

5 評価指標と目標値

目標1 住む場所を選ぶことなく移動できる公共交通手段の確保

目標2 利用者目線による分かりやすい情報提供

指標	現状値（令和2年度）	目標値（令和8年度）
①「外出の際、困ること」がある市民の割合	29.3%（R3）	15.0%
②デマンドタクシー「愛のりくん」登録者数	714人	880人
③市営バス利用者の市営バスに対する満足度	52.1%（R3）	70.0%

目標3 多分野の連携による子供や子育て世代の暮らしを支える交通体系の整備

指標	現状値（令和2年度）	目標値（令和8年度）
①デマンドタクシー「愛のりくん」の運行エリア（人口カバー率）	11.1%	100%
②市営バス学生定期販売件数	23件	30件

目標4 利便性の高い地域公共交通ネットワークの維持

指標	現状値（令和2年度）	目標値（令和8年度）
①市営バス1便あたりの利用者数	3.8人/便	5.0人/便
②デマンドタクシー「愛のりくん」運行計画便数に対する利用人数	1.6人/便	3.0人/便
③JR城端線砺波駅1日利用者数	1,172人/日（R元）	1,172人/日 以上

目標5 地域内外をつなぎ、生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成

指標	現状値（令和2年度）	目標値（令和8年度）
①チューリップフェア来場者に占めるJR利用者数	1.75%（R元）	3.0%
②市営駐車場（駅前・駅南）年間利用台数	42,555台	46,800台

目標6 持続可能な公共交通を実現する仕組みづくり

指標	現状値（令和2年度）	目標値（令和8年度）
①市営バスの収支率	4.0%	現状より改善
②デマンドタクシー「愛のりくん」の収支率	14.2%	現状より改善
③高齢者運転免許自主返納支援事業の利用件数	207人	250人
④公共交通にかかる公的資金投入額	123,452,000円	現状より減少

6 評価・検証の方法

計画の推進に際しては、計画期間（令和4年度～令和8年度）における事業実施状況や目標値の達成状況に対する評価・検証を行うとともに、取組の改善や見直しを図る「PDCAサイクル」により、計画の達成に向けた継続的な進捗管理に努める。

砺波市地域公共交通計画 概要版

令和4年3月
砺波市地域公共交通会議

1 計画策定の趣旨

自家用自動車への依存の高まりや人口減少・少子化の進展等によって、公共交通利用者の減少傾向が進む中、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増している。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、「新しい生活様式」を踏まえたライフスタイルの変化へ柔軟に対応していくことが求められており、さらに利便性の高い公共交通を目指し、誰もが利用しやすい持続可能な公共交通体系を構築することが喫緊の課題となっている。

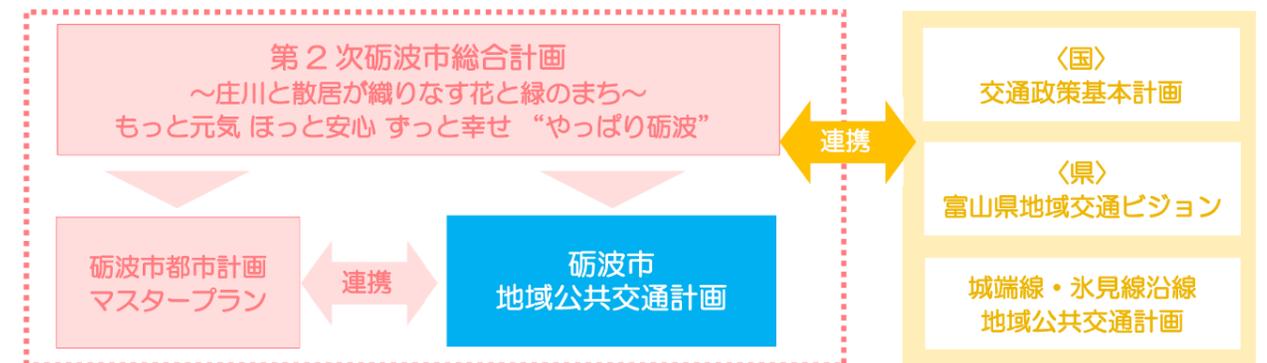
そこで、本市の地理的条件等の実情や課題を踏まえるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響下における社会変化にも柔軟に対応しながら、市の魅力向上や持続可能な都市機能の実現を目指して、地域公共交通ネットワークの構築に向けた取組の方向性や、これに基づく施策、事業を定めた、地域公共交通のマスタープランとなる「砺波市地域公共交通計画」を策定する。

2 計画の概要

（1）計画の位置づけ

本計画は、「第2次砺波市総合計画」を上位計画とし、「砺波市都市計画マスタープラン」、「城端線・氷見線沿線地域公共交通計画」等の関連計画をはじめ、国の「交通政策基本計画」や県の「富山県地域交通ビジョン」と連携を図る。

【図表1】計画の位置づけ



（2）計画の期間

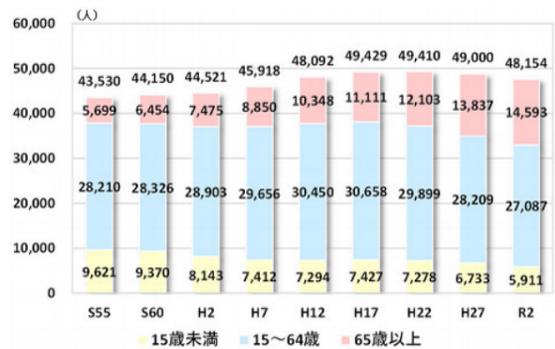
本計画の期間は、令和4年度（2022年度）から令和8年度（2026年度）までの5年間とする。

3 砺波市の現況

(1) 人口

① 市全体

【図表 2】砺波市の総人口・年齢3区分人口推移



※年齢3区分合計値が総人口（年齢不詳を含む）とならない場合がある
※出典：各年国勢調査

【図表 3】砺波市将来目標人口推計



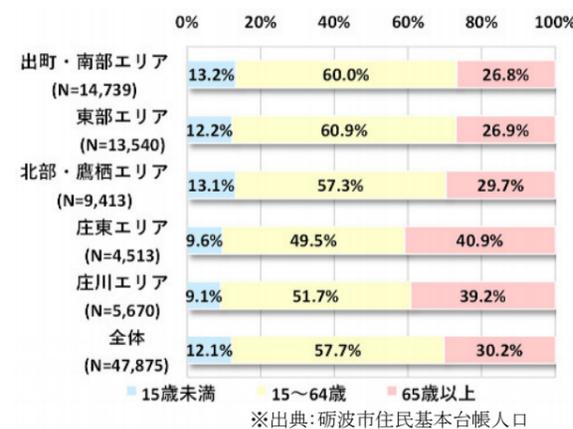
※年齢3区分合計値が総人口とならない場合がある
※出典：人口ビジョン

【図表 2】市全体の人口が平成 17 年の 49,429 人をピークに減少に転じ、令和 2 年には 48,154 人である。少子高齢化が進み、令和 2 年には年少人口割合が 12.3%、高齢化率が 30.3%である。

【図表 3】砺波市将来目標人口は、令和 42 年に 40,005 人であり、今後、更なる高齢化が進むと推計されている。

② 地区別

【図表 4】エリア別人口年齢3区分割合 (R3)

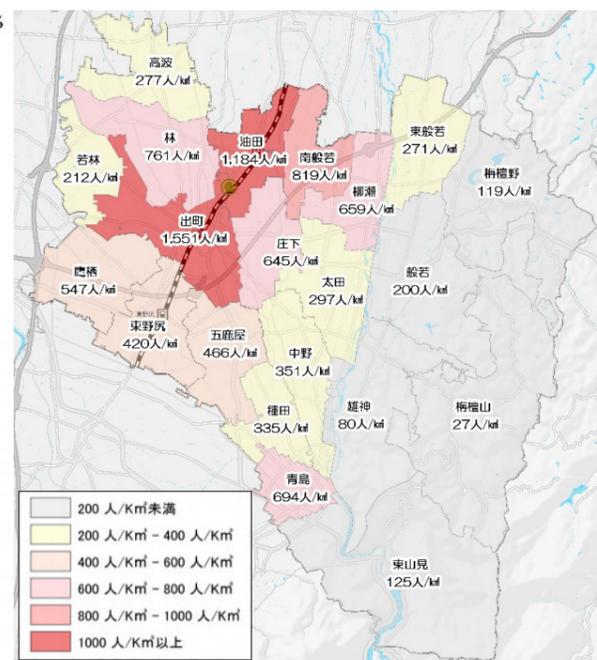


※出典：砺波市住民基本台帳人口

本計画において地域別の移動の傾向を分析するにあたり、平成 28 年砺波市バス再編計画検討業務報告書における地域分類を踏襲して以下のとおり整理する。

出町・南部エリア	出町地区、中野地区、五鹿屋地区、東野尻地区
東部エリア	庄下地区、油田地区、南般若地区、柳瀬地区、太田地区
北部・鷹栖エリア	鷹栖地区、若林地区、林地区、高波地区
庄東エリア	般若地区、東般若地区、梅檀野地区、梅檀山地区
庄川エリア	東山見地区、青島地区、雄神地区、種田地区

【図表 5】地区別人口密度 (R3)



※出典：砺波市住民基本台帳人口

【図表 4】エリア別人口年齢3区分割合は市街地を含む出町・南部エリアや北部・鷹栖エリアは年少人口割合が高く、庄川右岸地域の庄東・庄川エリアは高齢人口割合が高い。

【図表 5】地区別人口密度は市街地の人口密度が高く、庄川右岸地域の人口密度が低くなっている。

事業

- ①市民の移動実態とニーズに応じた市営バスの再編と意見交換の実施
- ②デマンドタクシー「愛のりくん」の運行エリア拡大及び運行サービスの向上
- ①分かりやすい時刻表への見直し
- ②様々な情報ツールを活用した情報発信
 - ②-1 砺波市ホームページにおける分かりやすい情報提供
 - ②-2 行政出前講座・広報となみを活用した情報提供
 - ②-3 主要施設との連携による分かりやすい情報提供
- ①スクールバスの利便性向上
- ②中学生・高校生への公共交通利用促進PRの実施
- ①商業施設・観光施設と連携した市営バス及びデマンドタクシー「愛のりくん」の利便性向上
- ②新たな交通環境の検討・整備
 - ②-1 JR城端線LRT化等の検討
 - ②-2 次世代環境対応車両の普及促進
 - ②-3 グリーンスローモビリティ※1など新たな交通手段の導入可能性の検討
- ①地域公共交通のネットワークの維持
 - ①-1 地域公共交通のネットワークの維持
 - ①-2 JR城端線増便の検討
 - ①-3 JR城端線への交通系ICカード導入に向けた検討
 - ①-4 地域に貢献するMa a S※2の実現に向けた検討
- ②砺波駅の結節点強化
 - ②-1 JR城端線と市営バスの乗換え利便性の向上
 - ②-2 JR城端線駅でのパーク＆ライドの推進
- ③フィーダー路線との乗換え結節点の検討
 - ③-1 乗換え待ち環境の整備
- ①市内施設周遊路線の検討
 - ①-1 鉄道駅と観光施設等を結ぶ交通手段の検討と利用促進
- ②新幹線・JR城端線・タクシーとの連携
 - ②-1 べるもんたの利用促進と観光客向け二次交通の充実
 - ③-1 イベント時のパーク＆ライド等の検討
- ③イベント時の公共交通利用の推進
 - ③-2 JR城端線臨時列車運行の検討
 - ③-3 イベント時のJR城端線ラッピング列車運行の検討
- ①公共交通の利用状況・利用方法などの周知・説明会の実施
- ②高齢者への運転免許返納の促進
- ③モビリティ・マネジメントの推進
 - ③-1 学校教育などにおけるモビリティ・マネジメントの実施
 - ③-2 子供や高齢者を対象とした公共交通利用体験ツアーの実施
- ④親しみやすい公共交通に向けたイメージアップの推進
 - ④-1 マイレール意識の醸成
 - ④-2 市営バス車内環境の改善
 - ④-3 交通事業者とのイベントや利用促進の実施
- ①運行外収入の確保検討
- ②持続可能な地域公共交通の実現に向けた最適化の検討
- ③地域交通を担う人材の確保

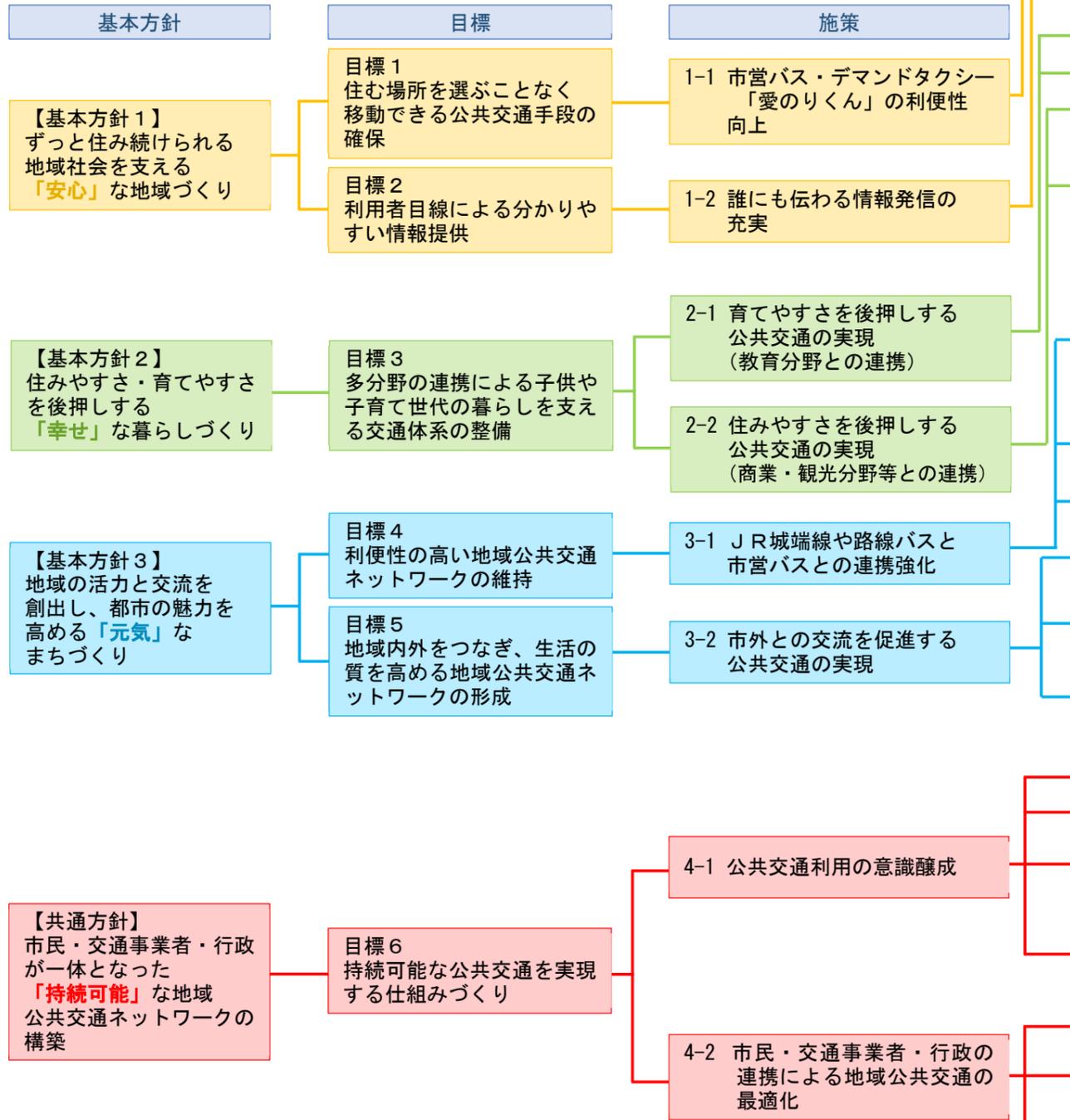
※1 グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。

※2 Ma a S (Mobility as a Service)：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で検索・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。

4 基本理念・方針・施策の体系

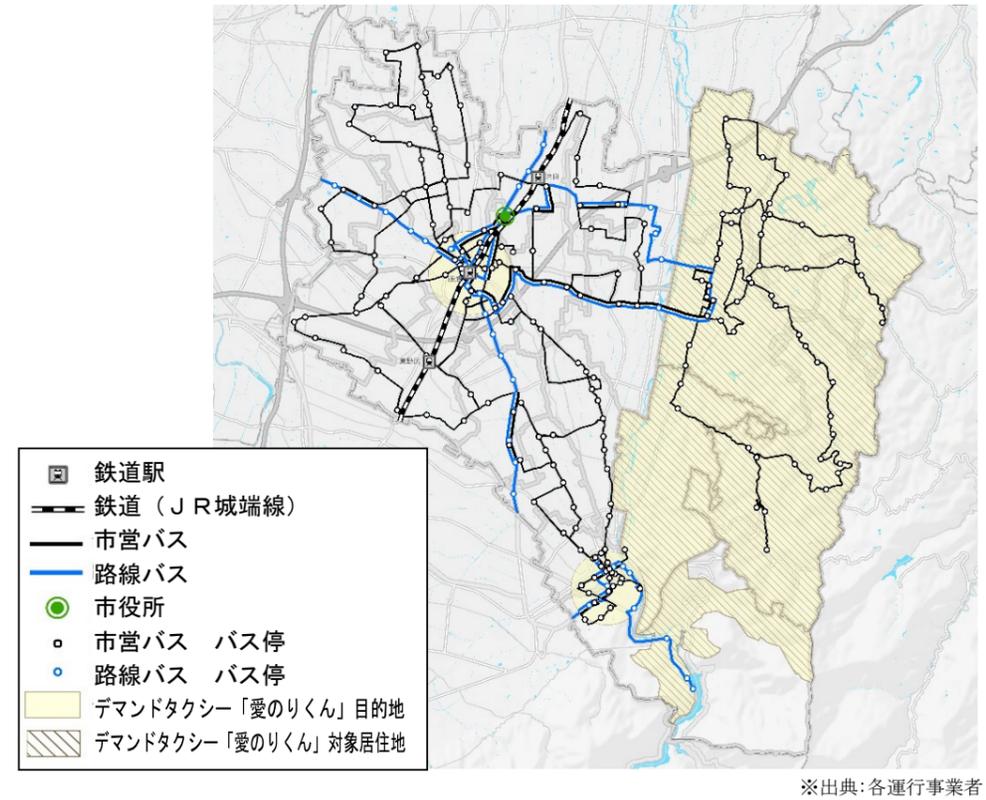
基本理念：「元気」・「安心」・「幸せ」を結ぶ、「持続可能」な地域公共交通の実現

将来の人口減少・超高齢化社会を見据え、持続可能な公共交通体系の形成を図りながら、交流促進による「元気」、ずっと住み続けられる「安心」、豊かな暮らしを実現する「幸せ」を有機的に結ぶ地域社会を目指す。



(2) 公共交通ネットワーク

【図表 6】砺波市公共交通ネットワーク図

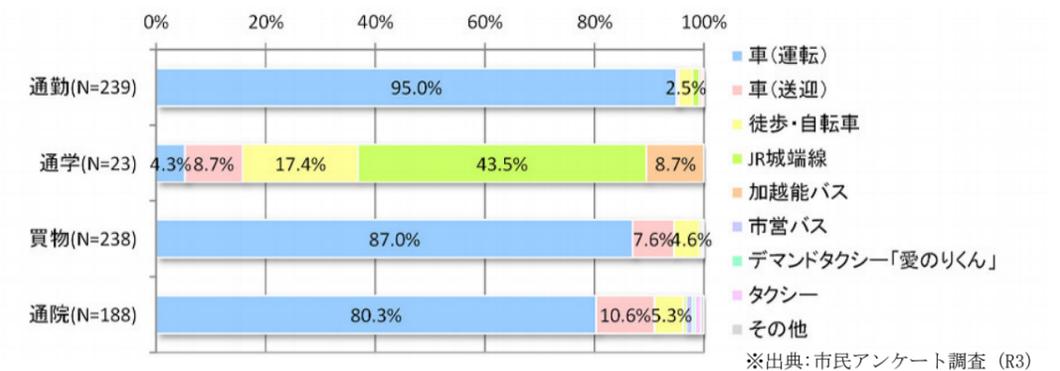


【図表 6】市内にはJR城端線、民営路線バス（3路線）、市営バス（8路線）、デマンドタクシー「愛のりくん」が運行されており、公共交通が網羅的に整備されている。

(3) 市民の移動実態

① 目的別移動手段

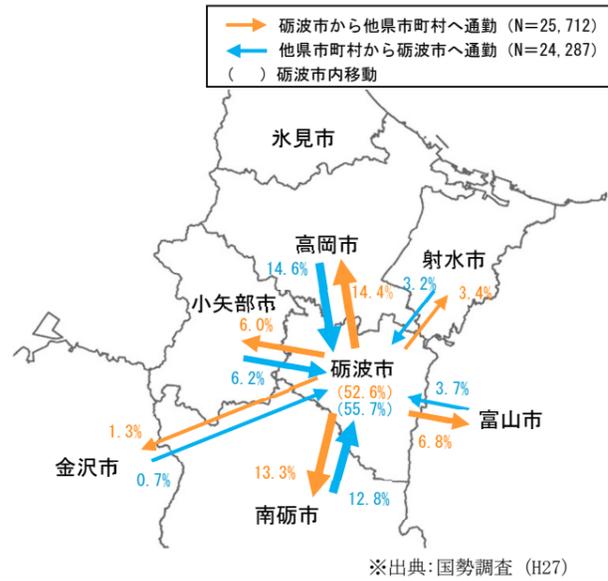
【図表 7】目的別移動交通手段割合



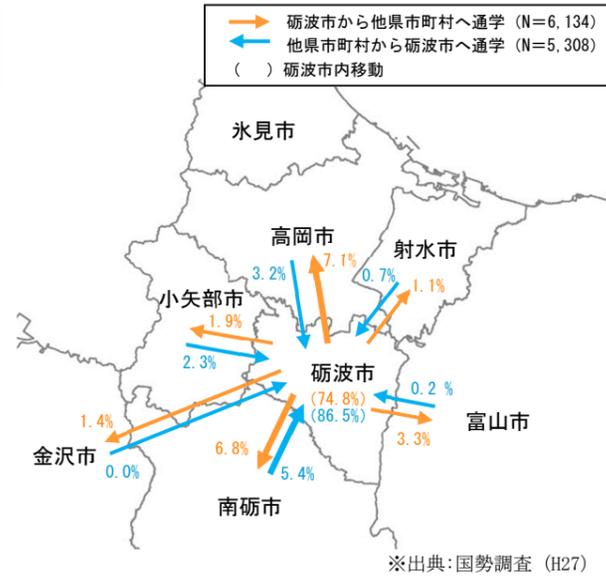
【図表 7】目的別移動手段は、通勤、買物、通院は車（運転）の利用が多く、通学はJR城端線の利用が多い。一方、車（送迎）の利用が通学では8.7%、買物では7.6%、通院では10.6%を占める。

② 通勤・通学

【図表 8】通勤移動実態



【図表 9】通学移動実態

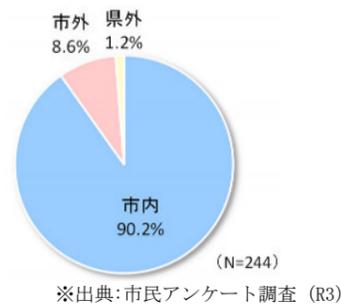


【図表 8】 砺波市内へ通勤する人が約 5 割で最も多い。市外への通勤は高岡市、南砺市、富山市への移動が多く、市内への通勤は高岡市、南砺市、小矢部市からの移動が多い。

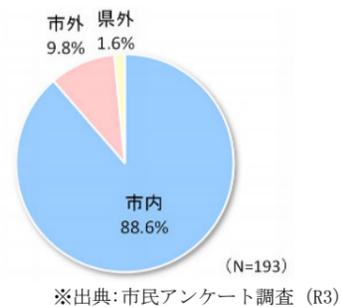
【図表 9】 砺波市内へ通学する人が約 8 割で最も多い。市外への通学は高岡市、南砺市、富山市への移動が多く、市内への通学は南砺市、高岡市、小矢部市からの移動が多い。

③ 買物・通院

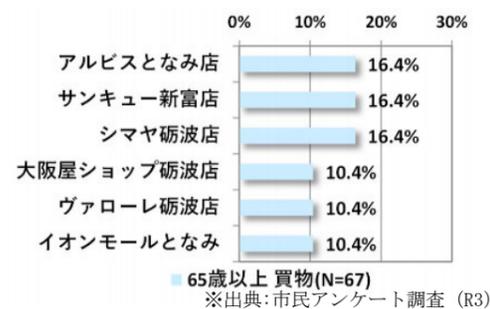
【図表 10】買物先



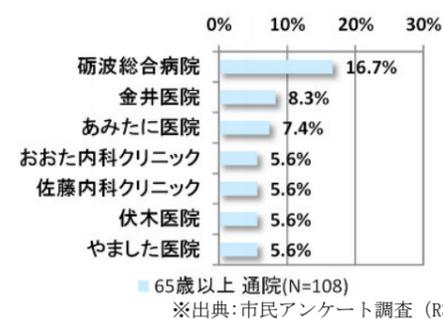
【図表 11】通院先



【図表 12】65 歳以上の買物先 (上位)



【図表 13】65 歳以上の通院先 (上位)

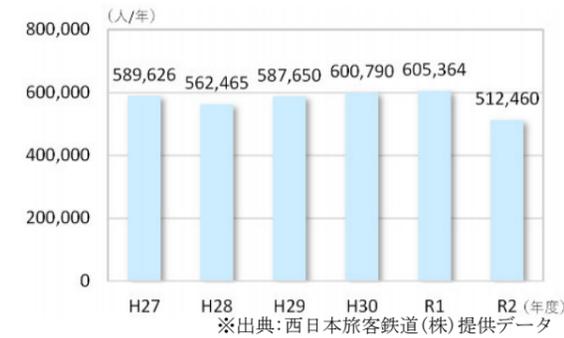


【図表 10~13】 買物・通院先は、市内が約 9 割である。65 歳以上の買物は市街地の大型スーパーが上位を占め、病院は砺波総合病院が最も多く、以降は内科医院を中心に割合が高い。

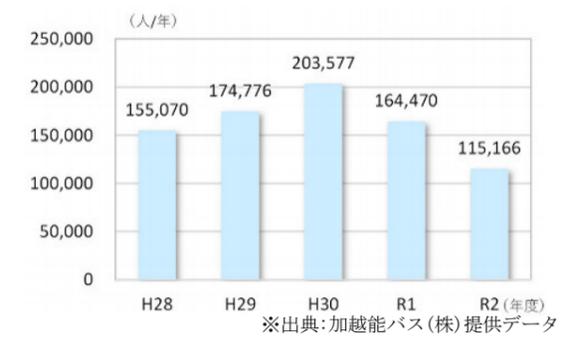
(4) 公共交通の利用実態

① 公共交通全体

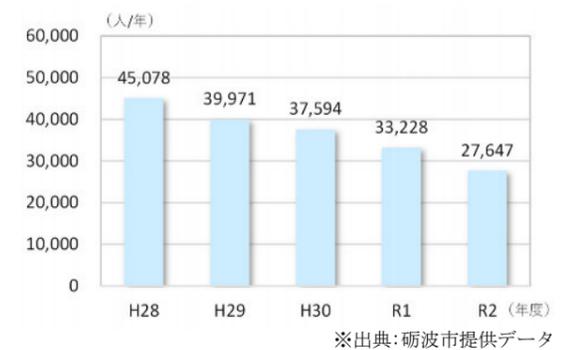
【図表 14】JR 城端線利用者数推移



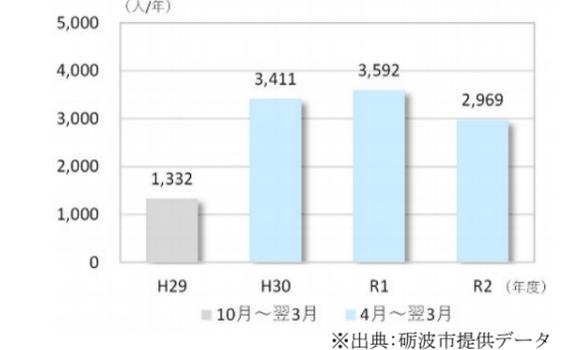
【図表 15】民営路線バス利用者数推移



【図表 16】市営バス利用者数推移



【図表 17】デマンドタクシー「愛のりくん」利用者数推移



【図表 14~17】 新型コロナウイルス感染症の影響もあり、公共交通の利用者が年々減少している。交通手段別では、JR 城端線は令和 2 年度に減少に転じ、民営路線バスは令和元年度に減少に転じ、市営バスは平成 28 年度以降減少、デマンドタクシー「愛のりくん」は令和 2 年度に減少に転じている。

② 市営バス

【図表 18】利用者区分別路線別平均便あたり利用者数 (R2)



※1: スクールバスとして利用している路線 (庄川北回り線は冬期 (12 月~3 月) のみ)
 ※2: デマンドタクシー「愛のりくん」は計画運行便数に対する利用者数の 1 便あたり平均

※出典: 砺波市提供データ

【図表 18】 市営バスは高齢者と子供 (高校生以下) の利用が多い。路線別平均便あたり利用者数は、スクールバスとして利用している高波線や梅檀山線、域内基幹移動の庄川線の利用が多い。一方、スクールバスとして利用していない路線で 1 便あたり 1 人未満の路線もある。