

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

平成31年（2019年）4月現在

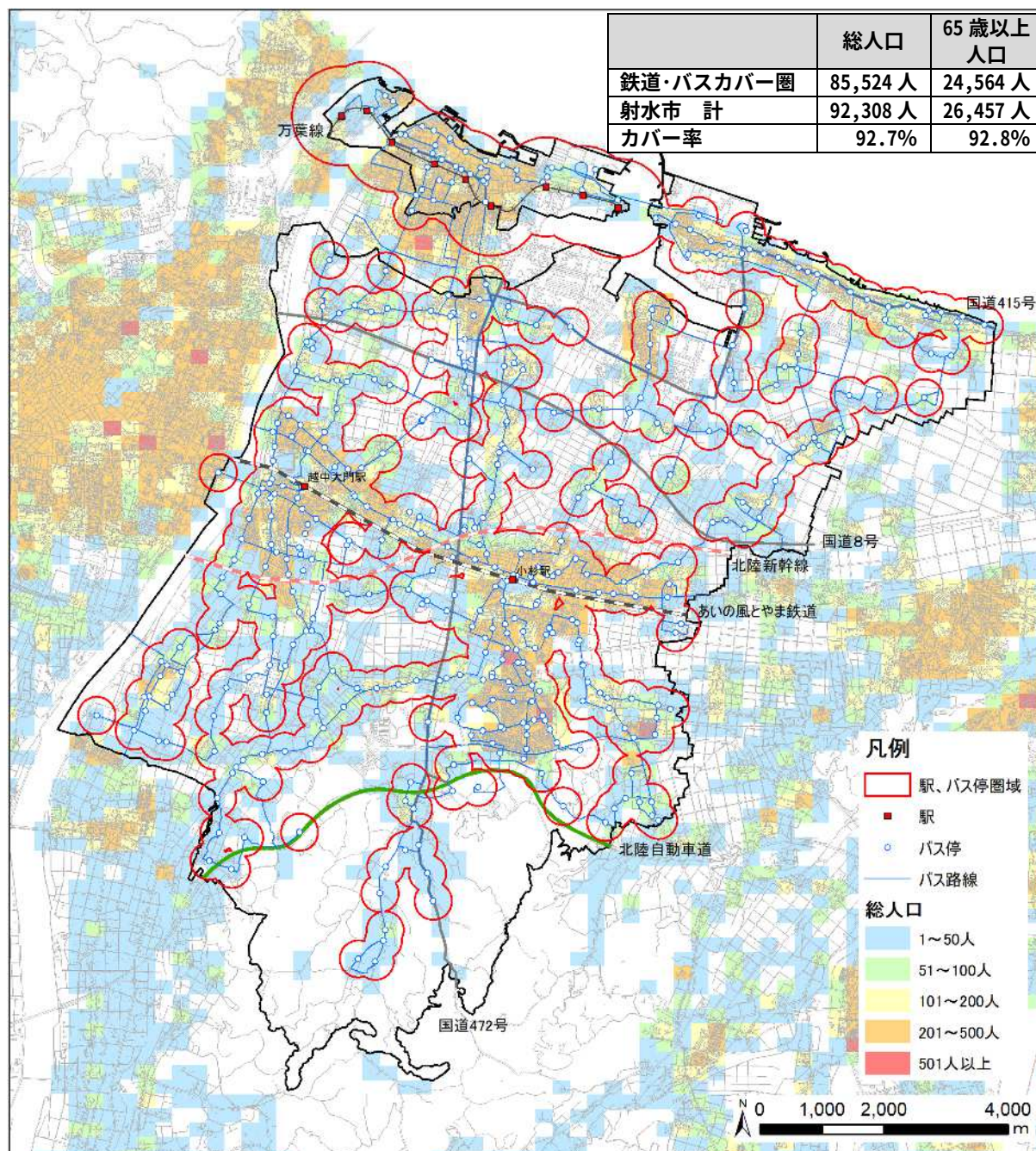
公共交通機関	事業者名	路線等
鉄道	あいの風とやま鉄道(株)	・あいの風とやま鉄道線（小杉駅・越中大門駅）
	万葉線(株)	・万葉線（高岡駅～越ノ潟）
路線バス	(株)富山地方鉄道	・高岡線 ・富山短期大学線 ・小杉-新湊線 ・布目経由新港東口線 ・布目石坂経由新港東口線（総曲輪） ・布目石坂経由新港東口線（五福・赤十字） ・小杉駅-富山大学附属病院線 ・国際大学附属高校・高岡ルート ・ぶりにかにバス（観光定期路線バス）
	加越能バス(株)	・大門小学校経由水戸田線 ・大門小学校-水戸田-櫛田線 ・高岡駅前-大門小学校線 ・高岡駅前-櫛田線 ・済生会中田団地経由中田線
コミュニティバス	射水市 ・海王交通(株) ・(株)三島野観光 ・エムアールテクノサービス(株)	⑩中央幹線 ⑪新湊・大門線 ⑫新湊・本江線 ⑬七美・作道経由庄西線 ⑭塚原・作道循環線 ⑮新湊・越中大門駅線 ⑯新湊・呉羽駅線 ⑰新湊・小杉線 ⑱大島・小杉経由大門線 ⑲浅井・大門経由小杉線 ※ ⑧・⑨・⑩・⑪は冬期（12～2月）のみ運行。 ⑩櫛田・大門経由小杉駅線 ⑪小杉駅・水戸田経由大門線 ⑫小杉駅・金山線 ⑬小杉地区循環線 ⑭小杉駅・太閤山線 ⑮小杉駅・白石経由足洗線 ⑯小杉駅・大江経由足洗線 ⑰海王丸パーク・ライトレール接続線 ⑱堀岡・片口経由小杉駅線
デマンドタクシー	射水市 (大門タクシー(株))	運行エリア 大門・大島地区及び射水市民病院、小杉駅南口、 いみずのショッピングタウン アルビス前
タクシー	・いみずタクシー(株)	・海王交通(株) ・(有)小杉タクシー ・大門タクシー(株)
県営フェリー	富山県	・越ノ潟-堀岡



2 鉄道・バス圏域カバー状況

● 駅勢圏は駅から 800m、バス停勢圏を 300m とし、鉄道・バス圏域カバー人口を算出(※)したところ、鉄道・バスでカバーしている総人口の割合は 92.7%、65 歳以上の老年人口においては 92.8%と高くなっています。

【鉄道・バス圏域カバー状況図】



出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査

※ 圏域は、『都市構造の評価に関するハンドブック』を参考に駅半径 800m、バス停半径 300m とし設定。

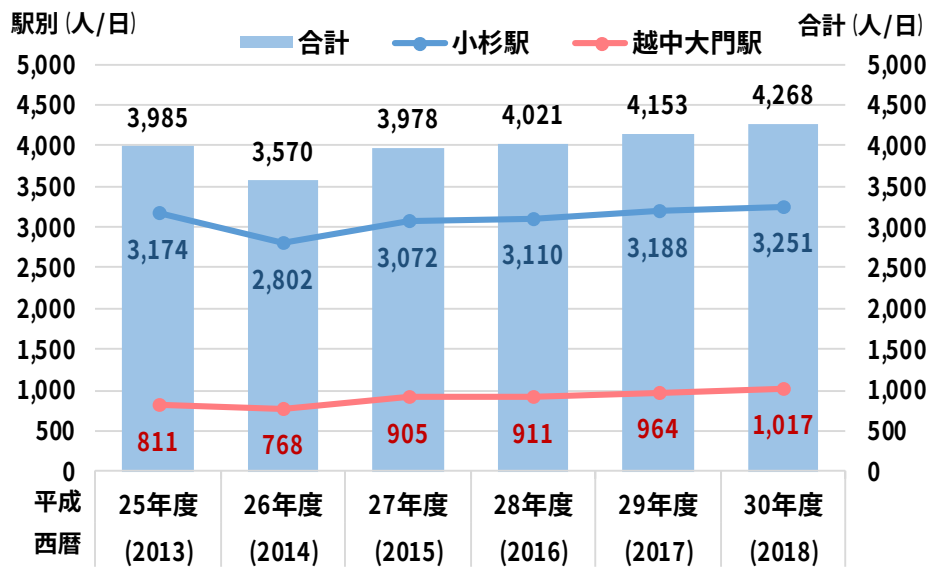
3 各公共交通機関の利用状況

(1) 鉄道

① あいの風とやま鉄道（駅別乗車人数）

- 射水市内のあいの風とやま鉄道各駅乗車人数の合計は、平成26年度（2014年度）が減少しているものの、それ以降は年々増加し、概ね4,000人/日前後で推移しています。
- 駅別乗車人数は、小杉駅が約3,000人/日、越中大門駅は約900人/日前後で推移しています。

【あいの風とやま鉄道乗車人数の推移】

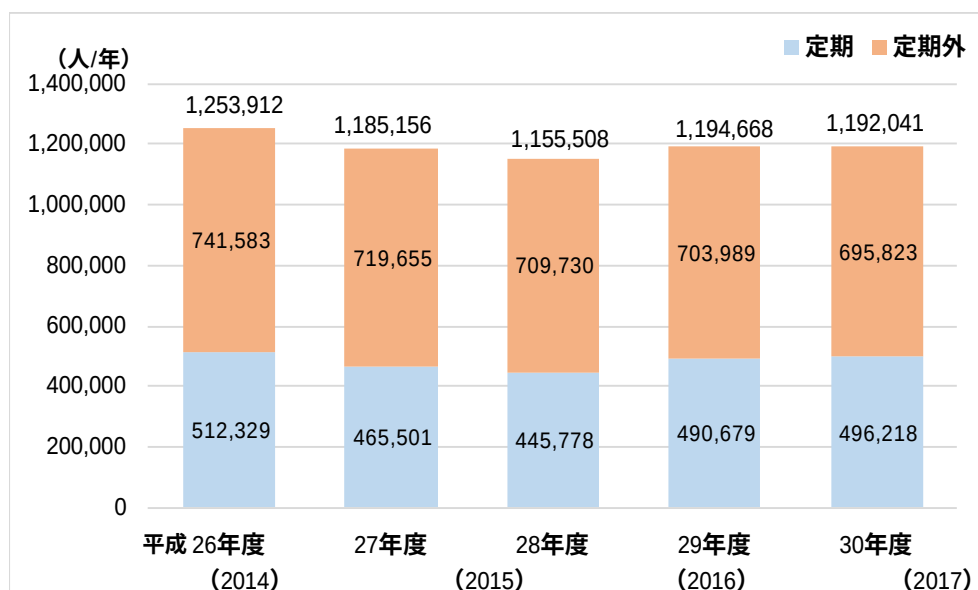


※北陸新幹線開業前（平成27（2015年）3月14日）まではJR西日本

② 万葉線

- 万葉線の利用者数の合計は、平成28年度（2016年度）まで減少傾向にありましたが、それ以降は微増し、1,190,000人以上で推移しています。

【万葉線利用者数の推移】

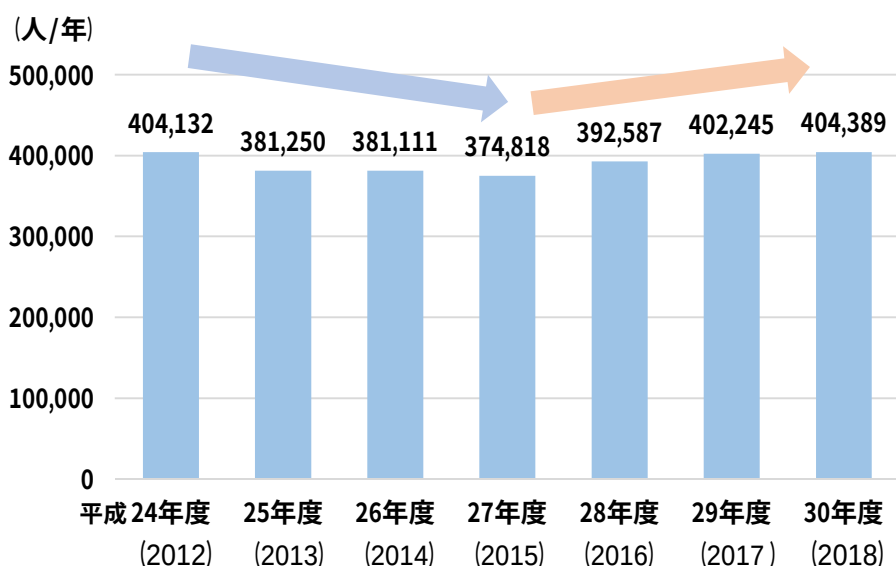


(2) コミュニティバス

① 利用者数の推移

- コミュニティバスの利用者は、平成27年度（2015年度）まで減少傾向にありましたが、その後は増加に転じ、平成30年度（2018年度）は約40万人まで回復しています。
- 路線別の利用者数は、「②新湊・本江線」「⑦新湊・小杉線」「⑭小杉駅太閤山線」が50,000人/年以上と多く、各路線において、利用状況や利用増減に差が生じています。

【コミュニティバス年間総利用者数の推移】



【コミュニティバス路線別年間利用者数の推移】

路線			平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	増減傾向	
番号	路線名	備考	(2012)	(2013)	(2014)	(2015)	(2016)	(2017)	(2018)	増減傾向図	H24に対するH30の増※
⑧	中央幹線						9,493	21,566	24,262		👉 +13%
①	新湊・大門線		43,966	39,687	35,359	35,677	35,935	34,940	35,183		👉 -20%
②	新湊・本江線		93,018	72,119	71,930	66,196	74,535	70,827	69,283		👉 -26%
③	七美・作道経由庄西線		26,697	22,658	19,390	17,781	14,437	14,182	15,385		👇 -42%
④	塚原・作道循環線		5,271	3,957	4,049	3,122	2,288	1,884	1,896		👇 -64%
⑤	新湊・越中大門駅線		21,965	22,130	24,085	25,099	24,037	25,761	24,290		👉 +11%
⑥	新湊・呉羽駅線		17,014	16,559	15,088	14,743	13,504	15,031	14,369		👉 -16%
⑦	新湊・小杉線		49,688	56,969	61,444	64,389	74,019	73,389	71,130		👈 +43%
⑧	大島・小杉経由大門線	12-2月のみ運行	725	357	378	466	505	537	605		👉 -17%
⑨	浅井・大門経由小杉駅線	12-2月のみ運行	1,710	1,875	1,991	2,223	2,279	2,923	3,093		👈 +81%
⑩	柳田・大門経由小杉駅線	12-2月のみ運行	244	339	356	509	531	646	296		👉 +21%
⑪	小杉駅・水戸田経由大門線	12-2月のみ運行	878	977	576	816	556	723	467		👇 -47%
⑫	小杉駅・金山線		18,855	17,281	16,438	16,814	15,506	13,794	12,862		👇 -32%
⑬	小杉地区循環線		24,435	25,064	24,522	24,087	24,754	24,965	24,332		👉 -0%
⑭	小杉駅・太閤山線		62,084	56,827	55,984	58,799	55,428	51,899	56,308		👉 -9%
⑮	小杉駅・白石経由足洗線		11,972	12,998	12,602	12,313	11,463	13,743	13,389		👉 +12%
⑯	小杉駅・大江経由足洗線		15,782	15,723	14,709	13,692	13,472	15,076	13,860		👉 -12%
⑰	海王丸パーク・ライトレール接続線		2,448	1,718	4,270	1,643	1,328	1,435	1,555		👇 -36%
⑱	堀岡・片口経由小杉駅線		7,380	14,012	17,940	16,449	18,517	18,924	21,824		👈 +196%
計			404,132	381,250	381,111	374,818	392,587	402,245	404,389		👉 +0%

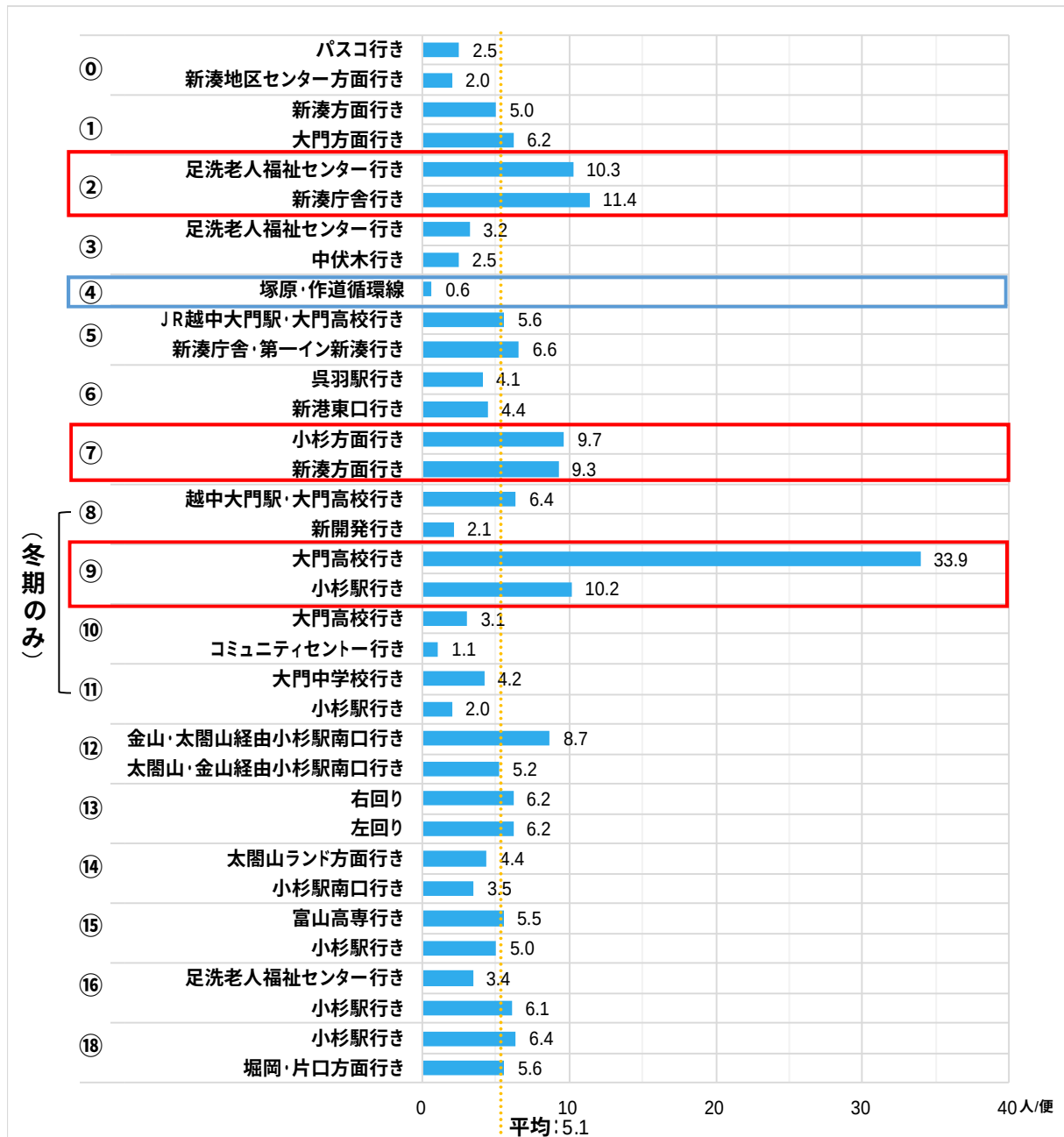
単位：人/年

※中央幹線のみ前年比

② 路線別1便当たり平均利用者数

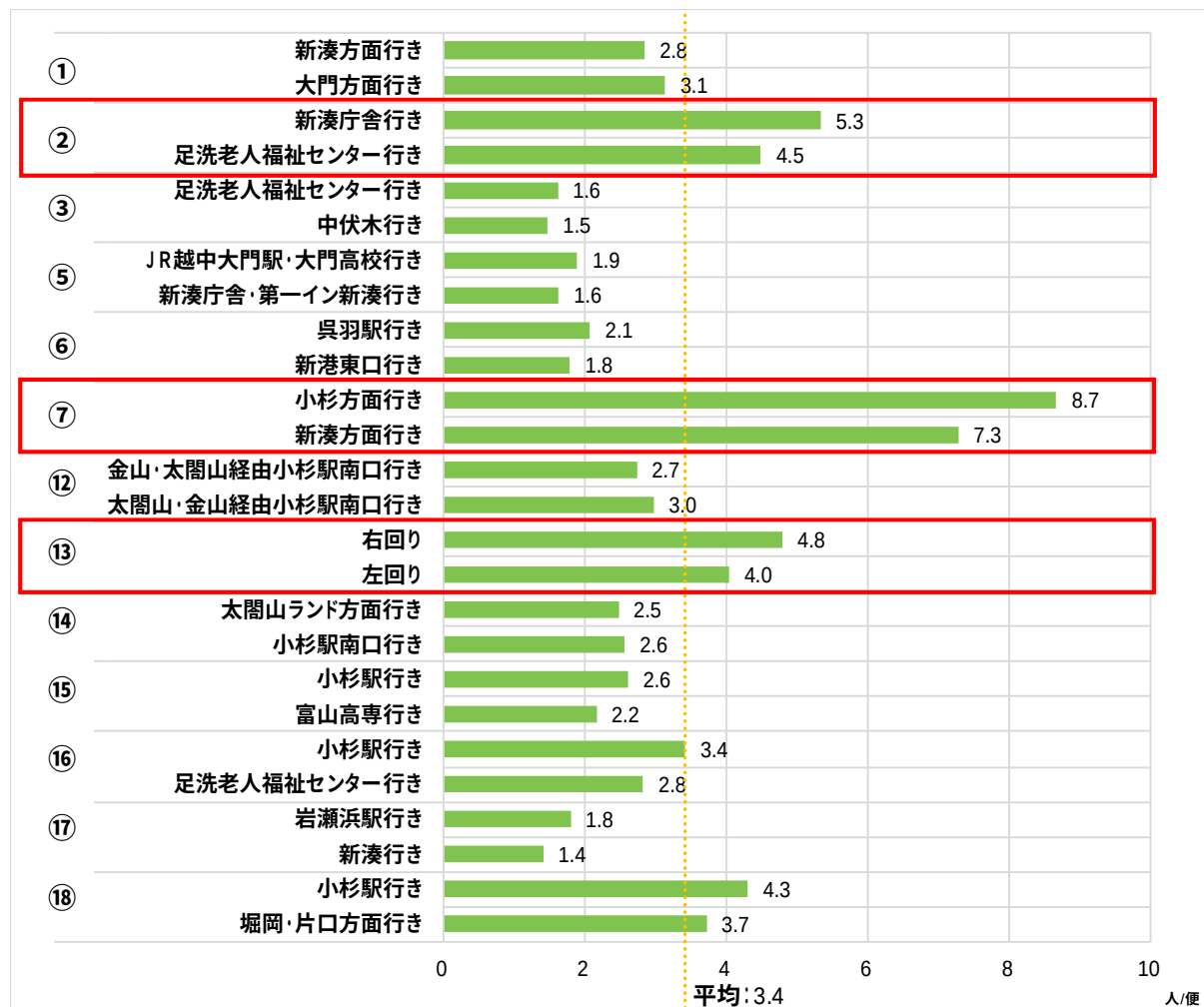
- 平日全体の1便当たり平均利用者は、5.1人/便となっています。
- 路線ごとの偏りが大きく、「②新湊・本江線」「⑦新湊・小杉線」「⑨浅井・大門経由小杉駅線（冬期のみ運行）」が概ね10人/便以上と多い一方、「④塚原・作道循環線」は0.6人/便と少ないなど、利用状況に差が生じています。

【路線別1便当たり平均利用者数（平成30年度（2018年度）・平日）】



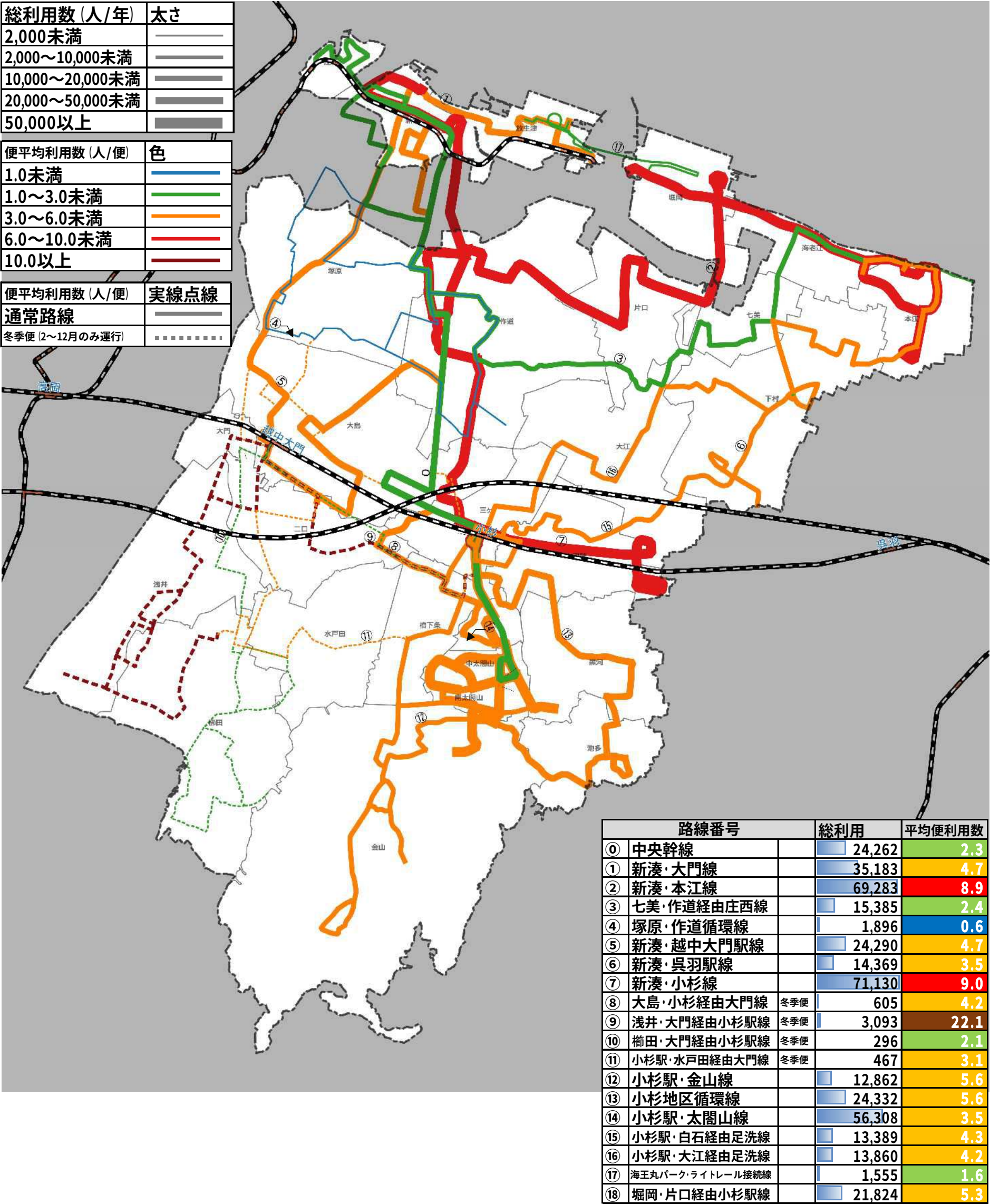
- 休日全体の1便当たり平均利用者は、3.4人/便となっています。
- 平日ほどではないものの、路線ごとの偏りが大きく、「②新湊・本江線」「⑦新湊・小杉線」「⑬小杉地区循環線」が概ね5人/便以上と多い一方、2人/便を下回る路線も多く、利用状況に差が生じています。

【路線別1便当たり平均利用者数（平成30年度（2018年度）・休日）】



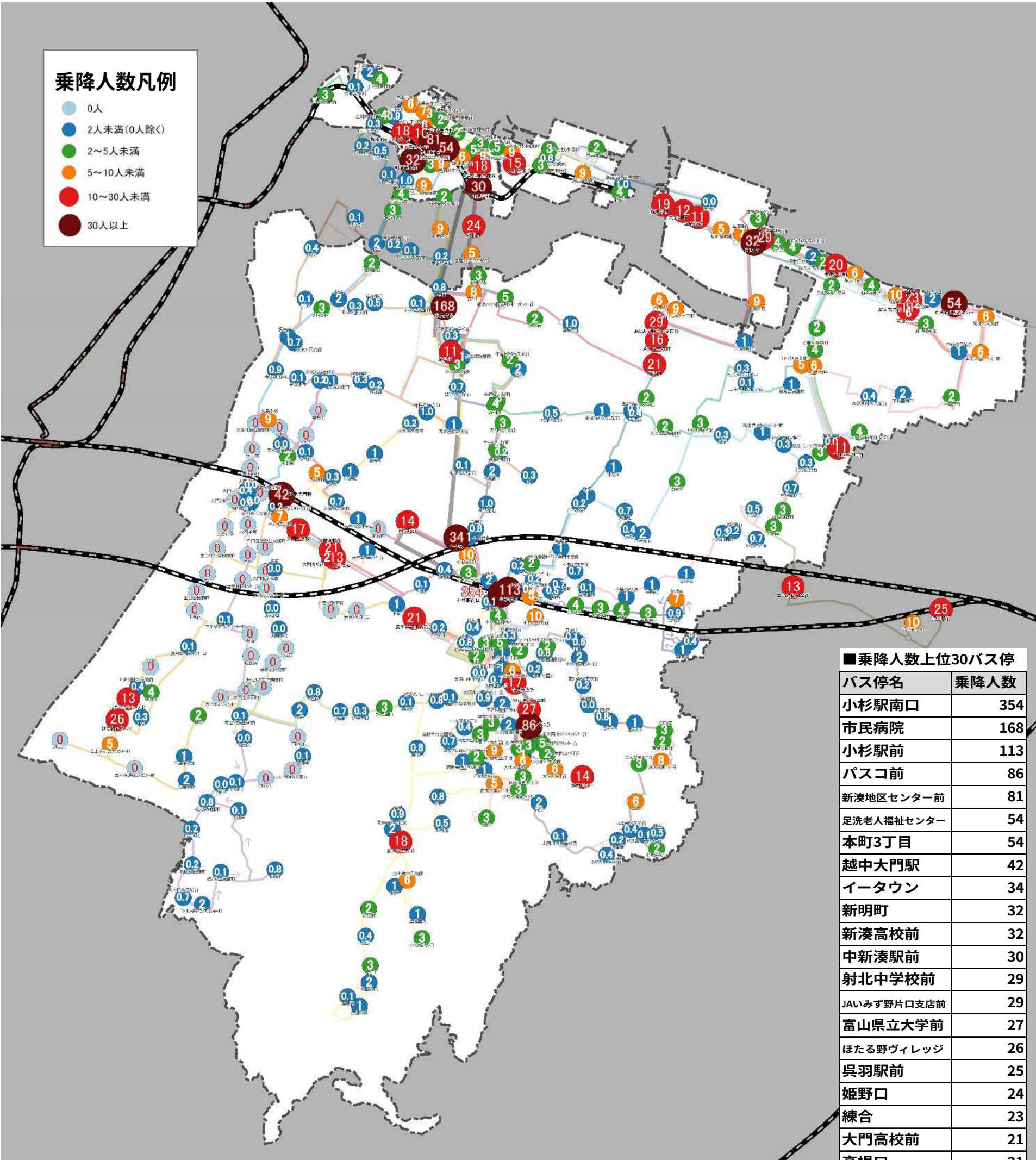
③ 路線別総利用者数と便平均利用者数の重ね図（平成30年度（2018年度））

- 路線別の需要と効率性を併せて評価するために、総利用者数（需要）と便平均利用者数（効率性）を図上で重ね合わせました。
- 需要が高く効率も高い路線は「②新湊・本江線」、「⑦新湊・小杉線」となっています。
- 半分程度の路線は効率性が比較的確保されており（橙色で表示）、需要に見合った運行がなされていると言えます。
- 「⑩中央幹線」に関しては、需要自体は大きい（線が太い）ものの、効率性はやや低い（緑色で表示）状態となっています。
- 「④塚原・作道循環線」は、総利用者数（需要）、便平均利用者数（効率性）ともに極端に低い状態となっています。



④ バス停別日平均乗降人数（平成 30 年度（2018 年度））

- バス路線網の拠点や終着点として設定されている、小杉駅（小杉駅前、小杉駅南口）、市民病院、パスコ前、新湊地区センター前、足洗老人福祉センター前の利用が多くなっています。
- 全体的な分布をみると、上記バス停の周辺に利用の多いバス停が集中している一方、各地区を結ぶ中間区間は利用が少ない（図上赤で示した 2 人未満の利用）区間が散見されます。

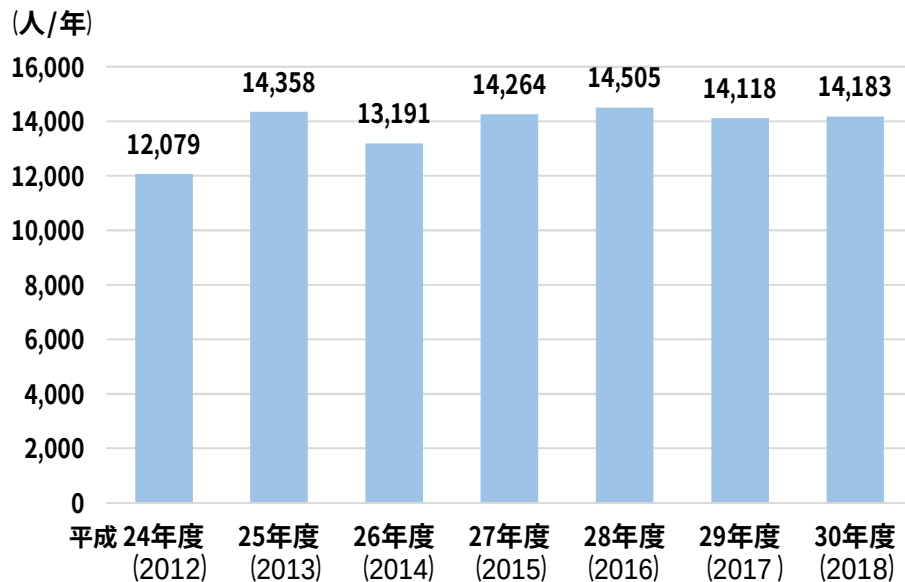


※ 1 人未満（0 人除く）のみ小数点第 1 位未満四捨五入、その他は小数点未満四捨五入で表示。

(3) デマンドタクシー

●デマンドタクシーの利用者は、年度による差は見られるものの、概ね 14,000 人前後で推移しています。

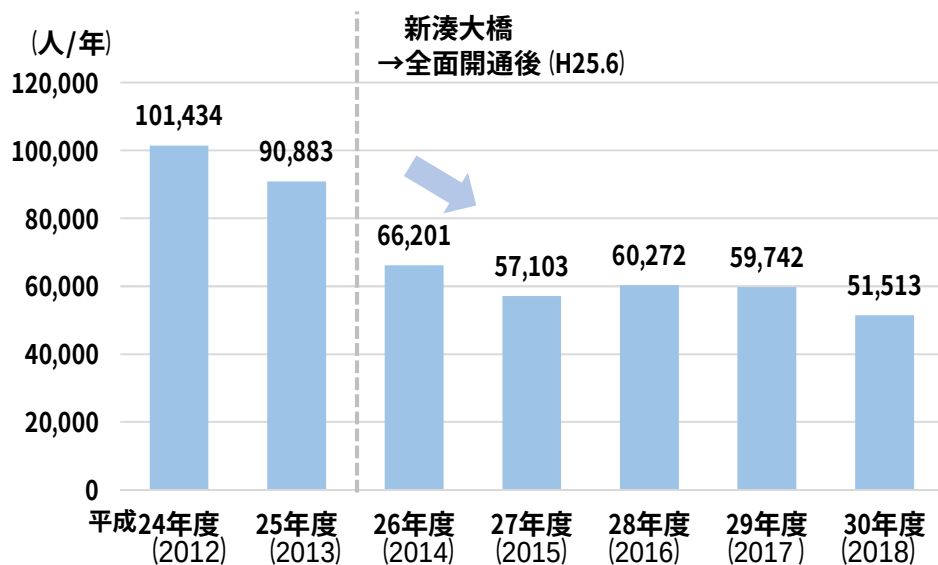
【デマンドタクシー利用者数の推移】



(4) 県営フェリー

●県営フェリーの利用者は、減少傾向にあるなか、平成25年度(2013年度)の新湊大橋の全面開通を期に大きく減少しています。

【県営フェリー利用者数の推移】



(5) 駐車場・駐輪場の設置状況等

- あいの風とやま鉄道の小杉駅及び越中大門駅の周辺には、駐車場・駐輪場を設置しており、パーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・ライドにより鉄道を利用されています。

① 市営駐車場の設置・利用状況

名称	形態	区画数	利用区画数
小杉駅前広場駐車場	2 時間以内	13 台	—
小杉駅東駐車場	月極	45 台	45 台
大門中町駐車場	月極	12 台	12 台
越中大門駅前広場駐車場	月極	25 台	25 台

平成 31 年（2019 年）3 月末

② 自転車等駐車場の設置・利用状況

名称	駐輪可能台数	利用状況
小杉駅前自転車駐車場	135 台	ほぼ 100%
小杉駅前西自転車駐車場	423 台	約 25%
小杉駅南自転車駐車場	562 台	約 80%
越中大門駅前自転車駐車場	420 台	約 90%

令和元年（2019 年）9 月末

③ 長距離列車利用者用の無料駐車場の設置状況

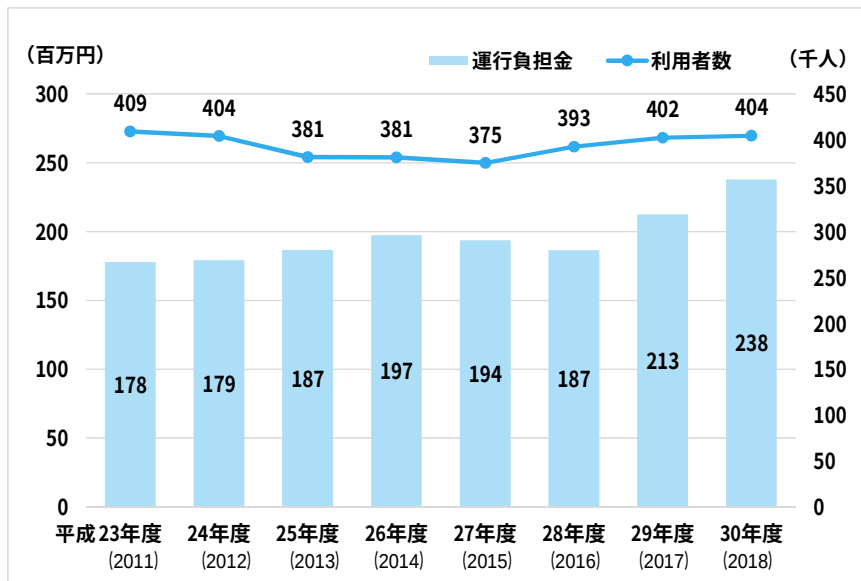
名称	区画数
小杉駅パークアンドライド駐車場	11 台
越中大門駅パークアンドライド駐車場	7 台

4 運行経費の推移

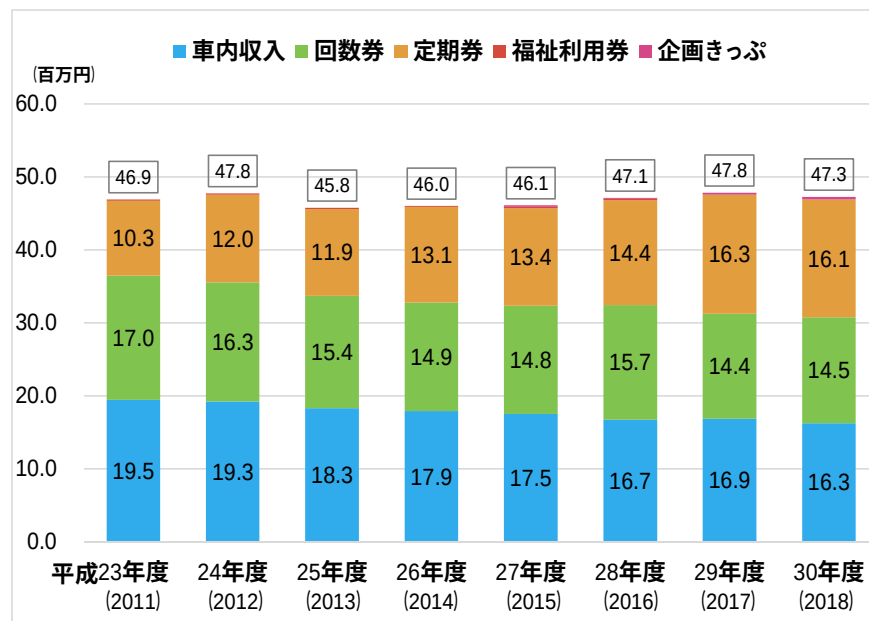
(1) コミュニティバス

- コミュニティバス運行負担金（運行経費から運賃収入を差し引いたもの）は、平成26年度（2014年度）から減少傾向にありましたが、平成28年度（2016年度）からは大きく増加しています。
- コミュニティバス運賃収入はほぼ横ばいとなっています。内訳をみると、定期券収入は増加傾向、車内収入や回数券による収入は減少傾向にあります。

【コミュニティバス運行負担金の推移】



【コミュニティバス運賃収入の推移】



※「とやま1日乗り放題きっぷ」

概要：利用期間中の土・日・祝日において対象路線を定額（大人1000円、小人500円）で1日乗り放題となるほか、協賛施設で観覧料割引等の特典を受けることができるお得なきっぷ

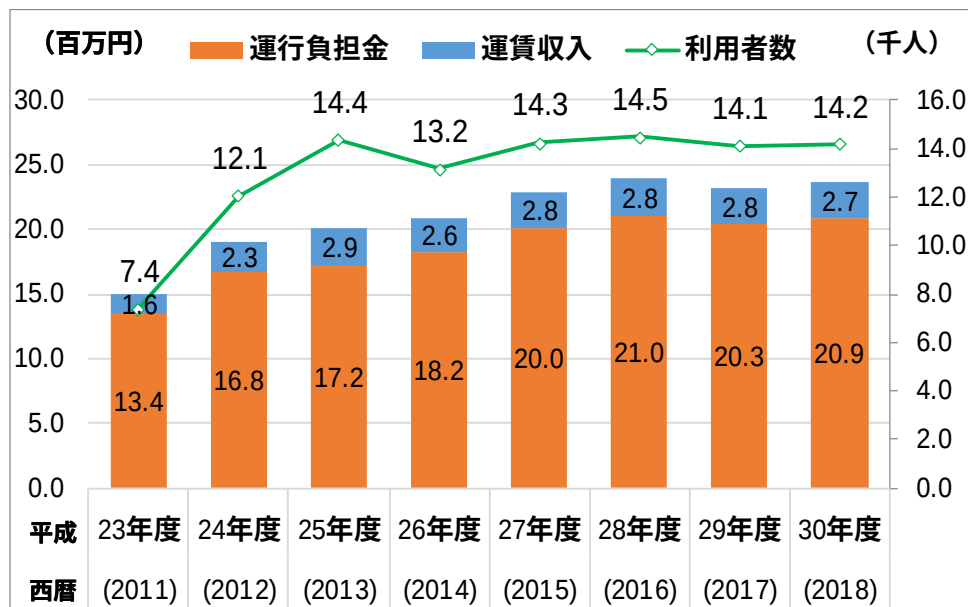
利用期間（2019年度）：2019年4月6日（土）～2020年2月29日（土） ただし、年末年始（12/29～1/3）は除く。

対象路線：あいの風とやま鉄道（高岡-富山間）、万葉線全線、富山ライトレール全線、加越能バス（高岡駅-新高岡駅間）、射水市コミュニティバス（海王丸パーク・ライトレール接続線（一部、利用上の注意あり。））

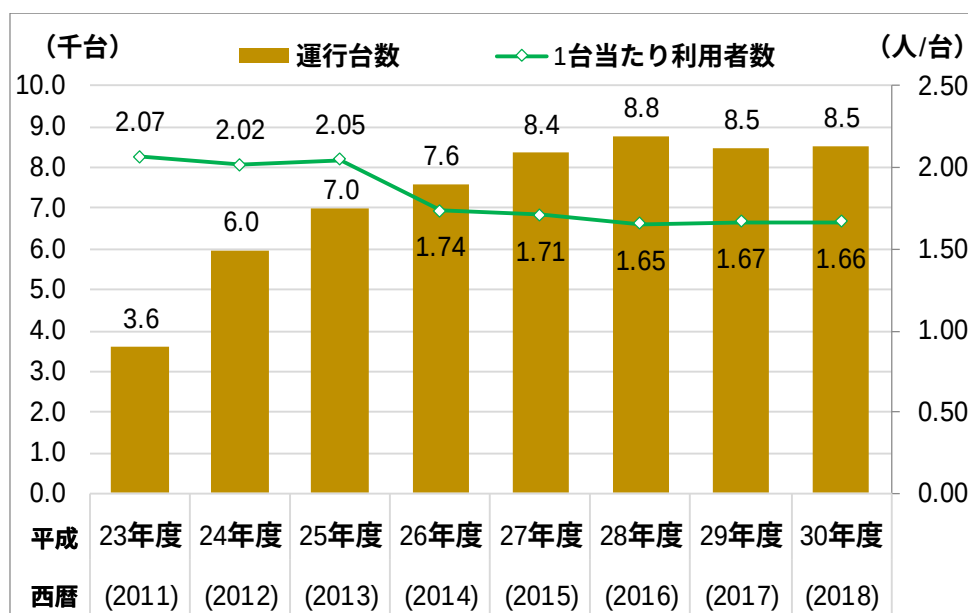
(2) デマンドタクシー

- 利用者数の増加に伴い運賃収入も増加し、近年は利用者数が約 14 千人、運賃収入は 2.8 百万円前後で推移していますが、運行負担金も増加し 20 百万円で推移しています。
- 運行台数は増加傾向にあり、近年は 8.5 千台前後で推移しています。1 台当たりの利用者数は以前は 2 人以上でしたが、年々減少して近年は 1.65 人程度になっており、運行負担金の増加要因となっています。

【デマンドタクシーの利用者数と運賃収入・運行負担金の推移】



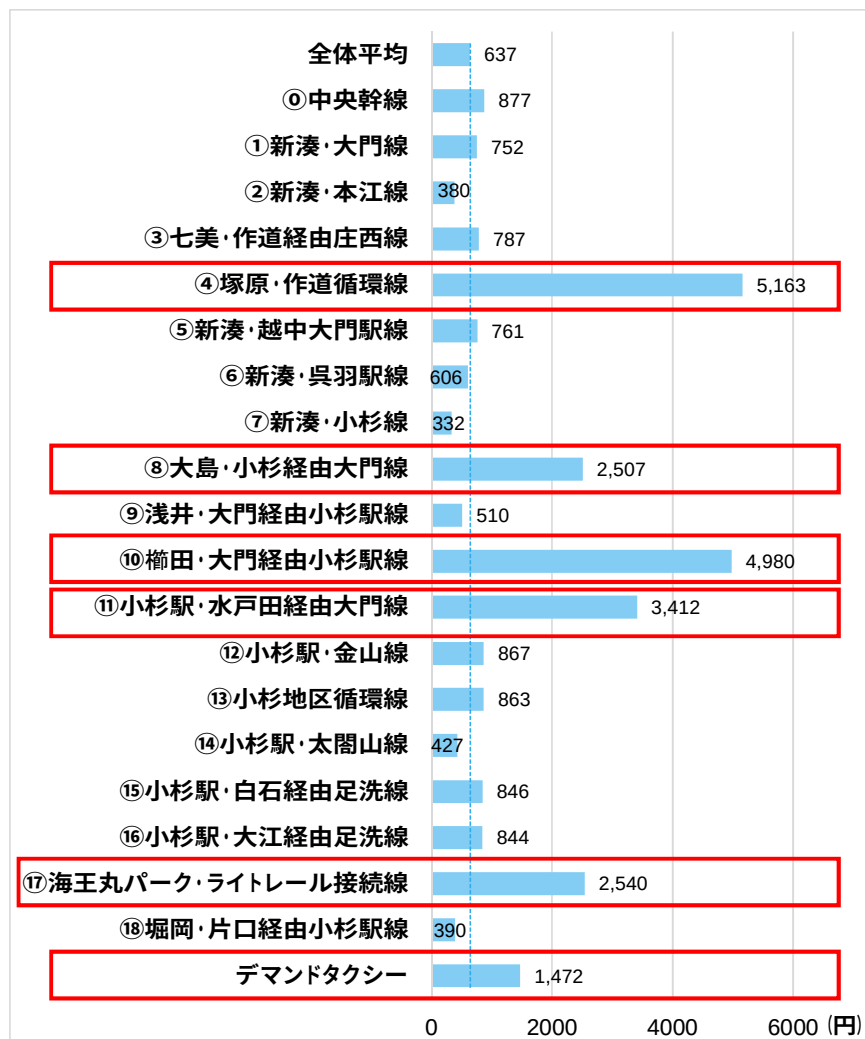
【デマンドタクシーの運行台数と1台当たりの利用者数の推移】



(3) 利用者1人当たりの運行負担金

- 平成30年度（2018年度）の利用者1人当たりの運行負担金は、全体で637円となっています。
- 路線により運行方法や運賃等が異なりますが、「④塚原・作道経由庄西線」、「⑧大島・小杉経由大門線」、「⑩櫛田・大門経由小杉駅線」、「⑪小杉駅・水戸田経由大門線」、「⑰海王丸パーク・ライトレール接続線」、デマンドタクシーは平均を大きく上回っています。

【利用者1人当たりの運行負担金】



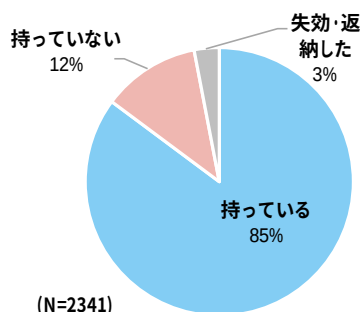
5 公共交通に対する市民意向

(1) 市民の移動の実態等

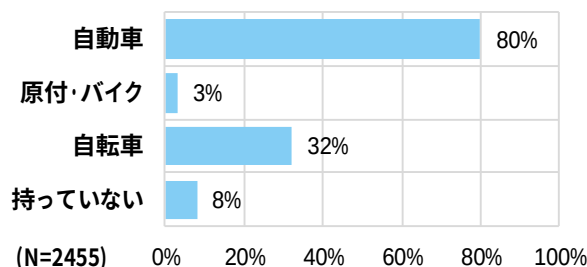
① 移動手段

- 自動車を自由に運転できる市民が多く、自動車への依存度が高い。

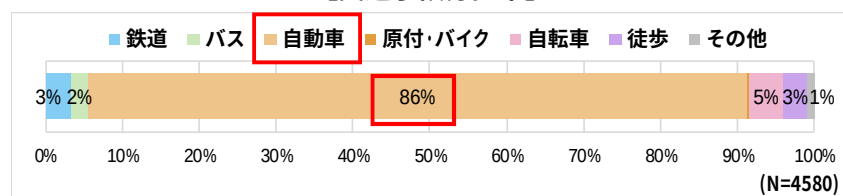
【免許保有率】



【自由に使える車両】



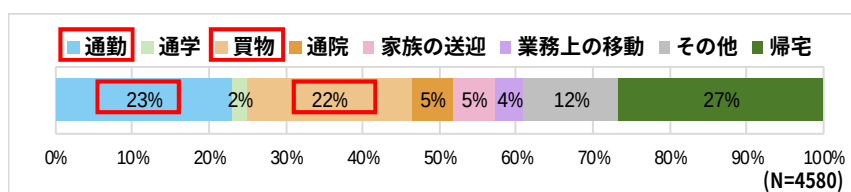
【交通手段分担率】



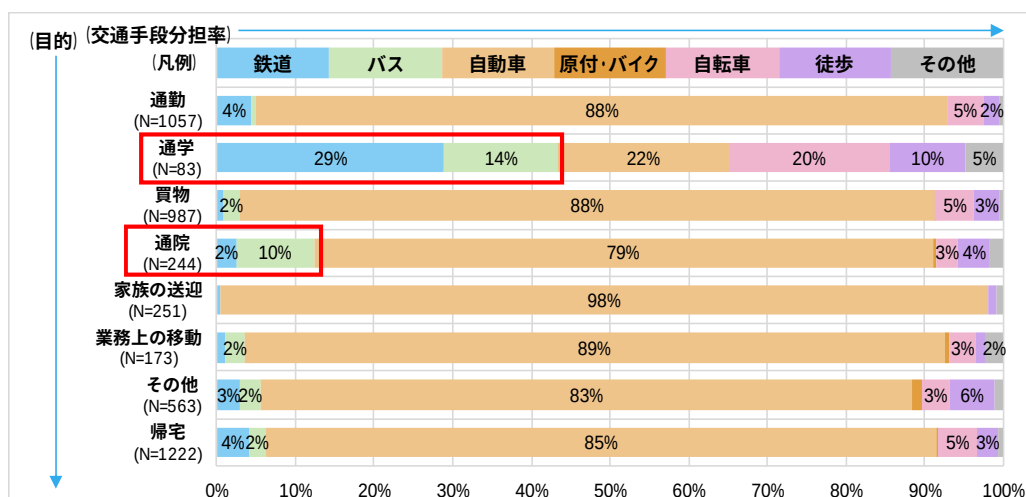
② 移動目的

- 帰宅を除くと、通勤と買物目的の移動がそれぞれ約 22% と多い。
- 移動目的ごとの交通手段分担率をみると、通学、通院における鉄道・バスの利用が高く、買い物や業務上の移動をはじめ、多くの目的では鉄道・バスの利用率が低い。

【移動目的】

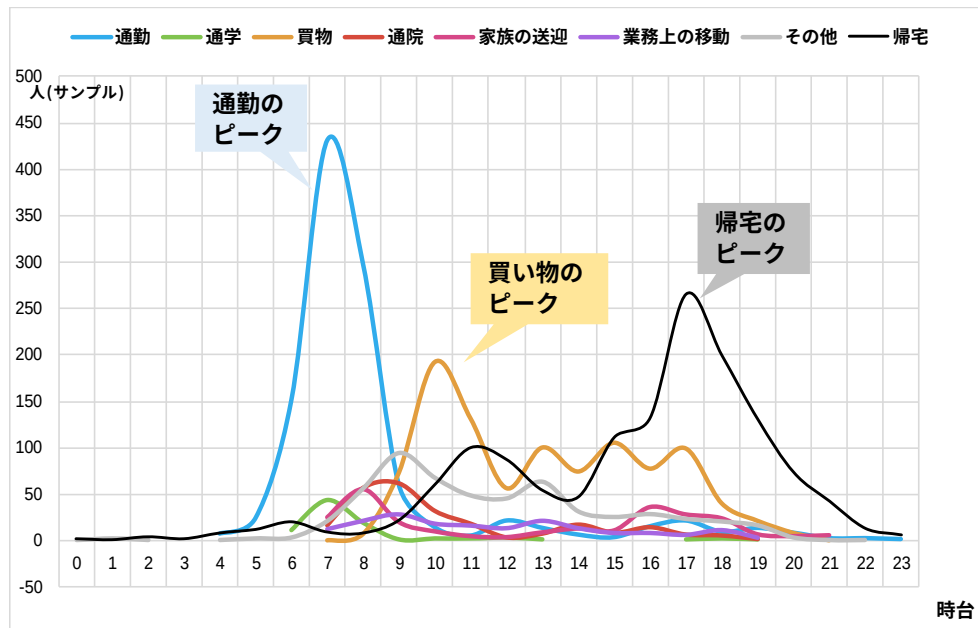


【移動目的別交通手段分担率】



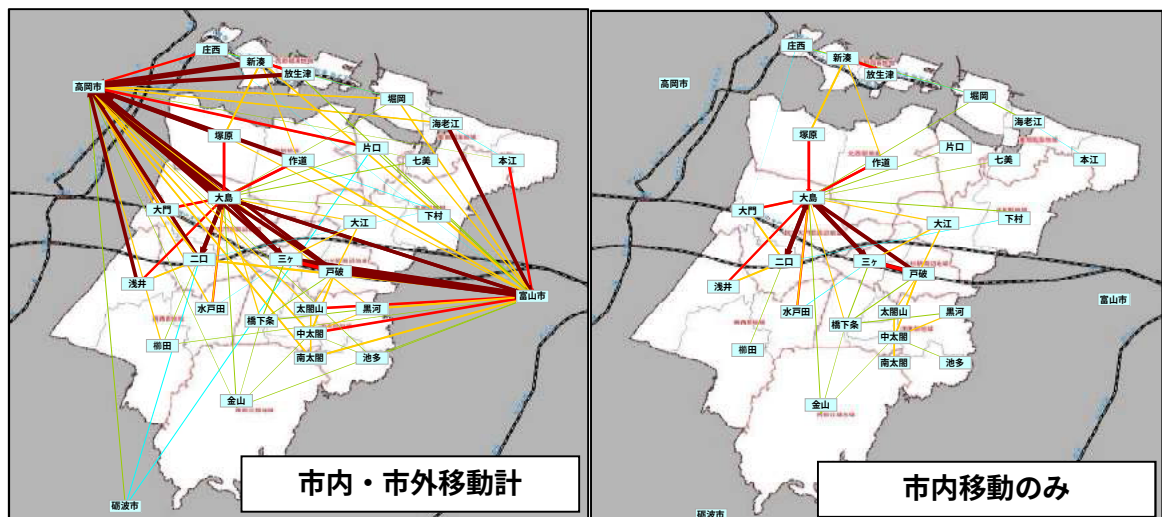
③ 目的ごとの移動時間帯

- ・ 午前7～8時台の通勤・通学、10時台の買物等、8～9時台の通院の移動が多い。
- ・ 午後は17時台の帰宅、13～17時台の買い物等の移動が多い。



④ 移動傾向

- ・ 市内外移動は、各地区から富山市や高岡市の移動が多くなっている。
- ・ 市内移動は、主に大島地区を中心とした移動が見られる。



<主な目的施設 ※ () 内は所在地域振興会名又は所在市>

買い物：アルビス大島店 (大島)、アプリオ (大島)、サンコー大門口 (大島)

通院：真生会富山病院 (二口)、射水市民病院 (塚原)

趣味娯楽等：イオンモール高岡 (高岡市)、いみずスポーツクラブ (大島)、
新港元気の森公園 (堀岡)

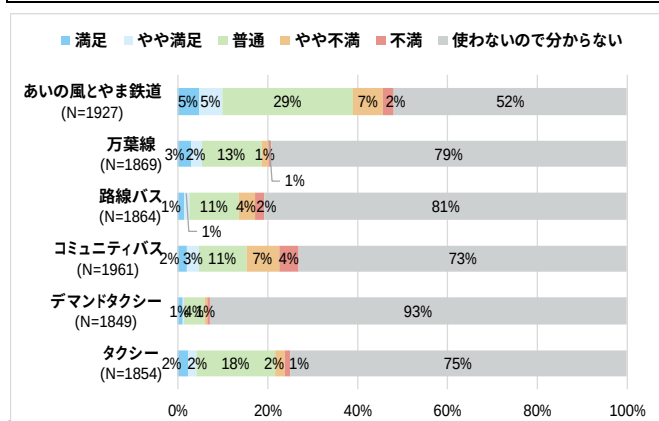
(2) 市全体の公共交通に対する意向

① 公共交通に対する市民満足度

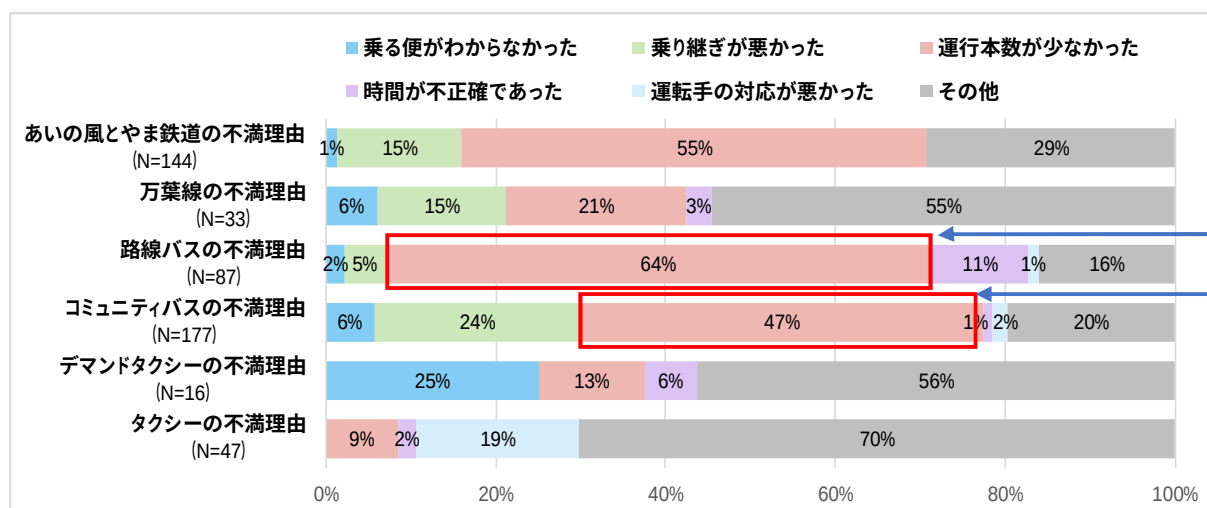
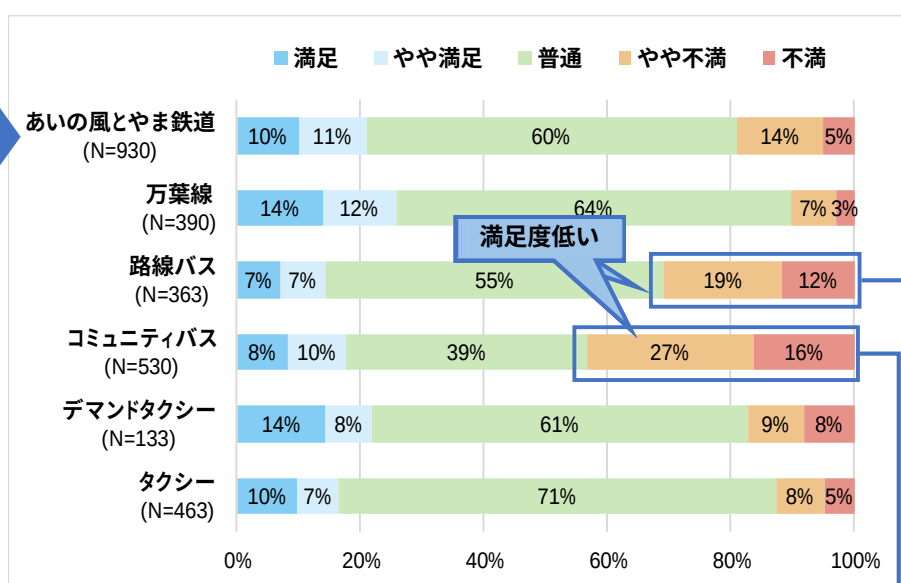
公共交通に対する満足度・不満の理由

●路線バス及びコミュニティバスの満足度（満足＋やや満足）は低く、やや不満と不満を合わせた割合が3割以上と高くなっています。

●路線バス及びコミュニティバスの不満の理由は「運行本数が少なかった」が多くなっています。



「使わないのでわからない」
除いて集計



② 公共交通に対する改善点等

公共交通に対する改善点等（自由意見）

●鉄道、バス、デマンドタクシー、公共交通全般に対して、様々な意見等が挙げられています。

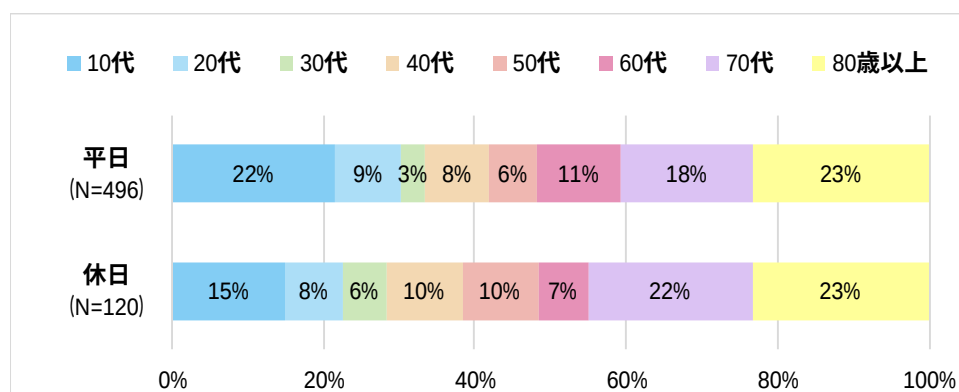
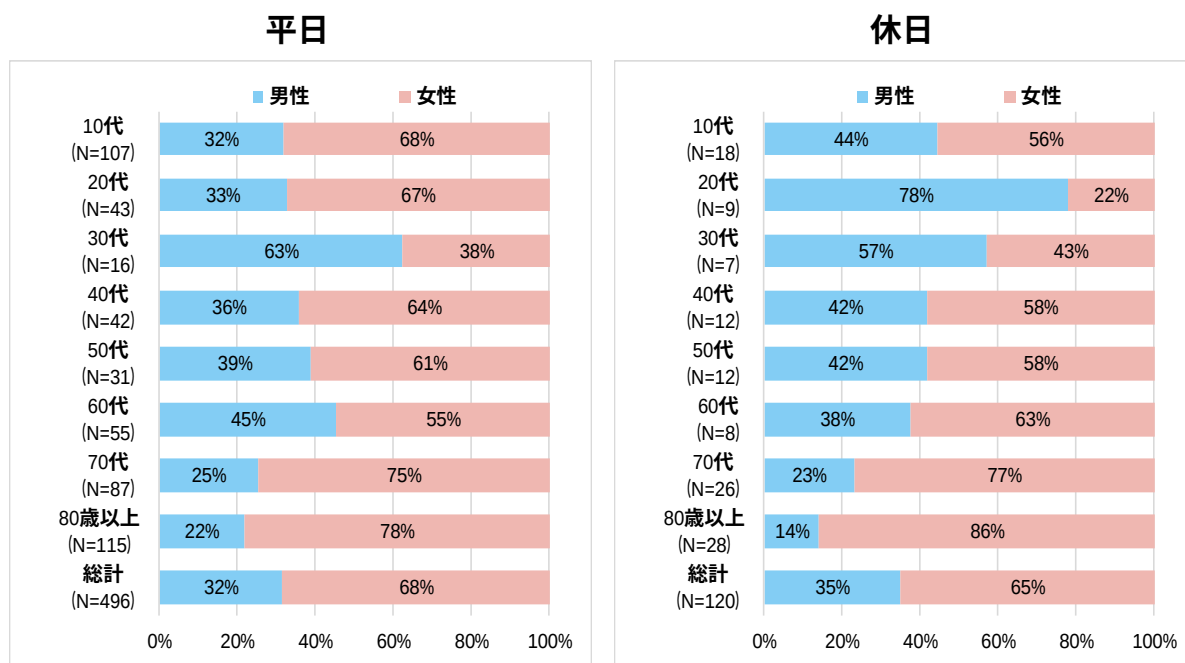
意見分類		件数
鉄道に関する意見	鉄道の本数・ダイヤ	8
	鉄道の車両増結・混雑緩和・車内環境	1
	新幹線・特急停車	0
	駅施設・バリアフリー	2
	駐車場・駐輪場・駅周辺	5
	新線・新駅整備	7
	鉄道の運休・遅延・雨雪対策	1
	鉄道の接遇・マナー・営業サービス	2
	鉄道の運賃	2
バスに関する意見	バスの運行ルート（自宅付近）	14
	バスの運行ルート（買い物施設・駅等）	17
	バスの運行ルート（病院）	10
	バスの運行ルート（学校）	4
	バスの運行ルート（見直し・廃止）	22
	コミュニティバスの充実	15
	コミュニティバスの廃止	8
	バス運行本数（本数の増減）	31
	バス運行本数（時間帯の見直し）	15
	バス運行本数（最終便）	8
	バス運行本数（病院へ）	0
	バス運行本数（買い物施設へ）	0
	バスの土日運行	0
	バスのフリー乗降	4
	バスの他交通機関との接続	22
	バスのバリアフリー化	2
	バス停施設	2
	バスの遅延対策・定時性向上	2
	バスのICカード	1
	バスのわかりやすさ・情報提供	24
	バスの接遇・マナー	14
	バスの運賃	1
	バスの運行コスト	25
デマンドタクシーに関する意見	デマンドの運行ルート・本数	15
	デマンドの予約方法	9
	デマンドタクシーの充実	12
	デマンドタクシーの接客	4
	デマンドタクシーの廃止	4
公共交通全般・その他	公共交通全般の充実の必要性	61
	将来への不安（車からの転換）	28
	公共交通の不便さ全般	21
	公共交通全般の本数・ダイヤ	5
	公共交通全般のバリアフリー化	5
	移動に対する補助の充実	24
	公共交通全般の安全対策	1
	充実している・満足	18
	現状維持・継続	54
	廃止もやむを得ない	2
	道路整備	4
	公共交通と無関係な回答	28
	アンケート回答方法	10
	将来公共交通を利用したい	29
	利用しない・わからない	42
	不明・特になし	30

(3) コミュニティバスに対する意向

① コミュニティバスの利用実態

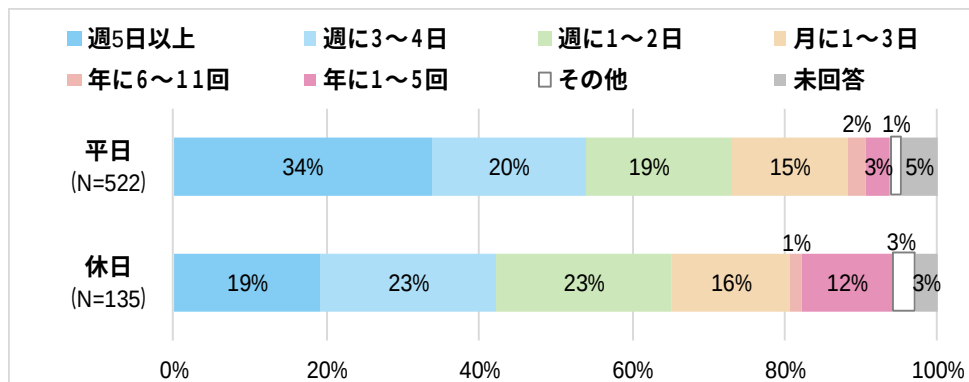
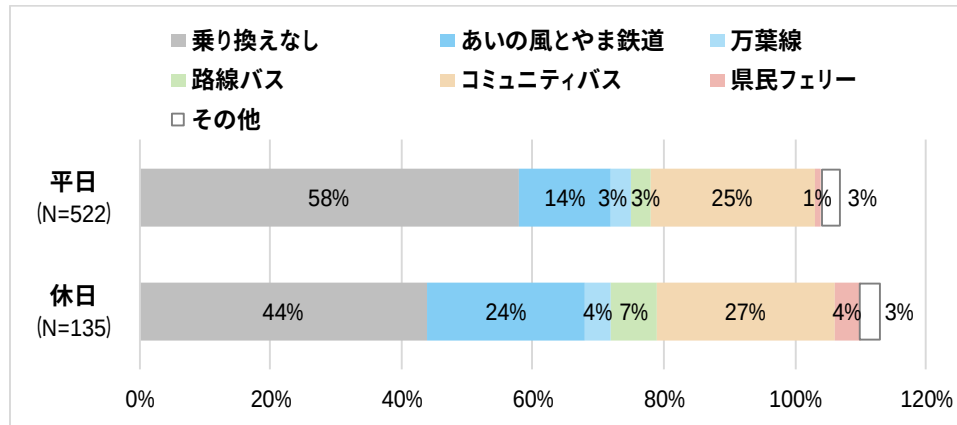
利用者の特徴（利用者アンケート）

●平日は10代と60代以上の女性、休日は70代以上の女性の利用が多くなっています。



利用者の移動特性（利用者アンケート）

●利用者は病院や駅、商業施設を目的に高い頻度で移動しており、その約半数は公共交通を乗り換えて移動しています。



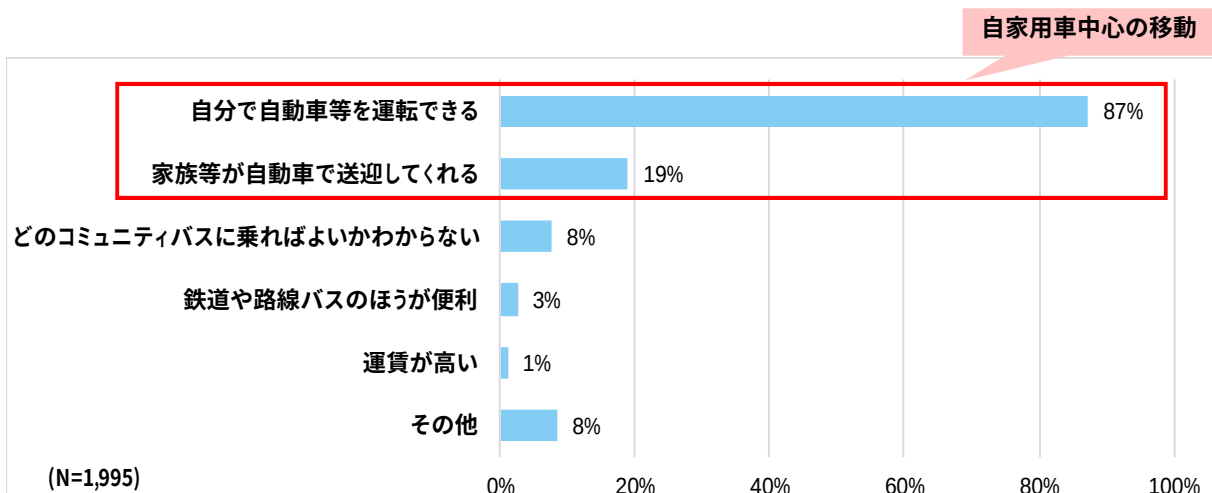
<主な目的施設>

平日：射水市民病院、小杉駅、パスコ、アルプラザ小杉、市内教育機関（高校、富山高専等）

休日：アルプラザ小杉、小杉駅、イータウン大島等の商業施設など

コミュニティバスを利用しない理由（市民アンケート）

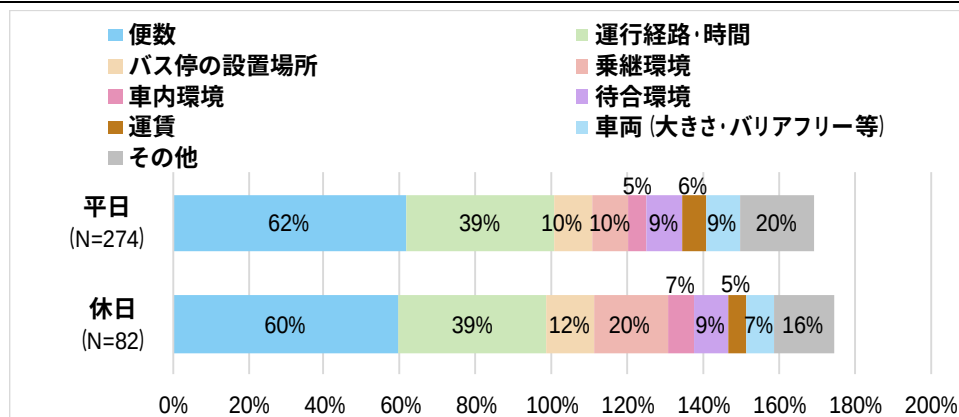
●自家用車中心の移動（家族送迎含む）のため、コミュニティバスを利用しない市民が多くなっています。



② コミュニティバス利用者の意向

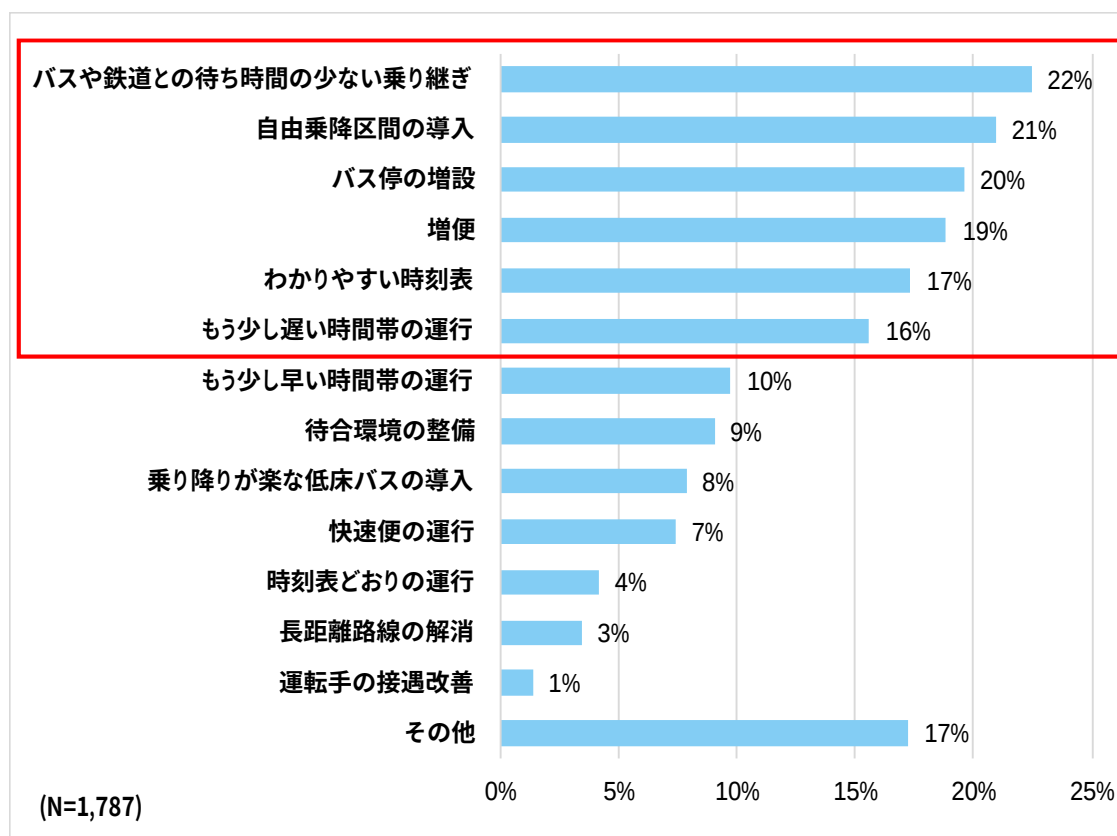
コミュニティバスに対する改善点（利用者アンケート）

- 平日・休日利用者ともに「便数」「運行経路・時間」が主な改善点として挙げられています。
- 平日利用者に比べ、休日利用者の「乗り継ぎ環境」に対する改善意向が高くなっています。



利用が増える工夫・改善点（市民アンケート）

- 「バスや鉄道との待ち時間の少ない乗り継ぎ」「自由乗降区間の導入」「バス停の増設」等が多く、乗り継ぎを活用して自由に目的地まで移動できる公共交通網に向けた意見が挙げられています。

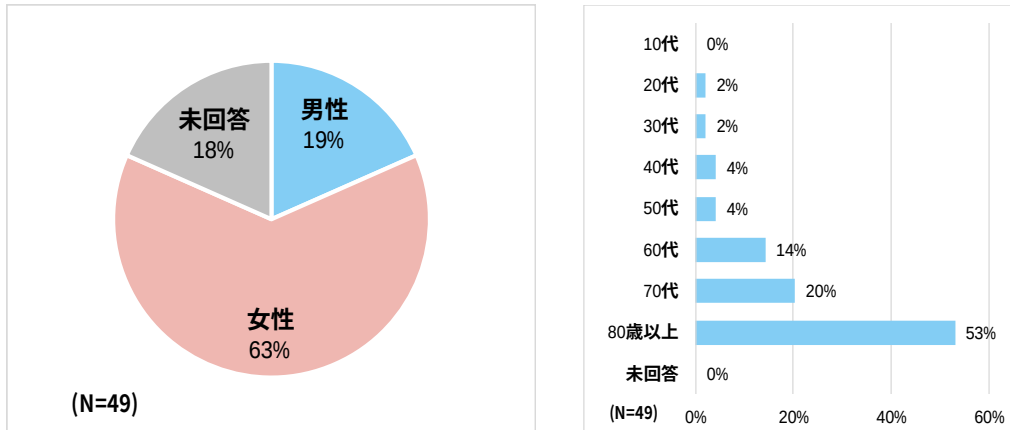


(4) デマンドタクシーに対する意向

① デマンドタクシーの利用実態

利用者の特徴

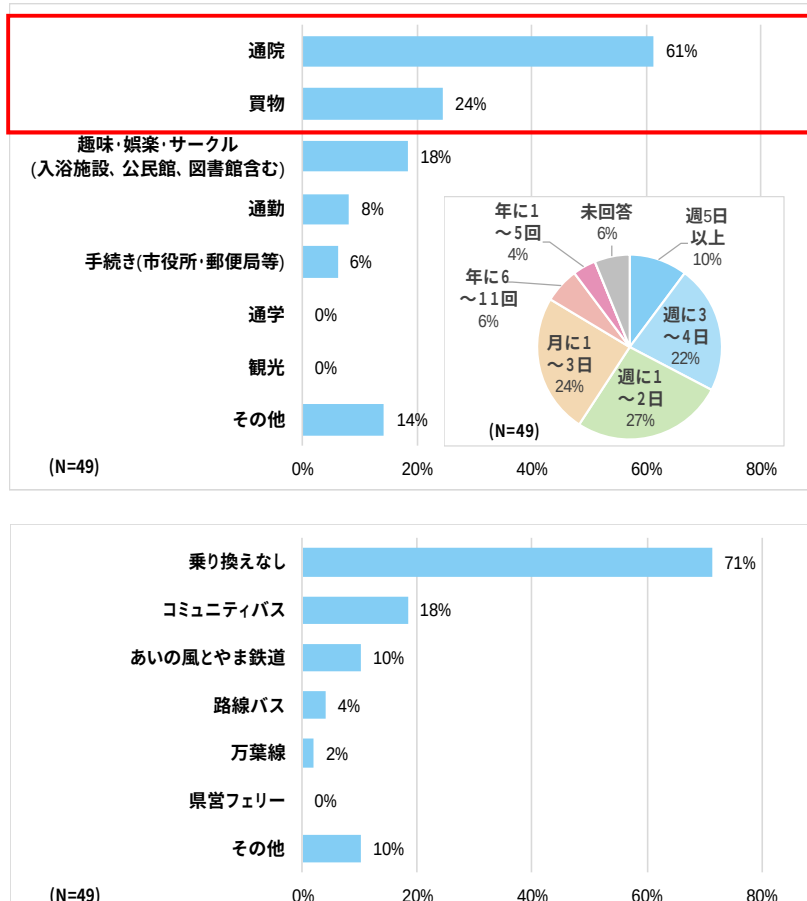
●性別は女性、年代は60代以上の利用が多くなっています。



利用者の移動特性

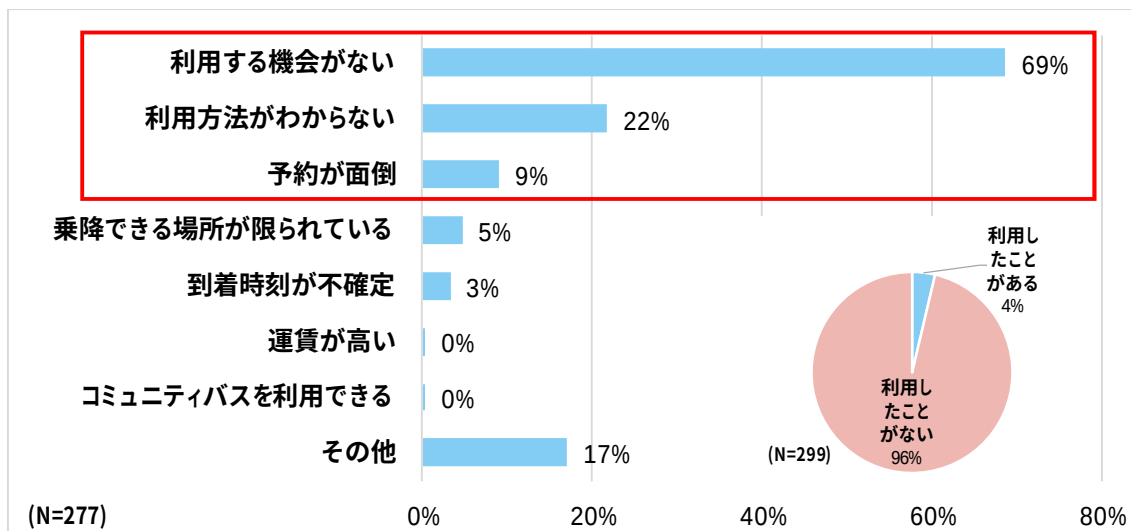
●利用者は通院や買物、趣味・娯楽・サークルを目的に高い頻度で移動しており、多くの利用者は乗り換えをせず、目的地まで移動しています。

- ・利用頻度：週に1日以上 59%、月に1～3日 24%、月に1日未満 10%
- ・乗り換え：乗り換えなし 71%



デマンドタクシーを利用しない理由（大島・大門地区居住者のみ）

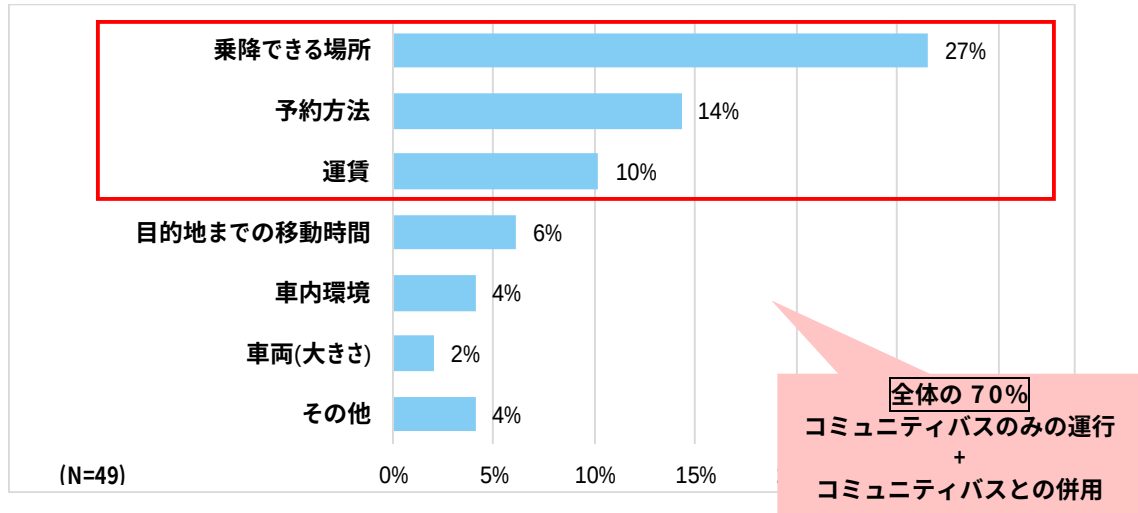
●利用したことがある市民は少なく、利用しない理由は「利用する機会がない」「利用方法がわからない」「予約が面倒」が挙げられています。



② デマンドタクシー利用者の意向

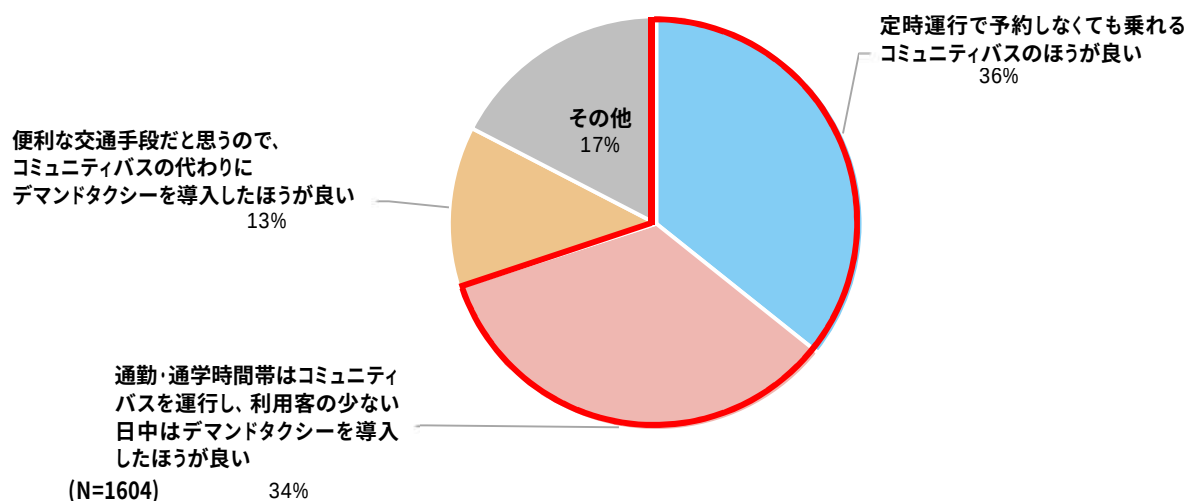
デマンドタクシーに対する改善点

●デマンドタクシーの主な改善点には「乗降できる場所」「予約方法」「運賃」が挙げられています。



デマンドタクシーの導入意向（市民全体）

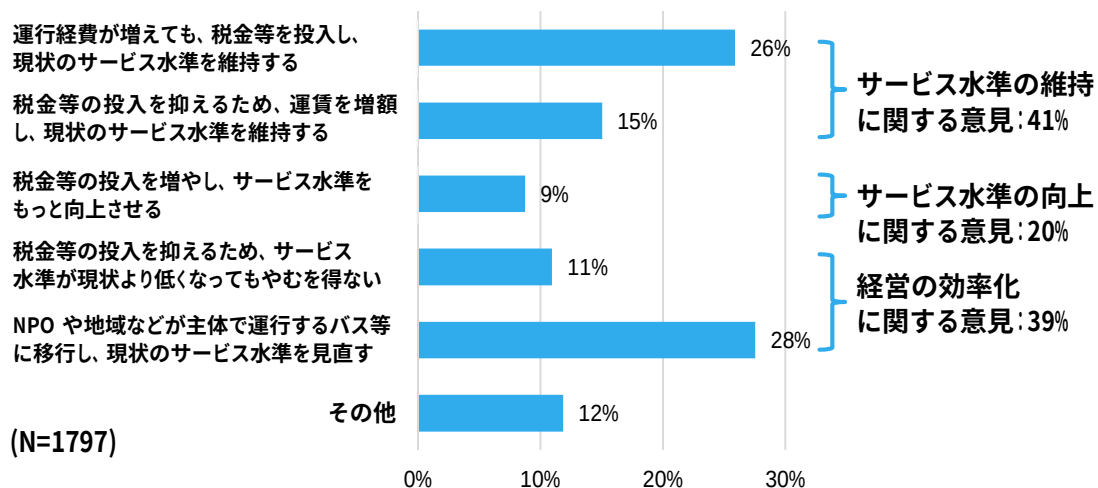
●フルデマンドの導入意向は低く、コミュニティバスでのみの運行もしくはコミュニティバスとの併用意向が強くなっています。



(5) これからのコミュニティバス・デマンドタクシーについて

- サービス水準の維持に関する意見が 41%、向上に関する意見が 20%、経営の効率化に関する意見が 39%となっています。
- 「NPOや地域などが主体で運行するバス等に移行し、現状のサービス水準を見直す」が 28%で最も多く、次いで「運行経費が増えても、税金等を投入し、現状のサービス水準を維持する」が 26%、「税金等の投入を抑えるため、運賃を増額し、現状のサービス水準を維持する」が 15%、「税金等の投入を増やし、サービス水準をもっと向上させる」が 9%、「税金等の投入を抑えるため、サービス水準が現状より低くなってもやむを得ない」が 11%となっています。

【今後のコミュニティバス・デマンドタクシーに対する意見】



(6) 地域別に見た現状と課題整理 ※詳細は、別紙「地域別カルテ」を参照

【西部臨海地域】

万葉線やコミュニティバスを利用した移動が他地域より多く、満足度も比較的高いことから、利用の多い便を中心に引き続きサービス水準の維持を図る必要がある。

【北西部地域】

コミュニティバスの満足度向上のため、朝夕の鉄道駅および日中の大島地区の商業施設等への接続向上を図る必要がある。

【越中大門駅周辺地域】

越中大門駅が近くにあることから市外への鉄道利用は比較的多いものの、大島地区の商業施設などへの効率的・効果的な公共交通サービスを検討し、地区内の回遊の充実を図る必要がある。

【南西部地域】

自動車依存が進んでおり、公共交通の利用頻度が少ない。大島地区の商業施設などへの効率的・効果的な公共交通サービスを検討し、利用促進を図る必要がある。

【南部丘陵地域】

自動車依存が進んでおり、対策が必要。運行形態の変更も検討しながら、太閤山地区商業施設等へのニーズに合った効率的・効果的な公共交通サービスの確保が必要である。

【東部臨海地域】

コミュニティバスを利用した移動が他地域より多いことから、利用の多い便を中心に引き続きサービス水準の維持を図る必要がある。

【北東部地域】

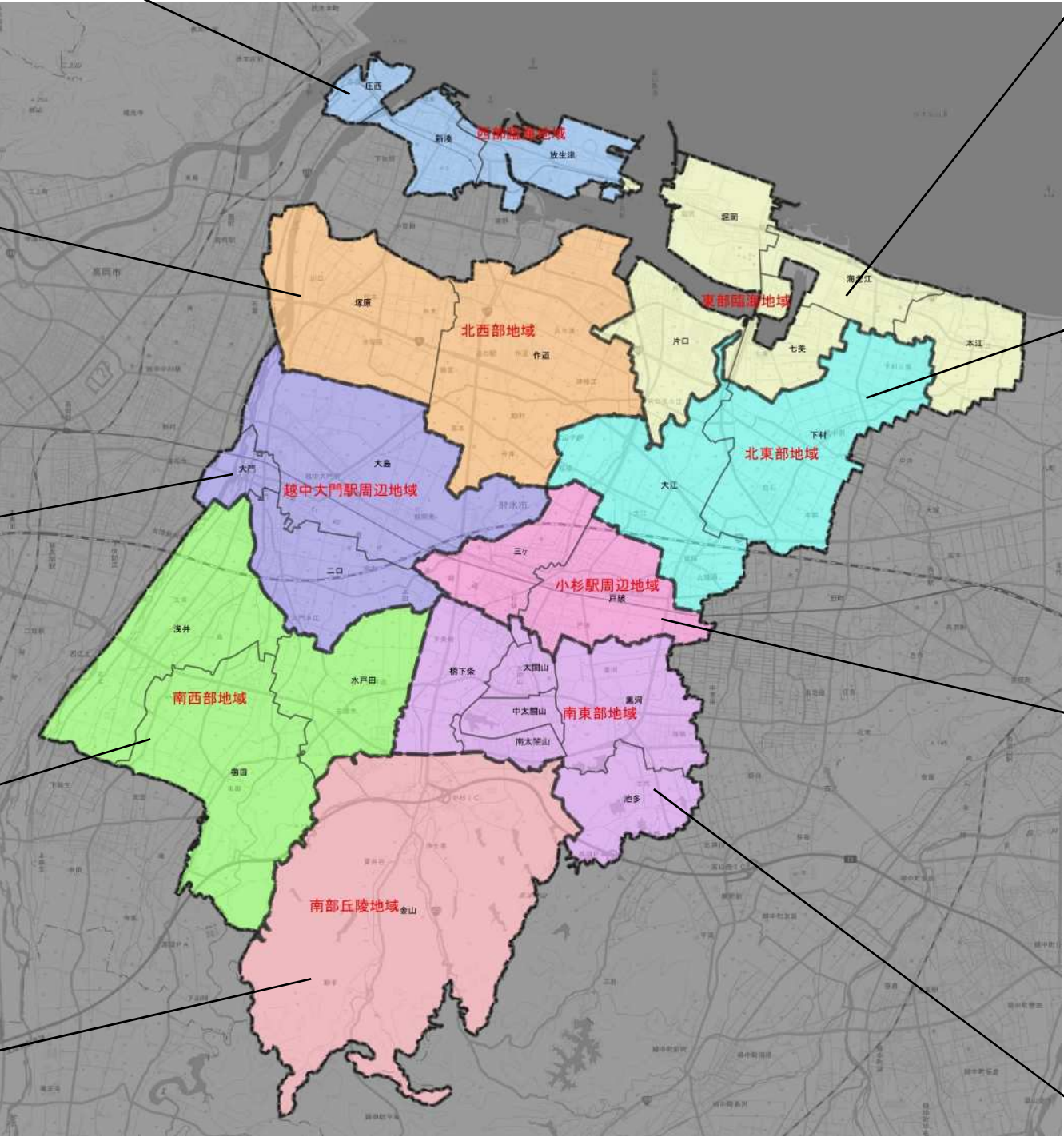
自動車依存が進んでおり、対策が必要。現状では地理的にやや離れた大島地区の商業施設への潜在ニーズが高いことから、公共交通の利用促進のためにはコミュニティバス路線網の見直しが必要である。

【小杉駅周辺地域】

小杉駅が近くにあることから鉄道利用は比較的多いものの、コミュニティバスに関しては利用が少ないことから、潜在ニーズの高い大島地区の商業施設へのアクセス向上を効率性に留意しつつ検討する必要がある。

【南東部地域】

鉄道及びコミュニティバスを利用した移動が他地域より多いことから、効率性に留意しつつ、利用の多い便を中心に引き続きサービス水準の維持を図る必要がある。



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

●本市では、平成25年（2013年）9月に射水市公共交通プランを策定し、基本理念に「安全・安心で快適な公共交通を確保することによって、全ての人がいきいきと動きやすい活力あるまちづくりを目指し、地球環境にも配慮した総合的な公共交通体系の実現」を掲げ、3つの基本方針に基づいて具体的施策に取り組んでいます。

基本方針1 だれでも利用しやすい持続可能な公共交通網の構築

具体的施策	これまでの取組状況	課題等
① 通勤・通学の利便性の向上	・コミュニティバスの快速便の運行開始（2路線①・⑬） ・コミュニティバスの通学定期券の新設	高等教育機関でスクールバスを運行しており、コミュニティバス等と調整が必要。
② 主要施設等へのアクセス向上	・コミュニティバスでの市民病院への乗り換えなしルート改正及びバス停新設 ・公共施設、医療施設等を結ぶコミュニティバスの路線の新設（⑩番線）	重複路線や利用者の少ない路線が存在するため、効率的で利便性の高い路線への見直し等が必要。
③ 機動的な運行への取組	制度設計に向けて研究中。	地域ニーズに対応する様々な移動手段の検討が必要。
④ 小杉・越中大門駅舎等の機能充実	・小杉駅南口へのバスロケーションシステム、ベンチ設置 ・越中大門駅前広場整備への着手（歩道敷設、ロータリー改良等）	小杉駅南口のバス停では雨風を防ぐ待合環境や、分かりやすい乗継環境への改善が必要。 越中大門駅にエレベーターがなく、設置に向けた調査研究が必要。
⑤ 民間バス路線開設の働きかけ	・市内と新高岡駅、国際大学附属高校を結ぶ路線バスの新設 ・観光路線バス「富山ぶりにバス」の運行	運転手不足が年々深刻化しており、路線バスとコミュニティバスとの役割分担・連携が必要。

基本方針2 快適な交通環境の整備

具体的施策	これまでの取組状況	課題等
① バスロケーションシステムの導入	コミュニティバスのバスロケーションシステムを導入し、小杉駅南口や市民病院等へサイネージを設置	バスロケーションシステムを活用した利用促進を検討することが必要。
② 万葉線電停・駅舎の整備やバリアフリー化の促進	新吉久電停の島式電停化及び海王丸・越ノ瀨駅舎の整備	老朽化対応・安全対策を進めるとともに、バリアフリー化に向けた調査研究が必要。
③ 庄川橋梁の架替えについての関係機関との協議	新庄川橋と万葉線庄川橋梁の一体整備に向けた設計着手	整備に向け引き続き関係機関と連携して進めていく。
④ DMVやハイブリッド車両等の導入を判断	万葉線(株)で導入を検討したが、車両重量の問題等で導入は困難	

⑤ ICカードの導入による 並行在来線との接続性強化	万葉線でのICカード導入について の検討協議	コミュニティバスでもキャッ シュレス化の検討が必要。
⑥ 並行在来線の駅の配置に ついて、慎重に判断	新駅設置は地理的条件、駅勢圏人 口、採算性等から、現状では困難	
⑦ パーク・アンド・ライド 促進のための駐車場の確保 や駐輪場の整備	・小杉駅及び越中大門駅へのパー ク・アンド・ライド駐車場提供 ・老朽化した小杉駅前駐輪場の改築	パーク・アンド・ライド等の 促進のため、引き続き駐車場・ 駐輪場を確保。
⑧ 越中大門駅の北口開設等 についての関係機関と協議	老朽駅舎対策や接続道路等の付帯 設備の建設等に巨額の事業費が予 想されることから、現状では困難	

基本方針3 広域交流を活発化する公共交通機関の充実

具体的施策	これまでの取組状況	課題等
① 新高岡駅のフィーダー 機能強化のための万葉線 ネットワーク拡大	万葉線(株)は、JR城端線への乗入れのため DMVやハイブリッド車両導入を検討し たが、車両重量の問題等で導入は困難	
② 海王丸パークや新湊大 橋へのアクセス向上や周 遊コース設置	平成28・29年度に射水ベイエリア観光周 遊バスの実証運行を行ったが、利用者が少 なく、本格運行とならなかった。	万葉線延伸など海王丸 パーク周辺を回遊する 方策の調査研究が必要。
③ 第三セクター会社の適 正な運営のための県・関 係市町村との連携強化	「あいの風とやま鉄道利用促進協議会」の 場を通じた連携強化	引き続き連携しながら 利便性向上や利用促進 に向けて協議。
④ 小杉駅・越中大門駅で の乗り継ぎの利便性向上	あいの風とやま鉄道との乗り継ぎを考慮 したコミュニティバスのダイヤ設定	コミュニティバスとの 一層の接続強化が必要。
⑤ 小杉駅について、観光 案内所、高速バス停留所 の設置など、その拠点化 を推進	・小杉駅、越中大門駅での観光機能の充実 (特産品PRショーケース・パンフレッ トスタンドの設置) ・小杉駅周辺の高速バス停留所設置	小杉駅と周辺エリアの シームレスな移動につ いて調査研究が必要。
⑥ 新幹線停車駅からの2 次交通を民間事業者にか け	・富山地方鉄道(株)が、富山駅、新湊及び氷 見を結ぶ「富山ぶりにバス」を運行 ・加越能バス(株)が新高岡駅と海王丸パーク を結ぶ路線の運行を平成27年3月に開 始したが、利用者が少なく平成30年3 月末で廃止	・鉄道駅(新幹線駅や小 杉駅)とベイエリアを 結ぶ観光路線の新設・ 強化についての検討 が必要。 ・内川周辺エリアなど観 光客の回遊手段とし て電動カート導入の 検討が必要。
⑦ 交通機関の接続強化 と、他市と結ぶ周遊型観 光ルートの確立 また、観光路線の開設、 観光タクシー・レンタカ ー会社進出の働きかけ	・あいの風とやま鉄道、富山ライトレール、 万葉線、路線バス、コミュニティバスで 利用できる1日フリー切符の販売 ・平成28・29年度に射水ベイエリア観光 周遊バスの実証運行を行ったが、利用者 が少なく本格運行せず	・様々な移動手法とサー ビスとの一体的な提 供について調査研究 が必要。

2 課題整理と公共交通に求められる役割

(1) 課題の整理

課題① 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

<人口と主要施設の配置の現状>

- ・ 本市は、既成市街地の中心部や太閤山等の一部で人口が集積していますが、人口減少及び少子高齢化の更なる進行が予想されます。また、既成市街地や幹線道路周辺を中心に医療機関や商業施設が立地し、教育機関や公共施設は市全域に点在しています。

<公共交通の現状と市民意向>

- ・ 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ます。
- ・ 市外（富山市や高岡市）及び大島地区を中心とした移動が多い傾向です。
- ・ これからのコミュニティバスやデマンドタクシーについては、サービス水準の維持に関する意見が多くありますが、地域等が主体で運行するバス等への移行も選択肢とする意見が見られます。

<関連計画等>

- ・ 都市計画マスタープランでは、今後の都市の在り方の考え方について、多核連携型のまちづくりの推進と、広域的な連携・補完による都市機能の充実を挙げています。
- ・ 小杉駅では、人の南北の往来がしづらく、南側の待合環境も十分ではありません。また、越中大門駅や万葉線駅の一部ではバリアフリー化が進んでいません。

課題② 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

<財政状況>

- ・ 本市の財政状況は、財源確保が厳しさを増す一方、社会保障関係費等の増加が見込まれ、歳入規模に見合った財政運営が重要です。

<公共交通の現状と市民意向>

- ・ 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。
- ・ バス・タクシーの運転手不足が年々深刻化している中、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があります。運転手の確保に向け、労務環境の改善にも配慮しながら運行の効率化などが求められています。
- ・ デマンドタクシーの1台当たりの利用者数が減少傾向にあり、利用者1人当たりの運行負担金がコミュニティバスに比べて高くなっています。
- ・ コミュニティバスは、路線バスも含め利用の多い区間を重複して運行している路線がある一方で、複数に分かれて運行本数が少なかったり、利用の少ない路線があります。

課題③ 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

<公共交通の現状と市民意向>

- ・ 通学や通院は、他の移動目的に比べ、公共交通の利用が多い傾向です。
- ・ 運転免許返納や進学を見据え、公共交通の維持・充実に望む声が多くなっています。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もあります。
- ・ バス運転手不足の環境下において、市内の高等教育機関で運行しているスクールバスは、コミュニティバスと路線が重複しており、効率性に課題があります。

<関連計画等>

- ・ 市内には、年間 50 万人以上の入込客数がある施設が複数立地するなど、本市の観光入込客数は 400 万人前後で推移しています。本市の観光振興計画では、観光振興の視点を取り入れた 2 次・3 次交通の確保や公共交通ターミナルの整備の推進等、観光客の受入基盤の整備を図ることとしています。

(2) 公共交通に求められる役割

① 市民の移動手段の確保

公共交通空白地ができるだけ生じないように、市全域にわたる公共交通サービスを効率的に提供することで、通学や通勤、通院や買い物などの日常生活に必要な移動手段の確保を図ります。

② 交通事故の低減

公共交通を利用した移動を促進することで、交通事故の減少を図ります。

③ 健康の維持

高齢者等の公共交通を利用した外出機会を創出することで、健康の維持を図り、医療・介護費用の抑制につなげます。

④ 地域経済の活性化

医療機関や商業施設、公共施設、さらには観光スポットなど、市民や来訪者の移動を市内で循環させることにより、地域経済の活性化を図ります。

⑤ 環境負荷の低減

公共交通を利用し自家用車の使用を減らすことで、温室効果ガス排出量の削減による環境への負荷の低減を図ります。