

総務文教常任委員会・先進地調査視察・報告書

委員長 舛甚英文

- 1、日時：平成30年7月3日（火）14：30～16：30
- 2、視察先：新潟県・見附市
- 3、調査事項：農地を活用した防災・減殺事業 「田んぼダム」について
- 4、視察結果・感想

見附市は人口41,000人ほどの市で、「田んぼダム」は、平成16年7月の豪雨災害で甚大な災害を受けたことから、治水対策として取り組んだことから始まった。河川改修で埋め立てた用地には道の駅「パティオにいがた」をつくり、災害時には活動拠点のほか、物資の集積地としても活用できるようにしている。

「田んぼダム」に取り組んだ経過は別紙にもありますが、新たな施設整備が不要なことで、事業経費が安価であること、迅速な取り組みが可能であること、その効果が高いということです。新潟大学とも連携を取り進め、改善を重ねて現在に至っているということです。決して一回で出来たものではないということです。農家の協力を得て、水害の被害を受けなくなるのは下流の住民であることから、該当する農家には協力金として、個人委託料500円/箇所を出している。見附市は「田んぼダム」の面積が大きいこと、その効果の解析を大学との連携でやっていること、行政が主導していることが特徴です。また、これを契機に自主防災組織の必要性が高まっています。

十和田市は水害の心配は殆どありませんが、田んぼの利用の仕方、住民の協力体制など参考になりました。

そのほかに学ぶべきこととして、交通機関についてです。どの地域に住んでいても自家用車に頼らずに暮らせる「3地区と各地」をつないでいます。3地区内の移動はコミュニティバス、3地区と各地域の移動をデマンドタクシーとコミュニティワゴンで行っています。「デマンドタクシー」は、タクシー車両を使用し、決まった時刻に停留所で乗降できるサービス。「コミュニティワゴン」は各地域と見附地区などをつなぐワゴン車。地域コミュニティが連携して定期的に運行する。十和田市でも学ぶところがありますね。

- 1、日時：7月4日（水）13：30～15：30
- 2、視察先：富山県魚津市
- 3、調査事項：魚津市民バス運行事業について
- 4、視察結果・感想

魚津市は人口42,000人余のこじんまりした、海岸に面した海の幸が豊かな市です。蜃気楼が有名ですね。平成27年に北陸新幹線が開業と同時に、従来の魚津駅はJRから経営分離されて、「あいの風とやま鉄道」（三セク会社）の駅に変わった。バスも民間の11路線から2路線に減った。道路は自動車道が魚津インターが整備済みで、国道

8号線のバイパスは平成27年3月に全線開通されている。

魚津市民バスは8路線用意されている。そのうち市街地巡回路線は市街地中心部の主要施設を運行する。西回り、東回り各一日8便運航している。その他の6路線はタクシー協会に委託して、1日片道5～6便。1路線は1日片道1～2便と少ない。市内循環路線は競争入札している。また、事前予約制乗り合いタクシーもある。また、3小学校区ではスクールバスを運行している。さらに、労災病院と魚津駅との間を1日12往復運行の無料バスもある。十和田市から見ると大変恵まれていると感じるのは私だけであろうか。残念ながら試験的にバスへの乗車がかなわなかった。

以上

委員会行政視察報告書

委員会名	総務文教常任委員会			
活 動 委 員 名				
堰野端 展雄				
経 費 区 分				合計金額
1 研修旅費	2 自動車借上料	3 議長交際費	一人当りの費用	
期 間 (年月日)	平成30年7月3日 ~ 平成30年7月5日			
視察事項	1、農地を活用した防災・減災事業の取り組みについて			
	2、魚津市民バス運行事業の取り組みについて			
視察先	新潟県見附市 富山県魚津市			
内容及び成果				
1、農地を活用した防災・減災事業の取り組みについて				
<p>本事業に取り組んだ経緯は、見附市では、慢性的な内水被害が発生しており、平成16年7月に新潟県中越地方を中心とした豪雨災害では、長岡市・見附市・三条市を中心に死者15名という甚大な被害をもたらし、抜本的な治水対策としては、河川改修による整備やダム造成であるが、これには長い年月と莫大な経費が必要であり、市単独で実施出来るものではないことから、既存地域の特性を活かした即効性のある対策が望まれた。それが「田んぼダム」だそうである。「ダム」と名うってはいるが、雨水排水を全部抑制するものではなく、河川への流出を制限することを目的としているとのこと。これまで新潟県を中心に普及され、見附市では平成23年から取り組みを開始。特に見附市は「水位調整管」という設備を新潟大学と共同開発していた。</p> <p>その効果であるが、新潟大学農学部の研究チームが、平成23年の新潟・福島豪雨災害時のシュミレーションを行い、「田んぼダム」を未実施の場合と比較したところ、床下浸水では97%、床上浸水ではなんと100%の被害を軽減できるという結果を得たそうである。</p> <p>今後の課題であるが、「田んぼダム」は上流で取り組むほど効果の高い取り組みで、そ</p>				

※視察報告書の充実を図るため、視察時の質疑応答事項等も記載してください。視察者個々の所感は別途作成し添付してください。

の効果は下流ほど発現される。つまり、実施者は農家であるが、受益者は下流の住民であるため、見附市では、少しでも農家に設置を促すために、平成26年から個人委託料として500円/箇所を支払っており、これにより実施率は約95%維持してはいるものの、国や新潟県で、ほ場整備を契機に園芸導入を推進しており、その場合、「田んぼダム」を解除する必要性が発生するため、実施率をどう維持していくかが課題であるとのことであった。

非常に面白い事業であり、もともと水田には貯水能力という多面的機能があることに着目した、理にかなった事業であると感心させられた。但し、田んぼの配水の構造が当地域とは少し違っており、当市で実施するには、少し工夫が必要であると認識させられた。

2、魚津市民バス運行事業の取り組みについて

全国的な背景としてモータリゼーションの進展や改正道路運送法に伴う規制緩和により、民間路線バスが増え、不採算路線の休廃止に拍車がかかった。

魚津市においては、市内中心部の公共交通空白地域の存在、中山間地域の過疎化少子高齢化社会の進展、免許保有率の増加による公共交通利用の低下などにより、民間バス路線が11路線中、9路線が休廃止となり、地域住民の足の確保という観点から、効率的かつ多様な形で提供できる、新たな公共交通体系の確立を計ることが急務となった。そこで、魚津市公共交通活性化検討会、活性化協議会を経て平成13年、市街地巡回ルートのコミュニティバスの実験運行を開始した。

当初は中心商店街の活性化を目的とし、アンケート結果では90%以上の市民が「利用する」と回答を得たが、実際には乗らなかったため、利用してもらうための方策が必要との結論に達し、翌平成14年は交通弱者等の足の確保に目的を変更し、運行した結果、利用者が急増。平成16年の本格運行につながった。実験運行から本格運行までの間、最も工夫した点は、利用者と運転手とのコミュニケーション、車内への乗り込む際のコミュニケーションや、積極的なPR活動だったとのこと。

また、平成14年からは、郊外ルートの実験運行を開始。高齢者を中心とした交通弱者等の足の確保を目的にして、人口密度等を考慮したルートを検討するなどして、平成19年、本格運行を開始したが、平成18年、市では、本格運行の条件として、「各地域でNPO法人を設立」及び「事業費の1/3を運賃収入等で確保」することとし、それができない地域はバス運行を終了するとした。かなり、厳しい条件であったと思うが、最終的に全ルートにてNPO法人を設立し、本格運行につなげた。体制としては、市が実施主体となり、バス車両や停留所等の初期投資や地域への指導を行い、NPO法人は、運転手の確保を含む運行管理や車両管理、乗務員の教育等を行うこととした。このNPO法人での運行は、住民全員でのバスの利活用、例えば、定期運行時間以外の活用が可能なことや、住民主体による運行計画の策定、運転手等の地域雇用につながるなどのメリットが当初にはあったが、運

総務文教委員会 視察報告書

櫻田百合子

日 時 平成 30 年 7 月 3 日(火) 14:30~16:30

視 察 先 新潟県 見附市

視察項目 農地を活用した防災、減災事業「田んぼダム」について

《田んぼダム事業とは》

・田んぼの排水口に調整官を設置して、大雨が降った時に一時的に水を貯め、時間をかけて少しずつ下流水路の排水することで農地や市街地の浸水被害を軽減する仕組み

《見附市の取り組み》

・平成 16 年 7.13 水害を教訓として「災害から学び災害に強いまちづくり」を理念に、農地のできる防災事業として、見附市、刈谷田川土地改良区、維持管理組合(農家)の 3 団体が協力し、平成 22 年度から取り組みを開始
・取り組み面積が大きく、効果の解析も行っている
・行政が主導

《田んぼダムの特徴》

・事業経費が安価・迅速な取組が可能・効果が高い

《新型調整管見附モデルの開発と設置》

・見附市は当初に導入した調整管から、より効果を発揮させるために新型調整管見附モデルを開発し、現在、計画区内の全ての水田に設置している
バケツ型 ⇒ コーン型
・平成 26 年度から 1 個所 500 円の個人委託料を全農家に支払い、平成 29 年度
の設置点検の結果、94.4%と高い設置率

《新潟大学による効果検証》

【効果例】平成 23 年 新潟・福島豪雨災害時のシミュレーション

◆見附市今町地区市街地の被害軽減率(未実施との比較)

- ・床下浸水：約 97% 床上浸水：100% の被害を軽減
- ・被害を軽減した経済的価値：約 3 億円(国土交通省の算定モデル)

行政が主導しながら行われている、田んぼダム事業では、近年頻発している大雨による水害の事を考えれば、当市としても河川流域の農地や市街地の洪水被害の軽減のためにも、今後、活かしていければいいと感じました。

総務文教委員会 視察報告書

櫻田百合子

日 時 平成 30 年 7 月 4 日(水) 13 : 30 ~ 15 : 30

視 察 先 富山県 魚津市

視察項目 魚津市民バス運行事業

《魚津市民バス事業》

・民間路線バスの休廃止を受け、地域住民自身が各地域を訪問し、NPO 法人によるバス運行・住民負担への理解を得ながら、NPO 法人 6 団体を順次立ち上げるとともに、地域密着の「魚津市民バス」の運行を実施

《バス・サポーター制度》

【経 緯】

・人口減少やマイカーの普及等により、将来的なバス運行が厳しい状況
・必要最小限の費用で運行していることもあり、行政やバス運行を委託している交通事業者だけでは、細かなところに目が届かない(現場の声)

↓ ※そこで、市民バスを話題としてPRし、バスの利用促進をはかることを目的に

【活動内容】

- ・魚津市民バスの積極的な利用
- ・職場、学校、町内会などの身近なところでPR活動
- ・魚津市民バス停留所周辺環境整備(バス停周辺のゴミ拾い・除雪・バス停看板の維持・保全など)
- ・魚津市民バスなどに関する意見や要望等の問い合わせやアンケートへの協力

8 系統 9 路線、運行されている魚津市民バスは、路線ごとにカラフルな色分けがしてあり、一目で路線がわかります。当市でも頭を悩ませる、人口の減少やマイカーの普及による、バス運行の厳しい状況に魚津市は、市民バスサポーター制度を行い、地域公共交通優良団体大臣表彰(国土交通省)を受賞しました。

バスは、マイカーを利用できない学生や、高齢者いわゆる交通弱者と呼ばれる方々には移動手段の確保のために、無くてはならないものです。当市でも現在、地域公共交通網計画の下、将来にわたり市民の生活を支える“持続可能な地域交通体系”の構築に向け取り組んでいます。市民の方々からの協力を、色々な形で得ることが、重要となるのではないかと思います。

総務文教常任委員会行政視察報告書

氣田 量子

日時 平成30年7月3日～5日

視察先 見附市・魚津市

・農地を活用した防災・減災事業「田んぼダム」

田んぼダムとは、田んぼの多面的機能の一つである「貯水能力」を活用して、大雨が降った時に田んぼに一時的に水を貯めることで、河川等への排水を抑制し洪水被害を軽減する事業です。

見附市は平成16年7.13水害を教訓として、「災害から学び災害に強いまちづくり」を理念に、農地でできる防災事業として、見附市、刈谷田川土地改良区、維持管理組合（農家）の3団体が協力し、平成22年度から取り組みを開始しました。

田んぼダムは上流で取り組むほど効果の高い取り組みですが、その効果は下流ほど発現されます。つまり、実施者は農家ですが、受益者は下流域の住民になります。

これに対応するため、見附市は少しでも農家にインセンティブを与えようと、26年度から1個所500円の個人委託料を全農家に支

払っています。

その結果、29年度の設置点検の結果、94.4%と高い設置率を誇っています。

十和田市も大雨の際水没する地域に対して上流地域で実施すればよいのではないのでしょうか。予算も少額なので、取り組み次第で実現すると思います。

・魚津市民バス運行事業

民間路線バスの廃止を受け、市民ぐるみで市民バスを支援する活動が評価され平成25年9月に地域公共交通優良団体大臣表彰を受賞しています。

バス運行は国や県の補助金をうまく活用していても、市の負担額が年々増加しています。

カラフルなバスのボディはゆるキャラなどが描かれていて親しみのあるバス車両です。バス利用者増加に向けて、バス停留所も工夫があり、スーパーやショッピングセンター敷地内にバス停留所を設置して、店舗によっては待合所を設置し、バス待ち時間の交流の場になっています。荒天や真夏の猛暑時でも、よりよい環境でバスを待つことが可能になっています。

マイ時刻表の作成では、自身の利用するバス停の時刻のみを記載した時刻表は利用者に好評なようです。

利用者目線による不安の解消が大切で、時代のニーズに合わせた運行方法をバージョンアップしながら対応策を検討・実施していくとしています。

十和田市は試験期間 3 カ月の 100 円バスの運行が始まっていますが、利用者が少ないと聞きました。免許証返納者も今後増加してくることからもバスの利用者は増えると思うのですが、利用者が少ないと持続的な運行は難しくなります。まだまだ協議が必要なバス運行ですが、魚津市の取り組みは大変参考になりました。

平成30年 7月26日

総務文教常任委員会 先進地行政調査報告書

総務文教常任委員会 久慈 年和 委員

1. 参加者 総務文教常任委員会 委員長 舛甚 英文
副委員長 堰野端 展雄
委員 戸来 伝
委員 氣田 量子
委員 桜田 百合子
委員 久慈 年和

2. 調査報告書

<新潟県見附市>

見附市は、新潟県の重心地（新潟県のバランスのとれる地点）に位置し、市の中心を信濃川水系の刈谷田川が流れ、豊かな水と清涼な空気に恵まれている。豊かな自然、県内でも有数の田園地帯を保有しているため、春の芽吹き、夏の新緑、秋の紅葉と黄金色の稲穂そして冬の銀世界と四季折々の風情を味わうことができる。

面積 77.91km 東西11.5km 南北14.7km 海拔10m-300m

人口の推移	H26	H27	H28	H29	H30
人口	41,835人	41,545人	41,313人	41,046人	40,711人
世帯数	14,240	14,350	14,476	14,641	14,785

年齢別人口	男性	女性	合計	構成比率
15歳未満（年少人口）	2,409人	2,285人	4,694人	11.5%
15-65歳（生産年齢人口）	11,785人	11,488人	23,273人	57.2%
65歳以上（老年人口）	5,581人	7,163人	12,744人	31.3%
合計	19,775人	20,936人	40,711人	

産業（就業人口）	平成22年		
	男性	女性	合計
第一次産業	527人	287人	815人
第二次産業	4,809人	2,420人	7,229人
第三次産業	5,900人	6,235人	12,135人
平成27年			
第一次産業	530人	290人	820人
第二次産業	4,846人	2,395人	7,241人
第三次産業	5,858人	6,642人	12,450人

見附市は、新潟県の中央部に位置し、東に越後山脈、西に新潟平野を望む。市の東側半分が丘陵地帯、西側半分が平野部をなし、守門岳に源を発する信濃川水系の刈谷田川が市を南北に流れている。

＜都市の将来像＞

人口が減少しても持続できるまちを目指した「見附市人口ビジョン」では、年間出生数300人を維持することを目標とし、妊娠、出産、子育ての切れ目ない支援や環境整備に取り組むこととしている。産前産後のサポートと発達支援を一つの場所で実施する「見附版ネウラボ（助言する場所）」を開設し、妊娠期から育児までの切れ目のない包括的な支援をワンストップで展開し、保護者が安心して子育てできる環境を整えている。

1. 妊娠期や産後の早い時期のサポート（心身の状態が不安定で育児ストレスが強い時期）
 2. 発達の気になる子どもの早期支援（子どもの発達を切れ目なく見守り、障害を早期発見）
- の二つの取り組みを合わせて実施している。

見附市の議員報酬等（議員定数 17名）

議 長	364,000円	←	前 回	372,000円
副議長	305,000円	←		312,000円
議 員	294,000円	←		300,000円

見附市の田んぼダムについて

■ 田んぼダムとは

- ・ 田んぼダムとは、田んぼの多面的機能の一つである「水を貯める能力」を利用して、排水溝を小さくして流出量を抑制することで、大雨などに一時的に水を貯め、河川への負担を軽減する取り組みです。

平成14年に旧神林村（村上市）で全国に先駆けて始まった。主な取り組みの方法として、堰板方式と調整管方式がある。

■ 田んぼダムの特徴

- ・ 優れたコストパフォーマンス
 - 新たな施設整備が不要
 - ◇事業経費が安価である
 - ◇迅速な取り組みが可能
 - ◇効果が高い

大原則は、農家に負担をかけないこと

■ 今なんで、田んぼダムが注目されているのか

- ・ 近年、地球温暖化の影響と思われる「局所的な豪雨」等により、各地で洪水警報が多発しており、自らが自らで守る「自主防災組織」などが必要になっている。

↓

田んぼダムで洪水被害の軽減ができる

新潟県では田んぼダムの取り組みの拡大を目指している見附市

■ なぜ、見附市の田んぼダムが注目されるのか

見附市、三条市の貝喰川エリアは新潟県の中で最も田んぼダムの効果が高い地域

- ◇取り組み面積が大きい
- ◇効果の解析を行っている
- ◇行政が主導している

■ 治水ダム事業との比較

	刈谷田川ダム	見附市田んぼダム		
貯水量	445万トン	252万トン	⇒	貯水能力は 55%
事業費	5556億円	0.15億円	⇒	事業費は 0.02%

■ 取組み当初の検討課題

経費の負担

多額の経費をどのように捻出するか ⇒ 補助金は、農家負担は

田んぼダムの方法

どのようなタイプで実施すればよいか

農家の合意形成

行政主導で推進するための最大の関門

■ 市、土地改良、農家の役割分担

- 調整管の購入、設置費の負担（市）
総事業費 約1,500万円
- 調整管の設置（圃場維持管理組合）
- 事業計画、推進（土地改良区と市）
- 普及啓発、広報、検証（土地改良区と市）
- 水位調整管理の実施（農家）

■ 田んぼダムの事業評価

新潟大学による効果検証

浸水被害面積の軽減

田んぼダム	床下浸水	床上浸水
未実施	212.4ha	9.3ha
100%実施	15.5ha	0.0ha
経済効果	10a当たり25,000円	
計画区全体	3億円	

■ 田んぼダム取組み方法の課題

現状装置の欠点化

- 落水量調整機能が農家田面水位によって操作されている

↓

流出抑制効果の低減

新潟大学による新型調整管の実験 ⇒ 改良

- 水位調整管の取り換え

新しい調整管の特徴

- 横穴操作（上下）の負担がない
- 少量の雨では貯まらない
- 貯まった雨も抜けやすくなっている

■ ダム機能の発揮と維持

田んぼダムは、その目新しさから効果ばかりに目が行きがちなのも事実であり、多くの取組みが導入から数年経つと実施率が下がってしまう。 ⇒ 田んぼダムの最大の課題だ

上流で取り組むほど効果があり、その効果が下流ほど発現する

↓

実施者（見附市）と受益者（三条市）が同じではない

（しかし、新潟大学の調査では上流側・見附市も効果があった）

<行政調査の感想>

田んぼダムについて視察し、その効果の大きさに驚いた。見附市など近隣の市町村は信濃川の本流や支流に位置し、水害から街を農地を守る「田んぼダム」は、非公共である農家の水田を活用して、市、農業者団体、農家が一体となって役割を分担し、安価で即効性の高い「地域の防災対策」として効果を上げている事業である。

近年頻発している大規模な水害により、全国の市民の防災に対する意識が急激な高まりを見せる中、見附市は事業の全国で最も先進的な自治体となっている。

水田が有している多面的機能の一つである「貯水能力」に着目し、水田の排水口を小さな口径にすることによって、大雨時には少しずつ排水することで一時的に水を貯め、河川流域の農地、市街地の洪水被害を軽減するすばらしい事業で感心した。

新潟県内でも最大規模になるほ場整備地区1200haの水田を活用して、農業団体及び約800人の農家の協力を得て、約3000箇所の排水口に特赦な水位調整管を設置することで排水の抑制効果を図っていた。

十和田市も活用をすべきで、氾濫する河川（奥入瀬川）が市内を流れているので、水害の抑制に活用できるはずで。

<富山県魚津市>

魚津市は、北東は布施川を境に黒部市と、西南は早月川の清流を隔てて滑川市、上市町と接している。北西は開けて日本海に面して、細長く南東から北西に向かって展開している。

市の南東部は最大標高2,415mに達する山岳地帯で立山連峰に連なり、これらの山々から河川が湾曲しながら富山湾に注いでいる。地質は主として砂壤土、植壤土で農業が盛んである。

海岸線の延長は約8kmで比較的屈曲に乏しい平坦であるが、海は急傾斜して一大深層をつくっている。昔から良港として船の出入りが多く、魚の種類も豊富で県下屈指の漁場として知られている。

また、市内に「魚津埋没林博物館」があり、

埋没林 ⇒ 魚津埋没林は河川氾濫と海面上昇が複合して埋没したスギ原生林の跡地です。魚津港建設時に多数出土し、現在も周辺一帯に埋没されている。博物館敷地内の埋没林含蔵地は、原生林が存在していた2000年前からの環境の変化を現在に伝える貴重な証拠として、国の特別天然記念物に指定されている。

蜃気楼 ⇒ 蜃気楼は温度差がある大気圏の間で屈折した光が見せる自然現象です。10-20kmほど先の風景が引き伸ばされ、あるいは背中合わせの虚像を伴いながら刻々と形を変える。春に見られる上位蜃気楼は晴れて気温が上がり風の穏やかな日に発生しやすく、4-5月を中心に平年で10-12回程度観測されている。

【魚津市の宣言都市等】

- ◇ 交通安全都市宣言（昭和40年3月23日）
- ◇ 暴力追放都市宣言（昭和40年3月23日）
- ◇ 健康都市宣言（昭和52年3月19日）
- ◇ 非核平和都市宣言（昭和63年3月16日）
- ◇ ゆとり宣言（平成 2年6月20日）

【魚津市議会災害対応指針】（平成27年3月20日制定）

魚津市の面積は、200.61 km²

魚津市の議員報酬等（議員定数 17名）

議 長	480,000円
副議長	430,000円
議 員	400,000円
市 長	850,000円
副市長	738,000円
教育長	630,000円

魚津市民バス事業の概要及び経過について

担当：魚津市 商工観光課交通政策係

① 魚津市の概要

- ・ 東西 20.5km 南北 20.9km 面積 200.61 km²
- ・ 人口 42,340人（平成30年4月1日現在）
- ・ 老年人口比率 33.0%（平成30年4月1日現在）

【魚津市の観光と特産物等】

三大奇観 ⇒ 蜃気楼、ホタルイカ、埋没林

自然 ⇒ 洞杉（どうすぎ）、僧ヶ岳（雪絵）

施設 ⇒ 魚津水族館、埋没林博物館、海の駅「蜃気楼」

② 魚津市の将来都市像

「心躍る うるおいの舞台 魚津 笑顔で絆つなぐまち」

◆施設の柱（基本目標）

- ・ にぎわい、活力あるまち
- ・ 安全で快適な暮らしやすいまち
- ・ 健やかで笑顔あふれるまち
- ・ 人と文化を育むまち
- ・ 豊かな自然と共生したまち

◆総合交通体系の整備

地域交通体系の確立は、地域間の交流を促進し、地域の発展と活性化を図るために重要な要素

② 魚津市の公共交通体系の現状

【鉄道】・あいの風とやま鉄道 魚津駅

平成27年3月14日北陸新幹線開業と同時に、JRから経営分離

⇒ あいの風とやま鉄道（三セク会社）の駅になった

【バス】・民間11路線から2路線になった

【道路関係】・自動車道（魚津IC）整備済み

・国道8号線バイパス → 平成27年3月に全面開通

③ 魚津市の総人口の推移

魚津市の人口の推移	人口	男	女	世帯数
平成7年	48,316人	23,085人	25,231人	14,371人世帯
平成12年	47,136人	22,668人	24,468人	14,891人世帯
平成17年	46,331人	22,486人	23,845人	15,641人世帯
平成22年	44,959人	21,873人	23,086人	15,924人世帯
平成27年	42,958人	20,915人	22,043人	15,856人世帯
平成29年	42,621人	20,681人	21,940人	16,735人世帯

④ 魚津市の人口の分布

鉄道路線から北陸自動車道までの範囲に人口が多く分布している。特に、魚津駅、親魚津駅から西魚津駅の沿線に人口が集中している。

⑤ 高齢者（65歳以上）の運転免許保有率の推移

バスの主な利用者層は高齢者となっているが、高齢者数が増加するとともに、運転免許証を保有する高齢者数も増加傾向にあり、将来のバス利用者の減少が懸念される。平成29年に市民バス車内で利用者の年齢構成などについて調査したが、65歳以上利用者が68.5%であり、主な利用者層は平成25年と大きく変化していなかった。

⑥ 自家用乗用車の100世帯当たりの保有台数

富山県は、1世帯当たりの自家用乗用車の保有台数が、都道府県別で2位となっており、公共交通機関を利用する移動が少ない環境にある。

（青森県は31位、資料：自動車検査登録情報協会）

⑥ 観光客の入込状況

魚津市の観光入込客数は平成21年をピークに減少傾向にあり、特に平成23年は東日本大震災の影響を受けてイベントの中止や団体客のキャンセルが相次いだため、観光入込客数が大きく減少したが、平成24年以降は増加傾向に転じ、平成27年は平成20年と同程度の水準になっている。北陸新幹線開業以降、観光目的での来訪者の移動手段は、「自家用車」と答える方が増加した。

⑦ 魚津市の公共交通網

■ 南北に走る鉄道路線

- ・ あいの風とやま鉄道線（1駅）
- ・ 富山地方鉄道本線（4駅）

■ 市街地巡回および郊外に向けて放射状に伸びるバス10路線

（交通結節点：魚津駅、新魚津駅、電鉄魚津駅）

・ 魚津市民バス8路線

- * 市街地循環ルート（西回り、東回り各8便運行）
- * 上野方ルート（魚津駅方面1日6便、上野地域方面1日6便運行）
- * 松倉ルート（魚津駅方面1日6便、松倉地域方面1日6便運行）
- * 坪野ルート（魚津駅方面1日5便、坪野地域方面1日5便運行）
- * 中島ルート（魚津駅方面1日6便、中島地域方面1日6便運行）
- * 天神ルート（魚津駅方面1日6便、天神地域方面1日6便運行）
- * 経田-道下ルート（左廻り1日6便、右回り1日6便運行）
- * 片貝ルート

・ 富山地方鉄道バス

- * 東蔵線（魚津駅方面1日7便、東蔵間1日8便運行）
- * 黒沢、大沢線（魚津駅方面1日5便、東蔵間1日5便運行）

・ 魚津市内バス路線の特徴

- * 魚津市内で完結している
- * 谷筋に沿って路線が引かれている
谷筋が多く、魚津駅方面（市街地方向）へ向かって縦方向の移動が主となり、地形の関係上、横移動の利便性が低い。
- * 魚津市民バス、地鉄バス同一料金
魚津市外を超えて運行するバス路線がないため、魚津市民バスと民間バス路線の乗車料金を同一とし、市民の不公平感を解消している。

■ 事前予約制乗合バス

- ・ 魚津タクシー協会
 - * 市内7箇所の停留所-黒部宇奈月温泉駅（新幹線接続）を運行。1人1乗車1,000円。

■ タクシー

- ・ タクシー会社2社（本社）、タクシー会社1社（営業所）

■ その他の公共交通

- ・ スクールバス
 - * 教育委員会で、3小学校区でスクールバスを運行。
（H31.4-は4小学校区で運行）
- ・ 無料通院バス（富山労災病院バス）
 - * 一日12往復運行（魚津駅と病院との往復）

■ 隣接市等への交通手段

- ・ 黒部市（人口：41,477人）
 - * あいの風とやま鉄道（2駅）、富山地方鉄道（16駅）、事前予約式乗合タクシー、自家用車
- ・ 滑川市（人口：33,288人）
 - * あいの風とやま鉄道（2駅）、富山地方鉄道（8駅）、自家用車
- ・ 入善町（人口：25,075人）
 - * あいの風とやま鉄道（2駅）、自家用車

- ・ 富山市（人口：417,277人）

- * あいの風とやま鉄道（4駅）、富山地方鉄道（6駅）、自家用車

■ 隣接市の公共交通

- ・ 黒部市

- * 民間路線バス（7路線） デマンド運行5地区

年間利用者数約172,000人 ⇒ 1日1便のみ魚津市内乗り入れ

- ・ 滑川市

- * コミュニティバス（7路線）

年間利用者数約 80,000人 ⇒ 1日9便魚津市内乗り入れ

■ 魚津市内バス路線の運行内容

- ・ 魚津市内バス

8路線：車両11台【33人定員2台、29人定員9台】

改正道路運送法第79条に基づく自家用有償旅客運送

運行主体：魚津市（バス運行及び車両管理等を民間に委託）

運行開始：平成16年4月1日（平成18年10月1日から白ナンバー運送）

車 両：市から委託業者へ無償貸与

運 賃：1人1乗車 200円（小・中・高校生 100円、未就学児無料）

1日乗車券 500円（小・中・高校生 300円）

回数券 2,000円（小・中・高校生 1,000円）

運行便数：平日、土曜（8路線、92便）

日曜、祝日（1路線、16便）

* 障害者割引や定期券の設定はない

○ これまでの運賃改正

① 平成26年6月 1人1乗車 100円 → 200円（小学生 100円）

② 平成30年4月 1人1乗車 200円 → 中・高校生 100円

- ・ 魚津市内バス路線の運行内容

○ 魚津市内バス全体の利用者数の減少に伴い、収支率も年々悪化していることが分かった。

○ 平成26年6月に乗車料金を見直した結果、一時的に料金収入は上昇したが、翌27年度以降は、各ルートともに減少傾向にある。

年度	乗車人数（人）	乗車料金収入（円）	
25年度	201,080	17,433,656	
26年度	175,324	26,168,457	料金改定
27年度	158,327	24,196,423	
28年度	143,409	23,706,813	
29年度	138,521	23,020,178	

- ・ 市民バス車両の整備状況

ルート	購入年月	購入金額（円）	国等補助金額（円）
* 市街地循環ルート（東回り）	H25.3	19,346,795	10,640,000
* 市街地循環ルート（西回り）	H25.3	19,346,795	10,640,000
* 上野方ルート	H25.3	8,970,810	4,933,000
* 松倉ルート	H25.9	9,110,850	5,010,000
* 坪野ルート	H25.3	8,970,810	4,933,000
* 中島ルート	H25.9	9,110,850	5,010,000
* 天神ルート	H25.9	9,110,850	5,010,000

* 経田-道下ルート	H25.9	9,110,850	5,010,000
* 片貝ルート	H25.3	8,970,810	4,933,000

○ すべてのルートで社会資本整備総合交付金（国）の補助を受けた。

○ 購入金額：県等補助金額の減価償却費は、県の路線バス運行費補助の対象経費となっているが、五年間で終了するため、今年10月以降は補助が終了する。

そのため、修繕などで苦労している。

・ 魚津市民バス路線の基点周辺人口

* バスの基点になっている地域の人口については、大きな隔たりがあり、人口が多い地域については一定程度の利用者を確保している。

* 人口の少ない地域については、平成26年度以降利用者は減少を続けており、市街地地域の利用者の取り込みを行う必要がある。

■ バス利用者増加に向けた主な取り組み

・ バス停留所周辺へのベンチ設置など（待合環境改善）

* バス利用者の待合環境整備

⇒ 工作物の作成や設置場所の選定は地域で実施。地権者などとの交渉も地域で実施。

* 自作停留所看板の作成

⇒ 地域独自の停留所で親近感を得る。

・ バス車内の環境整備（車内環境改善）

* 山間地域を起点とするバス路線の車内に膝かけ（冬期間）を設置。

⇒ 市民バス利用者の多くを占める、女性や高齢者に配慮した地域の取り組み。

・ バスの利用促進活動（地道な積み上げ）

■ 平成27年度以降の課題

◇ 平成26年度までは -----

利用者は平成19年度の実験運行開始以来、利用者は着実に増加を続けていた。

① 地域ごとで市民自らが地域のためバス運行することで、日常生活に関連する主要な施設が集積する市街地への移動を確保し、生活利便性の向上に寄与する。

② 沿線地域（運行委託を受けた地域）での1/3収入確保の負担があり、バス事業を通じて地域の一体感を醸成し、行政市と市民の情報交換が円滑にできる体制を確立。

③ NPO法人への運行委託（郊外ルート）により、ほぼボランティアに近い形による運営で運行経費を削減し、利用者も毎年度増加していたことから、コストパフォーマンスが高い公共交通であった。

1 路線当たり運行経費：約550万円（H26年度）

④ 富山地方鉄道バス路線 ⇒ 社会的要請があって運行（赤字路線でも地域住民の生活の足として路線を残す）であるが、持続的運行のためには一定程度の収益を上げることが必要。



◇ 平成27年度以降 -----

利用者の減少が続き、その減少に歯止めをかける手段が見つからない。

① 行政（市が）運行するバス路線という意識の変化により、地域のためのバス運行という意識の低下。バスがあるのか当たり前という意識。

1/3負担の廃止の影響も考えられる

② 地域による収入確保負担がなくなったこともあり、ルートやダイヤへの要望を各地域において聞き取り、反映させることを行わなく（行えなく）なる地域ができた。

収入が減少しても痛みを伴わない

③ 運行を交通事業者への委託としたことで、運行管理費などの人件費が増大した。しかし、

利用者の減少に伴い、収支率が悪化した。

現在、実施している「定時定路線」の継続が将来的に困難となり、運行形態の見直しが必要となる可能性がある。路線の増加が難しい中、利用者の満足度を高める工夫が必要。

1 路線当たり運行経費：約680万円（H28年度）

26年度比23.6%増

- ④ 利用促進のため、地域の要望（利用者増加を目指したルート変更など）を市民バスで実施したいが、「富山地方電鉄」の既存バス路線と一部重複するため、合意形成を行えないケースがある。

富山地方鉄道の合意を得るのが困難

■ 問題を解決し、持続的な運行を行うために

- ・ 自分たちで地域のバスを守っていこう！と思ってもらうには？
 - * 地域で設立したNPOへ運行を委託していた時のように、地域負担が改めて必要か不要か
 - * 地域負担が必要であれば、どのような負担形態であれば理解してもらえるか
 - * 地域間格差（人口規模、施設等）への対応方法は
- ・ 運行経費を抑えながら、利用者満足度を上げるためには？
 - * 定時定路線で運行する以上、経費削減には限界がある
 - * 安易なデマンド化は、利用者満足度は経費の増大を招く
 - * 高齢者（65歳以上）が増大していく中、どのようなサービスがあると満足度は上がるか
- ・ 民間事業者の更なる協力を得るには？

魚津市民バス（コミュニティバス）の役割について、理解と協力してもらうには

 - * 事業者は、赤字路線であるが「社会的要請」があつての運行と捉えている。
 - * 地域住民にも、バス利用者を増やそうという努力が必要。
 - * 地域住民の要求に応えるため、市が財政負担（民間事業者への費用負担）を負うことも必要
 - * 利用者・民間事業者・行政が協同してバス運行を維持する必要。

<行政調査の感想>

魚津市は、東西20.5km、南北20.9km。面積は200.61km²で十和田市と比較すれば、コンパクトな街になっている。市民バスも山岳地から富山湾注ぐ川沿いにバス路線が引かれている。

バスの便数やルートなども地域住民の要望に基づいて運行されて、市民の意向に沿った優れた政策、事業だと感じた。

ただ、今後の課題として、利用者の減少に伴い、収支率が悪化していること。人口減少などで小中学生の利用者が減少していることなど、多くの課題を抱えていることが、市から報告された。

十和田市では現在、「中心市街地における公共交通の利便性向上」のため市街地循環バス実証運行事業が行われているが、実施に向けた取り組みに期待したい。

魚津市の市民バス運行の実行主体は民間事業者でも、十和田市が計画しようとしている十和田観光電鉄による運行と異なり、魚津市の市民バス運行はボランティア要素が高い運行で、運転手の確保や収支確保などの課題もあるようだ。

魚津市の市民バス運行の視察した上記の取り組みを活かし、十和田市の市街地循環バス運行のために反映されるよう議会で努力していきたい。

総務文教常任委員会先進地視察報告書

戸来 伝

-
- 1.日 時 平成 30 年 7 月 3 日 14 : 30 ~ 16 : 30
 - 2.視察先 新潟県見附市
 - 3.調査事項 農地を活用した防災、減災事業「田んぼダム」
 - 4.内容、所感

- ・新たな施設整備で対策をするのではなく、今あるものを活用することで経費も抑えられていた。
- ・市民と協働で行われていることで、防災意識も高まっていると感じた。
- ・田んぼダムに使用されている調整管は、新潟大学の協力なしでは開発されていなかった。当市も大学の知識、研究などを各分野に取り入れていくべき。
- ・現地での説明も受け、実際に設置されている状況を確認した。
- ・簡単な操作で、農家の方も抵抗なく使用できるので、田の水管理にも有効活用できると感じた。

-
- 1.日 時 平成 30 年 7 月 4 日 13 : 30 ~ 15 : 30
 - 2.視察先 富山県魚津市
 - 3.調査事項 魚津市民バス運行事業
 - 4.内容、所感

- ・総面積が 200.61 平方キロメートルで、さらに山岳地帯が多く実際の生活圏はさらに狭く、コンパクトなまちだった。
- ・富山県は自家用車の保有台数が都道府県別で 2 位で、高齢者の運転免許保有率も 57% と高かった。
- ・民間路線バスの休廃業を受け、NPO 法人の協力のもと市民バスの運行を実施したが、全体の利用者の減少に伴い収支率も年々悪化していた。
- ・バス利用者増加に向けた行政の主な取り組みとして、停留所をショッピングセンターの出入口に隣接し利便性向上、バスサポーター制度を設けて停留所周辺の除雪などの協力を得る、運転手から利用者の意見を吸い上げる等を行っていた。
- ・継続的な運行を行うためには、市民が地域のバスを守ろうとする意識や運行経費を抑えながらも利用者の満足度を上げる工夫などが必要とのことだった。