

民 生 病 院 常 任 委 員 会

日 時 令和2年3月12日（木）

午前10時から

場 所 委員会室

議 題

1 付託案件（17件）

- (1) 議案第 9 号 令和元年度射水市国民健康保険事業特別会計補正予算（第3号）
- (2) 議案第10号 令和元年度射水市後期高齢者医療事業特別会計補正予算（第3号）
- (3) 議案第11号 令和元年度射水市介護保険事業特別会計補正予算（第4号）
- (4) 議案第 2 号 令和2年度射水市国民健康保険事業特別会計予算
- (5) 議案第 3 号 令和2年度射水市後期高齢者医療事業特別会計予算
- (6) 議案第 4 号 令和2年度射水市介護保険事業特別会計予算
- (7) 議案第 7 号 令和2年度射水市病院事業会計予算
- (8) 議案第17号 射水市印鑑条例の一部改正について
- (9) 議案第18号 射水市地域包括支援センターの人員等に関する基準を定める
条例の一部改正について
- (10) 議案第19号 射水市介護保険条例の一部改正について
- (11) 議案第20号 射水市立保育園条例の一部改正について
- (12) 議案第21号 射水市行政手続における特定の個人を識別するための番号の
利用等に関する法律に基づく個人番号の利用及び特定個人
情報の提供に関する条例の一部改正について
- (13) 議案第24号 射水市病院事業の設置等に関する条例の一部改正について
- (14) 議案第26号 射水市ふれあいサロン条例の廃止について
- (15) 議案第29号 射水市本江コミュニティセンター改築（建築主体）工事請負
契約の一部変更について
- (16) 議案第31号 指定管理者の指定について（コミュニティセンター13施設）
- (17) 議案第32号 損害賠償額の決定について

2 報告事項（17件）

- (1) 射水市商工会大門支所廃止に伴う不動産寄附の受入れについて
(射水市大門総合会館)・・・市民生活部 地域振興・文化課 資料1
- (2) 射水市地域公共交通網形成計画（案）について
・・・市民生活部 生活安全課 資料1

- (3) 射水市通学定期乗車券購入費補助事業（案）について
・・・・・・・・市民生活部 生活安全課 資料2
- (4) プラスチック資源循環の推進について
・・・・・・・・市民生活部 環境課 資料1
- (5) 射水市小杉ふれあいセンターの民間活用に向けた事業者の公募について
・・・・・・・・福祉保健部 地域福祉課 資料1
- (6) 認知症施策の推進について
・・・・・・・・福祉保健部 地域福祉課 資料2
- (7) 食の自立支援事業の見直しについて
・・・・福祉保健部 地域福祉課 資料3
- (8) 「射水市ひきこもり支援対策事業」の実施について
・・・・・・・・福祉保健部 社会福祉課 資料1
- (9) 射水市奨学資金貸与事業（介護・保育従事者分）について
・・・・・・・・福祉保健部 介護保険課・子育て支援課資料1
- (10) 令和2年度国民健康保険税について
・・・・・・・・福祉保健部 保険年金課 資料1
- (11) 国民健康保険税に係る令和2年度税制改正について
・・・・・・・・福祉保健部 保険年金課 資料2
- (12) 令和2年度及び令和3年度 富山県後期高齢者医療保険料について
・・・・・・・・福祉保健部 保険年金課 資料3
- (13) 高齢者の保健事業と介護予防の一体的な実施について
・・・・・・・・福祉保健部 保険年金課 資料4
- (14) 第二期射水市子ども・子育て支援事業計画（案）について
・・・・・・・・福祉保健部 子育て支援課 資料1
- (15) 第2次射水市健康増進プラン（案）について
・・・・・・・・福祉保健部 保健センター 資料1
- (16) 産後夫婦家事サポート事業について
・・・・・・・・福祉保健部 保健センター 資料2
- (17) がん検診実施体制の見直しについて
・・・・・・・・福祉保健部 保健センター 資料3

3 その他

射水市商工会大門支所廃止に伴う不動産寄附の受入れについて

(射水市大門総合会館)

1 寄附物件

射水市大門67番地

射水市商工会大門支所事務所等 248.09㎡

2 寄附の理由

射水市大門総合会館内に射水市商工会が区分所有している射水市商工会大門支所について、令和2年3月31日をもって廃止されることとなり、射水市商工会から寄附の申出があったため。

3 寄附の時期

令和2年4月(予定)

4 活用方法

テナントを募集

射水市地域公共交通網形成計画（案）について

1 射水市地域公共交通網形成計画（素案）に関するパブリック・コメントの実施結果について

(1) 実施期間

令和元年 1 2 月 2 3 日（月）から令和 2 年 1 月 2 2 日（水）まで

(2) 閲覧を行った書類

射水市地域公共交通網形成計画（素案）

(3) 書類の閲覧場所等

ア 射水市ホームページ

イ 窓口等での閲覧（6 箇所）

① 市生活安全課

② 各地区センター

③ 中央図書館

(4) 寄せられたご意見等

ア 意見等の提出者数 1 名

イ 意見の件数 7 件

(5) ご意見等の提出方法

F A X 7 件（郵送及び電子メールによる提出はなし。）

(6) 意見等の概要及び意見等に対する市の考え方等

別紙のとおり

2 射水市地域公共交通網形成計画（案） 別添

意見等の概要及び意見等に対する市の考え方等

第2章 射水市の現状

NO.	対象箇所	意見等の概要	意見等に対する考え方	修正の有無
1	1 地勢及び人口 (2) 人口 ① 人口の推移 (P 4)	人口の推移のグラフの数値について、第2期射水市まち・ひと・しごと創生総合戦略 射水市人口ビジョンで示される射水市総人口、年齢3区分別人口の将来展望における目標人口推計と齟齬がないようにされたい。	改訂される人口ビジョンの数値を反映させます。	有
2	4 市内交通事故発生状況等 (1) 市内交通事故発生状況 (P 13)	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グラフに、市内高齢ドライバー事故割合のデータを付加してはどうか。	市内高齢ドライバー事故割合のデータは公表されていないため、記載していません。	無

第3章 射水市の公共交通の現状

NO.	対象箇所	意見等の概要	意見等に対する考え方	修正の有無
3	3 各公共交通機関の利用状況 (2) コミュニティバス ① 利用者数の推移 (P 18)	コミュニティバス年間総利用者数の推移に加えて、コミュニティバス事業経費金額の推移のグラフを、市の支出額と併せて記載してはどうか。	P 25 でコミュニティバスの運行負担金（コミュニティバスに係る市の支出額）及び運賃収入の推移をそれぞれ記載していますが、運行経費全体が分かるように記載します。	有
4	3 各公共交通機関の利用状況 (5) 駐車場・駐輪場の設置状況等 (P 24)	「駐輪場」「自転車駐車場」の2通りの表現があるが、「駐輪場」に統一してはどうか。	「自転車駐車場」は、射水市自転車等駐車場条例に掲げる名称ですが、本計画では駐輪場と表します。	有

第5章 計画の基本的な考え方

NO.	対象箇所	意見等の概要	意見等に対する考え方	修正の有無
5	2 基本方針に基づく目標と施策体系 (1) 基本方針に基づく目標と施策 (P 4 6)	「基本方針2 持続可能な公共交通の仕組みづくり」の目標「(2)公共交通の利用環境の向上」について、気候変動の影響（台風、ゲリラ豪雨、豪雪等）を受けて、安全運行に支障をきたすおそれがあれば、市災害対策本部と相談して速やかに運行停止処置をとる歯止めを設けることも重要ではないか。	異常気象時等の対応については、法令等に基づき、運送事業者は、安全確保に支障が生ずるおそれがあるときは、運行の中止等必要な指示等を速やかに行える体制を整えています。また、市生活安全課をはじめ、関係機関と必要に応じて情報共有や協議を行うこととしています。	無

第6章 目標を達成するための具体的な施策

NO.	対象箇所	意見等の概要	意見等に対する考え方	修正の有無
6	基本方針3 暮らしを支え、交流を促す交流機能の充実 (1) 日常の暮らしを支える交通手段の確保 ② 誰もが利用しやすい車両の導入促進 (P 7 2)	低床車両に加えて、SDGsを推進する観点から、環境にやさしいアイドリングストップ車、電気自動車の導入を検討してはどうか。	P 7 8の具体的施策「グリーンスローモビリティの導入や先進技術を活用した公共交通の研究」において、環境に配慮した電気自動車等の導入検討について記載します。	有

第7章 計画の推進体制と進捗管理

NO.	対象箇所	意見等の概要	意見等に対する考え方	修正の有無
7	3 施策ごとの実施体制とスケジュール (P 8 5－8 7)	中長期財政計画の内容を踏まえ、施策に伴う事業予算を併記してはどうか。	市が実施する施策については、財政状況も踏まえ、各事業の評価・検証を行いながら毎年度の予算編成で検討していきます。	無

射水市地域公共交通網形成計画

(案)

令和 2 年 3 月
射水市

<目 次>

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 本市の財政見通し	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	25
5 公共交通に対する市民意向	28

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	40
2 課題整理と公共交通に求められる役割	42

第5章 計画の基本的な考え方

1 基本理念と基本方針	44
2 基本方針に基づく目標と施策体系	46
3 地域公共交通の将来イメージ	48

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	49
2 持続可能な公共交通の仕組みづくり	59
3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実	71
【重点実施プロジェクト】	82

第7章 計画の推進体制と進捗管理

1 推進体制	83
2 進捗管理	83
3 施策ごとの実施体制とスケジュール	85

資料編

1 上位・関連計画	88
2 市民アンケート及び利用者アンケート	98

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。

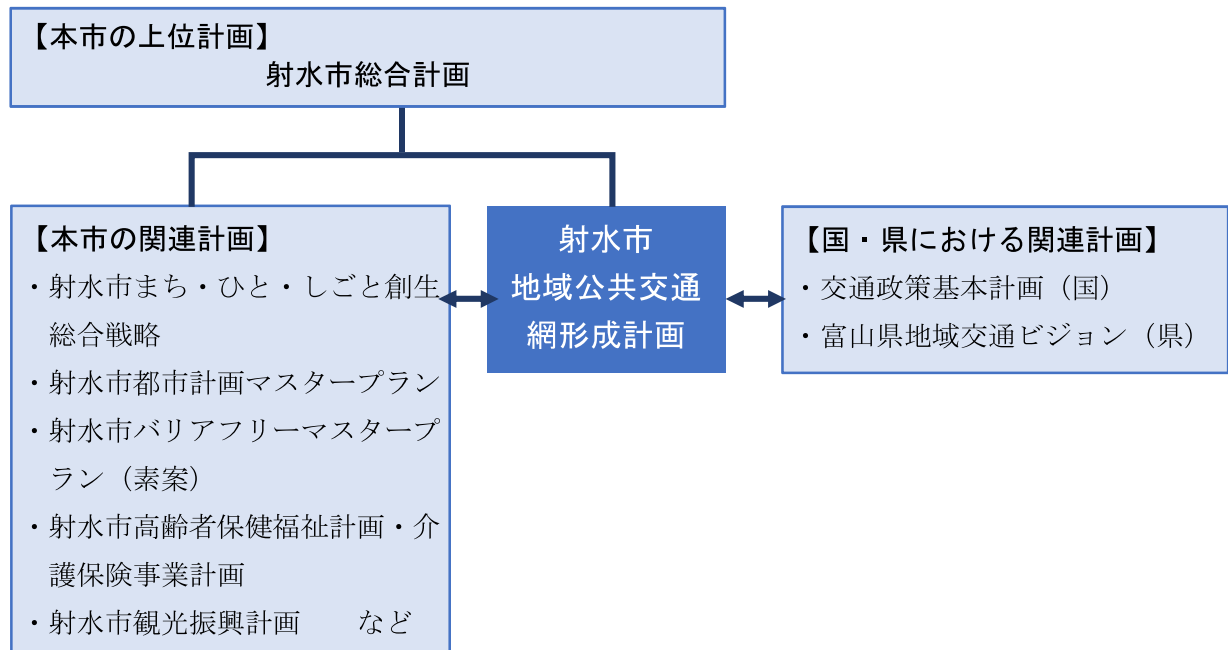
平成25年（2013年）に施行された「交通政策基本法」においては、交通が我々の生活に必要不可欠のものであり、交通の機能を確保・向上していかなければならないとされ、地方公共団体に交通施策の策定と実施の責務を課しています。これに基づき、平成26年（2014年）11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通網を形成する取組を支援する制度が強化されました。

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

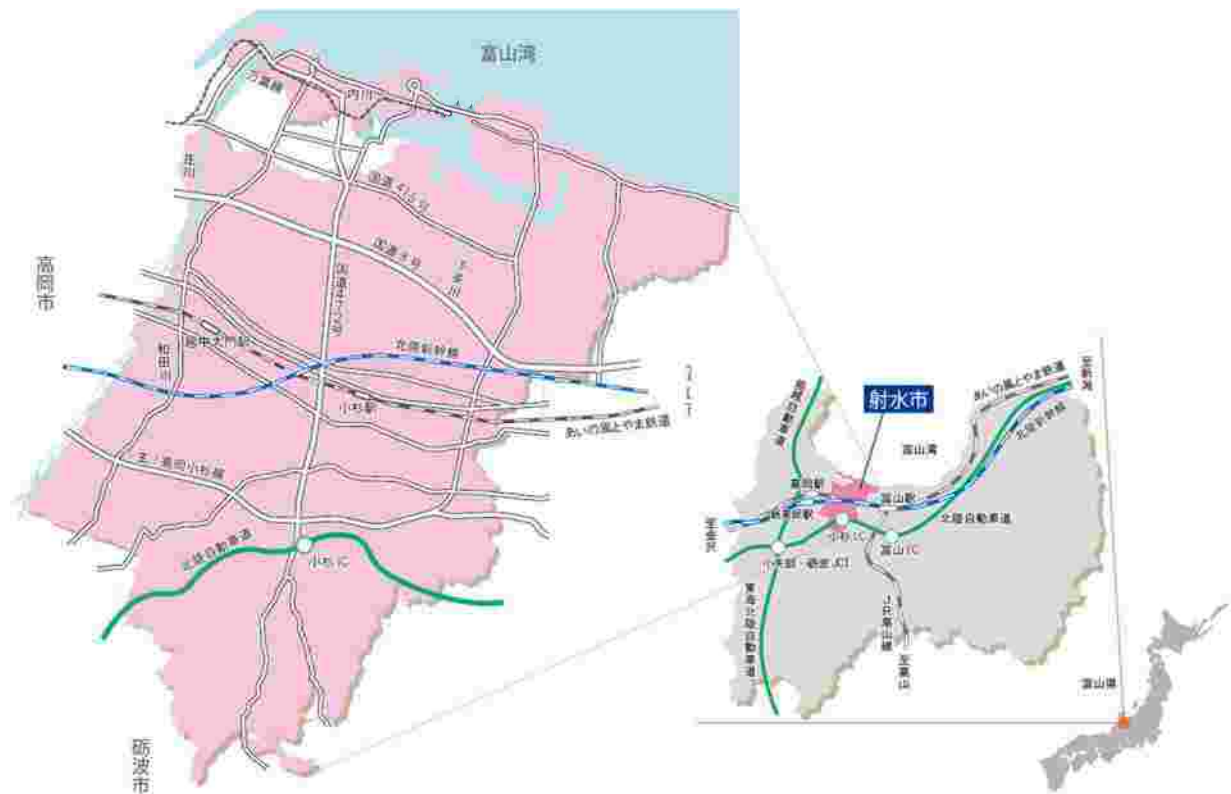
1 地勢及び人口

(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。

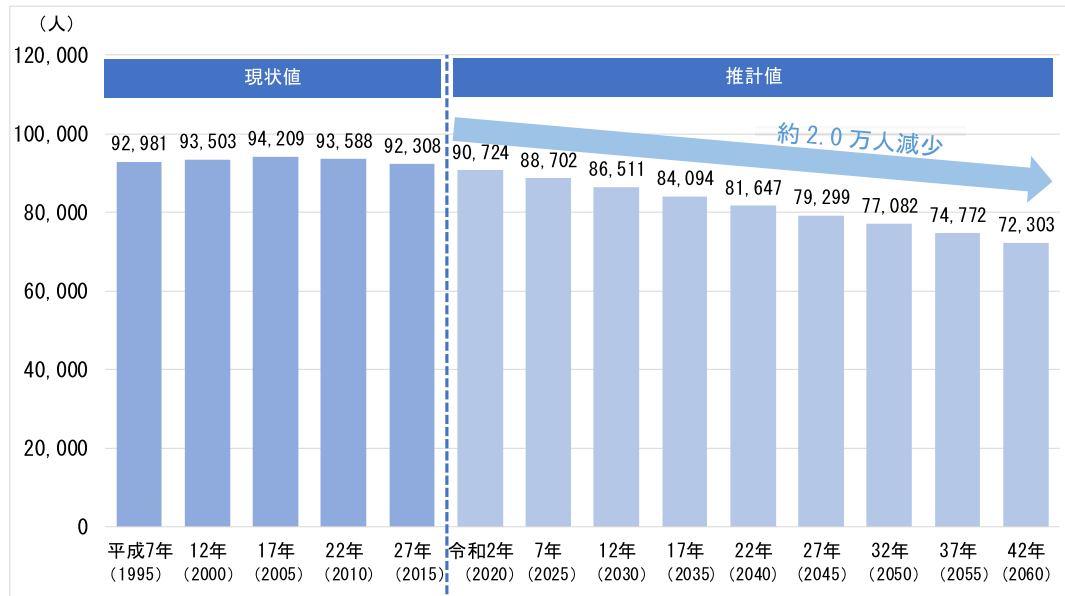
市内には、あいの風とやま鉄道と万葉線の鉄軌道及び北陸自動車道や国道 8 号、国道 472 号等の道路網が整備され、市民や来訪者の移動を支えています。



(2) 人口

① 人口の推移

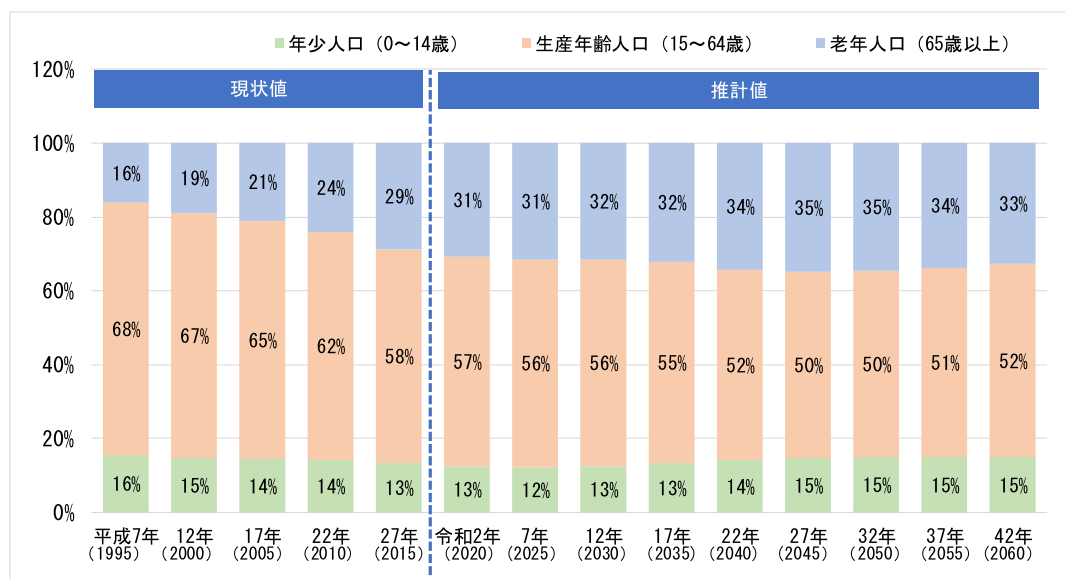
- 本市の人口は、平成 17 年（2005 年）をピークに減少し、平成 27 年（2015 年）は約 9.2 万人となっています。
- 令和 42 年（2060 年）の目標人口は、約 7.2 万人になると見込んでおり、人口減少がさらに進行することが予想されます。



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 年）～）

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。



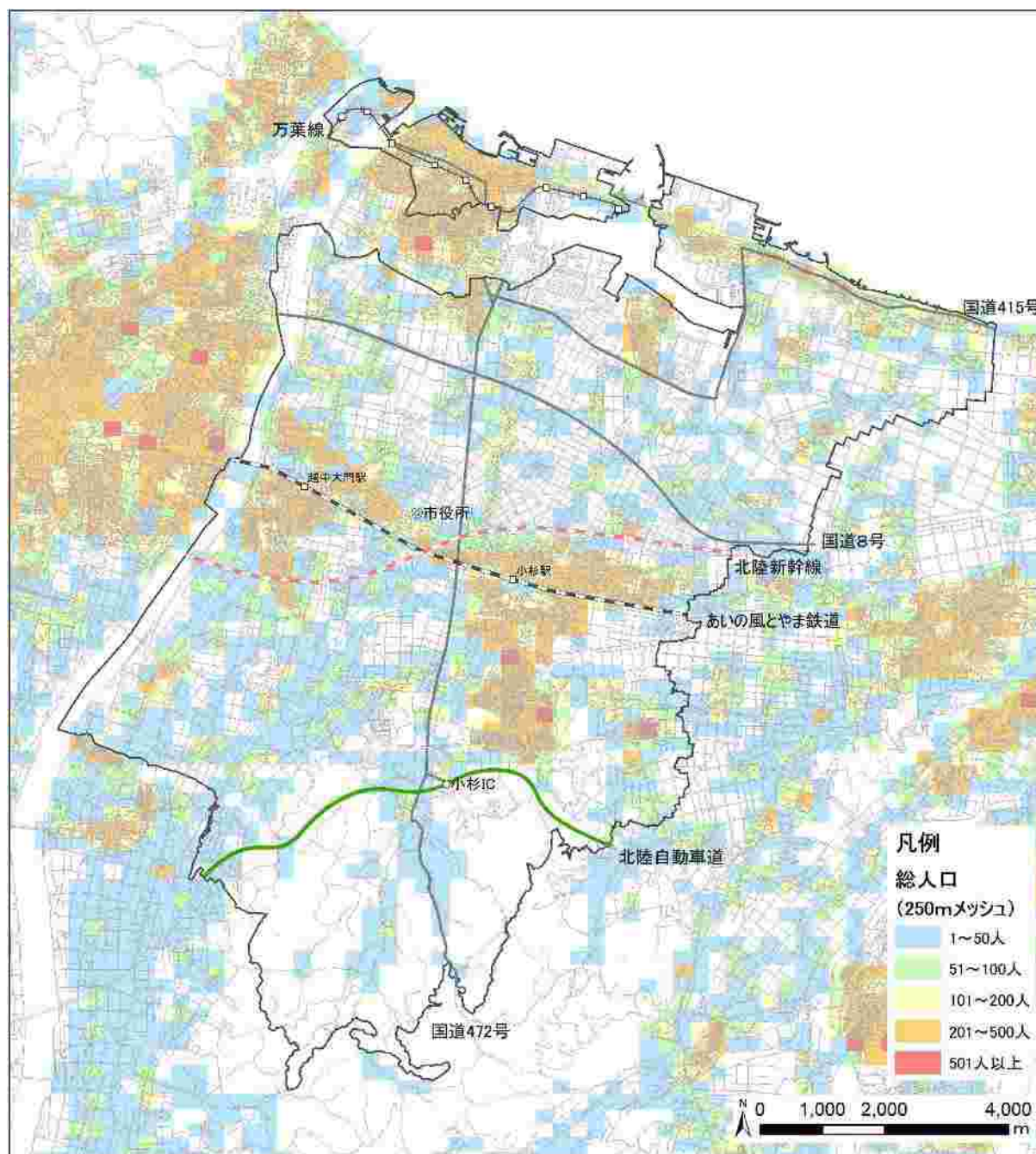
出典：国勢調査（現状値・～平成 27 年（2015 年））
射水市人口ビジョン（推計値・令和 2 年（2020 年）～）

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】

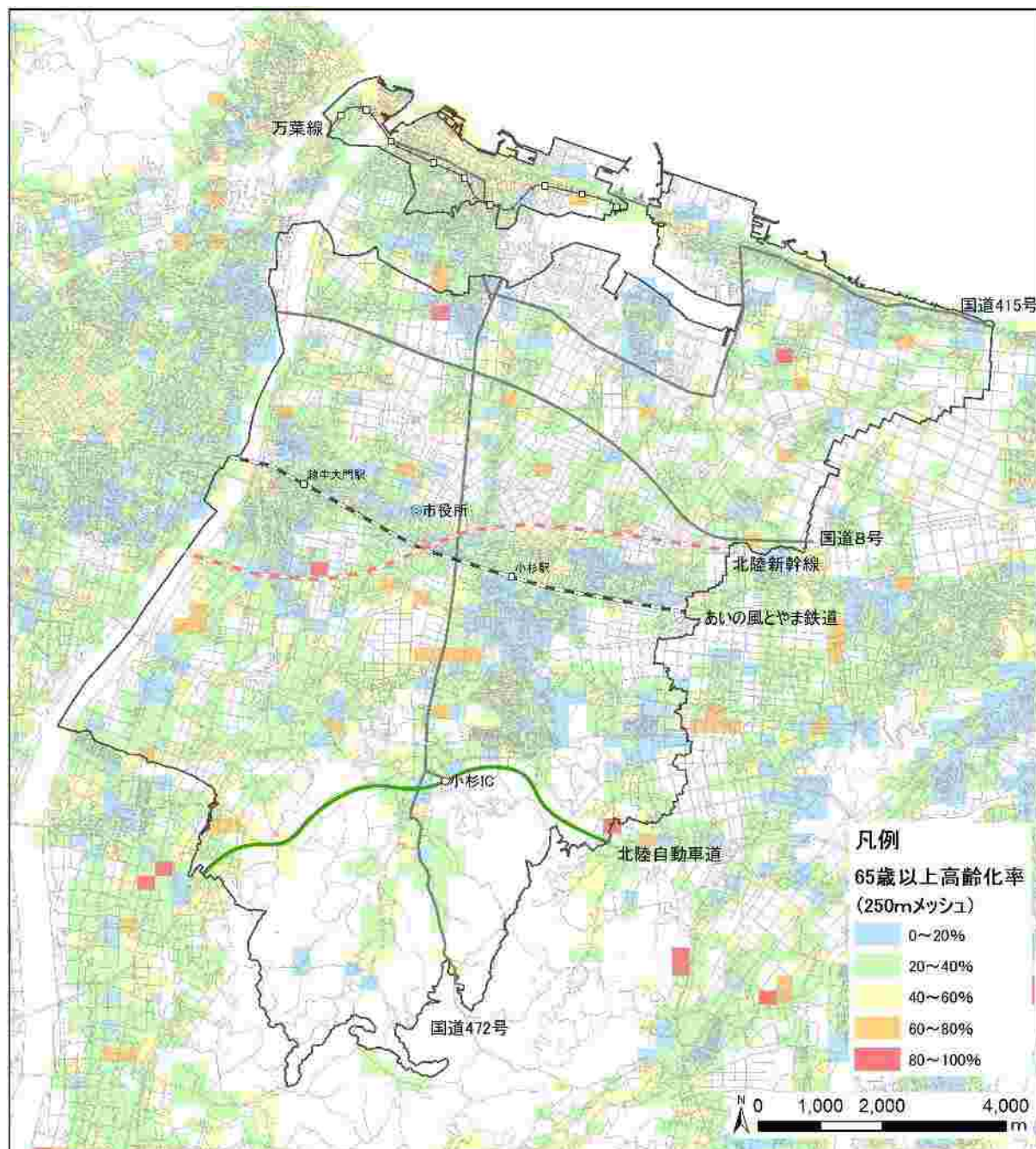


出典：平成27年（2015年）国勢調査

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。）。

【市内高齢化率】

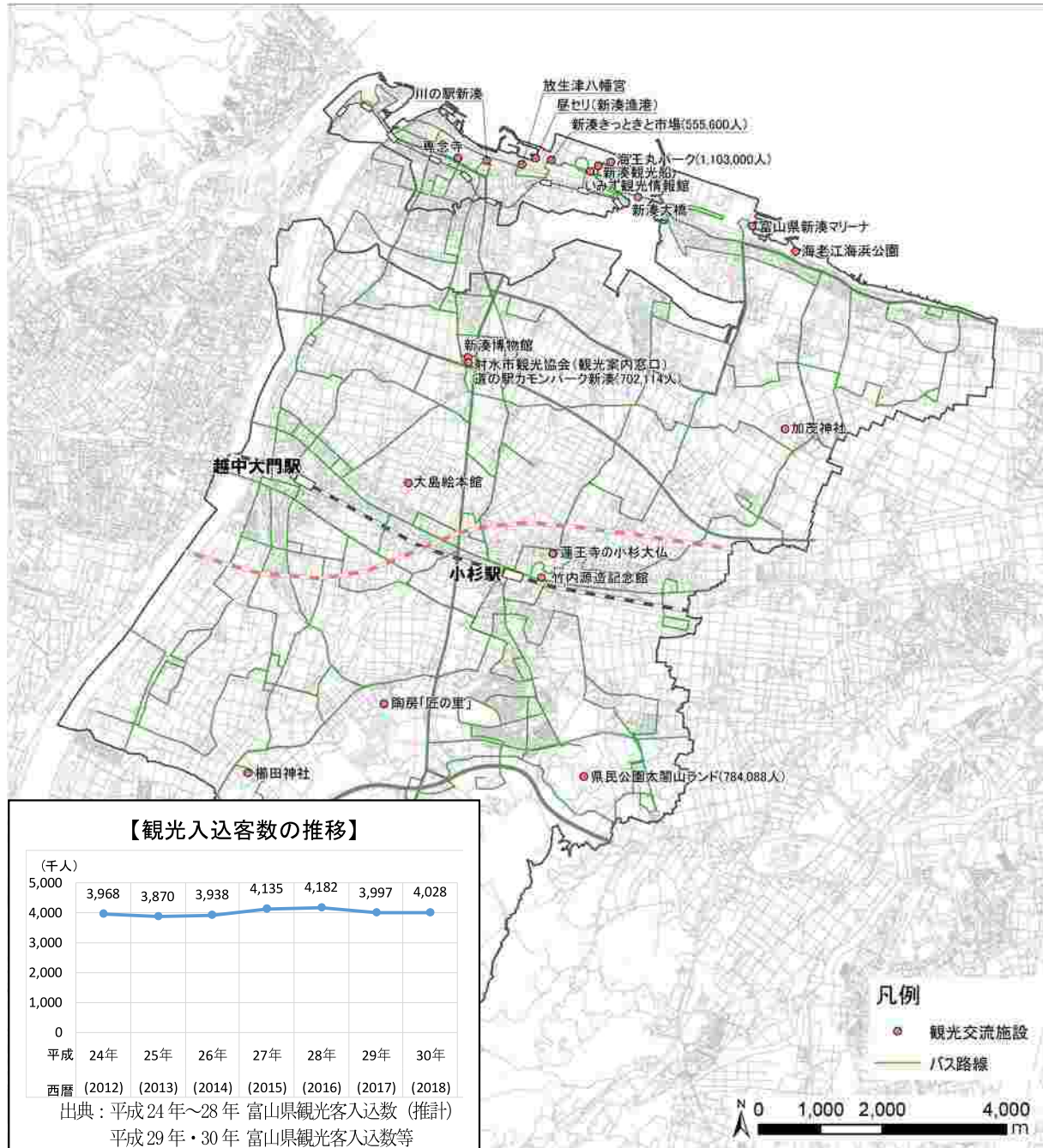


出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査

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）】



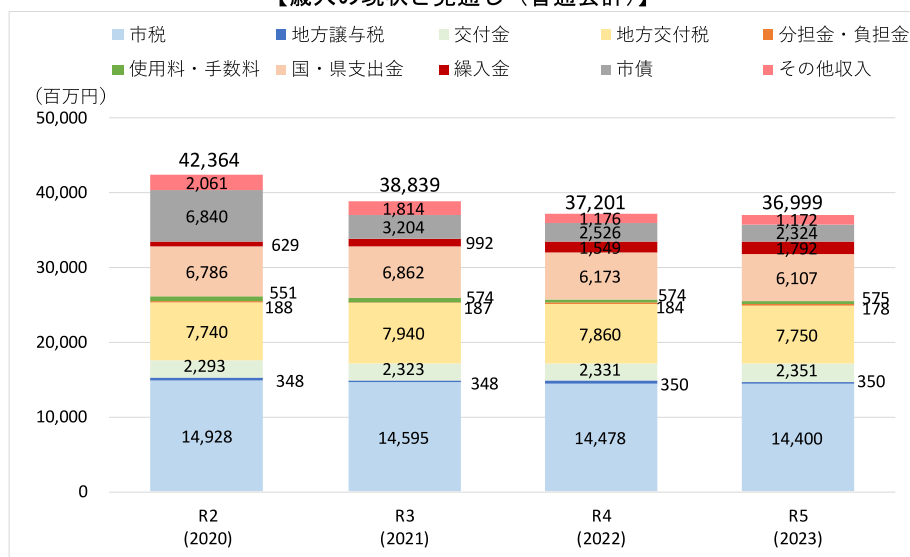
出典：射水市港湾・観光課資料

2 本市の財政見通し

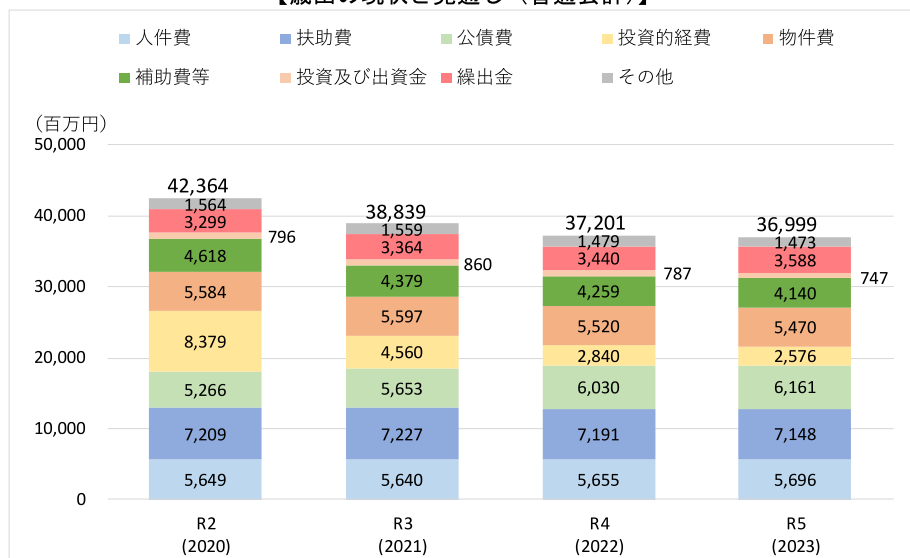
射水市後期実施計画財政見通し（案）（令和２年度（2020年度）～令和５年度（2023年度））では、令和２年度（2020年度）の当初予算額をもとに財政見通しの推計を行った結果、歳入については、合併算定替により交付されていた普通交付税が令和３年度（2021年度）から射水市の本来の規模で算定した交付税額（一本算定）となること、また市債においても令和２年度（2020年度）には合併特例事業債が発行限度額に達する見込みであることなどに伴い、財源の確保がこれまで以上に厳しさを増すことが想定されます。

一方、歳出は、今後の高齢者人口の増加等に伴い社会保障関係費の増加が懸念されることなどから、真に行政が担うべき役割を一層見極め、将来にわたって健全な財政を堅持していくためにも、新たな財源の確保や受益者負担の適正化、真に必要な事業の「選択と集中」など、行財政改革に果敢に取り組むことが重要です。

【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）】



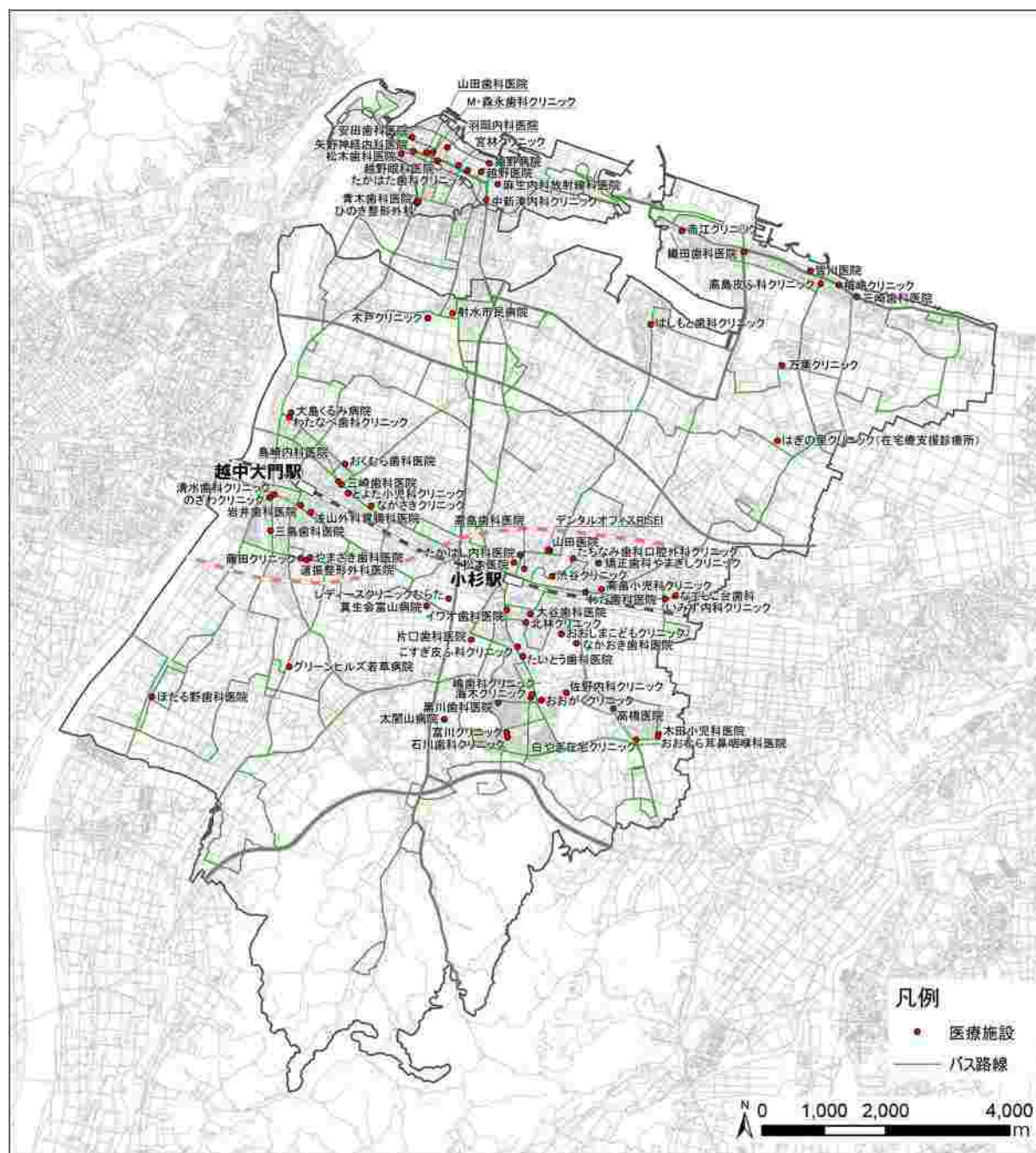
出典：射水市財政課資料

3 市内主要施設の立地状況

(1) 医療施設

- 医療施設は、人口密度の高い既成市街地の中心部や太閤山等の一部を中心に立地しています。

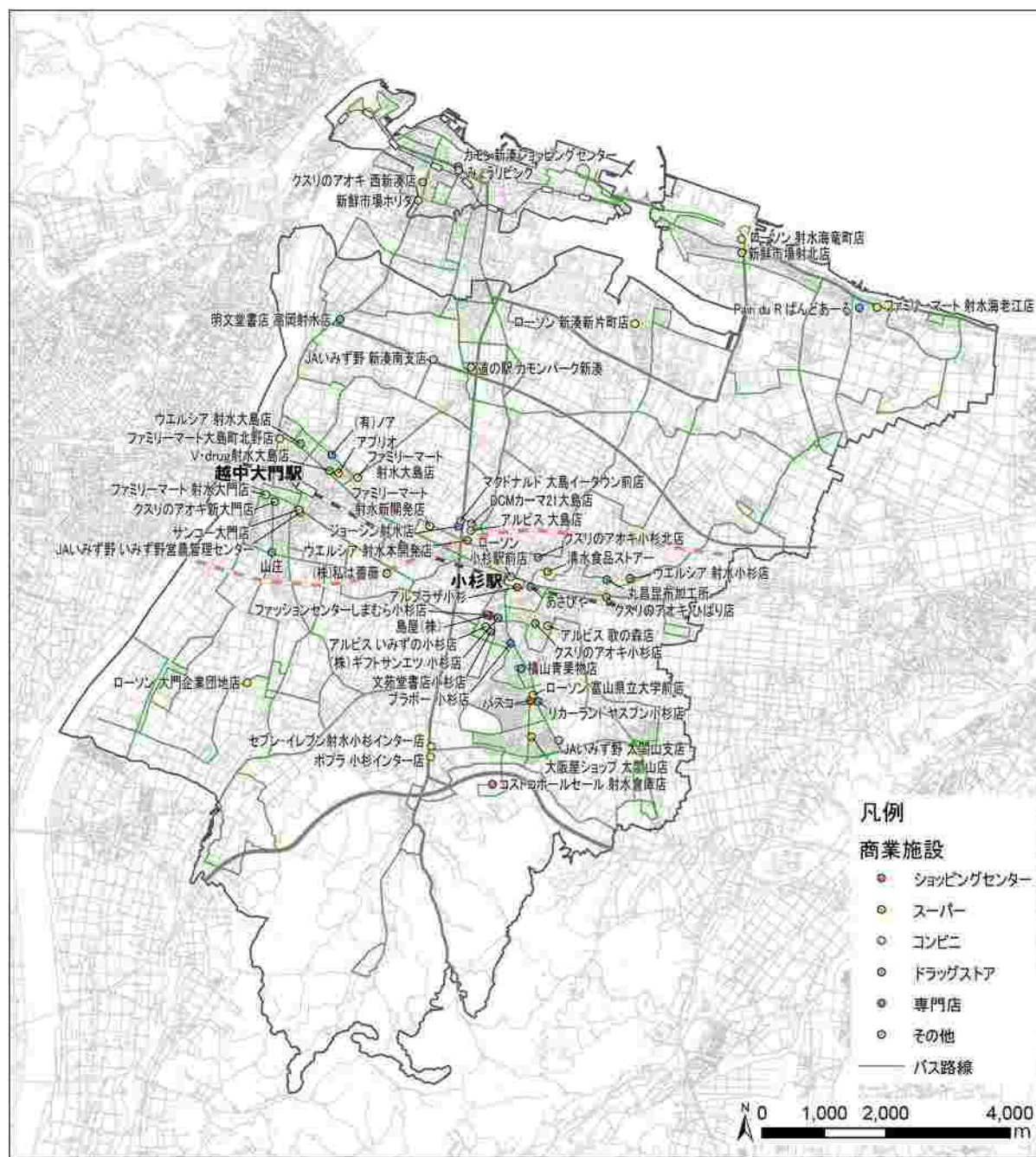
【医療施設位置図】



(2) 主な商業施設

- 主な商業施設（市民アンケートで目的地として回答のあったもの）は、あいの風とやま鉄道の小杉駅や越中大門駅、国道 472 号沿線を中心に立地しています。

【主な商業施設位置図】



(3) 教育施設

- 教育施設は、市内全域に点在していますが、特に小杉駅周辺や南東部地域には高等教育機関などが集積しています。

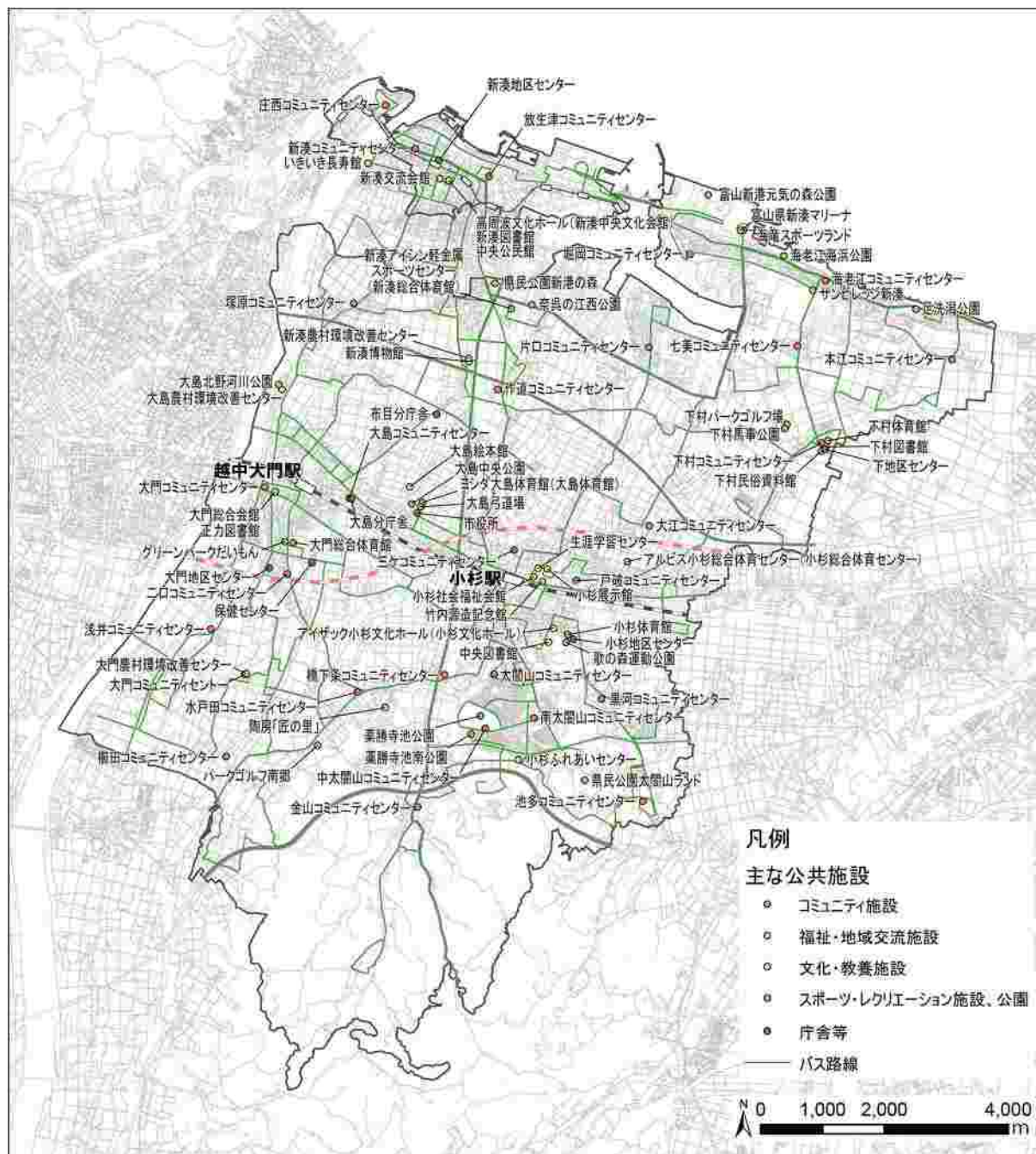
【教育施設位置図】



(4) 主な公共施設

- 主な公共施設は、教育施設同様、市内全域に点在しています。

【主な公共施設位置図】

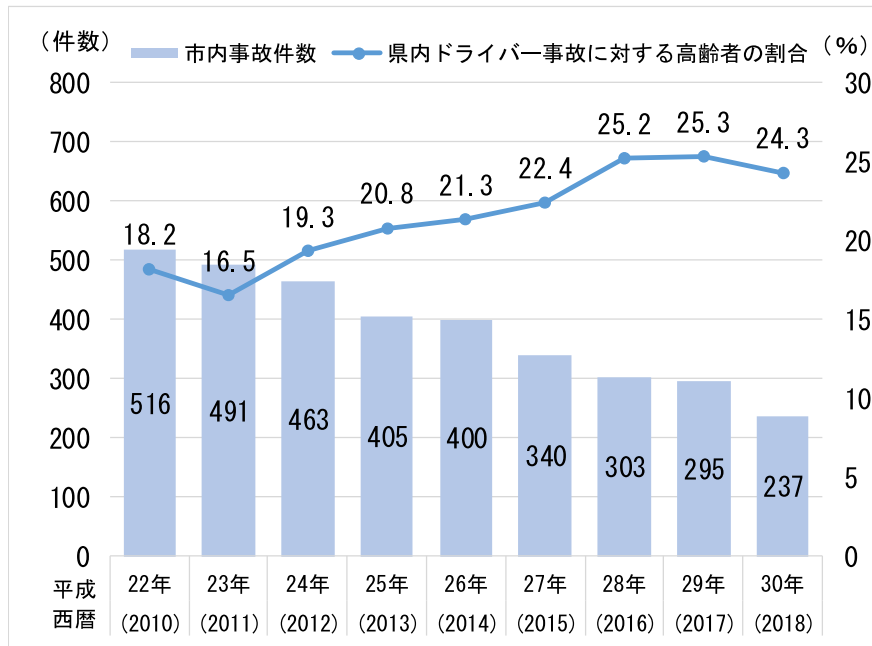


4 市内交通事故発生状況等

(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) 高齢者運転免許自主返納支援

●65歳以上の運転免許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、支援事業の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】	【高齢者運転免許自主返納支援事業の利用者数の推移】																		
下記のいずれか一つを選択 ①コミュニティバス等 無料乗車証5年間 ②万葉線回数券2万円相当分 ③加越能バス回数券 2万円相当分 ④富山地方鉄道ICカード 2万円相当分 ※ 平成30年度(2018年度)から支援内容を拡充しました。	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>利用者数 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成23年度 (2011)</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>平成24年度 (2012)</td> <td>85</td> </tr> <tr> <td>平成25年度 (2013)</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>平成26年度 (2014)</td> <td>102</td> </tr> <tr> <td>平成27年度 (2015)</td> <td>127</td> </tr> <tr> <td>平成28年度 (2016)</td> <td>167</td> </tr> <tr> <td>平成29年度 (2017)</td> <td>182</td> </tr> <tr> <td>平成30年度 (2018)</td> <td>257</td> </tr> </tbody> </table>	年次	利用者数 (人)	平成23年度 (2011)	94	平成24年度 (2012)	85	平成25年度 (2013)	90	平成26年度 (2014)	102	平成27年度 (2015)	127	平成28年度 (2016)	167	平成29年度 (2017)	182	平成30年度 (2018)	257
年次	利用者数 (人)																		
平成23年度 (2011)	94																		
平成24年度 (2012)	85																		
平成25年度 (2013)	90																		
平成26年度 (2014)	102																		
平成27年度 (2015)	127																		
平成28年度 (2016)	167																		
平成29年度 (2017)	182																		
平成30年度 (2018)	257																		

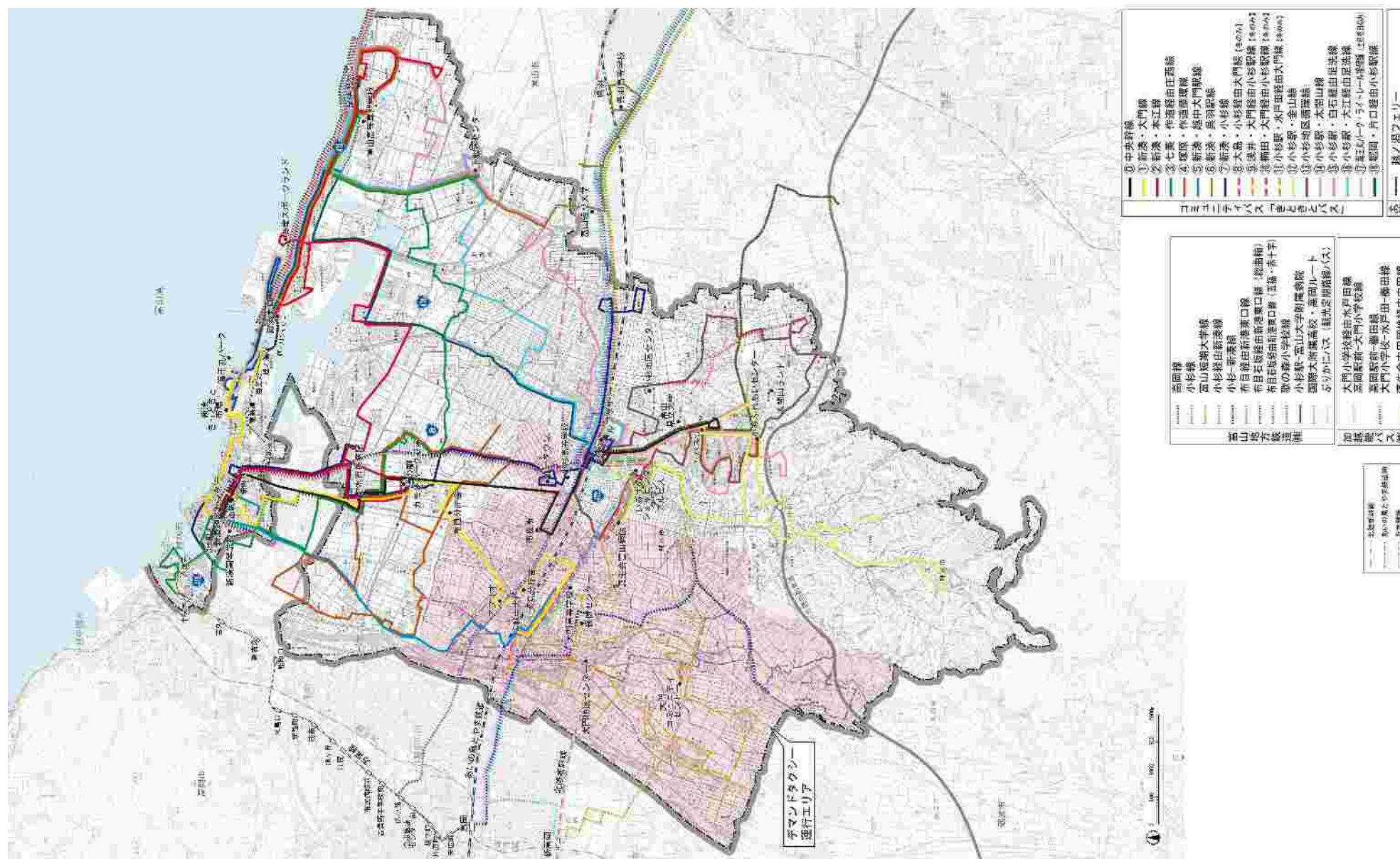
第3章 射水市の公共交通の現状

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)	・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 ・国際大学付属高校・高岡ルート ・ぶりにかにバス（観光定期路線バス）
	加越能バス(株)	・大門小学校経由水戸田線 ・大門小学校-水戸田-櫛田線 ・高岡駅前-大門小学校線 ・高岡駅前-櫛田線 ・済生会中田団地経由中田線
コミュニティバス	射水市 ・海王交通(株) ・(株)三島野観光 ・エムアールテクノサービス(株)	①中央幹線 ①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・大門経由小杉駅線 ※ ⑧・⑨・⑩・⑪は冬期（12～2月）のみ運行。 ⑩櫛田・大門経由小杉駅線 ⑪小杉駅・水戸田経由大門線 ⑫小杉駅・金山線 ⑬小杉地区循環線 ⑭小杉駅・太閤山線 ⑮小杉駅・白石経由足洗線 ⑯小杉駅・大江経由足洗線 ⑰海王丸パーク・ライトレール接続線 ⑱堀岡・片口経由小杉駅線
デマンドタクシー	射水市 (大門タクシー(株))	運行エリア 大門・大島地区及び射水市民病院、小杉駅南口、 いみずのショッピングタウン アルビス前
タクシー	・いみずタクシー(株)	・海王交通(株) ・(有)小杉タクシー ・大門タクシー(株)
県営フェリー	富山県	・越ノ潟-堀岡

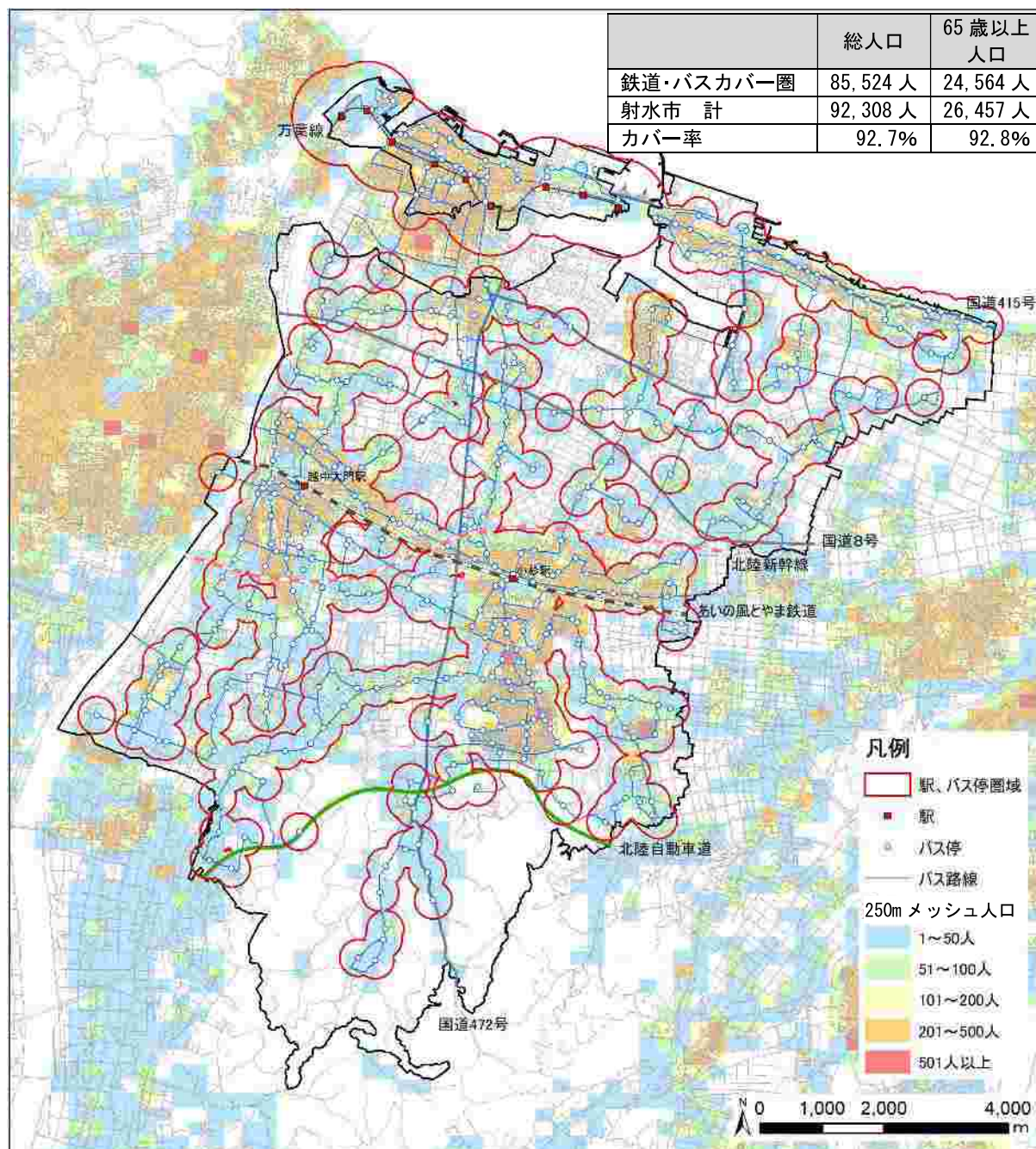
【市内公共交通ネットワーク図】



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

【鉄道・バス圏域カバー状況図】



出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査 250m メッシュ人口

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

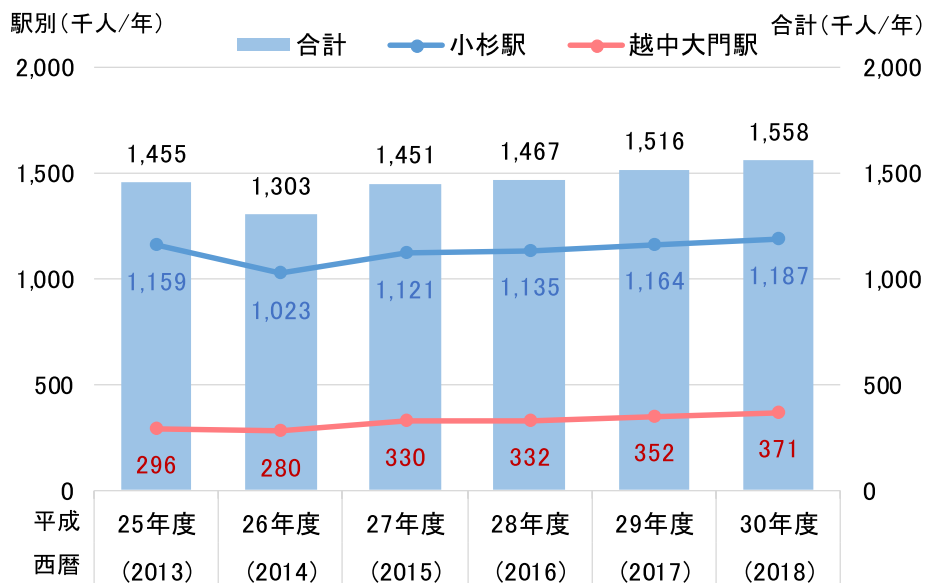
3 各公共交通機関の利用状況

(1) 鉄道

① あいの風とやま鉄道（駅別乗車人数）

- 射水市内のあいの風とやま鉄道各駅乗車人数の合計は、平成26年度（2014年度）が減少しているものの、それ以降は年々増加し、概ね1,500千人/年前後で推移しています。
- 駅別乗車人数は、近年は、小杉駅が約1,150千人/年、越中大門駅は約350千人/年以上で推移しています。

【あいの風とやま鉄道乗車人数の推移】

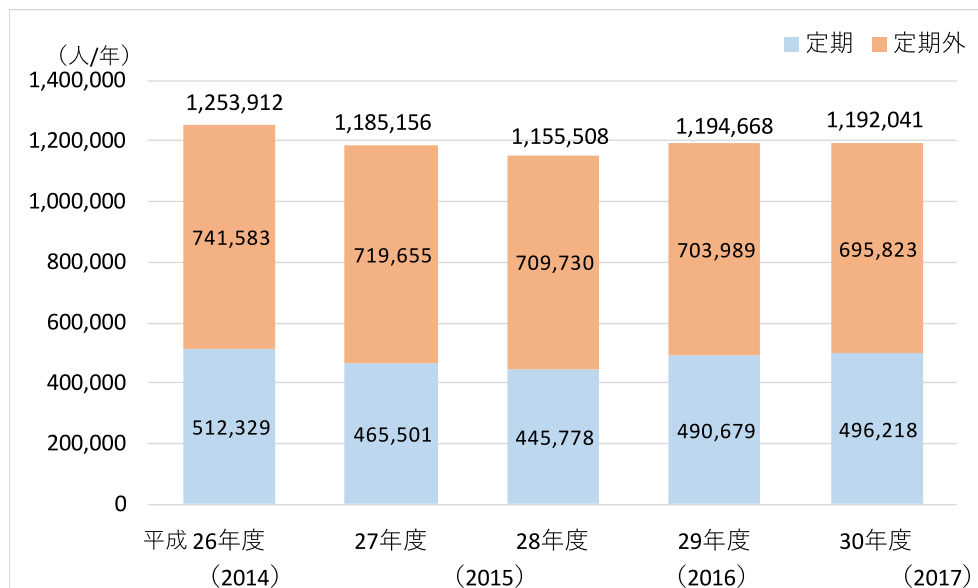


※北陸新幹線開業前（平成27（2015年）3月14日）まではJR西日本

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】

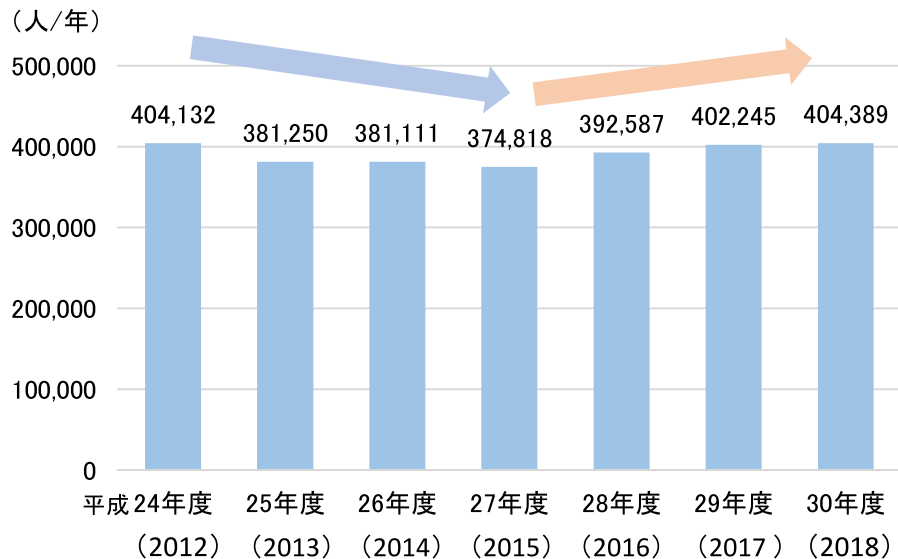


(2) コミュニティバス

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】

路線番号	路線名	備考	平成24年度 (2012)	平成25年度 (2013)	平成26年度 (2014)	平成27年度 (2015)	平成28年度 (2016)	平成29年度 (2017)	平成30年度 (2018)	増減傾向	H24に対するH30の増*
①	中央幹線						9,493	21,566	24,262		+13%
②	新湊・大門線		43,966	39,687	35,359	35,677	35,935	34,940	35,183		-20%
③	新湊・本江線		93,018	72,119	71,930	66,196	74,535	70,827	69,283		-26%
④	七美・作道経由庄西線		26,697	22,658	19,390	17,781	14,437	14,182	15,385		-42%
⑤	塚原・作道循環線		5,271	3,957	4,049	3,122	2,288	1,884	1,896		-64%
⑥	新湊・越中大門駅線		21,965	22,130	24,085	25,099	24,037	25,761	24,290		+11%
⑦	新湊・呉羽駅線		17,014	16,559	15,088	14,743	13,504	15,031	14,369		-16%
⑧	新湊・小杉線		49,688	56,969	61,444	64,389	74,019	73,389	71,130		+43%
⑨	大島・小杉経由大門線	12-2月のみ運行	725	357	378	466	505	537	605		-17%
⑩	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%
⑪	櫛田・大門経由小杉駅線	12-2月のみ運行	244	339	356	509	531	646	296		+21%
⑫	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%
⑬	小杉駅・金山線		18,855	17,281	16,438	16,814	15,506	13,794	12,862		-32%
⑭	小杉地区循環線		24,435	25,064	24,522	24,087	24,754	24,965	24,332		-0%
⑮	小杉駅・太閤山線		62,084	56,827	55,984	58,799	55,428	51,899	56,308		-9%
⑯	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%
⑰	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%
⑱	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%
⑲	堀岡・片口経由小杉駅線		7,380	14,012	17,940	16,449	18,517	18,924	21,824		+196%
計			404,132	381,250	381,111	374,818	392,587	402,245	404,389		+0%

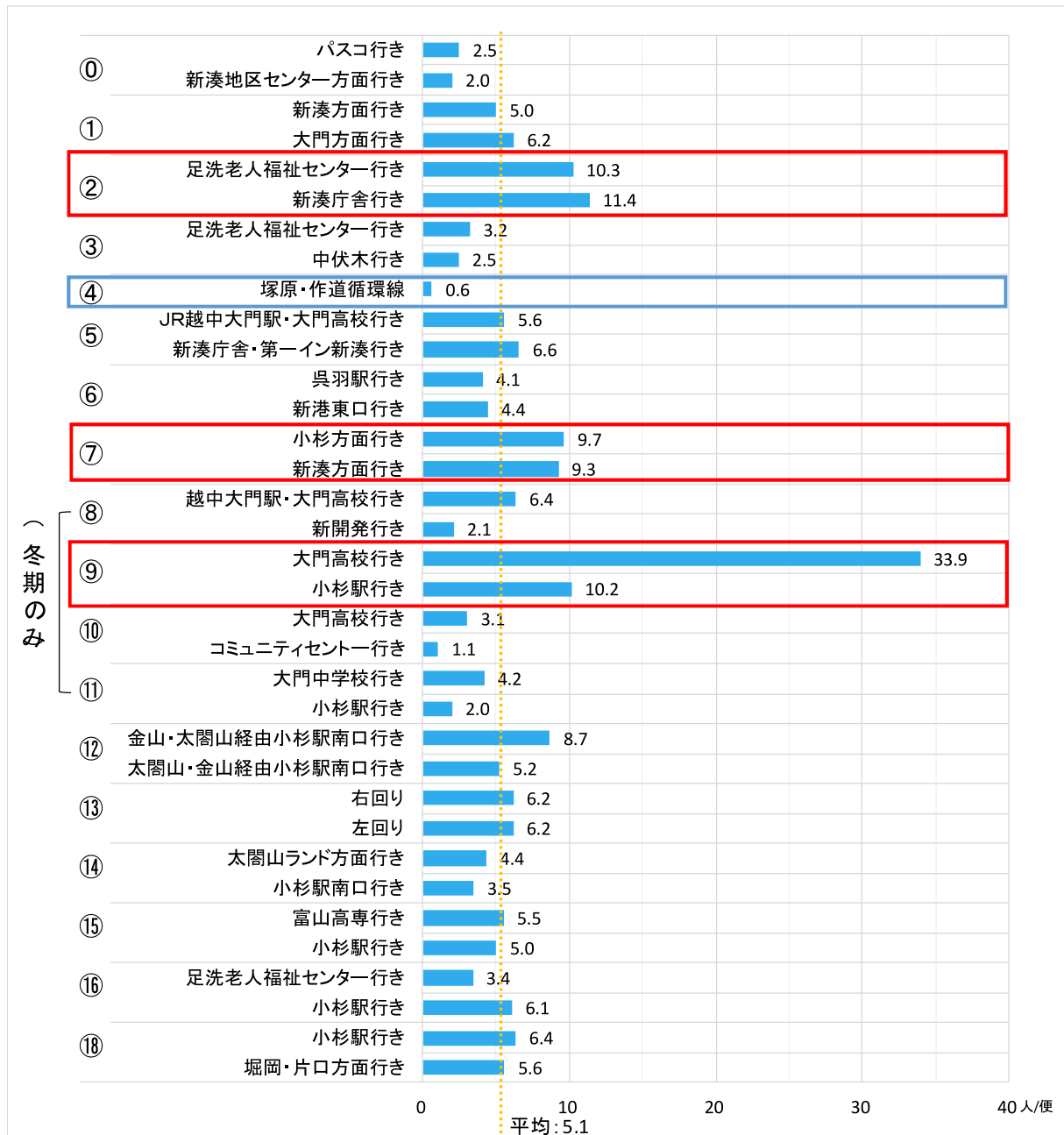
単位：人/年

※中央幹線のみ前年比

② 路線別 1 便当たり平均利用者数

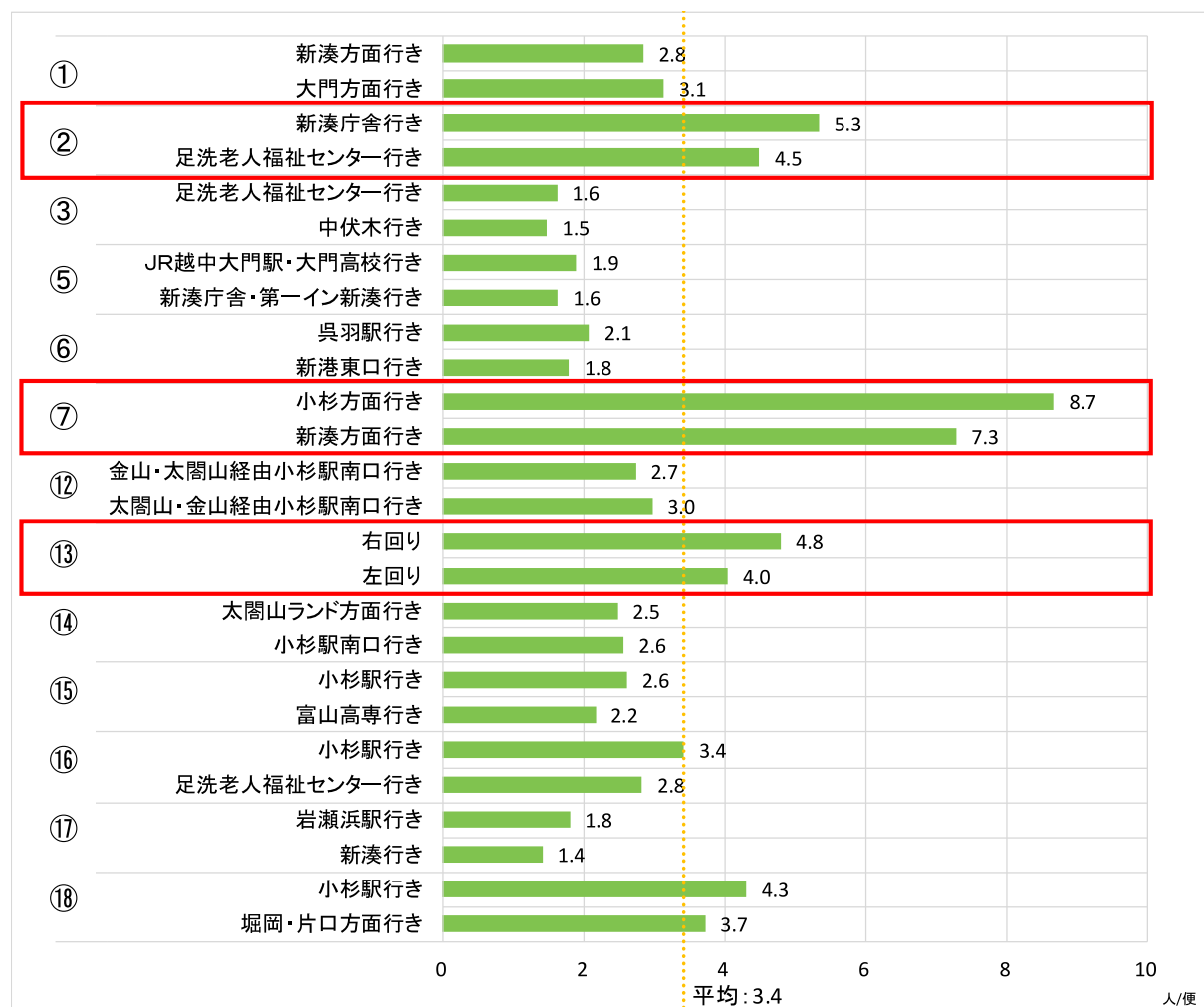
- 平日全体の 1 便当たり平均利用者は、5.1 人/便となっています。
- 路線ごとの偏りが大きく、「②新湊・本江線」「⑦新湊・小杉線」「⑨浅井・大門経由小杉駅線（冬期のみ運行）」が概ね 10 人/便以上と多い一方、「④塚原・作道循環線」は 0.6 人/便と少ないなど、利用状況に差が生じています。

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



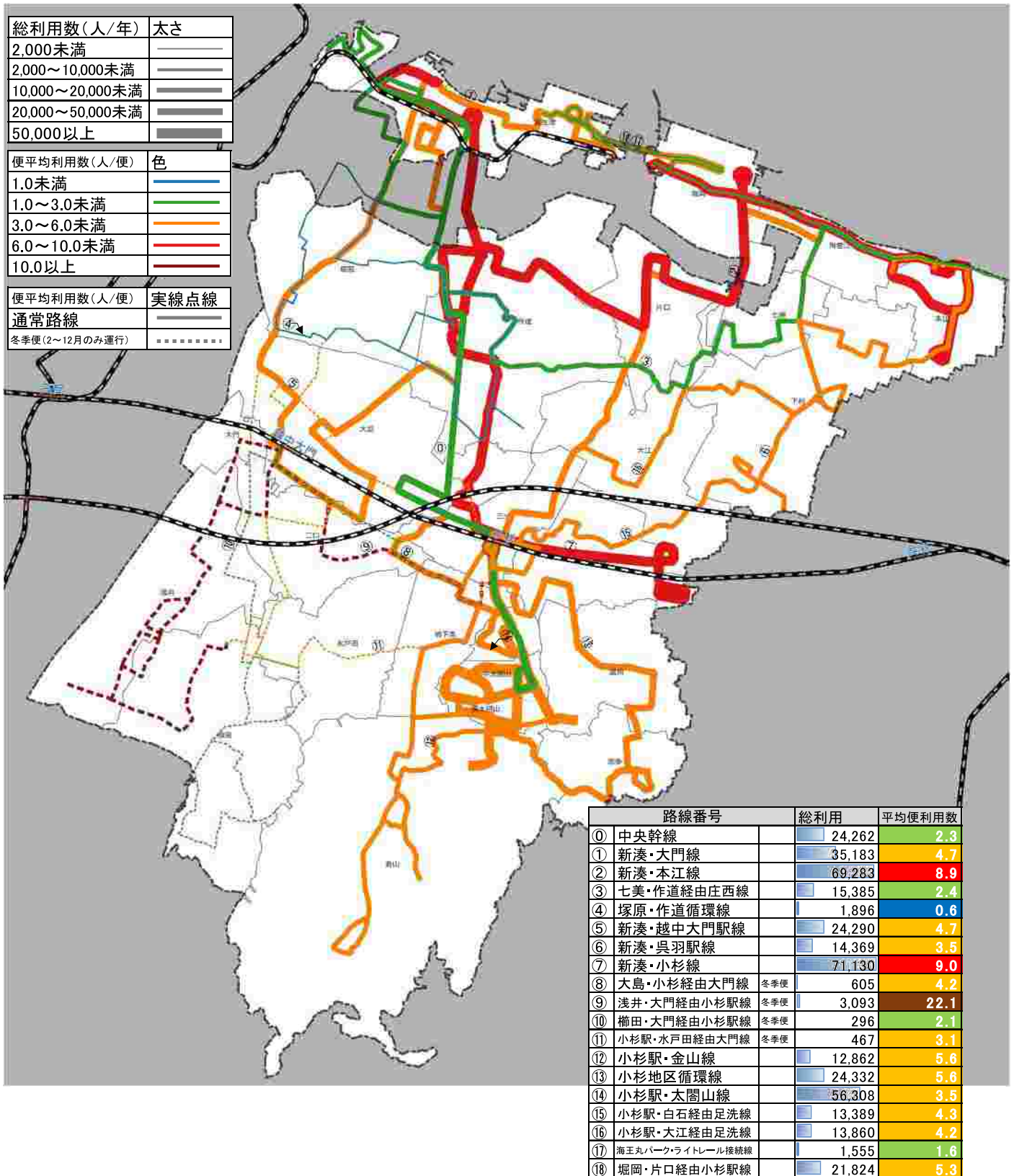
- 休日全体の1便当たり平均利用者は、3.4人/便となっています。
- 平日ほどではないものの、路線ごとの偏りが大きく、「②新湊・本江線」「⑦新湊・小杉線」「⑬小杉地区循環線」が概ね5人/便以上と多い一方、2人/便を下回る路線も多く、利用状況に差が生じています。

【路線別1便当たり平均利用者数（平成30年度（2018年度）・休日）】



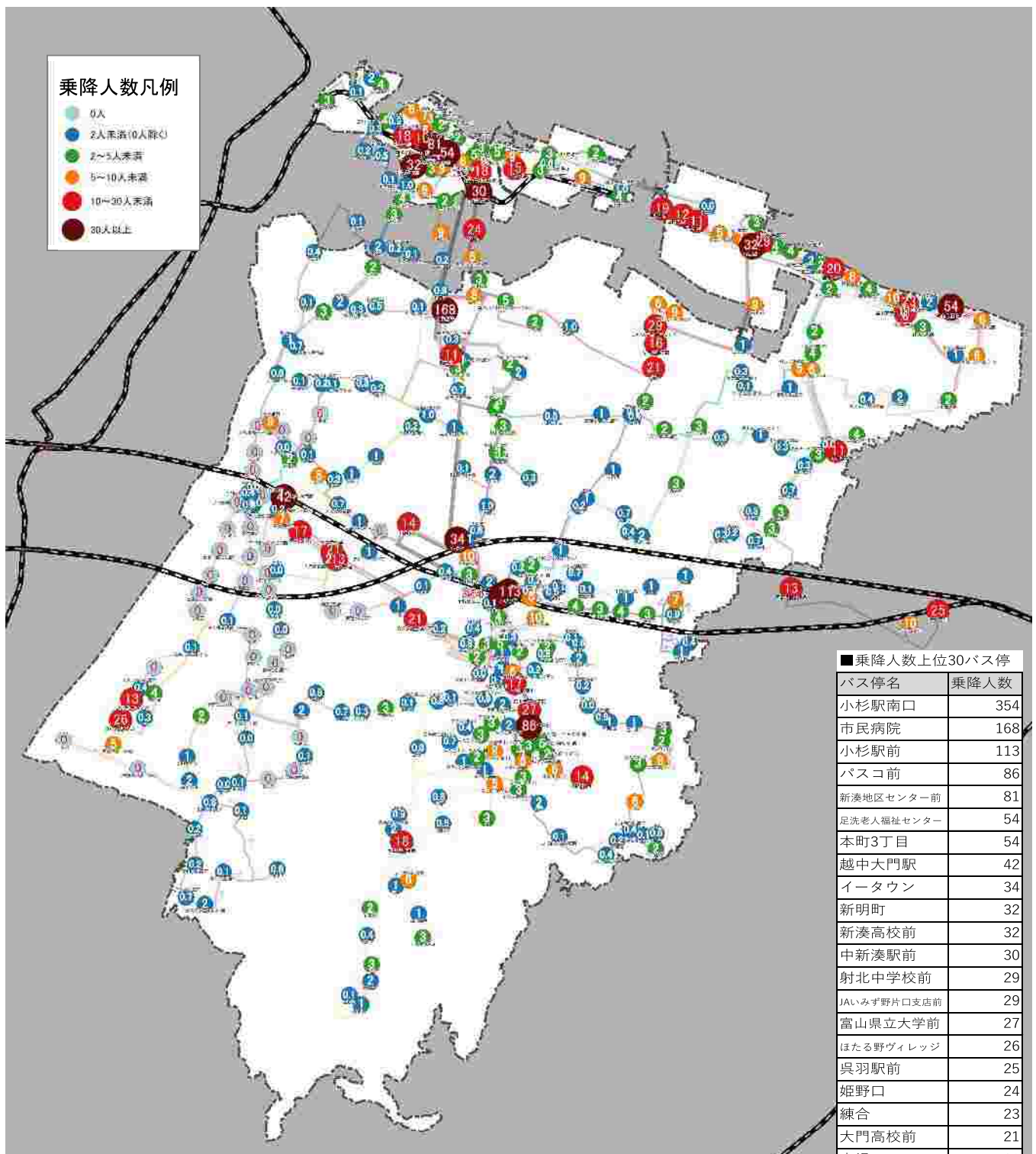
③ 路線別総利用者数と便平均利用者数の重ね図（平成30年度（2018年度））

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



④ バス停別日平均乗降人数（平成 30 年度（2018 年度））

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

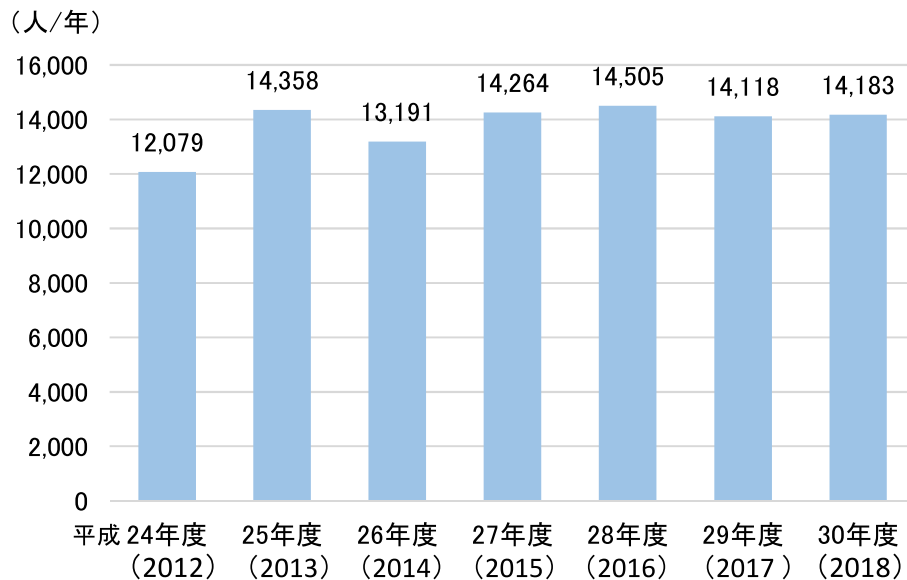


※ 1人未満（0人除く）のみ小数点第1位未満四捨五入、その他は小数点未満四捨五入で表示。

(3) デマンドタクシー

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

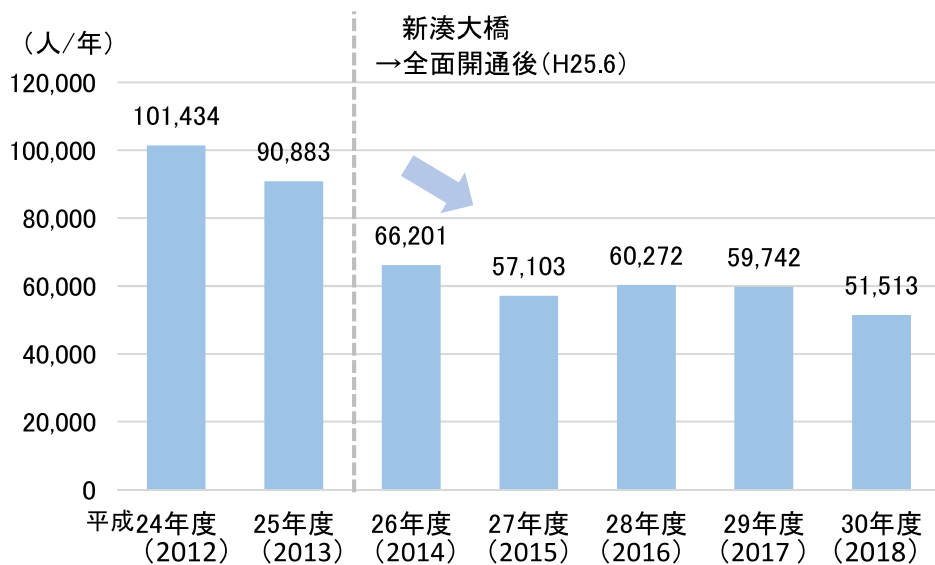
【デマンドタクシー利用者数の推移】



(4) 県営フェリー

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

【県営フェリー利用者数の推移】



(5) 駐車場・駐輪場の設置状況等

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

① 市営駐車場の設置・利用状況

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

平成 31 年（2019 年）3 月末

② 市が設置する駐輪場の利用状況

設置個所	駐輪可能台数	利用状況
小杉駅前	135 台	ほぼ 100%
小杉駅前西	423 台	約 25%
小杉駅南	562 台	約 80%
越中大門駅前	420 台	約 90%

令和元年（2019 年）9 月末

③ 長距離列車利用者用の無料駐車場の設置状況

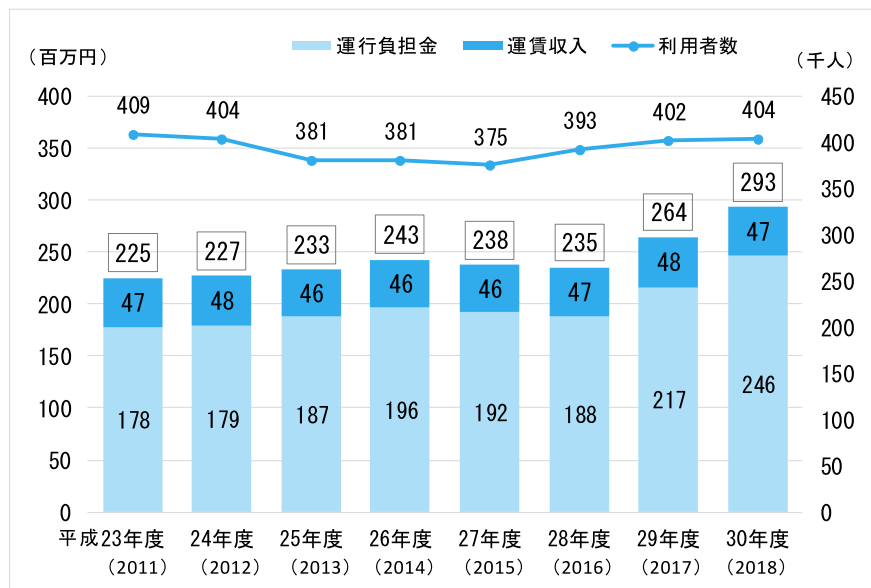
名称	区画数
小杉駅パークアンドライド駐車場	11 台
越中大門駅パークアンドライド駐車場	7 台

4 運行経費の推移

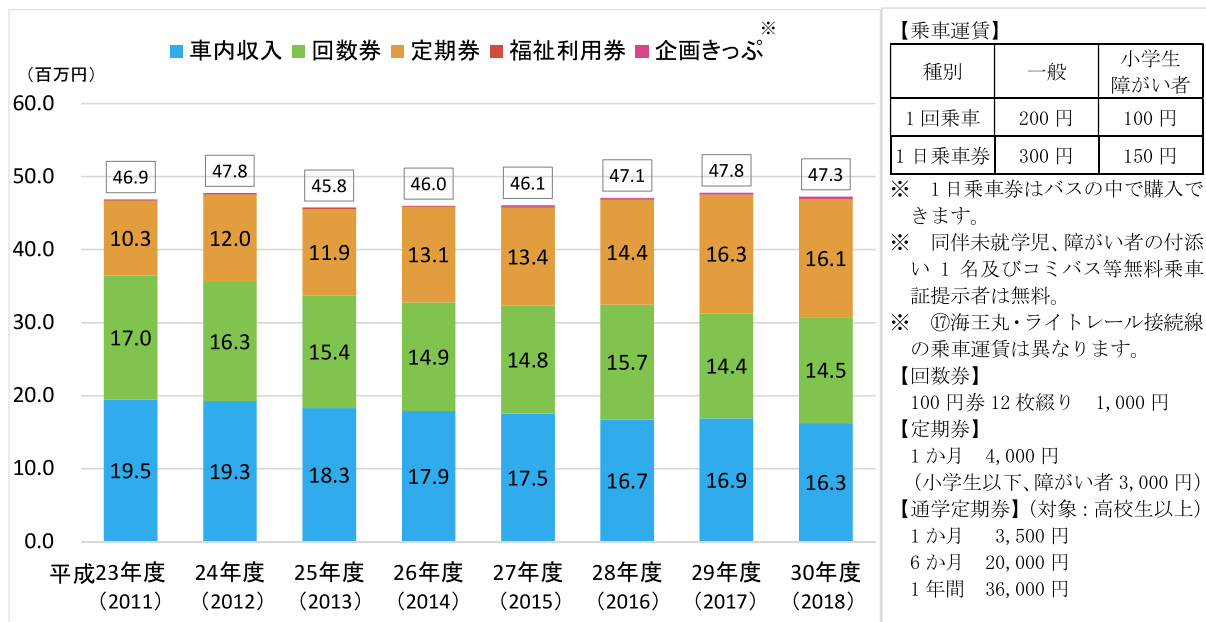
(1) コミュニティバス

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

【コミュニティバス運行経費の推移】



【コミュニティバス運賃収入の推移】



※ 「とやま1日乗り放題きっぷ」

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

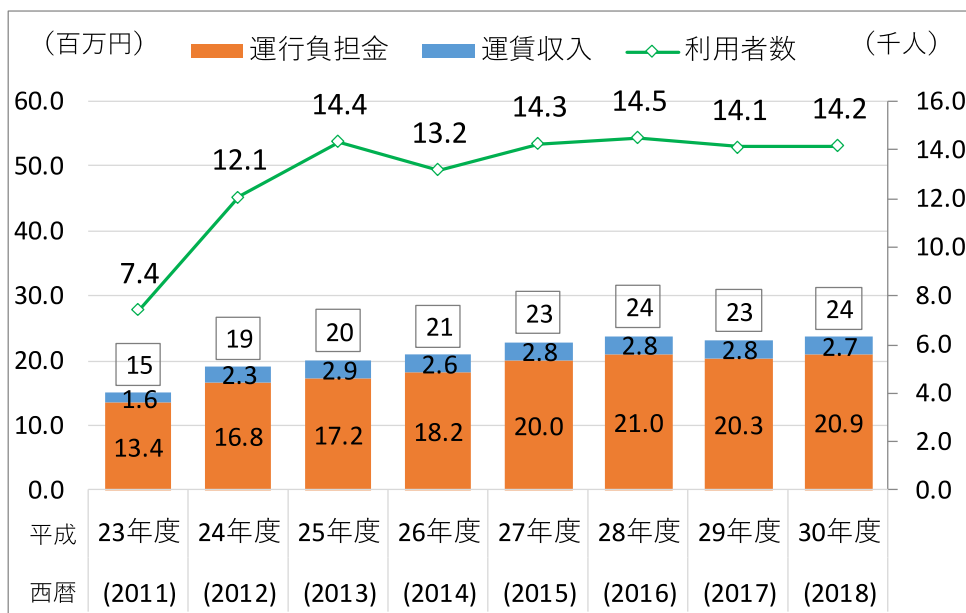
利用期間（2019年度）：2019年4月6日（土）～2020年2月29日（土）ただし、年末年始（12/29～1/3）は除く。

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

(2) デマンドタクシー

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

【デマンドタクシーの利用者数と運行経費の推移】



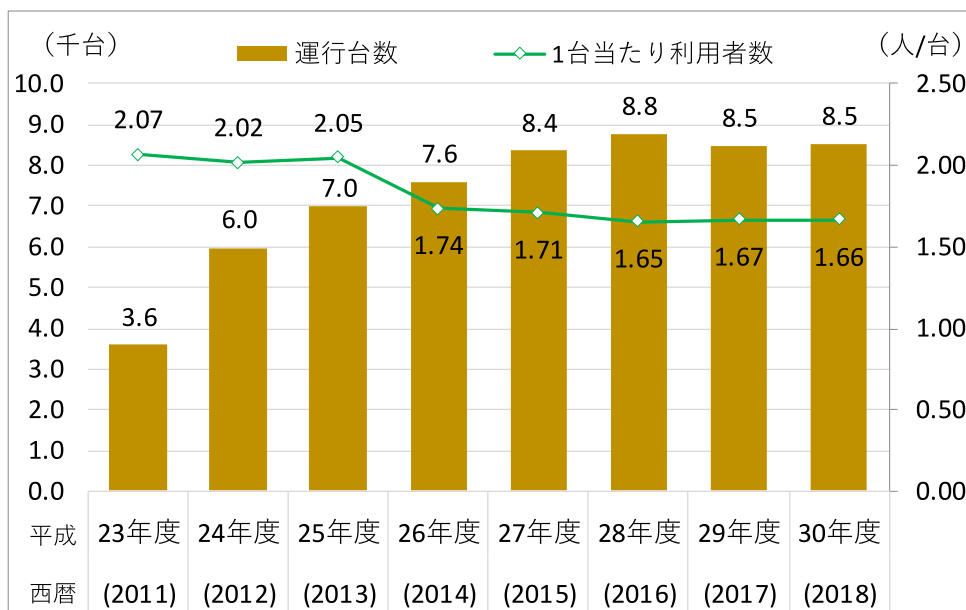
【乗車運賃】 1 回 300 円 1 日乗車券 500 円

※ 1 日乗車券はコミュニティバスも乗ることができます。

※ 同伴未就学児及びコミバス等無料乗車証提示者は無料

※ 小学生、障がい者、第 1 種障がい者の介護者は半額

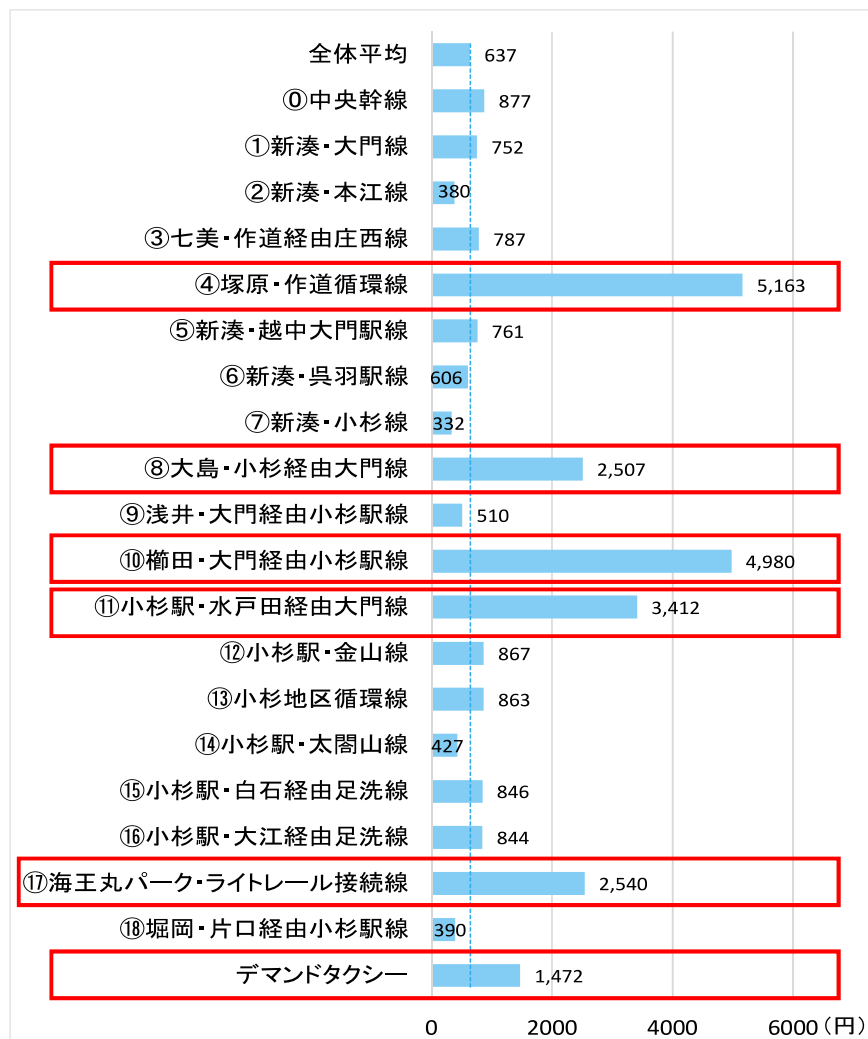
【デマンドタクシーの運行台数と 1 台当たりの利用者数の推移】



(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

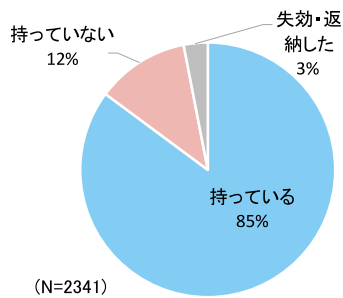
(1) 市民の移動の実態と市全体の公共交通に対する意向

① 市民の移動の実態等

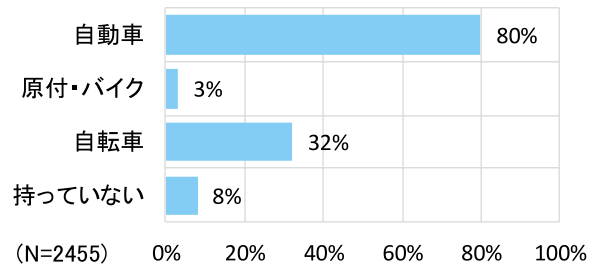
移動手段

- 自動車を自由に運転できる市民が多く、自動車への依存度が高い。

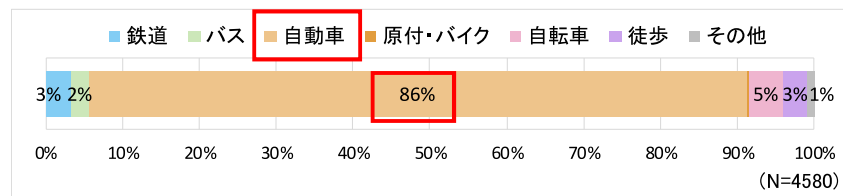
【免許保有率】



【自由に使える車両】



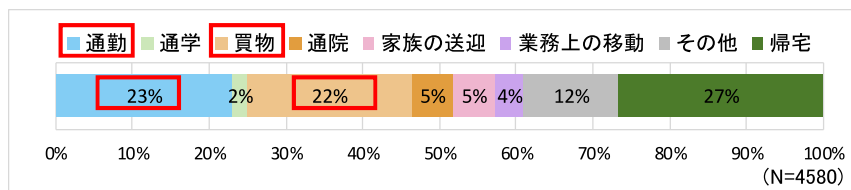
【交通手段分担率】



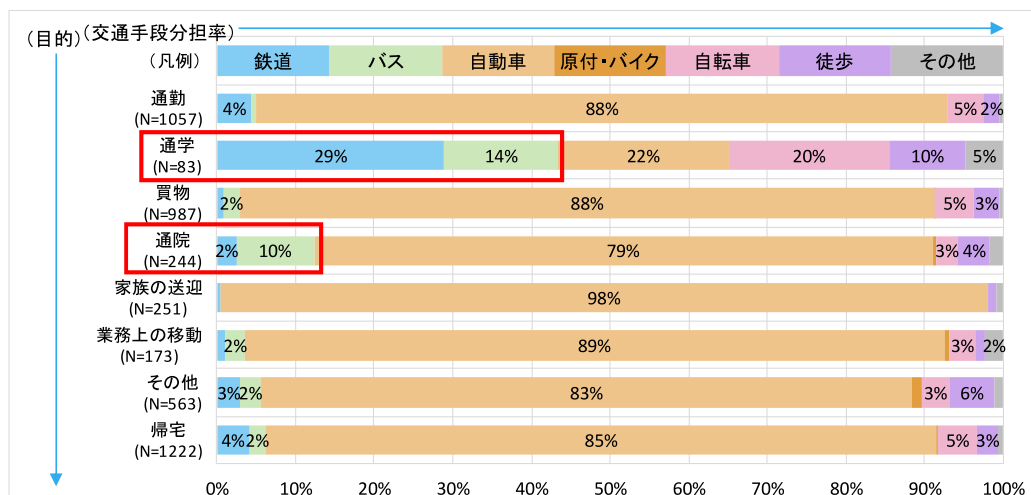
移動目的

- 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】

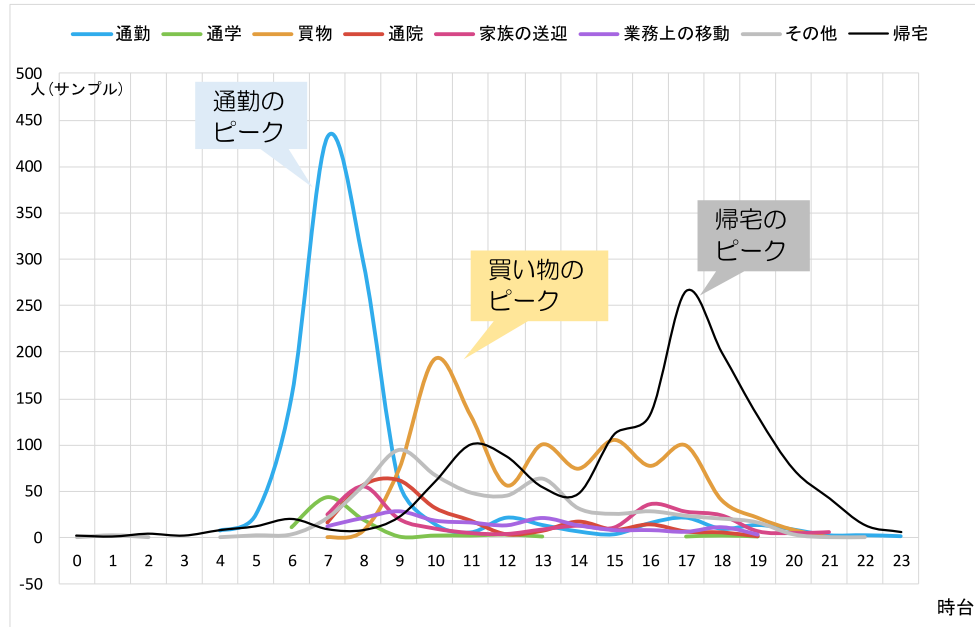


【移動目的別交通手段分担率】



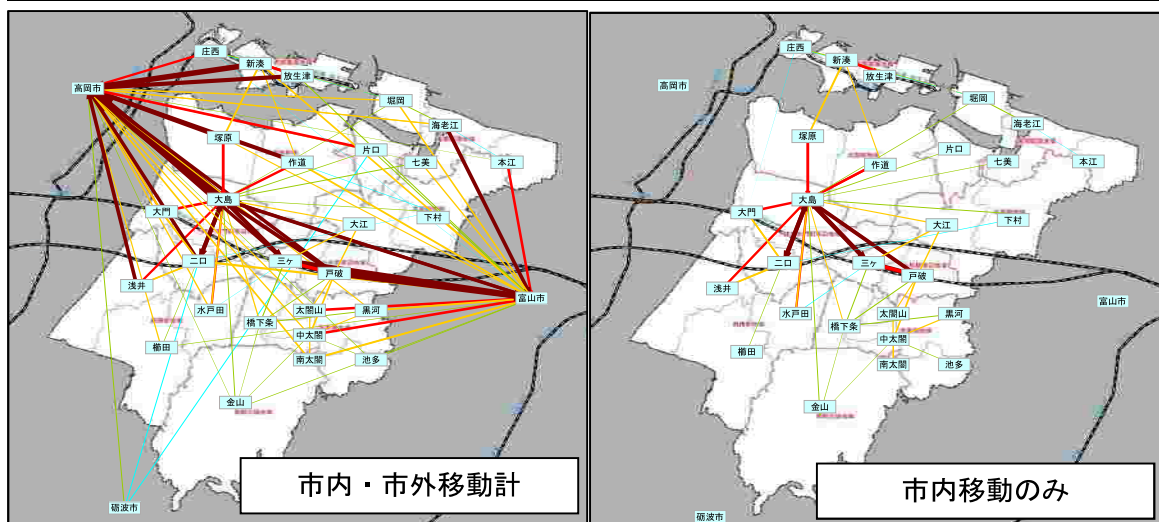
目的ごとの移動時間帯

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



移動傾向

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



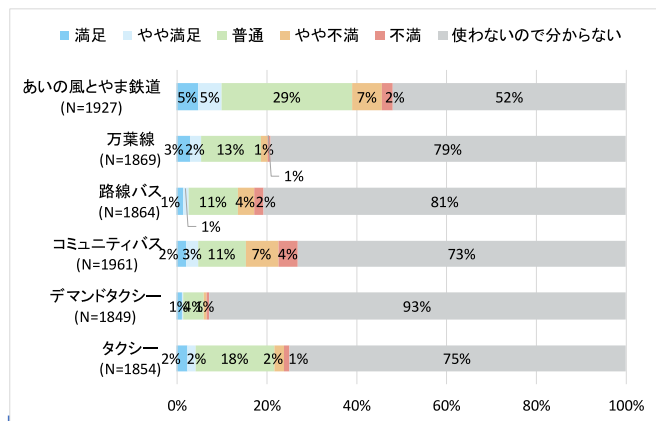
＜主な目的施設 ※（ ）内は所在地域振興会名又は所在市＞

買い物：アルビス大島店（大島）、アプリオ（大島）、サンヨー大門口（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）

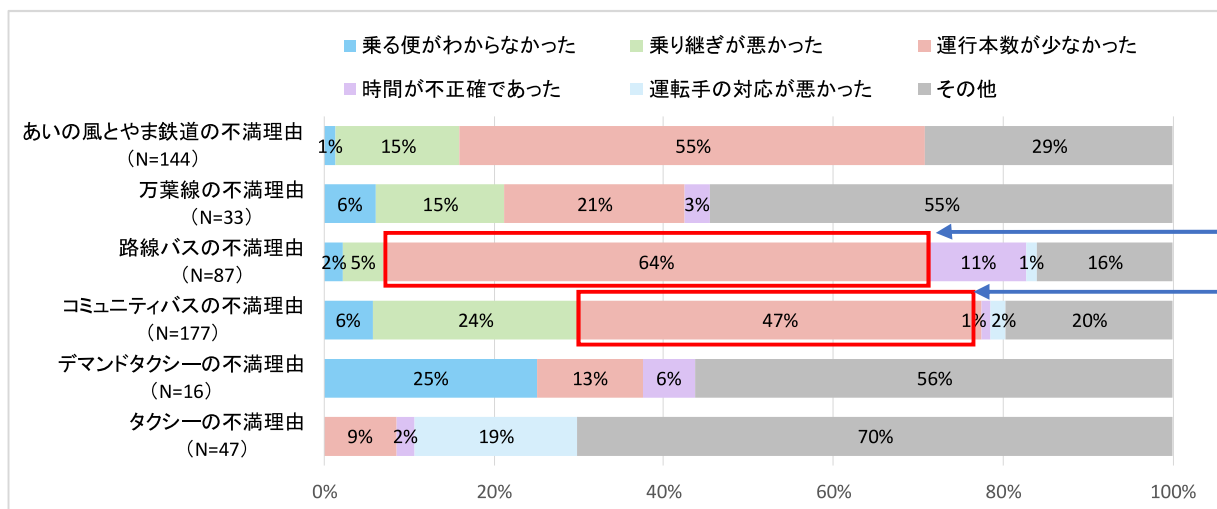
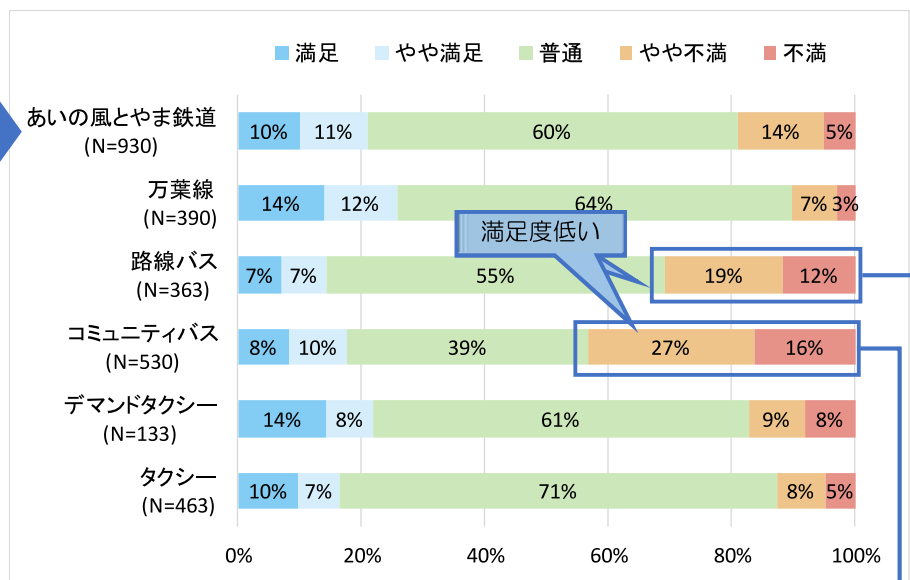
② 市全体の公共交通に対する意向

公共交通に対する市民満足度

- 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



公共交通に対する改善点等（自由意見）

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

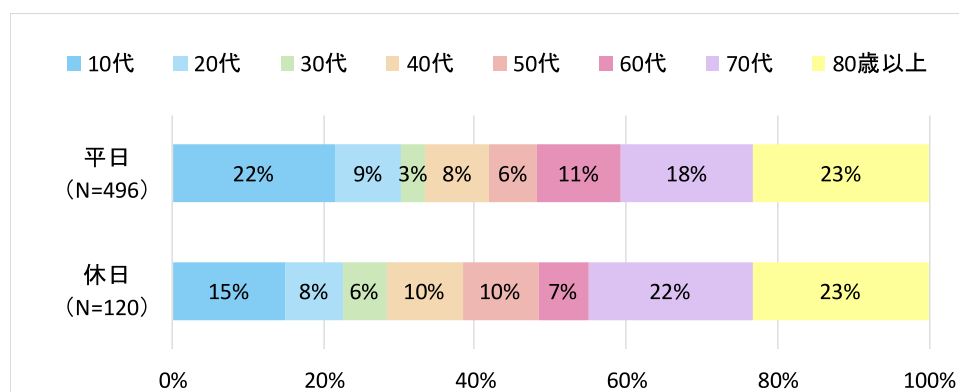
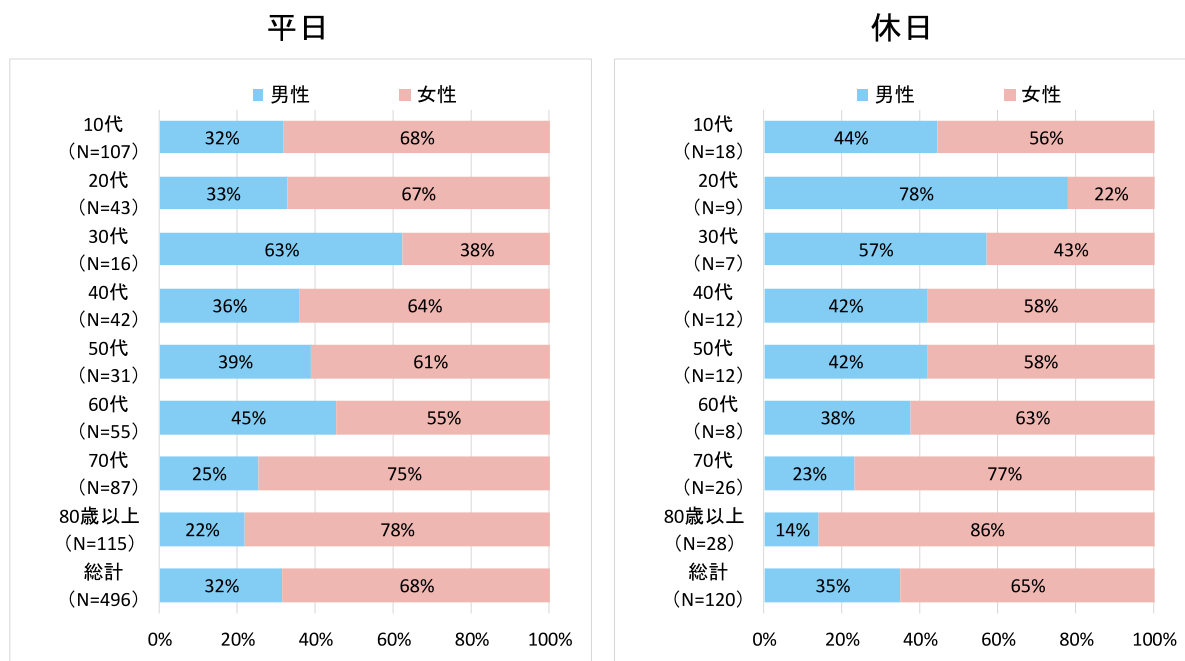
意見分類		件数
鉄道に関する意見	鉄道の本数・ダイヤ	8
	鉄道の車両増結・混雑緩和・車内環境	1
	新幹線・特急停車	0
	駅施設・バリアフリー	2
	駐車場・駐輪場・駅周辺	5
	新線・新駅整備	7
	鉄道の運休・遅延・雨雪対策	1
	鉄道の接遇・マナー・営業サービス	2
	鉄道の運賃	2
バスに関する意見	バスの運行ルート(自宅付近)	14
	バスの運行ルート(買い物施設・駅等)	17
	バスの運行ルート(病院)	10
	バスの運行ルート(学校)	4
	バスの運行ルート(見直し・廃止)	22
	コミュニティバスの充実	15
	コミュニティバスの廃止	8
	バス運行本数(本数の増減)	31
	バス運行本数(時間帯の見直し)	15
	バス運行本数(最終便)	8
	バス運行本数(病院へ)	0
	バス運行本数(買い物施設へ)	0
	バスの土日運行	0
	バスのフリー乗降	4
	バスの他交通機関との接続	22
	バスのバリアフリー化	2
	バス停施設	2
	バスの遅延対策・定時性向上	2
	バスのICカード	1
	バスのわかりやすさ・情報提供	24
	バスの接遇・マナー	14
	バスの運賃	1
	バスの運行コスト	25
デマンドに関する意見	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

(2) 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

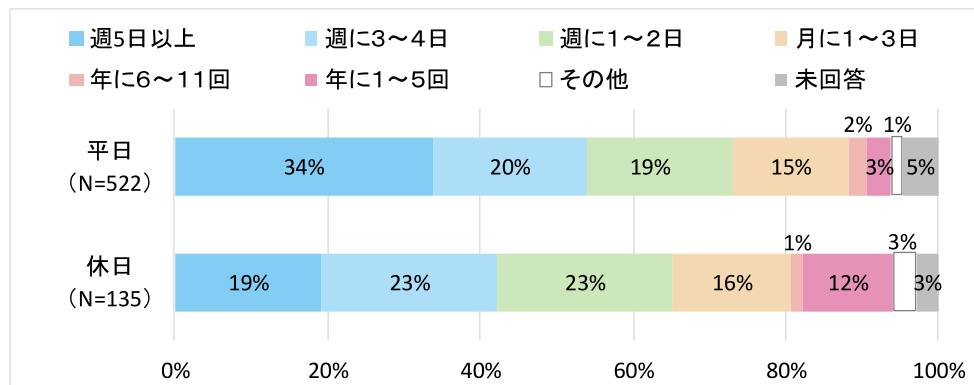
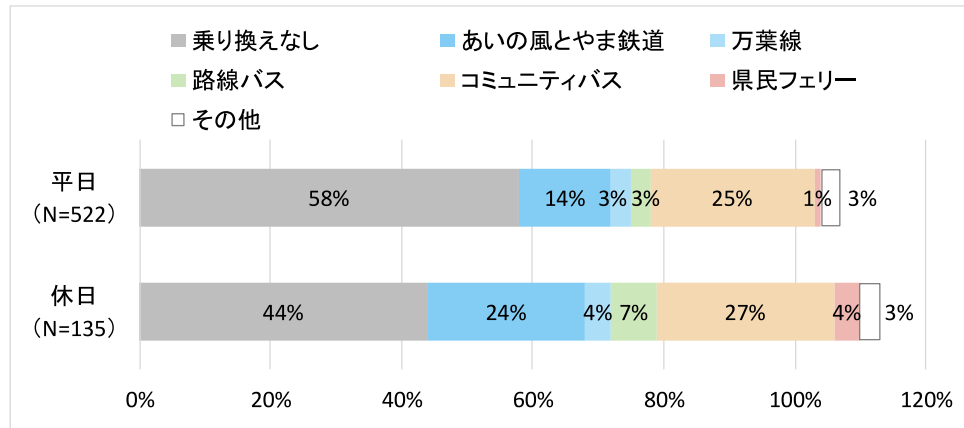
利用者の特徴（利用者アンケート）

●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。



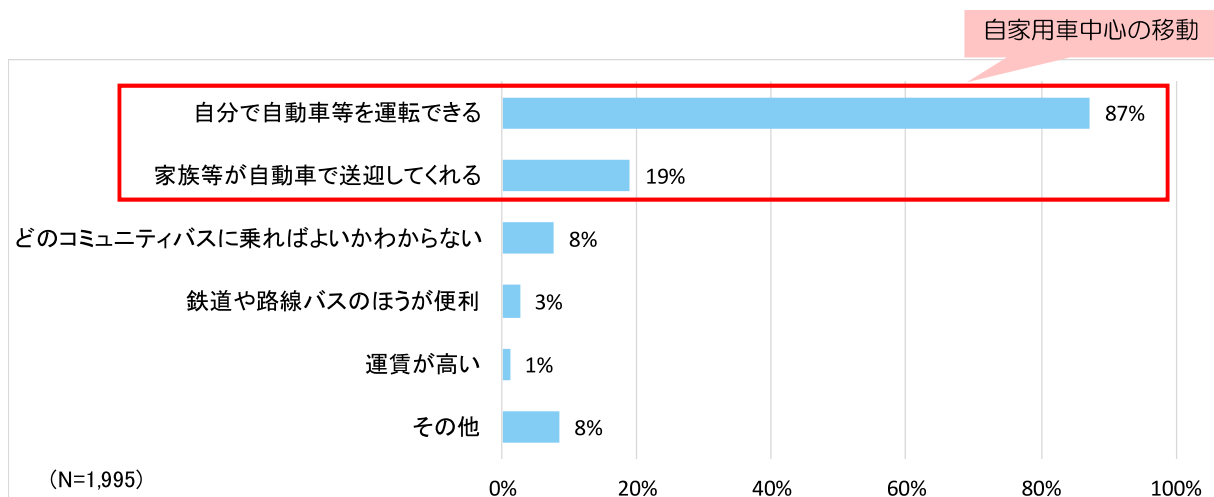
<主な目的施設>

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）

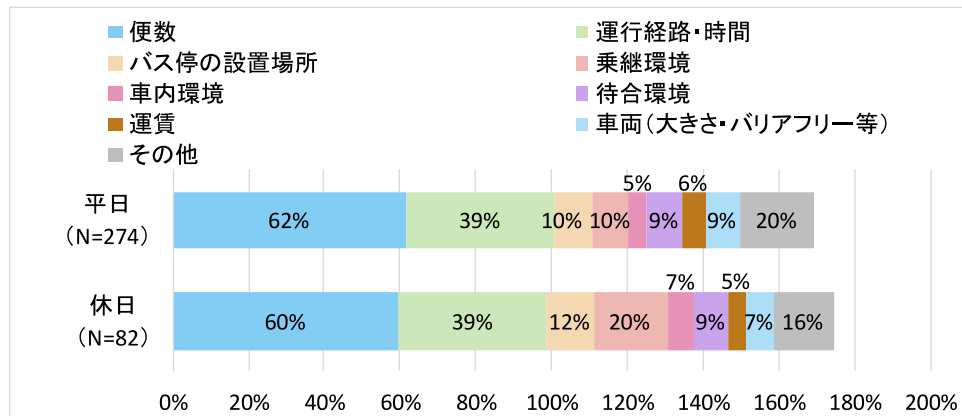
●自家用車中心の移動（家族送迎含む）のため、コミュニティバスを利用しない市民が多くなっています。



② コミュニティバス利用者の意向

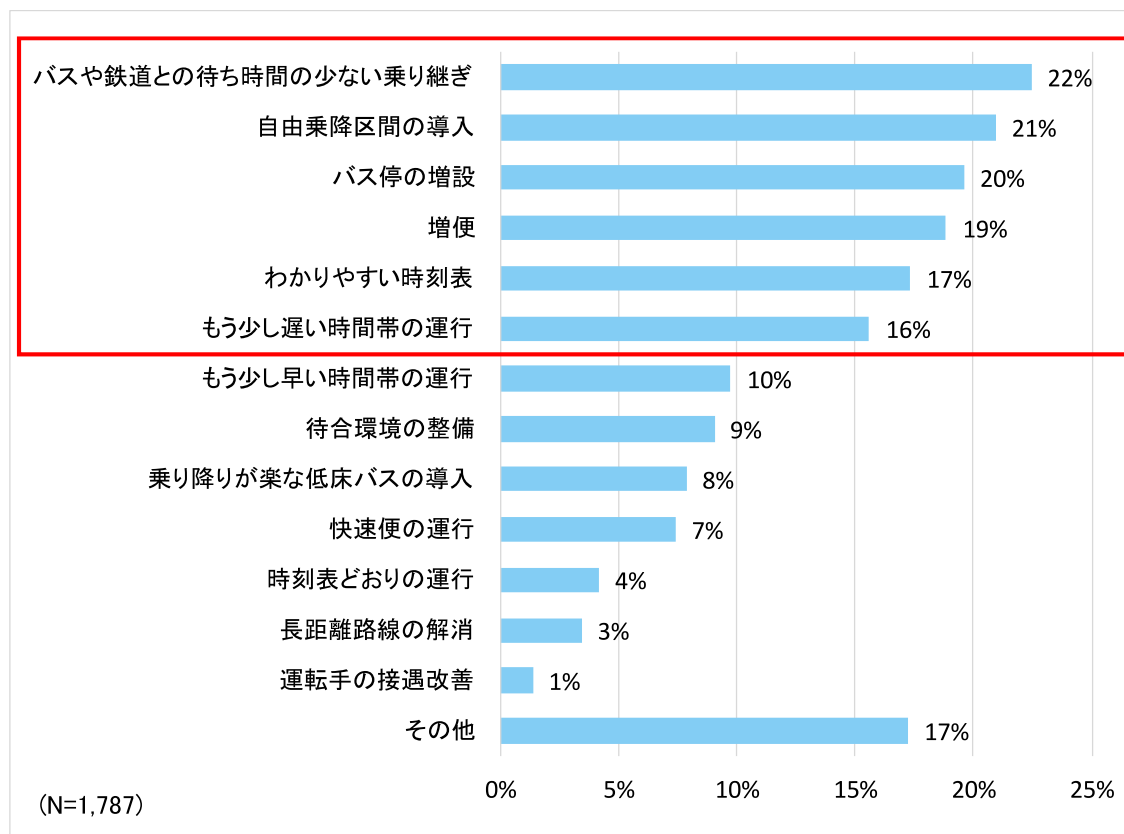
コミュニティバスに対する改善点（利用者アンケート）

- 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。

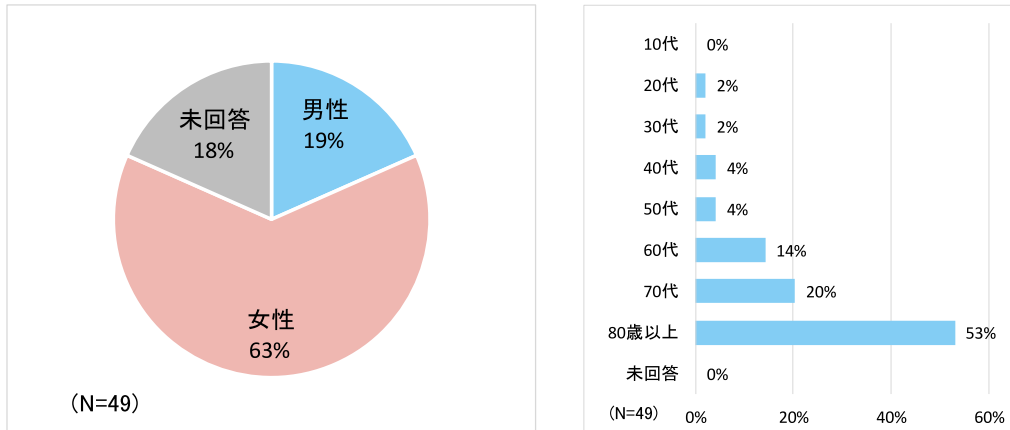


(3) デマンドタクシーに対する意向

① デマンドタクシーの利用実態

利用者の特徴

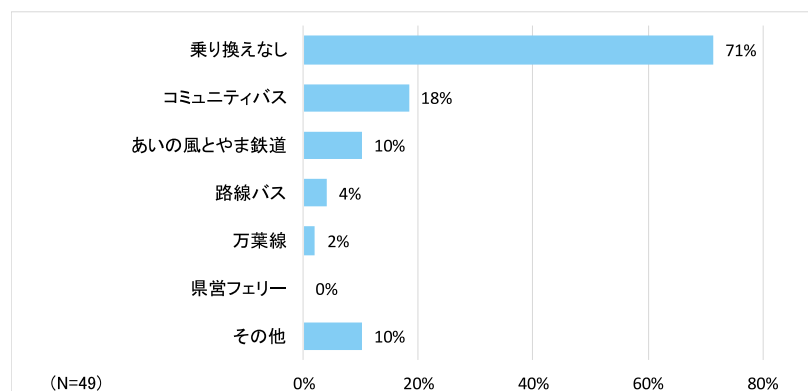
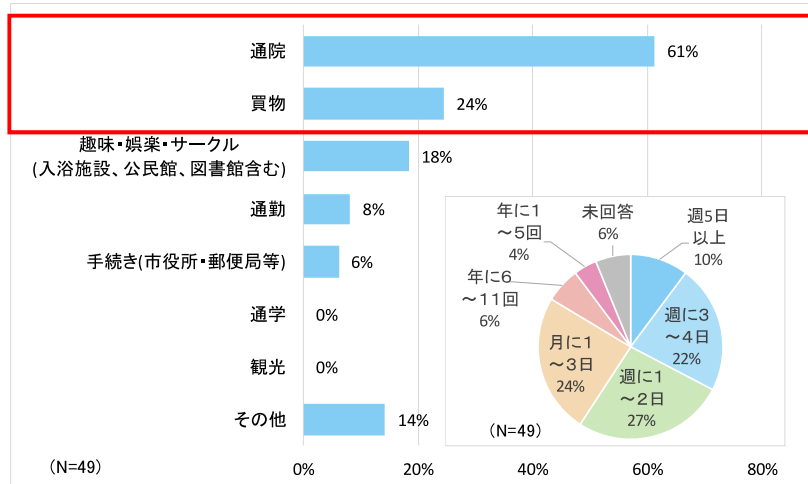
●性別は女性、年代は60代以上の利用が多くなっています。



利用者の移動特性

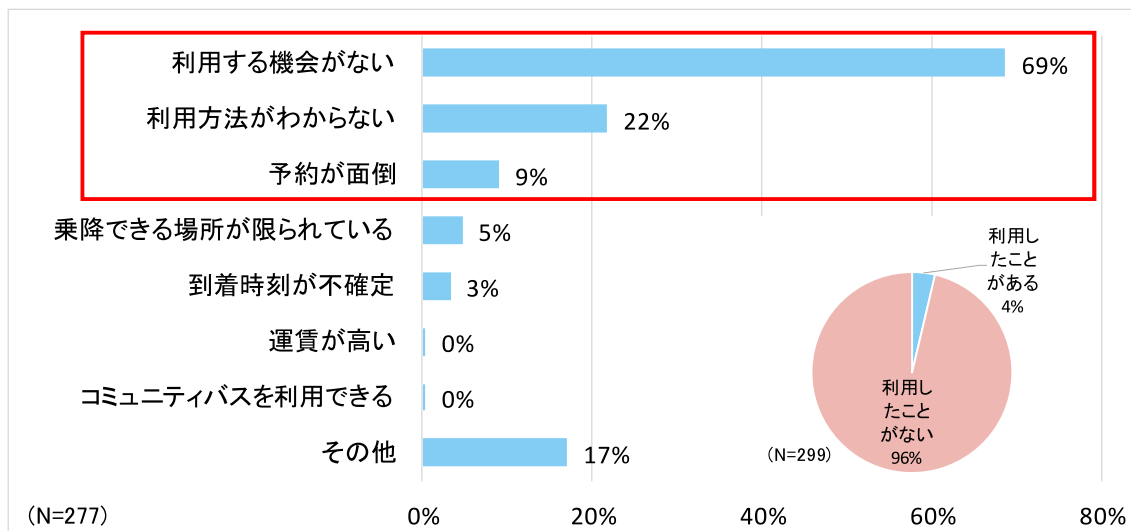
●利用者は通院や買物、趣味・娯楽・サークルを目的に高い頻度で移動しており、多くの利用者は乗り換えをせず、目的地まで移動しています。

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



デマンドタクシーを利用しない理由（大島・大門地区居住者のみ）

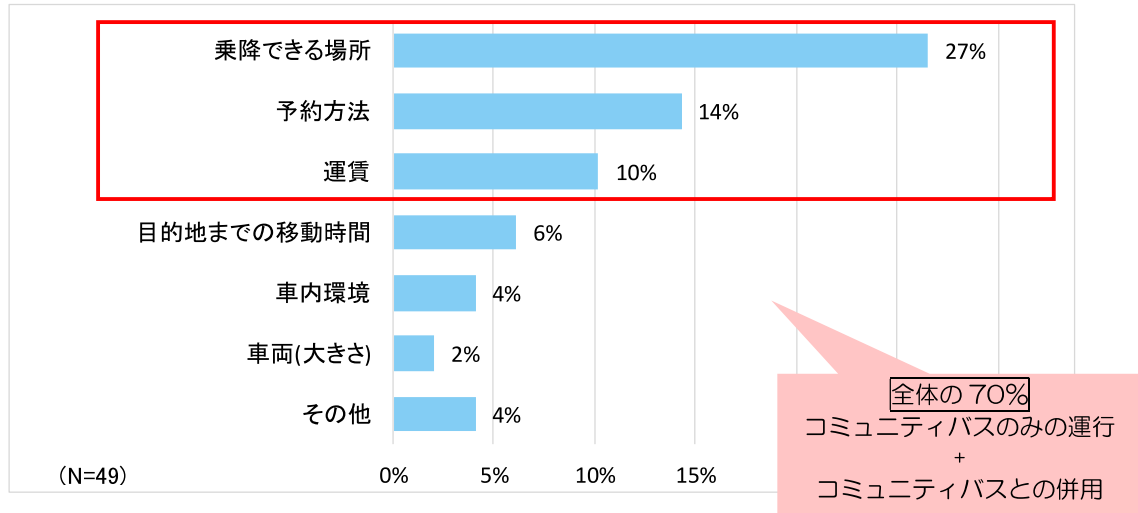
●利用したことがある市民は少なく、利用しない理由は「利用する機会がない」「利用方法がわからない」「予約が面倒」が挙げられています。



② デマンドタクシー利用者の意向

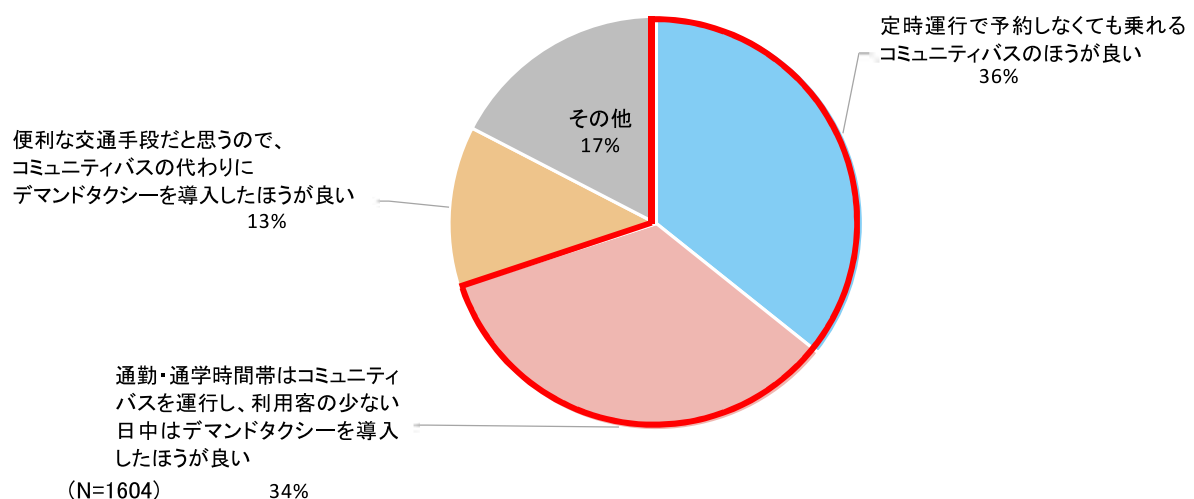
デマンドタクシーに対する改善点

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



デマンドタクシーの導入意向（市民全体）

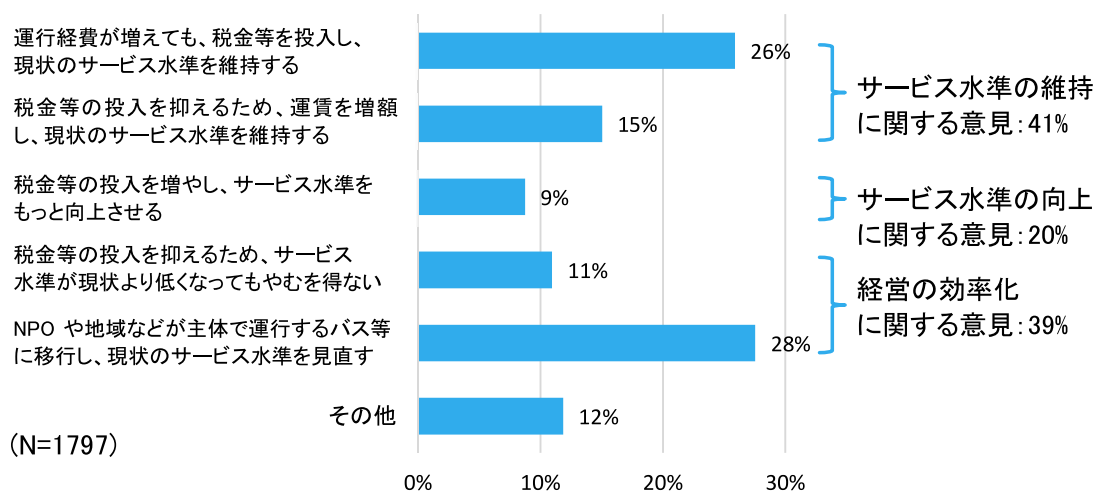
●フルデマンドの導入意向は低く、コミュニティバスでのみの運行もしくはコミュニティバスとの併用意向が強くなっています。



(4) これからのコミュニティバス・デマンドタクシーについて

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

【今後のコミュニティバス・デマンドタクシーに対する意見】



(5) 地域別に見た現状と課題整理 ※詳細は、別紙「地域別カルテ」を参照

【西部臨海地域】

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

【北西部地域】

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

【越中大門駅周辺地域】

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

【南西部地域】

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

【南部丘陵地域】

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

【東部臨海地域】

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

【北東部地域】

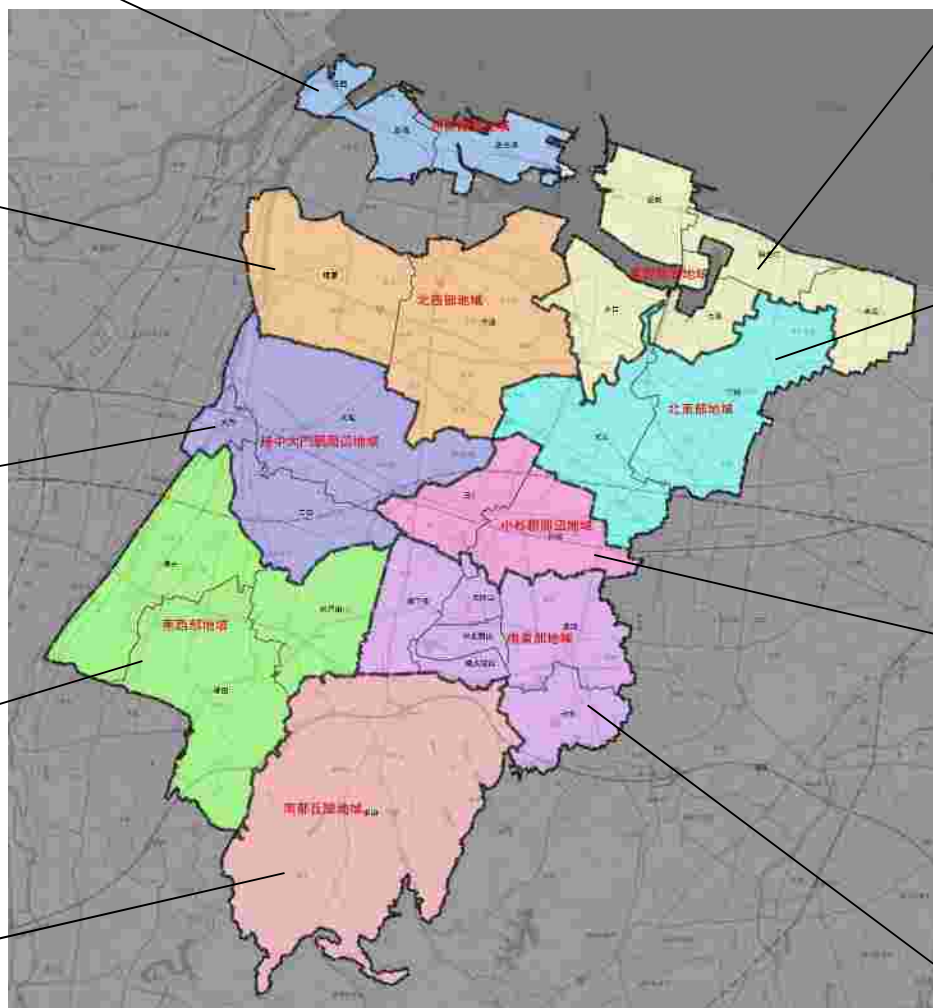
自動車依存が進んでおり、対策が必要。現状では地理的にやや離れた大島地区の商業施設への潜在ニーズが高いことから、公共交通の利用促進のためにはコミュニティバス路線網の見直しが必要である。

【小杉駅周辺地域】

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

【南東部地域】

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



第4章 公共交通の課題整理

1 射水市公共交通プランのフォローアップ

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

基本方針1 だれでも利用しやすい持続可能な公共交通網の構築

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

基本方針2 快適な交通環境の整備

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

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

基本方針3 広域交流を活発化する公共交通機関の充実

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

2 課題整理と公共交通に求められる役割

(1) 課題の整理

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

<人口と主要施設の配置の現状>

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

<公共交通の現状と市民意向>

- ・ 市内では、東西方向の鉄道（あいの風とやま鉄道、万葉線）に加え、鉄道駅や各地域を結ぶ路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー等の公共交通機関が運行していますが、路線バスとコミュニティバスが重複しているエリアが存在します。
- ・ 市外（富山市や高岡市）及び大島地区を中心とした移動が多い傾向です。
- ・ これからのコミュニティバスやデマンドタクシーについては、サービス水準の維持に関する意見が多くありますが、地域等が主体で運行するバス等への移行も選択肢とする意見が見られます。

<関連計画等>

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

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

<本市の財政見通し>

- ・ 本市の財政見通しは、社会保障関係費等の増加が懸念されるなど、今後も厳しい財政運営が想定され、真に行政が担うべき役割を一層見極めた健全な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。公共交通等のかしこい利用を促していくことが必要です。
- ・ バス・タクシーの運転手不足が年々深刻化している中、コミュニティバスを始め公共交通の運行経費が増加傾向にあり、サービスレベルの確保にも影響があります。運転手の確保に向け、労務環境の改善にも配慮しながら運行の効率化などが求められています。
- ・ コミュニティバスは、路線が多岐に分かれ、市内全域を網羅する一方で、重複するエリアもあれば、長大路線で運行本数が少なかったり、利用の少ない路線・区間もあります。
- ・ 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。

<関連計画等>

- ・ 市内を運行する公共交通は多くの路線がありますが、複数の交通機関を一覧できるマップ・時刻表がなく、分かりにくくなっています。また、コミュニティバスのバス停の標柱が系統ごとに乱立しているなど見づらくなっています。本市のバリアフリーマスタープランでは、誰もが見やすく分かりやすい時刻表や案内表示の設置等に取り組むこととしています。

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。
- ・ バス運転手不足の環境下において、市内の高等教育機関で運行しているスクールバスは、コミュニティバスと路線が重複しており、効率性に課題があります。

<関連計画等>

- ・ 本市のバリアフリーマスタープラン等では、バリアフリー化された車両の導入促進等を図っていくこととしています。
- ・ 本市の高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画では、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るとともに、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事業を実施することとしています。
- ・ 市内には、年間 50 万人以上の入込客数がある施設が複数立地するなど、本市の観光入込客数は 400 万人前後で推移しています。本市の観光振興計画では、観光振興の視点を取り入れた 2 次・3 次交通の確保や公共交通ターミナルの整備の推進等、観光客の受入基盤の整備を図ることとしています。

(2) 公共交通に求められる役割

① 市民の移動手段の確保

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

② 交通事故の低減

公共交通を利用した移動を促進することで、交通事故の減少を図ります。

③ 健康の維持

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

④ 地域経済の活性化

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

⑤ 環境負荷の低減

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

第5章 計画の基本的な考え方

1 基本理念と基本方針

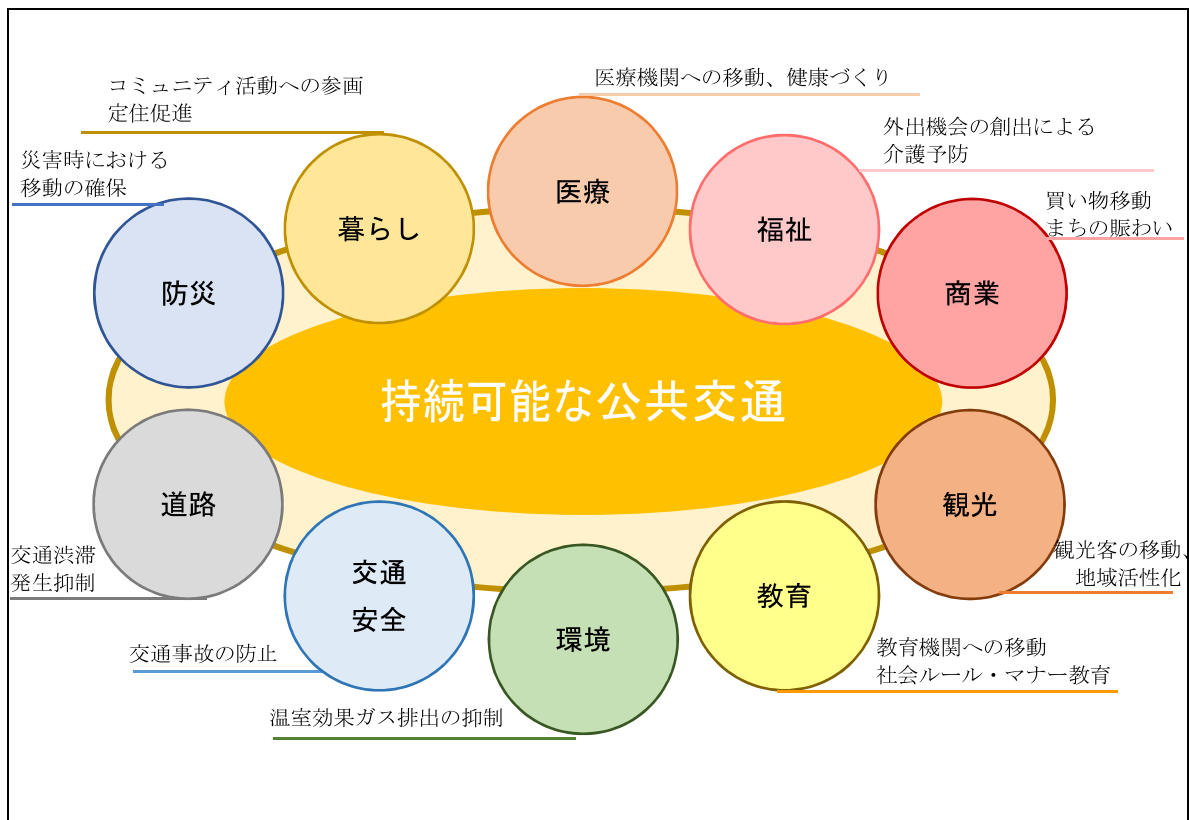
(1) 基本理念

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

地域の暮らし、賑わい、交流を育む持続可能な公共交通の実現

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

【公共交通の役割・効果】



※ クロスセクター効果とは…

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

(2) 基本方針

基本方針 1 まちづくりと連携した公共交通網の整備

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

都市の在り方を踏まえて地域拠点を中心とした公共交通ネットワークの形成を図るとともに、様々な交通モードの接続性の強化や待合環境の充実により誰もが円滑に利用できる交通体系の構築を図ることで、暮らしやすい居住環境の形成と移住・定住の促進につなげ、住み続けられるまちづくり（SDGs）に取り組めます。

基本方針 2 持続可能な公共交通の仕組みづくり

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

公共交通の持続性とサービスレベルを確保するため、路線や運行内容、運賃等の見直しなど運行の効率化と併せ、過度な自動車依存からの脱却を図りながら、利用者にとって分かりやすく、利用しやすい環境を整備し、収支改善に取り組んでいきます。

基本方針 3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実

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

今後、人口減少や高齢化がさらに進んでいく中、健康・福祉や教育、観光など他の分野と連携しながら、様々な交通手段を活用して、通学・通勤、通院・買い物など日常生活の移動手段を確保するとともに、地域内外の交流促進を図る施策を展開します。

2 基本方針に基づく目標と施策体系

(1) 基本方針に基づく目標と施策

基本方針 1 まちづくりと連携した公共交通網の整備	
目 標	施 策
(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 地域の実情・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 鉄道の利便性を高める環境整備
基本方針 2 持続可能な公共交通の仕組みづくり	
目 標	施 策
(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 ④ 公共交通従事者の労務環境の改善と接客力向上
基本方針 3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実	
目 標	施 策
(1) 日常の暮らしを支える交通手段の確保	① 健康・福祉分野との連携・役割分担 ② 誰もが利用しやすい車両の導入促進 ③ 教育分野との連携・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

(2) 目標値の設定

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

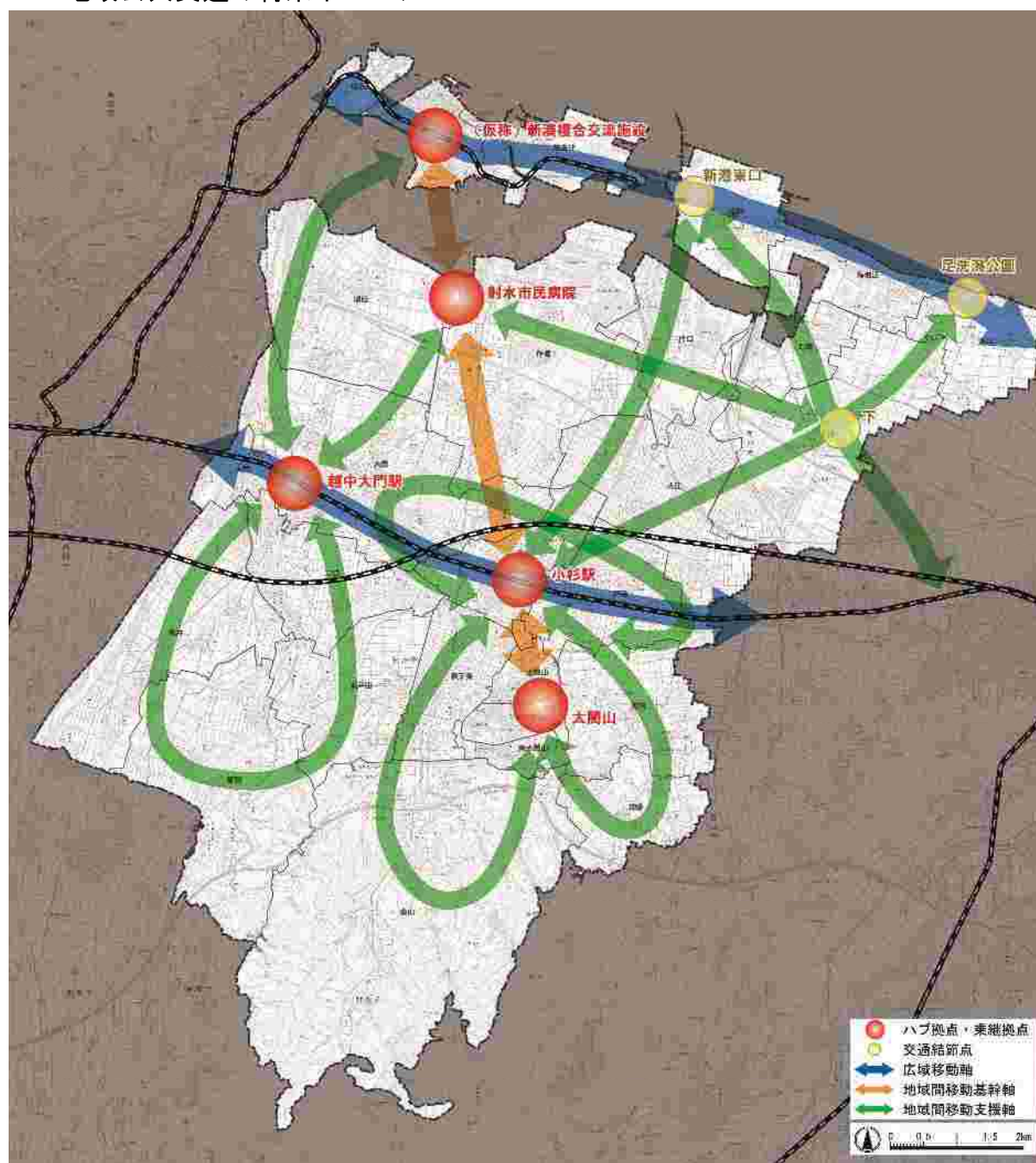
指 標			現 況 平成 30 年度 (2018 年度)	目標値 令和 6 年度 (2024 年度)
基本方針 1 まちづくりと連携した公共交通網の整備				
(1) 都市の在り方を踏まえた公共交通網の構築	市民満足度	あいの風とやま鉄道	81%	85%
	※アンケート調査結果(満足度「普通」以上、使わないのでわからない除く)	万葉線	90%	90%
		路線バス	69%	75%
		コミュニティバス	57%	70%
		デマンドタクシー	83%	85%
(2) 利便性の高い交通結節点づくり	拠点での乗降者数 ※コミュニティバスのみ	(仮称)新湊複合交流施設 ^{注 1}	81 人/日	110 人/日
		小杉駅 ^{注 2}	467 人/日	500 人/日
		越中大門駅	42 人/日	50 人/日
		射水市民病院	168 人/日	180 人/日
		太閤山 ^{注 3}	86 人/日	100 人/日
基本方針 2 持続可能な公共交通の仕組みづくり				
(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	550 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	4.8 人/便	5.5 人/便
		デマンドタクシー	1.7 人/便	2.0 人/便
基本方針 3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実				
(1) 日常の暮らしを支える交通手段の確保	高齢者運転免許証自主返納支援事業利用件数		296 件/年	500 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]	1,600 千人/年 [市内駅乗車計]
		万葉線	1,192 千人/年 [全駅乗降計]	1,200 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]	450 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。

注3：パスコ前バス停の値とした。

3 地域公共交通の将来イメージ



項 目	内 容	公共交通機関	主な利用目的
広域移動軸	周辺市町をはじめとした広域的な移動を支える路線	・あいの風とやま鉄道 ・万葉線 ・路線バス	・通学、通学 ・買い物、通院 ・観光
地域間移動基幹軸	地域間移動の中で広域移動軸と接続する基幹となる路線	・路線バス ・コミュニティバス	・通学、通勤 ・買い物、通院 ・観光
地域間移動支援軸	地域間移動の中で市民の日常生活の移動支援を優先する路線	・コミュニティバス、デマンドタクシー、地域自主運行バス等 ・タクシー ・県営フェリー	・通勤・通学 ・買い物、通院

第6章 目標を達成するための具体的な施策

基本方針 1 まちづくりと連携した公共交通網の整備

(1) 都市の在り方を踏まえた公共交通網の構築

① 地域拠点を中心とした交通ネットワークの形成

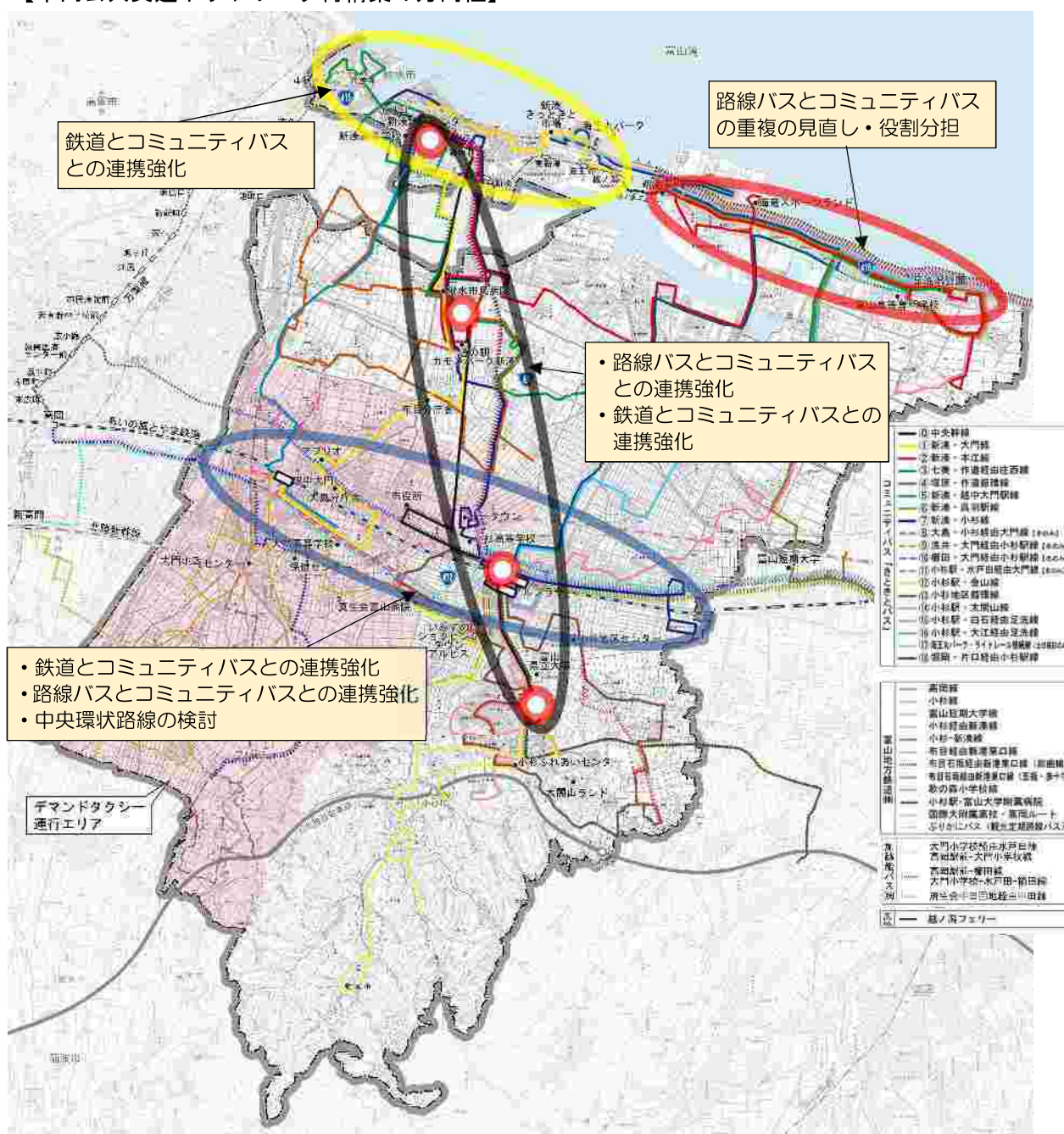
現状・課題	本市においては鉄軌道2路線のほか、路線バス、コミュニティバス、県営フェリーといった多様な交通機関が存在しています。一方で複数の交通機関が重複するエリアがあるほか、特にコミュニティバスの系統が複雑になり分かりにくくなっています。				
方向性	本市における移動の玄関口である鉄道駅を中心として、複数の地域拠点間を相互に結ぶ「幹線」と、地域拠点を中心に地域内を巡回する「支線」に機能を分けるとともに、複数の交通機関が容易に乗り継げるような利便性の向上を図ります。				
具体的施策	● ハブ拠点・乗継拠点の位置づけと幹線軸の形成 重点実施 小杉駅及び(仮称)新湊複合交流施設周辺は、鉄道や路線バス、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、射水市民病院やバスコ前のバス停は、各地域への乗継ポイントとして役割を担っています。これらの拠点を結び市の中央を南北に往来する路線を、市内各地や市外へのアクセスを可能とする幹線軸として位置づけます。				
	実施・関連主体	射水市、コミュニティバス運行事業者			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
具体的施策	● 中央環状路線の検討 重点実施 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。				
	実施・関連主体	射水市、コミュニティバス運行事業者			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
期待される効果	拠点を中心に、複数の交通機関を相互に乗り継げることで、各地域の相互間の移動が容易となることが期待されます。				

※ **重点実施** は、82ページの「重点実施プロジェクト」に位置づけたものです。

② 複数交通モードの連携と広域移動の確保

現状・課題	本市においては、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、県営フェリーを相互に乗り継げることで、円滑な移動が期待されます。しかし、案内が交通機関ごとになっているため、乗継情報が市民に伝わりにくくなっているほか、ダイヤの接続が必ずしも取られていないこと、路線バスとコミュニティバスの路線重複など、必ずしも効率的な運行となっていない面が見受けられます。					
方向性	複数の交通モードが相互に乗り換えられるよう、ダイヤの改善に継続的に取り組むとともに、乗り継ぎ情報の分かりやすい情報提供や、路線バス・コミュニティバスの役割分担を行い、それぞれの交通機関が有効に機能するような改善を行います。					
具体的施策	● 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。					
	実施・関連主体	射水市、コミュニティバス運行事業者、あいの風とやま鉄道(株)、万葉線(株)				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		ダイヤ改正に伴い乗り継ぎに配慮				
具体的施策	● 路線バスとコミュニティバスとの役割分担・連携強化 重点実施 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。					
	実施・関連主体	射水市、路線バス事業者、コミュニティバス運行事業者				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		路線再編の検討に併せて共同運行の検討		協議が整い次第、実施		
期待される効果	複数の交通機関が連携することで、交通機関を垣根なく利用できる機会が増え、移動のしやすさの向上が期待できます。					

【市内公共交通ネットワーク再構築の方向性】



【乗り継ぎ情報提供の事例】石川県内灘町「なだバス ナディ」時刻表

コミュニティバス時刻表に鉄道との接続情報を記載

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

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

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

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

出典：石川県内灘町ホームページ

【路線バス・コミュニティバスの共同運行化の事例】東京都板橋区「りんりんGO」

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



■表一「りんりんGO」の概要

運行開始日	平成22年3月30日	—
運行期間	3年間（実験運行）	—
運行形態	一般乗合運送事業として運行	○
運行受託者	国際興業	○
ルート	起点を「徳丸五丁目」とする循環線（15時までは反時計回り、15時以降は時計回り）。全長5.03km	○
運賃	大人210円（小人110円）均一前払い	○
定期券・回数券	設定あり	○
東京都シルバーバス	使用可	○
ICカード	使用可	○
運行ダイヤ	平日日ともに7時から20時まで概ね30分に1本（計23便）	○
バス停	14箇所	○
車両	専用車両1両保有（写真一を参照）	×

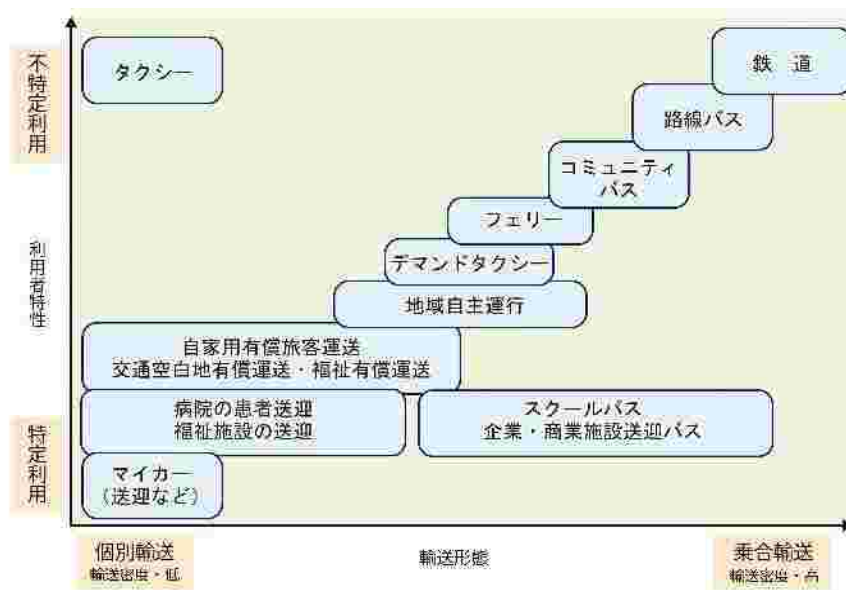
注：○は下赤03と完全共通、○はほぼ共通、×は非共通

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

③ 地域の実情・特性に応じた地域内運行の確保

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

【輸送形態と利用者特性からみた各交通手段の分類】



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

【地域主体の自主運行の事例１】岐阜県恵那市「いいじ里山バス」

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

【運行の概要】

運営・運行主体	飯地地域自治区運営委員会
運行地域	飯地町内 飯地町内から河合バス停（恵那北中学校の前）まで
運行日	毎週金曜を除く毎日運行
運行の経路※	飯地の地域内および河合バス停まで
運行時間※	平日：6:30～8:00・8:00頃 土・日・祝：7:30～1:30（各1回）
運転手	町内で募集（運転者講習を受けず）※無償あり
運行経費	収入と車からの費用補助で運営
車両	グリーン車と軽自動車の2台で運行します ハイブリッド（燃料費低減、燃費向上効果）を推進して、車庫は10月1日より完成です。 納車後の、グリーン車を活用する予定です。

※中野駅方面との接続を良くし、乗車時間なく中野駅方面を恵那駅方面に行けるようにしています。

【いいじ里山バスの概要】

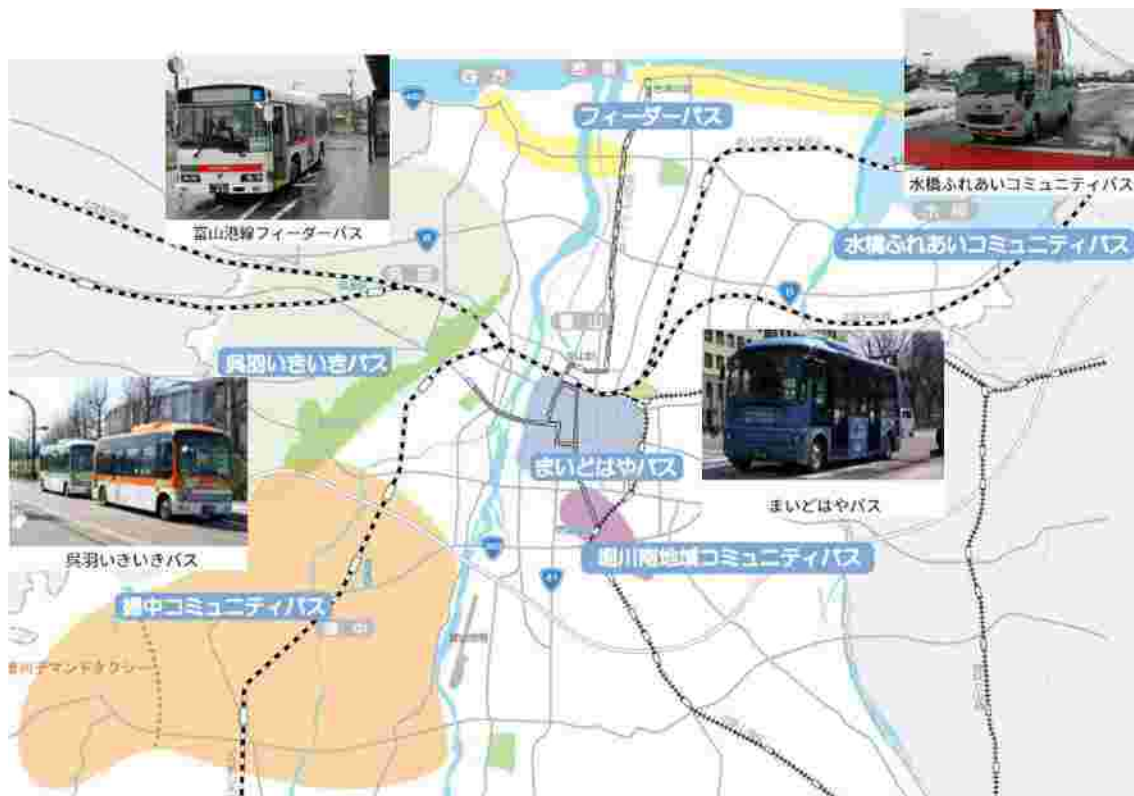


出典：岐阜県恵那市ホームページ

【地域主体の自主運行の事例2】富山市 地域自主運行バス

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

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



出典：富山市ホームページ

(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

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

【(仮称)新湊複合交流施設及び公共交通ターミナルの整備】



【コミュニティバス運行状況表示画面】



【交通ターミナル整備事例】埼玉県ときがわ町「せせらぎバスセンター」

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



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

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

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



電車の時間まで
快適に過ごせる駅の「待合室」



北欧ヴィンテージ家具を揃えた
温もりカフェ



作品展のできるギャラリーカフェ！
ライブやパーティもOK



地元のお馴染み店とコラボ！
美川ソウルフード

出典：37café ホームページ

② 鉄道の利便性を高めるための環境整備

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

基本方針 2 持続可能な公共交通の仕組みづくり

(1) 持続可能な仕組みの構築

① コミュニティバス・デマンドタクシー運行の最適化

現状・課題	本市におけるコミュニティバス 19 路線においては、利用の多い区間を重複して運行している路線がある一方で、地域内に路線が複数に分かれ、その分本数が少なくなっているほか、利用者の少ない路線があります。また、長大路線があり、定時性の確保も課題です。 また、大門・大島地区では、コミュニティバスの利用者が少なかったことから、交通空白地域を生じさせない代替措置としてデマンドタクシーを導入しましたが、1人当たりの運行負担金がコミュニティバスと比べ高くなっています。 さらに、コミュニティバス及びデマンドタクシーの運転手不足が年々深刻化しており、運行の効率化を図る必要があります。					
方向性	運転手不足の中においても、公共交通の持続性を確保するため、コミュニティバス及びデマンドタクシーの運行の効率化と利便性の向上のための再編を実施します。					
具体的施策	● コミュニティバス運行の効率化と利便性向上 重点実施 コミュニティバスの重複路線や利用者の少ない路線の統合・整理を行うとともに、運転手の労務環境にも配慮しながら運行内容（運行経路、運行本数、運行日時、運賃等）について見直しを行い、運行の効率化と利便性の向上を図ります。					
	実施・関連主体	射水市、コミュニティバス運行事業者、地域住民				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		路線再編 の検討	路線再編の段階的実施		適宜見直し	
具体的施策	● デマンドタクシーの運行内容の見直しと乗合の促進 重点実施 公共交通サービスの公平性や持続性確保の観点から、デマンドタクシー運行の目安を整理するとともに、運行内容（便数、予約方法、運行区域、運賃等）の見直しや、乗合を促進する仕組みづくりを行います。					
	実施・関連主体	射水市、デマンドタクシー運行事業者、地域住民				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		見直し方針を検討し、順次	見直しを実施			
期待される効果	運転手不足への対応のための効率化により、将来にわたって公共交通網の持続的な継続が可能となります。					

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

③七美・作道経由庄西線

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

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、抜本的な見直しが必要と考えられます。

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ます。

⑧大島・小杉経由大門線〔冬季〕

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

⑨浅井・大門経由小杉駅線〔冬季〕

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

⑩櫛田・大門経由小杉駅線〔冬季〕

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

⑪小杉駅・水戸田経由大門線〔冬季〕

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

デマンドタクシー

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

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ともに利用促進策を図っていく必要があります。

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、他の路線と併せた見直しが必要と考えられます。

⑬堀岡・片口経由小杉駅線

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

②新湊・本江線

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

⑬海王丸パーク・ライトレール接続線

各便の利用は低調であり、長期的にも利用は減少傾向が続いているため、路線の見直しも含めた対策を検討する必要があります。

⑮小杉駅・白石経由足洗線

長期的に利用は増加傾向であり、継続的な利用促進策によりさらなる利用者の増加を図ることが求められます。

⑯小杉駅・大江経由足洗線

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

⑥新湊・呉羽駅線

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

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ます。

⑩中央幹線

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

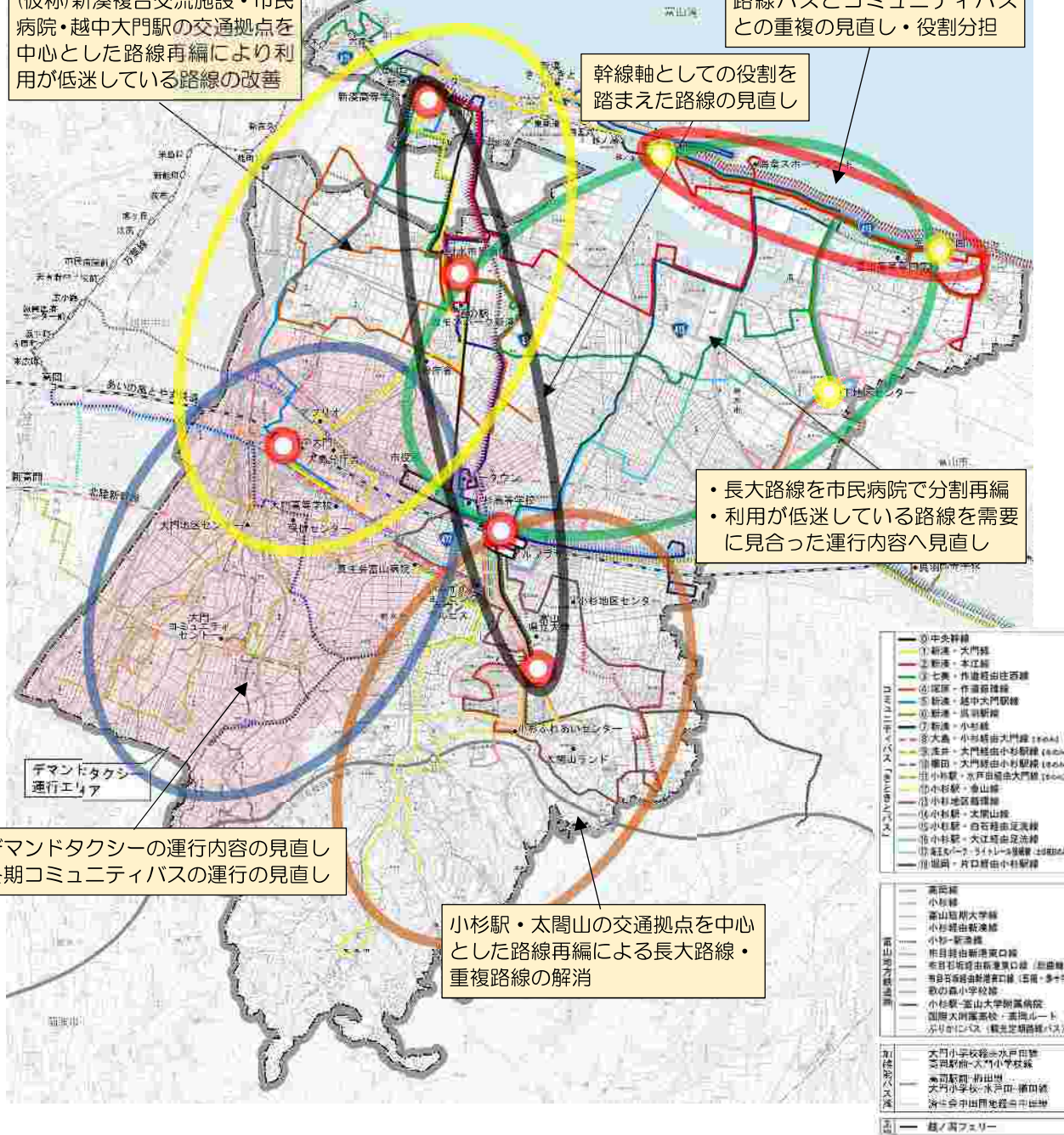
⑭小杉駅・太閤山線

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ます。また、路線が重複している箇所があることから、効率的に運行するため見直しが必要と考えられます。

⑬小杉地区循環線

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

(仮称)新湊複合交流施設・市民 路線バスとコミュニティバス



② 運行財源の確保

現状・課題	本市の財政状況は財源確保が厳しさを増す一方で、公共交通の運行経費は運転手不足の深刻化に伴い増加傾向にあります。本市のコミュニティバス及びデマンドタクシーの運行負担金は、平成 30 年度実績で年間 2 億 6 千万円にも上っており、運賃収入はほぼ横ばいで推移し 5 千万円にとどまっています。 公共交通の持続性を確保するためには、利用増加の取組と同時に、運行財源を確保していくことが重要です。					
方向性	公共交通の運行財源確保のため、関係機関や企業等との連携を深め、交通広告や支援制度の活用を検討し実施します。					
具体的施策	● 交通広告等の活用 運賃以外の収入として、コミュニティバスや万葉線の運行における沿線企業等をはじめとした広告料や協賛金、停留所のネーミングライツ（命名権）等を活用し、運行財源の確保を図ります。					
	実施・関連主体	射水市、万葉線(株)、民間事業者				
	スケジュール	令和 2 年度 (2020 年度)	令和 3 年度 (2021 年度)	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)
		広告募集等の実施				
具体的施策	● 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。					
	実施・関連主体	射水市、国土交通省、富山県				
	スケジュール	令和 2 年度 (2020 年度)	令和 3 年度 (2021 年度)	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)
		路線再編に併せた財源の検討	路線再編の実施に併せた財源確保			
期待される効果	安定した運行財源の確保により、継続的な運行継続が可能となり、市民の生活の足の確保につながります。					

【バス車内広告の例】

(京都府長岡京市)



出典：京都府長岡京市ホームページ

【バス車外ラッピング広告の例】

(愛知県大口町)



出典：愛知県大口町ホームページ

【鉄道のネーミングライツ（命名権）の例】

(銚子電鉄（千葉県）)



●駅名愛称及びネーミングライツパートナー

駅名	新呼称(愛称+駅名)	ネーミングライツパートナー	備考
銚子			契約満了
快ノ町	パールショップともえ 快ノ町	(株)カクタ	更新
観音	金太郎ホーム 観音	(株)金太郎ホーム	更新
本銚子	上り銚子 本銚子 京東京和薬品 本銚子	(株)京東京和薬品	更新
笠上風生	髪毛風生 笠上風生	(株)メソゲアプラス	更新
西海遊鳥			契約満了
海遊島	とっぼずれ 海遊島	(株)藤工務所	更新
君ヶ浜	ロズウェル 君ヶ浜	(株)MAIST solution	更新
大吹	One Two Smile OTS大吹増田泉 大吹	増田クーリスト(株)	更新
村川	あひがとう 村川	草稲田ハウス(株)	平成30年8月11日更新予定

出典：銚子電鉄（株）プレスリリース
(2017年12月1日)

(2) 公共交通の利用環境の向上

① 分かりやすい公共交通案内の提供

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

【系統別に乱立するバス停標柱】



【とやまロケーションシステム】



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

総合時刻表

コミュニティバス時刻表

路線バス
主要バス停時刻表

鉄道駅時刻表

出典：石川県野々市市ホームページ

【バスロケーションシステム活用事例】 岐阜県中津川市

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

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



【遅延情報提供の事例】 Google Mapにおける遅延情報提供

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



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

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



出典：青森県八戸市
ホームページ

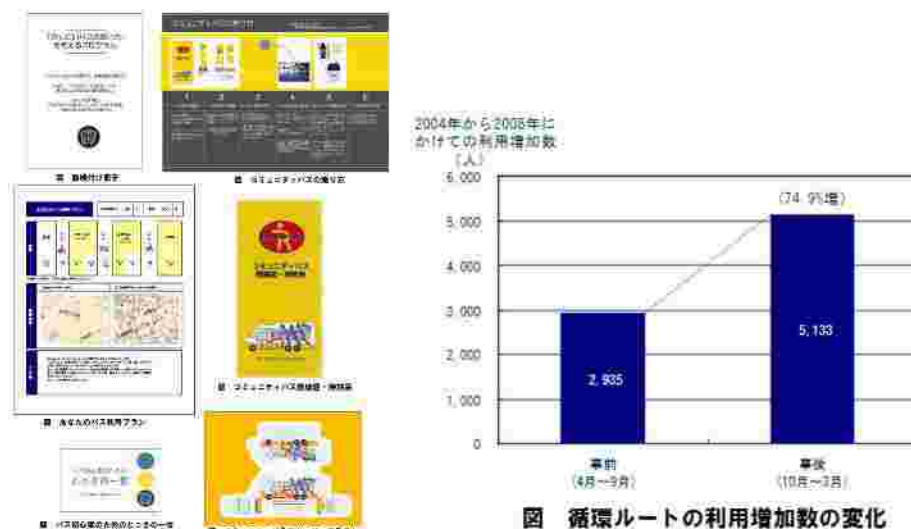
② モビリティ・マネジメントの実施

現状・課題	本市では自動車の利用割合が非常に高くなっており、自動車への過度な依存を徐々に低減させ、公共交通等を利用するライフスタイルへの転換を図ることが必要です。 交通事故件数は年々減少していますが、高齢ドライバーの交通事故の割合が増加傾向にあり、また、運転免許返納を見据えて、公共交通の維持・充実や、気軽に利用できる公共交通が求められています。					
方向性	公共交通の持続性を高めていくためには、利用者側においても、例えば「バスに生活リズムを合わせる」ような、公共交通に対する意識変化・意識付けを図っていくことが重要です。過度な自動車依存から「ひとと環境にやさしい交通手段」を適度に組み合わせて移動することの意識付けを図る「モビリティ・マネジメント（※）」の取組を推進します。					
具体的施策	● 高齢者の運転免許返納を見据えた公共交通利用の促進 重点実施 高齢者の運転免許返納を見据えて、各地域の高齢者団体や高齢者の同居家族等を対象に、出前講座等を通じた動機付け情報の提供や乗車体験会、オーダーメイドの時刻表の作成などを通じて、公共交通の利用を促し、自家用車に依存したライフスタイルからの脱却を図ります。					
	実施・関連主体	射水市、地域住民				
	スケジュール	令和２年度 (2020年度)	令和３年度 (2021年度)	令和４年度 (2022年度)	令和５年度 (2023年度)	令和６年度 (2024年度)
		高齢者の運転免許返納を見据えた公共交通利用の促進				
具体的施策	● ライフステージの変化に併せた公共交通の情報提供等 重点実施 進学や転入などのライフステージの変化に併せて、公共交通の利用方法等の情報提供を行うほか、高校や大学等でのワークショップを通じた公共交通マップの作成など、公共交通等を利用したライフスタイルへの転換を図ります。					
	実施・関連主体	射水市、地域住民等				
	スケジュール	令和２年度 (2020年度)	令和３年度 (2021年度)	令和４年度 (2022年度)	令和５年度 (2023年度)	令和６年度 (2024年度)
		ライフステージの変化に併せた公共交通の情報提供等				
期待される効果	公共交通利用のきっかけを提供することで、公共交通に慣れ親しみ、利用増加につなげることができます。					

※ モビリティ・マネジメントとは、都市や地域を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に賢く利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組です。

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

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



出典：国土交通省 モビリティ・マネジメント冊子（2007）

【高齢者を対象としたモビリティ・マネジメント】（北海道釧路市）

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



出典：北海道釧路市ホームページ

③ 交通サービスのキャッシュレス化

現状・課題	現在、あいの風とやま鉄道においては全国共通 IC カードの利用が可能なのか、富山地方鉄道の路線バスにおいては「ecomyca カード」が利用可能となっていますが、万葉線や市内コミュニティバスは未対応となっています。					
方向性	全国共通 IC カードの導入にはコストがかかることから、全国的な交通系 IC カード及びキャッシュレス決済の普及状況を勘案しつつ、出来るだけ安価で実現できる方策を検討します。					
具体的施策	● コミュニティバス等でのキャッシュレス決済の導入検討 重点実施 キャッシュレス決済について、万葉線では交通系 IC カードの導入について関係機関と検討しています。コミュニティバスにおいては定期券等の電子化や QR コード決済など比較的低コストで整備可能な仕組みの導入から検討します。					
	実施・関連主体	射水市、万葉線(株)				
	スケジュール	令和 2 年度 (2020 年度)	令和 3 年度 (2021 年度)	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)
		キャッシュレス決済導入を検討し、実証実験を通じて費用対効果等を検証し、本格実施を判断				
期待される効果	支払いの手間を省くことができるとともに、シームレス（継ぎ目のない）な移動社会を実現することができます。					

【コミュニティバスにおけるキャッシュレス決済の事例】

北海道恵庭市「エコバス」のスマート定期券（左下図）

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

岐阜県美濃加茂市「あい愛バス」（右下図）

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



出典：北海道恵庭市ホームページ



出典：岐阜県美濃加茂市ホームページ

④ 公共交通従事者の労務環境の改善と接客力向上

現状・課題	本市におけるコミュニティバスやデマンドタクシーは、高齢者が多く利用されるため、運転手の丁寧で分かりやすい接客が重要ですが、運転手不足が年々深刻化してきており、ゆとりある運行や的確な接客を行うためには、運行の効率化に併せて労務環境の改善を図ることが必要です。				
方向性	公共交通従事者（バス、タクシー運転手）と利用者のコミュニケーションが円滑になるよう、労務環境の改善と接客力の向上を図ります。				
具体的施策	● 労務環境に配慮した運行の見直しと、利用者に応じた接客力の向上				
	コミュニティバスの路線等の見直しに併せて、労務環境の改善にも配慮しながら、運行内容の見直しや効率化を図ることで、ゆとりある運行につなげます。				
	また、高齢化の進展に伴い、公共交通利用における高齢者の増加が現実となっています。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」の受講を促進するなど、認知症への対応だけでなく、様々な高齢者等に対する接客力の向上を図ります。				
	実施・関連主体	射水市、コミュニティバス・デマンドタクシー運行事業者			
スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
	労務環境の改善に配慮した運行の見直しと、接客力向上の取組				
期待される効果	全ての人が安心して公共交通を利用できる環境を醸成することで、安全・快適な市民の移動が確保できます。				

基本方針 3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実

(1) 日常の暮らしを支える交通手段の確保

① 健康・福祉分野との連携・役割分担

現状・課題	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。 一方、運転免許返納後、買い物や通院等の日常生活に必要な移動ができるか将来への不安に関する意見が多く見られます。					
方向性	高齢者の外出支援は長期的に健康増進、医療・介護費の削減につながることから、福祉施策と公共交通施策が連携して、福祉移送サービス及び公共交通サービスの提供に努めます。					
具体的施策	● 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 重点実施 各地域で活動する高齢者団体等に対して、公共交通の利用方法等の情報提供や乗車体験など、高齢者の公共交通の利用促進を図ることで、外出機会増加による健康維持などへの相乗効果や、高齢者運転免許証自主返納支援事業を通じた交通事故の減少が期待されます。交通安全や健康・福祉施策との連携を図りながら、高齢者の移動手段の確保や公共交通の利用促進に取り組みます。					
	実施・関連主体	射水市				
	スケジュール	令和 2 年度 (2020 年度)	令和 3 年度 (2021 年度)	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)
			高齢者を対象とした公共交通利用の周知、 運転免許返納支援の実施			
具体的施策	● 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な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。					
	実施・関連主体	射水市				
	スケジュール	令和 2 年度 (2020 年度)	令和 3 年度 (2021 年度)	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)
			福祉部局との役割分担・福祉交通の確保			
期待される効果	高齢者等が公共交通を使って外出できる環境を整えることで、寝たきり、引きこもりの防止や健康増進による医療費の削減などにつながります。					

② 誰もが利用しやすい車両の導入促進

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



提供：海王交通(株)



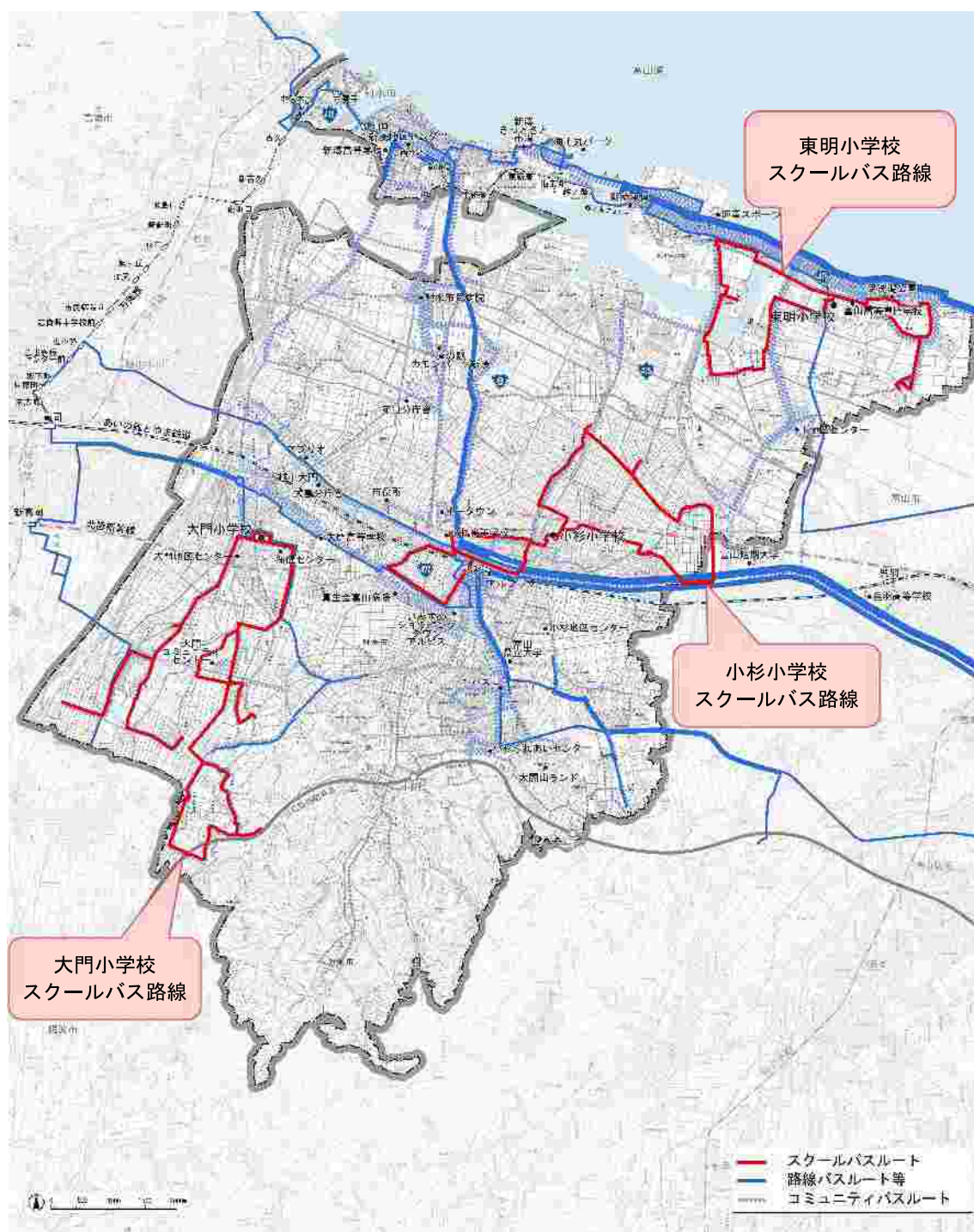
出典：とやま観光ナビ

③ 教育分野との連携・役割分担

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

【小学校スクールバスの運行状況（平成 30 年度（2018 年度））】

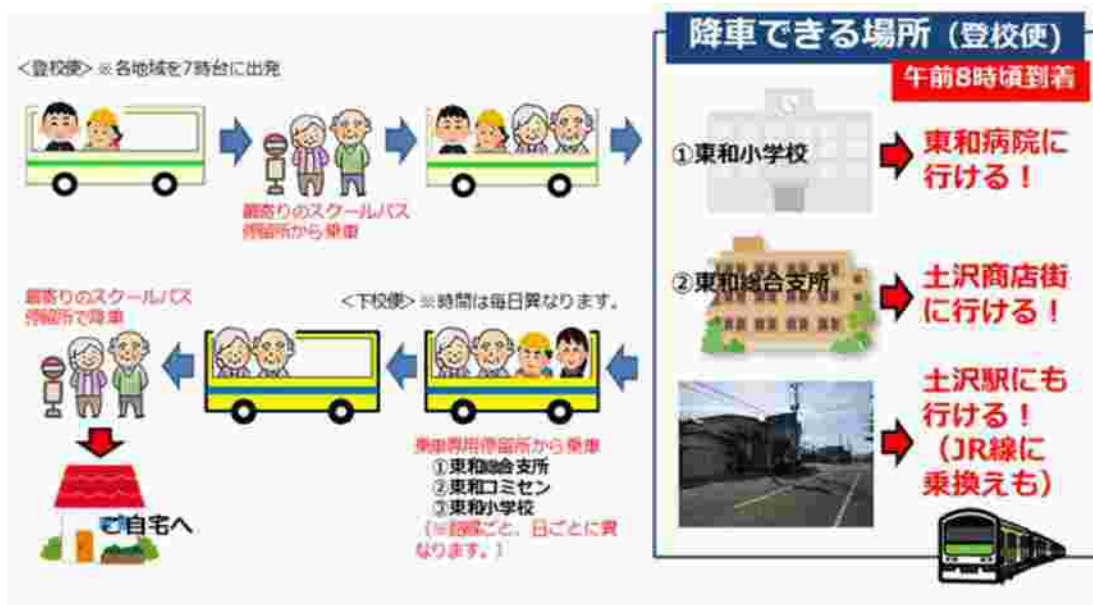
学校の統廃合等のため、学校から自宅までの距離が概ね 2 km 以上となり、通学が困難になる児童がいる場合に、スクールバスを運行しています。



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

【スクールバスとコミュニティバスの統合の事例】 岩手県花巻市東和地域

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



出典：岩手県花巻市ホームページ

(2) 地域内外の交流を促す公共交通の充実

① 公共交通を活用したおでかけの促進

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

【施設・商店等との連携の事例】 青森県八戸市

日帰り路線バスパック

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



出典：八戸公共交通ポータルサイト（八戸市市地域公共交通会議）（青森県）

② 観光分野との連携・役割分担

現状・課題	本市における主な観光路線としては、鉄道や高速バス等の広域移動に加え、富山駅とバイエリアを結ぶ「富山ぶりにバス」や、岩瀬とバイエリアを結ぶコミュニティバス「⑩海王丸パーク・ライトレール接続線」等を運行しています。					
方向性	本市の観光資源と公共交通との連携を図り、本市を訪れる観光客が公共交通で容易に市内を周遊できる環境を整えます。					
具体的施策	● 鉄道駅とバイエリアを結ぶ観光移動の推進 鉄道駅（新高岡駅等の新幹線駅やあいの風とやま鉄道小杉駅等）と（仮称）新湊複合交流施設やバイエリアを結ぶ観光路線の新設・強化について、コミュニティバス等他の路線との調整を図りながら取り組みます。					
	実施・関連主体	射水市、富山県、交通事業者				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		実証運行及び効果検証 →	本格運行			
具体的施策	● 万葉線の延伸等の調査研究 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、万葉線の延伸その他周辺を回遊するための方策について、関係機関と協議しながら調査研究します。					
	実施・関連主体	射水市、万葉線(株)				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		万葉線延伸等に向けた調査研究 →				
期待される効果	鉄道駅と新湊地区のアクセスを向上させることによって、新たな観光需要を喚起することができます。					

③ 新たなモビリティサービスの推進

現状・課題	本市に限らず、全国的に地方都市においては、運転手不足等により公共交通サービスの維持が課題になっています。一方で、I o TやA I を活用した技術革新を受け、これまでにない新たなモビリティサービスへの取組が活発になっており、全国各地で実証実験が行われています。					
方向性	本市においても、各地の取組事例を参考にしつつ、グリーンスローモビリティ（※1）等の導入検討や、M a a S（※2）導入に向けた調査研究を行います。					
具体的施策	● グリーンスローモビリティ等の導入や先進技術の活用に関する調査研究 （仮称）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、高齢者の日常の移動の円滑化等を図るため、環境にやさしいグリーンスローモビリティや電気自動車等の導入を検討します。 また、運転者不足への対応と市民の移動手段の確保、さらには環境負荷の低減等のため、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。					
	実施・関連主体	射水市、民間事業者等				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		グリーンスローモビリティ等の導入に向けた実証運行 →		グリーンスローモビリティ等の本格運行、先進技術の活用に関する研究		
具体的施策	● M a a S 導入に向けた調査研究 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。					
	実施・関連主体	射水市、交通事業者、民間事業者等				
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
		MaaS 導入に向けた実証実験 →				
期待される効果	スマートフォンなどを通じて移動手段の情報と目的地の様々な情報を一体的に検索・提案・発信することにより、個人のニーズに合った最適化されたサービスの提供が可能となり、シームレスな移動が実現できます。					

※1 グリーンスローモビリティとは、電動で、時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上の乗り物のことで、4～7 人乗りのゴルフカートタイプと、10 人又は 16 人乗りの電動低速バスタイプとがあります。

※2 M a a S とは、Mobility as a Service の略で、スマートフォンのアプリ等情報通信技術を活用して、マイカー以外のあらゆる交通手段を需要に応じて利用できる 1 つのサービスとして統合し、最適な移動手段やルートを検索し、予約・利用・決済できるようにする概念です。

【グリーンスローモビリティの事例】

WA-MO（電動カート）を活用した新たな移動手段の提供 石川県輪島市

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

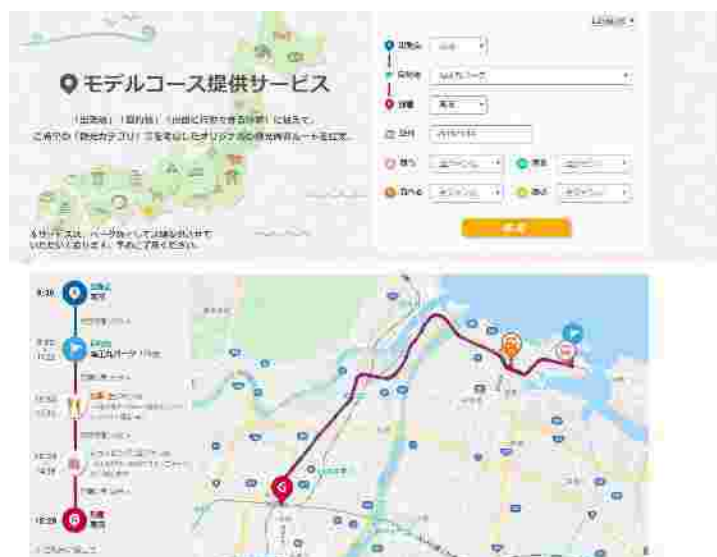


出典：輪島商工会議所（石川県）ホームページ

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

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

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

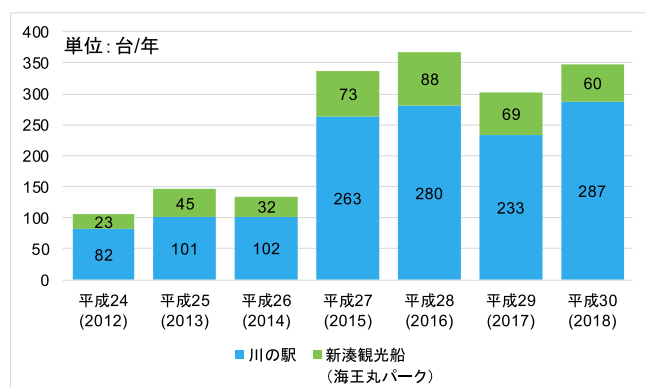


出典：モデルコース提供サービスベータ版（駅探）

④ 自転車の活用推進

現状・課題	現在、市内では、内川や海王丸パーク周辺でのレンタサイクルが行われており、また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。				
方向性	自転車を公共交通と同様に重要な交通手段の1つと捉え、自転車の積極活用による移動がスムーズになるような環境を整えます。				
具体的施策	● 公共交通と連携した自転車の活用推進策の検討				
	公共交通機関の乗り場まで自転車を利用したり、また自転車を輪行袋に入れて公共交通機関を利用したり、サイクルトレインを利用することで、公共交通を補完しながら円滑な移動が可能となります。				
	小杉駅及び越中大門駅を中心とした市民生活の足としての自転車の活用を含め、公共交通と連携した自転車の活用策を検討します。				
	実施・関連主体	射水市、あいの風とやま鉄道(株)、万葉線(株)			
スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
	自転車活用に 係る調査	効果を見ながら継続実施			
具体的施策	● レンタサイクル等の推進				
	内川や海王丸パーク周辺でのレンタサイクルに加え、(仮称)新湊複合交流施設や民間施設等を発着点とし、公共交通を連携・補完しながら、地域資源を生かしたサイクリングを展開することにより、人々の交流をさらに促進します。				
	実施・関連主体	射水市、民間事業者			
	スケジュール	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
	レンタサイ クル等に係 る調査	効果を見ながら継続実施			
期待される 効果	公共交通と自転車を組み合わせて「自動車に過度に頼らない交通」の実現により、環境負荷の軽減と健康増進、外出機会の増加を契機とした地域の活性化につながります。				

【川の駅新湊と海王丸パークでのレンタサイクル利用状況】



【サイクルトレインの事例】万葉線

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

サイクルトラムについて



☆設置例



万葉線でサイクリングに出かけよう！

○期間：2019年4月1日～11月30日

○時間：平日9:00～15:00・土日祝日8:00～17:00

○対象車両：アイトラム（1000系）

○利用方法：2日前までの事前予約をお願いいたします。1回の利用台数は2台までといたします。当番は各日午前・午後1組ずつ先着順とさせていただきます。反対側ホームより無断乗降することになります。

出典：万葉線ホームページ

【公共交通と自転車の連携事例】黒部市「モビリティハブ」

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



出典：黒部市ホームページ

【重点実施プロジェクト】

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

重点実施プロジェクト1：公共交通ネットワーク再構築プロジェクト

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

＜実施スケジュール＞

令和2年度：コミュニティバス及びデマンドタクシーの路線再編の検討

令和3年度以降：路線再編の段階的实施及び関連施策の実施

＜関連個別施策一覧＞（再掲）

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

重点実施プロジェクト2：公共交通を活用したお出かけ促進プロジェクト

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

＜実施スケジュール＞

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

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

＜関連個別施策一覧＞（再掲）

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

第7章 計画の推進体制と進捗管理

1 推進体制

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

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

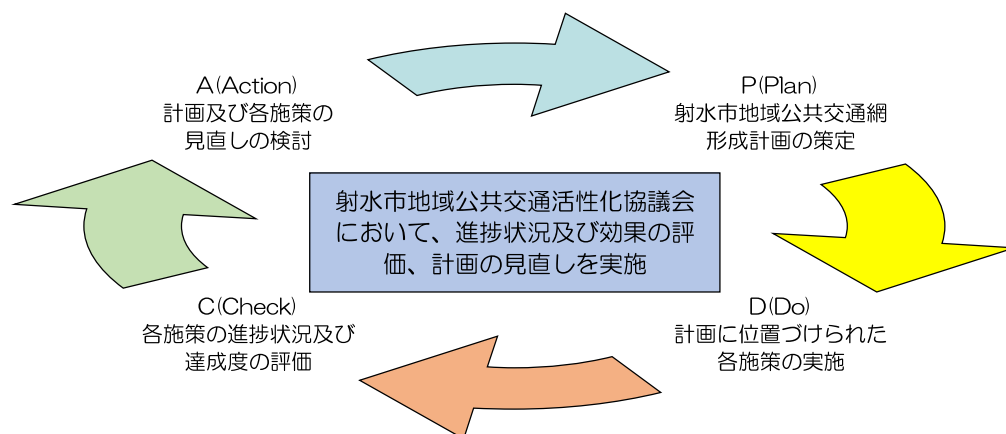
地域と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、地域の住民や団体等からの支援や協力を得て、持続可能な公共交通網を形成します。

2 進捗管理

(1) 評価・検証と改善のサイクル

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

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



(2) 評価・検証のために収集するデータと収集方法

評価・検証に必要な各種データを次のとおり定期的に収集します。

収集するデータ	実施主体	収集方法	時期
市民満足度	射水市	アンケート調査による	令和6年度 (2024年度)
拠点での乗降者数	射水市及びコミュニティバス・デマンドタクシー運行事業者	乗務員による記録をもとに集計	毎年度
コミュニティバス・デマンドタクシーの1人当たりの運行負担金	射水市及びコミュニティバス・デマンドタクシー運行事業者	各年度の運行負担金と利用者数から算出	毎年度
コミュニティバス・デマンドタクシーの便別平均利用者数	射水市及びコミュニティバス・デマンドタクシー運行事業者	全便での乗務員による記録	毎年度
高齢者運転免許証自主返納支援事業利用件数	射水市	支援決定件数の集計	毎年度
小杉駅・越中大門駅の駅別利用者数	あいの風とやま鉄道(株)	あいの風とやま鉄道の提供データによる	毎年度
万葉線の利用者数	万葉線(株)	万葉線の提供データによる	毎年度
コミュニティバス・デマンドタクシーの利用者数	射水市及びコミュニティバス・デマンドタクシー運行事業者	全便での乗務員による記録	毎年度

3 施策ごとの実施体制とスケジュール

基本方針	目 標	施 策	具体的な内容	実施主体及び関係主体	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
基本方針1 まちづくりと連携した 公共交通網の整備	(1) 都市の在り方を踏 まえた公共交通網の 構築	地域拠点を中心とした 交通ネットワークの形 成	ハブ拠点・乗継拠点の位置づけと幹線 軸の形成	射水市、コミュニティ バス運行事業者	路線再編 の検討	路線再編の段階的実施		適宜見直し	
			中央環状路線の検討	射水市、コミュニティ バス運行事業者	中央環状 路線の検討	実証運行後、本格運行		適宜見直し	
		複数交通モードの連携 と広域移動の確保	鉄道とコミュニティバスとの連携強化	射水市、コミュニティ バス運行事業者、あいの 風とやま鉄道㈱、万 葉線㈱		ダイヤ改正に伴い乗り継ぎに配慮			
			路線バスとコミュニティバスとの役割 分担・連携強化	射水市、路線バス事業 者、コミュニティバス 運行事業者	路線再編の検討に併 せて共同運行の検討		協議が整い次第、実施		
		地域の実情・特性に応 じた地域内運行の確保	地域内運行の役割の明確化と移動の 確保	射水市、路線バス事業 者、コミュニティバス 運行事業者	路線再編 の検討	路線再編の段階的実施		適宜見直し	
			住民等主体の地域交通の導入検討	地域住民、射水市、交 通事業者	地域主体交通導入 に向けた制度設計	必要に応じて協議、実証実験			
	(2) 利便性の高い交通 結節点づくり	円滑に利用できる交通 ターミナル機能の強化	ハブ拠点・乗継拠点における乗継・ 待合環境の充実	射水市	(仮称)新湊複 合交流施設で の環境整備	小杉駅南口等における環境改善の内容 を検討し、可能なものから順次実施			
			小杉駅と周辺エリアのシームレスな 移動に関する調査研究	射水市、あいの風とや ま鉄道㈱		調査研究・関係機関協議			
		鉄道の利便性を高める 環境整備	パーク・アンド・ライド等を促進する 駐車場や駐輪場の確保	射水市、あいの風とや ま鉄道㈱、万葉線㈱	新規の駐車場・駐輪場の必要性を検討し、可能なものから順次整備				
			鉄道線の老朽化対応・安全対策と、 バリアフリー化に関する調査研究	万葉線㈱、あいの風と やま鉄道㈱、射水市、 高岡市、富山県	万葉線の老朽化対応の実施、バリアフリー化に関する調査研究				

基本方針	目 標	施 策	具体的な内容	実施主体及び関係主体	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)
基本方針2 持続可能な公共交通の 仕組みづくり	(1) 持続可能な仕組み の構築	コミュニティバス・デ マンドタクシー運行の 最適化	コミュニティバス運行の効率化と 利便性向上	射水市、コミュニティ バス運行事業者、地域 住民	路線再編 の検討	路線再編の段階的实施		適宜見直し	
			デマンドタクシーの運行内容の見直し と乗合の促進	射水市、デマンドタク シー運行事業者、地域 住民		見直し方針を検討し、順次見直しを実施			
		運行財源の確保	交通広告等の活用	射水市、万葉線㈱、民 間事業者			広告募集等の実施		
			国・県による支援制度の活用検討	射水市、国土交通省、 富山県	路線再編に 併せた財源 の検討	路線再編の実施に併せた財源確保			
	(2) 公共交通の利用環 境の向上	分かりやすい公共交通 案内の提供	全体マップの作成やコミュニティバス のバス停時刻表の改善	射水市	全体マップ・総合 時刻表の作成	バス停時刻表・ 路線図の見直し		適宜見直し	
			バスロケーションシステムの活用	射水市、富山県、民間 事業者	デジタルサイ ネージ新設	バスロケを活用した利用促進策や、 CATVでの遅延情報等の提供の検討			
			公共交通アテンダントの配置	射水市		路線の見直し等に伴う拠点でのアテンダント配置の検討			
		モビリティ・マネジメ ントの実施	高齢者の運転免許返納を見据えた公共 交通利用の促進	射水市、地域住民		高齢者の運転免許返納を見据えた公共交通利用の促進			
			ライフステージの変化に併せた公共 交通の情報提供等	射水市、地域住民等		ライフステージの変化に併せた公共交通の情報提供等			
		交通サービスのキャッ シュレス化	コミュニティバス等でのキャッシュ レス決済の導入検討	射水市、万葉線㈱		キャッシュレス決済導入を検討し、実証実験を 通じて費用対効果等を検証し、本格実施を判断			
		公共交通従事者の労務 環境の改善と接客力向 上	労務環境に配慮した運行の見直しと、 利用者に応じた接客力の向上	射水市、コミュニティ バス・デマンドタクシ ー運行事業者		労務環境の改善に配慮した運行の見直しと、接客力向上の取組			

基本方針	目 標	施 策	具体的な内容	実施主体及び 関係主体	令和 2 年度 (2020 年度)	令和 3 年度 (2021 年度)	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)	
基本方針 3 暮らしを支え、交流を 促す交通機能の充実	(1) 日常の暮らしを支 える交通手段の確保	健康・福祉分野との連 携・役割分担	福祉施策と連携した公共交通利用の 促進と高齢者の交通事故防止	射水市	高齢者を対象とした公共交通の利用方法等の情報提供や、 免許返納支援等の実施					
			福祉交通との役割分担	射水市	福祉部局との役割分担・福祉交通の確保					
		誰もが利用しやすい車 両の導入促進	コミュニティバスや万葉線等の車両 更新時における低床車両の導入促進	射水市、万葉線㈱、コ ミュニティバス運行事 業者	計画的な車両更新に併せた低床車両の導入					
		教育分野との連携・役 割分担	スクールバスの活用と路線バス等との 役割分担	射水市、路線バス事業 者、コミュニティバス 運行事業者	スクールバスの活用等を検討し、可能なものから実施					
			高等教育機関との連携	射水市、各教育機関、 交通事業者	教育機関との協議・調整	適宜見直し				
	(2) 地域内外の交流を 促す公共交通の充実	公共交通を活用したお でかけの促進	商店等と連携した企画乗車券等の検討	射水市、あいの風とや ま鉄道㈱、万葉線㈱、 民間事業者	商店等との連携方策 の検討	再編に併せ て試行実施			効果を検証しながら 継続実施	
			主要施設等へのアクセスの確保	射水市	必要に応じてルート等の見直し					
		観光分野との連携・役 割分担	鉄道駅とベイエリアを結ぶ観光移動の 推進	射水市、富山県、交通 事業者	実証運行及 び効果検証	本格運行				
			万葉線の延伸等の調査研究	射水市、万葉線㈱	万葉線延伸等に向けた調査研究					
		新たなモビリティサー ビスの推進	グリーンスローモビリティ等の導入や 先進技術の活用に関する調査研究	射水市、民間事業者等	グリーンスローモビ リティ 等の導入に向 けた実証運行	グリーンスローモビ リティ等の本格運行、先進技術の活用に関する研究				
			MaaS に関する調査研究	射水市、交通事業者、 民間事業者等	MaaS 導入に向けた実証実験					
		自転車の活用推進	公共交通と連携した自転車の活用推進 策の検討	射水市、あいの風とや ま鉄道㈱、万葉線㈱	自転車活用 に係る調査	効果を見ながら継続実施				
			レンタサイクル等の推進	射水市、民間事業者	レンタサイ クル等に係 る調査	効果を見ながら継続実施				