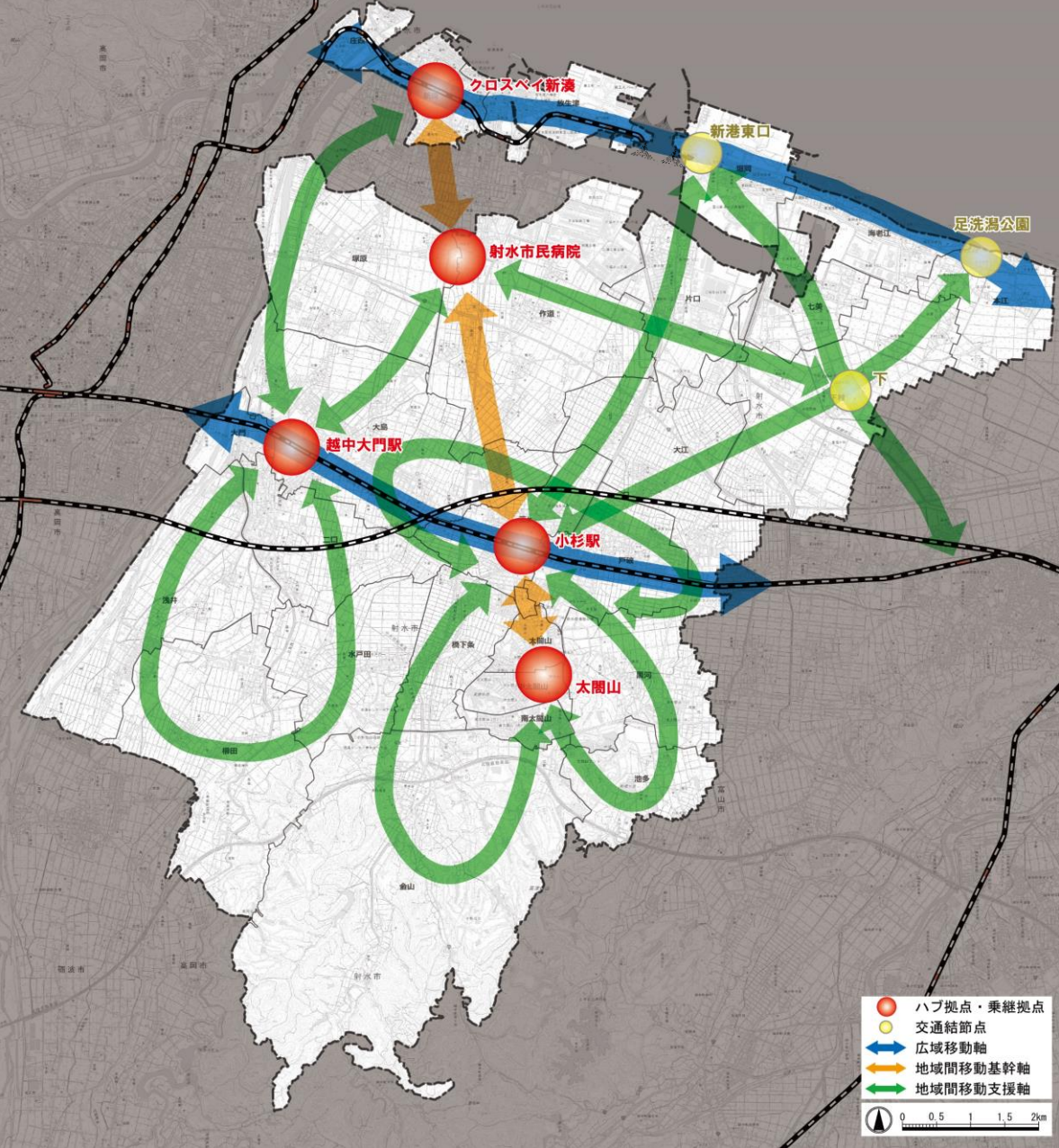


5 地域公共交通の将来イメージ



射水市地域公共交通網形成計画の概要

1 計画の目的

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。

【計画期間】令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）までの5年間

2 本市における公共交通を取り巻く課題

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

- ・ 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ています。
- ・ 今後、人口減少及び少子高齢化の更なる進行が予想される中、多核連携型のまちづくりの推進や、広域的な連携・補完による都市機能の充実が必要です。

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

- ・ バス・タクシーの運転手不足が年々深刻化し、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しています。コミュニティバスは、重複路線や長大路線、利用の少ない路線などがあることから、運転手の労務環境の改善にも配慮しながら、運行の効率化などが必要です。
- ・ 移動手段の多くが自動車で、自動車への依存度が高い状態です。公共交通等のかしこい利用を促していく必要があります。

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

- ・ 運転免許返納や進学を見据え、日常生活に必要な移動を確保できるよう公共交通の維持・充実に望む声が多くなっています。また、高齢者が気軽に外へ出かけられる交通システムを望む意見が見られます。
- ・ スクールバスとコミュニティバスは、路線の重複など、運転手確保の観点から効率性に課題があります。
- ・ 観光振興の視点を取り入れた2次・3次交通の確保等、観光客の受入基盤の整備を図ることとしています。

3 計画の基本理念と基本方針

基本理念

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

3つの基本方針

基本方針1
まちづくりと連携した公共交通網の整備

- ・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を形成します。
- ・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を構築します。

基本方針2
持続可能な公共交通の仕組みづくり

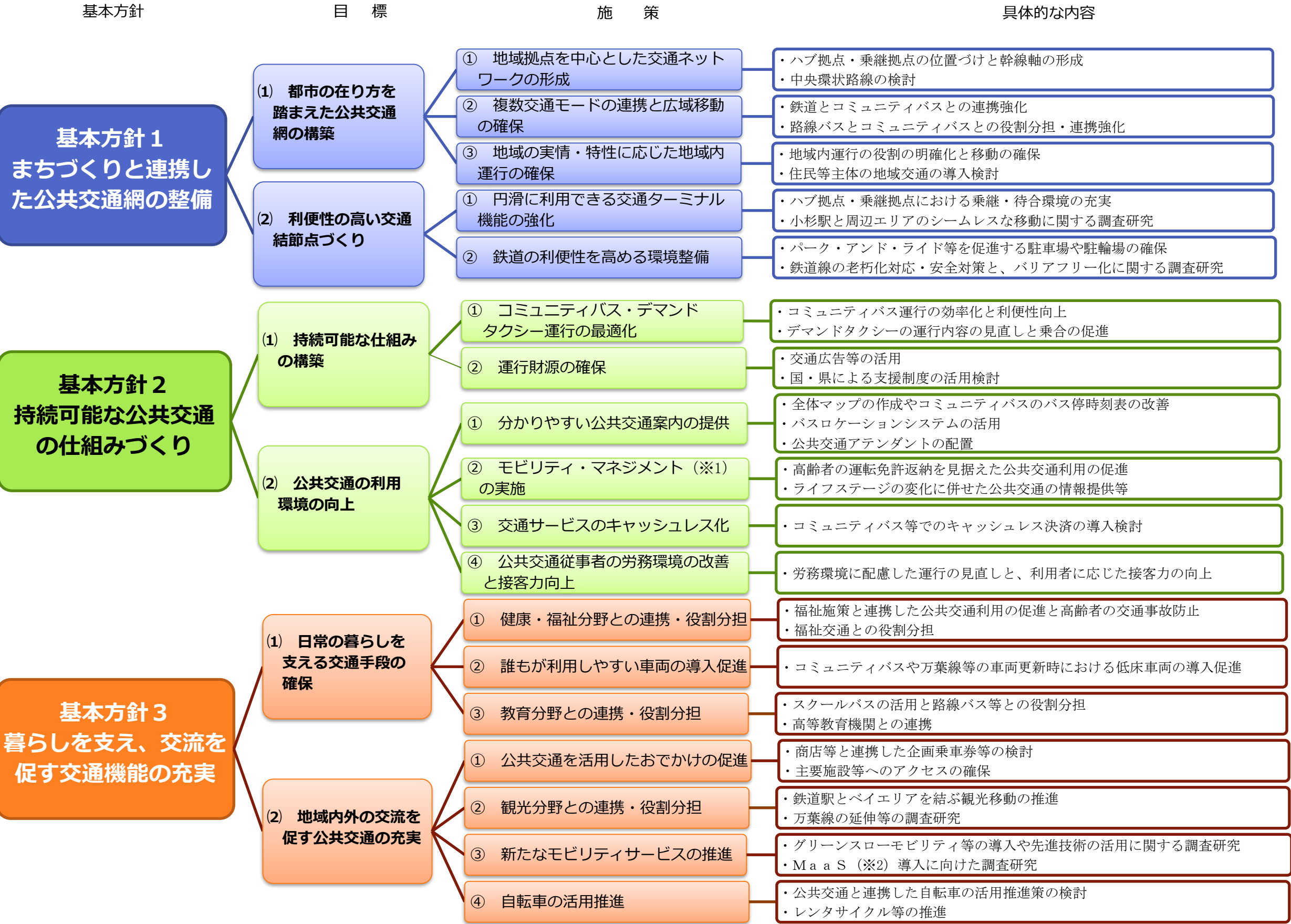
- ・路線や運行内容、運賃等の見直しなど運行の効率化を行います。
- ・過度な自動車依存からの脱却を図りながら、利用者にとって分かりやすく、利用しやすい環境を整備し、収支改善に取り組みます。

基本方針3
暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実

- ・健康・福祉や教育、観光など他の分野と連携しながら、通学や通勤、通院や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。

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、通勤 ・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	・通学、通勤 ・買い物、通院

4 目標を達成するために実施する事業一覧



目標値の設定

		現況	目標
市民満足度 ※アンケート調査結果（満足度「普通」以上、使わないのでわからない除く）	あいの風とやま鉄道	81%	85%
	万葉線	90%	90%
	路線バス	69%	75%
	コミュニティバス	57%	70%
拠点での乗降者数 ※コミュニティバスのみ	デマンドタクシー	83%	85%
	クロスベイ新湊 ^{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

注1：現況値は新湊地区センターバス停の値とした。
注2：小杉駅前＋小杉駅南口バス停の合計値とした。
注3：バスコ前バス停の値とした。

		現況	目標
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
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

		現況	目標
高齢者運転免許返納支援事業利用件数		296 件/年	500 件/年
総利用者数	あいの風とやま鉄道 [市内駅乗車計]	1,558 千人/年	1,600 千人/年
	万葉線 [全駅乗降計]	1,192 千人/年	1,200 千人/年
	コミュニティバス・デマンドタクシー [利用者数]	419 千人/年	450 千人/年

※1 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。
※2 Ma 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。