

令和7年度第1回 丸亀市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和7年6月23日（月）午後1時30分～

場 所：丸亀市役所2階 会議室203、204

次 第

1. 開 会

2. 都市整備部長あいさつ

3. 委員紹介

4. 会長・副会長選任

5. 議 事

第1号 丸亀市地域公共交通計画 令和6年度評価について

第2号 丸亀市地域公共交通活性化協議会 令和6年度決算について
令和6年度会計監査報告

第3号 丸亀市地域公共交通活性化協議会 令和7年度予算について

第4号 令和7年度丸亀市地域公共交通計画改定事業について

第5号 地域公共交通確保維持改善事業

令和8年度地域内フィーダー系統確保維持計画について

6. その他

7. 閉 会

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

丸亀市地域公共交通計画の評価等結果（令和 6 年 4 月～令和 7 年 3 月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
公共交通の利用者数： 4,102.3千人/年（2019年 度）→4,070千人/年 （2025年度）	・利用状況や運行効率等を 踏まえた使いやすい路線、 ダイヤへの見直しを行う。 ・利便性向上に向けて キャッシュレス決済の導 入。	鉄道、航路、路 線バス、コミュ ニティバス（路 線の見直しによ り代替交通が導 入された場合は その代替交通も 含む）の年間利 用者数	・3,942,900人（2024年度） ・どの公共交通機関においても3 年連続利用者数が増加している。 ・運賃無料デーや75歳以上のバス 運賃無料により多くの方に航路及 びバスを利用いただいた。	・乗降調査、混雑状況把握システムによ り、利用状況を数値化し路線等の再検討を 行い運行効率化をはかっていく。 ・商業施設への乗り入れについて検討す る。 ・デマンド交通導入に向け、別のエリアで 実証実験を行う。 ・市町をまたぐ移動について、近隣市町と 連携を強化し、協議を続ける。 ・75歳以上の高齢者の運賃を無料にするほ か、毎月20日を運賃無料デーとし、公共交 通の利用促進を図る。 ・市内小学校においてモビリティマネジメ ント教育を実施し、公共交通機関を利用 するきっかけづくりに努める。 ・サイクル&ライド事業に取り組む。	
自動車の交通手段分担 率：71%（2015年）→70% 以下（2025年）	—	—	—	—	香川県が実施してい るパーソントリップ 調査の数値を参考に しているため2025年 の評価を目標として いる。

バス等に係る財政支出状況：101,533千円（2019年）→現状以下（2025年度）	・乗車人数や運行時間帯、経路等状況に合わせて車両のダウンサイジングを検討する。	路線バス、コミュニティバス（路線の見直しにより代替交通が導入された場合はその代替交通も含む）に対して支出している補助金の総額	・138,624千円（2024年度） ・生活路線維持のため、市の負担額の増額が必要と判断したため、事業者に対する補助金を増額した。 ・本島バスの増便分の委託料が増加した。	・運賃収入の増加を図るため、商業・観光施設の乗り入れを検討するなど、利便性向上に努める。 ・乗降調査、混雑状況把握システムの導入により、バス利用状況を数値化し路線等の再検討を行い運行効率化をはかっていく。 ・デマンド交通の実証実験を行い、利用状況や費用対効果を見ながら公共交通ネットワークの再構築を検討する。	
バス等の収支率：21.4%（2019年度）→30.0%（2025年度）	・公共交通利用の活性化につながるよう、商業施設等との連携や割引制度の導入などを検討。	路線バス、コミュニティバス（路線の見直しにより代替交通が導入された場合はその代替交通も含む）の収支率	・22.6%（2024年度） ・前年度（21.0%）より改善した。	・運賃収入の増加を図るため、商業・観光施設の乗り入れを検討するなど、利便性向上に努める。 ・乗降調査、混雑状況把握システムの導入により、バス利用状況を数値化し路線等の再検討を行い運行効率化をはかっていく。	

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（〇年〇月～〇年〇月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料と1

丸亀市地域公共交通計画 成果指標

①公共交通の利用者数

2019(令和元)年度	2020(令和2)年度	2021(令和3)年度	2022(令和4)年度	2023(令和5)年度	2024(令和6)年度	2025(令和7)年度
4,102,300人	3,353,200人	3,309,700人	3,683,700人	3,885,600人	3,942,900人	(目標値:4,070,000人)

②自動車の交通手段分担率

2015(平成27)年度	2025(令和7)年度
71%	(目標値:70%以下)

③バス等に係る財政支出状況

2019(令和元)年度	2020(令和2)年度	2021(令和3)年度	2022(令和4)年度	2023(令和5)年度	2024(令和6)年度	2025(令和7)年度
101,533千円	101,934千円	102,034千円	105,294千円	112,854千円	138,624千円	(目標値:101,533千円以下)

④バス等の収支率

2019(令和元)年度	2020(令和2)年度	2021(令和3)年度	2022(令和4)年度	2023(令和5)年度	2024(令和6)年度	2025(令和7)年度
21.4%	17.5%	18.0%	18.6%	21.0%	22.6%	(目標値:30.0%)

令和6年度丸亀市地域公共交通活性化協議会決算書（案）

（歳入）

（単位：円）

費目	予算額	決算額	差額	備考
補助金	10,631,000	10,931,000	300,000	国庫補助金（地域内フィーダー系統）
繰越金	11	11	0	
雑入	550	570	20	利息及び市より収入
計	10,631,561	10,931,581	300,020	

（歳出）

（単位：円）

費目	予算額	決算額	差額	備考
事務費	550	550	0	振込手数料
事業費	1,223,000	1,577,000	354,000	本島コミュニティバス
	4,741,000	4,677,000	△ 64,000	綾歌宇多津線
	4,667,000	4,677,000	10,000	丸亀東線
計	10,631,550	10,931,550	300,000	

（歳入） 10,931,581円－（歳出） 10,931,550円＝31円…次年度繰越

会計監査報告

丸亀市地域公共交通活性化協議会規約第 10 条の規定に基づき、令和 6 年度丸亀市地域公共交通活性化協議会における収支決算書に関する関係諸帳簿及び証拠書類等について監査したところ、いずれも適正に処理されていることを認め、ここに報告いたします。

令和 7 年 4 月 1 6 日

丸亀市地域公共交通活性化協議会
会 長 宮崎 耕輔 様

監査 香川県交流推進部交通政策課長

岡 洋 樹

会計監査報告

丸亀市地域公共交通活性化協議会規約第 10 条の規定に基づき、令和 6 年度丸亀市地域公共交通活性化協議会における収支決算書に関する関係諸帳簿及び証拠書類等について監査したところ、いずれも適正に処理されていることを認め、ここに報告いたします。

令和 7 年 4 月 14 日

丸亀市地域公共交通活性化協議会
会 長 宮崎 耕輔 様

監査 丸亀市都市整備部建設課長

松江 孝可

令和7年度丸亀市地域公共交通活性化協議会予算書(案)

(歳入)

(単位：円)

費目	予算額	備考
負担金	9,196,000	市負担金
補助金	14,953,000	国庫補助金（地域内フィーダー系統10,931千円、 地域公共交通計画改定4,022千円）
繰越金	31	
雑入	1,430	市より
計	24,150,461	

(歳出)

(単位：円)

費目	予算額	備考
事務費	1,430	振込手数料
事業費	9,196,000	地域公共交通計画改定業務委託
	1,577,000	本島コミュニティバス
	4,677,000	綾歌宇多津線
	4,677,000	丸亀東線
返還金	4,022,000	市に返還
計	24,150,430	

(歳入) 24,150,461円－(歳出) 24,150,430円＝31円…次年度繰越



丸亀市地域公共交通計画 改定の方向性(案)

株式会社バイタルリード 四国営業所

I. 丸亀市の交通を取り巻く現状

1

1 現計画に従った交通施策の展開

- ・ **令和3年度より**地域公共交通計画に従い**施策展開**が進められている。
- ・ 公共交通ネットワークの再編など、**引き続き取組を進めていくべきものも存在**する。

▼丸亀市地域公共交通計画に掲載している主な事業とその取組状況

事業	取組状況	事業	取組状況
①移動ニーズに応じた交通手段の導入	AIデマンド実証、ボランティア輸送	⑧キャッシュレス決済の導入	PayPay、スマホ定期券の導入
②事業者間連携、広域連携の強化	路線バス琴平線沿線市町協議	⑨商業施設等への乗り入れの促進	ピカソ、四国水族館等への乗り入れ
③将来を見据えた戦略的な路線の見直し	※大規模な再編は無し	⑩待合環境・乗継環境の整備	デジタルサイネージの導入、表示改善
④移動を支える担い手の確保	琴参バス・ことでん運転手体験会	⑪安全・安心の確保に向けた取組の推進	車両のバリアフリー化
⑤ターゲットを絞った利用促進の実施	運賃無料デー	⑫乗務員の接遇・マナー研修の実施	新人研修の実施
⑥乗り方教室等、利用意識の啓発	小学校でのMM教育	⑬インターネット等を活用した情報提供の推進	GTFSデータ整備、多言語対応
⑦公共交通マップ、乗継時刻表の作成	時刻表へマップを掲載	⑭観光など他分野と連携した情報発信の強化	レオマ、四国水族館とのセット券の設定

②公共交通を取り巻く環境の変化

- 公共交通の利用者数はコロナ前の状況に戻りつつあり、運賃無料デー等の利用促進が一定の成果を上げている。
- AIデマンド交通の実証など、交通空白地・不便地域を解消する取組も進められている。丸亀市は今年度の国土交通省の『交通空白』解消緊急対策事業の採択を受けており、解消に向けた取組を継続する必要がある。
- 一方で、2024年問題等による運転士不足や燃料費の高騰により、交通事業者は厳しい状況が続いている。
- また、丸亀市街地の再開発（市役所、マルタス、市民会館）、四国水族館の開業等により、市民の移動ニーズが変化していく可能性がある。



▲郡家地区の実証運行



▲新市民会館イメージ
(出典：市webサイト)

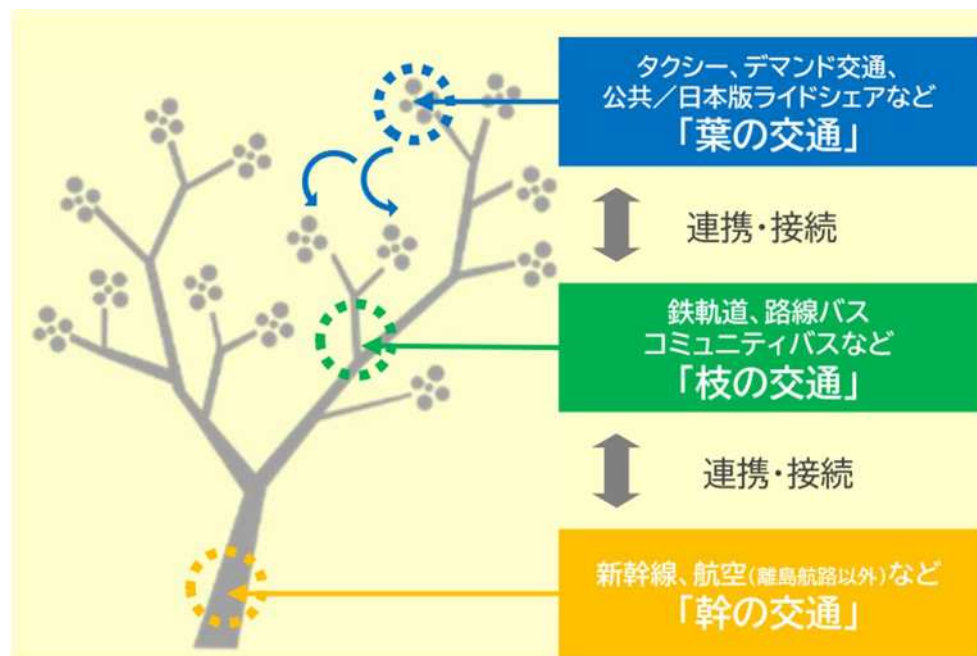
③ 実効性のある交通計画へのアップデートの要請

- 国土交通省の検討会※において、地域公共交通計画が「地域交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針」として機能し、「多様な関係者が共通の目標を掲げ」、「地域交通のリ・デザイン」、「交通空白」の解消に取り組む」ことを目指してアップデートすることが要請され、3月に「アップデートガイダンス」が公表されている。
- 今回の改訂では、「アップデートガイダンス」の内容を踏まえた計画を目指す必要がある。

● ガイダンスのポイント

- データを活用した現状診断
- 施策の進捗・効果を説明するKPIの設定
- 定期的なモニタリングの実施（計画・事業の改善）
- 「幹・枝・葉の交通」の意識
- アクションの記載の充実
- 計画のスリム化

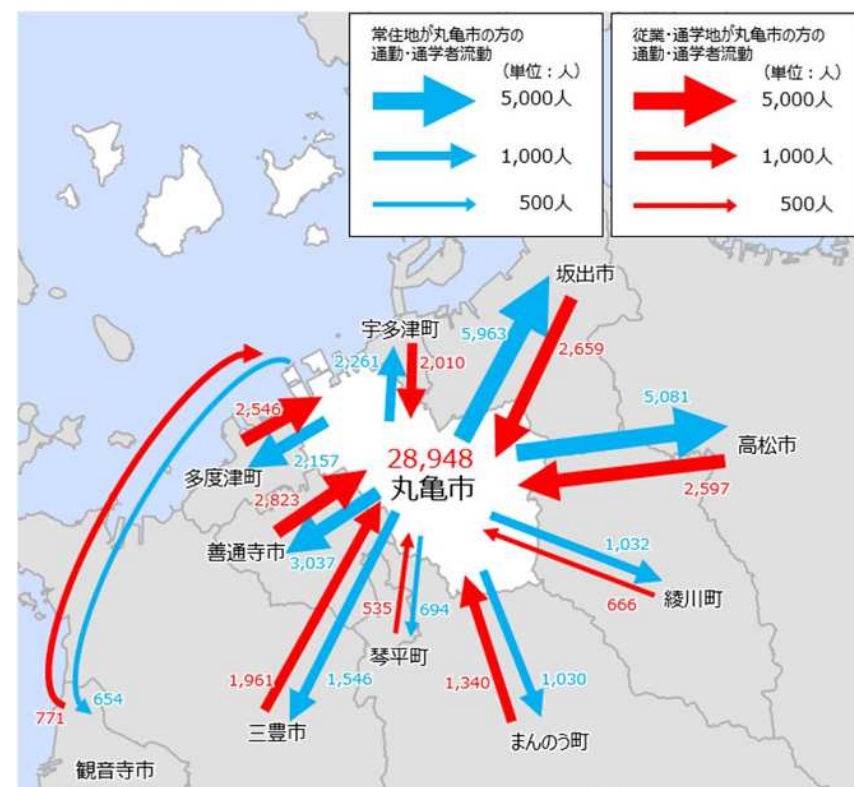
※「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会



▲ 「幹・枝・葉の交通」の考え方
(出典：アップデートガイダンス)

考え方1 中讃地域の中心都市としての位置づけを意識

- 丸亀市は、坂出市や善通寺市をはじめとする中讃地域の中心都市の1つであり、特に坂出市との往来が活発である。
- 中讃地域の中心都市として、公共交通が使いやすいまちを持続させることが、地域の持続可能性の向上に資するものである。
- また、坂出市や瀬戸内中讃定住自立圏の各市町とも、交通に関する施策を連携することで、施策の実効性を向上させることができる。
- 交通計画の改定にあたっては、この位置づけを意識して施策等の検討を行う。



▲通勤通学流動 (出典: R2国勢調査)

考え方2 交通手段の役割分担の明確化

- 市内のコミュニティバスを中心に、路線の長大化や乗車率格差等の問題点が挙げられている。
- データを基に交通手段を適切に役割分担させ、各役割に必要なサービス水準等を明確にすることで、その維持・確保に向けた施策を設定する。
- 見直し内容等によっては、考え方3も含め、利便増進実施計画の策定も検討する。

▼丸亀市における交通手段の役割分担のイメージ

役割	交通手段	担う移動	重視する観点
【幹】	航空（空港リムジン）、 特急、新幹線、高速バス	都市間移動（への接続）	速達性、接続性
【枝】 幹線	鉄道（JR、ことでん）、 南北方向のバス	地域間移動（近隣都市含む）	定時性、速達性、 頻度、接続性
【葉-1】 支線	コミバス末端区間、 デマンド交通、互助輸送	地域内移動	人口カバー率、接続性
【葉-2】 その他	タクシー	個別移動	持続可能性、即応性
	航路	島しょ部との移動	持続可能性

考え方3 交通に係る費用負担の考え方の明確化

- 行政の財政状況が厳しい中で、公共交通への税金投入に対する議論が存在する。
- 現在は、路線網と国庫補助等の位置づけが整合していないため、幹線・支線の役割分担により、施策の方向性や考え方を整理し、ターゲットを明確化する。

●幹線・支線の位置づけと施策の方向性の例

		発揮する役割	施策の方向性
幹線	鉄道（JR、ことでん）、 南北方向のバス	まとめて速く 運ぶ	➡ 利便性の高い公共交通によりマイカーを削減 ➡ 都市機能との連携を重視
支線	コミバス末端区間、 デマンド交通、互助輸送	小規模な ニーズに対応	➡ マイカーを自由に使えない（+免許返納を考えている） 市民の活動機会を確保

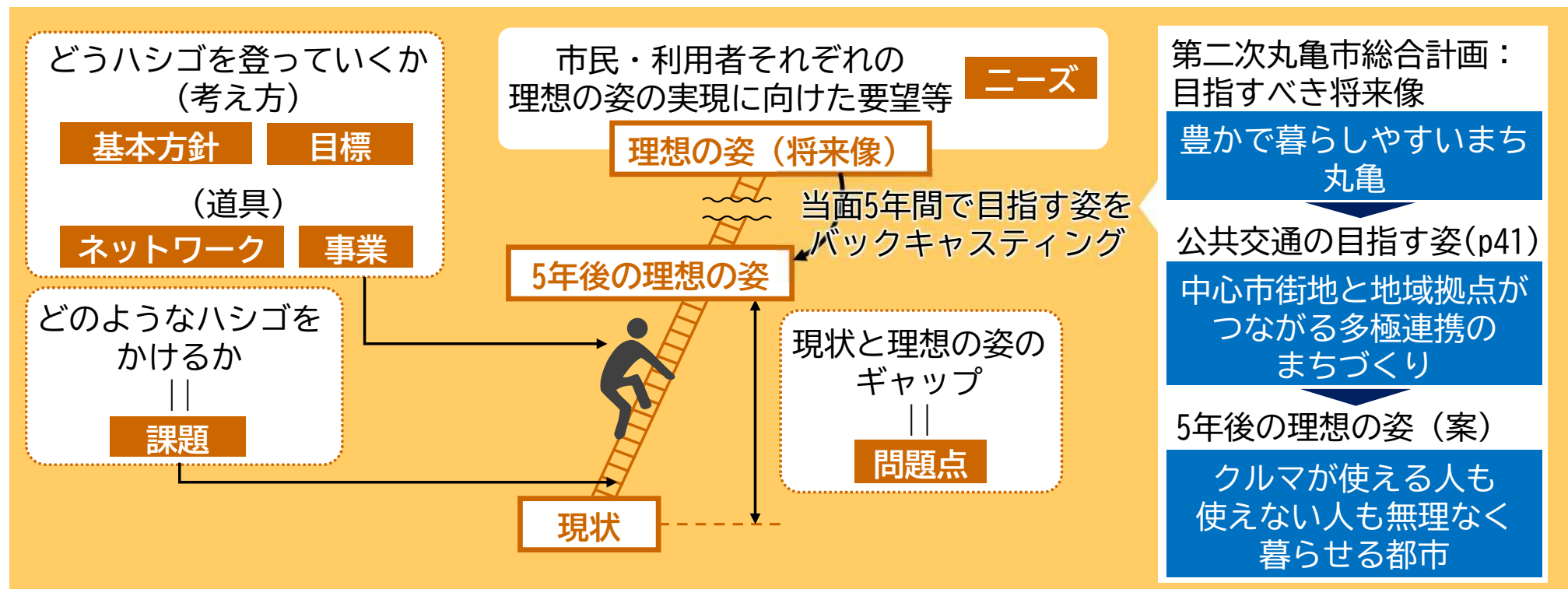
考え方4 計画推進に係るマネジメント体制の構築

- 交通計画のアップデートに伴い、計画推進に係るマネジメントが従来より重要視されている。
- 計画改定にあたって5年間の交通計画の振り返りをしつつ、交通事業者との連携を深めることで、マネジメント体制の構築につなげていく。
- 計画の中で必要となる事業予算を整理し、予算の裏付けも併せて整理し実効性を担保する。
- 改定後の計画においては、評価・改善のプロセスも明確化していく。（弊社も支援可能）

Ⅲ. 問題点や課題の設定

7

- 基礎データ整理や各種調査の結果から公共交通の**目指す姿**とその実現に向けた**5年後の理想の姿を設定**する。
 - ✓関係者・市民が共通認識として持てるよう、**分かりやすい言葉で整理**する。
- 以下の考え方に従い、ニーズや問題点、基本方針、目標等を整理する。

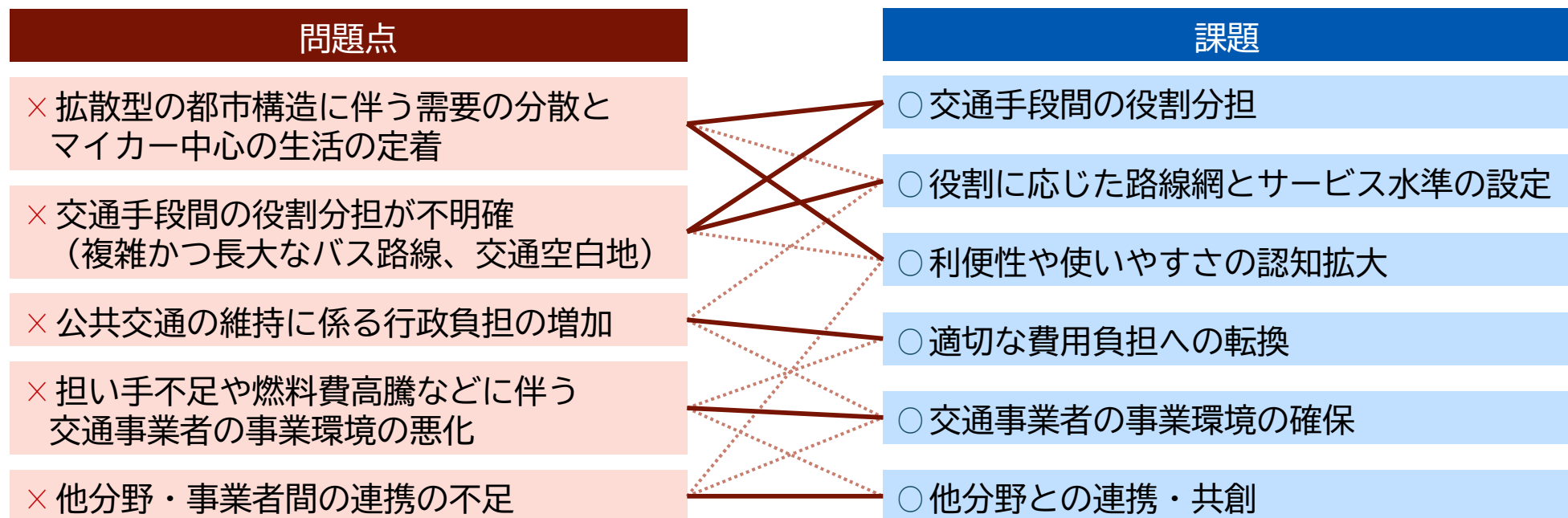


▲現状や問題点、課題、基本方針等の関係整理

Ⅲ. 問題点や課題の設定

8

- ・ 上記の5年後の理想の姿(案)を実現するための問題点・課題等（現時点案）は以下のとおり。



➡【基本方針】 幹・枝・葉の役割を踏まえた
持続可能な公共交通への再構築

IV. 主な施策・事業の現時点案

9

- ・ 設定した基本方針や目標等を踏まえ、計画に位置付ける施策・事業の内容や実施主体を定める。
- ・ 枝・葉の交通網で求められるサービス水準についても考え方を整理する。
- ・ 計画期間内で実施する各事業の予算計画を整理し、予算の裏付けを含めて実効性を担保する。

▼計画に位置づける施策・事業・実施主体の例（1/2）

施策	事業	実施主体
公共交通の再構築	【枝】幹線の機能強化に資する路線再編★	交通事業者、市
	【葉】支線部における路線の見直し基準の設定★	市
	【葉】支線部におけるオンデマンド交通の導入	市
	適切な費用負担による運賃体系への転換	交通事業者、市
	固定的な利用を生む戦略的な定額運賃の設定	交通事業者、市
	路線の位置づけを踏まえた財政負担の見直し	市（、国、県）
他分野との共創	交通結節点の複合機能化	施設管理者、交通事業者、市
	ターゲットを絞った採用活動の実施★	交通事業者・事業者団体、市、県
	地域の輸送資源の有効活用	市、交通事業者、地域住民、事業者

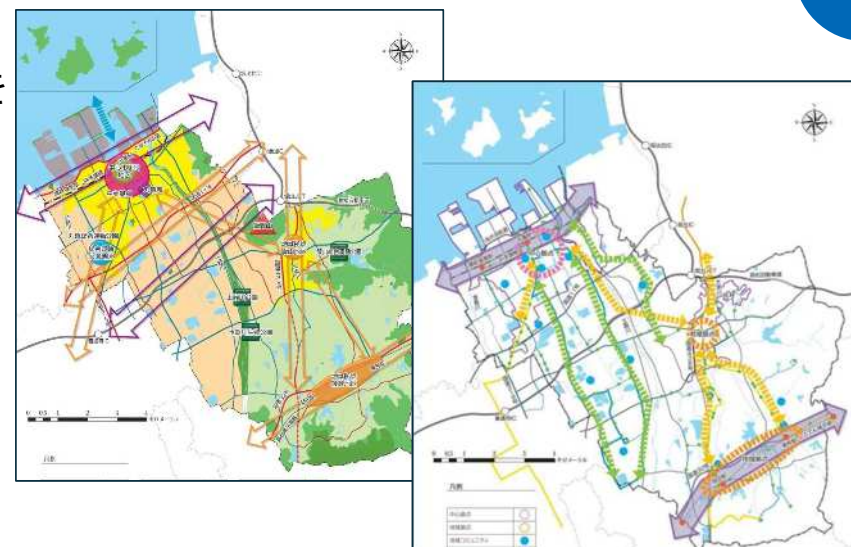
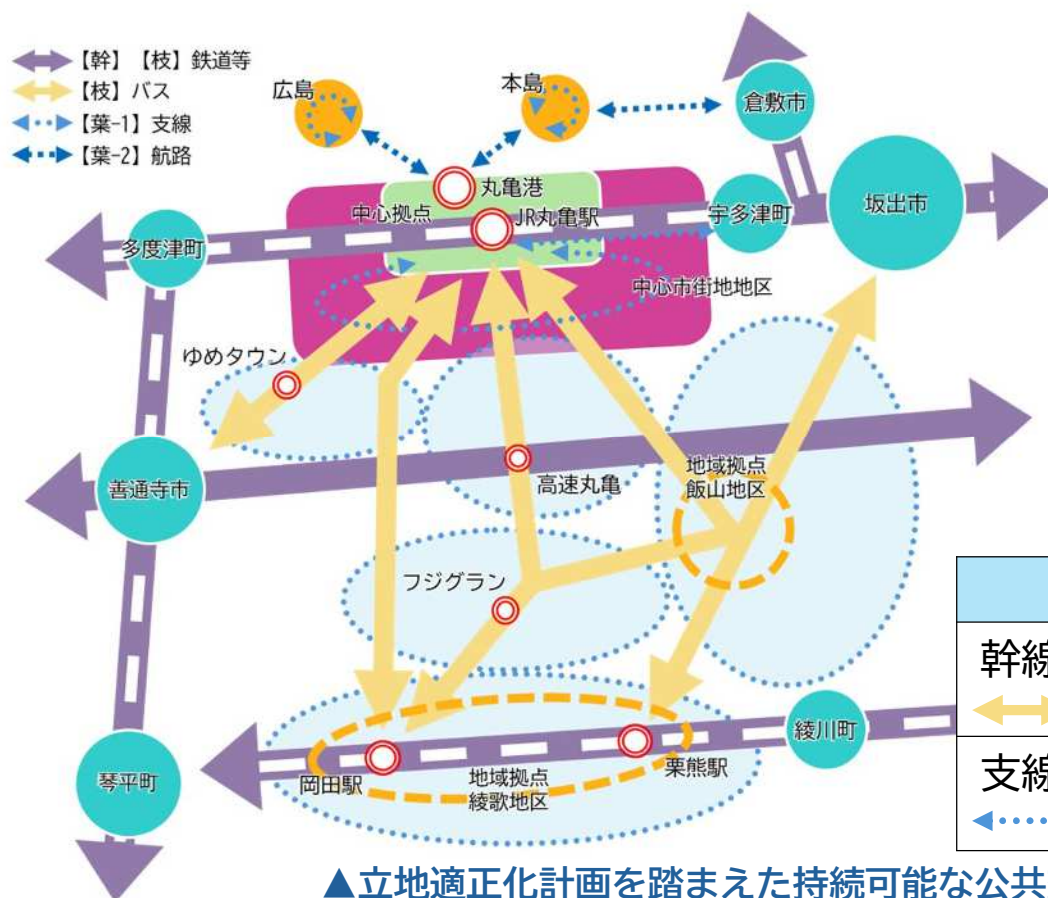
▼計画に位置づける施策・事業・実施主体の例（2/2）

施策	事業	実施主体
公共交通を使う機会の増加	タクシー等を活用した新たな乗合交通の提供	交通事業者
	運賃無料デーの実施	市、交通事業者
	乗り方教室などの利用意識の啓発★	交通事業者、市
	バリアフリー化の推進★	交通事業者
	商業施設等への乗り入れ促進★	施設管理者、交通事業者、市
DXの推進	インターネット等を活用した情報提供の推進★	交通事業者、市、県
	デジタル技術を活用した運賃割引の導入	市、交通事業者
	乗降センサーを用いた評価手法の確立	交通事業者
	データを活かした事業者間連携の推進★	交通事業者、市

V. 公共交通ネットワークの構築について

11

- 公共交通ネットワークの再構築に向けた検討を行う。
- 立地適正化計画（p35, 45）を踏まえ、【枝】や【葉】の役割を整理し、提供するサービス水準を設定する。
- あわせて運賃体系や費用負担のあり方についても検討する。



▲目指す都市構造図と交通網イメージ
(出典：丸亀市立地適正化計画)

	ルート等の考え方	サービスの考え方
幹線 ←→	速達性と利便性を意識	主要幹線を通り、必要なサービス水準を確保
支線 ←····→	地域内のきめ細かな移動を意識	見直し基準に抵触した場合、順次デマンド交通へ移行

▲立地適正化計画を踏まえた持続可能な公共交通ネットワーク、ルート設定の例

VI. スケジュール

12

▼計画改定スケジュール

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
(1)丸亀市の概況及び公共交通等の現況把握	←→	※ヒアリングの実施に向け、早期に整理 反映								
(2)丸亀市の上位・関連計画との連携・整理	←→	※ヒアリングの実施に向け、早期に整理								
(3)利用実態調査及び市民のニーズ調査										
・市民アンケート		←→								
・高校生アンケート			←→							
・利用者アンケート			←→							
・施策アンケート分析	←→	※ヒアリングの実施に向け、早期に整理								
・利用状況分析	←→	※ヒアリングの実施に向け、早期に整理								
・関係者ヒアリング		←→								
ニーズと課題の整理及び 基本方針・目標設定の検討					←→					
公共交通計画（素案）の取りまとめ						←→				
パブリックコメント								←→		
報告書とりまとめ									←→	
法定協議会		● 計画の方向性、 調査計画				● 調査結果、 計画骨子案、 再構築案	● 計画素案		成案 ●	

- 交通計画の期間中、委員の皆さまは丸亀市内の公共交通を何回乗りましたか？
 - ✓その際に感じたことはありますか。
 - ✓乗っていない方は理由を教えてください。
- 交通計画で実施された各種施策を通じて、丸亀市内の公共交通が変わったと思いますか？
 - ✓良かった点、悪かった点があれば教えてください。
- 交通計画で実施された各種施策を通じて、丸亀市内の公共交通が魅力的になったと思いますか？
 - ✓どういう点で魅力的になったと思いますか？
 - ✓そう思わない方は、どうなれば魅力的になると思いますか？
- （交通事業者以外の方）丸亀市内の公共交通がより良くなるために、ご自身でできそうなことはありますか？
- （交通事業者の方）丸亀市内の公共交通がより良くなるために、会社として取り組んでいきたいことはありますか？

市民アンケート実施要領(案)

1. 実施目的・ねらい

公共交通の利用状況や移動ニーズ等の5年間の変化、公共交通の改善点、利用促進施策等の評価の把握を行う。

2. 主な質問項目（案）

A3 両面印刷 1 枚を想定。

- 目的別の移動状況（頻度、手段）
- 公共交通の利用状況、改善点
- 利用促進施策等の認知度、評価
- 個人属性（居住地、年代、免許保有状況等）

3. 対象者

- 陸地部 3,000 世帯（15 コミュニティ×各 200 世帯配布）
- 島しょ部 全世帯

※マルタス内のスペースを活用した幅広い意見聴取の実施も検討

4. 調査方法 ※前回の配布方法を踏襲

【配布】陸地部：郵送配布

島しょ部：自治会配布

【回収】いずれも郵送・web 併用回収

5. 分析方法

現計画策定時の結果との比較、問題点・課題への反映、施策の検討

6. アンケート実施スケジュール

- 7 月 アンケート調査内容調整
- 8 月上～中旬 アンケート調査票印刷・発送
- 8 月中旬 アンケート回収（丸亀市を回収先とし、受託者が整理）
- 8 月下旬～9 月 結果分析

高校生等アンケート実施要領(案)

1. 実施目的・ねらい

主に通学時における公共交通の利用状況や移動ニーズ等の5年間の変化等の把握を行う。

2. 主な質問項目(案)

- 公共交通の利用状況
- 通学における送迎の実態
- 個人属性(居住地、自家用車保有状況等)

3. 対象者

- 丸亀市内の高校に通う2年生及びその保護者
※対象(案): 県立丸亀高校、県立飯山高校、県立丸亀城西高校、私立大手前丸亀高校、
私立香川県藤井高校、私立村上学園高校
- 丸亀市内在住で、丸亀市外の高校に通う2年生及びその保護者
※対象(案): 国立香川高等専門学校(高松キャンパス、詫間キャンパス)、
県立坂出高校、県立坂出商業高校、県立坂出工業高校、
県立善通寺第一高校、県立多度津高校、県立琴平高校、私立坂出第一高校、
私立尽誠学園高校、私立香川誠陵高校

4. 調査方法

【配布】生徒: 生徒保有のタブレット端末に回答アドレスを配信

保護者: 生徒を通じて二次元コード付き資料を配布

【回収】いずれもweb回答

5. 分析方法

現計画策定時の結果との比較、通学利用の促進に向けた施策等の検討を行う。

6. アンケート実施スケジュール

- 8月 アンケート調査内容調整
- 8月下旬～9月初旬 アンケート調査配布(始業式)
- 9月中旬 アンケート回収
- 9月中～下旬 結果分析

利用者アンケート実施要領(案)

1. 実施目的・ねらい

路線別の利用特性や公共交通利用者が感じている改善点の把握を行う。

2. 主な質問項目（案）

- 公共交通の利用状況、利用目的
- 公共交通の改善点
- 個人属性（職業、年代等）

3. 対象者

- 市内で利用者数の多い駅や港、バス停等を利用する利用者
※丸亀駅、丸亀港、栗熊駅、岡田駅、飯山市民総合センターで計 1,000 部配布想定

4. 調査方法

【配布】利用者に二次元コード付きハガキを配布

【回収】郵送・web 併用回収

5. 分析方法

路線別の利用特性の把握、改善点を踏まえた施策等の検討を行う。

6. アンケート実施スケジュール

- 8 月 アンケート調査内容調整
- 8 月下旬～9 月初旬 アンケート調査配布（夏休み時期を避ける）
- 9 月中旬 アンケート回収
- 9 月中～下旬 結果分析

施策アンケート分析実施要領(案)

1. 実施目的・ねらい

運賃無料デーや AI デマンド実証等、市が過去に実施した施策の評価や改善策の検討を行う。

2. 調査方法

市が過去に実施したアンケートのデータを受領し、追加分析
※その他活用できるデータも分析

3. 分析方法

施策の評価、改善案の検討を行う。

4. 分析実施スケジュール

- 6月～7月中旬 ヒアリングの実施に向け、早期に整理する

利用状況分析実施要領(案)

1. 実施目的・ねらい

路線別の詳細な利用状況や、利用促進施策実施時の効果の把握を行う。

2. 調査対象

路線バス、コミュニティバス

3. 調査方法

路線バス、コミュニティバスの車両に取り付けられている乗降センサーを活用し、路線別・便別・バス停別の乗降データを事業者から受領し、分析する。

4. 分析方法

関係者ヒアリングの基礎資料、現状把握（利用状況や地区別の移動状況の整理）、路線再編等の検討を行う。

※分析に際し事業者の了解を得る必要あり（了解が得られない場合は代案を検討）

5. 分析実施スケジュール

- 6月～7月中旬 ヒアリングの実施に向け、早期に整理する

関係者ヒアリング調査実施要領(案)

1. 実施目的・ねらい

- 数字上で明らかになっていない交通事業者が感じている課題や意向の把握
- 行政や自治組織等からのニーズの把握や今後の連携等の可能性の検討

2. 対象者

交通事業者	鉄道 2 社、バス 4 社、航路 3 社、タクシー協会
行政	教育委員会、福祉部局・社会福祉協議会、観光部局・観光協会 等
自治組織	互助輸送を実施しているコミュニティ協議会（3 カ所）
市民団体	まちづくり団体（丸亀まちづくり とーくの会）

3. 調査方法

ヒアリング調査票を作成し、対面/web ヒアリング（行政は書面のための可能性あり）

4. 分析方法

問題点・課題の整理、施策への反映を行う。

5. ヒアリング調査実施スケジュール

- 7 月上旬～7 月中旬 ヒアリング調査票作成
- 7 月中旬～8 月下旬 ヒアリング調査実施
- 9 月上旬 ヒアリング結果整理（順次）

令和 7 年 6 月 23 日

(名称) 丸亀市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

自家用有償旅客運送の本島コミュニティバスは、公共交通空白地域である離島本島の住民の買い物や通院、通学など日常生活に必要不可欠な交通手段として機能している。

陸地部に関しては市外及び県外へ通じるJRと琴平電鉄が東西に走っており、バスはこれらの幹線交通に通じる支線としての役割を果たしている。そのうちフィーダー系統の綾歌宇多津線及び丸亀東線は幹線系統の丸亀垂水線、丸亀西線、レオマ宇多津線と接続し、主要な公共施設や学校施設、商業施設などの利用者の足としての役割も果たしている。

しかしながら、自家用車の普及や人口減少により、コミュニティバスの運営を維持するのは厳しい状況にある。

このため、地域公共交通確保維持事業により、本島コミュニティバス、丸亀コミュニティバスの綾歌宇多津線及び丸亀東線を確保、維持し、市民の福祉の向上と活性化を資するため生活交通手段を存続させていくことが必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

(本島コミュニティバス)

利用者数を 4,380 人以上 (令和 6 年度実績 4,234 人) とする。※補助年度
1 便あたり 2 人以上を目指す

(綾歌宇多津線)

利用者数を 37,320 人以上 (令和 6 年度実績 52,365 人) とする。

(丸亀東線)

利用者数を 34,110 人以上 (令和 6 年度実績 46,101 人) とする。

(2) 事業の効果

本島コミュニティバスについては、陸地部への公共交通ネットワークと連携することで、島民の通院、買い物などの交通手段になり、高齢者などの外出機会の確保・創出につながる。

綾歌宇多津線、丸亀東線は維持することにより、学生や車を持たない高齢者の移動手段が確保される。また、幹線、支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が確保される。

また、陸地部、島しょ部ともに、交通空白地域を少しでも減少でき、外出促進、地域活性化にもつながることが期待できる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・乗降調査、混雑状況把握システムを活用し、利便性向上のため路線や時刻の調整を行い、より市民のニーズに沿うような路線を検討する。(事業者、丸亀市) ・「丸亀市高齢者運転免許証自主返納支援事業」の実施に伴い、自主返納者のコミュニティバス運賃半額制度について、あわせて周知し利用促進を図る。(丸亀市) ・高齢者の外出促進のため、75 歳以上の高齢者の運賃を無料とする。(丸亀市) ・毎月 20 日を運賃無料デーとし、バスの利用促進を図る。(丸亀市) ・小学生を対象にしたモビリティマネジメント教育を実施する。(丸亀市) ・新市民会館（建設中）の北側にシビックロータリーを整備し、待合環境や乗継環境を良くすることで利用促進を図る。(丸亀市) ・瀬戸内国際芸術祭の開催に合わせ運行する巡回バスやシャトルバスとの共通一日フリー券を発行し、周遊の利便性を高める。(丸亀市) ・クーポン付き乗車券の発行やサイクルアンドバスライドの導入などターゲットを絞った利用促進事業に取り組む。(事業者、丸亀市)
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表 1 のとおり
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
(本島コミュニティバス) 運行事業者と業務委託契約を締結しており、委託料として負担している。 令和 7 年度 ¥10,634,700.- (見込) (綾歌宇多津線・丸亀東線) 丸亀市から運行事業者への補助金額については、丸亀市コミュニティバス路線維持費補助金交付要綱に基づき交付している。令和 7 年度 ¥123,776,000- (見込)
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
利用者数や収支について、数値目標によるモニタリング・評価を実施。
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5のとおり
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和7年6月23日 令和7年度第1回丸亀市地域公共交通活性化協議会を開催
19. 利用者等の意見の反映状況

※綾歌宇多津線及び丸亀東線は、宇多津町を一部運行しているが、主に丸亀市の住民の生活交通として必要であり、また、宇多津町は費用負担をしていないため、交通計画に綾歌宇多津線及び丸亀東線の位置づけは行っていない。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 香川県丸亀市大手町二丁目4番21号

(所 属) 都市整備部都市計画課

(氏 名) 真鍋 麻子

(電 話) 0877-24-8812

(e-mail) toshikei-k@city.marugame.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
丸亀市	丸亀市	(1) 本島コミュニティバス	本島港	笠島	本島港	往15.1km 循環	365日	2,226回			路線定期運行	②(1)	本島港において本 島汽船と接続	③
	琴参バス(株)	(2) 綾歌宇多津線	綾歌市民 総合セン ター	郡家郵便局	宇多津 駅南口	往25.8km 復26.1km	365日	1637.5回			路線定期運行	①	丸亀駅にて補助対象地域 間幹線系統丸亀垂水線他 2路線と接続	③
	琴参バス(株)	(3) 丸亀東線	三谷団地前	飯山市民総 合センター	宇多津 駅北口	往27.6km 復27.6km	365日	1,700回			路線定期運行	①	丸亀駅にて補助対象地域 間幹線系統丸亀垂水線他2 路線と接続	③
		(4)				往 km 復 km	日	回						
		(5)				往 km 復 km	日	回						

- (注)
- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
 - 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
 - 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
 - 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載す
 - 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
 - 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
 - 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
 - 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	丸亀市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	71931
交通不便地域等	465

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
465	本島、牛島、広島、手島、小手島	離島振興法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
丸亀市地域公共交通計画	令和3年3月31日	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。

令和8年度地域公共交通確保維持事業による運行系統図
(申請番号1 本島コミュニティバス)

凡 例

—	運行経路
●	バス停留所

凡 例	
	運行経路
	バス停留所

令和8年度地域公共交通確保維持事業による運行系統図
(申請番号1 本島コミュニティバス)
瀬戸内国際芸術祭秋会期中(10/3-11/9※10/23.30除く)

The map illustrates the bus routes and stops for the Shikoku Community Bus system during the autumn festival period. The island is surrounded by the Seto Inland Sea (瀬戸内海). Key locations include:

- Stops:** 笠島北 (Rishima Kita), 笠島港 (Rishima Port), 笠島 (Rishima), 新在家 (Shinike), 甲生口 (Kosenguchi), 甲生 (Koseng), ヤマ鼻 (Yamanase), 東光寺 (Tōkōji), 山根 (Yamane), 八幡神社 (Hachiman Shrine), 長徳寺 (Chōtokuji), 持寶寺 (Chihōji), 大浦南 (Ōura Minami), 大浦 (Ōura), 大浦北 (Ōura Kita), 福田東 (Fukuda Higashi), 福田西 (Fukuda Seishi), 福田 (Fukuda), 尻浜 (Shirahama), 生ノ浜 (Inohama), 町生ノ浜 (Machino-hama), 小阪 (Kosaka), 木鳥神社 (Kibōjinja), 本島局 (Honshū Kyō), 本島市民センター(診療所) (Honshū City Center/Clinic), JA出張所 (JA Branch Office), 本島小学校 (Honshū Elementary School), 本島港 (Honshū Port), 本島フェリー乗り場 (Honshū Ferry Terminal).
- Routes:** A red line indicates the main route, starting from 笠島北, going clockwise through 笠島港, 新在家, 甲生口, 甲生, ヤマ鼻, 東光寺, 山根, 八幡神社, 長徳寺, 笠島, 笠島北. Another route goes from 笠島北 to 笠島港, then to 笠島, 新在家, 甲生口, 甲生, ヤマ鼻, 東光寺, 山根, 八幡神社, 長徳寺, 笠島, 笠島北.
- Legend:**

凡	例
(Red Line)	運行経路
(Red Dot)	バス停留所
(Yellow Dot)	臨時バス停留所

凡 例	
	運行経路
	バス停留所
	臨時バス停留所

令和8年度地域公共交通確保維持事業による運行系統図
 (申請番号1 本島コミュニティバス 臨時便)
 瀬戸内国際芸術祭秋会期中(10/3-11/9※10/23.30除く)



凡 例	
—	運行経路
●	バス停留所
●	臨時バス停留所

No.	運行系統名				キロ程	運行回数	色別
	路線	起終点					
2	綾歌宇多津線	綾歌市民総合センター	～ 宇多津駅南口	24.5 24.7	3.5	—	
	綾歌宇多津線	湯舟道	～ 宇多津駅南口	27.2 27.6	3.0		
3	丸亀東線	三谷団地前	～ 宇多津駅北口	27.6	6.5	—	
補助対象地域間幹線系統							—

No.	運 行 系 統 名				キ口程	運 行 回 数	色 別
	路 線	起 終 点					
2	綾歌宇多津線	綾歌市民 総合センター	～	宇多津駅南口	24.5 24.7	3.5	
	綾歌宇多津線	湯 舟 道	～	宇多津駅南口	27.2 27.6	3.0	
3	丸 亀 東 線	三谷団地前	～	宇多津駅北口	27.6	6.5	
補助対象地域間幹線系統							

本島コミュニティバス運行ダイヤ

令和6年10月1日改定予定

便数	方面	本島港	本島市民センター (診療所)	JA出張所	木島神社	小坂	大浦南	大浦	福田東	福田	福田西	尻浜	生ノ浜	尻浜	福田西	福田	福田東	大浦北	屋釜	笠島港	笠島	新在家	甲生口	甲生	山根	小学校・中学校	本島市民センター (診療所)	本島港	備考
1便	右回り	● 7:45	● 7:46	● 7:46	● 7:47	● 7:48	● 7:49	● 7:50	● 7:51	● 7:52	● 7:53	● 7:54	● 7:55	● 7:56	● 7:57	● 7:58	● 7:59	● 8:00	● 8:02	● 8:04	● 8:05	● 8:06	● 8:07	● 8:08	● 8:09	● 8:10	● 8:11	● 8:19	*本島発旅客船第1便に接続 (8:30)
2便	右回り	● 8:35	● 8:36	● 8:36	● 8:37	● 8:38	● 8:39	● 8:40	● 8:41	● 8:42	● 8:43	● 8:44	● 8:45	● 8:46	● 8:47	● 8:48	● 8:49	● 8:50	● 8:52	● 8:54	● 8:55	● 8:56	● 8:57	● 8:58	● 8:59	● 9:00	● 9:01	● 9:10	*本島着フェリー第2便に接続(8:15) *本島発フェリー第2便に接続(9:40)
3便	右回り	● 10:40	● 10:41	● 10:41	● 10:42	● 10:43	● 10:44	● 10:45	● 10:46	● 10:47	● 10:48	● 10:49	● 10:50	● 10:51	● 10:52	● 10:53	● 10:54	● 10:55	● 10:57	● 10:59	● 11:00	● 11:01	● 11:02	● 11:03	● 11:04	● 11:05	● 11:06	● 11:15	

便数	方面	本島港	本島市民センター (診療所)	小学校・中学校	山根	甲生	甲生口	新在家	笠島	笠島港	屋釜	大浦北	福田東	福田	福田西	尻浜	生ノ浜	尻浜	福田西	福田	福田東	大浦	大浦南	小坂	木島神社	JA出張所	本島市民センター (診療所)	本島港	備考
4便	左回り	● 11:20	● 11:21	● 11:21	● 11:22	● 11:23	● 11:24	● 11:25	● 11:26	● 11:26	● 11:28	● 11:30	● 11:31	● 11:32	● 11:33	● 11:34	● 11:35	● 11:36	● 11:37	● 11:38	● 11:39	● 11:40	● 11:41	● 11:44	● 11:45	● 11:45	● 11:46	● 11:56	*本島着フェリー第3便に接続(11:15) *本島発フェリー第3便に接続(12:35)
5便	左回り	● 12:50	● 12:51	● 12:51	● 12:52	● 12:53	● 12:54	● 12:55	● 12:56	● 12:56	● 12:58	● 13:00	● 13:01	● 13:02	● 13:03	● 13:04	● 13:05	● 13:06	● 13:07	● 13:08	● 13:09	● 13:10	● 13:11	● 13:14	● 13:15	● 13:15	● 13:16	● 13:26	*本島着旅客船第1便に接続(12:30)
6便	左回り	● 16:07	● 16:08	● 16:08	● 16:09	● 16:10	● 16:11	● 16:12	● 16:13	● 16:13	● 16:15	● 16:17	● 16:18	● 16:19	● 16:20	● 16:21	● 16:22	● 16:23	● 16:24	● 16:25	● 16:26	● 16:27	● 16:28	● 16:31	● 16:32	● 16:32	● 16:33	● 16:43	*本島着フェリー第4便に接続(16:05) *本島発フェリー第4便に接続(17:10)

本島コミュニティバス運行ダイヤ【瀬戸内国際芸術祭秋会期中】10/3～11/9 ※10/23, 30除く

令和6年10月1日改正

便数	方面	本島港	本島市民センター (診療所)	旧JA出張所前	木島神社	小坂	大浦南	大浦	福田東	福田	福田西	尻浜	生ノ浜	尻浜	福田西	福田	福田東	大浦北	屋釜	笠島北	笠島港	笠島	新在家	甲生口	甲生	山根	小学校・中学校	本島市民センター (診療所)	本島港	備考
1便	右回り	● 7:45	● 7:46	● 7:46	● 7:47	● 7:48	● 7:49	● 7:50	● 7:51	● 7:52	● 7:53	● 7:54	● 7:55	● 7:56	● 7:57	● 7:58	● 7:59	● 8:00	● 8:02	● 8:02	● 8:03	● 8:02	● 8:03	● 8:04	● 8:05	● 8:06	● 8:07	● 8:08	● 8:16	*本島発旅客船第1便に接続 (8:30)
2便	右回り	● 8:35	● 8:36	● 8:36	● 8:37	● 8:38	● 8:39	● 8:40	● 8:41	● 8:42	● 8:43	● 8:44	● 8:45	● 8:46	● 8:47	● 8:48	● 8:49	● 8:50	● 8:52	● 8:52	● 8:53	● 8:52	● 8:53	● 8:54	● 8:55	● 8:56	● 8:57	● 8:58	● 9:07	*本島着フェリー第2便に接続(8:15) *本島発フェリー第2便に接続(9:40)
便数	方面	本島泊港	勸番所	山根	甲生口	笠島	笠島港	笠島北	屋釜浜																					備考
臨時便	屋釜浜行	● 9:45	● 9:47	● 9:47	● 9:48	● 9:50	● 9:50	● 9:51	● 9:54																				*本島着フェリー(臨時)に接続(9:35)	
便数	方面	本島港	本島市民センター (診療所)	旧JA出張所前	木島神社	小坂	大浦南	大浦	福田東	福田	福田西	尻浜	生ノ浜	尻浜	福田西	福田	福田東	大浦北	屋釜	笠島北	笠島港	笠島	新在家	甲生口	甲生	山根	小学校・中学校	本島市民センター (診療所)	本島港	備考
3便	右回り	● 10:40	● 10:41	● 10:41	● 10:42	● 10:43	● 10:44	● 10:45	● 10:46	● 10:47	● 10:48	● 10:49	● 10:50	● 10:51	● 10:52	● 10:53	● 10:54	● 10:55	● 10:57	● 10:57	● 10:58	● 10:57	● 10:58	● 10:59	● 11:00	● 11:01	● 11:02	● 11:03	● 11:12	

便数	方面	本島港	本島市民センター(診療所)	小学校・中学校	山根	甲生	甲生口	新在家	笠島	笠島港	笠島北	屋釜	大浦北	福田東	福田	福田西	尻浜	生ノ浜	尻浜	福田西	福田	福田東	大浦	大浦南	小坂	木島神社	旧JA出張所前	本島市民センター(診療所)	本島港	備考
4便	左回り	● 11:20	● 11:21	● 11:21	● 11:22	● 11:23	● 11:24	● 11:25	● 11:26	● 11:26	● 11:26	● 11:28	● 11:30	● 11:31	● 11:32	● 11:33	● 11:34	● 11:35	● 11:36	● 11:37	● 11:38	● 11:39	● 11:40	● 11:41	● 11:44	● 11:45	● 11:45	● 11:46	● 11:56	*本島着フェリー第3便に接続(11:15) *本島発フェリー第3便に接続(12:35)
5便	左回り	● 12:50	● 12:51	● 12:51	● 12:52	● 12:53	● 12:54	● 12:55	● 12:56	● 12:56	● 12:56	● 12:58	● 13:00	● 13:01	● 13:02	● 13:03	● 13:04	● 13:05	● 13:06	● 13:07	● 13:08	● 13:09	● 13:10	● 13:11	● 13:14	● 13:15	● 13:15	● 13:16	● 13:26	*本島着旅客船第1便に接続(12:30)
便数	方面	屋釜浜	笠島北	笠島港	笠島	甲生口	山根	勸番所	本島泊港																					備考
臨時便	本島泊港行	● 15:47	● 15:48	● 15:49	● 15:49	● 15:51	● 15:52	● 15:53	● 15:56																					
便数	方面	本島港	本島市民センター(診療所)	小学校・中学校	山根	甲生	甲生口	新在家	笠島	笠島港	笠島北	屋釜	大浦北	福田東	福田	福田西	尻浜	生ノ浜	尻浜	福田西	福田	福田東	大浦	大浦南	小坂	木島神社	旧JA出張所前	本島市民センター(診療所)	本島港	備考
6便	左回り	● 16:07	● 16:08	● 16:08	● 16:09	● 16:10	● 16:11	● 16:12	● 16:13	● 16:13	● 16:13	● 16:15	● 16:17	● 16:18	● 16:19	● 16:20	● 16:21	● 16:22	● 16:23	● 16:24	● 16:25	● 16:26	● 16:27	● 16:28	● 16:31	● 16:32	● 16:32	● 16:33	● 16:43	*本島着フェリー第4便に接続(16:05) *本島発フェリー第4便に接続(17:10)

綾歌宇多津線					
令和7年10月1日改正予定			土日祝および 12/29～1/3運休		
綾歌市民総合センター・湯舟道行					
バス停留所名	①	②	③	④	⑤
宇 多 津 駅 南 口	7:00	9:00	11:00	14:30	17:40
ユープラザうたづ西	7:01	9:01	11:01	14:31	17:41
宇 夫 階	7:02	9:02	11:02	14:32	17:42
新 開	7:02	9:02	11:02	14:32	17:42
蓬 萊 橋	7:03	9:03	11:03	14:33	17:43
渡 場	7:05	9:05	11:05	14:35	17:45
労 災 病 院	7:08	9:08	11:08	14:38	17:48
丸 亀 城 前	7:09	9:09	11:09	14:39	17:49
丸亀市役所前（マルタス前）	7:10	9:10	11:10	14:40	17:50
丸 亀 通 町	7:12	9:12	11:12	14:42	17:52
南 条 町	7:14	9:14	11:14	14:44	17:54
丸 亀 駅	7:18	9:18	11:18	14:48	17:58
南 条 町	7:19	9:19	11:19	14:49	17:59
城 西 小 学 校 前	7:20	9:20	11:20	14:50	18:00
丸 亀 高 校	7:20	9:20	11:20	14:50	18:00
中 府 町	7:22	9:22	11:22	14:52	18:02
蓮 池 公 園	7:24	9:24	11:24	14:54	18:04
ぽ か ぽ か 温 泉 前	7:25	9:25	11:25	14:55	18:05
亀 山 学 園	7:26	9:26	11:26	14:56	18:06
三 船 病 院	7:28	9:28	11:28	14:58	18:10
ポリテクカレッジ前	7:28	9:28	11:28	14:58	18:10
郡 家 原	7:29	9:29	11:29	14:59	18:11
一 里 屋	7:29	9:29	11:29	14:59	18:11
両 宮	7:31	9:31	11:31	15:01	18:14
籠 池	7:32	9:32	11:32	15:02	18:15
下 所	7:33	9:33	11:33	15:03	18:16
宝 幢 寺 池	7:34	9:34	11:34	15:04	18:17
郡 家 郵 便 局	7:34	9:34	11:34	15:04	18:17
天然温泉 あ・くあ前	7:35	9:35	11:35	15:05	18:18
川西コミュセン南口	7:36	9:36	11:36	15:06	18:19
岸の上（城辰保育所通り）	7:37	9:37	11:37	15:07	18:20
アイファミリークリニック前	7:38	9:38	11:38	15:08	18:21
中 北 自 治 会 館 前	7:39	9:39	11:39	15:09	18:22
五 反 地	7:41	9:41	11:41	15:11	18:24
東小川児童センター	7:42	9:42	11:42	15:12	18:25
日 吉	7:44	9:44	11:44	15:14	18:27
南コミュニティセンター	7:45	9:45	11:45	15:15	18:28
四 反 地	7:46	9:46	11:46	15:16	18:29
切 池	7:47	9:47	11:47	15:17	18:30
遠 田	7:48	9:48	11:48	15:18	18:31
下 土 居	7:50	9:50	11:50	15:20	18:33
岡 田 小 学 校 前	7:51	9:51	11:51	15:21	18:34
岡田コミュニティセンター	7:52	9:52	11:52	15:22	18:35
琴 電 岡 田 駅	7:55	9:55	11:55	15:25	18:38
小 津 森	7:56	9:56	11:56	15:26	18:39
長 者 原	7:57	9:57	11:57	15:27	18:40
綾歌保健福祉センター	7:59	9:59	11:59	15:29	18:42
ピカソこんぴら街道店	8:02	10:02	12:02	15:32	18:45
綾歌市民総合センター	8:05	10:05	12:05	15:35	18:48
砂 子		10:09	12:09	15:39	
湯 舟 道		10:12	12:12	15:42	

赤枠はフリー乗降区間

綾歌宇多津線					
令和7年10月1日改正予定				土日祝および 12/29～1/3運休	
宇多津駅南口行					
バス停留所名	①	②	③	④	⑤
湯 舟 道			10:40	12:40	16:00
砂 子			10:41	12:41	16:01
綾歌市民総合センター	7:00	8:30	10:46	12:46	16:06
ピカソこんぴら街道店	7:03	8:33	10:49	12:49	16:09
綾歌保健福祉センター	7:06	8:36	10:52	12:52	16:12
長 者 原	7:08	8:38	10:54	12:54	16:14
小 津 森	7:09	8:39	10:55	12:55	16:15
琴 電 岡 田 駅	7:12	8:42	10:58	12:58	16:18
岡田コミュニティセンター	7:15	8:45	11:01	13:01	16:21
岡 田 小 学 校 前	7:16	8:46	11:02	13:02	16:22
下 土 居	7:17	8:47	11:03	13:03	16:23
遠 田	7:19	8:49	11:05	13:05	16:25
切 池	7:20	8:50	11:06	13:06	16:26
四 反 地	7:20	8:50	11:06	13:06	16:26
南コミュニティセンター	7:21	8:51	11:07	13:07	16:27
日 吉	7:22	8:52	11:08	13:08	16:28
東小川児童センター	7:24	8:54	11:10	13:10	16:30
五 反 地	7:25	8:54	11:10	13:10	16:30
中北自治会館前	7:28	8:56	11:12	13:12	16:32
アイファミリークリニック前	7:29	8:57	11:13	13:13	16:33
岸の上（城辰保育所通り）	7:30	8:58	11:14	13:14	16:34
川西コミュセン南口	7:31	8:59	11:15	13:15	16:35
天然温泉 あ・くあ前	7:32	9:00	11:16	13:16	16:36
郡 家 郵 便 局	7:33	9:01	11:17	13:17	16:37
宝 幢 寺 池	7:33	9:01	11:17	13:17	16:37
下 所	7:34	9:02	11:18	13:18	16:38
籠 池	7:36	9:04	11:20	13:20	16:40
両 宮	7:37	9:05	11:21	13:21	16:41
一 里 屋	7:38	9:06	11:22	13:22	16:42
郡 家 原	7:38	9:06	11:22	13:22	16:42
ポリテクカレッジ前	7:39	9:07	11:23	13:23	16:43
三 船 病 院	7:40	9:08	11:24	13:24	16:44
亀 山 学 園	7:44	9:10	11:26	13:26	16:46
ぽ か ぽ か 温 泉 前	7:45	9:11	11:27	13:27	16:47
蓮 池 公 園	7:46	9:12	11:28	13:28	16:48
中 府 町	7:49	9:15	11:31	13:31	16:51
丸 亀 高 校	7:50	9:16	11:32	13:32	16:52
城 西 小 学 校 前	7:50	9:16	11:32	13:32	16:52
南 条 町	7:54	9:18	11:34	13:34	16:54
丸 亀 駅	7:59	9:21	11:37	13:37	16:57
南 条 町	8:00	9:22	11:38	13:38	16:58
丸 亀 通 町	8:02	9:24	11:40	13:40	17:00
丸亀市役所前（マルタス前）	8:04	9:26	11:42	13:42	17:02
丸 亀 城 前	8:05	9:27	11:43	13:43	17:03
労 災 病 院	8:07	9:29	11:45	13:45	17:05
渡 場	8:09	9:31	11:47	13:47	17:07
蓬 萊 橋	8:10	9:32	11:48	13:48	17:08
新 開	8:12	9:34	11:50	13:50	17:10
宇 夫 階	8:12	9:34	11:50	13:50	17:10
ユーブラザうたづ西	8:13	9:35	11:51	13:51	17:11
宇 多 津 駅 南 口	8:19	9:40	11:56	13:56	17:16

赤枠はフリー乗降区間

丸亀東線					
令和7年10月1日改正予定			土日祝および 12/29～1/3運休		
三谷団地前行き					
バス停留所名	①	②	③	④	⑤
宇多津駅北口	7:10	9:50	14:10	16:10	18:10
宇多津浜二番丁	7:11	9:51	14:11	16:11	18:11
四国水族館	7:12	9:52	14:12	16:12	18:12
新聞放送会館前	7:18	9:58	14:18	16:18	18:18
ボートレース丸亀前	7:21	10:01	14:21	16:21	18:21
東汐入川けんこう公園前	7:24	10:04	14:24	16:24	18:24
御供所児童遊園前	7:25	10:05	14:25	16:25	18:25
南条町	7:29	10:09	14:29	16:29	18:29
丸亀駅	7:33	10:13	14:33	16:33	18:33
南条町	7:34	10:14	14:34	16:34	18:34
丸亀通町	7:36	10:16	14:36	16:36	18:36
丸亀市役所前(マルタス前)	7:38	10:18	14:38	16:38	18:38
丸亀城前	7:39	10:19	14:39	16:39	18:39
労災病院	7:41	10:21	14:41	16:41	18:41
渡場	7:43	10:23	14:43	16:43	18:43
蓬萊橋	7:44	10:24	14:44	16:44	18:44
東新開	7:46	10:26	14:46	16:46	18:47
田潮八幡口	7:47	10:27	14:47	16:47	18:48
土器本村	7:48	10:28	14:48	16:48	18:49
土器団地	7:49	10:29	14:49	16:49	18:50
長友団地	7:50	10:30	14:50	16:50	18:51
吉岡西	7:51	10:31	14:51	16:51	18:52
吉岡	7:54	10:34	14:54	16:54	18:55
西分	7:55	10:35	14:55	16:55	18:56
ふれあいセンターいいの	7:56	10:36	14:56	16:56	18:57
飯野山登山口	7:57	10:37	14:57	16:57	18:58
珠光園	7:58	10:38	14:58	16:58	19:00
山根東	7:59	10:39	14:59	16:59	19:01
丸亀自動車学校	8:01	10:41	15:01	17:01	19:04
飯山総合学習センター	8:02	10:42	15:02	17:02	19:05
真時	8:03	10:43	15:03	17:03	19:06
樋の口	8:04	10:44	15:04	17:04	19:07
共進	8:06	10:46	15:06	17:06	19:09
島田	8:09	10:47	15:07	17:07	19:10
山の谷	8:11	10:49	15:09	17:09	19:12
JA飯山坂本支店前	8:12	10:50	15:10	17:10	19:13
飯山市民総合センター	8:14	10:52	15:12	17:12	19:15
楠見	8:16	10:54	15:14	17:14	19:17
峯道	8:17	10:55	15:15	17:15	19:18
久保	8:19	10:57	15:17	17:17	19:20
県営団地	8:19	10:57	15:17	17:17	19:20
久米氏	8:21	10:59	15:19	17:19	19:22
亀山団地	8:22	11:00	15:20	17:20	19:23
いもじ原	8:24	11:02	15:22	17:22	19:25
青石	8:26	11:04	15:24	17:24	19:27
三谷団地前	8:30	11:07	15:27	17:27	19:30

丸亀東線					
令和7年10月1日改正予定			土日祝および 12/29～1/3運休		
宇多津駅北口行き					
バス停留所名	①	②	③	④	⑤
三谷団地前	6:45	8:50	11:30	15:50	17:50
青石	6:46	8:51	11:31	15:51	17:51
いもじ原	6:48	8:53	11:33	15:53	17:53
亀山団地	6:50	8:55	11:35	15:55	17:55
久米氏	6:51	8:56	11:36	15:56	17:56
県営団地	6:52	8:57	11:37	15:57	17:57
久保	6:52	8:57	11:37	15:57	17:57
峯道	6:54	8:59	11:39	15:59	17:59
楠見	6:55	9:00	11:40	16:00	18:00
飯山市民総合センター	6:57	9:02	11:42	16:02	18:02
JA飯山坂本支店前	6:58	9:03	11:43	16:03	18:03
山の谷	6:59	9:04	11:44	16:04	18:05
島田	7:01	9:06	11:46	16:06	18:07
共進	7:02	9:07	11:47	16:07	18:09
樋の口	7:04	9:09	11:49	16:09	18:11
真時	7:05	9:10	11:50	16:10	18:12
飯山総合学習センター	7:06	9:11	11:51	16:11	18:13
丸亀自動車学校	7:06	9:11	11:51	16:11	18:13
山根東	7:08	9:13	11:53	16:13	18:15
珠光園	7:08	9:13	11:53	16:13	18:15
飯野山登山口	7:11	9:15	11:55	16:15	18:16
ふれあいセンターいいの	7:12	9:17	11:57	16:17	18:18
西分	7:13	9:18	11:58	16:18	18:19
吉岡	7:16	9:19	11:59	16:19	18:20
吉岡西	7:20	9:22	12:02	16:22	18:23
長友団地	7:21	9:23	12:03	16:23	18:24
土器団地	7:23	9:25	12:05	16:25	18:26
土器本村	7:24	9:26	12:06	16:26	18:27
田潮八幡口	7:25	9:27	12:07	16:27	18:28
東新開	7:26	9:28	12:08	16:28	18:29
蓬萊橋	7:28	9:30	12:10	16:30	18:31
渡場	7:29	9:31	12:11	16:31	18:32
労災病院	7:32	9:34	12:14	16:34	18:35
丸亀城前	7:33	9:35	12:15	16:35	18:36
丸亀市役所前（マルタス前）	7:34	9:36	12:16	16:36	18:37
丸亀通町	7:36	9:38	12:18	16:38	18:39
南条町	7:38	9:40	12:20	16:40	18:41
丸亀駅	7:43	9:44	12:24	16:44	18:46
南条町	7:45	9:46	12:26	16:46	18:48
御供所児童遊園前	7:50	9:51	12:31	16:51	18:53
東汐入川けんこう公園前	7:51	9:52	12:32	16:52	18:54
ボートレース丸亀前	7:53	9:54	12:34	16:54	18:56
新聞放送会館前	7:56	9:57	12:37	16:57	18:59
四国水族館	8:00	10:01	12:41	17:01	19:03
宇多津浜二番丁	8:02	10:03	12:43	17:03	19:05
宇多津駅北口	8:06	10:06	12:46	17:06	19:10

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

令和 6 年 6 月 23 日

（名称）丸亀市地域公共交通活性化協議会

（代表者名）会長

1. 生活交通改善事業計画の名称

UD タクシー車両導入計画

2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性

今後、高齢化社会の進展や障がい者の社会進出への対応は重要な課題である。このような中でドア・ツー・ドアの運送を行うことができるタクシー事業の果たす役割は大きくなると考えられる。そのため、地域内の UD タクシー車両を増加させることによりタクシー事業者が上記課題に積極的に対応していく必要がある。

3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果

（１）事業の目標

現在市内には 3 台の UD タクシー車両が導入されているが、令和 7 年度末までに 5 台まで増加し要介護者等の移動の円滑化を推進する。

（２）事業の効果

UD タクシー車両が増加することで、移動の円滑化が図られ、要介護者等が快適に外出できるようになる。

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者

（１）事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）

UD タクシー車両（１台）：四国タクシー（株）

UD タクシー車両（１台）：琴参タクシー（株）

（実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の 3 区分における運賃割引率について）

四国タクシー（株） 身体：1 割 知的：1 割 精神：1 割

琴参タクシー（株） 身体：1 割 知的：1 割 精神：1 割

（２）関連事項（以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載）

〈バス車両の導入に係る事業〉

該当なし

〈福祉タクシー車両・共同配車センターに係る事業〉 該当なし
〈バスターミナルに係る事業〉 該当なし

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額					
令和7年度（当該年度）					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
UD タクシー車 両導入（スロー プ付き） ※ 四国タクシー（株）	3,056 千円 100%	600 千円 19.6%	0 千円 0%	0 千円 0%	2,456 千円 80.4%
UD タクシー車 両導入（スロー プ付き） ※ 琴参タクシー（株）	3,056 千円 100%	600 千円 19.6%	0 千円 0%	0 千円 0%	2,456 千円 80.4%
※総事業費については見込み額を記載 ※列記の者以外に費用負担者がいる場合は、適宜修正の上、全体構成が分かるように記載。					

6. 計画期間												
以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。 ●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載												
事業の名称	令和7年度				令和8年度				令和9年度			
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月
UD タクシー車両 導入（スロープ付 き車両） ※ 四国タクシー（株）	交付決定後着手 2台  2月28日完了											

7. 協議会の開催状況と主な議論
令和7年6月23日（第1回） 丸亀市地域公共交通活性化協議会 開催 地域公共交通確保維持改善事業バリアフリー化設備等整備計画について協議

8. 利用者等の意見の反映
計画策定にあたっては公募委員など利用者等を構成員とする協議会において意見を聴取し反映している。

9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	香川県
関係市区町村	
交通事業者・交通施設管理者等	琴参バス(株)、丸亀タクシー組合、NP0 法人石の里広島、本島汽船(株)、備讃フェリー(株)、四国旅客鉄道(株)、高松琴平電気鉄道(株)、香川河川国道事務所、丸亀警察署、香川県、丸亀市
地方運輸局	四国運輸局
その他協議会が必要と認める者	香川高等専門学校教授、丸亀市コミュニティ協議会連合会、丸亀市老人クラブ連合会、丸亀市身体障害者福祉連合協会、丸亀市民生委員、児童委員協議会連合会、公募委員、丸亀市観光協会、丸亀商工会議所、丸亀市 PTA 連絡協議会

■注意事項

・総合連携計画等の既存の計画を活用する場合は、上記の事項について記載のある計画をそのまま活用することでもよい。ただし、記載されていない事項については追記すること。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 丸亀市大手町二丁目4番21号
(所 属) 都市整備部都市計画課
(氏 名) 真鍋 麻子
(電 話) 0877-24-8812
(e-mail) toshikei-k@city.marugame.lg.jp

丸亀市 AI デマンド交通社会実験について

1. 目的

本市におけるコミュニティバスは、交通の拠点である丸亀駅を中心に全5路線が市内を網羅的に運行されている。また、集約型の都市構造を目指し、丸亀駅から丸亀城周辺を中心に都市機能や居住の誘導を行っているものの、相次ぐ郊外への大型店舗の出店に伴い郊外での住宅開発が進み、分散型の都市構造が進行してきている。その影響からバス路線が通っていない、または利用しづらい、いわゆる交通空白地が増加するとともに、高齢化や免許返納者の増加により、日常の移動に支障を感じる市民も増加傾向となってきている。

こうした地域の社会課題となってきた交通空白地問題や多様化する移動ニーズに対し、定時定路線運行であるバスと、利用者のニーズに細かく対応できるタクシーの中間的な位置づけであるデマンド交通に、AIシステムを組み合わせたAIデマンド交通がどのように作用するのかを検証するため社会実験を実施するものである。

2. 運行仕様等

運行エリア	郡家校区(郡家町、三条町) ※一部エリア外乗降場所あり
運行日	年中無休
運行時間	7時～21時
運行車両	2台
利用料金	300円(回数券:1,000円/4回あり)
予約方法	電話・アプリ
エリア選定に際しては、以下の点に配慮している	
・既存タクシー事業者への影響を避ける	
・地域の互助の移動支援の取組(おでかけ便等)への影響を避ける	
・エリア内に、商業施設・病院・金融機関・飲食店等の日常施設がある	
・一定の人口規模があり、データ収集ができる	
・公共交通が利用しづらい環境にある	

3. 運行経費について

運行経費

- ・令和5年度(10月～3月) 12,392,000円/6か月
- ・令和6年度 22,918,000円/年

4. 成果指標

本件社会実験に先立ち、中讃広域圏内の琴平町において令和4年10月1日から同様のシステムを用いたAIデマンドの運行を開始しており、町内に買物、病院、金融機関等があり、本市のエリアと類似した利用をされていると見込まれることから、琴平町の人口データ等と利用状況データを参考に指標を定める。

○エリアデータ (R5.4.1時点)

	常住人口	世帯数	面積(平野部)ha
琴平町	8,004	3,597	847 (642)
郡家校区(郡家町、三条町)	12,962	5,431	524 (524) (※)

※加えて校区外乗降場所あり

○利用状況データ (琴平町 R5.10 データ(運行開始後1年後))

利用人数	内訳	
	サブスク(契約件数)※1	ワンタイム※2
1,946	1,491 (52件)	455

※1 30日定額 5,000円

※2 一日乗り放題 1,000円、1回払い 1,000円の合算

まず本市の社会実験の指標の一点目として、サブスク契約の利用者は日常的な移動に利用するために定額契約をしていると考えられることから、データ上は52名が日常の移動に支障を感じているものと推測できる。次に二点目として、本市の1回当たりの利用料金(300円)と金額は異なるものの、ワンタイム利用回数も指標とする。一方、人口規模で郡家校区は約1.6倍の規模であり、面積については琴平町平野部と郡家校区で若干琴平町が広いものの、郡家校区では校区外乗降場所を複数設置していることから、面積については同程度であるものとし、人口規模による補正のみ行う。

このことから、月当たりの利用回数目標を

$$455 \times 1.6 = 728 \div 730 \text{ 人/月} \quad \text{とし、}$$

日常の移動に支障を感じている人数については、

$$52 \text{ 件} \times 1.6 = 83.2 \div 83 \text{ 人} \quad \text{と見込む。}$$

また、費用対効果の観点から輸送コストについてはタクシー料金を参考にエリアが3km程度の範囲であるため、同様の距離をタクシーで移動した際の料金を基準に考える。郊外道路をスムーズに3km移動したと仮定して、タクシー料金が、初乗り750円(1.5kmまで)、以降257mごとに100円であることから、

$$\text{初乗り 750円(1.5kmまで)} + (3\text{km}-1.5\text{km}) / (257\text{m}) \times 100\text{円} \div 1,350\text{円}$$

このことから、以下のとおり指標を設定する

成果指標	月当たり利用人数	移動困難者	輸送コスト
数値	730人	83人	1,350円

5. 利用状況（令和7年3月末までのデータをまとめたもの）

○利用人数

月	利用 件数	利用 人数	平均 待時間
10	62	85	11:30
11	56	63	8:50
12	79	90	7:14
1	84	88	7:42
2	116	121	7:24
3	133	143	6:44
4	214	238	7:00
5	221	248	6:36
6	229	252	6:48
7	236	252	7:05
8	252	286	7:00
9	228	253	7:07
10	279	301	7:24
11	277	326	6:40
12	322	398	7:08
1	251	288	6:17
2	240	276	7:16
3	303	345	6:47

運行当初は月 90 回程度から徐々に増加し、約 6 か月で 140 回程度に増加した。R6.4 から回数券(1,000 円／4 枚綴)の販売を開始したところ、利用者が大きく増加した。導入前と比較し 100 回程度増加し、230 回を超え、13 か月目には 300 回を超えている。

また、利用者の平均待ち時間は地理データの蓄積により改善が見られ、利用者の増加にかかわらず、短縮が図られている。

なお、令和 6 年 10 月の郡家ふれあい祭りにて、無料乗車券を配布し利用促進を図っている。

○利用者年代

年代	人数	割合
10 代	57	1.6%
20 代	132	3.7%
30 代	60	1.7%
40 代	152	4.2%
50 代	165	4.6%
60 代	201	5.6%
70 代	532	14.9%
80 代	116	3.2%
90 代～	12	0.3%
不明	2,155	60.2%
計	3,582	100%

左表の「不明」については電話予約やアプリ予約でも年齢情報を登録していない場合のもの。運転手聞き取りでは概ね高齢者の利用とのことであり、アンケート結果からは 55%が 70 代以上となっている。

現役世代の多くは移動手段を持っていることが多いと見込まれるが、利用目的は買い物が最も多く、歯医者への通院も見られる。

実施地区世代別人口割合

年齢構成	郡家校区					
	郡家町	%	三条町	%	全体	%
0～9 歳	775	8.5%	319	8.0%	1,094	8.3%
10～19 歳	996	10.9%	404	10.1%	1,400	10.6%
20～29 歳	913	10.0%	380	9.5%	1,293	9.8%
30～39 歳	960	10.5%	434	10.9%	1,394	10.6%
40～49 歳	1,327	14.5%	612	15.3%	1,939	14.7%
50～59 歳	1,336	14.6%	515	12.9%	1,851	14.1%
60～69 歳	946	10.3%	476	11.9%	1,422	10.8%
70～79 歳	1,198	13.1%	569	14.2%	1,767	13.4%
80～89 歳	592	6.5%	234	5.9%	826	6.3%
90 歳～	120	1.3%	55	1.4%	175	1.3%
総計	9,163	100%	3,998	100%	13,161	100%

○男女別利用状況

性別	人数	割合
男	408	11.4%
女	1,017	28.4%
不明	2,157	60.2%
合計	3,582	100%

男女別の利用状況では、男性よりも女性の割合が多い。

なお、「不明」については電話予約やアプリ予約でも性別情報を登録していない場合は、不明で計上されるもの。

○申込方法

申込方法	人数	割合
電話	2,162	60.4%
アプリ	1,420	39.6%
合計	3,582	100%

申し込みについては、6割程度が電話予約、4割弱がアプリ予約であり、利用者の多くが高齢者であることを考えると高齢者であってもスマホを活用し、利用していると考えられる。

○支払方法

支払方法	人数	割合
現金	1,070	30.6%
回数券	2,304	66.0%
アプリ回数券	50	1.4%
アプリ	68	1.9%
合計	3,582	100%

支払方法は、アプリ決済が4%未満であり、96%以上が現金または回数券であり、キャッシュレスに対応しているものの、利用者は現金支払いを好んでいるものと見込まれる。

○利用日

	平日	土日祝
件数	2,727	852
平均	15.0	9.3
割合	76.2%	23.8%

利用日では、平日利用が全体の 3/4 程度、休日が 1/4 程度であり、利用目的が買い物・通院が大半であることを考えると休日はこうした利用目的の減少と、家族等による送迎により対応しているものと考えられる。

○利用頻度別人数

利用頻度	人数	月平均 利用回数
週 1 往復～(月 8 回)	5	10.4 回
2 週 1 往復(月 4 回)	11	5.4 回
月 1 往復(月 2 回)	8	2.9 回
月 1 回	18	1.5 回
月 1 回未満	147	0.2 回
合計	189	1.0 回

個人ごとの利用頻度をまとめたもの。

1 回でも利用したことがある人数は 189 人ほどであった。内訳として、月 1 回～2 回未満が 18 人、月 2 回～4 回未満が 8 人、月 4 回～8 回(週 1 回程度)が 11 人となっている。また、月 8 回以上(週 1 往復以上)の利用者は 5 人であり、日常的な利用者はごく少数となっている。

○出発地

利用目的		割合 (%)
病院・歯医者	617	17.2%
買物	1,081	30.2%
銀行・郵便局	37	1.0%
理容店	25	0.7%
コミュニティ等	148	4.1%
塾等	133	3.7%
通勤・通学	12	0.3%
バス停	37	0.9%
飲食	38	1.1%
娯楽	50	1.4%
その他	0	0.0%
自宅付近	1,407	39.3%
合計	3,582	100.0%

出発地の状況は左表のとおり。最も多いもので商業施設、次いで病院等、コミュニティセンター等が続き、通塾への利用も多く、塾からの出発も多くみられる。娯楽については、土器川体育センターが大半。

乗降場所については、各施設に近接した場所を利用している、自宅が近くにあり帰宅目的に利用するケースもあるため、利用目的には誤差が生じることについて留意が必要となる。

○目的地

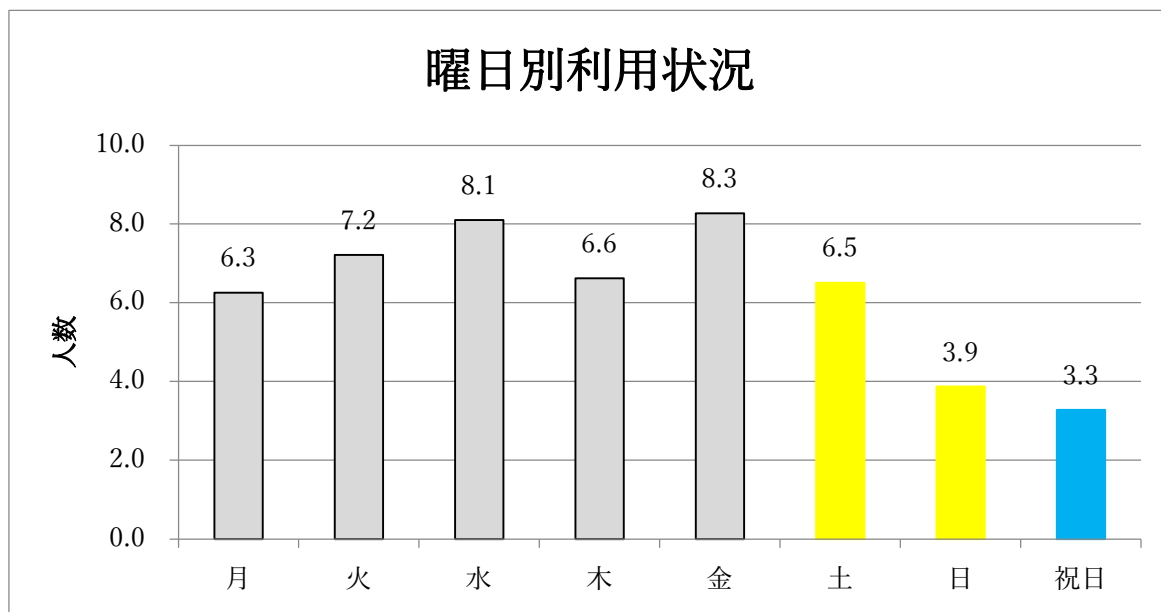
利用目的		割合 (%)
病院・歯医者	581	16.2%
買物	930	26.0%
銀行・郵便局	27	0.8%
理容店	26	0.7%
コミュニティ等	128	3.6%
塾等	104	2.9%
通勤・通学	17	0.5%
バス停	59	1.6%
飲食	23	0.6%
娯楽	42	1.2%
その他	0	0.0%
自宅付近	1,645	45.9%
合計	3,582	100.0%

目的地では行き帰りの利用となることから、出発地と同様に商業施設が最も多い。次いで、病院等、コミュニティセンター等となっている。通塾利用も多い。

バス停での降車については、出発地の倍以上となっており、片道だけデマンド交通を利用しバスに乗り継ぐといった利用と思われる。

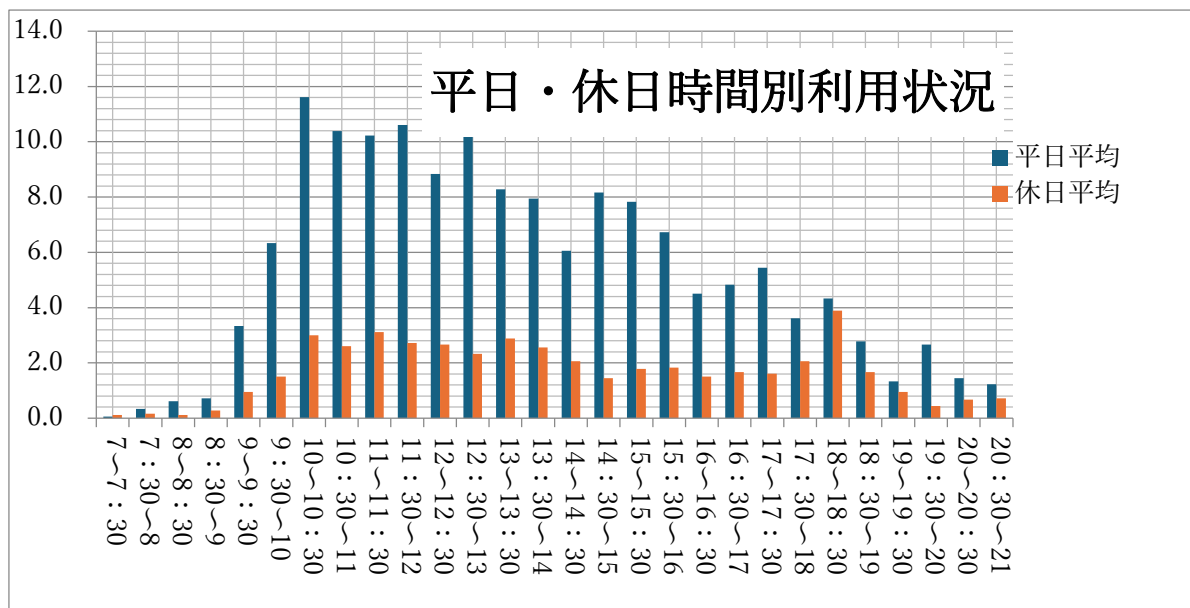
その他については、出発地と傾向は同じとなっている。

○曜日別利用状況



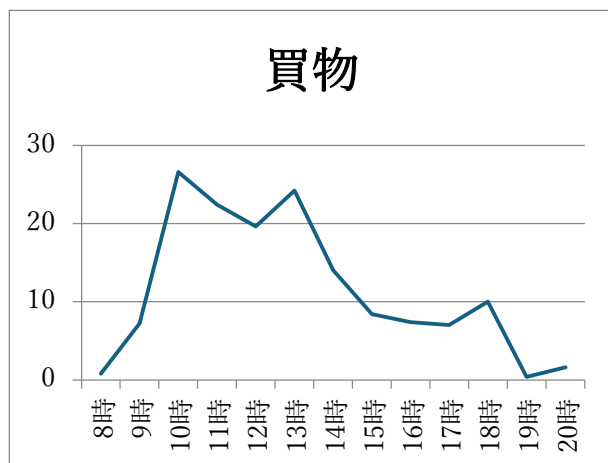
各曜日、祝日の利用数を比較すると①金曜日、②水曜日、③火曜日、④木曜日、土曜日、⑤月曜日、⑥日曜日、⑦祝日の順になる。日・祝日の利用減少は、家族等の送迎があることから、利用が落ち込むものと思われる。

○利用時間帯

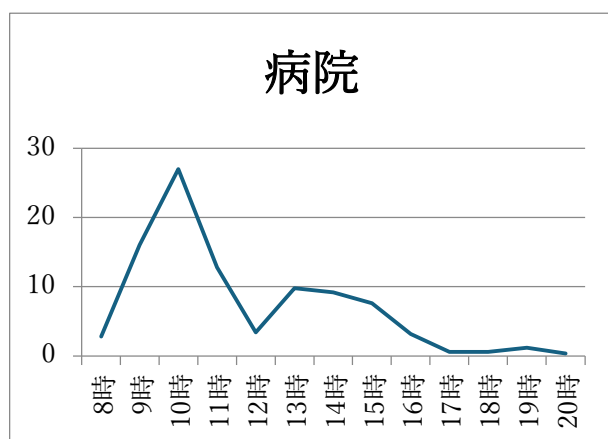


利用時間帯については、9時台に入り通院目的での利用が急速に増え始め、一日を通して最も利用の多い時間帯になる。11時台からは買い物利用が増加し始める。また、昼食時間帯は利用が減少し、午後に通院と買い物利用が逆転し、夕方まで断続的に利用されている。夜の時間帯は通塾などでも一定数の利用がある。

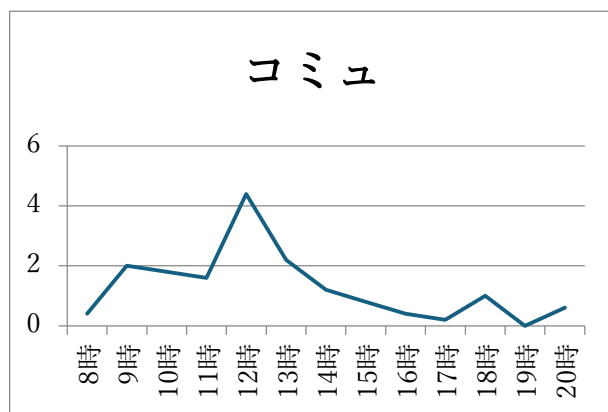
○主な時間帯別目的地（一日平均）



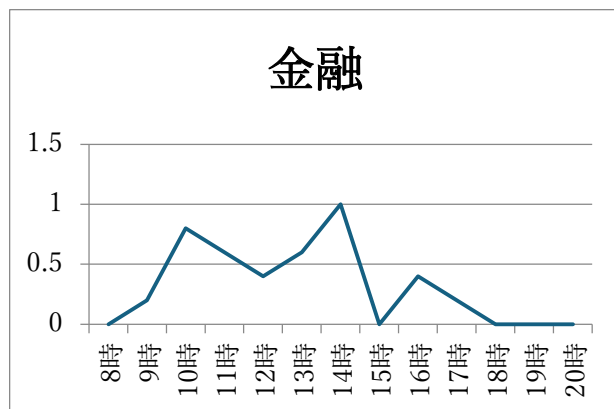
買い物利用は午前中に集中し、徐々に減少するものの夕方まで一定の利用が継続する。



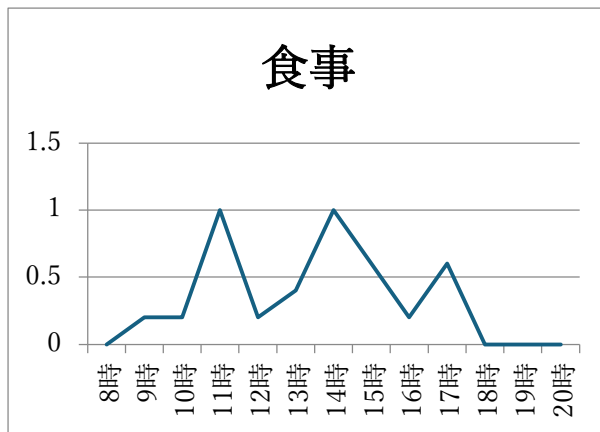
通院等については、午前中に集中する。病院等の昼休みに急減し、午後の診察時間で微増するものの、徐々に減少していく。



コミュセン等は9時台から利用が増え始め、昼過ぎにピークを迎えている。通院等から帰宅する際に目的地として利用しているのではないかと推測される。

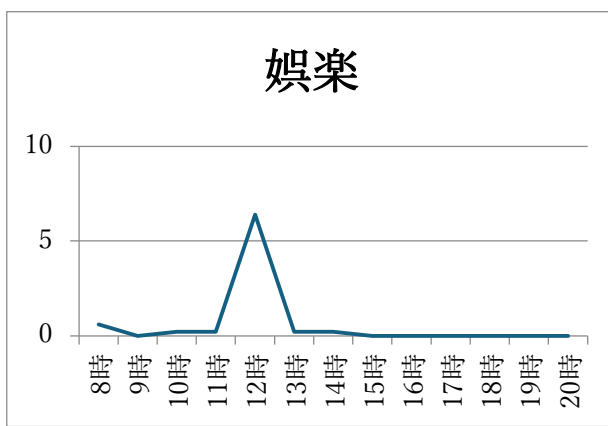


金融機関は営業開始から終了まで広く利用がある。特に時間帯による傾向は見られない。昼食時間帯は一時的に減少する。



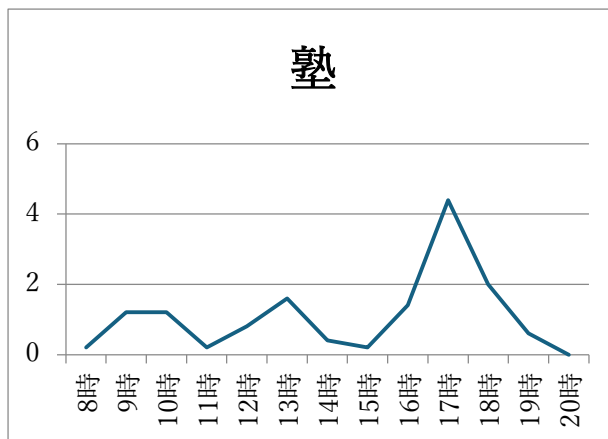
食事については、時間による傾向は見られない。

18時以降の利用は社会実験中は見られなかった。直接飲食店敷地に乗降場所を設定している場所は多くないため、店舗近くの乗降場所を利用している可能性もある。



娯楽施設については、スイミングもあるが、土器川体育センターがほぼ全てとなっている。

時間帯についても昼時の時間帯であり、午後からの施設利用のためと考えられる。



塾については、夜の授業に合わせて夕方に利用するものが多い。他方、休日の日中の時間帯における授業を目的とした利用も見受けられた。

家族が送迎できない場合などにおける、日常生活以外での新たな利用方法である。

4. その他

○輸送経費(料金収入算入)

運行経費 (円/月)		料金 収入	利用人数 (人/月)	1 日 当 り 輸 送 量 (人/月)	一人当たりの輸送費(円/ 人)	
					2 台 体制	1 台 体制(仮)
R5. 10	1, 732, 000	25, 500	85	2. 8	20, 076	12, 476
R5. 11	1, 732, 000	18, 900	63	2. 1	27, 192	16, 898
R5. 12	1, 732, 000	27, 000	90	3. 0	18, 944	11, 773
R6. 1	1, 732, 000	26, 400	88	2. 9	19, 382	12, 045
R6. 2	1, 732, 000	36, 300	121	4. 0	14, 014	8, 709
R6. 3	1, 732, 000	42, 900	143	4. 8	11, 812	7, 340
R6. 4	1, 919, 000	65, 550	238	7. 9	7, 788	4, 839
R6. 5	1, 909, 000	52, 700	248	8. 3	7, 485	4, 651
R6. 6	1, 909, 000	56, 400	252	8. 4	7, 352	4, 569
R6. 7	1, 909, 000	68, 900	252	8. 4	7, 302	4, 538
R6. 8	1, 909, 000	66, 400	286	9. 5	6, 443	4, 004
R6. 9	1, 909, 000	70, 600	253	8. 4	7, 266	4, 516
R6. 10	1, 909, 000	78, 600	301	9. 7	6, 081	3, 779
R6. 11	1, 909, 000	83, 200	326	10. 9	5, 601	3, 385
R6. 12	1, 909, 000	93, 600	398	12. 8	4, 561	2, 747
R7. 1	1, 909, 000	72, 500	288	9. 3	6, 377	3, 869
R7. 2	1, 909, 000	71, 800	276	9. 3	6, 657	4, 040
R7. 3	1, 909, 000	71, 100	345	11. 1	5, 327	3, 234

デマンド交通利用 1 人当たりの輸送コストは料金収入を算入した状態の最安値で 4,561 円／人 (R6.12) である。仮に当該社会実験を 1 台で運行していた場合のコストで計算すると、2,747 円になる。R6.4 から回数券(1,000 円／4 枚綴り)の販売を開始し、平均利用料金が 300 円から 260 円程度に低下したが、利用者が増加したため料金収入自体は増加している。

一方で、コミュニティにおける輸送コストは以下のとおり。

・コミュニティバス運行経費（R4.10.1~R5.9.30）：204,491 千円

国・県補助：30,834 千円

料金収入：42,770 千円

・当該事業年度利用者数：286,334 人

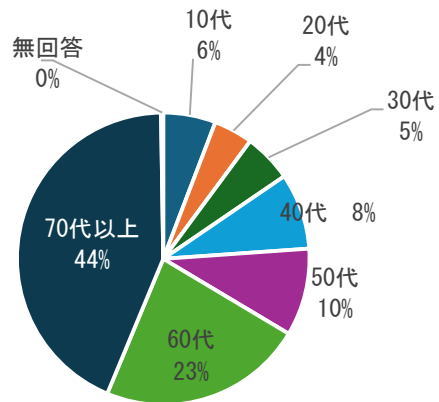
○輸送コスト 補助金、収入算入なし：714 円/人

補助金、収入算入：457 円/人

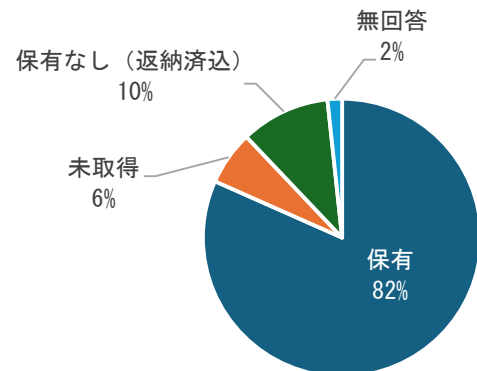
5. アンケート調査

○住民アンケート（R5.5.15 締め切り）

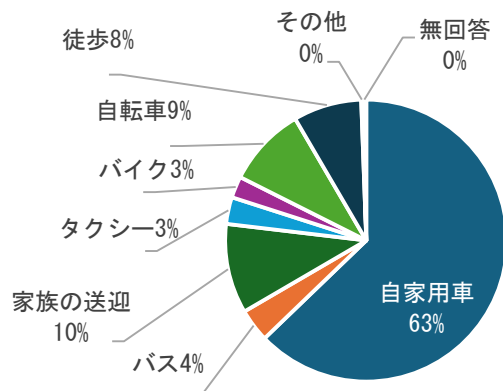
回答者年齢



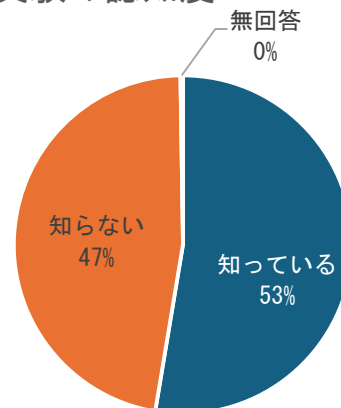
免許保有状況



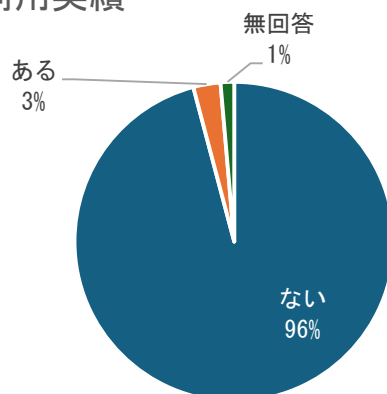
日常の移動手段



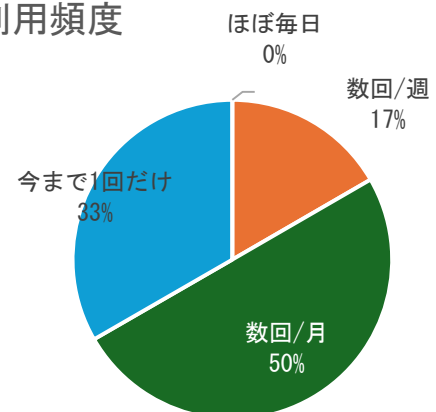
社会実験の認知度

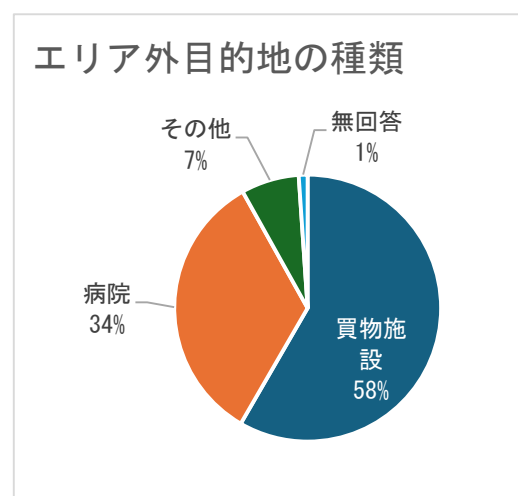
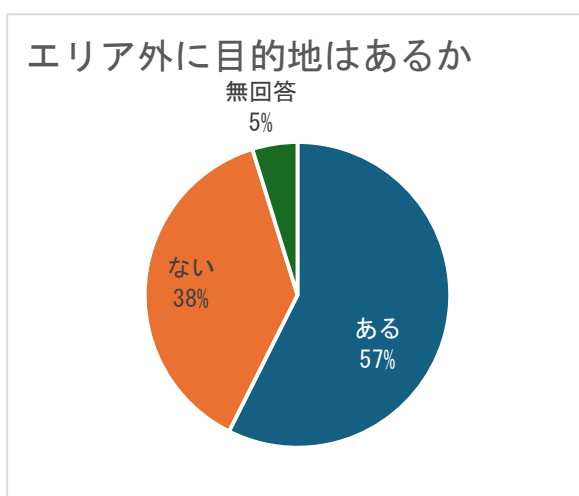
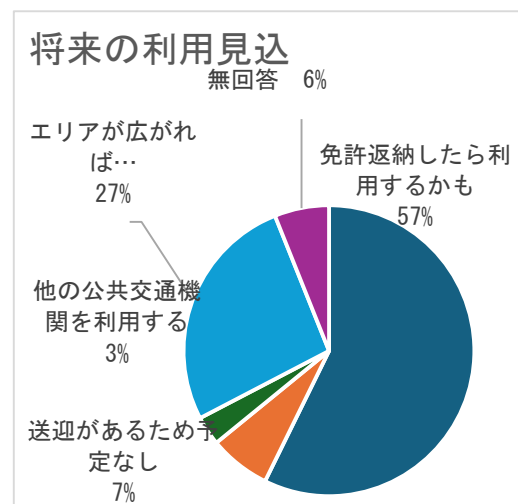
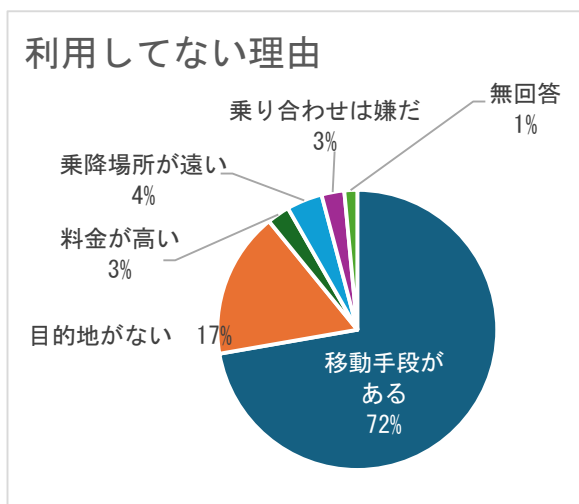


利用実績



利用頻度





<住民アンケート考察>

アンケートは校区内の住民 1,000 人を対象に実施し 414 人からの回答があり、回収率は 40%程度であった。

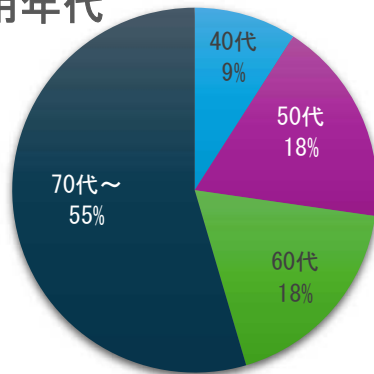
回答内容からは、社会実験について半数以上が認知しているものの、利用したことがある割合はわずか 3%であった。利用しない理由は「移動手段がある」が 7 割以上であり、加えて「エリア内に目的地がない」が 17%あった。また、利用したことがない方で、エリア外に目的地がある方は 57%あり、その施設は買い物・病院が 92%となっていた。こうしたことから、移動手段がある方はもともと利用の見込みが少ないことと、移動手段がない場合でも、労災病院やゆめタウンなど中心市街地付近に目的地がある場合は利用されにくいと考えられる。

一方で、利用したことがある方については、月複数回の利用頻度の割合が 70%弱あるため、少数ではあるものの日常的に利用する方もいることが分かる。

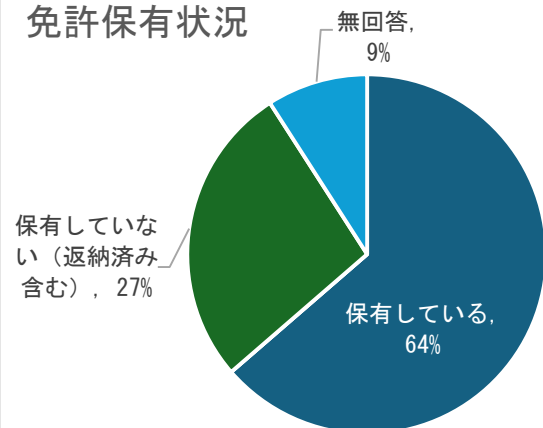
将来的な利用見込みについては、「免許返納したら利用するかもしれない」が 57%で「エリアが広がれば利用するかもしれない」が約 27%あることから、エリア拡大があれば、将来的な需要は一定数見込まれると考えられるが、エリア拡大については、既存タクシー事業者の事業や地域互助の取組に影響を与える可能性もあることから、慎重な検討を要する。

○利用者アンケート（R4.12～実施）

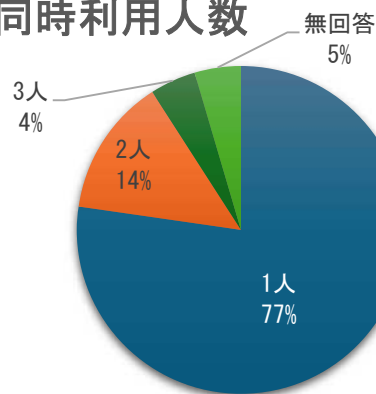
利用年代



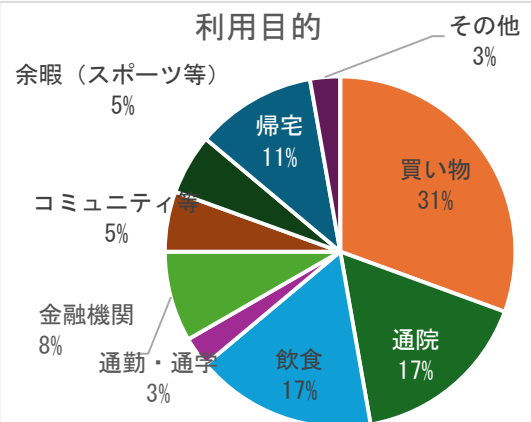
免許保有状況



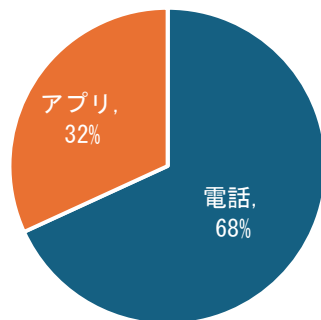
同時利用人数



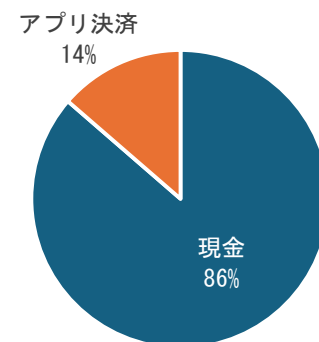
利用目的

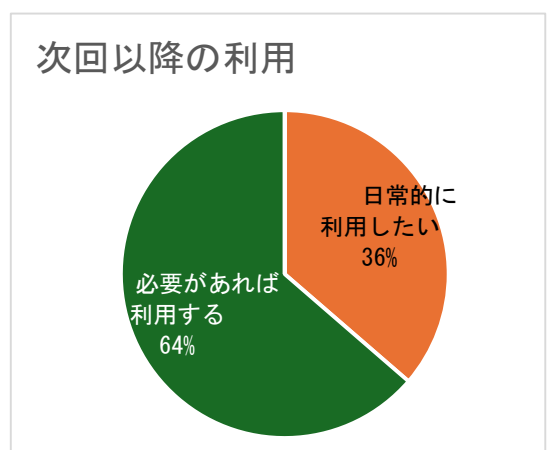
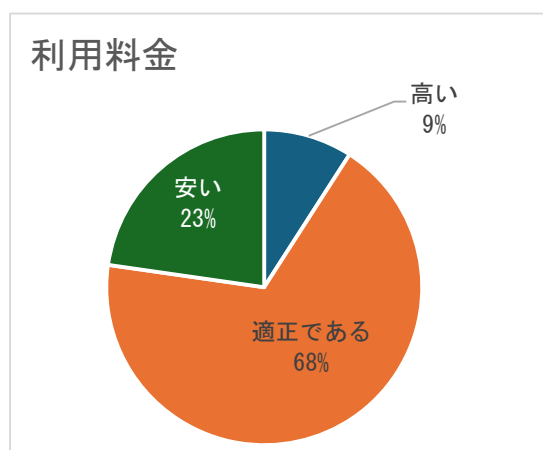
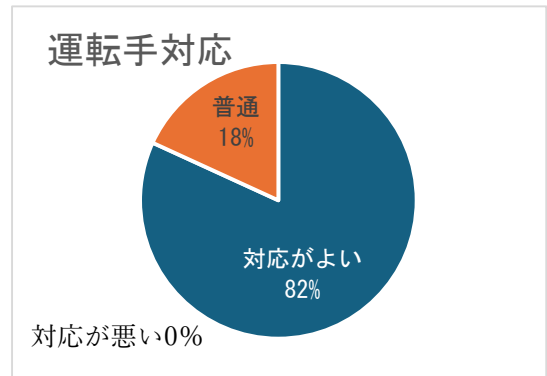
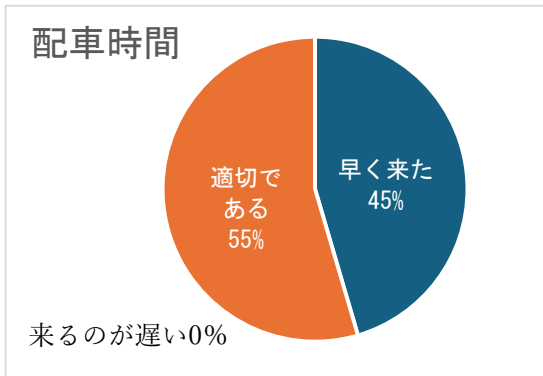
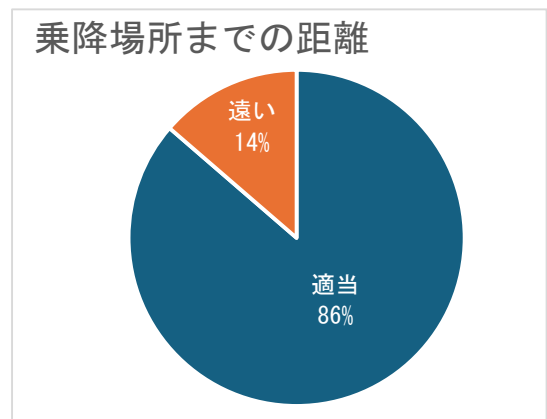
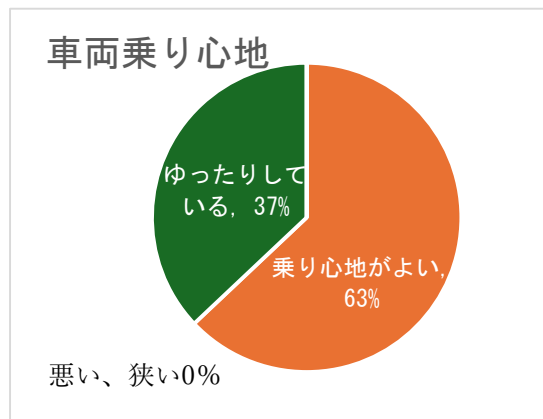


利用方法



支払方法





<利用者アンケート考察>

利用者アンケートは実際に利用した方に車内でアンケート用紙を配布して行った。実際の利用者の声として、サービス内容に対する評価を確認した。

待ち時間・乗降場所までの距離・車両乗り心地・運転手対応・料金についていずれの項目も不満の声はほぼなく利用満足度は非常に高い結果が得られている。また、利用者の中でも免許を保有している方の割合は64%ほどあることから、免許は保有しているものの自らの運転での外出は控えたい方が利用していると考察される。

一方で、次回以降の利用については、「日常的に利用したい」が36%ある反面、「必要に応じて利用する」が64%となっており、日常的な移動手段としての利用者よりも、必要な時に、あれば便利な移動手段として利用している方が多いと見受けられ

る。

6. まとめ

本社会実験では、地区人口約 13,000 人のエリアで実施した。先述の乗降データ、アンケート結果などから利用者の満足度は非常に高く、利用目的とサービス内容が合致した場合は、非常に便利な移動手段であると受け入れられている。

まずは、利用実績を検証するため、利用頻度に関する「5. 利用状況」の「○利用頻度人数」の表を以下に再掲する。

○利用頻度

利用頻度	人数	月平均 利用回数		利用頻度	人数
週 1 往復～(月 8 回)	5	10.3 回		毎週利用	5
2 週 1 往復(月 4 回)	8	5.2 回		月 2 回の外出利用	8
月 1 往復(月 2 回)	10	3.0 回		月 1 回の外出利用	10
月 1 回	17	1.4 回		月 1 回未満の外出 利用	132
月 1 回未満	132	0.2 回			
合計	172	1.1 回			

上表から毎週 1 回といった日常的な利用者は 5 人という結果が得られた。

また、月 1、2 回程度の外出利用は 18 人であり、それ以外で社会実験開始から 1 回でも利用したことがある利用者は延べ 172 人程度（エリア人口の 1.3%程度）となっている。加えて、乗り合わせが多数発生することを想定した AI システム利用であったが、発生した回数は月平均 3 回程度であり、AI システムの活用は不要と思われる。

次に成果指標と実績については以下のとおりであった。

○成果指標と実績

	利用回数	移動困難者	輸送コスト
指標	730 人／月	83 人	約 1,350 円／人
実績	398 人／月	13 人	約 4,560 円／人 (※約 2,750 円)
達成比率	54.5%	15.7%	337.8% (※203.7%)

※1 台体制の場合の数値

移動困難者については、週 1 回～月 2 回程度で外出している利用者をカウントしているが、月の利用回数も含め指標には満たない数値であった。

輸送コストに関しては、一人当たりの輸送コストは 4,560 円程度であり、1 台運行

した場合で 2,750 円程度であり、移動距離を考慮するとタクシー利用よりもかなり高コストになっている。

○総括

今回の社会実験における AI デマンド交通では、エリア内に買物施設、病院、金融機関、飲食店等の日常生活に必要な施設が含まれ、公共交通が利用しづらく平時の移動に困っている住民にとっては、非常に便利なサービスを提供するものであった。

しかしながら、今回の社会実験の利用状況などを分析した結果、時間経過とともに利用回数は増加してきたものの、想定した以上に延べ利用回数や日常的な利用者が少数であり、費用対効果の面から大きな課題が見られた。

また、アンケート調査においては、現時点では自前の移動手段を持つ住民が多いことに加え、エリア内に目的地がないといった声もあった。こうした声は、労災病院のような中核的な病院や市役所といった行政機関、丸亀駅のような交通結節点がある中心市街地へのエリア拡大へのニーズに基づくものと思われる。

こうしたニーズがある一方で、本社会実験のようなデマンド交通は半径 2, 3 km のエリア内で運行することを前提としていることに加え、タクシー事業者や周辺コミュニティで行われている地域互助の活動を阻害しない配慮のもとにエリア設定を行っていることも利用への影響を与えていると考えられる。

社会実験実施に際して、運行時間の設定や利用料金、多数の乗降場所の設定、利用申し込みに対し数分で配車され、最短ルートで送迎できる AI システムの構築など、サービス内容の充実に注力したものの、得られた成果を総合的に評価した場合、運行予算に対する費用対効果の観点から現状のサービスの継続は困難であると判断される。

一方で、移動手段を持たない住民にとっては、サービス利用者の満足度は高く、デマンド交通の交通空白地解消に対しての有効性を否定するものではないとも考えられる。

こうしたことから、コストを抑え、運行形態やタクシー事業者や地域の取り組みに影響を与えないエリア選定を再検討し、検証を継続すべきと考えられる。