

出張報告書

平成27年8月7日

市議会議長 鳥居 宏次 様

会 派 名 改革クラブ

代表者氏名 井舎 英生

下記のとおり報告します。

記

- 1 目 的 地域公共交通コミュニティバス事業について
先進市の調査と実地検分を行う
- 2 出張先 富山県魚津市、富山市
- 3 出張期間 平成27年7月23日～平成27年7月24日
- 4 出張者氏名 井舎英生 鳥居宏次 井上 博
- 5 てん末報告 別紙-1, 別紙-2, 別紙-3の通り

別紙-1

訪問先 ①魚津市産業建設部 商工観光課 交通政策係

目的 魚津市民バス運行事業について

調査結果

- 1) ○改正道路運送法第79条に基づく自家用有償旅客運送⇒白ナンバー運送
○運行主体 魚津市（バス運行及び車両管理等を委託）
○車両 市から委託業者へ無償貸与
○運賃 1人1乗車200円（小学生100円, 未就学児無料）回数券200円（13枚綴）
- 2) H12年度までに、民間バス路線数が11路線から2路線に激減したために、H13年度魚津市公共交通（バス）活性化会議を設置すると共に市内全域でアンケート調査を実施し、2年間の実験運行を行った。
- 3) H27年度現在では、7系統8路線を9台のバスで運行しており、バス9台の内訳は日野の小型バスポンチョ2台、その他7台はマイクロバスである。
- 4) 郊外地対策型バス6路線の運行委託先は、当初より地域NPO法人であったが事業の継続安定性の観点からH27年度より魚津タクシー協会（交通事業者）へ委託先を変更している。
- 5) 市街地巡回バス1系統2路線の運行は、複数の小学校校区を跨る為に地域NPO法人ではなく当初より民間事業者へ委託している。
- 6) 運行費は、1路線につき年間約550万円（人件費、ガソリン代、車両管理修理費、任意保険代等）であるが、H27年度から約740万円に増額する。2台の日野ポンチョで年額約1400万円程度である。
- 7) 運行事業随意契約は、運行費の1/3以上の運賃等による収入確保を条件にしている。
- 8) 乗車人数は、H25年度で20万人を達成して市民生活の交通インフラとなっており、利用者の70%は女性で、主に買い物や通院に利用されている。
- 9) 乗車・実地検分での感想は、車内では女性客同士によるコミュニティバス会話が弾み和やかな雰囲気であった。
- 10) 以下は、魚津市民バス運行・乗車の写真である。



写真1-1 市街地巡回バス（青バス、赤バス）と車内の様子



写真1-2 郊外地対策型バス（松倉ルート）と魚津駅前バスセンター

井舎所見

- ① コミュニティバス運行も15年目に入り、市民交通インフラとして定着しているが、成功の鍵は、運行ルートや停留所の場所などの決定を市と地域町会・協議会とが協働で行うことにより地域住民が利用しやすく且つ親しみやすいバスとなっていることである。

別紙-2

訪問先 ②富山市都市整備部 交通政策課 バス交通係

目的 コミュニティバス運行事業および富山ライトレール(LRT)運行について

調査結果

富山市のまちづくりの基本方針である『コンパクトなまちづくり』の軸として公共交通活性化計画があり次に基本方針を示す

基本方針①

公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現のために公共交通軸として幹線路線バス24路線が民間交通事業会社により運行されている。

基本方針②

地域特性に応じた多様な生活交通の確保のために公営および地域主体のコミュニティバスが運行されている。

運賃は統一されており、200円（高校生以上）／100円（小中学生）65歳以上100円、障害者手帳ある場合は無料、但し高校生は100円である。

(1)公営コミュニティバス運行 22路線でH27年度市の投入予算約136百万円

(2)地域自主コミュニティバス運行 8路線でH27年度予算（市補助金）約110百万円

公営および地域自主コミュニティバスの利用実績合計（H26年度利用者）は、約608千人であり、公共交通空白地域の解消の一助となっている。

市の支援について

- ① 公共交通空白地域の解消を目的に地域等が主体となって運行する交通サービスに対して、必要に応じて支援する。
- ② 中心市街地活性化や地域生活圏内における移動手段を確保するために、地域が主体となって運行する交通サービスに対して支援する。

これら①、②に対する市の支援は運行経費の9/20を上限として補助を行い、また、必要に応じて車両を無償貸与（1ルートにつき1台）している。

なお、スクールバス（3往復/日、午前1、午後2往復）に対しては経費の100%を補助している。

富山ライトレール(LRT)は、富山駅と岩瀬浜を結ぶ現代型路面電車LRT(Light Rail Transit)は、市民生活に必要不可欠となっており、その運行は、富山市などが出資する第3セクターの鉄道会社が行っている。



写真2-1 富山ライトレール(LRT)

別紙-3

訪問先 ②富山市商工会議所 理事・事務局長 企画総務部長

目的 コミュニティバスを商工会議所が運行することになった経緯について

調査結果

まいどはや（コミュニティバス）運行の目的は、富山市中心市街地における公共交通の空白地域を中心として、高齢者をはじめとした周辺住民に新たな交通手段を提供して交通アクセスを充実させることにより、中心商店街への来街を促し、新たな需要の創出につなげることにより中心商店街活性化の起爆剤とする観点から運行している。

まいどはや（コミュニティバス）運行の経緯は、2000年（平成12年）夏、富山商工会議所が創立120周年記念事業の一環としてコミュニティバスを3ヶ月間試験運行、利用者アンケートを添えて富山市にコミュニティバスの実現を打診し、その結果、富山市と富山商工会議所、地元企業等が出資する第三セクター企業TMO「まちづくりとやま」が富山地方鉄道に運行を委託する形で、2001年（平成13年）3月に中央ルート、2002年（平成14年）4月に清水町ルートの運行が開始された。

運賃は、小学生以上1乗車100円で、中央ルート、清水ルートともに1時間に2-3本運行している。

運行は毎日で年間365日、21,535便で総利用者数約217千人、運行車両は4台である。市の運行補助金は、H27年度予算で約27百万円（車両4台分）であり、車両は市が貸与している。



写真3-1 富山中心市街地コミュニティバス（呼称まいどはや）と路面電車LRT

井上所見

① 両市のコミュニティバス運営にかかわる職員の前向きな姿勢とバス運営の立ち上げ時における地元市民との協議の場において、当初より運行経費において赤字が予想される場合には地元住民から負担金（1000円～10000円／月）を徴収しているのには驚かされた。

すなわち住民にも危機意識があり、市以上に関心が高いことが汲みとれた。

② 魚津市では路線ごとにバスの色を変え市民や利用者が一目でどの経路のバス分かるようにしているのは良いアイデアである。

③ 両市とも最終目的地へのバスの便は1時間に一本であるが、途中市内を運行時は各路線とも交差しているため、市内中心部でのバスの運行便数は20分以内に1本程度が確保されている。そのため中心部における利用者が多く存在することも運行上有利となっている。すなわち中心部に住む方々がショッピングセンターや医療機関に行く際に手軽にバスを利用できることから、人口密集地の方々が利用料を払うことにより山間部の方々の負担を軽くしているのではないかと考える。

④ 富山市のLRTは本来の目的以上に観光化していると感じた。しかし一方で市内を走る路面電車にも最新式のLRTを採用しているが、これはオシャレであり一見の価値があった。

⑤ LRTについては低床を売りにして、高齢者や小さな子供にやさしい交通機関をしているが、実際に乗ってみると床を低くしている分だけ客室に出っ張りが多く座席が少なくまた車両内を移動しにくい構造になっている。

羽田空港から浜松町までのモノレールを想像していただければ同様の構造である。すなわち、観光目的としてオシャレな乗り物として利用するにはよいが、日常の交通機関として使用するには多少難があるように想像する。