

小豆島地域公共交通計画

令和3年11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	6
1.4 島民アンケート調査等における現状把握	7
1.5 ビッグデータによる人流把握（観光期・コロナ禍）	13
2. 上位・関連計画	16
3. 公共交通の現状・問題等	17
3.1 概況	17
3.2 現状・問題点等	18
4. 前回計画の目標の達成状況	21
5. 収支状況の整理	25
5.1 路線バス	25
5.2 その他バス	29
6. 地域の問題・課題の整理及び基本目標	32
6.1 現在の課題	32
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	32
6.3 社会情勢の変化からの検証	33
6.4 収支状況からの検証	33
6.5 地域の持続的発展のための基本目標	33
7. 基本的な方針	34
7.1 基本的な方針の考え方	34
7.2 基本的な方針に基づく方向性	34
8. 計画の目標	35
8.1 計画目標の検討	35
8.2 数値目標の設定	36
9. 目標達成のための施策・事業・資金調達計画	37
10. 計画の達成状況の評価	41

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ているところである。

以上により、小豆島地域では、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、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。さらに、将来的な超高齢社会を踏まえると、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が必要であることから、地域の真のニーズや課題に対応した、『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3年度～令和7年度の5箇年とする。

（うち 前期：令和3～5年度、後期：令和6～7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：74.37km² 人口：14,002人）と香川県小豆島町（面積：95.59km² 人口：14,862人）からなる。（※人口・面積はいずれもH27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、1航路（草壁港）について運休中。）



▲対象地域位置図

1.2 人口等の状況

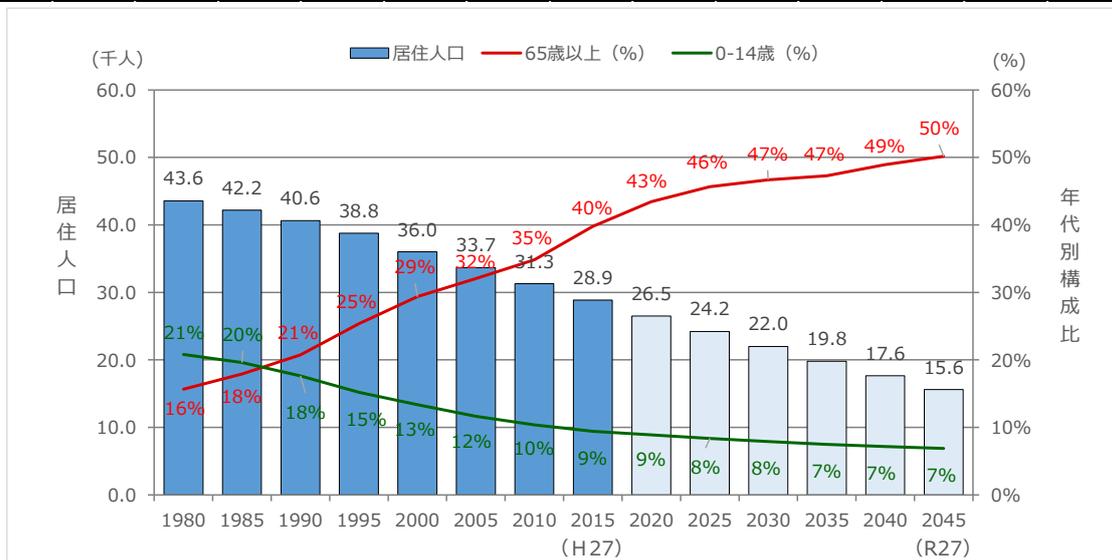
〔人口・年齢構成の推移と将来見通し〕

小豆島地域の人口は、H27国勢調査の2.9万人に対し、将来は1.6万人と半減。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。

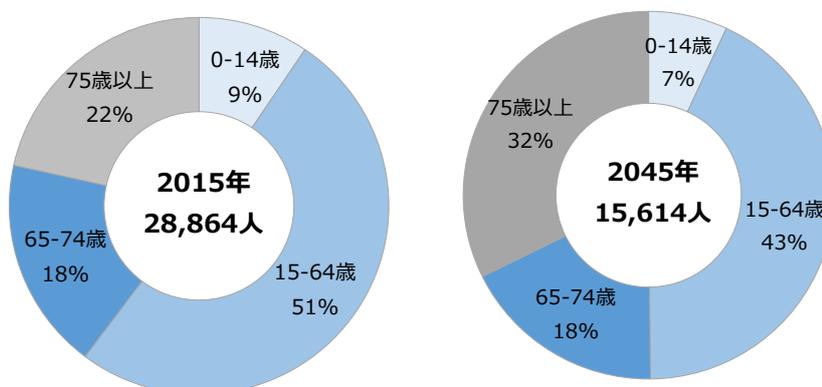
特に15～64歳未満の生産年齢人口が現況の約5割に対し、将来は約4割と約8千人の減少が見込まれている。

▼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
0-14歳	9,066	8,269	7,167	5,896	4,812	3,914	3,238	2,723	2,359	2,026	1,735	1,479	1,265	1,076
15-64歳	27,675	26,352	25,056	23,042	20,629	18,960	17,123	14,667	12,622	11,129	9,990	8,958	7,742	6,707
65歳以上	6,824	7,564	8,423	9,836	10,573	10,794	10,898	11,474	11,510	11,055	10,267	9,353	8,626	7,831
居住人口	43,568	42,185	40,646	38,774	36,014	33,668	31,275	28,864	26,491	24,210	21,992	19,790	17,633	15,614
0-14歳 (%)	21%	20%	18%	15%	13%	12%	10%	9%	9%	8%	8%	7%	7%	7%
15-64歳 (%)	64%	62%	62%	59%	57%	56%	55%	51%	48%	46%	45%	45%	44%	43%
65歳以上 (%)	16%	18%	21%	25%	29%	32%	35%	40%	43%	46%	47%	47%	49%	50%



▲人口推移



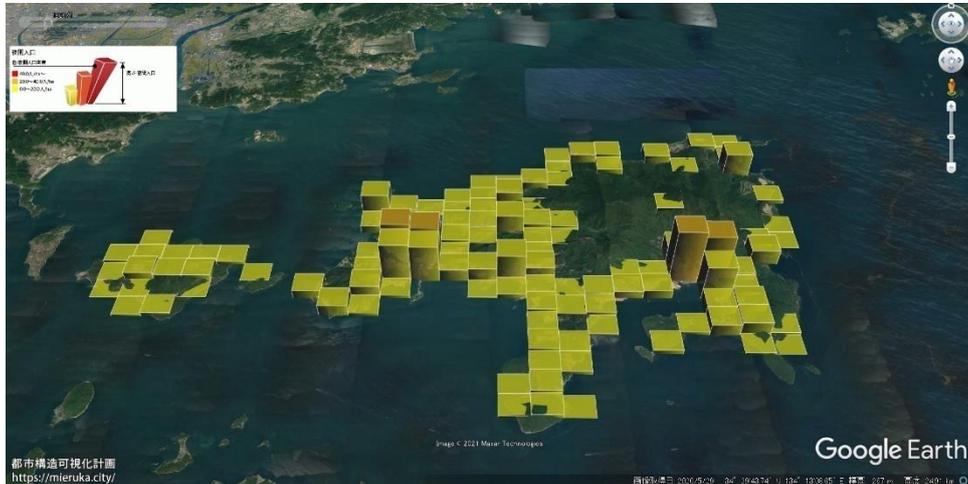
▲年代別人口構成

出典) 1980～2015年：各年国勢調査、
2020～2045年：『日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）』（国立社会保障・人口問題研究所）より

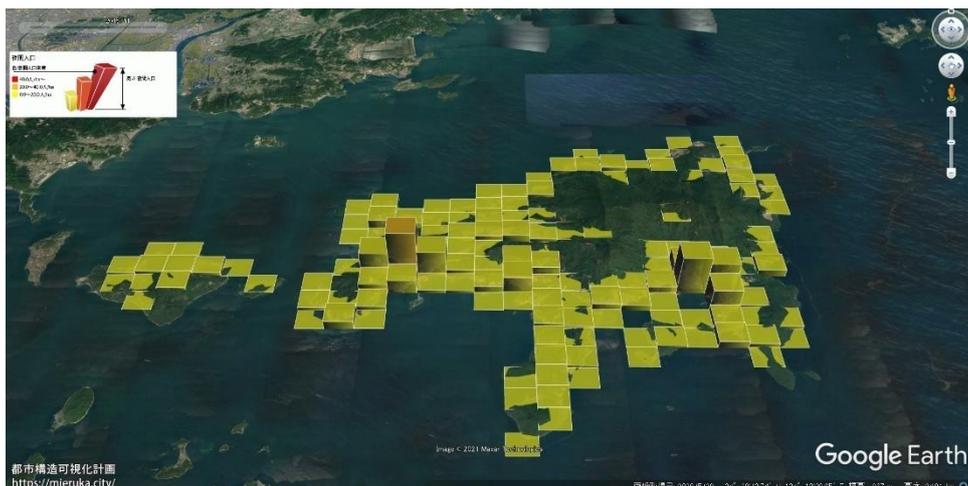
〔人口の分布〕

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

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。

一方、島内における主要観光施設については、既往の観光拠点としてあげられ、近年、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観光スポットとなっている。



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〕

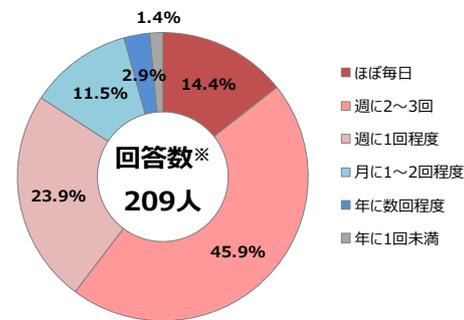
本調査は、前回計画に基づく路線バス再編後における島民ニーズを把握するため、平成30年度に実施したアンケート調査である。紙媒体によるアンケート配布・回収を実施し、361人から回答を得た。

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）

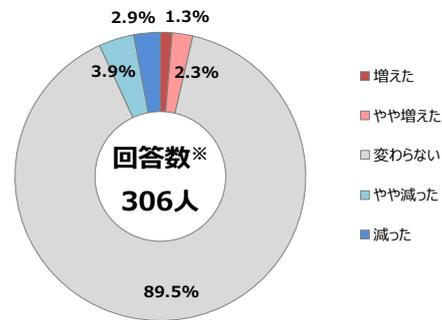
路線バス再編後における買物頻度は、「週に1回以上」という回答が8割以上であり、再編前後における「買物頻度」の変化は約9割が「変わらない」と回答。

「買物手段」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。



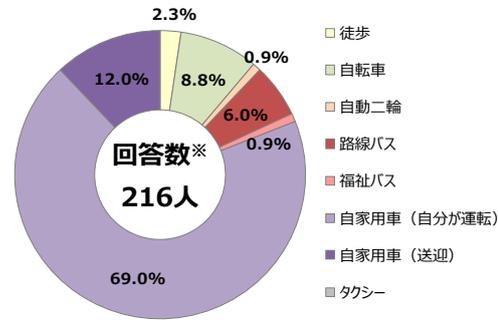
※無回答を除く

▲「買物頻度」（再編後）



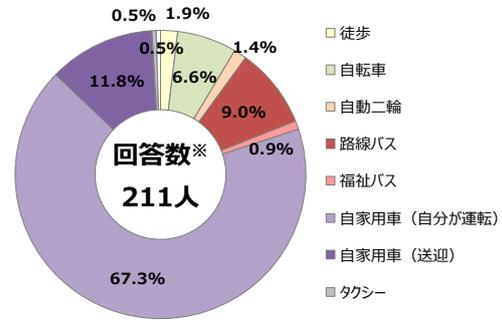
※無回答を除く

▲「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

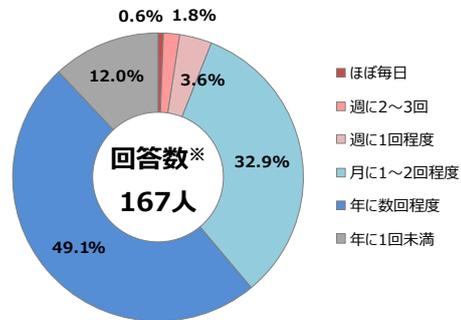
▲「買物手段」（再編後・行き）

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）

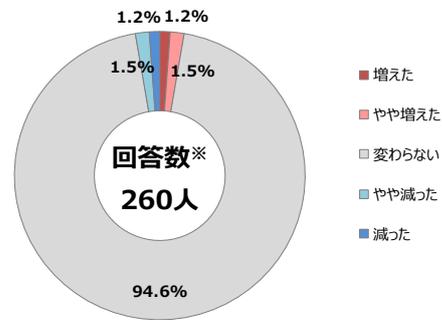
路線バス再編後における通院頻度は、「月に1～2回程度」という回答が3割程度であり、再編前後における「通院頻度」の変化は9割以上が「変わらない」と回答。

「通院手段」の路線バスの利用割合を見ると、再編前が6.6%に対し、再編後は9.8%と3.2ポイント上昇。



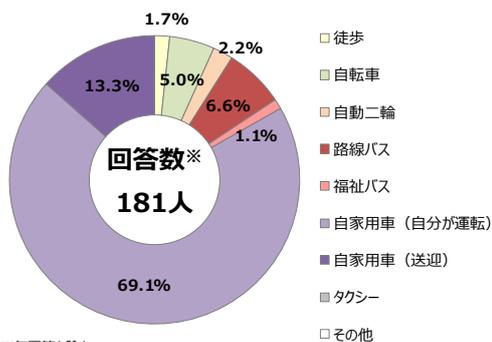
※無回答を除く

▲「通院頻度」（再編後）



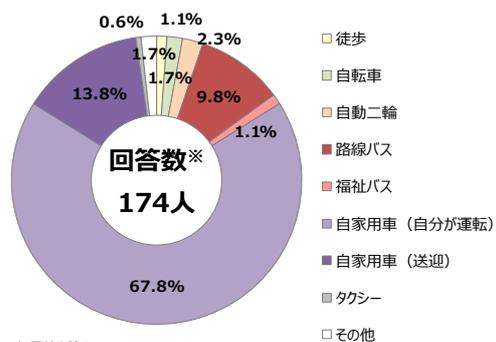
※無回答を除く

▲「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

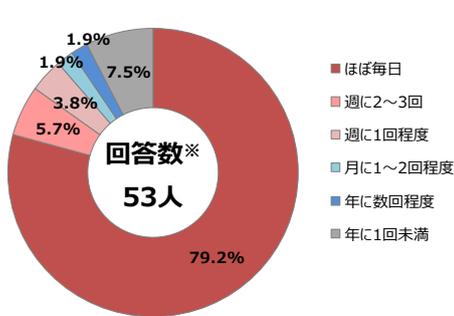
▲「通院手段」（再編後・行き）

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）

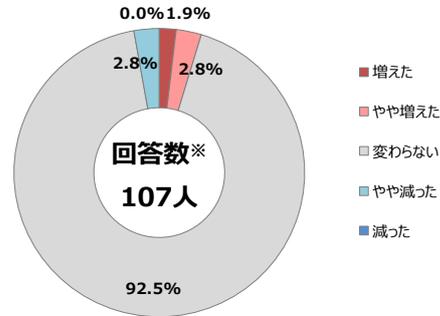
路線バス再編後における通勤頻度は、「ほぼ毎日」という回答が8割弱であり、再編前後における「通勤頻度」の変化は9割以上が「変わらない」と回答。

「通勤手段」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9.4%と6.4ポイント上昇。



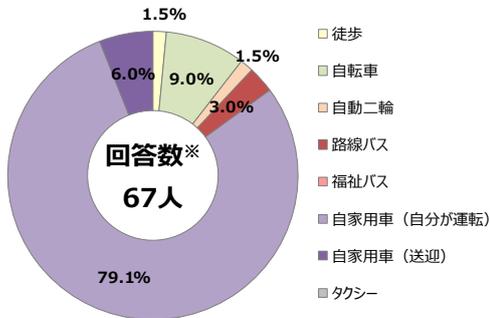
※無回答を除く

▲「通勤頻度」（再編後）



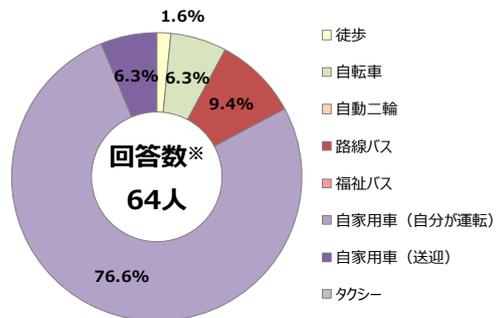
※無回答を除く

▲「通勤頻度」の変化



※無回答を除く

▲「通勤手段」（再編前・行き）



※無回答を除く

▲「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。

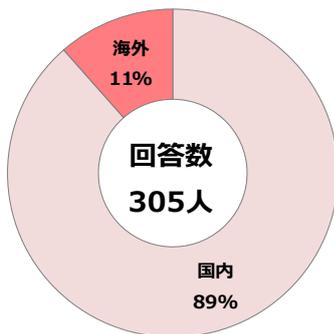
概要を以下に示す。

(1) 回答者属性

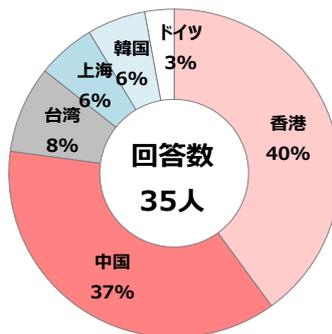
回答者の11%が外国人観光客であり、「香港」「中国」で77%を占めている。

国内についてみると、「関東」「近畿」がそれぞれ24.1%、24.8%、「中国」「四国」がそれぞれ17.4%、18.9%で、全体の85.2%を占める。

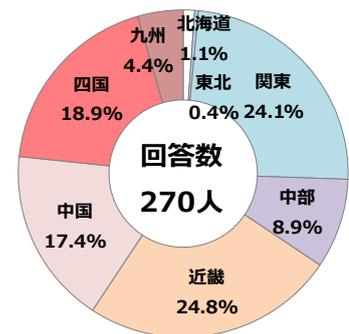
▼回答者の外国人比率



▼回答者の国籍内訳（海外）



▼回答者の居住地内訳（国内）

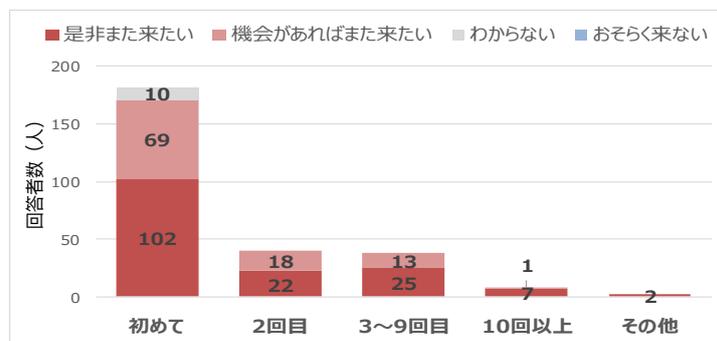


(2) 来訪頻度

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」であるが、約8割が「再度訪れたい」との回答を得ている。また、国内観光客についても「初めての来訪」が67.3%と最も多いが、2回目以上複数回の来訪者も32.7%みられる。ともに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）



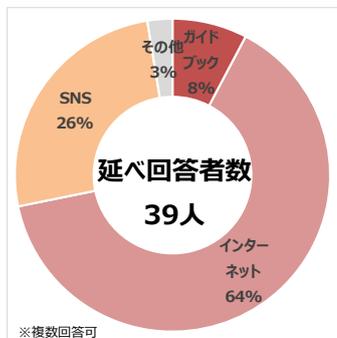
▲来訪頻度及び満足度（国内）

(3) 情報入手方法

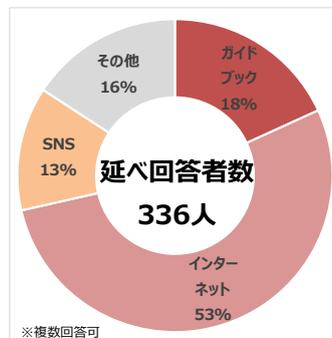
情報の入手方法をみると、外国人観光客は「インターネット」や「SNS」の利用が高く、9割を占める。

国内観光客も同様に「インターネット」の割合が高く、「SNS」の割合は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



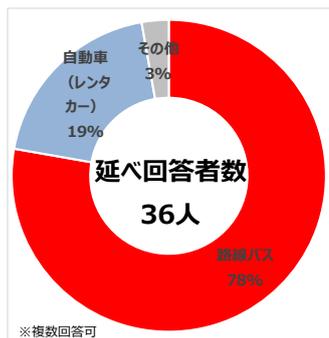
▼国内観光客の情報入手方法



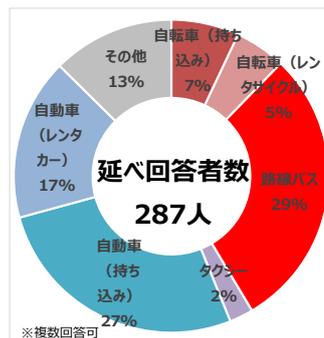
(4) 交通手段

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78%が「路線バス」利用、国内観光客についても29%が「路線バス」利用であった。

▼外国人観光客の交通手段



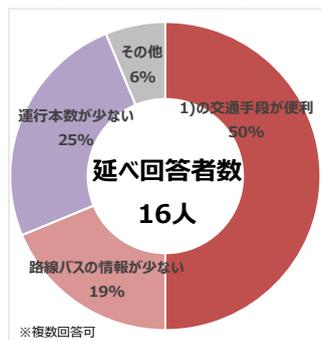
▼国内観光客の交通手段



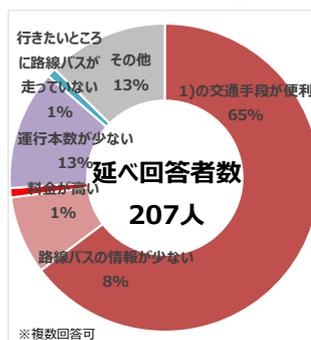
(5) 路線バスを利用しない理由

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」が19%、「運行本数が少ない」が25%、国内観光客についても「路線バスの情報が少ない」が8%、「運行本数が少ない」が13%であった。

▼外国人観光客の理由



▼国内観光客の理由



出典) H30 観光客アンケート調査 (小豆島地域公共交通協議会調べ)

〔高校生アンケート調査における現状把握〕

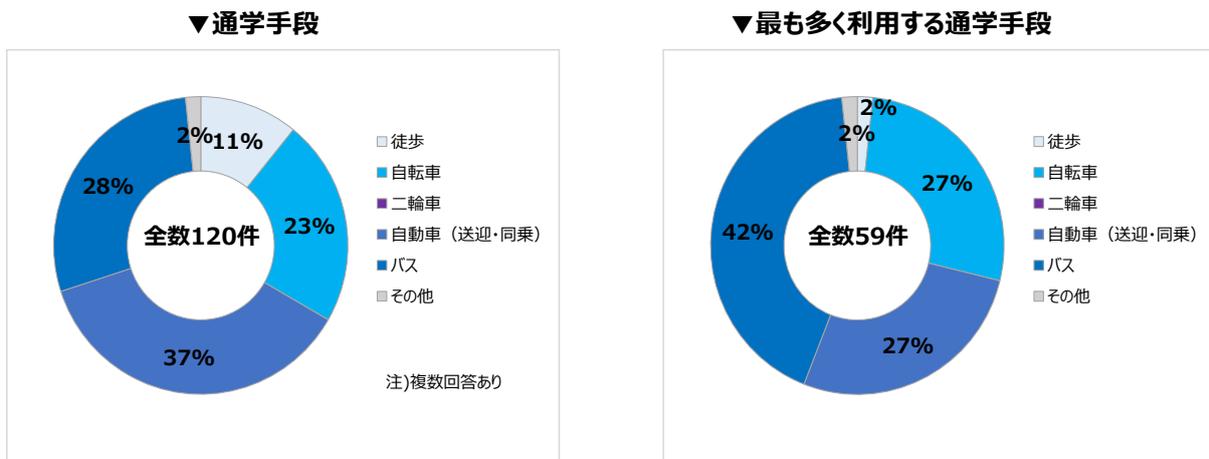
本調査は、小豆島中央高校に通学している生徒を対象に、通学手段に対するニーズを把握するため、全日制の1～2年生、定時制の1～4年生に対し実施したアンケート調査である。紙媒体によるアンケート依頼、webによる質問・回答を実施し、59人からの回答を得ている。回答者属性を以下に示す。

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34%、「バス」が28%となっている。

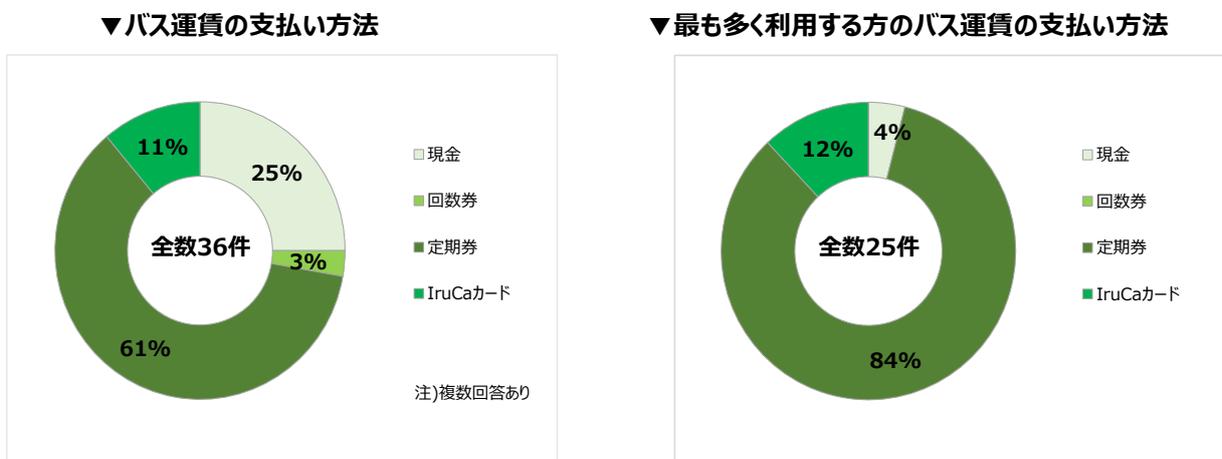
一方で、最も多く使う通学手段については、「バス」が42%と最も多い。



（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61%と最も高く、次いで「現金」が25%、「IruCaカード」が11%となっている。

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

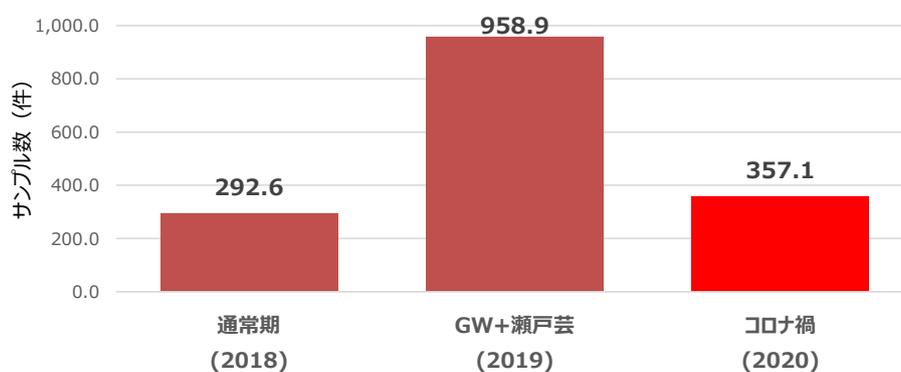
コロナ前においては、瀬戸内国際芸術祭（以下「瀬戸芸」とする。）の影響により、通常期に比べ約3倍の来訪が見られる。

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。

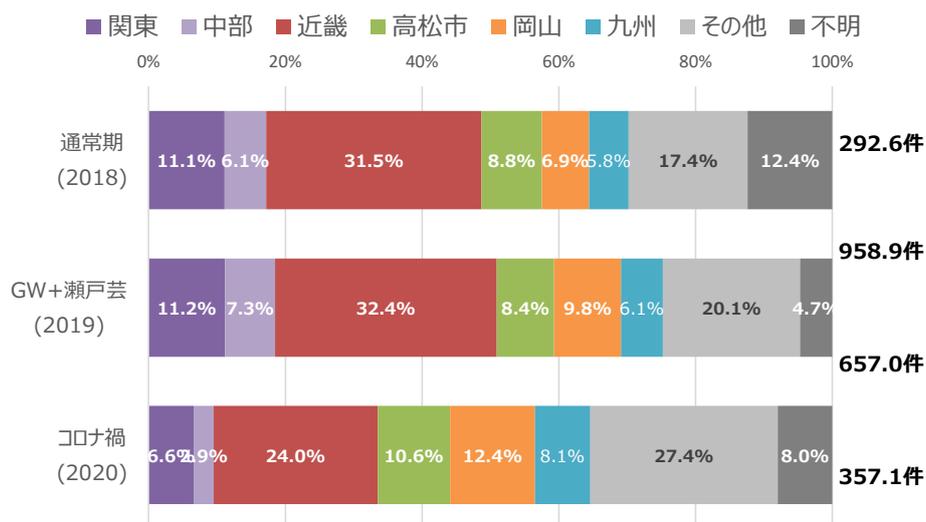
※通常期の集計期間：2018年10月06日(土), 07日(日), 27日(土), 28日(日)のデータ平均。

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。土庄町居住者47.5%、小豆島町居住者52.5%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) 『プロフィールパスポート』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85.9%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74.3%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）

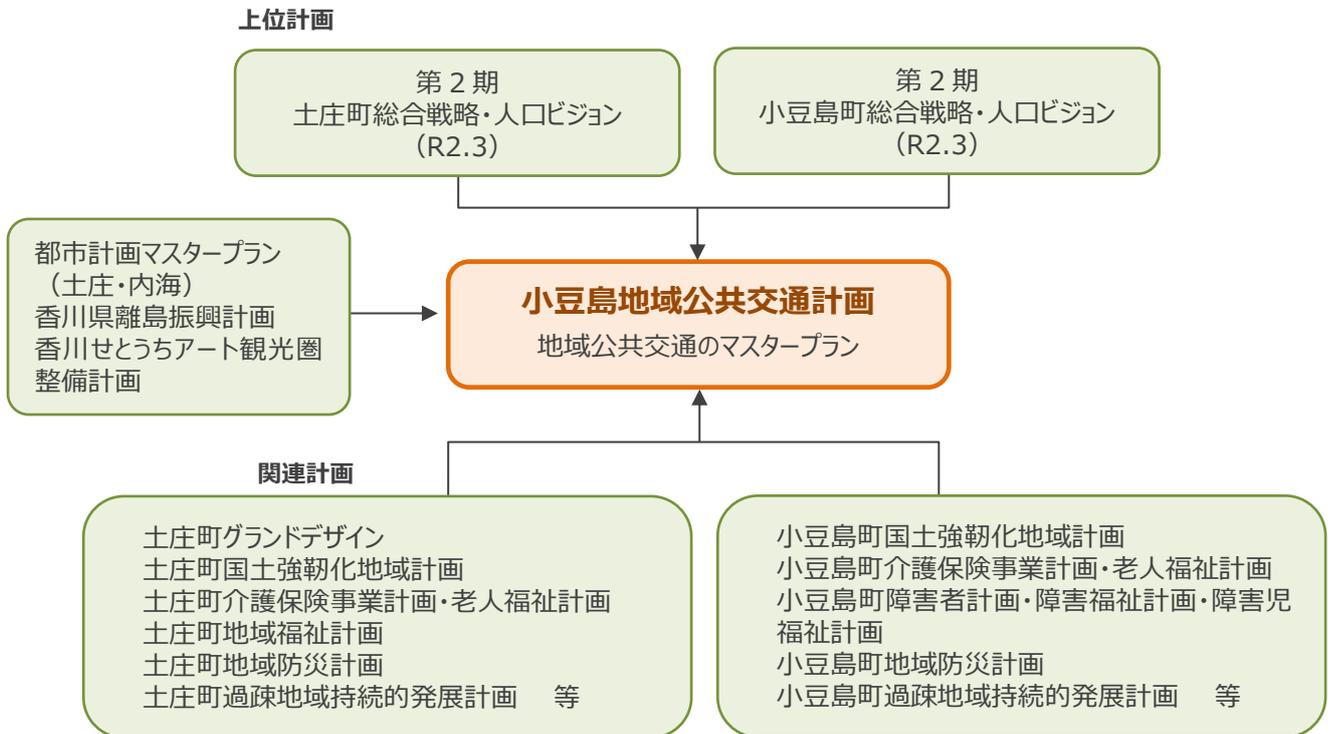


出典) 『プロフィールパスポート』データ ((株)ログウォッチャーデータ)

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

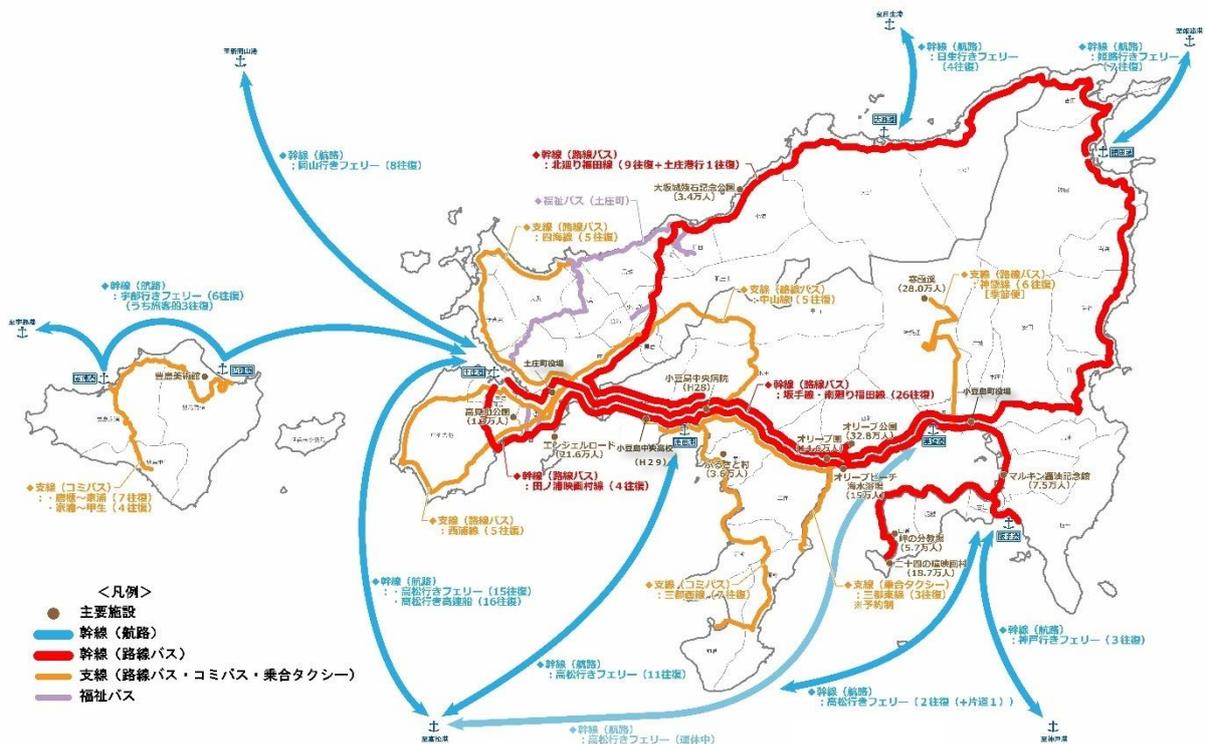
3. 公共交通の現状・問題等

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）フェリー【運休中】・高速船【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）フェリー
路線バス	小豆島内	坂手線・南廻り福田線 北廻り福田線 四海線 西浦線 中山線 神懸線【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） 三都線（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（11-2月のみ）、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 タクシー、レンタサイクル



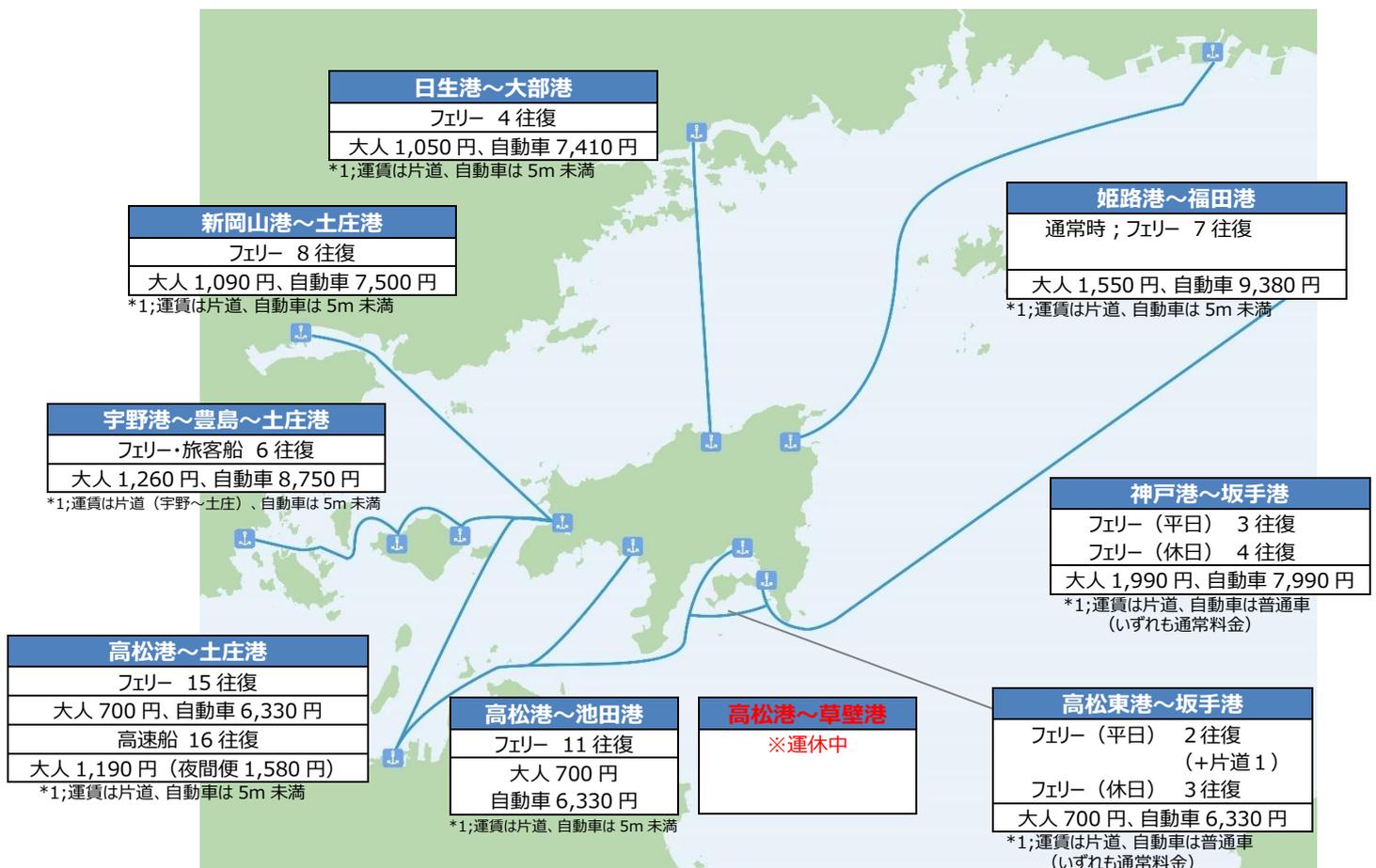
▲公共交通ネットワーク

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日をもって休止となっている。



出典) 各社HPより (2021.9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。

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。特に芸術祭期間中は一日あたりの利用者数が最も多く、乗降に時間がかかる着発になってしまい、運転手の休憩が取れないなど、運営に支障をきたしているため、運転手の確保またはダイヤの検討が課題である。

〔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。

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5,000人/月以上

実態調査の結果、小豆島中央病院及び小豆島中央高校前における利用者数は、いずれの年も5,000人/月以上であると推定され、数値目標は達成。

ただし、利用者は横ばい状態であり、引き続き、まちづくりの拠点として、池田地区への接続を含めた利便性の向上が求められる。

▼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）				
		H28年度	H29年度	H30年度	R01年度	R02年度
坂手線	休日	21	20	14	22	23
	平日	63	68	63	87	49
	計	84	88	77	109	72
田ノ浦映画村線	休日	4	10	18	2	8
	平日	13	12	16	24	34
	計	17	22	34	26	42
南廻り福田線	休日	7	17	23	14	7
	平日	52	44	55	73	61
	計	59	61	78	87	68
北廻り福田線	休日	8	6	6	7	6
	平日	20	15	18	26	29
	計	28	21	24	33	35
中山線	休日	4	3	12	18	2
	平日	22	4	10	8	10
	計	26	7	22	26	12
合計	休日	44	56	73	63	46
	平日	170	143	162	218	183
	計	214	199	235	281	229
月換算 （人/月）	休日	352	448	584	504	368
	平日	3,740	3,146	3,564	4,796	4,026
	計	4,092	3,594	4,148	5,300	4,394

※月換算は、休日人数×8日+平日人数×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）				
		H28年度	H29年度	H30年度	R01年度	R02年度
坂手線	休日		7	20	8	18
	平日		182	136	94	134
	計	0	189	156	102	152
田ノ浦映画村線	休日		28	7	1	13
	平日		53	17	29	44
	計	0	81	24	30	57
南廻り福田線	休日		30	29	25	4
	平日		150	112	104	97
	計	0	180	141	129	101
北廻り福田線	休日		3	13	7	2
	平日		37	49	37	34
	計	0	40	62	44	36
中山線	休日		3	4	2	1
	平日		7	2	6	4
	計	0	10	6	8	5
合計	休日	0	71	73	43	38
	平日	0	429	316	270	313
	計	0	500	389	313	351
月換算 （人/月）	休日	0	568	584	344	304
	平日	0	9,438	6,952	5,940	6,886
	計	0	10,006	7,536	6,284	7,190

※月換算は、休日人数×8日+平日人数×22日で算出

資料）小豆島オーバス（株）

【数値目標②】

通学定期の購入者数を統合高校生徒数の15%以上

現地調査の結果、小豆島中央高校における定期券購入者数は延べ159人であり、全日制・定時制の生徒を含む生徒数498人を母数とした場合、**購入率は31.9%**となり目標を達成する。

統合後、定期券購入者は急激に増加したものの、徐々に減少傾向がみられることから、引き続き、ニーズ把握を行い、利用者の確保・維持に努める必要がある。

▼小豆島中央高校 定期券購入者数

区分	区分	H28年度	H29年度	H30年度	R01年度	R02年度
土庄町	1ヶ月定期	4	30	20	12	11
	3ヶ月定期	1	22	21	21	18
	計	5	52	41	33	29
小豆島町	1ヶ月定期	2	59	31	32	33
	3ヶ月定期	2	105	131	96	97
	計	4	164	162	128	130
計	1ヶ月定期	6	89	51	44	44
	3ヶ月定期	3	127	152	117	115
	計	9	216	203	161	159
備考			H29.4開校			

※H28年度は、土庄高校、小豆島高校の定期券購入数

※H29年度以降は、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 467人+定時制 31人=498人として試算 ⇒ 31.9%

【数値目標③】

フリー乗車券の販売枚数を対前年度以上とする。(瀬戸芸開催時期は対前回)

再編及び瀬戸芸のあったH28と比較し、R元年度はフリー乗降券の購入数が増えており目標を達成。
今後も利用者のニーズを考慮しつつ、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	H24年度	H25年度			H26年度			H27年度
	通常	通常	瀬戸芸	計	通常	瀬戸芸	計	通常
1日券	2,699	1,134	12,365	13,499	4,156	5,846	10,002	5,868
2日券	1,696	1,717	-	1,717	2,043	-	2,043	2,455
計	4,395	2,851	12,365	15,216	6,199	5,846	12,045	8,323
売上金額	9,499,000	6,476,750	18,270,750	24,747,500	13,237,000	8,673,000	21,910,000	17,656,500
備考		瀬戸芸77日			瀬戸芸31日			

区分	H28年度	H29年度	H30年度	R01年度	R02年度
	瀬戸芸	瀬戸芸	通常	瀬戸芸	瀬戸芸
1日券	17,028	24,211	21,899	34,612	18,753
2日券	3,705	4,214	3,418	4,466	2,619
計	20,733	28,425	25,317	39,078	21,372
売上金額	25,727,250	-	-	-	-
備考	瀬戸芸78日	瀬戸芸30日		瀬戸芸72日	瀬戸芸35日 (コロナ禍)

*1:H24~27年度(通常期) 1日券(大人2,000円、子供1,000円)、2日券(大人2,500円、子供1,250円)

*2:H25~26年度(芸術祭) 1日券(大人1,500円、子供750円)

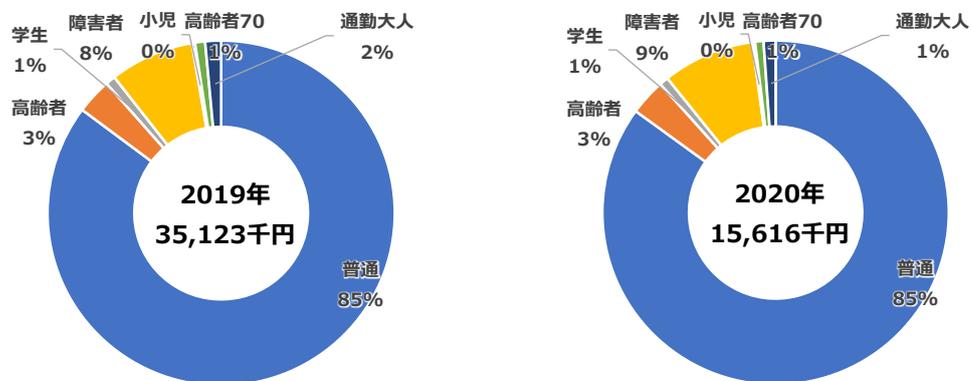
*3:H28年度(前期:H27.10.1~H28.3.19) 1日券(大人2,000円、子供1,000円)、2日券(大人2,500円、子供1,250円)

*4:H28(後期:H28.3.20~H28.9.30)~R02年度 1日券(大人1,000円、子供500円)、2日券(大人1,500円、子供750円)

資料) 小豆島オーリーブス(株)

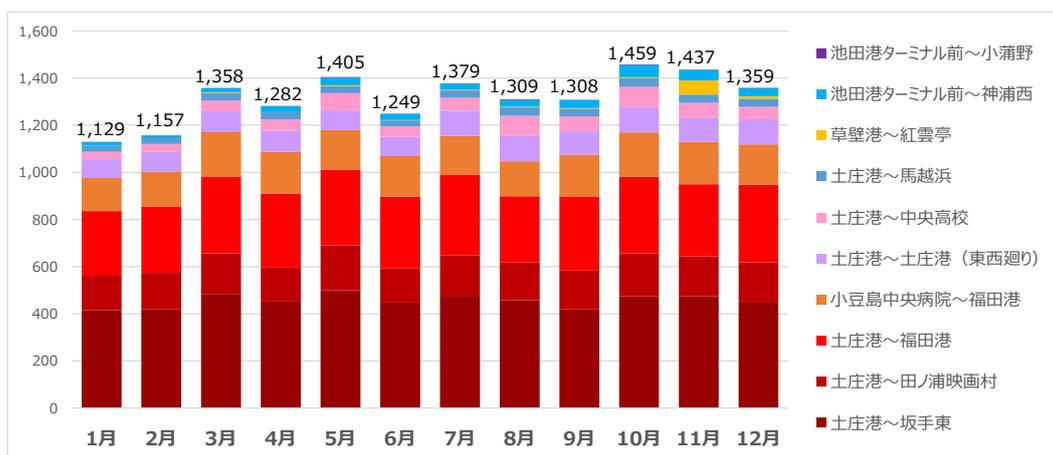
<参考：ICカード（IruCa）の利用状況>

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。



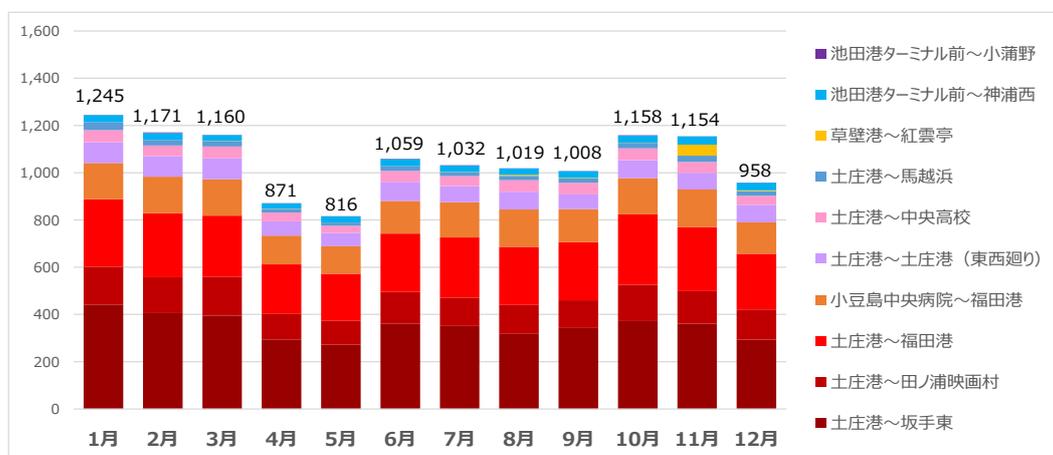
資料) 小豆島オーリーブス (株)

▲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〕

料金値下げ等の効果により、利用者数は増加傾向にあるものの、R2年度はコロナ禍の影響により、減少傾向がみられる。(R2はR元に比べ約3割減。)

▼利用者数の推移

年度	期	期間	三都線除く	三都線	計	伸び率	備考
H24年度	3期	H23.10.1~H24.9.30	315,147	21,263	336,410	1.00	
H25年度	4期	H24.10.1~H25.9.30	459,186	34,327	493,513	1.46	瀬戸芸77日
H26年度	5期	H25.10.1~H26.9.30	414,942	26,336	441,278	1.32	瀬戸芸31日
H27年度	6期	H26.10.1~H27.9.30	381,299	25,963	407,262	1.21	
H28年度	7期	H27.10.1~H28.9.30	505,998	12,444	518,442	1.61	瀬戸芸78日
H29年度	8期	H28.10.1~H29.9.30	659,780	-	659,780	2.09	瀬戸芸30日
H30年度	9期	H29.10.1~H30.9.30	704,012	-	704,012	2.23	
R元年度	10期	H30.10.1~R01.9.30	814,707	-	814,707	2.59	瀬戸芸72日
R02年度	11期	R01.10.1~R02.9.30	580,465	-	580,465	1.84	瀬戸芸35日(コロナ禍)

資料) 小豆島オーリーブス(株)

〔財産及び損益の状況〕

利用者数増に伴い、売上高についても若干の増加傾向。

ただし、R2年度はコロナ禍の影響により、減少傾向がみられる。(R2はR元に比べ約2.5割減。)

▼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~R01.9.30	213,999	7,127	1,696	89,556	瀬戸芸72日
R02年度	11期	R01.10.1~R02.9.30	162,864	-30,897	-7,356	58,659	瀬戸芸35日(コロナ禍)

資料) 小豆島オーリーブス(株)

〔損益の状況〕

一方で、「営業利益」「経常利益」については、マイナスが継続しており回復基調はみられない。特にR2年度については、コロナ禍の影響により「営業利益」「経常利益」ともに近年で最も厳しい状況である。

国、県、2町による補助金についても、H29年度以降毎年、約30,000千円の財政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 (千円)	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~R01.9.30	-18,777	-16,983	27,893	7,127	瀬戸芸72日
R02年度	11期	R01.10.1~R02.9.30	-64,515	-61,292	30,575	-30,898	瀬戸芸35日(コロナ禍)

資料) 小豆島オリーブバス(株)

〔売上高の内訳〕

損益について詳細をみると、「売上高」に対し、「売上原価+販管費等」が約1割多い。また、R元年度については、「売上高」は約2割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、経営改善の兆しは見られない。

R2年度については、売上高が過去5年間で最低となっているものの、新型コロナ対策等により販管費等は過去5年間で最も高くなっている。

▼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~R01.9.30	214,000	39,781	192,996	瀬戸芸72日
R02年度	11期	R01.10.1~R02.9.30	162,864	30,544	196,834	瀬戸芸35日(コロナ禍)

資料) 小豆島オリーブバス(株)

〔損益計算書〕

「売上原価」はほとんどが「燃料油脂費」であり、売上に対し約 2 割弱である。

また、販管費等は売上対比 9 割以上となっており、特に割合の高い項目としては、「1.給与手当」等の人件費、「11.車輛修繕費」があげられる。

▼損益計算書（H28～R2 の 5 年平均）

I.売上高				売上対比
1.売上高	121,520,000			
2.業務委託収入	59,598,000			
3.広告収入	4,275,000			
4.その他売上	393,000	185,786,000		100.0%
II.売上原価				
1.燃料油脂費	21,132,000			
2.軽油引取税	9,788,000			
3.回転手数料	861,000			
4.外注庸車費	1,344,000	33,125,000		17.8%
	売上総利益	152,661,000		82.2%
III.販管費及び一般管理費				
1.給与手当	94,721,000			51.0%
2.賞与	13,046,000			7.0%
3.法定福利費	14,578,000			7.8%
4.福利厚生費	472,000			0.3%
5.退職給付費用	2,881,000			1.6%
6.被服費	382,000			0.2%
7.アルバイト料	3,460,000			1.9%
8.消耗品費	2,212,000			1.2%
9.賃貸料	7,345,000			4.0%
10.保険料	1,997,000			1.1%
11.車輛修繕費	26,882,000			14.5%
12.施設修繕費	1,547,000			0.8%
13.事故費	287,000			0.2%
14.租税公課	1,698,000			0.9%
15.減価償却費	5,163,000			2.8%
16.旅費交通費	57,000			0.0%
17.通信費	883,000			0.5%
18.水道光熱費	785,000			0.4%
19.支払手数料	602,000			0.3%
20.図書印刷費	254,000			0.1%
21.広告宣伝費	753,000			0.4%
22.接待交際費	50,000			0.0%
23.寄付金	13,000			0.0%
24.会議費	66,000			0.0%
25.リース料	608,000			0.3%
26.会費負担金	801,000			0.4%
27.システム保守料	1,657,000			0.9%
28.雑費	589,000			0.3%
	計	183,789,000		98.9%
	営業利益	-31,128,000		-16.8%
IV.営業外利益				
1.受取利息	9,000			
2.受取配当金	2,000			
3.雑収入	2,139,000	2,150,000		1.2%
V.営業外費用				
1.支払利息	234,000			
2.雑損失	23,000	257,000		
	経常利益	-29,235,000		-15.7%
VI.特別利益				
1.固定資産売却益				
2.補助金	27,002,000	27,002,000		14.5%
VII.特別損失				
1.固定資産除却費		0		0.0%
	税引前当期純利益	-2,233,000		-1.2%
	法人税、住民税及び事業税	180,000		
	当期純利益（5箇年平均）	-2,413,000		-1.3%

資料) 小豆島オーリーブス(株)

〔従業員の状況〕

正社員及び契約社員が、業務に携わっており、計画再編以降も積極的な募集・採用に取り組んでいるが、乗務員の大幅な増員には至っておらず、慢性的な人手不足の状況である。

また、正社員の平均年齢は52.3歳と、高齢化も改善されておらず、「売上原価」に対し人件費が高い割合を占めている。

今後の継続的な運行を想定した場合、現在行っている大型二種免許取得助成制度など人員の確保に引き続き努めるとともに、輸送資源の総動員を図るなど更なる体制の強化が必要である。

▼従業員の状況

年度	期	期間	正社員			契約社員等		合計	備考
			乗務員	事務職	平均年齢	乗務員	その他		
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~R01.9.30	24	5	51.9	12	1	42	瀬戸芸72日
R02年度	11期	R01.10.1~R02.9.30	23	5	52.3	12	1	41	瀬戸芸35日（コロナ禍）

資料) 小豆島オーリーブス(株)

〔車両の状況〕

車両についても、計画再編以降も大幅な増車・更新は行っていない。

効率的で持続可能な運行を行うためには、「燃料油脂費」及び「11.車輛修繕費」を最小限にとどめるとともに、燃費性能の良い新車両への更新も求められている。

適切な車両管理計画に基づき、補助金等を活用して計画的に車両更新を行うことが必要である。

▼車輛の状況

年度	期	期間	台数	経過年数	備考
H29年度	8期	H28.10.1~H29.9.30	22	15.4	瀬戸芸30日
H30年度	9期	H29.10.1~H30.9.30	22	16.4	
R元年度	10期	H30.10.1~R01.9.30	22	15.3	瀬戸芸72日
R02年度	11期	R01.10.1~R02.9.30	22	16.3	瀬戸芸35日（コロナ禍）

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、東線については、年間利用者約800人に対し収支は約476万円の赤字、利用1回当たりの町負担金は約6,500円となっている。同様に西線については、年間利用者約13,500人に対し収支は約426万円の赤字、利用1回当たりの町負担金は約200円となっている。

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ている。

▼三都線の状況

(単位：円)

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	平均	
全体	乗車人数	13,146人	11,019人	11,324人	21,576人	14,300人	
	収入	運行収益	4,650,860	3,602,323	3,762,722	5,984,482	4,500,000
		補助金	1,325,000	4,218,000	4,317,000	3,619,000	3,370,000
	支出	運行費用	15,841,318	16,783,160	17,258,781	17,656,795	16,885,000
	収支	△ 9,865,458	△ 8,962,837	△ 9,179,059	△ 8,053,313	△ 9,015,000	

(単位：円)

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	平均	
東線	乗車人数	851人	773人	709人	728人	800人	
	収入	運行収益	291,289	252,482	236,761	208,938	247,000
	支出	運行費用	5,327,169	4,771,683	4,906,908	5,020,069	5,006,000
	収支	△ 5,035,880	△ 4,519,201	△ 4,670,147	△ 4,811,131	△ 4,759,000	
	1便あたりの収益	200	231	216	191	200	
	1便あたりの経費	3,649	4,358	4,481	4,585	4,000	
	1便あたりの収支	△ 3,449	△ 4,127	△ 4,265	△ 4,394	△ 4,000	
	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	6,537	
西線	乗車人数	12,295人	10,246人	10,615人	20,848人	13,500人	
	収入	運行収益	4,359,571	3,349,841	3,525,961	5,775,544	4,253,000
		補助金	1,325,000	4,218,000	4,317,000	3,619,000	3,370,000
		計	5,684,571	7,567,841	7,842,961	9,394,544	7,623,000
	支出	運行費用	10,514,149	12,011,477	12,351,873	12,636,726	11,879,000
	収支	△ 4,829,578	△ 4,443,636	△ 4,508,912	△ 3,242,182	△ 4,256,000	
	1便あたりの収益	2,596	3,456	3,581	4,290	3,500	
	1便あたりの経費	4,801	5,485	5,640	5,770	5,400	
1便あたりの収支	△ 2,205	△ 2,029	△ 2,059	△ 1,480	△ 1,900		
1人輸送するために町が負担する金額	393	434	425	156	204		

資料) 小豆島町資料より

〔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4ヶ年の平均でみると、唐櫃線で約45,400人、甲生線で約2,400人の利用がみられる。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る。

▼豊島シャトルバスの状況

(単位：円)

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	平均
乗車人数	唐櫃線	46,176人	37,645人	39,115人	58,818人	45,400人
	甲生線	3,289人	1,433人	1,510人	3,514人	2,400人
	合計	49,465人	39,078人	40,625人	62,332人	47,800人
収入	運行収益	9,770,500	7,673,600	7,948,400	12,273,100	9,416,000
支出	運行費用	4,806,031	4,895,499	5,576,801	5,401,425	5,170,000
収支		4,964,469	2,778,101	2,371,599	6,871,675	4,246,000

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ヶ年の平均でみると、利用者数は約350人であり、委託料は年間約62,100千円となっている。

▼スクールバスの状況 (土庄町)

区分	運行本数	運行ルート	R2座席数 (運転手含む)	利用者数 (人)						委託料 (当初予算) (千円)						委託業者等
				H28	H29	H30	R01	R02	平均	H28	H29	H30	R01	R02	平均	
土庄中学校	往1・復1	西浦線 (柳～千軒～小瀬)	29	20	14	11	8	10	12.6	21,922	15,504	15,471	15,642	16,112	16,900	オリーバス
	往1・復1	北浦線 (馬越浜～道の駅～小馬越)	29	21	21	20	20	18	20.0							
	往1・復1	大部線 (小部～琴塚)	29	13	15	16	18	18	16.0							
	往1・復1	四海線 (滝宮～伊喜末～馬場崎)	47	21	32	28	31	25	27.4	2,146	2,123	2,250	1,926	2,167	2,100	
土庄小学校	往1・復1	西浦線 (柳～千軒～小瀬)	57	47	47	43	42	31	42.0	37,272	45,641	41,570	41,212	41,288	41,400	オリーバス
	往1・復1	鹿島線 (鹿島荘)	29	15	13	16	11	12	13.4							
	往1・復1	大木戸・港新町線 (大木戸・港新町)	57	34	35	47	31	45	38.4							
	往1・復1	大鐸線 (滝宮～下黒岩～アクティブ大鐸)	29	31	29	22	26	29	27.4							
	往1・復1	北浦線 (馬越浜～道の駅～小馬越)	45	30	30	34	42	43	35.8							
	往1・復1	大部線 (小部～小馬越～黒岩)	45	46	42	39	41	39	41.4							
	往1・復1	四海線 (目島～伊喜末～大谷)	84	58	57	64	60	60	59.8							
豊島小学校	往1・復2	唐櫃線～唐櫃岡～硯～甲生	29	11	11	20	20	20	16.4	1,667	1,667	1,667	1,667	1,624	1,700	町営
豊島中学校 ※11～2月のみ	往1・復1															
合計			509	347	346	360	350	350	350.6	63,007	64,935	60,958	60,447	61,191	62,100	

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ヶ年の平均でみると、利用者数は約290人であり、委託料は年間約46,700千円となっている。

▼スクールバスの状況（小豆島町）

区分	運行本数	運行ルート	R2座席数 (運転手含む)	利用者数（人）						委託料（千円）						委託業者等
				H28	H29	H30	R01	R02	平均	H28	H29	H30	R01	R02	平均	
小豆島中学校	往1・復2	入部・蒲生	79	29	40	38	39	35	36.2	23,381	22,684	23,237	22,209	8,602	20,000	直営
		二生・吉野	29	13	12	12	7	7	10.2							
		吉田・福田	45	19	21	29	27	24	24.0							
		中山	45	28	32	31	30	27	29.6							
		神浦	14	12	13	10	11	11	11.4							かんかけタクシー
池田小学校	往1・復3	入部・蒲生	45	44	38	35	34	32	36.6	13,952	14,666	14,878	14,743	5,426	12,700	直営
		三都・神浦	45	28	27	29	29	30	28.6							
		小蒲野・東浦	29	4	5	3	2	2	3.2							
		中山	29	13	13	11	10	11	11.6							かんかけタクシー
星城小学校	往1	竹生	-	43	37	43	45	46	42.8	3,700	3,668	3,682	3,418	4,064	3,700	オーリーブス
	-	竹生	-	-	-	-	-	-	-							定期代補助
安田小学校	往1・復2	吉田	57	25	21	13	14	14	17.4	6,674	6,982	7,271	7,567	3,952	6,500	直営
	往1・復1	橘	29	25	25	23	22	19	22.8							かんかけタクシー
苗羽小学校	-	坂手		22	22	23	25		23.0	408	412	517	543	574	500	定期代補助
合計			446	305	306	300	295	258	292.8	48,116	48,411	49,585	48,481	38,940	46,700	

資料) 小豆島町資料より

R2 スクールバス運転手賃金 16,321

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。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、小豆島を代表する観光産業が落ち込んでおり、ウィズコロナ、ポストコロナの取組みは喫緊の課題となっている。一方で、住民の価値観やライフスタイルの多様化、地球環境問題の顕在化、SDGsへの取組み、脱炭素社会の実現、デジタル社会の推進など、時代の潮流の大きな変化の中、小豆島は自然環境の保全、多様な文化の継承、良好な景観の形成など多面に渡る機能を有していることから、今後においても地域資源を活用した地域活力の更なる向上を図り、持続可能な地域社会の形成が求められている。そのため、公共交通のみならず、観光・産業・教育・福祉などまちづくりに関わる多様な分野との連携により、一層の地域住民の「安全・安心な暮らしの確保」を図るとともに、人と自然、文化等が共生する「誇りを持てる地域づくり」に取り組み、人口減少時代における新しい社会のあり方をつくっていかねばならない。

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

前回計画策定時においては、従来からの拠点である「土庄地区」、「内海地区」に加え、新たに「池田地区」を拠点とした、『新たな拠点を加えたまちづくりの形成』と、小豆島における一大産業でもある『観光によるまちづくり』を視野に入れつつ、公共交通網の再編を計画・実施している。

よって、前回計画目標の達成状況を把握するとともに、計画実施により新たに生じた課題等があれば確認するものとする。

(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5,000人/月以上

数値目標1については、新たに整備された小豆島中央病院及び小豆島中央高校を拠点としたまちづくりの形成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。

拠点性の高い、コンパクト+ネットワークのまちづくりは、人口減少下における当該地域にとって、引き続き重要な施策である。今後、草壁港のフェリー休止を受け、池田港周辺の拠点性・利便性向上はさらに求められることから、引き続き、まちづくりの拠点として池田地区への接続など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15%以上

数値目標2については、新たに整備された小豆島中央高校への公共交通利便性を強化し、同校生徒の公共交通利用を促進し、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。

今回実施した高校生アンケートにおいても、「通学において最も多くバスを利用する」との回答は42%であり、そのうち84%が定期券を利用している。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

フリー乗車券の販売枚数を対前年度以上とする。(瀬戸芸開催時期は対前回)

数値目標3については、地域の観光資源である瀬戸内国際芸術祭等において観光客の公共交通利用を促進し、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。

コロナ禍における観光周遊をビッグデータで確認したところ、近畿以西からの来訪が減り、近県および九州からの来訪が増えてきている。

多様化したニーズにきめ細やかに対応することは困難であるものの、情報提供も含め、利用者の利便性向上を図り、公共交通利用をさらに推進することが重要である。

6.3 社会情勢の変化からの検証

自動車利用率の高さ、コロナ禍による外出機会の減少、路線バス利用者の減少と、公共交通を取り巻く環境はより厳しい状況となっている。

そのような中、H28年度に池田地区を拠点として、路線バス網の見直しを行ったところであるが、ビッグデータにおける島民の移動状況を確認したところ、北廻り線沿線から土庄港周辺への移動など、一部、乗り換えが必要な移動が確認された。現時点で、それらすべての移動が路線バスに依存しているとは考えられないものの、今後の高齢化の進展、免許返納制度の推進により、路線バスにおいても乗り継ぎに対する検討・対策が必要になってくると考えられる。

6.4 収支状況からの検証

路線バスの収支状況を見ると、運賃の見直しや瀬戸内国際芸術祭等による利用者数増により売上高についても若干の増加傾向である。ただし、コロナ禍の影響により、現時点では減少傾向が続いている。

損益については、「売上高」に対し、「売上原価+販管費等」が約1割多い。「売上高」は約2割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、経営改善の兆しは見られない。

今後、運転手等の高齢化や車両の老朽化による維持管理費の増加等を踏まえると、健全な経営環境を維持しながら持続可能な路線バスの維持・確保が必要である。従って、売上高を上げ、徐々に収支環境の健全化を目指していくことが必要である。

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	10,403人（2060年）	8,858人（2060年）
推定観光入込客数	1,270千人（2024年） ※豊島含む	1,200千人（2024年）
移住者数	1,150人／R2～R6累計 ※UIターン者数	140人／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、前回計画に基づき、土庄地区、池田地区、内海地区を拠点としたまちづくりと連携し、公共交通体系の見直しを行い、前回目標についても全て達成している。

拠点性の高い、コンパクト+ネットワークのまちづくりは、人口減少下における当該地域にとって、引き続き重要な施策である。今後、草壁港のフェリー休止を受け、池田港周辺の拠点性・利便性向上はさらに求められることから、引き続き、まちづくりの拠点として池田地区への接続などの強化を行っていく。

一方で、北廻り線沿線地域から土庄港周辺までの直通便を求める声などもあがっており、人々の利用実態とニーズとを踏まえたきめ細やかな交通体系のブラッシュアップも必要である。

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すすめることが必要である。

[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	年間利用者数を維持・向上し、収支環境の健全化・公的負担の削減を目指す

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。

[計画の目標（案）]

目標1：まちづくりの新たな拠点である池田地区（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 (R2)	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		11,584 人/月	11,500 人/月以上 (維持、向上)	11,500 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		31.9%	30%以上 (維持、向上)	30%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	1 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 ・坂手線 ・田ノ浦映画村線	2 本/日 2 本/日 3 本/日	4 本/日 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 ・坂手線	4 本/日 5 本/日	5 本/日 8 本/日	5 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)		21,372 枚/年 (H30: 25,317 枚/年)	25,000 枚/年以上 (維持、向上) ※瀬戸芸開催時は対前回は増	25,000 枚/年以上 (維持、向上) ※瀬戸芸開催時は対前回は増
目標 4 持続可能	路線バスの年間利用者数		580,465 人/年 (H30: 704,012 人/年)	704,000 人/年以上 (維持、向上)	704,000 人/年以上 (維持、向上)
	路線バスに係る財政支出状況 (小豆島オーリーブバス(株)に対して支出している補助金の総額)		30,575 千円/年 (H28~R2 平均: 27,002 千円/年)	27,000 千円/年以下 (現状以下)	27,000 千円/年以下 (現状以下)
	路線バスの経常収支率 (小豆島オーリーブバス(株)の経常収支率)		68.9% (H28~R2 平均: 84.1%)	90.0%以上	90.0%以上

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：まちづくりの新たな拠点である池田地区（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

⇒新たな拠点となっている池田地区の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

⇒池田地区は、地域の新たな拠点として小豆島中央病院・小豆島中央高校が整備され、多くの人々の集積がみられる。整備から一定期間が経過したことから、利用実態やニーズについて改めて検証を行い、人々が利用しやすくなるように観光・教育・福祉・産業など多分野におけるまちづくり施策と連携した利用促進を図る。

・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	両町内	小豆島地域公共交通協議会 両町 バス事業者等	・Wi-Fi、待合所等の環境整備 ・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 など

	基準年	前期			後期	
	R2-3 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 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 ・Wi-Fi、待合所等の環境整備 ・高齢者等運転免許証自主返納支援事業 ・高校生通学定期購入補助事業 ・中学生を対象としたバスの乗り方教室 など				
				中間評価		最終評価

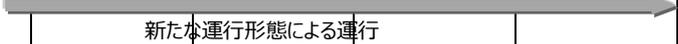
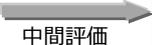
具体的な実施内容	実施主体	計画期間中における取組み
車内、拠点等の Wi-Fi 環境整備	小豆島地域公共交通協議会 小豆島オーリーブバス(株) 土庄町・小豆島町	整備について検討
待合所ベンチ等の備品整備	小豆島地域公共交通協議会 小豆島オーリーブバス(株) 土庄町・小豆島町	必要に応じて整備
待合所、駐輪場等のハード整備	土庄町・小豆島町	必要に応じて整備 (R3：草壁港バス待合所及び駐輪場)
小豆島中央高校生徒通学定期購入補助	土庄町・小豆島町	継続的に実施
高齢者等運転免許証自主返納支援	土庄町・小豆島町	継続的に実施
中学生を対象としたバスの乗り方教室	小豆島地域公共交通協議会 小豆島オーリーブバス(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、南廻り福田線及び田ノ浦映画村線の運行形態の見直し

- ・実施の目的
⇒北廻り福田線、坂手線、南廻り福田線及び田ノ浦映画村線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。
- ・事業の概要
⇒前回の計画では、新たなまちづくりの拠点として、池田地区を中心とした路線バスの再編を行ったが、一部利用者の声として北廻り福田線の土庄港への直通便を望む声があがっていたことから、利用者のニーズに応じた運行形態の見直しを行う。
⇒草壁～高松航路の運休に伴い、内海地区と池田地区（池田港）との移動ニーズが高まると想定されることから、これらについても視野に入れた見直しを行う。
- ・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	小豆島地域 公共交通協議会 バス事業者等	・利用ニーズに応じたダイヤ、運行経路の見直し

	基準年	前期			後期	
	R2-3 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
実施時期	 計画策定		 ・利用ニーズに応じたダイヤ、運行経路の見直し			
			 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
北廻り福田線の運行経路の見直し	小豆島オーリーブス(株)	R3 年度中に実施 (以降ニーズや環境変化等に合わせ継続的に見直し)
坂手線、南廻り福田線、田ノ浦映画村線のダイヤ改定	小豆島オーリーブス(株)	R3 年度中に実施 (以降ニーズや環境変化等に合わせ継続的に見直し)

【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
⇒航路情報は既に整備、提供済みであるが、路線バス情報と一元化して提供することにより、利用者にとって分かりやすい公共交通を目指す。
- ・事業の概要
⇒航路、路線バスの運行ルート、ダイヤ、運賃等を同一のプラットフォーム（標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP データ））にて情報提供し、出発地から目的地までの一連の移動情報を提供する。
⇒モバイルチケットの導入及びフリー乗車券の販路拡大により、観光客等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	小豆島地域公共交通協議会 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（GTFS-JP データ）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 など

	基準年	前期			後期	
	R2-3 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
実施時期	計画策定		路線バス GTFS-JP データ作成、提供 ・モバイルチケットの導入 ・フリー乗車券の販路拡大 など	航路情報と路線バス情報を一元化した情報提供サービス		
				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 データの作成、提供	小豆島地域公共交通協議会 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	R4 年度中に作成、提供 (以降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)	R3 年度中に導入
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

【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：新たなキャッシュレス決済の導入による利便性の向上

- ・実施の目的
⇒利用者の利便性の向上と非接触による安全性の向上を目指し、全線において新たなキャッシュレス決済（全国交通系 IC カード（10 カード）等）を導入する。
- ・事業の概要
⇒現在、小豆島島内の路線でのみ地域 IC カード（IruCa）の利用が可能であるが、多くの路線が現金または回数券・定期券で利用されている。全国交通系 IC カード（10 カード）を豊島を含む全線において導入することにより、住民はもとより、観光客の利便性向上を目指す。
⇒QR コード決済など多様なキャッシュレス決済への対応を検討する。
⇒モバイルチケットの導入により、観光客等の利便性向上を図る。【再掲】
- ・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
新たなキャッシュレス決済の導入	全路線	小豆島地域公共交通協議会 両町 バス事業者等	・全国交通系 IC カード（10 カード）の導入 ・QR コード決済など多様なキャッシュレス決済への対応 ・モバイルチケットの導入【再掲】

	基準年	前期			後期	
	R2-3 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
実施時期	計画策定	IC カード 機器導入	IC カード（IruCa カード及び 10 カード）の運用			
			QR コード決済など多様なキャッシュレス 決済の導入検討			
			モバイルチケットの導入			
			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 小豆島オーブバス(株) 土庄町・小豆島町	R3.10 から導入
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 小豆島オーブバス(株) 土庄町・小豆島町	導入について検討
フリー乗車券へのモバイルチケットの導入【再掲】	小豆島オーブバス(株)	R3 年度中に導入

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・両町議会への報告と、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り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	基準年	小豆島地域公共交通計画 2021					
		前期			後期		
		R2-3 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 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）													

※路線バス利用者数や収支（経常収支率及び収支差額）等、毎年度補足可能なもので、短期的に効果が発現する指標については、毎年モニタリング・評価を実施することとする。