

射水市地域公共交通網形成計画

検討資料

<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	23
5 公共交通に対する市民意向.....	26

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.....	39
2 課題整理と公共交通に求められる役割.....	41

第5章 計画の基本的な考え方

1 基本理念と基本方針	43
2 基本方針に基づく目標と施策体系	45
3 地域公共交通の将来イメージ	46

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.....	47
2 持続可能な公共交通の仕組みづくり.....	49
3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実.....	51

第7章 計画の推進体制と進捗管理

1 推進体制	55
2 進捗管理.....	55
3 目標値の設定	56

資料編

1 上位・関連計画	57
2 市民アンケート及び利用者アンケート	63

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。

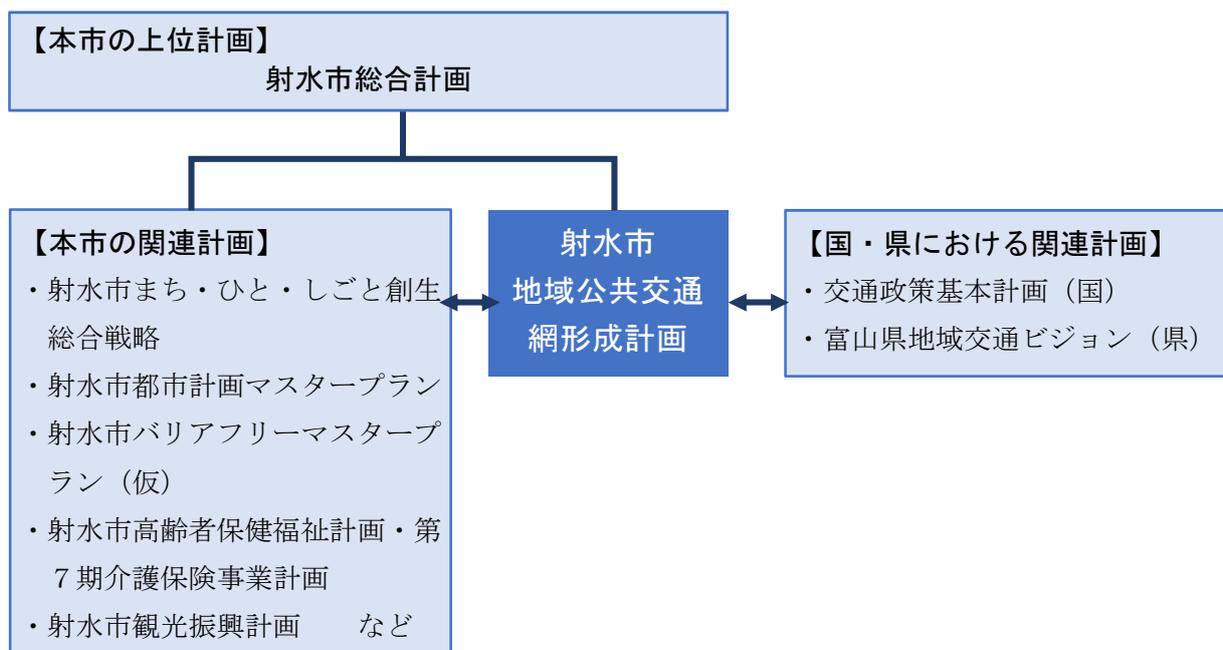
平成25年（2013年）に施行された「交通政策基本法」においては、交通が我々の生活に必要な不可欠のものであり、交通の機能を確保・向上していかなければならないとされ、地方公共団体に交通施策の策定と実施の責務を課しています。これに基づき、平成26年（2014年）11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通網を形成する取組を支援する制度が強化されました。

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

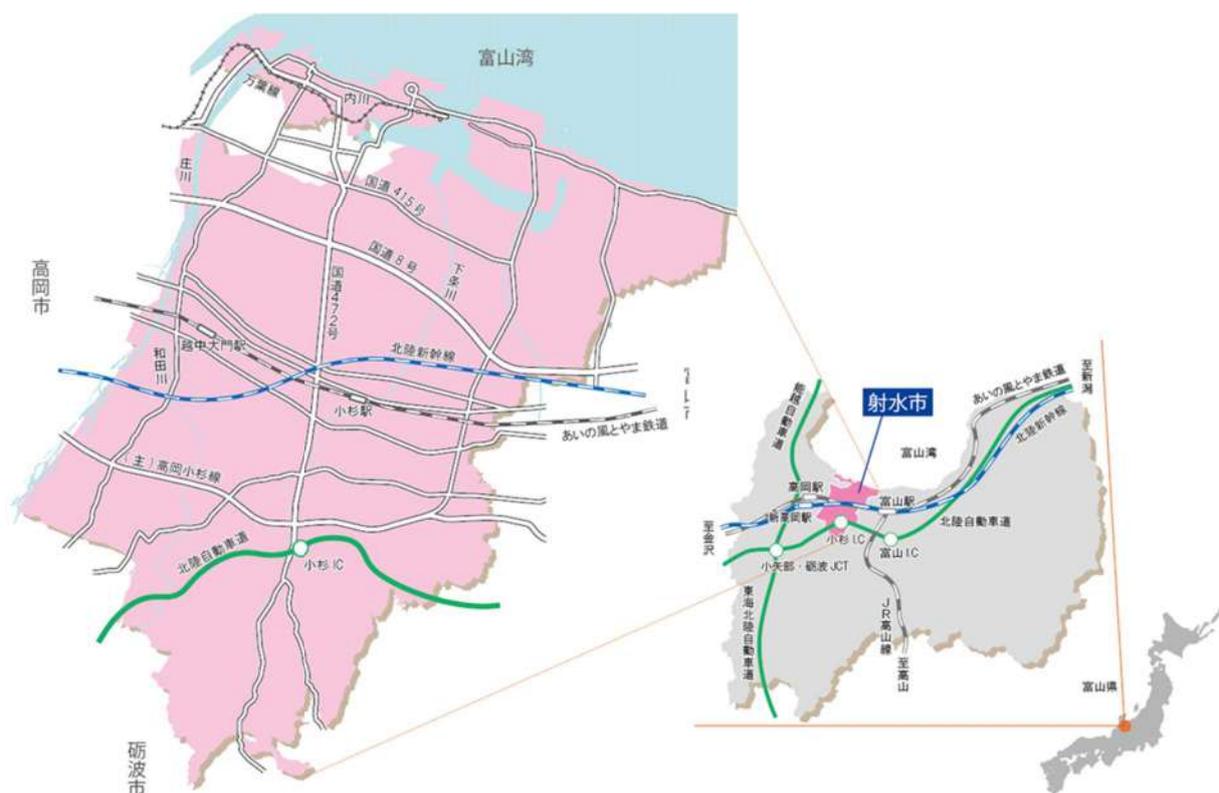
1 地勢及び人口

(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。

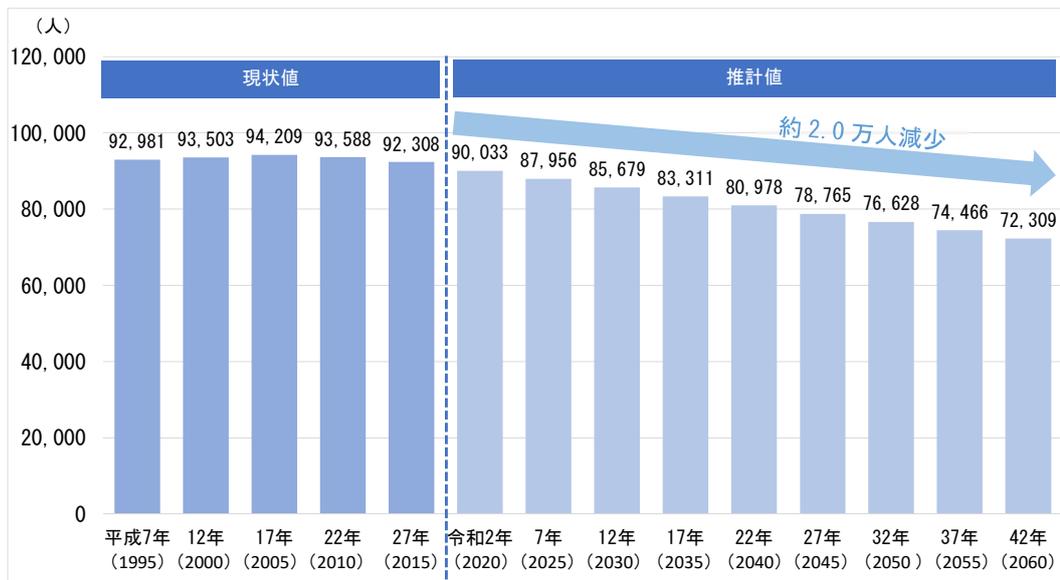
市内には、あいの風とやま鉄道と万葉線の鉄軌道及び北陸自動車道や国道 8 号、国道 472 号等の道路網が整備され、市民や来訪者の移動を支えています。



(2) 人口

① 人口の推移

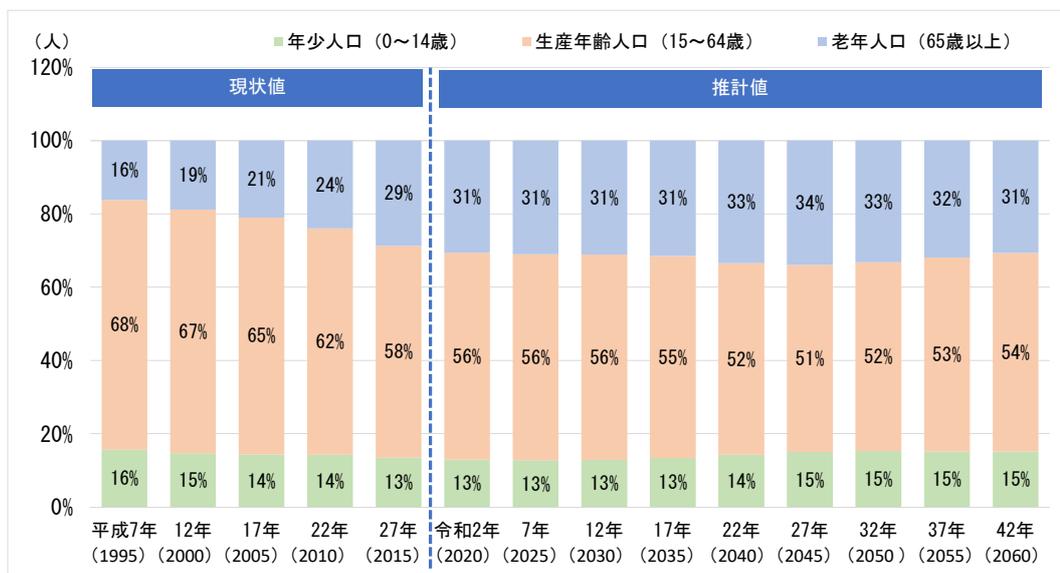
- 本市の人口は、平成 17 年（2005 年）をピークに減少し、平成 27 年（2015 年）は約 9.2 万人となっています。
- 令和 42 年（2060 年）の人口は、約 7.2 万人になると予測されており、人口減少がさらに進行することが予想されます。



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。



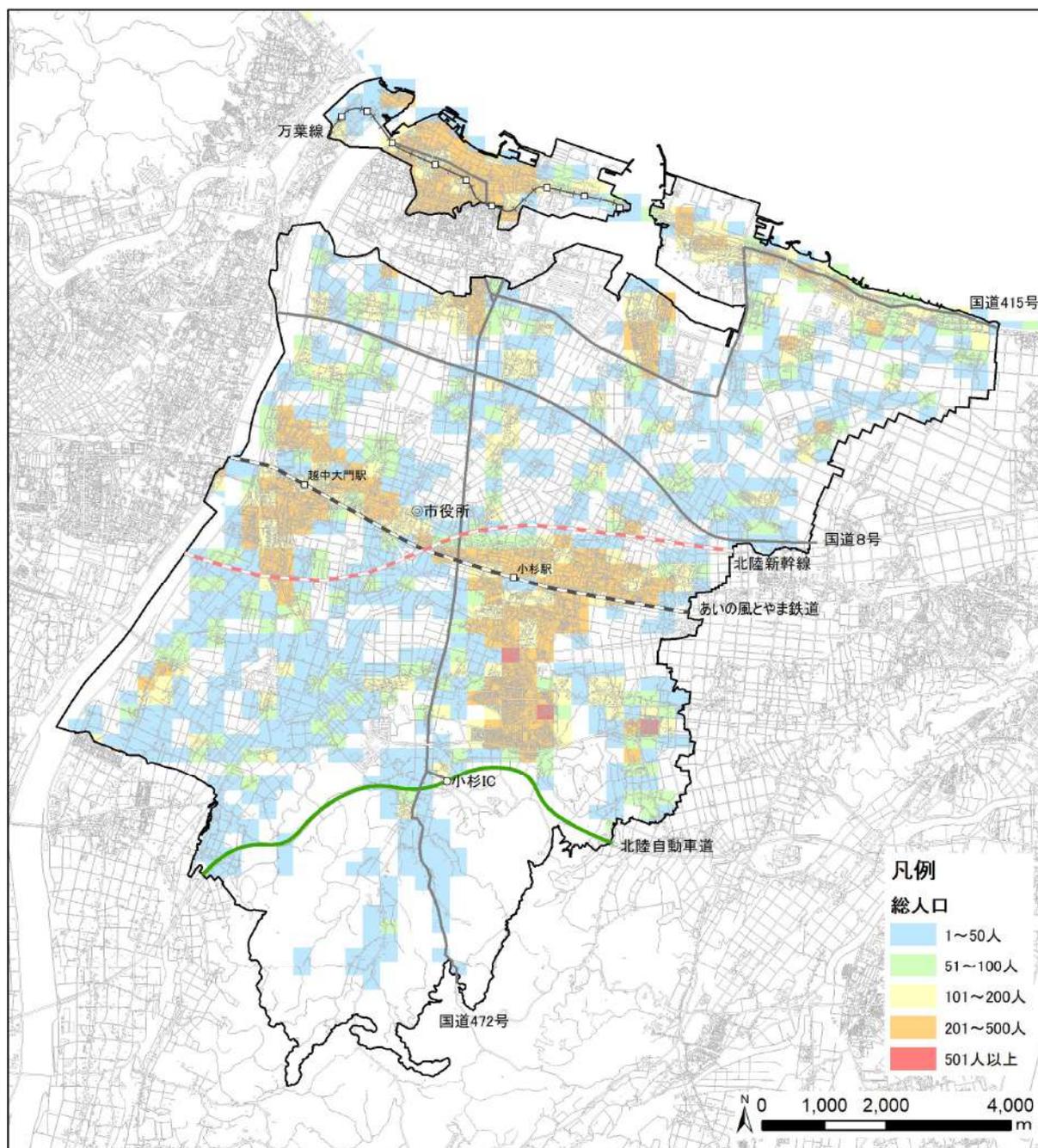
出典：国勢調査（現状値・～平成 27 年（2015 年））
射水市人口ビジョン（推計値・令和 2 年（2020）～）

③ 人口分布

a 人口密度

●本市の人口密度は、既成市街地（新湊地区西側、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】

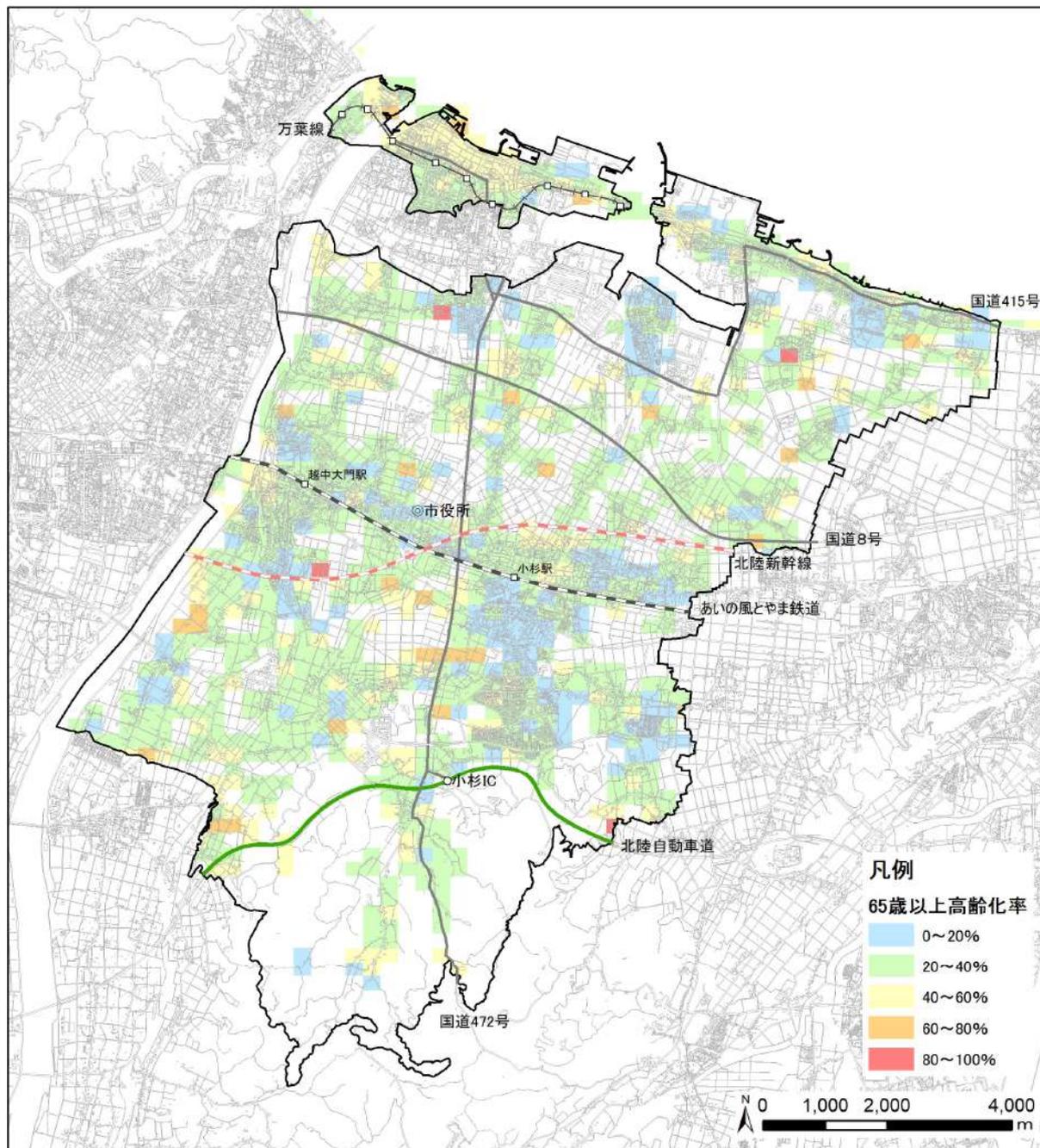


出典：平成27年（2015年）国勢調査

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。）。

【市内人口密度】

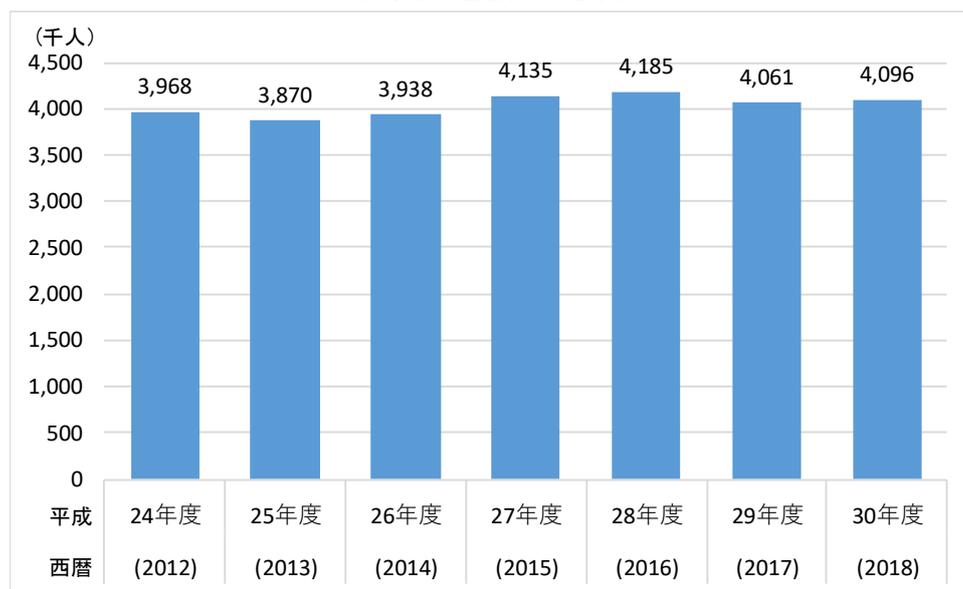


出典：平成27年（2015年）国勢調査

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。

【観光入込客数の推移】



出典：平成24年～28年 富山県観光客入込数（推計）
平成29年 富山県観光客入込数等

【主な観光施設（平成30年（2018年）・年間50万人以上）】

施設名	入込客数（人）	内容
海王丸パーク	1,103,000	海王丸係留、レストラン、軽食、イベント広場、展示室等
県民公園太閤山ランド	784,088	プール、こどもみらい館、体育館、多目的スペース、円形ステージ等
道の駅カモンパーク新湊	702,114	レストラン、軽食、特産物販売等
新湊きつときと市場	555,600	飲食、特産物販売等

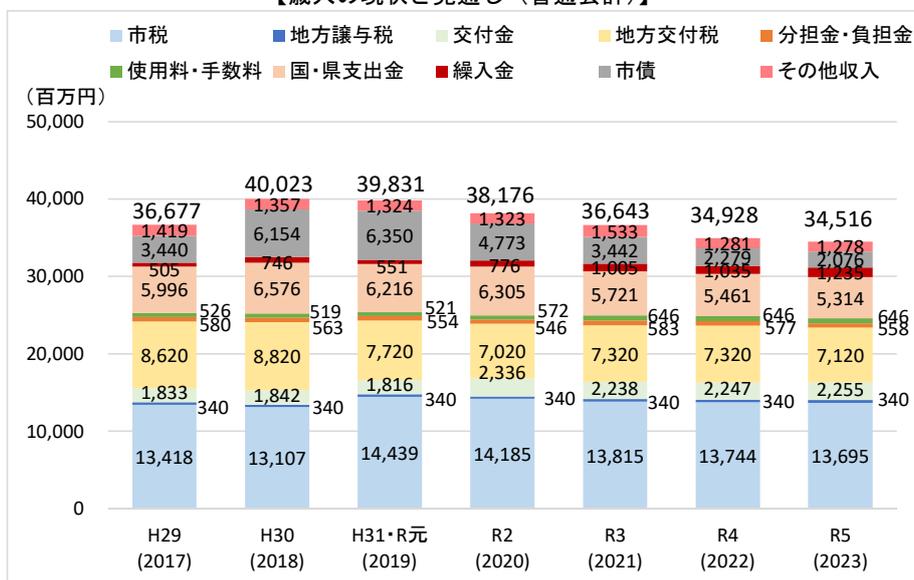
出典：射水市港湾・観光課資料

2 本市の財政状況

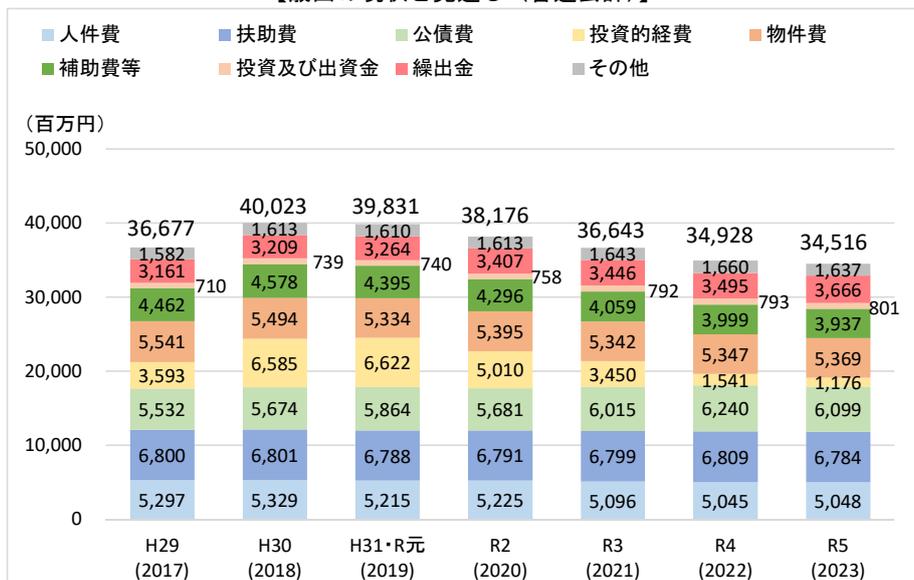
射水市中長期財政計画では、平成 29 年度（2017 年度）の当初予算額をもとに財政見通しの推計を行った結果、射水市の歳入については、合併算定替により交付されていた普通交付税が平成 28 年度（2016 年度）から令和 2 年度（2020 年度）まで段階的に縮減され、令和 3 年度（2021 年度）から射水市の本来の規模で算定した交付税額（一本算定）となること、また市債においても令和 2 年度（2020 年度）をもって合併特例事業債の発行期間が終了することなどに伴い、財源の確保がこれまで以上に厳しさを増すことが想定されます。

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、歳入規模に見合った財政と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）】



【歳出の現状と見通し（普通会計）】

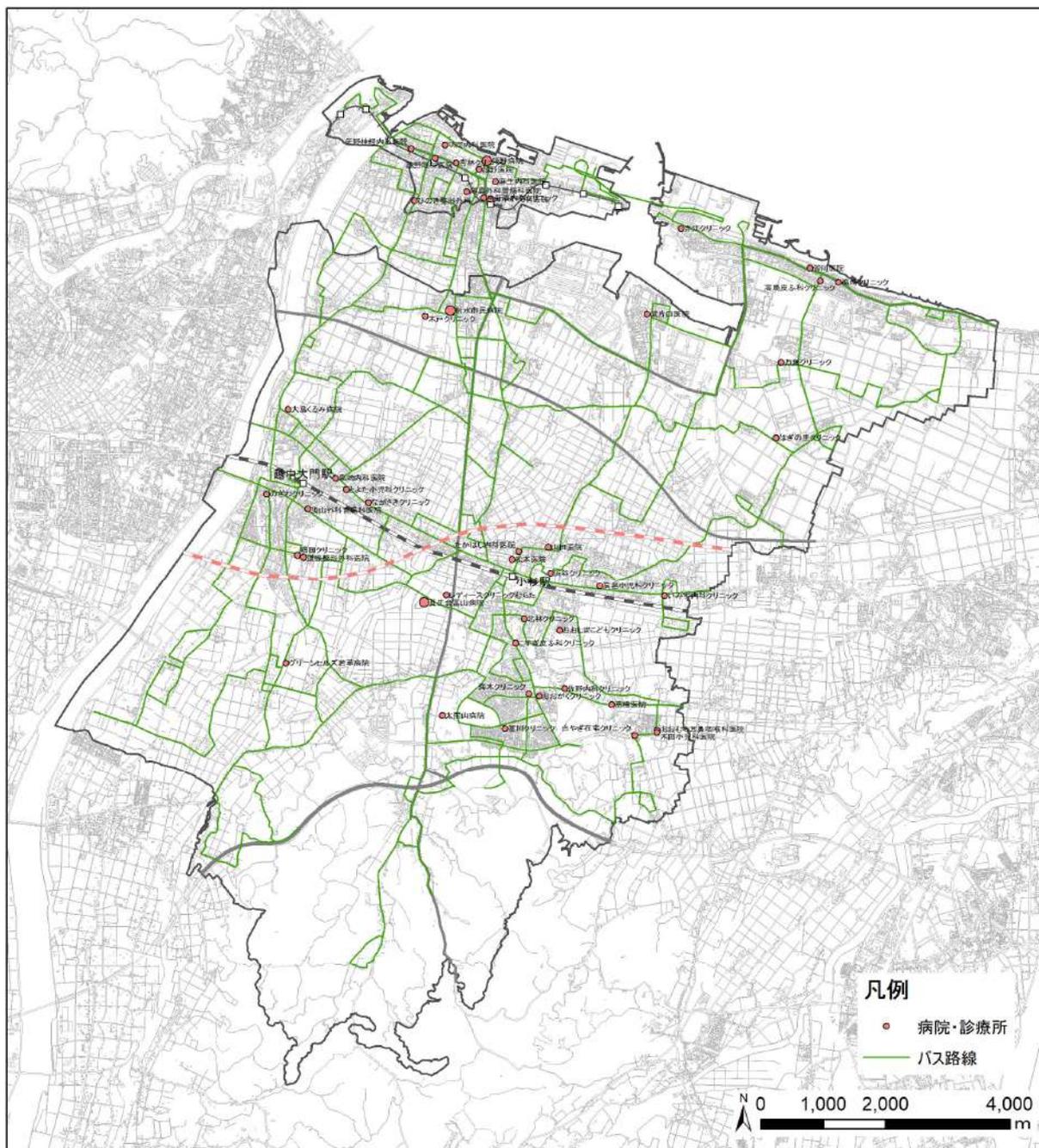


3 市内主要施設の立地状況

(1) 医療施設

●医療施設は人口密度の高い鉄道駅周辺や新湊地区周辺を中心に立地しています。

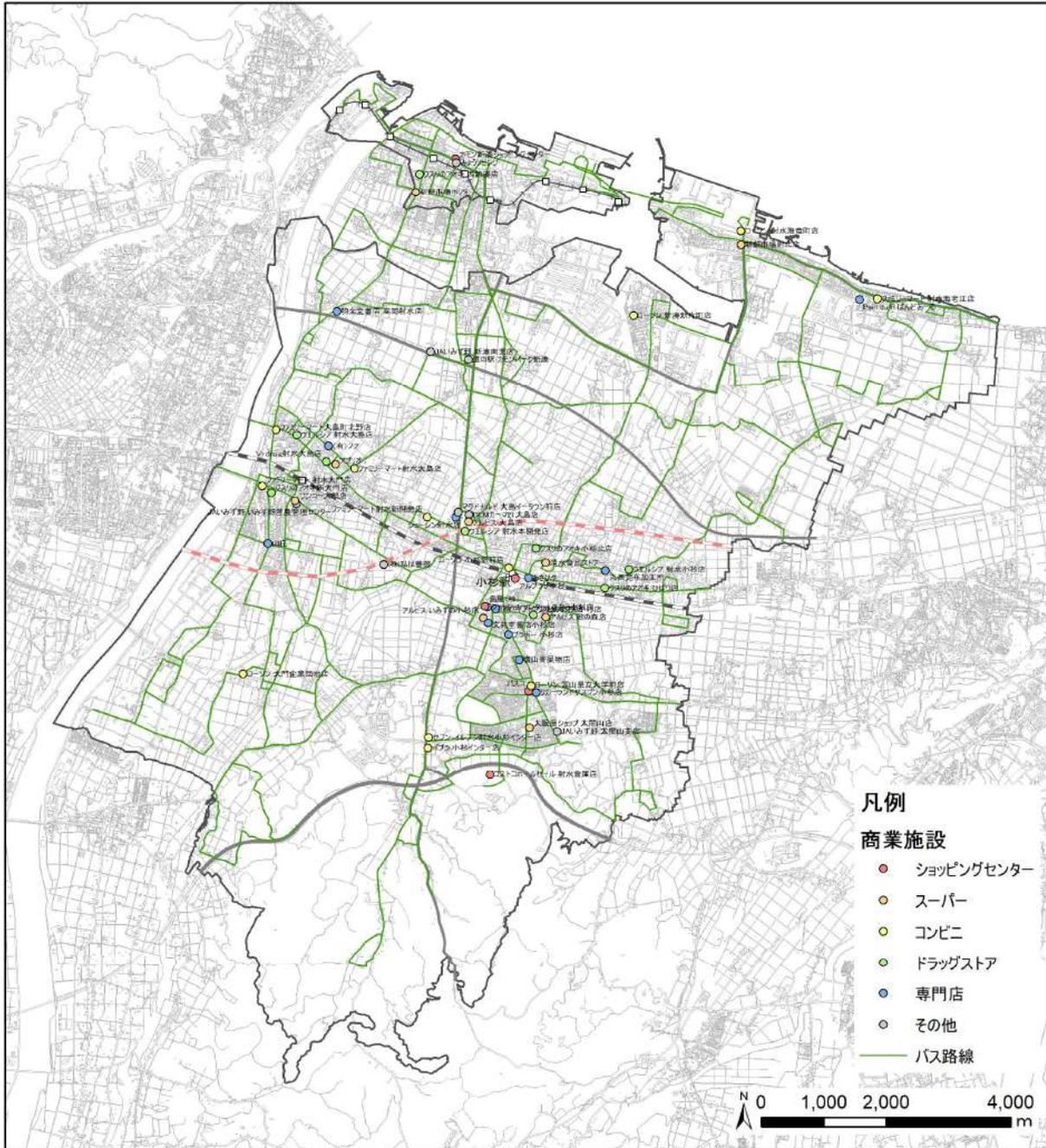
【医療施設位置図】



(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、新湊地区を中心に立地しています。

【主な商業施設位置図】

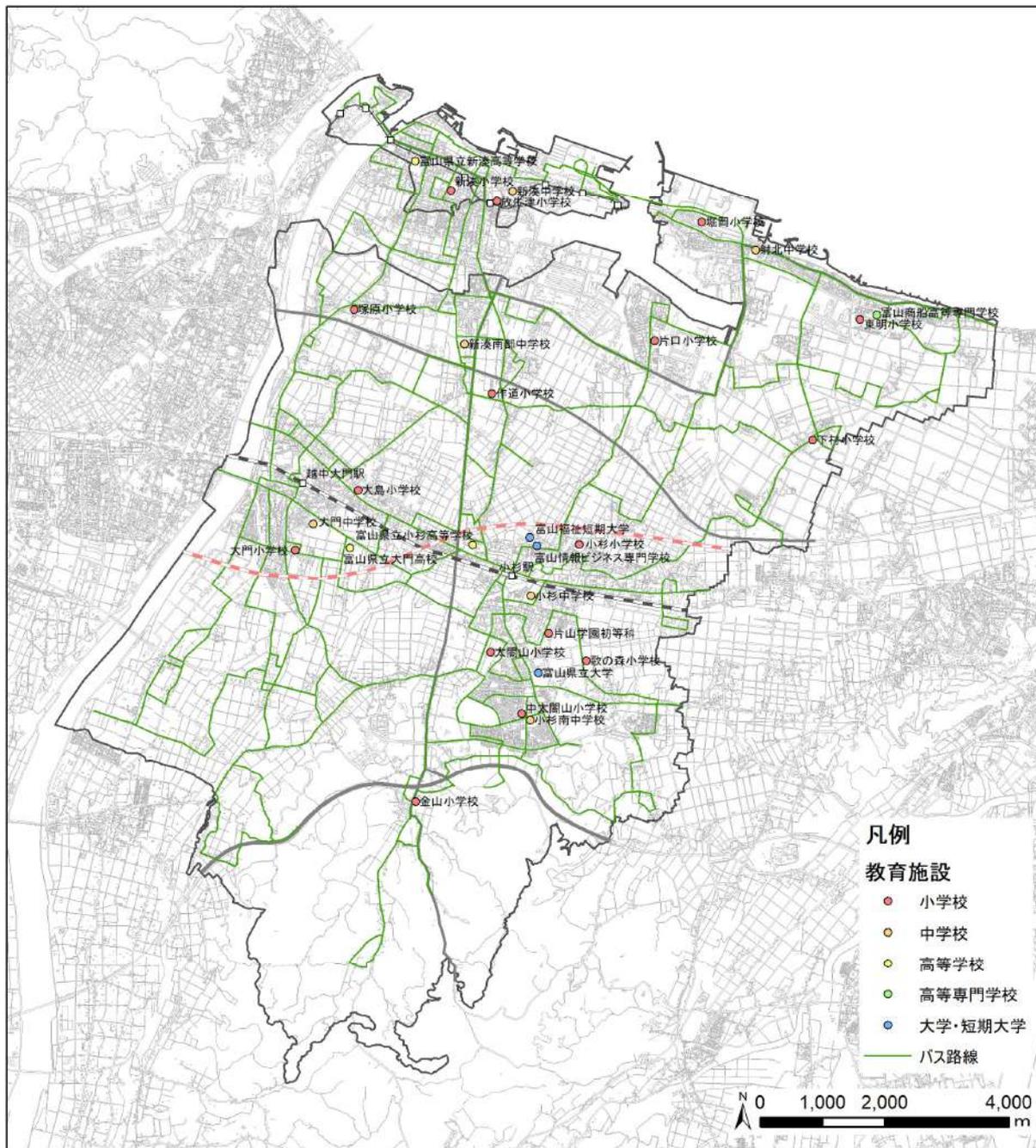


※ 市民アンケートで目的地として回答のあった商業施設を掲載。

(3) 教育施設

●教育施設は、市内全域に点在していますが、特に人口密度の高い鉄道駅周辺や新湊地区周辺、南東部地域に集中して立地しています。

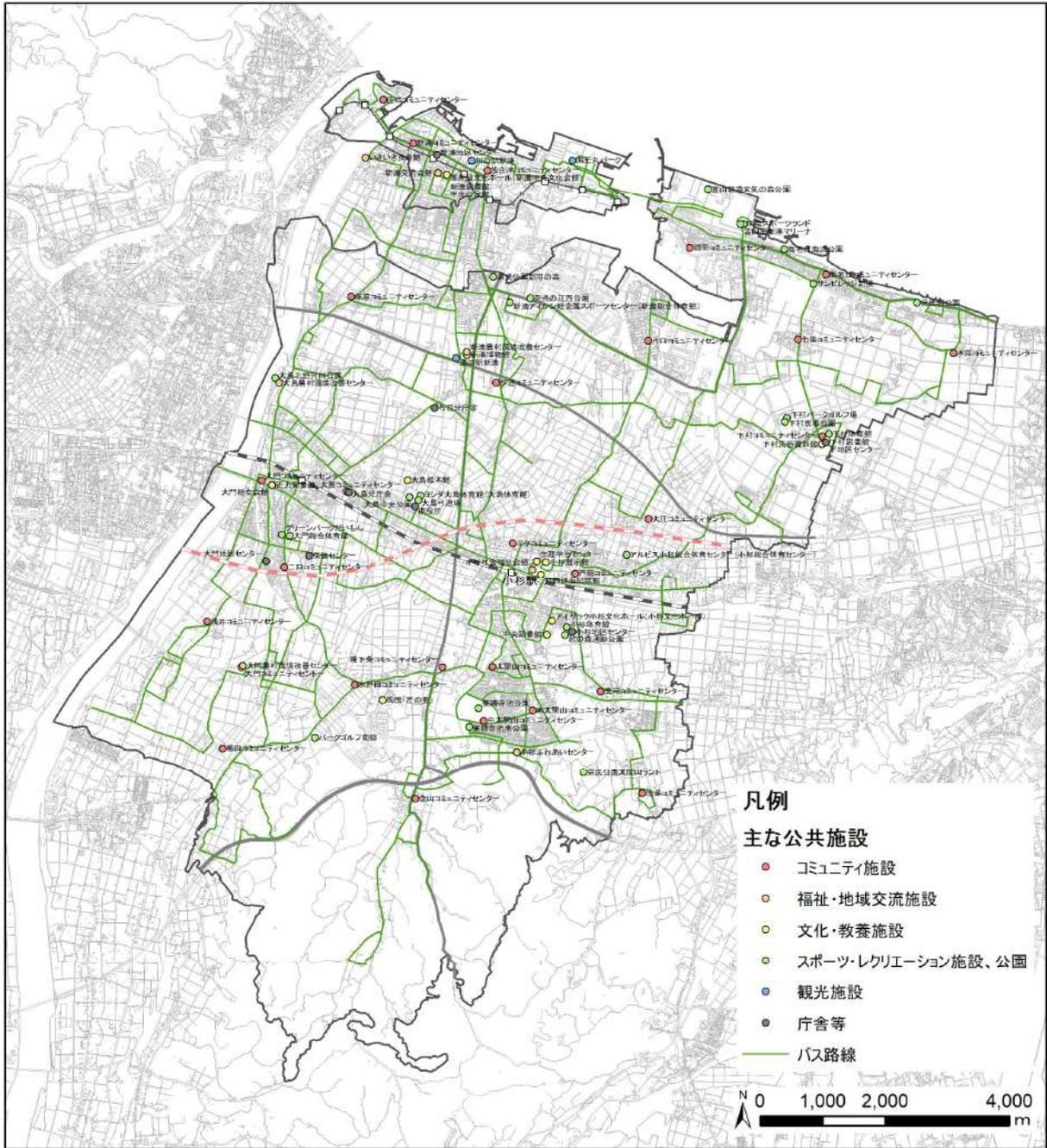
【教育施設位置図】



(4) 主な公共施設

●主な公共施設は、市内全域に点在していますが、教育施設同様、鉄道駅周辺や新湊地区周辺に集中して立地しています。

【主な公共施設位置図】

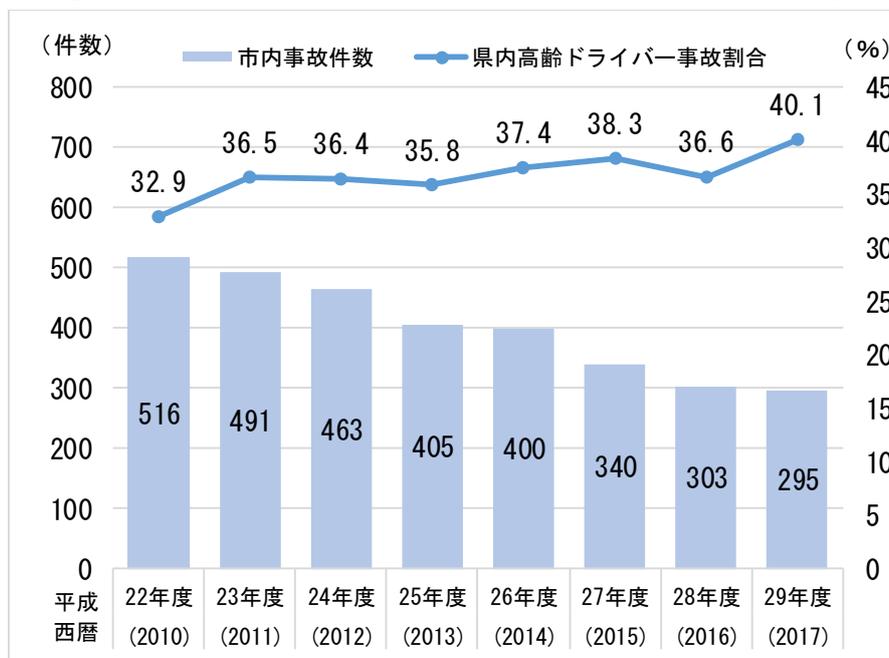


4 市内交通事故発生状況等

(1) 市内交通事故発生状況

●市内交通事故発生件数は減少しており、平成29年（2017年）における件数は約300件となっており、県内高齢ドライバー事故の割合が高くなっています。

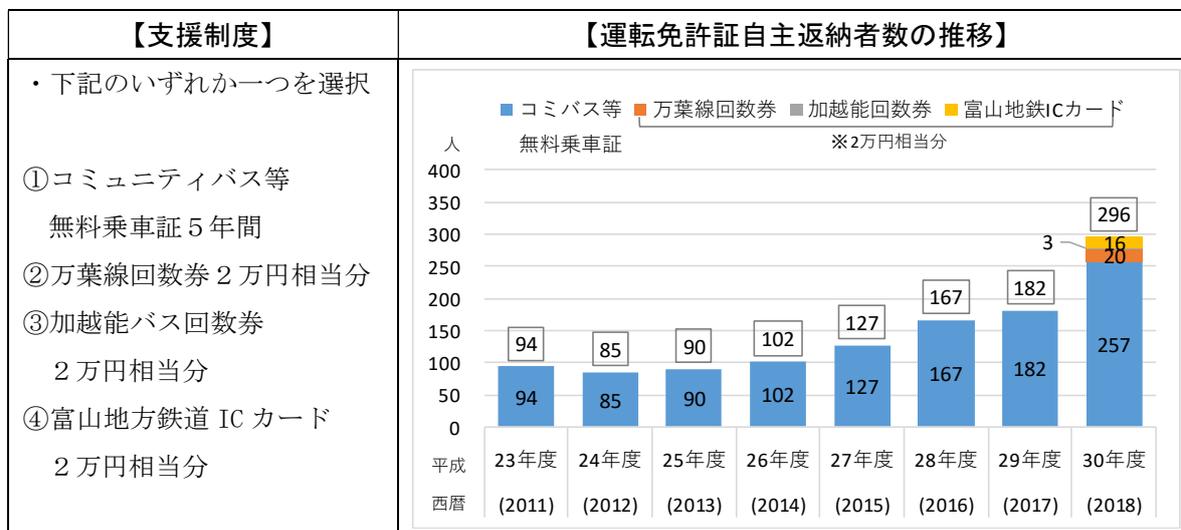
【市内交通事故発生件数及び県内高齢ドライバー事故割合の推移】



出典：富山県警察本部 交通事故白書

(2) 高齢者運転免許証自主返納支援

●65歳以上の運転免許証自主返納者を対象とした支援制度を設け、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、制度利用者数は近年大幅な増加傾向がみられます。



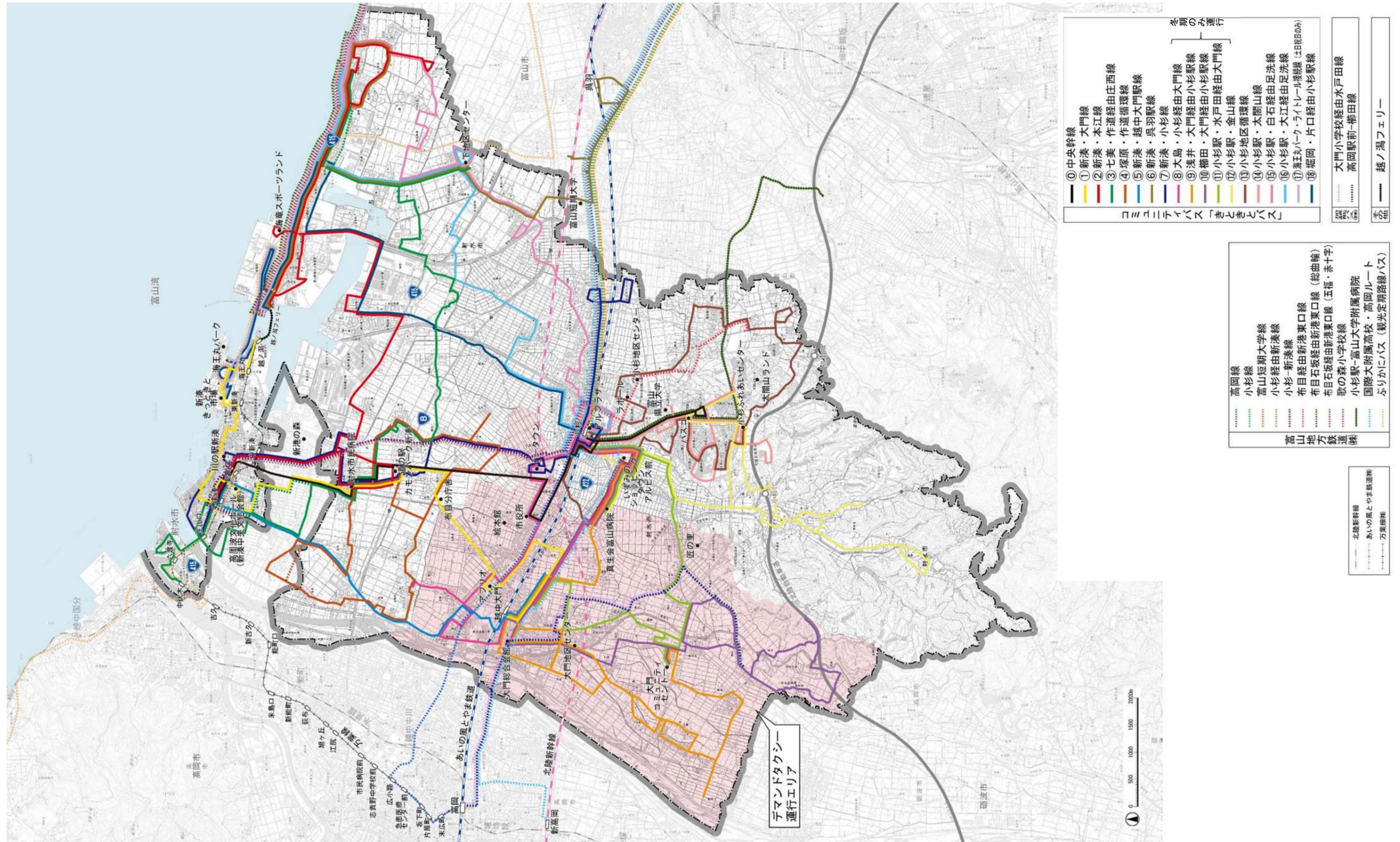
第3章 射水市の公共交通の現状

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	<ul style="list-style-type: none"> ・高岡線 ・小杉線 ・富山短期大学線 ・小杉経由新湊線 ・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) ・歌の森小学校線 ・小杉駅-富山大学付属病院線 ・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)	<ul style="list-style-type: none"> ・大門小学校経由水戸田線 ・高岡駅前-櫛田線
コミュニティバス	射水市 (株)海王交通 (株)三島野観光 エムアールテクノサービス(株)	①中央幹線 ①1新湊・大門線 ②新湊・本江線 ③七美・作道経由庄西線 ④塚原・作道循環線 ⑤新湊・越中大門駅線 ⑥新湊・呉羽駅線 ⑦新湊・小杉線 ⑧大島・小杉経由大門線 ⑨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
県営フェリー	富山県	・越ノ潟-堀岡

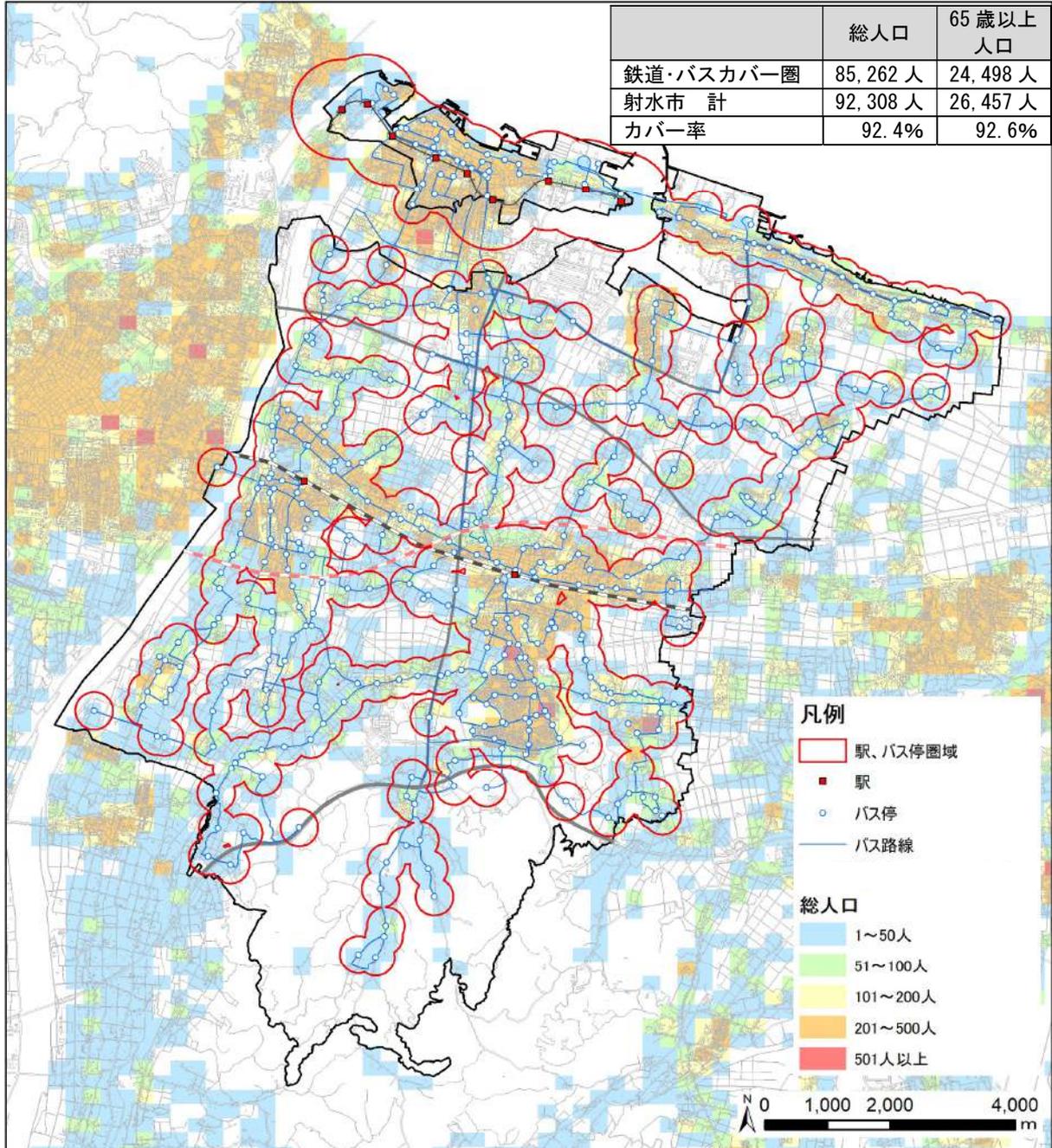
【市内公共交通ネットワーク図】



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として鉄道・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 92.4%、65 歳以上の老年人口においては 92.6%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として設定。

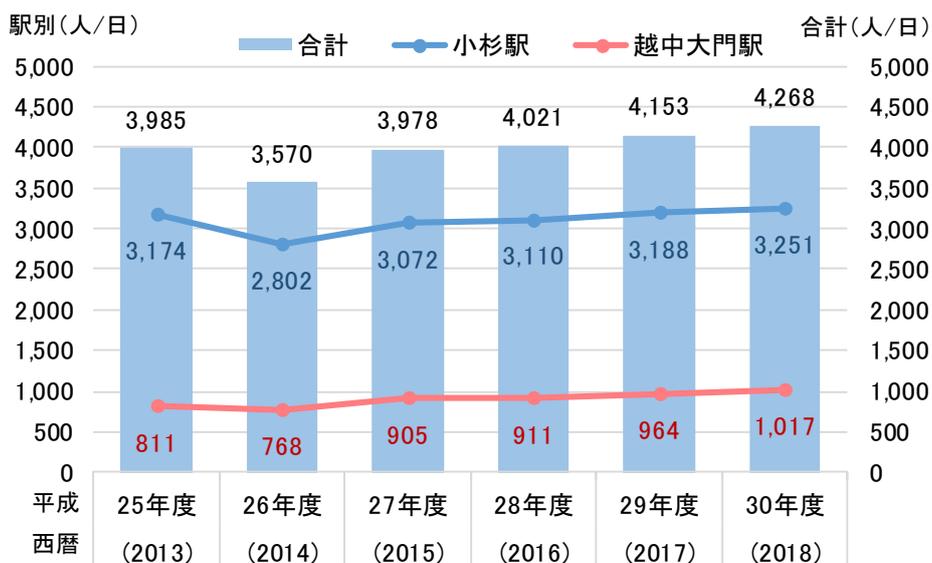
3 各公共交通機関の利用状況

(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、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800～900人/日で推移しています。

【あいの風とやま鉄道利用者数の推移】

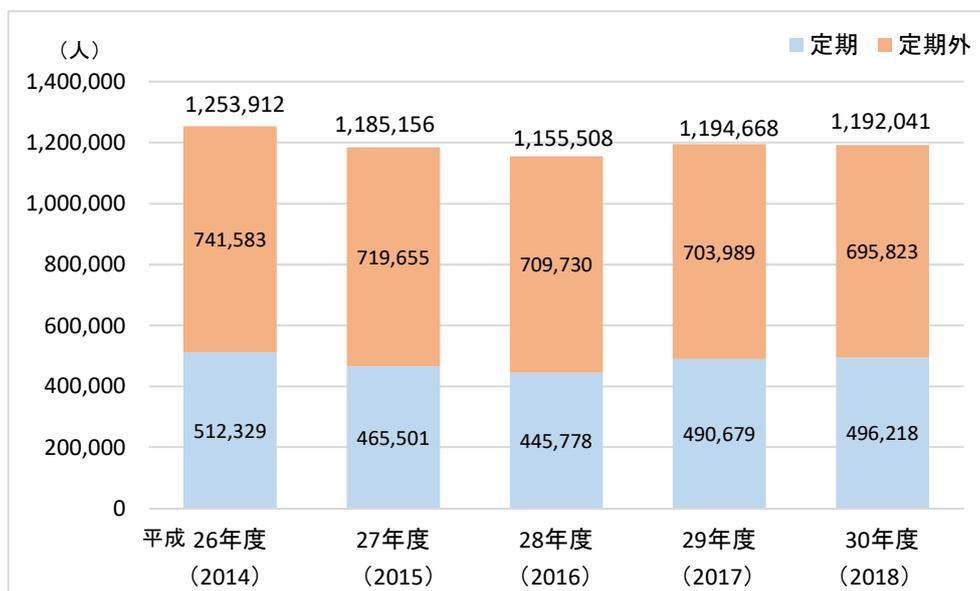


※北陸新幹線開業前（平成27（2015年）3月14日）まではJR西日本

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】

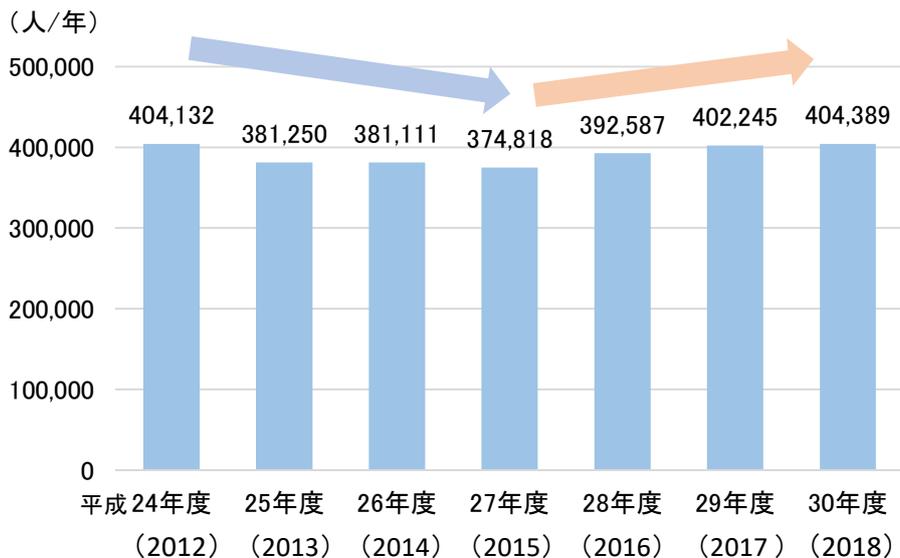


(2) コミュニティバス

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、「⑦新湊・小杉線」「②新湊・本江線」「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】

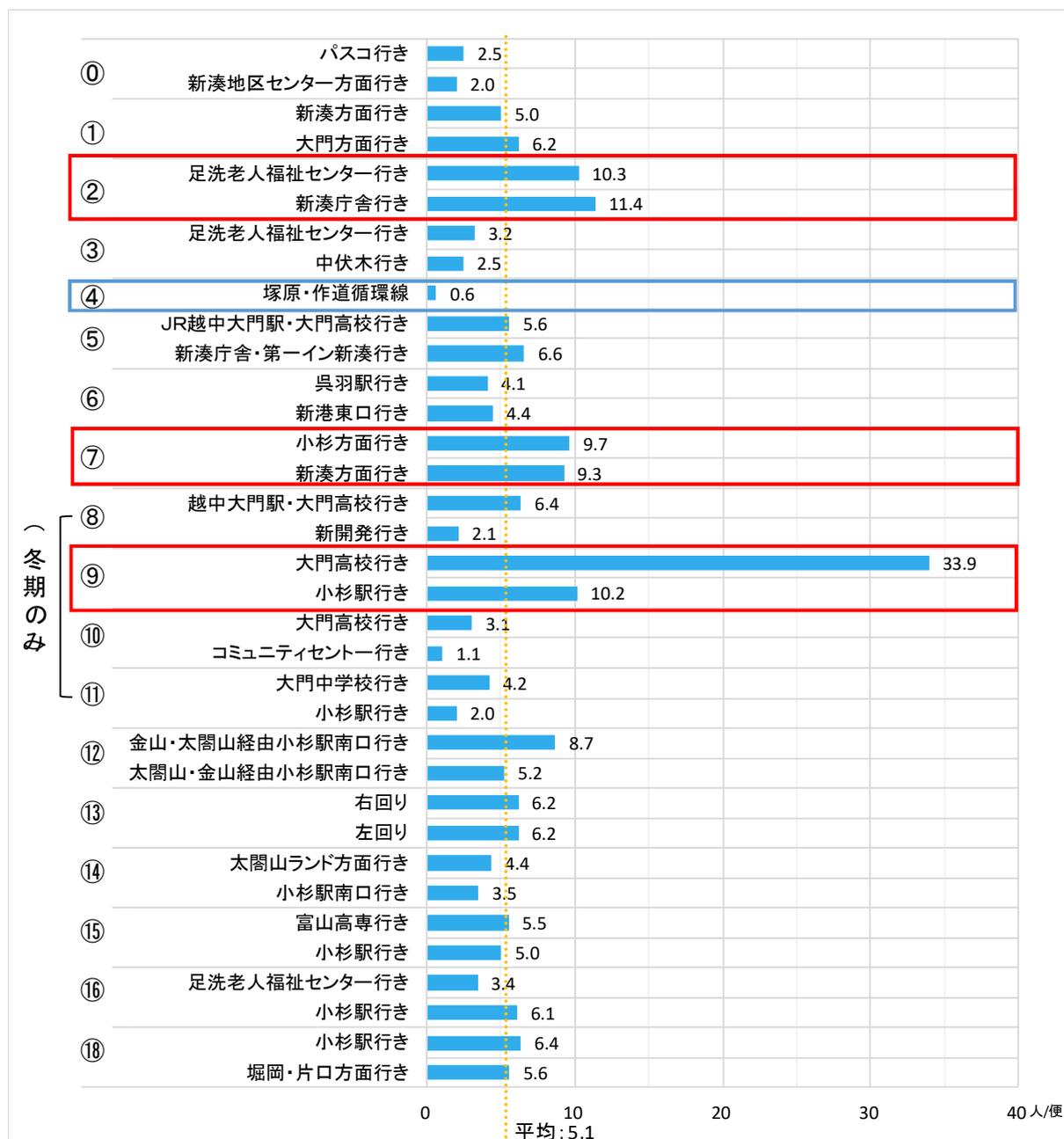
番号	路線		備考	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	増減傾向	
	路線名			(2012年度)	(2013年度)	(2014年度)	(2015年度)	(2016年度)	(2017年度)	(2018年度)	増減傾向図	H24に対するH30の増
①	中央幹線							9,493	21,566	24,262		+13%
①	新湊・大門線			43,966	39,687	35,359	35,677	35,935	34,940	35,183		-20%
②	新湊・本江線			93,018	72,119	71,930	66,196	74,535	70,827	69,283		-26%
③	七美・作道經由庄西線			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・小杉經由大門線	12-2月のみ運行		725	357	378	466	505	537	605		-17%
⑨	浅井・大門經由小杉駅線	12-2月のみ運行		1,710	1,875	1,991	2,223	2,279	2,923	3,093		+81%
⑩	榑田・大門經由小杉駅線	12-2月のみ運行		244	339	356	509	531	646	296		+21%
⑪	小杉駅・水戸田經由大門線	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・白石經由足洗線			11,972	12,998	12,602	12,313	11,463	13,743	13,389		+12%
⑯	小杉駅・大江經由足洗線			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・片口經由小杉駅線			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

② 路線別 1 便あたり平均利用者数

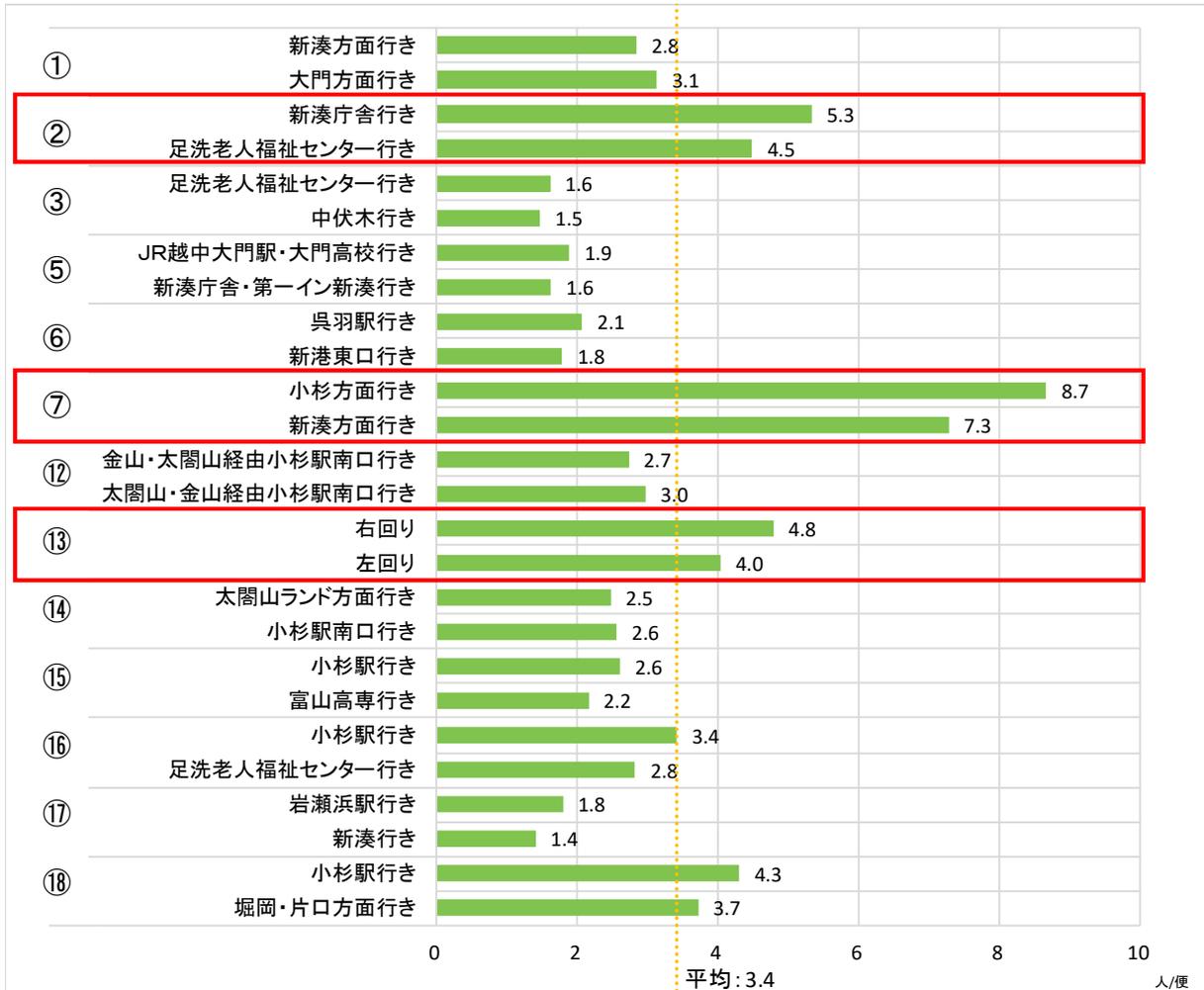
- 平日全体の 1 便あたり平均利用者は、5.1 人/便となっています。
- しかしながら路線ごとの偏りが大きく、「②新湊・本江線」「⑦新湊・小杉線」「⑨浅井・大門経由小杉駅線（冬期のみ運行）」が概ね 10 人/便以上と多い一方、「④塚原・作道循環線」は 0.6 人/便と少ないなど、利用状況に差が生じています。

【路線別 1 便あたり平均利用者数（平成 30 年度（2018 年度）・平日）】



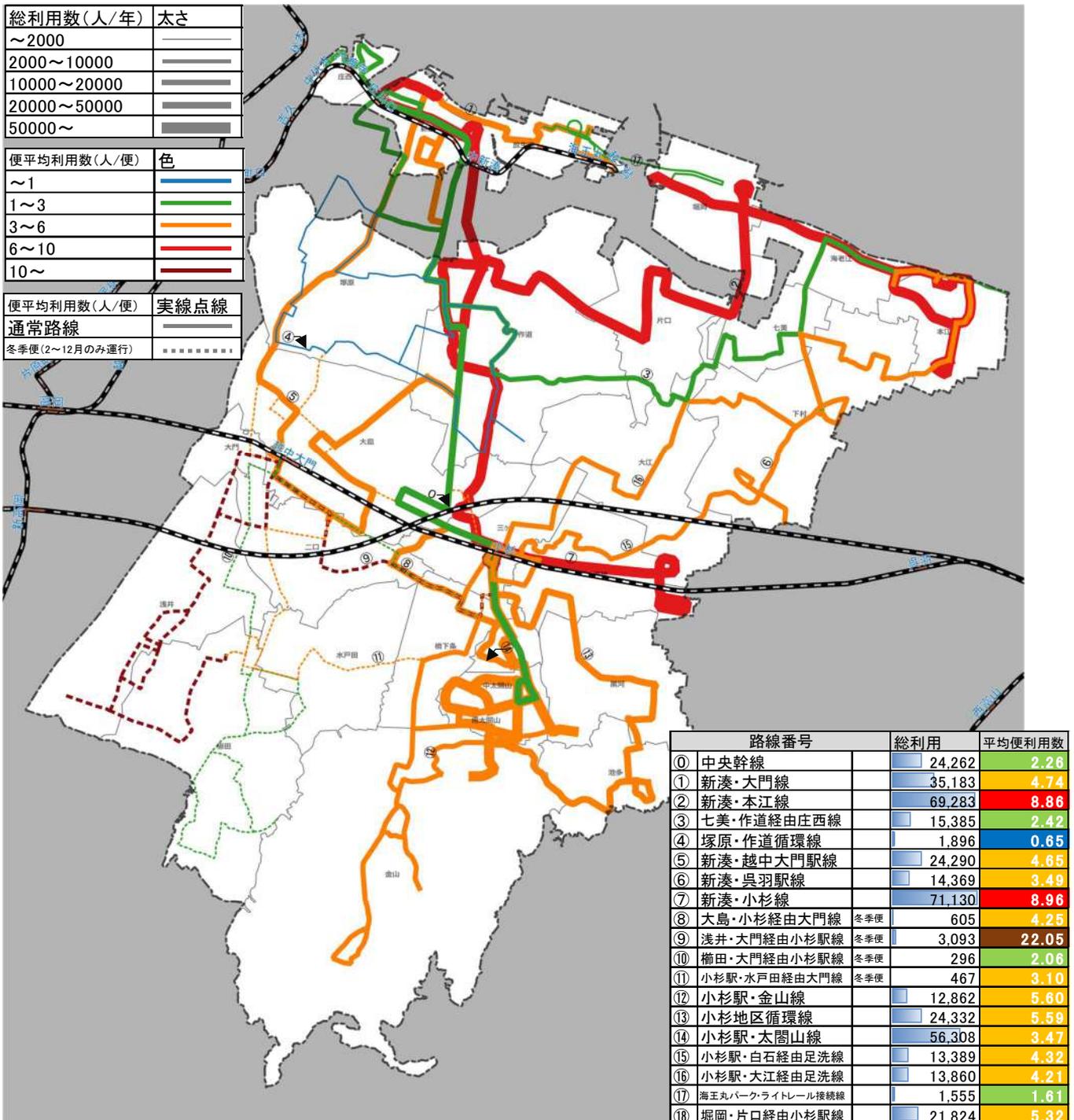
- 休日全体の1便あたり平均利用者は、3.4人/便となっています。
- しかしながら平日ほどではないものの、やはり路線ごとの偏りが大きく、「②新湊・本江線」「⑦新湊・小杉線」「⑬小杉地区循環線」が概ね5人/便以上と多い一方、2人/便を下回る路線も多く、利用状況に差が生じています。

【路線別1便あたり平均利用者数（平成30年度（2018年度）・休日）】



③ 路線別総利用者数（人/年）と便平均利用者数（人/便）の重ね図

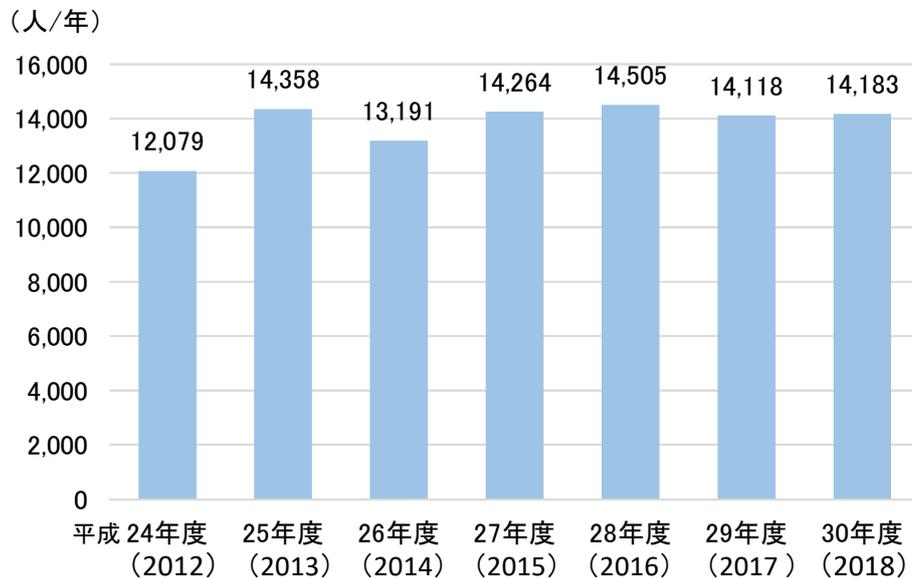
- 路線別の需要と効率性を併せて評価するために、総利用者数（需要）と便平均利用者数（効率性）を図上で重ね合わせました。
- 需要が高く効率も高い路線は「②新湊・本江線」、「⑦新湊・小杉線」となっています。
- 半分程度の路線は効率性が比較的確保されており（橙色で表示）、需要に見合った運行がなされていると言えます。
- 「⑩中央幹線」に関しては、需要自体は大きい（線が太い）ものの、効率性はやや低い（緑色で表示）状態となっています。
- 「④塚原・作道循環線」は、総利用者数（需要）、便平均利用者数（効率性）ともに極端に低い状態となっています。



(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。

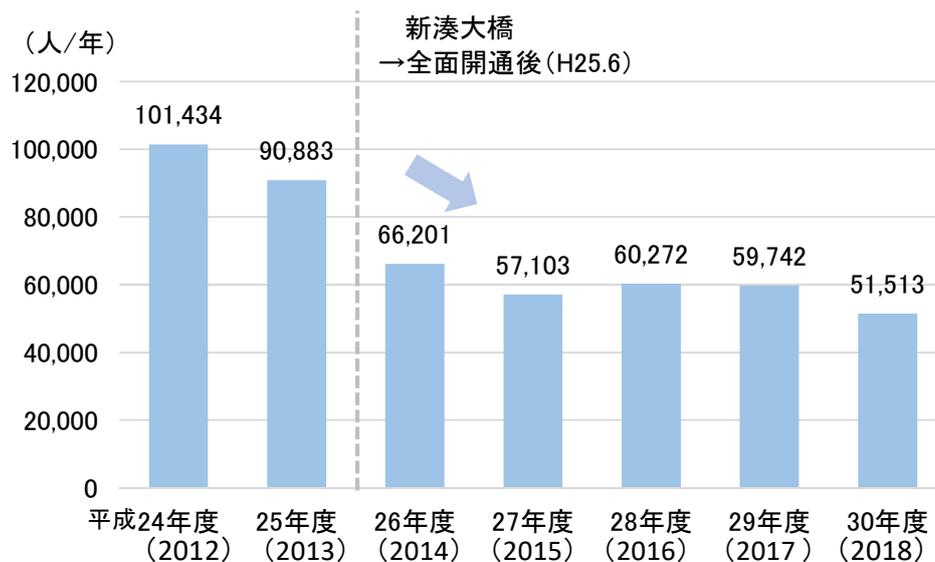
【デマンドタクシー利用者数の推移】



(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、近年においては約70,000人前後で推移しています。

【県営フェリー利用者数の推移】

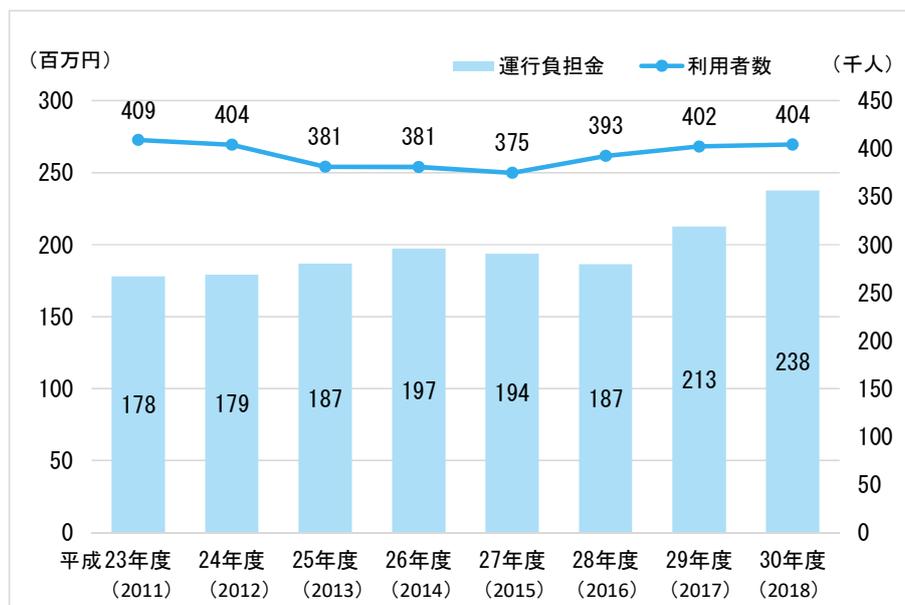


4 運行経費の推移

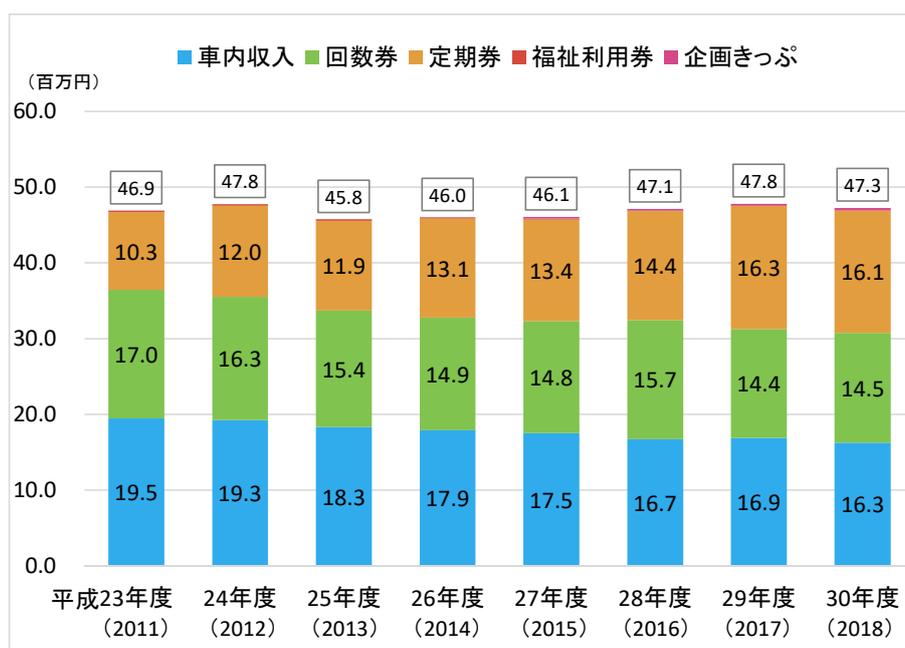
(1) コミュニティバス

- 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】



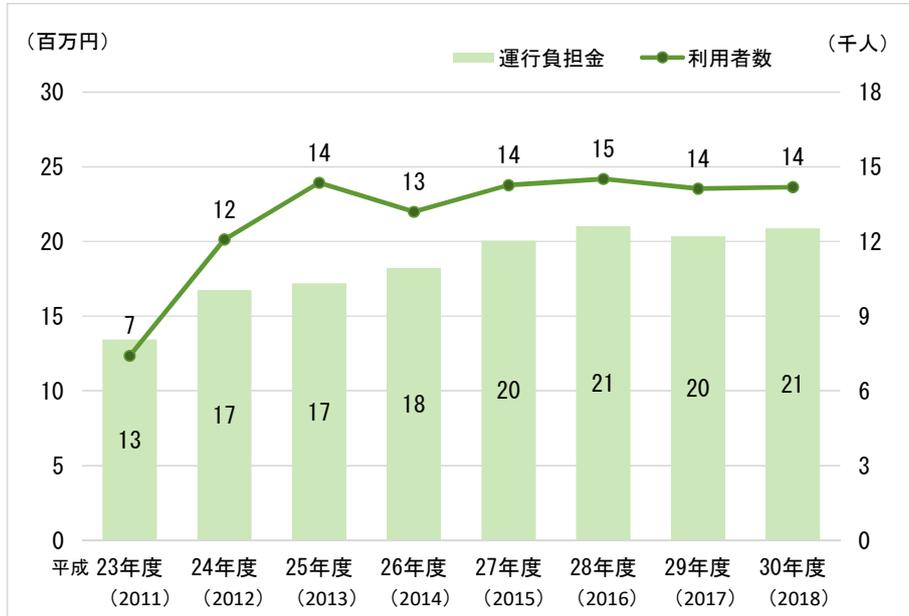
【コミュニティバス運賃収入の推移】



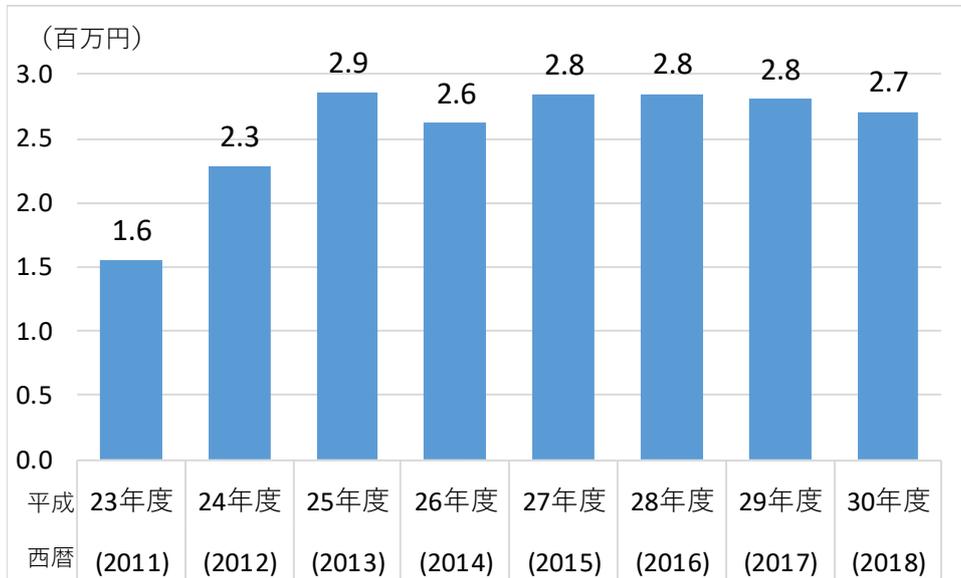
(2) デマンドタクシー

- デマンドタクシー運行負担金は、近年においては20百万円で推移しています。
- 運賃収入は、近年においては2.8百万円前後で推移しています。

【デマンドタクシー運行負担金の推移】



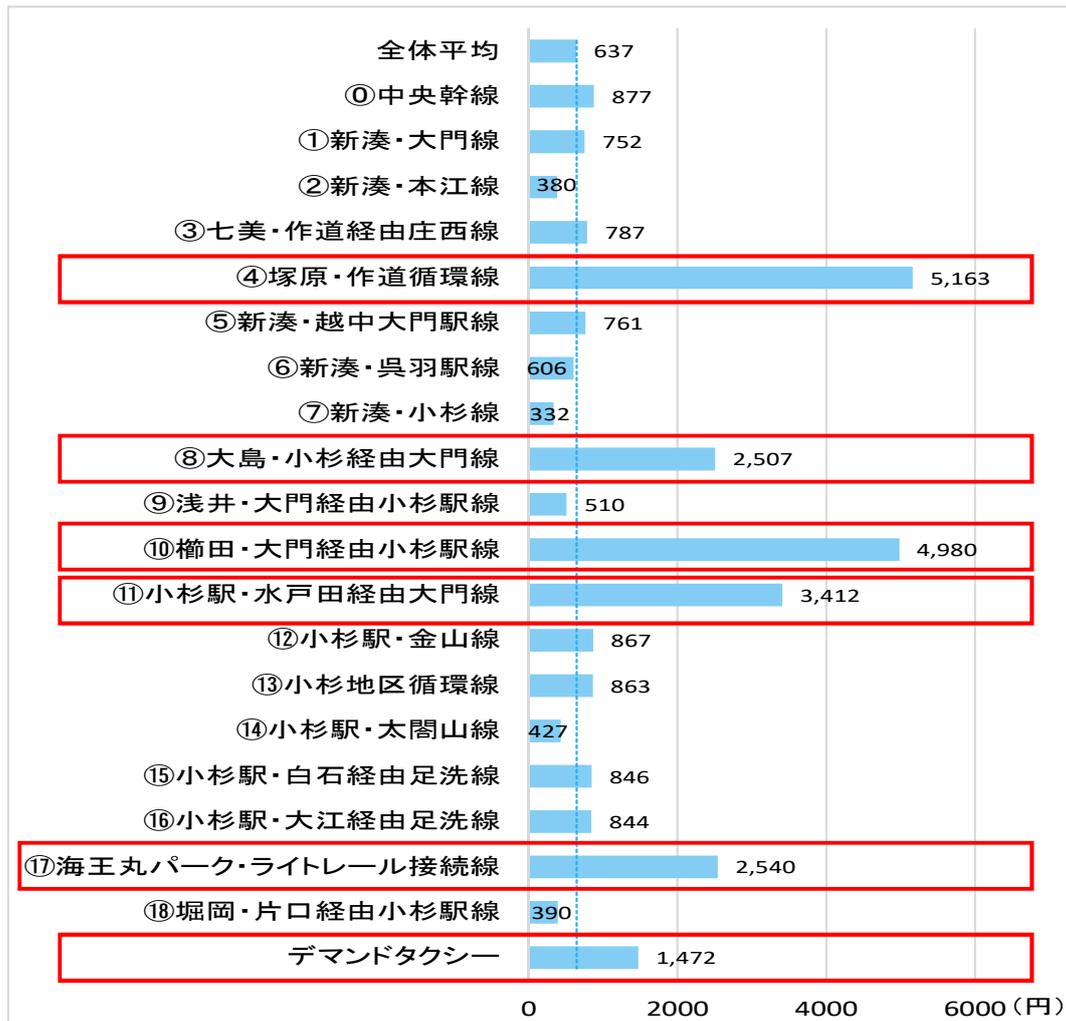
【デマンドタクシー運賃収入の推移】



(3) 利用者1人当たりの運行負担金

- 平成30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】

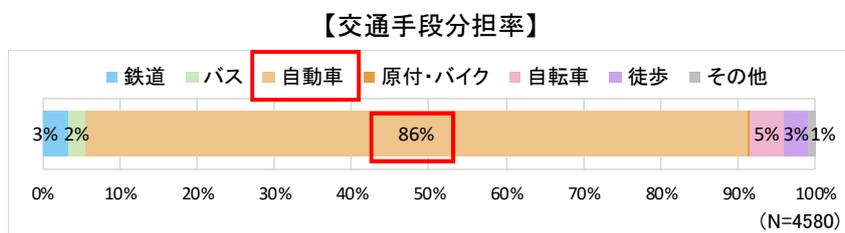
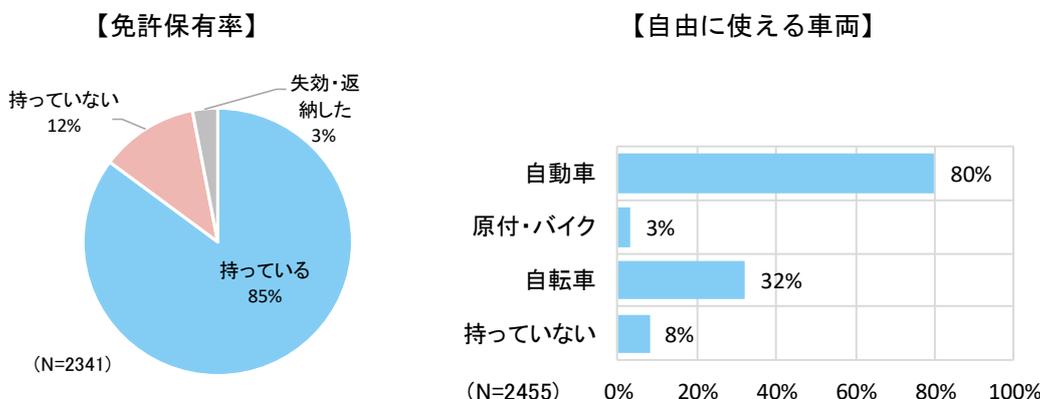


5 公共交通に対する市民意向

(1) 市民の移動の実態等

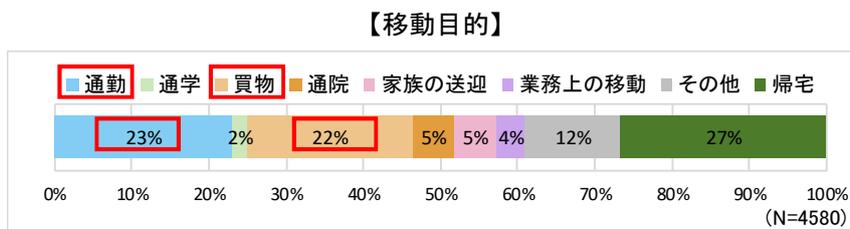
① 移動手段

- 自動車を中心に自由に運転できる市民が多く、自動車への依存度が高い。

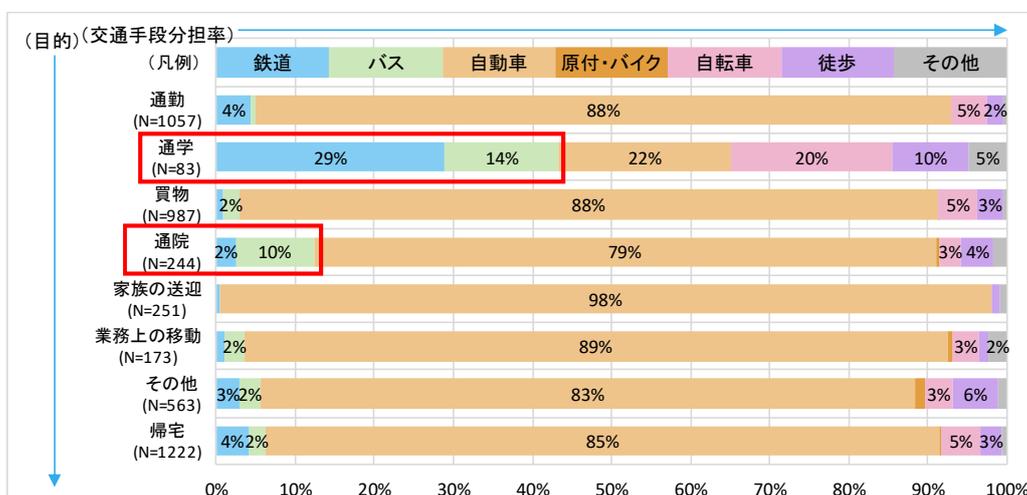


② 移動目的

- 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。

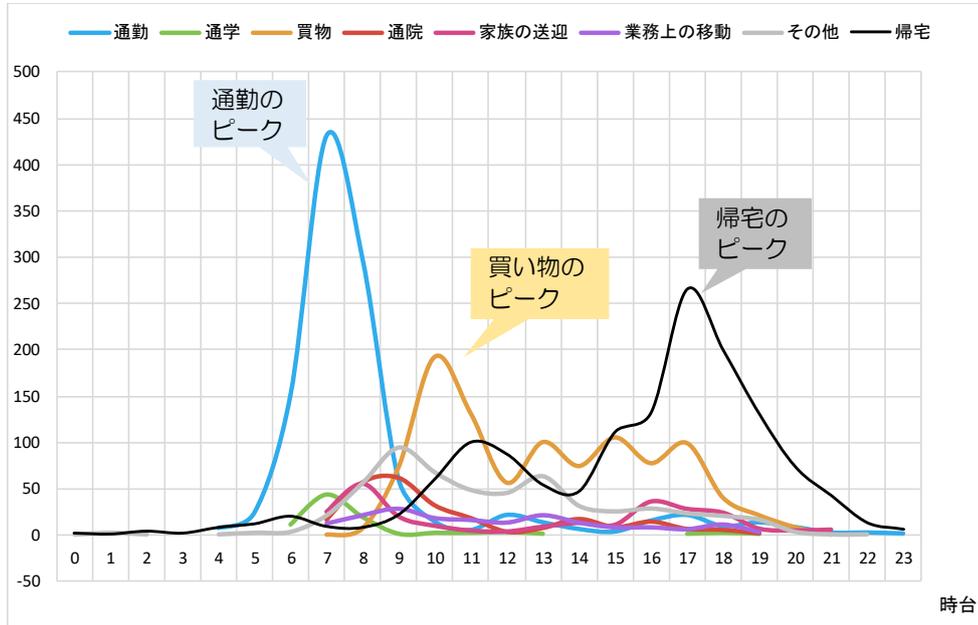


【移動目的別交通手段分担率】



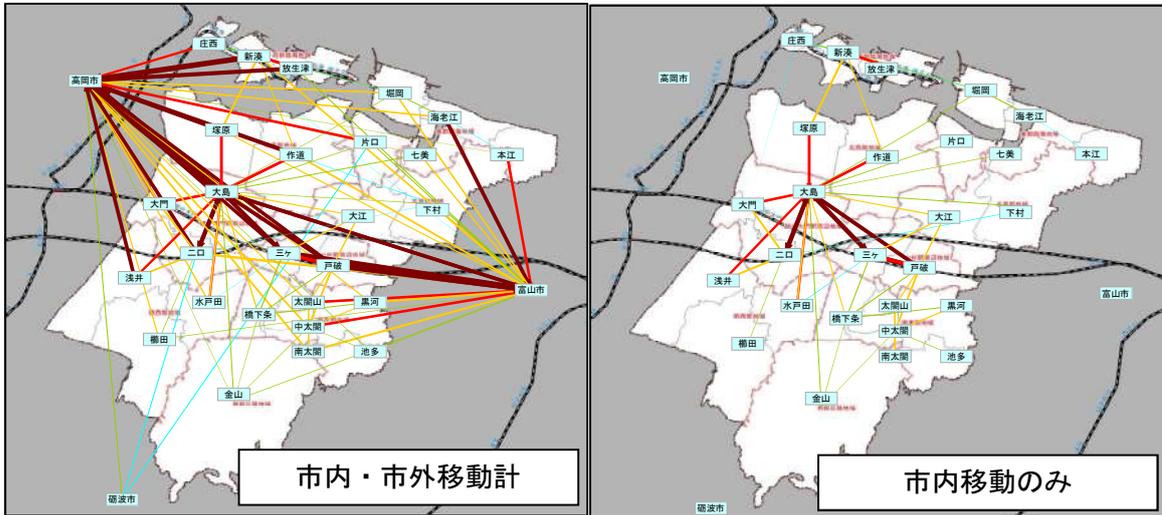
③ 目的ごとの移動時間帯

- ・ 午前には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、主に大島地区を核とした移動が見られる。



- 0～5件
- 5～10
- 10～20
- 20～30
- 30～

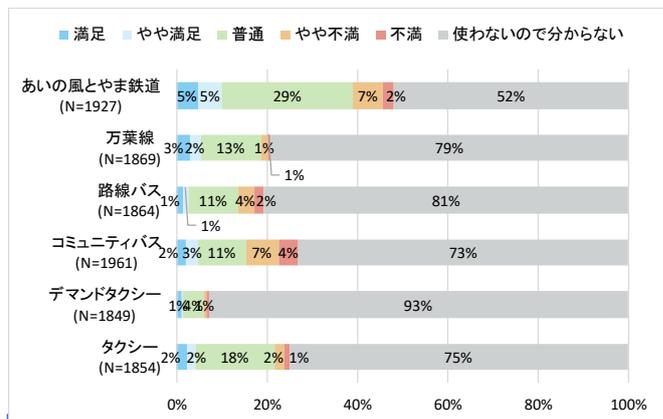
＜主な目的施設 ※（ ）内は所在地域振興会名または所在市＞
 買い物：アルビス大島店（大島）、アプリオ（大島）、サンコー大門口（大島）
 通院：真生会富山病院（二口）、射水市民病院（塚原）
 趣味娯楽等：イオンモール高岡（高岡市）いみずスポーツクラブ（大島）
 新港元気の森公園（堀岡）

(2) 市全体の公共交通に対する意向

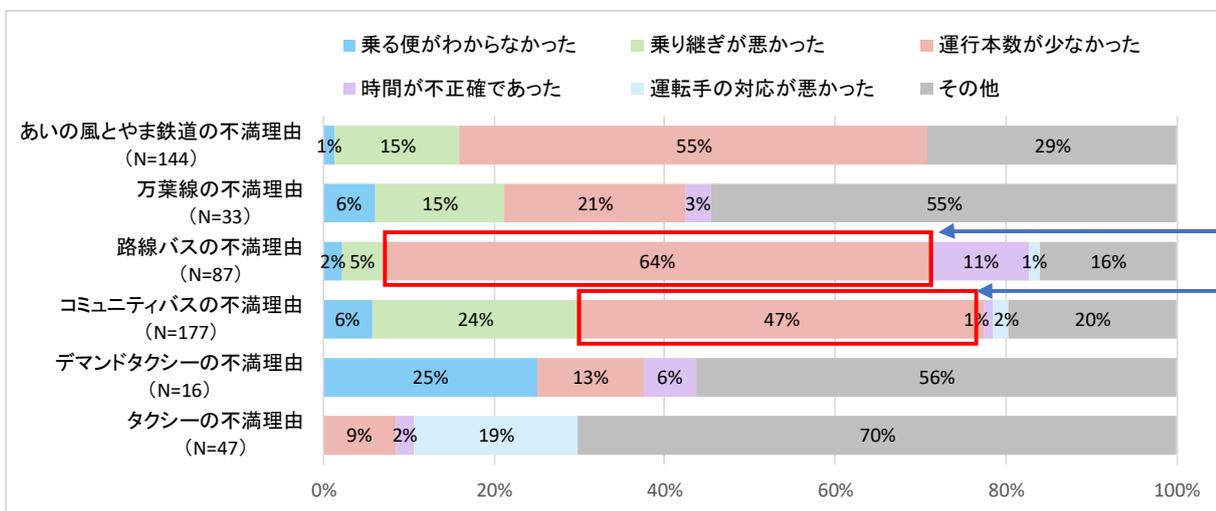
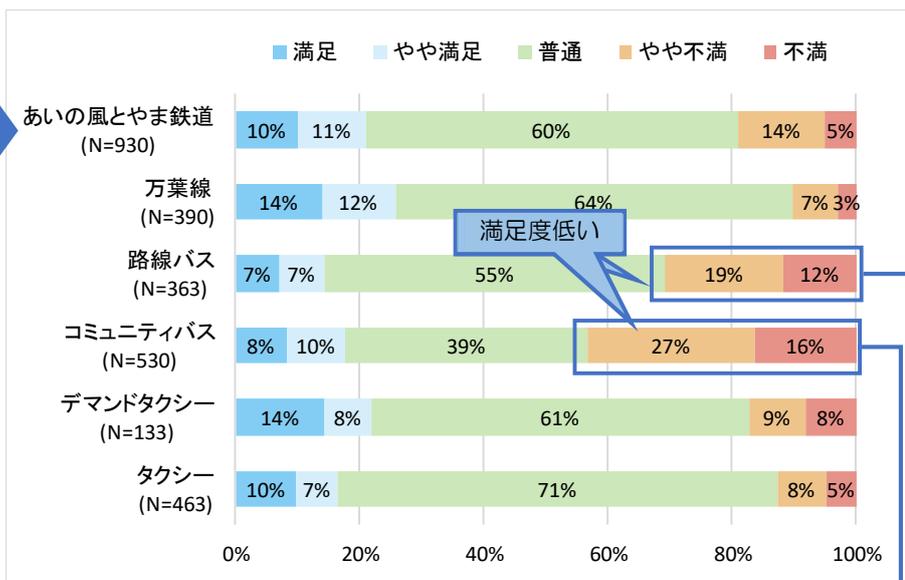
① 公共交通に対する市民満足度

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。



「使わないので分からない」
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、様々な意見等が挙げられています。

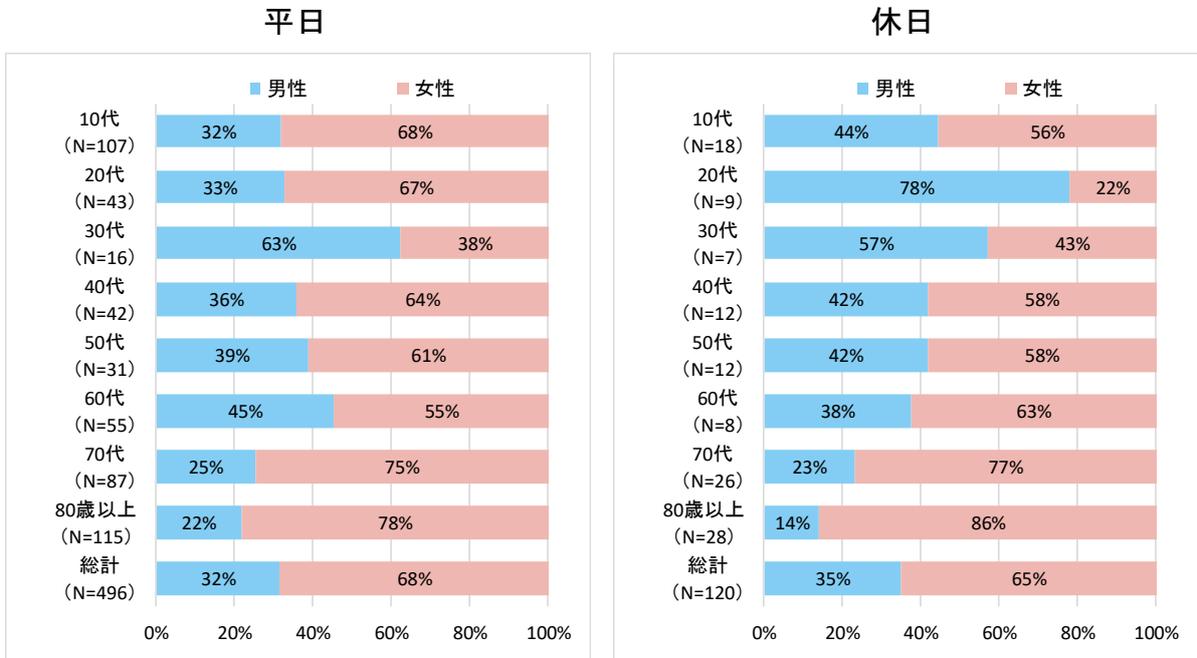
意見分類		件数
鉄道に関する意見	鉄道の本数・ダイヤ	8
	鉄道の車両増結・混雑緩和・車内環境	1
	新幹線・特急停車	0
	駅施設・バリアフリー	2
	駐車場・駐輪場・駅周辺	5
	新線・新駅整備	7
	鉄道の運休・遅延・雨雪対策	1
	鉄道の接遇・マナー・営業サービス	2
	鉄道の運賃	2
バスに関する意見	バスの運行ルート(自宅付近)	14
	バスの運行ルート(買い物施設・駅等)	17
	バスの運行ルート(病院)	10
	バスの運行ルート(学校)	4
	バスの運行ルート(見直し・廃止)	22
	コミュニティバスの充実	15
	コミュニティバスの廃止	8
	バス運行本数(本数の増減)	31
	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

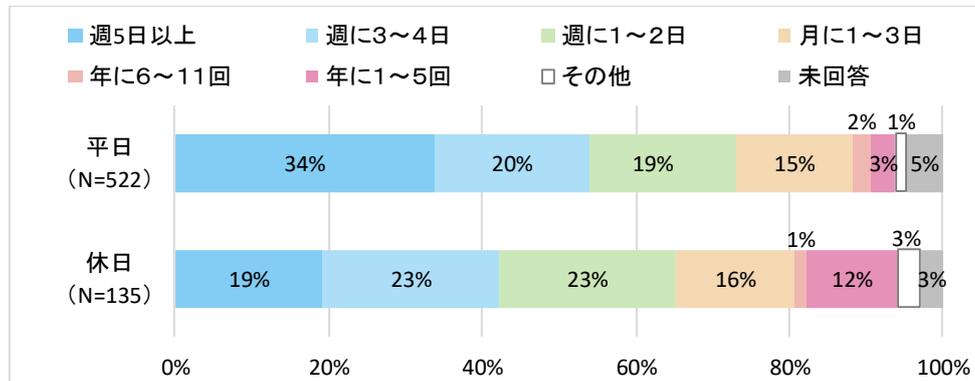
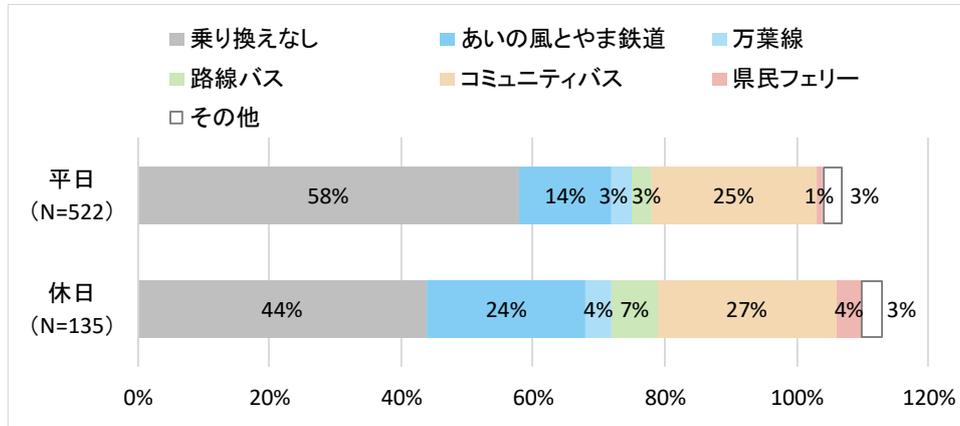
利用者の特徴（利用者アンケート）

●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。



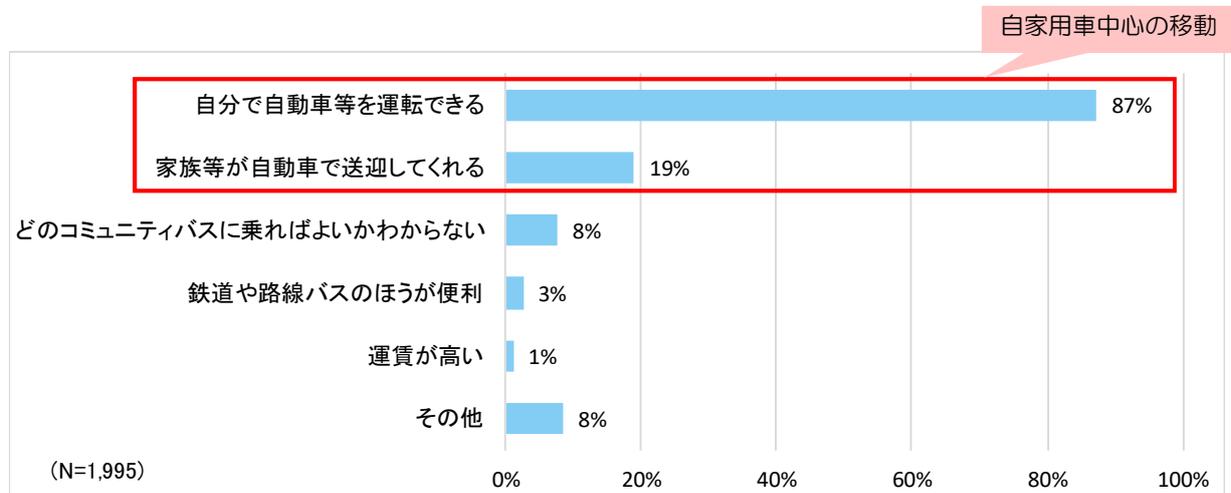
<主な目的施設>

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。

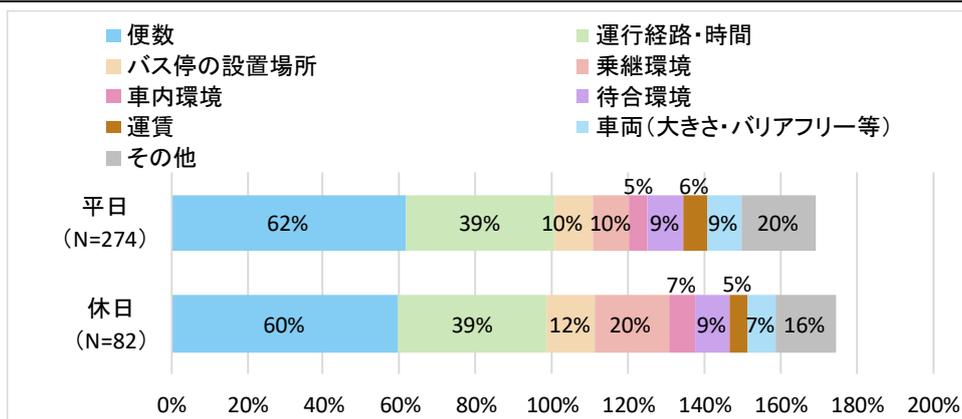


② コミュニティバス利用者の意向

コミュニティバスに対する改善点（利用者アンケート）

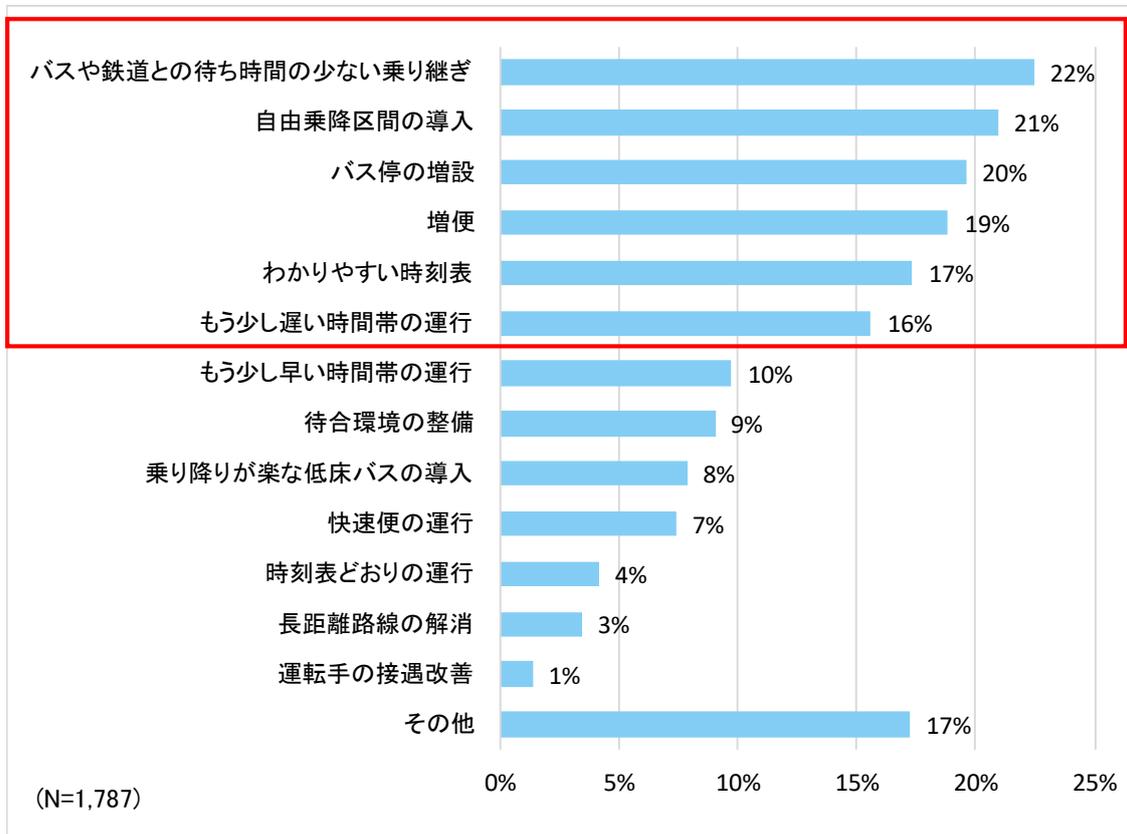
●平日休日利用者ともに「便数」「運行経路・時間」が主な改善点として挙げられています。

●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。

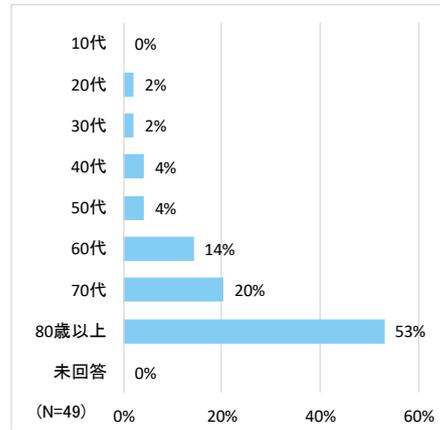
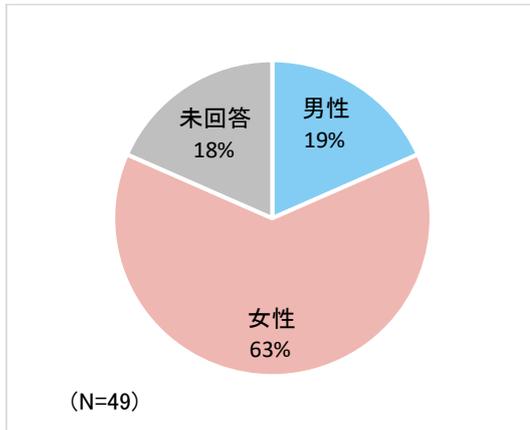


(4) デマンドタクシーに対する意向

① デマンドタクシーの利用実態

利用者の特徴

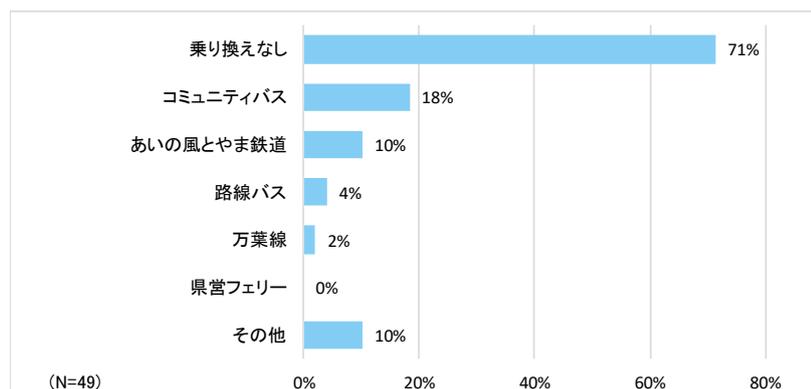
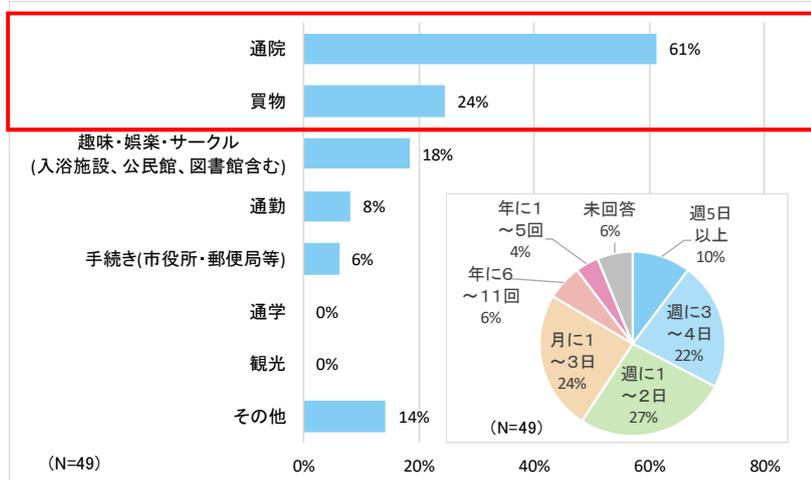
●性別は女性、年代は60代以上の利用が多くなっています。



利用者の移動特性

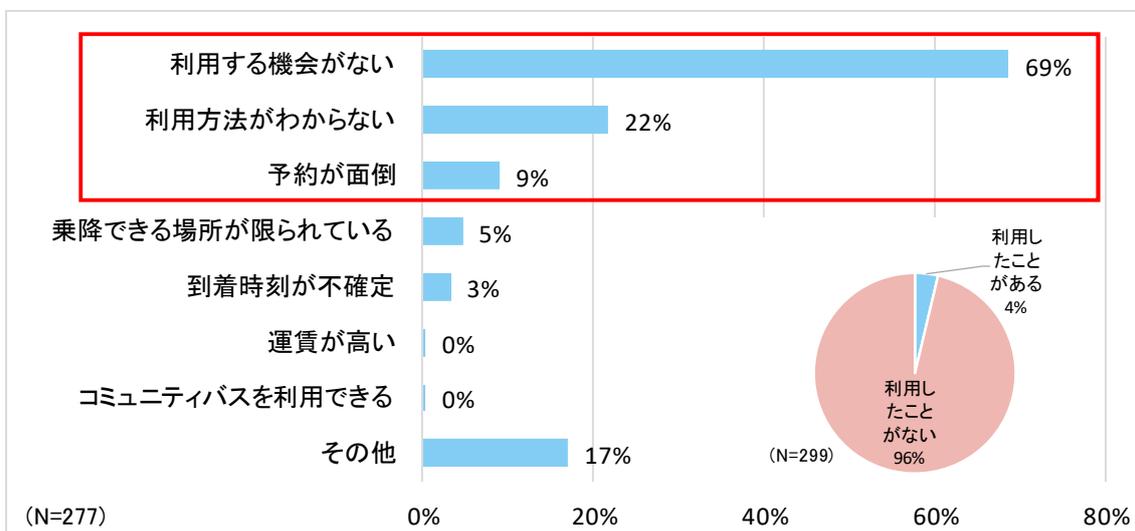
●利用者は通院や買物、趣味・娯楽・サークルを目的に高い頻度で移動しており、多くの利用者は乗り換えをせず、目的地まで移動しています。

- ・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）

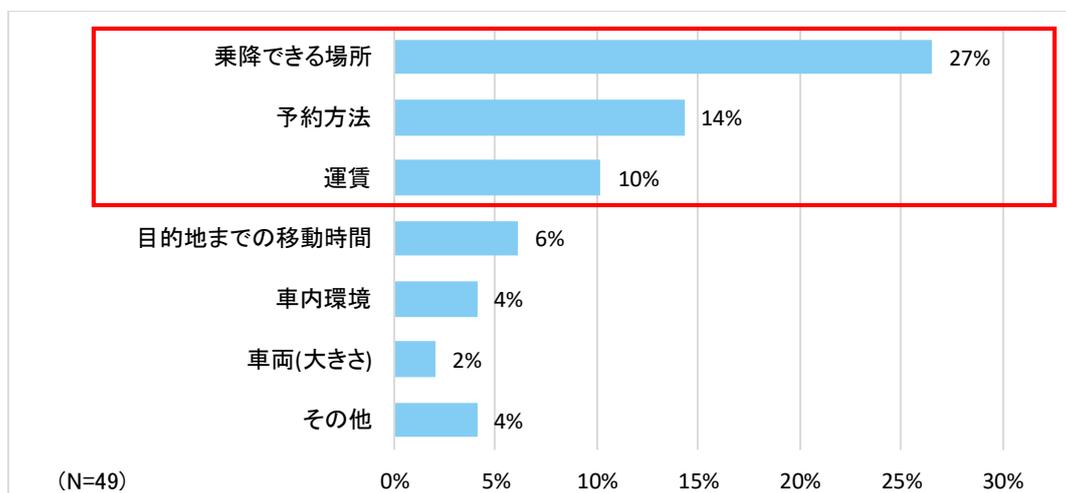
●利用したことがある市民は少なく、利用しない理由は「利用する機会がない」「利用方法がわからない」「予約が面倒」が挙げられています。



② デマンドタクシー利用者の意向

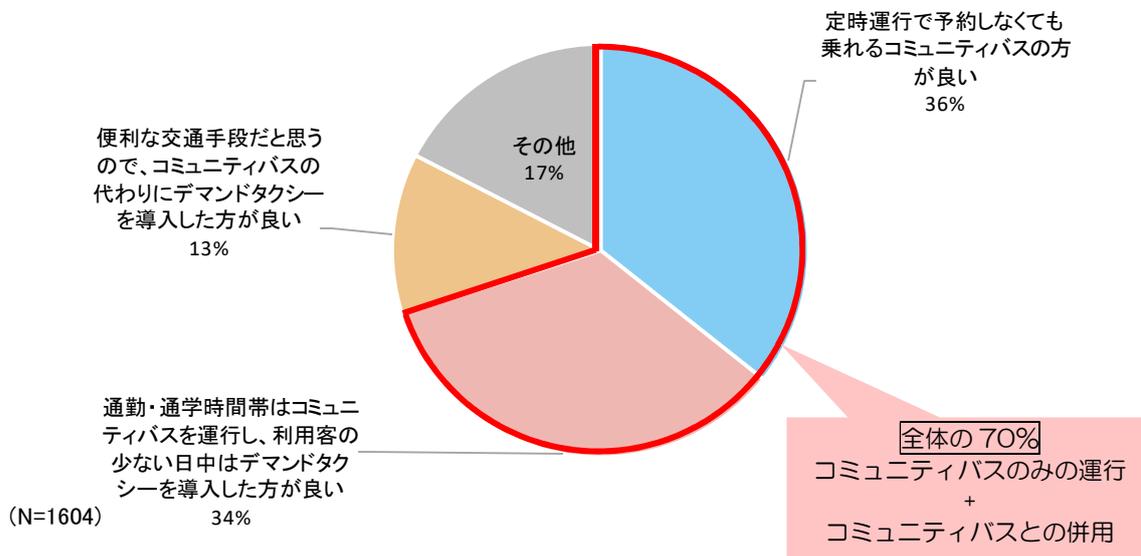
デマンドタクシーに対する改善点

●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）

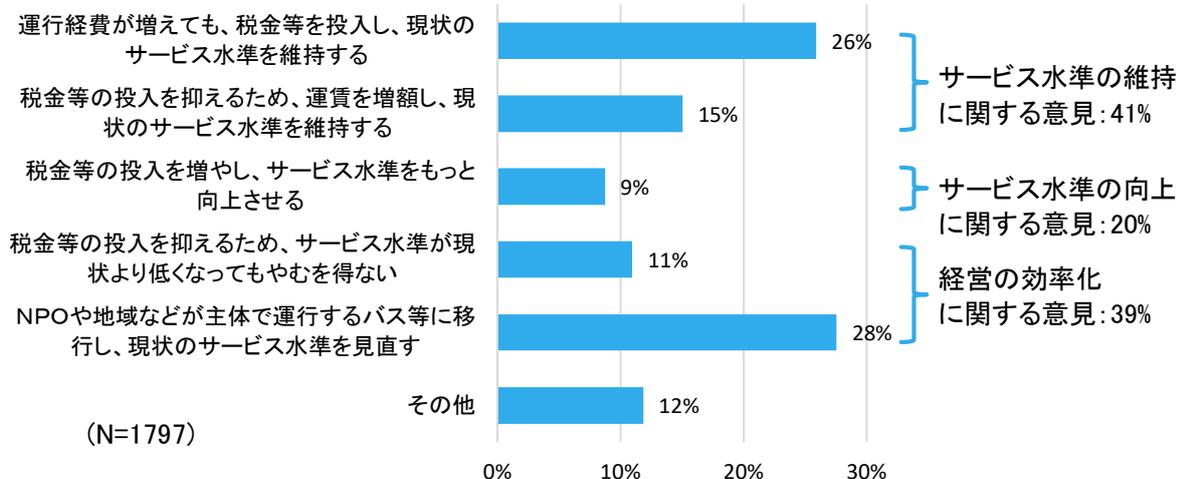
- フルデマンドの導入意向は低く、コミュニティバスだけの運行もしくはコミュニティバスとの併用意向が強くなっています。



(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%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) 地域別及びコミュニティバス路線別に見た現況と課題整理

① 地域別の現状と課題 ※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いる。地域主体の運行によるサービス水準の見直し、運賃の増額によるサービス水準の維持を望む意見が多いことから、運行形態の変更も視野にニーズ(太閤山地区商業施設等)に合った公共交通への見直しが必要である。

【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】

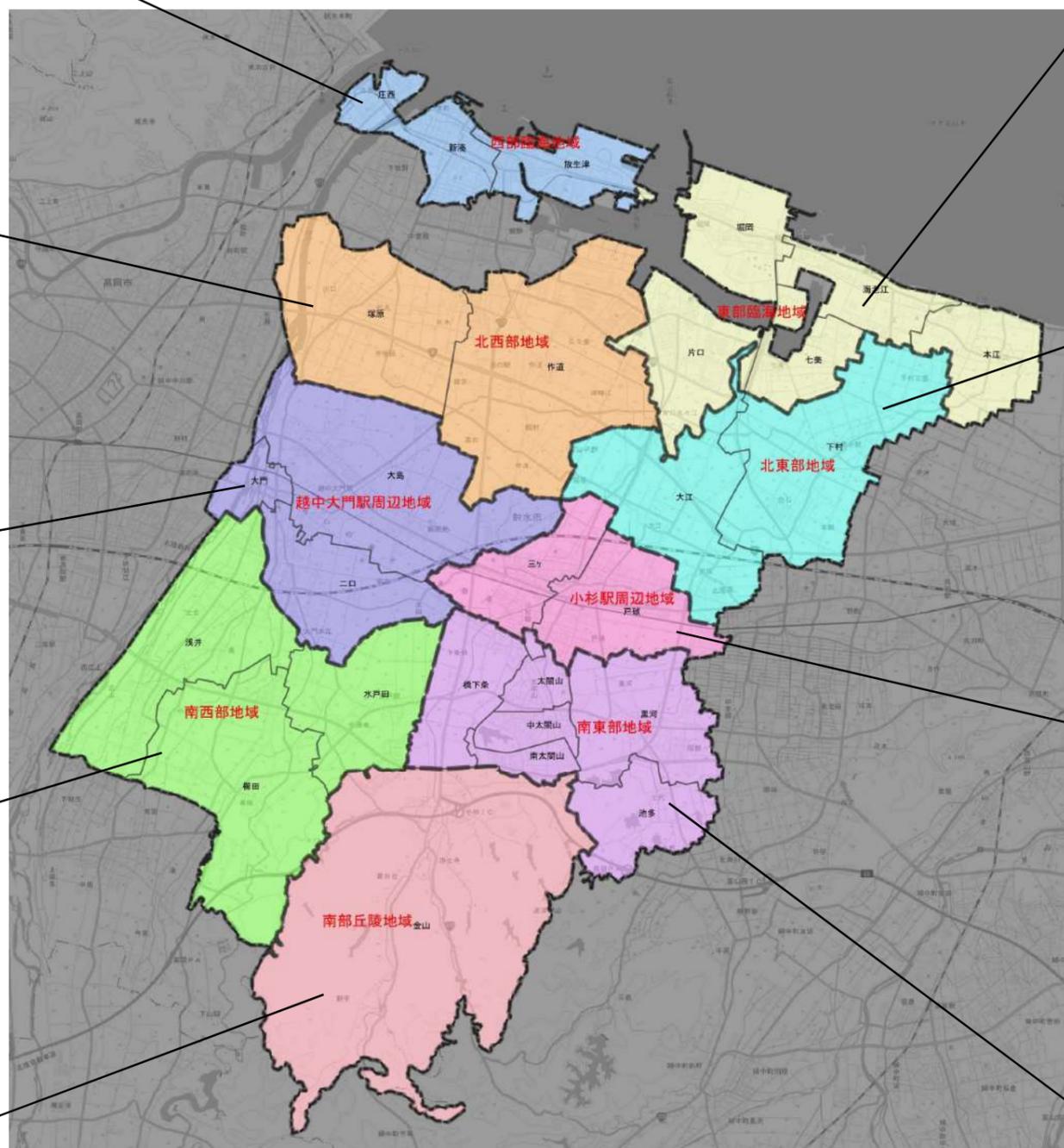
自動車依存が進んでおり、対策が必要。現状では地理的にやや離れた大島地区の商業施設への潜在ニーズが高いことから、公共交通の利用促進のためにはコミュニティバス路線網の見直しが必要である。

【小杉駅周辺地域】

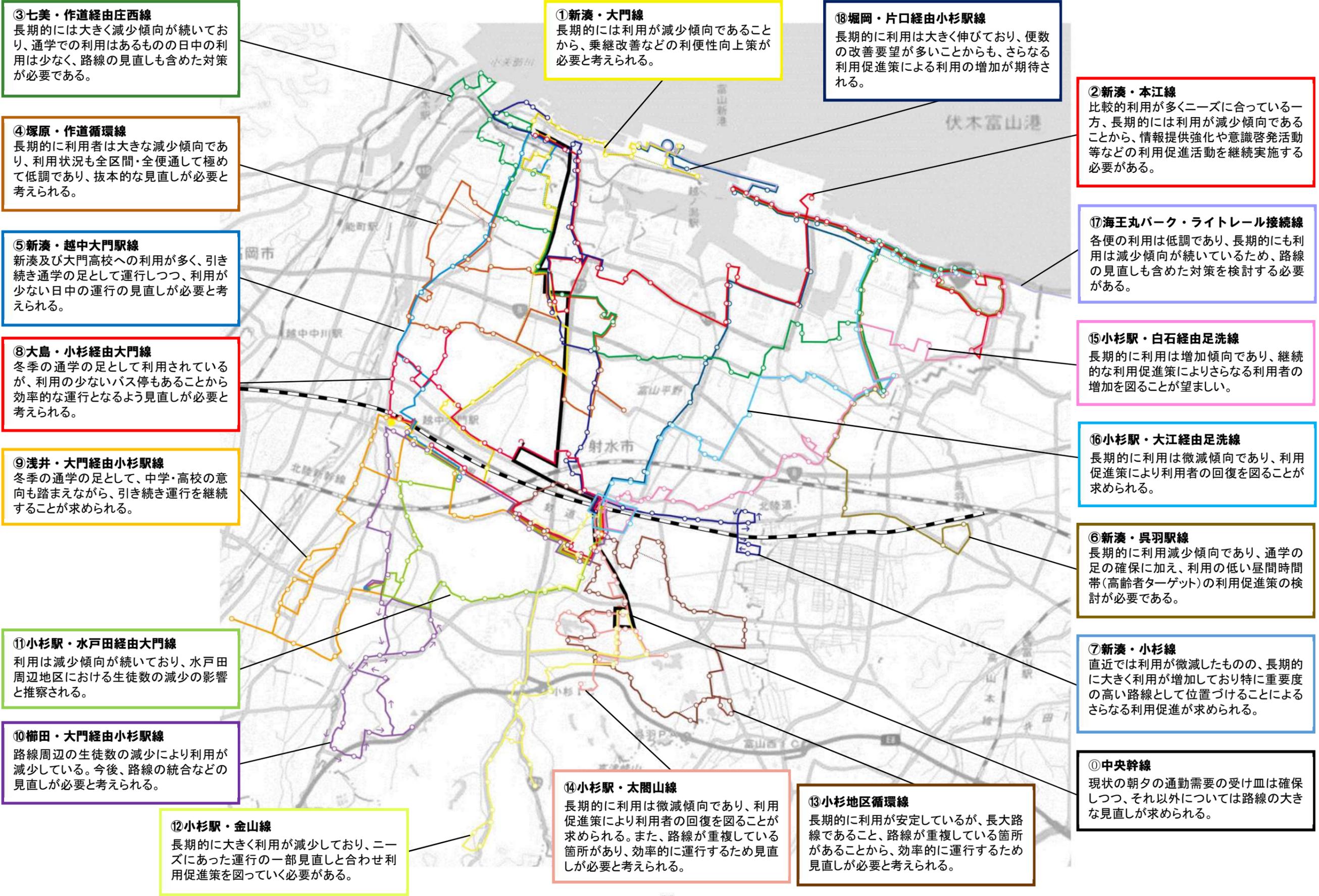
小杉駅が近くにあることから鉄道利用は比較的多いものの、コミュニティバスに関しては利用が少ないことから、潜在ニーズの高い大島地区の商業施設へのアクセス向上を効率性に留意しつつ検討する必要がある。

【南東部地域】

鉄道およ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。



② コミュニティバス路線別の現状と課題 ※詳細は、別紙「路線別カルテ」を参照



①新湊・大門線
 長期的には利用が減少傾向であることから、乗継改善などの利便性向上策が必要と考えられる。

⑧堀岡・片口經由小杉駅線
 長期的に利用は大きく伸びており、便数の改善要望が多いことから、さらなる利用促進策による利用の増加が期待される。

②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、情報提供強化や意識啓発活動などの利用促進活動を継続実施する必要がある。

③七美・作道經由庄西線
 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ある。

④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あり、抜本的な見直しが必要と考えられる。

⑤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る。

⑦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る。

⑥大島・小杉經由大門線
 冬季の通学の足として利用されているが、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る。

⑩小杉駅・白石經由足洗線
 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。

⑨浅井・大門經由小杉駅線
 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る。

⑪小杉駅・大江經由足洗線
 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る。

⑪小杉駅・水戸田經由大門線
 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る。

⑬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ある。

⑩櫛田・大門經由小杉駅線
 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る。

⑦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る。

⑫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る。

⑭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る。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る。

⑬小杉地区循環線
 長期的に利用が安定しているが、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る。

①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求められる。

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	これまでの主な取組状況
1. だれでも利用しやすい持続可能な公共交通網の構築	<ul style="list-style-type: none"> ① 通勤・通学の利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ② 主要施設等へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・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) ③ 小杉・越中大門駅舎等の機能充実 <ul style="list-style-type: none"> ・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) ④ 民間バス路線開設の働きかけ <ul style="list-style-type: none"> ・観光定期路線バス「ぶりにかにバス」の運行 ・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 ・小杉駅と大学病院を結ぶ路線バスの新設
2. 快適な交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ① バスロケーションシステムの導入 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスのバスロケーションシステムの導入と市民病院や市役所等へのテレビモニターの設置 ② 万葉線電停・駅舎の整備やバリアフリー化の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・新吉久電停の島式電停化及び海王丸・越ノ潟駅舎の整備 ③ 庄川橋梁の架け替えについて、高岡市と万葉線(株)と協議 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ④ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・小杉駅前駐輪場の改築

基本方針	これまでの主な取組状況
<p>3. 広域交流を活発化する公共交通機関の充実</p>	<p>① 第三セクター会社の適正な運営のため、県・関係市町村との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「あいの風利用促進協議会」の場を通じた連携強化 <p>② 小杉駅・越中大門駅での乗り継ぎの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>③ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小杉駅、越中大門駅における観光機能の充実 (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（3事業者） <p>④ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あいの風とやま鉄道、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 ・射水バイエリア観光周遊バスの実証運行実施

射水市 コミュニティバス 「きとときバス」

バス運行情報

お知らせ バスローケーションシステムはまれに機器の不具合により正確に表示されない場合があります。運行状況に疑問をお感じの際は、直接運行会社にお問い合わせください。

ご利用のルートを選択してください

(0)中央幹線

新湊地区センター方面行き 通常運行

バスコ方面行き 通常運行

(1)新湊-大門線

大門方面行き 4分遅れ

大門方面行き(快速便) 運行終了

新湊方面行き 通常運行

新湊方面行き(快速便) 運行待ち

(2)新湊-本江線

新湊地区センター行き (4月から) 通常運行

足利海公園行き(4月から) 通常運行

(3)七美-作道経由庄西線

庄西方面行き 通常運行

(4)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(5)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(6)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(7)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(8)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(9)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(10)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(11)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(12)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(13)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(14)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(15)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(16)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(17)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(18)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(19)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(20)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(21)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(22)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(23)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(24)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(25)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(26)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(27)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(28)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(29)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(30)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(31)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(32)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(33)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(34)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(35)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(36)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(37)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(38)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(39)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(40)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(41)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(42)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(43)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(44)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(45)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(46)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(47)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(48)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(49)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(50)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(51)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(52)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(53)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(54)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(55)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(56)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(57)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(58)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(59)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(60)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(61)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(62)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(63)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(64)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(65)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(66)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(67)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(68)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(69)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(70)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(71)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(72)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(73)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(74)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(75)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(76)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(77)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(78)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(79)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(80)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(81)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(82)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(83)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(84)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(85)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(86)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(87)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(88)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(89)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(90)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(91)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(92)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(93)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(94)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(95)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(96)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(97)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(98)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(99)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

(100)七美-作道線

作道方面行き 通常運行

※バスの運行に関するお問合せは、下記までお願いします。

■運行路線番号00-40
エムアールテクノサービス株式会社
TEL:0796-92-6000

■運行路線番号01(B)11-00-00-00-00-00-00-00
海士エヌエス株式会社
TEL:0796-92-6226

■運行路線番号01(A)50-00
株式会社三島建設

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

<現状等>

- 本市は、既成市街地の中心部や太閤山等の一部等で人口が集積し、医療機関や商業施設、教育機関や公共施設などの主要施設が立地しています。既成市街地等は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ています。

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、多角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。

- 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。

また、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。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

<現状等>

- 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。
- コミュニティバスを始めとする公共交通の運行経費は増加傾向にあります。また、デマンドタクシーの利用者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。
- 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。

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

<現状等>

- 運転免許返納や進学を見据え、公共交通の維持・充実を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。
- 新湊には年間60万人以上の入込みがある観光施設が多く立地しています。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 公共交通空白地域の解消

本市の都市構造を踏まえながら、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、誰もが最低限必要な移動ができるように公共交通空白地域を解消する。

② 市民の移動手段の確保

運転のできない学生・生徒や高齢者、障がい者、妊婦等の日常生活に必要な移動手段を確保する。

③ 交通事故の低減と健康の維持

高齢者等の公共交通の利用を促進することで、交通事故の減少を図るとともに、外出機会の創出により健康の維持につなげる。

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る。

⑤ 環境負荷の低減

公共交通機関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る。

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

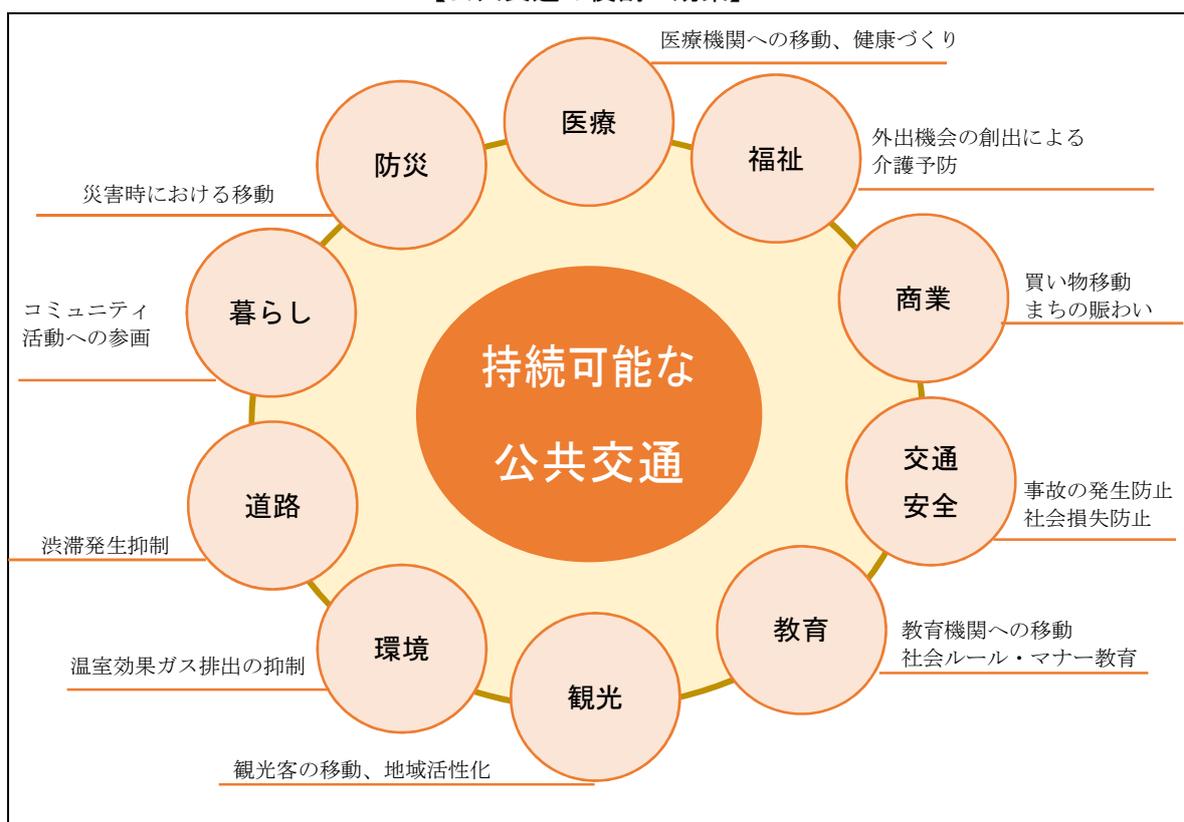
豊かな自然、あふれる笑顔 みんなで創る きららか射水

～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～

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」をまちの将来像として掲げており、本計画においても、この将来像に基づいた公共交通の実現を目指します。

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円滑に利用できる交通体系の構築を図ります。

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。

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

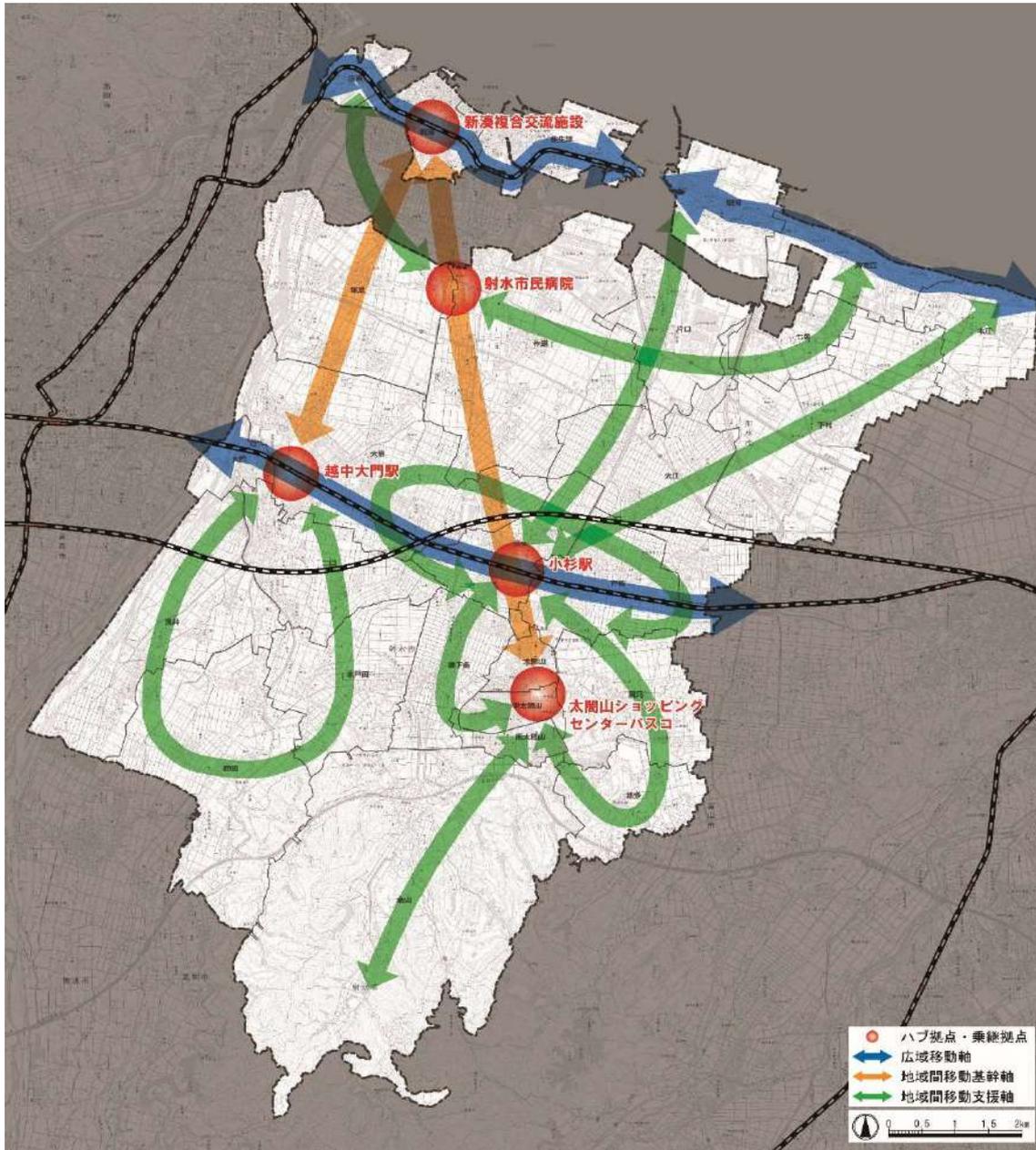
公共交通は、児童・生徒や高齢者等の交通弱者の移動や外出機会の創出だけでなく、家族の送迎負担の軽減や高齢者の健康増進、生きがいづくり、交通事故防止による社会的損失の抑制、環境負荷の低減、まちの活性化・賑わいの創出など、様々な活動を支える重要な役割や機能を有しています。

今後、人口減少や高齢化が進む中、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

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	具体的な施策
(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 ② 複数交通モードの連携と広域移動の確保 ③ 地域特性に応じた地域内運行の確保
(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 ② 駅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	具体的な施策
(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 ② 運行財源の確保
(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 ② モビリティ・マネジメントの実施 ③ 交通サービスのキャッシュレス化の検討 ④ 公共交通従事者の接客力向上
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	具体的な施策
(1) 日常の暮らしを支える交通手段の確保	① 教育分野との連携・役割分担 ② 誰もが利用しやすい車両の導入促進 ③ 健康・福祉分野との連携・役割分担
(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 ② 観光分野との連携・役割分担 ③ 新たなモビリティサービスの推進 ④ 自転車の活用推進

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"> • 通勤通学 • 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"> • 通勤通学 • 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、地域バス等 • 県営フェリー 	<ul style="list-style-type: none"> • 買い物、通院 • 通勤通学

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

(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

- ・ ハブ拠点・乗継拠点の位置づけと幹線軸の形成

小杉駅、越中大門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、射水市民病院や太閤山ショッピングセンターパスコは、各地域への乗継ポイントとして役割を担っています。これらの拠点を結ぶ路線を、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。

- ・ 中央環状路線の検討

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。

② 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

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。

- ・ 路線バスとコミュニティバスとの役割分担・連携強化

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。

③ 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

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。

また、拠点と各地域を結ぶ地域内路線について、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を含め経路や運行内容の見直しを行います。

- ・ 住民等主体の地域交通の導入検討

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バス等の導入について、地域・住民と協議しながら検討します。

(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

- ・ ハブ拠点・乗継拠点における乗継・待合環境の充実
様々な交通モードが交わるハブ拠点・乗継拠点において、多くの人が円滑に利用できる乗継・待合環境の充実を図ります。
- ・ 小杉駅の橋上化等に関する調査研究
陸の玄関口である小杉駅の橋上化等により、人の南北の往来を円滑化し、交通機関利用の利便性向上を図るとともに、民間活力の導入も含め駅周辺エリアの活性化について調査研究を行います。

② 駅の利便性を高める環境整備

- ・ パーク・アンド・ライドを促進する駐車場や駐輪場の確保
小杉駅や越中大門駅など駐輪場やパーク・アンド・ライド駐車場の確保を継続し、鉄道利用者の利便性向上に引き続き取り組む。
- ・ 万葉線の老朽化対応と、越中大門駅のエレベーター設置の研究
万葉線の庄川橋梁の架け替えや線路の改修、駅のバリアフリー化対応等について関係機関と協議・検討を進めるとともに、越中大門駅のエレベーター設置について利用実態等を踏まえながら調査研究します。

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

- ・ コミュニティバス運行の効率化と利便性向上
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たり、利用者の少ない路線があることから、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、運行内容（運行本数、運行時間、運賃等）についても見直しを行い、運行の効率化と利便性の向上を図ります。
- ・ デマンドタクシーの見直し
大門・大島地区では、コミュニティバスの利用者が少ないことから、移動手段を確保し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。
公共交通サービスの公平性の観点から、デマンドタクシー導入・廃止等の検討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）についても見直しを行います。

② 運行財源の確保

- ・ 交通広告等の活用
運賃以外の収入として、コミュニティバス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を活用し、運行財源の確保を図ります。
- ・ 国・県による支援制度の活用検討
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。
- ・ コミュニティバスを活用した客貨混載の導入検討
本市の幹線道路付近には運送会社が複数存在しており、運送に係る人手不足の緩和やコミュニティバスの運行財源の確保のため、空席等を活用した客貨混載の導入可能性について検討します。

(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

- ・ 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
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・分かりやすい運行経路・運賃表示等の情報提供を行います。
- ・ バスロケーションシステムの活用
とみのやまバスロケーションシステムを活用し、地元住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。
- ・ 公共交通アテンダント配置の検討
複数の交通モードが交わるハブ拠点等において、迷わず乗継ができるように公共交通アテンダントの配置を検討します。

② モビリティ・マネジメントの実施

- ・ 乗り方体験会等の実施や目的地入り路線マップの作成・配布
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。地域や事業者等と連携し、バスの乗り方体験会等の開催や、ワークショップ等を通じて、地元住民だけでなく来訪者にとっても便利な目的地入り路線マップの作成・配布などに取り組みます。

※ 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。

③ 交通サービスのキャッシュレス化の検討

- ・ 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
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 low コストで整備可能な仕組みの導入から検討します。

④ 公共交通従事者の接客力向上

- ・ 認知症サポーター養成講座の受講促進等
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となっています。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」の受講を促進することで、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。

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 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
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ながら、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。

※ スクールバスの運行状況

学校の統廃合等を契機に、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。

学校名	運行経路等	H30 利用者数
東明小学校	次の2路線を2台で運行。 ○浜開・七美方面 ○本江方面	約 160 人 ○浜開・七美方面 約 70 人 ○本江方面 約 90 人
小杉小学校	次の2路線を1台で運行。 ○伊勢領方面 ○大江方面	約 160 人 ○伊勢領方面 約 60 人 ○大江方面 約 50 人
大門小学校	次の5路線を5台で運行(※登校時。下校時は若干異なる。) ○西広上・広上公民館・上条団地・浅井コミュニティセンター方面 ○ほたる野・上条団地方面(2回運行) ○松原・宮新田方面(1回運行) ○本村・小泉方面(1回運行) ○布目沢・牧田方面(1回運行)	約 310 人 ○浅井地区 約 160 人 ○櫛田地区 約 100 人 ○水戸田地区 約 50 名

- ・ 高等教育機関との連携
現在、コミュニティバスでは高校生以上には通学定期券を設けています。市内に複数存在している高等教育機関と連携しながら、コミュニティバスの利用促進により学生の移動手段の確保を図ります。

② 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
コミュニティバスや万葉線等の車両更新時には、高齢者・車椅子使用者・ベビーカー使用者等が乗降者しやすい低床車両を導入します。

③ 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

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。

継続的に取り組むグループ等に対してコミュニティバスの乗車券を進呈するなど、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、高齢者運転免許支援制度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、高齢者の移動手段の確保や公共交通の利用促進に取り組めます。

- ・ 福祉交通との役割分担

乗降場所までの移動が困難な人や乗降に介助が必要である人の移動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。

(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**

- ・ 商店等と連携した企画乗車券等の検討
現在、コミュニティバスにおいては、乗継・往復利用を促すため一日乗車券を設けていますが、地元商店等と連携した企画乗車券などの開発を行い、公共交通を活用したおでかけを促進します。
- ・ 主要施設等へのアクセスの確保
今後、公共施設の統廃合があった場合には、施設へのアクセスに配慮し、公共交通の活用を図ります。

② 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
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「⑰海王丸パーク・ライトレール接続線」等を運行しています。
新高岡駅や小杉駅とベイエリアを結ぶ観光路線の新設について、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。
- ・ 万葉線の延伸の調査研究
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、万葉線の延伸の可能性について、関係機関と協議しながら調査研究します。

③ 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
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。
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。
- ※ 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 人乗り以上のモビリティのことで、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。
- ・ 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。
- ※ 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）を一つ

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。

④ 自転車の活用推進

- ・ レンタサイクル・シェアサイクルの推進策の検討

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、またバ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。レンタサイクルの推進を図り、新湊複合交流施設等での展開を検討します。

また、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シェアサイクルの推進についても検討します。

第7章 計画の推進体制と進捗管理

1 推進体制

—多様な主体（市民、事業者、交通事業者、行政（近隣市町含む））との連携—

2 進捗管理

—PDCA サイクル—

3 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)	目 標 値 令和 6 年 (2024 年)
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	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%
		万葉線	90%
		路線バス	69%
		コミュニティバス	57%
		デマンドタクシー	83%
(2) 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
		小杉駅 ^{注2}	468 人/日
		越中大門駅	42 人/日
		射水市民病院 パスコ	168 人/日 86 人/日
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
(2) 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	4.6 人/便
		デマンドタクシー	1.7 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			
(1) 日常の暮らしを支える交通手段の確保	高齢者運転免許返納支援制度利用者数		296 件/年
(2) 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	1,558 千人/年 [市内駅乗車計]
		万葉線	1,192 千人/年 [全駅乗降計]
		コミュニティバス・デマンドタクシー	419 千人/年 [利用者数]

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。

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年〇月策定予定）

- 射水市都市計画マスタープランでは、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。

■都市整備の方針「2. 交通」の基本的な考え方（一部抜粋）

- ① **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。
- ② **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。
- ③ **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・向上等による受入体制の強化を進め</u>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<u>バイエリア周辺地区との連絡を強化</u>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、<u>周辺地域の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<u>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</u>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*</u>等との有機的なアクセス確保やバイエリアとの接続強化等も含めた将来のあり方の検討を促進します。
---------------	---

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を図ります。</u> ・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を図ります。</u>また、地域住民による運営への参画や、<u>民間企業（商業、医療等）との連携の強化等を促進し、持続性の高い地域公共交通体系の構築を目指し、地域住民、交通事業者、市（行政）の協働に基づき、効率的・効果的な運行を推進します。</u> ・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を推進します。</u>
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、<u>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。</u>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、<u>踏切を通行する歩行者等の安全性の向上を図ります。</u>

■その他の交通施設等の整備方針（一部抜粋）

自転車 歩行者 通行空間	<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します。</u> ・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ます。</u> ・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ます。</u>
駅前 広場	<ul style="list-style-type: none"> ・あいの風とやま鉄道の<u>小杉駅及び越中大門駅</u>については、本市の玄関口としての交通結節性を高めるため、<u>駅に接する広場の機能充実を推進します。</u>
駐輪場・ 駐車場	<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します。</u> ・<u>小杉駅前、越中大門駅前、市内各所観光地周辺等</u>の駐輪場機能の維持・向上等に努め、<u>市民や観光旅行者の自転車活用に資する整備を検討します。</u>

(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)

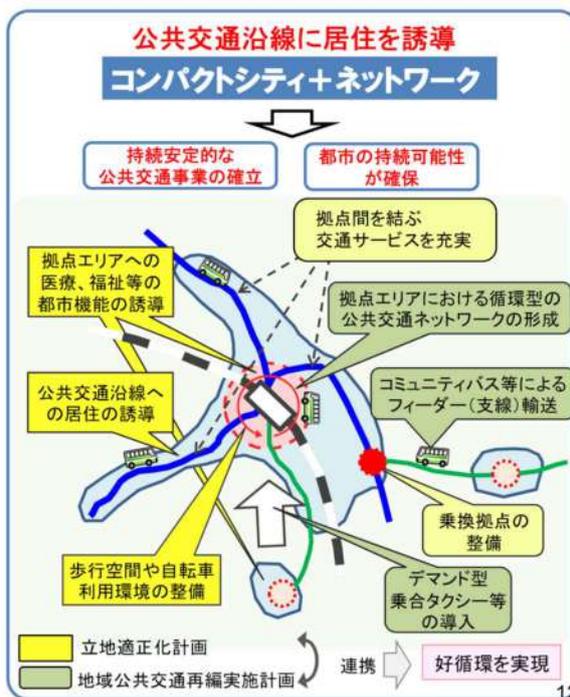
【基本計画における施策の目標】

- ①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
- ②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
- ③バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④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 HP

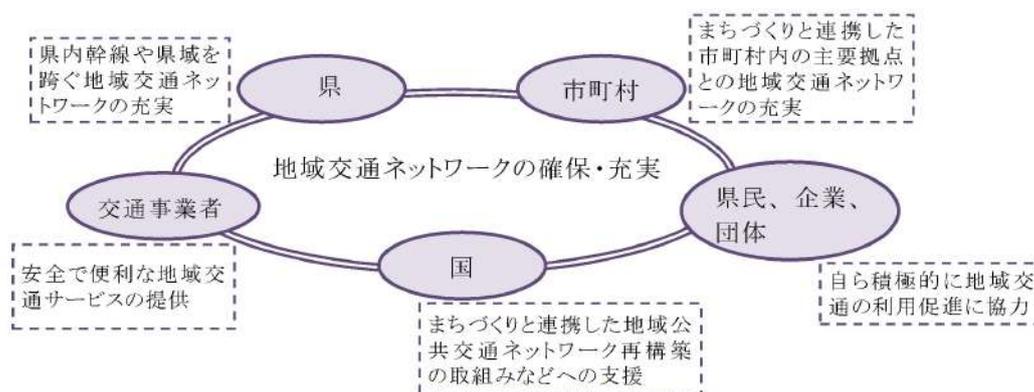
(5) 富山県地域交通ビジョン（県・2016年3月策定）

- 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努める。
- ・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日ー平成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日ー平成30年10月21日 平成30年10月29日ー平成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