

令和7年度第2回 丸亀市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和7年11月7日（金）午前9時30分～

場 所：丸亀市役所4階 特別会議室

次 第

1. 開 会

2. あいさつ

3. 議 案

第1号 丸亀市地域公共交通計画改定について

第2号 広島コミュニティバス 自家用有償旅客運送の登録更新について

4. その他

5. 閉 会

【前回会議からのご報告】 委員の皆さまへの投げかけ

ご回答いただいた委員の皆さま、ありがとうございました。

- 交通計画の期間中、委員の皆さまは丸亀市内の公共交通を何回乗りましたか？
 - ✓その際に感じたことはありますか。
 - ✓乗っていない方は理由を教えてください。

（コミバスを利用）

- 丸亀東線で自家用車とは違い、所要時間も倍くらいかかった。
- 路線によっては減便もあり、あまり利用しようとは思わない。

（利用フェリーを利用）便数が少なく、帰りの便で待ち時間が生じる。

（利用無し）

- 自家用車があるので、利用したことがない。（複数）
- バス停まで遠い。自家用車ならば、帰りに寄り道ができて、時間に束縛されない。
- 徒歩で移動できるため。
- 運転できなくなったら、おでかけ便に頼りたい。

- ・ 交通計画で実施された各種施策を通じて、丸亀市内の公共交通が変わったと思いますか？
- ・ 交通計画で実施された各種施策を通じて、丸亀市内の公共交通が魅力的になったと思いますか？

（コミバス）

- ・ 手押し車のお年寄りが降車する際に、乗客が手伝っていたこともあった。
- ・ 利用者側からしたら細かく走ってほしい。
- ・ バスの乗り方教室等の効果なのか、若年層の利用者が増えているように思う。

（運賃無料デー）

- ・ 75歳以上運賃無料や20日の運賃無料は交通弱者には良い施策だと思う。
- ・ 毎月20日の無料デーで利用者が増えていて、魅力的だと思う。

（デマンド）

- ・ 郡家のAIデマンドは慣れれば、利便性も高く良いと思うが、不慣れな方への対応が不十分
- ・ 便利になったが、行ける範囲が狭く、病院まで行けないという声もあった。

（全体）

- ・ 以前に比較して大変便利になっていると思う。
- ・ インバウンドや旅行者を対象に無料のループバスの導入はどうか。
- ・ 各種利用促進の取組みにより、市民に親しみやすい公共交通になったのではないか。

- ・ 丸亀市内の公共交通がより良くなるために、ご自身、（交通事業者の方は）会社でできそうなことはありますか？

- ・ 自家用車が主なので、これからは公共交通を利用し、知人にもメリットを話題にしたい。
- ・ 公共交通機関の利用を促していきたい。
- ・ 協議会委員として、市の公共交通の政策に関与することは自分にできそうなこと
- ・ 自宅からバス停までの距離が遠い時に、どうしたら良いか考えてほしい。
- ・ 日中のコミバスは車両を小さくしても良いのではないかな。
- ・ 観光客に優しい運営計画も必要。
- ・ 自動運転などの流れもあるが、コミュニケーションの観点から運転手さんに降り際に感謝を伝えることも重要だと思う。

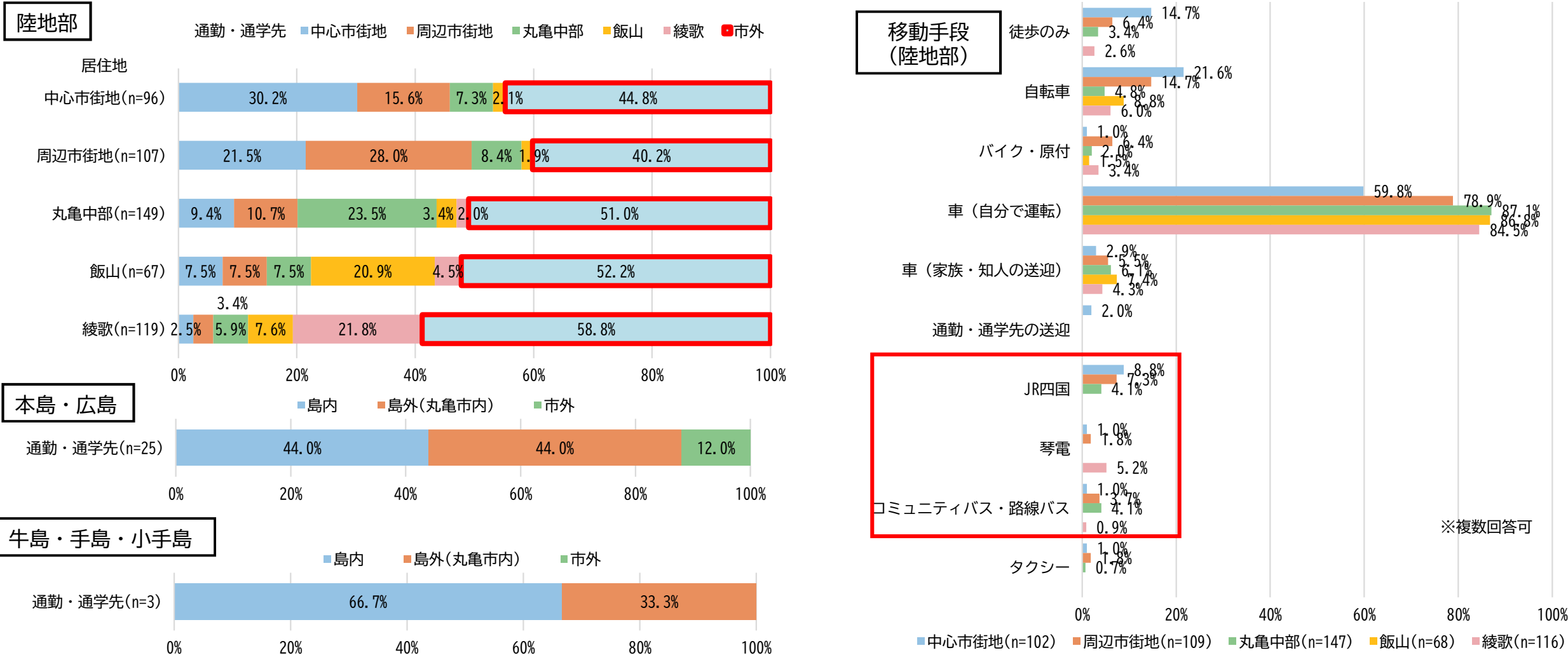
各種調査の実施状況

①市民アンケートの実施概要.....

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%

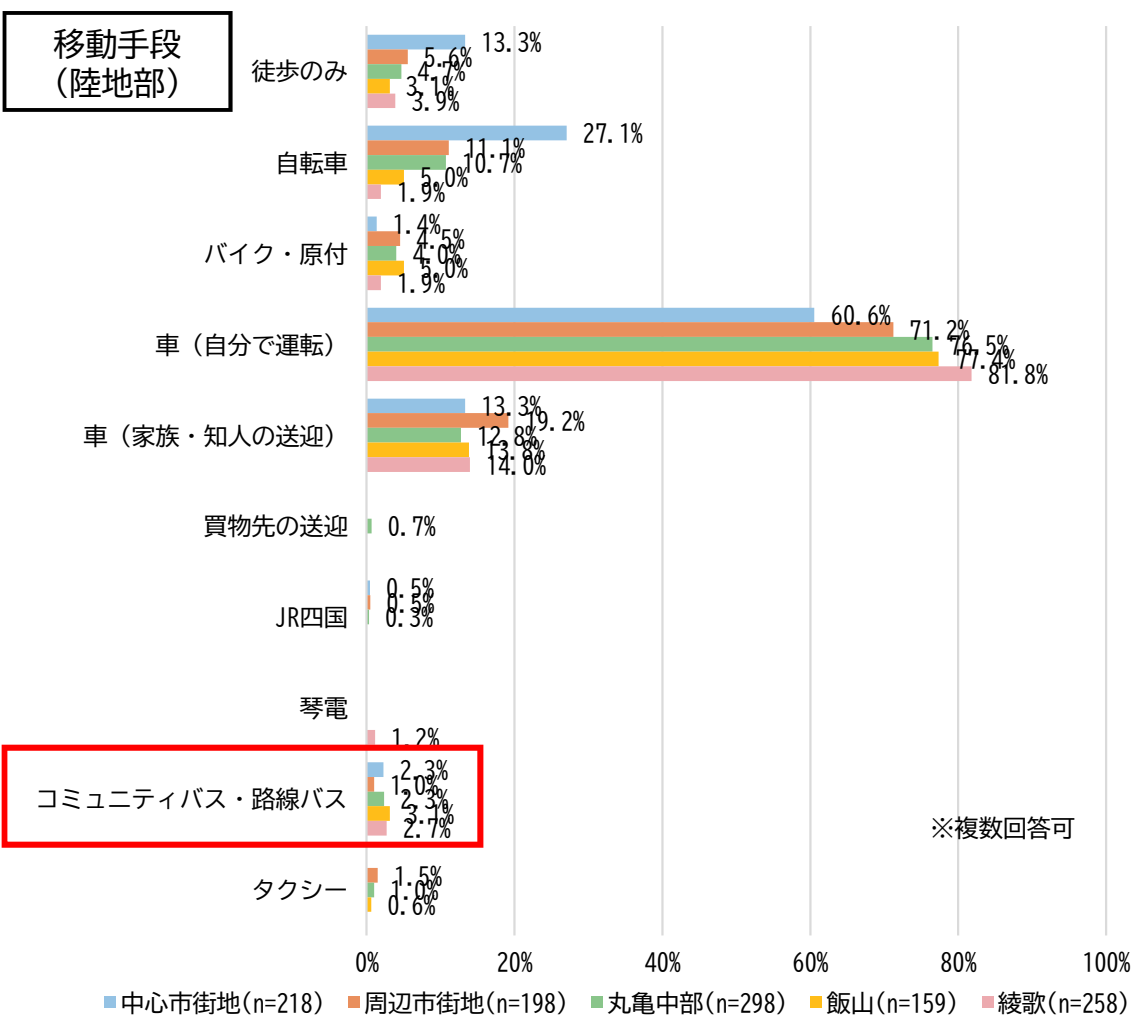
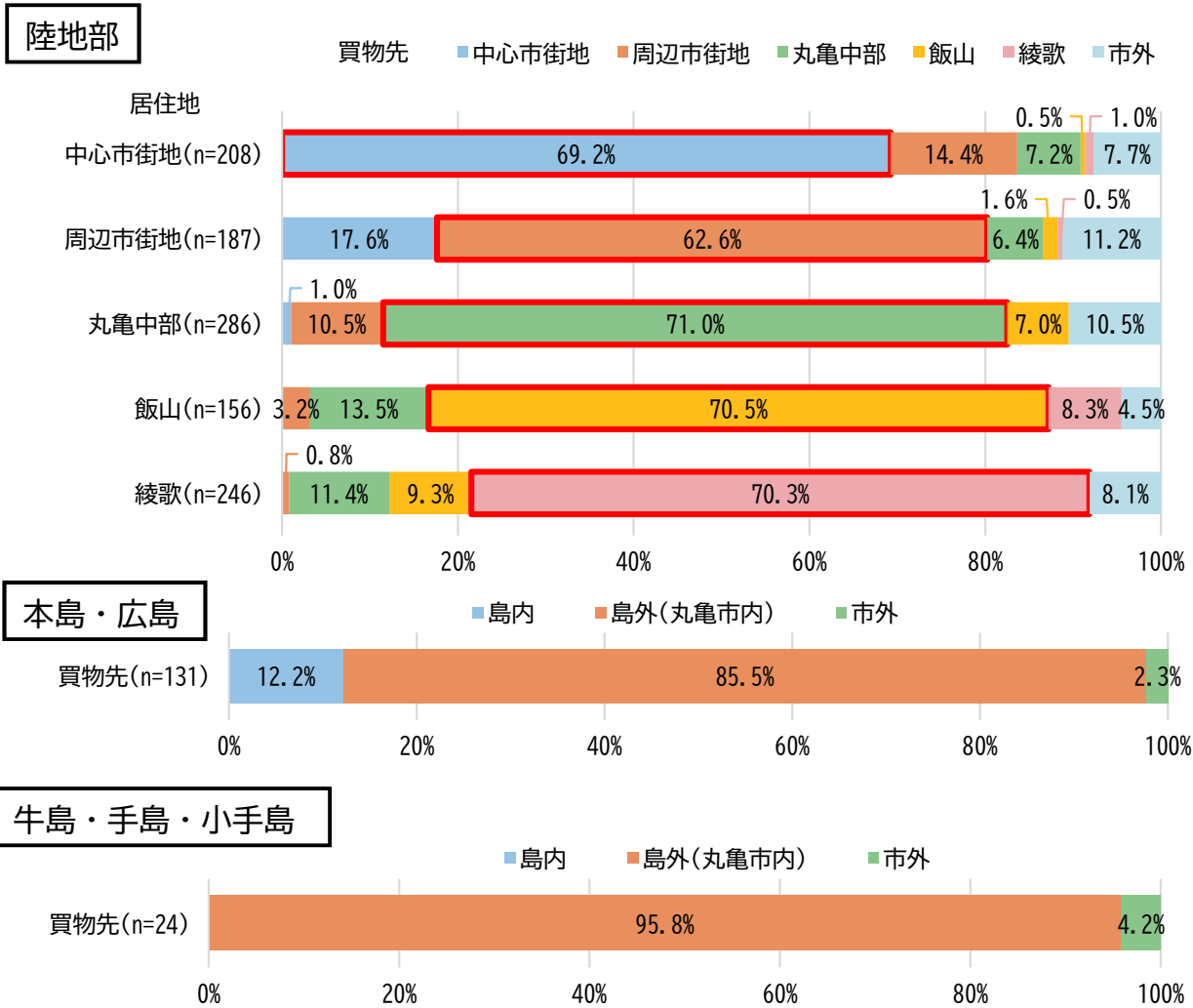
②移動の現状（通勤通学）

- ・ 陸地部では、市外への通勤通学が半数程度を占めている。
- ・ 鉄道の利用が特に沿線地域で多く、バスは周辺市街地や丸亀中部での利用が多い。
- ・ 中心市街地では、車利用が少なく、徒歩や自転車移動が多い。



②移動の現状（買い物）

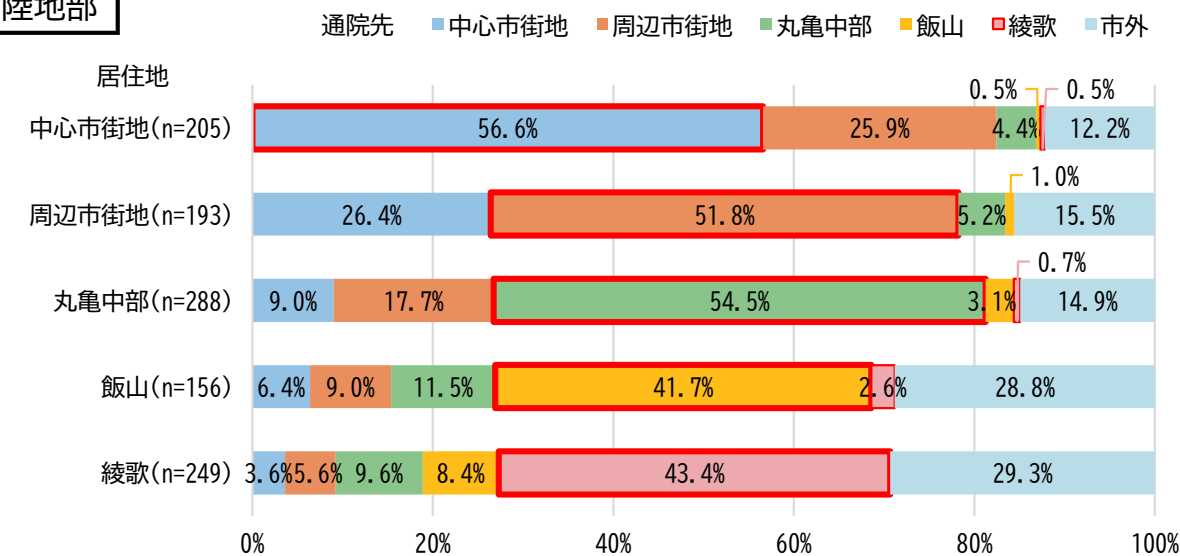
- ・居住地内の買い物先の利用が最も多く、陸地部の全ての地域で6割を超えた。
- ・車（自分で運転）の割合は、周辺市街地、丸亀中部、飯山では7割を超え、綾歌では8割を超えた。
- ・公共交通の中では、コミュニティバス・路線バスの利用割合が最も高かった。



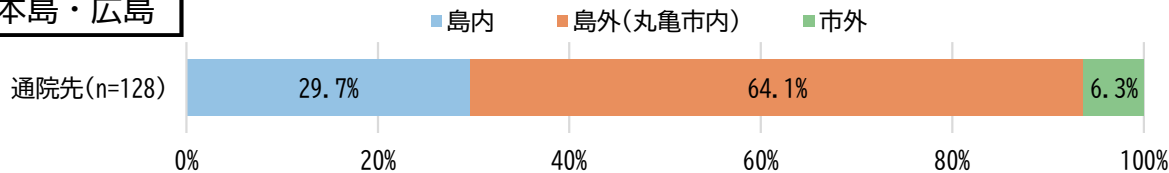
2移動の現状（通院）

- ・居住地内での通院が最も多いが、飯山、綾歌では市外への通院も3割程度を占めた。
- ・買い物と同様に中心市街地では、徒歩や自転車が他地域と比べて多い。
- ・通勤通学や買い物と比べて、タクシーの利用割合が多かった。

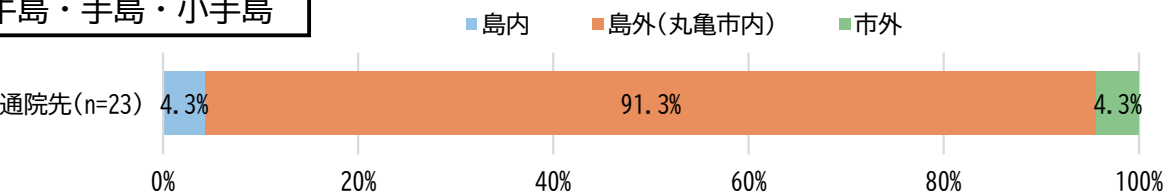
陸地部



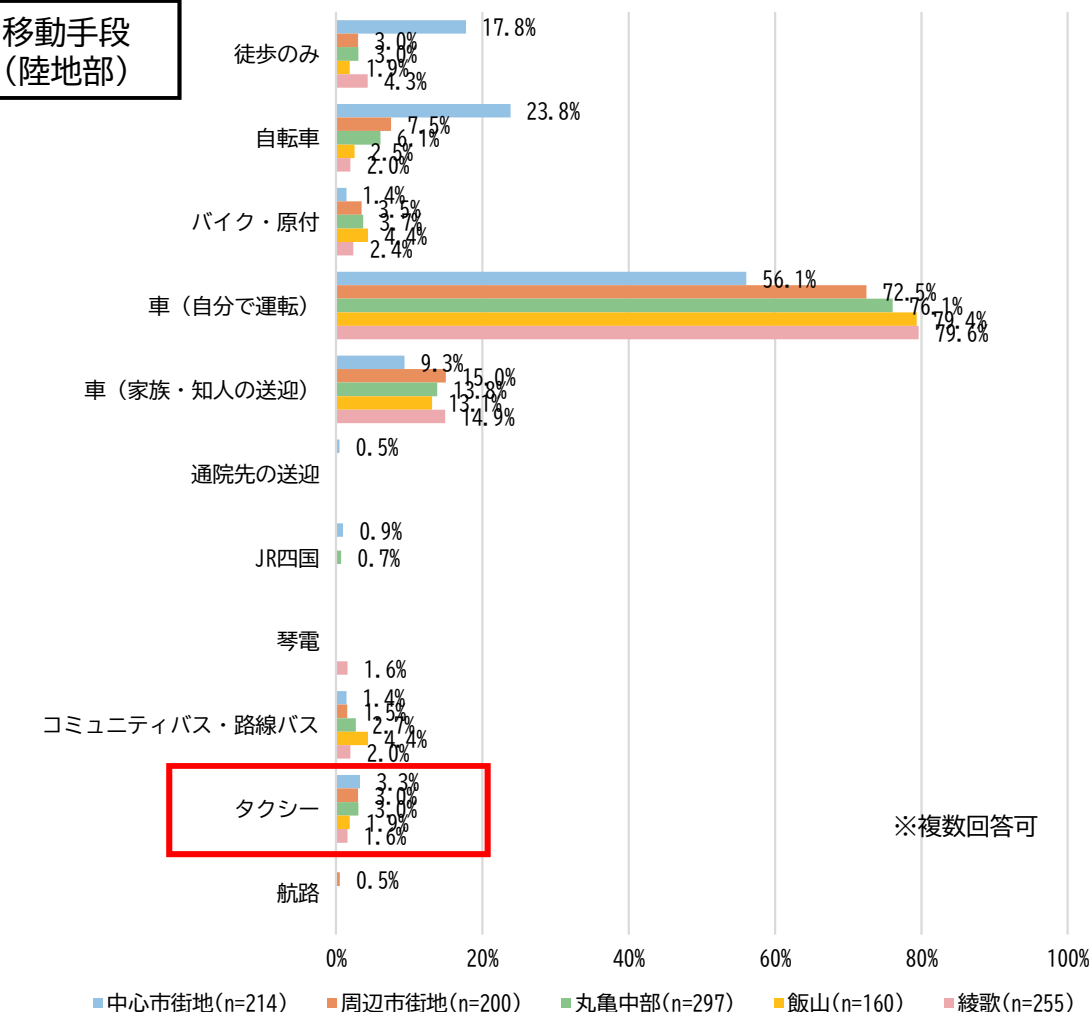
本島・広島



牛島・手島・小手島

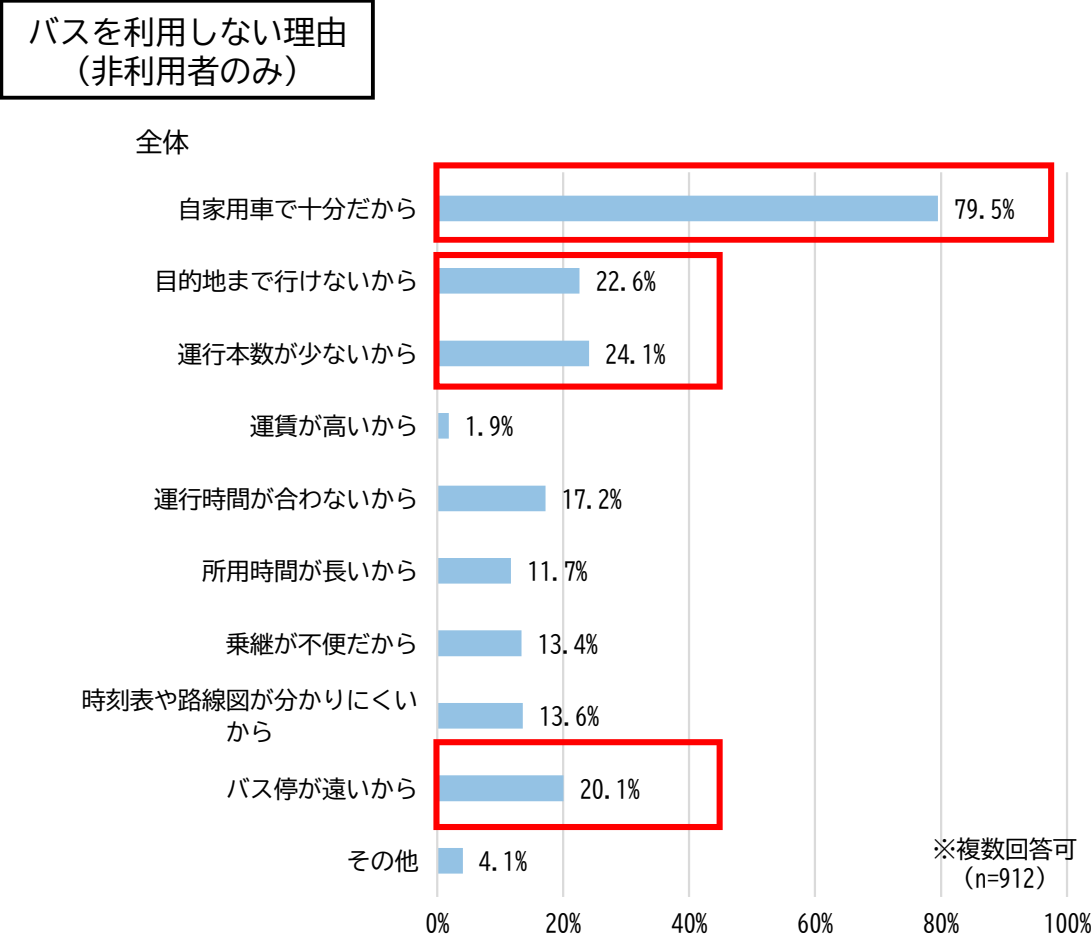
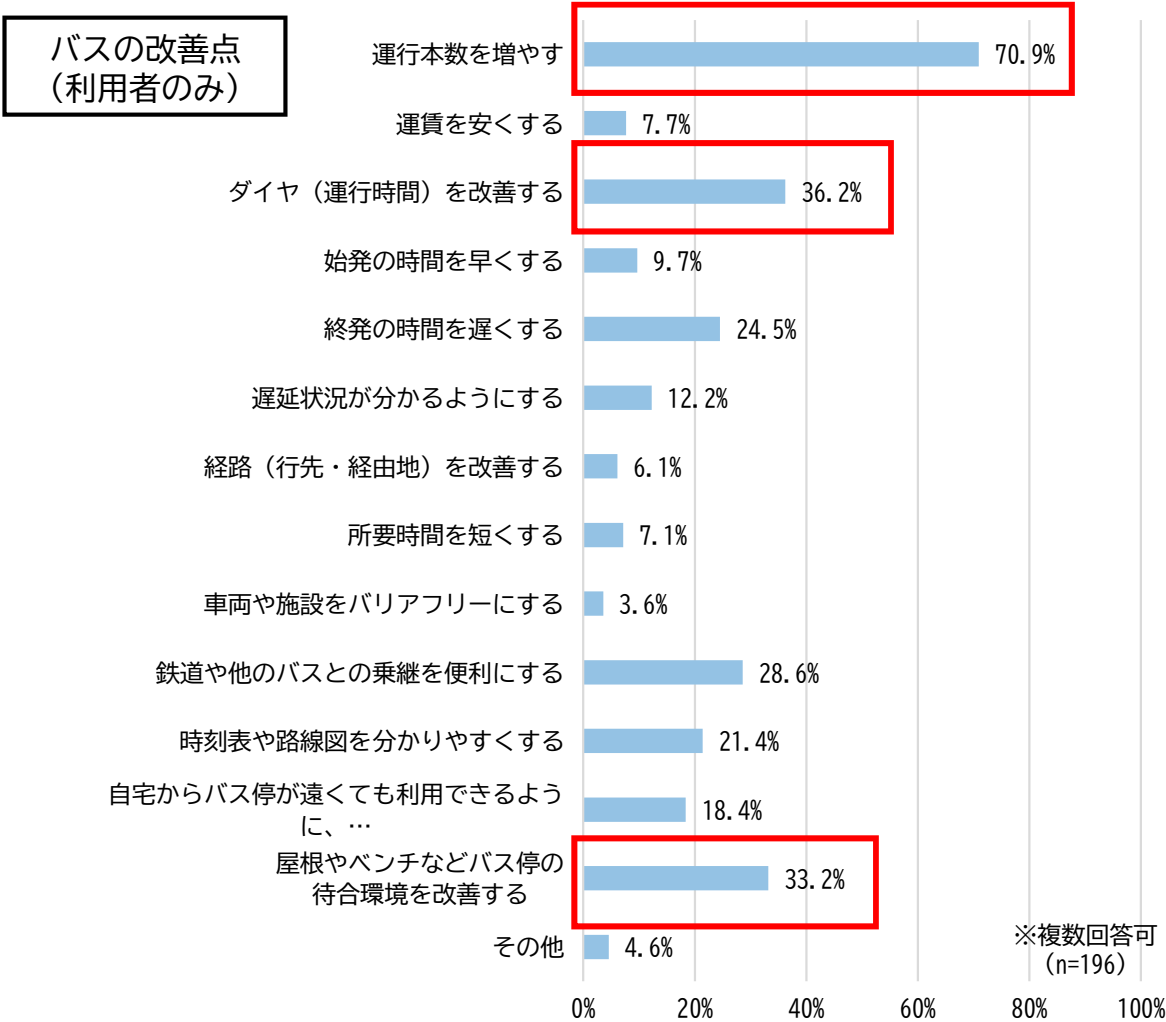


移動手段
(陸地部)



③公共交通の改善点（コミュニティバス・路線バス）

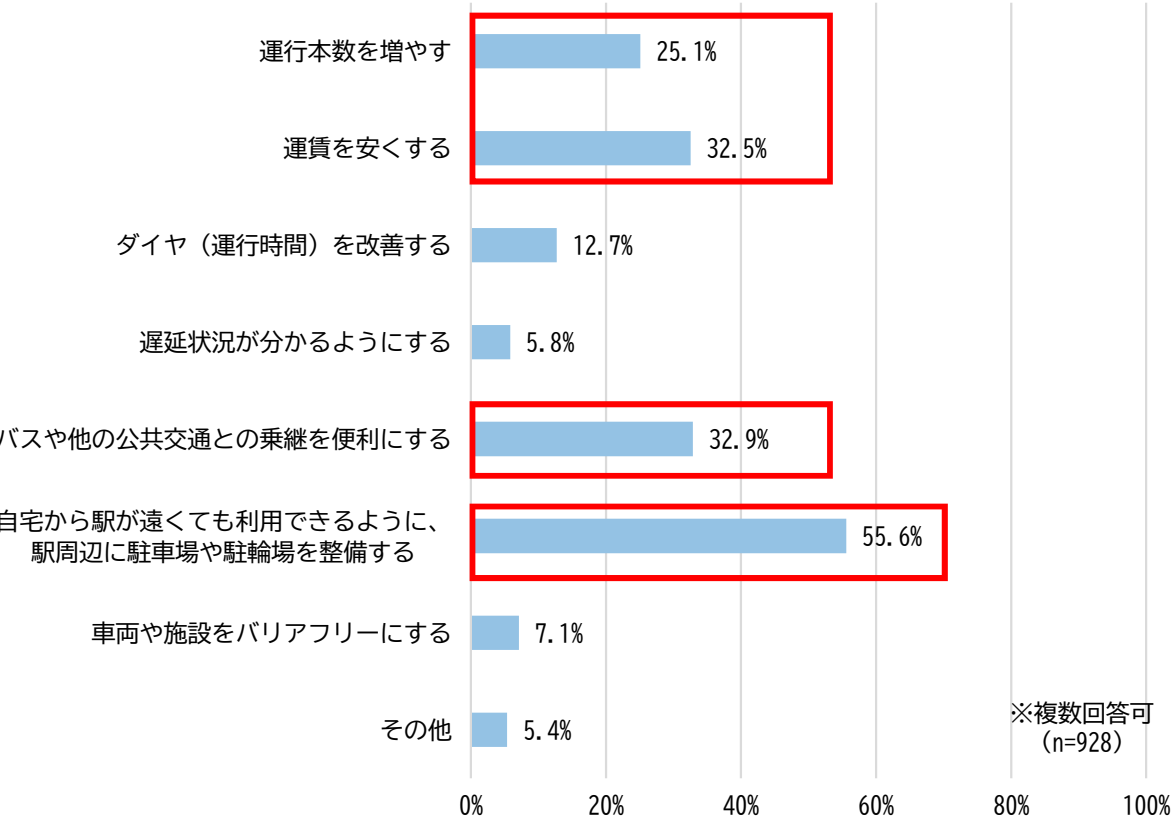
- ・バスの改善点は、「運行本数を増やす」が最も多く、「ダイヤ改善」「待合環境改善」も3割を超えた。
- ・バスを利用しない理由は、「自家用車で十分だから」が最も多く、「運行本数が少ない」「目的地まで行けない」「バス停が遠い」が2割を超えた。



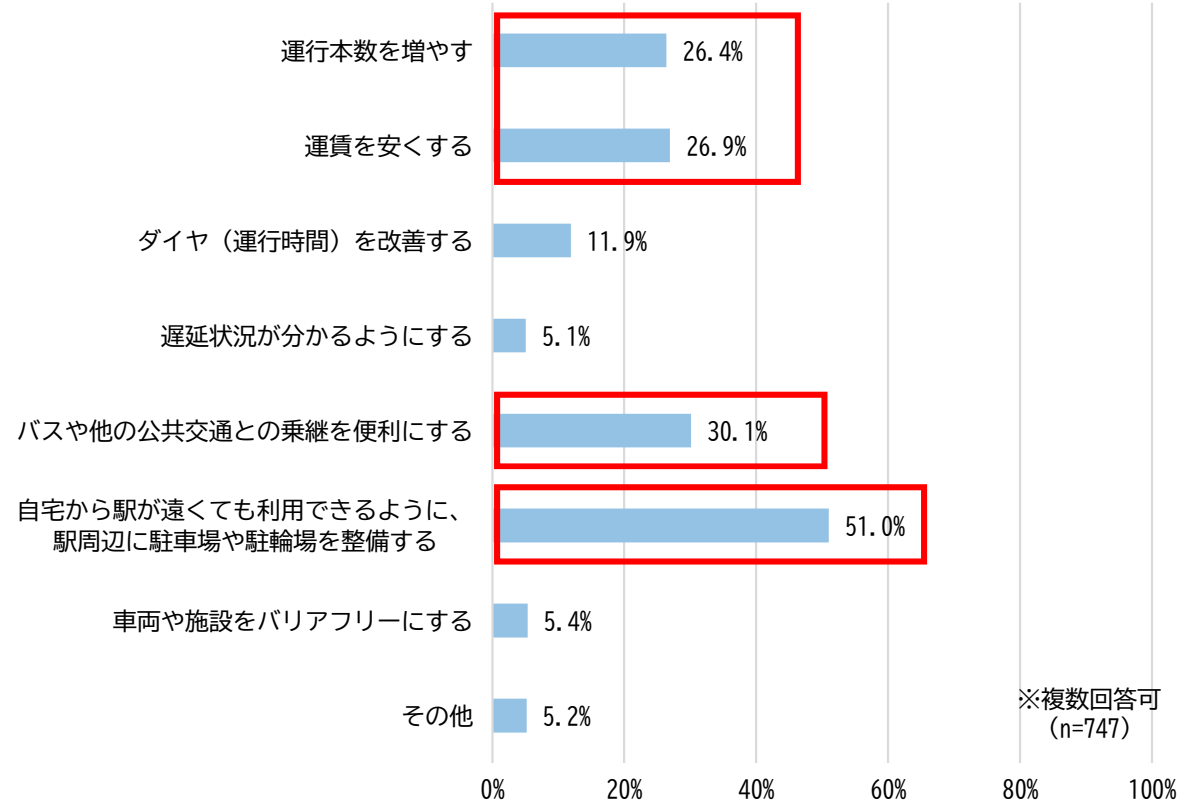
3 公共交通の改善点（鉄道）

- ・ JR四国、琴電ともに共通で、「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」「運行本数を増やす」が続いた。

JR四国の改善点



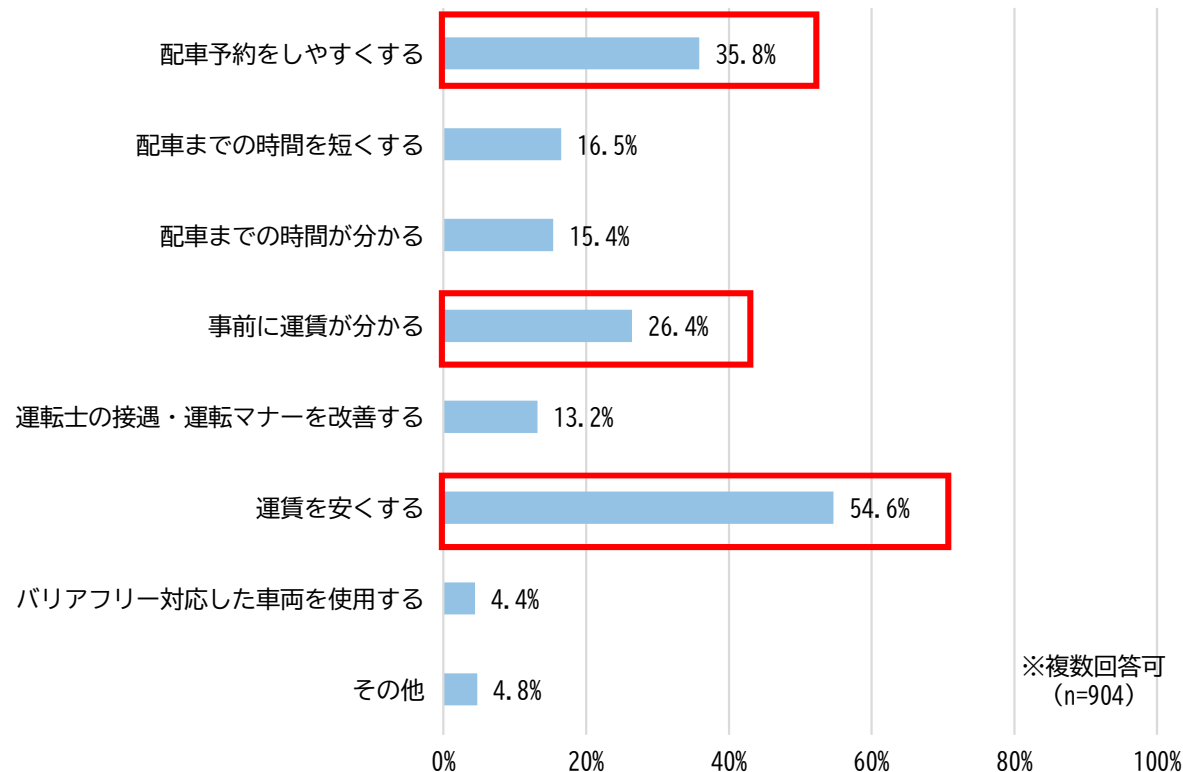
ことでんの改善点



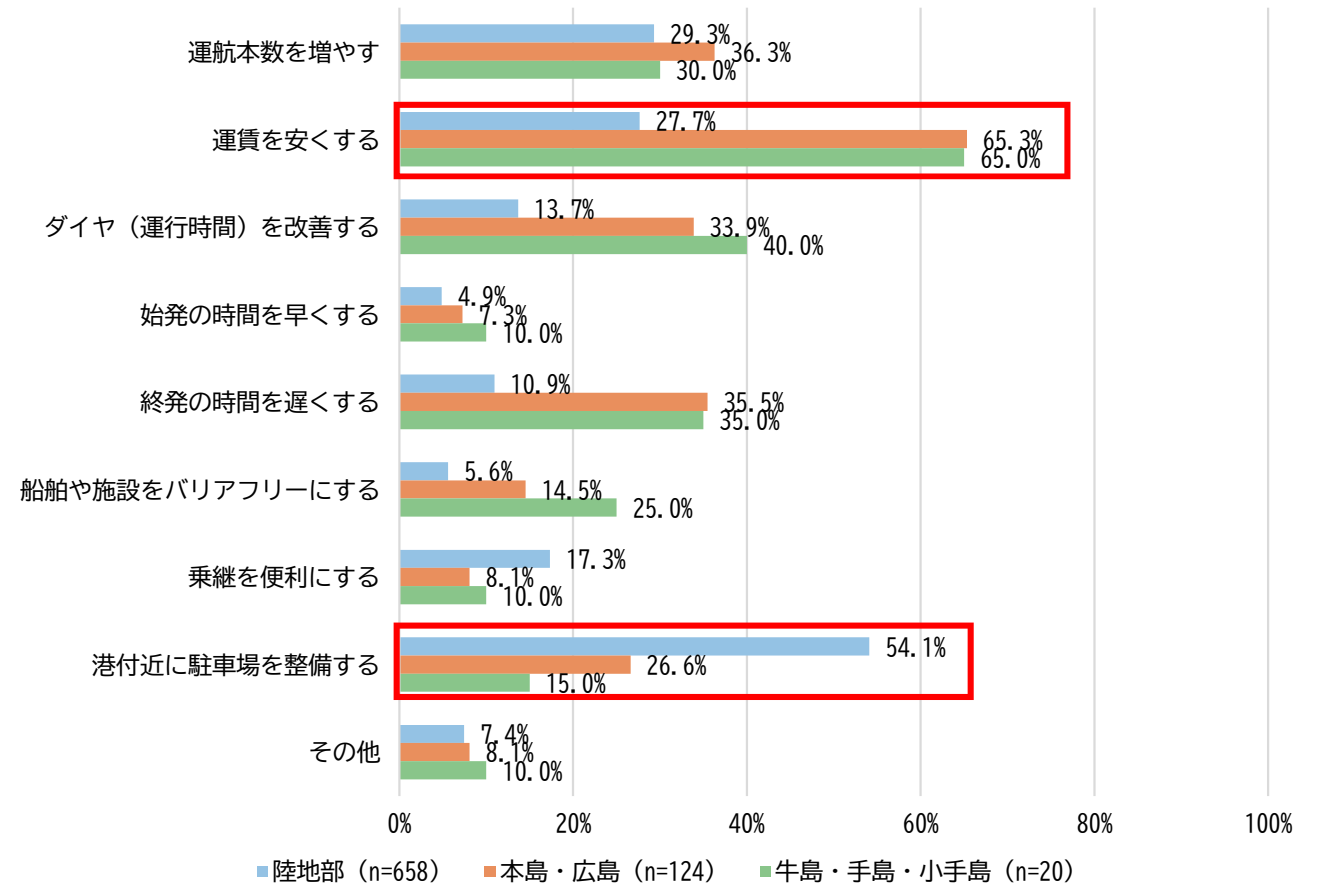
③ 公共交通の改善点（タクシー、航路）

- ・ タクシーの改善点については「運賃を安くする」が最も多く、「配車予約をしやすい」
「事前に運賃がわかる」が続いた。
- ・ 航路については、陸地部では「港付近での駐車場整備」が最も多く、島嶼部では「運賃を安くする」
が最も多く、「運航本数を増やす」「ダイヤ改善」「終発を遅くする」が続いた。

タクシーの改善点



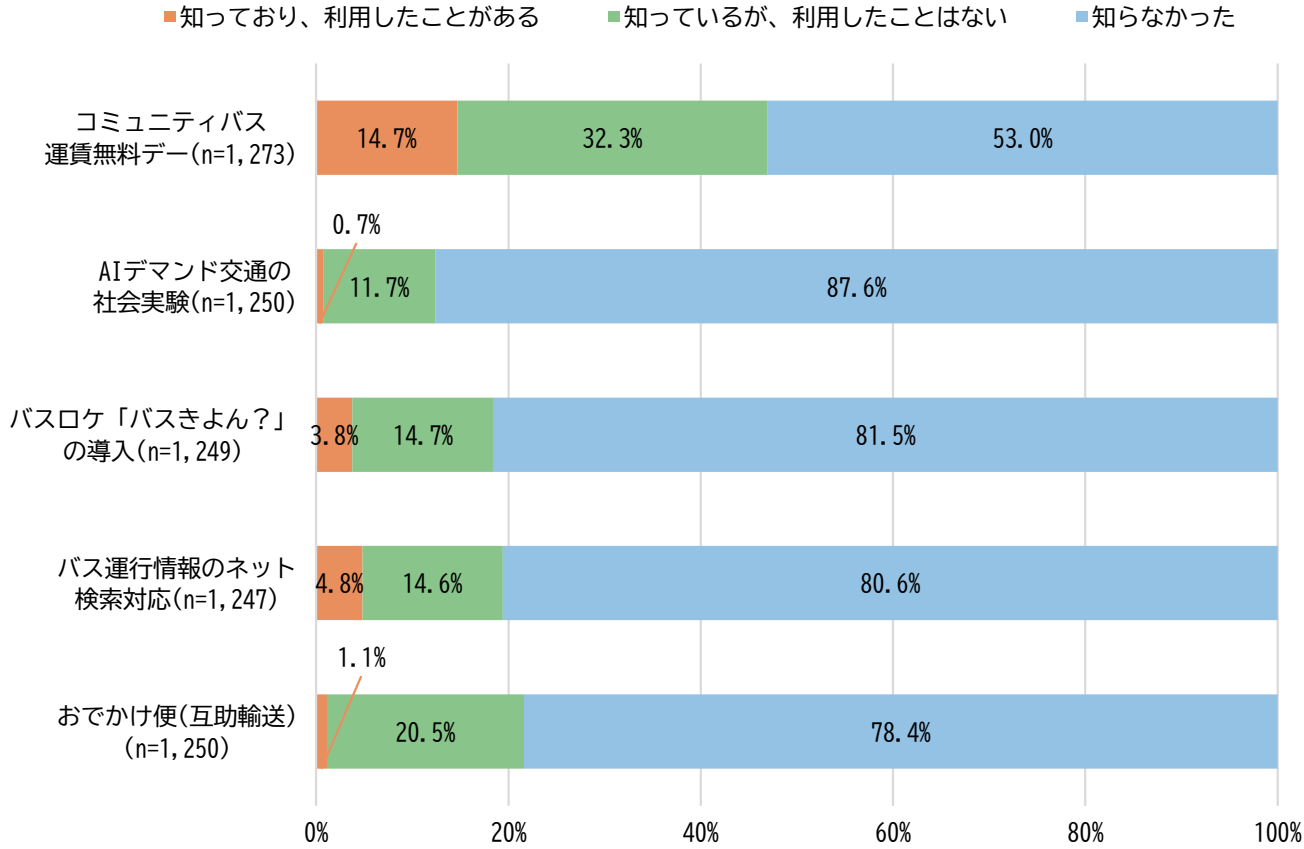
航路の改善点



4 公共交通施策の認知度

- 施策の認知度では、運賃無料デーが最も認知度が高く、47%の回答者が認知していた。
- AIデマンド交通の社会実験については、認知度が12.4%で最も低かった。
- バスロケや運行情報のネット検索の利用率はそれぞれ、3.8%と4.8%であった。

施策の認知度

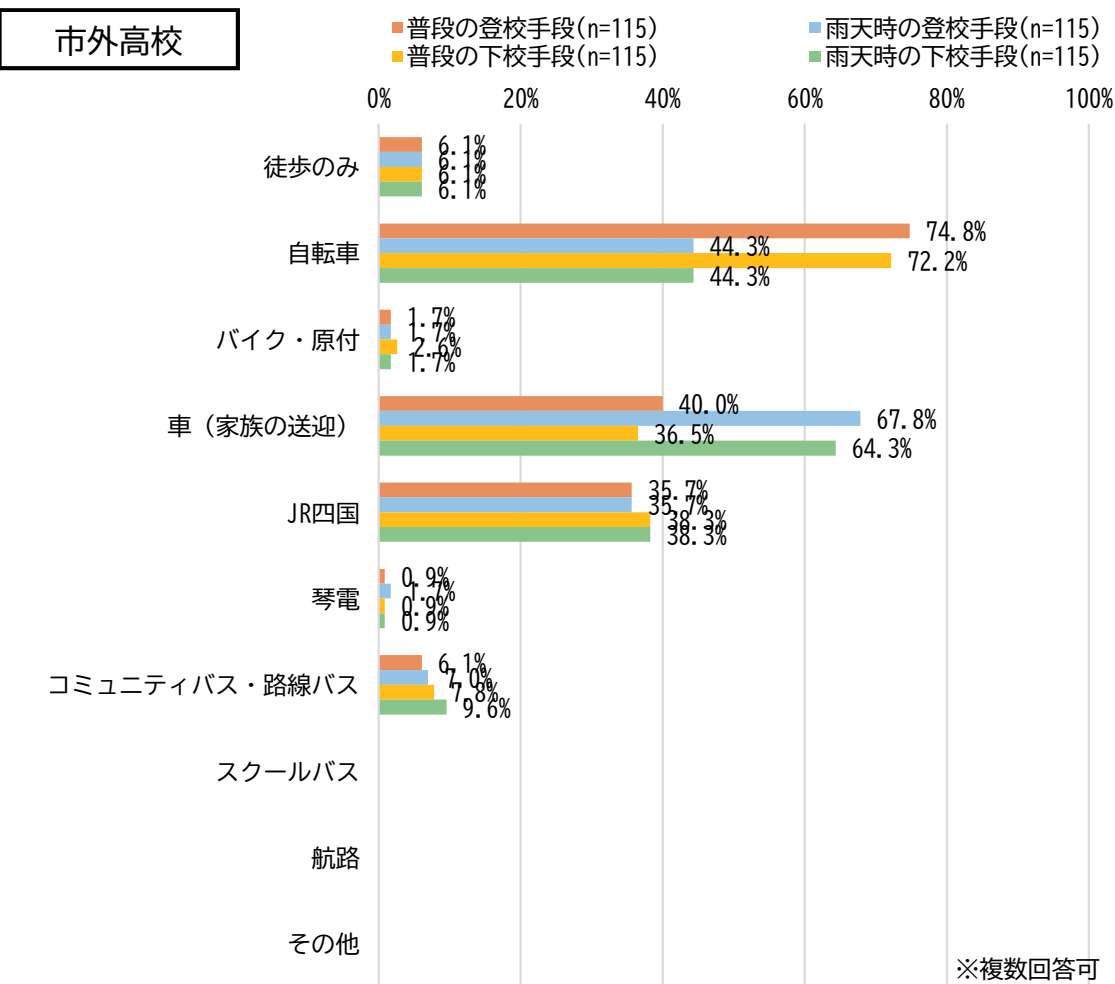
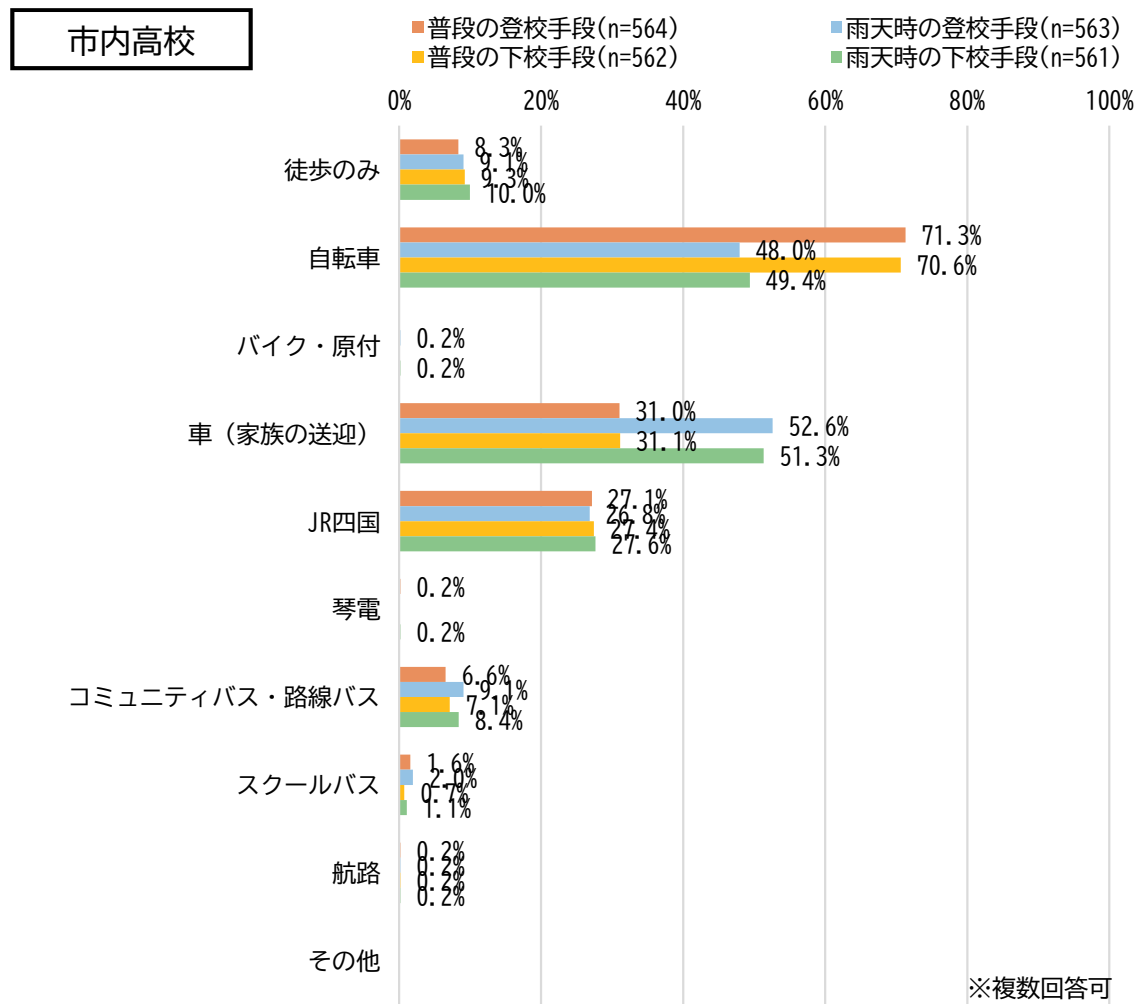


1 高校生・保護者アンケート調査の実施概要

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%

2 登下校時の通学手段

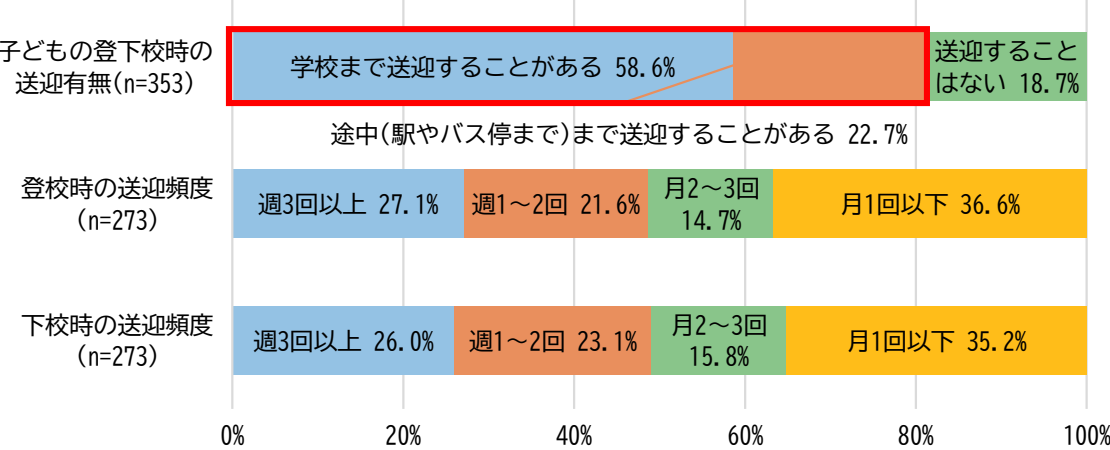
- ・ 市内市外ともに、普段の登下校では自転車が多いが、雨天時には車利用が最も多くなる。
- ・ 市外高校への通学では、JR四国や琴電の利用が多く、天候による影響は見られない。
- ・ 市内市外ともに、雨天時にはバスの利用が増える傾向がみられた。



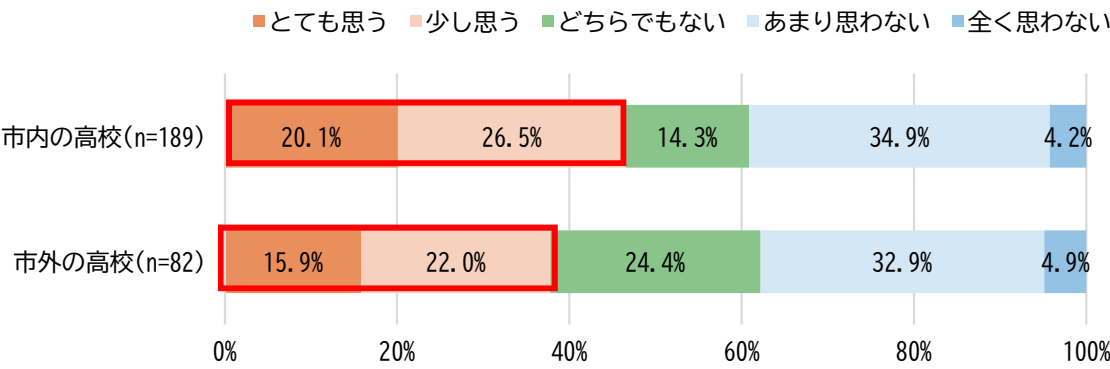
3 送迎の状況

- 送迎状況では、学校又は途中まで送迎することがある保護者が8割以上を占めた。
- 送迎を負担と感じている保護者は市内で46.6%、市外で37.9%となった。
- 送迎に関する生徒の考えは、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という肯定的な考えが否定的な考えよりも多かった。

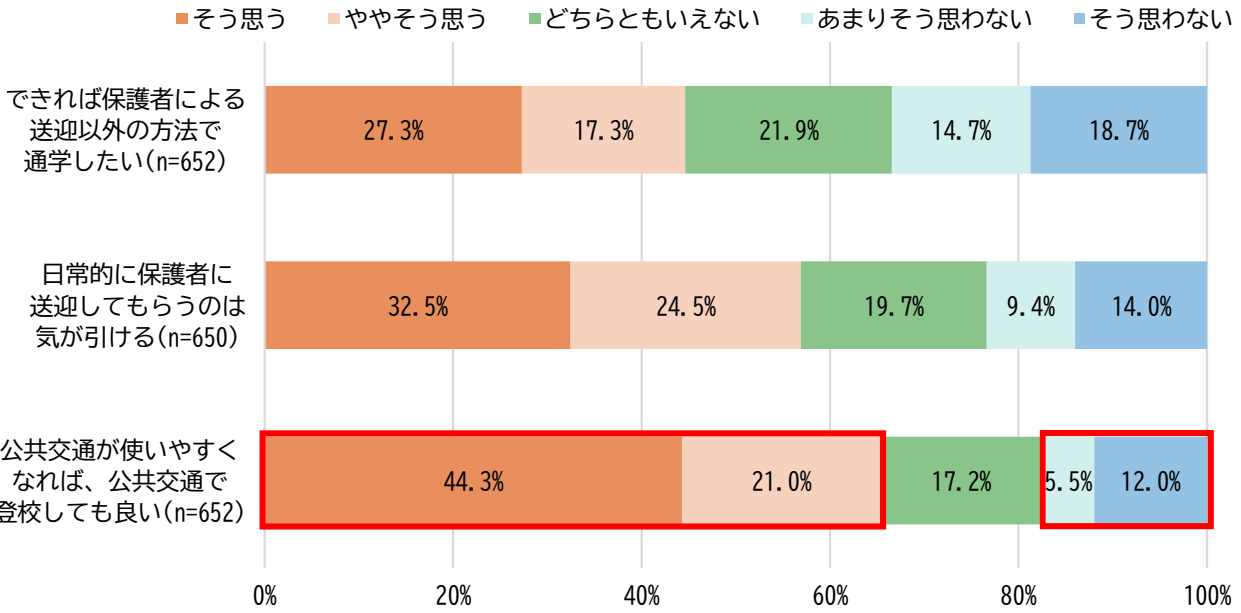
送迎状況【保護者回答】



送迎の負担感【保護者回答】

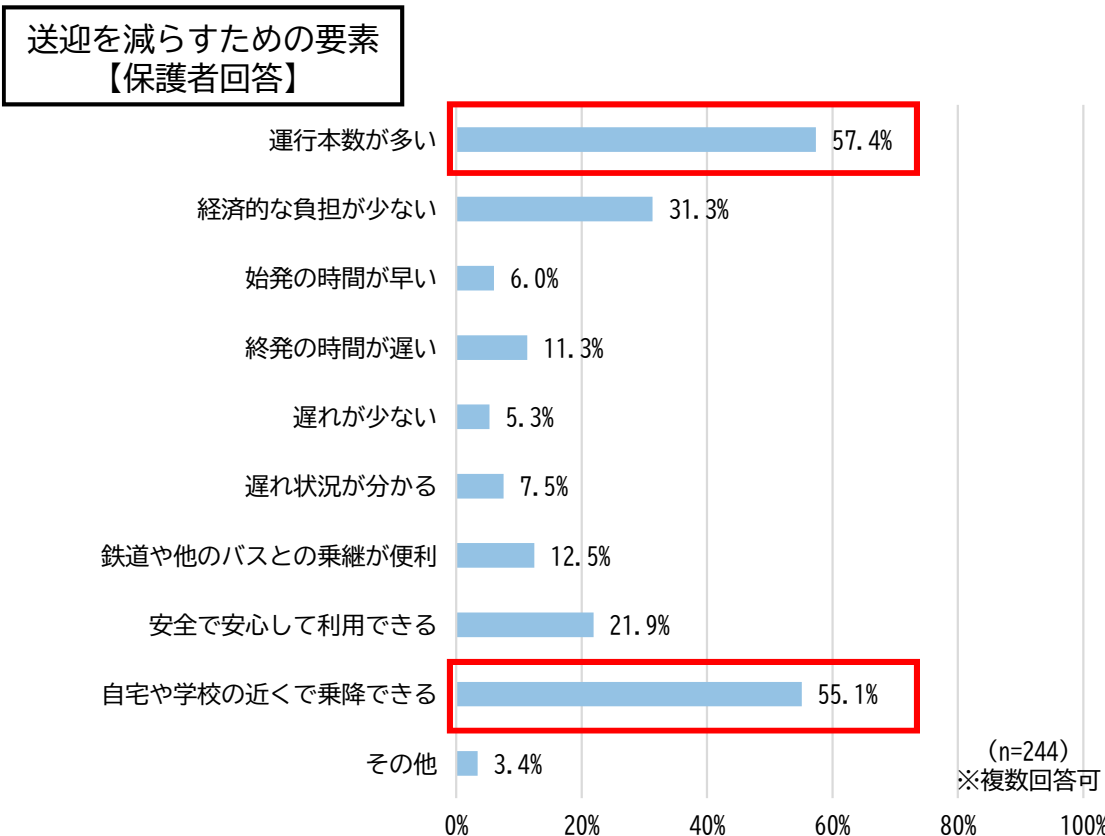
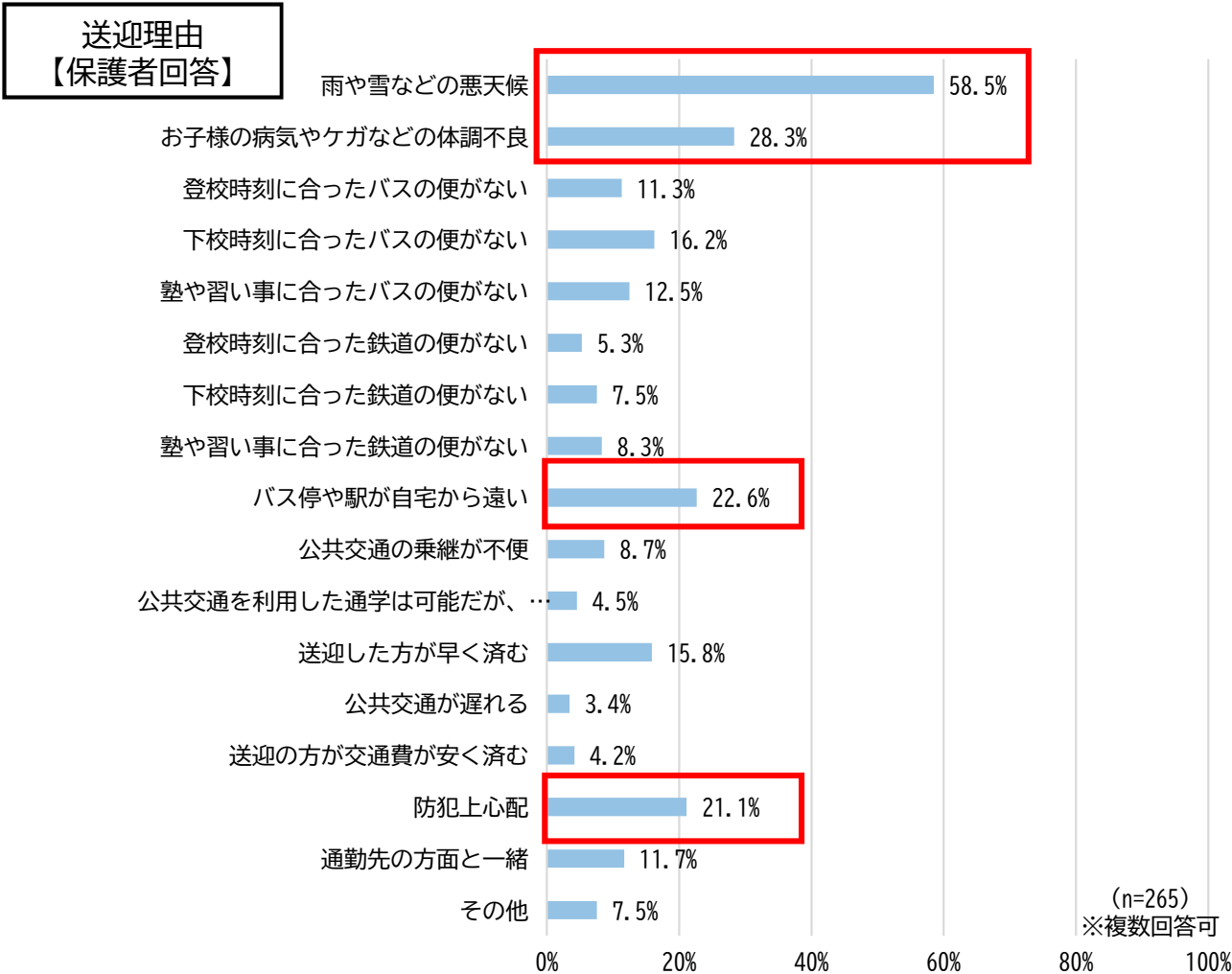


送迎に関する生徒の考え【生徒回答】



4 送迎理由と送迎を減らすための要素

- 送迎理由は「悪天候」が最も多く、「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。
- 送迎を減らすための要素としては、「運行本数」「自宅や学校近くでの乗降」が多かった。

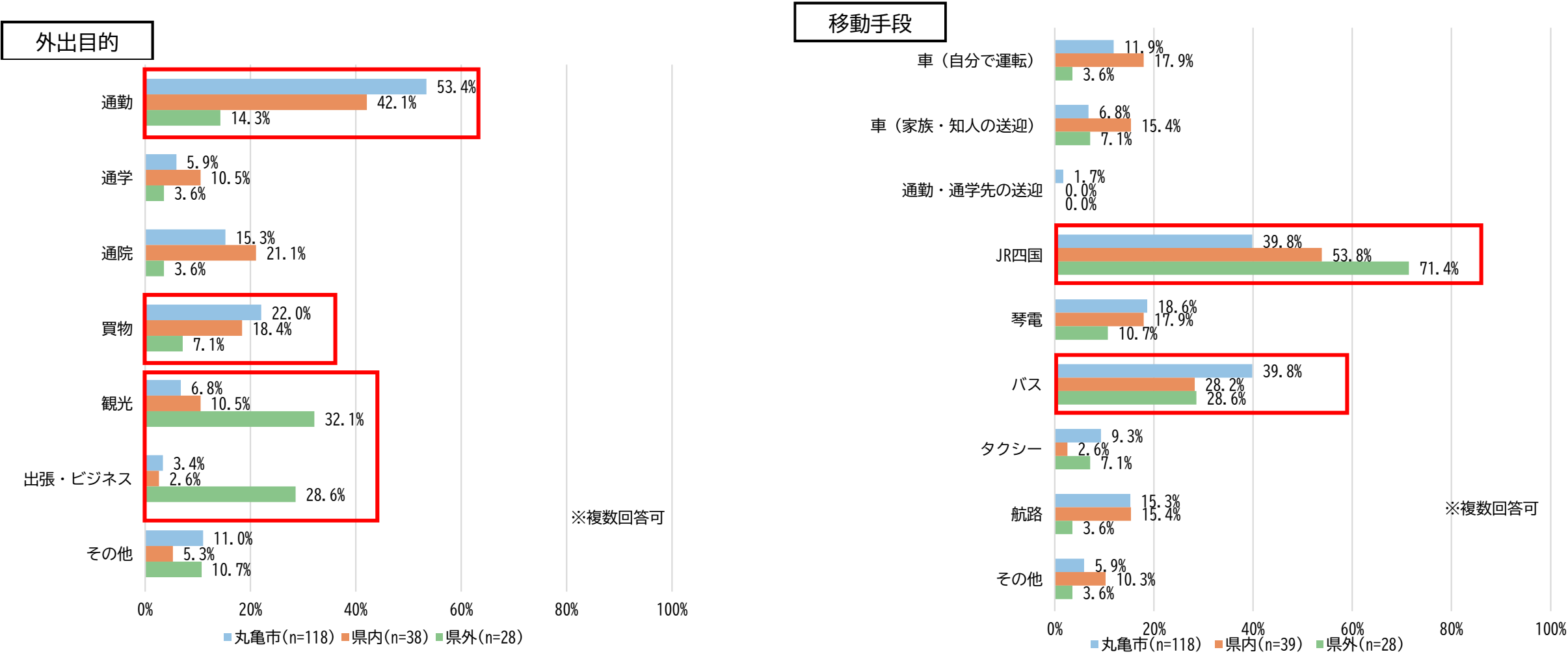


1. 利用者アンケート調査の実施概要

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%

②当日の外出について

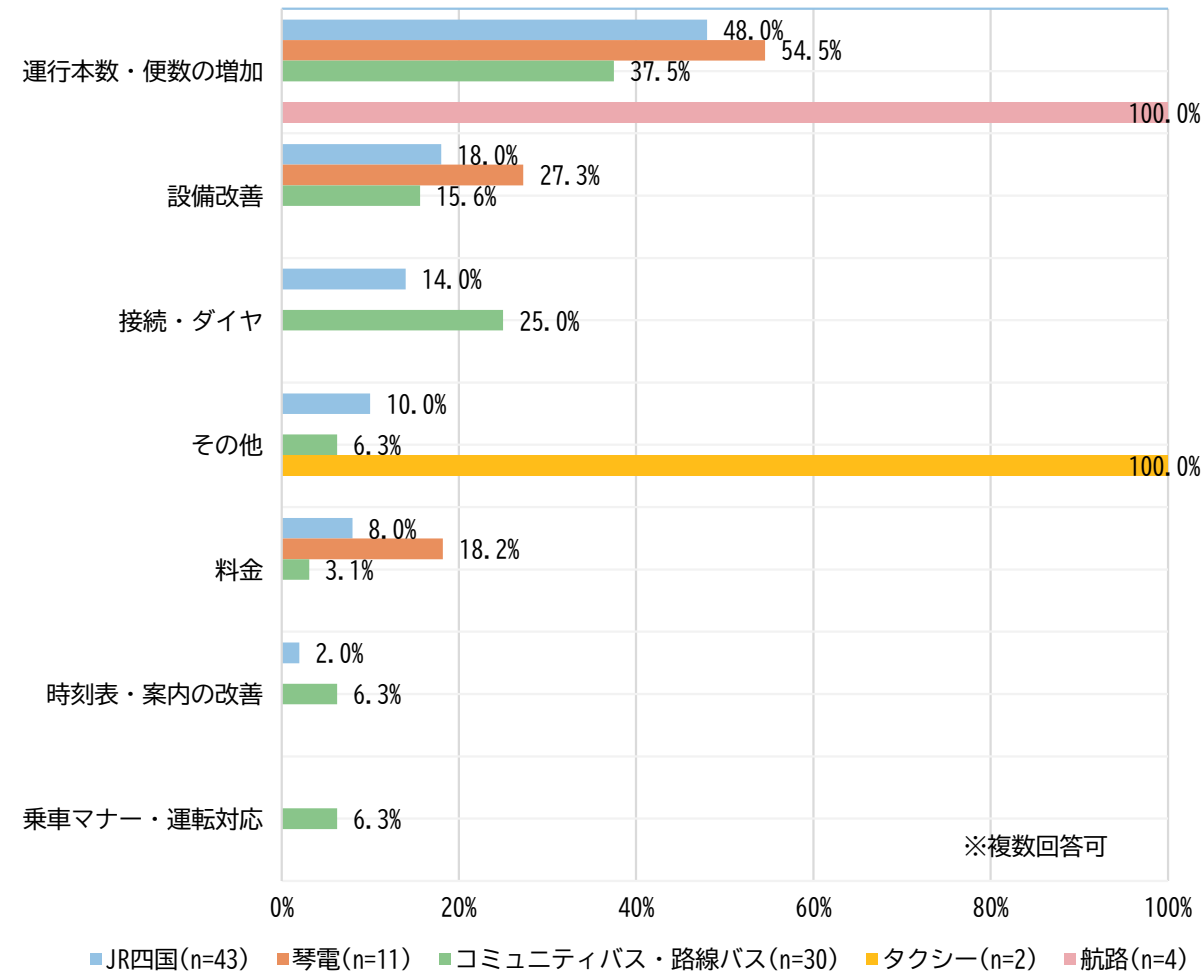
- 丸亀市居住者は通勤や買物が市外の回答者と比べて多い。
- 県外居住者は、観光、出張・ビジネスに外出（来訪）目的が集中している。
- JR四国の利用は県外居住者が多く、バスは丸亀市居住者の利用が多い。



③ 公共交通の改善点

- ・ タクシーを除く公共交通では、運行本数・便数の増加の改善要望が最も多くの割合を占めた。
- ・ 設備面の改善に関する要望は、琴電、JR四国、コミュニティバス・路線バスに見られた。
- ・ タクシーへの要望のその他は、全て配車待ち時間の短縮要望であった。

公共交通の改善点
※自由記述から件数の多い意見をグラフ化



① ヒアリング調査の実施概要.....

交通事業者	鉄道2社（JR四国、琴電） バス3社（琴参バス、四国高速バス、NP0石の里広島） 航路3社（本島汽船、備讃フェリー、六口丸海運） タクシー協会
行政	教育委員会、福祉部局・社会福祉協議会、観光部局・観光協会 等
自治組織	互助輸送を実施しているコミュニティ協議会7か所 （城北、城坤、川西、垂水、岡田、飯山南、飯山北）

② 交通事業者からの主な意見（抜粋）

鉄道	・ 鉄道から路線バス、コミュニティバス等の<u>二次交通への接続</u>が必要 ・ <u>駅の拠点性向上</u>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	・ コロナ禍を経て減員した運転士を補うことはできておらず、高齢化も進んでいる ・ <u>乗務員不足による減便の影響で、利用者が減少している</u> ・ コミュニティバスでは<u>運行キロが長く、運行時間が長くなっている路線がある</u> ・ 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	・ <u>乗務員不足で需要に追い付かない状況</u>が継続している ・ 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 ・ 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	・ 運航コスト増加に伴い、赤字額は年々増加しており、<u>市からの補助は必須</u> ・ 船員の高齢化も進んでおり、<u>人材確保が最大の課題</u> ・ 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

② 行政関係部局、自治組織からの主な意見（抜粋）

福祉部局	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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

丸亀市地域公共交通計画（骨子案）

令和7年11月時点版

1. 丸亀市地域公共交通計画改定のポイント

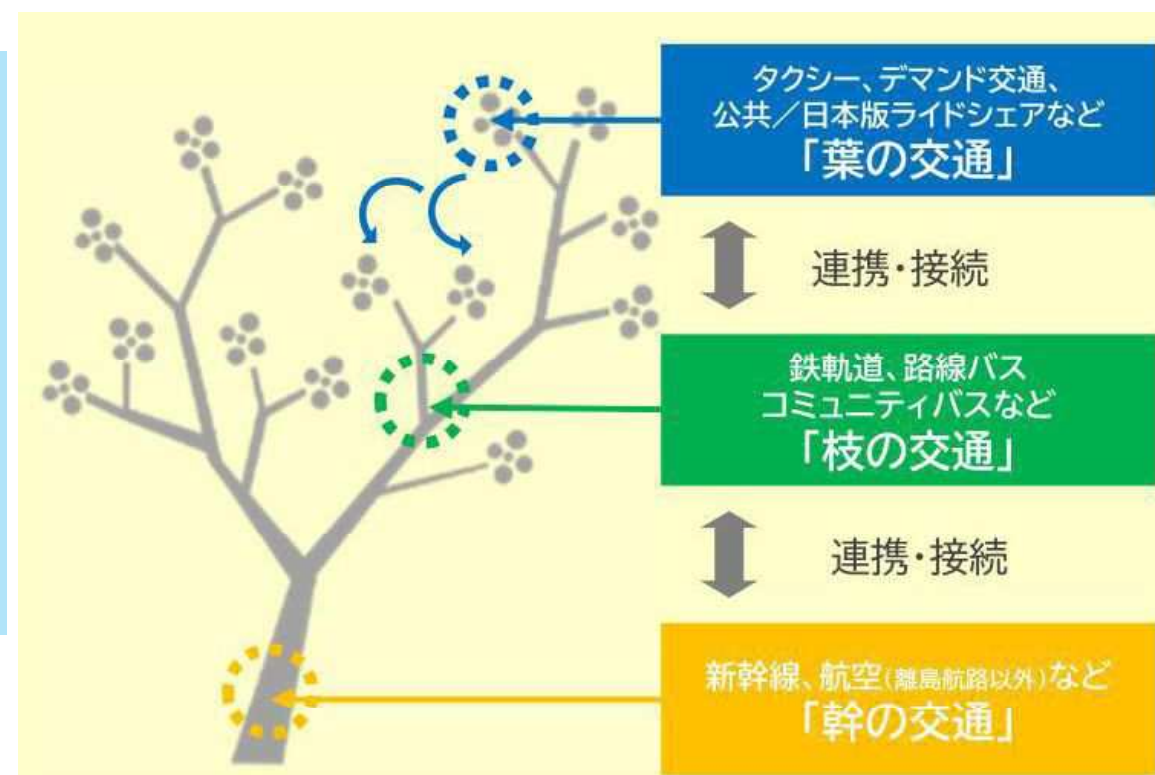
実効性のある交通計画へのアップデートの要請

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

●アップデートガイダンスのポイント

- データを活用した現状診断
- 「幹・枝・葉の交通」の意識
- アクションの記載の充実
- 計画のスリム化（本編は30P程度が目安）
- 施策の進捗・効果を説明するKPIの設定
- 定期的なモニタリングの実施（計画・事業の改善）

※「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会



▲「幹・枝・葉の交通」の考え方
(出典：アップデートガイダンス)

目次構成案（計画のスリム化への対応）

現計画の目次構成

- 第1章 はじめに**
- 1.1 計画策定の目的
 - 1.2 計画の対象区域
 - 1.3 計画の位置づけ
 - 1.4 計画期間
- 第2章 丸亀市の現況**
- 2.1 人口
 - 2.2 土地利用
 - 2.3 主な施設の分布
 - 2.4 人の動きの状況
 - 2.5 観光
- 第3章 丸亀市が目指すまちづくりの方向性**
- 第4章 丸亀市の公共交通の現状**
- 4.1 現状の交通体系
 - 4.2 陸上交通の概況
 - 4.3 海上交通の概況
 - 4.4 交通結節点の概況
 - 4.5 公共交通に関するニーズ
 - 4.6 現況調査等
 - 4.7 新型コロナウイルスによる危機
- 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
 - 5.2 問題点と課題の整理
- 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
 - 6.2 地域公共交通の方向性とイメージ
 - 6.3 基本方針と取組の方向性
- 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
 - 7.2 事業の内容
 - 7.3 事業スケジュール
 - 7.4 成果指標
 - 7.5 計画の進捗管理

改訂計画の目次構成（案）

※アップデートガイダンスの内容

- 第1章 計画の概要**
- 1.1 計画策定の背景・目的
 - 1.2 計画の位置づけ
 - 1.3 計画区域
 - 1.4 計画期間
- 第2章 定性的な現状把握**
- 2.1 ニーズの把握
 - 2.2 ヒアリング調査
- 第3章 定量的な現状診断** データを活用した現状診断
- 3.1 現計画の評価
 - 3.2 丸亀市における公共交通ネットワークの現状
 - 3.3 丸亀市におけるお出かけに関する現状診断
- 第4章 地域公共交通が目指す姿** 「幹・枝・葉の交通」の意識
- 4.1 地域交通の基本的な考え方（理念）
 - 4.2 地域交通の目指すべき姿と地域交通ネットワーク
 - 4.3 丸亀市の公共交通の問題点
 - 4.4 丸亀市の公共交通における課題と目標
- 第5章 施策・事業の設定** アクションの記載の充実
進捗・効果を説明するKPIの設定
定期的なモニタリングの実施
- 5.1 施策の基本体系と考え方
 - 5.2 施策・事業の内容
- 第6章 KPI・目標値の設定**
- 6.1 KPIの内容と考え方
 - 6.2 KPIに基づく目標値の設定と調査方法
- 第7章 実施体制・役割分担**
- 7.1 計画推進・マネジメントに係る体制
 - 7.2 モニタリング・PDCAのスケジュール
- 第1章 地域の現状
第2章 上位・関連計画の整理
第3章 市内を運行する公共交通等の現状整理
第4章 公共交通に関する市民の意識
第5章 自己評価シート

※要点のみ記載

計画書本編（30ページ程度）

資料編

2. 計画骨子案について

1 上位計画での目指す姿

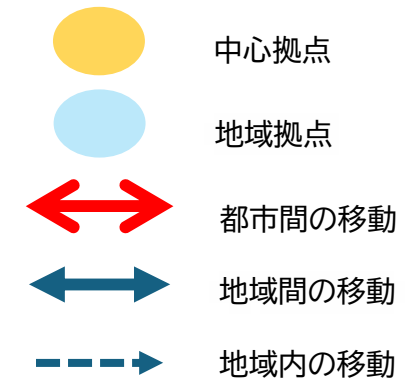
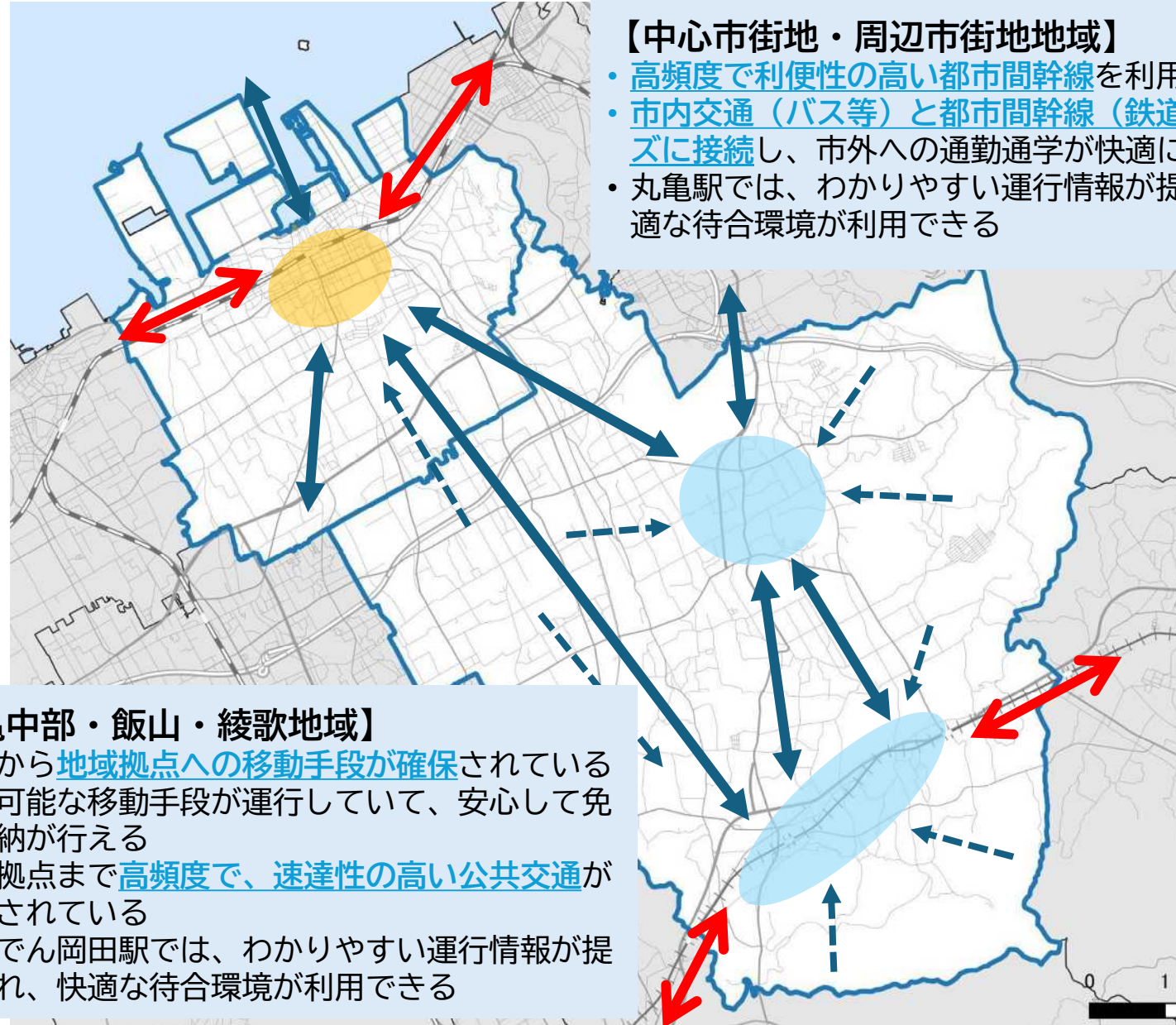
- 「第二次丸亀市総合計画」の中では、以下のように定めている。

第二次丸亀市総合計画 後期基本計画（令和4年3月策定/令和6年3月変更）	
目指すべき将来像	『豊かで暮らしやすいまち 丸亀』
公共交通の目指す姿	公共交通の改善と地域輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の充実を図り、中心市街地と地域拠点がつながる多極連携のまちづくりを目指します。

- 現在策定中の「第三次丸亀市総合計画（骨子案）」では、以下の内容が記載されている。

第三次丸亀市総合計画 （令和7年度策定中）		※パブリックコメント資料より抜粋
目指すべき将来像	『丸亀は、ひとをイキイキさせるまち』	
公共交通の取組	基本施策⑦地域公共交通・生活安全の充実 26 既存の地域公共交通のリデザイン 27 移動手段の充実・確保 28 新たな交通システムの検討	

② 移動に関して目指す姿の設定



【広島・本島地域】

- ・丸亀港、児島港への航路が維持されている
- ・航路と連携した島内移動手段が確保されている
- ・島内で子どもや高齢者などの日常生活に必要な移動手段が確保されている



0現状把握のための調査項目.....

- 丸亀市の公共交通の現状を把握するため、以下の調査を行った。

調査項目	調査で把握する内容
①アンケート調査	市民・利用者のニーズ
②ヒアリング調査	交通事業者の抱える課題 行政や自治組織のニーズ
③公共交通の利用状況分析	公共交通の利用状況
④公共交通ネットワークのカバー状況	面的なカバー状況
⑤おでかけに関する診断（到達圏）	地域ごとの活動可能性
⑥乗継拠点の整備状況	乗継環境の整備状況
⑦公共交通に関する公的負担額	運行に係る公的負担

1 アンケート調査

・ 各種アンケート結果（抜粋）

市民 アンケート	・ 通勤では、<u>市外への通勤が半数程度</u>を占めている。 ・ 買い物は<u>居住地域内で完結</u>することが多い。 ・ 通院についても、<u>居住地域内で完結することが多いが、飯山、綾歌では市外通院も3割程度</u>みられる ・ 鉄道では「駅周辺での駐車場・駐輪場整備」「他交通との乗継の利便性」などの<u>駅へのアクセスや二次交通との接続に関する要望</u>が多い。
高校生・保護者 アンケート	・ 自転車通学が最も多いが、雨天時には大部分が送迎に、一部がバスに転換する。 ・ 送迎を行っている保護者は8割を超え、<u>週3回以上の日常的な送迎も2～3割</u>を占める。 ・ 送迎を減らすためには「運行本数」「自宅や学校近くでの乗降」への要望が多い。
利用者 アンケート	・ 鉄道、バス、航路では<u>運行本数の増加</u>への要望が最も多い。 ・ 鉄道、バスでは<u>待合環境などの設備面</u>への改善要望も見られる。 ・ タクシーについては<u>配車待ち時間の短縮</u>要望がある。

②ヒアリング調査.....

- ・ 交通事業者からの主な意見（抜粋）

鉄道	・ 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	・ コロナ禍を経て減員した運転士を補うことはできておらず、高齢化も進んでいる ・ 乗務員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	・ 乗務員不足で需要に追いつかない状況が継続している ・ 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 ・ 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	・ 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

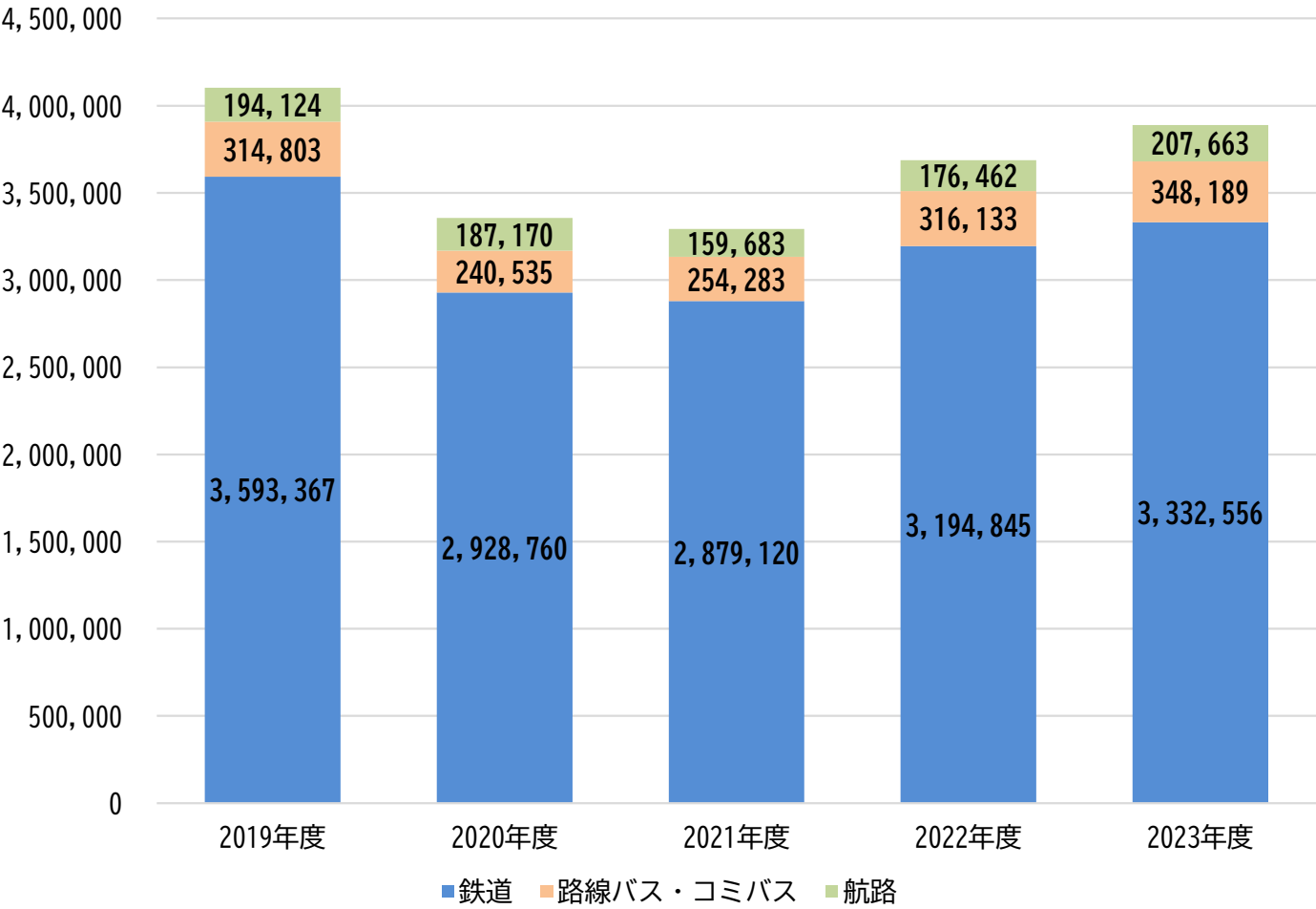
②ヒアリング調査

・ 行政関係部局、自治組織からの主な意見（抜粋）

福祉部局	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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

③公共交通の利用状況分析

- 2019～2021年度のコロナ禍では、公共交通利用者数は急激に減少したが、2022年度以降は回復傾向にある。
- 航路とバスでは、2023年度には2019年度利用者を上回っている。（運賃無料デー等の効果と想定）
- ただし、乗務員不足等による減便に伴って、利用者数が大きく減少している路線もある。



▲公共交通の利用者数推移

R6.10のダイヤ改正での減便本数

	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	-2	-2	-1.5	0	-1.5
土曜	-5	-4	-2.5	-1	-3
日祝日	-3	-2	-1.5	0	-2

減便割合

	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%

利用者数増減※

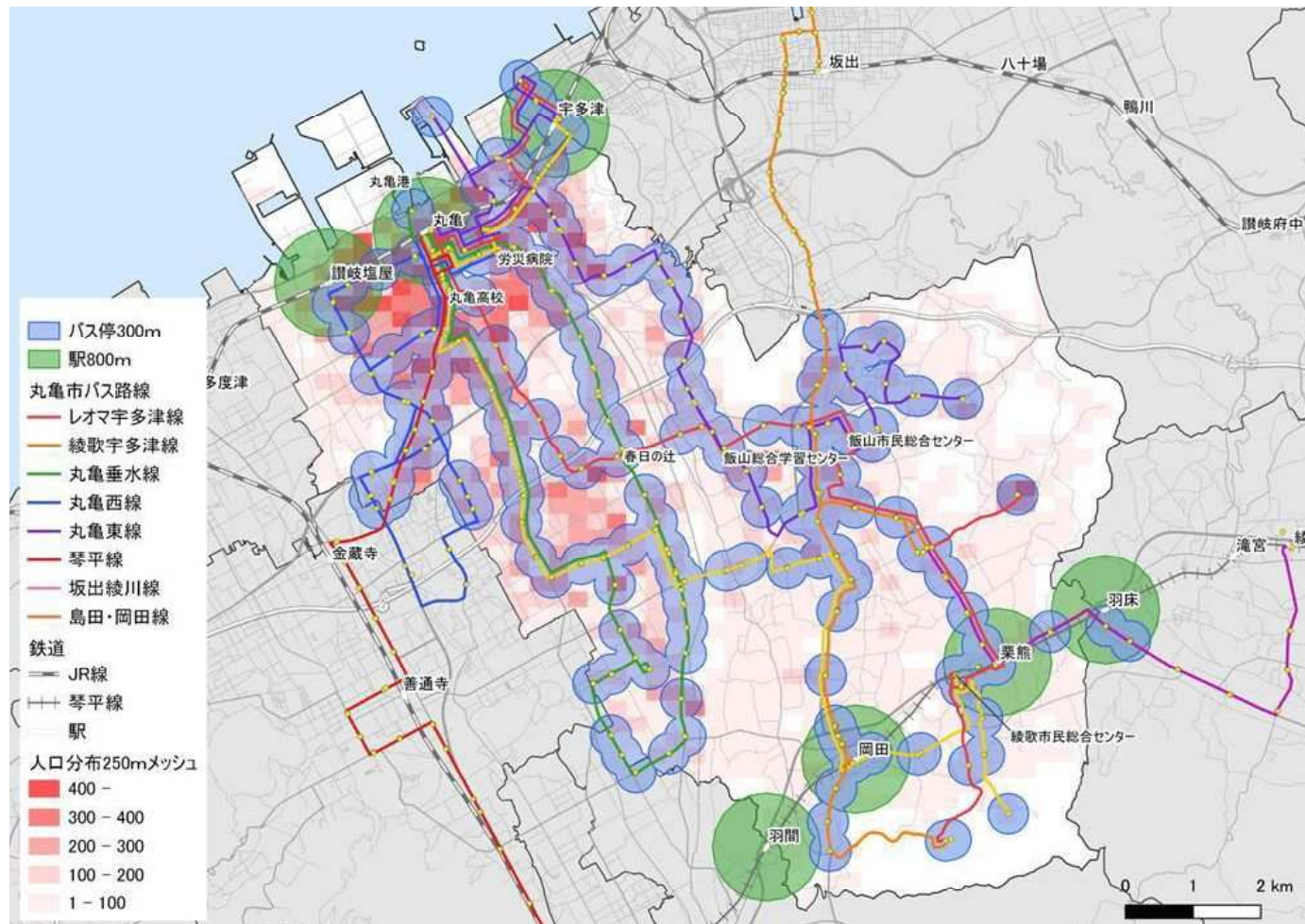
	丸亀垂水線	丸亀西線	丸亀東線	レオマ宇多津線	綾歌宇多津線
利用者数増減	-2,409	-3,834	-7,149	-303	-9,359
増減率	-5%	-13%	-29%	-1%	-35%

※令和6年度上半期（減便前）と下半期（減便後）の利用者数合計を比較

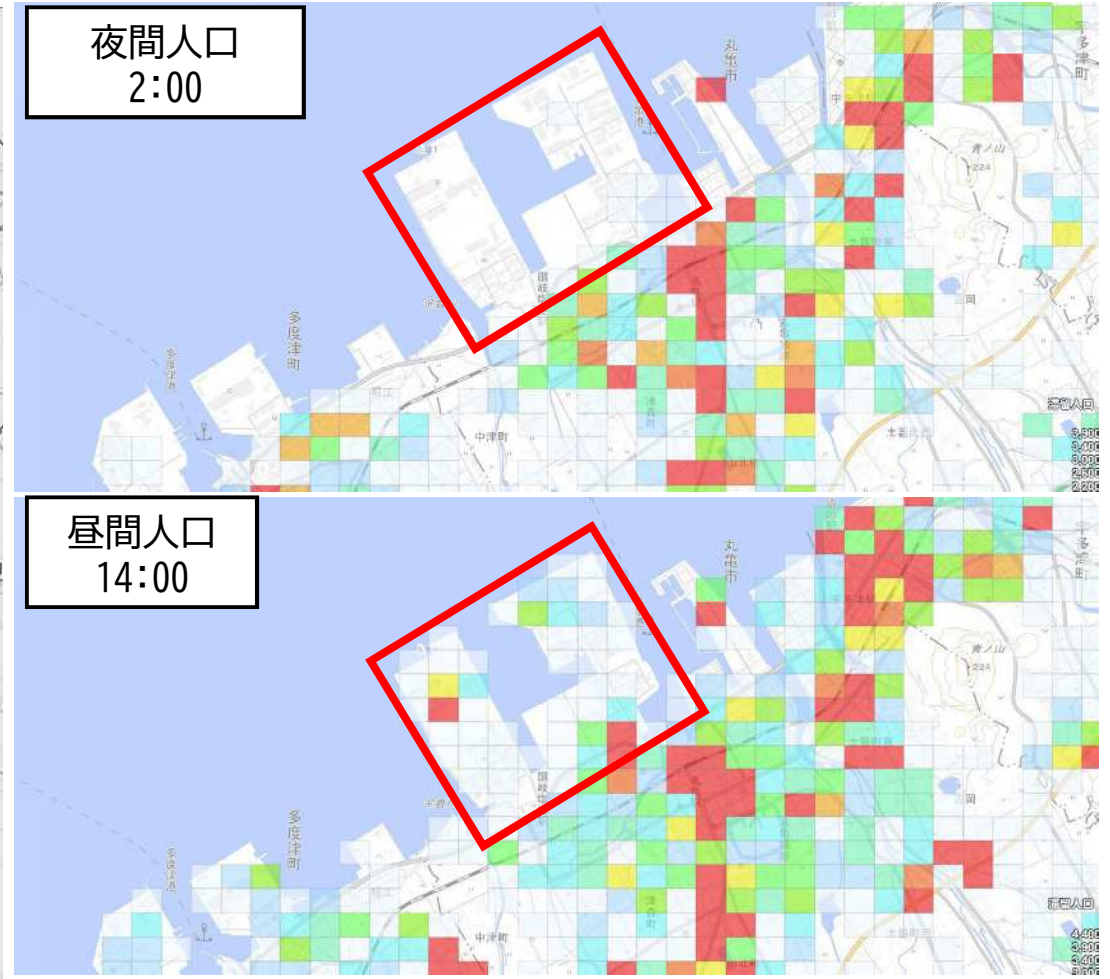
▲コミュニティバスの減便による影響

④ 公共交通ネットワークのカバー状況

- 東西方向を鉄道、南北方向をバス路線がつないでおり、市内北部では路線の密度が高くなっている。
- 交通空白地域が市内に点在しており、特に丸亀中部、飯山、綾歌では交通空白が広い面積を占めている。
- 沿岸部の交通空白地域でも、通勤や出張・ビジネスでの移動需要が想定される。



▲丸亀市の公共交通ネットワークとカバーエリア



▲沿岸部の昼夜間人口(RESASより)

5 おでかけに関する現状診断（買い物）

- ・ 設定条件下（移動時間45分、徒歩300m）では、公共交通と徒歩で往復可能な施設は限られる結果となった。
- ・ 特に飯山・綾歌地域から今回設定した買い物先への往復は難しいと言える。

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
----	-------	-------	-------

※買物での判定基準

- <行き>
- ・ コミセンを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できる
 - ・ 徒歩移動は300mまで許容する
- <帰り>
- ・ 買物先の最寄りバス停を10時40分に出発して、11時25分までにコミセンに到着できる
 - ・ 徒歩移動は300mまで許容する
- <本島・広島>
- ・ 島嶼部については、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

5 おでかけに関する現状診断（通学）

- 通学に関しては、市外高校も含めて往復可能な地域が多い。
- 市外高校は鉄道とバスの両方が使える高校を目的地としたため、市内高校よりも良好な結果となった。

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
----	-------	-------	-------

※通学での判定基準

- <登校>
- コミセンを出発して、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
- <下校>
- 終業時間に学校を出発して、90分以内にコミセンへ到着が可能
 - 徒歩移動は800mまで許容する
- <本島・広島>
- 島嶼部については、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

5 おでかけに関する現状診断（通院）

- 香川労災病院が最も往復可能な地域が多い。
- 坂出市立病院は駅からの徒歩距離が長く、到達不可となる地域が多かった。

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
----	-------	-------	-------

※通院での判定基準

- <行き>
- コミセンを出発して、60分以内かつ受付開始時間までに病院へ到着可能
 - 徒歩移動は300mまで許容する
- <帰り>
- 受付時間の2時間後に病院を出発して、60分以内にコミセンに到着できる
 - 徒歩移動は300mまで許容する
- <本島・広島>
- 島嶼部については、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

6乗継拠点の整備状況

- 主要交通結節点のJR丸亀駅、ことでん岡田駅では、おおむね待合設備が整備されているが、JR丸亀駅バス乗り場は西日の差し込みが厳しいことや、高速バス待合所が閉鎖されている等の課題もある。
- また、丸亀駅ロータリーは一般車、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る。

設備	JR丸亀駅	ことでん 岡田駅
ベンチ・椅子	○	○
上屋・屋根	○	○
明るい照明	○	○
トイレ	○	○
冷暖房		
Wi-Fi		
売店・自販機	○	○
デジタルサイネージ	○	
駐車場	○	○
駐輪場	○	○

▲丸亀市の主要乗継拠点の機能診断



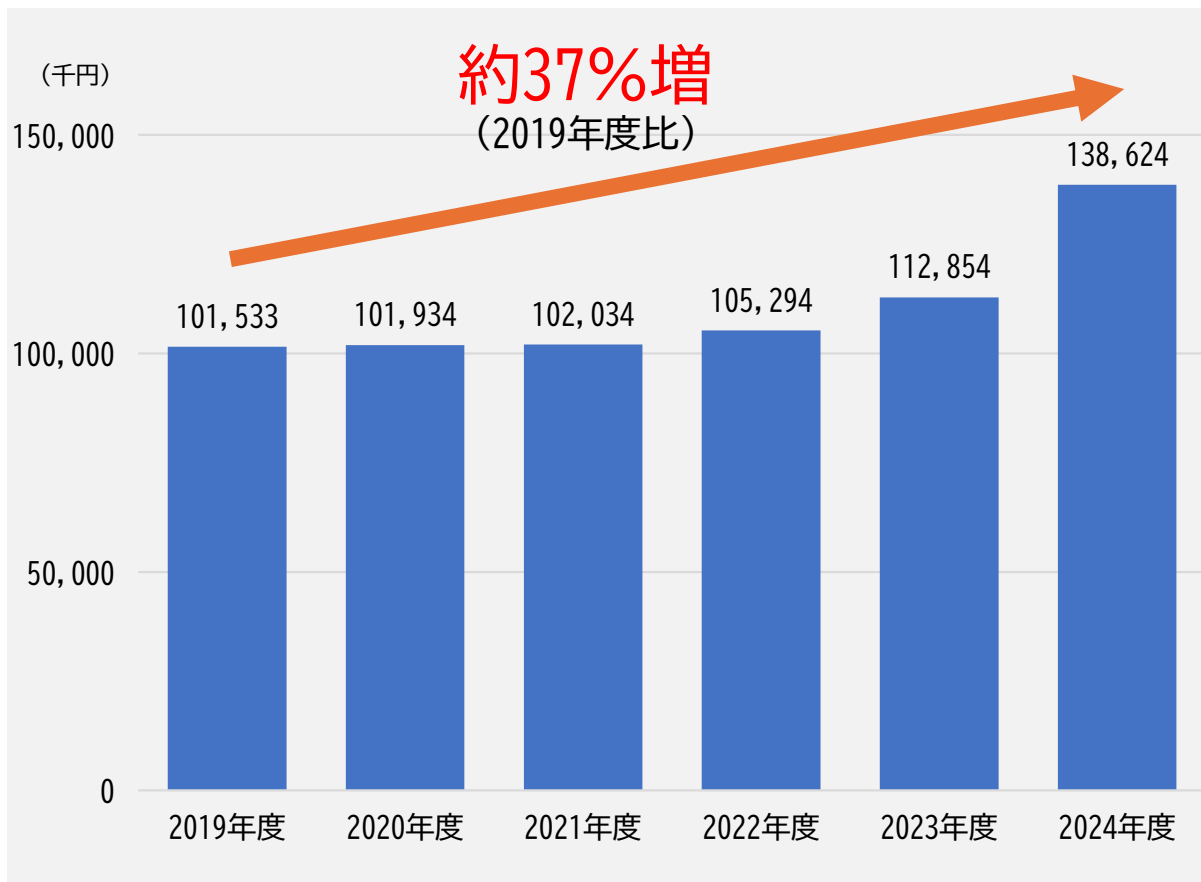
▲ことでん岡田駅バス乗り場



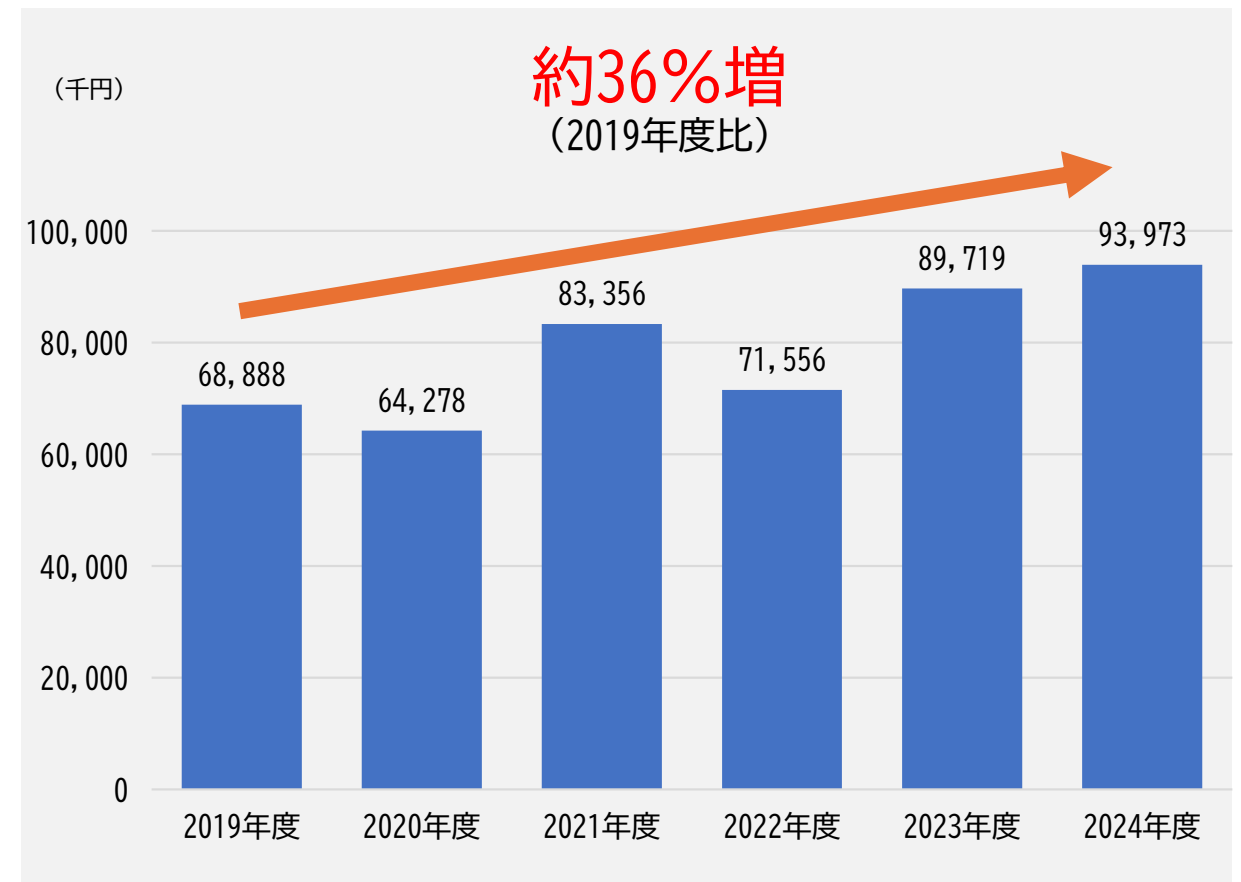
▲JR丸亀駅バス乗り場のラッシュ時の状況

⑦ 公共交通に関する公的負担額

- ・ 燃料費や人件費の上昇の影響等により公共交通の運行（運航）コストは年々増加している。
- ・ 運行コストの増加に伴い、補助金などの公的負担額も増加傾向となっている。

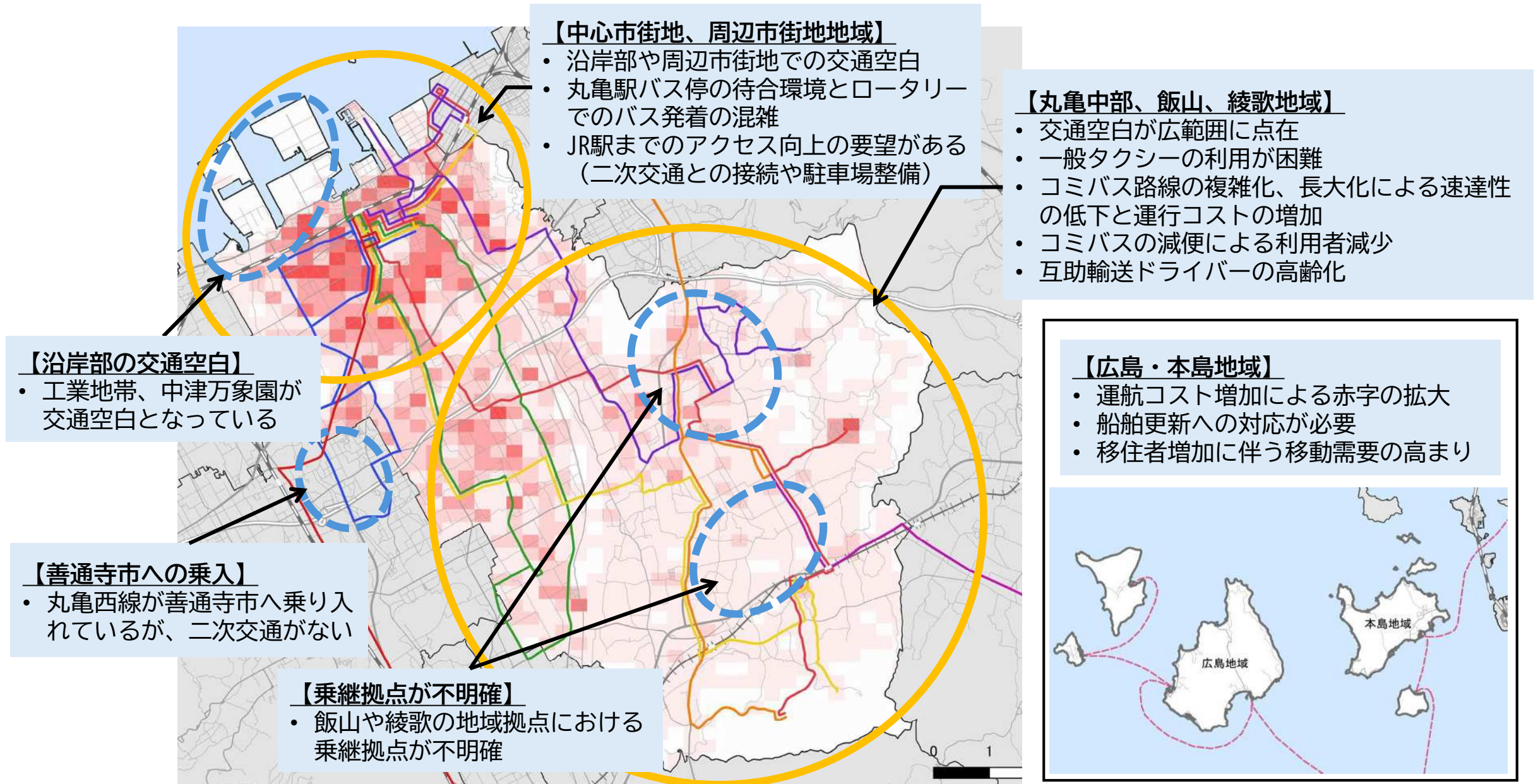


▲路線バス・コミバス補助金



▲航路補助金

⑧公共交通の現状まとめ



⑨公共交通の問題点

- ・調査結果から、現状の問題点を整理すると以下の通りとなる。

利用者の視点

問題点1. 公共交通の利便性の低下

- ・路線の複雑化・長大化による速達性の低下
- ・減便による利便性や接続性の低下
- ・快適な乗継・待合環境の不足

問題点2. 地域やライフステージによる移動格差

- ・市内南部を中心とした交通空白の点在
- ・一般タクシーの利用が困難な地域の存在
- ・免許返納後の高齢者への移動支援ニーズの高まり

問題点3. 広域移動・多目的利用の制約

- ・観光・レジャー目的での利用が難しい公共交通となっている
- ・通勤通学での公共交通利用の困難さ

交通事業者・行政の視点

問題点4. 交通事業の運行効率の悪化

- ・運行経路の複雑化・長大化による運行効率の悪化
- ・交通結節点の機能不足による乗継促進の困難さ

問題点5. 運行の持続可能性の低下

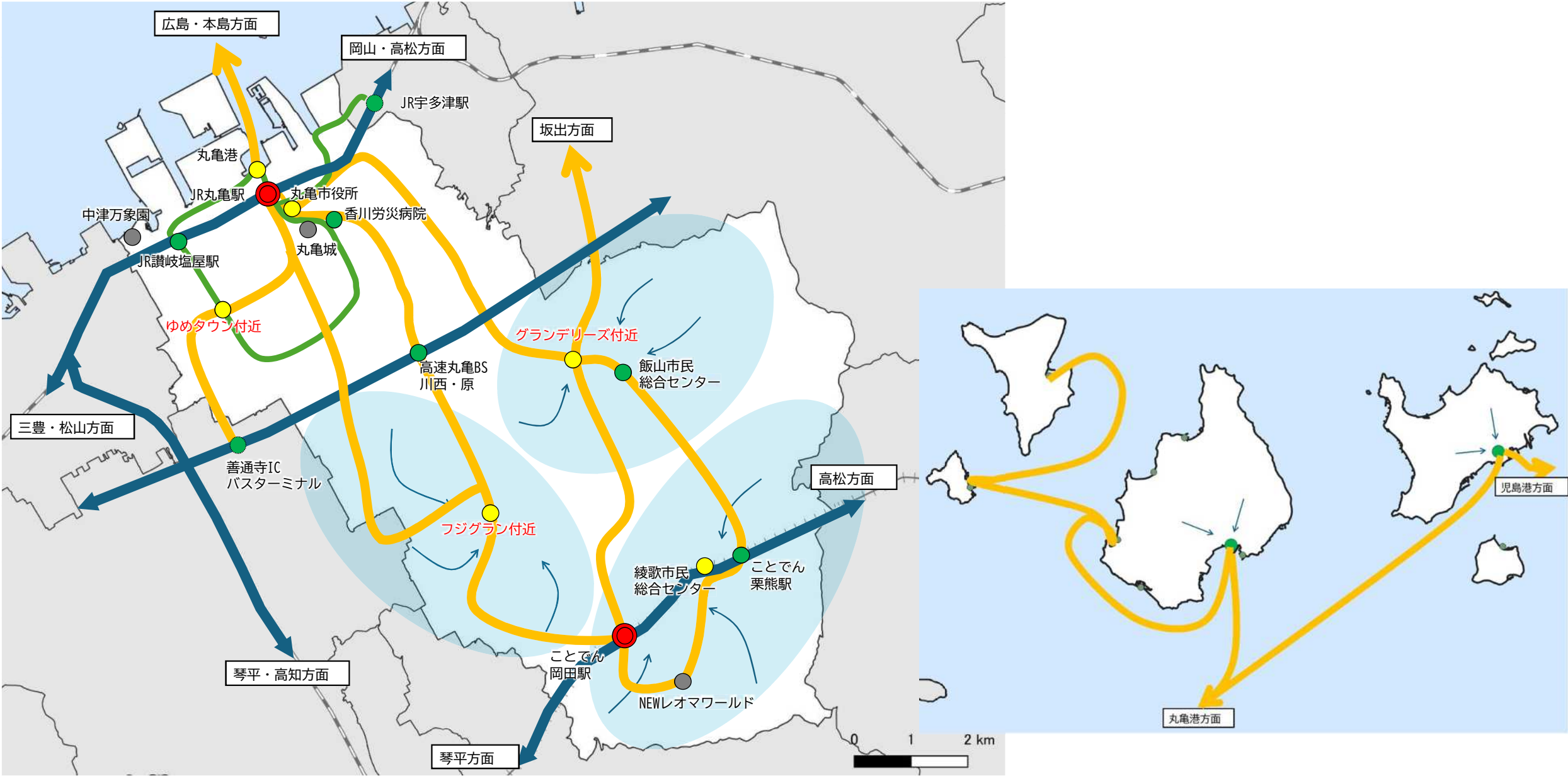
- ・運転士の不足と高齢化の進行
- ・公共交通の収支悪化と公的資金投入額の増加
- ・互助輸送のボランティアドライバーの高齢化

問題点6. 事業者間や他分野との連携の不足

- ・交通事業者間連携によるサービス向上の必要性
- ・近隣自治体との交通政策連携の必要性

※計画期間において、優先的に解消に取り組んでいく問題点

③ 将来ネットワーク図（素案）



①公共交通計画の理念

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～

②基本方針

- ・ 現状診断の結果及び上位関連計画などのまちづくりの方向性を踏まえ、計画期間中の5年間で目指す姿（基本的な方針）を設定した。
 1. 効率的な公共交通ネットワークの再構築
 2. 地域特性に応じた移動手段の提供
 3. 持続可能な事業運営体制の確立
 4. 共創による多機能で魅力的な公共交通の実現

③計画に定める路線の位置づけ

- ・ 幹線軸と拠点の役割分担

区分	路線の役割と今後の方向性	路線・区間
都市間幹線	・ 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（通勤通学を想定） ・ 周辺自治体との連携による維持	JR予讃線（普通・快速） 琴電琴平線
	・ 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	・ 市内拠点を結び、市民の日常生活を支える交通サービス水準の確保 ・ 都市間幹線との円滑な接続	琴参バス コミュニティバス（陸地部） 航路
支線	・ 各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	コミュニティバス（島嶼部） 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

③計画に定める路線の位置づけ

・交通結節点の役割分担

区分	位置付け	整備の方向性	該当箇所
広域交通結節点	・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	・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 ゆめタウン丸亀付近 フジグラン丸亀付近 グランデリーズ付近
交通結節点	・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課題解決の方向性と目標.....

・現状の公共交通の問題点を解決し、目指す姿に近づくための基本方針と目標を以下のとおり定めます。

基本方針 (課題解決の方向性)	目標 (施策)	対応する問題点
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	問題点1, 4
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	問題点2
3. 持続可能な 事業運営体制の確立	(5) 運転士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 (8) 公共交通の利用促進の取組み	問題点5
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 (10) 近隣自治体との広域連携の推進	問題点3, 6

1事業内容と実施主体（1/3）

基本方針1． 効率的な公共交通ネットワークの再構築

施策	事業内容	実施主体
(1)階層的交通体系の構築	コミバスの路線再編	交通事業者、市
	コミバス路線の見直し基準の設定	
	乗り継ぎ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	交通事業者、市
	路線再編に対応する新たな結節点の整備	

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	支線部における面的交通手段の導入	交通事業者、市 コミュニティ
	利用の定着に向けた戦略的な定額制運賃の設定	
(4)免許返納後の生活を支える移動手段の確保	おでかけ交通（互助輸送）と連携した外出支援体制構築	交通事業者、市 コミュニティ 商業施設
	公共交通のバリアフリー化の推進	

1事業内容と実施主体（2/3）

基本方針3．持続可能な事業運営体制の確立

施策	事業内容	実施主体
（5）運転士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（イベント等）	交通事業者、市
	移住を伴う運転士希望者の負担軽減に向けた支援	
	自動運転の社会実証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	交通事業者、市
	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確立	交通事業者、市
	交通事業者との定期的な対話の場の設定	
（8）公共交通の利用促進の取組み	運賃無料デーの実施	交通事業者、市
	乗り方教室などの利用意識の啓発	

1事業内容と実施主体（3/3）

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

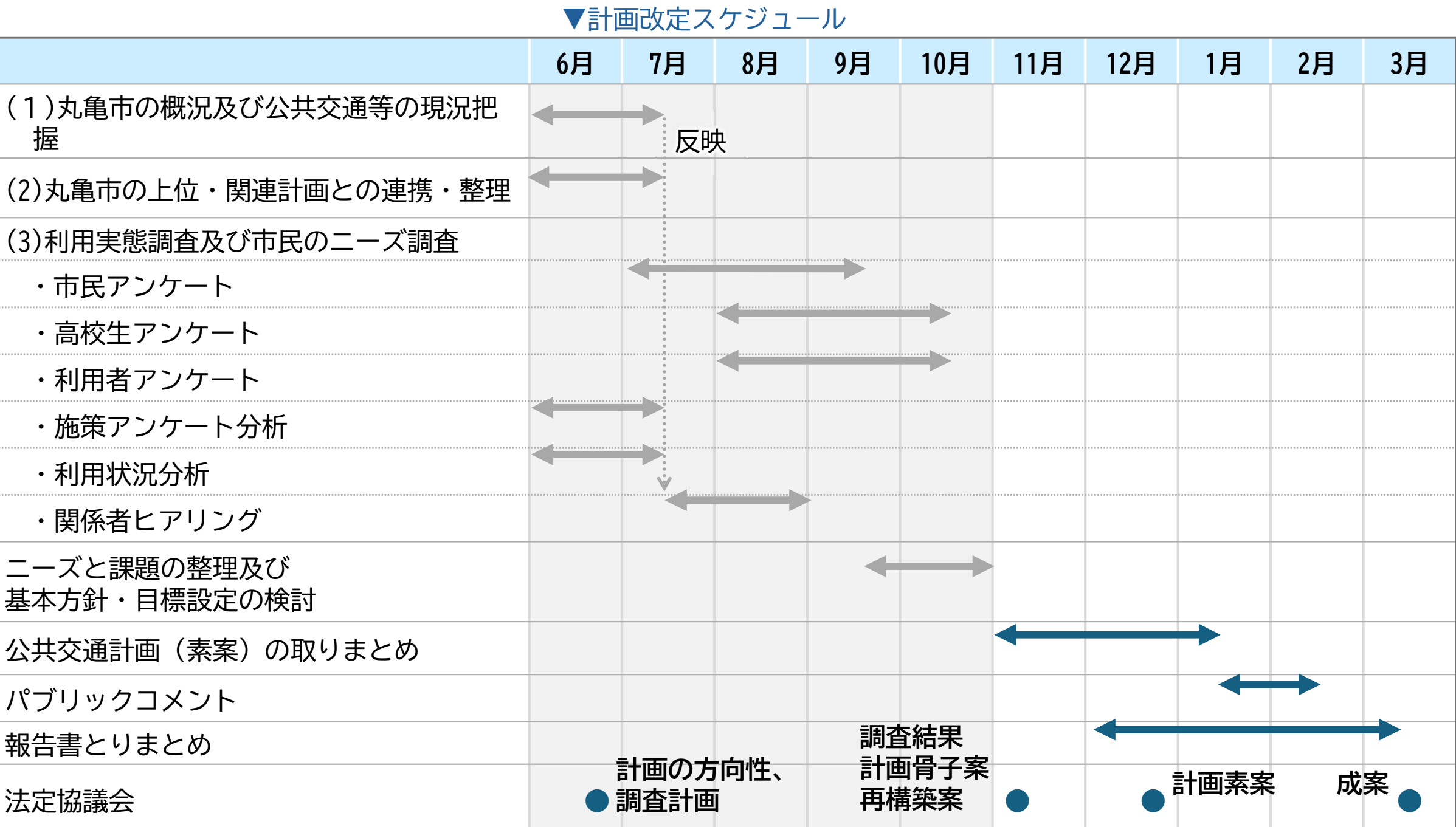
施策	事業内容	実施主体
（9）観光、レジャーにも 対応できるサービスの提供	来訪者にも利用しやすい移動環境の提供	市、交通事業者 観光協会
	観光施設やイベントと連携した企画乗車券の設定	
（10）近隣自治体との 広域連携の推進	市域をまたぐ広域路線への共通乗車券の導入	市、交通事業者 周辺市町
	移動ニーズに応じた他市町の公共交通との連携	

① KPIと基本方針の関連

・基本方針（CSF）に対して設定したKPIは、以下の表のとおり整理します。

KPI \ 基本方針	基本方針 1 効率的な公共交通 ネットワークの再 構築	基本方針 2 地域特性に応じた 移動手段の提供	基本方針 3 持続可能な事業運 営体制の確立	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
①軸と定める路線の運行回数	○			
②軸と定める路線の利用者総数	○			
③公共交通分担率	○			○
④公共交通サービスによる人口カバー率		○		
⑤交通空白における交通サービスの利用者総数		○		
⑥活動機会へのアクセシビリティ		○		○
⑦公共交通の収支・公的資金投入額			○	
⑧公共交通の利用者総数			○	
⑨公共交通に従事する運転者数			○	
⑩住民等の公共交通に対する満足度				○

3. 策定に向けたスケジュール



令和 7 年 1 2 月 日

四国運輸局 香川運輸支局長 殿

名 称 特定非営利活動法人石の里広島
住 所 丸亀市広島町青木 5 4 9 番地
代表者の氏名 会長 平井 明

自家用有償旅客運送の更新登録の申請

このたび、自家用有償旅客運送の有効期間の更新を行いたいので、道路運送法第 7 9 条の 6 及び同法施行規則第 5 1 条の 1 0 の規定に基づき、下記のとおり申請します。

記

1. 名称、住所、代表者の氏名
特定非営利活動法人石の里広島
丸亀市広島町青木 5 4 9
会長 平井 明

2. 登録番号
四香過第 1 号

3. 自家用有償旅客運送の種別
交通空白地有償運送

4. 路線又は運送の区域

(1) 路 線

	起 点	主たる経過地	終 点	キ ロ 程	備考
1					
2					
3					
4					
5					

自動運行旅客運送（特定自動運行旅客運送を除く。）又は特定自動運行旅客運送を行う路線については、備考欄にそれぞれ明記すること

(2) 運送の区域

区 域	備 考
丸亀市広島町	丸亀市広島町内一円

自動運行旅客運送（特定自動運行旅客運送を除く。）又は特定自動運行旅客運送を行う運送の区域については、備考欄にそれぞれ明記すること

5. 事務所の名称及び位置

事務所の名称	位 置
特定非営利活動法人 石の里広島	丸亀市広島町青木549番地

6. 事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数

事務所の 名称	保有 区分	バ ス		普通自動車 (軽)		合 計	
特定非営 利活動法 人石の里 広島	保有	1		1 (1)		2 (1)	
		自動運行	特定自動運行	自動運行	特定自動運行		
	持込		※	2 (2)	※ ()	2 (2)	※
		自動運行	特定自動運行	自動運行	特定自動運行		
	合計	1		3 (3)		4 (3)	

軽自動車については、() 内に内数で記載すること

自動運行旅客運送（特定自動運行旅客運送を除く。）又は特定自動運行旅客運送の用に供する自動車については、それぞれ「自動運行」欄又は「特定自動運行」欄内に内数で記載すること

事業用自動車については、※欄に記載すること

7. 運送しようとする旅客の範囲

特定非営利活動法人石の里広島の会員で丸亀市広島町内の住民
観光を目的とする来島者

8. 路線又は運送の区域ごとの対価の額

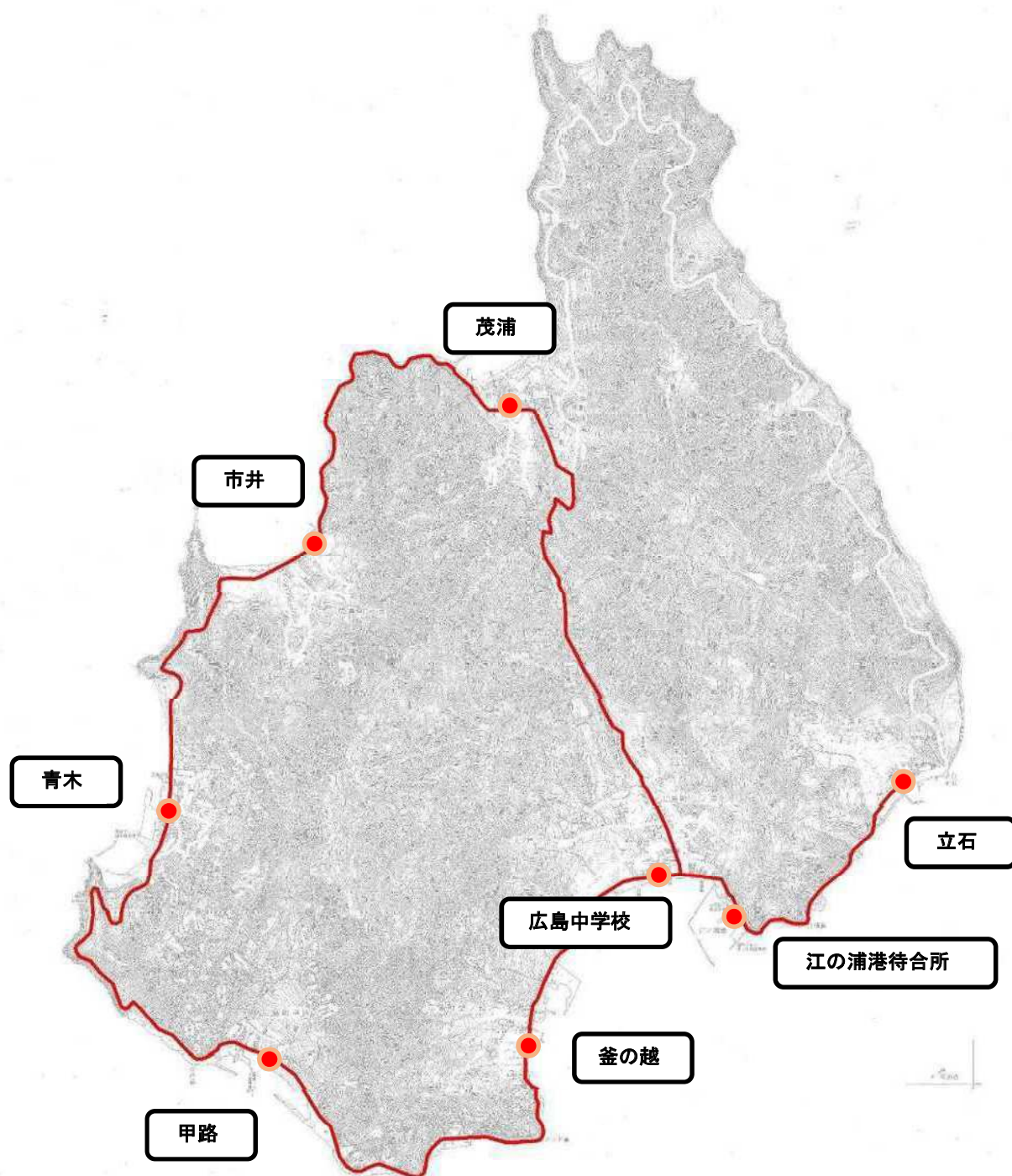
（必要に応じ関係資料を添付のこと）

丸亀市コミュニティバス運行条例（平成17年3月22日条例第131号）のとおり

9. （事業者協力型自家用有償旅客運送の場合）協力事業者の氏名又は名称及び住所

なし

広島コミュニティバス 路線図



広島コミュニティバス時刻表

2024年 2 月 19 日 改定

(丸 亀)	(9:14) ↑	(9:25) ↓	(11:10) ↓	(13:30) ↑	(13:55) ↓	(15:00) ↓
(江の浦)	(8:35) フェリー	(10:00) ※到着予定時刻 フェリー	(11:32) 客船	(12:45) フェリー	(14:16) 客船	(15:35) ※到着予定時刻 フェリー
バス停	①便	②便	③便	④便	⑤便	⑥便
江の浦港待合所	8:30	10:07	11:34	12:35	14:22	15:42
立 石	8:25	10:10	11:36	12:30	14:25	15:45
江の浦港待合所				12:25		
広島中学校	8:20	10:13		12:23	14:28	
釜の越	8:17	10:15	11:40	12:20	14:30	15:50
甲 路	8:12	10:19	11:44	12:15	14:34	15:54
青 木 (デパート・ビ・センター)	8:07	10:23	11:48	12:10	14:38 (14:40)	15:58
市 井	8:02	10:26	11:53	12:06	14:43	16:01
茂 浦	7:57	10:30	11:57	12:00	14:47	16:05
立 石						16:13
江の浦港待合所	7:50	10:37			14:55	16:16
(江の浦)		客 船 (10:45) ↓				客 船 (16:40) ↓
(丸 亀)		(11:06)				(17:01)