

報告事項（3）

資料 3

路線バス事業の収支状況について

1. 路線バス事業の収支状況（概要）

- ・黒部市では、計 8 路線の路線バス・コミュニティタクシー・デマンドタクシーが運行されています。
- ・令和元年度に策定した第 2 次黒部市地域公共交通網形成計画では、公共交通網の持続に向けさらなる運行事業の効率化を図る観点から、「事業 18 バス路線等の定期的な見直し」を位置づけ、「一人あたりの収支（赤字額）」（※）や利用者数、沿線自治会による利用促進等の取組状況を把握しながら、改善に向けた検討を行うこととしています。

・本資料は、路線バスの運行収支を記載していますが、各路線ごとに地域公共交通における位置づけや利用形態が異なることから、記載の収支状況を以て、路線の優劣を判断したり、比較したりするものではありません。

（※）「一人あたりの収支（赤字額）」：（運賃収入－運行経費）÷ 利用者数

（1）路線バスの収支状況（全体）

- ・計 8 路線における令和元年度の一人あたり収支は△446 円で、平成 30 年度と比較して、赤字額が増加しています。
- ・令和元年度の運行収支は△84,430 千円で、同様に赤字額が増加しています。

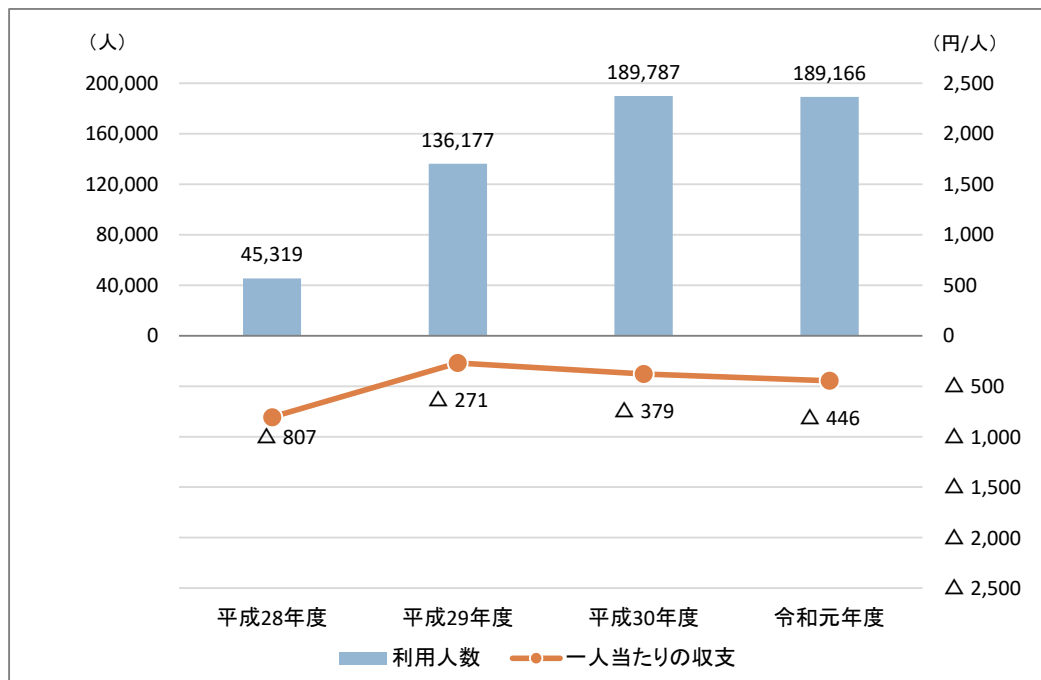


図 路線バス(全体)の利用人数・一人当たりの収支(第 2 次黒部市地域公共交通網形成計画より(令和元年度以外))

表 路線バス(全体)の収支

	運行収入 (単位：千円)	運行経費 (単位：千円)	収支 (単位：千円)	利用人数 (単位：人)	一人当たりの収支 (単位：円/人)
平成 28 年度	12,891	49,442	△36,551	45,319	△807
平成 29 年度	21,152	58,089	△36,937	136,177	△271
平成 30 年度	44,695	116,713	△72,018	189,787	△379
令和元年度	38,917	123,347	△84,430	189,166	△446
令和 2 年度	41,435	128,813	△87,378	—	—

※1 平成 28 年度～令和元年度は決算額、令和 2 年度は当初交付決定額ベース

（２）路線バスの収支状況(デマンドタクシーを除く)

- ・デマンドタクシーを除く計 7 路線における令和元年度の一人当たりの収支は△425 円で、平成 30 年度と比較すると、赤字額が増加しています。
- ・令和元年度の運行収支は△79, 225 千円で、同様に赤字額が増加しています。

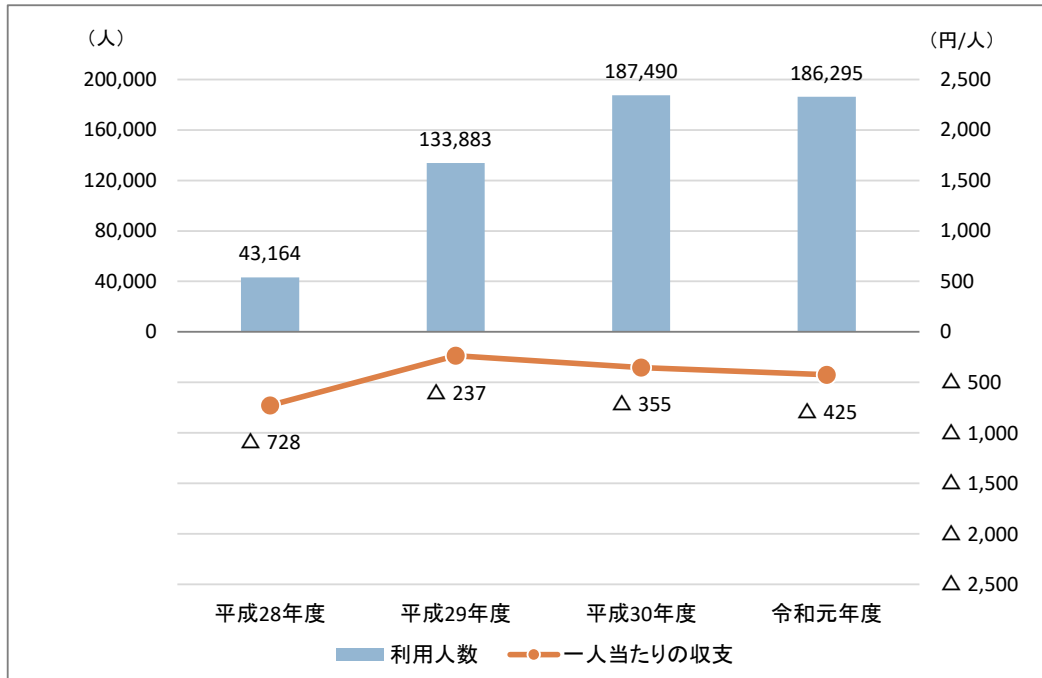


図 路線バス(デマンドタクシーを除く)の利用人数・一人当たりの収支

表 路線バス(デマンドタクシーを除く)の収支

	運行収入 (単位：千円)	運行経費 (単位：千円)	収支 (単位：千円)	利用人数 (単位：人)	一人当たりの収支 (単位：円/人)
平成 28 年度	12,089	43,533	△31,444	43,164	△728
平成 29 年度	20,312	52,005	△31,693	133,883	△237
平成 30 年度	43,949	110,457	△66,508	187,490	△355
令和元年度	37,861	117,086	△79,225	186,295	△425
令和 2 年度	40,379	121,341	△80,962	—	—

※1 平成 28 年度～令和元年度は決算額、令和2年度は当初交付決定額ベース

2. 路線バスごとの収支状況

(1)【路線バス】新幹線市街地線の収支状況

○ 新幹線市街地線の位置づけ

・あいの風とやま鉄道「黒部駅」を起終点に中心市街地を經由し、北陸新幹線「黒部宇奈月温泉駅」への“アクセス路線”として、新幹線のダイヤにあわせ運行しています。新幹線との乗継のほか、経路沿線では通勤、通学、通院、買い物などにも利用できます。

・新幹線市街地線における令和元年度の一人あたり収支は△606 円で、平成 29 年度以降、利用人数の増加に伴い、一旦は改善傾向となりましたが、再び赤字額が増加しています。また、「デマンドタクシーを除く路線バス全体の平均値」と比較すると赤字額が多いものの、最近は概ね△600 円を維持しています。

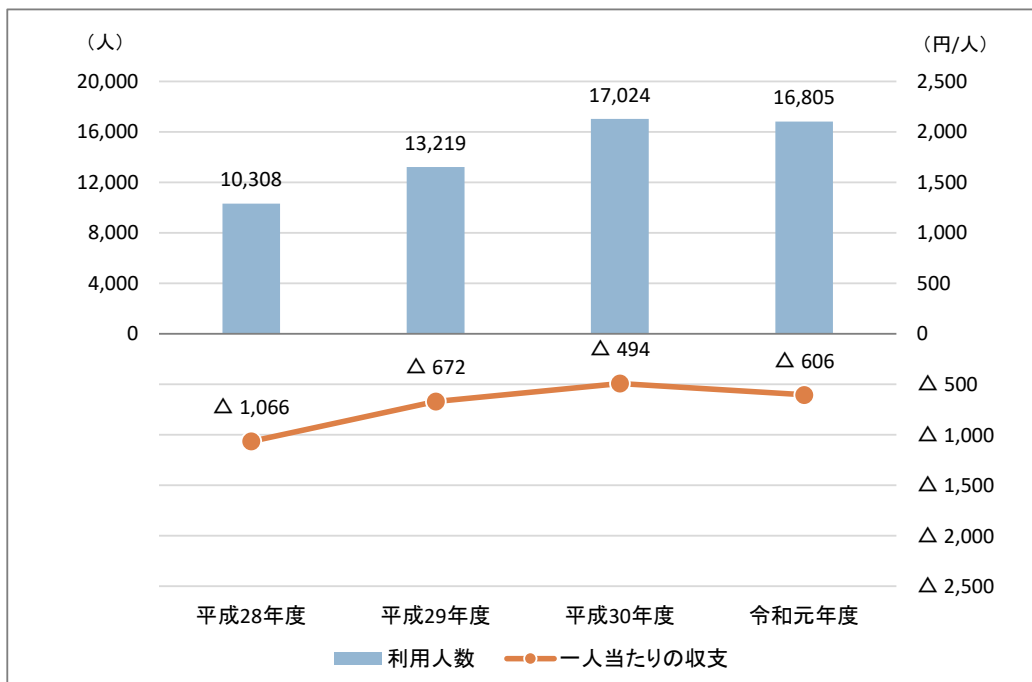


図 新幹線市街地線の利用人数・一人当たりの収支

※ 一人当たりの収支は、決算額を基に算出

（2）【路線バス】新幹線生地線の収支状況

○ 新幹線生地線の位置づけ

・黒部宇奈月温泉駅、生地駅で鉄道と結節し、魚の駅「生地」、吉田科学館、YKKセンターパーク、YKKの事業所・工場などを結ぶ“観光・ビジネス路線”として運行しています。市域北部を東西に結ぶ唯一の路線であり、生地・大布施・荻生の3地区を経由しています。

・新幹線生地線における令和元年度の一人あたり収支は△693円で、平成30年度と比較して、ほぼ横ばい傾向となっています。また、「デマンドタクシーを除く路線バス全体の平均値」と比較すると赤字額が多いものの、△600円台を維持しています。

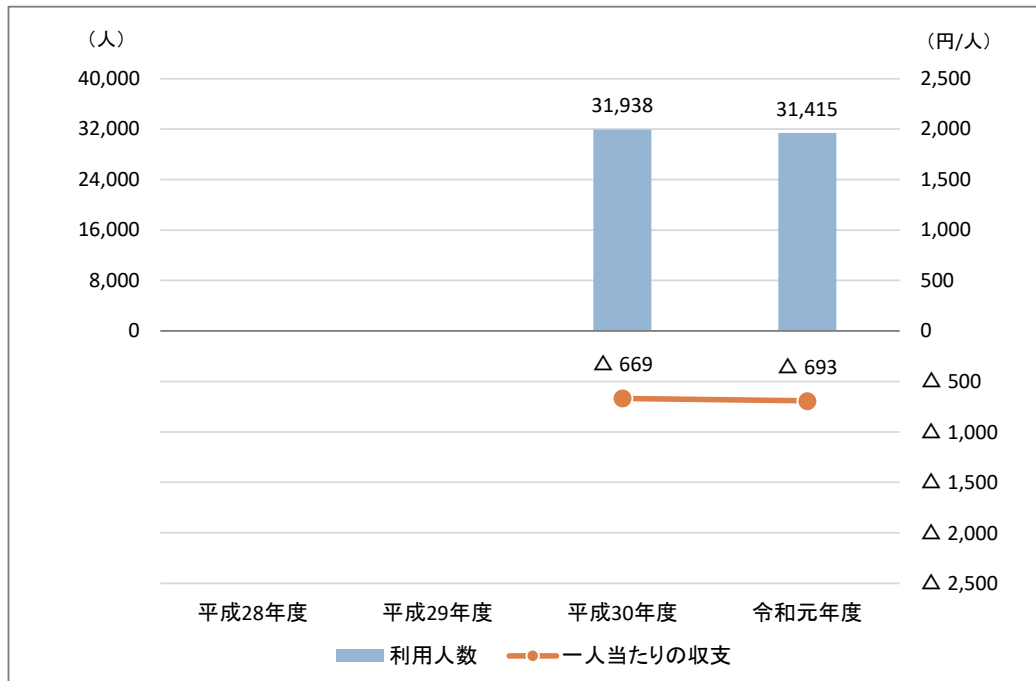


図 新幹線生地線の利用人数・一人当たりの収支

※ 一人当たりの収支は、決算額を基に算出

（3）【路線バス】 生地循環線の収支状況

○ 生地循環線の位置づけ

・あいの風とやま鉄道の生地駅と黒部駅の両駅を起終点とし、生地地区と中心市街地を結ぶ“**生活路線**”として運行しています。経路上にある 2 つの医院、中心市街地に位置する市民病院、電鉄黒部駅など、主に通院、通勤に利用されています。

・生地循環線における令和元年度の一人あたり収支は△670 円で、平成 29 年度以降、利用人数の減少に伴い、赤字額は増加傾向にあります。また、「デマンドタクシーを除く路線バス全体の平均値」と比較すると平成 30 年度以降、平均値との乖離が顕著になっています。

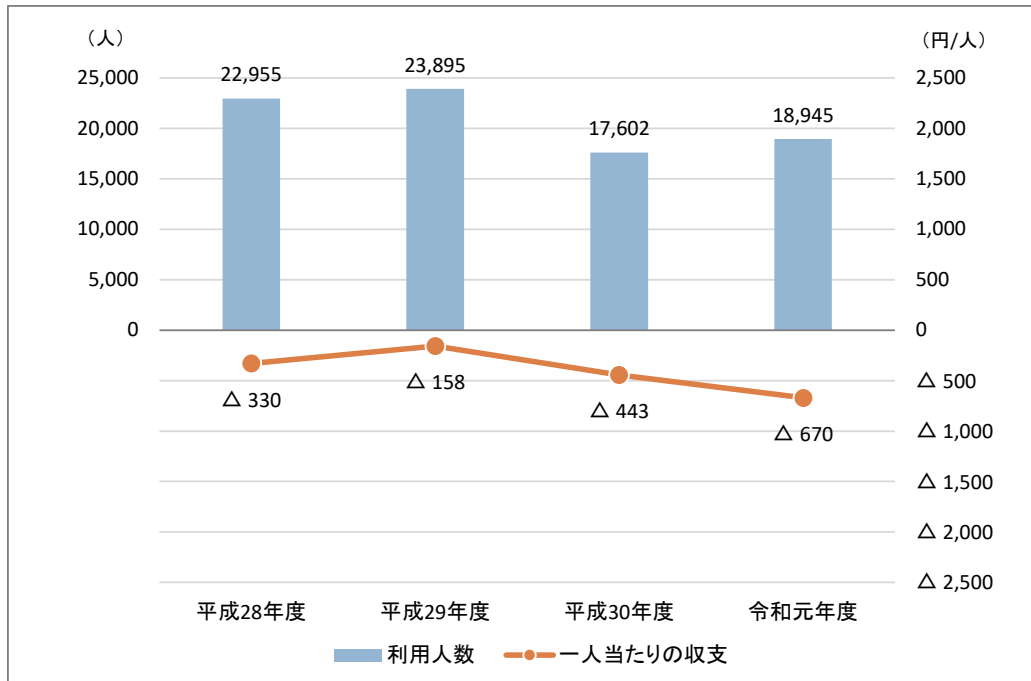


図 生地循環線の利用人数・一人当たりの収支

※ 一人当たりの収支は、決算額を基に算出

（4）【路線バス】 石田三日市線の収支状況

○ 石田三日市線の位置づけ

・石田地区と中心市街地を結ぶ“生活路線”として、石田地区を南北に分け、各エリアを運行しています。中心市街地に立地するあいの風とやま鉄道黒部駅、市民病院、商業施設など、通勤、通院、買い物利用が多く、近年では通学にも利用されています。

- ・石田三日市線における令和元年度の一人あたり収支は△718 円で、平成 29 年度以降、利用人数の増加に伴い、赤字額は減少傾向にあります。また、「デマンドタクシーを除く路線バス全体の平均値」と比較すると平成 29 年度以降は、赤字額が多いものの、△600 円～△800 円の間で推移しています。
- ・石田三日市線は小型車両での運行のため、乗車定員は少なくなりますが、一方で運行経費は低く抑えられることができます。

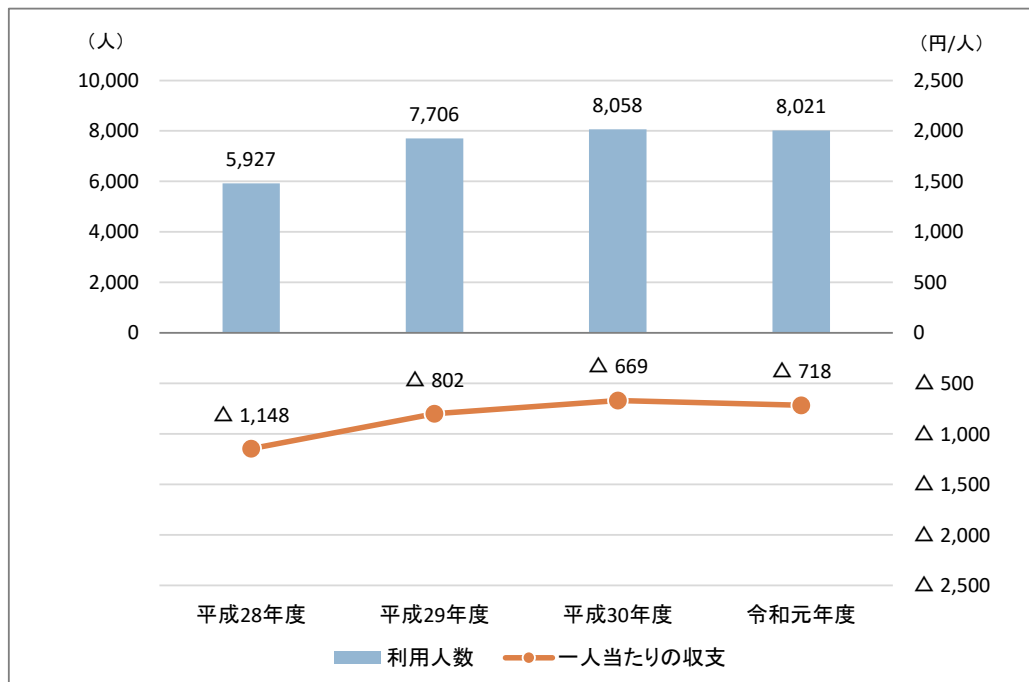


図 石田三日市線の利用人数・一人当たりの収支

※ 一人当たりの収支は、決算額を基に算出

（5）【路線バス】 池尻線の収支状況

○ 池尻線の位置づけ

・東布施地区と中心市街地を結ぶ“生活路線”として運行しています。同地区には、鉄道駅、病院、商業施設、金融機関がなく、地域にとって重要な公共交通機関となっています。運行経路は、地区を縦断する幹線道路に居住が集約しており、経路の設定やバス停の設置において効率化が図られる利点があります。

- ・池尻線における令和元年度の一人あたり収支は△1,124 円で、平成 29 年度以降、利用人数の増加に伴い、赤字額は減少傾向にあります。 「デマンドタクシーを除く路線バス全体の平均値」と比較すると、まだ平均値とは、大きく乖離しています。
- ・平成 30 年度以降は小型車両での運行のため、運行経費は低く抑えられ、さらに利用者が増加していることから、1 人当たりの収支が改善傾向にあります。

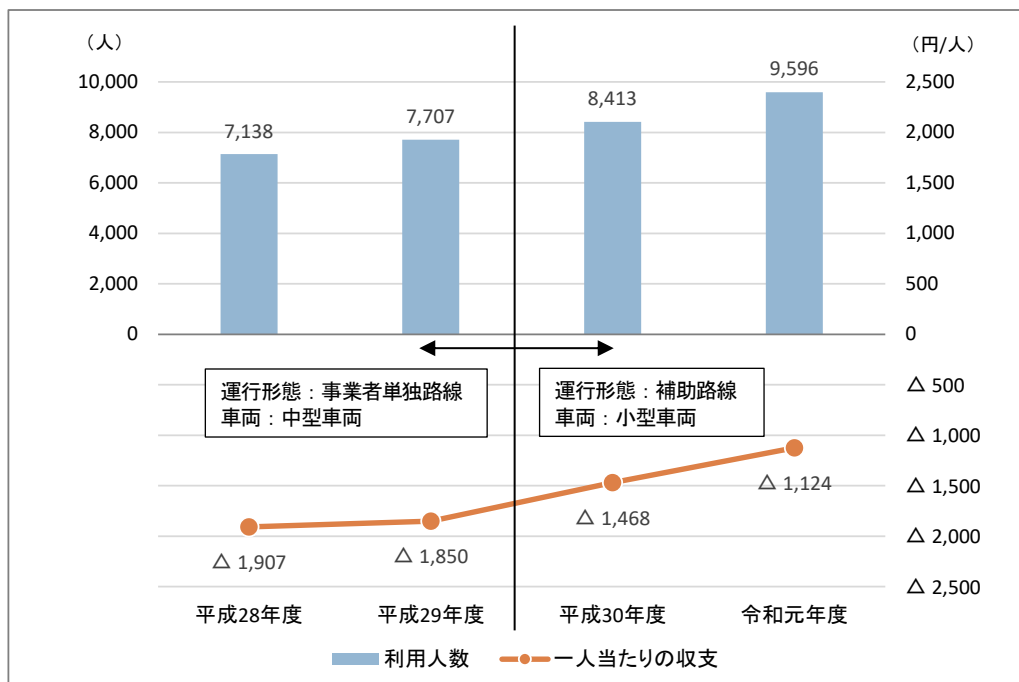


図 池尻線の利用人数・一人当たりの収支

- ※ 一人当たりの収支は、決算額を基に算出
- ※ 平成 30 年度以前は、事業者による単独運航路線(中型車両)
- ※ 平成 30 年度以降は、小型車両による運行

（6）【路線バス】南北循環線の収支状況

○ 南北循環線の位置づけ

- ・黒部駅と生地駅を起終点とし、朝夕は沿線上のYKK社員の居住エリアと工場群を効率的に結ぶ“通勤路線”として、また、日中は吉田科学館やYKKセンターパークなどの観光施設のほか、福祉センターや市民病院、商業施設を経由する“生活路線”としても利用される「官民共同路線」として位置づけられています。

- ・南北循環線における令和元年度の一人あたり収支は△113円で、平成30年度に比較すると、ほぼ横ばいとなっています。また、「デマンドタクシーを除く路線バス全体の平均値」と比較すると、赤字額が少なくなっています。

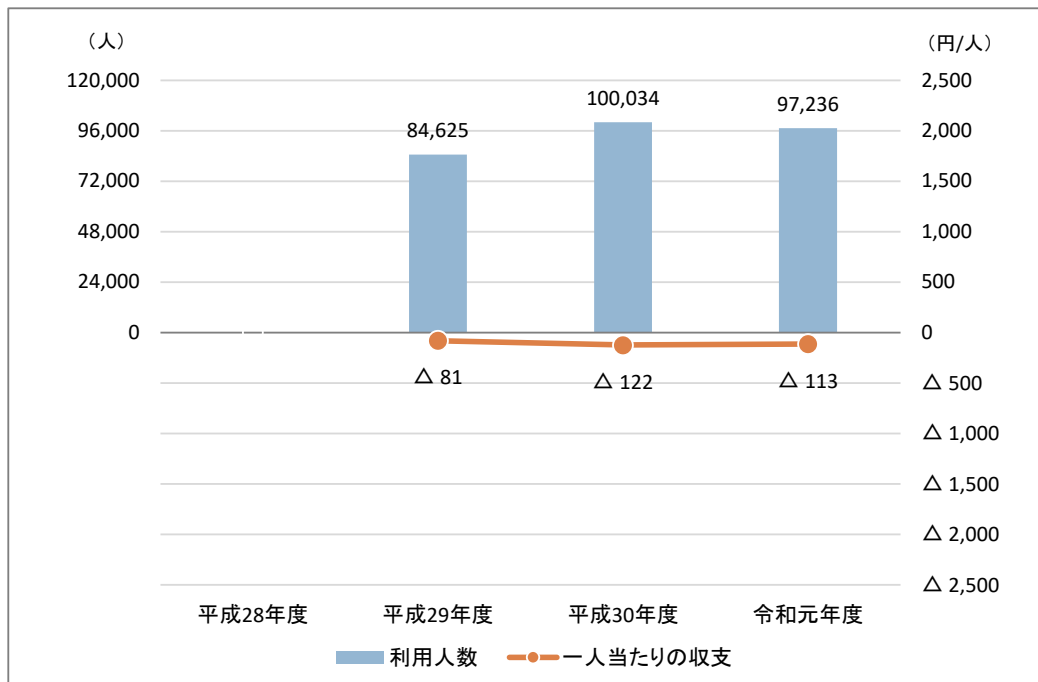


図 南北循環線の利用人数・一人当たりの収支

※ 一人当たりの収支は、決算額を基に算出

（7）【コミュニティ交通】愛本コミュニティタクシーの収支状況

○ 愛本コミュニティタクシーの位置づけ

・愛本地区と宇奈月地域内の商業施設、病院などを結ぶ“生活路線”として、「愛本本線」のほか、愛本新・明日・栗虫地区と愛本駅を結ぶ「連絡線」、「枳屋大橋循環線」など、複数の系統により運行しています。

- ・愛本コミュニティタクシー線における令和元年度の一人あたり収支は△1,653 円で、平成 30 年度と比較すると赤字額が増加しています。また、「デマンドタクシーを除く路線バス全体の平均値」と比較すると、赤字額が多くなっています。
- ・愛本コミュニティタクシーはタクシー車両での運行のため、乗車定員は少なくなりますが、一方で運行経費は低く抑えられることができます。

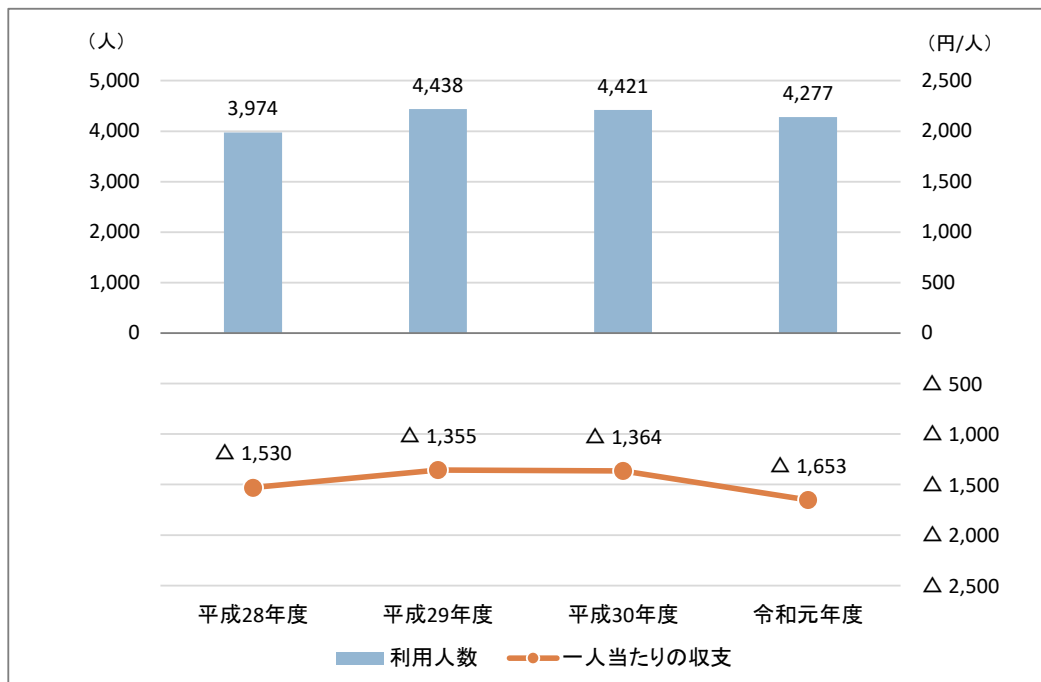


図 愛本コミュニティタクシーの利用人数・一人当たりの収支

※ 一人当たりの収支は、決算額を基に算出

(8)【コミュニティ交通】デマンドタクシーの収支状況

○ デマンドタクシーの位置づけ

・田家野—中山エリア及び前沢—宮野エリア並びに村椿—大布施エリア及び荻生エリアと三日市エリアを結ぶ“生活路線”として、予約式乗合タクシー「デマンドタクシー」を運行しています。

- ・デマンドタクシーにおける令和元年度の一人あたり収支は△1,813 円で、平成 30 年度から令和元年度にかけて、利用人数が増加し、赤字額が減少しています。また、デマンドタクシーは、予約制であり、利用者 1 人でも運行を行うため、一人あたりの赤字額が多くなる傾向があります。
- ・デマンドタクシーはタクシー車両での運行のため、乗車定員は少なくなりますが、一方で運行経費は低く抑えられることができます。

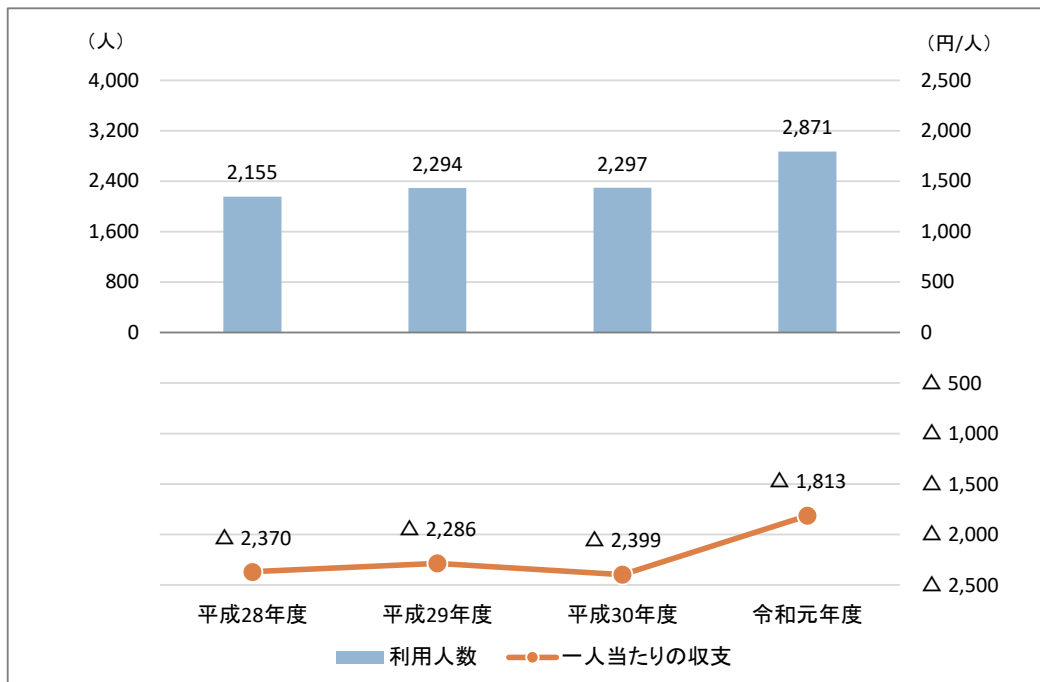


図 デマンドタクシーの利用人数・一人当たりの収支

※ 一人当たりの収支は、決算額を基に算出