

平成21年度

魚津市民バス事業再構築活性化プログラム  
に関する調査業務

報告書

平成22年3月

国土交通省 北陸信越運輸局

## ■ 目 次 ■

<b>1. 調査の概要</b> .....	<b>1</b>
1.1 調査の目的.....	1
1.2 調査の内容.....	1
1.3 調査の流れ.....	2
1.4 調査内容と報告書構成との関連.....	4
<b>2. 魚津市の位置と今までの取り組み</b> .....	<b>5</b>
2.1 位置・地勢.....	5
2.2 今までの公共交通に関する取り組み.....	6
<b>3. 魚津市の公共交通の現状</b> .....	<b>7</b>
3.1 魚津市を走行する公共交通の概要.....	7
3.2 公共交通の利用特性.....	11
3.3 乗り継ぎ環境・バス待ち環境.....	14
3.4 接続状況.....	16
3.5 情報提供.....	17
3.6 公共交通空白域.....	18
3.7 市民バス運行におけるNPO法人の役割と行政負担状況.....	19
<b>4. 公共交通を取り巻く現状・情勢</b> .....	<b>20</b>
4.1 マイカー依存の拡大.....	20
4.2 人口の減少と少子高齢化.....	21
4.3 主要施設の郊外立地と中心市街地の衰退.....	22
4.4 数年後に迫った北陸新幹線(長野～金沢間)の開業.....	23
4.5 増加傾向にある観光入り込み客数.....	24
4.6 高齢者の交通事故対策.....	25
<b>5. 公共交通に対するニーズ</b> .....	<b>26</b>
5.1 住民アンケート調査から見えるニーズ.....	26
5.2 学生アンケート調査から見えるニーズ.....	28
5.3 企業・施設アンケート調査から見えるニーズ.....	29
5.4 公共交通利用者ヒアリング調査から見えるニーズ.....	30
5.5 住民グループインタビュー調査から見えるニーズ.....	31

6. 改善策の検討.....	32
6.1 目標の提案.....	32
6.2 目標達成のための課題.....	33
6.3 施策案.....	39
6.4 地域住民および交通事業者等による施策評価.....	51
6.5 施策による需要掘り起こしの可能性検証.....	53
7. 今後の課題(施策推進のための課題).....	54

## 資料編

1 住民アンケート調査.....	1
2 高校生アンケート調査.....	29
3 大生アンケート調査.....	56
4 施設関係者アンケート調査.....	69
5 企業関係者アンケート調査.....	76
6 公共交通利用者ヒアリング調査.....	81
7 魚津市公共交通グループインタビュー調査.....	88
8 委員会開催内容.....	96
9 魚津市民バス事業再構築活性化プログラム検討経過説明会.....	126

### 【注意】「旅客から収受する対価」「運賃」の表現について

道路運送法で定義される「自家用有償旅客運送における旅客から収受する対価」、「一般旅客自動車運送事業における運賃」については、当報告書において、便宜的にすべて「料金」と表現している。

# 1. 調査の概要

## 1.1 調査の目的

魚津市内のバス路線は、現在、有償運行バスとして、民間会社が電鉄魚津駅から西布施地区方面と片貝地区方面へ運行しているもの及び魚津市が市街地内をめぐる路線を1系統2路線とJR魚津駅から郊外地域をめぐる路線6路線を運行委託しているものがある。

魚津市が運行している魚津市民バスは、道路運送法第79条の規定に基づき事業実施している。このうち、市街地巡回ルートは民間事業者へ運行委託しており、郊外地域のルートは、地域を中心に組織したNPO法人にその運行を委託している。また、郊外地域のルートは、税負担の公平性や市民協働の観点から、運賃収入と地元負担を併せて、運行委託費用の1/3（スクールバス対応地域は、19/72）以上の収入確保を魚津市からNPO法人へ依頼している状況である。

このような状況の中、市民バスの運行形態による弊害や民間路線バスとの協調、交通空白域への対応、財政逼迫による運行経費の削減等の課題も多く、バス運行のあり方について見直しを迫られている。

そこで、当調査は、公共交通活性化総合プログラムを活用し、検討委員会や住民アンケート調査などを通じて魚津市民の声を反映しながら、既存のバス公共交通体制をベースに、魚津市の実情に即した効率的・効果的かつ持続可能な公共交通体系の再構築に向けた調査を行うことを目的とする。

## 1.2 調査の内容

当調査の内容を以下に示す。

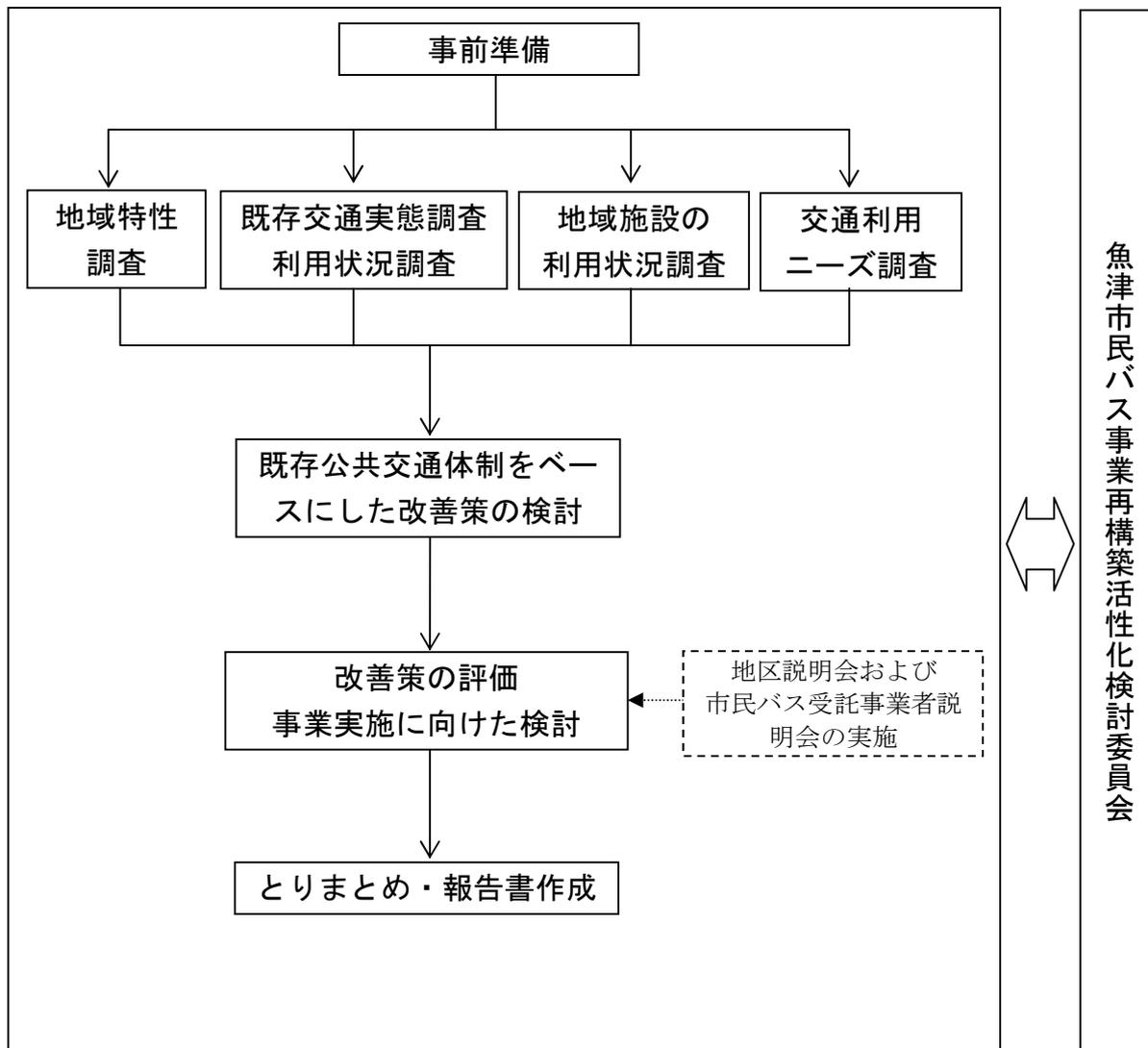
■調査名：魚津市民バス事業再構築活性化プログラムに関する調査業務

■履行期間：平成21年9月1日～平成22年3月26日

■調査実施項目

- ① 事前準備
- ② 地域特性調査
- ③ 既存交通実態調査・利用状況調査
- ④ 地域施設の利用状況調査
- ⑤ 交通ニーズ調査
- ⑥ 既存公共交通体制をベースにした改善策の検討
- ⑦ 魚津市民バス事業再構築活性化検討委員会開催補助並びに必要なに応じて魚津市民バス受託事業者への説明会及び住民への地区説明会の開催・運営
- ⑧ 改善策の評価(⑥で提案した解決策の妥当性・有効性の検証及びコストシミュレーション)
- ⑨ 提案の実現に向けた検討
- ⑩ 上記①～⑨をとりまとめて、「魚津市民バス事業再構築活性化プログラム検討委員会」に提案し、地域の総合的な公共交通体系の構築について、その方向性をとりまとめた報告書の作成

### 1.3 調査の流れ



〔各調査の把握項目と調査方法〕

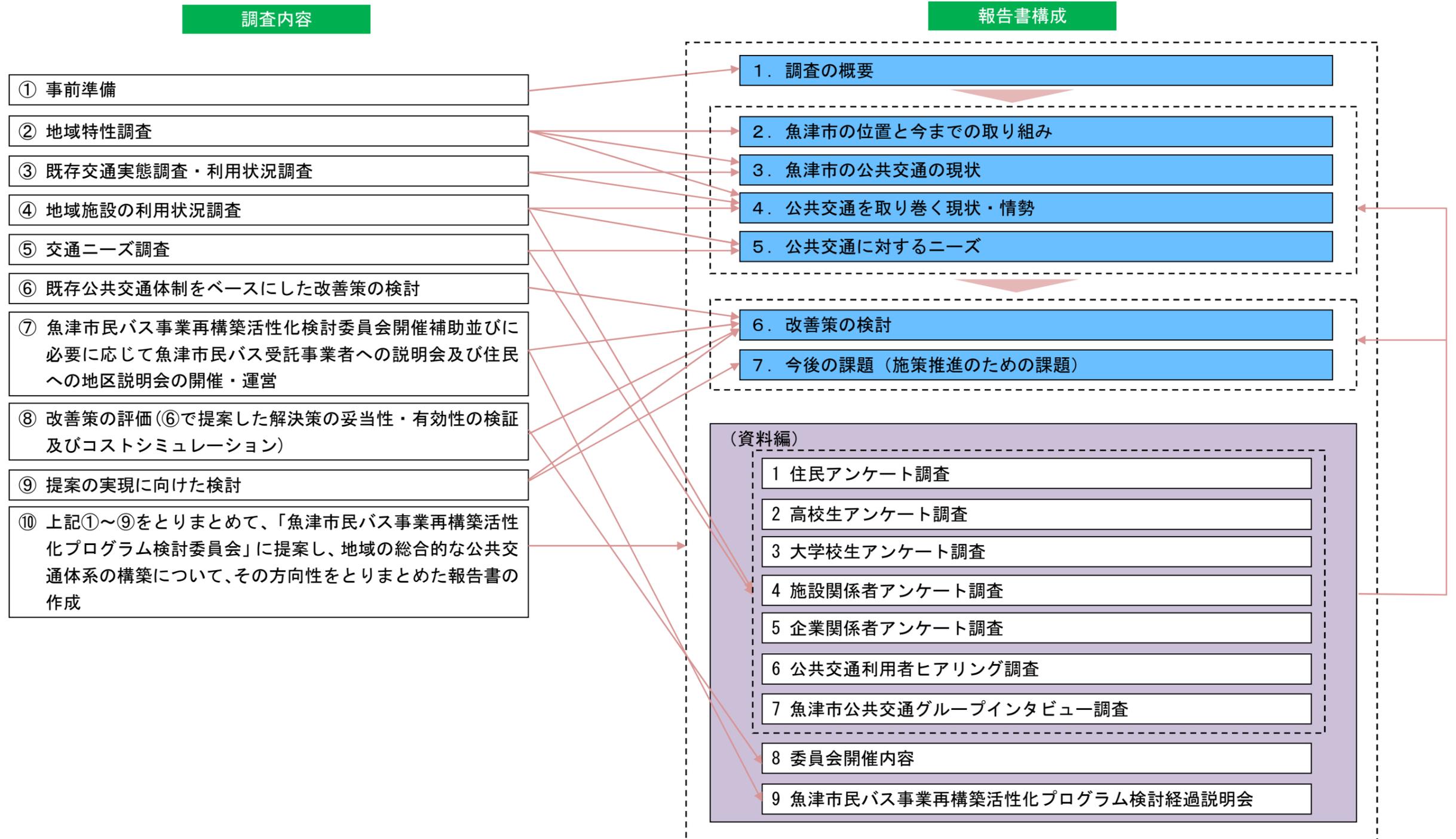
調査項目		把握項目	調査方法
地域特性調査		<ul style="list-style-type: none"> <li>・位置、地勢</li> <li>・人口動態</li> <li>・高齢化の状況</li> <li>・行財政の状況</li> <li>・マイカー依存状況</li> <li>・土地利用の変化</li> <li>・主要集客施設分布状況</li> <li>・観光入り込み客数の推移 など</li> </ul>	■既存資料収集により把握
既存交通実態調査・利用状況調査		<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線別の利用者数の推移</li> <li>・利用者の特性(目的、利用時間帯) ※住民アンケートを活用</li> <li>・サービスの現状(ルート、運行頻度、料金体系、公共交通空白域、バス停環境、駅周辺環境、接続状況など)</li> <li>・収支状況 など</li> </ul>	■既存資料・現地踏査などにより把握
地域施設の利用状況調査 (施設関係者アンケート調査)		<p>〔設問内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の利用状況(平均来訪者数、ピーク時間帯、駐車可能台数、駐車場不足状況)</li> <li>・バス運行に対する改善要望、来訪者からの要望</li> <li>・バス運行見直しに対する協力意向、協力できること</li> <li>・バス利用促進に向けたアイデア</li> <li>・自由意見</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■調査対象：商業施設、病院などの集客施設関係者</li> <li>■配布回収方法：郵送による調査票の配布・回収、返信先は魚津市</li> <li>■対象施設：魚津市内の主要な病院・商業施設等</li> </ul>
交通利用 ニーズ調査	住民アンケート	<p>〔設問内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活における移動について よく利用する手段、車の運転について、自宅周辺におけるバス停・駅の有無</li> <li>・バスの利用状況(利用頻度、目的、利用路線、時間帯、不満な点)</li> <li>・バスを利用しない理由</li> <li>・鉄道の利用状況(利用頻度、目的、利用路線、時間帯、不満な点)</li> <li>・鉄道を利用しない理由</li> <li>・日常生活の中で運行してほしいバス(起終点、利用日、頻度、利用意向)</li> <li>・許容できる乗り換え回数</li> <li>・曜日限定運行について</li> <li>・地域負担のあり方について</li> <li>・個人属性(住んでいる場所、年齢、性別、世帯構成、マイカーで送迎してもらえる人の有無)</li> <li>・自由意見</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■調査票形式：個人票</li> <li>■対象者：50歳以上の魚津市民</li> <li>■抽出条件 <ul style="list-style-type: none"> <li>・単純無作為抽出法</li> <li>・市民バス運行エリア(7地区)、片貝地区、西布施地区の9つの地区に分割し、50歳以上の年齢層別、男女別の人口比率に応じて各地区に配布数を決定</li> <li>・1世帯から抽出数は1人とする。</li> </ul> </li> <li>■配布回収方法：郵送による調査票の配布・回収、返信先は魚津市</li> <li>■配布件数：3,000件</li> <li>■目標回収数：1,500件(回収率50%) ※1</li> </ul>
	高校生アンケート調査	<p>〔設問内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・天気が良い日の普段の通学・帰宅状況(利用交通手段、送迎状況、移動時間帯)</li> <li>・雨や雪の日の通学・帰宅状況、変更する利用交通手段</li> <li>・自宅周辺におけるバス停・駅の有無</li> <li>・1ヶ月にかかる交通費、許容できる乗り換え回数</li> <li>・バスについて バスの利用状況(利用路線、不満な点)、バスをほとんど利用しない理由</li> <li>・鉄道について 鉄道の利用状況(利用駅、駅へのアクセス、不満な点)、鉄道を利用しない理由</li> <li>・運行してほしいバス</li> <li>・個人属性(住んでいる場所、性別、バイク免許の有無、マイカーで送迎してもらえる人の有無)</li> <li>・自由記入 ※保護者用記入欄もあり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■調査対象：市内高校4校の2年生全員 (魚津高校、魚津工業高校、新川みどり野高校、新川高校)</li> <li>■配布・回収方法：学校に依頼</li> </ul>
	大学生アンケート調査	<p>〔設問内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動手段選択肢にマイカーを追加した形で、高校生アンケートとほぼ同様の内容</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■調査対象：北陸職業能力開発大学の2年生全員</li> <li>■配布・回収方法：学校に依頼</li> </ul>
	公共交通利用者ヒアリング調査	<p>〔設問内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動目的、移動の起終点、移動手段</li> <li>・(バスを利用した方に対して)バスの利用路線、改善要望</li> <li>・(鉄道を利用した方に対して)鉄道の改善要望</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■調査対象：JR魚津駅、電鉄魚津駅前における公共交通利用者</li> <li>■調査回数：平日1回</li> <li>■調査時間帯：9:00～19:00 目標サンプル数取得後終了</li> <li>■目標サンプル数：100～200件程度</li> </ul>
	魚津市公共交通グループインタビュー調査	<p>〔インタビューの構成〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自己紹介(氏名、年齢、日常生活における移動状況など)</li> <li>・議論テーマ「どうしたらバスに乗ってもらえるか？」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■調査形式：気兼ねなく発言できる空間を設定し、少人数のフリートーク形式で地域住民の本音を探る。</li> <li>■参加者：郊外地対策型の市民バス運行エリアごとにバス利用者 数名</li> </ul>

※1 魚津市における過去の市民アンケート実績から設定

### 1.4 調査内容と報告書構成との関連

業務は調査内容にしたがって遂行するものであるが、とりまとめにあたっては委員会参加者や魚津市民など、対外的な説明に配慮した構成とする。  
以下に調査内容と報告書目次との関連を示す。

〔調査内容と報告書構成との関連〕



## 2. 魚津市の位置と今までの取り組み

### 2.1 位置・地勢

- ・魚津市は富山県東部に位置し、南東から北西に向かって細長く展開しており、市の南東部は最大標高 2,414m に達する山岳地帯で立山連峰に連なっている。
- ・海岸線の延長は約 8km で比較的平坦だが、海は急傾斜して一大深層をつくっており、その富山湾で「蜃気楼が見える街」として全国的に有名である。

#### ●位置

北緯 36° 40' 22" ~ 36° 51' 40"  
東経 137° 22' 56" ~ 137° 36' 41"

●広さ 東西 20.5km 南北 20.9km

●面積 200.63km<sup>2</sup>



## 2.2 今までの公共交通に関する取り組み

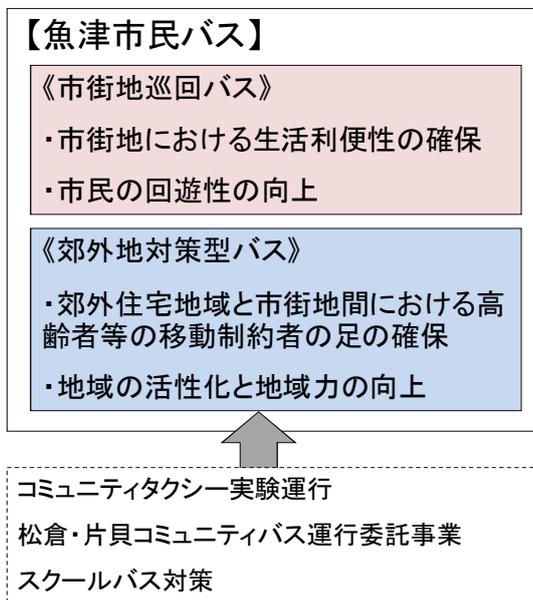
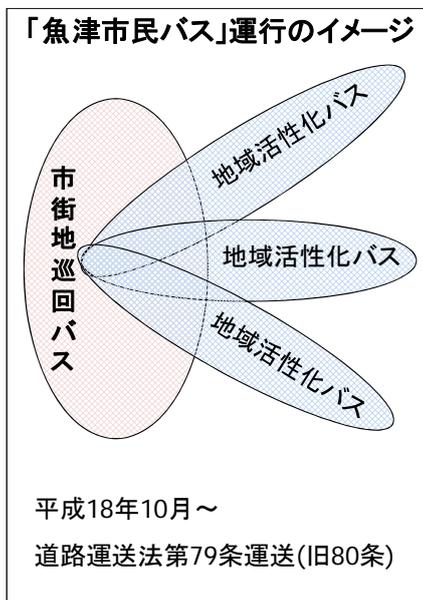
- ・過去に 11 路線の民間バスがあったが、利用者の減少に伴い、休止・廃止となった。
- ・このような背景から、市民の生活の足の確保を目的に、平成 12 年度から市主導で市街地部と郊外部に新たなルートを実行し、社会実験を行い、議論を重ねながら、現在の運行体系となった。

### ●過去に運行していた民間バス路線と廃止・休止時期

	路線名	交通事業者名	廃止・休止時期
1	黒沢線	富山地方鉄道株式会社	現在も運行
2	東蔵線	〃	現在も運行 ※東山線、労災線は東蔵線の一部として運行
3	東山線	〃	
4	労災線	〃	
5	大谷線	〃	平成 16 年 4 月 1 日から廃止
6	坪野線	〃	〃
7	経田線	〃	平成 5 年 4 月 1 日休止、平成 8 年 12 月 27 日廃止
8	天神山温泉線	〃	平成 13 年 7 月 22 日から休止
9	石垣線	〃	平成 5 年 4 月 1 日から休止
10	月形循環線	〃	平成 13 年 7 月 22 日から休止
11	松倉線	富山観光バス株式会社	平成元年から廃止

### ●バス路線廃止等への対応

- 平成 12 年度
- ・公共交通(バス)活性化計画策定 →市街地の公共交通確保、休廃止路線の代替
  - ・公共交通(バス)活性化検討会【庁内検討会】および公共交通(バス)活性化会議(市民会議)を設立
- 平成 13 年度
- ・市街地コース・観光コース(現在の市街地巡回ルートの前身)の実験運行開始
- 平成 14 年度
- ・民営バスの旧廃止路線(5 路線)に対応し、コミュニティタクシーの実験運行開始
- 平成 16 年度
- ・市街地巡回ルートを実格運行開始 ※観光コースは本格運行せず
- 平成 18 年度
- ・市街地循環ルートと合わせて、コミュニティタクシーを「魚津市民バス」として運行開始
  - ・郊外型ルートは、路線ごとに NPO を設立し、市から運行を委託
- 平成 19 年度～
- ・郊外型ルートは、体制が整い次第随時本格運行開始



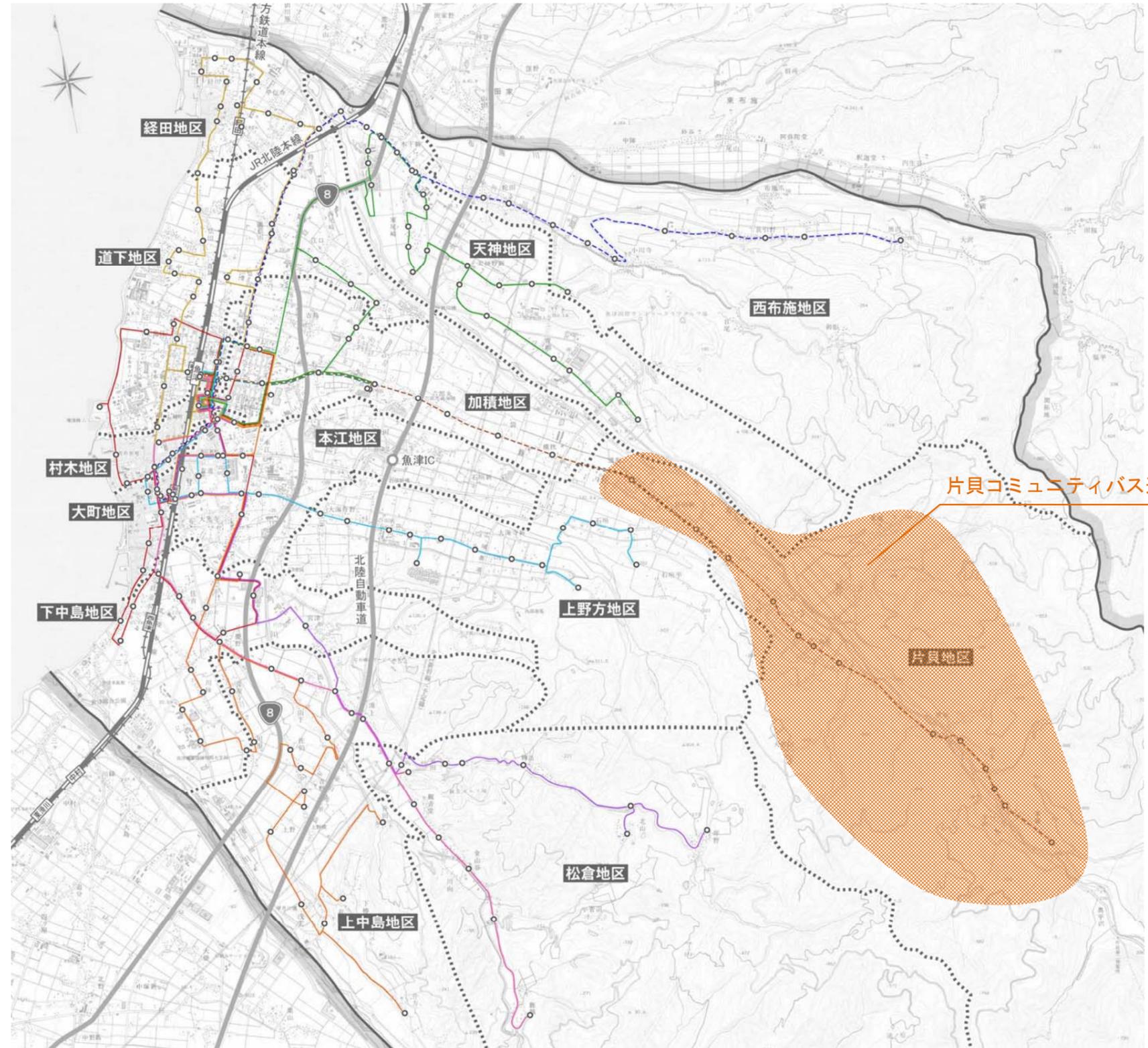
# 3. 魚津市の公共交通の現状

## 3.1 魚津市を走行する公共交通の概要

### (1) 種類と路線網

- 魚津市を走行する公共交通には、南北に走る鉄道 2 路線と J R 魚津駅・新魚津駅・電鉄魚津駅から放射状に市民バス 7 路線、地鉄バス 2 路線がある。
- また、J R 魚津駅前と労災病院を結ぶ労災病院バスと片貝地区内を主に走行する片貝コミュニティバスがある。

〔公共交通網〕



市民バス	市街地巡回ルート(東回り・西回り)	—
	経田-道下ルート	—
	天神ルート	—
	上野方ルート	—
	坪野ルート	—
	松倉ルート	—
	中島ルート	—
地鉄バス	黒沢線	---
	東蔵線	---
労災病院バス		---

(2) 運行形態

- ・市民バスのうち市街地巡回ルート以外は、各地域のNPO法人に運行を委託しており、協議体制が整備済み。
- ・市民バスは定額料金制、労災病院バス・片貝コミュニティバスは無料であるのに対し、地铁バス黒沢線・東蔵線は、最大640円の対距離料金制。

〔路線別の運行形態〕

	運行方式	運行主体	導入車両	行政負担の有無	利用料金	起終点間の所要時間	運行日	その他
市民バス	市街地巡回ルート	魚津市 ※民間交通事業者に委託	23人乗り2台 車椅子対応リフト付き	ある 原則として運行経費の3分の2 スクールバス対応がある場合は、73.61%	100円/回 未就学児無料 回数券(11枚綴り1,000円)、1日乗車券(300円) ※降車時払い	一周55分程度 パターンダイヤ	毎日	
	経田一道下ルート	魚津市 ※NPO法人経田道下地区バス運行協議会に委託	29人乗り1台 車椅子対応リフト付き			一周50分程度	月曜～土曜 ※日・祝日運休	
	天神ルート	魚津市 ※NPO法人天神地域活性化協議会に委託	28人乗り1台			45分程度	月曜～土曜 ※日・祝日運休	郊外方向の東尾崎公民館前～東山公民館からの乗車は、前日までに予約が必要
	上野方ルート	魚津市 ※NPO法人上野方地域活性化協議会に委託	28人乗り1台			30～35分	月曜～土曜 ※日・祝日運休	
	坪野ルート	魚津市 ※NPO法人坪野北山バス運行協議会に委託	28人乗り1台			35分程度	月曜～土曜 ※日・祝日運休 ※冬時間の適合、一部ダイヤを変更	スクールバス対応あり
	松倉ルート	魚津市 ※NPO法人松倉地区バス運行協議会に委託	29人乗り1台			35～40分	月曜～土曜 ※日・祝日運休 ※冬時間の適合、一部ダイヤを変更	スクールバス対応あり
	中島ルート	魚津市 ※NPO法人魚津市西部地域振興協議会に委託	28人乗り1台			50～60分	月曜～土曜 ※日・祝日運休 ※冬時間の適合、一部ダイヤを変更	スクールバス対応あり
地铁バス	黒沢線	富山地方鉄道株式会社	大型バス3台 定員56名(座席数19) 定員56名(座席数22)	なし	対距離制 170円～630円 ※降車時払い	30分程度	毎日 ※平日と休日でダイヤは異なる	
	東蔵線	富山地方鉄道株式会社	定員52名(座席数19) のいずれかに対応	なし	対距離制 170円～640円 ※降車時払い	30分程度	毎日 ※平日と休日でダイヤは異なる	
	労災病院バス	富山労災病院 ※民間交通事業者に委託	29人乗り1台	なし ※富山労災病院が全額負担	無料	5～10分程度 パターンダイヤ	月曜～金曜 ※土・日・祝日運休	
	片貝地区コミュニティバス	魚津市 ※運行を片貝地区振興協議会に委託	29人乗り1台	ある 約10%の地元協賛金 その他約90%を市が補助	無料	—	月曜～土曜 ※原則として第1・3土曜日と日曜・祝日は運休 ※第2日曜のみ朝市に対応して1便のみ運行	
	JR北陸本線	西日本旅客鉄道株式会社	状況に応じて車両数等は異なる	なし	対距離制 180円～ ※小人半額	—	毎日 ※平日と休日でダイヤは異なる	
	地铁電車	富山地方鉄道株式会社	状況に応じて車両数等は異なる	なし	対距離制 200円～ ※小人半額	—	毎日 ※平日と休日でダイヤは異なる	

※NPO法人とは

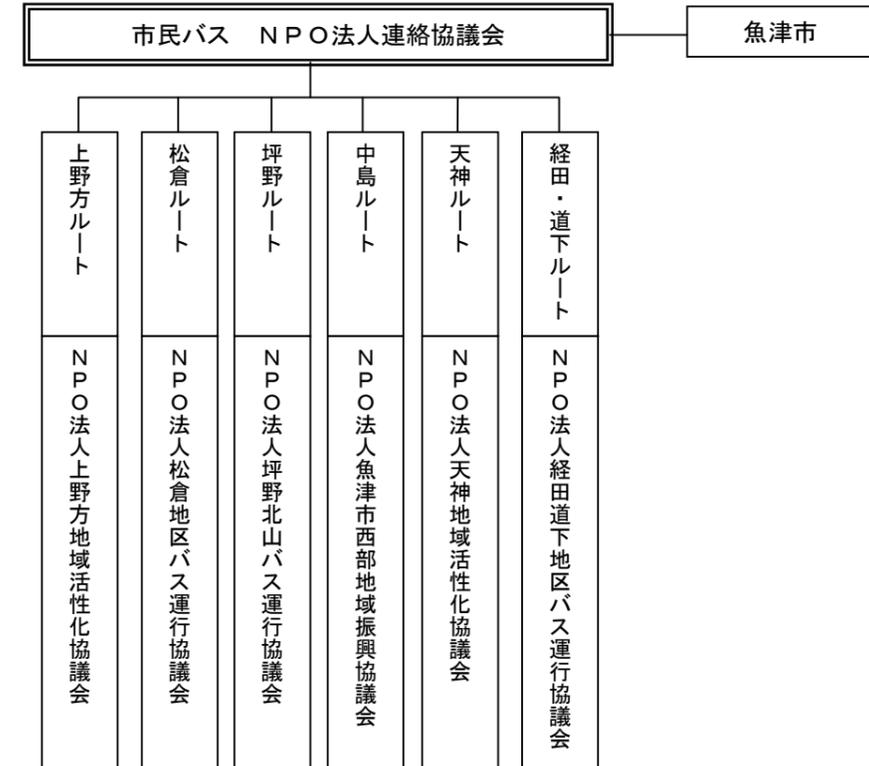
「NPO (NonProfit Organization)」とは、ボランティア活動などの社会貢献活動を行う、営利を目的としない団体の総称であり、NPO法人とは特定非営利活動促進法(NPO法)に基づき法人格※を取得した「特定非営利活動法人」の一般的な総称です。

※法人格→個人以外で権利や義務の主体となり得るもの

〔市民バス車両〕



〔市民バスNPO法人の協議体制〕



〔地铁バス〕



〔富山地方鉄道〕



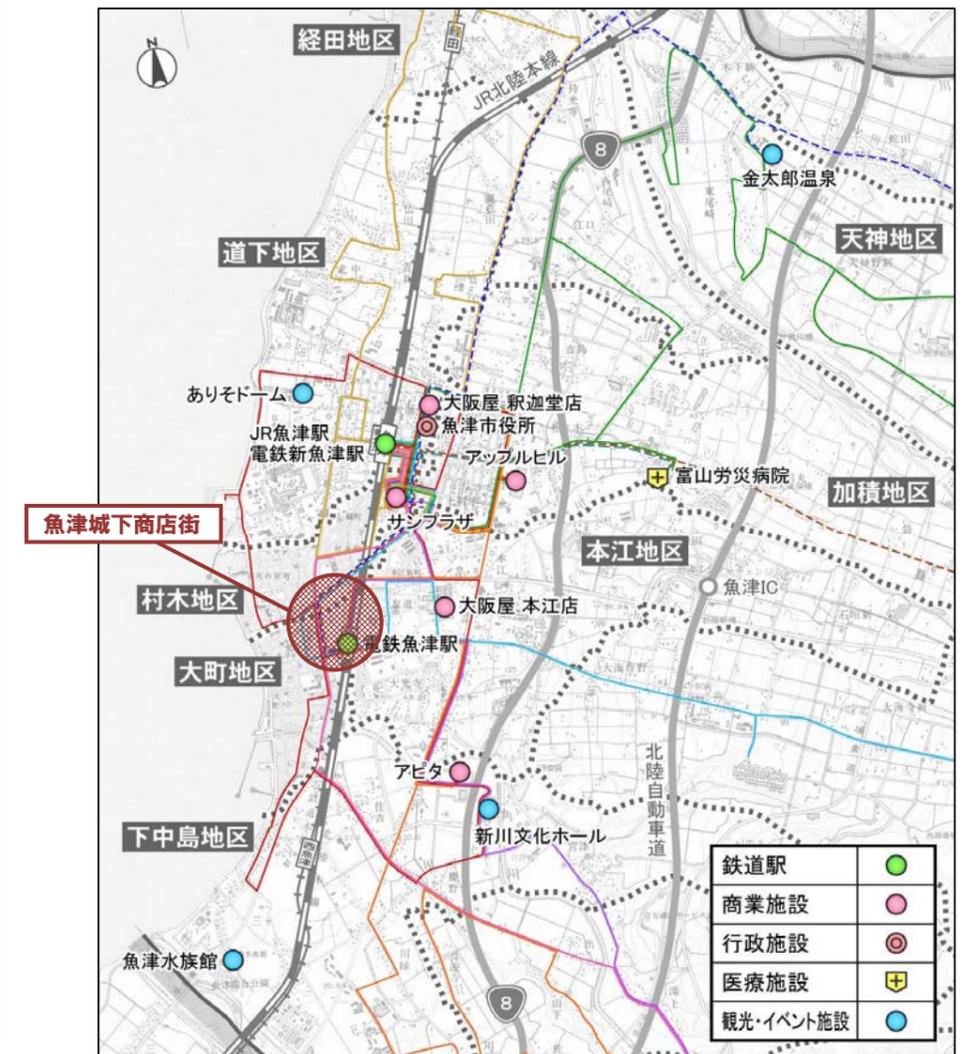
(3) 経由地

- ・JR魚津駅・新魚津駅およびサンプラザは、ほとんどの路線が経由。
- ・労災病院へ行く場合は、天神ルート・東蔵線以外、魚津駅前で労災病院バスに乗り換えが必要。
- ・主要観光施設のうち、魚津水族館を経由する路線がない。

〔路線別の経由地〕

	運行方式	乗降車できる経由地												
		鉄道駅		商業施設					行政施設	医療施設	観光・イベント施設			
		JR魚津駅・新魚津駅	電鉄魚津駅	サンプラザ	魚津城下商店街	アピタ	アップルヒル	大阪屋(魚津駅前店、魚津本江店)	市役所	労災病院	金太郎温泉	魚津水族館	ありそドーム	新川文化ホール
市民バス	市街地巡回ルート	○	○	○		○	○	○	○				○	
	経田一道下ルート	○		○										
	天神ルート	○		○						○	○			
	上野方ルート	○	○	○	○			○						
	坪野ルート	○	○	○	○	○								○
	松倉ルート	○		○	○									○
	中島ルート	○	○	○	○	○								
地鉄バス	黒沢線	○	○	○	○			○			○			
	東蔵線	○	○	○	○						○			
労災病院バス	直行型	○												○
片貝地区コミュニティバス	直行型													○
JR北陸本線		○												
地鉄電車		○	○											

〔施設位置〕



※経由地は、アンケート調査やグループインタビュー調査等を踏まえ選定

(4) 運行時間帯および本数

- ・ J Rおよび富山地方鉄道は早朝・夜間も運行
- ・ 一方、市民バス・地鉄バスは 6 時～19 時の間で片道 4～7 本/日の運行頻度で運行
- ・ 市街地巡回ルートは、朝 6～8 時、夕方 17 時～19 時の運行がない。

〔平日の運行時間帯および本数〕

	運行方式	運行時間帯（平日）																								計
		方向	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	25時		
市民バス	市街地巡回ルート	循環型(両回り) 東廻り					1	1	1		1	1	1	1											7	
		循環型(両回り) 西廻り							1	1	1		1	1	1	1										7
	経田一道下ルート	循環型(両回り) 左廻り				1	1	2				1	1													6
		循環型(両回り) 右廻り								1	1			1	1	1		1								6
	天神ルート	直行型 市街地方向			1		1			1			1				1									5
		直行型 郊外方向				1		1		1				1				1								5
	上野方ルート	直行型 市街地方向				2	1			1			1	1												6
		直行型 郊外方向						1		1		1		1	1		1									6
	坪野ルート	直行型 市街地方向				1		1	1			1		1		1		1								6
		直行型 郊外方向					1	1		1			1		1		1		1							6
松倉ルート	直行型 市街地方向			1	1				1		1			1		1		1							6	
	直行型 郊外方向			1	1					1	1				1		1		1						6	
中島ルート	直行型 市街地方向				1		1					1				1		1							4	
	直行型 郊外方向					1			1		1				1	1		1							5	
地鉄バス	黒沢線	直行型 市街地方向				1		1				1			1		1	1							5	
		直行型 郊外方向					1				1			1		1		1							4	
	東蔵線	直行型 市街地方向					1			1		1	1		1	1		1	1						6	
		直行型 郊外方向				1		1				1		1	1		1	1		1					6	
労災病院バス	直行型	JR魚津駅発					1	2	2	2	1	2	2	2	2										16	
		労災病院発						2	2	2	1	2	2	2	2	1										16
片貝地区コミュニティバス	直行型	登下校・登園				1	1								1	1		1							5	
		公民館・アップルヒル等巡回							1	2																3
JR北陸本線		富山方向		3	2	5	3	2	3	2	5	3	2	3	3	3	3	4	3	3	3	2		1	57	
		直江津方向	1		3	5	3	2	3	3	4	1	3	4	3	3	3	4	2	1	3	3				54
地鉄電車		富山方向		1	3	4	2	3	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	1	1					39
		宇奈月方向			3	3	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	1	2	2	1	1				41

※直行型バスは起点出発時刻を、循環型バスは JR 魚津駅を基準とした時刻。また、鉄道は魚津駅および新魚津駅を基準とした時刻。  
 ※冬の特別運行などの期間限定運行は考慮していない。

## 3.2 公共交通の利用特性

### (1) 利用者数

- ・市民バスは年間 17 万人が利用。最も利用が多いのは市街地巡回ルート西回り。
- ・地鉄バスは路線数、利用者数ともに減少傾向。
- ・鉄道駅では、年間 290 万人が乗降。最も多いのは J R 魚津駅。

#### 〔市民バスの利用者数〕

単位：人/年

	市街地巡回ルート東回り	市街地巡回ルート西回り	上野方ルート	松倉ルート	中島ルート	坪野ルート	天神ルート	経田・道下ルート	合計
H18年度	34,759	36,109	17,657	9,503					98,028
H19年度	33,849	34,852	28,041	17,314	4,634	7,517	5,009	1,828	133,044
H20年度	33,613	34,074	23,217	17,167	10,424	16,797	21,594	15,080	171,966
H20年度日平均	93.1	94.4	78.7	58.2	56.9	35.3	73.2	51.1	

#### 〔地鉄バス(黒部営業所管内全体)の路線数と利用者数〕

	路線数(本)	利用者数(千人/年)
H11年度	27	347
H12年度	27	305
H13年度	30	262
H14年度	24	273
H15年度	23	243
H16年度	16	155
H17年度	17	121
H18年度	14	122
H19年度	14	130

資料) 富山地方鉄道株式会社、黒部営業所管内(魚津市以東)全体の数値

#### 〔鉄道駅の乗降者数〕

	JR	富山地方鉄道				合計
	魚津駅	西魚津駅	電鉄魚津駅	新魚津駅	経田駅	
H11年度	2,008	76	368	549	329	3,330
H12年度	2,021	72	348	516	308	3,265
H13年度	2,006	67	331	477	291	3,172
H14年度	1,968	67	335	466	287	3,123
H15年度	1,968	63	311	505	330	3,177
H16年度	1,931	58	300	484	323	3,096
H17年度	1,908	60	307	500	333	3,108
H18年度	1,896	61	313	513	340	3,123
H19年度	1,921	59	311	512	336	3,139
H19年度/H11年度	0.96	0.78	0.85	0.93	1.02	0.94

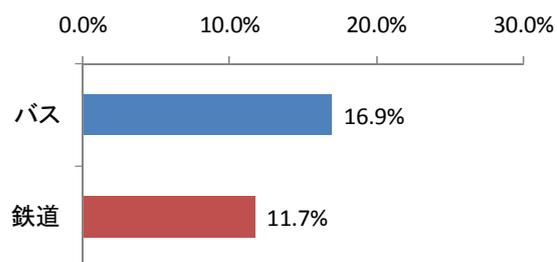
資料) J R 西日本、富山地方鉄道株式会社

## (2) 公共交通の利用率

- ・ 50 歳以上の市民のバス利用率は 16.9%。鉄道は 11.7%。
- ・ 市内高校に通学する自動車免許を持たない高校生は、50 歳以上の市民に比べ、高い鉄道利用率。

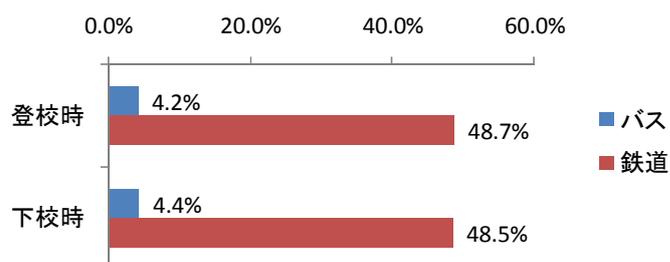
### 〔公共交通利用率〕

#### 【市民(50 歳以上)】



※N=1,531  
※住民アンケート調査結果より

#### 【市内高校に通学する高校生】

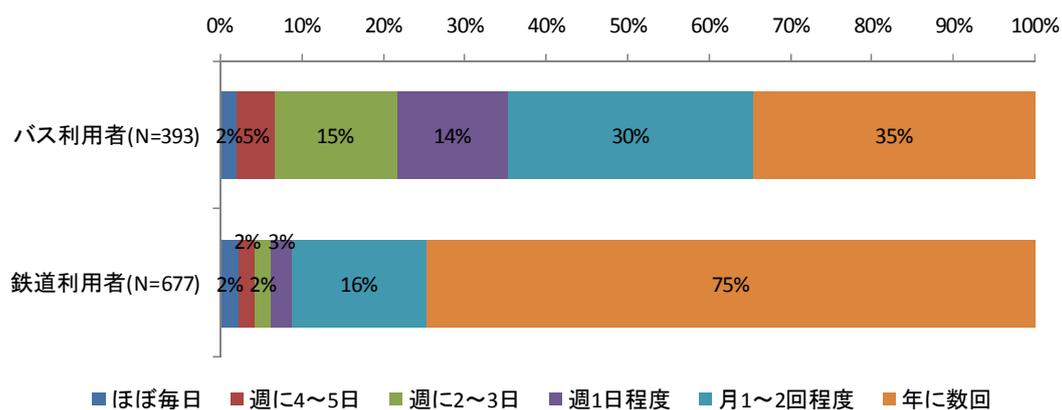


※高校生アンケートより  
※魚津高校、魚津工業高校、新川みどり野高校、新川高校のサンプル数の合計 N=478 件

## (3) 利用頻度

- ・ 週に 1 日以上利用する市民(50 歳以上)の割合は、バスが 36%、鉄道が 9%
- ・ ほぼ毎日利用している方は、バス・鉄道とも 2%。

### 〔市民(50 歳以上)の公共交通利用頻度〕

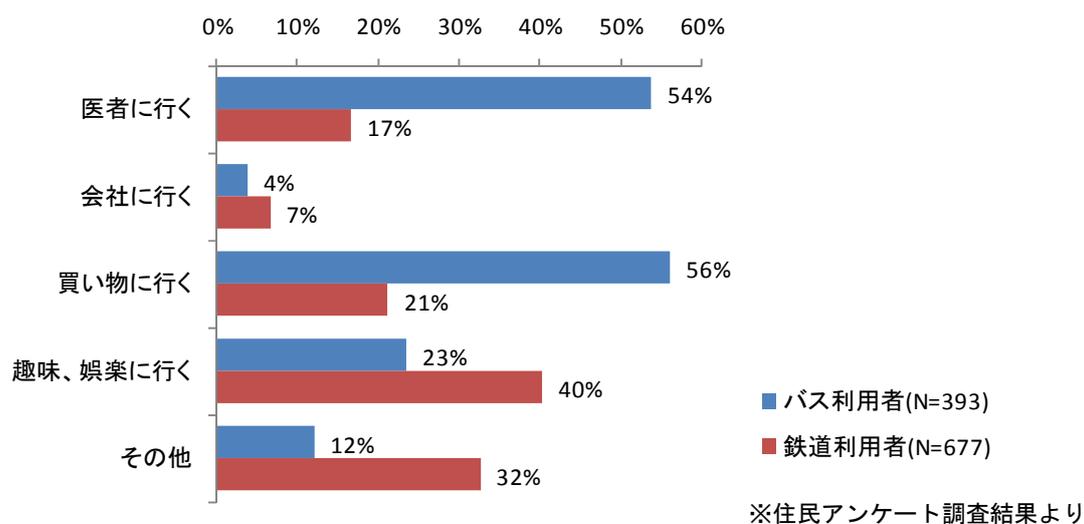


※住民アンケート調査結果より

#### (4) 利用目的

- ・バス利用目的で最も多いのは買い物であり、目的地で最も多いのはサンプラザ。また、買い物目的に次いで多いのが通院(医者に行く)であり、目的地で最も多いのが労災病院。
- ・鉄道利用目的で最も多いのは趣味・娯楽であり、目的地で最も多いのは富山市。

#### 〔利用目的(50歳以上の市民)〕



#### 〔目的地上位〕

順位	バス利用				鉄道利用	
	病院に行く(N=211)		買い物に行く(N=220)		趣味・娯楽に行く(N=272)	
	目的地	割合	目的地	割合	目的地	割合
第1位	富山労災病院	47%	サンプラザ	41%	富山市	35%
第2位	ありそクリニック	3%	アピタ	29%	東京	13%
第3位	浦田クリニック	2%	大阪屋	12%	金沢	6%

※住民アンケート調査結果より

### 3.3 乗り継ぎ環境・バス待ち環境

#### (1) 鉄道駅

- ・魚津駅と新魚津駅は、東西連絡地下通路を経由しないと乗り換えができない。
- ・富山地方鉄道の駅ではバリアフリー化未対応。特に、新魚津駅と電鉄魚津駅の改札口へつながる階段は46段あり、高齢者や身体障がい者にとって不便である。

#### 〔鉄道駅施設の現状〕

		駅出入口	待合スペース	有人・無人	売店	観光情報板	駅舎のバリアフリー化	バスの駅前乗り入れ	タクシー乗り場	パークアンドライド用駐車場	屋根付き駐輪場
JR北陸本線	魚津駅	東側1箇所	なし	有人	あり	あり	ホーム連絡用通路にエレベーターあり				
富山地方鉄道	新魚津駅	東西連絡地下通路1箇所	あり	有人	なし	なし	未整備	東西の駅前広場に乗り入れあり	東西の駅前広場にあり	■魚津駅南駐車場(魚津駅から350m) ・収容台数:205台 ・料金:入場から24時間毎に300円 ※JR魚津駅から鉄道で片道100km以上の遠距離旅行の場合、あらかじめJR魚津駅窓口で駐車券とJR乗車券を提示すると24時間毎に100円	あり
	電鉄魚津駅	西側1箇所	あり	有人	なし	なし	未整備	あり	あり	なし	あり
	西魚津駅	西側1箇所	あり	無人	なし	なし	未整備	なし	なし	なし	あり
	経田駅	西側1箇所	あり	無人	なし	なし	未整備	あり	なし	なし	あり

〔西魚津駅〕



〔経田駅〕



#### 〔魚津駅・新魚津駅〕

新魚津駅出入口の階段



東西連絡地下通路



東西連絡地下通路エレベーター



観光情報板(魚津駅前)



#### 〔電鉄魚津駅〕

ステーションビル



ステーションビル内の階段



タクシー乗り場(魚津駅前)



売店(魚津駅前)



バス乗り場(魚津駅前)



駐輪場(魚津駅前)



## (2) バス停

- ・魚津駅前バス乗降場には上屋・ベンチが設置済だが、電鉄魚津駅前には未整備。
- ・主要施設では、施設出入口まで乗り入れることで、施設建物を雨よけとして活用。
- ・ただし、このような雨よけができるバス停は一部であり、バス停下屋が設置された(またはその代替機能がある)箇所は少ない。

### 〔主要施設のバス停〕

魚津駅前



電鉄魚津駅



アピタ



労災病院



施設出入口まで乗り入れることで、  
降雨・降雪時でも快適

### 3.4 接続状況

#### (1) 市内バス路線と鉄道との接続性

・魚津駅前へアクセスする市民バス・地铁バス・労災病院バスと鉄道との乗り換え待ち時間 30 分以上の便が多い。特に、J R 北陸本線黒部方面の鉄道との乗り換えにおいて目立つ。

[魚津駅・新魚津駅で乗り換え待ち時間 30 分以上のバス運行便]

##### ■ 市内路線バス→J R 北陸本線魚津駅

路線名	魚津駅 着時刻	待ち時間(分)	
		黒部⇒富山	富山⇒黒部
労災病院バス	9:30	10	35
地铁バス 黒沢線	9:30	10	35
坪野ルート	9:35	5	30
市街地巡回ルート東回り	9:45	35	20
経田・道下ルート左回り	10:10	10	35
中島ルート	10:11	9	34
市街地巡回ルート東回り	10:15	5	30
市街地巡回ルート西回り	10:15	5	30
労災病院バス	11:30	39	2
労災病院バス	13:00	10	46
経田・道下ルート左回り	13:15	9	31
市街地巡回ルート東回り	13:45	38	1
労災病院バス	15:30	16	35
地铁バス 東蔵線	15:33	13	32
地铁バス 黒沢線	16:35	16	48
市街地巡回ルート東回り	16:45	6	38

##### ■ J R 北陸本線魚津駅→市内路線バス

路線名	魚津駅 発時刻	待ち時間(分)	
		黒部⇒富山	富山⇒黒部
地铁バス 東蔵線	8:36	4	30
経田・道下ルート左回り	8:40	8	34
経田・道下ルート左回り	9:32	3	30
天神ルート	9:40	11	38
坪野ルート	9:45	16	43
労災病院バス	9:50	21	48
市街地巡回ルート東回り	9:50	21	48
経田・道下ルート左回り	10:10	2	68
労災病院バス	10:20	12	40
市街地巡回ルート西回り	10:20	12	40
労災病院バス	14:20	14	36
市街地巡回ルート西回り	14:20	14	36
経田・道下ルート右回り	14:20	14	36
坪野ルート	14:20	14	36
労災病院バス	16:20	7	34
市街地巡回ルート西回り	16:20	7	34
経田・道下ルート右回り	16:20	7	34
坪野ルート	16:20	7	34
松倉ルート	16:20	7	34
地铁バス 黒沢線	17:08	34	17

##### ■ 市内路線バス→富山地方鉄道新魚津駅

路線名	新魚津駅 着時刻	待ち時間(分)	
		黒部⇒富山	富山⇒黒部
天神ルート	7:18	15	31
市街地巡回ルート東回り	11:45	34	16
経田・道下ルート右回り	17:10	24	32
地铁バス 黒沢線	18:03	42	6
坪野ルート	18:03	42	6

##### ■ 富山地方鉄道新魚津駅→市内路線バス

路線名	新魚津駅 発時刻	待ち時間(分)	
		黒部⇒富山	富山⇒黒部
地铁バス 東蔵線	8:36	34	12
上野方ルート	13:50	30	4
市街地巡回ルート東回り	13:50	30	4
労災病院バス	13:50	30	4
地铁バス 東蔵線	16:08	30	14
地铁バス 黒沢線	17:08	30	14
経田・道下ルート右回り	18:30	30	3

#### (2) 市民バスと労災病院バスとの接続

・魚津駅前を経由する市民バス、地铁バスの全 49 便のうち、10 便で乗り換え時間 30 分以上。特に、労災病院バスは、第 1 便が 8:50 であるため、7 時台の便では、労災病院のアクセスには不便な状況。

[魚津駅前ですりバス路線→労災病院バスの乗り換え待ち時間が 30 分の便]

路線	魚津駅前 着時刻	労災病院バス 乗り換え待ち時間(分)
経田・道下ルート左回り	7:40	70
松倉ルート	7:42	68
坪野ルート	7:50	60
中島ルート	7:53	57
地铁バス 黒沢線	7:58	52
市街地巡回ルート西回り	12:15	35

※地铁バス 東蔵線および市民バス 天神ルートは除く



### 3.5 情報提供

- ・チラシ・パンフ・冊子等を中心に、バスや鉄道の時刻表などの情報を提供。ただし、コンパクトさを求めるあまり、文字が大きく見やすいなど高齢者に対応したものが少ない。
- ・市民バスについて魚津市の約 60%の加入率があるケーブルテレビを活用した広報も実施。
- ・県内の公共交通を総合的に案内するポータルサイト「富山らくらく交通ナビ」が平成 22 年 4 月から運用予定。

#### 〔主な公共交通情報提供の状況〕

チラシ パンフレット 冊子	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民バスは、A2 サイズ(A4 サイズ折り込み)チラシ</li> <li>・ポケットサイズの J R 魚津駅発列車時刻表※新魚津駅の時刻表も掲載</li> <li>・富山地方鉄道および地鉄バス時刻表冊子</li> </ul>
インターネット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・魚津市 HP に市民バスに関する情報を提供 ※携帯電話による閲覧も可能</li> <li>・鉄道および地鉄バスについては、各会社 HP で時刻表および路線の情報を提供</li> </ul>
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民バス情報は J R 魚津駅前、電鉄魚津駅の出入口に設置</li> <li>・鉄道駅は、料金・路線情報板等があり、情報提供・案内に関して充実</li> </ul>
バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停が設置済みの箇所については、経由するバスの路線情報と時刻表を掲載。</li> <li>・バス停が未設置の箇所については、ラミネートを使用し、民家の軒先等に設置</li> </ul>
ケーブルテレビ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ケーブルテレビの魚津市広報番組「まちかど魚津」において、市民バスのルート変更等を随時情報発信 ※魚津市ケーブルテレビ加入率 59.5% (H20 年度)</li> </ul>
富山らくらく交通ナビ (現在整備中)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内公共交通の目的地までの経路、乗継、運行時刻など、インターネットを通じて情報提供するシステム</li> <li>※実施主体 富山県 平成 22 年 4 月より提供開始予定</li> </ul>

#### チラシ・パンフレット・冊子類



魚津駅入口に設置された市民バスチラシ



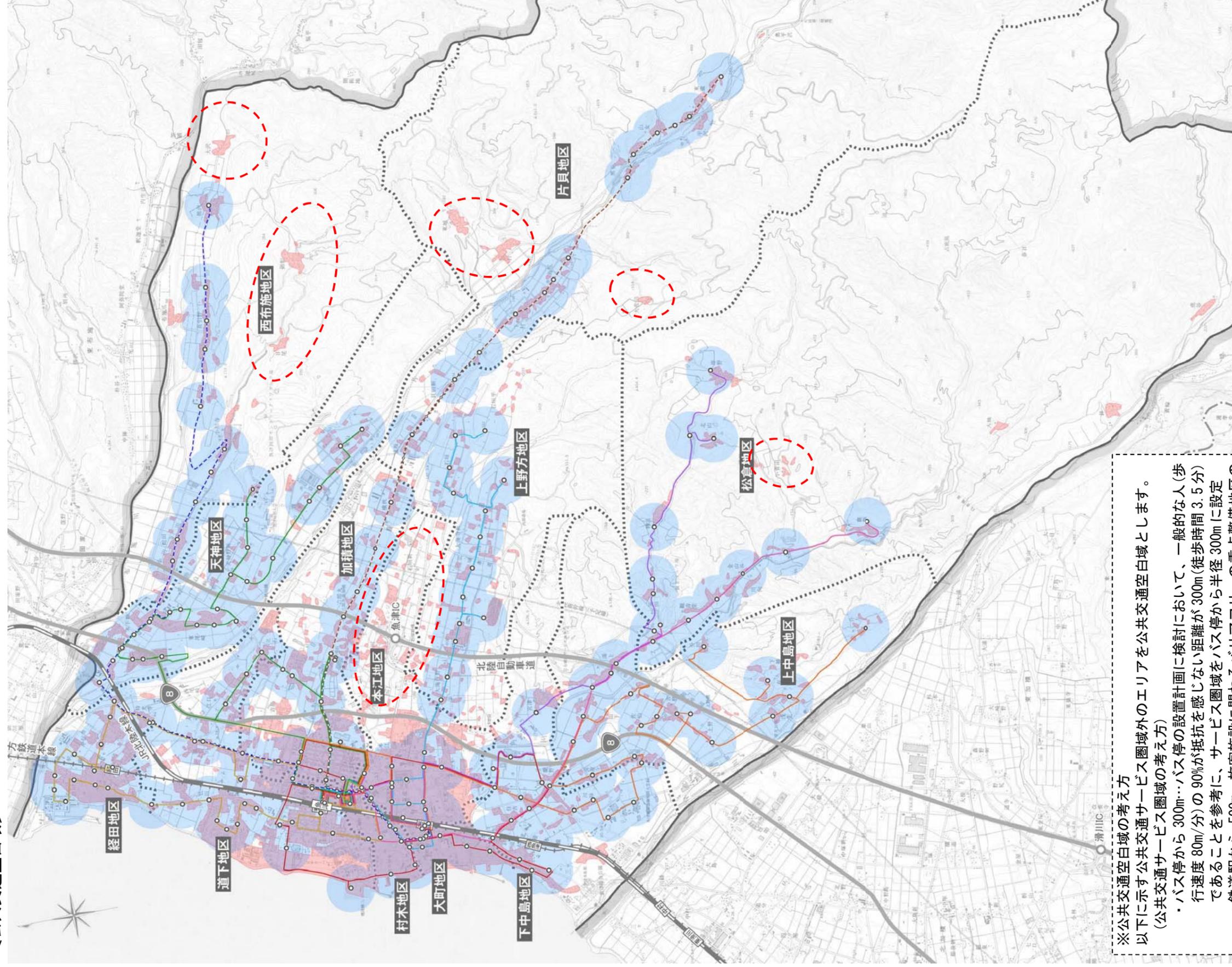
バス停における情報



### 3.6 公共交通空白域

- 魚津 IC 周辺に大きな公共交通空白域。
- また、西布施、片貝、天神、松倉地区の山間部で空白域が存在。

〔公共交通空白域〕



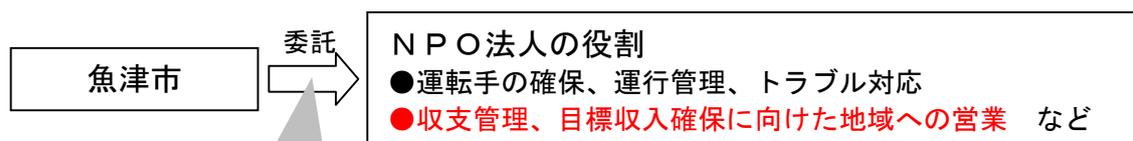
※公共交通空白域の考え方  
以下に示す公共交通サーバス圏域の考え方  
(公共交通サーバス圏域の考え方)

- バス停から 300m…バス停の設置計画に検討において、一般的な人(歩行速度 80m/分)の 90%が抵抗を感じない距離が 300m(徒歩時間 3.5分)であることを参考に、サーバス圏域をバス停から半径 300m に設定
- 鉄道駅から 500m…旅客施設に關わるバリアフリーの重点整備地区の設定において、一般的に旅客施設から 500m~1km が徒歩圏域内とすることを参考に、サーバス圏域を駅から半径 500m に設定

### 3.7 市民バス運行におけるNPO法人の役割と行政負担状況

- ・市街地巡回ルート以外の郊外型市民バスは、運営するNPO法人に対して、事業費の一部を料金等の収入により確保する条件で契約。料金収入だけで目標を達成できない場合は、地域住民が別途負担。
- ・NPO法人の役員は、様々な実務をボランティアに近い形で取り組んでいる。
- ・市民バス事業等近年の取り組みにより、行政負担額が年々増加。

#### 〔市民バス事業におけるNPO法人の役割と契約条件〕



#### 魚津市とNPO法人の契約方法

- 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)を料金収入やその他地域負担等により確保することを条件に随意契約

#### 本格運行開始時(H18~H19年)における収入確保に向けた各地域の対応

##### ■上野方ルート NPO法人上野方地域活性化協議会

上野方地区 → 設立時の寄付 500円/世帯と回数券の購入のお願い

##### ■松倉ルート NPO法人松倉地区バス運行協議会

松倉地区 → 運行開始時(平成2年~) 1,000円/世帯の寄付 ※現在なし

##### ■坪野ルート NPO法人坪野北山バス運行協議会

坪野校区及び稗畠、室田 → 月1,000円/世帯の寄付 ※改正を検討中

##### ■中島ルート NPO法人魚津市西部地域振興協議会

上中島地区及び川縁区 → 設立時の寄付 1,000円/世帯  
年2回程度回数券の購入をお願い

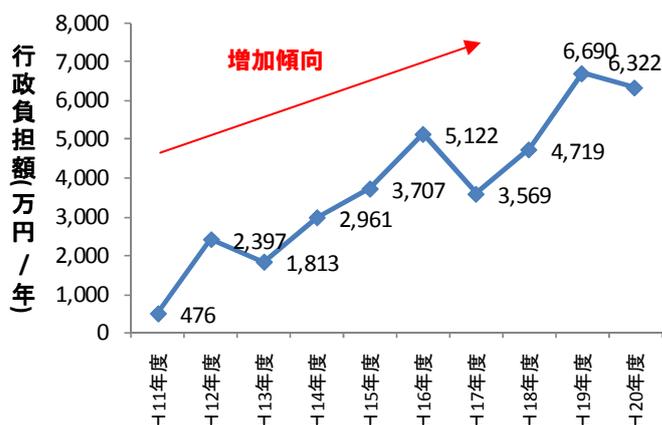
##### ■天神ルート NPO法人天神地域活性化協議会

各町内会あたり30,000円の寄付で対応

##### ■経田一道下ルート NPO法人経田道下地区バス運行協議会

経田及び道下校区 → 設立時の寄付 500円/世帯で各町内会へ提案

#### 〔市民バス事業に関わる行政負担金の推移〕



#### H20年度市民バスの行政負担額内訳

	金額(円)
公共交通対策事業	124,965
地域活性化バス等事業	9,487,825
魚津市民バス運行事業	58,605,365
計	68,218,155

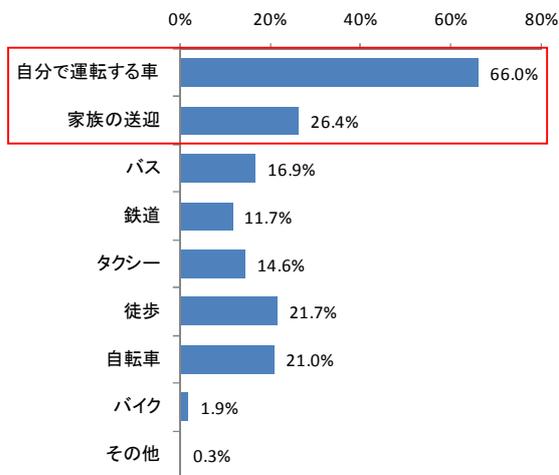
# 4. 公共交通を取り巻く現状・情勢

## 4.1 マイカー依存の拡大

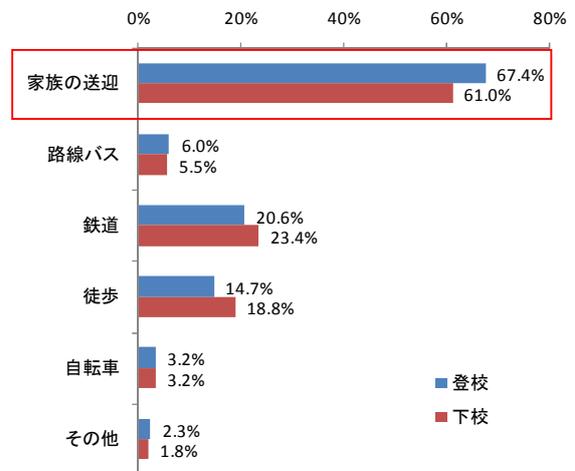
- ・市民(50歳以上)の交通手段利用割合のうち最も多いのは、マイカーの66%で次いで家族送迎の24.6%。
- ・自動車保有台数は年々増加傾向にあり、マイカーへの依存度が高まっている。

### 〔交通手段別の利用率〕

#### 【市民(50歳以上)】

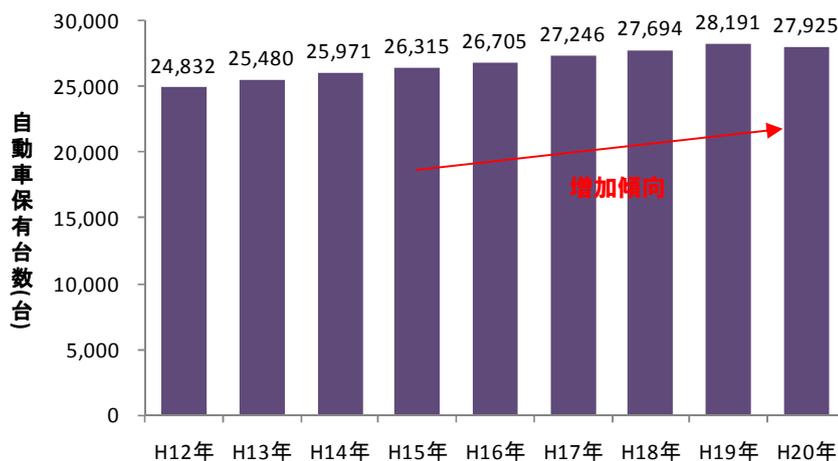


#### 【高校生】



※住民アンケートおよび高校生アンケートより

### 〔自動車保有台数(乗用)〕

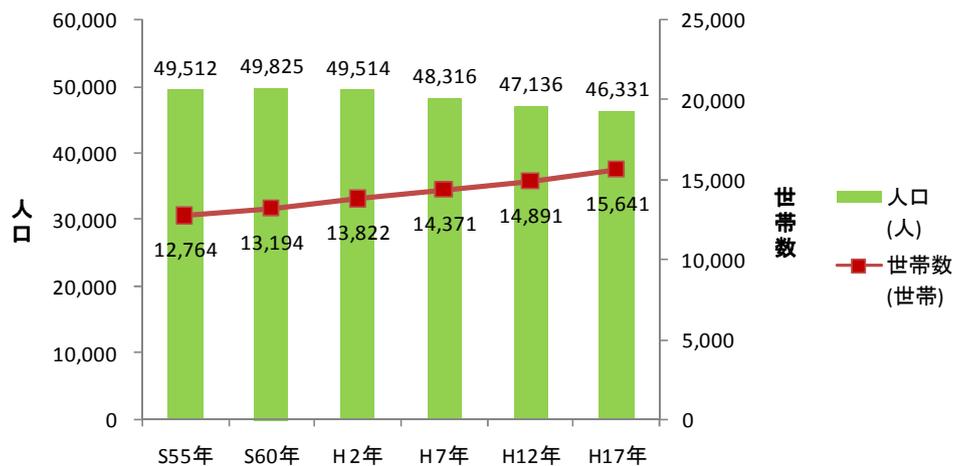


資料) 魚津市税務課資料

## 4.2 人口の減少と少子高齢化

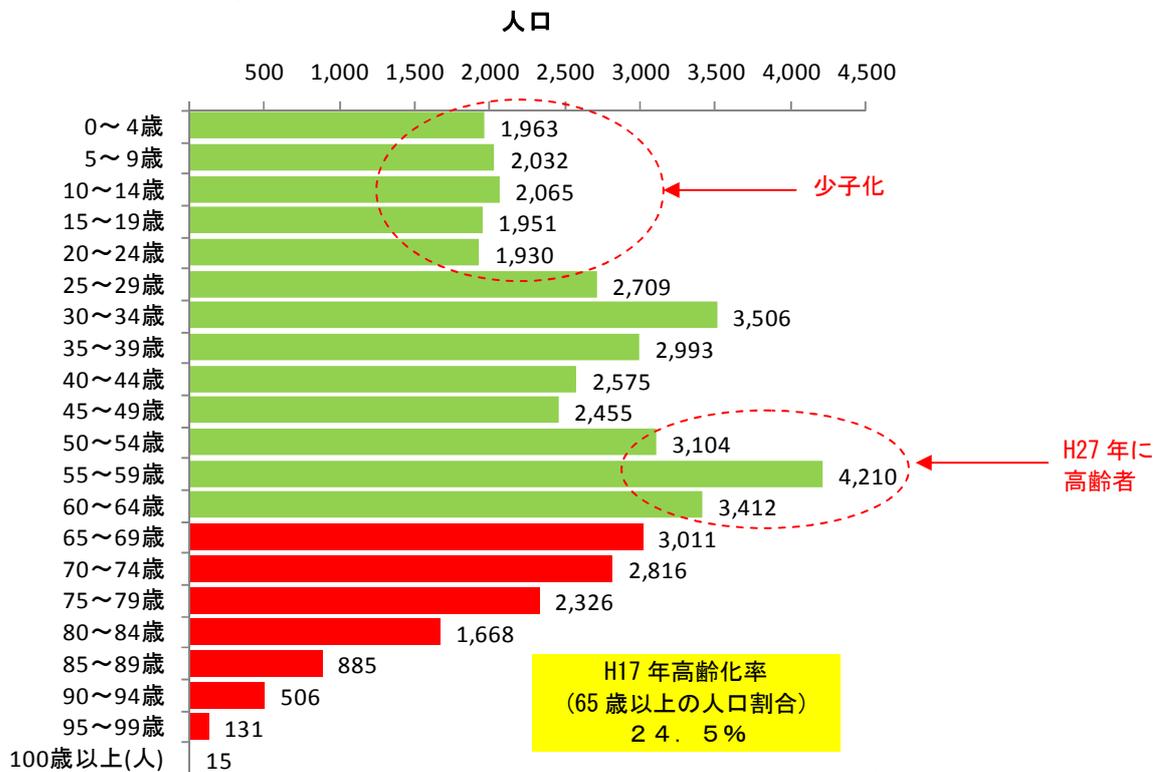
- ・魚津市では世帯数が増加にある一方で、人口は年々減少。
- ・年齢層別の人口を見ると、高齢化率は24.5%と4人に1人が高齢者。
- ・少子化が進む中で、現在人口が多い50歳～64歳が、これから高齢者になると、さらに高齢化が進展。

〔魚津市の人口推移〕



資料) 国勢調査

〔魚津市の年齢層別人口〕

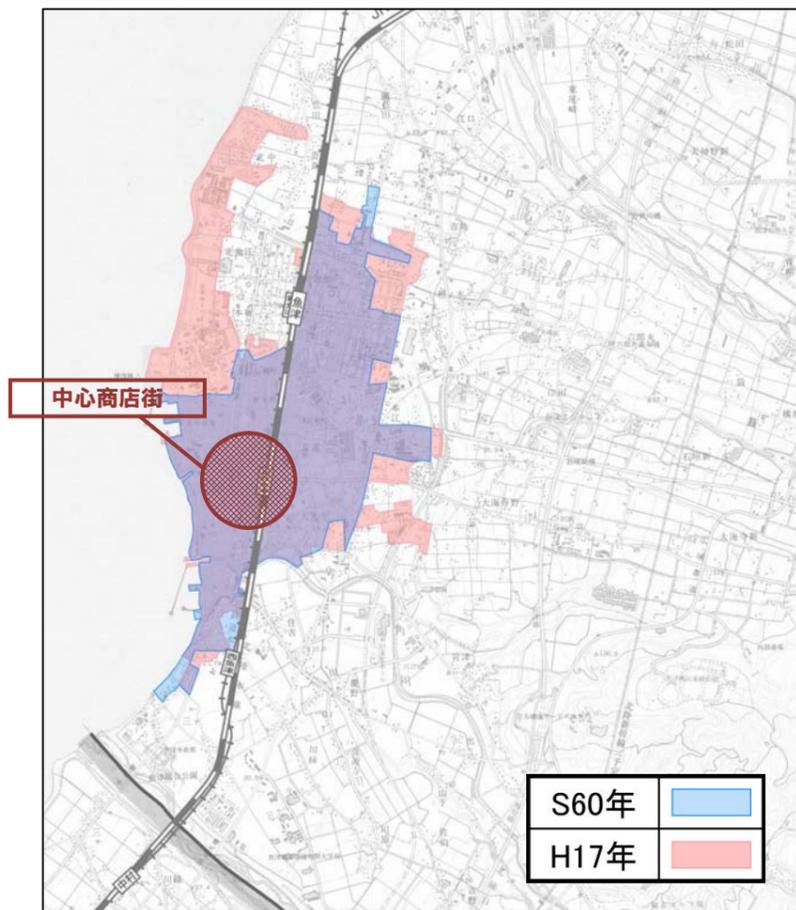


資料) H17年国勢調査

### 4.3 主要施設の郊外立地と中心市街地の衰退

- ・D I D地区は拡大傾向にあり、駐車場の確保が可能でマイカー利用に便利な郊外へ主要施設が立地する傾向にある。
- ・郊外型の大規模小売店舗への買い物客の流入により中心市街地の空洞化が進んでいる。

〔DID 地区の拡大状況〕



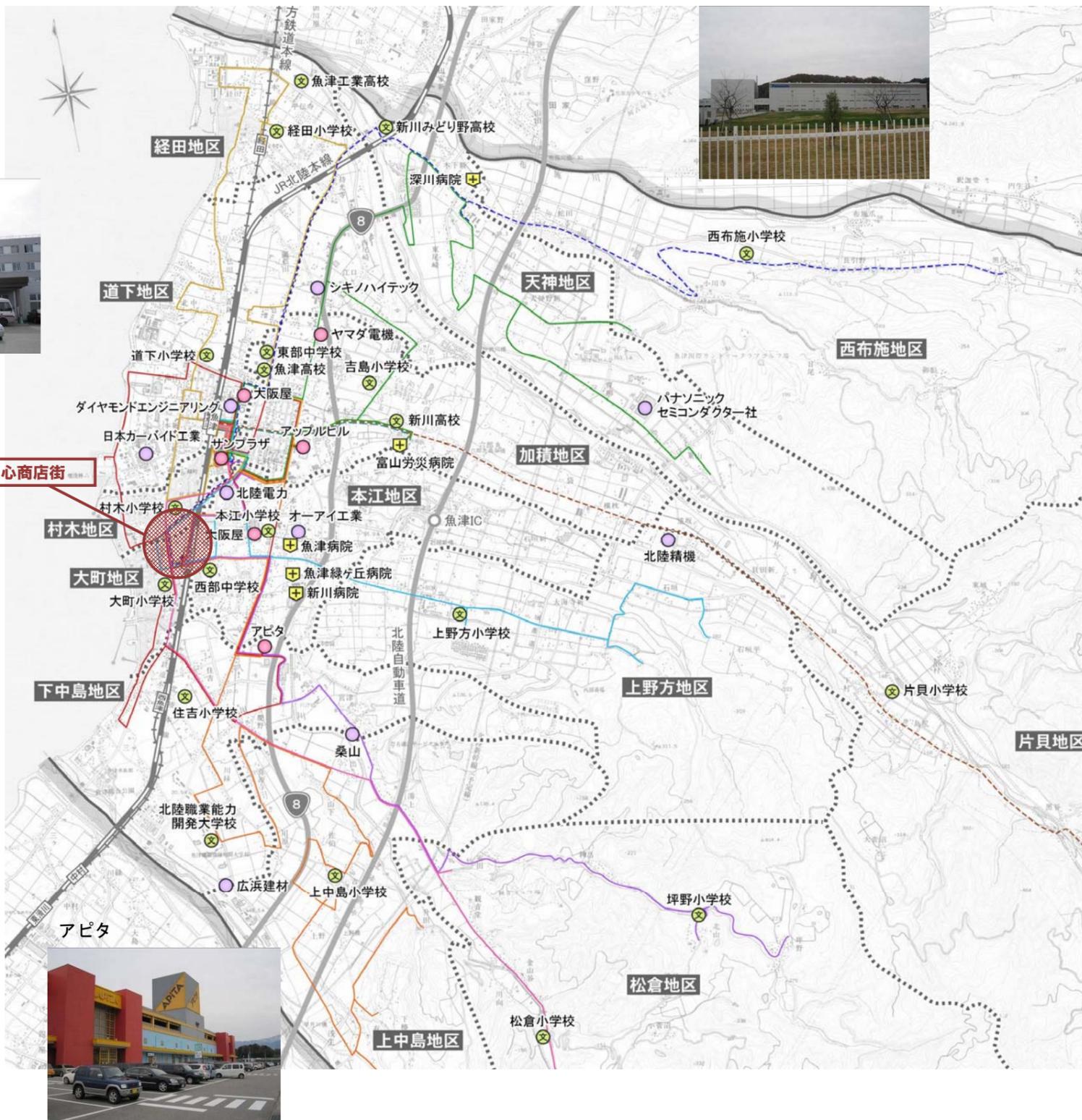
資料) 国勢調査

〔シャッターが目立つ電鉄魚津駅周辺の中心商店街〕



※D I D地区(人口集中地区)とは  
人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が5,000人以上を有するこの地域を指す。

〔商業施設、医療施設、教育施設、大規模企業の位置〕



パナソニック工場



富山労災病院



#### 4.4 数年後に迫った北陸新幹線(長野～金沢間)の開業

- ・北陸新幹線長野駅～金沢駅間は、平成26年度の開業を目指して、現在建設中。
- ・開業すると、富山駅～東京間の所要時間が、現在約3時間(特急利用)に対して、新幹線利用の場合、約2時間(1時間短縮)で移動でき、ビジネスや観光レジャー面などでの大きな効果が期待される。
- ・一方で、北陸新幹線開業後は、並行するJR北陸本線は第3セクター(国や地方公共団体と民間が合同で出資・経営する企業等)で運営することとなり、新幹線利用への転換と在来線の特急・快速電車の廃止が予想され、利用者の減少が見込まれる中で、並行在来線の存続に向けて、新たな取り組みが求められている。

〔北陸新幹線ルート〕



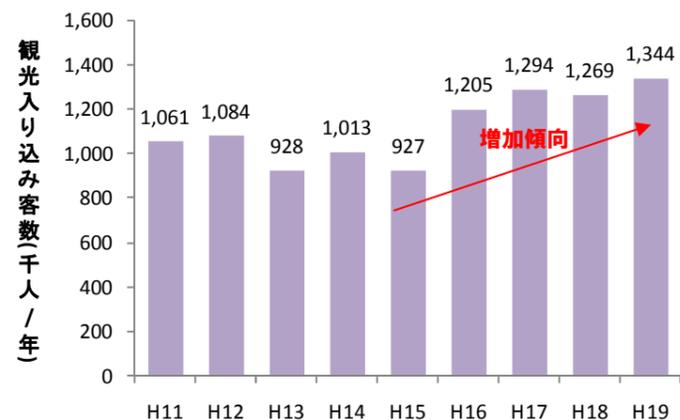
#### 4.5 増加傾向にある観光入り込み客数

- ・魚津市は蜃気楼の街として富山を代表する観光地であり、関連した観光施設が海沿いに立地。天神地区は最も観光入り込み客数が多い金太郎温泉がある。
- ・近年、魚津市の観光入り込み客数は増加傾向にあり、富山県全体の伸び率に比べ、高い伸びを示している。

金太郎温泉



〔魚津市の観光入り込み客数の推移〕



資料) 魚津市商工観光課資料

	富山県全体	魚津市
H11年	26404	1,061
H19年	28048	1,344
伸び率(H19/H11)	1.06	1.27

入り込み客数単位: 千人/年

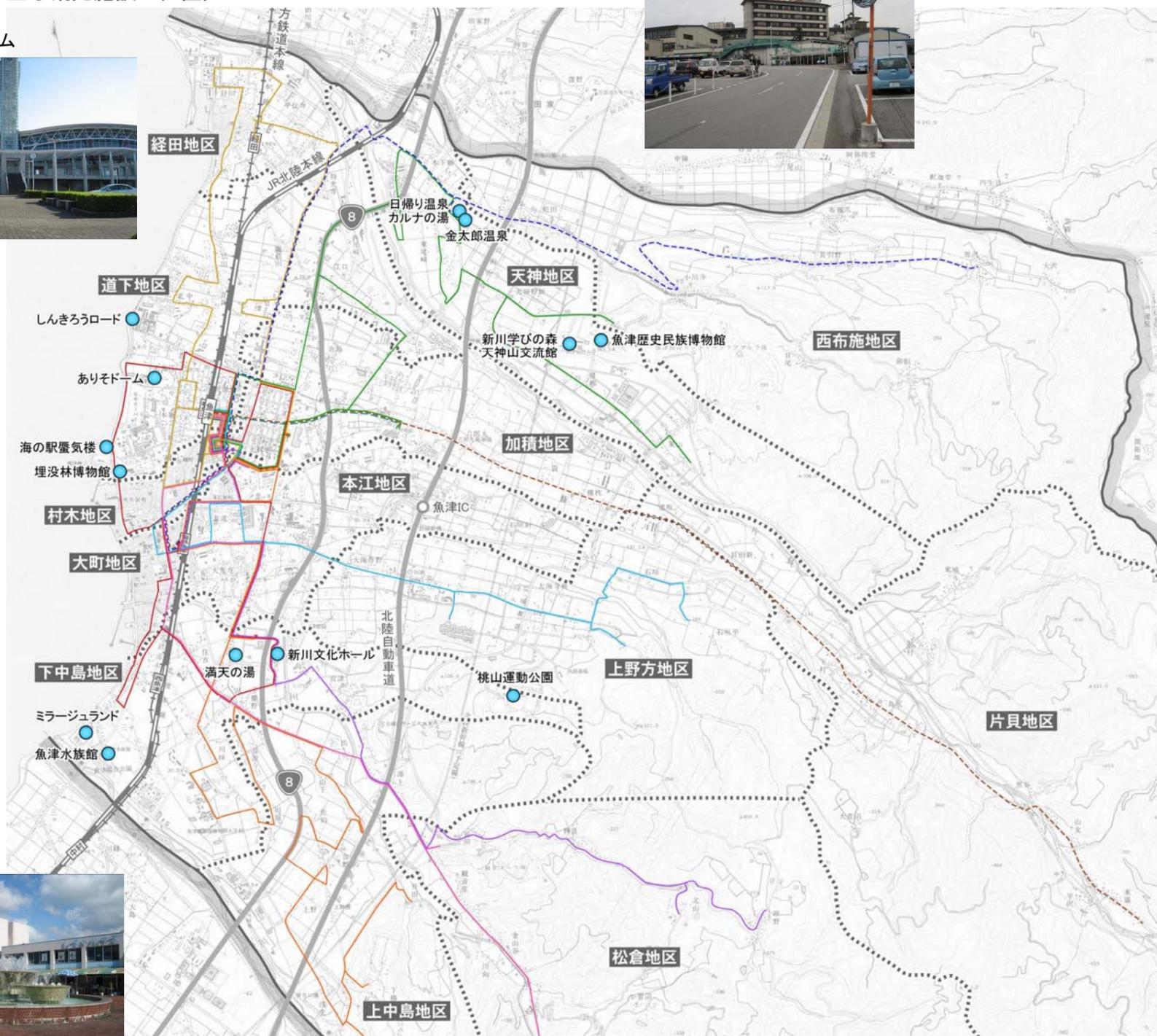
〔主な観光施設・イベントの入り込み客数〕

観光施設・イベント	観光入り込み客数(人/年)
魚津水族館	143,537
埋没林博物館	53,597
ミラージュランド	298,118
歴史民俗博物館	4,026
金太郎温泉	460,762
海の駅蜃気楼	188,296
魚津まつり	70,000
夕日のページェント	3,000
しんきろうマラソン	4,200
戦国のろし祭り	3,000
魚津神社祭礼	25,000
しんきろう展望地	60,600

資料) 魚津市商工観光課資料

〔魚津市の主な観光施設の位置〕

ありそドーム



魚津水族館



## 4.6 高齢者の交通事故対策

- ・平成 21 年 6 月の道路交通法の改正に伴い、75 歳以上の方の免許更新の際に講習予備検査が導入され、運転が危険と判断された高齢者のマイカーに替わる移動手段の確保が、今後求められるものと考えられる。

### 【道路交通法の改正(平成 21 年)】～高齢運転者対策～

- ・ 75 歳以上の方の免許更新の際に講習予備検査(認知機能検査)を導入
- ・ 記憶力・判断力の評価結果に応じて、きめ細かな指導を実施。
- ・ 高齢者の交通安全性向上に期待。

(公共交通への影響) 運転が危険と判断された高齢者のマイカーに替わる移動手段確保が必要

# 5. 公共交通に対するニーズ

## 5.1 住民アンケート調査から見えるニーズ

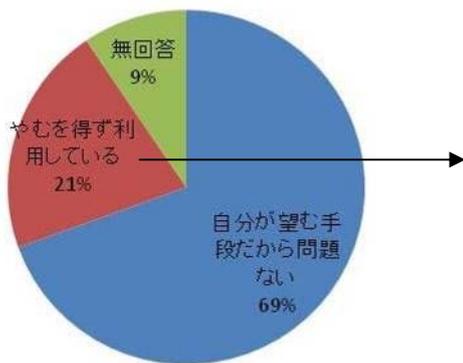
### 住民アンケートの実施概要

- ・調査対象者 50歳以上(H21年11月末現在)の魚津市民3,000人(外国人は除く)
- ・配布・回収数 配布数:3,000件 回収数:1,531件 回収率:51.0%

### ① 利用したいけど利用できない市民

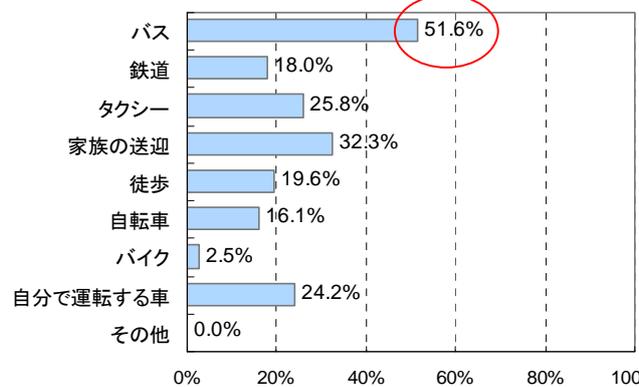
- ・現在利用する交通手段がやむを得ず利用しているものである市民は21%である。
- ・そのうち、本当に利用したい交通手段がバスである割合は51.6%と他に比べ高く、バスへの期待が伺える。

#### 〔普段の交通手段について〕



サンプル全体 N=1,531

#### 〔本当は利用したい交通手段〕



N=322

### ② バス利用者が感じる路線バスの不満な点

- ・各路線とも、「利用したい時間帯に運行していない」ことに不満を感じている。
- ・地铁バスでは「料金が低い」と感じる割合が市民バスに比べ多い。
- ・「車内の混雑」に不満を感じる利用者がいるのは、市街地巡回、経田・道下、松倉ルート。

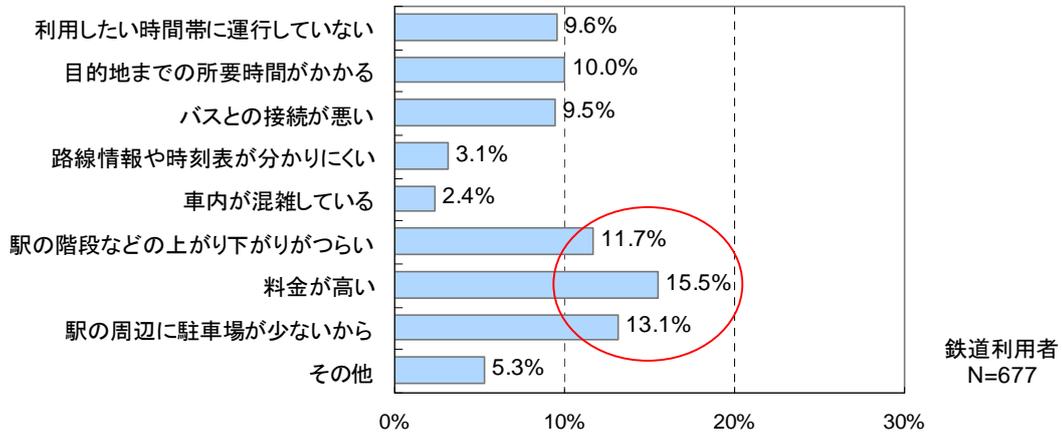
#### 〔バス路線別利用者の不満な点〕

路線名		利用したい時間帯に運行していない	目的地まで所要時間がかかる	鉄道との接続が悪い	路線情報や時刻表が分かりにくい	車内が混雑している	バスの乗り降りがつらい	料金が低い
市民バス	市街地巡回ルート(N=148)	27%	23%	10%	13%	3%	3%	1%
	経田～道下ルート(N=40)	35%	15%	10%	33%	5%	10%	8%
	天神ルート(N=26)	38%	38%	8%	19%			12%
	上野方ルート(N=18)	39%	28%	17%	22%		6%	0%
	坪野ルート(N=9)	56%	56%	22%				
	松倉ルート(N=8)	63%	13%	38%	25%	13%	25%	
地铁バス	黒沢線(N=38)	64%	50%	21%	14%		14%	
	東蔵線(N=45)	32%	13%	8%	13%		16%	24%
	東蔵線(N=45)	38%	24%	22%	18%		11%	22%

### ③ 鉄道利用者が感じる鉄道の不満な点

・鉄道利用者の不満で最も多いのが料金に関する事で、次いで、駅周辺の駐車場不足・駅階段のバリアに関する事。

#### 〔鉄道利用者が感じる鉄道の不満な点〕



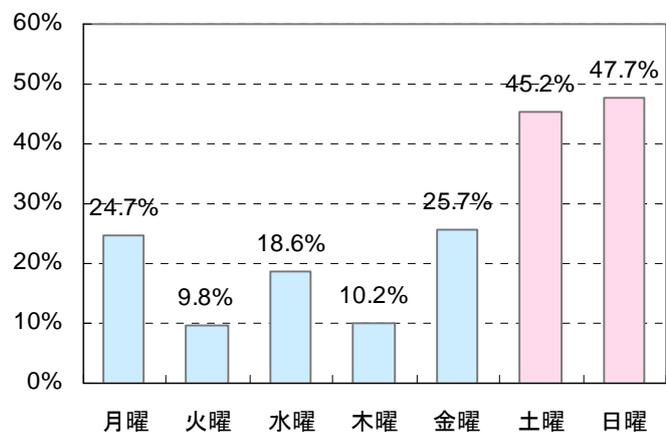
### ④ 運行してほしいバスの目的地 (非利用者も含む市民の意見)

・公共交通非利用者を含む市民(50歳以上)が要望するバスの目的地でもっとも多いのが「魚津駅」であり、次いで「労災病院」、「アピタ」。

順位	バスを運行してほしい目的地
第1位	魚津駅
第2位	労災病院
第3位	アピタ
第4位	サンプラザ
第5位	大阪屋

### ⑤ バスを運行してほしい曜日 (非利用者も含む市民の意見)

・希望する目的地を経由するバスの運行してほしい曜日で多かったのは「土曜・日曜」。



バス運行希望者 N=591

## 5.2 学生アンケート調査から見えるニーズ

### 高校生アンケートの実施概要

- ・調査対象者は、以下に示す市内高校の2年生全員を対象にアンケートを実施  
魚津高校(210件)、魚津工業高校(83件)、新川みどり野高校(39件)、  
新川高校(117件) ※( )内は回収数

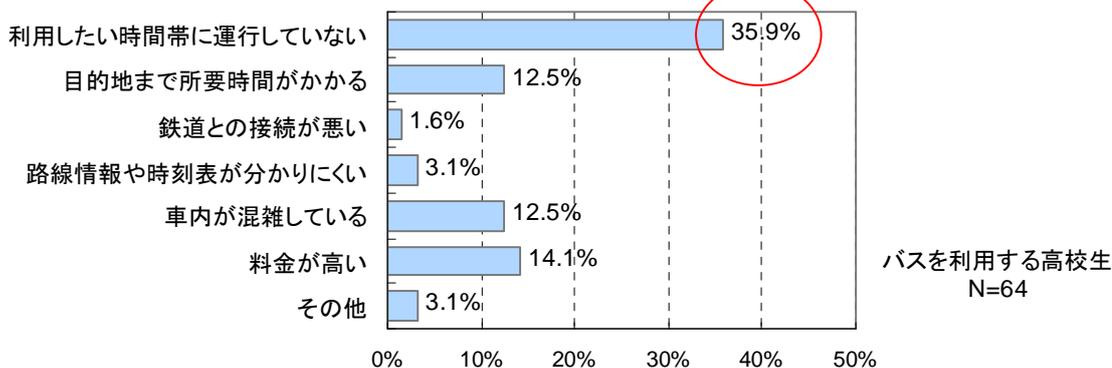
### 大学生アンケートの実施概要

- ・調査対象は、北陸職業能力開発大学の2年生全員を対象にアンケートを実施
- ・回収数 180件

### ① バス利用者が感じる改善ニーズ

- ・高校生のバス利用者が最も不満に感じるのは、「利用したい時間帯に運行していない」ことである。

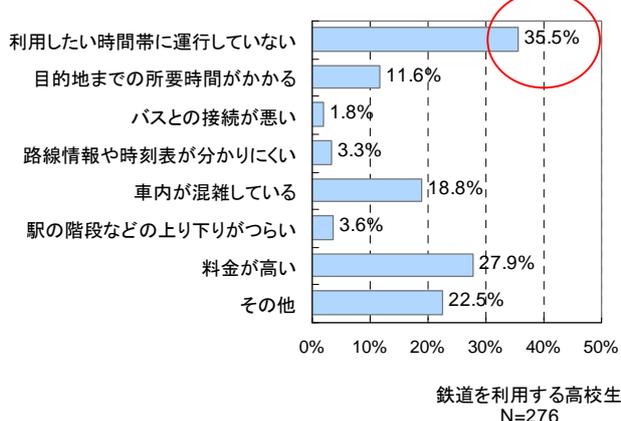
#### ●高校生のバス利用者



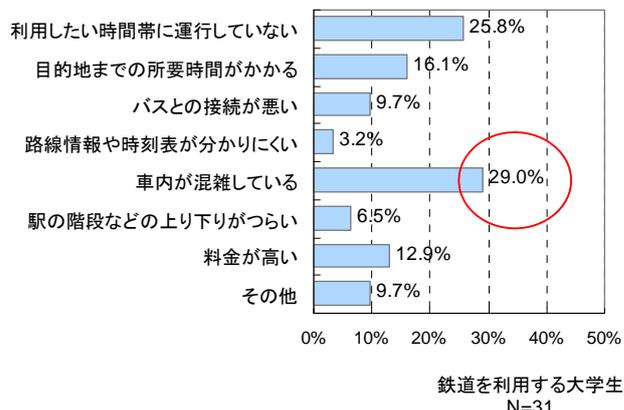
### ② 鉄道利用者が感じる改善ニーズ

- ・高校生の鉄道利用者の不満でもっとも多いのが、「利用したい時間帯に運行していない」。
- ・大学の鉄道利用者では、「車内が混雑」に対する不満が最も多い。

#### ●高校生の鉄道利用者



#### ●大学の鉄道利用者



## 5.3 企業・施設アンケート調査から見えるニーズ

### 企業・施設アンケートの実施概要

- ・魚津市内の主要施設 12 箇所(病院、商業施設など)、企業 15 社を対象にアンケートを実施
- ・回収数 主要施設 2 箇所、企業 9 社

### ■バスに対する主な意見・要望

- ・施設へのバス運行を要望し、バス情報案内サービスに関して出来る限り協力したいという病院が 1 箇所。
- ・企業については、一部の企業経由のバス運行や企業から分かりやすい路線情報がほしいなどの要望があったが、全体的にバスに対する要望は少なかった。これは、終業時間が不規則であることにより、従業員の利用が難しいと考えている企業が多いためと考えられる。

#### 病院 A

利用料金を安くしてほしい。分かりやすい路線情報がほしい。

#### 病院 B

施設を経由するバスを運行してほしい。バス運行した場合、施設内におけるバス情報案内サービスを実施するなど出来るだけ協力したい。

#### 企業 C

終業時間が不規則なため、利用するかどうかは個人の判断に任せている。バスに対する要望は特にない。

#### 企業 D

電車などの公共交通を利用している人は少ない。時代(ライフスタイル)に合わないように思える。

#### 企業 E

駐車場が不足しており、困っている。

#### 企業 F

駐車場が不足していないが、企業を経由するバスを運行してほしい。また分かりやすい路線情報がほしい。

## 5.4 公共交通利用者ヒアリング調査から見えるニーズ

### 公共交通利用者ヒアリングの実施概要

- ・ J R 魚津駅前、電鉄魚津駅前バスおよび鉄道利用者に対して、ヒアリング調査を実施
- ・ 回収数 J R 魚津駅前 161 件、電鉄魚津駅前 49 件

調査風景写真(J R 魚津駅前)



調査風景写真(電鉄魚津駅前)



### ① 市民バスに対する主な意見・要望

- ・ 運行本数、運行時間帯の変更に対する要望が最も多く、次いで「市民バスの運行に対する感謝」に関する利用者の意見が多かった。

#### 意見内容

・ 運行本数の増便、運行時間帯の変更の要望	10 件
・ 運行に対する感謝	9 件
・ バス停新設の要望	3 件
・ 鉄道との接続に関する要望	2 件
・ バス停上屋整備の要望	2 件
・ ノンステップバス導入の要望	2 件

### ② 鉄道に対する主な意見・要望

- ・ J R に関しては、運行本数、運行時間帯の変更に関する要望が最も多く、富山地方鉄道については、電鉄魚津駅舎のバリアフリー化に対する要望が多かった。

#### 意見内訳

##### (1) J R に関する内容

・ 運行本数の増便、運行時間帯の変更の要望	12 件
・ 料金の低額化	3 件

##### (2) 富山地方鉄道に関する内容

・ 電鉄魚津駅舎のバリアフリー化 (エレベーターの設置等)	13 件
-------------------------------	------

## 5.5 住民グループインタビュー調査から見えるニーズ

### グループインタビュー(魚津市の公共交通を考える懇談会)の実施概要

- ・参加者：各地域の普段バスを利用している一般の方 11名
- ・「どのようにしたらバスは利用されるか」をテーマにフリートーク

第1部の様子



第2部の様子



### ■ 主な意見・要望

- ・他の調査ではあまり意見が出なかった「マナーに関する意見」があった。

#### 意見内容

##### (1) 経路運行時間帯

- ・松倉ルートのアピタ経由にしてほしい。
- ・市民バス相互の接続性を高めて欲しい。サンプラザ前で他の市民バスに乗り換えアピタに行きたい。
- ・労災病院に8:45くらいに到着してもらえる労災病院バスの便があると良い。
- ・経田福祉センターに行く場合、市民バスの経田・道下ルートは循環型なので、帰りはわざわざ遠回りしないといけない。

##### (2) 車両

- ・市街地巡回ルートの車両は、高齢者にとって厳しい車両。後部の車いす用の席によって、座席が少ない。
- ・経田・道下ルートの9:50の便は満員。

##### (3) 料金

- ・市民バスは定額料金なのだから、前払いにしたらどうか？
- ・地域ごとに負担を考えるのではなく、市全体で負担方法を考えるべき。
- ・高齢者割引の充実をお願いしたい。

##### (4) 情報提供

- ・バス停の時刻表の文字が小さく見えない。
- ・利用方法をもっとわかりやすく。
- ・JR魚津駅前にバス案内所がほしい。

##### (5) マナー

- ・中学生が高齢者に席を譲らない。
- ・NPO関係者が、利用者の勘違いによるクレームで大変だったことがあったと聞いたことがある。
- ・運転手が無愛想。

##### (6) その他

- ・市民バスのおかげで、大変助かっている。本当にありがたい。

## 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><b>『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』</b></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><b>『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』</b></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><b>『もっと地域活性化に貢献できる公共交通体系の構築』</b></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><b>『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』</b></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。

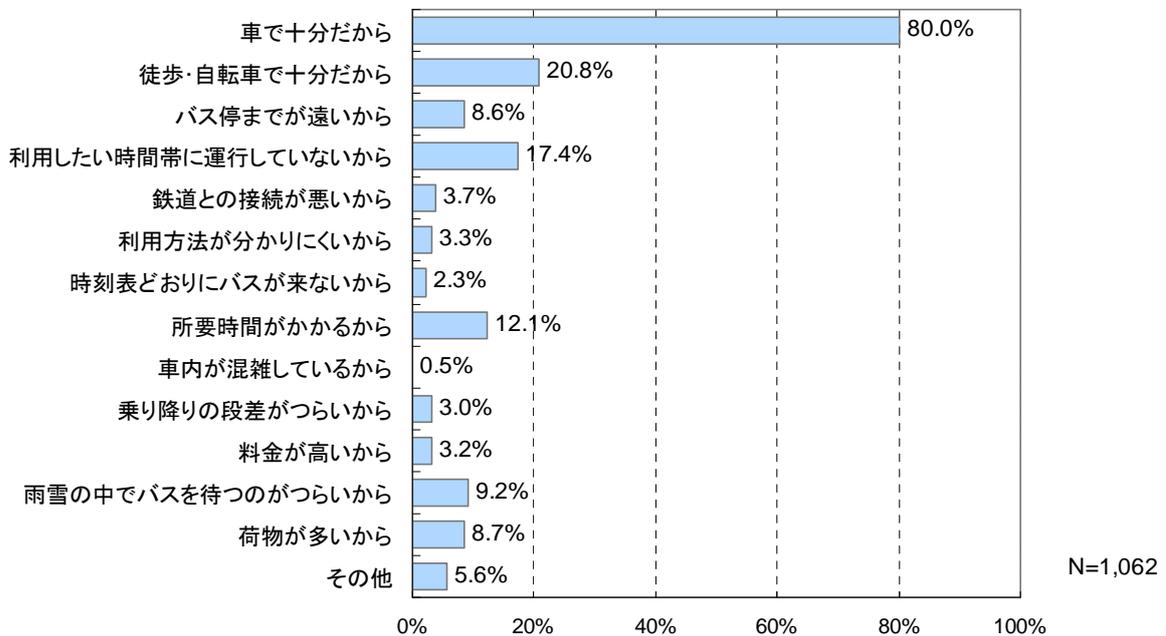
## 1-4 公共交通に対する市民意識の向上（マイカー依存からの転換促進）

キーワード：マイカー依存、市民意識の醸成

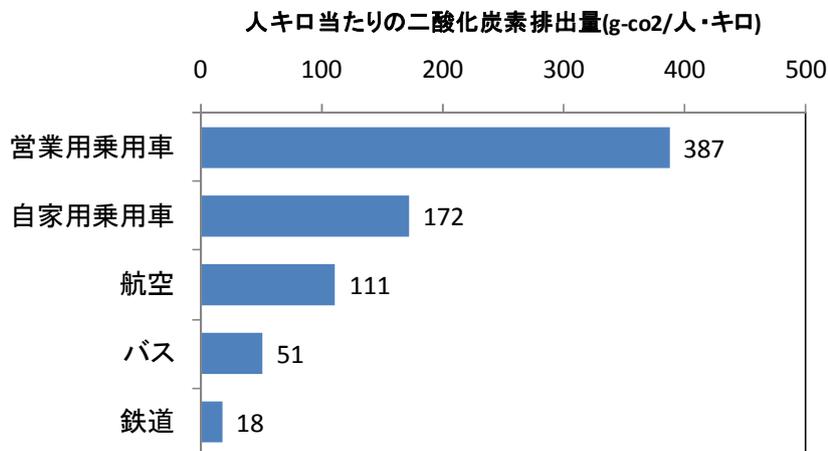
公共交通利用に比べ、市民のマイカーや送迎の利用率が非常に高い。また、公共交通を利用しない理由の多くも車で十分だからと考えている市民が多い。このようなマイカー利用への依存は、二酸化炭素の排出など環境負荷を増大させるとともに、交通渋滞を悪化させるなどの問題を引き起こす。

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
- ⑥IC 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〉

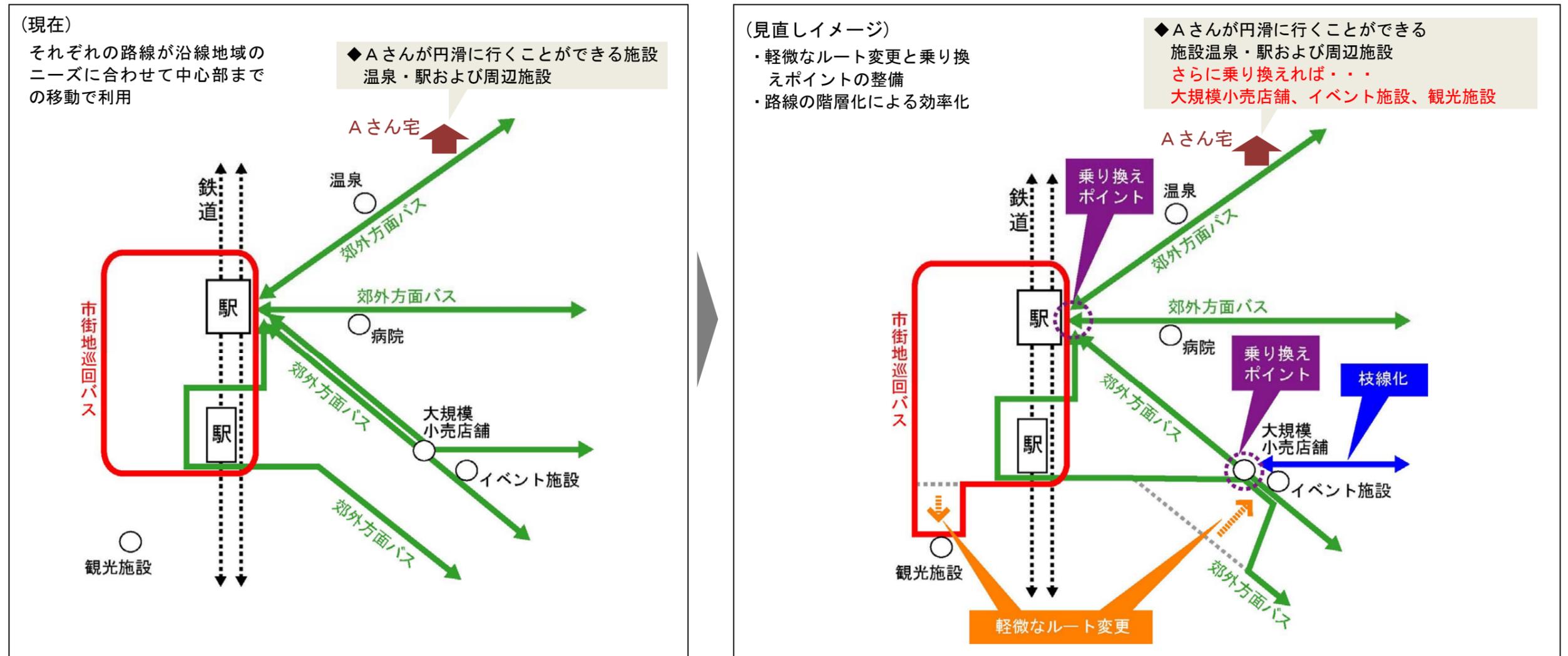
### 【公共交通ネットワーク・料金に関する施策】

#### 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

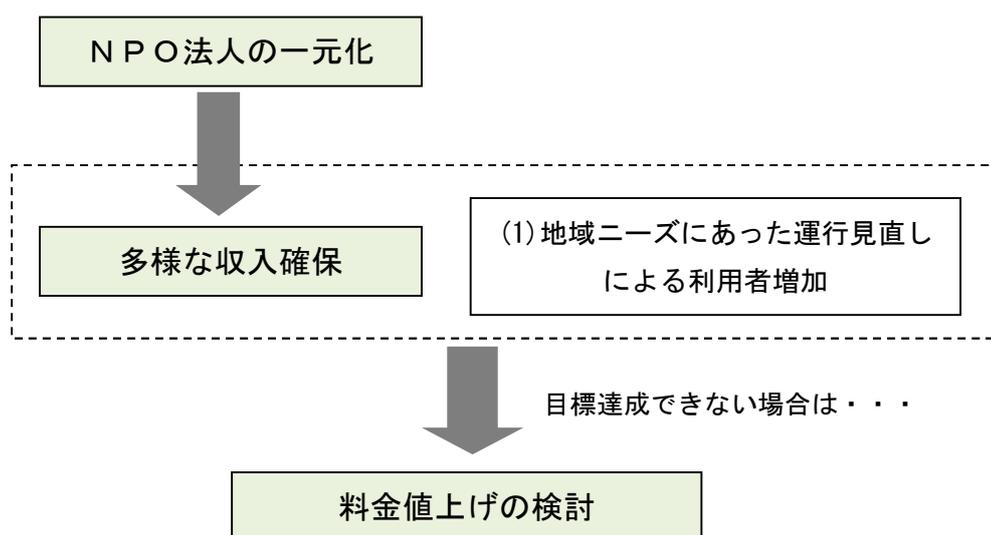
- ・NPO法人の一元化だけでは、目標を達成することが難しいことから、郊外型市民バスの車両内の広告設置やバスのラッピング、沿線施設の施設・企業の協賛金などにより、新たな収入を確保する。



### 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。

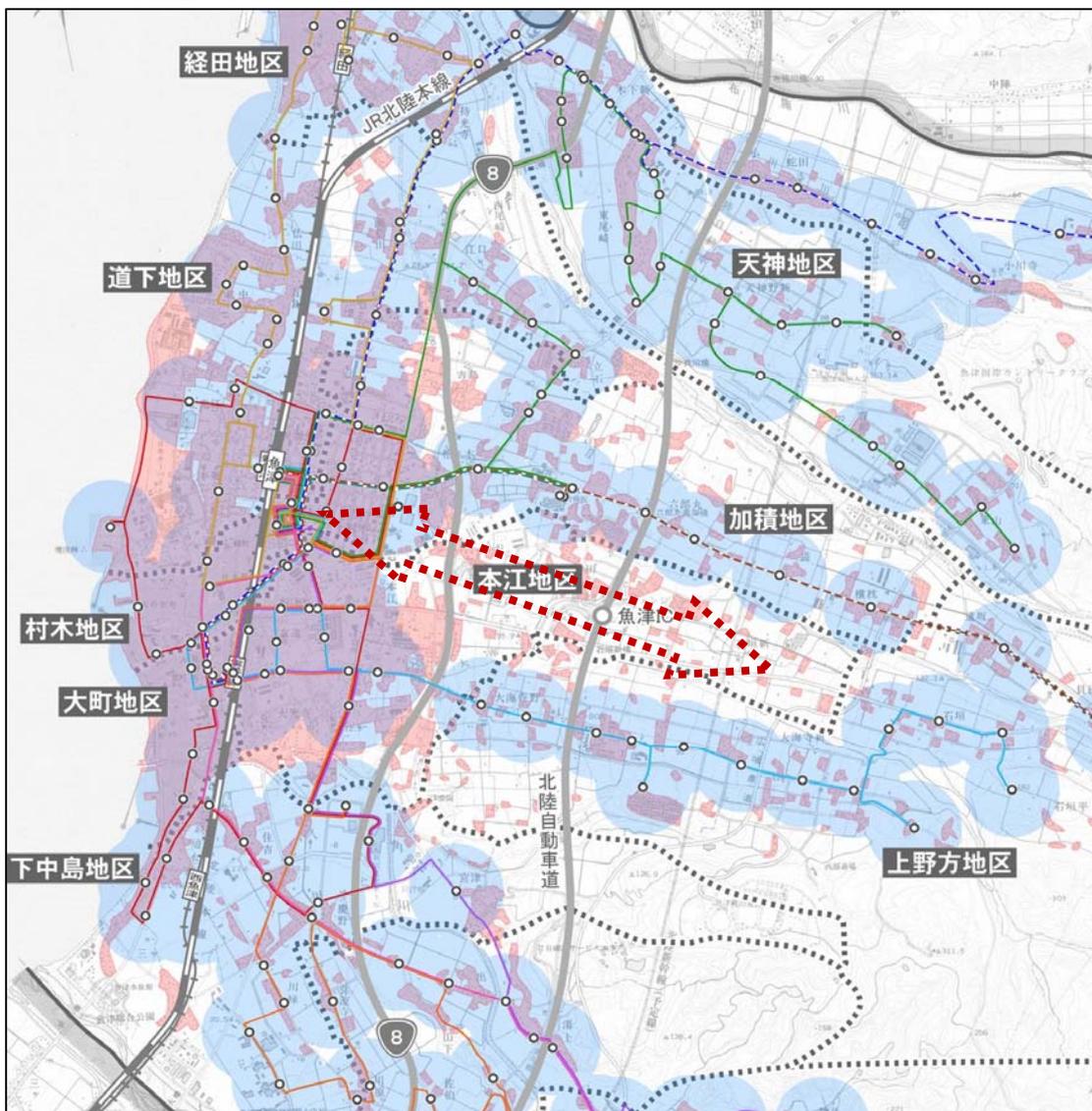
#### 対策案 2：地鉄バス東蔵線の見直しで対応する

- ・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〕

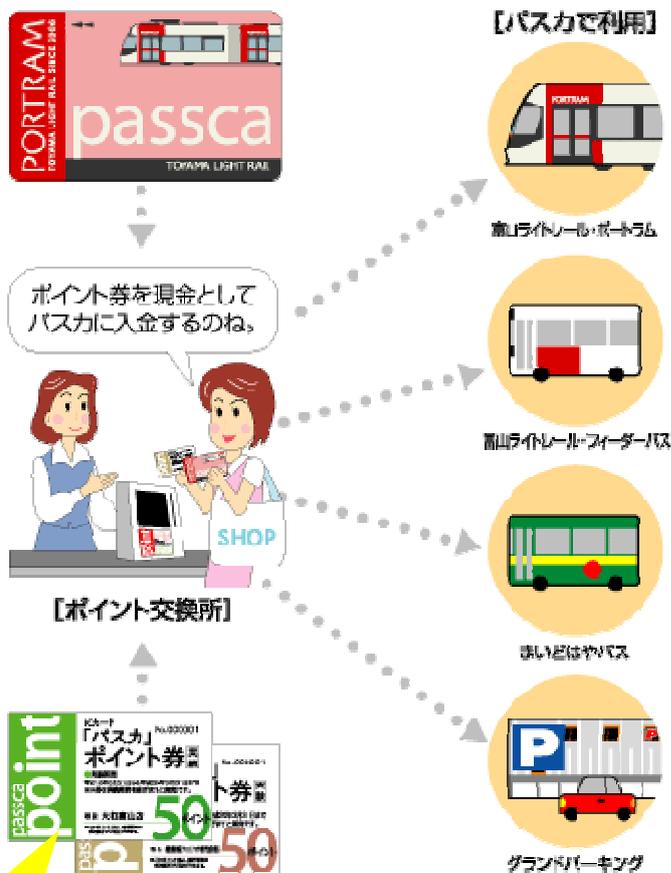


### 施策⑥ ICカードの導入検討

- ・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 主要施設のバス停上屋整備

- ・ 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CO<sub>2</sub>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。

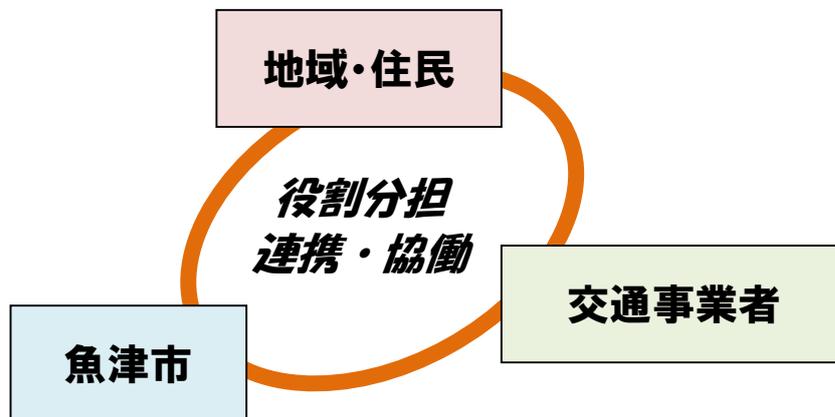
**【計画推進のための体制づくり】**

**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"> <li>■自分たちの生活にあった公共交通を考える。</li> <li>■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。</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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。</li> <li>■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。</li> </ul>
魚津市	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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。</li> <li>■公共交通を基盤としたまちづくりを推進する。</li> <li>■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。</li> <li>■地域に必要な情報提供・アドバイス・調整を行う。</li> </ul>



## 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><b>①NPO法人の一元化には課題が多いのではないかと？</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>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！</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>③施策のターゲットが見えない</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>④方針だけでなく、具体的な内容がほしい</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地鉄バス黒沢線の見直しはいつごろから実施予定か？</li> <li>・ 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？</li> <li>・ 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。</li> <li>・ NPO一元化は良いが、新たな経費が発生するのではないかと？</li> <li>・ 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？</li> </ul>
その他	<p><b>⑤早急に対応してほしい</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>⑥NPO法人や地域との話し合いのスケジュールが不透明</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ この場以外に話し合いの場はあるのか？</li> <li>・ 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。</li> </ul>

## 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

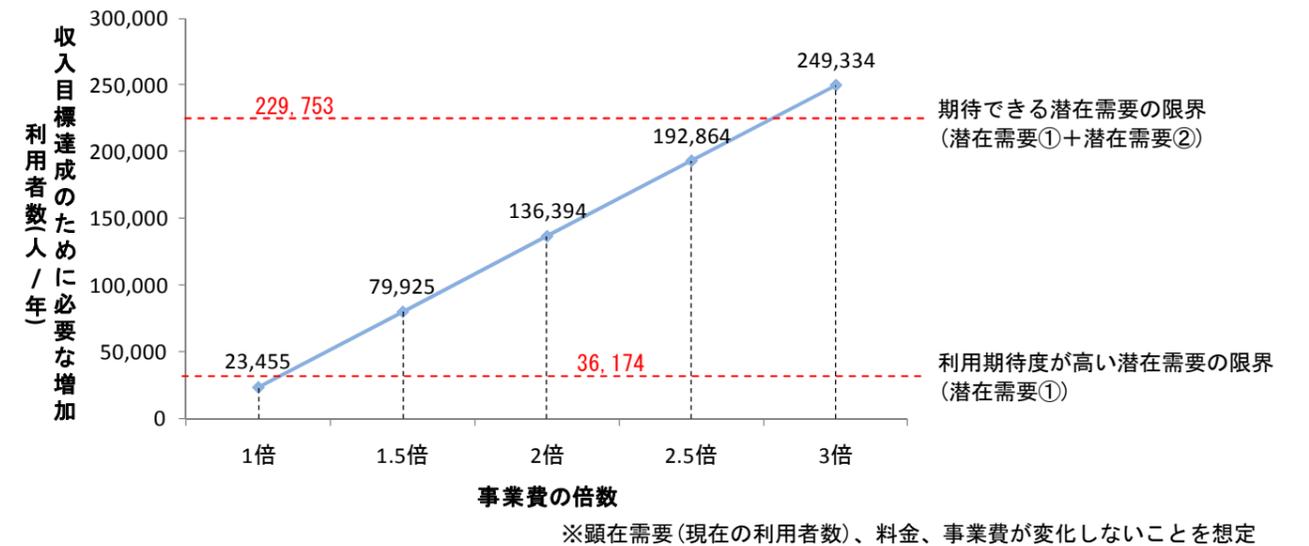
ルート名	想定事業費	バス台数	年間運行日数	目標収支率	目標収支額(A)	年間利用者数	運賃収入(B)	運賃収入比率	目標に対する不足額(A)-(B)
郊外ルート	37,646,444	6	295	30.0%	11,293,933	104,279	8,948,450	23.8%	2,345,483

※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。

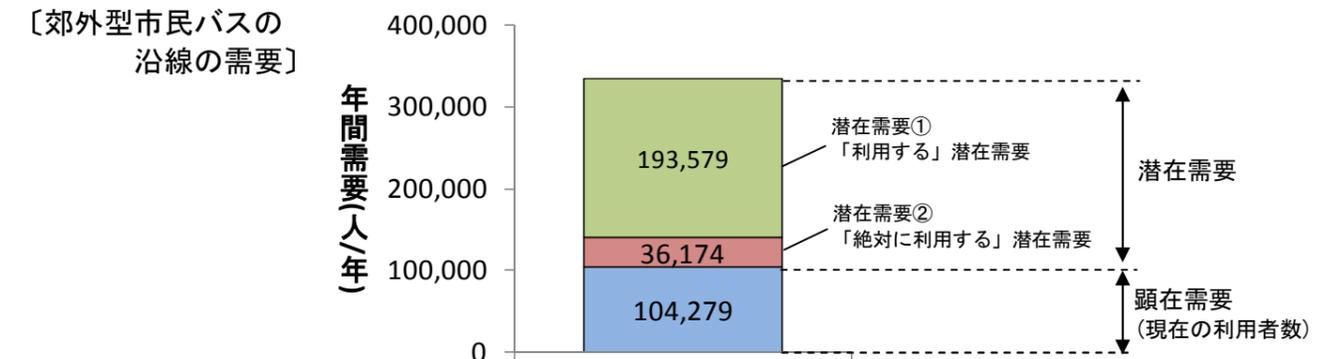
※運行経費のみの検討であり、事業費には一元化による新たな経費増加は見込んでいない。

### 〔収入目標達成のための必要な増加利用者数〕

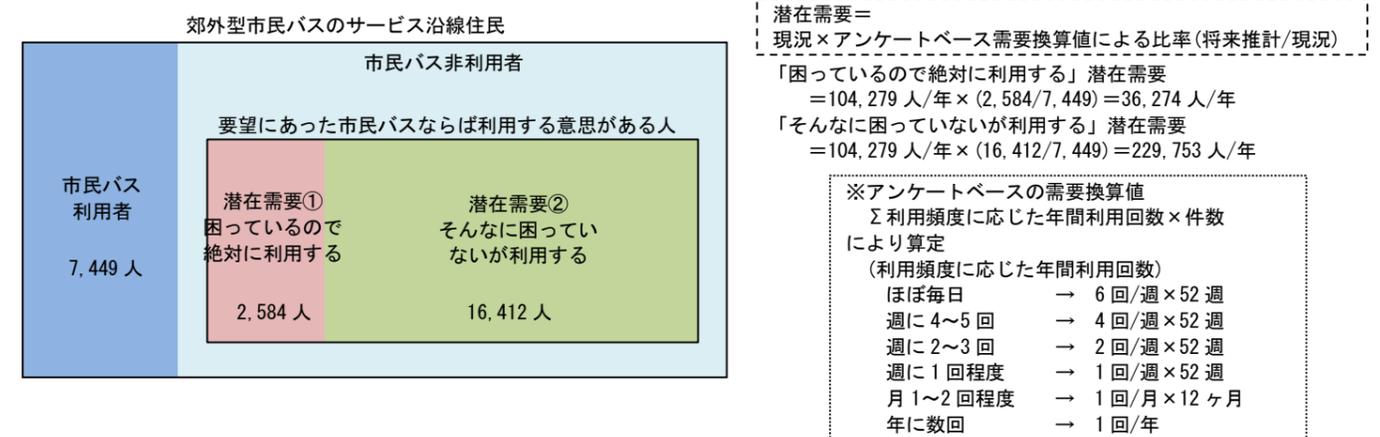


### ●潜在需要の算定

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



### 〔住民アンケートベースの需要換算値〕



## 7. 今後の課題（施策推進のための課題）

### 課題1：重点施策の抽出によるメリハリのある施策展開方針の検討

キーワード：公共交通活性化のシナリオ、メリハリのある施策展開  
多様な補助制度を活用した費用の集中投入

当調査で検討した施策を計画期間に設定した今後10年間において、効率的に推進していくために、将来想定される社会情勢の変化の中で最良のシナリオを考え、それに基づいて重点施策を抽出し、短期に費用を集中投入するなどメリハリのある施策展開方針およびスケジュールを検討する必要がある。

費用の集中投入については、魚津市の財政だけでなく、地域公共交通活性化・再生総合事業等の多様な補助制度の活用も視野に入れる。

### 課題2：鉄道駅およびその周辺整備検討に向けた基礎調査

キーワード：大規模インフラ整備、交通バリアフリー法、交通結節点の基礎調査

当調査では、北陸新幹線の開業・駅のバリアフリー化が重要な要素と捉え、鉄道駅およびその周辺整備検討を提案したが、鉄道駅については、大規模なインフラ整備であり、交通バリアフリー法などに対応した基本構想検討が必要である。

そのため、施策を実現するためには、基本構想検討に向けた詳細な基礎調査を実施する必要がある。

### 課題3：実験計画の立案

キーワード：社会実験、広報PR計画、検証計画

当調査で提案した施策の中で社会実験が必要なものについては、施策を実現するために具体的な運行計画、広報PR計画、検証計画等を検討し、その結果を踏まえた実験計画を立案する必要がある。

### 課題4：検討体制の早期整備とPDCAサイクルの導入

キーワード：市民への説明責任、検討体制、PDCAサイクル、数値目標

今後、詳細な検討および施策の推進のために、法定協議会だけでなく、分野ごとに議論でき、市民への説明責任も果たせる新たな検討体制整備を早期に行う必要がある。

また、検討体制においてPDCAサイクルを導入し、数値目標を明確にした上で、施策の進捗状況を定期的に確認していく必要がある。