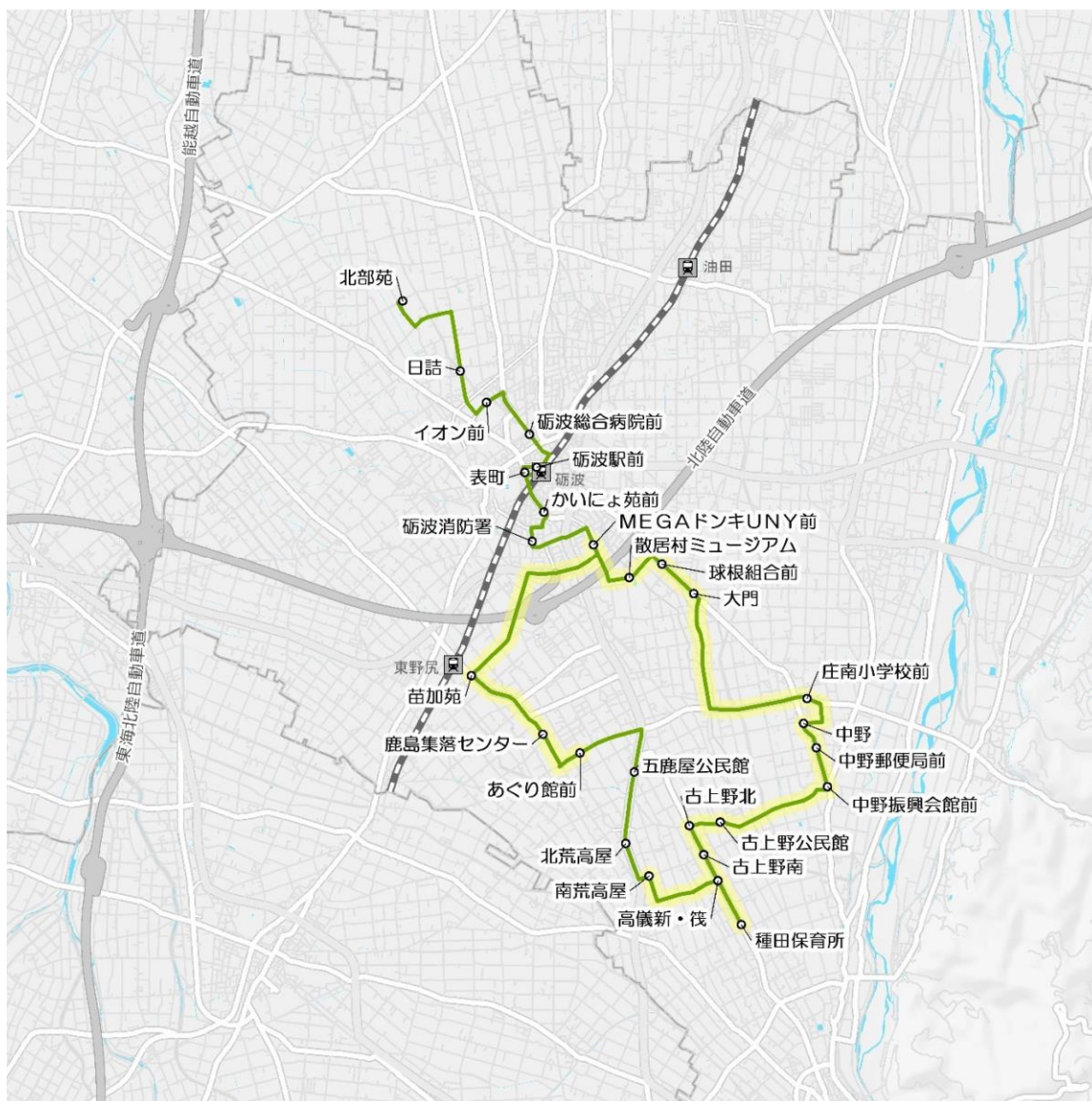


7) 南部循環線

運行日	月～金	1 日便数	2 便	乗車人員 (令和 2 年度)	435 人
運行経路	北部苑～苗加苑～駅前～総病～北部苑				

【路線図】



■ : 自由乗降区間

【ダイヤ】

停留所	第1便	停留所	第2便
砺波駅前	8:30	北部苑	14:50
表町	8:31	日詰	14:53
かいにょ苑前	8:33	イオン前	14:56
砺波消防署	8:35	砺波総合病院前	14:58
MEGAドンキUNY前	8:38	砺波駅前	15:01
散居村ミュージアム	8:40	表町	15:02
球根組合前	8:41	かいにょ苑前	15:05
大門	8:42	砺波消防署	15:08
庄南小学校前	8:48	MEGAドンキUNY前	15:12
中野	8:49	苗加苑	15:21
中野郵便局前	8:50	鹿島集落センター	15:23
中野振興会館前	8:52	あぐり館前	15:25
古上野公民館	8:54	五鹿屋公民館	15:27
古上野北	8:55	北荒高屋	15:29
古上野南	8:56	南荒高屋	15:30
高儀新・茂	8:57	種田保育所	15:33
種田保育所	8:59	高儀新・茂	15:35
南荒高屋	9:02	古上野南	15:36
北荒高屋	9:03	古上野北	15:37
五鹿屋公民館	9:05	古上野公民館	15:38
あぐり館前	9:07	中野振興会館前	15:40
鹿島集落センター	9:09	中野郵便局前	15:42
苗加苑	9:11	中野	15:43
MEGAドンキUNY前	9:20	庄南小学校前	15:44
砺波消防署	9:24	大門	15:50
かいにょ苑前	9:27	球根組合前	15:51
表町	9:30	散居村ミュージアム	15:52
砺波駅前	9:31	MEGAドンキUNY前	15:54
砺波総合病院前	9:34	砺波消防署	15:57
イオン前	9:36	かいにょ苑前	15:59
日詰	9:39	表町	16:01
北部苑	9:42	砺波駅前	16:02

自由乗降

自由乗降

自由乗降

自由乗降

【利用状況】

i) 乗車人数推移

- ・年間乗車人数は増加傾向にあり、令和2年度は435人、平成30年度比121%（238人）の増加となっている。
- ・月間乗車人数をみると、平成30年度は15人前後、令和元年度は30人前後で推移している。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、4月が19人、5月が6人と一時的に減少したが、6月以降40人前後に戻り、回復しており、過年度に比べ増加傾向にある。

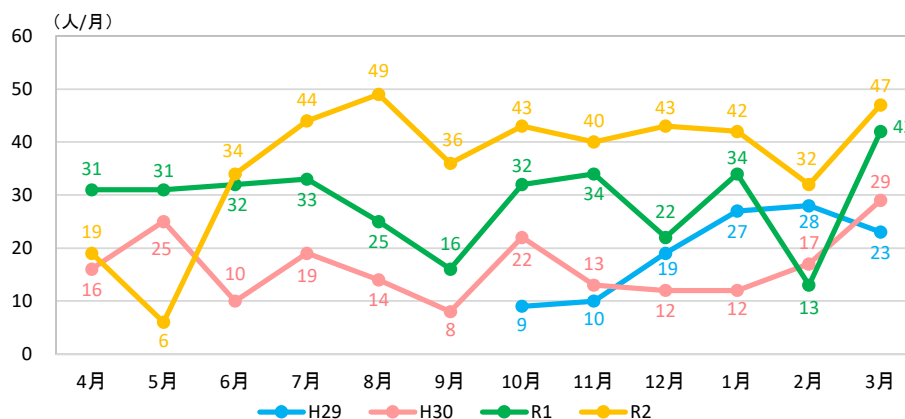
図表 91 年間乗車人数推移（H29～R2）



※平成29年10月の路線改編後からのデータである

※出典：砺波市提供データ

図表 92 月間乗車人数推移（H29.10月～R3.3月）



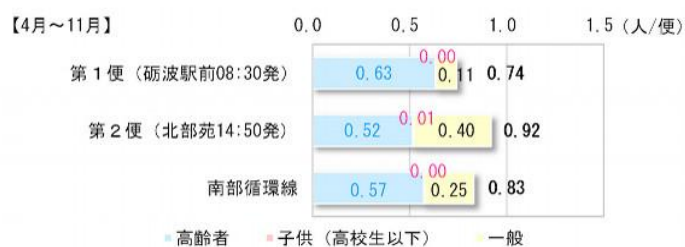
※平成29年10月の路線改編後からのデータである

※出典：砺波市提供データ

ii) 便別乗車人数

- 通常期（4月～11月）は、路線平均で1便あたり0.83人の利用があり、うち高齢者が0.57人、一般が0.25人の利用である。便別の1便あたり平均利用者数は、第1便が0.74人、第2便が0.92人の利用がある。第1便は高齢者の利用が多く、第2便は高齢者と一般の利用が多く、子供の利用はほとんどない。
- 冬期（12月～3月）は、路線平均で1便あたり0.99人の利用があり、うち高齢者が0.72人、子供が0.02人、一般が0.24人の利用である。便別の1便あたり平均利用者数は、第1便（1.13人）、第2便（0.84人）とも高齢者の利用が多く、子供の利用はほとんどない。
- 通常期に比べ冬期は利用が多く、高齢者の利用が増える。なお、通常期は第2便の利用が多く、冬期は第1便の利用が多い。

図表 93 便別乗車人数（R2・通常期）



※出典：砺波市提供データ

図表 94 便別乗車人数（R2・冬期）



※出典：砺波市提供データ

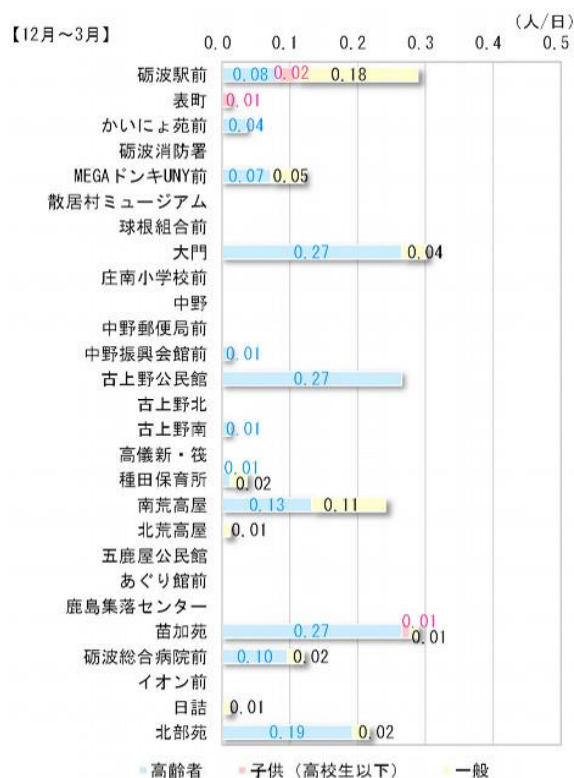
iii) バス停別日平均乗車人数

- ・通常期（4月～11月）は、砺波駅前からの利用が多い。高齢者は大門、北部苑、苗加苑、古上野公民館からの利用が多く、一般は砺波駅前からの利用が多く、子供の利用はほとんどない。
- ・冬期（12月～3月）は、大門、砺波駅前、苗加苑、古上野公民館からの利用が多い。高齢者は大門、苗加苑、古上野公民館、北部苑からの利用が多く、一般は砺波駅前、南荒高屋からの利用が多く、子供の利用はほとんどない。

図表 95 バス停別平均乗車人数（R2・通常期）



図表 96 バス停別平均乗車人数（R2・冬期）

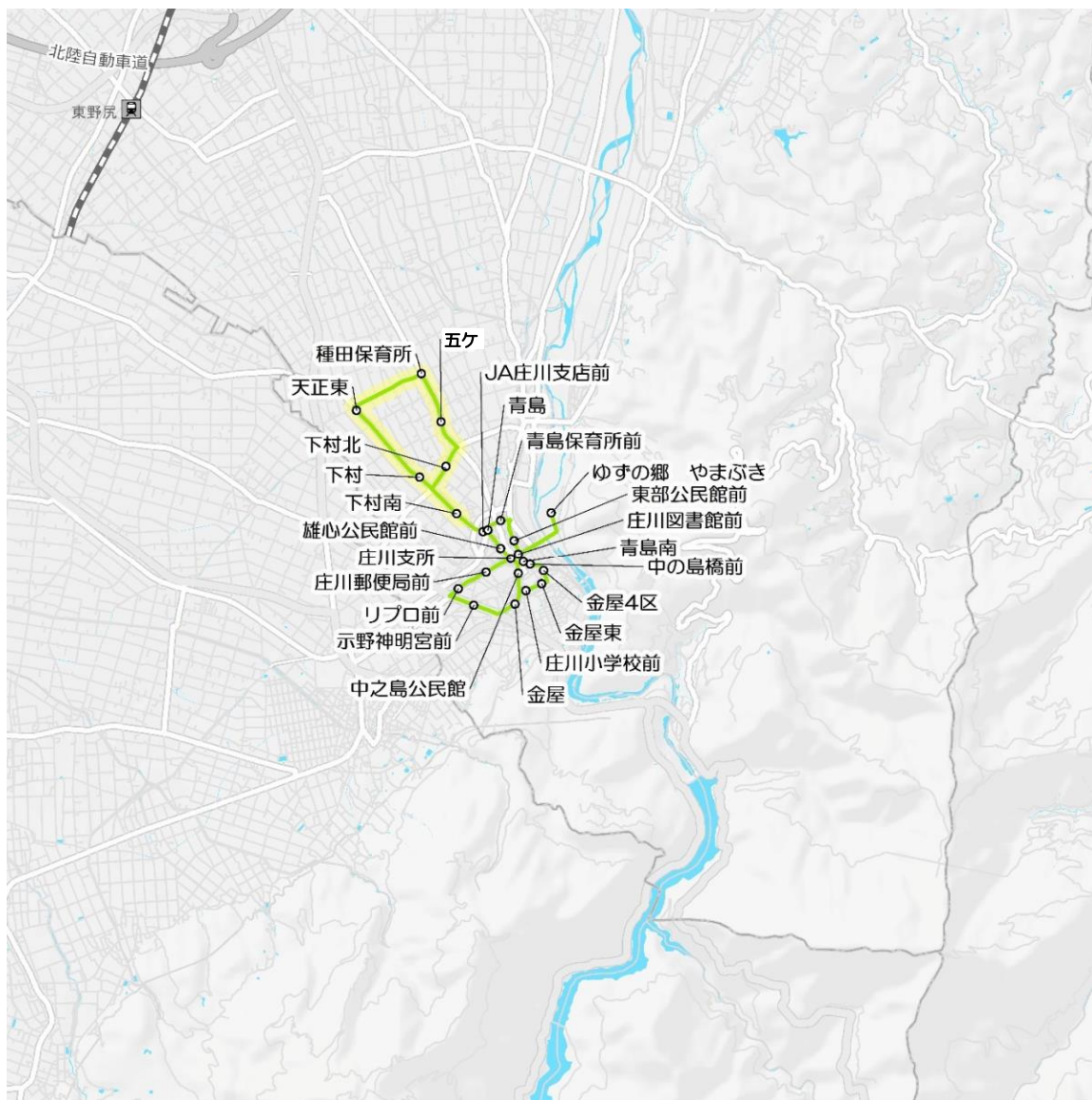


※出典：砺波市提供データ

8) 庄川北回り線

運行日	月～金	1日便数	3便 (冬期)5便	乗車人員(令和2年度)	705人
運行経路	支所～やまぶき～支所～種田～支所※冬期は東野尻駅～砺工				

【路線図】通常期(4月～11月)



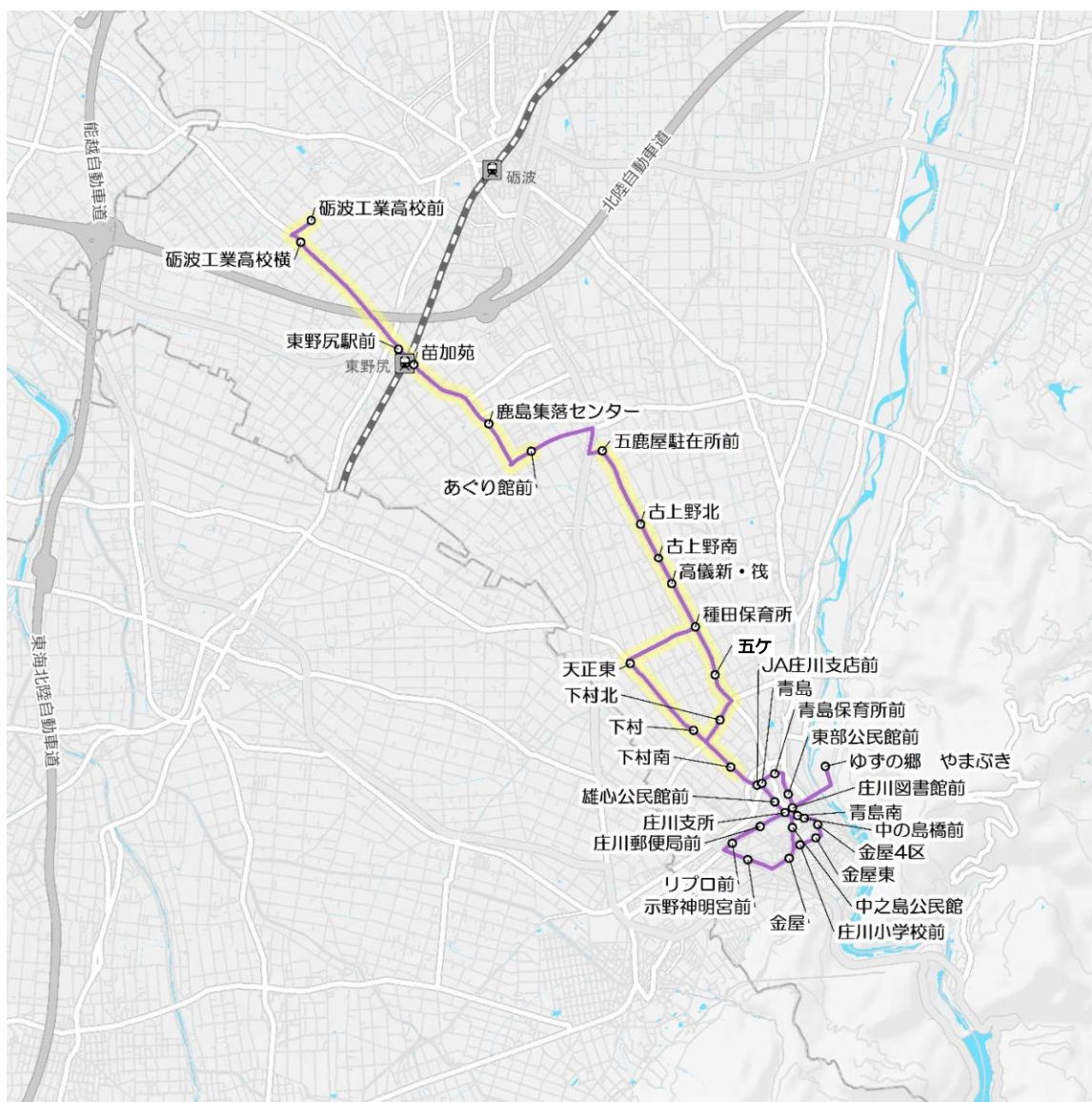
■ : 自由乗降区間

【ダイヤ】通常期（4月～11月）

停留所	第1便	停留所	第2便	第3便
庄川支所	8:40	庄川支所	14:40	16:40
中之島公民館	8:41	庄川図書館前	14:41	16:41
庄川小学校前	8:42	ゆずの郷 やまぶき	14:42	16:42
金屋東	8:44	東部公民館前	14:47	16:47
金屋4区	8:47	青島保育所前	14:48	16:48
中の島橋前	8:48	青島	14:49	16:49
青島南	8:49	J A 庄川支店前	14:51	16:51
庄川郵便局前	8:51	下村南	14:54	16:54
リブ口前	8:52	下村北	14:55	16:55
示野神明宮前	8:53	五ヶ	14:56	16:56
金屋	8:55	種田保育所	14:58	16:58
中之島公民館	8:57	天正東	14:59	16:59
ゆずの郷 やまぶき	9:01	下村	15:00	17:00
庄川図書館前	9:02	下村南	15:02	17:02
庄川支所	9:03	J A 庄川支店前	15:04	17:04
雄心公民館前	9:04	雄心公民館前	15:08	17:08
J A 庄川支店前	9:05	庄川支所	15:09	17:09
下村南	9:06	庄川図書館前	15:10	17:10
下村	9:07	ゆずの郷 やまぶき	15:11	17:11
天正東	9:09	中之島公民館	15:12	17:12
種田保育所	9:11	金屋	15:13	17:13
五ヶ	9:13	示野神明宮前	15:14	17:14
下村北	9:14	リブ口前	15:16	17:16
下村南	9:16	庄川郵便局前	15:18	17:18
J A 庄川支店前	9:17	青島南	15:20	17:20
青島	9:18	中の島橋前	15:21	17:21
青島保育所前	9:19	金屋4区	15:23	17:23
東部公民館前	9:20	金屋東	15:24	17:24
ゆずの郷 やまぶき	9:22	庄川小学校前	15:25	17:25
庄川図書館前	9:23	中之島公民館	15:26	17:26
庄川支所	9:24	庄川支所	15:27	17:27



【路線図】 冬期（12月～3月）



■：自由乗降区間

【ダイヤ】冬期（12月～3月）

停留所	第1便	第2便	停留所	第3便	第4便	第5便
ゆずの郷 やまぶき	—	—	ゆずの郷 やまぶき	13:15	16:15	18:15
庄川図書館前	—	—	庄川図書館前	13:16	16:16	18:16
庄川支所	7:15	8:45	庄川支所	13:17	16:17	18:17
雄心公民館前	7:16	8:46	東部公民館前	13:19	16:19	18:19
J A庄川支店前	7:17	8:47	青島保育所前	13:20	16:20	18:20
下村南	7:18	8:48	青島	13:21	16:21	18:21
下村	7:20	8:50	J A庄川支店前	13:22	16:22	18:22
天正東	7:22	8:52	下村南	13:23	16:23	18:23
種田保育所	7:24	8:54	下村北	13:24	16:24	18:24
高儀新・筏	7:26	8:56	五ヶ	13:26	16:26	18:26
古上野南	7:27	8:57	種田保育所	13:28	16:28	18:28
古上野北	7:29	8:59	高儀新・筏	13:30	16:30	18:30
五鹿屋駐在所前	7:31		古上野南	13:31	16:31	18:31
あぐり館前	7:33		古上野北	13:33	16:33	18:33
鹿島集落センター	7:35		五鹿屋駐在所前		16:35	18:35
苗加苑	7:37		あぐり館前		16:37	18:37
東野尻駅前	7:38		鹿島集落センター		16:39	18:39
砺波工業高校横	7:44		苗加苑		16:41	18:41
砺波工業高校前	7:45		東野尻駅前		16:43	18:43
東野尻駅前	7:51		砺波工業高校前		16:49	18:49
苗加苑	7:53		砺波工業高校横		16:50	18:50
鹿島集落センター	7:55		東野尻駅前		16:56	18:56
あぐり館前	7:57		苗加苑		16:58	18:58
五鹿屋駐在所前	7:59		鹿島集落センター		17:00	19:00
古上野北	8:01	8:59	あぐり館前		17:02	19:02
古上野南	8:03	9:01	五鹿屋駐在所前		17:04	19:04
高儀新・筏	8:04	9:02	古上野北	13:33	17:06	19:06
種田保育所	8:06	9:04	古上野南	13:35	17:08	19:08
五ヶ	8:08	9:06	高儀新・筏	13:36	17:09	19:09
下村北	8:09	9:07	種田保育所	13:38	17:11	19:11
下村南	8:11	9:09	天正東	13:40	17:13	19:13
J A庄川支店前	8:12	9:10	下村	13:42	17:15	19:15
青島	8:13	9:11	下村南	13:44	17:17	19:17
青島保育所前	8:16	9:14	J A庄川支店前	13:45	17:18	19:18
東部公民館前	8:17	9:15	雄心公民館前	13:46	17:19	19:19
ゆずの郷 やまぶき	8:18	9:16	庄川支所	13:47	17:20	19:20
庄川図書館前	8:19	9:17	庄川図書館前	13:48	17:21	19:21
庄川支所	8:20	9:18	ゆずの郷 やまぶき	13:49	17:22	19:22
			中之島公民館	13:50	17:23	19:23
			金屋	13:51	17:24	19:24
			示野神明宮前	13:53	17:26	19:26
			リプロ前	13:55	17:28	19:28
			庄川郵便局前	13:57	17:30	19:30
			青島南	13:59	17:32	19:32
			中の島橋前	14:00	17:33	19:33
			金屋4区	14:02	17:35	19:35
			金屋東	14:04	17:36	19:36
			庄川小学校前	14:05	17:37	19:37
			中之島公民館	14:06	17:38	19:38
			庄川支所	14:07	17:39	19:39

【利用状況】

i) 乗車人数推移

- ・年間乗車人数は平成 30 年度から令和元年度にかけて増加するものの、令和元年度から令和 2 年度にかけて減少傾向にあり、令和 2 年度は 705 人、令和元年度比で 32%（328 人）の減少となっている。
- ・月間乗車人数をみると、4 月～11 月の通常期は 20 人前後の利用で推移し、12 月～3 月の冬期は利用が大きく増加する。令和元年度までに比べ、令和 2 年度は冬期の利用がやや減少している。

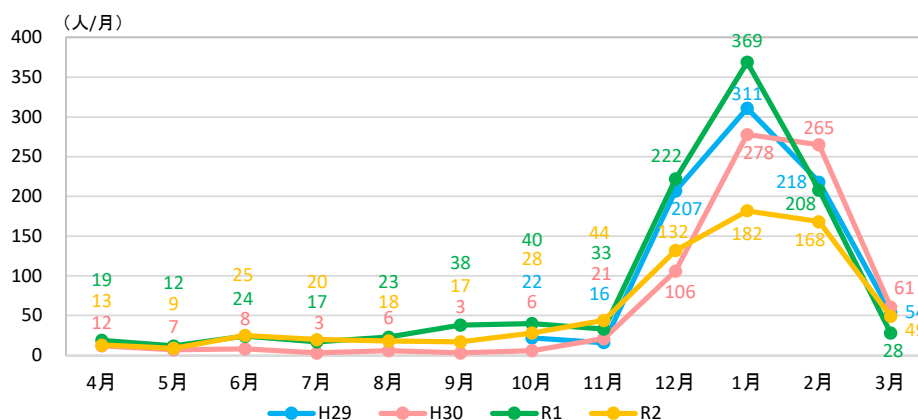
図表 97 年間乗車人数推移（H29～R2）



※平成 29 年 10 月の路線改編後からのデータである

※出典：砺波市提供データ

図表 98 月間乗車人数推移（H29.10月～R3.3月）



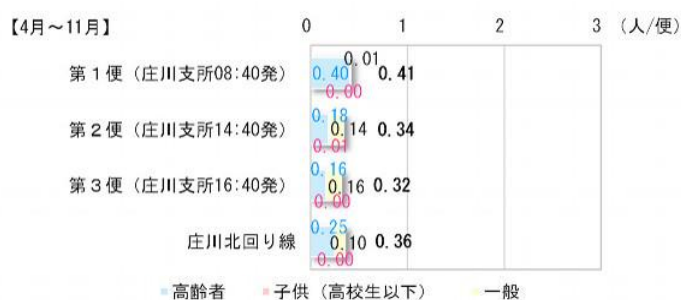
※平成 29 年 10 月の路線改編後からのデータである

※出典：砺波市提供データ

ii) 便別乗車人数

- 通常期（4月～11月）は、路線平均で1便あたり0.36人の利用があり、うち高齢者が0.25人、一般が0.10人の利用である。便別の1便あたり平均利用者数は、第1便が0.41人、第2便が0.34人、第3便が0.32人の利用がある。第1便は高齢者の利用が多い。
- 冬期（12月～3月）は、路線平均で1便あたり1.28人の利用があり、うち高齢者が0.37人、子供が0.76人、一般が0.15人の利用である。便別の1便あたり平均利用者数は、第1便が2.92人、第2便が0.83人、第3便が0.90人、第4便が1.28人、第5便が0.47人の利用がある。第1便は子供と一般の利用が多く、第2便、第3便は高齢者の利用が多く、第4便、第5便は子供の利用が多い。
- 通常期に比べ冬期は利用が多く、子供の利用が増える。

図表 99 便別乗車人数（R2・通常期）



※出典：砺波市提供データ

図表 100 便別乗車人数（R2・冬期）

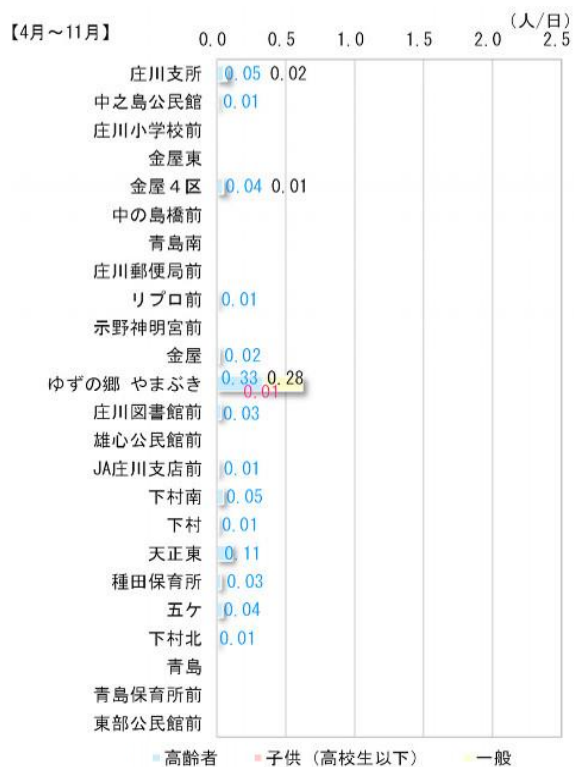


※出典：砺波市提供データ

iii) バス停別日平均乗車人数

- ・通常期（4月～11月）は、高齢者及び一般のゆずの郷 やまぶきからの利用が多く、子供の利用はほとんどない。
- ・冬期（12月～3月）は、庄川支所、下村南、ゆずの郷 やまぶきからの利用が多い。高齢者はゆずの郷 やまぶきからの利用が多く、子供は、庄川支所、下村南からの利用が多く、一般は庄川支所からの利用が多い。

図表 101 バス停別平均乗車人数（R2・通常期）



図表 102 バス停別平均乗車人数（R2・冬期）



※出典：砺波市提供データ

⑤ 市営バスの利用促進への取組

1) 公共交通もりあげキャンペーン

城端線砺波市利用促進実行委員会（城端線もりあげ隊）の活動の一環として「公共交通もりあげキャンペーン」を令和3年8月20日から9月30日まで実施し、公共交通の利用促進を図った。

図表 103 市営バスの利用促進に関する新聞記事

城端線と市バスがタッグ 砺波で「公共交通もりあげキャンペーン」 利用促進へ連携

2021.08.20 21:50

■シャツやうちわで一体感

城端線砺波市利用促進実行委員会（通称・城端線もりあげ隊）は、新型コロナウイルスの影響でJR城端線やバスの利用者が減少していることを受け、20日から砺波市営バスとタッグを組んで「みんなのろうよ！公共交通もりあげキャンペーン」を始めた。バスの運転手がもりあげ隊のチームウェアを着て業務に当たり、利用者にオリジナルうちわを配布するなどして利用促進を目指す。9月30日まで。（高田莉緒奈）



コロナ禍に伴う外出自粛などの影響で、2020年度の城端線の1日あたりの乗車人数は5515人で、18年度に比べて17%減少した。市営バスの20年度の年間利用者は2万7647人と、18年度より26%減った。両者が連携してイメージアップを図り、利用低迷に歯止めをかけようと、キャンペーンを企画した。

砺波市営バスの全8路線が対象。市が運行を委託しているとなみ観光交通とチューリップ交通の運転手計13人が、列車のイラストが描かれたオレンジ色のポロシャツを身に着ける。通常は襟付きのシャツにネクタイを着用しており、軽装にすることでクールビズにもつなげる。バス利用者には乗車時に城端線の写真をプリントしたうちわをプレゼントする。

市営バスでは、運転席と座席の間にパーティションを設けるなどの感染対策を講じている。

となみ観光交通タクシー部の増垣誠さん（40）は「通勤通学や市内移動などに、バスや城端線を積極的に利用してほしい」と話している。



※出典：北日本新聞社（令和3年8月20日付）

2) スマホ決済アプリ「PayPay」での運賃支払い開始

新型コロナウイルス感染症の影響下における非接触への対応に加え、若い世代が公共交通を気軽に利用できるよう、令和3年10月1日より市営バスとデマンドタクシー「愛のりくん」の運賃の支払いにスマホ決済アプリ「PayPay」を導入した。

図表 104 スマホ決済アプリ「PayPay」支払い開始案内チラシ

 x 

＼ スマホ決済アプリ /

PayPay

使えます!!



お支払いの際に
「PayPayで」と
お伝えください。

- ・混雑しないよう、降車前にあらかじめ座席前のQRコードを読み込み、運賃を入力してお待ちください。
- ・降車する際に、運転手の前で決済手続きを行ってください。

 彦根市

 x 

＼ スマホ決済アプリ /

PayPay

使えます!!



お支払いの際に
「PayPayで」と
お伝えください。

- ・混雑しないよう、降車前にあらかじめ座席前のQRコードを読み込み、運賃を入力してお待ちください。
- ・降車する際に、運転手の前で決済手続きを行ってください。

 彦根市

（６）デマンドタクシー「愛のりくん」利用状況

① デマンドタクシー「愛のりくん」運行概要

デマンドタクシー「愛のりくん」は、庄東地域・雄神地区と小牧・湯山・落シ・名ケ原自治会で運行する予約制の乗合いタクシーであり、自宅と指定の目的地を定時運行する。

利用するには、事前に利用登録が必要であり、利用日の前日 15 時までに電話予約が必要である。

【デマンドタクシー「愛のりくん」運行概要】

- ・予約制の乗合いタクシー
- ・利用前に利用登録が必要（登録申請場所：市役所、運行地区の各地区自治振興会館等）
- ・利用日の前日 15 時までに電話にて予約
- ・運行時間（定時運行）
 - ◆庄東地域・雄神地区：6 便（行き 3 便、帰り 3 便、計 6 便）
 - ◆小牧・湯山・落シ・名ケ原自治会：4 便（行き 2 便、帰り 2 便、計 4 便）
- ・運行曜日
 - ◆庄東地域・雄神地区：平日と土曜日
 - ◆小牧・湯山・落シ・名ケ原自治会：平日

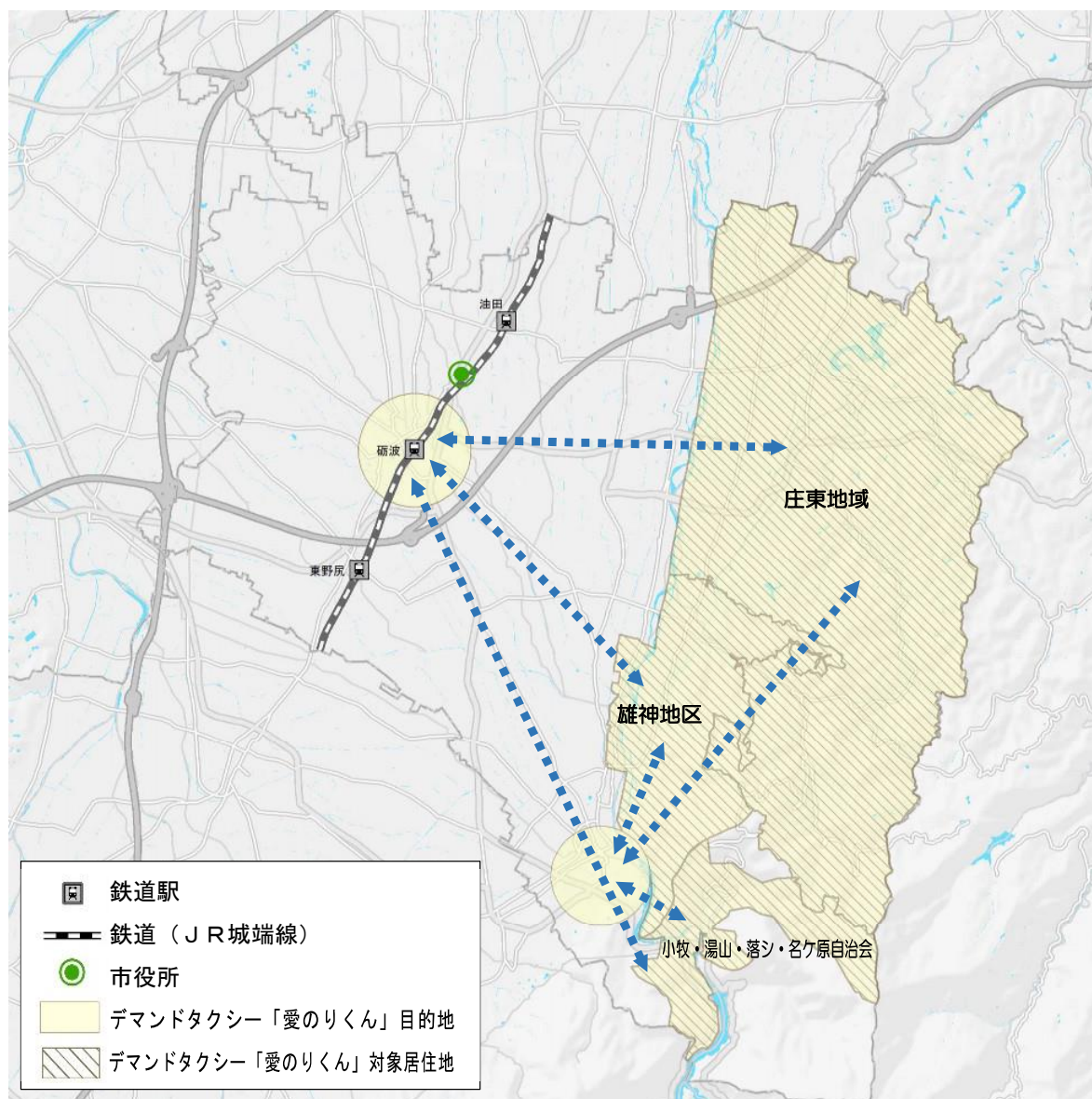
※平成 29 年 10 月 1 日から庄東地域及び雄神地区において実証実験を開始し、平成 30 年 10 月 1 日から本格運行している。また、令和 2 年 10 月 1 日から、小牧・湯山・落シ・名ケ原自治会を対象に実証実験を開始し、令和 3 年 10 月 1 日から本格運行している。

図表 105 デマンドタクシー「愛のりくん」の運行状況

運行区域	便数/日			車両	運賃
	平日	土曜	休日		
【庄東地域・雄神地区】 地区内：自宅⇄庄東地域・雄神地区の指定した場所 地区外：自宅⇄砺波駅周辺の指定場所及び庄川支所等その他指定した場所	6 便	6 便	—	ジャンボタクシー ：1 台	地区内 ：200 円 地区外 ：500 円
【小牧・湯山・落シ・名ケ原自治会】 地区内：自宅⇄東山見、青島、雄神、種田地区の指定した場所 地区外：自宅⇄砺波駅周辺の指定場所	4 便	—	—	タクシー ：1 台	

※出典：砺波市提供データ

図表 106 デマンドタクシー「愛のりくん」のエリア図



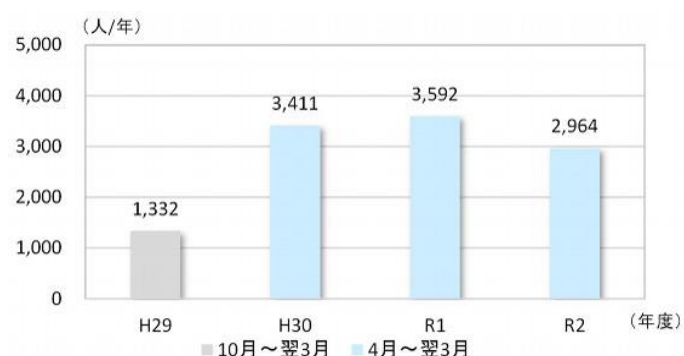
② デマンドタクシー「愛のりくん」利用状況

デマンドタクシー「愛のりくん」の利用状況をみると、平成 30 年度から令和元年度にかけて増加傾向にあるものの、令和 2 年度に減少し、2,964 人である。

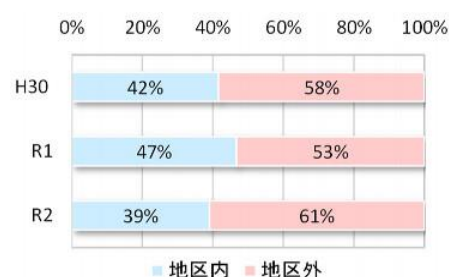
区間別利用状況は、地区外への利用がやや多く 5～6 割を占める。

令和 2 年度の庄東地域・雄神地区デマンドタクシー「愛のりくん」の計画運行便数に対する利用者数の 1 便あたり平均は 1.64 人である。行きの 1 便あたり平均は 2.39 人、帰りの 1 便あたり平均は 0.89 人であり、行きの利用が多い。行きは第 1 便（9 時）の 1 便あたり平均が 4.55 人と利用が多く、帰りは第 3 便（15 時）の 1 便あたり平均が 1.50 人と利用が多い。

図表 107 庄東地域・雄神地区デマンドタクシー「愛のりくん」の利用者数推移



図表 108 庄東地域・雄神地区デマンドタクシー「愛のりくん」の区間別利用状況



※出典：砺波市提供データ

図表 109 庄東地域・雄神地区デマンドタクシー「愛のりくん」の便別利用者数 (R2)

便		年間利用者数 (人)	便あたり利用者数 ※計画運行便数に対する利用者数 (人/便)
行き	第 1 便 (9 時)	1,369	4.55
	第 2 便 (12 時)	653	2.17
	第 3 便 (14 時)	138	0.46
	行き	2,160	2.39
帰り	第 1 便 (11 時)	310	1.03
	第 2 便 (13 時)	42	0.14
	第 3 便 (15 時)	452	1.50
	帰り	804	0.89
全体		2,964	1.64

※出典：砺波市提供データ

小牧・湯山・落シ・名ケ原自治会の令和 2 年度（期間：令和 2 年 10 月から令和 3 年 3 月）のデマンドタクシー「愛のりくん」の利用状況は 5 人である。計画運行便数に対する利用者数の 1 便あたり平均は 0.01 人である。

図表 110 小牧・湯山・落シ・名ケ原自治会デマンドタクシー「愛のりくん」の便別利用者数（R2.10 月～R3.3 月）

便		半年間利用者数 (人)	便あたり利用者数 ※計画運行便数に対する利用者数 (人/便)
行き	1 便 (9 時)	3	0.02
	2 便 (13 時)	1	0.01
	行き	4	0.02
帰り	1 便 (11 時)	0	0.00
	2 便 (15 時)	1	0.01
	帰り	1	0.00
全体		5	0.01

※令和 2 年 10 月 1 日から、小牧・湯山・落シ・名ケ原自治会を対象に実証実験を開始

※出典：砺波市提供データ

③ デマンドタクシー「愛のりくん」登録者

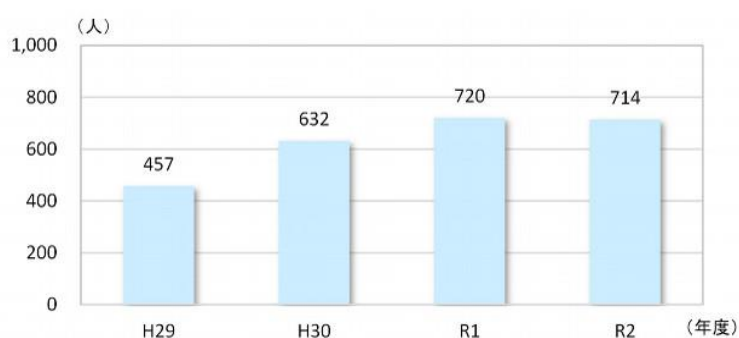
デマンドタクシー「愛のりくん」の登録者数をみると、平成 30 年度から令和元年度はやや増加しており、令和元年度から令和 2 年度は横ばい傾向にある。

登録者の居住地は、平成 29 年度から利用が開始された庄東地域・雄神地区の登録が多く、般若地区が 22.0%、東般若地区が 20.7%、梅檀野地区が 23.9%、梅檀山地区が 13.2%、雄神地区が 18.8%であり、小牧・湯山・落シ・名ヶ原自治会は合計で 1.4%となっている。

登録者の性別は女性の割合が多く、全体で 61.8%である。

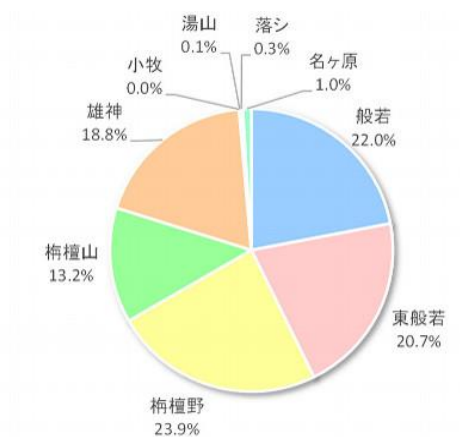
登録者の年齢は全体で 65 歳以上が 79.9%、75 歳以上が約 59.1%を占め、高齢者の登録が多い。

図表 111 デマンドタクシー「愛のりくん」の登録者数推移（各年度 3 月末）



※出典：砺波市提供データ

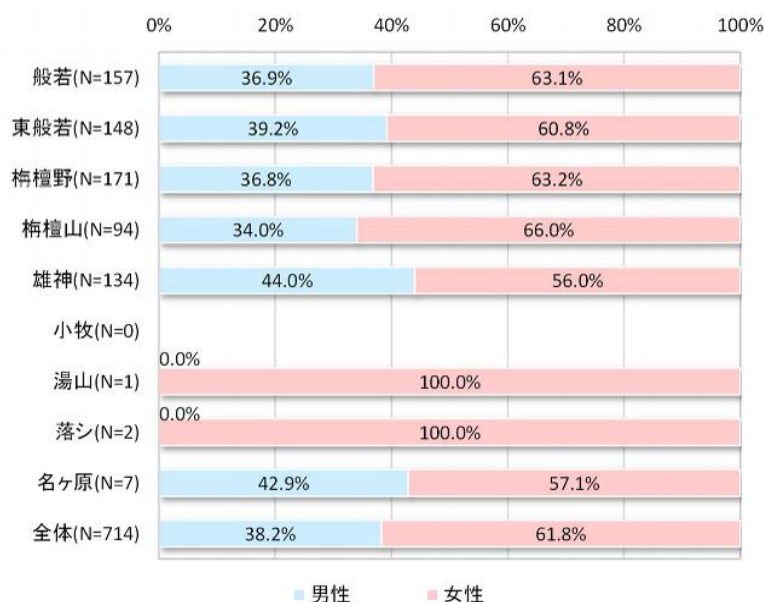
図表 112 デマンドタクシー「愛のりくん」の登録者地区割合（R3.3 月末）



※小牧、湯山、落シ、名ヶ原は令和 2 年 10 月より対象地域となった

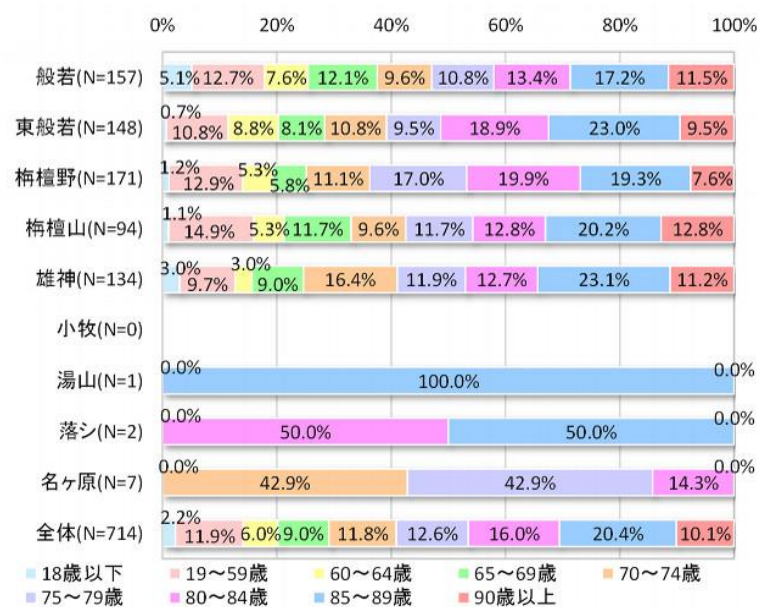
※出典：砺波市提供データ

図表 113 デマンドタクシー「愛のりくん」の地区別登録者性別（R3.3月末）



※出典：砺波市提供データ

図表 114 デマンドタクシー「愛のりくん」の地区別登録者年齢（R3.3月末）



※出典：砺波市提供データ

（７）タクシー利用状況

市内にはタクシー事業者が 3 事業者あり、普通タクシーの台数は、となみ観光交通(株)が 15 台、チューリップ交通(株)が 9 台、南砺交通(株)砺波営業所が 3 台である。

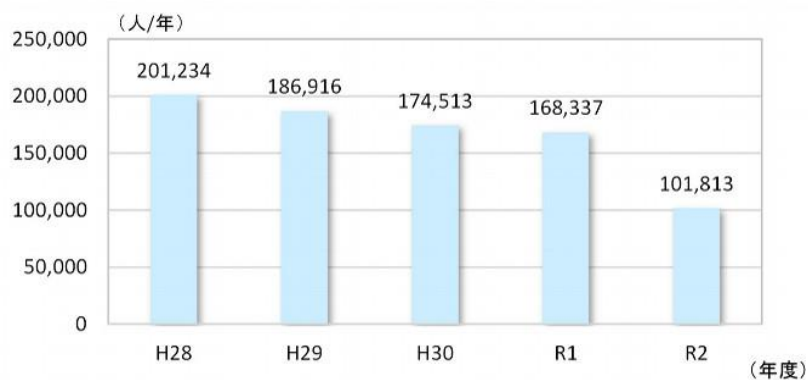
市内のタクシー輸送人員は年々減少しており、令和 2 年度は 101,813 人、平成 28 年度比 49% (99,421 人) の減少となっている。

図表 115 市内のタクシー事業者の所有車両台数

(令和 3 年 10 月現在)

タクシー事業者名	所有車両台数（台）			
	普通タクシー	ジャンボタクシー	貸切りバス	その他（福祉車両）
となみ観光交通（株）	15	3	7	1
チューリップ交通（株）	9	2	6	2
南砺交通（株）砺波営業所	3	0	0	0

図表 116 砺波市内のタクシー輸送人員推移



※出典：運行事業者提供データ

（８）スクールバス運行状況

市内では、庄東小学校と庄川小学校でスクールバスを運行している。庄東小学校は市営バスも含め４路線、125 人が利用しており、庄川小学校は３路線、90 人が利用している。庄東小学校、庄川小学校とも登・下校に各１～２便運行している。

なお、北部小学校については通常、市営バスを活用して登下校しているが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、市営バスの密を防ぐため臨時的にスクールバスを導入している。

図表 117 市内のスクールバスの運行状況

学校	路線	車両種類	登・下校	対象地区	便数	利用者数 (R3 年度)
庄東 小学校	青バス	中型バス	登下校	東般若、梅檀野	登・下校 各１～２便	東般若地区：72 人 梅檀野地区：40 人
	赤バス	中型バス	登下校			
	緑バス	中型バス	登下校			
	梅檀山	市営バス	登校	梅檀山		13 人
庄川 小学校	雄神線	マイクロバス	登下校	金剛寺、庄、古上野	登・下校 各１～２便	22 人
	雄神線	中型バス	登下校	三谷、雄神、 筏・高儀新、五ヶ		47 人
	天正	大型バス	登下校	天正		21 人

※出典：砺波市提供データ

【教育委員会ヒアリング】

①路線別・便別の利用実態や改善点

1) 運行経路、バス停位置

- ・庄東小学校スクールバス路線において、昨年度の大雪時にバスが通れなくなってしまった道路、交差点が数か所あった。登校日前日夜に市教委、学校、バス会社で3者協議を行い、経路を変更し、当日早朝にかけて関係機関に除雪依頼をしてなんとか全児童を登校させることができたが、災害などの非常時にどのような対応をとるか、特に数年に一度想定される大雪に対しては運用のマニュアルをはっきりさせておく必要があると感じた。関連して、庄東小学校・庄川小学校の両系統について大雪時に利用できなくなるバス停をいくつか確認している。現在はバス運転手の判断に任せ、該当するバス停付近の安全と思われる場所で乗降している。
- ・庄東小学校・庄川小学校の両系統について、児童数の減少が見込まれる中で、今後の運行経路やバス停の配置については見直す必要があると感じている。

2) 運行日数

- ・基本的に登下校がある日は運行できているので現状を維持したい。

3) ダイヤ

- ・両系統とも基本的に1日に2便体制で運行しており、学校の日課ともうまく調整できているので、この体制を維持したい。今後、児童数が減少したときには学校の日課と合わせてバス台数や便数など調整しなければいけないと思っている。

4) バス待ち環境が悪いバス停

- ・バス停小屋の雨漏りやガラス割れなど、安全上の問題が生じたバス停については報告を受け次第でできるだけ早く対応をしている。ただし、庄東小学校・庄川小学校の両系統について、バス停小屋自体の老朽化が散見され、今後どのように維持・管理していくかが課題となっている。地域の方々の協力をどれだけ得られるかが今後の課題ではないか。

②公共交通に関する意見や要望などについて

- ・便利なものは必ず利用されると思うので、細かい需要に応えられる少人数向けのサービスが充実するといいいのではないか。
- ・「冬期に小学校のスクールバスに中学生を乗せたい」という声がある。実際のところ、現在のスクールバスの運行ルール上、非常に難しい。やむを得ず降雪時でも自転車で登下校をしているが、地域によっては危険な道路も多い。冬期だけでもいいので、部活終わりの中学生が利用できる公共交通機関があれば一定数は利用するだろう。

※教育委員会ヒアリング調査（令和3年9月実施）

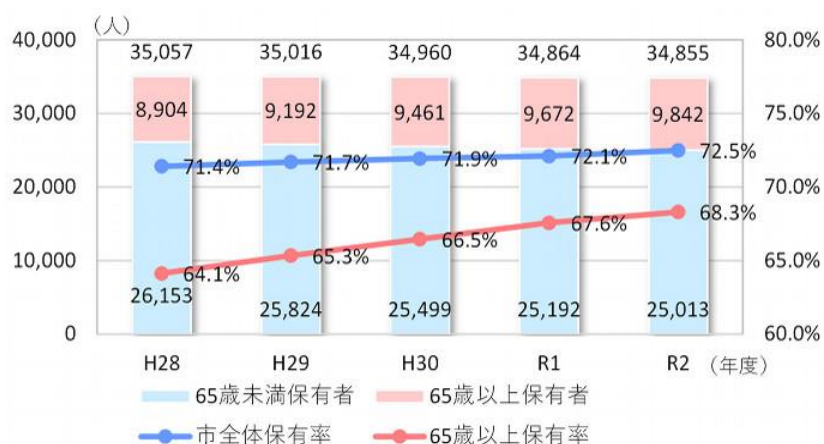
（９）高齢者運転免許保有状況

市内の運転免許保有者数は緩やかに減少しており、令和２年度に 34,855 人であるが、うち 65 歳以上の高齢者の免許保有者数は増加しており、令和２年度に 9,842 人、平成 28 年度比 11%（938 人）の増加となっている。

市全体の運転免許保有率は緩やかに増加しており、令和２年度に 72.5%である。65 歳以上の高齢者の免許保有率も増加しており、令和２年度に 68.3%である。65 歳以上の高齢者の免許保有率は、市全体の保有率に比べ、大きく増加している。

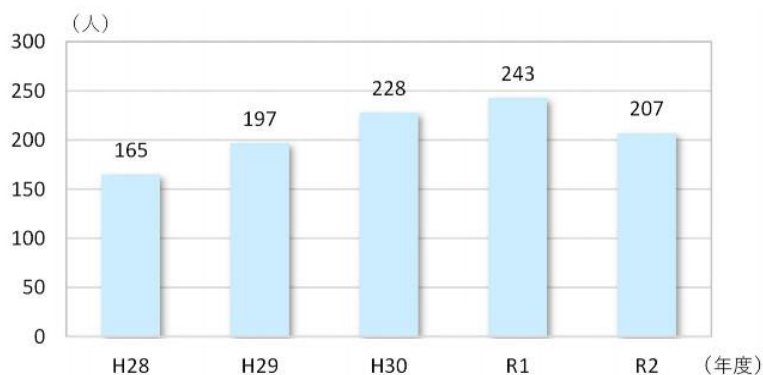
高齢者運転免許自主返納支援事業申請者数の状況は、令和元年度まで増加傾向にあり、令和元年度は 243 人であり、令和２年度はやや減少し 207 人である。

図表 118 運転免許保有者数・保有率



※出典：【運転免許保有者数】富山県砺波警察署提供データ（各年１月１日現在）

図表 119 高齢者運転免許自主返納支援事業申請者推移



※出典：富山県砺波警察署提供データ

○高齢者運転免許自主返納支援事業の概要

【対象者】

有効期間内のすべての運転免許を自主返納された満70歳以上の砺波市民の方

【申請方法】

運転免許を返納してから60日以内に、砺波市市民生活課又は市民福祉課で申請

※持参するもの 警察署で交付された「取消通知書」

【支援内容】

次のうちひとつを選択

①砺波市高齢者運転免許自主返納支援事業支援券 20,000 円相当

②加越能バス回数利用券 20,000 円相当

※「砺波市高齢者運転免許自主返納支援事業支援券」について

市が発行する独自の「支援券」で、次の交通機関や福祉施設で利用可能

図表 120 「砺波市高齢者運転免許自主返納支援事業支援券」の利用先と業者、施設等

利用先	対応機関・施設
市営バスの回数利用券・定期利用券の購入	・砺波市市民生活課 ・市民福祉課（庄川支所） ※上記2箇所以外での購入には利用できない
デマンドタクシー「愛のりくん」利用料 ※庄東地域・雄神地区及び、小牧・湯山・落シ・名ヶ原自治会に居住の方が利用可能	運行事業者
タクシー利用料	となみ観光交通（株）
	チューリップ交通（株）
	あい・あいタクシー
施設利用料	ゆずの郷やまぶき
砺波市福祉施設センター共通利用券の購入 ※1回の利用料の支払いには利用できません。	庄東センター
	苗加苑
	北部苑
	麦秋苑

(10) 公共交通の乗継ぎ状況

① J R城端線と路線バスの乗継ぎ状況

J R城端線と路線バスの乗継ぎ状況をみると、上り（高岡方面）の路線バスからJ Rへの乗継ぎは、乗継ぎ可能便数は0～2便、割合は0～33%であり、J Rから路線バスへの乗継ぎは、乗継ぎ可能便数は0～3便、割合は庄川町線（高岡駅前－戸出団地－砺波総合病院）（高岡方面）の100%（1便）があるものの、他は0～50%であり、乗継ぎ可能な便は少ない状況である。

一方で、下り（城端方面）の路線バスからJ Rへの乗継ぎは、乗継ぎ可能便数は0～3便、割合は0～50%であり、J Rから路線バスへの乗継ぎは、乗継ぎ可能便数は0～5便、割合は庄川町線（高岡駅前－砺波総合病院－小牧）（小牧方面）の75%（3便）、砺波総合運動公園線の63%（5便）があるものの、他は0～33%であり、乗継ぎ可能な便は少ない状況である。

図表 121 J R城端線と路線バスの乗継ぎ可能状況

●上り（高岡方面）									
乗継ぎモード	項目	砺波総合運動公園線	庄川町線 （高岡駅前－ 砺波総合病院－ 庄川町） （庄川町方面）	庄川町線 （高岡駅前－ 砺波総合病院－ 小牧） （小牧方面）	若林線 （石動駅前方面）	若林線 （砺波市役 所前方面）	庄川町線 （高岡駅前－ 砺波総合病院－ 庄川町） （高岡駅前方面）	庄川町線 （高岡駅前－ 砺波総合病院－ 小牧） （高岡駅前方面）	庄川町線 （高岡駅前－ 戸出団地－ 砺波総合病院） （高岡駅前方面）
路線バス → J R	便数	8便	6便	4便	3便	3便	6便	4便	1便
	乗継ぎ可能 （15分以内）	2便	2便	0便	1便	1便	1便	1便	0便
	割合	25%	33%	0%	33%	33%	17%	25%	0%
J R → 路線バス	便数	8便	6便	4便	3便	3便	6便	4便	1便
	乗継ぎ可能 （15分以内）	2便	1便	2便	0便	1便	3便	0便	1便
	割合	25%	17%	50%	0%	33%	50%	0%	100%
●下り（城端方面）									
乗継ぎモード	項目	砺波総合運動公園線	庄川町線 （高岡駅前－ 砺波総合病院－ 庄川町） （庄川町方面）	庄川町線 （高岡駅前－ 砺波総合病院－ 小牧） （小牧方面）	若林線 （石動駅前方面）	若林線 （砺波市役 所前方面）	庄川町線 （高岡駅前－ 砺波総合病院－ 庄川町） （高岡駅前方面）	庄川町線 （高岡駅前－ 砺波総合病院－ 小牧） （高岡駅前方面）	庄川町線 （高岡駅前－ 戸出団地－ 砺波総合病院） （高岡駅前方面）
路線バス → J R	便数	8便	6便	4便	3便	3便	6便	4便	1便
	乗継ぎ可能 （15分以内）	1便	3便	0便	0便	1便	3便	0便	0便
	割合	13%	50%	0%	0%	33%	50%	0%	0%
J R → 路線バス	便数	8便	6便	4便	3便	3便	6便	4便	1便
	乗継ぎ可能 （15分以内）	5便	1便	3便	1便	1便	0便	1便	0便
	割合	63%	17%	75%	33%	33%	0%	25%	0%

【路線バス乗継ぎ】

●上り（高岡方面）

路線バス→ＪＲの乗継ぎ										ＪＲ→路線バスの乗継ぎ									
砺波総合運動公園線	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院 －庄川町) (庄川町方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院－ 小牧) (小牧方面)	若林線 (砺波市役 所前方面)	若林線 (高岡駅前－ 庄川町) (高岡駅前方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院－ 小牧) (備前町方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 戸出団地－ 砺波総合病院) (高岡駅前方面)	ＪＲ 城端線 砺波駅			砺波総合運動公園線	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院－ 庄川町) (庄川町方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院－ 小牧) (小牧方面)	若林線 (石動駅前方面)	若林線 (砺波市役 所前方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院 －庄川町) (高岡駅前方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院－ 小牧) (備前町方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 戸出団地－ 砺波総合病院) (高岡駅前方面)		
	砺波駅南着										砺波駅南発							砺波駅発	
							6:13												
							6:36										6:37		
						6:37	7:04								7:22				
				7:22			7:28			7:35			7:50						
7:35							7:50			8:18		7:51		8:42	7:56				
8:18		7:51	7:50	8:42	7:56		9:06				10:19	9:31			9:15				
	10:19	9:31			9:15 10:00		10:36								10:00				
						10:58	11:30				12:06					10:58			
	12:06					12:34	12:14	12:32											
12:32							13:14	13:15		13:26		13:26			13:34				
13:15		13:26 14:21	14:25	13:57	13:34		13:51			14:21		14:21	14:25	13:57					
15:37							14:54	15:37											
16:20	16:31		16:35	16:38			15:50	16:20	16:31		16:31		16:35			16:38			
17:12				17:22			16:47	17:12						17:22					
17:55	17:56 19:01				17:54		17:31	17:55	17:56	19:01					18:26	17:54			
							18:16												
							19:14												
							19:51		20:01										
	20:01						21:09												
							22:02												
							23:00												

※ 緑：路線バスからＪＲへの乗継ぎが15分以内、黄：ＪＲから路線バスへの乗継ぎが15分以内

●下り（城端方面）

路線バス→ＪＲの乗継ぎ										ＪＲ→路線バスの乗継ぎ					
砺波総合運動公園線	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院 －庄川町) (庄川方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院 小牧) (小牧方面)	若林線 (砺波市役 所前方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院 －庄川町) (高岡駅前方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院 小牧) (小牧方面)	若林線 (庄川町方面)	若林線 (砺波市役 所前方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院 －庄川町) (高岡駅前方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 砺波総合病院 小牧) (小牧方面)	庄川町線 (高岡駅前－ 戸出団地－ 砺波総合病院) (高岡駅前方面)					
	砺波駅南発										砺波駅発				

※：路線バスからＪＲへの乗継ぎが15分以内、 ：ＪＲから路線バスへの乗継ぎが15分以内

② J R城端線と市営バスの乗継ぎ状況

J R城端線と市営バスの乗継ぎ状況をみると、上り（高岡方面）の市営バスからJ Rへの乗継ぎは、乗継ぎ可能便数は0～3便、割合は梅檀山線の100%（1便）があるものの、他は0～50%であり、乗継ぎ可能な便は少ない状況である。J Rから市営バスへの乗継ぎは、乗継ぎ可能便数は0～6便、割合は東般若・梅檀野線の100%（1便）や北・西部循環線（冬期）の63%（5便）、高波線（冬期）の56%（5便）等の乗継ぎが可能な便が多い路線もあるが、乗継ぎ可能な便が少ない路線もみられる。

一方で、下り（城端方面）の市営バスからJ Rへの乗継ぎは、乗継ぎ可能便数は0～4便、割合は梅檀山線の100%（1便）、東般若・梅檀野線の100%（1便）があるものの、他は0～50%であり、乗継ぎ可能な便は少ない状況である。J Rから市営バスへの乗継ぎは、乗継ぎ可能便数は0～5便、割合は南部循環線の75%（3便）や高波線（通常期）の56%（5便）等の乗継ぎが可能な便が多い路線もあるが、乗継ぎ可能な便が少ない路線もみられる。

図表 122 J R城端線と市営バスの乗継ぎ可能状況

●上り（高岡方面）											
乗継ぎモード	項目	庄川線	高波線		梅檀山線	東般若・梅檀野線	北・西部循環線		東部循環線	南部循環線	庄川北回り線 冬期
			通常期	冬期			通常期	冬期			
市営バス→J R	便数	12 便	9 便	9 便	1 便	1 便	8 便	8 便	2 便	4 便	6 便
	乗継ぎ可能 (15分以内)	3 便	0 便	0 便	1 便	0 便	3 便	1 便	1 便	0 便	2 便
	割合	25%	0%	0%	100%	0%	38%	13%	50%	0%	33%
J R→市営バス	便数	12 便	9 便	9 便	1 便	1 便	8 便	8 便	2 便	4 便	6 便
	乗継ぎ可能 (15分以内)	6 便	3 便	5 便	0 便	1 便	1 便	5 便	0 便	2 便	2 便
	割合	50%	33%	56%	0%	100%	13%	63%	0%	50%	33%
●下り（城端方面）											
乗継ぎモード	項目	庄川線	高波線		梅檀山線	東般若・梅檀野線	北・西部循環線		東部循環線	南部循環線	庄川北回り線 冬期
			通常期	冬期			通常期	冬期			
市営バス→J R	便数	12 便	9 便	9 便	1 便	1 便	8 便	8 便	2 便	4 便	6 便
	乗継ぎ可能 (15分以内)	4 便	0 便	1 便	1 便	1 便	0 便	3 便	1 便	1 便	0 便
	割合	33%	0%	11%	100%	100%	0%	38%	50%	25%	0%
J R→市営バス	便数	12 便	9 便	9 便	1 便	1 便	8 便	8 便	2 便	4 便	6 便
	乗継ぎ可能 (15分以内)	3 便	5 便	4 便	0 便	0 便	3 便	3 便	1 便	3 便	2 便
	割合	25%	56%	44%	0%	0%	38%	38%	50%	75%	33%

【市営バス乗継ぎ】

●上り（高岡方面）・砺波駅乗継ぎ

市営バス→ＪＲの乗継ぎ										ＪＲ→市営バスの乗継ぎ				
庄川線	高波線	梅檀山線	東般若・ 梅檀野線	北・西部 循環線	東部 循環線	南部 循環線	ＪＲ 城端線 砺波駅	庄川線 砺波駅南発	高波線	梅檀山線	東般若・ 梅檀野線	北・西部 循環線	東部 循環線	南部 循環線
砺波駅南着				砺波駅着			6:13			6:29				
		6:29					6:36	6:47	7:04					
6:47							7:04							
	7:04						7:28							
							7:50	7:55 9:02	7:57			7:56(冬) 8:39(通)		8:30
7:55 9:02	7:57			7:56(冬) 8:39(通)		8:30	9:06	10:15				9:13(冬) 10:13(通)	9:41	9:31
10:15				9:13(冬) 10:13(通)	9:41	9:31	10:36					10:13(通)		9:31
							11:30	12:02						
12:02							12:14		12:19			12:17		
13:15 14:02	12:19			12:17			13:14	13:15	13:15			13:37		
	13:15			13:37			13:51	14:02	14:54(通)			14:24	14:43	
				14:24	14:43		14:54	15:15	15:50(通)			15:17(通)		15:01
15:15	14:54(通)			15:17(通)		15:01	15:50	16:02	15:54(冬) 16:19(通)			16:17(冬) 16:37(通)		16:02
16:02	15:50(通) 15:54(冬) 16:19(通)			16:17(冬) 16:37(通)		16:02	16:47	17:15	16:50(冬) 17:15(通)			17:24(通)		
17:15	16:50(冬) 17:15(通)			17:24(通)			17:31		17:54(冬)		17:42	17:37(冬)		
	17:54(冬)		17:42	17:37(冬) 18:24(冬)			18:16	18:22	18:50(冬)			18:24(冬)		
18:22 19:35	18:50(冬)			18:24(冬)			19:14	19:35						
							19:51							
							21:09							
							22:02							
							23:00							

※市営バスからＪＲへの乗継ぎが15分以内、市営バスから市営バスへの乗継ぎが15分以内
※通：通常期（4月～11月）、冬：冬期（12月～3月）

●上り（高岡方面） ・ 東野尻駅乗継ぎ

市営バス→ＪＲの乗継ぎ		ＪＲ城端線 東野尻駅	ＪＲ→市営バスの乗継ぎ	
庄川北回り線	東野尻駅前着		庄川北回り線	東野尻駅前発
		6:10		
		6:32		
		6:58		
		7:20		7:38(冬)
7:38(冬)		7:46		7:51(冬)
7:51(冬)		9:02		
		10:30		
		11:26		
		12:07		
		13:08		
		13:48		
		14:47		
		15:46		16:43(冬)
16:43(冬)		16:43		16:56(冬)
		17:27		
16:56(冬)		18:11		18:43(冬)
				18:56(冬)
18:43(冬)		19:09		
18:56(冬)				
		19:48		
		21:05		
		21:58		
		22:56		

※ ：市営バスからＪＲへの乗継ぎが15分以内、 ：ＪＲから市営バスへの乗継ぎが15分以内
※通：通常期（4月～11月）、冬：冬期（12月～3月）

●下り（城端方面）・砺波駅乗継ぎ

市営バス→ＪＲの乗継ぎ										ＪＲ→市営バスの乗継ぎ					
庄川線	高波線	梅檀山線	東般若・梅檀野線	北・西部循環線	東部循環線	南部循環線	ＪＲ城端線	砺波駅	庄川線	高波線	梅檀山線	東般若・梅檀野線	北・西部循環線	東部循環線	南部循環線
砺波駅南着								砺波駅南発							
							5:51								
							6:13				6:29				
		6:29					6:37		6:47	7:04					
6:47	7:04						7:28		7:55	7:57			7:56(冬)		
7:55	7:57			7:56(冬)			8:26		9:02				8:39(通)		8:30
													9:13(冬)		
9:02				8:39(通)		8:30	9:26		10:15				10:13(通)	9:41	9:31
				9:13(冬)											
10:15				10:13(通)	9:41	9:31	10:36								
							11:31		12:02						
12:02							12:14			12:19			12:17		
	12:19			12:17			13:14		13:15	13:15			13:37		
									14:02						
13:15	13:15			13:37			14:10						14:24	14:43	
14:02															
				14:24	14:43		14:53		15:15	14:54(通)			15:17(通)		15:01
									16:02	15:50(通)					
15:15	14:54(通)			15:17(通)		15:01	16:08			16:19(通)			16:17(冬)		
16:02	15:50(通)					16:02				16:50(冬)			16:37(通)		
	15:54(冬)														
	16:19(通)			16:17(冬)			17:08		17:15	17:15(通)		17:42	17:24(通)		16:02
	16:50(冬)			16:37(通)									17:37(冬)		
17:15	17:15(通)		17:42	17:24(通)			17:51		18:22	17:54(冬)			18:24(冬)		
				17:37(冬)											
18:22	17:54(冬)			18:24(冬)			18:36			18:50(冬)					
	18:50(冬)						19:13		19:35						
19:35							20:09								
							20:44								
							22:19								
							23:34								

※：市営バスからＪＲへの乗継ぎが15分以内、：ＪＲから市営バスへの乗継ぎが15分以内
※通：通常期（4月～11月）、冬：冬期（12月～3月）

●下り（城端方面） ・ 東野尻駅乗継ぎ

市営バス→ＪＲの乗継ぎ		ＪＲ城端線 東野尻駅	ＪＲ→市営バスの乗継ぎ	
庄川北回り線	東野尻駅前着		庄川北回り線	東野尻駅前発
		5:55		
		6:17		
		6:40		
		7:31	7:38(冬)	7:51(冬)
7:38(冬)		8:29		
7:51(冬)				
		9:30		
		10:39		
		11:34		
		12:18		
		13:18		
		14:14		
		14:57		
		16:12	16:43(冬)	16:56(冬)
16:43(冬)		17:12		
16:56(冬)				
		17:55		
		18:39	18:43(冬)	18:56(冬)
18:43(冬)		19:17		
18:56(冬)				
		20:13		
		20:47		
		22:23		
		23:37		

※市営バスからＪＲへの乗継ぎが15分以内、市営バスから市営バスへの乗継ぎが15分以内
※通：通常期（4月～11月）、冬：冬期（12月～3月）

(11) 地域公共交通にかかる市負担費用

① 市全体の地域公共交通にかかる経費

地域公共交通にかかる市負担額は、新規車両の購入など特殊事情を除けば概ね平準化している。

令和2年度の内訳は、鉄道が約18,087千円、路線バス（民営）が約32,665千円、市営バスが65,529千円（運行経費のみは約48,102千円）、デマンドタクシー「愛のりくん」（庄東地域・雄神地区）が7,171千円である。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響が少ない令和元年度でみると一般会計歳出決算額（208億2,065万円）の0.6%を占めている。

図表 123 地域公共交通にかかる市負担額（決算額）推移

（単位：千円）

	H28	H29	H30	R1	R2
鉄道（JR城端線）	16,821	18,919	18,620	15,746	18,087
路線バス（民営）	39,586	41,490	35,676	38,571	32,665
市営バス※	58,001	78,061	54,270	55,792	65,529
運行経費のみ	56,025	49,245	48,620	50,142	48,102
デマンドタクシー「愛のりくん」 （庄東地域・雄神地区）	-	5,294	6,602	7,525	7,171
計	114,408	143,764	115,168	117,634	123,452

※市営バス経費には新規車両購入費（H29、R2）を含む

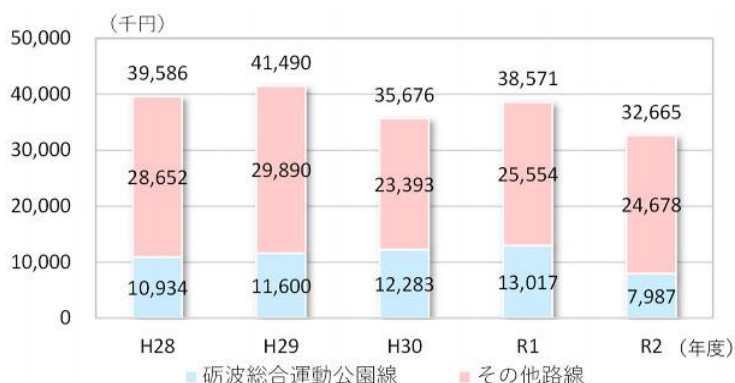
※デマンドタクシー「愛のりくん」（庄東地域・雄神地区）は平成29年10月より実証実験開始、平成30年10月より本格運行

※出典：砺波市提供データ（各年度決算額）

② 路線バス

路線バス（民営）の市補助額は、平成29年度をピークに減少傾向にあり、令和2年度は32,665千円である。路線バス（民営）の市補助額のうち、砺波総合運動公園線は令和元年度まで増加しているが、減便に伴い、令和2年度は減少し7,987千円である。

図表 124 路線バス（民営）の市補助額（決算額）の推移



※砺波総合運動公園線は令和元年10月より減便（8便→4便）

※出典：砺波市提供データ（各年度決算額）

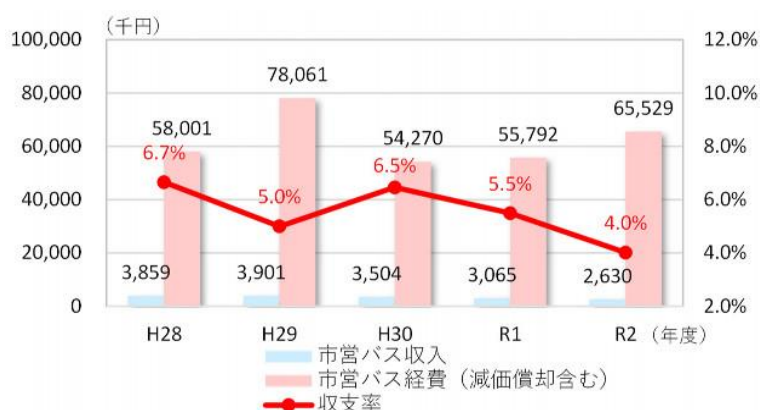
③ 市営バス

市営バスにかかる経費は、車両購入など臨時的な設備投資による増減はあるものの概ね 50,000 千円～60,000 千円で推移しており、令和 2 年度は 65,529 千円である。市営バスの収入は平成 29 年度をピークに減少しており、令和 2 年度は 2,630 千円である。収支率は、平成 28 年度の 6.7% から低下しており、令和 2 年度には 4.0% である。

令和 2 年度の路線別の収支率をみると、庄川線が 26.2%、高波線が 12.2% と高いが、その他の路線は、梅檀山線が 3.7%、北・西部循環線が 2.1%、南部循環線が 1.1%、東般若・梅檀野線が 0.8%、庄川北回り線が 0.6%、東部循環線が 0.5% と低い値である。平成 30 年度からの推移をみると、概ね低下している中、北・西部循環線や東部循環線がやや向上している。

令和 2 年度の乗客 1 人に対する市の財政負担額は、高波線（411 円）、庄川線（483 円）は 500 円未満であるが東部循環線（11,627 円）、庄川南回り線（24,179 円）は 1 万円を超える。

図表 125 市営バスにかかる経費・収入・収支率



※出典：砺波市提供データ

図表 126 市営バス路線別にかかる経費・収入・収支率・乗客 1 人に対する市の財政負担額

	運行経費 (千円)			収入 (千円)			収支率 (%)			R2 乗客 1 人に対する市の財政負担額
	H30	R1	R2	H30	R1	R2	H30	R1	R2	
高波線	3,826	3,974	4,019	710	582	490	18.6	14.6	12.2	411 円
東般若・梅檀野線	5,385	5,594	5,657	64	69	48	1.2	1.2	0.8	6,669 円
梅檀山線	5,546	5,761	5,826	281	223	215	5.1	3.9	3.7	1,487 円
庄川線	5,739	5,961	6,028	2,213	1,940	1,577	38.6	32.5	26.2	483 円
北・西部循環線	8,118	8,433	8,527	124	122	183	1.5	1.4	2.1	2,605 円
東部循環線	4,839	5,026	5,083	11	18	25	0.2	0.4	0.5	11,627 円
南部循環線	4,003	4,158	4,205	54	49	46	1.4	1.2	1.1	5,166 円
庄川北回り線	6,698	6,698	6,698	42	55	40	0.6	0.8	0.6	9,444 円
庄川南回り線	4,466	4,536	2,060	5	7	5	0.1	0.1	0.2	24,179 円

※路線別運行経費は路線別の走行距離より算出

※路線別収入は路線別の利用者数より算出（庄川線は対距離制運賃のため他の路線（単一運賃）より収入が多くなると仮定）

※庄川南回り線は令和 2 年 10 月の路線改編時に廃線となった

※出典：砺波市提供データ

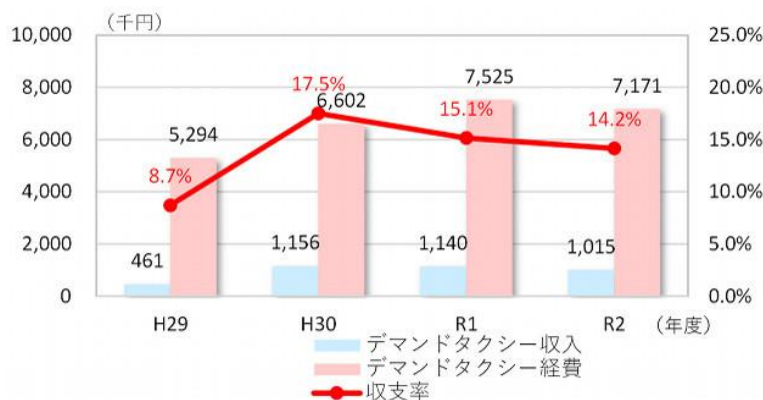
④ デマンドタクシー「愛のりくん」(庄東地域・雄神地区)

デマンドタクシー「愛のりくん」(庄東地域・雄神地区)にかかる経費は、令和元年度まで増加するが、令和2年度はやや減少し、7,171千円である。デマンドタクシー「愛のりくん」の収入は平成30年度以降緩やかに減少しており、令和2年度は1,015千円である。

収支率は、平成30年度の17.5%から低下しており、令和2年度には14.2%である。

令和2年度の乗客1人に対する市の財政負担額は、2,077円である。

図表 127 デマンドタクシー「愛のりくん」(庄東地域・雄神地区)にかかる経費・収入・収支率



※デマンドタクシー「愛のりくん」(庄東地域・雄神地区)は平成29年10月より実証実験開始、平成30年10月より本格運行

※出典：砺波市提供データ

図表 128 令和2年度デマンドタクシー「愛のりくん」(庄東地域・雄神地区)の利用者1人当たり財政負担額

収入	運行経費	乗客1人に対する市の財政負担額
1,015千円	7,171千円	2,077円

※出典：砺波市提供データ

(1 2) 路線別現況のまとめ

路線名	運行日	便数 (冬)	経路・施設	機能 類型化	使用車両 0は年式	利用者数 (R2) スクールバス としての利用	利用状況 R2		利用特性	集客性水準 年間利用者数 ÷ 沿線人口	収入 運行経費 運行欠損 (千円)	収支率 R2 収入 ÷ 経費	事業性水準 乗客 1 人 に対する 市の財政負担	集客性水準・ 収支率・事業性水準 路線別順位
							便別乗車人数 (人/便)	通定期 (4 冬期 (12 月 月～11 月))						
高波線	月～金	4	市役所～駅前～ 総病～北部苑～市 役所	スクール ＋ 生活圏 交通	中型バス 市所有 (H30)	8,591 人 スクール有	1: 17.62 2: 1.54 3: 10.80 4: 5.36 駒: 8.83	1: 21.48 2: 1.99 3: 10.14 4: 0.53 平均: 8.54	・1 便は利用が多くほとんどが子供の利用 ・通定期の 3・4 便、冬期の 3 便も子供の利用が多い ・北部小学校、高波の利用が多い	0.44 人	490 4,019 3,528	12.2%	411 円	・集客性水準は 3 位、収 支率 3 位、事業性水準 は 1 位である。
東般若・ 栢檀野線	月～土	2	庄東センター～ 市谷公民館～宮 森新～庄東セン ター	生活圏 交通	マイクロ バス① 市所有 (H20)	841 人 スクール無	1: 0.57 2: 2.24 駒: 1.40	1: 0.61 2: 2.25 平均: 1.43	・1 便の利用が少なく、2 便は高齢者と一般の 利用がみられる ・庄東センターの利用が多い	0.03 人	48 5,657 5,609	0.8%	6,669 円	・集客性水準は 8 位、収 支率 7 位、事業性水準 は 8 位である。
栢檀山線	月～土	2	(市役所)～ 庄東センター～ 井栗谷～般若中 ～庄東センター ～(市役所)	スクール ＋ 生活圏 交通	マイクロ バス② 市所有 (R3)	3,772 人 スクール有	1: 9.62 2: 3.96 駒: 6.79	1: 9.19 2: 1.65 平均: 5.42	・1 便は子供の利用が多い ・1 便、2 便とも高齢者利用がみられる ・子供は東別所下村、高齢者は庄東センター の利用が多い ※下校はスクールバスを運行	0.14 人	215 5,826 5,610	3.7%	1,487 円	・集客性水準は 5 位、収 支率 4 位、事業性水準 は 4 位である。
庄川線	月～土	6	市役所～総病～ 駅前～庄川支所 ～金屋 4 区	市内幹線	マイクロ バス③ 市所有 (H28)	9,210 人 スクール無	1: 5.30 2: 5.03 3: 6.70 4: 4.93 5: 2.84 6: 2.14 駒: 4.49	1: 9.79 2: 6.87 3: 6.94 4: 5.43 5: 6.44 6: 3.31 平均: 6.46	・1 便は冬期の利用が多く、子供と一般の利 用がみられる ・2～4 便は高齢者の利用が多い ・通定期の 5～6 便の利用は少ないが、冬期は 利用がやや増える (子供の利用が増える) ・リプロ前、MEGA トンキ UNY 前の利用が多い	0.31 人	1,577 6,028 4,451	26.2%	483 円	・集客性水準は 4 位、収 支率 1 位、事業性水準 は 2 位である。
北・西部 循環線	月～金	3	北部苑～高儀駅 ～苗加苑～駅前 ～総病～北部苑	スクール ＋ 生活圏 交通	マイクロ バス④ 市所有 (H21)	3,203 人 スクール有	1: 5.94 2: 2.28 3: 3.07 駒: 3.77	1: 10.49 2: 02.48 3: 03.42 平均: 05.47	・令和 2 年 10 月から北部小学校の通学対応に 伴い、1 便の子供の利用が多い ・1 便、3 便は高齢者の利用がみられる ・子供は西中公民館、高齢者は北部苑の利用 が多い	0.12 人	183 8,527 8,344	2.1%	2,605 円	・集客性水準は 6 位、収 支率 5 位、事業性水準 は 6 位である。
東部循環線	月～金	2	麦秋苑～北部苑 ～総病～駅前～ 市役所	生活圏 交通	マイクロ バス② 市所有 (R3)	805 人 スクール無	1: 1.70 2: 1.47 駒: 1.58	1: 1.92 2: 1.57 平均: 1.74	・1 便、2 便とも高齢者と一般の利用がみられ る ・高齢者は北部苑、一般は麦秋苑・油田駅前 の利用が多い	0.02 人	25 5,083 5,058	0.5%	11,627 円	・集客性水準は 10 位、収 支率 9 位、事業性水準 は 10 位である。
南部循環線	月～金	2	北部苑～苗加苑 ～駅前～総病～ 北部苑	生活圏 交通	マイクロ バス① 市所有 (H20)	435 人 スクール無	1: 0.74 2: 0.92 駒: 0.83	1: 1.13 2: 0.84 平均: 0.99	・1 便、2 便とも利用が少なく、冬期は利用が増え る (子供の利用が増える) ・一般は姉波駅前、高齢者は苗加苑、北部苑 等の利用がみられる	0.03 人	46 4,205 4,159	1.1%	5,166 円	・集客性水準は 8 位、収 支率 6 位、事業性水準 は 7 位である。
庄川北回り線	月～金	3 (5)	支所～やまぶき 支所～種田～ 支所※冬期は東 野尻駅～砺工	生活圏 交通 冬期は ＋スクール	小型バス 民間所有	705 人 スクール無	1: 0.41 2: 0.34 3: 0.32 駒: 0.36	1: 2.92 2: 0.83 3: 0.90 4: 1.28 5: 0.47 平均: 1.28	・通定期は利用が少なく、冬期は利用が増え る (子供の利用が増える) ・冬期の 1 便、4 便が子供、2 便、3 便は高齢 者の利用がみられる ・子供は庄川支所、高齢者はゆずの郷 やま ぶきの利用が多い	0.05 人	40 6,698 6,658	0.6%	9,444 円	・集客性水準は 7 位、収 支率 8 位、事業性水準 は 9 位である。
加越能バス 姉波総合運動 公園線	毎日	4	駅南～市役所～ 庄東センター～ 駅前～総病～市 役所	市内幹線	大型・中 型バス 民間所有	16,351 人	平均: 11.20		・市営バスに比べ利用が多い ・朝は通勤・通学・通院利用がみられる (事 業者ヒアリング調査より)	0.83 人	市運行 補助 7,987	-	488 円	・集客性水準は 1 位、事 業性水準は 3 位であ る。
デマンド タクシー 「愛のりくん」 (庄勢・榑野地区)	月～土	6	庄東地域・雄神 地区⇄姉波駅等	生活圏 デマンド	ジャンボ タクシー 民間所有	2,964 人	行 1: 4.55 行 2: 2.17 行 3: 0.46 行 駒: 2.39 全体: 1.64	婦 1: 1.03 婦 2: 0.14 婦 3: 1.50 婦 4: 0.89 平均: 0.81	・行きは利用が多く、特に 1 便の利用が多い ・帰りは 3 便の利用が多い ・地区内利用が約 4 割、地区外利用が約 6 割 ・高齢の女性の利用が多い (事業者ヒアリン グ調査より)	0.56 人	1,015 7,171 6,156	14.2%	2,077 円	・集客性水準は 2 位、収 支率は 2 位、事業性水 準は 5 位である。
デマンド タクシー 「愛のりくん」 (榑野・榑野地区)	月～金	4	小牧・湯山・蒸シ ・名ヶ原自治会 ⇄姉波駅等	生活圏 デマンド	タクシー 民間所有	5 人*	平均: 0.01*		・80 代の固定の方 (2 名程度) の利用がほと んどで、利用は少ない (事業者ヒアリング 調査より)	-	-	-	-	-

※デマンドタクシー「愛のりくん」(小牧・湯山・蒸シ・名ヶ原自治会) は令和 2 年 10 月 1 日から実証実験を開始のため、令和 2 年度の運行期間は令和 2 年 10 月 1 日から令和 3 年 3 月 31 日の半年間のデータである

2 関係者ヒアリング調査

(1) 調査概要

項 目	内 容
調査対象	①交通事業者（バス運行事業者、タクシー事業者） ①-1 となみ観光交通(株)（市営バス運行事業者） ①-2 加越能バス(株) ①-3 南砺交通（株）砺波営業所 ①-4 となみ観光交通(株)（デマンドタクシー「愛のりくん」運行事業者） ①-5 チューリップ交通(株) ②福祉・医療関連施設 ②-1 社会福祉協議会、②-2 健康センター、②-3 庄川健康プラザ、 ②-4 ゆずの郷やまぶき、②-5 麦秋苑、②-6 苗加苑、②-7 北部苑、 ②-8 庄東センター、②-9 ケアポート庄川、②-10 砺波市生きがいセンタ ー庄川高砂会館、②-11 出町生きがいセンター、②-12 砺波総合病院 ③観光関連施設 ③-1 Royal Hotel 富山砺波 ③-2 庄川峡観光協同組合 ④商業施設 ④-1 イオンモールとなみ ④-2 MEGAドン・キホーテ UNY 砺波店 ⑤教育委員会
調査方法	①：訪問等による聞き取り ②-1～11、③、④：電話による聞き取り ②-12、⑤：市担当課に対する聞き取り
設問項目	①交通事業者 利用状況（路線別）、乗換状況、モード別の使い分け状況、改善点、潜在需要 など ②福祉・医療関連施設、③観光関連施設、④商業施設 高齢者を対象とした取組概要、利用者の属性、利用者の公共交通の利用状況・ 改善点、デマンドタクシー「愛のりくん」の潜在需要、施設独自の輸送手段の 有無など ⑤教育委員会 スクールバスの利用状況、改善点、スクールバスの運行時間・余剰時間など

(2) 調査結果

① 調査結果のまとめ

i) 交通事業者の意見のまとめ

- ・現在利用している方が高齢化により、バスを利用できなくなり、利用者が減少している。
- ・新規需要の掘り起こしのために、路線別のルート図と時刻表や、マイダイヤなどを作成するとよいのではないか。現在のルート図は、路線の重複などもあり、分かりにくい。
- ・新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、学校の終業時間が早くなっている。スクールバスとして利用されている市営バスのダイヤを調整するなど、効率的な運行方法を考える必要がある。
- ・路線別利用状況は1市内の地域公共交通概況（p30）のとおりである。また、路線別の改善意見は以下のとおり。

路線		改善意見
市営バス	高波線	・冬期の第4便（市役所発 17:50）は、中学生の利用を想定してのダイヤ設定であるが、利用がほとんどなく、小学生には時間が遅すぎるため利用できない。通常期のダイヤと同じ市役所発 16:15 にするか、40分ほど早めて 17:10 発としてもよいのではないか。 ・新型コロナウイルス感染症の影響によりで、小学生の下校時刻が早くなっており、第4便の運行を早めるなど、学校と協議し、利用しやすいダイヤ設定とした方がよい。
	東般若・梅檀野線	・当該地域は教育委員会がスクールバスを運行しているため、利用者が少ない。
	梅檀山線	・感覚的に移動スーパーの「とくし丸」が運行されてから、買物目的の高齢者が減った印象がある。
	庄川線	・第5便、第6便は通学の利用が多い。土曜の第6便は、利用者が少なく、減便してもよいのではないか。
	北・西部循環線	・分かりやすさを向上し、新規利用者を増やすことを目的に、第1便のルートを通常期と冬期と同じにしてもよいのではないか。その際は、西中南部にスクールバスとして利用している小学生がいるため、乗車時刻を現行（西中南部 通常期＝7:36、冬期＝7:37）と近い時間する必要がある。
	東部循環線	・平成30年以降は利用者が緩やかに減少している。
	南部循環線	・利用者は増加しているが、他の路線に比べて利用者が少ない。
路線バス（民営）	庄川北回り線	・利用者から通常期も冬期と同じルートで運行してほしいという要望がある。その方が通常期の利用が増えることが期待できるのではないか。
	砺波総合運動公園線	・平成29年10月からデマンドタクシー「愛のりくん」の実証実験が始まり、デマンドタクシー「愛のりくん」は庄東地域と市街地を結ぶため競合する砺波総合運動公園線の廃線を市に申し入れたところ、継続してほしいと要望があった。 ・デマンドタクシー「愛のりくん」運行開始前は、1日に8便運行していたが、利用者が減少したため減便し、現在は1日に4便運行である。年々利用者が減少しており、今後、路線廃止等の検討が必要である。

路線		改善意見
デマンドタクシー「愛のりくん」	庄東地域・雄神地区	- 登録者は700名程度であるが、実際に利用しているのは100名程度であり、決まった方が利用している。登録者の中には、64歳以下の方が2割程度いるが、登録だけでほとんど利用はない。 - 前日15時までの予約であるが、15時以降にキャンセルが発生することもあり、対応（経路変更検討）に時間を要する。 - 行きは利用者全員の自宅へ迎えに行くため、利用者からは「時間がかかるね」と言われることが多い。 「デマンドバス」ではなく、「デマンドタクシー」という名称であるため、利用者は時間が自由に利用できるタクシーと同様のサービスレベルをイメージしている方も多い。 - 利用者の多くは、「愛のりくん」という愛称より、「デマンドタクシー」と呼んでいる。 - バス停まで歩くことが困難な方からは、乗降場所（個人病院等）を増やしてほしいという要望が寄せられたことがある。
	小牧・湯山・落シ・名ヶ原自治会	- 砺波市では、デマンドタクシー「愛のりくん」導入時に区長などへの説明を行ったようであるが、利用者低迷の原因の一つにPR不足があるのではないかと。交通事業者としては、利用していただいたお客さんには、「また利用してください」と声かけをしている。 - デマンドタクシー「愛のりくん」の利用者が少ない理由の一つに、高齢者にとって前日の15時までに電話予約することが難しいのではないかと。 - 小牧・湯山・落シ・名ヶ原自治会の住民は、南砺市民病院に行く方が多いが、デマンドタクシー「愛のりくん」の対象エリア外であることも、利用者が少ない理由の一つだと推測される。南砺市のなんバス（利賀井波線、下梨井波線）を利用して、南砺市民病院に通院している方もいるようである。

ii) 福祉・医療関連施設、観光関連施設、商業施設の意見のまとめ

- 施設利用者のうち、市営バス利用がみられるのは、福祉・医療関連施設では、「ゆずの郷やまぶき」、「苗加苑」、「北部苑」、「庄東センター」である。 - 市営バスの改善点として、「周知の推進」、「運行本数の増加」、「バス待ち環境（上屋やベンチなど）の改善」、「利用実態に応じたダイヤ改正が必要」などの意見が聞かれる。 - デマンドタクシー「愛のりくん」の改善点として、「利用者の多い便の目的地までの所要時間の短縮化」、「高齢者にとって前日の15時までに電話予約することが難しい」などの意見が聞かれる。
--

V 市民の移動に関する意向の整理（市民アンケート調査）

1 市民アンケート調査概要

調査目的	市民の移動実態、移動に関するニーズの把握
調査対象	砺波市民（16 歳以上）
調査方法	郵送配布・郵送回収と Web による回答
対象者数	1,000 人
対象者の抽出	21 地区において配布数を人口規模において配分し抽出
調査期間	調査票の配布 令和 3 年 7 月 20 日（火） 調査票の回収 令和 3 年 8 月 6 日（金）
配布・回収数	配布数 1,000 票 回収数 529 票（調査票＝418 票、Web＝111 票） 回収率 52.9%

2 調査結果のまとめ

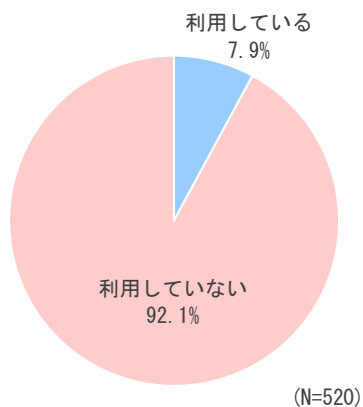
（1）属性について

- 回答者は 529 人、回収率は 52.9%である。
- 男性 44.4%、女性 55.6%である。
- 10 歳区分による年齢は 70～79 歳が最も多く 26.2%。次いで 60～69 歳 18.6%、40～49 歳が 12.7%である。
- 職業は、「会社員」が最も多く 29.0%、次いで、「無職」27.0%、「パート・アルバイト」14.0%である。
- 居住地は、「出町・南部エリア」が最も多く 28.7%、次いで「東部エリア」25.8%、「北部・鷹栖エリア」が 23.1%。（21 地区別では、「出町」が最も多く 16.7%、「林」11.3%、「油田」9.9%である。
- 「免許証をもっており、自由に使える車がある」人が 84.0%、「免許証を持っていない」人が 13.8%、「免許証はあるが自由に使える車はない」人が 2.1%である。
- 年代別の免許保有状況は、20～69 歳は、「免許をもっており、自由に使える車がある」が 90%以上。70～74 歳と 75～79 歳は 80%以上。80 歳以上は 51.6%である。

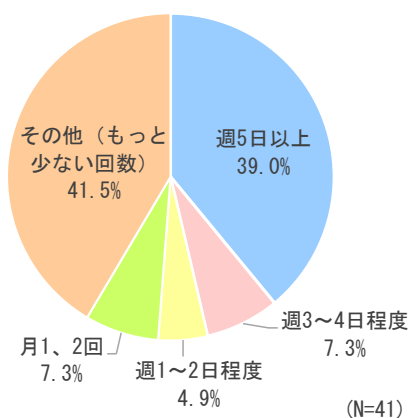
(2) 公共交通の利用状況

○ＪＲ城端線と市営バスの利用者は、アンケート調査回答者の10%未満である。
 (ＪＲ城端線は「利用している」人が7.9%、市営バスは「利用している」人が2.7%)

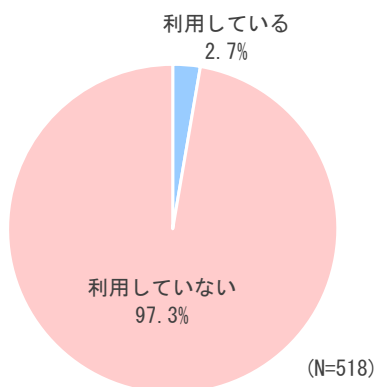
図表 129 ＪＲ城端線の利用状況



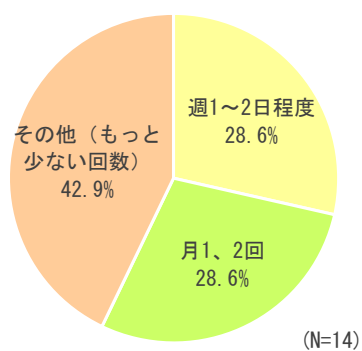
図表 130 ＪＲ城端線の利用頻度



図表 131 市営バスの利用状況



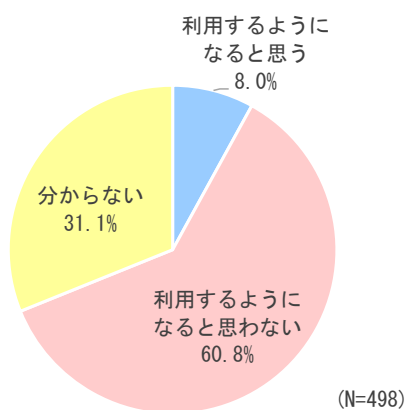
図表 132 市営バスの利用頻度



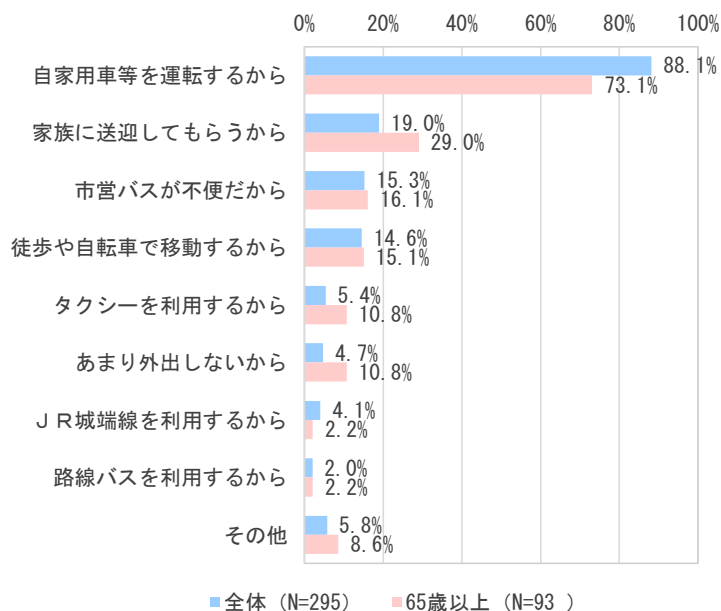
(3) 市営バスの利用意向

- 普段、砺波市営バスを利用していない人の今後 5 年間の市営バス利用意向は、「利用するようになると思わない」が 60.8%。「利用するようになると思う」は、8.0%である。
- 市営バスを使わない理由は、「自家用車等を運転するから」(88.1%)。「家族に送迎してもらうから」(19.0%)。「市営バスが不便だから」(15.3%)の順に多い。
- 65 歳以上は、「利用するようになると思わない」が 42.2%。「利用するようになると思う」人は 13.5%である。
- 65 歳以上の利用しない理由は、「自家用車等を運転するから」(73.1%)、「家族に送迎してもらうから」(29.0%)、「市営バスが不便だから」(16.1%)の順となっている。

図表 133 市営バスの利用意向



図表 134 市営バスを利用しない理由



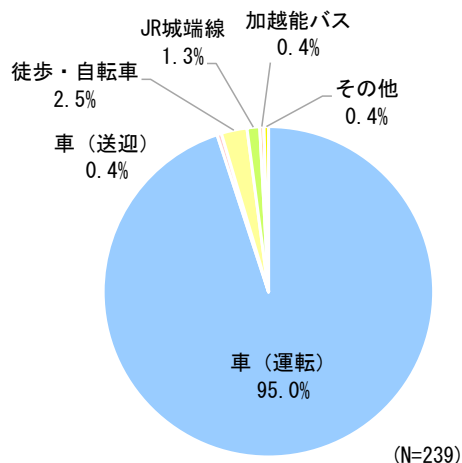
(4) 移動実態

○通勤先は市内が43.3%、通学先は市内が25.0%、買物は市内が90.2%、通院は市内が88.6%である。

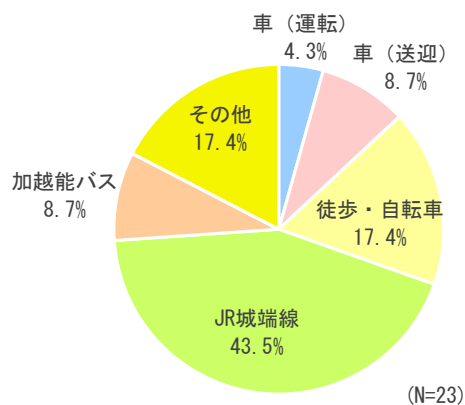
○通勤・買物・通院の交通手段は、「車（運転）」が80%以上、公共交通の利用者は5%未満。65歳以上でも「車（運転）」が70%以上である。

○通学の交通手段は、公共交通の利用者52.2%（「JR城端線」43.5%「加越能バス」8.7%）、「徒歩・自転車」17.4%、「車（送迎）」8.7%である。

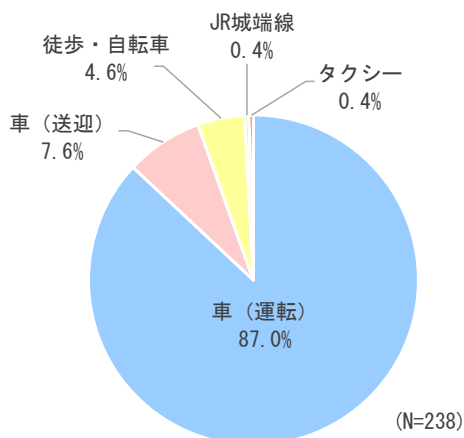
図表 135 通勤交通手段



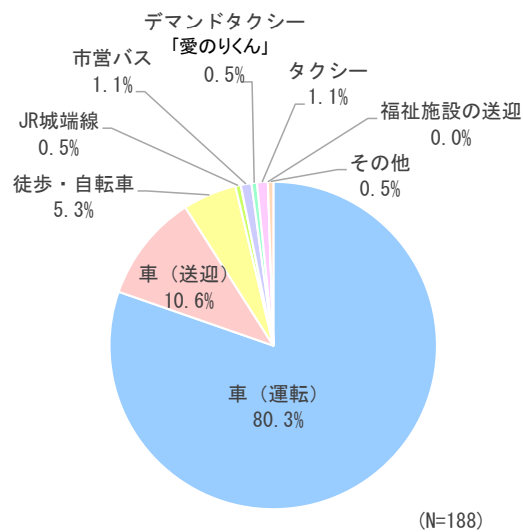
図表 136 通学交通手段



図表 137 買物交通手段



図表 138 通院交通手段



図表 139 目的別外出状況のまとめ

目的	外出有無	外出頻度	市内・市外	交通手段※
通勤	通勤者 51.7%	「週 5 日以上」 が 85.2%	「市外」 52.6% 「市内」 43.3%	・「車（運転）」 95.0%、「公共交通」 1.7%（「加越能バス」 0.4%、「J R 城端線」 1.3%） ・ 65 歳以上は、「車（運転）」 100.0%
通学	通学者 7.2%	「週 5 日以上」 が 86.2%	「市外」 46.4% 「市内」 25.0% 「県外」 28.6%	・公共交通の利用者 52.2%（「J R 城端線」 43.5%、「加越能バス」 8.7%） ・ 10 代は、「J R 城端線」 47.4%。
買物	—	「週 1～2 日程度」 38.5%、「週 3～4 日程度」 32.0%	「市内」 90.2% 「市外」 8.6%	・「車（運転）」 87.0%「公共交通」 0.4%（「J R 城端線」 0.4%） ・ 65 歳以上は、「車（運転）」 77.8%、「車（送迎）」 15.9%
通院	—	・「月 1、2 回」 46.6%、「ほとんど出かけない」 46.6% ・ 65 歳以上は、「月 1、2 回」 63.0%、週 1 日以上通院している人 11.7%	「市内」 88.6% 「市外」 9.8%	・「車（運転）」 80.3%。「市営バス」 1.1%、「デマンドタクシー『愛のりくん』」 0.5%。 ・ 65 歳以上は、「車（運転）」 71.4%、「車（送迎）」 14.3%、「徒歩・自転車」 9.5%、「タクシー」 1.0%。

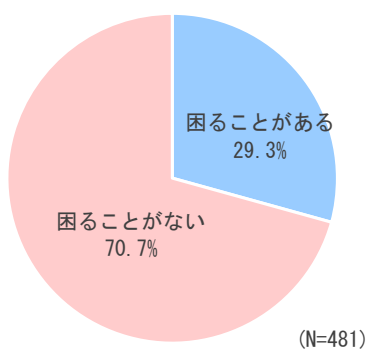
※公共交通は、J R 城端線・加越能バス・市営バス・デマンドタクシー「愛のりくん」

(5) 外出の際に困ること

①外出の際に困ること

- アンケート調査回答者の 70.7%が外出の際に「困ることがない」と答えている。
- 10代は 60.9%、20～64歳は 24.2%、65歳以上は 31.0%が「困ることがある」と答えている。
- 「困ることがある」と答えた人の割合がもっとも高いのは、庄川エリアで 32.1%である。
21地区別では、「困ることがある」と答えた人の割合がもっとも高いのは、雄神地区で 57.1%、次いで中野地区 40.9%、太田地区 40.0%である。

図表 140 外出の際、困ることの有無



図表 141 外出の際、困ることの有無（年代別）

	困ることがある		困ることがない	
	票数	割合	票数	割合
10代 (N=23)	14	60.9%	9	39.1%
20～64歳 (N=240)	58	24.2%	182	75.8%
65歳以上 (N=213)	66	31.0%	147	69.0%

(N=476)

図表 142 外出の際、困ることの有無（エリア別）

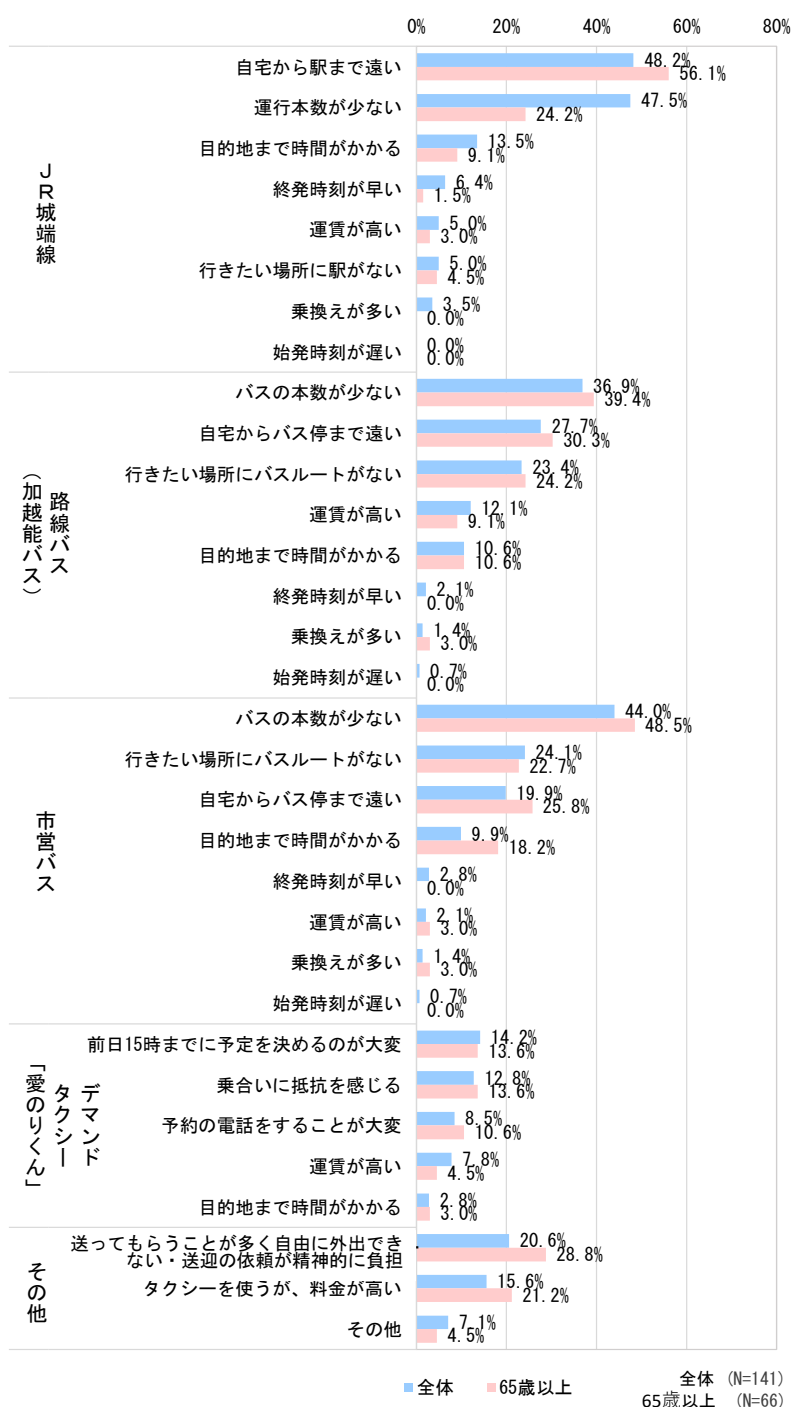
	困ることがある		困ることがない	
	票数	割合	票数	割合
出町・南部エリア (N=138)	41	29.7%	97	70.3%
東部エリア (N=121)	33	27.3%	88	72.7%
北部・鷹栖エリア (N=113)	33	29.2%	80	70.8%
庄東エリア (N=44)	11	25.0%	33	75.0%
庄川エリア (N=56)	18	32.1%	38	67.9%

(N=472)

②外出の際に困る理由

○「困ることがある」と答えた人の約半数が、「外出の際に困る」としてあげている理由は、全体では、「ＪＲ城端線：自宅から駅までが遠い」（48.2%）、「ＪＲ城端線：運行本数が少ない」（47.5%）、「市営バス：バスの本数が少ない」（44.0%）。65歳以上では、「ＪＲ城端線：自宅から駅までが遠い」（56.1%）、「市営バス：バスの本数が少ない」（48.5%）である。

図表 143 外出の際、困ることの有無（合計・65歳以上）



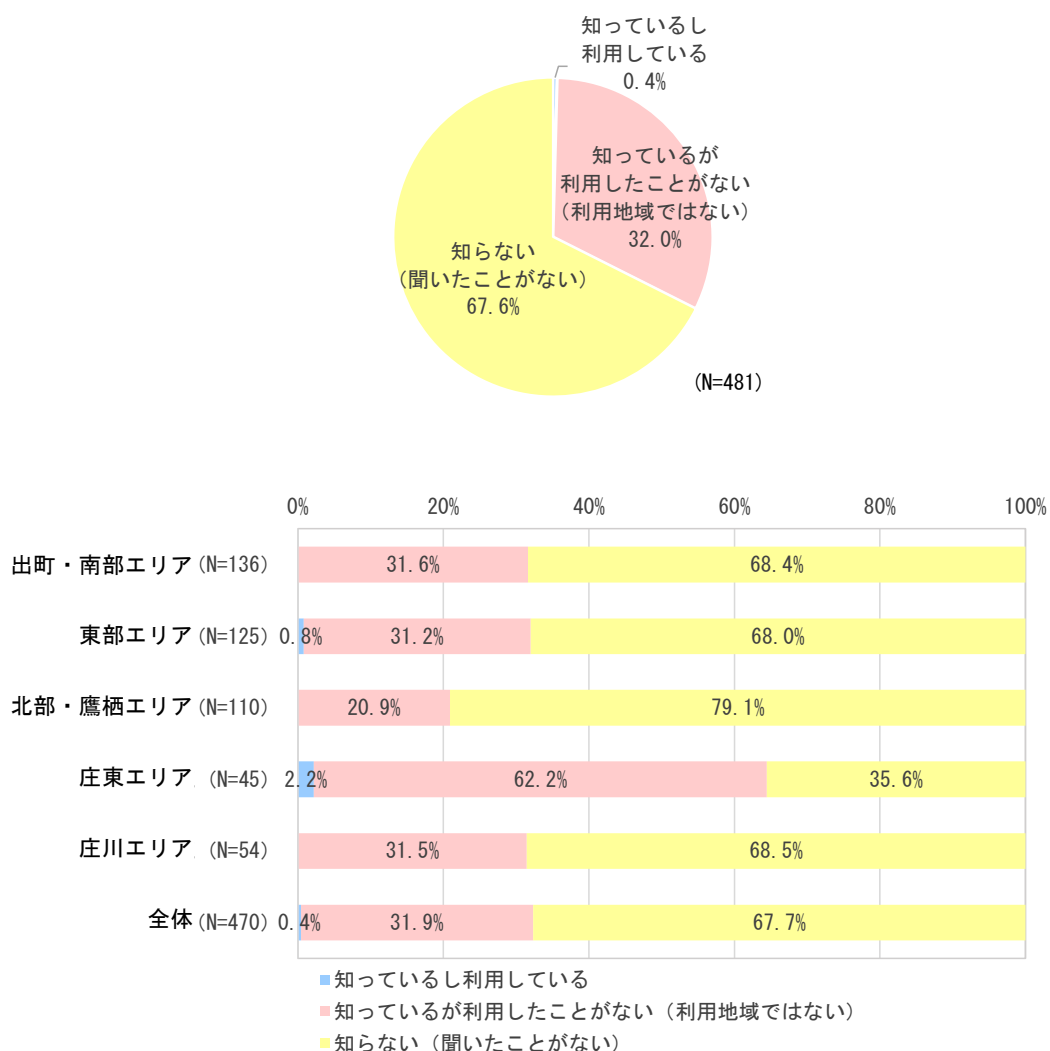
(6) 市営バスの改善点

①デマンドタクシー「愛のりくん」の認知度

○アンケート調査回答者の 67.6%がデマンドタクシー「愛のりくん」を「知らない（聞いたことがない）」と答えている。

○デマンドタクシー「愛のりくん」の導入地域である庄東エリアでは、「知っているが利用したことがない」62.2%、一部の地域で導入されている庄川エリアでは、「知らない（聞いたことがない）」が 68.5%である。

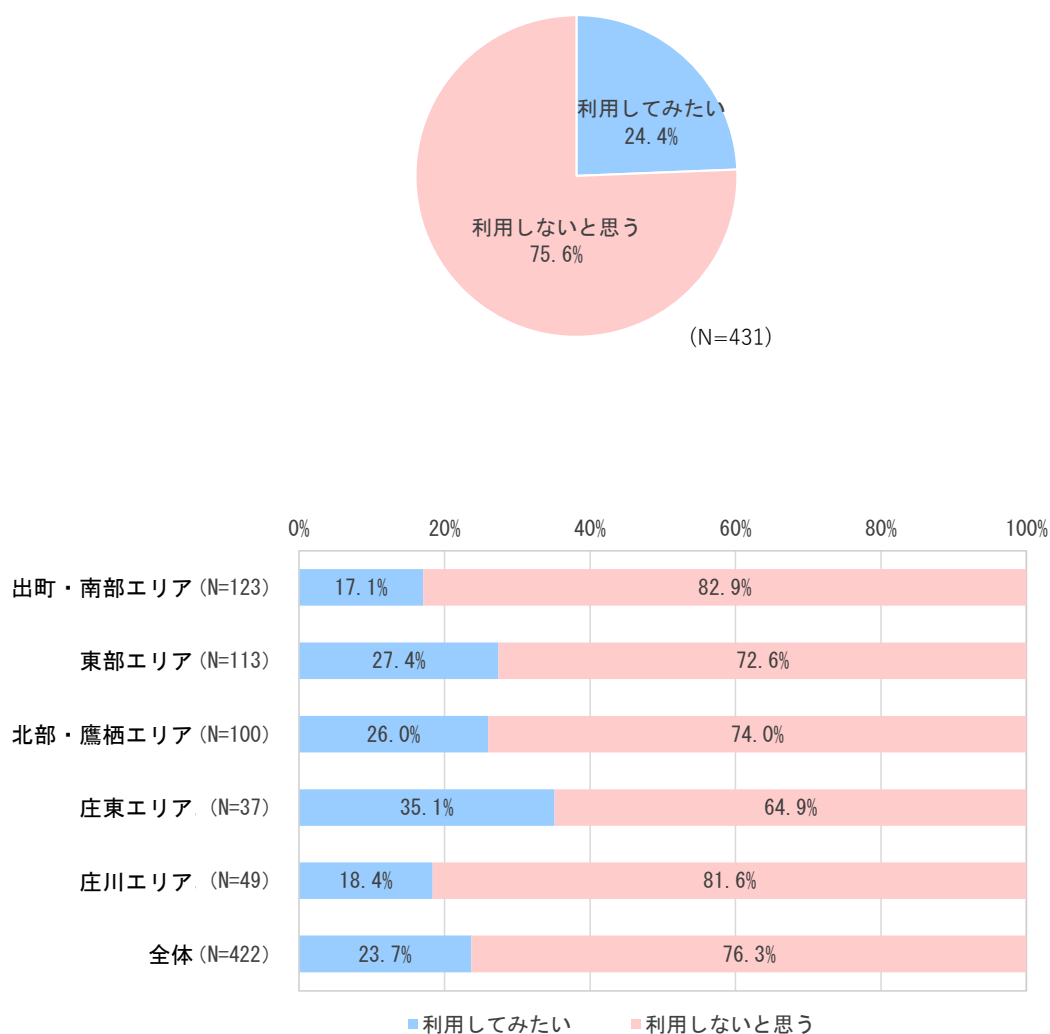
図表 144 デマンドタクシー「愛のりくん」の認知度（全体・エリア別）



②デマンドタクシー「愛のりくん」の利用意向

○デマンドタクシー「愛のりくん」を知らない人の利用意向は、「利用しないと思う」75.6%、「利用してみたい」24.4%。庄東エリアでは、「利用したい」35.1%。庄川エリアでは、「利用したい」18.4%である。

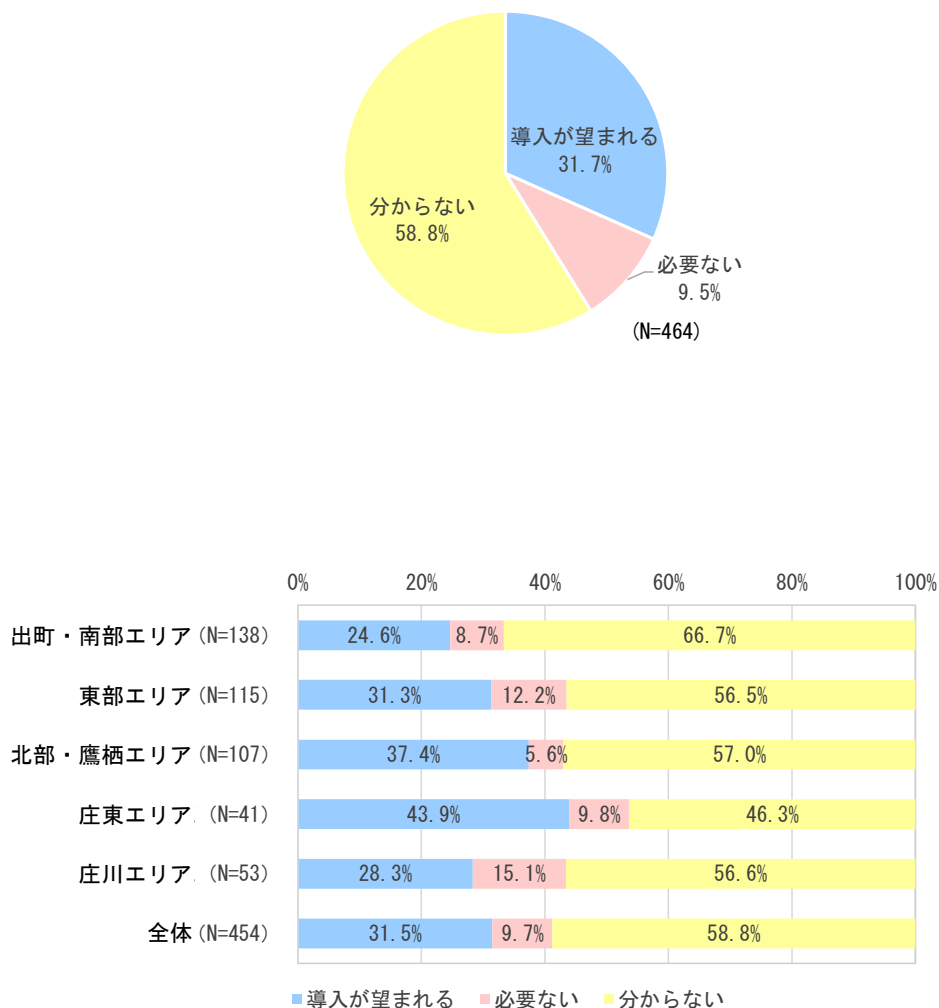
図表 145 デマンドタクシー「愛のりくん」の利用意向（全体・エリア別）



③住民自主運行バスの導入について

○市民団体等が主体となった自主運行バスの導入については、「分からない」が 58.8%、「導入が望まれる」が 31.7%、「必要ない」9.5%である。エリア別で「導入が望まれる」の割合が最も多かったのは、庄東エリア 43.9%。次いで北部・鷹栖エリア 37.4%、東部エリア 31.3%である。

図表 146 住民自主運行バスの導入意向（全体・エリア別）

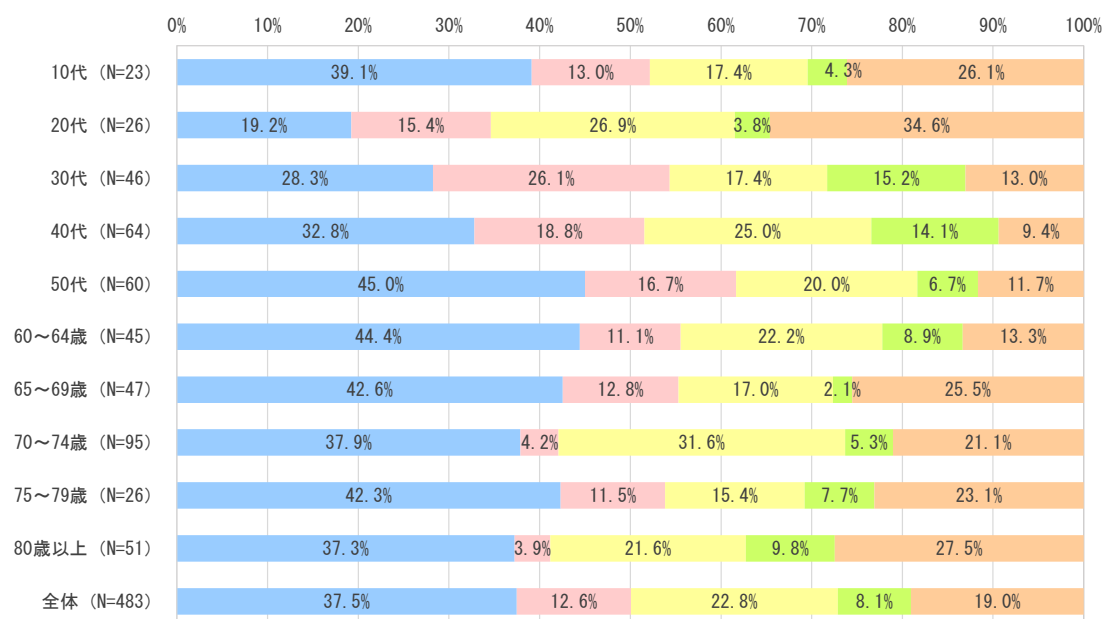


(7) バス運行費の財政負担について

○砺波市の財政においてバス運行費を負担することについては、「市営バスは高齢者の外出機会の向上など、予防介護の観点から高齢化社会において必要な公共サービスであり、やむを得ない」が 37.5%と最も多く、次いで「デマンドサービスの導入や住民自主運行の導入等により、1人あたりの維持費を軽減するなど財政負担の軽減の検討が必要」が 22.8%である。「定時運行するバスは、公共交通を利用して砺波市に訪れる観光客や学生など車に乗らない方にとっては必要不可欠なサービスであり、やむを得ない」12.6%である。

○年代別では、「市営バスは高齢者の外出機会の向上など、予防介護の観点から高齢化社会において必要な公共サービスであり、やむを得ない」と答えた人の割合は、20代と30代以外の世代で30%を超え、50代が最も高い割合（45.0%）。「デマンドサービスの導入や住民自主運行の導入等により、1人あたりの維持費を軽減するなど財政負担の軽減の検討が必要」という意見は全世代で2割程度みられ、70～74歳が最も高い割合（31.6%）である。

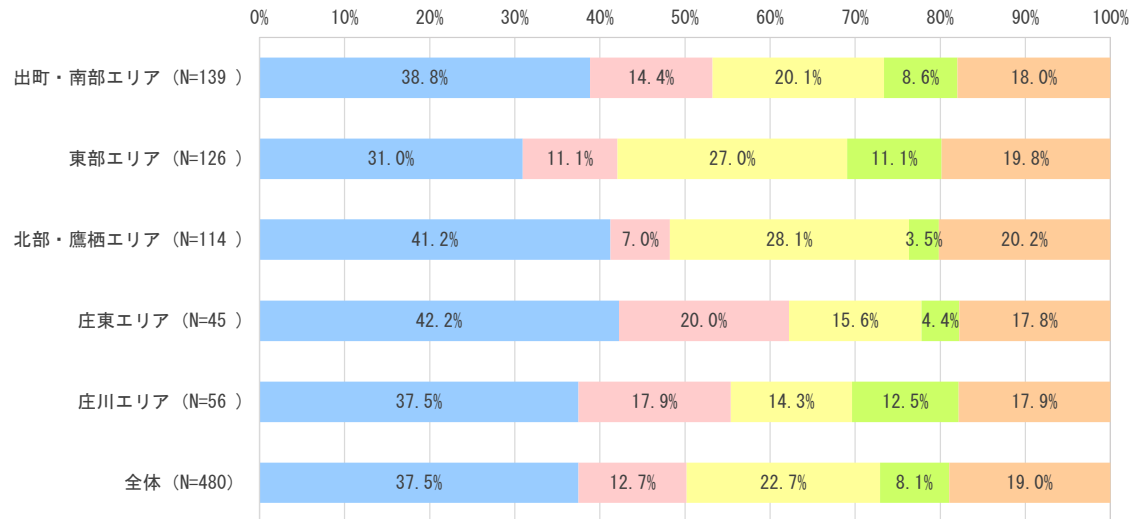
図表 147 バス運行経費の財政負担について（全体・年代別）



- 市営バスは高齢者の外出機会の向上など、予防介護の観点から高齢化社会において必要な公共サービスであり、やむを得ない
- 定時運行するバスは、公共交通を利用して砺波市に訪れる観光客や学生など車に乗らない方にとっては必要不可欠なサービスであり、やむを得ない
- デマンドサービスの導入や住民自主運行の導入等により、1人あたりの維持費を軽減するなど財政負担の軽減の検討が必要
- 車社会が浸透しており、自動運転等の技術革新が進んできたことから、公共交通への財政負担は極力減らした方がよい
- 分からない

○エリア別では、「市営バスは高齢者の外出機会の向上など、介護予防の観点から高齢化社会において必要な公共サービスであり、やむを得ない」と答えた人の割合は、すべてのエリアで 30%を超える。「デマンドサービスの導入や住民自主運行の導入等により、1人あたりの維持費を軽減するなど財政負担の軽減の検討が必要」という意見は出町・南部エリア、東部エリア、北部・鷹栖エリアで 20%を超える。「定時運行するバスは、公共交通を利用して砺波市に訪れる観光客や学生など車に乗らない方にとっては必要不可欠なサービスであり、やむを得ない」は、庄東エリアで 20%である。

図表 148 バス運行経費の財政負担について（全体・エリア別）



- 市営バスは高齢者の外出機会の向上など、介護予防の観点から高齢化社会において必要な公共サービスであり、やむを得ない
- 定時運行するバスは、公共交通を利用して砺波市に訪れる観光客や学生など車に乗らない方にとっては必要不可欠なサービスであり、やむを得ない
- デマンドサービスの導入や住民自主運行の導入等により、1人あたりの維持費を軽減するなど財政負担の軽減の検討が必要
- 車社会が浸透しており、自動運転等の技術革新を進んできたことから、公共交通への財政負担は極力減らした方がよい
- 分からない

VI 地域公共交通を取り巻く現況・課題の整理

1 地域公共交通を取り巻く現況

砺波市の現況、市民アンケート調査、利用者アンケート調査、関係者ヒアリング調査などから、現況を以下にまとめる。

現況のまとめの視点として、都市構造、公共交通ネットワーク、移動実態、公共交通の利用実態、公共交通にかかる財政負担の視点を設定した。

(1) 都市構造

① 目指す都市構造

・ 砺波市は、散居村や中山間地の暮らしを守るため、商業施設や医療機関、駅等が立地する中心市街地へどこからでも自由にアクセスできる公共交通ネットワークの構築を目指す。

- ・ 平野部・中山間地・山間部と多様な地域特性や気象条件をもつ地区で構成されている。
- ・ 第2次砺波市総合計画後期計画において、「25 地域交通ネットワークの充実・強化」を個別施策として位置付けている。
- ・ 砺波市は都市計画マスタープランにおいて、公共交通に関する地域づくりの主な方針を下表のように掲げている。

図表 149 都市計画マスタープランにおける公共交通に関する地域づくり

地域・拠点	公共交通に関する地域づくりの主な方針
出町	J R 砺波駅を公共交通結節点とし、周辺都市や農村部との連絡の強化
北部地域・東部地域・南部地域	地域に適した公共交通システムを調査・研究
庄東地域	市街地や集落を連絡する公共交通の整備
庄川地域	バス路線の充実や地域に適応した公共交通の検討
J R 油田駅・ J R 東野尻駅周辺	駐車場などの整備を検討

② 人口

・ 庄川右岸地域では比較的に人口密度が低く、少子高齢化の進展が著しい。

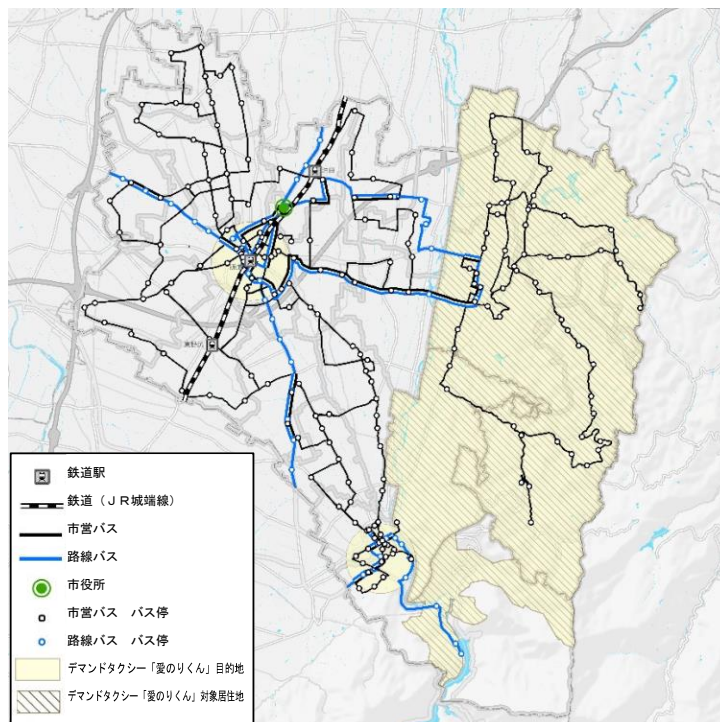
- ・ 市の高齢化率は 30.3%（令和2年国勢調査）。令和42年に37.0%と見込まれる。（「砺波市人口ビジョン進捗分析及び検証結果報告書」より）
- ・ 地区別人口密度は、庄川右岸（梅檀野地区、般若地区、雄神地区、梅檀山地区、東山見地区）の各地区で200人/km²以下となっている。（令和3年3月、砺波市提供データ）
- ・ 地区別高齢人口割合は、梅檀山地区（52.1%）、梅檀野地区（42.3%）、雄神地区（42.1%）、東山見地区（41.8%）、般若地区（41.6%）などの庄川右岸地域で4割を超える。（令和3年3月、砺波市住民基本台帳人口）

(2) 公共交通ネットワーク

① 市の公共交通ネットワーク

- ・市域内は、ＪＲ城端線、路線バス（民営）、市営バス、デマンドタクシー「愛のりくん」等が運行されており、公共交通が網羅的に整備されている。
- ・市内にはＪＲ城端線、高速バス７路線、路線バス３路線（砺波総合運動公園線含む）、市営バス８路線、デマンドタクシー「愛のりくん」が運行されるなど様々な交通手段が整備されており、市内外への移動に利用されている。

図表 150 砺波市公共交通ネットワーク図



(3) 移動実態

① 目的別移動

- ・通勤・買物・通院の移動は「車（運転）」が多く、通学の移動はＪＲ城端線が多い。
- ・通勤・買物・通院の交通手段は、「車（運転）」が８割以上、通学はＪＲ城端線の利用が約４割。一方、車（送迎）の利用が通学では１７．９％、買物では７．６％、通院では１０．６％を占める。（市民アンケート調査）

② 通勤・通学

- ・ 砺波市内に住む就業者のうち市内通勤者は約 5 割、市外通勤者は約 5 割である。
- ・ 砺波市内に住む通学者のうち市内通学者は約 8 割、市外通学者は約 2 割である。

- ・ 砺波市内に住む就業者のうち市内勤務者は 52.6%であり、他市町村への通勤は高岡市（14.4%）や南砺市（13.3%）、富山市（6.8%）、小矢部市（6.0%）への通勤が多くなっている。また、砺波市への通勤者のうち市内居住者が 55.7%であり、他市町村からの通勤者は高岡市（14.6%）や南砺市（12.8%）、小矢部市（6.2%）からの通勤が多くなっている。（平成 27 年国勢調査）
- ・ 砺波市内に住む通学者のうち市内通学者は 74.8%であり、他市町村への通学は高岡市（7.1%）や南砺市（6.8%）、富山市（3.3%）への通学が多くなっている。また、砺波市への通学者のうち市内居住者が 86.5%であり、他市町村からの通学者は南砺市（5.4%）や高岡市（3.2%）、小矢部市（2.3%）からの通学が多くなっている。（平成 27 年国勢調査）

③ 買物・通院

- ・ 買物・通院先は市内が約 9 割である。
- ・ 65 歳以上の買物・通院先は市街地に立地する施設が上位である。

- ・ 買物先は市内が 90.2%、通院先は市内が 88.6%を占める。（市民アンケート調査）
- ・ 65 歳以上の買物先の店舗は市街地の大型スーパーが上位（アルビス砺波店 16.4%、サンキュー新富店 16.4%、シマヤ砺波店 16.4%）を占める。（市民アンケート調査）
- ・ 65 歳以上の通院先は砺波総合病院が 16.7%と最も多く、以降は内科医院（金井医院 8.3%、あみたに医院 7.4%）を中心に多くなっている。（市民アンケート調査）

④ 観光

- ・ 観光の移動は自家用車の割合が高く、公共交通での移動は少ない。

- ・ JR 城端線は、観光列車「べるもんた」を毎週土曜に運行しており、加えて、日曜日に氷見へ向けて運行する「べるもんた」1 号は砺波発となっている。
- ・ 市内の観光施設への移動は、自家用車や施設独自の送迎による移動が多く、公共交通沿線に立地している施設においても公共交通での移動はあまりみられない。
- ・ 砺波市で毎年春に開催されている「となみチューリップフェア」には県内外から多くの観光客が訪れており、来場の観光客の移動手段は自家用車が 8 割、公共交通が 1 割である。

⑤ 外出の際に困ること

- ・ 外出の際「困ることがある」市民は全体で約 3 割である。
- ・ 年齢別では 10 代と 65 歳以上、エリア別では庄川エリアが「困ることがある」市民の割合が高い。

- ・ 外出の際に困ることがある市民は全体で 29.3%である。（市民アンケート調査）
- ・ 年代別では 10 代が 60.9%、65 歳以上が 31.0%と全体に比べ割合が高い。（市民アンケート調査）
- ・ エリア別では庄川エリアが 32.1%を占め、全体に比べ割合が高い。（市民アンケート調査）

(4) 公共交通の利用実態

① 公共交通全体

- ・公共交通（ＪＲ城端線・路線バス・市営バス・デマンドタクシー「愛のりくん」）利用者は減少傾向にある。
 - ・市営バスとＪＲ城端線の乗継ぎ利便性は高くなく、市営バス利用者のうち、市営バスからＪＲ城端線への乗継ぎは 16.0%である。
- ・ＪＲ城端線の利用者数は、平成 28 年度から令和元年度は緩やかに増加、令和 2 年度は減少し、512,460 人である。駅別の利用者数は、東野尻駅が 51,465 人、砺波駅が 341,640 人、油田駅が 119,355 人である。
 - ・路線バスは 3 路線運行しており、年間利用者数は 115,166 人（令和 2 年度）である。平成 30 年度まで増加傾向にあるが、令和元年度以降減少である。全ての路線において概ね減少傾向にあるが、砺波総合運動公園線のみ横ばいである。
 - ・市営バスは 8 路線。年間利用者数は 27,647 人（令和 2 年度）。平成 28 年度に 45,078 人の利用があるが、その後減少し、令和 2 年度は平成 28 年度に比べ 17,431 人（39%）減少している。
 - ・デマンドタクシー「愛のりくん」の利用状況は、平成 30 年度から令和元年度はやや増加するものの、令和元年度から減少し、令和 2 年度は年間 2,964 人が利用している。
 - ・ＪＲ城端線、路線バス、市営バスともに、令和元年以降は新型コロナウイルス感染症の影響が利用者減少の一因となっている。
 - ・市営バスを「利用している」人は 2.7%である。（市民アンケート調査）
 - ・ＪＲ城端線を「利用している」人は 7.9%である。（市民アンケート調査）
 - ・ＪＲ城端線と市営バスにおける 15 分以内に乗継ぎ可能な本数の割合は、上り（高岡方面）の城端線への市営バスからの乗継ぎは 5 路線（18.3%）あり、上りの城端線から市営バスへの乗継ぎは 6 路線（41.7%）ある。下り（城端方面）の城端線への市営バスからの乗継ぎは 7 路線（18.3%）あり、下りの城端線から市営バスへの乗継ぎは 6 路線（40.0%）ある。
 - ・市営バス利用者のうち、ＪＲ城端線に乗継いでいる人は、16.0%（利用者アンケート調査）

② 市営バス

- ・市営バス利用者は高齢者と子供が多い。
 - ・スクールバスとして利用されている路線や庄川線は一定以上の利用がみられるが、それ以外は 1 便あたり 1 人未満と利用が少ない路線もある。
- ・路線別の便あたり利用者数は、スクールバスとして利用されている高波線や北・西部循環線、域内幹線である庄川線の利用が多い。一方、スクールバスとして利用されていない南部循環線で 1 便あたり 1 人未満の路線もある。
 - ・市営バスの利用者の年代は 80 歳以上が最も多く 34.8%。70 歳以上が 82.6%である。（利用者アンケート調査）
 - ・免許証の有無は、「免許証をもっていない」が 94.4%である。（利用者アンケート調査）
 - ・利用目的は、「買物」が最も多く利用者の 57.7%、次いで「通院」が 42.3%、「福祉センター利用」23.1%である。（利用者アンケート調査）
 - ・市営バスの満足度は、「たいへん満足」と「満足」を合わせると、52.1%。「普通」30.4%、「不満」17.4%である。（利用者アンケート調査）
 - ・市営バスの利用頻度は、「週 3～4 日」（34.6%）が最も多く、次いで「週 2～3 日」と「週 1 日程度」がそれぞれ 23.1%である。（利用者アンケート調査）
 - ・市営バスの利用者のうち、市営バスを利用した後に他の公共交通に乗継ぎがない利用者は、64.0%である。（利用者アンケート調査）

③ 公共交通利用意向

- ・ 現在市営バスを利用していない市民の今後 5 年間の利用意向は低い、年代別では高齢者、エリア別では庄東エリア・庄川エリアの利用意向が高い。
- ・ デマンドタクシー「愛のりくん」の利用意向は、市営バス利用者で 38.9%、市民アンケート調査（全体）で 24.4%である。

- ・ 普段、砺波市営バスを利用していない人の今後 5 年間の市営バス利用意向は、「利用するようになると思わない」が 60.8%、「分からない」が 31.1%、「利用するようになると思う」8.0%である。（市民アンケート調査）
- ・ 市営バスを利用しない理由は「自家用車等を運転するから」が最も多く、回答者の 88.1%（260 人）を占める。次いで、「家族に送迎してもらうから」が 19.0%（56 人）、「市営バスが不便だから」が 15.3%（45 人）である。（市民アンケート調査）
- ・ 65 歳以上の今後 5 年間の市営バス利用意向は、「わからない」が 44.4%、「利用するようになると思わない」42.2%、「利用するようになると思う」13.5%である。（市民アンケート調査）
- ・ 65 歳以上の市営バスを利用しない理由は「自家用車等を運転するから」が最も多く、次いで「家族に送迎してもらうから」、「市営バスが不便だから」と続く。（市民アンケート調査）
- ・ 普段、砺波市営バスを利用していない人の今後 5 年間の市営バス利用意向をエリア別でみると、庄東エリア（13.7%）、庄川エリア（12.3%）の利用意向が高い。
- ・ デマンドタクシー「愛のりくん」を知らない人の利用意向は、「利用しないと思う」75.6%、「利用してみたい」24.4%である。（市民アンケート調査）
- ・ エリア別の利用意向は、デマンドタクシー「愛のりくん」の導入地域である庄東エリアでは、「利用したい」が 35.1%である。一部の地域で導入されている庄川エリアでは、「利用したい」が 18.4%である。（市民アンケート調査）
- ・ 市営バス利用者のデマンドタクシー「愛のりくん」利用意向は、「利用しようとは思わない」が 44.4%、「利用してみたい」38.9%である。（市民アンケート調査）

④ 市営バスの利用促進

- ・ 市営バスは、利用ニーズに応じたルート及びダイヤの見直し、利用意識の醸成、わかりやすい情報発信による利用促進が求められている。

- ・ 外出の際に「困ることがある」と答えた人があげる理由は、全世代では、「JR 城端線：自宅から駅までが遠い」（48.2%）、「JR 城端線：運行本数が少ない」（47.5%）、「市営バス：バスの本数が少ない」（44.0%）。65 歳以上では、「JR 城端線：自宅から駅までが遠い」（56.1%）、「市営バス：バスの本数が少ない」（48.5%）である。（市民アンケート調査）
- ・ 市営バスの改善点は、「周知の推進」、「運行本数の増加」、「バス待ち環境（上屋やベンチなど）の改善」、「利用実態に応じたダイヤ改正が必要」、などである。（施設ヒアリング調査）
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により、学校の終業時間が早くなっていることから、スクールバスとして利用されている市営バスとスクールバスのダイヤや利用状況を調整しながら、効率的な運行方法を考える必要がある。（事業者ヒアリング調査）
- ・ 現在利用している方が高齢化して、バスを利用できなくなり、利用者が減少している。また、現在のルート図は、路線の重複などもあり、分かりにくい。新規需要の掘り起こしのために、路線をわかりやすくするとともに、路線別のルート図と時刻表や、マイダイヤの作成などによる周知と利用促進を行ってはどうか。（事業者ヒアリング調査）

⑤ デマンドタクシー「愛のりくん」の利用促進

・デマンドタクシー「愛のりくん」の認知度向上、運行サービスの見直しによる利便性向上、事業者負担の軽減が求められている。

- ・庄東地域・雄神地区デマンドタクシー「愛のりくん」の年間利用者数は、2,964 人（令和 2 年度）。平成 30 年度から令和元年度はやや増加し、令和元年度以降減少。区間別利用状況は、地区外が 5～6 割を占める。
- ・庄東地域・雄神地区デマンドタクシー「愛のりくん」の運行計画便数に対する利用人数は、1 便あたり 1.64 人（令和 2 年度）である。行き平均 2.39 人/便、帰り平均 0.89 人/便。行きは 1 便（9 時）の利用が多く 4.55 人/便。帰りは 3 便（15 時）が多く 1.50 人/便。
- ・小牧・湯山・落シ・名ケ原自治会の令和 2 年度（期間：令和 2 年 10 月から令和 3 年 3 月）のデマンドタクシー「愛のりくん」の利用状況は 5 人であり、運行計画便数に対する利用人数が平均 0.01 人の利用に止まる。
- ・デマンドタクシー「愛のりくん」登録者数は、714 人（令和 2 年度）。実際利用しているのは 100 名程度である。（事業者ヒアリング調査）
- ・認知度は、「知っているし利用している」0.4%、「知っているが利用したことがない（利用地域ではない）」32.0%、「知らない（聞いたことがない）」67.6%である。（市民アンケート調査）
- ・エリア別の認知度は、デマンドタクシー「愛のりくん」の導入地域である庄東地域では、「知っているが利用したことがない」が 62.2%であるが、一部の地域で導入されている庄川地域では、知らない（聞いたことがない）」が 68.5%である。（市民アンケート調査）
- ・庄川地域のデマンドタクシー「愛のりくん」は、運行方法（前日予約、便数、目的地の対象地域等）の見直しによる利便性向上が必要。（事業者ヒアリング調査）
- ・前日の運行経路の設定、当日の運行経路変更への対応などの事務量が負担となっている。（事業者ヒアリング調査）

(5) 公共交通にかかる財政負担

① 公共交通にかかる財政負担

・公共交通の財政負担が年々増加しており、公共交通の最適化による財政効率化が求められている。

- ・地域公共交通にかかる市の財政負担額は、123,452 千円（令和 2 年度）である。平成 28 年度と比較すると 7.9%（約 9,000 千円）増加している。令和元年度では、一般会計歳出決算額の 0.6%を占める。
- ・市営バスにかかる経費（減価償却含む）は、65,529 千円（令和 2 年度）である。平成 28 年度と比較すると 13.0%（7,528 千円）増加している。収支率は、平成 28 年度の 6.7%から低下し、令和 2 年度は 4.0%である。
- ・デマンドタクシー「愛のりくん」にかかる経費は、令和元年度まで増加し、令和 2 年度はやや減少し、7,171 千円である。収入は平成 30 年度以降減少し、令和 2 年度は 1,015 千円。収支率は、平成 30 年度の 17.5%から低下し、令和 2 年度は 14.2%。乗客 1 人に対する市の財政負担額（令和 2 年度）は、2,077 円。

② 市営バス路線及びデマンドタクシー「愛のりくん」の収支状況

・利用者数が少なく、収支率・事業性水準が低い路線があり、再編が求められている

- ・路線別の 1 便あたり利用者数（令和 2 年度）は、高波線（通常期・冬期）、梅檀山線（通常期・冬期）、庄川線（冬期）、北・西部循環線（冬期）、砺波総合運動公園線は 1 便あたりの利用者が 5 人以上である。一方で東般若・梅檀野線、東部循環線、南部循環線、庄川北回り線は、1 便あたりの利用者が 2 人以下で利用が少ない。
- ・路線別の収支率（令和 2 年度）は、庄川線（26.2%）、高波線（12.2%）、デマンドタクシー「愛のりくん」（14.2%）が 10%以上である一方で他の 6 路線は 5%未満である。平成 30 年度からの推移は、北・西部循環線と東部循環線がやや向上しているが、それ以外の路線は低下している。
- ・利用者 1 人あたり市の財政負担額（令和 2 年度）は、500 円未満は、高波線（411 円）、庄川線（483 円）である。1 万円以上は、東部循環線（11,627 円）である。

③ 公共交通の維持に関する市民の理解

・市民は、公共交通維持の必要性に一定の理解を示している

- ・砺波市の財政においてバス運行費を負担することについては、「市営バスは高齢者の外出機会の向上など、介護予防の観点から高齢化社会において必要な公共サービスであり、やむを得ない」が 37.5%と最も多い。一方で「車社会が浸透しており、自動運転等の技術革新が進んできたことから、公共交通への財政負担は極力減らした方がよい」は、8.1%となっており、このうち 65 歳以上の高齢者では 10%以下の回答となっている。（市民アンケート調査）

(6) エリア別現況

- ・ 出町・南部エリアは、5 エリアの中で最も人口が多く、高齢人口割合が最も低い。交通結節点となる砺波駅、東野尻駅、商業施設や文教施設が他エリアより多い。目的別移動手段は、通学以外の移動は「車（運転）」が約 7 割以上を占めるが、他の 4 エリアと比較すると「徒歩・自転車」の割合が高い。ダイヤモンドタクシー「愛のりくん」の割合が望まれる」人の割合が 5 エリアの中で最も低い。
- ・ 東部エリアは、5 エリアの中で 2 番目に人口が多く、高齢人口割合は 2 番目に低い。交通結節点となる油田駅がある。目的別移動手段は、通学以外の移動は「車（運転）」が約 8 割以上を占める。他の 4 エリアと比較すると今後、5 年間で市営バスを「利用する」と答えた人の割合が最も低い。
- ・ 北部・鷹栖エリアは、5 エリアの中で 3 番目に人口が多く、高齢人口割合が最も高く 4 割を超えている。目的別交通手段は、通学以外の移動は「車（運転）」が約 8 割以上を占める。
- ・ 庄東エリアは、5 エリアの中で最も人口が少なく、高齢人口割合が 5 エリアの中で最も高い。
- ・ 市全体の割合と住民自主運行バスの「導入が望まれる」人の割合
- ・ 庄川エリアは、5 エリアの中で 2 番目に人口が少なく、高齢人口割合が 2 番目に高く約 4 割である。目的別交通手段は、通学以外の移動は「車（運転）」が約 8 割以上を占める。外出の際「困ることがある」と答えた人の割合が約 3 割と最も高く、雄神地区では約 6 割を占める。

エリア 【対象エリア】	人口	主な施設	目的別交通手段（上位 3 手段）				外出の際、「困る ことがある」人の 割合	今後 5 年間で市営 バスを「利用す る」人の割合	ダイヤモンドタクシー「愛のりくん」 を「利用してみたい」 人の割合	住民自主運行 バスの「導入が望 まれる」人の割合
			通勤	通学	買物	通院				
出町・南部 エリア 【出町地区、 中野地区、 五鹿地区、 東野尻地区】	人口：14,739 人 年少人口：1,950 人 高齢人口：3,948 人 年少人口割合：13.2% 高齢人口割合：26.8%	砺波駅/東野尻駅/砺波総合 病院/出町小学校/庄南小学 校/南部小学校/出町中学校 /砺波高等学校/苗加苑/ア ルピスとなみ店/サンコー 砺波店/サンキュー新富店/ グアローレ砺波店/シマヤ 砺波店/MEGA ドン・キホーテ UNY 砺波店/イオンモールと なみ	車（運転）：89.2% 徒歩・自転車：4.6%	JR 城端線：50.0% 加越能バス：25.0% 徒歩・自転車：12.5%	車（運転）：85.7% 車（送迎）：7.1% 徒歩・自転車：7.1%	車（運転）：68.0% 車（送迎）：14.0% 徒歩・自転車：10.0%	エリア全体：28.7% 五鹿屋：40.9% 東野尻：30.0% 出町：27.2%	6.6%	17.1%	24.6%
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】	人口：13,540 人 年少人口：1,654 人 高齢人口：3,639 人 年少人口割合：12.2% 高齢人口割合：26.9%	油田駅/市役所/ 東部小学校/庄西中学校/ 麦秋苑/大阪屋ショッ ップ砺 波店	車（運転）：97.1% 徒歩・自転車：1.4% JR 城端線：1.4%	JR 城端線：66.7% 徒歩・自転車：16.7% その他：16.7%	車（運転）：84.3% 車（送迎）：7.8% 徒歩・自転車：5.9%	車（運転）：85.1% 車（送迎）：8.5% 徒歩・自転車：6.4%	エリア全体：28.9% 油田：33.3% 柳瀬：30.9% 庄下：26.7%	3.8%	27.4%	31.3%
北部・鷹栖 エリア 【鷹栖地区、 若林地区、 林地区、 高波地区】	人口：9,413 人 年少人口：1,232 人 高齢人口：2,792 人 年少人口割合：13.1% 高齢人口割合：29.7%	北部小学校/鷹栖小学校/ 砺波工業高等学校/北部苑	車（運転）：96.4% 徒歩・自転車：1.8% JR 城端線：1.8%	JR 城端線：40.0% 車（運転）：20.0% 車（送迎）：20.0%	車（運転）：87.5% 車（送迎）：9.4% 徒歩・自転車：3.1%	車（運転）：82.6% 車（送迎）：10.9% 徒歩・自転車：4.3%	エリア全体：28.7% 高波：40.0% 若林：30.8% 林：30.8%	10.1%	26.0%	37.4%
庄東エリア 【般若地区、 東般若地区、 梅檀野地区、 梅檀山地区】	人口：4,513 人 年少人口：432 人 高齢人口：1,847 人 年少人口割合：9.6% 高齢人口割合：40.9%	庄東小学校/般若中学校/ 庄東センター	車（運転）：96.2% 徒歩・自転車：3.8%	車（送迎）：100.0%	車（運転）：95.2% 車（送迎）：4.8%	車（運転）：88.9% 車（送迎）：11.1%	エリア全体：25.0% 梅檀野：33.3% 東般若：30.8% 般若：21.7%	13.7%	35.1%	43.9%
庄川エリア 【東山房地区、 青島地区、 雄神地区、 種田地区】	人口：5,670 人 年少人口：516 人 高齢人口：2,223 人 年少人口割合：9.1% 高齢人口割合：39.2%	庄川支所/庄川小学校/ 庄川中学校/ ゆずの郷やまぶき/ ヴァローレ庄川店	車（運転）：100.0%	徒歩・自転車：66.7% JR 城端線：33.3%	車（運転）：89.3% 車（送迎）：3.6% 徒歩・自転車：3.6% タクシー：3.6%	車（運転）：85.7% 車（送迎）：4.8% 市営バス：4.8% 愛のりくん：4.8%	エリア全体：32.1% 雄神：57.1% 東山見：33.3% 青島：27.3%	12.3%	18.4%	28.3%
市全体	人口：47,875 人 年少人口：5,784 人 高齢人口：14,449 人 年少人口割合：12.1% 高齢人口割合：30.2%	—	車（運転）：95.0% 徒歩・自転車：2.5% JR 城端線：1.3%	JR 城端線：43.5% 徒歩・自転車：17.4% 加越能バス：8.7% 車（送迎）：8.7%	車（運転）：87.0% 車（送迎）：7.6% 徒歩・自転車：4.6%	車（運転）：80.3% 車（送迎）：10.6% 徒歩・自転車：5.3%	28.8%	8.0%	23.7%	31.5%

※赤字は市全体より高い数値

2 課題の整理

地域公共交通を取り巻く現況より以下のとおり課題を整理する。

課題1 地域特性に応じた高齢者の移動手段の確保が求められている

- ・高齢者の暮らしを守るため、買物や通院などを目的とした移動を支える公共交通の確保が必要である。
- ・高齢者にも、分かりやすく利用しやすい移動手段の実現が必要である。

課題2 小・中・高校生などの通学手段の確保が求められている

- ・引き続き、小・中・高校生が快適に通学できる交通手段の確保が必要である。
- ・通学における「家族の送迎」の負担を軽減する公共交通システムの確立が必要である。

課題3 都市の魅力を高めるための公共交通が求められている

- ・観光客など交流人口や関係人口の移動を支える公共交通の確保が必要である。
- ・新たな需要の掘り起こしを目指し、移動に不便を感じている中・高校生等の子供や運転免許を持たない高齢者の外出機会を創出し、生活にうるおいをもたらすための公共交通の確保が必要である。

課題4 地域公共交通の最適化による財政効率の向上、利用意識の醸成が求められている

- ・財政効率が低い路線の運行内容の見直しによる最適化に加え、利用促進を進めることで財政効率の向上を目指す必要がある。
- ・子供から高齢者まで全ての世代が公共交通を維持する意識を高め、積極的に利用する気運を醸成することが必要である。

Ⅶ 基本理念・基本方針

1 基本理念・方針

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

本市は、ＪＲ城端線砺波駅を中心に病院や商業施設等が豊富に立地し、それを囲むように広がる広大な田園の中に家々が点在する「散居村」といわれる特殊な集落形態を形成しており、ゆとりある居住空間と高次の都市機能を備えた全国有数の住みよさを誇るまちである。

このような本市の地理的特長を生かしながら、住む場所を選ぶことなく、医療、福祉、商業、教育、観光等様々なサービスを平等に享受できるまちづくりを進めるうえで、公共交通ネットワークは重要な社会資本である。

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。

基本方針 1

ずっと住み続けられる地域社会を支える 「安心」な地域づくり

目的地やニーズに応じた運行の見直しや、分かりやすい情報提供（例：路線別のルート図と時刻表の作成など）の充実を図るとともに、利用者目線による利用しやすい地域公共交通の実現により、高齢になり車の運転に不安を感じても、居住地を選ぶことなく「安心してずっと暮らせる地域」を実現する。

基本方針 2

住みやすさ・育てやすさを後押しする 「幸せ」な暮らしづくり

小・中・高校生の通学や習い事等の移動を支える利便性の高い交通体系を整備することにより、家族の車による送迎の負担を軽減し、子供や子育て世代が「幸せを実感できる豊かな暮らし」を実現する。

基本方針 3

地域の活力と交流を創出し、都市の魅力を高める 「元気」なまちづくり

既存公共交通の連携による利便性の向上を図ることで、市内外の移動を支え、交流人口・関係人口の増加を実現する。また、通学・通院・買物等日常生活を維持する必要最低限の移動だけでなく、趣味や娯楽などを目的とした外出機会を創出することで、生活の質を向上し、「いきいきと快適な暮らしができるまち」を実現する。

共通方針

市民・交通事業者・行政 が一体となった「持続可能」な 地域公共交通ネットワークの構築

将来にわたって市民が豊かでうまい生活ができるよう、市民・交通事業者・行政が一体となり、地域の実態に応じた運行の見直しや市民の公共交通への理解と利用意識の醸成を図ることで、財政効率の向上と事業者の安定経営を目指した、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を実現する。

2 基本方針に基づく目標と施策体系

基本方針	目標	施策
【基本方針１】 ずっと住み続けられる 地域社会を支える 「安心」な 地域づくり	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	1-1 市営バス・デマンド型交通「チ ョイソコとなみ」の利便性向上
	目標２ 利用者目線による分かりやすい 情報提供	1-2 誰にも伝わる情報発信の充実
【基本方針２】 住みやすさ・育てや すさを後押しする 「幸せ」な 暮らしづくり	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	2-1 育てやすさを後押しする 公共交通の実現 (教育分野との連携)
		2-2 住みやすさを後押しする 公共交通の実現 (商業・観光分野等との連携)
【基本方針３】 地域の活力と 交流を創出し、 都市の魅力を高める 「元気」な まちづくり	目標４ 利便性の高い地域公共交通 ネットワークの維持	3-1 ＪＲ城端線や路線バスと市営バ スとの連携強化
	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	3-2 市外との交流を促進する公共交 通の実現
【共通方針】 市民・交通事業者・ 行政が一体となった 「持続可能」な 地域公共交通 ネットワークの構築	目標６ 持続可能な公共交通を実現する 仕組みづくり	4-1 公共交通利用の意識醸成
		4-2 市民・交通事業者・行政の連携 による地域公共交通の最適化

3 地域公共交通の将来イメージ

機能	移動のイメージ	公共交通機関	主な利用目的
都市間広域移動	周辺市町など広域的な移動を支える路線	・ J R城端線 ・ 路線バス（庄川町線、若林線、砺波総合運動公園線） ・ 高速バス（城端線）	通勤、通学、買物、通院、観光
地域間移動	地域内移動を支えるとともに、都市間広域移動の拠点に接続する路線	・ 市営バス ・ J R城端線 ・ デマンド型交通「チョイソコとなみ」※ ・ 路線バス（砺波総合運動公園線）	通勤、通学、買物、通院、観光
地域内移動	地域内の日常的な移動を支える路線	・ 市営バス ・ デマンド型交通「チョイソコとなみ」※ ・ タクシー ・ スクールバス ・ ふれあい号	通勤、通学、買物、通院

※ デマンド型交通「チョイソコとなみ」は、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線

4 目標と目標値

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）	評価年
①「外出の際、困ること」がある市民の割合	29.3%	15.0%	令和8年
②デマンド型交通「チョイソコとなみ」登録者数	714人	880人	毎年
③市営バス利用者の市営バスに対する満足度	52.1%	70.0%	令和8年

【評価方法等】①・③：砺波市がアンケート調査を実施、②：砺波市が登録者データを収集。

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）	評価年
①デマンド型交通「チョイソコとなみ」の運行エリア（人口カバー率）	11.1%※1	100%	毎年
②市営バス学生定期販売件数	23件	30件	毎年

※1 市全体人口における庄東地域人口と雄神地区、東山見地区の一部（小牧、湯山、落シ、名ケ原自治会）の人口の割合（令和3年3月末）。

【評価方法等】①：砺波市が運行エリアデータを収集、②：砺波市が学生定期販売件数を収集。

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）	評価年
①市営バス1便あたりの利用者数※2	3.8人/便	5.0人/便※4	毎年
②デマンド型交通「チョイソコとなみ」運行計画便数に対する利用人数※3	1.6人/便	3.0人/便※4	毎年
③JR城端線砺波駅1日利用者数	1,172人/日（R元）※4	1,172人/日以上※5	毎年

※2 市営バスは、庄川線南回り（令和2年10月廃止）を含まない。

※3 現状値は、デマンドタクシー「愛のりくん」のもの。（小牧・湯山・落シ・名ケ原自治会を含む（令和2年10月実証実験開始）。）

※4 新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の現状値。

※5 城端線・氷見線沿線地域公共交通計画（※令和4年6月策定）の目標値より。

【評価方法等】①・②：砺波市が利用者数データを収集、③：西日本旅客鉄道（株）より利用者数データを収集。

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）	評価年
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%	毎年
②市営駐車場（駅前・駅南）年間利用台数	42,555台	46,800台	毎年

【評価方法等】①：砺波市が利用者アンケート調査を実施、②：砺波市が利用台数データを収集。

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）	評価年
①市営バスの収支率	4.0%	現状より改善	毎年
②デマンド型交通 「チョイソコとなみ」の収支率	14.2%	現状より改善	毎年
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	毎年
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	毎年

【評価方法等】①：（市営バスの運賃収入＋回数利用券・定期利用券等の販売料金）／運行委託料、②：デマンド型交通「チョイソコとなみ」の運賃収入／運行委託料、③：砺波市が利用件数を収集。④：砺波市が金額をとりまとめる。

Ⅷ 目標達成のための施策体系及び事業

1 施策・事業

【基本方針1】ずっと住み続けられる地域社会を支える「安心」な地域づくり

目標	取組施策	事業		実施主体	実施スケジュール				
					R4	R5	R6	R7	R8
目標1 住む場所を選ばなく移動できる公共交通手段の確保	1-1 市営バス・デマンド型交通「チョイソコとなみ」の利便性向上	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		地域住民・市内交通事業者・砺波市	意見交換・運行実験	効果検証・本格運行	継続運行	継続運行	継続運行
		②デマンド型交通「チョイソコとなみ」の運行サービスの向上		市内交通事業者・砺波市	運行実験	効果検証・本格運行	継続運行	継続運行	継続運行
	1-2 誰にも伝わる情報発信の充実	①分かりやすい時刻表への見直し		市内交通事業者・砺波市	実施	実施	実施	実施	実施
		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	砺波市	実施	実施	実施	実施	実施
			②-2 行政出前講座・広報となみを活用した情報提供	砺波市					
目標2 利用者目線による分かりやすい情報提供		②-3 主要施設との連携による分かりやすい情報提供		商業施設・福祉施設・砺波市					

【基本方針2】住みやすさ・育てやすさを後押しする「幸せ」な暮らしづくり

目標	取組施策	事業		実施主体	実施スケジュール				
					R4	R5	R6	R7	R8
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	2-1 育てやすさを後押しする公共交通の実現 (教育分野との連携)	①スクールバスの利便性向上		砺波市	検討	実施	実施	実施	実施
		②中学生・高校生への公共交通利用促進PRの実施		市内中学校・砺波高等学校・砺波工業高等学校・砺波市	検討	実施	実施	実施	実施
	2-2 住みやすさを後押しする公共交通の実現 (商業・観光分野等との連携)	①商業施設・観光施設と連携した市営バス及びデマンド型交通「チョイソコとなみ」の利便性向上		砺波商工会議所・庄川町商工会・砺波市観光協会・商業施設・砺波市	実施	実施	実施	実施	実施
		②新たな交通環境の検討・整備	②-1 JR城端線・氷見線鉄道事業再構築事業の実施	城端線・氷見線再構築会議	調査研究	調査研究	調査研究	調査研究	調査研究
			②-2 次世代環境対応車両の普及促進	市内交通事業者・砺波市	調査研究	調査研究	調査研究	実施	実施
			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	市内交通事業者・砺波市	調査研究	調査研究	調査研究	実証運行	本格運行

※1 グリーンスローモビリティとは、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。①Green・・・電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス、②Slow・・・景色を楽しむ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制、③その他・・・同じ定員の車両と比べて小型、開放感がある、乗降しやすい等（国土交通省ホームページより）

【基本方針３】地域の活力と交流を創出し、都市の魅力を高める「元気」なまちづくり

目標	取組施策	事業		実施主体	実施スケジュール				
					R4	R5	R6	R7	R8
目標４ 利便性の高い地域公共交通ネットワークの維持 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	3-1 ＪＲ城端線や路線バスと市営バスとの連携強化	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	砺波市・城端・氷見線活性化推進協議会	実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施
			①-2 　ＪＲ城端線増便の検討	砺波市・城端・氷見線活性化推進協議会	検討	検討	検討	検討	検討
			①-3 　ＪＲ城端線への交通系ＩＣカードへの対応	城端線・氷見線再構築会議	検討	検討	検討	検討	検討
			①-4 地域に貢献するMa a S※2の実現に向けた検討	市内交通事業者・砺波市・西日本旅客鉄道（株）	導入	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施
		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	砺波市	検討	実施	継続実施	継続実施	継続実施
			②-2 　ＪＲ城端線駅でのパーク＆ライドの推進	砺波市	検討	検討	実証実験効果検証	継続実施	継続実施
		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	市内交通事業者・砺波市	検討	実施	継続実施	継続実施	継続実施
	3-2 市外との交流を促進する公共交通の実現	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	市内交通事業者・商業施設・福祉施設・砺波市	検討	検討	実証実験効果検証	継続運行	継続運行
		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	西日本旅客鉄道（株）・市内交通事業者・砺波市観光協会・砺波市	検討	検討	実証実験効果検証	継続実施	継続実施
		③イベント時の公共交通利用の推進	③-1 イベント時のパーク＆ライド等の検討	市内交通事業者・砺波市	検討	実証実験効果検証	本格実施	継続実施	継続実施
			③-2 　ＪＲ城端線臨時列車運行の検討	西日本旅客鉄道（株）・砺波市	検討	検討	検討	検討	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	城端・氷見線活性化推進協議会	実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施

※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。

【共通方針】市民・交通事業者・行政が一体となった「持続可能」な地域公共交通ネットワークの構築

目標	取組施策	事業		実施主体	実施スケジュール				
					R4	R5	R6	R7	R8
目標６ 持続可能な公共交通を実現する仕組みづくり	4-1 公共交通利用の意識醸成	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		地域住民・砺波市	実施	実施	実施	実施	実施
		②高齢者への運転免許返納の促進		砺波市・富山県砺波警察署	実施	実施	実施	実施	実施
		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	市内小学校・砺波市	検討	検討	実施	実施	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	地域住民・砺波市					
		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	地域住民・西日本旅客鉄道（株）・砺波市	実施	実施	実施	実施	実施
			④-2 市営バス車内環境の改善	市内交通事業者・砺波市					
			④-3 交通事業者とのイベントや利用促進の実施	地域住民・市内交通事業者・西日本旅客鉄道（株）・砺波市					
	4-2 市民・交通事業者・行政の連携による地域公共交通の最適化	①運行外収入の確保検討		砺波商工会議所・庄川町商工会・砺波市観光協会・商業施設・市内交通事業者・砺波市	検討	実施	実施	実施	実施
		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		鉄 道：地域住民・城端線・氷見線再構築会議 バス等：地域住民・市内交通事業者・砺波市	実施	実施	実施	実施	実施
		③地域交通を担う人材の確保		市内交通事業者・砺波市	実施	実施	実施	実施	実施

2 各施策と事業内容

基本方針1 ずっと住み続けられる地域社会を支える「安心」な地域づくり

1-1 市営バス・デマンド型交通「チョイソコとなみ」の利便性向上

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

①-1 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 (実施主体：地域住民・市内交通事業者・砺波市)

- 一部の路線においては、1便あたりの利用者数が少なく、収支率・事業性水準が低い状況にあることから、地域住民や交通事業者等の意見を踏まえ、利便性向上に向けたダイヤ及びルート（自由乗降区間）の見直し並びに運行方法の検討を行う。

事業② デマンド型交通「チョイソコとなみ」の運行エリア拡大及び運行サービスの向上

②-1 デマンド型交通「チョイソコとなみ」の運行サービスの向上 (実施主体：市内交通事業者・砺波市)

- 運行エリアの拡大をはじめ、現行の前日電話予約による予約方法の改善、利用者ニーズに応じた目的地の増設、AIなどの新技術活用等、サービスの向上を図る。

【事例】オンデマンドバスの「のーと」

(長野県塩尻市、福岡県福岡市東区アイランドシティエリア・西区壱岐南エリア、宗像市)

- 「のーと」とは、スマートフォンアプリを活用した乗合公共交通サービス。利用者がアプリで出発地と目的地を設定すると、近くのミーティングポイントにバスが迎えに来て、目的地まで運行してくれる。支払いは、アプリでのクレジットカード決済も可能。塩尻市では1カ月間実験運行（R2.11月実施、無料）を行った。
- 福岡県壱岐南エリアでは、加盟店舗で2,000円以上の買物をするると200円の子バス乗車券がもらえるサービスも実施。福岡市東区アイランドシティエリアでは、3エリアを設定し、200円・300円・400円の運賃設定。小人半額。福岡市西区壱岐南エリアでは、1エリアを設定し、300円、小人半額。



利用方法と運行エリア

※出典：オンデマンドバス「のーと」ホームページ

【事例】チョイソコ（愛知県豊明市など全国数か所）

- ・愛知県豊明市では、会員登録した利用者から電話やインターネットで予約を受け付け最適な乗合わせと経路を割り出して目的地まで送迎するサービスの実証運行を実施している。民間企業が事業主体となり、エリアスポンサーによる協賛を得ることで採算性を向上し、高齢者の外出機会の創出を行っている。運賃は1乗車200円。停留所はゴミステーションや公園等に約60か所設置されている。四街道市千代田地区では、グリーンスローモビリティの実証運行も行っている。



利用方法

※出典：チョイソコホームページ

1-2 誰にも伝わる情報発信の充実

事業① 分かりやすい時刻表への見直し

①-1 分かりやすい時刻表への見直し（実施主体：市内交通事業者・砺波市）

- 市営バスの路線別・バス停別時刻表などの作成により、潜在的な需要の利用促進につなげる。

事業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（実施主体：砺波市）

- 砺波市ホームページの更新に合わせ、公共交通情報、SNSによる情報発信、バスロケーションシステム（とやまロケーションシステム）のPRなど、公共交通に関する情報をワンストップで案内できる総合サイトを設け、分かりやすい情報提供を行う。

②-2 行政出前講座・広報となみを活用した情報提供（実施主体：砺波市）

- 「行政出前講座」等を通して、市営バスやデマンド型交通「チョイソコとなみ」等の利用実態や利用方法、利用促進に向けたキャンペーンなどについて説明を行う。
- 公共交通に対する市民の関心を高めてもらうため、「広報となみ」で市営バスの利用実態や利用方法の紹介を行う。



広報となみ（2020年10月号）での市営バスの紹介

※出典：砺波市ホームページ

②-3 主要施設との連携による分かりやすい情報提供（商業施設・福祉施設・砺波市）

- 市営バスの利用者が多い商業施設、福祉施設、病院、駅などでの市営バスやデマンド型交通「チョイソコとなみ」の分かりやすい利用方法や乗換時刻提供を行う。

2-1 育てやすさを後押しする公共交通の実現（教育分野との連携）

事業① スクールバスの利便性向上

①-1 スクールバスの利便性向上（実施主体：砺波市）

- ・スクールバスと市営バスの役割分担の見直しを行い、市営バスとスクールバスの利便性向上と効率化を図る。

事業② 中学生・高校生への公共交通利用促進PRの実施

②-1 中学生・高校生への公共交通利用促進PRの実施

（実施主体：市内中学校・砺波高等学校・砺波工業高等学校・砺波市）

- ・中学生と高校生の公共交通利用を促進し、送迎する家族の負担を軽減するために、市内中学・高校生を対象にした「進学前市営バス利用促進PR」を行う。また、進学前から公共交通の使い方やダイヤを知ることにより、中学生と高校生の公共交通の利用意識を醸成する。
- ・進学先の検討に役立てられるよう、市ホームページ等を通して総合的な公共交通情報を提供する。

【事例】高校進学先検討時の公共交通情報提供（山口県宇部市）

○進路検討段階において、公共交通情報を得ることにより、バス・鉄道を通学手段として認識

- ・高校進学先を検討する段階（中学3年生）をターゲットに情報提供。
- ・学校情報と併せて通学時の公共交通情報を得ることにより、従来では不便で通えないと思っていた学校が選択肢に入る可能性が出てくる。（進学先選択のマッチングをより適切化）

○情報提供のターゲットを、「生徒」と「保護者」に設定

- ・意思決定において、保護者も重要になってくる。
- ・保護者目線での訴求も行う（安全・快適かつ、保護者に依存しないで自律的に通学ができる）

○作成したツール類は、今後も継続的に活用できるように設計する

- ・より負担なく改訂・準備（市・交通局等）・利用（高校等）でき、分かりやすいツール、しくみの構築（ブラッシュアップ）

※出典：「公共交通の利用者の増加を図るための効果的なモビリティ・マネジメント手法の確立に向けた検討業務報告書」（平成29年2月国土交通省中国運輸局・（株）オリエンタルコンサルタンツ）

【事例】モビリティ・マネジメント講義の実施（富山県朝日町）

- ・朝日町泊高等学校では、モビリティ・マネジメント講義を通年実施し、生徒自身がまちバスの利用促進策を考え、実行した。町内観光バスガイド、バスロケにおけるコンテンツ作成などに取り組んだ。

※出典：北陸信越運輸局交通政策部 交通企画課資料

2-2 住みやすさを後押しする公共交通の実現 (商業・観光分野等との連携)

事業① 商業施設・観光施設と連携した市営バス及び デマンド型交通「チョイソコとなみ」の利便性向上

①-1 商業施設・観光施設と連携した市営バス及びデマンド型交通「チョイソコとなみ」の 利便性向上（実施主体：砺波商工会議所・庄川町商工会・砺波市観光協会・商業施 設・砺波市）

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により疲弊した地域経済の活性化を図るため、砺波商工会議所や飲食店組合、商業施設、観光施設等とキャッシュレス決済サービス等を活用した連携による利用促進に向けた検討を行う。

事業② 新たな交通環境の検討・整備

②-1 城端線・氷見線鉄道事業再構築事業の実施（実施主体：城端線・氷見線再構築会議）

- ・城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画に基づき、城端線・氷見線の持続性と利便性・快適性の向上を目指す。

②-2 次世代環境対応車両の普及促進（実施主体：市内交通事業者・砺波市）

- ・カーボンニュートラルの実現を目指し、次世代環境対応車両（燃料電池タクシー、電気バス・タクシー、プラグインハイブリッドバス・タクシー等）の導入について検討を図るとともに、高齢者や障がい者も乗り降りしやすいバリアフリーに対応した車両（乗降や車内のステップの高さなど）の導入についても検討する。



燃料電池バス

※出典：国土交通省資料

②-3 グリーンスローモビリティなど新たな交通手段の導入可能性の検討

(実施主体：市内交通事業者・砺波市)

- ・環境に配慮した交通政策を図るため、グリーンスローモビリティなど新たな交通手段の導入可能性についての検討を行う。

【事例】バイエリアの回遊性を向上するグリーンスローモビリティの実験（富山県射水市）

- ・射水市新湊地区まちづくり協議会は、四輪電動カートの貸し出しと電気三輪自動車「べいぐるん」の有料運行、同地区と北陸新幹線新高岡駅を結ぶバス「カーにばす」の往復運行を実施している。専用のアプリケーションを用い、利用者がスマートフォンから乗車希望の日時、人数、乗車場所、降車場所を事前に予約する区域内運行。電話での予約も可能。

	四輪電動カート	べいぐるん (電気三輪自動車)	カーにバス
概要	定員：4人 電話予約。	定員：5人 専用アプリか電話で予約。新湊地区の乗降ステーション51カ所からの乗降が可能。15分・30分の貸し切りも可能。	平日 16 便 (8 往復) のうち、朝と夕方の 6 便 (3 往復) が完全予約制 土日曜と祝日は12便 (6 往復)
料金	3 時間まで 3,000 円 (射水市内飲食店などで使える1,000円分クーポン付)、現金支払い	1回 100 円 乗り放題フリーパス 500 円 現金・PayPay での支払い	新高岡駅ー海王丸パーク 600 円/1 乗車 クロスベイ新湊ー海王丸パーク 200 円/1 乗車 1 日乗車券 1,000 円
運行主体	射水市新湊地区まちづくり協議会		



運行エリア



四輪電動カート



べいぐるん（電気三輪自動車）

※出典：射水市ホームページ

3-1 JR城端線や路線バスと市営バスとの連携強化

事業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

（実施主体：砺波市・城端・氷見線活性化推進協議会）

- ・市営バスやデマンド型交通「チョイソコとなみ」は、JR城端線の各駅における通勤・通学利用者の乗継ぎ利便性を考慮したダイヤを設定するとともに、商業施設や医療機関、福祉施設の接続を重視しており、市民の日常生活における必要不可欠な交通手段として機能しながら、幹線交通における支線の役割も果たしてきた。このため、市営バスやデマンド型交通「チョイソコとなみ」の利便性向上に向けたダイヤの見直しや運行法方の検討を行い、JR城端線や路線バス等、地域幹線系統との接続強化を図る。
- ・なお、デマンド型交通「チョイソコとなみ」は、地域内フィーダー系確保維持費国庫補助対象路線であり、運行日の増加や路線延伸、実証実験などを行い、利便性の向上を行ってきた。このように、今後も地域公共交通確保維持事業により、デマンド型交通「チョイソコとなみ」を確保・維持することで、地域の生活交通手段を存続させていく必要がある。

①-2 JR城端線増便の検討（実施主体：砺波市・城端・氷見線活性化推進協議会）

- ・新幹線開業と同時に取り組んでいる増便試行運行（1日4往復8便の増便）の検証を通じ、新幹線開業後の観光目的利用者の動向や沿線住民も含めた利用状況等を勘案しながら、日常利用や新幹線の二次交通としての利便性向上を図る。



①-3 JR城端線への交通系ICカードへの対応

（城端線・氷見線再構築会議）

- ・城端線・氷見線の全駅に交通系ICカードに対応した改札機等を設置し、キャッシュレス化による利便性の向上を図るとともに、既に交通系ICカードに対応しているあいの風とやま鉄道など他路線とのシームレスな乗継ぎを実現する。

①-4 地域に貢献するMaaSの実現に向けた検討

（実施主体：市内交通事業者・砺波市・西日本旅客鉄道（株））

- ・出発地から目的地までのルートにおける様々な交通機関や観光素材をスマートフォンで検索・予約・決済することができる「観光型MaaS (Mobility as a Service)」の導入に向けた検討を行う。

【事例】交通MaaS「my route」（全国9都市）

- 「my route」は、トヨタ自動車（株）が、交通及び店舗・イベント情報のサービス会社などと協力して開発したスマートフォン向けマルチモーダルモビリティサービス。2018年から実証実験を開始した福岡市では、公共交通（バス・鉄道・地下鉄など）、自動車（タクシー・レンタカー・自家用車など）、自転車、徒歩など、様々な移動手段を組み合わせるルートを検索し、必要に応じて予約・決済まで行うことで移動をサポートする。また、店舗・イベント情報の検索ができる他、パーク&ライド駐車場の予約・決済も行うことができる。
- 富山市では、トヨタモビリティ富山（株）と富山地方鉄道（株）が幹事会社となり、「富山 my route 推進協議会」を組織し、令和3年3月からサービスを開始している。



全体サービスイメージ

アプリ画面

※出典：（一財）全国地域情報化推進協会 Future Vol.22

【事例】観光MaaS「setowa」（広島県全域、岡山県・山口県・愛媛県の一部）

- 「setowa」は、出発地から目的地までの新幹線に加え、旅先での鉄道、船舶、バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクル、カーシェア、シェアサイクルなどの交通機関やホテル、地域の観光素材などを、スマートフォンを使ってシームレスに検索・予約・利用することができる観光型MaaSアプリ。スマートフォンによって旅の予約やチケットの利用をキャッシュレス、チケットレスで行うことが可能になっている。また、周遊バスや観光・体験チケットの発売に加え、話題のスポットの紹介や、スポットまでのナビゲーション機能など、旅の前から旅行中まで使えるよう、観光ナビの機能を拡張させている。



「setowa」PRリーフレット

※出典：西日本旅客鉄道（株）ホームページ

事業② 砺波駅の結節点強化

②-1 J R城端線と市営バスの乗換え利便性の向上（実施主体：砺波市）

- ・ 砺波駅における市営バスと J R城端線の乗換え需要を把握し、乗換え接続を考慮したダイヤの見直しの検討を行う。

②-2 J R城端線駅でのパーク＆ライドの推進（実施主体：砺波市）

- ・ J R城端線駅の結節点としての機能を強化するため、砺波駅駐車場等を活用したパーク＆ライドの導入可能性を検討する。

【事例】鉄道駅前パーク＆ライド駐車場サービス（富山県小矢部市）

- ・ 石動駅前駐車場では、土日祝日の鉄道利用者を対象とした「5 時間無料制度」、石動駅から片道 100km 以上の J R 鉄道駅への乗継ぎ切符の往復・周遊購入者を対象とした「長距離移動者無料制度」、石動駅周辺駐車場の「平日限定駐車場定期制度」、一定期間駐車場を無料にする「パーク＆ライドのモニター社会実験」、石動駅を利用する鉄道利用者を対象に「市営バスの無料乗車券（1 日乗車券）の配布」を行っている。



石動駅改札構内に設置している認証機

※出典：小矢部市ホームページ

事業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（実施主体：市内交通事業者・砺波市）

- ・ 地域幹線系統とフィーダー系統との乗換え結節点となる施設において、乗換え待ち環境の整備を行うとともに、乗換え情報の提供を行う。

事業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

(実施主体：西日本旅客鉄道(株)・市内交通事業者・砺波市観光協会・砺波市)

- ・沿線地域の魅力を発信するツールとして、観光列車の運行やタイアップ企画等について検討する。地域の魅力発信による観光の振興を図り、定期外利用者数の増加に繋げる。
- ・新幹線・JR城端線を利用して訪れる観光客向けの二次交通の充実を検討する。

【事例】タクシー観光プラン(富山県魚津市)

- ・魚津交通(株)は、市内外の観光施設を回る観光プランを企画・販売している。

期間限定おすすめ！ タクシー観光プラン

GoToトラベル事業支援対象
海陸空 季節のおすすめ「富山湾旬の味覚」
当プラン限定 3,000円コースランチ付ツアー

☆神奈川の木に会いにいくノ魚沢片貝川と碓氷川
☆魚津市観光協会「観光ボランティアガイド」といっしょのガイド観光ツアーです
☆コース：富山湾(魚津・片貝山ノ守キャンプ場)
片貝山ノ守キャンプ場 約3時間
☆募集期間：2020年10月30日まで

おとな 5,000円 / お一人様(二名一組)
子ども 2,500円 ※食事はお子様用となります

GoToトラベル事業支援対象
日本一深いV字谷 秘境・黒部峡谷
ホテル黒部 日帰り入浴と7,000円食席コース付

☆峡谷を結ぶように走るみさのトロニック電車で、黒部の絶景を満喫しよう！
☆みさのトロニック電車に乗る
☆コース：黒部峡谷トロニック電車(宇奈月～黒部)
シラカス温泉・往復乗車券(5,020円)
※ほか、魚津市内の観光地等も一巡
☆募集期間：2020年11月30日まで

おとな 12,500円 / お一人様(二名一組)
子ども 9,000円 ※食事はお子様用となります

片貝山ノ守キャンプ場【売場】ミニツアー

☆キャンプの会場で自然観察はいかがですか？
☆水車屋が響く松原の石、広さを抱えた天然の木のすのこ
☆本・古本屋を地元ガイドと探検します！
☆募集期間：2020年10月30日まで

おとな・子ども 1,300円 / お一人様
(4名以上で申し込みください)

魚津城下町の歴史散策

☆NHK大河ドラマ「天地人」にて、「魚津城の戦い」として舞台となった
城下町の記録・史跡をたずねるツアーを企画します。
☆散策しながら、かつての城下町・魚津の町並みを見学するのが楽しい！
☆コース：大町地区周辺(魚津城下町散策マップ)
所要時間 約3時間
☆貸切料金：普通車 11,900円 ジャンボタクシー 17,150円
別途、ガイド料金3,000円
☆開催：2021年2月28日まで

魚津の山城散策

☆湖中三山(松倉城・礪波山・礪波山) / 湖中守山城(礪波山)
☆なかでも最大級の位置と、その城址跡を散策する方が増えています。
☆コース：小笠原・松倉城跡・城址散策
所要時間 約2時間
☆貸切料金：普通車 8,600円 ジャンボタクシー 12,250円
別途、ガイド料金2,000円
☆開催：2021年2月28日まで

お問い合わせ
お申し込み

魚津交通株式会社
富山県魚津市本江2-284号
TEL: 0765-22-0640

ご不明な点がございましたら、どうぞお気軽にお電話ください
〒937-0805 富山県魚津市本江2860-2
https://uozu-kotsu.co.jp/

※出典：魚津交通(株)ホームページ

【事例】観光MaaSプロジェクトによる観光タクシー実証運行（福島県いわき市）

- ・いわき市では、「フラシティいわきMaaS観光MaaSプロジェクト『フラ〜っと乗れMaaSででかけよう!』」として、地域内（常盤エリアと小名浜エリア）を巡る観光タクシーと2地域間を結ぶ定期便シャトルバスの運行を行っている。
- ・フラシティいわきMaaSでは、行政MaaS（おでかけ市役所）、観光MaaS（タクシー、カーシェア、レンタサイクル、高速バス・路線バス、鉄道、観光遊覧船、キッチンカーなど）買物・おつかいMaaS（買物宅配サービス）などの情報提供を行っている。

	観光タクシー	シャトルバス
概要	常盤エリアと小名浜エリア内に設置されているステーション間を移動する事前予約制のタクシー	常盤～小名浜間を決まった時間通りに乗降ポイントを巡る事前予約制バス。2往復4便。
料金	タクシー料金	1,000円/1乗車
予約方法	スマホ予約：観光MaaSサイト、電話予約：運行事業者への電話	
決済方法	交通系電子マネー・WAON・nanaco・PayPay。	
割引	観光MaaSサイトから予約し、小名浜地区もしくは常盤地区で観光タクシーを利用された方を対象に、クーポン提示により、キャッシュレス決済で1,500円以上の利用をした場合、200円引きのサービスを実施。	



フラシティいわきMaaS



「乗れMaaS」PRチラシ

※出典：フラシティいわきMaaSホームページ

【事例】新幹線の予約状況等データを活用した乗合タクシー運行の実証実験（ＪＲ東日本）

- ・ＪＲ東日本では、令和元年から夏期間に「はやぶさ１号」に合わせ、津軽半島観光に便利な津軽線臨時旅客列車（蟹田駅～三厩駅間）を運転しているが、臨時列車の運転できない日の代替交通として、奥津軽いまべつ駅から龍飛崎方面へ乗合タクシー運行する実証実験を行った。乗合タクシー運行に際しては、奥津軽いまべつ駅降車の「はやぶさ１号」における新幹線の予約状況等のデータを活用し、乗合タクシーのご利用人数を予測することで最適な配車を行った。



※出典：ＪＲ 東日本スタートアップ株式会社ホームページ

事業③ イベント時の公共交通利用の推進

③-1 イベント時のパーク＆ライド等の検討（実施主体：市内交通事業者・砺波市）

- ・となみチューリップフェアにおける公共交通での来場を促すため、シャトルバスの利用実態と会場周辺の駐車場利用実態を把握し、駐車場配置の検討と合わせた交通誘導方法を検討するとともに、シャトルバスによるパーク＆ライドの利用促進に向けた検討を行う。

③-2 ＪＲ城端線臨時列車運行の検討（実施主体：西日本旅客鉄道（株）・砺波市）

- ・となみチューリップフェア期間中におけるＪＲ城端線臨時列車の運行を検討するとともに、全国に向けて広くＰＲし、利用促進につなげる。

③-3 イベント時のＪＲ城端線ラッピング列車運行の検討 （実施主体：城端・氷見線活性化推進協議会）

- ・となみチューリップフェア期間中など、イベント時のＪＲ城端線において、ラッピング列車の運行を行う。

【共通方針】

市民・交通事業者・行政が一体となった「持続可能」な地域公共交通ネットワークの構築

4-1 公共交通利用の意識醸成

事業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

①-1 公共交通の利用状況・利用方法などの周知・説明会の実施 (実施主体：地域住民・砺波市) (2-2-②-2 再掲)

- ・「行政出前講座」等を通して、市営バスやデマンド型交通「チョイソコとなみ」等の利用実態や利用方法、利用促進に向けたキャンペーン紹介などについて説明を行う。【再掲】
- ・公共交通に対する市民の関心を高めてもらうため、「広報となみ」で市営バスの利用実態や利用方法の紹介を行う。【再掲】

事業② 高齢者への運転免許返納の促進

②-1 高齢者への運転免許返納の促進 (実施主体：砺波市・富山県砺波警察署)

- ・高齢者運転免許証自主返納支援事業を引き続き継続し、支援の拡充や新たな支援の検討を行う。
- ・運転免許証を自主返納した高齢者に対して、地域公共交通の利用に関する情報提供を行う。

2017年
8月1日より **65歳以上の方へ**
運転免許証の返納で
加越能の路線バスが
とてもおトクになります!

●対象となる方
65歳以上で『**運転経歴証明書**』を所持している方。

バス運賃お支払時に『運転経歴証明書』をご提示いただくと
バス運賃が半額になります。

よくバスでお出かけされる方は『ゴールドパス』が便利です!

ご購入時に『運転経歴証明書』をご提示いただくと
『ゴールドパス』(フリー定期券)が割引(価格となります)。
6か月定期 22,000円 → **15,000円** (7,000円おトク)
12か月定期 40,000円 → **25,000円** (15,000円おトク)
※1か月・3か月定期の割引はありません。

『運転経歴証明書』とは
運転免許証と同サイズのカード型身分証明書です。
有効期限内の運転免許証を返納し、富山県運転免許
センター・運転経歴免許更新センター、県内の警察署へ
申請することにより、交付を受けることができます。
詳しくは、富山県警のホームページ、または富山県運転免許
センター・免許更新センター(電話076-441-2211内線731・234)まで
お問い合わせください。

●お問い合わせ先 加越能バス乗車センター(ワルン高岡1F待合室内) TEL.0766-21-0950

加越能バス(株) 高齢者運転免許免許証返納者割引案内

※出典：加越能バス(株) ホームページ

事業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 (実施主体：市内小学校・砺波市)

- ・地域の資源である地域公共交通の重要性を理解し、自ら考え行動できることを目指して、小学生など幼少期の子供を対象としたモビリティ・マネジメント教育を実施する。

【事例】富山市のりもの語り教育（富山県富山市）

- ・「富山市のりもの語り教育」では、地域の財としての公共交通を含めた「乗り物（の魅力）」を、次世代を担う児童に語り継ぐことで、交通手段をバランスよく利用することを学ぶとともに、地域への愛着を育み、持続可能な社会の一員としての意識を持ってもらうことをめざしており、富山市内の小学校教諭が主体となったプログラムを作成している。プログラムは、小学校3年生から6年生を対象としている。



富山市「のりもの語り教育」小学生社会科用 パンフレット一部

※出典：富山市ホームページ

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 (実施主体：地域住民・砺波市)

- ・普段公共交通を利用する機会が少ないと考えられる子育て世代に、過度に自動車に頼る生活を省みてもらうことを目的に、親子で公共交通や自転車などによる移動を体験するツアーを開催することで、公共交通利用に対する意識の変容を促す。また、運転免許返納後の高齢者など公共交通を利用したことがない高齢者を対象とし、市営バスを使ったおでかけ体験ツアー（買物や花見など）を実施する。

【事例】親子公共交通利用体験ツアー（東京都大田区）

- ・夏休みに小学生親子を対象とした乗車体験ツアーを実施。資料館や名所旧所を訪ね、地区の歴史を聞き、かね打ち体験などをした。参加者には記念品が渡され、参加者は利用促進のポスターも作成した。



小学生親子ツアーのリーフレット 参加者が作成した利用促進ポスター 参加記念バスグッズ

※出典：大田区ホームページ

事業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（実施主体：地域住民・西日本旅客鉄道（株）・砺波市）

- ・城端線砺波市利用促進実行委員会（通称：城端線もりあげ隊）が主体となり、地元の自治振興会や高校生などと協力して城端線駅の清掃や花壇への植栽活動を継続して実施する。また、市内のイベント等において城端線の利用意識醸成を図るためのPRブースを設け、市民のマイレール意識の醸成につなげる。



高校生によるJR砺波駅花壇への植栽



城端線もりあげ隊オリジナルめりえを塗る子供

※出典：砺波高等学校ホームページ

※出典：砺波市企画政策課

④-2 市営バス車内環境の改善（実施主体：市内交通事業者・砺波市）

- ・新型コロナウイルス感染症の予防対策をはじめ、児童の絵画の展示や、車内におけるFMラジオ放送など、市営バスの車内環境の改善による利用促進に取り組むとともに、クールビズなど運転手の労働環境の改善を行う。

④-3 交通事業者とのイベントや利用促進の実施 （地域住民・市内交通事業者・西日本旅客鉄道（株）・砺波市）

- ・市民団体と交通事業者との連携により、イベント等における公共交通のPR活動を実施し、周知や利用促進につなげる。



イベントブースの出展

※出典：砺波市企画政策課



フォトコンテスト



JR城端線と市営バス利用促進

※出典：北日本新聞社

4-2 市民・交通事業者・行政の連携による地域公共交通の最適化

事業① 運行外収入の確保検討

①-1 運行外収入の確保検討

（実施主体：砺波商工会議所・庄川町商工会・砺波市観光協会・商業施設・市内交通事業者・砺波市）

- ・地域交通を守るため、必要に応じて、交通事業者に対する運行支援を行う。
- ・市営バスの運行経費において、市の負担額を軽減するため、運行外収入の確保として、路線沿線の商業施設、観光施設、企業等の広告料や協賛金等の導入を検討する。

事業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

②-1 持続可能な地域公共交通の実現に向けた最適化の検討

（実施主体：鉄 道：地域住民・城端線・氷見線再構築会議、バス等：地域住民・市内交通事業者・砺波市）

- ・「新しい生活様式」を踏まえた社会ニーズの変化を捉え、利用状況や問題点の共有と地域公共交通の最適化に向けた改善点の検討に向け、地域住民・交通事業者・行政による意見交換を行うとともに、住民自主運行による交通システムの導入に向けた調査・研究を行う。

事業③ 地域交通を担う人材の確保

③-1 運転手の確保（実施主体：市内交通事業者・砺波市）

- ・新型コロナウイルス感染症の影響による「地方回帰」の機運を捉え、首都圏等で開催される移住定住イベント等の機会を生かし、積極的に地域交通を担う運転人材等の確保に努める。

Ⅷ 計画の推進体制と評価・検証

1 推進体制と役割

本計画の推進にあたり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向けて、「市民」、「交通事業者」、「行政」、「関係機関」が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割やそれらの進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指す。

図表 151 主体と基本的な役割

主体	基本的な役割
市民	・公共交通を積極的に利用する。また、公共交通のあり方を考察する。 ・市や交通事業者、地域の公共交通のイベントなどに積極的に参画する。
交通事業者	・「元気」・「安心」・「幸せ」を結ぶ、「持続可能」な公共交通を目指した事業展開を行う。 ・地域間幹線、地域内フィーダー路線の運行を担い、市民や観光客等の移動を確保する。 ・ダイヤ調整など路線の利便性向上と利用者目線による交通情報の発信や交通サービスの提供を行う。
行政	・「元気」・「安心」・「幸せ」を結ぶ、「持続可能」な公共交通の形成・維持に向けて各主体間の調整を行う。 ・地域住民・交通事業者・関係機関と密に意見交換を行い、持続可能な公共交通網の形成を検討する。 ・市民や企業に対して公共交通に関する利用者目線による情報発信を行う。
関係機関 (病院、企業、 商業施設、観 光施設等)	・行政及び交通事業者と連携した公共交通サービスの利便性向上に向けた検討と利用促進に対する協力を行う。

2 評価・検証

(1) 評価・検証

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。

また、本格導入を前提とした実証運行や実証実験にあたっては、利用者数など目標値の設定とその効果検証を行いながら、定量・定性分析による本格運行・本格実施への移行を検討する。

毎年の評価・検証については、砺波市地域公共交通会議によって年1回程度進捗状況や効果を定量的・客観的に評価し、必要に応じて見直しを行っていく。この際、新型コロナウイルス感染症の影響について留意しながら評価を行うこととする。

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、改善要望の把握を行う。

図表 152 年間スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
砺波市 地域公共 交通会議			昨年度評価・確保維持改善計画							今年度の取組報告・ 改編案検討・今年度評価		
砺波市	問題・課題の把握											
	前年度の検証		今年度事業計画へ反映				次年度予算要求	今年度事業計画中間評価				
				今年度事業計画実施								

(2) 評価・検証のために収集するデータと収集方法

評価・検証に際しては、必要なデータを定期的に収集する。

図表 153 収集する意見

分類	収集データ	実施主体	時期
利用者の意見	利用者アンケート調査	砺波市	令和8年度
市民満足度	市民アンケート調査	砺波市	令和8年度
運行事業者の意見	利用状況・運行上の課題や改善点	市内交通事業者・砺波市	毎年度

図表 154 毎年収集するデータ

分類	収集データ	実施主体	時期
J R 城端線	駅別利用者数	西日本旅客鉄道(株)	毎年度
	補助金額	砺波市・城端・氷見線活性化推進協議会	毎年度
路線バス	路線バス路線別利用者数	市内交通事業者	毎年度
	補助金額	砺波市	毎年度
市営バス・デマンド型交通「チョイソコとなみ」	市営バス路線別利用者数	砺波市	毎年度
	デマンド型交通「チョイソコとなみ」利用者数	砺波市	毎年度
	収支状況	砺波市	毎年度
高齢者	高齢者運転免許証自主返納者数	砺波警察署	毎年度
	高齢者運転免許証自主返納支援件数	砺波市	毎年度

砺波市地域公共交通計画

令和4年（2022年）3月

（令和6年（2024年）6月改訂）

発行 砺波市地域公共交通会議

編集 砺波市企画総務部企画政策課交通政策係

TEL 0763-33-1111

FAX 0763-33-5325

E-mail kikaku@city.tonami.lg.jp

