

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画に基づく事業)

令和 7年 1月22日

協議会名: 坂出市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
琴参バス(株)	循環バス(東ルート) 坂出駅～市立病院～坂出警察署～坂出駅	<p>〈前回評価結果の概要〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便増進実施計画に基づく利便性向上や収支の改善に期待する。 ・引き続き、地域のニーズを汲み取り持続可能な公共交通に向けて積極的に取り組みを推進するよう願う。 ・再編後のルートの利用状況調査に取り組む必要がある。 <p>〈評価結果の反映状況〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便増進実施計画に基づき、利用者の少ない中ルートを廃止し、東西ルートに再編した。東西ルートとも市内3箇所の総合病院へのアクセスし、西ルートは市民の買い物ニーズの高い宇多津町の商業施設へアクセスする見直しを行った。(西ルートは地域間幹線系統へ移行) ・運行ダイヤを1時間間隔に改め、各バス停を毎時同分に出発するパターンダイヤ化を実現した。 ・再編による効率化で運行経費の削減が図れた。 ・ゾーン制運賃導入により、適正な運賃負担の実現を図るとともに、マイナンバーカード連携によるキャッシュレス市民割引により利用促進を図ることで、再編前と比較して収支率が向上した。 ・鉄道および幹線系統との接続利便性について、JR坂出駅においてそれぞれ接続を行っており、それぞれ概ね5～20分程度で接続できる。 	A 計画通り事業は適切に実施され、中心部の生活利便性施設へのアクセス向上などの役割を果たしている。	A <p>【年間利用者数】</p> <p>目標: 28,000人/実績: 26,993人 達成率: 96%</p> <p>※前年比91%/前々年比94%</p> <p>【収支率】</p> <p>目標: 20%/実績: 15.7%</p> <p>※前年比+6.3%/前々年比+5.2%</p> <p>【収支差】</p> <p>目標: ▲15,000千円/実績: ▲15,691千円 ※前年比+4,398千円/前々年比+2,588千円</p> <p>※再編による新規系統となるため、前年比等は再編前の東ルートと比較する参考値</p> <p>循環バス単体で見ると、目標値に達しなかったが、ゾーン制運賃導入で運賃を統一したことにより、一部区間を重複して運行する他の路線バスとの運賃格差がなくなったことで、他の路線バスも利用しやすくなり、坂出エリアの路線バス全体では利用者が増加した。</p> <p>循環バスの目標未達は、ゾーン制運賃の効果による他路線との相互利用が想定を上回ったと考えることもでき、地域全体で見れば公共交通の利便性が向上したと評価することもできるため、A評価とする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足の深刻化により、R6.10～土日祝日の朝夕便で減便が実施され、年間利用者数は減少が見込まれる。 ・1系統あたりの実績で考えるのではなく、地域を運行する公共交通全体で利用者が便利におでかけできているかという観点での評価が必要となる。 ・引き続きTicketQR公共交通無料デーや、マイナンバーカード連携による市民割引を実施するなどして、利用促進を図る。 ・引き続きTicketQR公共交通無料デーを地域イベントとコラボして実施するなど、地域公共交通計画の基本方針IVに掲げる「多様な主体の参加、多様な主体との連携」を推進する。 ・利便増進計画推進補助も活用しながら、モビリティマネジメントの推進を図る。

琴参バス(株)	<p>王越線(青海行き) 坂出駅～米出～青海</p>	<p>〈前回評価結果の概要〉 ・高屋経由への統合や林田町の商業施設へのアクセス性向上による効果や利用者への影響について把握する必要がある。 ・循環バス同様、持続可能な公共交通に向けて積極的に取り組む必要がある。</p> <p>〈評価結果の反映状況〉 ・従来、大屋富経由と高屋経由の2系統で運行していたところ、利用者の少ない大屋富経由を高屋経由に統合し、地域の主な買い物先であるハローズ坂出林田店へのアクセスを向上した。また、乗務員不足により土日祝日は運休となった。 ・統合により、休日運休の中でも、利用者数が統合前の2系統の合計値よりも増加し、経費の削減も図ることができた。 ・鉄道および幹線系統との接続利便性について、JR坂出駅においてそれぞれ接続を行っており、鉄道とは5～20分程度で、幹線系統とは概ね40分以内で接続できるようダイヤ設定を行っている。</p>	A	A	<p>【年間利用者数】 目標：11,600人／実績：10,073人 達成率：87% ※前年比：111%／前々年比115% 【収支率】 目標：20%／実績：13.6% ※前年比：±0%／前々年比+1.2% 【収支差】 目標：▲8,000千円／実績：▲8,989千円 ※前年比：+3,202千円、+2,401千円</p> <p>※系統再編のため、前年度比等は、再編前2系統の合計値と比較する参考値</p> <p>旧高屋系統の2倍水準という目標値には達しなかったが、土日祝日運休で年間便数が減便となっているなかで、旧2系統の合計値と比較して、利用者が増加している。(目標値の設定にあたり、土日祝日運休が考慮できていなかった。) また、収支差について目標は達成できなかったが、大幅に改善した。以上のことから、目標には達しなかったものの、利便性向上による利用者増や収支改善を図れたことからA評価とする。</p>	<p>・乗務員不足の深刻化により、R6.10～王越線(青海行き)は廃止となり、路線バスは王越線(林田循環)に再編のうえ、新設のデマンドタクシー(東北エリア)との共創により地域公共交通を維持することとなった。 ・再編により、路線バスとしての運行は減便、一部区間廃止となったが、面的な運行が可能なデマンドタクシーとの共創により、路線バスが廃止されていた林田町大洲地区や、従来の路線バス沿線から離れた集落でも乗降場所の設置が可能になった。 ・同時に地域のスーパーマーケットとも共創し、再編後の王越線(林田循環)は、ハローズ坂出林田店の店舗敷地内で乗降が可能になり、そこでデマンドタクシー(東北エリア)との乗り継ぎが可能となっている。</p>
琴参バス(株)	<p>※車両減価償却費等 坂出市循環バス(東ルート)車両1台 王越線(青海行き)バス車両2台</p>	<p>R1.9に王越線(高屋経由)、R2.9に循環バス(東ルート)で低床型ノンステップバス車両を1台導入し、利用環境の改善が図られている。また、R2.9に循環バス(中ルート)で導入された小型車両は、R5.10～王越線(青海行き)での運行に活用されている。</p>	A	A	<p>計画に位置づけられたとおり、事業は適切に実施された。</p> <p>計画に位置付けられたとおり車両の更新が行われ、利用環境の改善が図られている。</p>	<p>適切な安全管理を行うとともに、ノンステップバス導入方針を維持し、利用者の利便性向上を図る。</p>

<p>(有)大和タクシー</p>	<p>府中・西庄地区 デマンド 坂出駅～西庄町・府 中町</p>	<p>〈前回評価結果の概要〉 ・地域公共交通計画に基づく事業として実際に制度設計の見直しが図られており、今後の利用者の状況を注視しながら地域課題の解決に取り組む必要がある。 ・利用者の減少している系統はその要因分析、地域ニーズに応じた適切な運行形態等検討を行う必要がある。 ・川津デマンドは稼働率30%を下回り国庫補助対象外となったため、真に満たすべき移動ニーズを踏まえた運行回数を設定すること。</p>	<p>A</p> <p>計画通り事業は適切に実施され、計画目標の郊外部から中心部へのアクセス性向上に役立っている。</p>	<p>A</p> <p>【年間利用者数】 目標：1,600人／実績：2,320人 達成率：145% 前年比129.7%／前々年比150.0% 【収支率】※国基準 目標：11%／実績：19.1% 前年比：+3.9%／前々年比：+3.8% 【収支差】※国基準 目標：▲3,500千円／実績：▲4,173千円 前年比：▲1,026千円 ／前々年比：▲1,612千円</p> <p>中心部の乗降場所増設等の利便性向上を行ったことで利用者数が増加したため、A評価とする。予約があった時のみ運行するデマンドタクシーの性質上、利用者が増えると費用が増えるため収支差は悪化する。</p>	<p>・坂出駅前の商業施設の休業に伴い、新設された中心部のスーパーマーケットの乗降場所の利用が増えた。 ・R6.10～運行計画の見直しを行い、以前から要望のあった土日祝日の運行や、運行時刻・設定便数の見直しを行った。 ・運行区域についても再編を行い、府中・西庄地区、加茂・神谷等地區は統合して「東南エリア」に、川津地区は隣接する大池町、小山町に運行区域を拡大して「南エリア」に再編することで、運行の効率化(乗合率向上)を図りながらサービスを拡充した。</p>
<p>(有)府中タクシー</p>	<p>加茂・神谷等地區 デマンド 坂出駅～加茂町・神 谷町・林田町(一部)</p>	<p>〈評価結果の反映状況〉 ・R5.10～利用者登録の廃止、中心部の総合病院・スーパーマーケットへの乗降場所新設、追加運賃を払っての自宅付近での降車等のサービス拡充を図った。 ・ゾーン制運賃導入により、運賃負担の適正化を図るとともに、マイナンバーカード連携によるキャッシュレス市民割引で、市民の活発な利用を促した。 ・(有)大和タクシーが、共創モデル実証運行事業を活用してAIデマンドシステムの実証を行った。 ・地域の移動ニーズに応じた見直しのため、区域再編や土日祝日の運行等について協議会で協議した。</p>	<p>A</p> <p>計画通り事業は適切に実施され、計画目標の郊外部から中心部へのアクセス性向上に役立っている。</p>	<p>B</p> <p>【年間利用者数】 目標：1,300人／実績：858人 達成率：66% 前年比74.7%／前々年比68.5% 【収支率】※国基準 目標：10%／実績：9.2% 前年比：+0.7%／前々年比：+0.1% 【収支差】※国基準 目標：▲3,500千円／実績：▲3,169千円 前年比：+211千円／前々年比：+206千円</p> <p>新設された乗降場所の利用率は高いものの、利用者数が減少したためB評価とする。従来の高頻度で利用していた方の利用がなくなったものと推察される。利用率低下により、収支率・収支差は改善された。</p>	
<p>四国タクシー(株)</p>	<p>川津地区デマンド 坂出駅～川津町</p>	<p>・鉄道および幹線系統との接続利便性について、JR坂出駅においてそれぞれ接続を行っており、鉄道とは概ね30分以内に、幹線系統とは概ね60分以内に接続できる。</p>	<p>A</p> <p>計画通り事業は適切に実施され、計画目標の郊外部から中心部へのアクセス性向上に役立っている。</p>	<p>A</p> <p>【年間利用者数】 目標：330人／実績：326人 達成率：99% 前年比130.4%／前々年比102.8% 【収支率】※国基準 目標：6%／実績：39.8% 前年比：+6.5%／前々年比：+22% 【収支差】※国基準 目標：▲1,600千円／実績：▲135千円 前年比：+2千円／前々年比：+262千円</p> <p>中心部の乗降場所増設の効果などで利用者数が微増した。事業評価を受けて計画運行回数の見直しを行うなど改善が図れたため、A評価とする。</p>	