

第二次丸亀市地域公共交通計画

【資料編】



令和8年3月

丸 亀 市

目次

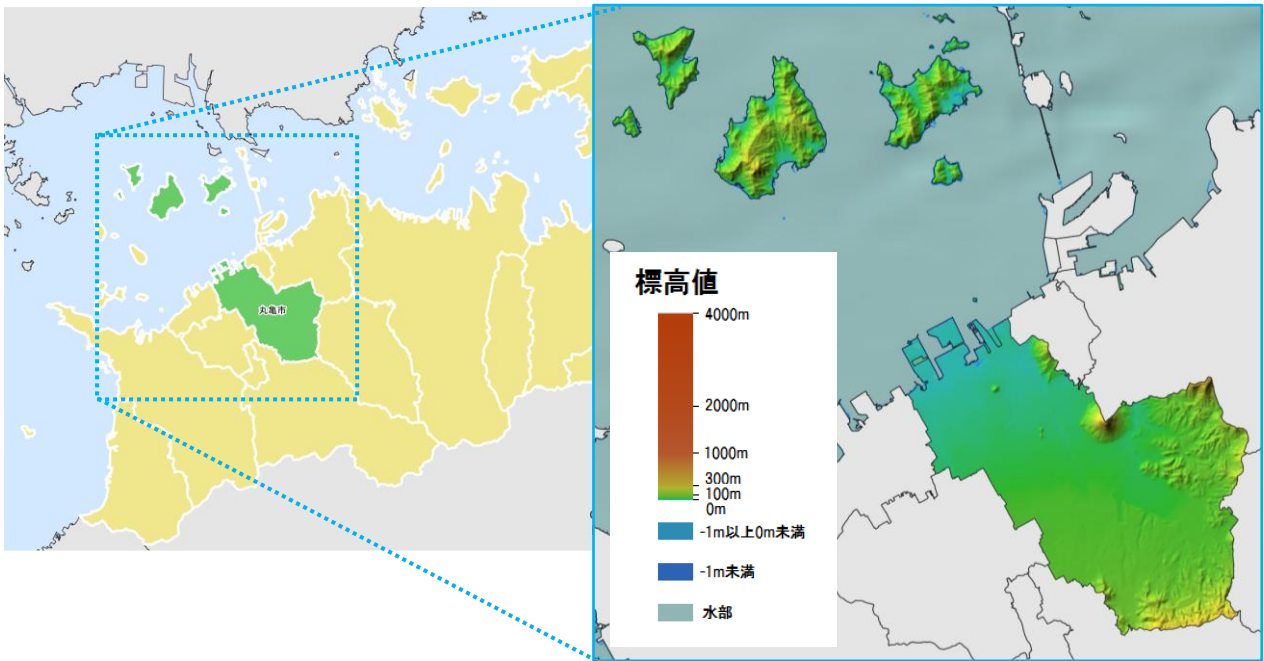
第1章	丸亀市の概要	1
1.1	基礎情報	1
1.1.1	位置・地勢	1
1.1.2	行政区域	1
1.2	地域特性情報	2
1.2.1	施設立地	2
1.2.2	観光資源	2
1.3	人口情報	3
1.3.1	人口動態	3
1.3.2	人口分布	3
1.3.3	高齢化の状況	5
1.3.4	従業者数	6
第2章	公共交通の現状把握	7
2.1	公共交通の現状	7
2.1.1	公共交通ネットワークとカバー状況	7
2.1.2	鉄道	10
2.1.3	高速バス・リムジンバス	11
2.1.4	路線バス・コミュニティバス	12
2.1.5	タクシー	14
2.1.6	航路	15
2.1.7	その他の移動資源	17
2.1.8	交通結節点	19
2.2	移動に関する現状	21
2.2.1	通勤通学	21
2.2.2	買物	23
2.2.3	通院	25
2.3	利用者や関係者のニーズ	27
2.3.1	市民アンケート調査	27
2.3.2	高校生アンケート調査	33
2.3.3	公共交通利用者アンケート調査	38
2.3.4	交通事業者ヒアリング	40
2.3.5	行政、自治組織ヒアリング	43
第3章	上位関連計画の整理	45
3.1	上位計画	45
3.2	関連計画	46
第4章	丸亀市地域公共交通活性化協議会	49
4.1	規約	49
4.2	委員名簿	51

第1章 丸亀市の概要

1.1 基礎情報

1.1.1 位置・地勢

- 丸亀市は香川県の海岸線側のほぼ中央に位置し、医療・教育・商業等の都市機能が集積する中讃地域の中心都市としての役割を担っています。
- 陸地部には、丸亀平野と称される平坦な田園地帯が広がっており、瀬戸内海には本島、広島、手島、小手島、牛島などの島々が点在しています。



出典：国土地理院

図 1 位置・地勢図

1.1.2 行政区域

- 本市には 17 のコミュニティがありますが、本計画での分析にあたっては丸亀市都市計画マスタープランの区域分けを踏まえ、7 地域の分類としています。

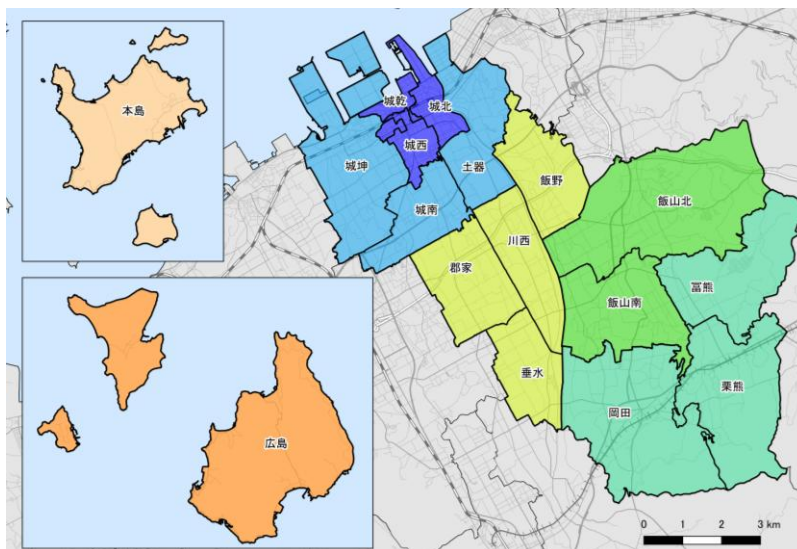


図 2 コミュニティの区域分け

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

1.2 地域特性情報

1.2.1 施設立地

- 中心市街地、周辺市街地には公共施設や学校も含め、多くの施設が集積しています。
- 飯山・綾歌の中心部にも、複数の商業施設や医療機関が立地しています。
- その他にも国道 11 号やさぬき浜街道など幹線道路沿いにも施設が点在していますが、市域全体としては広範囲に分散した施設立地となっています。

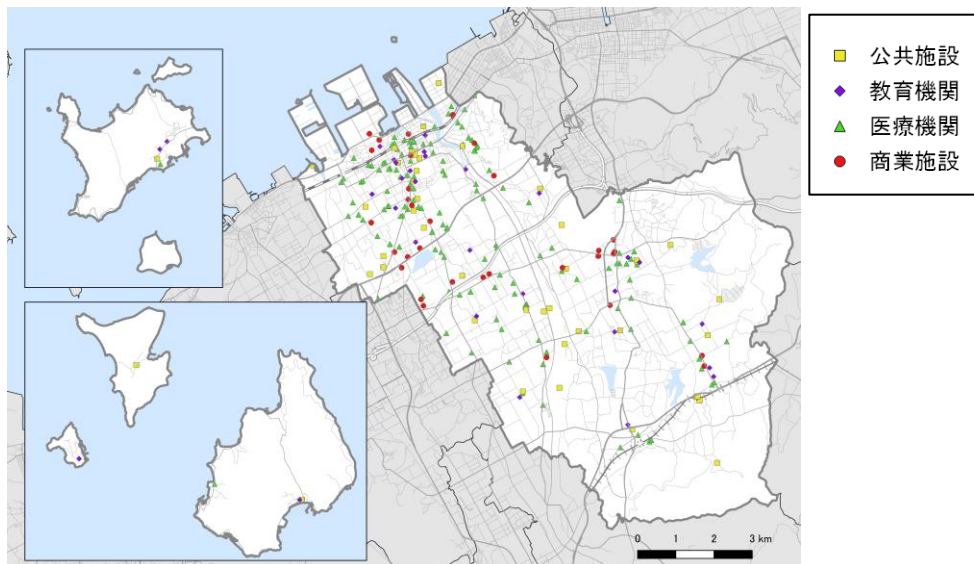
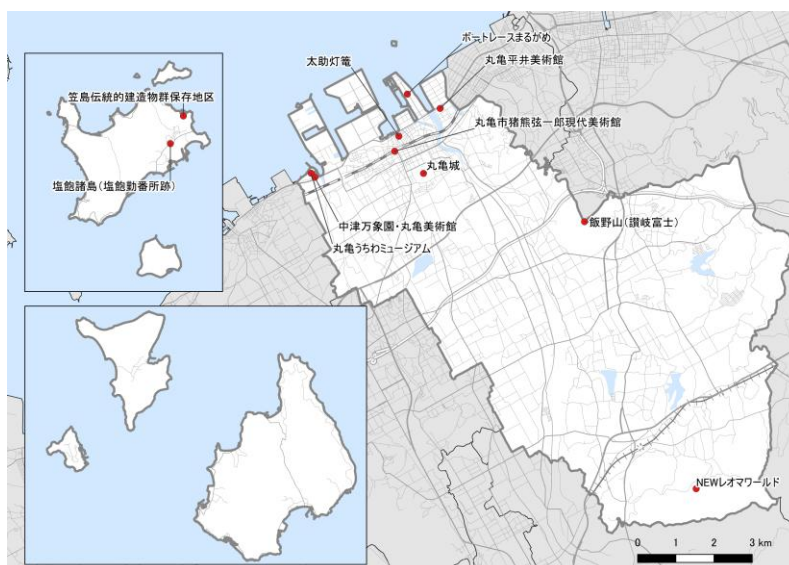


図 3 施設立地

1.2.2 観光資源

- 本市には、石垣の名城として知られる丸亀城をはじめ、中津万象園や塩飽勤番所跡などの歴史文化遺産、さらには四国最大級のレジャー施設である NEW レオマワールド等の観光資源があります。
- また、近年では瀬戸内国際芸術祭の会場にもなっており、多くの観光客が訪れています。



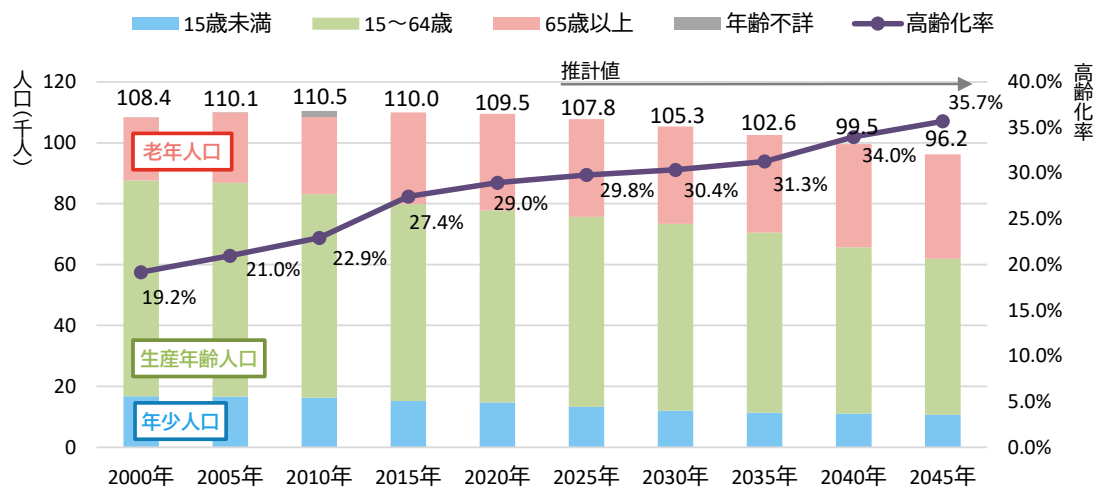
出典：丸亀市観光協会 WEB サイト

図 4 主要な観光資源

1.3 人口情報

1.3.1 人口動態

- 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。
- 高齢化率も年々上昇しており、今後も少子高齢化の進行が見込まれています。

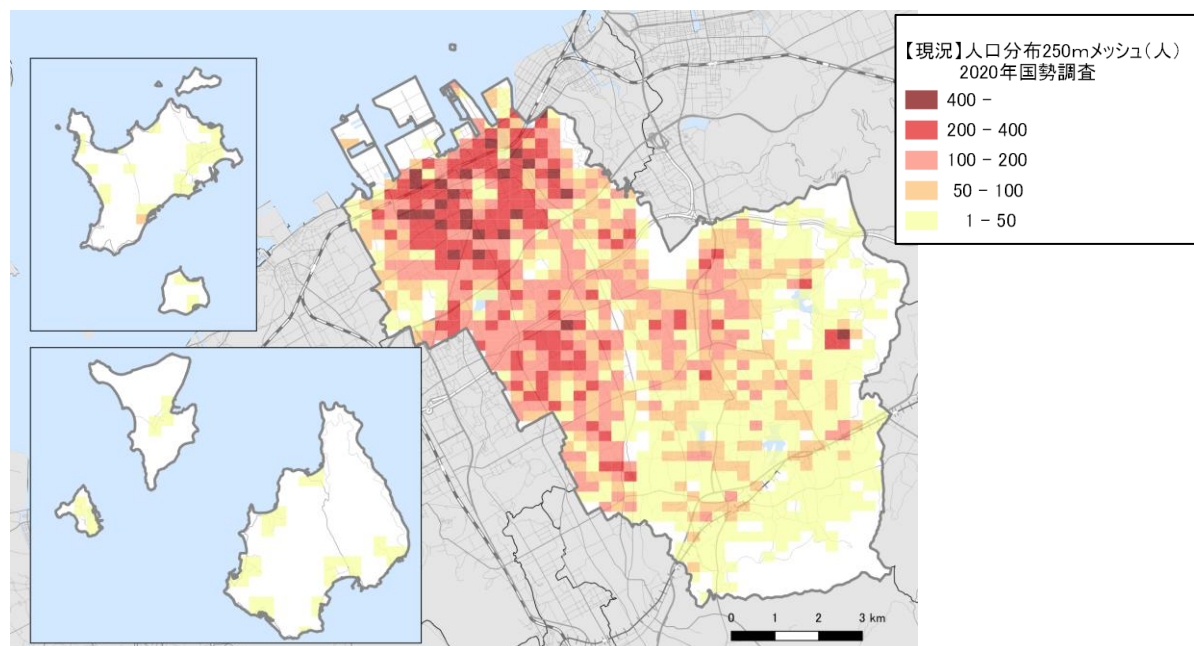


出典：国勢調査（2000年～2020年）、日本の地域将来推計人口（2023年12月国立社会保障・人口問題研究所）

図 5 人口推移

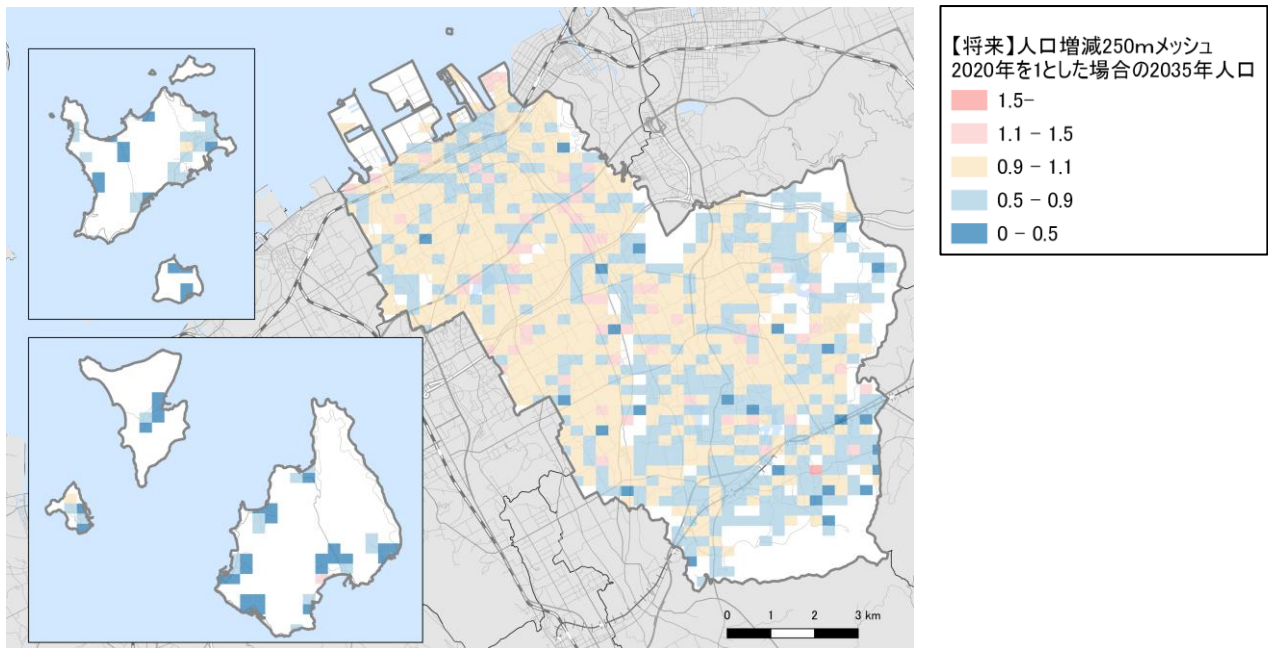
1.3.2 人口分布

- 人口分布も施設立地と同様に、中心市街地と周辺市街地に集積がみられます。
- 山間部や一部の離島を除いた市域全体に広く人口が分布しています。
- 2035年までの将来人口増減については、飯山、綾歌や島しょ部で人口減少率が高くなることが予測されています。一方で、周辺市街地や丸亀中部では人口増加が見込まれる地域も点在しており、スプロール化の進展が懸念されます。



出典：国勢調査（2020年）

図 6 人口分布

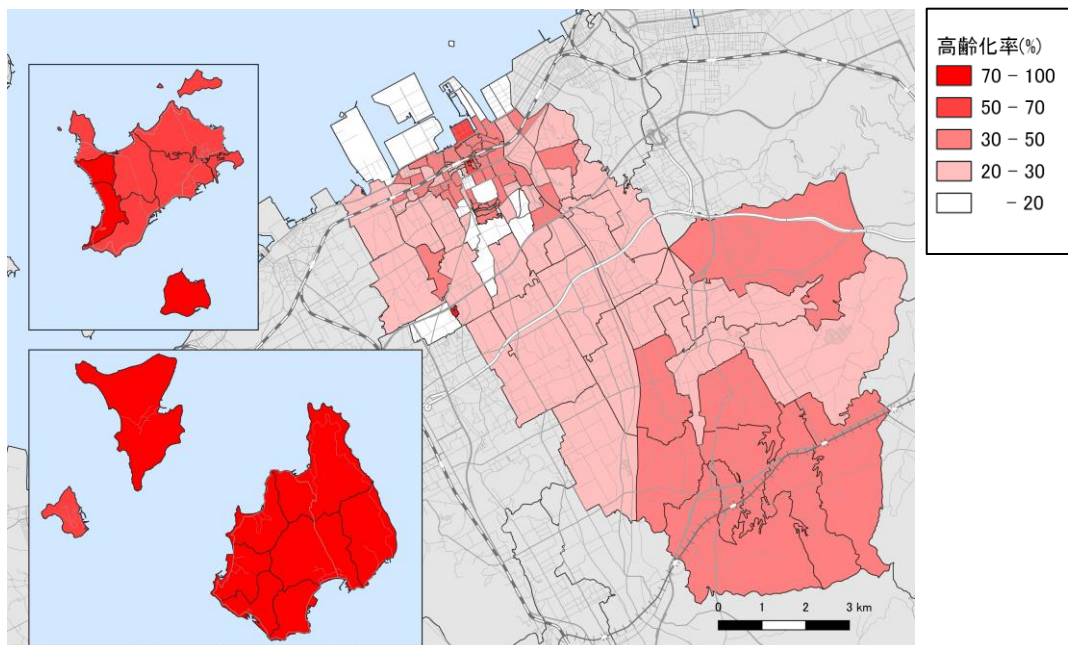


出典：国勢調査（2020年）、国土数値情報（将来推計人口（R6 国政局推計））

図 7 将来人口増減（2020年人口を1とした場合の2035年推計値との比較）

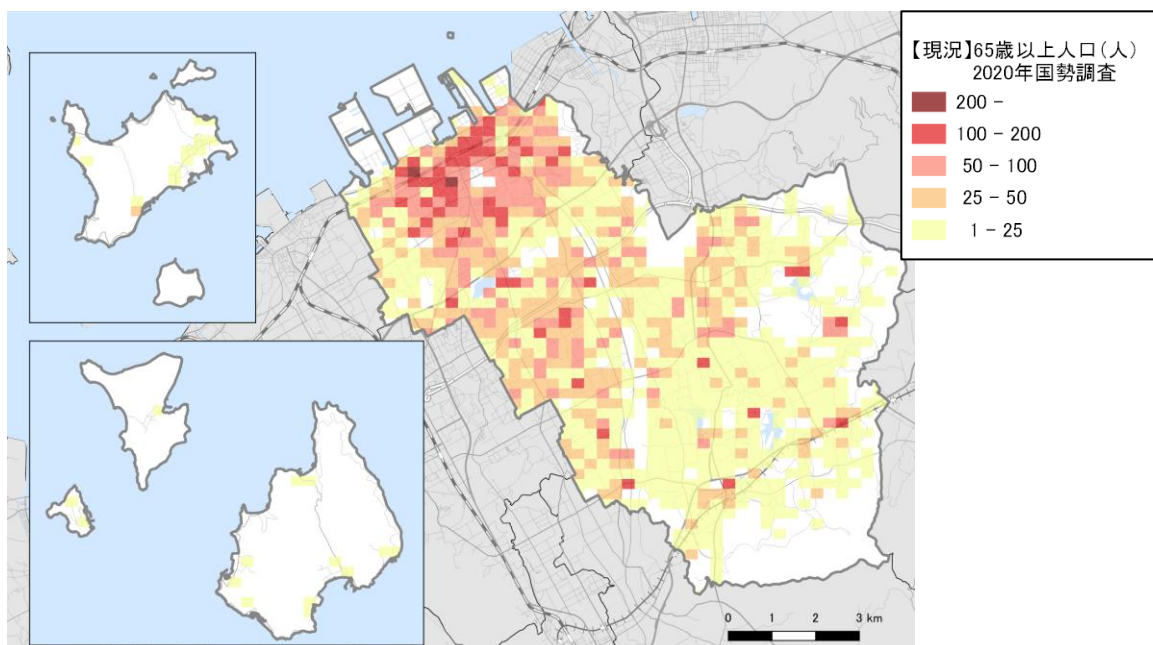
1.3.3 高齢化の状況

- 高齢化率は、陸地部の飯山、綾歌と中心市街地の一部で 30%を超えており、本島、広島では高齢化率が 50%を超えています。
- 高齢者人口の分布は、人口の母数が多い中心市街地と周辺市街地で多くなっています。



出典：国勢調査（2020年）

図 8 丸亀市の高齢化の状況

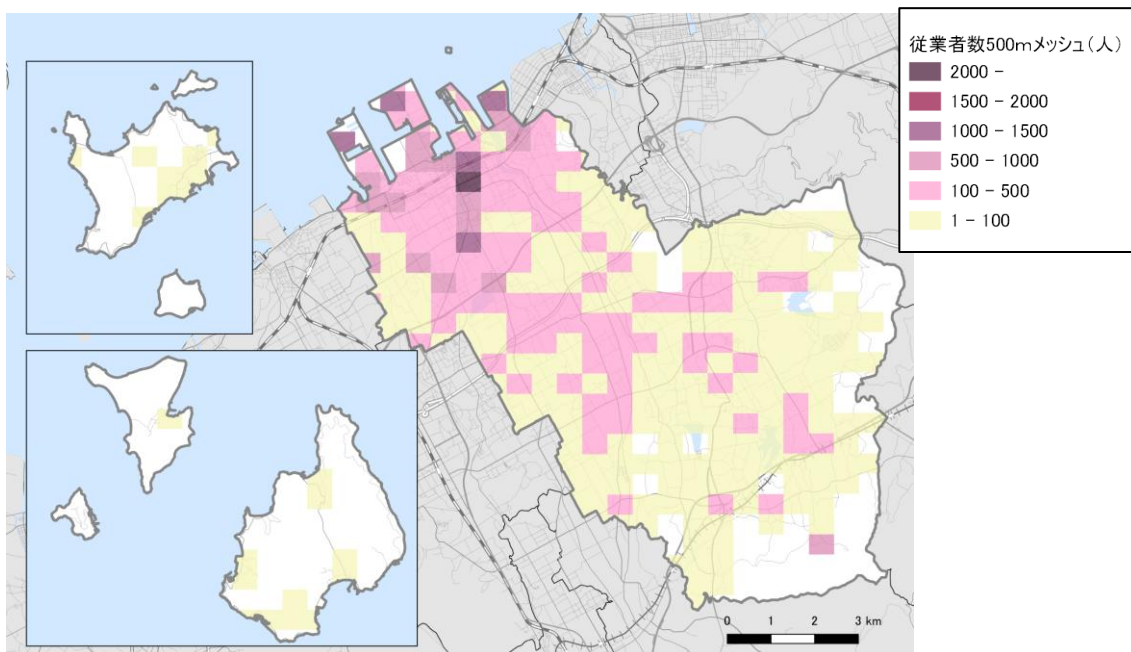


出典：国勢調査（2020年）

図 9 高齢者人口の分布

1.3.4 従業者数

- 市内で仕事を従事している人数を表す従事者数についても、中心市街地、周辺市街地に集積しており、施設立地や人口分布と同様の傾向となっています。
- 一方で、定住人口がほとんど無い沿岸部でも従事者は多くなっています。沿岸部には企業の事務所や工場が多く立地していることから、通勤や出張等での移動需要が大きいことが想定されます。



出典：経済センサス（2021年）

図 10 従業者数

第2章 公共交通の現状把握

2.1 公共交通の現状

2.1.1 公共交通ネットワークとカバー状況

(a) 運行状況

- 陸地部では、東西方向を鉄道、南北方向はバス路線が担う形で公共交通網が構成されています。
- 島しょ部では、航路の他に広島、本島の島内でコミュニティバスが運行されています。
- 鉄道は運行頻度が比較的高く、特に四国内の各都市や本州への広域な移動を担う JR 予讃線では、特急や快速を含めると1日に150本以上の列車が運行されています。
- 中心市街地と周辺市街地を除く地域は、バス路線の減便やタクシー事業者の廃業の影響により、「交通空白」の未然防止が必要な要モニタリング地区に位置づけられています。

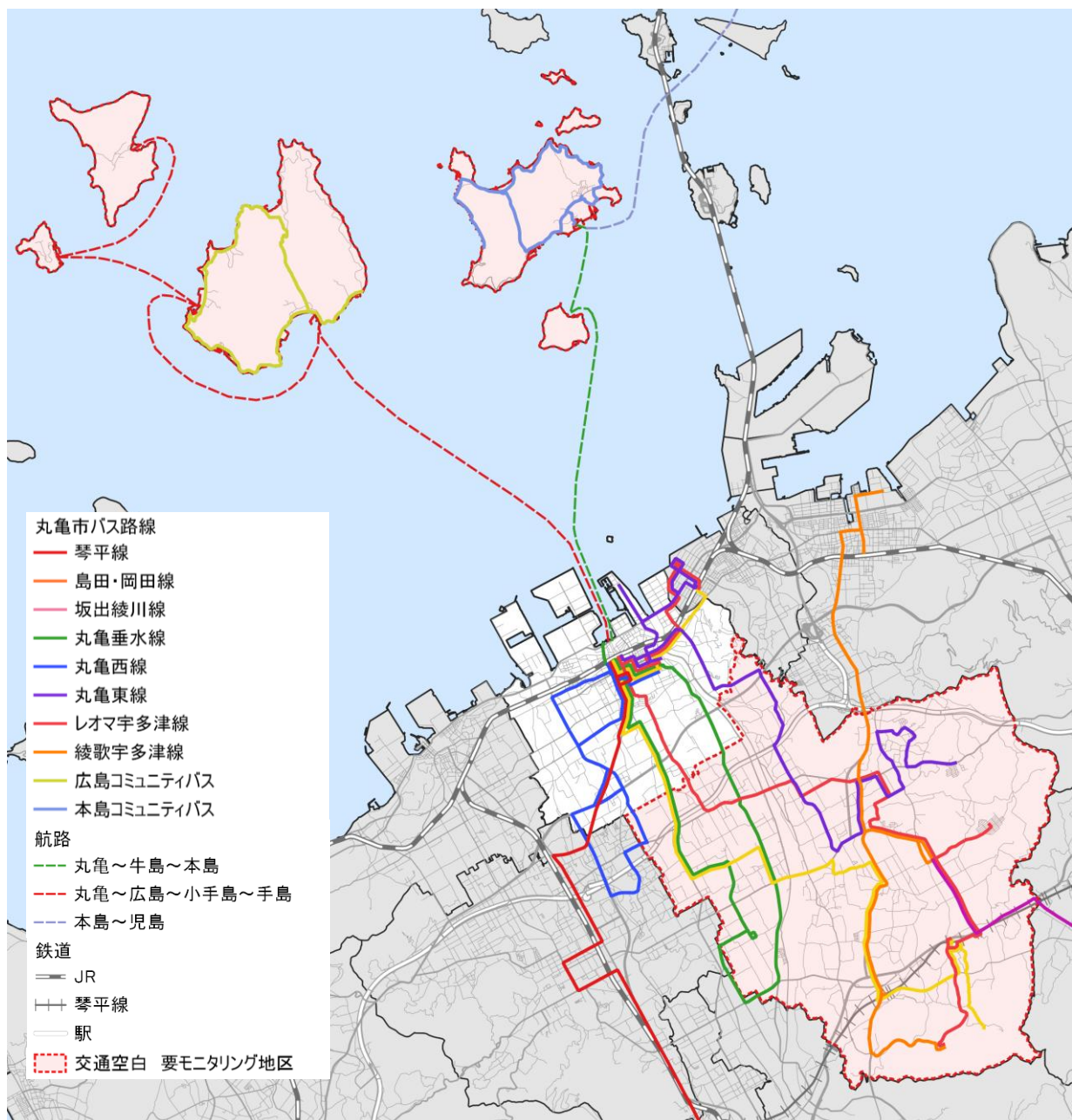


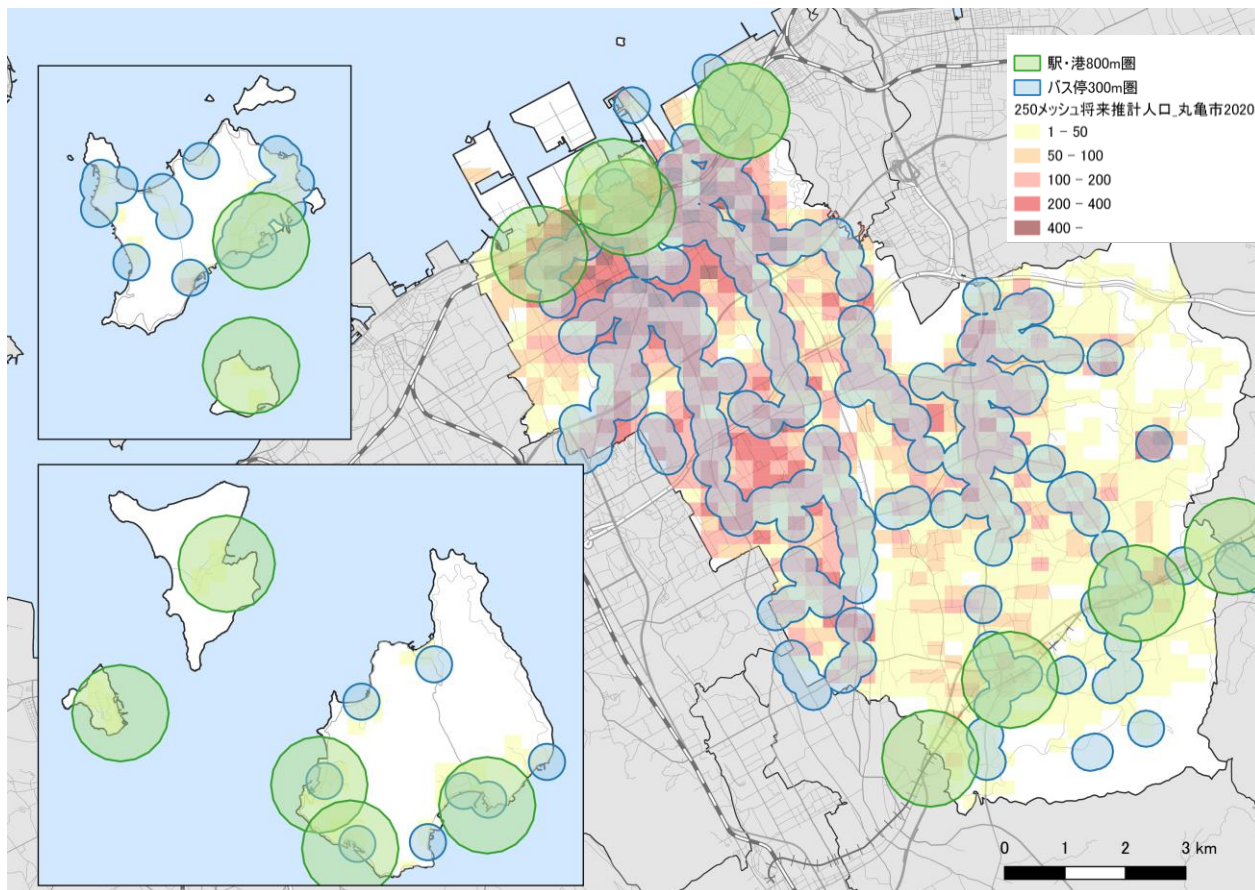
図 11 丸亀市の公共交通ネットワークと要モニタリング地区

表 1 路線ごとの運行頻度

モード	路線名		平日	日祝
鉄道	JR 予讃線	高松・岡山方面	80 本	76 本
		松山・高知方面	85 本	82 本
	ことடன்琴平線		34 往復	34 往復
路線バス ・コミュニティバス	琴平線		4 往復	—
	島田岡田線		11 往復	—
	坂出綾川線		5.5 往復	—
	丸亀垂水線		18 循環	15 循環
	丸亀西線		12 循環	10 循環
	丸亀東線		5 往復	4 往復
	レオマ宇多津線		6 往復	5 往復
	綾歌宇多津線		5 往復	3.5 往復
	本島コミュニティバス		6 循環	6 循環
	広島コミュニティバス		6 循環	6 循環
航路	広島～丸亀港		8 往復	8 往復
	本島～丸亀港		8 往復	8 往復
	本島～児島観光港		4 往復	4 往復

(b) 公共交通によるカバー状況

- 本市において、公共交通が市域を面的にカバーできているかを確認する指標として、駅・港から800m、バス停から300mの圏内の人口が総人口に占める割合を確認しました。
- 現在の公共交通による人口カバー率は56.2%となっています。



出典：国勢調査（2020年）

図 12 公共交通でのカバーエリア

2.1.2 鉄道

(a) 運行状況

- JR 予讃線では、特急列車や快速列車を含めると高松・岡山方面と松山・高知方面ともに日中は1時間に4～5本程度の列車が運行されています。
- ことでん琴平線は琴平方面、高松方面ともに1時間に2本程度の運行頻度となっています。

JR予讃線

平日	高松・岡山方面	松山・高知方面
5時台	2	1
6時台	4	4
7時台	8	3
8時台	4	5
9時台	5	4
10時台	3	4
11時台	4	5
12時台	5	4
13時台	4	5
14時台	5	4
15時台	6	5
16時台	5	6
17時台	5	5
18時台	4	6
19時台	5	6
20時台	3	6
21時台	5	4
22時台	3	6
23時台		1
0時台		1
計/日	80	85

日祝日	高松・岡山方面	松山・高知方面
5時台	2	1
6時台	4	3
7時台	6	3
8時台	4	4
9時台	5	4
10時台	3	4
11時台	4	5
12時台	5	4
13時台	4	5
14時台	5	4
15時台	5	5
16時台	5	6
17時台	5	5
18時台	4	5
19時台	5	6
20時台	3	6
21時台	4	4
22時台	3	6
23時台		1
0時台		1
計/日	76	82

ことでん琴平線

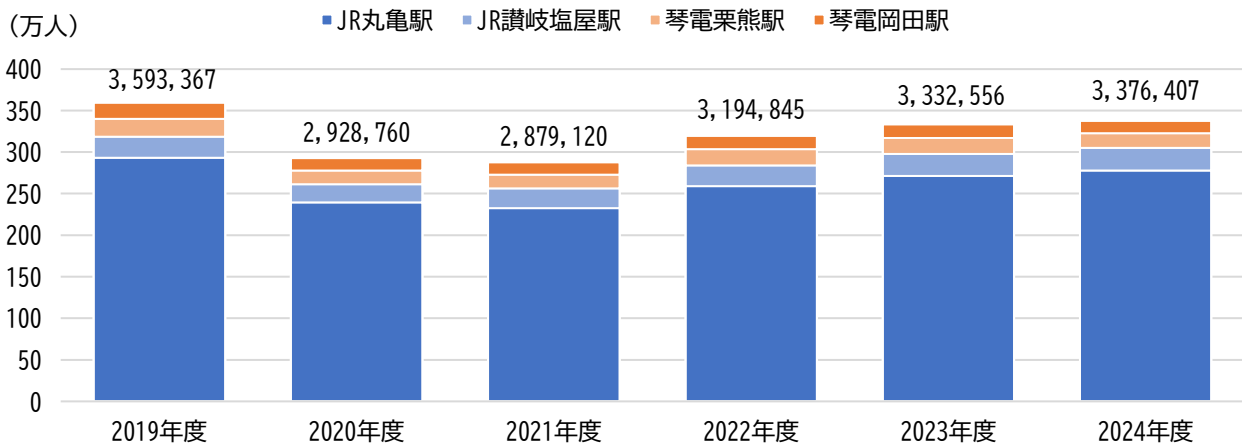
毎日	琴平方面	高松方面
5時台		1
6時台	1	3
7時台	2	2
8時台	2	2
9時台	2	2
10時台	2	2
11時台	2	2
12時台	2	2
13時台	2	2
14時台	2	2
15時台	2	2
16時台	2	2
17時台	2	2
18時台	2	2
19時台	2	2
20時台	2	2
21時台	2	2
22時台	2	
23時台	1	
0時台		
計/日	34	34

出典：JR 四国、高松琴平電鉄

図 13 鉄道の運行頻度

(b) 利用状況

- 丸亀市内の鉄道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。
- 2022年度からは回復基調となっていますが、完全には回復しておらず、2024年度時点の利用者数は2019年度比で9割程度となっています。



出典：JR 四国、高松琴平電鉄

図 14 丸亀市内の全鉄道駅の年間乗降人数の推移

2.1.3 高速バス・リムジンバス

(a) 運行状況

- 高速バスは四国内だけでなく、関東、中部、関西、九州の主要都市との間で運行されています。
- 高松空港までの空港リムジンバスも航空便との接続を考慮したダイヤで運行されています。

表 2 高速バス・リムジンバスの運行状況

出典：四国高速バス WEB サイト、琴参バス WEB サイト（2026年2月時点）

種別	運行区間	停留所			運行本数/日
		ホテル丸亀 オークラ	JR丸亀駅	高速丸亀	
空港リムジン	丸亀⇔高松空港	○	○		空港方面 7 本
					丸亀方面 9 本
高速バス	丸亀・高松⇔横浜・新宿		○		0.5 往復
	丸亀・高松⇔名古屋		○	○	1 往復
	丸亀・善通寺⇔神戸・大阪・USJ		○	○	7 往復
	高松・丸亀⇔福岡		○	○	1 往復
	高松⇔松山			○	8 往復
	高松⇔高知			○	9 往復

(b) 乗り場の状況

- JR 丸亀駅の高速バス乗り場は、路線バスやコミュニティバスと共用されていますが、丸亀駅バスターミナルの待合所建屋はコロナ禍以降、閉鎖されています。
- 高速丸亀バス停にはパーク＆ライド駐車場が併設されています。

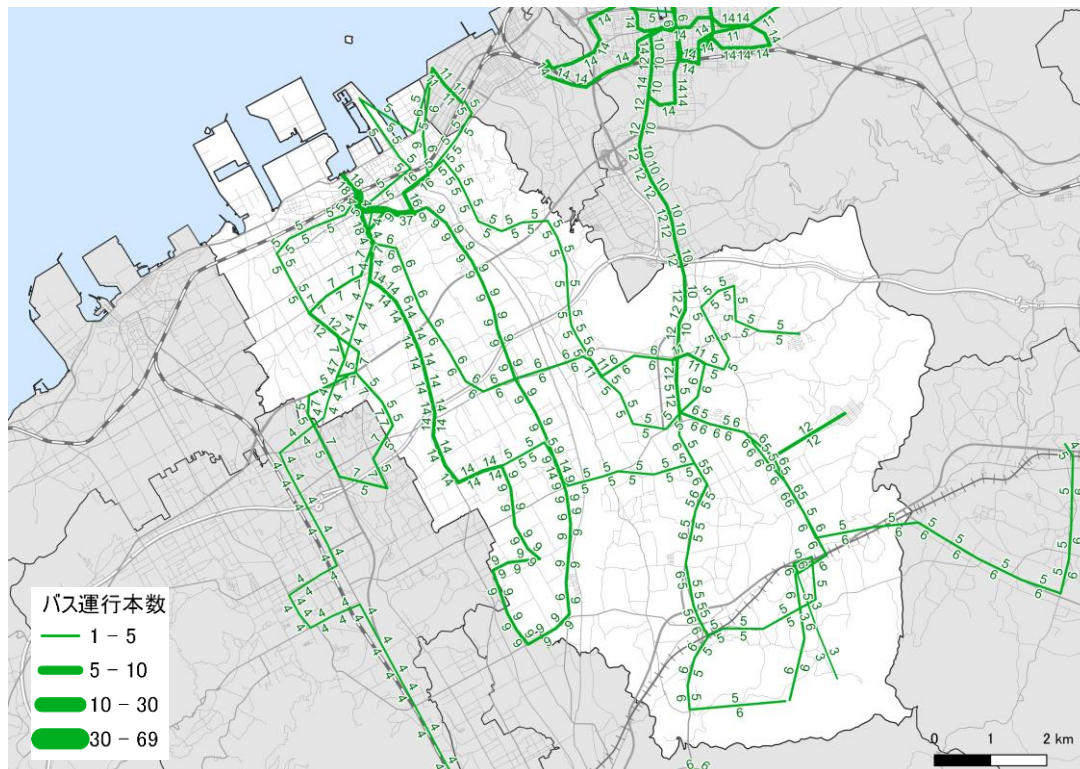


図 15 JR 丸亀駅バス乗り場（左）、高速丸亀バス停のパーク＆ライド駐車場（右）

2.1.4 路線バス・コミュニティバス

(a) 運行状況

- 路線バス・コミュニティバスは市域全体を広範囲にカバーしています。
- 一方で、運行本数 10 往復/日未満の路線がほとんどで、日中の時間帯の運行間隔が 1 時間以上の路線が多くなっています。

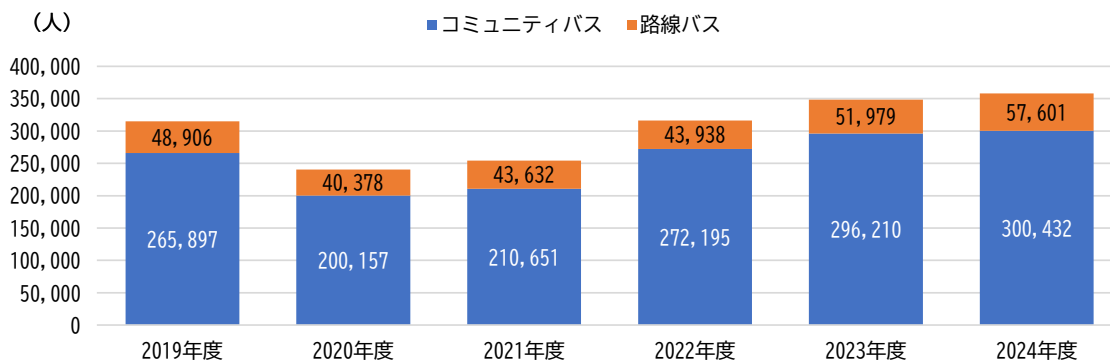


出典：琴参バス GTFS データ

図 16 陸地部の路線バス・コミュニティバス運行頻度

(b) 利用状況

- 鉄道と同様に新型コロナウイルス感染症の拡大によって利用者数は大きく減少しました。
- 2023 年 1 月、2 月に実施された運賃無料キャンペーンや 2023 年度から現在まで継続している運賃無料デーの取組により、2022 年度以降は 2019 年度の利用者数を上回っています。
- 一方で公共交通の担い手不足の深刻化により、2024 年 10 月ダイヤ改正では運転手不足による減便が行われ、利用者数の大きな減少が見込まれる路線もあります。



出典：琴参バス

図 17 丸亀市における路線バス・コミュニティバス利用者数の推移

表 3 2024年10月ダイヤ改正前後での便数・利用者数の比較

出典：琴参バス乗降センサーデータ

2024年10月ダイヤ改正での減便割合※1

	丸亀垂水線	丸亀西線	丸亀東線	レオマ宇多津線	綾歌宇多津線
平日	-10%	-14%	-23%	0%	-23%
土曜	-25%	-29%	-38%	-17%	-46%
日祝日	-17%	-17%	-27%	0%	-36%

※1 ダイヤ改正前の運行本数を100とした場合の減便割合（％）

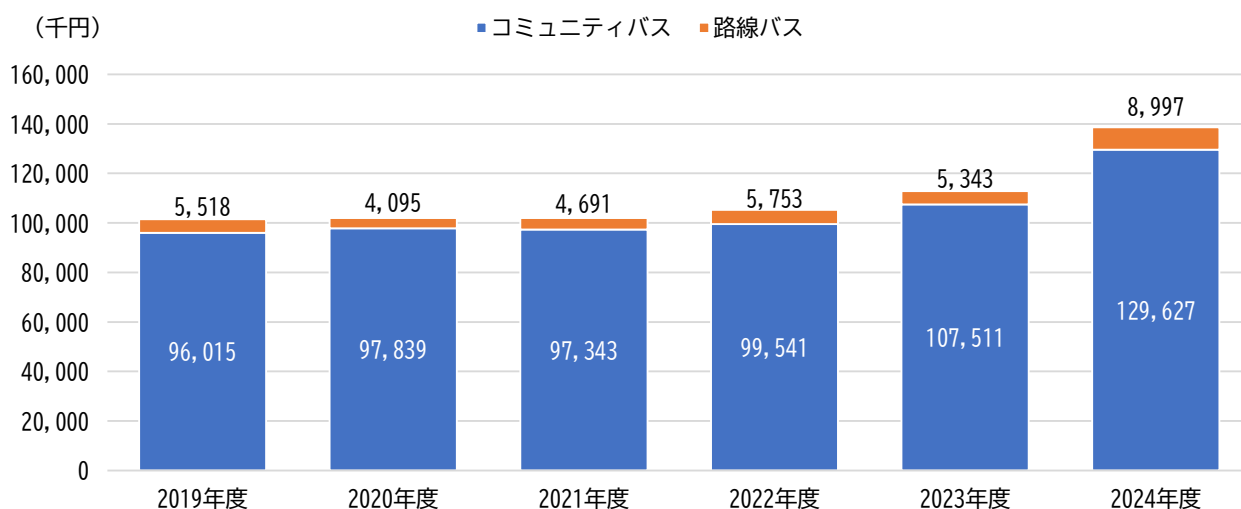
減便前後での利用者数の増減割合※2

	丸亀垂水線	丸亀西線	丸亀東線	レオマ宇多津線	綾歌宇多津線
増減率	-5%	-13%	-29%	-1%	-35%

※2 乗降センサーから取得した利用者数（速報値）のため、正確な実績値とは異なる
2024年度上半期（減便前）と下半期（減便後）の利用者数から増減割合を算出

(c) バスに関する公的負担額

- 路線バス・コミュニティバスの運行に対する公的負担額は、燃料費や人件費の高騰に伴って増加しています。



出典：丸亀市

図 18 路線バス・コミュニティバスに関する公的負担額の推移

2.1.5 タクシー

(a) 運行状況

- 本市で営業を行っているタクシー事業者は、現計画の策定時点（2021年）の6社から減少し、現在は5社となっています。
- また営業所は周辺市街地に4社、丸亀中部に1社が立地しており、飯山・綾歌では営業所から距離が離れているためにタクシーの配車が困難な地域が存在しています。

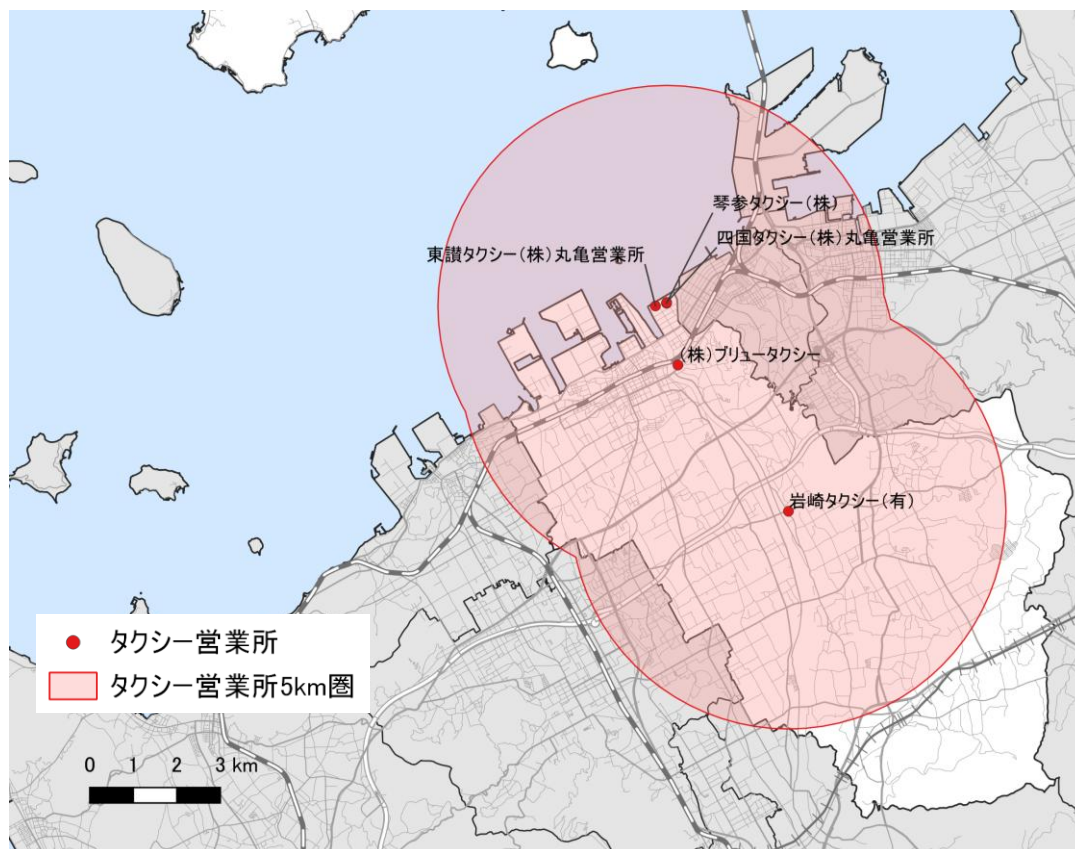
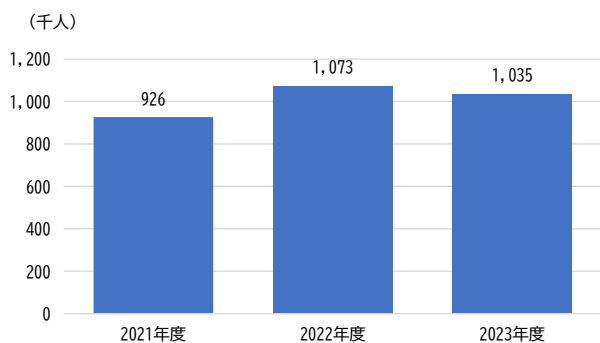


図 19 タクシー営業所

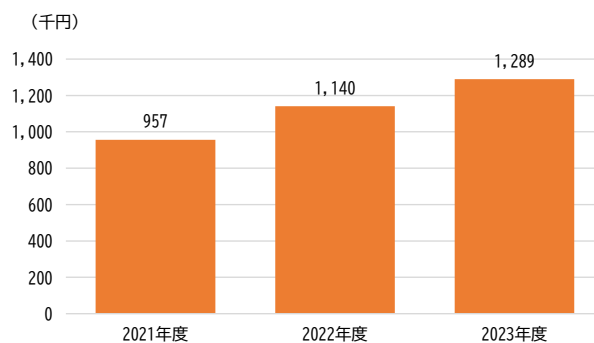
(b) 輸送人員と営業収入の推移

- 中讃交通圏全体の輸送人員は、年度による変動はあるものの、ほぼ横ばいで推移しています。
- 営業収入は、2023年3月に香川県内のタクシー運賃が値上げされたことに伴い、増加傾向となっています。



出典：四国運輸局業務要覧

図 20 輸送人員の推移（中讃交通圏）



出典：四国運輸局業務要覧

図 21 営業収入の推移（中讃交通圏）

2.1.6 航路

(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。

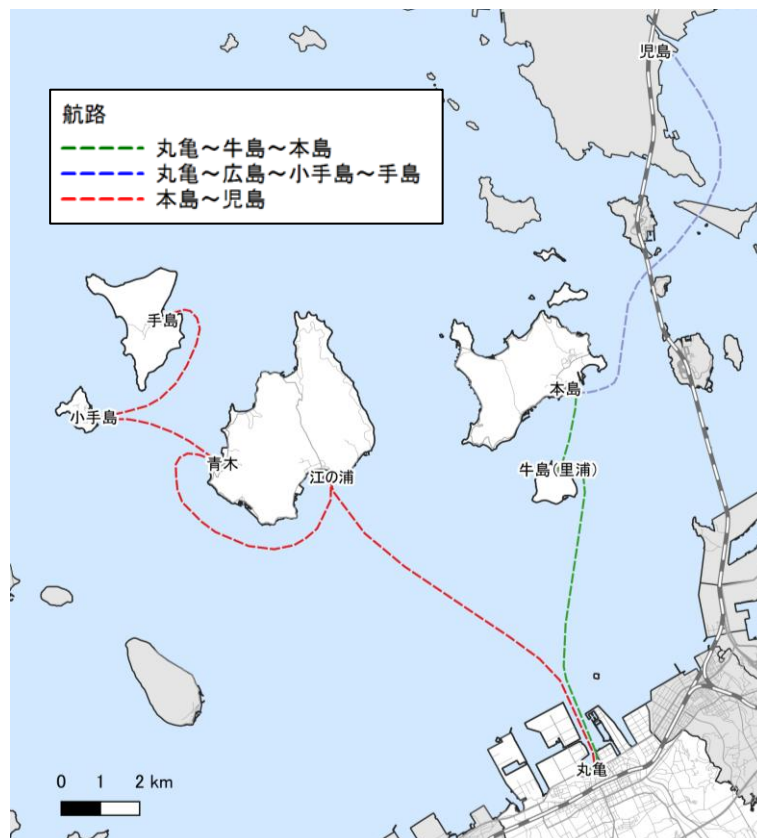
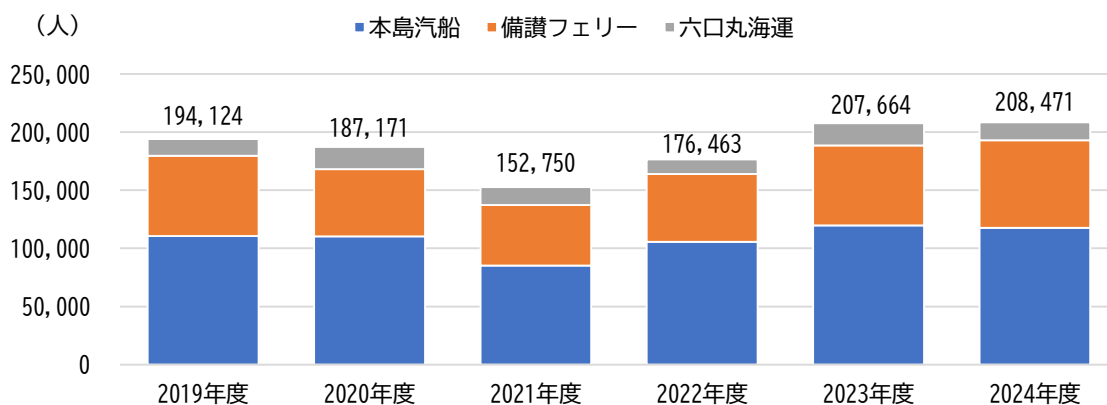


図 22 航路図

(b) 利用状況

- 新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって利用者数は大きく減少しました。
- 路線バス・コミュニティバスと同様に運賃無料デーの効果により、利用者数は大きく回復し、2023年度以はコロナ禍前の2019年度の利用者数を上回っています。

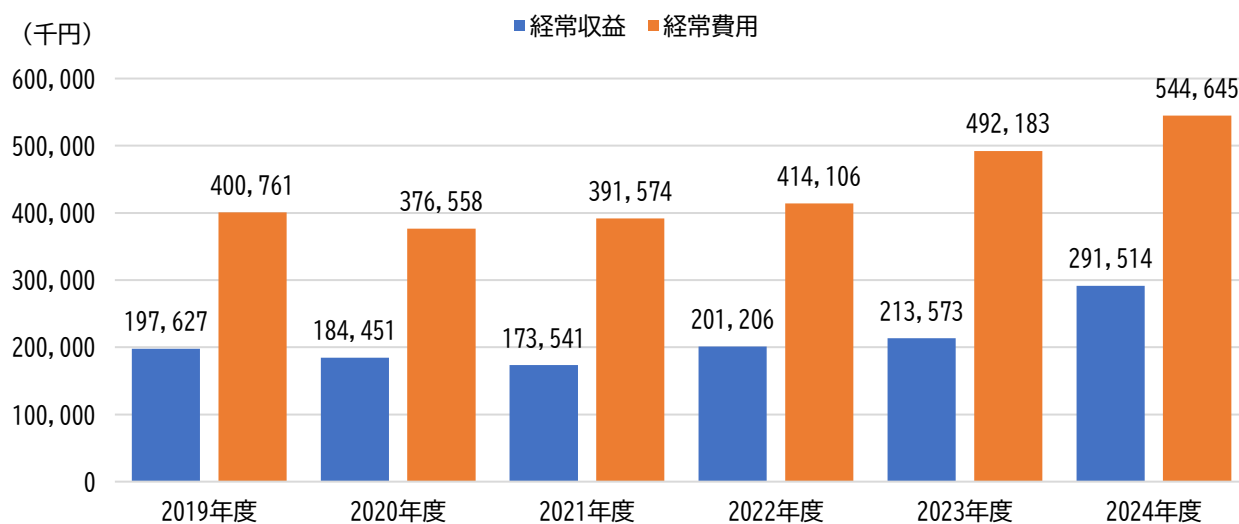


出典：丸亀市

図 23 航路の利用者数の推移

(c) 収益状況

- 本島汽船、備讃フェリーの航路は国・県・市の補助を受けており、六口丸海運の航路は市の単独補助を受けています。
- 経常収益は利用者数と連動して横ばい又は微増傾向となっておりますが、経常費用については増加傾向となっており、特に直近2年間では大きく増加しています。



出典：丸亀市

図 24 航路全体の経常収益・費用の推移

2.1.7 その他の移動資源

(a) 互助輸送

- 市内の7コミュニティでは、コミュニティが主体となった互助輸送が行われています。
- サービス内容の詳細はコミュニティによって異なりますが、基本的には生活のための買物・通院等のために、コミュニティセンターから5km程度の範囲で送迎を実施しています。
- 高齢化の進展や高齢者の免許自主返納の増加にともなって、互助輸送の利用人数も増加傾向になっています。
- 互助輸送のドライバーは地域のボランティアが担っていますが、多くのコミュニティではドライバーの高齢化が進み、新規のドライバー確保にも苦慮しています。

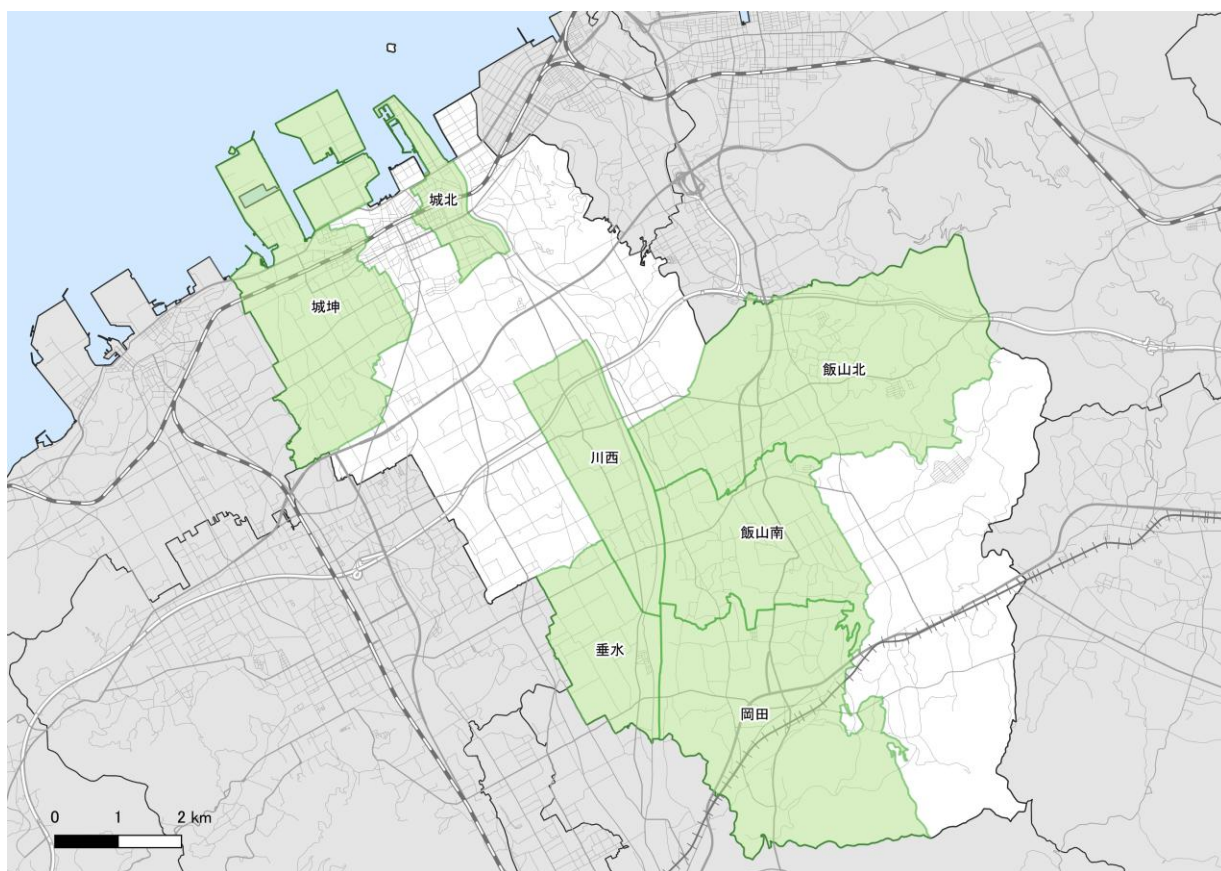
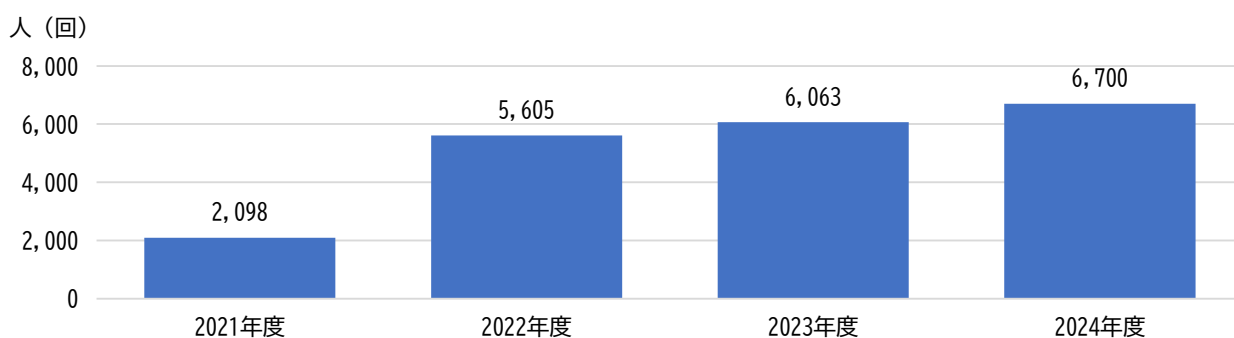


図 25 互助輸送を行うコミュニティ



出典：丸亀市

図 26 互助輸送の利用人数（回数）の推移

(b) 学校送迎（スクールバス）

- 本市が運行するスクールバスはありませんが、本島小中学校では本島コミュニティバスが生徒の通学に利用されています。
- また、市内の私立中学校や高等学校の中には、スクールバスを運行している学校もあります。

(c) 病院送迎

- 市内には、患者を対象とした送迎サービスを行っている民間医療機関が複数あります。

(d) 商業施設の送迎、移動販売

- 市内には、免許返納を行った住民向けに送迎を行っているスーパーがある他、陸地部のスーパーとコンビニエンスストアが社会福祉協議会と連携し、広島・本島での買物支援を行っています。



出典：丸亀市社会福祉協議会 WEB サイト

図 27 本島・広島での買い物支援

(e) 観光施設・宿泊施設の送迎

- 市内の宿泊施設には、近隣の駅と宿泊施設の間での無料送迎を行っている施設もあります。



図 28 市内の宿泊施設が行う無料送迎

(f) 企業の従業員送迎

- 市内の事業所や工場では、従業員の通勤のために送迎を実施している企業があります。

2.1.8 交通結節点

(a) 主要な交通結節点

- 現計画における広域交通結節点、主要交通結節点は市内に 6 箇所設定されており、ベンチや上屋等の必要な待合設備は概ね整備されています。
- 鉄道駅の利用者は多くなっていますが、飯山市民センターや綾歌市民センターの利用者は比較的少なく、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。



図 29 主要交通結節点の位置図

表 4 交通結節点の利用状況

交通結節点	接続路線					利用者数 (人/日)
	JR 四国	ことでん	高速バス	路線バス	コミュニティバス	
JR 丸亀駅 (停留所含む)	○		○	○	○	鉄道 7,608 人、バス 317 人
丸亀市役所前					○	バス 61 人
労災病院					○	バス 91 人
飯山市民総合センター					○	バス 13 人
綾歌市民総合センター					○	バス 23 人
ことでん岡田駅		○		○	○	鉄道 413 人、バス 15 人

(b) 待合環境や情報提供設備の状況

- 利用者の多い停留所には上屋やベンチが設置されている他、商業施設への乗入を行っているコミュニティバス路線もあります。
- 鉄道駅や一部のバス停ではサイネージによるリアルタイムの運行情報を提供しています。



図 30 上屋とベンチの設置例（労災病院バス停）、商業施設への乗入（ピカソこんぴら街道店バス停）



図 31 運行情報を提供するデジタルサイネージ（左：マルタス、右：讃岐塩屋駅）

(c) 鉄道駅の駐車場の整備状況

- 讃岐塩屋駅を除く鉄道駅には駐車場が整備されています。
- 特に丸亀駅では収容台数も多く、鉄道利用での割引サービスも行われています。

表 5 駐車場の整備状況（コインパーキング等を除く）

鉄道駅	駐車場	管理者	割引サービス等
JR 丸亀駅	駅前地下駐車場（263 台）	丸亀市	1 時間無料
	車 de トレイン（30 台）	JR 四国	鉄道利用により無料
JR 讃岐塩屋駅	設置無し	—	—
ことடன்栗熊駅	栗熊駅パークアンドライド駐車場（47 台）	高松琴平電鉄	—
ことடன்岡田駅	岡田駅パークアンドライド駐車場（96 台）	高松琴平電鉄	—

2.2 移動に関する現状

2.2.1 通勤通学

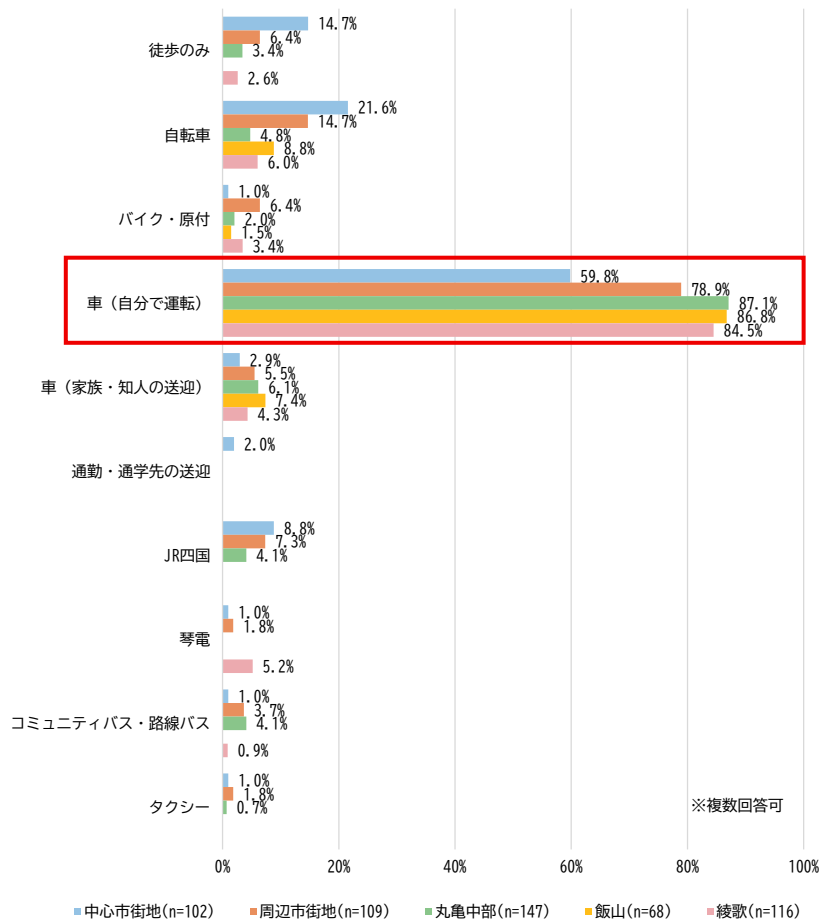
(a) 通勤通学での移動傾向

- 本市全体として、通勤通学では高松市や坂出市などの市外への流動も多くなっています。
- 中心市街地・周辺市街地では居住地域内への通勤通学割合が約半数を占めています。
- 丸亀中部では、他地域と比べて善通寺市への通勤通学割合が多くなっています。
- 飯山では、居住地域内の通勤通学が比較的少なく、坂出への通勤通学が多くなっています。
- 綾歌も居住地域内での通勤通学は比較的少なく、高松市への通勤が特に多くなっています。
- 移動手段は、中心市街地では車（自分で運転）の割合が他地域よりも少なくなっています。

居住地	市内					市外									
	中心市街地	周辺市街地	丸亀中部	飯山	綾歌	観音寺市	三豊市	多度津町	善通寺市	琴平町	まんのう町	綾川町	宇多津町	坂出市	高松市
中心市街地	47.6%	12.7%	3.1%	0.4%	0.0%	0.3%	0.3%	1.6%	0.3%	1.7%	0.3%	0.6%	1.4%	15.1%	14.6%
周辺市街地	17.6%	52.0%	3.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.5%	0.3%	1.4%	0.2%	0.3%	0.3%	2.1%	8.6%	13.8%
丸亀中部	5.2%	9.0%	39.1%	2.3%	1.1%	1.1%	1.3%	1.2%	6.4%	0.5%	0.3%	1.1%	3.8%	12.1%	15.3%
飯山	4.7%	4.0%	2.4%	28.7%	1.5%	0.0%	1.8%	0.0%	2.3%	1.0%	2.0%	0.5%	2.0%	35.0%	14.3%
綾歌	0.6%	0.7%	1.7%	3.3%	31.5%	0.0%	1.1%	0.6%	3.5%	0.2%	1.6%	3.2%	0.3%	7.2%	44.6%

出典：市民アンケート調査結果（目的地別の回答数に移動頻度を乗じて算出）

図 32 通勤通学での移動傾向（陸地部）



出典：市民アンケート調査結果

図 33 通勤通学での移動手段（陸地部）

(b) 通学での移動の現状診断

- 市内 17 のコミュニティセンターを基点として、通学先となる市内高校・市外高校へ公共交通と徒歩を使っての移動が可能か現状診断を行いました。
- 設定条件下での結果とはなりますが、公共交通を使った主要な高校への通学は市内の大半のコミュニティから可能となっています。

出発地 (コミュニティセンター)		市内高校		市外高校	
		丸亀高校	飯山高校	坂出高校	善通寺第一高校
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	○	△	○	○

凡例	○往復可能	△片道可能	×両方不可
----	-------	-------	-------

<p>通学での判定基準</p> <p><登校></p> <ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティセンターを出発して、始業時間までに学校へ到着が可能。 ● ただし通学時間は最長で 90 分まで、徒歩移動は 800m まで許容する。 <p><下校></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 終業時間に学校を出発して、90 分以内にコミュニティセンターへ到着が可能。 ● 徒歩移動は 800m まで許容する。 <p><本島・広島></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 島しょ部は、移動時間での制限は設けず当日中の航路便を使って到達できれば○判定とする。
--

図 34 通学での移動の現状診断

2.2.2 買物

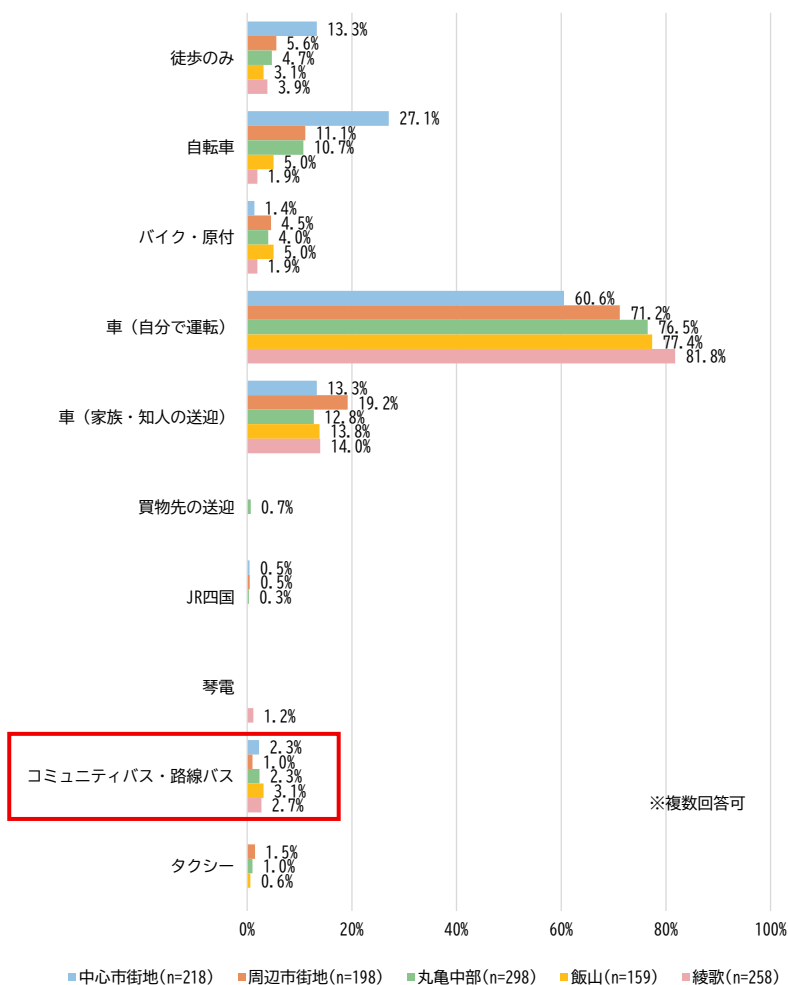
(a) 買物での移動傾向

- 市民アンケート調査の結果によると、買物は地域内で完結する移動が多くなっています。
- 中心市街地は地域内で完結している割合が最も高くなっています。
- 市内での買物移動では、周辺市街地から中心市街地、丸亀中部から周辺市街地への移動も一定数を占めています。
- 公共交通の中ではコミュニティバス・路線バスの利用割合が最も多くなっています。

買物先 居住地	市内					市外									
	中心市街地	周辺市街地	丸亀中部	飯山	綾歌	観音寺市	三豊市	多度津町	普通寺市	琴平町	まんのう町	綾川町	宇多津町	坂出市	高松市
中心市街地	96.3%	2.6%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
周辺市街地	5.7%	93.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%
丸亀中部	0.0%	5.0%	93.3%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
飯山	0.0%	0.3%	2.4%	96.2%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%
綾歌	0.0%	0.0%	1.9%	1.9%	95.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%

出典：市民アンケート調査結果（目的地別の回答数に移動頻度を乗じて算出）

図 35 買物での移動傾向（陸地部）



出典：市民アンケート調査結果

図 36 買物での移動手段（陸地部）

(b) 買物での移動の現状診断

- 市内 17 のコミュニティセンターを基点として、買物先までの公共交通と徒歩を使った移動が可能か現状診断を行いました。
- 公共交通を使った買物については、今回の設定条件での往復が難しいコミュニティが大半となっています。
- 特に飯山・綾歌からは今回設定した買物先への公共交通での往復は難しくなっています。

出発地 (コミュニティセンター)		中心市街地	周辺市街地	丸亀中部	飯山	綾歌
		パワーシティ丸亀	ゆめタウン丸亀	フジグラン丸亀	マルナカ飯山店	マルナカ栗熊店
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	○	△	△	×	×

凡例	○往復可能	△片道可能	×両方不可
----	-------	-------	-------

<p>買物での判定基準</p> <p><行き></p> <ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティセンターを 9 時 15 分に出発して、10 時までに買い物先の最寄りバス停に到着が可能。 ● 徒歩移動は 300m まで許容する。 <p><帰り></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 買物先の最寄りバス停を 10 時 40 分に出発して、11 時 25 分までにコミュニティセンターに到着が可能。 ● 徒歩移動は 300m まで許容する。 <p><本島・広島></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 島しょ部は、移動時間での制限は設けず当日中の航路便を使って到達できれば○判定とする。

図 37 買物での移動の現状診断

2.2.3 通院

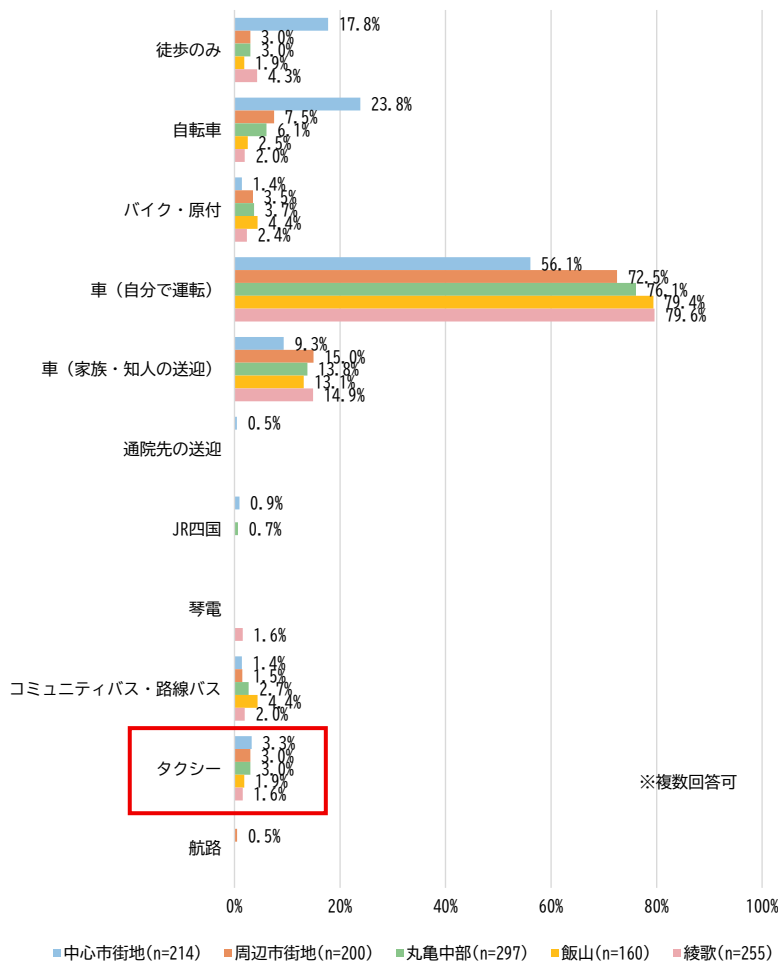
(a) 通院での移動傾向

- 通院も買物と同様に地域内で完結する移動が多くなっていますが、周辺市町の総合病院への通院も一定数を占めています。
- 中心市街地、周辺市街地、丸亀中部では、市内の病院への通院が多くなっています。
- 飯山では、坂出市への通院が多くなっています。
- 綾歌では、坂出市や綾川町への通院が多くなっています。
- 移動手段は、他の外出目的と比べて、通院ではタクシーの利用割合が多くなっています。

居住地	市内					市外									
	中心市街地	周辺市街地	丸亀中部	飯山	綾歌	観音寺市	三豊市	多度津町	普通寺市	琴平町	まんのう町	綾川町	宇多津町	坂出市	高松市
中心市街地	79.9%	17.2%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	1.4%	0.0%
周辺市街地	15.5%	81.0%	0.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	1.4%	0.2%
丸亀中部	2.2%	10.8%	84.1%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	1.3%	0.4%
飯山	1.6%	2.1%	4.7%	69.9%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.3%	20.4%	0.3%
綾歌	0.6%	1.4%	3.7%	2.7%	78.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.2%	4.8%	0.0%	6.7%	1.2%

出典：市民アンケート調査結果（目的地別の回答数に移動頻度を乗じて算出）

図 38 通院での移動傾向（陸地部）



出典：市民アンケート調査結果

図 39 通院での移動手段（陸地部）

(b) 通院での移動の現状診断

- 市内 17 のコミュニティセンターを基点として、通院先までの公共交通と徒歩を使った移動が可能か現状診断を行いました。
- 公共交通を使った通院については、香川労災病院が最も往復可能なコミュニティが多くなっています。
- 坂出市立病院は最寄りの坂出駅からの距離が長く、到達が難しいコミュニティが多くあります。

出発地 (コミュニティセンター)		中心市街地	綾川町	坂出市
		香川労災病院	滝宮総合病院	坂出市立病院
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	△	×	×

凡例	○往復可能	△片道可能	×両方不可
----	-------	-------	-------

<p>買物での判定基準</p> <p><行き></p> <ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティセンターを出発して、60分以内かつ受付開始時間までに病院へ到着が可能。 ● 徒歩移動は300mまで許容する。 <p><帰り></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 受付時間の2時間後に病院を出発して、60分以内にコミュニティセンターに到着が可能。 ● 徒歩移動は300mまで許容する。 <p><本島・広島></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 島しょ部は、移動時間での制限は設けず当日中の航路便を使って到達できれば○判定とする。
--

図 40 通院での移動の現状診断

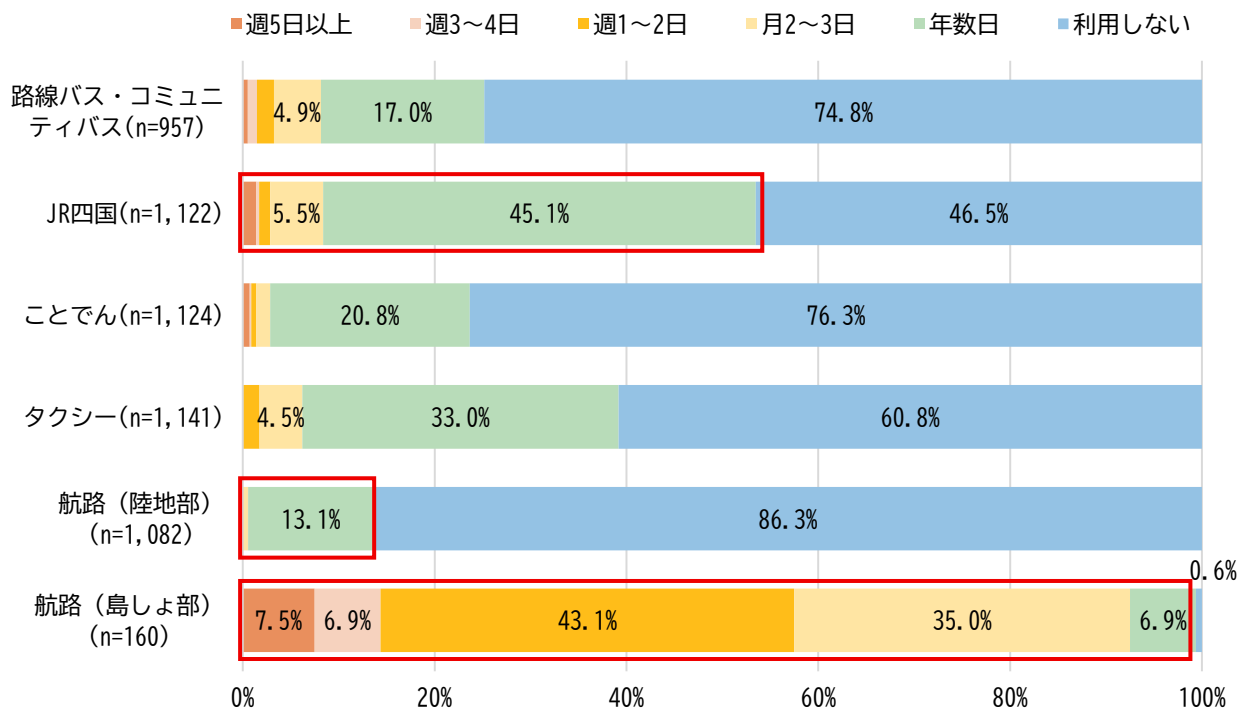
2.3 利用者や関係者のニーズ

2.3.1 市民アンケート調査

調査目的	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。
調査対象	陸地部：3,000世帯（15コミュニティ×各200世帯配布） 島しょ部：355世帯（全世帯）
調査期間	令和7年8月18日（発送）～令和7年9月1日（投函期限）
調査方法	郵送配布、郵送またはWEB回収
配布回収状況	配布数：3,355 回収数：1,339（陸地部1171、本島・広島144、牛島・手島・小手島24） 回収率：39.9%

(a) 公共交通の利用頻度

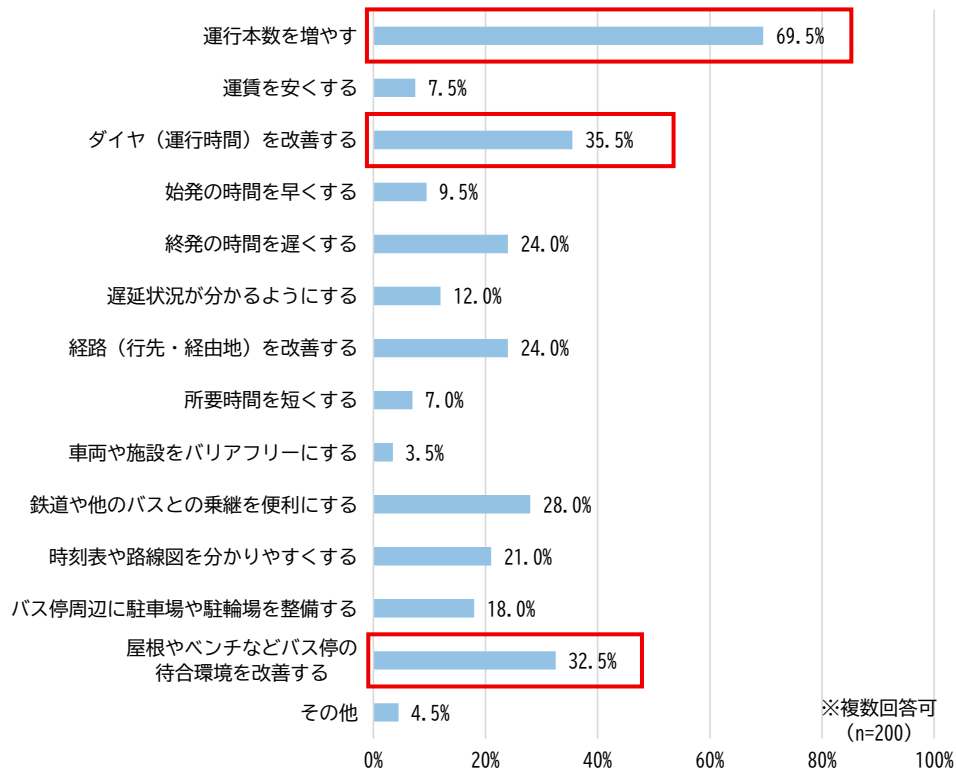
- ・JR四国の利用頻度が最も高く、年1回以上利用するという人が過半数を超えた。
- ・航路については、陸地部では年1回以上利用する人は2割にも満たなかったが、島しょ部では、ほとんどの人が年1回以上は利用していた。



(b) 公共交通への改善要望

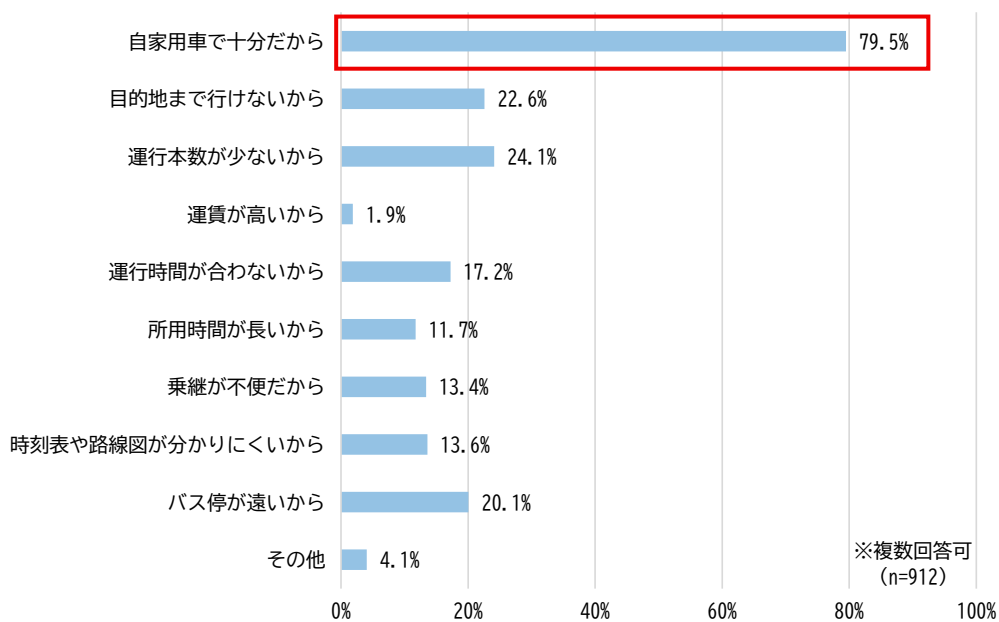
バスへの改善要望（利用する人のみ回答）

・利用者に限ったバスの改善点については、「運行本数を増やす」（69.5%）が最も多く、「ダイヤを改善する」（35.5%）、「待合環境を改善する」（32.5%）は3割を超えた。



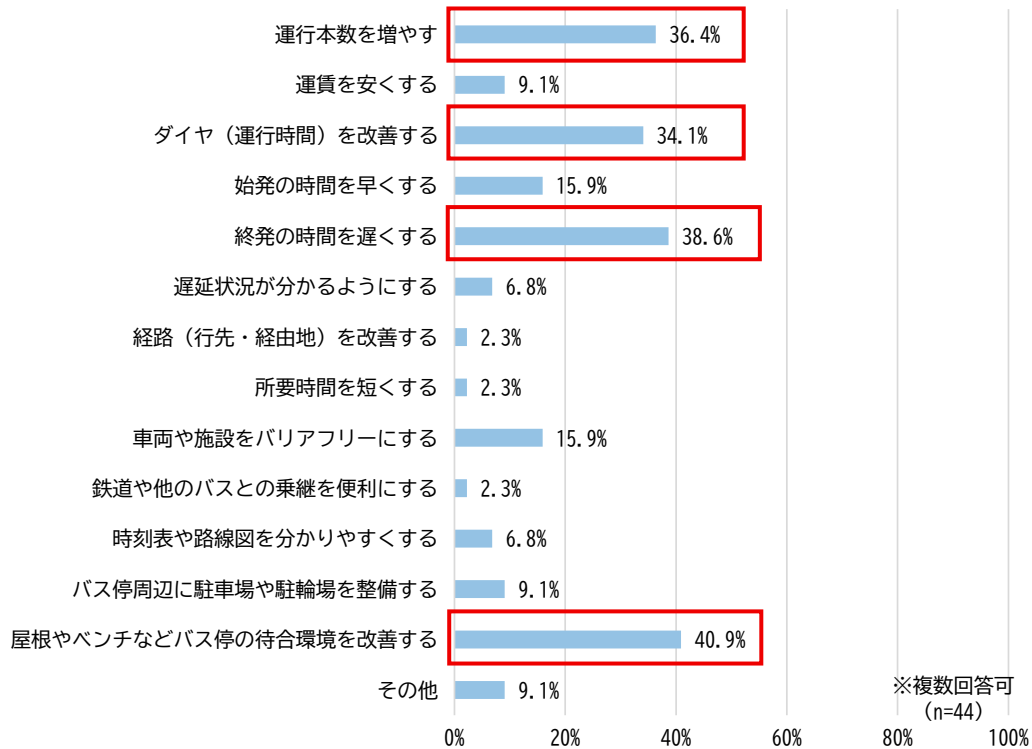
バスを利用しない理由（利用しない人のみ回答）

・バスを利用しない人に関して、バスを利用しない理由を聞くと、「自家用車で十分だから」（79.5%）が最も多かった。
 ・その他の理由についてはいずれも2割程度の割合であり、特に集中は見られなかった。



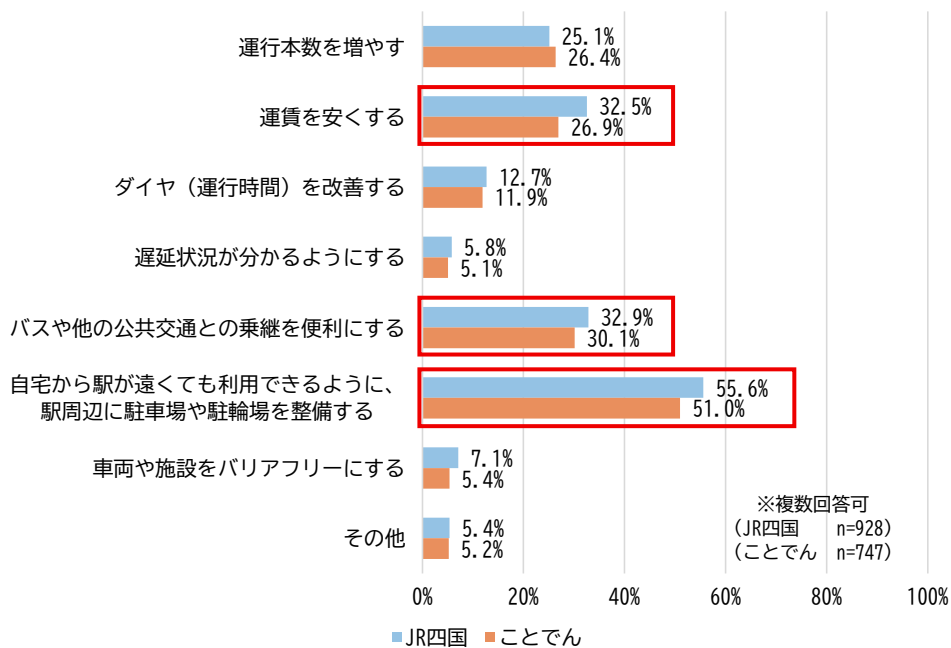
島内バスへの改善要望（利用する人のみ回答）

・「待合環境の改善」が最も多く、40.9%の回答があった。
 ・続いて、「終発の時間を遅くする」(38.6%)、「運行本数を増やす」(36.4%)、「ダイヤを改善する」(34.1%)が3割を超えた。



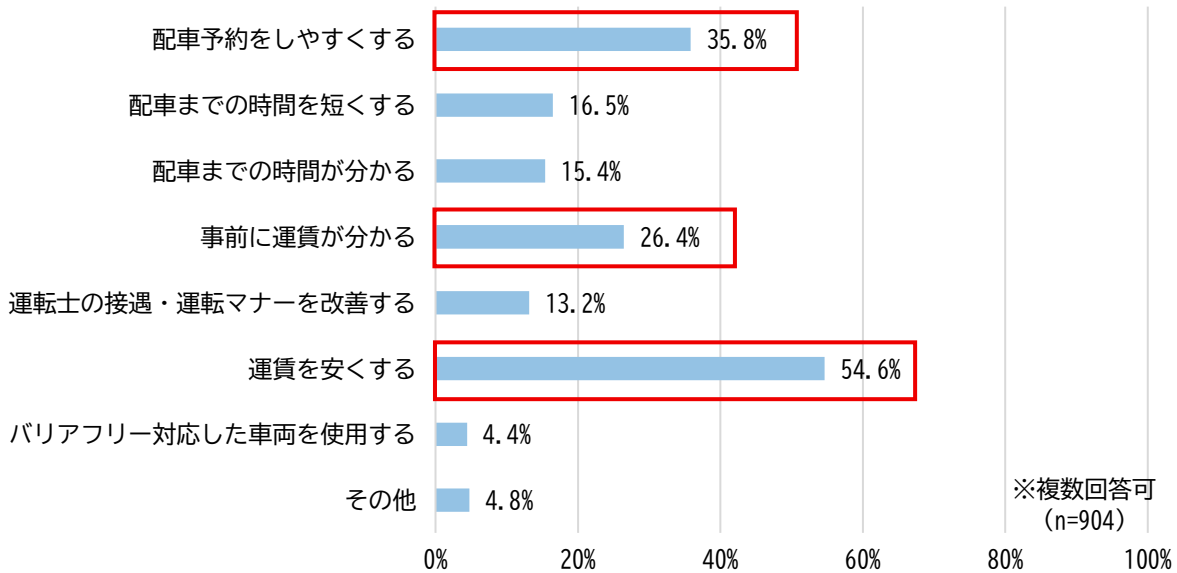
鉄道への改善要望

・JR 四国、ことでんに共通して、「駅周辺への駐車場、駐輪場整備」が最も多く、「他の公共交通との乗継を便利にする」、「運賃を安くする」が続いた。



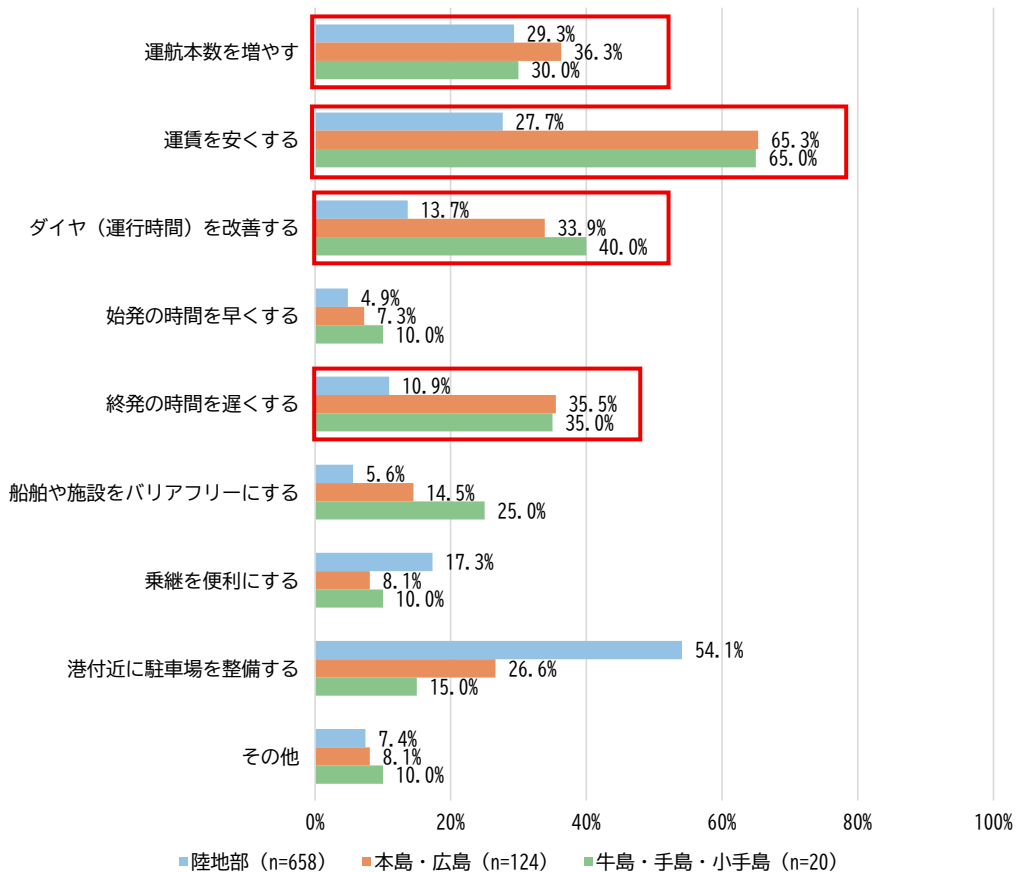
タクシーへの改善要望

・最も多いのは、「運賃を安くする」(54.6%)で、「配車予約をしやすいにする」(35.8%)、「事前に運賃が分かる」(26.4%)と続いた。



航路の改善要望

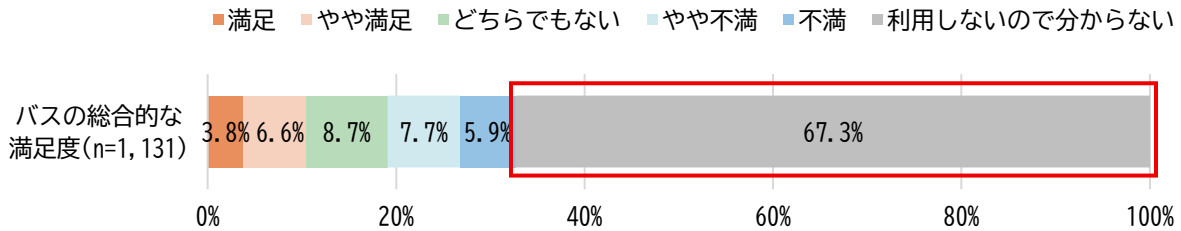
・本島・広島では、「運賃を安くする」が最も多く、「運航本数を増やす」、「終発の時間を遅くする」、「ダイヤを改善する」が続いた。



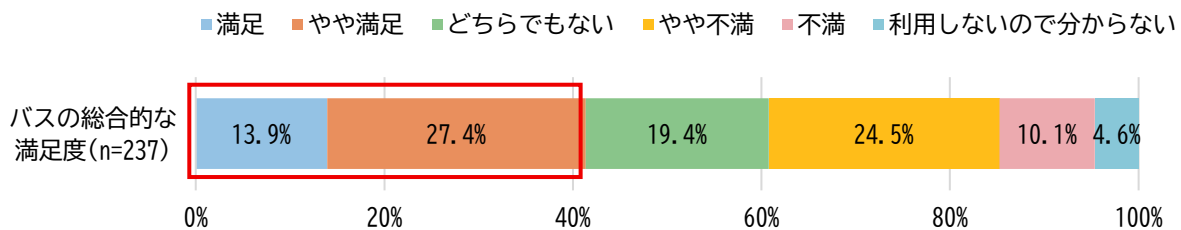
(c) コミュニティバス・路線バスの満足度

- ・回答者全体では、利用しないという回答が最も多く、67.3%を占めた。
- ・バス利用者（年1回以上の利用者）では、「満足」「やや満足」を合わせて41.4%であった。

回答者全体



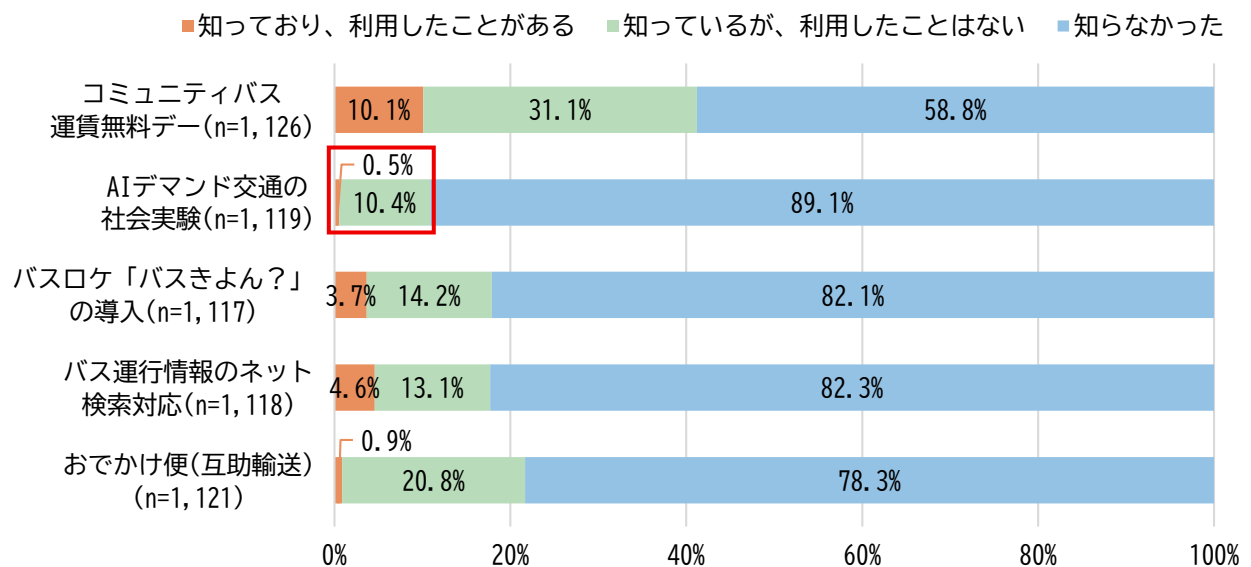
バス利用者のみ



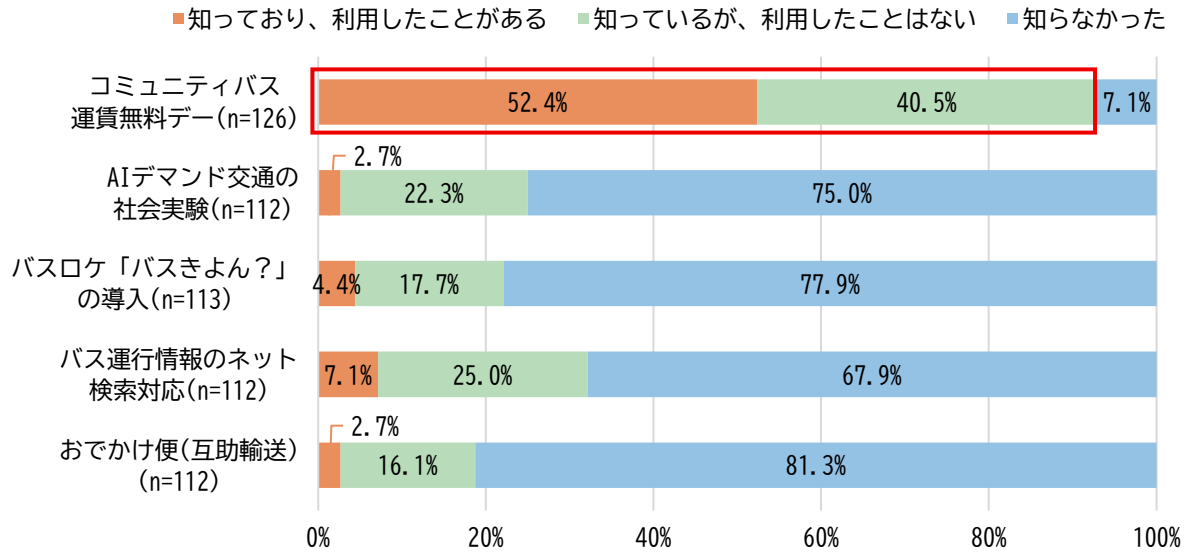
(d) 移動に関する施策・取組の認知・活用状況

- ・全体的に、陸地部よりも島しょ部の方が認知・活用度が高い結果となった。特に運賃無料デーについては、島しょ部での認知度が9割を超えていた。
- ・陸地部で認知度が最も低かったのは、AI デマンド交通の社会実験 (10.9%) であった。

陸地部



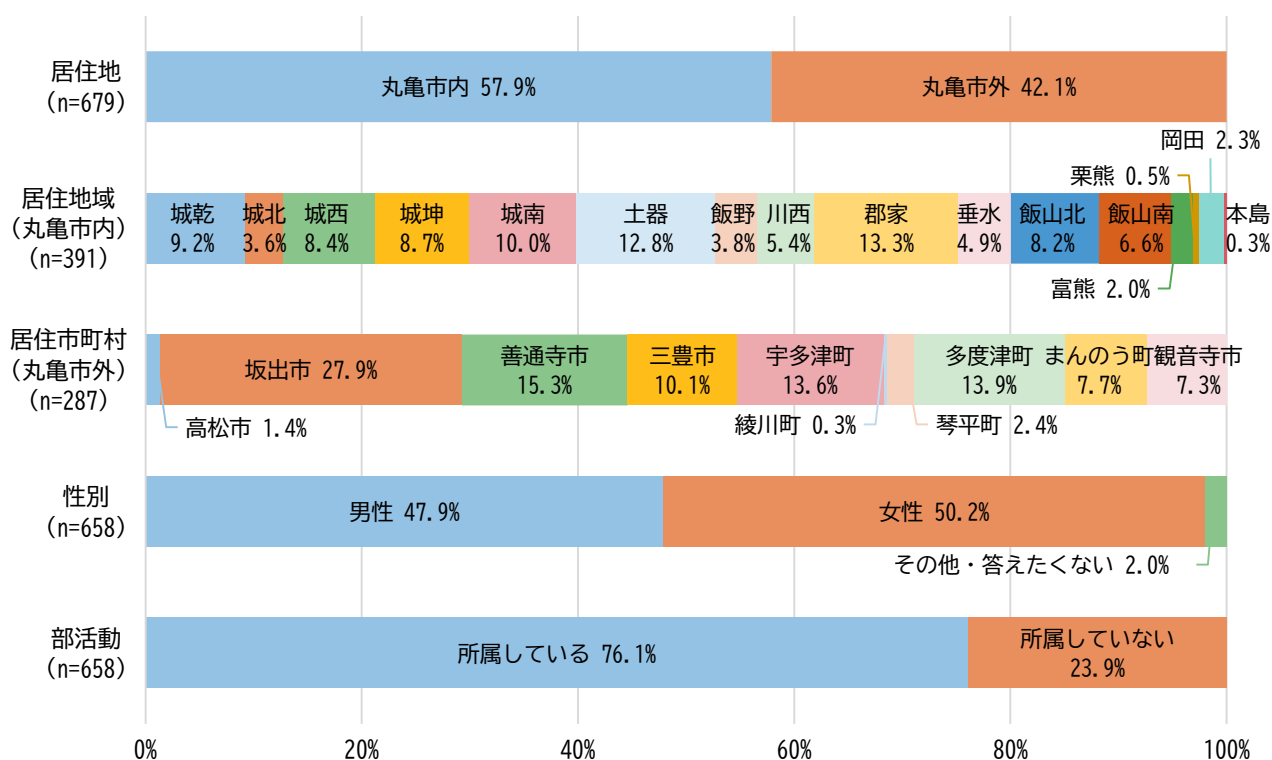
本島・広島



2.3.2 高校生アンケート調査

調査目的	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。
調査対象	①丸亀市内の高校に通う2年生及びその保護者 ②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
調査期間	令和7年8月27日（配布）～令和7年9月15日（回答期限） ※香川高等専門学校のみ10月1日～10月10日
調査方法	学校での配布、WEB回答
配布回収状況	配布数：1,372（対象となる生徒数） 回収数：生徒679 回収率49.5% 保護者363 回収率26.5%

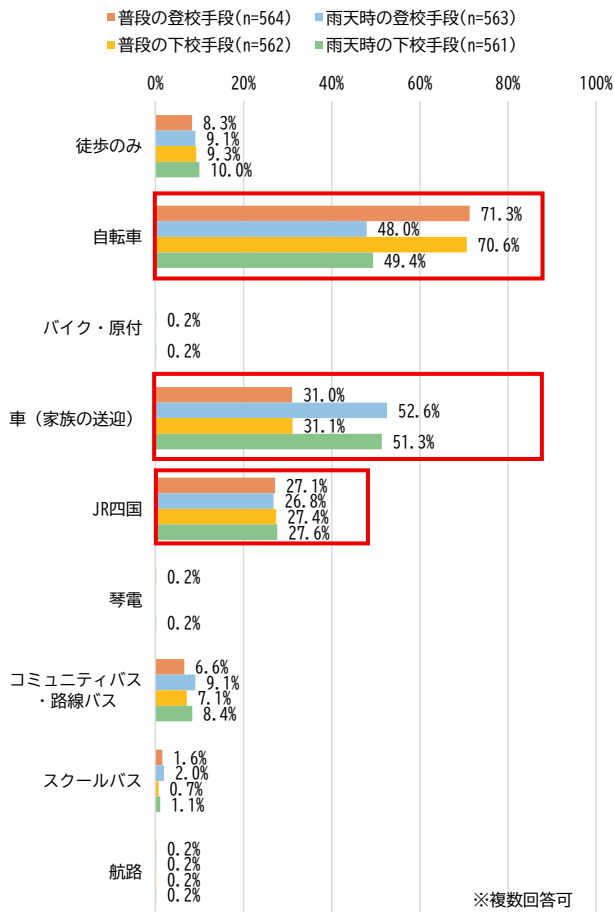
(a) 回答者の属性



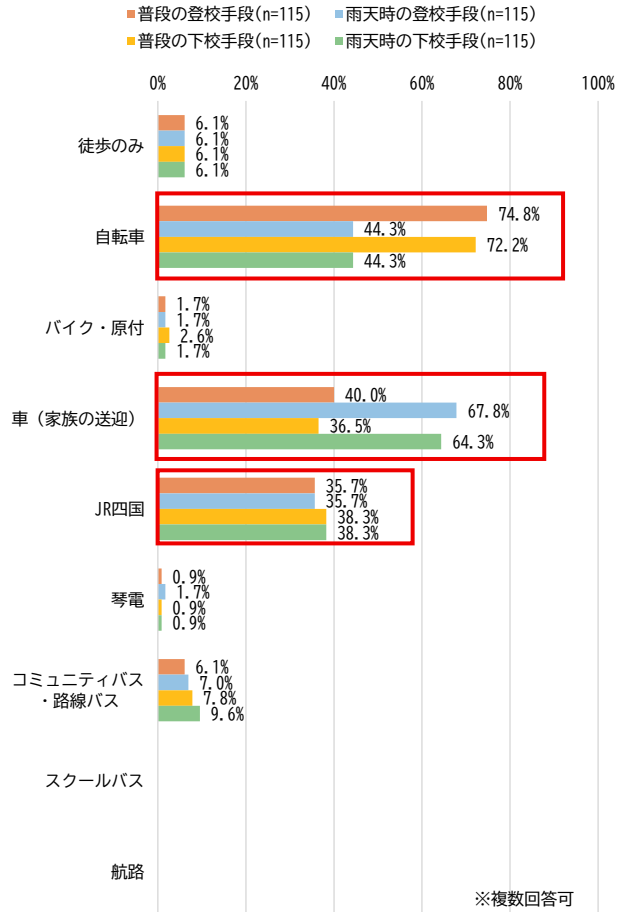
(b) 登下校時の交通手段

- ・市内、市外に共通して、普段の登下校では自転車を利用している生徒が約7割を占め、最も多いが、雨天時には「車（家族の送迎）」が約半数を占め、最も多くなった。
- ・公共交通の中では JR 四国の利用が最も多く、市内高校と比べて市外高校への通学で多く利用されている。

市内高校



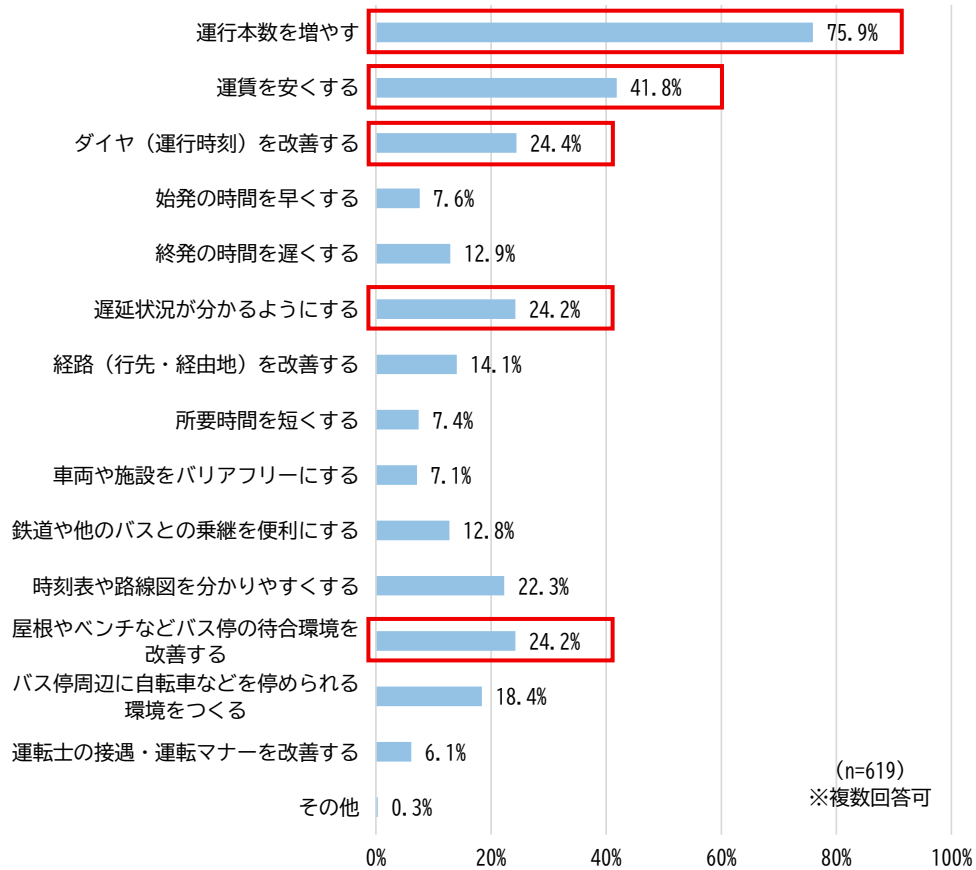
市外高校



(c) 公共交通への改善要望

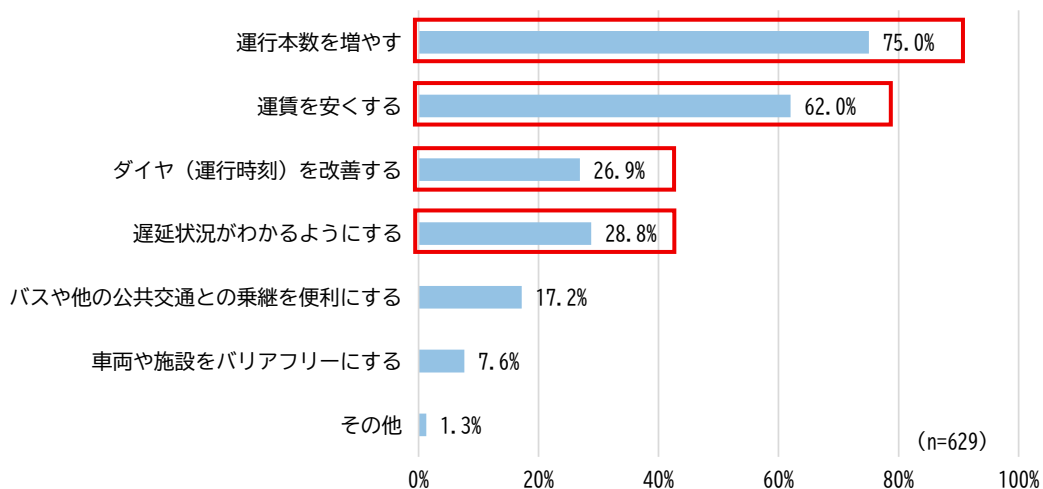
バスへの改善要望

・全体として最も多いのは、「運行本数を増やす」であった。その次には「運賃を安くする」が多く、「ダイヤを改善する」「遅延状況が分かるようにする」「待合環境を改善する」「時刻表や路線図を分かりやすくする」などが続いた。



鉄道への改善要望

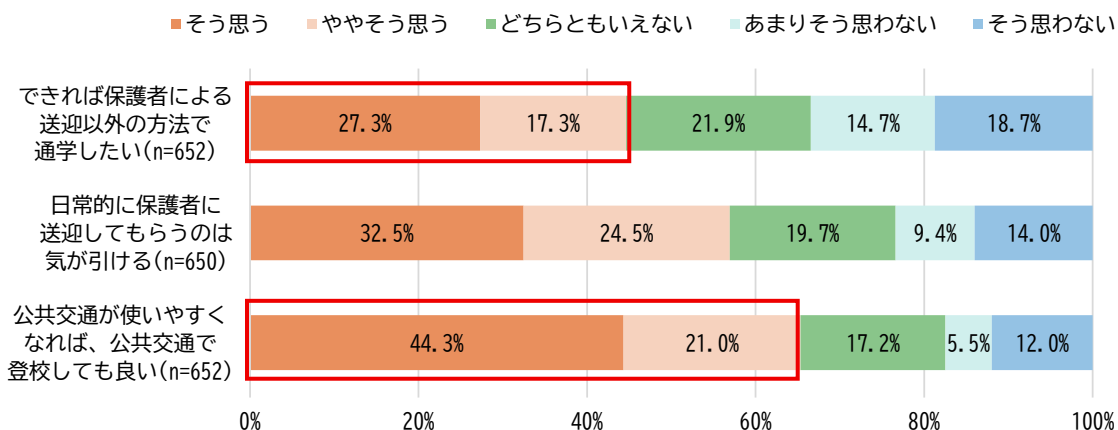
・「運行本数を増やす」が最も多く、「運賃を安くする」「遅延状況がわかるようにする」「ダイヤを改善する」が続いた。



(d) 通学送迎について

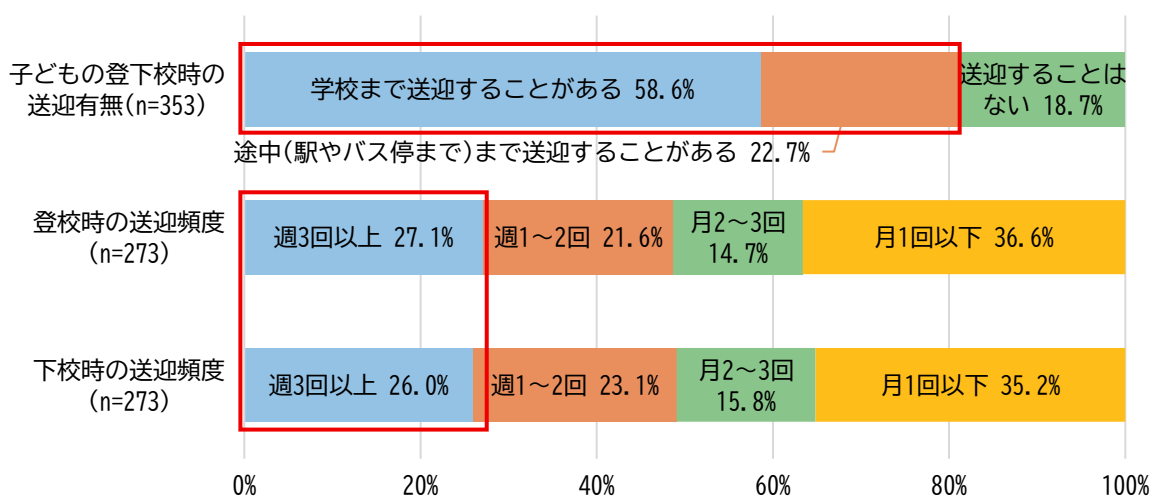
送迎についての考え（生徒回答）

- ・ 4 割以上の生徒が保護者による送迎以外の方法で通学したいについて、「そう思う」「ややそう思う」と回答している。
- ・ 公共交通が使いやすくなれば、公共交通で登校しても良いについて、「そう思う」「ややそう思う」という回答が 6 割以上を占めた。



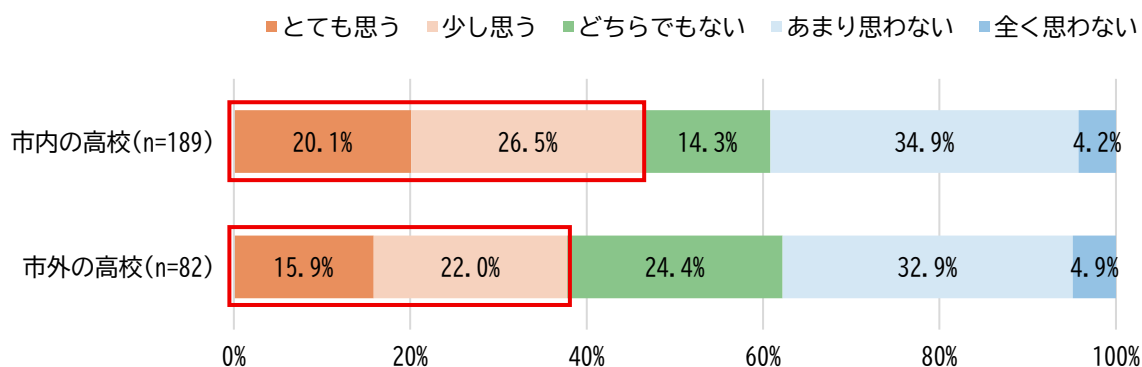
登下校時の送迎有無・頻度（保護者回答）

- ・ 8 割以上の保護者が登下校での送迎を行っている。
- ・ 送迎を行う保護者の内、約 3 割近くは週 3 回以上の送迎を行っている。



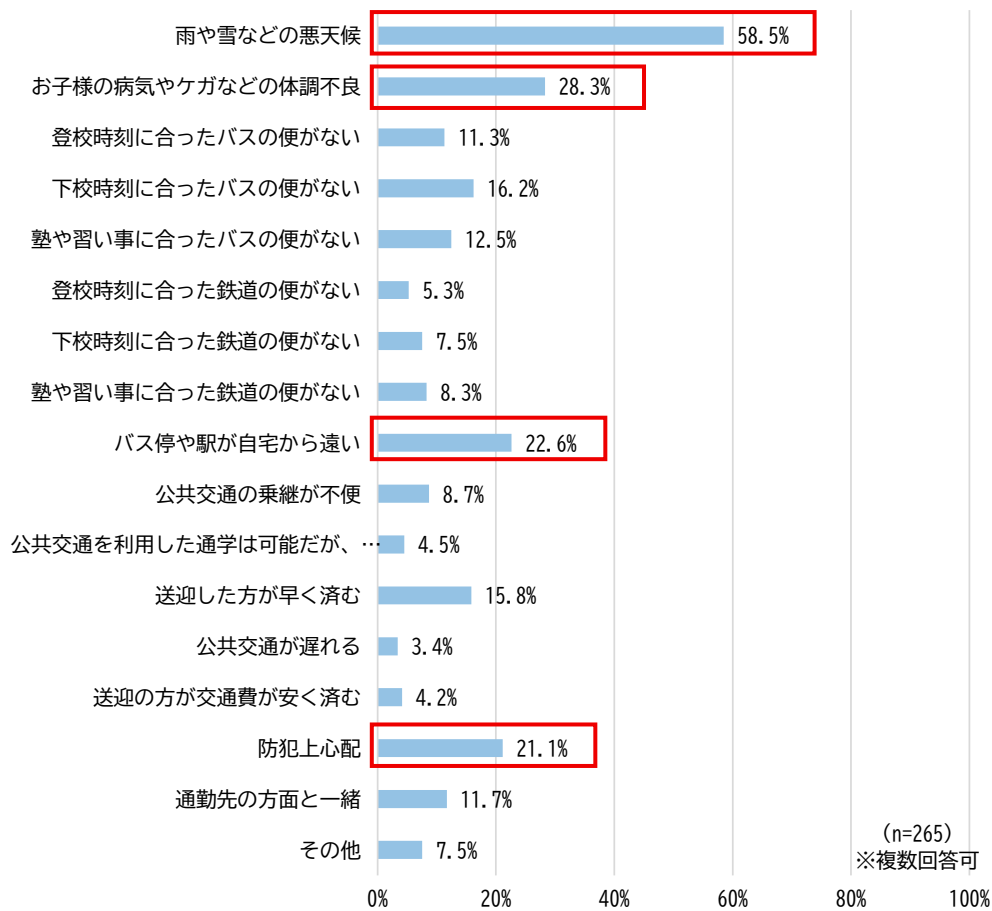
送迎の負担感（保護者回答）

- ・ 送迎に負担感を感じている保護者は市内高校では約 46%、市外高校では約 38%となった。



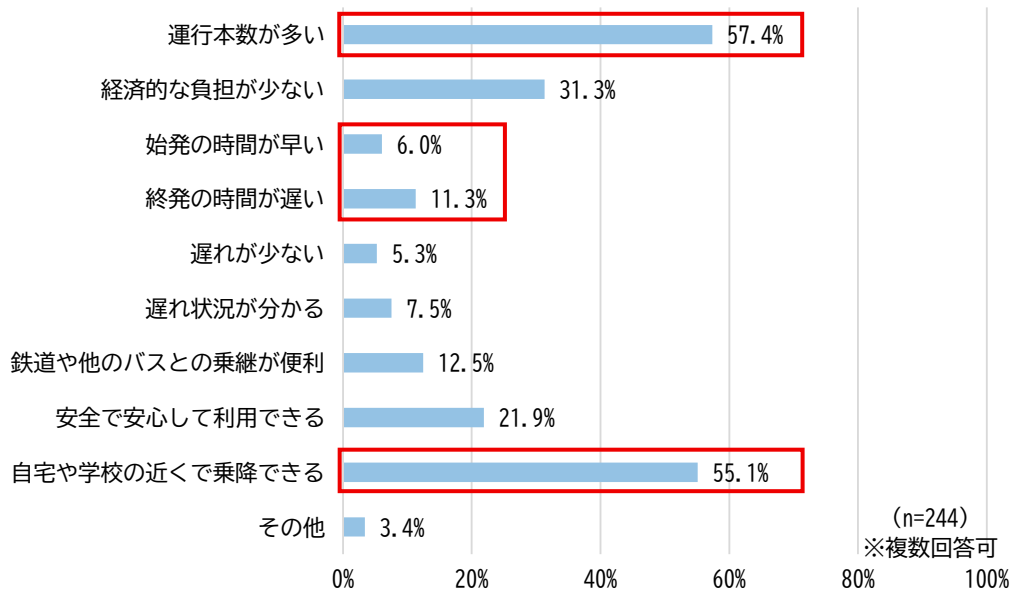
登下校時の送迎理由（保護者回答）

・送迎理由は、「雨や雪などの悪天候」が最も多く、約6割を占めた。その他では、「子どもの体調不良」「バス停や駅が自宅から遠い」「防犯上心配」などが続いた。



送迎頻度を減らすための要素（保護者回答）

・「運行本数が多い」「自宅や学校近くで乗降できる」が5割を超えていた。
・運行時間帯については、始発の早さよりも終発の遅さが送迎頻度を減らすためへの影響が大きいと思われる。

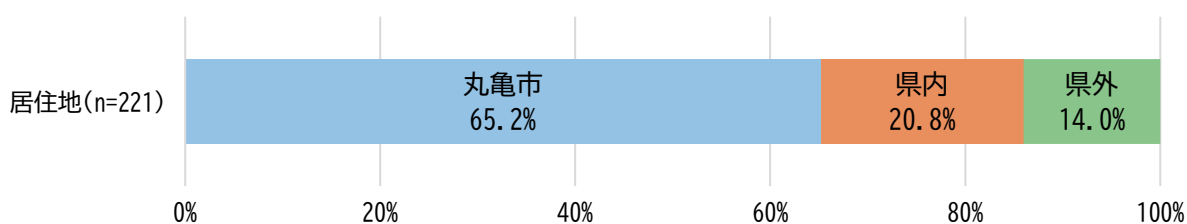


2.3.3 公共交通利用者アンケート調査

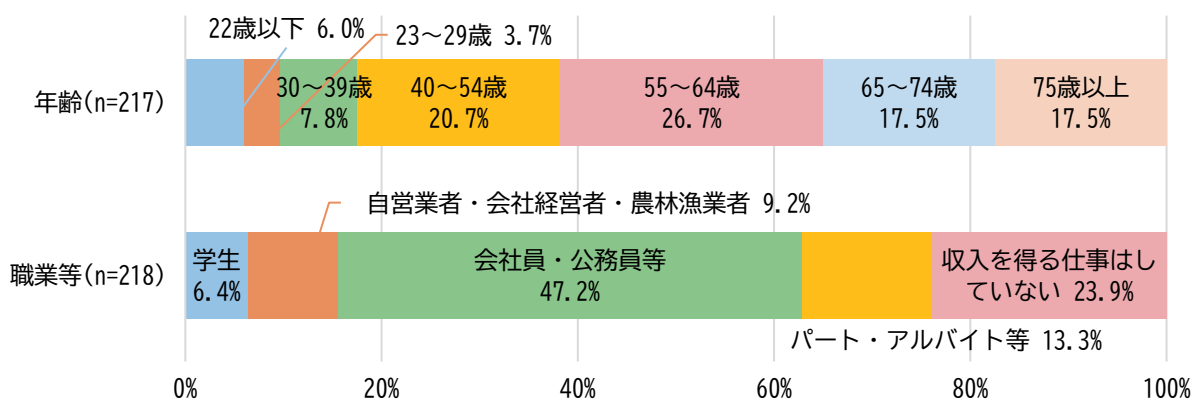
調査目的	路線別の利用特性や公共交通利用者が感じている改善点の把握を行う。
調査対象	市内で利用者数の多い駅や港、バス停等を利用する利用者 ※丸亀駅、丸亀港、栗熊駅、岡田駅、丸亀駅前
調査期間	現地配布：令和7年9月1日 コミバス車内設置：令和7年8月18日～31日、9月6日～22日
調査方法	現地での配布および車内設置、郵送またはWEB回収
配布回収状況	配布数：914（現地配布＋コミバス車内配布） 回収数：221 回収率：24.2%

(a) 回答者の属性

居住地



年齢・職業



(b) 当日の外出について

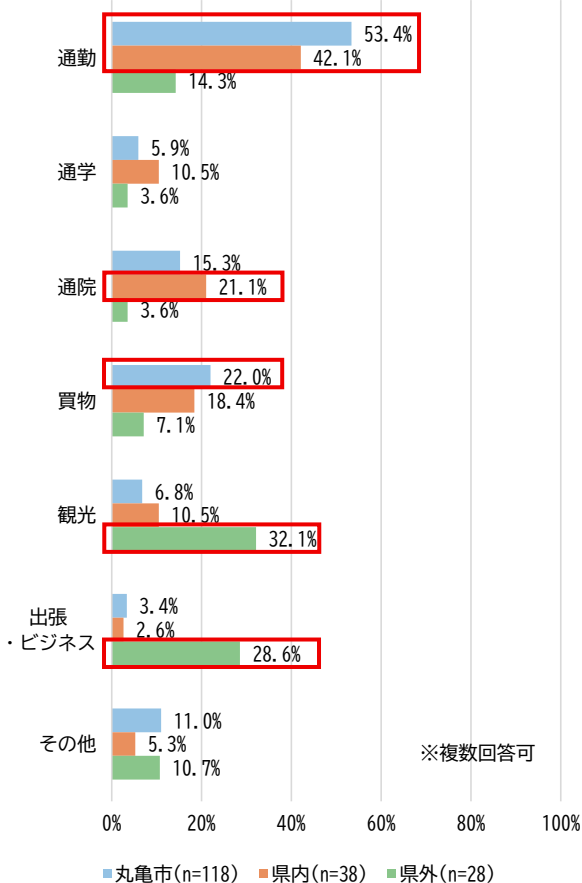
<外出目的>

- ・丸亀市居住者は通勤（53.4%）や買物（22.0%）が市外の回答者と比べて多い。
- ・県内居住者でも通勤（42.1%）の割合が最も高いが、通院についても21.1%となっており、丸亀市内居住者よりも割合が高くなっている。
- ・県外居住者は、観光（32.1%）、出張・ビジネス（28.6%）に外出（来訪）目的が集中している。

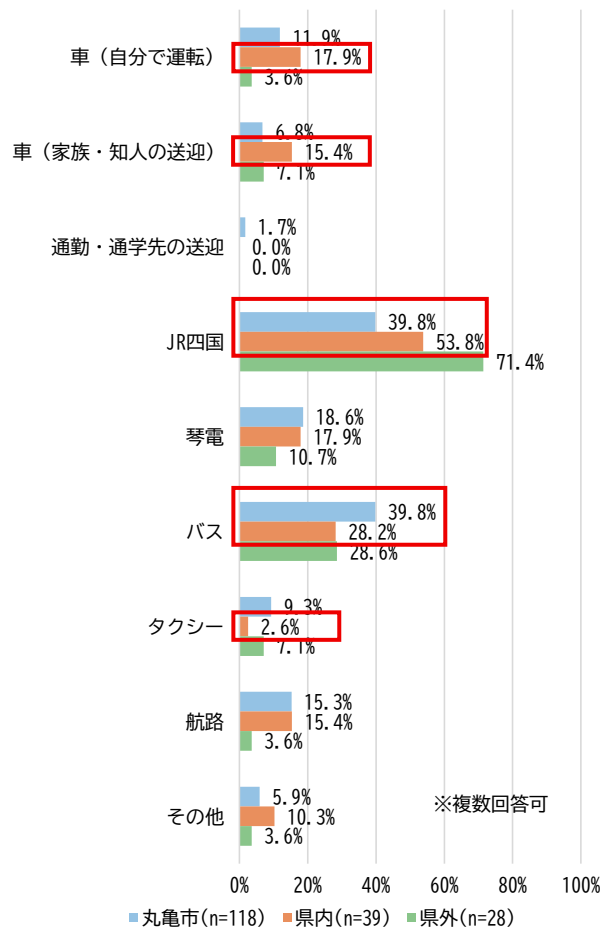
<移動手段>

- ・丸亀市居住者はJR四国とバスの利用がどちらも39.8%と利用割合が高い。
- ・県内居住者はJR四国、バスの順で利用割合が高くなっており、他地域の居住者と比較して、車（自分で運転）や車（家族や知人の送迎）の利用割合も高くなっていたが、タクシーについては利用が最も少なかった。

外出目的



移動手段



2.3.4 交通事業者ヒアリング

表 6 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	NP0 法人石の里広島	四国高速バス
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

(a) 鉄道

利用状況の課題

- コロナ禍からの回復傾向ではあるが、コロナ前の水準には至っていない
- レオマワールドなどの観光施設は大規模駐車場があるため、鉄道利用が少ない

人員確保・運行上の課題

- 人員確保が継続的な課題となっている
- 運賃改定については、申請から実際の改定までに2年近くの期間が必要なため、現在の物価高に対応した運賃改定が難しい状況

他交通モードとの連携課題

- 鉄道とバス等の二次交通との接続が必要
- レンタサイクルや電動シェアモビリティ等の活用も今後の連携可能性として期待
- イベント時の公共交通利用促進が課題（レオマワールドでのイベント時にも車利用が多く公共交通の利用は少ない）

計画改定への要望事項

- 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必要
- 各交通モード間の連携強化が重要であり、特に駅を拠点とした二次交通への交通結節機能の向上が求められる

(b) バス

利用状況の課題

- 高速バスの丸亀競技場東・高速丸亀停留所の利用者は丸亀駅の10分の1程度と少なく、速達性・利便性を考慮して廃止の検討も必要な状況
- コミュニティバスは、コロナ後の利用促進施策（75歳以上無料・毎月20日無料デー）等で利用者は回復傾向だったが、令和6年10月の減便を伴うダイヤ改正で利用は減少傾向

路線維持と運行上の課題

- 高速バスの夜行便（東京・名古屋方面）は善通寺営業所の廃止により、現在は高松から丸亀まで回送を行っており、さらなる労働時間制限があれば丸亀からの運行は困難となる
- 地域間幹線系統として国・県補助を受けている路線でも、乗務員不足による減便の影響もあり、補助要件のクリアは厳しい状況
- コミュニティバスについては運行キロが長く運転時間が長くなっている路線もある

路線バスとコミュニティバスの役割分担

- 広域的な利用も含めてコミュニティバスと琴参バス自社路線の運賃体系整理が必要

- コミュニティバスを広域型路線と循環型路線に区分することも考えられる
- 結節点を設けるならば、公共施設よりも商業施設の方が良い
- 交通空白エリアや利用者が少ないエリアについては、区域型乗合のデマンド交通との連携を検討する必要がある
- デマンドとバスの統一した料金体系での乗換割引の仕組みも必要

人材確保の課題

- コロナが明けてからもコロナ禍で減員した運転士を補うことはできていない状況
- 運転士の高齢化が進んでおり、65歳を超えて一気に退職されると運転士確保が追い付かない懸念がある
- 広島島内での運転手確保も課題となっている

計画改定への要望事項

- 10年先20年先を見据えた駅前再開発でのバスロータリー整備の検討
- 丸亀駅待合所の待合環境の改善
- 運転士等担い手確保と移住施策を連携した取組として、支援金や仮住居提供の支援
- 広島島内では移住促進の取組の成果で、小学校に通学する児童が見込まれているが、コミュニティバスの時間と通学時間が合わないため、通学専用のバスの検討が必要
- さぬき市でJRと路線バスを相互利用できる仕組みがあるが、そのような連携の検討

(c) タクシー

運転士不足と配車の課題

- 5年前と変わらず、乗務員不足で需要に追い付かない状況が継続している
- 夜間は台数が減るため15～30分程度は待ち時間が発生することがある
- 土日や金曜日は断ることが多く、特に日曜日は乗務員の稼働も少ない

デマンド交通・互助輸送との役割分担

- 公共交通がないエリアでは世帯に複数台の車がある家も多く、デマンド交通の需要が限定的な可能性がある

計画改定への要望事項

- 市の無料キャンペーン（毎月20日のコミュニティバス無料デー、75歳以上の高齢者対象の毎日無料）により、一般タクシーの利用者が減少している
- 免許返納者向けのガソリングift券（タクシー券に交換可能）の取組は継続を希望

(d) 航路

航路維持の課題

- 燃料費、修繕費、人件費などのコストの増加に伴い、赤字額は年々増大している
- 市からの補助が無いと航路の維持はできない
- 補助金は年度決算を踏まえて申請し、1年遅れで支払われるので運転資金の確保が課題
- 船員法改正で運航管理者が船員を兼ねられなくなり、増員が必要となる

利用促進・需要創出の取組

- 運賃無料デーは島民が本土での通院や買い物を集中させる傾向がある。児島から本島経由で丸亀に行く利用（あるいはその逆）もある
- 瀬戸内国際芸術祭は回数を重ねるごとに利用が減少している

船員確保の課題

- 所属船員は高齢化が進んでおり、60代船員の退職後の人材確保が最大の課題
- 船長になるには経験が必要なため、急な欠員に対応できない
- 採用後には船員法で定める研修が必要なため、採用してもすぐには乗務できない
- 補助航路のため予備船員の雇用もできないことも船員確保を難しくしている

計画改定への要望事項

- 新造船の導入への対応
- 補助金の増額
- 予備船員確保にむけた支援
- 栈橋・可動橋の整備

2.3.5 行政、自治組織ヒアリング

表 7 ヒアリング対象者

自治組織	城北	城坤	川西	垂水
	岡田	飯山南	飯山北	
福祉	社会福祉協議会	高齢者支援課		
観光	観光協会	産業観光課		
教育	学校教育課			

(a) 自治組織（互助輸送の運行主体）

利用状況と特性

- 主な利用者層は高齢者で免許を返納された方
- 基本的なサービス内容はコミュニティセンターから 5km の範囲（市内に限る）での買い物・通院支援での送迎（バス停や駅での乗降ができるかなどの細かなルールはコミュニティによって異なる）
- 予約は事前予約が基本で、コミュニティにより運用は異なるが、多くのコミュニティでは、指定曜日に先着順での電話受付を行っている

利用促進に向けた取組

- 利用促進に向けて広報誌等で定期的に案内をしている
- 民生児童委員から対象となりそうな高齢者へ個別案内を行うこともある
- アピールをして利用者が増えすぎると、需要に対応できない

互助輸送の運行にあたっての課題

- 運転手はボランティアドライバーが担っているが、運行開始当初から所属しているドライバーの高齢化が課題
- 直接の声掛けによる新規ドライバーの確保や、民生委員にドライバーをお願いするコミュニティもあるが、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
- ボランティアドライバーの高齢化もあり、安全な運行も課題であり、運転に集中するために助手席にサポーターを乗せて 2 人態勢で運行しているコミュニティもある

(b) 福祉関連部局

高齢者福祉の現状

- 令和 6 年度の高齢者等移動手段確保モデル事業の利用者は 7 コミュニティで、延べ 6,700 人
- 地域社会の助け合いや支え合いの機能の低下が危惧されていて、一人暮らし高齢者の増加や介護の問題がある

高齢者の外出支援に関する意見や要望（市民や民生委員等からの声）

- 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、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を聞く
- 島しょ部のコミュニティバスが、病院の時間とうまく合わない
- 郡家地区で実施していたデマンド交通を継続してほしい

- 富熊栗熊地区でのデマンド社会実験に期待するとともに、地域住民の意見を十分反映してほしい
- 移動手段確保事業は市内7か所のみの実施のため、実施していない市民からは使えるようにしてほしいという意見がある
- 移動手段確保事業を未実施のコミュニティに説明をすると、体制をつくって実施するには負担があり難しいと言われる

計画改定にあたっての要望や配慮すべき事項

- 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
- 移動支援サービスの担い手（ボランティアやドライバー）が不足することで、安定した運行体制の構築が難しい状況

(c) 観光関連部局

観光において公共交通に求める役割・取り組んで頂きたい事項等

- 令和6年度、丸亀城を訪れた観光客を対象に行ったアンケート調査結果では、本市を訪れる交通手段は自動車約65%に対し、鉄道・バスが約32%程度
- 市内観光施設の周遊を促すにあたり、市内の移動方法として二次交通の更なる整備が必要

観光の観点から見た丸亀市の公共交通の問題点・課題等

- 二次交通が弱く、コミュニティバス運行ダイヤ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
- バスで巡るモデルコースを設定しづらいダイヤとなっている
- 中津万象園にもバス運行を希望する

(d) 教育関連部局

スクールバスの利用状況

- 本島島内での通学の安全確保を目的として、島内を循環する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する運用をしている（小学生3名、中学生5名が利用）

小中学生の通学における公共交通利用やスクールバスに関する保護者等からのニーズ

- 過去に島しょ部の学校からスクールバス運行の要望があったが、通学距離の関係で導入はしていない
- 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

第3章 上位関連計画の整理

3.1 上位計画

第三次丸亀市総合計画（令和8年3月改定）

■丸亀市の将来像

『丸亀は、ひとをイキイキさせるまち』

■まちづくりの基本方針

目標「誇り愛されるまち」

I 心豊かなこどもが育つまち

II 活力みなぎるまち

III 安心して暮らせるまち

IV 健やかな笑顔ひろがるまち

V ともにつくるまち

■公共交通が関連する記述

基本方針III 安心して暮らせるまち

基本施策7 地域公共交通・生活安全の充実

目指す未来の姿

<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、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。
- ・交通安全教育の充実や見守り・防犯体制の強化が進み、地域ぐるみで日常の安全を守る取組が広がっています。

<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。
- ・交通事故や犯罪が抑制され、安全で安心な地域社会が定着し、住民同士が自然と支え合い・見守りあう環境が持続的に整っています。

主要な取組

- ・既存の地域公共交通のリデザイン
- ・移動手段の充実・確保
- ・新たな交通システムの検討

KPI（重要業績評価指標）

KPI	現状（R8）	R11
通勤・通学や買い物、通院など、日常の移動に不便を感じることなく暮らせていると感じている市民の割合	R8 調査予定	向上

3.2 関連計画

丸亀市都市計画マスタープラン/丸亀市立地適正化計画（平成 30 年 3 月策定/令和 5 年 3 月改定）

■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



■都市の拠点設定とその概要

エリア	拠点設定	概要
中心市街地地区	中心拠点	JR 丸亀駅～中央商店街～大手町地区周辺
	交流拠点	丸亀港～JR 丸亀駅～中央商店街～大手町～丸亀城周辺
飯山地区	地域拠点	国道 438 号～飯山市民総合センター周辺
綾歌地区	地域拠点	ことでん栗熊駅～岡田駅沿線
総合運動公園地区	交流拠点	丸亀総合運動公園周辺

■公共交通が関連する記述 p.73-76

第4章 分野別構想

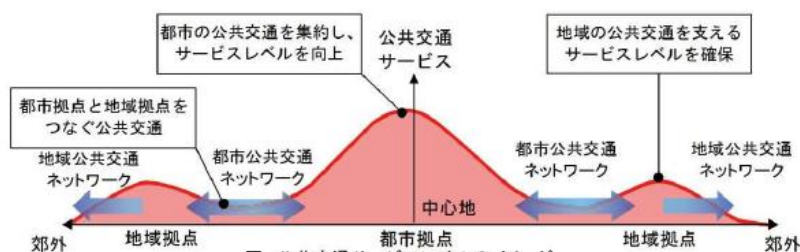
Ⅱ道路・交通体系の方針（2）公共交通網の整備方針

《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。

■公共交通サービスレベルイメージ図



資料：丸亀市地域公共交通総合連携計画

丸亀市第3次地域福祉計画・地域福祉活動計画【みんなのふくし丸亀プラン】（令和3年3月策定）

■基本理念

みんながつながり、みんなで支え合い、誰もが安全に安心して暮らせるまち 丸亀

■基本目標

- 基本目標1 みんなで支え合う「しくみづくり」
- 基本目標2 地域福祉を支える「ひとづくり」
- 基本目標3 地域で安全に安心して暮らせる「まちづくり」

■公共交通が関連する記述

基本目標1 みんなで支え合う「しくみづくり」

行動目標2. 地域でつながり支え合う関係を深めよう p.55

【丸亀市の取組】③地域での見守り・支援体制の充実

- 地域の困りごとや課題について話し合う場づくりや実情に応じた見守り体制づくりなど、互助の仕組みづくりを支援します。→高齢者等移手段確保モデル事業

基本目標3 地域で安全に安心して暮らせる「まちづくり」

行動目標8. 誰もが地域に出やすい環境をつくろう p.78

【丸亀市の取組】②社会参加のための手段と機会の提供

- 障がい者の移動を支援するため、福祉タクシー事業を実施するとともに、民間事業者の料金減免等の移動支援サービスの周知に努めます。

第3次瀬戸内中讃定住自立圏共生ビジョン（令和4年4月策定/令和5年3月変更）

■目指すべき将来像

ひと・まち・たから 瀬戸内の未来をひらく つながる中讃

■3つの視点

- (1) 生活機能の強化に係る政策分野
- (2) 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野
- (3) 圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野

■公共交通が関連する記述 p.33

(2) 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野

②公共交通の市町間連携

- ・取組概要…他市町への乗り入れなど、公共交通網の拡大を検討する
- ・中心市の役割…事業者や周辺市町と個別の調整を行う
- ・周辺市町の役割…事業者や周辺市町、中心市と個別の調整を行う
- ・期待される効果…自家用車を使えない人の行動範囲の拡大、移動時間の短縮や移動の円滑化につなげる

◇成果指標…公共交通網の拡大につながる取組の実施数 1件以上（R8年度）

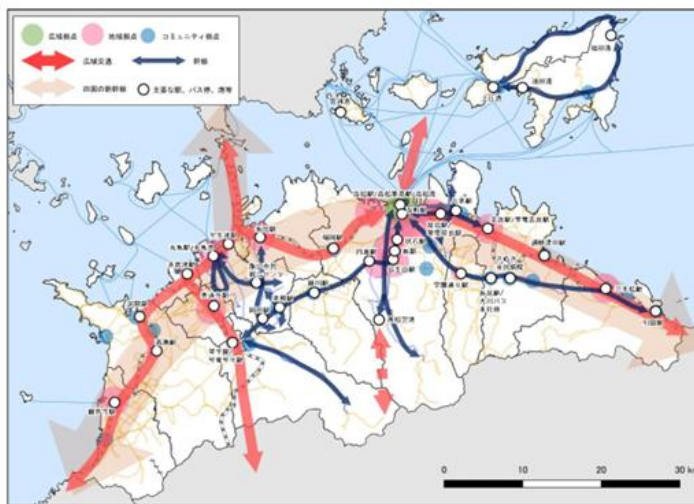
香川県地域公共交通計画（令和6年3月策定）

■基本方針

四国の新幹線の実現を見据え、鉄道を中心に、県全体で
利便性と結節性に優れた持続可能な公共交通ネットワークを構築する

■計画の目標

- 目標1 公共交通の維持とネットワークの最適化
- 目標2 利便性の確保
- 目標3 利用の促進



■目標を達成するための施策と事業

- 施策1-1 最適な移動サービスの提供
- 施策1-2 まちづくりとの連携
- 施策1-3 四国の新幹線の早期実現に向けた取組の推進
- 施策2-1 サービス水準の向上
- 施策2-2 利用環境の改善
- 施策2-3 交通モード間の結節性の強化
- 施策3-1 公共交通の利用意識の醸成
- 施策3-2 他分野との連携

第4章 丸亀市地域公共交通活性化協議会

4.1 規約

(目的)

第1条 丸亀市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議し、並びに生活交通確保維持改善計画の作成に関する協議を行うために設置する。

(所管事務)

第2条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の事項について協議するものとする。

- (1) 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に関する協議に関すること。
- (3) 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (5) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (6) 生活交通確保維持改善計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第3条 協議会は、別表に掲げる者をもって組織する。

- 2 委員の定数は25人以内とし、市長が委嘱又は任命する。

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱又は任命の日から2年とする。辞任又は増員による任期は前任者又は現任者の残任期間とする。

- 2 委員は再任することができる。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長をそれぞれ一人置き、委員の互選によって決める。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は委員の半数以上の出席がなければ、開くことができない。
- 3 会議の議決は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。

4 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

5 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

6 第2条第4号のうち、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の運賃・料金等に関する事項については、道路運送法第9条第4項に定める構成員にて協議を行う。

(協議結果の尊重義務)

第7条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(部会)

第8条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に部会を置くことができる。

2 部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第9条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、丸亀市都市整備部都市計画課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監査)

第10条 協議会に監査委員を置く。

2 協議会の出納監査は、会長が別に定めた監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第11条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(委任)

第12条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

この規約は、令和 3年 6月14日から施行する。

この規約は、令和 5年 4月 1日から施行する。

この規約は、令和 6年 6月26日から施行する。

4.2 委員名簿

No	氏名	役職等
1	宮崎 耕輔	香川高等専門学校建設環境工学科 教授
2	池内 丈史	琴参バス株式会社 運輸部部长
3	上野 博史	琴参バス労働組合 書記長
4	山下 周市	本島汽船株式会社 代表取締役
5	森田 美千代	備讃フェリー株式会社 専務取締役
6	上野 智弘	四国旅客鉄道株式会社 総合企画本部担当部長
7	近藤 敬一	高松琴平電気鉄道株式会社 運輸サービス部
8	馬場 久美子	丸亀タクシー組合 会長
9	平井 明	特定非営利活動法人石の里広島 会長
10	宮脇 隆	丸亀市コミュニティ協議会連合会 副会長
11	徳井 正文	丸亀市老人クラブ連合会/飯山北地区老人クラブ連合会 久米氏クラブ長
12	岩崎 晶典	丸亀市身体障害者福祉連合協会 会長
13	藤田 秀光	丸亀市民生委員児童委員協議会連合会 副会長
14	眞鍋 雅彦	一般社団法人丸亀市観光協会 評議員
15	秋山 ともえ	丸亀商工会議所女性会 会長
16	田村 梨奈	丸亀市PTA連絡協議会 副会長
17	増田 美樹	公募委員
18	大西 裕子	公募委員
19	宮川 智行	国土交通省四国地方整備局香川河川国道事務所 道路調査課長
20	片庭 浩輔	国土交通省四国運輸局交通政策部 交通企画課長
21	丸山 憲一	丸亀警察署 交通課長
22	合田 十三夫	香川県中讃土木事務所 道路第一課長
23	岡 洋樹	香川県交流推進部交通政策課 課長
24	伊藤 秀俊	丸亀市 都市整備部長
25	松江 康司	丸亀市都市整備部 建設課長

(順不同・敬称略)



第二次丸亀市地域公共交通計画【資料編】

発行日：2026年3月

発行元：丸亀市 都市整備部 都市計画課

〒763-0851 香川県丸亀市大手町2丁目4-21