

令和 2 年 度

第 3 回西条市地域公共交通活性化協議会

資 料

【協議事項関係】

西条市地域公共交通再編実施事業（バス路線の再編）

市内バス路線の状況	1
路線見直しフロー（案）	3
見直し基準の事例	6

デマンド型乗合タクシー運行状況

デマンド型乗合タクシーの利用実績	8
デマンド型乗合タクシー見直しのポイント	9

【参考資料】

西条市地域公共交通網形成計画（抜粋）

西条市地域公共交通再編実施事業（バス路線の再編）

西条市地域公共交通網形成計画（令和2年3月）（事業6－1抜粋）

○ 路線見直し基準の設定

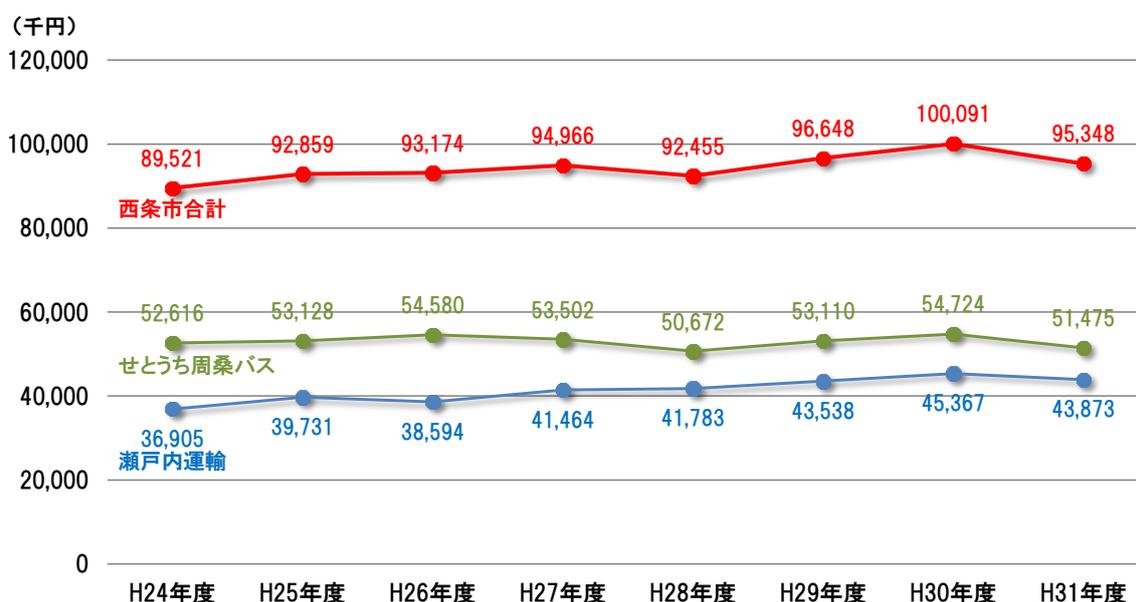
バス路線を維持・存続させるためには「乗って守る」という意識付けが重要となる。そのため、ダイヤの減便、路線自体の廃止等について一定の基準を設け、その数値に達しない場合は他の移動手段に再編するなど、利用状況に応じた明確なバス路線の見直し基準を設定する。

市内バス路線の状況

1 路線バス運行費補助金

- 西条市の4条路線バスへの補助金額は、増加傾向にある。
- 西条市の公共交通関連の負担額は、約137,772千円（平成30年度）である。

図表1 西条市路線バス運行費補助金額推移



2 路線別収支率

- 収支率は、全体的に瀬戸内運輸(株)が高く、せとうち周桑バス(株)では全路線が20%以下となっているほか、瀬戸内運輸(株)の禎瑞線も20%を切っている。

図表 2 路線別収支率（令和元年度）

（単位：円）

運行事業者	路線名	補助対象経常費用 (A)	経常収益 (B)	収支率 (B ÷ A)
瀬戸内運輸(株)	今治～小松	35,427,966	17,636,813	49.8%
	周桑～マイントピア	37,281,153	18,556,532	49.8%
	新居浜～西条	65,901,165	33,839,036	51.3%
	今治～新居浜	121,060,241	64,472,070	53.3%
	加茂線	55,508,027	12,118,061	21.8%
	禎瑞線	7,820,718	1,426,827	18.2%
	西之川線	28,265,604	6,696,166	23.7%
	計	351,264,874	154,745,505	44.1%
周桑バス(株) せとうち	三芳線	9,232,939	682,285	7.4%
	関屋線	9,750,653	1,504,778	15.4%
	保井野線	16,778,130	1,939,521	11.6%
	壬生川線	19,480,720	3,371,877	17.3%
	湯谷口線	8,277,717	1,111,128	13.4%
	計	63,520,159	8,609,589	13.6%

3 年間輸送人員

- 路線ごとの令和元年度年間輸送人員は以下のとおりで、市内バス路線の1便あたりの輸送人員は、2.4人/便である。

図表 3 路線別年間輸送人員等（令和元年度）

（単位：人、人/便）

運行事業者	路線名	年間輸送人員	1便あたり輸送人員
瀬戸内運輸(株)	今治～小松	59,884	2.4
	周桑～マイントピア	67,795	
	新居浜～西条	131,342	
	今治～新居浜	164,371	
	加茂線	9,470	
	禎瑞線	4,855	
	西之川線	15,491	
	計	453,208	
周桑バス(株) せとうち	三芳線	2,672	
	関屋線	5,453	
	保井野線	5,770	
	壬生川線	10,817	
	湯谷口線	5,219	
	計	29,931	
合計		483,139	

路線見直しフロー（案）

1 見直しの基準となる指標

路線見直しのフローを作成するにあたり、以下の各項目及び数値を見直しの基準に設定する。各項目中の全国状況等の数値については、国土交通省「地域公共交通に対する自治体の取組状況及び地域公共交通の現況分析業務報告書」（平成24年10月）によるものである。

なお、見直し基準を適用する路線は、西条市を運行するバス路線のうち、原則、市内で完結する路線を対象とする。

《市内完結路線》

禎瑞線、西之川線、壬生川線、三芳線、関屋線、保井野線、湯谷口線

（1）1便あたり¹の平均利用者数

- 平成22年度の全国及び人口規模が同程度の自治体（10万～20万人）における路線型運行では、約50%の路線が1便あたりの平均利用者数5人未満である。
- 西条市内完結路線の利用状況は、ほとんどの路線において平均利用者数5人未満である実態を勘案し、また、「西条市地域公共交通網形成計画」（令和2年3月）の目標2「住民ニーズに対応した移動サービスの提供」において、目標値3.0人/便（現状値2.2人/便（平成30年度））と設定していることから、1便あたりの平均利用者数3人未満の路線を見直し対象とする。

（2）収支率

- 平成22年度の全国及び人口規模が同程度の自治体（10万～20万人）における路線型運行では、約50%の路線が収支率20%未満である。
- 「西条市地域公共交通網形成計画」（令和2年3月）の目標5「効率的なバス運行の実現」において、収支率の目標値を20%と設定していることから、収支率が20%未満の路線を見直し対象とする。

（3）年間利用者数・1日あたりの利用者数

- 平成22年度の全国における路線型運行では、約50%の路線が年間利用者数5,000人未満（中央値4,892人）である一方、人口規模が同程度の自治体（10万～20万人）では、約50%の路線が年間利用者数10,000人未満（中央値9,685人）である。

¹ 往復型は片道を1便、循環型は1循環を1便とする。

○ 西条市内完結路線は、路線によって利用者数が異なるが、上記の同規模自治体の中央値である年間利用者数約 10,000 人（1 日あたり利用者数 30 人）を見直しの指標とする。

（4）曜日・利用区間等の偏り

○ 路線の一部において利用が少ない曜日、区間又は時間帯等がある場合には、ダイヤの変更や路線変更等による見直し対象とする。

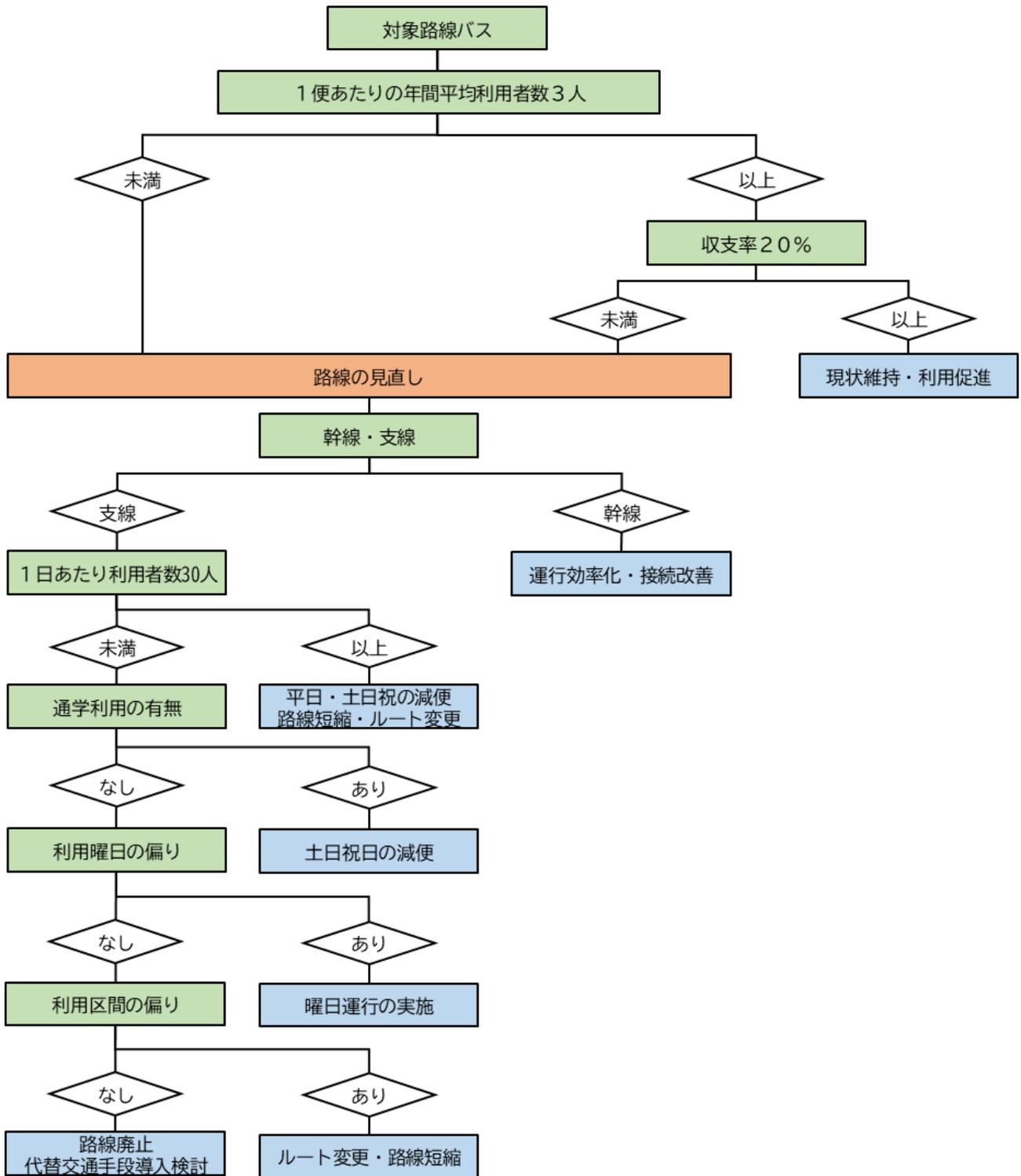
（5）その他

○ 通学利用者の有無等の状況に応じて見直しの検討を進める。

2 バス路線見直しフロー図（案）

上記の指標をもとに、市内バス路線については、以下のフロー図に基づいて見直しを検討する。

図表4 バス路線見直しフロー図（案）



見直し基準の事例

1 利用者数に応じた見直し

(1) 1便あたりの利用者数

【内 容】 1便あたり何人利用しているか

【算定方法】 路線別年間利用者数 ÷ (1日あたり運行便数 × 年間運行日数)

【メリット】 算定しやすく、便ごとの状況を判断することができる

【問題点】 便によっては回送的な運行があり、一概に見直しできない

【事 例】

- ・豊岡市（イナカー）：1. 0人/便未満（乗合交通として最低限の利用があるか）
- ・雲南市（雲南市民バス）1. 0人/便未満（最低1日1人が乗車しているか）
- ・松江市（コミュニティバス）：2. 0人/便未満（複数利用の最小整数）

(2) 1往復あたりの利用者数

【内 容】 1回（往復）あたり何人利用しているか。（回送的運行も勘案）

【メリット】 算定しやすく、便あたり利用者数より現実的な判断ができる

【算定方法】 路線別年間利用者数 ÷ (1日あたり運行回数(往復回数) × 年間運行日数)

(3) 1日あたり利用者数の平均値

【内 容】 1日あたり何人利用しているか

【算定方法】 路線別年間利用者数 ÷ 年間運行日数

【問題点】 路線ごとに判断できるが、便ごとには判断できない

【事 例】 たつの市（コミュニティバス）：15人/運行日

2 運行経費に応じた見直し

(1) 収支率

【内 容】 収支率の状況

【算定方法】 路線別年間収入 ÷ 路線別年間経費

【問題点】 路線ごとに判断できるが、便ごとには判断できない

【事 例】

- ・豊岡市（イナカー）：20%未満（市の負担額上限を運賃収入の4倍とした上で、適切な収支率を設定）
- ・西東京市（はなバス）：収支率70%・公費負担割合30%

(2) 利用者1人あたりの補助金額

【内 容】バス利用者1人あたりにいくらの補助金を支出しているか

【算定方法】路線別年間欠損額÷年間利用者数

【問題点】路線ごとに判断できるが、便ごとには判断できない

【事 例】

- ・世羅町（せらまちタクシー）：1,000円未満（補助金の妥当性を検討する基準として1,000円を設定（詳細な根拠は不明））

3 その他

(1) 利用者属性面での評価

【内 容】特定の属性の利用者のみである場合

例) 小学生児童・中学生生徒のみの利用等の場合、スクールバスに切り替える。

(2) バス停廃止基準

【内 容】1日平均乗降者数が1人未満のバス停は廃止

【事 例】

- ・沖縄県北谷町（コミュニティバス）

デマンド型乗合タクシー運行状況

デマンド型乗合タクシーの利用実績

1 加茂地区デマンド型乗合タクシー

(1) 登録者数 (令和2年9月末日現在)

○ 59人 (藤之石・千町: 27人、荒川: 3人、川来須: 29人) (令和元年度末比較: +29人)

(2) 利用実績

図表5 加茂地区デマンド型乗合タクシー利用実績 (令和元年度)

項目	行き	帰り	合計
運行予定回数	52	52	104
運行回数	32	29	61
稼働率	61.5%	55.8%	58.7%
利用者数	66	50	116
1便当たり利用者数	2.1	1.7	1.9

図表6 加茂地区デマンド型乗合タクシー利用実績 (令和2年4月～9月)

項目	行き	帰り	合計
運行予定回数	36(9)	36(9)	72(18)
運行回数	15(3)	9(2)	24(5)
稼働率	41.7%	25.0%	33.3%
利用者数	24(6)	15(4)	39(10)
1便当たり利用者数	1.6	1.7	1.6

※ ()は川来須便。令和2年8月から運行開始

2 丹原地域デマンド型乗合タクシー

(1) 登録者数 (令和2年9月末日現在)

○ 166人 (令和元年度末時点比較: +9人)

(2) 利用実績

図表7 丹原地域デマンド型乗合タクシー利用実績（令和元年度）

項目	8:30	11:30	14:30	16:30	合計
運行予定回数	202	202	202	202	808
運行回数	19	7	3	61	90
稼働率	9.4%	3.5%	1.5%	30.2%	11.1%
利用者数	22	9	4	67	102
1便当たり利用者数	1.2	1.3	1.3	1.1	1.1

図表8 丹原地域デマンド型乗合タクシー利用実績（令和2年4月～9月）

項目	8:30	11:30	14:30	16:30	合計
運行予定回数	102	102	102	102	408
運行回数	12	8	1	31	52
稼働率	11.8%	7.8%	1.0%	30.4%	12.7%
利用者数	22	16	1	31	70
1便当たり利用者数	1.8	2.0	1.0	1.0	1.3

デマンド型乗合タクシー見直しのポイント

(1) 運行区域

○ 適正な対象人口、適正な運行時間に基づいた運行区域が設定されているか。

(2) 運行日

○ 住民の移動ニーズに対応した運行日となっているか。(平日・土日祝日・曜日運行)

(3) 運行便数

○ 住民の移動ニーズに対応した便数設定となっているか。

(4) 運行ダイヤ

○ 住民の移動ニーズに対応したダイヤ設定となっているか。

(5) 乗降ポイント

○ 住民の移動ニーズ（通院、買物、金融機関等）に対応した乗降ポイントが設定され

ているか。

(6) 運賃

○ 競合する移動手段と比較して、適正な運賃設定がなされているか。

(7) 運行のわかりやすさ

○ 利用者にとって分かりやすい運行が設定されているか。

(8) 対象住民への周知

○ 地域住民が運行内容を把握しているか。