



丸亀市地域公共交通計画



令和3年3月
丸亀市

目次

第1章	はじめに	1
1.1	計画策定の目的	1
1.2	計画の対象区域	2
1.3	計画の位置づけ	2
1.4	計画期間	2
第2章	丸亀市の現況	3
2.1	人口	3
2.2	土地利用	4
2.3	主な施設の分布	4
2.4	人の動きの状況	4
2.5	観光	4
第3章	丸亀市が目指すまちづくりの方向性	5
第4章	丸亀市の公共交通の現状	9
4.1	現状の交通体系	9
4.2	陸上交通の概況	10
4.2.1	鉄道	10
4.2.2	路線バス	10
4.2.3	コミュニティバス	11
4.2.4	タクシー	11
4.2.5	その他	12
4.3	海上交通の概況	12
4.4	交通結節点の概況	12
4.5	公共交通に関するニーズ	13
4.5.1	市民アンケート調査	13
4.5.2	免許返納者アンケート調査	14
4.5.3	高校生アンケート調査	15
4.5.4	ヒアリング調査	16
4.6	現況調査等	17
4.7	新型コロナウイルスによる危機	18
第5章	地域公共交通の抱える課題	19
5.1	丸亀市における公共交通の役割	19
5.2	問題点と課題の整理	20
第6章	地域公共交通サービスの持続的な提供に向けた理念と方針	23

6.1	基本理念	23
6.2	地域公共交通の方向性とイメージ	23
6.2.1	本計画の対象となる交通手段と役割	23
6.2.2	公共交通網の方向性	24
6.2.3	公共交通網のイメージ	26
6.3	基本方針と取組の方向性	28
第7章	計画に位置づける事業とその実施主体等	29
7.1	評価指標と事業の位置づけ	29
7.2	事業の内容	30
7.3	事業スケジュール	45
7.4	成果指標	46
7.5	計画の進捗管理	47

第1章 はじめに

1.1 計画策定の目的

丸亀市（以下、「本市」という。）では、1997年（平成9年）より路線バスの廃止に伴いコミュニティバスの運行を開始したことを皮切りに、合併前の旧綾歌町、旧飯山町や島しょ部を含めて公共交通網の整備に取り組んできました。

近年、人口減少や過度のモータリゼーション¹の進展に起因する公共交通利用者の減少、収支状況の悪化、運行・運航の担い手不足等により、地域公共交通の維持が容易ではなくなっている一方で、著しい高齢化やコンパクトプラスネットワークのまちづくりへの対応等、公共交通の重要性はより高まっており、市民の足として日常生活を支える地域公共交通をいかに持続可能なものにしていくかが喫緊の課題となっています。

また、新型コロナ危機を契機に、今後の公共交通のあり方が問われる中、2020年に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、「地域が自らデザインする地域の交通」「輸送資源の総動員による移動手段の確保」「効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現」という3つのポイントが示され、これからの地域交通政策のさらなる推進が求められています。

このような状況の中、本市においても、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく丸亀市地域公共交通計画（以下、本計画）を策定します。

※SDGs との関係性

SDGs とは、2015年9月に国連で採択された持続可能な開発のための2030アジェンダの中に掲げられている17の目標のことです。世界全体の経済、社会及び環境の三側面を不可分のものとして調和させ、誰一人取り残すことなく、貧困・格差の撲滅等、持続可能な世界を実現するために、先進国と開発途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標とされています。

わが国においては、2019年12月に策定したSDGsアクションプラン2020において、今後10年を2030年の目標達成に向けた「行動の10年」としており、公共交通の分野においても、政府の進める具体的な取組の1つとして、「新たなモビリティサービスであるMaaSの全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。」という内容が盛り込まれています。

また、このような状況を踏まえ、国のSDGs実施指針では、地方公共団体の各種計画等の策定にSDGs達成に向けた貢献という観点を取り入れることとされています。

こうしたことから、本計画の目的や目標の達成に向けた取組がSDGs達成に貢献できるよう、本計画を策定・推進することとします。



図1 SDGsの17の目標（赤枠は本計画での関連事項）

¹ モータリゼーション：自家用車が広く普及し、生活必需品と化している状態にあること

1.2 計画の対象区域

本計画の対象区域は、丸亀市全域とします。なお、本計画では、公共交通に関する様々な分析にあたり、改訂版丸亀市都市計画マスタープラン（立地適正化計画）における区域分けを踏まえ、市内を7つの地域に分類することとします。地域区分は、概ねコミュニティの区分に従って、以下のとおりとします。

表 1 丸亀市の地域区分

地域名	コミュニティ名
中心市街地	城乾、城北、城西
周辺市街地	城坤、城南、土器
丸亀中部	飯野、川西、郡家、垂水
飯山	飯山北、飯山南
綾歌	富熊、栗熊、岡田
本島	本島
広島	広島

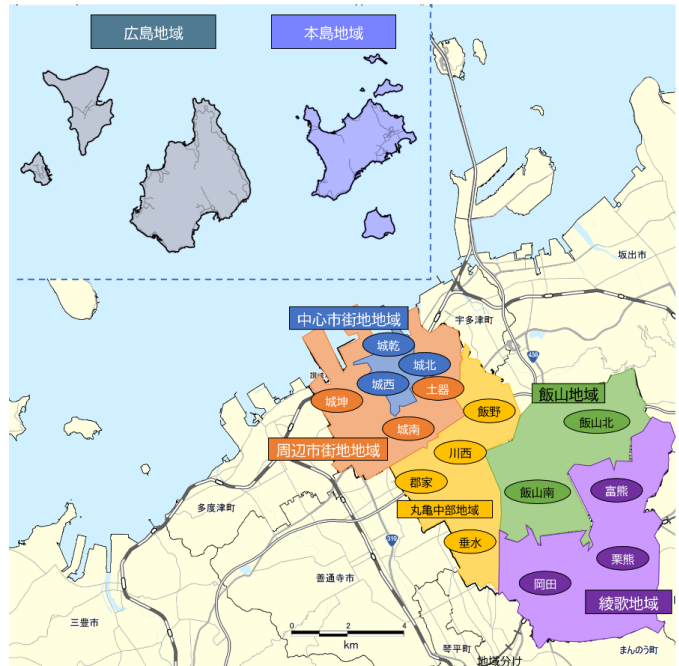


図 2 地域区分図

1.3 計画の位置づけ

本計画は、本市のまちづくりの最上位計画となる「第二次丸亀市総合計画」や、人口減少対策・地方創生の指針となる「第2期丸亀市未来を築く総合戦略」を踏まえつつ、「改訂版丸亀市都市計画マスタープラン（丸亀市立地適正化計画）」との両輪でコンパクトプラスネットワークのまちづくりを志向するものとします。

また、県の交通計画や市の分野別計画などの関連計画との連携を図ります。

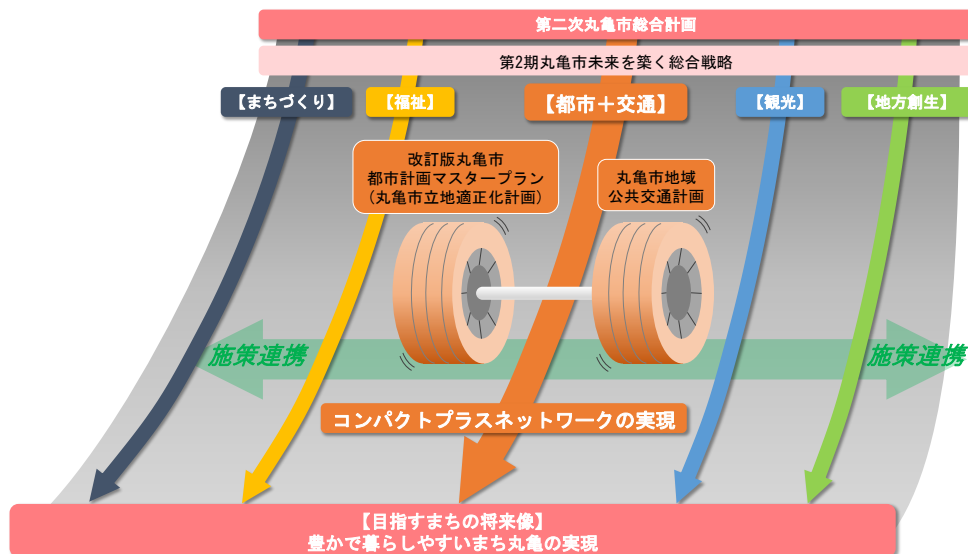


図 3 丸亀市地域公共交通計画と上位・関連計画の連携イメージ

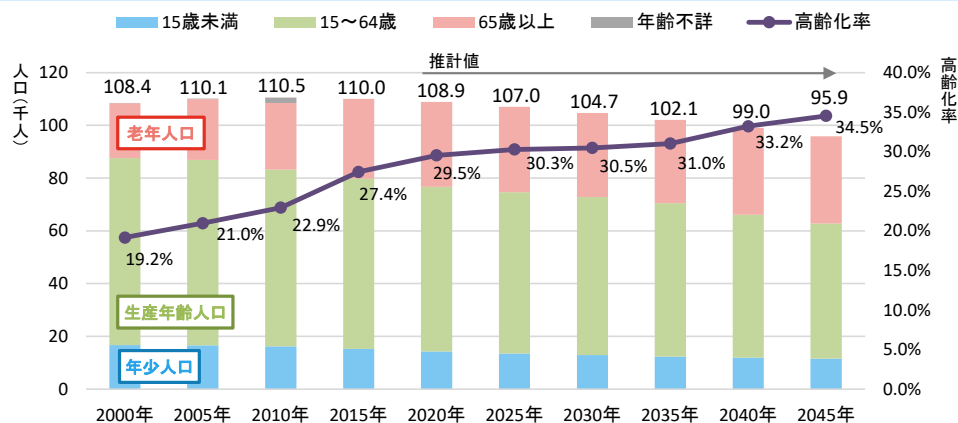
1.4 計画期間

計画の対象期間は、2021 年度から 2025 年度までの 5 年間とします。

第2章 丸亀市の現況

2.1 人口

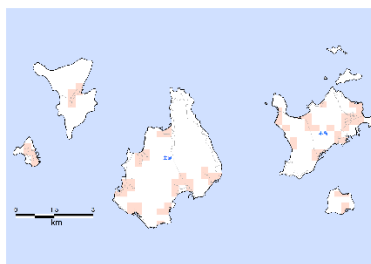
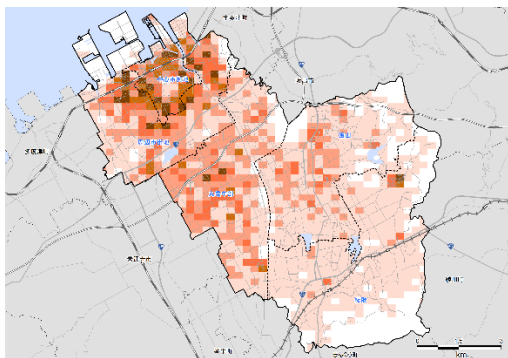
- 本市の総人口はほぼ横ばいで推移してきましたが、今後は減少傾向が続くと予測されています。老年人口（65 歳以上）が年々増加しており、今後はさらに少子高齢化が進行すると見込まれています。



資料：国勢調査（2000 年～2015 年）、日本の地域将来推計人口（2018 年 3 月国立社会保障・人口問題研究所）

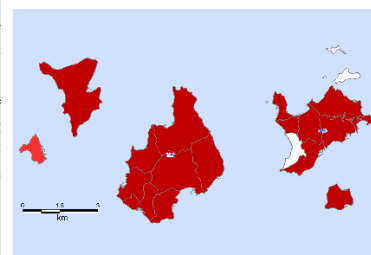
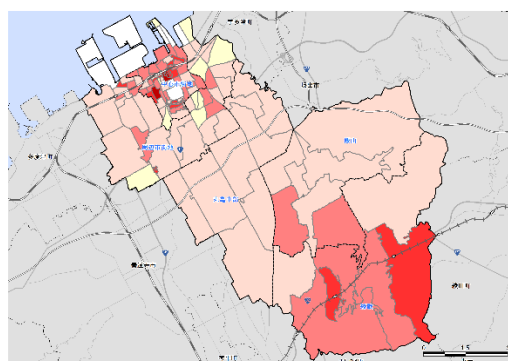
図 4 丸亀市の人口の推移

- 中心市街地、周辺市街地に人口の集積がみられます。そのほか、市全体に広く人口が分布しています。
- 陸地部では、特に綾歌の高齢化率が高く、中心市街地も高齢化率が高い傾向がみられます。島しょ部では、ほとんどの地域で高齢化率が 50%以上となっています。



資料：国勢調査（2015 年）

図 5 丸亀市の人口分布



資料：国勢調査（2015 年）

図 6 丸亀市の高齢化の状況

2.2 土地利用

- これまでの人口の増加やモータリゼーションの進展、平坦地が続く地形も作用して、拡散型の都市構造を形成しています。近年でも、依然として宅地開発が続いており、スプロール²の傾向が続く一方で、空き家の急増などにより、都市のスポンジ化³の傾向もみられはじめています。

2.3 主な施設の分布

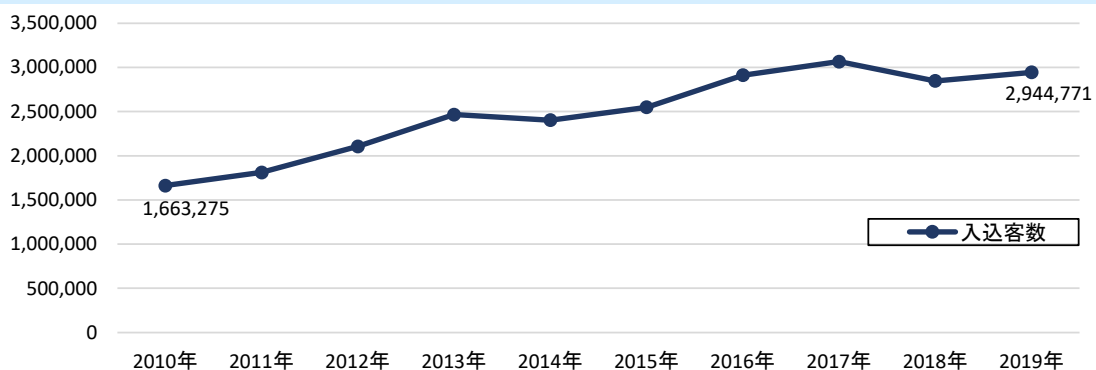
- 中心市街地の JR 丸亀駅の周辺は業務や商業、教育文化など多くの都市機能が集積しています。
- 飯山では国道 438 号から飯山市民総合センターにかけて、生活利便施設が集積しています。
- 綾歌ではことでん駅付近（岡田駅・栗熊駅）に生活利便施設が集積しています。
- 国道 11 号やさぬき浜街道、市道土器線、市道昭和町田村線など周辺市街地の幹線道路沿いには、大型商業施設が点在しています。

2.4 人の動きの状況

- 通勤・通学の人口流動をみると、本市内完結の移動(29,705)が最も多く、続いて坂出市、高松市が多くなっています。
- パーソントリップ調査⁴の結果を見ると、市外への流出移動より、市内への流入移動の方が多くなっています。
- 交通網の関係などから、旧来より飯山は坂出方面、綾歌は高松方面とも経済圏で深く結び付いています。

2.5 観光

- 気候等の影響はあるものの、観光入込客数は増加傾向であり、外国人来訪者数も増加しています。



資料：丸亀市

図 7 丸亀市内の観光施設における観光入込客数の推移

²スプロール：都市が急速に発展し、郊外部へ無秩序・無計画に拡大していく現象のこと

³スプロール：都市が急速に発展し、郊外部へ無秩序・無計画に拡大していく現象のこと

⁴パーソントリップ調査：ある1日について、外出の有無や外出された場合の移動先、時間、移動手段などを調査し、都市計画や交通計画の立案に向けた基礎情報を得る調査のこと

第3章 丸亀市が目指すまちづくりの方向性

本計画の上位・関連計画は、総合計画、総合戦略のほか、移動に関連する各種分野別の計画や県が策定した公共交通関連の計画などが挙げられます。本計画と上位・関連計画におけるまちづくりの方向性について、以下に示します。

1. 第二次丸亀市総合計画

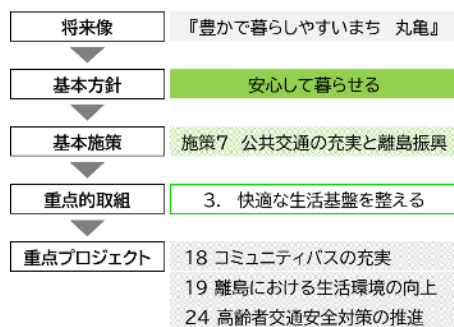
目指していくまちの姿である将来像

『豊かで暮らしやすいまち丸亀』

目指すまちづくりの基本方針

将来像の実現に向けた5つの基本方針

- ①心豊かな子どもが育つ
- ②安心して暮らせる ③活力みなぎる
- ④健康に暮らせる ⑤みんなでつくる



●公共交通に関連する記述● p.60-61

基本方針② 安心して暮らせる > 施策7 公共交通の充実と離島振興

(1) 施策の方向性

【現状・課題】

- 高齢化が進展していくなかで、市民の日常生活を支える移動手段として公共交通は重要な役割があり、市民、事業者、行政が一体となって活性化に取り組む必要があります。
- 鉄道、路線バス、船などの路線とダイヤの適正化に合わせて、コミュニティバスの効率的な運行と利用環境の向上が求められています。
- 本市は、島しょ部を有していることから離島航路存続に向けた取組など、島しょ部における生活環境の維持・向上が必要となっています。

【目指す姿】

- 市内の公共施設、商業用施設等への移動手段の確保と利便性向上に向けて、関係機関と連携しながら、公共交通が充実したまちを目指します。
- 島民の生活環境の向上と、島への交流人口を促進し、離島地域の活性化を図ります。

【施策の展開】

- ①地域公共交通ネットワークの深化
 - ▶本格的な人口減少時代において、まちづくりなど関連施策と連携した地域公共交通ネットワークを再構築し、地域社会の活力の維持、向上を図ります。
- ②コミュニティバスの運行
 - ▶鉄道、路線バス、船などと連携の取れた路線やダイヤの最適化に取り組めます。
 - ▶高齢社会を迎えるなかで、コミュニティバスの効率的な運行と利用環境の一層の向上、利用推進のための情報提供を図り、市民生活に身近で不可欠な交通手段としてコミュニティバスの利用を促進します。
- ③離島航路の維持と島の活性化
 - ▶離島の振興と島民の日常生活の足を守るため、離島航路存続のための取組を継続します。

2. 第2期丸亀市未来を築く総合戦略

総合戦略の体系

I 人口減少に挑む

II 人口減少に備える

●公共交通に関連する記述● p.17

基本目標4 安心を高める >基本施策② 生活不安の解消

だれもが、どんな時でも安心して生活できるよう、様々な世代に応じた不安の解消を図るとともに、移動や買い物など身近な困り事に対応できるよう、きめ細かな支援に取り組みます。

【具体的な取組】

(5) 地域公共交通の充実

【重要業績評価指標(KPI)】

コミュニティバス乗車人数

【目標値】

263,000 人(2024 年度)

3. 改訂版丸亀市都市計画マスタープラン(丸亀市立地適正化計画)

目指す将来像

『だれもが誇りと愛着を感じる魅力あるまち』

都市づくりの視点

- ①心豊かな子どもが育つ都市づくり
- ②安心して暮らせる都市づくり
- ③活力みなぎる都市づくり
- ④健康に暮らせる都市づくり
- ⑤みんなでつくる都市づくり

まちづくりの方針

地域資源を賢く使って 豊かな暮らしをつくる

将来都市構造図

考え方：既存ストックの活用、都市機能集約による持続可能な都市構造への転換

区域設定

都市機能誘導区域：中心市街地地区内の 155ha

居住誘導区域：中心市街地地区内の 338ha

中心拠点：JR 丸亀駅～中央商店街～大手町地区周辺／地域拠点：飯山地区(国道 438 号～飯山市民総合センター周辺)、綾歌地区(ことでん栗熊駅～岡田駅沿線)

交流拠点：中心市街地地区(丸亀港～JR 丸亀駅～中央商店街～大手町～丸亀城周辺)、総合運動公園地区(丸亀総合運動公園周辺)

公共交通軸：上記拠点を中心に基幹公共交通軸と補助公共交通軸を設定



●公共交通に関連する記述● p.20

(2) 都市計画の課題に対する対応策

課題④ 交通

●現在の暮らしやすさは、過度な自動車依存に支えられていますが、今後の超高齢社会、都市の変化の中で、移動の円滑化、交通政策を考え直す必要があります。

⇒都市が徐々に密度を低下させながら縮小しても、地域住民のだれもが一定の生活利便性を確保できるよう、交通ネットワークの充実を図り、地域内の移動手段を確保します。

また、地域の賑わい創出に向けて、市外からの交流人口の増加を促すために、地域外との連絡の円滑化を図ります。

◎ コンパクトプラスネットワークのまちづくり

◎ 交通体系の再構築

●公共交通に関連する記述● p.44-45

立地適正化計画

(6)交通ネットワークの構築

コンパクトプラスネットワークの実現に向けて、都市計画マスタープランの将来都市構造における拠点間や各拠点と広域のネットワークを強化することで、ヒトやモノの交流を促し、市全体として一定の生活利便性を確保します。

また、そのネットワークを活用した公共交通のあり方を研究し、地域公共交通網の形成を目指します。

～中略～

②バス路線網の構築

本市においては、海沿いを東西に走る JR と山沿いを東西に走ることでんによって、良好な市外への広域ネットワークが形成されていますが、その間のエリアは鉄道空白地帯であり、市内のネットワーク形成に向けては、バス交通が重要になります。

道路交通ネットワークの強化に合わせて、中心拠点へのアクセス性の向上、拠点間の連携強化を図るため、路線バスやコミュニティバスによる、より使いやすく利便性の高いネットワークの構築を目指します。

●公共交通に関連する記述● p.53-54

分野別構想

Ⅱ 道路・交通体系の方針

円滑で利便性の高い都市交通ネットワークは、ヒトやモノの流通などさまざまな都市活動を結び、都市の活力とにぎわいの創出を支える重要な都市基盤です。

特に、公共交通については、コンパクトプラスネットワークのまちづくりの連携軸として、また、超高齢社会への対応や環境負荷の軽減を図る観点から、その重要性は、ますます高まっています。ここでは、自動車交通と公共交通が適切に役割分担した都市交通ネットワークの構築に向けて、「道路網の整備」と「公共交通網の整備」の2つの視点から、道路・交通体系の方針を示します。

～中略～

(2)公共交通網の整備方針

＜基本的な考え方＞

◎ 超高齢社会への対応と環境負荷の低減を図るため、コンパクトプラスネットワークのまちづくりを推進し、過度な自動車依存から公共交通への利用転換を促進します。

◎ 公共交通の利用促進に向けて、バス交通や鉄道駅等における交通結節機能の強化、利便性の向上を図ります。

- ①公共交通の充実に向けて、バス、鉄道等の事業者と行政の連携を強化します。
- ②コミュニティバスの運行計画を見直し、利便性の向上を図ります。
- ③コンパクトプラスネットワークのまちづくりの総合的な交通戦略を立案します。

第4章 丸亀市の公共交通の現状

4.1 現状の交通体系

- 陸地部は東西方向に鉄道、南北方向はバス路線という形で公共交通網が構成されています。
- 島しょ部では、広島、本島でコミュニティバスが運行されています。
- 鉄道や航路のほか、市全体にわたりバス路線が張り巡らされていますが、人口集積地域の一部にバス停や駅から離れた地域もみられます。

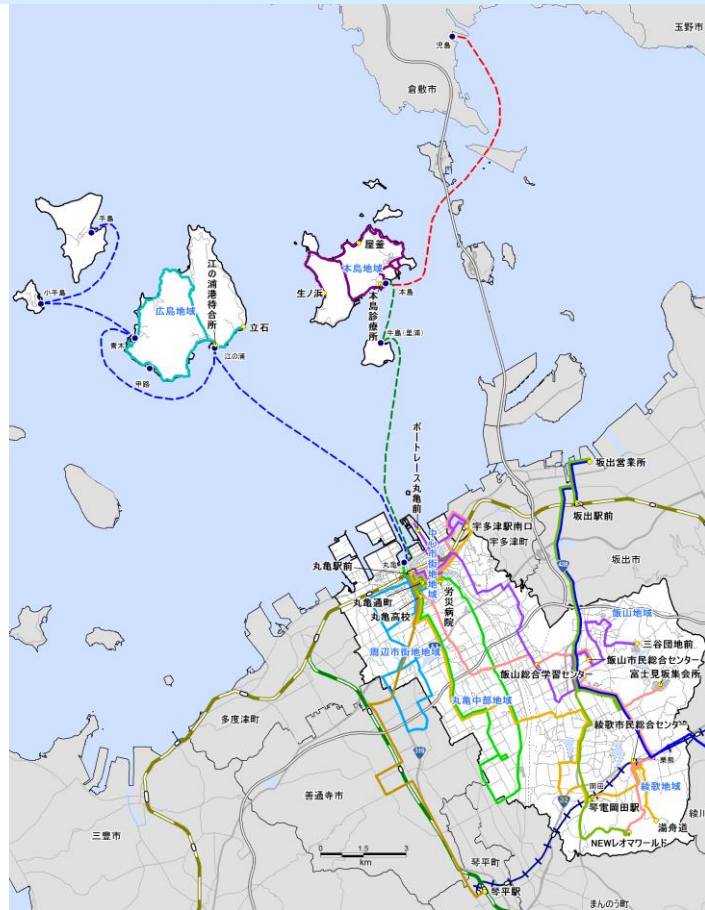


図 8 丸亀市の公共交通体系（2021年3月時点）

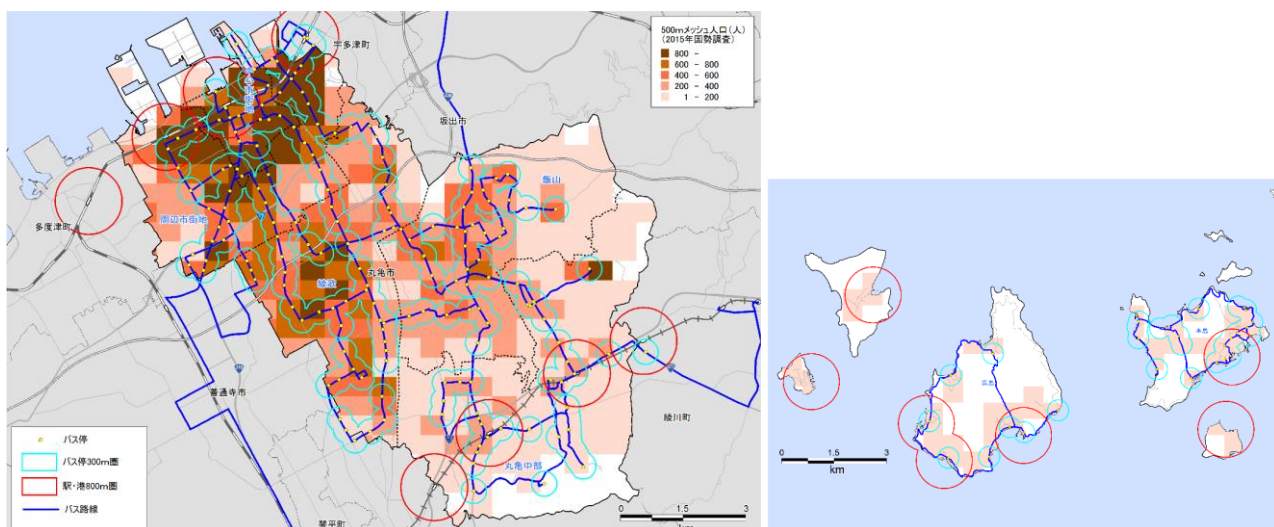


図 9 駅や港、バス停からの圏域⁵と人口分布

⁵ 圏域：駅やバス停を利用する需要の存在が期待できる地理的な範囲のこと

4.2 陸上交通の概況

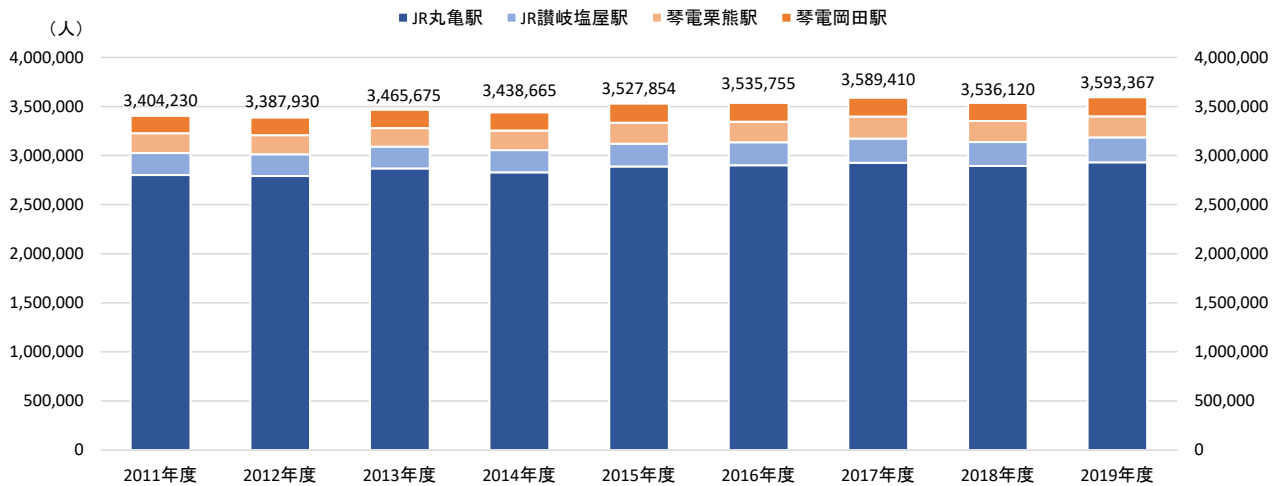
4.2.1 鉄道

(a) 運行状況

- JR 予讃線が丸亀市沿岸部を東西に走っており、ことでん琴平線が市南部を東西に走っています。

(b) 利用状況

- 丸亀市内の全鉄道駅の利用者数は増減を繰り返しつつ、最近ではほぼ横ばいの状況です。
- 駅別に利用者数の増減をみても、多少の時期のずれはあるものの、ほぼ横ばいとなっています。



出典：JR 四国、高松琴平電鉄

図 10 丸亀市内の全鉄道駅の年間乗降人数の推移

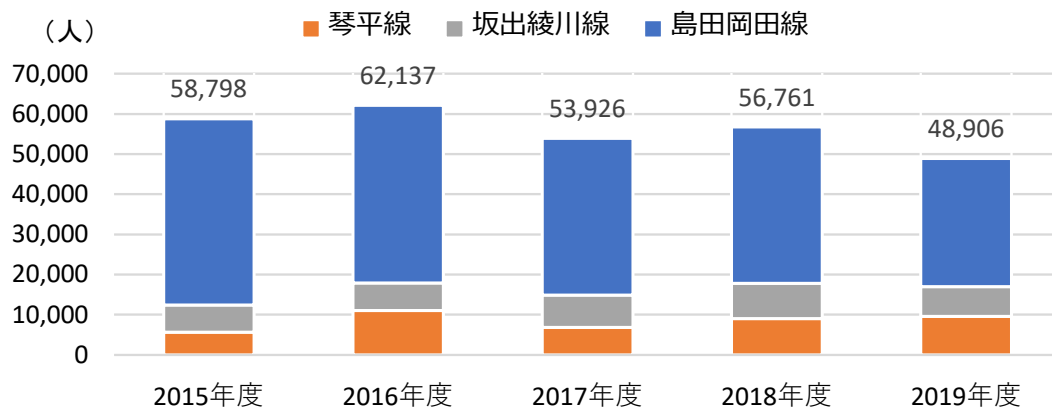
4.2.2 路線バス

(a) 運行状況

- 路線バスは琴参バスが、琴平線、坂出綾川線、島田岡田線を運行しています。

(b) 利用状況

- 年度により増減がありますが、わずかな減少傾向がみられます。



資料：琴参バス

図 11 丸亀市における路線バス利用者数の推移

(c) 収支状況

- 多くの路線で欠損額が生じており、赤字となっています。特に、系統キロが長く、運行回数の多い島田岡田線は欠損額が大きくなっています。

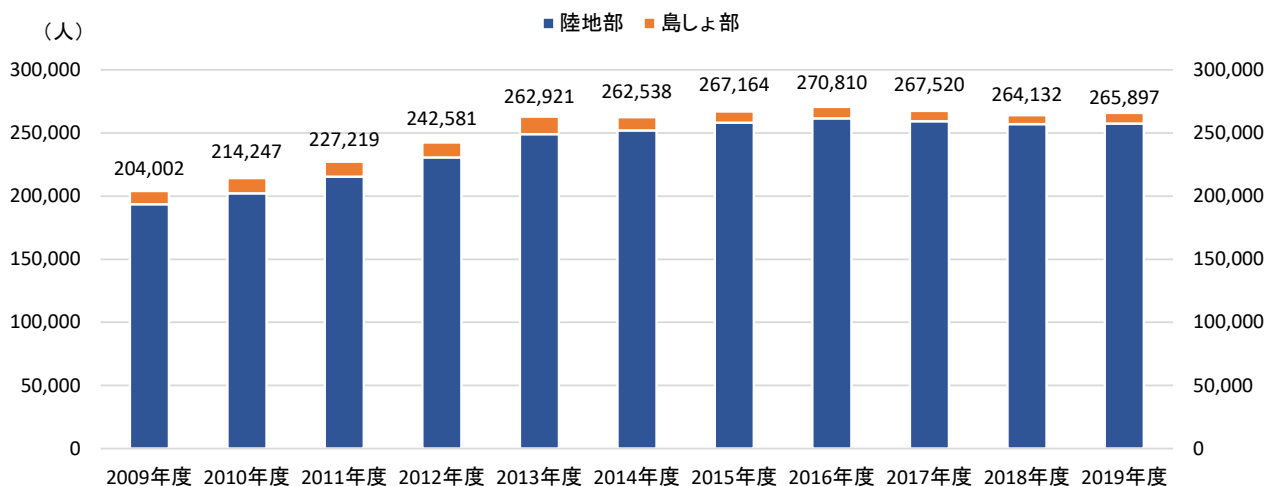
4.2.3 コミュニティバス

(a) 運行状況

- 丸亀コミュニティバス（陸地部）は、琴参バスが全線の運行主体となっています。
- 丸亀コミュニティバス（島しょ部）は、本島は丸亀市が運行主体（委託先：琴参バス）、広島はNPO法人石の里広島（自家用有償旅客運送者）が運行主体となっています。

(b) 利用状況

- 2016年度ごろまでは増加傾向にありましたが、そこからやや減少傾向にあります。
- 島しょ部については、2013年度以降に減少傾向がみられ始めています。



出典：丸亀市統計書

図 12 丸亀市におけるコミュニティバスの年間利用者数の推移

(c) 収支状況

- 全路線で欠損額が生じており、赤字となっています。営業キロが長く、運行回数も多い丸亀垂水線が最も欠損額が高くなっています。
- 路線バス、コミュニティバスへの市の補助金が増加傾向を示しており、厳しい財政状況にあります。
- 市のみの補助金では持続可能な公共交通の維持は困難であるため、運行経費に対する国・県の補助金も活用します。

4.2.4 タクシー

- タクシー営業所は中心市街地地域に比較的多く存在します。丸亀中部地域や飯山地域、綾歌地域の中には、タクシー営業所から遠くタクシーを利用しにくいエリアが存在します。

4.2.5 その他

- 現在、市内の4つのコミュニティ(川西、飯山南、岡田、城坤)において高齢者等移動手段確保モデル事業(「互助」による輸送)を実施しています。
- 本島において、通常のコミュニティバスと混乗する形で本島小学校の児童向けスクールバスが1日2便運行されています。

4.3 海上交通の概況

(a) 運航状況

- 本島汽船により、丸亀、牛島、本島を結ぶ航路が運航されています。
- 備讃フェリーにより、丸亀、広島、小手島、手島を結ぶ航路が運航されています。
- 六口丸海運により本島と児島を結ぶ航路が運航されています。

(b) 利用状況

- 年度により多少の増減はありますが、利用者数は中長期的に減少傾向を示しています。

(c) 収益状況

- 本島汽船、備讃フェリーの航路は国・県・市の補助を受けていますが、六口丸海運の航路は市の補助のみを受けています。
- 欠損額(各補助額の合計値)は年度により増減がありますが、各社の合計額で見ると概ね横ばいとなっています。
- 市のみの補助金では持続可能な公共交通の維持は困難であるため、運行経費に対する国・県の補助金も活用します。

4.4 交通結節点の概況

- 鉄道駅や港、市役所支所等の主要なバス停が交通結節点⁶として機能しています。
- これらの交通結節点では公共交通機関同士の乗り継ぎが想定されますが、待合環境⁷が快適とはいえず、運行状況や乗り継ぎに関する情報提供も十分でない箇所がみられます。

⁶ 交通結節点：異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと

⁷ 待合環境：バス停等の、公共交通の到着を待つスペースに置かれている設備等(ベンチや屋根等)のこと

4.5 公共交通に関するニーズ

4.5.1 市民アンケート調査

- 日常生活（通勤・通学、買い物、通院、その他）の移動ニーズが自コミュニティ内で完結することが多いほか、地域によっては他市町へまたぐ移動もみられず。
- 路線バス・コミュニティバスの利用頻度は、陸地部に比べて島しょ部の方が多くなっています。
- 改善点としては、運行本数のほか、経路の見直しや他の交通手段との乗継の改善が挙げられています。
- JR、ことでの改善点としては、運賃や他の交通手段との乗継の改善が挙げられています。
- タクシーの改善点としては、運賃を安くしたり、事前に運賃が確定したりするほか、配車予約をしやすくすることが挙げられています。
- バスロケーションシステム（バスきよん？）の導入が 2018 年 10 月に行われていますが、認知度や利用経験が少ない状況です。
- バスサービスと財政支出の関係では、「現状並みの財政支出で、改善を加えながらサービスを維持するべき」という意見が全体の 70%近くを占めています。
- 地域内交通の整備や IC カードの導入に関する関心・ニーズが高くなっています。

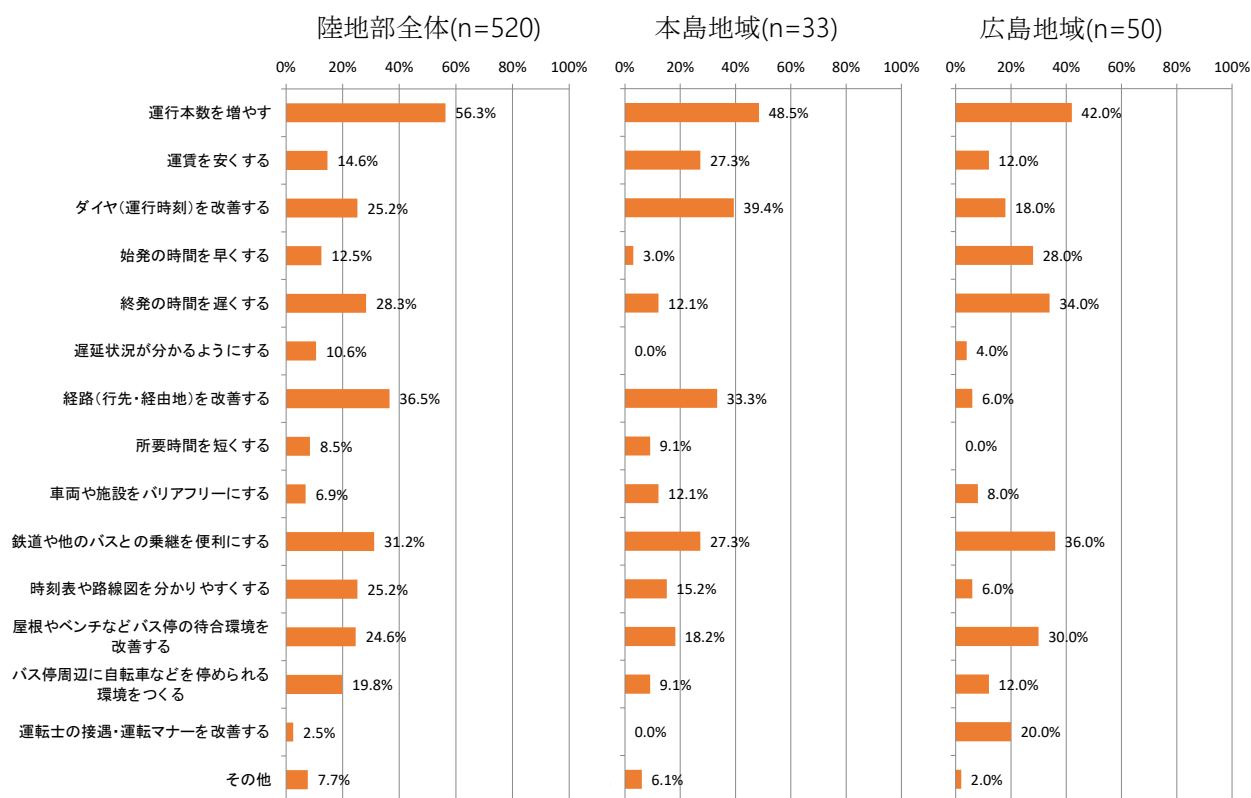


図 13 路線バス・コミュニティバスの改善点(本島地域・広島地域は島内のコミュニティバスの改善点)

※上記で挙げた点を改善したらバスを利用する意向があると回答した方のみ抜粋

4.5.2 免許返納者アンケート調査

- 免許返納者が今後増加していくと見込まれます。

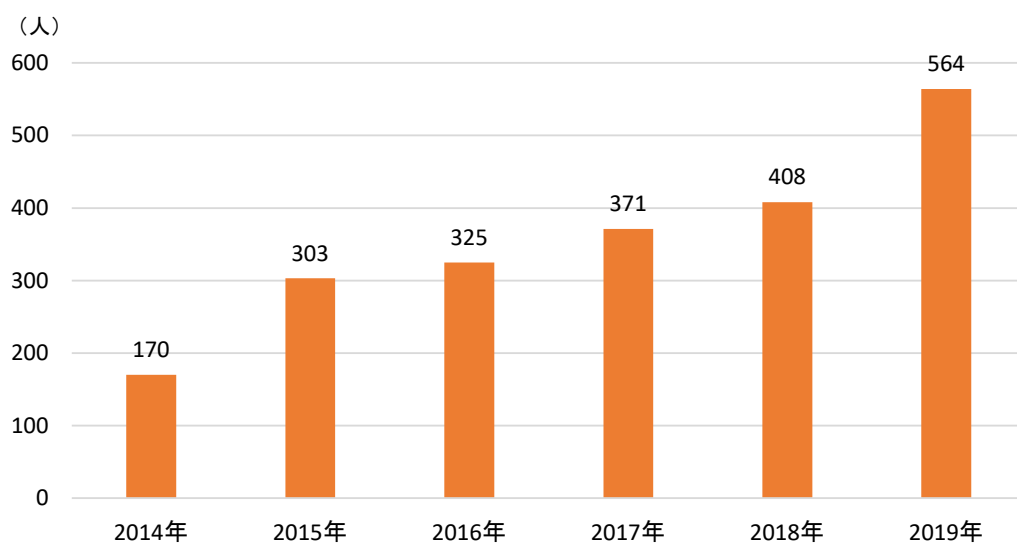


図 14 運転免許証の自主返納者数の推移 (資料：香川県警)

- 免許返納により、返納前に自家用車を利用していた人は外出頻度が減る傾向にあります。
- 返納した人がこれまでどおり外出を楽しめるよう環境を整えていく必要があります。

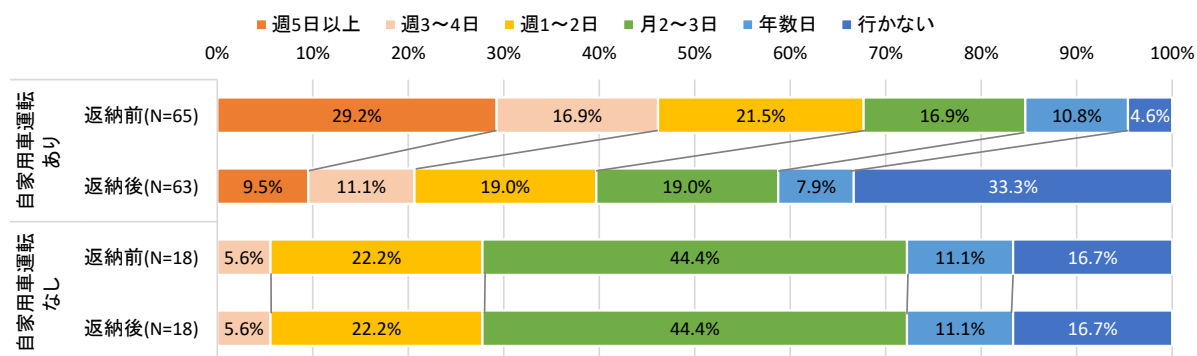


図 15 免許返納前の自家用車運転習慣によるその他外出頻度

※「自家用車運転あり」とは、免許返納前に月1回以上自家用車を運転していたと回答した人を指す

4.5.3 高校生アンケート調査

- 高校生の通学手段は自転車が多くを占めていますが、雨天時には自家用車で送迎も多くなっています。
- バスの改善点としては、本数を増やしたり運賃を安くしたりすることが挙げられています。
- 鉄道の改善点も同様の項目が挙げられています。

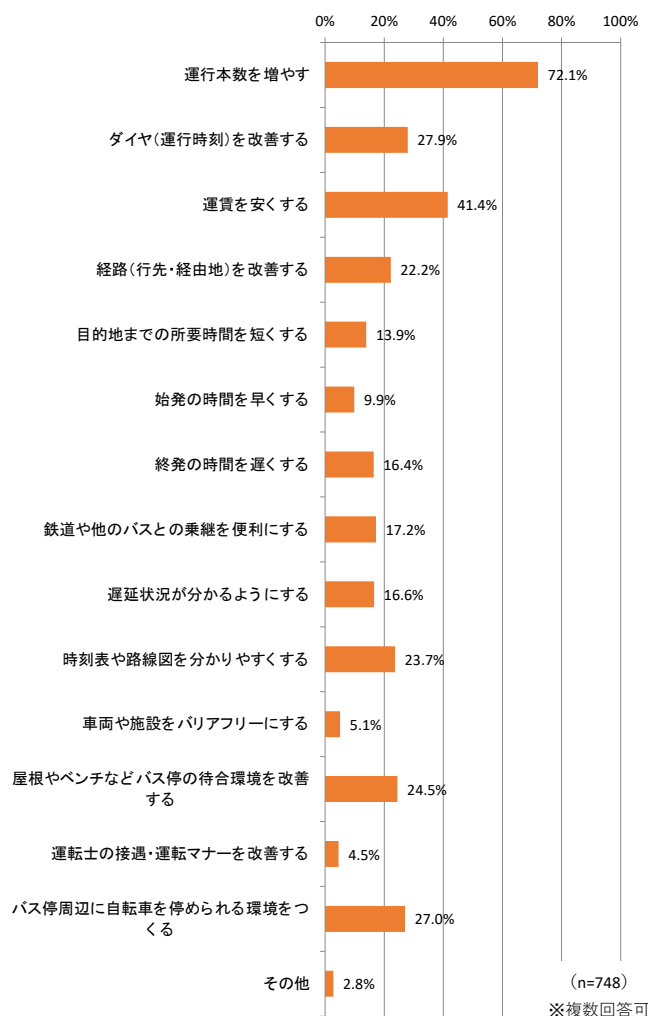


図 16 路線バス・コミュニティバスの改善点
(改善されても利用しないと回答した人を除く)

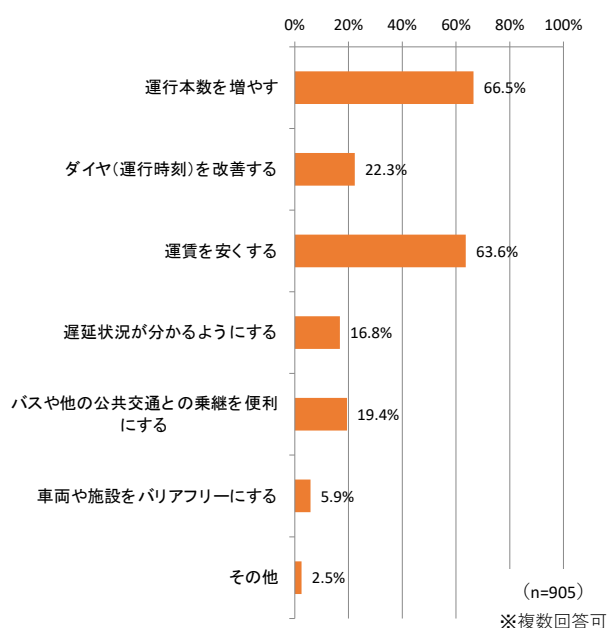


図 17 鉄道の改善点
(改善されても利用しないと回答した人を除く)

- 塾通いや部活動などによりコミュニティバスが運行していない20時以降に下校している生徒が半数以上おり、通学でのバスが利用しづらい状況にあります。
- 市内外を問わず半数近くが週1回以上、保護者の送迎で登下校をしており、送迎頻度が増えるほど、負担感は増す傾向にあります。

4.5.4 ヒアリング調査

表 2 ヒアリング対象者

鉄道	JR 四国	高松琴平電鉄		
バス	琴参バス	NPO 法人石の里広島	四国高速バス	琴空バス
タクシー	丸亀タクシー組合			
航路	備讃フェリー	本島汽船	六口丸海運	

- 鉄道は、ダイヤや運行情報等に関する[交通手段間の連携の必要性](#)が指摘されています。
- 路線バス・コミュニティバスについては、[路線重複や運行時間の長時間化](#)が問題点として挙げられています。また、道路事情等により、ニーズに的確に対応しきれていない状況もみられるほか、[利用促進の必要性](#)についても事業者から意見・提案が寄せられています。
- 高速バスやリムジンバスは、[公共交通との接続](#)のあり方が問題点として挙げられています。
- タクシーは、[運行の担い手不足](#)が顕著になりつつあるとともに、特定の時間帯に需要が集中することがあり、[配車が難しい状況](#)も発生しています。
- 航路は、[運航の担い手確保](#)のみならず、補助金が出るまでの運転資金の確保なども含め、厳しい状況に置かれています。

4.6 現況調査等

- 路線バス・コミュニティバスでは、路線図や行先表示が分かりにくく、市民が利用しづらくなっています。また、便ごとの間隔が均等でなく、ダイヤが覚えにくい状況となっています。
- ショッピングセンターなど一部、利用ニーズの高い施設への公共交通の乗り入れができていません。
- JR やことでは IC カードが導入されていますが、バスでは導入されていません。
- 「安全・安心に利用できる公共交通を目指すべき」との意見があります。
- 鉄道、バスをはじめ公共交通の運行・運航の担い手は全国的にも確保が厳しい状況です。
- JR や船、高速バス、路線バス、コミュニティバスそれぞれの接続が十分ではなく、乗り継ぎに時間を要する状況となっています。
- 少子高齢化に伴い、バリアフリーへの配慮も引き続き実施する必要があります。
- 観光の面では、インバウンド等の対応も行われつつありますが、公共交通の利用に関する IT 技術の活用についてニーズが多く寄せられています。
- 高齢者からみた公共交通に関する問題点として、バスの接続や待合環境などに関する意見が寄せられています。
- また、モデル事業で実施している「互助」による輸送のように、ニーズに合った新たな移動手段の検討、導入が必要です。



図 18 コミュニティバスの路線図（施設との位置関係や走行ルートが分かりづらい）

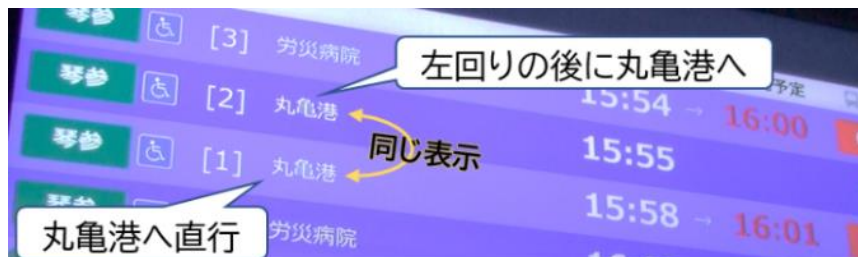


図 19 デジタルサイネージの表示例（経由やルートが分かりづらい）

4.7 新型コロナウイルスによる危機

2020 年に入り、世界規模で拡大した新型コロナウイルス感染症の流行は、多くの人の健康、生命を脅かし、人びとの行動様式や意識に大きな影響を与えました。

緊急事態宣言の発令や不要不急の外出自粛の要請等は、これまでの生活や仕事のやり方を見直す契機となり、日常生活に留まらず、社会全体のあり方を変えようとしています。

地域公共交通の分野においても、新しい生活様式に対応していくことはもとより、こうした変化を踏まえ、今後のあり方や新しい政策の方向性がどうあるべきかを考えていく必要があります。

<新型コロナ危機を契機とした変化>

◎公共交通利用者の減少

- 公共交通の混雑に不安を感じる人の増加
- 在宅勤務、テレワーク等の推奨
- 近距離移動について過密回避のため自転車等へのシフト
- 時間価値の重要性や移動のリスクが強く認識され身近な生活圏での活動ニーズの高まり（出張需要の減少を含む）

◎公共交通に求められるものが変化

- 車内や駅施設等における「三つの密」の回避
- 安全・安心な利用環境の確保に向けたシステムの高度化
- 新しいまちづくりに対応した総合的な交通戦略の推進



<今後の検討課題>

- 新しいまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークのあり方
- ライフスタイルの変化に対応した交通システムの構築
- 適切な密度を意識した空間の整備と利活用

公共交通利用については、新型コロナ危機以前の水準に戻ることは難しいという見方⁸もあり、これまでのやり方では、公共交通事業者の事業が成り立たないおそれがあります。

今後の状況を注視しながら、本計画の目的である「持続可能な旅客運送サービスの提供の確保」に向けて、社会変化に合わせた地域公共交通のあり方を検討していく必要があります。

⁸ 「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」（論点整理）全文，国土交通省都市局，2020

第5章 地域公共交通の抱える課題

5.1 丸亀市における公共交通の役割

公共交通は、自家用車の代替機能に留まらず、地域の骨格を成し、コンパクトプラスネットワークのまちづくりに貢献する非常に重要なものです。また、都市計画分野に留まらず、福祉分野や観光分野など幅広くまちづくり全般に渡って貢献することができます。総合計画に定める目指すまちづくりの基本方針に沿って、公共交通の果たす役割を以下の5つに整理しました。

1 心豊かな子どもが育つ

だれもが気軽に公共交通を使えることは、子どもがコミュニケーションやマナーを学ぶ貴重な社会体験の場を作ることにつながり、子どもの豊かな社会性を育みます。

2 安心して暮らせる

公共交通の利便性が高いことは、自家用車を使えなくても通勤、通学、通院や買い物など日常生活での移動の足を確保することにつながり、生活利便性が向上します。

3 活きみながる

公共交通ネットワークが構築されていることは、市内外の人びとの円滑な移動を支えることにつながり、中心市街地活性化や観光振興といったまちの賑わいを創出します。

4 健康に暮らせる

公共交通の快適性が高いことは、だれもが自由に外出できる機会を確保することにつながり、高齢者等の健康維持にも貢献します。

5 みんなでつくる

持続可能な公共交通を確立するためには、市民、コミュニティ、行政、事業者など多様な主体が連携して取組を進めることが必要であり、みんなでつくるまちづくりにつながります。

公共交通がこれらの役割を果たすためにも、まずは、公共交通の利用者を増やしていくことが重要です。公共交通の利用が伸び悩んでいる要因を分析し、利用促進につながる政策の方向性を見出す必要があります。

5.2 問題点と課題の整理

本市の公共交通の現状や各種調査等の結果を踏まえつつ、本市公共交通の抱える問題点と課題を、以下のとおりまとめました。課題については、「持続可能な地域公共交通の実現」に向けて、公共交通に関わる3者（市民、交通事業者、行政）に対して、それぞれどのようなアプローチが必要かという観点から整理しています。

< 公共交通の抱える問題点 >

【都市構造・まちづくり】

- 平坦地が多く、極端に住みづらい場所がほとんどないことに加え、郊外に幹線道路が通っているため、拡散型の都市構造が形成されており、公共交通で対応する範囲が広がっています。
- 拡散型の都市構造への対応として、網羅的にバス路線網を整備してきましたが、運行距離が長くなり所要時間が掛かるため、かえって利便性が低下しています。
- また、丸亀市では近隣市町との往来も活発なため、広域的な移動への対応が必要となりますが、1自治体単独で対応するのは困難であり、非効率的です。
- 公共交通の利用を促進するためには、教育や福祉、観光等との政策連携が必要ですが、その連携が十分にできていない状況です。

【移動ニーズ】

- 鉄道、バス、離島航路など他の同程度の規模の都市と比べて充実した公共交通網が形成されていますが、より便利な自家用車での移動を前提とした生活スタイルが定着しており、利用者が公共交通に求めるサービス水準が高くなっています。
- それと同時に、自家用車でのドアツードアの移動に慣れ親しんだことに伴って公共交通でもドアツードアサービスのニーズが高まっていますが、公共交通では対応しきれない面があります。
- 観光客などの来訪者、高齢者や生徒など自由に自動車で移動できない層にとって、公共交通は貴重な移動の選択肢ですが、そういったニーズへの対応が不十分です。
- 以上のことを踏まえて様々なニーズを取り入れた結果、ターゲットが不明確な、均質的な路線・ダイヤとなっています。
- また、公共交通に関する情報発信が弱く、真に公共交通を必要とする人びとに十分に届いていないおそれがあります。

【公共交通の事業環境】

- 公共交通の利用者数の減少に伴い事業環境が厳しくなっていることから、このままの傾向が続くと公共交通の事業そのものが立ち行かなくなるおそれがあります。
- 公共交通は地域の移動を支えるセーフティーネットであることから、公的支援により事業環境を維持していますが、財政上の観点から限界がみえつつある状況です。
- 一方で、公共交通の担い手そのものも不足しており、事業の経営状況とは別に、公共交通のサービス水準の持続可能性が低下するおそれがあります。
- 人口減少、新型コロナ危機など大きな社会変化や、次世代モビリティ、MaaS など著しい交通分野の技術革新など公共交通を取り巻く環境が変わりつつあります。

< 市民の視点から見た課題 > 公共交通利用による生活利便性の向上

- 公共交通の利便性を向上させるためには、公共交通の役割分担に伴う路線の見直しにより、速達性を向上させる必要があります。
- 真に公共交通を必要とする人びとに対し、ターゲットを定めて情報発信を強化して、公共交通を認知してもらえるようにする必要があります。
- このほか、普段は自家用車を利用する人に対しても、「たまには公共交通を使ってみよう」という行動変容を促す必要があります。
- 新型コロナウイルス感染防止対策も含めて、公共交通を安心して安全に利用できる環境を整え、的確に周知していく必要があります。

< 交通事業者の視点から見た課題 > 事業継続性の担保

- 公共交通を利用するターゲットを設定しつつ、各交通手段の役割分担や他市町を含む事業者間の連携を進めることにより、公共交通の効率化を図る必要があります。
- 効率化を図るにあたり、行き過ぎたコストダウン重視により、必要以上のサービス水準の低下を招かないよう、バランスの取れた経営改善に努める必要があります。
- 役割分担に伴って路線等が見直されるため、市民全体に公共交通に関する認識を深めてもらうため、利用促進や情報発信を積極的に行う必要があります。
- 公共交通の担い手を確保し、効率化した後の公共交通のサービス水準の持続可能性を維持する必要があります。
- 交通を取り巻く技術革新の動向を把握し、事例研究や導入検討などを行う必要があります。

< 行政の視点から見た課題 > 将来を見据えた公共交通のあり方の見直し

- 公共交通の役割分担を進めるべく、他市町との広域連携や各交通手段の連携を推進していく必要があります。
- 将来的なまちづくりも見通しつつ、都市計画のほか様々な政策との連携を図り、事業効果を高めていく必要があります。
- 都市計画の観点から必要な公共交通網について、事業環境を維持する必要があります。

以上の点から、丸亀市の公共交通の問題点と課題を整理すると、以下のとおりとなります。

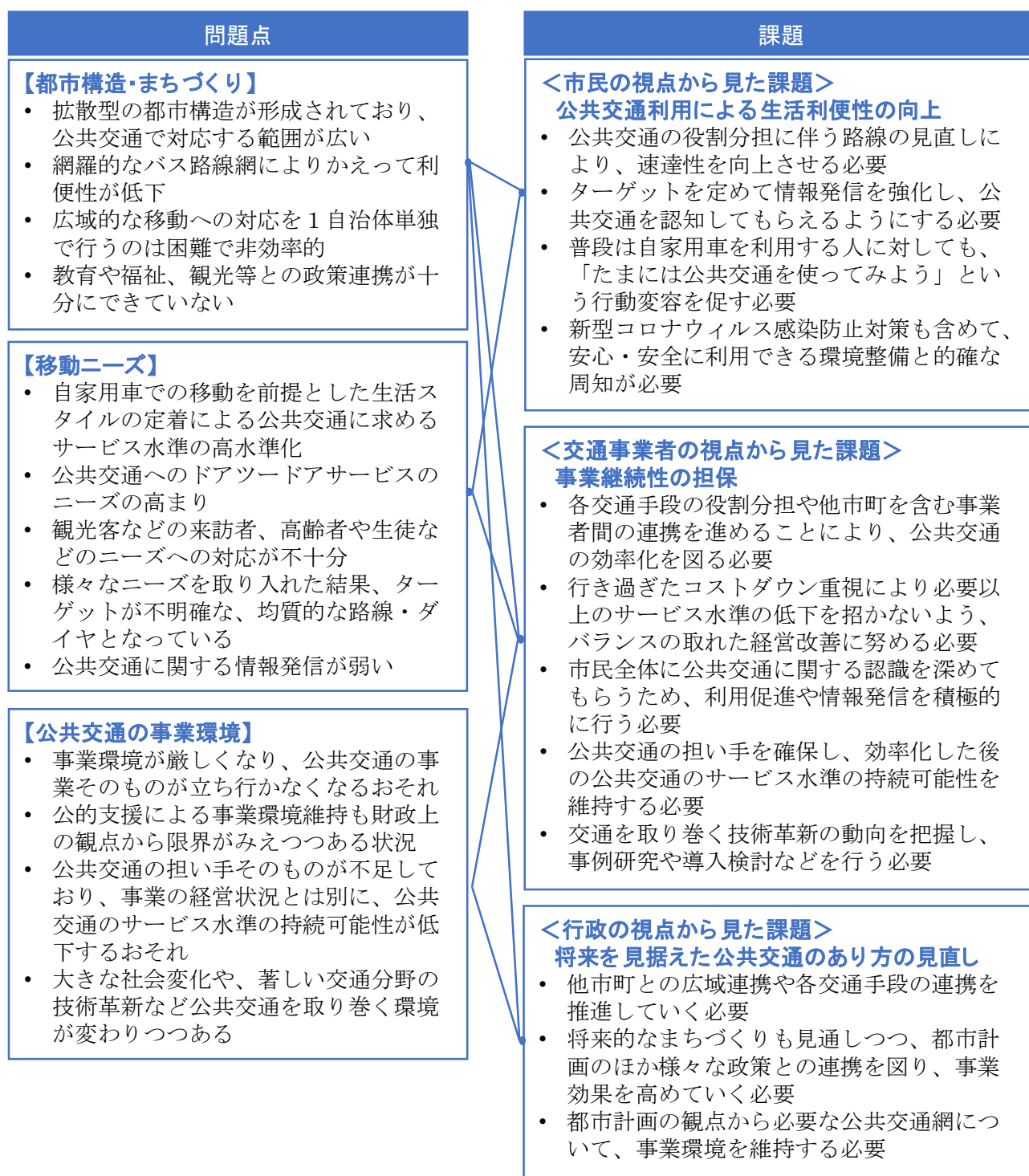


図 20 丸亀市の公共交通の問題点と課題の関係整理

第6章 地域公共交通サービスの持続的な提供に向けた理念と方針

6.1 基本理念

第5章までの内容等を踏まえ、本計画における「基本理念」を以下のとおり定めます。

～ 未来につなぐ豊かなまちづくり ～
みんなで「乗って」「守って」「育てていく」公共交通

本市が目指す将来像である「豊かで暮らしやすいまち 丸亀」を実現するために、まちづくりと一体となって公共交通を考え、市民、交通事業者、行政をはじめとするあらゆる関係者が連携して、将来に渡って持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保するという考えによるものです。

また、その時々ニーズや社会変化に適応するよう、MaaS(マース)⁹のような新しい考え方も取り入れ、時代に合わせたひととまちも豊かにする地域公共交通の構築を目指します。

6.2 地域公共交通の方向性とイメージ

6.2.1 本計画の対象となる交通手段と役割

地域公共交通に位置付ける交通手段とその役割、主なターゲット（市民・来訪者のそれぞれで交通手段が担うべき移動目的）を次のとおり定めます。

表 3 位置づける交通手段とその役割

交通手段		役割	主なターゲット（対象顧客）	
			市民	来訪者
鉄道（JR、ことでん）		主に都市間（市外、県外）の移動を担う。	出張、観光、通勤、通学など	出張、観光など
バス	高速バス、空港リムジンバス	移動ニーズの高い場所への移動を担う。	出張、観光など	出張、観光など
	コミュニティバス、路線バス	主に日常生活圏内での移動を担う。	日常の買い物、通院、通勤、通学など	観光
航路（離島）		島しょ部との連絡を担う。	陸地部との移動、島への帰省など	島への帰省、観光など
タクシー		ドアツードアの特性を生かし、個別の移動を担う。	日常の買い物、通院など	出張、観光など
その他（「互助」による輸送など）		鉄道、バス、航路、タクシーでは満たせない移動ニーズを担う。	日常の買い物、通院など	—

※上記交通手段において、ニーズと技術開発の動向を注視しながら、次世代モビリティも必要に応じて導入を検討する。

⁹ MaaS(マース)=Mobility-as-a-Service:出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念

6.2.2 公共交通網の方向性

地域公共交通における幹線/支線の構成と交通結節点の位置づけを明確にするため、公共交通網の方向性を次のとおり定めます。

表 4 本市の公共交通網における幹線/支線の構成とその方向性

分類	役割	方向性
都市間 幹線	周辺都市との連絡	・周辺都市との交流・連携を強化するため、必要なサービス水準を検討し、維持・確保に努める。
	(空港アクセス)	・近隣自治体との広域連携を考慮する。 ・速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える。
地域間 幹線	市内拠点間の連絡 (一部、市外近傍の 拠点を含む)	・市内における拠点間の連携を強化するため、必要なサービス水準を検討し、維持・確保に努める。 ・都市間幹線や支線との円滑な乗継に可能な限り配慮する。 ・速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える。
支線	周辺地域から各拠 点や交通結節点と の連絡	・各コミュニティ内における市民の生活を支えるため、必要なサービス水準を検討し、維持・確保に努める。 ・都市間幹線や地域間幹線との円滑な乗継に可能な限り配慮する。 ・持続性・柔軟性を中心にサービスを考える。
個別 輸送	上記で賄えない移 動を担う	・タクシーを中心に個別の移動需要に応えるため、必要なサービス水準を検討し、維持・確保に努める。 ・持続性・柔軟性を中心にサービスを考える。

表 5 交通結節点の位置づけと方向性

分類	位置づけ	該当する場所	方向性
広域 交通 結節点	本市において中心 的な場所にあり、 幹線同士あるいは 幹線・支線の乗継 が可能な場所	・ JR 丸亀駅 ・ ことでん岡田駅	・ 幹線同士あるいは幹線・支線の円滑な乗継が可能となるような環境を整える。(施設、情報提供等) ・ タクシーやマイカー、自転車との連携についても考慮する。
主要 交通 結節点	各地域において中 心的な場所にあり、幹線・支線の乗 継が可能な場所	・ 丸亀市役所 ・ 飯山市民総合センター ・ 綾歌市民総合センター ・ 香川労災病院	・ 幹線・支線の円滑な乗継が可能となるような環境を整える。(施設、情報提供等) ・ タクシーやマイカー、自転車との連携についても考慮する。
交通 結節点	幹線・支線の乗継 が可能な場所	・ 丸亀港 ・ 本島港 ・ 江の浦港 ・ NEW レオマワールド ・ 高速丸亀バス停 (川西・原バス停) ・ ことでん栗熊駅	・ 幹線・支線の円滑な乗継が可能となるような環境を整える。(施設、情報提供等) ・ タクシーやマイカー、自転車との連携についても考慮する。
		※市外近傍の拠点 ・ 善通寺 IC バスターミナル(善通寺市) ・ JR 宇多津駅(宇多津町)	・ 幹線・支線の円滑な乗継が可能となるようダイヤ等での連携を図る。

6.2.3 公共交通網のイメージ

前述の考え方に従い、現状の公共交通網を図示すると、以下のようになります。

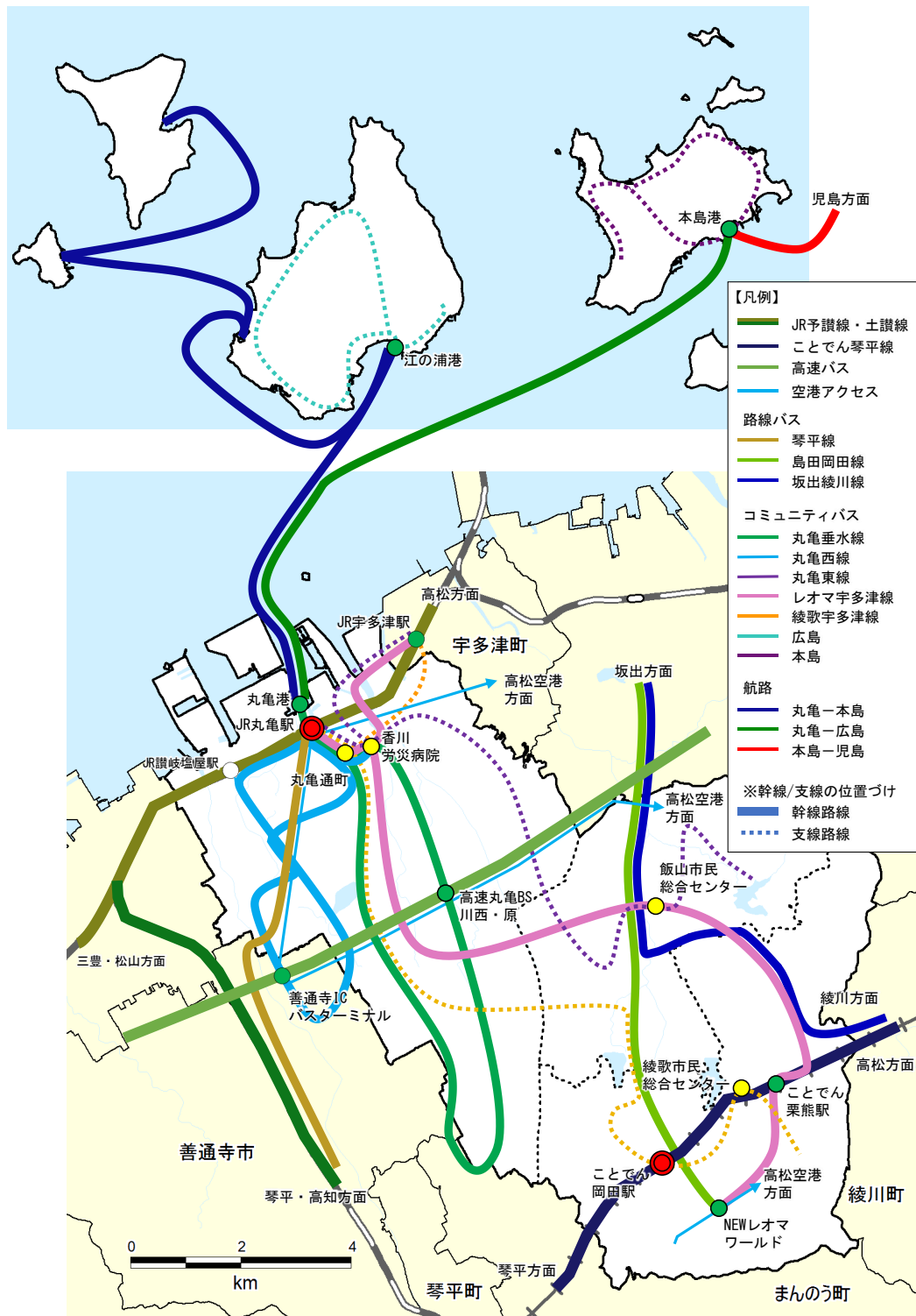


図 21 現状の公共交通網と役割分担イメージ

本計画に基づく、公共交通網の将来イメージは、以下のとおりです。

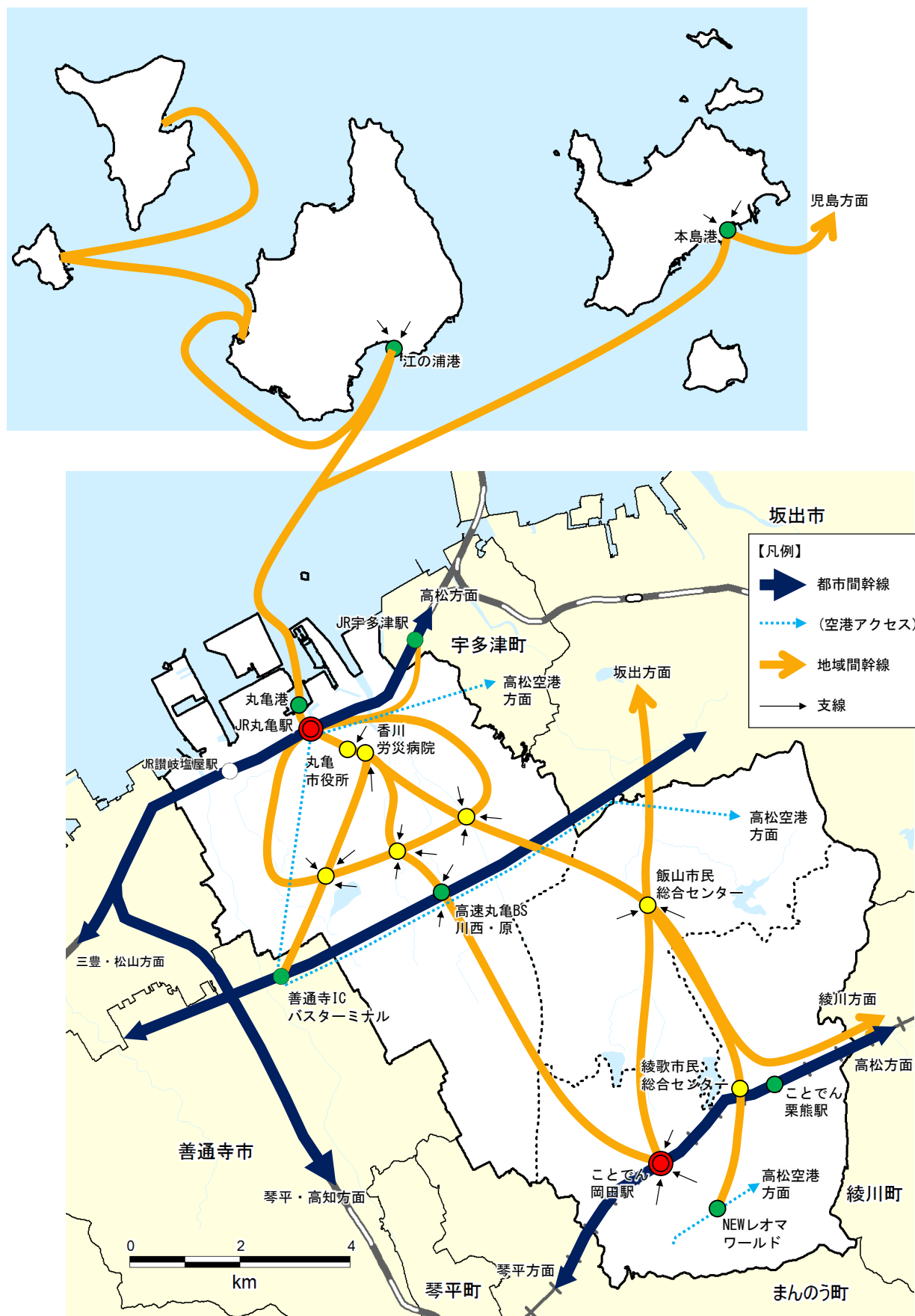


図 22 公共交通網の将来イメージ

6.3 基本方針と取組の方向性

本市の公共交通の課題を解決し、あるべき姿となるための基本方針と取組の方向性を以下のとおり定めます。

基本方針① 将来を見据えた地域公共交通の仕組みの再構築

交通手段ごとの特色や役割分担を踏まえつつ、地域公共交通網の形成の考え方を「網羅的なネットワーク」から「必要なネットワーク」へと転換し、将来都市構造に合う地域公共交通システムを構築します。

また、新たな移動手段の検討など、市民ニーズや社会変化に対応する取組を進めるとともに、地域公共交通事業の健全化を図り、将来に渡って、地域の実情に合った最適な地域公共交通を確保します。

基本方針② 「公共交通のあるよりよい日常」の形成に向けた取組の推進

ひとりでも多くの人が公共交通を必要と感じ、「たまには乗ってみよう」と思ってもらえるよう、市民・事業者・行政の連携強化や新技術の導入、ICTの活用等を通じて、時代の変化に即したサービスの向上を図ります。

また、こうした取組の周知を進めて市民への浸透を図り、「公共交通のあるよりよい日常」を形成できるよう、情報発信・利用促進の取組を強化します。



取組の方向性① ニーズに対応した地域公共交通の実現

社会情勢や将来的なまちづくりを踏まえたあり方の見直しを行うとともに、多様な連携などニーズに応えるための仕組みをつくり、地域の実情に合った公共交通を構築します。

取組の方向性② 地域公共交通の持続可能性の確保

経費節減のほか役割分担の明確化など事業の効率性を高める一方で、人材の確保にも努め、地域公共交通の持続可能性を高めます。

取組の方向性③ モビリティ・マネジメント施策の推進

都市課題の解決に向けて、既存の交通インフラの能力を十分に発揮できる環境を整え、過度の自動車依存から公共交通利用へのシフトを促します。

取組の方向性④ 利用したくなる環境の整備

市民満足度が高まるよう、利便性や快適性の向上を図り、公共交通利用者の増加を目指します。

取組の方向性⑤ 認知度向上に向けた情報発信の強化

他分野とも連携しながら、様々なチャンネルを活用して公共交通に関する情報を目にする機会を増やすことで、利用促進につなげます。

第7章 計画に位置づける事業とその実施主体等

7.1 評価指標と事業の位置づけ

5つの取組の方向性に沿った具体的な事業の柱として、以下の14事業を位置付けます。

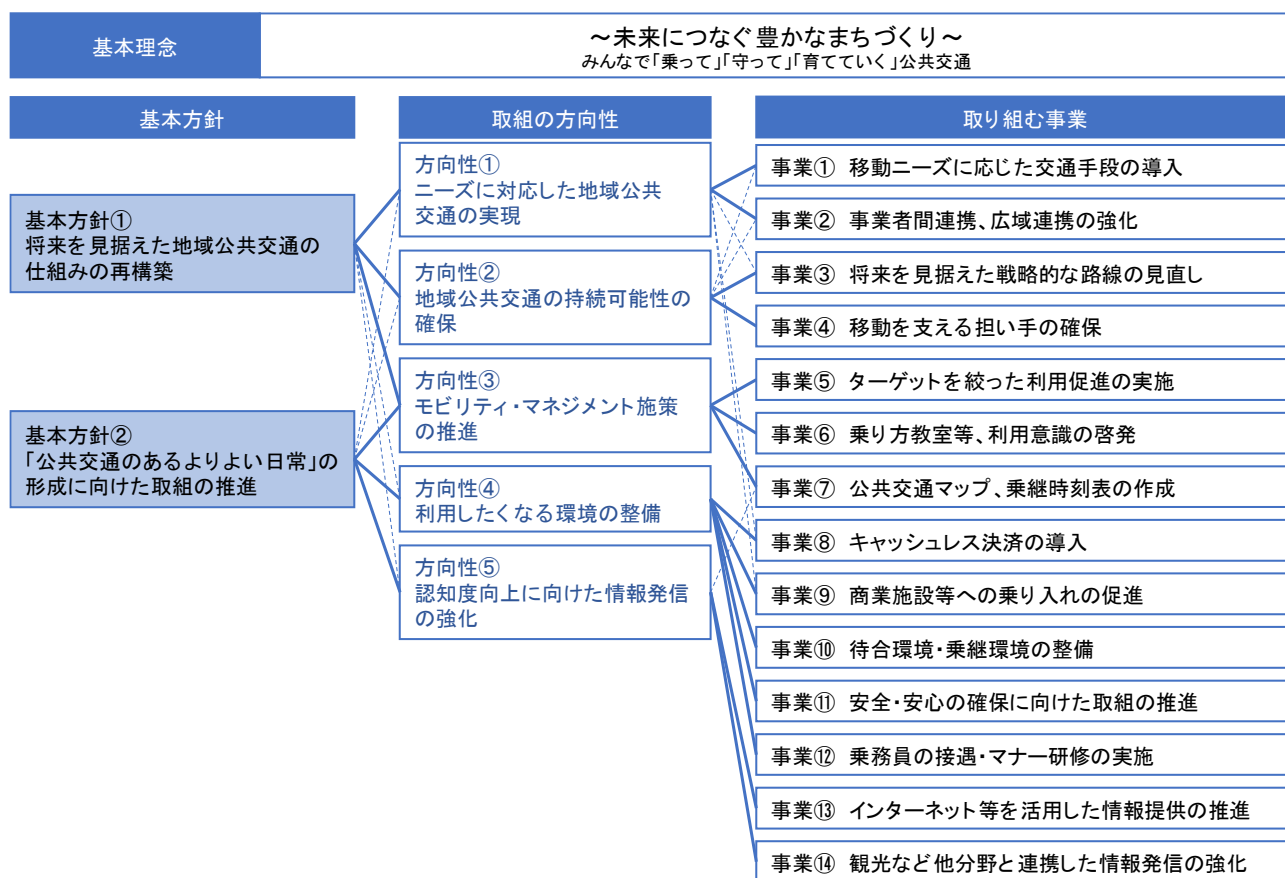


図 23 取組の方向性と事業の関係

7.2 事業の内容

事業① 移動ニーズに応じた交通手段の導入

取組のイメージ

- ・地域の移動ニーズや利用状況等を踏まえて、費用対効果の高い運行形態を導入する。
- ・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。
- ・地域等が主体となった移動手段の確保に係る取組を促進する。
- ・次世代モビリティや MaaS などの社会実装に向けた動向を注視し、必要な調査・研究等を行う。



図 24 ハイエース型の路線バス(広島県：備北交通)

実施主体

交通事業者、丸亀市、市民

事業② 事業者間連携、広域連携の強化

取組のイメージ

- ・ダイヤ改正など各種情報の共有や乗継などの現状改善等に向け、交通事業者同士が連携を深める場を設ける。
- ・事業者によって異なるバス停名称の統一を図り、公共交通の分かりやすさの向上を図る。
- ・公共交通による移動範囲を広げるため、定住自立圏など近隣市町等との広域連携を深める。



図 25 ダイヤ調整のイメージ



図 26 異なる事業者間のバスの乗継の例(愛媛県宇和島市)

実施主体

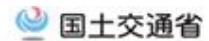
交通事業者、丸亀市

事業③ 将来を見据えた戦略的な路線の見直し

取組のイメージ

- ・地域公共交通ネットワークの再構築に向けて、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。
- ・将来的なまちづくりの方向性に合わせて、幹線と支線の明確化や結節点について検討する。
- ・バス停の新設・移設・廃止やフリー乗降区間の設定などニーズに即した運行改善を行う。
- ・新たに路線の見直しに係る基準を設定する。

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度



- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見直しながら、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による**持続可能な移動手段の確保・充実**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

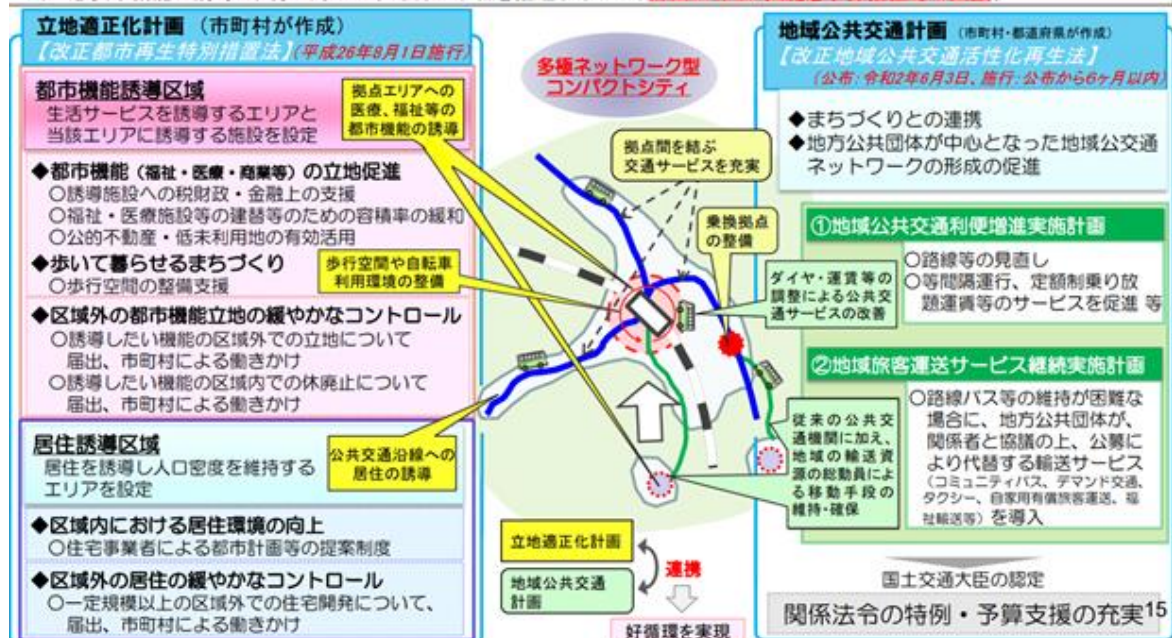


図 27 将来像を見据えた路線の見直しと土地利用の関係(資料：国土交通省)

実施主体

交通事業者、丸亀市

事業④ 移動を支える担い手の確保

取組のイメージ

- ・国や県の就職フェアや合同就職説明会に参加する。
- ・中学生の職場体験を積極的に受け入れる。



図 28 担い手確保の取組事例(バス運転者就職フェアの開催：広島県)



図 29 担い手確保の取組事例(愛媛県公共交通人材確保緊急対策事業)

実施主体

交通事業者、丸亀市、香川県

事業⑤ ターゲットを絞った利用促進の実施

取組イメージ

- ・高齢者交通安全教室を実施する際に、運転免許証自主返納支援事業の啓発と合わせて、利用促進を働きかける。
- ・マイ時刻表の作成など、気軽な公共交通利用の意識付けを行う。
- ・通学利用が見込まれる学生向けに利用を呼びかけるチラシを作成し、配布する。



図 30 マイ時刻表の導入事例(愛知県名古屋市)

実施主体

丸亀市

事業⑥ 乗り方教室等、利用意識の啓発

取組のイメージ

- ・鉄道・バスの乗り方教室や公共交通マップ・乗継時刻表の活用教室、バスロケーションシステム活用教室などを実施する。
- ・地域活動で行われるウォーキング大会などの健康づくりのコースや保育所などの校外学習に公共交通を織り込み、公共交通を利用する体験をしてもらう。
- ・お祭りの時期や地域のイベント開催時、そのほか公共交通を使ってもらいやすいイベントのタイミングを捉えて、モビリティ・マネジメントを実施する。



図 31 高齢者を対象としたバス教室の事例
(島根県松江市)



図 32 コミュニティバスの乗り方教室の例
(垂水コミュニティ)



図 33 電車の乗り方教室の事例 (出典 : 高松琴平電鉄 web サイト)

実施主体

交通事業者、市民、丸亀市

事業⑧ キャッシュレス決済の導入

取組のイメージ

- ・公共交通の利便性向上に向けて、IC カードや QR コード決済、クレジットカード決済の導入を検討する(条件が整えば導入する)。
- ・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する。



図 36 IC カードでの乗継事例(大阪市)



図 37 商店との連携事例(PiTaPa)

実施主体

丸亀市、交通事業者、民間事業者

事業⑨ 商業施設等への乗り入れの促進

取組のイメージ

- ・施設管理者の協力を得ながら、商業施設等の市民ニーズの高い場所へ乗り入れを行う。
- ・交通結節点となりうる場所においては、待合環境・乗継環境の整備も含めて実施する。
- ・新しい商業施設が立地する場合は、必要に応じて、開発許可申請時に公共交通との連携について協議を行う。

■商業施設への乗り入れイメージ



図 38 商業施設への乗り入れイメージ

実施主体

施設管理者、交通事業者、丸亀市

事業⑩ 待合環境・乗継環境の整備

取組のイメージ

- ・広域交通結節点、主要交通結節点、交通結節点、その他バス停の位置づけや利用実態等に応じて待合環境・乗継環境を定義して点数化し、一定程度の水準を満たすような施設整備を行う。
- ・複数の交通手段が乗り入れる結節点においては、利用者の動線や分かりやすさを踏まえて施設配置を検討するなど連携性を高める取組を行う。
- ・施設整備にあたっては、付近に立地している施設等の事業者の協力を得ながら整備・活用することも含めて検討を行う。
- ・交通結節点など必要な箇所において、案内サインや、行先表示など情報表示を充実させる。

交通結節点の整備イメージ

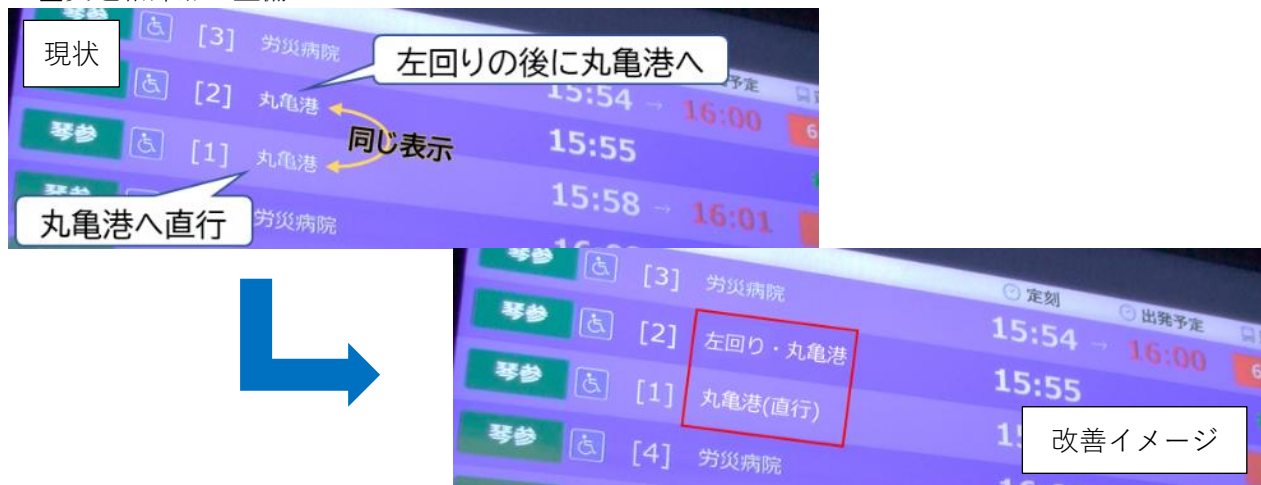


図 39 デジタルサイネージの表示改善イメージ



図 40 商業施設等の一部を活用した交通結節点の整備イメージ(左：島根県飯南町、右：高知県南国市)



図 41 広告収入でバス停を整備するイメージ(広島県広島市)

表 6 待合環境・乗継環境の整備において導入が望ましい設備の例

内容	配点 (満点)	広域 交通結節点	主要 交通結節点	交通結節点	各バス停
鉄道駅改札口からのアクセスの容易性	2.0	●			
鉄道駅からの案内の分かりやすさ	2.0	●			
バスとの乗継利便性	2.0	●	●	●	
タクシー乗り場の設置状況	0.5	●	●	●	
一般車乗降場の有無	0.5	●	●	●	
発着案内に関する表示の充実度合い	1.0	●	●	●	
トイレの状況	1.0	●	●		
待合室のグレード	1.0	●	●	●	
主要道路幅員	2.0	●	●	●	●
バリアフリー状況	2.0	●	●	●	●
歩車道分離状況	2.0	●	●	●	●
冷暖房の有無	1.0	●	●		
排気ガス対策	1.0	●	●		
屋根の有無	1.0	●	●	●	●
バスロケーションシステムの設置	1.0	●	●	●	
施設の清潔さ	1.0	●	●	●	
室内の照明	1.0	●	●	●	
施設の保守状況	1.0	●	●	●	●
AED の設置	1.0	●	●	●	

※交通結節点などでは施設内にあるものも評価対象とする。

(永田,見明;バスターミナルの更新・再整備に関する基礎的研究, 交通工学論文集, 第1巻, 第2号(特集号 B), pp.B_82-B_89, 2015 を一部抜粋・加工)

実施主体

交通事業者、丸亀市、施設管理者

事業⑪ 安全・安心の確保に向けた取組の推進

取組のイメージ

- ・ 駅施設の耐震化、バス停歩道部分への注意喚起舗装など、公共交通利用者の安全確保を図る。
- ・ 車両や施設等のバリアフリー化を推進する。
- ・ 乗降をしやすいよう、バス停と車両の離隔を小さくする正着促進縁石を導入する。



図 42 バリアフリー対応車両の例(右写真の出典：トヨタ自動車)

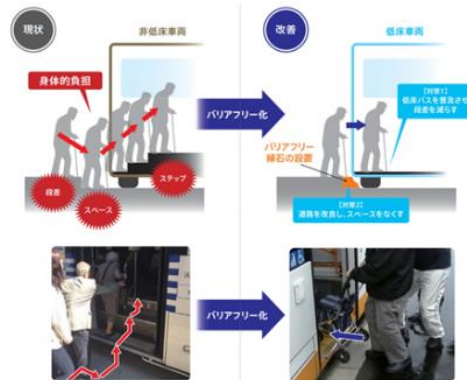


図 43 正着促進縁石の導入イメージ(出典：岡山市総合交通計画)

実施主体

交通事業者、丸亀市、施設管理者

事業⑫ 乗務員の接客・マナー研修の実施

取組のイメージ

- ・接客やマナーなどの利用者対応スキル向上につながる研修会や講習会を開催する。
- ・イメージアップにつながる公的な資格(サービス介助士等)の取得を促す。
- ・バリアフリー対応スキルの向上のため、運転士等へバリアフリー対応講習を行う。



図 44 接客セミナーの開催イメージ(島根県松江市)

実施主体

交通事業者

事業⑬ インターネット等を活用した情報提供の推進

取組のイメージ

- ・GTFS形式のデータ整備を促進し、Google Map等への情報掲載を推進する。
- ・市や各交通事業者のwebサイトにおいて、公共交通に関する情報量を増やしたり、わかりやすくしたりなど情報発信を強化する。
- ・市の広報紙やコミュニティだよりにおいて、公共交通に関する特集記事を掲載する。
- ・インバウンド対応も見据え、多言語化にも取り組む。



図 45 Google Map での検索例



図 46 利用状況のお知らせイメージ (兵庫県西宮市)

実施主体

交通事業者、丸亀市、香川県、近隣市町、民間事業者

事業⑭ 観光など他分野と連携した情報発信の強化

取組のイメージ

- ・観光客向けの情報発信に公共交通に関する情報を盛り込むよう働きかける。
- ・企画乗車券の販売など、公共交通の利用促進に向けた企画を実施する。
- ・イベント開催時等に合わせて、公共交通利用を呼び掛けるキャンペーン等を実施する。

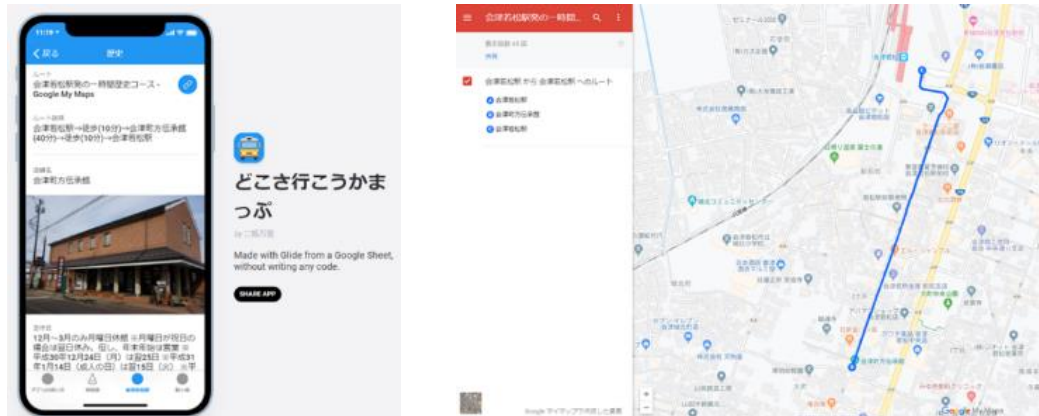


図 47 インターネットを活用したモデルコースの例(福島県会津若松市：どこさ行こうかまっぷ)

実施主体

丸亀市、観光協会、交通事業者、観光施設

7.3 事業スケジュール

前述の事業スケジュールを一覧にしたものを以下に示します。

事業名	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
①移動ニーズに応じた交通手段の選択			交通手段の選択 (路線の見直しに合わせて実施)		
②事業者間連携、広域連携の強化		情報共有・連携の強化			
③将来を見据えた戦略的な路線の見直し	利用状況等の精査、 見直し方針の検討		路線の見直しに係る地元等調整、路線の見直し		
④移動を支える担い手の確保			取組の実施		
⑤ターゲットを絞った利用促進の実施			取組の実施		
⑥乗り方教室等、利用意識の啓発			取組の実施		
⑦公共交通マップ、乗継時刻表の整備	マップ・時刻表の作成		配布・更新		
⑧キャッシュレス決済の導入	導入支援制度の研究		条件が整い次第、導入		
⑨商業施設等への乗り入れの促進			順次乗り入れ		
⑩待合環境・乗継環境の整備	整備内容の検討		順次整備 行先表示、サイン等の改善		
⑪安全・安心の確保に向けた取組の推進			安全確保に係る取組、バリアフリー化の推進、バリアフリー対応講習 正着促進縁石の施工		
⑫乗務員の接遇・マナー研修の実施			研修や講習会の実施		
⑬インターネット等を活用した情報提供の推進			GTFSデータの整備、webサイトの情報発信強化、コミュニティだよりへの掲載		
⑭観光など他分野と連携した情報発信の強化			コース設定、情報発信(随時拡大)、企画乗車券の販売等		

図 48 事業スケジュール

7.4 成果指標

基本理念に掲げる地域公共交通の実現に向けて、以下のとおり、その成果を図るための成果指標と計画期間内の目標値を設定します。

本計画に基づく事業等を総合的に進めることにより、目標の達成を目指します。ここでは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき規定されている成果指標のほか、丸亀市立地適正化計画において設定されている交通に関連する指標を成果指標として定めます。

成果指標① 公共交通の利用者数		
計測方法	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 ※航路は前年 10 月～当該年 9 月までの集計値とする。	
目標値	現状（2019 年度）	目標値（2025 年度）
	4, 102, 300 人	4, 070, 000 人
目標値の考え方	人口減少など今後の社会状況を考えると公共交通利用者数は減少することが見込まれますが、人口減少率よりも減少幅を抑えることを目指して、－ 1 %未満の目標を設定します。 ※ただし、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、2020 年度は利用者数が大きく減少しており、今後の事態の推移によっては、目標値を見直す可能性があります。	
成果指標② 自動車の交通手段分担率		
計測方法	全交通手段のトリップ数に占める自動車の割合	
目標値	現状（2015 年）	目標値（2025 年）
	71%	70%以下
目標値の考え方	過度のモータリゼーションから公共交通利用へのシフトを目指す指標として、自動車の交通手段分担率を下げる目標を設定します。	
成果指標③ バス等に係る財政支出状況		
計測方法	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	
目標値	現状（2019 年度）	目標値（2025 年度）
	101, 533 千円	現状以下
目標値の考え方	バス事業の効率化、健全経営を目指す指標として、市からの財政支出（補助金）を低減する目標を設定します。	
成果指標④ バス等の収支率		
計測方法	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	
目標値	現状（2019 年度）	目標値（2025 年度）
	21. 4%	30. 0%
目標値の考え方	バス事業の効率化と利用増を目指す指標として、収支率を改善する目標を設定します。なお、路線バスが他の交通手段等に転換した場合、転換した先の交通手段の収支率の対応を検討します。	

7.5 計画の進捗管理

計画の推進と目標達成に向けて、Plan(計画立案・評価指標の設定)、Do(計画の円滑な実施)、Check(目標の達成度評価・課題の整理)、Action(評価・改善の妥当性検証)の PDCA サイクルに沿って、毎年度、継続的に進捗管理を行います。

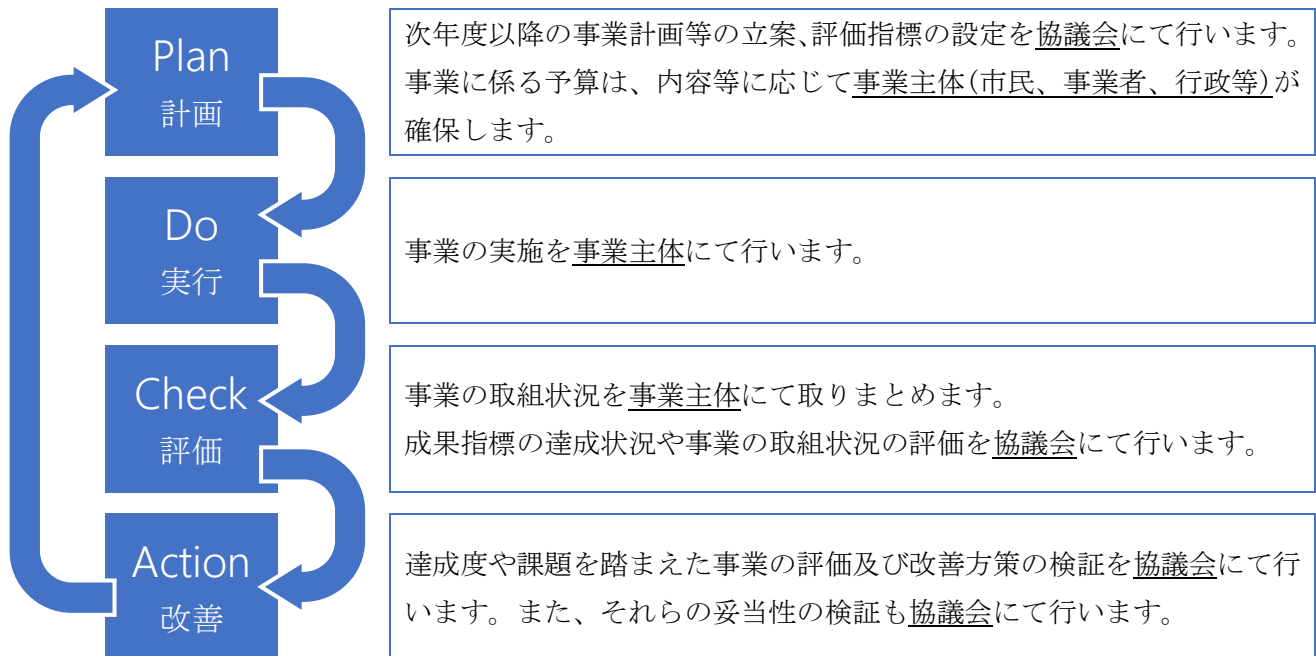


図 49 PDCA サイクルのイメージ

※なお、PDCA サイクルに沿った進捗管理は、事業者、行政のほか、地域公共交通活性化協議会においても行います。



丸亀市地域公共交通計画

発行日：2021年 3月

発行元：丸亀市 都市整備部 都市計画課

〒763-8501 香川県丸亀市大手町2丁目4-21

