魚津市地域公共交通計画

令和４年３月

魚津市

内容

1. 地域公共交通計画について……1
2. 上位・関連計画と地域公共交通の位置づけ……2
3. 魚津市の現況……8
4. 地区別移動状況と意向……14
5. 地域公共交通の現況……23
6. 地域公共交通を取り巻く課題の整理……60
7. 地域公共交通の目指す将来像、目標値、目標、基本方針……62
8. 目標達成のための施策と事業……64
9. 取り組み施策の概要……65
10. 計画の推進体制と進捗管理……77

1. 地域公共交通計画について

1-1 計画策定の趣旨

魚津市においては、平成 28 年度に策定した「魚津市地域公共交通網形成計画（平成 28 年度～令和 3 年度）」に基づき、市内公共交通機関の利便性向上、利用者の確保に努めてきました。しかし、市内人口の減少の影響のみならず、バスの主たる利用者層であった 65 歳以上高齢者の免許保有率の上昇の影響等も重なり、当市における公共交通利用者は減少の一途を辿っています。

特に、居住人口の少ない郊外地域及び旧市街地の人口減少率は高く、それらの地域を起点や経路の一部を含む路線の利用者数が著しく減少しており（市民バス利用者は平成 25 年度の 20 万人をピークに平成 31 年度には 13 万人に減少）、現在の運行形態の持続が危ぶまれる状況になっています。

一方、令和２年７月に公表した「魚津市立地適正化計画」においては、市内５つの鉄道駅を中心として、市内各地区を鉄道とバスで繋ぐコンパクトな都市構造を目指しており、現在の市内公共交通体系を維持するだけではなく、目指すべき将来の都市構造や住民ニーズに応じた利便性の高い公共交通網の構築が求められています。

そこで、人口分布や移動実態及び移動ニーズの調査を行い、利用者ニーズに合った公共交通体系について検討し利便性の高い路線とすることで、日常生活の足の確保・観光客の移動の利便性向上・利用者の増加等を図るため、今後の魚津市の地域公共交通網の形成と活性化を計画的に遂行し、持続可能な地域公共交通網の構築を目指す「魚津市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画概要

（１）計画の区域

魚津市全域及び周辺地域とします。

（２）計画の期間

令和４年度から令和８年度までの５年間とします。

2. 上位・関連計画と地域公共交通の位置づけ

2-1 第５次魚津市総合計画

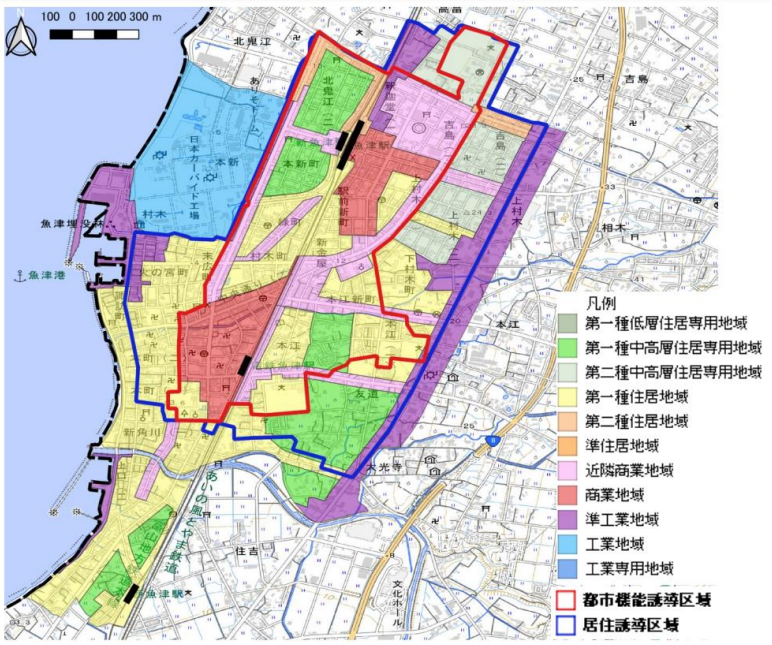
■計画期間	2021 年（令和 3 年）～2030 年（令和 12 年）の 10 年間
■将来像	ともにつくる　未来につなぐ　人と自然が輝くまち魚津
■基本方針	1　ともにつくるまち　　市民一丸となって『ともにつくるまち』 2　未来につなぐまち　　命・健康・幸せを『未来につなぐまち』 3　輝くまち　　ひとの暮らしと産業が『輝くまち』
■公共交通の位置づけ	施策 35　総合交通体系の整備 ①公共交通の利便性向上 【主な事業】公共交通対策事業 ・バス・鉄道などの公共交通相互の連携・活性化を図る ・利用しやすい体制の整備を進め、持続可能な公共交通体系を再編 （施策 9 地球温暖化防止対策・循環型社会の構築にも再掲） ②市民バスの利便性向上 【主な事業】魚津市民バス運行事業 ・民間路線バスとの協調 ・公共交通空白地域への対応 ・全市的な利用促進体制の強化などの利用しやすい体制の整備

2-2 魚津市都市マスタープラン

■計画期間	2017 年（平成 29 年）～2036 年（令和１８年）の 20 年間
■将来像	人が輝き、笑顔の絆がつなぐ、躍動都市“魚津”
■基本方針	人口減少社会などに適応した計画的な土地利用によるまちづくり 中心都市機能の向上とネットワークによる暮らしやすいまちづくり 定住・移住を促す魅力的なまちづくり 豊かな自然環境の保全・活用による美しいまちづくり 安全・安心に暮らせる災害に強いまちづくり 周辺市町との広域連携によるまちづくり
■公共交通の位置づけ	第 7 章　都市計画の基本方針（全体構想）7-2　都市施設の整備方針 （6）公共交通の充実 ・あいの風とやま鉄道と富山地方鉄道との乗り換え利便性向上やバリアフリー化 ・あいの風とやま鉄道と富山地方鉄道の交通結節点としての機能向上 ・バス・鉄道などの公共交通の連携や高速バス網の強化 ・北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅へのアクセス向上 ・魚津市民バスと富山地方鉄道の協調 ・公共交通空白地域への対応 ・運行管理体制の強化

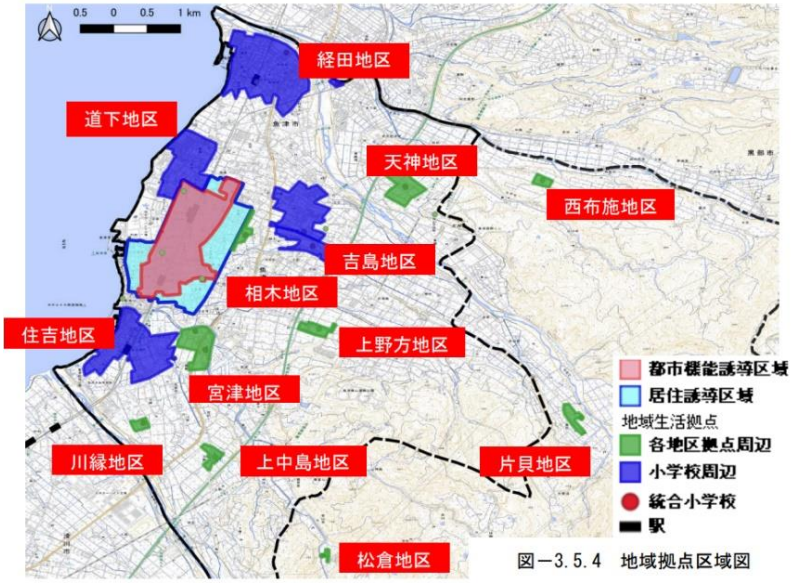
2-3 魚津市立地適性化計画

■計画期間	2020 年（令和 2 年）～2040 年（令和 22 年）
■将来像	中心市街地を活性化し、生活・交通の利便性を高く確保し、 未来を担う若者たちにつなげる魅力的なまちづくり
■基本方針	○人口動向 　魚津駅・新魚津駅周辺及び電鉄魚津駅周辺を中心とする市街地において、日常生活に必要な生活サービス機能を持続的に確保できるように、中心市街地での人口密度の維持を目指します。 ○土地利用 　災害や歩行者等に対する安全性を考慮した住環境の形成を図るとともに、子育て世代の移住・定住や市民が安心して暮らせる生活利便性の高い住環境の維持・向上を目指します。 ○地域経済 　魚津駅・新魚津駅周辺及び電鉄魚津駅周辺は、本市の経済の中心であり、賑わいの再生を図り、魅力を高めることで、より利便性の高い日常生活を維持し、安定した財政収入を目指します。 ○交通利便性 　少子高齢化の中、公共交通が持続し、市民の自由な移動が確保できるよう、持続可能性を高める公共交通ネットワークを目指します。
■公共交通の位置づけ	施策 3　利便性の高い公共交通ネットワークの形成 ・拠点間を結ぶ路線を「基幹的な公共交通路線」と位置づけ、路線の維持・確保に向けて「魚津市都市マスタープラン」、「魚津市地域公共交通網形成計画」等の上位・関連計画と一体となった取組を推進する、 ・魚津駅・新魚津駅周辺においては、公共交通アクセス性に優れる交通結節点としての機能向上を図る。 ・コアゾーン内の回遊性とコアゾーン間を結ぶ公共交通ネットワークの検討 ・魚津駅・新魚津駅周辺コアゾーンと電鉄魚津駅コアゾーン双方を連動させた利便性の確保、歩いて楽しい賑わいを創出するために、現在のバスルートを見直し、拡充による再編の可能性を検討する。 ・コアゾーンを結ぶルートについては、各地域を結ぶ公共交通ネットワークのダイヤの編成等を検討しながら、運行頻度の高い基幹バスルート導入の可能性を検証し、最も効果的な公共交通ネットワークを検討する。



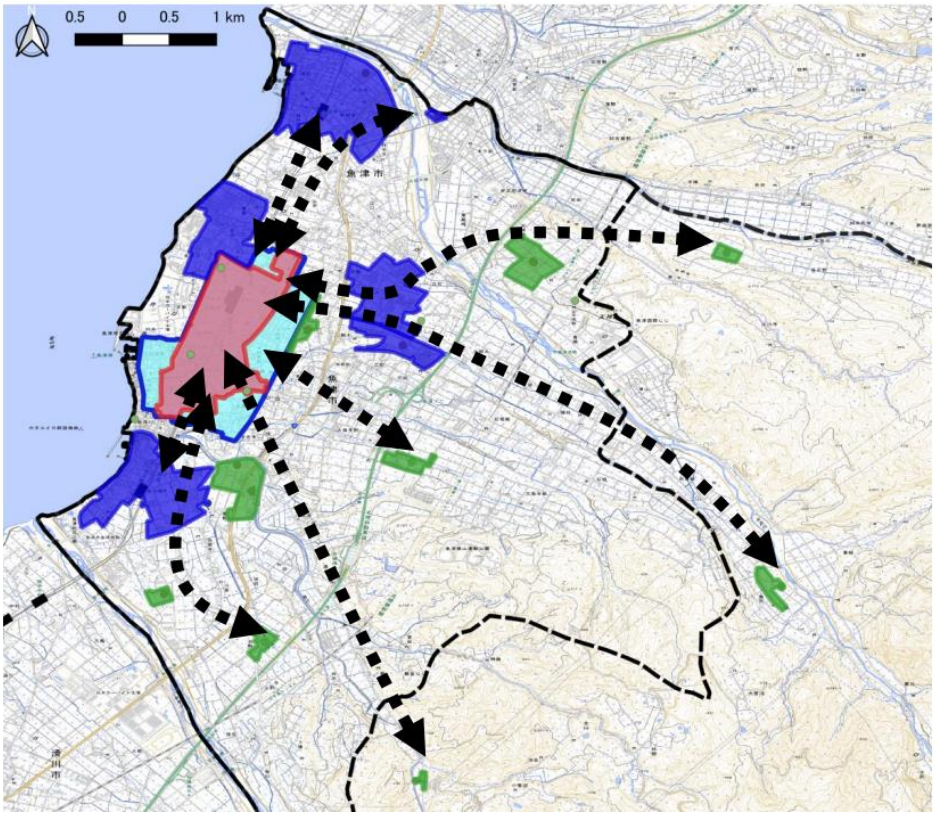
図表　誘導区域図

都市機能誘導区域：
「都市機能誘導区域」は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。
居住誘導区域：
「居住誘導区域」は、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

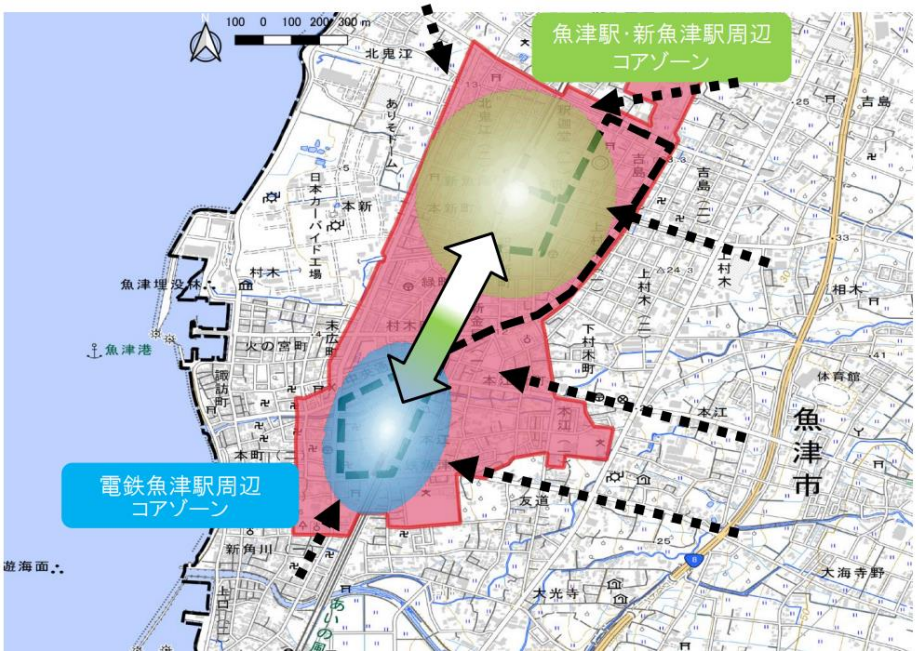


図表　地域拠点区域図

地域拠点区域：
現況人口集積、将来人口集積状況より、人口密度が維持される地区が存在します。これらは生活利便性の高いエリアであるとともに、人口密度を維持すると見込まれることから、当該エリアや都市施設周辺エリアを地域拠点区域と位置づけ、良好な居住環境を維持、継続することとします。また、人口密度が維持されない地区であっても、すでに地域活動が確立している基礎集落が地区公民館周辺に存在する地区においては、地域拠点区域として位置づけます。



図表　利便性の高い交通ネットワークの形成　中心拠点を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保



図表　利便性の高い交通ネットワークの形成　コアゾーン内の回遊性とコアゾーン間を結ぶ公共交通ネットワークの検討

2-5 富山県地域交通ビジョン

■計画期間	2016 年（平成 28 年）～2026 年（令和 8 年）の 10 年間
■基本理念	利用目的に応じた利便性の高い地域交通ネットワークを形成すること
■基本方針	1　利便性向上による県民等の地域交通の利用促進 2　国内外の来訪者の円滑な移動の実現 3　持続可能で多様な地域交通サービスの実現
■取組内容	○域内交通 ①市町村におけるまちづくり計画と連携した地域交通ネットワークの計画の策定とその推進 ②地域の実情に応じた多様な地域交通サービスの展開 ③公共交通不便地域の利便性の確保 ○域間交通 ①公共交通機関相互の接続利便性の向上等 ②利便性を考慮した等時隔ダイヤの実現 ③拠点駅など交通結節点の機能強化 ④複数の市町村等の連携による地域交通の利便性向上 ○広域交通 ①北陸新幹線の県内駅・富山きときと空港との交通 ネットワークの充実 ②広域周遊観光ルートの充実 ③地域観光資源と連携した多様な観光列車の運行 ④交通情報等の提供 ○交通環境の整備 ①全国相互利用可能な交通 IC カードの導入促進 ②駅舎・バス停等の利便性の向上 ③多様なニーズに対応した付加価値の高い交通サービスの提供 ④安全・安心な地域交通の基盤づくり

2-6 第３次魚津市観光振興計画（策定中）

■計画期間	2022 年（令和４年）～2026 年（令和８年度）の５年間
■基本コンセプト	自然と人と食・文化、多様な魅力を融合した 『地域で稼ぐ』新観光ビジョン
■基本方針	Ⅰ ホスピタリティあふれる受入環境を作りリピーターを増やそう Ⅱ 観光産業の高付加価値化を図り域内消費を拡大しよう Ⅲ 消費単価が高い"新たな魚津ファン"を獲得して経済効果を増大させよう Ⅳ 望まれる情報を旅行者目線でタイムリーに届けて来訪意欲を高めよう
■取組内容	基本戦略Ⅰ-2 快適な旅行環境の提供 ・魚津駅における、デジタル技術を活用した観光情報の充実 ・レンタサイクル「ミラくる」の利用促進 ・そらタクやおもてなし直行便の運行 ・魚津市民バスなどにおける観光情報の提供と利用促進 ・観光 MaaS の導入に向けた検討

3. 魚津市の現況

3-1 人口

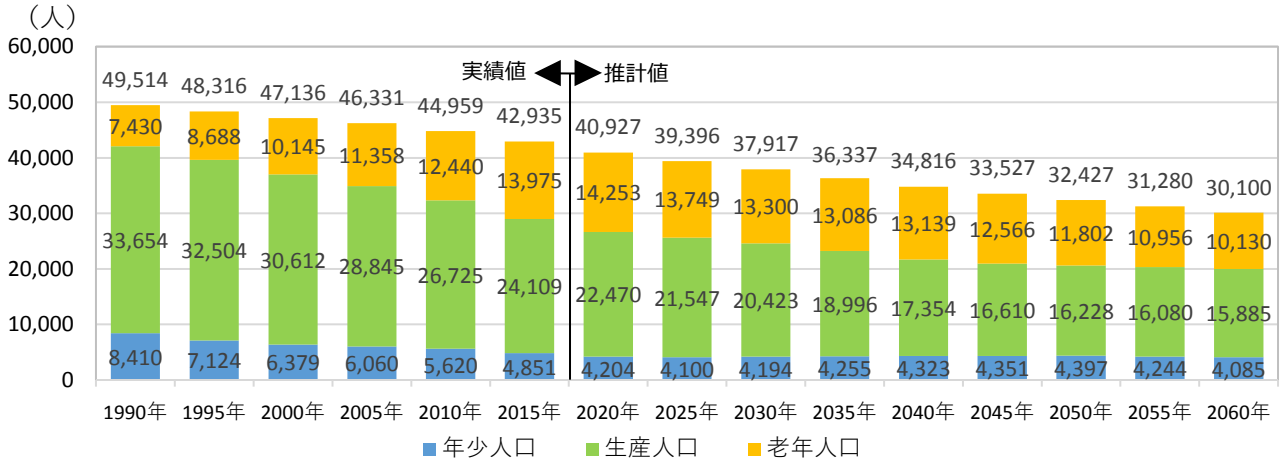
（１）人口減少と高齢化の現状

魚津市の人口は減少傾向にあり（2015 年から 2020 年で 2,400 人の減少）、2020 年の人口（2020 年国勢調査）では 4 万 535 人となっています。

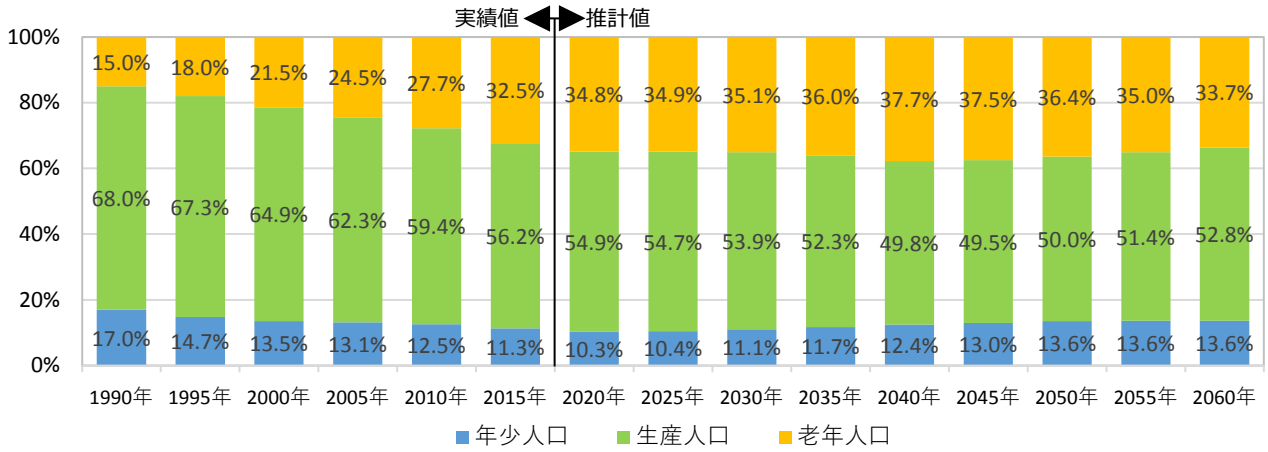
2021 年の魚津市人口ビジョンにおける長期的展望では、2030 年には約 3 万 8,000 人、2040 年には約 3 万 5,000 人になると推計しています。

人口を年齢 3 区分別で見ると、65 歳以上の老年人口は増加傾向が続き、2015 年に 32.5%の高齢化率は、2040 年には 37.7%に達することが見込まれています。ただし、2045 年には減少に転じることが予測されています。14 歳以下の年少人口（2015 年 11.3%）と 15~64 歳の生産年齢人口（2015 年 56.2%）は、減少していく傾向が続きますが、年少人口は 2035 年に、生産年齢人口は 2050 年に増加に転じることが予測されています。

図表　年齢区分別の人口推移と推計



図表　年齢区分別の人口割合と推移

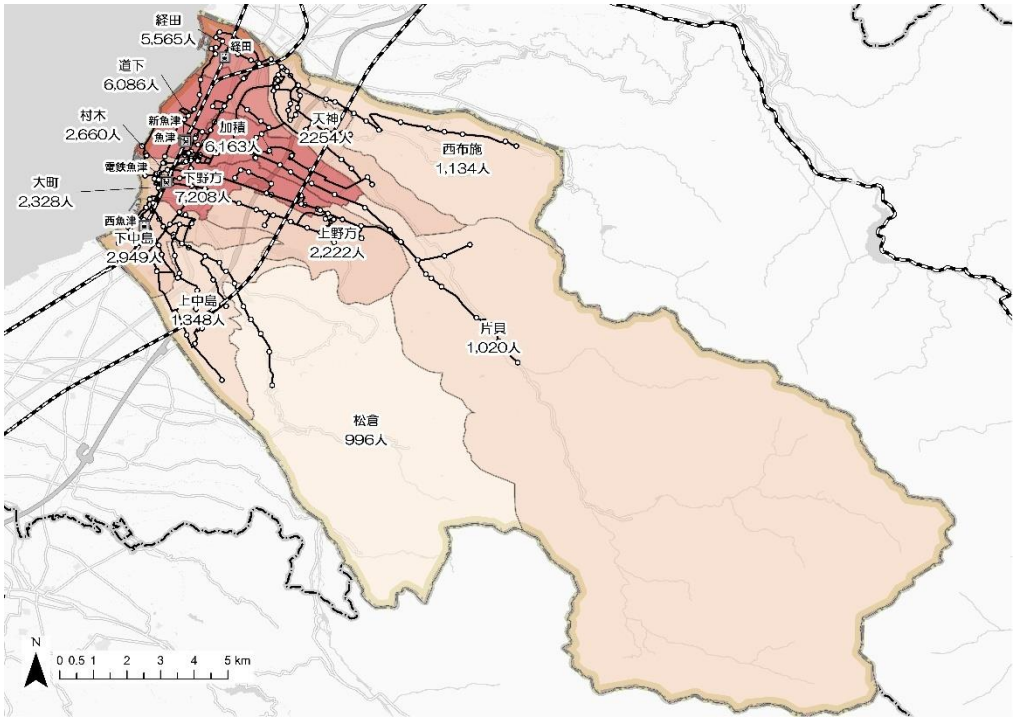


資料：国勢調査・魚津市人口ビジョンにおける長期的展望

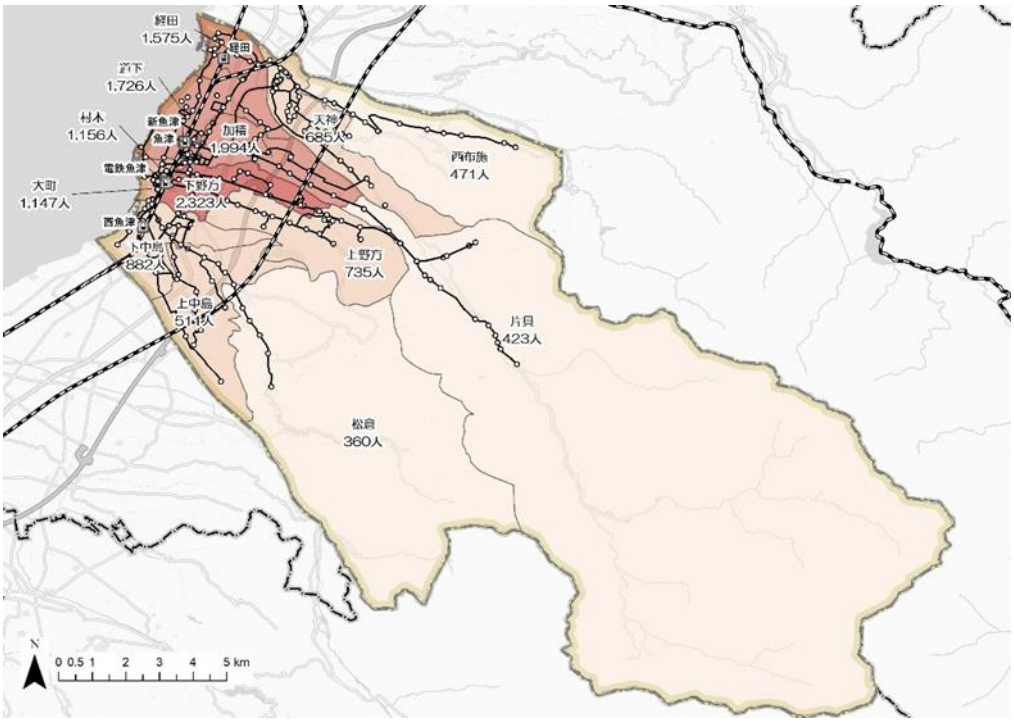
（２）地区別でみる人口･年少人口･高齢者数

鉄道沿線に人口が集中しています。一方で、山間部の人口は少なくなっています。山間部は特に、0~14 歳の人口が少なくなっています。

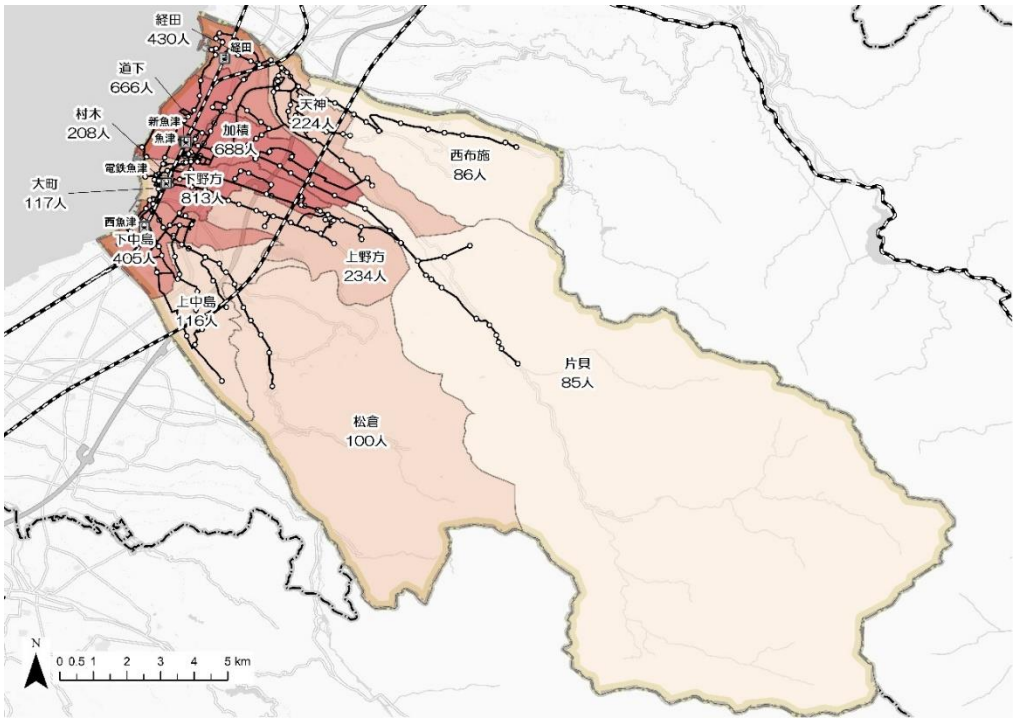
図表　地区別人口　（令和３年）



図表　地区別高齢者（65 歳以上）人口（令和３年）



図表　地区別年少（0~14 歳）人口（令和 3 年）

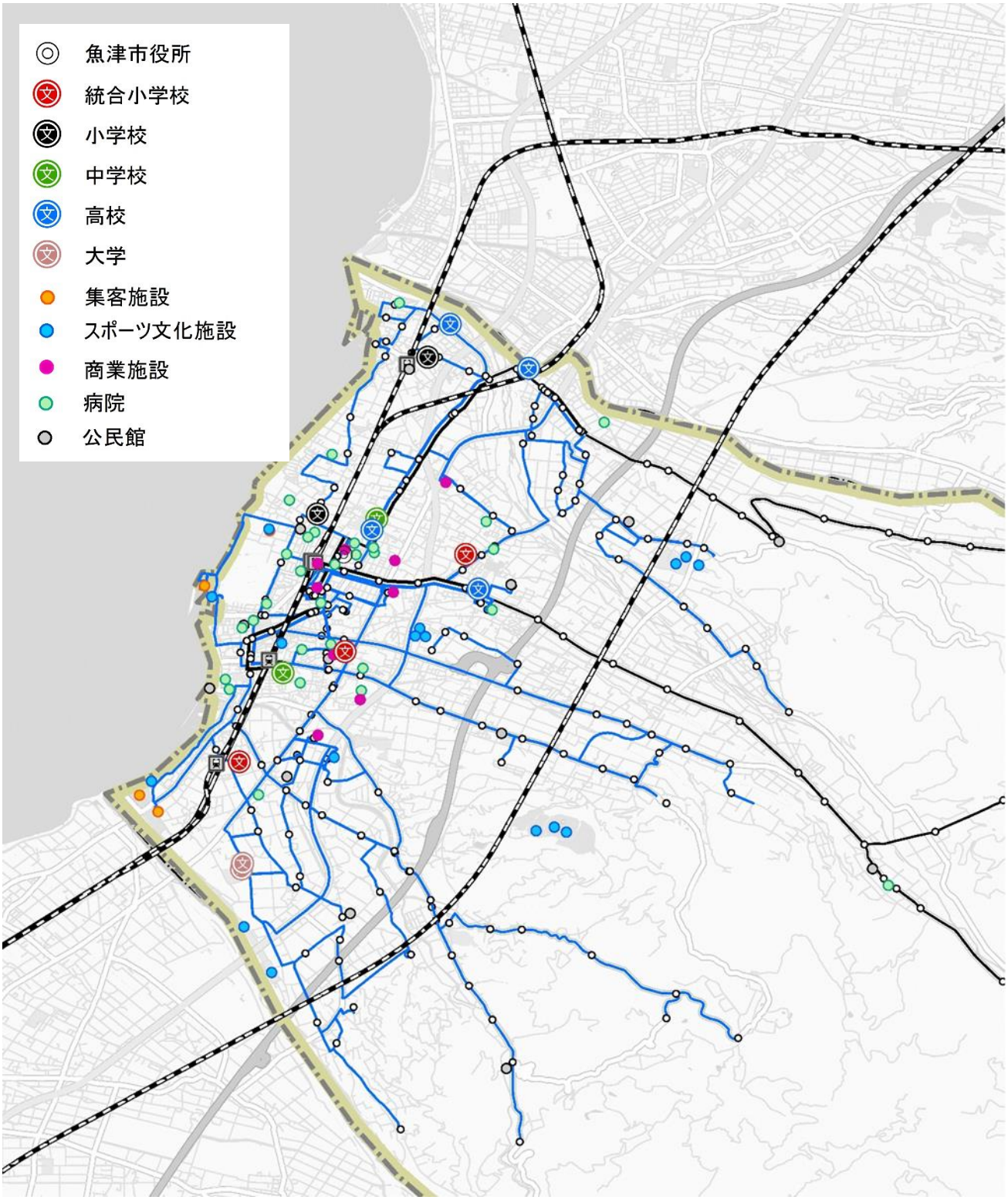


資料：住民基本台帳（令和 3 年 4 月 1 日時点）

3-2 主要施設の立地状況

市街地部に、商業施設・病院・学校等の主要施設が集中して立地しています。沿岸部に集客施設、山間部にスポーツ文化施設が見られます。また各地区に公民館があります。

図表 主要施設の立地状況

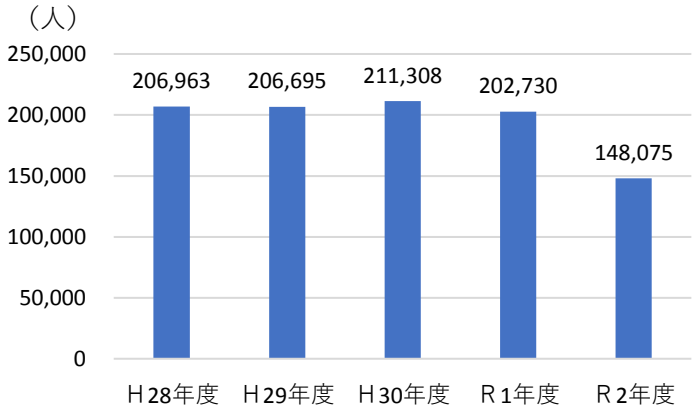


資料：国土数値情報 施設データ

3-3　生活関連施設の利用状況

図書館の利用者数は、平成 28 年度から令和元年度にかけて、約 21 万人で推移していたが、令和 2 年度は新型コロナウィルスの影響により、約 15 万人となっています。

図表　図書館利用者数



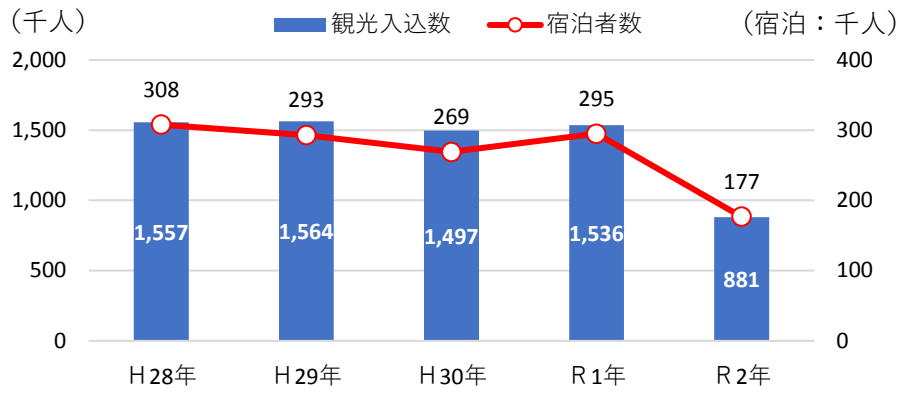
資料：魚津市

3-4　観光客の入込状況

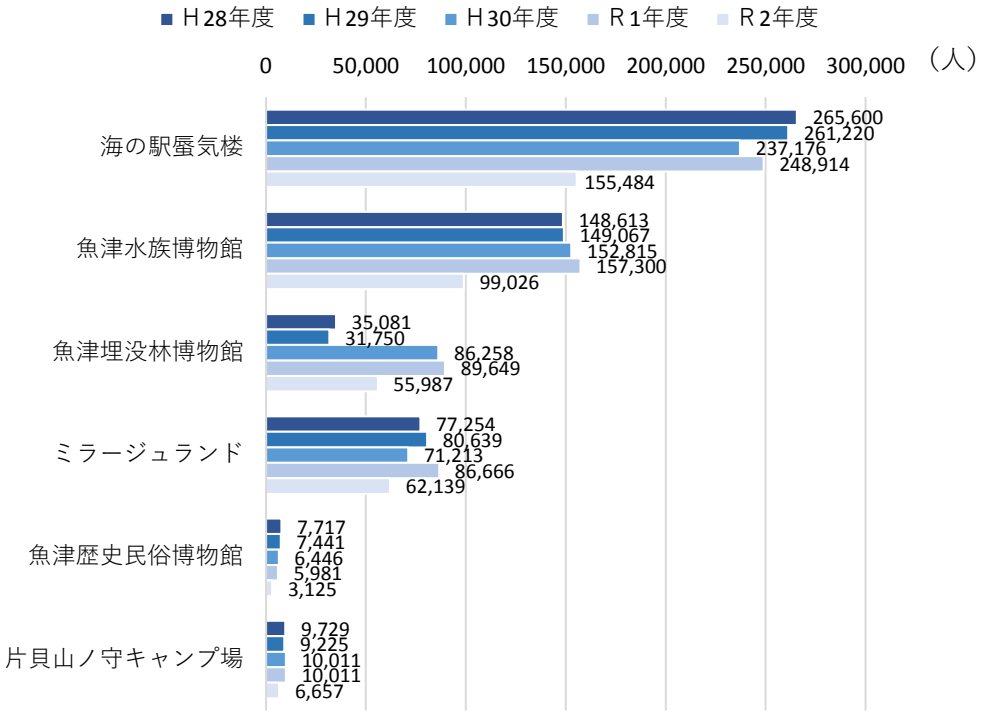
平成 28 年から令和元年までの魚津市の観光入込客数は約 150 万人、宿泊者数は約 30 万人でした。令和 2 年は、新型コロナウィルスの影響により、観光入込客数が約 89 万人、宿泊者数が約 18 万人と大きく減少しています。

令和 2 年度では、海の駅蜃気楼の入込客数が 1 年間で約 25 万人と最も多くなっています。次いで、魚津水族博物館となっています。魚津水族博物館は、令和 2 年度は新型コロナウィルスの影響により入込客数は大きく減少していますが、令和元年以前では、1 年間で約 15 万人の入込客数がありました。魚津埋没林博物館は、平成 30 年 4 月にリニューアルオープンにより、入込客数が倍以上に増加して、新型コロナウィルスの感染拡大前の令和元年は約 9 万人となっていました。

図表　観光入込客数と宿泊者数



図表　主要観光施設の入込客数



資料：魚津市

4. 地区別移動状況と意向

4-1 調査概要

（１）市民アンケート

市民の移動と公共交通の利用実態、移動ニーズを把握するため、及び市民の地域公共交通への意識を高めるために、以下のように市民アンケートを実施しました。なお、魚津市民バス運行開始 20 周年に合わせて、ミラージュランドから提供いただいた大観覧車無料券を同封いたしました。

528 票が集まり、たくさんの市民の方にご協力いただきました。

期間	令和 3 年 9 月 14 日～10 月 1 日
対象者	魚津市民 1,000 名（16 歳以上）※地区の人口ごとに配布枚数を按分
調査手法	郵送配布回収
標本数	528 票

表　地区別配布数・標本数

地区	配布数	標本数
大町地区	61	38
村木地区	67	38
下中島地区	70	32
上中島地区	34	20
松倉地区	24	12
上野方地区	55	29
本江地区	169	81
片貝地区	25	17
加積地区	150	82
道下地区	149	65
経田地区	112	56
天神地区	56	29
西布施地区	28	16

無回答 13

（２）利用者アンケート

魚津市民バス利用者に対して、利用状況、改善点等の把握をするため、以下のような利用者アンケートを実施しました。

利用者アンケートは、魚津市民バス運行開始 20 周年に合わせた記念品進呈と合わせて行われました。なお記念品は、魚津市と包括的連携協定を結ぶ明治安田生命と大塚製薬や、ミラージュランドから提供されました。

137 票が集まり、たくさんの利用者の方にご協力いただきました。

期間	令和 3 年 9 月 27 日～10 月 10 日
対象者	魚津市民バス利用者
調査手法	魚津市民バス車内に車内留め置き、またはミラマルシェの回収箱への投函・郵送での回収
配布枚数	300 枚
標本数	137 票

写真　利用者アンケート配布物一式

写真　アンケート配布・回収ボックス

4-2 通勤・通学の移動実態

就業者・通学者の従業地・通学地をみると、魚津市常住者で従業地・通学地が他市町村の人数と魚津市に従業・通学する人で、常住地が他市町村の人数は、9,000 人台で大きくは変わりません。

魚津市常住者の他市町村での従業地・通学地は、黒部市が最も多く、次いで富山市、滑川市、入善町、上市町、朝日町となっています。

他市町村から魚津市に従業・通学する人の常住地は、黒部市が最も多く、次いで富山市、滑川市、入善町、上市町、朝日町となっています。

図表　就業者・通学者の従業地・通学地（平成 27 年）

魚津市常住者の従業地・通学地				魚津市に従業・通学する人の常住地			
従業地・通学地		人数	%	常住地		人数	%
魚津市に常住する就業者・通学者		23,686	100.0	魚津市に従業・通学する就業者・通学者		23,170	100.0
魚津市で従業・通学		13,767	58.1	魚津市に常住		13,767	59.4
	自　宅	2,266	9.6		自　宅	2,266	9.8
	自宅外	11,501	48.6		自宅外	11,501	49.6
他市町村へ小計		9,748	41.2	他市町村から小計		9,192	39.7
県内へ小計		9,485	40.0	県内から小計		8,867	38.3
県内市町村へ	黒部市	3,547	15.0	県内市町村から	黒部市	2,740	11.8
	富山市	2,569	10.8		滑川市	2,139	9.2
	滑川市	2,044	8.6		富山市	1,642	7.1
	入善町	549	2.3		入善町	1,080	4.7
	上市町	271	1.1		上市町	404	1.7
	朝日町	174	0.7		朝日町	399	1.7
	立山町	123	0.5		立山町	215	0.9
	射水市	92	0.4		射水市	83	0.4
	高岡市	69	0.3		高岡市	79	0.3
	舟橋村	24	0.1		舟橋村	34	0.1
	砺波市	15	0.1		砺波市	22	0.1
	南砺市	6	0.0		氷見市	13	0.1
	小矢部市	2	0.0		小矢部市	12	0.1
	氷見市	0	0.0		南砺市	5	0.0
他県へ小計		223	0.9	他県から小計		325	1.4
	新潟県	27	0.1		新潟県	114	0.5
	石川県	71	0.3		糸魚川市	42	0.2
					上越市	32	0.1
				石川県		54	0.2
					金沢市	26	0.1

資料:国勢調査

4-3 地区別移動状況と意向

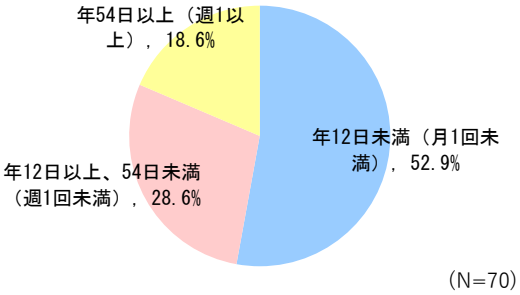
（１）全地区

① 市民バス利用頻度（市民アンケート・利用者アンケート）

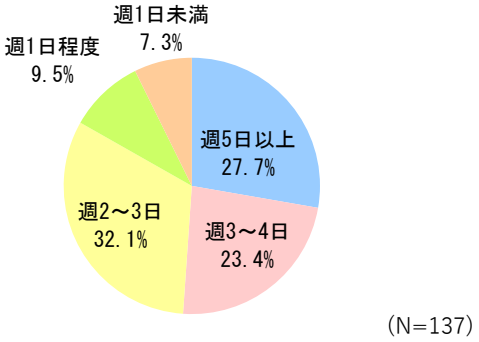
・市民アンケートでは**利用頻度が低く、年 12 日未満が半数以上**を占めます。

・利用者アンケートでは**週 2～3 日が最も多く 32.1%、次いで週 5 日以上が 27.7%**です。

【市民アンケート】



【利用者アンケート】



② 買い物先・通院先（市民アンケート）

・買い物先は「大阪屋ショップ釈迦堂店」が最も多く、次いで「大阪屋ショップ本江店」です。

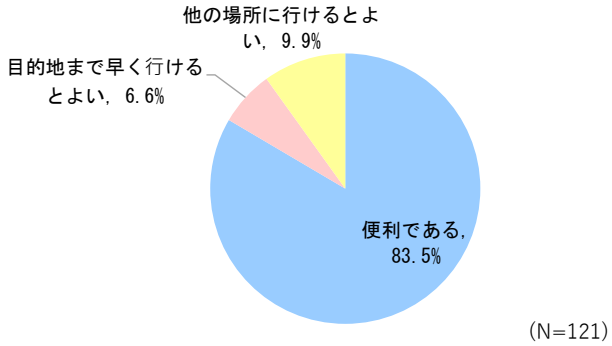
・通院先は「富山労災病院」が最も多く、次いで「宮本内科小児科医院」です。

買い物先	総計(N=139)
大阪屋ショップ釈迦堂店	18.7%
大阪屋ショップ本江店	17.3%
原信魚津店	15.8%
MEGA ドン・キホーテ UNY 魚津店	12.2%
大阪屋ショップサンプラザ店	10.8%

通院先	総計(N=166)
富山労災病院	21.1%
宮本内科小児科医院	7.8%
吉島内科クリニック	7.2%
ありそクリニック	6.0%
浦田クリニック	6.0%
沢口胃腸科クリニック	6.0%

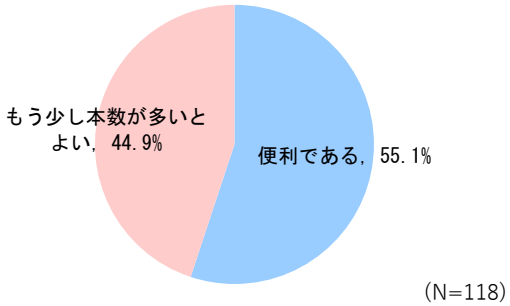
③ 運行ルートの利便性（利用者アンケート）

・市民バスの運行ルートは「便利である」が最も多く 83.5%、ついで「他の場所に行けるとよい」が 9.9%です。



④ 運行本数の利便性（利用者アンケート）

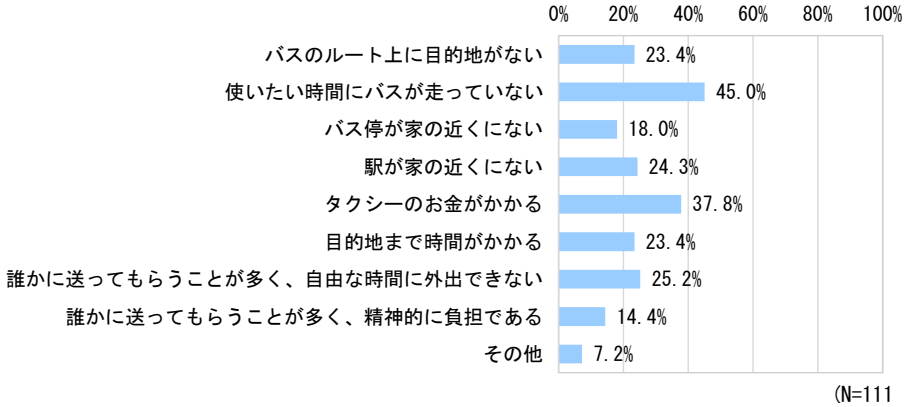
・市民バスの運行本数は「便利である」が 55.1%、「もう少し本数が多いとよい」が 44.9%です。



⑤ 外出の際の困りごと（市民アンケート）

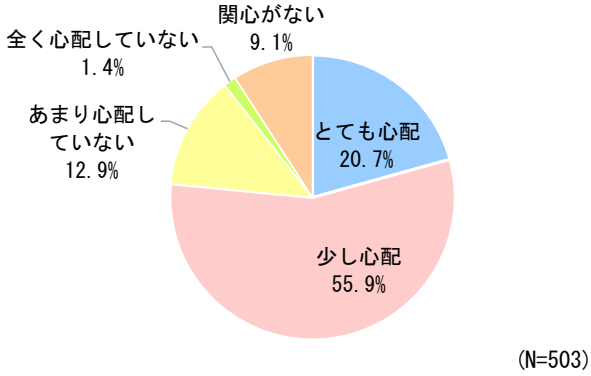
・**外出の際の困りごとは「使いたい時間にバスが走っていない」が最も多く**、次いで「タクシーのお金がかかる」が 37.8%です。

・**バスを利用したいものの、バスの時間が合わず、タクシーを利用するなど負担が発生**しています。



⑥ 公共交通の利用減少について（市民アンケート）

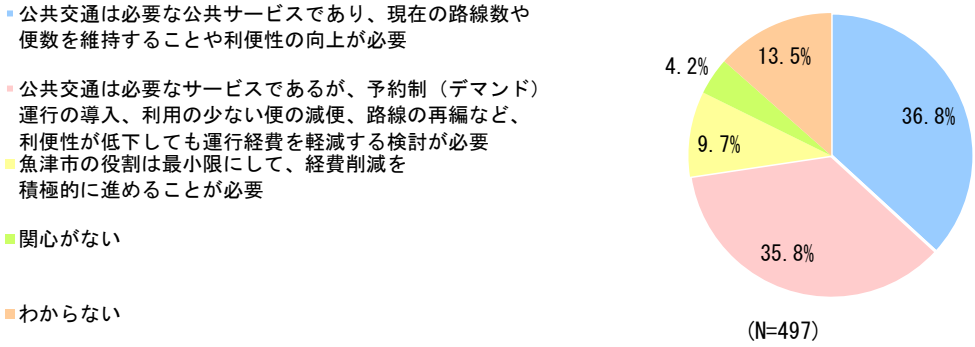
・公共交通の利用減少について「とても心配」「少し心配」合わせて 3/4 以上を占め、市民の関心が高いです。



⑦ 公共交通の役割について（市民アンケート）

・「路線数や便数の維持・向上が必要」という回答が 36.8%、「デマンド交通（予約式乗り合い）導入・減便・路線再編で運行経費軽減の検討が必要」という回答が 35.8%と高く、「関心がない」という回答が 4.2%です。

・市民にとっての地域公共交通の関心の高さと、持続的な運行を行うべきという意向が伺えます。



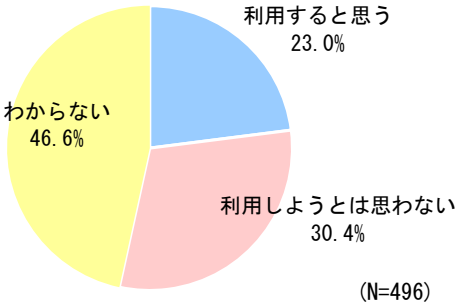
⑧ デマンド交通（予約式乗り合い）を導入した場合の利用可能性（市民アンケート・利用者アンケート）

・市民アンケートでは「利用しようと思わない」が 30.4%です。「わからない」が半数近くを占めています。

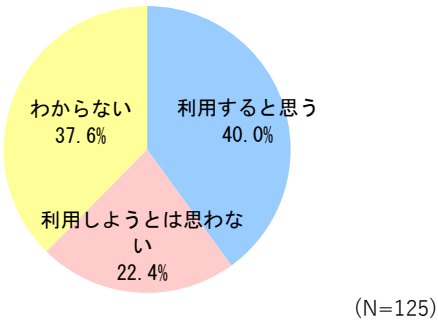
・利用者アンケートでは「利用すると思う」が 40.0%です。「わからない」が 4 割近くを占めます。

・効率的な運行を検討するため、デマンド交通への理解を深めることが必要です。

【市民アンケート】

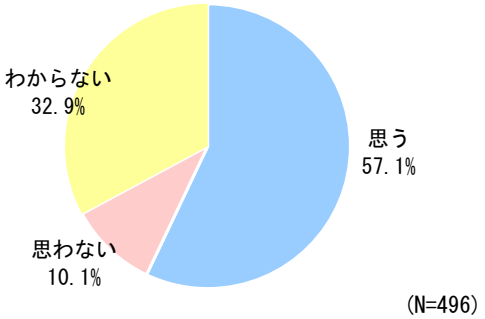


【利用者アンケート】



⑨ デマンド交通（予約式乗り合い）への検討（市民アンケート）

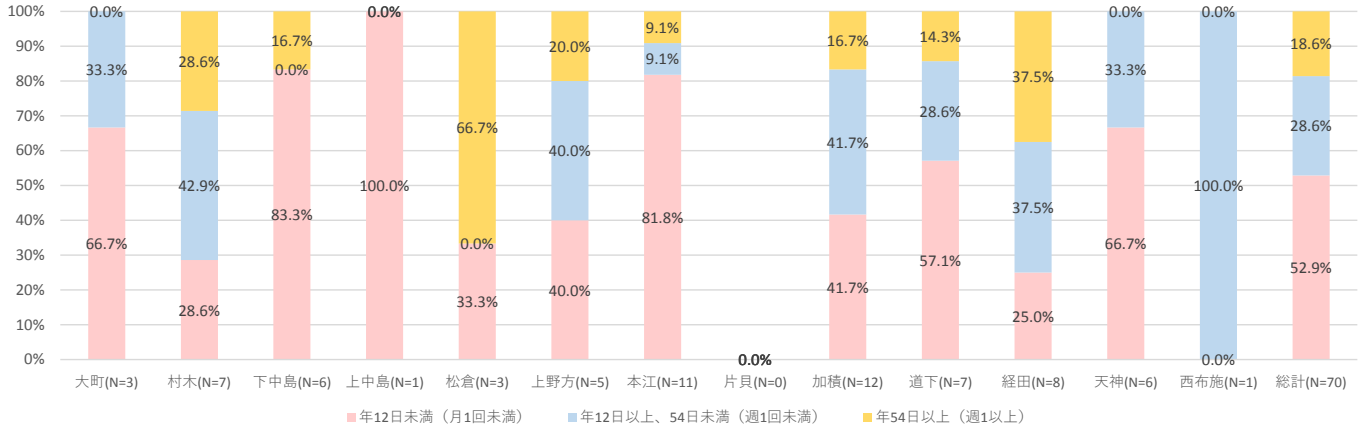
・デマンド交通の導入検討をしてもよいと思うかとの設問では、「思う」が約 6 割を占めるものの、「わからない」が約 3 割です。



（２）各地区の一覧（市民アンケート）

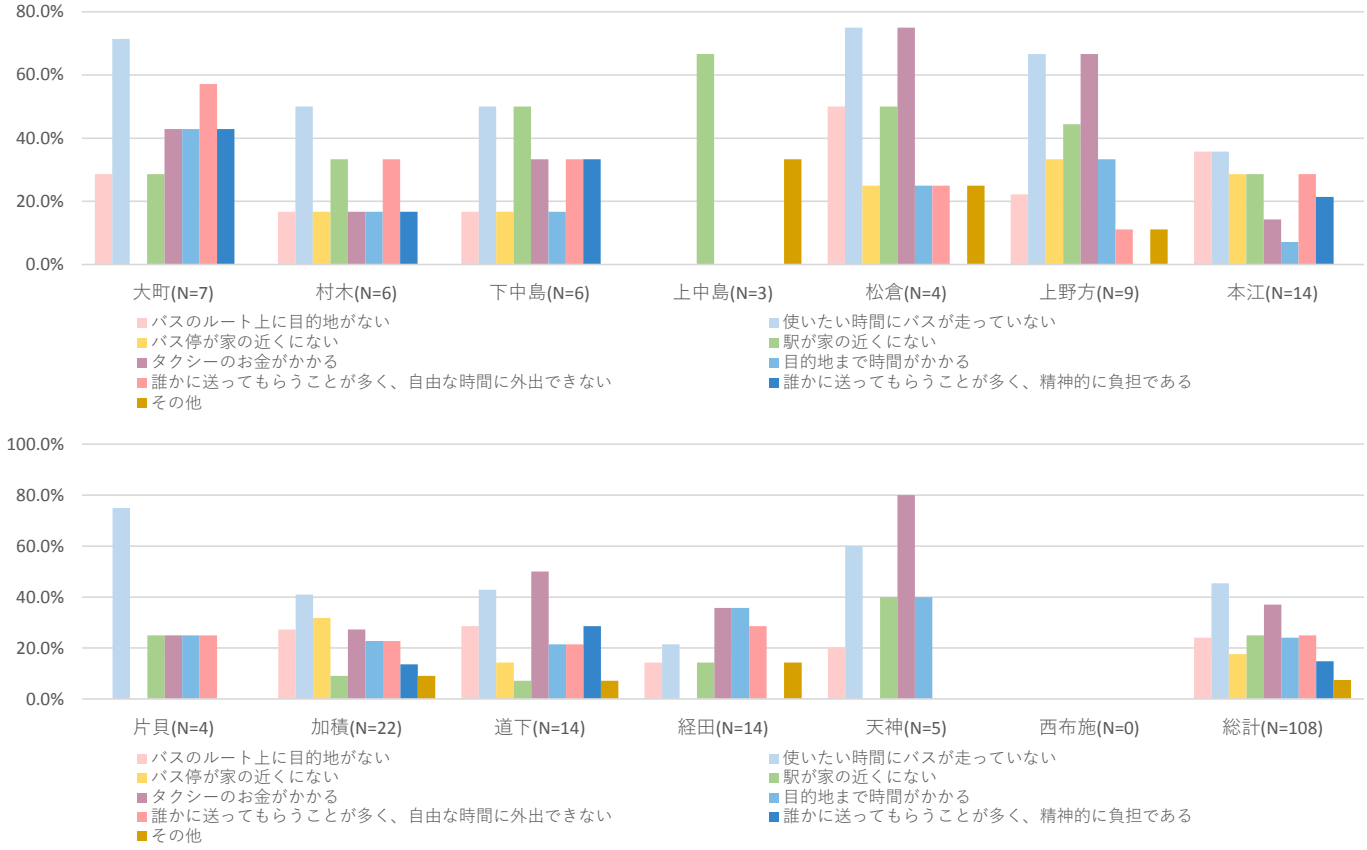
① 市民バス利用頻度

・松倉地区、経田地区、村木地区の市民バスの利用頻度が高くなっています。



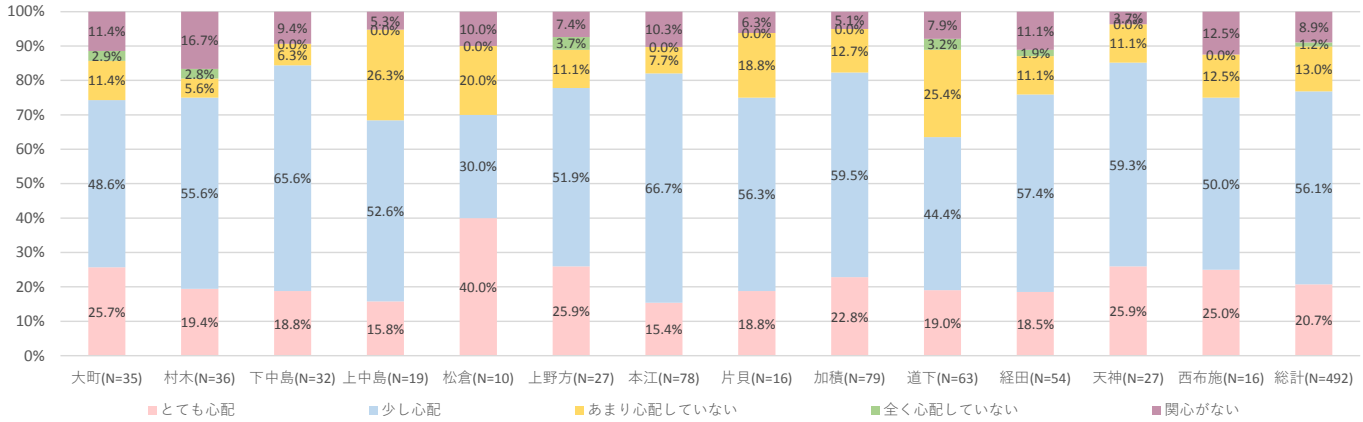
② 外出の際の困りごと

・松倉地区、上野方地区、天神地区では「タクシーのお金がかかる」、大町地区、松倉地区、片貝地区では「使いたい時間にバスが走っていない」ということに困っている方が多くなっています。



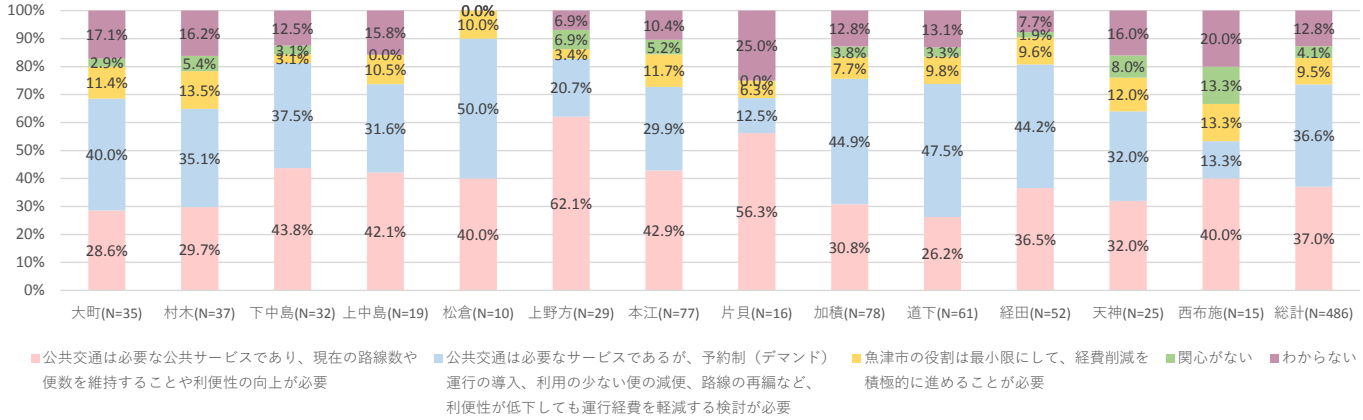
③ 公共交通の利用減少について

・下中島地区、本江地区、加積地区、天神地区の公共交通の利用減少についての関心が高くなっています。



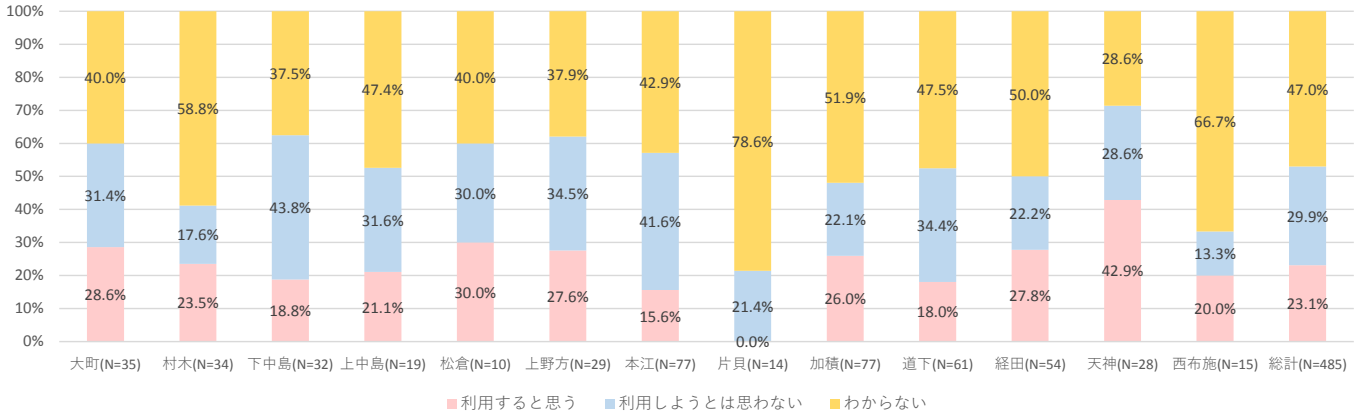
④ 公共交通の役割について

・上野方地区と片貝地区では、現在のサービスの維持・利便性向上のご意見が多く、松倉地区、加積地区、道下地区、経田地区では、運行経費の削減のご意見が多くなっています。



⑤ デマンド交通（予約式乗り合い）を導入した場合の利用可能性

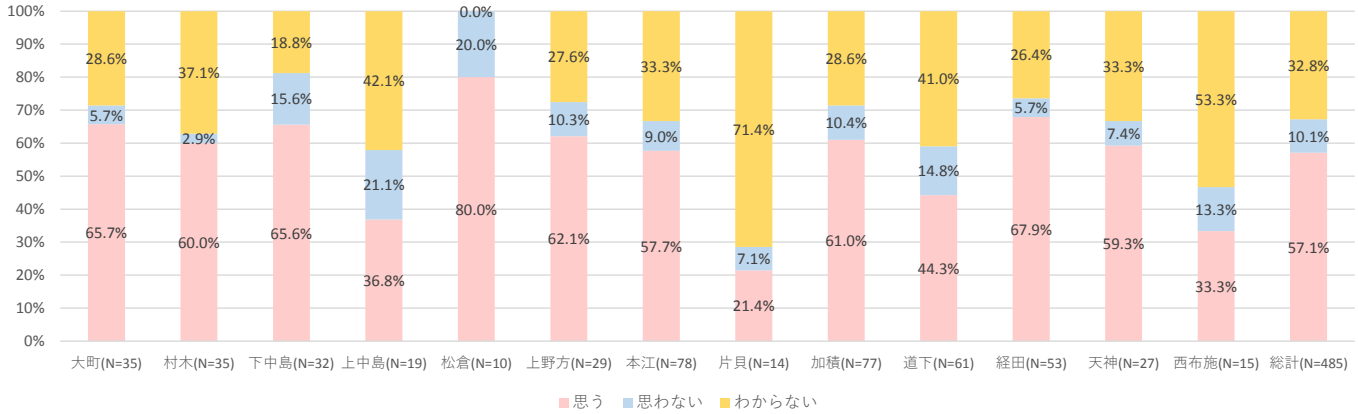
・松倉地区と天神地区で「利用すると思う」が多く、下中島地区、本江地区で「利用しようと思わない」が多くなっています。



⑥ デマンド交通（予約式乗り合い）への検討

・大町地区、下中島地区、松倉地区、経田地区で「（実施の検討をしてもよいと）思う」が多くなっています。

・上中島地区、松倉地区で「（実施の検討をしてもよいと）思わない」が多くなっています。



5. 地域公共交通の現況

5-1 関係者ヒアリング実施概要

地域公共交通の運行事業者や利用者に、地域公共交通の利用状況や課題や改善したらよい点等について、以下の通りご協力いただきヒアリング調査を行いました。

図表 ヒアリング実施概要

分類	対象者	ヒアリングの主な内容
運行事業者	あいの風とやま鉄道株式会社	あいの風とやま鉄道
	富山地方鉄道株式会社	富山地方鉄道、富山地方鉄道バス
	魚津交通株式会社	魚津市民バス、おもてなし魚津直行便、タクシー
	株式会社金閣自動車商会	魚津市民バス、おもてなし魚津直行便、タクシー
	富山労災病院	富山ろうさい病院バス
市民	地域利用促進協議会（全地区）	公共交通全般、普段の移動
	明治安田生命イベント参加者（125 名） ※明治安田生命職員によるヒアリングシート記入	公共交通全般、普段の移動
関係機関	魚津市教育総務課	スクールバス利用の現況、保護者の送迎状況 公共交通を活用した郊外活動等の実施の連携
	魚津市社会福祉課	高齢者のライフスタイル、公共交通全般 高齢者のフレイル・介護予防との連携
	商工観光課	観光客の移動、レンタサイクル

5-2 市内の地域公共交通

魚津市内で運行している主要な公共交通には、南北に走る鉄道 2 路線(あいの風とやま鉄道・富山地方鉄道)と、魚津駅・新魚津駅・電鉄魚津駅を交通結節点とする市街地巡回および郊外に向けて放射状に伸びるバス９路線(市民バス・地鉄バス)、タクシー、小学生（清流小学校・よつば小学校・星の杜小学校）のスクールバス、富山労災病院と魚津駅間を運行する無料のバスがあります。

広域の公共交通としては、東京、新潟行きの高速バス、北陸新幹線「黒部宇奈月温泉駅」と魚津市内を結ぶ予約式乗合タクシー「おもてなし魚津直行便（愛称：おもタク）」が運行しています。

また、平成 27 年３月に開業した北陸新幹線(長野～金沢間)は魚津市内には停車駅が無く、隣接する黒部市の「黒部宇奈月温泉駅」が最寄り停車駅となっています。

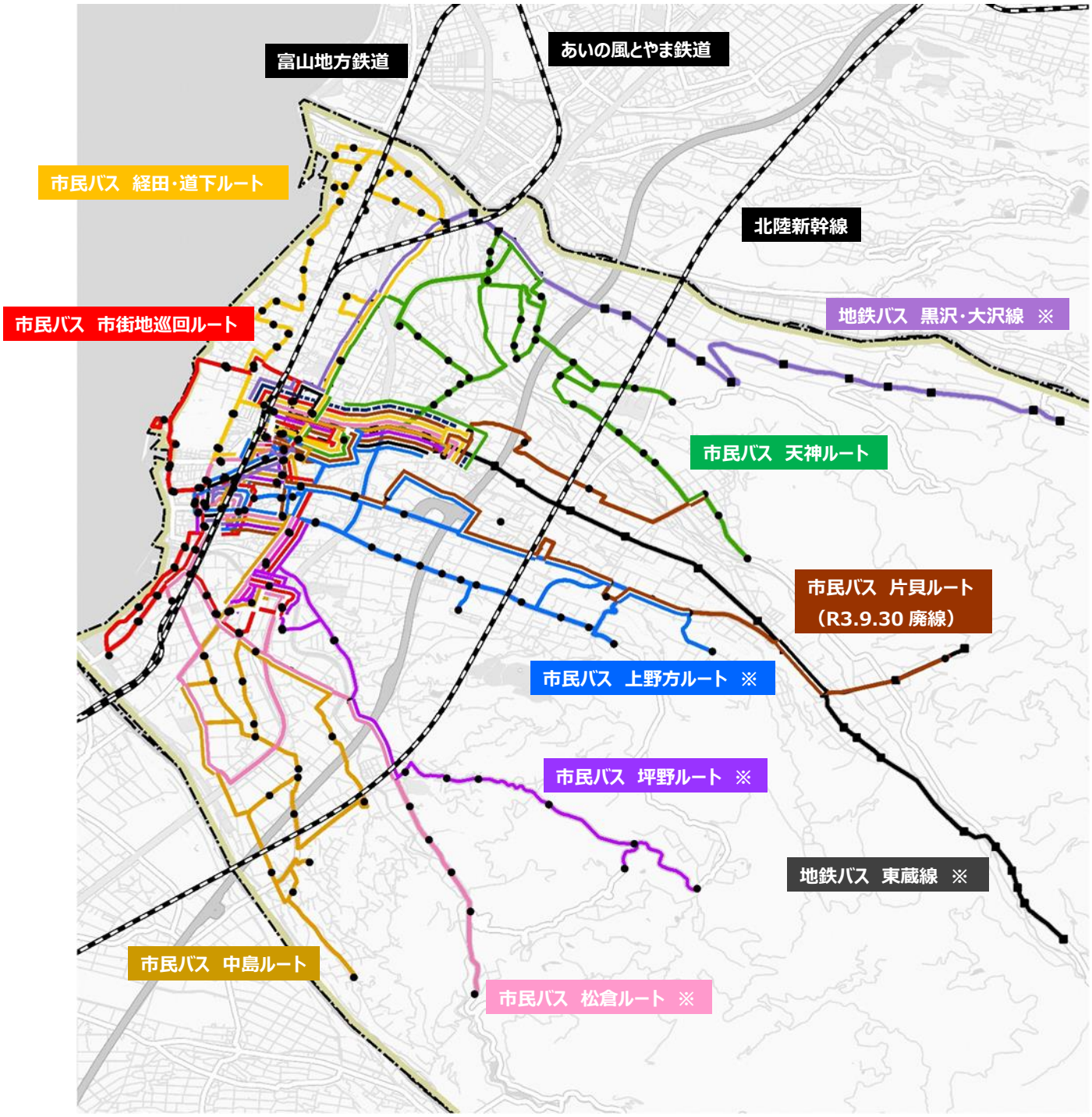
図表 市内の公共交通

路線名				便数/日			車両	運賃
				平日	土	日祝		
鉄道								
	あいの風とやま鉄道線		倶利伽羅－市振	73 便	67 便	67 便	－	乗車区間による
	富山地方鉄道本線		電鉄富山－宇奈月温泉	56 便	52 便	52 便	－	乗車区間による
路線バス※1								
	地鉄バス 黒沢・大沢線		大沢－電鉄魚津駅前	10 便	10 便	10 便	－	200 円※2
	地鉄バス 東蔵線		東蔵－電鉄魚津駅前	15 便	12 便	12 便	－	
魚津市民バス								
	市街地巡回ルート	東回り	魚津駅前－魚津駅前	8 便	8 便	8 便	ポンチョ 2 台 マイクロバス 7 台	200 円※2
		西回り	魚津駅前－魚津駅前	8 便	8 便	8 便		
	上野方ルート※1		魚津消防署前－魚津駅前	12 便	12 便	0 便		
	経田・道下ルート	左回り	経田公民館－経田公民館	5 便	5 便	0 便		
		右回り	経田公民館－経田公民館	6 便	6 便	0 便		
	天神ルート		東山円筒分水槽前－魚津駅前	13 便	13 便	0 便		
	中島ルート		魚津もくもくホール－労災病院前（玄関口）	10 便	10 便	0 便		
	松倉ルート※1	夏季	鹿熊－労災病院前（玄関口）	12 便	12 便	0 便		
		冬季	鹿熊－労災病院前（玄関口）	10 便	10 便	0 便		
	坪野ルート※1		坪野（旧地鉄バス停前）－労災病院前（玄関口）	12 便	12 便	0 便		
	片貝ルート	東回り	奥東城－労災病院前	4 便	4 便	0 便		
		西回り	東山バス停前－魚津駅前	2 便	2 便	0 便		
乗合タクシー								
	おもてなし魚津直行便		黒部宇奈月温泉駅－魚津市内	19 便	19 便	19 便	タクシー、ジャンボタクシー	1,000 円/人※3 未就学児無料
タクシー				2 事業者、車両 82 台、魚津駅前と電鉄魚津駅前に待機				
高速バス								
	東京線			10 便	10 便	10 便	－	片道 8,100 円
	新潟線			4 便	4 便	4 便	－	片道 4,900 円
病院無料バス								
	ろうさい病院バス			23 便	0 便	0 便	マイクロバス	無料
スクールバス								
	清流小学校			－	－	－	5 台 マイクロバス等	無料
	よつば小学校			－	－	－	1 台 マイクロバス	
	星の杜小学校			－	－	－	3 台 マイクロバス	

※１：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線
※２：小・中学生、高校生:100 円、未就学児:無料
※３：１回の乗車につき４名以上の予約で通常 4,000 円のところ 3,500 円に割引

資料：事業者ホームページ、魚津市提供データ

図表　市内の地域公共交通



※：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線

5-3 鉄道

（１）運行概要

魚津市内の鉄道は、あいの風とやま鉄道と富山地方鉄道の２路線があり、富山方面・泊方面・宇奈月方面と連絡しています。運行状況を見ると、あいの風とやま鉄道・富山地方鉄道のいずれも５時台～23 時台にかけて運行（あいの風とやま鉄道泊方面のみ 24 時台まで運行）しており、特に通勤・通学・ 帰宅時間帯は運行本数が多くなっています。

なお、パークアンドライドの駐車場は魚津市内の全駅に整備されていません。

図表 あいの富山鉄道、富山地方鉄道の運行時間帯および本数※

時台		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	合計
あいの風とやま鉄道	富山方面	1	2	4	3	2	1	2	1	1	2	1	2	2	2	3	2	2	1	1	0	35
	泊方面	1	2	3	3	1	2	1	1	2	1	2	2	2	3	3	2	3	2	1	1	38
富山地方鉄道	富山方面	2	2	2	2	4	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	0	0	0	29
	宇奈月方面	0	2	1	2	2	2	1	0	2	1	2	2	1	3	2	1	2	1	1	0	28

※あいの風とやま鉄道は魚津駅、富山地方鉄道は新魚津駅の平日ダイヤに基づく

資料：あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道ホームページ（令和３年 10 月現在）

（２）利用状況

あいの風とやま鉄道の魚津駅の一日平均乗車数は、平成 26 年度から令和元年度までほぼ横ばいで、2,000 人余りでした。令和 2 年度は、新型コロナウィルスの感染拡大のため、大きく減少しています。利用者は、通勤通学での利用が多くなっています。

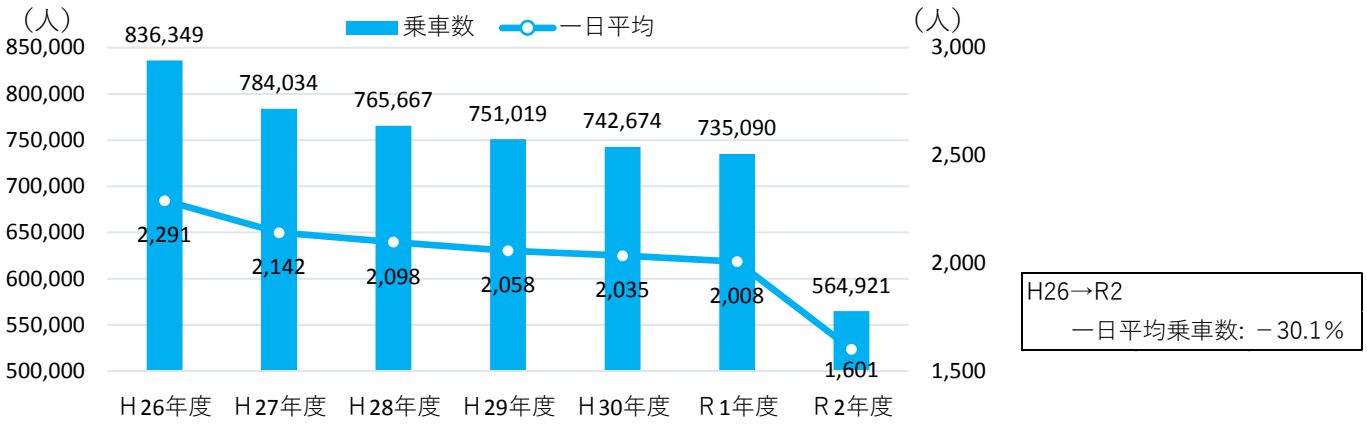
●利用者層＜運行事業者ヒアリングより＞

・通勤、通学での利用がメイン。

（参考）2020 年度実績（コロナ禍）：通勤定期３割、通学定期５割、定期外２割

2019 年度実績（コロナ前）：通勤定期３割、通学定期４割、定期外３割

図表 あいの風とやま鉄道 魚津駅乗車数



資料：あいの風とやま鉄道提供データ

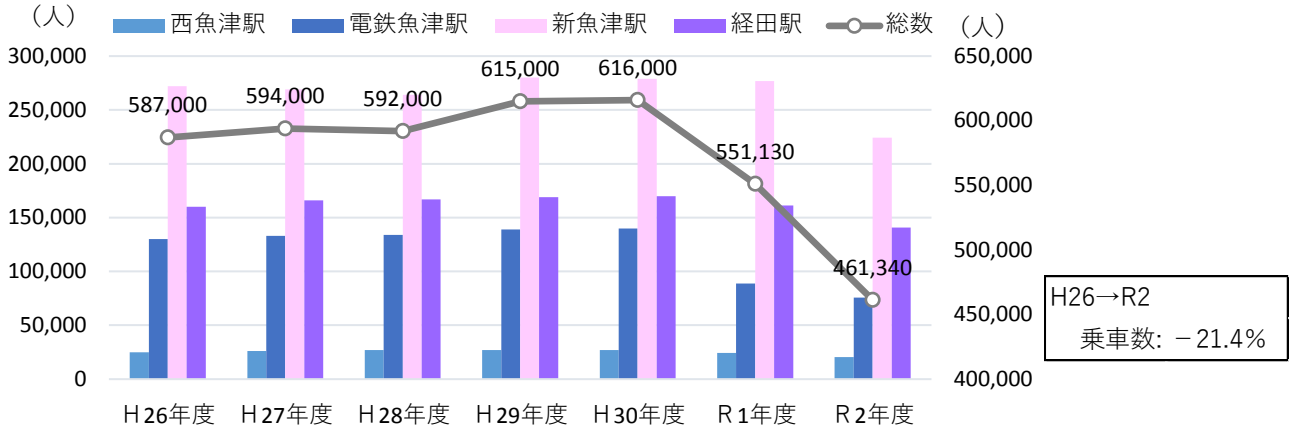
富山地方鉄道の各駅の乗車数を見ると、利用者の多い時間帯の増便により、平成 30 年度までは増加しており、平成 30 年度は約 61 万人となりました。しかし、令和元年度以降は新型コロナウィルスの感染拡大のため、あいの風とやま鉄道と同様に大きく減少し、令和 2 年度は約 46 万人となりました。

令和 2 年度の駅別の利用者数を見ると、新魚津駅が約 22 万人と最も多くなっており、次いで、経田駅が約 14 万人、電鉄魚津駅が約 8 万人、西魚津駅が約 2 万人となっています。

●運行事業者ヒアリングより

・利用者数の増加の要因として、利用者が少ないから減便をするのではなく、利用者の多い時間帯の増便をすることで、利便性を高めたことが挙げられる。

図表　富山地方鉄道　魚津市内の駅乗車数



資料：富山地方鉄道提供データ

●参考　あいの風鉄道　魚津駅、富山地方鉄道　新魚津駅の利用状況

魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり基本構想（令和 2 年）　アンケート調査結果より

①鉄道移動目的

アンケート回答者は、「通勤通学」利用者が全体の約 7 割を占め、20 歳未満の 9 割が「通学」のために利用している。このことから、生活に密着した駅としての利用実態が伺える。

②駅の利用頻度

「利用頻度」は、「毎日」との回答が 25.4%、「週 3 ～ 5 回」との回答が、45.4%であり、合わせると 7 割以上が定期的な利用をしていると考えられる。

③駅までの移動手段

複数回答による度数集計結果では、約半数が「自転車・徒歩」での利用となっており、「自動車」での利用も約半数と、公共交通利用者の少なさが伺える。

- 鉄道整備と駅利用に関するアンケート調査概要 -

平成 29 年 6 月 8 日（木）実施、対象者：魚津駅・新魚津駅の利用者

配布枚数：1,076 件、回収数：339 件

5-4 路線バス

黒沢・大沢線と東蔵線は、富山地方鉄道が運行しています。両路線とも、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線です。

路線バス全体では、新型コロナウィルスの影響で、昨年の春に利用が急激に落ち込み、その後回復してきましたが、感染者数が多くなったことで、また利用が落ち込み、まだ新型コロナウィルスの流行前の利用者の水準に戻っていません。通勤通学の利用だけではなく、高齢者の外出も減ったため、日中の高齢者の利用も減少しました。

（１）地鉄バス　黒沢・大沢線

① 運行概要

黒沢・大沢線は、電鉄魚津駅～西布施地域を連絡しています。7 時台～18 時台にかけて運行していますが、昼間時間帯の運行本数が少なくなっています。

時台	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	合計
大沢方面	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	5
電鉄魚津駅方面	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0	5

資料：魚津市民バス時刻表（令和 3 年 10 月現在）

図表　黒沢・大沢線　ルート図

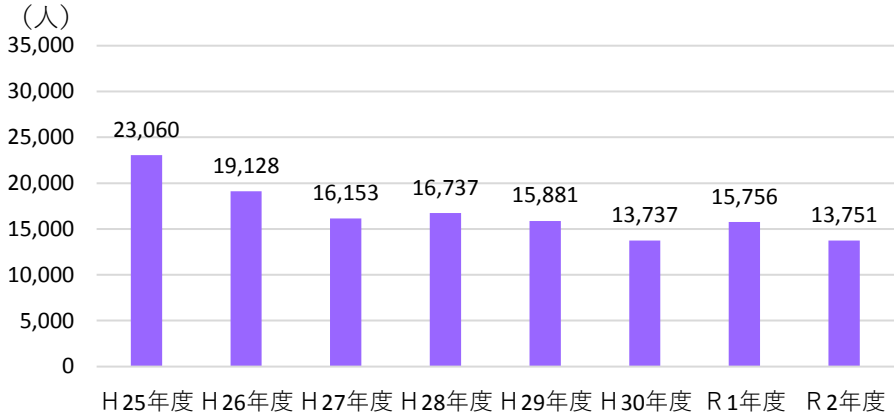
② 利用状況

平成 25 年度から平成 26 年度に大きく減少しており、市民バスと同時に実施した運賃改定(100 円→200 円)の影響を受けて減少しています。平成 26 年度以降は、緩やかに減少しており、令和 2 年度の利用者数は約 1 万 4,000 人となっています。平成 25 年度から 40.4%減少しました。

●運行事業者ヒアリングより

・朝は、高校生の利用が多く、立って乗る人がいるくらい。ただし、夕方は朝ほどの高校生は乗っていない。昼間は、高齢の女性の通院・買物利用が多い。冬季は高校生の利用が増える。

図表　黒沢・大沢線　乗車数



資料：富山地方鉄道提供データ

（２）地鉄バス　東蔵線

①　運行概要

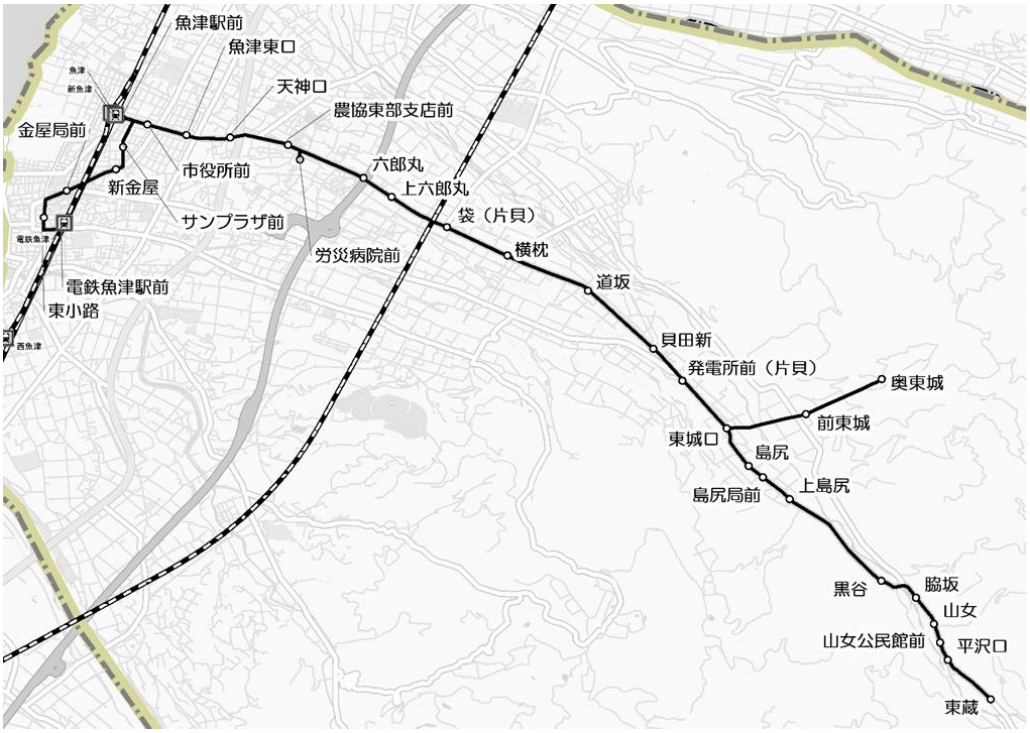
東蔵線は、電鉄魚津駅～片貝地域を連絡しています。7 時台～19 時台にかけて運行していますが、お昼前の時間帯の運行本数が少なくなっています。

前東城バス停と奥東城バス停の利用（乗車・降車）は、前日の午後 6 時までに電話で予約する必要があります。

時台	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	合計
電鉄魚津駅方面	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1	0	7
東蔵方面	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	7

※平日の運行　　資料：魚津市民バス時刻表（令和 3 年 10 月現在）

図表　東蔵線　ルート図



② 利用状況

黒沢・大沢線と同様、平成 25 年度から平成 26 年度に大きく減少しており、市民バスと同時に実施した運賃改定(100 円→200 円)の影響を受けて減少しています。平成 26 年度以降は、緩やかに減少しており、令和 2 年度の利用者数は約 1 万 9,000 人となっています。平成 25 年度から 40.6 %減少しました。

●運行事業者ヒアリングより

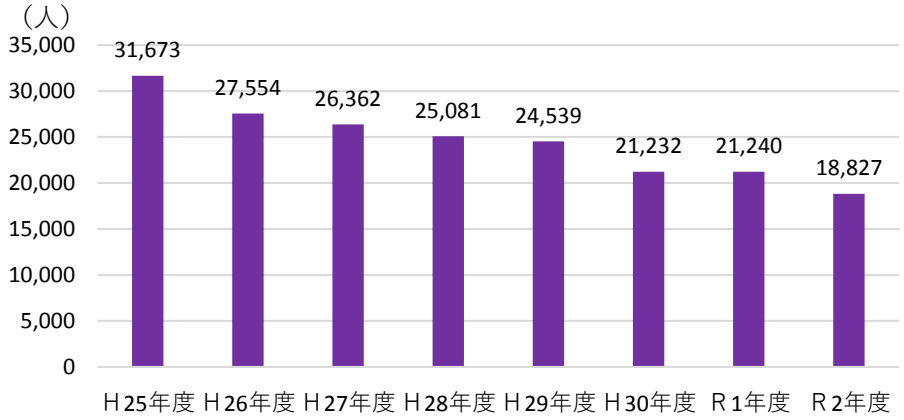
・黒沢・大沢線と同様、朝は、高校生の利用が多く、立って乗る人がいるくらい。ただし、夕方は朝ほどの高校生は乗っていない。昼間は、高齢の女性の通院・買物利用が多いです。冬季は高校生の利用が増える。アップルヒルへの買い物客が多いため、魚津東口バス停の利用が多くなっている。バス停をアップルヒルに移動できないか、というご意見もいただいている。

・事前予約が必要な前東城バス停と奥東城バス停の利用は少なくなっている（降車：約 50 回/月、約 70~80 人/月、乗車：約 1~2 回/月、約 1~2 人/月）。乗車も降車も事前予約が必要だが、当日にバスに乗車して降りるバス停として告げられることが多い。

●市民ヒアリングより

・以前は細かくダイヤがあったが、ダイヤ改正により、東蔵線は中高生の部活時間などに対応しておらず、家族が送迎している。

図表 東蔵線 乗車数



資料：富山地方鉄道提供データ

5-5 魚津市民バス

（１）運行概要

魚津市民バスは、中心市街地に位置する主要施設を巡回する「市街地巡回ルート」1 路線と、魚津駅から郊外の各地域(経田・道下、天神、上野方、坪野、松倉、中島)を連絡する「郊外ルート」6 路線の計 7 路線が運行しています。なお、令和 3 年 9 月末日まで、片貝方面を連絡する片貝ルートが運行していました。

上野方ルート、坪野ルート、松倉ルートは、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線です。

運行状況について見ると、6 時台～18 時台の間で運行しています。

天神ルート、上野方ルート、坪野ルート、松倉ルート、中島ルートの一部区間で、前日までの予約が必要となっています。

平成 30 年度から、小中高校生の運賃が 200 円から 100 円になりました。

運賃については、「乗り継ぎすると 200 円ずつ払うことになる。利用を敬遠されてしまう」＜関係機関ヒアリングより＞というご意見もあります。

時台		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	合計
市街地巡回ルート	東回り	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	8
	西回り	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	8
経田-道下ルート	左回り	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	5
	右回り	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	6
天神ルート	魚津駅方面	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	6
	天神方面	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	2	0	1	7
上野方ルート	魚津駅方面	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	6
	上野方方面	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1	1	0	1	7
坪野ルート	魚津駅方面	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0	6
	坪野方面	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	1	6
松倉ルート	魚津駅方面	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	6
	松倉方面	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	6
中島ルート	魚津駅方面	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	5
	中島方面	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	5
片貝ルート東回り	魚津駅方面	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
	奥東城方面	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2
片貝ルート西回り	魚津駅方面	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	東山方面	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1

※運行時間帯は夏時間（3~10 月または 11 月）の運行ダイヤに準ずる

※片貝ルートは令和 3 年 9 月末日までの運行ダイヤに準ずる

天神、上野方、坪野、松倉、中島の一部の区間は前日までの予約制運行

資料：魚津市民バス時刻表（令和 3 年 10 月現在）

（２）利用状況

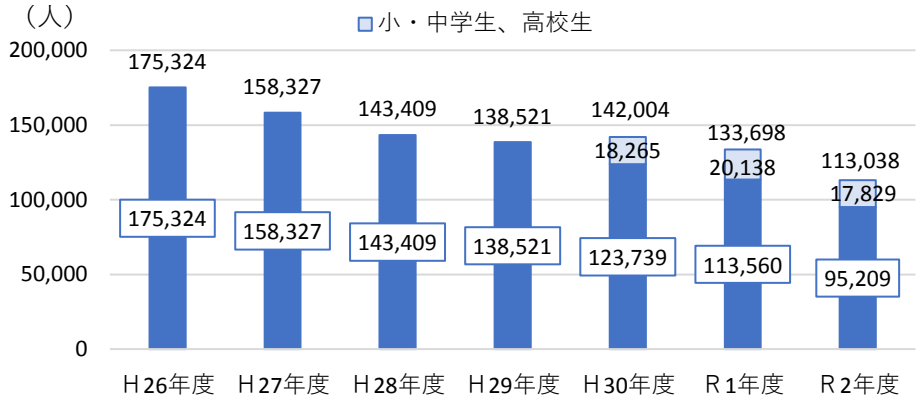
利用者数は、平成 26 年度から減少しており、令和 2 年度は約 11 万 3,000 人なっています（35.5%の減少）。新型コロナウィルスの感染拡大の影響が少ない令和元年度は、約 13 万 4,000 人の利用となっています。小・中学生、高校生の利用は、平成 30 年度に約 1 万 8,000 人あり、令和元年度には約 2 万人に増加しましたが、令和 2 年度は約 1 万 8,000 人に戻りました。

平成 26 年度から運行費用は増加しており、令和 2 年度は約 6,800 万円となっています（43.1%の増加）。一方、利用者の減少による運賃収入の減少（36.4%の減少）から、収支率も低下し続け、平成 26 年度は 55.1%でしたが、令和 2 年度は 24.5%になりました。なお、平成 27 年度以降は交通事業者に運行委託をしています。

新型コロナウィルスの感染拡大の影響により、利用者が減少しています。また、学生が社会人となったときにマイカー利用と変わり、需要が減少しています。＜運行事業者ヒアリングより＞

●利用者層＜運行事業者ヒアリングより＞
・どのルートも高齢の女性が多い。特に平日の午前中。
・休日午後は、学生の利用が多い。
・利用者が高齢化し、新規の利用者がいないため、利用者の減少が続いている。
・高齢者は午前中に出かけて、昼ご飯を食べるために家に帰る。
・冬場、梅雨、暑すぎる日は、普段自転車で移動している高校生の利用が多い。

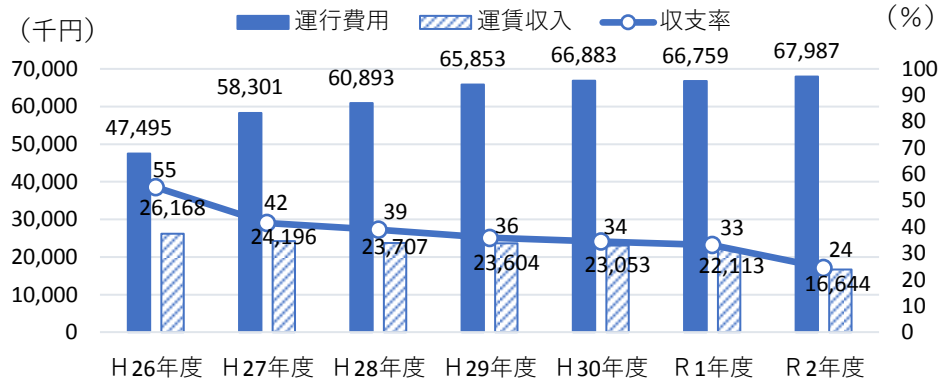
図表　魚津市民バスの利用者数



H26→R2
利用者数: －35.5%
H30→R2
高校生以下: －2.4%

資料：魚津市提供データ

図表　魚津市民バスの運行収支



H26→R2
運行費用: ＋43.1%
運賃収入: －36.4%

資料：魚津市提供データ

ルート別の年間乗車数は、経田-道下ルートが最も多く、約 2 万 5,000 人、次いで天神ルートで約 1 万 9,000 人となっています。最も少ないルートは、片貝ルートで約 500 人となっています。沿線の人口が多い地域で、魚津市民バスの利用も多くなっています。

便別の利用者数も、経田-道下ルートが最も多く、上り下りを合わせた人数は 7.71 人/便となっています。

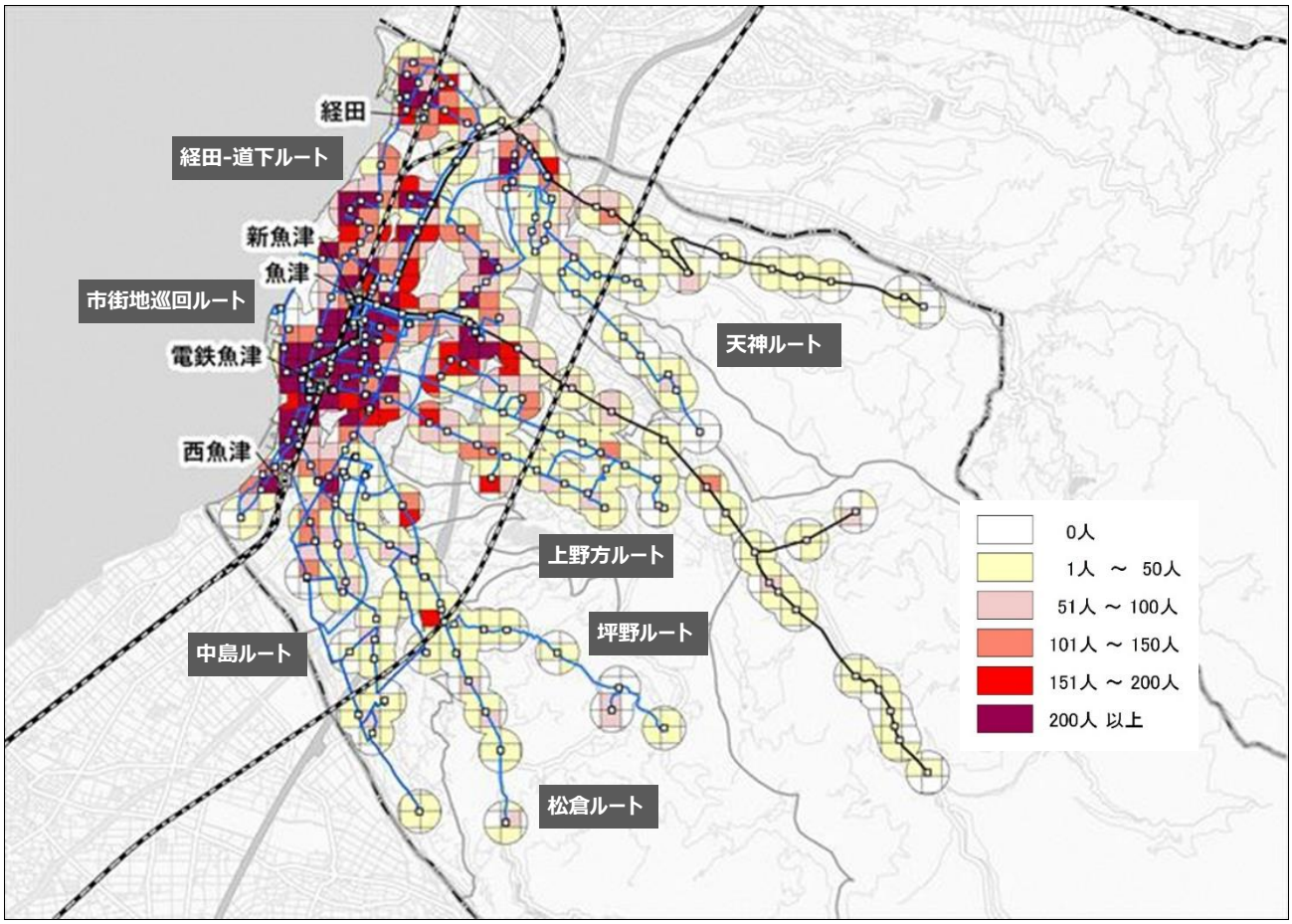
図表　ルート別の年間乗車数と 1 便当たりの乗車数（令和 2 年度）

ルート	便数（便）			年間乗車数（人）			1 便／日あたり（人/便）		
	全	上り	下り	全	上り	下り	全	上り	下り
市街地巡回ルート（東回り）	8	8	0	14,511	14,511	-	5.02	5.02	-
市街地巡回ルート（西回り）	8	0	8	14,648	-	14,648	5.07	-	5.07
経田-道下ルート	11	5	6	24,549	13,692	10,857	7.71	9.28	6.13
天神ルート	13	6	7	19,380	9,380	10,000	5.07	5.30	4.84
上野方ルート	12	6	6	11,165	6,240	4,925	3.15	3.53	2.78
坪野ルート	12	6	6	7,074	3,734	3,340	2.00	2.11	1.89
松倉ルート	12	6	6	7,809	3,866	3,943	2.21	2.18	2.23
中島ルート	10	5	5	12,253	6,057	6,196	4.15	4.11	4.20
片貝ルート（東回り）	4	2	2	1,153	694	459	0.98	1.18	0.78
片貝ルート（西回り）	2	1	1	496	238	258	0.84	0.81	0.87

：年間乗車数 1 万人以上、または 1 便当たり 5 人以上の乗車

：年間乗車数 1,000 人未満、または 1 便当たり 1 人未満の乗車

図表　バス停圏域（300m圏内）に居住している人数



1 便当たりの利用者数は、同じルートでも多い便と少ない便でばらつきがあります。上り下りの遅い時間の便、下りの 1 便目に利用が少ない傾向が見られます。ただし、下りの 1 便目の利用が多いルート（経田-道下ルート、天神ルート、中島ルート）もあり、通学に利用されると利用が増加することが推測されます。

最も利用の多い便は、経田-道下ルートの上り第 3 便で 16.49 人となっています。一方、松倉ルートの下り第 1 便は、利用が 0 人となっています。

図表 ルート別便別の 1 便当たりの乗車数（令和 2 年度）

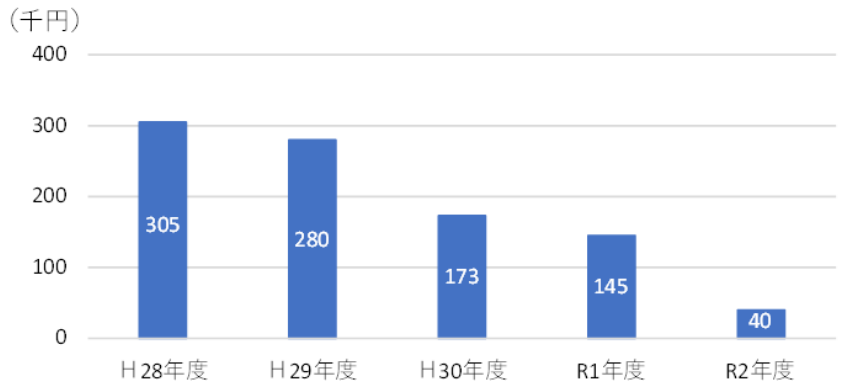
ルート	上り							
	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便	第 6 便	第 7 便	第 8 便
市街地巡回ルート（東回り）	6.25	6.65	5.75	7.76	4.87	3.61	3.02	2.28
市街地巡回ルート（西回り）	–	–	–	–	–	–	–	–
経田-道下ルート	15.36	6.37	16.49	6.25	1.93	–	–	–
天神ルート	1.25	4.17	9.72	6.24	3.35	7.07	–	–
上野方ルート	1.71	2.95	7.26	5.53	2.69	1.01	–	–
坪野ルート	4.48	3.74	1.18	1.50	1.07	0.69	–	–
松倉ルート	0.90	5.11	3.63	1.98	0.62	0.86	–	–
中島ルート	9.65	6.38	1.30	0.80	2.40	–	–	–
片貝ルート（東回り）	1.46	0.89	–	–	–	–	–	–
片貝ルート（西回り）	0.81	–	–	–	–	–	–	–

ルート	下り							
	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便	第 6 便	第 7 便	第 8 便
市街地巡回ルート（東回り）	–	–	–	–	–	–	–	–
市街地巡回ルート（西回り）	3.87	4.67	4.42	4.50	3.18	2.76	2.02	0.51
経田-道下ルート	13.45	7.38	6.58	3.26	4.56	1.57	–	–
天神ルート	9.32	5.49	7.40	4.22	2.28	3.18	2.00	–
上野方ルート	0.04	5.48	3.66	4.80	2.24	0.47	–	–
坪野ルート	2.05	2.13	2.32	1.35	1.86	1.61	–	–
松倉ルート	0.00	2.16	3.93	2.98	2.59	1.71	–	–
中島ルート	9.53	1.31	5.03	4.30	0.84	–	–	–
片貝ルート（東回り）	0.39	1.17	–	–	–	–	–	–
片貝ルート（西回り）	0.87	–	–	–	–	–	–	–

：1 便当たり 10 人以上の乗車　：1 便当たり 1 人以下の乗車

魚津市民バスでは、バス車体や、車内の液晶モニター、座席裏に広告枠を設け、広告収入を得ています。年々減少しておりましたが、新型コロナウィルスの影響で、令和 2 年度は令和元年度から大きく減少して、約 4 万円となっています。

図表 魚津市民バスのバス広告収入



資料：魚津市提供データ

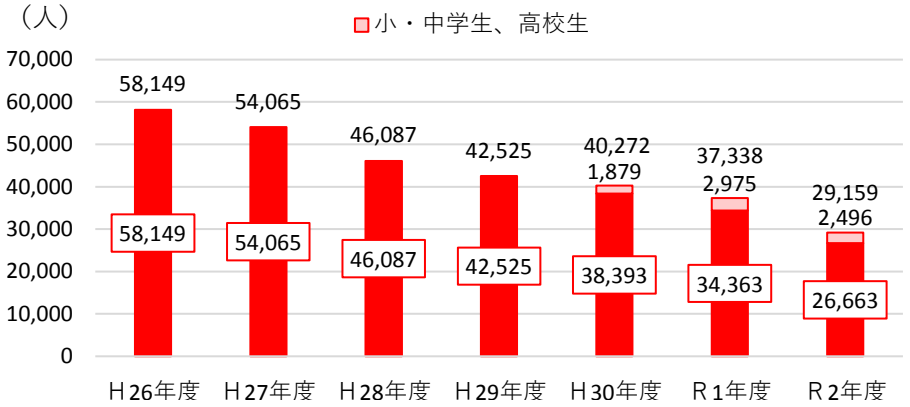
（３）ルート別の利用状況

① 市街地巡回ルート

（ルート図及び便別バス停別利用者数は資料編 40p に記載）

運行便数	毎日 16 便	中学校通学利用	なし
利用者数	東回り：14,511 人/年、5.02 人/便 西回り：14,648 人/年、3.24 人/便	小中高校生利用者数	2,496 人/年、8.6%
予約区間	なし	予約区間の利用者数	－
運行費用	17,872,469 円	収支率	25.7%
利用特性	・全ルートのなかで最も多い利用者数ですが、平成 26 年度から大きく減少しており、令和 2 年度は約 2 万 9,000 人、平成 26 年度の約半分となっています。 ・東回りルート、西回りルートのいずれもお昼過ぎ（14 時頃）までの便の利用が多く、第 8 便（18 時頃）の利用が少なくなっています。 ・西回りルートの第 6 便～第 8 便（15 時半以降）の利用が少なっています。 ・メガドンキ・ユニー魚津店前バス停の利用が最も多く 9,166 人、次いで魚津駅前バス停 9,069 人、サンプラザ前バス停 6,660 人、アップルヒル前バス停 5,364 人となっており、魚津駅と買い物施設の利用が多くなっています。		
利用者層	・女性の高齢者（70～80 代）が主な利用者。＜市民ヒアリングより＞ ・新型コロナウィルスの感染拡大前は観光客の利用もみられた。＜運行事業者ヒアリングより＞		
ヒアリングで出された改善点	・観光客にとって両方向の巡回ルートは、どちらに乗ればよいか難しいため、片方向で運行してはどうか。＜運行事業者ヒアリングより＞ ・海方面を通るため所要時間がかかり、市民の方が使いにくいのではないか。両方向の巡回ルートではなく西側と東側の片方向一本で回った方が効率よいのではないか。＜運行事業者ヒアリングより＞ ・市街地巡回ルートは、郊外のルートでカバーできている。市街地巡回ルートをなくしてはどうか。＜運行事業者ヒアリングより＞ ・既存の市街地巡回ルートは観光向けではなく、名所などを巡るものを増やしてほしいという要望がある。＜関係機関ヒアリングより＞		

図表　市街地巡回ルート　利用者数



H26→R2
利用者数：－49.9%
H30→R2
高校生以下：＋32.8%

図表　市街地巡回ルート　便別１便当たりの利用者数（令和２年度）

	第１便	第２便	第３便	第４便	第５便	第６便	第７便	第８便
市街地巡回ルート（東回り）	6.25	6.65	5.75	7.76	4.87	3.61	3.02	2.28
市街地巡回ルート（西回り）	6.50	7.30	6.67	6.77	4.71	4.30	3.20	1.12

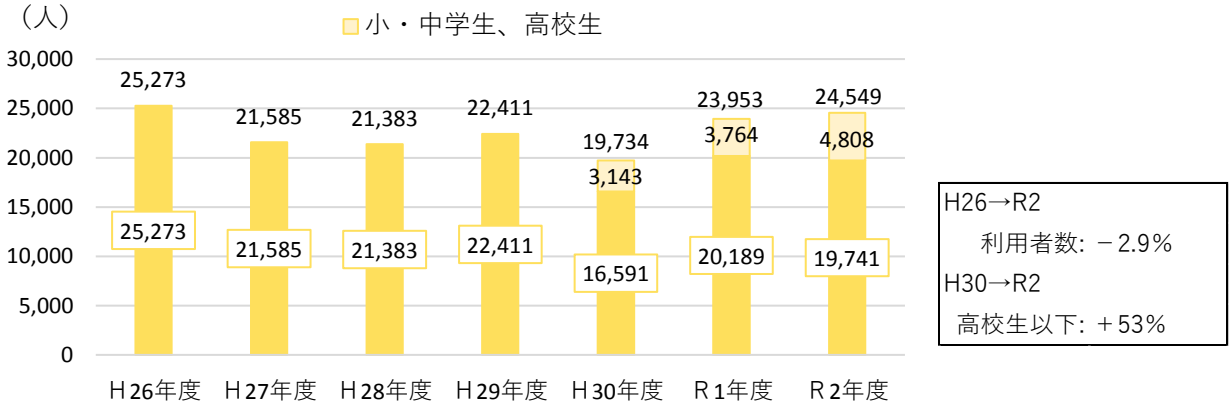
：10 人以上　　：3 人未満

② 経田-道下ルート

（ルート図及び便別バス停別利用者数は資料編 41p に記載）

運行便数	月~土 11 便	中学校通学利用	なし
利用者数	24,549 人/年、7.71 人/便	小中高校生利用者数	4,808 人/年、19.6%
予約区間	あり	予約区間の利用者数	1 人/年
運行費用	7,832,519 円	収支率	43.6%
利用特性	・利用者数は、平成 26 年度から平成 30 年度までは減少傾向でしたが、平成 30 年度以降から増加し、令和 2 年度は平成 26 年度と同程度の約 2 万 5,000 人となっています。小中高校生の利用が、平成 30 年度から 53%増加していて、魚津工業高校の生徒と想定されます（左回り 1 便目の魚津工業高校の生徒利用が 2,384 人）。 ・左回りも右回りも第 1 便目の利用が 10 人を超えて多くなっている一方、どちらの最終便（左回り 15 時台、右回り 18 時台）の利用は少なく 2 人以下となっています。 ・サンプラザ（サンプラザ前バス停とサンプラザ（海側駐輪場外）バス停）の利用が最も多く 11,909 人、次いで魚津駅バス停 7,200 人となっています。		
利用者層	・利用者は高齢者が多く、買物が目的。＜市民ヒアリングより＞ ・高校生の利用者が増加しました。＜市民ヒアリングより＞ ・しおかぜ（旧経田福祉センター）は地区に無償貸与されているが経費や教室運営費用は地区によって賄われていて、週 1 回以上、週 4 時間以上開催で助け合い介護予防事業として市から補助が出ています。平均参加人数は 20 名。月木土に開催。午前に体操→お昼ご飯（ボランティアの提供）→午後脳トレをして過ごすことができます。＜関係機関ヒアリングより＞。		
ヒアリングで出された改善点	・降車のみのバス停がいくつかあるが、実際には乗車している人も何人か見られる。利用者にとってわかりづらく、また運転手も乗りたいという利用者を断ることも難しく、運転手によって対応に差が出ること避けるために、乗車も可能としてもよいかもしれない。＜運行事業者ヒアリングより＞		
その他	・左回りと右回り、便ごとにルートが違い、使い慣れていない利用者にとってわかりづらくなっています。 ・労災病院の帰りの、10：36 発の便の次は 16：43 発の便となっており、帰りが不便なことが考えられます。		

図表 経田・道下ルート 利用者数



図表 経田・道下ルート 便別 1 便当たりの利用者数（令和 2 年度）

	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便	第 6 便	第 7 便	第 8 便
左回り	15.36	6.37	16.49	6.25	1.93	－	－	－
右回り	13.45	7.38	6.58	3.26	4.56	1.57	－	－

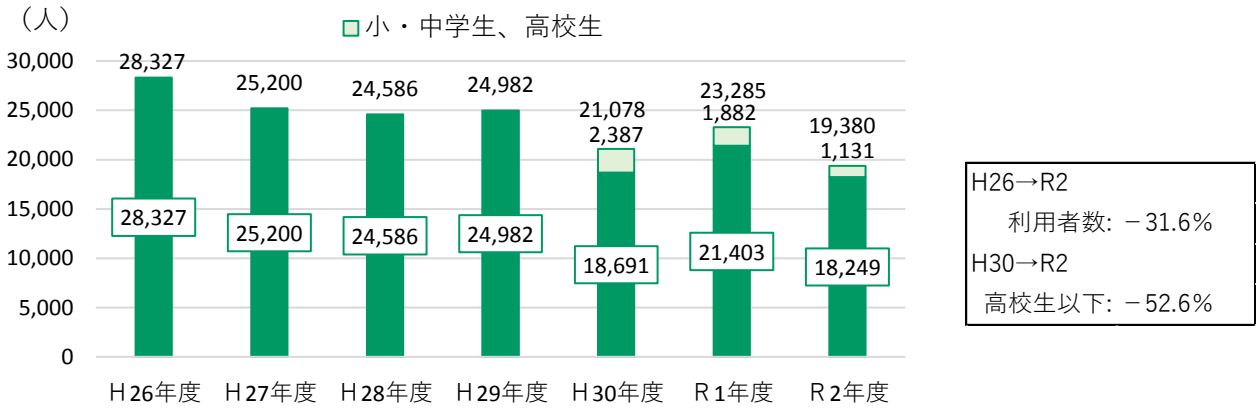
：10 人以上　：3 人未満

③ 天神ルート

（ルート図及び便別バス停別利用者数は資料編 42p に記載）

運行便数	月~土 13 便	中学校通学利用	あり
利用者数	19,380 人/年、5.05 人/便	小中高校生利用者数	1,311 人/年、5.8%
予約区間	あり	予約区間の利用者数	228 人/年、1.2%
運行費用	8,008,397 円	収支率	39.8%
利用特性	・利用者数は、平成 26 年度から減少しており、令和 2 年度は約 2 万人、平成 26 年度から 31.6%の減少となっています。 ・上りの第 3 便（10 時台）、下りの第 1 便（7 時台）の利用が 9 人/便を超えて多くなっています。一方、上りの第 1 便（6 時台）、下りの第 5 便（16 時台）と第 7 便（18 時台）の利用が 3 人/便未満と少なくなっています。上りの第 1 便は、東部中学校の通学に利用されています。 ・魚津駅前バス停の利用が最も多く 6,711 人、次いで金太郎温泉前バス停 4,121 人、サンプラザバス停 4,045 人となっています。TPSCo の従業員の利用により、TPSCo バス停の利用も 3,538 人と多くなっています。		
利用者層	・利用者：60 歳以降の女性が多い。目的：買い物、駅（通学）が多い。<市民ヒアリングより>		
ヒアリングで出された改善点	・「ウォークヒルズきちじま」を区画整理して造成中である。需要が生まれるのではないか。<市民ヒアリングより> ・木下新団地から乗り入れてほしいという要望がある。<市民ヒアリングより>		

図表 天神ルート 利用者数



図表 天神ルート 便別 1 便当たりの利用者数（令和 2 年度）

	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便	第 6 便	第 7 便	第 8 便
上り	1.25	4.17	9.72	6.24	3.35	7.07	－	－
下り	9.32	5.49	7.40	4.22	2.28	3.18	2.00	－

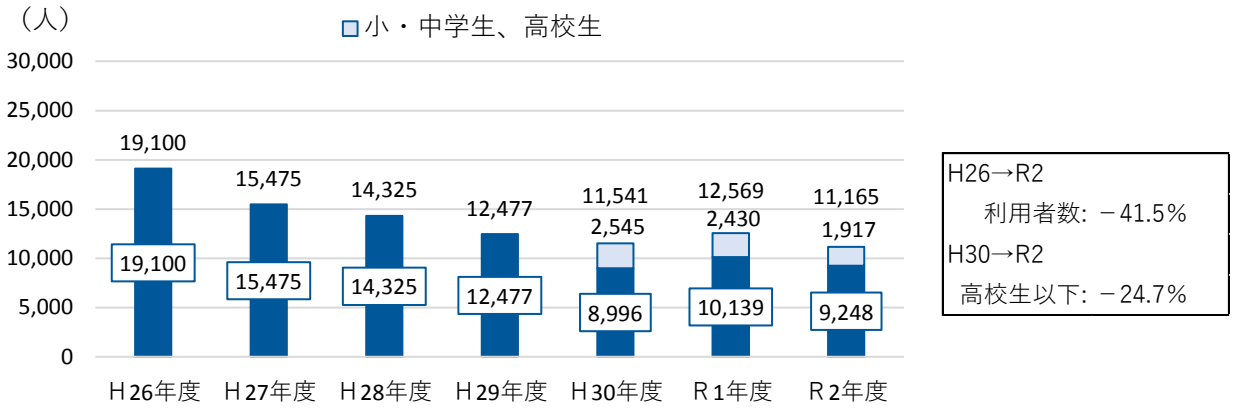
：10 人以上　　：3 人未満

④ 上野方ルート

（ルート図及び便別バス停別利用者数は資料編 43p に記載）

運行便数	月~土 12 便	中学校通学利用	あり
利用者数	11,165 人/年、3.15 人/便	小中高校生利用者数	1,917 人/年、18.1%
予約区間	あり	予約区間の利用者数	7 人/年、0.1%
運行費用	8,006,576 円	収支率	18.5%
利用特性	・利用者数は、平成 26 年度から大きく減少しており、令和 2 年度は約 1 万 1 ,000 人となり、約 4 割減少しています。 ・下り第 1 便目（7 時台）、上りと下りの最終便（上り：14 時台、下り：18 時台）の利用が特に少なく、1 人未満となっています。下りの第 1 便目の利用者数は年間で 13 人でした。 ・上りの 1 便目と 2 便目は、西部中学校の通学のための便となっていますが、第 1 便の利用は年間で 1 人でした。 ・サンプラザ前バス停の利用が最も多く 3,241 人、次いで大阪屋本江店バス前停 2,396 人、魚津駅前バス停 2,026 人と、買い物施設と魚津駅の利用が多くなっています。		
ヒアリングで出された改善点	・デマンドについて、利用があるときは事前に連絡を受けているが、実質は前日予約ではなく、当日の朝に電話をもらうことが多い。運転手との連絡がうまく取れない可能性があり、前日までの予約が安心。＜運行事業者ヒアリングより＞ ・ぐるっと回るので、とても長い。本江地区の人にとっては、行きたい方向と逆方向に向かうので、大変不便。＜市民ヒアリングより＞ ・昼間時間帯に電鉄魚津駅に停車しなくてもよいのは。平日の昼を見直してはどうか。＜市民ヒアリングより＞		
その他	・10 月から片貝ルートが廃止になったことにより、本江地区の方は、直接魚津駅方面に向かうことができなくなりました。 ・バス停の前を通るのに上野方ルートのみアップルヒルに停車しません。停車すれば、上野方ルートを利用する人にとって買い物の選択肢が広がります。また、アップルヒルの利用者にとっても駅に行くためにも貴重な一便です。停車する方がわかりやすいです。 ・朝（上り 2 便目）と夕方の便で魚津駅に行っていないため、通勤通学目的に利用者が少なくなっていることが考えられます。 ・便によって停車するバス停が違うため、本来は乗降してはいけない場合でも、乗降している場合があります。		

図表　上野方ルート　利用者数



図表　上野方ルート　便別 1 便当たりの利用者数（令和 2 年度）

	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便	第 6 便	第 7 便	第 8 便
上り	1.71	2.95	7.26	5.53	2.69	1.01	－	－
下り	0.04	5.48	3.66	4.80	2.24	0.47	－	－

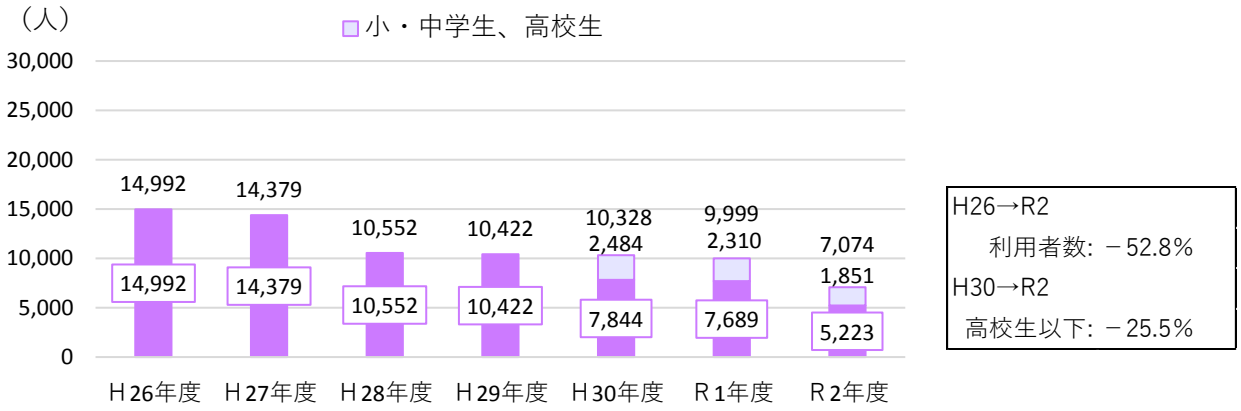
：10 人以上　　：3 人未満

⑤ 坪野ルート

（ルート図及び便別バス停別利用者数は資料編 44p に記載）

運行便数	月~土 12 便	中学校通学利用	あり
利用者数	7,074 人/年、2.00 人/便	小中高校生利用者数	1,851 人、26.2%
予約区間	あり	予約区間の利用者数	1,771 人/年、25.0%
運行費用	7,784,784 円	収支率	12.7%
利用特性	・利用者数は、平成 26 年度から大きく減少しており、令和 2 年度は約 7,000 人、平成 26 年度の約半分となっています。 ・小中高生の利用の割合が多く、全体の利用の 26%を占めています。 ・上りの第 1 便（7 時台）と第 2 便（9 時台）が比較的利用が多くなっています。 ・上りの第 1 便は、西部中学校の通学のための便となっています。 ・予約区間の利用者数の全体に占める割合が 25%と大きくなっています。 ・電鉄魚津駅前バス停の利用が最も多く 1904 人、次いで魚津駅前バス停 1,711 人、サンプラザ前バス停 1520 人となっており、電鉄魚津駅と魚津駅の利用が多くなっています。		
ヒアリングで出された改善点	・利用が少ない便を減らしてはどうか。<運行事業者ヒアリングより> ・予約区間の利用が多いため、予約制をなくしてはどうか。<運行事業者ヒアリングより>		

図表 坪野ルート 利用者数



図表 坪野ルート 便別の 1 便当たりの乗車数

	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便	第 6 便	第 7 便	第 8 便
上り	4.48	3.74	1.18	1.50	1.07	0.69	－	－
下り	2.05	2.13	2.32	1.35	1.86	1.61	－	－

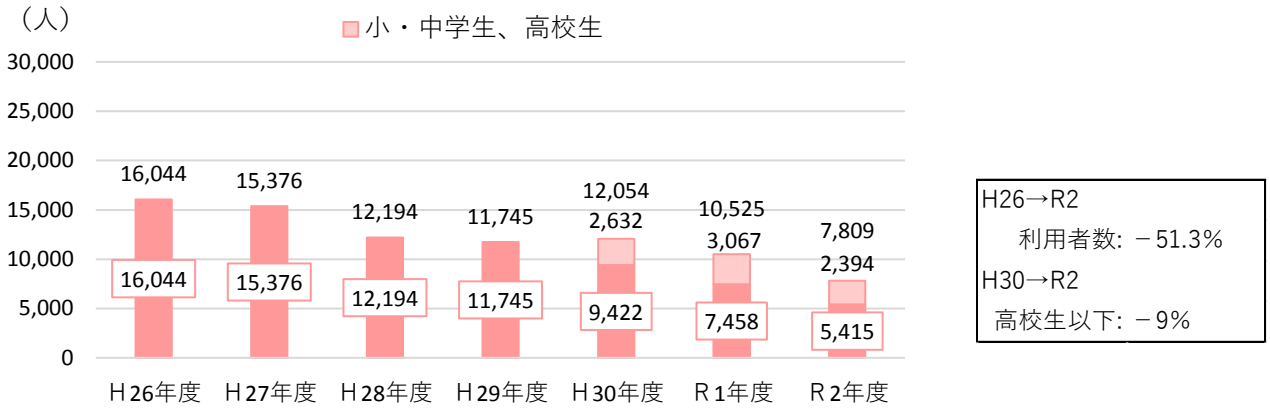
：10 人以上　　：3 人未満

⑥ 松倉ルート

（ルート図及び便別バス停別利用者数は資料編 45p に記載）

運行便数	月~土 12 便	中学校通学利用	あり
利用者数	7,809 人/年、2.21 人/便	小中高校生利用者数	2,394 人/年、30.7%
予約区間	あり	予約区間の利用者数	2,276 人/年、29.1%
運行費用	7,788,252 円	収支率	13.3%
利用特性	・利用者数は、平成 26 年度から大きく減少しており、令和 2 年度は約 7,800 人、平成 26 年度の約半分となっています。 ・小中高生の利用の割合が多く、全体の利用の約 3 割を占めています。 ・上りと下りの第 1 便（上り下りとも 6 時台）の利用が特に少なく、1 人未満となっています。下り 1 便目の年間利用者数は 0 人でした。 ・上りの第 1 便は、西部中学校の通学のための便となっています。 ・予約区間の利用者数の全体に占める割合が約 3 割と大きくなっています。 ・サンプラザ前バス停の利用が最も多く 2,501 人、次いで魚津駅前バス停 1,708 人、電鉄魚津駅前バス停 1,561 人、メガドンキ・ユニー魚津店 1,219 人となっており、買い物施設と魚津駅・電鉄魚津駅の利用が多くなっています。		
ヒアリングで出された改善点	・予約制のりあい区間の利用が多いため、予約制のりあい運行にしなくてもよいのではないか。＜運行事業者ヒアリングより＞ ・満天の湯に行きたいという利用者が多い。＜運行事業者ヒアリングより＞		
その他	・下りの便のみ、西魚津駅口バス停と北陸職業能力開発大学校前バス停に停車します。		

図表 松倉ルート 利用者数



図表 松倉ルート 便別の 1 便当たりの乗車数

	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便	第 6 便	第 7 便	第 8 便
上り	0.90	5.11	3.63	1.98	0.62	0.86	－	－
下り	0.00	2.16	3.93	2.98	2.59	1.71	－	－

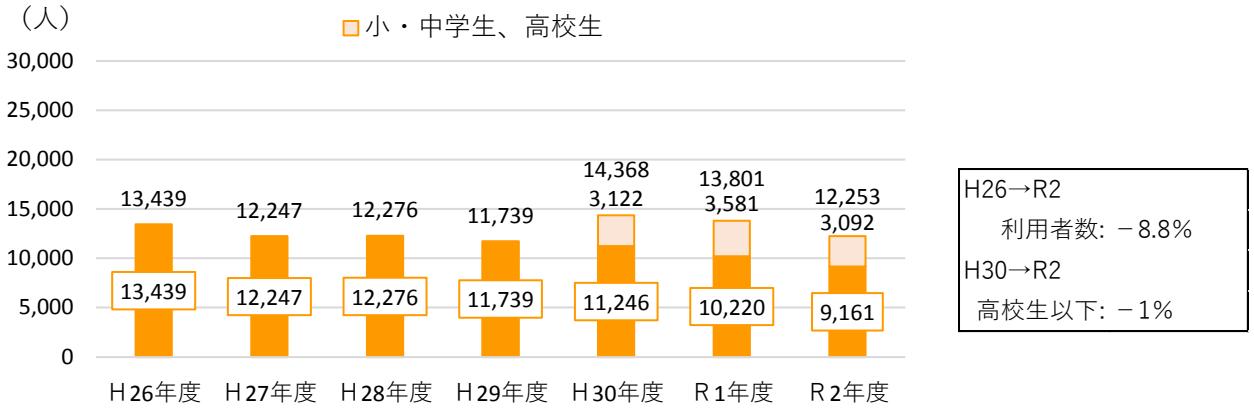
：10 人以上　　：3 人未満

⑦ 中島ルート

（ルート図及び便別バス停別利用者数は資料編 46p に記載）

運行便数	月~土 10 便	中学校通学利用	あり
利用者数	12,253 人/年、4.15 人/便	小中高校生利用者数	3,092 人/年、25.2%
予約区間	あり	予約区間の利用者数	711 人/年、5.8%
運行費用	8,569,430 円	収支率	19.2%
利用特性	・利用者数は、平成 26 年度から平成 29 年度まで減少していましたが、平成 30 年度に増加し、それ以降はまた減少しています。令和 2 年度の利用者は約 1 万 2 千人、平成 26 年度より約 1 割の減少となっています。 ・小中高生の利用の割合が多く、全体の利用の 25%を占めています。 ・上りと下りの第 1 便（上り：7 時台、下り：8 時台）が比較的利用が多くなっています。 魚津駅前バス停の利用が最も多く 6,159 人、次いで北陸職業能力開発大学校前バス停 3,456 人、サンプラザ前バス停 2,607 人となっています。		
ヒアリングで出された改善点	・バス停が多い。＜運行事業者ヒアリングより＞ ・ダイヤ変更してほしい。昼から買い物に行けない。11 時に出ると戻りがお昼を挟んだ 13 時になる。＜市民ヒアリングより＞ ・介護予防事業通所型サービス B で公民館において次年度から教室が始まりまる。開催時間は 10 時から 12 時。魚津市民バスで通えるようにしてほしい。＜市民ヒアリングより＞		
その他	・上りの便のみ、旧百楽荘前バス停と旧百楽荘口バス停に停車します。		

図表 中島ルート 利用者数



図表 中島ルート 便別の 1 便当たりの乗車数

	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便	第 6 便	第 7 便	第 8 便
上り	9.65	6.38	1.30	0.80	2.40	－	－	－
下り	9.53	1.31	5.03	4.30	0.84	－	－	－

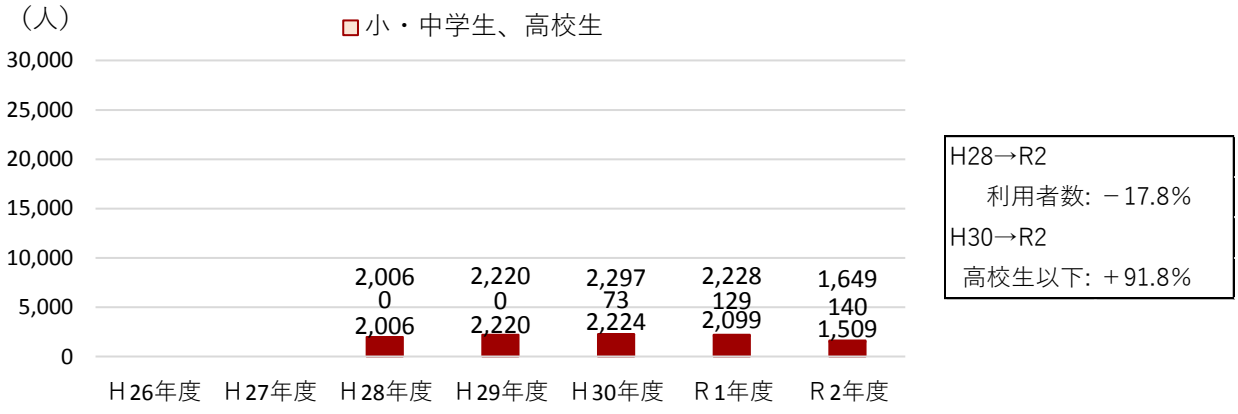
：10 人以上　　：3 人未満

⑧ 片貝ルート

（ルート図及び便別バス停別利用者数は資料編 47p に記載）

運行便数	月~土 東回り：4 便 西回り：2 便	中学校通学利用	なし
利用者数	東回り：1,153 人/年、0.98 人/便 西回り：496 人/年、0.84 人/便	小中高校生利用者数	140 人/年、8.5%
予約区間	あり	予約区間の利用者数	1 人/年
運行費用	2,124,880 円	収支率（R2 年度）	13.8%
利用特性	・片貝ルートは、令和 3 年 10 月から廃止になりました。 ・利用者数は、平成 28 年度から減少しており、令和 2 年度は約 1,600 人、平成 28 年度から約 2 割減少していました。 ・東回りルートで利用者が多かったバス停は、魚津駅前バス停 373 人、サンプラザ前バス停 293 人、労災病院前バス停 218 人となっています。 ・西回りルートで利用者が多かったバス停は、労災病院前バス停 233 人、サンプラザ前バス停 200 人となっています。		
その他	・廃止になったことにより、本江地区の方は、魚津駅方面にバスで向かう際、廃止前よりも到着に時間を要することになりました。		

図表 片貝ルート 利用者数



図表 片貝ルート（東回り）便別の 1 便当たりの乗車数

	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便	第 6 便	第 7 便	第 8 便
上り	1.46	0.89	－	－	－	－	－	－
下り	0.39	1.17	－	－	－	－	－	－

図表 片貝ルート（西回り）便別の 1 便当たりの乗車数

	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便	第 6 便	第 7 便	第 8 便
上り	0.81	－	－	－	－	－	－	－
下り	0.87	－	－	－	－	－	－	－

：10 人以上　　：3 人未満

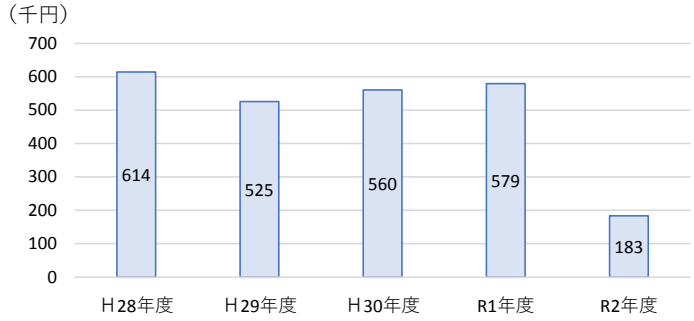
5-6 おもてなし魚津直行便（愛称：おもタク）

（１）運行概要

おもてなし魚津直行便（愛称：おもタク）は、北陸新幹線「黒部宇奈月温泉駅」と魚津市内を結ぶ予約式乗合タクシーです。北陸新幹線のダイヤに合わせて、6 時台～22 時台にかけて運行しています。

出発の 2 時間前までに、電話またはインターネットで予約をすることが必要です。インターネットから 1 回の乗車につき 4 名以上の予約をした場合、料金が割引されます。（通常 4,000 円、4 人で 3,500 円、5 人で 4,400 円、6 人で 5,300 円）また、停留所を設置しているホテルからは停留所設置協力金をいただいています。

図表　停留所設置協力金



時台	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	合計
宇奈月温泉駅方面	1	1	1	2	1	2	1	1	1	0	2	1	1	0	1	2	1	0	19
魚津市役所前方面	0	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	2	0	2	2	0	19

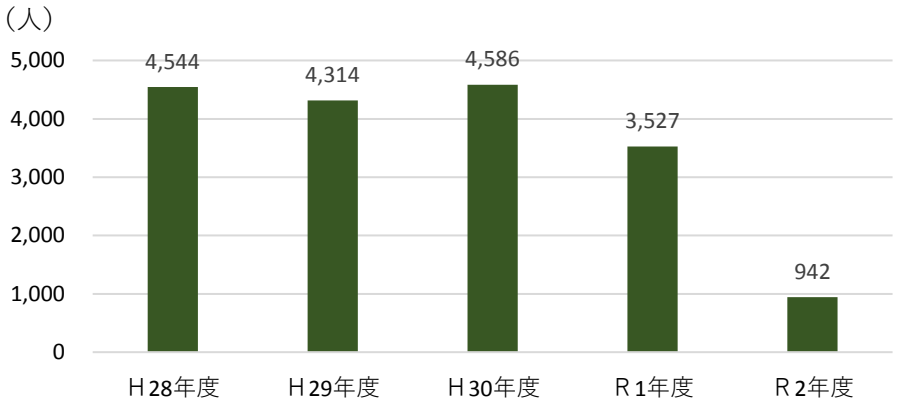
（２）利用状況

他県からの出張や帰省に利用されています。最近では、電話からではなくホームページからの予約も増えてきています。＜運行事業者ヒアリングより＞

平成 28～30 年度は、約 4,500 人の利用がありましたが、令和元年度、令和 2 年度は、新型コロナウィルスの感染拡大の影響により、利用が大きく減少しています。

令和元年度まで、宇奈月温泉駅からの利用が魚津市内からの利用より多くなっています。

図表　おもてなし魚津直行便の利用者数



図表　おもてなし魚津直行便の発地別利用者数

	魚津市内発 利用者数（人）	宇奈月温泉駅発 利用者数（人）	魚津市内発と宇奈月温泉駅発 の利用者数の差（人）
H28 年度	1,232	3,312	2,080
H29 年度	943	3,371	2,428
H30 年度	888	3,698	2,810
R1 年度	844	2,683	1,839
R2 年度	428	514	86
合計	4,335	13,578	9,243

5-7　タクシー

（１）運行概要

魚津市内では、2 事業者、車両 82 台でタクシーを運行しています。また、魚津駅前と電鉄魚津駅前に待機しています。

（２）利用状況

●運行事業者ヒアリングより
・利用は減少傾向であり、特に新型コロナウィルスの感染拡大の影響により、大きく減少している。
・高齢者の買い物、通院の利用が多くなっている。時間帯別では、朝から昼が買い物通院、午後の早い時間は利用が少なく、夕方は通勤の帰りの利用が多くなっている。
・買い物の場合、行きはバスを利用して、帰りは荷物が重たいのでタクシーを利用する人が見られる。

5-8　スクールバス

（１）運行概要

魚津市では、学校から概ね 3 ㎞以上離れたところに住む小学校の児童を対象にスクールバスを運行しています。小学校の統合時に、教育委員会で運行を始めました。

バス車両はほぼ教育委員会が所有しており、登下校以外にも、日中の郊外活動にも利用しています。

なお、中学生については、学校から概ね 6 ㎞離れたところに住む生徒が魚津市民バスや路線バスを利用して通学した場合、学期ごとにその 75%を補助しています。今年度は、西部中学校で 8 人、東部中学校で 23 人の補助対象者がいます。

（２）利用状況

魚津市内の小学生約 1,700 人のうち約 200 人が対象となっています。どのルートもほぼ定員近くの児童が利用しています。

5-9 社会福祉協議会の買い物支援事業

（１）事業概要

どの地区も、ニーズ調査を行い、各地区の要望に合わせたサービスの提供を始めました。＜関係機関ヒアリングより＞

地区	形態	概要
大町地区	市場	毎週金曜日、上町会館の前に４店舗参加の市場形式で開催。
片貝地区	移動注文販売	毎週２箇所（島尻、東城）を巡回。大町の市場の一店舗の方が移動販売してくれている。
西布施地区	乗合買い物タクシー	月１回（木曜日）実施。12 人ほど登録。あったか応援隊。集落センターに集まってもらい、乗合でサンプラザにいく。ボランティアが各車両１名計２人ついていく。

（２）利用状況

●関係機関ヒアリングより

① 大町地区（市場形式）

・上半期は 455 人参加した。1 回平均 18 人程度の利用。（店舗スタッフ含む）

② 片貝地区（移動注文販売）

・利用者が少ない。東城 2～3 人、島尻 7～8 人。来る人は決まっている。

・購入されるものはその日食べるものが多い。総菜や日用品も予約があれば届けるが、あまり利用がない。日用品は家族が持ってきてくれる人が多い。ここでしか買えないというわけでなく、お楽しみの一つと捉えているのではないかと想定される。

③ 西布施地区（乗合買い物タクシー）

・元々魚津交通がジャンボタクシーを出していたが利用が増えた。あんどの里さん（福祉施設）が地域貢献として、利用していない時間帯に送迎車１台（運転手付き）を出してくれている。

・月１回のお楽しみ要素。道中の車内はサロン的に盛り上がり、参加者は楽しみにしている。

5-10 観光客の移動

（１）観光客の移動手段・目的地

●関係機関ヒアリングより
・過去の満足度調査では、観光客の 8～9 割が自家用車で魚津市に来訪している。次いで鉄道が 1 割弱。
・主な観光動態は、黒部宇奈月温泉駅→おもタク→宿泊地→あいの風とやま鉄道→魚津駅→バス→海の駅蜃気楼、水族館等である。
・ファミリー層は水族館、ミラージュランド、海の駅蜃気楼などに行っている。
・ちょっとした隙間時間（2～3h）でレンタサイクルの利用需要がある。行先としては海岸線や海の駅などの物販施設だと推測される。

（２）レンタサイクルの利用者特性、利用の仕方（時間帯・目的地等）

・レンタサイクルは市内 4 か所（魚津駅前観光案内所、海の駅蜃気楼、おおまち観光案内所、片貝駐車場（片貝片貝山ノ守キャンプ場））。電動バイクを貸し出しています。
・レンタサイクルは基本的に借りたところに返すシステムです。追加料金で他地点に乗り捨てることも可能です。

図表 レンタサイクル利用状況

	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度
台数（4 か所）	1153	986	988	804	709	528

出典：魚津市提供データ

●関係機関ヒアリングより
・8～9 割は駅前観光案内所からの利用である。次いで海の駅蜃気楼。
・利用者属性（R3 上期）
居住地：県内（魚津市除く）24%、魚津市 20%、県外 50～60%
年　代：40 代 28%、50 代 20.8%、20 代 18.6%

（３）観光客を対象とした、あったらよい交通・サービス

●関係機関ヒアリングより
・観光客が利用しやすい足、価格帯の市内周遊バス（タクシー、マイクロバス）があるとよい。
・既存の市街地巡回ルートは観光向けではない。名所などを巡るものを増やしてほしいという要望がある。
・地鉄、あいの風とやま鉄道、バスなどの公共交通の統一した情報提供とキャッシュレス化が行われると利便性があがるのではないか等が挙げられた。ＭａａＳなども考えられる。富山市も my ルートの実験を予定している。
・昨年度タクシー半額補助で市内を巡る実験を行った。県外者の利用が多かったが市内の人からも利用があった。市内利用者は地区の集まりや福祉施設であった。加積地区で市内を学ぶため、他地区へ行くこともしていた。生涯学習＋観光＋交通は市の特性としてもよいのではないか。
・タクシードライバーが案内をしてくれている。ガイド的な研修もできたらよい。ボランティアガイド「じゃんとこい」と連携できるとよい。

5-11 地域公共交通の情報提供の状況

（１）バス停

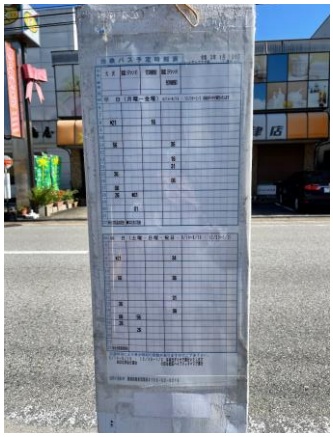
魚津市民バスの、市街地巡回ルートにはルート図が記載されていたり、一部のバス停ではルート図を貼っているところもありますが、基本的にルートが記載されておらず、初めて魚津市民バスを利用しようとする人にとってわかりづらくなっています。路線バスのバス停も同様に、ルート図が記載されておらず、わかりづらくなっています。

魚津市民バスでは、ルートごとに時刻表が表記されているため、市街地内の移動等、いくつかのルートを利用できる場合には、どのバスに乗ってよいのか、いつ来るのか等の情報が把握しづらくなっています。特に、市街地巡回ルートは他のルートと別のバス停であるため、余計に把握しづらくなっています。

また、魚津市民バスではルートが複雑な場合は、時刻表の表記も複雑になり、わかりづらい傾向となっています。

市街地巡回ルートのバス停

ルート図が貼ってあるバス停


路線バスのバス停

市街地巡回ルートとその他のルートのバス停

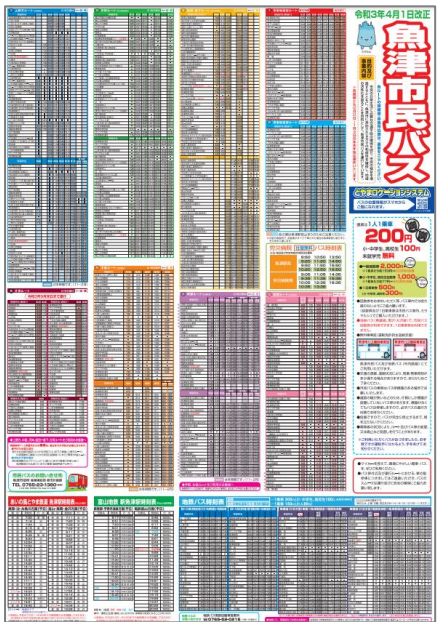
理解が難しい表記

（２）時刻表・ルート図

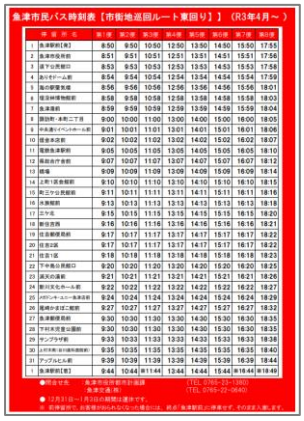
時刻表とルート図には、路線バス、魚津市民バス、労災病院バスの時刻とルートが掲載されていて、市内の公共交通について１枚で見ることができます。しかし、時刻表は、路線数が多いため、大きなサイズで文字が小さくなっています。また、ルートや時刻が複雑（便によって停車するバス停が違う、夏時間・冬時間等）だったり、予約制運行の便やバス停があるため、表記がわかりづらくなっています。ルート図も、ルートが複雑だったり、予約制区間を表現するために、どこを通っているのか理解しづらくなっています。市民ヒアリングでも、わかりづらい、というご意見がいくつか挙げられました。

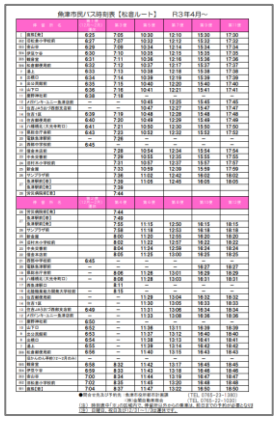
ホームページからは、ルートごとの時刻表を見ることができ、その時刻表に魚津市民バスの予約の連絡先が記載されています。ただし、市民には周知されていないことが想定されます。

●市民ヒアリング結果より
・地域のルート図時刻表がほしい。
・時刻表の字は小さく、運行ルート図は上が北ではなくわかりづらい。利用者は、自分のルートがわかればよい。
・ルート図が見づらい、わかりにくい。



総合時刻表





ホームページから見ることができるルート別の時刻表

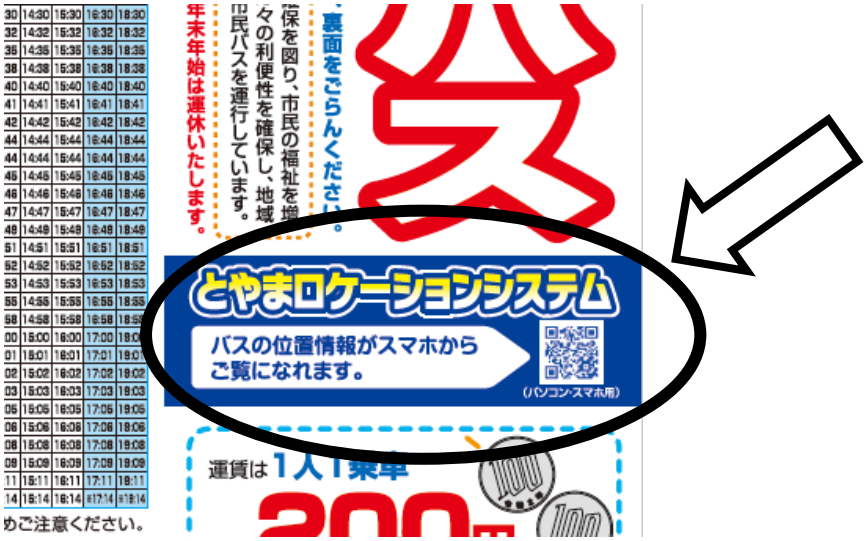
（３）あいの風とやま鉄道　魚津駅での情報提供

魚津駅での情報提供は、整理されておらず、初めて駅を利用する方にとってわかりづらくなっています。

（４）とやまロケーションシステム情報提供

とやまロケーションシステムを活用し、正確なバスの位置情報を提供します。

システムへのアクセスは、インターネットからの検索であったり、魚津市民バスの時刻表や停留所に掲示されているＱＲコードをスマートフォンから読み込むことで利用できます。



5-12 高齢者免許保有数と高齢者免許自主返納人数

65 歳以上の運転免許証保有者数は、年々増加しており、令和 3 年 1 月 1 日時点では 8,780 人となっており、魚津市全体の運転免許証保有者数 29,281 人の 30%を占めています。平成 28 年から 9.4%の増加となります。

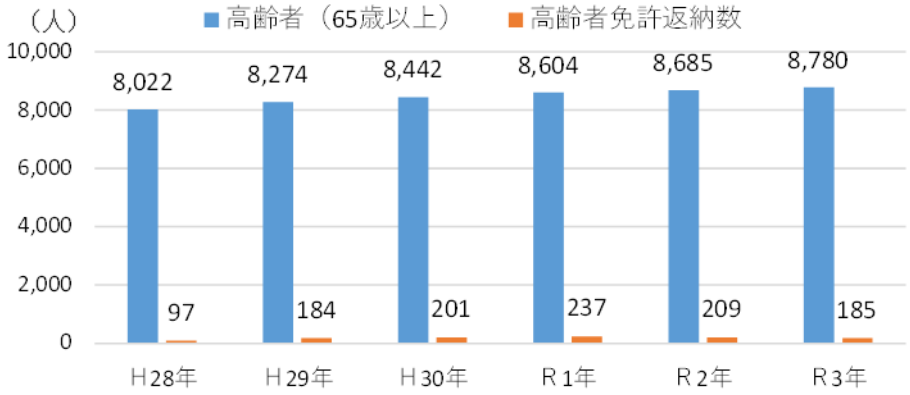
運転免許証返納者数は 200 人前後を推移しており、令和 3 年の返納者数は 65 歳以上の運転免許証保有者数の 2.1%となります。

●関係者ヒアリングより
・免許返納者へは 1 年間の無料パスが渡されているが、せめて 3 年間程度渡してほしい。＜運行事業者ヒアリングより＞
・免許返納時にバスのことしっかり周知することが必要ではないか。マイ時刻表などもいいきっかけになるため、声掛けすればいい。バスのことをしってもらうイベント開催もよい。＜関係機関ヒアリングより＞

高齢者自動車免許証保有者数（令和 3 年 1 月 1 日時点）

	魚津市全体	65 歳以上
運転免許保有者数 （市内運転免許保有者に占める割合）	29,281 人	8,780 人 （30.0%）

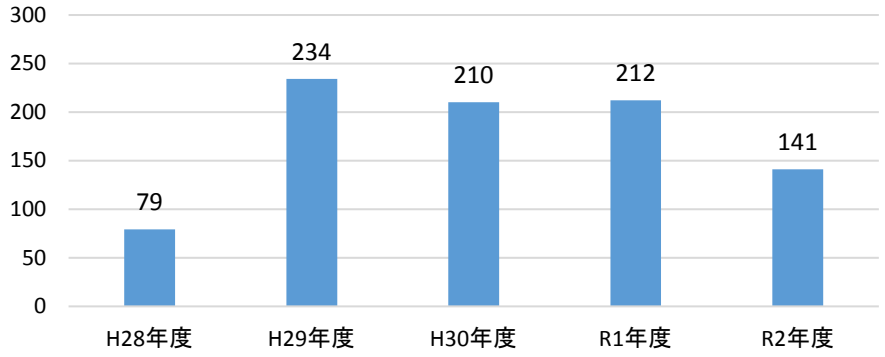
図表　高齢者免許保有数と高齢者免許返納者数



資料：魚津市警察署提供データ

魚津市では、免許証の有効期限内に警察に免許証を自主的に返納された方を対象に、市内のバス（魚津市民バス・地鉄バス 2 路線）の無料乗車証（1 年間）を交付しています。また、希望者には返納者の配偶者にも交付しています。

図表　魚津市運転免許自主返納支援事業　返納者数



資料：魚津市提供データ

5-13 公共交通の空白地域とバス停圏域別の居住者の状況

魚津市民バスと路線バスのバス停から 300m 以上離れた公共交通空白地域に住む方の人数を見ると、全年齢では約 5,100 人（12.0%）、15~19 歳では、約 240 人（12.9%）、65 歳以上では約 1,200 人（9.0%）、75 歳以上では約 580 人（8.5%）となっています。

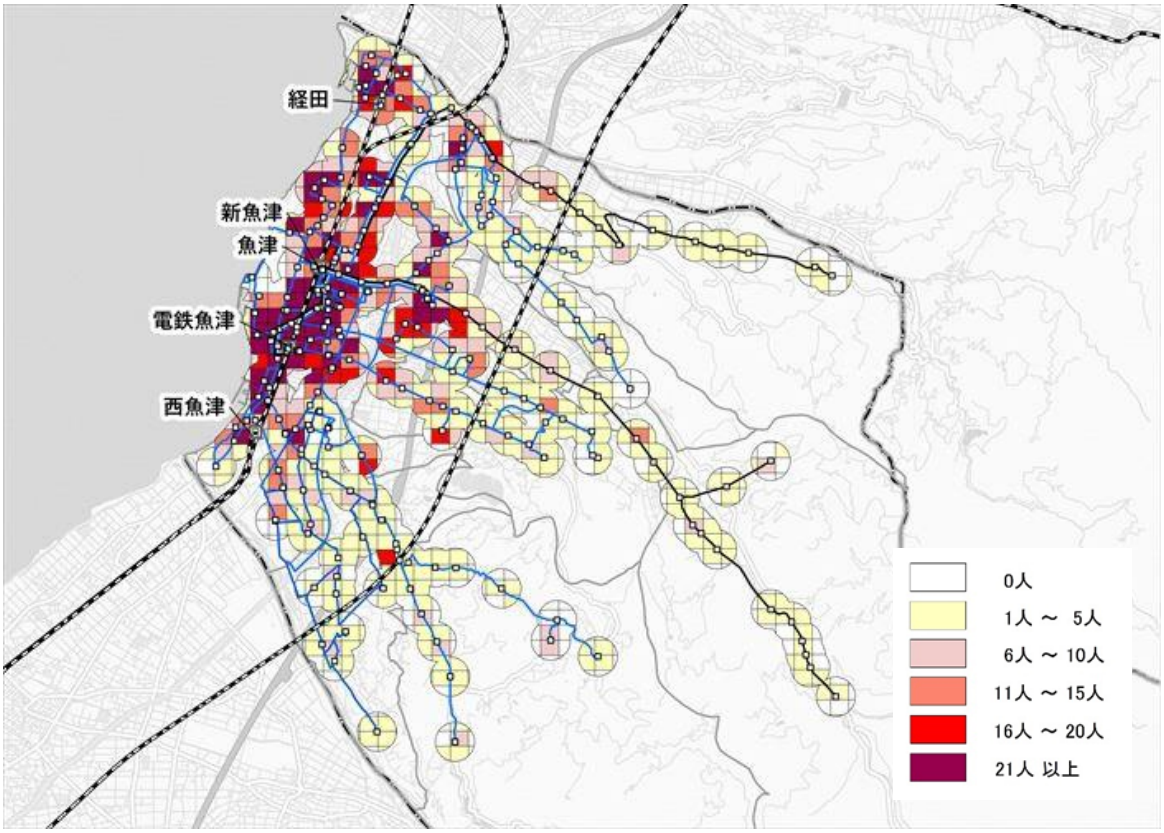
図表 公共交通空白地域に住む年齢別人口（平成 27 年）

	人口（人）	300m圏内人口（人）	空白地域人口（人）	空白地域の人口の割合（%）
全年齢	42,556	37,463	5,093	12.0%
15-19 歳	1,833	1,597	236	12.9%
65 歳以上	13,710	12,475	1,235	9.0%
75 歳以上	6,828	6,248	580	8.5%

資料：200m メッシュ人口（H27 国勢調査）

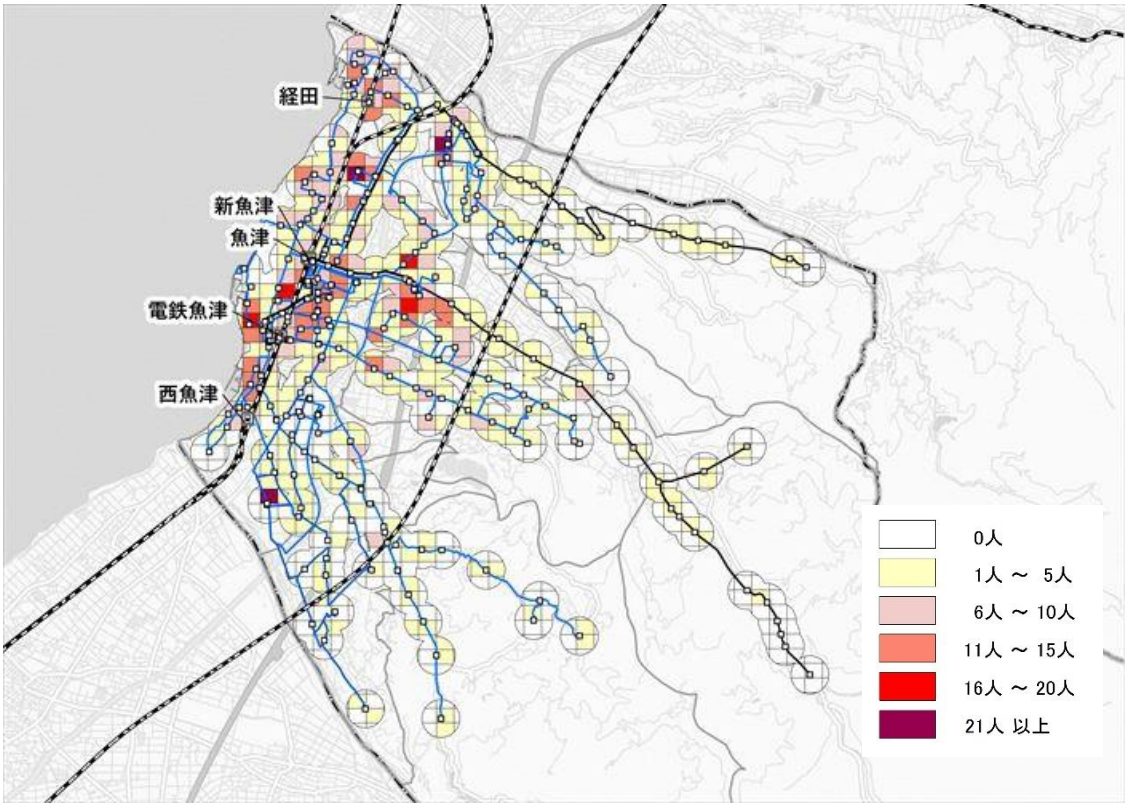
バス停圏域 300m以内に居住している人数は、どの年齢においても山側が少なくなっています。

図表 バス停圏域（300m圏内）に居住している人数



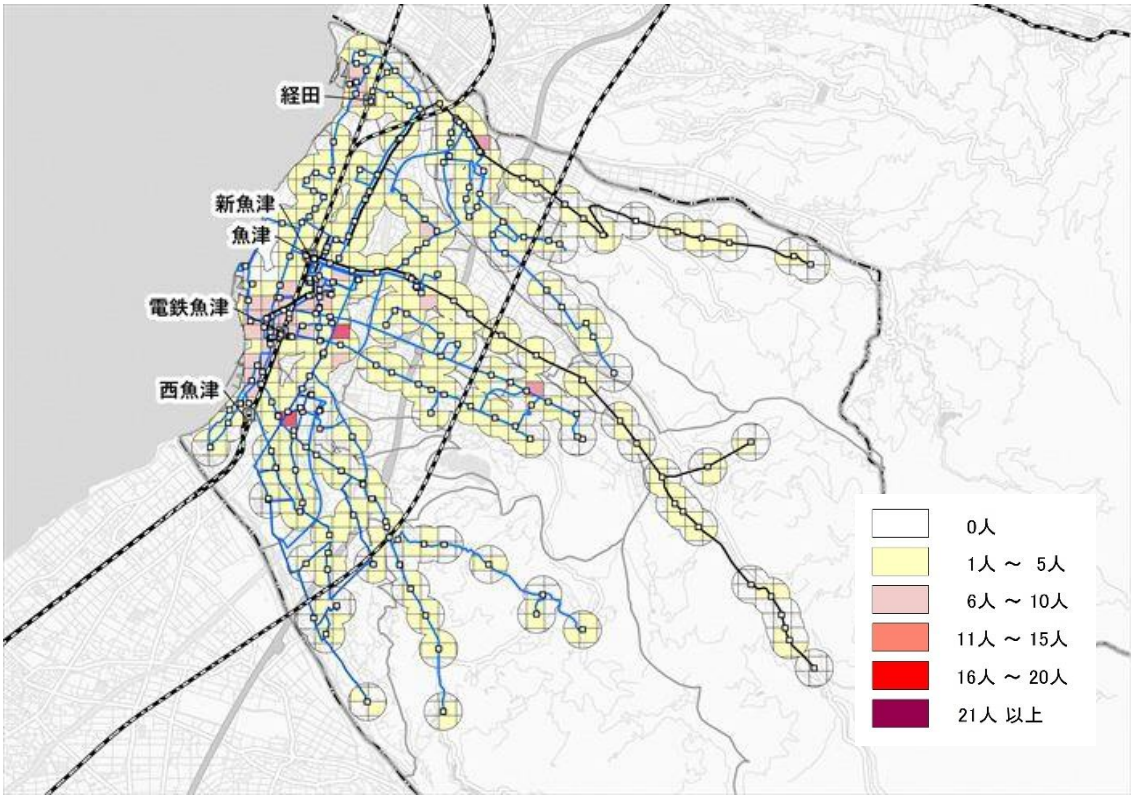
資料：250m メッシュ人口（H27 国勢調査）

図表　バス停圏域（300m圏内）に居住している 15~19 歳の人数



資料：250m メッシュ人口（H27 国勢調査）

図表　バス停圏域（300m圏内）に居住している 75 歳以上の人数



資料：250m メッシュ人口（H27 国勢調査）

5-14 関係者ヒアリングの主なご意見

それぞれの公共交通についての利用状況や課題や改善したらよい点について、該当のページに記載ましたが、市内全体の公共交通の課題や改善したらよいことなどについての主なご意見を以下に記載します。

（１）運行の効率化について

・地域ケア会議ではバスがあってありがたいという意見もあるが少数派。大きいバスが空気を運んでいるとの声が多い。必要なところに必要な大きさの車両での運行が求められる。＜関係機関ヒアリングより＞
・車両の大きさが大きすぎる。＜市民ヒアリングより＞
・バスのサイズや運行時間の見直しなどを行い、効率的な運行をしてほしい。＜市民ヒアリングより＞
・時間や需要に応じて福祉バスと連携してはどうか。＜市民ヒアリングより＞

（２）バス車両について

・男性の利用者で座席が小さく感じ、地鉄バスを利用する人もいる。＜市民ヒアリングより＞
・後部座席に乗る際、天井が低く、頭をぶつける人、真ん中のシートに座ると尾てい骨が痛いとういう人がいる。＜運行事業者ヒアリングより＞
・利用者は高齢者が多く、酸素吸入器や手押し車を利用している人も多い。ワンステップの車両ではなく、ノンステップの車両にしたほうが乗りやすい。＜運行事業者ヒアリングより＞
・低床バスがよい。＜市民ヒアリングより＞

（３）利用促進について

① 利便性向上

・停車するバス停を絞るなどし、時間短縮便（快速バス）を運行してはどうか。＜運行事業者ヒアリングより＞
・利用したい時間帯にバスがない。お昼過ぎの便があればよい。＜市民ヒアリングより＞
・市民バスは日曜日に運行していなくて不便。子ども同士のお出かけに利用できない。＜市民ヒアリングより＞
・中心部と山間部をつないでばかりでなく、横の移動もできるようにしてほしい。＜市民ヒアリングより＞
・1 時間に 2 便運行してほしい。＜市民ヒアリングより＞
・バス停に上屋がほしい。＜市民ヒアリングより＞

② 新規需要・新規路線

・高校生が保護者に送迎してもらっている。新型コロナウィルスの感染拡大前から多かったが、感染が拡大してから特に多くなった。潜在需要だと考える。＜運行事業者ヒアリングより＞
・市役所の職員が自家用車で通勤している。朝は、駐車場に入る自動車が多くて係の人が誘導しているほどである。まずは市役所職員が利用してはどうか。利用者数も伸びるだろう。＜運行事業者ヒアリングより＞
・特定のイベント直通バスがあれば便利（新川文化ホールなど）。＜市民ヒアリングより＞

・黒部市や滑川市へ乗り入れるルートを作り、近隣自治体へのアクセス性を向上してはどうか。＜運行事業者ヒアリングより＞

③ 公共交通間の連携

・バスとタクシーが協力できる利用促進があるとよい。買い物した帰りは荷物が重たいため、市民バスで出かけてタクシーで帰る人への割引などが考えられる。＜運行事業者ヒアリングより＞
・行きはバス、帰りは予約制のりあい交通かタクシー割引で移動できるようにするとよい。＜市民ヒアリングより＞
・バス・電車・タクシーを一緒に使うと安くなるとよい。＜市民ヒアリングより＞

④ 運賃負担軽減

・定期導入、シルバーパス、子ども利用の増加を考えてはどうか。＜運行事業者ヒアリングより＞
・障がい者割引の見直し。市民バスに導入してはどうか。＜運行事業者ヒアリングより＞
・粗品配布、無料デーを増やす、割引制度などを検討してはどうか。割引制度は例えば往復利用の場合、行き 200 円、帰りは 100 円など。＜運行事業者ヒアリングより＞

⑤ バスを利用する機会の創出

・バスの乗り方ツアーとしてバスに乗るとともにお風呂に入り、ごはんも食べるという乗り方半日コースはどうか。サロンの方はお花見の時期にバスを借りて花見や金太郎温泉に行く。市内観光需要はある。地区社協でも一人暮らし高齢者の集まりがあり、バスで金太郎温泉に行ってご飯を食べて帰る。＜関係機関ヒアリングより＞
・楽しみ（目的）がなければバスへの興味も持ってもらえない。インセンティブがあれば、乗り方半日コースもできるだろう。＜関係機関ヒアリングより＞
・昨年度タクシー半額補助で市内を巡る実験を行った。県外者の利用が多かったが市内の人からも利用があった。市内利用者は地区の集まりや福祉施設であった。加積地区で市内を学ぶため、他地区へ行くこともしていた。生涯学習＋観光＋交通は市の特性としてもよいのではないか。＜関係機関ヒアリングより＞
・たまには市内の温泉でも観光したいという利用者がいる。＜運行事業者ヒアリングより＞

⑥ 周知

・乗り方を知らない。＜市民ヒアリングより＞
・たまにバスにボランティアが乗り、乗り方伝授や荷物を載せる支援などをしてはどうか。＜関係機関ヒアリングより＞
・イベントやお祭りでバスでの参加、バス展示などはどうか。バスも一緒にいると愛着も沸く。＜運行事業者ヒアリングより＞
・そもそも市役所職員がバスを便利だと思っていない。自信もってバスが使いやすいと市民に言えない。庁内理解をもっと進める必要がある。＜関係機関ヒアリングより＞
・富山市で平成 28 年から 3 カ年実施した、沿線人口が多いにもかかわらず、公共交通の利用が少ない地域を対象とした個別訪問は効果があった。魚津市でも取り組んだらよい。広報誌は読まない。魚津市ではマイ時刻表もすでに準備されている。市役所に電話をかけてきた人に対応するだけではなく、マイ時刻表を活用してこちらから出向くことで利用促進につながる。＜運行事業者ヒアリングより＞

・高齢者に周知するには、高齢者学級や地区の老人会の集まりを利用したらよい。＜市民ヒアリングより＞

⑦ ポイント付与

・乗車でポイントを付けるなどポイント制で需要を喚起してはどうか。＜市民ヒアリングより＞
・マイナカード、ミラペイをバスのポイントに活用できないか。＜市民ヒアリングより＞

●魚津市電子地域通貨「MiraPay（ミラペイ）」
スマホアプリ又はイベント等で発行するカードにより利用できる地域通貨
・市民以外の方も利用可能
・使える店舗は魚津市内の取扱登録店
・令和 3 年 10 月から行政ポイントもためることが可能

登録事業者（令和 3 年 10 月現在）：185 社
登録者数（令和 3 年 10 月現在）：10104 人（アプリ 1179 人、カード 8925 人）
※カード、アプリ重複している人あり

（４）デマンド交通（予約式乗り合い）交通について

① 肯定的なご意見

・利用者にとってはよいのではないか。試験的に運行してみてはどうか。＜運行事業者ヒアリングより＞
・行きは何とか行けるけれど、帰りは荷物が重たいので都合のよい場所で降りられたらよい。＜市民ヒアリングより＞

② 定時定路線との役割分担・住み分けが必要というご意見

・予約式乗り合い交通は福祉バスと考える。＜市民ヒアリングより＞
・定時定路線と予約式のりあい交通は競合すると考える。＜市民ヒアリングより＞
・まずは定時定路線を維持することが大事であり、確保できたうえで予約式乗り合い交通を導入することはよいと思う。＜市民ヒアリングより＞
・自分の移動したい時間に出かけたいため、予約式の交通は望ましい。路線バスと棲み分けできればよい。＜市民ヒアリングより＞

③ 地区の特性に応じた形が必要というご意見

・子供の通学需要を除けば予約式乗り合い交通を行ってほしい。＜市民ヒアリングより＞
・地区の特性に応じて検討してほしい。＜市民ヒアリングより＞
・魚津市民バスの利用が少ない時間帯に導入してはどうか。＜運行事業者ヒアリングより＞
・予約式乗り合い交通は、利用する人を事前に把握してから導入したらよい。＜市民ヒアリングより＞

④ その他

・利用者をどれだけまとめられるかが効率運行には重要。また、“知らなかった”という人をなくすため、しっかりとした周知が必要。＜運行事業者ヒアリングより＞
・朝に利用者が集中した場合は、対応できるかわからない。対応しやすいのは午後であるが、午後の需要があるかわからない。＜運行事業者ヒアリングより＞
・予約があったにもかかわらず、出てこない場合の対応が不安である。＜運行事業者ヒアリングより＞
・予約式乗り合い交通はよいと思うが、高齢者が乗りづらい車両は困る。＜市民ヒアリングより＞

（５）その他

・将来的に自動車に乗れなくなったら、ぜひ公共交通を利用したいので、バスを存続してほしい。＜市民ヒアリングより＞
・魚津市民バスを生活の足として利用している。なくさないでほしい。＜市民ヒアリングより＞
・手押し車なので、バスに乗れない。＜市民ヒアリングより＞

5-15 地域公共交通にかかる市負担額

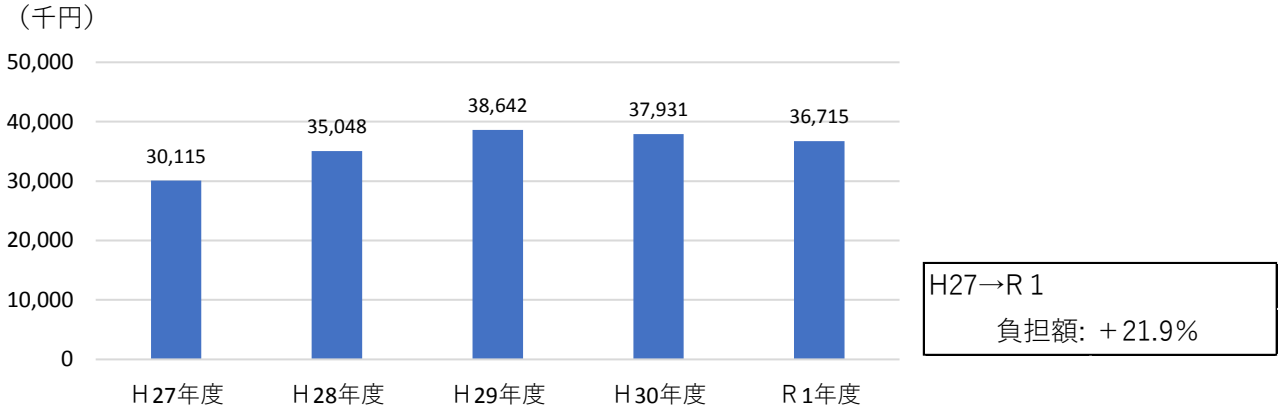
魚津市では、魚津市民バスの運行と魚津市民バスと路線バスの料金の均衡やネットワークの充実を目的とした路線バス事業者への委託料等が地域公共交通にかかる負担となっています。

魚津市民バスの運行に対する市の負担額は、平成 27 年度は約 3,000 万円でしたが、徐々に増加して、令和元年度には、約 3,700 万円となり、約 22%増加しました。

料金の均衡やネットワークの充実を目的とした路線バス事業者への委託料は、令和元年度には、約 320 万円となり、平成 27 年度から約 83%増加しました。

これらを合算すると、令和元年度の地域公共交通にかかる市の負担額は、約 4,000 万円となっています。

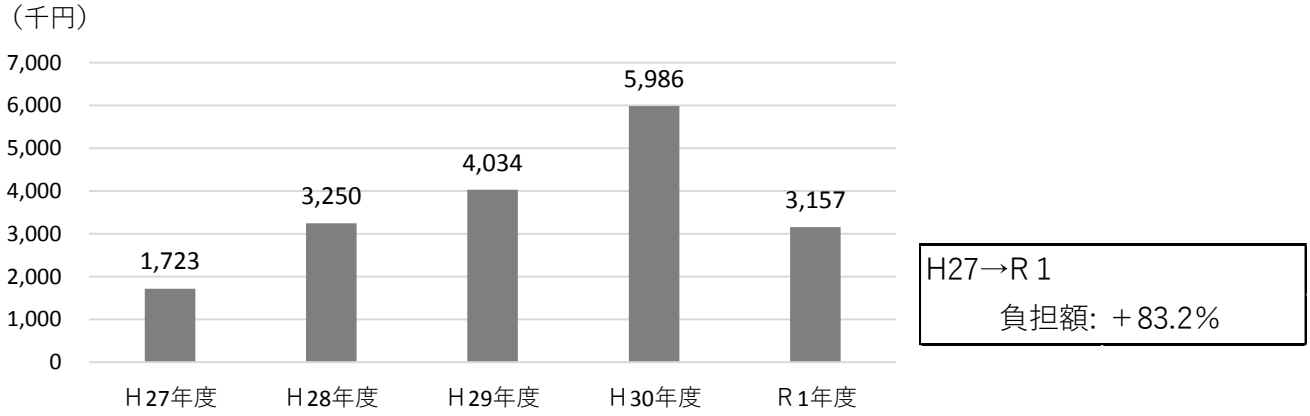
図表 魚津市民バスの市の負担額※



※運行委託料-運賃収入-国補助-県補助＋車庫電気料・バスロケ通信費・大規模修繕料等

資料：魚津市提供データ

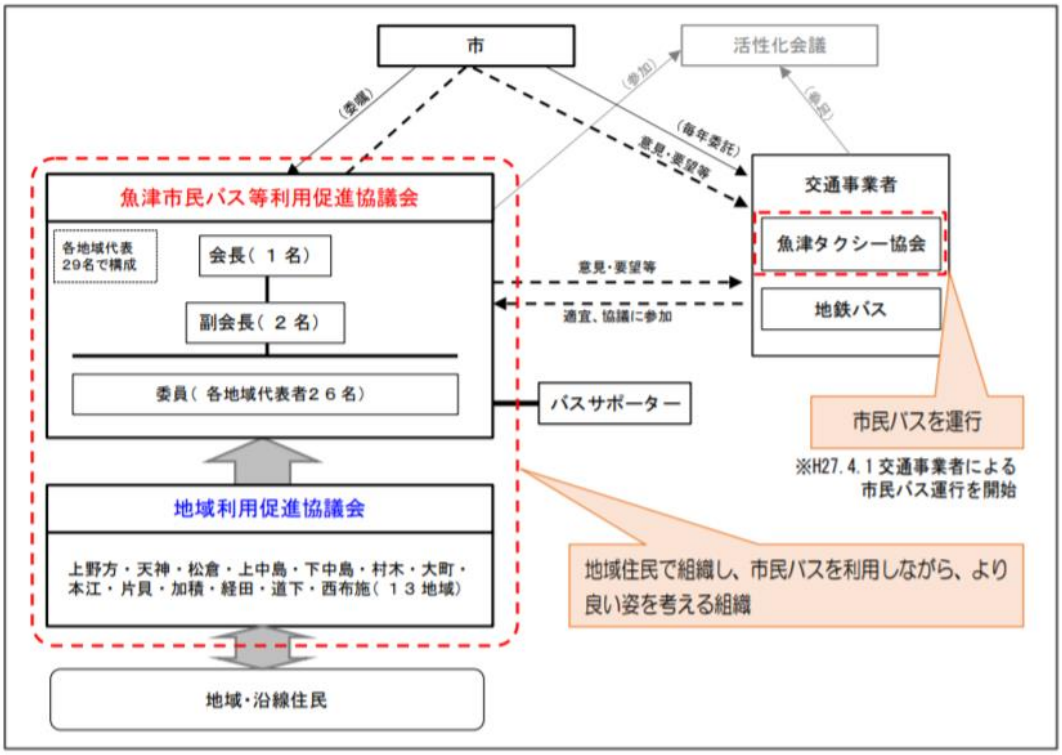
図表 路線バス事業者への委託料



5-16 地域住民による公共交通利用促進活動

魚津市では、平成 18 年度から平成 26 年度まで魚津市民バス郊外ルートは、地域ごとに NPO 法人を設立し市から運行委託を行ってきました。平成 27 年度以降は、交通事業者による市民バス郊外ルートの運行開始、及び魚津市民バス等利用促進協議会/地域利用促進協議会を立ち上げて、利用促進に関する取り組みを地域が主体となって行っています。

図表 利用促進協議会の構成



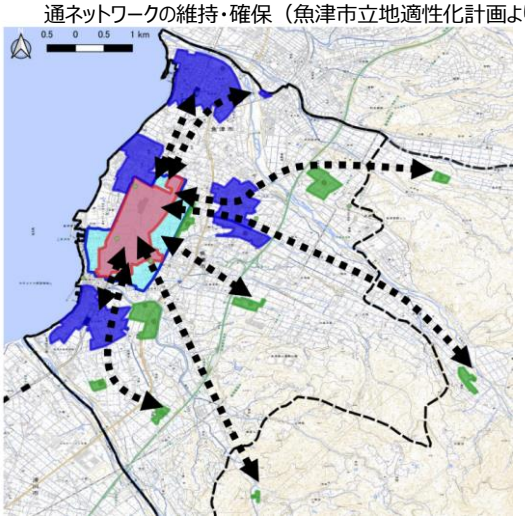
資料：魚津市地域公共交通網形成計画

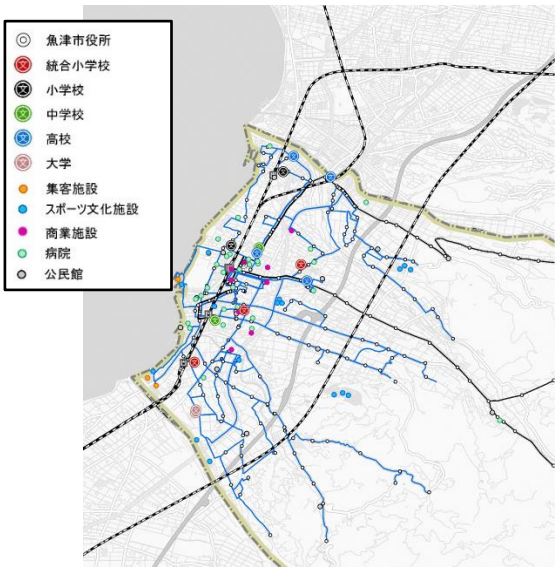
6. 地域公共交通を取り巻く課題の整理

課題①	持続的な地域公共交通サービスの確立

・令和元年度に策定された魚津市立地適性化計画では、利便性の高い交通ネットワークの形成として、山間部と中心拠点を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保が求められています。

右図表　主要施設の立地状況
左図表　利便性の高い交通ネットワークの形成　中心拠点を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保（魚津市立地適性化計画より）



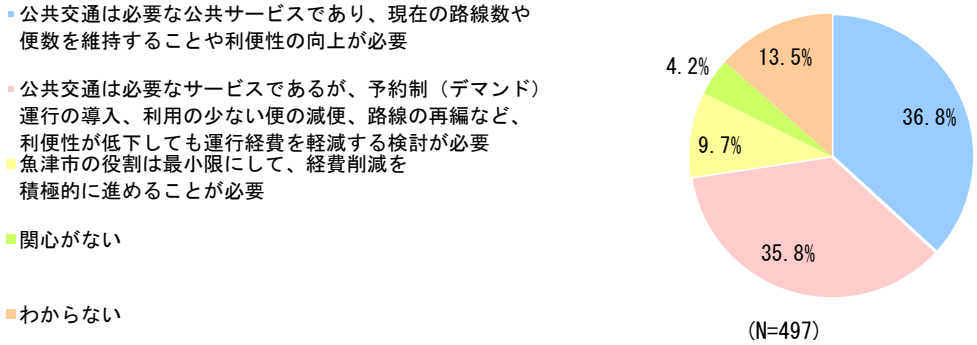


・魚津市では、令和元年度は約 137 万人の方が地域公共交通を利用しており、地域公共交通は多くの市民の移動手段としての役割を担っています。
・魚津市民バス、地鉄路線バスとも利用者は減少傾向ですが、「路線数や便数の維持・向上が必要」という回答と「予約制導入・減便・路線再編で運行経費軽減の検討が必要」という回答が高く、持続的な運行を行うべきという意向が伺えます。
・魚津市が目指す都市構造に沿った、持続可能な地域公共交通サービスを確立することが必要です。

図表　地域公共交通の利用者数（令和元年度）

あいの風とやま鉄道　魚津駅乗車数	735,090 人
富山地方鉄道　魚津市内の駅乗車数	461,340 人
地鉄路線バス　乗車数	36,996 人
魚津市民バス　利用者数	133,698 人

図表　今後の公共交通のあり方について（市民アンケートより）



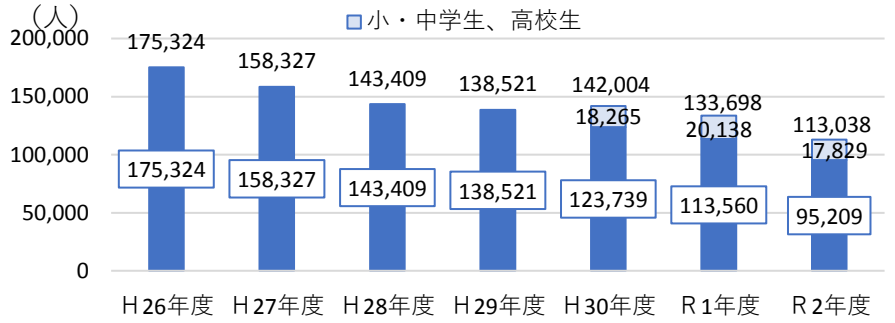
課題② 利用者の減少と財政負担額の増加への対応

・利用者数は、平成 26 年度から減少しており、令和 2 年度は約 11 万 3,000 人となっています（35.5%の減少）。新型コロナウィルスの感染拡大の影響が少ない令和元年度は、約 13 万 4,000 人の利用となっています。

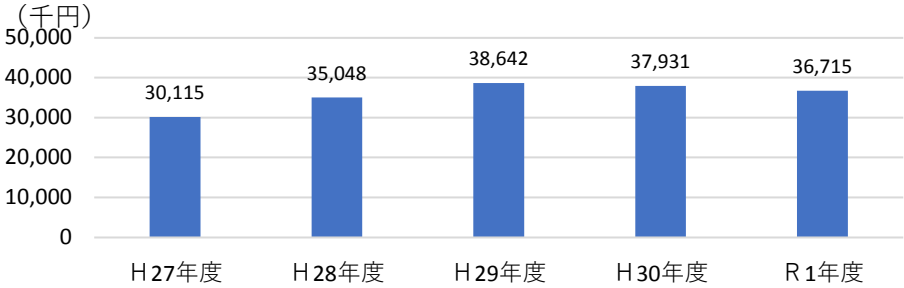
・魚津市民バスの運行に対する市の負担額は、平成 27 年度は約 3,000 万円でしたが、徐々に増加して、令和元年度には、約 3,700 万円となり、約 22%増加しました。

・利用者の減少等によって、財政負担が増加しており、持続可能な地域公共交通の維持のための対応が必要です。

図表 魚津市民バスの利用者数



図表 魚津市民バスの市の負担額



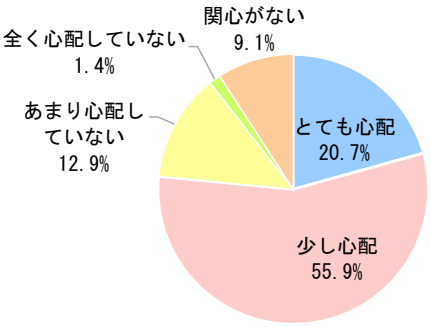
課題③ 地域、交通事業者、行政の連携強化

・公共交通の利用減少について「とても心配」「少し心配」合わせて 3/4 以上を占め、市民の関心が高いです。

・魚津市では、地域の NPO で魚津市民バスを運行してきた経験があり、今も魚津市民バス等利用促進協議会/地域利用促進協議会が活発です。

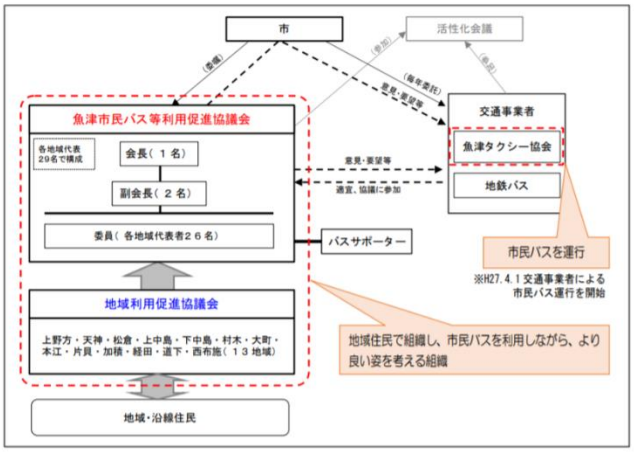
・地域公共交通を維持していくためには、地域で支えあうことが必要不可欠です。魚津市では市民の関心も高く、地域、交通事業者、行政の連携の素地があります。今後も連携を強化することが望まれます。

図表 公共交通の利用減少について（市民アンケート結果より）



(N=503)

図表 利用促進協議会の構成（地域公共交通網形成計画）



7. 地域公共交通の目指す将来像、目標値、目標、基本方針

7-1　目指す将来像

第５次魚津市総合計画後期計画に掲げている将来像「ともにつくる　未来につなぐ　人と自然が輝くまち魚津」に基づき、本計画では以下のように将来像を設定します。

ともにつくる 未来につなぐ 人と地域を輝かせる地域公共交通

7-2　目標

▶持続可能な地域公共交通

▶利便性の高い地域公共交通ネットワーク

▶市民・事業者・行政等、多様な主体が関わる地域公共交通

7-3　目標値

指　標	現況値（令和元年度）	目標値（令和８年度）	評価年
市内公共交通利用者数	２，６１３，５１１人	**２，６４０，０００人**	毎年

【評価方法等】各交通事業者より利用者数データを収集

指　標	現況値（令和元年度）	目標値（令和８年度）	評価年
魚津市民バスにかかる収支率	３３．１％	**３３．３％**	毎年

【評価方法等】市民バスの運賃収入/運行委託料

指　標	現況値（令和元年度）	目標値（令和８年度）	評価年
市内バスにかかる財政負担額	３９，８７１千円/年	**３９，０００千円/年**	毎年

【評価方法等】市民バス及び路線バスへの運行委託料に各種維持経費を加えた額から国県補助を引いた市の実質負担額

7-4 基本方針

方針① 魚津市が目指すまちづくりを実現するための地域公共交通ネットワークの再編

鉄道駅周辺エリア（都市機能誘導区域）、商業施設や病院があるエリア、集落があるエリアの各移動に配慮して、地域公共交通を俯瞰的な視点で最適化を図ります。

方針② 市民・事業者・行政等、多様な主体が関わり、地域公共交通をつくること

地域公共交通を維持していくためには、地域で支えあうことが必要不可欠です。魚津市では、地域の NPO で魚津市民バスを運行してきた経験があり、今も魚津市民バス等利用促進協議会/地域利用促進協議会が活発です。今後も、さまざまな立場の市民、公共交通に関わる関係機関、事業者が、主体的に参加・連携できる仕組みをつくり、地域公共交通の活性化を図ります。

方針③ 誰もが自動車に頼らなくても豊かに暮らせるよう地域公共交通の利便性の向上

地域公共交通は、医療、福祉、商業、交通安全、教育、観光、まちづくり、地域コミュニティなど多岐にわたる分野に関係しており、市民の日々の暮らしの満足度を向上させる可能性は大きいです。魚津市には、鉄道が 2 路線、バスが 9 路線あり、貴重な財産と言えます。今後についても、市民の生活の質の向上と、来訪者の利便性向上のため、この財産を最大限活用し、利用しやすい地域公共交通を実現します。

方針④ 効率的な運行をし、持続可能な地域公共交通体系の構築

地域公共交通の利用者数は減少傾向にあり、市の負担額は増加傾向にあります。効率的な運行を図るため、デマンド交通の拡大等の多様な形態の地域公共交通サービスを検討します。

方針⑤ 健康づくり、魅力づくり等、まちづくりを促進させる地域公共交通

地域による特性を反映・活かした地域公共交通サービスを提供して、市民の健康づくり、地域の魅力づくりを進めます。

8. 目標達成のための施策と事業

基本方針	施　策	事　業	実施主体
方　針① 魚津市が目指すまちづくりを実現するための地域公共交通ネットワークの再編	1-1 地域公共交通の役割分担の明確化と再編※	①魚津駅・新魚津駅と電鉄魚津駅へのアクセス、利便性向上※	交通事業者、魚津市
		②地域にあわせた公共交通の推進	地域利用促進協議会、地域住民、交通事業者、魚津市
	1-2 魚津駅・新魚津駅と電鉄魚津駅の結節点強化	①歩行者空間に配慮した交通結節点の整備	交通事業者、魚津市
		②総合的な地域公共交通の案内の掲示	交通事業者、魚津市観光協会、魚津市
方　針② 市民・事業者・行政等、多様な主体が関わり、地域公共交通をつくること	2-1 市民による公共交通の運行等への参加	①市民・交通事業者・行政が地域公共交通の改善や促進を考える機会づくり	魚津市民バス等利用促進協議会、地域利用促進協議会、交通事業者、魚津市
		②「ともにつくる」市内バス事業の推進	魚津市公共交通活性化会議、魚津市民バス等利用促進協議会、地域住民、交通事業者、魚津市
		③沿線の事業所等へのバス・鉄道事業の啓発と応援体制の構築	市内事業所、交通事業者、魚津市
	2-2 地域公共交通利用のための意識醸成	①小学生等を対象とした地域公共交通を通じた地域学習の推進	市内小学校、魚津市
		②バスを身近に感じてもらう企画の実施	市内施設、交通事業者、魚津市
		③バスの日等、利用促進イベントの開催	市内事業所、交通事業者、魚津市
		④事業所や学校を対象とした利用促進	市内事業所、市内教育機関、交通事業者、魚津市
		⑤「おえかきバス」による沿線住民のマイバス意識の醸成	市内小学校、交通事業者、魚津市
方　針③ 誰もが自動車に頼らなくても豊かに暮らせるよう地域公共交通の利便性の向上	3-1 市内バスの利便性向上※	①市民ニーズを満たすルート・ダイヤ・停留所の改編	交通事業者、魚津市
	3-2 市民へのわかりやすい情報提供	①広報媒体による継続的な情報提供	魚津市
		②わかりやすい時刻表、バス停、乗り場案内等の整備	交通事業者、魚津市
		③キャッシュレス決済（MiraPay、PayPay）の導入	交通事業者、魚津市
方　針④ 効率的な運行をし、持続可能な地域公共交通体系の構築	4-1 市内バスの効率化※	①利用状況に応じた効率的な運行方法の導入	交通事業者、魚津市
方　針⑤ 健康づくり、魅力づくり等、まちづくりを促進させる地域公共交通	5-1 施設やイベント等との連携	①市内施設やイベントとの連携	市内施設、魚津市
		②定住促進の取組みとの連携	魚津市
	5-2 福祉の取組みとの連携	①フレイル予防の取組みとの連携	魚津市
		②高齢者運転免許証返納促進	魚津市
	5-3 観光の取組みとの連携	①観光客やビジネス客にわかりやすい情報提供	観光事業者、交通事業者、魚津市

※：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線「有」

9. 取り組み施策の概要

方針① 魚津市が目指すまちづくりを実現するための地域公共交通ネットワークの再編

以下に、将来的な魚津市の地域公共交通の役割を示します。

機能	移動のイメージ	公共交通機関	主な利用目的
都市間広域移動	周辺市町など広域的な移動を支える路線	・あいの風とやま鉄道線 ・富山地方鉄道本線 ・おもてなし魚津直行便 ・高速バス　新潟線、東京線	通勤、通学、買物、通院、観光
地域間移動	地域内移動を支えるとともに、都市間広域移動の拠点に接続する路線	・地鉄バス　黒沢・大沢線※ ・地鉄バス　東蔵線※ ・魚津市民バス※、タクシー	通勤、通学、買物、通院、観光
地域内移動	地域内の日常的な移動を支える路線	・魚津市民バス※ ・ろうさい病院バス ・タクシー ・スクールバス	通勤、通学、買物、通院

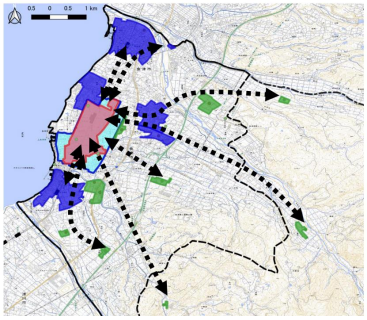
※：地鉄バスの黒沢・大沢線、東蔵線と魚津市民バスの上野方ルート、松倉ルート、坪野ルートは、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線

また、中心市街地の活性化のため、魚津市立地適性化計画において、魚津駅・新魚津駅は、公共交通アクセス性に優れる交通結節点としての機能向上を図ることとされています。また、魚津駅・新魚津駅と電鉄魚津駅をふたつのコアとして、駅周辺のふたつのコアゾーンを結ぶ公共交通ネットワークの必要が挙げられています。「魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり基本構想」においても、魚津駅・新魚津駅周辺を中心としたまちづくりを推進しています。

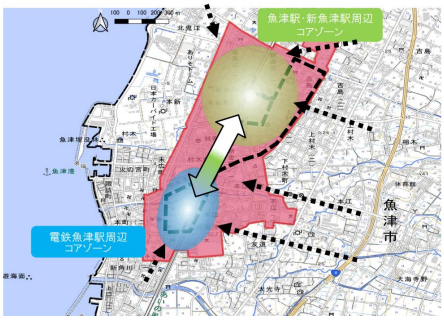
本計画においても、魚津市が目指す、中心市街地を活性化し、生活・交通の利便性を高く確保することを促進する地域公共交通ネットワークの再編を行います。

なお、「魚津市民バス」や「地鉄バス黒沢線・大沢線、地鉄バス東蔵線」は、地域間移動と地域内移動を支えるとともに、都市間広域移動（あいの風とやま鉄道線、富山地方鉄道本線などの地域幹線系統）に接続する役割を担っています。これらの路線の利便性向上にむけ、地域公共交通の役割分担の明確化と再編などを行う必要があります。そのうち地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線についても、引き続き当該補助制度を活用し、安定的な維持確保を目指す必要があります。

目指す地域公共交通ネットワーク（魚津市立地適性化計画より）



図表　中心拠点を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保



図表　コアゾーン内の回遊性とコアゾーン間を結ぶ公共交通ネットワークの検討

1-1　地域公共交通の役割分担の明確化と再編

①魚津駅・新魚津駅と電鉄魚津駅へのアクセス、利便性向上					
事業概要	・アクセスしていない時間帯などがあるため、新魚津駅と電鉄魚津駅への接続の向上を図ります。				
実施主体	交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

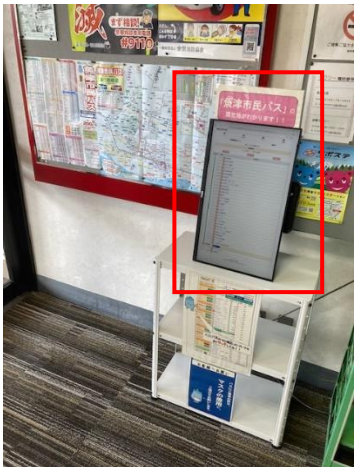
②地域にあわせた公共交通の推進					
事業概要	・人口の減少や、高齢者の免許保有率の高止まりなど、地域の環境は変化しています。地域ごとのニーズにあった交通手段を検討します。				
実施主体	地域利用促進協議会、地域住民、交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

1-2　魚津駅・新魚津駅と電鉄魚津駅の結節点強化

①歩行者空間に配慮した交通結節点の整備					
事業概要	・交通空間をコンパクトに集約し、歩行者空間に配慮した駅前広場を創出し、市民・観光客が集い、憩う場として整備します。				
実施主体	交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	検討	検討	実施	実施	実施

②総合的な地域公共交通の案内の掲示					
事業概要	・乗継情報や路線図、時刻に合わせた出発案内等、利用者において分かりやすい情報提供を行います。 ・初めて魚津市を訪れる観光客にも分かりやすい、観光地のアクセスの案内を行います。				
実施主体	交通事業者、魚津市観光協会、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

【参考】現在設置されているサイネージ（アップルヒル・サンプラザ）



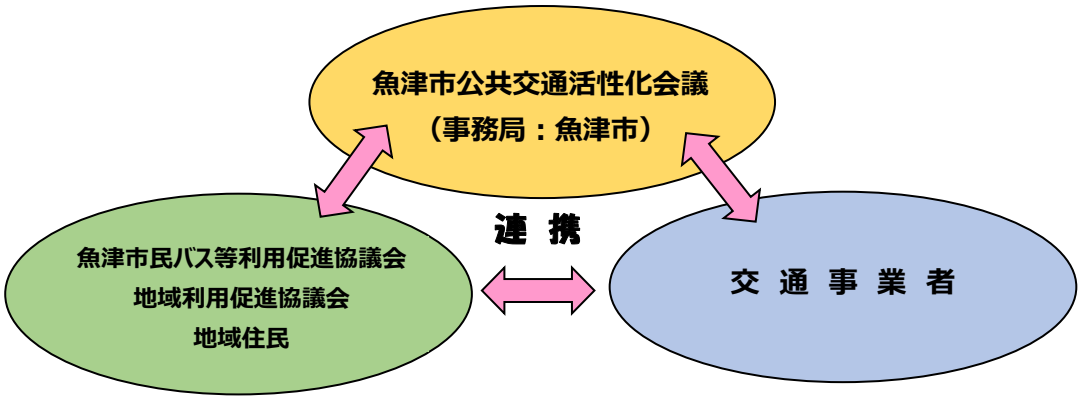
方針②　市民・事業者・行政等、多様な主体が関わり、地域公共交通をつくること

2-1　市民による公共交通の運行等への参加

①市民・交通事業者・行政が地域公共交通の改善や促進を考える機会づくり					
事業概要	・平成２７年度に設立した魚津市民バス等利用促進協議会/地域利用促進協議会において、引き続き利用促進に関する取り組みを地域が主体となって行います。				
実施主体	魚津市民バス等利用促進協議会、地域利用促進協議会、交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

②「ともにつくる」市内バス事業の推進					
事業概要	・総合計画における将来像「ともにつくる　未来につなぐ　人と自然が輝くまち魚津」のひとつの取組として、地域利用促進協議会とともに進める各地域での利用促進活動に加えて、魚津市民バスを普段利用している方、自動車を持っていない方、中高校生やその保護者等を中心に、魚津市民バスの改編の際に集まっていただく、座談会を定期的に開催することにより、お住まいの地域にどのような魚津市民バスが望ましいか「ともに考え」「ともにつくる」ことを目指します。				
実施主体	魚津市公共交通活性化会議、魚津市民バス等利用促進協議会、地域住民、交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	検討	実施	実施	実施	実施

図表　推進体制



③沿線の事業所等へのバス・鉄道事業の啓発と応援体制の構築					
事業概要	・日頃からバス沿線事業所へバス事業についてＰＲ活動を行うとともに、「ミラたん健康ポイント事業」や市民バス広告への出稿等を通じて、市内のバス事業を応援していただく体制を構築していきます。 ・「県・市町村ノーマイカー運動」等、鉄道・バスを積極的に活用するイベントに参画し、市内事業者や学校への協力を呼びかけ、啓発を行います。				
実施主体	市内事業所、交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

2-2 地域公共交通利用のための意識醸成

①小学生等を対象とした地域公共交通を通じた地域学習の推進					
事業概要	・市内の小学生に大人と一緒に乗車すると、乗車が無料になる親子パス等を配布することにより、家族とのふれあい機会作りはもとより、地域への愛着の醸成や、地域資源への理解を深める地域学習を推進します。				
実施主体	市内小学校、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

【参考】親子でおでかけ事業（富山県富山市、滑川市、魚津市、黒部市、上市町、立山町、舟橋村）

富山市、魚津市、滑川市、黒部市、立山町、舟橋村の 6 市町村と運行事業者で、小学生が夏休み中に無料で電車やバスに乗ることができるよう、大人同伴の場合に小学生の運賃が無料となる乗車きっぷを配布しています。

●対象交通機関

①あいの風とやま鉄道

②富山地方鉄道

③富山ライトレール

④まいどはやバス

⑤参加自治体内コミュニティバス・路線バス

●実施内容

①無料乗車きっぷ 1 人 12 枚

②対象者 参加自治体の小学生（約 30,000 人）

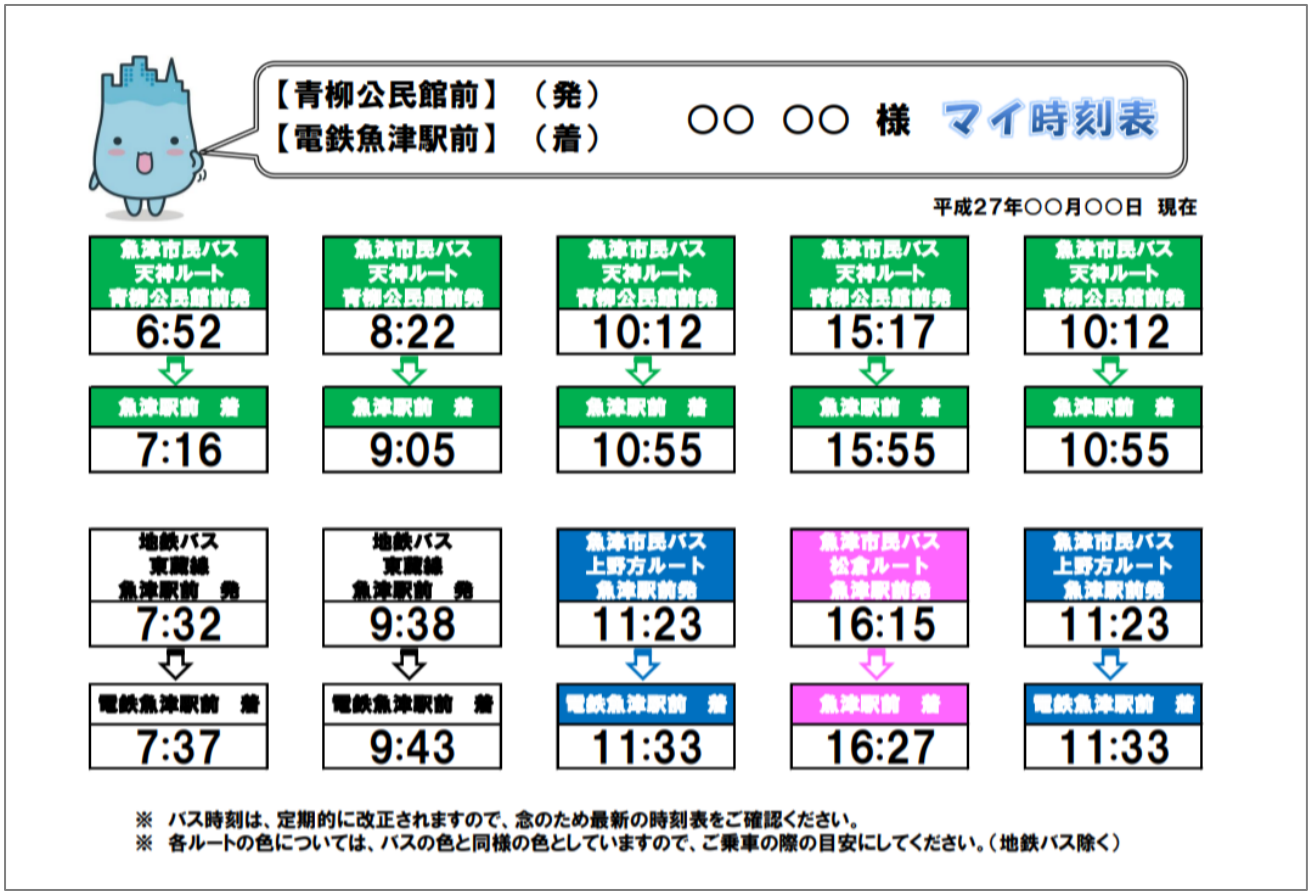
③インスタグラムへ写真の投稿を募集（優秀作品には、景品を進呈）

配布用チラシ・おでかけきっぷ（表面）

②バスを身近に感じてもらう企画の実施					
事業概要	・地域の集まりや市内施設において、バスの乗り方教室やマイ時刻表相談会等を通じて、バス利用についての相談を受け付けたり、実際にバスに乗車して利用の仕方を理解していただく企画を実施します。				
実施主体	市内施設、交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

【参考】マイ時刻表無料作成

魚津市では依頼があった場合に、利用者専用のマイ時刻表を無料で作成しています。依頼があってから、一週間以内に、自宅に郵送しています。



マイ時刻表のイメージ

③バスの日等、利用促進イベントの開催					
事業概要	・バスの日など、節目となる日程で限定の無料デーなどを企画し、おためし乗車の機会につなげます。				
実施主体	市内事業所、交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

④事業所や学校を対象とした利用促進					
事業概要	・引き続き、「県・市町村ノーマイカー運動」等、鉄道・バスを積極的に活用するイベントに参画し、市内事業者や学校への協力を呼びかけます。 ・ＳＤＧｓや環境への配慮に取り組む企業等に、公共交通の利用を呼びかけます。				
実施主体	地域事業所、市内教育機関、交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

⑤「おえかきバス」による沿線住民のマイバス意識の醸成					
事業概要	・沿線の小学生が描いた絵画をバス車内に掲示することにより、沿線住民がバスに乗るきっかけ作りと、マイバス意識の醸成を図ります。				
実施主体	市内小学校、交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

【参考】「バスの絵～バスの車内は美術館～」（山梨県甲府市）

・甲府市内の小・中学校に在籍する児童生徒を対象とし、毎年のテーマに沿った絵を募集しています。

・応募作品は、路線バス車両に全て展示し、「バスの絵美術館バス」として運行します。

・平成 30 年 9 月にお披露目会を市庁舎内で開催時には、180 人の来場者となりました。

方針③　誰もが自動車に頼らなくても豊かに暮らせるよう地域公共交通の利便性の向上

3-1 市内バスの利便性向上

①市民ニーズを満たすルート・ダイヤ・停留所の改編					
事業概要	・市民の移動意向を反映させることで利便性の向上を図りつつ、持続可能な公共交通実現のため効率的な運行を目指します。				
実施主体	交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

【改編の方向性】

・全体的な利便性を向上させつつ、特に利用の多い部分についてはさらに利便性向上を図り、利用の少ない部分については効率的な運行を行うなど、メリハリのある改編を行います。
・魚津市民バスを普段利用している方等などに集まっていただき、座談会を開催し改編案について協議します。（再掲：施策２-１　②「ともにつくる」市内バス事業の推進）
・わかりやすいルートの設定をします。
・現在の利用状況に合わせた車両や運行方法（デマンド交通等）を検討します。
・通勤、通学、買い物、通院などニーズの高い施設への接続の向上を図ります。
・安全が確保される地域において、利便性向上につながる自由乗降区間の設定を検討します。
・利用の状況を踏まえたバス停の移設や統廃合を検討します。
・地域公共交通は、市民生活において多岐にわたる分野に関係しています。地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握するなど、地域公共交通の多面的な効果も考慮した検討を行います。

3-2 市民へのわかりやすい情報提供

①広報媒体による継続的な情報提供					
事業概要	・市民の公共交通利用への関心をもってもらうため、広報やホームページで地域公共交通の利用方法や利用者数等の情報の公表を行います。 ・ケーブルテレビを活用した魚津市民バス　ＰＲ　映像の放送等を引き続き行います。 ・とやまロケーションシステムを活用し、正確なバスの位置情報を提供します。				
実施主体	魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

②わかりやすい時刻表、バス停、乗り場案内等の整備					
事業概要	・媒体（紙の時刻表、バス停案内、待合室での案内板等）によって提供すべき情報を整理し、統一したフォーマット（色・番号・文字の種類や大きさ、案内方法等）で作成することにより、提供する情報の見やすさ・分かりやすさの向上を図ります。 ・スマートフォンで乗り換え情報提供や予約・決済サービス統合を行うＭａａＳ※の導入について、県内の取組みや協議に積極的に参加し検討します。				
実施主体	交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	検討	実施	実施	実施	実施

※ＭａａＳ：「Mobility as a Service（モビリティ・アズ・ア・サービス）」の略称で、鉄道、バス、タクシー、シェアサイクルなど複数の交通機関のサービスを１つのサービスとして結び付け、人々の移動を大きく変える概念のこと。

③キャッシュレス決済（MiraPay、PayPay）の導入					
事業概要	・利便性の向上及び市内他施設等の連携強化のため、ＭｉｒａＰａｙやＰａｙＰａｙの導入の検討を行います。 ・ＭｉｒａＰａｙについては、公共交通利用によるポイント付与についても検討を行います。				
実施主体	交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	検討	実施	実施	実施	実施

方針④　効率的な運行をし、持続可能な地域公共交通体系の構築

4-1 市内バスの効率化

①利用状況に応じた効率的な運行方法の導入					
事業概要	・変化する利用状況や地域ニーズに合わせた車両や運行方法について、随時検討のうえ、実施します。 ・地域公共交通は、市民生活において多岐にわたる分野に関係しています。地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握するなど、地域公共交通の多面的な効果も考慮して検討を行います。 （再掲：施策３－１　魚津市民バスの利便性向上　①市民ニーズを満たすルート・ダイヤの改編）				
実施主体	魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

方針⑤　健康づくり、魅力づくり等、まちづくりを促進させる地域公共交通

5-1 施設やイベント等との連携

①市内施設やイベントとの連携					
事業概要	・高齢者向けの教室が開催されるサンプラザやしおかぜ、各地区の公民館、富山労災病院等の市内施設との連携を図ります。イベントや教室案内の際には、地域公共交通の時刻等を掲載することで、施設と地域公共交通双方の新規顧客の開拓や利用増加を目指します。				
実施主体	市内施設、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

5-2 福祉の取組みとの連携

①フレイル予防の取組みとの連携					
事業概要	・フレイル予防の取組みのひとつとして公共交通利用を位置づけ、フレイル予防の取組みと連携を図ります。 ・福祉関係団体等と連携し、地域や置かれている環境に応じたサービス提供の役割分担を検討します。				
実施主体	魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

②高齢者運転免許証返納促進					
事業概要	・市内のバスの無料乗車証（１年間）の交付（希望者には返納者の配偶者にも）を引き続き行います。				
実施主体	魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	実施	実施	実施	実施	実施

5-3 観光の取組みとの連携

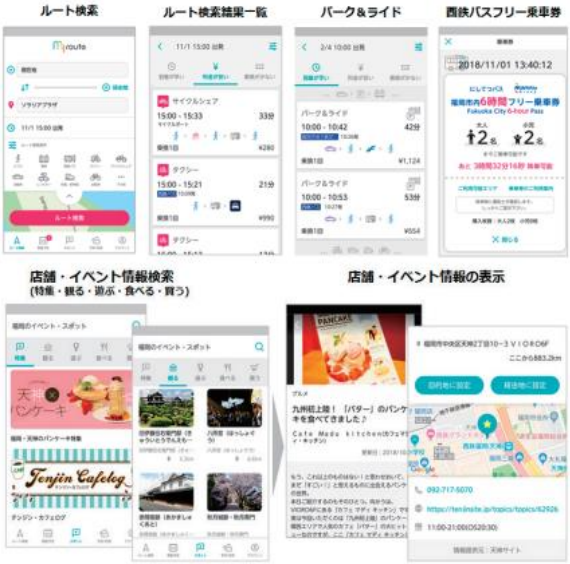
①観光客やビジネス客にわかりやすい情報提供					
事業概要	・初めて魚津市を訪れる観光客にも分かりやすい、観光地へのアクセスの案内を行います。（再掲：施策１－２　魚津駅・新魚津駅と電鉄魚津駅の結節点強化　②総合的な地域公共交通の案内の掲示） ・ＭａａＳの導入について検討します。（再掲：施策３－２　②わかりやすい時刻表、バス停、乗り場案内等の整備）				
実施主体	交通事業者、魚津市				
実施目標年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	検討	実施	実施	実施	実施

【参考】交通ＭａａＳ「ｍｙ ｒｏｕｔｅ」（全国９都市）

・「ｍｙ ｒｏｕｔｅ」は、トヨタ自動車（株）が、交通及び店舗・イベント情報のサービス社などと協力して開発したスマートフォン向けマルチモーダルモビリティサービスです。2018 年から実証実験を開始した福岡市では、公共交通（バス・鉄道・地下鉄など）、自動車（タクシー・レンタカー・自家用車など）、自転車、徒歩など、様々な移動手段を組み合わせてルートを検索し、必要に応じて予約・決済まで行うことで移動をサポートする。また、店舗・イベント情報の検索ができる他、パーク＆ライド駐車場の予約・決済も行うことができます。

・富山市では、あいの風とやま鉄道（富山市）や地場のタクシー大手、富山交通（同市）などで組織する「富山ｍｙ－ｒｏｕｔｅ推進協議会」が令和３年３月からサービスを開始しています。

全体サービスイメージ



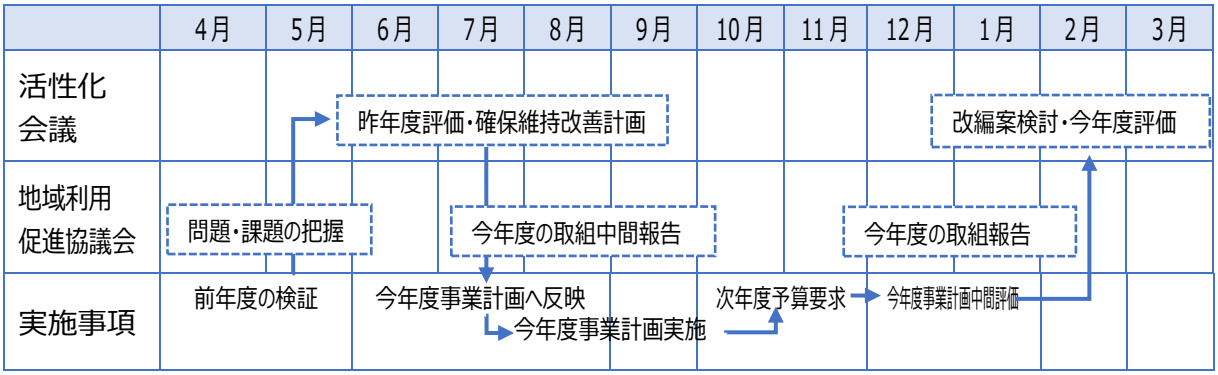
アプリ画面

10. 計画の推進体制と進捗管理

本計画は、本市が目指す公共交通施策の基本方針を示したものであり、今後、この基本方針に即して各施策・事業の実施に向けた「方法・役割分担・予算化」等について具体的な検討を進めます。また、公共交通施策の実施は、他分野の施策と一体的に取り組むことで効果を発揮するものもあり、庁内関係課のみならず、国や県並びに周辺市町、公共交通事業者等と緊密に連携しながら、将来のまちづくりを見据えた取組を展開します。住民・地域と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、地域住民や町会等からの支援や協力を得て、持続可能な公共交通網の形成を目指します。

事業内容については、計画に基づく事業の実施状況、目標指標の達成状況を定期的に確認・評価・検証を行い、改善や見直しを図る PDCA サイクルに基づき進捗を管理します。また、毎年の魚津市公共交通活性化会議によって進捗状況や効果を定量的・客観的に評価し、必要に応じて見直しを行っていくものとします。活性化会議の開催前には、地域利用促進協議会を開催し、市民からの問題点や課題や取組の成果を報告してもらい、地域の意見を把握し連携します。

図表　年間スケジュール



目標や事業等の達成状況を評価するため、収集データと実施主体案は以下のとおりです。目標の数値の他に、利用者や運行事業者の意見も聞くことで、数値では把握しづらい課題や改善点等を把握します。

図表　毎年収集する利用実績など

分類	収集データ	実施主体
あいの風とやま鉄道線	魚津駅の利用者数…A	あいの風とやま鉄道株式会社
富山地方鉄道本線	各駅の利用者数…A	富山地方鉄道株式会社
路線バス	バス停別乗降客数・利用者数…A	富山地方鉄道株式会社
魚津市民バス	バス停別乗降車数・利用者数…A	魚津市
	収支状況…B、C	
高齢者	高齢者運転免許証自主返納者数	魚津警察署

A…指標「市内公共交通利用者数」　B…指標「魚津市民バスにかかる収支率」
C…指標「市内バスにかかる財政負担額」　のそれぞれの指標の分析に活用します。

図表　収集する意見など

分類	収集データ	実施主体
利用者の意見	市民の意見	魚津市
地域の意見	市民の意見	地域利用促進協議会
運行事業者の意見	利用状況・運行上の課題や改善点	交通事業者