

第二次丸亀市地域公共交通計画【概要版】

1. 計画の概要

計画策定の背景・目的

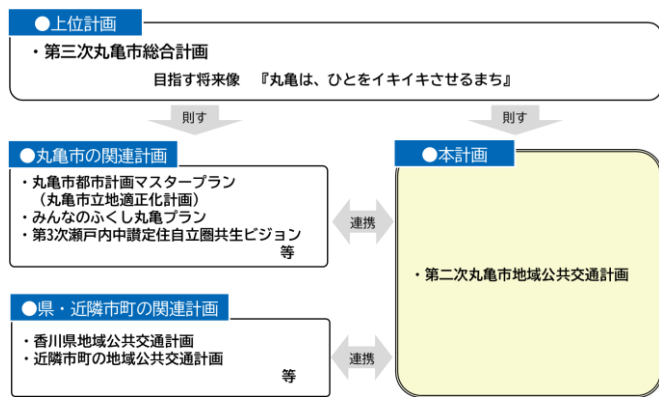
丸亀市では、2021年に「丸亀市地域公共交通計画（以下、現計画）」を策定し、計画期間中にはサービスの向上や情報発信・利用促進などの様々な施策を展開し、一定の成果を上げてきました。

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減便が行われるなど、予断を許さない状況です。

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。

計画の位置づけ

本計画は、上位関連計画との連携を図りながら、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。



▲計画の位置づけ

計画区域

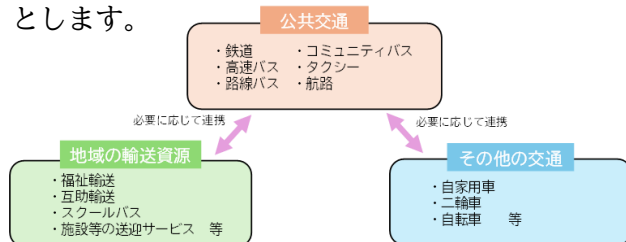
本計画の対象区域は、丸亀市全域とします。

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。

計画の対象と連携

本計画では公共交通を主な対象としていますが、地域の輸送資源やその他の交通との連携が不可欠であり、公共交通以外も含めた移動環境の確保を前提とします。



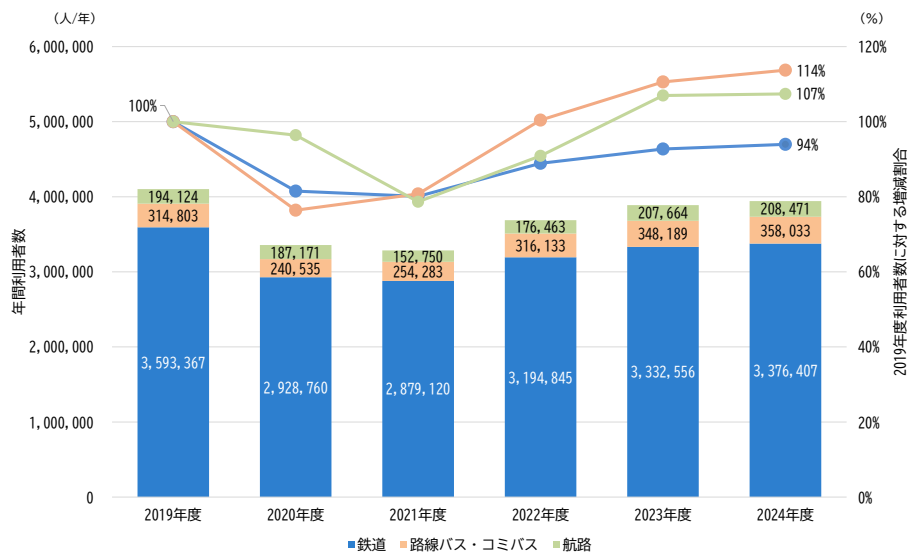
▲計画の対象と連携

2. これまでの取組と公共交通の現状

2021年3月策定の現計画期間中には、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。それらの取組の効果もあり、丸亀市全体の公共交通の利用者数はコロナ禍以降で回復傾向が続いています。



▲運賃無料デーの取組



▲公共交通の利用者数と増減割合

3. 公共交通の問題点

公共交通の現状把握結果から「利用者」「交通事業者・行政」のそれぞれの視点で6つの問題点を抽出しました。問題点の抽出にあたり、各地域ごとの個別の問題点については地図上に整理しました。

利用者視点の問題点

問題点1 公共交通の利便性の低下

- 広い平野部をカバーするための路線の複雑化・長大化による速達性の低下
- 担い手不足に伴う減便による利便性や接続性の低下

問題点2 地域やライフステージによる移動格差

- 市内南部ではバス路線の間隔が広く、タクシーも利用しづらくなっている
- 免許返納後の移動支援の必要性が高まっている

問題点3 広域移動・多目的利用の制約

- 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は増加傾向となっている

交通事業者・行政視点の問題点

問題点4 交通事業の運行効率の悪化

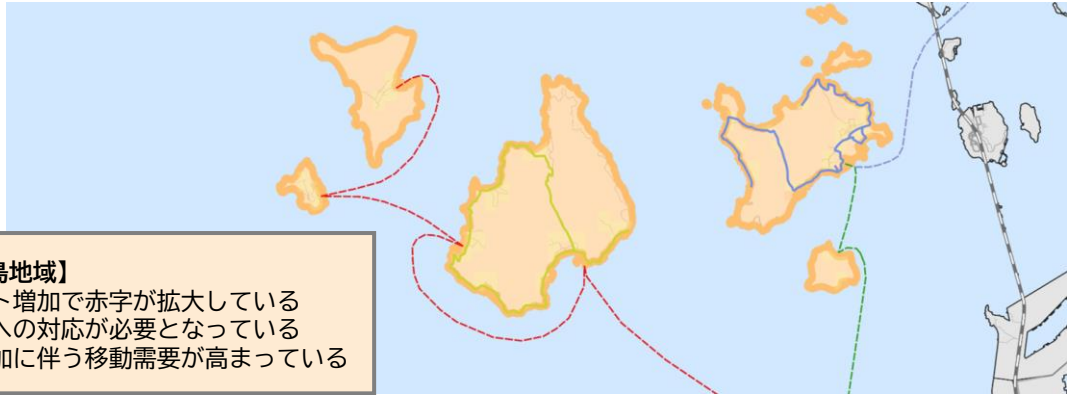
- 路線の複雑化・長大化による運行効率の低下
- 利用者数の少ない交通結節点もあり、乗継利用の促進が難しい

問題点5 運行の持続可能性の低下

- 担い手不足の深刻化による減便の発生
- 運行コストの上昇と公的資金投入額の増加
- 互助輸送ドライバーの高齢化と担い手不足

問題点6 事業者間や他分野との連携不足

- 事業者間連携による接続改善・サービス改善が必要とされている
- 近隣自治体の公共交通との連携不足



【広島・本島地域】

- 運航コスト増加で赤字が拡大している
- 船舶更新への対応が必要となっている
- 移住者増加に伴う移動需要が高まっている

【沿岸部】

- 工業地帯や中津万象園は鉄道やバス路線から離れている

【善通寺市への乗入】

- 丸亀西線が善通寺市へ乗り入れているが、利用できる二次交通がない

【中心市街地・周辺市街地地域】

- 沿岸部や周辺市街地では鉄道やバス路線から離れている地域がある
- 丸亀駅バス停の待合環境が厳しく、ロータリーではバス発着の混雑がみられる
- JR駅までのアクセス向上の要望がある（二次交通との接続や駐車場整備）

【乗継拠点の活用】

- 飯山や綾歌の地域拠点では乗継拠点の利用が少ない

【丸亀中部・飯山・綾歌地域】

- 人口と施設が広く分散しており、交通空白が点在している
- 営業所から遠い地域が多く、一般タクシーの利用が難しい
- コミバス路線の複雑化、長大化によって速達性が低下し、運行コストも増加している
- コミバスの減便により利用者も減少している
- 互助輸送ドライバーも高齢化している

▲公共交通の問題点（地域別）

4. 公共交通の目指す姿

計画の理念

安心できる豊かな未来のまちづくり
～みんなで作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

- 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公共交通ネットワークの見直しを行います。

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

- 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

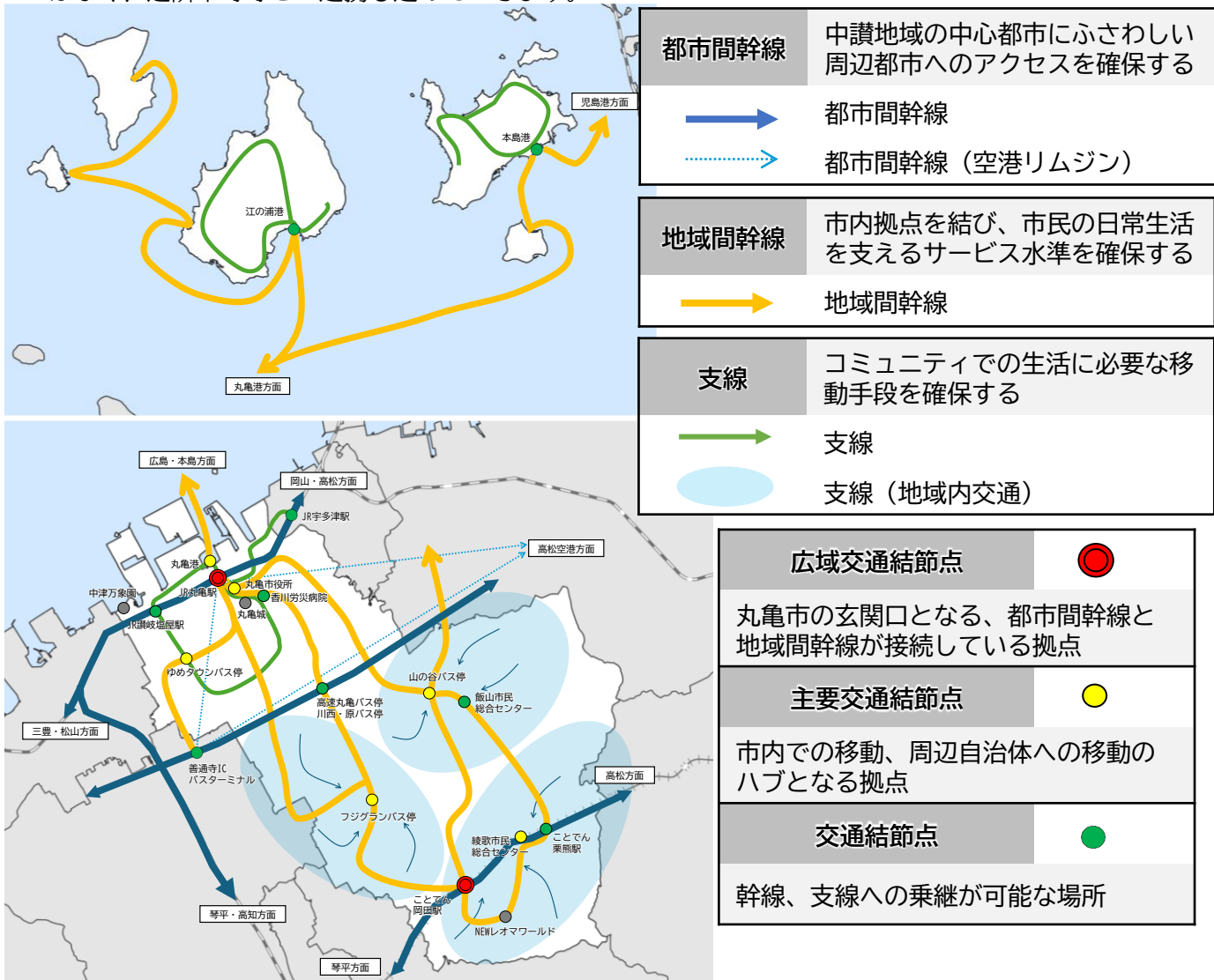
- 喫緊の課題である公共交通の担い手確保をサポートするとともに、収支面でも改善に向けた努力を促し、持続可能な事業運営体制の確立に向けた適正な支援に取り組みます。

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

- 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に向けて、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。



▲将来ネットワーク図と路線・拠点の役割

5. 事業と施策

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

- コミュニティバスの路線再編
- コミュニティバス路線の見直し基準の設定
- 乗継時間の最適化とダイヤ調整

(2)交通結節点の整備・機能強化

- 既存交通結節点の待合環境改善、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



▲スーパーと連携した取組事例
(広島県熊野町)

基本方針2 地域特性に応じた移手段の提供

(3)交通空白地域の縮小

- 支線部における面的交通手段の導入
- 利用の定着に向けた戦略的な制度設計



▲予約型定額乗合タクシー (山口県田布施町)

(4)免許返納後の生活を支える移手段の確保

- 互助輸送と連携した外出支援体制構築
- 公共交通のバリアフリー化の推進

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

- 交通事業者の採用活動への支援
- 交通事業者の担い手確保の負担軽減に向けた支援
- 自動運転の社会実装に向けた実証の検討

(6)適切な公的補助による支援

- 路線の位置づけを踏まえた財政負担の見直し
- 航路の船舶更新への支援

(7)行政と交通事業者の定期的な対話機会の設定

- 乗降センサーを用いた評価手法のDX化
- 交通事業者とのサービス向上に向けた情報共有・協議

(8)公共交通の利用促進の取組

- 運賃無料デーなどの実施
- 乗り方教室などの利用意識の啓発

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

(9)観光、レジャーにも対応できるサービスの提供

- 来訪者にも利用しやすい移動環境の提供
- 観光施設やイベントと連携した企画乗車券の設定

(10)近隣自治体との広域連携の推進

- 市域をまたぐ広域路線の連携の推進
- 移動ニーズに応じた他市町の公共交通との連携

6. KPI・目標値の設定

KPI	現状値	目標値
①中心拠点と地域拠点を結ぶ路線の運行回数	11往復/日	11往復/日
②中心拠点と地域拠点を結ぶ路線の利用者数	143,851人/年	144,000人/年
③公共交通による人口カバー率	56.2%	65.0%
④高齢者の免許返納率	2.3%	2.3%
⑤日常移動での自家用車分担率	通勤通学 79.5% 買物 73.5% 通院 72.5%	現状値以下
⑥市の全体支出に占める公共交通関連予算の割合	0.25%	0.25%
⑦路線バス・コミュニティバスの収支率	22.6%	23.6%
⑧公共交通の総利用者数	3,942,911人/年	3,910,000人/年
⑨路線バス、コミュニティバス運転手の充足率	95.5%	100%
⑩路線バス・コミュニティバスに対する満足度	41.4%	42.0%