

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、令和6年度時点で路線バス（6路線）及びコミュニティ交通（愛本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5年度に策定した黒部市地域公共交通計画では、公共交通網の持続に向け更なる運行事業の効率化を図る観点から、「事業①-3 路線バス・コミュニティ交通の運行及び利便性向上」を位置付け、「一人当たりの収支（赤字額）」（※）や利用人数、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、カーボンニュートラルの視点やクロスセクター効果等を考慮しながら評価を行った上で、改善に向けた検討を行うこととしています。また、「目標指標② 公共交通事業の運営効率化」として路線バス全体の利用者一人当たりの財政負担額を現状維持（△866 円/人以下）に努めることとしています。

- ・本資料は、路線バスの運行収支を記載していますが、路線ごとに地域公共交通における位置付けや利用形態が異なることから、記載の収支状況をもって、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。

（※）「一人当たりの収支（赤字額）」：（運賃収入－運行経費）÷ 利用人数

（※）「収支率」：運行収入 ÷ 運行経費

(1) 路線バス事業の収支状況(全体)

- ・路線バス及びコミュニティ交通における令和6年度の一人当たりの収支は△712円で、令和5年度と比較すると利用者数は増加しているものの、人件費や物価の高騰に伴う運行経費の増加の影響から、収支はやや悪化しています。
- ・令和6年度の運行収支は△121,318千円で、収支が悪化しています。

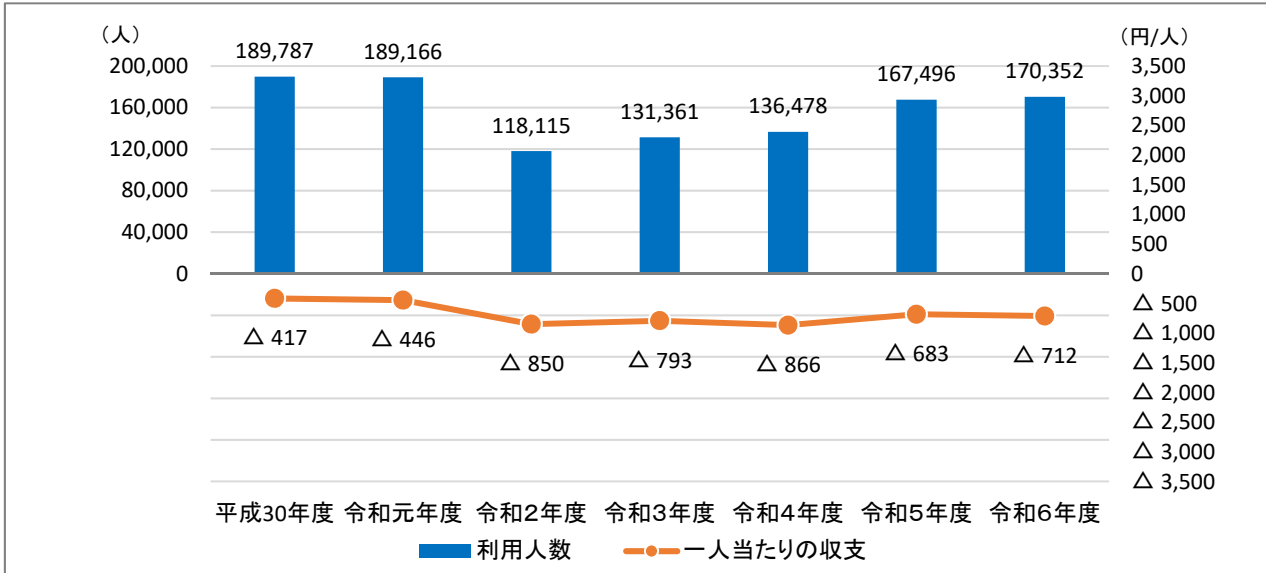


図 路線バス(全体)の利用人数・一人当たりの収支

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)	収支率	利用人数 (単位：人)	一人当たりの収支 (単位：円/人)
平成30年度	45,601	124,682	△ 79,081	36.6%	189,787	△ 417
令和元年度	38,917	123,347	△ 84,430	31.6%	189,166	△ 446
令和2年度	24,593	124,983	△ 100,390	19.7%	118,115	△ 850
令和3年度	26,374	130,522	△ 104,148	20.2%	131,361	△ 793
令和4年度	27,211	145,391	△ 118,180	18.7%	136,478	△ 866
令和5年度	33,480	147,893	△ 114,413	22.6%	167,496	△ 683
令和6年度	34,585	155,903	△ 121,318	22.2%	170,352	△ 712

※ 生地循環線及び池尻線は市補助と県補助を合わせて一般会計から支出

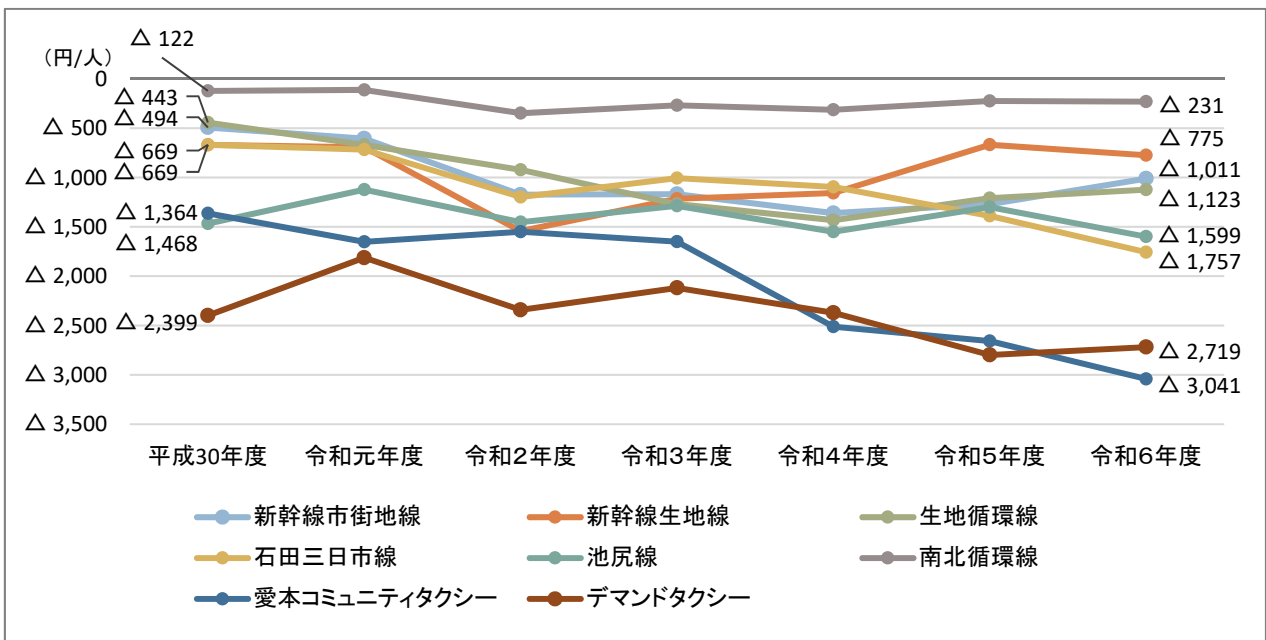


図 路線別一人当たりの収支

2. 路線別の収支状況

(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付け

・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、新幹線のダイヤに合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6年度の一人当たりの収支は△1,011円で、令和5年度と比較すると収支が改善しています。
- ・コロナ禍以後、パターンダイヤを採用するなど、ダイヤ改善等を実施していますが、利用人数はコロナ禍前の水準までは回復していないものの、令和6年度は大きく回復しており、一人当たりの収支も大きく回復しています。
- ・令和7年度、本路線は北陸新幹線や商業施設との接続を強化し、利便性向上に向けたルート・ダイヤの見直しを実施しており、路線変更の効果分析とともに、沿線住民との協働による更なる利用促進の取組等が必要です。

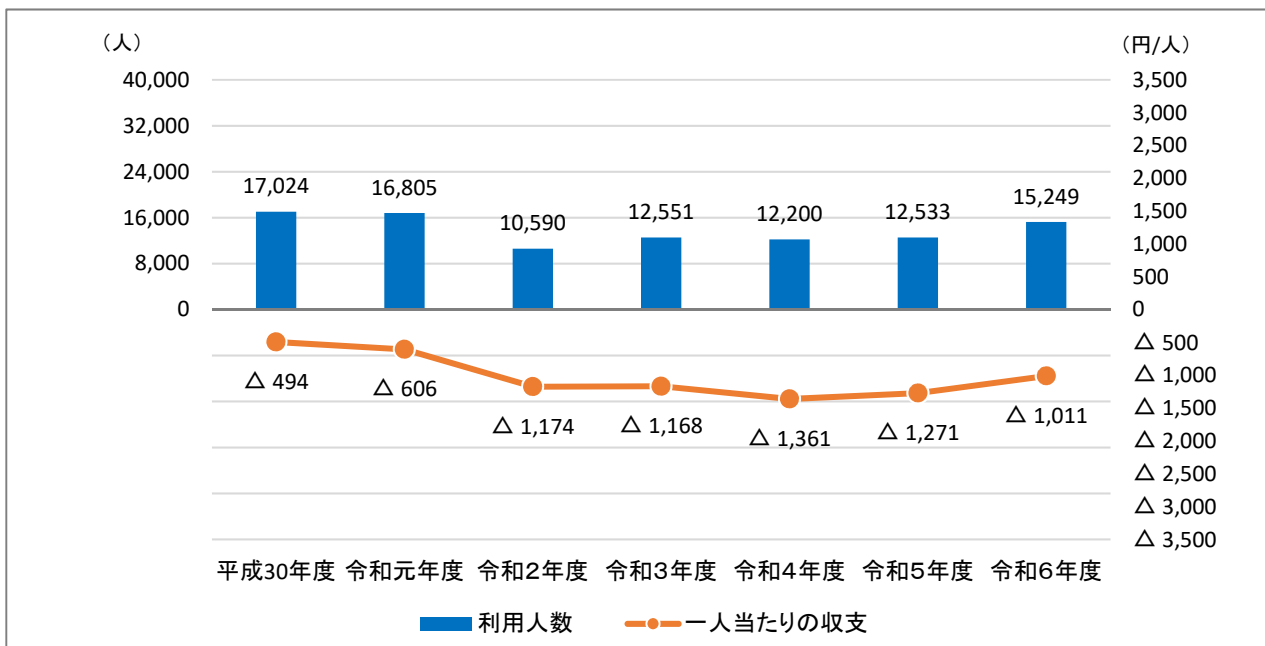


図 新幹線市街地線の利用人数・一人当たりの収支

(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付け

・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6年度の一人当たりの収支は△775円で、令和5年度と比較すると収支がやや悪化しています。
- ・コロナ禍以後、継続的に鉄道との接続に合わせたダイヤ改善やバス停の新設(I-TOWN)等を実施しており、利用者数は既にコロナ禍前と同程度の水準に回復していますが、人件費や物価の高騰に伴う運行経費の増加の影響もあり、令和6年度は利用人数及び一人当たりの収支ともにやや悪化しています。
- ・本路線は「観光・ビジネス路線」として運行していますが、「ビジネス路線」としての利用実態が主であることから、「観光路線」としての機能強化に向け、観光客に向けた利用促進の取組が必要です。

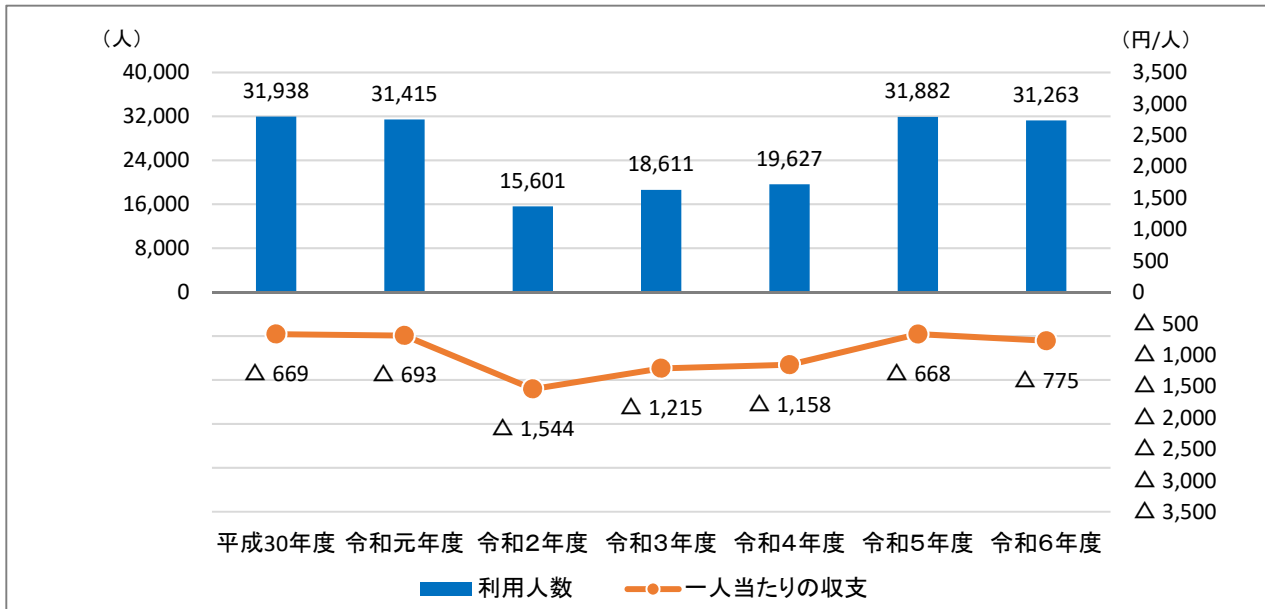


図 新幹線生地線の利用人数・一人当たりの収支

(3)【路線バス】 生地循環線の収支状況

○ 生地循環線の位置付け

・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6年度の一人当たりの収支は△1,123円で、令和5年度と比較すると収支が改善しています。
- ・コロナ禍以後には、生活路線としての利便性向上に向け、道の駅KOKOくろべへの延伸等を実施しており、路線を延伸した令和4年度以降に利用人数が増加するとともに、一人当たりの収支についても悪化傾向から、回復傾向に転じています。
- ・本路線は生地地区と中心市街地を結ぶ「生活路線」として運行しており、利用実態も「生活路線」としての利用が主であることから、その機能の維持を図るため、沿線住民との協働による利用促進の取組等が必要です。

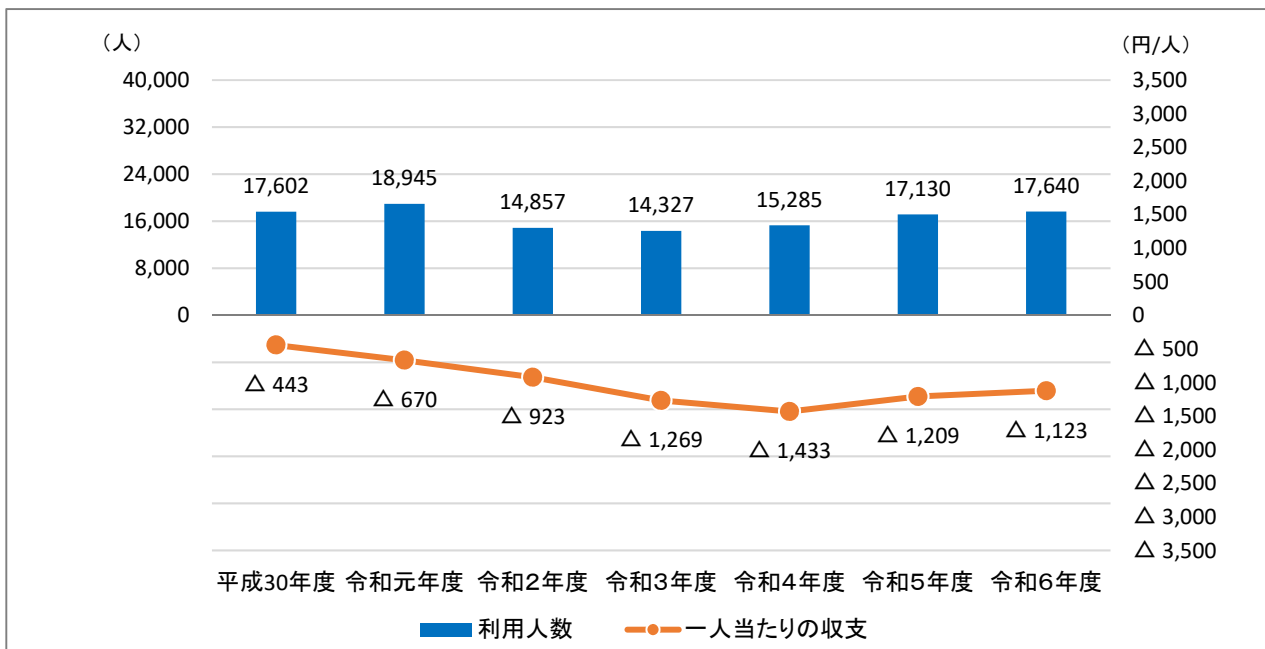


図 生地循環線の利用人数・一人当たりの収支

(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付け

・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6年度の一人当たりの収支は△1,757円で、令和5年度と比較すると収支が大幅に悪化しています。
- ・近年の利用人数は一定の水準を保っている一方で、人件費や物価の高騰に伴う運行経費の増加の影響から一人当たりの収支は大きく悪化しています。
- ・本路線は石田地区と中心市街地を結ぶ「生活路線」として運行しており、利用実態も「生活路線」としての利用が主であることから、令和7年度に生活路線としての利便性向上に向けたルート・ダイヤの見直しを実施しており、路線変更の効果分析とともに、沿線住民との協働による更なる利用促進の取組等が必要です。

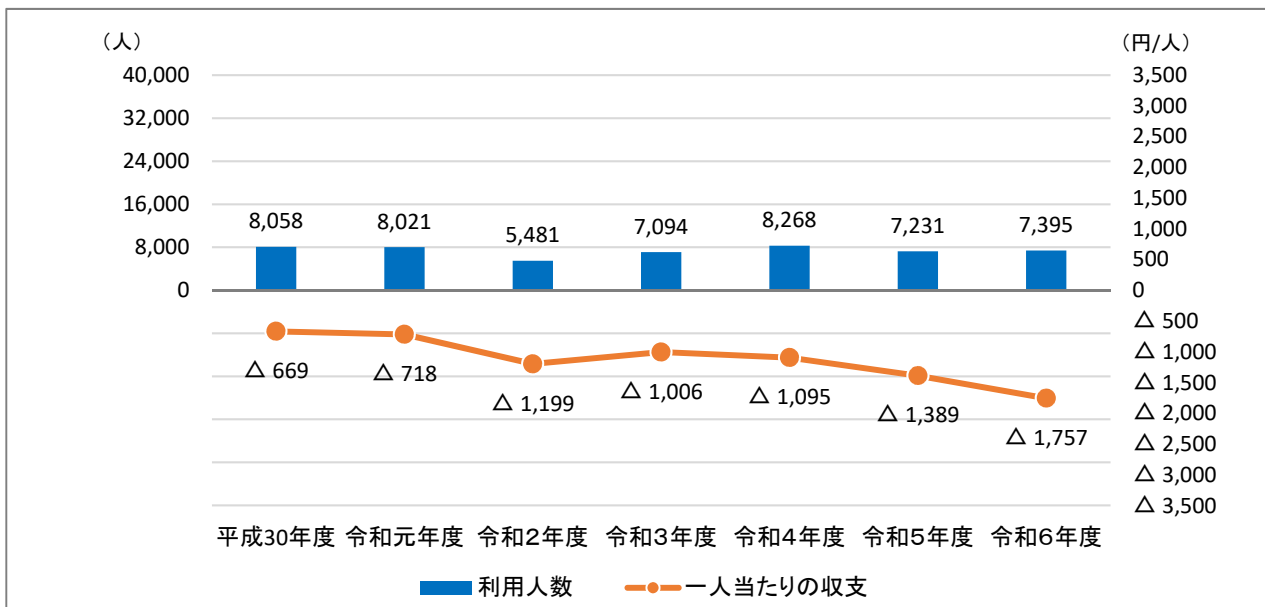


図 石田三日市線の利用人数・一人当たりの収支

(5)【路線バス】池尻線の収支状況

○ 池尻線の位置付け

・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6年度の一人当たりの収支は△1,599円で、令和5年度と比較すると収支が悪化しています。
- ・コロナ禍以後には、中型バス車両の導入による積み残し対策や福平への延伸等を実施しましたが、人件費や物価の高騰に伴う運行経費の増加の影響もあり、利用人数及び一人当たりの収支ともに回復と悪化を繰り返しています。
- ・本路線は東布施地区と中心市街地を結ぶ「生活路線」として運行しており、利用実態も「生活路線」としての利用が主であることから、沿線住民の利用実態に即した路線の見直し等が必要です。

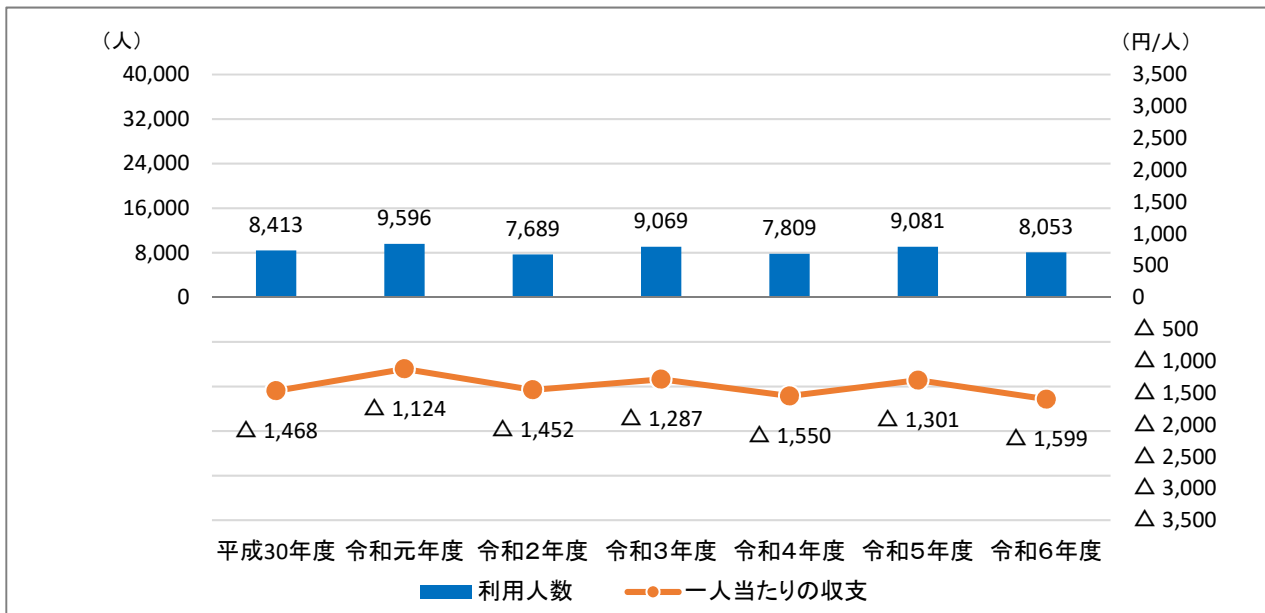


図 池尻線の利用人数・一人当たりの収支

(6)【路線バス】南北循環線の収支状況

○ 南北循環線の位置付け

- ・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」として位置付けられています。

- ・南北循環線における令和6年度の一人当たりの収支は△231円で、令和5年度と比較すると収支がやや悪化しています。
- ・コロナ禍以後には、鉄道との接続に合わせたダイヤ改善やバス停の新設(I-TOWN)等を実施していますが、利用人数は回復傾向にあるものの十分に回復しておらず、また、人件費や物価の高騰に伴う運行経費の増加の影響もあり、一人当たりの収支もコロナ禍前よりも悪化した状態が続いています。
- ・本路線は、朝夕は「通勤路線」として、日中は「生活路線」として運行していますが、特に日中の「生活路線」としての利用が伸び悩んでいることから、沿線住民との協働による利用促進の取組等が必要です。

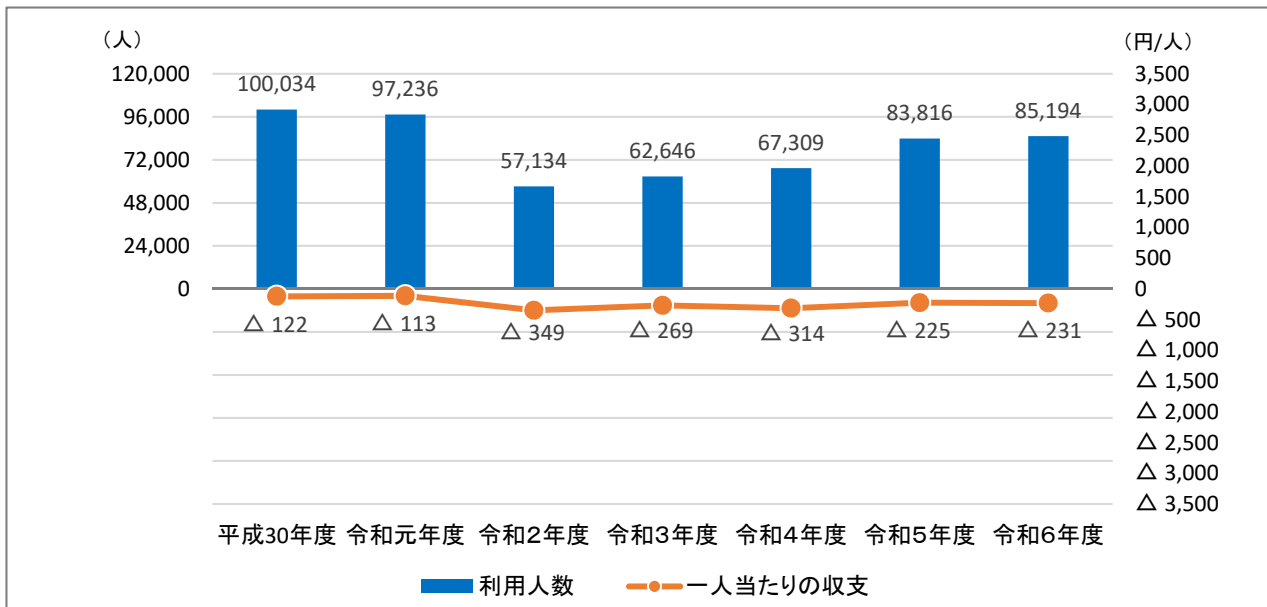


図 南北循環線の利用人数・一人当たりの収支

(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付け

・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における令和6年度の一人当たりの収支は△3,041円で、令和5年度と比較すると収支が悪化しています。
- ・本路線はコロナ禍の影響を大きく受けることはありませんでしたが、近年、利用人数が減少傾向にあることに加え、人件費や物価の高騰に伴う運行経費の増加の影響から、一人当たりの収支も大きく悪化しています。
- ・本路線は、愛本地区等と宇奈月地域内の商業施設、病院などを結ぶ「生活路線」として運行しており、利用実態も「生活路線」としての利用が主であることから、生活路線としての利便性向上に向けたルート・ダイヤの見直し（新たな需要の取込み等）とともに、内山・音沢連絡線の導入効果の分析や、沿線住民との協働による利用促進の取組等が必要です。

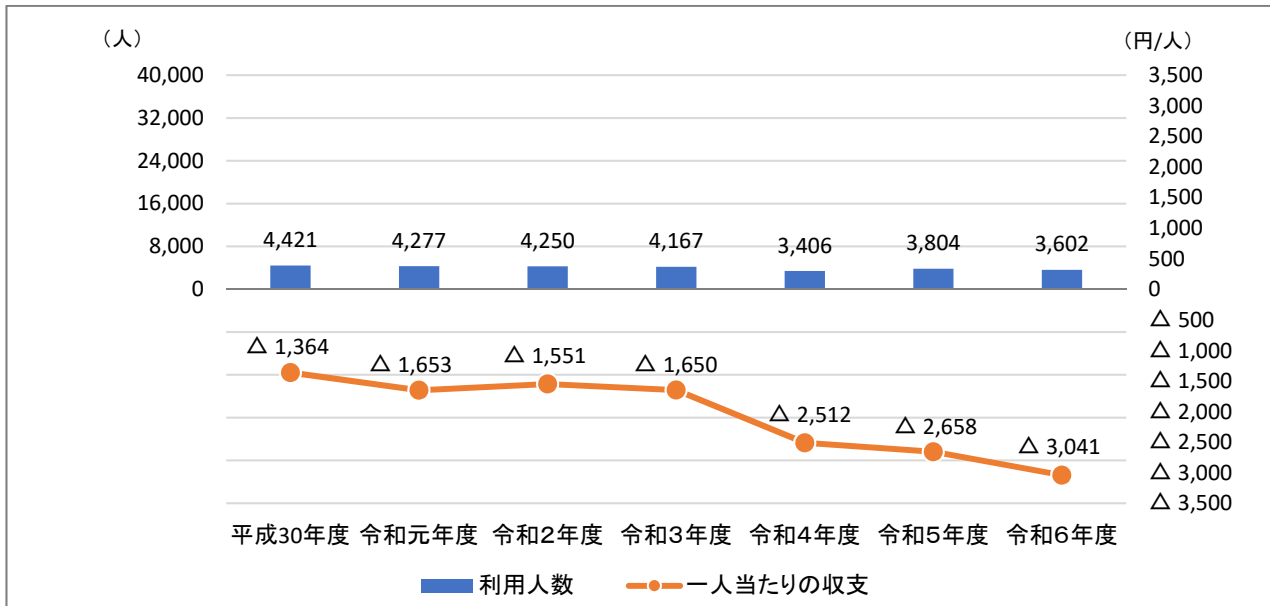


図 愛本コミュニティタクシーの利用人数・一人当たりの収支

(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付け

- ・ 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6年度の一人当たりの収支は△2,719円で、令和5年度と収支がやや改善しています。
- ・ 本路線はコロナ禍の影響を大きく受けることはありませんでしたが、近年、利用人数が減少しています。一人当たりの収支は近年悪化していましたが、令和6年度は収支がやや改善しています。
- ・ 本路線は、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」として運行しており、利用実態も「生活路線」としての利用が主であることから、沿線住民との協働による利用促進の取組等が必要です。

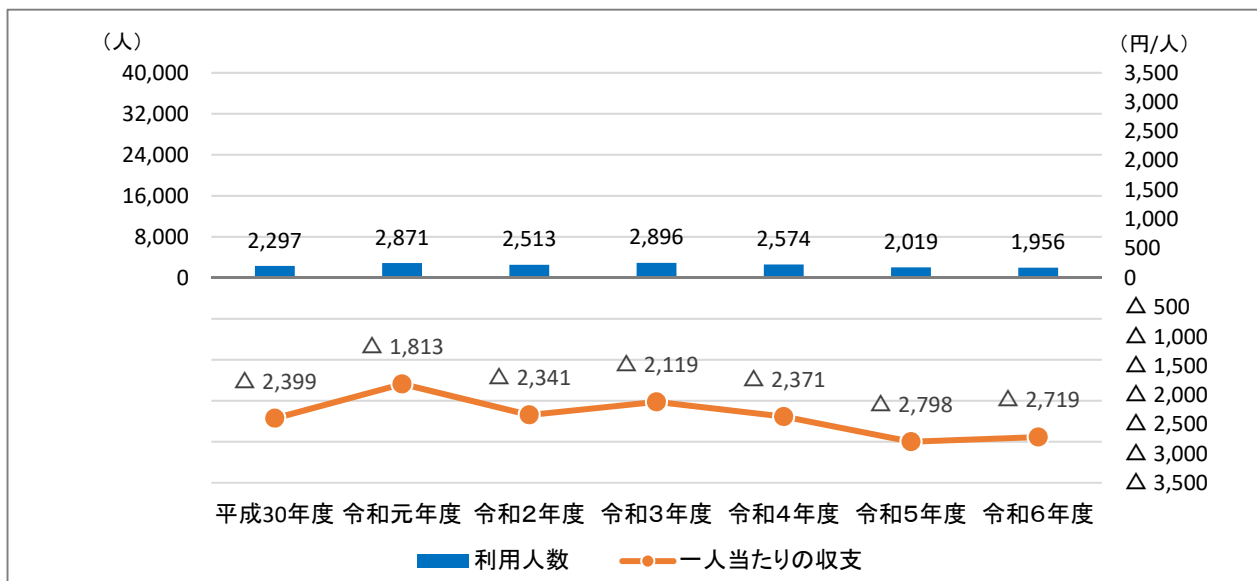


図 デマンドタクシーの利用人数・一人当たりの収支