

第二次丸亀市地域公共交通計画（案）
（2026年1月時点版）

令和8年〇月

丸 亀 市

目次

第1章	計画の概要	1
1.1	計画策定の背景・目的	1
1.2	計画の位置づけ	1
1.3	計画区域	2
1.4	計画期間	2
1.5	計画の対象と連携	2
第2章	公共交通の現状把握	3
2.1	これまでの取組状況	3
2.2	地域の概況	5
2.3	公共交通ネットワークの現状	6
2.4	移動に関する現状	10
2.5	利用者や関係者のニーズ	13
第3章	理想的な移動の姿と現状の問題点	15
3.1	丸亀市が目指す将来像	15
3.2	理想的な移動の姿	15
3.3	現状の問題点	17
第4章	公共交通の目指す姿	19
4.1	計画の理念と基本方針	19
4.2	公共交通の目指す姿（将来ネットワーク図）	20
4.3	地域公共交通確保維持改善事業の位置づけ	22
第5章	施策と事業	24
5.1	施策体系	24
5.2	事業の内容	25
第6章	KPI・目標値の設定	35
6.1	KPIと基本方針との関連	35
6.2	KPIに基づく目標値の設定と測定方法	36
第7章	実施体制・スケジュール	40
7.1	計画推進・マネジメントに係る体制	40
7.2	モニタリング・PDCAのスケジュール	40

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景・目的

丸亀市では、2021年に「丸亀市地域公共交通計画（以下、現計画）」を策定し、ひともまちも豊かにする地域公共交通の構築に取り組んでまいりました。計画期間中には、時代の変化に即したサービスの向上や市民の皆様への浸透を図るための情報発信・利用促進などの様々な施策を展開し、一定の成果を上げてきました。

一方で、全国的な人口減少・少子高齢化は一層加速しており、交通事業者における担い手不足は厳しさを増しています。丸亀市内の路線においても、運転手不足による減便が行われるなど、予断を許さない状況です。

こうした中、令和7年3月には国土交通省より「地域公共交通計画のアップデートガイダンス」が公表され、モビリティデータの活用、多様な関係者との連携、機動的な実行体制の構築等を重視した新たな計画策定手法が示されました。

このような状況を踏まえ、本市においても公共交通を取り巻く様々な課題に対応し、多様な関係者との連携を進めながら、持続可能な地域交通を構築することを目的として、第二次丸亀市地域公共交通計画（以下、本計画）を策定します。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの最上位計画である「第三次丸亀市総合計画」を上位計画としつつ、「丸亀市都市計画マスタープラン（丸亀市立地適正化計画）」などの関連計画と連携を図り、まちづくりの中で公共交通が目指すべき姿と取り組むべき施策を定めます。

なお、本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく法定計画として位置付けます。

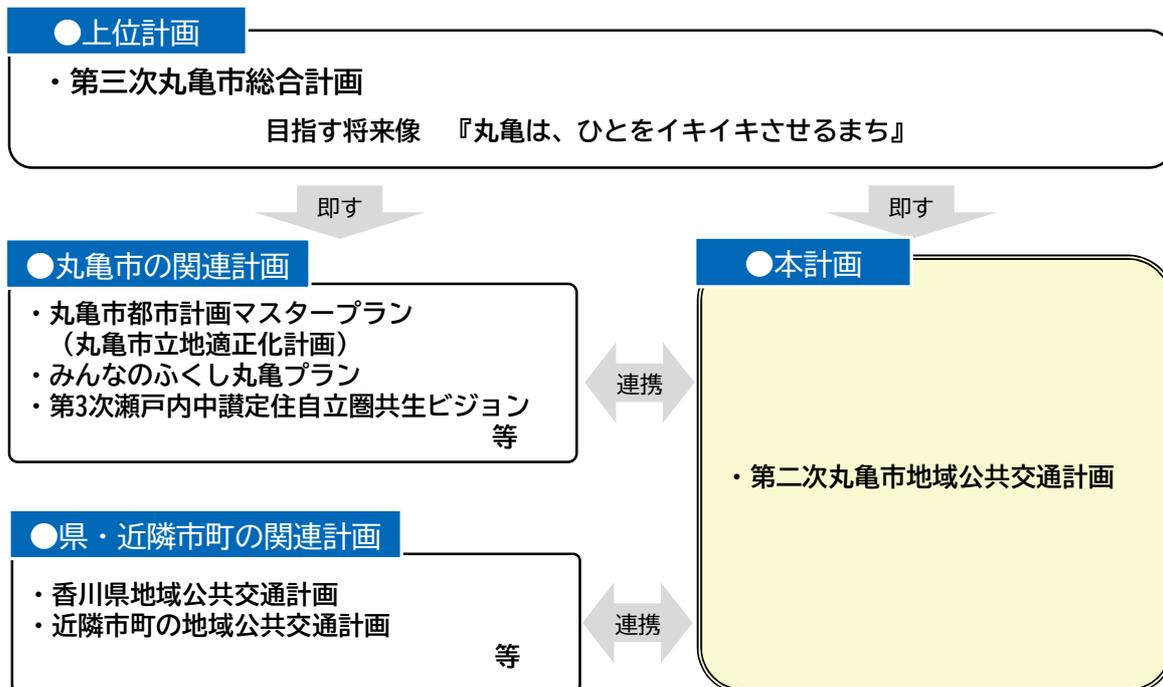


図 1 計画の位置づけ

1.3 計画区域

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、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。

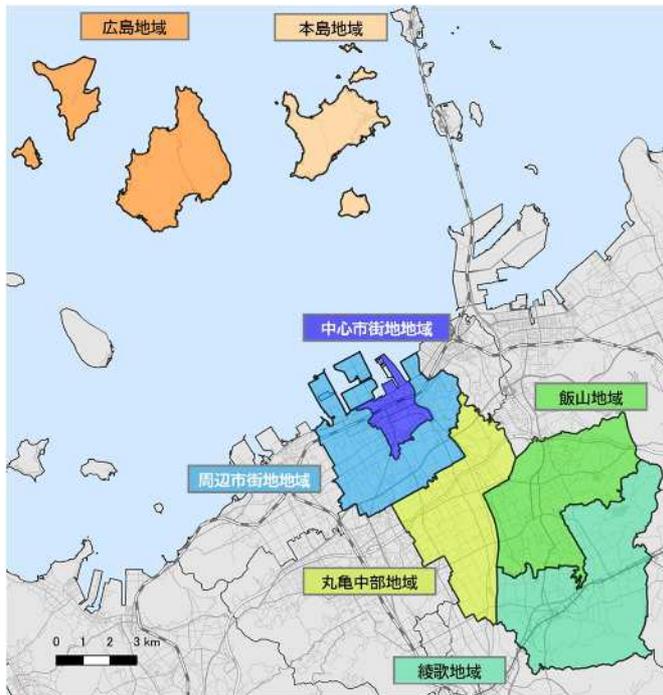


図 2 地域区分図

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

1.4 計画期間

計画の対象期間は、2026年度から2030年度までの5年間とします。

なお、事業の進捗状況や取組施策の内容に応じて、計画期間中であっても本計画の見直しや利便増進実施計画の策定を行う場合もあります。

1.5 計画の対象と連携

本計画は鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、タクシー、航路を主な対象としていますが、市民への持続的な移動手段の提供については、下に示す地域の輸送資源やその他の交通と必要に応じた連携を図ることが必要不可欠であることから、公共交通以外の交通手段や取組との連携を前提とした内容としています。

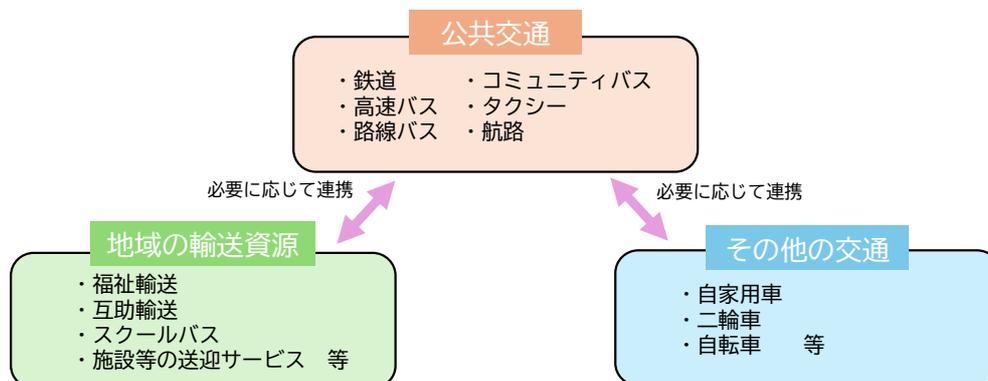


図 3 移動環境確保の考え方

第2章 公共交通の現状把握

2.1 これまでの取組状況

2021年3月策定の現計画においては、まちづくりと一体となり、関係者が連携して持続可能な公共交通を確保するという考えのもと、運賃無料デー、小学校での乗り方教室などの利用促進や、移動ニーズに応じた交通手段導入のためのデマンド交通実証実験などの様々な取組を実施してきました。



図 4 運賃無料デーの取組



図 5 郡家コミュニティでのデマンド実証(上)
マルタスでの待合環境整備(下)

表 2 現計画に掲げる主な事業とその取組状況

現計画に掲げる主な事業	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、互助輸送
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
⑤ターゲットを絞った利用促進の実施	運賃無料デー(毎月20日/75歳以上無料)
⑥乗り方教室等、利用意識の啓発	小学校での乗り方教室
⑦公共交通マップ、乗継時刻表の作成	コミュニティバス時刻表へのマップ掲載
⑧キャッシュレス決済の導入	PayPay、スマホ定期券の導入
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
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
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

現計画で定める成果指標の評価について、利用者数全体としてはコロナ禍前の水準までは回復していませんが、バスと航路の利用者数は運賃無料デーなどの利用促進施策の効果もあり、コロナ禍前の2019年度よりも増加しています。

財政支出については、2024年問題による人手不足の深刻化や燃料費高騰による影響を大きく受けています。

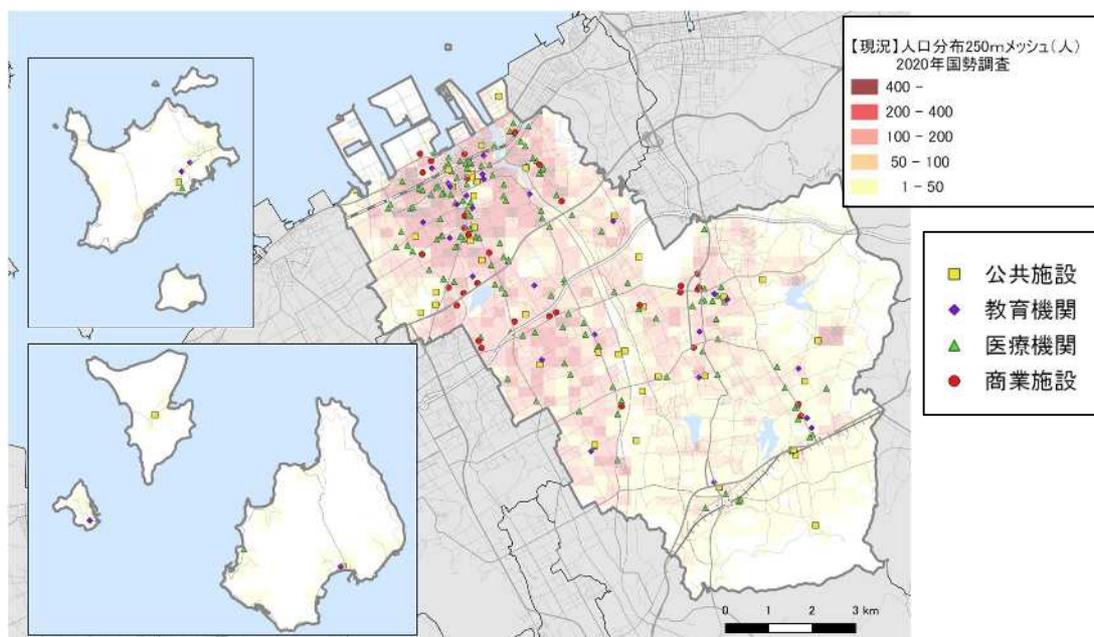
表3 現計画の評価（2024年度時点）

成果指標① 公共交通の利用者数			評価
当初（2019年度）	目標値（2025年度）	現時点（2024年度）	コロナ禍からの回復基調であり、バスと航路では増加しているが、全体では4%の減少
4,102,300人	4,070,000人	3,942,911人	
成果指標② 自動車の交通手段分担率			評価
当初（2015年）	目標値（2025年）	現時点	当初と同一指標での比較ができないため、国勢調査での通勤通学の自家用車分担率を併記（10年間で3.0%増加）
71% （72.4% ※2010年）	70%以下	— （75.4% ※2020年）	
成果指標③ バス等に係る財政支出状況			評価
当初（2019年度）	目標値（2025年度）	現時点（2024年度）	人件費、物価上昇による運行経費増加により約37%の増加
101,533千円	現状以下	138,624千円	
成果指標④ バス等の収支率			評価
当初（2019年度）	目標値（2025年度）	現時点（2024年度）	バス利用者の増加に伴い1.2%の改善
21.4%	30.0%	22.6%	

2.2 地域の概況

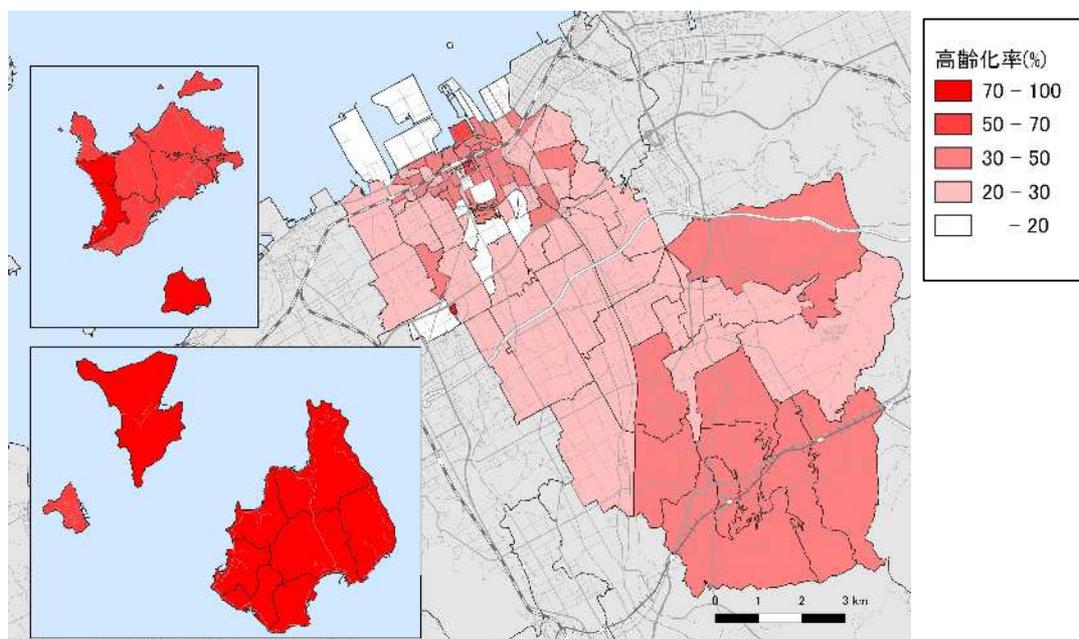
人口は中心市街地、周辺市街地に集積していますが、丸亀中部や飯山、綾歌にも広範囲に人口が分布しています。施設立地も同様の傾向となっていますが、飯山、綾歌の中心となる地域拠点付近にも複数の施設が集積しています。

高齢化率は飯山、綾歌や本島、広島などの島しょ部において高い傾向となっています。市全体の高齢化率は2015年の26.9%から2020年には約28.7%まで上昇しており、今後も上昇が予測されます。



出典：国勢調査（2020年）

図6 人口分布と施設立地



出典：国勢調査（2020年）

図7 高齢化率（小地域）

2.3 公共交通ネットワークの現状

(1) 公共交通ネットワークとカバー状況

本市における公共交通として、陸地部では鉄道が東西方向、バス路線が南北方向の移動を担っています。島しょ部には、丸亀港や児島港との航路が運航されているほか、広島と本島の島内にはコミュニティバスが運行されています。

公共交通ネットワークを人口分布と重ね合わせると、南部を中心に公共交通でカバーしきれていない地域が広範囲に広がっており、周辺市街地においても鉄道沿線やバス路線から離れている地域が点在しています。また、国土交通省の「交通空白」解消本部が実施した「交通空白」リストアップ調査においては、中心市街地と周辺市街地を除く市域が「交通空白」の未然防止が必要な要モニタリング地区として位置づけられています。

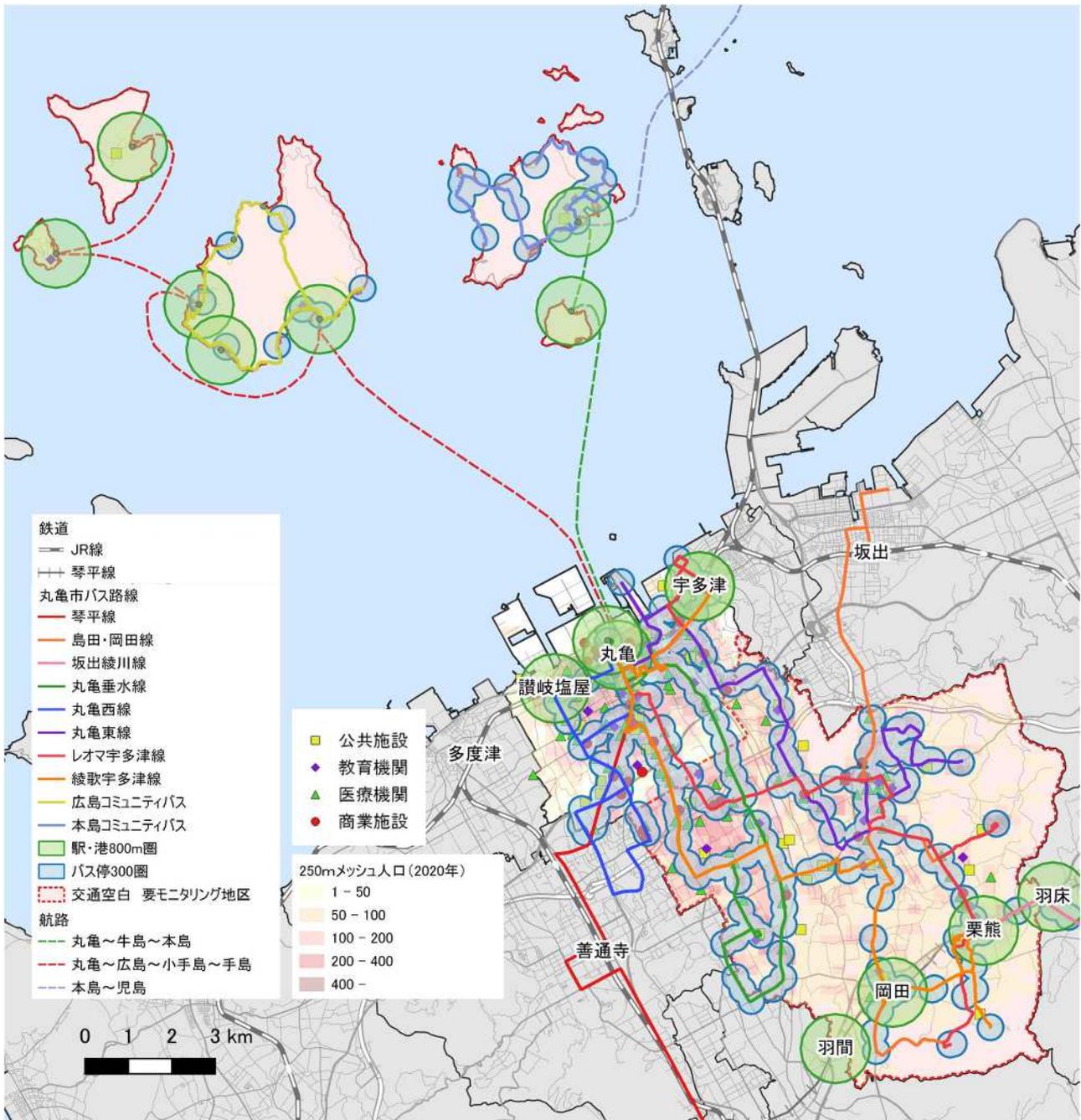


図8 市全体の公共交通ネットワークとカバーエリア

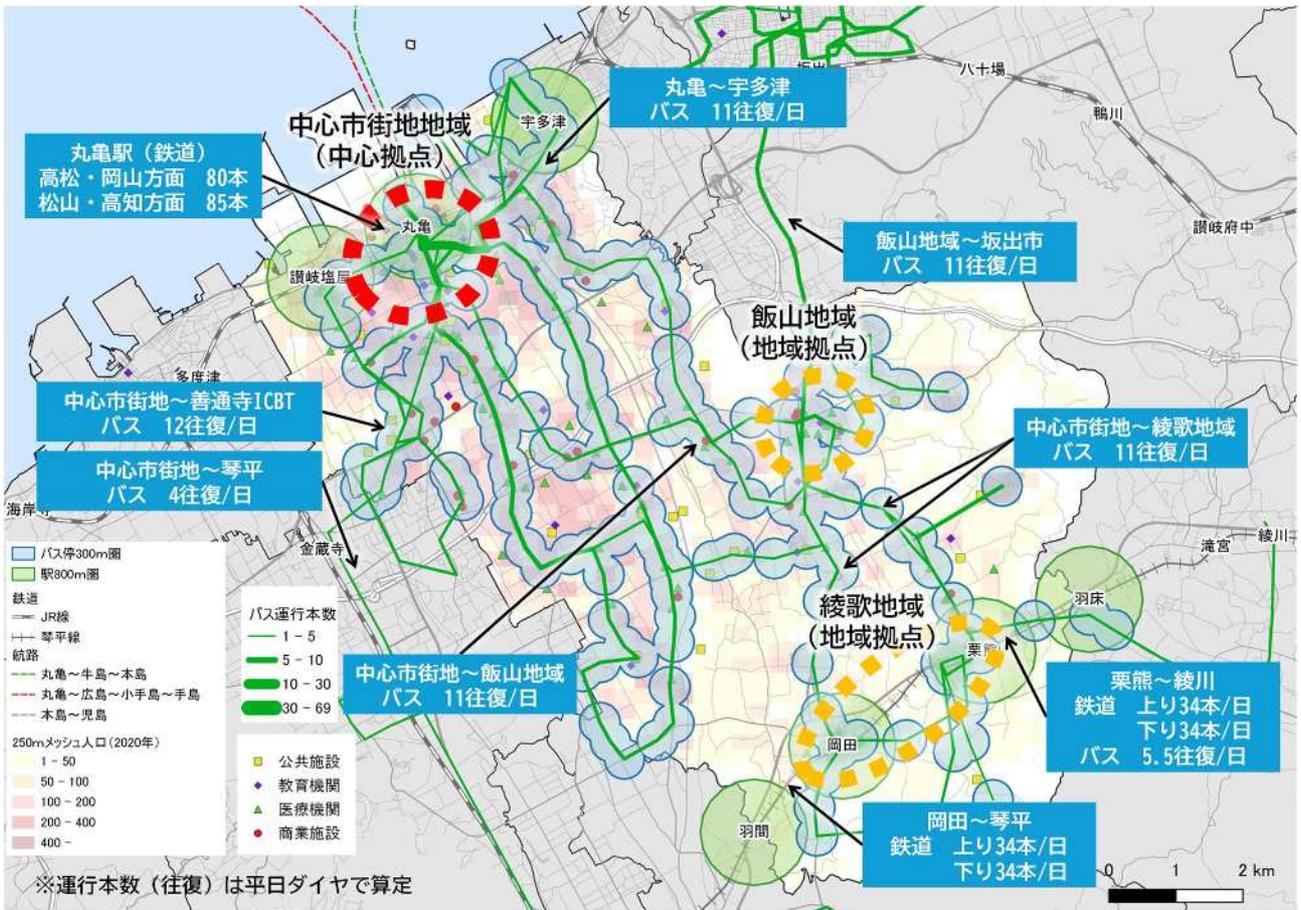


図 9 市内陸地における公共交通の運行頻度とカバーエリア

沿岸部の公共交通が運行していないエリアには、定住人口（夜間人口）はほとんど見られないものの、企業の事業所や工場が数多く立地しており、通勤や出張・ビジネスでの移動需要が想定されます。



出典：RESAS（滞留人口メッシュ分析）

図 10 沿岸部における昼夜人口の比較

(2) 公共交通の利用者数

市内の公共交通全体の利用者数は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により大きく減少しましたが、2022年度以降は回復傾向となっています。特に航路とバスについては運賃無料デー等の利用促進策の効果もあり、2024年度の利用者数はコロナ禍前の2019年度を上回っています。

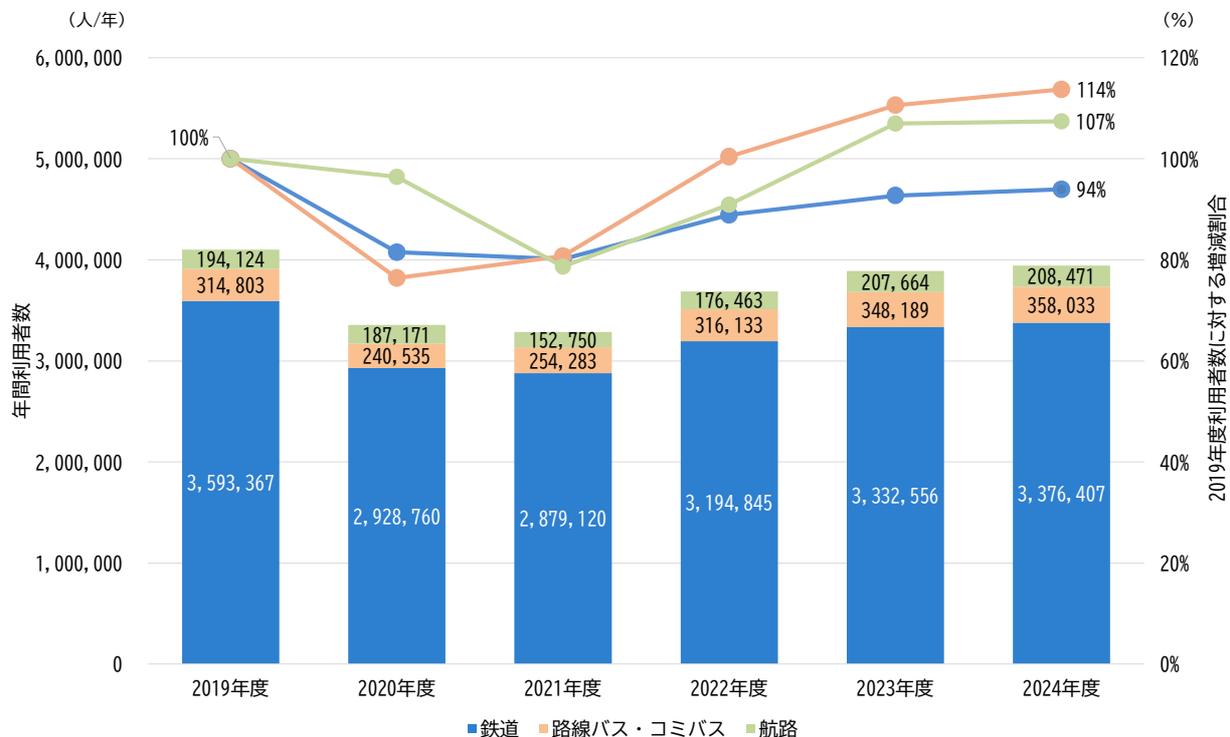


図 11 公共交通の利用者数と増減割合

(3) 公共交通に関する公的負担額

公共交通の維持にかかわる公的負担額は、燃料費や人件費の上昇によるコスト増加に伴って年々増加していることがわかります。

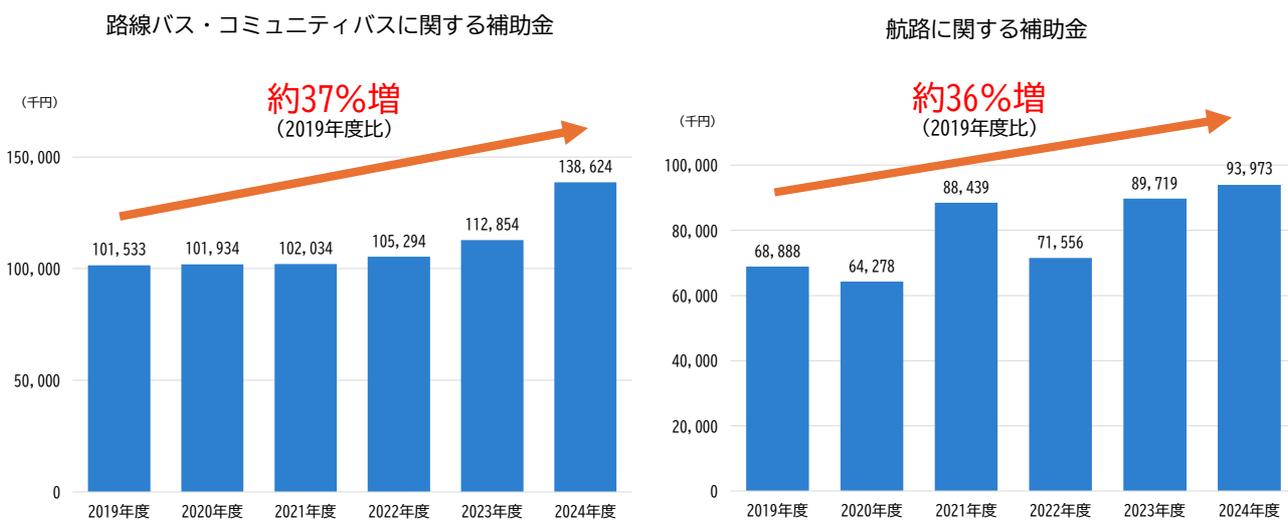


図 12 公共交通に関する公的負担額

(4) 交通結節点の整備状況

市内の交通結節点（現計画における広域交通結節点、主要交通結節点）には、ベンチや上屋等の待合設備が概ね整備されています。

利用者数を見ると、鉄道駅では多くの利用がある一方で、飯山市民総合センター、綾歌市民総合センターの利用は少なく、交通結節点としての機能を発揮しきれていない可能性があります。

JR 丸亀駅では、ロータリーを一般車、タクシー、路線バス、高速バスが共用する構造となっており、バス乗り場も1か所に集約されているため、朝夕の時間帯にはバス乗り場付近で発着の混雑が発生しています。また、バス乗り場では西日の差し込みが強い厳しい待合環境となる時間帯がある一方で、隣接する高速バス待合室は閉鎖されており、現在は利用することはできません。

表 4 交通結節点の整備状況

項目		JR 丸亀駅	ことのでん 岡田駅	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
利用者数	鉄道（人/日）	7,608人	413人	—	—	—	—
	バス（人/日）	317人	15人	61人	13人	23人	98人
設備の 整備状況	ベンチ・椅子	○	○	○	○	○	○
	上屋・屋根	○	○	○	○	○	×
	明るい照明	○	○	○	○	○	×
	トイレ	○	○	○	○	○	○
	冷暖房	×	×	○	○	○	○
	Wi-Fi	○	×	○	○	○	×
	売店	○	×	×	×	×	×
	デジタルサイネージ	○	×	○	○	×	×
	駐車場	○	○	○	○	○	○
駐輪場	○	○	○	○	○	○	

○：駅・バス停または近隣施設に設備あり / ×：設備なし



図 13 JR 丸亀駅での通勤時間帯のバス発着の混雑

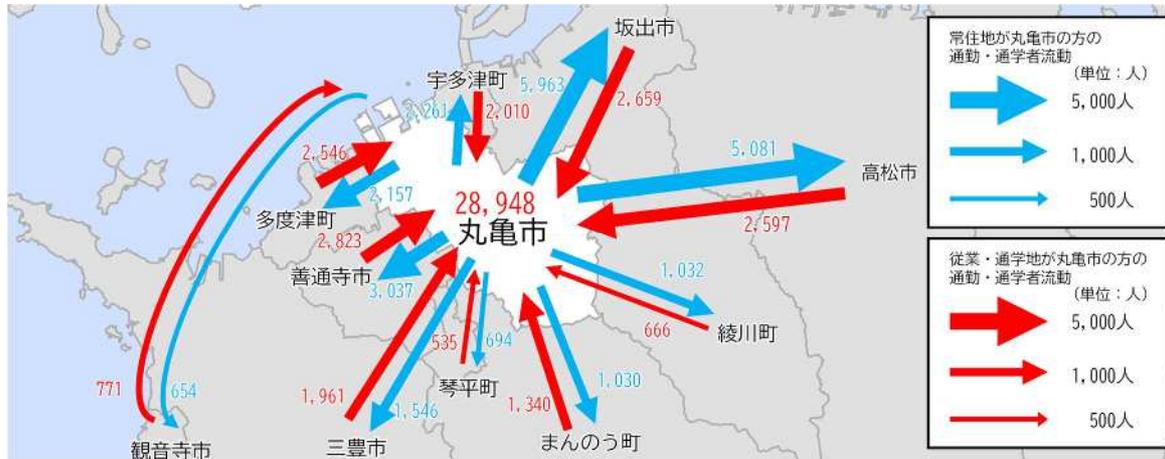


図 14 JR 丸亀駅の高速バス待合室

2.4 移動に関する現状

(1) 移動の傾向

本市は中讃地域の中心都市として、近隣市町とのつながりが強く、特に通勤通学では市外との流動が約半数を占めています。一方で、買物や通院などの日常的な移動については、居住する地域内で完結する割合が高くなっています。



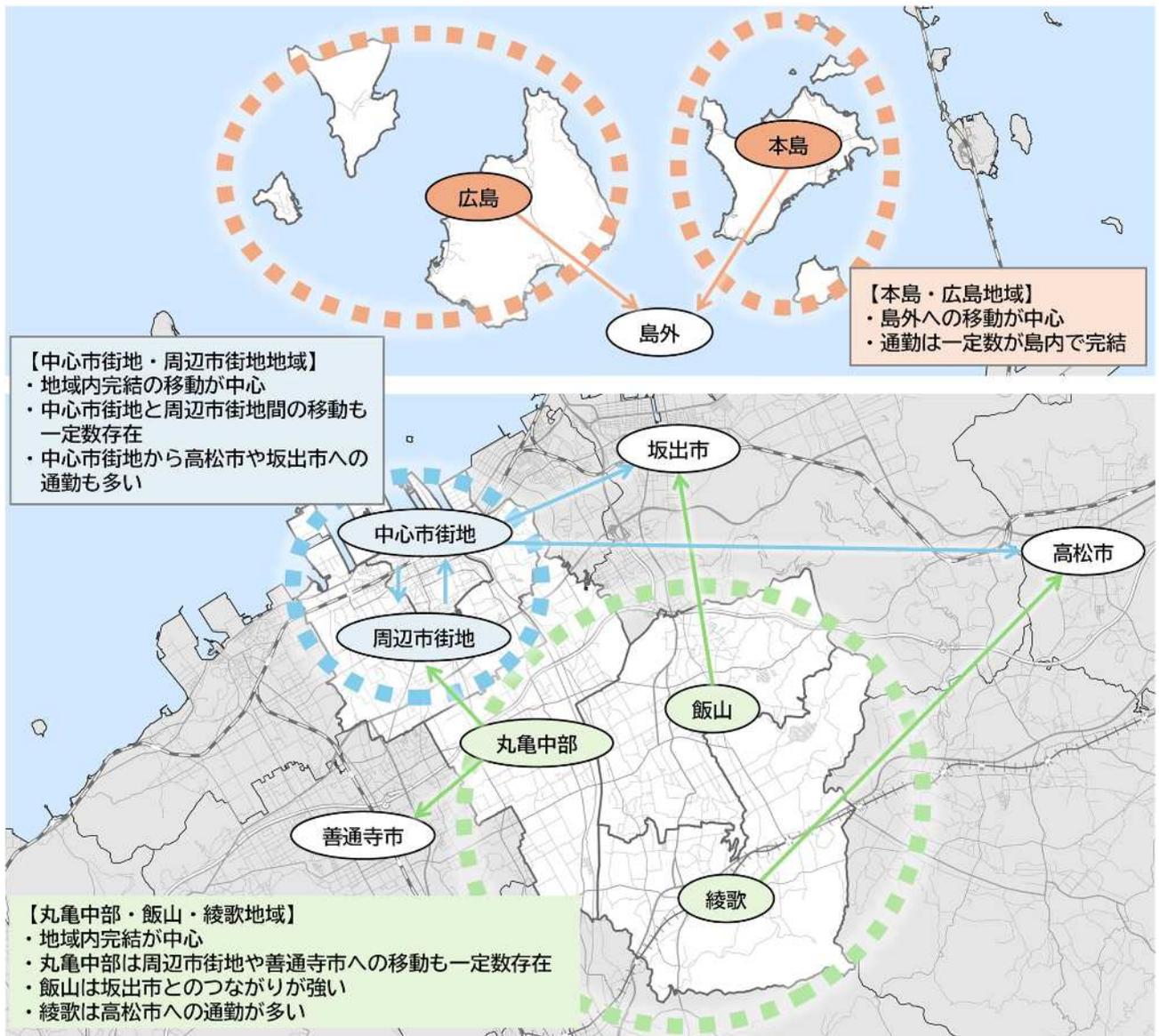
出典：国勢調査（2020年）

図 15 通勤通学流動

表 5 地域ごとの移動傾向

地域	行先	移動手段
中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内で完結する移動が多いが、周辺市街地への移動も一定数を占める。 ・高松市や坂出市への通勤も多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩、自転車の分担率が他地域より高い。 ・自動車の分担率は他地域より低い。 ・JR 四国の分担率が最も高い。
周辺市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内で完結する移動が多いが、中心市外地への移動も一定数を占める。 ・市外への通勤割合は市内の他地域と比べると低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地と丸亀中部の中間的な傾向となっている。 ・自動車の分担率が中心市街地に次いで低い。
丸亀中部	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内で完結する移動が多いが、周辺市街地への移動も一定数を占める。 ・普通寺市への通勤もみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤での自家用車の分担率が他地域よりも高く、87%を占める。 ・バスの分担率が他地域と比較して高い。
飯山	<ul style="list-style-type: none"> ・買物は地域内で完結する移動が多い。 ・通勤と通院では、坂出市への移動も一定数みられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・買物や通院での自家用車の分担率が高い。 ・タクシーの分担率は少ない。
綾歌	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内で完結する移動が多いが、通院では、坂出市・綾川町への移動も一定数みられる。 ・高松市への通勤割合が、市内他地域と比べて高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・全体的に飯山と近い傾向となっている。 ・琴電の分担率が他地域よりも高い。
広島・本島	<ul style="list-style-type: none"> ・買物と通院は島外への移動が多い。 ・通勤は一定数が島内で完結している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・航路の分担率が高い。 ・自動車の分担率が他地域より低く、バスやタクシーの分担率が他地域より高い。

出典：市民アンケート調査結果



出典：市民アンケート調査結果

図 16 丸亀市民の移動の傾向

(2) おでかけに関する現状診断

市内 17 のコミュニティセンターを基点として、通学、買物、通院の外出先に公共交通を使った往復が可能か現状診断を行いました。診断には出発・到着時間、所要時間、徒歩距離等の条件を設定しました。

結果として、通学での到達可能性は全市的に確保されていることが分かりました。買い物、通院については、設定した目的地が鉄道沿線やバス路線から離れている箇所もあり、診断結果には大きな差が見られました。出発地側では、飯山、綾歌地域は設定条件の出発時間に合致する運行便が無い、設定時間内で目的地に到達できる便が無い等の理由から、到達可能な施設に限られる結果となりました。

表 6 公共交通と徒歩を使ったおでかけの現状診断結果

目的地 出発地※1		通学				買物		通院	
		丸亀高校	飯山高校	坂出高校	第一高校 普通寺	※2 買物先	※3 通院先		
中心市街地	城乾	○	△	○	○	①	○	①	○
	城北	△	△	○	○		×	①	△
	城西	○	△	○	○		○	①②	△
周辺市街地	城坤	○	△	○	○	②	×	①	○
	城南	○	△	○	○		△	①②	△
	土器	△	△	○	○		×	①	○
丸亀中部	飯野	△	○	○	△	③	△	①	○
	川西	○	△	○	○		○	①②	△
	郡家	○	△	○	○		△	②	△
	垂水	○	△	○	○		×	①②	△
飯山	飯山北	△	○	○	○	④	×	①	○
	飯山南	○	△	○	△		×	①②③	△
綾歌	富熊	△	△	○	×	⑤	×	—	×
	栗熊	△	○	○	△		×	②	△
	岡田	○	○	○	△		×	①②③	△
本島	本島	○	△	○	○	①	○	①	△
広島	広島	○	△	○	○		○	①	△

設定条件（結果の表記は、○往復可能/△片道可能/×両方不可とする）

【通学】移動時間 90 分以内、徒歩 800m 以内で登下校可能か確認（行きは学校の始業時まで）

【買物】出発 9:15、店舗出発 10:45 として、移動時間 45 分、徒歩 300m 以内で往復可能か確認

【通院】移動時間 60 分以内、徒歩 300m 以内で通院可能か確認（行きは病院の受付開始時刻まで）

※1 出発地は各地区のコミュニティセンターを設定。

※2 ①パワーシティ丸亀、②ゆめタウン丸亀、③フジグラン丸亀、④マルナカ飯山店、⑤マルナカ栗熊店として、自地域内の買物先の判定結果を記載。離島部は①パワーシティ丸亀に当日中に往復可能かで判定。

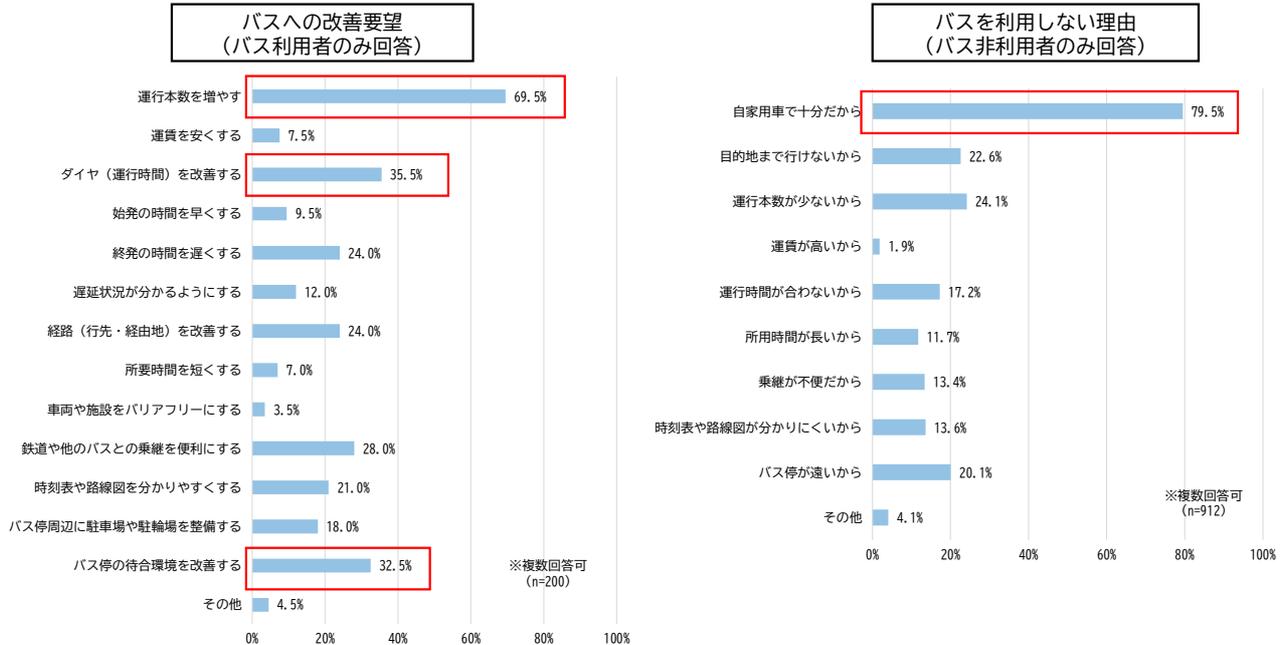
※3 ①香川労災病院、②滝宮総合病院、③坂出市立病院の中で、判定結果が最も良い病院の結果を記載。

2.5 利用者や関係者のニーズ

(1) アンケート調査

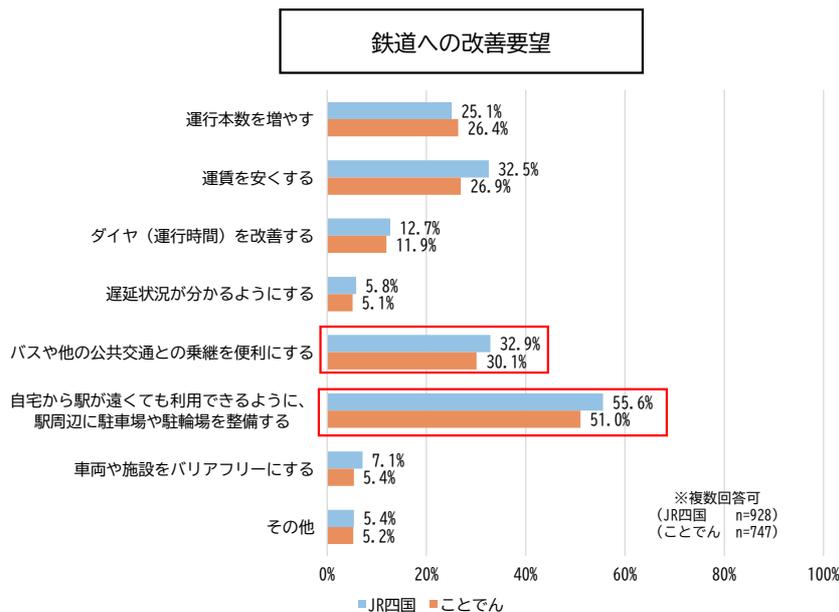
バスへの改善要望は「運行本数を増やす」が最も多く、「ダイヤ改善」「待合環境改善」も3割を超えました。バスを利用しない理由では「自家用車で十分だから」が最も多く8割近くを占めました。

鉄道に対しては、「駅周辺への駐車場・駐輪場整備」が最も多くなりましたが、駐車料金引き下げや無料化などの利用負担軽減の内容が多く、2番目に多い改善要望として「他の公共交通との乗継を便利にする」が上がり、本質的には駅までのアクセス方法の改善が望まれていると想定できます。



出典：市民アンケート調査結果

図 17 バスへの改善要望とバスを利用しない理由



出典：市民アンケート調査結果

図 18 鉄道への改善要望

(2) ヒアリング調査

データだけでは把握できない運行上の課題や、行政・自治組織からの公共交通に対するニーズを把握するためヒアリング調査を行いました。

表 7 交通事業者からの主な意見

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道から路線バス、コミュニティバス等の二次交通への接続が必要。 ・駅の拠点性向上や、駅周辺への公共施設併設等での賑わいづくりが重要。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍を経て減員した運転手を補うことはできておらず、高齢化も進んでいる。 ・運転手不足による減便の影響で、利用者が減少している。 ・コミュニティバスでは運行キロが長く、運行時間が長くなっている路線がある。 ・丸亀駅のバスロータリーや待合所の環境改善への要望がある。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足で需要に追いつかない状況が続いている。 ・土日や金曜日は断ることが多く、特に日曜日は運転手も少ない。 ・市の無料デーにより、一般タクシーの利用が減少する影響もある。
航路	<ul style="list-style-type: none"> ・運航コスト増加に伴い、赤字額は年々増加しており、市からの補助は必須。 ・船員の高齢化も進んでおり、人材確保が最大の課題。 ・補助航路のため予備船員を雇用できないことも船員確保を難しくしている。

表 8 行政・自治組織からの主な意見

福祉部局	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの減便に伴い接続が悪くなり使いにくくなったという意見がある。 ・一方で、75歳以上は無料ということで利用する人もいるという声も聞く。 ・移動手段確保事業の課題として、担い手不足と運行体制の脆弱性が指摘されている。
観光部局	<ul style="list-style-type: none"> ・丸亀市への観光客の移動手段は自動車約 65%に対して、鉄道・バスが約 32%程度となっている。 ・二次交通が観光需要と合致していない。 ・観光客向けには公共交通のサービス水準を一段上げる必要がある。 ・中津万象園にもバス運行を希望する。
教育部局	<ul style="list-style-type: none"> ・本島島内では本島コミュニティバスの運賃を免除し、スクールバス同様の扱いとしている（小学生 3 名、中学生 5 名が利用）。 ・通学路の安全確保の面ではスクールバス導入の要望はない。
自治組織	<ul style="list-style-type: none"> ・互助輸送はボランティアドライバーの高齢化により、運行の安全確保が課題。 ・平日運行のため現役世代のドライバー確保は難しい。 ・利用者が固定化しており、新規利用者が利用しにくい状況もある。

第3章 理想的な移動の姿と現状の問題点

3.1 丸亀市が目指す将来像

丸亀市の最上位計画である「第三次丸亀市総合計画」では、「丸亀市が目指すべき将来像」と「公共交通の目指す姿」を以下のように定めています。

第三次丸亀市総合計画（令和8年3月策定）	
目指すべき将来像	『丸亀は、ひとをイキイキさせるまち』
目指す未来の姿	<p>【短期】 こどもから高齢者まで誰もが安心して移動できるよう、コミュニティバスを中心とした公共交通の利便性向上に加え、次世代モビリティなど新たな移動手段の確保が進み、地域の移動の選択肢が広がりつつあります。</p> <p>【長期】 公共交通が地域の生活動線と調和し、多様な移動手段が確保されることで、市民の外出機会と暮らしやすさが大きく高まっています。</p>

3.2 理想的な移動の姿

総合計画に定める「丸亀市が目指すべき将来像」と「目指す未来の姿」を基本としながら、「第2章公共交通の現状把握」で得られた住民や地域のニーズを反映することで、移動に関する理想的な姿を設定しました。

表9 現状把握で得られた住民や地域のニーズ

調査項目	住民や地域のニーズ
丸亀市民の外出に関するアンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤では高松市や坂出市等の市外への移動ニーズが高い。 ・買い物や通院では居住地域内での移動が多い。 ・飯山、綾歌では坂出市や綾川町などの市外への通院も3割程度みられる。 ・離島部では生活のための島外への移動ニーズが高い。 (買物で約9割、通院で約7割が島外を目的地とする移動) ・鉄道では、駅へのアクセスや二次交通との接続のニーズが高い。
高校生及び保護者を対象とした公共交通に関するアンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・8割以上の保護者が通学送迎を行っており、負担と感じる保護者も多い。 (市内高校では46%、市外高校では38%が送迎を負担と感じている) ・送迎を減らすためには、「運行本数の増加」「自宅や学校近くで乗降」への要望が多い。
公共交通に関する利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バス、航路では「運行本数の増加」への要望が最も多い。 ・鉄道、バスについては「待合環境などの設備面への改善」の要望もある。 ・タクシーについては「配車待ち時間の短縮」の要望がある。
ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの減便に伴い接続が悪くなり使いにくくなったという意見がある。 ・観光客向けには公共交通のサービス水準を一段上げる必要がある。 ・離島部においても通学のための移動手段確保が必要とされている。

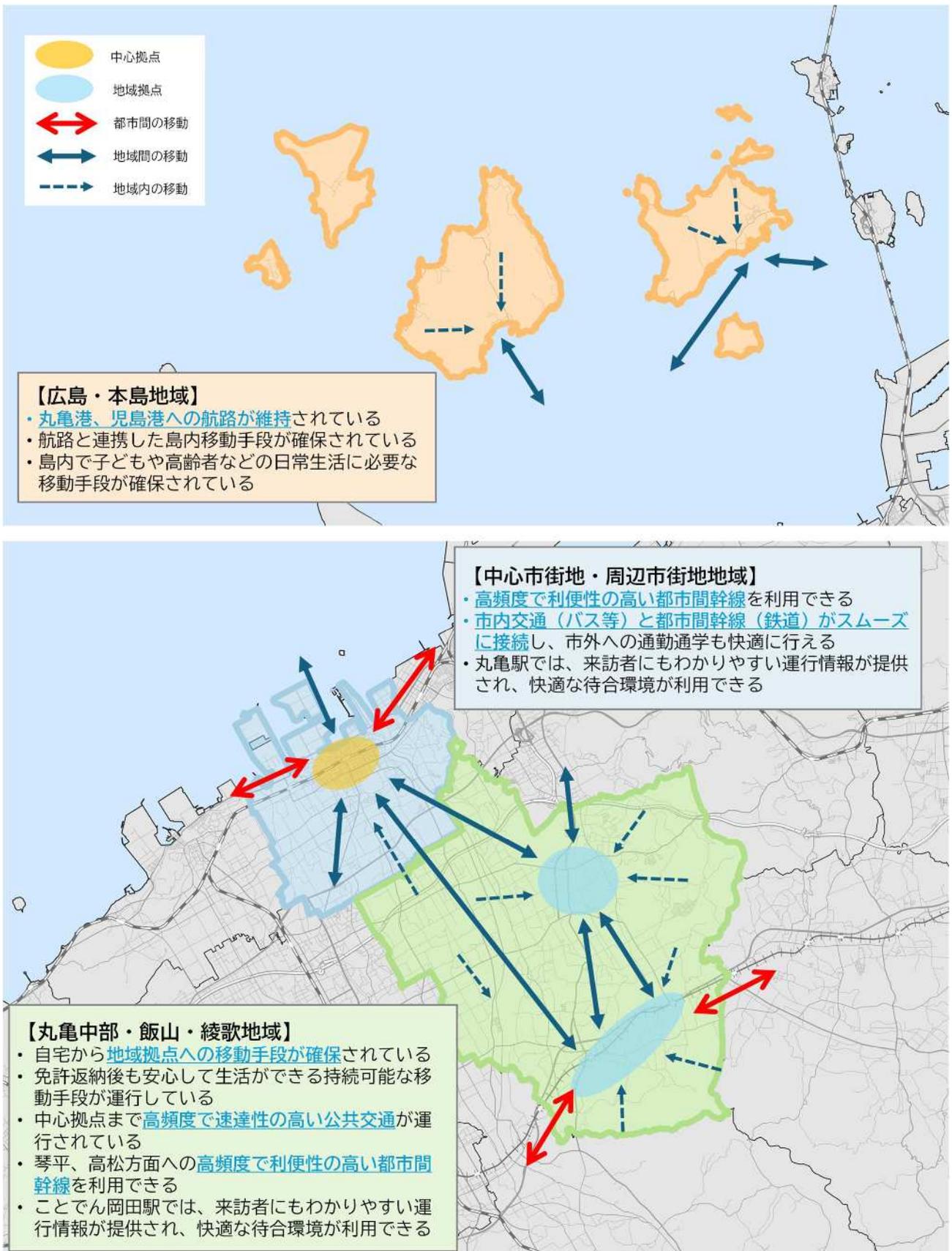


図 19 理想的な移動の姿

3.3 現状の問題点

「理想的な移動の姿」と「公共交通の現状診断結果」を照らし合わせることで、丸亀市における移動の問題点（理想的な姿と現状のギャップ）を抽出し、地図上に整理を行いました。

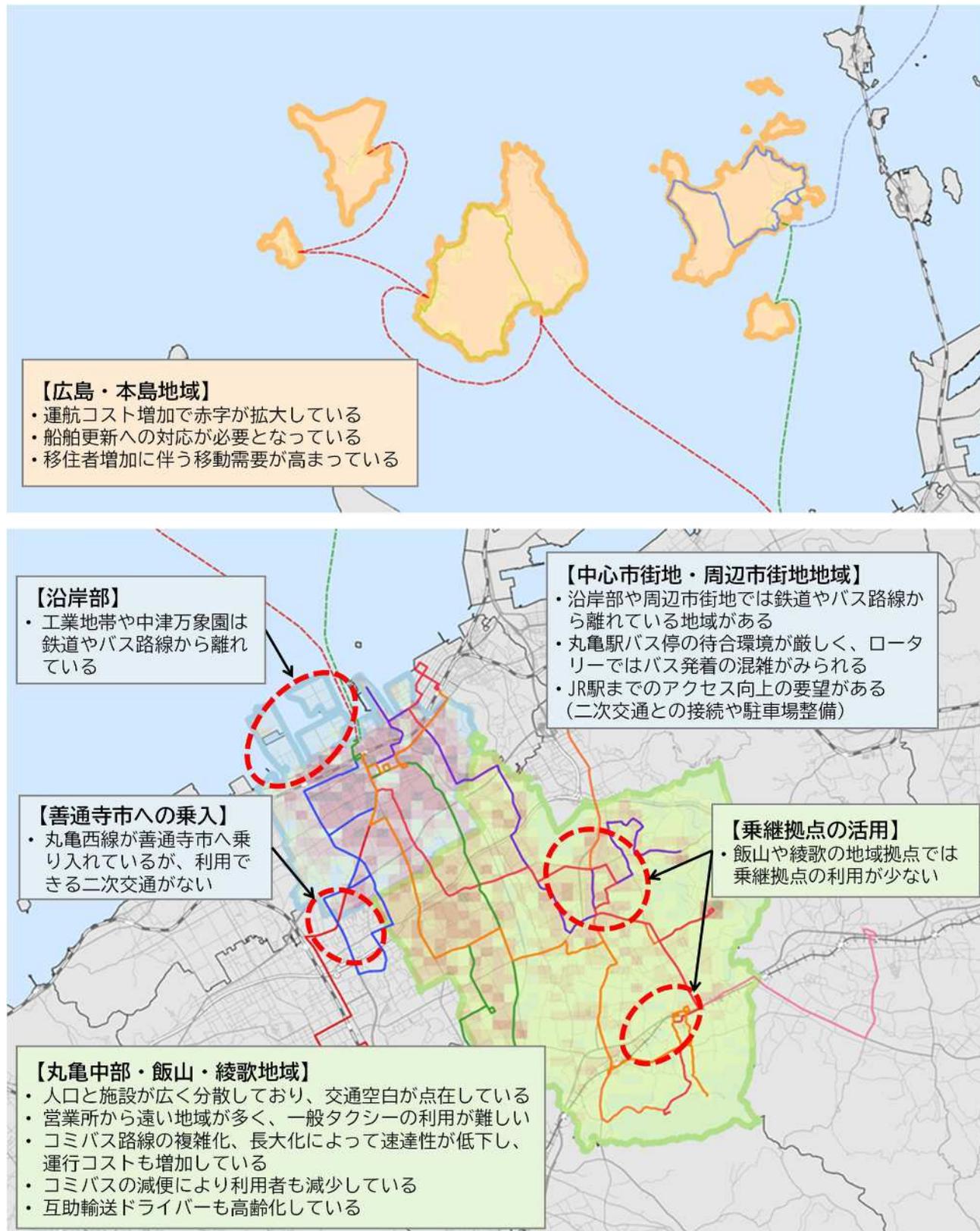


図 20 理想的な姿を踏まえた問題点

これらの問題点を「利用者」「交通事業者・行政」のそれぞれの視点から整理すると以下の6点にまとめられます。前項で示した「理想的な移動の姿」に近づくためには、公共交通の利便性を確保した上で、市民が広く利用できる公共交通を提供し、運行を継続できる体制を整えることが特に大切だと言えます。

それらを踏まえ、問題点1,2,5については、今後5年間の計画期間において優先的に解消に取り組んでいく必要がある重点項目として設定することとします。

表 10 丸亀市の公共交通の問題点

視点	問題点	重点項目
利用者 視点	問題点1 公共交通の利便性の低下 <ul style="list-style-type: none"> 平野部が広く市街地が分散していることから、路線が複雑化・長大化し、コミュニティバスの速達性が低下している。 担い手不足に伴う減便により、利便性が低下し、他交通との接続も難しくなっている。 	○
	問題点2 地域やライフステージによる移動格差 <ul style="list-style-type: none"> 市内南部はバス路線の間隔が広いことに加え、タクシー事業者が少なく利用しづらいことから、交通空白が点在している。 高齢化に伴って、免許返納後の移動支援の必要性も高まっている。 	○
	問題点3 広域移動・多目的利用の制約 <ul style="list-style-type: none"> 日常生活に重点を置いた路線設定となっているため、観光地までの路線がなく、観光やレジャー目的での公共交通利用が難しい。 通勤での自動車利用も増加傾向となっている。 	
交通事業者 ・行政視点	問題点4 交通事業の運行効率の悪化 <ul style="list-style-type: none"> 運行経路の複雑化・長大化によって運行効率が低下している。 利用者数の少ない交通結節点もあり、乗継利用の促進が難しくなっている。 	
	問題点5 運行の持続可能性の低下 <ul style="list-style-type: none"> 担い手不足の深刻化と世代交代の停滞によって、市内のバス路線でも減便が発生している。 運行コストの上昇に伴い、公的資金投入額が増加傾向にある。 互助輸送のボランティアドライバーも高齢化・担い手不足が進んでいる。 	○
	問題点6 事業者間や他分野との連携不足 <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者間連携による接続改善やサービス向上が必要とされている。 市域をまたぐ路線についても乗入先の近隣自治体の公共交通との連携が不足している。 	

第4章 公共交通の目指す姿

4.1 計画の理念と基本方針

公共交通の目指す姿を実現するための施策を展開するにあたって、本計画の理念と基本方針を以下の通り定めます。

計画の理念

安心できる豊かな未来のまちづくり
～みんなでつくる持続可能な公共交通～

基本方針1. 効率的な公共交通ネットワークの再構築

対応する問題点

① ② ③ ④ ⑤ ⑥

- ・運行距離が長く、利用者は少ないような運行効率の低い路線では、運行に必要なリソース（ヒト・モノ・カネ）の維持に精いっぱいとなり、増便などのサービス向上が難しくなります。
- ・公共交通の利便性を確保するためには、「幹・枝・葉の交通の位置づけ」を踏まえた効率的な公共交通ネットワークの再構築が必要不可欠だと言えます。
- ・具体的には、鉄道、航路、路線バス、コミュニティバス、タクシー、新たな地域内交通等がそれぞれのサービスの特性を活かせるような路線や運行範囲となるように見直しを行います。

基本方針2. 地域特性に応じた移動手段の提供

対応する問題点

① ② ③ ④ ⑤ ⑥

- ・丸亀市で安心して暮らし続けるためには、生活に必要な移動手段を確保することが重要です。
- ・市内における移動環境の地域差や高齢化の進展による免許返納者の増加に対しては、それぞれの地域の特性に応じた移動手段を提供することが必要とされています。
- ・デマンド交通の実証実験結果や互助輸送の取組を踏まえ、地域に合った移動手段を提供します。

基本方針3. 持続可能な事業運営体制の確立

対応する問題点

① ② ③ ④ ⑤ ⑥

- ・公共交通の担い手不足は、公共交通の持続的な運行を脅かす最大の要因となっており、丸亀コミュニティバスにおいても、運転手不足による減便が行われるなど、予断を許さない状況です。
- ・利用者減少による減収や物価高による運行コストの増加により、収支面の厳しさも増しています。
- ・そのような状況を踏まえ、喫緊の課題である公共交通の担い手確保を市としてもサポートするとともに、収支面でも改善に向けた努力を促しつつ、路線等の位置づけを踏まえ、持続可能な事業運営体制の確立に向けた適正な支援に取り組んでいきます。

基本方針4. 共創による多機能で魅力的な公共交通の実現

対応する問題点

① ② ③ ④ ⑤ ⑥

- ・丸亀市内には企業の事業所や工場が多数立地しており、観光に関しても丸亀城をはじめとする観光施設が複数立地しています。また、近年では本島が瀬戸内国際芸術祭の会場として選ばれており、国内外から多くの観光客が訪れています。
- ・これらのビジネスや観光での来訪者が利用しやすい公共交通の提供も市全体の魅力向上には必要です。
- ・そのためには、市内での連携体制を深めるだけでなく、近隣市町等との連携も進めていきます。

4.2 公共交通の目指す姿（将来ネットワーク図）

本計画期間中において公共交通が目指す姿（地域交通ネットワーク）を以下のように設定します。

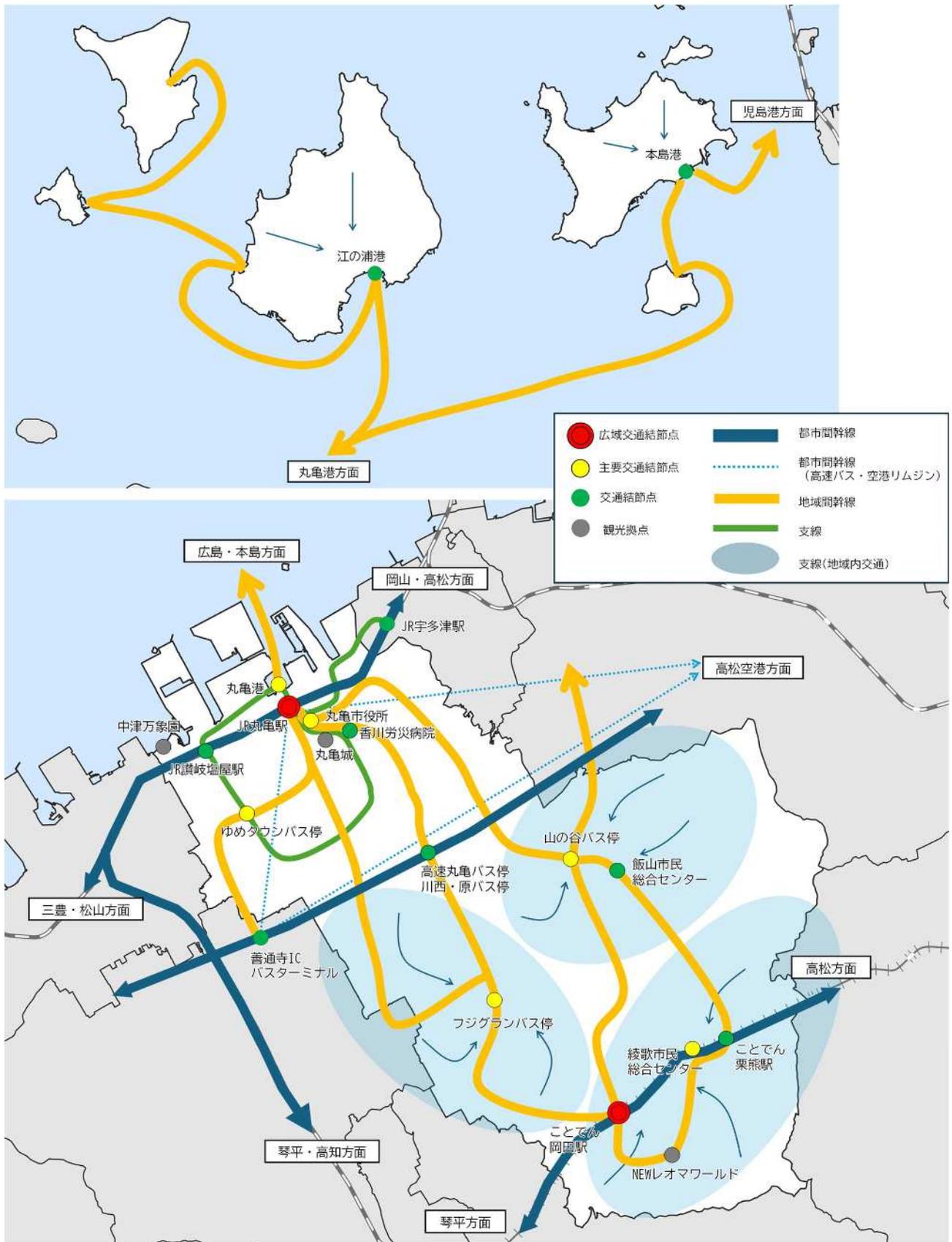


図 21 将来ネットワーク図

表 11 路線の役割と取組の方向性

区分	路線の位置づけと確保維持の方向性	路線・区間
都市間幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・中讃地域の中心都市にふさわしい周辺都市へのアクセスの確保 ・周辺自治体との連携による維持 	JR 予讃線（普通・快速） ことでん琴平線
	<ul style="list-style-type: none"> ・主に県外や四国外への広域な移動を担う ・周辺自治体との連携による維持 	JR 予讃線（特急） 高速バス、空港リムジンバス
地域間幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・市内拠点を結び、市民の日常生活を支えるサービス水準の確保 ・都市間幹線との円滑な接続 ・地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を活用した維持（※1の路線を対象とする） 	琴参バス コミュニティバス 航路
支線	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティでの生活に必要な移動手段の確保 ・都市間幹線、地域間幹線への接続の確保 ・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用した維持（※2の路線を対象とする） 	コミュニティバス 新たな地域内交通
個別輸送	・柔軟性が高く、様々な目的での個別移動を担う	一般タクシー
	・生活に必要な地域内での個別移動を担う	互助輸送

(※1)島田岡田線、丸亀垂水線、丸亀西線、レオマ宇多津線

(※2)綾歌宇多津線、丸亀東線、本島コミュニティバス

表 12 拠点の役割と整備の方向性

区分	拠点の位置付けと整備の方向性	該当箇所
広域交通 結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・丸亀市の玄関口となる、都市間幹線と地域間幹線が接続している拠点 ・乗継を行いやすい快適な待合環境の整備 ・来訪者にもわかりやすい情報提供の実施 	JR 丸亀駅 ことでん岡田駅
主要交通 結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・市内での移動、周辺自治体への移動のハブとなる拠点 ・周辺の施設とも連携した待合環境の提供 	丸亀港、丸亀市役所周辺 綾歌市民総合センター 商業施設付近のバス停周辺 (ゆめタウンバス停、フジグランバス停、山の谷バス停)
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線、支線への乗継が可能な場所 ・利用特性に応じた設備の整備 	本島港 江の浦港 高速丸亀・川西・原バス停 ことでん栗熊駅 JR 讃岐塩屋駅 香川労災病院 飯山市民総合センター

4.3 地域公共交通確保維持改善事業の位置づけ

丸亀市の公共交通ネットワークにおいて、幹線系統と位置付けられる島田岡田線、丸亀垂水線、丸亀西線、レオマ宇多津線（琴参バス）の4系統については、主に丸亀市内での南北方向移動と周辺市町への移動を担っており、通学や買い物、通院などの市民の生活移動において重要な役割を果たしています。しかし、自治体や交通事業者の運営努力だけでは、これらの路線維持は難しく、地域公共交通確保維持事業の地域間幹線系統補助による支援を受けて運行を確保・維持していく必要があります。

また、綾歌宇多津線及び丸亀東線（琴参バス）は、上記の幹線系統の路線バス・丸亀コミュニティバスと接続しており、主要な公共施設や学校、商業施設、病院等を経由することで市内における生活移動を幹線と連携して担っています。また、離島部の本島コミュニティバス（丸亀市）においては、航路と連携しながら島内の移動を担っており、島民の買い物や通院、通学などの日常生活に必要な移動を支える交通手段として機能しています。これらの系統についても、自家用車の普及や人口減少により路線維持は難しくなっており、地域公共交通確保維持改善事業において、フィーダー系統の補助などを受ける必要があります。

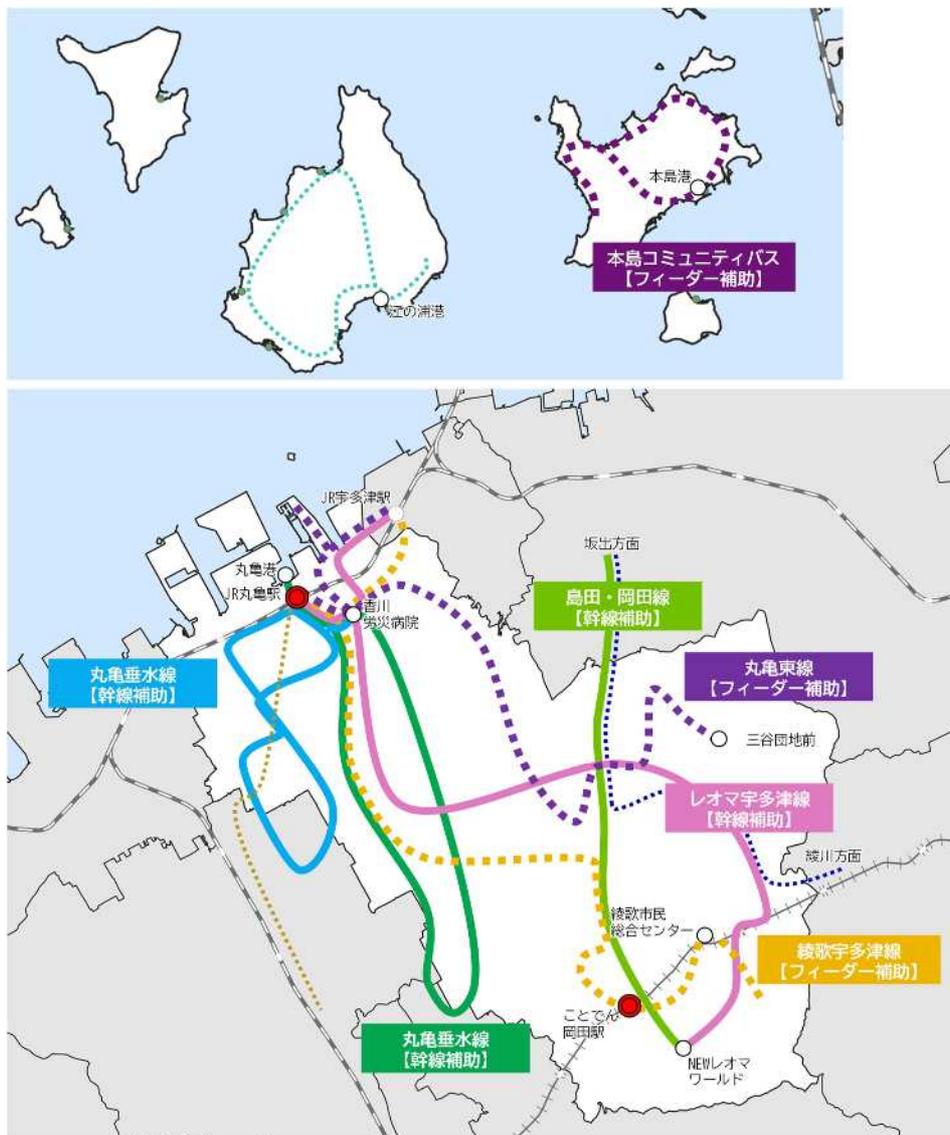


図 22 補助対象路線

表 13 地域間幹線系統補助の対象路線

路線名	起点	経由地	終点	事業許可 区分	運行形態	実施主体	補助事業
島田岡田線	坂出営業所	島田	富熊西沖 NEWレオマ ワールド	4条乗合	路線定期	琴参バス	幹線補助
丸亀垂水線	丸亀港	垂水橋	丸亀港	4条乗合	路線定期	琴参バス	幹線補助
丸亀西線	労災病院	城西高校	労災病院	4条乗合	路線定期	琴参バス	幹線補助
レオマ 宇多津線	NEWレオマ ワールド	飯山市民総合 センター	宇多津駅 北口	4条乗合	路線定期	琴参バス	幹線補助

表 14 フィーダー系統補助の対象路線

路線名	起点	経由地	終点	事業許可 区分	運行形態	実施主体	補助事業
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	4条乗合	路線定期	琴参バス	フィーダー 補助
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	4条乗合	路線定期	琴参バス	フィーダー 補助
本島 コミュニティバス	本島港	笠島	本島港	自家用有償	路線定期	丸亀市	フィーダー 補助

第5章 施策と事業

5.1 施策体系

理念と基本方針に則り、今後5年間で取り組む施策と事業を以下の通り位置付けます。

基本方針	施策
基本方針1 効率的な公共交通ネットワークの再構築	(1)階層的交通体系の構築
	(2)交通結節点の整備・機能強化
基本方針2 地域特性に応じた移動手段の提供	(3)交通空白地域の縮小
	(4)免許返納後の生活を支える移動手段の確保
基本方針3 持続可能な事業運営体制の確立	(5)担い手不足に対する取組の実施
	(6)適切な公的補助による支援
	(7)行政と交通事業者の定期的な対話機会の設定
基本方針4 共創による多機能で魅力的な公共交通の実現	(8)公共交通の利用促進の取組
	(9)観光、レジャーにも対応できるサービスの提供
	(10)近隣自治体との広域連携の推進

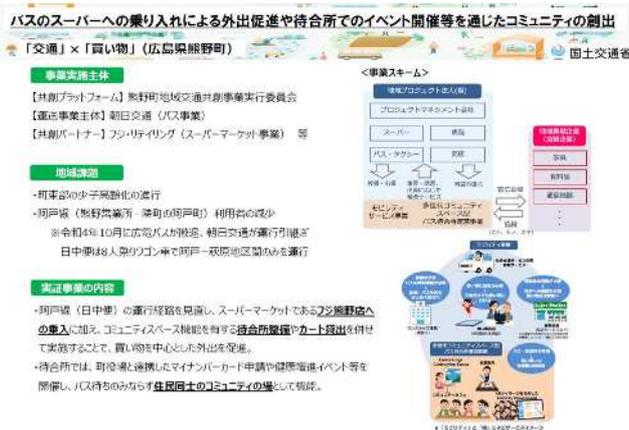
5.2 事業の内容

施策（1）階層的交通体系の構築					
事業内容					
<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティバスの路線再編【丸亀市、交通事業者】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内移動を担う交通軸として、コミュニティバスの路線再編を実施します。 ・ 将来ネットワーク図に基づく地域間幹線として速達性と運行頻度の維持・向上を図ります。 ・ 路線再編の検討・実施にあたっては利便増進実施計画の策定を検討します。 (利便増進実施計画を策定する際には、本計画の見直しも同時に行います。) ● コミュニティバス路線の見直し基準の設定【丸亀市】 <ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバスでの運行に適した利用状況であるかを判断する見直し基準を設定します。 ・ 基準を基に、他交通モードへの転換や移動支援の取組への切替を検討します。 ● 乗継時間の最適化とダイヤ調整【交通事業者】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線再編後は鉄道や航路などの他交通モードとの乗継を考慮したダイヤ設定を行います。 					
表 15 公共交通と自家用車の移動時間の比較					
	公共交通 ※平日の最短/最長時間	自家用車 ※WEB 経路検索の結果			
岡田駅⇄丸亀駅	39～47分	22～28分			
飯山市民総合センター ⇄丸亀駅	25～32分	16～24分			
綾歌市民総合センター ⇄丸亀駅	47～55分	22～35分			
実施主体					
丸亀市、交通事業者					
スケジュール					
事業内容	2026	2027	2028	2029	2030
● コミュニティバスの 路線再編	再編検討	再編実施			
● コミュニティバス路線の 見直し基準の設定	見直し基準の設定			運用・改善	
● 乗継時間の最適化と ダイヤ調整	再編とあわせた検討		実施・見直しの継続		

施策（2）交通結節点の整備・機能強化

事業内容

- 既存交通結節点の待合環境改善、情報提供強化【丸亀市、交通事業者】
 - ・ 利用状況や要望を踏まえた待合環境改善や情報提供の強化を行います。
- 路線再編等に対応する新たな結節点の整備【丸亀市、交通事業者、乗入先施設等】
 - ・ 2026年9月共用開始予定の新市民会館には、コミュニティバスや路線バス、タクシー、観光バスが乗り入れ可能なシビックロータリーの建設を予定しています。
 - ・ コミュニティバスの路線再編に伴い、新たに乗継拠点となる結節点の環境整備を行います。
 - ・ 環境整備にあたっては、既存民間施設も含めた既存ストックの活用も検討し、環境整備に協力してもらえる周辺施設と連携した公共交通を利用しやすい結節点整備を進めます。



出典：地域交通共創モデル実証プロジェクト WEB サイト 令和4年度事業採択事例（国土交通省）

図 23 スーパーと連携した取組事例（広島県熊野町）

実施主体

丸亀市、交通事業者、乗入先施設等

スケジュール

事業内容	2026	2027	2028	2029	2030
● 既存交通結節点の待合環境改善、情報提供強化	ニーズ把握・対象選定		待合環境改善、情報提供強化		
● 路線再編等に対応する新たな結節点の整備	市民会館開業		運用・改善		
	路線再編に向けた検討・整備		運用・改善		

施策（3）交通空白地域の縮小

事業内容

- **支線部における面的交通手段の導入【丸亀市、交通事業者、コミュニティ】**
 - ・ 現計画においては、郡家地区での AI デマンド交通実証実験や栗熊・富熊地区でのデマンド交通社会実験を実施してきました。
 - ・ 交通空白地域（要モニタリング地区）の縮小に向けて、面的な交通手段の導入を行います。導入する面的交通手段については、これまでの実証結果や地域のタクシー会社との連携も含め、地域にとって最適な交通モードの導入を検討します。
- **利用の定着に向けた戦略的な制度設計【丸亀市、交通事業者】**
 - ・ 面的交通手段の導入にあたっては、日常的に利用する住民にとって金銭的負担が少なく、高齢者の外出促進にもつながる可能性が高い制度設計を行います。

表 16 近隣市町での面的交通手段の事例

市町	制度・事業の内容
東かがわ市	75 歳以上の免許を持たない市民に助成券（初乗り料金分）を 24 枚交付（年間）
三豊市	65 歳以上の免許を持たない市民にタクシー利用券 8,000 円分を交付（年間）
坂出市	ゾーン運賃（200～600 円）で指定エリアと市中心部で利用できるデマンド交通
綾川町	1 乗車 300 円で、指定エリアと町中心部を移動できるデマンド交通



図 24 予約型定額乗合タクシー（山口県田布施町）

実施主体

丸亀市、交通事業者、コミュニティ

スケジュール

事業内容	2026	2027	2028	2029	2030
● 支線部における面的交通手段の導入	導入検討	→	順次導入実施		
● 利用の定着に向けた戦略的な制度設計	導入検討	→	順次導入実施		

施策（4）免許返納後の生活を支える移手段の確保

事業内容

- 互助輸送と連携した外出支援体制構築【丸亀市、交通事業者、コミュニティ】
 - ・ コミュニティで実施している互助輸送と公共交通の連携による利用促進策等を検討します。
- 公共交通のバリアフリー化の推進【丸亀市、交通事業者】
 - ・ 丸亀コミュニティバスや路線バスの車両はバリアフリー対応となっています。
 - ・ 一般タクシーについても、国の地域公共交通バリア解消促進等事業を活用したUD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入を継続して進めていきます。



図 25 市内を運行するバリアフリー車両（丸亀コミュニティバス、琴参バス）

交通DX・GXによる経営改善支援事業等補助金（令和7年度）
バリアフリー化設備等整備事業 【担当部署】
国土交通省
物流・自動車局旅客課

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る**利便性及び安全性向上の促進等を図るための**取組を支援します。

補助対象事業者
乗合バス・タクシー事業者

補助対象経費と補助率

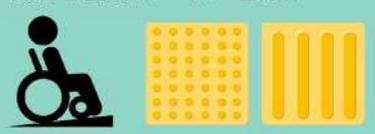
○鉄道駅、旅客ターミナル（バス・旅客船・空港旅客）のバリアフリー化、待合・乗継施設整備（段差の解消 ^(※) 、転落防止設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備等）  補助率：1/3	○ノンステップバス・リフト付きバスの導入  ノンステップバス リフト付きバス 補助率：1/4又は通常車両価格との差額1/2のいずれか少ない額 <small>※メニューによって上限金額が異なります。詳細をご確認ください。</small>	○福祉タクシーの導入（UDタクシー含む）  福祉タクシー 補助率：1/3 <small>※メニューによって上限金額・上限台数が異なります。詳細をご確認ください。</small>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

図 26 バリアフリー化設備等整備事業

実施主体

丸亀市、交通事業者、コミュニティ

スケジュール

事業内容	2026	2027	2028	2029	2030
● 互助輸送と連携した外出支援体制構築	利用促進策等の検討			利用促進策等の実施	
● 公共交通のバリアフリー化の推進	車両導入等への支援				

施策（5）担い手不足に対する取組の実施

事業内容

- 交通事業者の採用活動への支援【丸亀市、交通事業者、ハローワーク】
 - ・ 路線バスやタクシーなどの担い手確保に係る取組やPRへの支援を実施します。
- 交通事業者の担い手確保の負担軽減に向けた支援【丸亀市】
 - ・ 国や県が行う担い手確保に関する補助制度や丸亀市の産業振興支援補助金等の活用促進に向けて、交通事業者への周知に取り組みます。
- 自動運転の社会実装に向けた実証の検討【丸亀市、交通事業者】
 - ・ 持続可能な公共交通とするため、自動運転の社会実装に向けて、国の補助制度を活用した実証運行の取組を検討します。



図 27 自治体と交通事業者が連携した運転手募集の取組（左）（岐阜県岐阜市、岐阜バス）
丸亀市産業振興支援補助金（右）

実施主体

丸亀市、交通事業者、ハローワーク

スケジュール

事業内容	2026	2027	2028	2029	2030
● 交通事業者の採用活動への支援	支援策の実施・運用				
● 交通事業者の担い手確保の負担軽減に向けた支援	産業振興支援補助等の周知・活用支援				
● 自動運転の社会実装に向けた実証の検討	国の補助制度への応募、実証				

施策（6）適切な公的補助による支援

事業内容

- **路線の位置づけを踏まえた財政負担の見直し【丸亀市】**
 - ・ コミュニティバス路線の効率化に向けた見直しを実施し、各路線の役割や位置づけに応じた補助制度を活用しつつ、財政負担の見直しを図ります。
- **航路の船舶更新への支援【丸亀市、交通事業者】**
 - ・ 離島航路に就航している船舶の中には、今後数年で更新を控えている船舶があります。
 - ・ 運航の安全性と接続性を確保するため、船舶更新への支援を行います。

表 17 地域公共交通確保維持事業の対象系統

補助	系統名/航路事業者名	運行区間
地域間幹線系統 補助	島田岡田線	坂出営業所～富熊西沖・NEWレオマワールド
	丸亀垂水線	丸亀港～垂水ふれあいセンター～丸亀港
	丸亀西線	労災病院～善通寺 IC バスターミナル～労災病院
	レオマ宇多津線	NEWレオマワールド～宇多津駅北口
地域内フィーダー 系統補助	綾歌宇多津線	綾歌市民総合センター・湯舟道～宇多津駅南口
	丸亀東線	三谷団地前～宇多津駅北口
	本島コミュニティバス	本島港～笠島～本島港
離島航路運営費等 補助	本島汽船(株)	本島～丸亀
	備讃フェリー(株)	丸亀～広島



図 28 更新時期を控えている船舶

実施主体

丸亀市、交通事業者

スケジュール

事業内容	2026	2027	2028	2029	2030
● 路線の位置づけを踏まえた財政負担の見直し	路線再編に向けた検討		路線再編に応じた補助の実施		
● 航路の船舶更新への支援	船舶更新への支援				

施策（7）行政と交通事業者の定期的な対話機会の設定

事業内容

- 乗降センサーを用いた評価手法のDX化【丸亀市、交通事業者】
 - ・ 市内を運行するコミュニティバス・路線バスに取り付けられている乗降センサーから取得したデータを活用し、従来は把握できなかった運行便ごとの詳細な利用状況の把握・分析を行います。
 - ・ デジタル技術を活用したデータ収集・分析による評価手法のDX化を進め、効率的でスピード感のある公共交通サービスの改善を目指します。
- 交通事業者とのサービス向上に向けた情報共有・協議【丸亀市、交通事業者】
 - ・ 行政と交通事業者との対話に継続して取り組みます。
 - ・ 具体的には、その時々で協議が必要な事項や乗降センサーなどのモビリティデータを活用した利用状況の評価などのテーマに沿った情報共有・協議を行います。



図 29 乗降センサーデータを活用した利用状況の分析例

実施主体

丸亀市、交通事業者

スケジュール

事業内容	2026	2027	2028	2029	2030
● 乗降センサーを用いた 評価手法のDX化	評価手法の検討	→	運用・改善		→
● 交通事業者とのサービス 向上に向けた情報共有・協議	情報共有・協議の実施	→			→

施策（8）公共交通の利用促進の取組

事業内容

- **運賃無料デーなどの実施【丸亀市、交通事業者】**
 - ・ 運賃無料デーの取組は、多くの市民に公共交通の利用機会を提供し、コロナ禍以降の公共交通の利用者数回復にも大きく貢献してきました。
 - ・ 現在の運賃無料デーのほか、通学目的などの利用促進に向けた取組も検討します。
- **乗り方教室などの利用意識の啓発【丸亀市、交通事業者、小学校、市民やコミュニティ】**
 - ・ 市内の小中学生を対象としたバスの出前授業の取組を継続して行います。
 - ・ マルタス内の展示コーナーを使った展示や、出前講座の制度を利用した公共交通についての出前講座による啓発に取り組みます。



図 30 運賃無料デー（左図）と乗り方教室（右図）の取組

実施主体

丸亀市、交通事業者、小学校、市民やコミュニティ

スケジュール

事業内容	2026	2027	2028	2029	2030
● 運賃無料デーなどの実施	運賃無料デーの継続				
	利用促進策の検討		改善実施		
● 乗り方教室などの利用意識の啓発	小学校への出前授業の継続				

施策（9）観光、レジャーにも対応できるサービスの提供

事業内容

- 来訪者にも利用しやすい移動環境の提供【丸亀市、交通事業者】
 - ・ ビジネスや観光目的の来訪者が想定される JR 丸亀駅から沿岸部の工業地帯・観光地の区間において、移動手段確保の仕組みを検討します。
- 観光施設やイベントと連携した企画乗車券の設定

【丸亀市、交通事業者、観光協会、観光施設】

 - ・ 丸亀コミュニティバスでは、沿線の観光施設や瀬戸内国際芸術祭などのイベントと連携した企画乗車券を設定します。
 - ・ 民間事業者の企画乗車券についても観光協会への情報提供を依頼し、公共交通の利用促進につなげます。



出典:ことでんグループWEB サイト

図 31 観光地と連携した企画乗車券の例（ことでん、NEW レオマワールド）

実施主体

丸亀市、交通事業者、観光協会、観光施設

スケジュール

事業内容	2026	2027	2028	2029	2030
● 来訪者にも利用しやすい移動環境の提供	ニーズ把握・実施判断		来訪者への移動支援の検討・実施		
● 観光施設やイベントと連携した企画乗車券の設定	企画乗車券の継続設定、観光分野との連携				

施策（10）近隣自治体との広域連携の推進

事業内容

- 市域をまたぐ広域路線の連携の推進【丸亀市、交通事業者】
 - ・ 広域運行する交通手段での連携による利用者の利便性向上に取り組みます。
- 移動ニーズに応じた他市町の公共交通との連携【丸亀市、交通事業者、近隣市町】
 - ・ コミュニティバスの他市町への乗り入れについては、移動ニーズに応じた乗入先とします。
 - ・ 乗り入れ先や運行ダイヤの設定にあたっては、乗入先市町の公共交通に向けた取組を検討します。



図 32 市外への乗入を行う三豊市コミュニティバス

実施主体

丸亀市、交通事業者、近隣市町

スケジュール

事業内容	2026	2027	2028	2029	2030
● 市域をまたぐ広域路線の連携の推進	広域路線の連携推進				
● 移動ニーズに応じた他市町の公共交通との連携	路線再編に向けた検討		路線再編に応じた乗入策の実施		

第6章 KPI・目標値の設定

6.1 KPI と基本方針との関連

本計画における取組成果を評価するため、10のKPIを設定します。それぞれのKPIと基本方針の関連は下表の通りとなります。

KPI	基本方針	評価 タイミング	基本方針 1	基本方針 2	基本方針 3	基本方針 4
① 中心拠点と地域拠点を結ぶ路線の運行回数		毎年度	○			
② 中心拠点と地域拠点を結ぶ路線の利用者数		毎年度	○			
③ 公共交通による人口カバー率		計画 最終年度		○		
④ 高齢者の免許返納率		毎年度		○		
⑤ 日常移動での自家用車分担率		計画 最終年度			○	
⑥ 市の全体支出に占める公共交通関連予算の割合		毎年度			○	
⑦ 路線バス・コミュニティバスの収支率		毎年度			○	
⑧ 公共交通の総利用者数		毎年度			○	
⑨ 路線バス、コミュニティバス運転手の充足率		毎年度			○	
⑩ 路線バス・コミュニティバスに対する満足度		計画 最終年度				○

6.2 KPI に基づく目標値の設定と測定方法

設定した KPI の目標値と測定方法、目標値設定の考え方を以下に示します。

KPI① 中心拠点と地域拠点を結ぶ路線の運行回数	
現状値（2025 年度）	目標値（2030 年度）
中心市街地～飯山地区 11 往復/日 中心市街地～綾歌地区 11 往復/日	中心市街地～飯山地区 11 往復/日 中心市街地～綾歌地区 11 往復/日
指標の選定理由	
・市内移動の軸となる路線の性能（運行頻度）が確保されていることを確認するため。	
測定方法	
・区間ごとの平日 1 日の運行回数を合計する。 （現状の対象路線：綾歌宇多津線、レオマ宇多津線、丸亀東線） ※現状値は 2025 年 10 月時点の運行ダイヤによる。	
目標値設定の考え方	
・利用者数維持のためには現状の運行本数を維持する必要があります。実際に、R6.10 ダイヤ改正に伴う減便では、減便割合とほぼ等しい割合の利用者数減少が見られました。	

KPI② 中心拠点と地域拠点を結ぶ路線の利用者数	
現状値（2024 年度）	目標値（2030 年度）
143,851 人/年	144,000 人/年
指標の選定理由	
・市内移動の軸となる路線が機能しているかを確認するため。	
測定方法	
・対象路線の年間利用者数を合計する。（対象路線：綾歌宇多津線、レオマ宇多津線、丸亀東線）	
目標値設定の考え方	
・人口減少局面でも、中心拠点と地域拠点を結ぶ交通軸においては利用者数を維持します。	

KPI③ 公共交通による人口カバー率	
現状値（2025 年度）	目標値（2030 年度）
56.2%	65.0%
指標の選定理由	
・公共交通によって市域が面的にカバーされているかを確認するため。	
測定方法	
・国土地理院の人口データと評価時点の路線図を基に、GIS を用いて算出する。 ・バス停から 300m、港・駅から 800m 圏内の人口が総人口に占める割合を算出する。 ※デマンド交通などの区域運行が運行される場合はその運行エリアもカバー圏に含む。	
目標値設定の考え方	
・現状の面的なカバー率の上昇を目指します。	

KPI④ 高齢者の免許返納率	
現状値（2024年12月時点）	目標値（2030年12月時点）
2.3%	2.3%
指標の選定理由	
・移動手段が適切に提供され、高齢者の免許返納が促進されているかを確認するため。	
測定方法	
・丸亀市の免許返納実績から65歳以上の免許保有者に対する免許返納率を算出する。	
目標値設定の考え方	
・計画期間中の取組によって、高齢者の免許返納率が向上することを目指します。	

KPI⑤ 日常移動での自家用車分担率	
現状値（2025年度）	目標値（2030年度）
通勤通学 79.5% 買物 73.5% 通院 72.5%	現状値以下
指標の選定理由	
・自家用車分担率から、自家用車依存が過度に進行していないことを確認する。	
測定方法	
・計画策定時の市民へのアンケート結果から、日常移動（通勤、買物、通院）の各移動目的別の自家用車分担率を算出する。	
目標値設定の考え方	
・自家用車から公共交通へのシフトを促すためにも、自家用車分担率を現状値以下に留めます。	

KPI⑥ 市の全体支出に占める公共交通関連予算の割合	
現状値（2024年度）	目標値（2030年度）
0.25%	0.25%
指標の選定理由	
・公共交通に関する市の支出が適切な水準を保っているか確認するため。	
測定方法	
・市の一般会計のうち、公共交通関連予算の占める割合を算出する。	
目標値設定の考え方	
・今後も物価上昇による運行コストの増加が見込まれる中で、市の全体支出に占める公共交通関連予算の割合は一定水準を維持していくことを目指します。	

KPI⑦ 路線バス・コミュニティバスの収支率	
現状値（2024年度）	目標値（2030年度）
22.6%	23.6%
指標の選定理由	
・収支面での持続可能性が高まっているかを確認するため。	
測定方法	
・路線バス・コミュニティバスの収支率を整理する。	
目標値設定の考え方	
・現計画5年間での実績を踏まえ、1.0%の収支率改善を目指します。	

KPI⑧ 公共交通の総利用者数	
現状値（2024年度）	目標値（2030年度）
3,942,911人/年	3,910,000人/年
指標の選定理由	
・市内の公共交通の総利用者数が維持されているかを確認するため。	
測定方法	
・鉄道、航路、路線バス、コミュニティバスの年間の総利用者数（新規に導入される公共交通がある場合には、対象として含む）	
目標値設定の考え方	
<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少が進み、路線の再編を行う中でも、持続的な運行を支えられる利用者を維持する ・丸亀市人口ビジョン（令和7年改訂版）の独自推計から、2025年から2030年までの人口減少率1%を鑑み、利用者数減少を公共交通全体で1%未満とすることを目指します。 	

KPI⑨ 路線バス、コミュニティバス運転手の充足率	
現状値（2024年度）	目標値（2030年度）
95.5%	100%
指標の選定理由	
・持続的な運行に必要な運転手数が確保されているかを確認するため。	
測定方法	
<ul style="list-style-type: none"> ・市内を運行する路線バス、コミュニティバス運転手数（丸亀営業所管内）を、1日に必要な仕業数で除して算出。数値は毎年10月1日時点の仕業数と運転手数で算出する。 ※2024年10月改正ダイヤでは、仕業数44、運転手数42人のため充足率95.5% 	
目標値設定の考え方	
・運行に必要な運転手数が確保されている状態とするため、現状の充足率が維持または上昇している状態を目指します。	

KPI⑩ 路線バス・コミュニティバスに対する満足度	
現状値（2025年度）	目標値（2030年度）
41.4% ※「満足」「やや満足」を合わせた割合	42.0%
指標の選定理由	
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークの姿が変わっても、路線バス・コミュニティバスに対する満足度が向上していることを確認するため。 	
測定方法	
<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定時の市民へのアンケート結果から、路線バス・コミュニティバスの満足度を調査する。（満足度の集計には、バス等の利用頻度が年1回未満の回答は除く） 	
目標値設定の考え方	
<ul style="list-style-type: none"> ・路線の再編を行う中でも、利用者の感じる満足度の向上を目指します。 	

第7章 実施体制・スケジュール

7.1 計画推進・マネジメントに係る体制

計画の実施は、PDCA サイクルに沿って行います。PDCA サイクルを実行するための具体的な体制としては、「交通事業者との情報共有・協議」による個別の調整や情報共有を行い、施策の実施に向けては「丸亀市地域公共交通活性化協議会」による意思決定を行います。

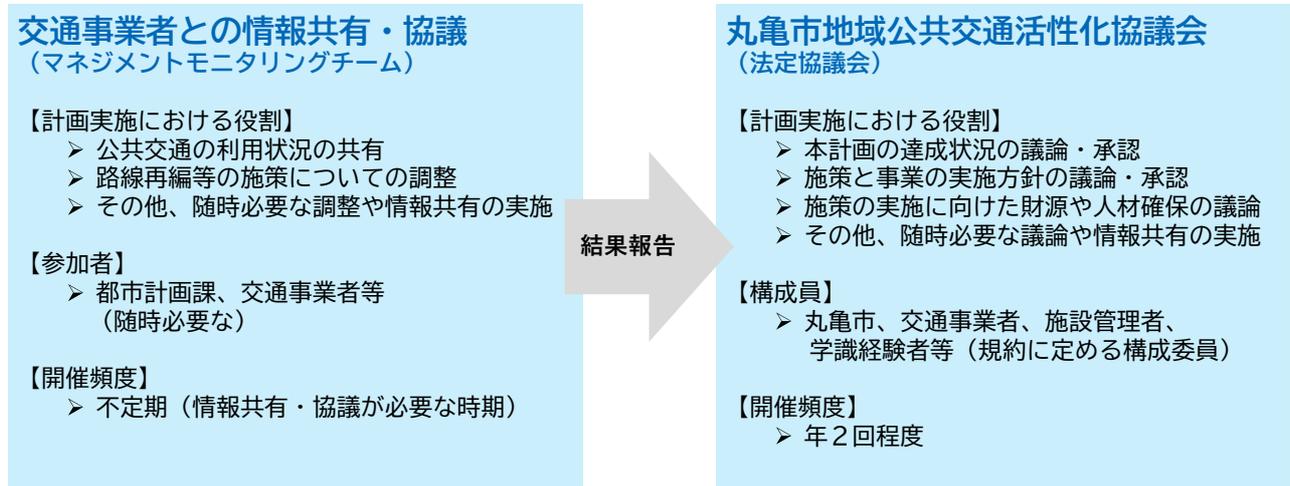


図 33 本計画の実施体制

7.2 モニタリング・PDCA のスケジュール

計画期間中は以下のモニタリング・PDCA スケジュールを基にして「丸亀市地域公共交通活性化協議会」として、公共交通に関する事業の継続的な評価・改善を行います。

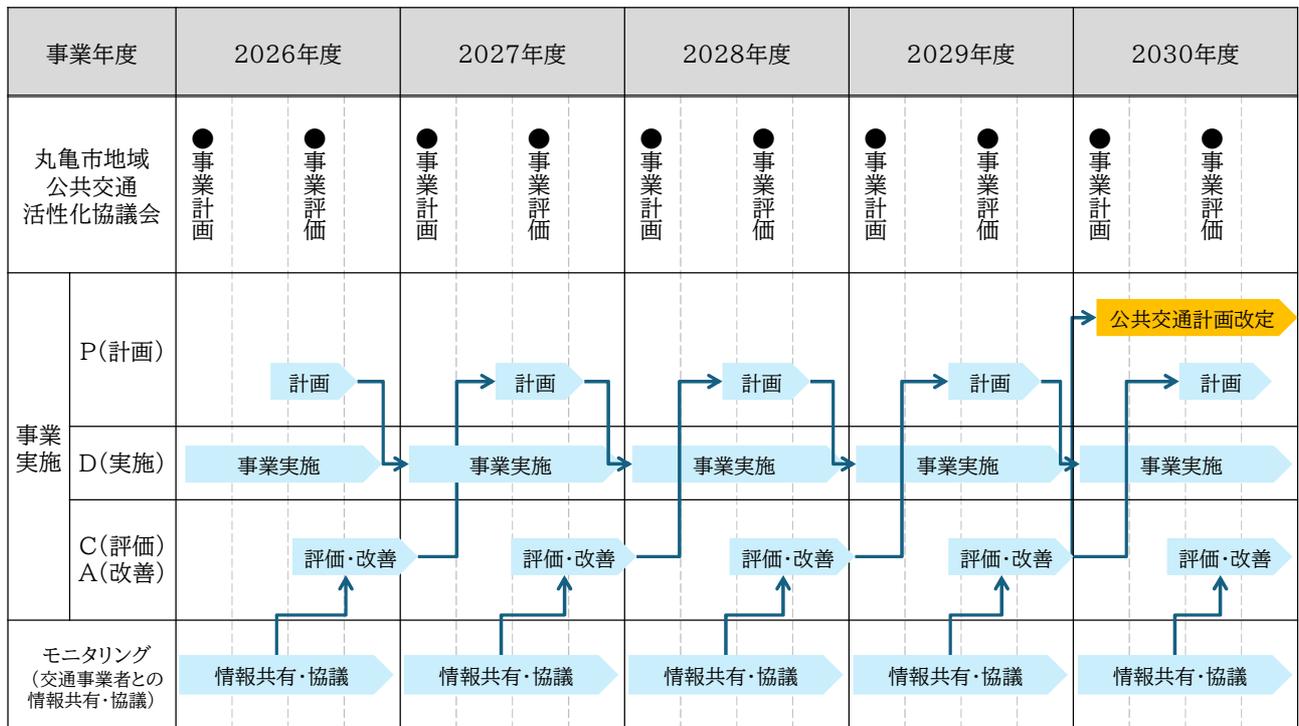


図 34 モニタリング・PDCA スケジュール