			後期	
	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
実施時期	計画策定	データ作成等	情報提供	中間評価		最終評価

具体的な実施内容	実施主体	計画期間中における取組み
路線バス GTFS-JP または GTFS リアルタイムの作成、提供	小豆島オーリーブバス(株) 小豆島観光協会 土庄町・小豆島町	ダイヤ改正等に合わせ継続的に見直し
フリー乗車券へのモバイルチケットの導入	小豆島オーリーブバス(株)	継続的に実施
フリー乗車券の販路拡大	小豆島オーリーブバス(株) 小豆島観光協会 航路事業者	継続的に実施
バスの遅延情報の提供 (バス停への QR コードの掲示等)	小豆島オーリーブバス(株) 土庄町・小豆島町	R8～9 年度中に導入
小豆島中央高校生へのバス通学用時刻表（チラシ）の作成・提供	香川県 小豆島オーリーブバス(株) 土庄町・小豆島町	R8 年度までに導入

【目標4：安全で安心な暮らしを支える、持続可能な地域公共交通の実現】

施策④：キャッシュレス決済による利便性の向上

- ・実施の目的
⇒利用者の利便性の向上を目指し、デジタル技術を活用する。
- ・事業の概要
⇒現在、全国交通系 IC カード（10 カード）、バスロケーションシステム、モバイルチケットを導入しており、現状の機能は概ね充足している。今後も、これらのシステムを継続するとともに、新たな QR コード決済やクレジットカード決済など効果的に活用し、利用者への情報提供を一層充実させるとともに、観光客の利便性向上を図る。
- ・主な事業エリア及び実施主体・実施時期

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	実施内容
全国交通系 IC カード（10 カード）の導入	全路線	公共交通協議会 両町 バス事業者等	持続可能なプラットフォームによる提供 多様なキャッシュレス決済への対応 バスロケーションシステムの活用

	基準年	前期			後期	
	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
実施時期	計画策定	IC カードの導入		中間評価		最終評価

具体的な実施内容	実施主体	計画期間中における取組み
全国交通系 IC カード（10 カード）の導入	小豆島地域公共交通協議会 小豆島オーリーブバス(株) 土庄町・小豆島町	継続的に実施
QR コード決済など多様なキャッシュレス決済への対応	小豆島地域公共交通協議会 小豆島オーリーブバス(株) 土庄町・小豆島町	導入について検討

施策⑤：持続可能な地域公共交通の推進

- ・実施の目的
⇒持続可能な地域公共交通の運営を実現するためには、運転手の安定的な確保に向けた施策を進める。
⇒ハイブリッドバス、EV バス、自動運転など、将来を見据えた交通手段の在り方について研究を進める。
- ・事業の概要
⇒運転手の確保は重要な課題となっている。今後も高齢化が進行することが見込まれる中、持続可能な公共交通を維持するためには、安定的な運転手の確保が不可欠である。このため、運転手の育成や積極的な募集など、あらゆる手段を講じて人材確保に取り組み、地域の公共交通の持続性を確保する。
- ・主な事業エリア及び実施主体・実施時期

施策・事業名	主な事業エリア	実施主体	実施内容
運転手の確保	小豆島地域	両町 バス事業者等	運転手への各種研修の実施 地域おこし協力隊の活用

	基準年	前期			後期	
	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
実施時期	計画策定	事業の実施		中間評価		最終評価

具体的な実施内容	実施主体	計画期間中における取組み
運転手の確保・育成	小豆島オーリーブバス(株) 土庄町・小豆島町	継続的に実施
経常収支率の改善	小豆島オーリーブバス(株) 土庄町・小豆島町	継続的に実施

10. 計画の達成状況の評価

各目標の達成状況を確認するため、PDARUサイクル（Plan（事業の計画策定）・Do（実施）・Analysis（分析）・Report（報告）・Utilize（活用））に基づく評価を毎年実施し、協議会への報告と、必要に応じて計画の評価・見直しを行い、次年度計画や次期計画に活かせるより良い取組みとなるように改善する。

また、行政や交通事業者だけでなく、住民、小豆島地域の商業・観光・病院施設・介護施設・学校等の関係者など、多様な実施主体が関与しながら計画を推進するため、住民ニーズを適宜収集しながら、事業の達成状況を検証する。

さらに、本計画全体に関しても、計画の前期（中間年次）、後期（最終年次）に目標指標に対する評価を行い、適宜計画全体の見直しを行う。

【計画年次全体における PDARU サイクル】

項目	第1期	第2期小豆島地域公共交通計画					
		R7年度	前期			後期	
			R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
P（計画の策定）							
D（施策・事業の実施）							
A（分析）							
R（報告）							
U（活用）							

【単年次における PDARU サイクル】

項目	単年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
P（計画の策定）													
D（施策・事業の実施）													
A（分析）													
R（報告）													
U（活用）													