

福山・笠岡地域公共交通網形成計画の 位置付け及び地域現況整理

平成28年11月

目次

1. 福山・笠岡地域公共交通網形成計画の概要	1
1.1 計画策定の趣旨	1
1.2 本計画の対象区域	1
1.3 本計画の対象期間	1
1.4 本計画の位置づけ	2
(1) 将来の都市構造に係る計画	3
(2) 地域公共交通網形成に係る記載	5
2. 福山・笠岡地域の現況	6
2.1 対象地域の位置	6
2.2 地域の人口や産業	7
(1) 人口や世帯の状況	7
(2) 運転免許保有率	13
(3) 通勤・通学での移動	14
(4) 生活関連施設の分布	15
(5) 観光客数の推移	16
(6) まとめ	18
2.3 地域公共交通の状況	19
(1) 地域の公共交通体系	19
(2) 陸上交通の概況	22
(3) 海上交通の概況	39
(4) 公共交通への補助金の推移	42
(5) まとめ	44

1. 福山・笠岡地域公共交通網形成計画の概要

1.1 計画策定の趣旨

福山市及び笠岡市で構成される福山・笠岡地域では、鉄道、路線バス、乗合タクシー、旅客船、フェリーなど、多様な公共交通が運行（運航）されており、都市間移動をはじめ、多くの市民の日常生活を支える移動手段として、重要な役割を担っている。しかしながら、人口減少やモータリゼーションの進行等を要因とする利用者の減少など、公共交通の運営環境は厳しさを増している。

一方で、地域の高齢化の進行に伴い、今後、自ら移動する手段を持たない交通弱者の増加が懸念されており、地域での暮らしを守るために、高齢者にとっても優しい生活交通手段を持続的に確保することが一層重要となっている。

こうした状況を受け、福山市及び笠岡市では、これまでに「第4次福山市総合計画」、「第6次笠岡市総合計画」など、行政運営やまちづくり計画において公共交通確保の必要を掲げ、また2006年(平成18年)3月策定の「福山市生活バス交通利用促進計画」、2009年(平成21年)3月策定の「笠岡市地域公共交通総合連携計画」に基づき、公共交通の維持、確保に向けた事業に取り組んできた。

また、2014年(平成26年)には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007年(平成19年)法律第59号）」の一部が改正され、まちづくり施策と一体となった、戦略的な公共交通運営の必要性がより明確に提示されたところである。

福山・笠岡地域公共交通網形成計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通網の形成に向けた方針、及び事業内容等を示すものである。

1.2 本計画の対象区域

本計画の対象区域は、福山市、笠岡市より構成される福山・笠岡地域とする。

1.3 本計画の対象期間

本計画の対象期間は、2017年度(平成29年度)～2022年度(平成34年度)の6年間（仮）とする。

1.4 本計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2014年(平成26年)11月施行）」に基づき策定するものであり、策定にあたっては、福山市及び笠岡市のまちづくりや、地域公共交通網形成の方向性を定めた既往計画等と整合を図るものとする。

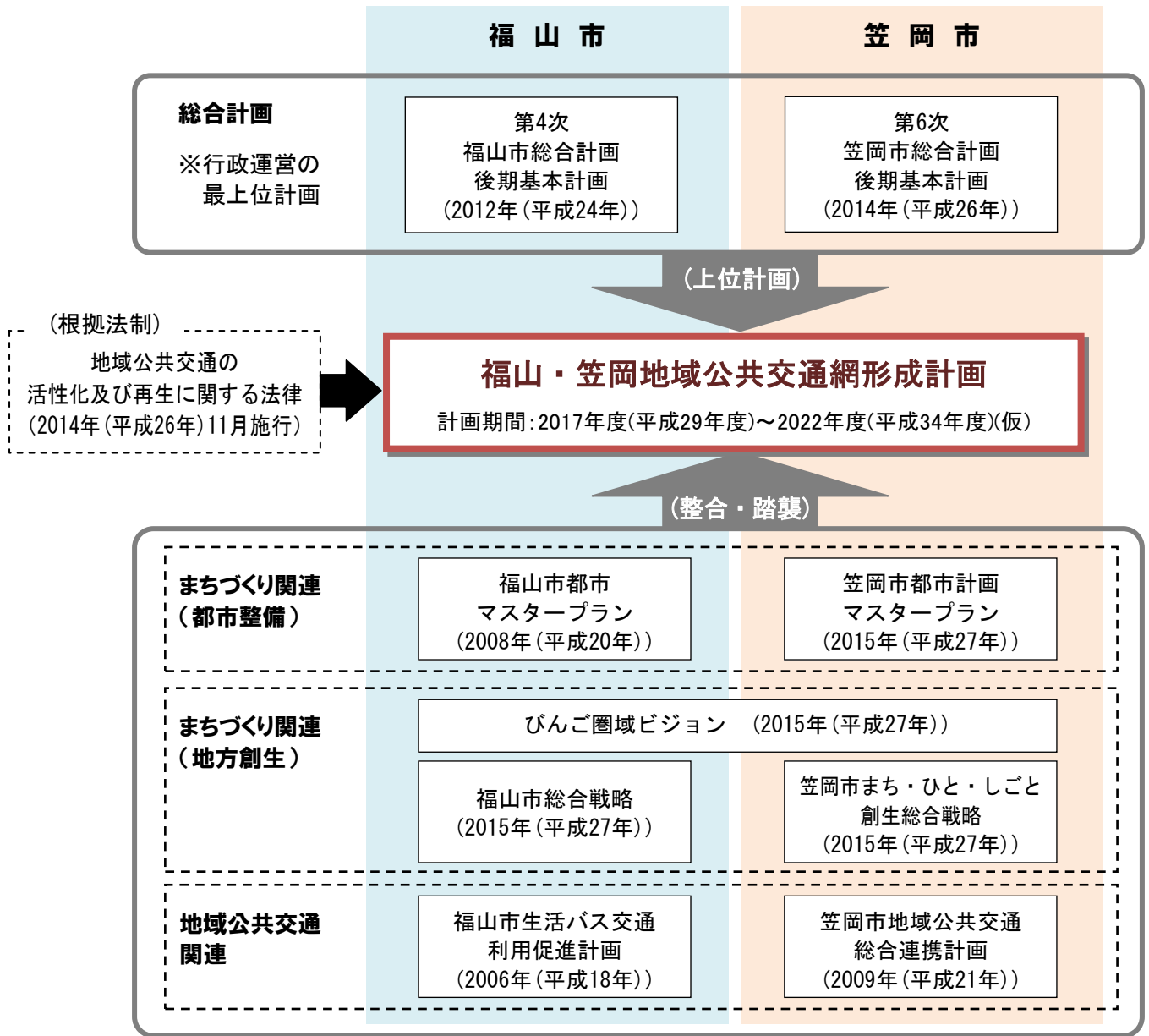


図 地域公共交通網形成計画の位置づけ

(1) 将来の都市構造に係る計画

先述したとおり，本計画の関連計画には，総合計画，まちづくり関連，地域公共交通関連の計画が挙げられる。このうち，両市の都市計画マスタープランより，地域公共交通形成に係る深い都市構造のあり方に関する計画について，次に示す。

① 福山市都市マスタープラン

本市の都市づくりにおいては，多くの人にとっての暮らしやすさを確保する観点から，市街地の拡散を抑制するとともに，都市の既存ストックを有効活用しつつ，様々な都市機能がコンパクトに集積した集約型の都市構造の形成をめざします。

市街地の集約については，地域の特性や都市機能の状況に応じて，日常的な生活機能が集積する「地区拠点」から，基礎的な都市機能が集積する「地域拠点」，より高次の都市機能の集積・充実を図る「都心地区」まで，段階的な都市拠点の形成をめざします。

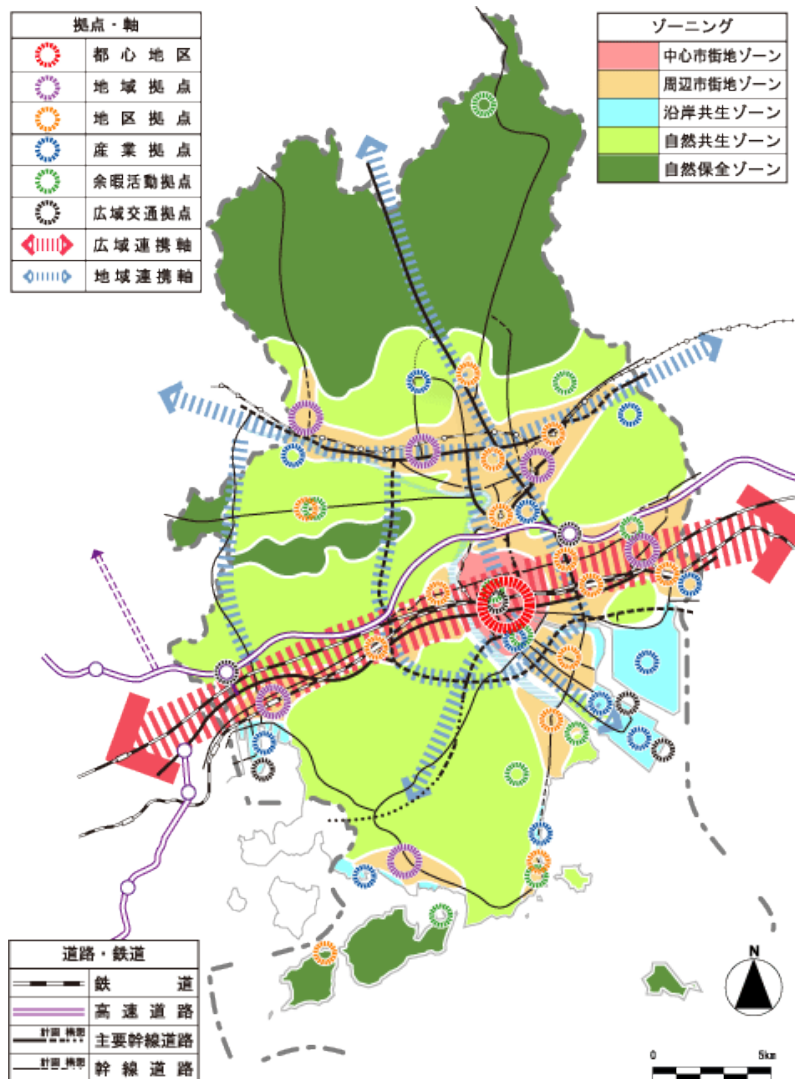


図 将来の都市構造（福山市）

② 笠岡市都市計画マスタープラン

「拠点」各種都市機能の集積や整備充実を図ることによって、人・モノ・情報等の交流が一層活性化する地区の形成を目指します。

「都市軸」各拠点を相互に連携し、人・モノ・情報等の往来を支援するとともに新たな機能を誘導する交通軸の強化を目指します。

■ 将来都市構造図

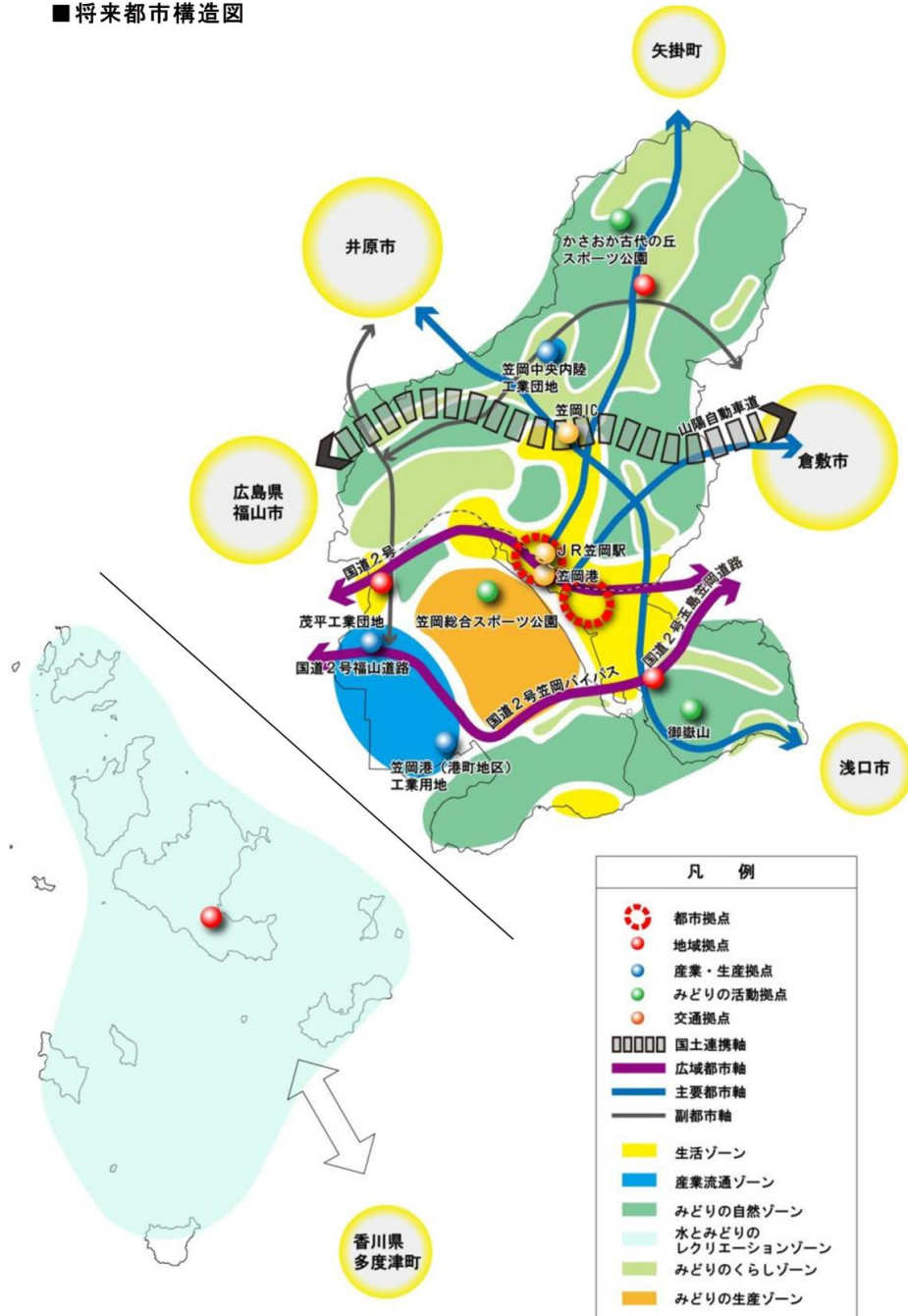


図 将来都市構造（笠岡市）

これらより、福山市、笠岡市ともに地域拠点への機能集約、及び拠点間の連絡強化の方向性が確認できる。

(2) 地域公共交通網形成に係る記載

関連計画には、地域公共交通網形成に係る取組や事業が盛り込まれている。これらを整理し、下表に示す。

表 関連計画における地域公共交通網に係る記載

計 画	記載がある項目など	関連する主な取組・事業など
○第4次 福山市総合計画	暮らしを支える地域交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> ◆生活バスの利用促進, 乗継利便性の向上 ◆走島定期航路の確保
○福山市都市 マスタープラン	交通施設整備の方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆鉄道駅周辺では, 駅前広場やアクセス道路の整備を進めるほか, 各公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上など, 交通結節機能の強化を図るとともに, 交通施設のバリアフリー化を推進し, だれもが利用しやすい安全な交通環境を形成。 ◆生活バスについては, 地域特性に応じて, ループバスやゾーンバスシステムの導入を進めるとともに, バスロケーションシステムの導入などによる便利で効率的なバスサービスを提供。
○びんご圏域ビジョン ○福山市総合戦略	高次の都市機能の集積・強化/圏域全体の生活関連機能サービスの向上	<ul style="list-style-type: none"> ◆備後圏域の将来の発展を見据え, 公共交通網の整備等, 圏域全体の住民の利便性の向上や企業の拠点強化につながる都市基盤の整備に取り組む。 ◆住民の移動手段を確保するため, 圏域における公共交通体系と圏域の市町のデマンド交通の在り方の研究に取り組む。
○第6次 笠岡市総合計画	公共交通を利用しやすいまち	<ul style="list-style-type: none"> ◆分かりやすく利便性の高い公共交通体系の構築 ◆利用者のニーズに応じた運行(航)の見直し ◆地域資源や中心市街地との連携 ◆各交通手段間の連携強化 ◆市民, 交通事業者, 行政の協働による持続可能な仕組みづくり
○笠岡市都市計画 マスタープラン	総合的サービスに優れた公共交通網の確立	<ul style="list-style-type: none"> ◆JR笠岡駅と笠岡港(住吉地区)の連携強化を図るとともに, 交通結節点としてふさわしい環境整備を行い, 公共交通利用者の利便性の向上を図る。 ◆既存の路線バスについては, 事業者の協力のもと買い物バスの運行をはじめ, 停留所や運行ルートの見直し等により中心市街地の商業施設や医療機関との連携を強化し, 買い物や通院等の移動手段を確保する。 ◆路線バスの維持が困難な路線については, 地域の実情に応じ, 地域との協働によるデマンド型乗合タクシーなど新たな運行方法への転換を検討する。 ◆海上交通については, 利便性の向上と効率化を図り航路の維持・確保に努める。 ◆笠岡諸島の生活基盤の強化と観光振興等のため, 旅客船・フェリーの乗り場については, 駐車場や緑地などを確保し, 誰でも利用しやすい環境に改善し利便性の向上を図る。
○笠岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略	時代に合った特色ある地域をつくり, 地域と地域の連携をすすめる	<ul style="list-style-type: none"> ◆JR笠岡駅周辺について計画的な整備を図り, 拠点性を高めることで, 中心市街地に賑わいを取り戻す。 ◆地域公共交通の維持確保, 道路・橋梁等の老朽化施設の長寿命化対策, 狭あい道路整備等を図り, 移動しやすいまちを形成する。

2. 福山・笠岡地域の現況

2.1 対象地域の位置

福山・笠岡地域（以下、対象地域）は、広島県と岡山県の県境に跨がる福山市、笠岡市の2市より構成される地域であり、面積約654.53km²（福山市518.14km²、笠岡市136.39km²）の大きさを有している。

福山市は、広島県の東部に位置し、東は岡山県笠岡市、井原市と、北と東は広島県神石高原町、府中市、尾道市に接しており、また南は瀬戸内海を隔てて香川県、愛媛県と接している。

笠岡市は、岡山県の西部に位置し、西は広島県福山市と、北と東は岡山県井原市、矢掛町、浅口市、里庄町に接しており、また南は笠岡諸島を含み、瀬戸内海を隔てて香川県と接している。

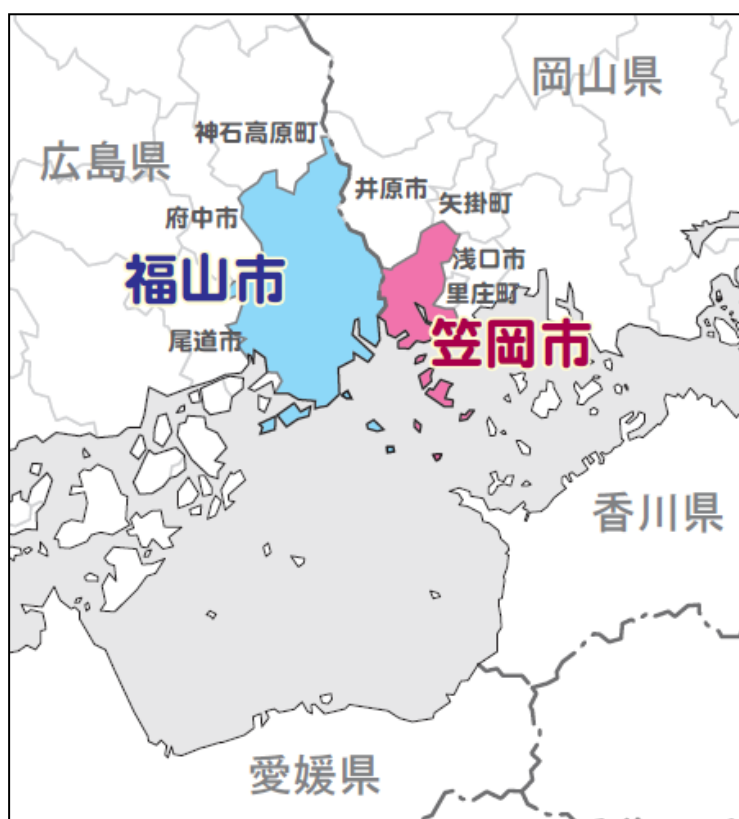


図 対象地域の位置

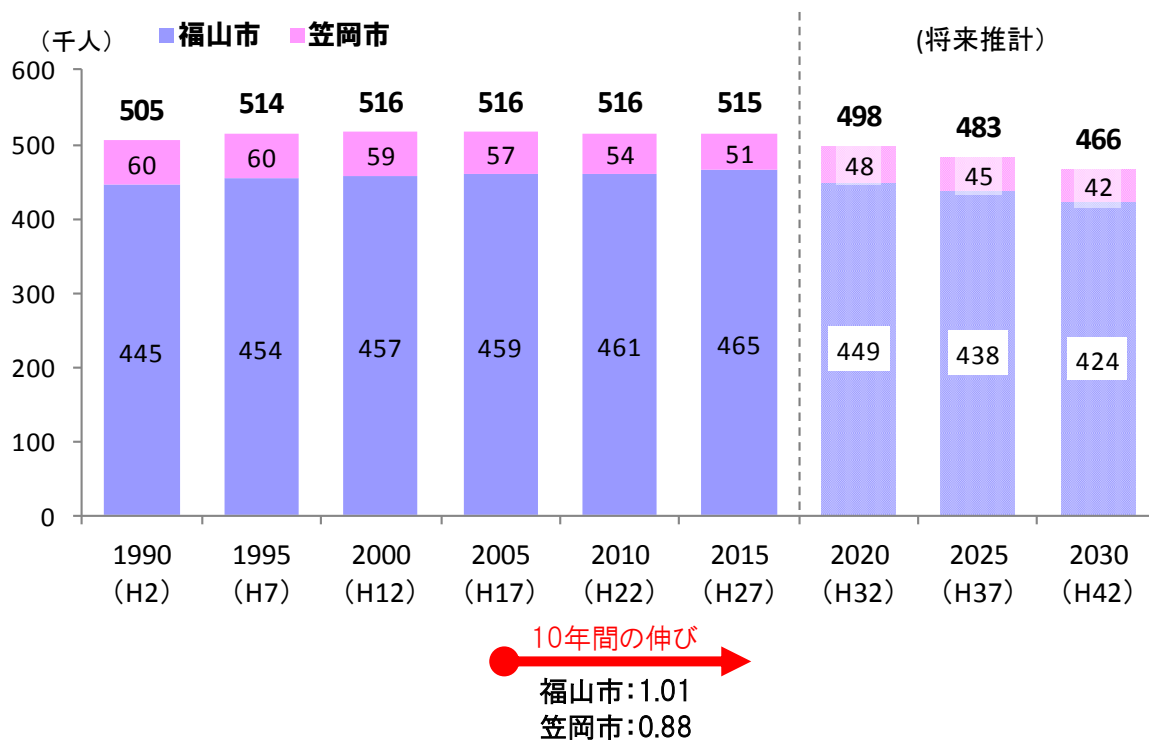
2.2 地域の人口や産業

(1) 人口や世帯の状況

① 常住人口の推移と見込み

対象地域全体の人口は、近年、概ね横ばい傾向を示している。ただし、市別で見ると福山市は増加し、笠岡市では一貫した減少傾向を示している。

また将来に向けては、対象地域全体の人口の減少が見込まれている。



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」

笠岡市人口ビジョン/福山市人口ビジョン (将来推計)

将来推計の値は、人口ビジョンにおける国立社会保障・人口問題研究所準拠での推計結果を採用

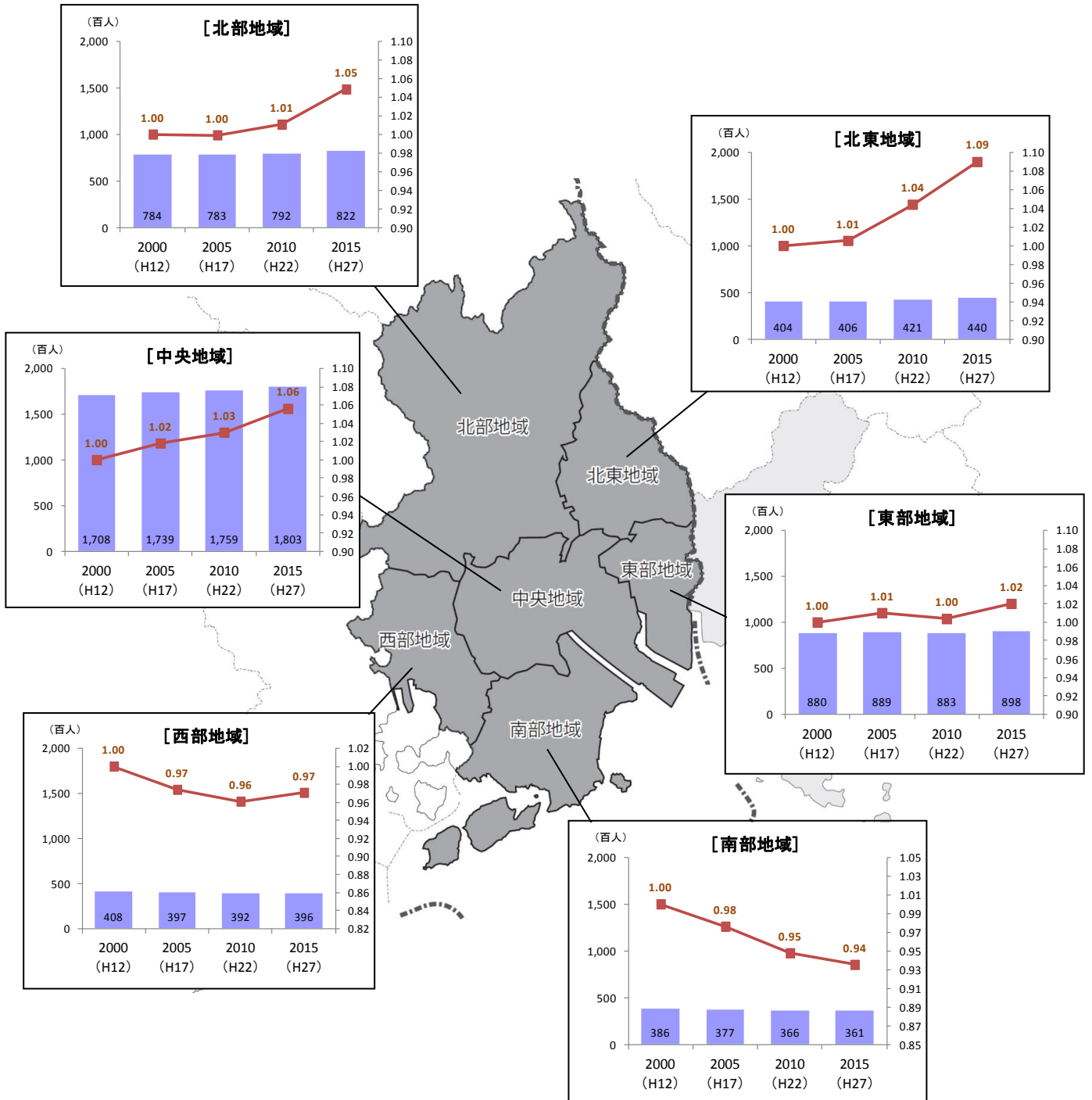
※福山市は、現在のエリア(市町合併後)で算出

図 常住人口の推移と見込み

② 各市地域別人口の推移

ア) 福山市

福山市では、中心市街地を含む人口が最も多い中央地域、及び北部地域、北東地域において、近年人口が増加しているが、逆に西部地域や南部地域では、もともと居住者は多くなく、さらに経年的に減少する傾向がみられる。ただし西部地域では、近年人口が集積している。

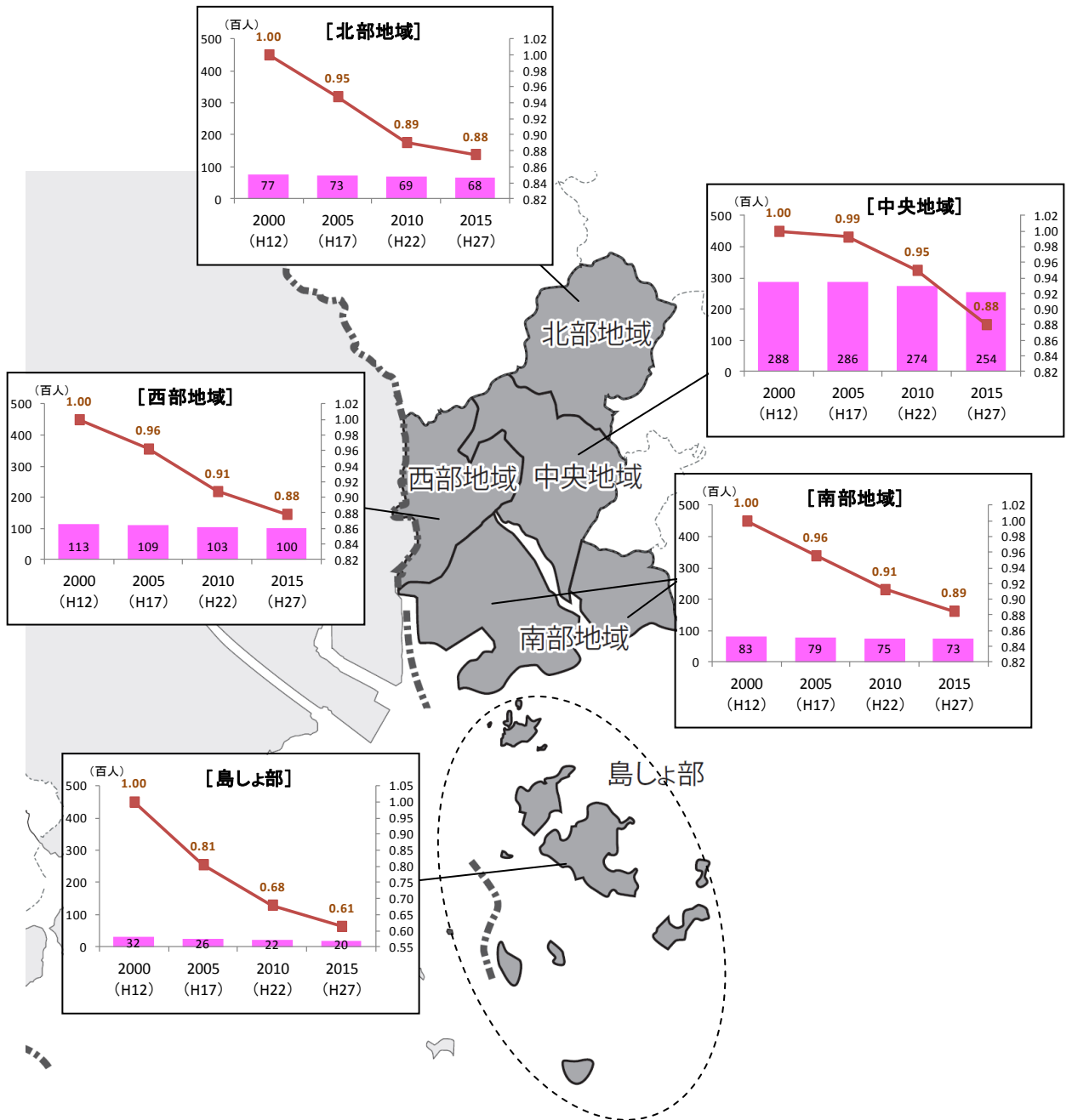


(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、住民基本台帳(2015年(平成27年)10月末)

図 地域別人口の推移(福山市)

イ) 笠岡市

笠岡市では、いずれの地域でも人口が減少しており、特に島しょ部では、近年急激に居住者が減少している。



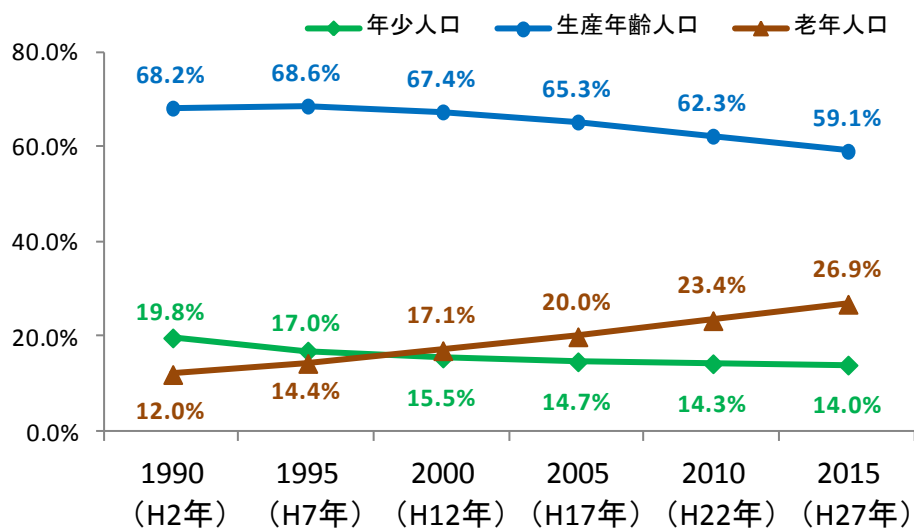
(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、住民基本台帳 (2015年(平成27年)10月末)

図 地域別人口の推移 (笠岡市)

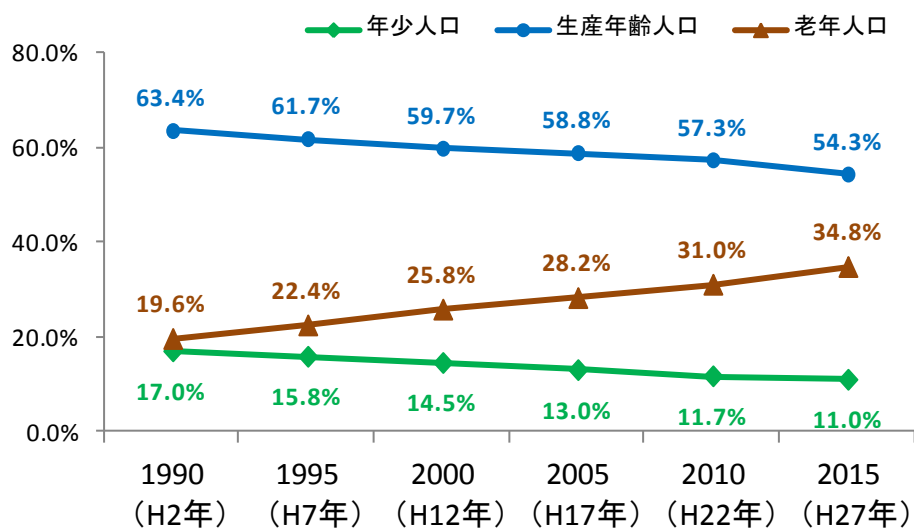
③ 年齢別人口の構成比

福山市，笠岡市ともに，少子・高齢化が進行しており，特に笠岡市において顕著に表れている。こうした少子・高齢化の進行は，今後も継続すると見込まれる。

〔福山市〕



〔笠岡市〕



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」

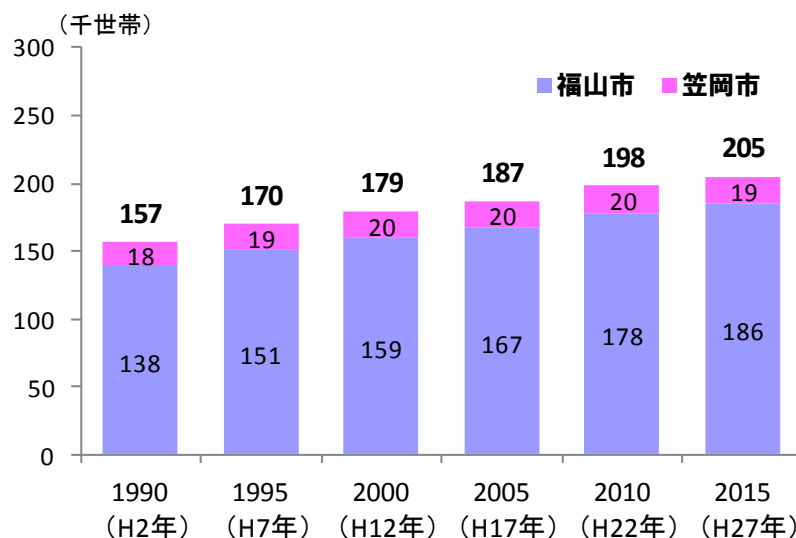
※福山市は，現在のエリア(市町合併後)で算出

図 年齢別人口の構成比の推移

④ 世帯数、世帯人員の推移

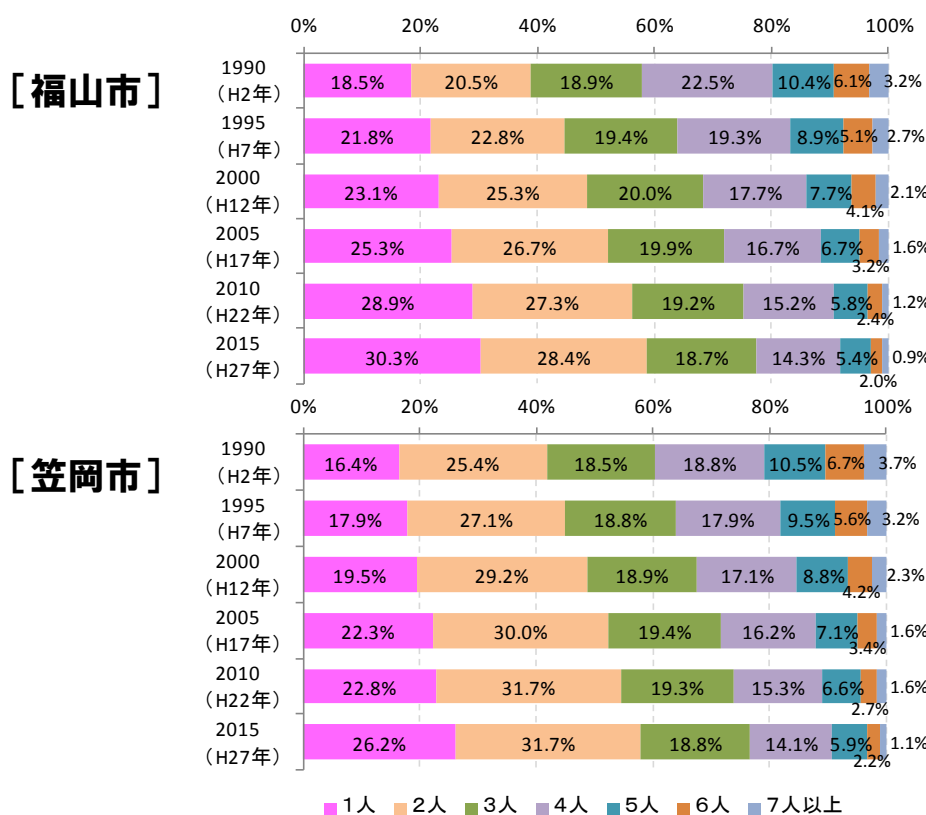
対象地域全体の世帯数は、年々増加する傾向にあり、特に福山市で大きな増加を示している。

増加の一因としては、核家族化など、世帯の分離が進んでいることが挙げられる。また、その結果として世帯を構成する人員が年々少なくなっており、特に単独世帯（世帯人員1人）の構成比が大きく増加している。



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」 ※福山市は、現在のエリア(市町合併後)で算出

図 対象地域の世帯数の推移



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」 ※福山市は現在のエリア(市町合併後)で算出

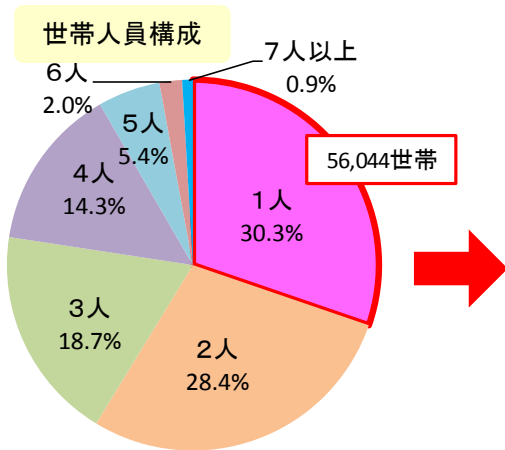
図 世帯の人員構成の推移

⑤ 単独世帯における年齢や性別

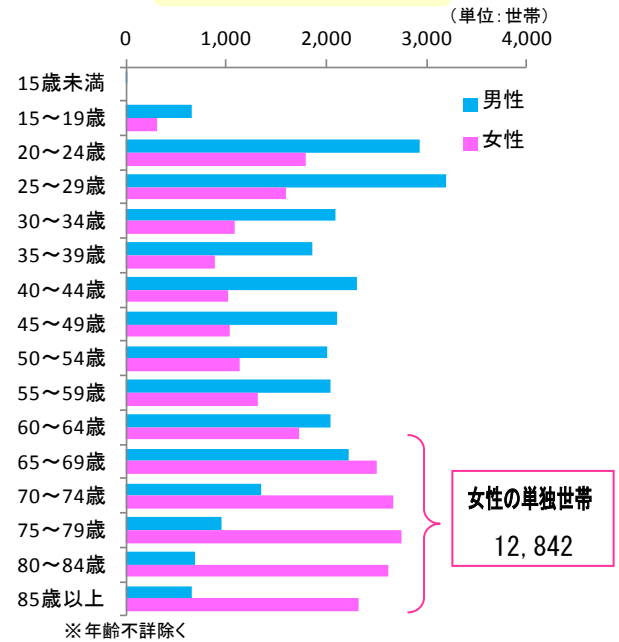
単独世帯における男女別の年齢構成をみると、福山市では就業先が多いという地域特性から、若い年齢層かつ男性の単独世帯が多いが、一方で女性の高齢者における単独世帯も同様に多くなっている。

笠岡市の単独世帯は、高齢者層だけで多くなっており、特に女性の単独世帯が多い。

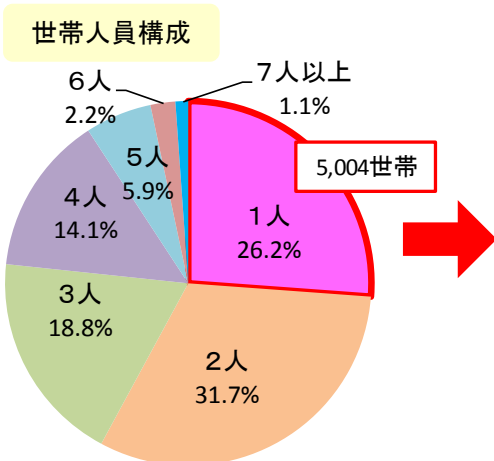
[福山市]



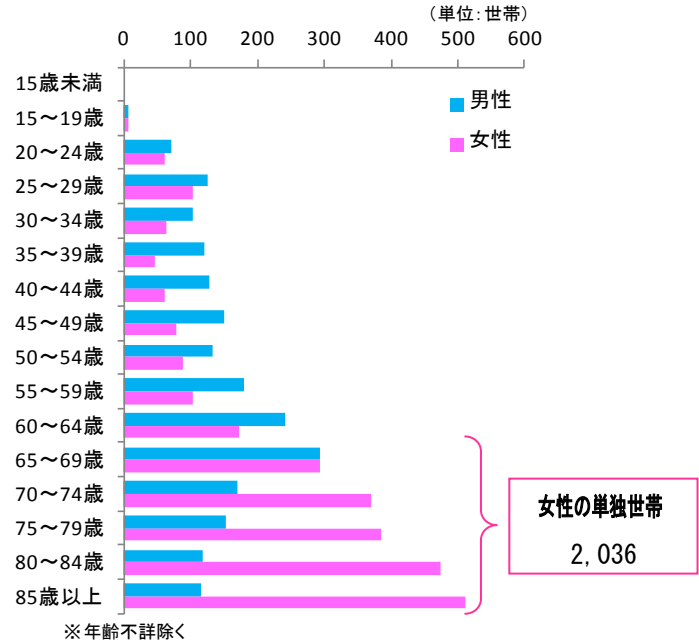
単独世帯の年齢構成



[笠岡市]



単独世帯の年齢構成



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」

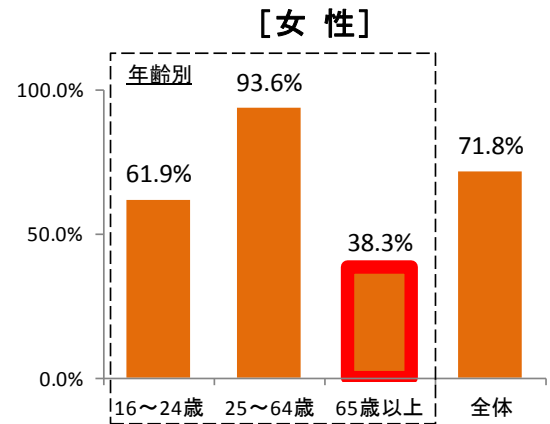
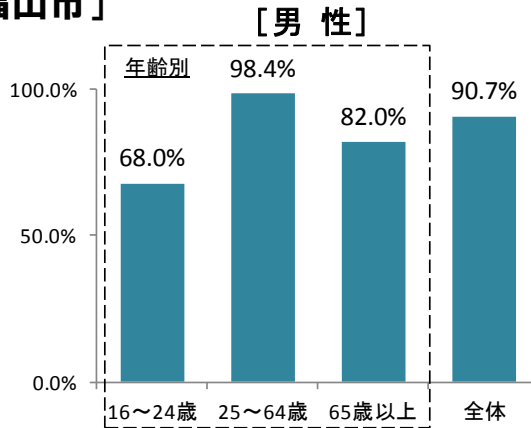
図 単独世帯の年齢構成 (2015年(平成27年))

(2) 運転免許保有率

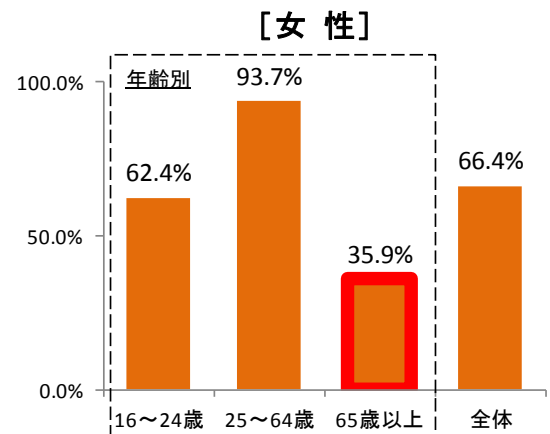
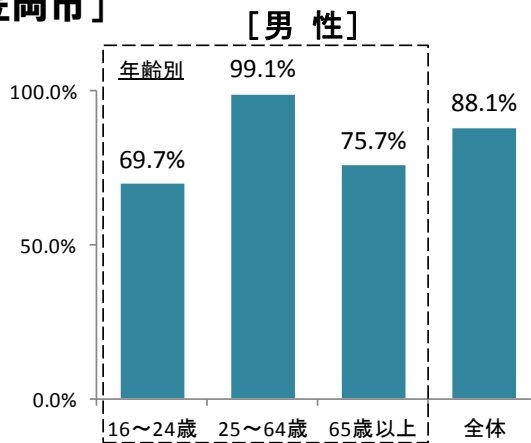
福山市、笠岡市の運転免許の保有率をみると、男性では約9割、女性では約7割が運転免許を保有しており、自動車が生活移動で多く利用されている状況が窺える。

一方で、65歳以上の女性に限定すると、約6割の市民が運転免許を保有していない、すなわち自ら自動車等を運転できない状況にある。

[福山市]



[笠岡市]



(資料) 広島県警察, 岡山県警察 (2015年(平成27年)12月末), 総務省統計局「国勢調査報告」(2015年(平成27年))
 ※運転免許保有率は、各年齢層の免許保有者数を人口で除して算出。

図 運転免許保有率 (2015年(平成27年))

(3) 通勤・通学での移動

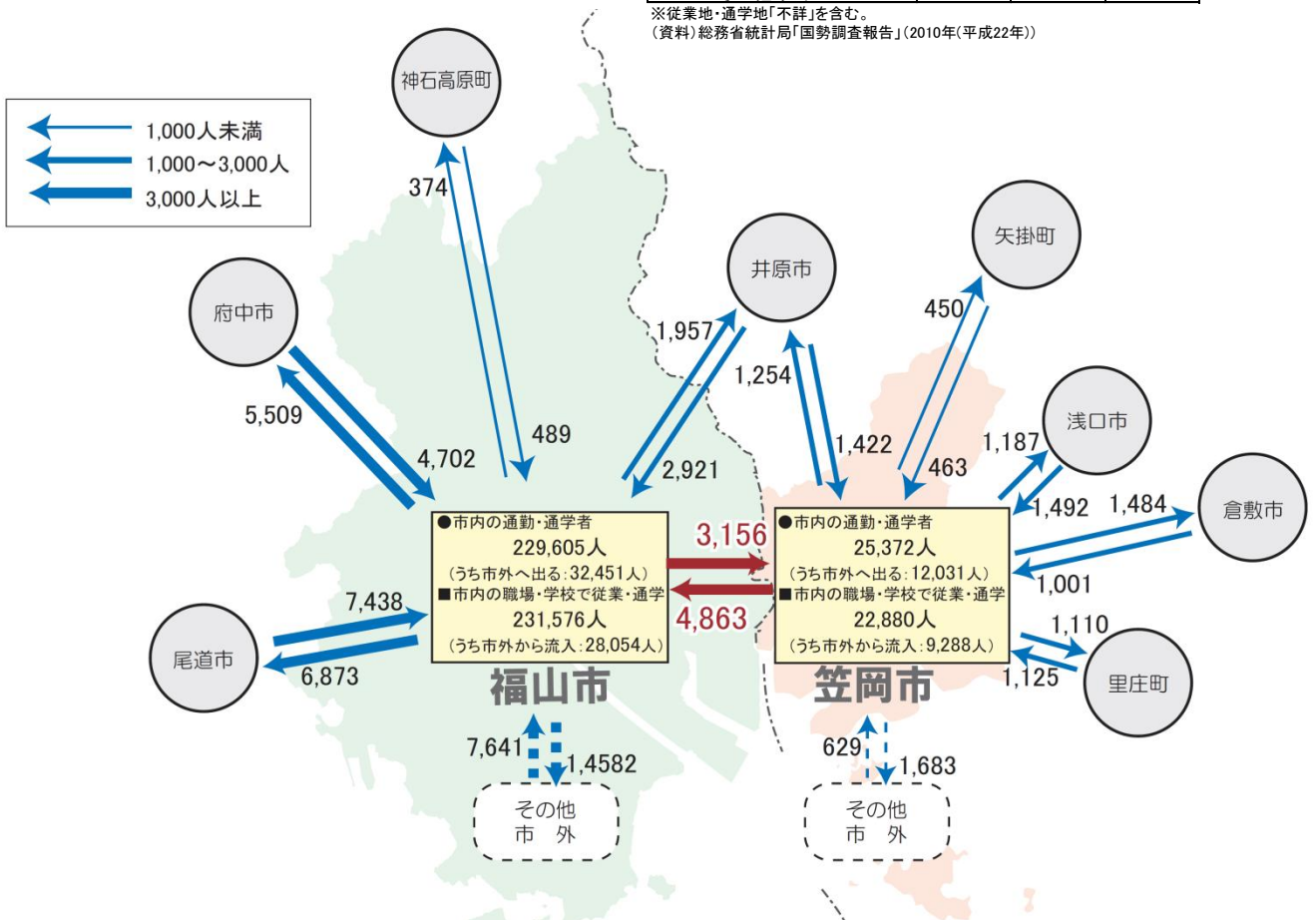
福山市，笠岡市間は，1日に約8,000人(15歳以上，2010年(平成22年)時点)の通勤者・通学者が往来している。特に笠岡市の居住者は，福山市に通勤・通学する割合が高く，市外に通勤・通学する人の約4割を占めている。

	総数 (15歳以上)	就業者 (15歳以上)	通学者 (15歳以上)
福山市→就業地・通学地			
当地に常住する就業者・通学者※	229,605	209,716	19,889
自市町村で従業・通学	192,845	177,471	15,374
他市区町村で従業・通学※	32,451	28,344	4,107
尾道市	6,873	6,505	368
府中市	5,509	5,048	461
神石高原町	374	367	7
笠岡市	3,156	2,906	250
井原市	1,957	1,869	88
その他市外※	14,582	11,649	2,933
就業地・通学地→福山市			
当地で従業・通学する者※	231,576	212,628	18,948
自市町村に常住	192,845	177,471	15,374
他市区町村に常住※	28,054	25,607	2,447
尾道市	7,438	6,666	772
府中市	4,702	4,180	522
神石高原町	489	442	47
笠岡市	4,863	4,692	171
井原市	2,921	2,798	123
その他市外※	7,641	6,829	812

※従業地・通学地「不詳」を含む。
(資料)総務省統計局「国勢調査報告」(2010年(平成22年))

	総数 (15歳以上)	就業者 (15歳以上)	通学者 (15歳以上)
笠岡市→就業地・通学地			
当地に常住する就業者・通学者※	25,372	22,864	2,508
自市町村で従業・通学	13,109	11,834	1,275
他市区町村で従業・通学※	12,031	10,833	1,198
倉敷市	1,484	1,300	184
井原市	1,254	1,098	156
浅口市	1,187	996	191
里庄町	1,110	1,109	1
矢掛町	450	421	29
福山市	4,863	4,692	171
その他市外※	1,683	1,217	466
就業地・通学地→笠岡市			
当地で従業・通学する者※	22,880	20,311	2,569
自市町村に常住	13,109	11,834	1,275
他市区町村に常住※	9,288	8,066	1,222
倉敷市	1,001	931	70
井原市	1,422	1,143	279
浅口市	1,492	1,203	289
里庄町	1,125	958	167
矢掛町	463	378	85
福山市	3,156	2,906	250
その他市外※	629	547	82

※従業地・通学地「不詳」を含む。
(資料)総務省統計局「国勢調査報告」(2010年(平成22年))



(資料)総務省統計局「国勢調査報告」(2010年(平成22年))

図 通勤・通学での移動 (2010年(平成22年))

(4) 生活関連施設の分布

対象地域における生活施設（公共施設，医療施設，学校等）は，各市の中心部に集積している他，路線バス等のルート沿線に比較的多く分布している。



(資料) 国土交通省「国土数値地図ダウンロードサービス」(一部修正)

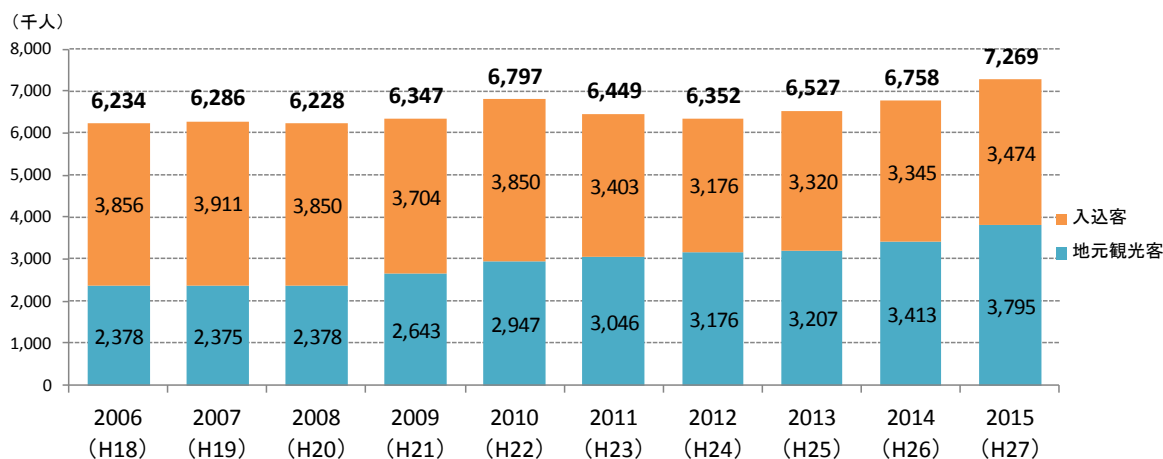
図 生活関連施設の位置

(5) 観光客数の推移

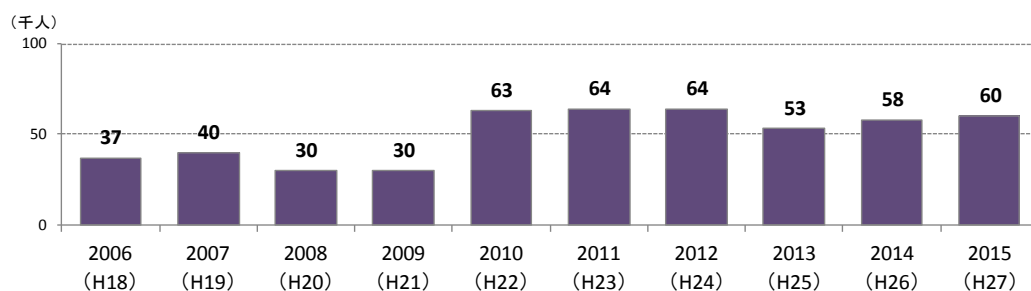
福山市における観光客数は、近年微増する傾向にあり、なかでも地元観光客が増えている。また、海外からの来訪に限定すると、2010年(平成22年)以降に伸びている。

笠岡市でも、観光客数が徐々に増加する傾向がみられる。なお、2014年(平成26年)の観光入込客数が急増している要因は、この年より統計に「道の駅笠岡ベイファーム」が含まれたためである。

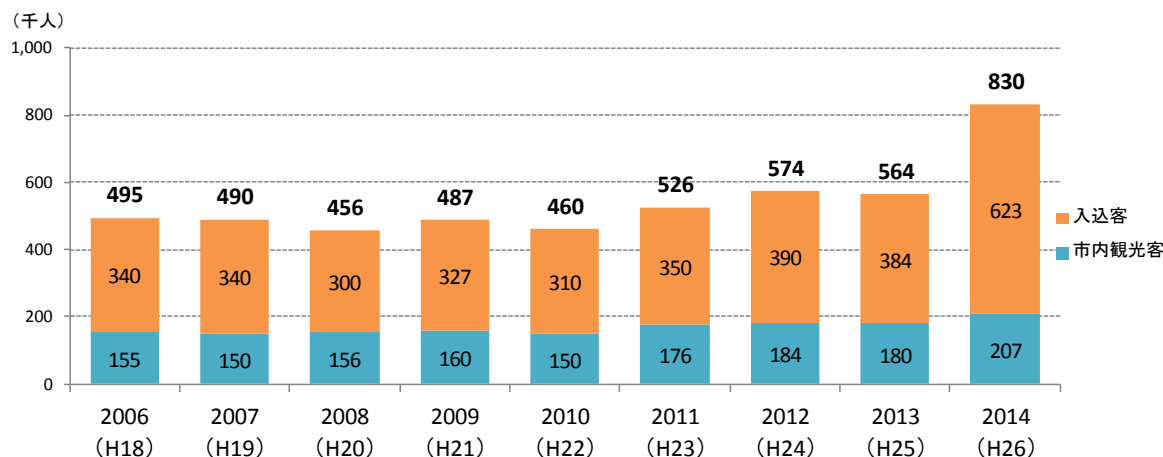
[福山市]



(うち海外から)



[笠岡市]



(資料) 広島県観光課「広島県観光客数の動向」、笠岡市経済観光活性化課

図 観光客数の推移

(6) まとめ

- 対象地域である福山市，笠岡市全体の人口は近年横ばいの傾向であるが，市別で見ると福山市において増加し，笠岡市で減少している。ただし，福山市でも南部地域では減少がみられる。また，将来にかけては両市ともに人口が減少する見込みである。
- 対象地域の高齢化率は，2015年(平成27年)時点で福山市が26.9%，笠岡市では34.8%であり，今後，地域の高齢化はさらに進行する見込みである。
- 世帯人員の構成では，世帯人員は年々少なくなっており，特に単身世帯の増加が顕著である。また単身世帯の多くが，高齢の女性が世帯主であり，さらに高齢女性の運転免許保有率が低いことから，生活移動の手段がなくて困る方が増えている状況が推察できる。
- 通勤や通学での移動では，福山市，笠岡市間を1日に約8,000人(2010年(平成22年)時点)が往来している。特に笠岡市の居住者は，福山市に通勤・通学する割合が高く，市外に通勤・通学する人の約4割を占めるなど，都市間の結びつきは強い状況にある。
- 生活施設の分布では，各市の中心部に集積している他，路線バスなどのルート沿線に分布している。
- 観光入込客数は，福山市，笠岡市ともに微増する傾向にある。また，福山市では，海外からの観光客が増加している傾向も確認できる。

2.3 地域公共交通の状況

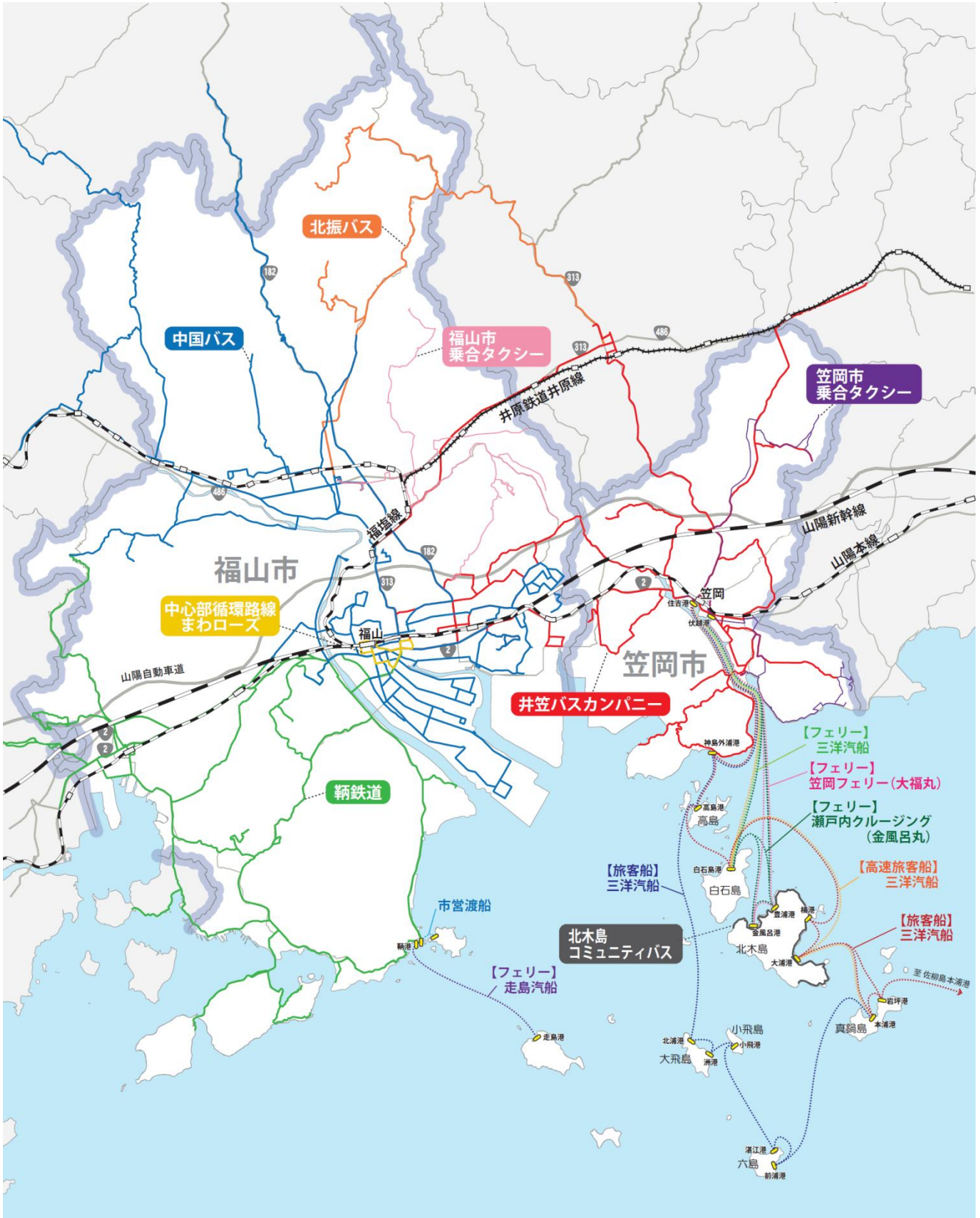
(1) 地域の公共交通体系

対象地域では、鉄道、路線バス、乗合タクシー、自家用有償運送、旅客船・フェリー等、多様な公共交通が連携するとともに、各々の機能に応じた移動サービスを提供している。また、福山市、笠岡市ともに公共交通を補完して生活移動を支援する制度等を設けている。

表 対象地域の公共交通体系

主な役割		種類	福山市	笠岡市
	広域的な行動を含めた多様な範囲の移動を支える	鉄道	広域的な都市間、及び本市と周辺市とを連絡 ＜運行事業者＞ JR西日本（新幹線、在来線）、井原鉄道	本市と周辺市とを連絡 ＜運行事業者＞ JR西日本（在来線）
		高速バス	本市と関東、近畿、山陰、四国、広島等とを連絡 ＜運行事業者＞ 伊予鉄道、因の島バス、小田急バス、近鉄バス、しまなみバス、瀬戸内バス、中国バス、鞆鉄道、広島交通、本四バス、JRバス	本市と近畿とを連絡 ＜運行事業者＞ 中国バス
陸上交通	主に日常生活圏における移動を支える	路線バス	市内全域で運行 ＜運行事業者＞ 中国バス、鞆鉄道、北振バス、井笠バスカンパニー	市内全域で運行 ＜運行事業者＞ 井笠バスカンパニー
		中心部循環路線	中心市街地で運行する定時定路線型バス「まわローズ」 ＜運行事業者＞ 中国バス、鞆鉄道、井笠バスカンパニー	—
		乗合タクシー	竹尋学区、中条学区を運行するデマンド型乗合タクシー ＜運行事業者＞ 井笠バスカンパニー	大島地区、尾坂地区を運行するデマンド型乗合タクシー ＜運行事業者＞ 井笠バスカンパニー
		自家用有償旅客運送	—	北木島内で運行する定時定路線型の自家用有償旅客運送 ＜運行事業者＞ NPO法人かさおか島づくり海社
		その他※	公共交通を補完して、市民の生活移動を支援する制度あり	
海上交通	島内居住者の暮らしを支える	旅客船・フェリー	走島と鞆港とを連絡 ＜運行事業者＞ 走島汽船	笠岡諸島と笠岡港住吉（旅客船）・伏越（フェリー）とを連絡 ＜運行事業者＞ 笠岡フェリー、三洋汽船、瀬戸内クルージング

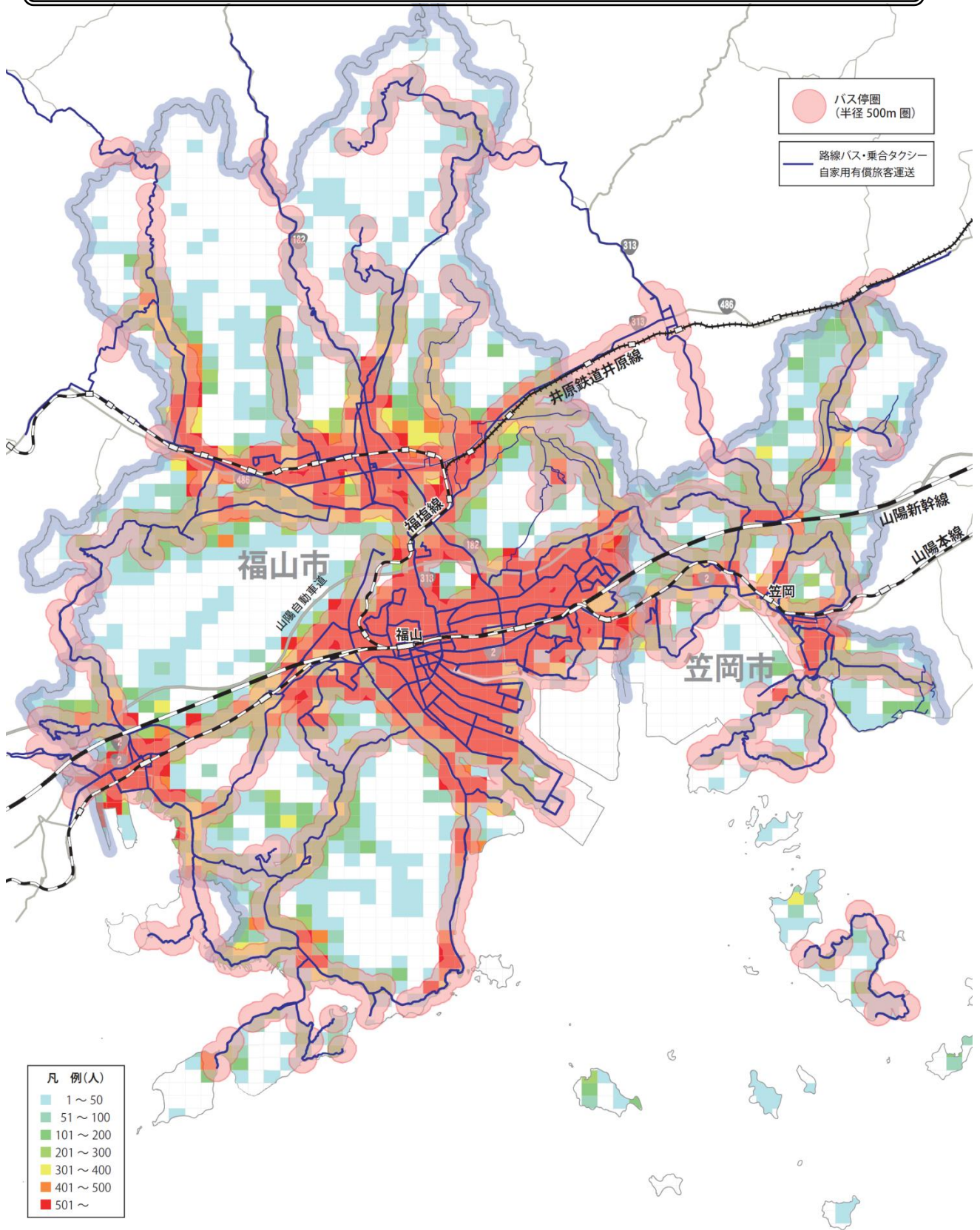
※福山市「高齢者おでかけ支援事業」、笠岡市「金浦地区の買物タクシー」など



※図中の井笠バスカンパニー，中国バス，韃鉄道，北振バスは「路線バス」を示す

図 対象地域の公共交通体系

バス停圏に含まれていない地域で、居住者がいる地域（公共交通空白地域）が存在している



(資料) 総務省統計局「国勢調査人口500mメッシュ」(2010年(平成22年))

図 公共交通体系（陸上交通）のカバーエリア

(2) 陸上交通の概況

① 鉄道

ア) 運行状況

対象地域の鉄道は、JR西日本（山陽新幹線、山陽本線、福塩線）、井原鉄道（井原線）により運行されている。

JR山陽本線は、日々大量の輸送を担っており、日あたりの運行本数が70本（平日、福山駅～笠岡駅間の上下平均）、58本（平日、松永駅～福山駅間の上下平均）など、対象地域内の中ではサービス水準が高い公共交通といえる。また、福山市と笠岡市とは山陽本線で連絡されており、連絡時間（福山駅～笠岡駅）は約14分となっている。

JR福塩線は、山陽本線に比べると利用者は少なく、日あたりの運行本数は31本（平日、福山駅～神辺駅間の上下平均）である。

井原鉄道井原線は、福山市神辺駅と井原市方面とを連絡する鉄道であり、日あたりの運行本数が26本（平日、神辺駅～井原駅間の上下平均）である。また、そのうち3本はJR福塩線に乗り入れ、福山駅まで直通運行を行っている。

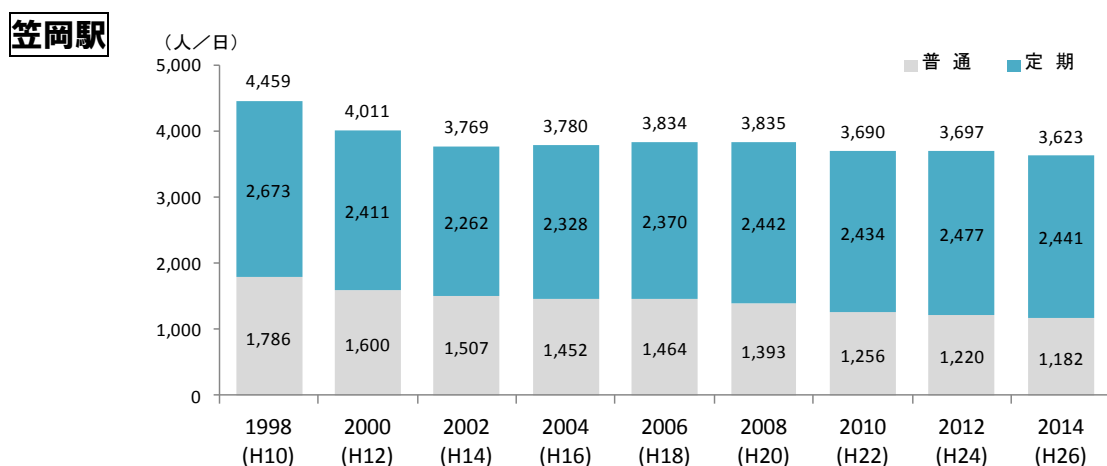
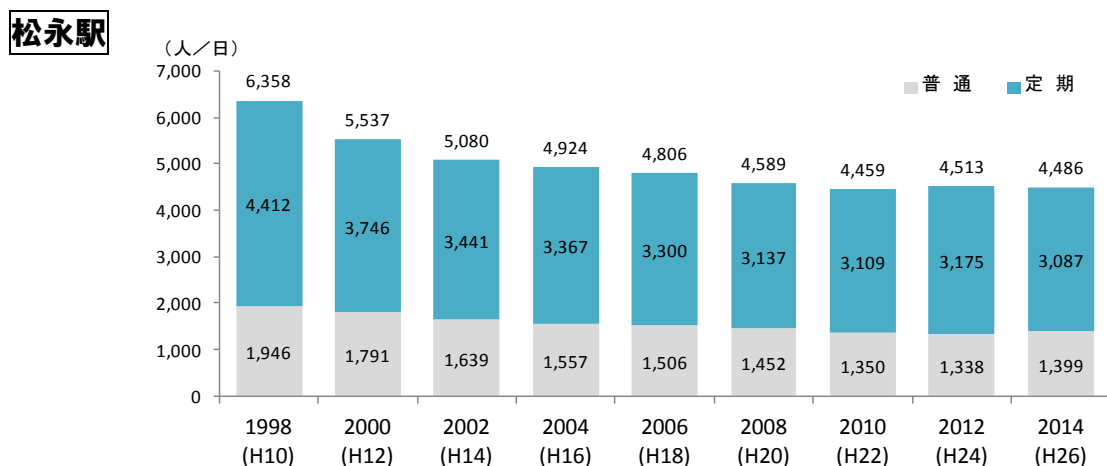
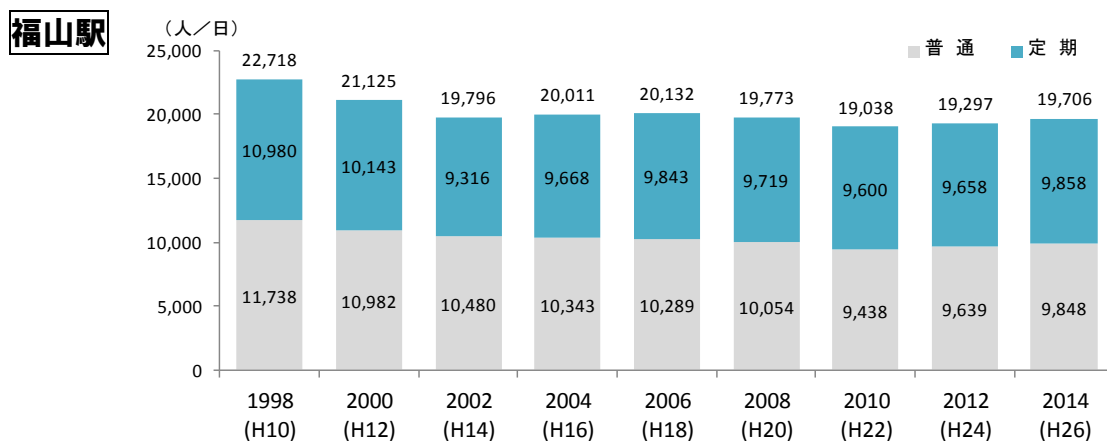


図 鉄道の運行状況 (2016年(平成28年)10月現在)

イ) 利用状況

対象地域内の主要駅（福山駅、松永駅、笠岡駅）の乗車人員は、長期的な減少傾向にあるが、近年では概ね横ばいしている。

また3つの駅を比較すると、福山駅において普通利用の割合が高いことが特徴的である。



(資料) 広島県統計年鑑, 岡山県統計年報

図 主な駅の乗車人員の推移

② 高速バス

対象地域に関連する高速バスでは、関西や関東、また九州方面等とを連絡する路線が、数多くの交通事業者により運営されている。中でも、福山市と広島市とを連絡するローズライナーの運行本数が最も多い。

表 高速バスの運行状況 (2016年(平成28年)10月現在)

行き先	主な経由地	本数		運行事業者	名称
		(往)	(復)		
広島	福山～広島	36	36	中国バス・鞆鉄道・広島交通	ローズライナー
今治	福山～今治	16	16	中国バス・鞆鉄道・しまなみバス・瀬戸内バス	しまなみライナー
因島	福山～因島	15	15	中国バス・因の島バス・本四バス	シトラスライナー
広島空港	福山～広島空港	12	12	中国バス・鞆鉄道	リムジンバス
大阪	尾道・府中・福山～大阪	7	7	中国バス・近鉄バス	びんごライナー
松山	福山～松山	4	4	中国バス・本四バス・しまなみバス・伊予鉄道	キララエクスプレス
神戸	甲山・府中～福山～神戸	3	3	中国バス	神戸ライナー
松江・米子	福山～松江・米子	2	2	中国バス	<u>クロスウェイエクスプレス※</u>
京都	福山～京都	2	2	中国バス	みやこライナー
東京(町田)・横浜	広島～福山～町田・横浜	2	2	中国バス	メープルハーバー号 ドリームスリーパー号
大阪	神辺～笠岡～大阪	2	2	中国バス	カプトガニ号
東京(新宿)	三原～福山～新宿	1	1	中国バス・小田急バス	エトワールセット号
福岡	福山～福岡	1	1	中国バス・JRバス	広福ライナー

※クロスウェイエクスプレスは2016年(平成28年)11月13日で運行休止

③ 路線バス

ア) 運行状況

対象地域の路線バスにおいては、複数の交通事業者が連携することで、地域内のほぼ全域を網羅するネットワークが構築されている。

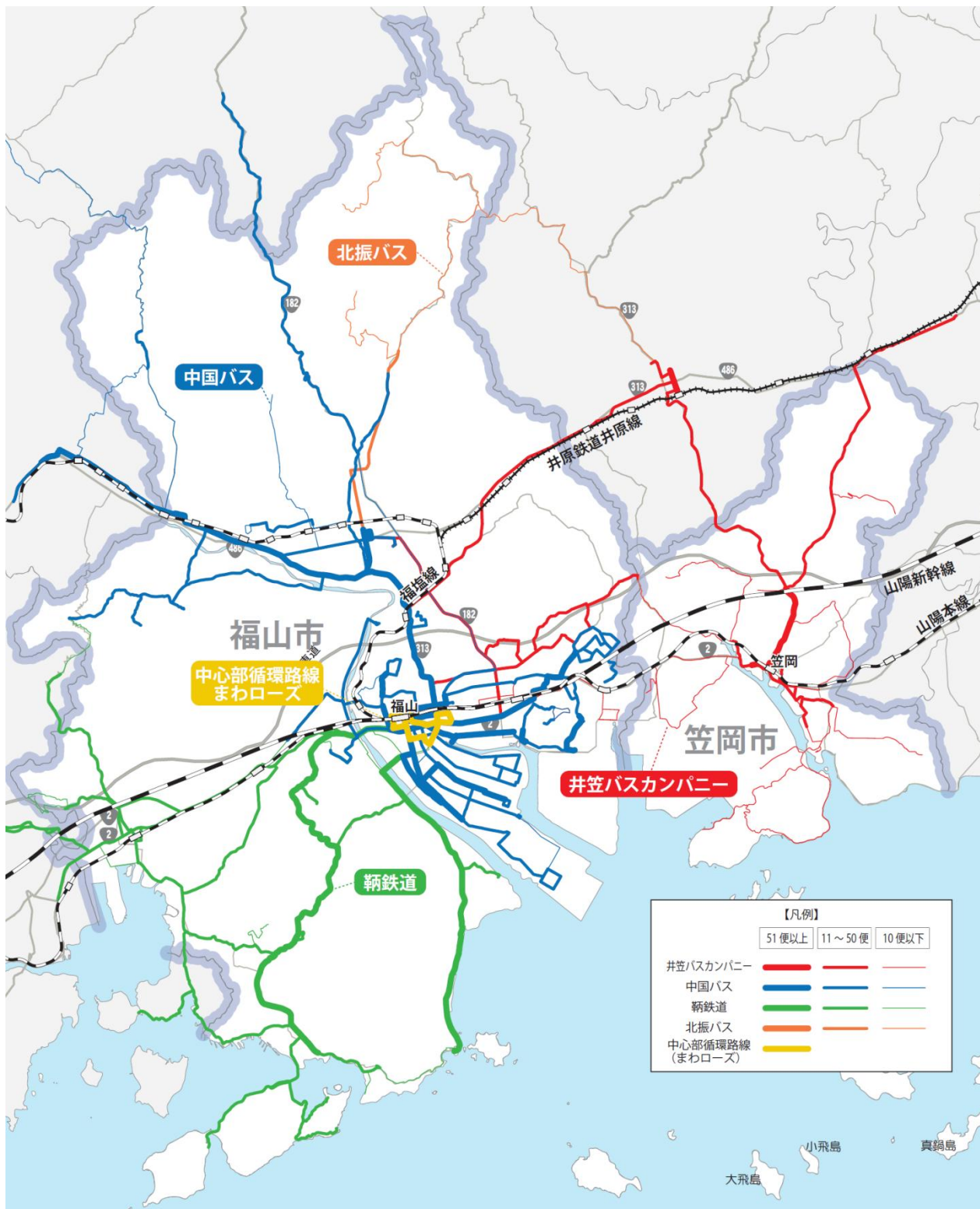


図 路線バスの運行状況 (2016年(平成28年)10月現在)

○福山市の路線バス

対象地域のうち福山市では、数多くの系統が福山駅を発着しており、駅前広場が路線バス同士、また鉄道と路線バスとの乗換拠点となっている。なお、福山駅前広場は、2012年(平成24年)3月に完成した。



図 福山駅前広場

また、市周辺部の系統のより効率的な体系形成を目指して、2006年(平成18年)よりゾーンバスシステム(※)の導入が進められ、現在では4箇所の乗り継ぎポイントが設定されている。

※ゾーンバスシステムとは

幹線となるバス路線から、交通結節点のバスターミナル(乗り継ぎポイント)で各住宅地等へ向かう支線バスへ乗り継ぐシステム

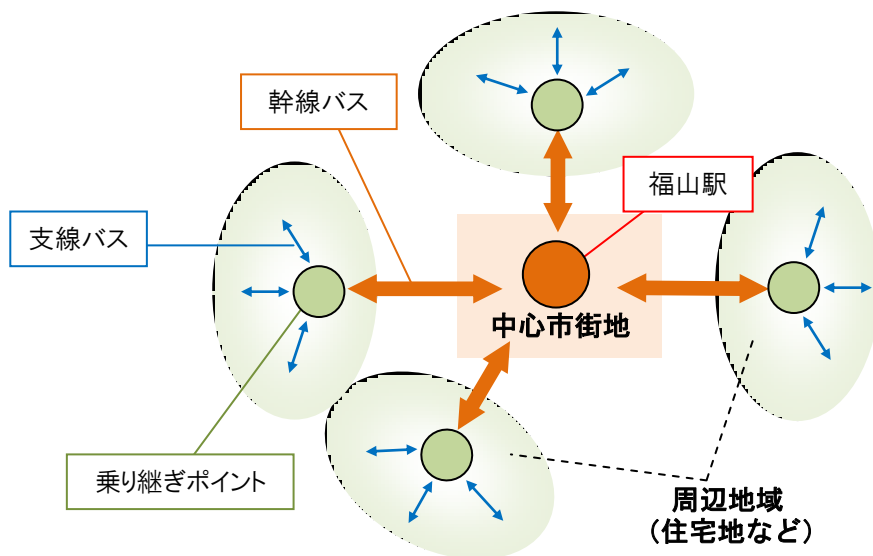


図 ゾーンバスシステムのイメージ(福山市)



北部／中国中央病院



東部／伊勢丘三丁目



南部／沼隈支所



西部／松永駅

図 乗り継ぎポイント（福山市）

○笠岡市の路線バス

笠岡市の路線バスは、2012年(平成24年)の井笠鉄道㈱の事業撤退に伴い、運行の効率化を図り、持続可能なサービスとするために同社が運行していた路線の整理・再編を行った上で、現在の㈱井笠バスカンパニーが事業を引き継いでいる。

現在のバス路線は、全てが笠岡駅前が発着（一部起終点が笠岡市立市民病院）しており、放射状の分かりやすいネットワークを形成している。



図 笠岡駅前広場

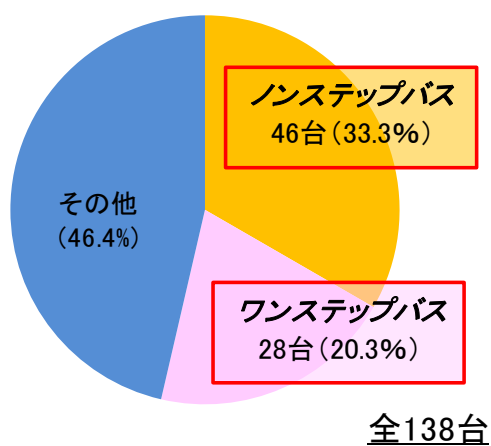
また、新しい交通拠点として2014年(平成26年)に「美の浜バスターミナル(笠岡市交通交流センター併設)」が整備され、単なる乗降地点ではなく、例えば市民向けの利用促進イベントである「バスまつり」会場として活用されるなど、路線バス事業の活性化に資する拠点として期待されている。



図 美の浜バスターミナル(笠岡市)

イ) 車両のバリアフリー化の状況

福山市・笠岡市内に在籍する路線バス車両は、2015年度(平成27年度)時点で138台であり、全車両の約33.3%の46台がノンステップバス、20.3%の28台がワンステップバスである。



在籍地	台数	うち ノンステップ	うち ワンステップ
福山市内	114台	41台	21台
笠岡市内	24台	5台	7台
計	138台	46台	28台

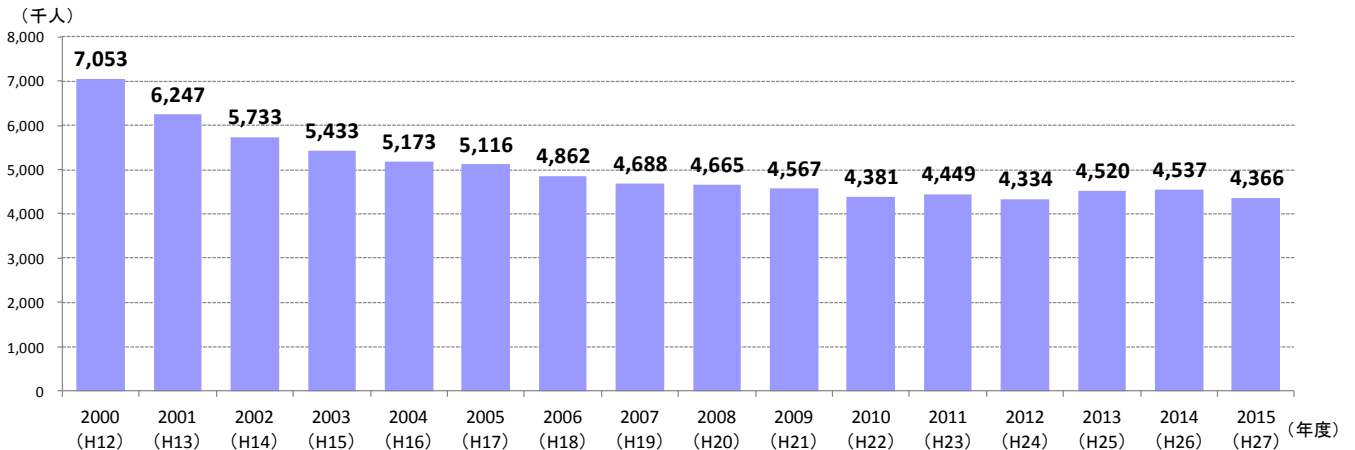
(資料) 各交通事業者

図 車両バリアフリー化(2015年度(平成27年度))

ウ) 利用状況

福山市内を運行する路線バスの利用者数は、長期的な減少傾向を示しているが、近年では横ばいしている。

笠岡市内においても利用者は減少しており、さらに近年になっても一貫した減少傾向が続いている。

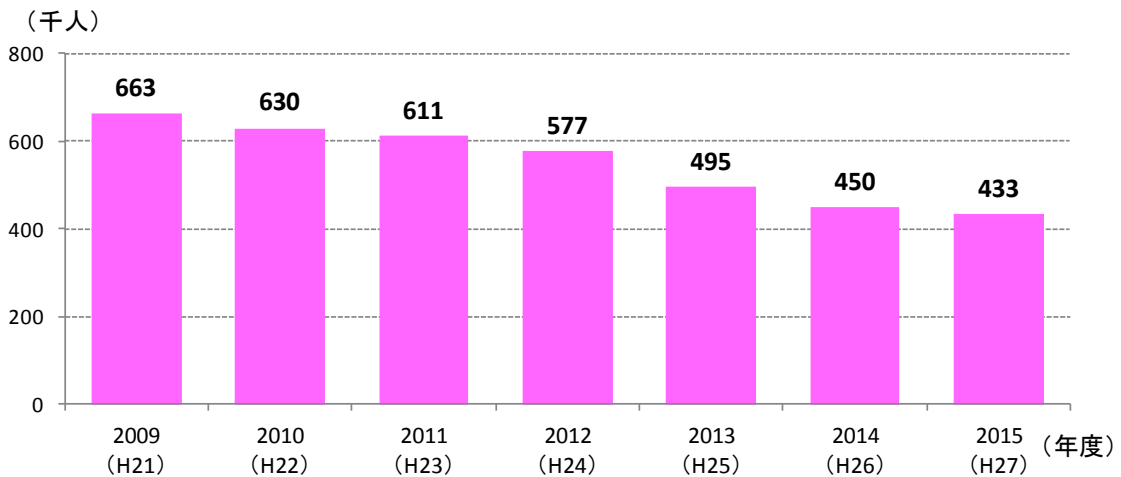


※前年10月1日～9月30日までの1年間

※中心部循環路線を含む

(資料) 各交通事業者

図 路線バス利用者数の推移 (福山市)



※前年10月1日～9月30日までの1年間

(資料) 井笠バスカンパニー

図 路線バス利用者数の推移 (笠岡市)

エ) 系統別の収益状況

福山市内では、運行する 118 系統のうち 98 系統（約 8 割）が、経常収益率が 100%を下回る赤字系統となっており、経常収益率が 30%を下回るものは全体の約 2 割を占めている。

笠岡市内では、運行する 20 系統の全てが赤字系統であり、さらに経常収益率が 30%を下回る系統が全体の約 4 割を占めている。

表 経常収益率ランク別の系統数（福山市）
（2015 年度（平成 27 年度））

経常収益率	系統数	構成比
100%以上	20	16.9%
50%以上～100%未満	58	49.2%
30%以上～50%未満	15	12.7%
15%以上～30%未満	9	7.6%
15%未満	16	13.6%
計	118	100.0%

30%未満
約2割

※前年10月1日～9月30日までの1年間

※中心部循環路線を含む

表 経常収益率ランク別の系統数（笠岡市）
（2015 年度（平成 27 年度））

経常収益率	系統数	構成比
100%以上	0	0.0%
50%以上～100%未満	6	30.0%
30%以上～50%未満	6	30.0%
15%以上～30%未満	7	35.0%
15%未満	1	5.0%
計	20	100.0%

30%未満
約4割

※前年10月1日～9月30日までの1年間

④ 中心部循環路線

ア) 運行状況

福山市では、2009年(平成21年)2月より、買物施設や医療機関等の高次都市サービスが集積する中心市街地を循環する「まわローズ(愛称)」が運行している。

表 中心部循環路線の概要(2016年(平成28年)10月現在)

項目	内容
名称	中心部循環路線(愛称:まわローズ)
エリア	福山市中心部
運行事業者	中国バス, 鞆鉄道, 井笠バスカンパニー
運行系統・本数	運行系統:2系統 青ルート(右まわり), 赤ルート(左まわり) 運行本数:各系統29便/日 ※始発9時00分~終発18時40分を20分間隔で運行
所要時間	1循環30分
運賃(1乗車)	大人150円, 小人80円(定額)



図 運行車両(中心部循環路線)

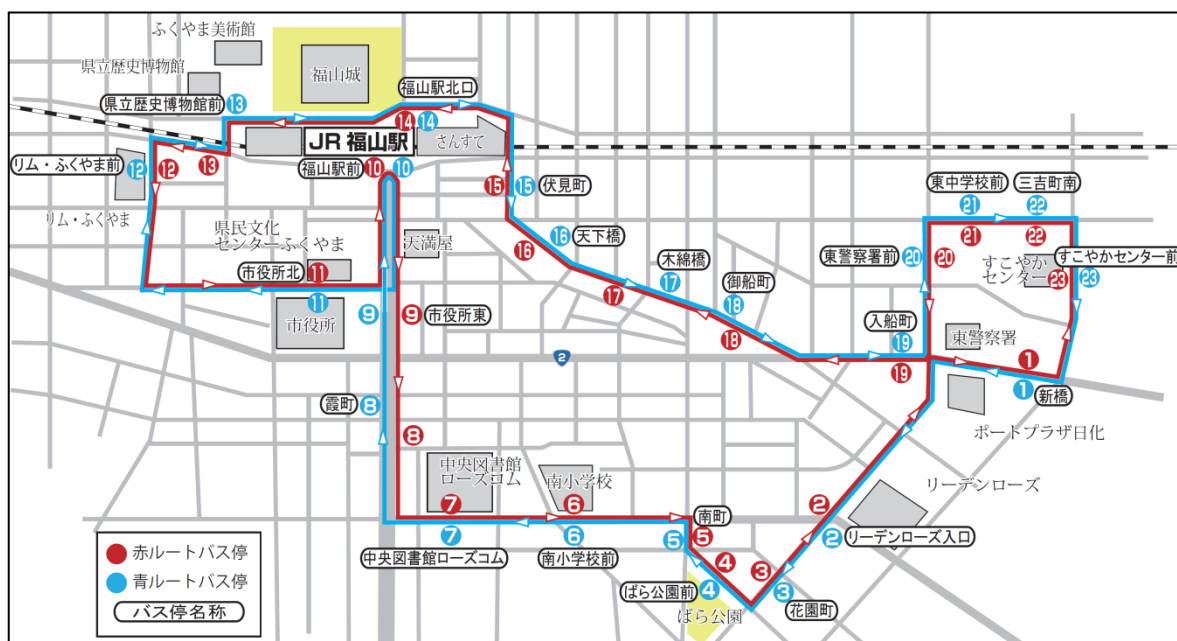


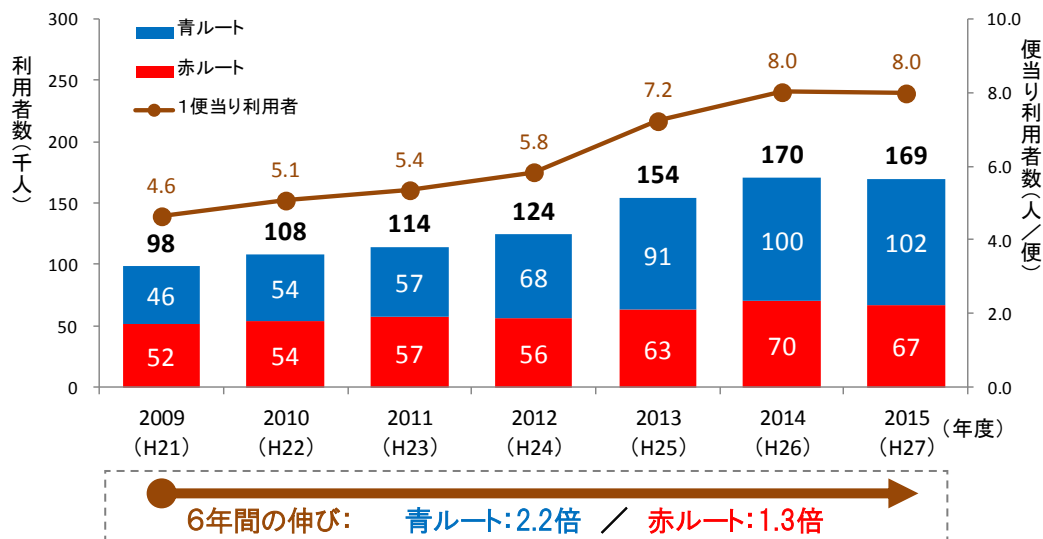
図 中心部循環路線の運行ルート(福山市)

イ) 利用状況

中心部循環路線の利用者数は、近年、大幅に増加している。

コース別の伸び率をみると、2009年度(平成21年度)から2015年度(平成27年度)にかけて青ルートが2.2倍、赤ルートが1.3倍に伸びており、青ルートの利用の増加が著しい状況にある。

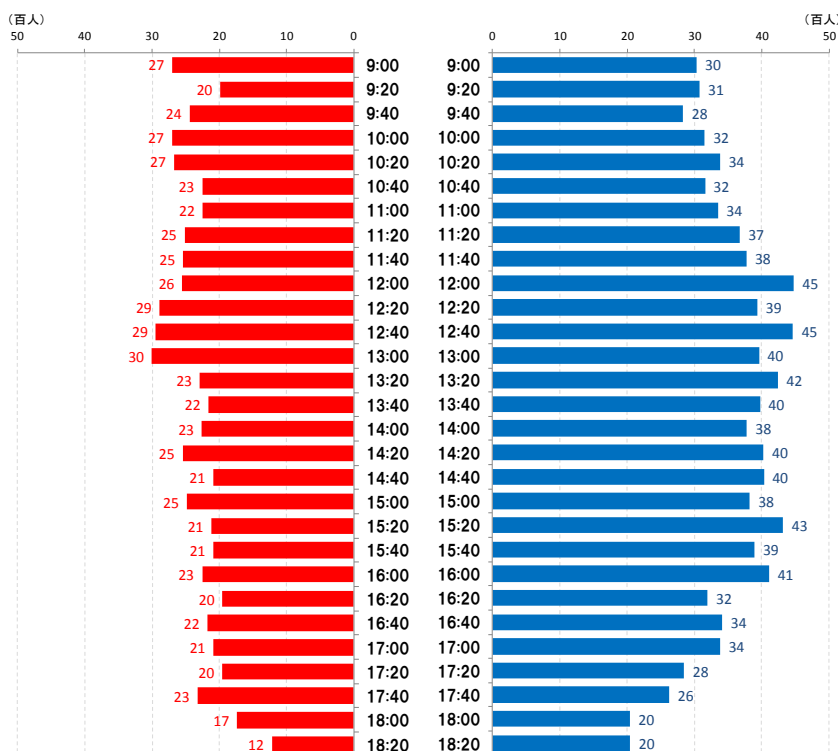
便別の利用では12時頃～16時頃の利用が多くなっており、また全ての時間帯において、青ルートの利用者が赤ルートを上回っている。



※4月1日～翌3月31日までの1年間

(資料) 各交通事業者

図 中心部循環路線利用者数の推移



※4月1日～翌3月31日までの1年間

(資料) 各交通事業者

図 便別の年間利用者数 (2015年度(平成27年度))

⑤ 乗合タクシー

ア) 運行状況

対象地域の乗合タクシーは、利用低迷が継続する路線バスの廃止等に伴い、利用需要の小さい地域における持続可能な公共交通を目指して導入されている。

一般的な路線バスよりも小型サイズの車両を活用するため狭隘な道路でも運行可能であり、また効率的な運用を図るため、デマンド型（予約制）の仕組みにより、カラ便（利用者が0人の便）を排除している。

表 乗合タクシーの概要（2016年(平成28年)10月現在）

【福山市】

エリア	系統	運行曜日／本数	運賃(1乗車)
竹尋学区	①境前・川東⇄湯野方面 ②下竹田轟⇄湯野方面 ③八尋⇄湯野方面 ④上竹田境前⇄福山市民病院方面	① 火曜日、木曜日、土曜日 ／1日2往復、※土曜日のみ1.5往復 ② 金曜日／1日1往復 ③④ 水曜日／1日1往復	350円 400円
中条学区	①三谷⇄中国中央病院 ②三谷⇄神辺駅	月曜日、水曜日、金曜日／1日1往復	500円
運営主体：乗合タクシー運営委員会・福山市 / 運行事業者：井笠バスカンパニー			

【笠岡市】

エリア	系統	運行曜日／本数	運賃(1乗車)
大島地区	①大島⇄笠岡市民病院	火曜日、木曜日、土曜日 / 1日4往復	300円 500円
尾坂地区	①尾坂⇄笠岡市民病院	月曜日、金曜日 / 1日3往復	
運営主体：笠岡市 / 運行事業者：井笠バスカンパニー			

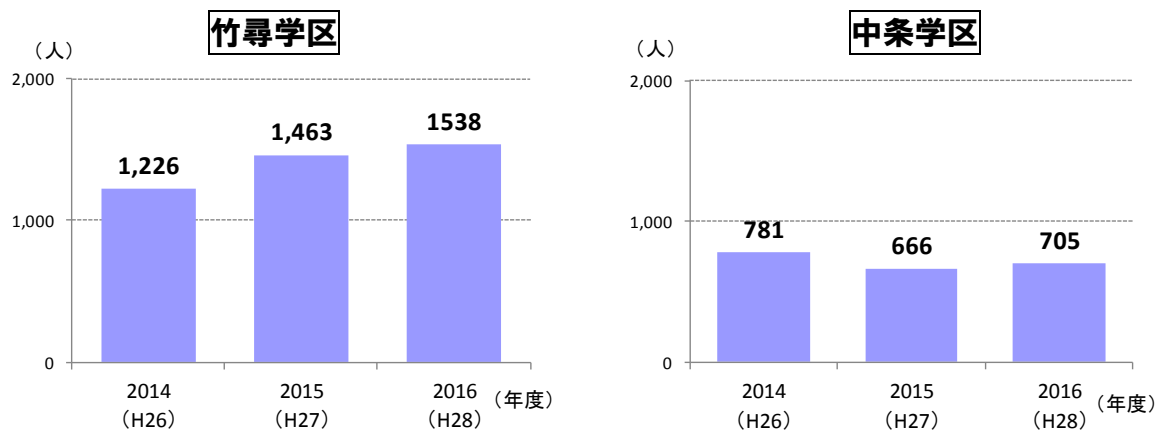


図 乗合タクシーの運行エリア（2016年(平成28年)10月現在）

イ) 利用状況

福山市における乗合タクシーの利用者は、2014年度（平成26年度）から2016年度（平成28年度）にかけて竹尋学区では増加しているが、中条学区では概ね横ばいである。

便別の利用状況では、利用者が非常に少ないコースもみられ、また1人だけで乗車する状況が多いことがうかがえる。



※前年10月1日～9月30日までの1年間
 (資料) 井笠バスカンパニー

図 乗合タクシー利用者数の推移 (福山市)

表 便別の利用状況 (福山市) (2016年度(平成28年度))

【竹尋学区】

単位：人／年

			利用者数	便あたり
行き	境前・川東→湯野方面	(火・木・土)8:50 発	685	4.6
		(火・木)14:00 発	24	1.2
	下竹田轟→湯野方面	(金)8:50 発	53	1.4
	八尋→湯野方面	(水)9:40 発	15	1.0
	上竹田境前→福山市民病院	(水)7:30 発	42	1.6
帰り	湯野→境前・川東	(火・木・土)11:40 発	437	3.0
		(火・木・土)17:00 発	206	1.9
	湯野→下竹田轟	(金)11:40 発	24	1.0
	湯野→八尋	(水)11:10 発	15	1.0
	福山市民病院→上竹田境前	(水)16:00 発	37	1.6

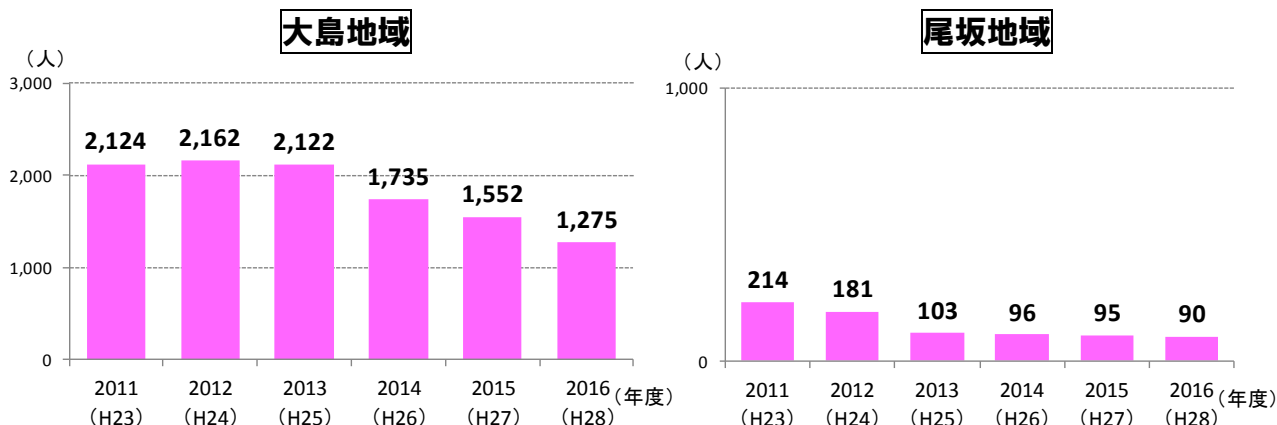
【中条学区】

			利用者数	便あたり
行き	三谷→中国中央病院	(月・水・金)9:00 発	419	3.2
	三谷→神辺駅	(月・水・金)10:10 発	107	1.6
帰り	中国中央病院→三谷	(月・水・金)12:30 発	127	1.5
	神辺駅→三谷	(月・水・金)15:45 発	52	1.1

※前年10月1日～9月30日までの1年間
 (資料) 井笠バスカンパニー

笠岡市における乗合タクシーの利用者では、特に尾坂地域の利用が少なく、また大島地域、尾坂地域ともに近年減少する傾向にある。

便別の利用状況をみると、比較的利用が多い大島地区でも、行きの1便や帰りの4便では利用が極端に少ない。



※前年10月1日～9月30日までの1年間
(資料) 井笠バスカンパニー

図 乗合タクシー利用者数の推移 (笠岡市)

表 便別の利用状況 (笠岡市) (2016年度(平成28年度))

【大島地区】

単位：人／年

			利用者数	便あたり
行き	松尾→笠岡市民病院	(火・木・土)7:16 発	23	1.0
		(火・木・土)8:41 発	491	3.3
		(火・木・土)12:21 発	153	1.6
		(火・木・土)14:21 発	65	1.4
帰り	笠岡市民病院→松尾	(火・木・土)10:20 発	177	1.9
		(火・木・土)13:30 発	145	1.8
		(火・木・土)15:30 発	196	1.8
		(火・木・土)17:30 発	25	1.3

【尾坂地区】

			利用者数	便あたり
行き	尾坂上→笠岡	(月・金)8:00 発	26	1.2
		(月・金)10:15 発	11	1.0
		(月・金)13:45 発	18	1.0
帰り	市民病院前→尾坂	(月・金)11:00 発	17	1.1
		(月・金)12:00 発	16	1.1
		(月・金)15:00 発	2	2.0

※前年10月1日～9月30日までの1年間
(資料) 井笠バスカンパニー

⑥ 自家用有償運送

ア) 運行状況

笠岡諸島に位置する北木島では、島内の交通手段を持たない高齢者の診療所への通院手段等を確保するため、NPO法人かさおか島づくり海社が運営主体を担い、2006年(平成18年)より自家用有償運送を行っている。

北木島両端の地区間(丸岩～瀬戸)を、診療所・大浦港・各地区・各港などの地点を停留所として運行しており、診療所が開く月・水・金の週3日に、1日3往復している。また、2015年(平成27年)6月には、より利便性を高めるため、観光や帰省で滞在されている方など島民以外でも利用できるように見直しを図っている。

表 北木島コミュニティバスの概要 (2016年(平成28年)10月現在)

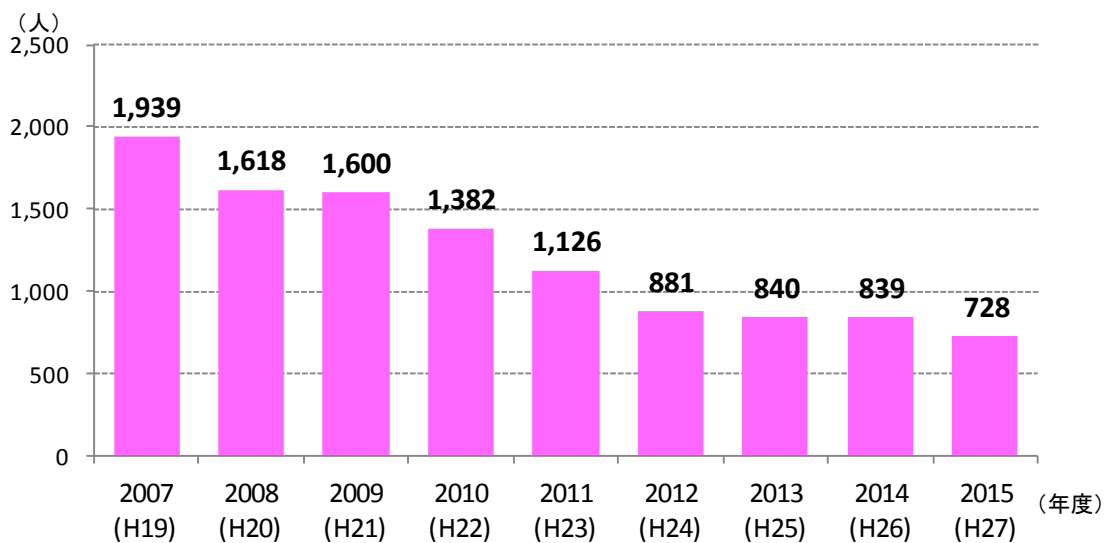
項目	内容
名称	北木島コミュニティバス
エリア	北木島内
運営主体	NPO法人かさおか島づくり海社
運行曜日 ／便数	月曜日、水曜日、金曜日／1日3往復
所要時間	約45分(12km)
運賃(1乗車)	240円、360円



図 運行車両

イ) 利用状況

利用者数は、島内人口の減少や高齢化に伴い、運行開始当初に比べて大幅に減少している。



※4月1日～翌3月31日までの1年間

(資料) NPO法人かさおか島づくり海社

図 北木島コミュニティバス利用者数の推移

⑦ その他の移動支援制度例

ア) 高齢者おでかけ支援事業（福山市）

○事業概要

福山市では、高齢者の移動支援を目的として、高齢者おでかけ支援事業を推進している（公共交通の範疇には含まれない）。

当事業は、通院や買い物等が困難な地域において、小学校区を単位として、地元住民・団体が主体となり、高齢者の無償運送を行うものである。

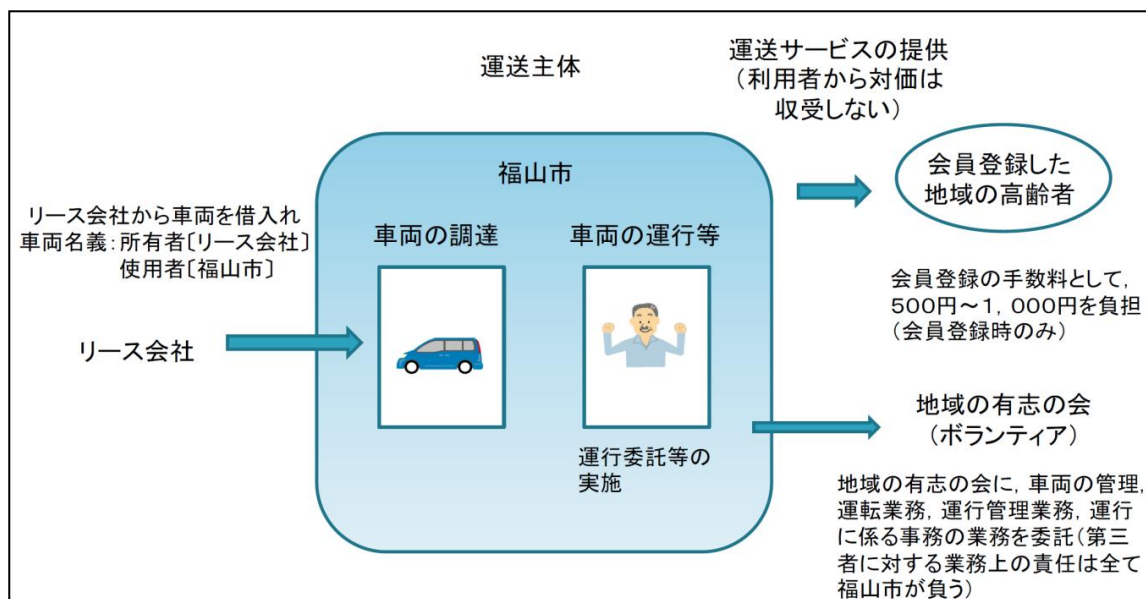


図 高齢者おでかけ支援事業実施イメージ

○利用状況

2009年度(平成21年度)から事業を開始し、2016年度(平成28年度)時点では、9学区において実施している。

当事業の2015年度(平成27年度)における利用者数は13,143人と多く、また2016年(平成28年)3月末時点の会員数・運転ボランティア数は、それぞれ467人、120人である。



図 高齢者おでかけ支援事業の利用の様子

表 高齢者おでかけ支援事業の利用者数、会員数等

地区名	構成	使用車	運行日数	利用者数	会員数	運転 ボランティア数
常金丸	自治・福祉	ワゴン	週4日	1,771人	87人	22人
常石	自治・福祉・ボラ	ワゴン	週5日	1,242人	40人	4人
山野	まち・福祉・町内・ボラ	セダン	週4日	557人	56人	17人
走島	自治・福祉・女性・ボラ	軽自動車	週3日	1,595人	50人	8人
内浦	自治・福祉・ボラ	ワゴン	週5日	1,817人	43人	12人
服部	まち・老人・福祉・女性	ワゴン	週5日	2,038人	52人	19人
熊野	まち・福祉・老人	ワゴン	週5日	1,517人	75人	6人
山南	福祉・民生・自治・公民・ボラ	ワゴン	週4日	1,222人	25人	16人
日吉台	福祉・民生・自治・公民・ボラ	ワゴン	週2日	1,384人	39人	16人
計				13,143人	467人	120人

<構成団体略称>

自治・町内(自治会・町内会連合会)	福祉(福祉を高める会)
ボラ(ボランティアの会)	まち(まちづくり推進委員会)
老人(老人クラブ連合会)	女性(女性会)
公民(公民館・運営委員会)	民生(民生・児童委員会)

※2015年度(平成27年度)実施状況(会員数・運転ボランティア数は、2016年(平成28年)3月末現在)。

イ) 金浦地区の買物タクシー(笠岡市)

笠岡市の金浦地区では、地域住民の高齢化と路線バスの運行縮小化等により、日常生活のなかで買物に不自由を感じる世帯が増えたことを受けて、金浦地区まちづくり自治協議会の主導により、買物支援事業として、一定の条件をクリアした地区において「買物タクシー」を運行している。

表 買物タクシーの運行条件等

項目	内容
運行回数	2回/月
使用車種	ジャンボタクシー(9人乗り)
利用可能者	10名以上(メンバー登録が必要)
代表者	上記メンバーの中から、タクシー会社との連絡や会計処理を行うための人選が必要
費用負担	個人負担6割(4割は協議会負担)
行き先	笠岡市内の店舗に限定

現在、金浦地区袖解の「いきいきサロン・袖解さくら会」において、この制度が活用されている。

(3) 海上交通の概況

対象地域では、走島（福山市）や笠岡諸島に居住する市民の暮らしを支えるため、旅客船・フェリー航路を運航している。

① 走島航路

ア) 運航状況

走島汽船により、鞆港から走島を連絡するフェリーが運航されている。運航本数は1日に5往復であり、所要時間は約30分である。

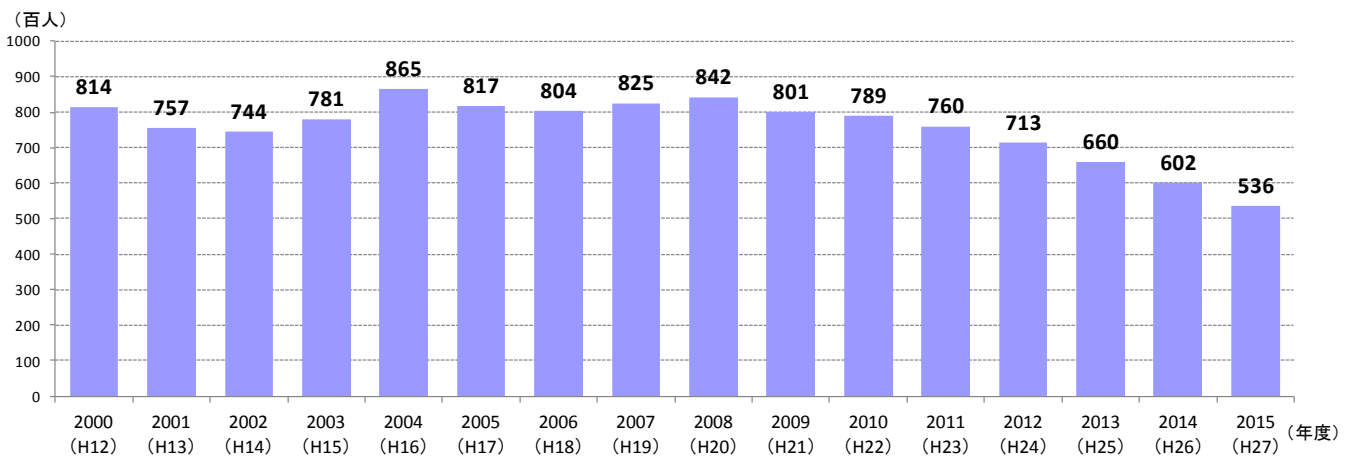


(資料) 走島汽船ホームページ

図 運航するフェリー船

イ) 利用状況

走島航路の利用者数は、2008年度(平成20年度)以降、一貫した減少傾向を示している。その主たる要因としては、航路を利用する島民人口自体の減少があげられる。



※前年10月1日～9月30日までの1年間

(資料) 走島汽船

図 走島航路利用者数の推移(福山市)

② 笠岡諸島の航路

ア) 運航状況

笠岡諸島関連の海上交通には旅客船とフェリーがあり、笠岡港（住吉）から旅客船（三洋汽船）が、笠岡港（伏越）からフェリー（三洋汽船、瀬戸内クルージング、笠岡フェリー）が運航している。人口規模の大きい白石島、北木島へは旅客船とフェリーの両方が運航しているが、高島、真鍋島、大飛島、小飛島、六島へは旅客船のみの運航となっている。

なお旅客船は、かつては3社で運航していたが、利用者減少が著しい状況を踏まえて、2011年（平成23年）10月より現行の1社で運航する体制とし、また航路の見直しを行っている。

表 笠岡諸島航路の運航事業者

	種類	航路 ※主な寄港地
三洋汽船	定期旅客船	・笠岡港（住吉）～高島～白石島～北木島～真鍋島～岩坪 ・笠岡港（住吉）～飛島～六島～真鍋島
	高速旅客船	・笠岡港（住吉）～白石島～北木島～真鍋島
	フェリー	・笠岡港（伏越）～白石島
笠岡フェリー	フェリー	・笠岡港（伏越）～北木島
瀬戸内クルージング	フェリー	・笠岡港（伏越）～白石島～北木島

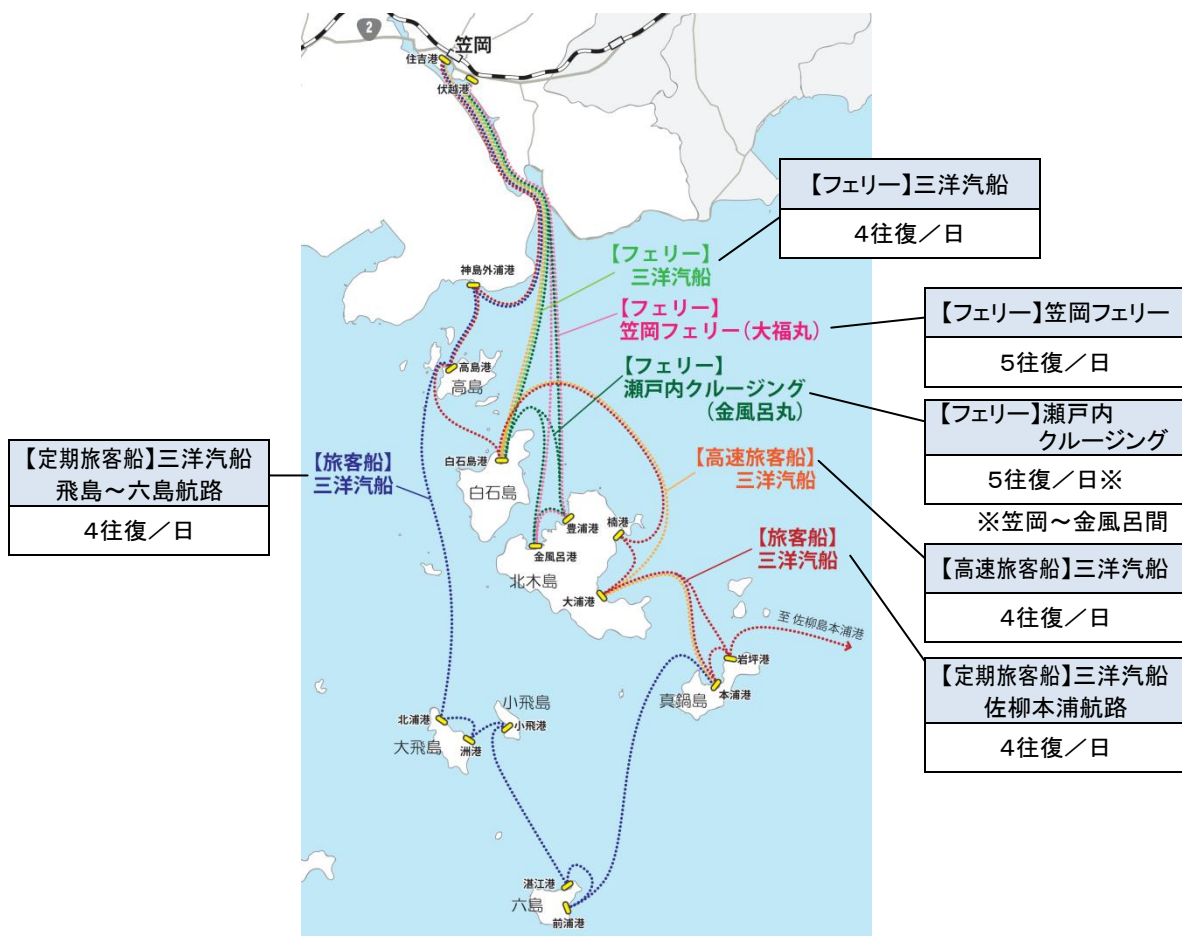


図 笠岡諸島航路の運航本数（2016年（平成28年）10月現在）

表 笠岡陸地部と各島の連絡本数（2016年(平成28年)10月現在）

	陸地部行き（上り）	笠岡諸島行き（下り）
高 島	(定期旅客船) 5 便	(定期旅客船) 5 便
白石島	(定期旅客船) 4 便 (高速旅客船) 4 便 (フェリー/三洋汽船) 4 便 (フェリー/瀬戸内クルージング) 3 便	(定期旅客船) 4 便 (高速旅客船) 4 便 (フェリー/三洋汽船) 4 便 (フェリー/瀬戸内クルージング) 2 便
北木島	(定期旅客船) 4 便 (高速旅客船) 4 便 (フェリー/笠岡フェリー) 5 便 (フェリー/瀬戸内クルージング) 5 便	(定期旅客船) 4 便 (高速旅客船) 4 便 (フェリー/笠岡フェリー) 5 便 (フェリー/瀬戸内クルージング) 5 便
真鍋島	(定期旅客船) 5 便 (高速旅客船) 4 便	(定期旅客船) 5 便 (高速旅客船) 4 便
飛 島	(定期旅客船) 4 便	(定期旅客船) 4 便
六 島	(定期旅客船) 4 便	(定期旅客船) 4 便

※便数は1日あたり

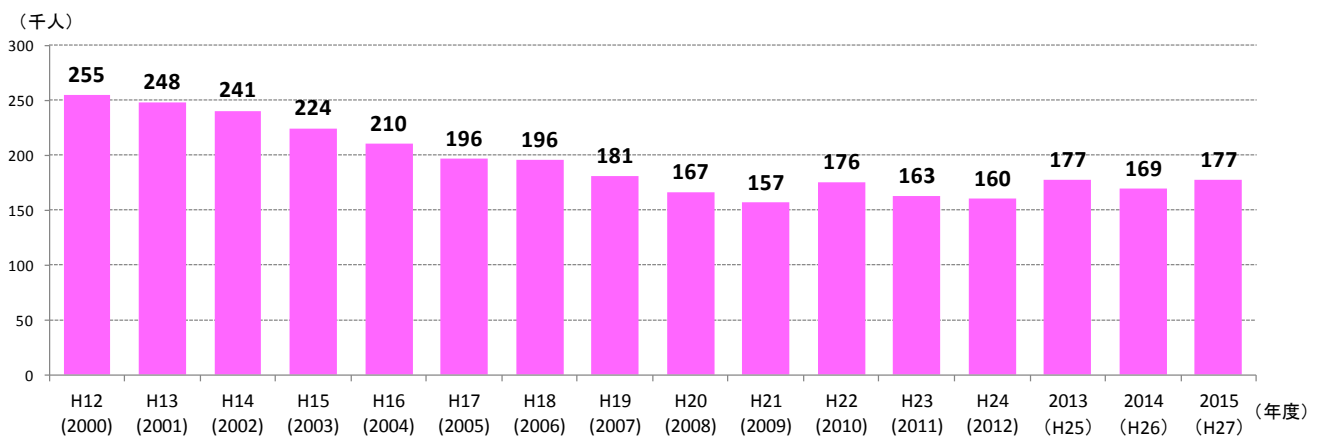
※旅客船・高速旅客船の運航事業者は全て三洋汽船

イ) 利用状況

旅客船の利用者数は、島内人口の減少や産業の停滞に伴い、長期的に減少している。ただし、近年は横ばいを維持しており、この要因としては、観光目的での島しょ部への来訪者が増えたこと等が考えられる。

ただし、フェリー航路においては、利用者が大幅に減少している状況にある（※）。

※航路事業者へのヒアリング調査結果より



※4月1日～翌3月31日までの1年間

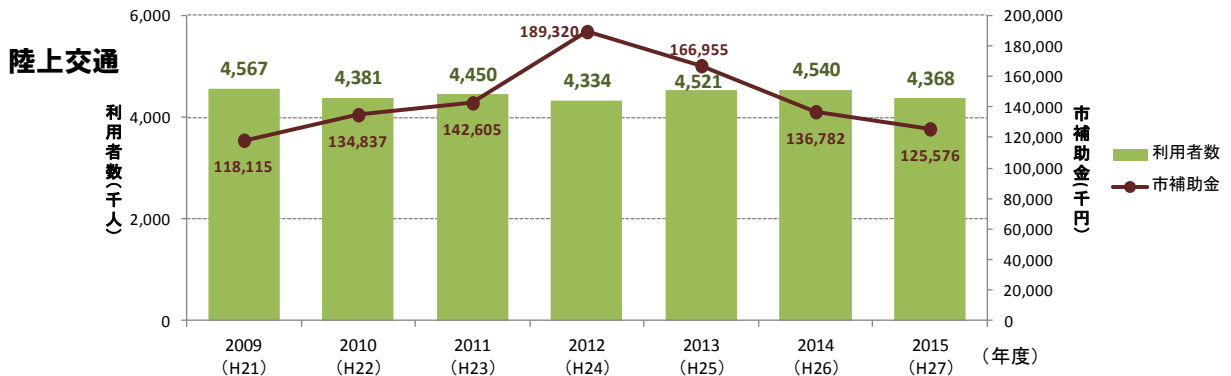
(資料) 各航路事業者

図 旅客船利用者数の推移（笠岡市）

(4) 公共交通への補助金の推移

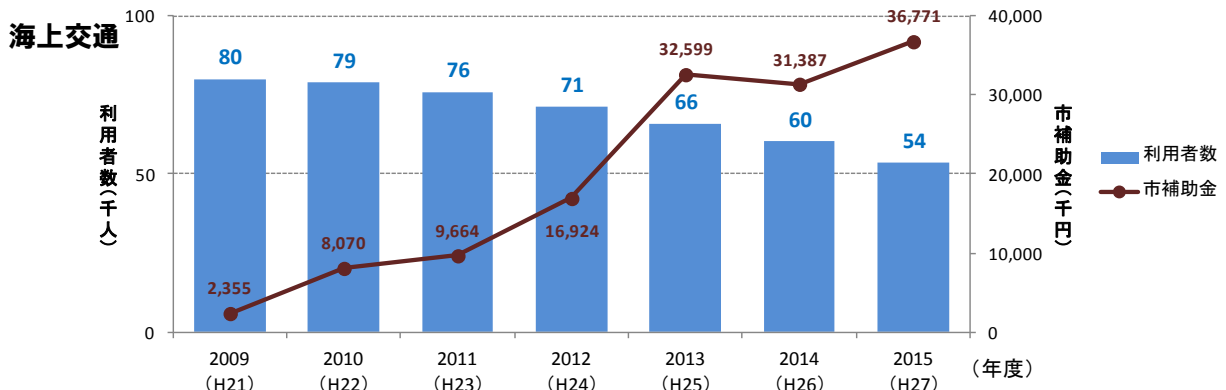
対象地域における路線バス、乗合タクシー、航路等、多くの公共交通は赤字の状況にあり、その運営は行政からの補助金が支えている。

福山市では、2012年度(平成24年度)以降、陸上交通における不採算路線の見直しの影響から補助金額は低下する傾向にあるが、海上交通における補助金額は年々増加する傾向にある。2015年度(平成27年度)の補助金額は、約16,200万円となっている。



単位: 利用者(人), 市補助金(千円)									
	2009年度 (平成21年度)	2010年度 (平成22年度)	2011年度 (平成23年度)	2012年度 (平成24年度)	2013年度 (平成25年度)	2014年度 (平成26年度)	2015年度 (平成27年度)	備考	
事業者名	㈱中国バス ㈱中国バス 北振バス㈱ 井笠鉄道㈱	㈱中国バス ㈱中国バス 北振バス㈱ 井笠鉄道㈱	㈱中国バス ㈱中国バス 北振バス㈱ 井笠鉄道㈱	㈱中国バス ㈱中国バス 北振バス㈱ 井笠鉄道㈱	㈱中国バス ㈱中国バス 北振バス㈱ 井笠鉄道㈱	㈱中国バス ㈱中国バス 北振バス㈱ 井笠BC	㈱中国バス ㈱中国バス 北振バス㈱ 井笠BC	㈱中国バス ㈱中国バス 北振バス㈱ 井笠BC	
路線数	85	82	82	82	72	65	65	中心部循環路線含む	
系統数	128	130	132	133	124	119	117		
利用者数	4,566,797	4,380,984	4,449,726	4,334,330	4,520,608	4,539,521	4,368,141		
路線バス	4,566,797	4,380,984	4,449,726	4,334,330	4,520,608	4,537,514	4,366,012		
乗合タクシー(中条)						781	666	H25年10月運行開始	
乗合タクシー(竹罾)						1,226	1,463		
市補助金	118,115	134,837	142,605	189,320	166,955	136,782	125,576		

※路線バス、乗合タクシーの利用者数は前年10月1日～9月30日

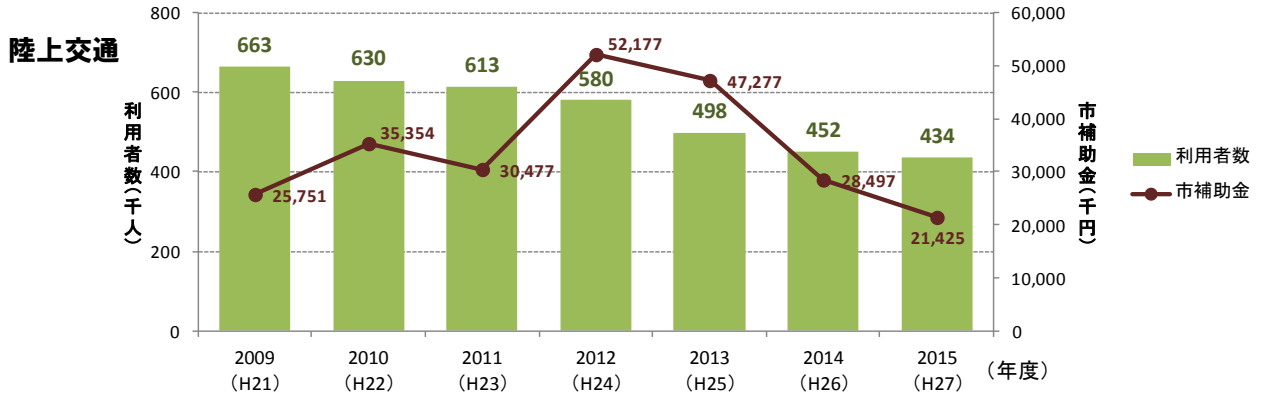


単位: 利用者(人), 市補助金(千円)								
	2009年度 (平成21年度)	2010年度 (平成22年度)	2011年度 (平成23年度)	2012年度 (平成24年度)	2013年度 (平成25年度)	2014年度 (平成26年度)	2015年度 (平成27年度)	備考
事業者名	走島汽船((有))	走島汽船((有))	走島汽船((有))	走島汽船((有))	走島汽船((有))	走島汽船((有))	走島汽船((有))	
利用者数	80,144	78,855	75,977	71,277	66,067	60,226	53,553	
市補助金	2,355	8,070	9,664	16,924	32,599	31,387	36,771	

※海上交通の利用者数は前年10月1日～9月30日

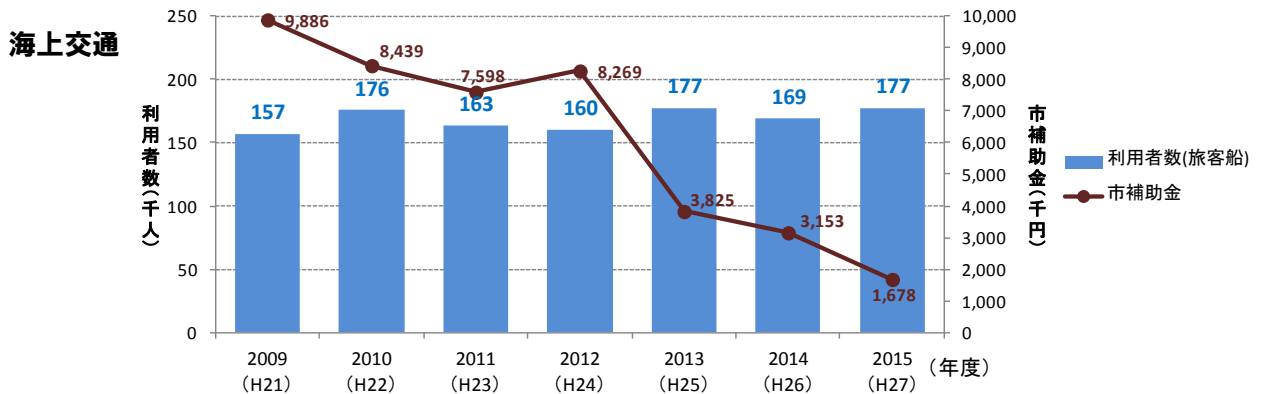
図 公共交通への補助金の推移 (福山市)

笠岡市では、2012年度(平成24年度)以降、陸上交通では不採算路線の見直しや、海上交通では事業者統合等の影響から補助金額は低下する傾向にある。2015年度(平成27年度)の補助金額は、約2,300万円となっている。



	2009年度 (平成21年度)	2010年度 (平成22年度)	2011年度 (平成23年度)	2012年度 (平成24年度)	2013年度 (平成25年度)	2014年度 (平成26年度)	2015年度 (平成27年度)	備考
事業者名	井笠鉄道(株)	井笠鉄道(株)	井笠鉄道(株)	井笠鉄道(株) (株)中国バス	(株)井笠バスカ ンパニー	(株)井笠バスカ ンパニー	(株)井笠バスカ ンパニー	
路線数	20	20	20	14	13	12	12	
系統数	30	30	30	21	21	20	20	
利用者数	663,146	630,190	613,372	579,660	497,652	451,711	434,479	
路線バス	663,146	629,797	611,034	577,317	495,427	449,880	432,832	
乗合タクシー(大島)		304	2,124	2,162	2,122	1,735	1,552	H22～23年は実証運 行。H24から本格運行
乗合タクシー(尾坂)		89	214	181	103	96	95	
市補助金	25,751	35,354	30,477	52,177	47,277	28,497	21,425	

※路線バス、乗合タクシーの利用者数は前年10月1日～9月30日



	2009年度 (平成21年度)	2010年度 (平成22年度)	2011年度 (平成23年度)	2012年度 (平成24年度)	2013年度 (平成25年度)	2014年度 (平成26年度)	2015年度 (平成27年度)	備考
事業者名	三洋汽船(株) 豊浦汽船(株) 六島航路(有)	三洋汽船(株) 豊浦汽船(株) 六島航路(有)	三洋汽船(株)	三洋汽船(株)	三洋汽船(株)	三洋汽船(株)	三洋汽船(株)	
航路名	・笠岡～佐柳本浦 ・飛鳥～笠岡(補) ・六島～真鍋島～笠岡 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・飛鳥～笠岡(補) ・六島～真鍋島～笠岡 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・笠岡～飛鳥～六島 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・笠岡～飛鳥～六島 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・笠岡～飛鳥～六島 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・笠岡～飛鳥～六島 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・笠岡～飛鳥～六島 (補)	(補): 補助金対象航路
利用者数(旅客船)	156,973	175,553	163,405	160,162	177,468	169,142	177,323	
三洋汽船(株)	118,633	141,362	146,660	160,162	177,468	169,142	177,323	
豊浦汽船(株)	30,796	27,002	13,053	統合	統合	統合	統合	H23年10月から三洋 汽船に統合
六島航路(有)	7,544	7,189	3,692	統合	統合	統合	統合	
市補助金	9,886	8,439	7,598	8,269	3,825	3,153	1,678	

※海上交通の利用者数は4月1日～翌3月31日

図 公共交通への補助金の推移(笠岡市)

(5) まとめ

- 対象地域では、鉄道、路線バス、乗合タクシー、自家用有償旅客運送、旅客船・フェリー等、多様な公共交通が連携するとともに、各々の機能に応じた移動サービスを提供しており、広域的な移動や、地域内での日常的な移動などを支えている。
- 対象地域には、公共交通の利用が困難な公共交通空白地域が存在している。
- 公共交通（陸上交通、海上交通）の利用者数は、人口減少・高齢化やモータリゼーションの進展、島内産業の低迷などの要因により、長期的に減少している。
- 特に現時点で利用者数が極めて少ないバス路線等においては、沿線地域の高齢化などより、今後も更なる減少が懸念される。
- 対象地域における多くの公共交通は赤字で運営している。そのため、損失補填は、市からの補助金等が支えている。市の支出額は、バス路線・航路の再編等に伴い、近年減少している。