

バス利用促進の取り組み実績

「持続可能なバス路線」の推進のため、交通事業者や市町村では、バス利用促進計画を策定し、利用促進に向けた取り組みを実施している。また、収支の改善が困難と考えられる過疎地等の条件不利地域でも、利用促進の取り組みやデマンド型交通への切り替えなどが図られており、県では、こうした取り組みを支援している（右記を参照）。

1. 利用促進計画の策定及び取り組みについて

○計画の策定系統数（H31.1 現在）

系統数	21
市町村数	9

※計画策定対象は36系統
（民営24、公営12）

＜利用促進計画に記載されている主な取り組み事例＞

【現状把握】

・バス利用者の実態を継続的に調査できるシステムの構築（砺波市、加越能バス）

【ルートの見直し等による利便性・効率性の向上等】

・小学校の統合に伴う、通学時間に配慮したダイヤの検討（高岡市、加越能バス）

・自由乗降区間の設定およびケーブルテレビ等での周知（上市町）

【利用者増に繋がる取り組み】

・特定の路線に特化した時刻表を作成し、他公共交通機関との乗継情報を充実（富山市）

・イベント時にバス情報を記載した多言語パンフレットを車内に設置（砺波市）

・期間限定の市内1日フリー乗車券を販売（黒部市、NP0）

○計画の目標達成の状況（速報）

達成状況	R1（H30）	R1 路線名
達成	6（8）	黒瀬谷線、石堤循環線、中央幹線、新湊・越中大門駅線、中島ルート、南加積線
未達成※1	14（9）	勝木原線、小杉地区循環線、 <u>新湊・大門線</u> 、 <u>新湊・本江線①</u> 、 <u>新湊・本江線②</u> 、 <u>新湊・小杉線①</u> 、 <u>新湊・小杉線②</u> 、 <u>生地循環線</u> 、 <u>砺波総合運動公園線</u> 、庄川線、宮川線、伊勢屋線、新屋線①、新屋線② ※1 下線の系統は2カ年連続目標未達成により、補助率が引き下げとなる系統
特殊要因※2	1（3）	室牧線（H30：小杉地区循環線、庄川線、伊勢屋線） ※2 特定農山村地域等の地理的条件が不利な地域や、経常経費の高騰により収支率が目標を達成できなかった系統において、駅接続を考慮したダイヤ改正や、ショッピングセンターの乗降地点への追加等の取組により、利用者が増加している場合に適用。

2. 条件不利地域での利用者数の推移、デマンド交通の実施状況

○条件不利地域の県補助路線の利用者数の推移（幹線及びNP0バス路線除く）

	H30	R1(速報値)	増減
利用者数	252,238人	254,112人	1,874人(+0.7%)
路線数	60	60	※H30 数値はR1 運行路線の実績

条件不利地域とは

①過疎地域

②振興山村地域

③半島振興対策実施地域

＜参考＞その他地域の利用者数の増減（H30[1,445,830人]→R1[1,461,830人]）：1.1%増

○利用者が増加した条件不利地域の路線

市町村名	路線数	増加人数
富山市	2路線（全16路線）	2,352（12.3%）
高岡市	1路線（全3路線）	225（5.5%）
魚津市	2路線（全2路線）	187（0.8%）
黒部市	1路線（全1路線）	996（25.9%）
氷見市	3路線（全3路線）	4,668（26.3%）
南砺市	9路線（全21路線）	4,475（8.2%）
上市町	1路線（全2路線）	210（6.7%）
朝日町	3路線（全12路線）	519（9.4%）
合計	22路線（全60路線）	13,632（10.5%）

○デマンド型交通（区域運行）の実施状況

市町村名	運行開始
富山市	H17
小矢部市	H20
黒部市	H23（H27拡大）
射水市	H24
入善町	H27
砺波市	H30
上市町	H31

＜参考＞

県の補助制度の見直し（H29～R1）

「持続可能な地域公共交通の確立」小委員会での検討を踏まえ、バス路線の利便性の向上による利用者の増加や条件不利地域（過疎地等）での住民の生活の足の確保を図るため、県補助制度を利用促進の取り組みの推進と頑張りを評価する制度に見直し

見直しの概要

1) 利用促進計画の策定（H30）

条件不利地域以外において、収支率が一定未満や収支率等が2年連続して悪化しているバス路線において、市町村が交通事業者と連携のうえ、「利用促進計画（2年間）」を策定し、収支率の目標とその取り組みを明確にする。

路線の再編や統合も検討

○対象路線

- ・収支率が、生活路線で55%未満、市町村運行バス路線（通勤路線に限る）で20%未満
- ・2年連続して収支率及び利用者数が一定（5%）以上悪化

2) 頑張りの評価（H30）（ただし、特別な事情がある場合は配慮する）

⇒1)の取り組みの結果、収支率の目標を上回れば、

- ・バス事業者が行う活性化事業等に補助を上乗せ（20万円／路線、上限50万円）
- ・欠損が縮小することで、市町村の負担が軽減

⇒1)の取り組みの結果、収支率の目標を下回れば、頑張りを促す措置として

- ・次年度以降の欠損補助の補助率を段階的に引下げ
（1年目で目標未達）1/2→5/12、（2年連続なら）5/12→4/12（1/3）
- ・次年度に目標を上回れば当該年度で補助率1/2に戻す

3) バス事業者、市町村が行う利用促進等の取り組みに対する補助制度を創設（H30）

- ・補助率1/3 ※1)の利用促進計画に位置づけた取り組みは、1/2に引上げ

＜利用促進の取り組み（例）＞

地域で利用促進に取り組む協議会等の設立、バス停やルート変更のための調査、商店街とタイアップした企画イベント、路線バスを利用したツアー など

4) 条件不利地域の住民の生活の足の確保（H29～R1）

過疎地等のバス路線は収支改善が困難であるが、高齢者等の生活の足の確保のため、路線の再編や利用促進の取り組みを支援

- ・中山間地域交通網の路線再編に必要な調査、計画策定及び円滑な推進を図るための実証運行等への支援制度を創設

- ・3)の制度により、バス事業者及び市町村が行う利用促進の取り組みを支援。

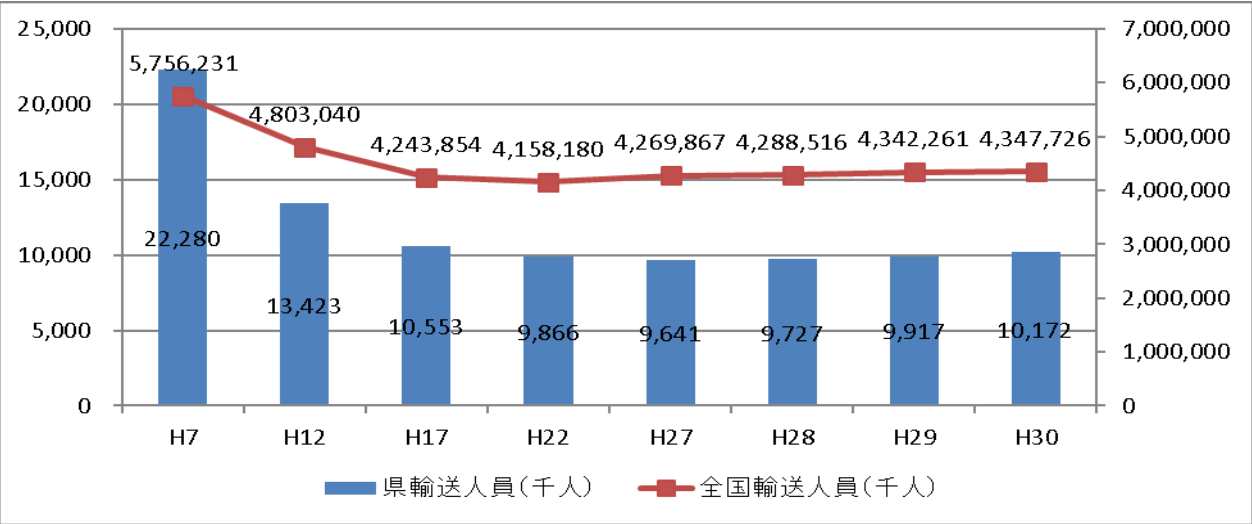
さらに、利用者が増加した市町村での利用促進等の取り組みについては、補助率を1/3⇒1/2に

- ・定期路線バスの運行が適さない地域では「デマンド型交通」への切り替えを推進（初期費用や運行（5年）に県も支援）

富山県の路線バスの現状について

(1) 輸送人員

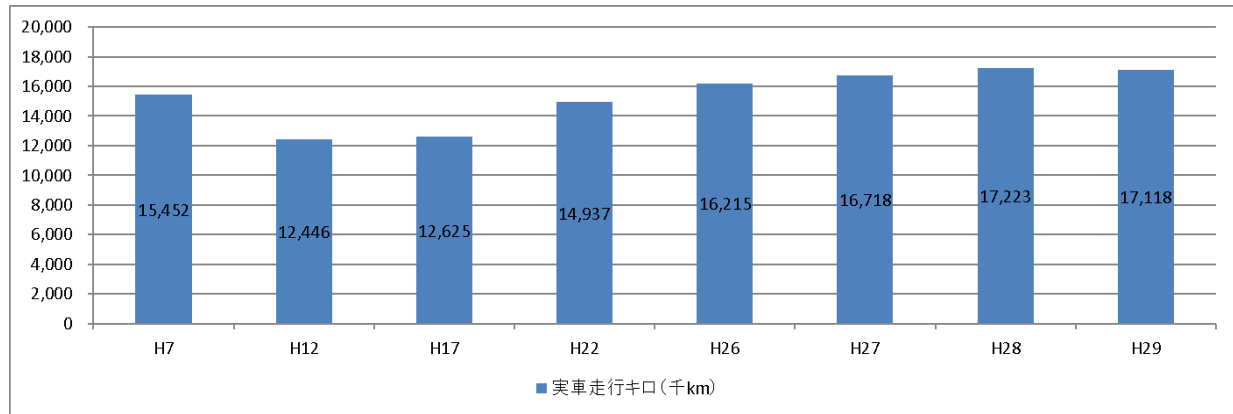
○ 平成 30 年度の一般乗合旅客自動車輸送事業の輸送人員は 1,017 万人で、平成 7 年度 (2,228 万人) の約 46% となっており、直近の 10 年間は緩やかな減少傾向にあったが、近年は増加傾向にある。



(資料) 富山県運輸概況、自動車輸送統計年報 (国土交通省)

(2) 実車走行キロ

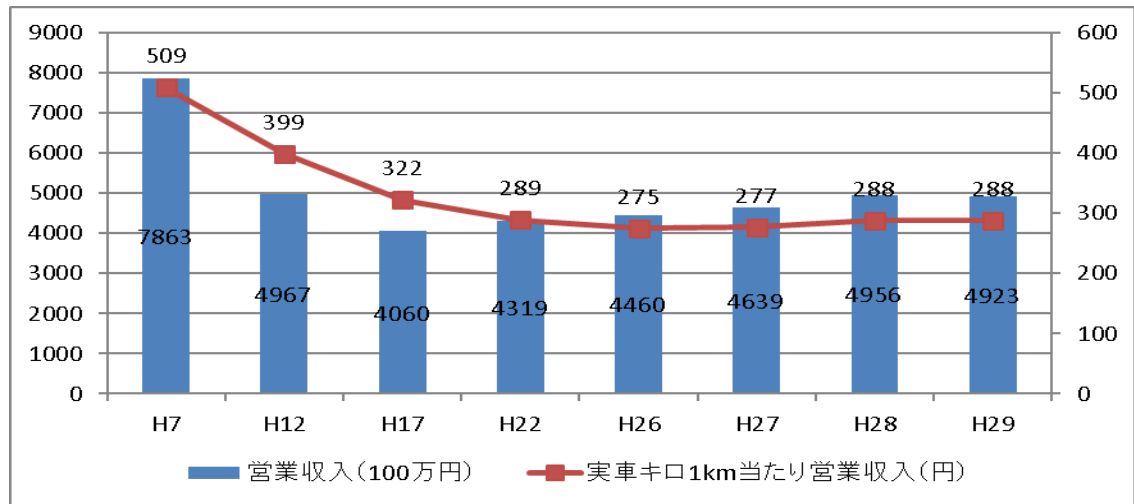
○ 平成 29 年度の同事業の実車走行キロは 17,118 千 km で平成 7 年度 (15,452 千 km) の約 111% であり、直近の 10 年間は増加傾向にあったが、H29 から減少に転じた。



(資料) 富山県運輸概況 (北陸信越運輸局富山運輸支局)

(3) 営業収入

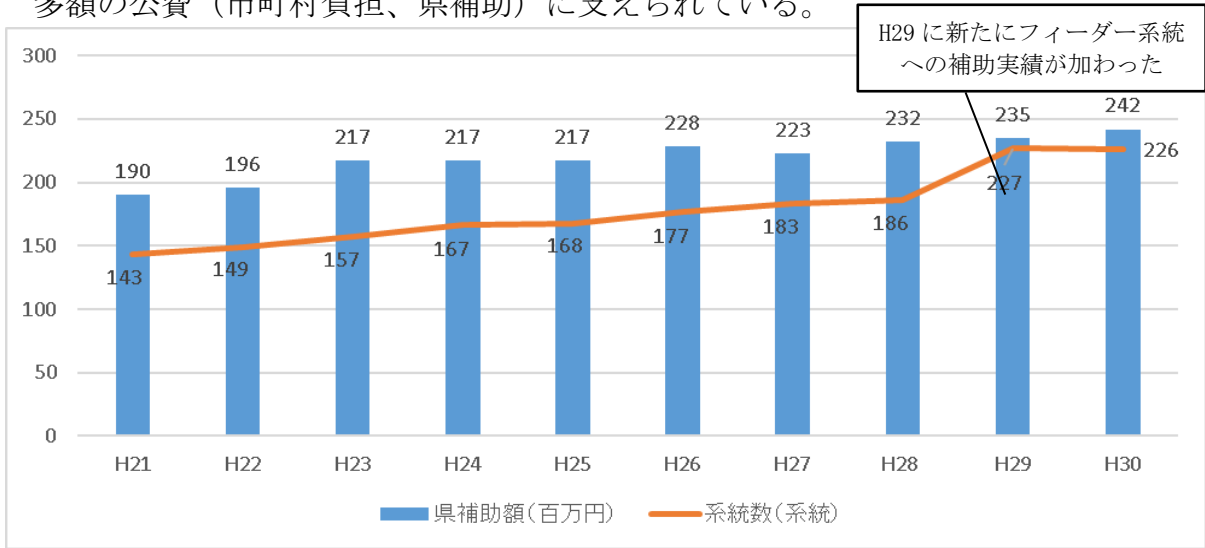
○ 平成 29 年度の営業収入は 49 億 2 千万円で、平成 7 年度 (78 億 6 千万円) の約 63% であり、直近の 10 年間は緩やかに増加していたが、H29 から減少に転じた。



(資料) 富山県運輸概況 (北陸信越運輸局富山運輸支局)

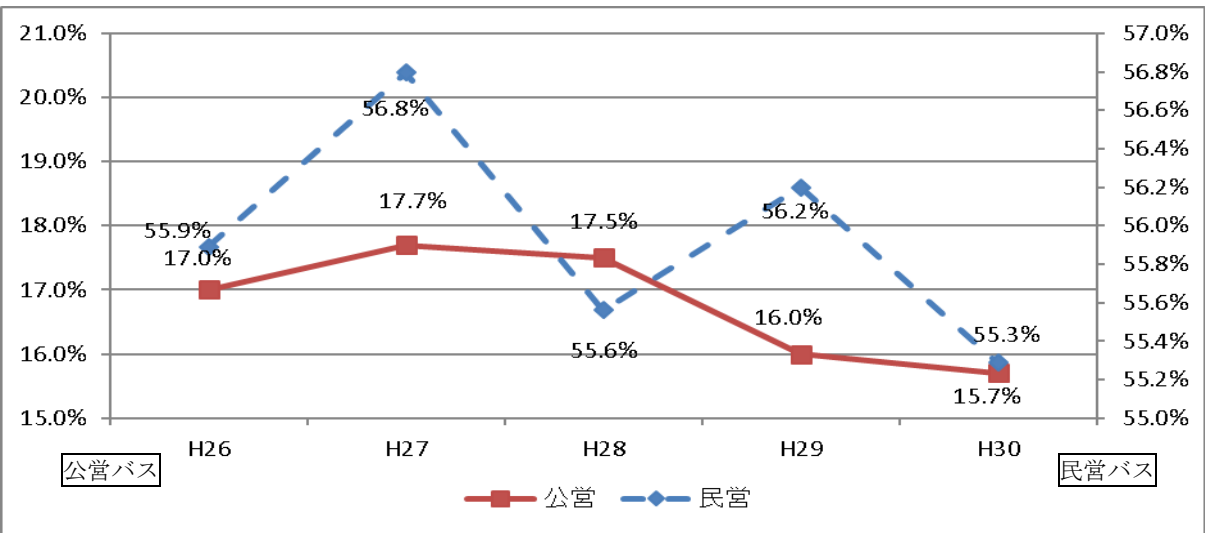
(4) 県バス運行補助の対象系統数、補助額の推移

○ 民営バスの一部や公営バスの大多数は、利用者の減少により赤字路線となっており、多額の公費 (市町村負担、県補助) に支えられている。



(5) 県バス運行補助対象系統の収支率の推移

○ 県が欠損補助を行っている民営バスや公営バスの収支率は、年度間で増減があるが、5 年前 (H26) と比較すると、民営バス、公営バスともに減少となっている。



※収支率は、①民営バスは経常収益／経常経費、②公営バスは運送収入／運送費用

(6) 県バス運行補助対象公営バスの地域別状況 (H30 実績)

○ 県が運行補助する公営バスは 158 系統あり、その約 6 割は過疎地等を運行しており、その他地域を運行する系統に比べて、収支率が低くなっている。

区分	過疎地等	その他地域	全体
系統数	93 系統	65 系統	158 系統
利用者数(a)	237,972 人	463,007 人	700,979 人
実車走行キロ(b)	1,258 千 km	1,461 千 km	2,720 千 km
経常収益(c)	33,398 千円	54,353 千円	87,752 千円
経常費用(d)	280,392 千円	278,275 千円	558,668 千円
収支率(c /d)	11.9%	19.5%	15.7%
県補助額	45,503 千円	37,928 千円	83,150 千円

※ 1 過疎地等とは、過疎地域自立促進特別措置法、山村振興法、半島振興法に基づいて指定された地域

※ 2 その他地域とは、過疎地等に該当しない地域