

6. 改善策の検討

6.1 目標の提案

魚津市の公共交通の現状、ニーズ等を踏まえ、「需要の掘り起こし」「利用の定着」「まちなかの賑わい演出」「運行の維持」の観点から以下の4つの目標を提案する。

〔目標案〕

目標 1	<p>『もっと多くの人々が利用してみたいと思える公共交通体系の構築』</p> <p>～需要を掘り起こす～</p> <p>公共交通空白域へのバス路線の運行や地域のニーズにあった経由地・運行時間帯の見直し、情報発信等によって、もっと多くの人々が利用してみたいと思える公共交通体系を目指す。</p>
目標 2	<p>『もっと乗りたいと思える安全・安心で快適な公共交通体系の構築』</p> <p>～市民の日常生活に定着させる～</p> <p>バリアフリー化や分かりやすい案内・誘導などにより、誰もが利用しやすい環境を確保することによって、もっと乗りたいと思える安全・安心で快適な公共交通体系を目指す。</p>
目標 3	<p>『もっと地域活性化に貢献できる公共交通体系の構築』</p> <p>～賑わいを演出する～</p> <p>魚津市において中心市街地活性化や観光振興は、まちづくりの重要課題であり、市内や広域の交流促進をサポートできる公共交通が果たす役割は重要である。そこで、まちづくりと連携した路線の見直し等により、地域活性化に貢献できる公共交通体系を目指す。</p>
目標 4	<p>『もっと長く維持しつづけることができる公共交通体系の構築』</p> <p>～運行を持続する～</p> <p>公共交通が、どんなに日常生活の一部として定着しても、運営面において効率的で10年、20年経っても持続できるものでなくては意味がないと考える。そこで、利用を促進し、安定した運営を確保するとともに、市民が公共交通に関して理解を深め、みんなで支え育みながら、もっと長く続けることができ、運行管理の安全性を保てる公共交通体系の構築を目指す。</p>

6.2 目標達成のための課題

魚津市が抱える現状・市民ニーズから、前ページに提案した目標を達成するための課題を以下に示す。

(1) 目標1『もっと多くの人が利用してみたいと思える公共交通体系の構築』に向けた課題

1-1 地域ニーズに対応した運行ルート・時間帯の見直し

キーワード：地域ニーズ、運行の効率化

医療施設・商業施設へのアクセスに対する市民ニーズが高いが、既存の公共交通サービス(ルート・運行時間帯)では、一部の路線において、そのニーズに対応できていない状況がある。

目標を達成するためには、既存バス網を活かした乗り換え利便性の円滑化や、ルートの変更・延伸などにより、多様化する市民ニーズに対応するとともに、それに対応できる効率的な運行体系を確立することが必要である。

1-2 公共交通空白域の解消

キーワード：公共交通空白域(公共交通がない地域)

魚津 IC 周辺や松倉・天神・西布施地区の山間部に公共交通空白域が存在する。

目標を達成するためには、公平性の観点からも、このような公共交通空白域を解消し、より多くの市民に利用機会を付与することが必要である。

1-3 鉄道との乗り継ぎ利便性向上

キーワード：広域交流、鉄道利用

富山市などへの趣味・娯楽目的利用や高校生の通学目的利用において、鉄道は重要な役割を担っており、バスを利用して魚津駅へアクセスすることへの市民ニーズが高い。しかし、鉄道とバスの接続待ち時間が長く、接続性が低い状況が見られる。

また、市内鉄道駅にはパークアンドライド用駐車場の不足や駐輪場に放置自転車の問題が見られ、鉄道への乗り継ぎ利便性が低下している。

目標を達成するためには、広域移動の潜在的なニーズに対応し、多様な移動手段から鉄道への乗り継ぎ利便性の向上を図る必要がある。

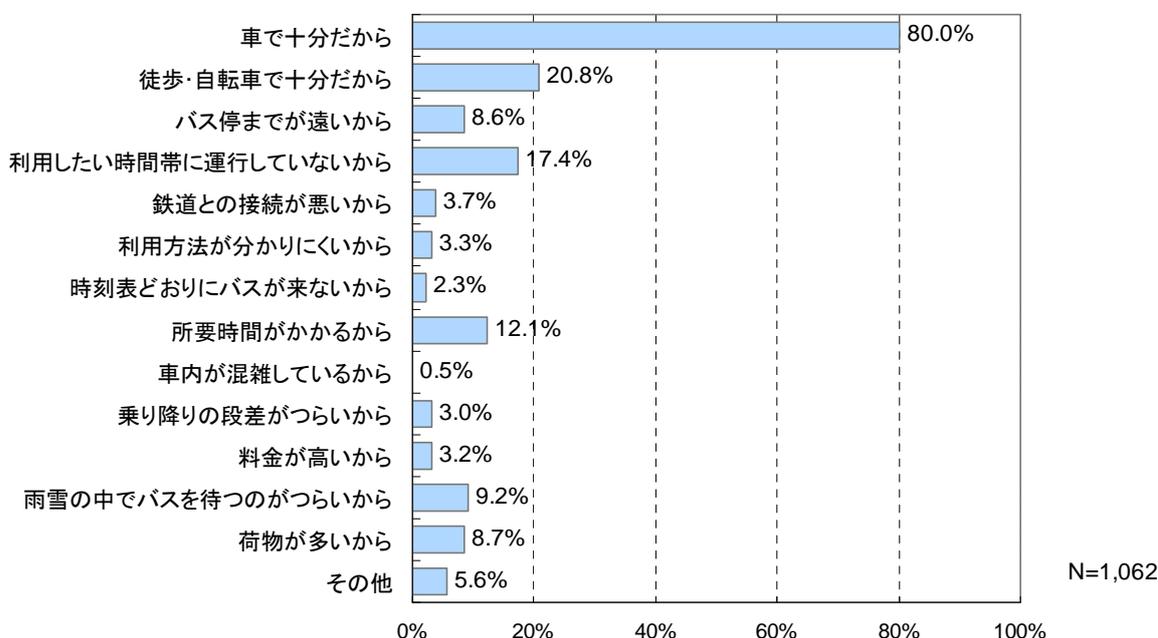
1-4 公共交通に対する市民意識の向上（マイカー依存からの転換促進）

キーワード：マイカー依存、市民意識の醸成

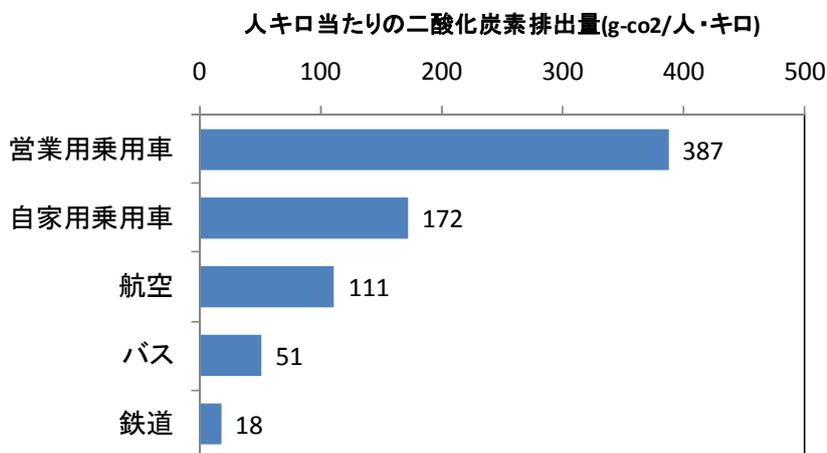
公共交通利用に比べ、市民のマイカーや送迎の利用率が非常に高い。また、公共交通を利用しない理由の多くも車で十分だからと考えている市民が多い。このようなマイカー利用への依存は、二酸化炭素の排出など環境負荷を増大させるとともに、交通渋滞を悪化させるなどの問題を引き起こす。

目標を達成するためには、地球環境保全に対する市民意識の醸成を図り、二酸化炭素排出量を抑えることが可能な公共交通へ市民が自発的に転換することを促す必要がある。

〔市民(50歳以上)がバスを利用しない理由〕



〔二酸化炭素排出量排出原単位〕



資料) 道路交通と環境 2008 年版

(2) 目標2『もっと乗りたいと思える安全・安心で快適な公共交通体系の構築』に向けた課題

2-1 バス路線間の料金格差の是正

キーワード：サービスの公平性

地鉄バス黒沢線と東蔵線の利用料金は、対距離料金制(170～640円/回)であるのに対し、市民バスは100円/回の定額料金制となっており、地域によって料金格差が生じている。

目標を達成するためには、路線料金を見直し、地域間の料金格差を是正する必要がある。

2-2 バス利用に関する分かりやすい情報提供

キーワード：情報提供

鉄道駅やバス停において、バス利用に関する情報の不足や分かりにくいといった問題があり、特に、高齢者に配慮した情報が不足している。

目標を達成するためには、これからの高齢化社会に配慮しながら、利用者のバス利用をサポートできる分かりやすい情報提供が必要である。



(魚津駅での市民バス案内)

2-3 公共交通利用環境の改善

キーワード：乗車環境、バス待ち環境、乗り換え環境

バス待ち環境やバス車両等の運行サービス以外の利用環境に対して市民が不満に感じている。

鉄道では、西魚津駅、電鉄魚津駅、新魚津駅、経田駅が、バリアフリー化未対応であり、特に、電鉄魚津駅と新魚津駅は、改札口まで約50段の階段を上る必要がある、足腰の弱い高齢者にとって非常に不便な状況である。

目標を達成するためには、運行ルート・時間帯の見直しだけでなく、需要に対応した車両の導入、バス待ちの快適性向上、鉄道への乗り換えの移動円滑化など、公共交通利用環境の改善を図る必要がある。

2-4 魅力ある料金割引制度の充実

キーワード：利用者への料金インセンティブ

近年では、商業分野において会員制やポイント制の導入など、固定客の確保を目的に様々な工夫を取り入れている。

目標を達成するためには、商業分野と同様に、公共交通においても使えば使うほど得をする魅力ある料金割引制度の充実等の「利用者にインセンティブを付与する仕掛け」が必要である。

2-5 運行安全性の向上

キーワード：運行管理、乗客とのトラブル、信頼関係

現在、市民バスのうち6路線がNPO法人に運行を委託しているが、地域負担条件などの収入確保のノルマを達成するため、料金収入以外の新たな世帯負担の依頼や運行管理など、ボランティアに近い形の中で実務に追われている状況が見られる。その結果、運行管理などがおろそかになり、運行時の利用者とのトラブルも少なからず発生している。

目標を達成するためには、NPO法人の人的負担・金銭的負担を軽減させるため、運行体制や地域負担の見直しなどにより運行管理を徹底できる環境を整えることで、利用者との信頼関係を構築していくことが必要である。

(3) 目標3『もっと地域活性化に貢献できる公共交通体系の構築』に向けた課題

3-1 まちづくりに関連した取り組みとの連携強化

キーワード：中心市街地活性化、観光振興

魚津市では、電鉄魚津駅周辺の4つの商店街からなる中心商店街の空洞化が問題となっている。市民バスは、中心市街地の活性化支援として、商店街経由のルート設定など実施してきたが、問題の解決に結びついていない。

また、観光振興面では、将来の北陸新幹線完成を睨んだ観光振興が重要な課題となっており、魚津駅から市内観光施設までの路線バス網は、観光行動において不十分な状況である。

目標を達成するためには、「ただ、バスを走らせるだけ」でなく、観光シーズン・商店街イベント開催日に合わせたバスの運行や商店街と連携した料金施策の導入等により、公共交通の施策がまちづくりと密接に連携していく必要がある。



(電鉄魚津駅周辺の中心商店街)

3-2 主要鉄道駅の機能強化

キーワード：北陸新幹線(長野～金沢間)開業、魚津市の玄関口

北陸新幹線(長野～金沢間)が平成26年度に開業予定であり、それに伴い魚津市では新たなまちづくりの展開が求められている。魚津市の玄関口となる魚津駅、新魚津駅、電鉄魚津駅は、観光や業務出張などの来訪者を迎える上で重要な拠点になると考えられる。

しかし、鉄道駅間の乗り換え導線距離が長いなど乗り換え利便性が低く、また、ステーションビルの老朽化が激しいなど、広域交通の拠点としての機能低下が見られる。

目標を達成するためには、魚津駅・新魚津駅での新たな連絡通路の整備や電鉄魚津駅ステーションビルの改修と駅前広場整備などによって、主要鉄道駅の機能を強化する必要がある。



(新幹線)

(4) 目標4『もっと長く維持しつづけることができる公共交通体系の構築』に向けた課題

4-1 公共交通に対する市民意識の向上（公共交通を守り育てる意識の醸成）

関連するキーワード：人口減少・少子高齢化、福祉政策、市民意識の醸成

人口減少・少子高齢化が進む中で、行財政の厳しさを考えると、従来の受益者負担方式や地域負担方式だけでは、公共交通を維持し続けることは難しいと考える。

目標を達成するためには、市民一人一人が福祉政策面において公共交通が果たす役割を理解し、普段マイカーを利用している人でも公共交通を守り育てようという意識を持つことが必要である。

4-2 地域負担・利用料金の見直し検討

関連するキーワード：地域負担、利用料金

市民バスは、地域のNPO法人が事業費全体の1/3以上(スクールバス対応がある場合19/72以上)を料金収入等で確保することを条件に魚津市と契約しており、料金収入だけで条件を満たせない場合は、その不足分を別途地域で負担している。しかし、運行路線沿線の人口規模や需要に関わらず、契約条件が同じため、料金収入だけで条件を満足できる路線がある一方で、不足により新たな地域負担が必要となる地域では、利用者の「三重負担(税金、利用料金、世帯負担)」が発生している。

目標を達成するためには、地域負担・利用料金の見直しや商業施設・観光施設とのタイアップによる新たな収入確保に向けた仕掛けづくりにより、この問題を解決する必要がある。

4-3 施策推進・安全管理徹底等のための市民・魚津市・交通事業者等が、さらに連携・協働できる新たな体制づくり

関連するキーワード：施策推進、運行管理、連携・協働

公共交通の課題を着実に解決していくには、利用者である市民、そして魚津市、交通事業者(JR、地鉄バス、タクシー会社、市民バスを運行するNPOなど)、交通管理者、道路管理者、主要施設関係者など様々な主体が連携協働していくことが重要と考える。

また、課題2-5で述べた通り、市民バスのNPO法人への負担が高まっているとともに、NPO法人(役員・運転手など)の後継者問題の解決・安全管理の徹底が大きな課題である。

目標を達成するためには、現在明らかになっている安全管理等の課題を着実に解決するとともに、後継者問題など将来起こることが予想される問題を円滑に把握し、それに対して臨機応変に対応していくための体制づくりが必要である。

6.3 施策案

〔施策案〕

目標達成のための課題

目標1 『もっと多くの人々が利用してみたいと思える公共交通体系の構築』に向けた課題

- | |
|------------------------------------|
| 1-1 地域ニーズに対応した運行ルート・時間帯の見直し |
| 1-2 公共交通空白域の解消 |
| 1-3 鉄道との乗り継ぎ利便性向上 |
| 1-4 公共交通に対する市民意識の向上（マイカー依存からの転換促進） |

目標2 『もっと乗りたいと思える安全・安心で快適な公共交通体系の構築』に向けた課題

- | |
|-------------------------------------|
| 2-1 バス路線間の料金格差の是正 |
| 2-2 バス利用に関する分かりやすい情報提供 |
| 2-3 公共交通利用環境の改善（乗車環境、バス待ち環境、乗り換え環境） |
| 2-4 魅力ある料金割引制度の充実 |
| 2-5 運行安全性の向上 |

目標3 『もっと地域活性化に貢献できる公共交通体系の構築』に向けた課題

- | |
|--------------------------|
| 3-1 まちづくりに関連した取り組みとの連携強化 |
| 3-2 主要鉄道駅の機能強化 |

目標4 『もっと長く維持しつづけることができる公共交通体系の構築』に向けた課題

- | |
|--|
| 4-1 公共交通に対する市民意識の向上（公共交通を守り育てる意識の醸成） |
| 4-2 地域負担・利用料金の見直し検討 |
| 4-3 施策推進・安全管理徹底等のための市民・魚津市・交通事業者等が、さらに連携・協働できる新たな体制づくり |

施策案

【公共交通ネットワーク・料金に関する施策】

- ① 市民バスの運行見直し
 - ・ 地域ニーズにあった運行見直し（運行日、時間帯・経路、車両、乗り換えポイント、フリー乗降区間の設定など）
 - ・ 地域負担・運営方法の見直し検討 など
- ② 地鉄バス黒沢線・東蔵線の運行見直し検討
 - ・ 地域ニーズにあった運行見直し
 - ・ 魚津市補填による料金の引き下げ検討 など
- ③ 魚津 IC 周辺地区の新たな市民バスの運行
- ④ 魅力ある料金制度の充実
 - ・ 土日昼間限定タクシー券の導入、高齢者免許返納制度による割引など
- ⑤ 広告収入による新たな収入確保
- ⑥ IC カードの導入検討

【交通結節点・バス停に関する施策】

- ① 鉄道駅周辺のパークアンドライド用駐車場および駐輪場の整備
- ② 鉄道駅およびその周辺整備の検討
 - ・ 駅舎のバリアフリー化、老朽化した駅舎の改修、駅前広場整備など
- ③ 主要施設のバス停上屋整備

【情報提供・市民の意識啓発に関する施策】

- ① バスロケーションシステムの導入検討
- ② 高齢者に対応したチラシ・ポスターの配布
- ③ モビリティマネジメントの実施
- ④ インターネット、ケーブルテレビ、携帯端末等を活用した情報発信の強化

【計画推進のための体制づくり】

- ① 施策推進・運行管理徹底等に向けた連携・協働のための新たな体制の整備

〔課題と施策案の対応表〕

施策案	目標1『もっと多くの人々が利用してみたいと思える公共交通体系の構築』に向けた課題	目標2『もっと乗りたいと思える安全・安心で快適な公共交通体系の構築』に向けた課題					目標3『もっと地域活性化に貢献できる公共交通体系の構築』に向けた課題		目標4『もっと長く維持しつづけることができる公共交通体系の構築』に向けた課題					
	1-1	1-2	1-3	1-4	2-1	2-2	2-3	2-4	2-5	3-1	3-2	4-1	4-2	4-3
	地域ニーズに対応した運行ルート・時間帯の見直し	公共交通空白域の解消	鉄道との乗り継ぎ利便性向上	公共交通に対する市民意識の向上（マイカー依存からの転換促進）	バス路線間の料金格差の是正	バス利用に関する分かりやすい情報提供	公共交通利用環境の改善	魅力ある料金割引制度の充実	運行安全性の向上	まちづくりに関連した取り組みとの連携強化	主要鉄道駅の機能強化	公共交通に対する市民意識の向上（公共交通を守り育てる意識の醸成）	地域負担・利用料金の見直し検討	施策推進・安全管理徹底等のための市民・魚津市・交通事業者等が、さらに連携・協働できる新たな体制づくり
公共交通ネットワーク・料金	①市民バスの運行見直し ・地域ニーズにあった運行見直し(運行日、時間帯・経路、車両、乗り換えポイント、フリー乗降区間の設定など) ・地域負担・運営方法の見直し検討 など	●		●			●		●				●	
	②地铁バス黒沢線・東蔵線の運行見直し検討 ・地域ニーズにあった運行見直し ・魚津市補填による料金の引き下げ検討 など	●		●		●	●						●	
	③魚津IC周辺地区の新たな市民バスの運行		●											
	④魅力ある料金制度の充実 ・土日昼間限定タクシー券の導入、高齢者免許返納制度による割引など							●			●			
	⑤広告収入による新たな収入確保												●	
	⑥ICカードの導入検討										●			
交通結節点 バス停	①鉄道駅周辺のパークアンドライド用駐車場および駐輪場の整備			●			●				●			
	②鉄道駅およびその周辺整備の検討 ・駅舎のバリアフリー化、老朽化した駅舎の改修、駅前広場整備など			●			●			●	●			
	③主要施設のバス停上屋整備						●							
情報提供 市民の意識啓発	①バスロケーションシステムの導入検討					●								
	②高齢者に対応したチラシ・ポスターの配布					●								
	③モビリティマネジメントの実施				●	●						●		
	④インターネット、ケーブルテレビ、携帯端末等を活用した情報発信の強化				●							●		
計画推進体制	①施策推進・運行管理徹底等に向けた連携・協働のための新たな体制の整備								●			●		●

〈施策の方針〉

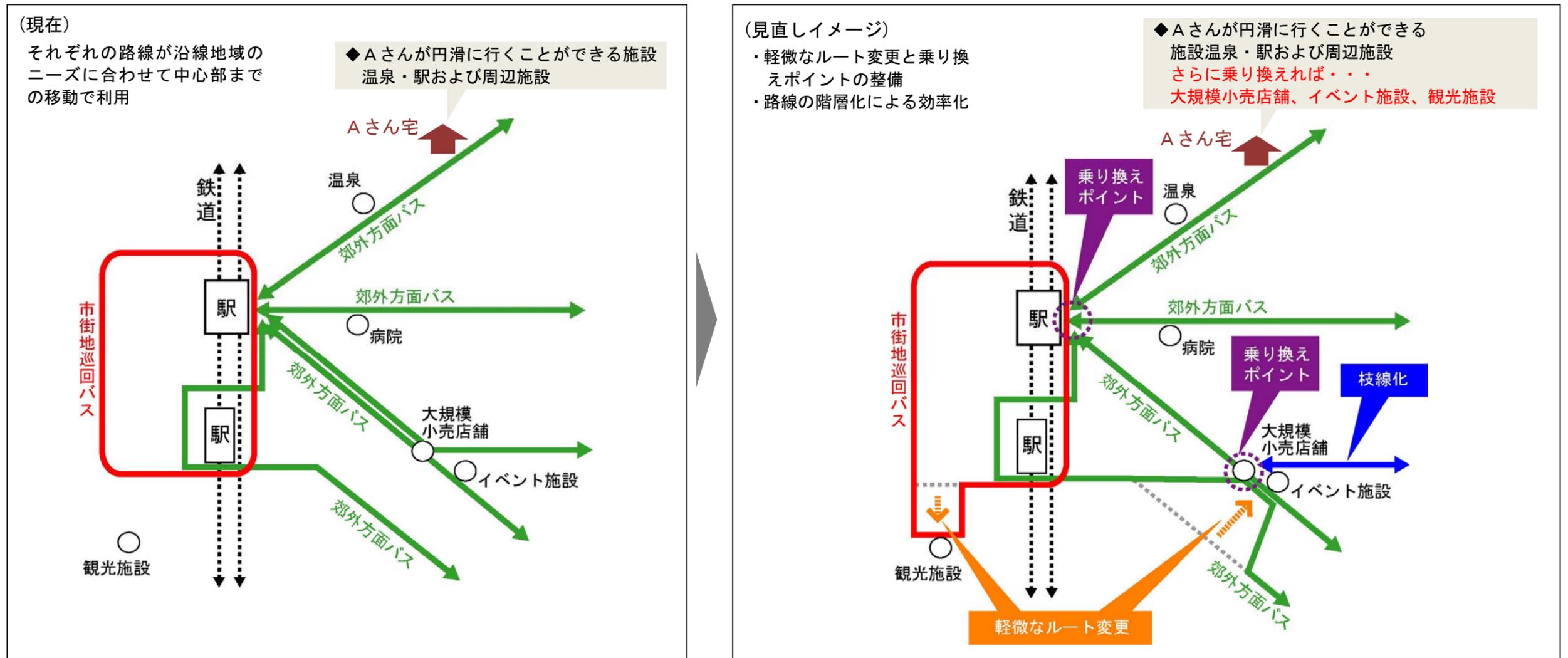
【公共交通ネットワーク・料金に関する施策】

施策①：市民バスの運行見直し

(1) 地域のニーズにあった運行見直し

- ・沿線住民が行きたいと考える目的地が既存ルートに近い場合は、軽微なルート変更で対応する。
- ・例えば、「天神ルート沿線→アピタ」や「松倉ルート→金太郎温泉」のように、既存ルートを大きく延伸させる必要がある場合は、JR魚津駅またはサンプラザを乗り換えポイントに設定し、各市民バスが時間的に連携することで対応する。
- ・鉄道との接続性については、すべての便に対応させることは不可能であることから、魚津駅の機能を強化するなどにより、接続待ち時間が苦にならない工夫を取り入れる。
- ・路線が重複する区間においては、郊外部の商業施設や公共施設を乗り換えポイントに設定し、路線を階層化することで運行の効率化を図る。
- ・また、郊外部では、ルート上であればどこでも乗車可能なフリー乗降区間を設定し、乗りやすくする。

〔ネットワーク見直しイメージ〕



(2) 地域負担・運営方法の見直し検討

以下の3つの手順案を基本とし、地域負担および運営方法の見直しを検討する。

手順1) NPO法人の一元化

- ・6つのNPO法人を一元化し、6つの地域全体で運行・収支管理を行う。
- ・これにより、運営の人的負担を軽減するとともに、「(1) 地域ニーズに対応した運行見直し」で述べた路線間の連携強化、運行効率化に向けた体制強化を図ることができる。



手順2) ラッピングバスや車内広告による多様な収入確保策の検討

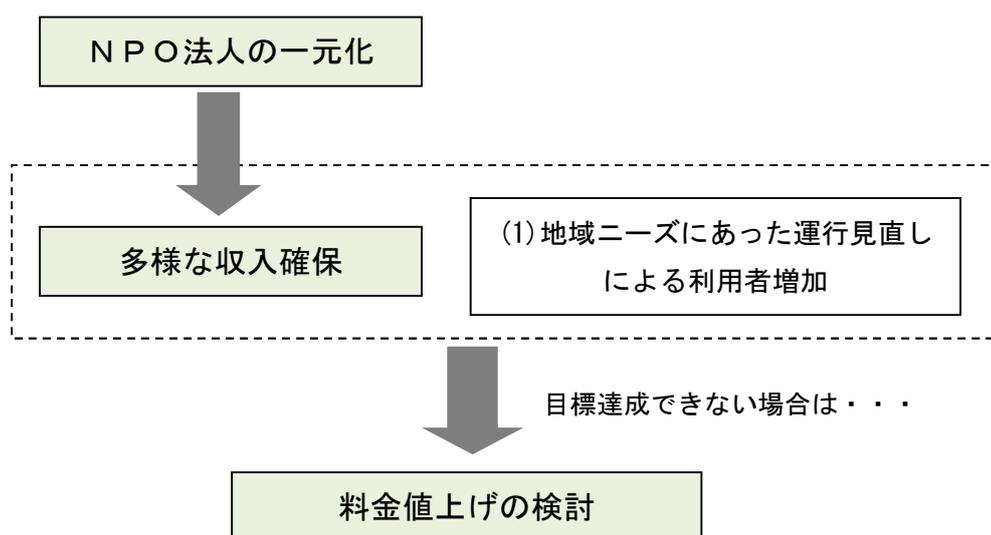
- ・NPO法人の一元化だけでは、目標を達成することが難しいことから、郊外型市民バスの車両内の広告設置やバスのラッピング、沿線施設の施設・企業の協賛金などにより、新たな収入を確保する。



手順3) 料金の値上げ検討

- ・地域ニーズにあった見直しによる利用者の増加、新たな収入が確保されても、目標の達成が難しい場合は、地域住民の理解を得ながら料金の値上げを検討・実施する。

〔地域負担・運営方法の見直し手順〕



施策②：地鉄バス黒沢線・東蔵線の運行見直し検討

(1) 地域のニーズにあった運行見直し

- ・施策①市民バスの運行見直し「地域のニーズにあった運行見直し」と同様の考えで取り組む

(2) 魚津市補填による料金の引き下げ検討

以下の2案を基本に、黒沢線・東蔵線を運行する富山地方鉄道株式会社と沿線地域住民と十分に話しあいながら、対応策を検討する。

対策案1：従来型の運営を継続しながら値下げを実施

- ・現在の運営方法を継続しながら、料金値下げを行う。値下げにより本来得られる収入分との差分を魚津市が補填する。
- ・値下げ幅は、(1)による運行経費の状況を鑑み、出来るだけ市民バスの料金に近づけるものとする。
- ・東蔵線については、競合する片貝コミュニティバスを合わせて見直す。

対策案2：路線を市民バスとして運行する

- ・2路線とも郊外型市民バスで代替し、市が主体となって運営する。
- ・料金は他の市民バスと同額とし、車両は需要状況に合わせて検討する。
- ・東蔵線については、競合する片貝コミュニティバスを合わせて見直す。

施策③：魚津 IC 周辺地区の新たな市民バスの運行

以下の 3 案を基本に検討し、地域の意見を考慮しながら、対応策を検討する。

対策案 1：新たに市民バスを運行する

- ・他の郊外型の市民バス同様に、NPO 法人により、同様の料金で運行する。

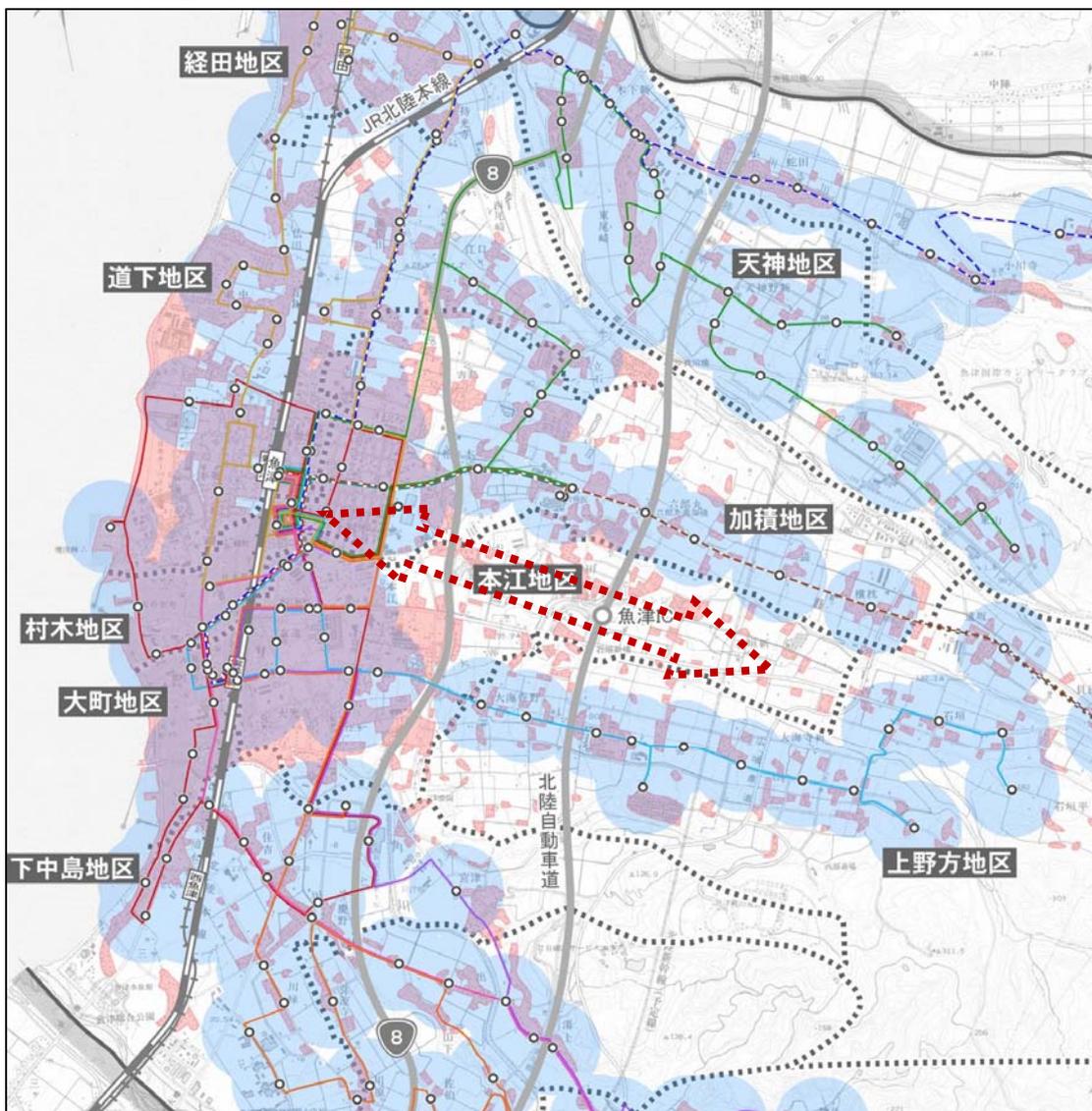
対策案 2：地鉄バス東蔵線の見直しで対応する

- ・施策②の対策案 2 を選択した場合、その見直しに合わせて魚津 IC 周辺にルートを変更して対応する。

対策案 3：上野方ルートの運行見直しで対応する

- ・上野方ルートを循環型にし、魚津 IC 周辺と労災病院を経由する新たなルート設定で対応する。

〔魚津 IC 周辺の公共交通空白域〕



施策④ 魅力ある料金制度の充実

(1) 土日昼間限定「地域振興タクシー券」の導入

- ・土曜・日曜の運行に対してニーズが高いことから、休日の新たな足を確保する。
- ・土日は不定期で移動時間帯が分散することが考えられることから、タクシー券で対応する。
- ・対象者は高齢者や身体障がい者などのマイカーの運転ができない、または難しい市民に限定する。

(2) 高齢者免許返納制度による割引

- ・高齢者の交通事故対策として免許返納者に対して、バス利用割引券などを進呈するなど、返納者の移動を支援する新たな制度を導入検討する。

〔高齢者免許返納制度による割引事例〕

事例) 運転免許自主返納支援事業 (富山県富山市)

富山市では 65 歳以上の高齢者で、自主的に運転免許を返納される方を対象に、公共交通の費用を支援している。

(支援内容) ※支援は一人一回限り

- 車に代わる公共交通の費用
→20,000 円相当の公共交通乗車券
- 運転免許証に代わる身分証明書等の費用
→写真付住民基本台帳カードまたは運転経歴証明書

事例) 高齢者向けの路線バス運賃割引制度「おでかけ定期券」(富山県富山市)

65 歳以上の高齢者を対象にしたサービスであり、「おでかけ定期券」を提示すると 100 円で路線バスに乗車できる。ただし、以下の適用条件がある。

(定期券購入代)

- 500 円

(有効期間)

- 4 月 1 日～翌年 3 月 31 日 (1 年間)

(適用条件)

- 日中時間帯(降車時 9 時～17 時)
- 市内各地と中心市街地相互の乗車の場合

施策⑤ 広告収入による新たな収入確保

- ・(2) 地域負担・運営方法の見直しの手順 2) で述べたような、バスのラッピングや車内広告スペースを活用した広告収入確保に取り組む。
- ・また、既存車両、施設だけでなく、バス停上屋整備などこれから整備するものの周辺に新たな広告スペースを創出するなど、様々な工夫を取り入れる。

〔広告付きバス停上屋事例〕

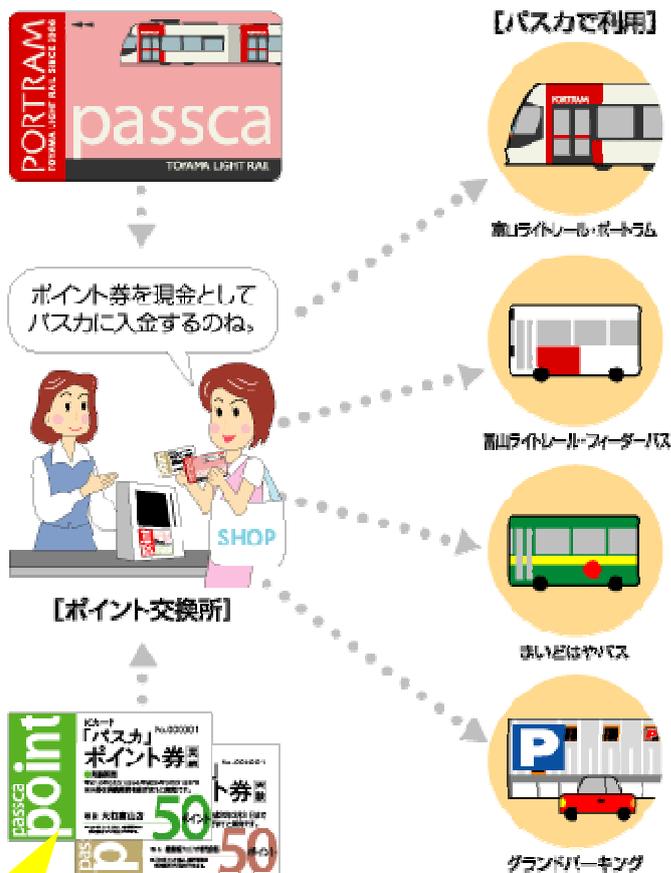


施策⑥ ICカードの導入検討

- ・ICカードは乗車券機能だけでなく、商店街との連携などに活用でき、まちづくりにおいて様々な効果が期待できることから、魚津市独自のカードや他の交通事業者が導入済みのものなど導入方法について、全国の事例を勘案しながら検討する。

〔ICカード導入事例〕

●富山ライトレール「PASSCA」とまちづくりとの連携



加盟店で買い物をするとポイントが貯まり、貯まった分を現金でPASSCAにチャージできる

資料) 株式会社まちづくりとやまHPより

【交通結節点・バス停に関する施策】

施策① 鉄道駅周辺のパークアンドライド用駐車場および駐輪場の整備

- ・ J R魚津駅、新魚津駅の西口や西魚津駅などの周辺でパークアンドライド用駐車場整備の可能性を検討する。
- ・ また、J R魚津駅前の駐輪場の放置自転車の撤去や新設を検討するとともに、撤去した自転車のレンタサイクルなどへの活用も検討する。

施策② 鉄道駅およびその周辺整備の検討

- ・ J R魚津駅と新魚津駅を最短経路で連絡できる通路の整備と駅舎のバリアフリー化に向けた検討を行う。また、魚津市中心商店街の拠点である電鉄魚津駅の改修を行うとともに駅周辺の整備に向けた検討も行う。
- ・ さらに、西魚津駅や経田駅の「風情ある駅舎」を活用し、全国の鉄道ファンを対象にした観光イベントの実施も検討する。

〔魚津駅と新魚津駅の乗り換え動線の見直しイメージ〕



〔昭和 11 年開業当時のまま残る西魚津駅と経田駅の駅舎〕

●西魚津駅



●経田駅



施策③ 主要施設のバス停下屋整備

- ・ 施設内へのバス乗り入れによる施設を活用した雨よけが難しい箇所や乗降者数が多い箇所など、優先順位を決め施設の最寄りバス停の上屋を整備する。

【情報提供・市民の意識啓発に関する施策】

施策① バスロケーションシステムの導入検討

- リアルタイムのバス位置情報をインターネットやケーブルテレビを介して、利用者に情報提供し、バス待ちのイライラ解消を支援する。

〔バスロケーションシステムによるバス位置情報システム事例〕

●新潟県新発田市の事例（H17年人口 104,634人）



※H21年度社会実験実施

施策② 高齢者に対応したチラシ・ポスターの配布

- 大きな文字や分かりやすい路線図などにより、高齢者に対応したチラシ・ポスターを作成する。
- 特に、乗り換え方法など需要の掘り起こしが期待できる情報を掲載する。

施策③ モビリティマネジメント(MM)の実施

モビリティマネジメント(MM)とは

公共交通の利用促進のために、利用者に対し、公共交通の利用が環境、安全、各個人の健康等に好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法等を効果的に情報提供することにより、交通行動をマイカーから公共交通利用へ自発的な転換を期待するコミュニケーション施策を言う。

MMにはTFP(トラベル・フィードバック・プログラム)や総合学習など様々な手法がある。

TFP(トラベル・フィードバック・プログラム)とは

アンケートなど複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策である。

(1) 総合学習によるMM

- ・学校の授業の中で、乗車体験授業を実施するとともに、公共交通を維持することの必要性を生徒・児童に説明する。

学校におけるMMのメリット

将来の交通のあり方の改善可能性を期待できるとともに、生徒・児童を通じて、それぞれの世帯の人々に対してもMM効果が期待できる。

(2) 路線沿線住民への簡易TFPによるMM

- ・路線別に沿線住民に対して、バス利用アイテムを配布するとともに、住民が自動車利用で排出するCO₂排出量の情報を提供するなど、アンケートやヒアリングなどでコミュニケーションを図りながら、自発的なバス利用への転換を促す。

施策④ インターネット、ケーブルテレビ、携帯端末等を活用した情報発信の強化

- ・様々なメディアツールを活用し、「公共交通の路線情報」や「公共交通維持の必要性と積極的な利用のお願い」などについて情報発信する。
- ・特に、ケーブルテレビの加入率が高いことから、これを活用した情報発信を積極的に実施する。

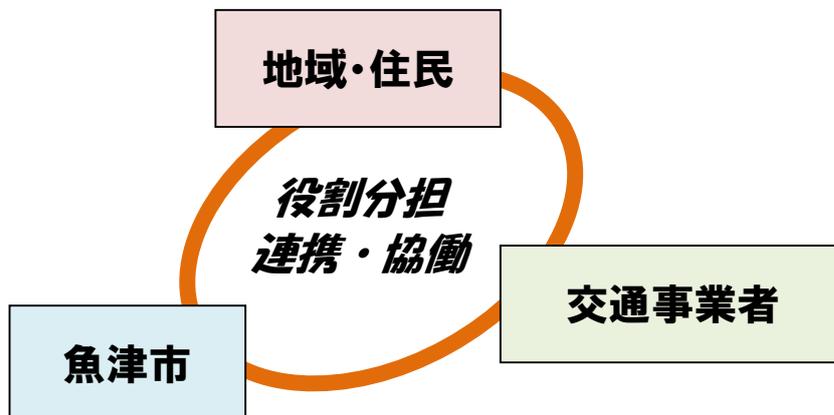
【計画推進のための体制づくり】

施策① 施策推進・運行管理徹底等に向けた連携・協働のための新たな体制の整備

- ・ N P O 法人など地域が抱える運行・運営面での負担増大などの諸問題を解決していくために、魚津市における公共交通関連の主体が以下表のように役割分担を明確にし、それに対応した体制を整備する。
- ・ 今まで数年間に渡って地域ごとに整え、魚津市の公共交通を支えてきた現在の体制を、短期間に移行することは難しいと考え、当面は N P O 法人の一元化に着手し、タイミングを見計らって、将来目指すべき体制に移行する。

〔連携・協働に向けた役割分担〕

	役割
地域・住民	<ul style="list-style-type: none"> ■自分たちの生活にあった公共交通を考える。 ■生活交通を維持するため、公共交通利用への気運を高め、公共交通を積極的に利用する。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■運行の安全管理の徹底により、安全、安心な信頼性の高い運行を行う。 ■利用者のニーズを踏まえ、公共性に配慮したサービスを提供する。
魚津市	<ul style="list-style-type: none"> ■魚津市の公共交通のあり方を検討する中心的な役割を担う。 ■公共交通を基盤としたまちづくりを推進する。 ■必要な公共交通サービスを維持するための財政支援を行う。 ■地域に必要な情報提供・アドバイス・調整を行う。



6.4 地域住民および交通事業者等による施策評価

施策案について、地域住民および交通事業者等に説明会を実施し、意見・要望を収集した。

① 説明会実施概要

■交通事業者等説明会

1. 日時 平成 22 年 3 月 1 日（月）午後 7 時～午後 8 時 50 分
2. 場所 新川文化ホール 104 会議室（1 階）
3. 出席者
 - (1)交通事業者等
 - ・魚津交通株式会社 1 名
 - ・NPO 法人上野方地域活性化協議会 5 名
 - ・NPO 法人松倉地区バス運行協議会 5 名
 - ・NPO 法人坪野北山バス運行協議会 3 名
 - ・NPO 法人魚津市西部地域活性化協議会 5 名
 - ・NPO 法人天神地域活性化協議会 6 名
 - ・NPO 法人経田道下地区バス運行協議会 4 名 計 28 名
 - (2)事務局
 - ・魚津市商工観光課 2 名
 - ・エヌシーイー株式会社 1 名

■地元住民説明会

1. 日時 平成 22 年 3 月 2 日（火）午後 7 時～午後 8 時 30 分
2. 場所 魚津市農村環境改善センター 多目的ホール
3. 出席者
 - (1)地域住民
 - ・片貝地区 10 名
 - ・片貝地区振興協議会 1 名
 - ・西布施地区 6 名
 - ・魚津 I C 付近住民 3 名 計 20 名
 - (2)事務局
 - ・魚津市商工観光課 2 名
 - ・エヌシーイー株式会社 1 名



説明会の様子

② 主な意見・要望

説明会では、以下の施策について一定の評価を得た。

- 市民バス・地鉄バスの見直し
- NPO法人の一元化
- 地域住民、交通事業者、行政との役割分担

一方、NPO法人の一元化、料金施策、来年度以降の対応等について指摘を受けた。

〔地域住民・交通事業者等からの主な指摘〕

項目	意見・要望
施策案	<p>①NPO法人の一元化には課題が多いのではないか？</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NPO法人の一元化は良いことだが、ルートごとによって「目的が異なる」「地域住民の参画度・意識度が違う」ことや、その他、ルートによって収入確保に限界があり、他ルートが負担できるかが疑問である。 <p>②料金収入UPと料金割引の両立に疑問、まずは値上げが先！</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NPO法人の料金収入ノルマがある中で、その苦労を軽減しようとする施策があるが、料金割引策はそれと逆のことではないか。 ・ 料金格差については、市民バスの100円定額制に問題があると思う。早急に値上げすべき。 <p>③施策のターゲットが見えない</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 誰をターゲットにした計画なのかははっきりさせるべき。 <p>④方針だけでなく、具体的な内容がほしい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地鉄バス黒沢線の見直しはいつごろから実施予定か？ ・ 地鉄バス東蔵線の見直しの際は、片貝コミュニティバスの見直しを進めるとあるが、具体的にどのように進めるのか？ ・ 公共交通空白域の対応について、もう少し具体的におしえてほしい。 ・ NPO一元化は良いが、新たな経費が発生するのではないか？ ・ バスロケーションシステムについては、具体的な方法は？費用面から見て機材をリースで対応するのでしょうか？
その他	<p>⑤早急に対応してほしい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NPO法人は大変苦労している。また、運営する者は高齢化が進んでいる。いつでも事業をやめても良い覚悟だ。これから2年程度が限界だと思う。早めに対応願いたい。 <p>⑥NPO法人や地域との話し合いのスケジュールが不透明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NPO法人の現場の声をもっと反映してほしい。もっとバスに乗って見てほしい。 ・ この場以外に話し合いの場はあるのか？ ・ この計画はNPO法人の一元化など良いところがある。だから、来年度も我々が参加できる話し合いを継続してほしい。

6.5 施策による需要掘り起こしの可能性検証

多くの地域住民の生活交通として機能するがゆえに問題・課題も多い郊外型市民バスの見直しを例に、NPO法人の一元化によるコストシミュレーションを行い、収入確保目標を達成するために必要な利用者数と潜在需要の関係から需要掘り起こしの可能性について検証した。

その結果、NPO法人一元化と交通事業者への運行委託を実施した場合、現状の事業費を維持しながら、23,000人以上の需要掘り起こしが必要である。一方で潜在需要の限界を考えるとサービスの拡大は、最大で現在の事業費の2.6~2.7倍程度まで可能である。

〔郊外型市民バスのNPO法人一元化・交通事業者委託の場合の収入目標達成状況〕

●H20年度収支実績

ルート名	事業費(円)	バス台数	年間運行日数	目標収支率	目標収支額【A】(円)	年間利用者数(人)	運賃収入【B】(円)	運賃収入比率	地域による追加負担額【A】-【B】(円)
(参考値)市街地巡回ルート	16196342	2	361	-	-	67,687	6,491,700	40.1%	-
上野方ルート	5,530,191	1	295	33.3%	1,843,397	23,217	1,843,600	33.3%	0
松倉ルート	4,647,976	1	295	26.4%	1,226,549	17,167	1,215,600	26.2%	10,949
坪野ルート	5,241,487	1	295	26.4%	1,383,170	16,797	1,191,200	22.7%	191,970
中島ルート	5,246,201	1	295	26.4%	1,384,414	10,424	1,105,900	21.1%	278,514
天神ルート	5,631,576	1	295	33.3%	1,877,192	21,594	2,079,550	36.9%	0
経田-道下ルート	5,074,606	1	295	33.3%	1,691,535	15,080	1,512,600	29.8%	178,935

集約

NPO法人の一元化すると

ルート名	事業費	バス台数	年間運行日数	目標収支率	目標収支額(A)	年間利用者数	運賃収入(B)	運賃収入比率	地域による追加負担額(A)-(B)
郊外ルート	31,372,037	6	295	30.0%	9,406,257	104,279	8,948,450	28.5%	660,368

1.2倍

運行をすべて交通事業者へ委託すると

ルート名	想定事業費	バス台数	年間運行日数	目標収支率	目標収支額(A)	年間利用者数	運賃収入(B)	運賃収入比率	目標に対する不足額(A)-(B)
郊外ルート	37,646,444	6	295	30.0%	11,293,933	104,279	8,948,450	23.8%	2,345,483

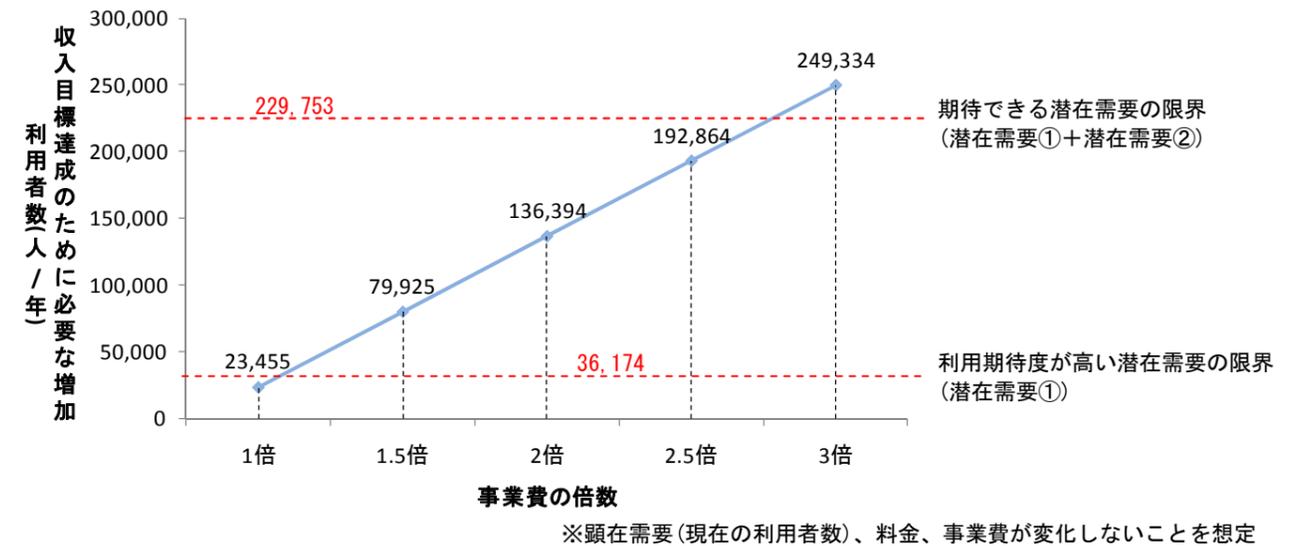
※郊外ルートの想定事業費は、NPO法人委託時の1.2倍と想定した。

目標を達成するためには・・・

不足分 2,345,483円 ÷ 利用料金 100円 = **23,455人以上**の利用者数増加の達成が必要。

※運行経費のみの検討であり、事業費には一元化による新たな経費増加は見込んでいない。

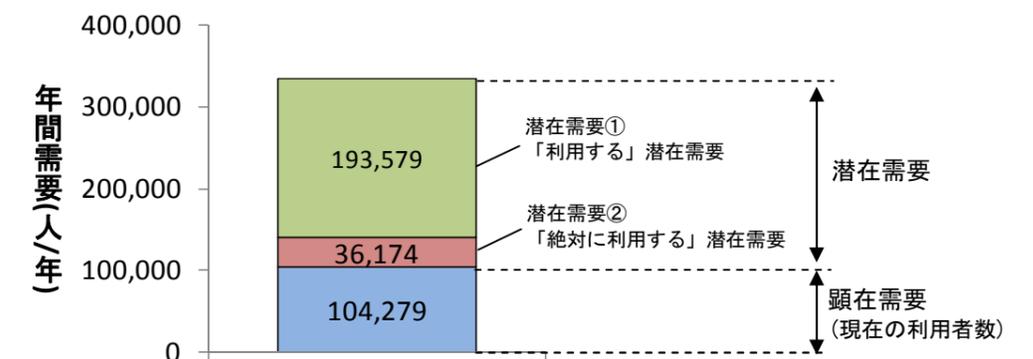
〔収入目標達成のための必要な増加利用者数〕



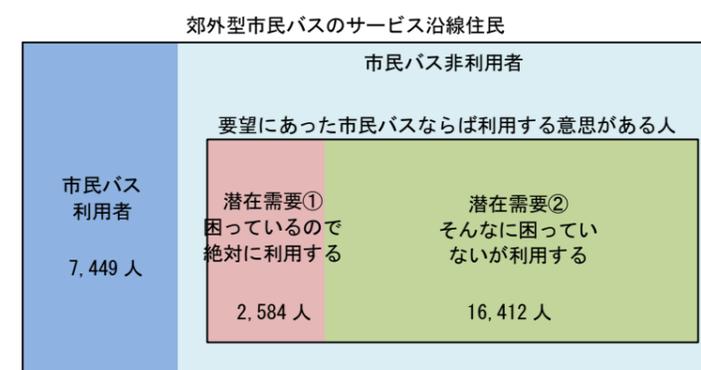
●潜在需要の算定

住民アンケートをベースに需要換算推計し、算出した値の比率を現況値に乗じて算定

〔郊外型市民バスの沿線の需要〕



〔住民アンケートベースの需要換算値〕



潜在需要 = 現況 × アンケートベース需要換算値による比率 (将来推計/現況)

「困っているため絶対に利用する」潜在需要
= 104,279人/年 × (2,584/7,449) = 36,274人/年
「そんなに困っていないが利用する」潜在需要
= 104,279人/年 × (16,412/7,449) = 229,753人/年

※アンケートベースの需要換算値
Σ 利用頻度に応じた年間利用回数 × 件数
により算定

(利用頻度に応じた年間利用回数)
ほぼ毎日 → 6回/週 × 52週
週に4~5回 → 4回/週 × 52週
週に2~3回 → 2回/週 × 52週
週に1回程度 → 1回/週 × 52週
月1~2回程度 → 1回/月 × 12ヶ月
年に数回 → 1回/年