

射水市地域公共交通網形成計画

(素 案)

<構成>

第1章 計画の概要

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

第2章 射水市の現状

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

第3章 射水市の公共交通の現状

1 市内公共交通ネットワーク状況	14
2 鉄道・バス圏域カバー状況	16
3 各公共交通機関の利用状況	17
4 運行経費の推移	24
5 公共交通に対する市民意向	27

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	47

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	48
2 持続可能な公共交通の仕組みづくり	58
3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実	69
【重点実施プロジェクト】	80

第7章 計画の推進体制と進捗管理

1 推進体制	81
2 進捗管理	81
3 施策ごとの実施体制とスケジュール	82

資料編

1 上位・関連計画	85
2 市民アンケート及び利用者アンケート	91

第1章 計画の概要

1 計画策定の趣旨

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

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

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

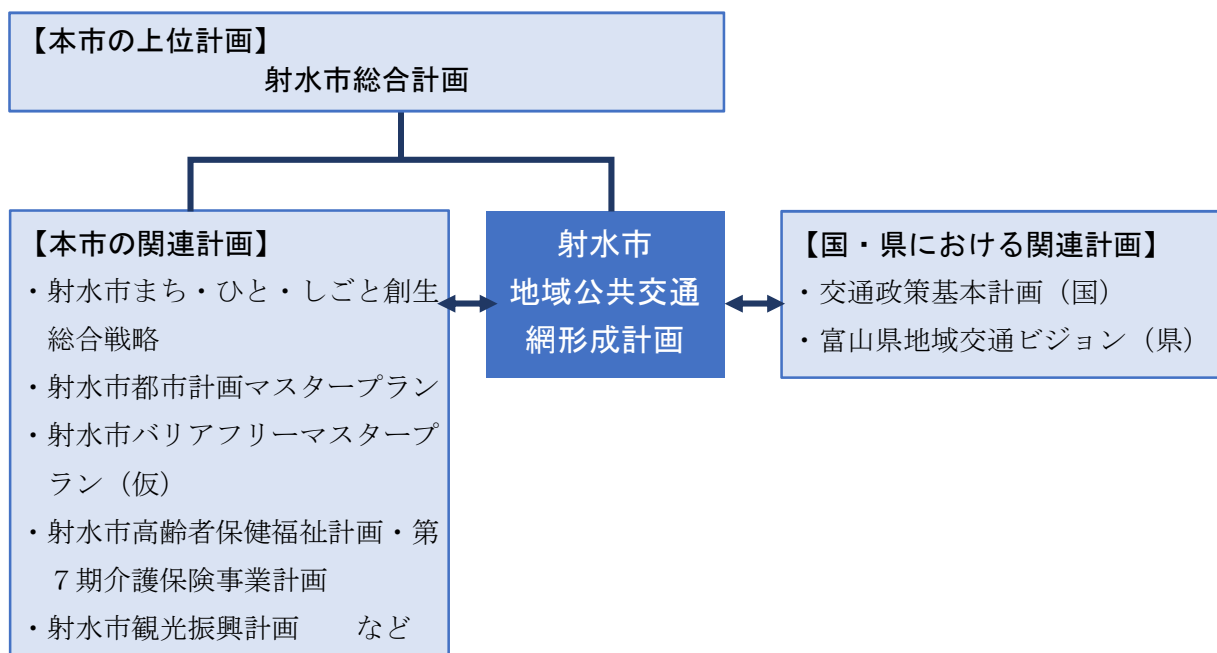
平成25年（2013年）に施行された「交通政策基本法」においては、交通が我々の生活に必要な不可欠のものであり、交通の機能を確保・向上していかなければならないとされ、地方公共団体に交通施策の策定と実施の責務を課しています。これに基づき、平成26年（2014年）11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通網を形成する取組を支援する制度が強化されました。

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

2 計画の位置づけ

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

【本計画の位置づけ】



3 計画の区域

計画の区域は射水市全域とします。

4 計画の期間

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

第2章 射水市の現状

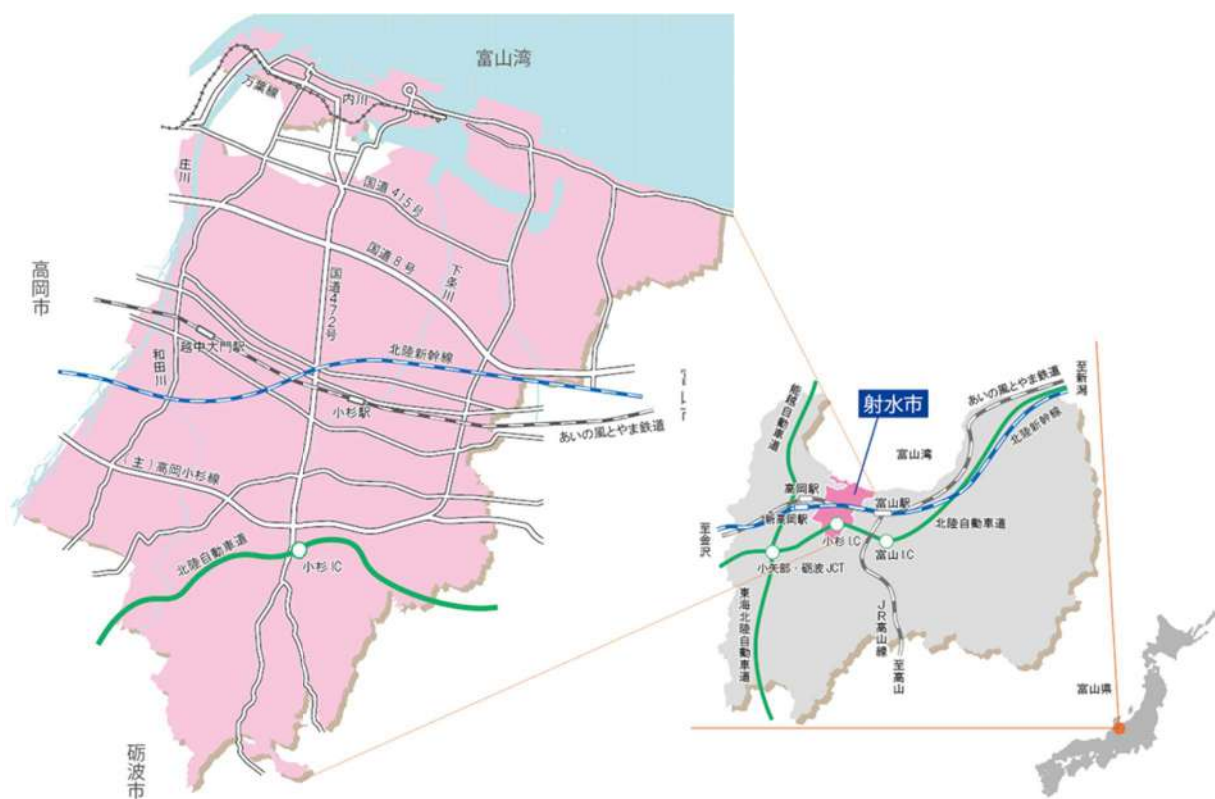
1 地勢及び人口

(1) 地勢

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

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

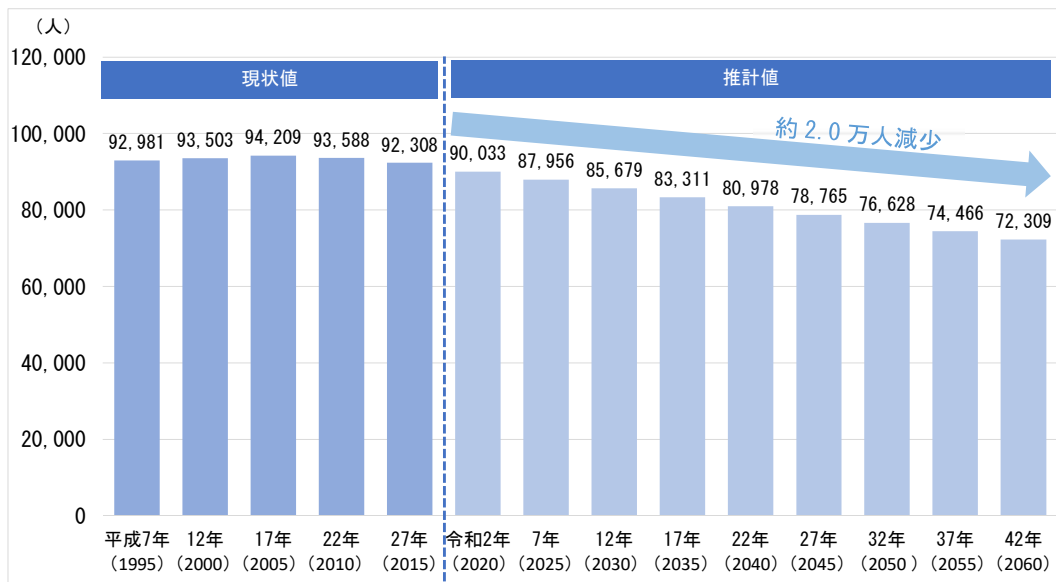
市内には、あいの風とやま鉄道と万葉線の鉄軌道及び北陸自動車道や国道 8 号、国道 472 号等の道路網が整備され、市民や来訪者の移動を支えています。



(2) 人口

① 人口の推移

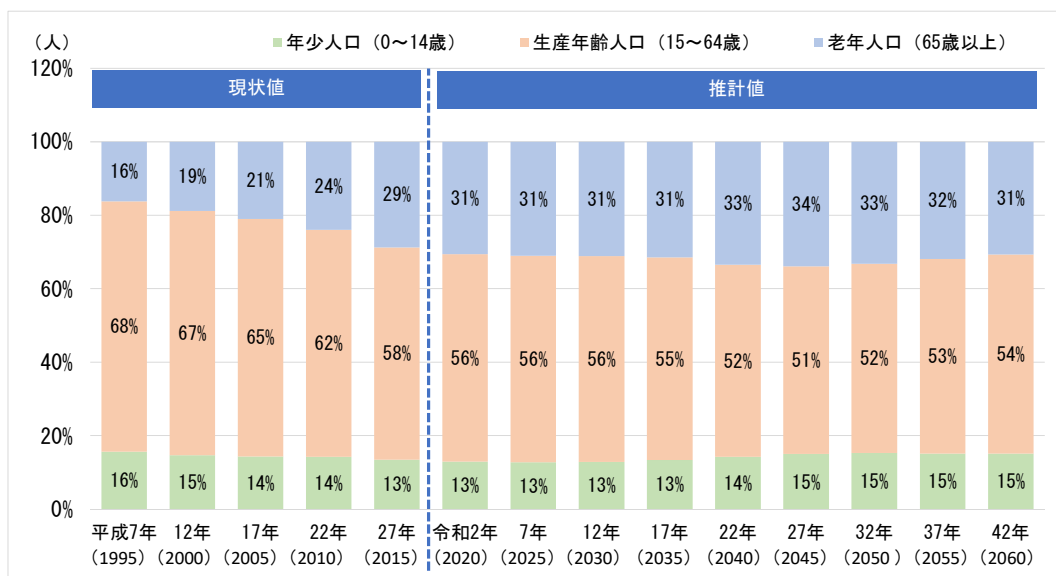
- 本市の人口は、平成 17 年（2005 年）をピークに減少し、平成 27 年（2015 年）は約 9.2 万人となっています。
- 令和 42 年（2060 年）の人口は、約 7.2 万人になると予測されており、人口減少がさらに進行することが予想されます。



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

② 年齢 3 区分別人口比率の推移

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



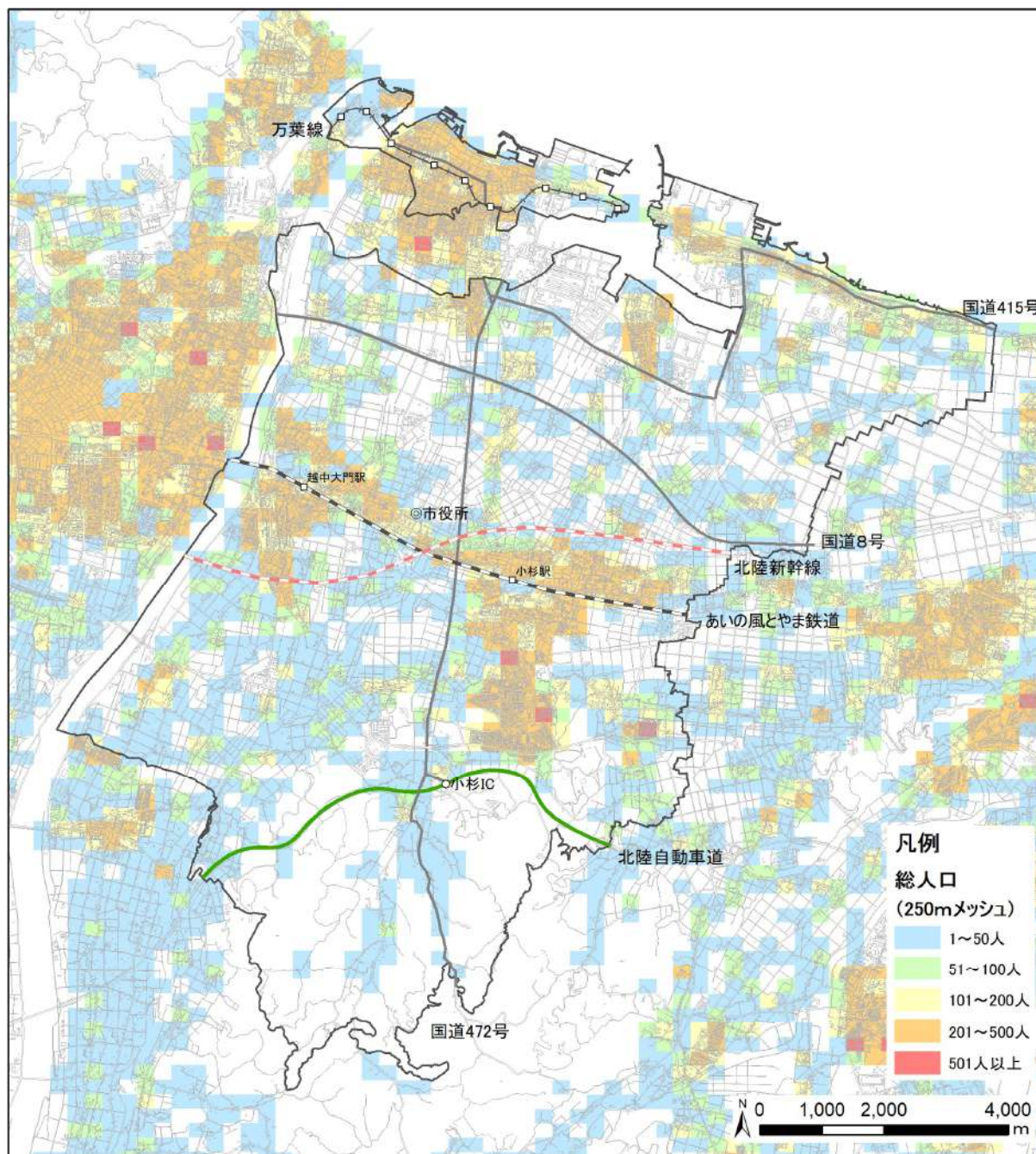
出典：国勢調査（現状値・～平成 27 年（2015 年））
射水市人口ビジョン（推計値・令和 2 年（2020）～）

③ 人口分布

a 人口密度

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

【市内人口密度】

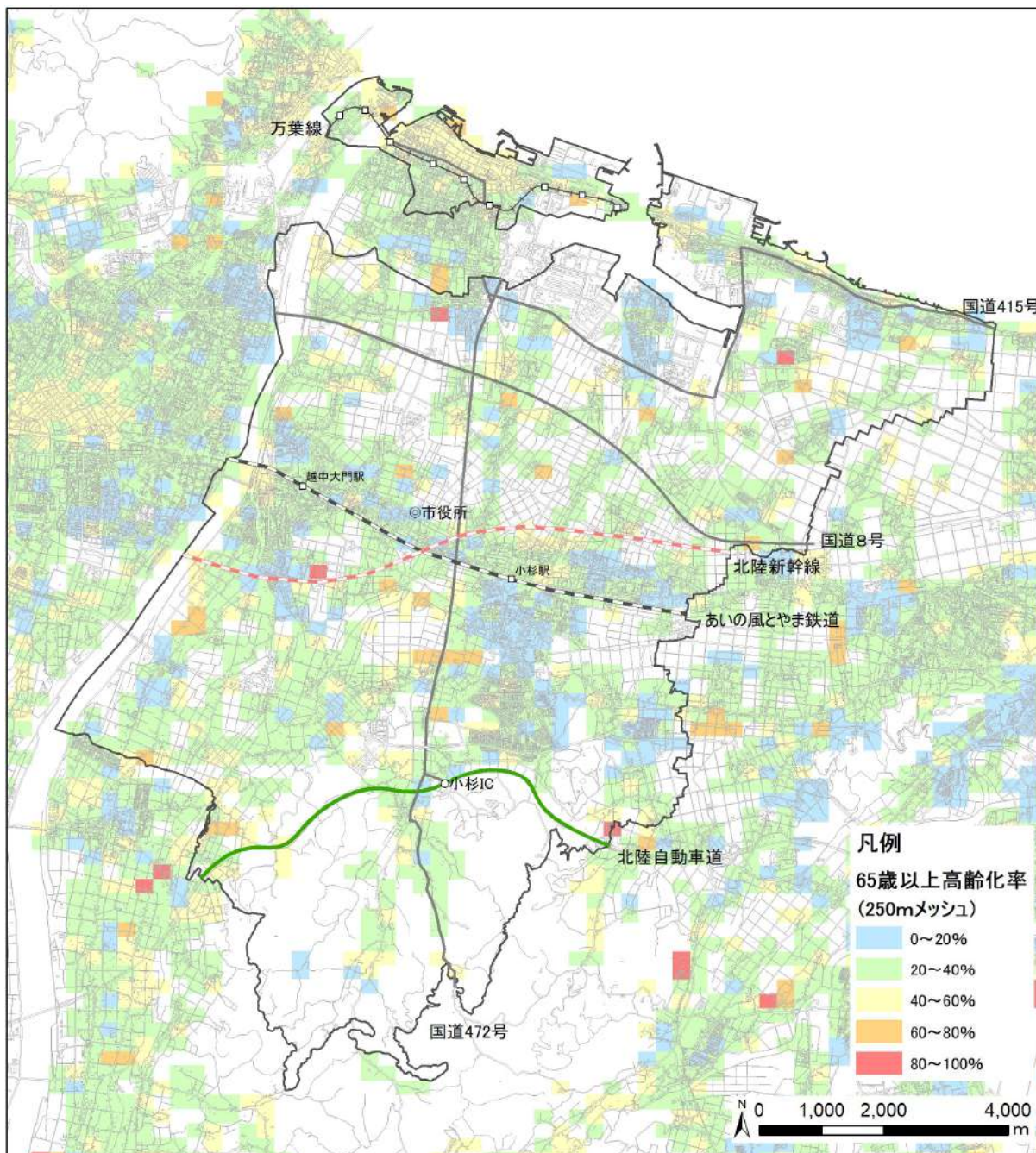


出典：平成27年（2015年）国勢調査

b 高齢化率

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

【市内人口密度】

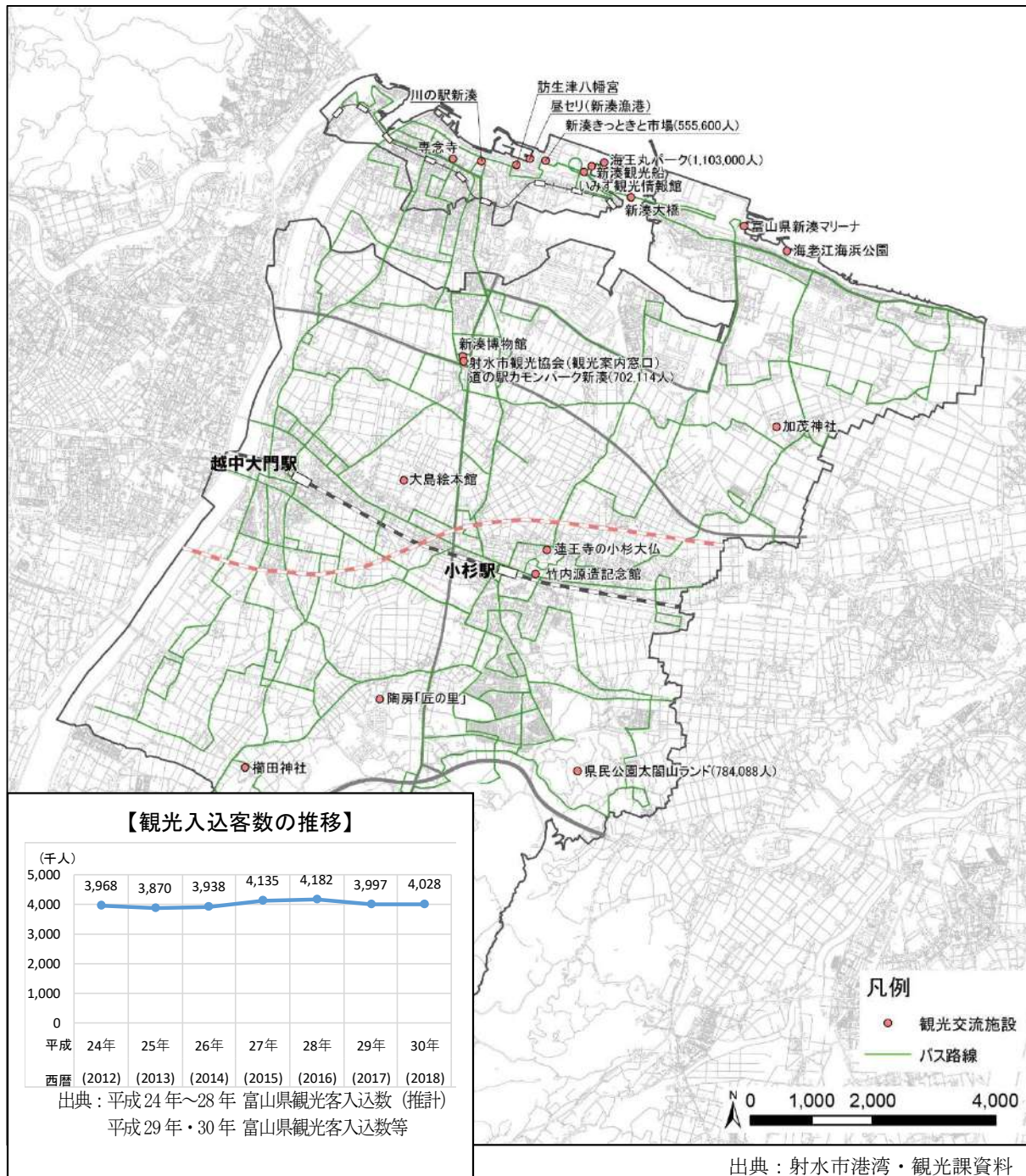


出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査

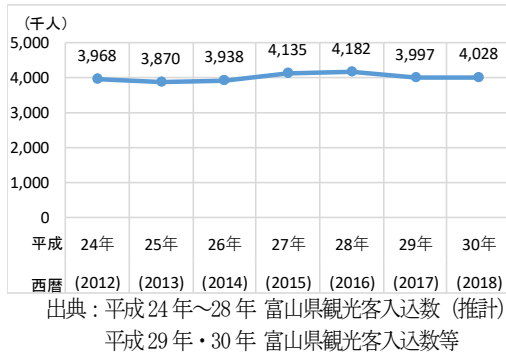
④ 交流人口

●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。

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



【観光入込客数の推移】

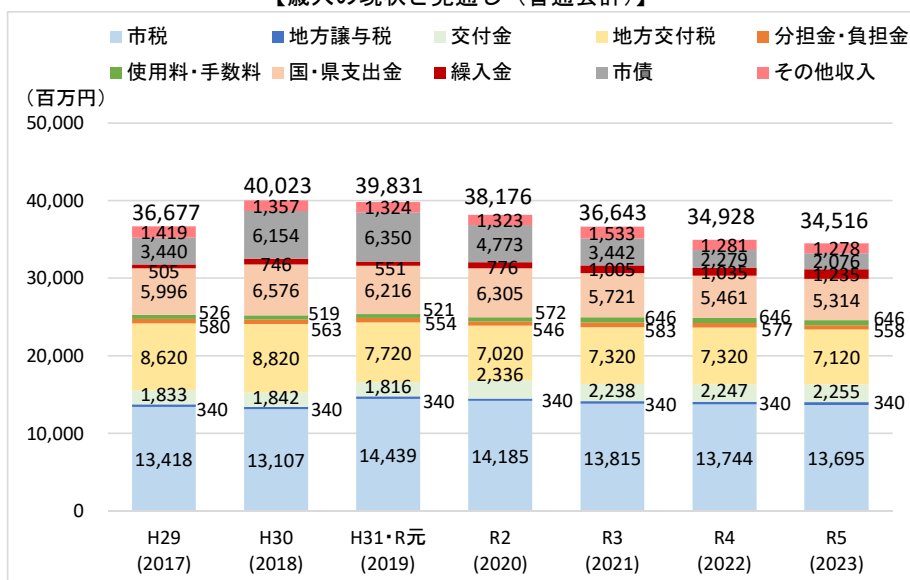


2 本市の財政状況

射水市中長期財政計画（平成 29 年（2017 年）3 月策定）では、平成 29 年度（2017 年度）の当初予算額をもとに財政見通しの推計を行った結果、射水市の歳入については、合併算定替により交付されていた普通交付税が平成 28 年度（2016 年度）から令和 2 年度（2020 年度）まで段階的に縮減され、令和 3 年度（2021 年度）から射水市の本来の規模で算定した交付税額（一本算定）となること、また市債においても令和 2 年度（2020 年度）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。

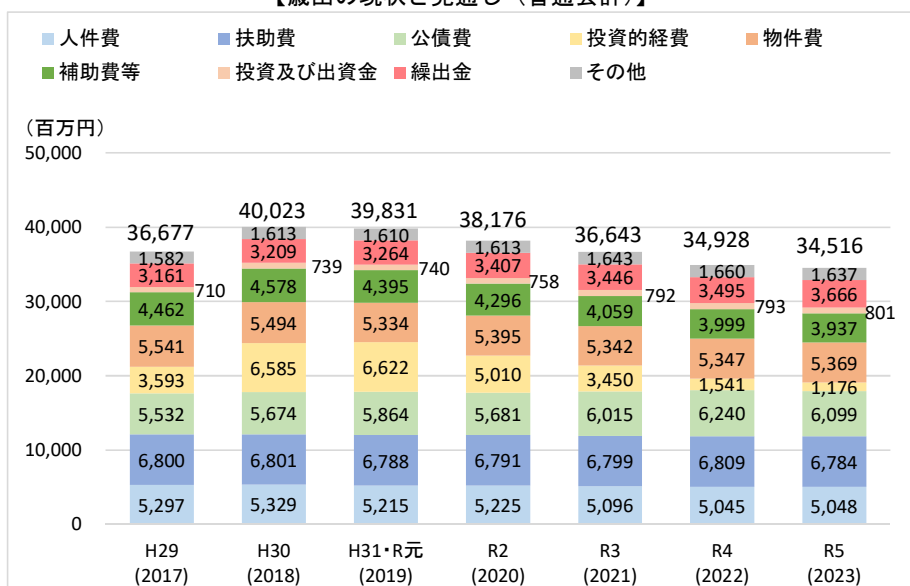
一方、歳出は、人件費の抑制に取り組んでいますが、社会保障関係費の増加が見込まれることから、歳入規模に見合った財政としていくためにも事務事業の適正化や受益者負担の見直しなど、行財政改革を一層推し進めていくことが重要です。

【歳入の現状と見通し（普通会計）】



出典：射水市資料

【歳出の現状と見通し（普通会計）】



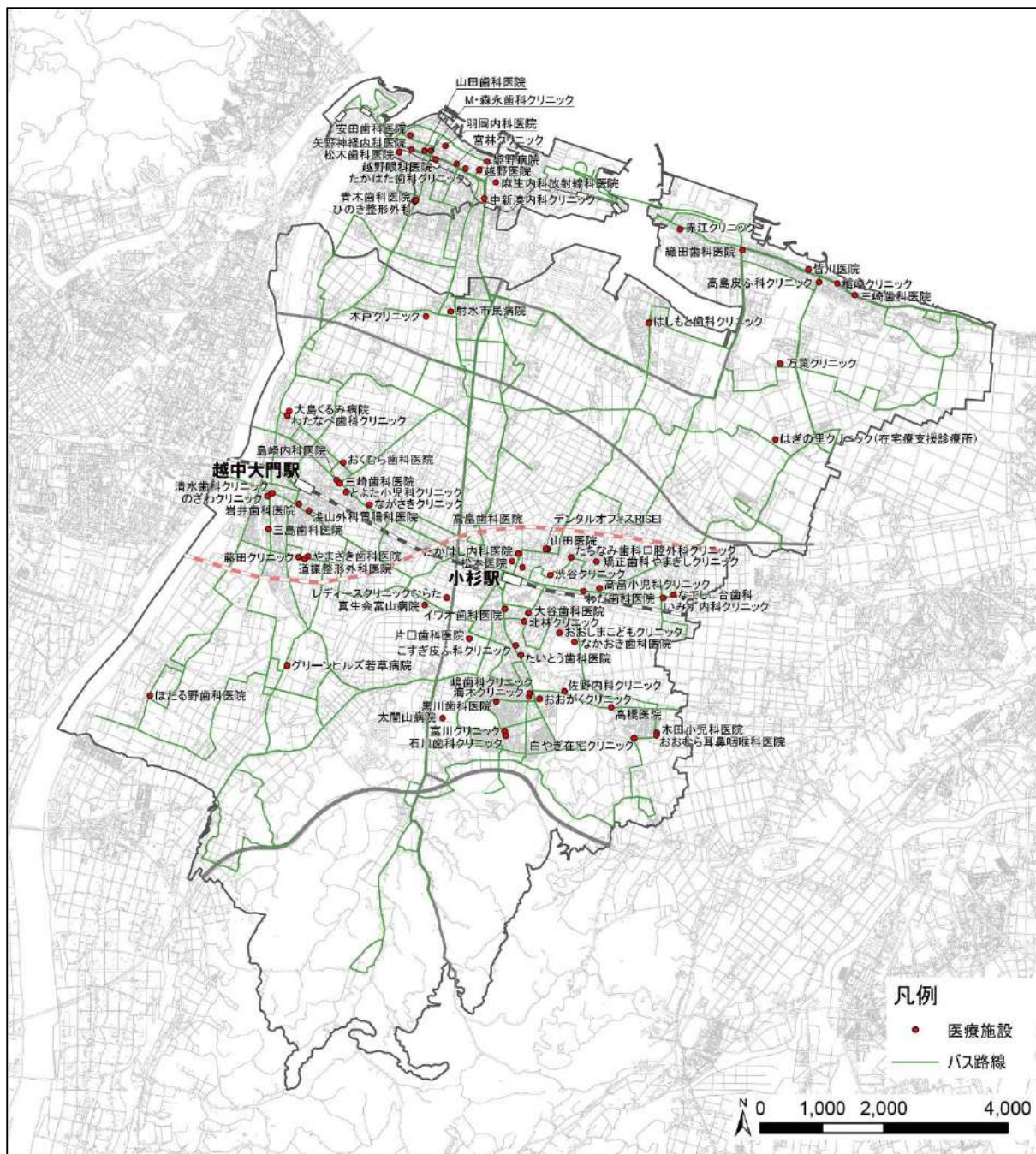
出典：射水市資料

3 市内主要施設の立地状況

(1) 医療施設

●医療施設は人口密度の高い鉄道駅周辺や新湊地区周辺を中心に立地しています。

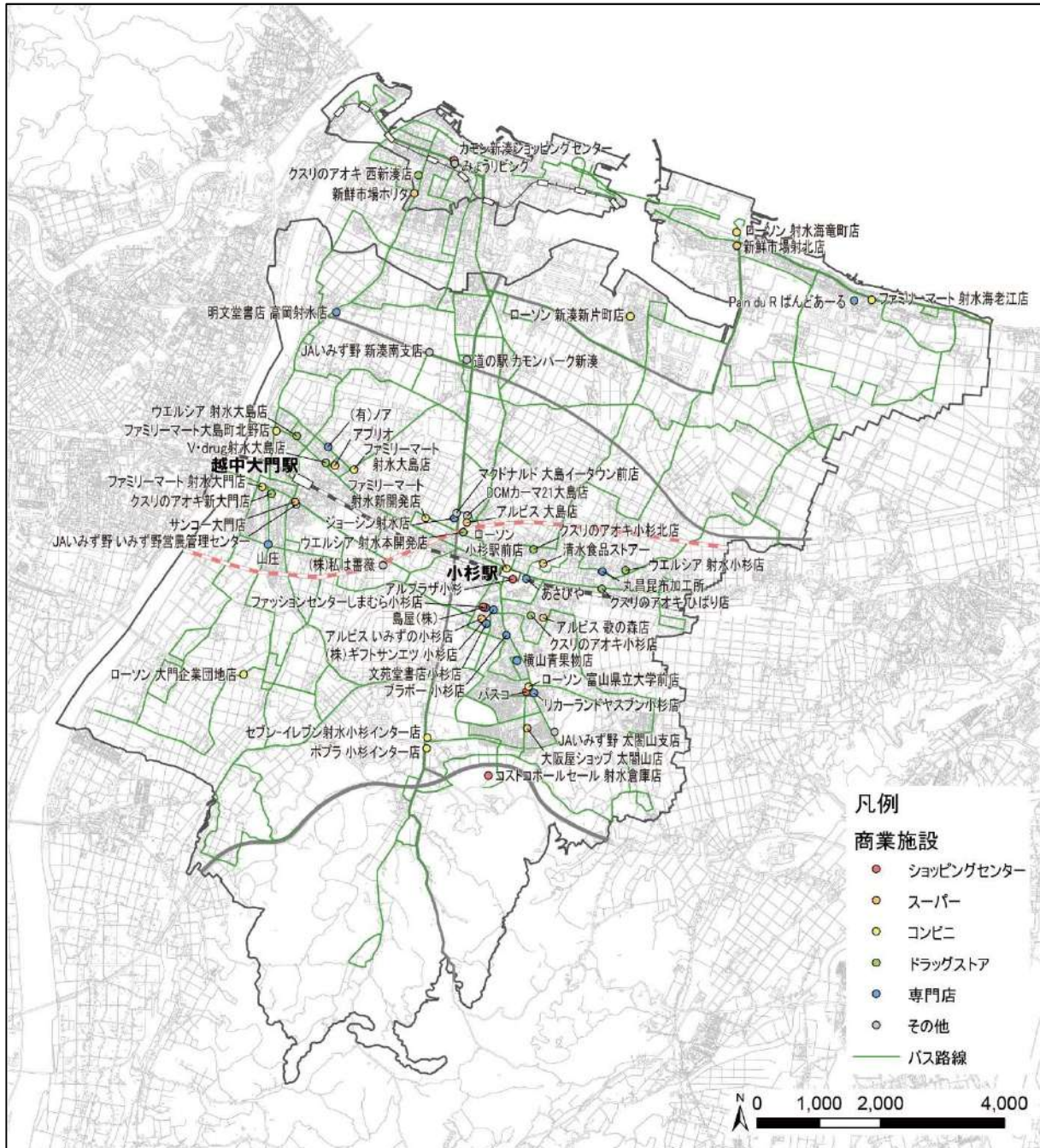
【医療施設位置図】



(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。

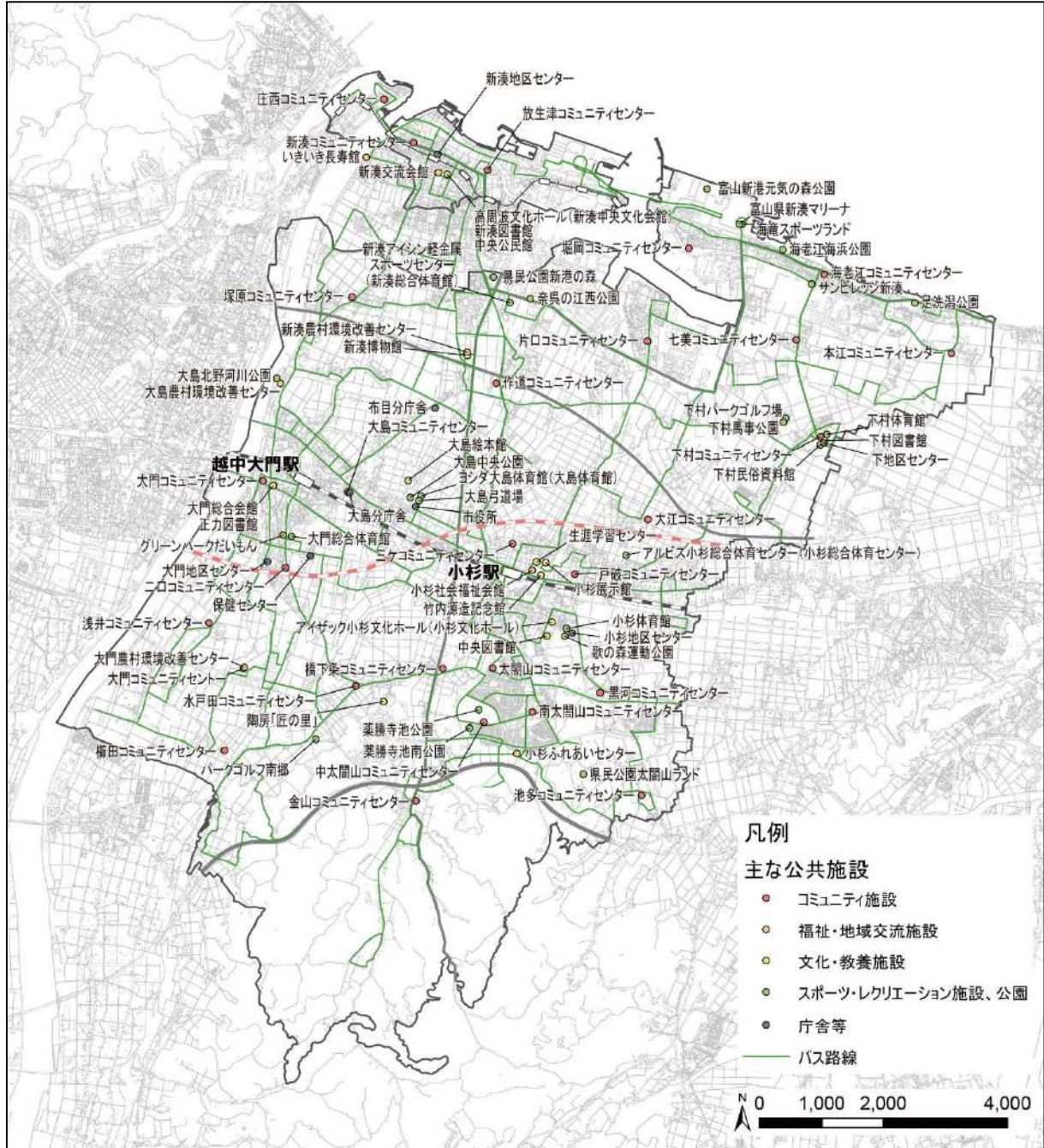
【教育施設位置図】



(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】

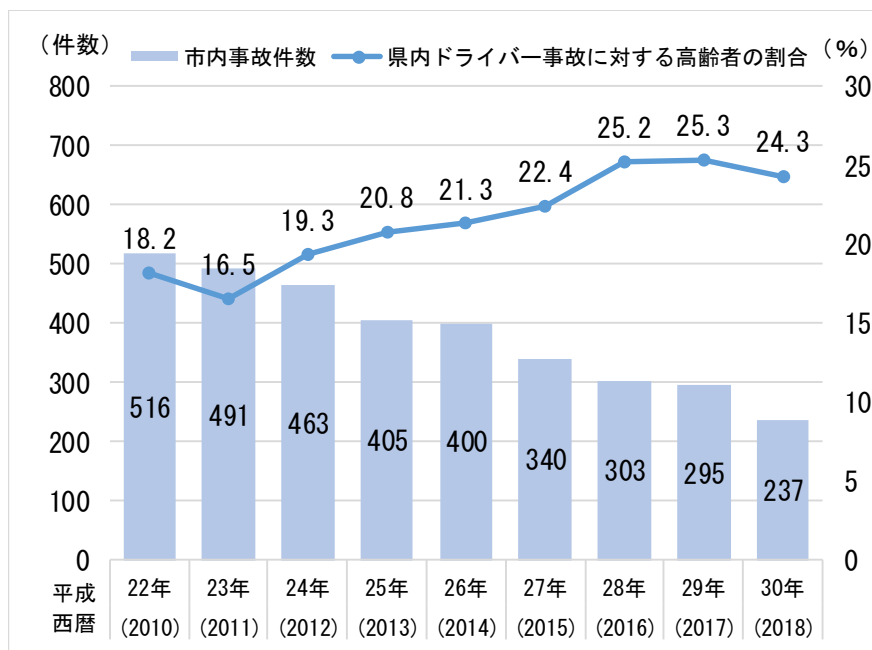


4 市内交通事故発生状況等

(1) 市内交通事故発生状況

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

【市内交通事故発生件数及び県内高齢ドライバー事故割合の推移】



出典：富山県警察本部 交通事故白書

(2) 高齢者運転免許証自主返納支援

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

【支援事業の内容】	【運転免許証自主返納者数の推移】																																																						
<p>下記のいずれか一つを選択</p> <p>①コミュニティバス等 無料乗車証5年間</p> <p>②万葉線回数券2万円相当分</p> <p>③加越能バス回数券 2万円相当分</p> <p>④富山地方鉄道ICカード 2万円相当分</p> <p>※平成30年度(2018年度)から支援内容を拡充しました。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>① コミバス等</th> <th>② 万葉線回数券</th> <th>③ 加越能回数券</th> <th>④ 富山地鉄ICカード</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成23年度 (2011)</td> <td>94</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>平成24年度 (2012)</td> <td>85</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>85</td> </tr> <tr> <td>平成25年度 (2013)</td> <td>90</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>平成26年度 (2014)</td> <td>102</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>102</td> </tr> <tr> <td>平成27年度 (2015)</td> <td>127</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>127</td> </tr> <tr> <td>平成28年度 (2016)</td> <td>167</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>167</td> </tr> <tr> <td>平成29年度 (2017)</td> <td>182</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>182</td> </tr> <tr> <td>平成30年度 (2018)</td> <td>257</td> <td>18</td> <td>20</td> <td>3</td> <td>296</td> </tr> </tbody> </table>	年度	① コミバス等	② 万葉線回数券	③ 加越能回数券	④ 富山地鉄ICカード	合計	平成23年度 (2011)	94	0	0	0	94	平成24年度 (2012)	85	0	0	0	85	平成25年度 (2013)	90	0	0	0	90	平成26年度 (2014)	102	0	0	0	102	平成27年度 (2015)	127	0	0	0	127	平成28年度 (2016)	167	0	0	0	167	平成29年度 (2017)	182	0	0	0	182	平成30年度 (2018)	257	18	20	3	296
年度	① コミバス等	② 万葉線回数券	③ 加越能回数券	④ 富山地鉄ICカード	合計																																																		
平成23年度 (2011)	94	0	0	0	94																																																		
平成24年度 (2012)	85	0	0	0	85																																																		
平成25年度 (2013)	90	0	0	0	90																																																		
平成26年度 (2014)	102	0	0	0	102																																																		
平成27年度 (2015)	127	0	0	0	127																																																		
平成28年度 (2016)	167	0	0	0	167																																																		
平成29年度 (2017)	182	0	0	0	182																																																		
平成30年度 (2018)	257	18	20	3	296																																																		

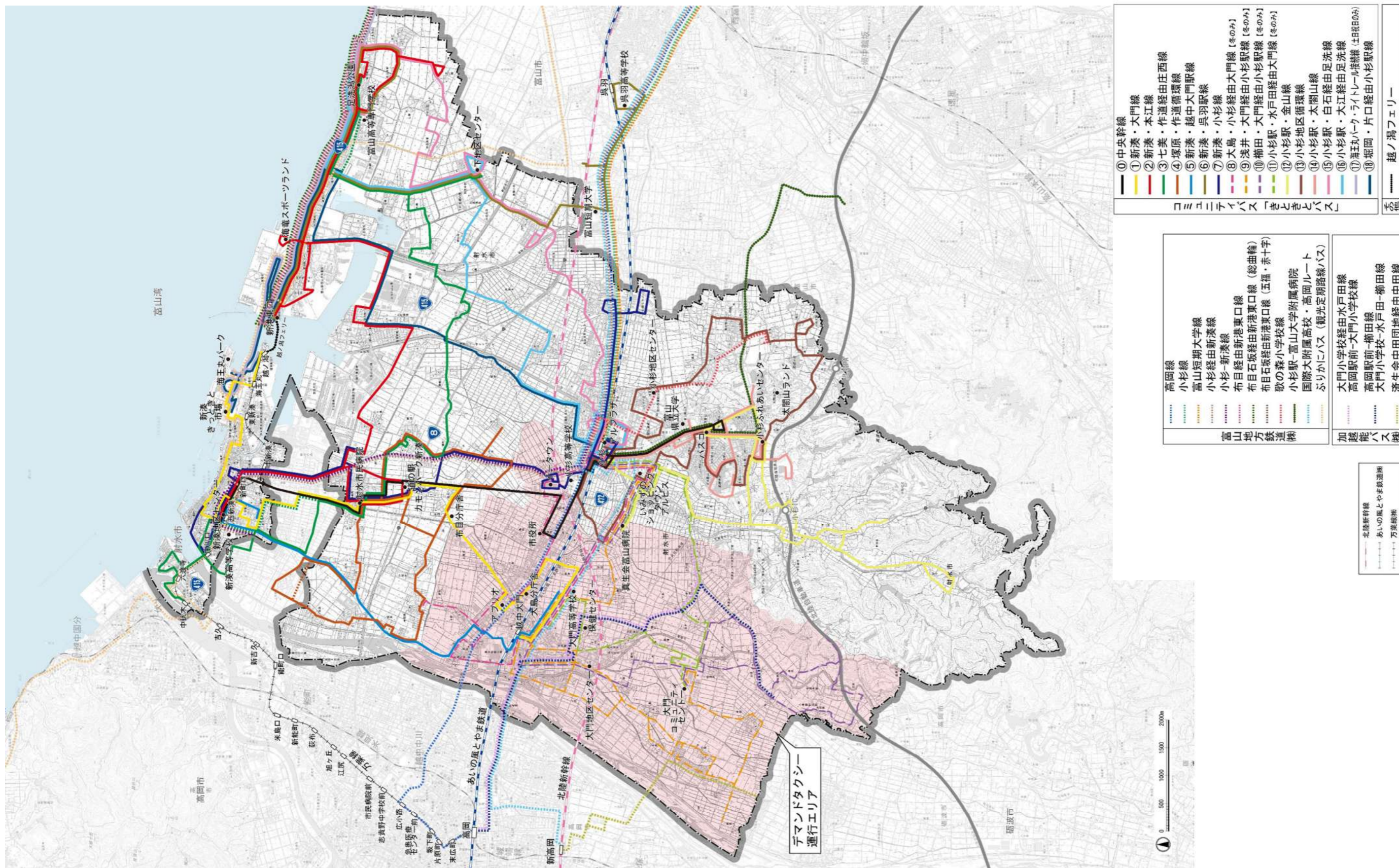
第3章 射水市の公共交通の現状

1 市内公共交通ネットワーク状況

平成31年(2019年)4月現在

公共交通機関	事業者名	路線等
鉄道	あいの風とやま鉄道(株)	・あいの風とやま鉄道線(小杉駅・越中大門駅)
	万葉線(株)	・万葉線(高岡駅～越ノ潟)
路線バス	富山地方鉄道(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・高岡線 ・富山短期大学線 ・小杉-新湊線 ・布目経由新港東口線 ・布目石坂経由新港東口線(総曲輪) ・布目石坂経由新港東口線(五福・赤十字) ・小杉駅-富山大学附属病院線 ・国際大学附属高校・高岡ルート ・ぶりにかにバス(観光定期路線バス)
	加越能バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・大門小学校経由水戸田線 ・大門小学校-水戸田-櫛田線 ・高岡駅前-大門小学校線 ・高岡駅前-櫛田線 ・済生会中田団地経由中田線
コミュニティバス	射水市 (海王交通(株) ・(株)三島野観光 ・エムアールテク ノサービス(株))	<ul style="list-style-type: none"> 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 ※ ⑧・⑨・⑩・⑪は冬期(12～2月)のみ運行。
デマンドタクシー	射水市 (大門タクシー(株))	運行エリア 大門・大島地区及び射水市民病院、小杉駅南口、 いみずのショッピングタウン アルビス前
タクシー	・いみずタクシー(株)	・海王交通(株) ・(有)小杉タクシー ・大門タクシー(株)
県営フェリー	富山県	・越ノ潟-堀岡

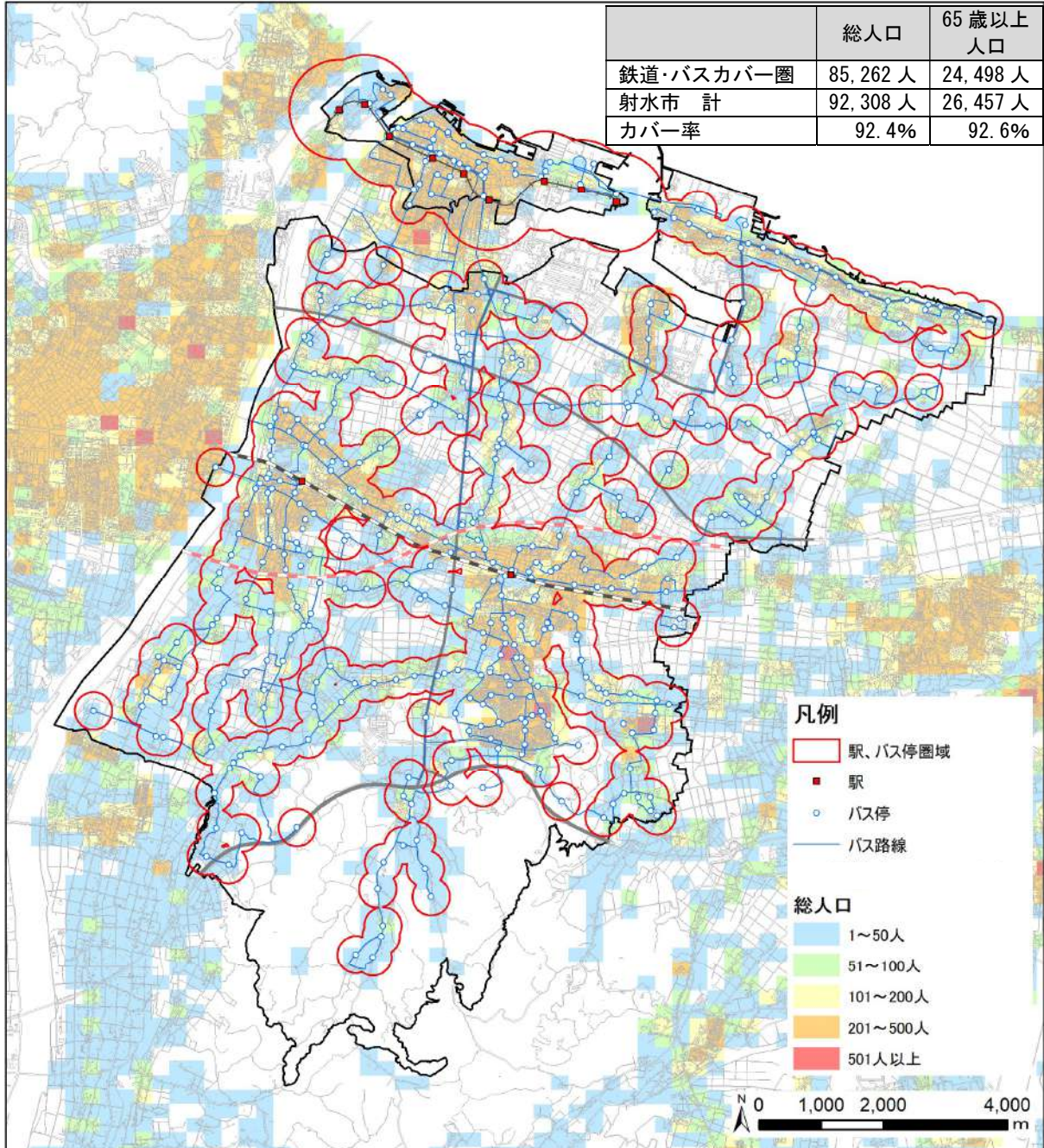
【市内公共交通ネットワーク図】



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。

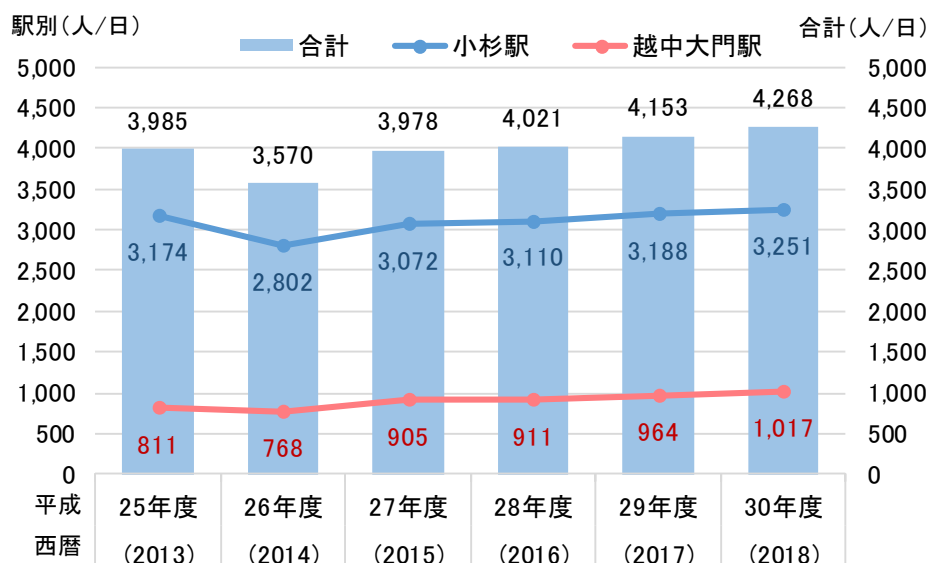
3 各公共交通機関の利用状況

(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、平成26年度（2014年度）が減少しているものの、それ以降は年々増加し、概ね4,000人/日前後で推移しています。
- 駅別乗車人数は、小杉駅が約3,000人/日、越中大門駅は約900人/日前後で推移しています。

【あいの風とやま鉄道乗車人数の推移】

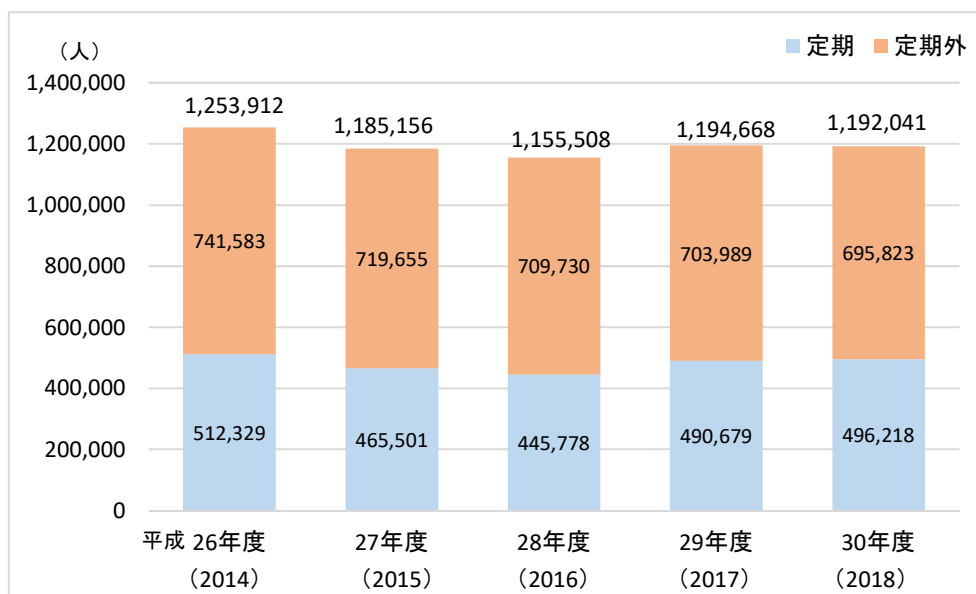


※北陸新幹線開業前（平成27（2015年）3月14日）まではJR西日本

② 万葉線

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

【万葉線利用者数の推移】

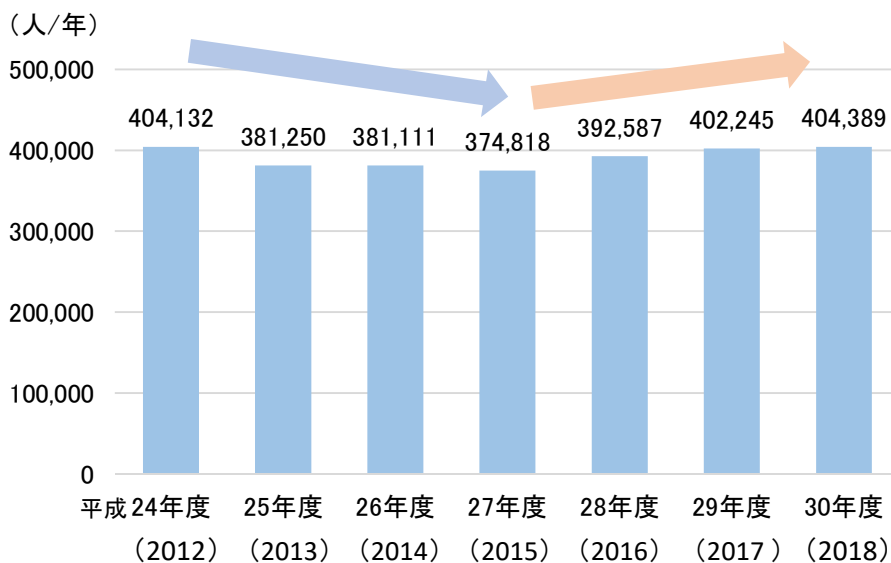


(2) コミュニティバス

① 利用者数の推移

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

【コミュニティバス年間総利用者数の推移】



【コミュニティバス路線別年間利用者数の推移】

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

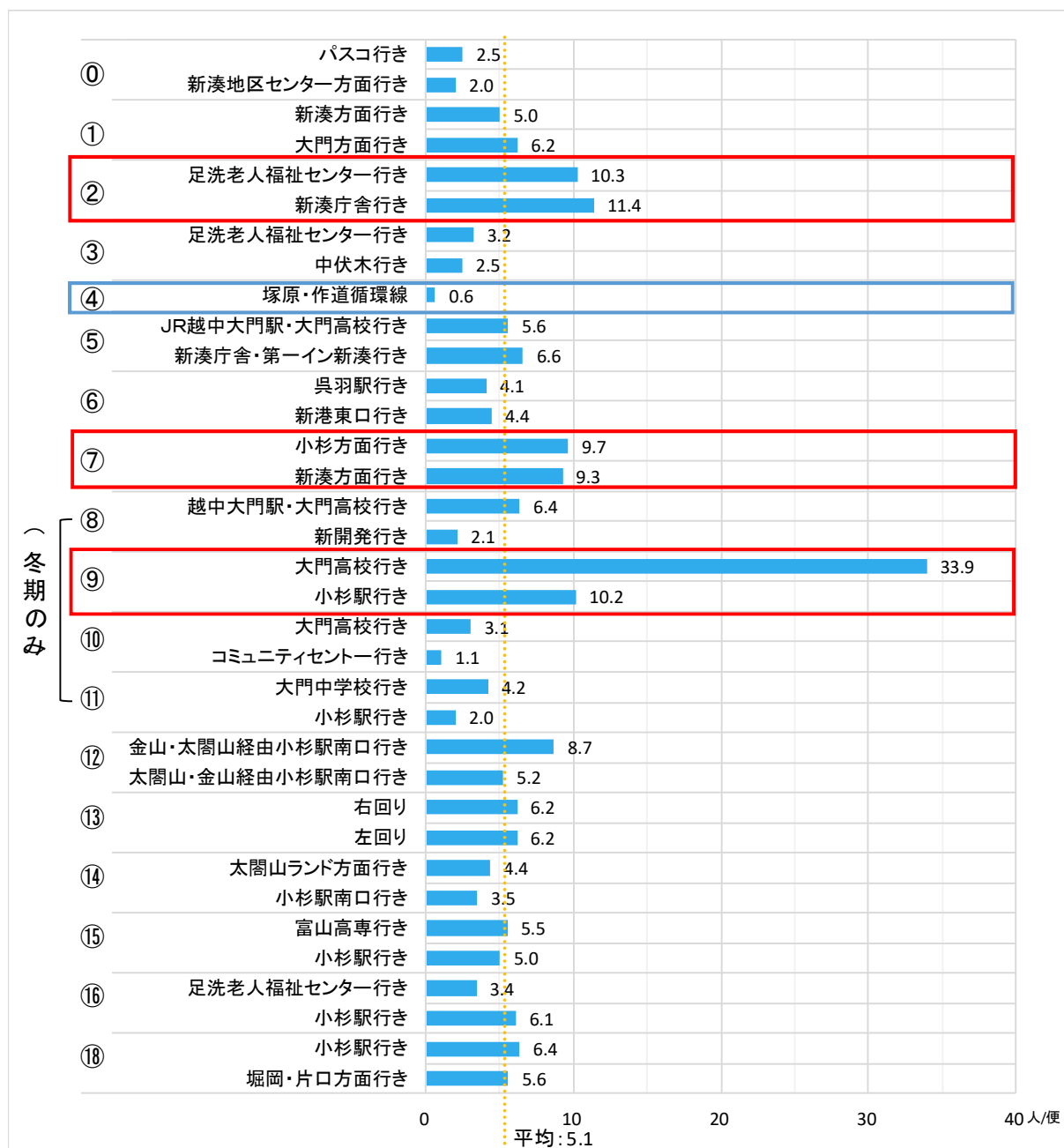
単位：人/年

※中央幹線のみ前年比

② 路線別1便あたり平均利用者数

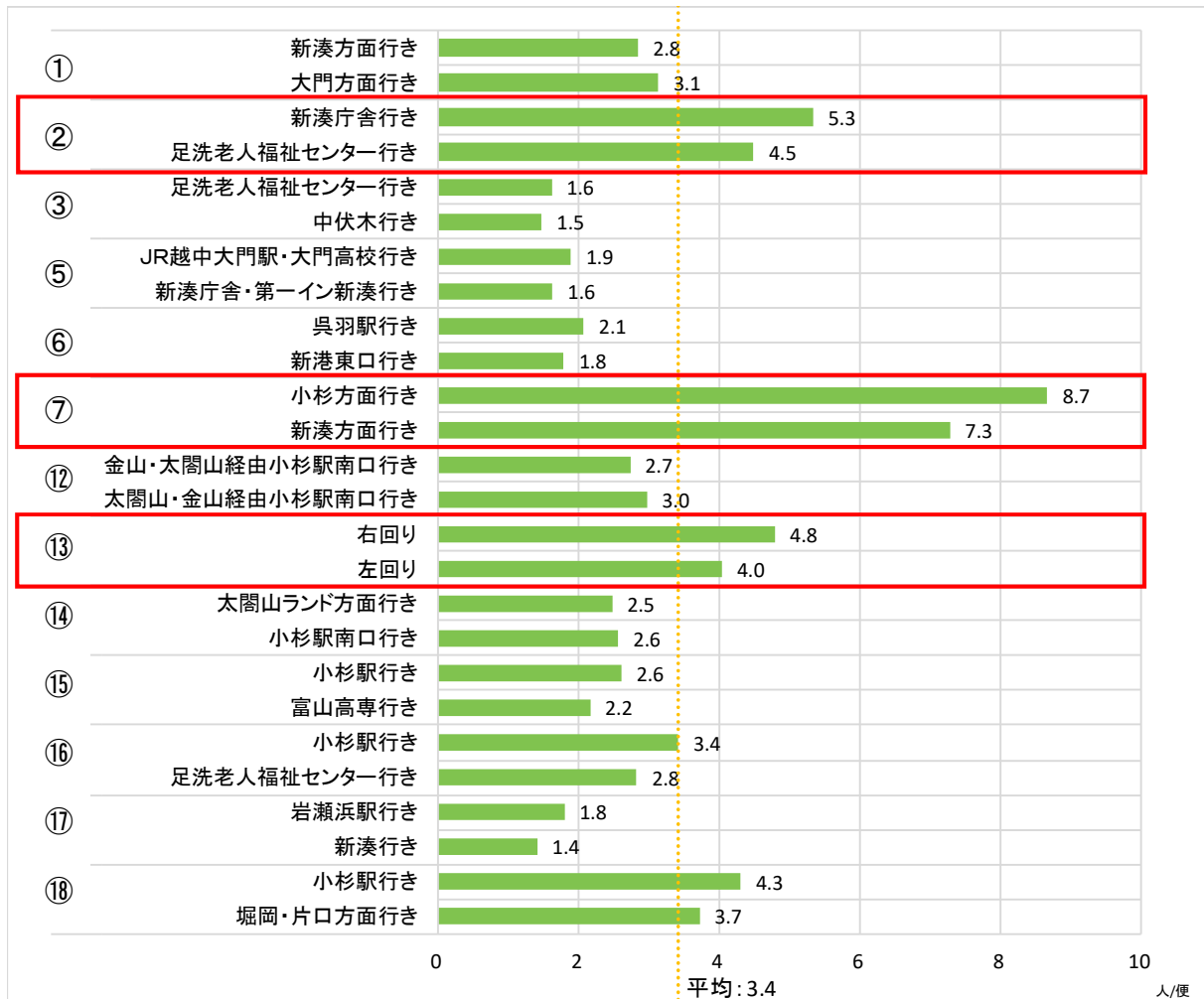
- 平日全体の1便あたり平均利用者は、5.1人/便となっています。
- 路線ごとの偏りが大きく、「②新湊・本江線」「⑦新湊・小杉線」「⑨浅井・大門経由小杉駅線（冬期のみ運行）」が概ね10人/便以上と多い一方、「④塚原・作道循環線」は0.6人/便と少ないなど、利用状況に差が生じています。

【路線別1便あたり平均利用者数（平成30年度（2018年度）・平日）】



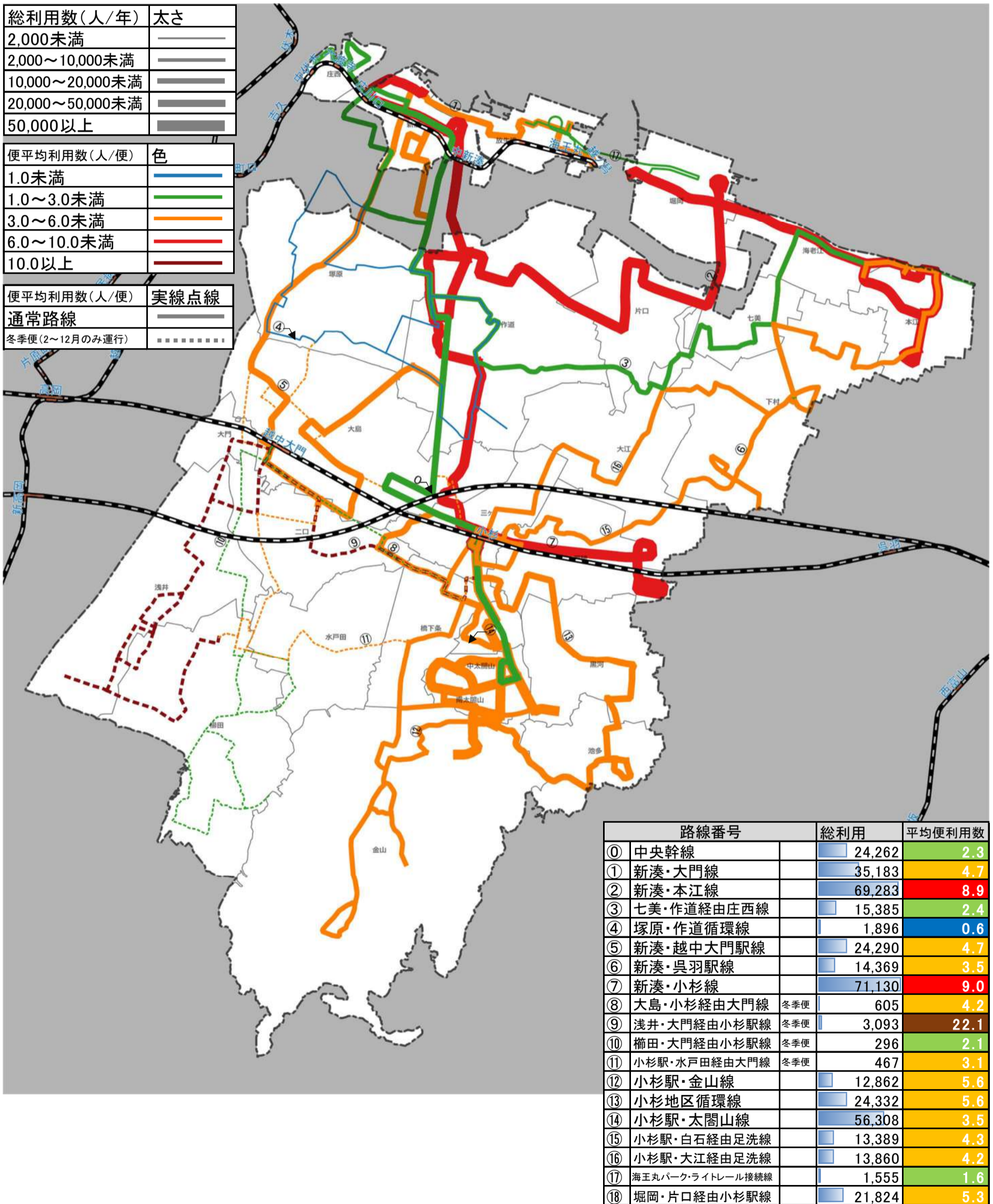
- 休日全体の1便あたり平均利用者は、3.4人/便となっています。
- 平日ほどではないものの、路線ごとの偏りが大きく、「②新湊・本江線」「⑦新湊・小杉線」「⑬小杉地区循環線」が概ね5人/便以上と多い一方、2人/便を下回る路線も多く、利用状況に差が生じています。

【路線別1便あたり平均利用者数（平成30年度（2018年度）・休日）】



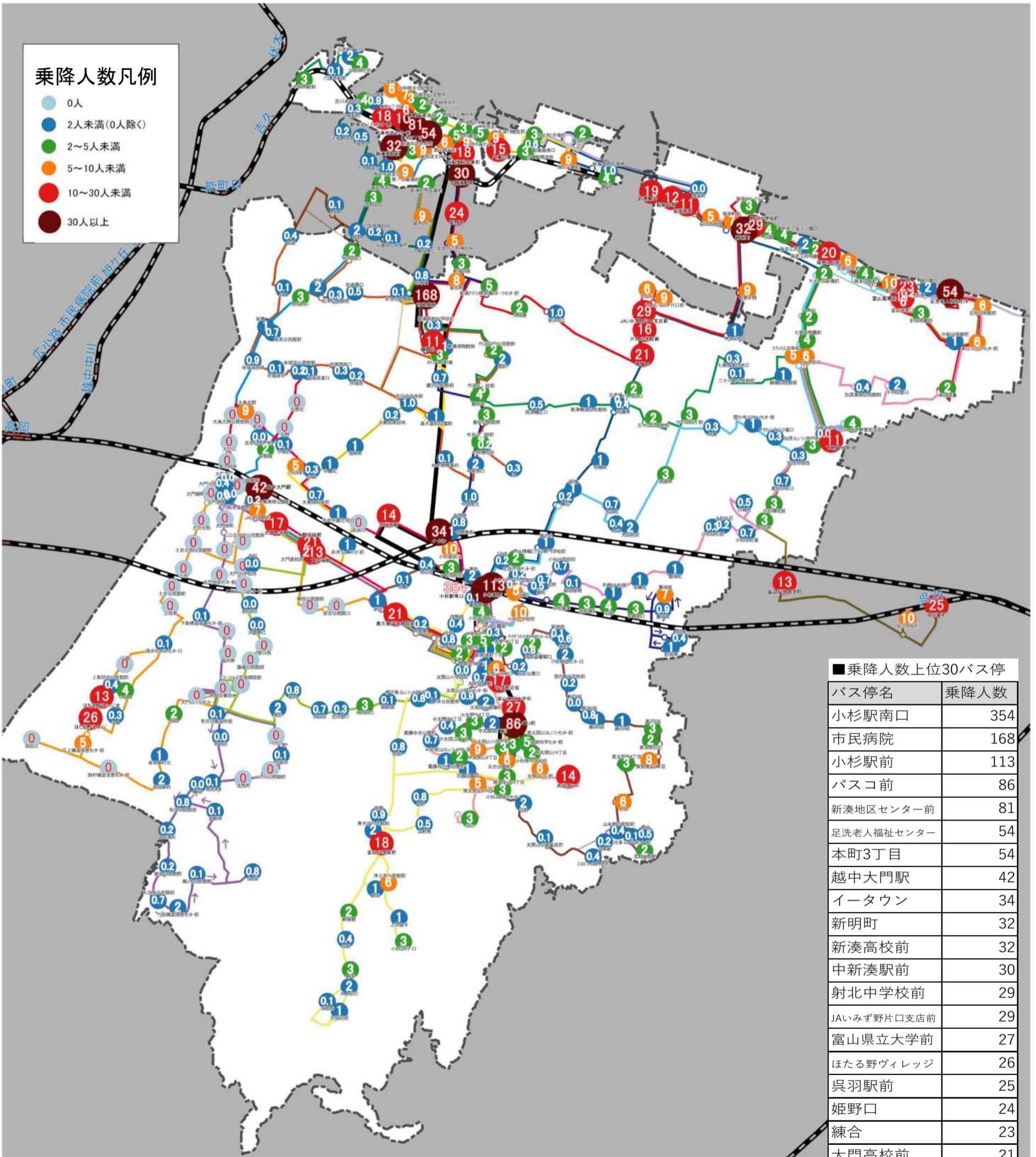
③ 路線別総利用者数と便平均利用者数の重ね図（平成30年度（2018年度））

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



④ バス停別日平均乗降人数（平成 30 年度（2018 年度））

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



乗降人数凡例

- 0人
- 2人未満(0人除く)
- 2~5人未満
- 5~10人未満
- 10~30人未満
- 30人以上

乗降人数上位30バス停

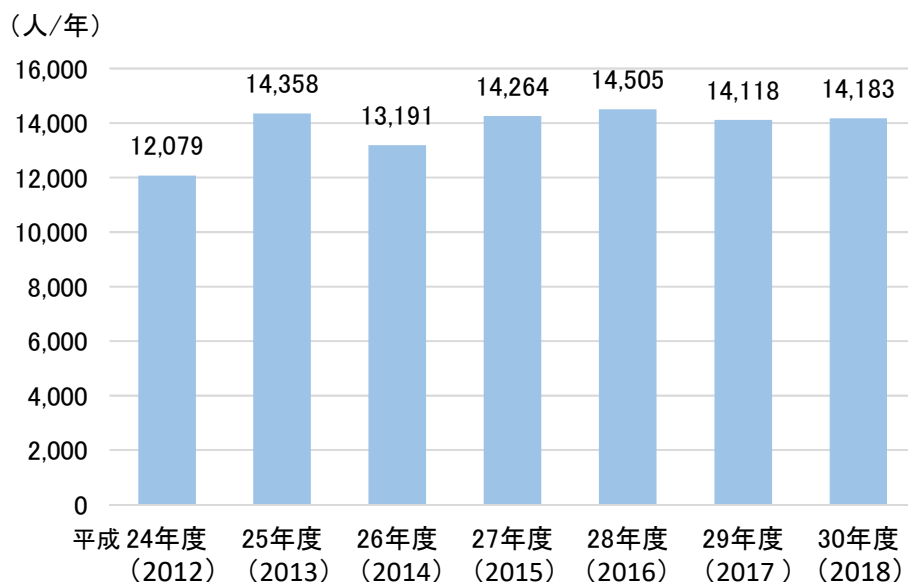
バス停名	乗降人数
小杉駅南口	354
市民病院	168
小杉駅前	113
パスコ前	86
新湊地区センター前	81
足洗老人福祉センター	54
本町3丁目	54
越中大門駅	42
イータウン	34
新明町	32
新湊高校前	32
中新湊駅前	30
射北中学校前	29
JAIみず野片口支店前	29
富山県立大学前	27
ほたる野ヴィレッジ	26
呉羽駅前	25
姫野口	24
練合	23
大門高校前	21
高場口	21
真生会富山病院前	21
海老江中町	20
新港東口	19
新湊コミュニティセンター前	18
新湊信用金庫前	18
金山小学校前	18
大門中学校	17
千成商店街	17
片口小学校前	16

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

(3) デマンドタクシー

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

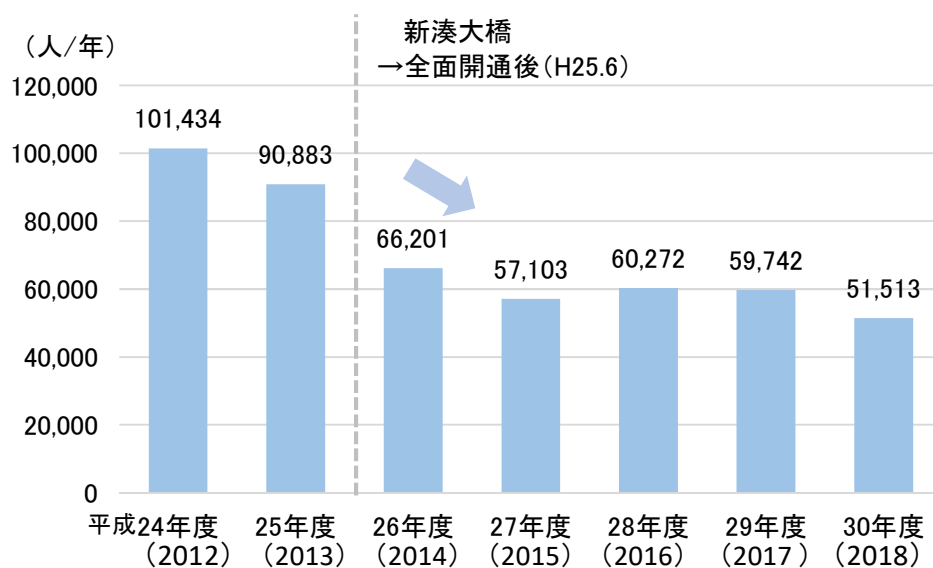
【デマンドタクシー利用者数の推移】



(4) 県営フェリー

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

【県営フェリー利用者数の推移】

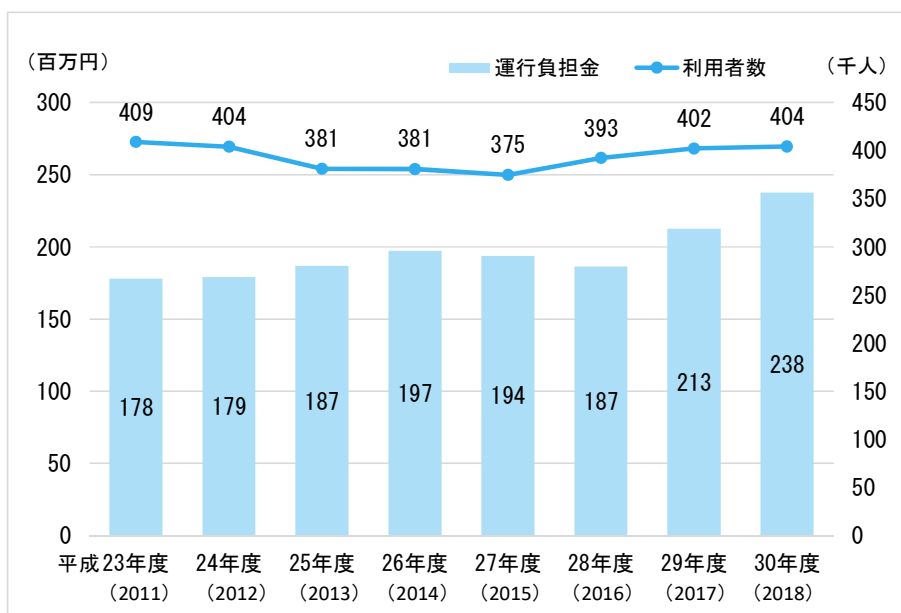


4 運行経費の推移

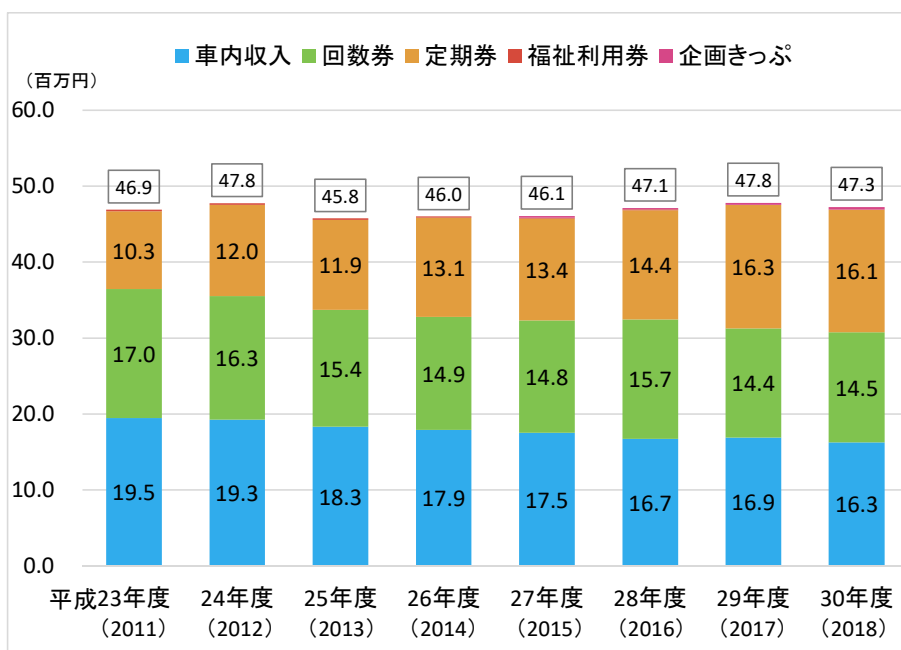
(1) コミュニティバス

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

【コミュニティバス運行負担金の推移】



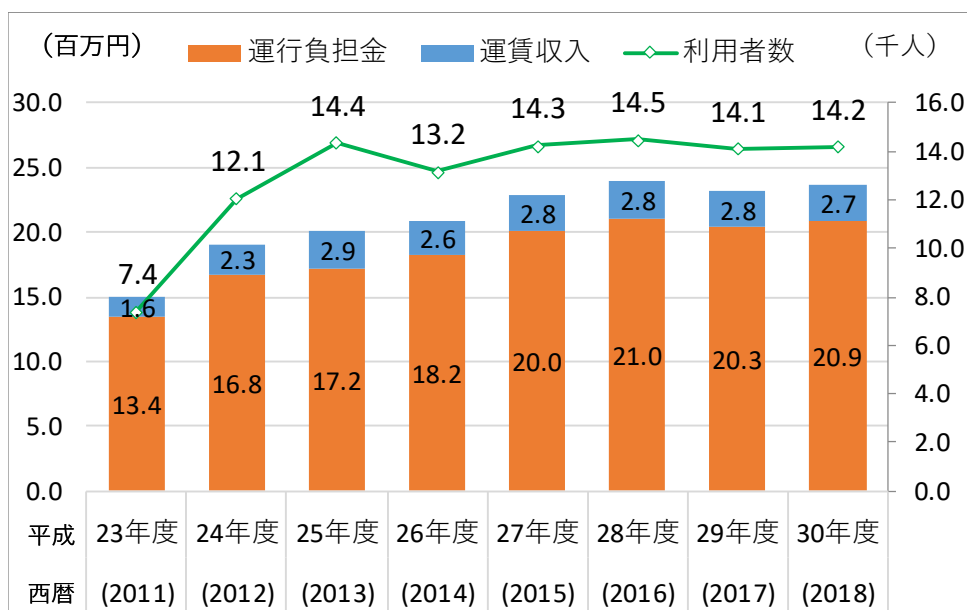
【コミュニティバス運賃収入の推移】



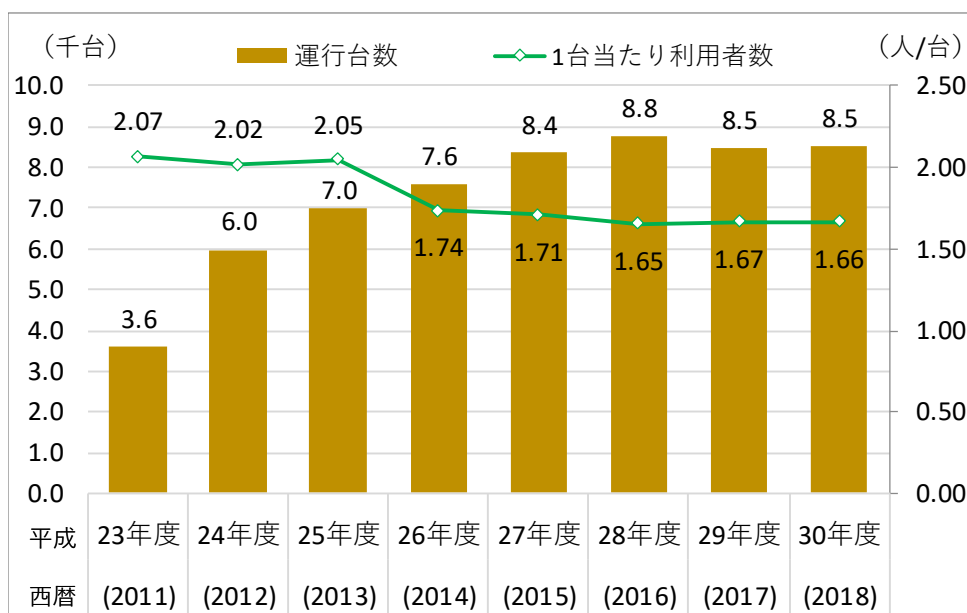
(2) デマンドタクシー

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

【デマンドタクシーの利用者数と運賃収入・運行負担金の推移】



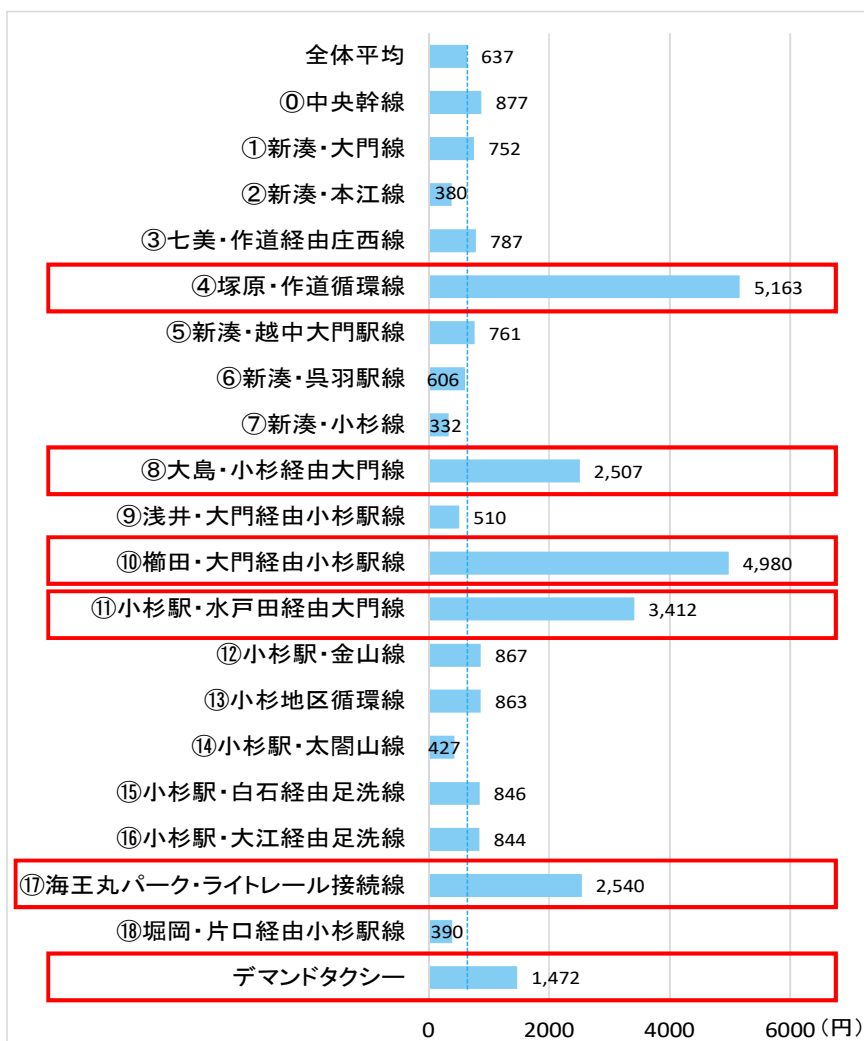
【デマンドタクシーの運行台数と1台当たりの利用者数の推移】



(3) 利用者 1 人当たりの運行負担金

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

【利用者 1 人当たりの運行負担金】



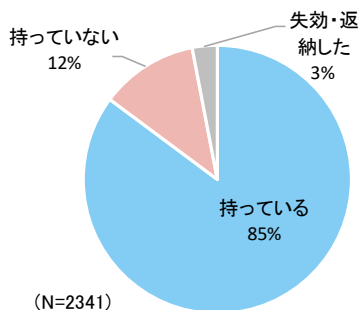
5 公共交通に対する市民意向

(1) 市民の移動の実態等

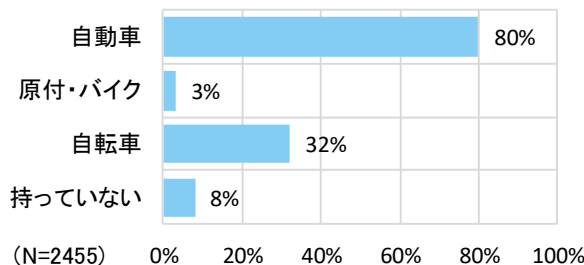
① 移動手段

- 自動車を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。

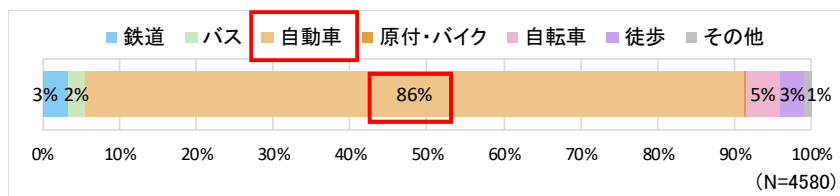
【免許保有率】



【自由に使える車両】



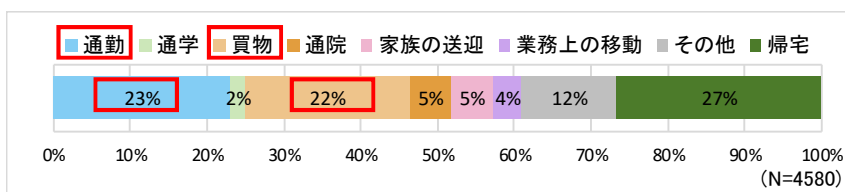
【交通手段分担率】



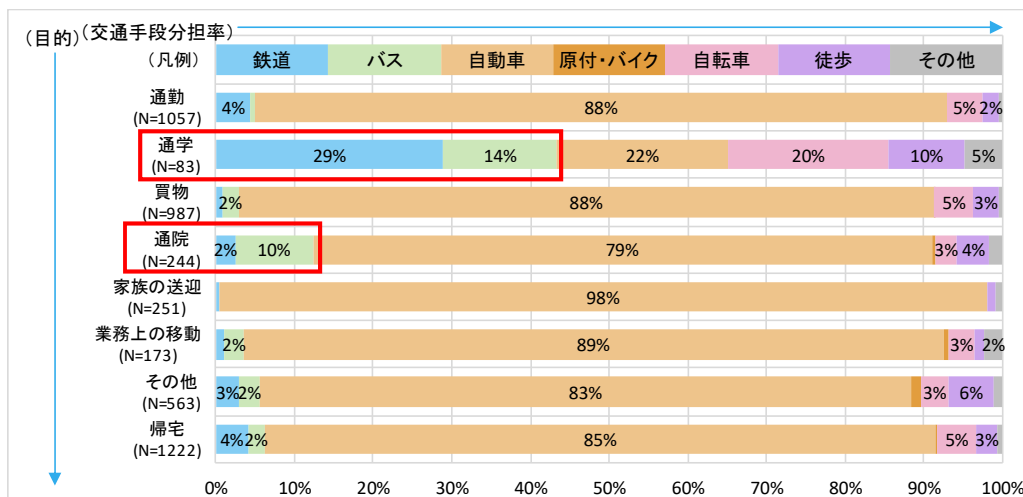
② 移動目的

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

【移動目的】

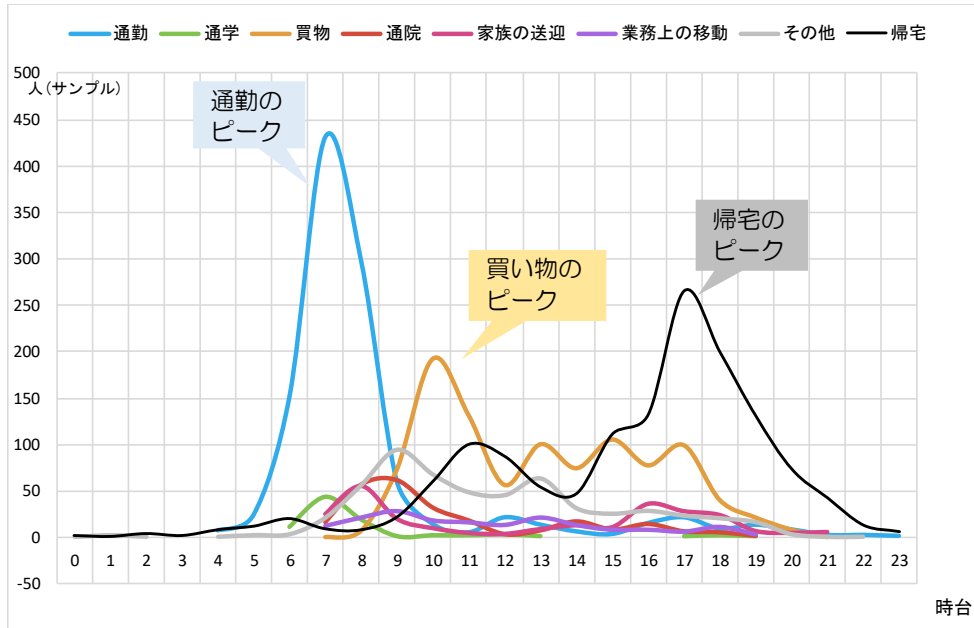


【移動目的別交通手段分担率】



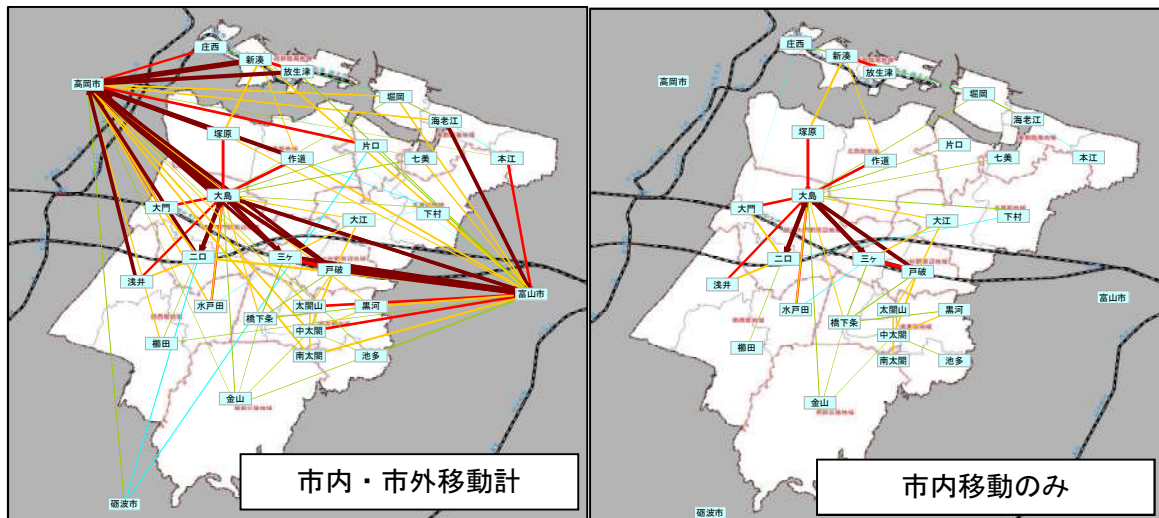
③ 目的ごとの移動時間帯

- ・ 午前には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、主に大島地区を中心とした移動が見られる。



— 0～5件
— 5～10
— 10～20
— 20～30
— 30～

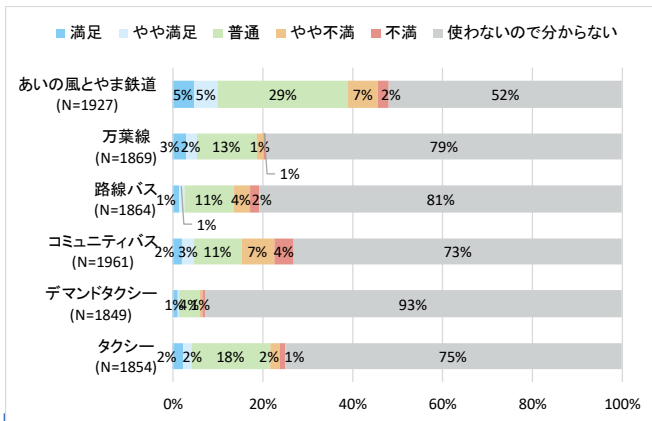
<主な目的施設 ※ () 内は所在地域振興会名または所在市>
 買い物：アルビス大島店 (大島)、アプリオ (大島)、サンコー大門口 (大島)
 通院：真生会富山病院 (二口)、射水市民病院 (塚原)
 趣味娯楽等：イオンモール高岡 (高岡市) いみずスポーツクラブ (大島)
 新港元気の森公園 (堀岡)

(2) 市全体の公共交通に対する意向

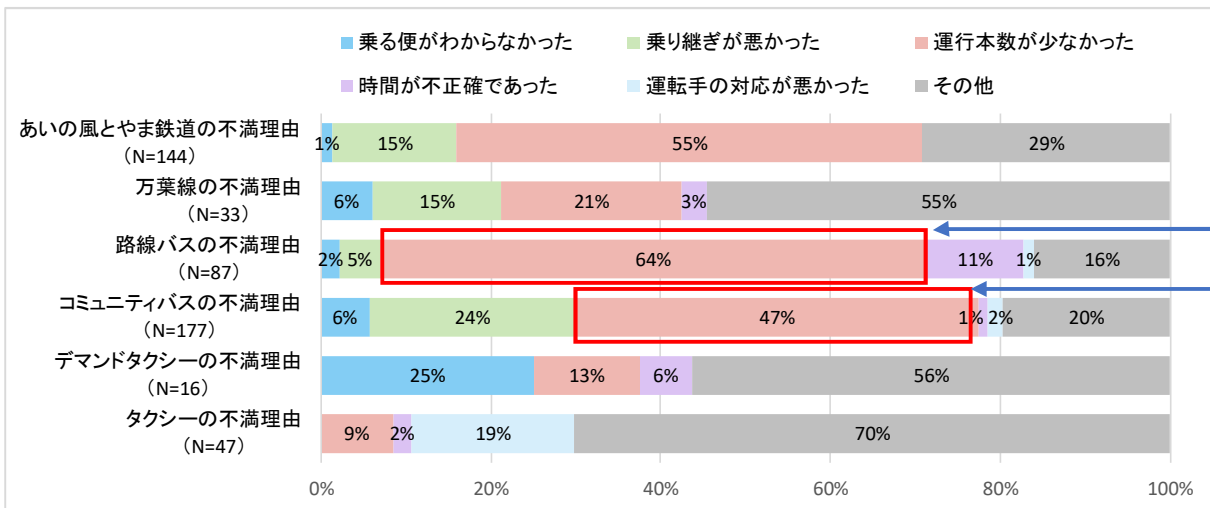
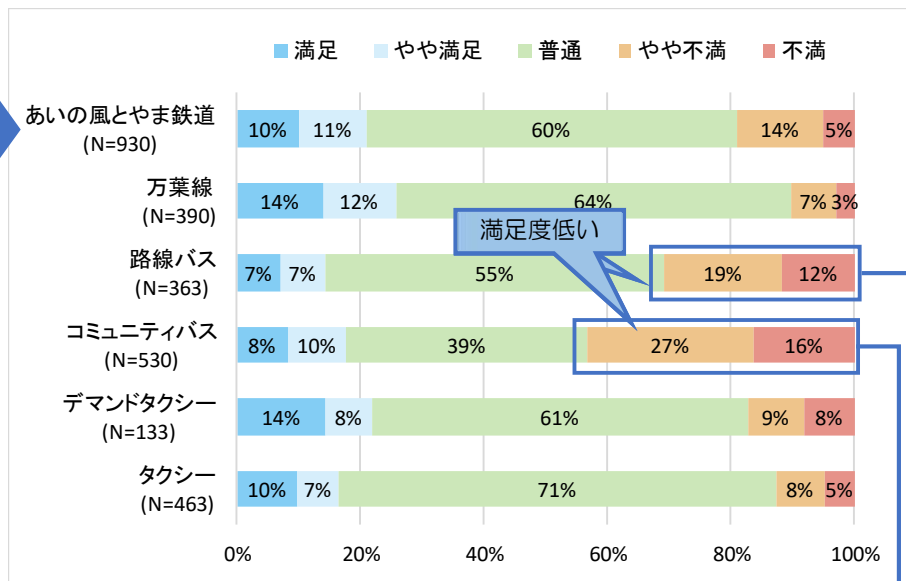
① 公共交通に対する市民満足度

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。

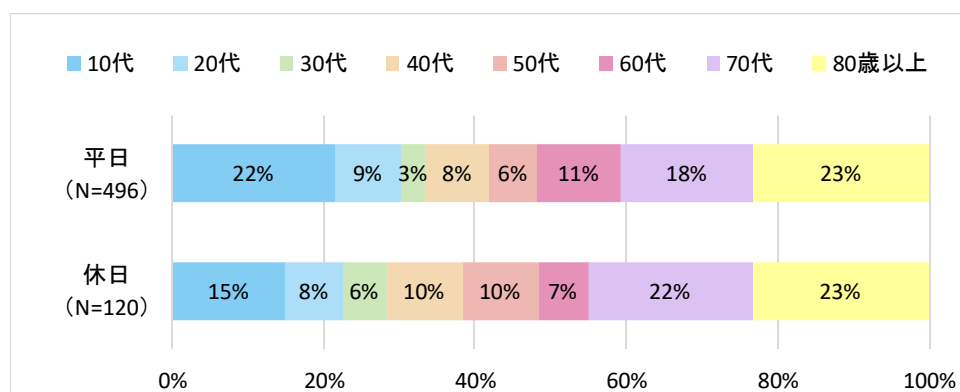
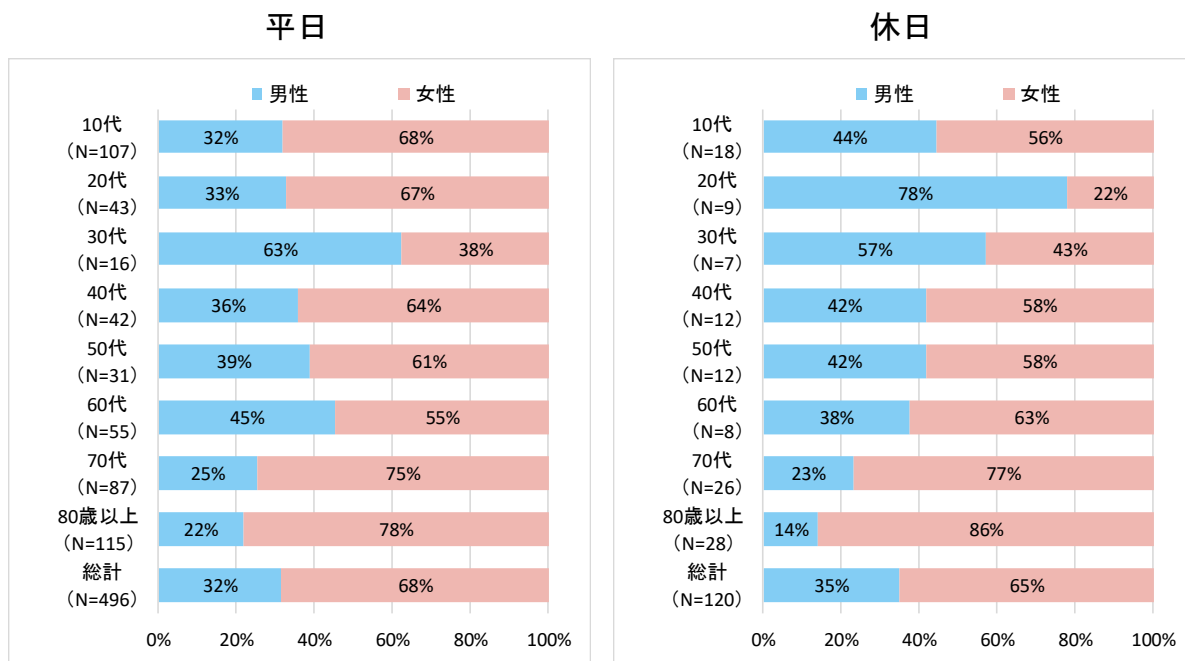
意見分類		件数
鉄道に関する意見	鉄道の本数・ダイヤ	8
	鉄道の車両増結・混雑緩和・車内環境	1
	新幹線・特急停車	0
	駅施設・バリアフリー	2
	駐車場・駐輪場・駅周辺	5
	新線・新駅整備	7
	鉄道の運休・遅延・雨雪対策	1
	鉄道の接遇・マナー・営業サービス	2
	鉄道の運賃	2
バスに関する意見	バスの運行ルート(自宅付近)	14
	バスの運行ルート(買い物施設・駅等)	17
	バスの運行ルート(病院)	10
	バスの運行ルート(学校)	4
	バスの運行ルート(見直し・廃止)	22
	コミュニティバスの充実	15
	コミュニティバスの廃止	8
	バス運行本数(本数の増減)	31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

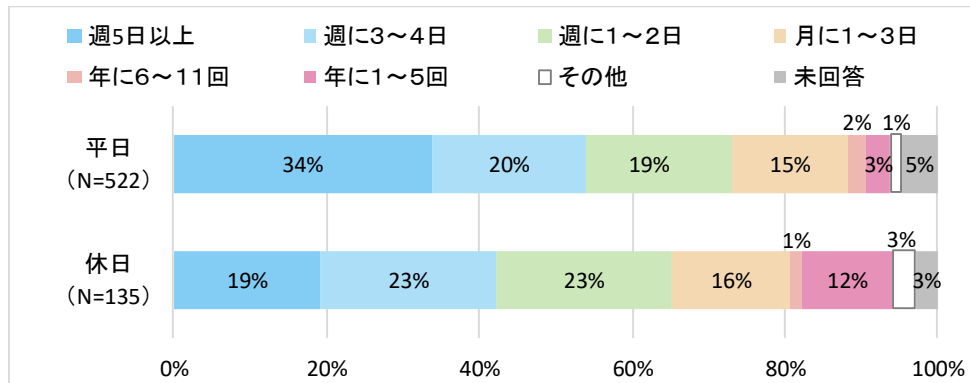
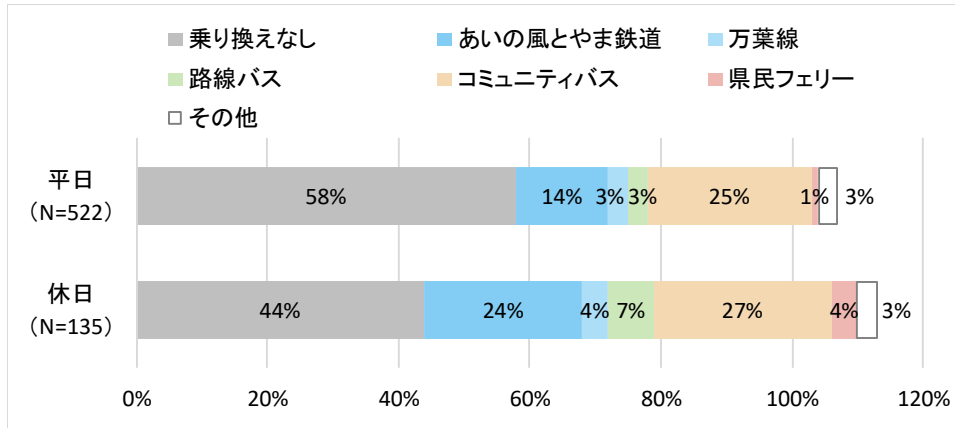
利用者の特徴（利用者アンケート）

●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。

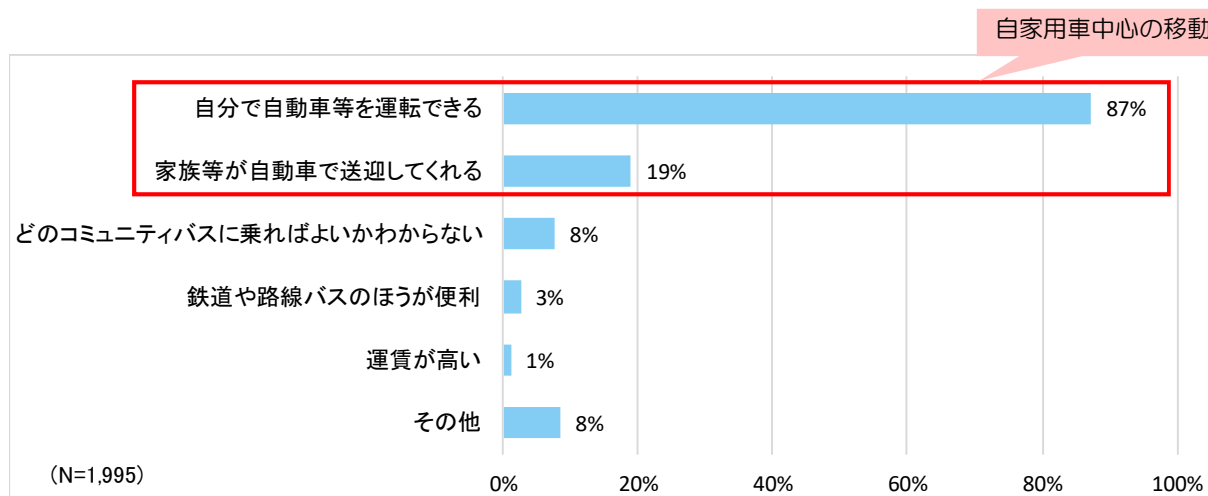


<主な目的施設>

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）

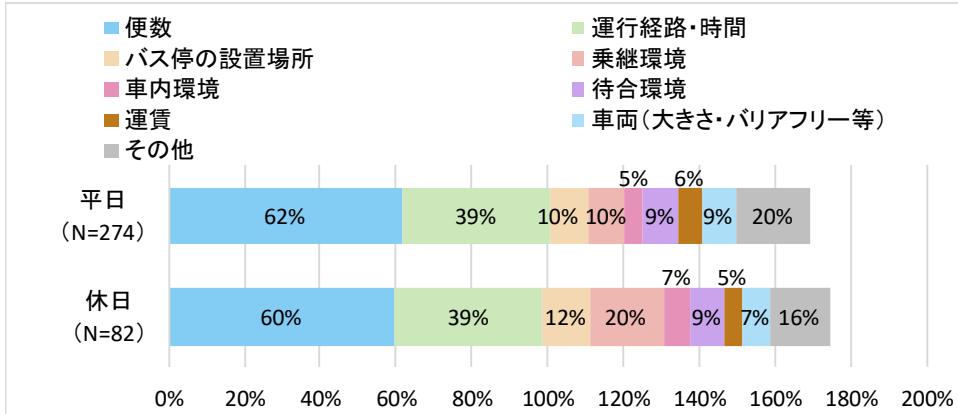
●自家用車中心の移動（家族送迎含む）のため、コミュニティバスを利用しない市民が多くなっています。



② コミュニティバス利用者の意向

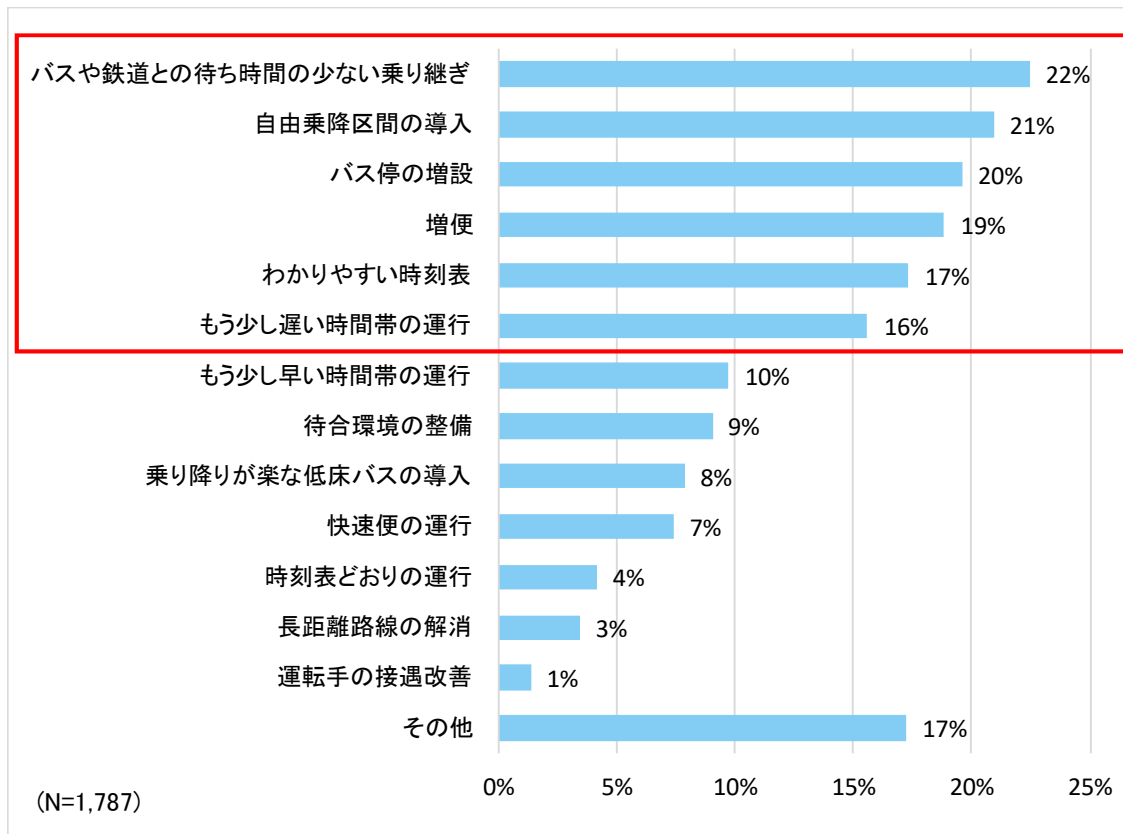
コミュニティバスに対する改善点（利用者アンケート）

- 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。

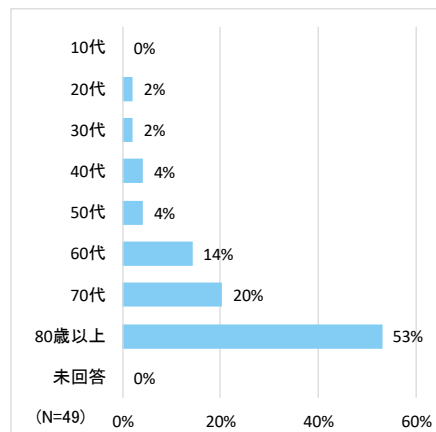
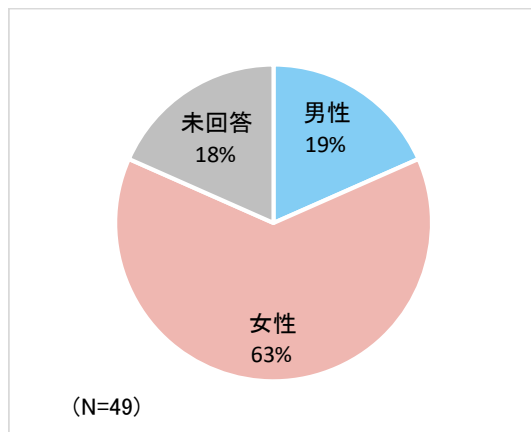


(4) デマンドタクシーに対する意向

① デマンドタクシーの利用実態

利用者の特徴

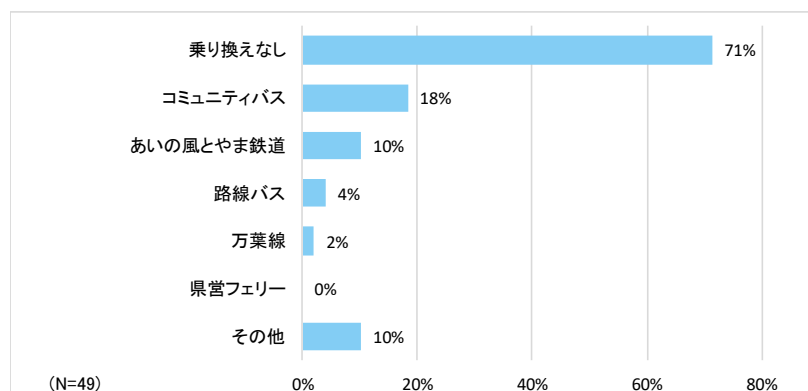
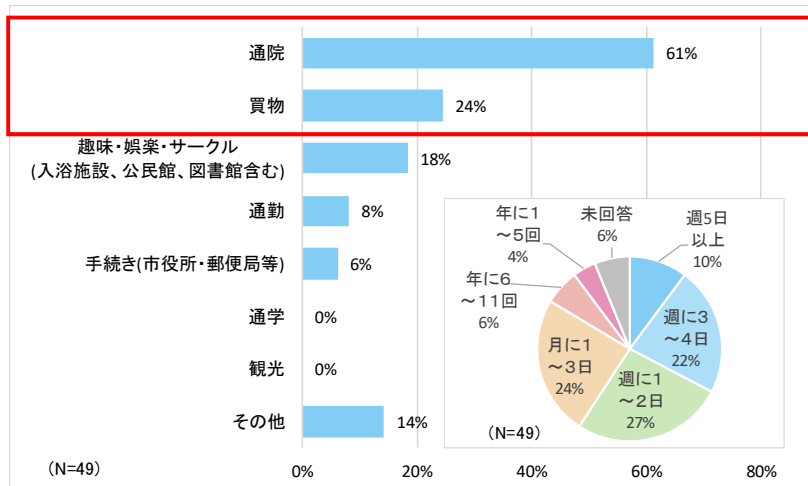
●性別は女性、年代は60代以上の利用が多くなっています。



利用者の移動特性

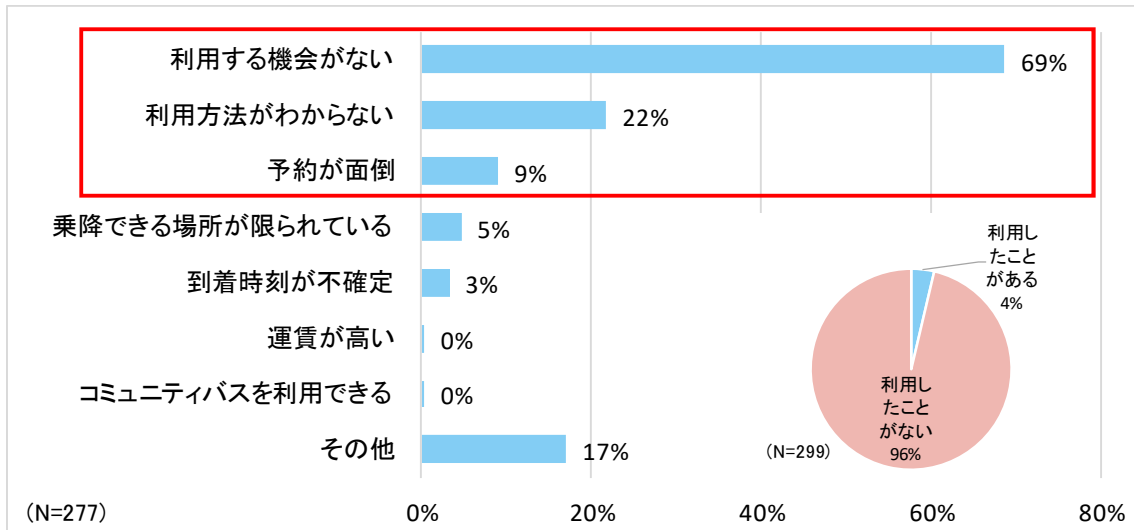
●利用者は通院や買物、趣味・娯楽・サークルを目的に高い頻度で移動しており、多くの利用者は乗り換えをせず、目的地まで移動しています。

- ・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）

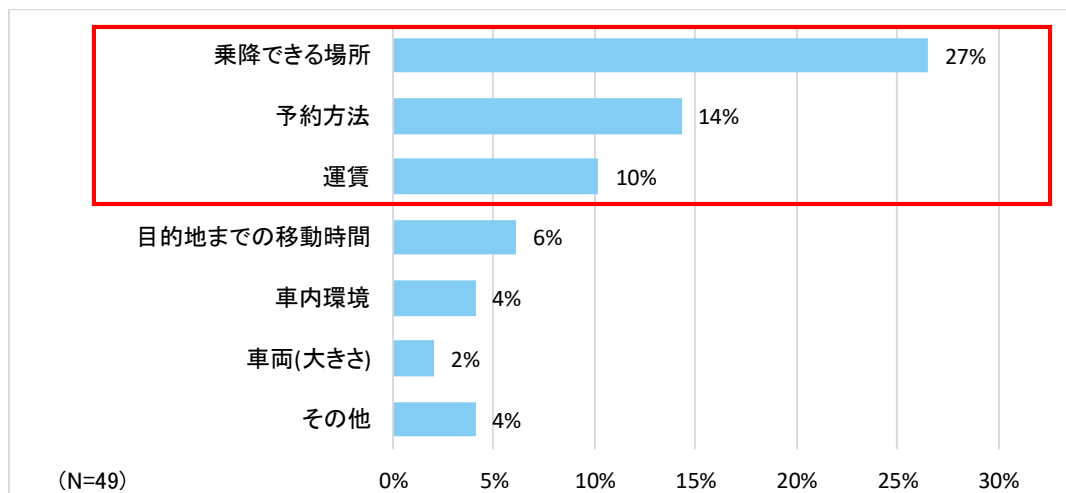
●利用したことがある市民は少なく、利用しない理由は「利用する機会がない」「利用方法がわからない」「予約が面倒」が挙げられています。



② デマンドタクシー利用者の意向

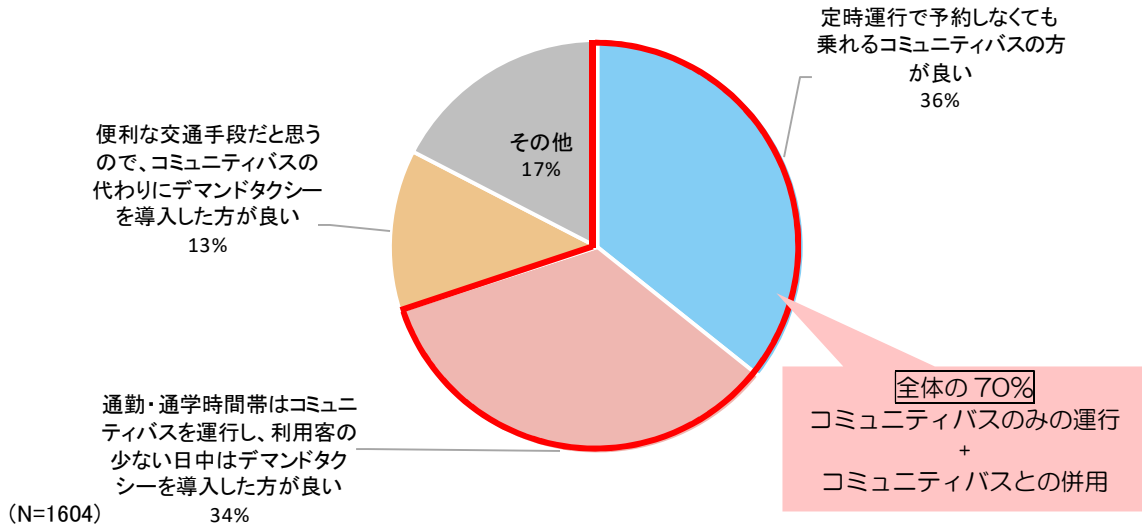
デマンドタクシーに対する改善点

●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。

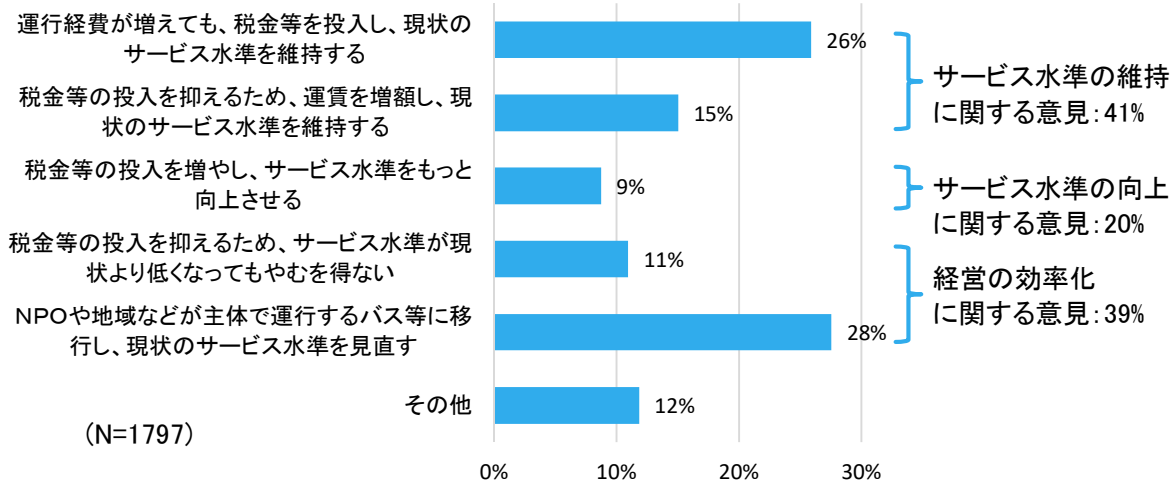


(5) これからのコミュニティバス・デマンドタクシーについて

●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%、「税金等の投入を増やし、サービス水準をもっと向上させる」が9%、「税金等の投入を抑えるため、サービス水準が現状より低くなってもやむを得ない」が11%、「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%となっています。

【今後のコミュニティバス・デマンドタクシーに対する意見】



(6) 地域別に見た現状と課題整理 ※詳細は、別紙「地域別カルテ」を参照

【西部臨海地域】

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

【北西部地域】

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

【越中大門駅周辺地域】

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

【南西部地域】

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

【南部丘陵地域】

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

【東部臨海地域】

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

【北東部地域】

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

【小杉駅周辺地域】

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

【南東部地域】

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



第4章 公共交通の課題整理

1 射水市公共交通プランのフォローアップ

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

基本方針	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"> ・「あいの風とやま鉄道利用促進協議会」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、富山ライトレール、万葉線、路線バス、コミュニティバスで利用できる 1 日フリー切符の販売 ・射水ベイエリア観光周遊バスの実証運行実施

2 課題整理と公共交通に求められる役割

(1) 課題の整理

課題① まちづくりと連携し、円滑に利用できる公共交通ネットワークの形成が必要

<人口と主要施設の配置の現状>

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

<公共交通の現状と市民意向>

- ・ 市内では、東西方向の鉄道（あいの風とやま鉄道、万葉線）に加え、鉄道駅や各地域を結ぶ路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー等の公共交通機関が運行しています。
- ・ 市外（富山市や高岡市）及び大島地区を中心とした移動が多い傾向です。

<関連計画等>

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

課題② 公共交通の持続性とサービスレベルの確保には、運行の効率化と利用促進が必要

<財政状況>

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

<公共交通の現状と市民意向>

- ・ 移動手段の多くが自動車で、自動車への依存度が高い状態です。
- ・ バス・タクシーの運転手不足が年々深刻化しているとともに、コミュニティバスを始め公共交通の運行経費が増加傾向にあります。労務環境の改善にも配慮しながら、運行の効率化が求められています。
- ・ デマンドタクシーの1台当たりの利用者数が減少傾向にあり、利用者1人当たりの運行負担金がコミュニティバスに比べて高くなっています。
- ・ コミュニティバスは、路線バスも含め利用の多い区間を重複して運行している路線がある一方で、複数に分かれて運行本数が少なかったり、利用の少ない路線があります。

課題③ 市民の日常生活における移動手段の確保とともに、地域内外の交流を促すことにより地域の活性化を図ることが必要

＜公共交通の現状と市民意向＞

- ・ 通学や通院は、他の移動目的に比べ、公共交通の利用が多い傾向です。
- ・ 運転免許返納や進学を見据え、公共交通の維持・充実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。

＜関連計画等＞

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

(2) 公共交通に求められる役割

① 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します。

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します。

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ます。

④ 地域経済の活性化

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

⑤ 環境負荷の低減

公共交通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ります。