

富山県魚津市の取組み －ヒアリング調査結果の概要－

都市自治体における地域公共交通のあり方に関する研究会
日本都市センター 石田雄人



公益財団法人

日本都市センター

ヒアリング調査について

○実施日

平成26年10月22日(水)

○調査先

魚津市産業建設部商工観光課市街地活性化室

○調査者

高野委員(富士宮市交通対策室長)

事務局(日本都市センター)



＜JR魚津駅前の様子＞



＜JR魚津駅前バスターミナルの様子＞



＜魚津市役所の外観＞



公益財団法人

日本都市センター

富山県魚津市の概要

○人口(世帯数)¹

43,681人(16,717世帯)

○面積²

200.63平方キロメートル

○一般会計³

{ 歳入181億94百万円
歳出173億32百万円

○都市制度

一般市

○都市の特徴

- ・背後には北アルプスに連なる山岳地帯
- ・市街地を離れると谷が多く、谷ごとに集落がある



＜富山県における魚津市の位置＞

出典：魚津市提供資料



＜魚津市の概要＞

出典：魚津市提供資料

1 魚津市HP「魚津市の人口調べ」(平成26年10月1日)
2 国土交通省国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(平成25年10月1日)
3 富山県「普通会計決算市町村別一覧表(平成25年度)」



公益財団法人

日本都市センター

公共交通の現状

○市内を運行する公共交通

[バス]

- ・民間路線バス(富山地方鉄道)
⇒ 2路線(9路線が休廃止)
- ・市民バス(いずれも市が運行主体)
⇒ 8路線・・・交通事業者へ運行を委託2路線
NPO法人へ運行を委託6路線

[鉄道]

- ・JR西日本(北陸本線; 市内1駅)
- ・富山地方鉄道(市内4駅)



＜魚津市民バス運行路線図＞

出典: 魚津市提供資料

○路線バスの状況

- ・ほとんどのバス路線はJR魚津駅を中心に放射状に延びる
- ・地形的な理由もあり、横断する路線は難しい
- ・全国的な傾向と同様に、不採算路線の廃止が続発する厳しい状況

○公共交通の抱える課題

- ・市内中心部の公共交通空白地域が存在
- ・中山間地域の過疎化
- ・少子化と高齢化社会の進展
- ・免許保有率の増加による公共交通利用の低下



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要①－計画・体制－

○公共交通（バス）活性化計画（平成12年度策定）

- ・地域住民の足の確保を目的とする
- ・本当に必要なバス交通サービスの見極めを行った
- ・庁内検討会として「魚津市公共交通（バス）活性化検討会」や市民会議として「魚津市公共交通（バス）活性化会議」を設置し計画の策定やアンケートを実施

○新たな公共交通として「魚津市民バス」の導入

- ・平成13年以降、コミュニティバスやコミュニティタクシー等の様々な形態で交通施策を進めてきた
- ・平成18年9月、「魚津市民バス運行条例」を制定
- ・平成18年10月、市街地巡回、上野方、松倉ルート of 運行を皮切りに「魚津市民バス」の運行を開始した。（平成19年度末に現在の8ルート体制となる。）

○市街地活性化室

- ・平成21年度の組織改編で、市街地活性化と公共交通活性化の両方を担当する部署として、商工観光課内に新設された
- ・職員は室長含め2名
- ・室長は約10年、職員は約3年交通政策に関わっており、専門性を養い活かす配置がなされている



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要② — 魚津市民バスの概要(1) —

○「魚津市民バス」の内容

- ・平成18年10月より運行開始
- ・道路運送法第79条に基づく市町村自家用有償旅客輸送
- ・魚津市を運行主体とし、バス運行や車両管理等を事業者等に委託
- ・運賃は200円(小学生100円、未就学児無料)の他、1日乗車券等もある
- ・車両は市から委託先へ無償貸与

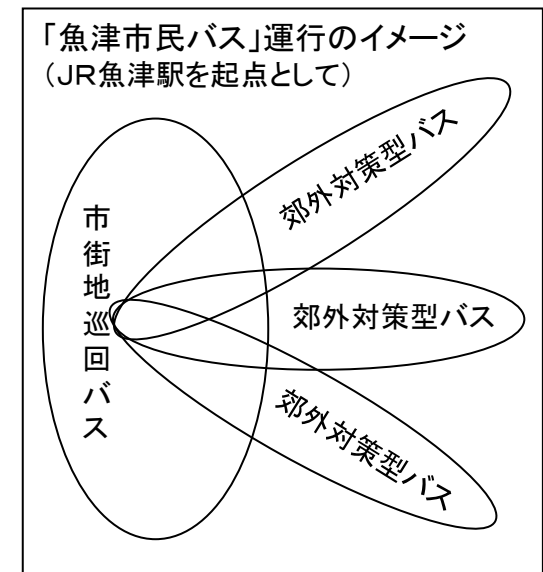
○「魚津市民バス」の種類

【市街地巡回ルート】

- ・市街地における生活利便性の確保や市民の回遊性の向上を目的
- ・市街地を双方向(東回り・西回り)で毎日運行

【郊外地対策型バス】

- ・郊外住宅地域と市街地間における高齢者等の移動制約者の足の確保や地域の活性化と地域力の向上を目的
- ・全6ルート、月～土曜日の運行



<「魚津市民バス」運行のイメージ>
出典: 魚津市提供資料を基に作成



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要② ー魚津市民バスの概要(2)ー

○「魚津市民バス」の車両

- ・ルートごとに車両の色を変えている
- ・バス停、バスマップも同じ色で表記し、識別しやすくしている
- ・車体に地元のイメージキャラクターを配し、子供たちにも親しみやすいデザインとした



平成25年3月更新



平成25年9月更新

<「魚津市民バス」の外観>

出典: 魚津市提供資料



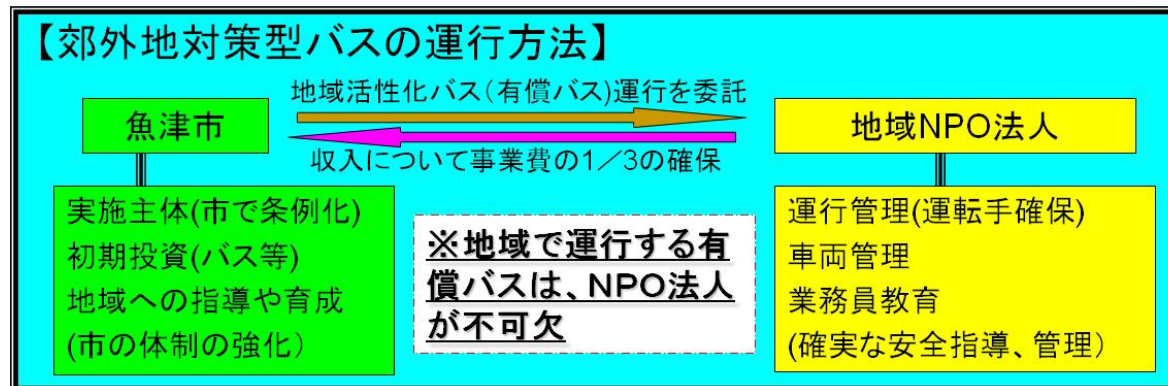
公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要③ — 郊外地対策型バス(1) —

○郊外地対策型バスの内容・特徴

- ・受益対象地域を中心とした地域NPO法人に委託している
⇒現在6法人に運行委託
- ・事業費の1/3以上の収入を確保することを条件として、随意契約
⇒スクールバス対応ルートは、確保条件を19/72(26.39%)に軽減
- ・委託料の2/3を実質市が負担している
- ・停留所や時刻表などは地域で協議、検討する
- ・車両は、市から無償貸与され、NPO法人で維持管理を行う
- ・PRについては市は勿論、各ルートでさまざまな特徴のある取り組みを行っている



< 郊外地対策型バスの運行方法のイメージ >

出典: 魚津市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要③ ― 郊外地対策型バス(2) ―

○導入のきっかけ(コミュニティタクシーの実験運行)

- ・バス路線の休廃止等が契機となって、高齢者等の交通弱者の足の確保を目指す
- ・平成14年度より、コミュニティタクシーの実験運行を開始
- ・郊外5地区を対象としたルートに導入
- ・各ルートの主要地区に「タクシー運行協議会」を設置し、ルート、時刻、停留所等を決定する
- ・平成15～18年度にかけて、ルートの見直しや車両の大型化を行うなど改善を図り、地域の利用を促進した

○実験運行から本格運行に向けて

- ・平成19年以降の本格運行の条件として、「NPO法人の設立」と「事業費の1/3を運賃収入等により確保」を市から提案
- ・本格運行できない地域は運行終了
- ・全ルートでNPO法人設立に向けての取組みが開始され、移行期間は市が運行を代行(平成18年10月2日より随時運行が開始された)
- ・NPO法人の協議会は地域内の町内会を中心に結成



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要③ — 郊外地対策型バス(3) —

○NPO法人による路線の運営

- ・1路線あたり年550万円程度の運行費用が必要
- ・1/3の収入確保のために各地区で工夫した対応を行う

運行ルート	取組んだ地区・校区等	収入確保のための工夫内容
上野方	上野方地区	設立当初:500円/世帯の寄附と回数券の購入 現在:回数券の購入のお願い
松倉	松倉地区	平成2年、廃止代替のスクールバスを運行させた時に、1,000円/世帯の寄附 現在:無し
坪野	坪野・北山校区、稗畠区、室田区	設立当初:月1,000円/世帯の負担金 現在:年1,000円/世帯の負担金
中島	上中島地区、川縁区	設立当初:1,000円/世帯の寄附 現在:年2回程度の回数券の購入を依頼
天神	天神地区	設立当初:各町内会で30,000円の寄附
経田一道下	経田校区、道下校区	設立当初:500円/世帯を各町内会より寄附

出典:魚津市提供資料を基に作成

- ・遠距離通学対象地区では、通学者に配慮したダイヤに設定
- ・NPO法人が、車庫の整備、車両の管理やメンテナンス、運転手の雇用、ルートとダイヤの決定などすべてを担う
- ・収入が費用の1/3を上回った場合、申請により地域に還元することになっている
⇒制服や時刻表の整備などに活用



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要④－市街地巡回バス－

○市街地巡回ルートの内容・経緯

- ・平成13年度、市街地巡回のコミュニティバスとして実験運行を開始した
- ・平成13～15年度にかけて、目的、ルート、ダイヤ等の見直しを実施し利用客が順調に増加したことから、平成16年より本格運行を開始した
[経過]

年度	目的	ルート・ダイヤ		その他	乗者数
		市街地巡回	観光		
平成13年度	中心市街地の活性化	東回り・西回り(別ルート) 月・水・金、8便/日	日のみ 8便/日	・富山地方鉄道「魚津」起点 ・運行期間は10月～1月	2,766人
平成14年度	交通弱者等の足の確保	東回り・西回り(双方向) 月～金、7便/日	土・日 12便/日	・JR「魚津」起点 ・運行期間は10月～翌年3月	16,798人
平成15年度	同上	東回り: 月～金、7便/日 西回り: 毎日、7便/日	同上	・市街地巡回は通年運行 ・観光は4～10月のみ運行	46,441人
平成16年度	同上	本格運行 東回り・西回り(双方向) 毎日(通年)、8便/日	実施せず	・現在はルート変更	63,608人

出典: 魚津市提供資料を基に作成

- ・平成18年10月より、魚津市民バスとして運行を開始した
- ・指名競争入札により交通事業者へ運行委託している(2年ごとに実施)



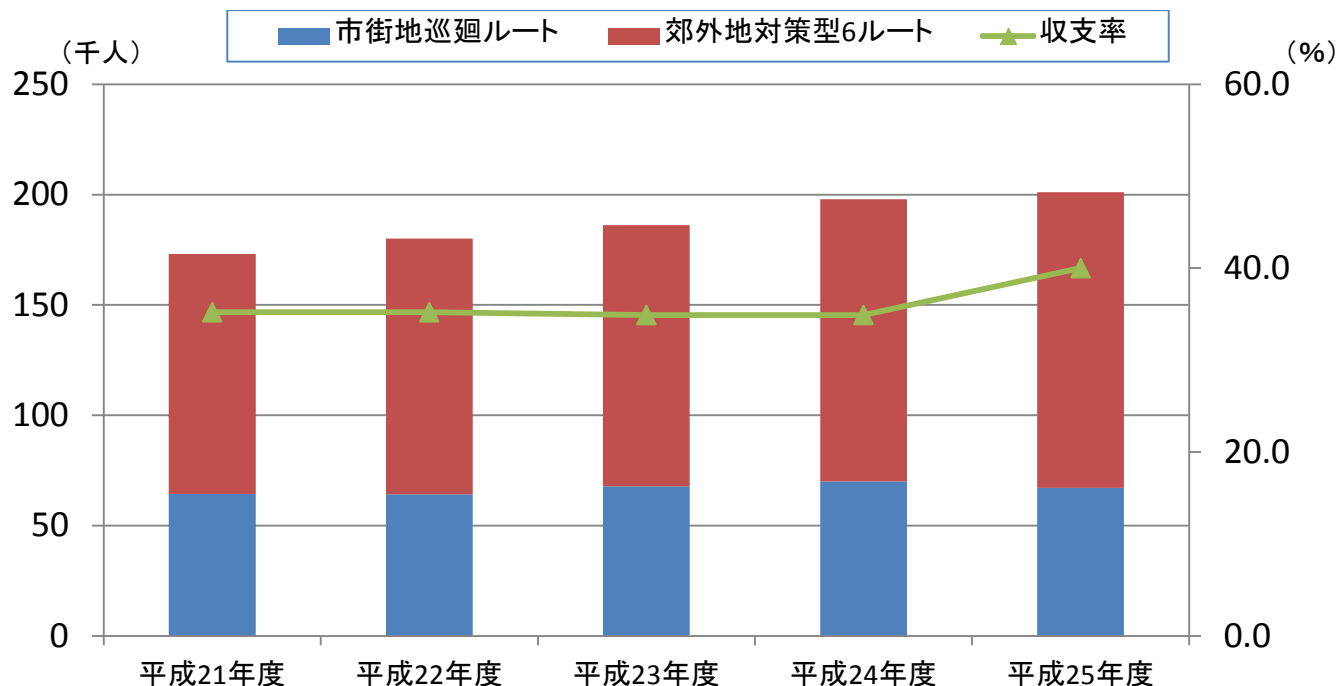
公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要⑤－市民バスの運営状況－

○利用者と収益の増加

- ・平成25年度：乗車数201,080人 収支率⁴40.0%
- ・魚津市民バスの乗者数は順調に増加し、収支率も上昇している



出典：魚津市提供資料を基に作成

4 収支率＝収入額／精算額



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要⑥－受益者負担の見直し－

○料金体系の改定

- ・平成26年6月より、ダイヤ改訂に合わせて、利用料金を改定した

	給料金	新料金
1乗車	100円 (未就学児無料)	200円 (小人100円、未就学児無料)
回数券	1,000円 (11枚綴り＝1枚あたり91円)	2,000円 (13枚綴り＝1枚あたり153円) 小人1,000円 (13枚綴り＝1枚あたり77円)
1日乗車券	300円	500円(小人300円)

出典：魚津市提供資料を基に作成

- ・人口減少やバスの利用の困難な高齢者の増加による利用者数の減少や燃料費、車両更新・修繕費用や消費増税等による経費増大を懸念し、持続可能な運行のためには、受益者負担の見直しは避けられないとの判断
- ・利用者アンケート(平成25年12月回答分)では、値上げ(1乗車200円)にすることに対して大きな抵抗感はなく、バス自体の存続を第一との意見が約3/4を占めた
- ・実施後、乗車数は減少したものの、収入額は増加した
(乗車数13.12%減、収入額72.16%増；市民バスの6-9月の前年同月比)



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要⑦ — NPO法人の成果と課題(1) —

○NPO法人による運行のメリット

- ・地域主体による地域のためのバス
⇒住民主体による運行計画の策定(停留所や時刻表の決定) 等
- ・地域のためのバスの活用(定期運行外)が可能
⇒学校・保育園の活動での利用 等
- ・地域への社会貢献
⇒運転手等の地域雇用 等
- ・運行費用の抑制と利用者負担の軽減
- ・法人格を持つことで組織的な運営が行える
- ・地域の一体感の醸成

○デメリット

- ・地域の人的負担が求められる
⇒地域住民のボランティア的な活動により成り立っている
⇒特定の人材が活動している
- ・運転手の確保や労務環境に課題がある
- ・安全性の確保が難しい
⇒車両の管理、安全な運行などに専門性を有する
- ・事業費の1/3の収入確保
⇒地域間格差(沿線人口規模、沿線立地施設等)



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要⑦ — NPO法人の成果と課題(2) —

○今後の課題

- ・後継者不足
 - ⇒持続可能な運営のための若い人材確保
- ・確実な運行管理と安全管理
 - ⇒市や地域における体制強化、専門性を高める必要が有る
 - ⇒様々な研修会の活用
- ・事業費の考え方
 - ⇒1/3を収入で確保する＝利用者(受益者)で負担
 - ⇒2/3は市税で支援
- ・地域間格差と不公平感の解消
 - ⇒運行ルート沿線の地域でも利用料のみ負担するケースもある
 - ⇒地域ごとの環境の違いにより、利用者数に大きな差がある

○今後の運営体制の展望

- ・「全市的に市民バスを支える」体制を構築するとともに、「運行のみ交通事業者に委託」する体制
- ・平成27年度から実施する方向で検討を進める



公益財団法人

日本都市センター

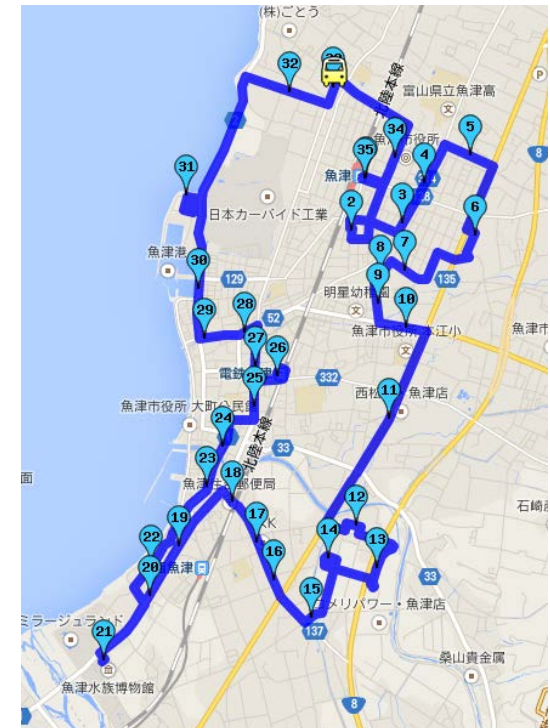
取組みの概要⑧－市民バスの利用促進－

○バスロケーションシステム(位置情報表示)の導入

- ・北陸職業能力開発大学校との共同研究により、平成23年度から導入
- ・インターネット上で正確な位置情報が表示できる
- ・ネット利用しない高齢者等には市職員が電話問合せ対応(土日祝は観光案内所で対応)
- ・商業施設にバス情報ディスプレイシステムを設置し、同じ情報を閲覧できる
- ・現在6ルートで運用
(平成26年度に全ルートの運用を目指す)



＜商業施設に設置されたバス位置情報ディスプレイとバス停＞



＜魚津市民バスロケーションシステムのパソコンサイトの表示＞

出典: 魚津市HP



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要⑨－その他取組み－

○民間バスとの料金格差の解消

- ・市内を運行する富山地方鉄道2路線では距離制の運賃を採用していた
- ・平成23年10月から市民バスと同様に一律運賃に変更
- ・減額分は市が補てん
- ・夕方時の増便等も実施した結果、乗車数は増加した(2路線合計で33%増)

○バスサポーター制度

- ・バスの利用促進や路線の周辺整備等に応援してくれる市民を登録
- ・地域のつなぎ役やマイバス意識の醸成につながる

○JR魚津駅前バスターミナルの改修

- ・これまで2か所に分かれていたバス乗り場を1か所に集約し、乗車や乗換の利便性を向上



＜ JR魚津駅前バスターミナルの様子＞

出典：魚津市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

その他ヒアリング結果

○市民の声(アンケート)について

- ・平成13年度のコミュニティバス実施の際のアンケート調査では導入を望む意見や、導入後の利用を示唆する意見も多かったが、乗車数には結びつかなかった
- ・アンケート結果を鵜呑みにするのではなく、利用促進のための方策を考える必要がある

○バス運行の改善にあたって

- ・利用者や運転手等からのヒアリング、座談会などを実施し、直接意見を聞く機会を設けた
- ・市広報紙や地元のケーブルテレビ等で利用促進活動を実施した

○首長について

- ・市民バス実施にあたっては、首長の強い思いが寄与した



公益財団法人

日本都市センター

参考資料

○魚津市HP「魚津市民バスとは」

<http://www.city.uzu.toyama.jp/guide/svGuideDtl.aspx?servno=673>

○魚津市民バスロケーションシステム(パソコンサイト)

<http://www.uzu-kanko.jp/bus/>

○魚津市提供資料

○魚津市HP



公益財団法人

日本都市センター