

資料編

1 上位・関連計画

(1) 第2次射水市総合計画（平成26年（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】



【基本計画 第4部 第2章 第2節 公共交通網の整備】

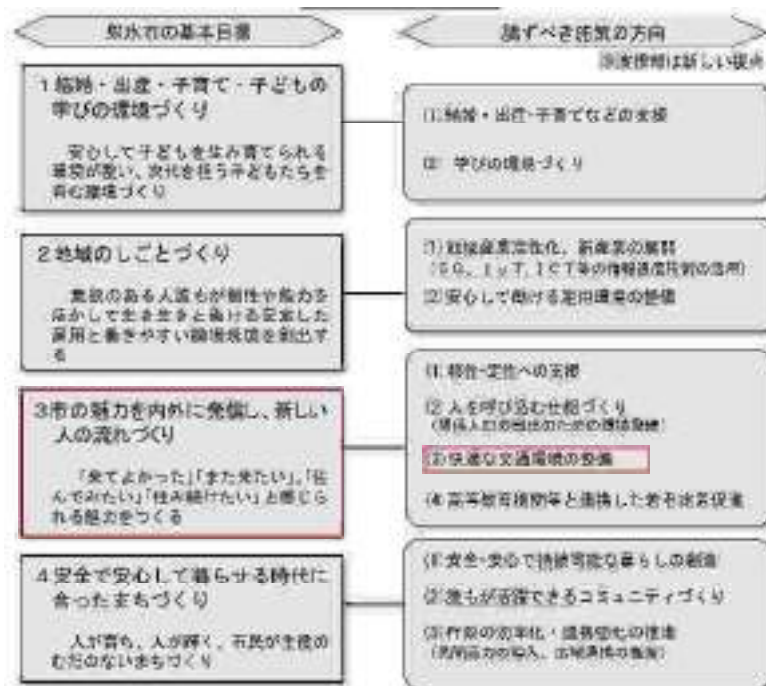
施策の内容	
第1 誰でも利用しやすい持続可能な公共交通網の構築	
1	公共交通ネットワークの構築
2	主要施設への交通利便性の向上
3	主要交通機関の充実
第2 快適な交通環境の整備	
1	公共交通の利用促進
2	移動制約者の利便性向上
第3 広域交流を活発化する公共交通機関の充実	
1	広域観光の推進及び観光スポットへのアクセス性向上
2	北陸新幹線の全線整備に向けた事業の推進

(2) 第2期射水市まち・ひと・しごと創生総合戦略（素案）

（令和2年（2020年）〇月策定）

- 第2期射水市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、国の総合戦略における基本目標との関連を考慮しつつ、本市の強み・特徴、施策の重点課題、将来展望に加え、第1期総合戦略の検証を踏まえて、4つの基本目標に基づき、11の講ずべき施策の方向が示されています。

【基本目標と講ずべき施策の方向】



■基本目標3 市の魅力を内外に発信し、新しい人の流れづくり（関係箇所抜粋）

【施策の基本的方向性】

あいの風とやま鉄道や万葉線、コミュニティバス等、地域の暮らしを支える公共交通の利便性の向上に努め利用者数の増加を図るとともに、新たに電動カートや電気自動車等を導入し、地域活性化や賑わい・交流を創出する。

【具体的な施策（3）快適な交通環境の整備】

■コミュニティバス、デマンドタクシー運行の利便性向上

- ・通勤・通学快速便の検証、拡大
- ・コミュニティバスのルート及びダイヤの見直しの実施
- ・地域の実情に応じた多様な交通手段の整備
- ・コミュニティバスのキャッシュレス化の導入、広域的な連携
- ・【新】モビリティ・マネジメントの推進
- ・【新】交通結節点でのアテンダントの設置

■2次交通の充実、駅周辺の環境整備

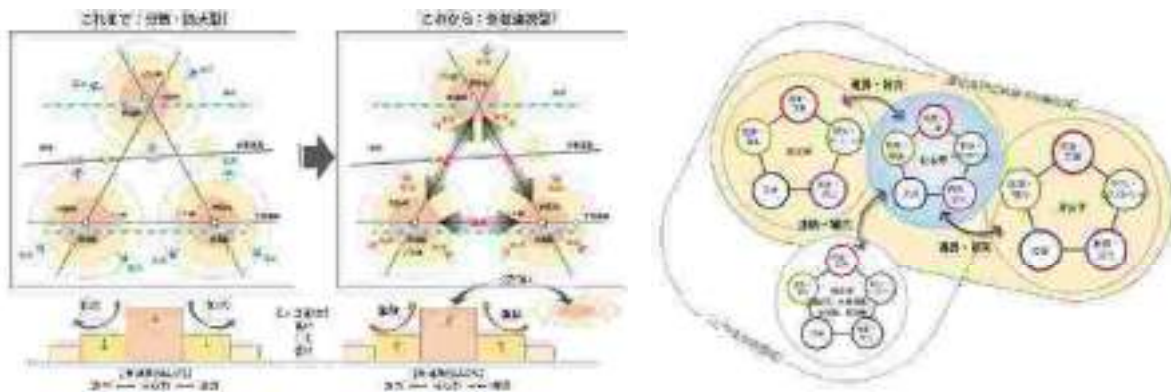
- ・万葉線へのICカードの導入
- ・公共交通ターミナルの有効活用
- ・小杉駅及び越中大門駅のパークアンドライド（長距離用無料駐車場含む）の推進
- ・【新】鉄道駅から観光地点を結ぶバスの運行
- ・【新】電動カート・電気自動車等の活用
- ・【新】レンタサイクル、シェアサイクルの導入及びサイクルステーションの設置
- ・【新】小杉駅周辺の再開発
- ・【新】交通結節点等におけるバリアフリー化の推進

(3) 射水市都市計画マスタープラン（令和2年（2020年）6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「①多核連携型のまちづくりの推進」「②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。

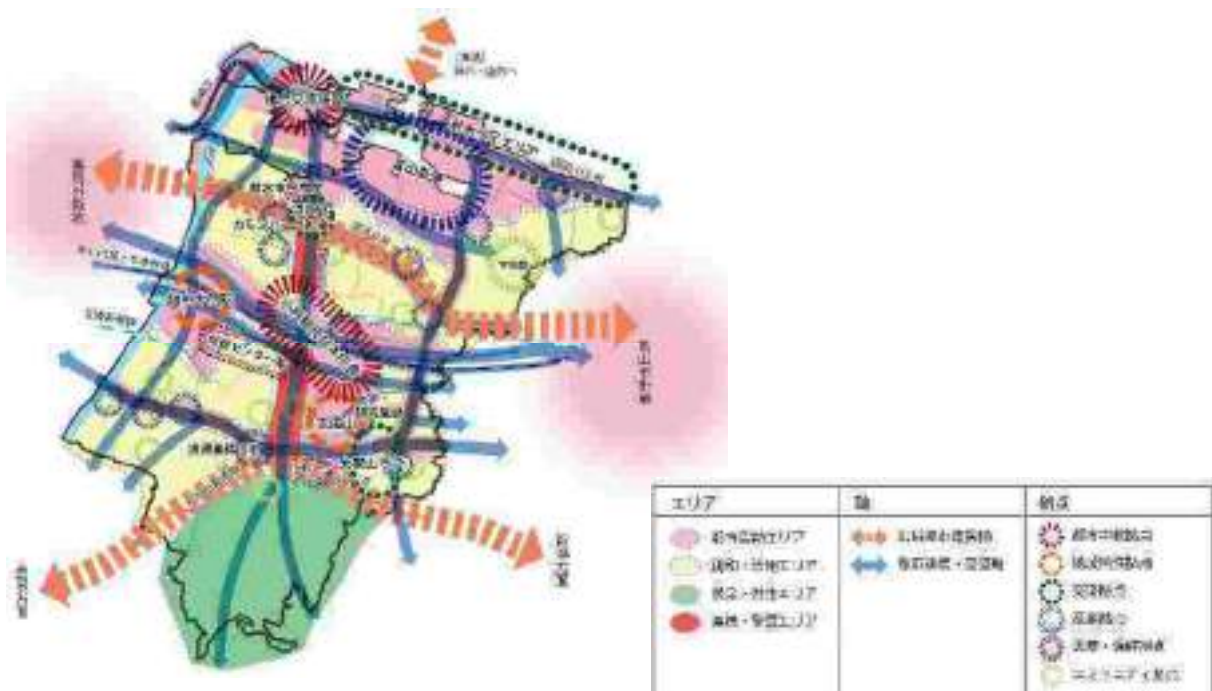
【多核連携型のまちづくり】

【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】



※図解中、道路・公共交通施設については、射水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）

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	・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します。</u> ・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ます。</u>特に、本市の玄関口である小杉駅と、観光資源が豊富なバ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、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	・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、路線網及び運行頻度等の最適化を推進し、<u>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、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、<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>

■公共交通体系の整備方針（一部抜粋）

その他の交通施策	・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、<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）

自転車通行空間 歩行者・	・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>
駅周辺 広場	・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<u>交通結節性を高めるため</u>、駅に接する<u>広場の機能充実</u>を推進します。
駐輪場・ 駐車場	・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</u>において、<u>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</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</u>します。

(4) 射水市バリアフリーマスタープラン（素案）（令和2年（2020年）〇月策定）

- 射水市バリアフリーマスタープランでは、「やさしさとともに歩むまち いみず」を基本理念に掲げ、3つの基本目標に基づき、6つの基本方針が示されています。
- 基本目標（2）外出を促す都市環境の形成においては、情報提供方法の充実及び公共交通の充実に関する具体的な取組が示されています。

【基本理念・基本目標・基本方針と具体的な取組】

■基本理念・基本目標・基本方針	
「やさしさとともに歩むまち いみず」	
基本目標（1） 安全で快適に暮らせる都市環境の形成	基本方針① 快適な歩行ネットワークの形成 基本方針② 施設内の安全性・快適性の向上
基本目標（2） 外出を促す都市環境の形成	基本方針③ 情報提供方法の充実 基本方針④ 公共交通の充実
基本目標（3） 思いやりの心の醸成	基本方針⑤ バリアフリー意識の醸成 基本方針⑥ 人材の育成
■基本目標2 外出を促す都市環境の形成（関係箇所抜粋）	
【基本方針③情報提供方法の充実】	
■案内・情報提供 ・誰もが施設の存在や移動経路が分かりやすい施設案内の整備 ・誰もが見やすく分かりやすい時刻表や案内表示の設置 ・とやまロケーションシステムの普及 ・点字や音声等誰もが情報を入手できる案内設備の設置 ・施設や経路におけるバリアフリー情報の発信	
【基本方針④公共交通の充実】	
■公共交通 ・旅客施設におけるエレベーターやスロープ設置等による出入口からホームまでのバリアフリー化経路の確保 ・旅客施設内やバス停周辺における視覚障がい者誘導用ブロックの整備・改善 ・旅客施設における多機能トイレの設置・改善 ・バス停における車両との段差解消 ・バス停における上屋やベンチ等の設置による安全な待合空間の確保 ・バリアフリー化された車両の導入 ・よりスムーズな乗継ぎ等に配慮した運行の設定	

(5) 射水市高齢者保健福祉計画・第7期介護保険事業計画

(平成30年(2018年)3月策定)

- 射水市高齢者保健福祉計画・第7期介護保険事業計画では、「みんなが活躍し 支え合う ともにめざす健康長寿のまち 射水～地域包括ケアシステムの深化・推進～」を基本理念に掲げ、6つの基本目標が示されています。
- 基本目標3 在宅生活を支援する取組の充実においては、バリアフリー化の推進、外出支援サービス事業、公共交通機関の利便性向上に関する事業の概要等が示されています。

【基本理念・基本目標と具体的な取組】

■基本理念・基本目標

みんなが活躍し 支え合う ともにめざす健康長寿のまち 射水
～地域包括ケアシステムの深化・推進～

基本目標1

健康づくりと介護予防の推進

基本目標4

支え合いと連携の推進

基本目標2

社会参加の推進と生きがいの創出

基本目標5

介護サービス基盤の充実

基本目標3

在宅生活を支援する取組の充実

基本目標6

明日を支えるひとづくり

■基本目標3 在宅生活を支援する取組の充実（関係箇所抜粋）

【ア 在宅生活の支援における事業の概要等】

■バリアフリー化の推進

バリアフリー法や富山県民福祉条例に基づき、公共施設、歩道及び公共交通機関など、まち全体のバリアフリー化の推進に努めます。

■外出支援サービス事業

公共交通機関等の利用が困難な高齢者等の外出を支援するためのタクシー券を交付するほか、通院時の送迎を行う移送サービス事業を実施します。なお、移送サービスについては、福祉有償運送の導入など、持続可能な制度設計を検討します。

■公共交通機関の利便性向上

車の運転に不安を感じる高齢者の増加を見据え、高齢者がより利用しやすい公共交通網の整備に努めます。

(6) 射水市観光振興計画（平成 30 年（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

- ◎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
- ◎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バイエリア観光周遊バスの運行
 - ・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
- ◎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
 - ・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

(7) 交通政策基本計画（国・平成 27 年（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むとともに、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）】

【基本の方針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)

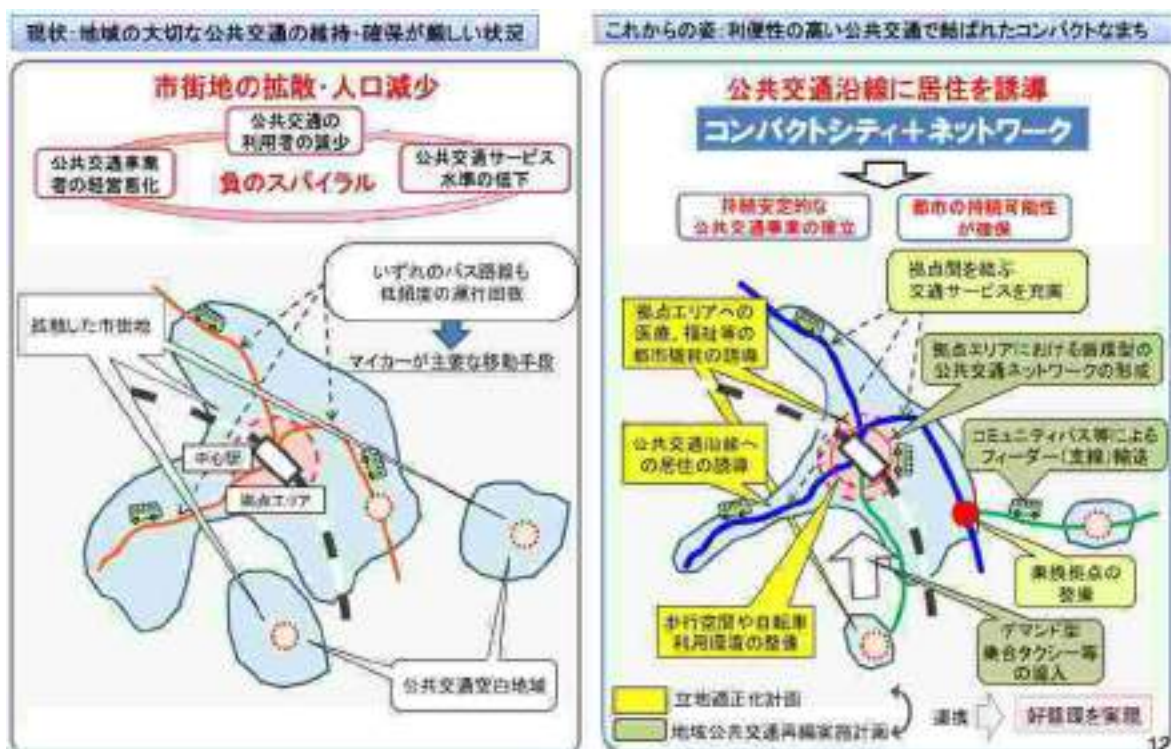
高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動(第 17 条)

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



出典：国土交通省ホームページ

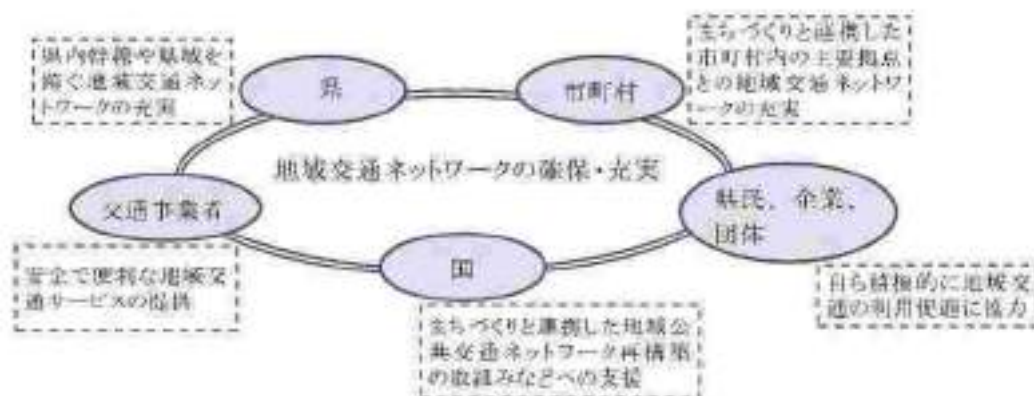
(8) 富山県地域交通ビジョン（県・平成 28 年（2016 年）3 月策定）

- 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に努める。
- ・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	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。 調査方法: 郵送による調査票の配布・回収（1世帯3票配布） 調査時期: 平成30年（2018年）9月21日～10月5日 配布: 3,000世帯配布 回収: 1,501世帯回収（世帯回収率 50%） 2,455票回収（1.64票/世帯）
コミュニティバス利用者	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。 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 調査時期: 平日・平成30年（2018年）9月26日（車内調査） 平成30年（2018年）10月17日（特定地点調査） 休日・平成30年（2018年）10月14日（車内調査） 回収: 平日・522票回収 休日・135票回収
デマンドタクシー利用者	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。 調査時期: 平成30年（2018年）10月15日～10月21日 平成30年（2018年）10月29日～11月4日 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 回収: 49票

(2) 地域別カルテ

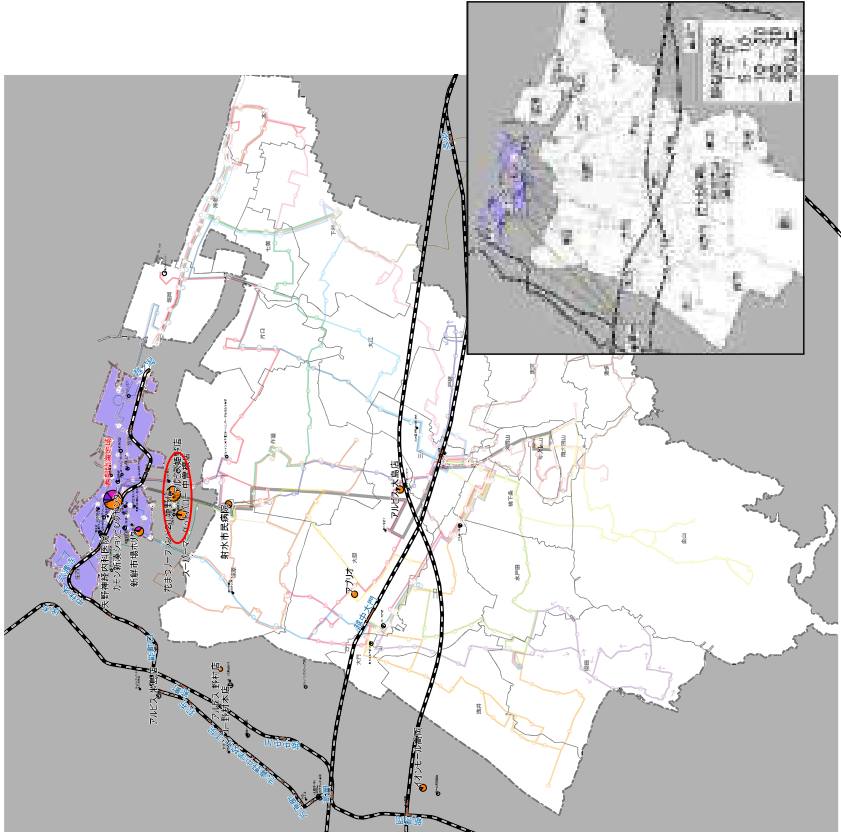
■西部臨海地域(放生津、新湊、庄西)

- ・同地域内や高岡市放生津には10時前後までは買物移動が多い。
- ・市民病院などへの移動が多い。
- ・公共交通の利用頻度は、全地域平均と比較して多い。
- ・交通手段は全地域平均と比較してコミュニティバスと万葉線の利用が多い。
- ・コミュニティバスの不満がやや少ない
- ・これからのコミュニティバス・デマンドタクシー

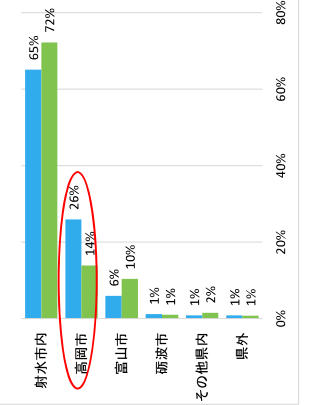
ーについては、サービス水準の維持に関する意見が多い。

<移動先に関する分析(問1及び問2)>

■目的施設分布(問1)



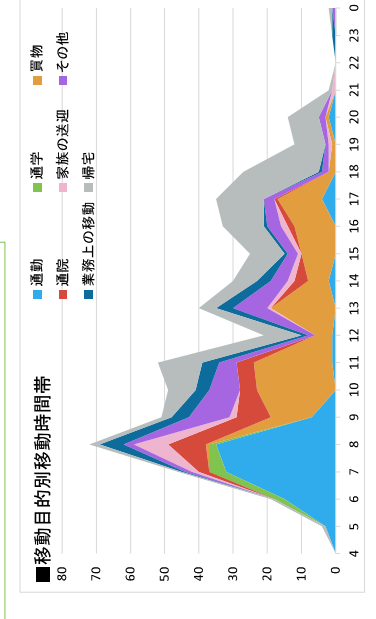
■移動先(広域)(問2)



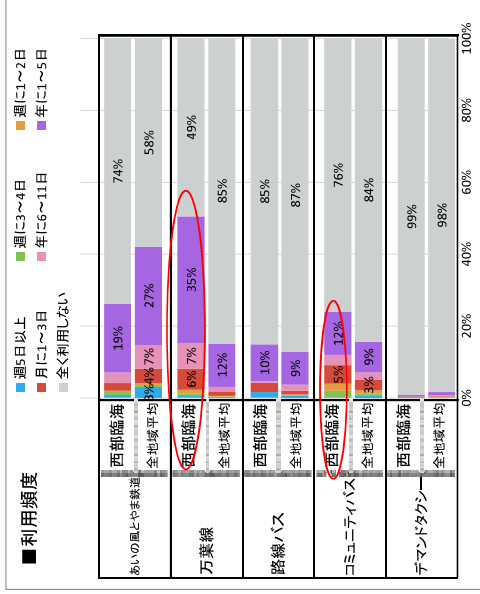
■目的施設上位20(問1)

順位	施設名	所在地	集客回客数(回客数)
1	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
2	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
3	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
4	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
5	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
6	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
7	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
8	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
9	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
10	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
11	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
12	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
13	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
14	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
15	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
16	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
17	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
18	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
19	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173
20	カシノ新湊ショッピングセンター	放生津町新湊	173

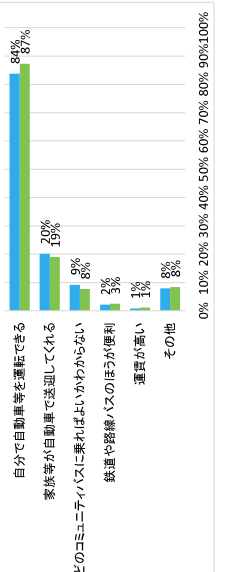
<移動内容に関する分析(問2)>



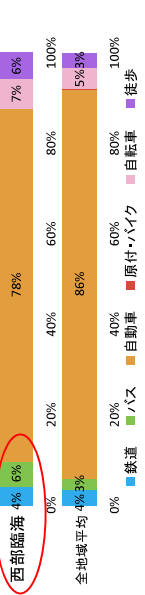
<公共交通利用状況・利用意向



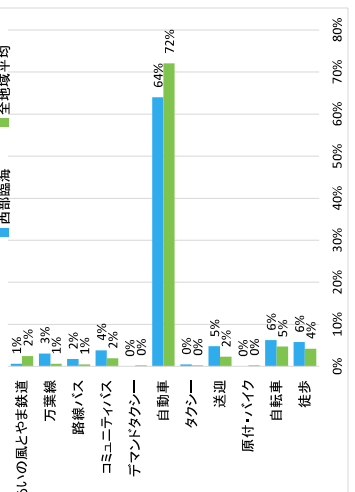
■コミュニティバスの利用頻度が低い理由



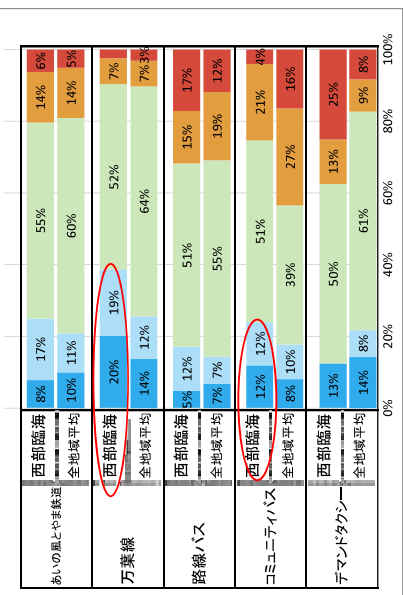
■代表交通手段



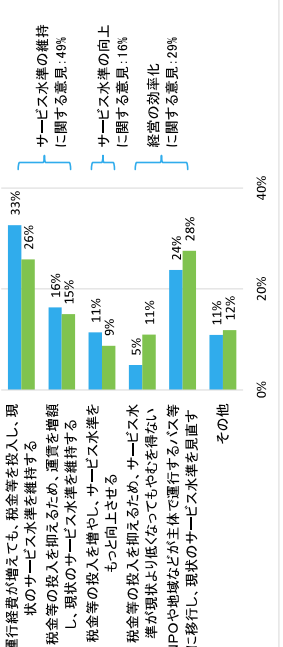
■個別交通手段



■満足度



■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

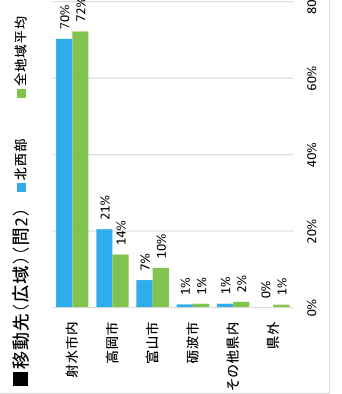
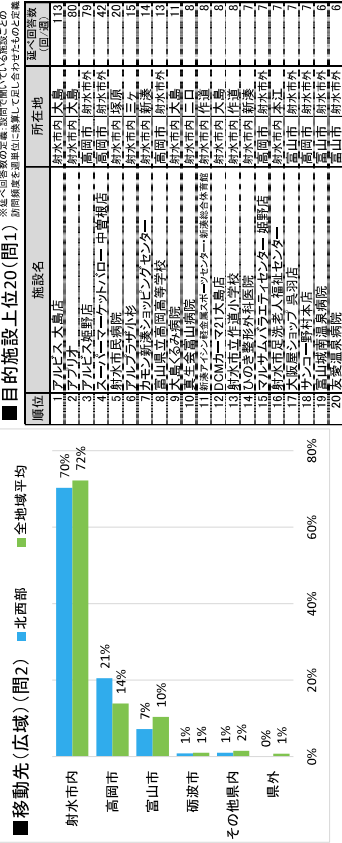
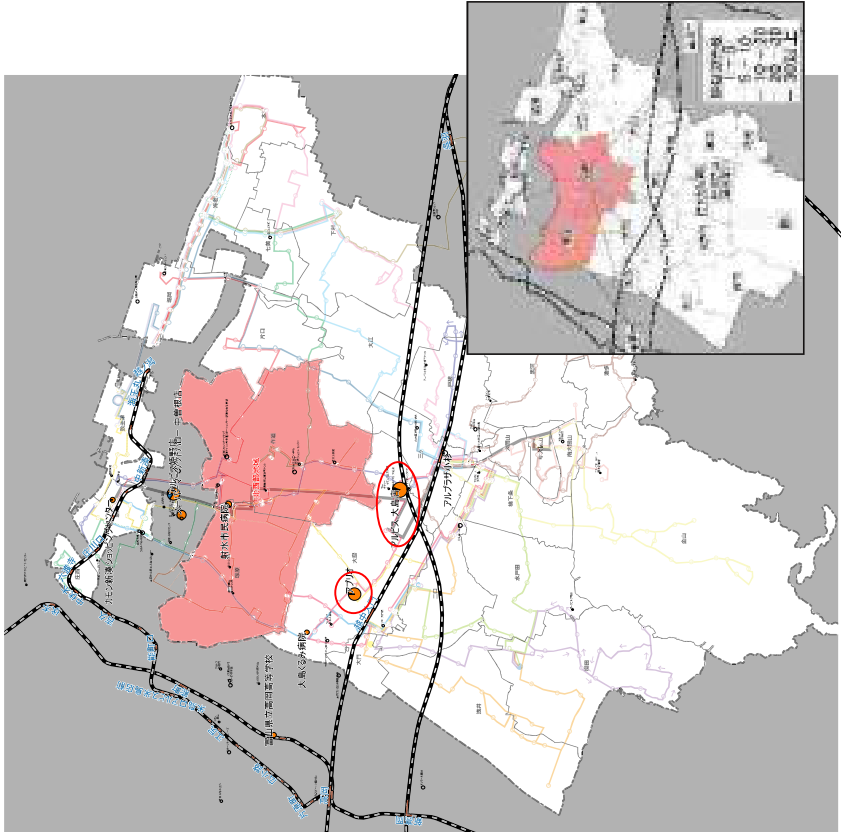


■北西部地域(作道、塚原)

- ・大島地区にある商業施設への移動が多い。それ以外には高岡市への移動が見られる。
- ・公共交通の利用頻度は、全地域平均と比較してあいの風とやま鉄道がやや少ない。
- ・通勤移動が少なく、10時から17時前後までは移動移動が多く、10時から17時前後まではやや高い。

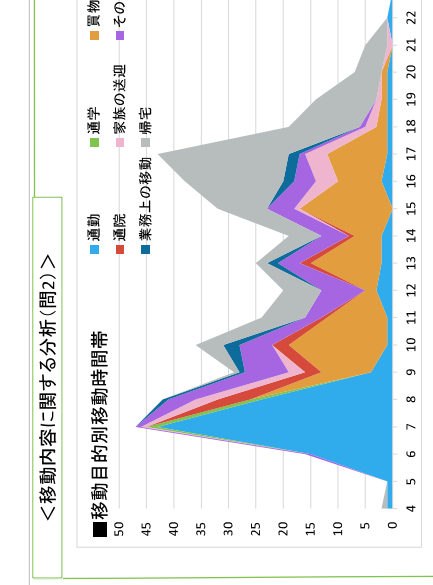
<移動先に関する分析(問1及び問2)>

■目的施設分布(問1)

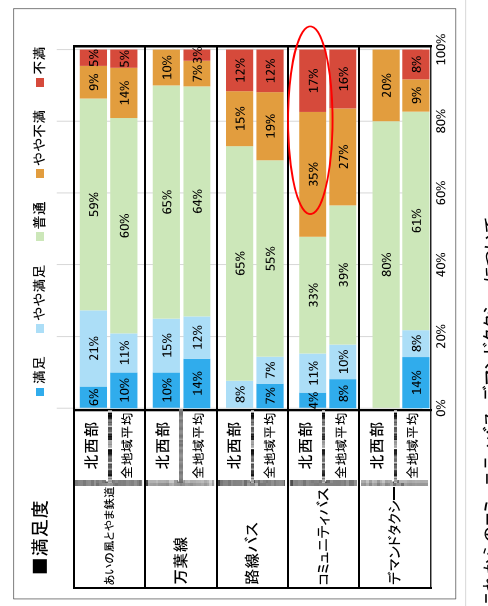
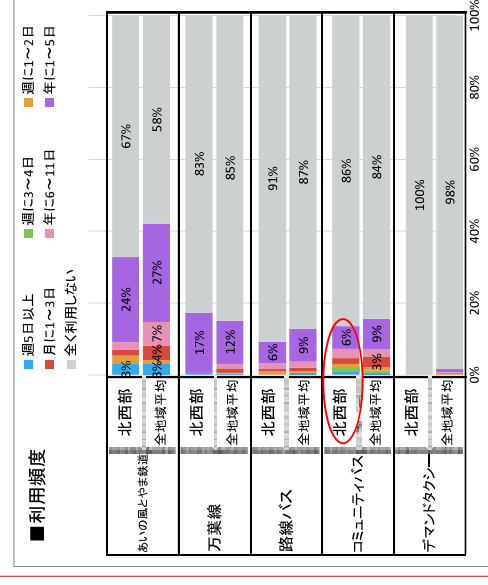


- ・これからのコミュニティバス・デマンドタクシーについては、サービス水準の維持に関する意見がやや多い。

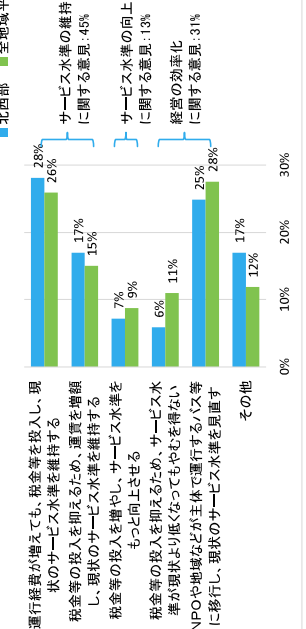
<移動内容に関する分析(問2)>



<公共交通利用状況・利用意向



■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

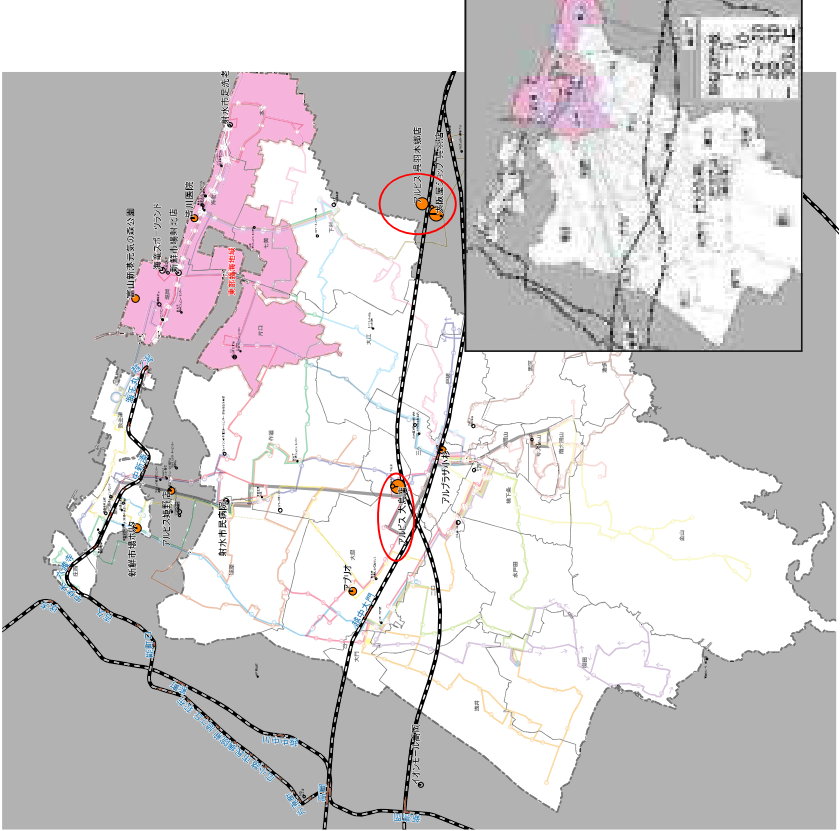


■ 東部臨海地域(片口、堀岡、海老江、七美、本江)

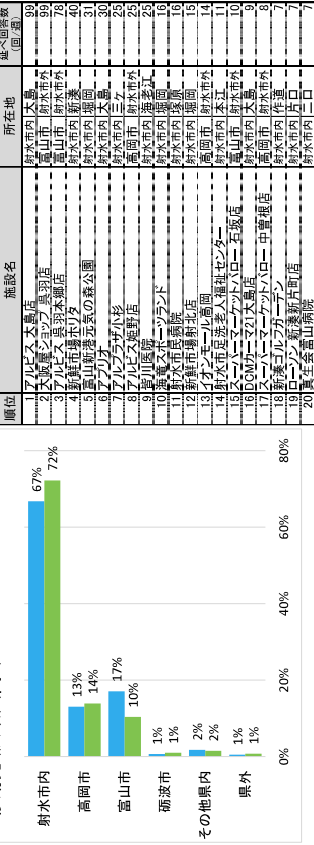
- ・大島地区や呉羽方面にある商業施設への移動が多い。呉羽方面や高岡市など、市外への移動が多い。
- ・公共交通の利用頻度は、全地域平均と比較してコミュニティバスはやや多い。
- ・公共交通の満足度は全地域平均と概ね同じ傾向

＜移動先に関する分析(問1及び問2)＞

■ 目的施設分布(問1)

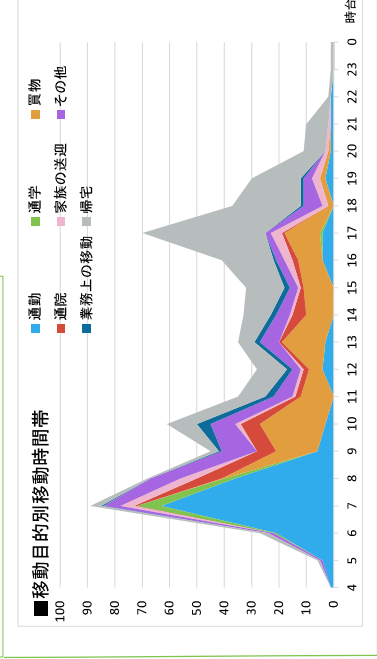


■ 目的施設上位20(問1) ※延べ回数の定義: 訪問回数を1回として算出している施設ごとの訪問頻度を連年別に集計して算出した割合

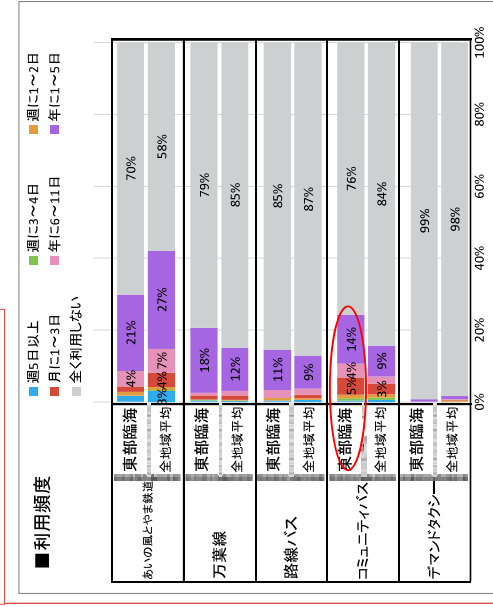


- ・これからのコミュニティバス・デマンドタクシーについてはサービス水準の維持に関する意見がやや多い。

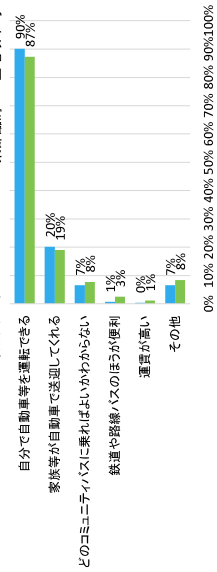
＜移動内容に関する分析(問2)＞



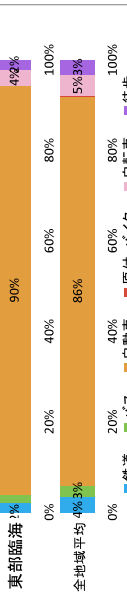
＜公共交通利用状況・利用意向＞



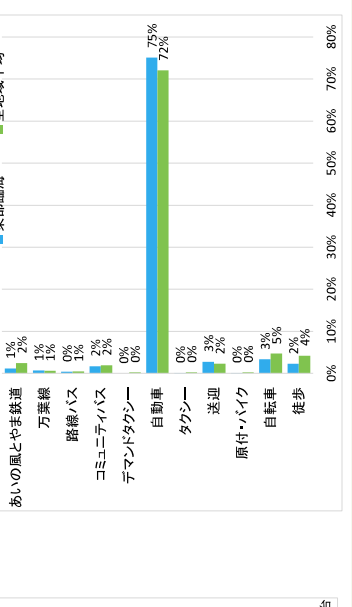
■ コミュニティバスの利用頻度が低い理由



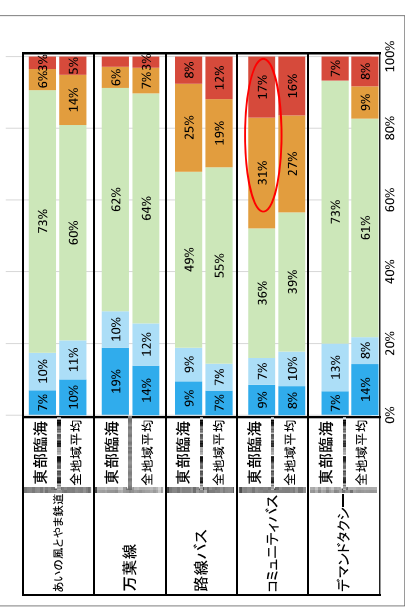
■ 代表交通手段



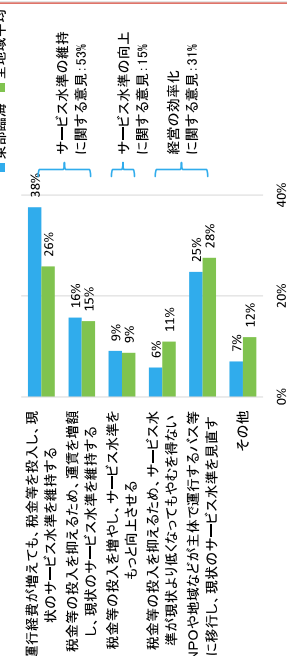
■ 個別交通手段



■ 満足度



■ 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

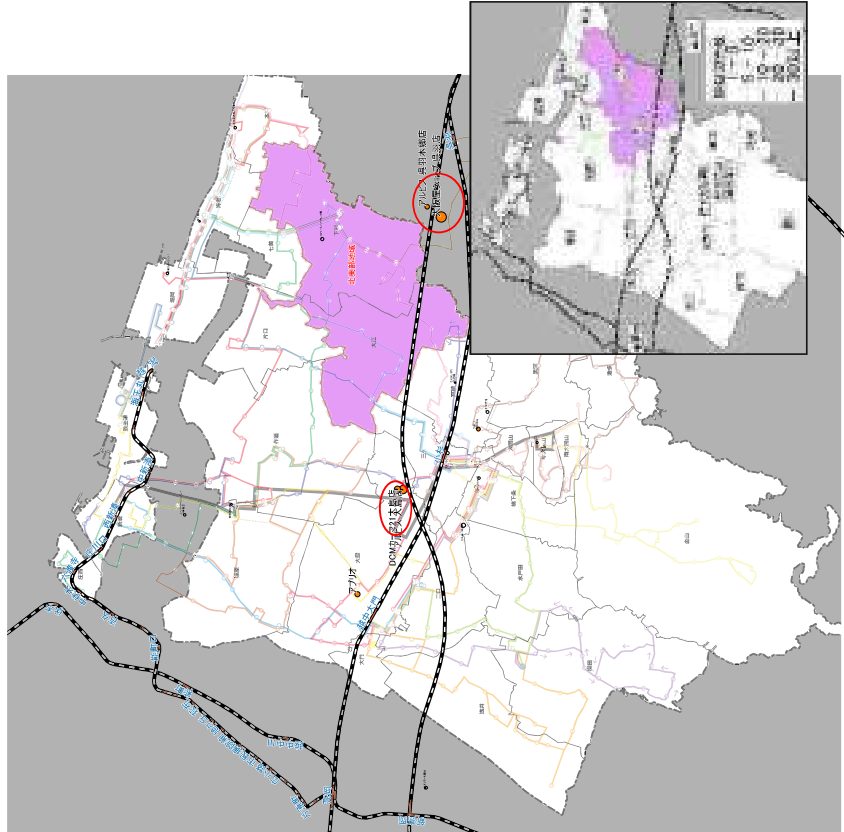


北東部地域(大江、下村)

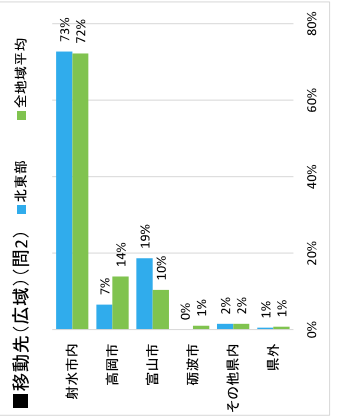
- ・朝は通勤移動が多く、その後の午前中10時から12時前後までは買物や通院移動が見られる。
- ・これからのコミュニティバス・デマンドタクシーについては、サービス水準の維持に関する意見がやや多い。
- ・コミュニティバスの利用頻度が低い理由は、自分で自動車運転できるとの回答がほとんどである。
- ・公共交通の利用頻度は、全地域平均と比較して全体的に少ない。
- ・コミュニティバスの利用頻度が低い理由は、自分で自動車運転できるとの回答がほとんどである。

<移動先に関する分析(問1及び問2)>

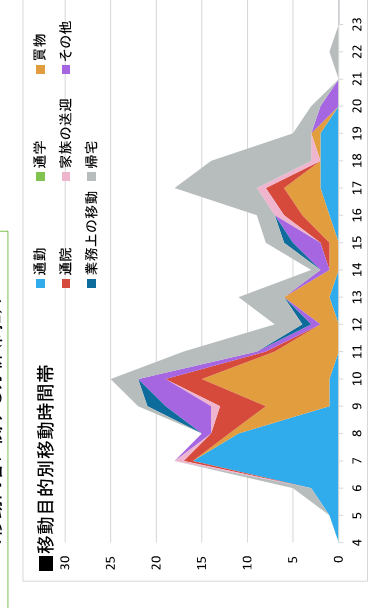
■目的施設分布(問1)



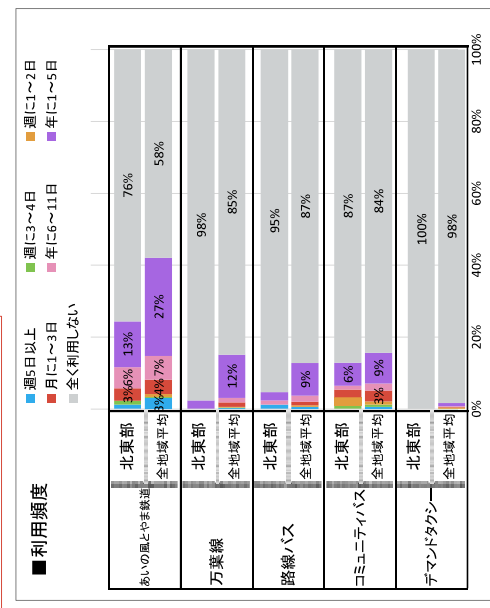
順位	施設名	所在地	集まる施設(回/週)
1	大塚センター	射水市 射水町	50
2	射水市立図書館	射水市 射水町	30
3	射水市立公民館	射水市 射水町	20
4	射水市立体育館	射水市 射水町	10
5	射水市立児童館	射水市 射水町	10
6	射水市立高齢者センター	射水市 射水町	10
7	射水市立子育て支援センター	射水市 射水町	10
8	射水市立生涯学習センター	射水市 射水町	10
9	射水市立健康センター	射水市 射水町	10
10	射水市立福祉センター	射水市 射水町	10
11	射水市立文化センター	射水市 射水町	10
12	射水市立スポーツセンター	射水市 射水町	10
13	射水市立音楽センター	射水市 射水町	10
14	射水市立美術センター	射水市 射水町	10
15	射水市立工芸センター	射水市 射水町	10
16	射水市立科学センター	射水市 射水町	10
17	射水市立環境センター	射水市 射水町	10
18	射水市立エネルギーセンター	射水市 射水町	10
19	射水市立情報センター	射水市 射水町	10
20	射水市立国際センター	射水市 射水町	10



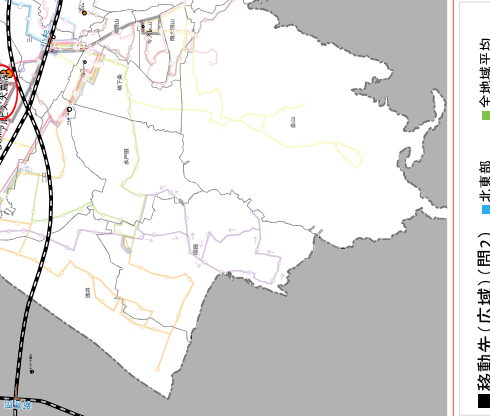
<移動内容に関する分析(問2)>



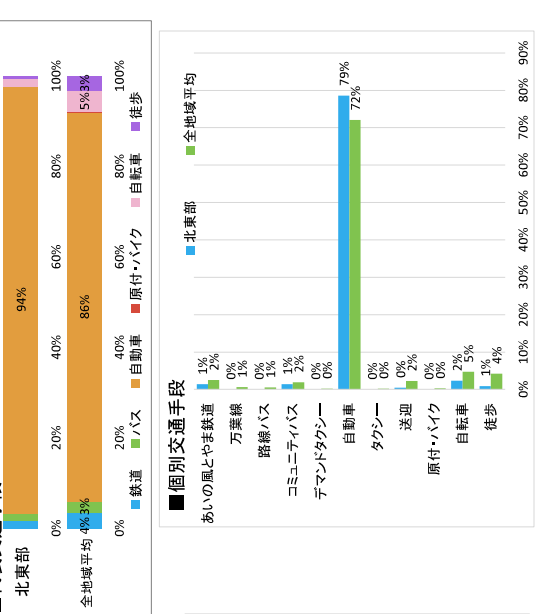
<公共交通利用状況・利用意向>



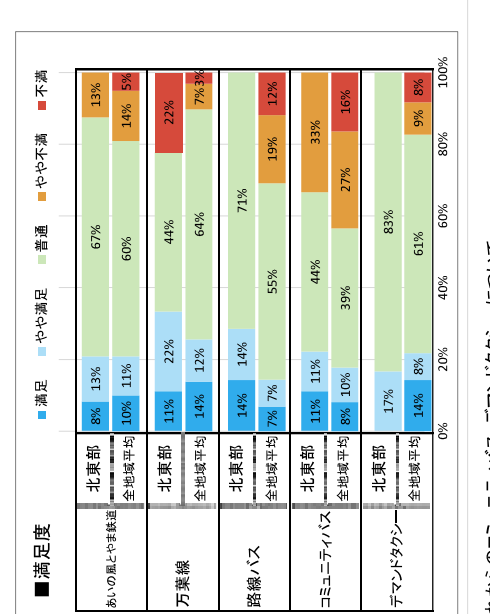
利用頻度	北東部	全地域平均
週5日以上	3%	13%
週3~4日	6%	13%
週1~2日	13%	13%
月に1~3日	4%	7%
月に1~5日	27%	58%
年に1~5日	76%	58%
全く利用しない	12%	12%



■代表交通手段



■個別交通手段



■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

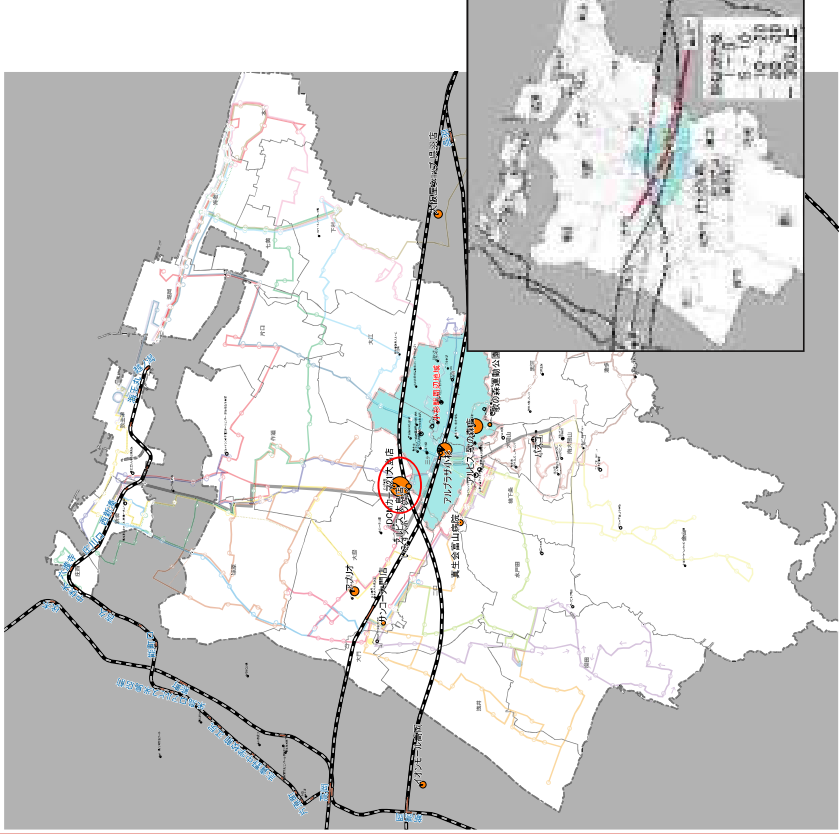
運行経費が増え、税金等を投入し、現状のサービス水準を維持する。税金等の投入を抑えるため、運賃を増額し、現状のサービス水準を維持する。税金等の投入を増やし、サービス水準をもっと向上させる。税金等の投入を抑え、サービス水準が現状より低くなることも得ない。NPOや地域などが主体で運行するバス等に移行し、現状のサービス水準を維持する。

■小杉駅周辺地域(三ヶ、戸破)

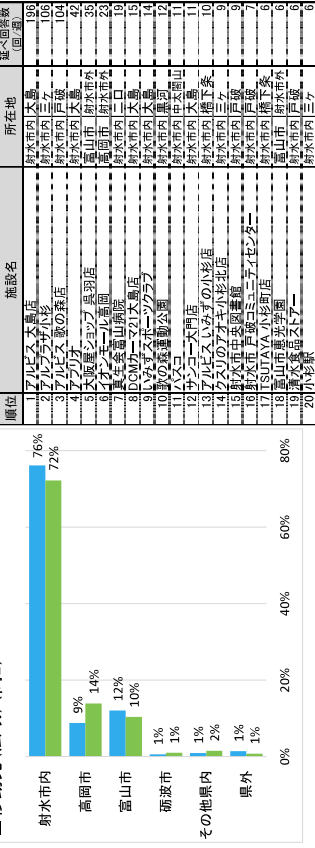
- ・同地域内にある商業施設への移動が多く、これらはコミュニティバスで概ねアクセス可能である。それ以外には大島地区や雷山市への移動が多い。
- ・交通手段は全地域平均と比較してややバスの利用が多い。
- ・朝は通勤移動が多く、10時から16時前後までは買物移動が多い。
- ・公共交通の利用頻度は、全地域平均と比較して多い。
- ・このほか、コミュニティバス・デマンドタクシーについては、経営の効率化に関する意見がやや多い。
- ・これからのコミュニティバス・デマンドタクシーは少ない。
- ・あいの風とやま鉄道が、コミュニティバス・あいの風とやま鉄道が、コミュニティバスは少ない。

＜移動先に関する分析(問1及び問2)＞

■目的施設分布(問1)



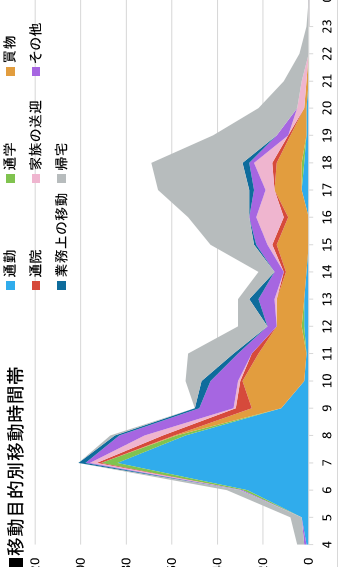
■移動先(広域)(問2) ■小杉駅周辺 ■全地域平均



■ 目的施設上位20(問1)

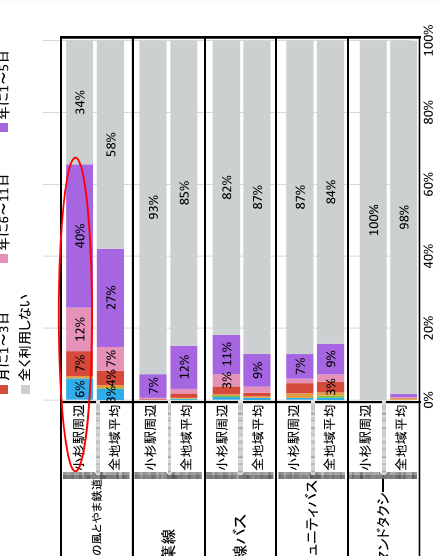
順位	施設名	所在地	延床面積(㎡)	延床面積(㎡)
1	アリス大馬路店	秋田市大馬路	190	106
2	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
3	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
4	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
5	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
6	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
7	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
8	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
9	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
10	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
11	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
12	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
13	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
14	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
15	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
16	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
17	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
18	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
19	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106
20	アリス大馬路店	秋田市大馬路	106	106

＜移動内容に関する分析(問2)＞

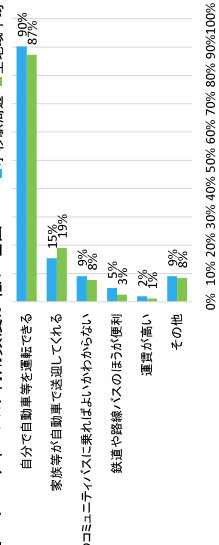


公共交通利用状況・利用意向

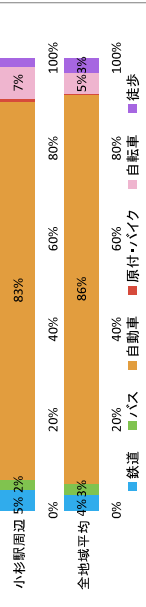
■利用頻度



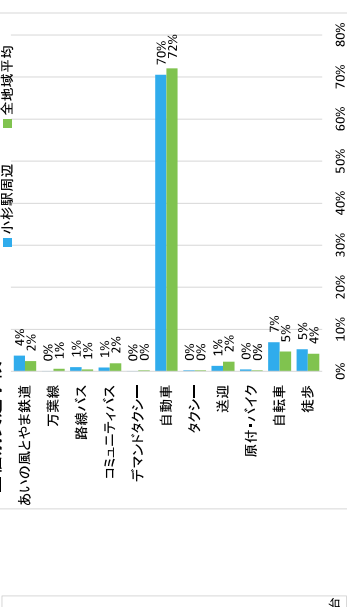
コミュニティバスの利用頻度が低い理由



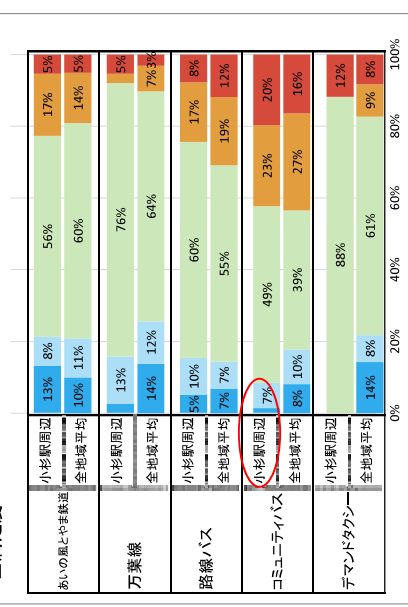
代表交通手段



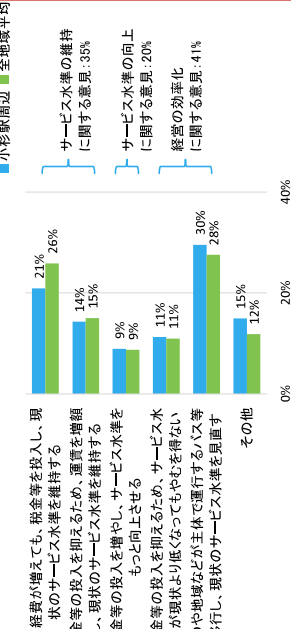
■個別交通手段



世故



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

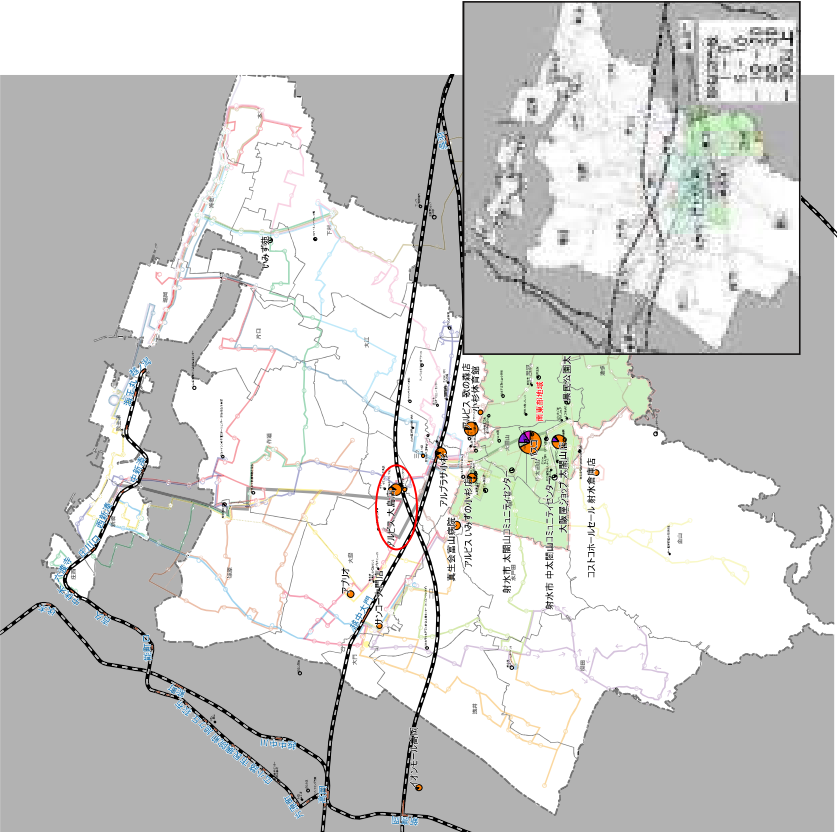


■南東部地域(橋下条、黒河、池多、太閤山、中太閤山、南太閤山)

- ・同地域内にある商業施設への移動が多い。それ以外には隣接する地区や富山市への移動が見られる。
- ・朝は通勤移動が多く、10時から16時前後までは他地域よりやや少ない。
- ・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は、サービス水準の維持と経営の効率化に関する意見が同程度である。
- ・公共交通の利用頻度は、あいの風とやま鉄道とコミュニティバスがやや多い。
- ・コミュニティバスの利用がやや多い。

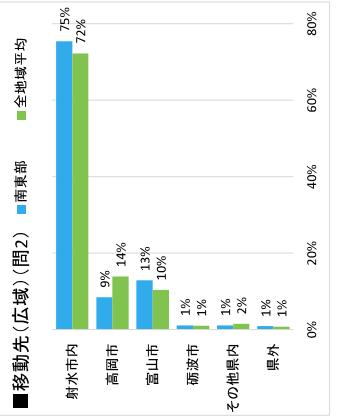
<移動先に関する分析(問1及び問2)>

■目的施設分布(問1)

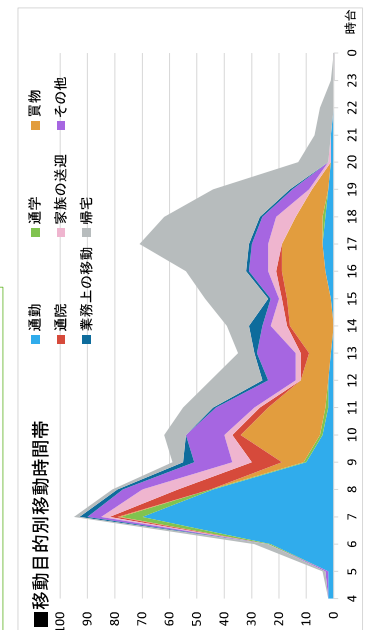


■目的施設上位20(問1) ※図中で囲んでいる施設はこの調査へ回答者の定数、図中で囲んでいる施設はこの調査へ回答者の定数、図中で囲んでいる施設はこの調査へ回答者の定数

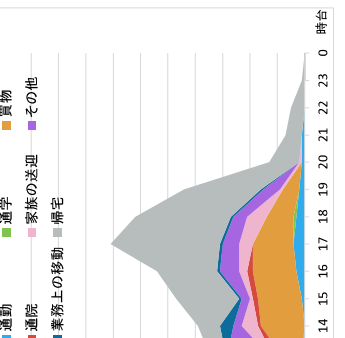
順位	施設名	所在地	集客回客数(回客数)
1	バス	射水市内 中太閤山	450
2	バス	射水市内 中太閤山	350
3	バス	射水市内 中太閤山	300
4	バス	射水市内 中太閤山	250
5	バス	射水市内 中太閤山	200
6	バス	射水市内 中太閤山	150
7	バス	射水市内 中太閤山	100
8	バス	射水市内 中太閤山	50
9	バス	射水市内 中太閤山	20
10	バス	射水市内 中太閤山	10
11	バス	射水市内 中太閤山	5
12	バス	射水市内 中太閤山	2
13	バス	射水市内 中太閤山	1
14	バス	射水市内 中太閤山	0
15	バス	射水市内 中太閤山	0
16	バス	射水市内 中太閤山	0
17	バス	射水市内 中太閤山	0
18	バス	射水市内 中太閤山	0
19	バス	射水市内 中太閤山	0
20	バス	射水市内 中太閤山	0



<移動内容に関する分析(問2)>

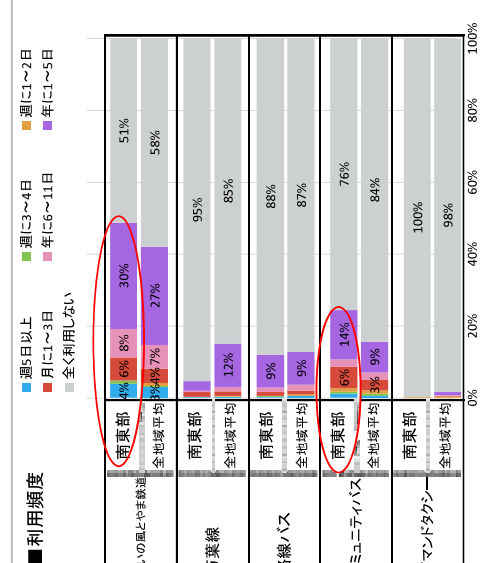


■移動目的別移動時間帯



■移動目的別移動時間帯

<公共交通利用状況・利用意向



■利用頻度

	週5日以上	週に3~4日	週に1~2日	月に1~3日	月に1~5日	全く利用しない
あいの風とやま鉄道	4%	6%	8%	30%	51%	
南東部	4%	6%	8%	30%	51%	
全地域平均	4%	6%	8%	30%	51%	
万葉線						
南東部						
全地域平均						
路線バス						
南東部						
全地域平均						
コミュニティバス						
南東部						
全地域平均						
デマンドタクシー						
南東部						
全地域平均						

■利用頻度

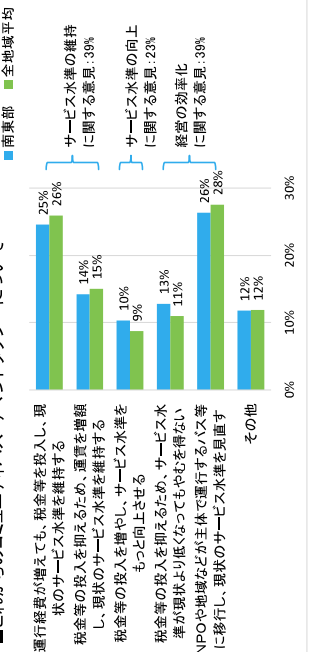
	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
あいの風とやま鉄道	8%	13%	53%	18%	8%
南東部	8%	13%	53%	18%	8%
全地域平均	8%	13%	53%	18%	8%
万葉線					
南東部					
全地域平均					
路線バス					
南東部					
全地域平均					
コミュニティバス					
南東部					
全地域平均					
デマンドタクシー					
南東部					
全地域平均					

■満足度

	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
あいの風とやま鉄道	8%	13%	53%	18%	8%
南東部	8%	13%	53%	18%	8%
全地域平均	8%	13%	53%	18%	8%
万葉線					
南東部					
全地域平均					
路線バス					
南東部					
全地域平均					
コミュニティバス					
南東部					
全地域平均					
デマンドタクシー					
南東部					
全地域平均					

■満足度

■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



■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

運行経費が増え、税金を投入し、現状のサービス水準を維持する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くてもよい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直す

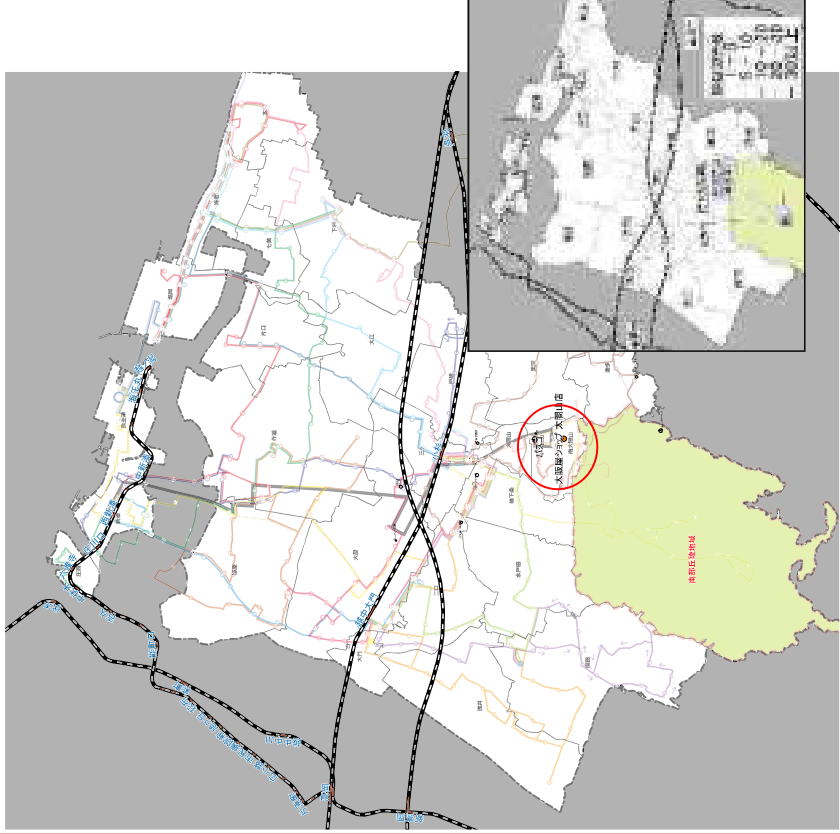
■南部丘陵地域(金山)

- ・太閤山地区方面にある商業施設への移動が多い

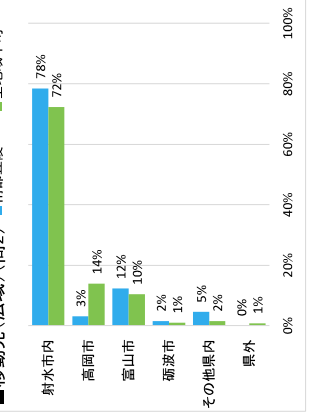
- ・ 交通手段はほとんどの移動が自動車となっている。その他自動車による移動がみられる。
- ・ 公共交通の利用頻度は、全体的に低いがコミュニティバス・デマンドタクシーについては、地域主体の運行によるサービス水準の維持、運賃の増額によるサービス水準の維持に関する意見が多い。
- ・ これからのコミュニティバス・デマンドタクシー

＜移動先に関する分析(問1及び問2)＞

■ 目的施設分布(問1)



■移動先（広域）（問2）

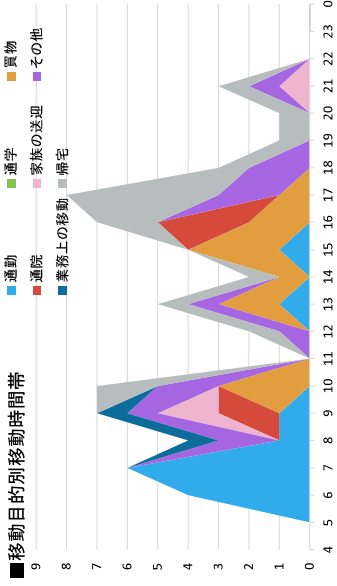


■ 目的施設上位20(問1)

順位	施設名	所在地	遠く回帰希望 （遠く回帰希望者）
1	ババコ	栃木県内 中津山	16
2	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
3	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
4	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
5	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
6	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
7	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
8	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
9	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
10	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
11	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
12	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
13	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
14	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
15	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
16	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
17	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
18	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
19	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16
20	大宮東ショップ 大宮山店	栃木県内 中津山	16

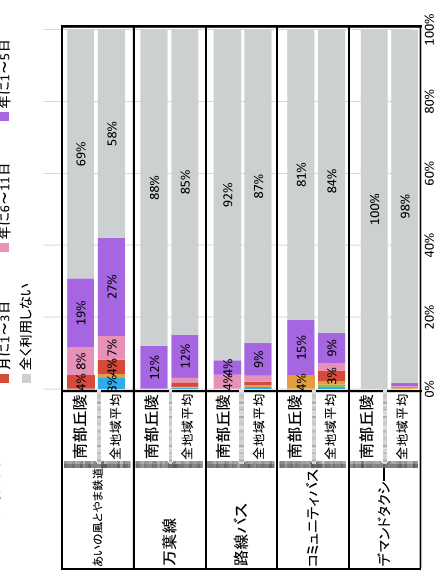
＜移動内容に関する分析(問2)＞

100

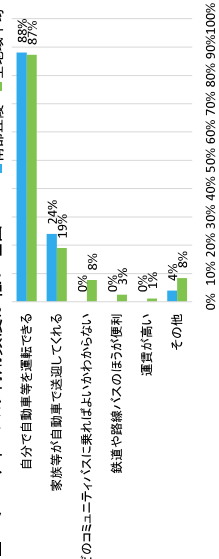


＜公共交通利用状況・利用意向＞

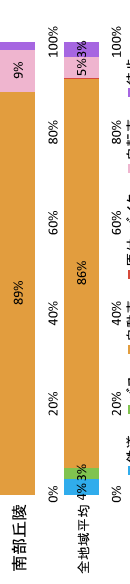
■利用頻度



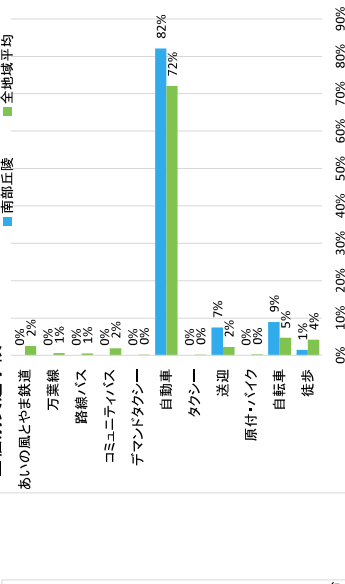
■コミュニティバスの利用頻度が低い理由



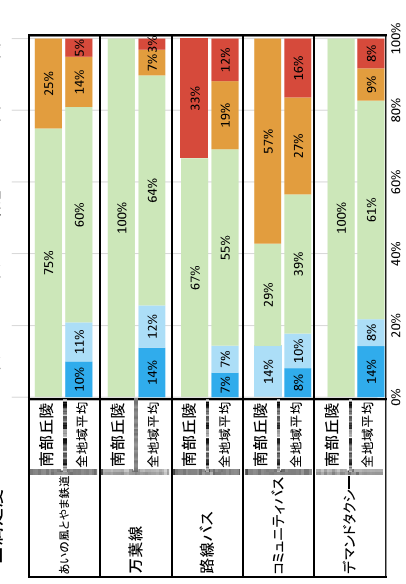
代表交通手段



■個別交通手段

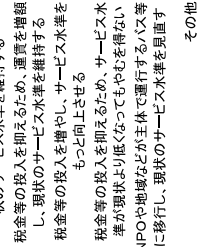


世政類



■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

運行経費が増え、税金等を投入し、現状のサービス水準を維持する



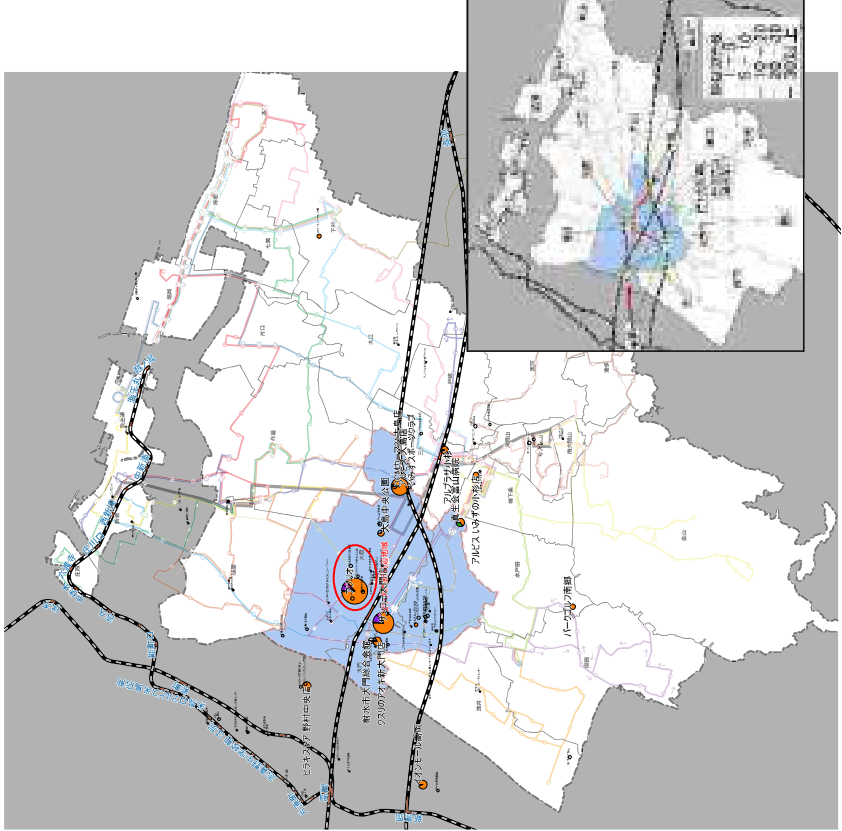
■越中大門駅周辺地域(二口、大門、大島)

- ・同地域内の大島地区にある商業施設への移動が多い。それ以外には隣接する地区や高岡市への移動が見られる。
- ・交通手段は全地域平均と比較してややバスの利用が少ない。また、あいの風とやま鉄道の利用が

- ・朝は通勤移動が多く、10時から16時前後まではバスの少ない。
- ・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は、経営の効率化に関する意見がやや多い。

＜移動先に関する分析(問1及び問2)＞

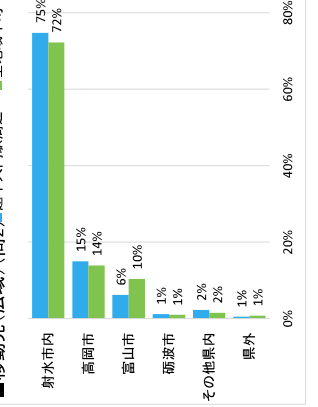
■目的施設分布(問1)



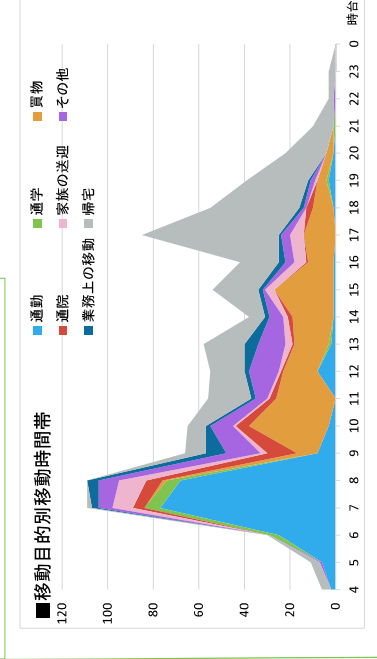
■目的施設上位20(問1)

順位	施設名	所在地	集客圏数(回/週)
1	アリオ高岡	射水市内 大島	334
2	アリオ高岡	射水市内 大島	334
3	アリオ高岡	射水市内 大島	151
4	アリオ高岡	射水市内 大島	151
5	アリオ高岡	射水市内 大島	39
6	アリオ高岡	射水市内 大島	39
7	アリオ高岡	射水市内 大島	39
8	アリオ高岡	射水市内 大島	39
9	アリオ高岡	射水市内 大島	39
10	アリオ高岡	射水市内 大島	39
11	アリオ高岡	射水市内 大島	39
12	アリオ高岡	射水市内 大島	39
13	アリオ高岡	射水市内 大島	39
14	アリオ高岡	射水市内 大島	39
15	アリオ高岡	射水市内 大島	39
16	アリオ高岡	射水市内 大島	39
17	アリオ高岡	射水市内 大島	39
18	アリオ高岡	射水市内 大島	39
19	アリオ高岡	射水市内 大島	39
20	アリオ高岡	射水市内 大島	39

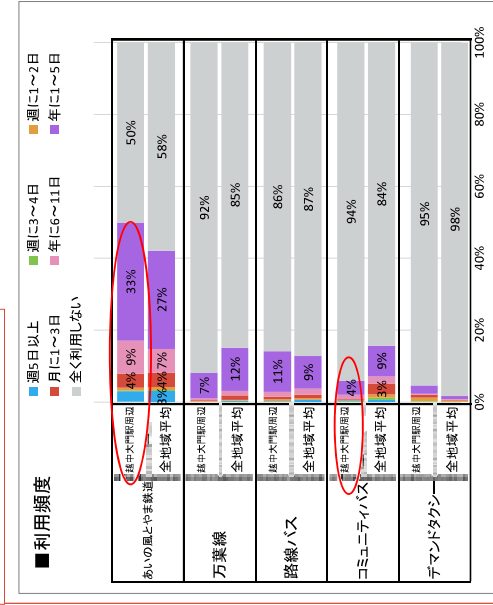
■移動先(広域)(問2)



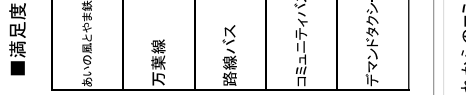
＜移動内容に関する分析(問2)＞



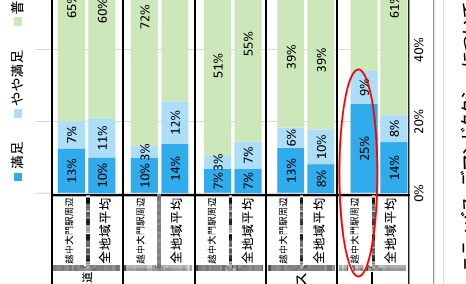
＜公共交通利用状況・利用意向



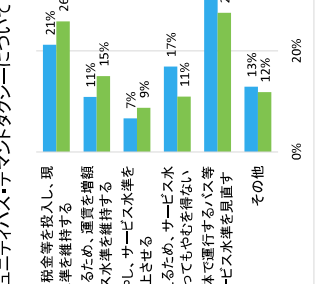
■満足度



■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



■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

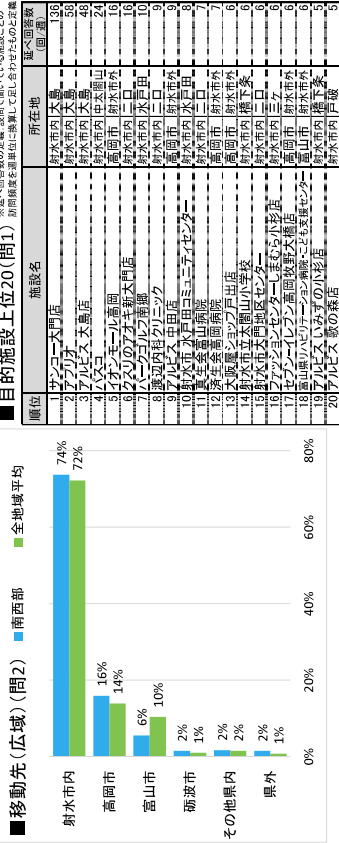
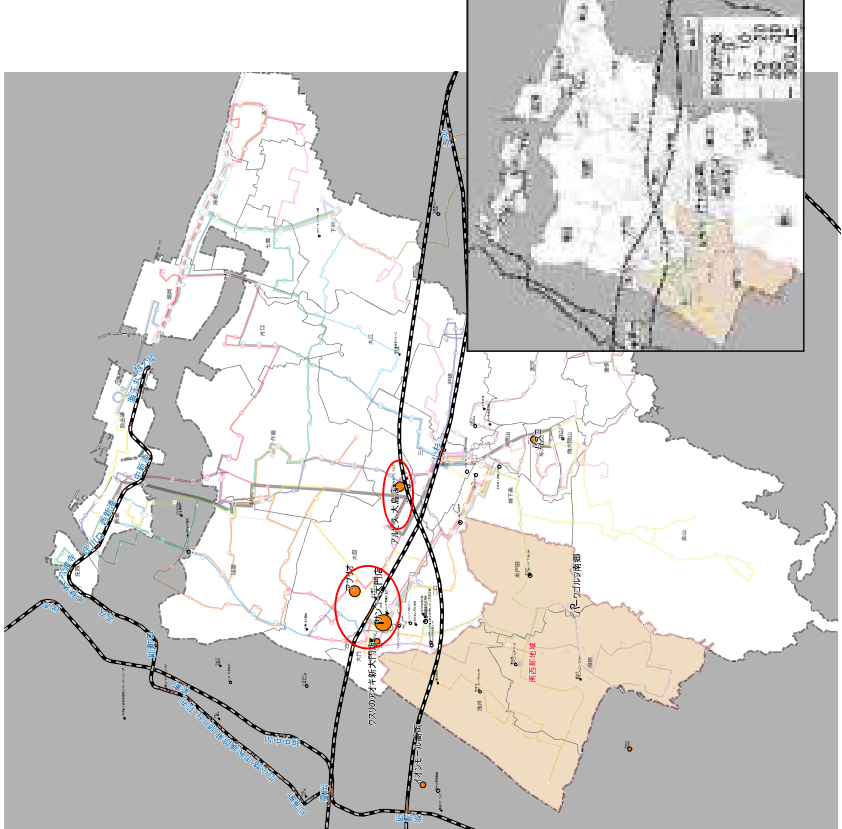


■ 南西部地域(浅井、榎田、水戸田)

- ・大島地区にある商業施設への移動が多い。
- ・交通手段は全地域平均と比較して全体的に少ないが、デマンドタクシーの利用はわずかに見られる。
- ・朝は通勤移動が多く、10時から17時前後までは買物移動が多い。

<移動先に関する分析(問1及び問2)>

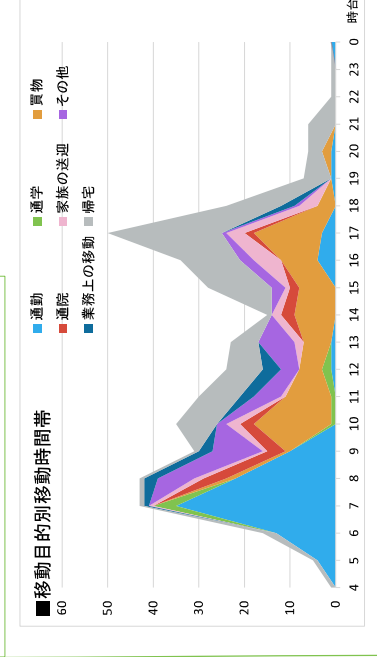
■ 目的施設分布(問1)



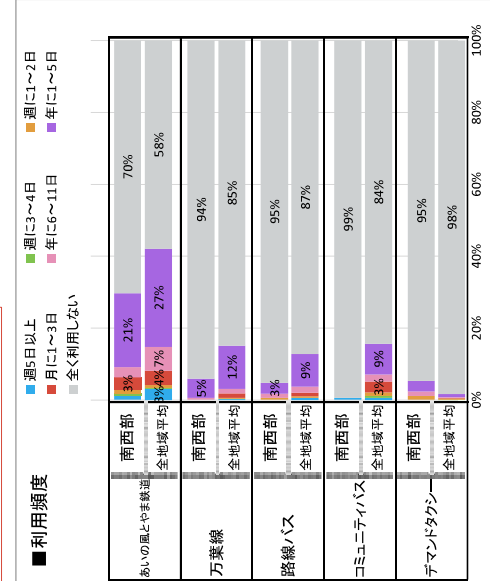
一については、経営の効率化に関する意見がやや多い。

- ・デマンドタクシーの満足度は比較的高い。
- ・これからのコミュニティバス・デマンドタクシー

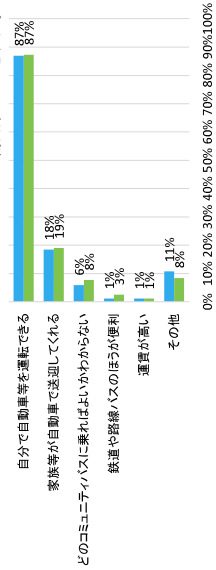
<移動内容に関する分析(問2)>



<公共交通利用状況・利用意向>



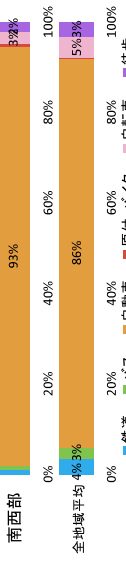
■ コミュニティバスの利用頻度が低い理由



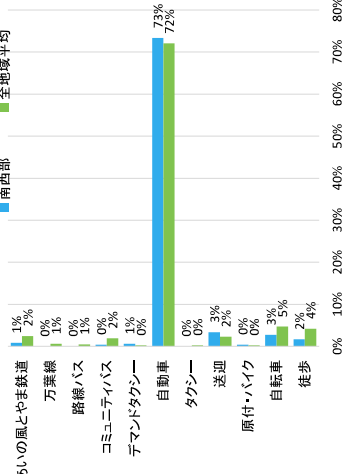
■ これからのコミュニティバス・デマンドタクシーについて

- 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
- 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
- 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
- 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ることも得ない
- 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直す

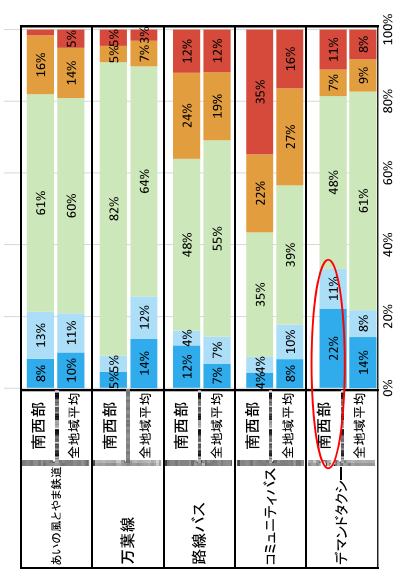
■ 代表交通手段



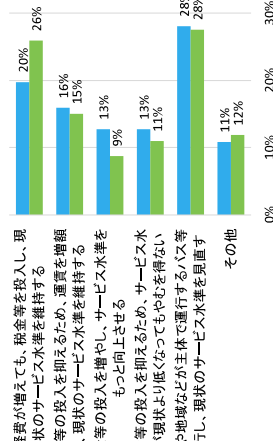
■ 個別交通手段



■ 満足度



■ 満足度

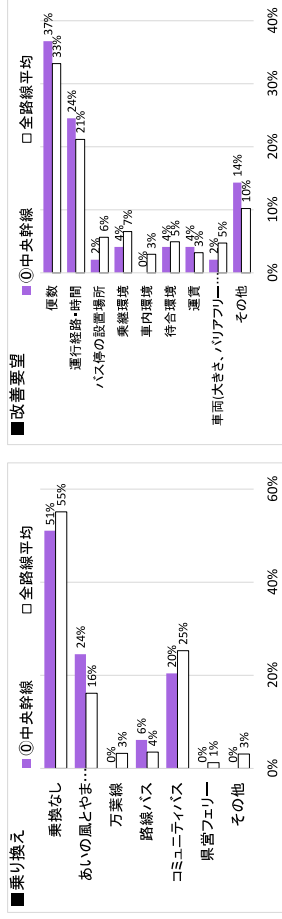
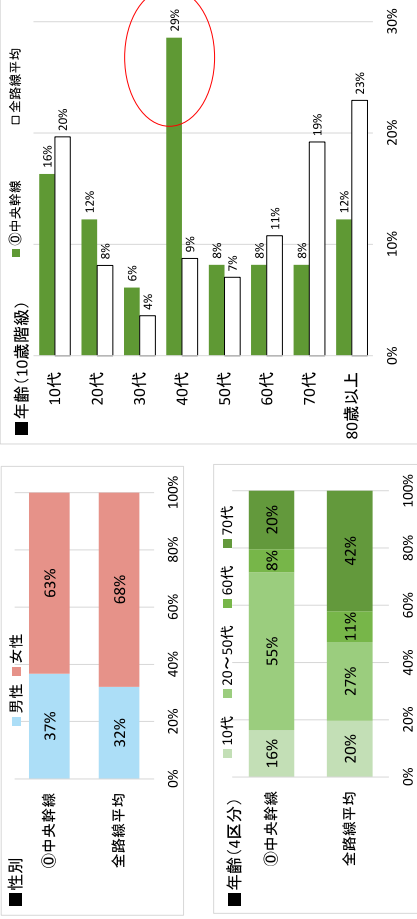


(3) 路線別カルテ

①中央幹線

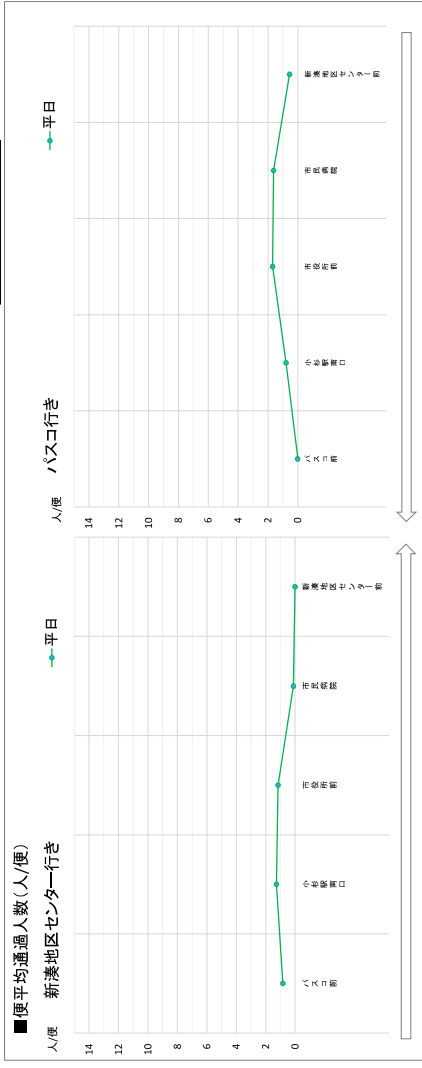
- ・40代を中心とした壮年層による定期的な通勤利用が多い。
- ・近年利用が伸びているものの、便あたりの利用は低く、多くの運行に見合った利用とは言えない
- ・便別の利用状況を見ると、朝の利用は見られるが、日中は利用が少なく、特に新港地区センター行きは1.0人/便を下回る便が多数を占めている。
- ・現状の朝夕の通勤需要の受け皿は確保しつつ、それ以外については路線の大きな見直しが求められる。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)

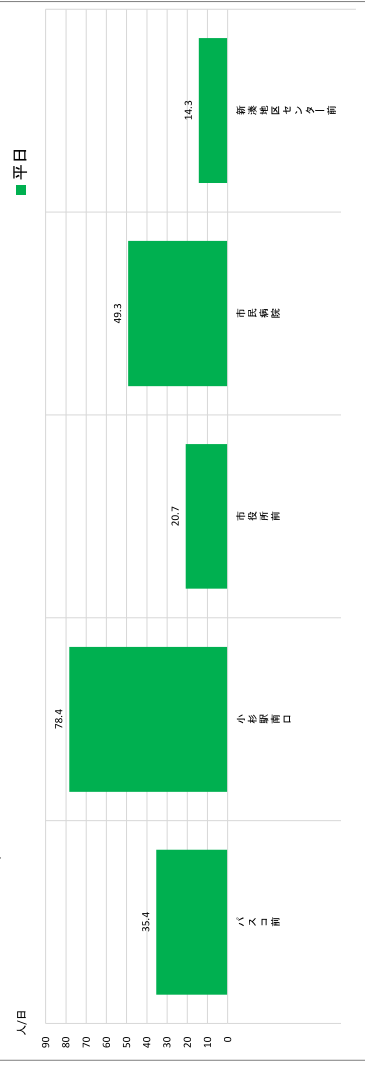


○利用動向(利用実績(2018年度))

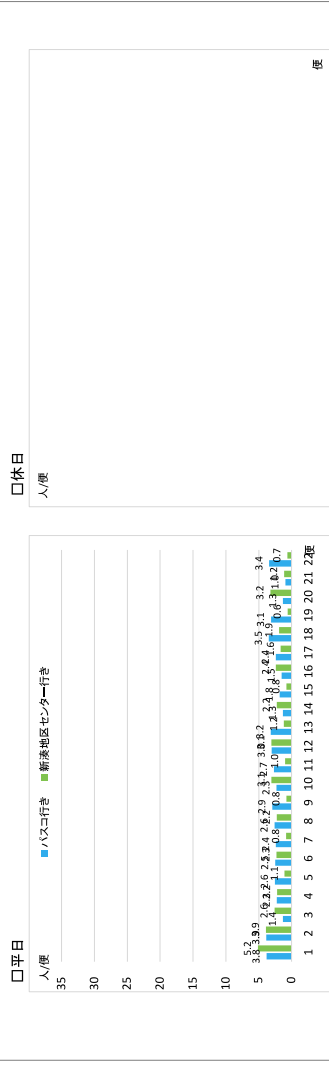
■終日利用者数 (人/日)		平日	休日
2017	88	0	0
2018	99	0	0
伸び率		13%	



■バス停別乗降人数(人/日)



■便別利用者数(人/便)



①新湊・大門線

- ・高齢者の利用、特に80歳以上の市民病院への通院利用が多い。また、大門高校への通学利用も見られる。
- ・コミュニティ巴士の乗り換え利用も比較的多く見られ、市民病院で乗り換え、大門方面行きが多いほか、日中便も5人程度の利用が見られる。
- ・通便便数に対する改善要望は全路線平均と比べて低いが、乗継環境への要望が高めである。
- ・長期利用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。

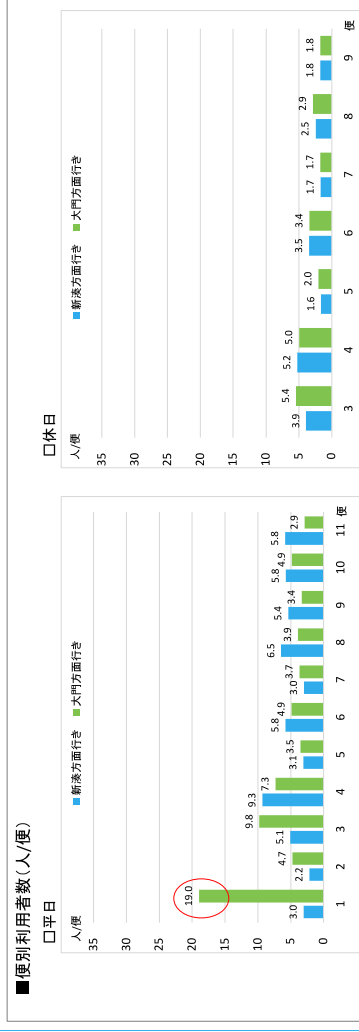
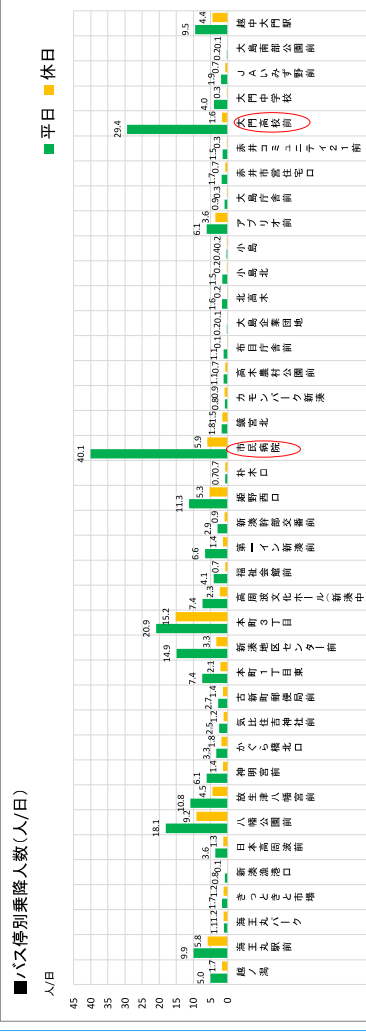
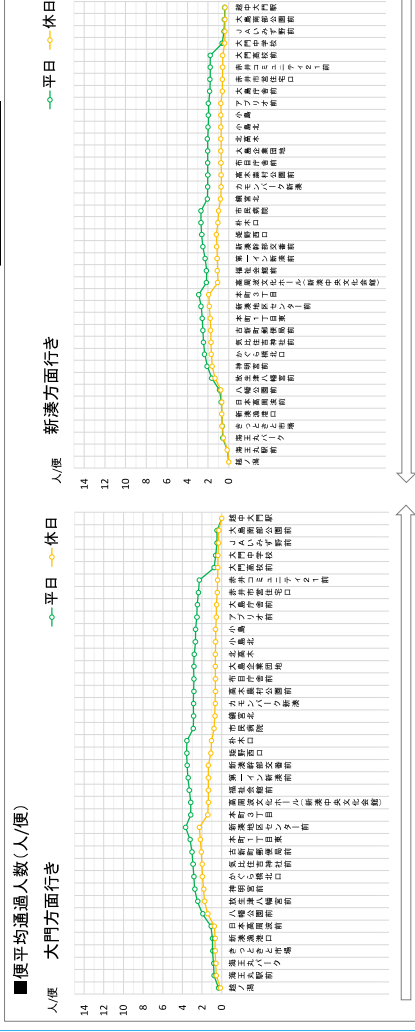
○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)



○利用動向(利用実績(2018年度))

■ 終日利用者数
(人/日)

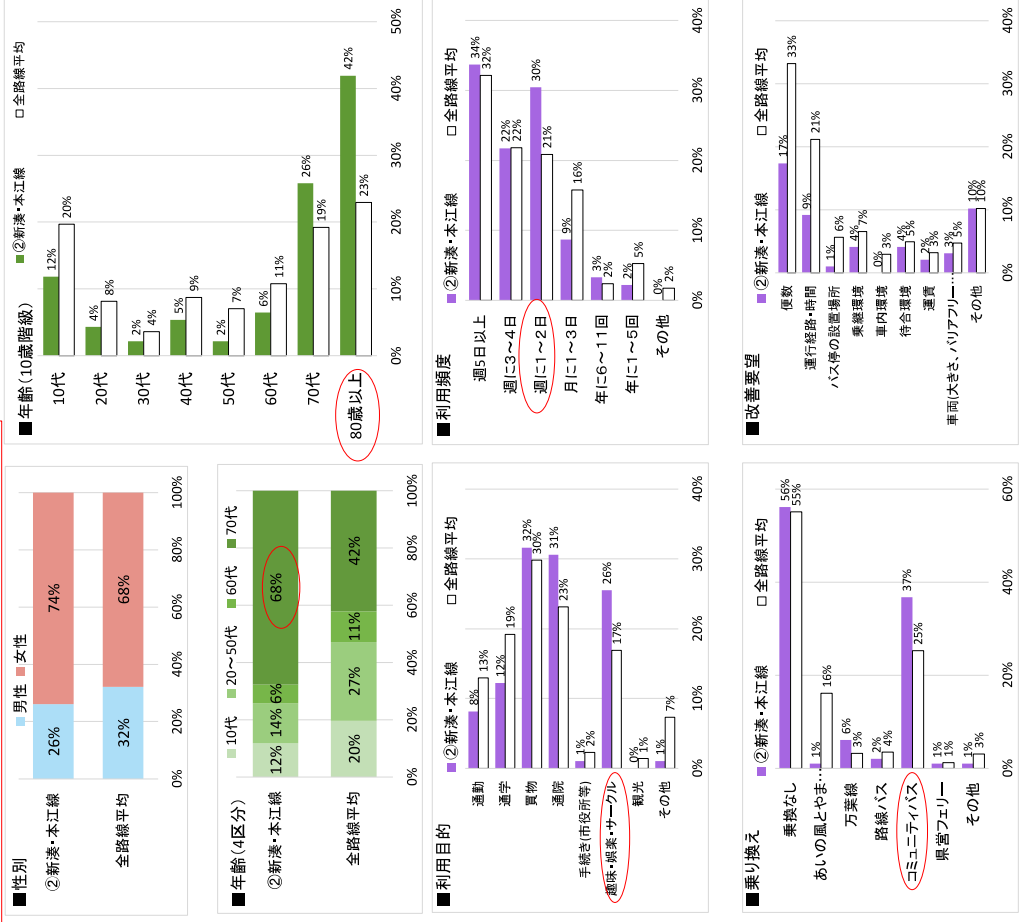
	平日	休日
2017	123	39
2018	123	42
伸び率	0%	0



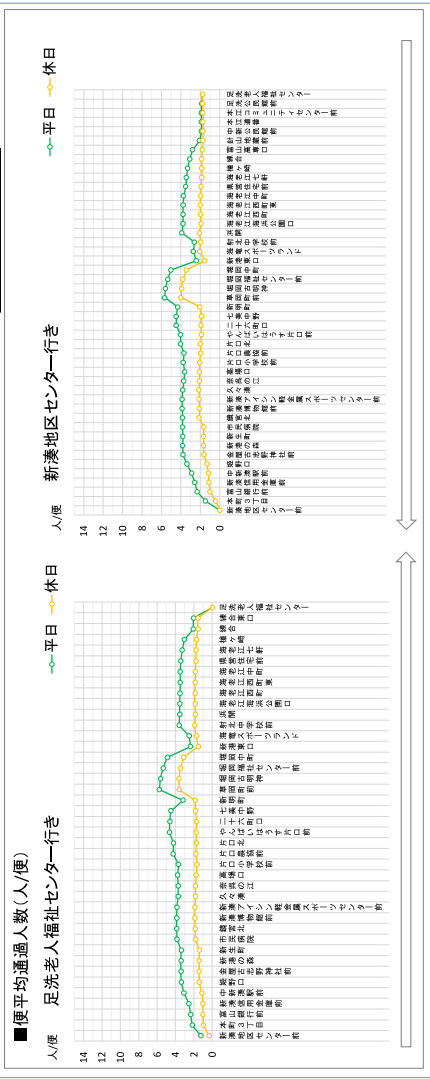
②新湊・本江線

- ・70歳以上の高齢者の通院・買物利用が多く、通院先としては市民病院が多い。また、射北中学校への通学利用も見られる。
- ・コミュニティバス同士の乗り換え利用も比較的多くみられ、市民病院で乗り換えていると考えられる。
- ・便別の利用状況を見ると、学生利用とみられる第1便利用が多いほか、日中便も10人程度の安定した利用が見られる。
- ・改善要望も全路線平均と比べて総じて低く、満足度が高い状態と考えられる。
- ・比較的使用者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。

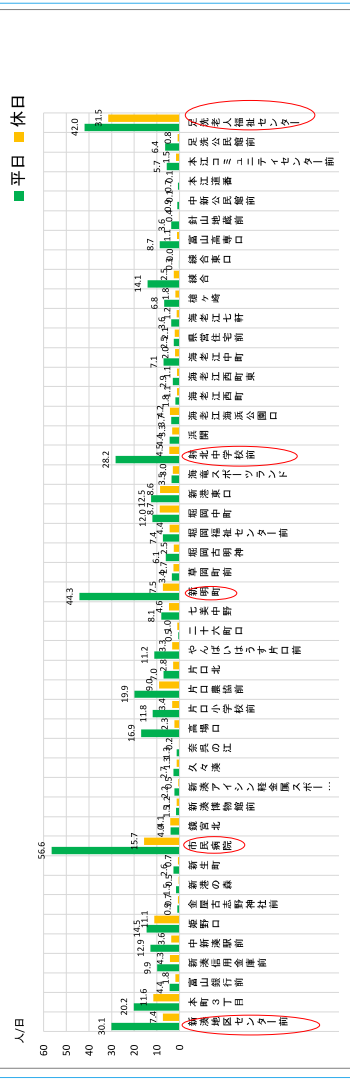
○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)



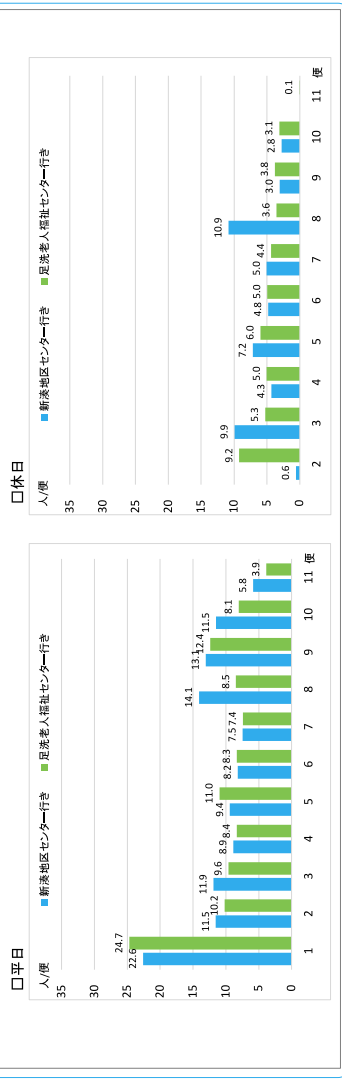
○利用動向(利用実績(2018年度))



■バス停別乗降人数(人/日)



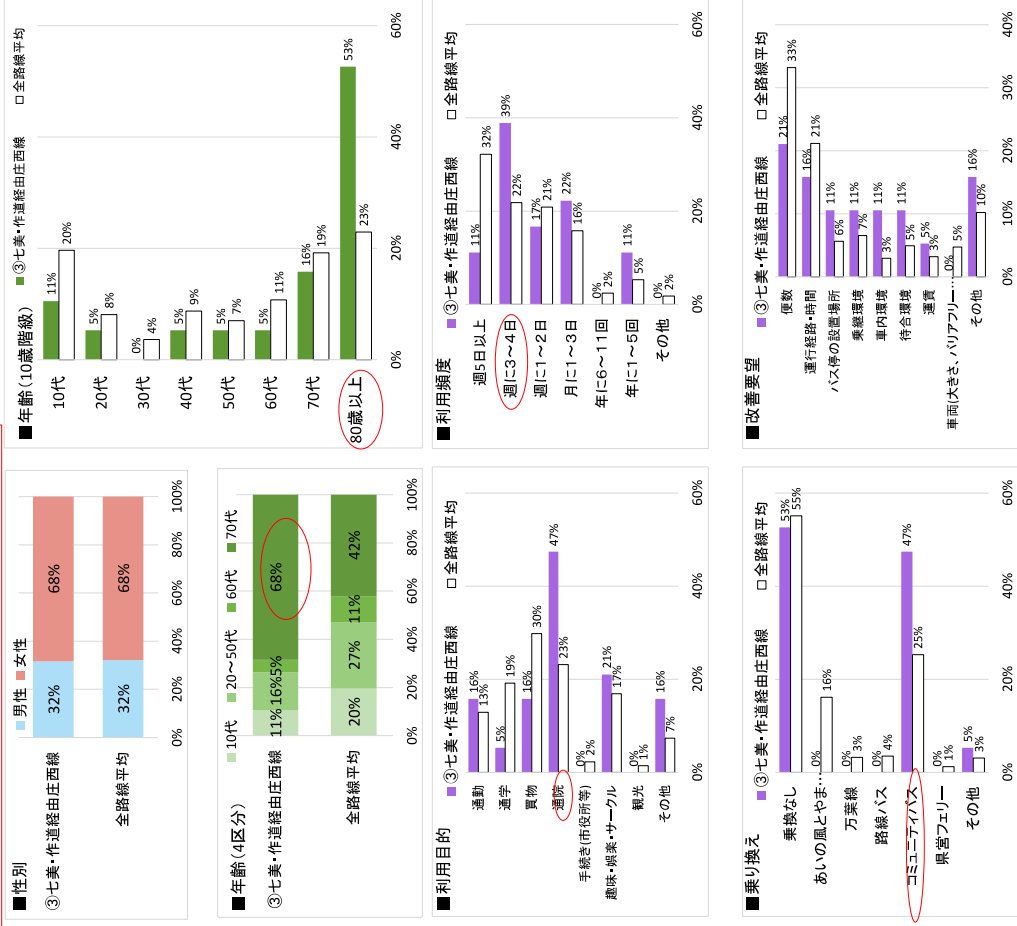
■便別利用者数(人/便)



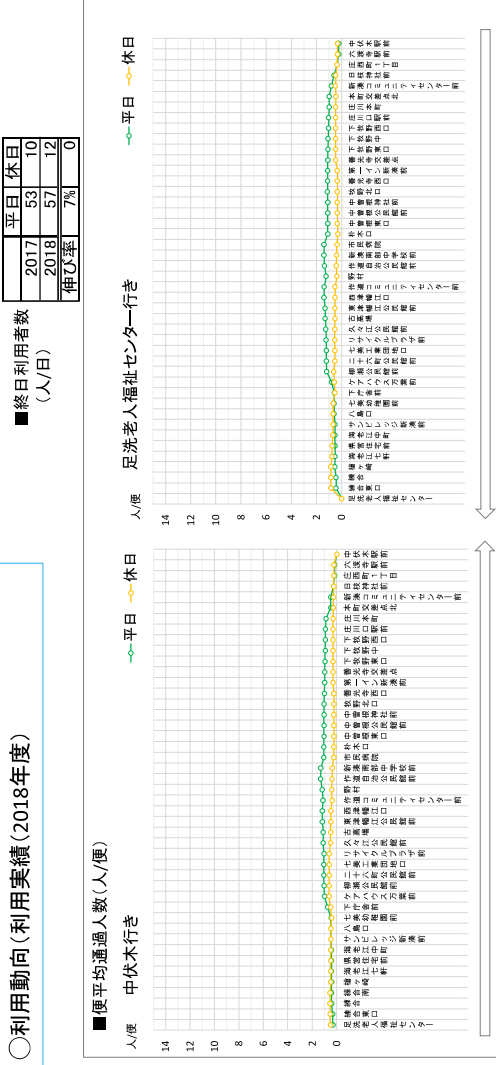
③七美・作道經由庄西線

- ・80歳以上の高齢者の通院利用が多く、通院先としては市民病院が多い。
- ・コミュニティバス同士の乗り換え利用も比較的多くみられ、市民病院で乗り換えていると考えられる。
- ・便別にみると、朝夕は5人程度の利用が見られるが、その他の便は2人程度と低調である。
- ・直近で利用者は少し回復したが、長期的には大きく減少傾向が続いており、路線の見直しも含めた対策が必要である。

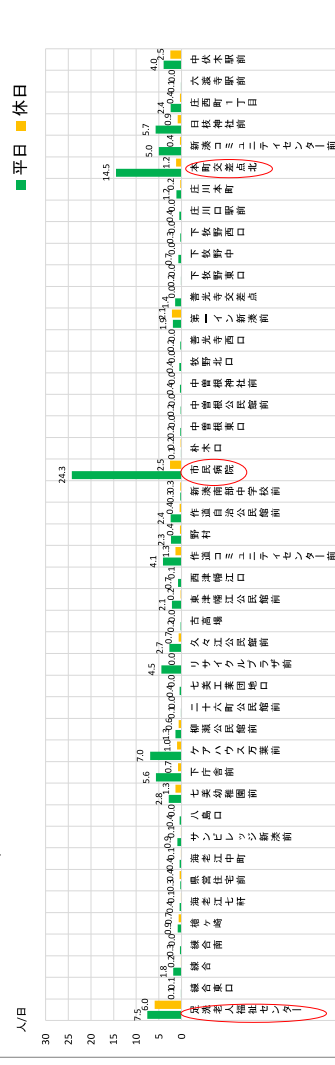
○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)



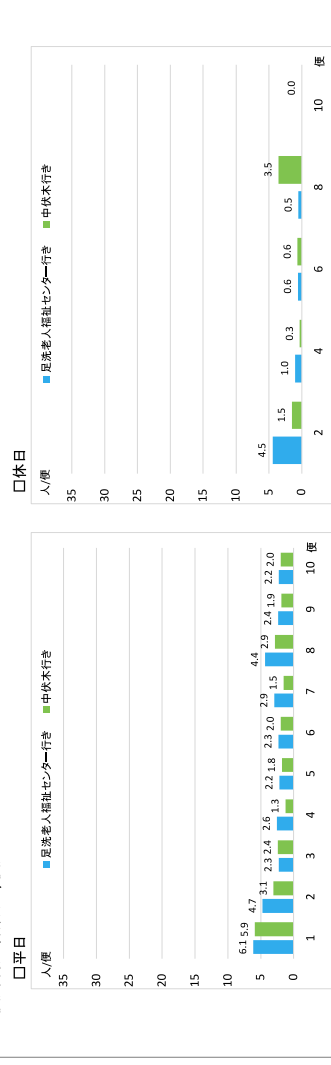
○利用動向(利用実績(2018年度))



■バス停別乗降人数(人/日)



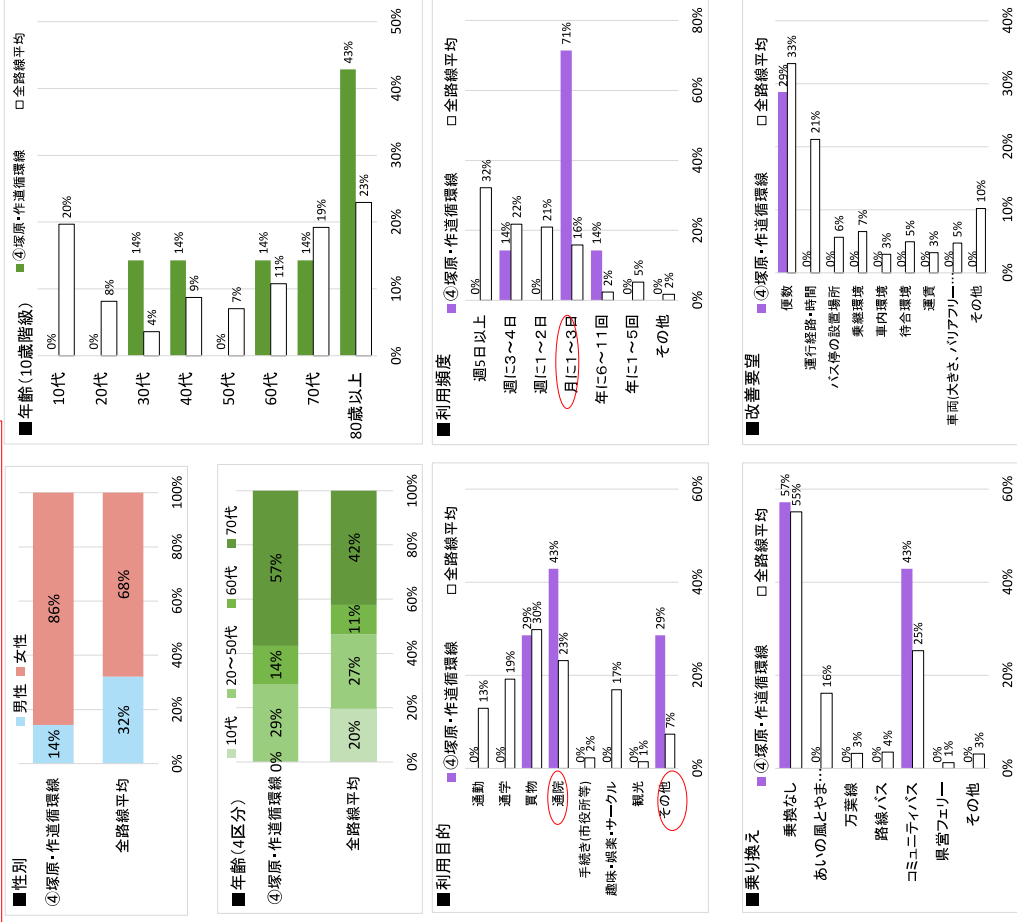
■便別利用者数(人/便)



④塚原・作道循環線

- ・80歳以上の高齢者の通院利用が多く、通院先としてはは市民病院が多い。一方、他路線と比べて週1回以上の高頻度利用者が少なく、低頻度利用者の割合が高い。
- ・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。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)



○利用動向(利用実績(2018年度))

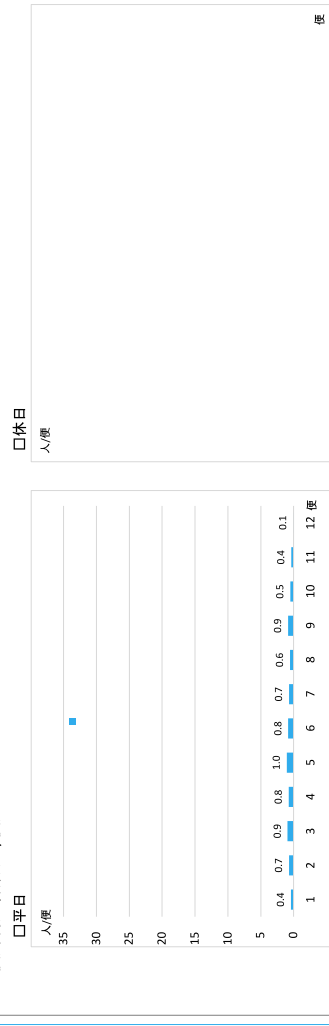
■終日利用者数 (人/日)		平日	休日
2017	7	0	0
2018	8	0	0
伸び率		6%	



■バス停別乗降人数(人/日)



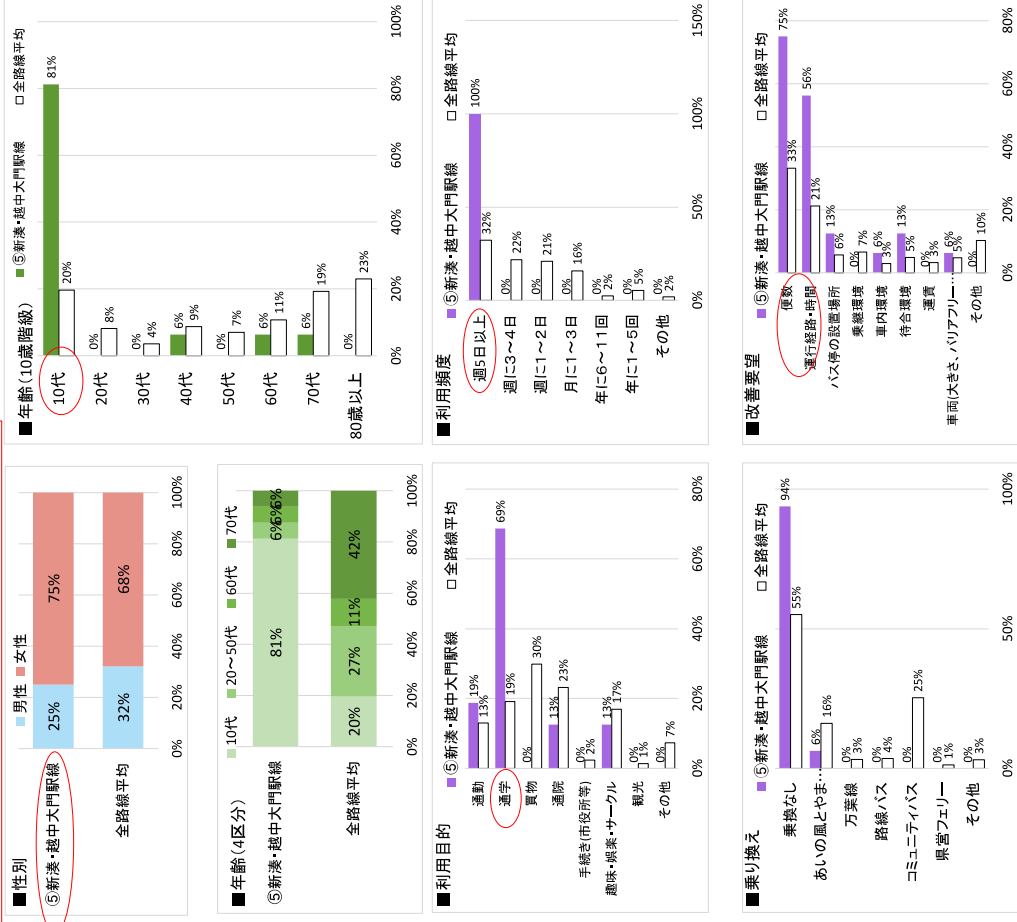
■便別利用者数(人/便)



⑤新湊・越中大門駅線

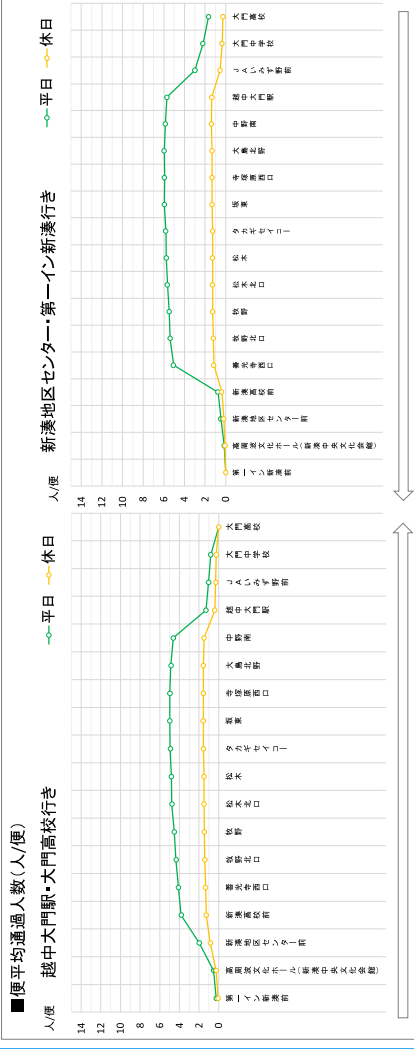
- ・利用者のほとんどが10代であり、越中大門駅から大門高校への通学利用が主であると考えられる。
- ・便数や運行経路・時間への要望が多いが、これは朝便の利用と比較して夕便の利用が少ないことから、下校に使いやすいようになるような改善要望と考えられる。
- ・直近では利用が減少しているが長期的には増加傾向であり、引き続き通学の足として運行しつつ、下校便の利便性向上策を検討する必要がある。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)



○利用動向(利用実績(2018年度))

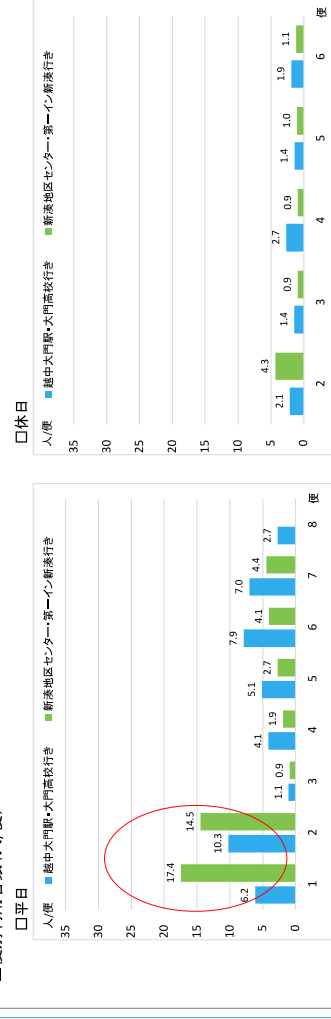
■最終利用人数 (人/日)		平日	休日
2017	95	20	18
2018	90	18	-
伸び率		-5%	-0



■バス停別乗降人数(人/日)



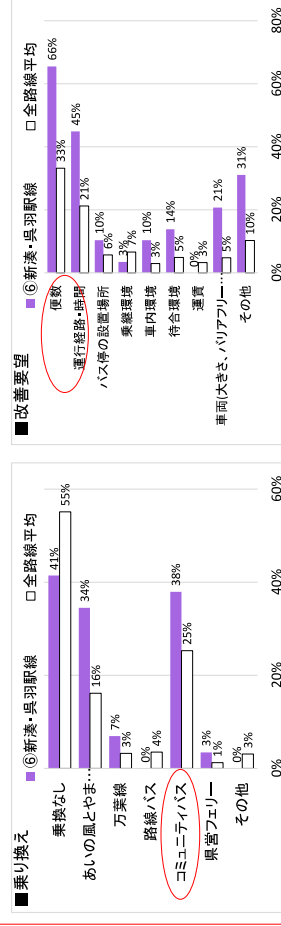
■便別利用人数(人/便)



⑥新湊・呉羽駅線

- ・利用者の多くが10代であり、新奈～老老江の各地区から富山短大、呉羽駅への通学利用が主であると考える。
- ・上記を反映して、朝夕便の利用は多めだが、昼間は利用の少ない便もある
- ・便数や運行経路・時間への要望が多いが、これは朝便の利用と比較して夕方便の利用が少ないことから、下校に使いにくくなるような改善要望と考えられる。
- ・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須である。

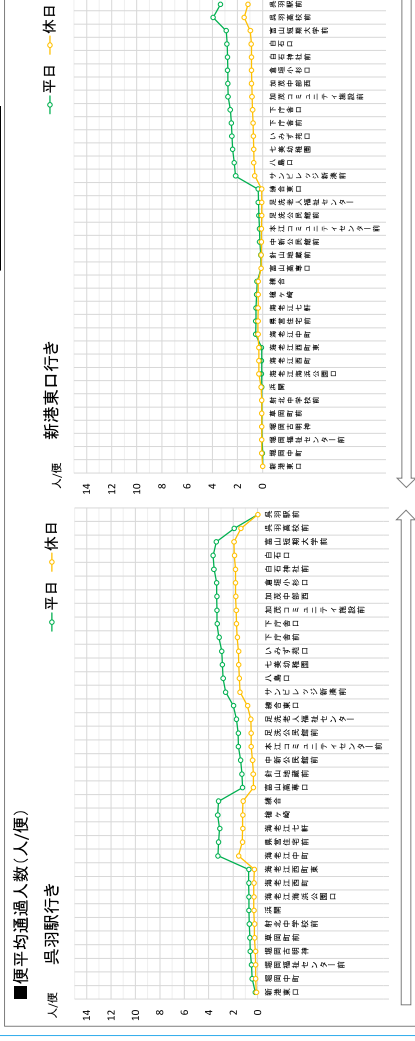
○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)



○利用動向(利用実績(2018年度))

■ 終日利用者数
(人/日)

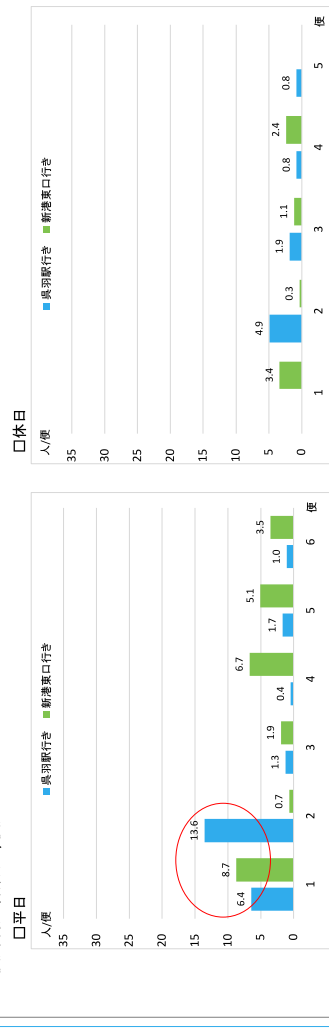
	平日	休日
2017	53	17
2018	51	16
伸び率	-4%	-6%



■バス停別乗降人数(人/日)



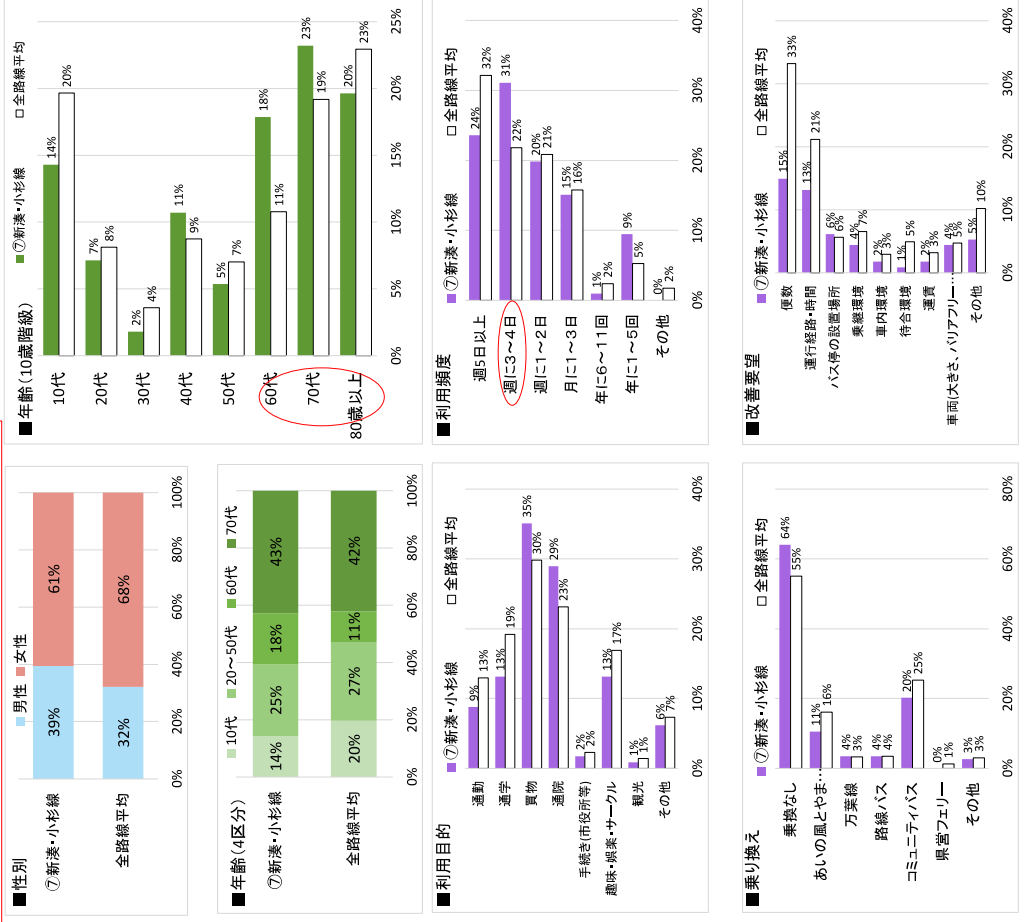
便別利用者数(人/便)



⑦新湊・小杉線

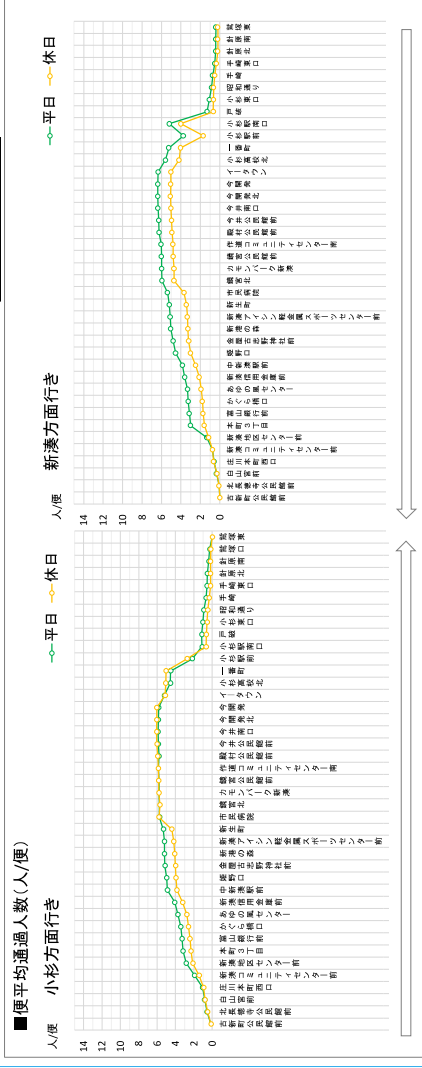
- ・60代～70代の前期高齢者の利用が多く、利用目的は買物、通院が多く、目的地は新湊地区センター、市民病院、イータウン、小杉駅と複数の目的地の利用が多くなっている。
- ・朝の便の利用が特に多いが、昼間も多くの便が10人/便程度と、まんべんなく多くの利用が見られる状況である。
- ・改善要望は全路線平均と比較してかなり低めであり、現状の運行形態がニーズにマッチしていると言える。
- ・直近では利用が微減したものの、長期的に大きく利用が増加しており特に重要度の高い路線として位置づけることによるさらなる利用促進が求められる。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)

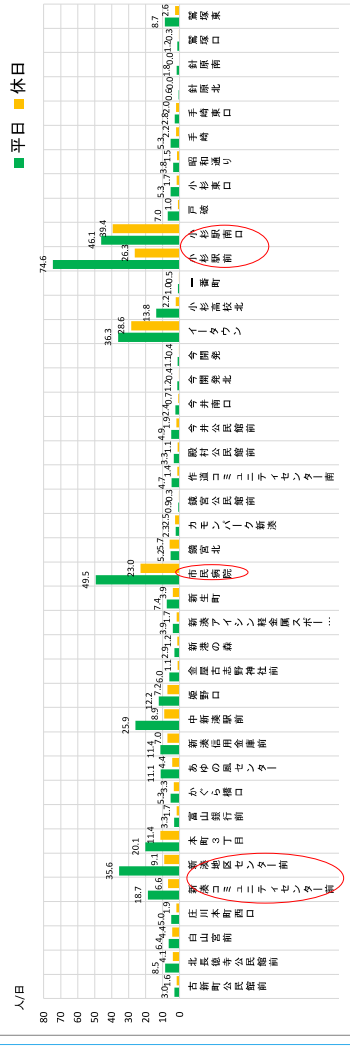


○利用動向(利用実績(2018年度))

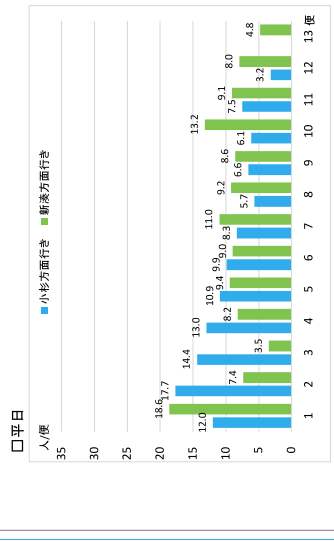
	平日	休日
■終日利用者数(人/日)	2017 246	110
	2018 235	113
伸び率	-4%	0



■バス停別乗降人数(人/日)



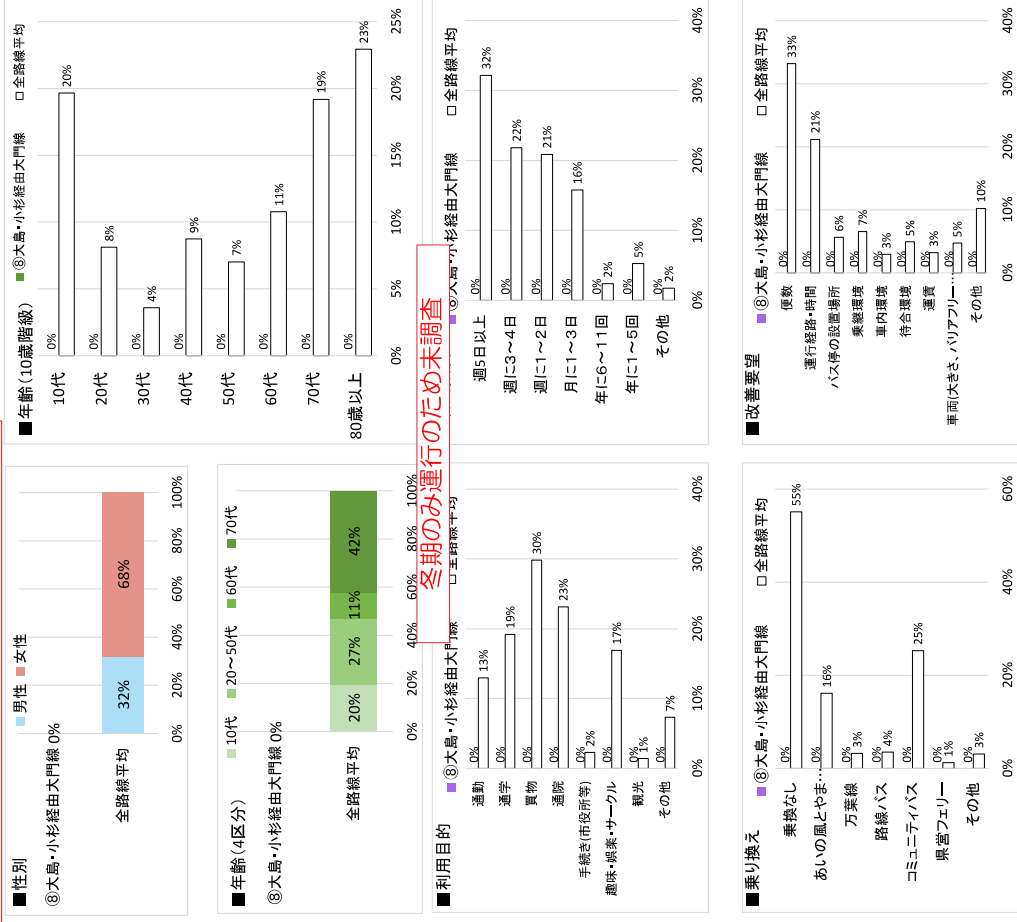
■便別利用者数(人/便)



⑧大島・小杉経由大門線

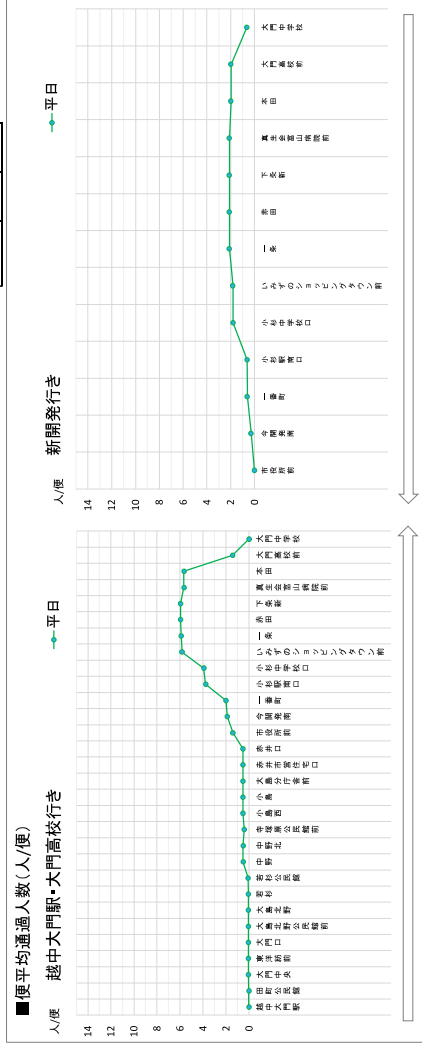
- ・デマンドタクシー運行エリアである大門地区における、冬季の通学便として位置づけられており、大門各地区及び小杉駅から、大門高校・中学への通学利用が主であると想定される。
- ・朝便の利用は6人/便程度だが、帰り便は16人/便であり、下校利用は少ない。
- ・冬季の通学の足として、中学・高校の意向も踏まえながら、引き続き運行を継続することが求められる。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)

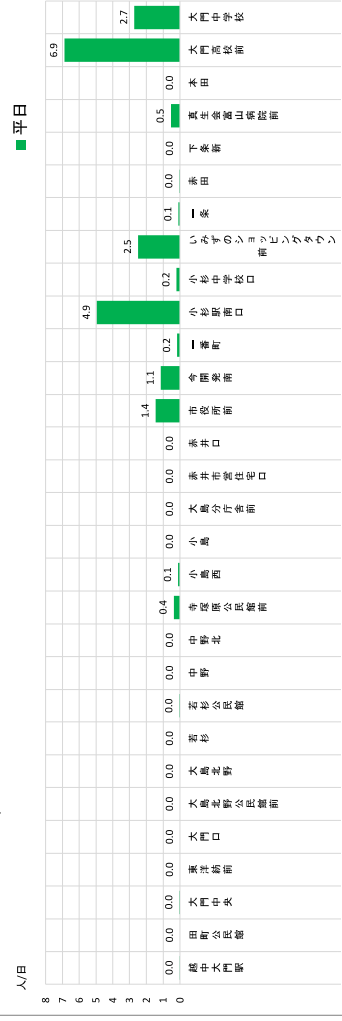


○利用動向(利用実績(2018年度))

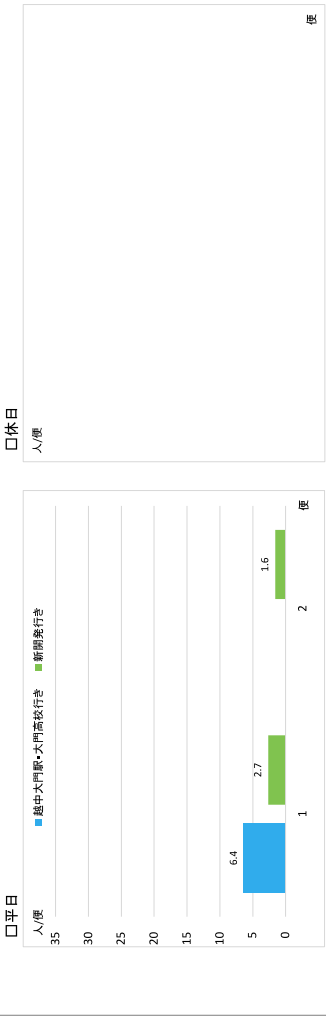
■終日利用者数 (人/日)		平日	休日
2017	9	0	0
2018	11	0	0
伸び率		13%	



■バス停別乗降人数(人/日)



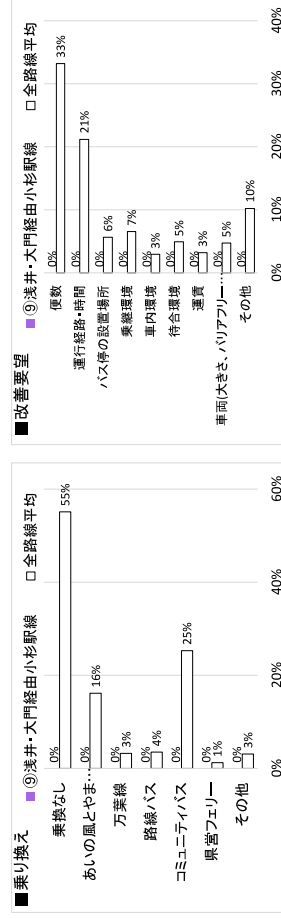
■便別利用者数(人/便)



⑨浅井・大門經由小杉駅線

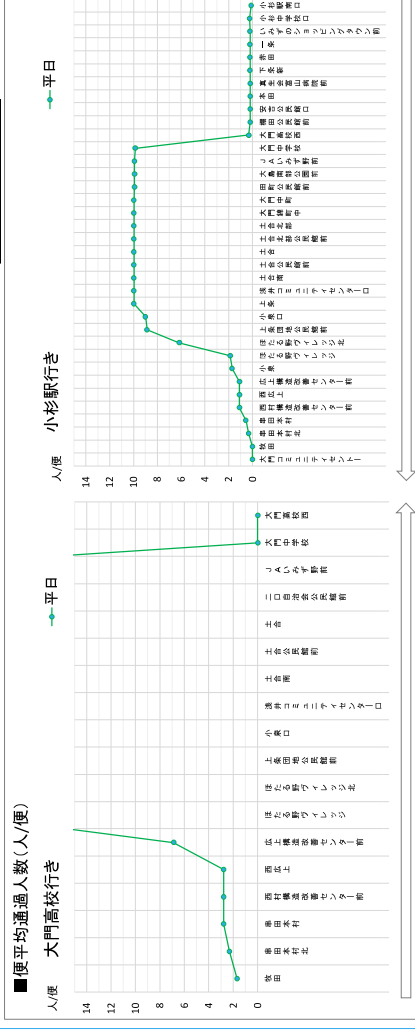
- ・デマンドタクシー運行エリアである大門地区における、冬季の通学便として位置づけられており、なかでもほとんどの野上地区から大門中学への通学利用が多い。
 - ・朝便の大門高校域は34人/便と全路線のなかでも突出した利用状況である。
- 近年の利用が上昇傾向にあることから、冬季の通学の足として、中学・高校の意向も踏まえながら、引き続き運行を継続することが求められる。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)



○利用動向(利用実績(2018年度))

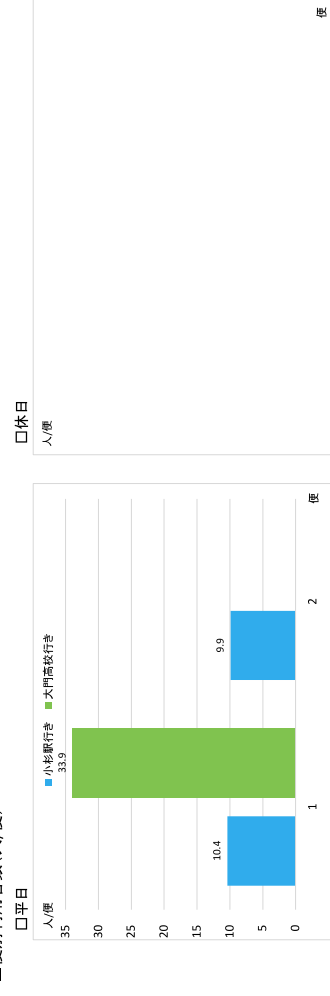
■ 終日利用者数
(人/日)



■バス停別乗降人数(人/日)



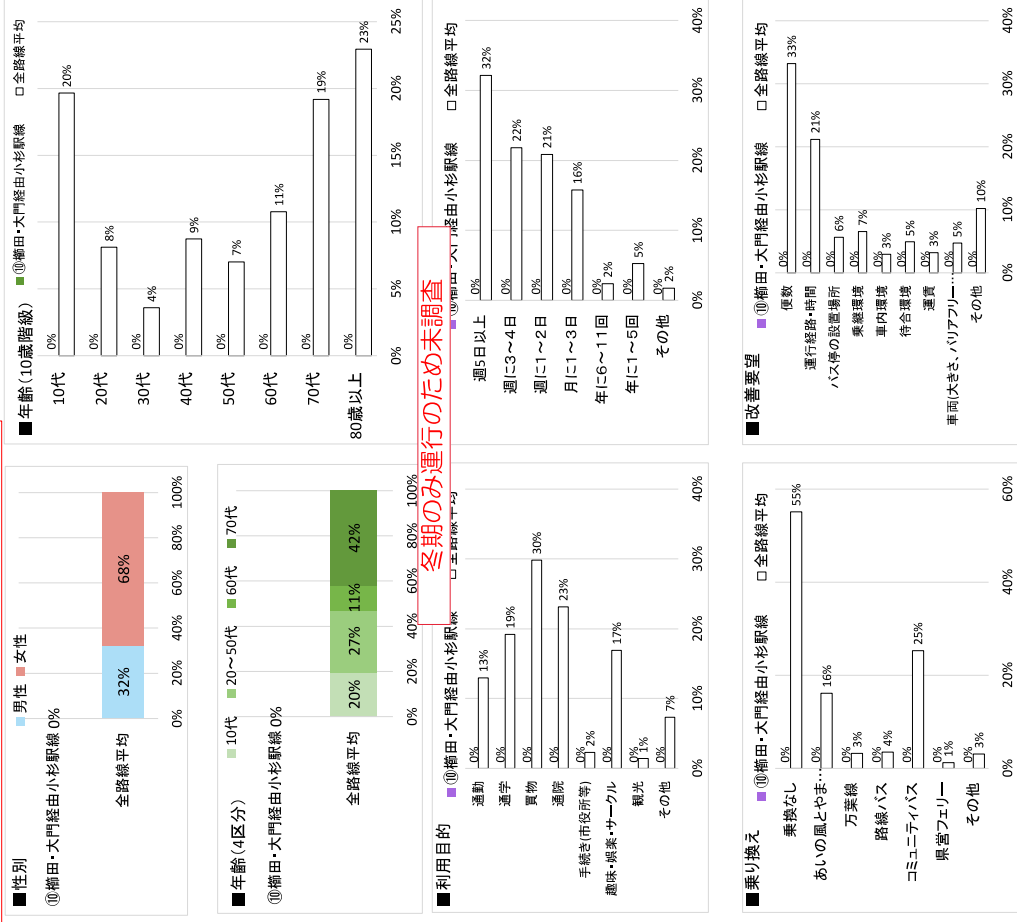
■便利利用者数(人/便)



⑩榎田・大門経由小杉駅線

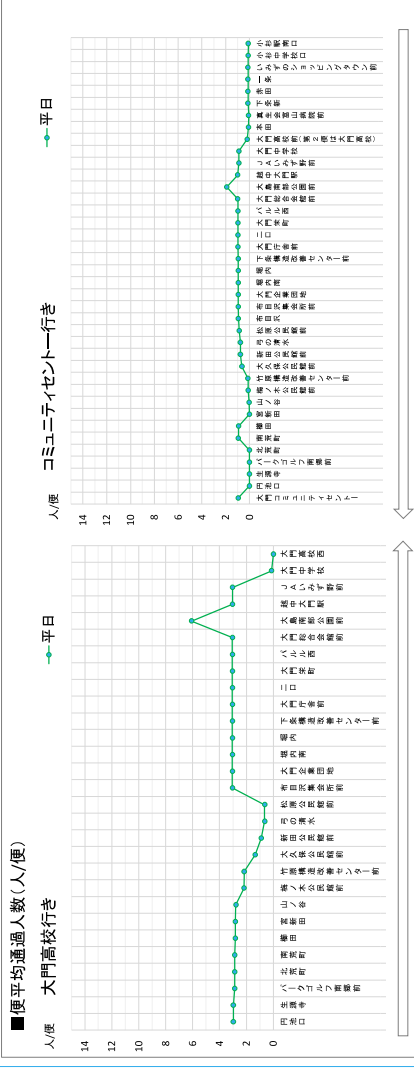
- ・デマンドタクシー運行エリアである大門地区における、冬季の通学便として位置づけられており、榎田方面から大門中学への通学利用が多い。
- ・利用が増加傾向であったが、直近で利用が半減しており、なんらかの理由があるものと推測される。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)



○利用動向(利用実績(2018年度))

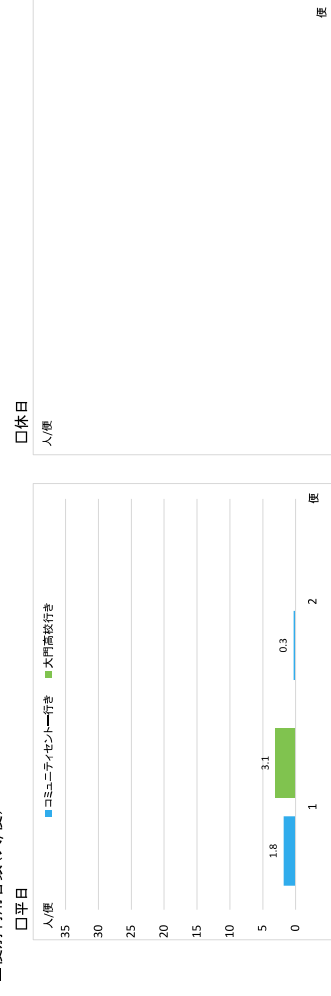
■終日利用者数 (人/日)			平日	休日
2017	11	0		
2018	5	0		
伸び率 -54%				



■バス停別乗降人数(人/日)



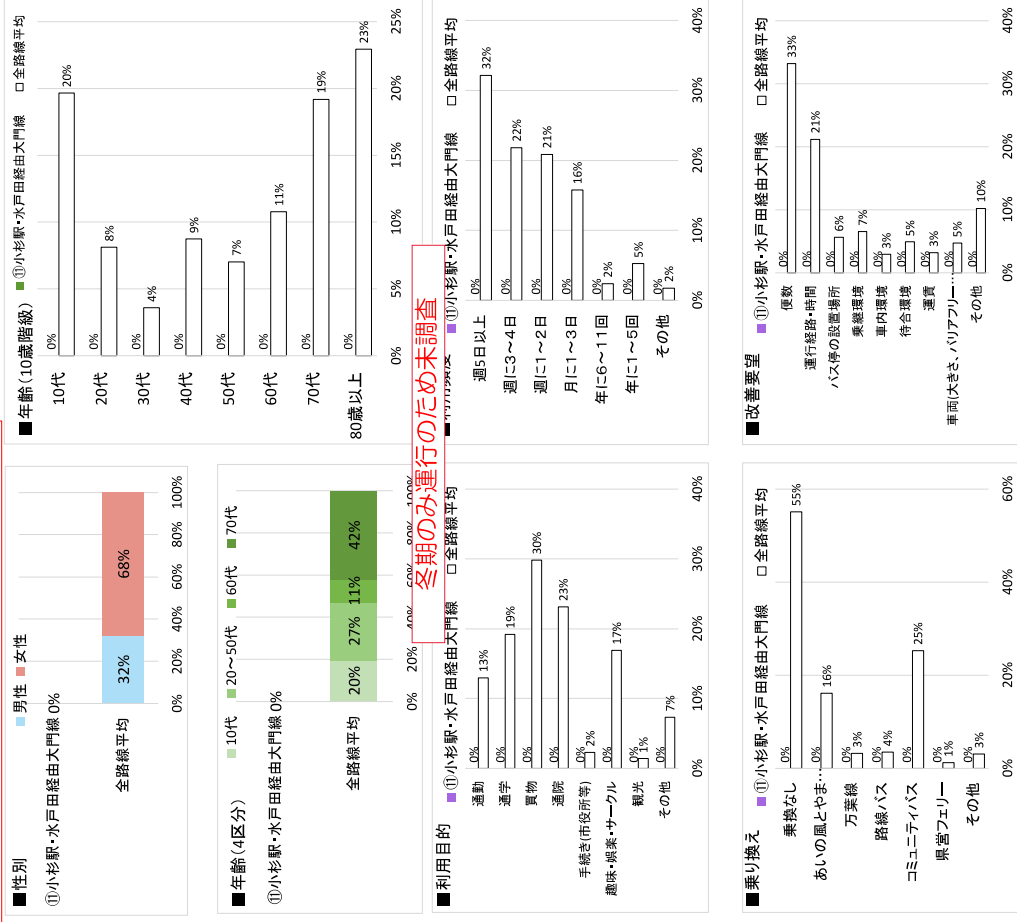
■便別利用者数(人/便)



⑪小杉駅・水戸田経由大門線

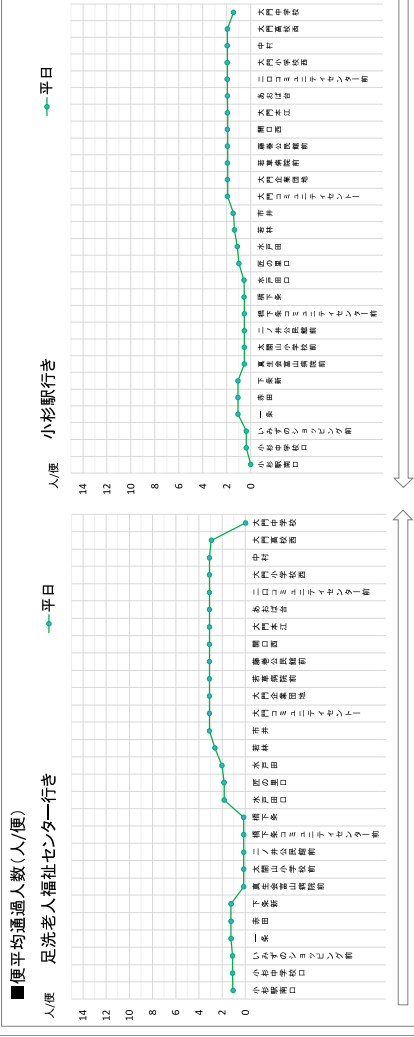
- ・デマンドタクシー運行エリアである大門地区における、冬季の通学便として位置づけられており、水戸田方面から大門・中学への通学利用が多い。
- ・利用は減少傾向が続いており、水戸田周辺地区における生徒数の減少の影響と推察される。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)

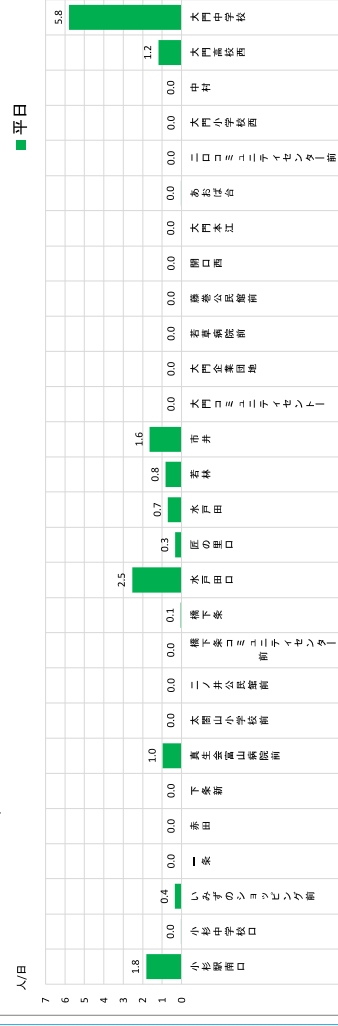


○利用動向(利用実績(2018年度))

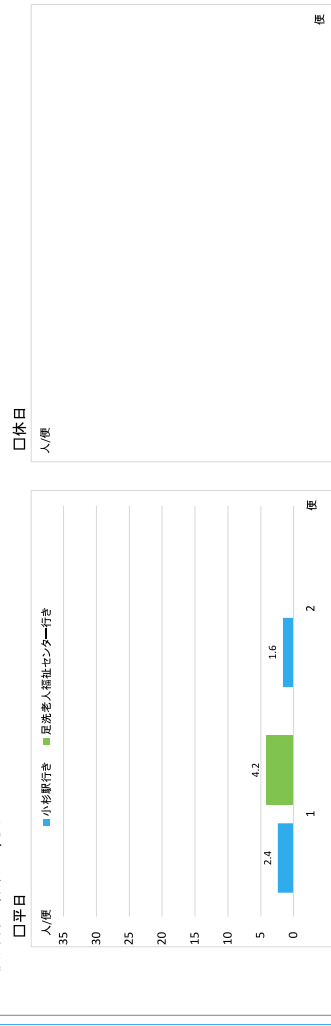
■終日利用者数 (人/日)		平日	休日
2017	13	0	0
2018	8	0	0
伸び率		-35%	



■バス停別乗降人数(人/日)



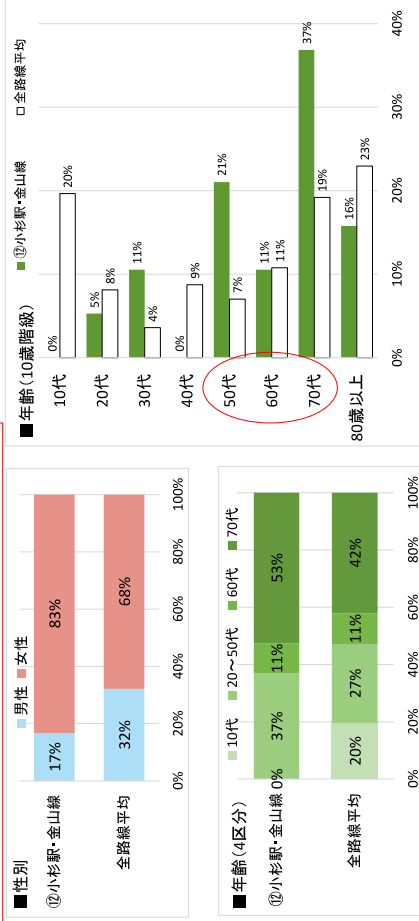
■便別利用者数(人/便)



⑫小杉駅・金山線

- ・50代～70代の前期高齢者の利用が多めであり、利用目的は買物、通院が多い。なお、10代の通学利用がアンケート上みられないが、これは小学生の回答を反映していないためと考えられ、バス停利用状況を見ると、金山小学校への通学利用が多く考えられる。
 - ・朝の便の利用が特に多く、昼から夕にかけて利用が少なくなっていく傾向が続いており見られる。
 - ・乗り換え利用は他路線より少なめである。
- 要約的に大きく利用が減少しており、ニーズにあった運行的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。

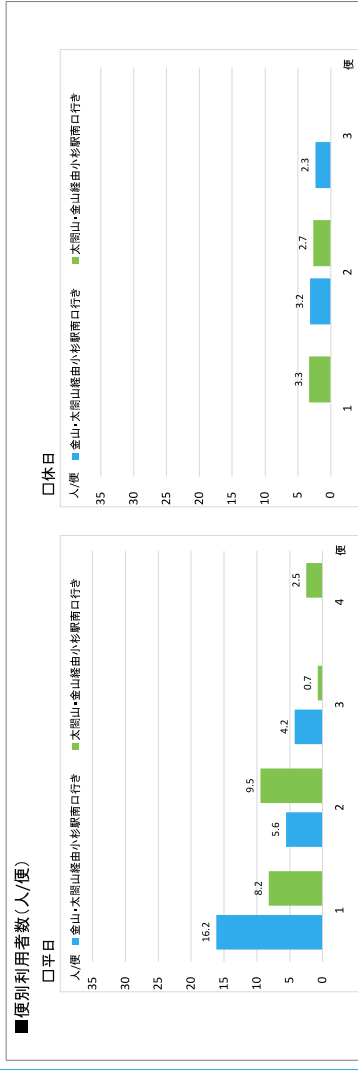
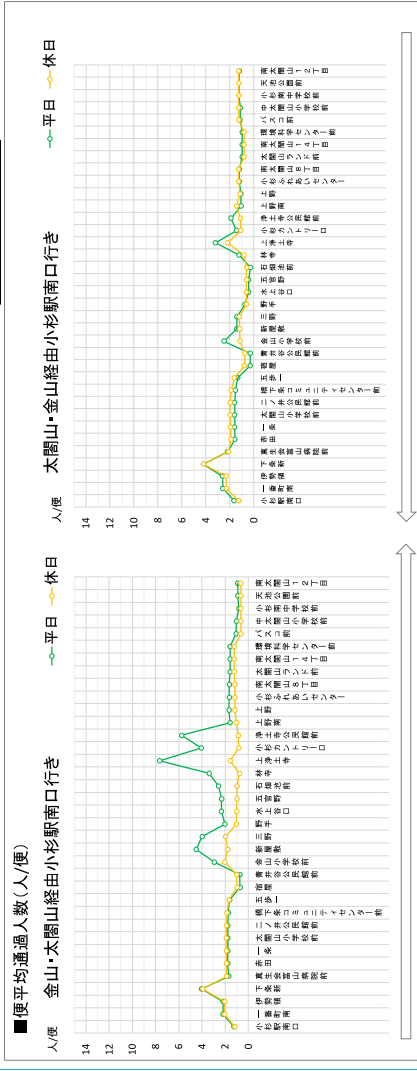
○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)



○利用動向(利用実績(2018年度))

■ 終日利用者数
(人/日)

	平日	休日
2017	51	12
2018	47	12
伸び率	-7%	-0



⑬小杉地区循環線

- ・60代の高齢者の利用が多めであり、利用目的は買物、通院が多い。小杉駅、新生会富山病院、バスコが主な目的地となっている。
- ・便別の利用状況を見ると、各便まんべんなく利用されているが、7便は利用がほとんどみられない。
- ・長期的に利用が安定しており、引き続き利用促進策により利用者を維持することが求められる。

- ・60代の高齢者の利用が多めであり、利用目的は買物、通院が多い。小杉駅、新生会富山病院、パスコが主な目的地となっている。
- ・別の利用状況を見ると、各ほとんど利用されているが、7便は利用がほとんどみられない。
- ・長期的に利用が安定しており、引き続き利用促進策により利用者を維持することが求められる。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30より))

■性別

10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代

12% 8% 5% 10% 9% 26%

0% 8% 4% 7% 11% 19%

20% 23% 24%

10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代 80歳以上

0% 10% 20% 30%

■年齢(10歳階級)

10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代 80歳以上

12% 8% 5% 10% 9% 26%

0% 8% 4% 7% 11% 19%

20% 23% 24%

10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代 80歳以上

0% 10% 20% 30%



■利用目的

利用目的	⑬小杉地区循環線	全路線平均
通勤	10%	13%
通学	8%	19%
買い物	34%	30%
娯楽	2%	23%
手紙書き(市役所等)	2%	38%
趣味・娯楽・サークル	15%	17%
観光	0%	1%
その他	7%	11%

■利用頻度

利用頻度	⑬小杉地区循環線	全路線平均
週5日以上	23%	32%
週に3~4回	16%	22%
週に1~2回	37%	21%
月に1~3回	19%	16%
年に6~11回	0%	2%
年に1~5回	5%	5%
その他	0%	2%



■ 乗り換え

⑬ 小杉地区循環線

□ 全路線平均

Category	小杉地区循環線 (%)	全路線平均 (%)
乗換なし	56	55
あいの風とやま鉄道	21	16
万葉線	3	3
路線バス	3	4
コミュニティバス	20	25
県営フェリー	0	1
その他	5	3

乗換なし

あいの風とやま鉄道

万葉線

路線バス

コミュニティバス

県営フェリー

その他

0% 20% 40% 60%

■ 改善要望

⑬ 小杉地区循環線

□ 全路線平均

Category	小杉地区循環線 (%)	全路線平均 (%)
乗換なし	44	33
運行経路・時間	25	21
バス停の設置場所	10	6
乗車環境	8	7
車内環境	3	3
待合環境	5	13
運賃	3	8
車両(大きさ・バリアフリー・...)	2	3
その他	3	10

乗換なし

運行経路・時間

バス停の設置場所

乗車環境

車内環境

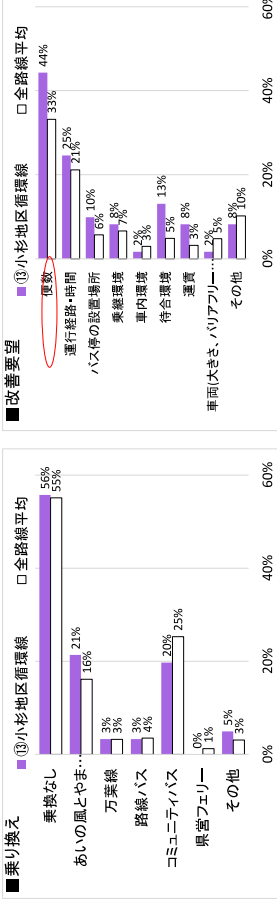
待合環境

運賃

車両(大きさ・バリアフリー・...)

その他

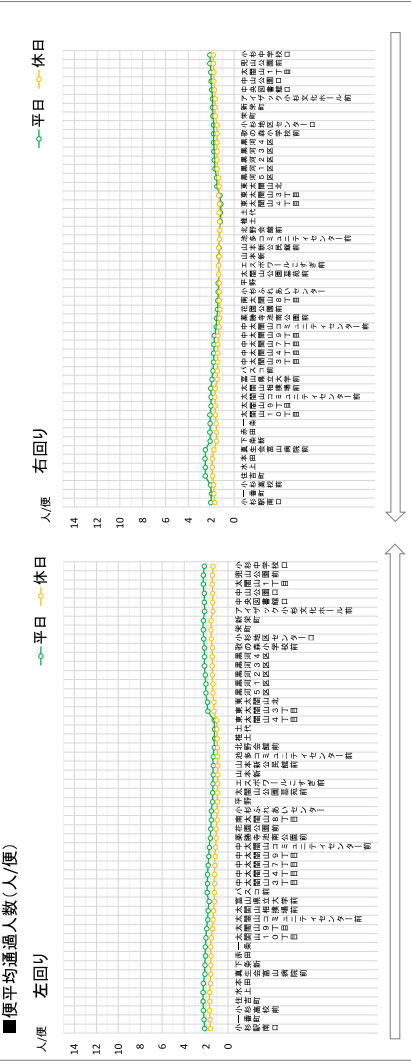
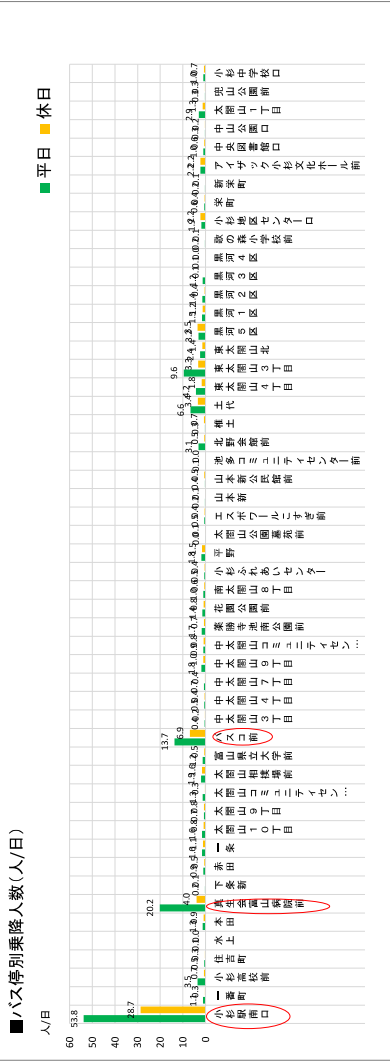
0% 20% 40% 60%



○利用動向(利用実績(2018年度))

■終日利用者数 (人/日)	
平日	休日
2017	82 41
2018	80 40
伸び率 -2%	

	平日	休日
2017	82	41
2018	80	40
伸び率	-2%	-0

[illegible][illegible]

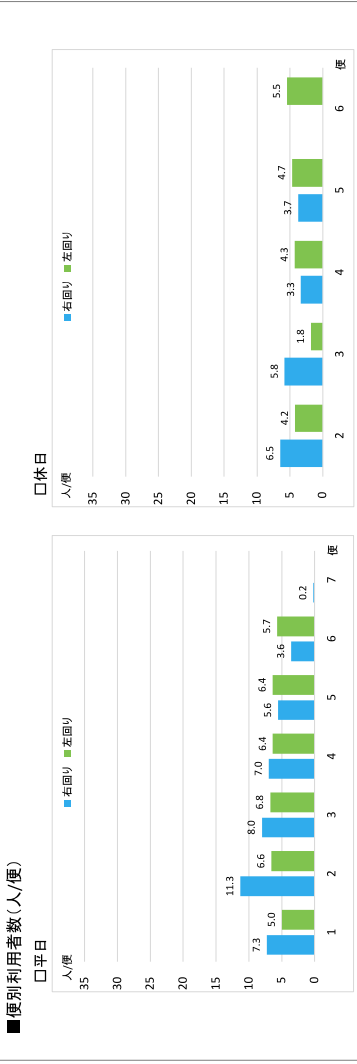
■ 便別利用者数(人/便)

口平日

便	右回り (人/便)	左回り (人/便)
1	5.0	7.3
2	6.6	11.3
3	6.8	8.0
4	7.0	6.4
5	5.6	6.4
6	3.6	5.7
7	0.2	0.2

口休日

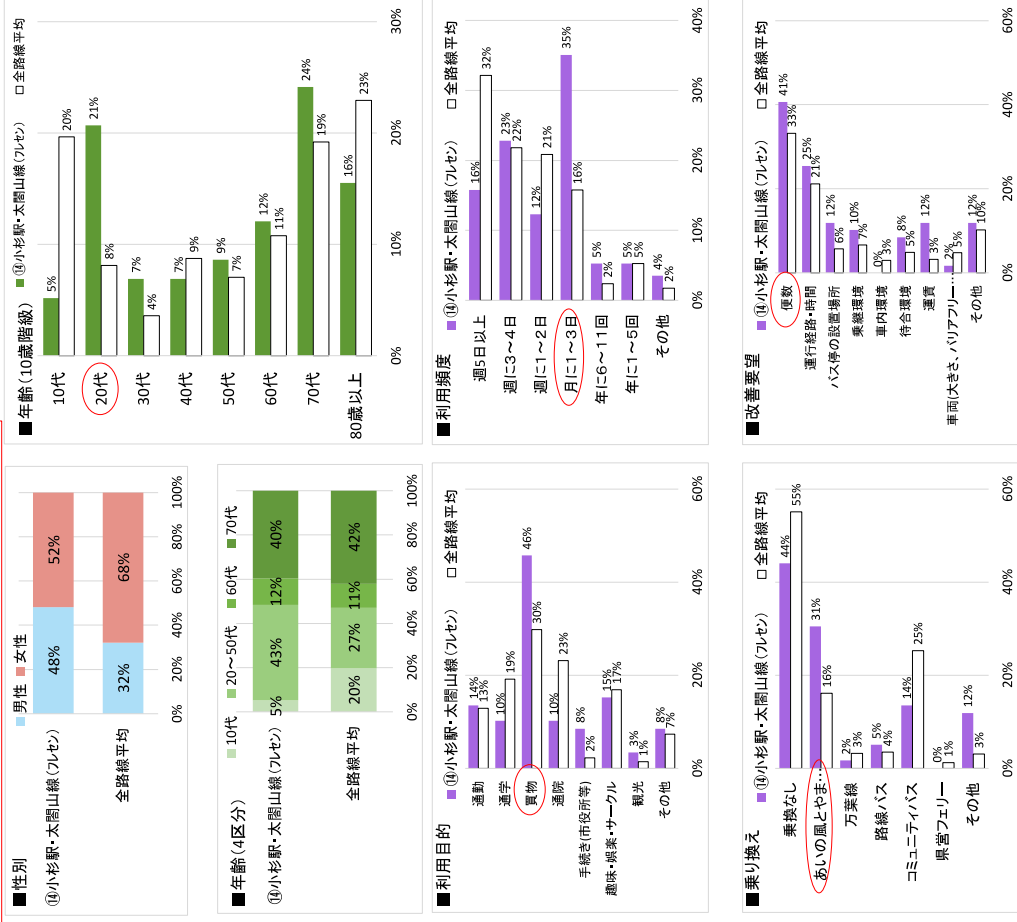
便	右回り (人/便)	左回り (人/便)
2	6.5	4.2
3	5.8	1.8
4	4.3	3.3
5	3.7	4.7
6	5.5	5.5



⑭小杉駅・太閤山線(小杉駅⇄小杉駅⇄小杉ふれあいセンター)

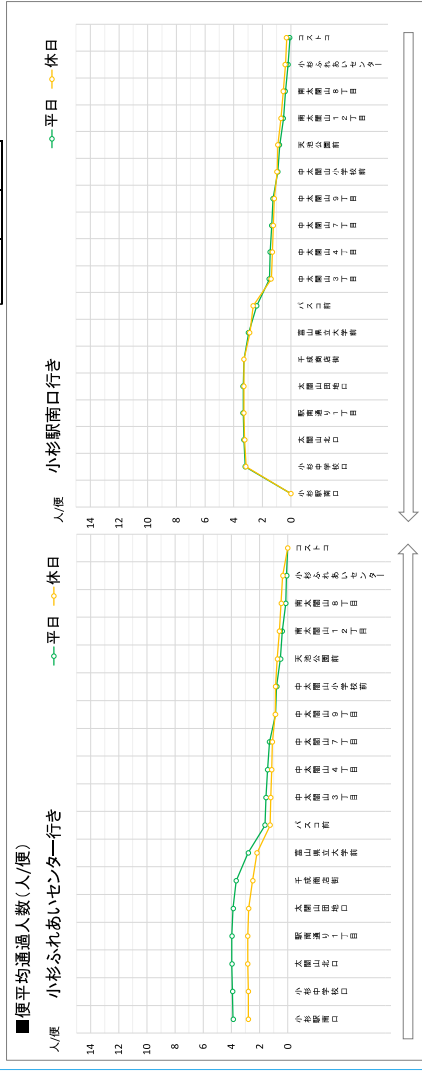
- ・70代の高齢者の利用及び20台の学生利用(富山県立大学)が多めであり、利用目的は買物が多い。小杉駅・富山県立大学、バスコが主な目的地となっている。
- ・便別の利用状況を見ると、朝便が利用が多めのほか各便まんべんなく利用されているが、13便は利用がほとんどみられない。
- ・長期的に利用は微減傾向であり、利用促進策により利用者の回復を図ることが求められる。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)

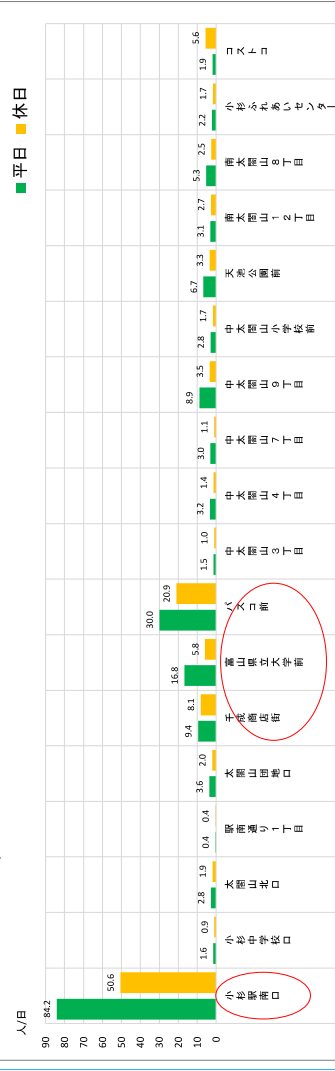


○利用動向(利用実績(2018年度))

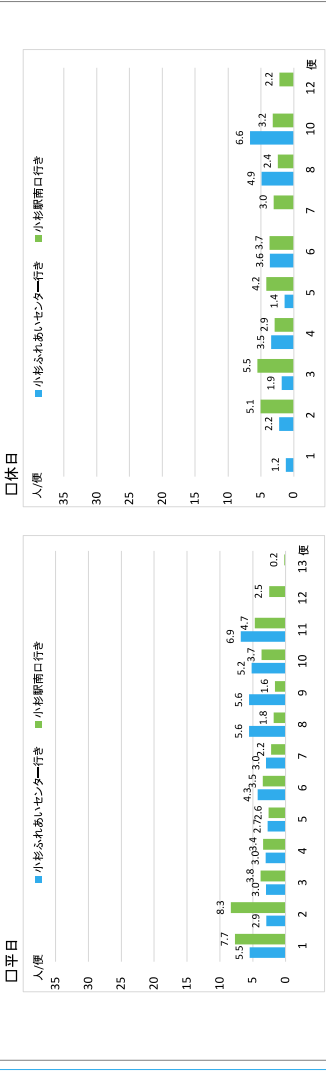
■終日利用者数 (人/日)	
2017	83
2018	59
伸び率	-13%



■バス停別乗降人数(人/日)



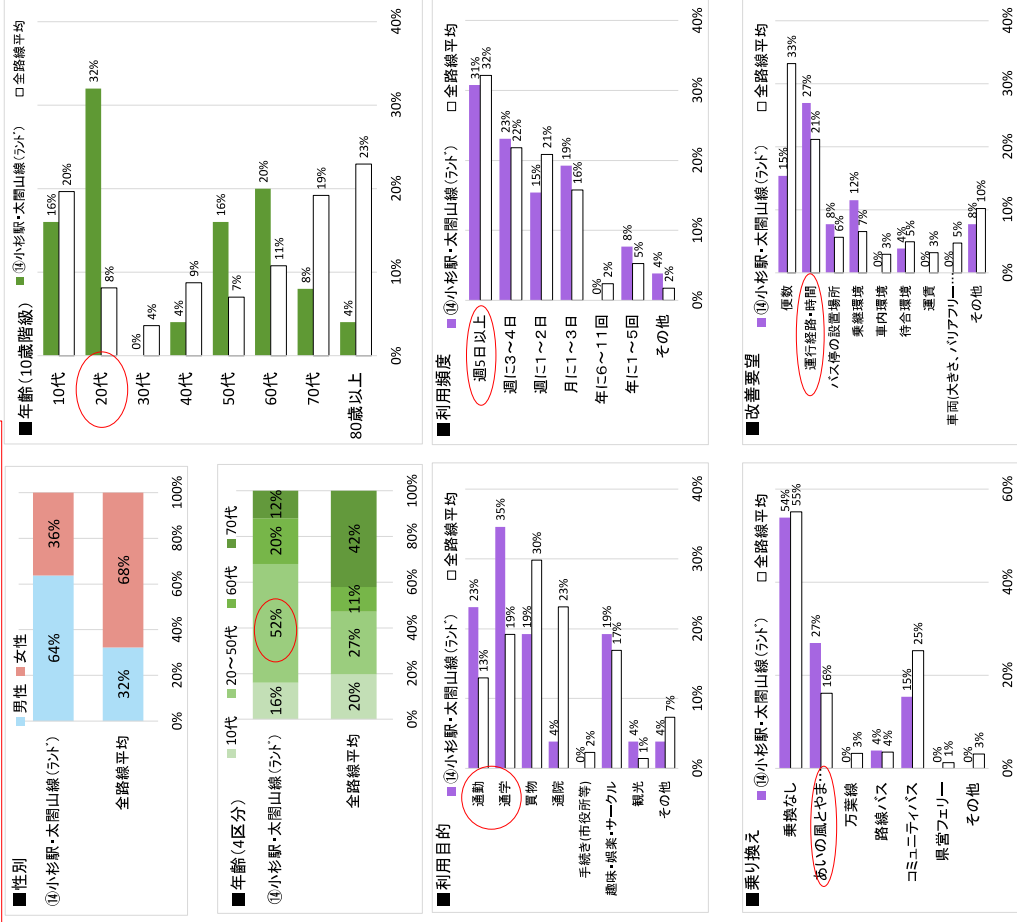
■便別利用者数(人/便)



⑭小杉駅・太閤山線(小杉駅⇄太閤山ランド)

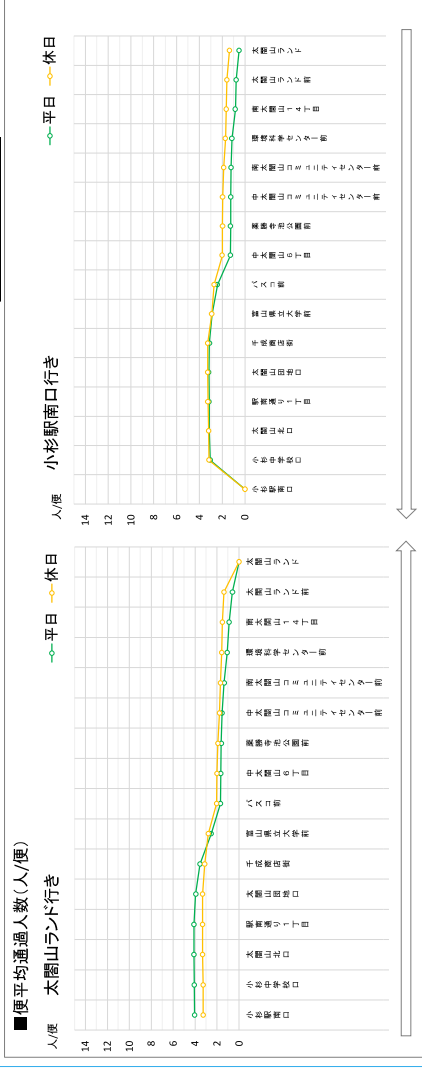
- ・20代の学生利用(富山県立大学)、60代の高齢者の利用、50代の通勤利用が多めである。小杉駅、富山県立大学、バスコ、太閤山ランドが主な目的地となっている。
- ・便別の利用状況を見ると、1便の利用が多いほか、各便まんべんなく利用されている。
- ・長期的に利用は微減傾向であり、利用促進策により利用者の回復を図ることが求められる。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)

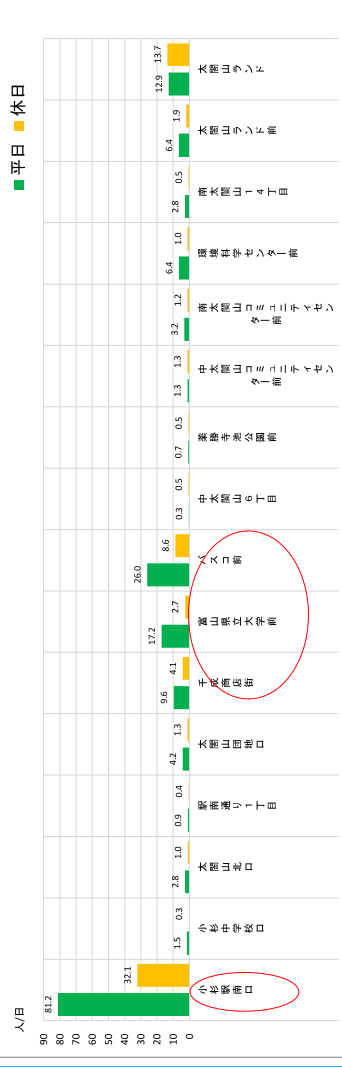


○利用動向(利用実績(2018年度))

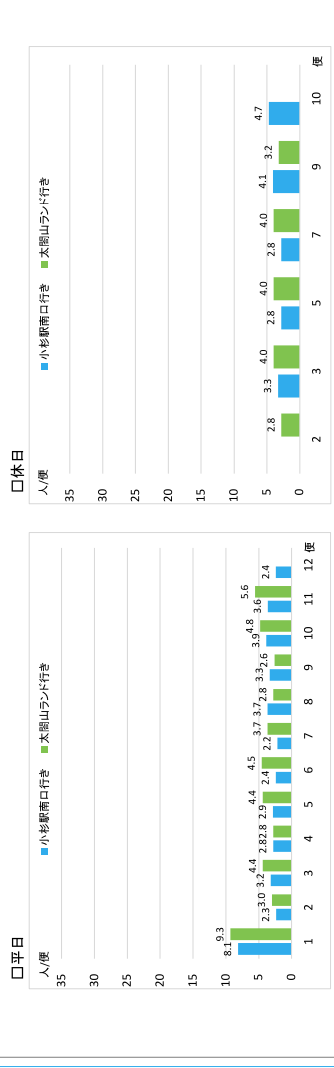
■終日利用者数 (人/日)	
2017	81
2018	89
伸び率	9%



■バス停別乗降人数(人/日)



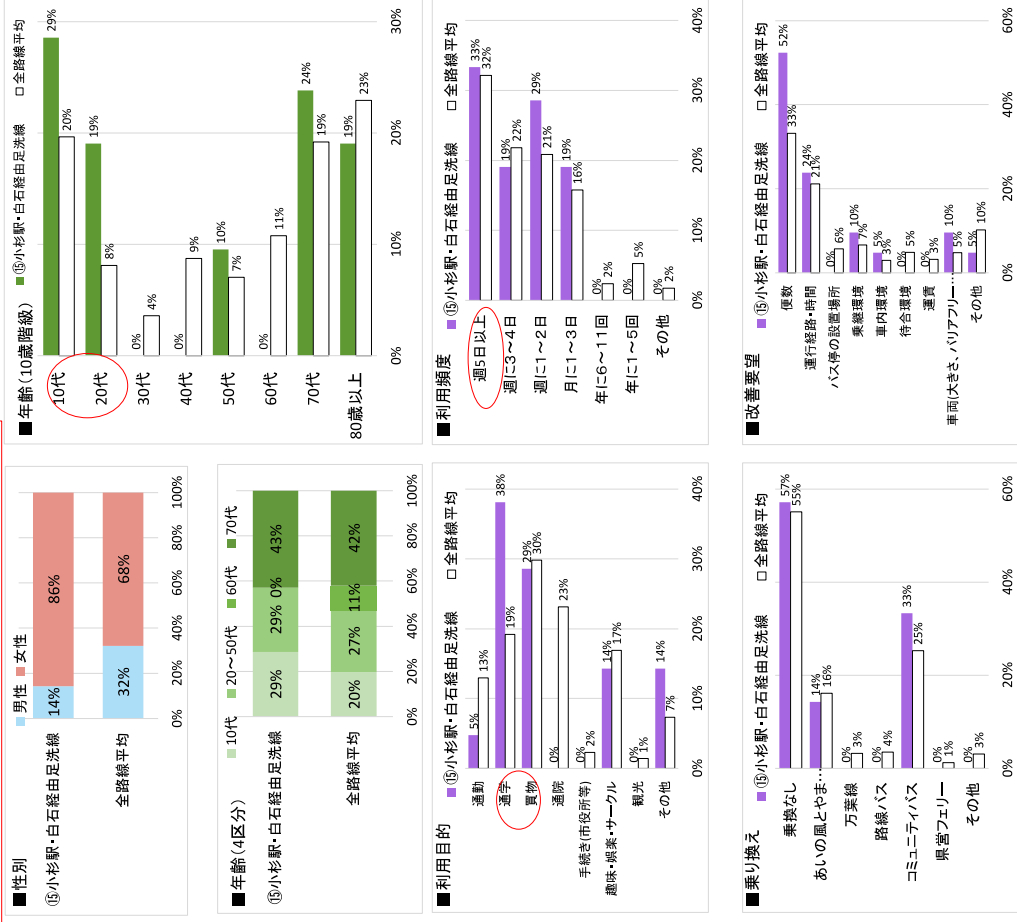
■便別利用者数(人/便)



⑮小杉駅・白石経由足洗線

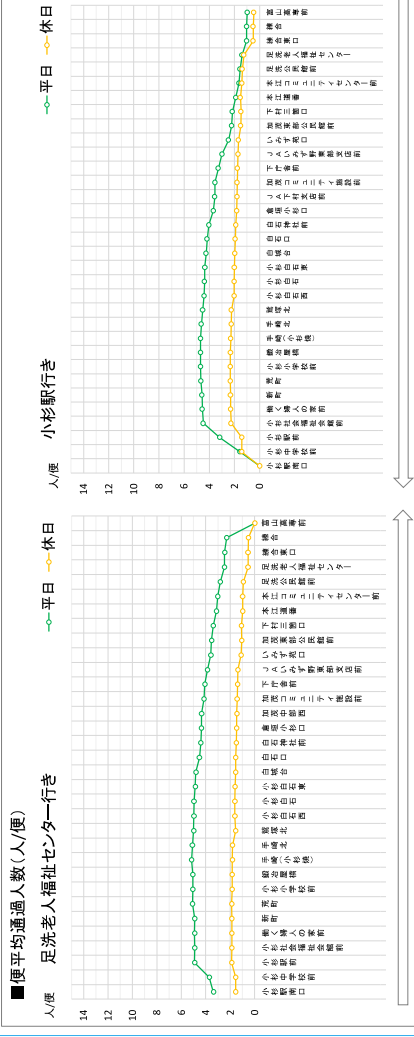
- ・10～20代の学生利用（富山高専、小杉中学）、70代の高齢者の買物利用が多い。小杉駅、富山高専、小杉中学校が主な目的地となっている。
- ・便別の利用状況を見ると、1便の利用が多いほか、各便まんべんなく利用されている。
- ・長期的に利用は増加傾向であり、継続的な利用促進策によりさらなる利用者の増加を図ることが望ましい。

○利用者の実態（利用者アンケート調査（H30）より）



○利用動向（利用実績（2018年度））

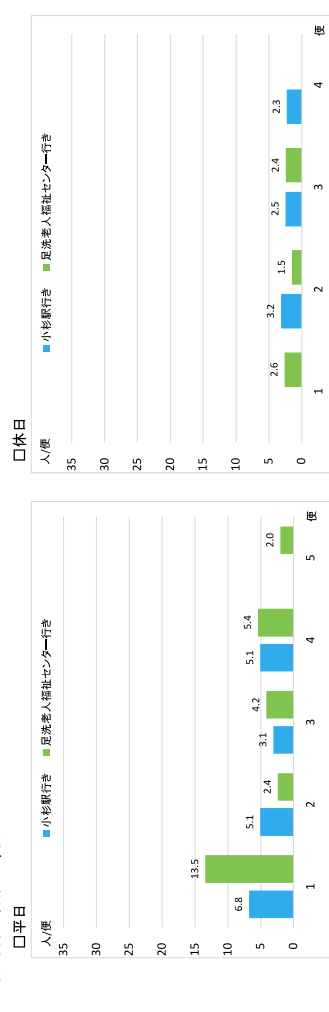
■終日利用者数 (人/日)	平日	休日
2017	49	15
2018	48	14
伸び率	-3%	-0



■バス停別乗降人数(人/日)



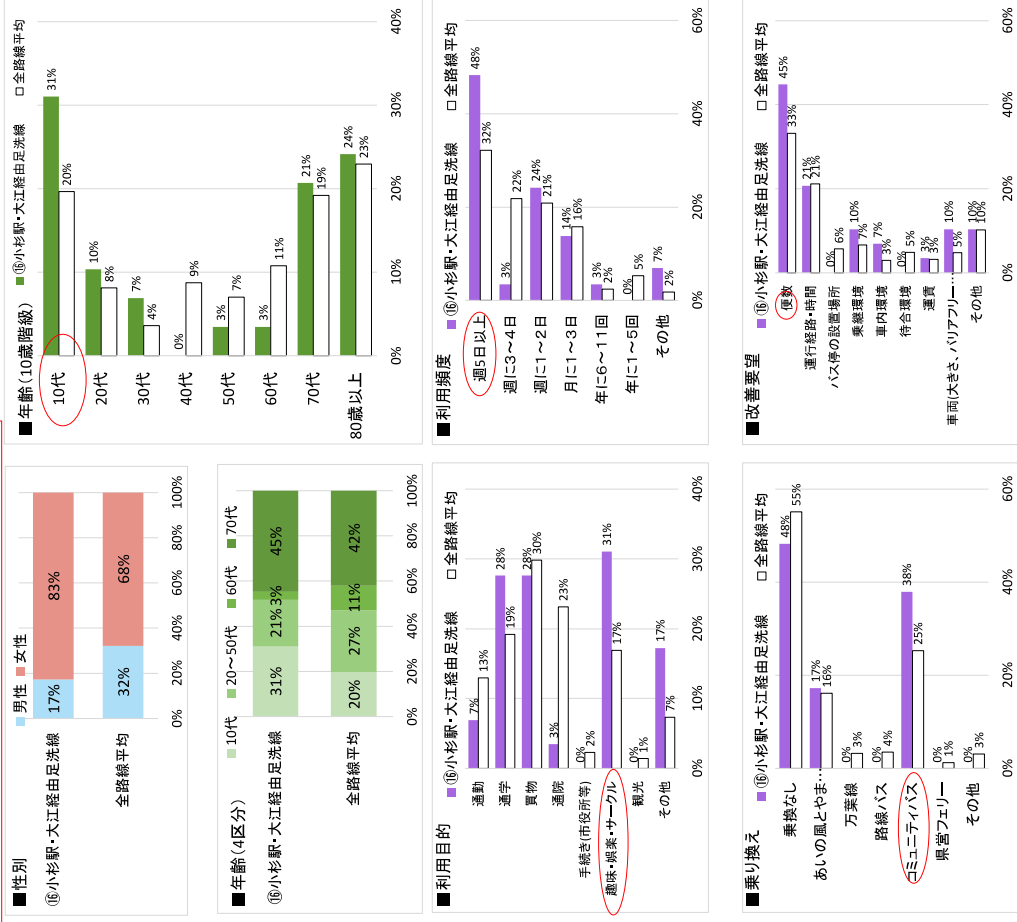
■便別利用者数(人/便)



⑬小杉駅・大江経由足洗線

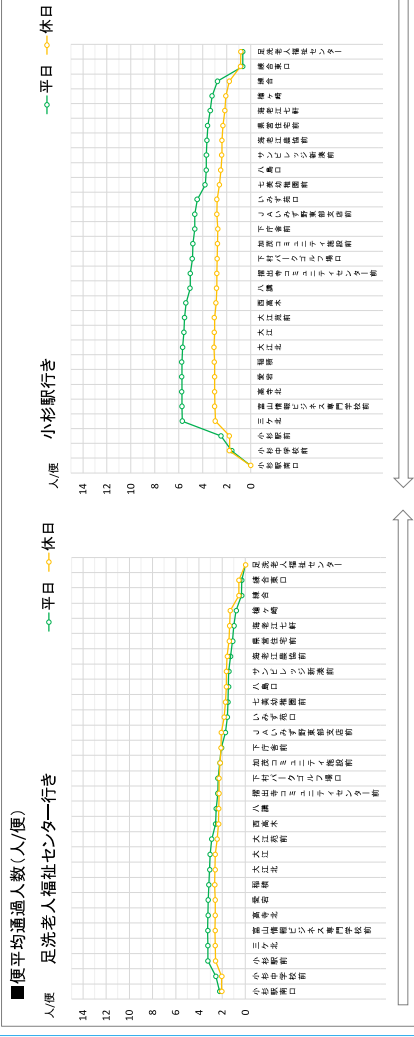
- ・10代の通学利用(小杉中学校)、及び70代以上の高齢者の買物・趣味娯楽利用が多い。小杉駅、小杉中学校、足洗老人福祉センターが主な目的地となっている。
- ・便別の利用状況を見ると、1便の利用が多いほか、各便まんべんなく利用されているが、5便の利用は少ない。
- ・長期的に利用は微減傾向であり、利用促進策により利用者の回復を図ることが求められる。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)



○利用動向(利用実績(2018年度))

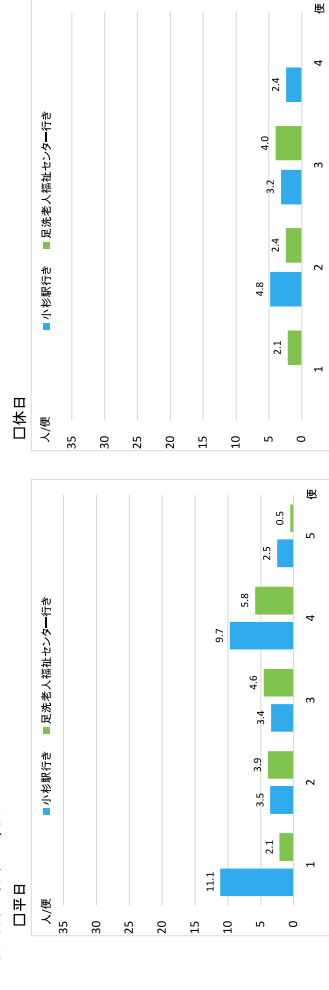
■終日利用者数(人/日)	平日	休日
2017	52	20
2018	47	19
伸び率	-9%	-0%



■バス停別乗降人数(人/日)



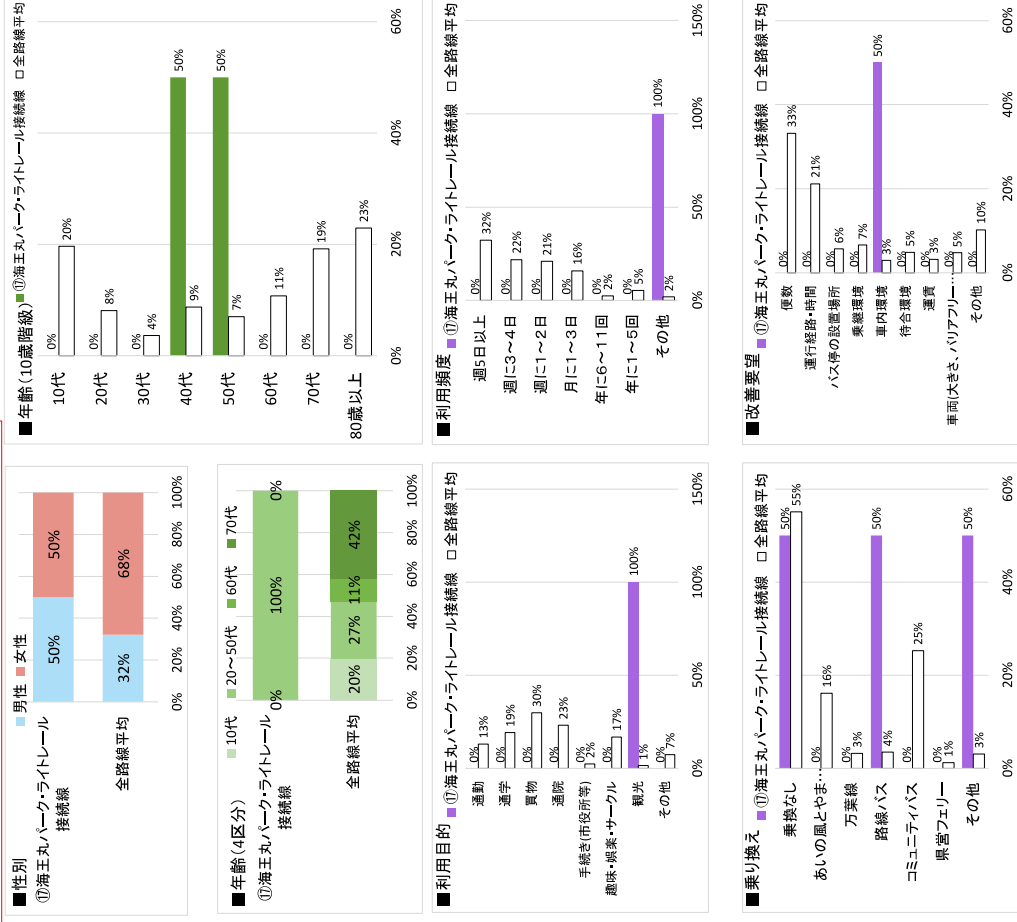
■便別利用者数(人/便)



⑪海王丸パーク・ライトレール接続線

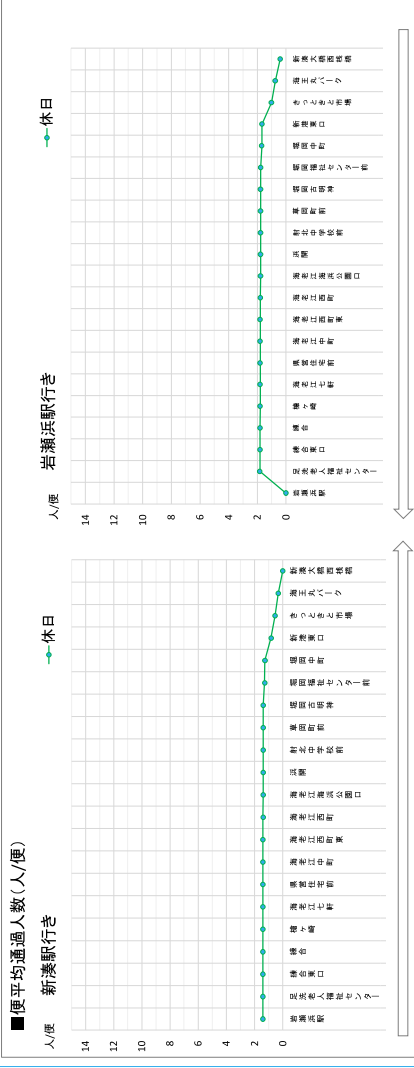
- ・岩瀬浜駅から、新湊周辺の観光施設(海王丸パーク、きとときと市場等)を結ぶ観光路線(休日のみ運行)であり、観光利用目的が100%となっている。は40~50代の利用が見られた。
- ・岩瀬浜駅から堀岡までほぼほとんど利用がない。
- ・各便の利用は丁重であり、長期的にも利用は減少傾向が続いているため、路線の見直しも含めた対策を検討する必要がある。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)



○利用動向(利用実績(2018年度))

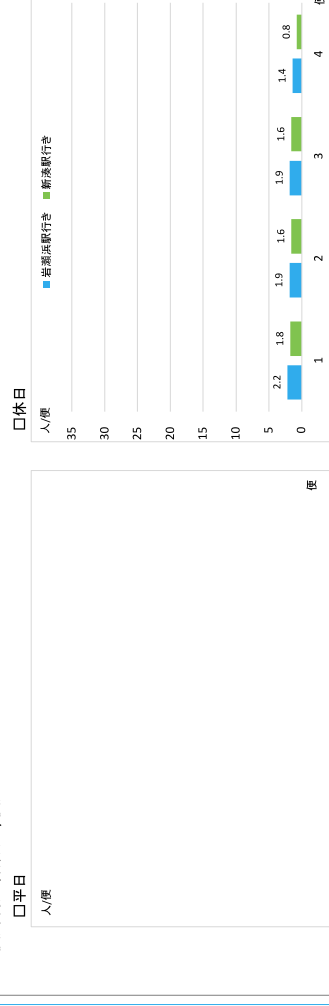
■終日利用者数 (人/日)		
2017	2018	伸び率
0	0	0



■バス停別乗降人数(人/日)



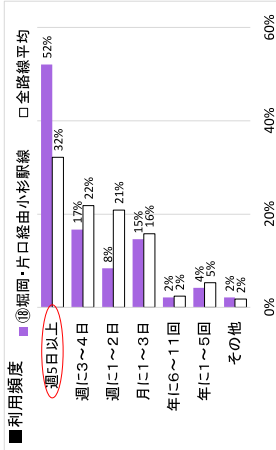
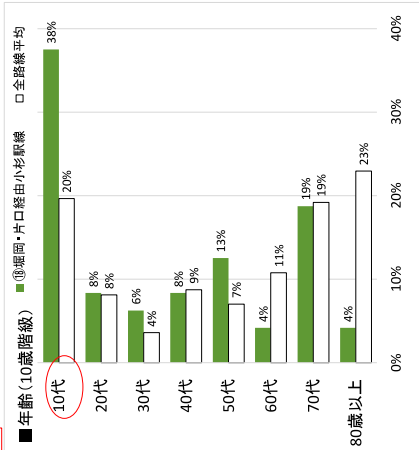
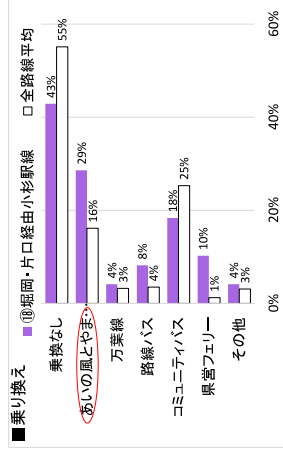
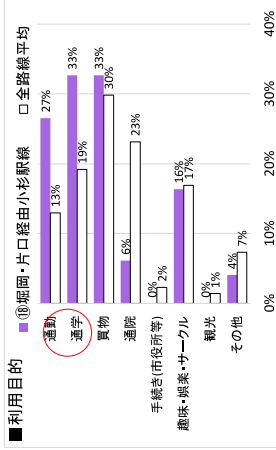
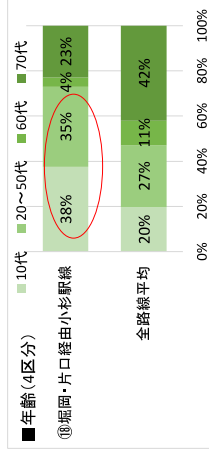
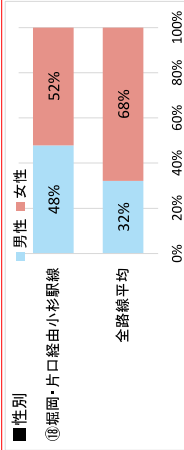
■便別利用者数(人/便)



⑬堀岡・片口經由小杉駅線

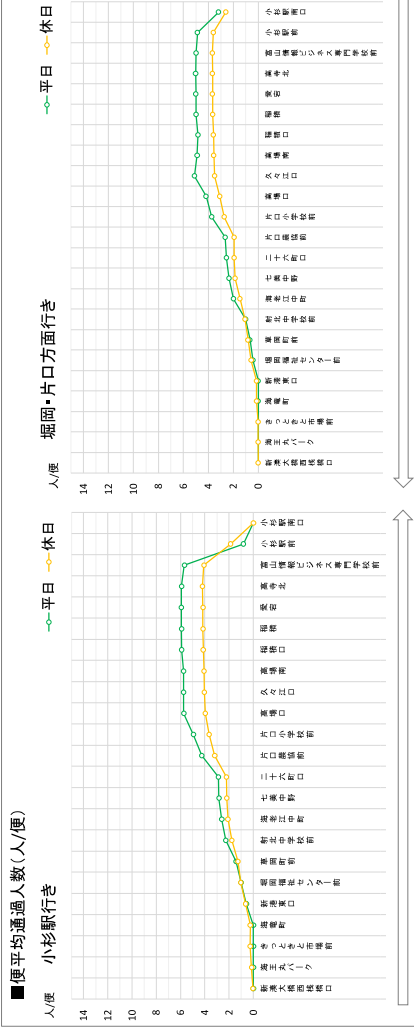
- ・10代の通学利用、及び20～50代通勤、高齢者の買物利用が多い。小杉駅、片口小学校、射北中学校が主な目的地となっている。
- ・便別の利用状況を見ると、午前便は小杉駅行きの利用が多く、朝は堀岡・片口方面行きへの利用が多い。
- ・長期的に利用は大きく伸びており、便数の改善要望が多いことから、さらなる利用促進策による利用の増加が期待される。

○利用者の実態(利用者アンケート調査(H30)より)

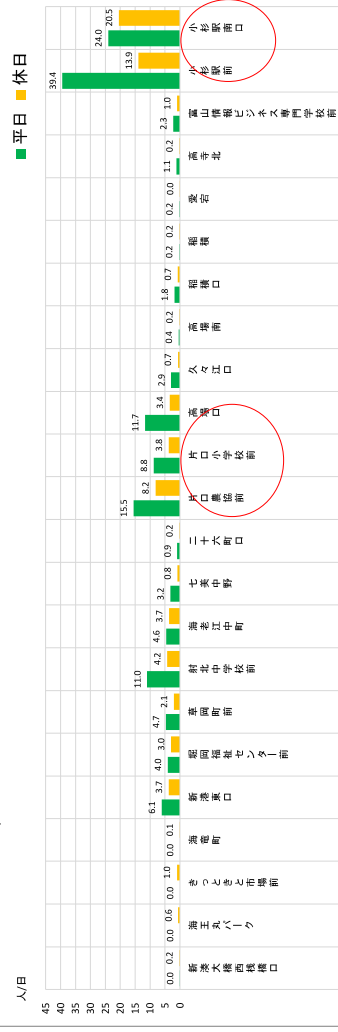


○利用動向(利用実績(2018年度))

■終日利用者数 (人/日)		平日	休日
2017	62	30	
2018	71	36	
伸び率		14%	0



■バス停別乗降人数(人/日)



■便別利用者数(人/便)

