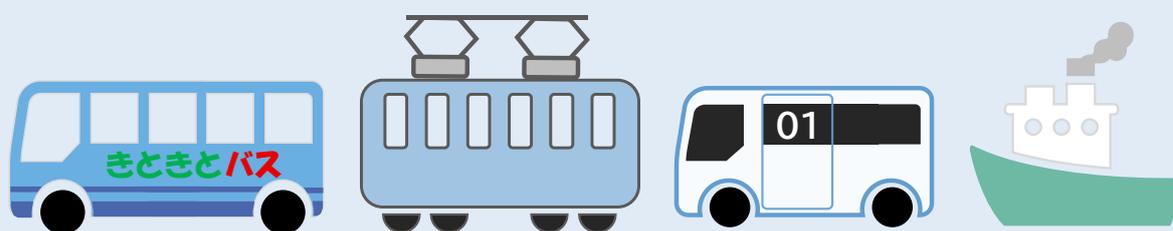


射水市地域公共交通計画

令和7年度 ▶ 令和11年度



令和7年3月



目次

序章	はじめに.....	1
1	計画の策定趣旨.....	1
2	計画の位置づけ（上位・関連計画との関係）.....	2
3	計画の区域.....	2
4	計画の期間.....	2
第1章	公共交通を取り巻く現況の整理.....	3
1	地勢・地理.....	3
2	社会・経済情勢.....	4
第2章	公共交通の現状.....	14
1	市内公共交通ネットワーク状況.....	14
2	鉄軌道・バス圏域カバー状況.....	17
3	各交通機関の状況.....	18
第3章	公共交通に対する市民意向.....	27
1	市民アンケート調査結果概要.....	27
2	事業者ヒアリング調査結果概要.....	35
第4章	課題整理.....	37
1	射水市地域公共交通網形成計画のフォローアップ.....	37
2	課題整理と公共交通に求められる役割.....	40
3	公共交通に求められる役割.....	41
第5章	計画の基本理念・基本方針・目標.....	42
1	基本理念と基本方針.....	42
2	基本方針に基づく目標（KPI）.....	44
3	公共交通の将来イメージ.....	47
4	各公共交通の位置づけ.....	48
第6章	目標を達成するための具体的な施策.....	50
1	具体的な施策及び実施主体並びにスケジュール.....	50
第7章	推進体制及び目標の達成状況の評価.....	53
1	推進体制.....	53
2	達成状況の評価.....	53
参考資料編	54
1	策定の経緯.....	54
2	本市における上位・関連計画.....	56
3	用語集.....	68

序章 はじめに

1 計画の策定趣旨

本市の公共交通ネットワークは、東西方向の「鉄軌道（あいの風とやま鉄道、万葉線）」、鉄軌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「射水市地域公共交通網形成計画」に基づき、各公共交通機関相互の接続改善やルート見直し等に取り組んできましたが、運転手等の労働環境の見直し（いわゆる 2024 年問題）や運転手不足により、令和 6 年 6 月からコミュニティバスを一部運休せざるを得なくなるなど、利便性の向上と運行の効率化等による持続可能性の両立が重要になっています。

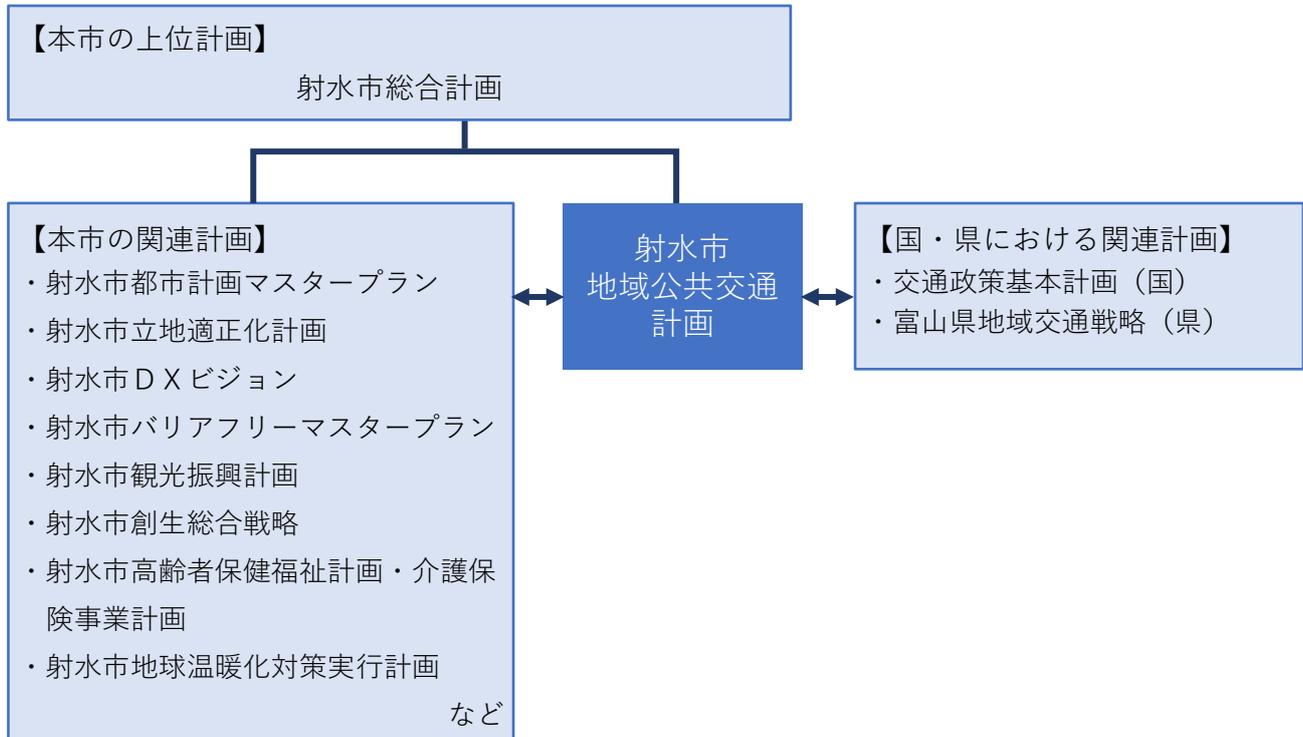
また、今後、人口減少や少子高齢化のさらなる進行に伴い社会情勢が変化する中、市民の移動を支えるだけでなく、高齢者の健康寿命の延伸や交通事故の防止、環境負荷の低減など、まちづくりと連携した都市の重要な社会基盤として、公共交通の役割はますます重要になると考えられます。

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、令和 5 年 10 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、自治体や公共交通事業者、地域の多様な主体等の関係者の連携・協働の促進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（上位・関連計画との関係）

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」「射水市立地適正化計画」などの計画、また国の「交通政策基本計画」や県の「富山県地域交通戦略」との整合を図り、策定します。



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

計画の対象期間は、令和7（2025）年度から令和11（2029）年度までの5年間とし、必要に応じて適宜見直します。

第1章 公共交通を取り巻く現況の整理

1 地勢・地理

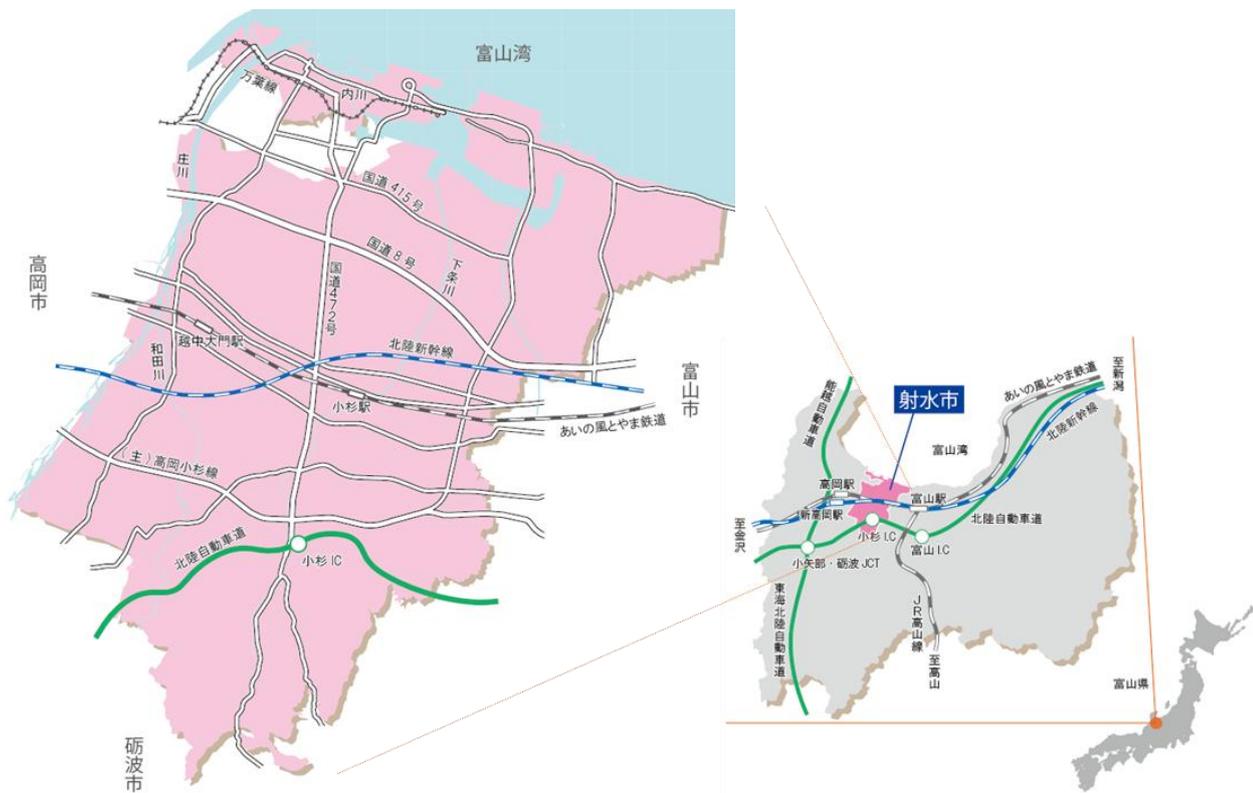
本市は富山県のほぼ中央に位置しており、北は富山湾に面し、東は富山市、西は高岡市に隣接しています。市域は東西 10.9 キロメートル、南北 16.6 キロメートルで、総面積は 109.44 平方キロメートル、標高は海拔 0 メートルから 140.2 メートルとなっています。

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。

また、本市は、平成 17(2005)年に 5 市町村が合併して誕生した市であり、複数の市街地が分散して存在しています。

<本市の地勢図>



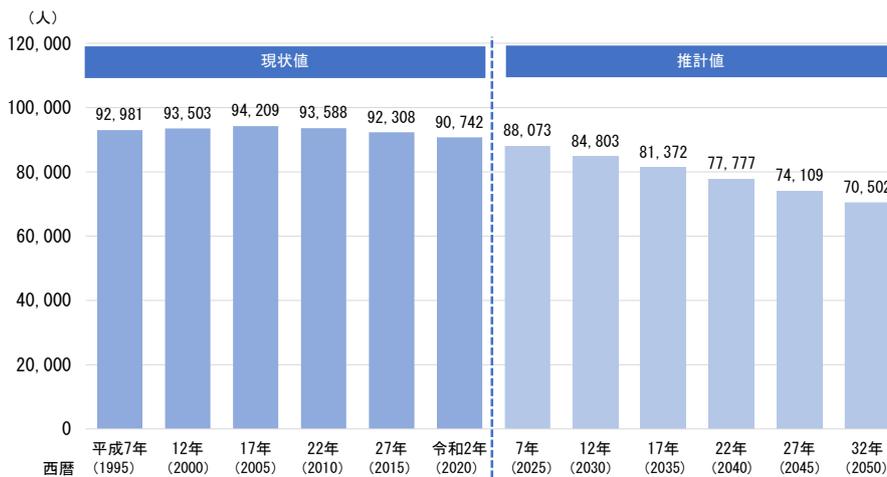
2 社会・経済情勢

(1) 人口の推移及び予測

① これまでの人口推移と将来人口の予測

・本市の総人口は平成17（2005）年をピークに減少し、令和2（2020）年は約9.1万人となっています。本計画期間後の令和12（2030）年の人口は約8.4万人になると見込んでおり、人口減少が更に進行することが想定されます。

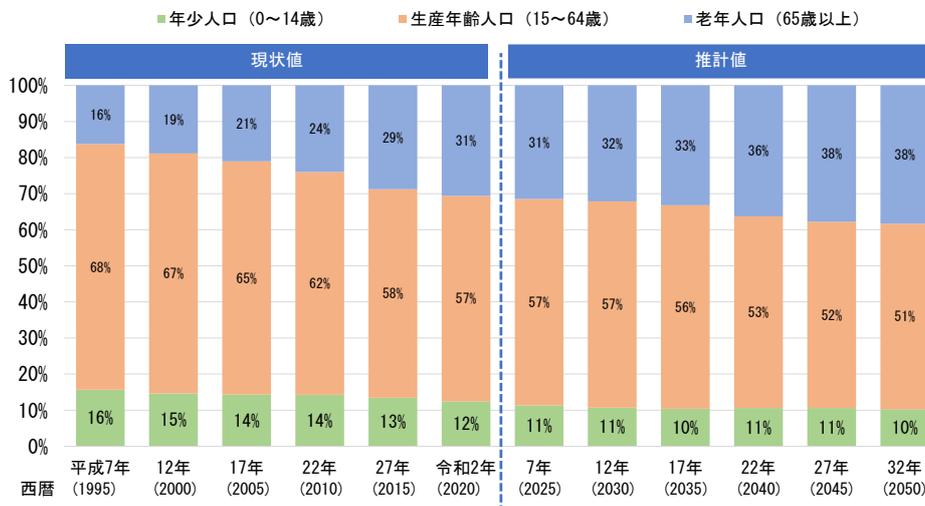
<将来人口の推移>



出典：日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

・平成7（1995）年から令和2（2020）年にかけて老年人口（65歳以上）の割合が徐々に増加し、生産年齢人口（15～64歳）の割合は徐々に減少しています。今後も高齢化が進行し、本計画期間後の令和12（2030）年には、高齢化率が32%に達すると予測されています。

<将来人口構成の推移>



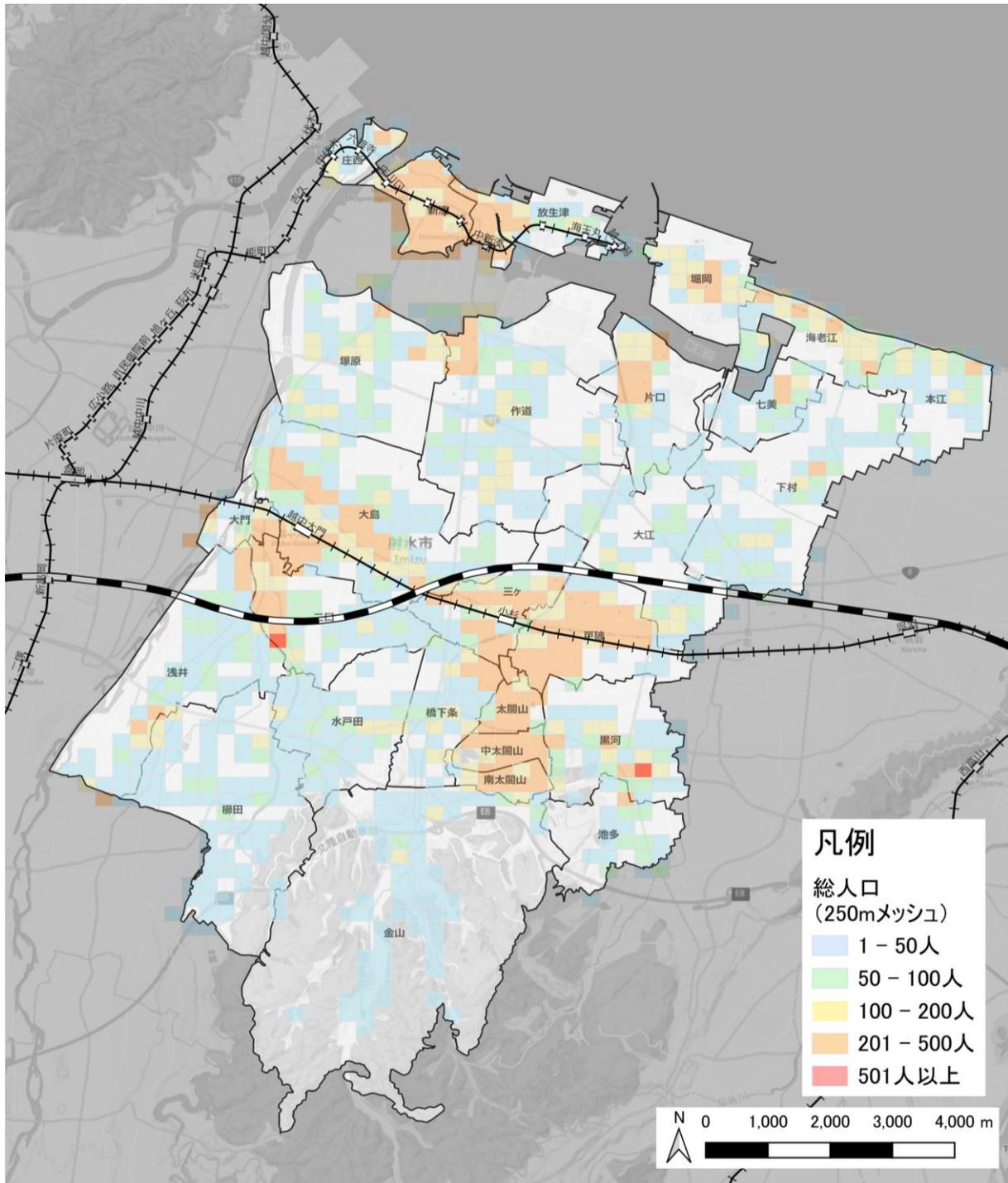
出典：日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

(2) 人口分布等

① 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）の中心部や太閤山地区等で人口の集積が見られますが、市全体としては低密度化の傾向にあります。

< 市内人口密度（令和2（2020）年） >

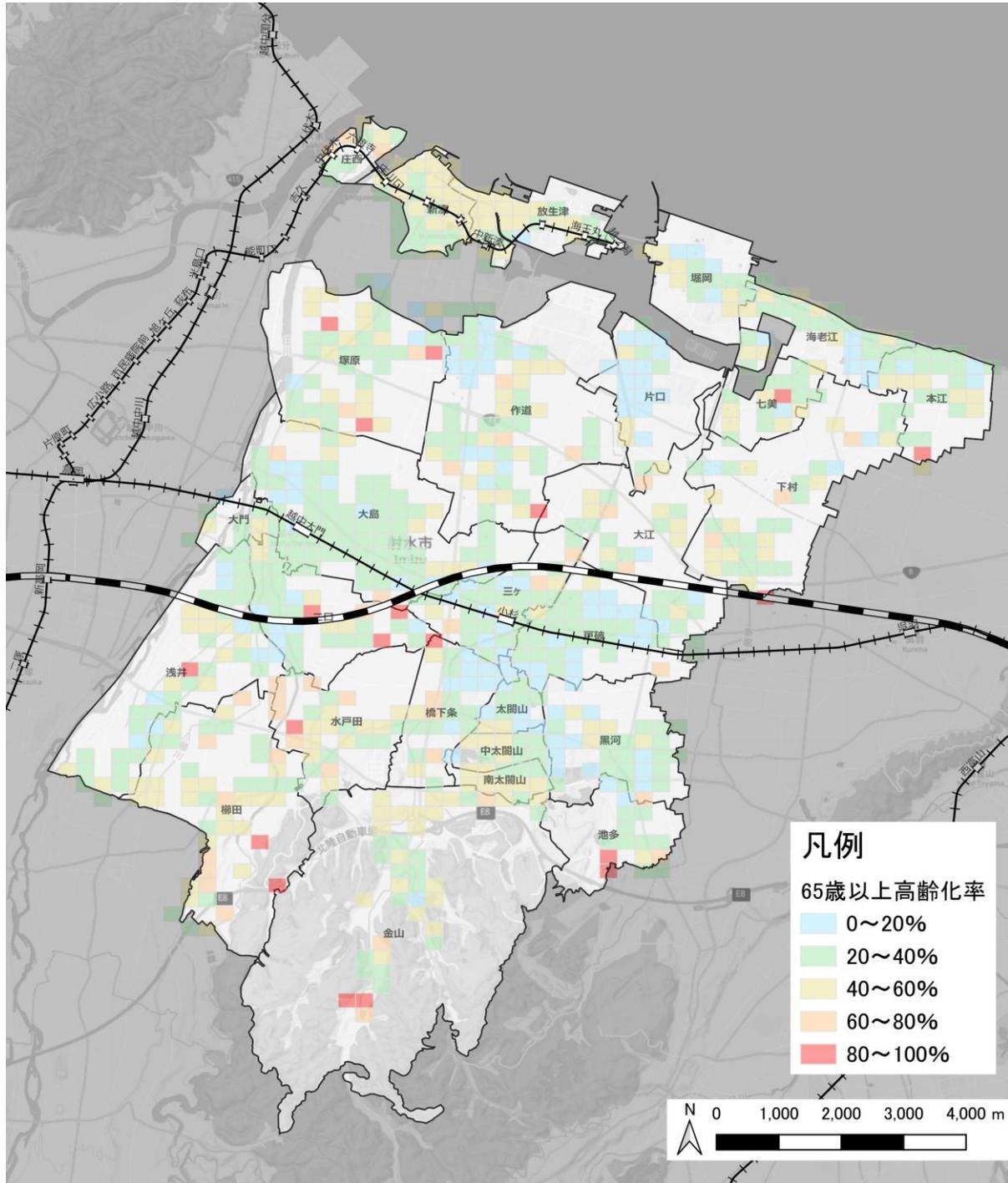


出典：令和2年国勢調査（250mメッシュ）

② 高齢化率

・本市の高齢化率は31%となっており、各地区で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（令和2（2020）年）>

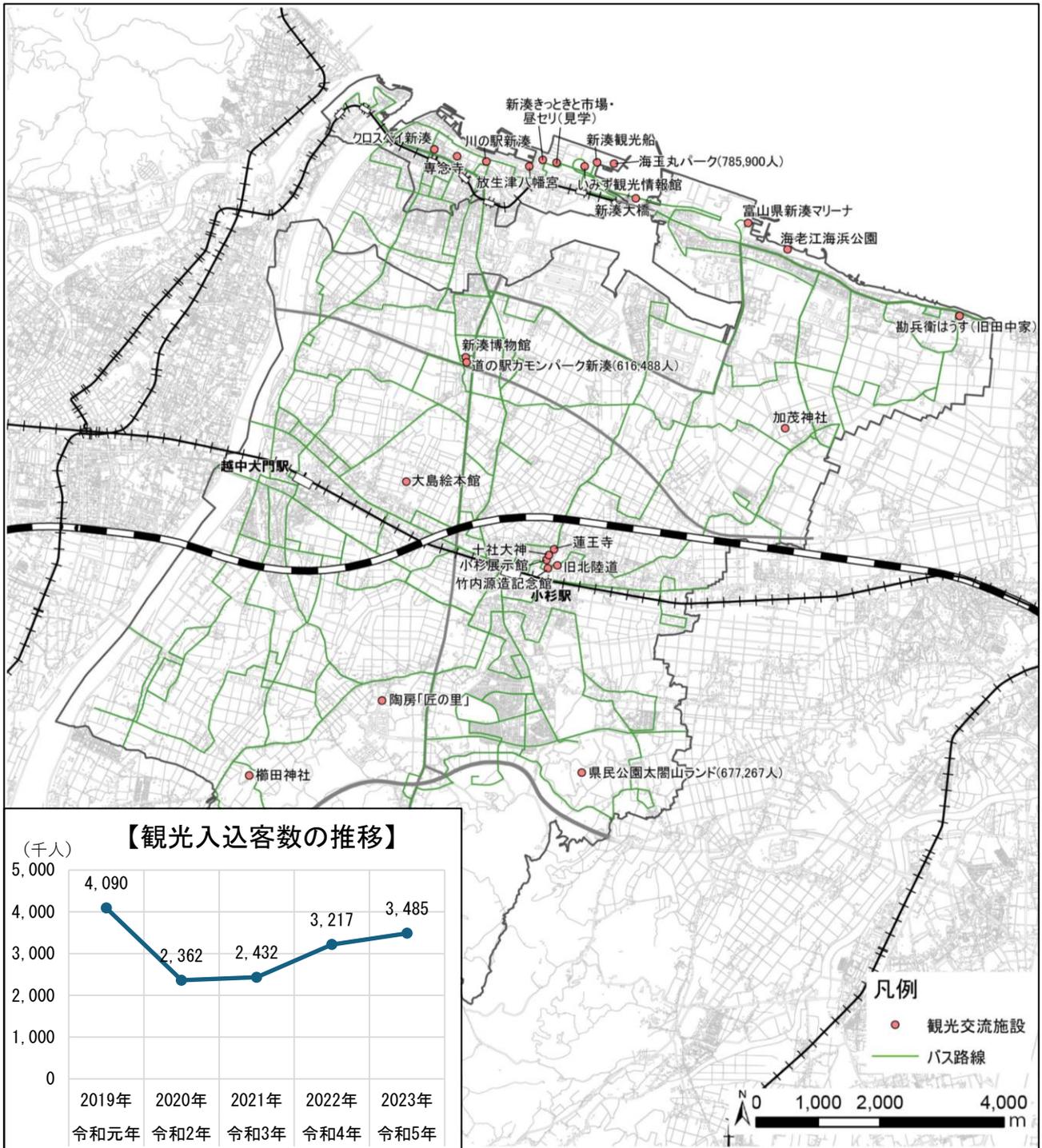


出典：令和2年国勢調査（250mメッシュ）

③ 交流人口

- ・本市の観光入込客数は、コロナ禍前の令和元（2019）年には約400万人あったものが、令和2（2020）年には約236万人まで落ち込みました。その後、直近の令和5（2023）年においては、約349万人まで回復しています。
- ・「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」の入込客数が50万人以上と多くなっています。

〈本市の観光客入込客数の推移〉



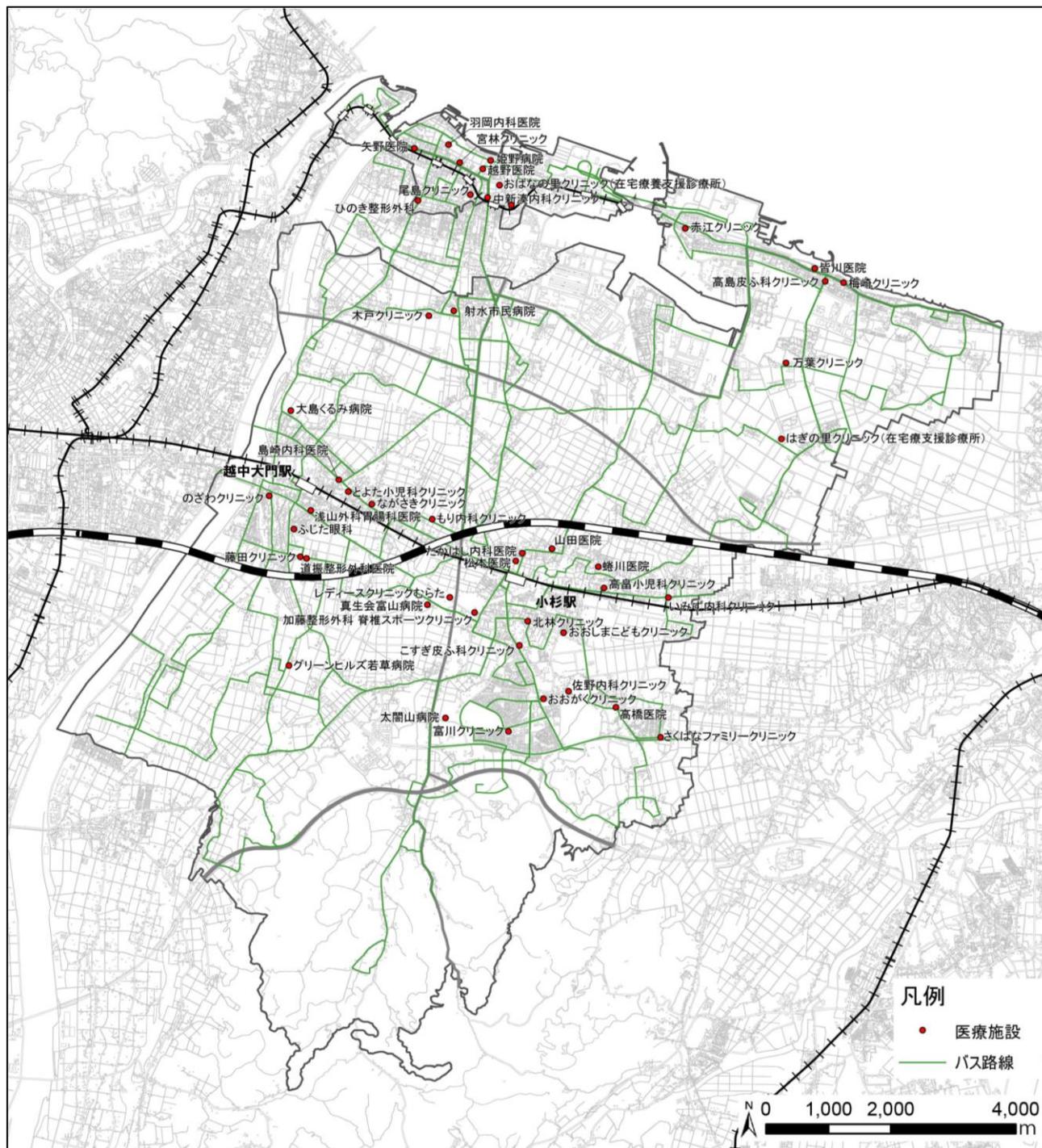
出典：IMIZU（観光マップ）

(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地区等の一部を中心に立地しています。

< 医療施設位置図 >

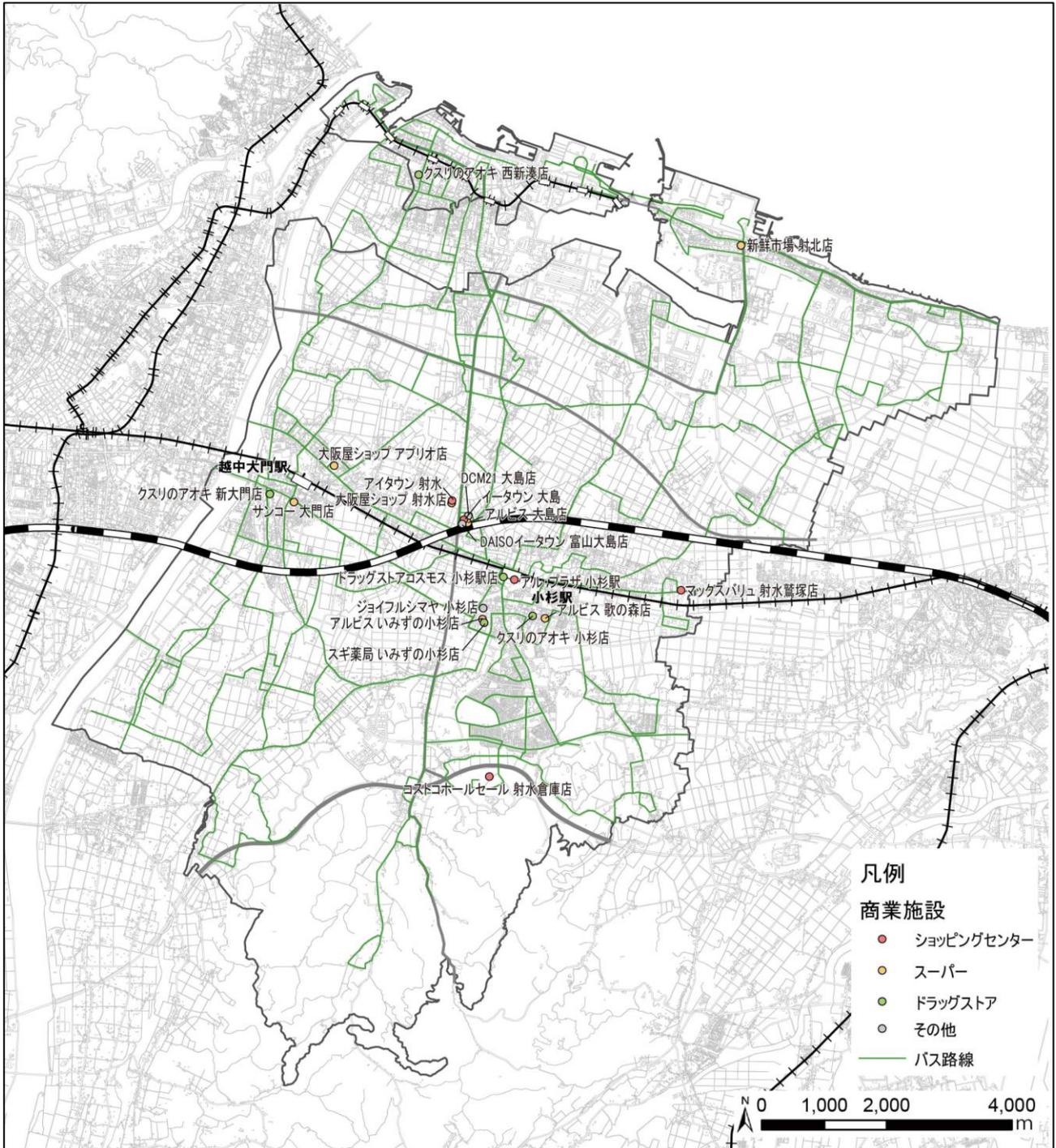


出典：射水市医師会 HP

② 主な商業施設

・主な商業施設は、あいの風とやま鉄道の小杉駅や越中大門駅、国道472号沿線を中心に立地しています。

<主な商業施設位置図>

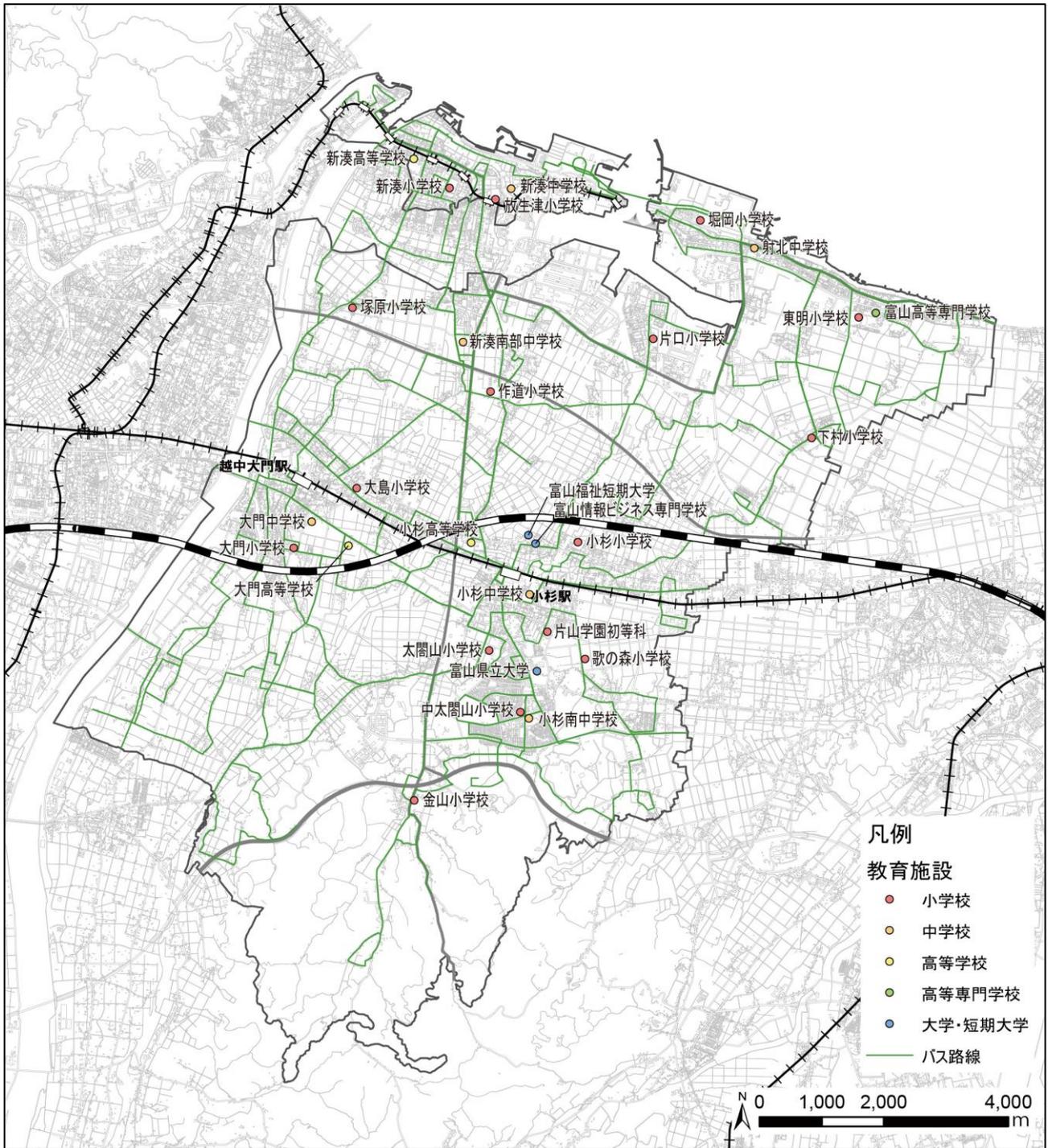


※令和5年度射水市公共交通アンケートで、買物の際の目的地として回答のあった施設

③ 教育施設

・教育施設は、市内全域に点在しており、小杉駅周辺には高等教育機関などがあります。

<教育施設位置図>



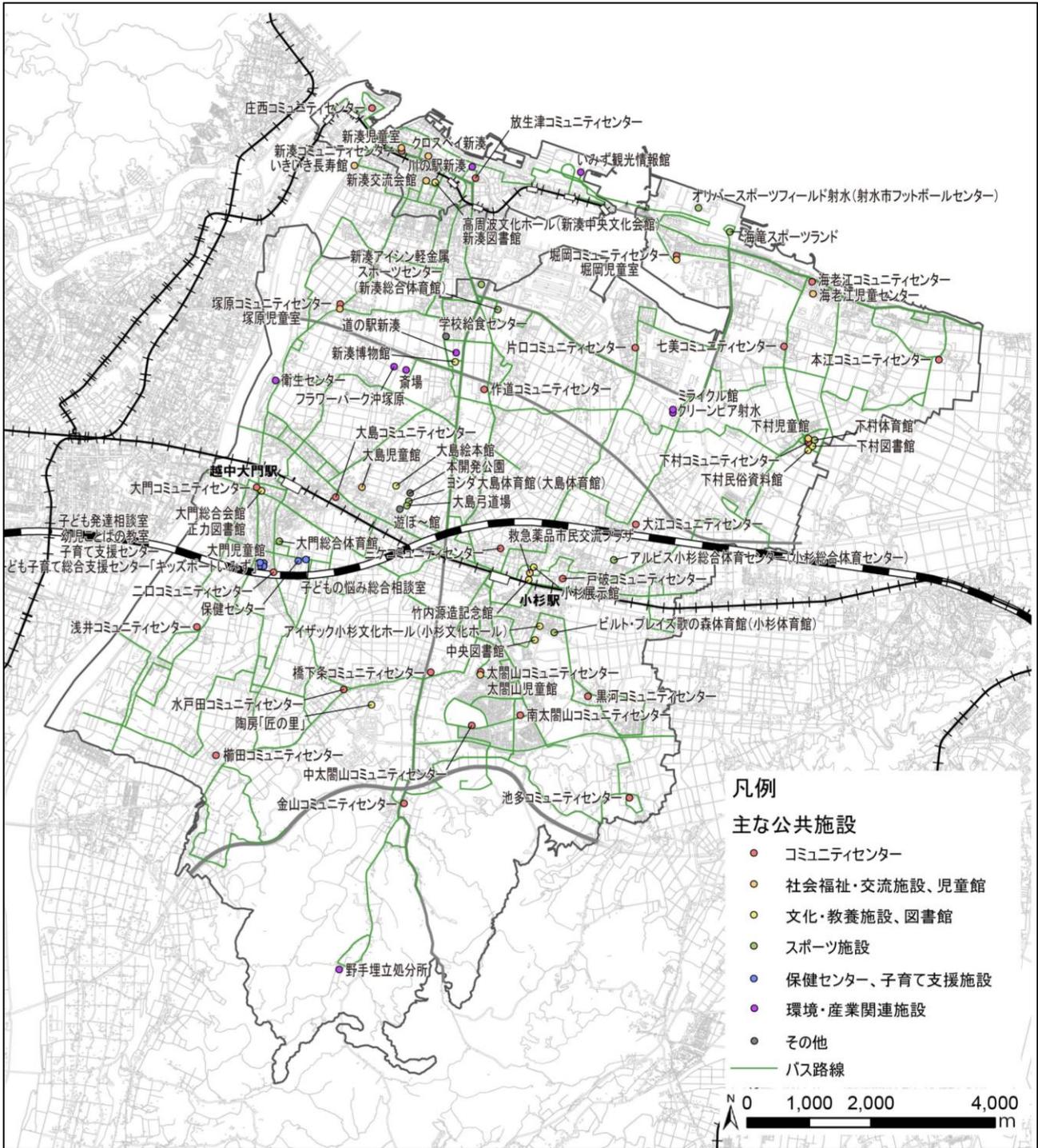
出典：射水市 HP 公共施設ガイド 公共施設一覧、富山県 HP 県立学校一覧、富山福祉短期大学 HP、富山情報ビジネス専門学校 HP

※新湊小学校と放生津小学校は、令和7年（2025年）4月に統合予定（新湊放生津小学校）

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>



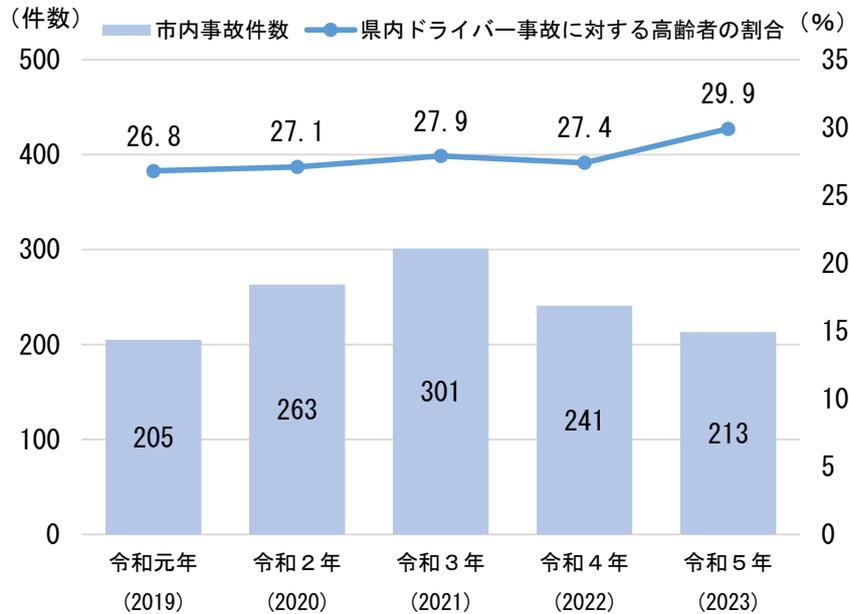
出典：射水市 HP 公共施設ガイド 公共施設一覧

(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によって変動していますが、一方で県内高齢ドライバー事故の割合は増加傾向にあります。

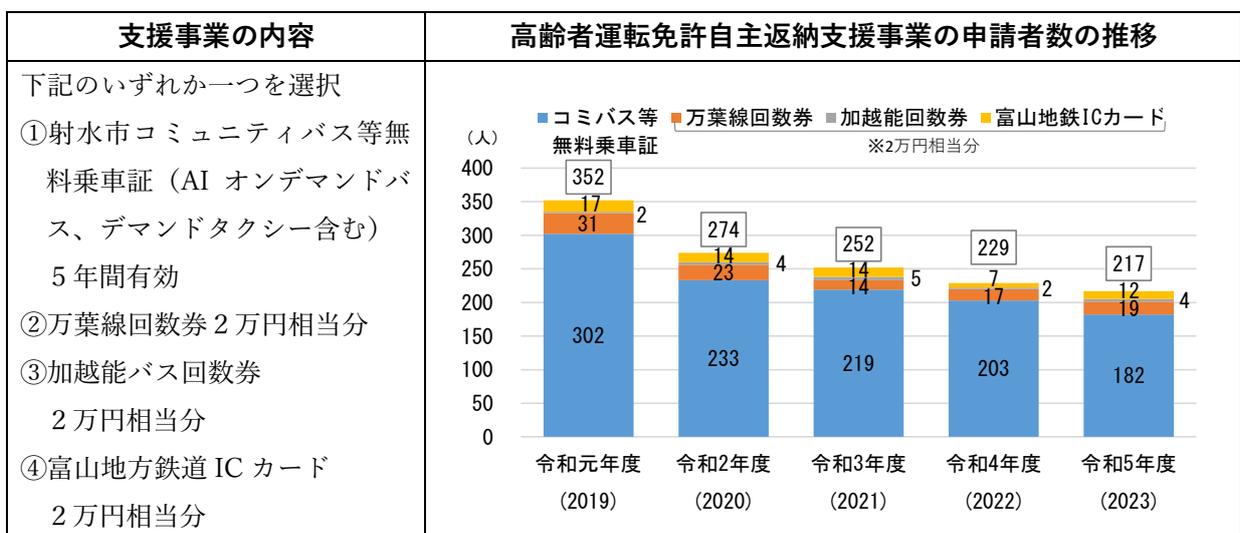
< 市内事故発生状況の推移 >



出典：富山県警察 HP/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いますが、支援事業の申請者数は近年減少傾向にあります。

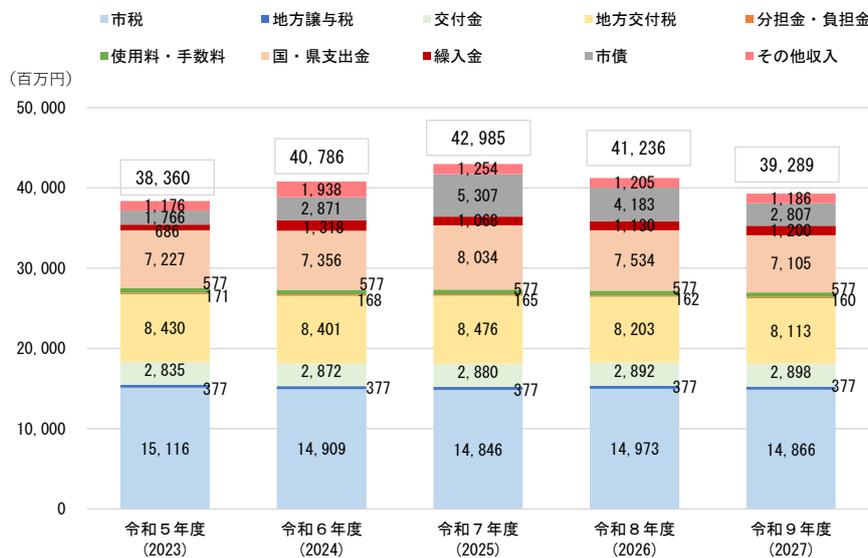


(5) 本市の財政見通し

第3次射水市総合計画前期実施計画 財政見通し（令和5（2023）年度～令和9（2027）年度）では、令和6（2024）年度から令和9（2027）年度にかけて毎年約7.2億円から約9.7億円の歳入不足額が生じるものと推計しており、基金繰入金により収支の均衡を図ることとしています。

今後も、社会保障関係費の増嵩や老朽化する公共施設等への対応など、更に財政を圧迫していくことが想定されることから、引き続き、公共施設マネジメントの推進をはじめ、民間活力の積極的な活用を図るとともに、新たな財源の確保や受益負担の適正化、真に必要な事業の「選択と集中」など、行財政改革の取組を徹底し、将来を見据えた健全で持続可能な財政運営の確立に努めていくことが必要です。

<歳入の現状と見通し（一般会計）>



<歳出の現状と見通し（一般会計）>



出典：第3次射水市総合計画前期実施計画 財政見通し

第2章 公共交通の現状

1 市内公共交通ネットワーク状況

あいの風とやま鉄道は、北陸新幹線の金沢開業に伴い、旧 JR 西日本北陸本線を引き継ぐ並行在来線として、県外及び県内各市町を結ぶ輸送を担っています。本市からは富山方面、高岡方面につながっており、市内には小杉駅、越中大門駅があります。

万葉線は、高岡駅と本市の越ノ潟駅を結ぶ路線となっています。平成 13 (2001) 年まで加越能鉄道株式会社によって運行されていましたが、平成 14 (2002) 年には万葉線株式会社に事業を譲渡し、現在まで運行されています。

本市と富山市内を結ぶ民間路線バスとして、富山地方鉄道株式会社の小杉線や高岡線、小杉経由新湊線等が運行されており、小杉を通過して富山市方面へ向かい、富山駅に至る路線となっています。

市内の公共交通では、市内全域を 17 路線のコミュニティバスが運行していましたが、昨今の物価高騰の影響や少子化に伴う労働力の減少、2024 年問題[※]等による運転手の労働環境の変化により、これまで以上に運転手不足が深刻な状況となるなど、安定的なコミュニティバスの運行を維持することが困難となってきたことから、効率的な公共交通の運行を図るため、段階的に AI を活用したオンデマンドバス「のるーと射水」を導入することとしています。

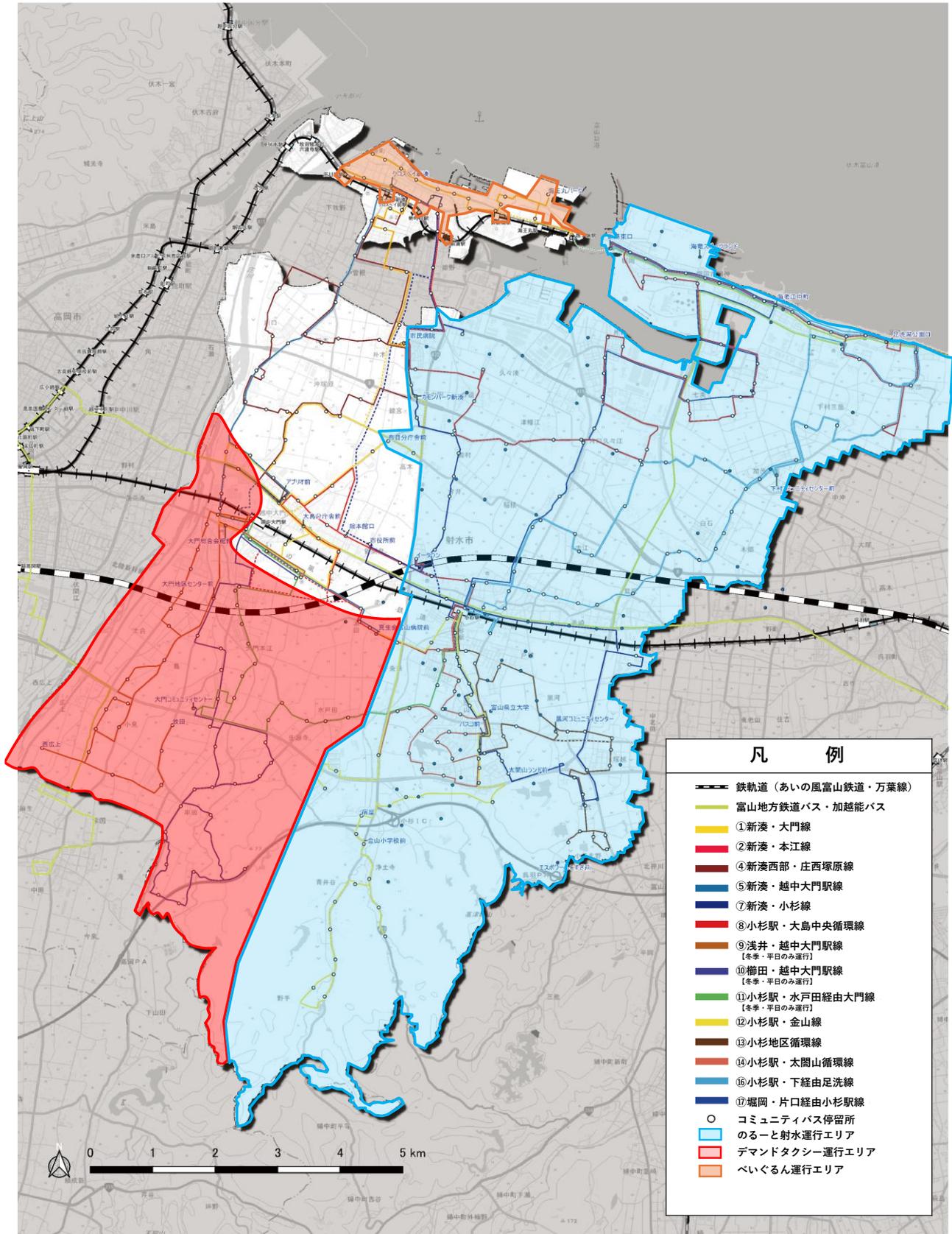
また、大門地区ではデマンドタクシー、新湊地区ベイエリアでは地域内における近距離の移動手段としてグリーンスローモビリティ車両を活用した「べいぐるん」等のデマンド型交通を運行しています。

そのほか、市内には、3つのタクシー事業者や越ノ潟から堀岡を通行するための県営渡船があります。

※働き方改革法案によりドライバーの労働時間に上限が課されることで生じる問題の総称

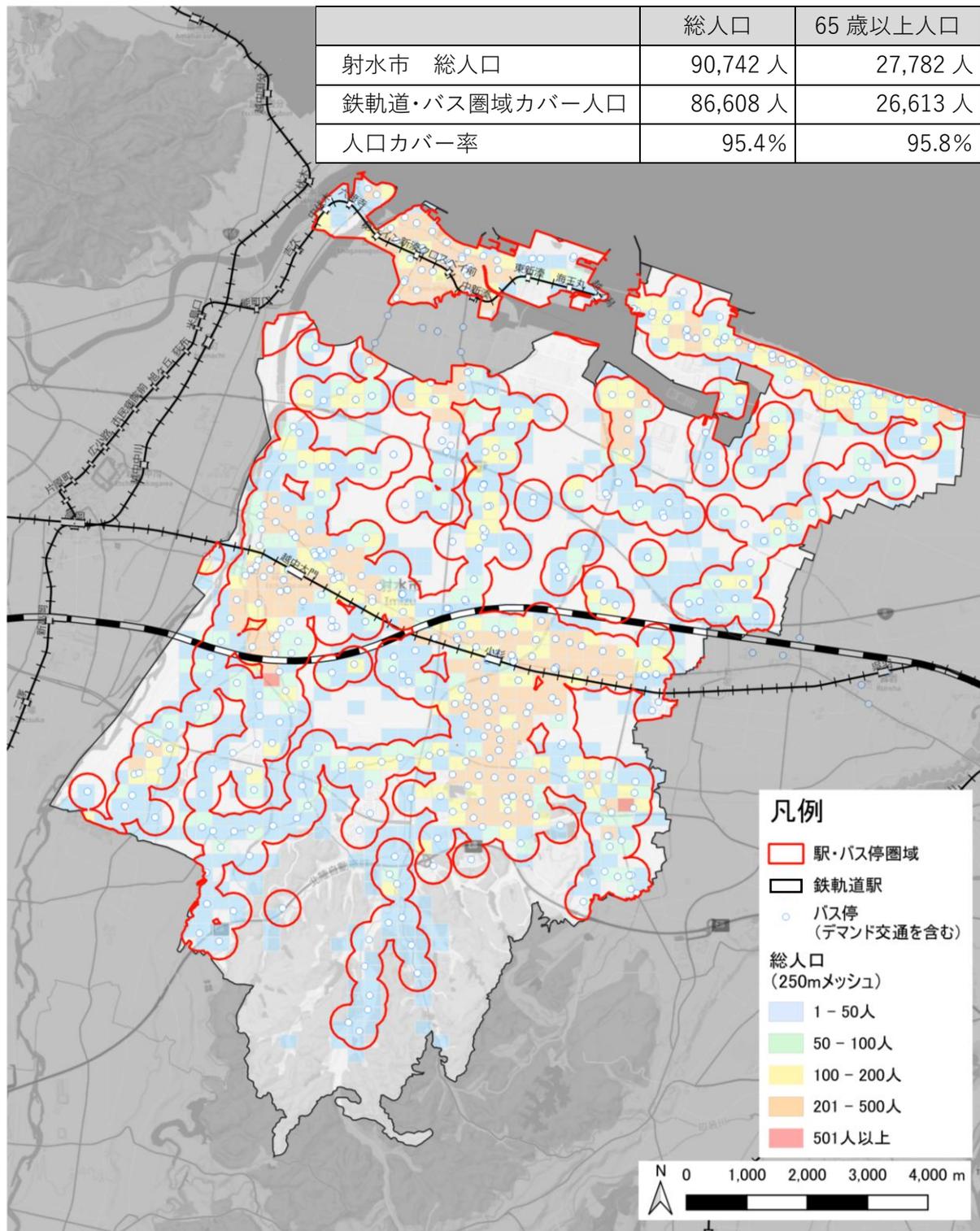
公共交通機関	事業者名	路線等
鉄軌道	あいの風とやま鉄道(株)	・あいの風とやま鉄道線（小杉駅・越中大門駅）
	万葉線(株)	・万葉線（高岡駅～越ノ潟）
民間路線バス	富山地方鉄道(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・高岡線 ・小杉線 ・富山短期大学線（小杉） ・布目経由新港東口線 ・国立高専射水線 ・布目石坂経由新港東口線（総曲輪） ・布目石坂経由新港東口線（五福・赤十字） ・射水高専線 ・国際大学付属高校・高岡ルート ・ぶりにかにバス（観光定期路線バス）
	加越能バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・済生会中田団地経由中田線 ・高岡駅前-富山高専線
コミュニティバス	射水市 ・エムアールテクノサービス(株) ・海王交通(株) ・(株)三島野観光	①新湊・大門線 ⑩櫛田・越中大門駅線 ②新湊・本江線 ⑪小杉駅・水戸田経由大門線 ④新湊西部・庄西塚原線 ⑫小杉駅・金山線 ⑤新湊・越中大門駅線 ⑬小杉地区循環線 ⑦新湊・小杉線 ⑭小杉駅・太閤山循環線 ⑧小杉駅・大島中央循環線 ⑯小杉駅・下経由足洗線 ⑨浅井・越中大門駅線 ⑰堀岡・片口経由小杉駅線 ※ ⑨・⑩・⑪は冬期（12～2月）のみ運行。
デマンドタクシー	射水市 （大門タクシー(株)）	■運行エリア 大門地区
のるーと射水	射水市 ・エムアールテクノサービス(株) ・海王交通(株) ・(有)小杉タクシー ・(株)三島野観光	■運行エリア 北東地区、南東地区
べいぐるん	射水市 （海王交通(株)）	■運行エリア 新湊地区（ベイエリア）
タクシー	・海王交通(株) ・(有)小杉タクシー ・大門タクシー(株)	
県営渡船	富山県	・越ノ潟-堀岡

<市内公共交通ネットワーク状況図>



2 鉄軌道・バス圏域カバー状況

・ 駅圏域は駅から 800m、バス停圏域を 300m とし て鉄軌道・バス圏域カバー人口を算出[※]したところ、総人口では 95.4%、65 歳以上人口では 95.8% となっています。



出典：令和2年（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 て設定

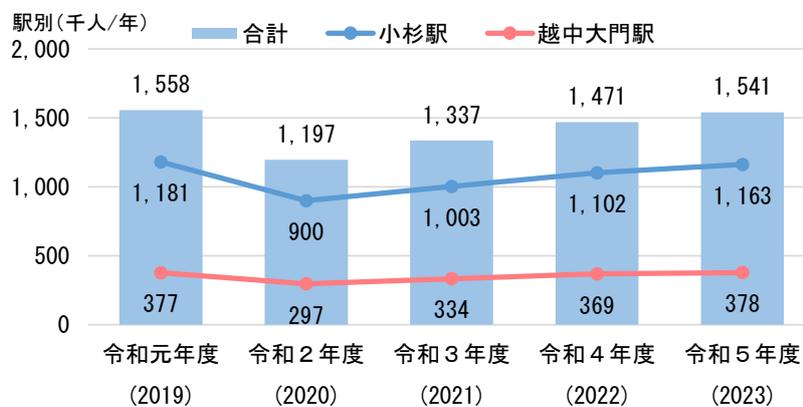
3 各交通機関の状況

(1) 鉄軌道の利用状況

① あいの風とやま鉄道

- ・本市内のあいの風とやま鉄道の利用者数は、令和元（2019）年度は1,558千人でしたが、コロナ禍の令和2（2020）年度には1,197千人まで減少しました。その後、利用者数は回復し、令和5（2023）年度には1,541千人と、令和元（2019）年度と同程度まで回復しました。
- ・令和5（2023）年度の駅別乗車人数は、小杉駅が1,163千人/年、越中大門駅が378千人/年となっています。

<あいの風とやま鉄道利用者数の推移>

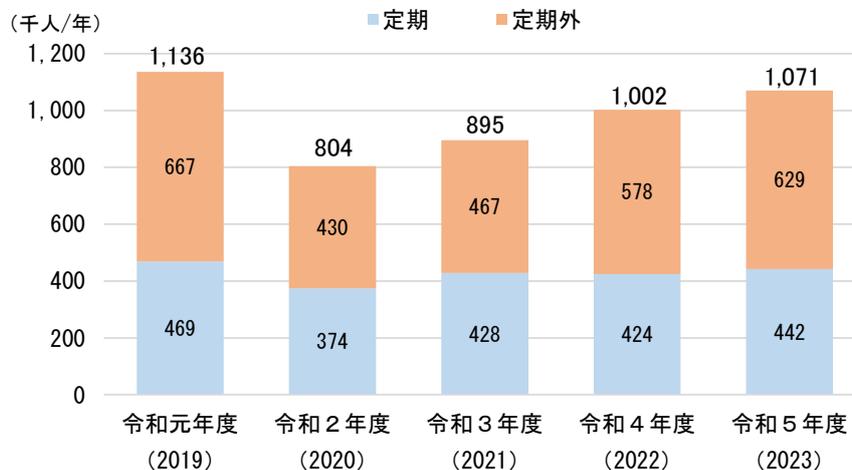


出典：あいの風とやま鉄道㈱提供資料

② 万葉線

- ・万葉線の利用者数は、令和元（2019）年度は1,136千人でしたが、コロナ禍の令和2（2020）年度には804千人まで減少しました。その後、利用者数は回復し1,071千人となったものの、令和元（2019）年度の利用者数には届いていません。

<万葉線利用者数の推移>

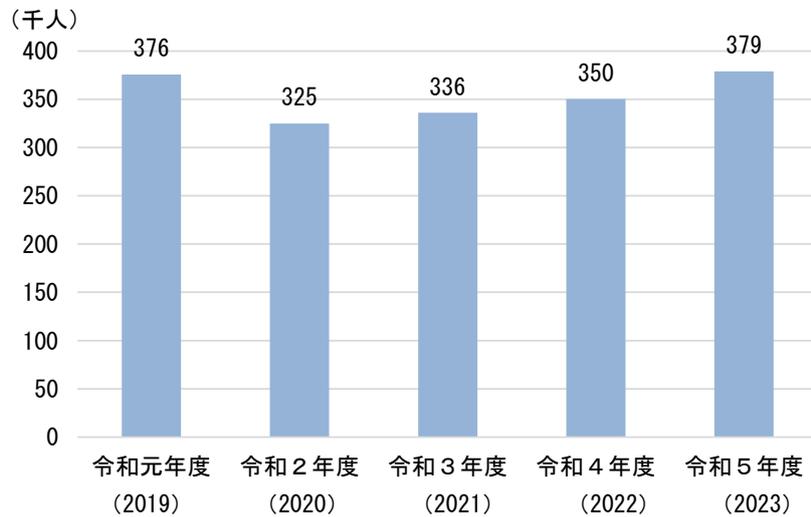


出典：万葉線㈱提供資料

(2) コミュニティバスの利用状況

- ・コミュニティバスの利用者数は、令和元（2019）年度は376千人でしたが、コロナ禍の令和2（2020）年度にかけて325千人まで減少しました。その後、利用者数は回復し、令和5（2023）年度には379千人と、令和元（2019）年度と同程度まで回復しました。

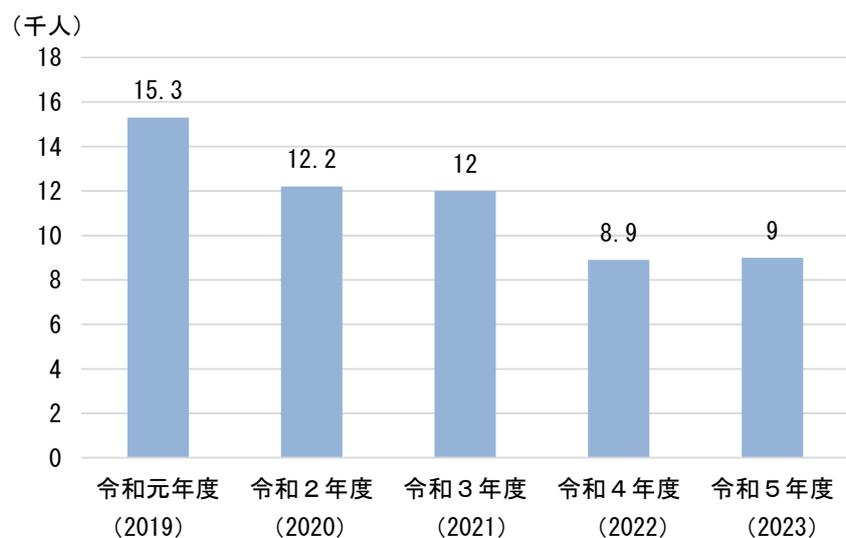
＜コミュニティバス利用者数の推移＞



(3) デマンドタクシーの利用状況

- ・デマンドタクシーの利用者数は、令和元（2019）年度は合計15.3千人でしたが、令和2（2020）年度以降はコロナ禍や、運行エリアの見直しによって利用者数は減少傾向にあります。

＜デマンドタクシー利用者数の推移＞

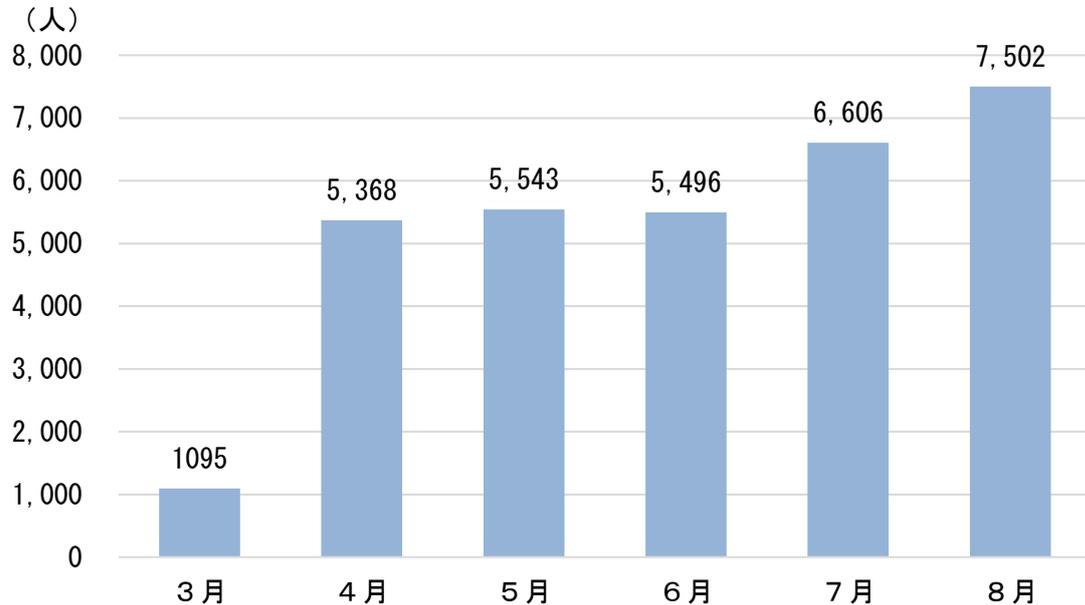


※令和4（2022）年度から、一部地域をデマンドタクシーの運行エリアからコミュニティバスの運行に変更

(4) 「のりーと射水」の利用状況

- ・令和6（2024）年3月25日から本格運行を開始した「のりーと射水」の利用者数は、8月には7,000人を超えており、利用者数は増加傾向にあります。

<「のりーと射水」利用者数の推移>

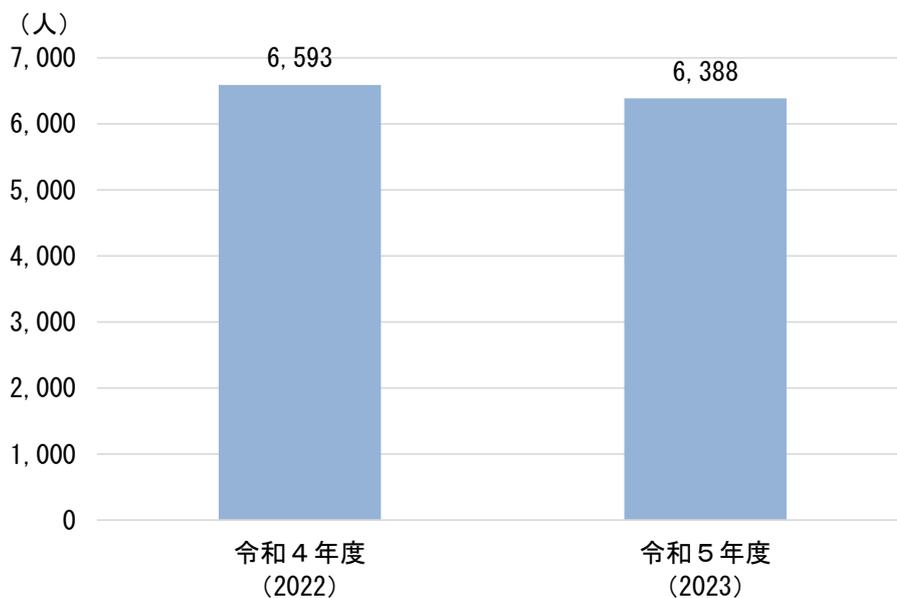


※令和6（2024）年3月から令和6（2024）年8月末までの利用者数を掲載

(5) べいぐるんの利用状況

- ・令和4（2022）年4月22日から通年運行を開始したべいぐるんの利用者数は、令和4（2022）年度から令和5（2023）年度にかけて200人程度減少しています。

<べいぐるん利用者数の推移>

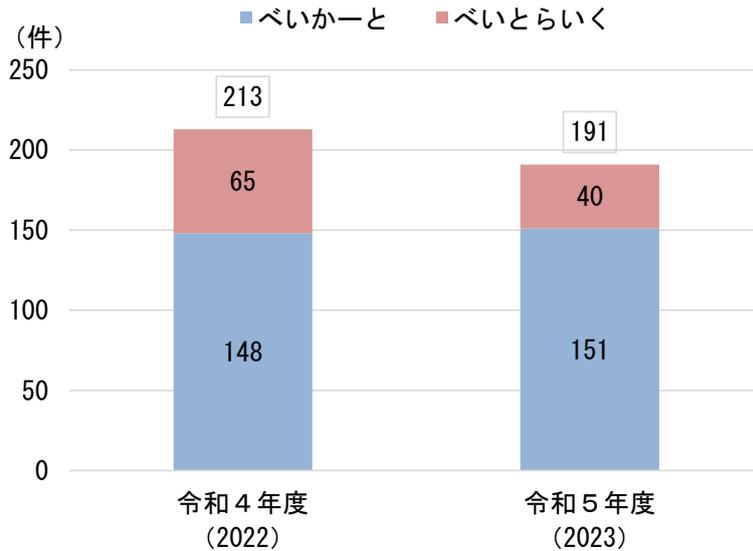


(6) べいカーと・べいとらいく・カーシェアの状況

① べいカーと・べいとらいく

・令和4（2022）年度から通年運行を開始したべいカーとの利用者数は、令和4（2022）年度は148件、令和5（2023）年度は151件と同程度で推移しています。べいとらいくの利用者数は、令和4（2022）年度は65件であったのに対し、令和5（2023）年度は40件と20件程度の減少が見られます。

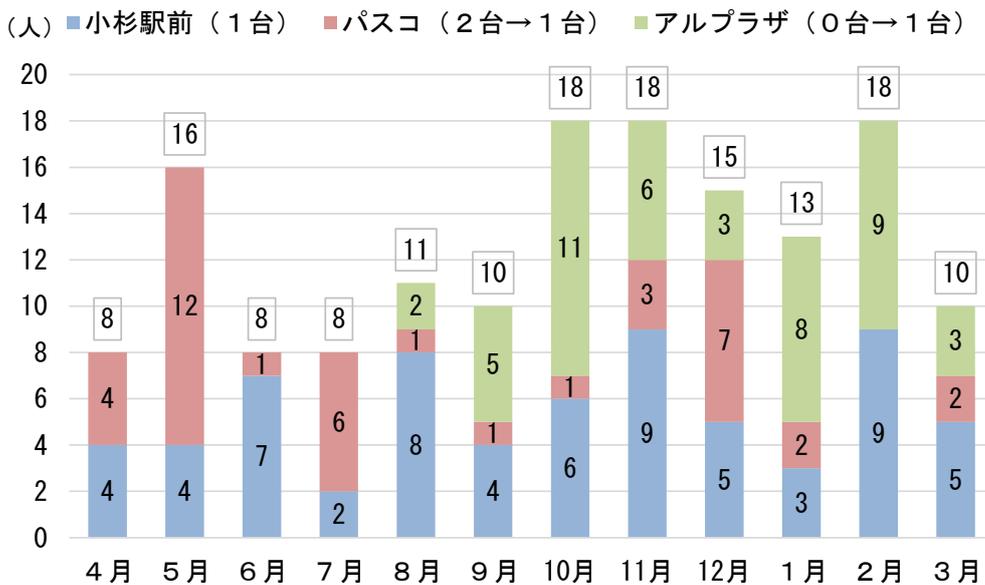
<べいカーと・べいとらいく利用者数の推移>



② カーシェア

・令和5（2023）年度から実証運行中のカーシェアの利用者数は、1ヵ月あたり10～20人程度で推移しています。

<令和5（2023）年度カーシェア利用者数の推移>

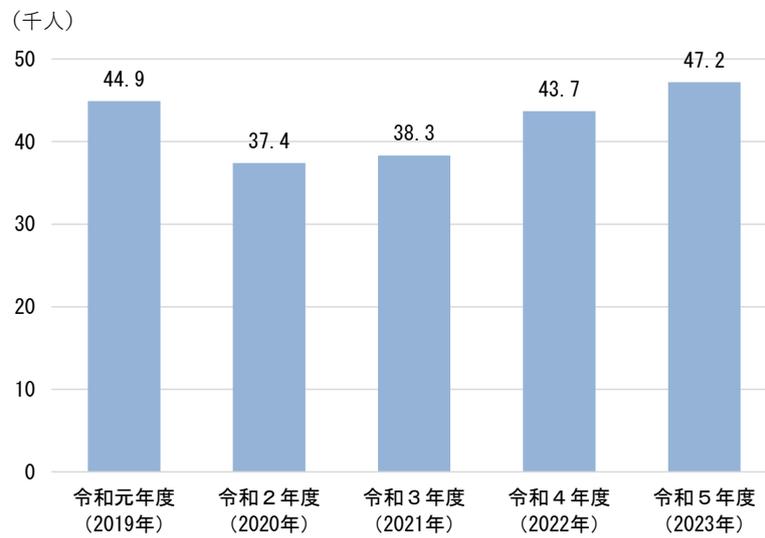


※令和5（2023）年8月から、パスコに設置していた1台をアルプラザへ移設

(7) 県営渡船の利用状況

- ・ 県営渡船の利用者数は、コロナ禍の影響により令和2（2020）年度には37.4千人まで減少しましたが、令和3（2021）年度から令和4（2022）年度にかけて回復し、令和5（2023）年度には、47.2千人となっています。

< 県営渡船利用者数の推移 >



出典：令和5年度版射水市統計書

(8) 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・駐輪場が設置されており、パーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・ライドとして利用されています。

① 市営駐車場の設置・利用状況

名称	形態	区画数
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
大門中町駐車場	月極	12台
越中大門駅前広場駐車場	月極	25台

② 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	5台

③ 市が設置する駐輪場の利用状況

設置場所	駐輪可能台数	利用状況
小杉駅前	135台	約100%
小杉駅前西	423台	約30%
小杉駅南	562台	約90%
越中大門駅前	420台	約100%

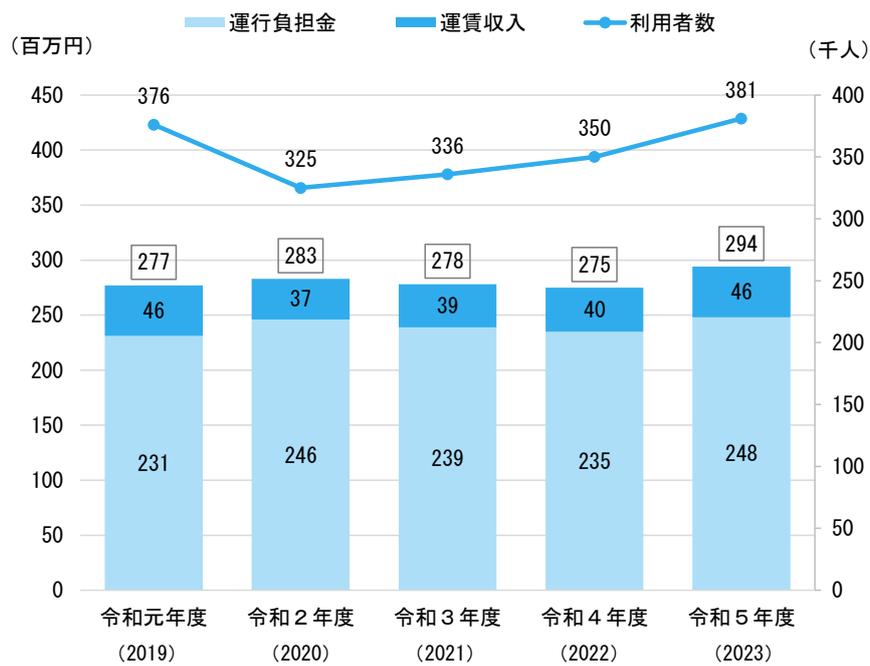
※各駐車場・駐輪場の利用状況は、(令和6(2024)年3月末時点)のもの

(9) 運行経費の推移

① コミュニティバス

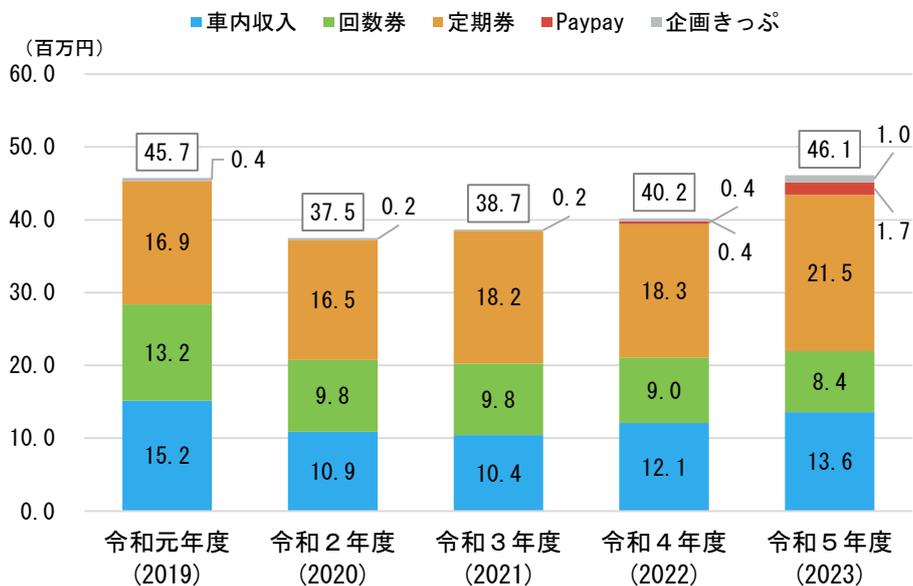
- ・コミュニティバス運行負担金（運行経費から運賃収入を差し引いたもの）は、ほぼ横ばいの傾向にありましたが、直近の令和5（2023）年度はやや増加しています。
- ・コミュニティバス運賃収入は利用者数等に比例して増加しています。令和元（2019）年度と令和5（2023）年度の内訳を比較すると、定期券収入は増加傾向、回数券による収入は減少傾向にあります。

<コミュニティバス運行負担金の推移>



※令和5（2023）年度については、3月25日から本格運行を開始した「のるーと射水」の運行負担金を含む

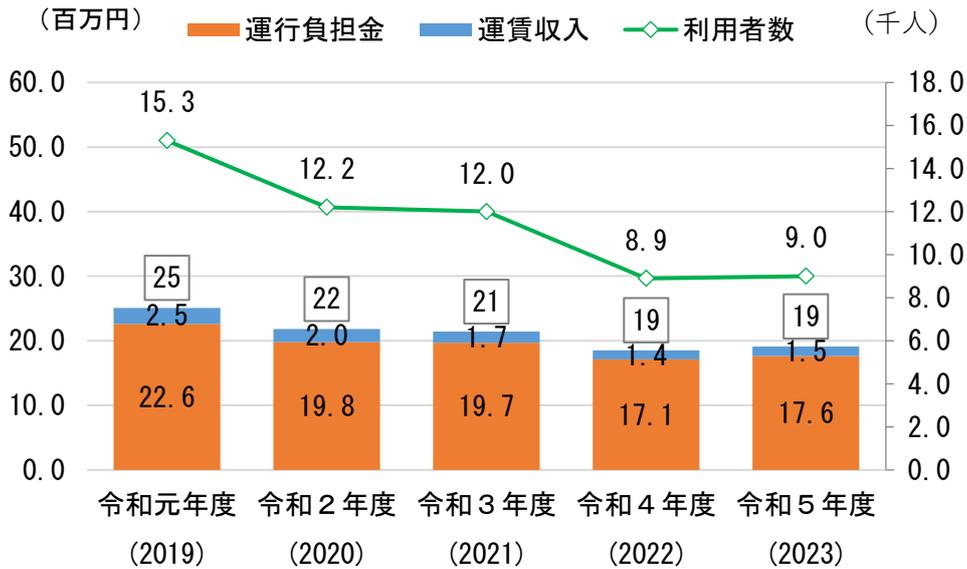
<コミュニティバス運賃収入の推移>



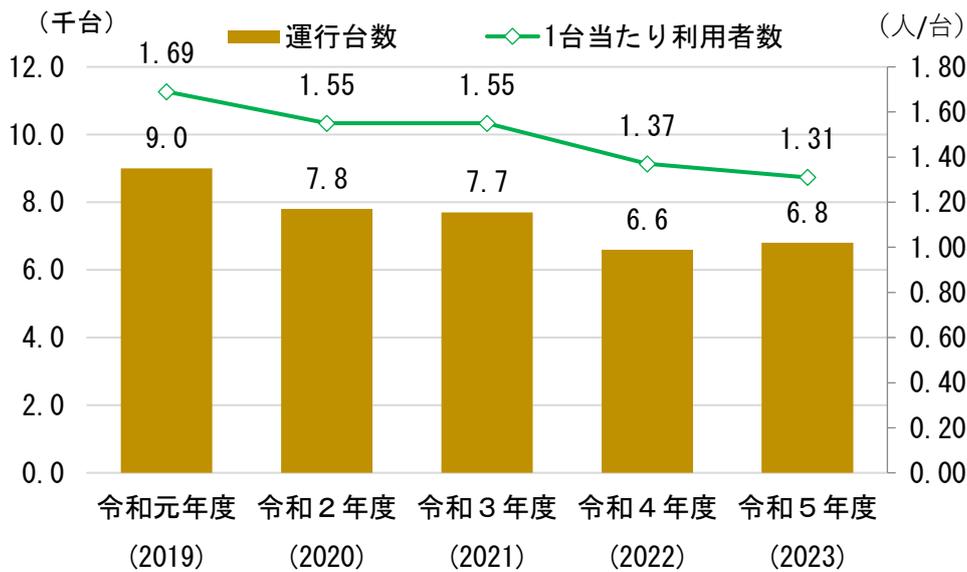
② デマンドタクシー

- ・利用者数の減少に伴い運賃収入及び運行負担金も減少し、令和5（2023）年度には利用者数が約9千人、運賃収入は1.5百万円、運行負担金は17.6百万円まで減少しています。
- ・運行台数も減少傾向にあり、令和5（2023）年度には6.8千台となっています。1台当たりの利用者数は、令和元（2019）年は1.69人程度でしたが、年々減少して令和5（2023）年度には1.31人程度になっています。

<デマンドタクシーの運行経費と利用者数の推移>



<デマンドタクシー運行台数と1台あたりの利用者数の推移>

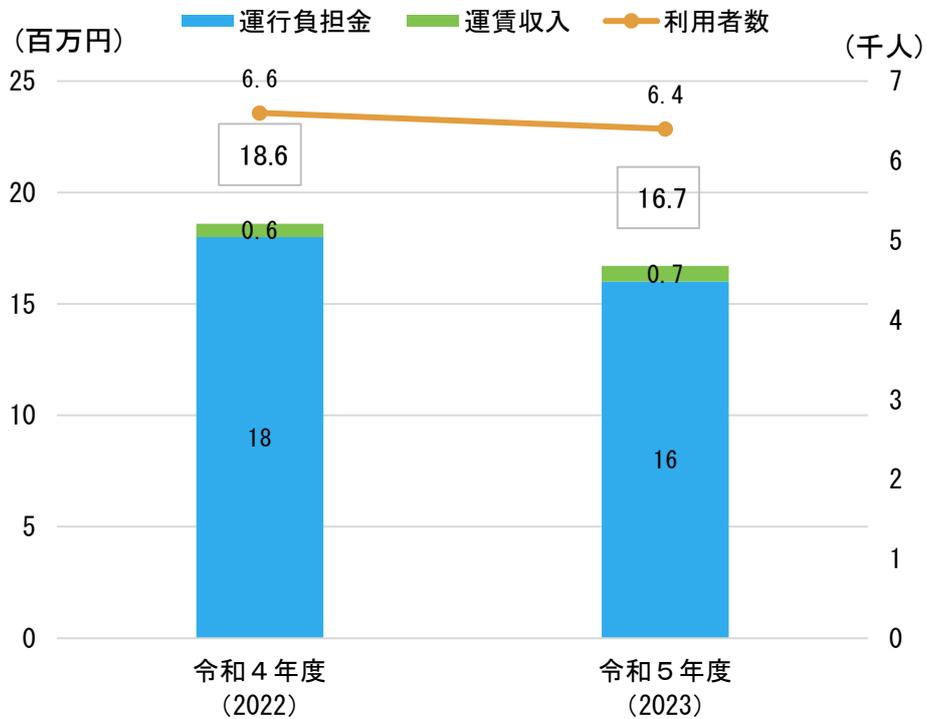


※令和4（2022）年度から、一部地域をデマンドタクシーの運行エリアからコミュニティバスの運行に変更

③ べいぐるん

・令和4（2022）年度から令和5（2023）年度にかけて、利用者数は微減、運行負担金は減少しており、令和5（2023）年度は、利用者数が約6.4千人、運賃収入は0.7百万円、運行負担金は16百万円となっています。

＜べいぐるんの運行経費と利用者数の推移＞

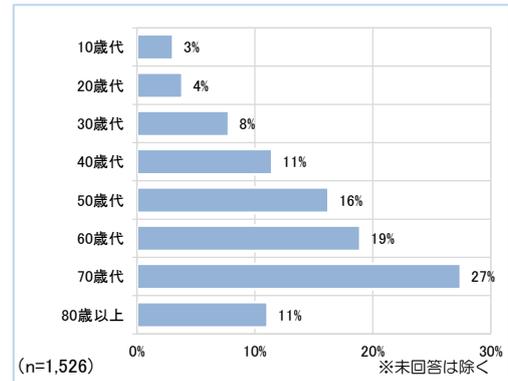


第3章 公共交通に対する市民意向

1 市民アンケート調査結果概要

(1) 調査概要

調査方法	配布・回収
<ul style="list-style-type: none"> ・郵送による配布 (1世帯に3票配布) ・郵送又はWebによる回収 	<ul style="list-style-type: none"> ・3,000世帯配付 ・世帯回収数 1,035世帯 (回収率 35%) (うち紙=775世帯、Web=260世帯) ・有効回収票数 1,565票 (1.5票/世帯) (うち 紙=1,305票、Web=260票)



<参考：回答者の年齢構成>

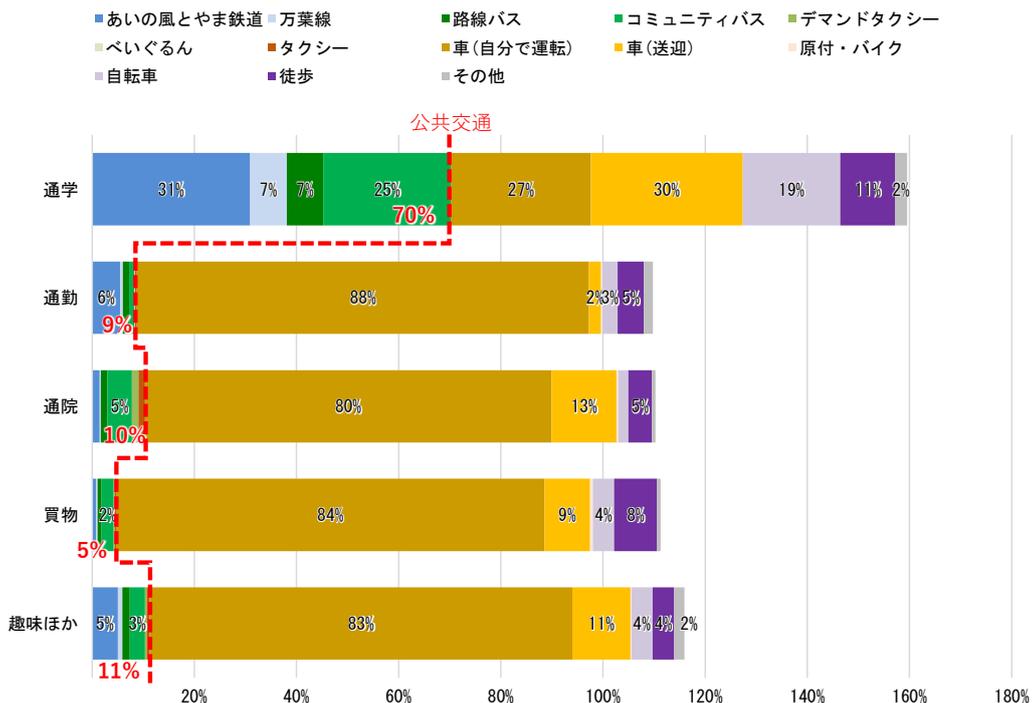
(2) 調査結果 (一部抜粋)

※各設問の集計は、無回答を除いた合計を母数(100%)として各選択項目の回答数の割合を示しています。

※パーセンテージについて、整数で表記されているものは、小数点第1位を四捨五入しているため、構成比の合計は必ずしも100%に一致しません。

【日常生活の移動 (交通手段)】

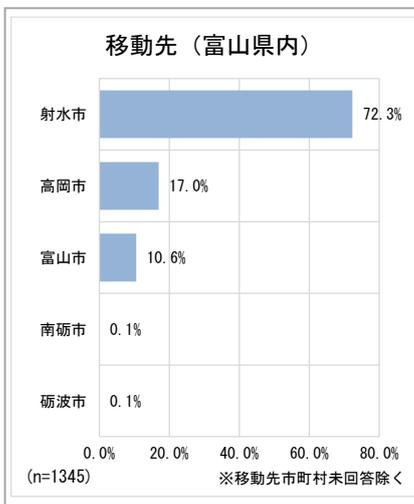
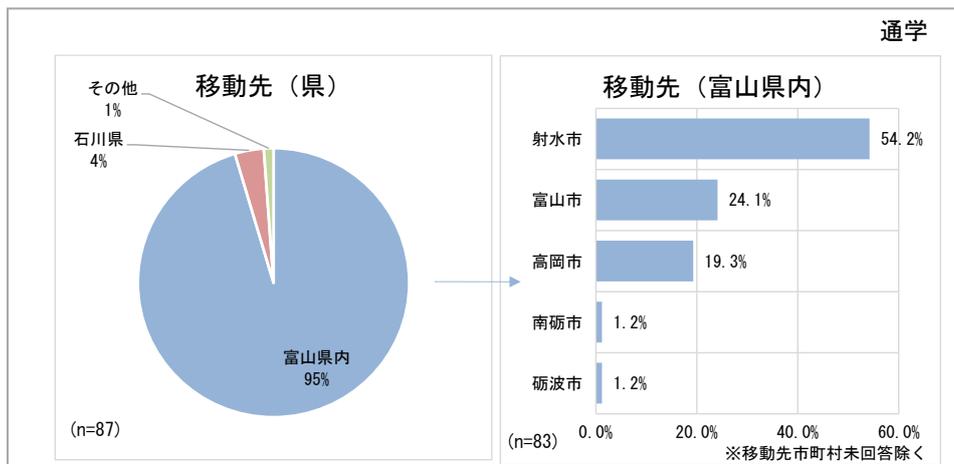
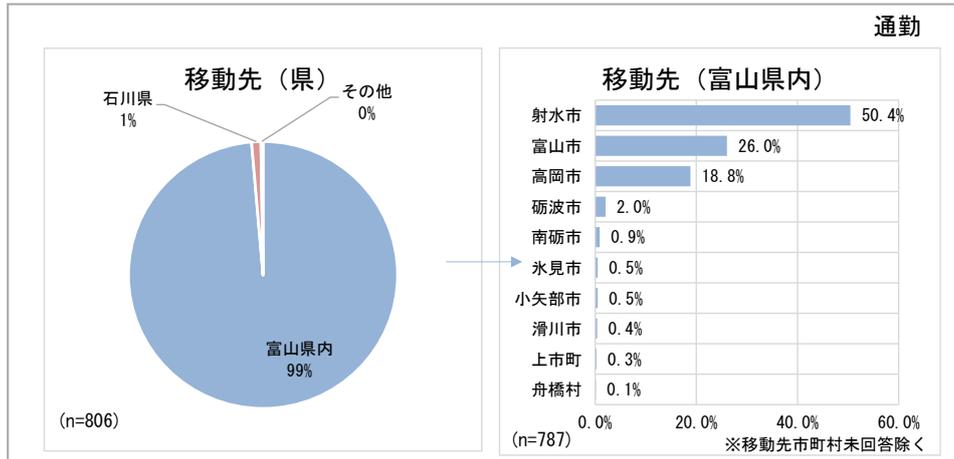
・通学の公共交通利用は70%となっており、通学の足として、公共交通は非常に重要であるとともに、その他の移動についても10%程度と一定の需要もあるため、引き続き公共交通の確保・改善は重要であると考えられます。



※設問の性質上、複数の目的施設に対し複数の移動手段を回答できるため、目的施設回答数を母数としている
 ※2%未満の数値はラベル表記を省略
 ※設問は複数回答であるため、構成割合の合計は100%を超える

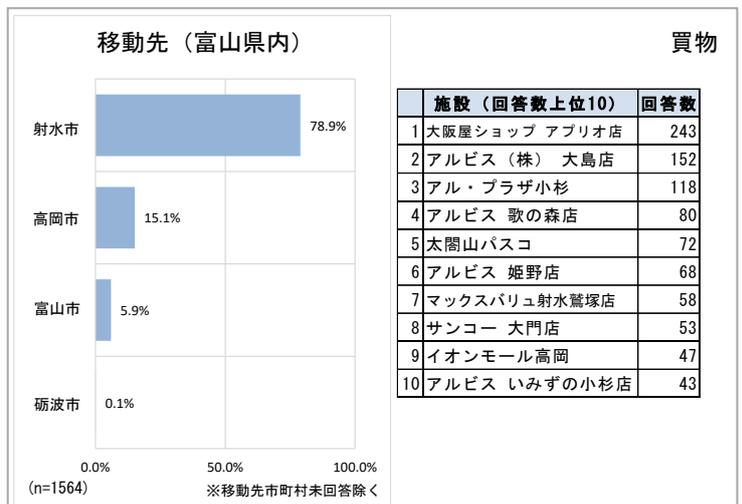
【日常生活の移動（移動先）】

- ・通勤・通学については、富山・高岡方面への移動が半数弱あるため、鉄軌道とコミュニティバスやデマンド交通等での接続が重要と考えられます。
- ・通院・買物に関しては、現在コミュニティバスが複数路線乗り入れている施設が移動先の上位（真生会富山病院、射水市民病院、アプリオ、アルビス大島店、アル・プラザ小杉 等）となっており、これらは今後新しい交通体系を考えていく際にも引き続き重要な拠点とすべきと考えられます。



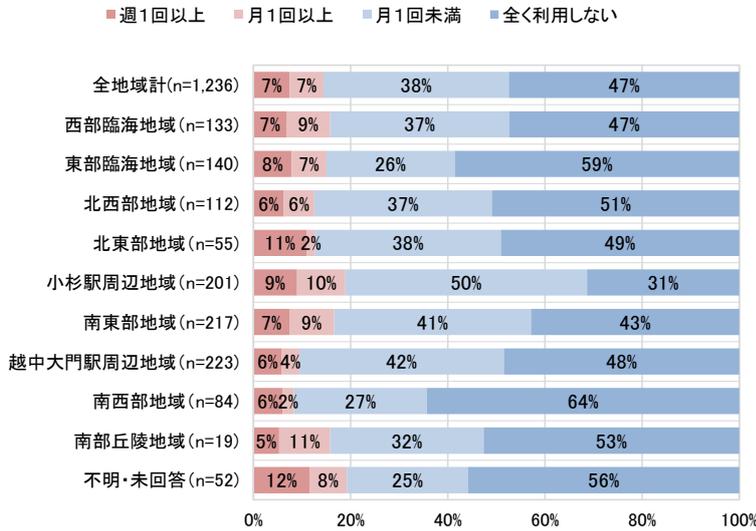
通院

施設（回答数上位10）	回答数
1 真生会富山病院	342
2 射水市民病院	153
3 富山大学附属病院	51
4 富山厚生連 高岡病院	40
5 おおがくクリニック	38
6 佐野内科クリニック	34
7 済生会高岡病院	33
8 高岡市民病院	29
9 島崎内科医院	27
10 のざわクリニック	26



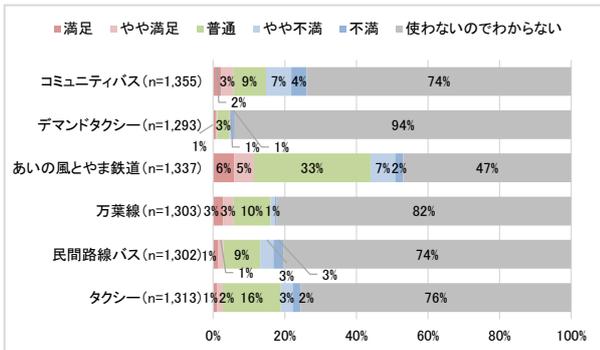
【公共交通の利用頻度】

- ・公共交通全体では、利用者の1割が定期的に利用していることから、公共交通の潜在的ニーズは高いと考えられます。
- ・小杉駅周辺地域は、公共交通の発着点となる小杉駅があるため、他の地域と比較して利用頻度が高くなっていると考えられます。

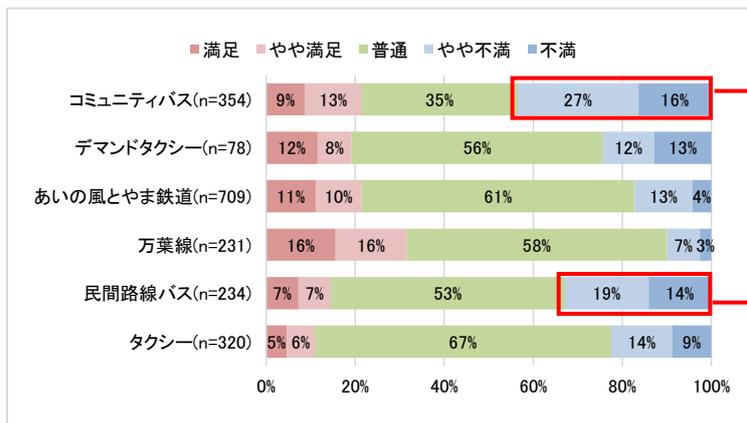


【公共交通の満足度】

- ・コミュニティバスと民間路線バスに対する不満が他の公共交通と比較して高くなっており、公共交通に対する不満の理由の「運行本数が少なかった」が原因の一つであると考えられます。



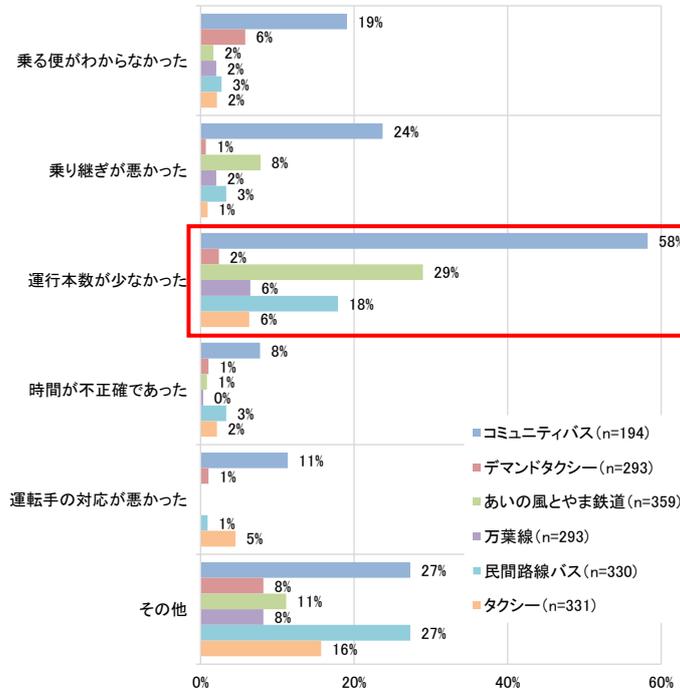
「使わないので分からない」
を除いて集計



不満度が高い

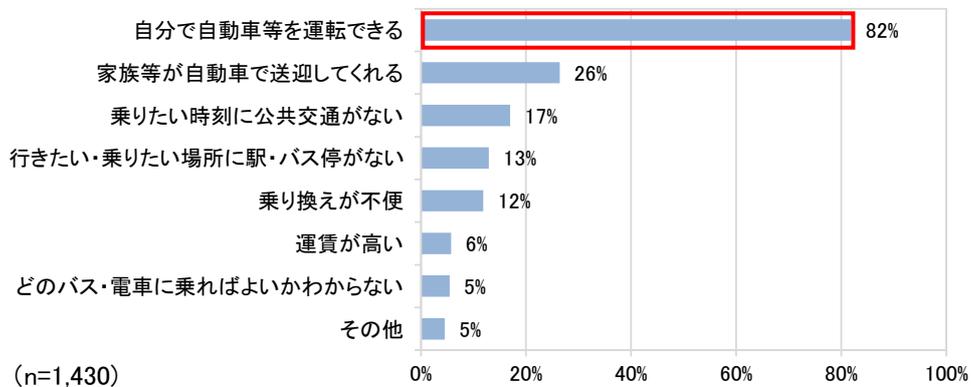
【公共交通に対する不満の理由（利用者の不満）】

- 全ての公共交通において、「運行本数が少なかった」が比較的多く寄せられています。
- コミュニティバスに関しては、他の公共交通と比較して、全ての項目で不満が高い傾向にあります。



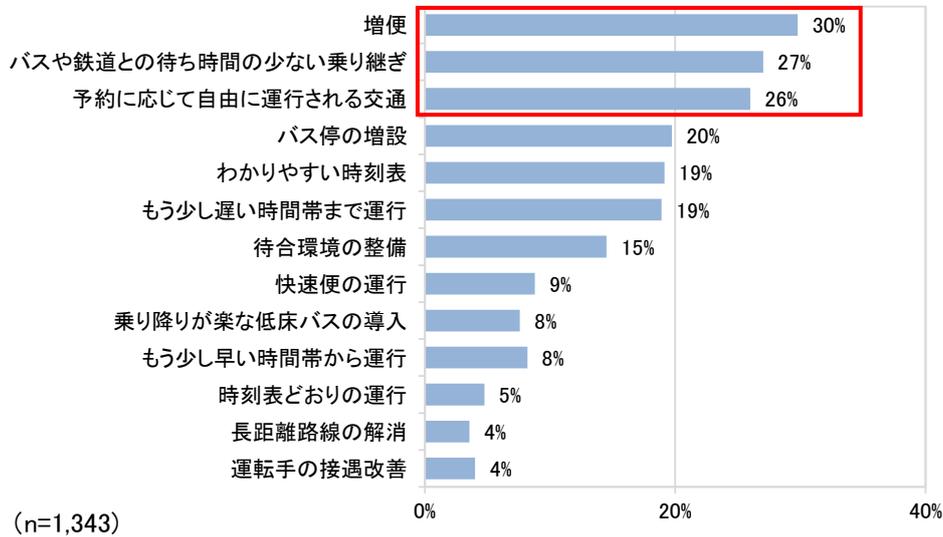
【公共交通を利用しない理由（非利用者の不満）】

- 自動車による移動が可能であるためといった消極的理由が多くなっています。非利用者に対しては、利便性を高めるだけでなく、公共交通機関をまずは利用してもらえるような意識付けが重要と考えられます。



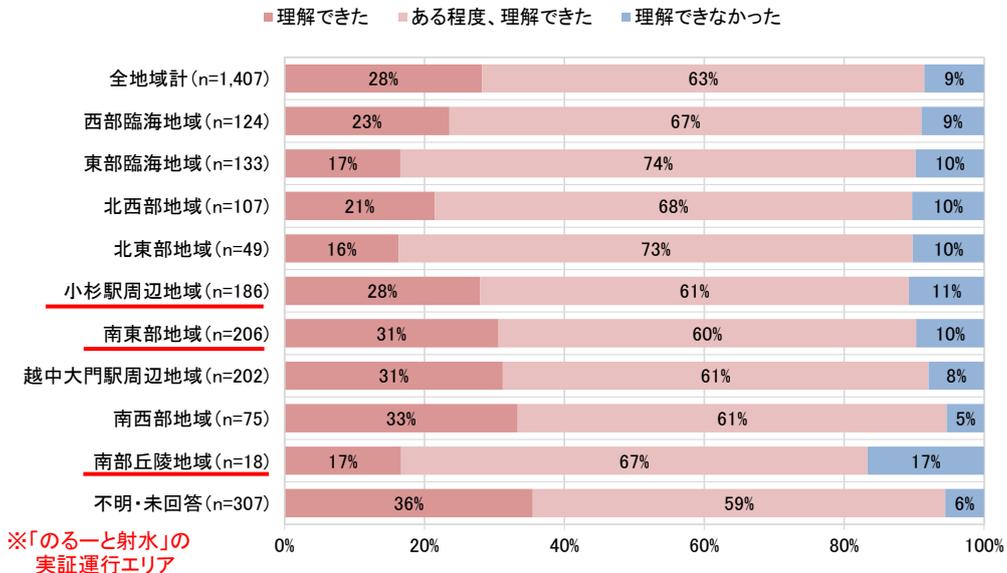
【公共交通の利用が増える工夫・改善】

・「予約に応じて自由に運行される交通」が、「増便」「バスや鉄道との待ち時間の少ない乗り継ぎ」と同程度の割合となっており、増便やスムーズな乗り継ぎだけでなく、デマンド交通による利便性の向上も期待されていると考えられます。



【オンデマンド交通の概要についての理解度】

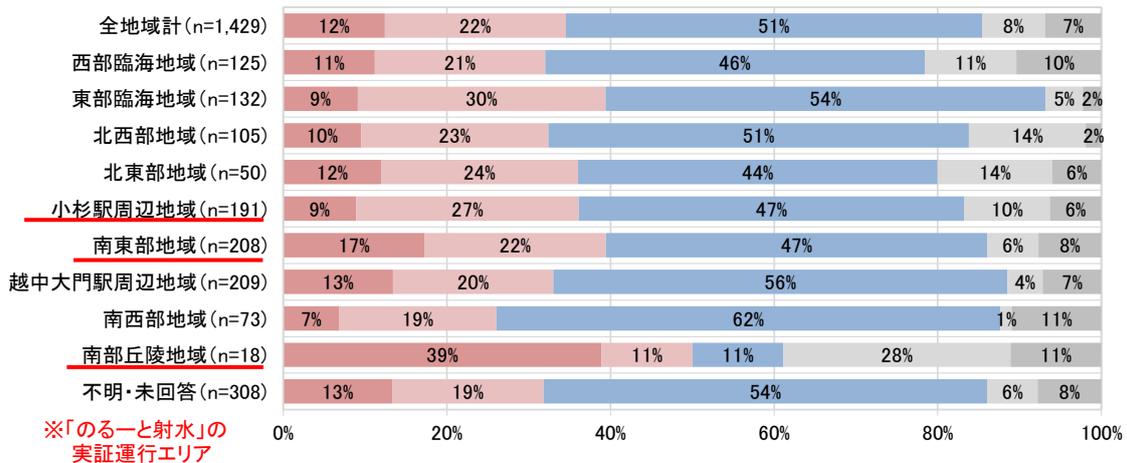
・全ての地域で「理解できた」「ある程度理解できた」の合計が8割を超えており、案内文に記載した内容で、オンデマンド交通についてある程度理解することが可能であると考えられます。



【オンデマンド交通が導入された場合の感想】

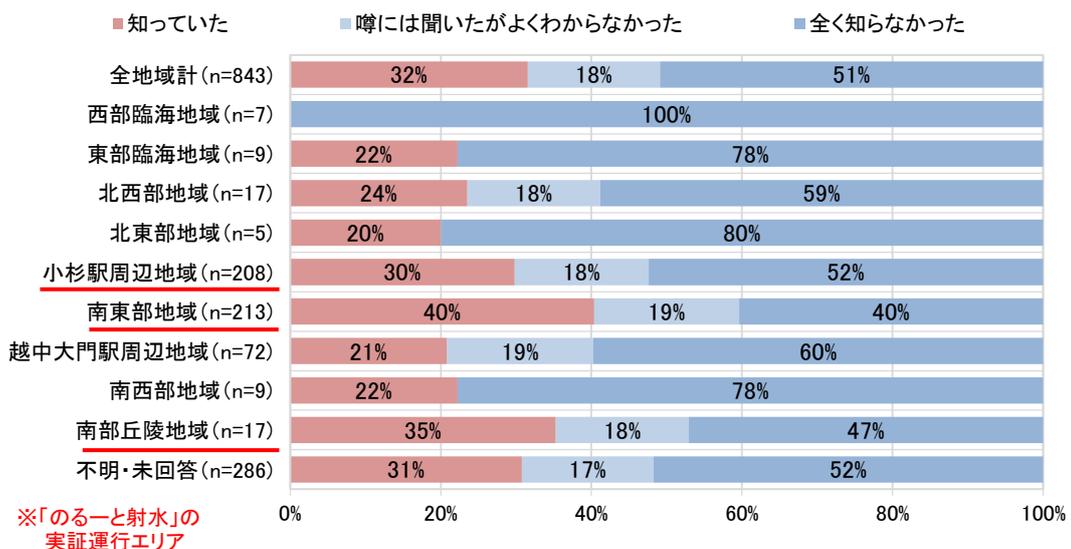
- ・「自家用車や家族送迎等があるので、乗ろうとは思わない」が51%となっており、オンデマンド交通の利用について消極的な意見がみられました。一方、「少し不安だが、利用方法等の丁寧な説明があれば乗りたい」が22%となっており、オンデマンド交通導入の際は説明会等が必要であると考えられます。
- ・「のるーと射水」の運行エリアであった南部丘陵地域では、「便利そうなので、ぜひ乗ってみたい」が他の地域と比較して多いため、オンデマンド交通への期待が高いと考えられます。

- 便利そうなので、ぜひ乗ってみたい
- 少し不安だが、利用方法等の丁寧な説明があれば乗りたい
- 自家用車や家族送迎等があるので、乗ろうとは思わない
- どのような交通か理解できていないため回答できない
- その他



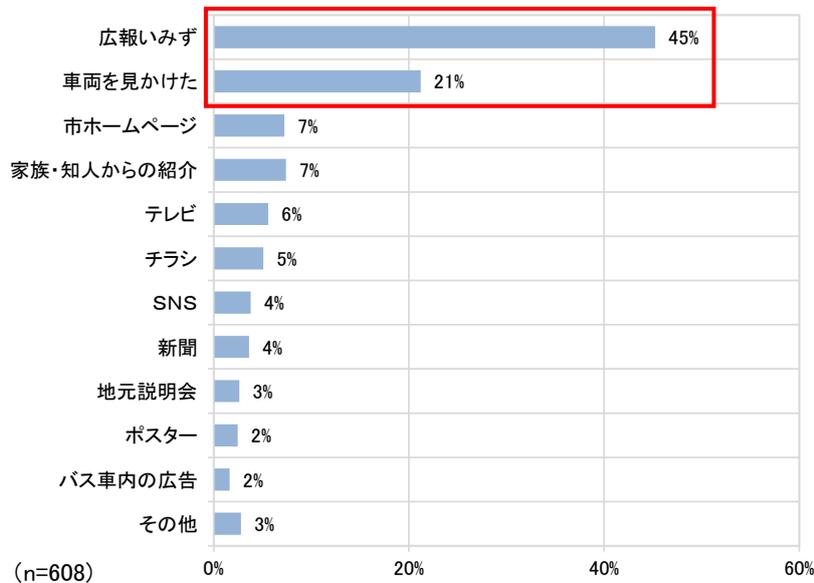
【オンデマンド交通「のるーと射水」が実証運行されていたことについての認知度】

- ・「のるーと射水」が実証運行されていた地域では、「のるーと射水」の認知度は3～4割と比較的高くなっています。



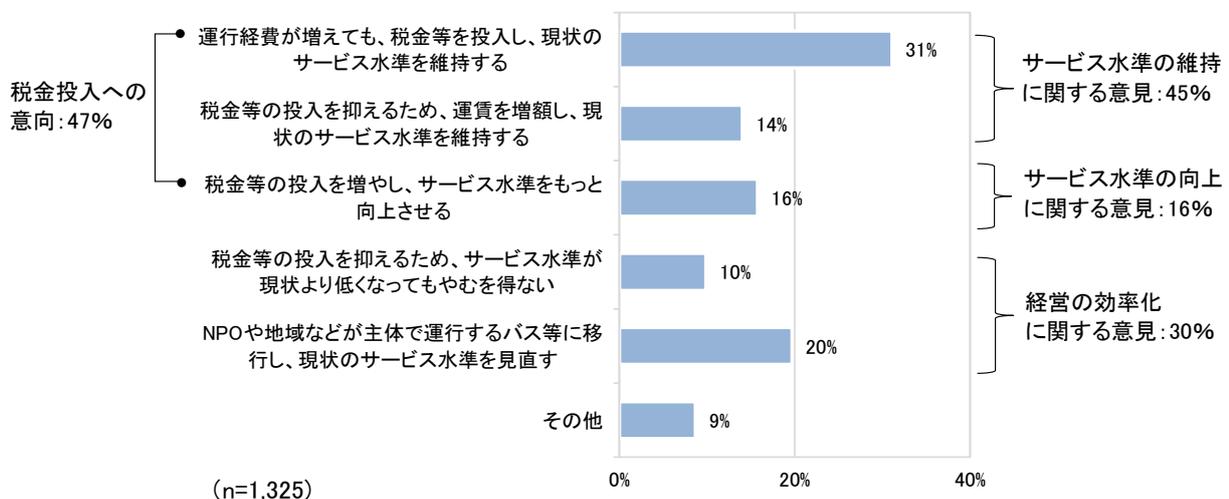
【「のるーと射水」を認知するきっかけとなった媒体】

・「広報いみず」が比較的多く挙げられており、自治会・町内会を通じて市民に配布される「広報いみず」は、市民の認知度向上に比較的有効であると考えられます。また、「車両を見かけた」が「広報いみず」に次いで多いことから、車両のカラー・デザインの統一等、より市民の目に入りやすい状態とすることで、認知度の向上を図ることも考えられます。



【今後の運行経費と運行内容についての意見】

・サービス水準の維持に関する意見が 45%、サービス水準の向上に関する意見が 16%、経営の効率化に関する意見が 30%、税金投入への意向が 47%となっています。サービス水準を維持・改善しつつ、ニーズに合致した税金の投入及び経営効率化を図られるよう、運行形態を検討していくことが必要と考えられます。



調査結果まとめ

- 公共交通は通学手段として最も重要な移動手段の1つであり、その他の目的についても1割程度の利用があることから、公共交通は市民の生活に必要な移動を支える重要な交通手段であり、市民の潜在的なニーズは高いものと言えます。また、現在コミュニティバスが複数路線乗り入れている施設が移動先の上位であることから、これらは今後新しい交通体系を考えていく（オンデマンドバスのエリア拡大等）際にも引き続き重要な拠点とすべきと考えられます。公共交通の需要の高い路線については、大量輸送が可能な定時定路線のバスが必要であると考えられることから、**利用状況**を分析しエリアごとに**最適な公共交通手段を検討していく必要があります**。
- 公共交通の工夫・改善点として、増便、乗り継ぎの改善、予約に応じた自由な運行に関する要望が同程度であることから、**増便や乗り継ぎの活用による利便性向上だけでなく、デマンド交通を活用して自由に目的地に移動できることも求められていると考えられます**。一方で非利用者に対しては、まず**公共交通機関を利用してもらえよう意識付けに取り組むことが特に重要**と考えられます。
- オンデマンド交通の概要については、ある程度理解されており、また丁寧な説明があれば利用したいとの意見も寄せられています。今後も**導入エリアを拡大していく際には、利用を希望する地域の住民に対して説明会を開催する等のサポートが必要である**と考えられます。
- 公共交通の今後の運行については、サービス水準の維持に関する意見が最も多く、次いで経営の効率化に関する意見が寄せられています。また、税金を投入することへの意向も見られることから、**公的負担によって利用者のニーズに合致するようサービス水準を維持・改善しつつ、より効率性の高い運行形態へ継続的に改善していくことが求められている**と考えられます。

2 事業者ヒアリング調査結果概要

(1) 実施概要

持続可能な公共交通など、より良い公共交通の実現を目指す計画を新たに策定するため、市内の公共交通を運行する公共交通事業者に対してヒアリングを行い、公共交通の現状や課題、意向等を把握しました。

<ヒアリング実施交通事業者一覧>

事業者名
株式会社三島野観光
万葉線株式会社
富山地方鉄道株式会社
あいの風とやま鉄道株式会社
エムアールテクノサービス株式会社
加越能バス株式会社
大門タクシー株式会社
有限会社小杉タクシー
海王交通株式会社

※順不同

(2) 結果概要

① 交通網について

- ・市の南北軸、及び市内のエリアをまたぐ路線網は、通勤通学における需要を考慮し、定時定路線とした方が良い。またその際、市内の各拠点での接続が重要である。
- ・「のるーと射水」との役割分担として、細かな需要は「のるーと射水」で面的にカバーする一方、民間路線バスは幹線、あるいは快速便的な役割を持っても良い。
- ・バスと電車のダイヤ接続は、今後も事業者間で情報共有を密にし、改善することが必要である。

② 「のるーと射水」の今後の展開について

- ・エリア拡大に際しては、運賃設定について検討が必要である。
- ・「のるーと射水」はスマートフォンがあれば、便利に使えるが、地域性や高齢化の状況も異なるので、実証実験などで検証が必要である。
- ・将来的には車体のEV化についても検討が必要ではないか。

③ 拠点整備について

- ・クロスベイ新湊をモビリティハブとしてもっと活用した方が良い。
- ・パーク・アンド・ライドの整備なども有効である。

④ 運転手不足について

- ・全国的な課題である運転手不足により、担い手の確保が厳しい状況である。
- ・「物流・運送業界の2024年問題」対応のため、よりダイヤ編成が難しくなっている。

⑤ その他公共交通全般について

- ・公共交通は、安全安心が第一である。
- ・ウェルビーイングにつながる公共交通とすべきである。
- ・商店等と連携した企画乗車券等やイベントとのタイアップ等により、新たな観光需要の掘り起こしを検討してもよいのではないか。

第4章 課題整理

1 射水市地域公共交通網形成計画のフォローアップ

(1) 施策の取組状況

3つの基本方針とこれに紐づく目標の実現に向けて、下表の通り具体的施策に取り組んできました。

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	指標	主な取組状況
(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	<令和2年度> ・コミュニティバス等再編プランの策定 ・地域主体交通の制度設計に向けた課題整理と、関心のある地域との意見交換 <令和3年度> ・コミュニティバス等再編プランの実施 ・地域あいのり移動支援実証事業の実施 <令和4年度> ・コミュニティバス等の経路や運行内容の見直し ・地域あいのり移動支援実証事業の実施 <令和5年度> ・コミュニティバスの経路や運行内容の見直し ・地域あいのり移動支援実証事業の実施 ・A Iオンデマンドバス「のるーと射水」の本格運行
(2) 利便性の高い交通結節点づくり	拠点での乗降車数 (コミュニティバスのみ)	<令和2年度> ・クロスベイ新湊における総合的な交通案内の設置や待合環境の整備 ・小杉駅周辺地区まちづくり基本構想の策定 ・越中大門駅のエレベーター設置に向けた関係機関への要望 <令和3年度> ・ダイヤ改正に併せた小杉駅南口におけるコミュニティバス案内板の改善 ・越中大門駅周辺地区バリアフリー基本構想の策定 <令和4年度> ・越中大門駅エレベーター設置に係る基本設計の実施 <令和5年度> ・越中大門駅エレベーター設置に係る詳細設計等の実施

基本方針2 持続可能な公共交通の仕組みづくり

目標	指標	主な取組状況
(1) 持続可能な仕組みの構築	一人当たりの運行負担金	<令和2年度> ・コミュニティバス等再編プランの策定 <令和3年度> ・コミュニティバス等再編プランの実施 ・コミュニティバスへのデジタルサイネージ設置 <令和4年度> ・コミュニティバス等の経路や運行内容の見直し <令和5年度> ・(再掲)コミュニティバス等の経路や運行内容の見直し ・AIオンデマンドバス「のるーと射水」の本格運行
(2) 公共交通の利用環境の向上	便平均乗車数	<令和2年度> ・コミュニティバスの電子定期導入の実証実験 ・クロスベイ新湊でのバスロケーションシステムのサイネージ設置 ・市内公共交通の総合時刻表・路線図の作成 <令和3年度> ・コミュニティバスの電子定期導入の実証実験 ・市内公共交通の総合時刻表・路線図の配布 ・地域団体でのコミュニティバスの乗り方教室の実施 ・(再掲)コミュニティバスへのデジタルサイネージ設置 <令和4年度> ・コミュニティバスへのキャッシュレス決済の導入 ・出前講座(公共交通のかしこい使い方)の実施 <令和5年度> ・万葉線へのキャッシュレス決済導入に向けての取組 ・(再掲)出前講座(公共交通のかしこい使い方)の実施

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	指標	主な取組状況
(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	<令和2年度> ・地域主体交通と福祉施策との連携について調査研究 <令和3年度> ・地域あいのり移動支援実証事業の実施 <令和4年度> ・(再掲)地域あいのり移動支援実証事業の実施 ・高齢者運転免許証自主返納支援事業の申請期限延長 <令和5年度> ・(再掲)地域あいのり移動支援実証事業の実施
(2) 地域内外の交流を促す公共交通の充実	総利用者数	<令和2年度> ・射水市周遊バス(新高岡駅～クロスベイ新湊～海王丸パーク～小杉駅)の実証運行 ・クロスベイ新湊周辺での電気三輪自動車の実証運行 ・自転車の活用推進に係る調査研究 <令和3年度> ・射水市周遊バス・電気三輪自動車の実証運行 ・クロスベイ新湊でのレンタサイクル設置と、万葉線と連携した自転車活用の推進(サイクルトラム、フォトコンテストなど) <令和4年度> ・電気三輪自動車の実証運行 ・AIオンデマンドバス導入に向けた調査・研究の実施 ・自動運転課題調査の実施 <令和5年度> ・電気三輪自動車の実証運行 ・(再掲)AIオンデマンドバス「のるーと射水」の本格運行 ・自動運転技術の導入に向けた課題整理

(2) 指標の達成状況

令和5（2023）年度時点で目標値に到達しているのは複数ある指標のうち2つ※赤線部にとどまっていますが、これはコロナ禍やこれをうけた市民のライフスタイルの変化も反映したものであると考えられます。また、前回計画は、施策ごとに細かくかつ数多くの指標を設定していますが、これは交通網や社会情勢の変化が少ないことを前提としています。今回の計画は、オンデマンド交通等を含めて社会情勢の変化に柔軟に対応しつつ、大きく在り方を変えて公共交通全体としての利便性と持続性を高めるにあたり、総利用者数や合計の収支率、収支差額などが注視すべきものであると考えられます。

よって本計画では、改めて上記の観点を反映した指標を設定し直し、特に重要な指標に絞って公共交通全体の状況をモニタリングすることで、計画の実行性を高める必要があると考えられます。

基本方針	目標	指標	令和元年度 (2018)	目標値 令和6年度 (2024)	令和5年度 (2023)	
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%	83%
			万葉線	90%	90%	<u>90%</u>
			民間路線バス	69%	75%	67%
			コミュニティバス	57%	70%	57%
			デマンドタクシー	83%	85%	75%
	(2) 利便性の高い交通結節点づくり	拠点での乗降車数 (コミュニティバスのみ)	クロスベイ新湊	81人/日	110人/日	<u>150人/日</u>
			小杉駅	467人/日	500人/日	440人/日
			越中大門駅	42人/日	50人/日	40人/日
			射水市民病院	168人/日	180人/日	171人/日
			太閤山（バスコ）	86人/日	100人/日	65人/日
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	一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	763円/人
	(2) 公共交通の利用環境の向上	便平均乗車数	コミュニティバス	4.8人/便	5.5人/便	4.3人/便
			デマンドタクシー	1.7人/便	2.0人/便	1.3人/便
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	217件/年 ※参考：県 3,829千件/年 (前年比：-655千件)
	(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〕	1,541千人/年 〔市内駅乗車計〕
			万葉線	1,192千人/年 〔全駅乗車計〕	1,200千人/年 〔全駅乗車計〕	1,070千人/年 〔全駅乗車計〕
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〕	388千人/年 〔利用者数〕	

2 課題整理と公共交通に求められる役割

(1) 公共交通の課題

本市の現況や公共交通の現状、市民意向から、公共交通に対する以下の課題が挙げられます。

課題① まちづくりと市内外の移動に関する課題

<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、総人口は平成17(2005)年をピークに減少し、高齢化もさらに進行することが予想されます。また、平成17(2005)年に5市町村が合併して誕生した市であり、複数の市街地が分散して存在しており、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ています。

<公共交通の現状と市民意向>

・通勤・通学においては特に市外(富山市や高岡市)へ移動需要が多い傾向です。

<関連計画等>

・本市における都市計画マスタープランや立地適正化計画では、今後の都市の在り方の考え方について、多核連携型の都市構造の構築や、拠点間の円滑な移動として利便性の高い公共交通の構築を掲げています。
 ・また、富山県地域交通戦略においては、全市町村に鉄道が通る富山県の強みを活かし、駅を中心にあらゆるサービスがつながるネットワークを形成し、ウェルビーイングを向上させる持続可能な交通サービスを、「自治体の投資」と「県民の参画」により目指すとしています。

→通勤・通学をはじめとした市内外への移動の足の確保のため、鉄軌道を軸とした各交通手段との接続が課題です。また、多核連携型の都市構造の構築にむけて、拠点を結ぶ公共交通の維持・確保が必要です。

課題② 持続的な運行に向けた課題

<公共交通の現状と市民意向>

・市内では、東西方向の鉄軌道(あいの風とやま鉄道、万葉線)に加え、鉄軌道駅や各地域を結ぶ民間路線バス、コミュニティバス、デマンド交通等の公共交通機関が運行していますが、民間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。
 ・コミュニティバスは令和6(2024)年6月から公共交通の運転手不足により一時的にやむを得ず一部運休するなど、運転手不足が顕在化しています。
 ・公共交通に対する不満の理由は、どの交通手段においても、「運行本数が少なかった」が比較的多く寄せられています。また、公共交通(鉄軌道・バス等)の利用が増える工夫・改善について、「予約に応じて自由に運行される交通」や「増便」「バスや鉄道との待ち時間の少ない乗り継ぎ」に関する意見が多いです。

<関連計画等>

・国においては、デジタル革命の加速やコロナ禍を経て、「交通DX」等により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」していくことが掲げられています。
 ・本市においても、国の掲げるデジタル社会のビジョンの実現のため「射水市DXビジョン」を策定しており、この中ではカーシェアリングの導入や自動運転、オンデマンド交通等を具体的な対応として掲げています。

→「交通DX」等の積極的な推進や、交通手段毎の役割を明確にすることで、より合理的な公共交通体系を作り、運転手不足等に対応していくことが課題です。

課題③ 利用者数の維持に向けた課題

<公共交通の現状と市民意向>

- ・日常生活の移動（買物・通院）においては、現在コミュニティバスが複数路線乗り入れている施設（医療機関、商業施設等）等の需要が多い状況です。
- ・公共交通による人口カバー率は95.4%と高い状況ですが、児童・生徒や高齢者等、自家用車を運転できない人の移動や、外出機会の創出を図るため、引き続き人口カバー率の維持または向上が求められます。

<関連計画等>

- ・都市計画マスタープランにおいては、誰もが安全・便利に移動できる交通体系の構築の必要性及びその実現に向けて、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・確保を図ることとしています。
- ・また、本市のバリアフリーマスタープランでは、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。
- ・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300万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多様な交通手段による二次交通の確保や観光MaaS導入の検討等、観光客の受入基盤の整備を図ることとしています。

→市内全域において自家用車を所持していない人の移動手段を確保するとともに、利便性を向上させることで、利用者数を維持していく必要があります。また、公共交通を必要としている人が安心して利用できる、わかりやすい公共交通としていくことが課題です。

3 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 計画の基本理念・基本方針・目標

1 基本理念と基本方針

(1) 基本理念

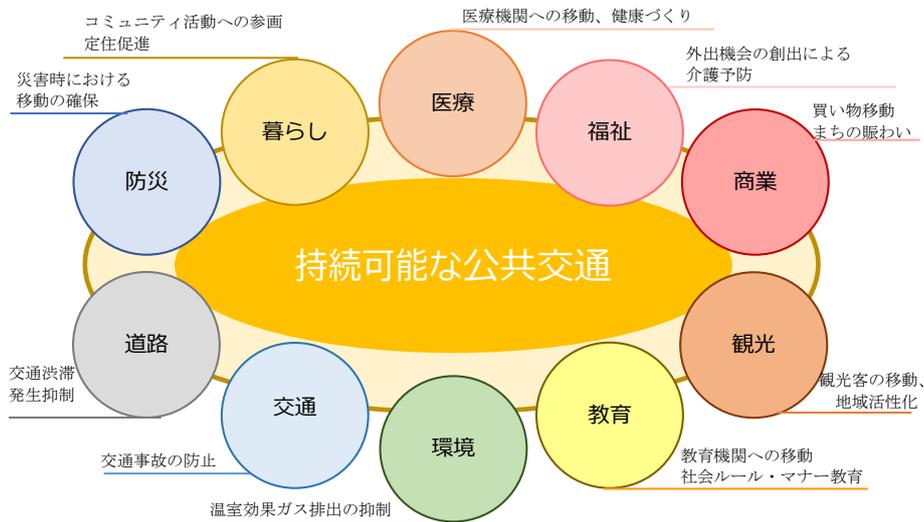
第3次射水市総合計画に掲げているまちの将来像に基づき、本計画では以下のように基本理念を設定します。

基本理念

地域の暮らし、にぎわい、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、地域の暮らし、にぎわい、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…

「ある部門での取組（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

前章でまとめた、本市における公共交通に係る3つの課題に対応するため、以下の基本方針を定めます。

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。

民間路線バスやコミュニティバス、「のるーと射水」等が、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。

様々な交通手段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ます。

基本方針2 交通DXによる持続可能な公共交通の仕組みづくり

昨今の技術革新によって、利便性、効率性、持続可能性を飛躍的に向上させることが可能となってきており、本市においてもすでに「のるーと射水」をはじめとした新しい仕組みにより、移動の利便性・効率性を高める取組を行っています。

デジタル格差に配慮しながら、「交通DX」等を推進することで、合理的な公共交通体系を形成し、持続可能な公共交通を構築します。

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、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、交通事故の防止や、児童・生徒や高齢者等、自家用車を運転できない人の移動、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、わかりやすい公共交通により、通学・通勤、通院・買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・住民参画を図る施策を展開します。

2 基本方針に基づく目標（KPI）

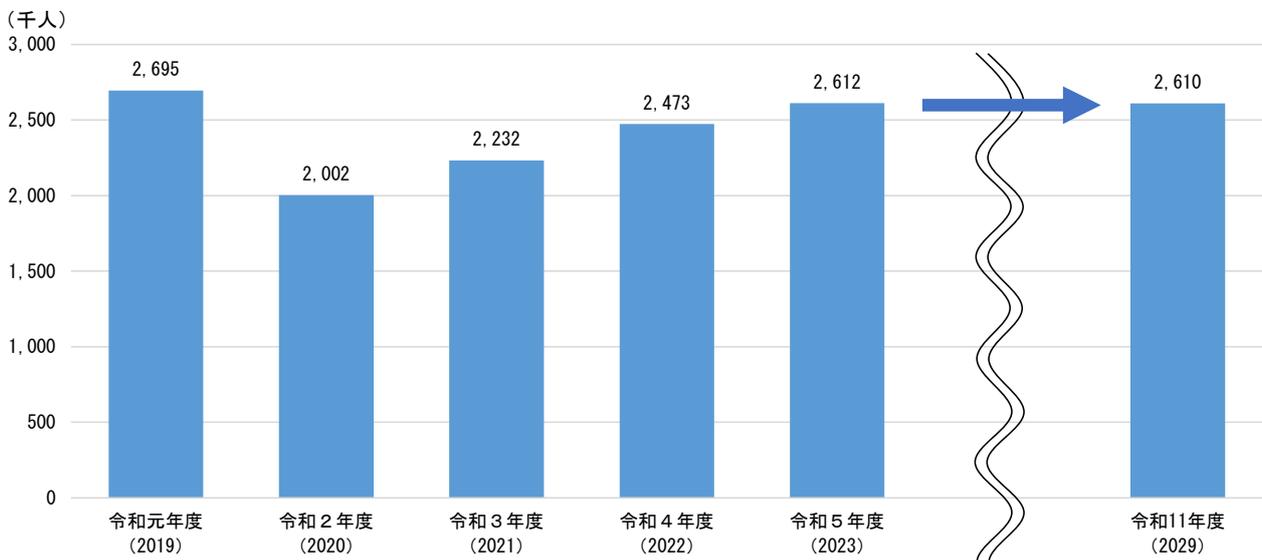
基本方針に基づいた各種施策の実施により、計画最終年度までの達成を目標とする数値目標（KPI）を設定します。

1 利便性の向上により、人口減少社会においても公共交通の利用率を増やすことによって公共交通の利用者数の維持を目指します。

- ・鉄軌道利用者数：2,610,000 人/年
- ・コミュニティバス、デマンド交通等利用者数：400,000 人/年

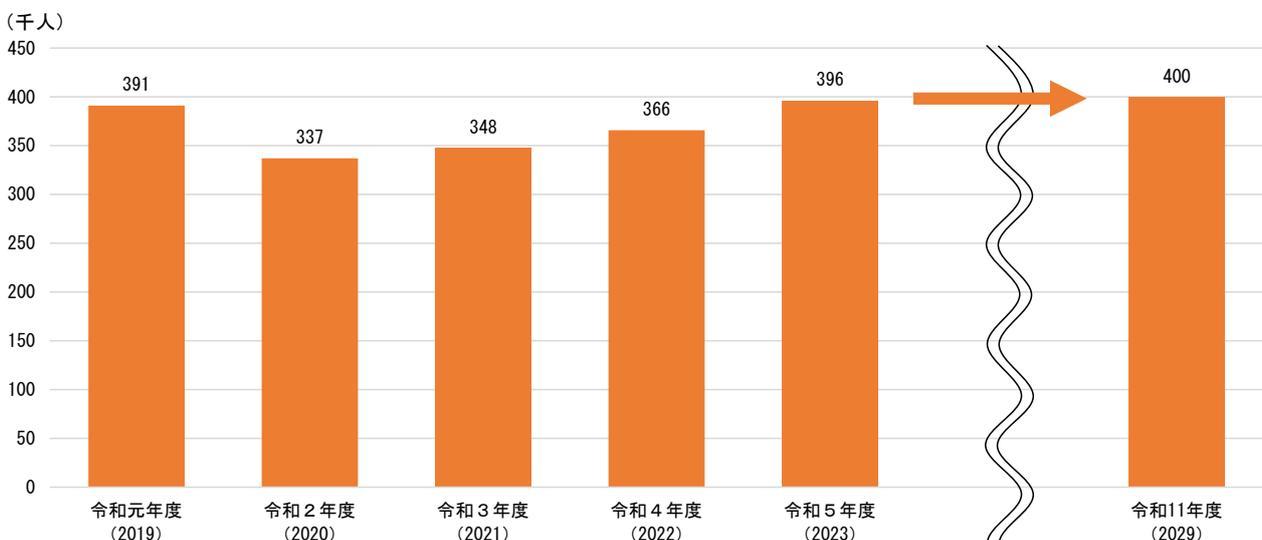
※データ取得方法 鉄軌道：事業者提供情報 市運行公共交通：市が調査

<鉄軌道（あいの風とやま鉄道、万葉線）の利用者数※1>



※1：射水市内の駅利用者数の合計

<コミュニティバス、デマンド交通等の利用者数>



2 交通DX等による公共交通の再編により、人件費高騰等を除く市運行公共交通の収支差額^{※1}の維持及び収支率^{※2}の改善を目指します。

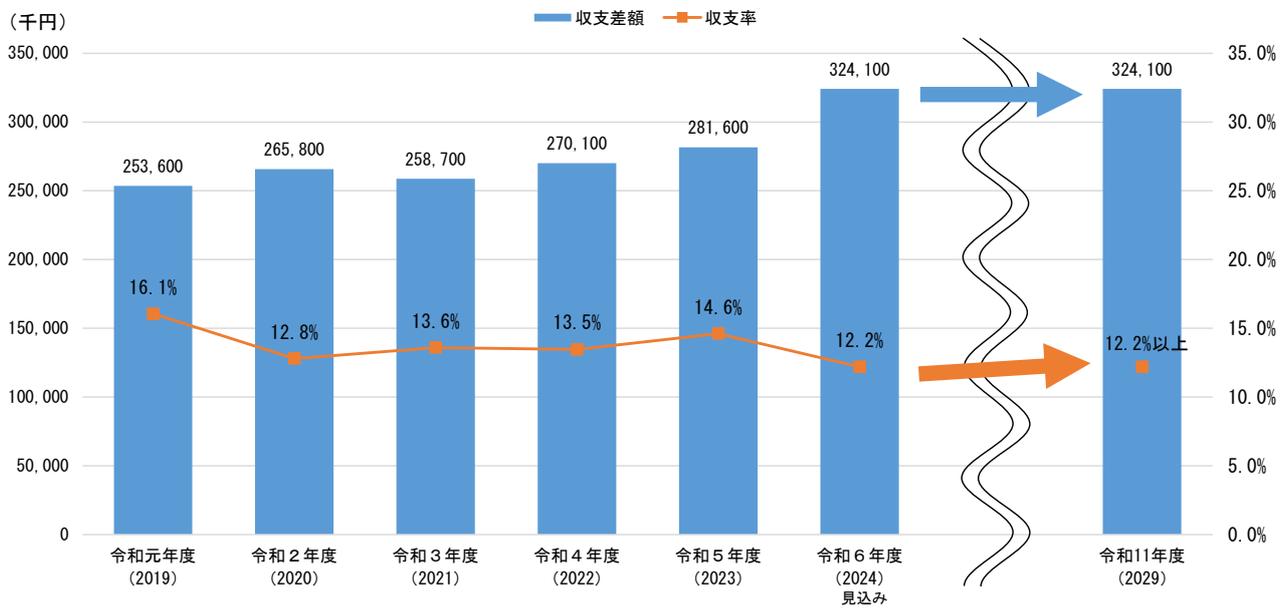
- ・コミュニティバス・デマンド交通等の収支差額：324,100 千円
- ・収支率：12.2%以上

データ取得方法 会計決算

※1 収支差額：運行経費－運賃収入

※2 収支率：運賃収入 ÷ 運行経費

<収支差額及び収支率の目標値^{※3}>

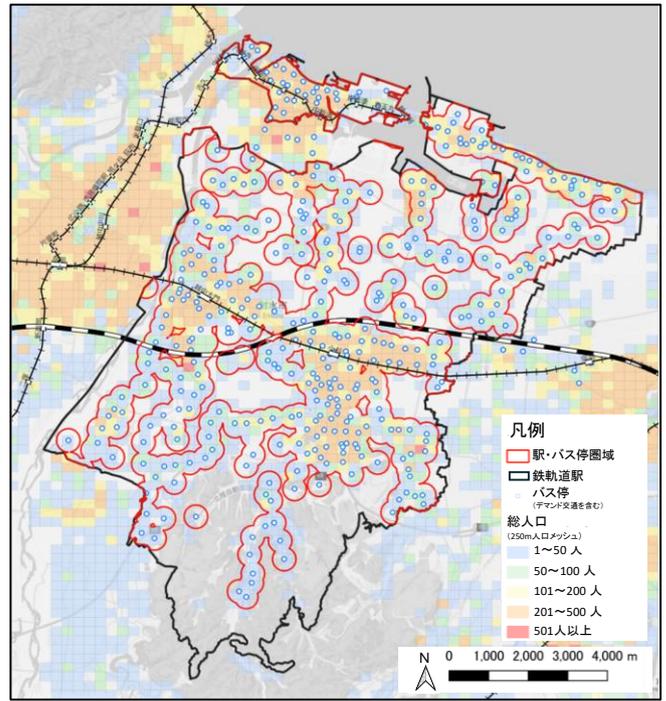
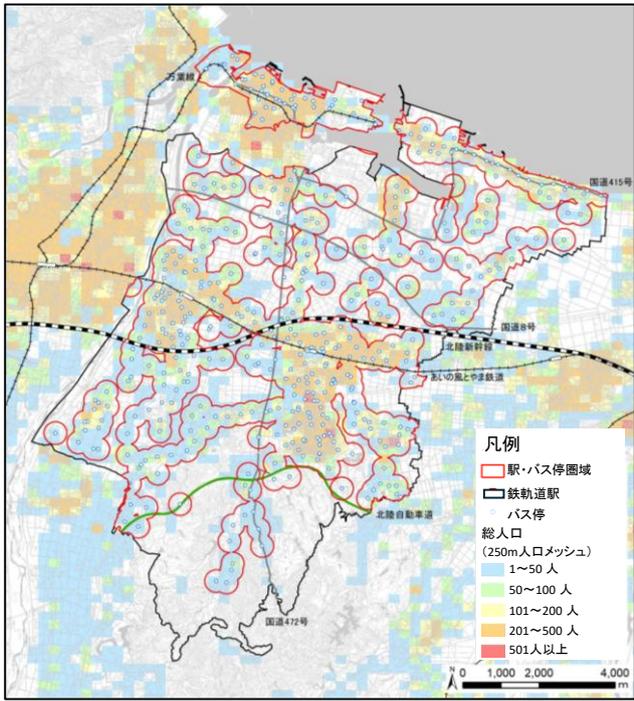


※3 上記の収支差額にシステム導入費及び車両購入費等の初期費用は含んでいない

3 きめ細やかな運行により、公共交通全体の人口カバー率の向上を目指します。

・人口カバー率：96.0%

※データ取得方法 国勢調査メッシュ人口と駅・停留所の配置



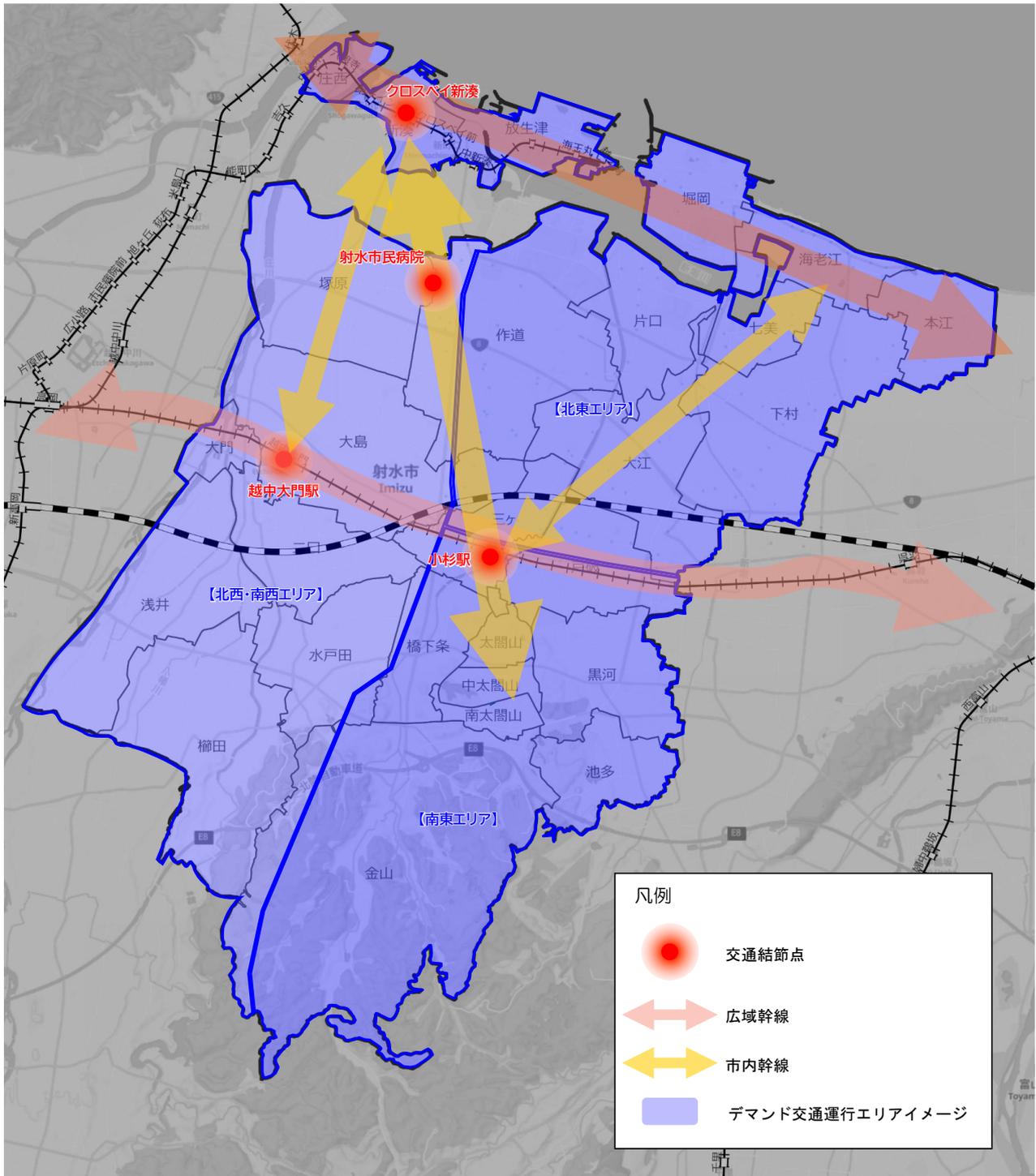
	総人口	65歳以上人口
射水市 総人口	92,308人	26,457人
鉄軌道・バス圏域カバー人口	85,524人	24,564人
人口カバー率	92.7%	92.8%

前回計画

	総人口	65歳以上人口
射水市 総人口	90,742人	27,782人
鉄軌道・バス圏域カバー人口	86,608人	26,613人
人口カバー率	95.4%	95.8%

本計画（現状）

3 公共交通の将来イメージ



4 各公共交通の位置づけ

▼各移動手段の位置付け・役割及び確保維持策について

位置付け	系統	役割		確保・維持策
広域幹線	鉄軌道線	隣接市への広域交通を担う		「富山県地域交通戦略」等に基づき県及び関係市町ならびに交通事業者と連携し確保・維持に努める
	民間路線バス			
市内幹線	コミュニティバス	市内及び富山市・高岡市方面への移動及び鉄軌道主要駅と結節した市内移動を担う		利用状況を踏まえた路線の見直しにより効率化を図るとともに、国や県の補助金制度も活用して安定した運行財源を確保し、持続可能な運行を目指す
地域内交通	デマンド交通	運行エリア内の自由かつ効率的な移動を担う	【共通】市内各地域を運行し、鉄軌道やバス等の幹線に接続する	国の地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助の車両購入含む）を活用し、持続可能な運行を目指す
	その他の交通手段	上記交通手段でまかないきれない移動をカバーする		地域の事情に応じた合理的な運行を目指す

前ページで示した移動手段のうち、デマンド交通については、より持続可能な交通とするために国の地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、車両減価償却費国庫補助金）を活用することとしており、その背景及び必要性について下記の通り改めて整理します。

また、地域公共交通ネットワークの再編成やダイヤの見直しなどの利用者の利便の増進に資する取組みを計画的に実施するための利便増進計画を策定します。

▼デマンド交通における地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）※の必要性について

- ・デマンド交通は、運行区域内の自由かつ効率的な移動とともに、鉄軌道やバス等の幹線への接続を担っており、市民のもっとも身近で基礎的な足として欠かせないものです。
- ・このため、利便性と持続可能性の両立のほか、環境負荷の軽減も目的として、コミュニティバスからの移行等により、市内全域での運行を予定していますが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）：地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持のための取組を国が支援する事業

▼地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）補助系統に係る事業及び実施主体

系統名	運行区域	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
デマンド交通 （のるーと射水）	射水市全域	4条乗合	区域運行	射水市	フィーダー補助 車両購入含む

第6章 目標を達成するための具体的な施策

1 具体的な施策及び実施主体並びにスケジュール

基本方針1：まちづくりと連携した公共交通網の整備									
施策	取組	具体的な内容	実施主体	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	
(1) 都市の在り方を踏まえた公共交通網の整備	①地域拠点を中心とした交通ネットワークの形成	交通結節点の位置づけと市内幹線の形成	小杉駅、越中大門駅及びクロスベイ新湊周辺は、鉄道や民間路線バス、コミュニティバスなどが交わり、市内外へのアクセスが可能なハブ的機能を担っています。これらを交通結節点に、また、それぞれを結ぶコミュニティバス等の路線を市内幹線と位置づけます。	市、交通事業者	路線の見直し		適宜見直し		
	②複数交通モードの連携と広域移動の確保	鉄軌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などにより、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。	市、交通事業者	ダイヤの見直し		適宜見直し		
		民間路線バスとコミュニティバスとの役割分担	民間路線バスとコミュニティバスの重複路線の解消等の役割分担を行うことで、相互の運行効率化等を図ります。	市、交通事業者	役割分担の見直し		適宜見直し		
	③地域の実情・特性に応じた地域内運行の確保	コミュニティバスとデマンド交通の役割分担 ※利便増進事業	利便増進計画を策定し、市内全域において、鉄軌道やバス等の幹線に接続するための地域内交通として運行しているコミュニティバスをデマンド交通に移行することで、誰もが円滑に利用できる交通体系の構築を図ります。	市、交通事業者	役割分担の見直し 利便増進計画策定		適宜見直し 実施状況の評価		
		デマンド交通の再編	デマンドタクシーとべいぐるんを「のるーと射水」に一本化することで、運行の効率化と利便性の向上を図ります。	市、交通事業者	デマンド交通の再編		適宜見直し		
		住民等主体の地域交通の導入促進	デマンド交通ではカバーできない移動として、地域住民が自主運営する地域あいのり移動支援実証事業等に対する支援を継続するとともに、導入されていない地域等に対する導入を支援します。	市、市民、交通事業者			継続実施しながら新規導入の支援		
(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	交通結節点における乗継・待合環境の充実	交通結節点における乗継時間・乗り場案内や待ち空間など、多くの人が円滑に利用できる乗継・待合環境の充実を図ります。	市	現況・ニーズ調査		環境改善の内容を検討し、順次実施		
		小杉駅周辺のスムーズな移動に関する調査研究	小杉駅の南北における人の往来の円滑化や、公共交通を利用する際の利便性向上等のため、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。	市、交通事業者			調査研究・関係機関協議		
	②鉄軌道の利便性を高めるための環境整備	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	鉄道利用者等の利便性向上のため、引き続き、小杉駅、越中大門駅及び万葉線各駅(クロスベイ新湊周辺を含む)における駐車場や駐輪場を確保します。	市、交通事業者			継続実施・適宜見直し		
		鉄軌道や駅の老朽化・安全対策やバリアフリー化などの調査研究	万葉線株式会社による庄川橋梁の架替えや、車両の更新、設備の改修、あいの風とやま鉄道による越中大門駅のバリアフリー化を支援します。また、万葉線の延伸や越中大門駅北口の開設、小杉駅の橋上化等に向けた調査研究を行います。	県、市、関係市、交通事業者			継続実施・調査研究		

基本方針2：交通DXによる持続可能な公共交通の仕組みづくり

施策	取組	具体的な内容	実施主体	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	
(1) 持続可能な仕組みの構築	①コミュニティバス・デマンド交通の運行の最適化	民間路線バスとコミュニティバスとの役割分担 【基本方針1(1)②より再掲】	民間路線バスとコミュニティバスの重複路線の解消等の役割分担を行うことで、相互の運行効率化等を図ります。	市、交通事業者	役割分担の見直し		適宜見直し		
		コミュニティバスとデマンド交通の役割分担 【基本方針1(1)③より再掲】 ※利便増進事業	利便増進計画を策定し、市内全域において、鉄軌道やバス等の幹線に接続するための地域内交通として運行しているコミュニティバスをデマンド交通に移行することで、誰もが円滑に利用できる交通体系の構築を図ります。	市、交通事業者	役割分担の見直し 利便増進計画策定		適宜見直し 実施状況の評価		
		コミュニティバスの運行効率化と利便性向上	利用者数のほか、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、運行時刻、運賃等)を適宜見直し、運行の効率化と利便性の向上を図ります。	市、交通事業者	運行内容の見直し		適宜見直し		
		デマンド交通の再編 【基本方針1(1)③より再掲】	デマンドタクシーとべいぐるんを「のり一と射水」に一本化することで、運行の効率化と利便性の向上を図ります。	市、交通事業者	デマンド交通の再編		適宜見直し		
		デマンド交通の乗降場所の見直し	コミュニティバスよりも小さな車体で運行できる、デマンド交通の利点を活かし、これまで設定することが困難であった施設敷地内や集落内に乗降場所の移設等を行うことで、利便性の向上を図ります。	市、市民、交通事業者	乗降場所の見直し		適宜見直し		
		EVバス等の導入支援	コミュニティバス等にEVバス等を導入する際には、国の支援制度等を活用しながら支援します。	市、交通事業者		事業者の車両更新に併せて導入を支援			
		モビリティデータ分析システムの整備	よりデータに基づいたダイヤ改正等を行うため、モビリティデータを分析できるシステムを整備します。	市	データ分析基盤の整備		データ等を活用した路線の見直しを実施		
	②運行財源の確保	交通広告等の活用	運賃以外の収入として、万葉線やコミュニティバス路線の沿線企業等による広告料や協賛金、ネーミングライツ(命名権)等による運行財源の確保を図ります。	市、交通事業者、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	コミュニティバスやデマンド交通の見直しに併せて、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。	国、県、市		路線見直しの実施に併せた財源確保			
		コミュニティバス等の運賃の見直しの検討	本市の公共交通の維持や利用者の利便性の向上、鉄軌道・民間路線バスとのバランス、人件費や物価高騰等を踏まえ、運賃の見直しを検討します。	市	料金に関する意見調査		路線の見直しに併せて料金改正を実施		
	③公共交通の担い手確保に向けた取組	運転手の新規募集・確保や育成に向けた取組への支援	交通事業者による運転手の新規募集・確保や、育成に向けた取組に対して支援します。	市、交通事業者	担い手確保のための広報活動などの継続実施と支援の検討・実施				
		運転手の離職防止	交通事業者による運転手の離職の防止に係る取組に対して支援します。	市、交通事業者		支援の検討・実施			
	(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	交通結節点や各バス停等における情報提供の改善	交通結節点やバス停等において、見やすく、分かりやすい時刻表や路線図のほか、デマンド交通の利用方法等の情報提供を行います。	市			適宜見直し	
			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」や、民間が提供する各種WEB媒体での経路検索ができるようにするため、富山県を經由して、ダイヤ改正時に時刻表データ等を提供します。	県、市、民間事業者		ダイヤ改正時に時刻表データ等の提供		
デジタル格差をなくした公共交通の利用			デジタル機器の操作に慣れていない方が取り残されることの無いよう、簡単な手続きで、デマンド交通等の利用を可能にします。	市		効果を検証しながら継続実施しつつ、予約用タブレットの設置等、新たな利用方法について検討			
②モビリティ・マネジメントの推進		公共交通への利用意識の醸成	「親子おでかけ事業」や「県・市町村ノーマイカー運動」等、鉄軌道・バスを積極的に活用するイベントを実施し、自発的に公共交通を利用する意識啓発に取り組みます。	県、市、関係市、交通事業者		継続実施・適宜見直し			
		高齢者の運転免許返納を見据えた公共交通利用の促進	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などを通じて、公共交通の利用を促します。	市、市民		高齢者の運転免許返納を見据えた公共交通利用の促進			

基本方針3：暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実										
施策	取組	具体的な内容	実施主体	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)		
(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	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	各地域で活動する高齢者団体等に対して、交通安全・福祉施策の連携を図りながら、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ります。 また、全市域におけるデマンド交通の運行などにより、高齢者の移動手段を確保します。	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	常時、車いす等を使用していることにより、乗降場所までの移動に困難が伴い、乗降に介助が必要となる方等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を引き続き提供します。	市、交通事業者		福祉部局との役割分担・福祉交通の確保			→	
	②誰もが利用しやすい車両の導入促進	車両のバリアフリー化の検討	デマンド交通や万葉線の車両更新時には、高齢者や車椅子使用者、ベビーカー使用者等が利用しやすい車両の導入を検討します。	市、交通事業者		計画的な車両更新に併せたバリアフリー車両の導入			→	
	③教育分野との連携・役割分担	スクールバス活用と民間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、地域特性にも考慮しつつ、利便性の向上や運行の効率化を図るため、スクールバスのコミュニティバス・デマンド交通化を検討します。	市、交通事業者		スクールバスの活用等を検討し、可能なものから実施			→	
(2) 地域内外の交流を促す公共交通の充実	①公共交通を活用したおでかけの促進	商店等と連携した企画乗車券等の検討	地元商店等と連携した企画乗車券の開発など、各公共交通機関等との連携を図りながら、公共交通を活用したお出かけを促進します。	県、市、交通事業者、民間事業者		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	今後、医療機関や商業施設、公共施設等の新設や廃止等があった場合には、その施設へのアクセスに配慮したダイヤの改正等を検討します。	市、交通事業者		必要に応じてルート等の見直し			→	
	②観光分野との連携強化	鉄軌道とコミュニティバスとの連携強化【基本方針1(1)②より再掲】	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などにより、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。	市、交通事業者	ダイヤの見直し		適宜見直し			→
		鉄道駅等とベイエリアを結ぶ観光移動の推進	鉄道駅(富山駅や新高岡駅、小杉駅等)および富山空港とクロスベイ新湊やベイエリアを結ぶ観光路線の新設・強化について、コミュニティバスなどの他の路線との調整を図りつつ、収益性等も考慮しながら取り組みます。	市、交通事業者、民間事業者		調査研究・関係機関協議			→	
		イベントとタイアップした公共交通の利用促進	イベントとタイアップした企画乗車券の開発など、各公共交通機関等との連携を図りながら、公共交通の利用促進を図ります。	県、市、交通事業者、民間事業者		効果を検証しながら継続実施			→	
	③新たなモビリティサービスの推進	ライドシェアなどの新たなモビリティサービスの調査研究	交通空白の解消に向けたライドシェアの取組など、新たなモビリティサービスの導入について、国の動向も踏まえつつ、調査研究します。	国、県、市、交通事業者、民間事業者		国の動向・他事例の調査研究等				→
		自動運転バス導入の調査研究	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調査研究します。	射水市、交通事業者、民間事業者		国の動向・他事例の調査研究				→
		MaaS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。	市、交通事業者、民間事業者		国の動向・他事例の調査研究等				→
	④自転車等の活用推進	公共交通と連携した自転車の活用推進策の検討	サイクルレインの利用も含め、公共交通との連携による、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策を検討します。	市、交通事業者		自転車の活用策について検討し、可能なものから実施				→
		新たな移動手段と公共交通との連携等の検討	従来からのレンタサイクルに加え、電動の自動車・バイク・キックボード等のレンタルや、カーシェアなどと、公共交通との連携強化やさらなる導入等を検討します。	市、民間事業者	実証試験		効果を検証しながら継続実施しつつ、新たな移動手段を検討			→

第7章 推進体制及び目標の達成状況の評価

1 推進体制

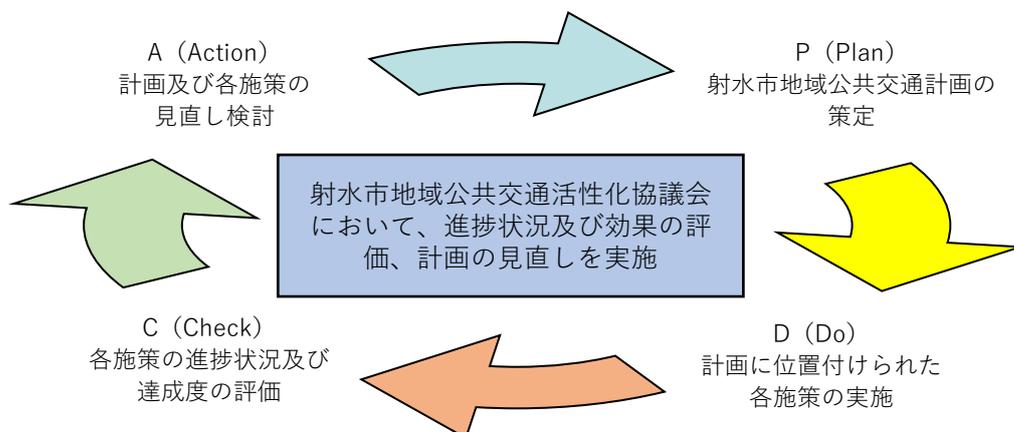
本計画は、本市が目指す公共交通施策の基本方針を示したものであり、今後、この基本方針に即して各施策・事業の実施に向けた「方法・役割分担・予算化」等について具体的な検討を進めていきます。

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 達成状況の評価

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、44～46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。



参考資料編

1 策定の経緯

(1) 策定スケジュール

時期	内容
令和5年12月26日	【令和5年度第1回射水市地域公共交通活性化協議会】 <ul style="list-style-type: none">・会長の互選及び副会長の指名・射水市地域公共交通計画の策定について・射水市の地域公共交通について・市民アンケート調査について
令和6年5月31日	【令和6年度第1回射水市地域公共交通活性化協議会】 <ul style="list-style-type: none">・会長の互選及び副会長の氏名・射水市公共交通計画の策定について・射水市地域公共交通網形成計画の進捗について・射水市公共交通アンケート調査結果について
令和6年7月31日	【令和6年度第2回射水市地域公共交通活性化協議会】 <ul style="list-style-type: none">・射水市公共交通計画の骨子（案）について
令和6年10月30日	【令和6年度第3回射水市地域公共交通活性化協議会】 <ul style="list-style-type: none">・射水市地域公共交通計画（素案）について
令和7年2月17日	【令和6年度第4回射水市地域公共交通活性化協議会】 <ul style="list-style-type: none">・パブリックコメントの実施結果について・射水市地域公共交通計画（案）について

(2) 射水市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

No.	所属先	役職名	委員名
1	国立大学法人富山大学	都市デザイン学部教授	本田 豊
2	富山地方鉄道株式会社	自動車部付部長 兼 運行管理課長	中松 清孝
3	加越能バス株式会社	自動車部運行課長代理	太田 万則
4	海王交通株式会社	代表取締役	福田 剛平
5	株式会社三島野観光	代表取締役	宮腰 秀樹
6	エムアールテクノサービス株式会社	取締役バス事業部長	原田 勇
7	有限会社小杉タクシー	代表取締役	上野 裕之
8	大門タクシー株式会社	代表取締役	白川 之晴
9	万葉線株式会社	代表取締役専務	楠 達男
10	あいの風とやま鉄道株式会社	総務企画部企画課長	田中 博
11	富山県高岡土木センター	次長	見角 潤朗
12	射水警察署	交通課長	山崎 永通
13	射水市地域振興会連合会	副会長	寺林志朗
14	射水市民生委員児童委員協議会	理事	安田 秀樹
15	射水市老人クラブ連合会	副会長	渡辺 國臣
16	射水市PTA連絡協議会	会長	山田 彰
17	公立大学法人富山県立大学	事務局次長	大村 政人
18	富山県立新湊高等学校	校長	中尾 公一
19	公募委員		油谷 藍
20	北陸信越運輸局	交通政策部交通企画課長	新倉 孝礼
21	北陸信越運輸局富山運輸支局	首席運輸企画専門官	景山 隼人
22	富山県	交通政策局次長 地域交通・新幹線政策室長 交通戦略企画課長	有田 翔伍
23	富山県交通運輸産業労働組合協議会	議長	金山 剛
24	射水商工会議所	専務理事	片岡 幹夫
25	射水市商工会	事務局長	篠田 千春
26	一般社団法人射水市観光協議会	事務局長	源代 薫
27	射水市	市民生活部長	長谷川 寛和

(順不同・敬称略)

※令和7年3月時点

2 本市における上位・関連計画

(1) 第3次射水市総合計画（令和5（2023）年～令和14（2032）年）

① 概要

- ・まちの将来像として、射水市民や本市に興味や愛着を持つ人々が幸せになるまちを目指し、「いろどり ひろがる ムズムズ射水」を掲げています。
- ・上記を実現するにあたっての、公共交通にかかる、政策の体系を超えて横断的、戦略的な展開が必要な「共通の視点」として、「DXの活用による市民生活の向上及び行政の効率化」を挙げています。

<射水市創造計画 共通の視点（抜粋）>

(4) DXの活用による市民生活の向上及び行政の効率化

あらゆるライフステージで幸せを実感できる社会の実現を目指し、デジタル技術を活用することにより、様々な社会課題の解決や新たな価値の創造につなげる取組を推進します。

関連が強い 主要施策	1-2-2 多様な保育サービス・子育て支援の充実	2-3-1 多様な働き方ができる雇用環境の整備促進
	1-4-1 確かな学力の定着	3-1-5 公共交通網の整備
	1-4-5 国際化、情報化に対応した教育の充実	5-2-1 健康づくりの推進
	1-4-7 信頼される教育の推進	6-2-2 シティプロモーションの推進
	2-1-1 商工業の振興	7-1-3 新たな交流や多様なかわり方の促進
	2-1-2 農林水産業の振興	7-5-5 自治体DXの推進

出典：第3次射水市総合計画

② 公共交通にかかる施策・取組

- ・施策の体系図の中の主要施策の1つに「公共交通網の整備」が掲げられており、これらの具体的な内容及び取組について、下記のとおり定めています。

<施策大綱・施策内容・取組（抜粋）>

現状と課題

- 公共交通の分かりやすさの向上や公共交通機関相互の連携強化等が求められている。
- コミュニティバス等の運行経費が増加傾向にあり、収支改善を図る必要がある。
- 運転免許証返納後の日常生活の移動手段について、不安な意見がある。
- バスやタクシーの運転手不足が年々深刻化している。

主要施策

3-1-5 公共交通網の整備

地域の暮らし、にぎわい、交流を育む持続可能な公共交通の実現を目指し、利便性の向上や利用促進等に取り組みます。

- (1) まちづくりと連携した公共交通網の整備
- (2) 持続可能な公共交通の仕組みづくり
- (3) 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実

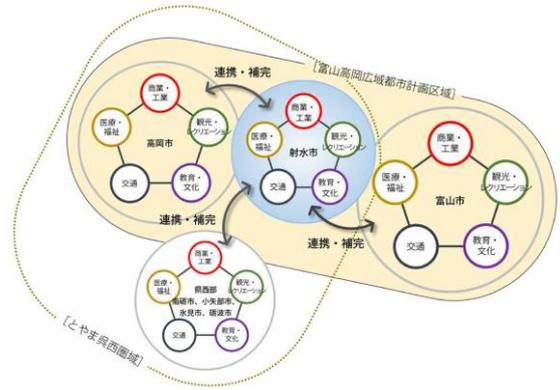
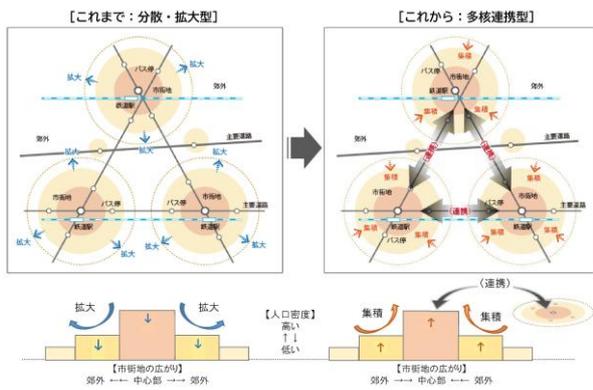
出典：第3次射水市総合計画

(2) 射水市都市計画マスタープラン（令和2（2020）年～令和21（2039）年）

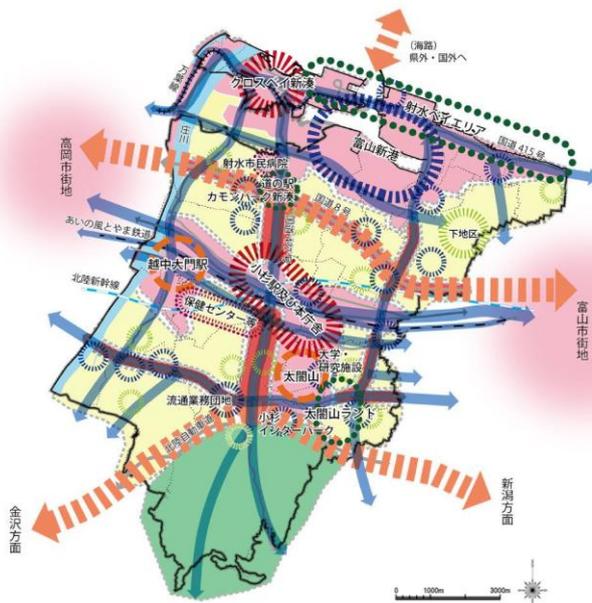
- ・射水市都市計画マスタープランでは、今後の都市のあり方として「①多核連携型のまちづくりの推進」「②広域的な連携・補完による都市機能の充実」の2つの考え方が挙げられ、それに基づく将来都市構造図が示されています。
- ・まちづくりの全体方針「居住・産業・レクリエーションと自然が調和する暮らしやすさと活力に満ちたまち」及び5つの個別方針を示しており、これらを推進するための都市整備の方針の1つとして「2.交通」が挙げられています。
- ・都市整備の方針「2.交通」の中では、「公共交通体系の整備方針」がまとめられており、交通機関別の整備方針が示されています。また、「その他の交通施設等の整備方針」として、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>



<将来都市構造図>



エリア	軸	拠点
都市活動エリア	広域都市連携軸	都市中核拠点
調和・活用エリア	都市連携・交流軸	地域居住拠点
保全・共生エリア		交流拠点
連携・発展エリア		産業拠点
		医療・保健拠点
		コミュニティ拠点

出典：射水市都市計画マスタープラン

■都市整備の方針「2.交通」の基本的な考え方（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（抜粋）

<p>あいの風とやま鉄道・万葉線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・あいの風とやま鉄道、万葉線については、事業者への適正な維持管理等の働きかけとともに、<u>利用者の利便性を高め利用者増に資する施設整備等を促進します。</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。特に、本市の玄関口である小杉駅と、観光資源が豊富なベ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。</u> ・万葉線は、射水市北部と高岡市の中心市街地を結ぶ公共交通であり、引き続き<u>老朽施設の改修等を行い安全性の確保と利便性の向上を促進します。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ベ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。</u>
<p>路線バス・コミュニティバス等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バスについては、利用者の需要動向を踏まえた上で、<u>事業者に適正な維持管理等を働きかけ、公共交通サービスの維持を図ります。</u> ・コミュニティバス、デマンドタクシーについては、地域特性や利用者の需要動向等を踏まえながら、コミュニティバス（定時定路線型）とデマンドタクシー（需要応答型）を組み合わせた公共交通システムにより、<u>路線網及び運行頻度等の最適化を推進し、利便性の高い柔軟な公共交通サービスの提供を図ります。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、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（抜粋）

その他の交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車に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、踏切を通行する歩行者等の安全性の向上を図ります。
----------	---

■その他の交通施設等の整備方針（抜粋）

自転車通行空間 歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・環境や健康に配慮した交通体系の構築を目指し、<u>徒歩や自転車の移動の安全性・快適性を高めるための整備を推進</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、自転車通行空間の確保に努めます。 ・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、歩道の段差解消や交通安全施設の整備等を進めます。
駅前 広場	<ul style="list-style-type: none"> ・あいの風とやま鉄道の小杉駅及び越中大門駅については、本市の玄関口としての<u>交通結節性を高めるため</u>、駅に接する広場の機能充実を推進します。
駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道やバス等の公共交通の利用促進を図るため、<u>主要な交通結節点において、パーク・アンド・ライド用の駐車場やサイクル・アンド・ライド用の駐輪場の整備誘導を推進</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</u>を検討します。

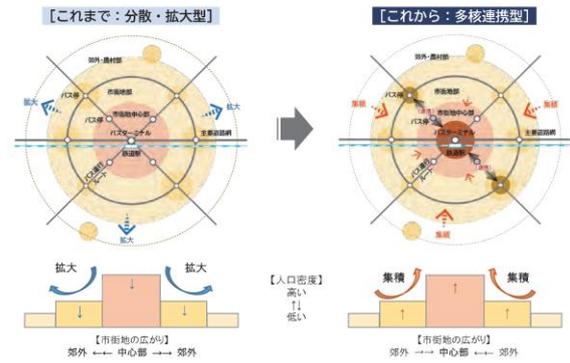
出典：射水市都市計画マスタープラン

(3) 射水市立地適正化計画（令和5（2023）年～令和21（2039）年）

① 射水市の将来像

取組の方向性

多核連携型の都市構造の構築



目指す目標

目指す目標	①居住地域における人口密度の維持	②市街地の特性を活かした都市機能の強化と居住機能の向上	③防災・減災に対応する安全・安心を高める都市の構築	④市内・外の各地域を連絡する利便性の高い交通体系の構築
主な対策	○市街地内への開発誘導、郊外部での開発抑制	○都市中核拠点を中心に地域居住拠点を活かした市街地形成	○洪水や津波の浸水想定区域における総合的な防災対応の強化	○鉄道駅を結節点としたバス等による公共交通のネットワーク形成

② 都市機能誘導の基本的な考え方

- ・クロスベイ新湊周辺地区、小杉駅及び本庁舎周辺地区、太閤山地区、越中大門駅周辺地区の4つを都市拠点の中心と位置づけ、これら拠点間の円滑な移動を利便性の高い公共交通の構築により確保するとしています。

【都市機能誘導の基本的な考え方】

市マスタープランに位置づけられた拠点のうち、市街地における都市機能及び居住の集積を担う拠点となる、都市中核拠点、地域居住拠点、一部の交流拠点については、立地適正化計画において都市機能を誘導する区域として位置づけを図ります。

都市中核拠点（クロスベイ新湊周辺地区、小杉駅及び本庁舎周辺地区）、地域居住拠点（太閤山地区、越中大門駅周辺地区）の4つの都市拠点を中心として、賑わいと活力を高める都市機能の集積や生活利便性の高い居住環境の形成を図ります。また、これらの拠点間の円滑な移動を、利便性の高い公共交通網の構築により確保していきます。

都市機能の配置構成としては、海の玄関口にあるクロスベイ新湊周辺地区及び陸の玄関口である小杉駅及び本庁舎周辺地区が、都市全体の中核を担い、越中大門駅周辺地区、太閤山地区は、中核の補完的な役割を發揮しながら、各地域の特性を活かした都市機能強化を図ることが基本となります。

< 拠点設定と都市機能誘導の方向性（抜粋） >

出典：射水市立地適正化計画

(4) 射水市 DX ビジョン (令和3 (2021) 年～令和7 (2025) 年)

- ・国の掲げるデジタル社会のビジョンの実現のため策定された「射水市 DX 推進計画」では、カーシェアリングの導入や自動運転、オンデマンド交通等が具体的な対応として挙げられています。

<DX で目指す5つのシーン (抜粋) >

④ 自動化と思いやりで「つながる地域交通」

自家用車を運転しなくても生活できる地域で支える便利な交通連携

課題

来訪者や高齢者、学生等の移動手段を確保するための公共交通の維持充実が重要です。また、カーボンニュートラルの実現に向けて過度に自家用車に依存しないライフスタイルの実現や新たなデジタル技術の活用などによる運行の効率化、担い手不足による運転手の確保などが課題となっています。

対応

カーシェアリングの導入や自動運転、オンデマンド公共交通などにより、自家用車を所有・運転しなくても生活できる便利な地域交通を目指します。

一方、環境負荷の点からも、「モノ」を所有する時代から、共有して大切に利用する発想への転換等により、脱炭素社会を目指します。

想定される事業

- 自動運転によるオンデマンド型交通
- カーシェアリング/シェアサイクル
- 有償ボランティアによる送迎
- 大規模長距離バスターミナルの整備
- 自動運転貨物の拠点の整備



出典：射水市 DX ビジョン

(5) 射水市バリアフリーマスタープラン（令和2（2020）年～令和6（2024）年）

- ・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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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促進 ・よりスムーズな乗継ぎ等に配慮した運行の設定 	

出典：射水市バリアフリーマスタープラン

(6) 第2次射水市観光振興計画（令和5（2023）年～令和9（2027）年）

- ・射水市観光振興計画では、「食・景観・文化の魅力を活かした 稼げる観光地域づくりを目指して」を基本目標に掲げ、4つの基本戦略に基づき、11の施策が示されています。
- ・戦略2の多様なニーズを捉えた観光客の受入体制の整備においては、二次交通の充実が示されています。

戦略2 多様なニーズを捉えた観光基盤・受入体制の整備

施策1 おもてなし力の向上

取組	事業例
観光施設等における受入体制の整備	● 案内サインやITを活用した情報提供、Wi-Fi等の利便性の確保
観光案内拠点の機能強化	● 観光案内拠点のPRとIT等を活用した機能強化
観光ガイド等の人材育成	● 観光ガイドの研修等の充実、人材の確保
ユニバーサルデザインの視点に立った観光基盤づくり	● 年齢・性別・人種・障害の有無に関わらず、来訪者すべてが快適に過ごせる環境の整備（バリアフリー等）
外国人観光客へのおもてなしの充実	● 通訳案内士の育成支援、外国の食文化（ハラール等）対応等への支援
市民・地域が一体となったおもてなし環境づくり	● 市民と地域が一体となった、おもてなし精神を育む環境づくり
滞在環境の充実・向上	● 滞在環境の充実・向上に取り組む事業者への支援（キャッシュレス化、多言語対応等）
二次交通の充実	● べいぐるん、べいかーと、べいとらいく、レンタサイクル、万葉線の活用促進、新幹線駅からの交通手段の検討 ● 観光MaaS導入の検討
観光客の安全対策の充実	● 災害発生時や観光イベント時における観光客の安全確保のための体制づくり

<戦略2 多様なニーズを捉えた観光基盤・受け入れ体制の整備（抜粋）>

出典：第2次射水市観光振興計画

(7) 射水市地球温暖化対策実行計画（事務事業編） （令和5（2023）年～令和12（2030）年）

- ・射水市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）の市がけん引するカーボンニュートラルの実現に向けて、4つの基本方針が示されています。
- ・基本方針4「あらゆる事務事業における環境に配慮した取組の実施」では、環境に配慮した施設整備等が取組方針として掲げられています。

＜基本方針（4）あらゆる事務事業における環境に配慮した取組の実施（抜粋）＞

【取組方針】

▶徹底した省エネルギー行動の実施

- ・冷暖房温度の適正化
（冷房28℃、暖房20℃）
- ・クールビズ・ウォームビズの実施
- ・時間外労働削減の推進
- ・職員のエレベーター使用抑制
（可能な限り階段を利用）
- ・エコドライブの推奨
- ・公共交通機関の積極活用
（公務や通勤時）
- ・不要な電気の消灯
- ・離席時にPCの蓋を閉じる
- ・その他、電気・ガス・水道の使用抑制

▶環境に配慮した施設整備

- ・計画策定時や予算化する段階における環境配慮基準の策定及び実施

▶紙の使用量削減

- ・会議資料のペーパーレス化の拡大
（全職員への普及）
- ・コピー用紙の使用抑制
- ・電子回覧、電子決裁の推進
- ・Web会議、テレワークの積極実施

▶環境に配慮した物品等の調達

- ・グリーン購入法や環境に配慮した考え方に基づく物品等の調達方針の策定及び実施

▶庁内におけるごみ分別の推進

- ・事業系ごみにおける資源物の分別の推進（庁内における資源物回収BOXの設置）
- ・マイボトル運動の推進
- ・会議等におけるペットボトル飲料の提供廃止（紙製容器飲料やマイボトルの利用促進）
- ・環境負荷の少ない製品の導入検討
- ・その他プラスチック使用製品削減の推進
- ・備品の再使用、修繕による再利用

▶職員に対する環境意識啓発

- ・職員研修の実施
- ・庁内掲示板等における情報発信

出典：射水市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）

(8) 射水市地球温暖化対策実行計画（区域施策編） （令和 6（2024）年～令和 12（2030）年）

- ・射水市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）では、将来像である「未来につながる豊かな自然 協働で創る環境のまち いみず」のもと、5つの基本方針と22の取組が示されています。
- ・基本方針3「脱炭素のまちづくり」の交通の脱炭素化では、市、市民、事業者の各々が推進する取組が掲げられています。

<基本方針2 基本施策と具体的な取組（抜粋）>

基本施策 3-1 交通の脱炭素化

市が推進する取組
<ul style="list-style-type: none"> ・IoTの活用による低炭素物流の導入支援 ・国の補助制度を活用した電気自動車充電器の普及促進 ・EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）の普及促進及びインフラ整備促進 ・万葉線やコミュニティバスの運行方法の効率化及び利用促進 ・MaaSや自動運転の普及促進 ・カーシェアリング・シェアサイクルの利用促進 ・グリーンスローモビリティの導入
市民が推進する取組
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の積極 ・カーシェアリング・シェアサイクルの積極利用 ・国の補助制度を活用したEV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）の導入 ・国の補助制度を活用した電気自動車充電器の導入・テレワーク・ワーケーションの推進
事業者が推進する取組
<ul style="list-style-type: none"> ・IoTの活用による低炭素物流の導入 ・国の補助制度を活用した電気自動車充電器の導入促進 ・EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）の導入促進 ・万葉線やコミュニティバスの運行方法の効率化及び利用促進 ・カーシェアリング・シェアサイクルの利用促進 ・テレワーク・ワーケーションの推進

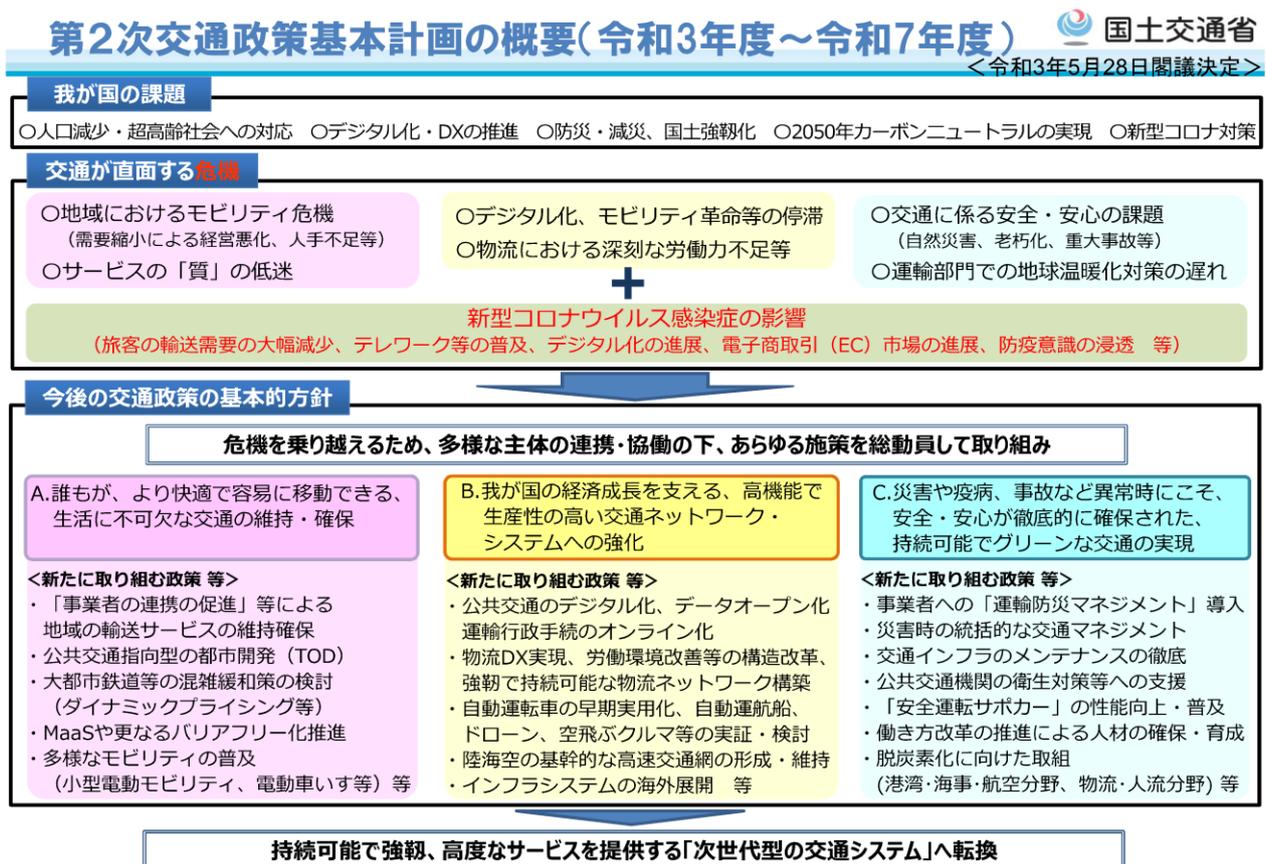
出典：射水市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

(9) 国や富山県における関連計画

① 第2次交通政策基本計画（令和3（2021）年～令和7（2025）年）

- ・人口減少の深刻化や新型コロナウイルス感染症の感染拡大、デジタル革命の加速、自然災害の激甚化・頻発化、グリーン社会の実現に向けた動きなど、社会情勢が大きく変化する中で、交通政策基本法（平成25年法律第92号）に基づき、令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までの交通政策の基本的な方向性を示す交通政策基本計画（第2次計画）が閣議決定されました。
- ・人口減少やコロナ禍による交通事業の経営悪化など、交通が直面する危機を乗り越えるため、今後の交通政策の柱として3つの基本的方針を定め、地域公共交通の維持・確保、MaaSやバリアフリー化の推進、公共交通・物流分野のデジタル化、徹底した安全・安心の確保、運輸部門における脱炭素化等に、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して全力で取り組むこととしています。

<第2次交通政策基本計画の概要（抜粋）>

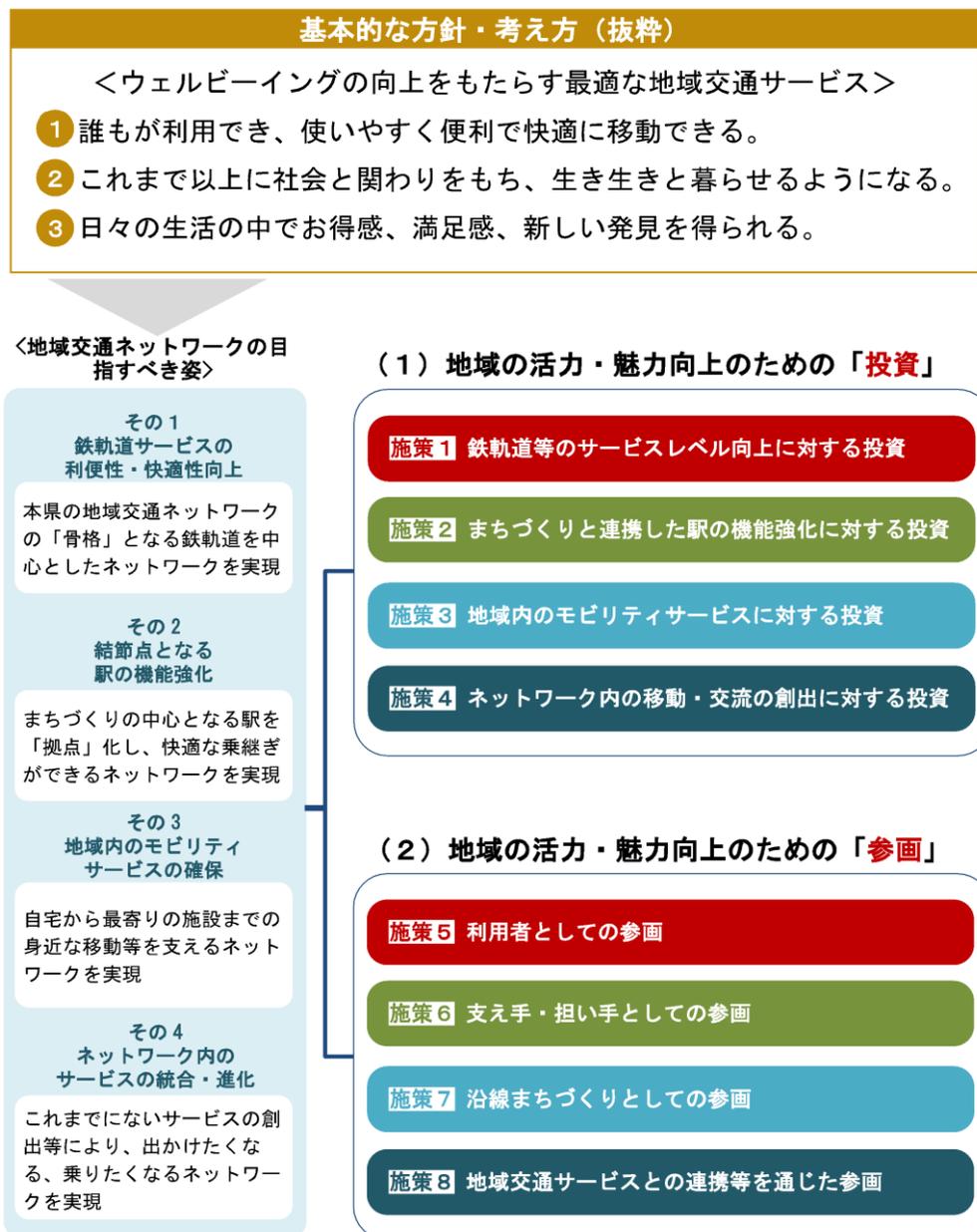


出典：国土交通省 HP

② 富山県地域交通戦略（令和6（2024）年～令和10（2028）年）

- ・富山県は、新型コロナウイルス感染症の流行や物価の高騰、人口減少・少子高齢化など、地域交通をとりまく環境が厳しさを増す中、将来にわたって持続可能な地域交通サービスを確保するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画として「富山県地域交通戦略」を策定しました。
- ・地域交通戦略の中で、全市町村に鉄道が通る富山県の強みを活かし、駅を中心にあらゆるサービスがつながるネットワークを形成し、ウェルビーイングを向上させる持続可能な交通サービスを、「自治体の投資」と「県民の参画」により目指すとしています。

<関係者でともに取り組む施策の体系（抜粋）>



出典：富山県地域交通戦略

3 用語集

【あ行】

用語	内容
ウェルビーイング	肉体的にも、精神的にも、社会的にも、全てが満たされた状態。
AI オンデマンドバス	AI（人工知能）を活用して予約状況に応じて最適な運行ルートを考えながら走る乗合バス。従来のバスのように時刻表や決まった運行ルートがなく、利用者の予約に応じて配車時間やルートを設定して運行する。

【か行】

用語	内容
カーシェア	登録を行った会員同士で特定の自動車を共同使用するサービスないしはシステムのこと。
クロスセクター効果	「ある部門での取組（出費）が、他部門の利益（節約）につながる」ような効果のこと。
交通結節点	複数あるいは異種の交通手段を相互に連絡し、乗り換え・乗り継ぎができる駅やバス停のこと。
交通 DX（デジタル・トランスフォーメーション）	デジタル技術により交通システムを革新し、移動の利便性や効率性、持続可能性を高めること。
コミュニティバス	行政が中心となって、既存の路線以外のバスを必要としている地域に走らせるバスのこと。

【さ行】

用語	内容
サイクル・アンド・ライド	まちなかへの自動車の流入を抑制して、バス・電車の利用を促進するために、自転車でバス停・駅に来てバス・電車に乗り換えるシステムのこと。
サイクルトレイン	自転車を鉄道車両内に、輪行状態ではなく解体せずに持ち込むことができるサービス。

【た行】

用語	内容
デジタルサイネージ	液晶ディスプレイやプロジェクター等の映像表示装置を利用し、広告や案内などの情報を発信するシステムのこと。
デジタル格差	インターネットやパソコン等の情報通信技術を利用できる者と利用できない者との間に生じる格差。
デマンド交通	利用者の予約に応じて運行する乗合型の公共交通のこと。

【は行】

用語	内容
パーク・アンド・ライド	自宅から最寄りの駅やバス停などの駐車場に自動車を駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。
バスロケーションシステム	バスの時刻表、現在位置、到着時刻等の情報をリアルタイムで把握し、利用者や運行管理者に提供するシステムのこと。
バリアフリー	高齢者や障害者等が生活していく上で障壁(バリア)となるものを除去(フリー)すること。

【ま行】

用語	内容
M a a S	Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス) の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものこと。
モビリティ・マネジメント (MM)	過度な自動車依存から公共交通などをかしこく使う方向へと自発的な転換を促す一連の取組のこと。

【ら行】

用語	内容
ライドシェア	<p>国外含め一般的には、一般ドライバーが自家用車で乗客を有償で運ぶサービスのこと。日本国内では下記の2つが制度化されている。</p> <p>日本版ライドシェア：タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業。</p> <p>公共ライドシェア：地方自治体や公共交通機関が関わるライドシェアで、従来より運行されている「自家用有償旅客運送」に該当する制度。</p>
レンタサイクル	数時間単位で自転車を貸し出すサービスのこと。

射水市地域公共交通計画

発行 令和7（2025）年3月

発行者 射水市地域公共交通活性化協議会（事務局：射水市役所 市民生活部 生活安全課）

〒939-0294 射水市新開発 410 番地 1

T E L 0766-51-6623 F A X 0766-51-6655

E-mail seikatsu@city.imizu.lg.jp

