

令和 5 年 6 月 日

坂出市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

坂出市では、平成23年3月策定の『坂出市地域公共交通総合連携計画』に基づき、循環バスやデマンド型乗合タクシーを導入し、中心部の回遊性向上や、郊外部の公共交通空白地域の解消に取り組んできた。

これらの取り組みにより、地域の生活移動手段の確保に一定の役割を果たしてきたが、連携計画策定から十余年が経過し、まちの様子や、市民の生活移動ニーズの変化に対応する公共交通ネットワークの形成や利用環境の整備の必要性が生じたため、令和4年11月に「地域全体が主役の、進化し続ける、持続可能な公共交通」を基本理念とした『坂出市地域公共交通計画』を策定した。

計画の基本理念の実現に向けて、計画に掲げる事業の実施を図りながら、各運行系統を確保維持していくとともに、坂出市地域公共交通活性化協議会において、P D A R U サイクルを着実に実施していくことで、地域にとって利便性が高く、まちの活性化に寄与する、持続可能な公共交通を築いていく必要がある。

【各フィーダー系統の確保維持の必要性】・・・地域公共交通計画 P 90

○循環バス（東ルート）

循環バスは、中心部における公共施設、学校、総合病院、商業施設等を、坂出駅を起終点として回る路線であり、中心部の住民や、郊外部から路線バス等で中心部を訪れる住民が、各生活利便施設にアクセスする交通手段として重要な役割を担っている。また、循環バスにより中心部の回遊性を向上させることは、中心部の活性化を図り、持続可能なまちづくりを担う役割も果たしている。一方で、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

○王越線（青海行き）

王越線（青海行き）は、林田地区、松山地区の住民にとって、中心部への買い物、通院、通学といった日常生活の移動手段として重要な役割を果たしている。一方で、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

○デマンド型乗合タクシー

デマンド型乗合タクシーは、郊外部の住民にとって、中心部への買い物、通院といった日常生活の移動手段として、重要な役割を果たしている。一方で、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

地域公共交通計画に掲げる数値目標のうち、地域内フィーダー系統確保維持改善事業に関する指標については、次のとおりである。…地域公共交通計画 P93

評価指標	令和3年度 現状	令和10年度 目標	
バス・デマンドタクシーの利用者数	133,307人	160,000人	※令和元年度(感染症拡大前)水準
バス・デマンドタクシー全体の収支率	17%	現状より改善	
バス・デマンドタクシー全体の収支差	▲134百人	現状より改善	
バス・デマンドタクシーの公的負担投入額	112百万円	現状より改善	
循環バスの利用者数	52,413人	60,000人	※令和元年度(感染症拡大前)水準

令和4年度の事業評価においては、感染症の影響緩和もあり、令和3年度と比較して、利用者数の回復の確認が確認された。一方で、物価高騰の影響もあり、費用が増加し、収支については、やや悪化傾向がみられた。

令和6年度事業については、地域公共交通計画に基づく事業として、再編や見直しを行うことで利便性を向上させることで、利用者増を図るとともに、運賃体系の総合的見直しにより収支向上を目指す。

上記の地域公共交通計画における目標値や、計画に基づく再編、見直しを踏まえて、令和6年度の地域内フィーダー系統の各系統の目標値を次のとおり掲げる。

系統名	令和6年度 目標値	目標値の考え方
循環バス東ルート	利用者数:28,000人 収支率:20% 収支差:▲15,000千円	令和6年度から循環バスを2ルートに再編し、利便性向上と運行の効率化を図る。利用者数は、再編による減便の中でも、効率化・集約により1便あたりの利用者数を増やし、年間利用者数は令和4年度の旧東ルートの利用者数の維持を目指す。また、効率化による費用削減に加え、運賃改定による収益増を図り、収支率・収支差の大幅な改善を図る。
王越線(青海行き)	利用者数:11,600人 収支率:20% 収支差:▲8,000千円	令和6年度から利用者の少ない大屋富経由を廃止し、高屋経由に集約する再編を行う。目標値について年間利用者数は令和4年度の高屋経由の実績の2倍(大屋富経由から集約による3便→6便に伴う)とし、収支率20%を維持し、それに見合う収支差を設定する。
デマンドタクシー(府中・西庄地区)	利用者数:1,600人 収支率:11% 収支差:▲3,500千円	令和6年度から利用者登録制度の廃止、中心部の乗降場所増設、運行区域内の降車制限緩和等の見直しを図り、利便性を向上させる。目標値について、年間利用者数は令和4年度実績の5%増、収支率・収支差については、物価高騰によるタクシー運賃の改定や、利用者増による稼働率上昇を踏まえて、運行経費20%上昇を見込んで設定する。(デマンド型については、予約があった便のみ運行するため、利用率が増えるほど運行経費は上昇する)
デマンドタクシー(加茂・神谷等地区)	利用者数:1,300人 収支率:10% 収支差:▲3,500千円	
デマンドタクシー(川津地区)	利用者数:330人 収支率:6% 収支差:▲1,600千円	

【参考値：令和4年度フィーダー系統実績】

系統名	年間利用者数／収支率／収支差
循環バス(東ルート)	28,723人／10.5%／▲18,279千円
循環バス(西ルート)	23,611人／9.4%／▲17,237千円
循環バス(中ルート)	3,742人／7.6%／▲3,615千円
王越線(大屋富経由青海行き)	2,947人／5.1%／▲6,064千円
王越線(高屋経由青海行き)	5,813人／19.4%／▲5,328千円
デマンドタクシー(府中・西庄地区)	1,547人／13.5%／▲2,984千円
デマンドタクシー(加茂・神谷等地区)	1,252人／11.8%／▲2,817千円
デマンド(川津地区)	317人／6.8%／▲1,296千円

※デマンドタクシーの収支率・収支差は市補助対象経費を基準としたもの

(2) 事業の効果

これらの系統の維持により、公共交通空白地域の解消や中心部の回遊性向上の目的が達成され、誰もが安心・安全・活発に移動できる公共交通として地域住民の生活移動手段を確保するとともに、地域の活性化につながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

○坂出市地域公共交通活性化協議会共通

- ・平成26年10月から琴参バス(株)と共同で発行、適宜改定を行っている、坂出市内の公共交通の情報を網羅した「坂出市公共交通マップ」による利用促進を引き続き実施し、令和5年10月には改訂版の発行を予定している。
- ・地域公共交通計画に基づき、PDARUサイクルを実施し、計画に基づく事業の進捗管理、結果の分析・評価、計画の見直し等を行う。

○交通事業者

- ・循環バス車内に児童画を展示するとともに、各幼稚園・保育所を訪れ、「バスの乗り方教室」を実施する。
- ・ニーズや利用実態に応じた運行経路・ダイヤの見直し等を実施する。

○坂出市

- ・デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用して、公共交通のキャッシュレス化に取り組むとともに、キャッシュレス基盤を活用し、マイナンバーカードを連携させることにより、運賃の住民割引を実施する。
- ・公共交通無料デーなど、地域公共交通への関心を高めるモビリティマネジメントを実施する。
- ・公共交通マップやデマンド型乗合タクシーの利用案内チラシについて、配布・PRに努める。
- ・路線バス沿線地域の住民や、高齢者運転免許証自主返納者に対して、一部路線バスを対象(フィーダー系統のうち青海行き路線バスが対象)としたバス割引券を配布する。
- ・市ホームページを用いて、公共交通機関やその取り組みについてPRする。また、SNSの活用や動画配信など、新たな媒体や手段を用いたPRも積極的に行い、新しい需要を喚起する。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び 運送予定者
(記載例) 表1を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
坂出市地域間幹線系統等確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づき、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分について、坂出市が負担する。(ただし、事前に定められた運行経費を、実際の運行経費が上回った場合は、運行事業者(補助対象事業者)の負担が発生する。)
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
<ul style="list-style-type: none"> ・乗降システム等を使った利用者数の分析 <ul style="list-style-type: none"> …利用者数の推移、路線別、バス停別の利用者数、曜日や時間帯別の利用者数 等 ・公共交通計画における数値指標に基づく、モニタリング・評価を実施 ・利用者アンケート(WE Bアンケート等)
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及び その他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
(記載例) 表5を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
車両故障による修繕費用、メンテナンス日数を抑え、円滑な運行体制を構築することで、地域の移動手段として快適な交通手段が確保できるため。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標

ノンステップバス等の導入により、高齢者や障がい者の利便性を向上させる。
(2) 事業の効果
バスでの移動に困難をきたしている利用者の割合が減少する。
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6のとおり。
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
<p>○令和4年7月 地域公共交通計画検討分科会、 令和4年度第2回地域公共交通活性化協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画策定にあたって、数値目標・具体的施策等を検討し、計画素案を作成した。 <p>○令和4年10月 令和4年度第3回協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画の最終策定に向けた協議を行った。 <p>○令和4年12月 地域公共交通計画推進分科会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度地域公共交通確保維持事業の事業評価に向けて、利用実績等を検証した。 <p>○令和5年1月 令和4年度第4回協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度地域公共交通確保維持事業に事業評価について承認を受けた。 ・地域公共交通計画に基づく事業の進捗について検証した。 <p>○令和5年5月 地域公共交通計画推進分科会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画に基づく事業の実施・利便増進実施計画について検討した。 <p>○令和5年6月 令和5年度第1回協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和5年度地域公共交通確保維持改善計画について承認を得た。 ・地域公共交通計画の基本方針について決定した。

19. 利用者等の意見の反映状況

- ・協議会において、住民・利用者の代表である坂出市連合自治会会長、坂出市老人クラブ連合会会長、坂出市社会福祉協議会副会長に委員として参加いただき、地域公共交通確保維持事業の内容について承認いただいた。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 香川県坂出市室町二丁目3番5号

(所 属) 坂出市政策部政策課

(氏 名) 亀井

(電 話) 0877-44-5001

(e-mail) seisaku@city.sakaide.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

坂出循環バスの運行概要

事業の目的	市街地において、JR坂出駅を起終点として、日常生活で利用される主要な総合病院、商業施設、公共施設等を循環するバスを運行することで、市街地における生活利便性の向上、市街地活性化を図るもの
事業実施過程	<ul style="list-style-type: none"> ・平成23年3月 坂出市地域公共交通総合連携計画策定 ・平成26年10月 運行開始 ・平成26年10月 東西2ルート運行開始 ・令和2年10月 中ルート運行開始 ・令和4年11月 坂出市地域公共交通計画策定 ・令和5年7月 坂出市地域公共交通利便増進実施計画策定予定 ・令和5年10月 中ルートを廃止、東西2ルートを新規再編 ※西ルートは地域間幹線系統に再編
運行概要	【運行形態】 道路運送法第4条(路線定期運行) 【運行便数】 東ルート/西ルート…平日:14便、日曜・祝日・年末年始(12/31-1/3):11便 【利用料金】 各ルートとも1乗車200円(小人、障がい者・免許返納者は半額) 【運行車両】 各ルートとも低床型小型ノンステップバス(29人乗)
乗り継ぎ (連絡する交通機関)	JR坂出駅において、JR線、バス路線(島田岡田線(補助対象地域間幹線)、瀬戸大橋線(補助対象地域間幹線)、循環バス西ルート(補助対象地域間幹線)、王越線、瀬居線、デマンド型乗合タクシー)に乗り継ぎ可能。

R01(H31.10-R1.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
東ルート	18,204千円	2,461千円	2,579千円	13,164千円	33,155人	13.52%
西ルート	17,114千円	2,046千円	2,461千円	12,607千円	27,134人	11.96%
中ルート						
合計	35,318千円	4,507千円	5,040千円	25,771千円	60,289人	12.76%

R02(R1.10-R2.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
東ルート	21,628千円	2,252千円	2,631千円	16,745千円	30,091人	10.41%
西ルート	20,360千円	1,738千円	2,529千円	16,093千円	22,225人	8.54%
中ルート						
合計	41,988千円	3,990千円	5,160千円	32,838千円	52,316人	9.50%

R03(R2.10-R3.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
東ルート	20,061千円	2,031千円	2,453千円	15,577千円	28,042人	10.12%
西ルート	18,718千円	1,575千円	2,332千円	14,811千円	20,956人	8.41%
中ルート	3,847千円	268千円	487千円	3,092千円	3,392人	6.97%
合計	42,626千円	3,874千円	5,272千円	33,480千円	52,390人	9.09%

R04(R3.10-R4.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
東ルート	20,423千円	2,144千円	1,280千円	16,999千円	28,723人	10.50%
西ルート	19,027千円	1,791千円	1,217千円	16,019千円	23,611人	9.41%
中ルート	3,909千円	295千円	254千円	3,360千円	3,742人	7.55%
合計	43,359千円	4,230千円	2,751千円	36,378千円	56,076人	9.76%

坂出市デマンド型乗合タクシーの運行概要

事業の目的	公共交通空白地域であった郊外地区と、市街地の坂出駅とを結ぶデマンド型乗合タクシーを運行することで、日常の移動に不自由している郊外地区住民の生活利便性の向上を図るもの。
事業実施過程	<ul style="list-style-type: none"> ・平成23年3月 坂出市地域公共交通総合連携計画策定 ・平成23年10月 府中・西庄地区運行開始 ・平成24年10月 加茂・神谷・林田(一部)地区運行開始 ・平成25年10月 川津地区運行開始 ・令和4年11月 坂出市地域公共交通計画策定
運行概要	<p>【運行形態】 道路運送法第4条(区域運行)</p> <p>【運行便数】 各地区とも、上り4便(坂出駅発8:00、9:00、10:00、13:00)・ 下り4便(各地区発11:00、13:00、15:00、17:00)</p> <p>※予約のあった便のみ運行し、土曜・日曜・祝日・年末年始(12/29-1/3)は運休。</p> <p>【利用料金】 各地区とも1乗車300円</p> <p>【運行車両】 セダン車両またはジャンボタクシー車両</p>
乗り継ぎ (連絡する交通機関)	JR坂出駅において、JR線、バス路線(島田岡田線(補助対象地域間幹線)、瀬戸大橋線(補助対象地域間幹線)、循環バス西ルート(補助対象地域間幹線)、循環バス東ルート、王越線、瀬居線に乗り継ぎ可能。

R01(H31.10-R1.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
府中・西庄	3,841千円	681千円	245千円	2,915千円	2,271人	17.73%
加茂・神谷等	3,433千円	409千円	242千円	2,782千円	1,363人	11.91%
川津	1,555千円	136千円	0千円	1,419千円	454人	8.75%
合計	8,829千円	1,226千円	487千円	7,116千円	4,088人	13.89%

R02(R1.10-R2.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
府中・西庄	4,102千円	665千円	283千円	3,154千円	2,216人	16.21%
加茂・神谷等	3,496千円	427千円	263千円	2,806千円	1,424人	12.21%
川津	1,456千円	115千円	50千円	1,291千円	383人	7.90%
合計	9,054千円	1,207千円	596千円	7,251千円	4,023人	13.33%

R03(R2.10-R3.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
府中・西庄	3,350千円	425千円	238千円	2,687千円	1,418人	12.69%
加茂・神谷等	3,447千円	420千円	267千円	2,760千円	1,400人	12.18%
川津	1,571千円	127千円	53千円	1,391千円	426人	8.08%
合計	8,368千円	972千円	558千円	6,838千円	3,244人	11.62%

R04(R3.10-R4.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
府中・西庄	3,447千円	464千円	124千円	2,859千円	1,547人	13.46%
加茂・神谷等	3,192千円	375千円	139千円	2,678千円	1,252人	11.75%
川津	1,390千円	95千円	28千円	1,267千円	317人	6.83%
合計	8,029千円	934千円	291千円	6,804千円	3,116人	11.63%

※但し、運行経費は坂出市の補助対象経費。

青海行き路線バスの運行概要

事業の目的	公共交通空白地域であった郊外の青海地区と、市街地の坂出駅とを結ぶバスを運行することで、日常の移動に不自由している郊外地区住民の生活利便性の向上を図るもの。
事業実施過程	<ul style="list-style-type: none"> ・平成23年3月 坂出市地域公共交通総合連携計画策定 ・平成25年10月 青海行き路線バス(大屋富経由)(高屋経由)運行開始 ・令和4年11月 坂出市地域公共交通計画策定 ・令和5年10月 大屋富経由を廃止し、高屋経由に集約
運行概要	<p>【運行形態】 道路運送法第4条(路線定期運行)</p> <p>【運行便数】 平日:6往復、土曜・日曜・祝日・年末年始(12/31-1/3):運休</p> <p>【利用料金】 距離制運賃による(小人、障がい者・免許返納者は半額)</p> <p>【運行車両】 低床型小型ノンステップバス(29人乗)</p>
乗り継ぎ (連絡する交通機関)	JR坂出駅において、JR線、バス路線(島田岡田線(補助対象地域間幹線路線)、王越線、瀬戸大橋線、瀬居線、循環バス)に乗り継ぎ可能。

R01(H31.10-R1.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
大屋富経由	6,537千円	869千円	789千円	4,879千円	3,240人	13.29%
高屋経由	6,768千円	992千円	804千円	4,972千円	6,767人	14.66%
合計	13,305千円	1,861千円	1,593千円	9,851千円	10,007人	13.99%

R02(R1.10-R2.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
大屋富経由	6,751千円	670千円	826千円	5,255千円	2,906人	9.92%
高屋経由	6,990千円	1,706千円	718千円	4,566千円	6,254人	24.41%
合計	13,741千円	2,376千円	1,544千円	9,821千円	9,160人	17.29%

R03(R2.10-R3.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
大屋富経由	6,275千円	665千円	763千円	4,847千円	2,636人	10.60%
高屋経由	6,496千円	1,304千円	707千円	4,485千円	5,809人	20.07%
合計	12,771千円	1,969千円	1,470千円	9,332千円	8,445人	15.42%

R04(R3.10-R4.9)

	運行経費	収入	国補助	市補助	利用者数	収支率
大屋富経由	6,386千円	323千円	398千円	5,665千円	2,947人	5.06%
高屋経由	6,612千円	1,285千円	368千円	4,959千円	5,813人	19.43%
合計	12,998千円	1,608千円	766千円	10,624千円	8,760人	12.37%

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和6年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
坂出市	琴参バス(株)	(1) 坂出循環バス東ルート	坂出駅	市役所	坂出駅	12.8 km 循環	366日	4911回			路線定期運行	①	JR坂出駅で補助対 象地域間幹線系統と 接続	①
	琴参バス(株)	(2) 王越線(青海行き)	坂出駅	米出	青海	往 11.7km 復 11.7km	244日	1464回			路線定期運行	①	JR坂出駅で補助対 象地域間幹線系統と 接続	③
	(有)大和タクシー	(3) デマンド型乗合タク シー (府中・西庄地区)		府中 町・ 西庄町		往 km 復 km	244日	1952回			区域運行	①	JR坂出駅で補助対 象地域間幹線系統と 接続	③
	(有)府中タクシー	(4) デマンド型乗合タク シー (加茂・神谷等地区)		加茂町・ 神谷町 (林田町の 一部含む)		往 km 復 km	244日	1952回			区域運行	①	JR坂出駅で補助対 象地域間幹線系統と 接続	③
	四国タクシー(株)	(5) デマンド型乗合タク シー (川津地区)		川津町		往 km 復 km	244日	1952回			区域運行	①	JR坂出駅で補助対 象地域間幹線系統と 接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	坂出市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	28,705
交通不便地域等	273

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
273人	与島町、岩黒、櫃石	離島振興法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
坂出市地域公共交通計画	令和4年11月	
坂出市地域公共交通利便増進実施計画	令和5年7月(予定)	

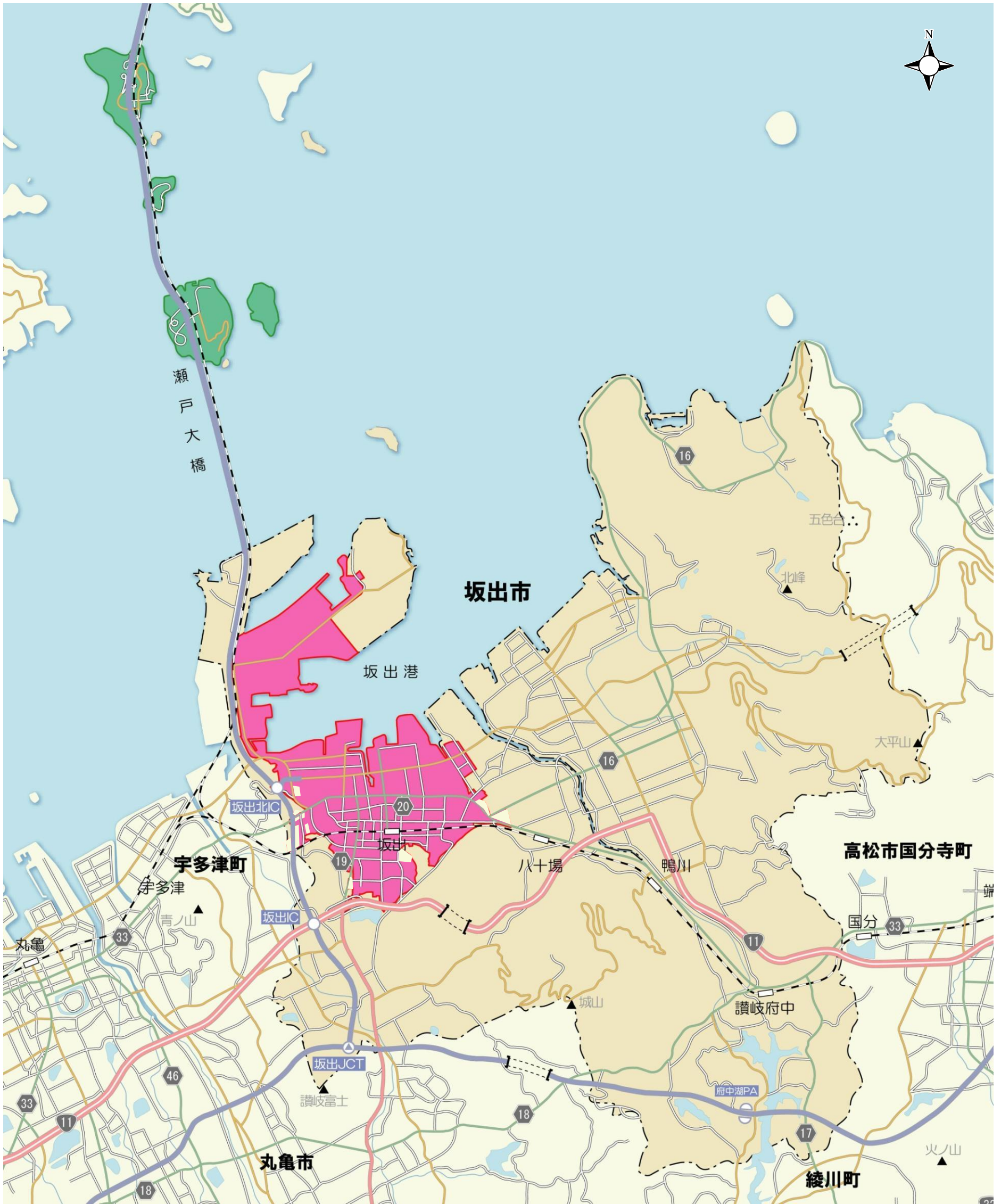
(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑪))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

坂出市人口集中地区(DID)及び離島振興対策実施地域



凡 例	
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	市道・その他
	人口集中地区 (D I D)
	離島振興対策実施地域

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内フィーダー系統)

市区町村名	バス事業者等名	申請番号	運行の用に供する補助対象系統名(申請番号)	補助対象車両の種別			乗車定員	購入年月	利便増進特例措置	運送継続特例措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ					
坂出市	琴参バス(株)	1	(5) 王越線 (青海行き)	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	29	R1.9			一括
	琴参バス(株)	2	(1) 坂出市循環バス (東ルート)	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	29	R2.9			一括
	琴参バス(株)	3	(3) 王越線 (青海行き)	小型車両			14	R2.9			一括
		4	()								
		5	()								

(注)

- 「補助対象車両の種別」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型、小型車両又はプティバスの別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
- 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
- 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
- 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
- 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

地域公共交通確保維持改善事業・評価報告様式(令和4年度)

令和5年●月●日

坂出市地域公共交通活性化協議会事務局

協議会名	報告対象系統	目標 実績 目標達成率	目標値の設定方法 目標値の妥当性の評価 利用状況に対する分析・評価	今後の対応策 ※目標値の見直しを検討する場合はその対応方針についても記載	運輸局コメント	自治体コメント
坂出市地域公共交通活性化協議会	循環バス中ルート	【目標達成率】59% (目標:26人/日、2人/便) 【利用者数】15.3人/日 1.2人/便 (対前年比111%) 【収支率】7.6% (対前年比+0.6%) ※令和3年度運行開始	【目標の設定方法】 令和2年12月の運行開始時の目標 【目標の妥当性の評価】 東ルート・西ルートの実績(1便当たり4.4人/3.4人)からして妥当である。 【利用状況に対する分析・評価】 総合病院へのアクセシビリティ向上を受けて新設されたルートであるが、ルート設定等が本質的なニーズと乖離していた可能性がある。	中ルートを廃止し、中ルートのニーズであった総合病院へのアクセシビリティ向上を、東ルート・西ルートの再編により満たす。		
	王越線(青海行き)路線バス	【目標達成率】 大屋富経由:68% (目標:12.0人/日) 高屋経由:66% (目標:24.1人/日) 【利用者数】 大屋富経由:8.1人/日 (対前年比113%) (対前々年比103%) 高屋経由:16.0人/日 (対前年比101%) (対前々年比94%) 【収支率】 大屋富経由:5.1% (前年比▲5.5%) (前々年比▲4.8%) 高屋経由:19.4% (前年比▲0.7%) (前々年比▲5.0%)	【目標の設定方法】 前々年度(令和2年度)実績比+5% 【目標の妥当性の評価】 直近の実績に基づく目標値であり、妥当である。 【利用状況に対する分析・評価】 大屋富経由の利用者数は特に少なく、大屋富経由の独自区間である「港～坂出塩業資料館前」の乗降者数は、令和5年4月の1ヶ月間の乗降調査で4人であった。	現状の平日の運行便数は、大屋富経由3往復、高屋経由3往復である。利用の少ない大屋富経由を廃止し、高屋経由に統合する再編を行うことで、利用率向上を図る。		
	デマンド型乗合タクシー(府中・西庄地区)	【目標達成率】67% (目標:9.6人/日) 【利用者数】16.4人/日 (対前年比108%) (対前々年比70%) 【収支率】15.3% (対前年比+2.2%) (対前々年比▲3.6%)	【目標の設定方法】 前々年度(令和2年度)実績比+5% 【目標の妥当性の評価】 直近の実績に基づく目標値であり、妥当である。 【利用状況に対する分析・評価】 令和2年度中に利用頻度の高かったかたの利用がなくなったことが大きく影響している。	利用者登録制度の廃止、中心部の乗降場所増設、運行区域内の降車制限緩和等の利便性向上を行う。		