

第5章 計画の基本的な考え方

1 基本理念と基本方針

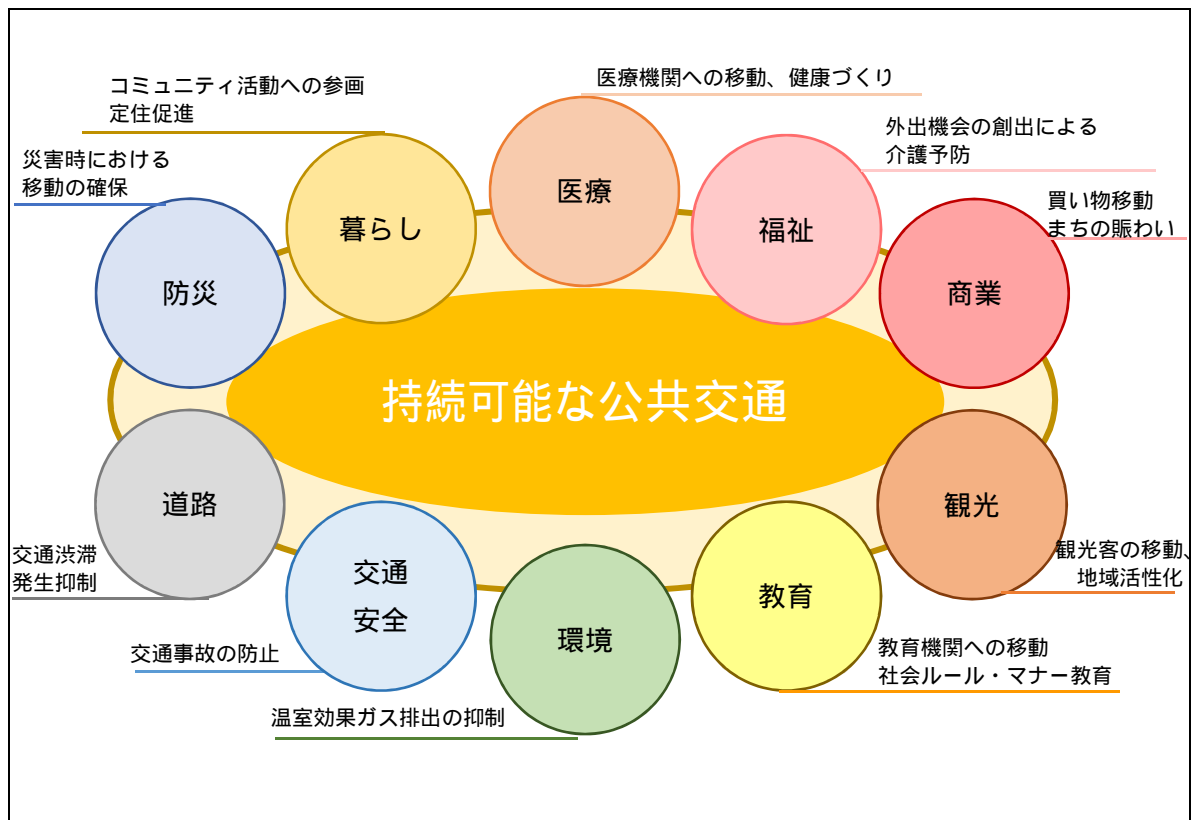
(1) 基本理念

第2次射水市総合計画に掲げているまちの将来像「豊かな自然 あふれる笑顔 みんなで創る きららか射水」に基づき、本計画では以下のように基本理念を設定します。

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

将来的な人口減少や高齢化等への対応を見据え、市民生活や交通安全、地域経済や観光、健康づくり等の様々なまちづくり分野との連携によるクロスセクター効果（ ）を図るほか、行政、市民、事業者等の多様な主体との役割分担により、過度に自動車に依存せず、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を目指します。

【公共交通の役割・効果】



クロスセクター効果とは...

ある部門での取り組み（出費）が、他部門の利益（節約）につながる」ような効果を『クロスセクター効果』といいます。上記のとおり、公共交通が運行していることは、市民等の移動手段を確保するだけでなく、まちづくりにおける様々な分野への効果につながっています。

(2) 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

本市は、既成市街地が複数箇所に分散しながらも適度なまとまりを持って維持され、医療機関や商業施設、教育機関やコミュニティ施設などの様々な都市機能が立地しています。路線バスやコミュニティバス、デマンドタクシーが、それらを結んで市内移動を支えていることに加え、市内東西を運行する「あいの風とやま鉄道」や「万葉線」が、北陸新幹線駅を有する富山市や高岡市を結び、市民や来訪者の広域移動を支えています。

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の形成を図るとともに、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の構築を図ることで、暮らしやすい居住環境の形成と移住・定住の促進につなげ、住み続けられるまちづくり（SDGs）に取り組めます。

基本方針 2 持続可能な公共交通の仕組みづくり

本市のコミュニティバスは、市内全域を網羅している一方で、路線が多岐に分かれ、重複するエリアも存在すれば、利用の少ない路線・区間も存在しています。また、本市の財政状況が厳しさを増す中で、コミュニティバス、デマンドタクシーともに、運行負担金が増加傾向にあります。さらに、全国的にバス・タクシーの運転手不足が課題とされている中、本市においても運転手の労務環境にも配慮しつつ、効率的な交通体系を確立する必要があります。

公共交通の持続性とサービスレベルを確保するため、路線や運行内容、運賃等の見直しなど運行の効率化と併せ、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、収支改善に取り組んでいきます。

基本方針 3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実

公共交通は、児童・生徒や高齢者等の交通弱者の移動や外出機会の創出だけでなく、家族の送迎負担の軽減や高齢者の健康増進、交通事故防止、環境負荷の低減、まちの活性化・賑わいの創出など、様々な活動を支える重要な役割や機能を有しています。

今後、人口減少や高齢化がさらに進んでいく中、健康・福祉や教育、観光など他の分野と連携しながら、様々な交通手段を活用して、通学・通勤、通院・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。

2 基本方針に基づく目標と施策体系

(1) 基本方針に基づく目標と施策

基本方針 1 まちづくりと連携した公共交通網の整備	
目 標	施 策
都市の在り方を踏まえた公共交通網の構築	地域拠点を中心とした交通ネットワークの形成 複数交通モードの連携と広域移動の確保 地域の実情・特性に応じた地域内運行の確保
利便性の高い交通結節点づくり	円滑に利用できる交通ターミナル機能の強化 鉄道の利便性を高める環境整備
基本方針 2 持続可能な公共交通の仕組みづくり	
目 標	施 策
持続可能な仕組みの構築	コミュニティバス・デマンドタクシー運行の最適化 運行財源の確保
公共交通の利用環境の向上	分かりやすい公共交通案内の提供 モビリティ・マネジメントの実施 交通サービスのキャッシュレス化 公共交通従事者の労務環境の改善と接客力向上
基本方針 3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実	
目 標	施 策
日常の暮らしを支える交通手段の確保	健康・福祉分野との連携・役割分担 誰もが利用しやすい車両の導入促進 教育分野との連携・役割分担
地域内外の交流を促す公共交通の充実	公共交通を活用したおでかけの促進 観光分野との連携・役割分担 新たなモビリティサービスの推進 自転車の活用推進

(2) 目標値の設定

本計画で位置づけた基本理念・基本方針を実現するために設定した目標に対して、それぞれ指標と目標値を設定しました。

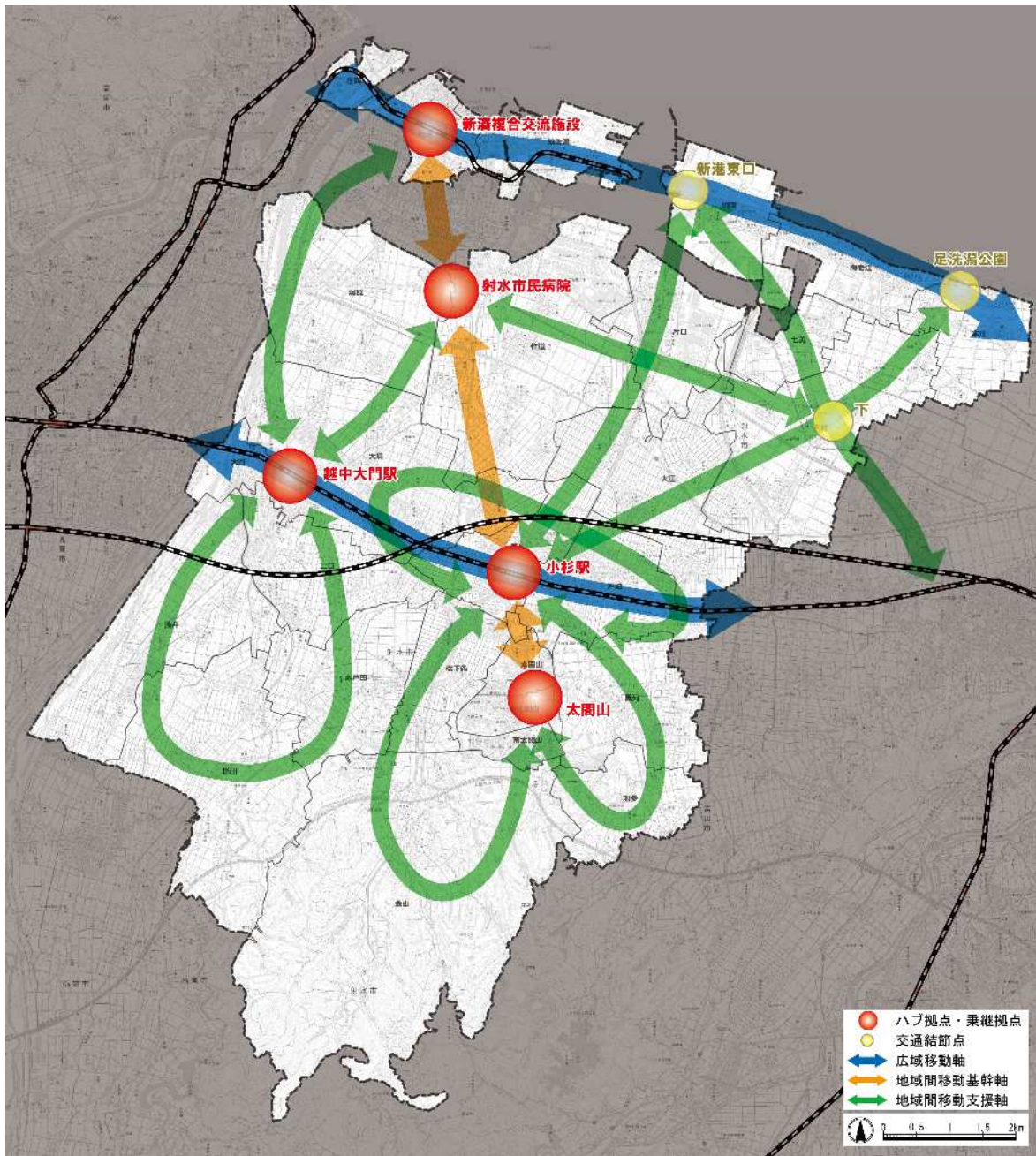
指 標			現 況 平成 30 年度 (2018 年度)	目標値 令和 6 年度 (2024 年度)
基本方針 1 まちづくりと連携した公共交通網の整備				
都市の在り方を踏まえた公共交通網の構築	市民満足度	あいの風とやま鉄道	81%	85%
	アンケート調査結果(満足度「普通」以上、使わないのでわからない除く)	万葉線	90%	90%
		路線バス	69%	75%
		コミュニティバス	57%	70%
		デマンドタクシー	83%	85%
利便性の高い交通結節点づくり	拠点での乗降者数 コミュニティバスのみ	新湊複合交流施設 ^{注1}	81 人/日	100 人/日
		小杉駅 ^{注2}	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 ^{注3}	86 人/日	100 人/日
基本方針 2 持続可能な公共交通の仕組みづくり				
持続可能な仕組みの構築	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
公共交通の利用環境の向上	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
基本方針 3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実				
日常の暮らしを支える交通手段の確保	高齢者運転免許証自主返納支援事業 利用件数		296 件/年	500 件/年
地域内外の交流を促す公共交通の充実	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
		万葉線 [全駅乗降計]	1,192 千人/年	1,200 千人/年
		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

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。

3 地域公共交通の将来イメージ



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	<ul style="list-style-type: none"> あいの風とやま鉄道 万葉線 路線バス 	<ul style="list-style-type: none"> 通学、通学 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	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス コミュニティバス 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学 買い物、通院

第6章 目標を達成するための具体的な施策

基本方針 1 まちづくりと連携した公共交通網の整備

(1) 都市の在り方を踏まえた公共交通網の構築

① 地域拠点を中心とした交通ネットワークの形成

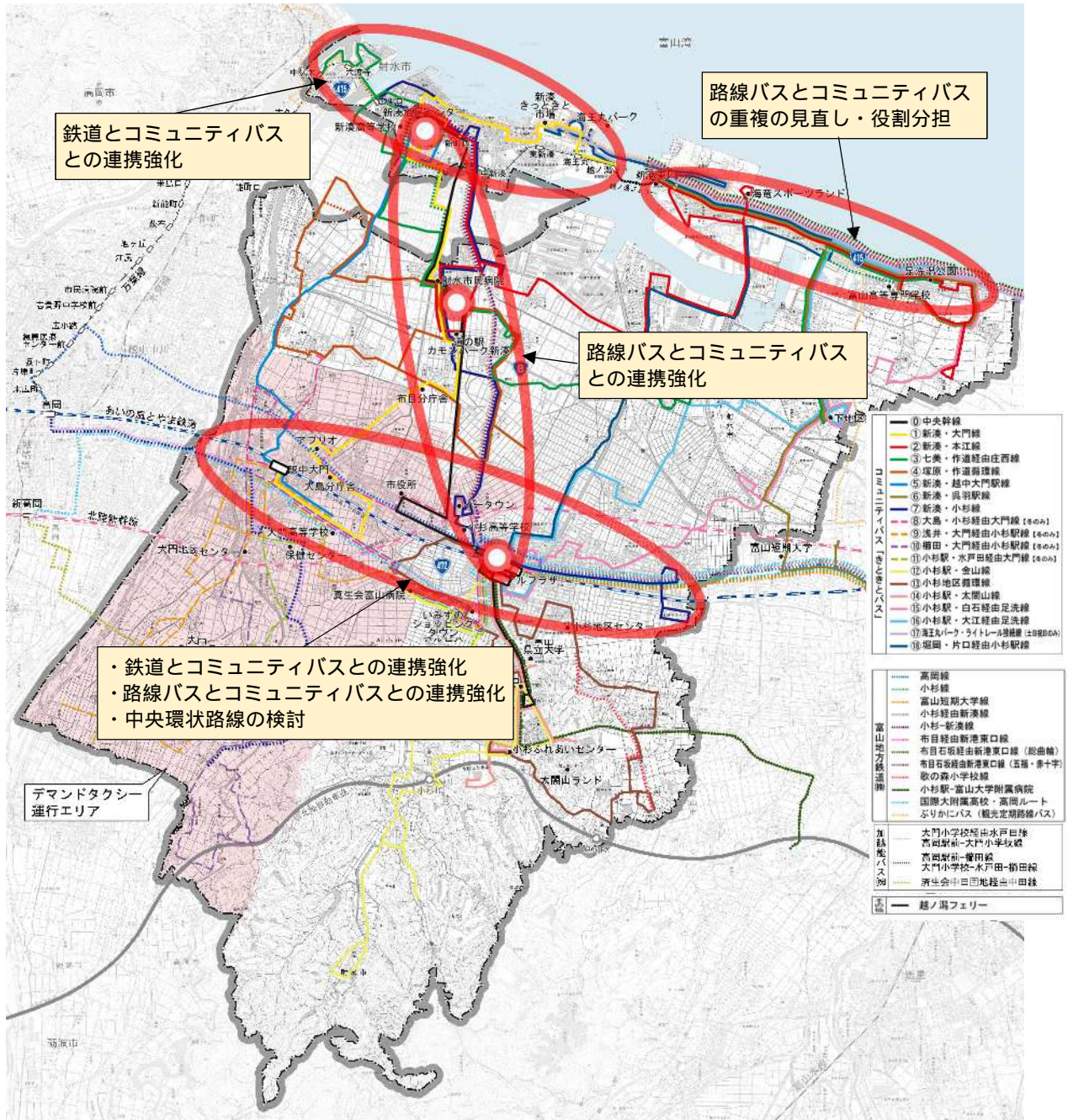
<p>現状・課題</p>	<p>本市においては鉄軌道2路線のほか路線バス、コミュニティバス、県営フェリーといった多様な交通機関が存在しています。一方で複数の交通機関が重複するエリアがあるほか、特にコミュニティバスの系統が複雑になり分かりにくくなっています。</p>																						
<p>方向性</p>	<p>本市における移動の玄関口である鉄道駅を中心として、複数の地域拠点間を相互に結ぶ「幹線」と、地域拠点を中心に地域内を巡回する「支線」に機能を分けるとともに、複数の交通機関が容易に乗り継げるような利便性の向上を図ります。</p>																						
<p>具体的施策</p>	<p>ハブ拠点・乗継拠点の位置づけと幹線軸の形成 重点実施</p> <p>小杉駅及び新湊複合交流施設周辺は、鉄道や路線バス、コミュニティバスが交わり、人が乗り降りする中心拠点としてハブ的機能を担っています。また、射水市民病院やパスコ前のバス停は、各地域への乗継ポイントとして役割を担っています。これらの拠点を結び市の中央を南北に往来する路線を、市内各地や市外へのアクセスを可能とする幹線軸として位置づけます。</p> <table border="1" data-bbox="400 1193 1402 1429"> <tr> <td data-bbox="400 1193 624 1238"> <p>実施・関連主体</p> </td> <td colspan="5" data-bbox="624 1193 1402 1238"> <p>射水市、コミュニティバス運行事業者</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 1238 624 1429"> <p>スケジュール</p> </td> <td data-bbox="624 1238 783 1429"> <p>令和2年度 (2020年度)</p> </td> <td data-bbox="783 1238 943 1429"> <p>令和3年度 (2021年度)</p> </td> <td data-bbox="943 1238 1102 1429"> <p>令和4年度 (2022年度)</p> </td> <td data-bbox="1102 1238 1262 1429"> <p>令和5年度 (2023年度)</p> </td> <td data-bbox="1262 1238 1402 1429"> <p>令和6年度 (2024年度)</p> </td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="624 1429 783 1429"> <p>路線再編の検討</p> </td> <td colspan="2" data-bbox="783 1429 1102 1429"> <p>路線再編の段階的実施</p> </td> <td colspan="2" data-bbox="1102 1429 1402 1429"> <p>適宜見直し</p> </td> </tr> </table>					<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、コミュニティバス運行事業者</p>					<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>	<p>令和6年度 (2024年度)</p>		<p>路線再編の検討</p>	<p>路線再編の段階的実施</p>		<p>適宜見直し</p>	
<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、コミュニティバス運行事業者</p>																						
<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>	<p>令和6年度 (2024年度)</p>																		
	<p>路線再編の検討</p>	<p>路線再編の段階的実施</p>		<p>適宜見直し</p>																			
<p>具体的施策</p>	<p>中央環状路線の検討 重点実施</p> <p>小杉駅及び市庁舎周辺は、行政機関や教育機関をはじめ、商業施設や医療機関など多様な都市機能が集積しており、都市計画マスタープランでは都市中核拠点と位置づけています。市民の移動の実態としても大島を中心とした移動が多く見られることから、この拠点を循環する環状路線の新設を検討します。</p> <table border="1" data-bbox="400 1677 1402 1912"> <tr> <td data-bbox="400 1677 624 1722"> <p>実施・関連主体</p> </td> <td colspan="5" data-bbox="624 1677 1402 1722"> <p>射水市、コミュニティバス運行事業者</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 1722 624 1912"> <p>スケジュール</p> </td> <td data-bbox="624 1722 783 1912"> <p>令和2年度 (2020年度)</p> </td> <td data-bbox="783 1722 943 1912"> <p>令和3年度 (2021年度)</p> </td> <td data-bbox="943 1722 1102 1912"> <p>令和4年度 (2022年度)</p> </td> <td data-bbox="1102 1722 1262 1912"> <p>令和5年度 (2023年度)</p> </td> <td data-bbox="1262 1722 1402 1912"> <p>令和6年度 (2024年度)</p> </td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="624 1912 783 1912"> <p>中央環状路線の検討</p> </td> <td colspan="2" data-bbox="783 1912 1102 1912"> <p>実証運行後、本格運行</p> </td> <td colspan="2" data-bbox="1102 1912 1402 1912"> <p>適宜見直し</p> </td> </tr> </table>					<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、コミュニティバス運行事業者</p>					<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>	<p>令和6年度 (2024年度)</p>		<p>中央環状路線の検討</p>	<p>実証運行後、本格運行</p>		<p>適宜見直し</p>	
<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、コミュニティバス運行事業者</p>																						
<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>	<p>令和6年度 (2024年度)</p>																		
	<p>中央環状路線の検討</p>	<p>実証運行後、本格運行</p>		<p>適宜見直し</p>																			
<p>期待される効果</p>	<p>拠点を中心に、複数の交通機関を相互に乗り継げることで、各地域の相互間の移動が容易となることが期待されます。</p>																						

重点実施 は、82ページの「重点実施プロジェクト」に位置づけたものです。

② 複数交通モードの連携と広域移動の確保

現状・課題	本市においては、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、県営フェリーを相互に乗り継げることで、円滑な移動が期待されます。しかし、案内が交通機関ごとになっているため、乗継情報が市民に伝わりにくくなっているほか、ダイヤの接続が必ずしも取られていないこと、路線バスとコミュニティバスの路線重複など、必ずしも効率的な運行となっていない面が見受けられます。				
方向性	複数の交通モードが相互に乗り換えられるよう、ダイヤの改善に継続的に取り組むとともに、乗り継ぎ情報の分かりやすい情報提供や、路線バス・コミュニティバスの役割分担を行い、それぞれの交通機関が有効に機能するような改善を行います。				
具体的施策	<p>鉄道とコミュニティバスとの連携強化</p> <p>あいの風とやま鉄道や万葉線との接続を考慮したコミュニティバスのダイヤ等の見直しに加え、組み合わせで移動できる乗継情報の提供や料金体系により、よりスムーズな広域移動ができるよう連携強化を図ります。</p>				
	実施・関連主体	射水市、コミュニティバス運行事業者、あいの風とやま鉄道			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
		ダイヤ改正に伴い乗り継ぎに配慮			➔
具体的施策	<p>路線バスとコミュニティバスとの役割分担・連携強化 重点実施</p> <p>公共交通需要が高い路線において、路線バスとコミュニティバスとの共同運行や等間隔運行を検討するとともに、重複路線の解消や料金体系等について協議しながら、役割分担・連携強化することで利便性の向上を図ります。</p>				
	実施・関連主体	射水市、路線バス事業者、コミュニティバス運行事業者			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
路線再編の検討に併せて共同運行の検討		協議が整い次第、実施			➔
期待される効果	複数の交通機関が連携することで、交通機関を垣根なく利用できる機会が増え、移動のしやすさの向上が期待できます。				

【市内公共交通ネットワーク再構築の方向性】



【乗り継ぎ情報提供の事例】石川県内灘町「なだバス ナディ」時刻表
コミュニティバス時刻表に鉄道との接続情報を記載

『白帆台ルート』						『白帆台ルート』					
	1	2	3	4	5		1	2	3	4	5
1 白帆台2丁目北	6:17	6:40	7:03	7:49	8:12	1 内灘駅	18:10	18:32	18:56	19:20	19:45
2 白帆台2丁目	6:18	6:41	7:04	7:50	8:13	2 内灘高校前	18:14	18:36	19:00	19:24	19:49
3 白帆台公民館	6:19	6:42	7:05	7:51	8:14	3 千鳥台2丁目	18:15	18:37	19:01	19:25	19:50
4 白帆台1丁目	6:20	6:43	7:06	7:52	8:15	4 ハマナス1丁目	18:16	18:38	19:02	19:26	19:51
5 総合公園	6:21	6:44	7:07	7:53	8:16	5 ハマナス2丁目	18:17	18:39	19:03	19:27	19:52
6 ハマナス2丁目	6:25	6:48	7:11	7:57	8:20	6 総合公園	18:21	18:43	19:07	19:31	19:56
7 ハマナス1丁目	6:26	6:49	7:12	7:58	8:21	7 白帆台1丁目	18:22	18:44	19:08	19:32	19:57
8 千鳥台2丁目	6:27	6:50	7:13	7:59	8:22	8 白帆台公民館	18:23	18:45	19:09	19:33	19:58
9 内灘高校前	6:28	6:51	7:14	8:00	8:23	9 白帆台2丁目	18:24	18:46	19:10	19:34	19:59
10 内灘駅 着	6:33	6:56	7:19	8:05	8:28	10 白帆台2丁目北 着	18:25	18:47	19:11	19:35	20:00

北鉄浅野川線 内灘駅 発	6:44	7:07	7:31	7:54	8:16	8:39
-----------------	------	------	------	------	------	------

北鉄浅野川線 内灘駅 着	18:05	18:29	18:53	19:17	19:41
-----------------	-------	-------	-------	-------	-------

出典：石川県内灘町ホームページ

【路線バス・コミュニティバスの共同運行化の事例】東京都板橋区「りんりんGO」
コミュニティバス「りんりんGO」導入に当たり、既存路線バス「下赤03系統」(循環系統)と運賃、定期券、バス停を完全に共通化し、運行ルート・ダイヤも調整を図ることで、「路線バスとの共同運行化」による「路線バスとの徹底した共存共栄の達成」を実現。



■表一 「りんりんGO」の概要

運行開始日	平成22年3月30日	—
運行期間	3年間(実験運行)	—
運行形態	一般乗合運送事業として運行	◎
運行受託者	国際興業	◎
ルート	起点を「徳丸五丁目」とする循環線(15時までは反時計回り、15時以降は時計回り)、全長5.03km	○
運賃	大人210円(小人110円)均一前払い	◎
定期券・回数券	設定あり	◎
東京都シルバーバス	使用可	◎
ICカード	使用可	◎
運行ダイヤ	平日日ともに7時から20時まで概ね30分に1本(計23便)	○
バス停	14箇所	◎
車両	専用車両1両保有(写真-1を参照)	×

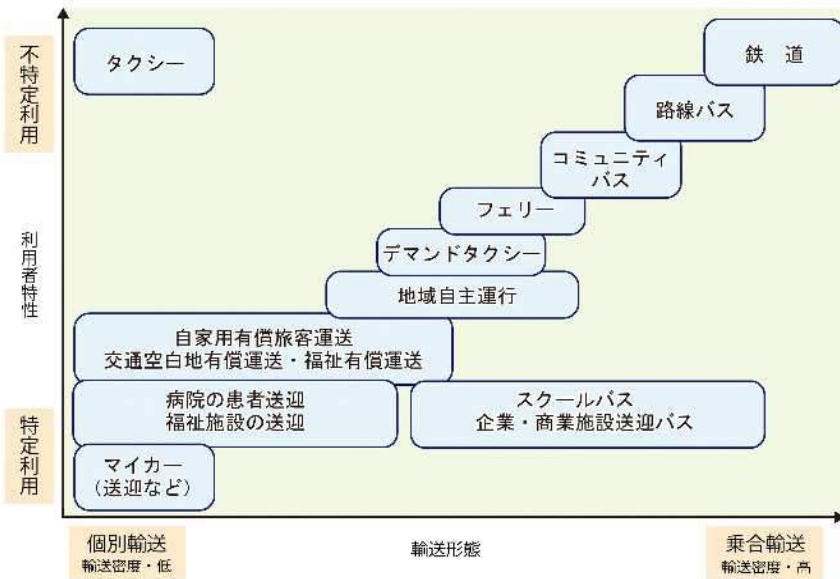
注：◎は下赤03と完全共通、○はほぼ共通、×は非共通

出典：都市部におけるコミュニティバスと路線バスの共存共栄策～東京都板橋区コミュニティバスの事例を通じて～
運輸政策研究 Vol.14、No.3(2011)

③ 地域の実情・特性に応じた地域内運行の確保

<p>現状・課題</p>	<p>本市においてはコミュニティバスが19路線、大門・大島地区においてはデマンドタクシーを運行していますが、地域によって利用度合いに大きな差が生じており、利用の少ない路線も散見されます。バス・タクシーの運転手不足の問題が顕在化している中、地域の実情と市民ニーズを勘案し、各路線の位置づけを今一度整理しながら、路線の見直しを行っていく必要があります。</p>																						
<p>方向性</p>	<p>地域内をこまめに巡回するコミュニティバスについては、よりニーズにあった効率的な運行となるよう、幹線系統の見直しと連携してルートを見直すことにより、移動の確保を図ります。また、既存公共交通でカバーしきれない移動に対して、地域住民が主体となって自主運行をする場合に備え、制度設計を行います。</p>																						
<p>具体的施策</p>	<p>地域内運行の役割の明確化と移動の確保 重点実施</p> <p>地域内運行の役割と幹線軸の役割が混在している路線があるため、公共交通ネットワークにおける役割に基づいて路線を分けることにより、地域内運行の充実化を図ります。</p> <p>また、拠点と各地域を結ぶ地域内路線については、日常生活に必要な移動の確保という観点から、フリー乗降区間の導入検討を含め経路や運行内容の見直しを行います。</p> <table border="1" data-bbox="399 1070 1398 1312"> <tr> <td data-bbox="399 1070 622 1120">実施・関連主体</td> <td colspan="5" data-bbox="622 1070 1398 1120">射水市、路線バス事業者、コミュニティバス運行事業者</td> </tr> <tr> <td data-bbox="399 1120 622 1220">スケジュール</td> <td data-bbox="622 1120 782 1220">令和2年度 (2020年度)</td> <td data-bbox="782 1120 941 1220">令和3年度 (2021年度)</td> <td data-bbox="941 1120 1101 1220">令和4年度 (2022年度)</td> <td data-bbox="1101 1120 1260 1220">令和5年度 (2023年度)</td> <td data-bbox="1260 1120 1398 1220">令和6年度 (2024年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="622 1220 782 1312">路線再編の検討</td> <td data-bbox="782 1220 941 1312">路線再編の</td> <td data-bbox="941 1220 1101 1312">段階的実施</td> <td colspan="2" data-bbox="1101 1220 1398 1312">適宜見直し</td> </tr> </table>					実施・関連主体	射水市、路線バス事業者、コミュニティバス運行事業者					スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)		路線再編の検討	路線再編の	段階的実施	適宜見直し	
実施・関連主体	射水市、路線バス事業者、コミュニティバス運行事業者																						
スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)																		
	路線再編の検討	路線再編の	段階的実施	適宜見直し																			
<p>具体的施策</p>	<p>住民等主体の地域交通の導入検討</p> <p>地域の実情に応じた運行方法・交通手段として、地域住民が自主運営するコミュニティ交通(住民主体プチバス、自家用有償旅客運送等)の導入について、地域・住民と協議しながら検討します。</p> <table border="1" data-bbox="399 1507 1398 1749"> <tr> <td data-bbox="399 1507 622 1556">実施・関連主体</td> <td colspan="5" data-bbox="622 1507 1398 1556">地域住民、射水市、交通事業者</td> </tr> <tr> <td data-bbox="399 1556 622 1657">スケジュール</td> <td data-bbox="622 1556 782 1657">令和2年度 (2020年度)</td> <td data-bbox="782 1556 941 1657">令和3年度 (2021年度)</td> <td data-bbox="941 1556 1101 1657">令和4年度 (2022年度)</td> <td data-bbox="1101 1556 1260 1657">令和5年度 (2023年度)</td> <td data-bbox="1260 1556 1398 1657">令和6年度 (2024年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2" data-bbox="622 1657 782 1749">地域主体交通導入に向けた制度設計</td> <td colspan="3" data-bbox="782 1657 1398 1749">必要に応じて協議、実証実験</td> </tr> </table>					実施・関連主体	地域住民、射水市、交通事業者					スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)		地域主体交通導入に向けた制度設計		必要に応じて協議、実証実験		
実施・関連主体	地域住民、射水市、交通事業者																						
スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)																		
	地域主体交通導入に向けた制度設計		必要に応じて協議、実証実験																				
<p>期待される効果</p>	<p>拠点において幹線系統と地域内運行を明確化し、相互に乗り継げるような路線体系とすることにより、地域ニーズに合致したきめ細かい輸送サービスの提供が可能となります。</p>																						

【輸送形態と利用者特性からみた各交通手段の分類】



自家用有償旅客運送は、バス・タクシー事業者によって十分な輸送サービスが提供されない場合に、登録を受けた市町村又はNPO法人等が自家用自動車を用いて有償で運送する仕組みで、交通空白地において住民等の運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない身体障がい者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行う「福祉有償運送」があります。

【地域主体の自主運行の事例1】岐阜県恵那市「いいじ里山バス」

恵那市飯地地区の公共交通空白地の解消を目的に、町内～河合バス停（恵那北中学校）までの移手段として、地域住民が主体となって設立した「飯地地域自治区運営委員会」が行う「いいじ里山バス」が運行を開始。町内で運転手を募集して、町内～路線バス停までの輸送を担っている。

【運行の概要】

運営・運行主体	飯地地域自治区運営委員会
運行地域	飯地町内 飯地町内から河合バス停（恵那北中学校の前）まで
運行日	年末年始を除く毎日運行
運行の範囲※	飯地の地域内および河合バス停まで
運行時間※	平日：8：30～20：30頃 土・日・祝：7：30～19：30頃
運転手	町内で募集（運転者講習を受けます） 報酬あり
運行経費	収入と市からの費用補助で運営
車両	ワゴン車と軽自動車の2台で運行します ハイエース（委員会所有、市から購入補助）を用意していますが、納車は10月下旬の予定です。 納車までは、ワゴン車をお借りして運行します。

※中野方線との接続を良くし、待ち時間なく市民病院や恵那駅方面に行けるようにしています。

【いいじ里山バスの概要】

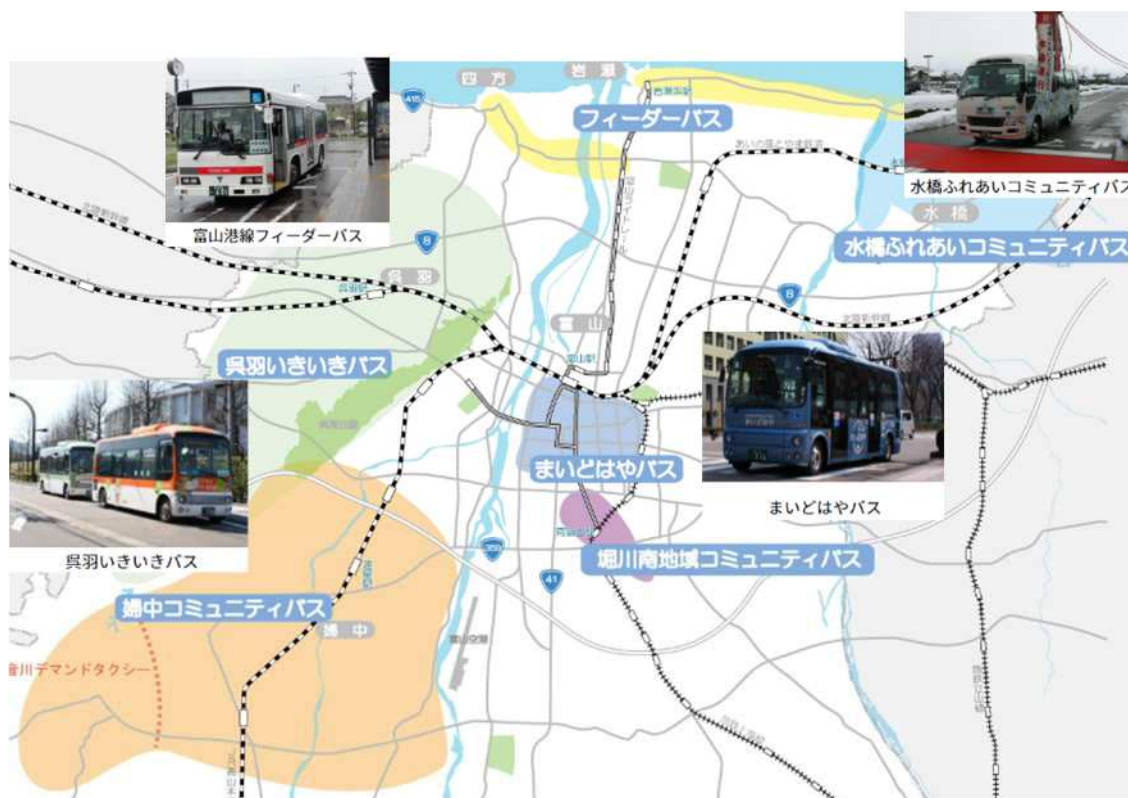


出典：岐阜県恵那市ホームページ

【地域主体の自主運行の事例2】富山市 地域自主運行バス

富山市内6地域で、富山市の補助制度を利用した自主運行バスが運行されている。富山市では、市民団体等が主体となって運行するバス事業に対して、試行実験の補助、運行費の補助（運行経費の20分の9を限度）バス車両の無償貸与を行っている。

自主運行バス一覧			
運行バス名	運行開始	運行主体	車両の補助について
呉羽いきいきバス	平成17年4月	(有)まちづくり公社呉羽	車両2台を無償貸与
水橋ふれあいコミュニティバス	平成23年1月	NPO法人水橋ふれあいコミュニティバス	車両1台を無償貸与
まいどはやバス	平成13年3月	(株)富山市民プラザ	車両4台を(株)富山地方鉄道(運行事業者)へ無償貸与
富山港線フィーダーバス	平成19年4月	(株)富山ライトレール	
堀川南地域コミュニティバス	令和元年6月	堀川南地域コミュニティバス運行事業推進協議会	
婦中コミュニティバス	平成31年4月	婦中コミュニティバス運営委員会	



(2) 利便性の高い交通結節点づくり

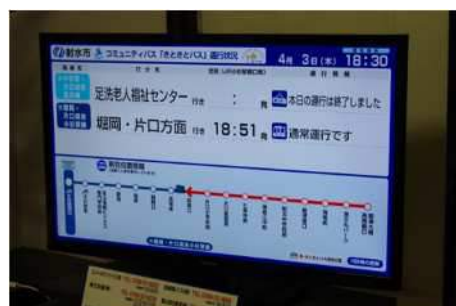
① 円滑に利用できる交通ターミナル機能の強化

<p>現状・課題</p>	<p>鉄道駅では市内外の多くの人々が利用し、様々な交通機関が交わっています。また、市民病院やパスコ前等のバス停では各地域への乗継ポイントとしての役割を担っています。これらの交通拠点では、動線を含め乗継が分かりづらく、天候が悪くても待機できる待合環境が十分に整備されていません。</p>																					
<p>方向性</p>	<p>ハブ拠点、乗継拠点となる鉄道駅、市民病院、新湊複合交流施設などにおいて、案内情報提供（乗り継ぎダイヤ、接近情報）の提供を行うほか、駅機能の強化策について検討を行います。</p>																					
<p>具体的施策</p>	<p>ハブ拠点・乗継拠点における乗継・待合環境の充実 重点実施 様々な交通モードが交わるハブ拠点・乗継拠点において、鉄道からバス・タクシー、バスからバスへの乗継案内や快適な待ち空間、交通機関の乗り場案内や乗り場での行先表示など、多くの人々が円滑に利用できる乗継・待合環境の充実を図ります。</p> <table border="1" data-bbox="399 884 1393 1153"> <tr> <td data-bbox="399 884 622 929">実施・関連主体</td> <td colspan="5" data-bbox="622 884 1393 929">射水市</td> </tr> <tr> <td data-bbox="399 929 622 1019" rowspan="2">スケジュール</td> <td data-bbox="622 929 782 1019">令和2年度 (2020年度)</td> <td data-bbox="782 929 941 1019">令和3年度 (2021年度)</td> <td data-bbox="941 929 1101 1019">令和4年度 (2022年度)</td> <td data-bbox="1101 929 1260 1019">令和5年度 (2023年度)</td> <td data-bbox="1260 929 1393 1019">令和6年度 (2024年度)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="622 1019 782 1153">新湊複合交流施設での環境整備</td> <td colspan="4" data-bbox="782 1019 1393 1153">小杉駅南口等における環境改善の内容を検討し、可能なものから順次実施</td> </tr> </table>					実施・関連主体	射水市					スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	新湊複合交流施設での環境整備	小杉駅南口等における環境改善の内容を検討し、可能なものから順次実施			
実施・関連主体	射水市																					
スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)																	
	新湊複合交流施設での環境整備	小杉駅南口等における環境改善の内容を検討し、可能なものから順次実施																				
<p>具体的施策</p>	<p>小杉駅と周辺エリアのシームレスな移動に関する調査研究 陸の玄関口である小杉駅において、人の南北の往来を円滑化して周辺エリアにおけるシームレスな移動を可能にするとともに、公共交通利用の利便性向上を図るため、駅の橋上化等を含めた様々な手法について調査研究します。</p> <table border="1" data-bbox="399 1355 1393 1579"> <tr> <td data-bbox="399 1355 622 1400">実施・関連主体</td> <td colspan="5" data-bbox="622 1355 1393 1400">射水市、あいの風とやま鉄道</td> </tr> <tr> <td data-bbox="399 1400 622 1489" rowspan="2">スケジュール</td> <td data-bbox="622 1400 782 1489">令和2年度 (2020年度)</td> <td data-bbox="782 1400 941 1489">令和3年度 (2021年度)</td> <td data-bbox="941 1400 1101 1489">令和4年度 (2022年度)</td> <td data-bbox="1101 1400 1260 1489">令和5年度 (2023年度)</td> <td data-bbox="1260 1400 1393 1489">令和6年度 (2024年度)</td> </tr> <tr> <td colspan="4" data-bbox="622 1489 1260 1579">調査研究・関係機関協議</td> <td data-bbox="1260 1489 1393 1579"></td> </tr> </table>					実施・関連主体	射水市、あいの風とやま鉄道					スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	調査研究・関係機関協議				
実施・関連主体	射水市、あいの風とやま鉄道																					
スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)																	
	調査研究・関係機関協議																					
<p>期待される効果</p>	<p>市民や来訪者が快適に待機し、ストレスなく乗継ができる利便性の高い交通結節点となります。駅の機能向上により周辺エリアの活性化につながります。</p>																					

【新湊複合交流施設及び公共交通ターミナルの整備】



【コミュニティバス運行状況表示画面】



【交通ターミナル整備事例】埼玉県ときがわ町「せせらぎバスセンター」

「ハブ&スポーク」型の路線再編に伴い「せせらぎバスセンター」をハブバス停（拠点バス停）として整備し、町外の3つの駅と町内の2地域へ放射状にバスを運行。楕円に最大6台のバスが停車し、同時に各方面のバスが発着するバスダイヤ設定により、利用者数が増加。



出典：公共交通マーケティング研究会スタートアップセミナー（イーグルバス（株）資料）

【駅空間の利活用事例】石川県白山市 美川駅（JR北陸本線）「37(みんな)café」

JR美川駅橋上駅舎の待合室に隣接して、展示ギャラリーやコミュニティカフェ等を営業している。朝7時～夜8時までの営業時間で、通勤・通学、買い物や旅行など電車を利用される方、出迎えの方のための待合や、町の特産品の販売、市民の文化芸術活動の発表の場としても親しまれている。



電車の時間まで
快適に過ごせる駅の「待合室」



北欧ヴィンテージ家具を揃えた
温もりカフェ





作品展のできるギャラリーカフェ!
ライブやパーティもOK



地元のお馴染み店とコラボ!
美川ソウルフード

出典：37café ホームページ

② 鉄道の利便性を高めるための環境整備

現状・課題	あいの風とやま鉄道及び万葉線は、将来にわたって重要な社会資本であり、さらなる利用促進及び持続的な運行継続のための環境整備が重要です。				
方向性	あいの風とやま鉄道の小杉駅及び越中大門駅並びに万葉線の各駅においては、駐車及び駐輪環境の整備による鉄道利用者の利便性向上に努めます。万葉線については、富山県・高岡市と連携して、引き続き安全・安心に配慮した快適な輸送サービスを提供することにより、路線の維持・活性化を図ります。				
具体的施策	パーク・アンド・ライド等を促進する駐車場や駐輪場の確保 パーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・ライドを促進するため、小杉駅及び越中大門駅並びに万葉線各駅における駐車場や駐輪場の確保を継続し、鉄道利用者の利便性向上に引き続き取り組みます。				
	実施・関連主体	射水市、あいの風とやま鉄道、万葉線			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
	新規の駐車場・駐輪場の必要性を検討し、可能なものから順次整備 				
具体的施策	鉄道線の老朽化対応・安全対策と、バリアフリー化に関する調査研究 万葉線の庄川橋梁の架替えに向けた対応や線路の改修(軌道の重軌条化、踏切保安設備、電路設備の更新等)を実施するとともに、あいの風とやま鉄道越中大門駅のエレベーター設置等バリアフリー化に向けた調査研究を行います。				
	実施・関連主体	万葉線、あいの風とやま鉄道、射水市、高岡市、富山県			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
	万葉線の老朽化対応の実施、バリアフリー化に関する調査研究 				
期待される効果	鉄道利用者を増やす取組の継続や持続的な安全運行により、鉄道利用者を安定的に確保するとともに、市内外の移動を確保することができます。				

基本方針 2 持続可能な公共交通の仕組みづくり

(1) 持続可能な仕組みの構築

① コミュニティバス・デマンドタクシー運行の最適化

<p>現状・課題</p>	<p>本市におけるコミュニティバス 19 路線においては、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、地域内に路線が複数に分かれ、その分本数が少なくなっているほか、利用者の少ない路線があります。また、長大路線があり、定時性の確保も課題です。</p> <p>また、大門・大島地区では、コミュニティバスの利用者が少なかったことから、交通空白地域を生じさせない代替措置としてデマンドタクシーを導入しましたが、1人当たりの運行負担金がコミュニティバスと比べ高くなっています。</p> <p>さらに、コミュニティバス及びデマンドタクシーの運転手不足が年々深刻化しており、運行の効率化を図る必要があります。</p>																						
<p>方向性</p>	<p>運転手不足の中においても、公共交通の持続性を確保するため、コミュニティバス及びデマンドタクシーの運行の効率化と利便性の向上のための再編を実施します。</p>																						
<p>具体的施策</p>	<p>コミュニティバス運行の効率化と利便性向上 重点実施</p> <p>コミュニティバスの重複路線や利用者の少ない路線の統合・整理を行うとともに、運転手の労務環境にも配慮しながら運行内容（運行経路、運行本数、運行日時、運賃等）について見直しを行い、運行の効率化と利便性の向上を図ります。</p> <table border="1" data-bbox="400 1267 1398 1507"> <tr> <td data-bbox="400 1267 611 1312"> <p>実施・関連主体</p> </td> <td colspan="5" data-bbox="616 1267 1398 1312"> <p>射水市、コミュニティバス運行事業者、地域住民</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 1319 611 1413"> <p>スケジュール</p> </td> <td data-bbox="616 1319 778 1413"> <p>令和2年度 (2020年度)</p> </td> <td data-bbox="783 1319 946 1413"> <p>令和3年度 (2021年度)</p> </td> <td data-bbox="951 1319 1114 1413"> <p>令和4年度 (2022年度)</p> </td> <td data-bbox="1118 1319 1281 1413"> <p>令和5年度 (2023年度)</p> </td> <td data-bbox="1286 1319 1398 1413"> <p>令和6年度 (2024年度)</p> </td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="616 1420 778 1507"> <p>路線再編の検討</p> </td> <td data-bbox="783 1420 946 1507"> <p>路線再編の</p> </td> <td data-bbox="951 1420 1114 1507"> <p>段階的実施</p> </td> <td colspan="2" data-bbox="1118 1420 1398 1507"> <p>適宜見直し</p> </td> </tr> </table>					<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、コミュニティバス運行事業者、地域住民</p>					<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>	<p>令和6年度 (2024年度)</p>		<p>路線再編の検討</p>	<p>路線再編の</p>	<p>段階的実施</p>	<p>適宜見直し</p>	
<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、コミュニティバス運行事業者、地域住民</p>																						
<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>	<p>令和6年度 (2024年度)</p>																		
	<p>路線再編の検討</p>	<p>路線再編の</p>	<p>段階的実施</p>	<p>適宜見直し</p>																			
<p>具体的施策</p>	<p>デマンドタクシーの運行内容の見直しと乗合の促進 重点実施</p> <p>公共交通サービスの公平性や持続性確保の観点から、デマンドタクシー運行の目安を整理するとともに、運行内容（便数、予約方法、運行区域、運賃等）の見直しや、乗合を促進する仕組みづくりを行います。</p> <table border="1" data-bbox="400 1704 1398 1939"> <tr> <td data-bbox="400 1704 611 1749"> <p>実施・関連主体</p> </td> <td colspan="5" data-bbox="616 1704 1398 1749"> <p>射水市、デマンドタクシー運行事業者、地域住民</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 1756 611 1850"> <p>スケジュール</p> </td> <td data-bbox="616 1756 778 1850"> <p>令和2年度 (2020年度)</p> </td> <td data-bbox="783 1756 946 1850"> <p>令和3年度 (2021年度)</p> </td> <td data-bbox="951 1756 1114 1850"> <p>令和4年度 (2022年度)</p> </td> <td data-bbox="1118 1756 1281 1850"> <p>令和5年度 (2023年度)</p> </td> <td data-bbox="1286 1756 1398 1850"> <p>令和6年度 (2024年度)</p> </td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5" data-bbox="616 1856 1398 1939"> <p>見直し方針を検討し、順次見直しを実施</p> </td> </tr> </table>					<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、デマンドタクシー運行事業者、地域住民</p>					<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>	<p>令和6年度 (2024年度)</p>		<p>見直し方針を検討し、順次見直しを実施</p>				
<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、デマンドタクシー運行事業者、地域住民</p>																						
<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>	<p>令和6年度 (2024年度)</p>																		
	<p>見直し方針を検討し、順次見直しを実施</p>																						
<p>期待される効果</p>	<p>運転手不足への対応のための効率化により、将来にわたって公共交通網の持続的な継続が可能となります。</p>																						

コミュニティバス路線・デマンドタクシーの現状と課題 ※コミュニティバス路線の詳細は、別紙「路線別カルテ」を参照

七美・作道経由庄西線
 長期的には大きく減少傾向が続いており、通学での利用はあるものの日中の利用は少なく、路線の見直しも含めた対策が必要です。

塚原・作道循環線
 長期的に利用者は大きな減少傾向であり、利用状況も全区間・全便通して極めて低調で、抜本的な見直しが必要と考えられます。

新湊・越中大門駅線
 新湊及び大門高校への利用が多く、引き続き通学の足として運行しつつ、利用が少ない日中の運行の見直しが必要と考えられます。

大島・小杉経由大門線
 冬季の通学の足として利用されていますが、利用の少ないバス停もあることから効率的な運行となるよう見直しが必要と考えられます。

浅井・大門経由小杉駅線
 冬季の通学の足として、中学・高校の意向も踏まえながら、引き続き運行を継続することが求められます。

櫛田・大門経由小杉駅線
 路線周辺の生徒数の減少により利用が減少している。今後、路線の統合などの見直しが必要と考えられます。

小杉駅・水戸田経由大門線
 利用は減少傾向が続いており、水戸田周辺地区における生徒数の減少の影響と推察されます。

デマンドタクシー
 利用者数は徐々に増えつつある一方で、1台当たりの利用者数が減少傾向にあるため、乗合を促進する仕組みづくりや運行内容の見直しが必要です。

小杉駅・金山線
 長期的に大きく利用が減少しており、ニーズにあった運行の一部見直しと合わせ利用促進策を図っていく必要があります。

新湊・大門線
 長期的には利用が減少傾向であることから、他の路線と併せた見直しが必要と考えられます。

堀岡・片口経由小杉駅線
 長期的に利用は大きく伸びており、さらなる利用促進策と併せて、利便性の高い運行経路やダイヤの見直しが必要です。

新湊・本江線
 比較的使用が多くニーズに合っている一方、長期的には利用が減少傾向であることから、利用促進の取組を継続実施するとともに、長大路線であることから定時制を確保する必要があります。

海王丸パーク・ライトレール接続線
 各便の利用は低調であり、長期的にも利用は減少傾向が続いているため、路線の見直しも含めた対策を検討する必要があります。

小杉駅・白石経由足洗線
 長期的に利用は増加傾向であり、継続的な利用促進策によりさらなる利用者の増加を図ることが望ましいです。

小杉駅・大江経由足洗線
 長期的に利用は微減傾向であり、利用促進策により利用者の回復を図ることが求められます。

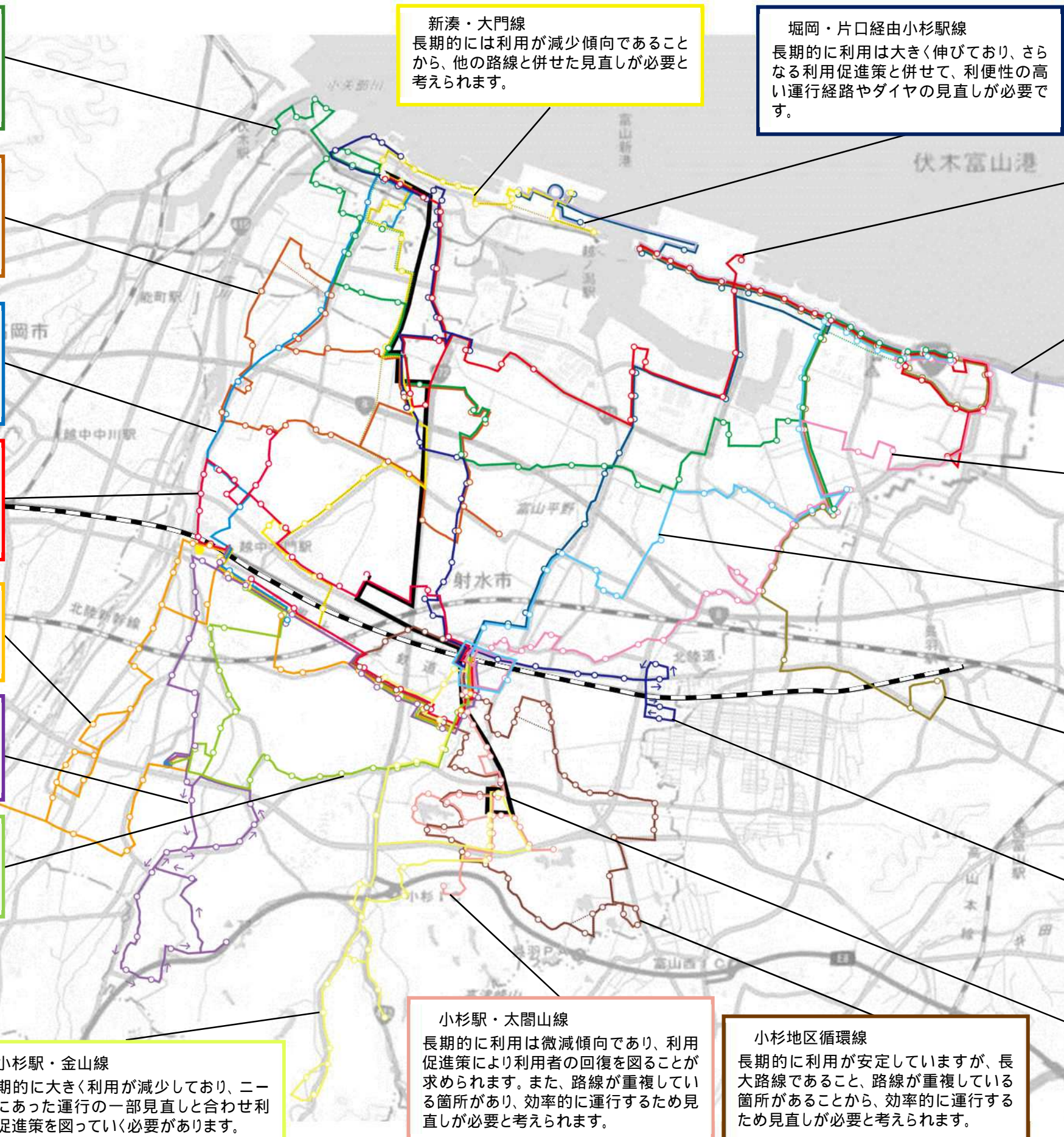
新湊・呉羽駅線
 長期的に利用減少傾向であり、通学の足の確保に加え、利用の低い昼間時間帯(高齢者ターゲット)の利用促進策の検討が必要です。

新湊・小杉線
 直近では利用が微減したものの、長期的に大きく利用が増加しており、特に重要度の高い路線として位置づけることによるさらなる利用促進が求められます。

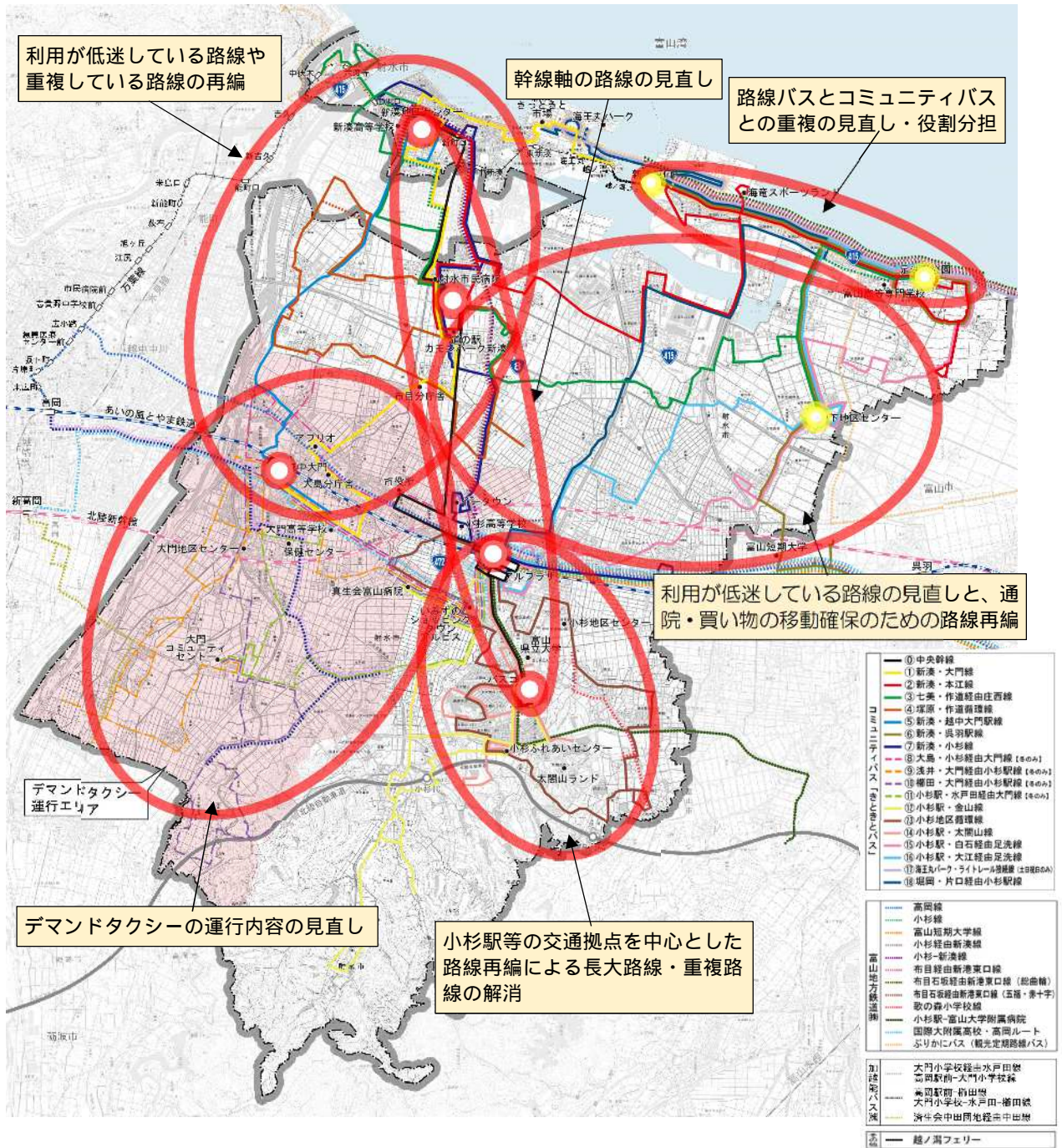
中央幹線
 現状の朝夕の通勤需要の受け皿は確保しつつ、それ以外については路線の大きな見直しが必要と考えられます。

小杉駅・太閤山線
 長期的に利用は微減傾向であり、利用促進策により利用者の回復を図ることが求められます。また、路線が重複している箇所があり、効率的に運行するため見直しが必要と考えられます。



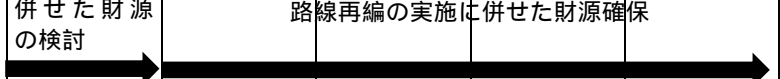
小杉地区循環線
 長期的に利用が安定していますが、長大路線であること、路線が重複している箇所があることから、効率的に運行するため見直しが必要と考えられます。



【コミュニティバス・デマンドタクシーの見直しの方向性】



② 運行財源の確保

<p>現状・課題</p>	<p>本市の財政状況は財源確保が厳しさを増す一方で、公共交通の運行経費は運転手不足の深刻化に伴い増加傾向にあります。本市のコミュニティバス及びデマンドタクシーの運行負担金は、平成 30 年度実績で年間 2 億 6 千万円にも上っており、運賃収入はほぼ横ばいで推移し 5 千万円にとどまっています。</p> <p>公共交通の持続性を確保するためには、利用増加の取組と同時に、運行財源を確保していくことが重要です。</p>				
<p>方向性</p>	<p>公共交通の運行財源確保のため、関係機関や企業等との連携を深め、交通広告や支援制度の活用を検討し実施します。</p>				
<p>具体的施策</p>	<p>交通広告等の活用</p> <p>運賃以外の収入として、コミュニティバスや万葉線の運行における沿線企業等をはじめとした広告料や協賛金、停留所のネーミングライツ（命名権）等を活用し、運行財源の確保を図ります。</p>				
	<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、万葉線、民間事業者</p>			
	<p>スケジュール</p>	<p>令和 2 年度 (2020 年度)</p>	<p>令和 3 年度 (2021 年度)</p>	<p>令和 4 年度 (2022 年度)</p>	<p>令和 5 年度 (2023 年度)</p>
	<p>広告募集等の実施</p> 				
<p>具体的施策</p>	<p>国・県による支援制度の活用検討</p> <p>コミュニティバス等の路線の見直しに併せて、国や県の補助金制度を活用できないか関係機関と協議しながら検討します。</p>				
	<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、国土交通省、富山県</p>			
	<p>スケジュール</p>	<p>令和 2 年度 (2020 年度)</p>	<p>令和 3 年度 (2021 年度)</p>	<p>令和 4 年度 (2022 年度)</p>	<p>令和 5 年度 (2023 年度)</p>
<p>路線再編に併せた財源の検討</p> 	<p>路線再編の実施に併せた財源確保</p> 				
<p>期待される効果</p>	<p>安定した運行財源の確保により、継続的な運行継続が可能となり、市民の生活の足の確保につながります。</p>				

【バス車内広告の例】

(京都府長岡京市)



【バス車外ラッピング広告の例】

(愛知県大口町)



【鉄道のネーミングライツ(命名権)の例】

(銚子電鉄(千葉県))



大口町コミュニティバス協賛広告のご案内



● 駅名愛称及びネーミングライツパートナー

駅名	新呼称(愛称+駅名)	ネーミングライツパートナー	備考
銚子			契約満了
仲ノ町	パールショップともえ 仲ノ町	(株)カクタ	更新
観音	金太郎ホーム 観音	(株)金太郎ホーム	更新
本銚子	上り調子 本調子 京業東和薬品 本銚子	(株)京業東和薬品	更新
笠上黒生	髪の毛黒生 笠上黒生	(株)メソケアプラス	更新
西海鹿島			契約満了
海鹿島	とっばずれ 海鹿島	(株)藤工務所	更新
君ヶ浜	ロズウェル 君ヶ浜	(株)MIST solution	更新
犬吠	One Two Smile OTS犬吠埼温泉 犬吠	沖縄ツーリスト(株)	更新
外川	ありがとう 外川	早稲田ハウス(株)	平成30年2月11日更新予定

出典：銚子電鉄(株)
プレスリリース
(2017年12月1日)

(2) 公共交通の利用環境の向上

① 分かりやすい公共交通案内の提供

現状・課題	<p>市内を運行している公共交通は多くの路線が存在しますが、複数の交通機関を一覧できる路線図や情報源がないため、分かりにくくなっています。また、コミュニティバスのバス停の標柱が老朽化していたり、系統ごとに複数乱立して見づらくなっています。一方で、富山県内全域でバスロケーションシステムが整備され、主要拠点やホームページ等で接近表示を行っています。</p>					
方向性	<p>公共交通の分かりやすさを向上させるため、紙媒体、デジタル媒体及び人的資源のそれぞれにおける情報提供の充実を図ります。</p>					
具体的施策	<p>全体マップの作成やコミュニティバスのバス停時刻表の改善 重点実施</p> <p>市内の公共交通全体を表す路線マップや時刻表を作成するとともに、コミュニティバスのバス停に見やすく、分かりやすい時刻表や路線図等の情報提供を行います。</p>					
	実施・関連主体	射水市				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		全体マップ・総合時刻表の作成		バス停時刻表・路線図の見直し		適宜見直し
具体的施策	<p>バスロケーションシステムの活用</p> <p>「とやまロケーションシステム」を活用し、市民だけでなく来訪者にとっても便利な地元商店や観光スポット等の情報を掲載するとともに、CATVのデータ放送を通じたバスの遅延情報等の提供についても検討するなど、利用促進を図ります。</p>					
	実施・関連主体	射水市、富山県、民間事業者				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		デジタルサイネージ新設		バスロケを活用した利用促進策や、CATVでの遅延情報等の提供の検討		
具体的施策	<p>公共交通アテンダントの配置</p> <p>コミュニティバスの路線再編等に伴い、迷わず乗継ができるように、複数の交通モードが交わるハブ拠点等に公共交通アテンダントの配置を検討します。</p>					
	実施・関連主体	射水市				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		路線の見直し等に伴う拠点でのアテンダント配置の検討				
期待される効果	<p>分かりやすく使いやすい公共交通の実現により、日頃公共交通に乗り慣れていない人でも容易に公共交通を利用することができ、利用者数の底上げにつながります。</p>					

【系統別に乱立するバス停標柱】



【コミュニティバス位置情報提供システム】



【総合時刻表の事例】 石川県野々市市 市内の鉄道・路線バス・コミュニティバスを全て網羅した時刻表を配布

野々市市
総合時刻表
NONOICHI CITY
General Time Schedule

コミュニティバス時刻表

路線バス
主要バス停時刻表

鉄道駅時刻表

野々市市 総合時刻表
NONOICHI CITY General Time Schedule

北陸鉄道石川線 鉄道との乗り換え

野々市駅 野々市工大駅 乙丸駅

【バスロケーションシステム活用の事例】 岐阜県中津川市

中津川市坂下地内を走るコミュニティバスにおいて、デジタルサイネージ（電子看板）を使ったバスの運行情報を案内するバスロケーションサービスを導入。病院内に設置したデジタルサイネージにコミュニティバスの現在位置を地図上に表示するとともに、バスが到着する予想時間を、『あと、約何分で到着します』と表記することで、バスの利用者はバスの到着時間に合わせて、待合室で待つことができるなど、利便性の向上が期待される。

加えて、12月には「クリスマスバス」というイベント性のある取組と、バスロケーションサービスを組み合わせることで、単なる移動手段ではない「愉しめる公共交通」を創出し、さらなる公共交通の魅力を引き出している。

標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)
 2017年3月に国土交通省が定めた形式
 バス停の位置情報、時刻表、ルート、運賃などの複数のCSVファイルを格納したZIPファイル

GTFS-JPのオープンデータ化→バスの活性化に

スマホで経路検索
インターネットでバス経路の検索が可能に

サイネージで運行案内
バス車両の現在位置情報などを組み合わせ、リアルタイムで運行情報を案内

調査・分析の基礎データ
GTFS-JPと国勢調査5次メッシュ人口を利用した、高齢者の人口分布とバスサービスの可視化の例

クリスマスバスでバスロケーションサービスではない「愉しめる公共交通」の創出と、公共交通の魅力を引き出す

クリスマスバスの
かわいい飾りは園児の手作り

出典：中津川市ホームページ

【遅延情報提供の事例】 Google Mapにおける遅延情報提供

国土交通省の進める「標準的なバス情報フォーマット」の「動的バス情報フォーマット(GTFSリアルタイム)」で整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映される。



Google Mapの経路検索に、リアルタイムの遅延情報が提供される

【公共交通アテンダントの事例】 青森県八戸市 八戸公共交通アテンダント “はちこ”

公共交通の乗り継ぎにおける情報バリアの解消と公共交通の利用促進を図ることを目的として、八戸駅やバス車内などで観光客や市民の“旅”をご案内する事業を実施。人でしかなし得ない心の通じ合うアテンドを通じ、公共交通の利用環境の向上と路線バスの利用促進を目指している。(H31.3までで終了)



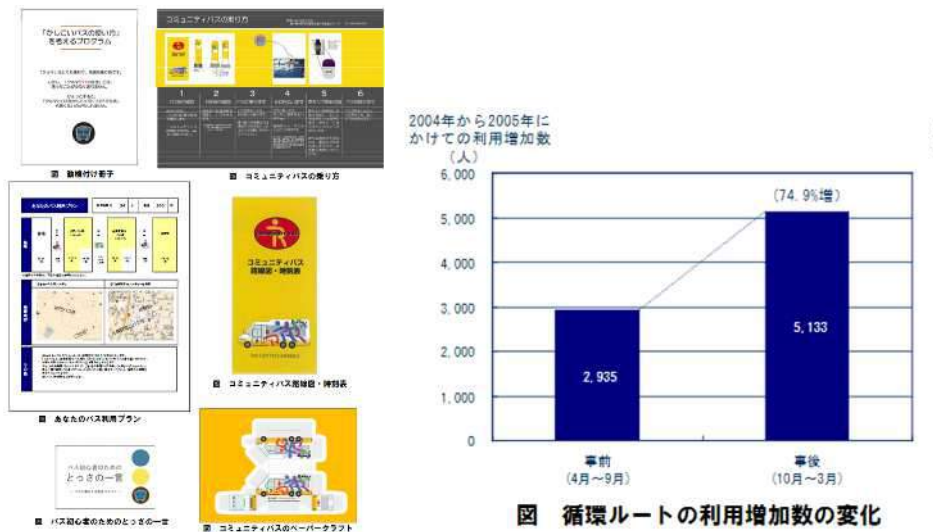
② モビリティ・マネジメントの実施

<p>現状・課題</p>	<p>本市では自動車の利用割合が非常に高くなっており、自動車への過度な依存を徐々に低減させ、公共交通等を利用するライフスタイルへの転換を図ることが必要です。</p> <p>交通事故件数は年々減少していますが、高齢ドライバーの交通事故の割合が増加傾向にあり、また、運転免許返納を見据えて、公共交通の維持・充実や、気軽に利用できる公共交通が求められています。</p>				
<p>方向性</p>	<p>公共交通の持続性を高めていくためには、利用者側においても、例えば「バスに生活リズムを合わせる」ような、公共交通に対する意識変化・意識付けを図っていくことが重要です。過度な自動車依存から「ひとと環境にやさしい交通手段」を適度に組み合わせて移動することの意識付けを図る「モビリティ・マネジメント()」の取組を推進します。</p>				
<p>具体的施策</p>	<p>高齢者の運転免許返納を見据えた公共交通利用の促進 重点実施</p> <p>高齢者の運転免許返納を見据えて、各地域の高齢者団体や高齢者の同居家族等を対象に、出前講座等を通じた動機付け情報の提供や乗車体験会、オーダーメイドの時刻表の作成などを通じて、公共交通の利用を促し、自家用車に依存したライフスタイルからの脱却を図ります。</p>				
	<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、地域住民</p>			
	<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>
<p>高齢者の運転免許返納を見据えた公共交通利用の促進</p> 					
<p>具体的施策</p>	<p>ライフステージの変化に併せた公共交通の情報提供等 重点実施</p> <p>進学や転入などのライフステージの変化に併せて、公共交通の利用方法等の情報提供を行うほか、高校や大学等でのワークショップを通じた公共交通マップの作成など、公共交通等を利用したライフスタイルへの転換を図ります。</p>				
	<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、地域住民等</p>			
	<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>
<p>ライフステージの変化に併せた公共交通の情報提供等</p> 					
<p>期待される効果</p>	<p>公共交通利用のきっかけを提供することで、公共交通に慣れ親しみ、利用増加につなげることができます。</p>				

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。

【モビリティ・マネジメントの事例】 茨城県龍ヶ崎市 コミュニティバス利用促進のためのモビリティ・マネジメント

コミュニティバスの需要増と地域モビリティの一層の拡大を意図して、龍ヶ崎市の居住者を対象として、「バスの使い方を考える動機付け冊子の配布」「アンケート結果に基づく、個々のニーズに対応したバスを利用した行動プランの提案」など、情報提供と2回のアンケートによる住民とのコミュニケーションを通じた利用促進を実施。その結果、コミュニティバスの利用増加数が、前年同期より約75%増加する成果を得た。



出典：国土交通省 モビリティ・マネジメント冊子(2007)

【高齢者を対象としたモビリティ・マネジメント】(北海道釧路市)

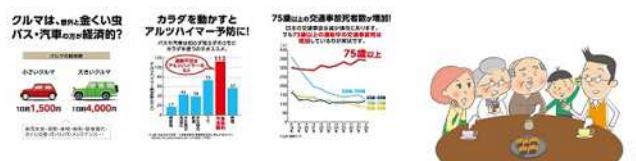
70歳以上の高齢者の皆様を主な対象として、公共交通機関を利用することの多面的なメリットをレクチャーするほか、路線バスの乗り方教室、路線バスの乗車体験、公共交通に関する交通ワークショップを実施するなど、自家用車の過度な利用抑制を図るとともに、公共交通の利用促進の取組みを進めている。

・釧路市にて高齢者のマイカー依存脱却に向けた2つの取組を実施
※釧路市：人口17万人、高齢化率32.0%

【取組1】高齢者クラブ向けのMMレクリエーション



【取組2】高齢者及び同居家族向けの動機付け情報の作成・検証



出典：釧路市ホームページ

③ 交通サービスのキャッシュレス化

現状・課題	現在、あいの風とやま鉄道においては全国共通 IC カードの利用が可能なのか、富山地方鉄道の路線バスにおいては「ecomyca カード」が利用可能となっていますが、万葉線や市内コミュニティバスは未対応となっています。				
方向性	全国共通 IC カードの導入にはコストがかかることから、全国的な交通系 IC カード及びキャッシュレス決済の普及状況を勘案しつつ、出来るだけ安価で実現できる方策を検討します。				
具体的施策	コミュニティバス等でのキャッシュレス決済の導入検討 重点実施 キャッシュレス決済について、万葉線では交通系 IC カードの導入について関係機関と検討しています。コミュニティバスにおいては定期券等の電子化や QR コード決済など比較的低コストで整備可能な仕組みの導入から検討します。				
	実施・関連主体	射水市、万葉線			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
	キャッシュレス決済導入を検討し、実証実験を通じて費用対効果等を検証し、本格実施を判断				
期待される効果	支払いの手間を省くことができるとともに、シームレス(継ぎ目のない)な移動社会を実現することができます。				

【コミュニティバスにおけるキャッシュレス決済の事例】

北海道恵庭市「エコバス」のスマート定期券(左下図)

利用者のスマートフォンにおける決済・表示アプリにおけるキャッシュレス決済により、コミュニティバスの定期券機能として利用可能となっている。


岐阜県美濃加茂市「あい愛バス」(右下図)

コミュニティバス「あい愛バス」の運賃支払いに、QRコード決済の1つである「LINE Pay」が使えるようになっている。

2019年4月1日から
エコバス定期券がスマートフォンで購入できる!
こんなに便利に
今お使いのスマートフォンがそのまま定期券として使える!
定期購入に窓口に並ぶ必要がなくなる!
24時間クレジットカード・コンビニエンスストアで購入が可能!
スマートフォン画面をそのまま乗務員に見せるだけ!

2019.5.21~
スマホひとつで簡単に
あい愛バスの運賃支払いにLINE Payが使えます!!
STEP1 LINE QRコードを提示
STEP2 乗務員に運賃額を伝える
STEP3 運賃が自動的に引かれます
100円
ご利用はLINE Payの乗車登録および乗車の手続きが必要です
詳細はLINE Payホームページ(https://line.me/j/pay)をご覧ください

④ 公共交通従事者の労務環境の改善と接客力向上

<p>現状・課題</p>	<p>本市におけるコミュニティバスやデマンドタクシーは、高齢者が多く利用されるため、運転手の丁寧で分かりやすい接客が重要ですが、運転手不足が年々深刻化してきており、ゆとりある運行や的確な接客を行うためには、運行の効率化に併せて労務環境の改善を図ることが必要です。</p>				
<p>方向性</p>	<p>公共交通従事者（バス、タクシー運転手）と利用者のコミュニケーションが円滑になるよう、労務環境の改善と接客力の向上を図ります。</p>				
<p>具体的施策</p>	<p>労務環境に配慮した運行の見直しと、利用者に応じた接客力の向上 コミュニティバスの路線等を見直しに併せて、労務環境の改善にも配慮しながら、運行内容の見直しや効率化を図ることで、ゆとりある運行につなげます。 また、高齢化の進展に伴い、公共交通利用における高齢者の増加が確実になっています。公共交通事業者に対して、本市で実施している「認知症サポーター養成講座」の受講を促進するなど、認知症への対応だけでなく、様々な高齢者等に対する接客力の向上を図ります。</p>				
	<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、コミュニティバス・デマンドタクシー運行事業者</p>			
	<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>
<p>労務環境の改善に配慮した運行の見直しと、接客力向上の取組</p> 					
<p>期待される効果</p>	<p>全ての人々が安心して公共交通を利用できる環境を醸成することで、安全・快適な市民の移動が確保できます。</p>				


基本方針 3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実

(1) 日常の暮らしを支える交通手段の確保

① 健康・福祉分野との連携・役割分担

<p>現状・課題</p>	<p>高齢者人口の増加や介護負担増に伴い介護予防の重要性が高まっている中、本市では、住民が主体となって地域ぐるみの介護予防を推進していくため、「きららか射水 100 歳体操」(高知市の理学療法士が開発した日常生活動作に必要な筋力をアップする体操)の普及等に取り組んでいます。</p> <p>一方、運転免許返納後、買い物や通院等の日常生活に必要な移動ができるか将来への不安に関する意見が多く見られます。</p>																						
<p>方向性</p>	<p>高齢者の外出支援は長期的に健康増進、医療・介護費の削減につながることから、福祉施策と公共交通施策が連携して、福祉移送サービス及び公共交通サービスの提供に努めます。</p>																						
<p>具体的施策</p>	<p>福祉施策と連携した公共交通利用の促進と高齢者の交通事故防止</p> <p style="text-align: right;">重点実施</p> <p>各地域で活動する高齢者団体等に対して、公共交通の利用方法等の情報提供や乗車体験など、高齢者の公共交通の利用促進を図ることで、外出機会増加による健康維持などへの相乗効果や、高齢者運転免許証自主返納支援事業を通じた交通事故の減少が期待されます。交通安全や健康・福祉施策との連携を図りながら、高齢者の移動手手段の確保や公共交通の利用促進に取り組みます。</p> <table border="1" data-bbox="399 1187 1398 1429"> <tr> <td>実施・関連主体</td> <td colspan="5">射水市</td> </tr> <tr> <td>スケジュール</td> <td>令和2年度 (2020年度)</td> <td>令和3年度 (2021年度)</td> <td>令和4年度 (2022年度)</td> <td>令和5年度 (2023年度)</td> <td>令和6年度 (2024年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="4">高齢者を対象とした公共交通利用の周知、運転免許返納支援の実施</td> <td></td> </tr> </table>					実施・関連主体	射水市					スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)		高齢者を対象とした公共交通利用の周知、運転免許返納支援の実施				
実施・関連主体	射水市																						
スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)																		
	高齢者を対象とした公共交通利用の周知、運転免許返納支援の実施																						
<p>具体的施策</p>	<p>福祉交通との役割分担</p> <p>乗降場所までの移動が困難な人や乗降に介助が必要な人の移動手手段を確保するため、輸送と介助が一体となったドアツードアの移動を行う福祉交通サービス(現在、移送サービス事業、福祉有償運送、高齢者等車いす対応タクシー券交付事業、重度心身障がい者(児)に対する福祉タクシー利用券の交付等を行っています。)の提供に引き続き取り組んでいきます。</p> <table border="1" data-bbox="399 1713 1398 1960"> <tr> <td>実施・関連主体</td> <td colspan="5">射水市</td> </tr> <tr> <td>スケジュール</td> <td>令和2年度 (2020年度)</td> <td>令和3年度 (2021年度)</td> <td>令和4年度 (2022年度)</td> <td>令和5年度 (2023年度)</td> <td>令和6年度 (2024年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="4">福祉部局との役割分担・福祉交通の確保</td> <td></td> </tr> </table>					実施・関連主体	射水市					スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)		福祉部局との役割分担・福祉交通の確保				
実施・関連主体	射水市																						
スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)																		
	福祉部局との役割分担・福祉交通の確保																						
<p>期待される効果</p>	<p>高齢者等が公共交通を使って外出できる環境を整えることで、寝たきり、引きこもりの防止や健康増進による医療費の削減などにつながります。</p>																						

② 誰もが利用しやすい車両の導入促進

<p>現状・課題</p>	<p>万葉線及びコミュニティバスの一部車両については、低床車両、バリアフリー性の高い車両の導入がなされていますが、一部未対応のものが存在します。 <コミュニティバスでの導入状況> 車両 32 台（予備含む。）のうち、25 台は低床車両（うち 24 台はノンステップバス）を導入しており、21 台は車いす対応の車両です。 <万葉線での導入状況> 車両 11 両のうち、低床車両は 6 両です。</p>					
<p>方向性</p>	<p>老朽化した車両の更新にあわせて、バリアフリー性に優れた低床車両の導入を進めます。</p>					
<p>具体的施策</p>	<p>コミュニティバスや万葉線等の車両更新時における低床車両の導入促進 コミュニティバスや万葉線等の車両更新時には、高齢者・車椅子利用者・ベビーカー利用者等が乗降しやすい低床車両を導入します。</p>					
	<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、万葉線、コミュニティバス運行事業者</p>				
	<p>スケジュール</p>	<p>令和 2 年度 (2020 年度)</p>	<p>令和 3 年度 (2021 年度)</p>	<p>令和 4 年度 (2022 年度)</p>	<p>令和 5 年度 (2023 年度)</p>	<p>令和 6 年度 (2024 年度)</p>
<p>計画的な車両更新に併せた低床車両の導入</p> 						
<p>期待される効果</p>	<p>誰でも乗りやすい車両の導入により、高齢者をはじめすべての人の利用促進及び外出支援につながります。</p>					





写真出典：海王交通ホームページ



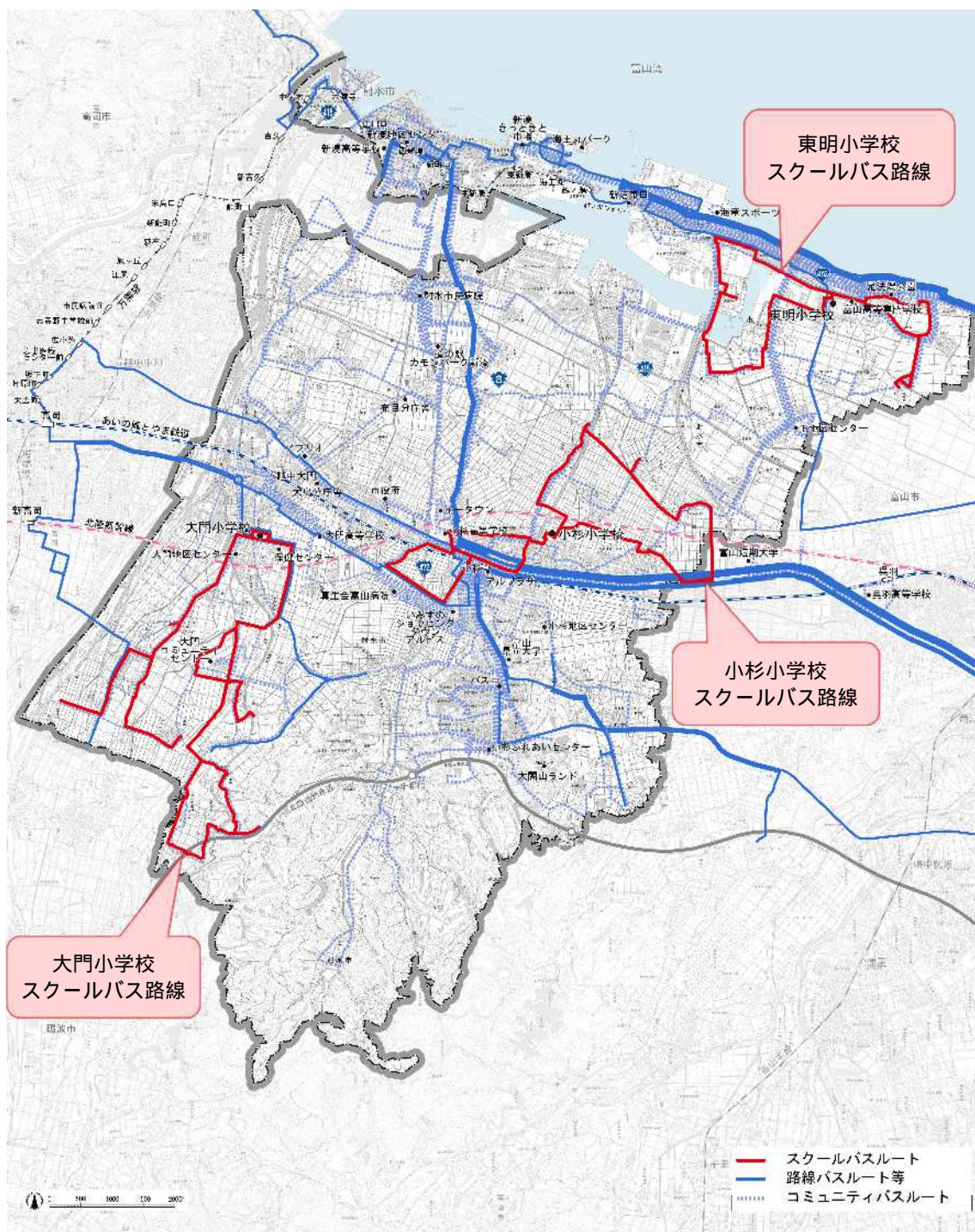
写真出典：とやま観光ナビ

③ 教育分野との連携・役割分担

<p>現状・課題</p>	<p>本市の小中学生の登下校時の交通手段として、万葉線や路線バス、コミュニティバスの利用者への支援のほか、スクールバスを8台運行しています。また、高等教育機関がスクールバスを運行し、一部コミュニティバスと重複しており、バス運転手不足の環境下においては非効率的なものとなっています。</p> <p>本市では、高校や高等教育機関が複数立地していることから、通学のために公共交通を利用する者も多いことから、引き続き利用しやすい環境を整える必要があります。</p>				
<p>方向性</p>	<p>コミュニティバス、路線バス及びスクールバスの相互の役割分担により、効率的な輸送と相互利用による利便性の向上を図ります。</p>				
<p>具体的施策</p>	<p>スクールバスの活用と路線バス等との役割分担</p> <p>小・中学生の登下校に必要な移動手段を確保しながら、地域の特性や財政負担にも考慮しつつ、スクールバスへの地域住民の混乗化、スクールバスを登下校時間帯以外の空き時間のコミュニティバスへの活用、民間路線バス等との競合解消・役割分担について検討します。</p>				
	<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、路線バス事業者、コミュニティバス運行事業者</p>			
	<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>
<p>スクールバスの活用等を検討し、可能なものから実施</p>					
<p>具体的施策</p>	<p>高等教育機関との連携</p> <p>市内の高等教育機関ではスクールバスを運行し、コミュニティバス等と重複していることから、バス運転手の確保の観点から、競合解消・役割分担等について、関係機関と協議を行うとともに、通学定期券の継続など引き続き利用しやすい環境を整え、移動手段の確保を図ります。</p>				
	<p>実施・関連主体</p>	<p>射水市、各教育機関、交通事業者</p>			
	<p>スケジュール</p>	<p>令和2年度 (2020年度)</p>	<p>令和3年度 (2021年度)</p>	<p>令和4年度 (2022年度)</p>	<p>令和5年度 (2023年度)</p>
<p>教育機関との協議・調整</p>					<p>適宜見直し</p>
<p>期待される効果</p>	<p>学生の通学手段の確保と、コミュニティバスの利用者数増加の双方の効果が期待できます。</p>				

< 小学校スクールバスの運行状況（平成 30 年度（2018 年度）） >

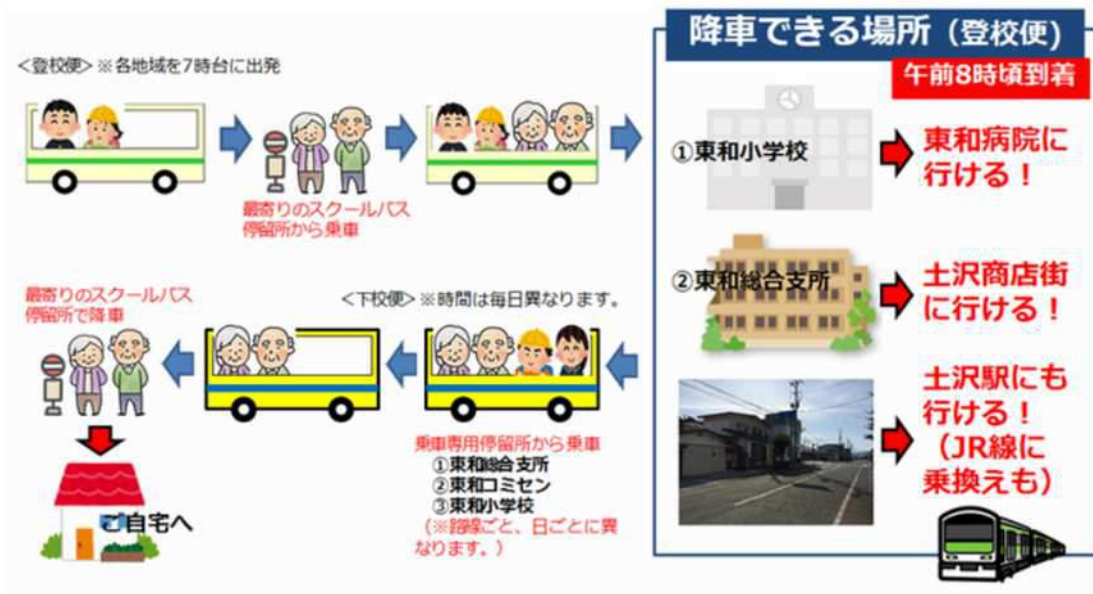
学校の統廃合等のため、学校から自宅までの距離が概ね 2 km 以上となり、通学が困難になる児童がいる場合に、スクールバスを運行しています。



- ・ 東明小学校 2 路線 2 台（浜開・七美方面：約 70 人、本江方面：約 90 人）
- ・ 小杉小学校 2 路線 1 台（大江方面：約 50 人、伊勢領方面：約 60 人）
- ・ 大門小学校 5 路線 5 台（浅井地区：約 160 人、櫛田方面：約 100 人、水戸田地区：約 50 人）

【スクールバスとコミュニティバスの統合の事例】 岩手県花巻市東和地域

花巻市東和地域のスクールバスに一般の方が児童生徒と一緒に乗ることができる制度。児童生徒が通学に利用するスクールバスに地域住民の方々の混乗を可能にすることで、別途運行する予約型乗合バスを利用できない時間帯や曜日における地域住民の方々の移動を支援するもの。限られた車両資源を有効に活用した地域住民の移動を支える交通として機能している。



出典：岩手県花巻市ホームページ

(2) 地域内外の交流を促す公共交通の充実

① 公共交通を活用したおでかけの促進

現状・課題	地域内移動の大部分が自動車に頼っている一方、自動車を持たない(運転できない)方にとっては、買い物の機会が減少する懸念があり、地域経済へも悪影響となるおそれがあります。				
方向性	商店等と連携し、公共交通を利用した外出ときっかけづくりを提供します。				
具体的施策	商店等と連携した企画乗車券等の検討 重点実施 地元商店等と連携した企画乗車券などの開発や、市が実施する「孫とおでかけ支援事業」等とのタイアップなど、各公共交通機関との連携も図りながら、公共交通を活用したお出かけを促進します。				
	実施・関連主体	射水市、あいの風とやま鉄道、万葉線、民間事業者			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
	商店等との連携方策の検討		再編に併せて試行実施	効果を検証しながら継続実施	
具体的施策	主要施設等へのアクセスの確保 今後、公共施設の統廃合等があった場合には、施設へのアクセスに配慮し、公共交通の活用を図ります。				
	実施・関連主体	射水市			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
	必要に応じてルート等の見直し				
期待される効果	多くの人に公共交通を利用した外出を促すことによる公共交通の利用増加、外出支援による健康増進及び地域経済の活性化が期待できます。				

【施設・商店等との連携の事例】 青森県八戸市

日帰り路線バスパック

路線バスを使って、気軽にお出かけを楽しめる企画商品。バスを降りる際に運転手に声をかけて、各バスパックに設定された施設等の割引などを受けられるクーポンを取得。



出典：八戸公共交通ポータルサイト（八戸市地域公共交通会議）

② 観光分野との連携・役割分担

現状・課題	本市における主な観光路線としては、鉄道や高速バス等の広域移動に加え、富山駅とベイエリアを結ぶ「富山ぶりにバス」や、岩瀬とベイエリアを結ぶコミュニティバス「海王丸パーク・ライトレール接続線」等を運行しています。					
方向性	本市の観光資源と公共交通との連携を図り、本市を訪れる観光客が公共交通で容易に市内を周遊できる環境を整えます。					
具体的施策	<p>鉄道駅とベイエリアを結ぶ観光移動の推進</p> <p>鉄道駅(新高岡駅等の新幹線駅やあいの風とやま鉄道小杉駅等)と新湊複合交流施設やベイエリアを結ぶ観光路線の新設・強化について、コミュニティバス等他の路線との調整を図りながら取り組みます。</p>					
	実施・関連主体	射水市、富山県、交通事業者				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		実証実験及び効果検証	本格運行			
具体的施策	<p>万葉線の延伸等の調査研究</p> <p>海王丸パーク周辺への観光客の誘客と賑わいづくり等のため、万葉線の延伸その他周辺を回遊するための方策について、関係機関と協議しながら調査研究します。</p>					
	実施・関連主体	射水市、万葉線				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		万葉線延伸等に向けた調査研究				
期待される効果	鉄道駅と新湊地区のアクセスを向上させることによって、新たな観光需要を喚起することができます。					

③ 新たなモビリティサービスの推進

現状・課題	本市に限らず、全国的に地方都市においては公共交通サービスの維持が課題になっています。一方で、IoTやAIを活用した技術革新を受け、これまでにない新たなモビリティサービスへの取組が活発になっており、全国各地で実証実験が行われています。				
方向性	本市においても、各地の取組事例を参考にしつつ、グリーンスローモビリティ(1)やMaaS(2)に関する調査研究を行います。				
具体的施策	<p>グリーンスローモビリティの導入や先進技術を活用した公共交通の研究 新湊複合交流施設や内川周辺における観光客の回遊手段の確保や、高齢者の移動手段の確保等を図るため、環境にやさしいグリーンスローモビリティの導入を図ります。</p> <p>また、運転者不足への対応と市民の移動手段の確保等のため、将来の在り方を見据えながら、自動運転技術等の先進技術を取り入れた交通手段について研究します。</p>				
	実施・関連主体	射水市、民間事業者等			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
具体的施策	<p>MaaSに関する調査研究 複数の事業者が連携し、様々な移動手法・サービス(商業、宿泊・観光、物流、医療、福祉、教育、一般行政サービス等)を組み合わせる一つの移動サービスとして提供することにより、様々な地域課題を解決する可能性について調査研究します。</p>				
	実施・関連主体	射水市、交通事業者、民間事業者等			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
期待される効果	スマートフォンなどを通じて移動手段の情報と目的地の様々な情報を一体的に検索・提案・発信することにより、個人のニーズに合った最適化されたサービスの提供が可能となり、シームレスな移動が実現できます。				

1 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。

2 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つのサービスととらえ、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。

【グリーンスローモビリティの事例】

WA-MO（電動カート）を活用した新たな移動手段の提供 石川県輪島市

軽自動車ナンバーを取得した WA-MO（電動カート）で、観光客の足として市内観光スポットを結ぶルートと、公共施設や医療機関、商店街などを結ぶ地域住民の生活に密着したルートを運行し、将来的な自動運転も視野に入れた次世代交通を構築して地域の活性化を図ることを目指しています。

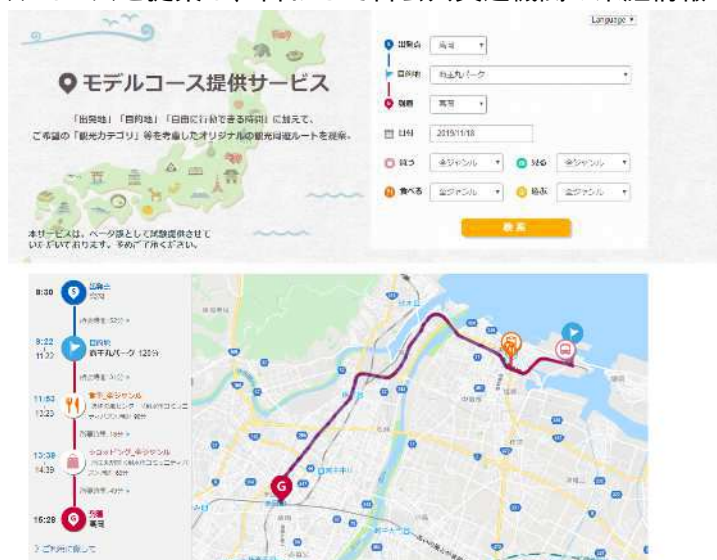


出典：輪島市商工会議所ホームページ

【観光型 MaaS でモデルコース提案実証実験】 射水市・高岡市・氷見市各観光協会、(株)駅探

観光型 MaaS などの新たなサービスを見据え、(株)駅探が独自開発した「旅程検索システム」と JTB パブリッシング提供の観光情報データベース「るるぶ DATA」をベースに、射水市、高岡市、氷見市の各観光協会が発行するガイドブック等に掲載されている観光地情報を合わせて提供する実証実験を実施。

出発地と目的地、さらに「見る」「食べる」「遊ぶ」「買う」ジャンル別を指定して検索することで、観光モデルコースを提案し、合わせて各公共交通機関の乗継情報を同時に提供。



出典：モデルコース提供サービスベータ版（駅探）

④ 自転車の活用推進

現状・課題	現在、市内では、内川や海王丸パーク周辺でのレンタサイクルが行われており、またベイエリアではサイクルステーションも複数設置されています。				
方向性	自転車を公共交通と同様に重要な交通手段の1つと捉え、自転車の積極活用による移動がスムーズになるような環境を整えます。				
具体的施策	公共交通と連携した自転車の活用推進策の検討 公共交通機関の乗り場まで自転車を利用したり、また自転車を輪行袋に入れて公共交通機関を利用したり、サイクリートレインを利用することで、公共交通を補完しながら円滑な移動が可能となります。 小杉駅及び越中大門駅を中心とした市民生活の足としての自転車の活用を含め、公共交通と連携した自転車の活用策を検討します。				
	実施・関連主体	射水市、あいの風とやま鉄道、万葉線			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
	自転車活用に係る調査	効果を見ながら継続実施			
具体的施策	レンタサイクル等の推進 内川や海王丸パーク周辺でのレンタサイクルに加え、新湊複合交流施設や民間施設などを発着点とし、公共交通を連携・補完しながら、地域資源を生かしたサイクリングを展開することにより、人々の交流をさらに促進します。				
	実施・関連主体	射水市、民間事業者			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
	レンタサイクルに係る調査	効果を見ながら継続実施			
期待される効果	公共交通と自転車を組み合わせて「自動車に過度に頼らない交通」の実現により、環境負荷の軽減と健康増進、外出機会の増加を契機とした地域の活性化につながります。				

【サイクルトレインの事例】万葉線

万葉線沿線の富山湾岸を自転車で楽しむ観光客などの利便に資するため、低床車両（アイトラム）の車椅子スペースを活用して自転車を持ち込める「サイクルトラム」の取組を行っている。

サイクルトラムについて



※反対側ホームでお待ちください。通常の乗り方は異なりますのでお気を付け下さい。

☆設置例



万葉線でサイクリングに出かけよう！

- 期間：2019年4月1日～11月30日
- 時間：平日9：00～15：00・土日祝日8：00～17：00
- 対象車両：アイトラム（1000型）
- 利用方法：2日前までの事前予約をお願いいたします。1回の利用台数は2台までといたします。当面は各日午前、午後1組ずつ先着順とさせていただきます。反対側ホームより乗降頂くことになります。

【公共交通と自転車の連携事例】黒部市「モビリティハブ」

バス停又は隣接地に駐輪場を併設し、無料公共自転車「ちょいのり黒部」を配備するモビリティハブの整備を進めている。「路線バス」と「自転車」との“結節機能（ハブ）”を持たせ、バス降車後の多様な移動ニーズに対応できる環境を整えることにより、外出意欲を補完し、もって公共交通の利用促進を図ることを目的としている。



出典：黒部市ホームページ

【重点実施プロジェクト】

※ 前述した基本方針1～3において掲げた各種施策のうち、本市においては下記の施策を「重点実施プロジェクト」として位置づけ、地域公共交通網の改善に総合的に取り組みます。

重点実施プロジェクト1：公共交通ネットワーク再構築プロジェクト

本市における交通機関である鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーのそれぞれを、相互に役割分担をしつつ有機的につなげるため、コミュニティバス、デマンドタクシーの路線再編を中心とした「公共交通ネットワークの再構築」を行います。

＜実施スケジュール＞

令和2年度：コミュニティバス及びデマンドタクシーの路線再編の検討

令和3年度以降：路線再編の段階的实施及び関連施策の実施

＜関連個別施策一覧＞（再掲）

- ハブ拠点・乗継拠点の位置づけと幹線軸の形成（→p. 49）
- 中央環状路線の検討（→p. 49）
- 路線バスとコミュニティバスとの役割分担・連携強化（→p. 50）
- 地域内運行の役割の明確化と移動の確保（→p. 53）
- ハブ拠点・乗継拠点における乗継・待合環境の充実（→p. 56）
- コミュニティバス運行の効率化と利便性向上（→p. 59）
- デマンドタクシーの運行内容の見直しと乗合の促進（→p. 59）

重点実施プロジェクト2：公共交通を活用したお出かけ促進プロジェクト

市民が公共交通に親しみを持って接し、過度に自家用車に依存したライフスタイルからの脱却と、福祉や商業等との連携による移動の活性化を目指し、公共交通を活用したお出かけを促進する施策を総合的に行います。

＜実施スケジュール＞

令和2年度：福祉との連携と、高齢者の運転免許返納を見据えた公共交通利用の促進

令和3年度以降：路線再編に併せたマップ・バス停表示の分かりやすさ改善、商業等との連携
施策の検討・実施

＜関連個別施策一覧＞（再掲）

- 全体マップの作成やコミュニティバスのバス停時刻表の改善（→p. 64）
- 高齢者の運転免許返納を見据えた公共交通利用の促進（→p. 67）
- ライフステージの変化に併せた公共交通の情報提供等（→p. 67）
- 福祉施策と連携した公共交通利用の促進と高齢者の交通事故防止（→p. 71）
- 商店等と連携した企画乗車券等の検討（→p. 76）
- コミュニティバス等でのキャッシュレス決済の導入検討（→p. 69）

第7章 計画の推進体制と進捗管理

1 推進体制

本計画は、本市が目指す公共交通施策の基本方針を示したものであり、今後、この基本方針に即して各施策・事業の実施に向けた「方法・役割分担・予算化」等について具体的な検討を進めていきます。

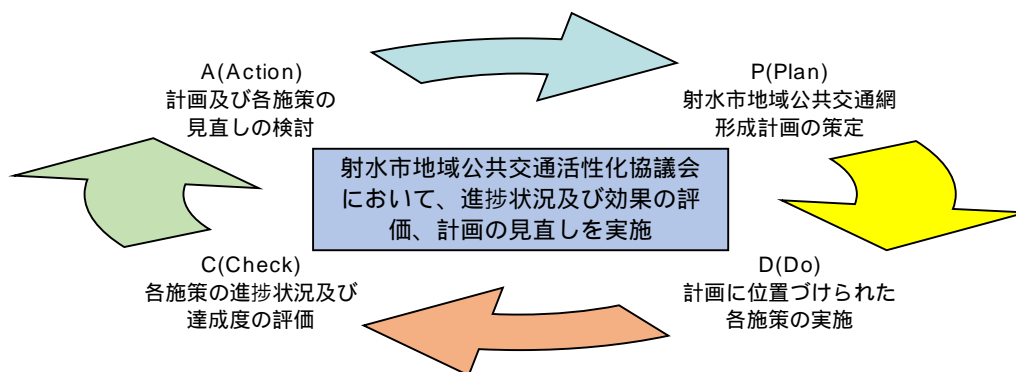
公共交通の施策・事業の実施は、他分野の施策と一体的に取り組むことで、クロスセクター効果を発揮するものもあり、庁内関係課のみならず、国、県及び周辺市町並びに鉄軌道・バス・タクシー事業者等と緊密に連携しながら、将来のまちづくりを見据えた取組を展開していきます。

地域と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、地域の住民や団体等からの支援や協力を得て、持続可能な公共交通網を形成します。

2 進捗管理

事業内容については、計画に基づく事業の実施状況、目標指標の達成状況を定期的に確認・評価・検証を行い、改善や見直しを図る「PDCAサイクル」に基づき進捗を管理します。また、国の制度の変更や社会経済状況の変化、地域特性及び利用の現状等を勘案しつつ、47頁に示す目標数値の変化を継続的に収集・分析し、毎年の地域公共交通活性化協議会によって進捗状況や効果を定量的・客観的に評価して、必要に応じて見直しを行っていくものとします。

また、最終年次においては、市民アンケート調査を実施し、市民満足度や公共交通に対する評価、引き続きの改善要望を把握するものとします。



3 施策ごとの実施体制とスケジュール

基本方針	目標	施策	具体的な内容	実施主体及び関係主体	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)		
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 まえた公共交通網の 構築	地域拠点を中心とした 交通ネットワークの形 成	ハブ拠点・乗継拠点の位置づけと幹線 軸の形成	射水市、コミュニティ バス運行事業者	路線再編 の検討	→	→	→	→		
			中央環状路線の検討	射水市、コミュニティ バス運行事業者	中央環状 路線の検討	→	→	→	→		
		複数交通モードの連携 と広域移動の確保	鉄道とコミュニティバスとの連携強化	射水市、コミュニティ バス運行事業者				ダイヤ改正に伴い乗り継ぎに配慮			
			路線バスとコミュニティバスとの役割 分担・連携強化	射水市、路線バス事業 者、コミュニティバス 運行事業者	路線再編の検討に併 せて共同運行の検討	→	→	協議が整い次第、実施			
		地域の実情・特性に応 じた地域内運行の確保	地域内運行の役割の明確化と移動の 確保	射水市、路線バス事業 者、コミュニティバス 運行事業者	路線再編 の検討	→	→	路線再編の段階的実施		適宜見直し	
			住民等主体の地域交通の導入検討	地域住民、射水市、交 通事業者	地域主体交通導入 に向けた制度設計	→	→	必要に応じて協議、実証実験			
		利便性の高い交通 結節点づくり	円滑に利用できる交通 ターミナル機能の強化	ハブ拠点・乗継拠点における乗継・ 待合環境の充実	射水市	新湊複合交 流施設での 環境整備	→	→	小杉駅南口等における環境改善の内容 を検討し、可能なものから順次実施		
				小杉駅と周辺エリアのシームレスな 移動に関する調査研究	射水市、あいの風とや ま鉄道			調査研究・関係機関協議			
			鉄道の利便性を高める 環境整備	パーク・アンド・ライド等を促進する 駐車場や駐輪場の確保	射水市、あいの風とや ま鉄道、万葉線				新規の駐車場・駐輪場の必要性を検討し、可能なものから順次整備		
				鉄道線の老朽化対応・安全対策と、 バリアフリー化に関する調査研究	万葉線、あいの風とや ま鉄道、射水市、高岡 市、富山県				万葉線の老朽化対応の実施、バリアフリー化に関する調査研究		

基本方針	目標	施策	具体的な内容	実施主体及び関係主体	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	
基本方針2 持続可能な公共交通の 仕組みづくり	持続可能な仕組み の構築	コミュニティバス・デ マンドタクシー運行の 最適化	コミュニティバス運行の効率化と 利便性向上	射水市、コミュニティ バス運行事業者、地域 住民	路線再編 の検討	路線再編の段階的実施		適宜見直し		
			デマンドタクシーの運行内容の見直し と乗合の促進	射水市、デマンドタク シー運行事業者、地域 住民		見直し方針を検討し、順次見直しを実施				
		運行財源の確保	交通広告等の活用	射水市、万葉線、民間 事業者				広告募集等の実施		
			国・県による支援制度の活用検討	射水市、国土交通省、 富山県	路線再編に 併せた財源 の検討		路線再編の実施に併せた財源確保			
	公共交通の利用環 境の向上	分かりやすい公共交通 案内の提供	全体マップの作成やコミュニティバス のバス停時刻表の改善	射水市	全体マップ・総合 時刻表の作成		バス停時刻表・ 路線図の見直し		適宜見直し	
			バスロケーションシステムの活用	射水市、富山県、民間 事業者	デジタルサイ ネージ新設		バスロケを活用した利用促進策や、 CATVでの遅延情報等の提供の検討			
			公共交通アテンダントの配置	射水市			路線の見直し等に伴う拠点でのアテンダント配置の検討			
		モビリティ・マネジメ ントの実施	高齢者の運転免許返納を見据えた公共 交通利用の促進	射水市、地域住民			高齢者の運転免許返納を見据えた公共交通利用の促進			
			ライフステージの変化に併せた公共 交通の情報提供等	射水市、地域住民等			ライフステージの変化に併せた公共交通の情報提供等			
		交通サービスのキャッ シュレス化	コミュニティバス等でのキャッシ ュレス決済の導入検討	射水市、万葉線			キャッシュレス決済導入を検討し、実証実験を 通じて費用対効果等を検証し、本格実施を判断			
		公共交通従事者の労務 環境の改善と接客力向 上	労務環境に配慮した運行の見直しと、 利用者に応じた接客力の向上	射水市、コミュニティ バス・デマンドタクシ ー運行事業者			労務環境の改善に配慮した運行の見直しと、接客力向上の取組			

基本方針	目標	施策	具体的な内容	実施主体及び関係主体	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	
基本方針3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実	日常の暮らしを支える交通手段の確保	健康・福祉分野との連携・役割分担	福祉施策と連携した公共交通利用の促進と高齢者の交通事故防止	射水市	高齢者を対象とした公共交通の利用方法等の情報提供や、免許返納支援等の実施					
			福祉交通との役割分担	射水市	福祉部局との役割分担・福祉交通の確保					
		誰もが利用しやすい車両の導入促進	コミュニティバスや万葉線等の車両更新時における低床車両の導入促進	射水市、万葉線、コミュニティバス運行事業者	計画的な車両更新に併せた低床車両の導入					
		教育分野との連携・役割分担	スクールバスの活用と路線バス等との役割分担	射水市、路線バス事業者、コミュニティバス運行事業者	スクールバスの活用等を検討し、可能なものから実施					
			高等教育機関との連携	射水市、各教育機関、交通事業者	教育機関との協議・調整	適宜見直し				
	地域内外の交流を促す公共交通の充実	公共交通を活用したおでかけの促進	商店等と連携した企画乗車券等の検討	射水市、あいの風とやま鉄道、万葉線、民間事業者	商店等との連携方策の検討	再編に併せて試行実施	効果を検証しながら継続実施			
			主要施設等へのアクセスの確保	射水市	必要に応じてルート等の見直し					
		観光分野との連携・役割分担	鉄道駅とベイエリアを結ぶ観光移動の推進	射水市、富山県、交通事業者	実証実験及び効果検証	本格運行				
			万葉線の延伸等の調査研究	射水市、万葉線	万葉線延伸等に向けた調査研究					
		新たなモビリティサービスの推進	グリーンスローモビリティの導入や先進技術を取り入れた公共交通の研究	射水市、民間事業者等	グリーンズローモビリティ導入に向けた実証実験	グリーンズローモビリティ本格運行、先進技術に関する研究				
			MaaSに関する調査研究	射水市、交通事業者、民間事業者等	MaaS導入に向けた実証実験					
		自転車の活用推進	公共交通と連携した自転車の活用推進策の検討	射水市、あいの風とやま鉄道、万葉線	自転車活用に係る調査	効果を見ながら継続実施				
			レンタサイクル等の推進	射水市、民間事業者	レンタサイクルに係る調査	効果を見ながら継続実施				

資料編

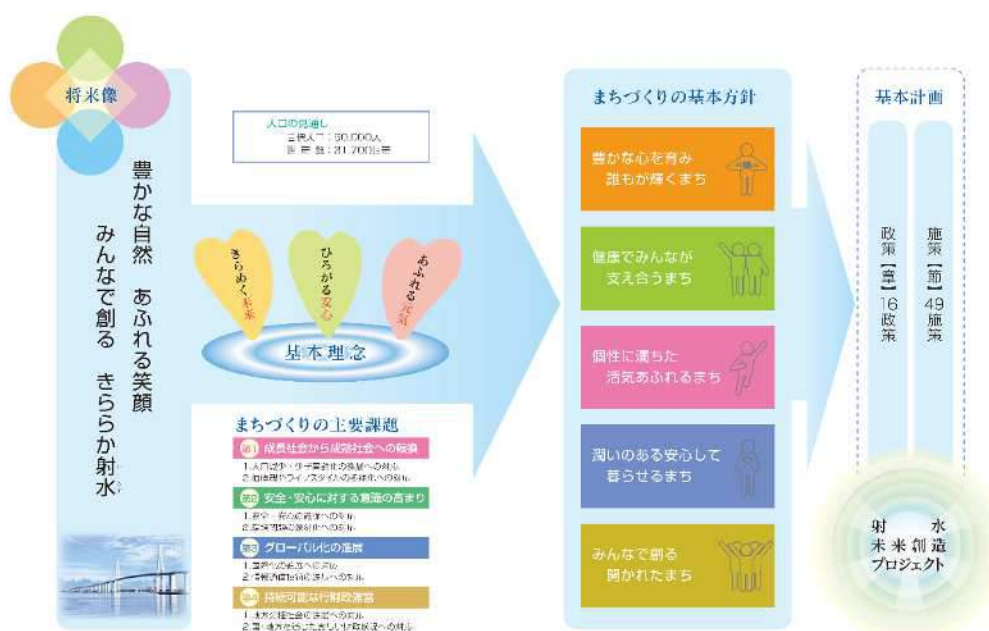
1 上位・関連計画

(1) 第2次射水市総合計画（2014年3月策定）

第2次射水市総合計画では、「豊かな自然 あふれる笑顔 みんなで創る きららか射水」を目指す将来像に掲げ、3つの基本理念及び5つの基本方針に基づき、16の政策と49の施策が示されています。

公共交通施策「公共交通網の整備」においては、「誰でも利用しやすい持続可能な公共交通網の構築」「快適な交通環境の整備」「広域交流を活発化する公共交通機関の充実」が施策の内容として示されています。

【基本構想の構成】



【公共交通施策】

公共交通網の整備（基本計画 第4部 第2章 第2節）
第1 誰でも利用しやすい持続可能な公共交通網の構築
1.公共交通ネットワークの構築 2.主要施設への交通利便性の向上 3.主要交通機関の充実
第2 快適な交通環境の整備
1.公共交通の利用促進 2.移動制約者の利便性向上
第3 広域交流を活発化する公共交通機関の充実
1.広域観光の推進及び観光スポットへのアクセス性向上 2.北陸新幹線の全線整備に向けた事業の推進

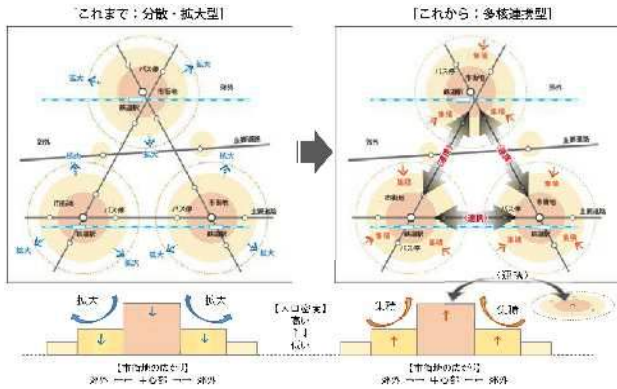
(2) 射水市都市計画マスタープラン（2019年 月策定予定）

射水市都市計画マスタープランでは、今後の都市の在り方として「多核連携型のまちづくりの推進」「広域的な連携・補完による都市機能の充実」の2の考え方が挙げられ、それに基づく将来都市構造図が示されています。

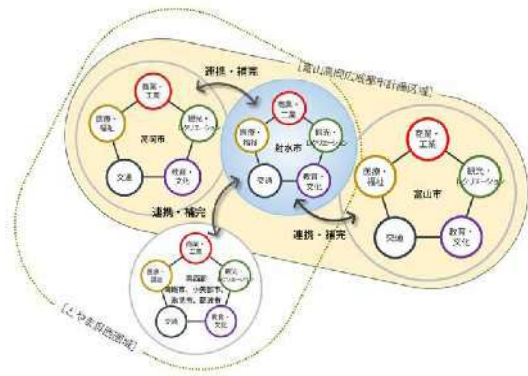
まちづくりの全体方針「居住・産業・レクリエーションと自然が調和する暮らしやすさと活力に満ちたまち」および5つの個別方針を示しており、これらを推進するための都市整備の方針の1つとして「2.交通」が挙げられています。

都市整備の方針「2.交通」の中では、「公共交通体系の整備方針」がまとめられており、交通機関別の整備方針が示されています。また、「その他の交通施設等の整備方針」として、歩行者・自転車通行空間整備や駅周辺整備等（交通結節点の整備）について方針が示されています。

【多核連携型のまちづくり】

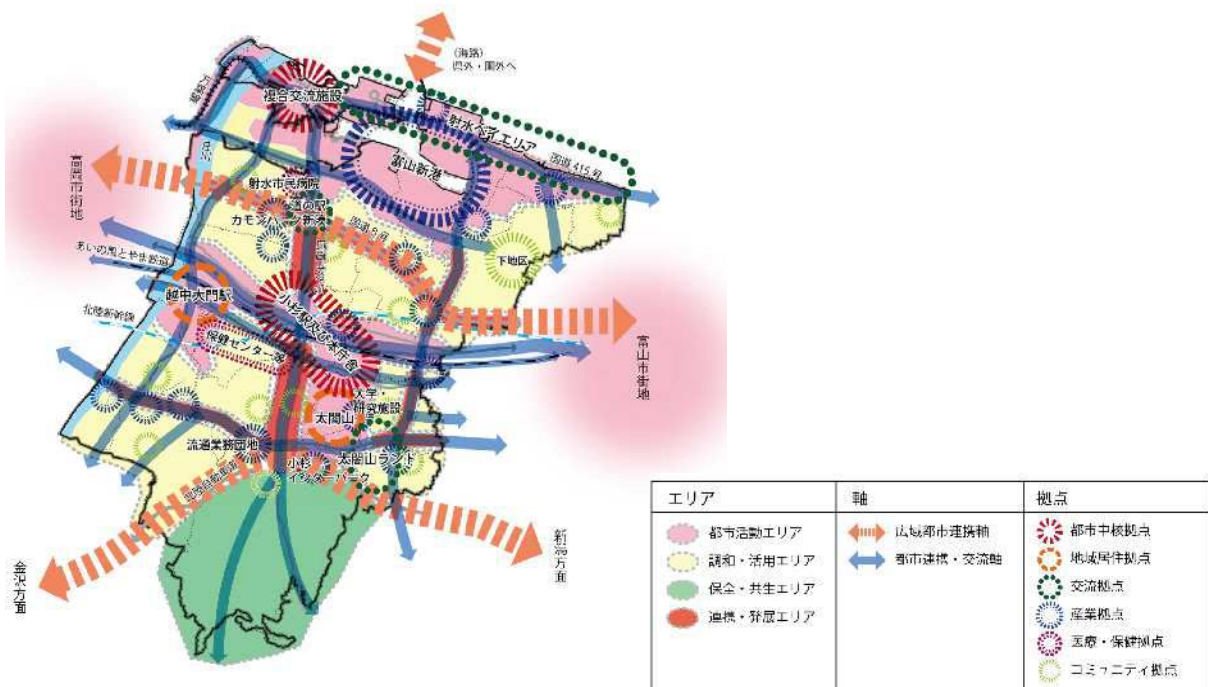


【広域的な連携・補完による都市機能の充実】



今後の都市の在り方に基づく、将来都市構造図

【将来都市構造図】



※図表中、青岡市部分の記載については、青岡市都市計画マスタープランを参照のこと。

都市整備の方針「2.交通」の基本的な考え方（一部抜粋）

都市間及び都市内の人・物の円滑な流れを促進し、地域活性化に資する道路交通体系の構築
 広域的な都市間を結ぶ広域幹線道路、隣接都市間や都市内各拠点を結ぶ地域連携道路、地域
 連携道路を補完する補助幹線道路、日常生活の利便性を支える生活道路の4段階の道路構成に
 基づく整備により、都市間及び都市内の人・物の円滑な流れを促進し、地域活性化に資する道路交
 通体系の構築を図ります。

交通事業者、市民、行政の協働に基づく持続可能な地域公共交通網の構築

既存の鉄道やバス等の公共交通基盤の有効活用と交通需要の適正な管理を行いながら、「射水
 市地域公共交通網形成計画」とあわせて、交通事業者、市民、行政の協働に基づく持続可能な地
 域公共交通網の構築を検討します。

安全・便利に移動できる交通体系の構築

高齢化社会の更なる進展により、自動車に依存しすぎずに、誰もが安全・便利に移動できる交通
 体系の構築の必要性が一層高まると予想されます。その実現に向けて、高齢者、子ども・学生、障が
 い者、及び外国人や旅行者等、全ての市民や来訪者にとって利用しやすい交通施設の整備・確保
 を図ります。

公共交通体系の整備方針（一部抜粋）

あいの風とやま鉄道・万葉線	<ul style="list-style-type: none"> ・あいの風とやま鉄道、万葉線については、事業者への適正な維持管理等の働きかけとともに、<u>利用者の利便性を高め利用者増に資する施設整備等を促進</u>します。 ・北陸新幹線等の広域的な公共交通を利用した観光客を呼び込むために、<u>駅舎等の周辺整備や鉄道とバス等の乗り継ぎ利便性の維持・向上</u>等による受入体制の強化を進めます。特に、本市の玄関口である小杉駅と、観光資源が豊富なベイエリア周辺地区との連絡を強化し、観光をはじめとした様々な交流・連携を促進します。駅については、交通機能の充実だけでなく、周辺地域の<u>にぎわい創出や活性化に資する施設の整備や誰にでも使いやすい環境の整備</u>を検討します。 ・万葉線は、射水市北部と高岡市の中心市街地を結ぶ公共交通であり、引き続き老朽施設の改修等を行い安全性の確保と利便性の向上を促進します。また、<u>シェアサイクルを含むシェアリングモビリティ等との有機的なアクセス確保やベイエリアとの接続強化等も含めた将来のあり方の検討</u>を促進します。
路線バス・コミュニティバス等	<ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バスについては、利用者の需要動向を踏まえた上で、<u>事業者に適正な維持管理等を働きかけ、公共交通サービスの維持</u>を図ります。 ・コミュニティバス、デマンドタクシーについては、地域特性や利用者の需要動向等を踏まえながら、コミュニティバス（定時定路線型）とデマンドタクシー（需要応答型）を組み合わせた公共交通システムにより、<u>路線網及び運行頻度等の最適化を推進し、利便性の高い柔軟な公共交通サービスの提供</u>を図ります。また、地域住民による運営への参画や、民間企業（商業、医療等）との連携の強化等を促進し、<u>持続性の高い地域公共交通体系の構築</u>を目指し、<u>地域住民、交通事業者、市（行政）の協働に基づき、効率的・効果的な運行</u>を推進します。 ・小杉駅周辺、越中大門駅周辺、新湊中心部においては、本市のバス交通のターミナル拠点として、<u>路線網及び運行頻度の最適化の検討及び施設の維持管理や整備</u>を推進します。

公共交通体系の整備方針（一部抜粋）	
その他の交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車を過度に頼る状態から、鉄道・バス・自転車等を適度に利用する状態へと、市民の交通行動に係る意識の自発的な転換を促進します。 ・北陸新幹線については、市内に停車駅はないものの、新高岡駅や富山駅に近接する地理的優位性を活かし、両駅から本市を含む広域観光の推進及び観光スポットへのアクセス性向上を推進します。また、大阪駅までの全線整備実現を目指し、国や関係機関への働きかけを行います。 ・幅員の狭い踏切道については、歩道新設、歩道拡幅、車道拡幅等の改良を行うことで、踏切を通行する歩行者等の安全性の向上を図ります。
その他の交通施設等の整備方針（一部抜粋）	
自転車通行空間 歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・環境や健康に配慮した交通体系の構築を目指し、<u>徒歩や自転車の移動の安全性・快適性を高めるための整備を推進</u>します。 ・自転車交通については、環境負荷の低減や災害時における交通機能の維持をはじめ、健康増進、観光振興等に資するという観点から、その役割拡大に向けて、<u>自転車通行空間の確保に努め</u>ます。 ・バリアフリー化やユニバーサルデザインの普及を推進し、高齢者等をはじめ誰もが安全で快適に歩けるよう、<u>歩道の段差解消や交通安全施設の整備等を進め</u>ます。
駅前 広場	<ul style="list-style-type: none"> ・あいの風とやま鉄道の小杉駅及び越中大門駅については、本市の玄関口としての<u>交通結節性を高めるため、駅に接する広場の機能充実を推進</u>します。
駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道やバス等の公共交通の利用促進を図るため、<u>主要な交通結節点において、パーク・アンド・ライド用の駐車場やサイクル・アンド・ライド用の駐輪場の整備誘導を推進</u>します。 ・<u>小杉駅前、越中大門駅前、市内各所観光地周辺等の駐輪場機能の維持・向上等に努め、市民や観光旅行者の自転車活用に資する整備を検討</u>します。

(3) 射水市観光振興計画（2018年3月策定）

射水市観光振興計画では、「懐かしさと新しさの中に 食・景観・文化の魅力を満喫できるまちを目指して」を基本目標に掲げ、3つの基本戦略に基づき、8つの施策が示されています。

観光客の受入基盤の整備においては、観光振興の視点を取り入れた2次・3次交通の確保や小杉駅における情報提供機能の整備、公共交通ターミナルの整備の推進等が示されています。

【基本目標と観光客の受入基盤の整備の取組】

基本目標	
懐かしさと新しさの中に 食・景観・文化の魅力を満喫できるまちを目指して	
観光客の受入基盤の整備	: 重点的な取組
<p>市内全域を移動することができる公共交通のメリットを活かし、生活路線に観光振興の視点を取り入れた2次・3次交通の確保を推進</p> <p>小杉駅が射水市の2次交通の玄関口（ファーストタッチ、ラストタッチとなる駅）となるための情報提供機能の整備や射水ベイエリア観光周遊バスの運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光施設への誘導案内について、統一サインやわかりやすい案内標識の設置を推進 ・観光客目線による小杉駅を含む周辺の整備を促進 ・万葉線の新たな活用と円滑な移動を促進 <p>観光客が安心して市内を回遊できる情報基地、あるいは休憩地点として、観光機能も備えた公共交通ターミナルの整備を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者と連携し、観光タクシーの導入やコースを検討 ・レンタカー会社と連携し、利用料金割引制度や市内案内ナビ付レンタカーの導入等の検討 	

(4) 交通政策基本計画（国・2015年2月）

「交通政策基本法」（2013年12月 公布・施行）成立及び「活性化・再生法」の改正を踏まえ、地方公共団体が中心となって人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標に取り組みとともに、まちづくりと連携した、面的な公共交通ネットワークの再構築を目指しています。

【交通政策基本計画の概要（抜粋）】

【基本的方針A】
豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

【基本法上の国の施策】
日常生活の交通手段確保(第16条)
高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動(第17条)
交通の利便性向上、円滑化、効率化(第18条)
まちづくりの観点からの施策推進(第25条)

【基本計画における施策の目標】
自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

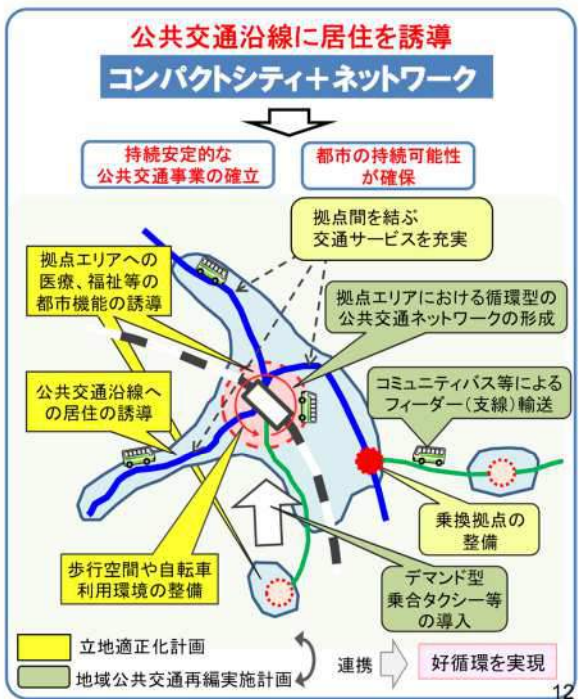
地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

バリアフリーをより一層身近なものにする

旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

現状：地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況

これからの姿：利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち



出典：国土交通省ホームページ

(5) 富山県地域交通ビジョン（県・2016年3月策定）

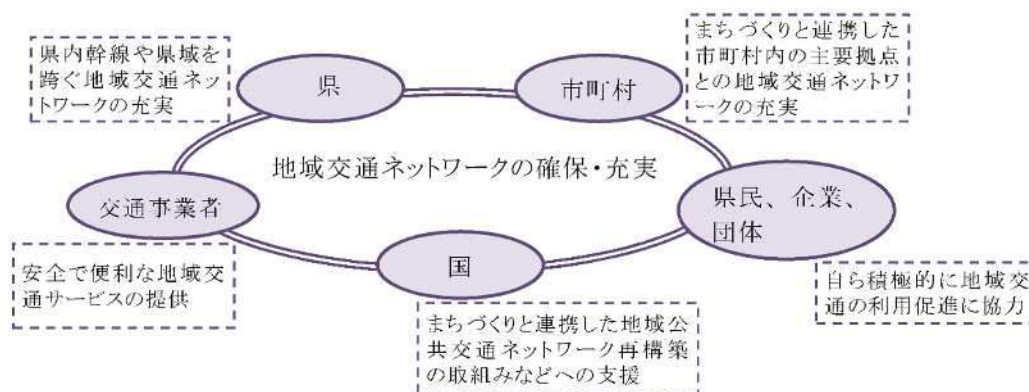
富山県地域交通ビジョンでは、基本理念に「利用目的に応じた利便性の高い地域交通ネットワークを形成すること」を掲げ、3つの基本目標の実現に努めることとされています。

市町村の役割として、地域のまちづくりと連携した交通ネットワークの充実や利用促進、隣接市町との連携協力のほか、持続可能な地域内のバス路線に向けた見直しが挙げられています。

【基本理念と基本目標】

基本理念
利用目的に応じた利便性の高い地域交通ネットワークを形成すること
基本目標
基本目標 1 利便性向上による県民等の地域交通の利用促進
地域交通サービスの利便性向上により、県民の生活の質を確保し、県民等の地域交通の利用を促進する。
基本目標 2 国内外の来訪者の円滑な移動の実現
北陸新幹線の開業を契機とする国内外の来訪者の増加に対応し、円滑な移動の実現により、地域交通の活性化を図る。
基本目標 3 持続可能で多様な地域交通サービスの実現
少子高齢化・人口減少社会の中で、今後も一定の利用水準を維持するとともに、効率性や採算性等も考慮した持続可能で多様な地域交通サービスの実現を図る。

【関係者の役割分担と連携】



< 市町村の役割 >

- ・地域のまちづくりと連携し、市町村内の主要拠点（駅、学校、病院等）との交通ネットワークの充実や地域交通の利用促進を図るほか、隣接する沿線市町村との連携協力を図る。
- ・特に、地域内のバス路線については、利便性や効率性を踏まえ、デマンド交通の可能性の検討も含め、持続可能となるよう見直しに努める。

2 市民アンケート及び利用者アンケート

(1) 調査概要

- ・アンケート調査は「市民」「コミュニティバス利用者」「デマンドタクシー利用者」を対象に3種類のアンケート調査を実施しました。

調査	内容
市民アンケート	<p>調査目的：市民の日常生活の移動手段や公共交通に関するニーズを把握し、射水市地域公共交通網形成計画の策定に向けた基礎資料とするために実施した。</p> <p>調査方法：郵送による調査票の配布・回収（1世帯3票配布）</p> <p>調査時期：平成30年9月21日 - 平成30年10月5日</p> <p>配布：3,000世帯配布</p> <p>回収：1,501世帯回収（世帯回収率 50%） 2,455票回収（1.64票/世帯）</p>
コミュニティバス利用者	<p>調査目的：コミュニティバス利用者の属性や利用状況、ニーズ等を把握し、射水市地域公共交通網形成計画の策定に向けた基礎資料とするために実施した。</p> <p>調査方法：コミュニティバス車内における利用者への直接配布・回収 市民病院、小杉駅南口、パスコ前、新湊地区センター前における利用者への直接配布・回収</p> <p>調査時期：平日・平成30年9月26日（車内調査） 平成30年10月17日（特定地点調査） 休日・平成30年10月14日（車内調査）</p> <p>回収：平日・522票回収 休日・135票回収</p>
デマンドタクシー利用者	<p>調査目的：デマンドバス利用者の属性や利用状況、ニーズ等を把握し、射水市地域公共交通網形成計画の策定に向けた基礎資料とするために実施した。</p> <p>調査時期：平成30年10月15日 - 平成30年10月21日 平成30年10月29日 - 平成30年11月4日</p> <p>調査方法：デマンドタクシー車内での直接配布・回収または直接配布・郵送による回収</p> <p>回収：49票</p>

(2) 地域別カルテ
別添 1 のとおり

(3) 路線別カルテ
別添 2 のとおり