

# 民生病院常任委員会

日 時 令和元年12月16日(月)

午前10時から

場 所 委員会室

## 議 題

### 1 付託案件(12件)

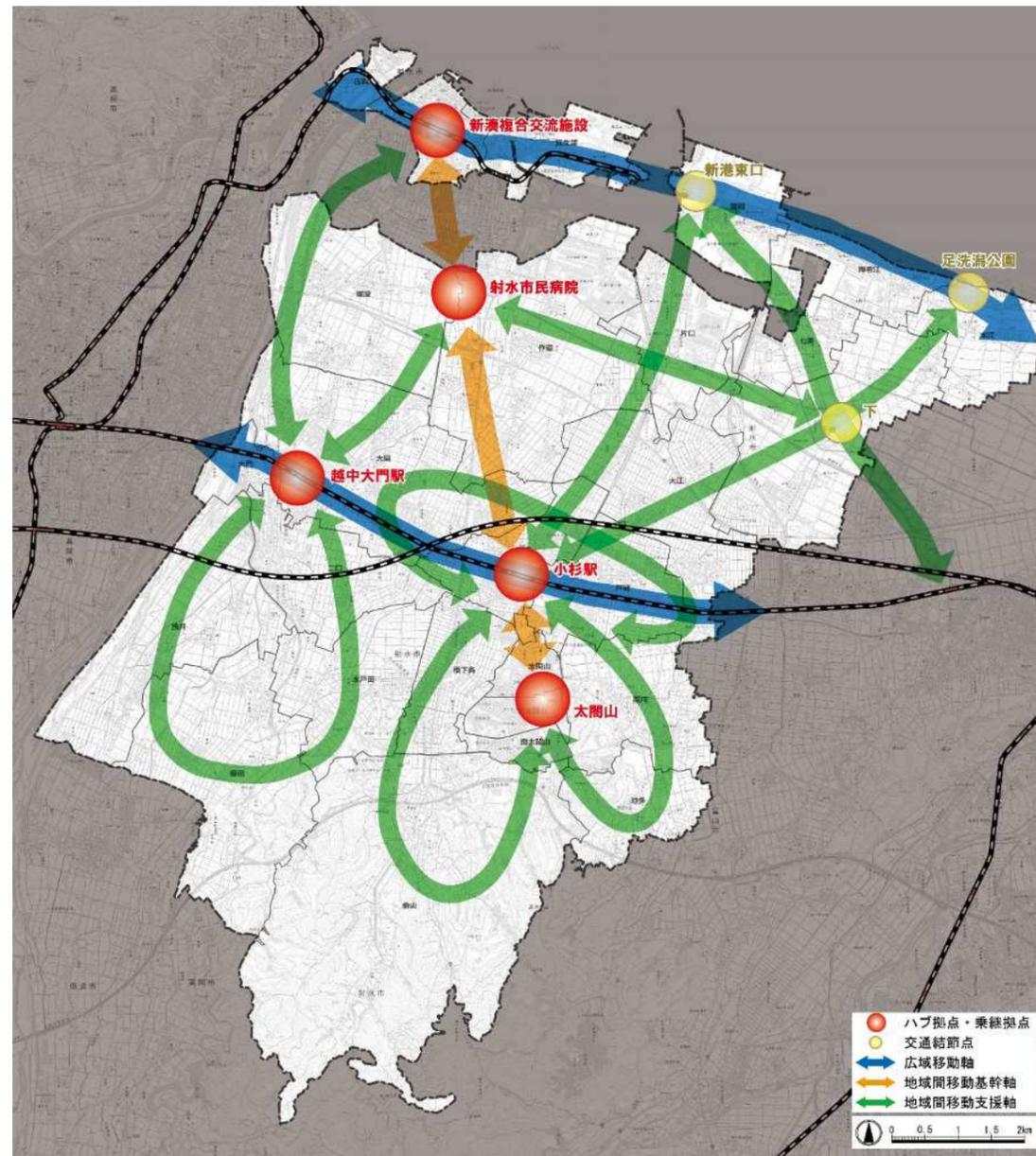
- 議案第86号 令和元年度射水市国民健康保険事業特別会計補正予算(第2号)
- 議案第87号 令和元年度射水市後期高齢者医療事業特別会計補正予算(第2号)
- 議案第88号 令和元年度射水市介護保険事業特別会計補正予算(第3号)
- 議案第91号 令和元年度射水市病院事業会計補正予算(第2号)
- 議案第94号 射水市立認定こども園条例の制定について
- 議案第95号 射水市小杉社会福祉会館条例の全部改正について
- 議案第97号 射水市災害弔慰金の支給等に関する条例の一部改正について
- 議案第100号 指定管理者の指定について(新湊中央文化会館)
- 議案第101号 指定管理者の指定について(小杉文化ホール)
- 議案第102号 指定管理者の指定について(大島絵本館)
- 議案第103号 指定管理者の指定について(小杉展示館及び竹内源造記念館)
- 議案第104号 指定管理者の指定について(いきいき長寿館)

### 2 報告事項(4件)

- (1) 射水市地域公共交通網形成計画(素案)の概要について  
(市民生活部 生活安全課 資料1-1、1-2)
- (2) デマンドタクシーの減便について  
(市民生活部 生活安全課 資料2)
- (3) 第二期射水市子ども・子育て支援事業計画(素案)について  
(福祉保健部 子育て支援課 資料1-1、1-2、1-3)
- (4) 第2次射水市健康増進プラン(骨子案)について  
(福祉保健部 保健センター 資料1)

### 3 その他

## 5 地域公共交通の将来イメージ（公共交通による人の移動）



## 射水市地域公共交通網形成計画（素案）の概要

### 1 計画の目的

本市における公共交通の現状と課題を整理し、今後の市内公共交通ネットワークの在り方や目指すべき目標、様々なまちづくり分野と連携した施策、関係者の役割分担等を示し、持続可能な公共交通の実現を目指す計画として策定します。

【計画期間】令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）までの5年間

### 2 本市における公共交通を取り巻く課題

#### 課題 まちづくりと連携し、円滑に利用できる公共交通ネットワークの形成が必要

- 市内では、東西方向の鉄道（あいの風とやま鉄道、万葉線）に加え、鉄道駅や各地域を結ぶ路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー等の公共交通機関が運行していますが、路線バスとコミュニティバスが重複しているエリアが存在しています。
- 今後、人口減少及び少子高齢化の更なる進行が予想される中、多核連携型のまちづくりの推進や、広域的な連携・補完による都市機能の充実が必要です。

#### 課題 公共交通の持続性とサービスレベルの確保には、運行の効率化と利用促進が必要

- バス・タクシーの運転手不足が年々深刻化し、コミュニティバスを始め公共交通の運行経費が増加傾向にあり、サービスレベルの確保にも影響しています。コミュニティバスは、重複路線や長大路線、利用の少ない路線などがあることから、運転手の労務環境の改善にも配慮しながら、運行の効率化などが必要です。
- 移動手段の多くが自動車で、自動車への依存度が高い状態です。公共交通等のかしこい利用を促していくことが必要です。

#### 課題 市民の日常生活における移動手段の確保とともに、地域内外の交流を促すことにより地域の活性化を図ることが必要

- 運転免許返納や進学を見据え、日常生活に必要な移動を確保できるよう公共交通の維持・充実に望む声が多くなっています。また、高齢者が気軽に外へ出かけられる交通システムを望む意見が見られます。
- スクールバスとコミュニティバスは、路線の重複など、運転手確保の観点から効率性に課題があります。
- 観光振興の視点を取り入れた2次・3次交通の確保等、観光客の受入基盤の整備を図ることとしています。

### 3 計画の基本理念と基本方針

基本理念

地域の暮らし、賑わい、交流を育む持続可能な公共交通の実現

3つの基本方針

基本方針1  
まちづくりと連携した公共交通網の整備

- 都市の在り方を踏まえて地域拠点を中心とした公共交通ネットワークを形成します。
- 様々な交通モードの接続性の強化や待合環境の充実により、誰もが円滑に利用できる交通体系を構築します。

基本方針2  
持続可能な公共交通の仕組みづくり

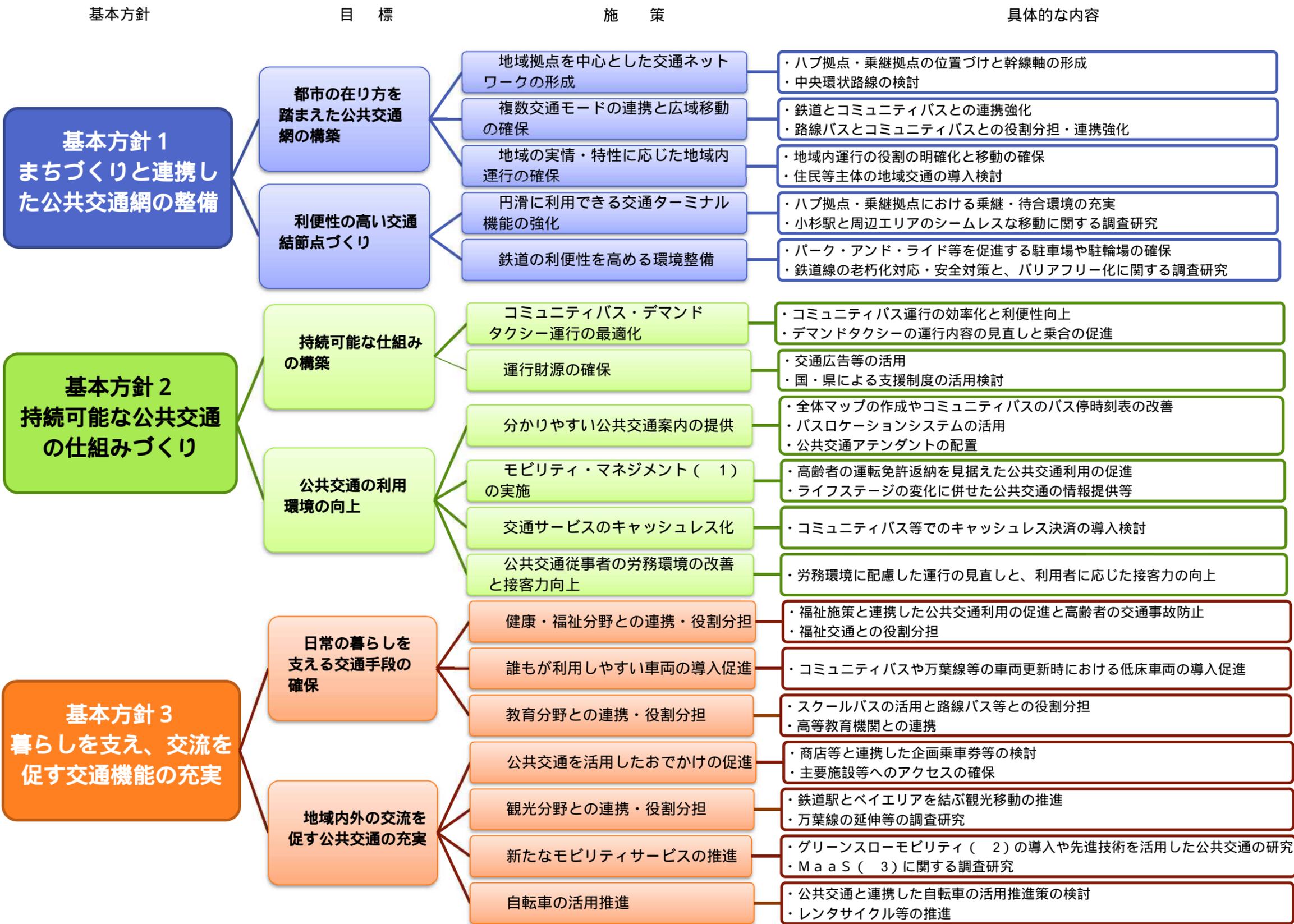
- 路線や運行内容、運賃等の見直しなど運行の効率化を行います。
- 過度な自動車依存からの脱却を図りながら、利用者にとって分かりやすく、利用しやすい環境を整備し、収支改善に取り組みます。

基本方針3  
暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実

- 健康・福祉や教育、観光など他の分野と連携しながら、通学や通勤、通院や買い物など日常生活の移動手段を確保するとともに、地域内外の交流促進を図る施策を展開します。

項目	内容	公共交通機関	主な利用目的
広域移動軸	周辺市町をはじめとした広域的な移動を支える路線	• あいの風とやま鉄道 • 万葉線 • 路線バス	• 通学、通勤 • 買い物、通院 • 観光
地域間移動基幹軸	地域間移動の中で広域移動軸と接続する基幹となる路線	• 路線バス • コミュニティバス	• 通学、通勤 • 買い物、通院 • 観光
地域間移動支援軸	地域間移動の中で市民の日常生活の移動支援を優先する路線	• コミュニティバス、デマンドタクシー、地域自主運行バス等 • タクシー • 県営フェリー	• 通学、通勤 • 買い物、通院

#### 4 目標を達成するために実施する事業一覧



#### 目標値の設定

		現況	目標
市民満足度 アンケート調査結果(満足度「普通」以上、使わないのでわからない除く)	あいの風とやま鉄道	81%	85%
	万葉線	90%	90%
	路線バス	69%	75%
	コミュニティバス	57%	70%
	デマンドタクシー	83%	85%
拠点での乗降者数 コミュニティバスのみ	新湊複合交流施設 <sup>注1</sup>	81人/日	100人/日
	小杉駅 <sup>注2</sup>	468人/日	500人/日
	越中大門駅	42人/日	50人/日
	射水市民病院	168人/日	180人/日
	太閤山 <sup>注3</sup>	86人/日	100人/日

注1：現況地は新湊地区センターバス停の値とした。  
注2：小杉駅前+小杉駅南口バス停の合計値とした。  
注3：バスコ前バス停の値とした。

		現況	目標
1人当たりの運行負担金	コミュニティバス・デマンドタクシー	637円/人	550円/人
便平均利用者数	コミュニティバス	4.8人/便	5.5人/便
	デマンドタクシー	1.7人/便	2.0人/便

		現況	目標
高齢者運転免許返納支援事業 利用件数		296件/年	500件/年
総利用者数	あいの風とやま 鉄道 [市内駅乗車計]	1,558千人/年	1,600千人/年 [市内駅乗車計]
	万葉線 [全駅乗降計]	1,192千人/年	1,200千人/年 [全駅乗降計]
	コミュニティバス・ デマンドタクシー [利用者数]	419千人/年	450千人/年 [利用者数]

1 モビリティ・マネジメントとは、都市や地域を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に賢く利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組です。  
2 グリーンスローモビリティとは、電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の乗り物のことで、4~7人乗りのゴルフカートタイプと、10人又は16人乗りの電動低速バスタイプとがあります。  
3 MaaSとは、Mobility as a Serviceの略で、運営主体を問わず、情報通信技術を活用することにより、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ(移動)を1つのサービスにとらえ、シームレスにつなぐ新たな移動の概念です。利用者はスマートフォンのアプリ等を用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多いです。

# 射水市地域公共交通網形成計画

(素案)

## < 構成 >

### 第1章 計画の概要

---

1 計画策定の趣旨 .....	1
2 計画の位置づけ .....	2
3 計画の区域 .....	2
4 計画の期間 .....	2

### 第2章 射水市の現状

---

1 地勢及び人口 .....	3
2 本市の財政状況 .....	8
3 市内主要施設の立地状況 .....	9
4 市内交通事故発生状況等 .....	13

### 第3章 射水市の公共交通の現状

---

1 市内公共交通ネットワーク状況.....	14
2 鉄道・バス圏域カバー状況.....	16
3 各公共交通機関の利用状況.....	17
4 運行経費の推移 .....	25
5 公共交通に対する市民意向.....	28

### 第4章 公共交通の課題整理

---

1 射水市公共交通プランのフォローアップ.....	40
2 課題整理と公共交通に求められる役割.....	42

### 第5章 計画の基本的な考え方

---

1 基本理念と基本方針 .....	44
2 基本方針に基づく目標と施策体系 .....	46
3 地域公共交通の将来イメージ .....	48

### 第6章 目標を達成するための具体的な施策

---

1 まちづくりと連携した公共交通網の整備.....	49
2 持続可能な公共交通の仕組みづくり.....	59
3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実 .....	71
【重点実施プロジェクト】 .....	82

### 第7章 計画の推進体制と進捗管理

---

1 推進体制.....	83
2 進捗管理.....	83
3 施策ごとの実施体制とスケジュール.....	84

### 資料編

---

1 上位・関連計画 .....	87
2 市民アンケート及び利用者アンケート .....	94

## 第1章 計画の概要

### 1 計画策定の趣旨

本市の公共交通ネットワークは、東西方向の「鉄道（あいの風とやま鉄道、万葉線）」、鉄道駅や各地域を結ぶ「路線バス」「コミュニティバスきときとバス」「デマンドタクシー」等で構成されています。

これまで、利用者ニーズを踏まえつつ「射水市公共交通プラン」に基づき、各公共交通機関相互の接続改善やバス停の増設、ルート見直し等に取り組んできましたが、さらなる利便性の向上や利用促進を求める声が高まっています。また、一部路線における利用者数の伸び悩みや運行負担金の増加、公共交通事業者の担い手不足など、運行の効率化も重要になります。

今後、人口減少や少子高齢化のさらなる進行に伴い社会経済情勢が変化する中、市民の移動を支えるだけでなく、高齢者の健康寿命の延伸や交通事故の防止、環境負荷の軽減など、まちづくりと連携した都市の重要な社会基盤として、公共交通の役割はますます重要になると考えられます。

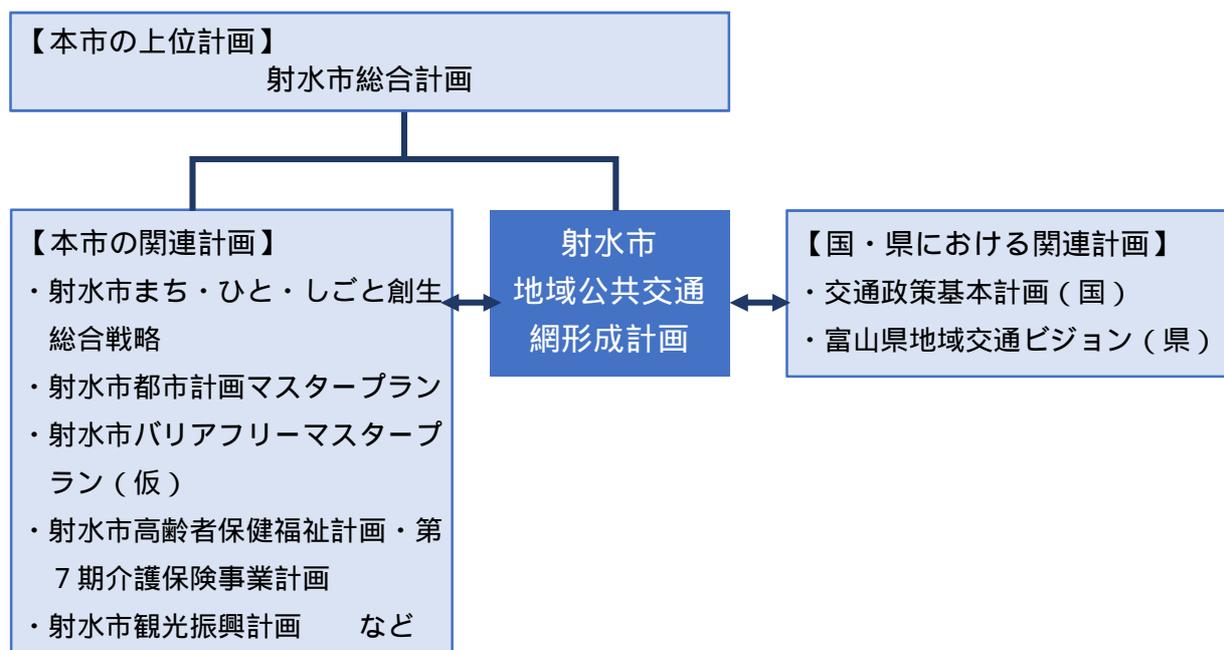
平成25年（2013年）に施行された「交通政策基本法」においては、交通が我々の生活に必要な不可欠のものであり、交通の機能を確保・向上していかなければならないとされ、地方公共団体に交通施策の策定と実施の責務を課しています。これに基づき、平成26年（2014年）11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通網を形成する取組を支援する制度が強化されました。

本計画は、本市における公共交通の現状と課題を整理し、今後の市内公共交通ネットワークの在り方や目指すべき目標、様々なまちづくり分野と連携した施策、関係者の役割分担等を示し、持続可能な公共交通の実現を目指す計画として策定します。

## 2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画に位置づけられる「射水市総合計画」をはじめ、「射水市都市計画マスタープラン」や「射水市観光振興計画」などの関連計画、国の「交通政策基本計画」や県の「富山県地域交通ビジョン」との整合を図り、策定します。

### 【本計画の位置づけ】



## 3 計画の区域

計画の区域は射水市全域とします。

## 4 計画の期間

計画期間は令和2年度(2020年度)から令和6年度(2024年度)までの5年間としますが、必要に応じて適宜、見直すこととします。

## 第2章 射水市の現状

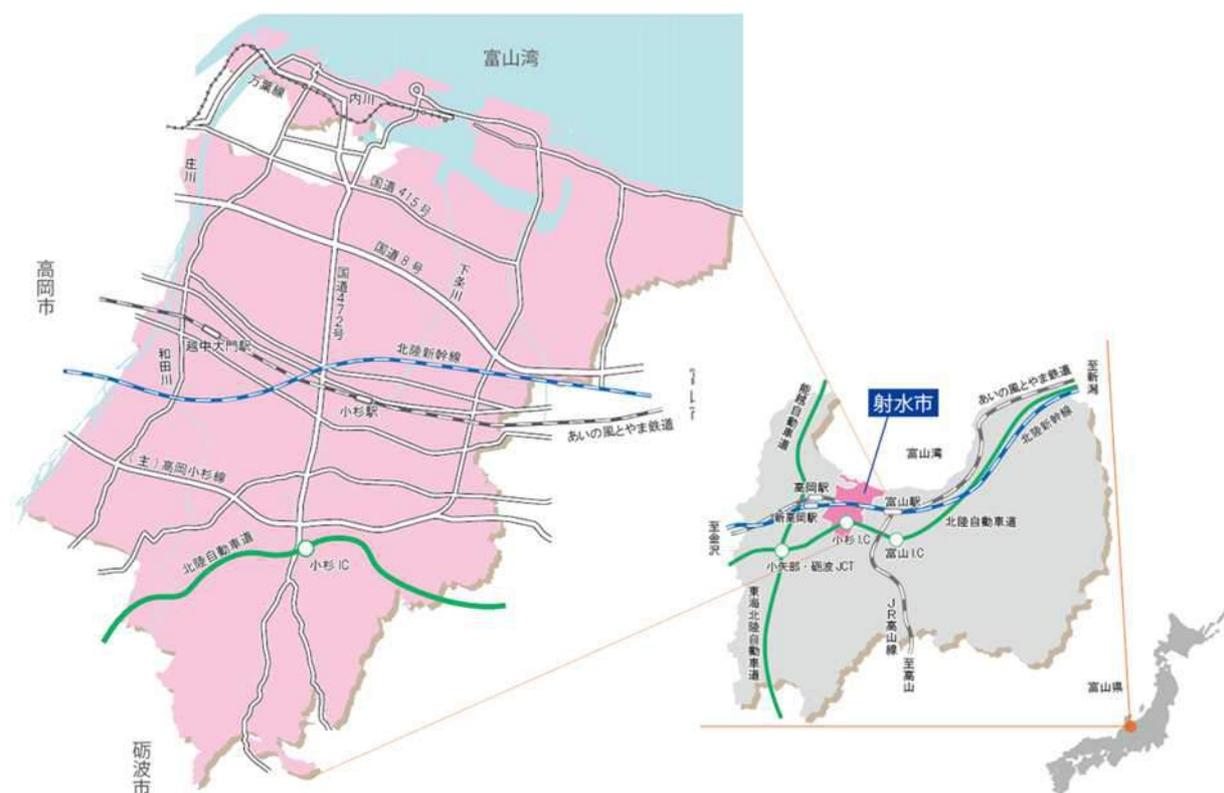
### 1 地勢及び人口

#### (1) 地勢

本市は富山県のほぼ中央に位置しており、北は富山湾に面し、東は富山市、西は高岡市に隣接しています。市域は東西 10.9 キロメートル、南北 16.6 キロメートルで、総面積は 109.43 平方キロメートル、標高は海拔 0 メートルから 140.2 メートルとなっています。

市域は庄川、神通川の土砂の堆積によって形成された三角州状の低平な地形からなる平野部と丘陵地で構成されており、広大な射水平野の南部には射水丘陵が広がり、市内には庄川、和田川、下条川、内川等の河川が富山湾に注いでいます。

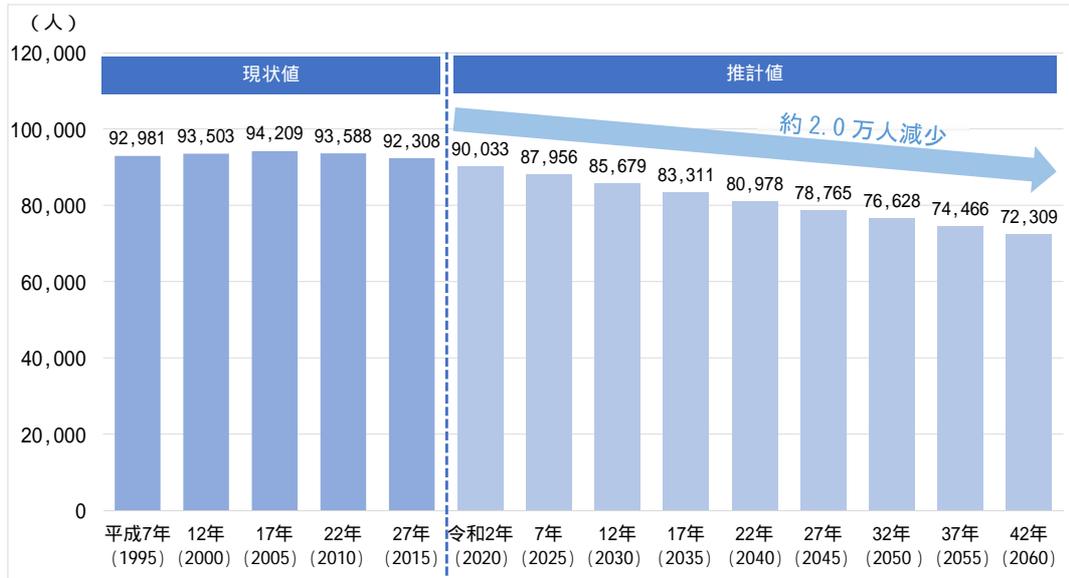
市内には、あいの風とやま鉄道と万葉線の鉄軌道及び北陸自動車道や国道 8 号、国道 472 号等の道路網が整備され、市民や来訪者の移動を支えています。



(2) 人口

① 人口の推移

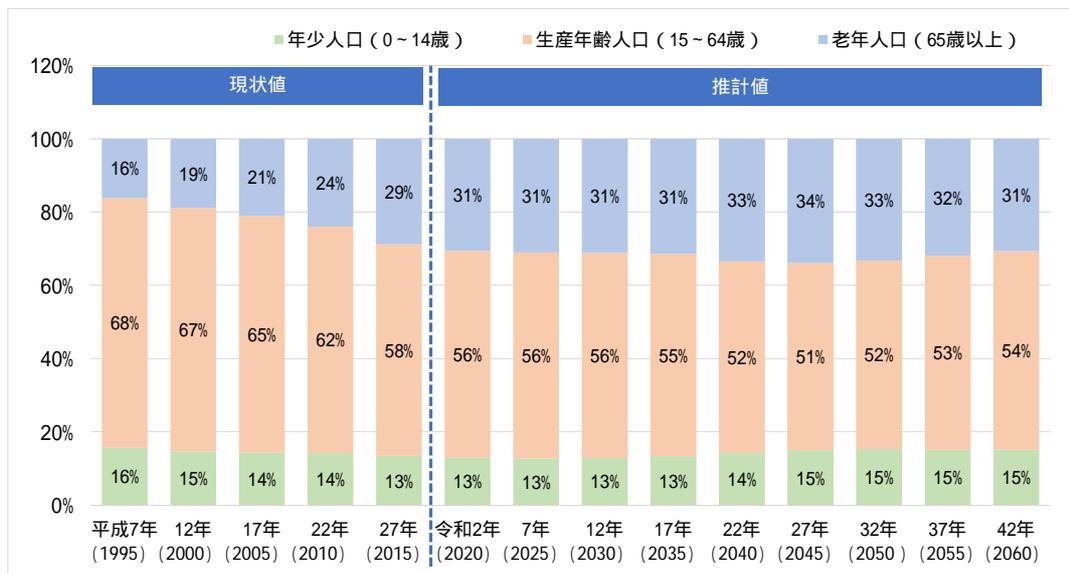
本市の人口は、平成 17 年（2005 年）をピークに減少し、平成 27 年（2015 年）は約 9.2 万人となっています。  
 令和 42 年（2060 年）の人口は、約 7.2 万人になると予測されており、人口減少がさらに進行することが予想されます。



出典：国勢調査（現状値・～平成 27 年（2015 年））  
 射水市人口ビジョン（推計値・令和 2 年（2020）～）

② 年齢 3 区分別人口比率の推移

本市の年齢 3 区分別人口比率は、平成 27 年（2015 年）では年少人口が 13%、生産年齢人口が 58%、老年人口が 29%となっており、今後も高齢化の進行が予想されています。



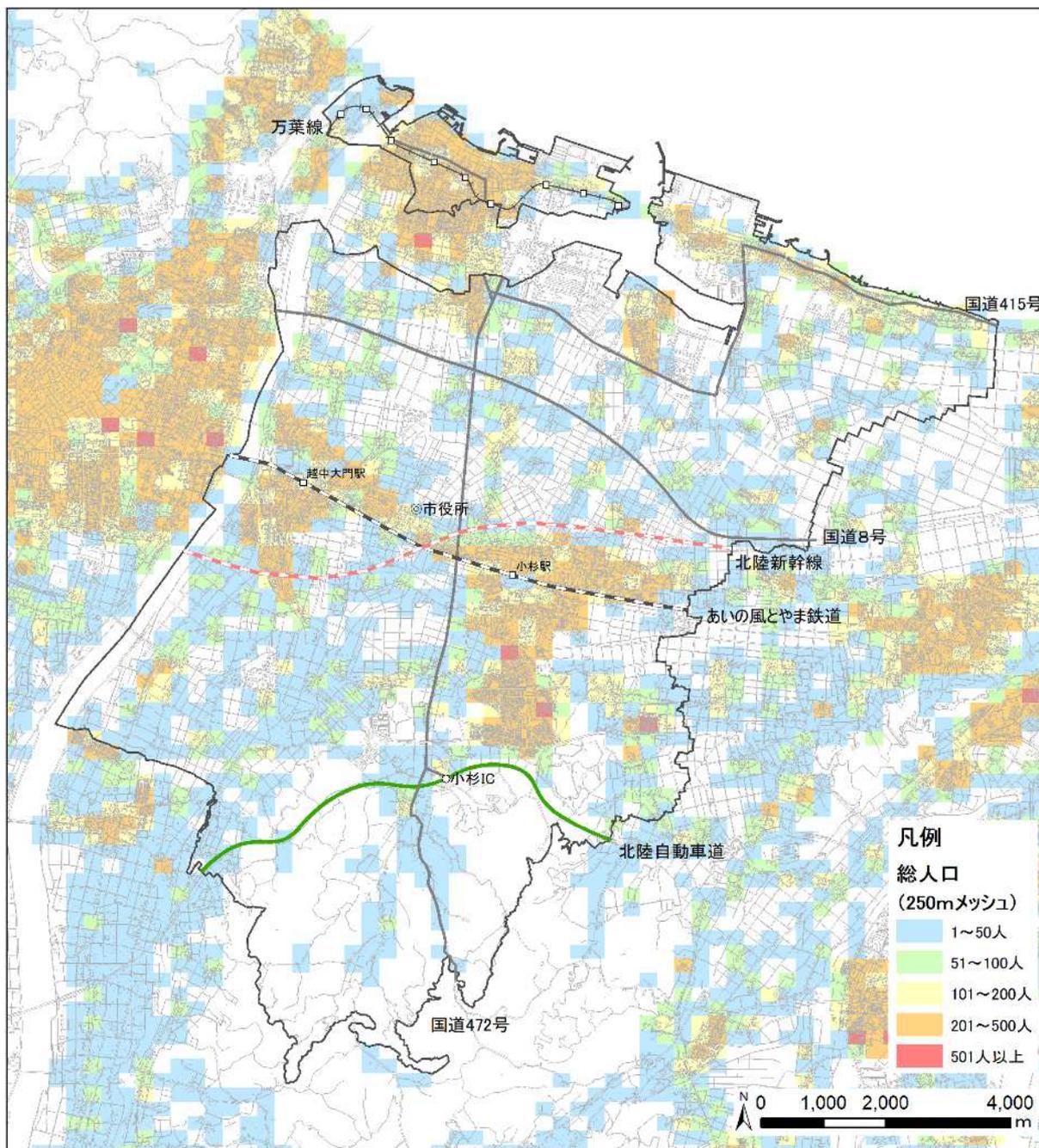
出典：国勢調査（現状値・～平成 27 年（2015 年））  
 射水市人口ビジョン（推計値・令和 2 年（2020）～）

③ 人口分布

a 人口密度

本市の人口密度は、既成市街地（新湊地区西部、小杉駅周辺、越中大門駅周辺）の中心部や太閤山等の一部で人口の集積が見られますが、市街地全体としては低密度化の傾向にあります。

【市内人口密度】

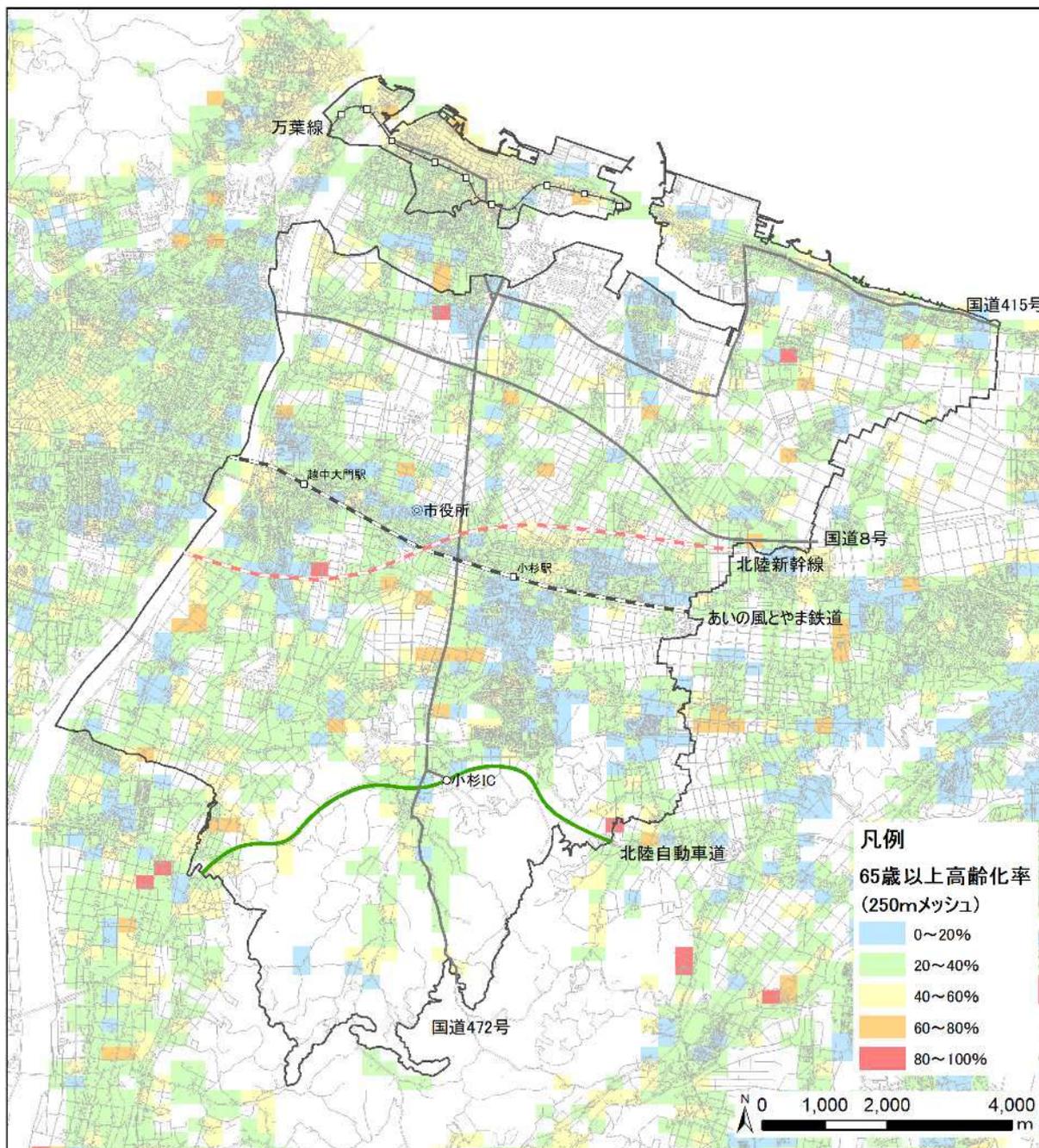


出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査

b 高齢化率

本市の高齢化率は、28.8%となっており、新湊地区西部や小杉地区南部、大門地区の高齢化が進んでいます（介護施設や高齢者向け住宅があり、高齢化率が高く出ている箇所があります。）

【市内高齢化率】

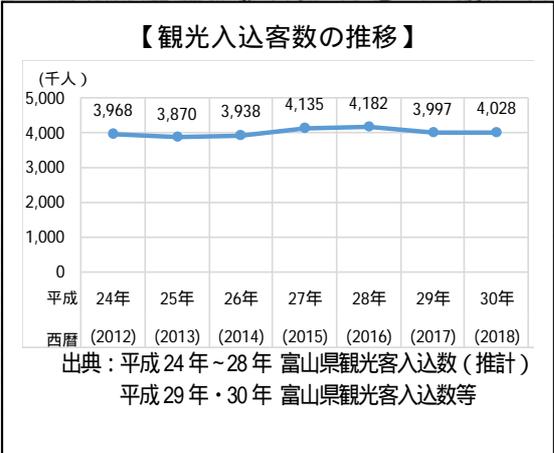
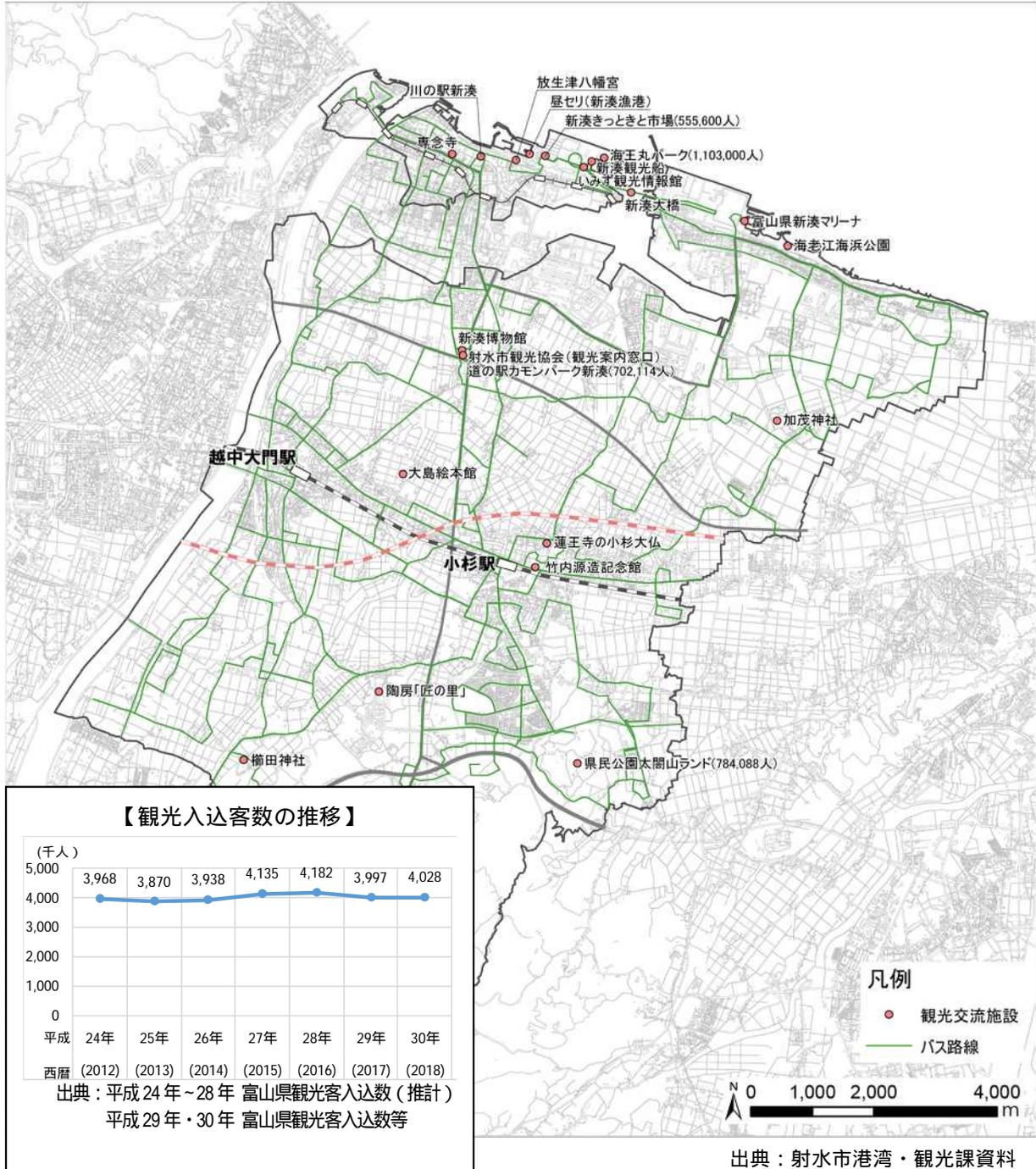


出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査

④ 交流人口

本市の観光入込客数は、400万人前後で推移しており、「海王丸パーク」「県民公園太閤山ランド」「道の駅カモンパーク新湊」「新湊きつときと市場」の入込客数が50万人以上と多くなっています。

【主な観光交流施設（平成30年（2018年）・入込客数は年間50万人以上のみ表示）】



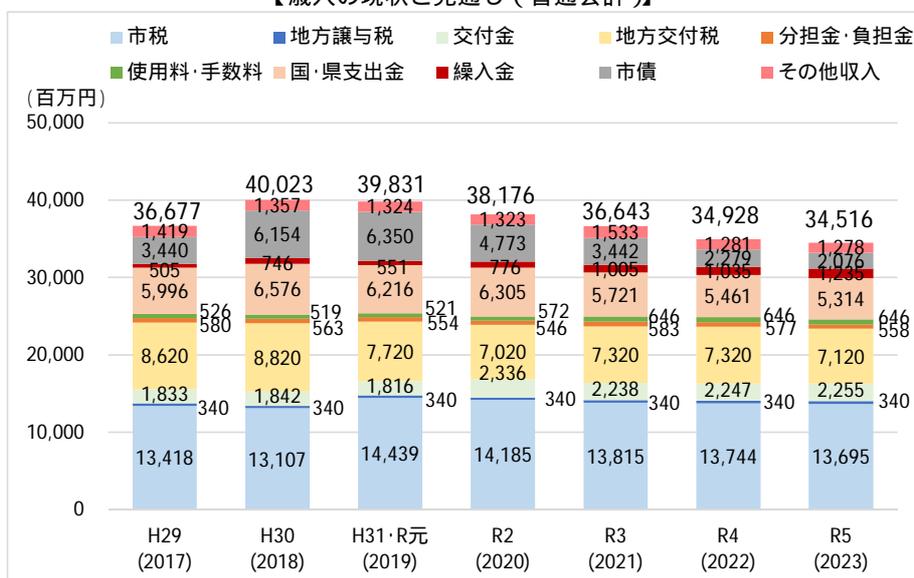
出典：射水市港湾・観光課資料

## 2 本市の財政状況

射水市中長期財政計画(平成29年(2017年)3月策定)では、平成29年度(2017年度)の当初予算額をもとに財政見通しの推計を行った結果、射水市の歳入については、合併算定替により交付されていた普通交付税が平成28年度(2016年度)から令和2年度(2020年度)まで段階的に縮減され、令和3年度(2021年度)から射水市の本来の規模で算定した交付税額(一本算定)となること、また市債においても令和2年度(2020年度)には合併特例事業債が発行限度額に達する予定であることなどに伴い、財源の確保がこれまで以上に厳しさを増すことが想定されます。

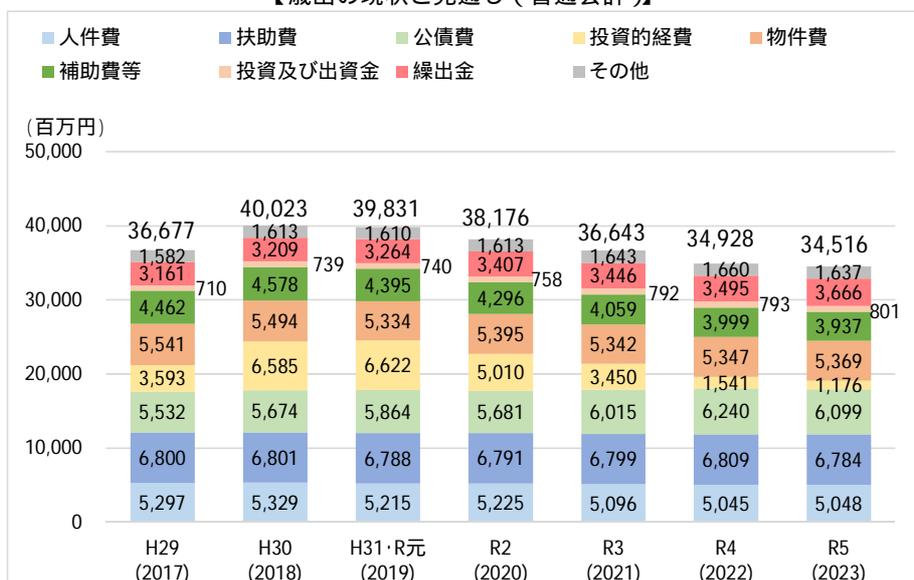
一方、歳出は、人件費の抑制に取り組んでいますが、社会保障関係費の増加が見込まれることから、真に行政が担うべき役割を一層見極め、健全な財政を堅持していくためにも事務事業の適正化や受益者負担の見直しなど、行財政改革を一層推し進めていくことが重要です。

【歳入の現状と見通し(普通会計)】



出典：射水市資料

【歳出の現状と見通し(普通会計)】



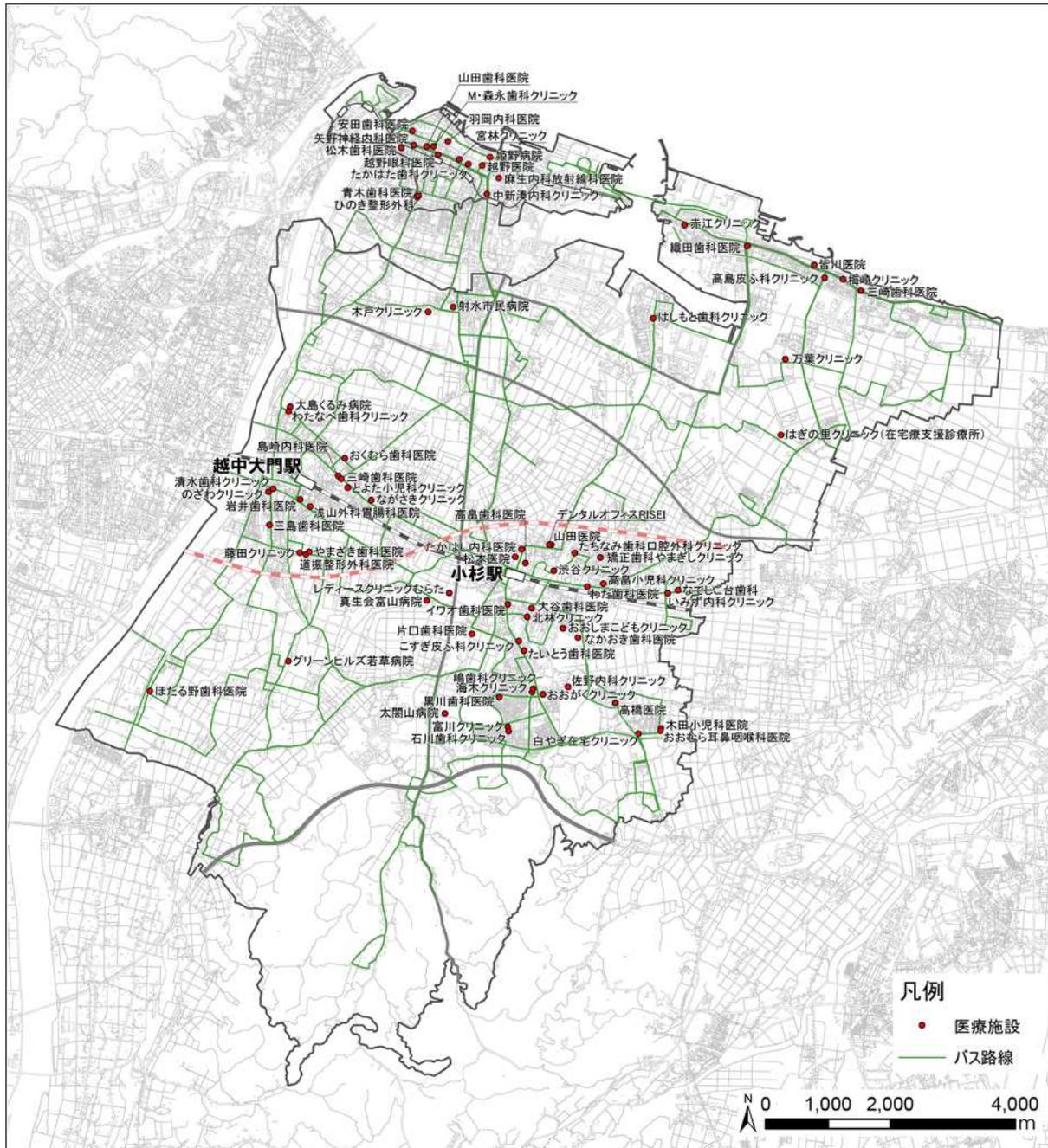
出典：射水市資料

3 市内主要施設の立地状況

(1) 医療施設

医療施設は、人口密度の高い既成市街地の中心部や太閤山等の一部を中心に立地しています。

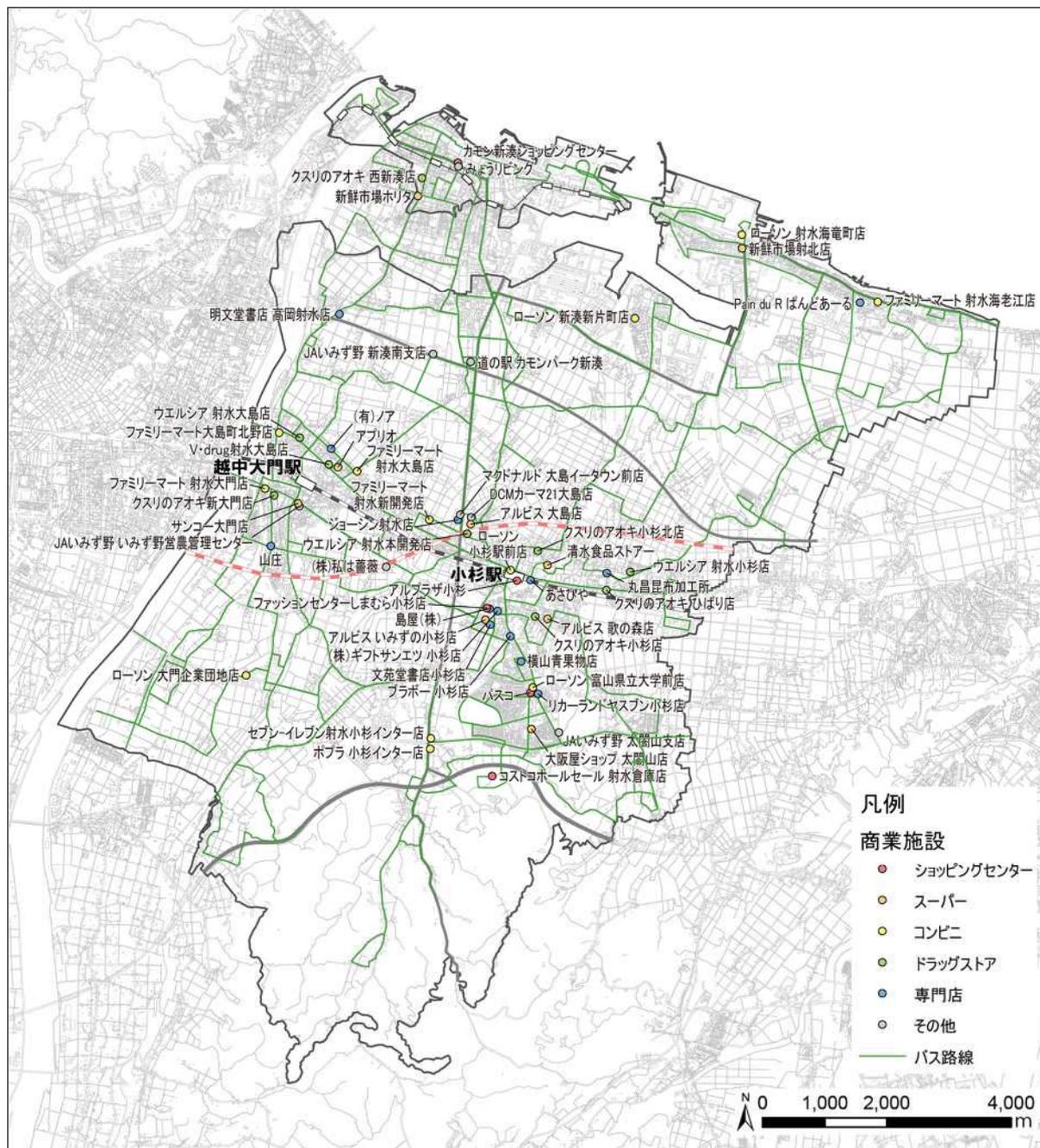
【医療施設位置図】



(2) 主な商業施設

主な商業施設(市民アンケートで目的地として回答のあったもの)は、あいの風とやま鉄道の小杉駅や越中大門駅、国道472号沿線を中心に立地しています。

【主な商業施設位置図】



(3) 教育施設

教育施設は、市内全域に点在していますが、特に小杉駅周辺や南東部地域には高等教育機関などが集積しています。

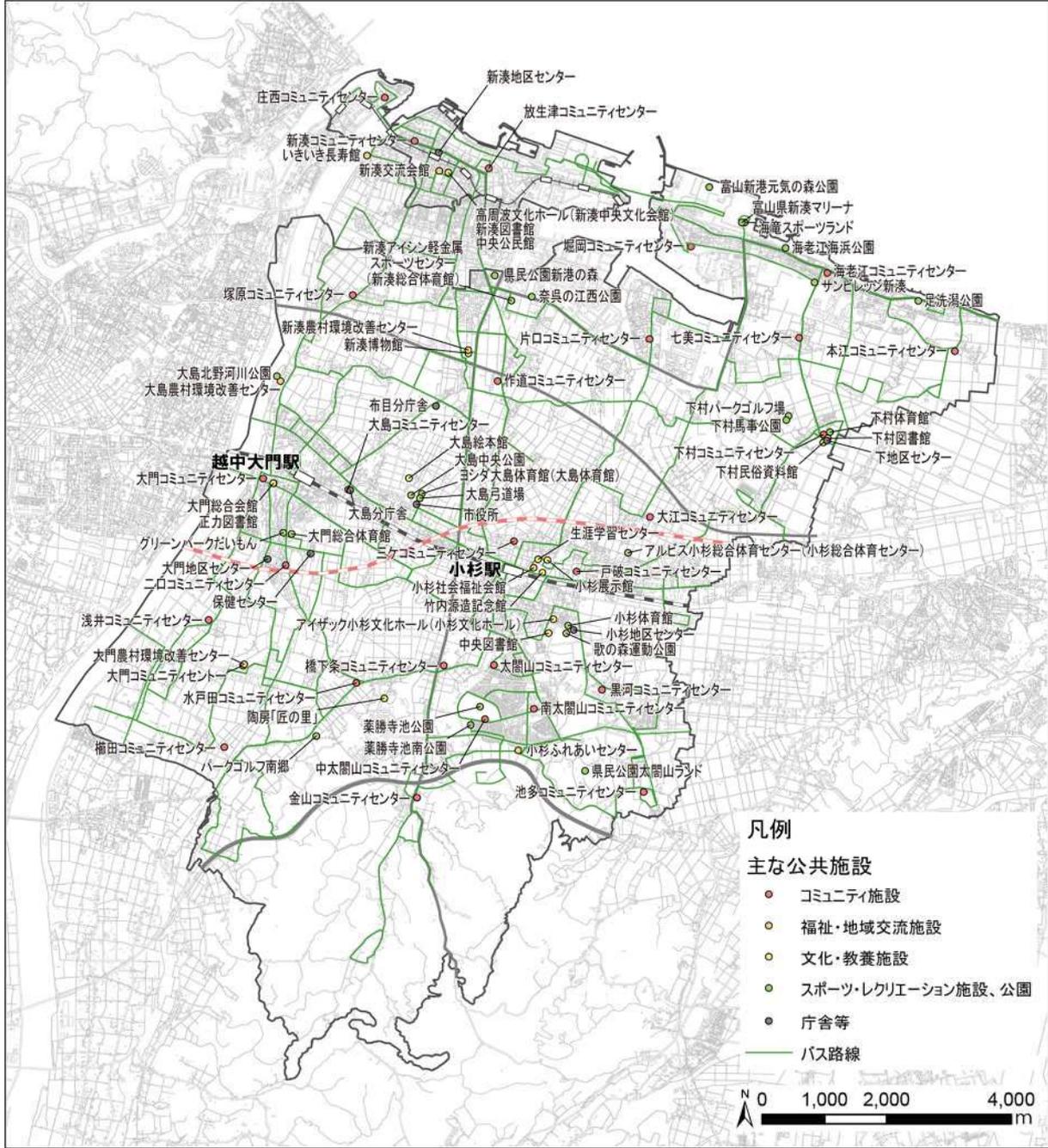
【教育施設位置図】



(4) 主な公共施設

主な公共施設は、教育施設同様、市内全域に点在しています。

【主な公共施設位置図】

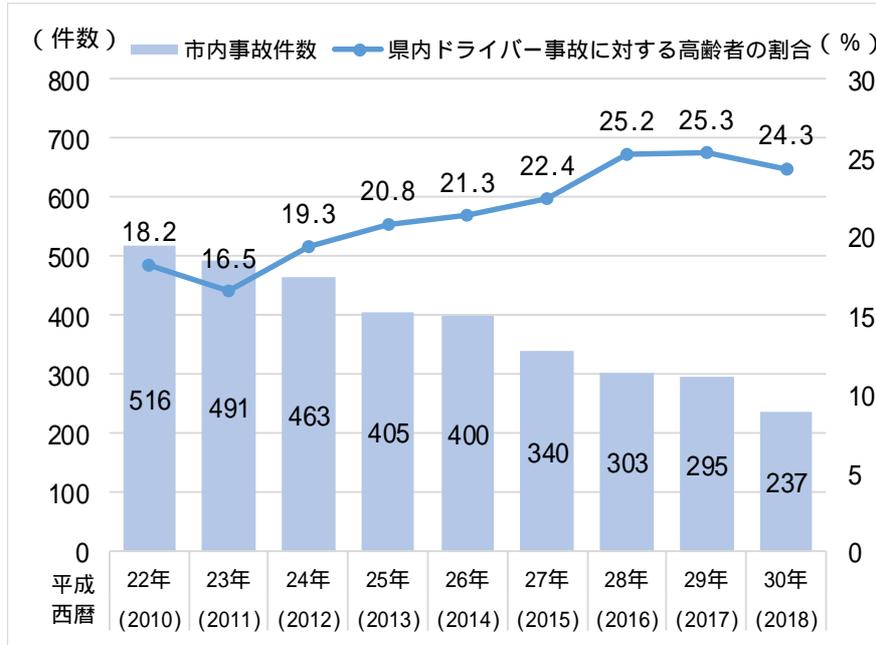


4 市内交通事故発生状況等

(1) 市内交通事故発生状況

市内交通事故発生件数は年々減少していますが、一方で県内高齢ドライバー事故の割合が高くなっています。

【市内交通事故発生件数及び県内高齢ドライバー事故割合の推移】



出典：富山県警察本部 交通事故白書

(2) 高齢者運転免許自主返納支援

65歳以上の運転免許自主返納者を対象とした支援事業を設け、高齢ドライバーの交通事故減少及び公共交通の利用促進を図っており、支援事業の利用者数は近年大幅な増加傾向がみられます。

【支援事業の内容】	【高齢者運転免許自主返納支援事業の利用者数の推移】																		
<p>下記のいずれか一つを選択</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス等 無料乗車証5年間</li> <li>万葉線回数券2万円相当分</li> <li>加越能バス回数券 2万円相当分</li> <li>富山地方鉄道ICカード 2万円相当分</li> </ul> <p>平成30年度(2018年度)から支援内容を拡充しました。</p>	<table border="1" style="margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成23年度 (2011)</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>平成24年度 (2012)</td> <td>85</td> </tr> <tr> <td>平成25年度 (2013)</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>平成26年度 (2014)</td> <td>102</td> </tr> <tr> <td>平成27年度 (2015)</td> <td>127</td> </tr> <tr> <td>平成28年度 (2016)</td> <td>167</td> </tr> <tr> <td>平成29年度 (2017)</td> <td>182</td> </tr> <tr> <td>平成30年度 (2018)</td> <td>296</td> </tr> </tbody> </table>	年度	利用者数	平成23年度 (2011)	94	平成24年度 (2012)	85	平成25年度 (2013)	90	平成26年度 (2014)	102	平成27年度 (2015)	127	平成28年度 (2016)	167	平成29年度 (2017)	182	平成30年度 (2018)	296
年度	利用者数																		
平成23年度 (2011)	94																		
平成24年度 (2012)	85																		
平成25年度 (2013)	90																		
平成26年度 (2014)	102																		
平成27年度 (2015)	127																		
平成28年度 (2016)	167																		
平成29年度 (2017)	182																		
平成30年度 (2018)	296																		