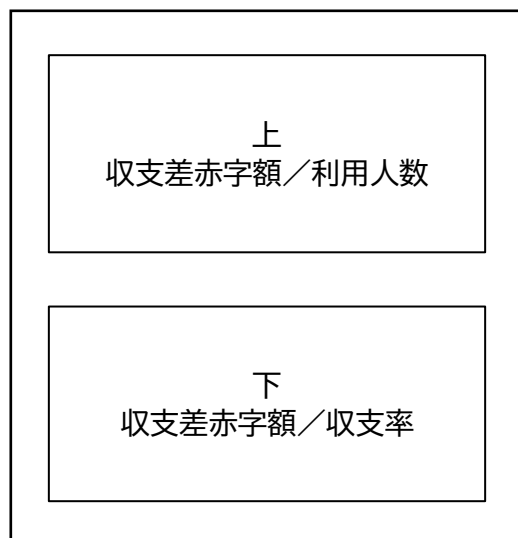


路線別実績推移グラフ (R1～R6)



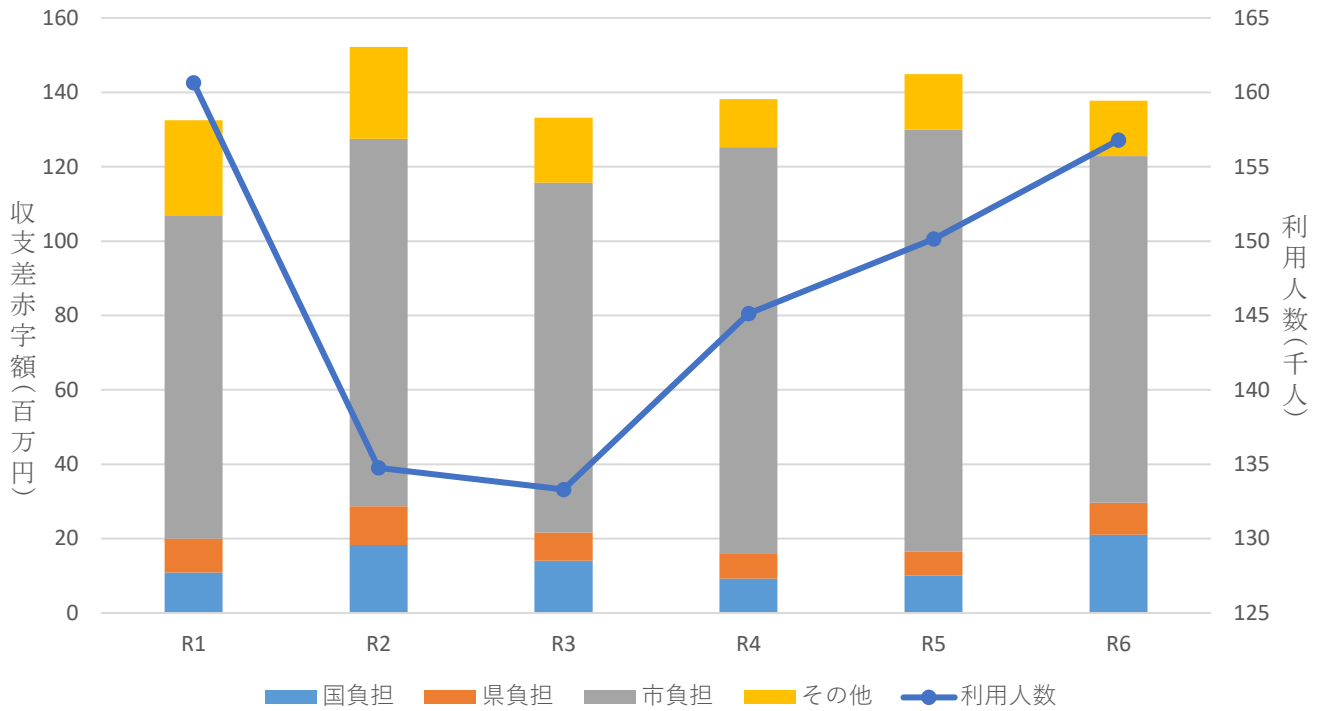
【グラフ概要】

- ・ 年度は10月始まりの事業年度 Ex. 「R3」 = 「R2. 10-R3. 9」
- ・ 収支差赤字額 = 「坂出市補助対象経費(全体)－経常収益(全体)」
- ・ 収支率 = 「経常収益(全体)÷坂出市補助対象経費(全体)」 %
- ・ 収支差赤字額の積み上げ棒グラフの内訳は、赤字額の最終負担者を表す
- ・ 収支差赤字額の「その他」負担者は、事業者負担や、市町を跨ぐ幹線系統の坂出市以外の運行区間に相当する区間の額(国・県・他市町等)を表す
- ・ 「R6」については、R5. 10-R6. 9実績に基づく、R7. 1現在の見込み値
※国・県・市補助について確定前のため「見込」としている

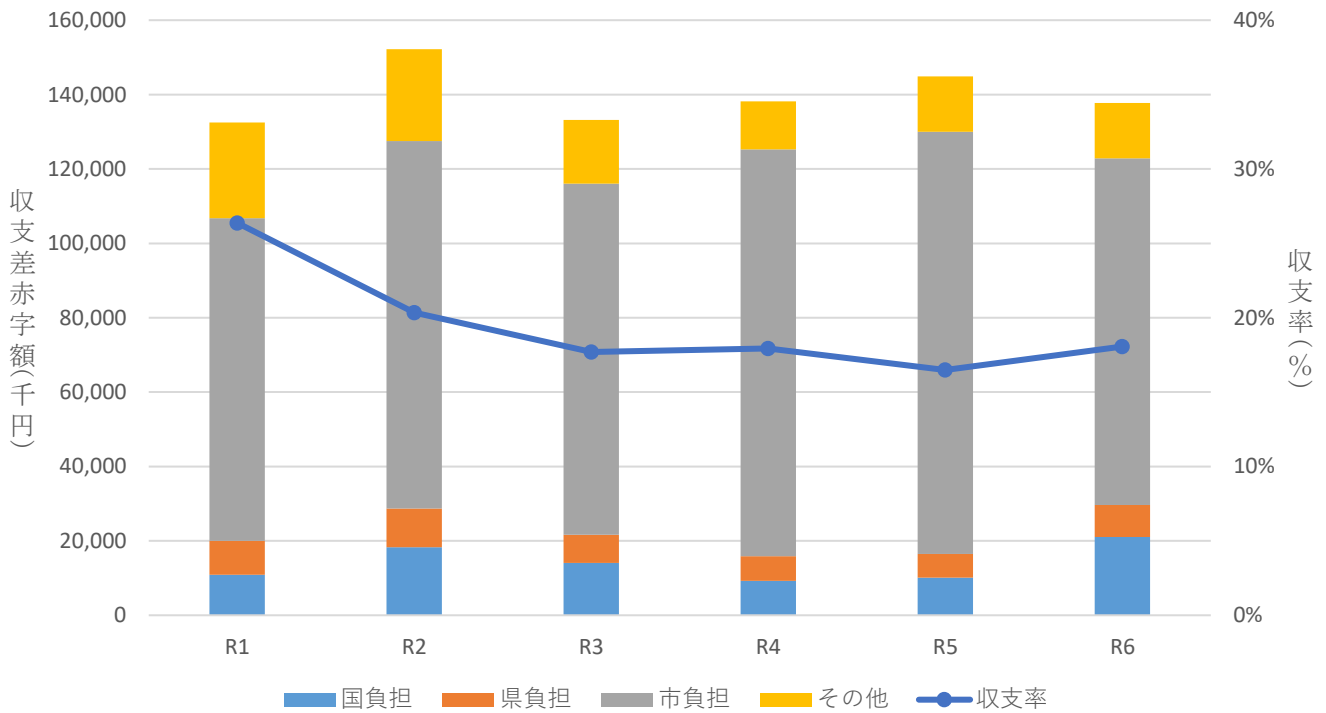
【R6実績傾向】

- ・ 循環バス（利便増進事業に基づく再編）利用者数については減少した一方、全体利用者数は増加 → ゾーン制運賃統一による路線バスとの相互利用推進効果、MMによる利用促進
- ・ 循環バスの1便当りの利用者数は増加 → 再編による効率化
- ・ 循環バスの収支率向上 → 再編による効率化とゾーン運賃による収益増
- ・ 全体の収支率向上 → 再編による効率化とゾーン制運賃による収入増
- ・ 利便増進実施計画認定による国庫補助増

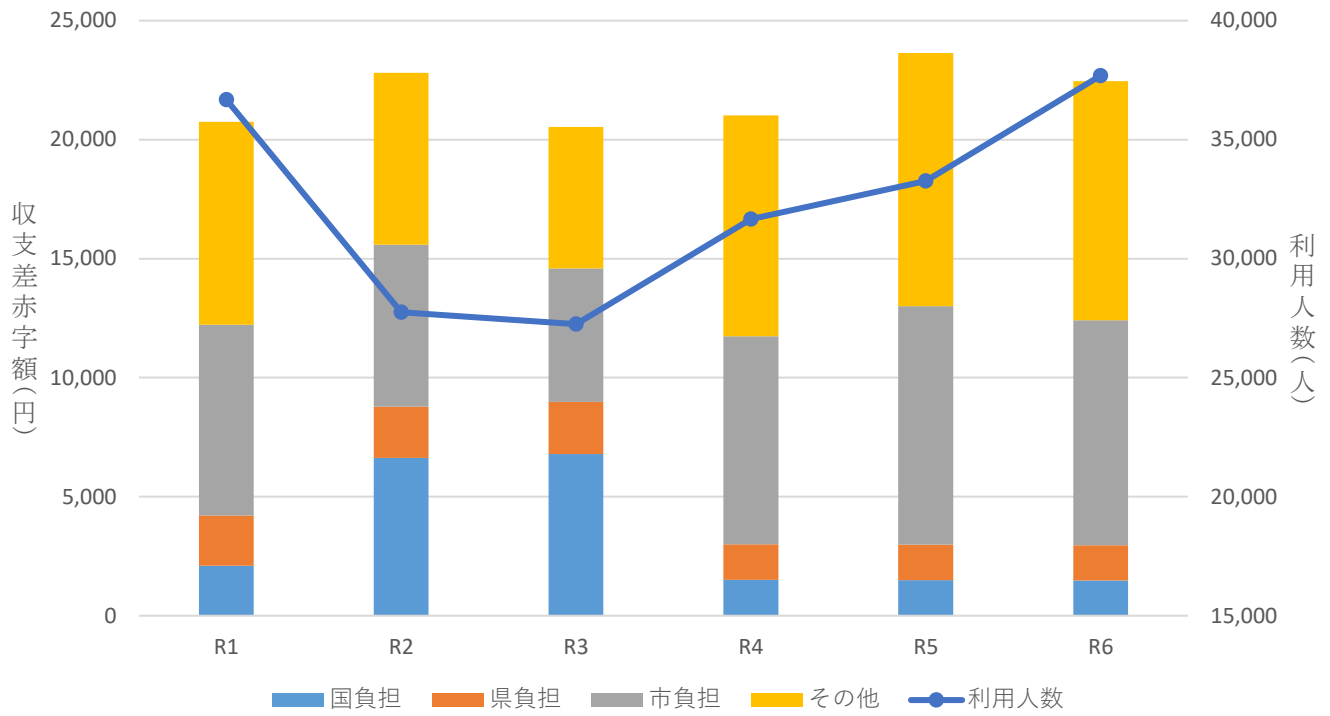
坂出市内全補助対象路線



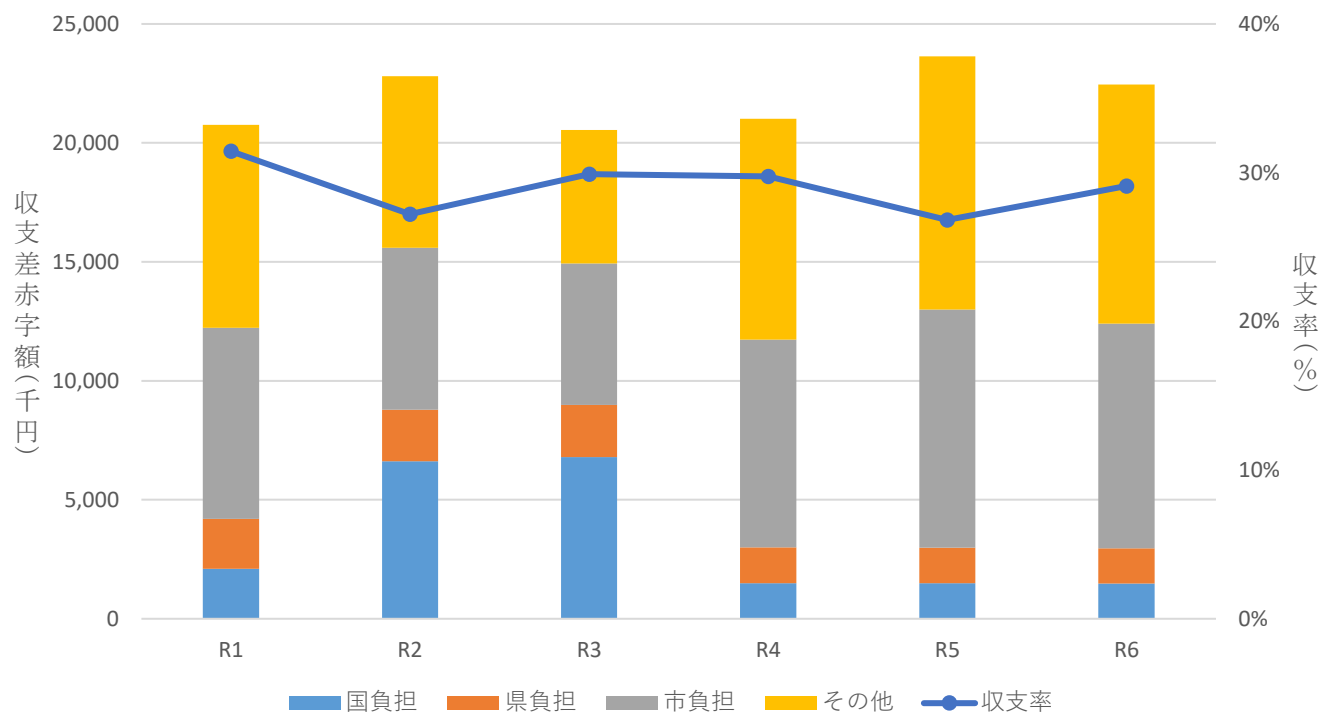
坂出市内全補助対象路線

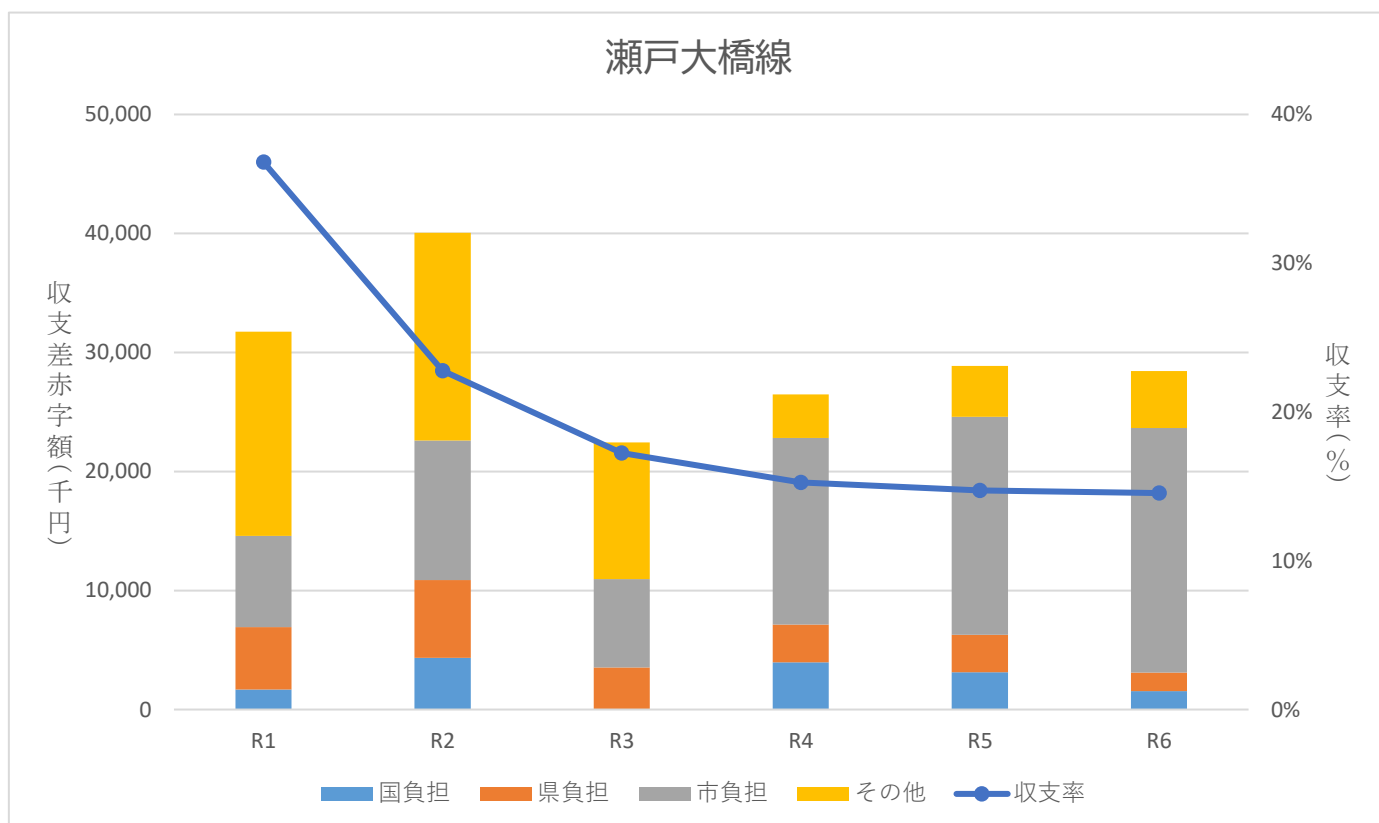
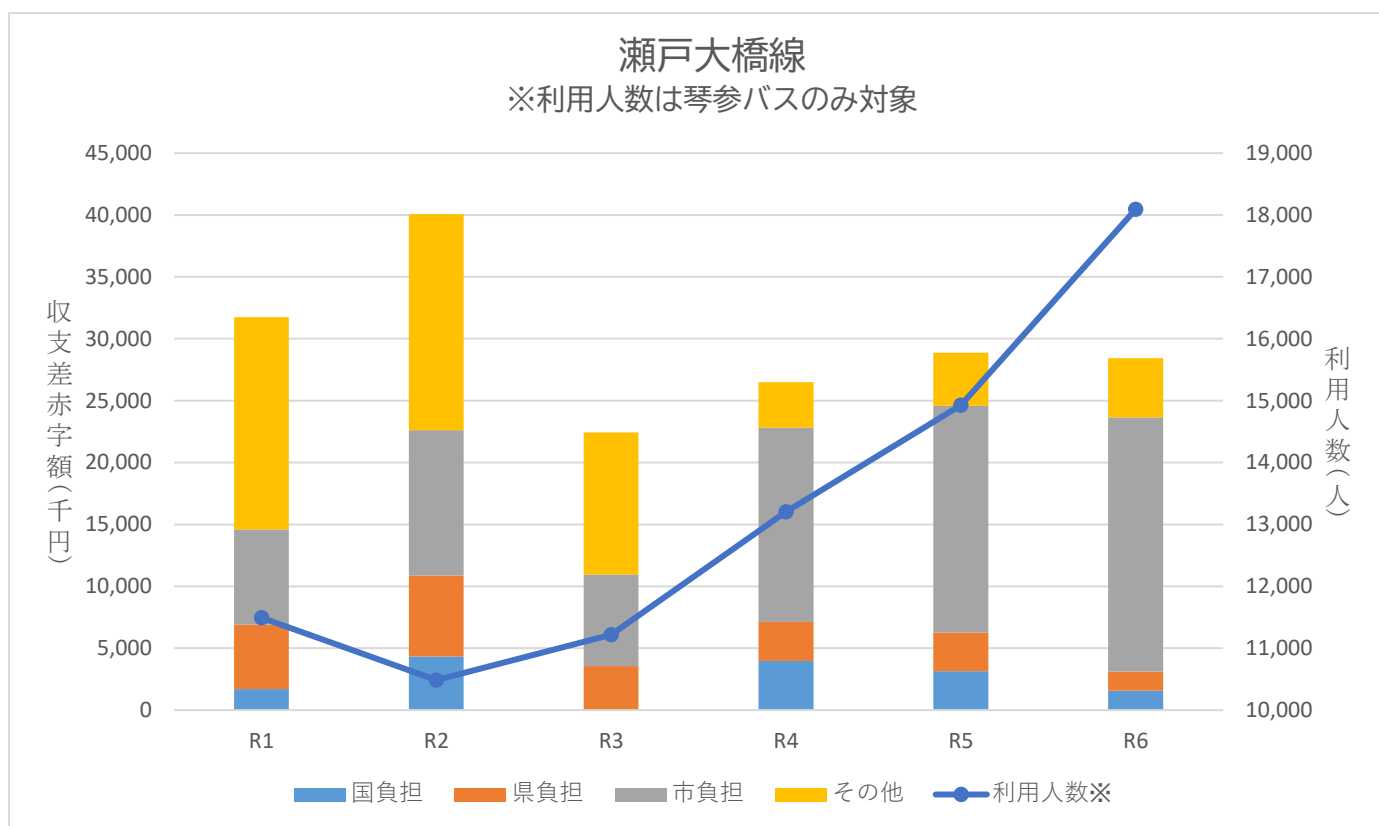


島田・岡田線



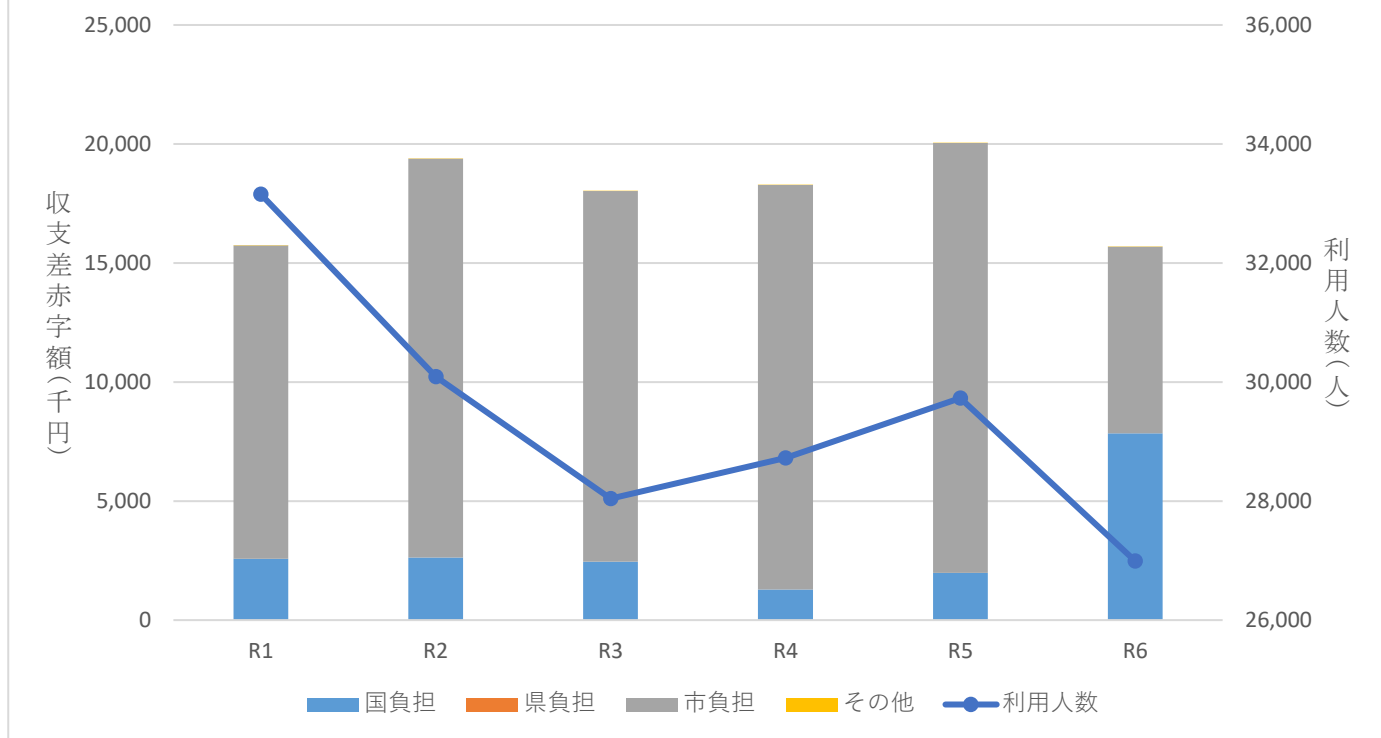
島田・岡田線



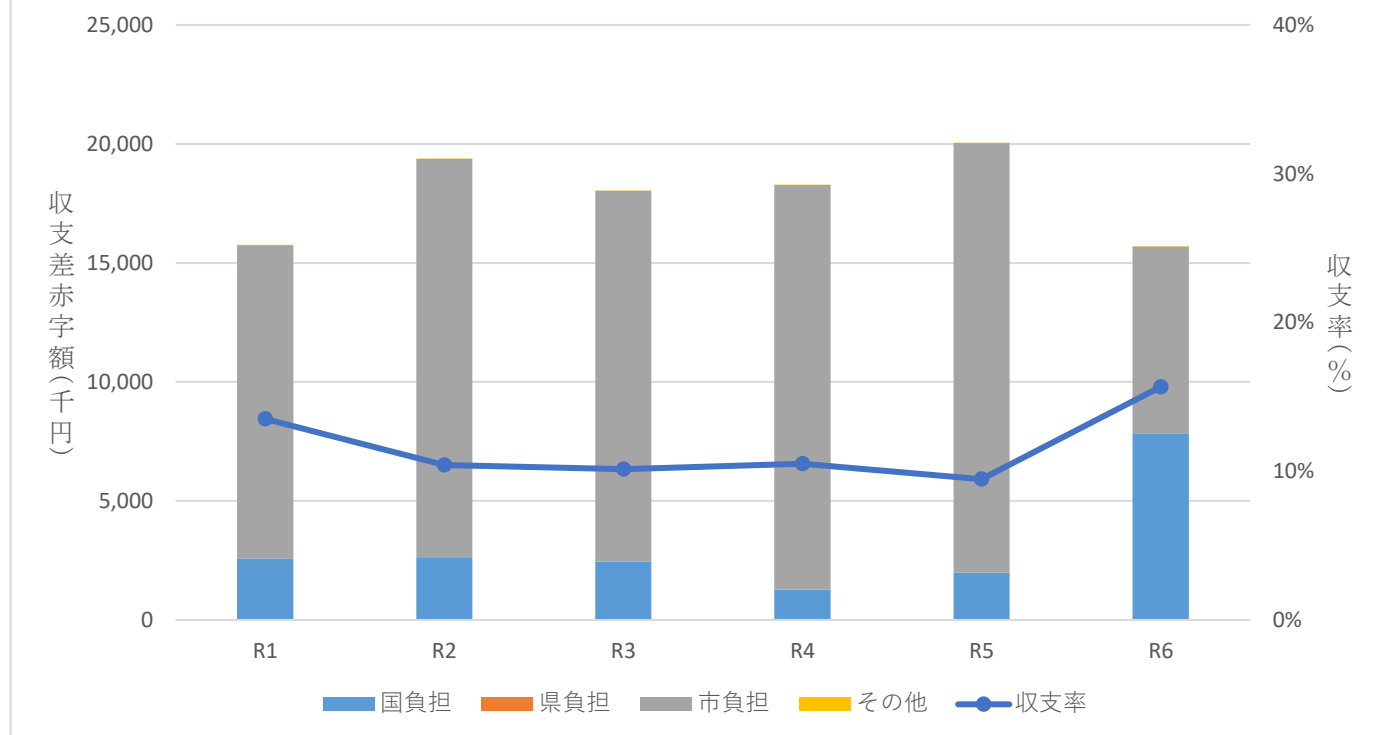


瀬戸大橋線について、R3上半期(R2. 10-R3. 3)までは琴参バスが「坂出駅～与島」間を、下電バスが「児島駅～与島」間を運行していたが、R3下半期(R3. 4-R3. 9)からは琴参バスが「坂出駅～児島駅」間を直通運行している。

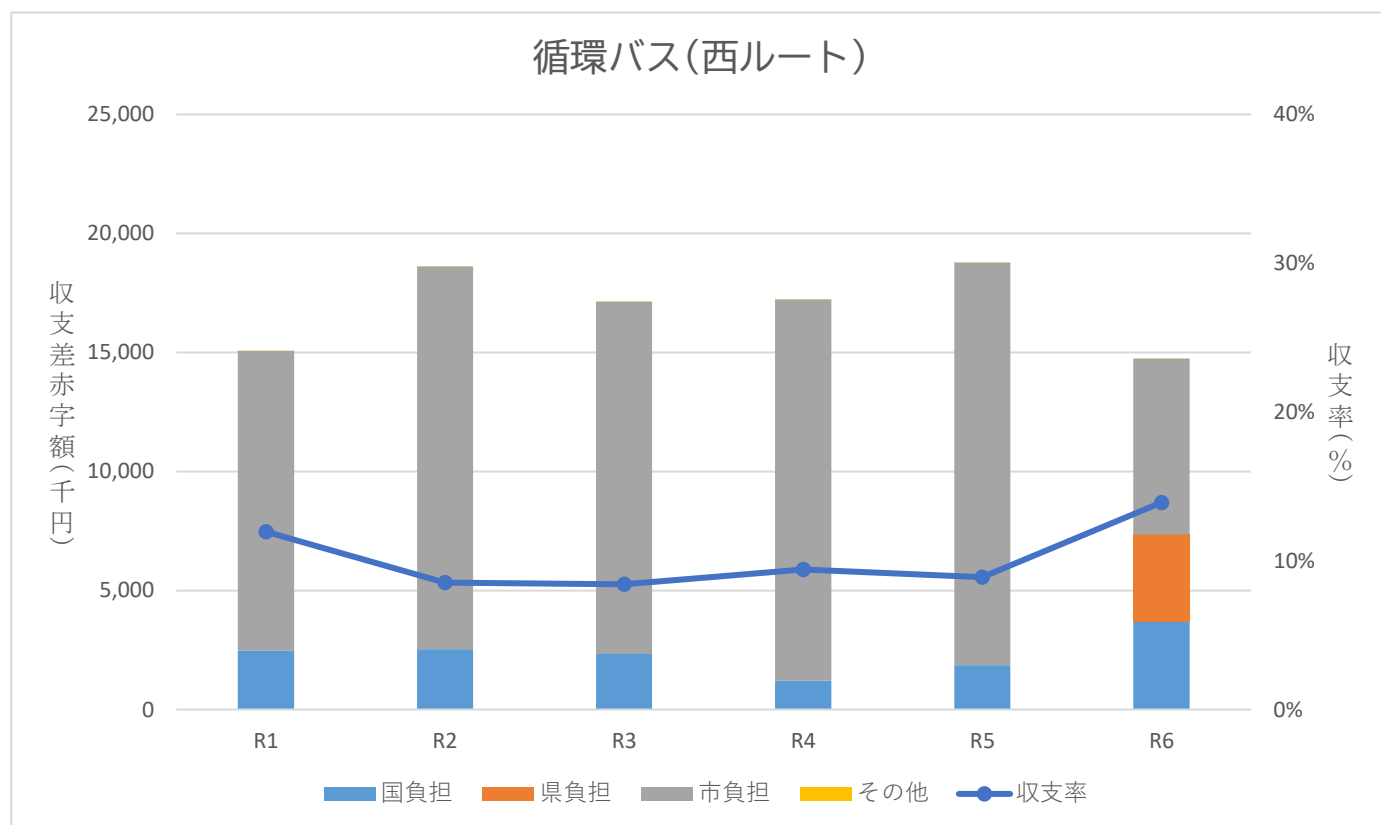
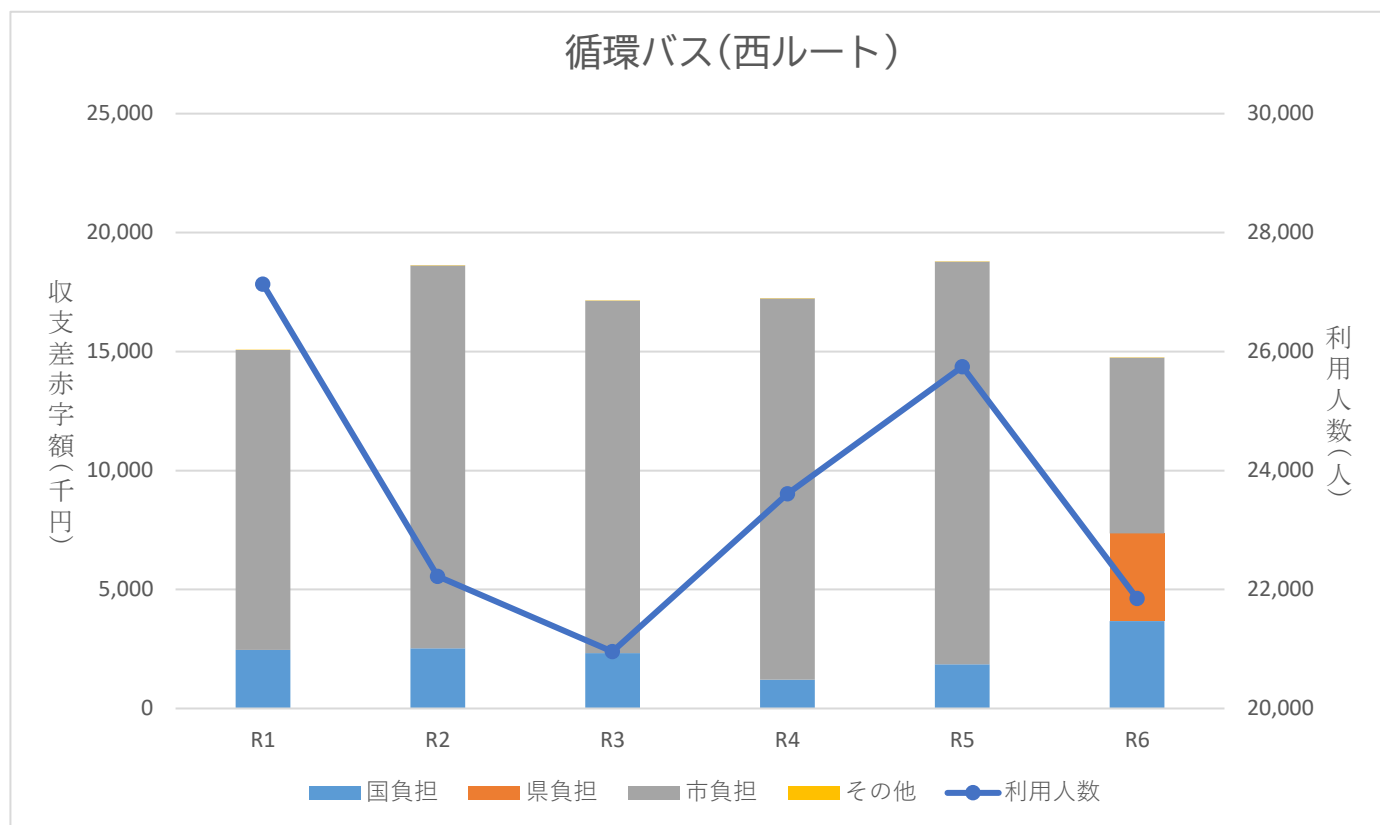
循環バス(東ルート)



循環バス(東ルート)

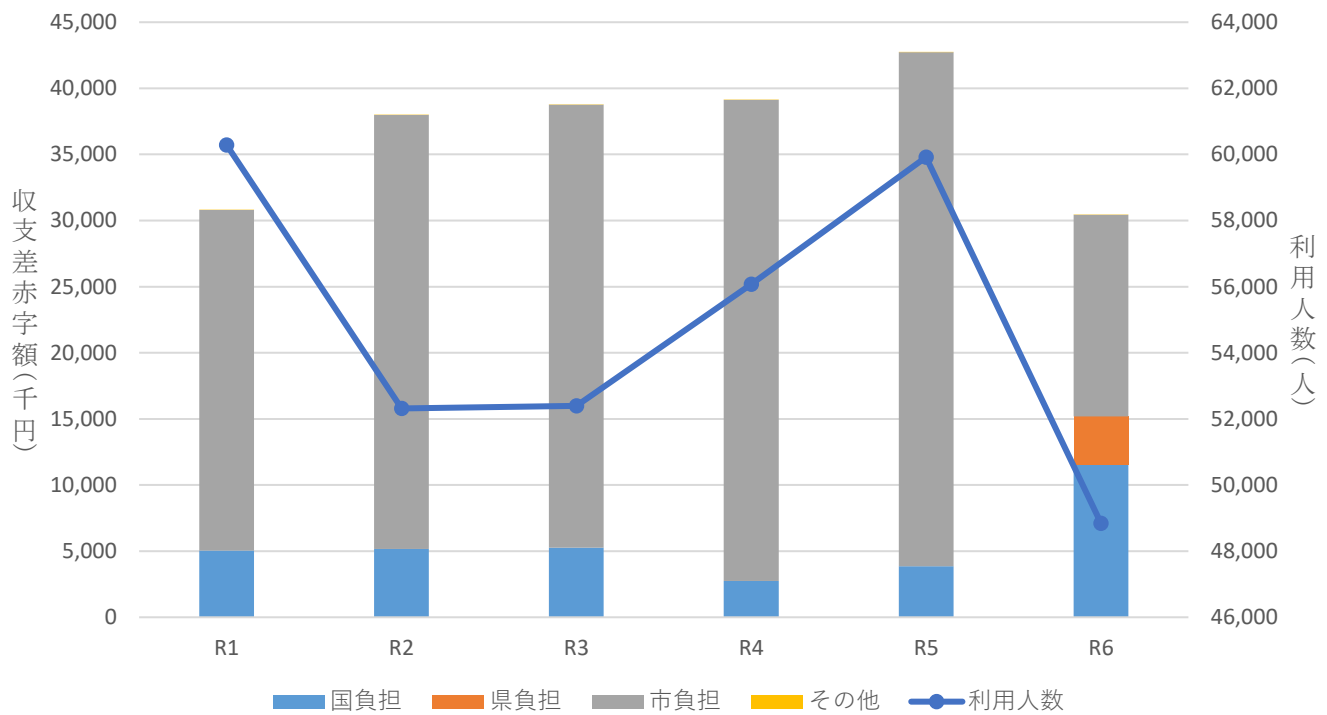


- ・ 運行便数6888便(R5)→4897便(R6)：29%減
- ・ 利用者数29732人(R5)→26993人(R6)：9%減
- ・ 運行の効率化とゾーン制運賃による収支率増

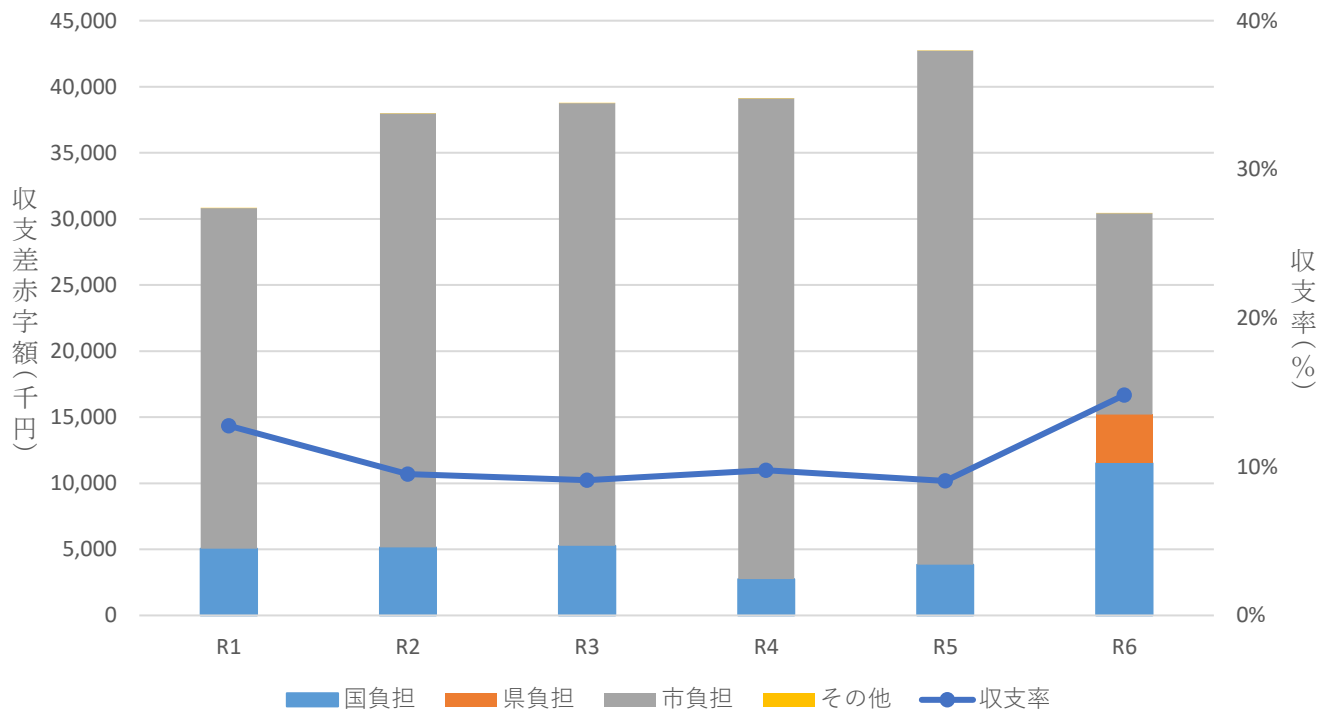


- ・ 運行便数6888便(R5)→4897便(R6)：29%減
- ・ 利用者数25749人(R5)→21853人(R6)：15%減
- ・ 運行の効率化とゾーン制運賃による収支率増

循環バス(合算)

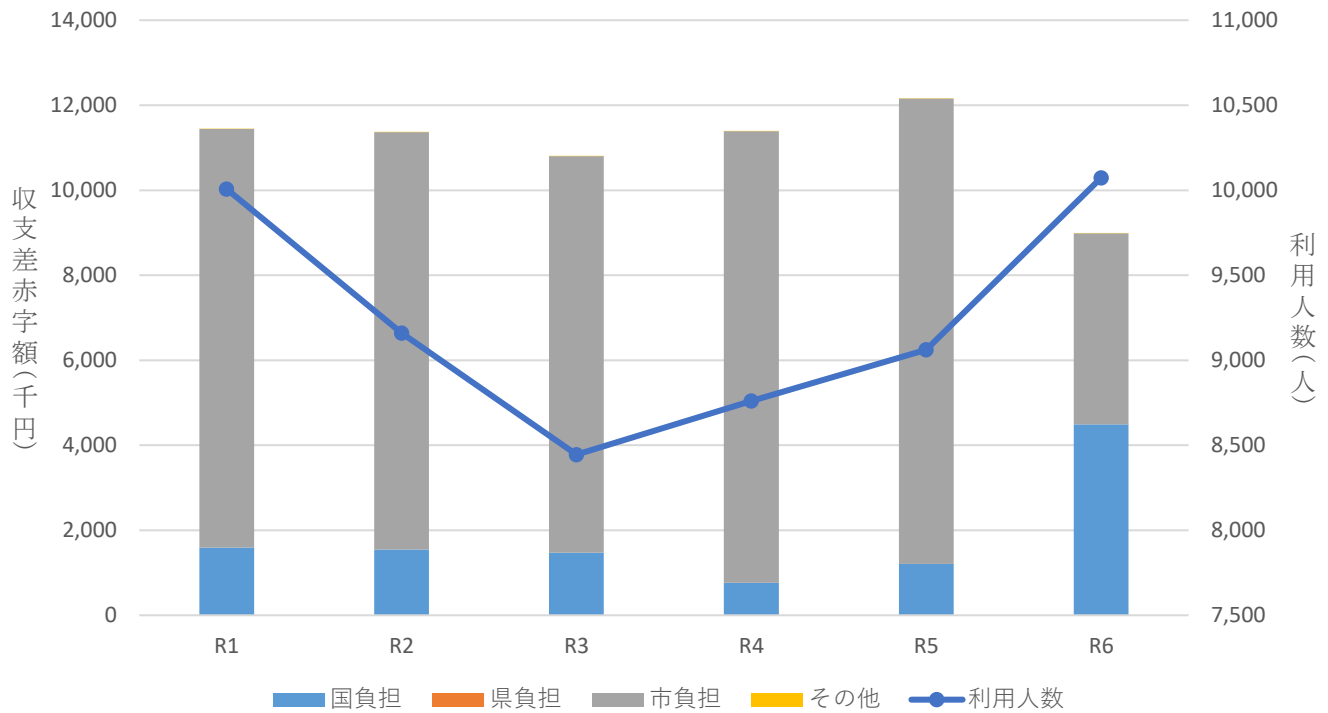


循環バス(合算)

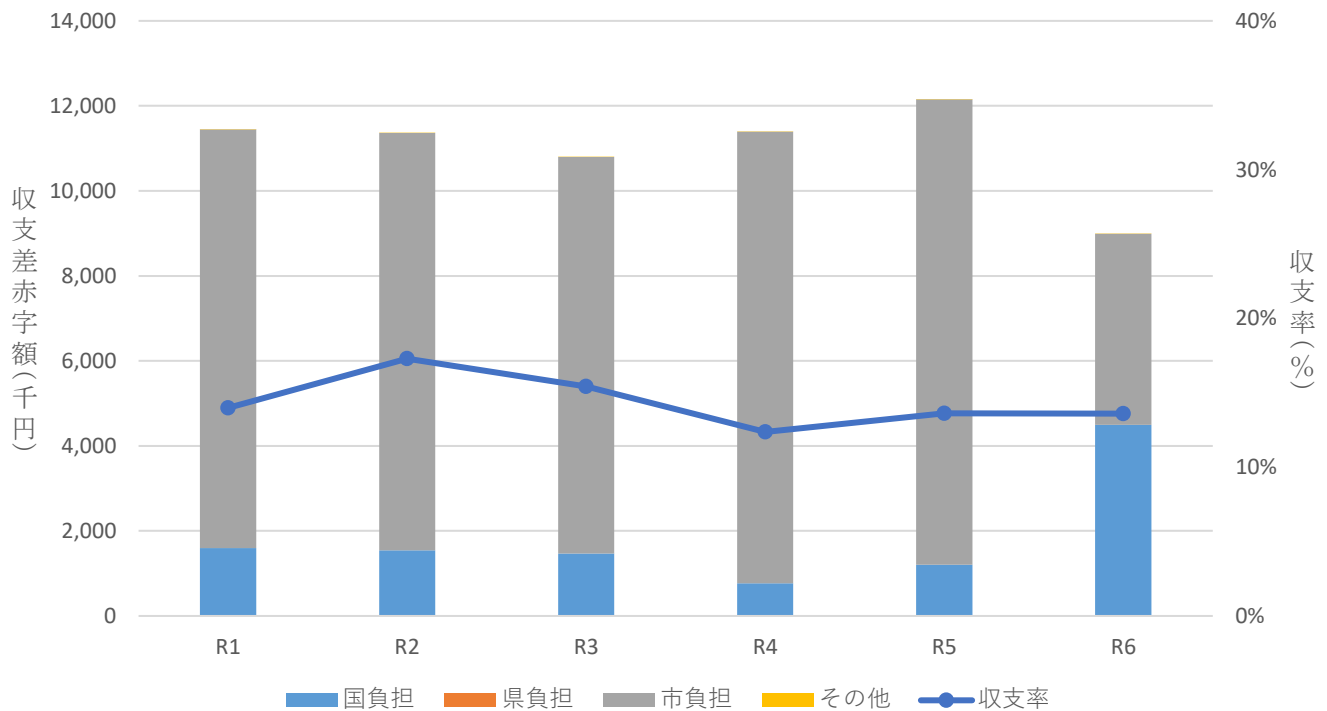


- ・ R3～R5は中ルートが運行
- ・ R5乗換券枚数=2,554枚
- ・ 合計運行便数16960便(R5)→9794便(R6)：42%減
- ・ 合計利用者数59914人(R5)→48846人(R6)：18%減

王越線(青海行き合算)

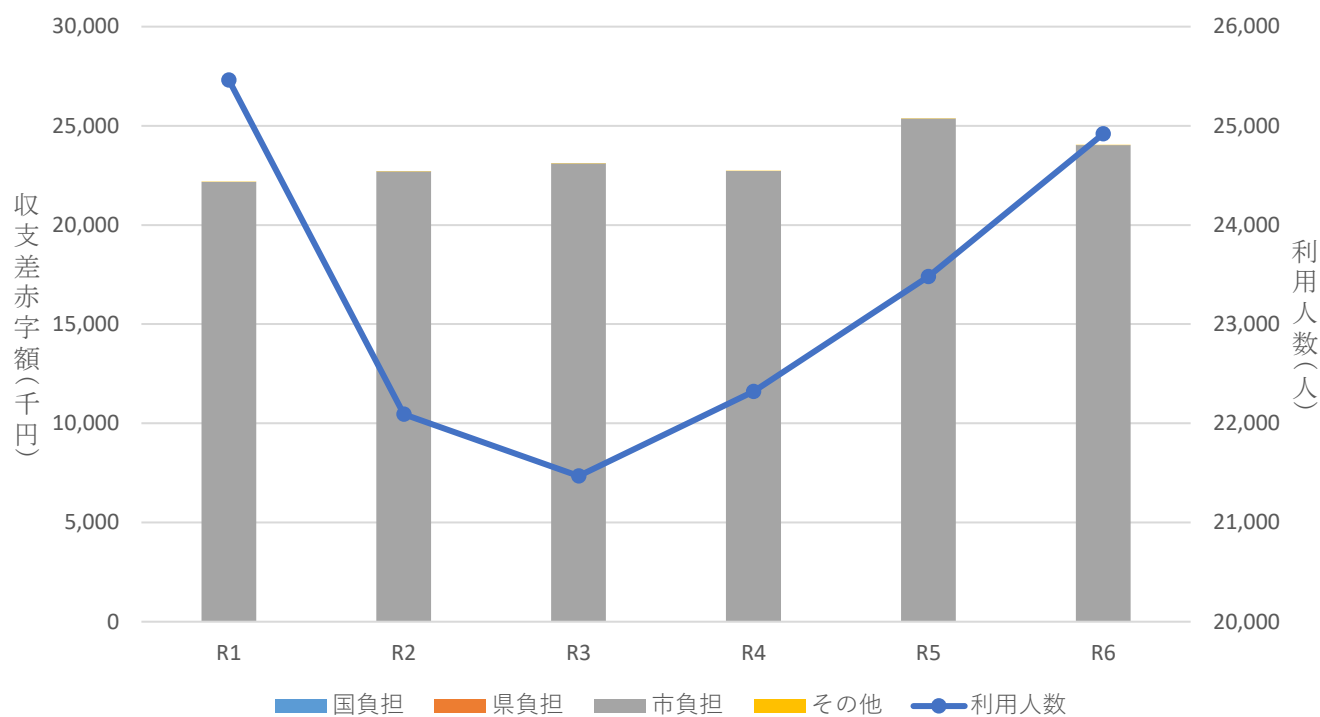


王越線(青海行き 合算)

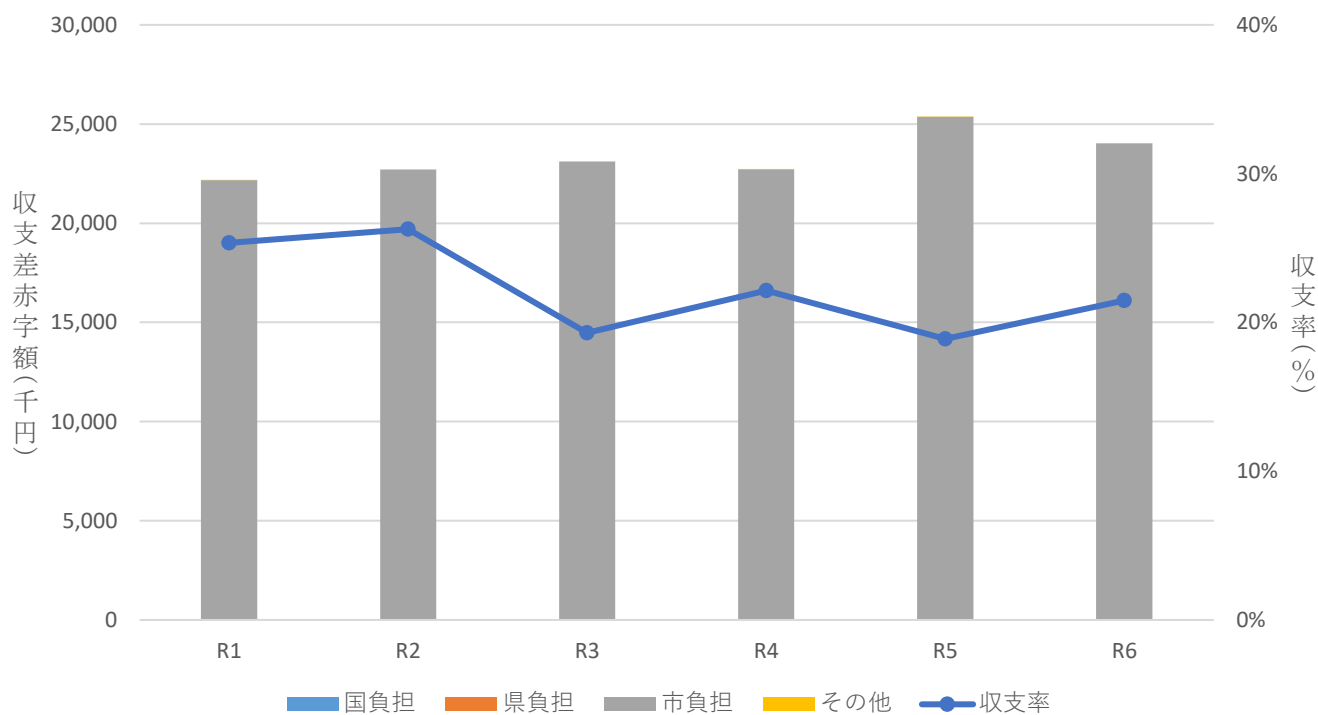


- ・ R5まで、大屋富経由と高屋経由が運行、R6から高屋経由に統合し、土日祝日運休
- ・ 合計運行便数3996便(R5)→2916便(R6)：27%減
- ・ 合計利用者数9,061人(R5)→10,073人(R6)：11%増

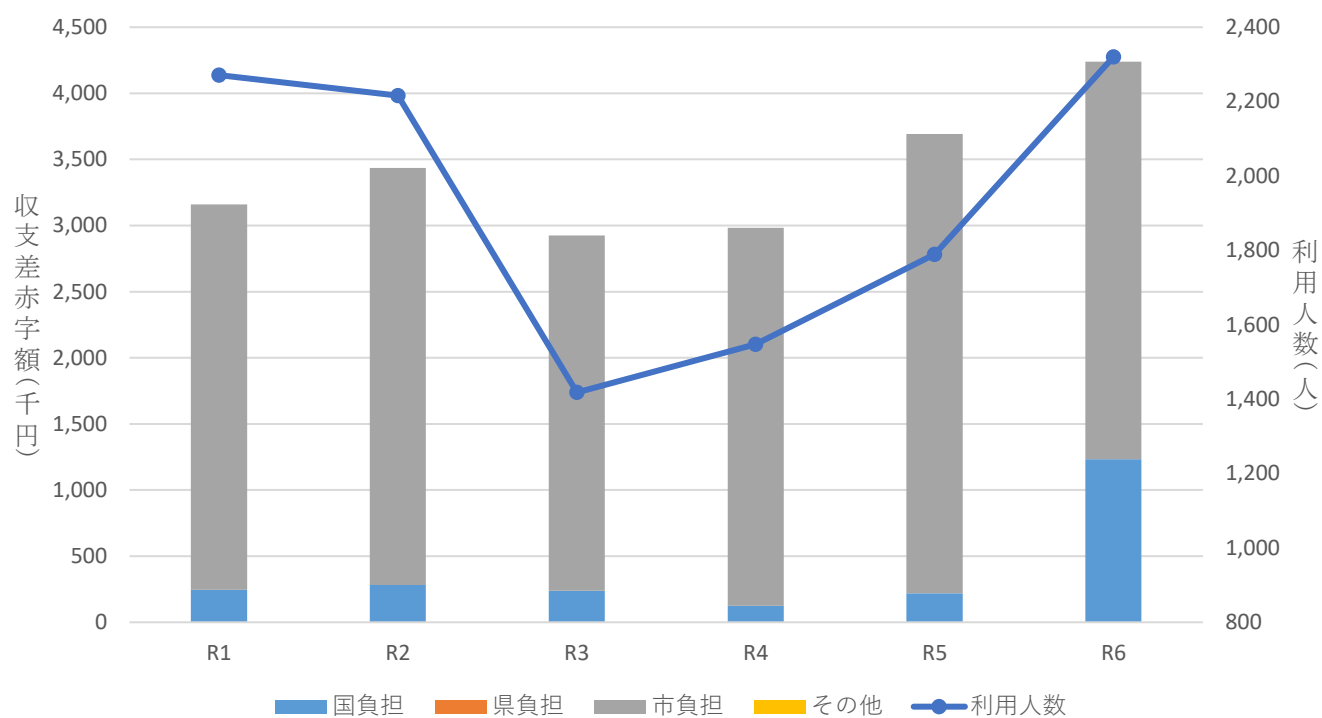
王越線(木沢行き)



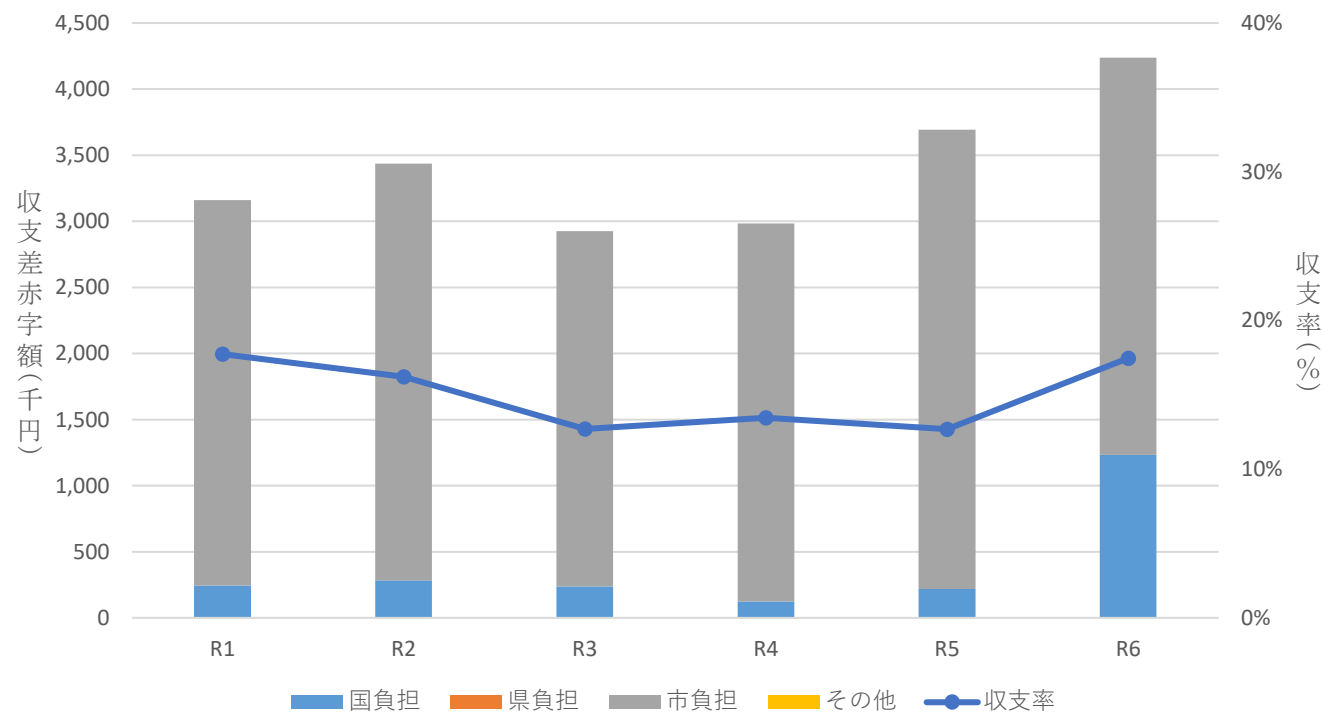
王越線(木沢行き)



デマンド(府中・西庄)

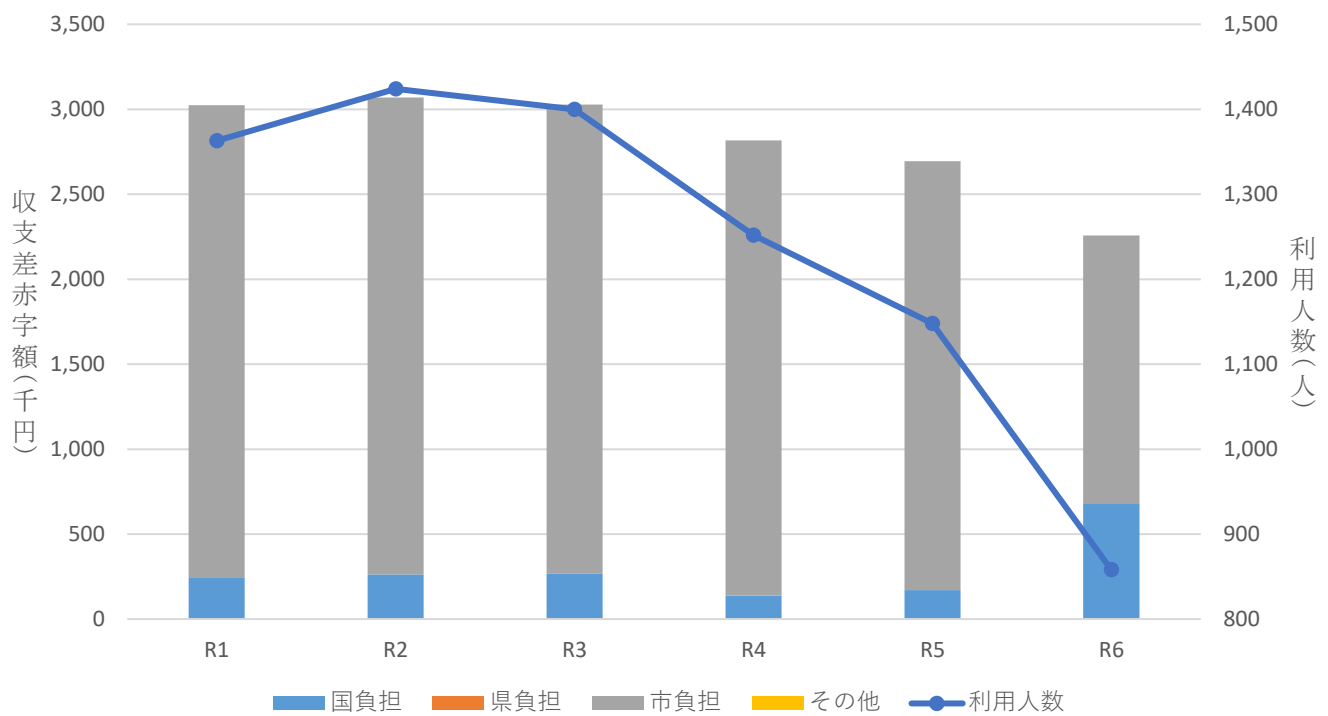


デマンド(府中・西庄)

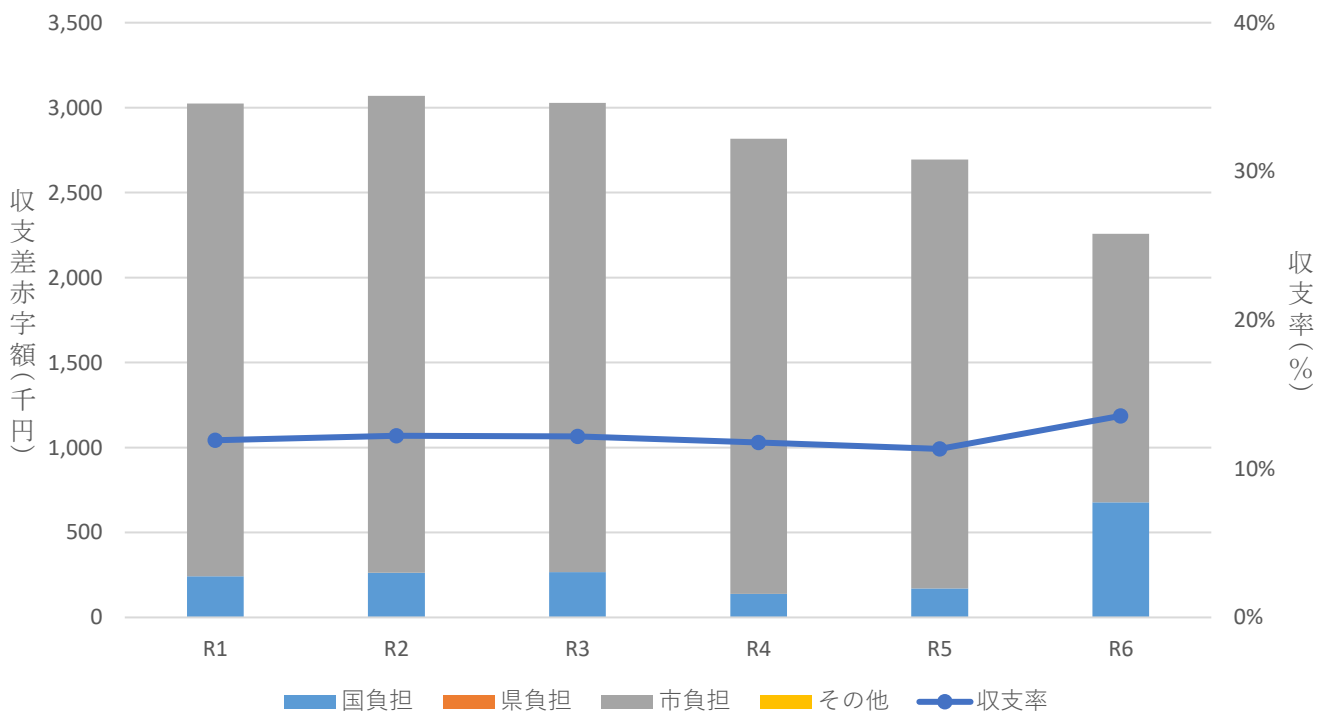


・乗合率向上とゾーン制運賃導入による収支率増

デマンド(加茂・神谷・林田)

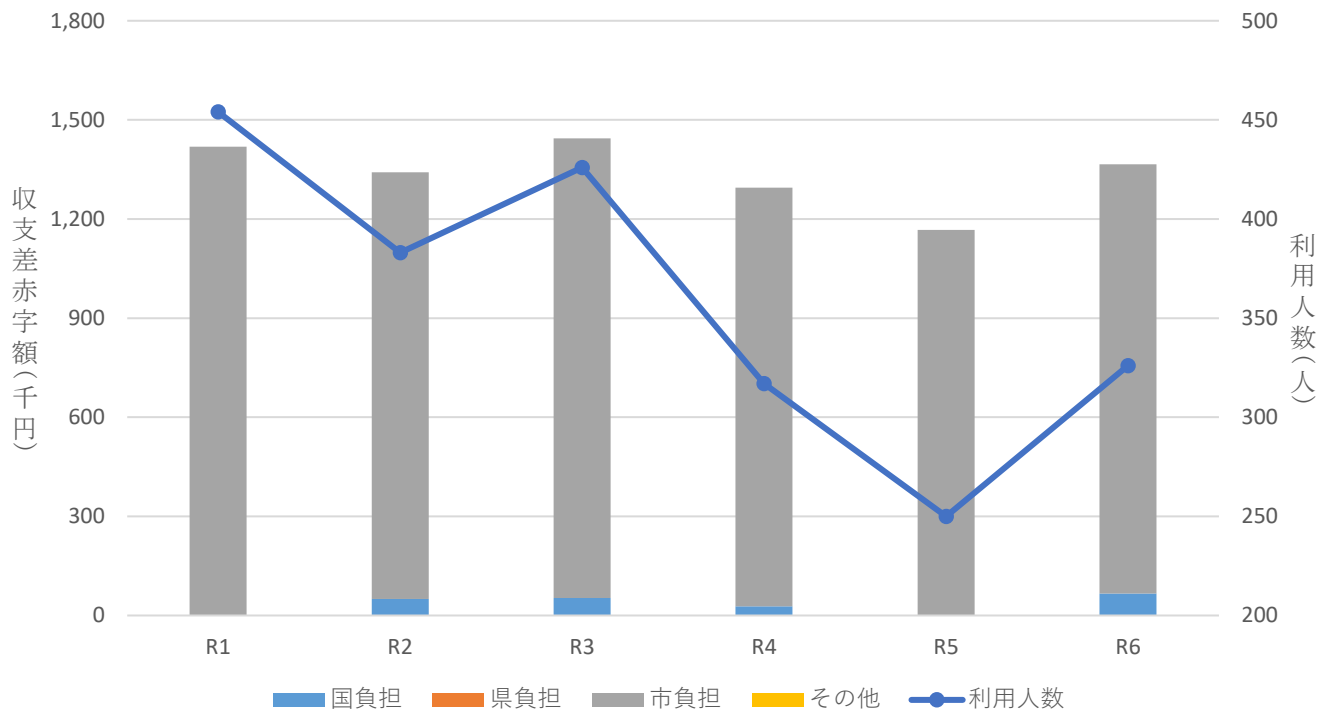


デマンド(加茂・神谷・林田)

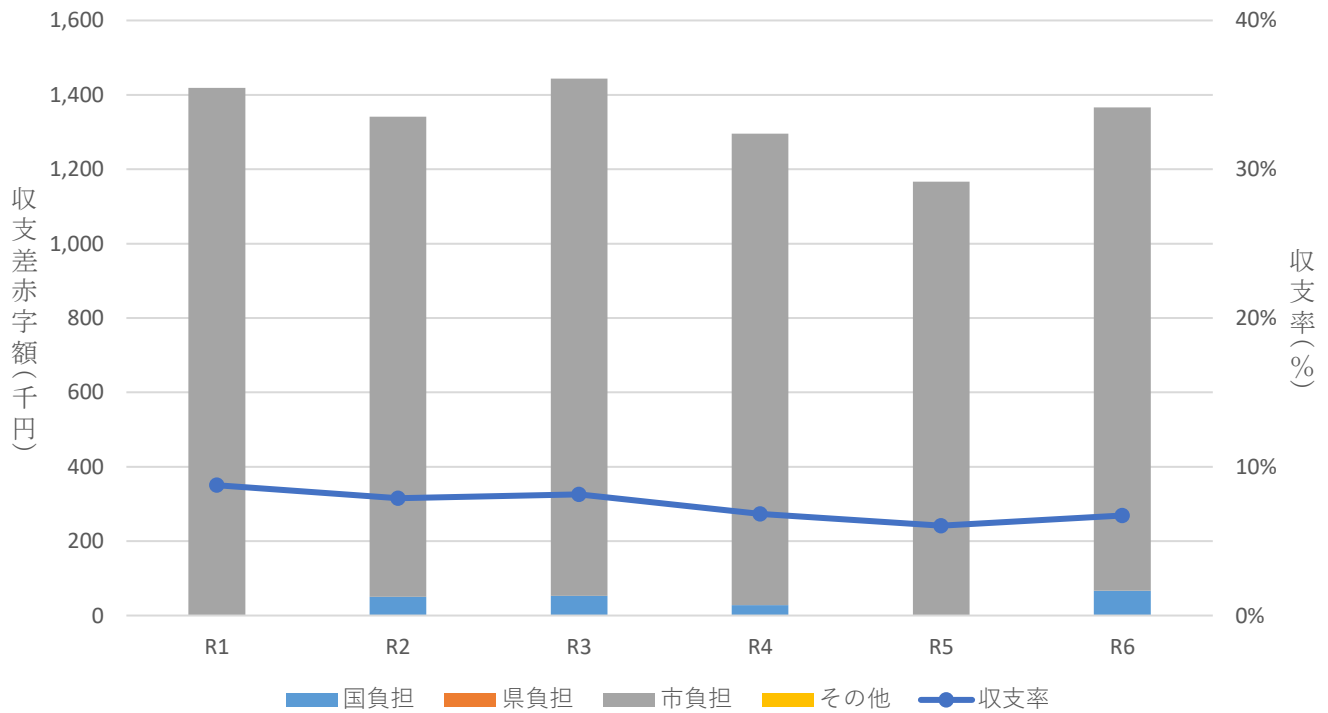


・ 利用減による運行便数の減少とゾーン制運賃導入による収支率増

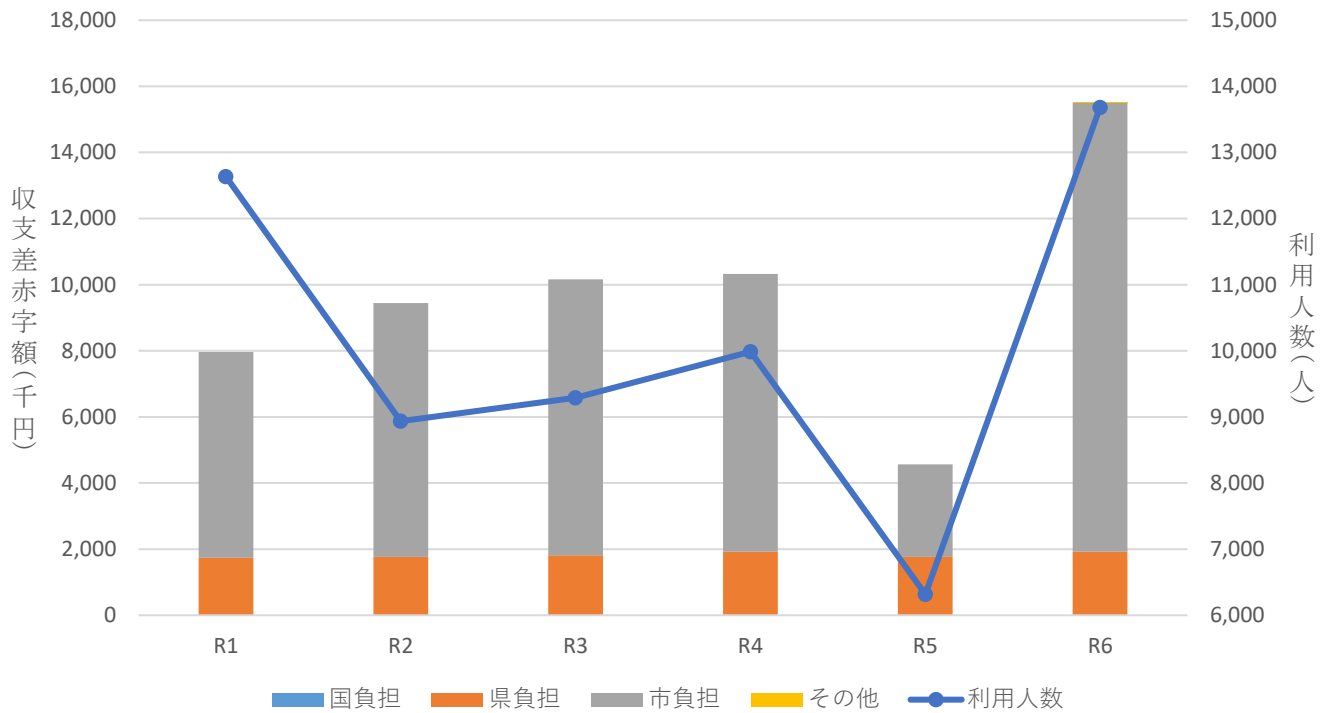
デマンド(川津)



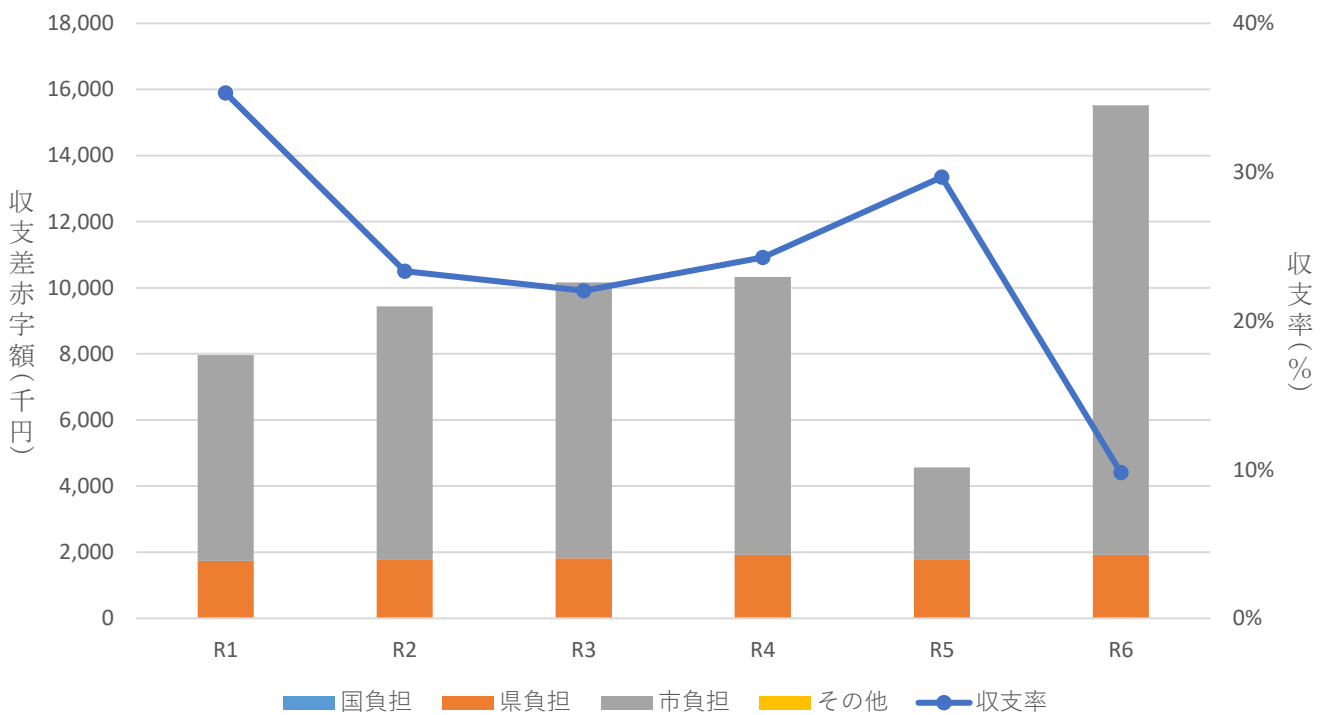
デマンド(川津)



瀬居線(R6から一般路線バス化)



瀬居線(R6から一般路線バス化)



※市営バスのR5までは、4月-3月決算、R5はR4.4-R5.9の半年実績

※R5.9で自家用有償路線としての運行は終了し、R5.10～一般路線バス化