

各種調査結果のまとめ

目次

1. 丸亀市民の外出に関するアンケート調査	2
2. 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	39
3. 公共交通に関する利用者アンケート.....	59
4. ヒアリング調査	73

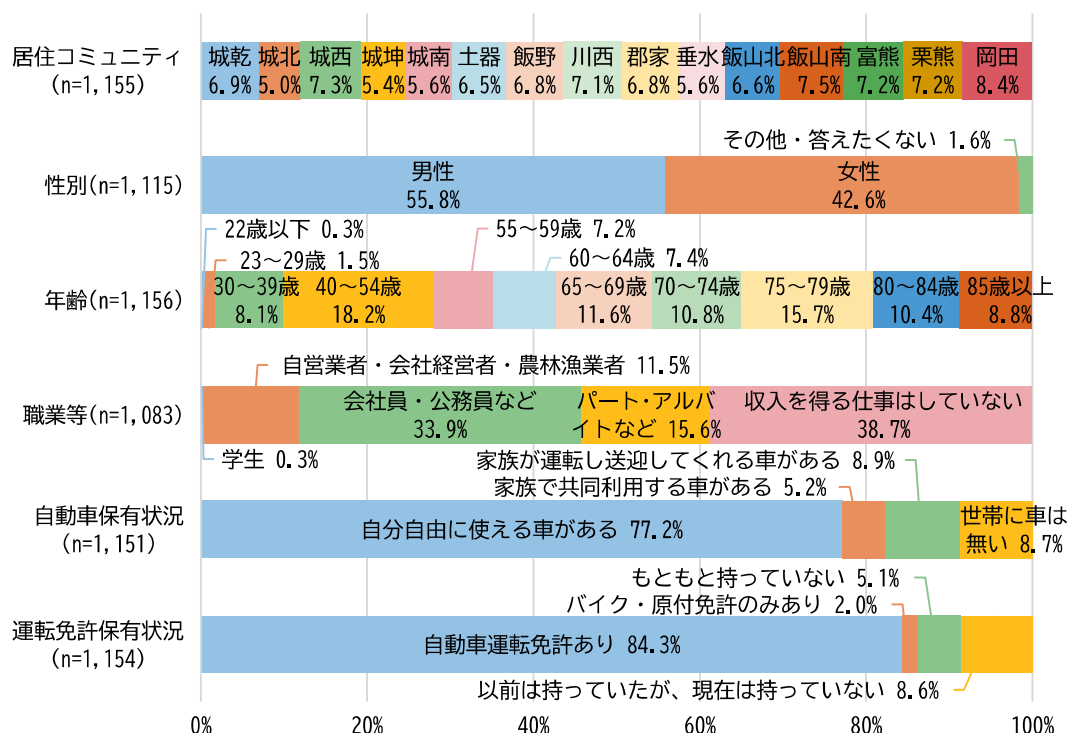
1. 丸亀市民の外出に関するアンケート調査

調査概要

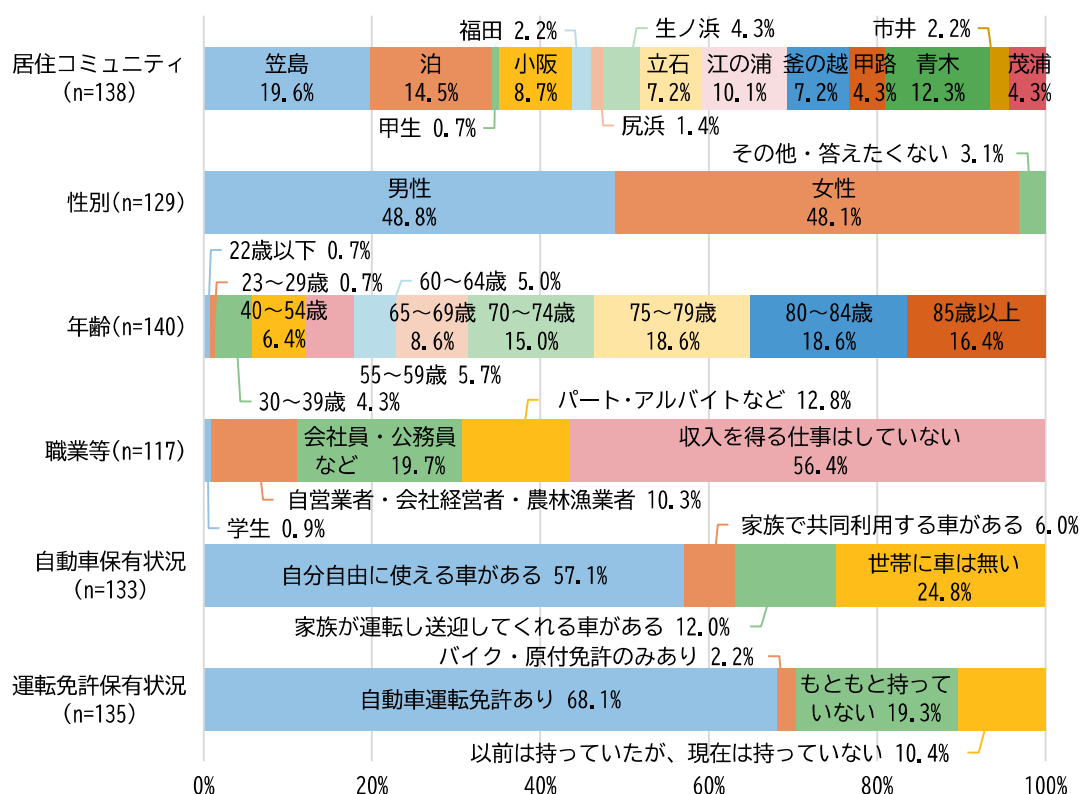
調査目的	公共交通の利用状況や移動ニーズ等の 5 年間の変化、公共交通の改善点、利用促進施策等の評価の把握を行う。
調査対象	陸地部:3,000 世帯(15 コミュニティ×各 200 世帯配布) 島しょ部:355 世帯(全世帯)
調査期間	令和 7 年 8 月 18 日(発送)～令和 7 年 9 月 1 日(投函期限)
調査方法	郵送配布、郵送または WEB 回収
配布回収状況	配布数:3,355 回収数:1,339(陸地部 1171、本島・広島 144、牛島・手島・小手島 24) 回収率:39.9%

①回答者の基本情報

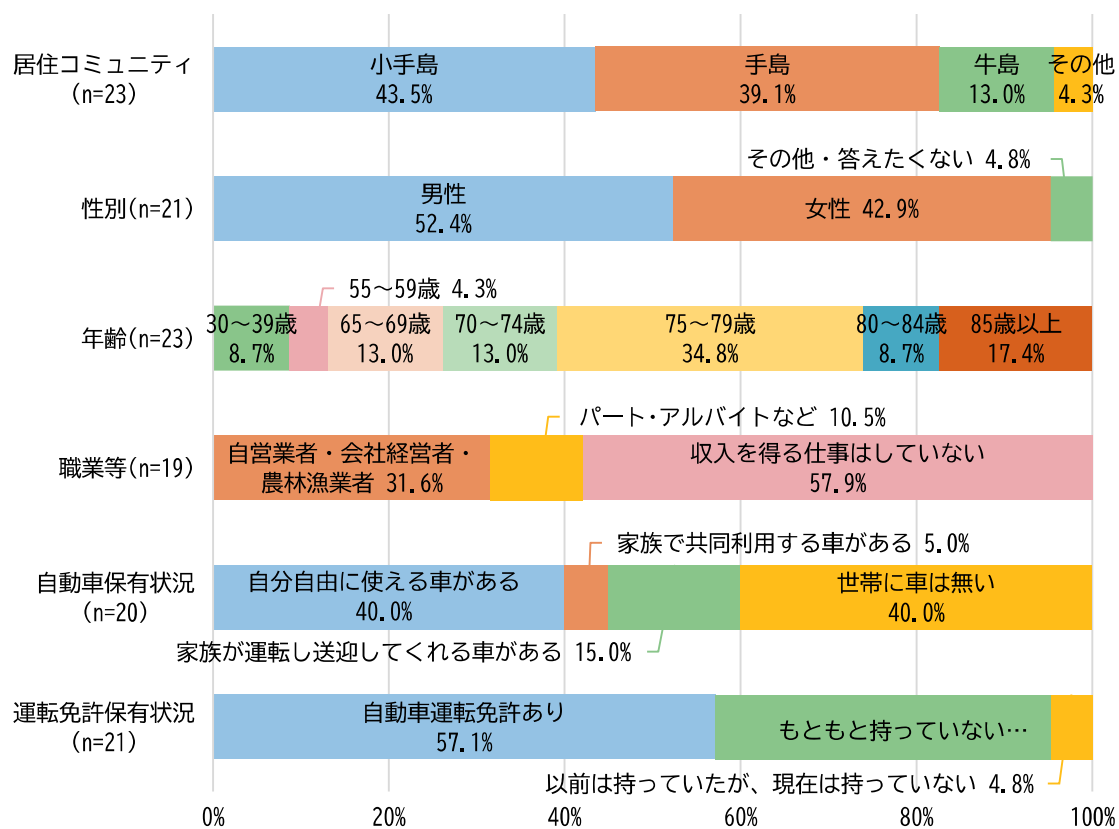
陸地部



本島・広島



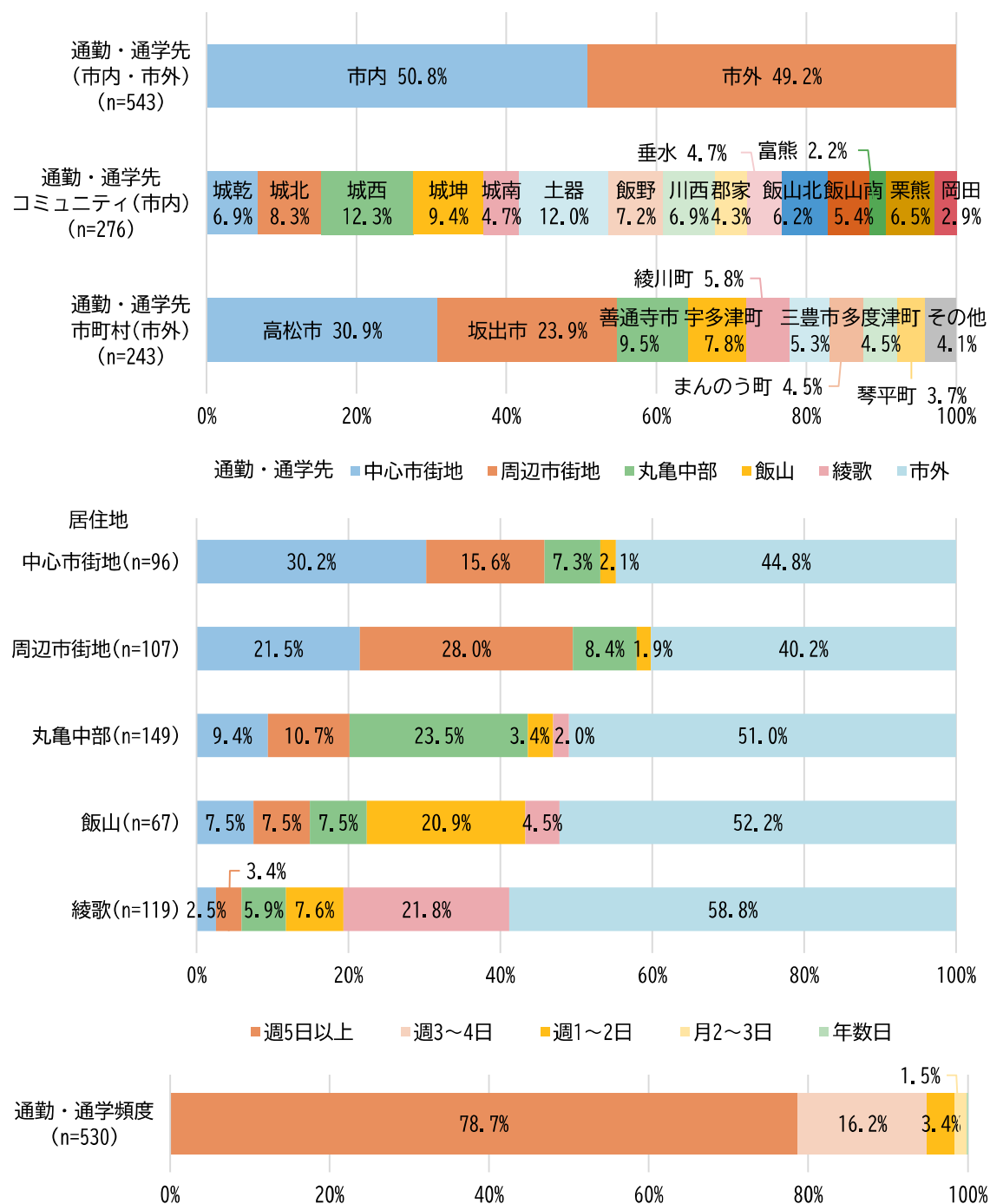
牛島・手島・小手島



②通勤・通学先と頻度

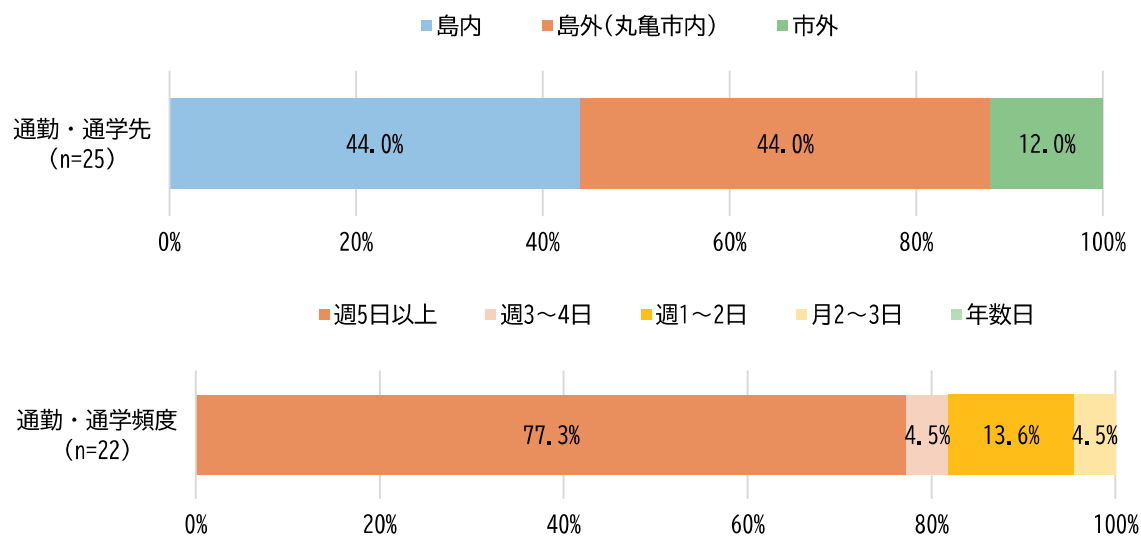
陸地部

- ・通勤通学先は市内と市外で約半数ずつとなった。
- ・市外の通勤通学先では、高松市(30.9%)がもっとも多く、坂出市(23.9%)が続いた。
- ・居住居別にみると、綾歌、飯山、丸亀中部地域では半数以上が市外へ通勤通学している。
- ・居住地域内が通勤通学先となる割合は中心市街地(30.2%)が最も高く、飯山地域(20.9%)が最も少ない。



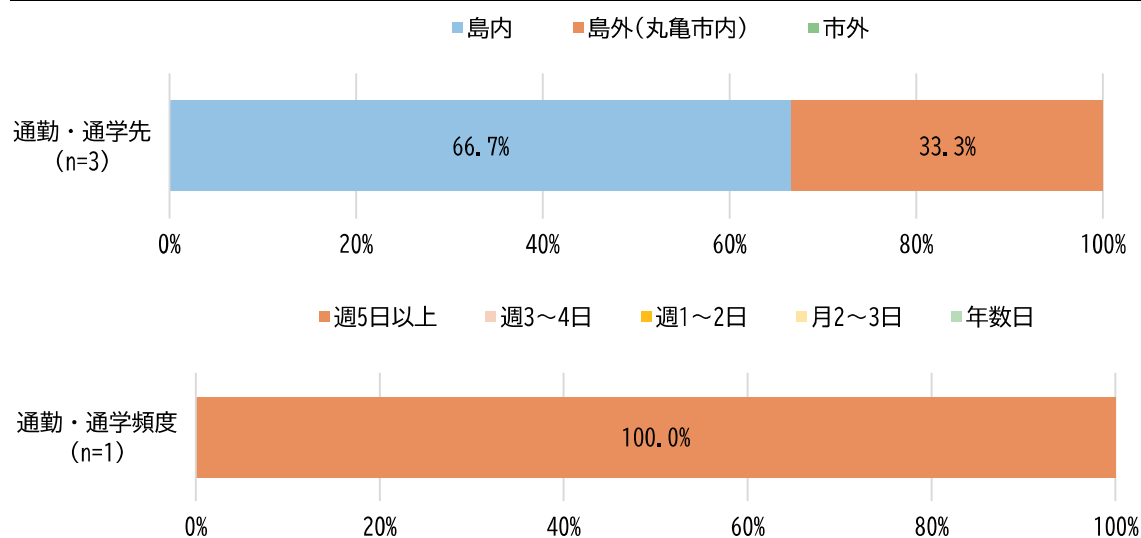
本島・広島

- ・約 6 割が島外への通勤通学を行っていた。
- ・通勤通学の頻度は週 5 日以上が 7 割以上を占めた。



牛島・手島・小手島

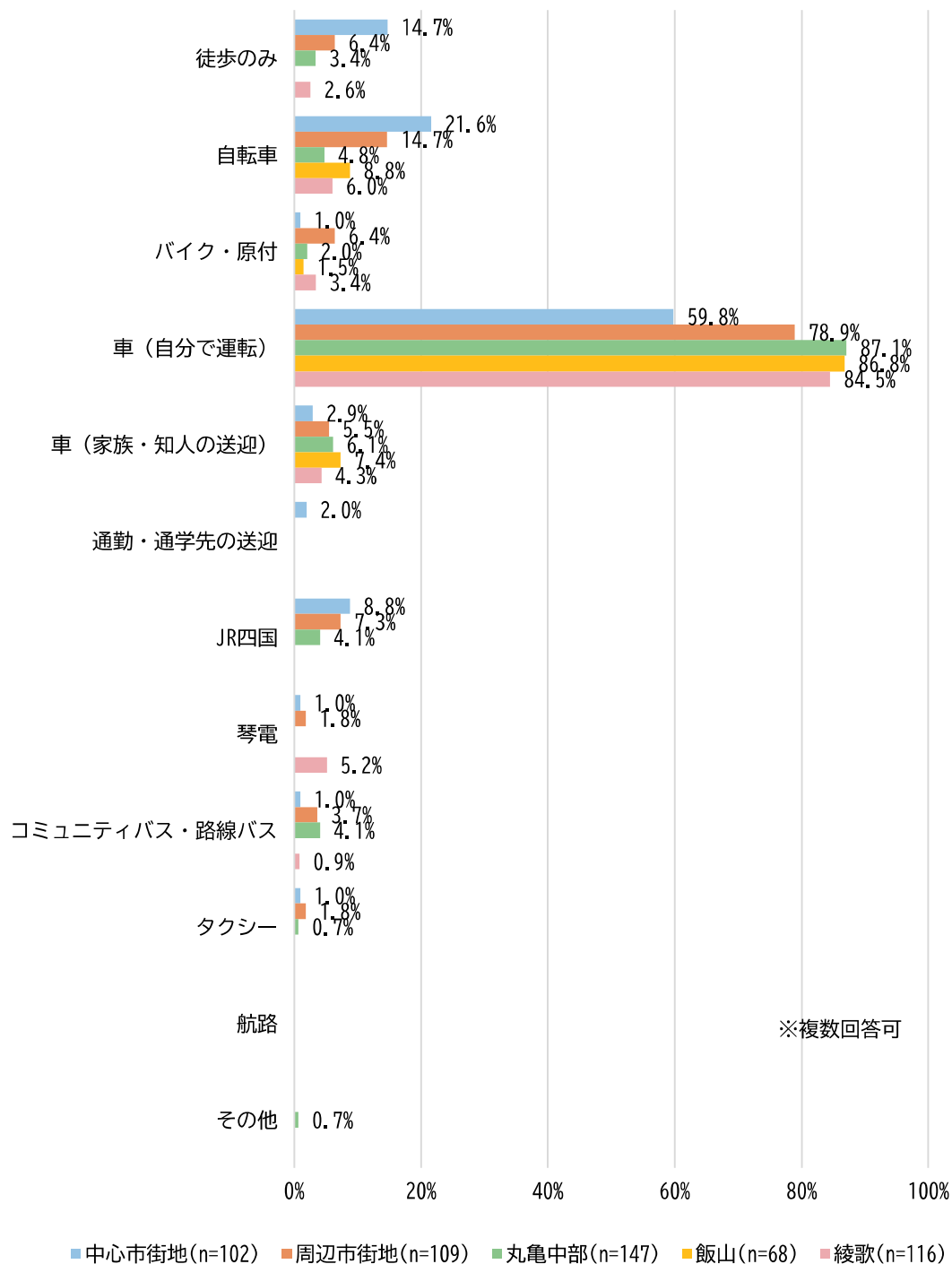
- ・回答数が少なく、島外へ通勤通学を行っている回答者は 1 名のみだった。



③通勤・通学での移動手段

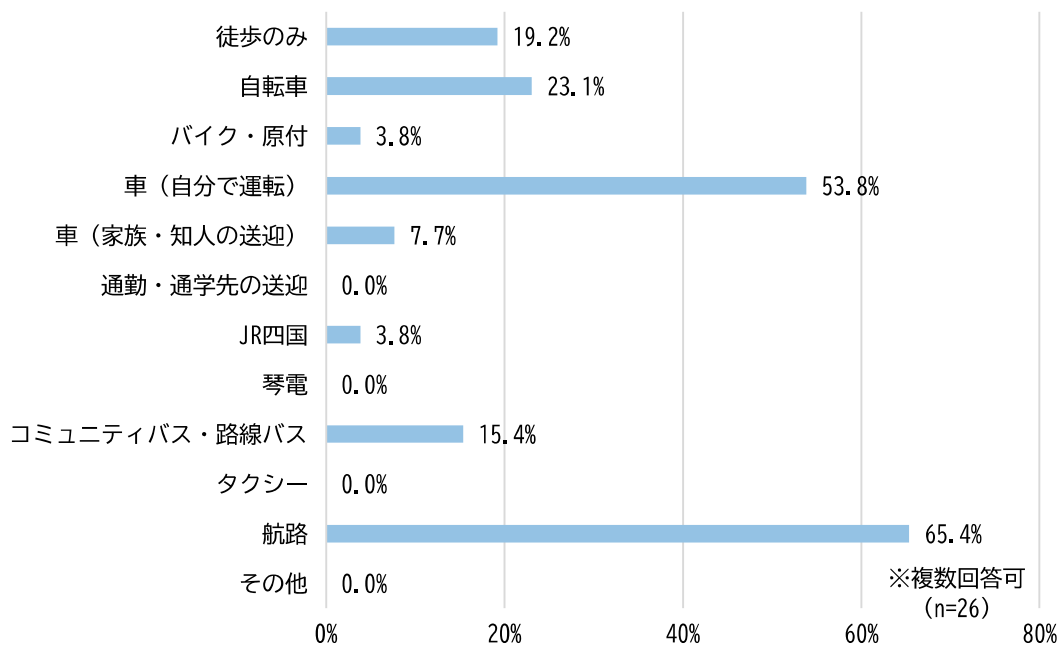
陸地部

- ・中心市街地では、徒歩、自転車の割合が他地域よりも多く、車(自分で運転)は少ない。
- ・丸亀中部、飯山、綾歌では、車(自分で運転)の割合が8割を超えた。
- ・鉄道は、路線に近い地域ほど利用で見られた。
- ・コミュニティバス・路線バスは周辺市外地、丸亀中部での利用が多い。



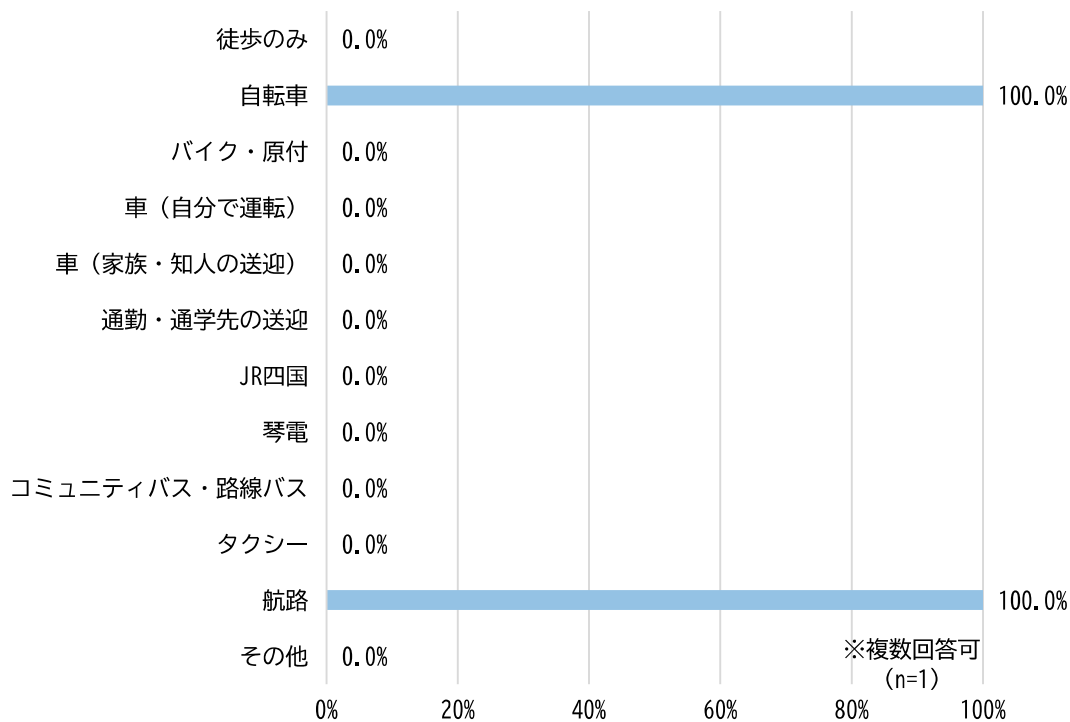
本島・広島

- ・航路の利用は65%を占めた。
- ・航路を除くと、車(自分で運転)が最も多く、自転車、徒歩のみ、コミュニティバス・路線バスの順で続いた。



牛島・手島・小手島

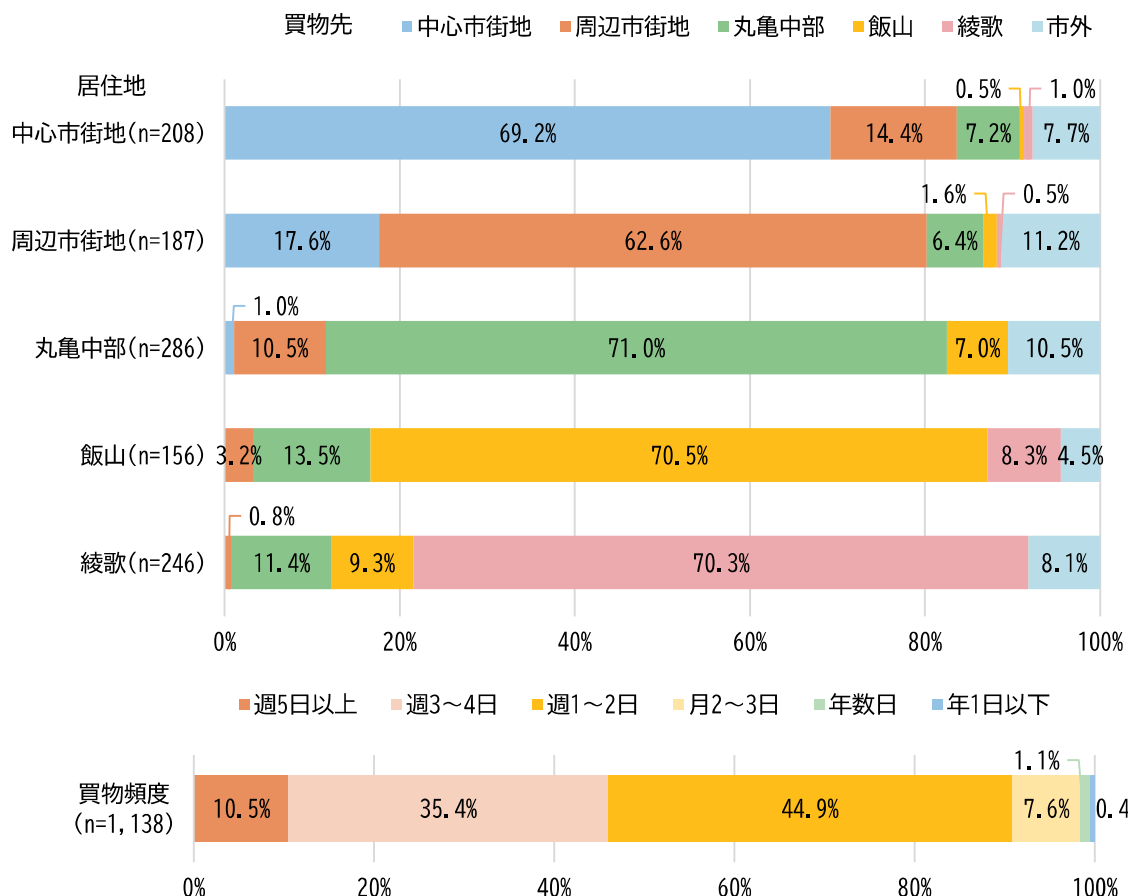
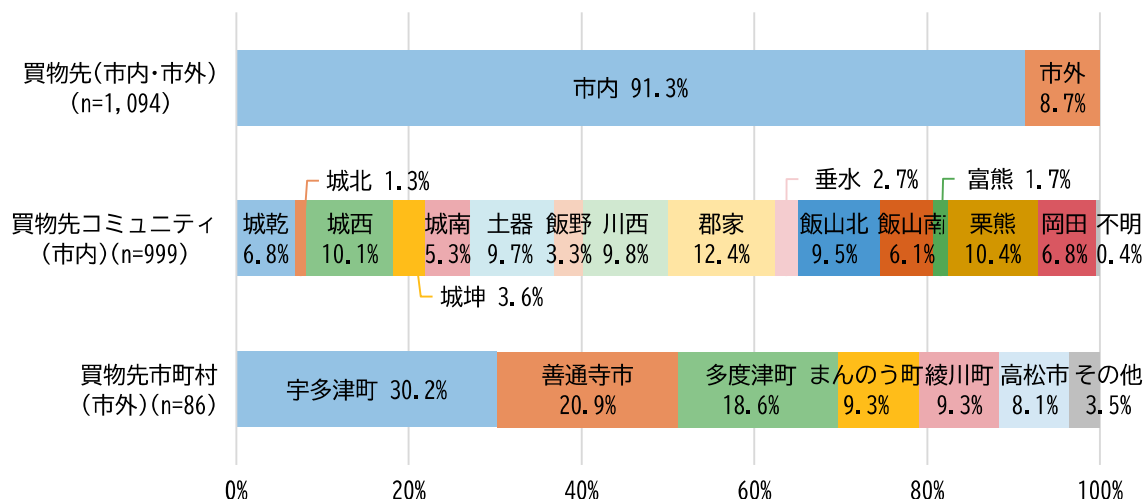
- ・自転車と航路の利用者がみられた。



④買い物先と頻度

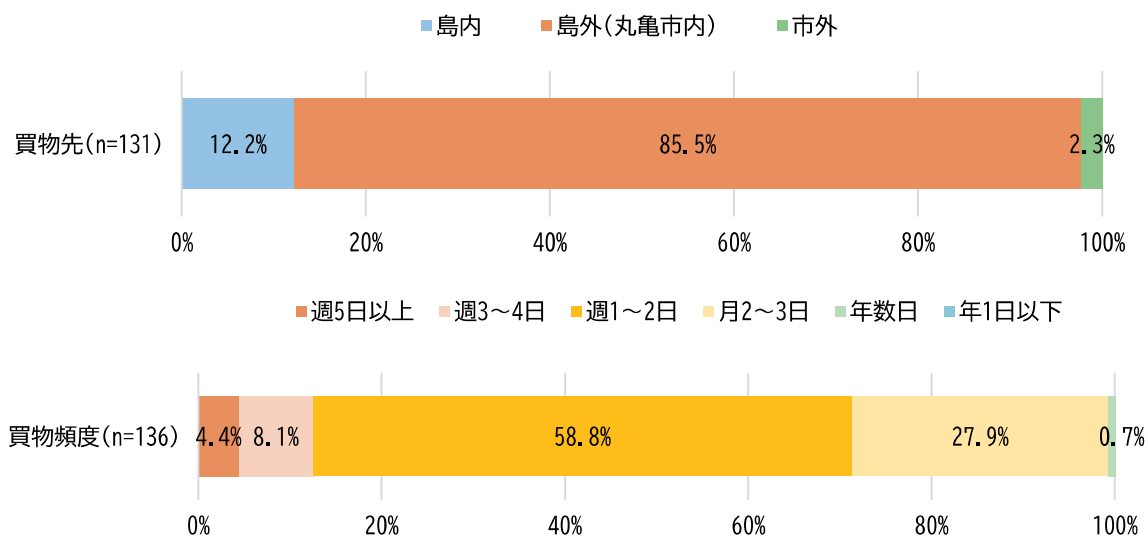
陸地部

- ・買い物先は市内が9割以上を占めた。
- ・市外の買い物先では、宇多津町(30.2%)がもっとも多く、善通寺市(20.9%)、多度津町(18.6%)と続いた。
- ・居住居別では、自地域内に最も利用する買物先がある割合は6割を超えた。
- ・買い物頻度は週1回以上の回答が9割以上を占めた。



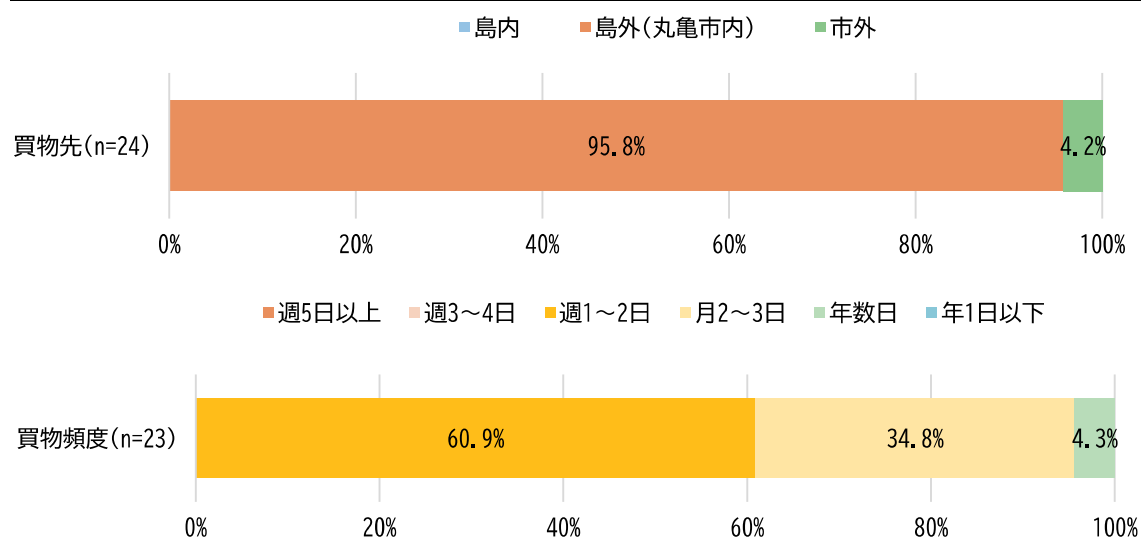
本島・広島

- ・買い物先は島外(85.5%)が最も多い。
- ・買い物頻度は、約7割が週1日以上と回答したが、陸地部よりは頻度は少ない。



牛島・手島・小手島

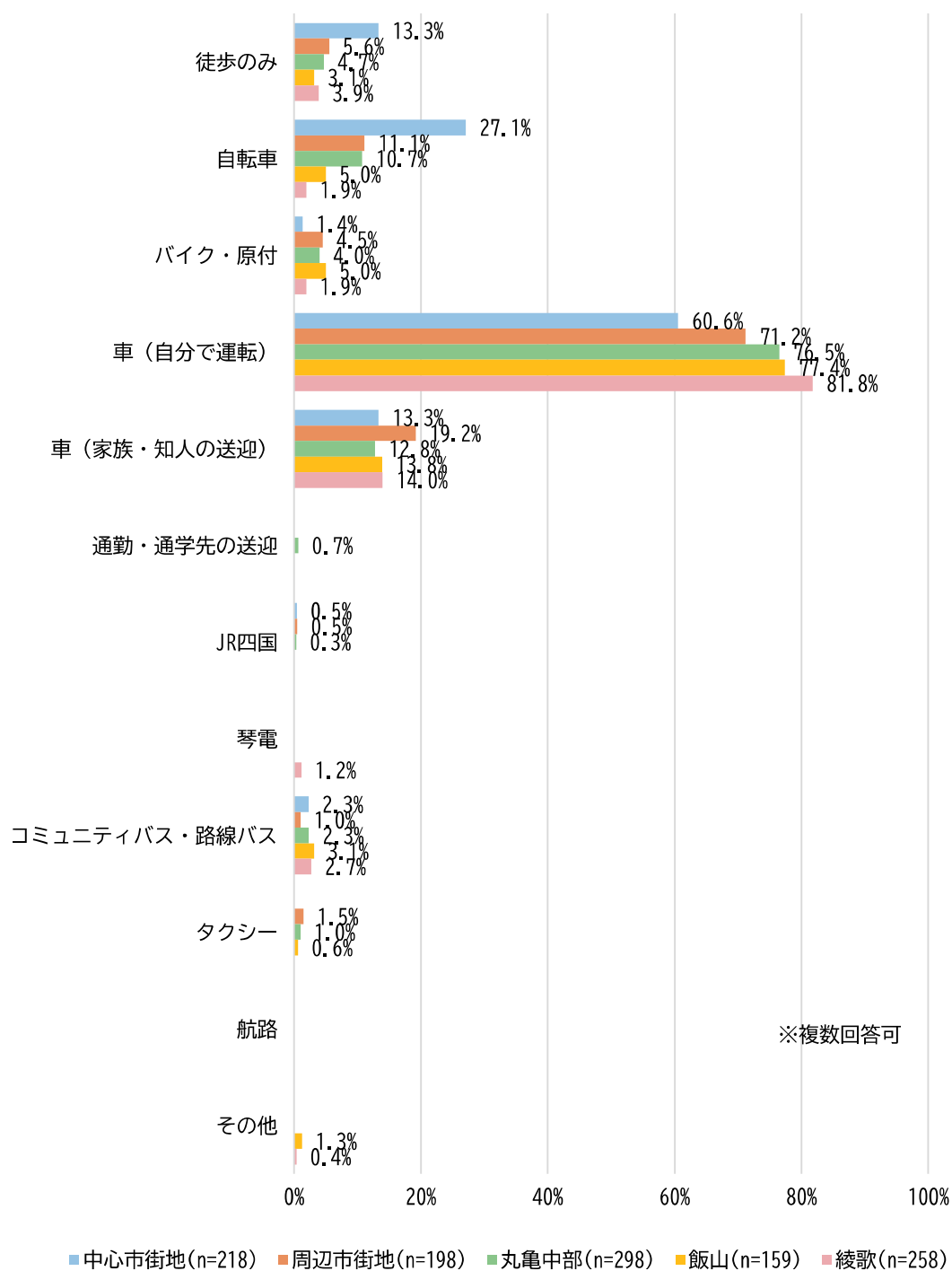
- ・買い物先は島外(95.8%)が最も多い。
- ・買い物頻度は、約6割が週1日以上と回答したが、週に1回未満の回答も約4割程度となった。



⑤買い物での移動手段

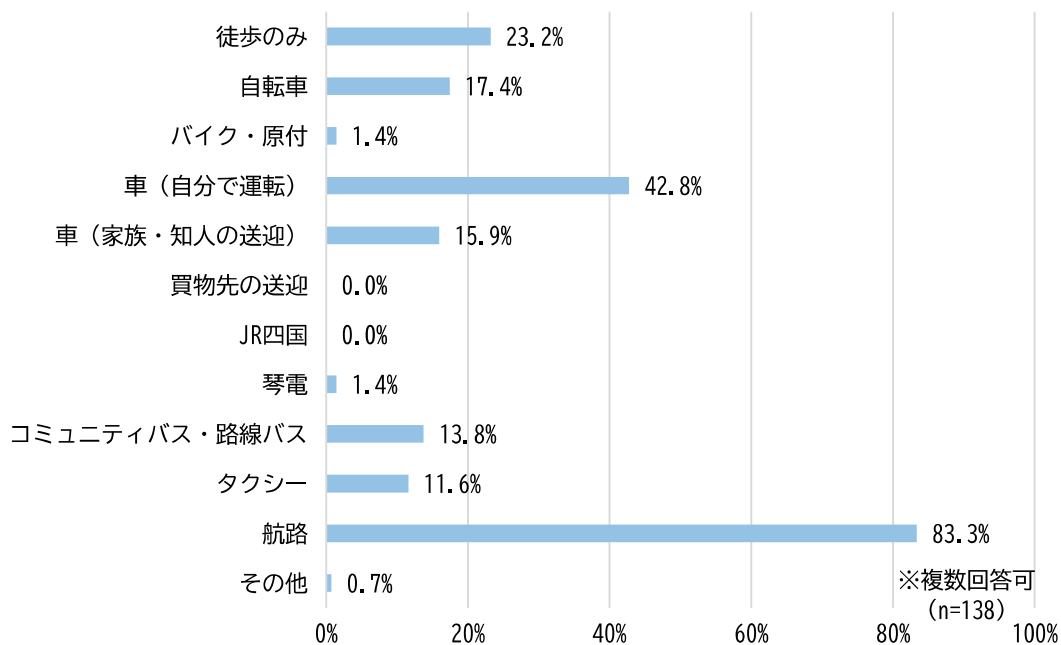
陸地部

- ・中心市街地では、自転車と徒歩が他地域と比べて多く、車(自分で運転)は他地域よりも少ない。
- ・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。
- ・車(家族・知人の送迎)では、周辺市街地が最も多く2割程度となった。
- ・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多かった。



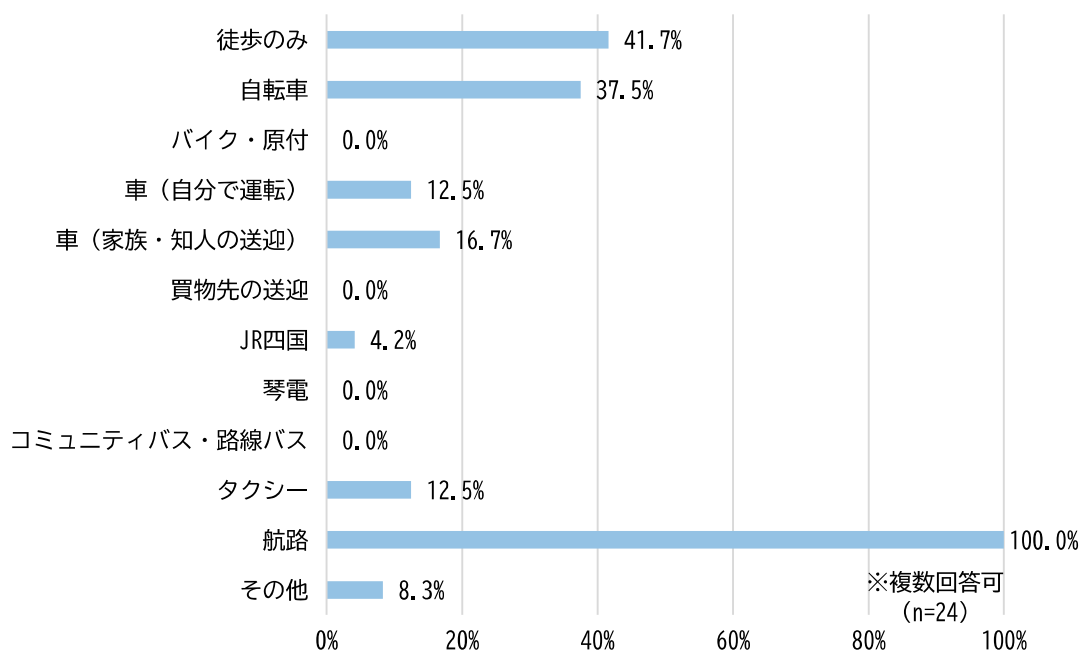
本島・広島

- ・島外の買い物先へ行くことが多いため、航路利用が8割を超えた。
- ・航路以外では、車(自分で運転)(42.8%)、徒歩のみ(23.2%)、自転車(17.4%)と続いた。
- ・タクシーの割合(11.6%)が、陸地部と比較して高かった。



牛島・手島・小手島

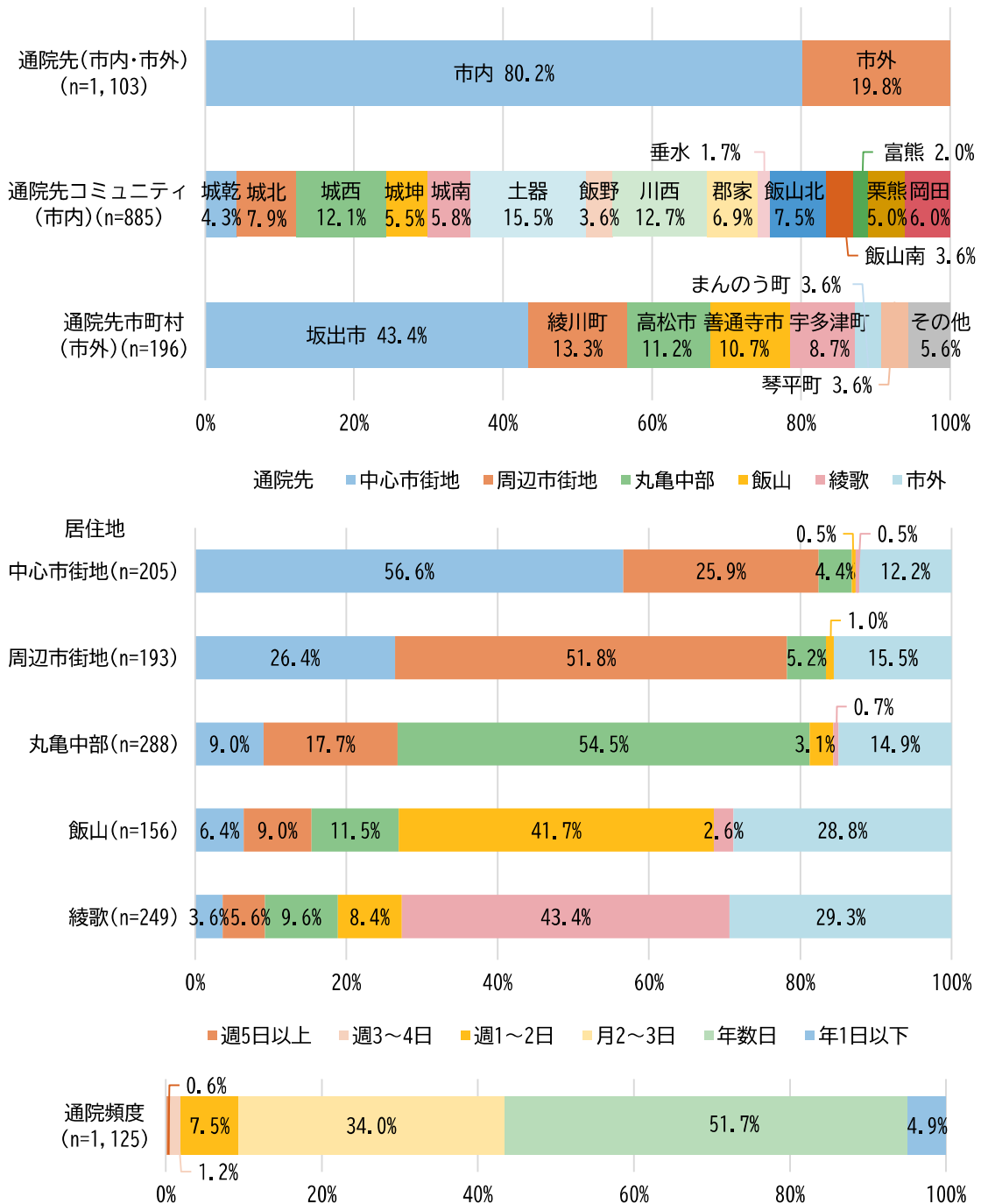
- ・買い物では、全ての回答者が航路を利用している。
- ・航路以外では、徒歩、自転車の順で多い。



⑥通院先と頻度

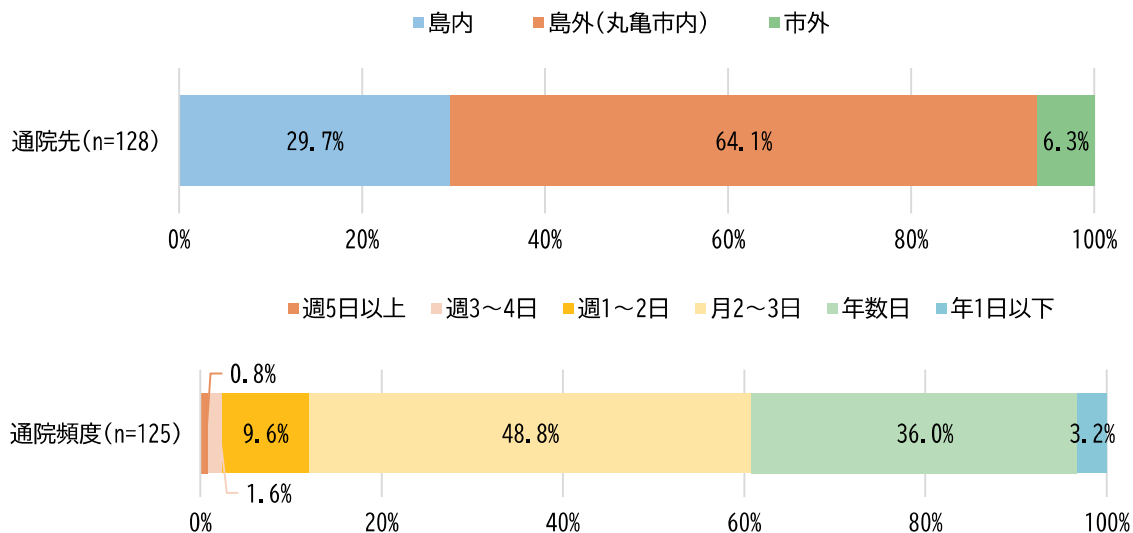
陸地部

- ・通院先は市内が8割を占めた。
- ・市外の買い物先では、坂出市(43.4%)がもっとも多い。
- ・居住居別では、自地域内に最も利用する通院先がある割合は、中心市街地(56.6%)が最も多く、飯山(41.7%)や綾歌(43.4%)では少なく、市外への通院が約3割程度みられた。
- ・通院の頻度は、月1回以上の回答が約4割程度となった。



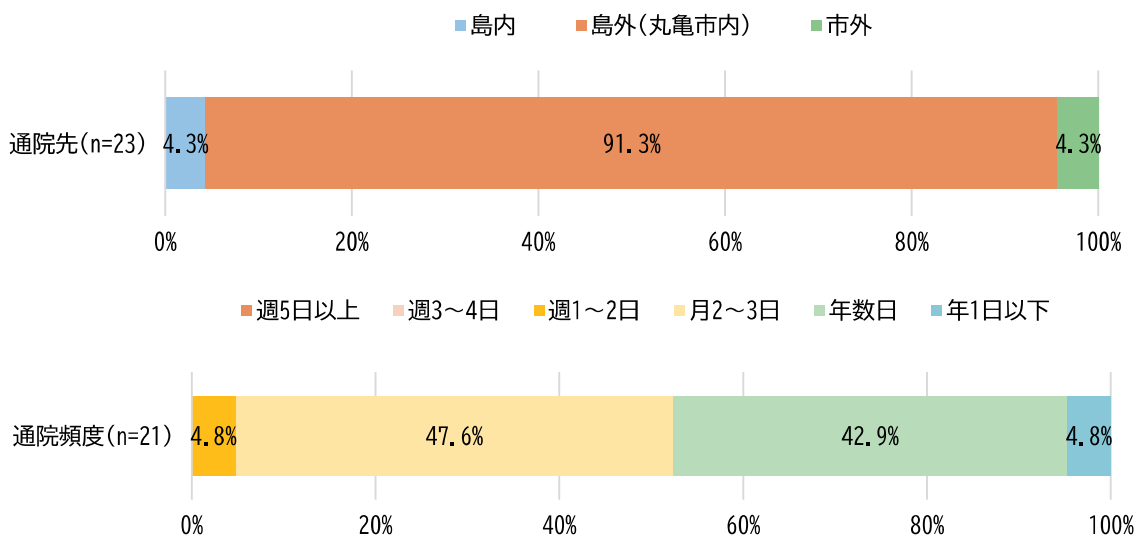
本島・広島

- ・最もよく利用する通院先は、島外・市外が約 7 割、島内が約 3 割となった。
- ・通院頻度は、陸地部よりも高い傾向となった。



牛島・手島・小手島

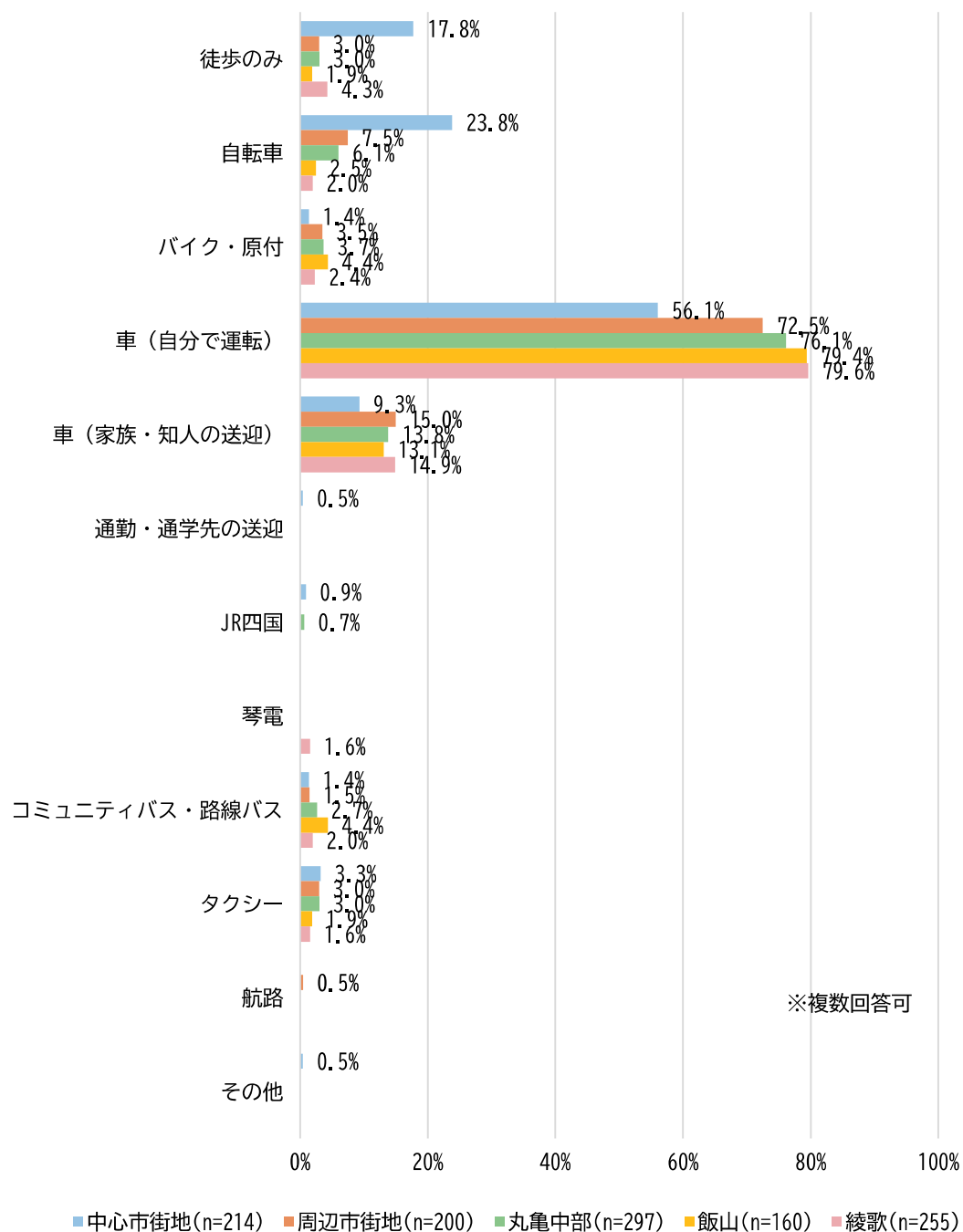
- ・最もよく利用する通院先は、島外・市外が 95%を超えたが、島内も 4.3%の回答があった。
- ・通院頻度は、陸地部よりは高いが、本島・広島よりは低くなった。



⑦通院での移動手段

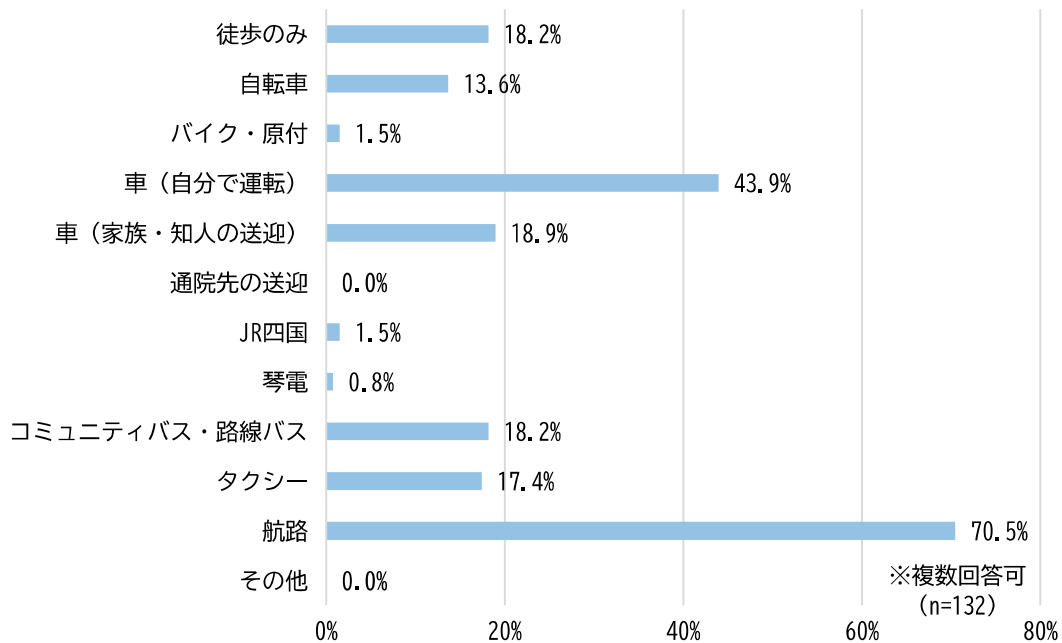
陸地部

- ・買い物等と同様に中心市街地では、徒歩のみ、自転車が他地域と比べて多い。
- ・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かった。



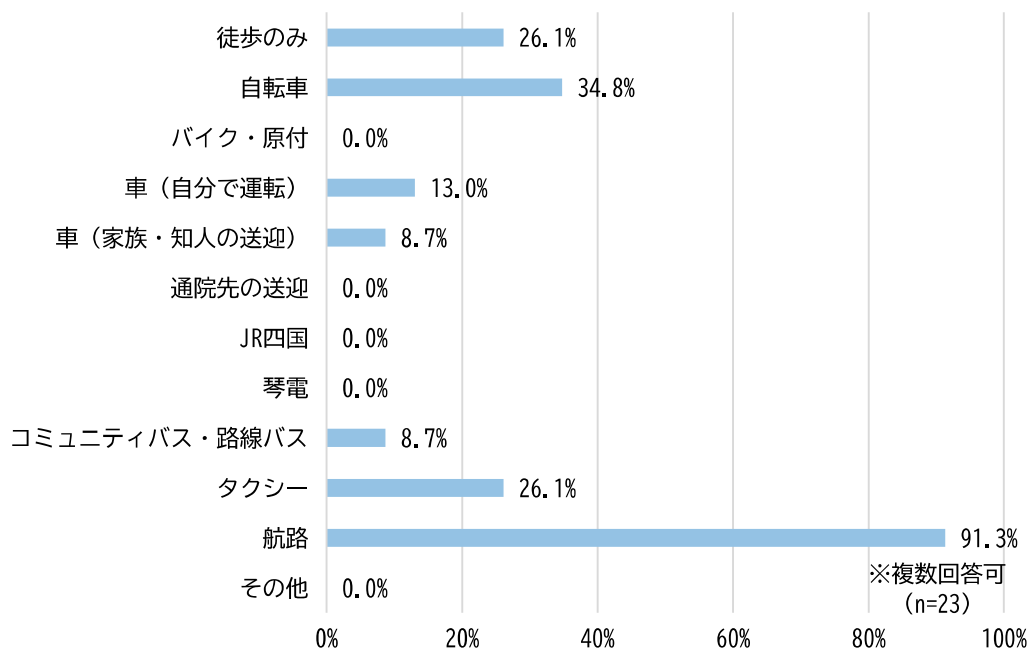
本島・広島

- ・通院では、陸地部と同様にタクシーの利用割合が買い物と比べて多くなった。
- ・コミュニティバス・路線バスの利用割合も、買い物と比較して高くなっていた。



牛島・手島・小手島

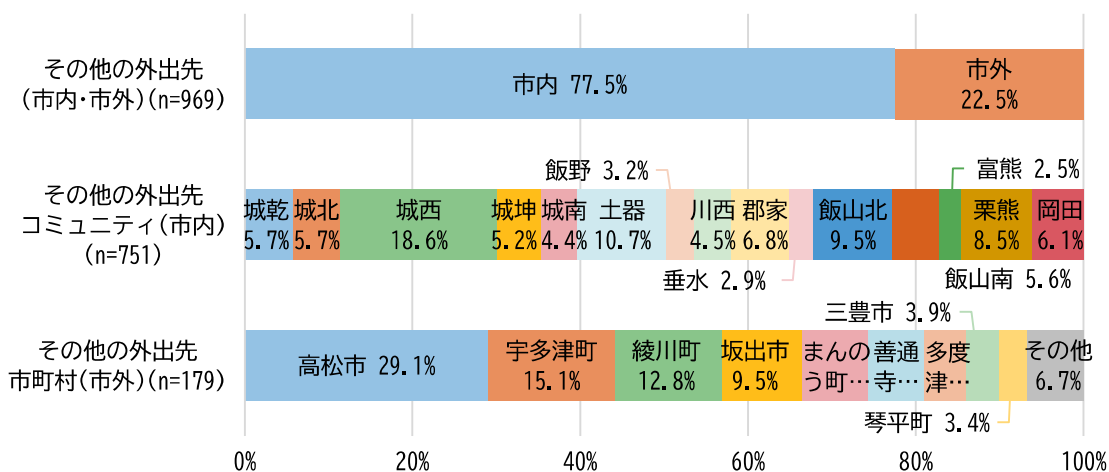
- ・本島・広島と同様に、タクシーの利用割合(26.1%)が、買い物と比較して高くなった。



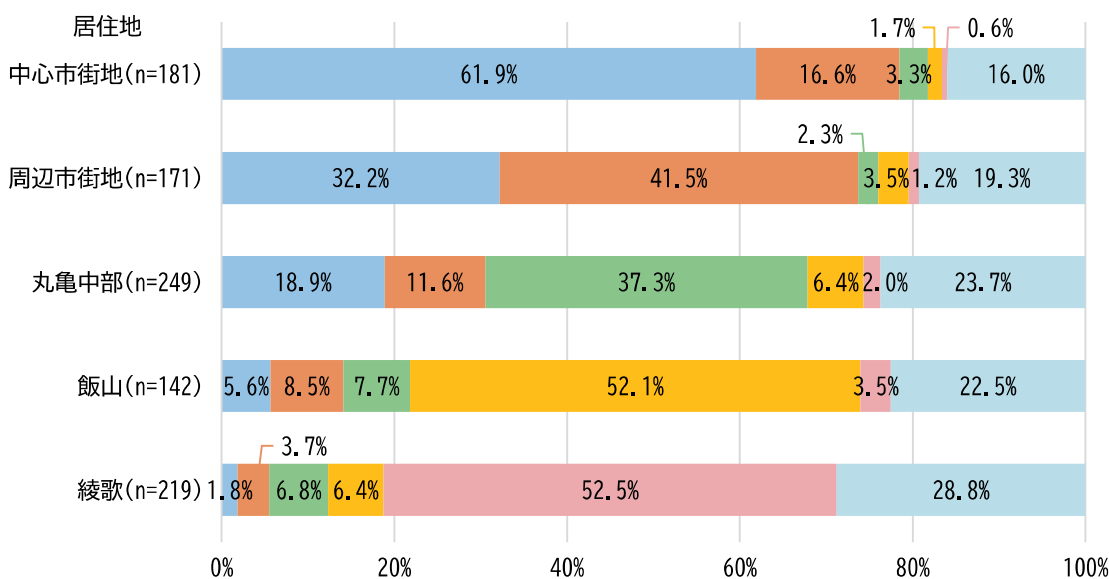
⑧その他（習い事やレジャー、各種手続き）の外出先と頻度

陸地部

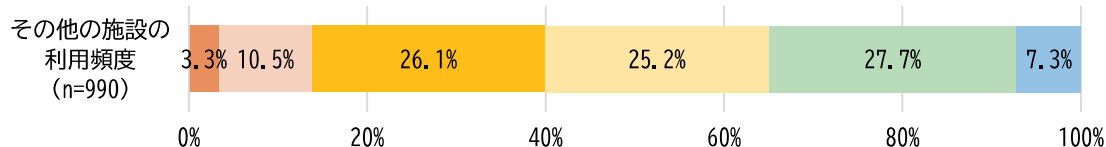
- ・市内が77.5%、市外が22.5%の割合となった。
- ・市外では、高松市(29.1%)が最も多く、宇多津町(15.1%)、綾川町(12.8%)と続いた。
- ・居住居別では、中心市街地では、自地域の回答が61.9%で最も多く、丸亀中部では、自地域の回答が37.3%で最も少なかった。



その他の外出先 ■ 中心市街地 ■ 周辺市街地 ■ 丸亀中部 ■ 飯山 ■ 綾歌 ■ 市外

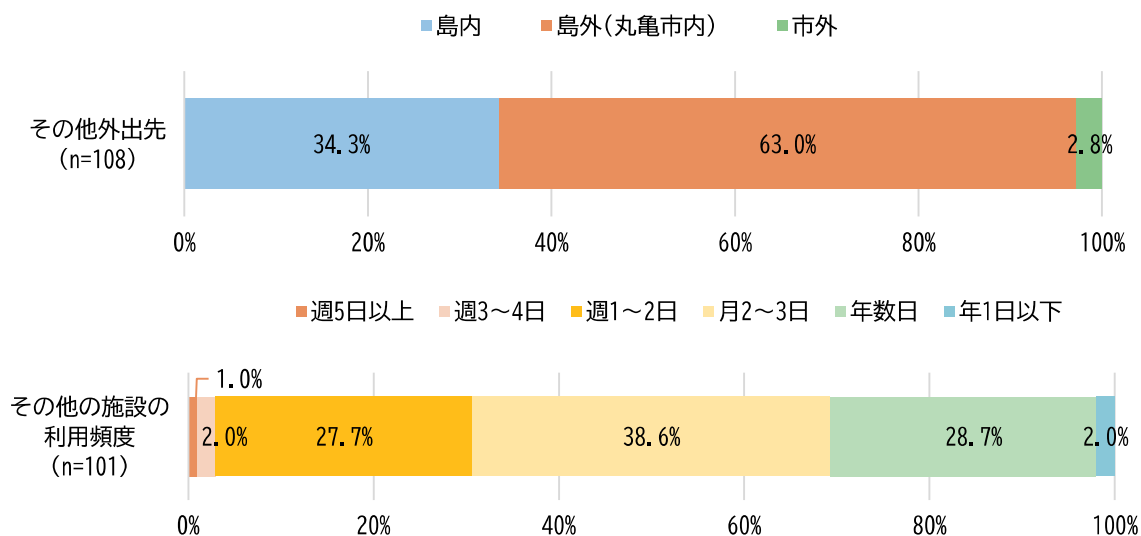


■ 週5日以上 ■ 週3～4日 ■ 週1～2日 ■ 月2～3日 ■ 年数日 ■ 年1日以下



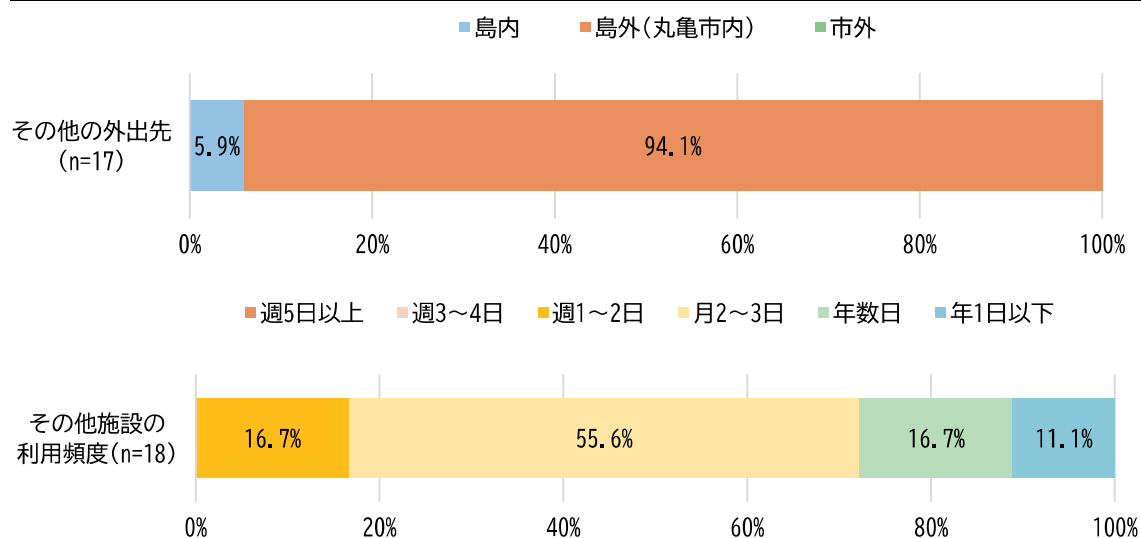
本島・広島

- ・島外(丸亀市内)(63.0%)が最も多かった。
- ・その他への外出頻度は、陸地部よりも少なくなった。



牛島・手島・小手島

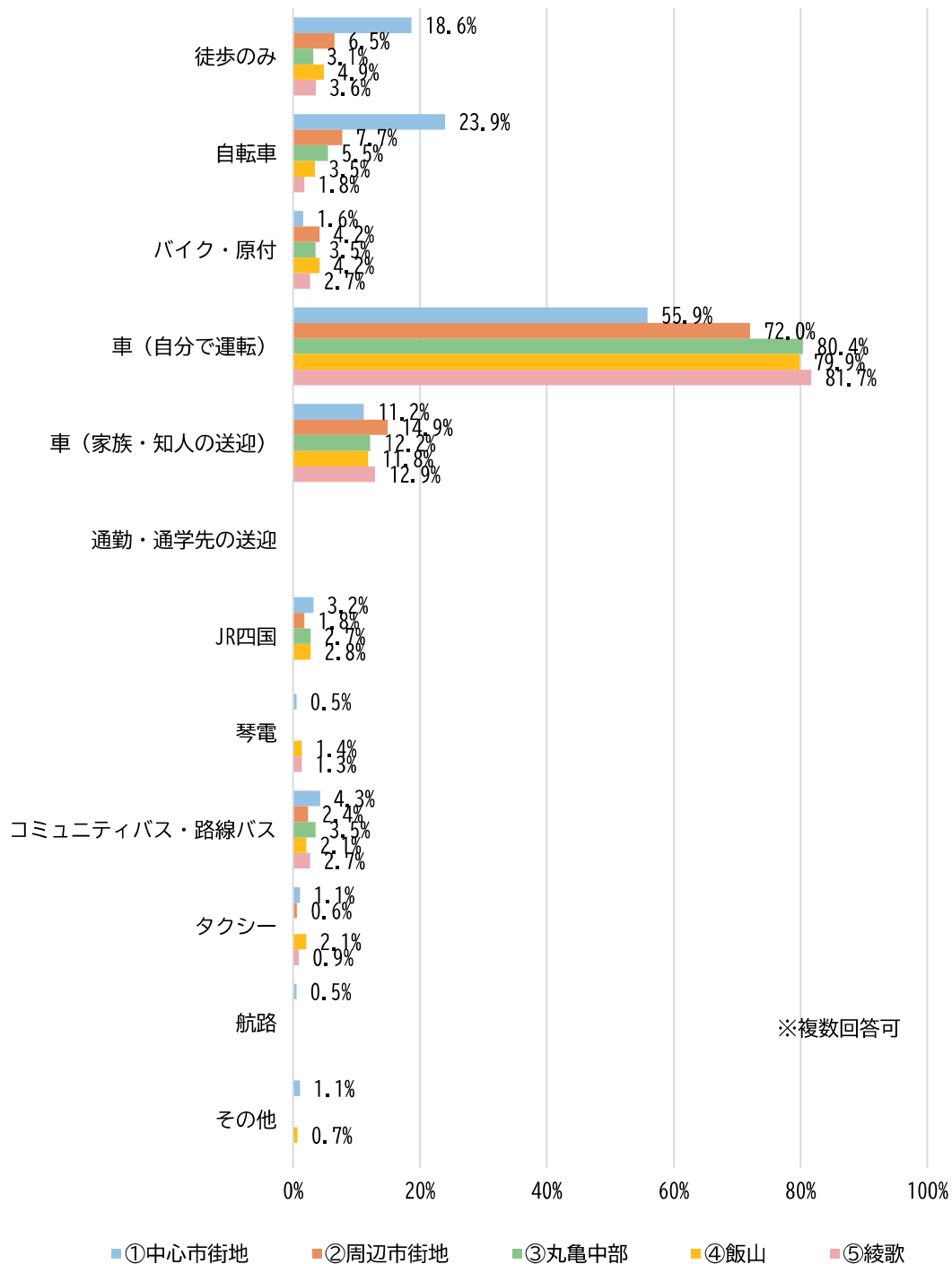
- ・島外(丸亀市内)(94.1%)が最も多かった。
- ・その他への外出頻度は、陸地部よりも少なく、月2~3日(55.6%)が最も多かった。



⑨その他（習い事やレジャー、各種手続き）の外出での移動手段

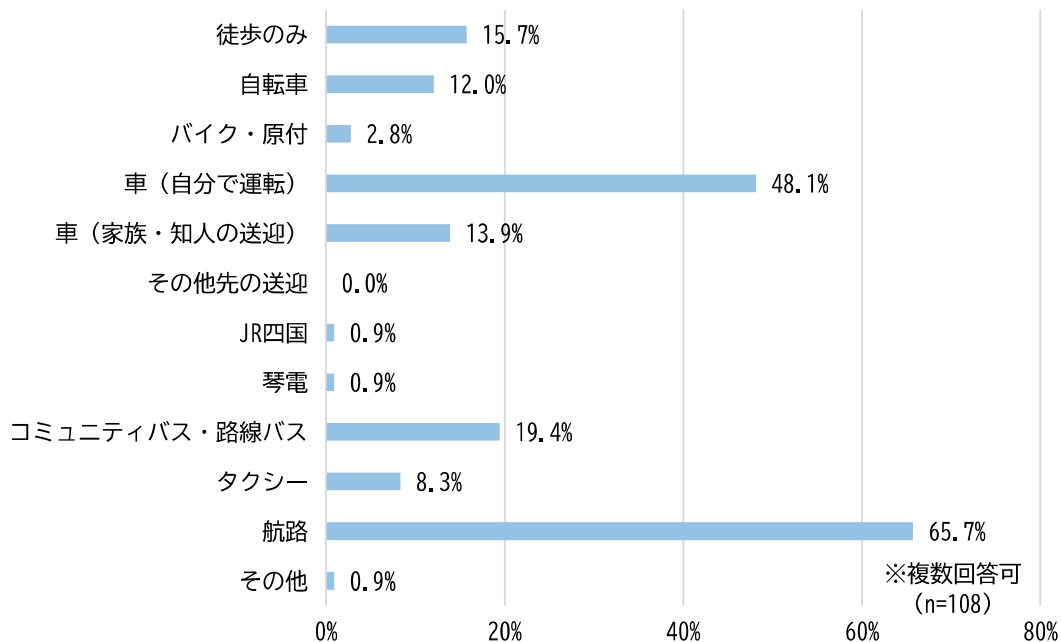
陸地部

- ・中心市街地では、徒歩、自転車の利用割合が他地域よりも高かった。
- ・JR 四国や琴電の利用が、買い物、通院と比べて多かった。



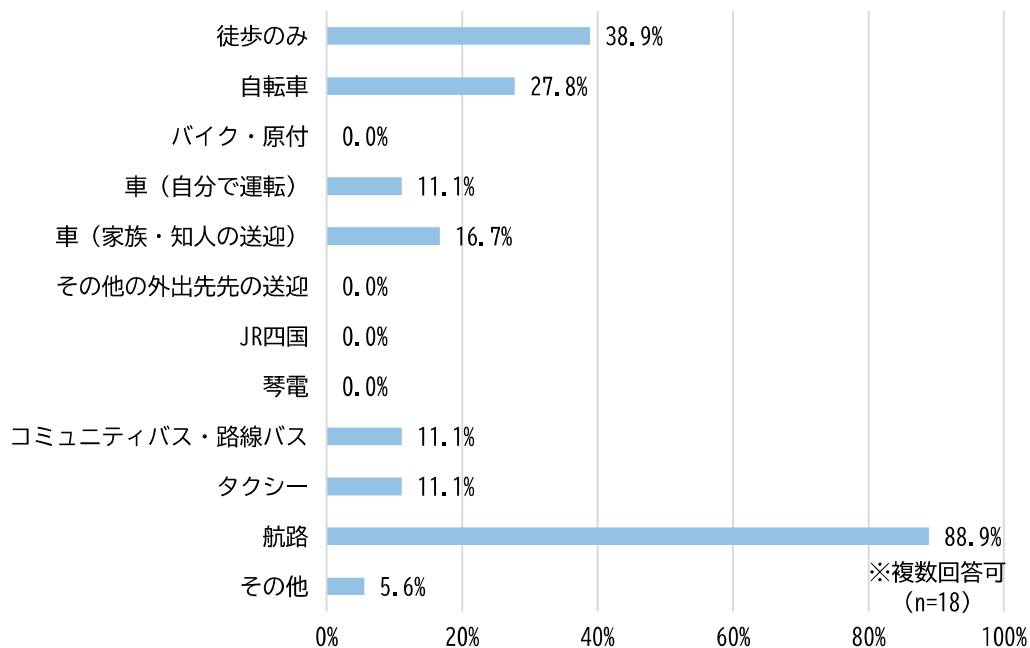
本島・広島

・航路の利用が65.7%で最も多く、車(自分で運転)が続いた。



牛島・手島・小手島

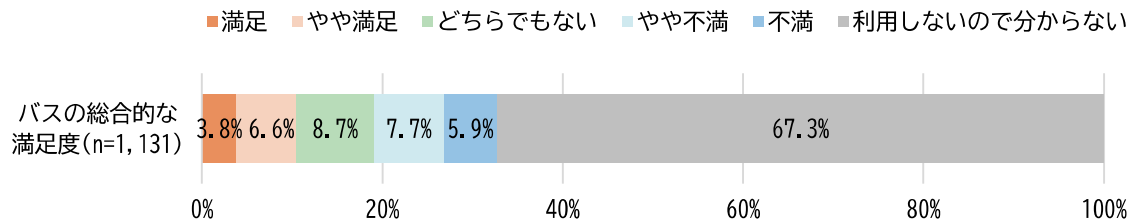
・目的地が島内の割合が、他の外出目的と比較して高いため、航路の利用割合(88.9%)は移動目的別では最も少なかった。



⑩コミュニティバス・路線バスについて

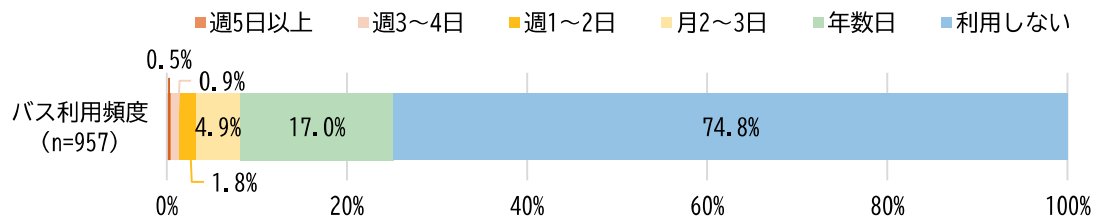
総合的な満足度

- ・利用しないという回答が最も多く、67.3%を占めた。
- ・利用しないを除くと、どちらでもない(8.7%)が最も多く、不満(5.9%)、やや不満(7.7%)が満足(3.8%)、やや満足(6.6%)よりも多くなった。



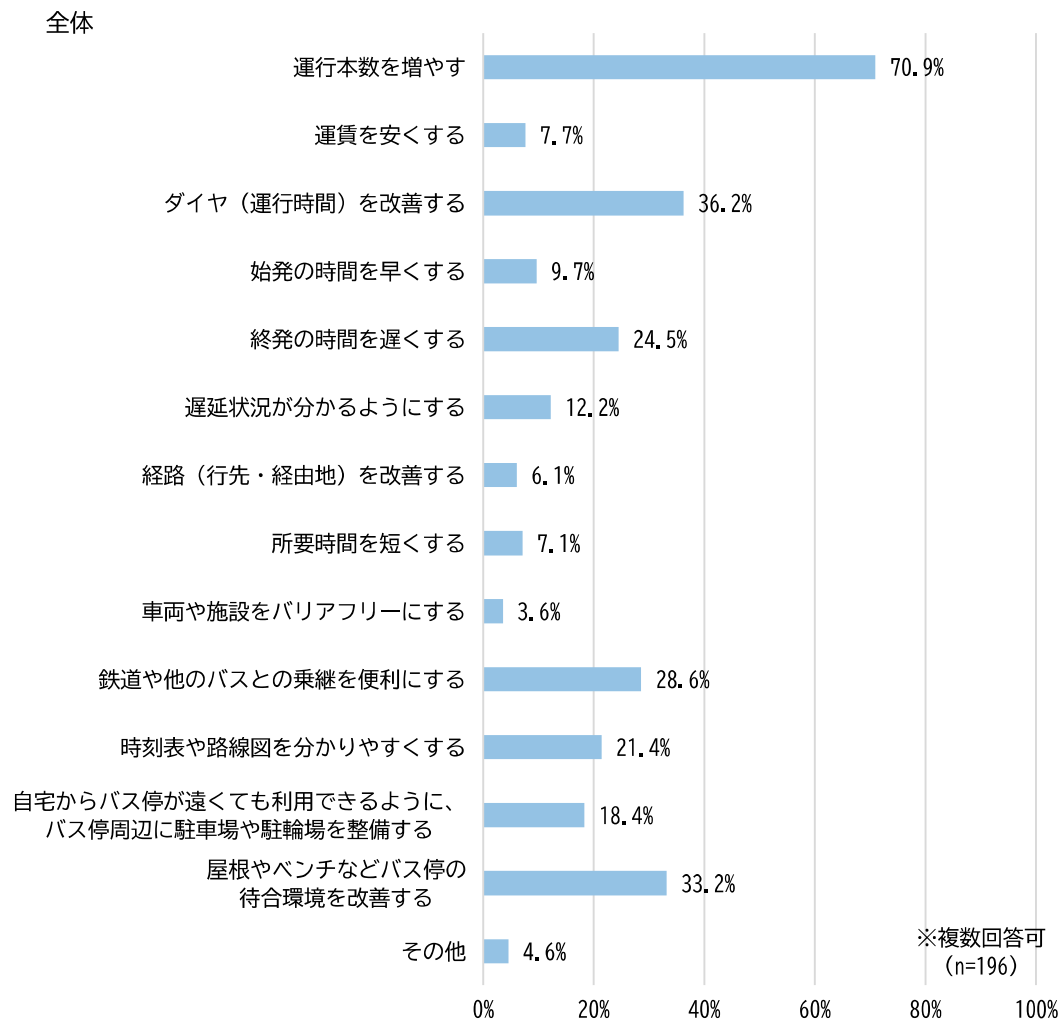
利用頻度

- ・年数日以上の頻度で利用する回答者は約 25%であった。
- ・月2～3日以上利用する回答者は 10%未満であった。



バスを利用しやすくするための改善点（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(70.9%)が最も多く、ダイヤを改善する(36.2%)、待合環境を改善する(33.2%)が3割を超えた。

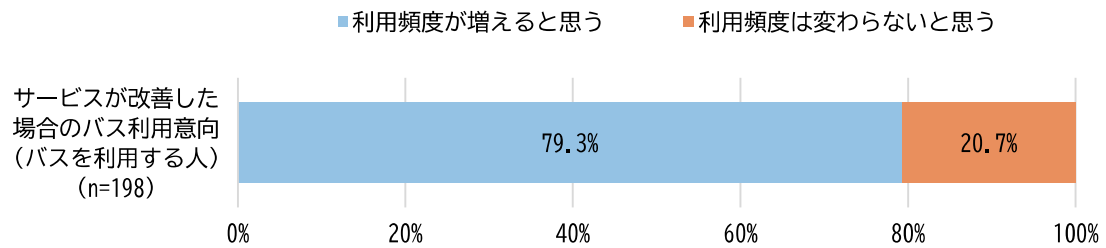


その他の内容

- ・停留所以外でも乗降できるようにしてほしい。(2件)
- ・停留所を増やす、経路を変える(2件)
- ・真夏でも外で待つのは大変。日陰を作してほしい(2件)
- ・利用者の多いバス停のみ停まるバスがあっても良い。
- ・バスがいても時間まで乗せてくれない。
- ・バスが遅れ、電車に間に合わないことが数回あった。
- ・ゆめタウンのバス乗り場の位置を考えてほしい。

サービスが改善した場合のバス利用意向（利用する人のみ回答）

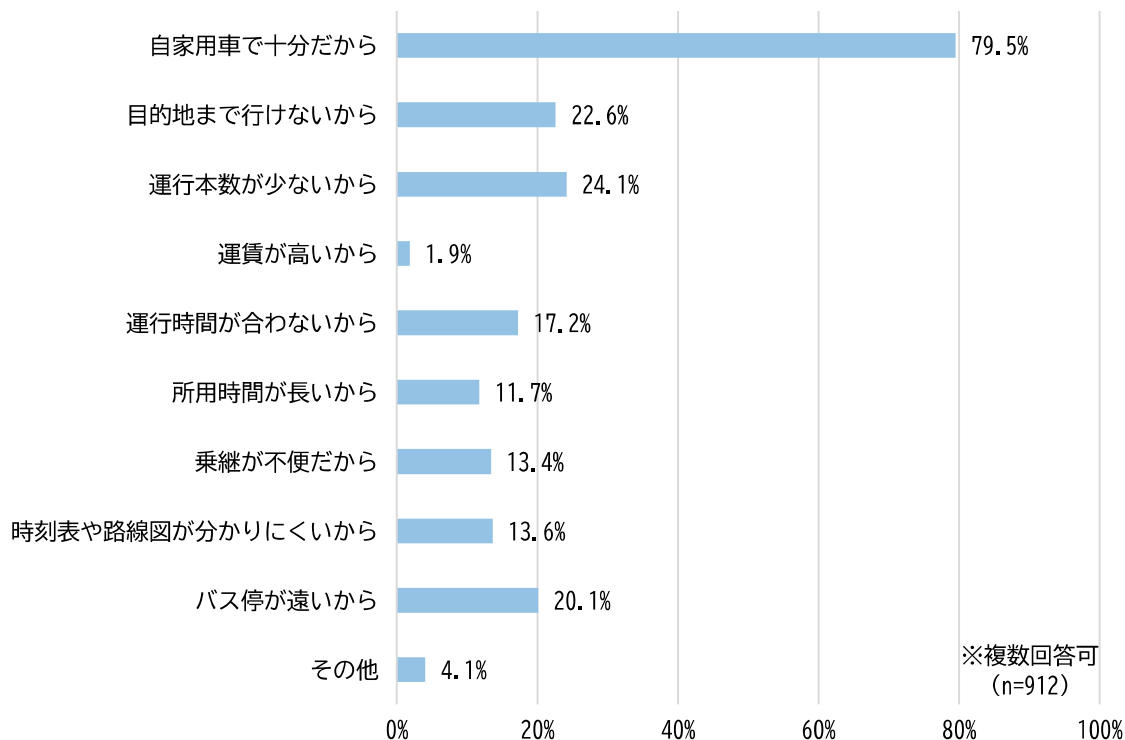
・サービス改善で利用頻度が増えると回答した割合は約 8 割であった。



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限って、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。

全体

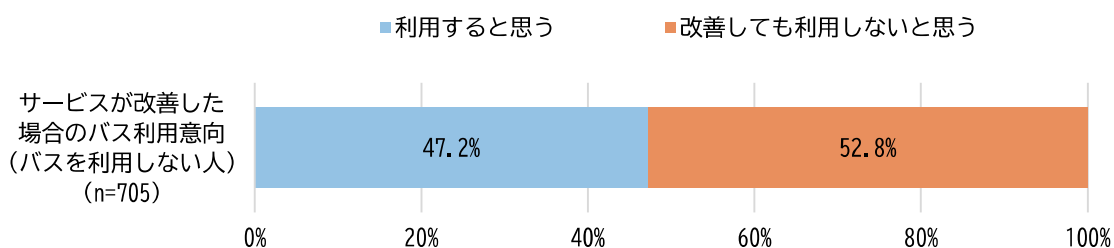


その他の内容

- ・施設への入所、子どもが小さいなどの生活環境（6件）
- ・歩行や乗降が難しいから（4件）
- ・路線が無い/廃止された（4件）
- ・バス停や路線が生活パターンに合わない（3件）
- ・自転車ですら（3件）
- ・家族や知人の送迎があるから（3件）
- ・バスの待合環境が厳しい、バスに酔う（3件）
- ・徒歩で移動できるから（2件）

サービスが改善した場合のバス利用意向（利用しない人のみ回答）

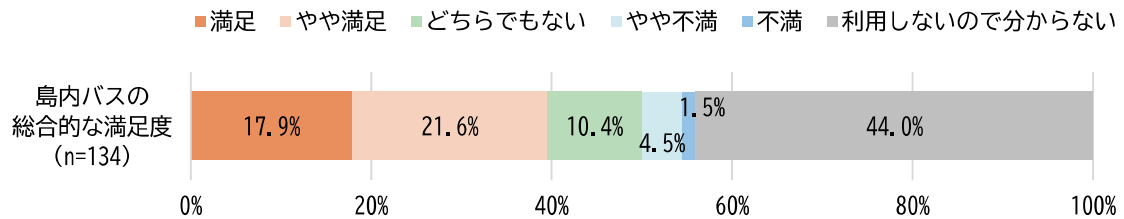
- ・バスを利用しない人に限った、サービス改善時の利用意向は、利用すると思うが47.2%であった。



⑪島内バスについて

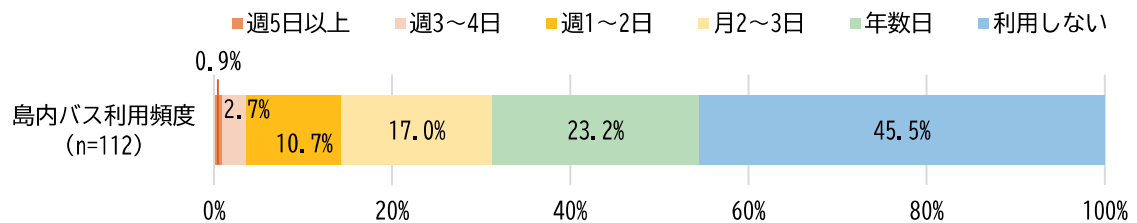
総合的な満足度

- ・利用しない回答が44%であった。
- ・利用しないを除くと、満足(17.9%)、やや満足(21.6%)が不満(1.5%)、やや不満(4.5%)を大きく上回った。



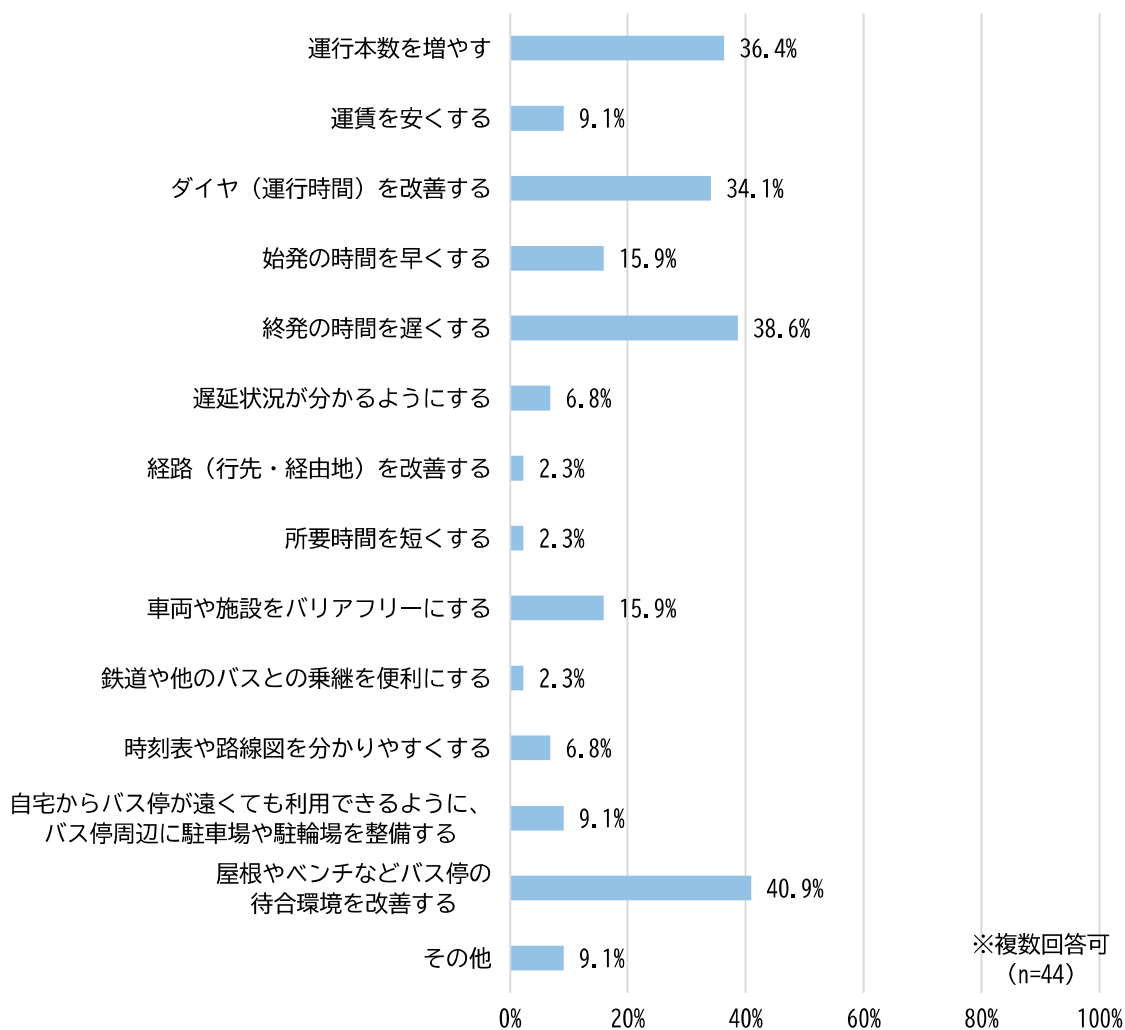
利用頻度

- ・利用しないを除くと、年数日(23.2%)が最も多く、月 2～3 日(17.0%)、週 1～2 日(10.7%)と続いた。



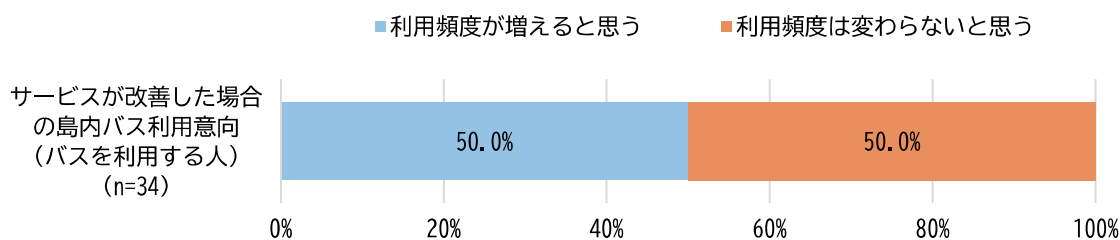
島内バスの改善点と改善した場合の利用意向（利用する人のみ回答）

- ・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。



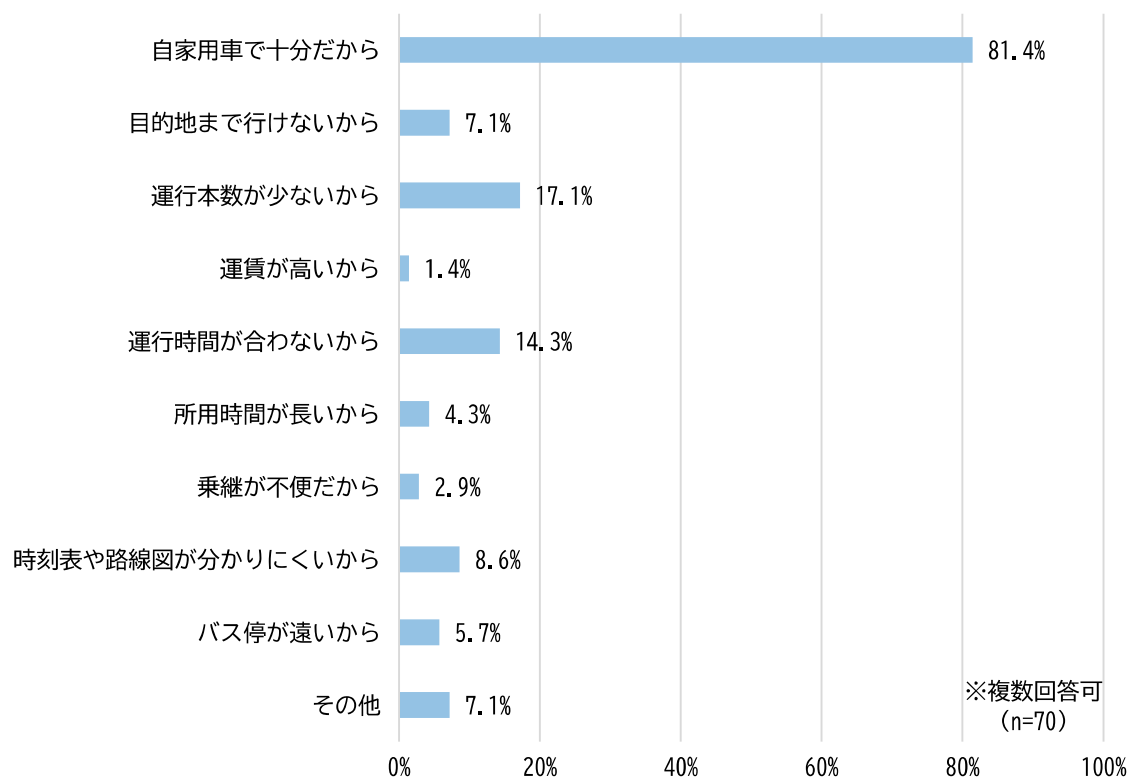
サービスが改善した場合のバス利用意向（利用する人のみ回答）

- ・サービスが改善した場合のバスの利用意向は増えると思うが半数となった。



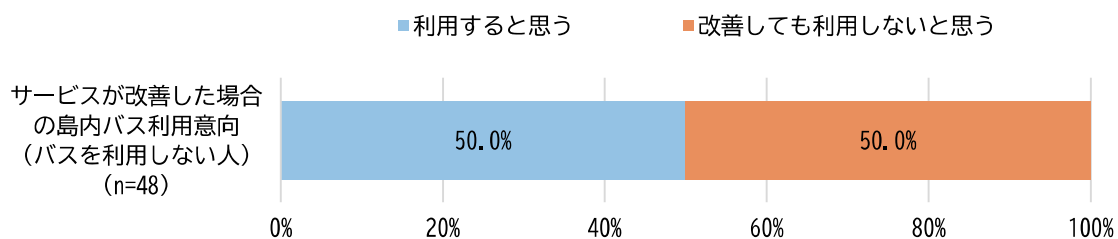
バスを利用しない理由（利用しない人のみ回答）

・自家用車で十分だから(81.4%)が最も多くを占めた。



サービスが改善した場合のバス利用意向（利用しない人のみ回答）

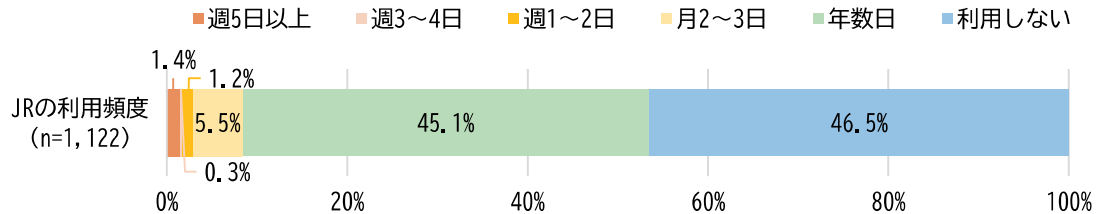
・サービスが改善した場合の利用意向は、利用すると思うが半数となった。



⑫鉄道について

JR の利用頻度

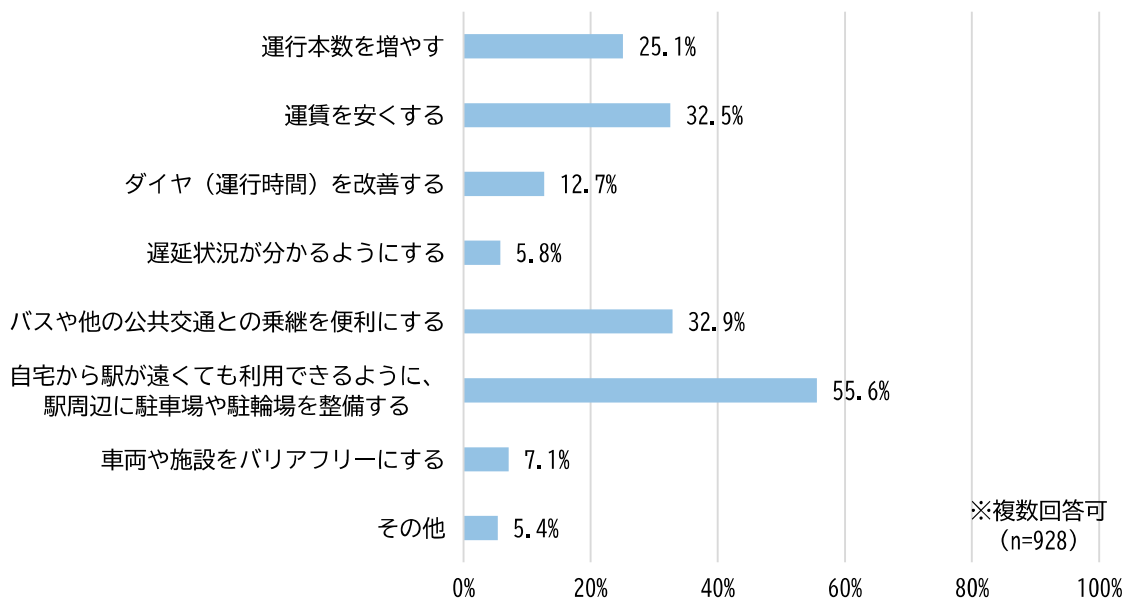
・利用しないを除くと、年数日(45.1%)が最も多く、月 2～3 日(5.5%)と続いた。



JR の改善点

・改善点は、駅周辺への駐車場、駐輪場整備(55.6%)が最も多く、他の公共交通との乗継を便利にする(32.9%)、運賃を安くする(32.5%)と続いた。

全体

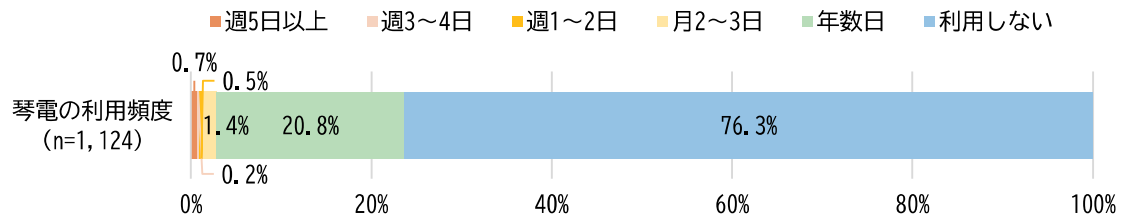


その他の内容

- ・駐車料金を無料/安くしてほしい(5件)
- ・朝の通勤車両を増やす手欲しい。
- ・終発を遅くしてほしい。
- ・駅まで1人で行く手段がない
- ・丸亀駅周辺の店舗を充実させてほしい
- ・ことでんとの乗継を良くしてほしい

琴電の利用頻度

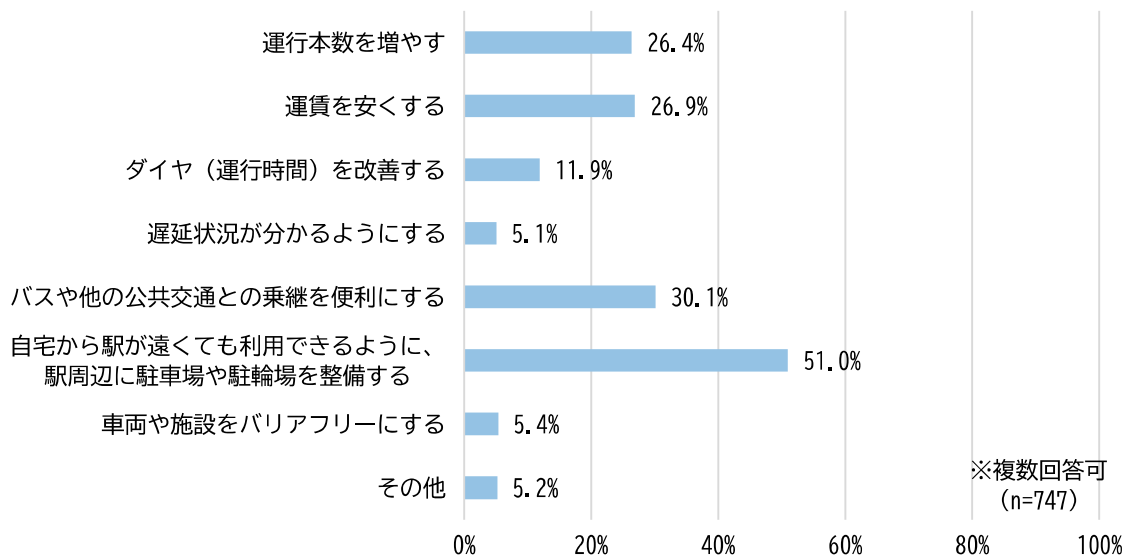
・JRと同様に、利用しないを除くと、年数日(20.8%)が最も多かった。



琴電の改善点

・琴電の改善点は、駅周辺への駐車場、駐輪場整備(51.0%)が最も多く、他の公共交通との乗継を便利にする(30.1%)、運賃を安くする(26.9%)、運行本数を増やす(26.4%)と続いた。

全体



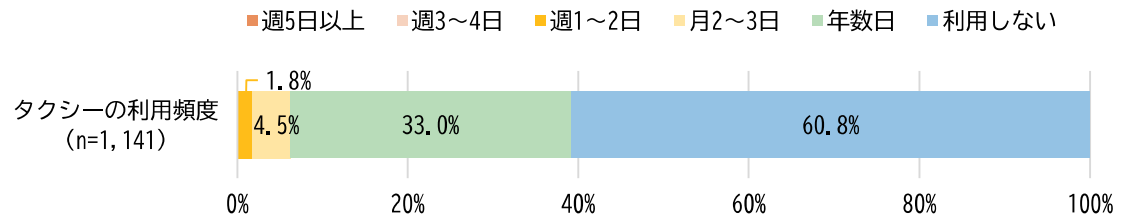
その他の内容

- ・運行の所要時間を短く(速度を上げて)ほしい(3件)
- ・自宅から駅までが遠い、自宅近くに駅がない(3件)
- ・快速や特急があればいい(2件)
- ・電車をきれいにしてほしい

⑬タクシーについて

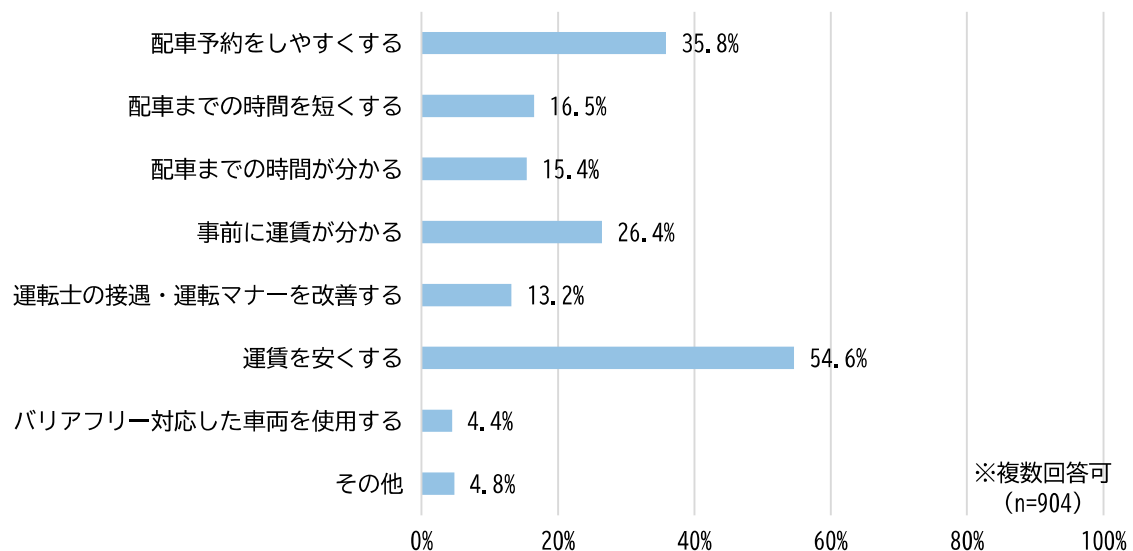
タクシーの利用頻度

・利用しないを除くと、年数日(33.0%)が最も多く、月2～3日(4.5%)と続いた。



タクシーの改善点

・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(35.8%)、事前に運賃がわかる(26.4%)と続いた。

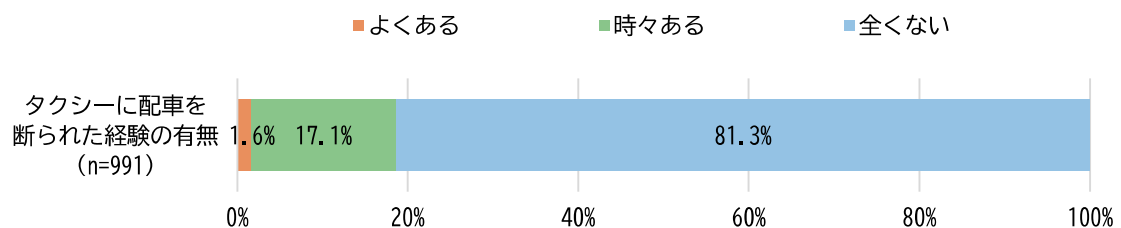


その他の内容

・配車アプリの導入やシステムでの予約(3件)
・介護タクシーの運賃が高い

タクシーに配車を断られた経験

・配車断りについては、1.6%がよくある、17.1%が時々あると回答している。

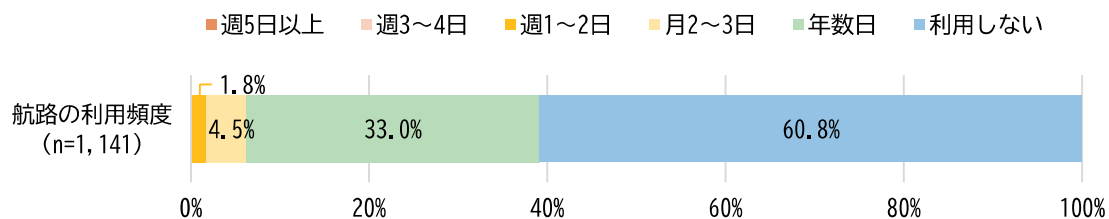


⑭航路について

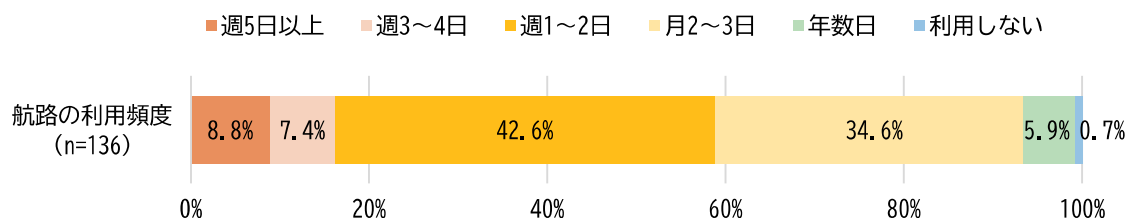
航路の利用頻度

- ・陸地部では、利用しない(60.8%)が最も多く、年数日(33.0%)、月2～3日(4.5%)と続いた。
- ・本島・広島と牛島・手島・小手島では、利用しないの回答はほとんど無かった。
- ・本島・広島では、週5日以上の利用も8.8%であった。

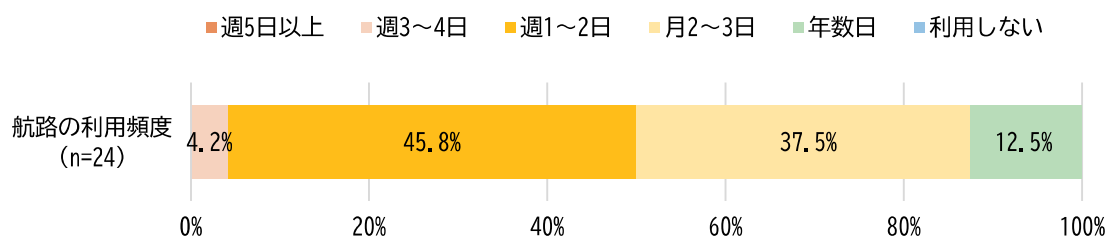
陸地部



本島・広島



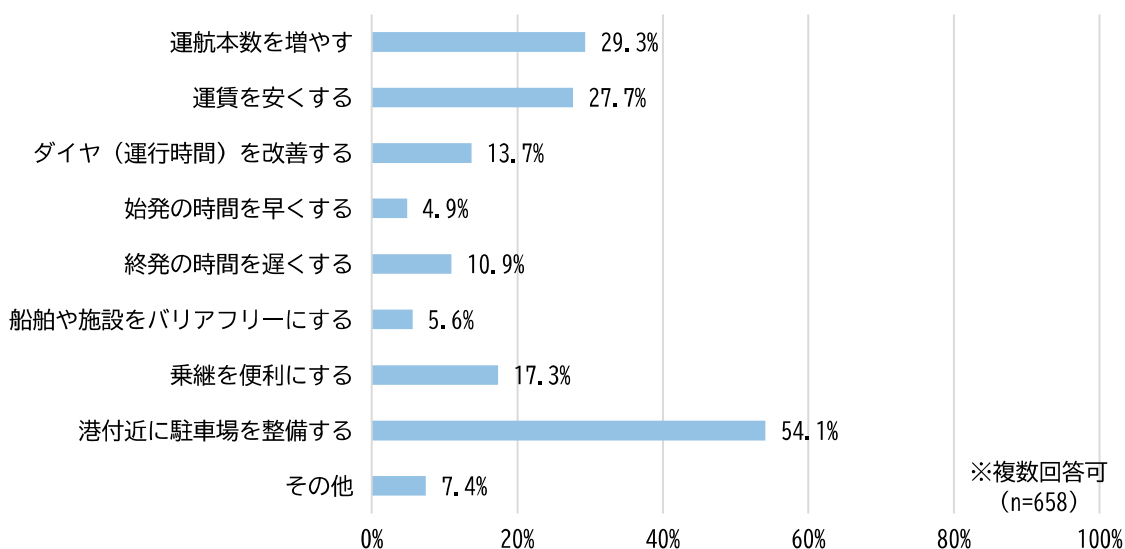
牛島・手島・小手島



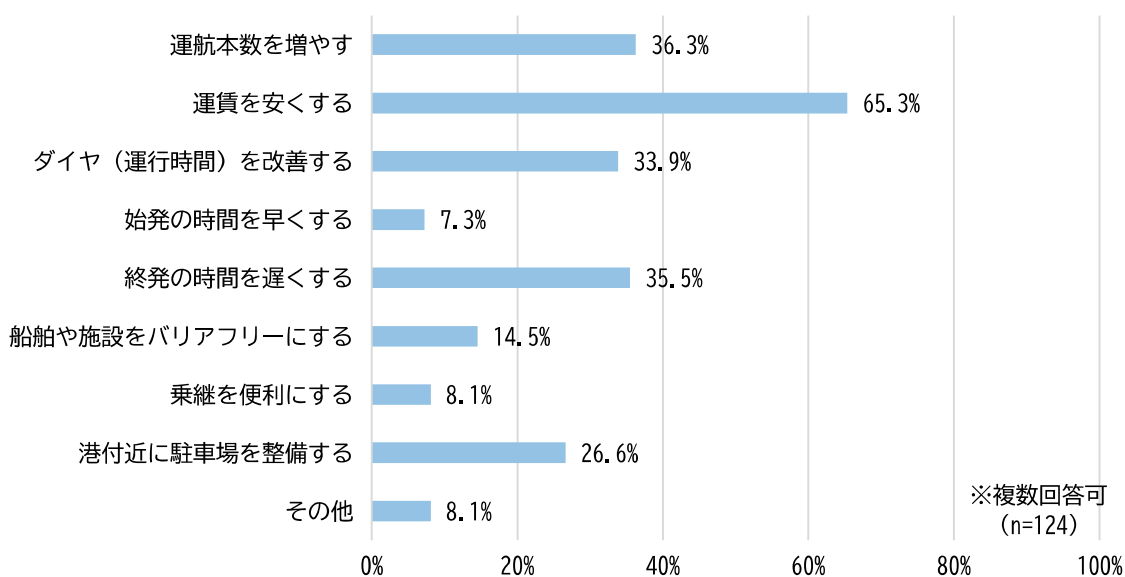
航路の改善点

- ・陸地部では、駐車場整備(54.1%)が最も多く、運航本数を増やす(29.3%)、運賃を安くする(27.7%)が続いた。
- ・本島・広島では、運賃を安くする(65.3%)、運航本数を増やす(36.3%)、終発の時間を遅くする(35.5%)、ダイヤを改善する(33.9%)が続いた。
- ・牛島・手島・小手島では、運賃を安くする(65.0%)、ダイヤを改善する(40.0%)、終発の時間を遅くする(35.0%)、運航本数を増やす(30.0%)が続いた。

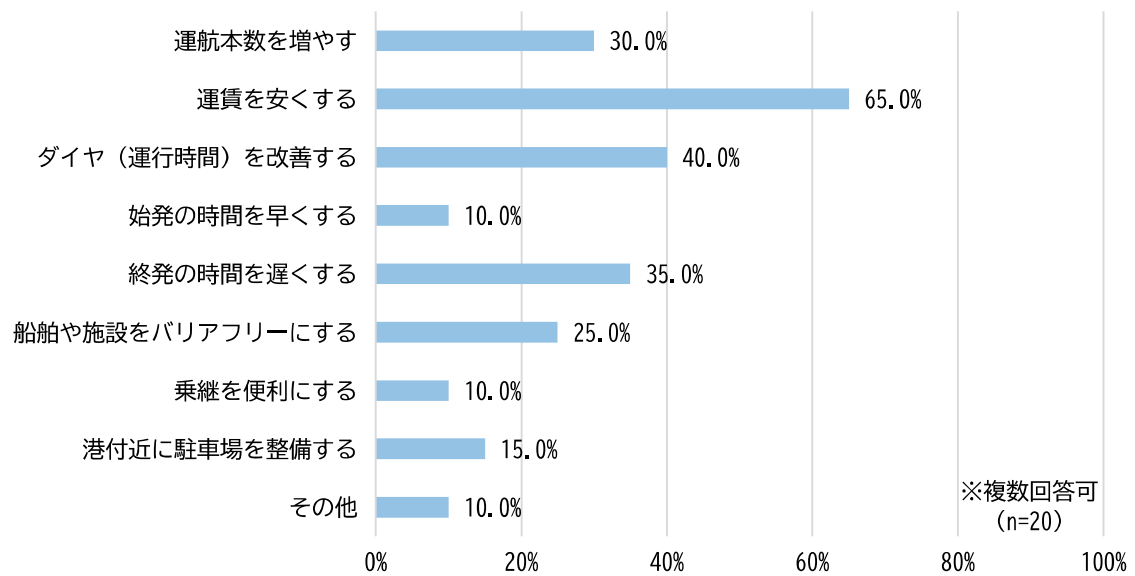
陸地部



本島・広島



牛島・手島・小手島



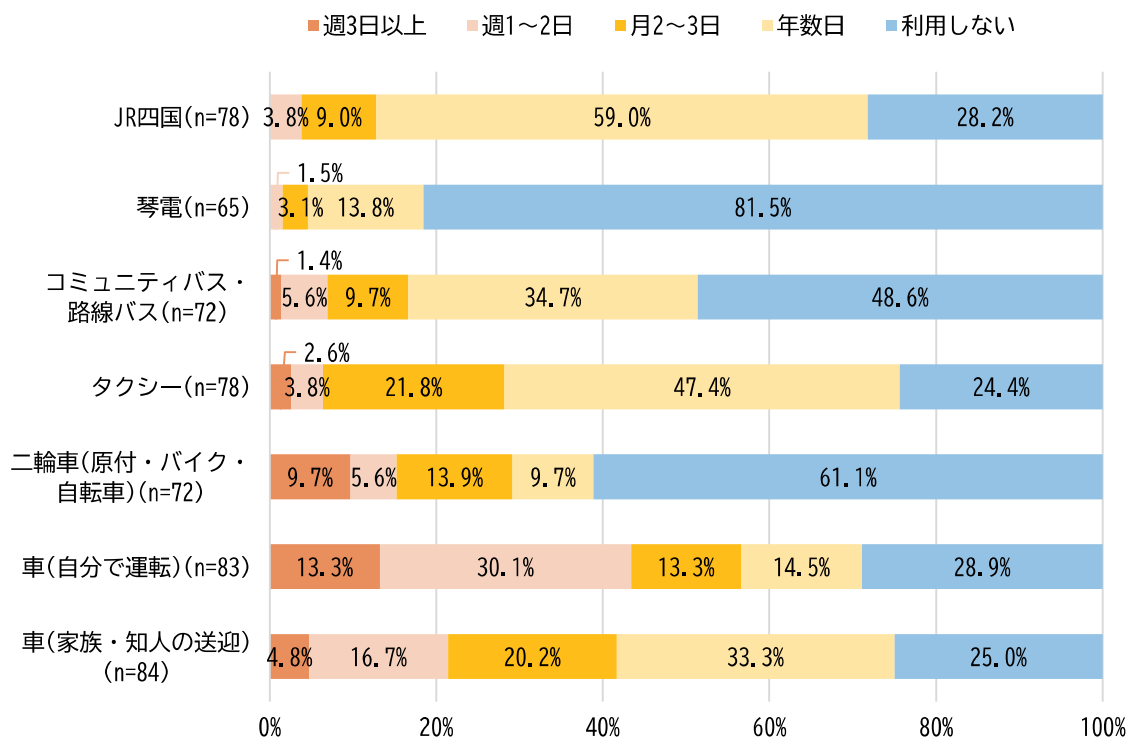
その他の内容

- ・目的地として島の魅力を高めたら良い(4 件)
- ・港の駐車料金を市民は無料にする(2 件)

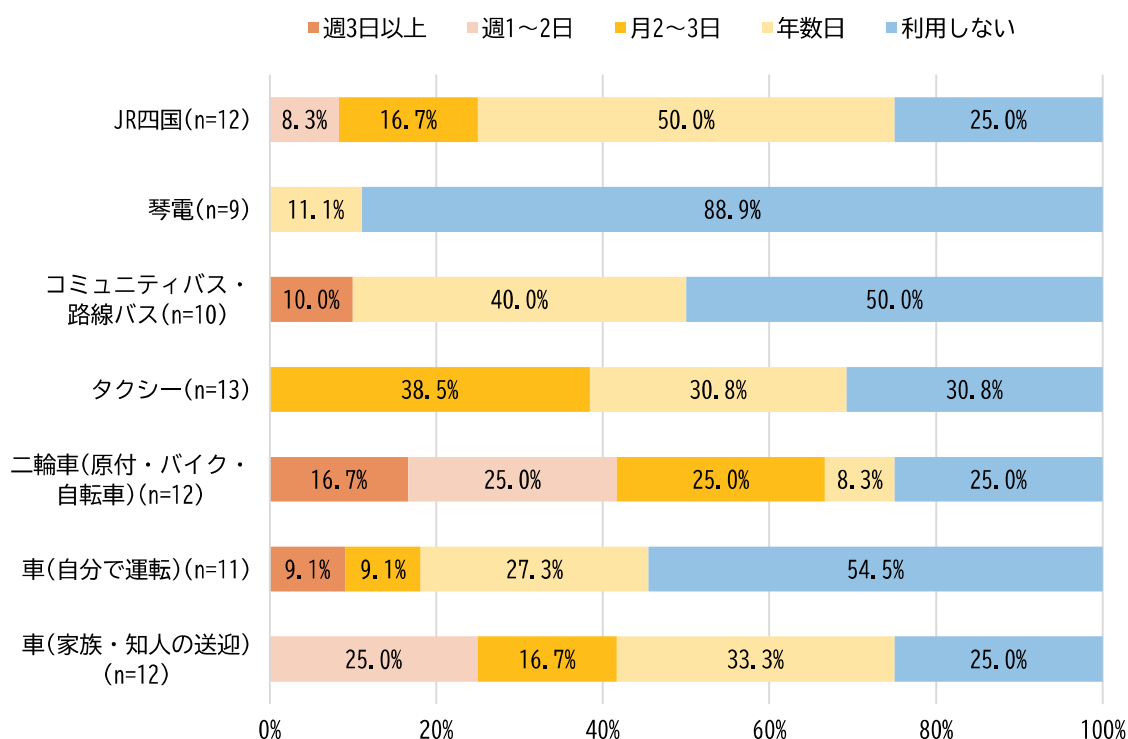
⑮陸地部での移動手段の利用頻度

- ・陸地部への移動が多い島民は、車(自分で運転)や二輪車などの移動手段の利用が多い。
- ・公共交通では、JR 四国とタクシーが利用しないの割合が最も少ない。
- ・タクシーについては、月 2～3 日以上の頻度での利用も 2 割以上を占めていた。

本島・広島



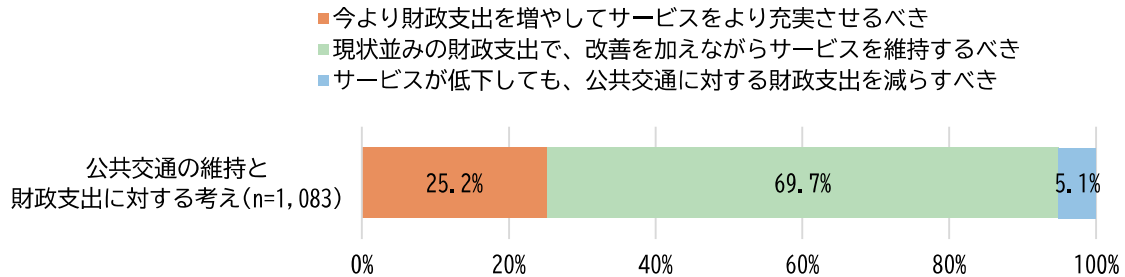
牛島・手島・小手島



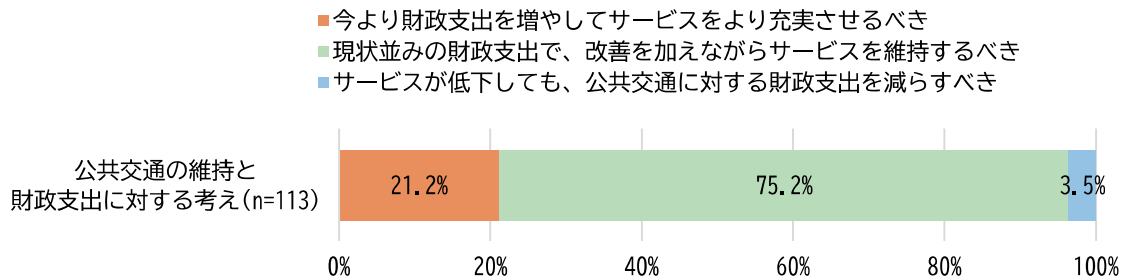
⑩公共交通の維持と財政支出について

・全体では、現状並みの財政支出で、改善を加えながらサービスを維持すべきという回答が多い。

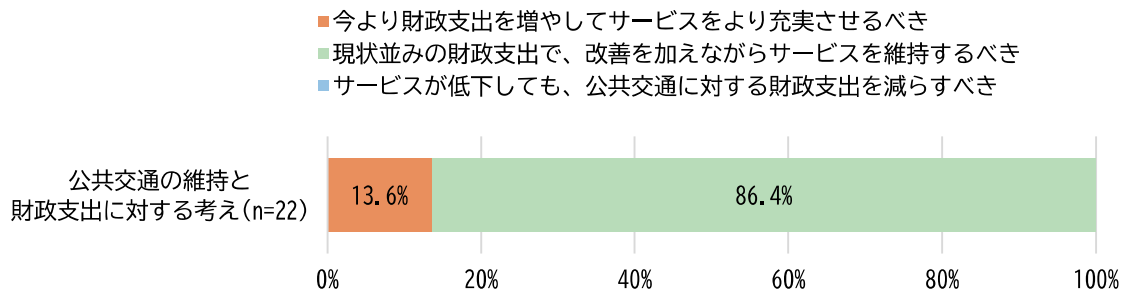
陸地部



本島・広島



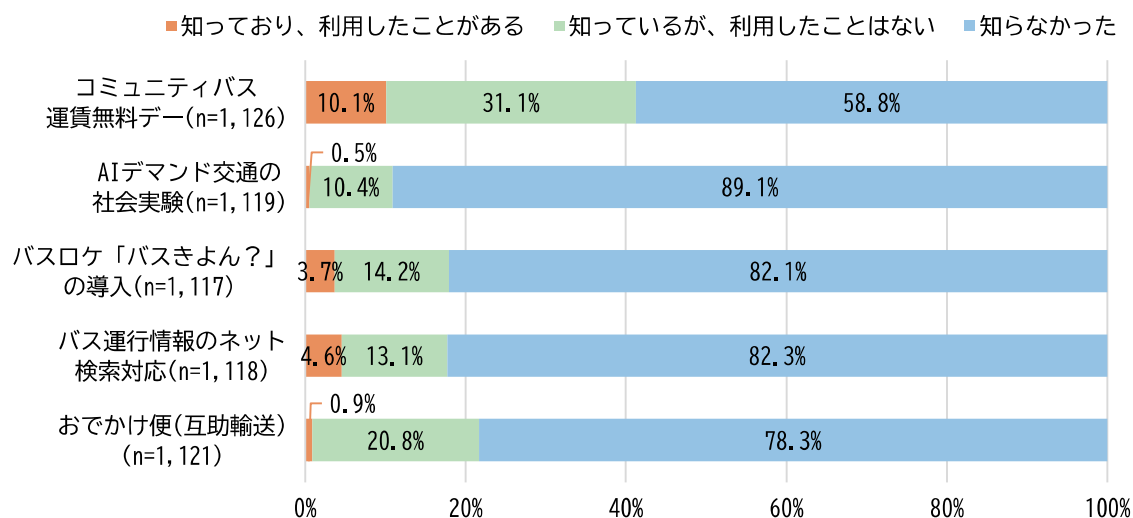
牛島・手島・小手島



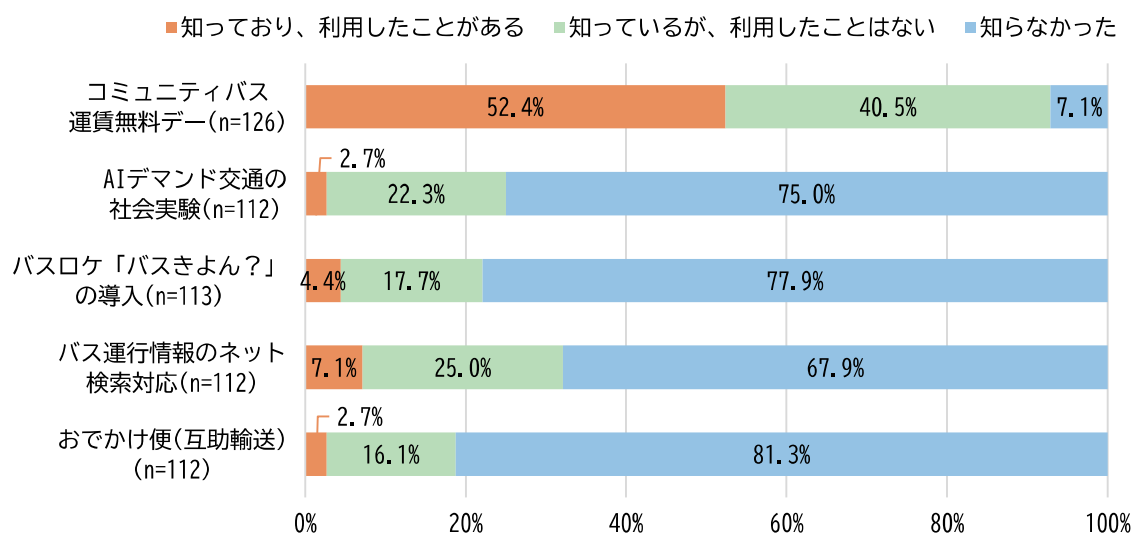
⑰移動に関する施策・取組の認知・活用状況

- ・全体的に、陸地部よりも島嶼部の方が認知・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、島嶼部での認知度が8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。

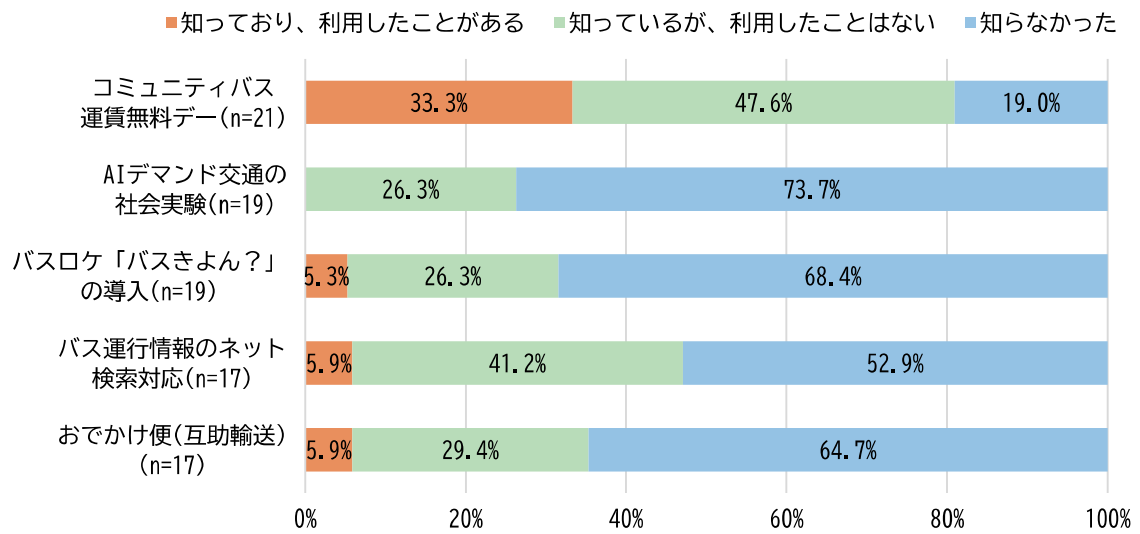
陸地部



本島・広島



牛島・手島・小手島



⑱自由意見（主要な意見の抜粋）

<運行便数の増加>

- ・コミュニティバスの朝の運行本数を増やしてほしい
- ・もう少し本数を増やして欲しい
- ・可能な限り本数を増やして欲しい

<路線拡大・バス停増設>

- ・路線を増やしてもらえると、利用頻度があがると思います
- ・コミュニティバス路線の拡充
- ・バスの路線がない所がある。もっと、路線を増やしてほしい
- ・コミュニティバスのバス停を増やして、高齢者が利用しやすくする

<乗継改善>

- ・乗り継ぎが不便
- ・市外に行きたい場合に、他市町のコミュニティバス等にスムーズに乗り継ぎができるように

<支払い方法>

- ・バス料金の支払いに ID 決済ができるようにしてほしい
- ・交通系 IC カードを利用できるようにしてほしい

<運行時刻>

- ・遅くまで利用できたら良い
- ・丸亀駅からの最終便の時刻をもっと遅くしてほしい

<待合・乗継環境>

- ・夏など炎天下の中で日陰もなくバスを待つのは辛い
- ・バス停周辺に公共の駐車場があればよい

<デジタル化や配車システム導入>

- ・配車アプリの導入
- ・オンデマンド型のタクシーを整備してほしい

<情報提供>

- ・便利な情報が沢山ある事に驚きました。私の様に知らない人も沢山いらっしゃるのでは
- ・さまざまな政策があるのに広報が不十分

<高齢者支援>

- ・高齢者の移動支援(自宅→目的地)は、外出機会獲得にとっても大事
- ・75 歳以上無料を継続してほしい
- ・高齢者にタクシーチケットを配布してほしい

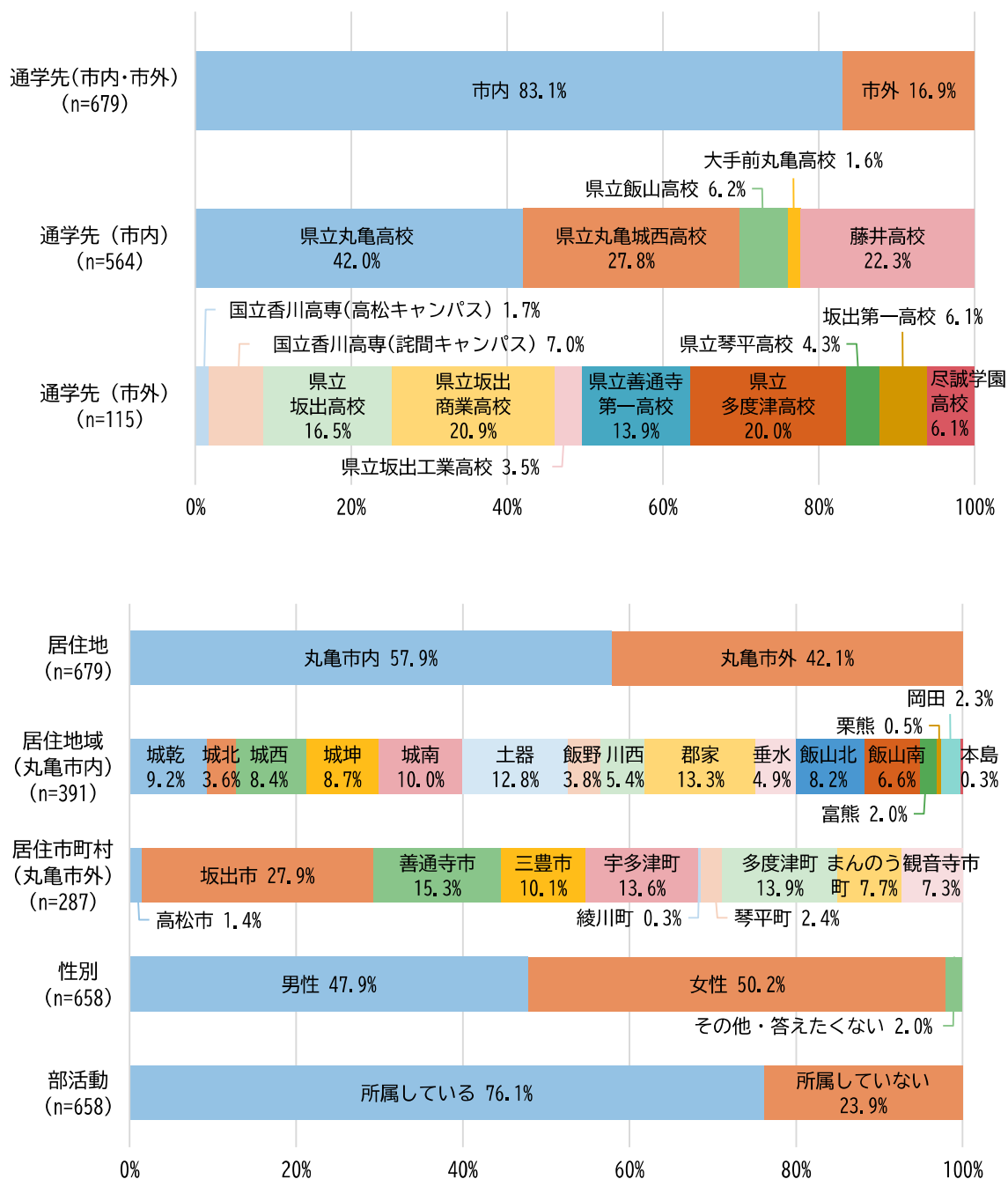
2. 高校生及び保護者を対象とした公共交通に関するアンケート調査

調査概要

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%

①生徒の基本情報（通学先、居住地、性別、部活動）

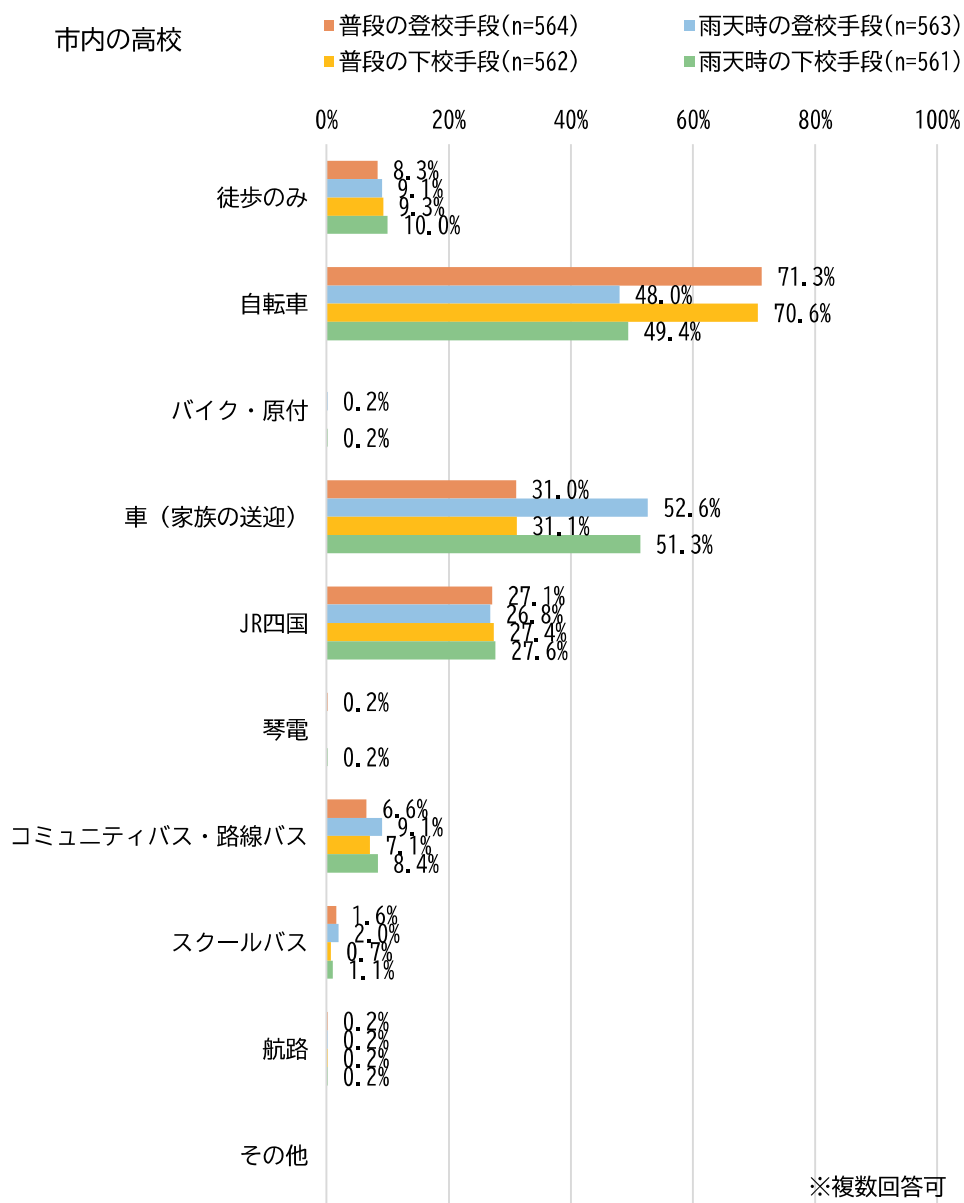
- ・アンケート回答者のうち、通学先が市内の生徒が約 83%、市外の生徒が約 17%となった。
- ・市内高校は 5 校、市外高校は 10 校からの回答が得られた。
- ・居住地に関しては丸亀市内が約 58%、市外が約 42%であった。
- ・7 割以上の生徒が部活動に所属していた。



②登下校時の交通手段

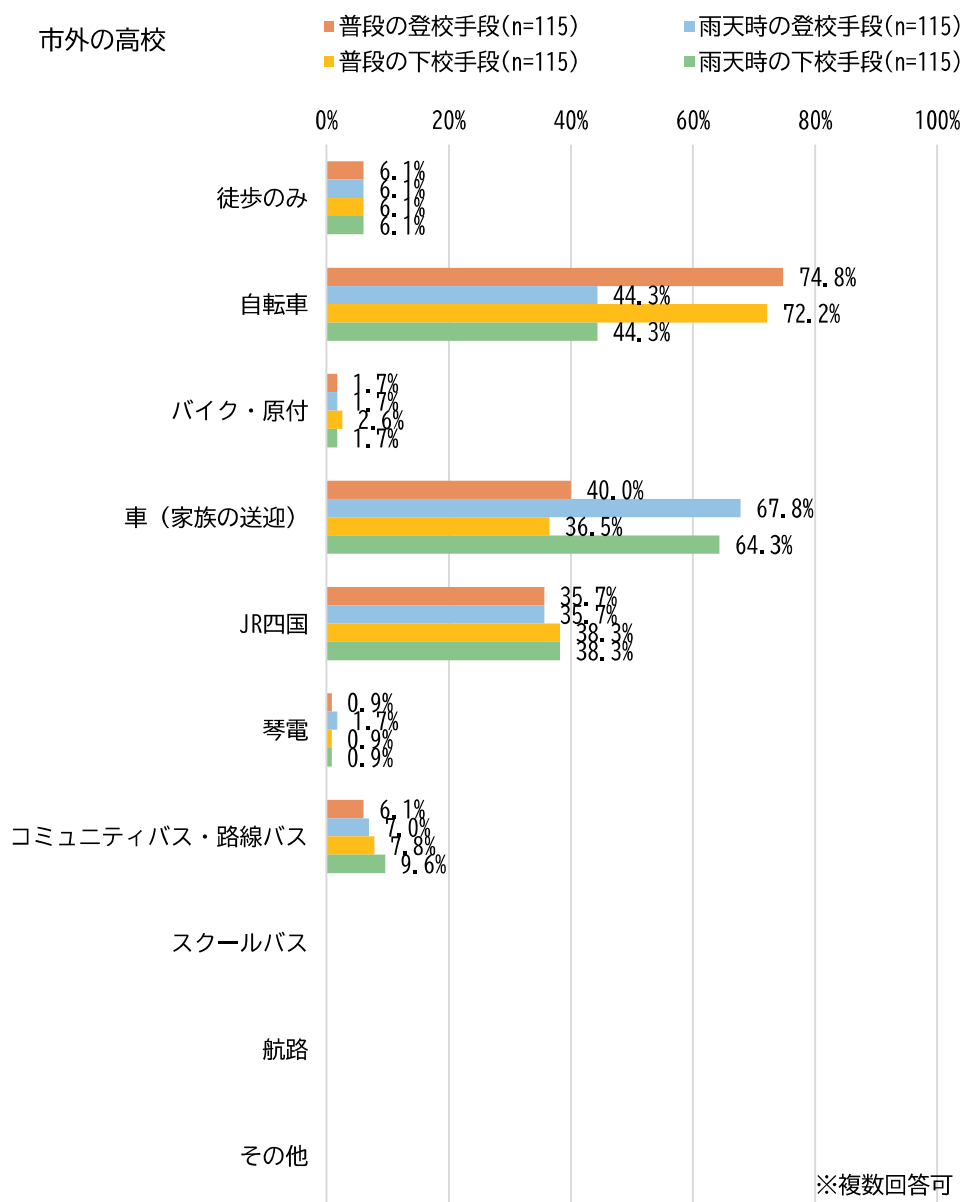
市内の高校

- ・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。
- ・雨天時の登下校では、車(家族の送迎)の利用が約半数を占め、最も多い。
- ・公共交通の中では JR 四国の利用が最も多く、天候による影響は小さい。
- ・バスについては、雨天時に利用が増える傾向がみられた。



市外の高校

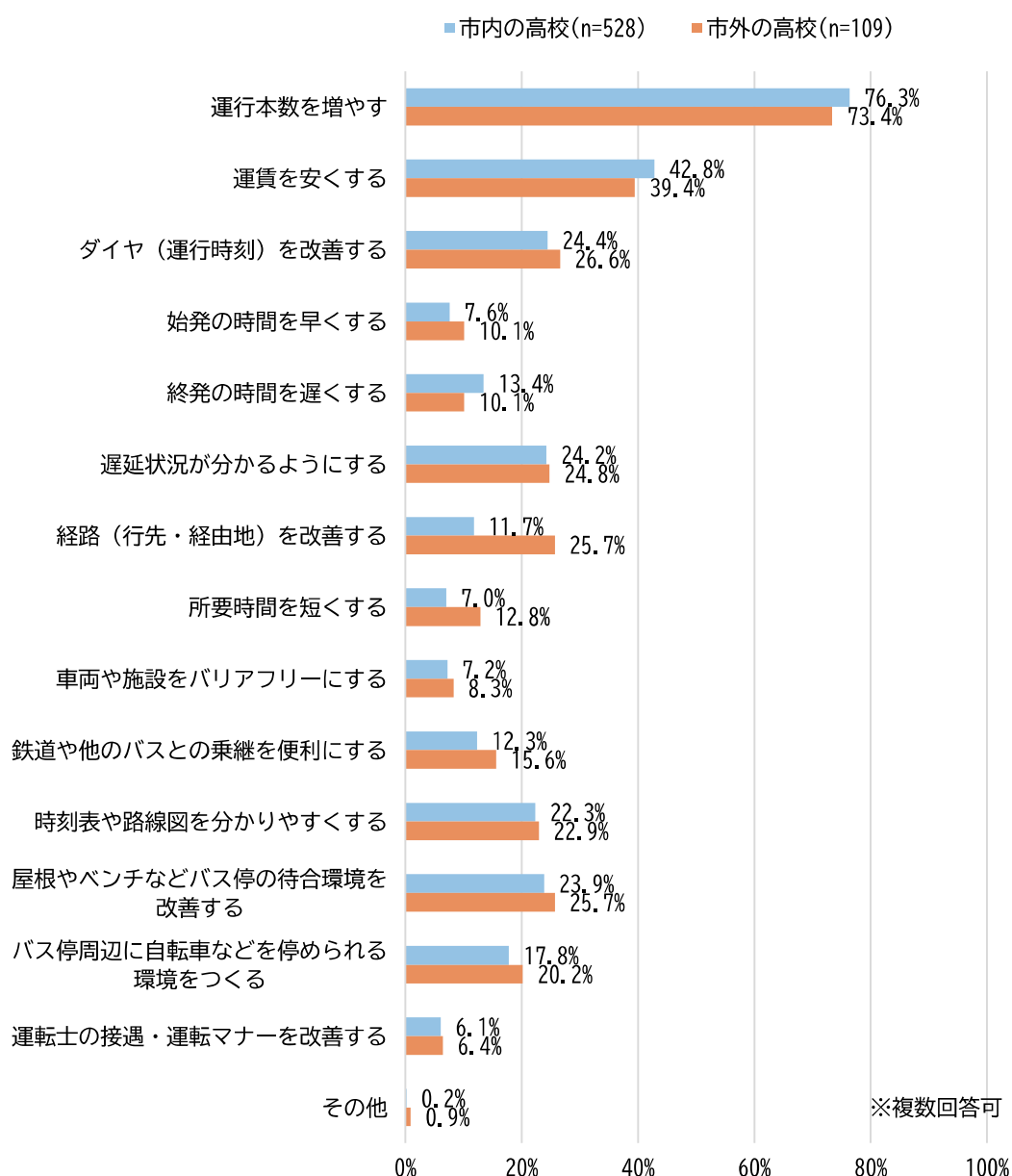
- ・普段の登下校では、自転車を利用している生徒が約 7 割を占め、最も多い。
- ・雨天時の登下校では、車(家族の送迎)の利用が約 6 割を占め、最も多い。
- ・公共交通の中では JR 四国の利用が最も多く、市内高校と比較して、約 10%程度割合が高い。
- ・バスについては、下校での利用が多く、特に雨の日の下校での利用割合が高かった。



③コミュニティバス・路線バスについて

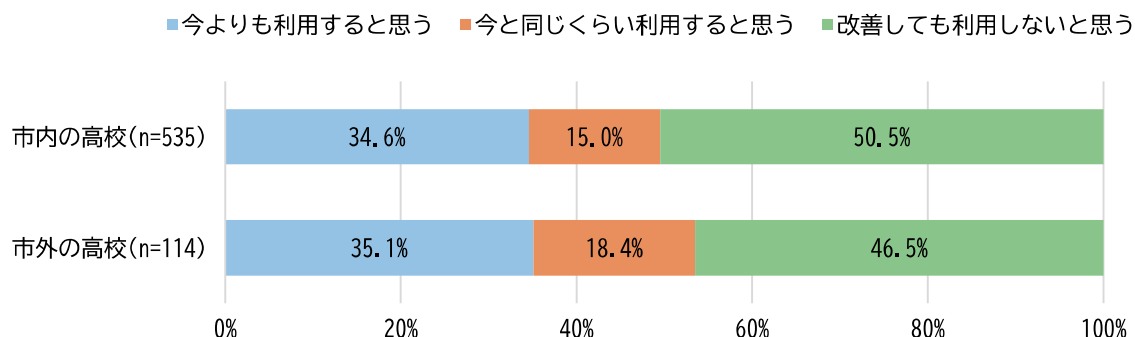
バスを利用しやすくするための改善点

- ・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。
- ・市外高校の生徒では、「経路を改善する」「所要時間を短くする」への改善要望が市外高校と比較して多い。
- ・市内高校では、「終発の時間を遅くする」が市外高校と比較して多かった。



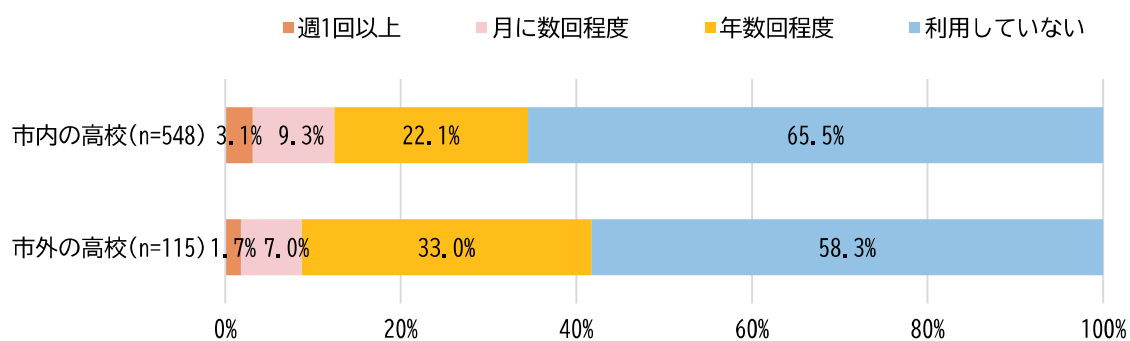
サービスが改善した場合のバス利用意向

・サービスが改善した場合の利用意向は、市内高校・市外高校のどちらにおいても「改善しても利用しないと思う」が最も多かった。



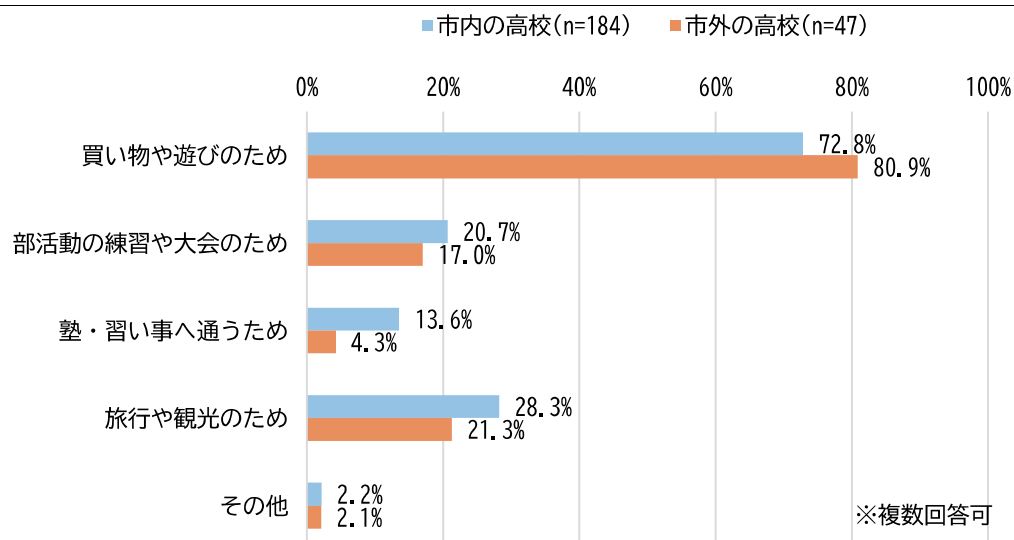
通学以外でのバス利用頻度

・通学以外でのバス利用頻度は、「利用していない」が最も多くなっている。
 ・「週1回以上」「月に数回程度」利用している生徒は約10%程度であった。



通学以外でのバス利用目的

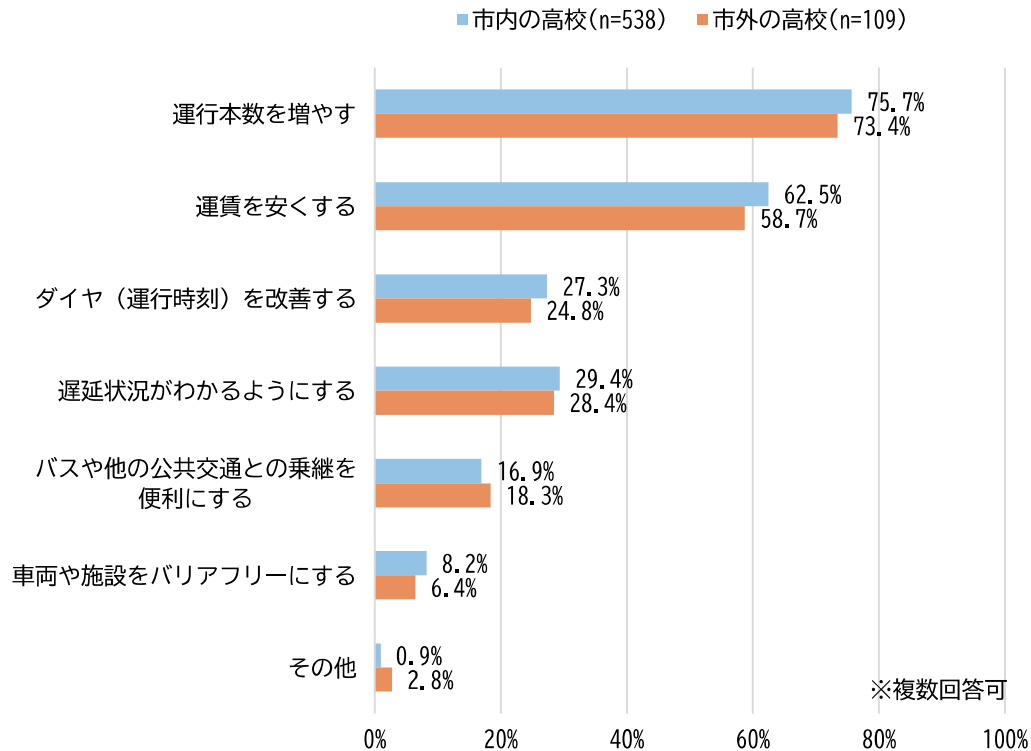
・利用目的は「買い物や遊びのため」が最も多く、7割以上を占めた。
 ・続いて、「旅行や観光のため」「部活動の練習や大会のため」が続いた。
 ・市内高校へ通う生徒は「塾・習い事へ通うため」のバス利用の割合が、市外高校の生徒と比べて高かった。



④鉄道（JR 四国・琴電）について

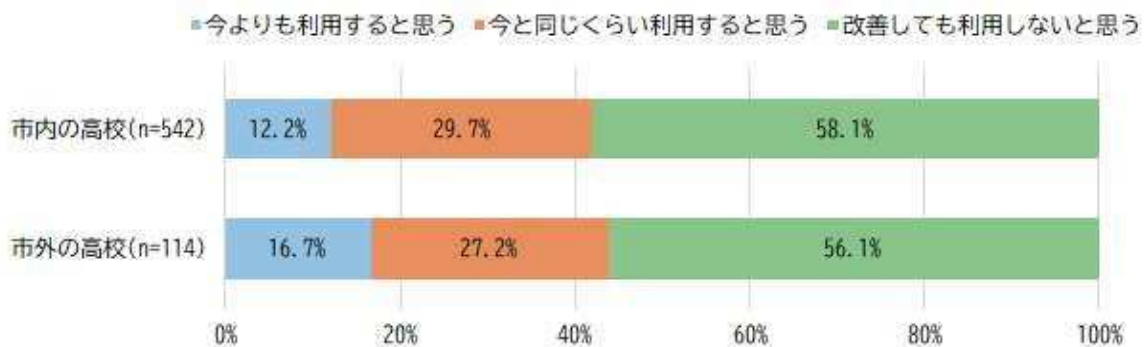
鉄道を利用しやすくするための改善点

・「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。



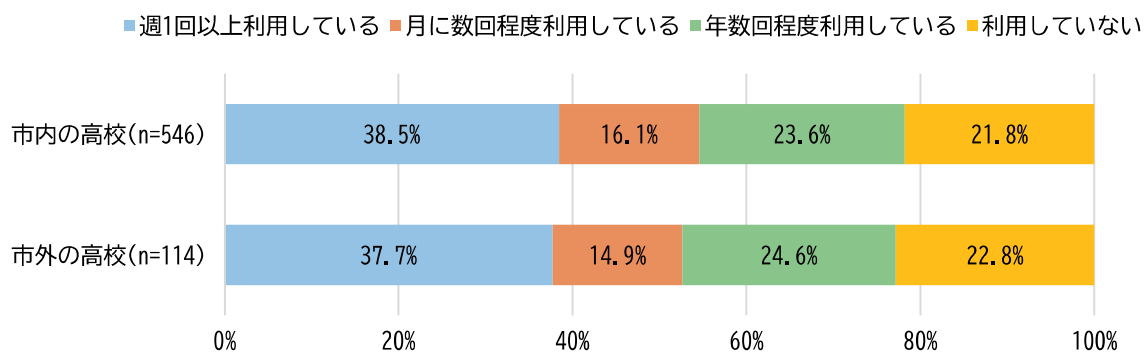
サービスが改善した場合の鉄道利用意向

・サービスが改善した場合の利用意向はバスと同様で、市内高校・市外高校のどちらにおいても「改善しても利用しないと思う」が最も多かった。



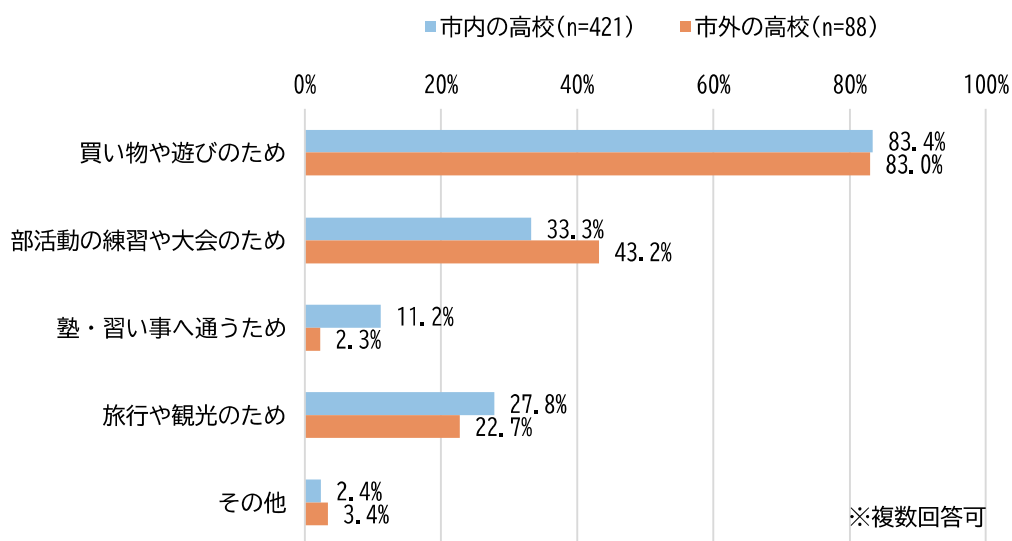
通学以外での鉄道利用頻度

- ・「週1回以上利用している」が最も多く、4割程度を占めた。
- ・市内、市外高校での大きな違いはみられなかった。



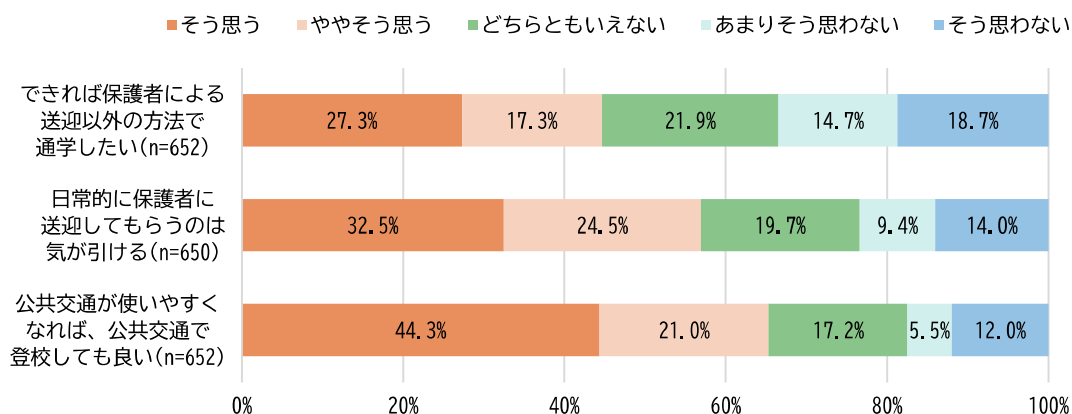
通学以外での鉄道利用目的

- ・利用目的は「買い物や遊びのため」が最も多い。
- ・市外の高校の生徒は「部活動の練習や大会のため」鉄道を利用する割合が市内高校と比べて高かった。
- ・市内の高校の生徒は「塾・習い事へ通うため」に鉄道を利用する割合が市外高校と比べて高かった。



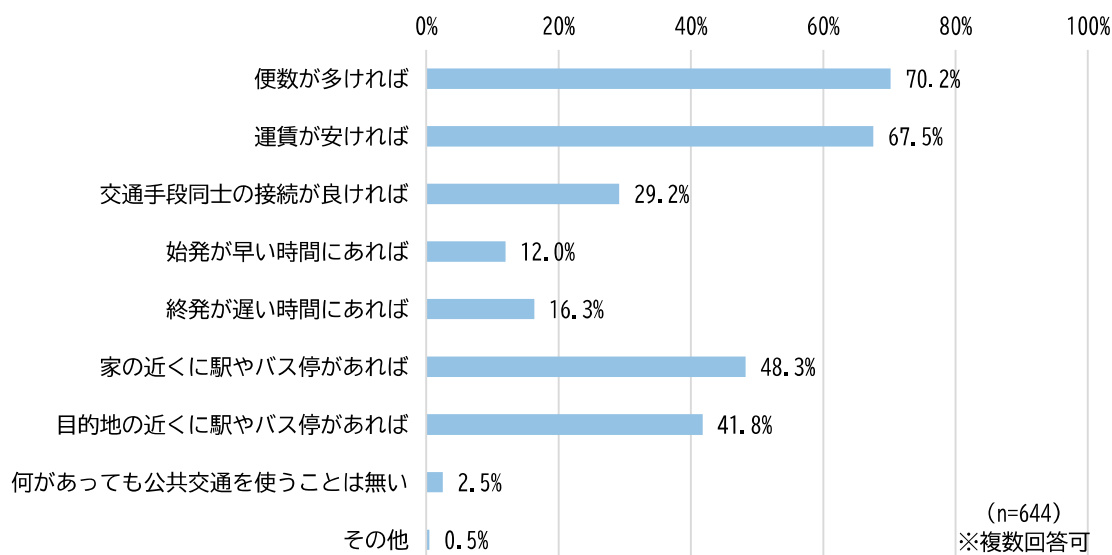
⑤送迎についての生徒の考え

- ・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」と回答していた。
- ・半数以上の生徒が日常的に保護者に送迎してもらうのは気が引けると回答した。
- ・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。



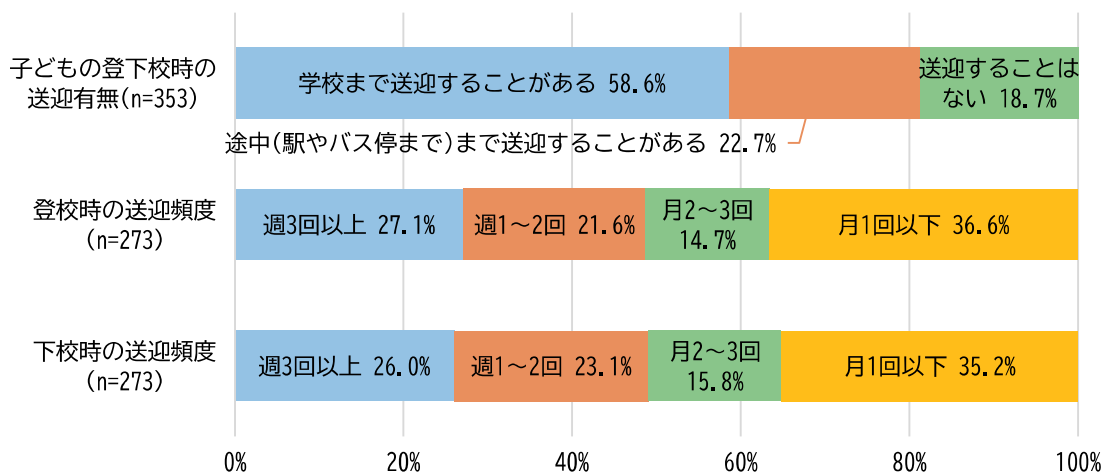
⑥高校卒業後も公共交通を使おうと思うための要素

- ・全体では、「便数が多ければ」が70%で最も多く、「運賃が安ければ」「家の近くに駅やバス停があれば」「目的地の近くに駅やバス停があれば」が続いた。
- ・

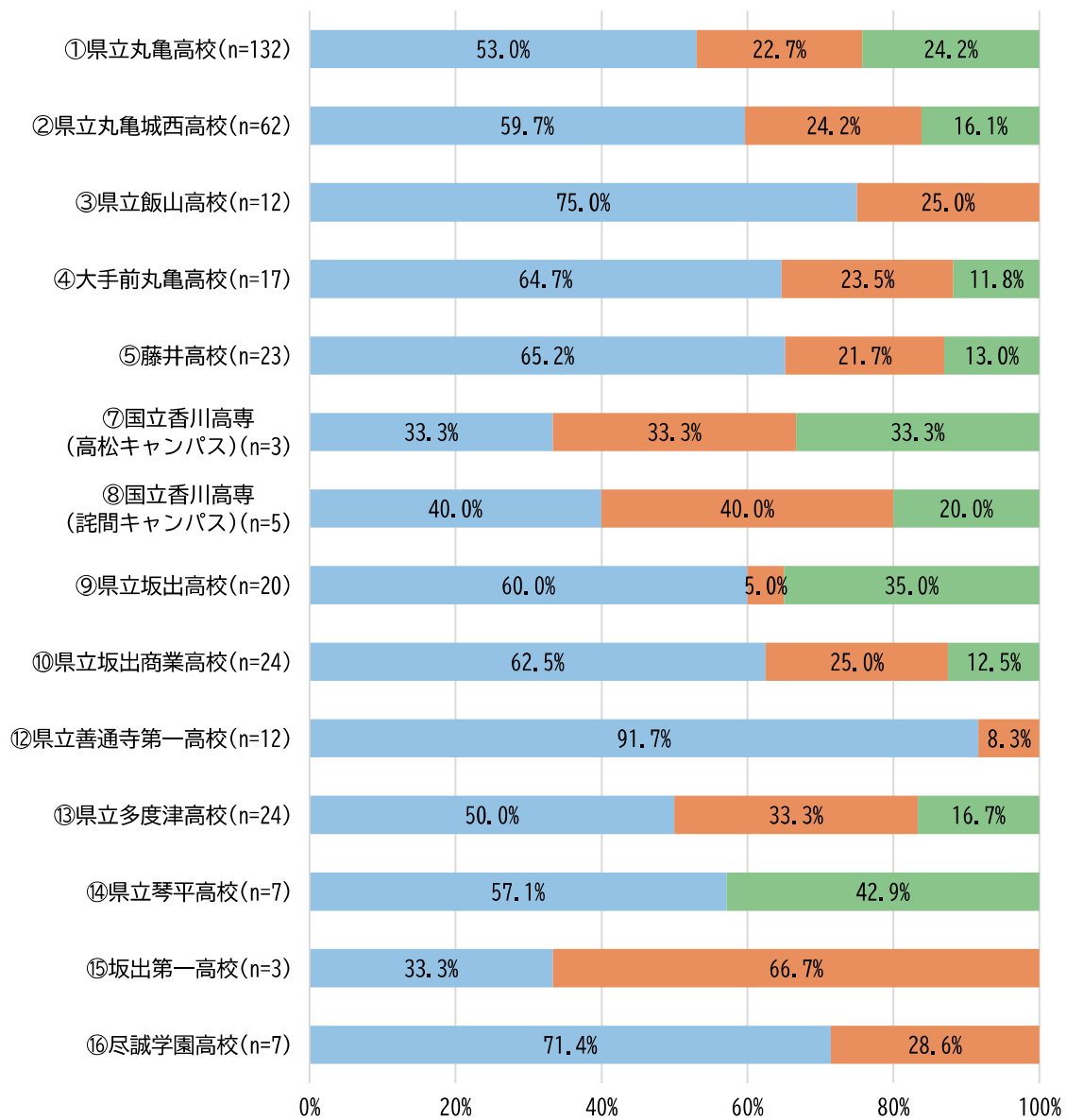


⑦子どもの登下校時の送迎有無・頻度【保護者回答】

- ・登下校時の送迎有無について、学校別でみると、坂出高校、善通寺第一高校では 9 割以上の保護者が送迎を行っているという回答した。
- ・飯山高校、善通寺第一高校、坂出第一高校、尽誠高校では、途中までの送迎はみられなかった。



■学校まで送迎することがある ■送迎することはない ■途中（駅やバス停など）まで送迎することがある

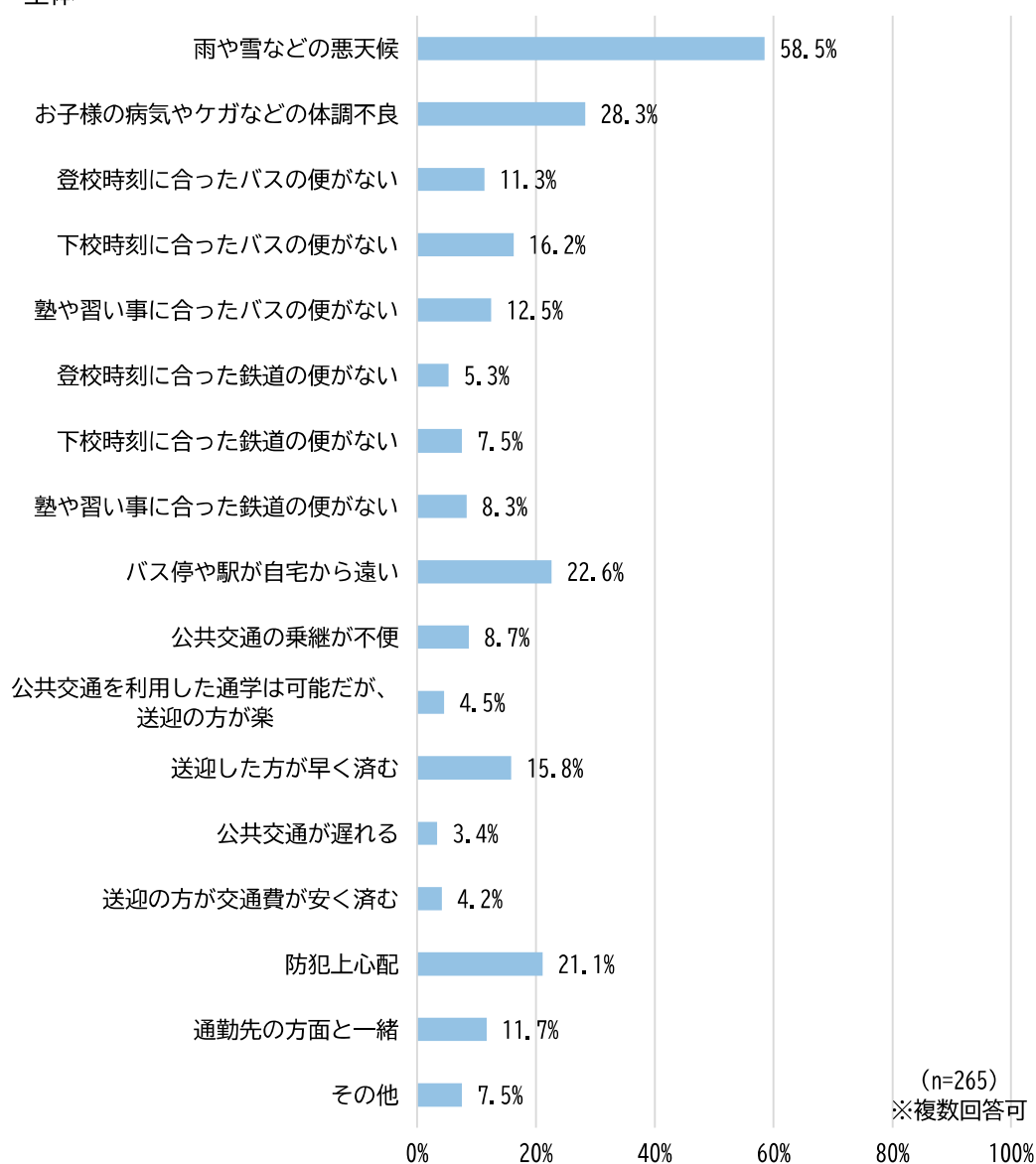


⑧子どもの登下校時の送迎について【保護者回答】

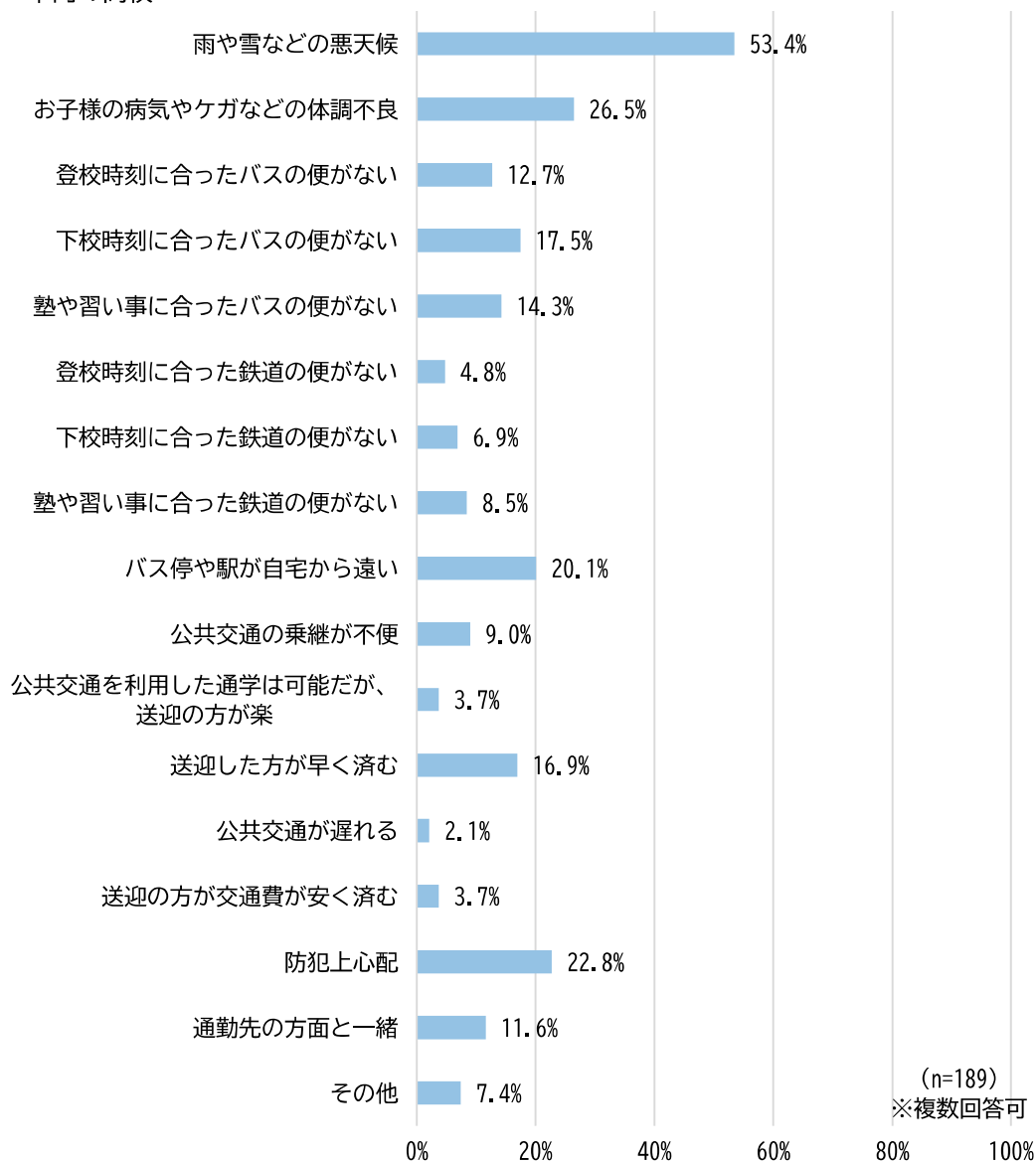
送迎理由

・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。

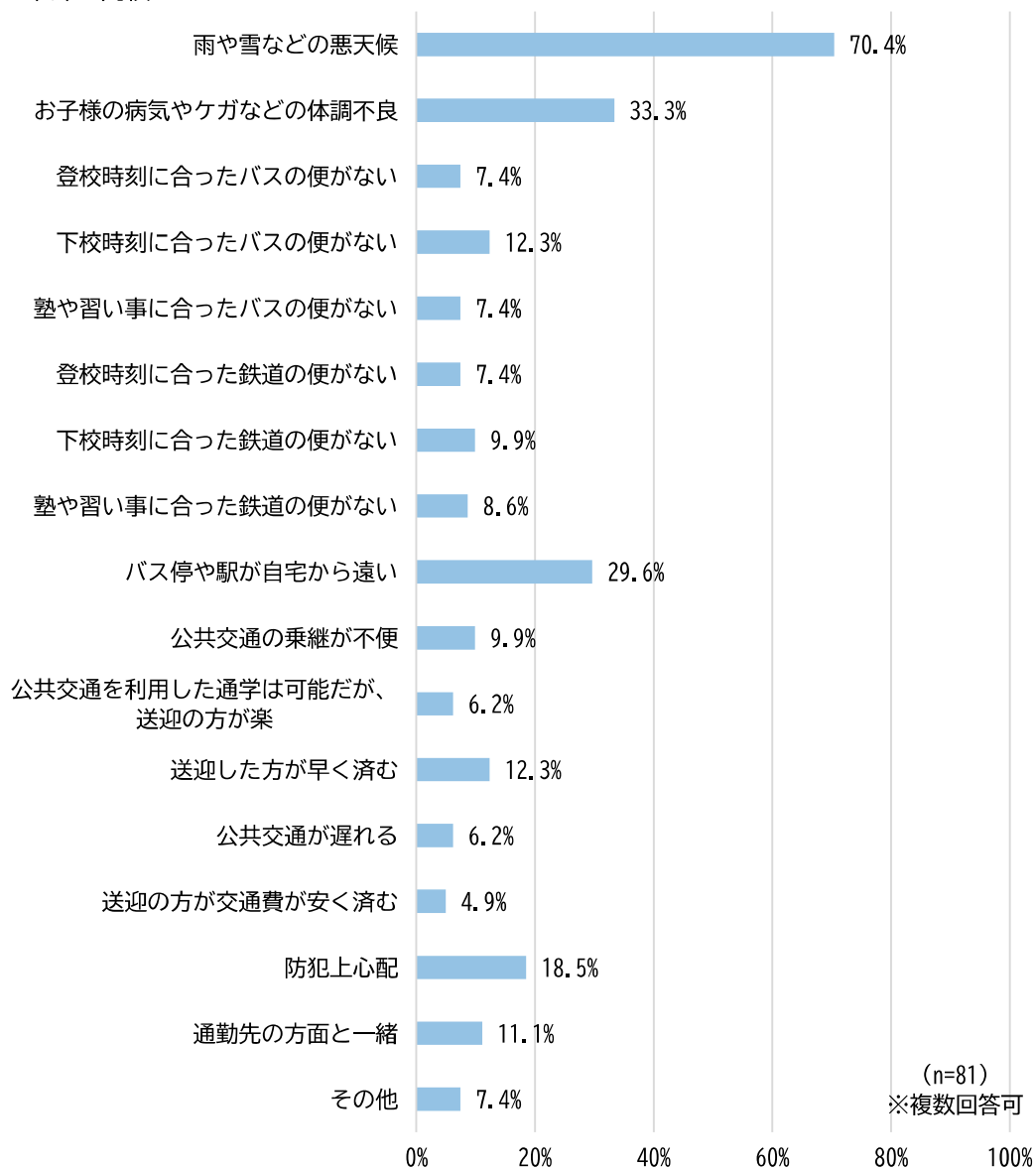
全体



市内の高校

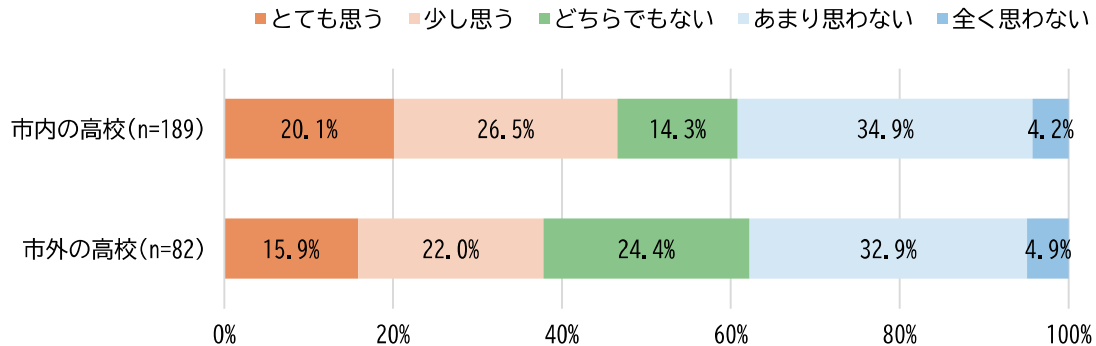


市外の高校



送迎の負担感

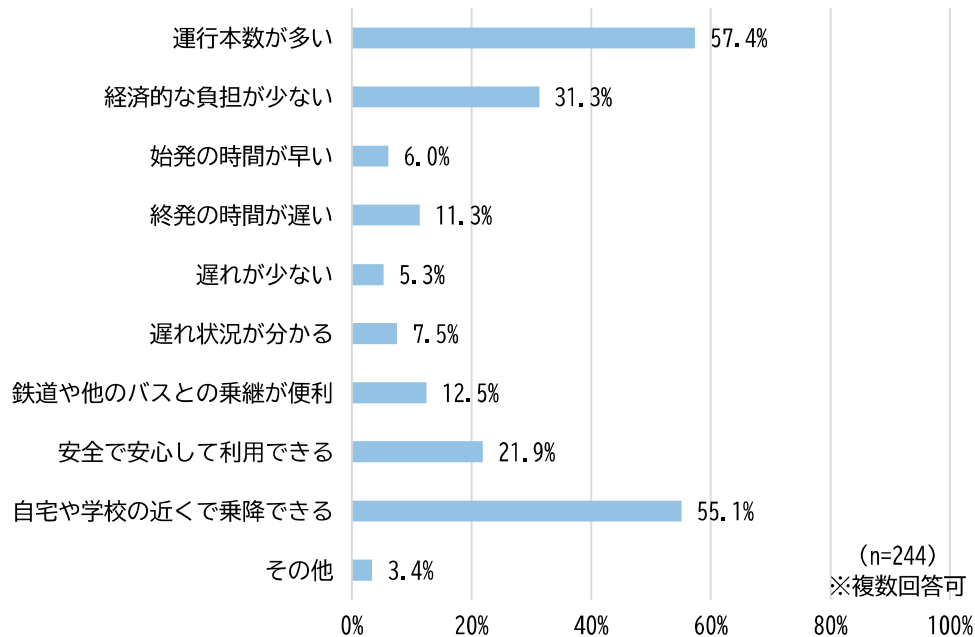
・送迎の負担感を感じている保護者は市内高校では約 46%、市外高校では約 38%となった。



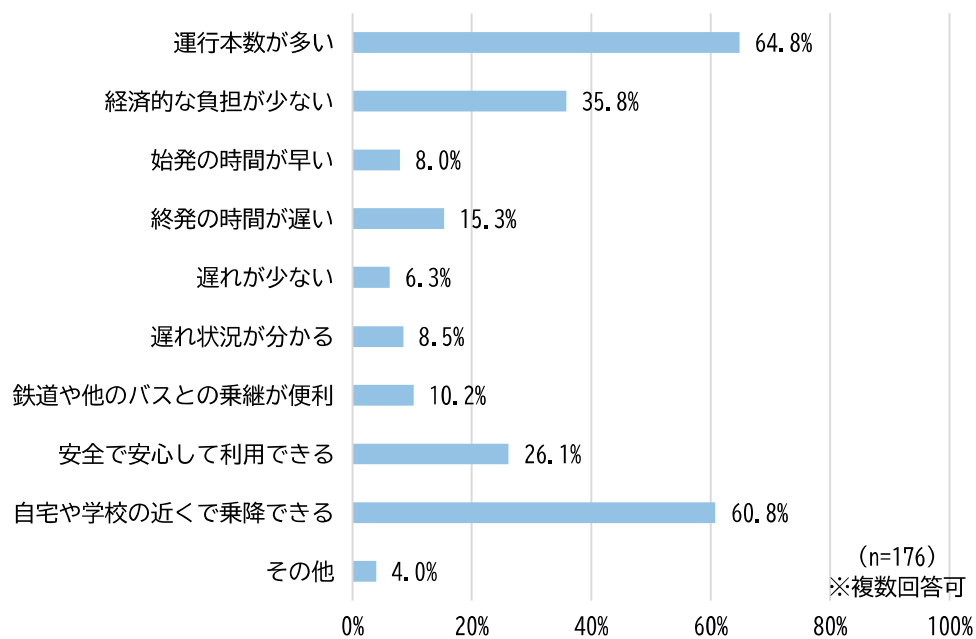
送迎頻度を減らすための要素

- ・「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、始発の速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。

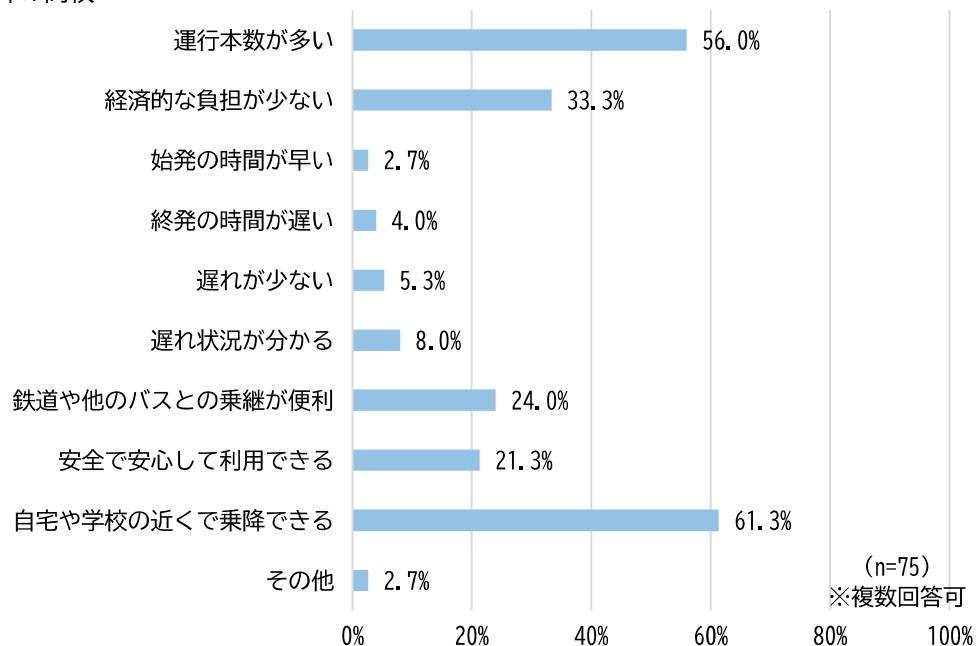
全体



市内の高校



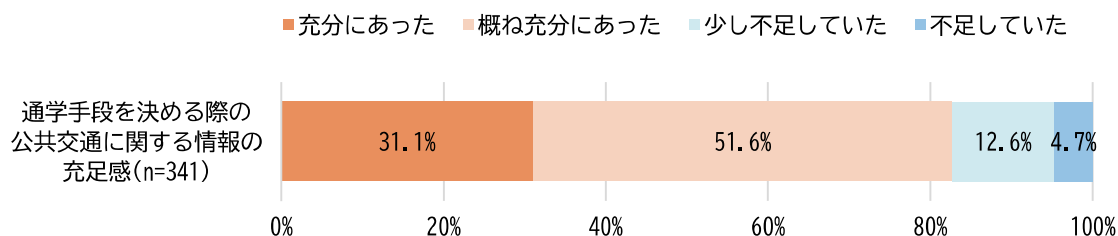
市外の高校



⑨子どもの進学先と交通手段について【保護者回答】

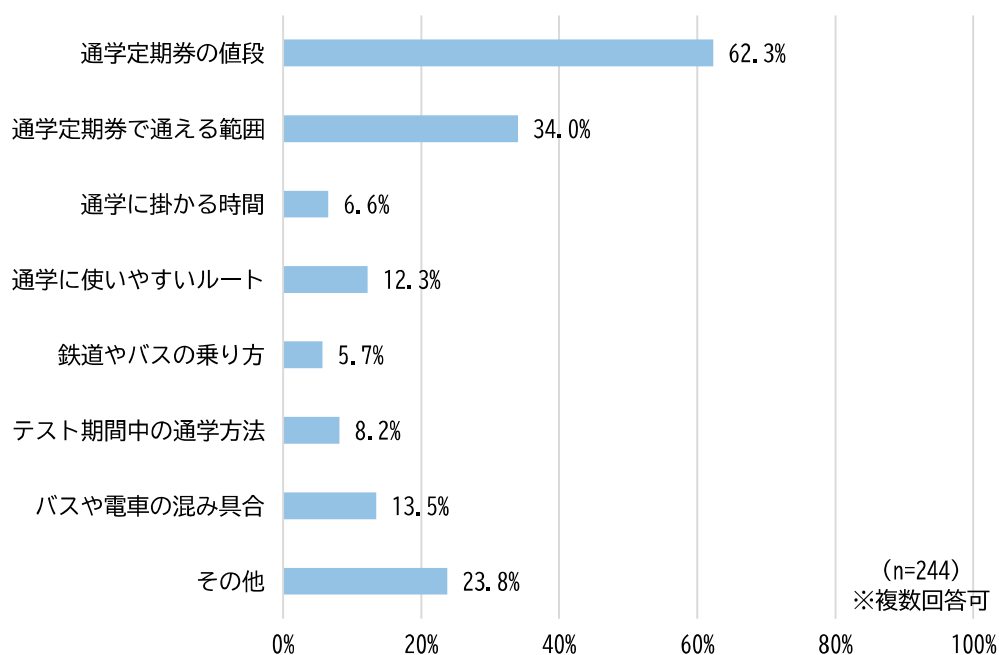
通学手段を決める際の公共交通に関する情報の充足感

・「充分であった」「概ね充分にあった」が8割以上を占めた。



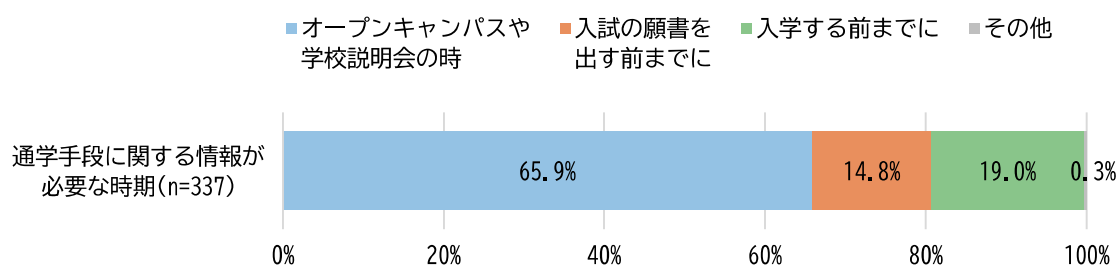
送迎頻度を減らすために必要な情報

・「通学定期券の値段」「通学定期券で通える範囲」などの定期券に関する情報が必要とされる割合が高い。



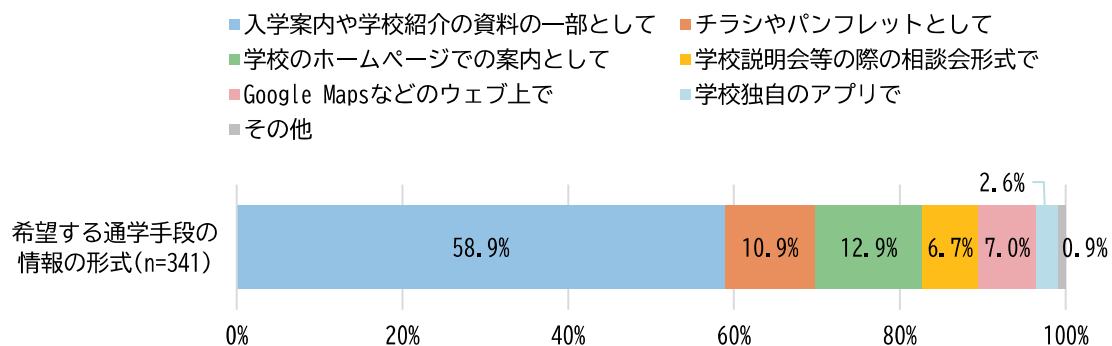
通学手段の情報が必要な時期

・「オープンキャンパスや学校説明会の時」が約65%で、最も多い。



希望する通学手段の情報の形式

・入学や学校紹介の資料の一部としてという割合が最も多かった。



⑩自由意見

生徒からの自由意見（主要な意見の抜粋）

<運行本数の増加・運行時間の拡大>

- ・便数多くして欲しい
- ・丸亀市コミュニティバスの本数をもっと増やして欲しい
- ・夜の 10 時ごろもバスを運行してほしい

<路線の拡大>

- ・飯山町のバスの便をもっと増やしてほしい
- ・お城近くだと公共交通機関は多いが飯野山以南になると公共交通機関が少ない

<乗継改善>

- ・電車との接続を意識したコミュニティバスの運行をお願いしたい

<料金>

- ・料金をもう少し安くしてもらえたらうれしい
- ・特急料金で学校に行かないと間に合わない

<駅・バス停の待合環境>

- ・もう少し丸亀駅内のベンチなど座れるところを増やしてほしい
- ・駅のトイレをキレイにしてほしい

<定時性の確保>

- ・ダイヤを守れてない場合が多いと感じるので、守れるダイヤに改善してほしい
- ・レオマ宇多津線のバスが遅延している

保護者からの自由意見（主要な意見の抜粋）

<運行本数の増加・運行時間の拡大>

- ・便数を増やしてほしい
- ・登下校の時間帯にもう 1 便欲しい
- ・夜の便を増やしてほしい
- ・終電を遅くしてほしい
- ・朝の本数を増やしてほしい

<路線の拡大>

- ・丸亀市内だけでなく、坂出駅行きもあれば助かる
- ・コミュニティバスのルートを増やしてほしい

<乗継改善>

- ・行きたいところへの乗り継ぎが難しい

・電車との接続改善

<料金>

- ・学生割引をもう少しして欲しいです
- ・中学生、高校生も小学生の様にバスの料金を半額にしてほしい
- ・交通費の負担が大きい

<安全性>

- ・鉄道ホームの柵の設置
- ・コミュニティバスの停留所の照明充実
- ・暑さ対策をしてほしい

<情報発信>

- ・広報などで時刻表を定期的に載せてほしい
- ・バス利用方法の案内が不足
- ・バス検索アプリの機能拡充

<その他の要望>

- ・IC カード導入
- ・琴平町の『モビ』のような仕組み
- ・スクールバスの導入
- ・送迎のための駐車場の設置

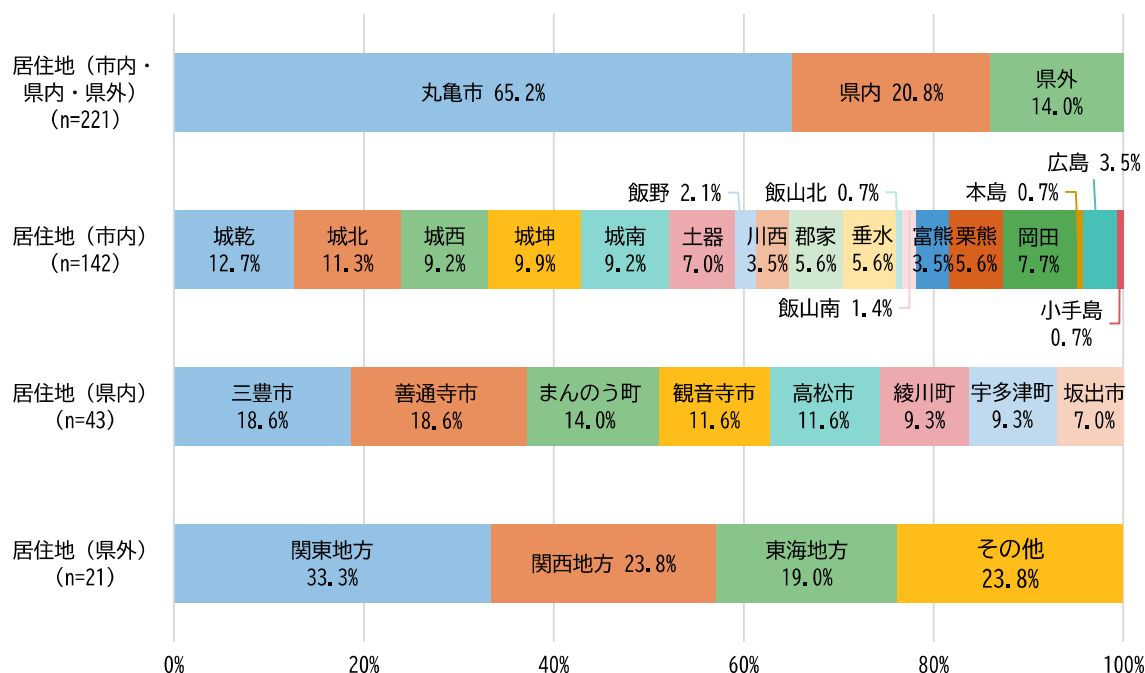
3. 公共交通に関する利用者アンケート

調査概要

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%

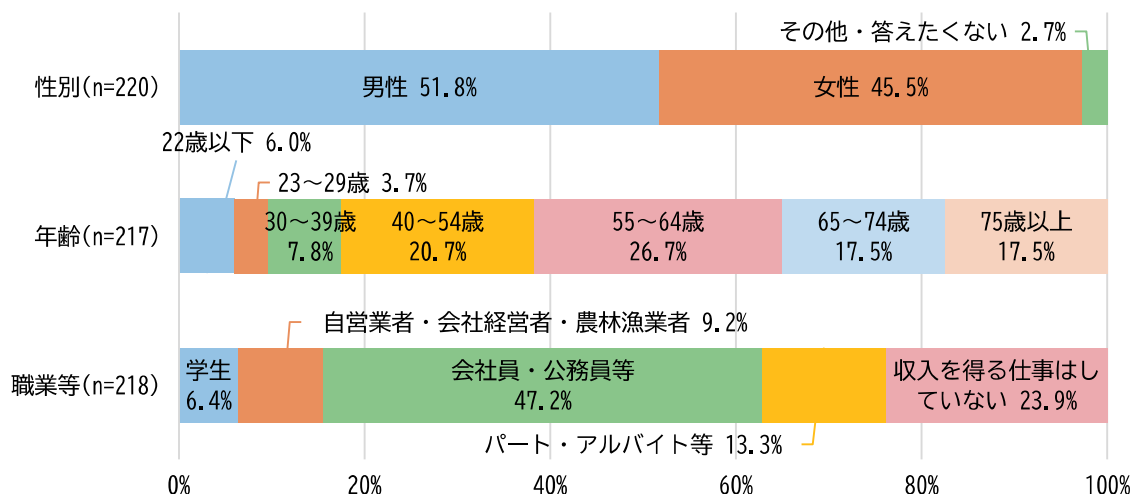
①回答者の居住地

- ・丸亀市居住者が約 65%、県内(丸亀市を除く)が約 21%、県外が 14%の割合となった。
- ・丸亀市内回答者の内訳には、市内全コミュニティ(17 コミュニティ)の居住者が含まれている。
- ・県内回答者には、西は観音寺市から東は高松市の範囲の市町が含まれている。
- ・県外回答者では、関東地方が最も多く、関西、東海地方と続いた。



②回答者の属性

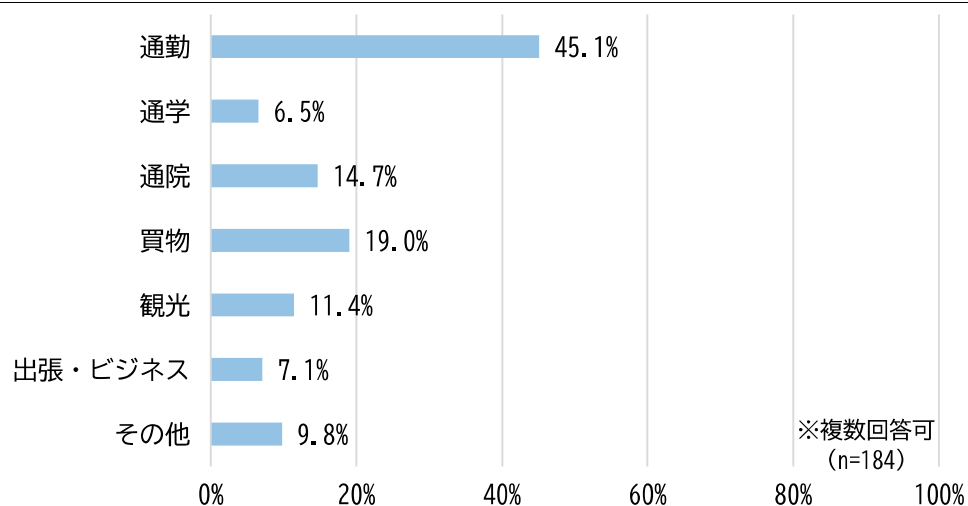
- ・回答者の年齢は、55 歳以上が過半数を占めており、55～64 歳の年代からの回答が最も多かった。
- ・若年層の回答は全体的に少なく、23～29 歳の年代からの回答が最も少なかった。
- ・職業等については、会社員・公務員等が約半数を占め、続いて、収入を得る仕事をしていない (23.9%) も 2 番目に多かった。



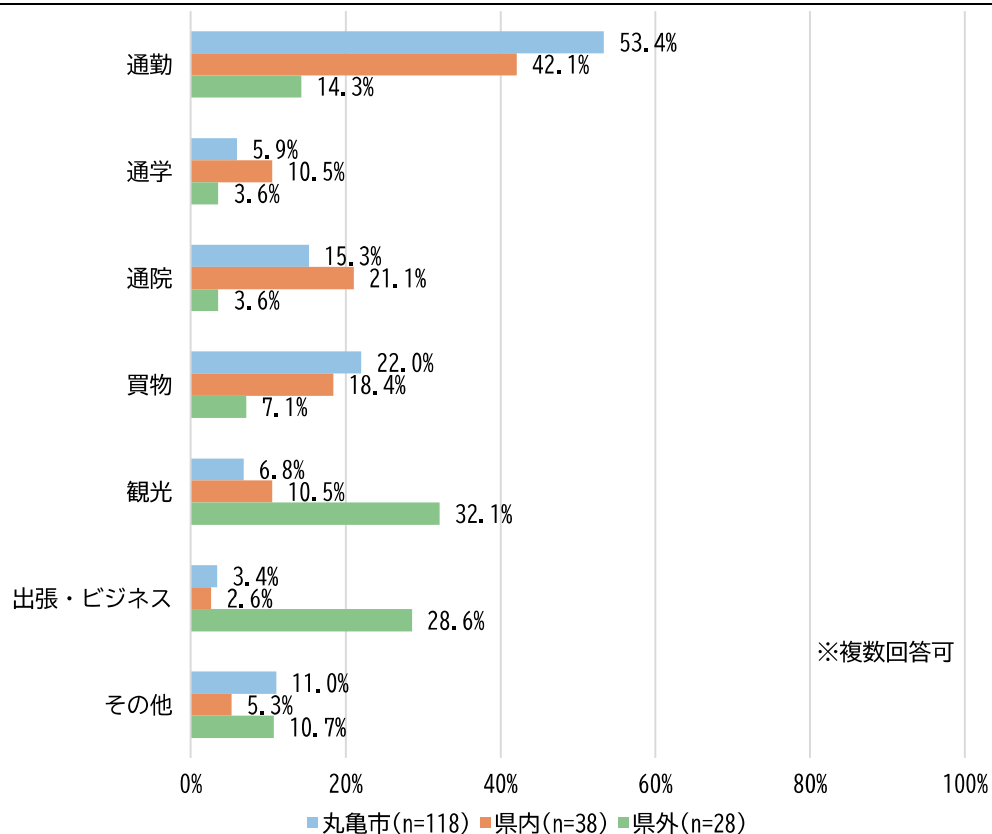
③当日の外出目的

※当日に公共交通を利用していない 31 回答は、当日の外出目的の集計から除外している。

・回答者全体では、通勤が約 45%で最も多く、その他では、買い物(19.0%)、通院(14.7%)、観光(11.4%)の順に多かった。



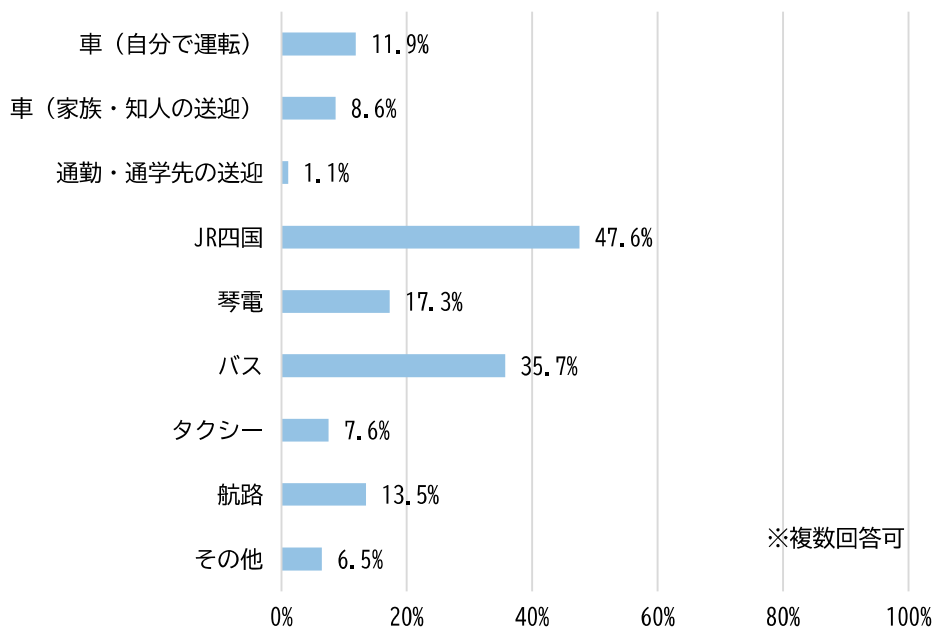
・居住地別では、丸亀市居住者は通勤(53.4%)や買い物(22.0%)が市外の回答者と比べて多い。
 ・県内居住者でも通勤(42.1%)の割合が最も高いが、通院についても 21.1%となっており、丸亀市内居住者よりも割合が高くなっている。
 ・県外居住者は、観光(32.1%)、出張・ビジネス(28.6%)に外出(来訪)目的が集中している。



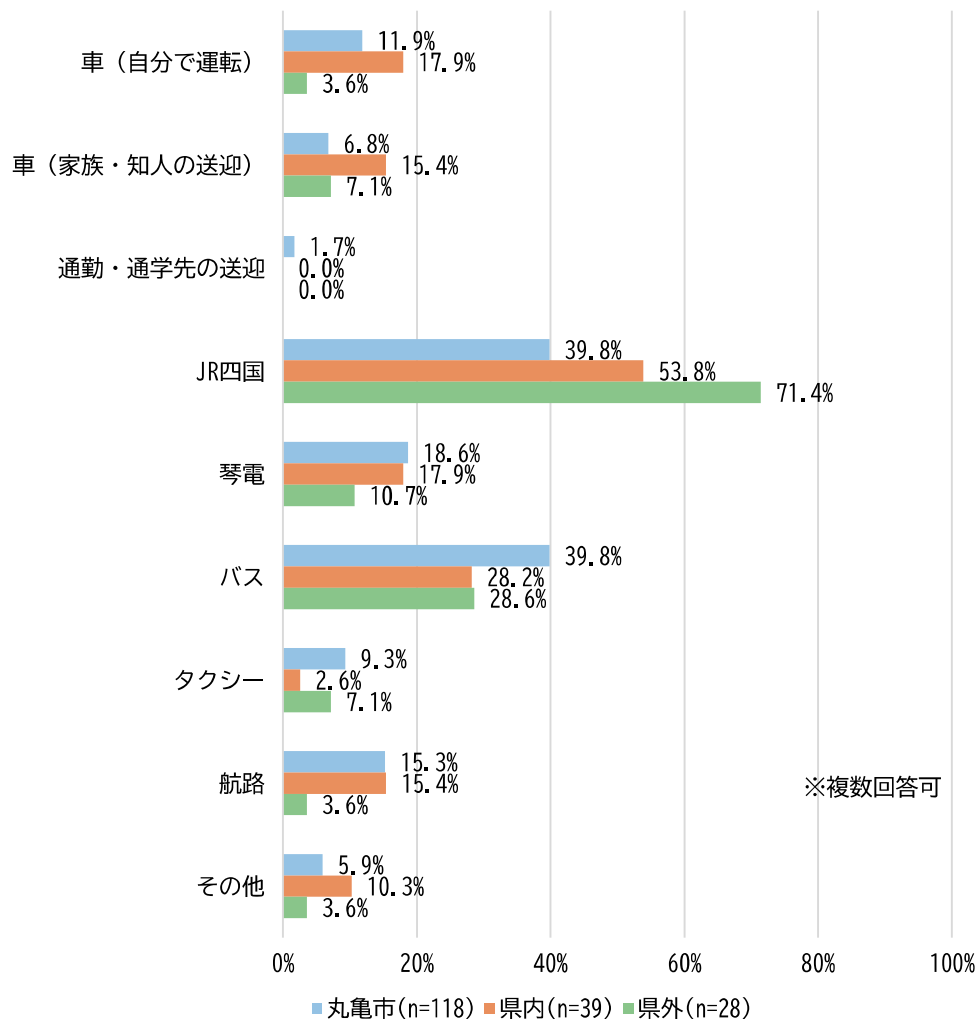
④当日利用した移動手段

※当日に公共交通を利用していない 31 回答は、当日利用した移動手段の集計から除外している。

・最も利用が多いのは JR 四国(47.6%)で、バス(35.7%)、琴電(17.3%)と続いた。



- ・居住地別では、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。
- ・県外居住者はJR四国の利用割合が高く、7 割以上の来訪者が利用していた。その他では、バス、琴電が続いて高くなっていた。

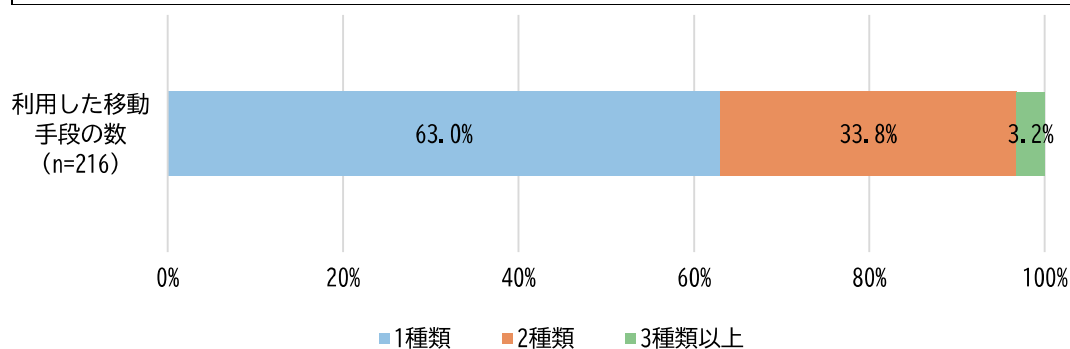


⑤当日利用した移動手段の組み合わせ

※当日に公共交通を利用していない 31 回答は、当日利用した移動手段の集計から除外している。

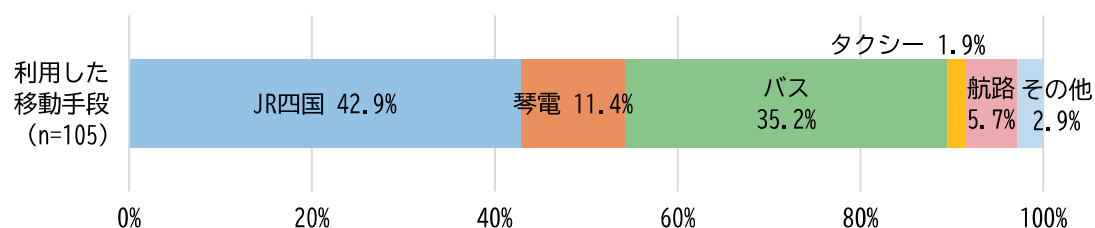
利用した移動手段の数

- ・当日利用した移動手段の数は、1 種類のみが 63%を占めて最も多くなっている。
- ・2 種類以上の移動手段を利用した回答者は 37%であった。



1 種類の移動手段の内訳

- ・1 種類の移動手段のみの利用者に限ると、JR 四国の利用が最も多く、続いて、バス、琴電となった。



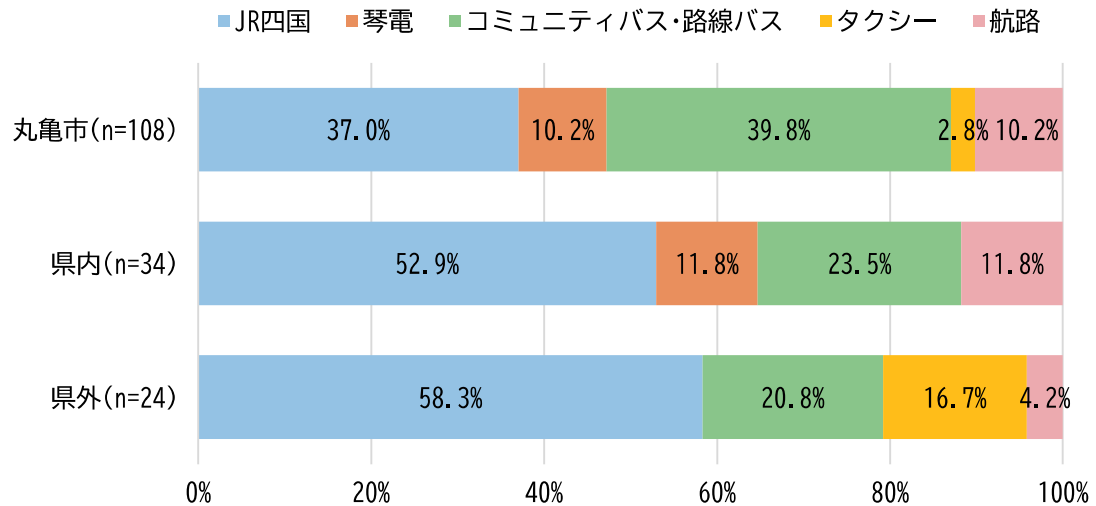
2 種類以上の移動手段の組み合わせ

- ・JR 四国利用者が併用する移動手段は、公共交通ではバス、琴電が多く、車の利用も自分での運転と家族・知人送迎をあわせると 3 割程度の割合を占めた。
- ・琴電利用者は、JR 四国も利用している回答が 40%で最も高かった。
- ・バス利用者は、JR 四国の利用の割合が最も高くなっていた。
- ・タクシー利用者は、バスの利用が最も高くなった。
- ・航路利用者は車(自分で運転)が 53%と最も高くなった。

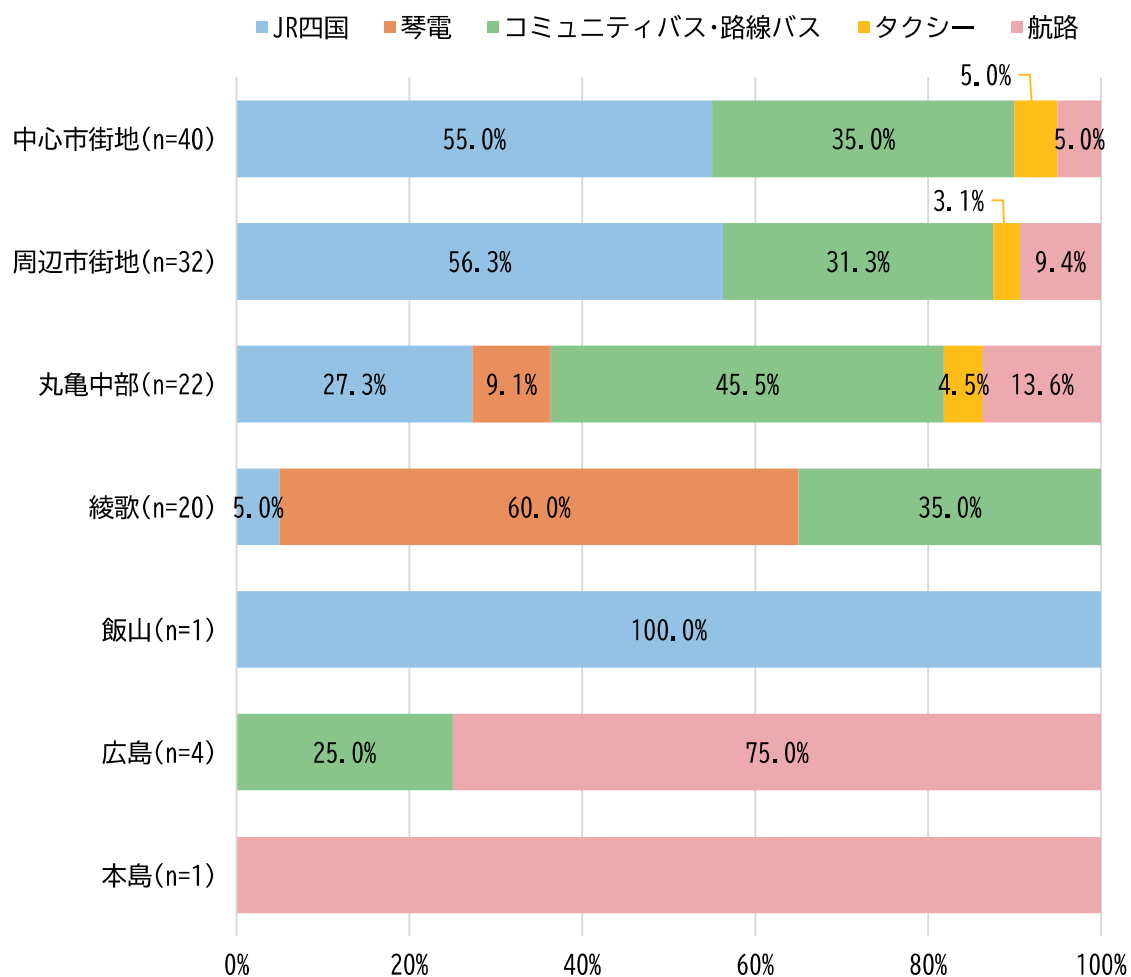
	車（自分で運転）	車（家族・知人の送迎）	JR 四国	琴電	バス	タクシー	航路	その他
JR 四国	13%	17%		23%	25%	8%	2%	9%
琴電	10%	10%	40%		23%	13%	0%	0%
バス	10%	12%	32%	17%		17%	2%	7%
タクシー	5%	0%	20%	20%	35%		15%	0%
航路	53%	16%	5%	0%	5%	16%		5%

⑥普段の外出で最も利用する機会の多い公共交通

- ・居住地(市内・市外・県外)で比較すると、丸亀市居住者ではコミュニティバス・路線バスの利用機会が最も多くなった。
- ・県内、県外の居住者では、JR 四国の利用割合が最も高くなった。
- ・タクシーについては、県外からの来訪者ほど利用機会は多い。



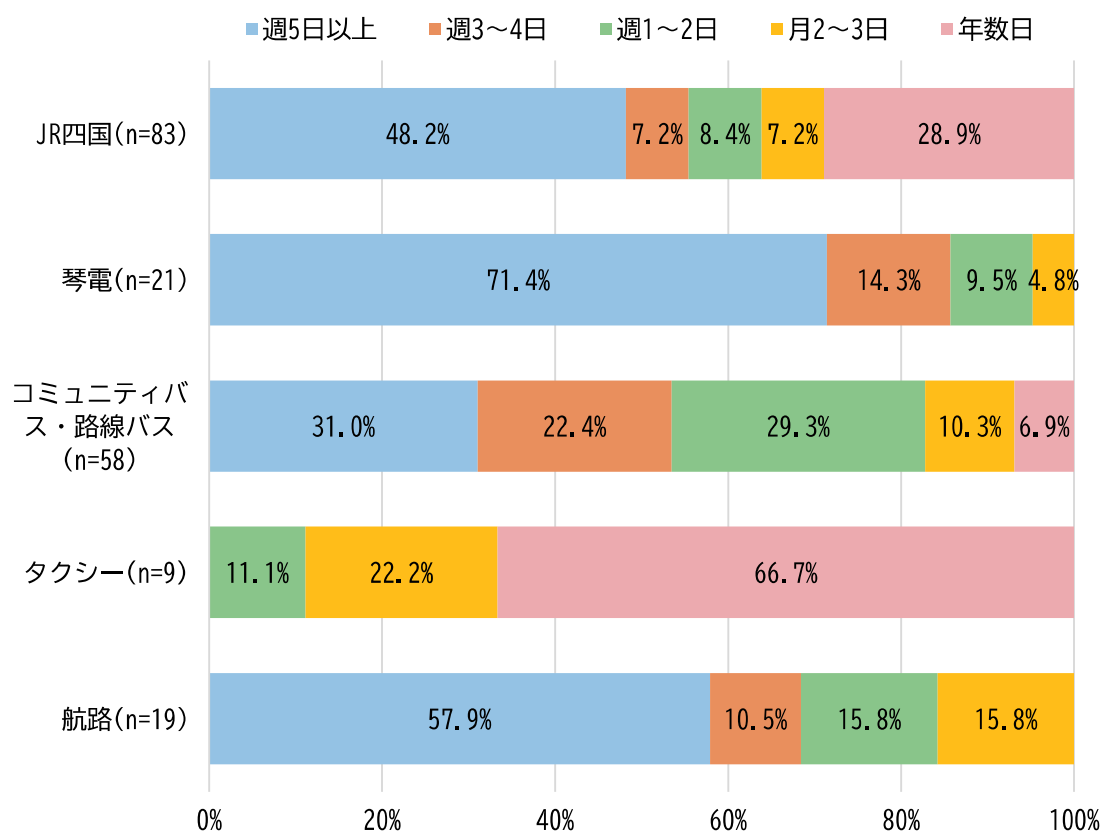
- ・市内居住者に限って市内の 6 地域での比較を行うと、鉄道については沿線に近い地域ほど利用機会が高くなっている。
- ・コミュニティバス・路線バスについては、丸亀中部地域で最も割合が高くなっている。



⑦最も利用する公共交通の利用頻度

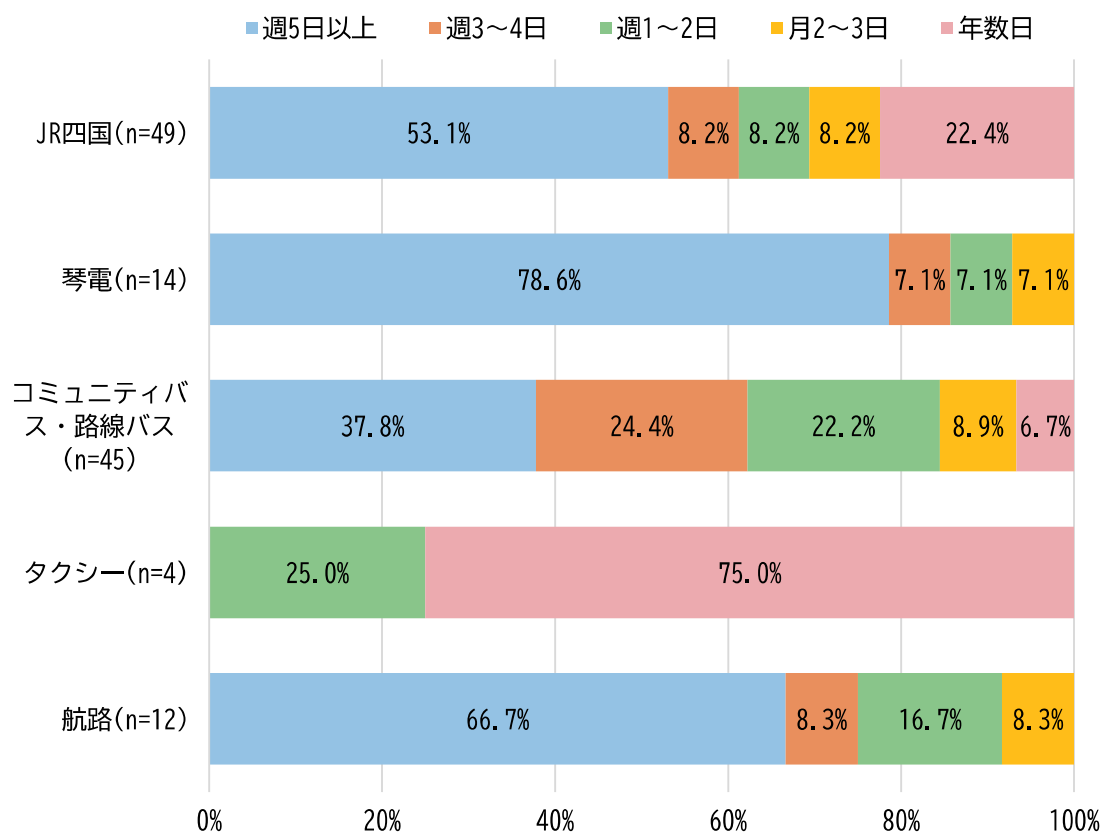
回答者全体

- ・JR 四国を最も利用する回答者は、週 1 回以上の利用頻度が 6 割を超えた。
- ・琴電については、週 1 回以上の利用頻度が 9 割を超え、週 5 日以上の回答も 7 割を超えた。
- ・コミュニティバス・路線バスについては、週 1 回以上の利用頻度が 8 割以上であるが、週 5 日以上の割合は 3 割程度であった。
- ・タクシーについては、年数日の利用頻度が最も多くなった。
- ・航路についても、週 5 日以上の利用が 5 割を超えて高くなっている。



市内居住者のみ

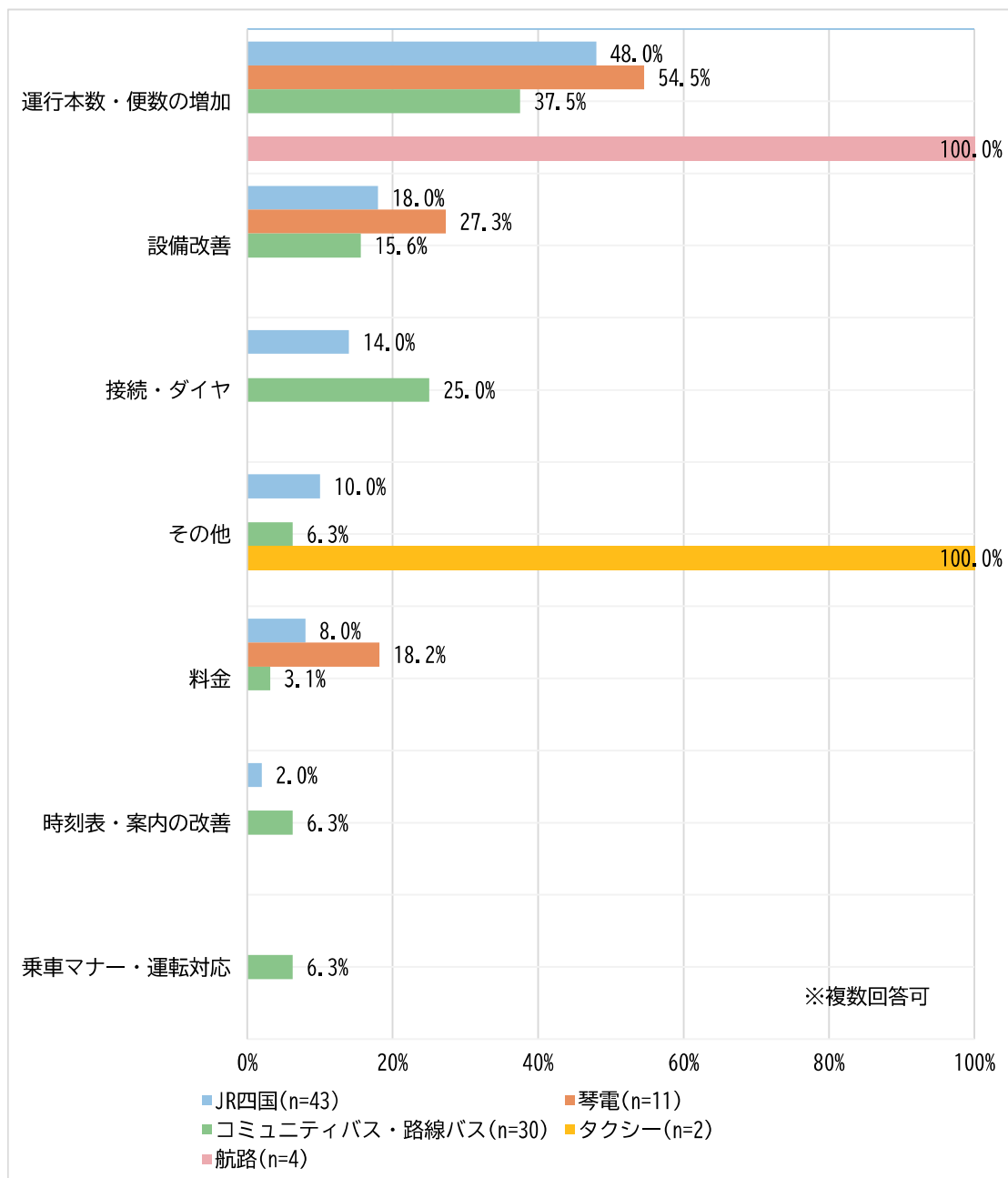
- ・市内居住者のみの回答では、JR 四国、コミュニティバス・路線バス、航路の利用頻度は回答者全体と比較して高くなる傾向となった。
- ・タクシーについては、市内利用者の利用頻度は回答者全体と比較して低かった。



⑧利用機会の多い公共交通の改善点（自由記述）

公共交通全体（主要な改善点の割合）

- ・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。
- ・料金の改善要望が最も多かったのが琴電であった。
- ・タクシーへの要望は、全て配車待ち時間の短縮要望であった。



JR 四国への改善要望（主要内容）

- 運行本数・便数の増加(24 件)
- ー快速電車の増便(通勤時間帯)

-丸亀-高松間の増便(1 時間 3 本)

-夜間の増便

駅施設・設備の改善(9 件)

-駅内空調付き待合所の設置

-駅周辺駐車場の増設

-ホームと電車の段差解消

乗り継ぎ・接続の改善(7 件)

-他交通機関との乗り継ぎ時間短縮

-瀬戸大橋線と予讃線のアクセス改善

-乗り換え案内の改善

料金・運賃の改善(4 件)

-運賃値下げ

-観光シーズン外の割引キャンペーン

琴電への改善要望（主要内容）

- 運行本数・便数の増加(6 件)
 - 通勤時間帯の増便
 - 快速電車の運行
 - 琴平-滝宮間の通勤時増便
 - 最終便の延長
- 料金・駐車場料金の改善(3 件)
 - 琴電料金の値下げ
 - 駅駐車場料金の値下げ
- 設備・乗車環境の改善(2 件)
 - 車両増加(混雑対策)
 - 激しい揺れの改善
 - 駅の屋根増設

コミュニティバス・路線バスへの改善要望（主要内容）

- 運行本数・便数の増加(12 件)
 - 朝・夕時間帯の増便
 - 運行間隔の短縮(最大 4 時間→2 時間毎)
 - レオマ線の増便
 - 西線の増便
- 接続・ダイヤの改善(8 件)
 - 終バス時刻の延長
 - 運行間隔の均等化
 - 他交通機関との接続時間短縮
- バス停設備の改善(5 件)
 - バス停への椅子・日除け設置
 - 屋根の設置(暑さ・雨対策)
 - バス停数の増加

タクシーへの改善要望（主要内容）

- 配車時間の短縮(2 件)
 - 配車アプリの導入
 - 待ち時間短縮(現在 30 分-1 時間)

航路への改善要望（主要内容）

- 運行本数・便数の増加(4 件)
 - 航路便数の増加

⑨自由意見（主要内容）

コミュニティバスの増便、運行時間延長(40 件程度)

- 1 時間に 1 本の運行, 朝夕の増発, 宇多津までのバス増便, 便数が少なく利用しづらい
- 最終バス時間の延長(現在 18:30 頃が最終), 19 時最終では早すぎる, 運行時間の拡大

新たな交通手段について(10 件程度)

- 乗り合いタクシーの検討, タクシー料金補助, レンタサイクル拡充
- 次世代型 LRT 路面電車の復活検討, シェアサイクルの導入

満足・感謝の声(10 件程度)

- 現状で満足, コミュニティバスへの感謝, 役に立っている

その他の意見(各 5 件以下)

- 新住宅地近くへのバス停設置, バス停が近くになく不便, 丸亀駅前バス停ベンチの清掃, 駐車場の整備

4. ヒアリング調査

ヒアリング実施先

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)

①交通事業者ヒアリング（結果抜粋）

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

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
- きぬき市で 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

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フト券（タクシー券に交換可能）の取組は継続を希望

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・需要創出の取り組み

- 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自治組織、行政ヒアリング（結果抜粋）

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い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

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
- 島嶼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

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

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

- 過去に島嶼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