

令和5年度 第1回 大洲市地域公共交通活性化協議会

議題1	デマンド型交通の本格運行について	1
	(今坊地区：自家用有償旅客運送事業)	
議題2	自家用有償旅客運送の更新登録について	4
議題3	愛ある伊予灘線について	12

令和5年8月31日
大洲市

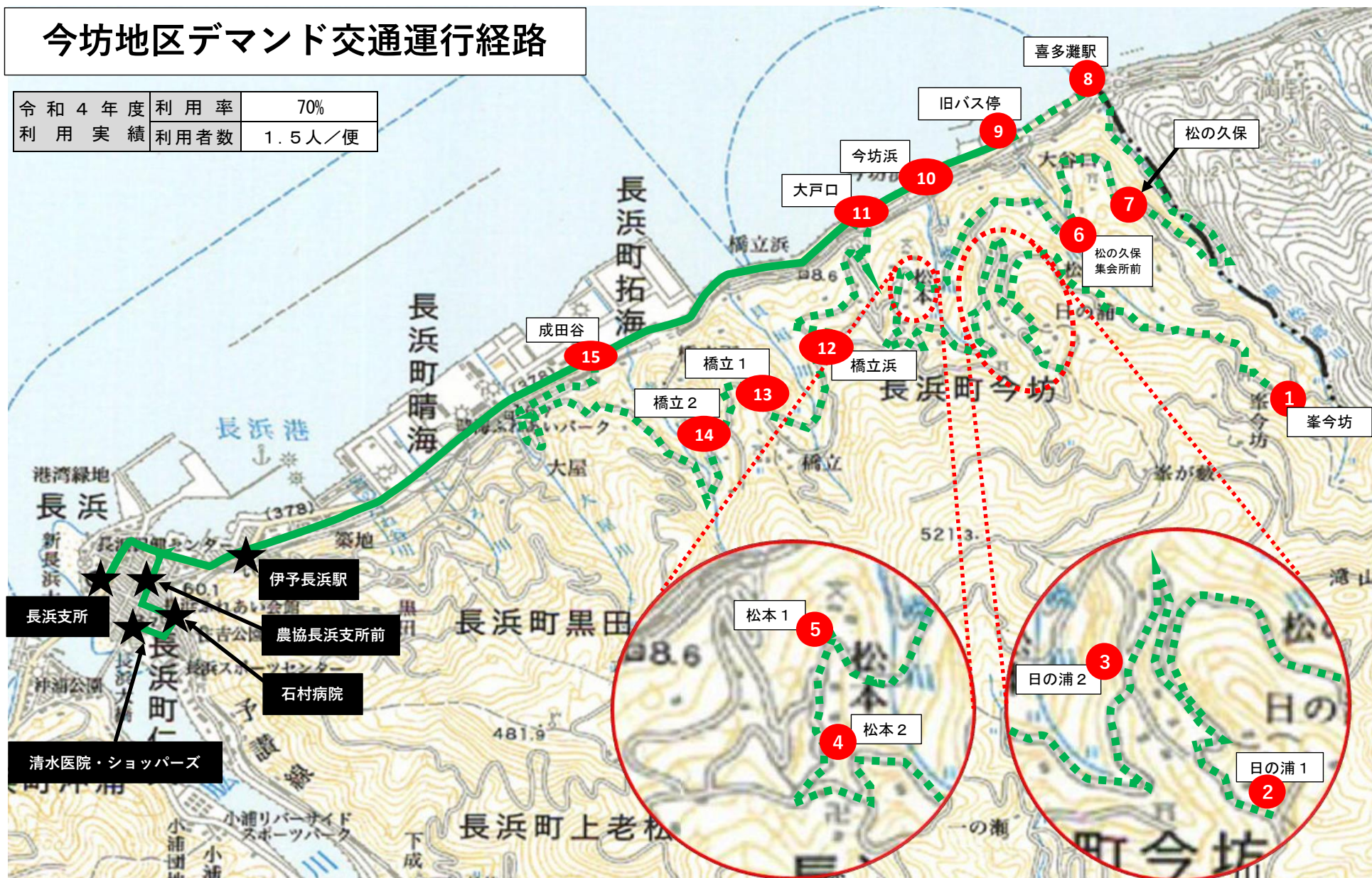
議題Ⅰ デマンド型交通の本格運行について（今坊地区：自家用有償旅客運送事業）

令和４年度からデマンド型交通の実証運行を行ってきた今坊地区の本格運行にあたり、大洲市による自家用有償旅客運送として実施する内容について承認を求めるものである。

運 行 の 態 様		自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（区域運行））		
運 行 範 囲		今坊地区、黒田地区、長浜地区		
事 業 主 体		大洲市		
運 賃		地区内	地区外	対象者
		１５０円	３００円	一般（中学生以上）
		１００円	２００円	子ども（小学生以下）（※１歳未満の乳児及び同伴者１人につき１人の未就学児は無料） 障がい者（身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳の所持者） （※身体障害者手帳（１種）又は療育手帳（Ａ）の所持者の介護者を含む）
運 行 開 始		令和５年１０月（予定）		
運 行 内 容	運 行 日	月・木曜日（祝日・休日、8/13～15、12/29～1/3 は運休）		
	運行時刻	往路 ９時05分起点発 復路11時22分・13 時 30 分終点発		
	起 点	今坊		
	目 的 地	JR伊予長浜駅、長浜支所、農協長浜支所、石村病院、ショッパーズ(清水医院)		
	車 両	シエント（６ 人乗）		
	路 線 図	２ページのとおり		
	そ の 他	路線バスによる移動が可能な場所における利用はできない。		

今坊地区デマンド交通運行経路

令和4年度	利用率	70%
利用実績	利用者数	1.5人/便



<参考>

道路運送法抜粋

第 78 条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

(1) 災害のため緊急を要するとき。

(2) 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成 10 年法律第 7 号）第 2 条第 2 項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

(3) 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

第 79 条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

第 79 条の 4 国土交通大臣は、第 79 条の 2 の規定による登録の申請が次の各号のいずれかに該当する場合には、その登録を拒否しなければならない。

(1) ～(4) 略

(5) 申請に係る自家用有償旅客運送に関し、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者又はその組織する団体、住民その他の国土交通省令で定める関係者が、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて合意していないとき。

(6) 申請者がその申請に係る自家用有償旅客運送に必要と認められる輸送施設の保有、運転者の確保、自家用有償旅客運送自動車の運行管理の体制の整備その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な国土交通省令で定める措置を講ずると認められないとき。

2 国土交通大臣は、前項の規定による登録の拒否をした場合においては、遅滞なく、その理由を示して、その旨を申請者に通知しなければならない。

地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン抜粋

【道路運送法上合意する必要がある事項】

・自家用有償旅客運送に関する事項

① 自家用有償旅客運送の登録、更新登録、変更登録

自家用有償旅客運送の登録、更新登録、変更登録については、法第79条の4第1項第5号及び施行規則第51条の7の規定に基づき、自家用有償旅客運送が必要であることについて、地域公共交通会議において合意することとされている。

議題 2 自家用有償旅客運送の更新登録について

運行の態様		自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送：交通空白輸送） （道路運送法第79条登録）
登録番号		四愛市交第10号
有効期間		令和8年9月30日まで（更新後）
実施主体		大洲市
運行開始日		平成3年7月21日
路線運行	路線名	河辺支所前鹿野川線
	起 点	河辺支所前 河辺町植松548番地先
	終 点	道の駅 肱川町字和川3030番地先
	キロ呈	10.5
	路線図	別紙1のとおり
	時 刻	別紙2のとおり
	運 賃	別紙3のとおり
区域運行	運送の区域	別紙4のとおり 大洲市田処、大洲市柳沢、大洲市藤縄、大洲市喜多山、大洲市新谷、大洲市新谷町、大洲市徳森、大洲市上須戒、大洲市八多喜町、大洲市多田、大洲市五郎、大洲市阿蔵の一部、大洲市豊茂、 <u>長浜町今坊、長浜町黒田の一部、長浜町沖浦及び長浜の一部</u>
	運 賃	中学生以上 地区内150円 地区外300円 小学生以下・障がい者等 地区内100円 地区外300円

別紙 2

自家用有償旅客運送時刻表

河辺支所前鹿野川線(日曜・祝日運休)

河辺支所行	河辺支所行	河辺支所行	河辺支所行		停留所		道の駅行	道の駅行	道の駅行	道の駅行
17:42	14:05	9:50	8:10	↑	河辺支所前	↓	6:55	9:00	13:00	17:00
17:41	14:04	9:49	8:09		植松		6:56	9:01	13:01	17:01
17:40	14:03	9:48	8:08		橡の木瀬		6:57	9:02	13:02	17:02
17:37	14:00	9:45	8:05		岩谷		7:00	9:05	13:05	17:05
17:37	14:00	9:45	8:05		岩谷橋		7:00	9:05	13:05	17:05
17:36	13:59	9:44	8:04		谷口		7:01	9:06	13:06	17:06
17:36	13:59	9:44	8:04		敷水		7:01	9:06	13:06	17:06
17:34	13:57	9:42	8:02		下敷水		7:03	9:08	13:08	17:08
17:29	13:52	9:37	7:57		京造		7:08	9:13	13:13	17:13
17:27	13:50	9:35	7:55		弁天宮前		7:10	9:15	13:15	17:15
17:25	13:48	9:33	7:53		鹿野川		7:12	9:17	13:17	17:17
17:22	13:45	9:30	7:50		道の駅		7:15	9:20	13:20	17:20

時間変更

河辺支所前鹿野川線(中学校便)

河辺支所行	河辺支所行	河辺支所行		停留所		道の駅行	道の駅行	道の駅行
①	②	③				①	②	③
12:35	16:42	19:10	↑	河辺支所前	↓	11:40	15:30	17:50
12:34	16:41	19:09		植松		11:41	15:31	17:51
12:33	16:40	19:08		橡の木瀬		11:42	15:32	17:52
12:30	16:37	19:05		岩谷		11:45	15:35	17:55
12:30	16:37	19:05		岩谷橋		11:45	15:35	17:55
12:29	16:36	19:04		谷口		11:46	15:36	17:56
12:29	16:36	19:04		敷水		11:46	15:36	17:56
12:27	16:34	19:02		下敷水		11:48	15:38	17:58
12:22	16:29	18:57		京造		11:53	15:43	18:03
12:20	16:27	18:55		弁天宮前		11:55	15:45	18:05
12:18	16:25	18:53		鹿野川		11:57	15:47	18:07
12:15	16:22	18:50		道の駅		12:00	15:50	18:10

- ①は、部活のある土曜日・長期休暇(夏休み等)のみ運行
②・③は学校のある日にどちらかのみ運行

別紙 3

自家用有償旅客運送運賃表

河辺支所前鹿野川線

(単位:円)

						道の駅	
						鹿野川	110
						京造	110 150
						下敷水	130 200 240
						谷口	110 170 240 270
						岩谷	110 120 200 260 300
						橡の木瀬	110 120 160 240 300 330
						植松	110 130 150 200 270 330 370
河辺支所前	110	110	130	150	200	270	330 370

備考:小学生以下半額(10円未満切り上げ)

ただし、1歳未満の乳児及び同伴者がいる1歳以上6歳未満の幼児(同伴者1人につき1人に限る。)は、無料。

バス定期乗車券料金表

単位:円

片道運賃	通勤の場合		通学の場合	
	1月定期乗車券	3月定期乗車券	1月定期乗車券	3月定期乗車券
110	3,850	10,970	3,300	9,410
120	4,200	11,970	3,600	10,260
130	4,550	12,970	3,900	11,120
150	5,250	14,960	4,500	12,830
160	5,600	15,960	4,800	13,680
170	5,950	16,960	5,100	14,540
200	7,000	19,950	6,000	17,100
240	8,400	23,940	7,200	20,520
260	9,100	25,940	7,800	22,230
270	9,450	26,930	8,100	23,090
300	10,500	29,930	9,000	25,650
330	11,550	32,920	9,900	28,220
370	12,950	36,910	11,100	31,640

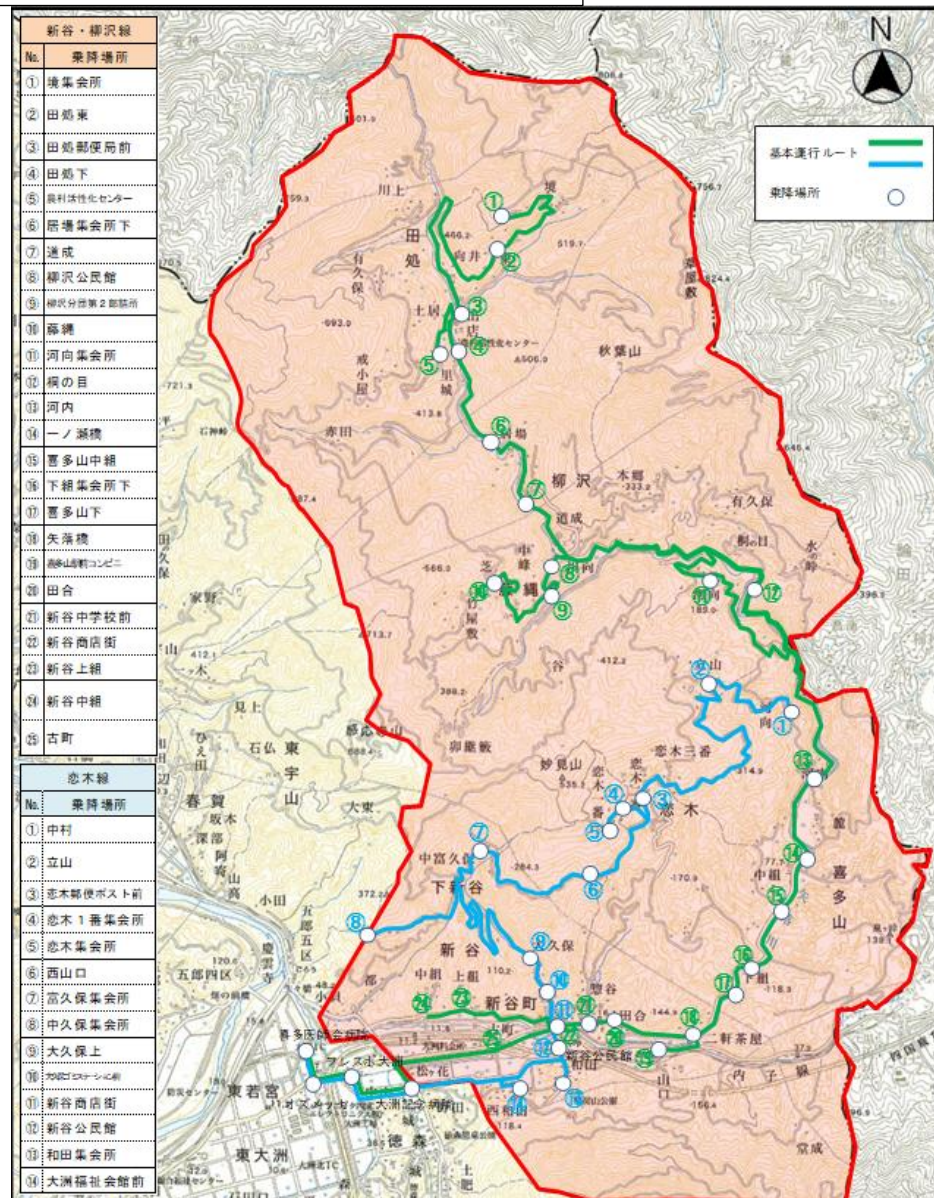
備考:小学生以下半額(10円未満は切り上げ)

運行区域図 豊茂～長浜



運行区域図 柳沢～新谷～東大洲

別紙 4



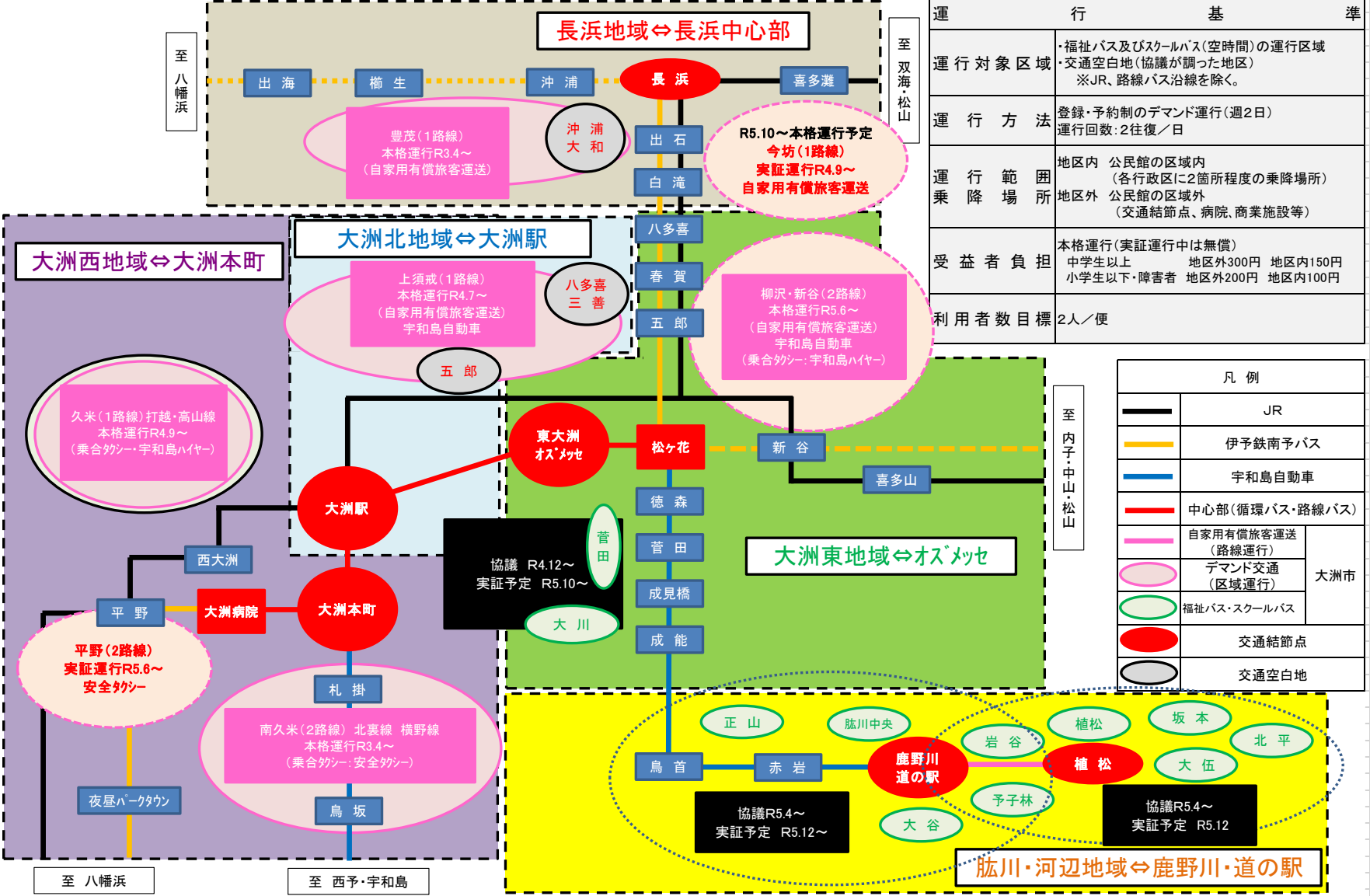


運行区域図 今坊～長浜



<参考>

地域内交通「支線の見直し」現況(令和5年8月)



道路運送法抜粋

(有償運送)

第78条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

(1) 災害のため緊急を要するとき。

(2) 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成10年法律第7号）第2条第2項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

(3) 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

(登録)

第79条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

(登録の有効期間)

第79条の5 第79条の登録の有効期間（次条第1項の有効期間の更新の登録を受けた場合における当該有効期間の更新の登録に係る第79条の登録の有効期間を含む。以下同じ。）は、登録の日から起算して2年とする。ただし、次条第1項の有効期間の更新の登録を受けようとする者が、従前の第79条の登録の有効期間において次の各号のいずれにも該当するときは、登録の日から起算して3年とする。

(1) 第79条の9第2項の規定による命令を受けていないこと。

(2) 第79条の10の届出に係る自家用有償旅客運送自動車の転覆、火災その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしていないこと。

(3) 第79条の12第1項の規定による業務の全部又は一部の停止の命令を受けていないこと。

(有効期間の更新の登録)

第79条の6 第79条の登録の有効期間満了の後引き続き自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の行う有効期間の更新の登録を受けなければならない。

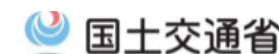
2 第79条の3及び第79条の4の規定は、有効期間の更新の登録について準用する。この場合において、第79条の3第1項第2号中「登録番号」とあるのは、「登録番号並びに有効期間の更新の登録の年月日」と読み替えるものとする。

3 第79条の登録の有効期間の満了の日までに更新の登録の申請があつた場合において、その申請について前項において準用する第79条の3第2項又は第79条の4第2項の通知があるまでの間は、従前の第79条の登録は、その登録の有効期間の満了後も、なおその効力を有する。

4 前項の場合において、有効期間の更新の登録がなされたときは、第79条の登録の有効期間は、従前の有効期間の満了の日の翌日から起算するものとする。

議題3 愛ある伊予灘線について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律



＜令和5年法律第18号＞

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「**共創**」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**＝「**リ・デザイン**」することが必要。



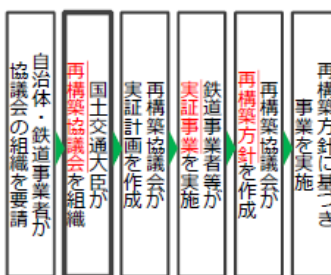
法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を拡充し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※ J R各社は、引き続き J R会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

- ・**地域の関係者間の協議が調ったときは**、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。
- （※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築
 （KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域公共交通活性化再生法】

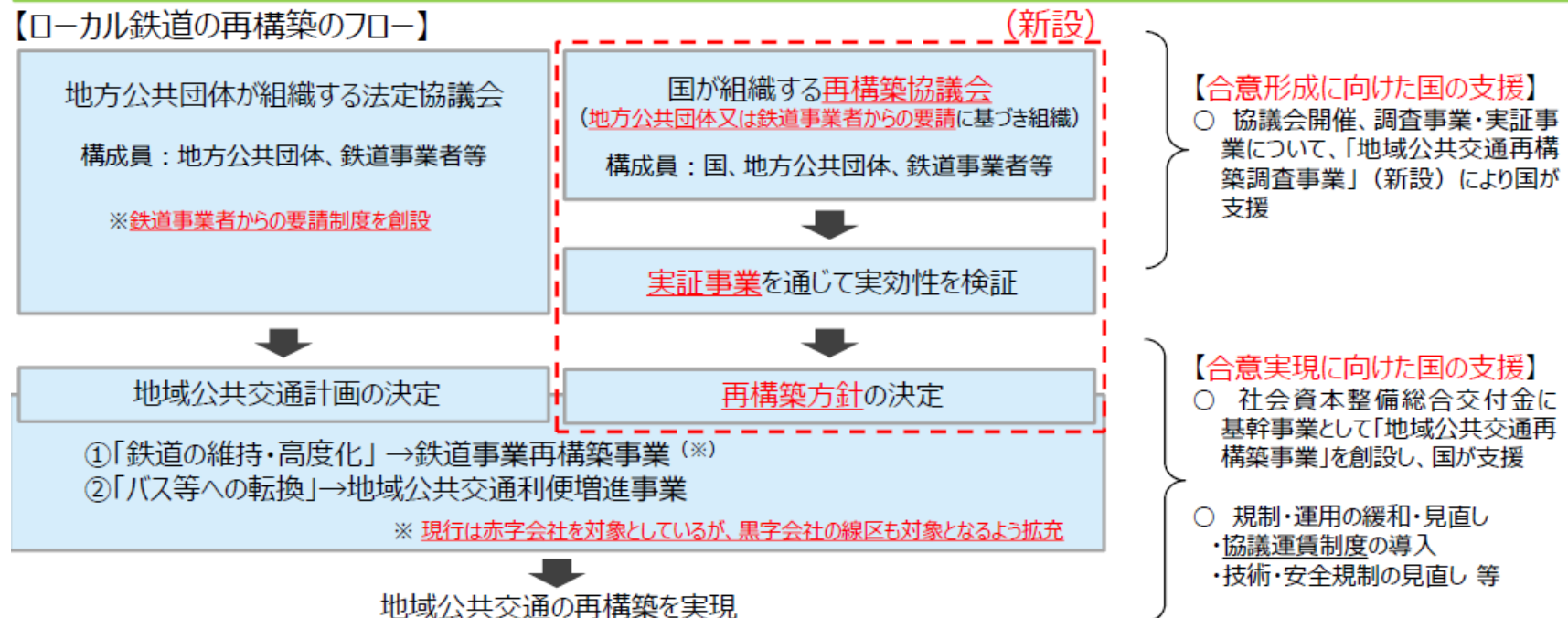
背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしている、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】



鉄道事業再構築事業の定義の見直し

改正後	改正前
九 鉄道事業再構築事業 <u>大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間における旅客鉄道事業による輸送の維持を図るための事業</u>であって、当該区間において旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者又は当該鉄道事業者に代わって引き続き旅客鉄道事業を経営しようとする者が、当該区間に係る旅客鉄道事業について、地方公共団体その他の者の支援を受けつつ次に掲げる事業構造の変更を行うとともに、<u>利用者の利便を確保するもの</u>（鉄道再生事業に該当するものを除く。）をいう。 イ 事業の譲渡及び譲受 ロ 法人の合併又は分割 ハ イ及びロに掲げるもののほか、事業の実施主体の変更 ニ イからハまでに掲げるもののほか、重要な資産の譲渡及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更	九 鉄道事業再構築事業 <u>最近における経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業</u>（鉄道事業法による鉄道事業（以下単に「鉄道事業」という。）のうち旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものをいう。以下同じ。）<u>について、経営の改善を図るとともに、</u>地方公共団体その他の者の支援を受けつつ、次に掲げる事業構造の変更を行うことにより、当該<u>旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための事業</u>（鉄道再生事業に該当するものを除く。）をいう。 イ 事業の譲渡及び譲受 ロ 法人の合併又は分割 ハ イ及びロに掲げるもののほか、事業の実施主体の変更 ニ イからハまでに掲げるもののほか、重要な資産の譲渡及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更

地域公共交通再構築調査事業

- 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行う。

地域公共交通再構築調査事業

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。

【補助対象事業者】 協議会又は自治体

【補助率】 1/2

【支援対象】

○ 協議会の運営

・協議会の開催に係る費用

○ 線区評価のための調査事業の支援

・パーソントリップ調査の活用 ・ビッグデータ分析 ・クロスセクター分析 等

○ 実証事業の支援

・対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組

鉄道輸送の高度化に向けた検証

(事業例)

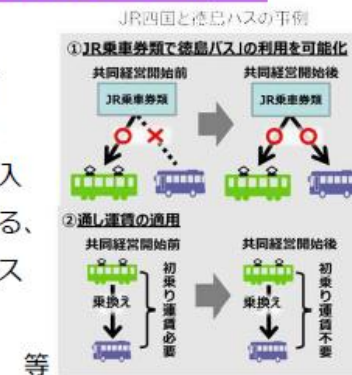
- ・増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・現行の技術・安全規制の検証
- ・サイクルトレインの実施
- ・駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・チケットレスシステムの導入 等



バスとの共同運行やバス転換の検証

(事業例)

- ・並行路線バスとの共同運行
- ・鉄道とバスの乗り換え時における共通・通し運賃の導入
- ・一部又は全部の区間における、バス等の新たな輸送サービスの導入



地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合**に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【交付金事業者】地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】1/2

【交付対象事業】**地域公共交通特定事業**※の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づき、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築やバス路線の再編等**を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所、車庫、営業所、バスロケ施設、EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本整備総合計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

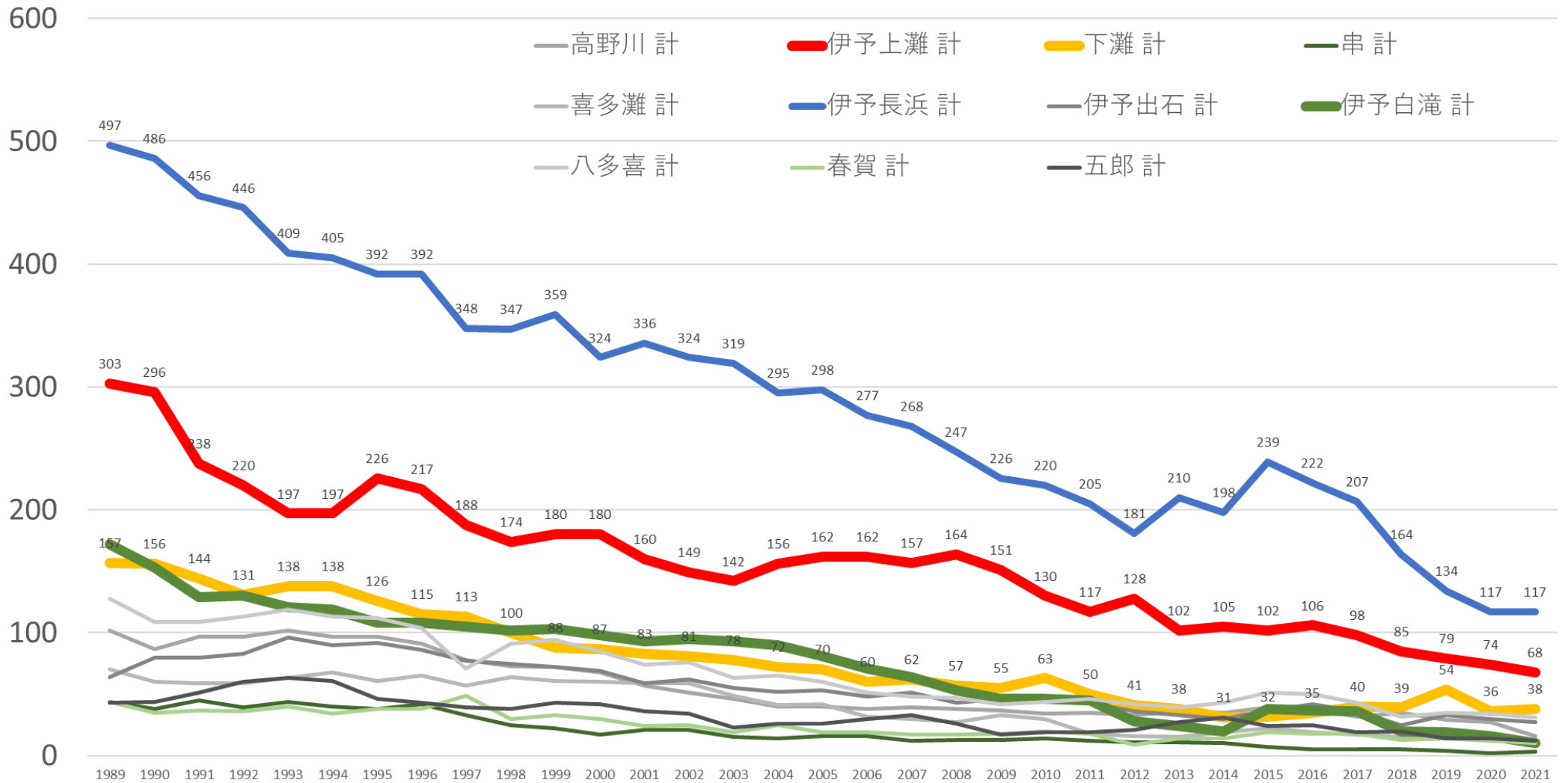
(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること

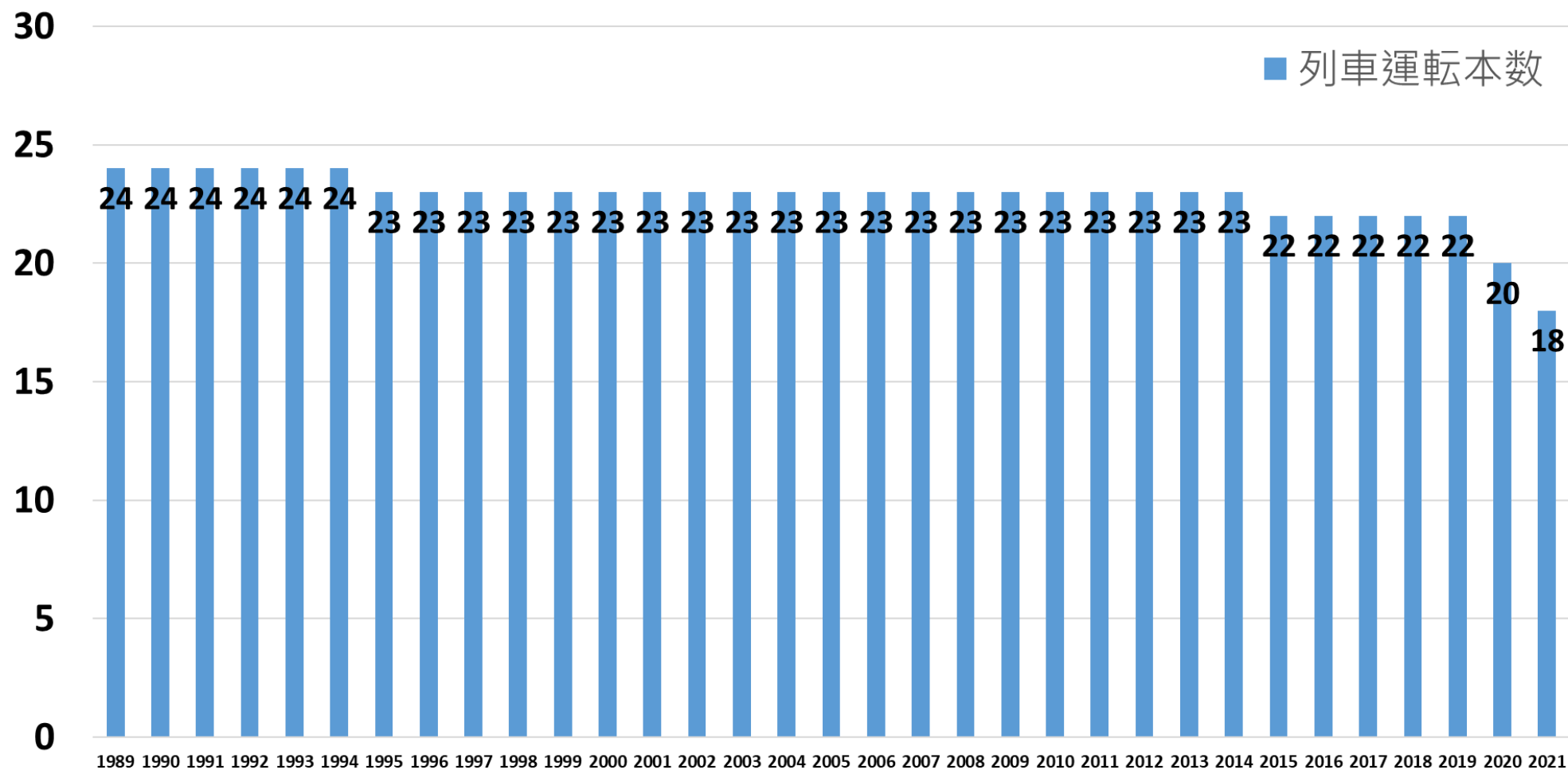


※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

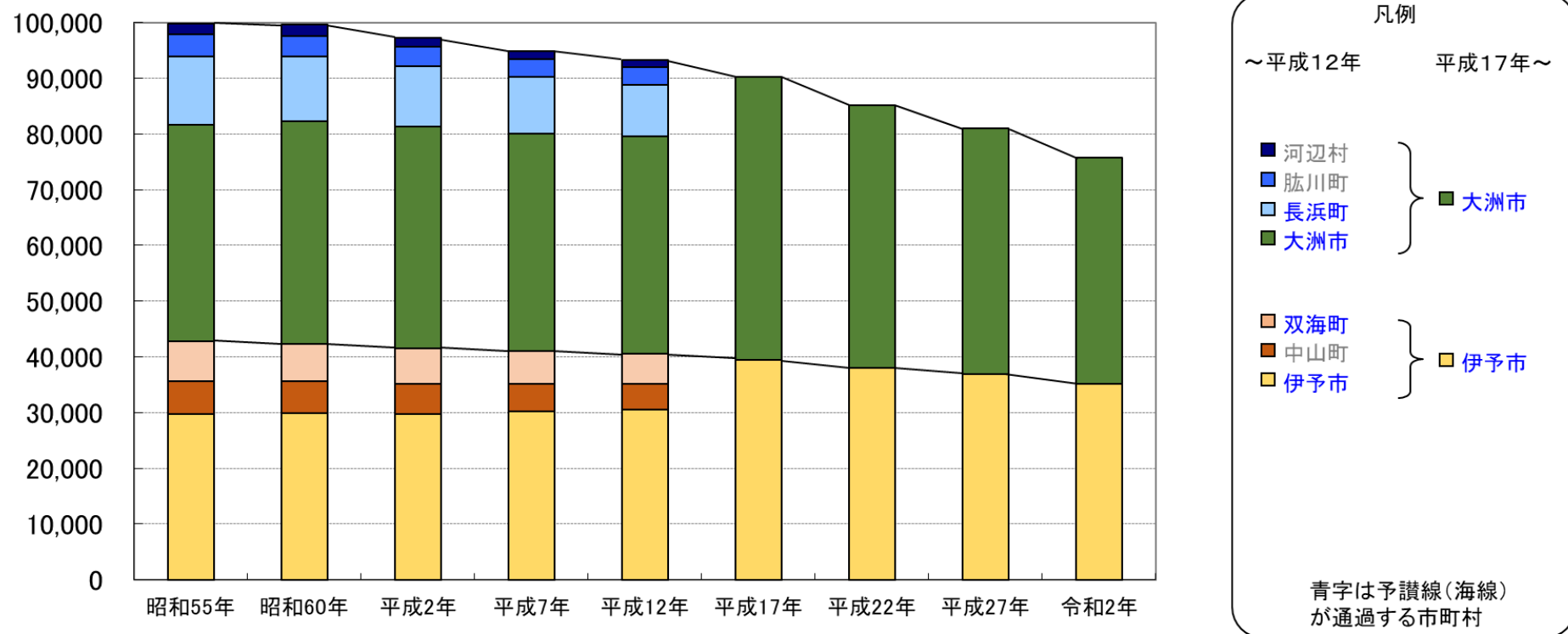
予讃線海回り（高野川～五郎） 1日平均利用状況推移



列車運転本数推移



予讃（海）沿線の人口推移



注記

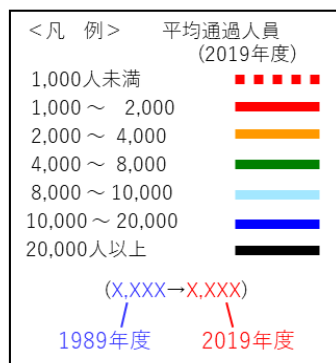
- ・予讃線（海線）は、予讃線 向井原駅～（伊予長浜駅経由）～伊予大洲駅間を指す。
- ・昭和55年時点における、沿線市町村の人口総数は約8万8千人。
（上のグラフから、河辺村、肱川町、中山町を除外した人口）

JR四国 区間別平均通過人員 (2019年度)



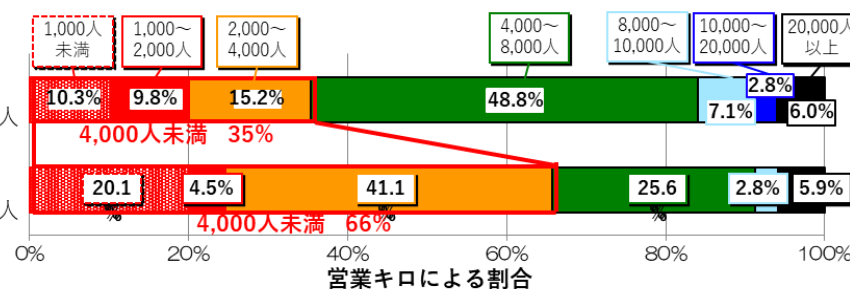
[平均通過人員]
営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員

※1989年度の高徳線の
平均通過人員は高松～徳島間の値



1989年度
JR四国平均6,513人

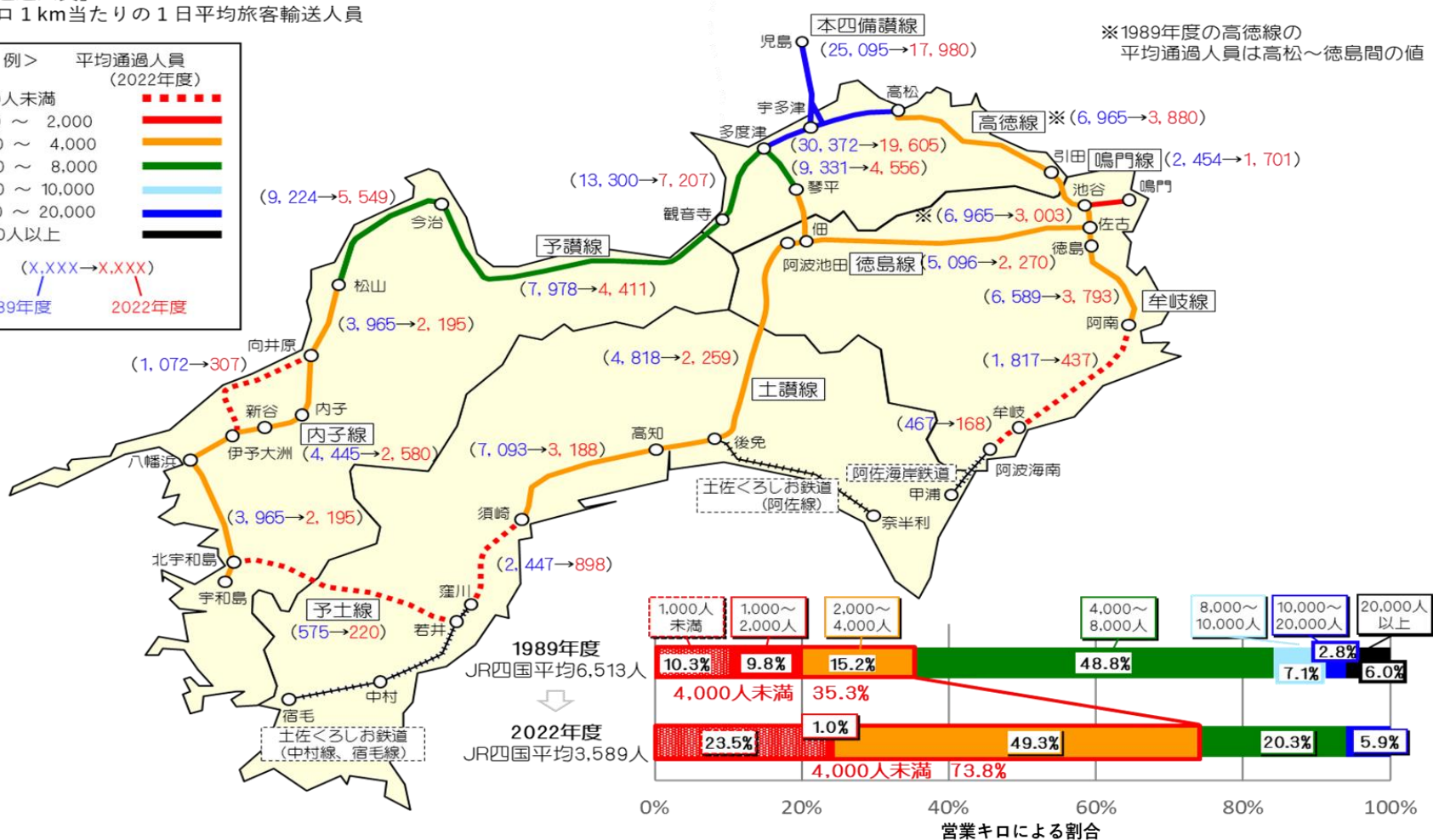
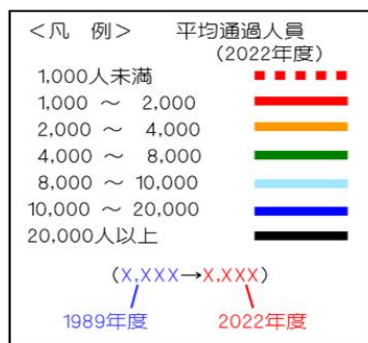
2019年度
JR四国平均4,416人



JR四国 区間別平均通過人員 (2022年度)



[平均通過人員]
営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員



※平均通過人員4,000人/日の基準

国鉄再建法において、地方交通線のうち平均通過人員が4,000人/日未満の線区はバスによる輸送が適当との基準が設けられていた。

国鉄再建法とは、日本国有鉄道経営再建促進法特別措置法のことであり、昭和56年施行、昭和61年の日本国有鉄道改革法等施行法の施行に合わせて廃止。

線区別収支と営業係数（2019年度）

<凡 例> 営業係数

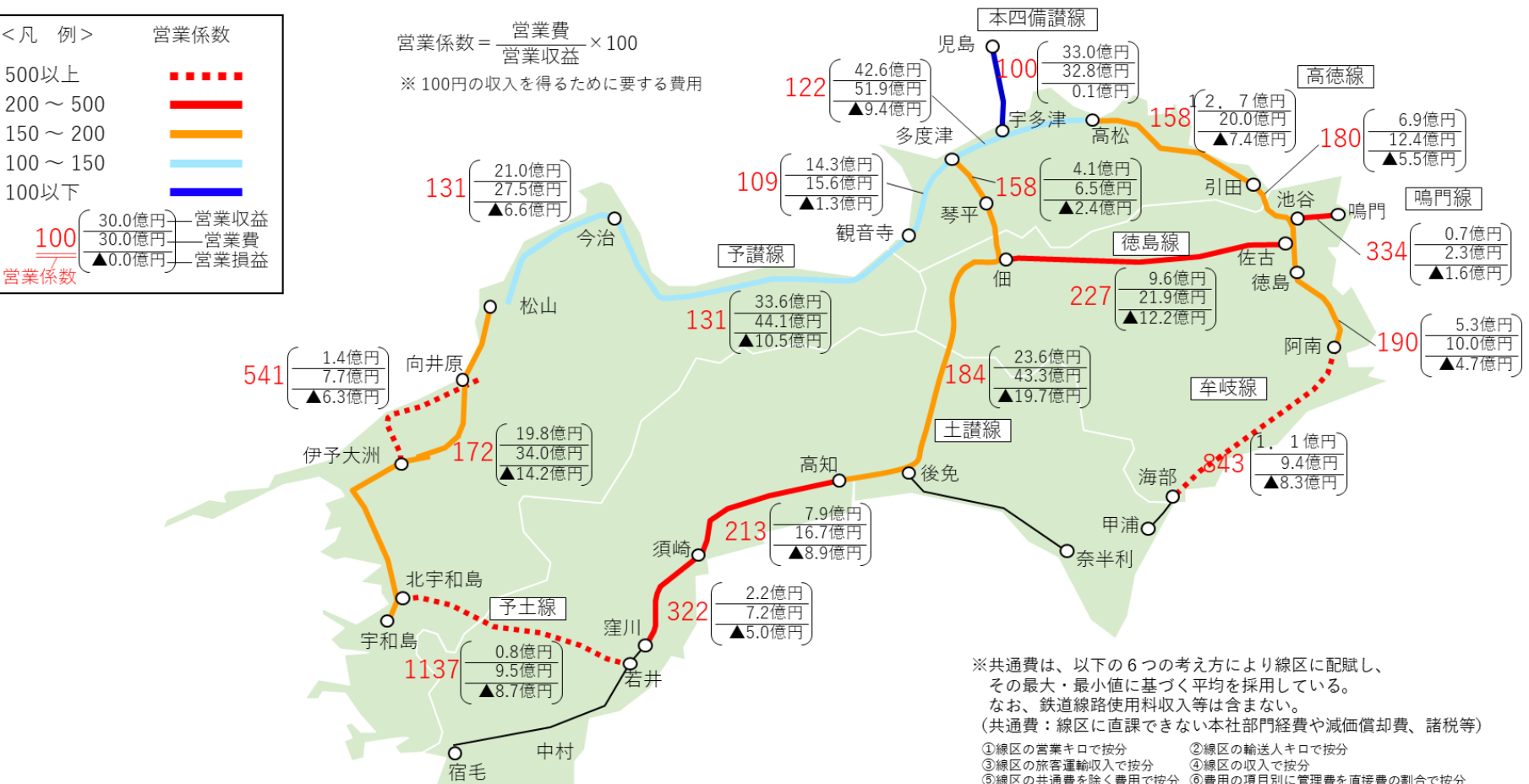
500以上	
200～500	
150～200	
100～150	
100以下	

100 (営業係数)

30.0億円 営業収益
30.0億円 営業費
▲0.0億円 営業損益

$$\text{営業係数} = \frac{\text{営業費}}{\text{営業収益}} \times 100$$

※ 100円の収入を得るために要する費用



※ 共通費は、以下の6つの考え方により線区に配賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している。

なお、鉄道線路使用料収入等は含まない。

(共通費：線区に直課できない本社部門経費や減価償却費、諸税等)

- ① 線区の営業キロで按分
 - ② 線区の輸送人キロで按分
 - ③ 線区の旅客運輸収入で按分
 - ④ 線区の収入で按分
 - ⑤ 線区の共通費を除く費用で按分
 - ⑥ 費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分
- (例：車両管理費ならば、車両保存費の割合で按分など)

※ 共通費の線区配賦に平均値を採用しているため、線区別収支の合計値とJR四国全線の値は一致しない。

※ 端数は四捨五入処理。

※ 今後、共通費の線区配賦方法を見直すことがある。

	営業収益 (百万円)	営業費 (百万円)	営業損益 (百万円)	営業係数
JR四国全線	24,051	37,199	▲13,148	155

線区別収支と営業係数（2021年度）



< 凡 例 >

営業係数	営業係数
500以上	●●●●●
200～500	■■■■■
150～200	■■■■■
100～150	■■■■■
100以下	■■■■■

100 (営業係数)

30.0億円 営業収益
30.0億円 営業費
▲0.0億円 営業損益

$$\text{営業係数} = \frac{\text{営業費}}{\text{営業収益}} \times 100$$

※ 100円の収入を得るために要する費用



※共通費は、以下の6つの考え方により線区に配賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している。
 なお、鉄道線路使用料収入等は含まない。
 (共通費：線区に直課できない本社部門経費や減価償却費、諸税等)

- ①線区の営業キロで按分
- ②線区の輸送人キロで按分
- ③線区の旅客運輸収入で按分
- ④線区の収入で按分
- ⑤線区の共通費を除く費用で按分
- ⑥費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分

(例：車両管理費ならば、車両保存量の割合で按分など)

※共通費の線区配賦に平均値を採用しているため、線区別収支の合計値とJR四国全線の値は一致しない。
 ※端数は四捨五入処理。
 ※今後、共通費の線区配賦方法を見直すことがある。

	営業収益 (百万円)	営業費 (百万円)	営業損益 (百万円)	営業係数
JR四国・全線合計 (2021年度)	14,979	34,913	▲19,934	233