

小矢部市地域公共交通計画

令和6年3月

(令和6年8月改訂)

小 矢 部 市

目 次

| | |
|--|----|
| 1. はじめに..... | 1 |
| 1-1. 計画策定の背景・目的..... | 1 |
| 1-2. 計画の区域と期間、位置づけ..... | 2 |
| 2. 本市の公共交通の現況..... | 3 |
| 2-1. 本市の現況..... | 3 |
| 2-2. 公共交通の現況..... | 9 |
| 2-3. 各種ニーズの把握..... | 23 |
| 3. 公共交通の課題整理..... | 32 |
| 3-1. 前回計画のフォローアップ..... | 32 |
| 3-2. 公共交通の課題の整理..... | 36 |
| 4. 基本的な方針と目標..... | 38 |
| 4-1. 基本理念・基本方針..... | 38 |
| 4-2. 目指す地域公共交通の将来像..... | 40 |
| 5. 目標達成に向けた施策・取組..... | 42 |
| 5-1. 基本方針1 地域ニーズに対応した公共交通ネットワークの再構築..... | 43 |
| 5-2. 基本方針2 交通DXの推進による誰もが利用しやすい公共交通環境の整備..... | 51 |
| 5-3. 基本方針3 多様な共創による公共交通の利用促進..... | 54 |
| 6. 計画の進行管理..... | 58 |
| 参考資料..... | 60 |

1. はじめに

1-1. 計画策定の背景・目的

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく計画であり、まちづくりとの連携を図りながら、持続可能で望ましい公共交通ネットワークの姿を明らかにし、その実現に向けた取組を計画的に進めるための「地域公共交通のマスタープラン」としての役割を果たすものです。

(2) 公共交通を取巻く環境

国では、人口減少やコロナ禍で厳しい状況にある公共交通について、デジタル技術等の実装を進め、官・民・交通事業者等が「共創」し、持続可能な地域交通に「リ・デザイン（刷新・再構築）」する方針を示しています。

また、富山県では、「富山県地域交通戦略」の策定に向けた検討を進めており、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指しています。また、自治体や地域住民の積極的関与・参画、事業者間の協調など、関係者間の役割分担・責任分担について考え、地域全体で実現を目指すこととしています。

(3) 計画の目的

本市では、通勤・通学、通院、買物などの市民の日常生活の移動や来訪者の移動を支えるため、令和 2 年 3 月に「第 2 期小矢部市地域公共交通網形成計画」を策定し、地域間交通の連携強化と生活交通の持続可能性の向上に向け、鉄道の利便性向上や公共交通同士の連携強化、市民の意識醸成などの各種の取組を多様な関係者の連携により進めてきました。

一方、新型コロナウイルス感染症の拡大による移動需要の低下に伴い、公共交通利用者も激減し、さらに、運転手の高齢化や人材不足が深刻化しており、これまでの公共交通の運行・運営の継続が困難な状況になっています。

また、団塊の世代が 75 歳を迎える 2025 年を直前に控え、過度に自動車に頼らずとも、住み慣れた地域で安心して生活を続けられる環境や、学生をはじめ市民が自ら移動できる交通手段を確保するなど、市民のウェルビーイングな暮らしを支える移動環境を構築する必要があります。

そこで、本市の地域特性や地域公共交通の現状・課題等を踏まえ、目指す将来都市像の実現に向け地域公共交通が果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するためのあり方と施策を具現化するため、令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間を計画期間とする「小矢部市地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 計画の区域と期間、位置づけ

(1) 計画の区域

計画の区域は、小矢部市全域とします。

(2) 計画の期間

計画の期間は、令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）とします。

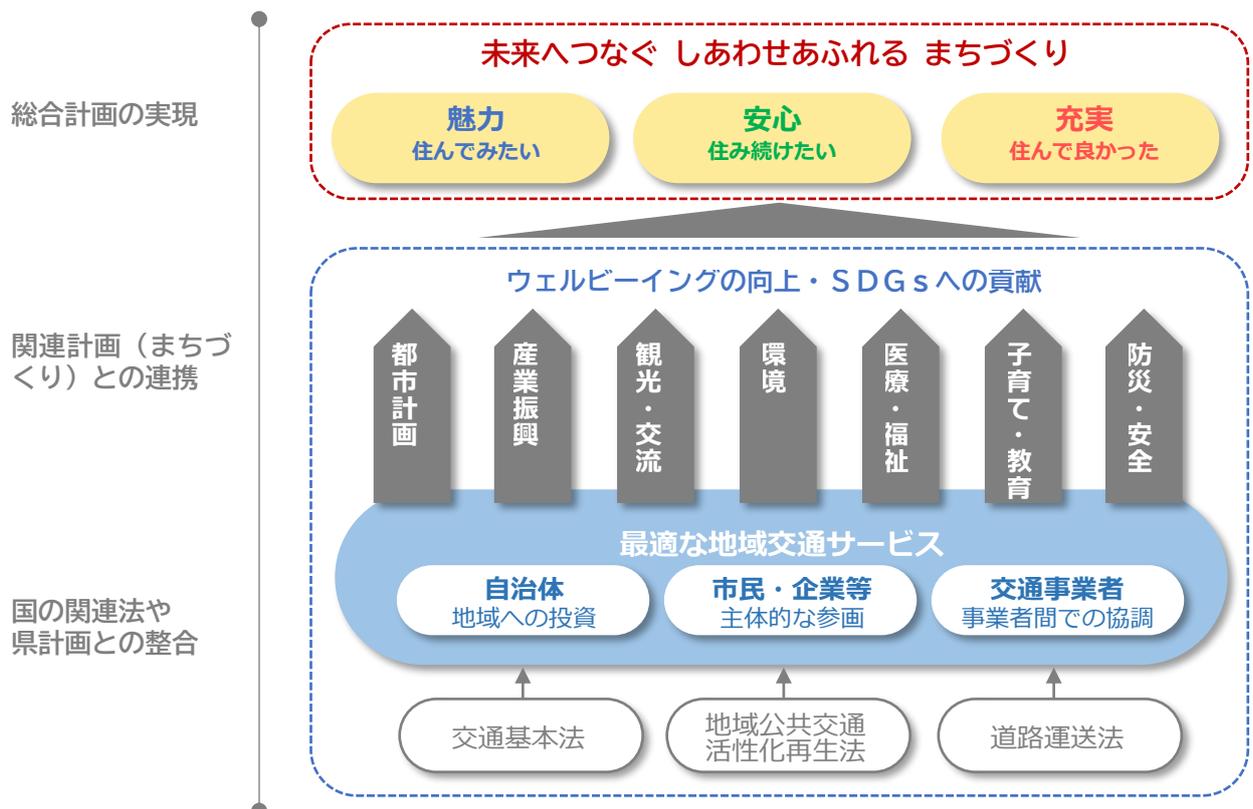
なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位・関連計画の見直しなどを踏まえ、必要に応じて計画の見直しを検討します。

(3) 計画の対象

計画の対象は、市内を運行するあいの風とやま鉄道、民営路線バス、市営バス（メルバス、A I オンデマンド交通）、タクシー等を地域公共交通として位置づけます。なお、隣接自治体の公共交通との連携についても考慮し、最適な地域公共交通を検討します。

(4) 計画の位置づけ

本計画の策定にあたっては、上位計画である「第7次小矢部市総合計画」の実現に向け、「小矢部市立地適正化計画」等の関連計画と連携を図るとともに、「富山県交通戦略（令和5年度策定予定）」等との整合を図り、誰もが安全で快適に移動できるよう、人に優しい公共交通サービスの実現を目指します。



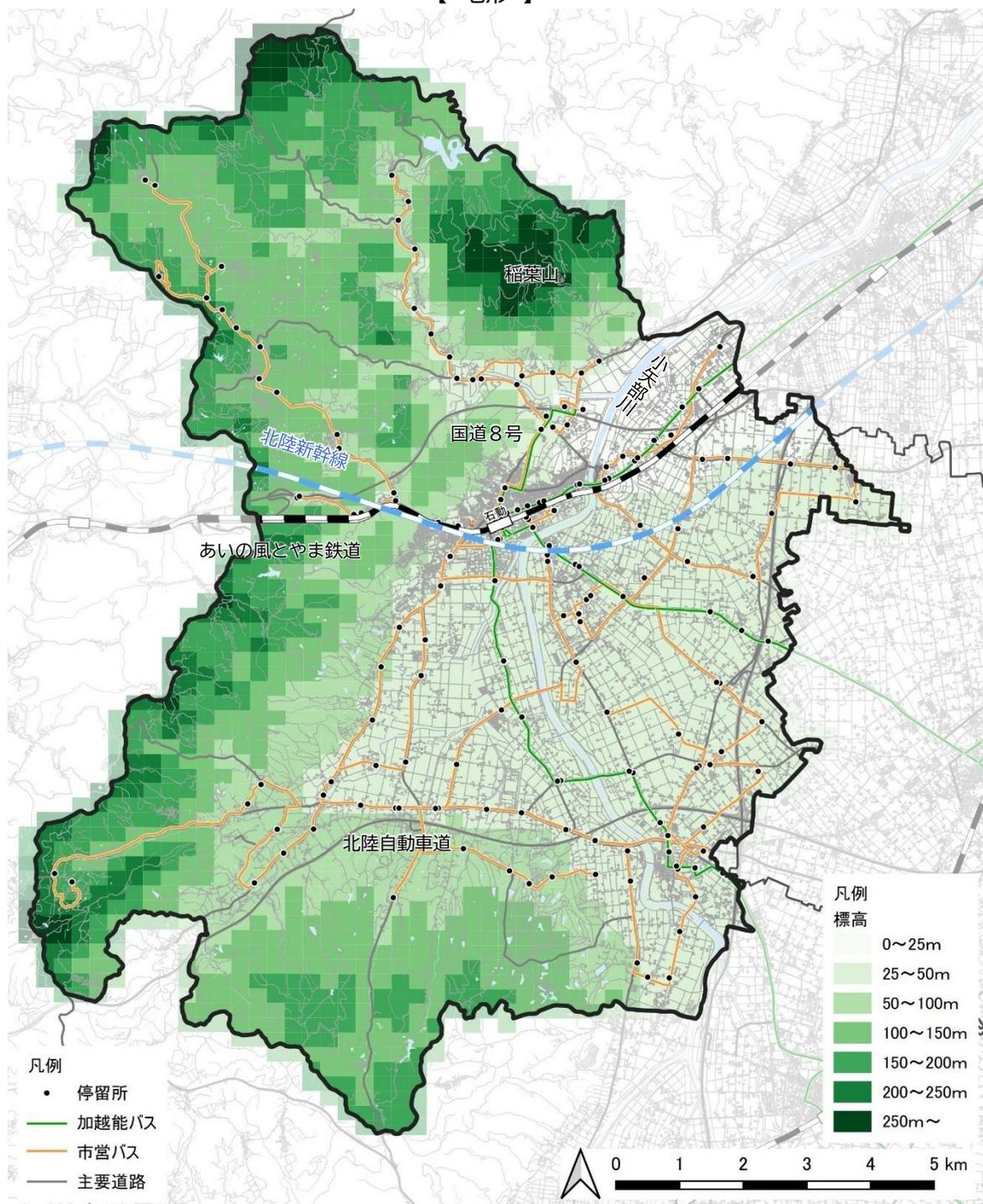
2. 本市の公共交通の現況

2-1. 本市の現況

(1) 地形

本市は、富山県の西端に位置し、中央部には国道8号、南部には北陸自動車道が整備されています。また、北部・西部は、稲葉山をはじめとする丘陵地・山地に囲まれており、中部・東部は平野が広がり中央を小矢部川が南北に流れています。

【 地形 】

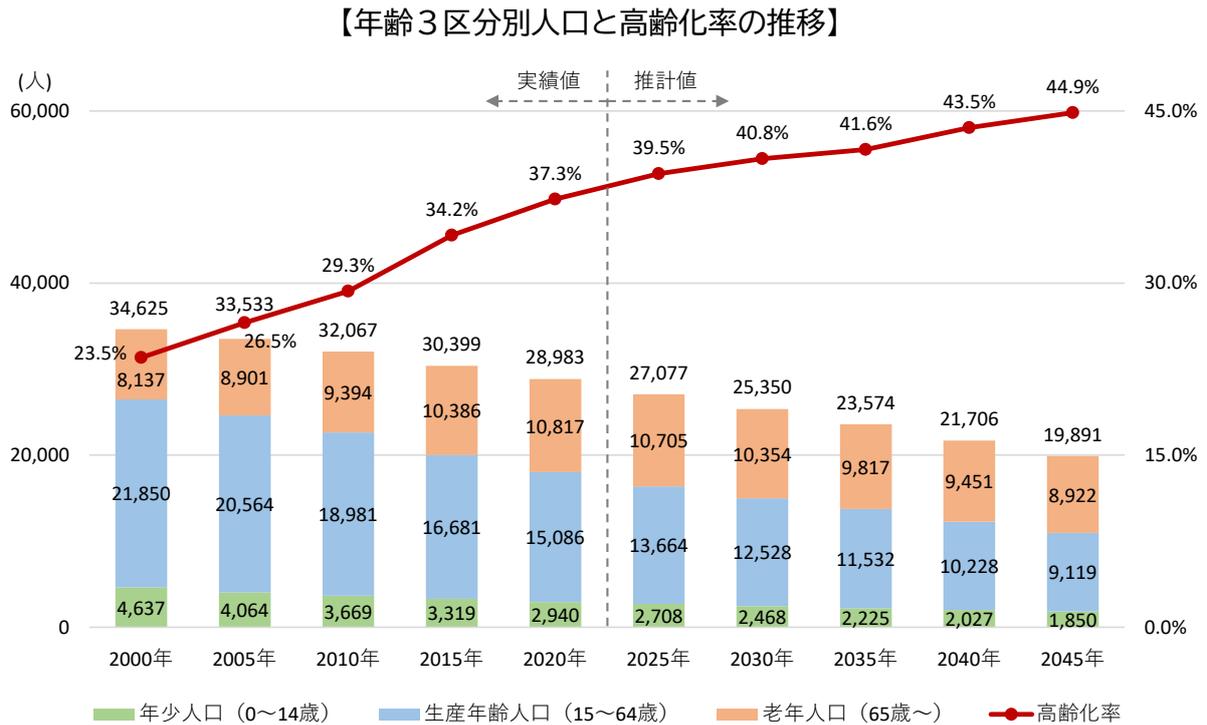


出典：国土数値情報

(2) 人口

①人口推移と高齢化率

小矢部市の人口は、2020年時点で28,983人であり、2045年には19,891人（▲31%）まで減少すると予測されています。また、65歳以上の高齢化率は、2020年時点で37.3%を占め、2045年には44.9%まで増加すると予測されており、さらなる高齢化に対応した移動手段の確保が急務となっています。

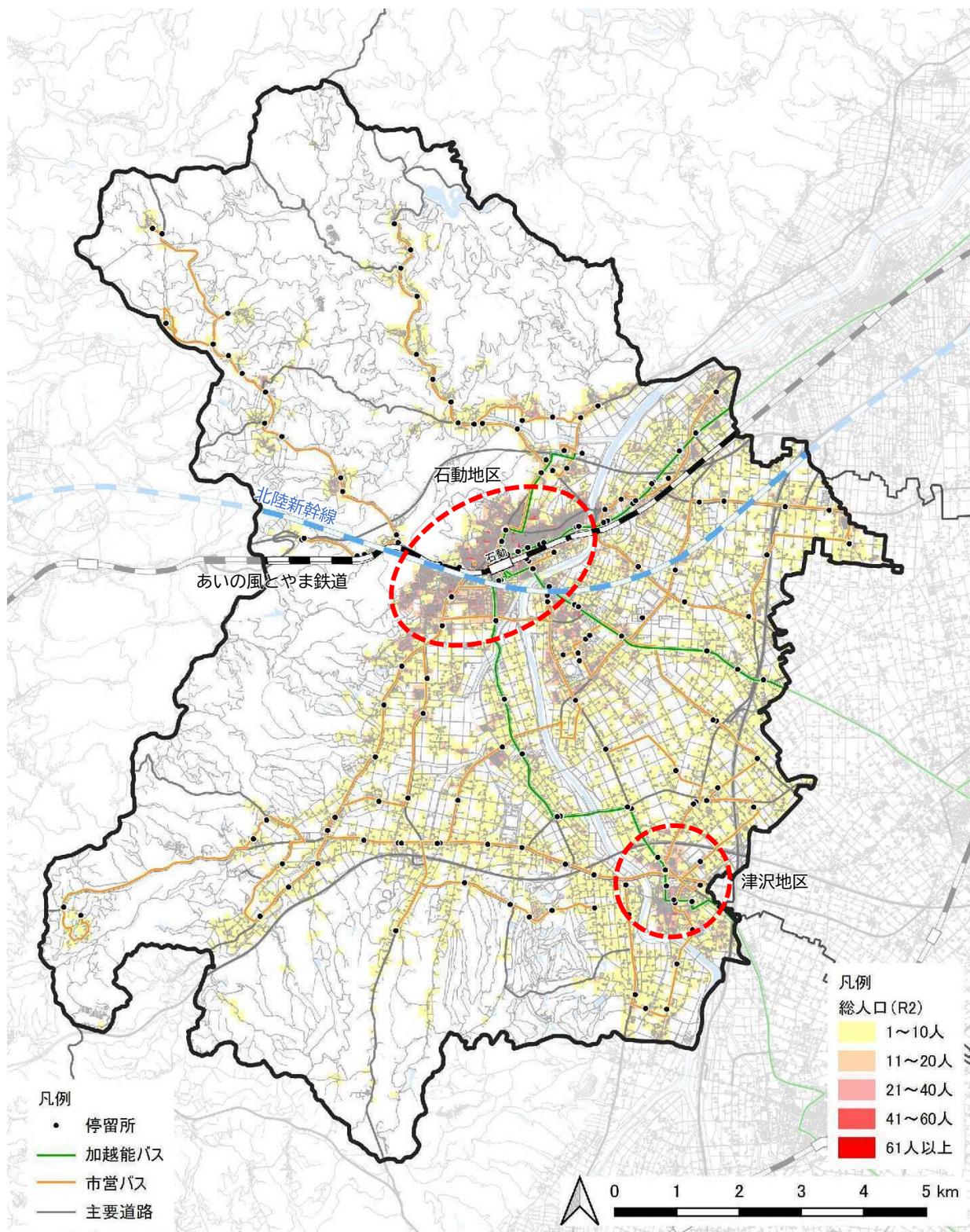


出典：国勢調査（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（平成30年3月推計）

②人口分布

人口は石動地区及び津沢地区に集中し、田園部には散居集落が広がっているほか、中山間地域の道路沿いに集落が点在しており、広い範囲を公共交通でカバーする必要があります。

【人口分布（100mメッシュ）】



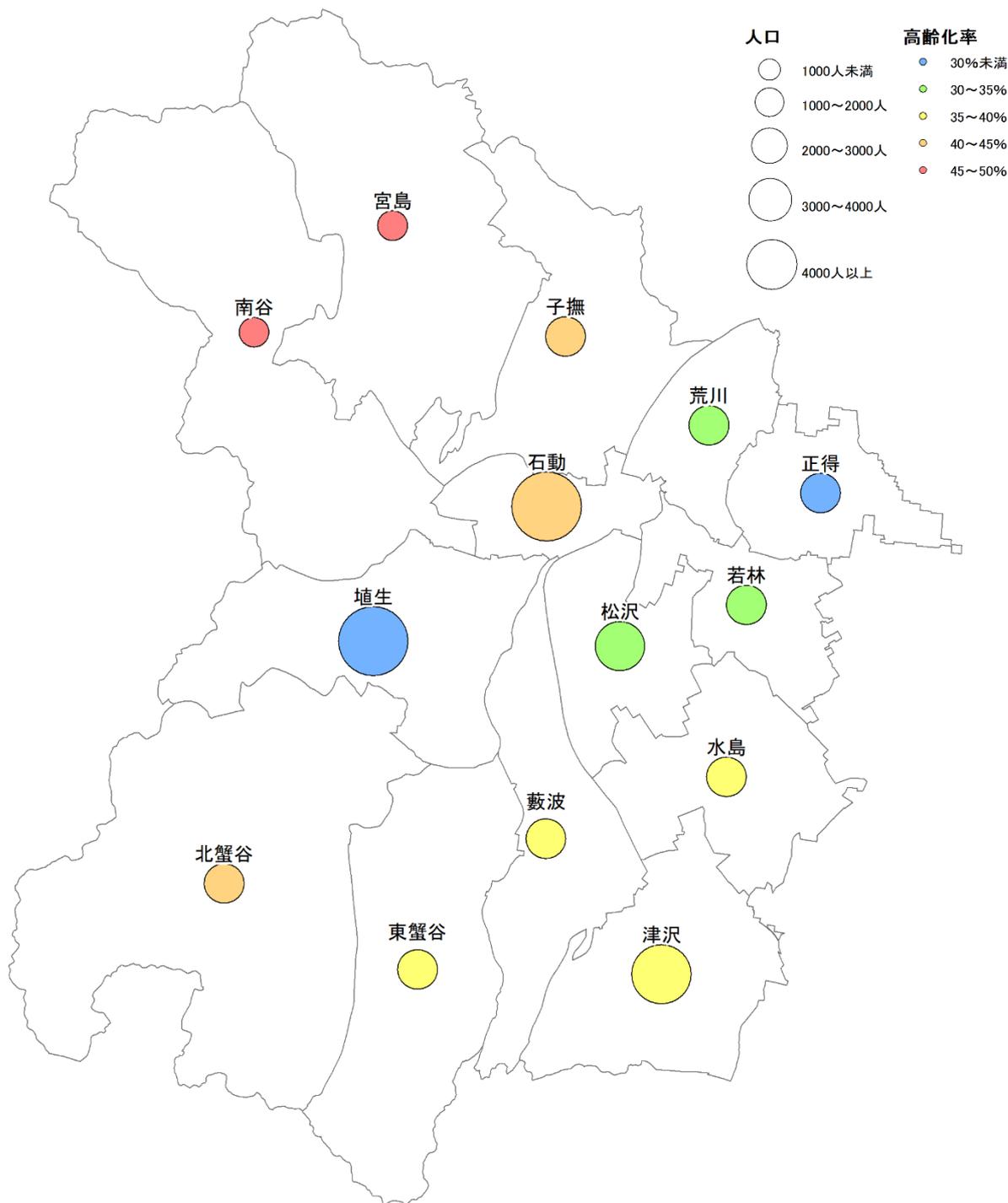
出典：100mメッシュ人口（R2 国勢調査小地域人口）を基に都市計画基礎調査の住宅用地で案分し作成

③地区別人口と高齢化率

地区別人口を見ると、石動地区、埴生地区、津沢地区は人口が多い一方、宮島地区、南谷地区、子撫地区は少なくなっています。

また、高齢化率は、南谷地区や宮島地区は約5割となっているほか、北蟹谷地区、子撫地区、石動地区は4割を超えており、移動手段の確保が必要となっています。

【地区別の人口と高齢化率】



出典：国勢調査

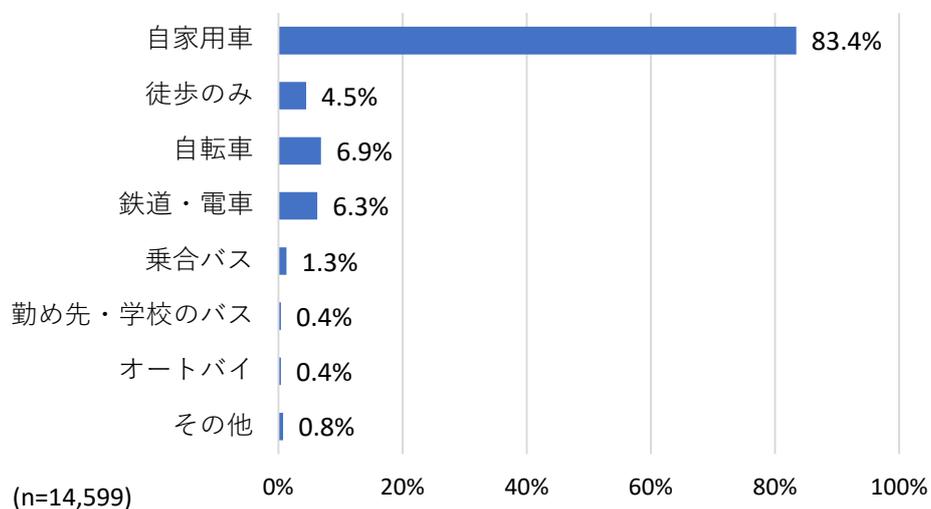
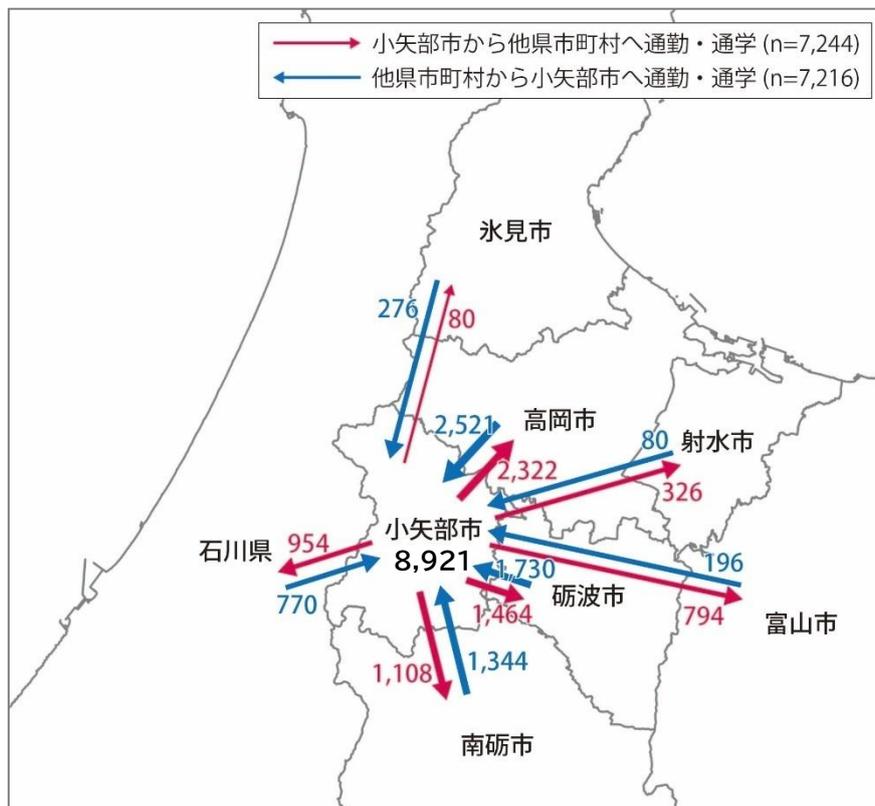
(4) 交通特性

①通勤・通学の状況

通勤・通学先は、小矢部市内が 55%を占め、次いで高岡市、砺波市、南砺市、石川県の順となっています。また、他都市から小矢部市への通勤・通学は、高岡市、砺波市、南砺市の割合が高くなっています。

また、利用交通手段をみると、自家用車が最も多く 83%を占め、公共交通は、鉄道・電車が6%、乗合バスが1%と僅かな利用となっています。

【通勤・通学の状況と交通手段】



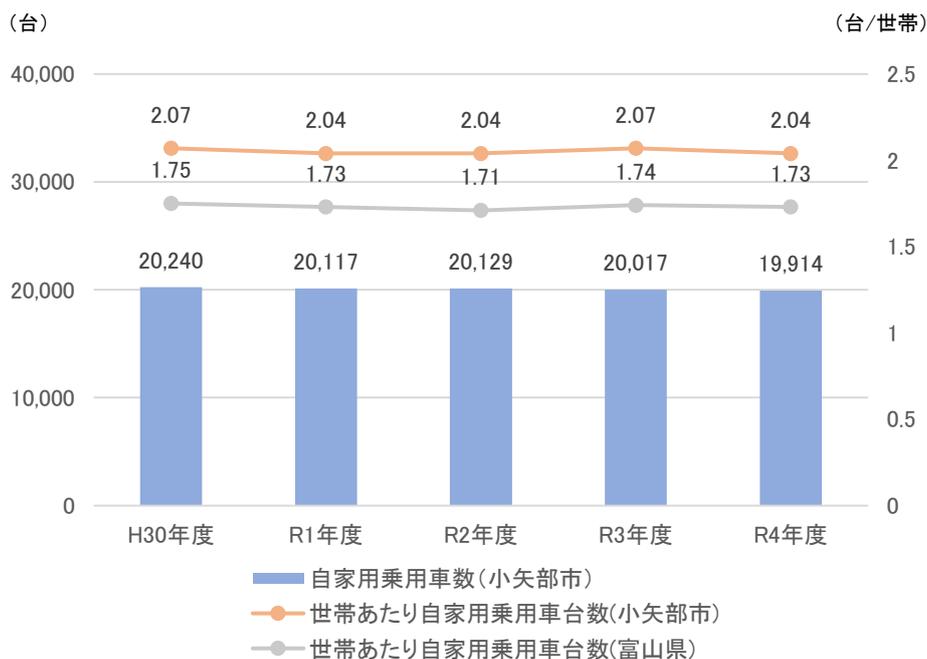
出典：国勢調査

②自動車保有台数と免許返納

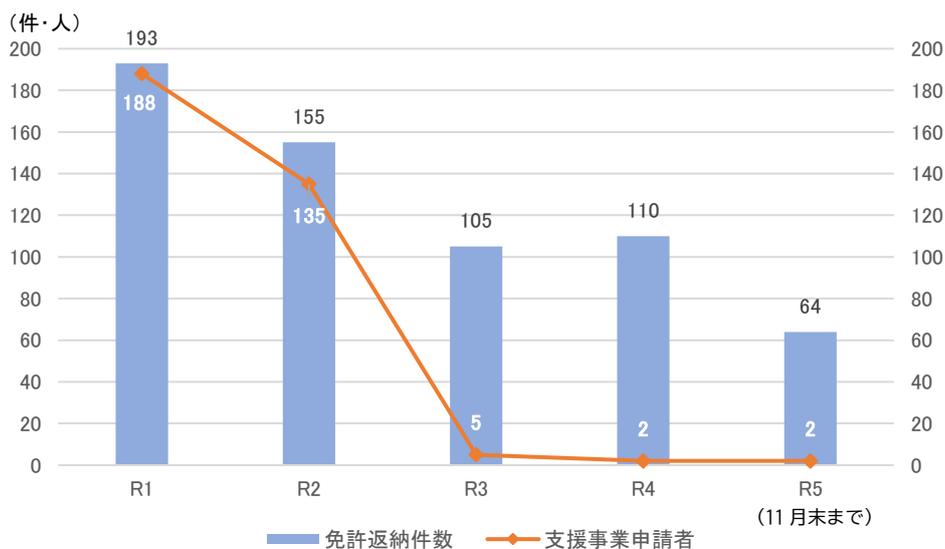
自家用乗用車の保有台数をみると、約2万台で推移しており、世帯あたりの自家用乗用車の保有台数は2台程度で推移しており、富山県全体の台数（約1.7台/世帯）を上回っています。

運転免許返納件数は、令和元年度は193件/年でしたが、令和3年度、4年度ともに約110件/年となっています。また、自主返納者支援制度の改正やコロナ禍の影響により、支援事業申請者数は令和3年度以降激減しており、交通事故防止に向けて支援制度の充実が必要です。

【自家用乗用車の保有台数及び世帯あたり台数の推移】



【運転免許返納者及び高齢者運転免許自主返納支援事業申請者数】



| 高齢者自主返納支援事業の内容 | |
|----------------|---|
| R2年度以前 | 加越能バスの定期券購入補助(上限2万円)、回数券(2万円相当分) タクシー利用券(2万円相当分)より1つ |
| R3年度以降 | 市営バス定期券発行(満75歳まで更新可能) |

出典：小矢部市調べ

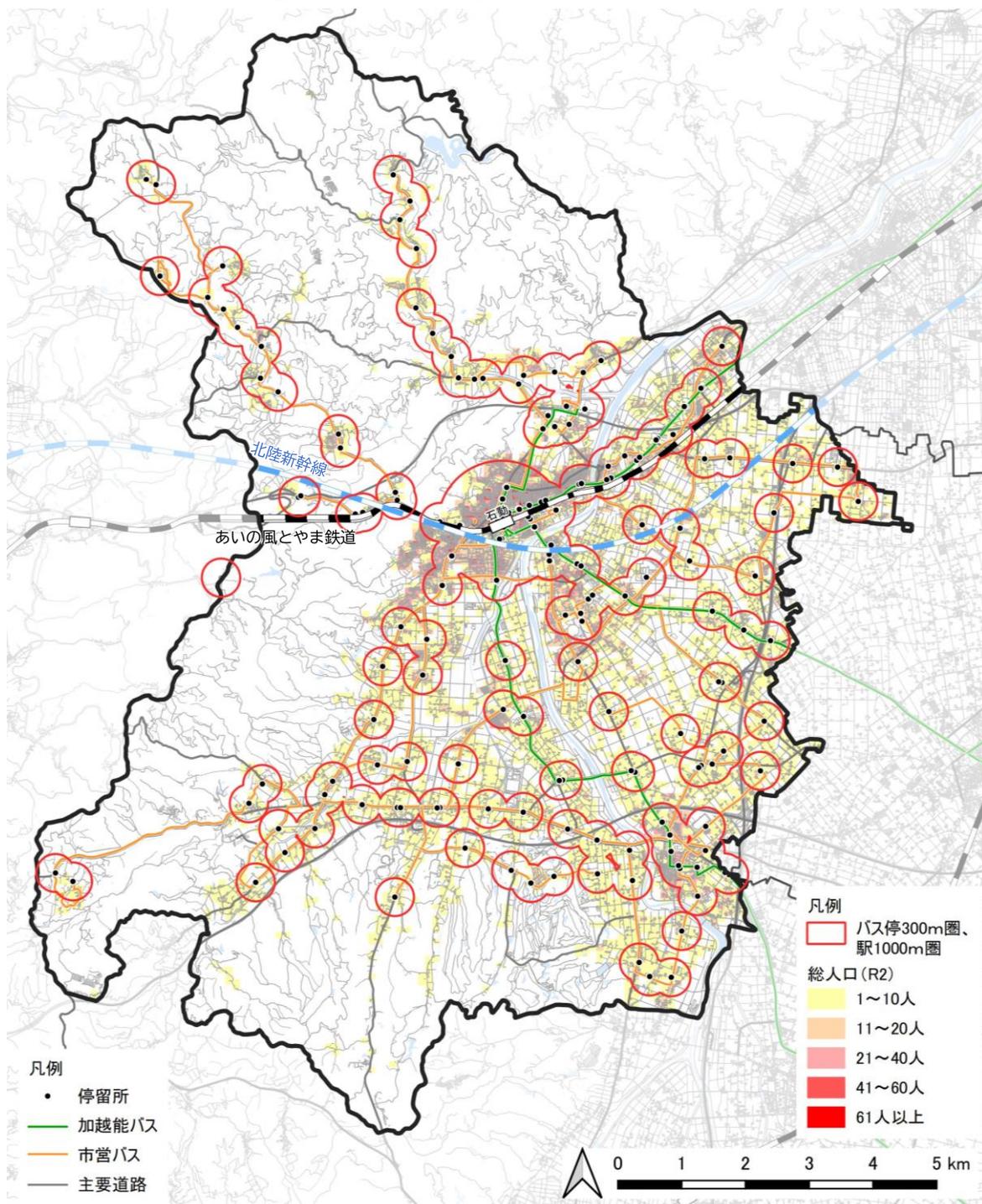
2-2. 公共交通の現況

(1) 公共交通網

①人口のカバー状況

鉄道駅およびバス停から徒歩圏でのカバー率は、市全体の67%（徒歩圏カバー人口19,343人、総人口28,983人）となっており、田園部の散居集落や南部の中山間地域の一部等では公共交通空白地帯があります。

【鉄道駅・バス停から徒歩圏内の人口カバー状況】

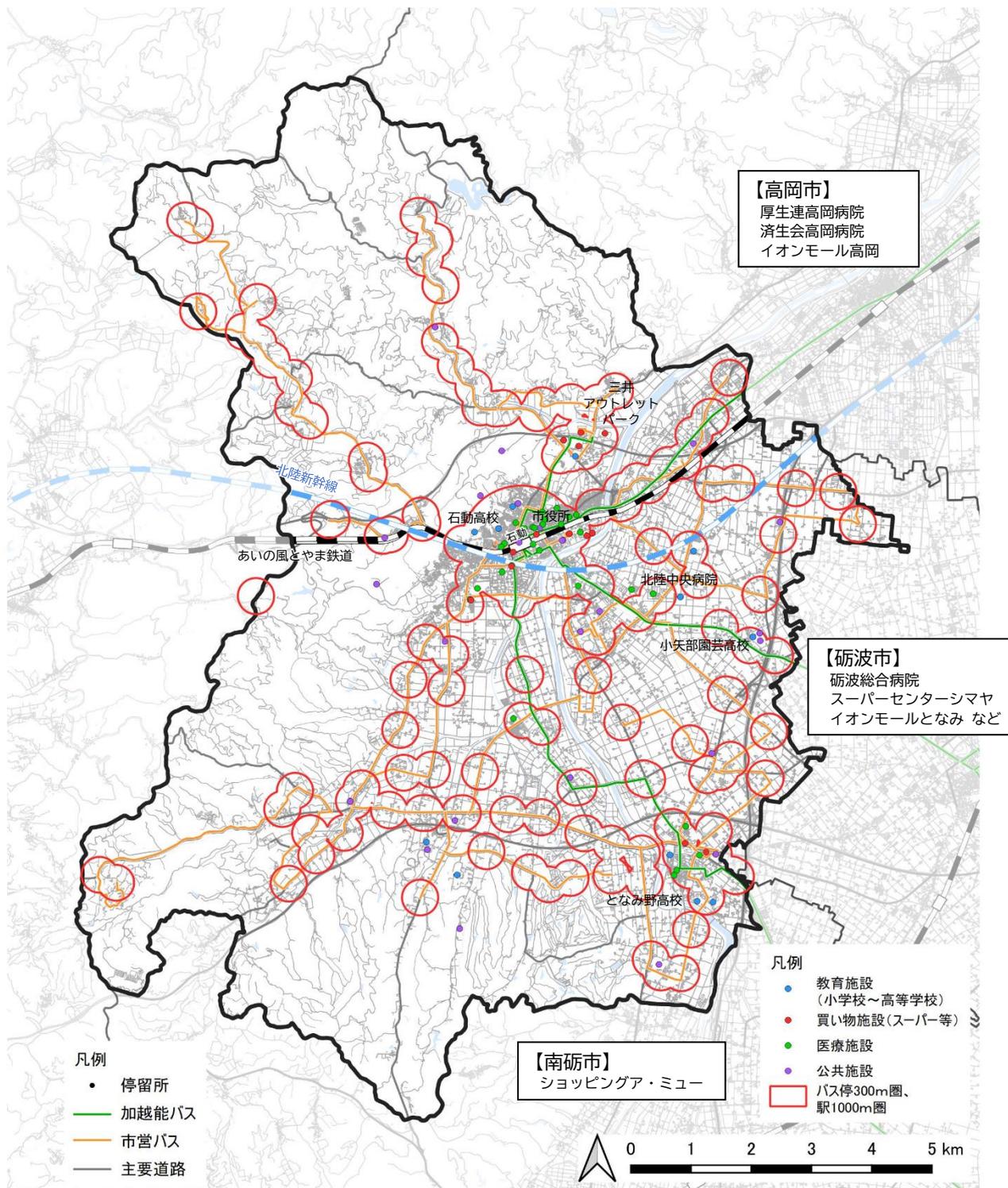


出典：バスデータ GTFS「標準的なバス情報フォーマット」オープンデータ、
人口データ 100mメッシュ人口 (R2 国勢調査小地域人口データを基に作成)

②主要な施設のカバー状況

市内の主要な施設（教育・商業・医療・公共施設）については、大半が鉄道駅およびバス停から徒歩圏でカバーされています。また、市民が利用する市外の主要な施設については、一部公共交通で乗り換えしないと移動できないカバーされていない施設も存在しています。

【主要施設の分布】



※市外の施設はアンケート調査等で移動実態がある医療・商業施設等を記載

出典：国土数値情報（R3）

(2) 鉄道

①運行概要

市内には、あいの風とやま鉄道の石動駅があり、1日合計63本（富山方面32本、金沢方面31本）が運行されています。ピーク時には1時間当たり7本（富山方面3本、金沢方面4本（あいの風ライナー含む））が運行されています。

【あいの風とやま鉄道石動駅の運行状況】

| | 運行本数（平日） | | | ピーク時間帯運行本数 | |
|---------|----------|-----------|------|------------|--------|
| | 普通 | あいの風ライナー※ | 1日合計 | 朝：7時台 | 夜：19時台 |
| 金沢方面 | 29本 | 2本 | 31本 | 3（4）本 | 2（3）本 |
| 高岡・富山方面 | 29本 | 3本 | 32本 | 3本 | 2（3）本 |

※（）：あいの風ライナーを含む本数

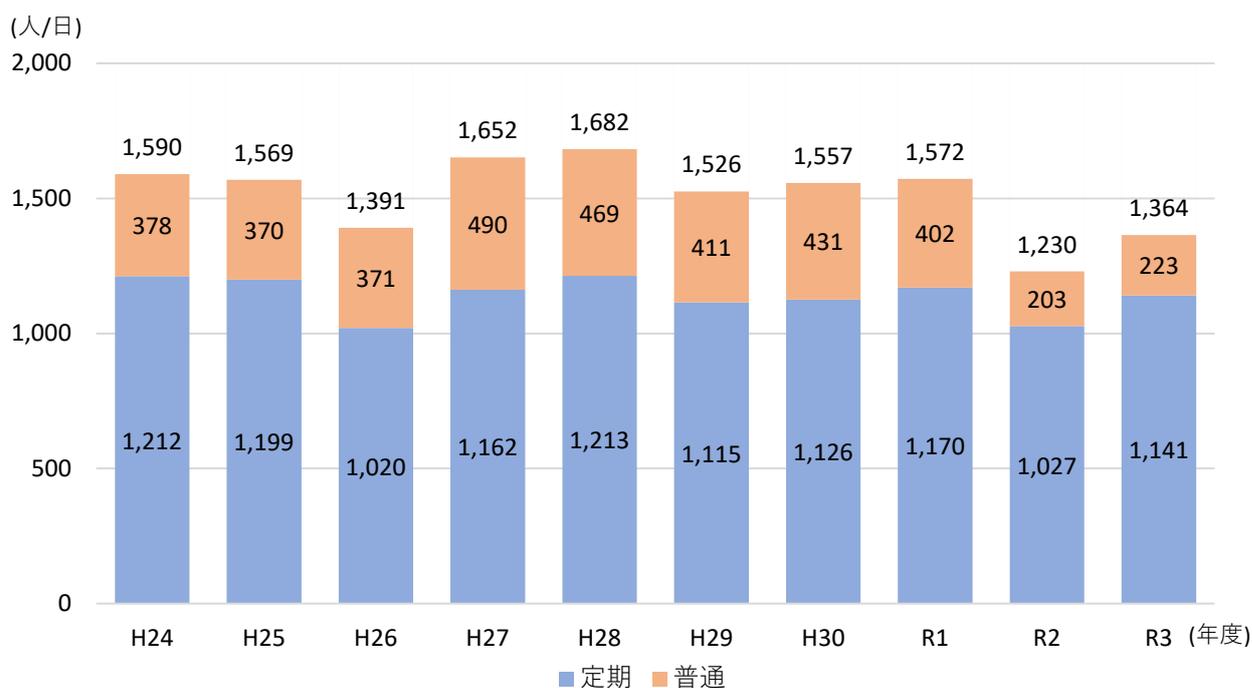
出典：あいの風とやま鉄道 HP（令和5年8月時点）

※あいの風ライナー：全席座席指定運行車両（ライナー券が必要）

②年度別（定期・定期外）の利用者数

利用者数は年度により増減はあるものの、令和元年までは1,500人/日前後の利用となっていました。コロナ禍の影響で約1割（R3/R1）減少しています。一方、令和2年から3年にかけて定期利用者の利用が増加しており、コロナ禍前に近い利用状況まで回復しています。

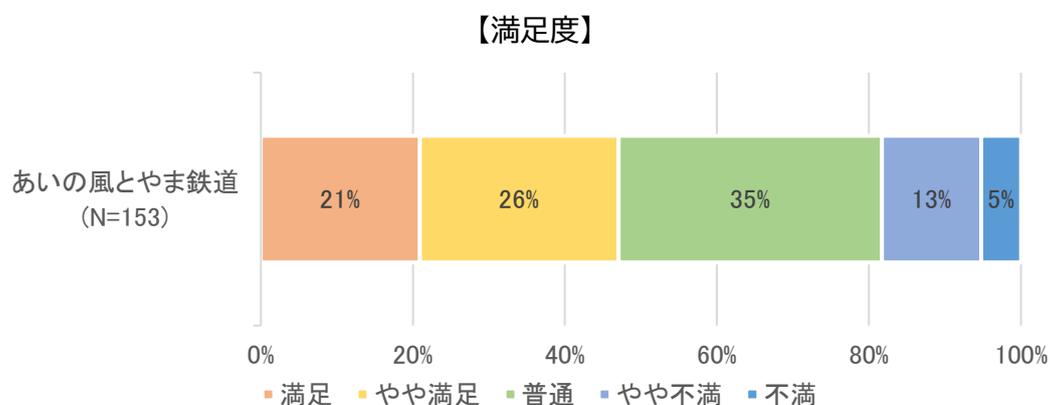
【石動駅の日平均利用者数】



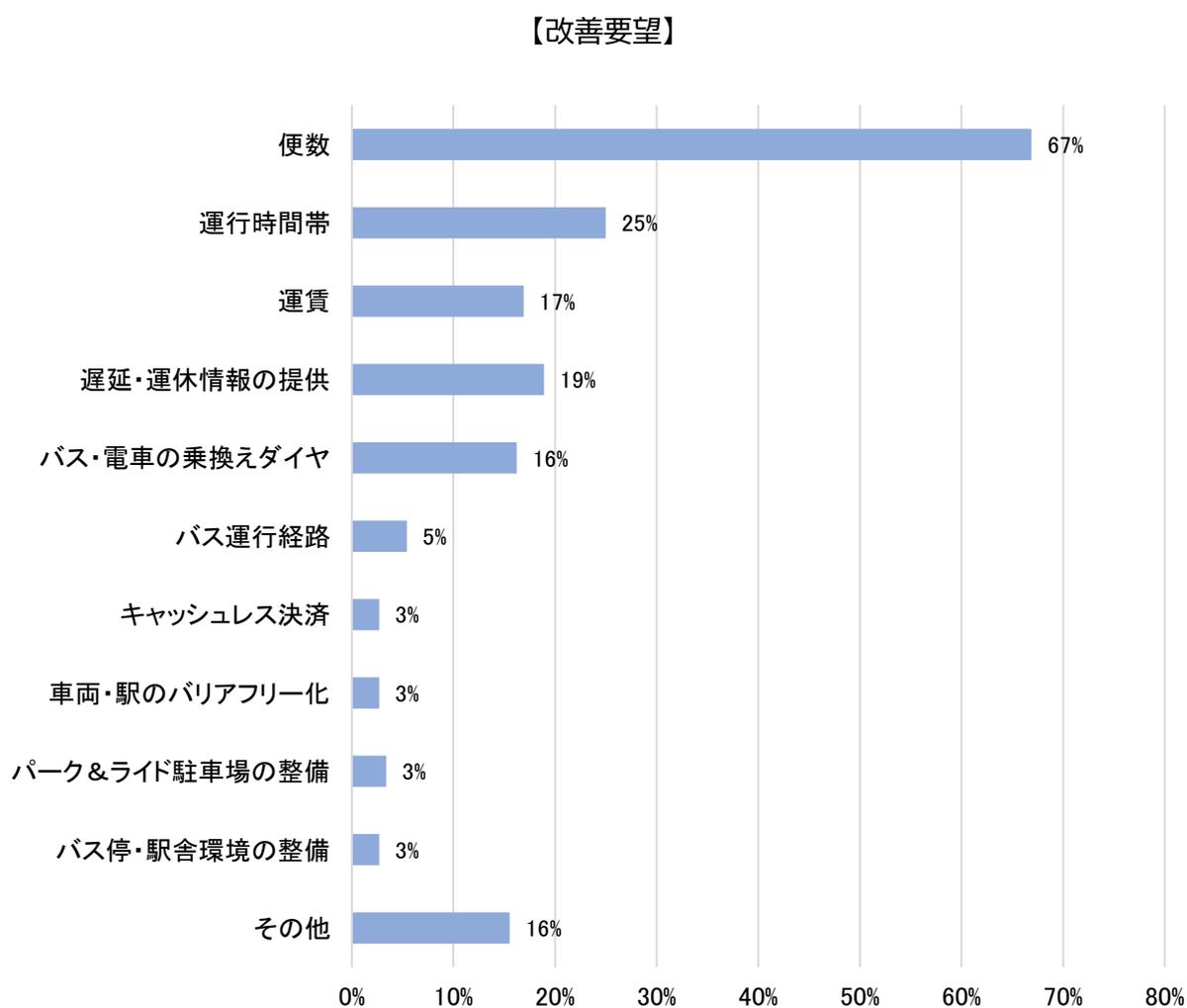
出典：富山県統計年鑑

③利用者アンケート調査

利用者の満足度は、「満足」「やや満足」が 47%を占めており、改善要望としては「便数」が最も多く、次いで「運行時間帯」「遅延・運休情報の提供」「運賃」「バス・電車の乗換えダイヤ」となっています。



※構成比は四捨五入しているため、合計が 100%にならない場合があります (以下同様)。



(3) 民営路線バス

①運行概要

市内には、石動線、若林線、加越線の生活交通3路線が運行しており、運行回数（R4年）は、石動線が約7回/日、若林線が約2回/日、加越線が約3回/日となっています。

【路線別の運行概要】

| 路線名 | 運行区間 | | | 運行延回数 | 日平均 |
|-----|---------|------|-----------|--------|------|
| | 発駅 | 経由 | 着駅 | | |
| 石動線 | 済生会高岡病院 | 福岡町 | 石動駅前 | 970回 | 2.6回 |
| | 済生会高岡病院 | 石動駅前 | アウトレットパーク | 1,581回 | 4.3回 |
| 若林線 | 石動駅前 | 若林 | 砺波市役所 | 726回 | 1.9回 |
| 加越線 | 石動駅前 | 津沢町 | 北川 | 1,216回 | 3.3回 |

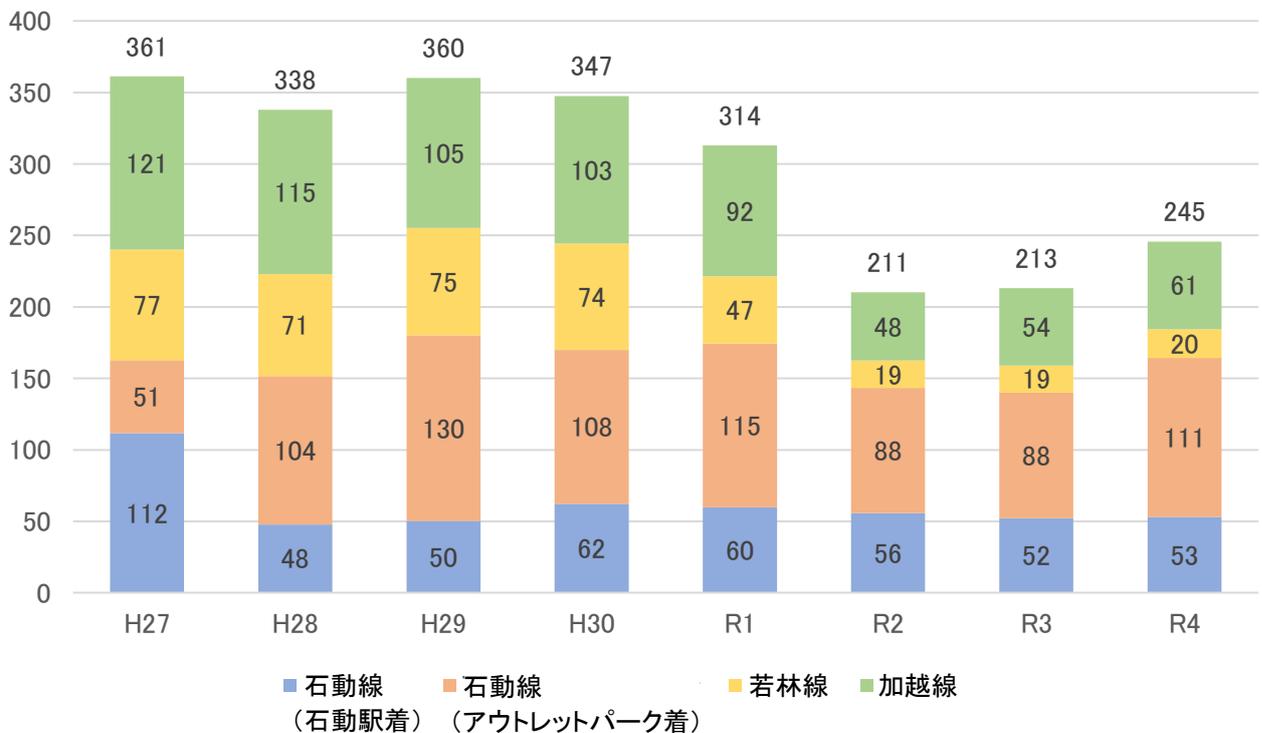
出典：小矢部市統計書

②利用概況

利用者数は、平成27年以降微減傾向にあり、さらにコロナ禍の影響で約3割（R2/R1）減少しましたが、令和4年には石動線・加越線で利用が回復しています。また、若林線・加越線はH30に減便した影響もあり、利用者の減少が顕著となっています。

【加越能バスの路線別日平均利用者数】

(人/日)



出典：小矢部市統計書

(4) 市営バス（メルバス）

①運行概要

市営バス（メルバス）は、津沢線、正得線、宮島線、南谷線、蟹谷線の5路線が運行しており、平日の運行回数（R4年）は、津沢線が18回/日、正得線が12回/日、宮島線が9回/日、南谷線が12回/日、蟹谷線が14回/日となっています。

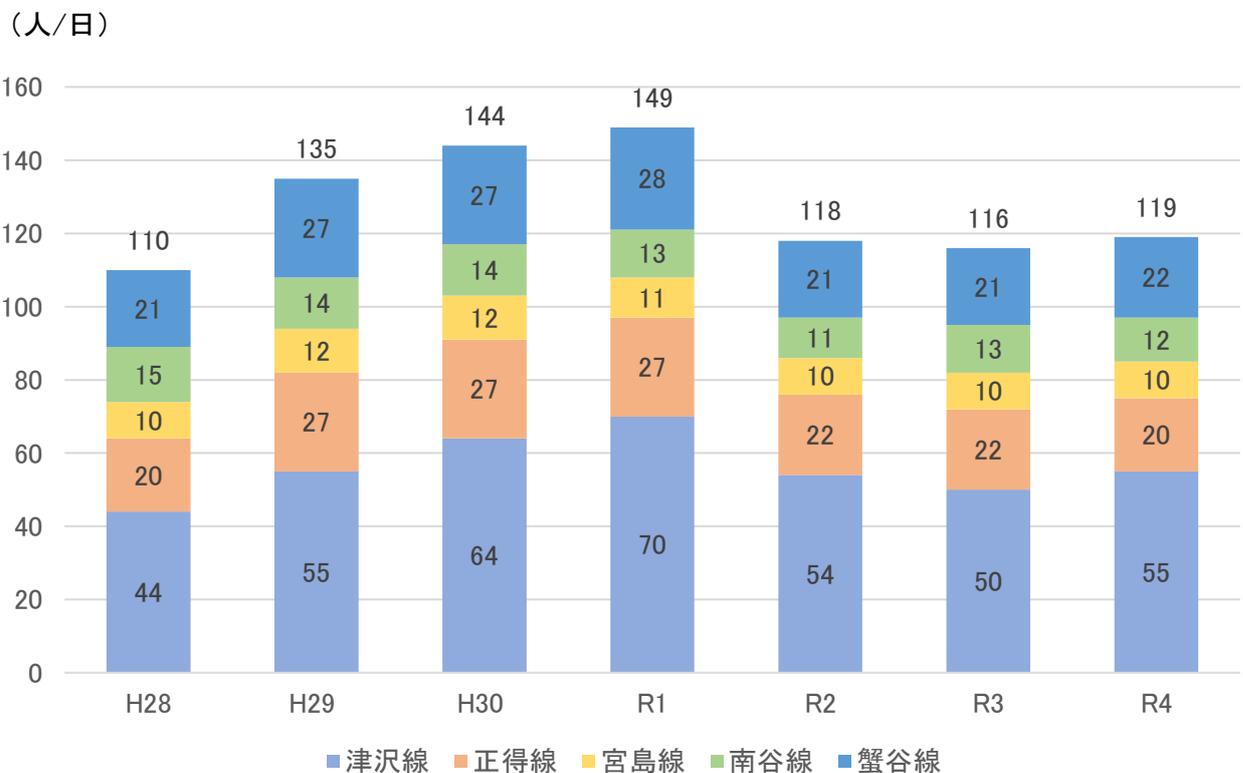
【路線別の運行便数】

| 路線名 | 便数 | |
|-----|----|----|
| | 平日 | 休日 |
| 津沢線 | 9便 | 7便 |
| 正得線 | 6便 | 4便 |
| 宮島線 | 5便 | 3便 |
| 南谷線 | 6便 | 3便 |
| 蟹谷線 | 7便 | 4便 |

②利用概況

利用者数は、令和元年までは津沢線を中心として利用が増加していましたが、コロナ禍の影響で約2割（R2/R1）減少しました。なお、宮島線、南谷線はコロナ禍前から利用が減少しています。

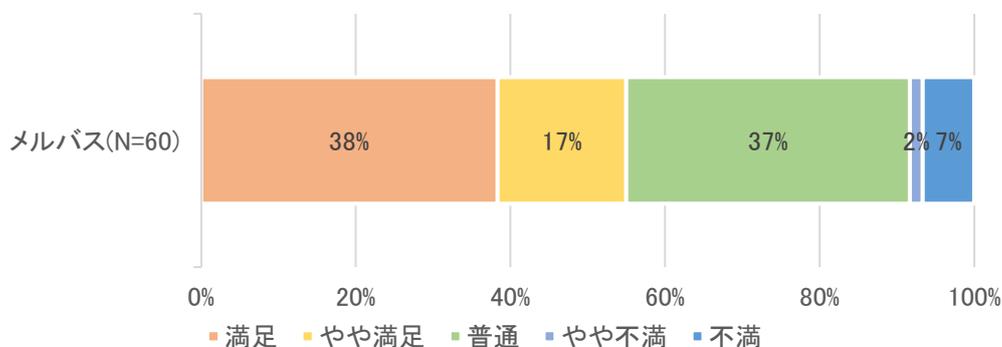
【メルバスの路線別日平均利用者数】



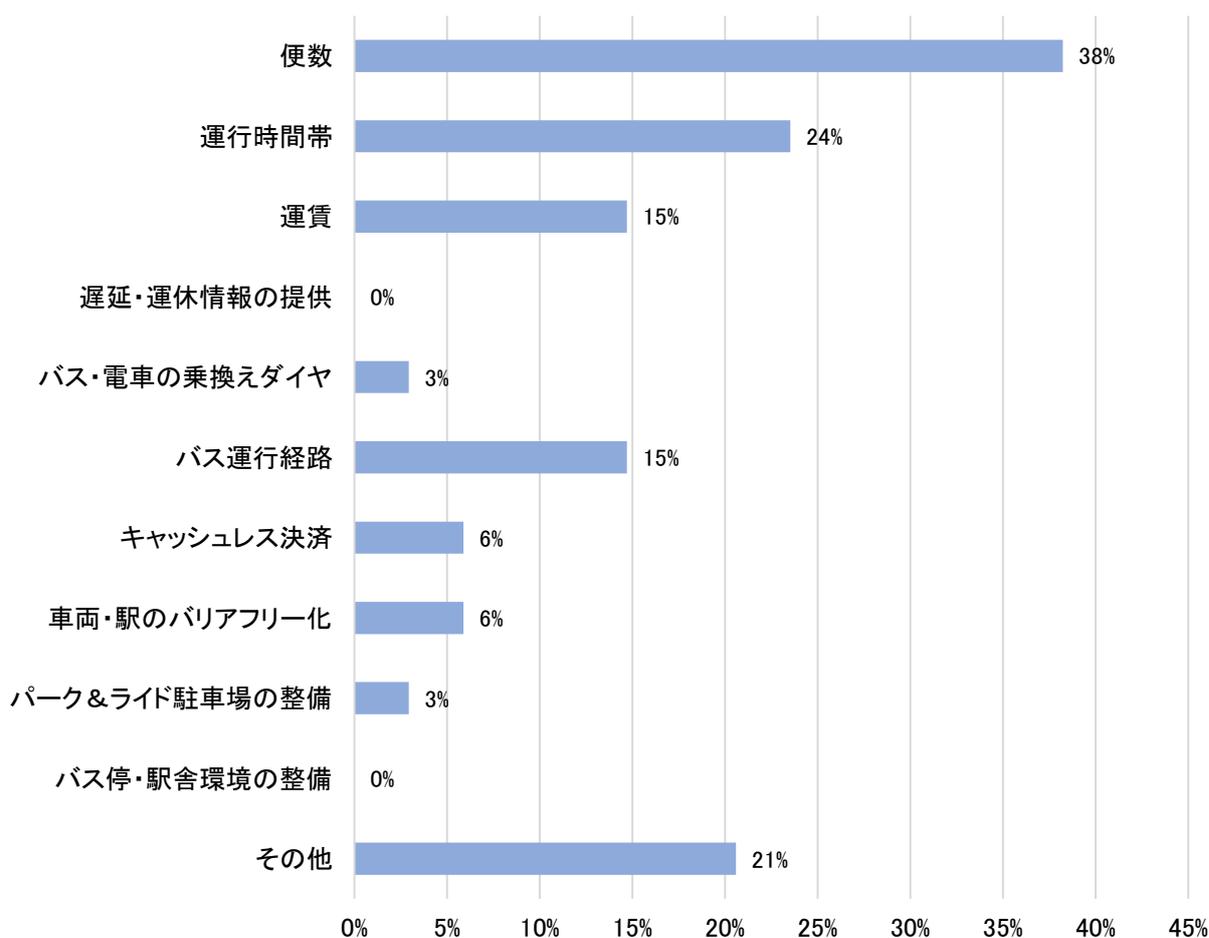
③利用者アンケート調査（満足度・改善点）

利用者の満足度は、「満足」「やや満足」が 55%を占めており、改善要望としては「便数」が最も多く、次いで「運行時間帯」「運賃」「バス運行経路」となっています。

【利用者の満足度】



【改善要望】



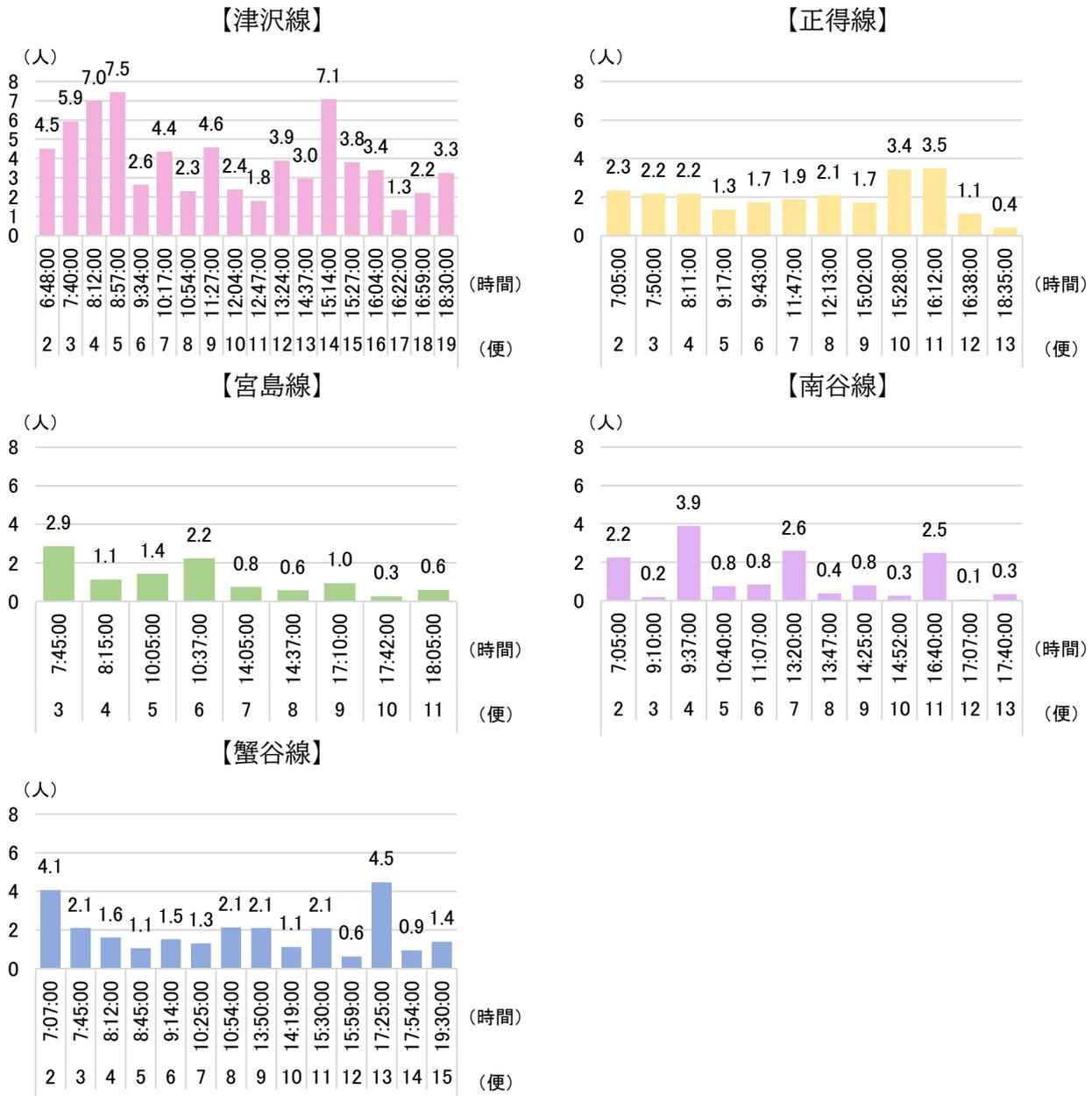
出典：公共交通利用者アンケート調査（R5.7実施）

④路線別の利用状況

<平日>

津沢線・蟹谷線の朝夕の時間帯の日平均利用者数が多く、特に津沢線は最大 7.5 人/日なっています。一方、正得線・蟹谷線は約 2.0 人/日前後、宮島線・南谷線は約 1.0 人/日となっており、各便ともに利用が少なくなっています。

【メルバスの便平均乗車数（平日）】

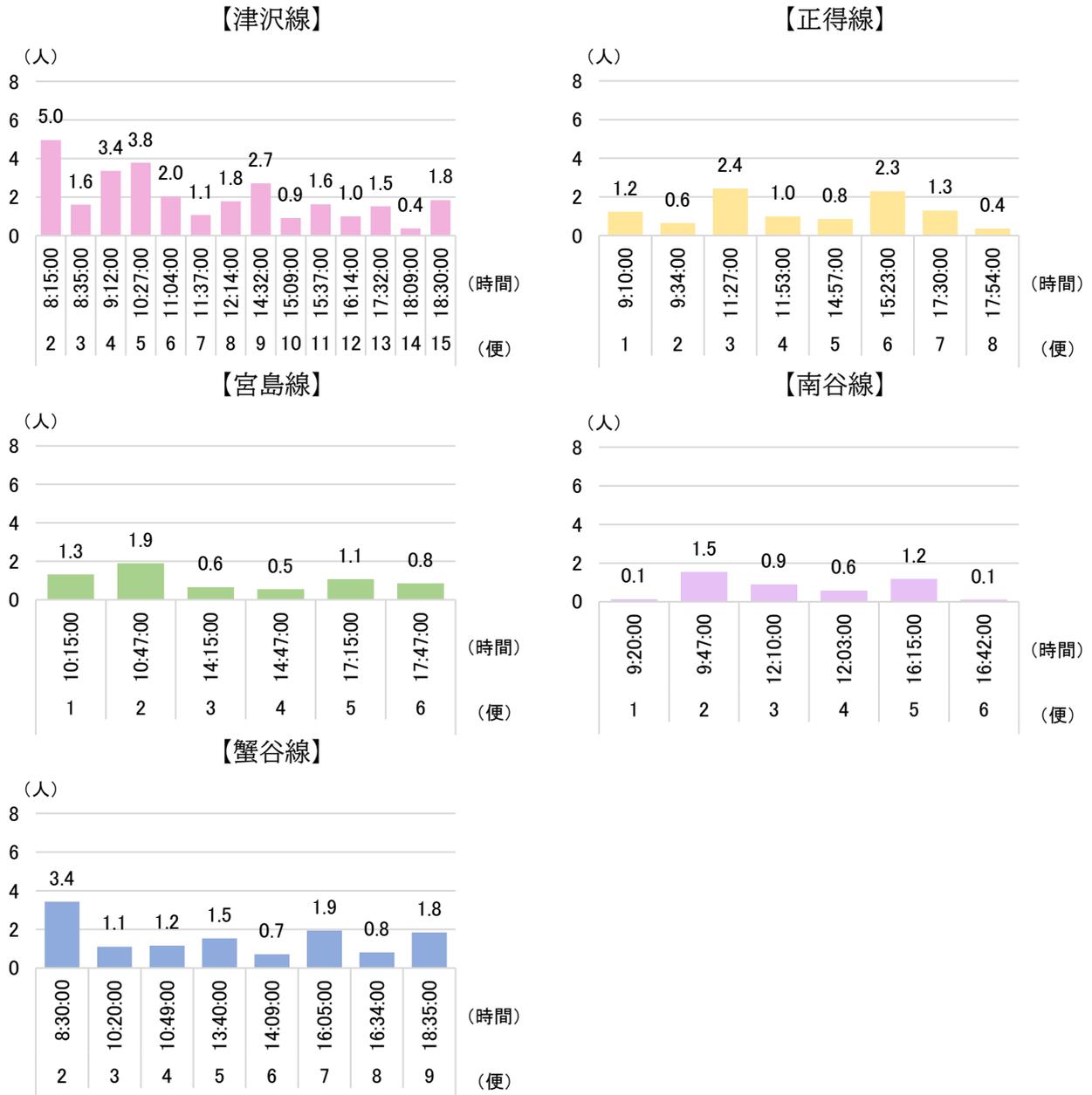


出典：小矢部市資料（R4.10～R5.5 市営バス利用実績）

<休日>

津沢線の朝の時間帯は5.0人/日と利用が多いものの、日中の時間帯は1.0人/日前後の便が多くなっています。また、他の路線は1.0人/日前後の便が多く、ほとんど利用されていない状況です。

【メルバスの便平均乗車数（休日）】



出典：小矢部市資料（R4.10～R5.5市営バス利用実績）

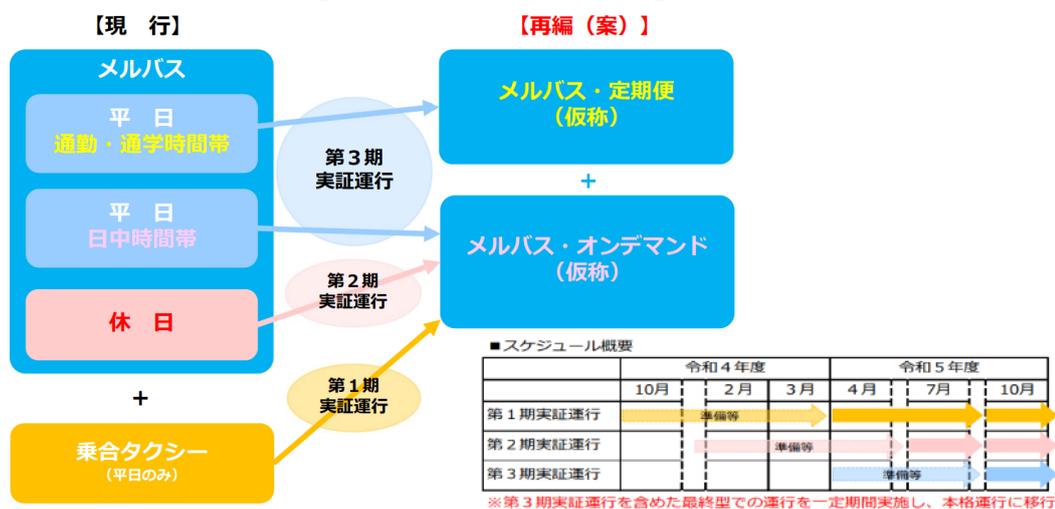
(5) 市営バス（A I オンデマンド交通「チョイソコおやべ」）

① 運行概要

本市では、これまで市民ニーズ等を踏まえ市営バスを適宜見直しながら運行してきましたが、メルバスでは、休日や平日の日中時間帯の利用が少なく、路線によっては便数が少ないなどの課題・要望があるほか、乗合タクシーでは、便数が少ない、前日 21 時まで電話予約をする必要があるなどの課題・要望がありました。さらに、共通事項として、他の公共交通との乗継ぎや停留所が遠いといった課題・要望がありました。

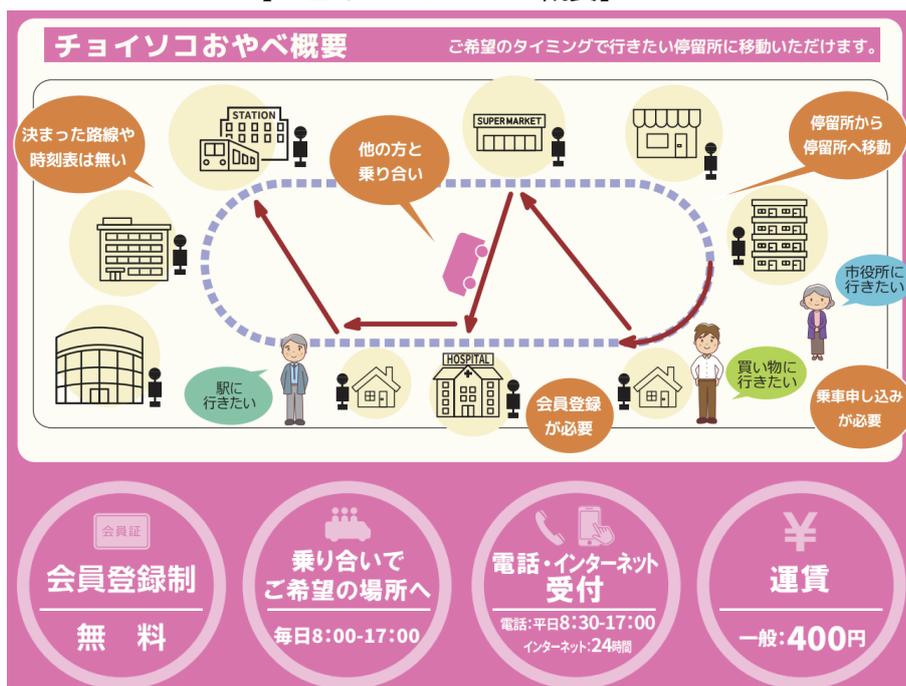
こうした課題や要望に対し、市営バスの運行形態の改善や運賃の在り方を検討し、令和 4 年 12 月に「市営バス再編（案）【中間報告】」を公表し、令和 5 年 4 月から段階的な市営バス再編に関する実証運行を行っています。

【市営バスの段階的な再編】



出典：市営バス再編（案）【中間報告】（令和 4 年 12 月）

【チョイソコおやべの概要】



※年末年始（12/31-1/3）は連休

出典：小矢部市HP

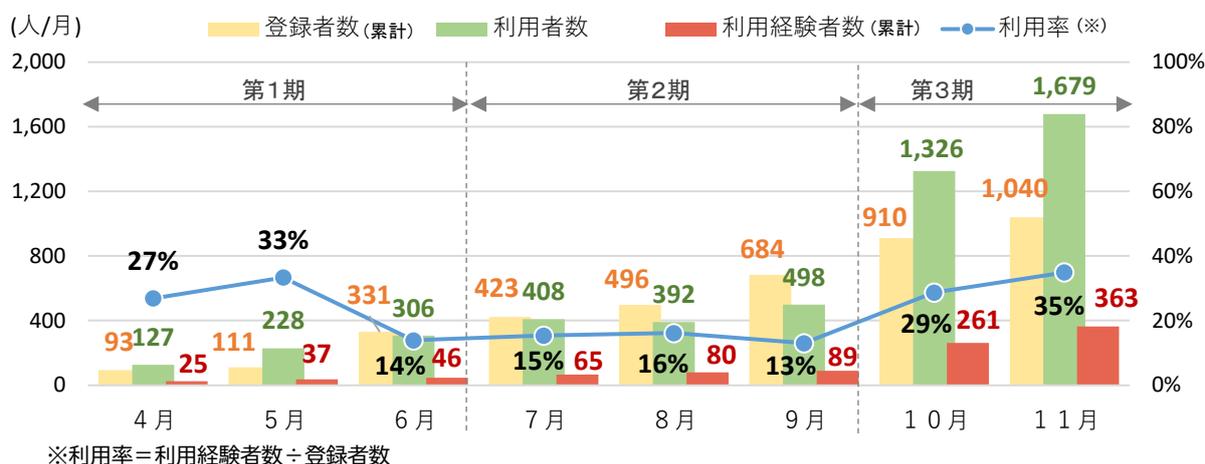
料金：75 歳以上、後期高齢者医療保険者、障がい者手帳保持者・介護者 1 名、65 歳以上の免許返納者、小・中学生、高校生は 200 円（園芸高校専攻科の生徒を除く。）、未就学児は無料

②利用概況

登録者数は、令和5年11月末時点で1,040人となっており、実証運行の周知が広がるにつれ登録者数が徐々に増加しており、利用者数も11月には1,679人/月まで増加しています。また、登録者のうち一度でも利用した利用経験者数は、第1期実証運行（R5年4月から乗合タクシーをチョイソコに移行）では25人から46人までの増加でしたが、第2期実証運行（R5年7月から第1期に加えメルバスの休日をチョイソコに移行）では65人から89人までに増加し、第3期実証運行（令和5年10月からメルバスの平日日中時間帯をチョイソコに移行）では363人に大きく増加しています。

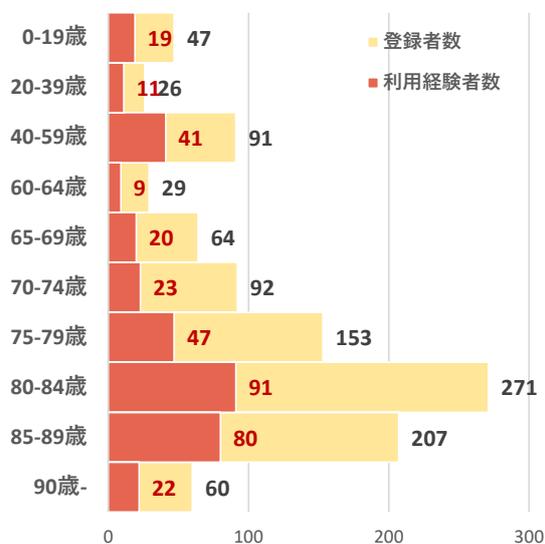
登録者・利用経験者の属性としては、年齢別では65歳以上の登録・利用が多く、特に80代が多くなっていますが、若年層でも登録・利用が見られます。地区別の利用では、石動地区が最も多く、次いで埴生地区、津沢地区、松沢地区、北蟹谷地区などが多くなっています。

【登録者数・利用者数・利用経験者数（令和5年11月末時点）】

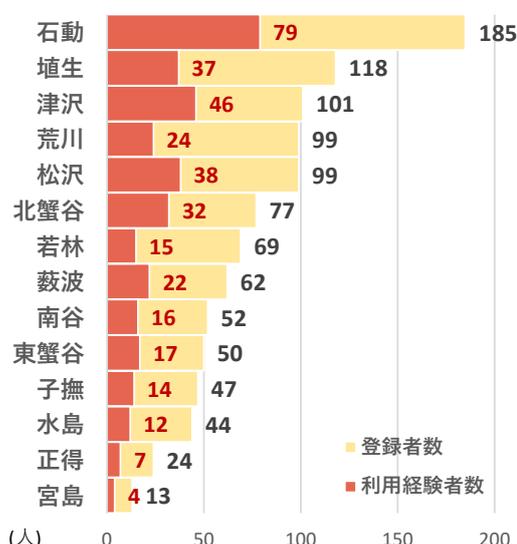


【登録者・利用経験者の属性（令和5年11月末時点）】

(年齢別)



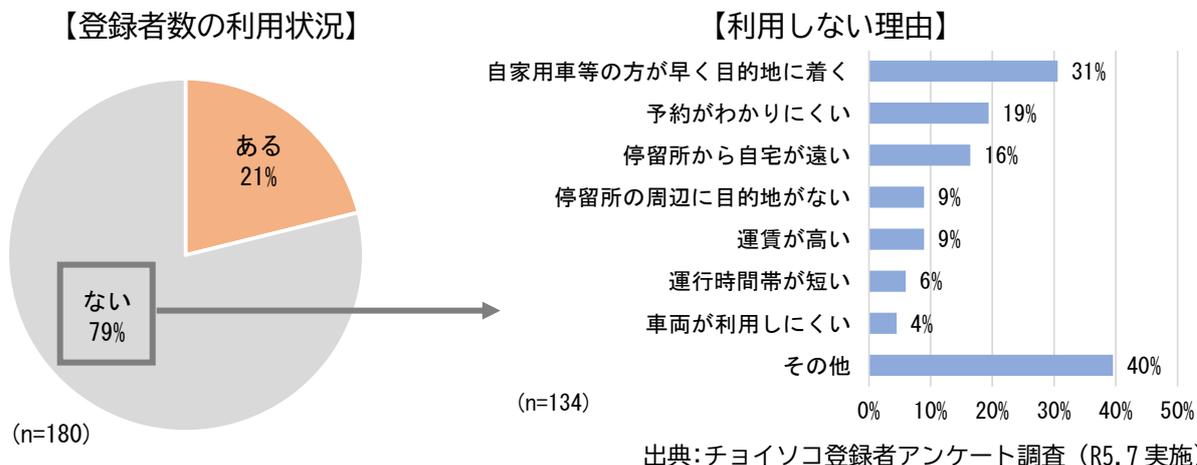
(地区別)



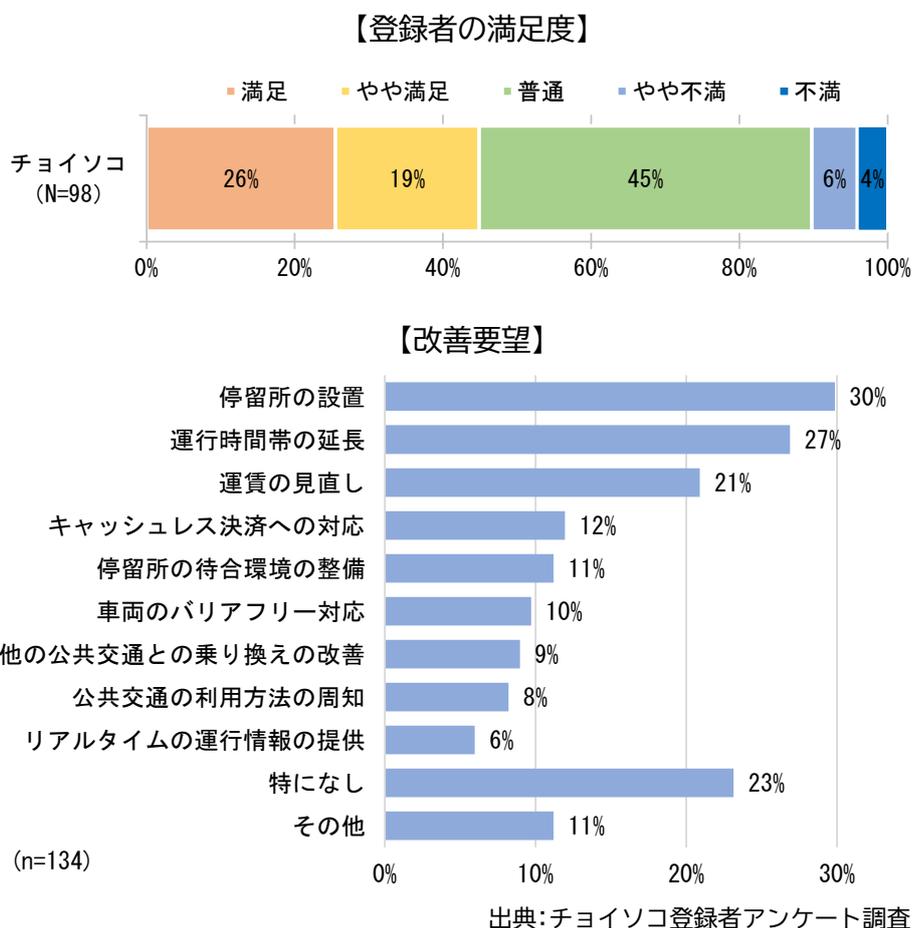
出典:小矢部市資料

③登録者アンケート調査（R5年7月実施）

登録者の利用状況（R5年7月時点）は、「ある」が21%、「ない」が79%を占め、利用しない理由としては「自家用車等の方が早く目的地に着く」が最も多く、次いで「予約が分かりにくい」「停留所から自宅が遠い」となっています。



登録者の満足度は、「満足」「やや満足」が45%を占めており、「不満」「やや不満」は10%となっており、改善要望としては「停留所の設置」が最も多く、次いで「運行時間帯の延長」「運賃の見直し」となっています。

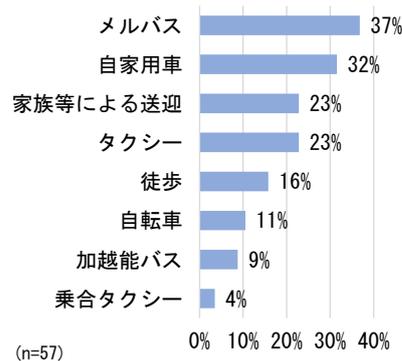
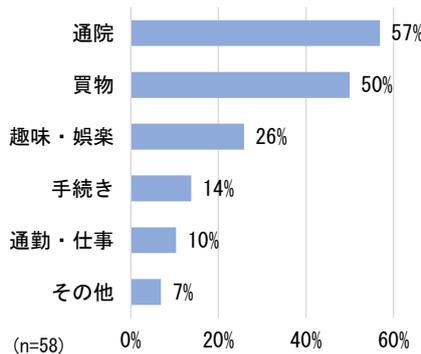
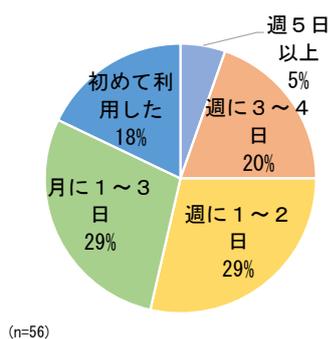


④利用者アンケート調査（R5年11月実施）

●チョイソコの利用状況／利用以前の移動手段

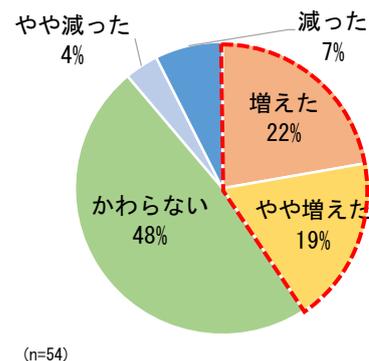
- ・チョイソコの利用頻度は「週に1～2日」「月に1～3日」が約30%であり、主な利用目的は「通院」「買物」が50%以上となっています。
- ・チョイソコ利用以前の交通手段は、「メルバス」からの転換が37%と最も多いものの、「自家用車」が32%、「家族等による送迎」が23%のほか、「タクシー」も23%を占めています。

【利用頻度・利用目的・チョイソコ利用以前の移動手段】



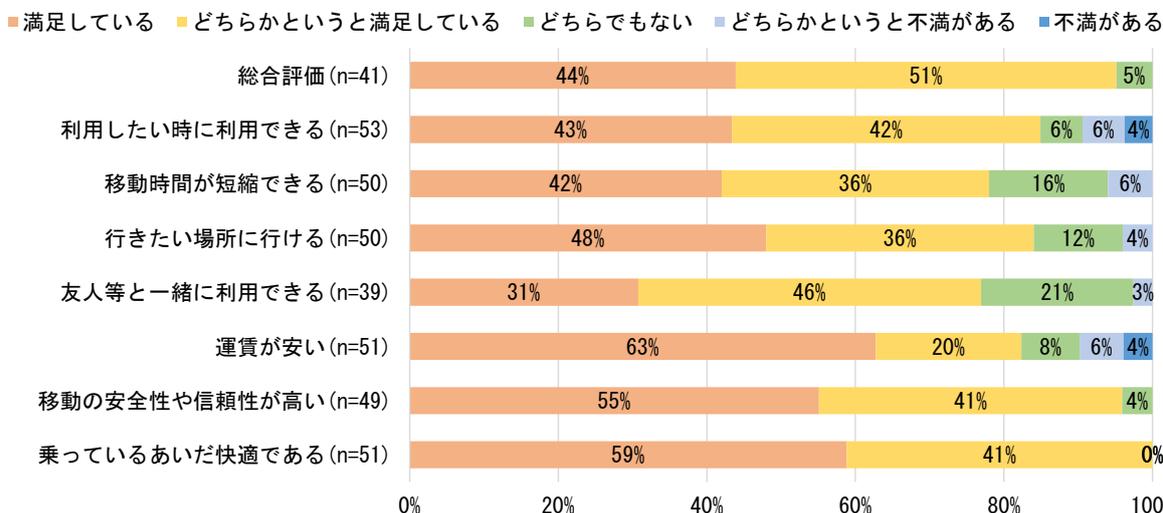
●チョイソコ運行後の外出頻度

- ・「かわらない」が48%を占める一方、「増えた」「やや増えた」の合計が41%を占め、外出頻度が増えた方が多くいます。



●チョイソコの満足度／改善点

- ・総合評価では「満足している」「どちらかという満足している」の合計が95%を占め、高い満足度を得ているほか、特に快適性や安全性・信頼性の評価が高くなっています。
- ・今後の改善内容としては、「停留所を増設／変更してほしい」「土日祝日の電話予約ができるようにしてほしい」などの意見がみられます。

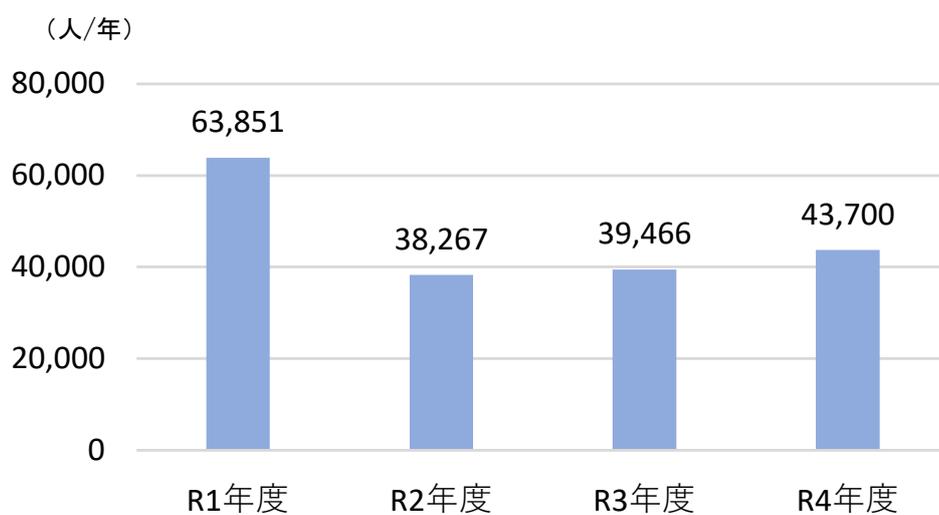


(6) タクシー

市内には、タクシー事業者が3社（石動タクシー、津沢タクシー、高岡交通）あり、令和5年3月末時点で14台の車両で運行しています。

輸送人員は、コロナ禍前の令和元年までは約6.4万人/年の利用がありましたが、コロナ禍での外出自粛や運転手不足などの影響により約4割（R2/R1）減少し、令和2年度以降も徐々に利用は増えていますが、令和4年度においても1割程度しか回復していません。

【タクシーの輸送人員】



出典：交通事業者提供資料

2-3. 各種ニーズの把握

(1) 市民アンケート調査

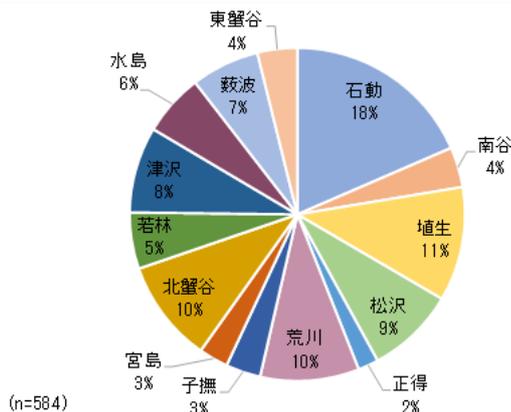
①調査概要

- ・調査期間：令和5年7月27日（木）～令和5年8月10日（木）
- ・調査方法：アンケート調査票を郵送（回答はWEBも可）
- ・配布数：小矢部市内 1,200世帯にアンケートを郵送配布（各世帯調査票を3枚同封）
- ・回収数：596通（郵送491通+WEB105通） ※郵送・WEBは7/27～8/23回収分まで分析
※構成比は四捨五入しているため、合計が100%にならない場合があります（以下同様）。

●回答者属性

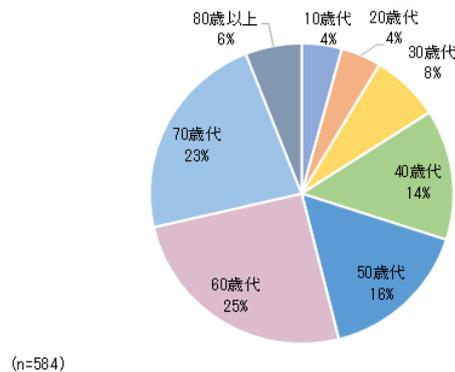
【居住地区】

- ・回答者の居住地区では「石動地区」が18%と最も多く、次いで、「埴生」が11%、「荒川」「北蟹谷」が10%となっています。



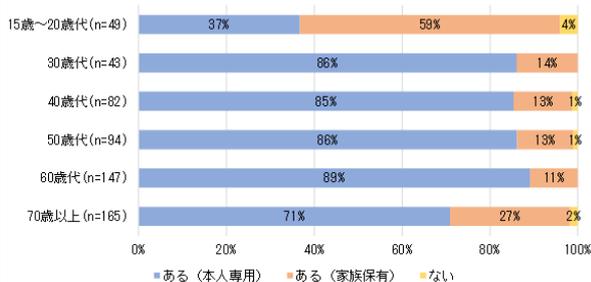
【年代】

- ・回答者の年代は、「60歳代」が25%、「70歳代」が23%となっています。
- ・60歳以上の割合が、約半数を占めています。



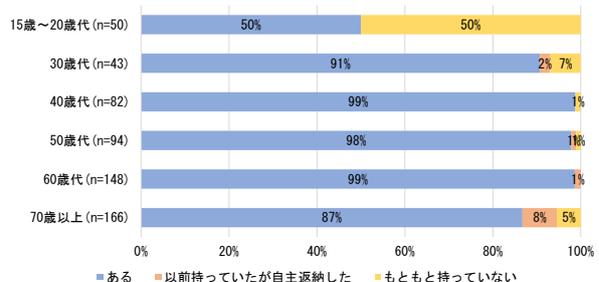
【車の所有】

- ・30歳～60歳代では、約90%が本人専用の車を所有していますが、70歳以上では、本人専用の車を保有している割合が約70%に減少しています。



【車の免許の有無】

- ・30歳～60歳代では、運転免許の保有率が90%以上を占めています。
- ・70歳以上では8%の人が運転免許を自主返納しています。

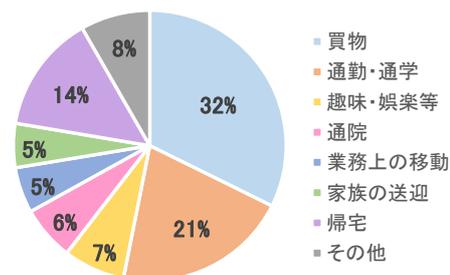


②調査結果

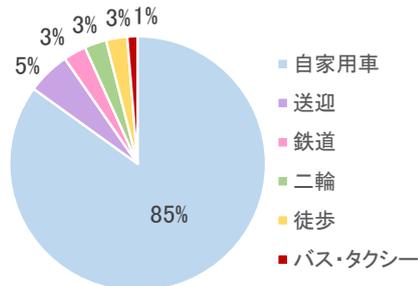
●平日の移動状況（移動目的・移動手段）

- ・移動目的では、「買物」が32%と最も多く、次いで、「通勤・通学」が21%、「趣味・娯楽等」が7%となっています。
- ・移動手段では、「自家用車」が85%と最も多く、次いで「送迎」が5%を占め、公共交通（鉄道・バス・タクシー）は4%となっています。

【移動目的】



【移動手段】

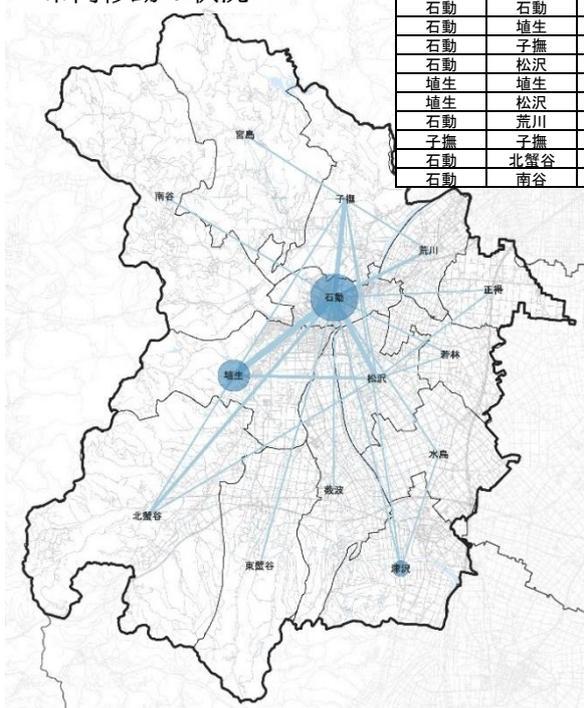


●移動場所

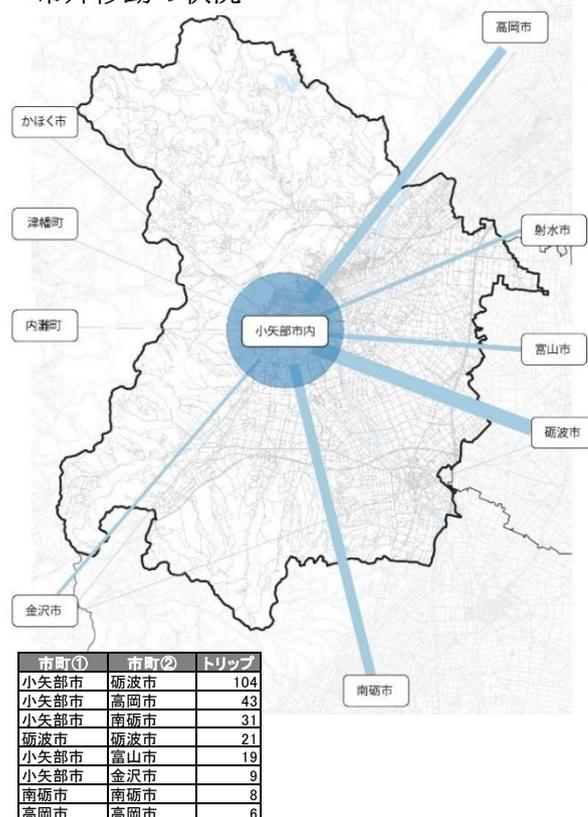
- ・移動状況は、「石動地区→石動地区」の移動が最も多いほか、「石動⇄埴生」や「石動⇄子撫」「石動⇄松沢」の移動も多く見られ、市外では砺波市への移動が最も多くなっています。
- ・日常的に利用する施設としては、買物では、市内は「アルビス、ピアゴ、サンキュー」が多く、市外では「シマヤ砺波店、イオンモールとなみ」が多く、通院では「北陸中央病院」が最も多く、次いで「市立砺波総合病院、太田病院、畠山内科クリニック」が利用されています。

【移動状況（全トリップ）】

<市内移動の状況>



<市外移動の状況>



※3トリップ未満は非表示

【買物目的で日常的に利用する施設】

| 所在地 | 施設名 | 件数 |
|------|----------------------|-----|
| 小矢部市 | アルビス (店舗名不明) | 112 |
| 小矢部市 | ピアゴ小矢部店 | 104 |
| 小矢部市 | サンキュー小矢部店 | 69 |
| 小矢部市 | アルビス 小矢部店 | 35 |
| 小矢部市 | アルビス いするぎ駅店 | 34 |
| 小矢部市 | ドラッグストアコスモス 石動店 | 30 |
| 砺波市 | スーパーセンターシマヤ 砺波店 | 22 |
| 小矢部市 | クスリのアオキ (店舗名不明) | 22 |
| 砺波市 | イオンモールとなみ | 22 |
| 小矢部市 | コメリハード&グリーン小矢部店 | 18 |
| 不明 | イオン (店舗名不明) | 13 |
| 高岡市 | イオンモール高岡 | 11 |
| 南砺市 | ショッピング ア・ミュー | 9 |
| 砺波市 | MEGAドン・キホーテUNY砺波店 | 8 |
| 小矢部市 | 三井アウトレットパーク 北陸小矢部 | 7 |
| 砺波市 | サンコー 砺波店 | 7 |
| 小矢部市 | ドラッグストア マツモトキヨシ 小矢部店 | 6 |
| 小矢部市 | DCM 小矢部店 | 5 |
| 砺波市 | 大阪屋ショッブ 砺波店 | 5 |

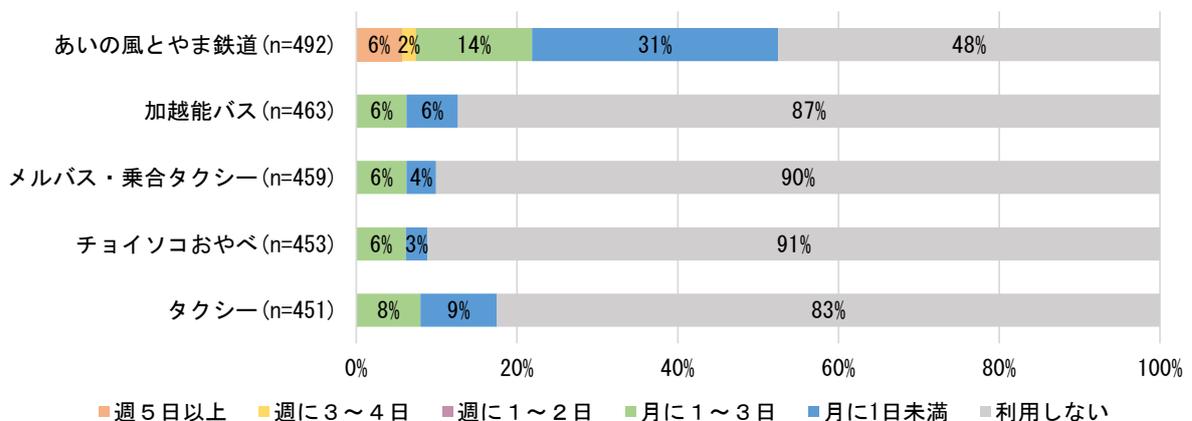
【通院目的で日常的に利用する施設】

| 所在地 | 施設名 | 件数 |
|------|-------------|-----|
| 小矢部市 | 北陸中央病院 | 100 |
| 砺波市 | 市立砺波総合病院 | 31 |
| 小矢部市 | 太田病院 | 26 |
| 小矢部市 | 畠山内科クリニック | 25 |
| 小矢部市 | 青木内科医院 | 18 |
| 小矢部市 | 沼田医院 | 17 |
| 小矢部市 | 井上内科医院 | 14 |
| 高岡市 | 厚生連 高岡病院 | 12 |
| 小矢部市 | 西野内科病院 | 10 |
| 小矢部市 | 村田医院 | 9 |
| 小矢部市 | としこ歯科クリニック | 6 |
| 小矢部市 | 小矢部たがわ眼科 | 6 |
| 小矢部市 | 中川整形外科クリニック | 5 |
| 小矢部市 | 五郎丸歯科クリニック | 5 |
| 小矢部市 | 松岡病院 | 5 |

●公共交通の利用状況

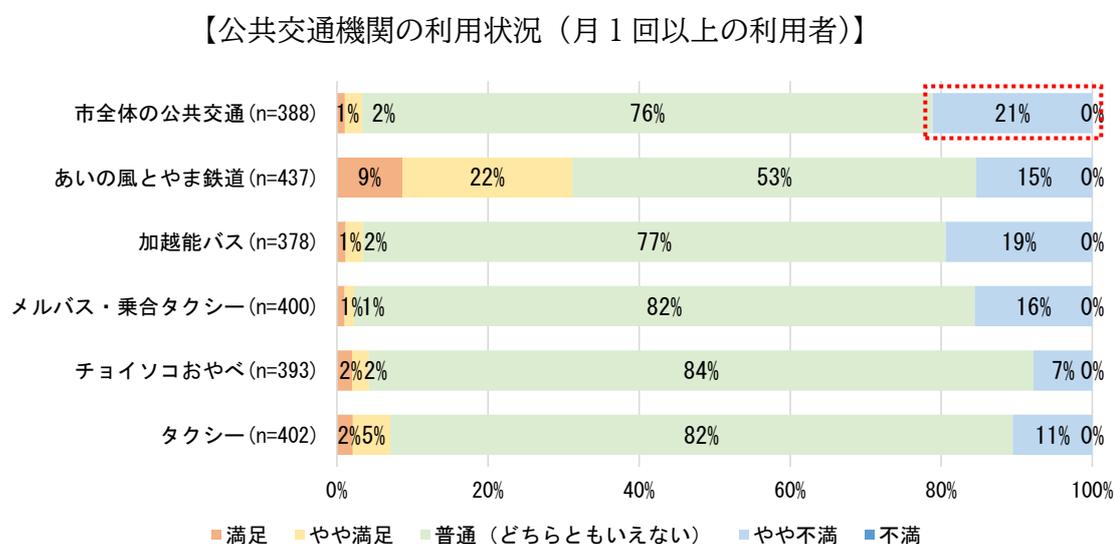
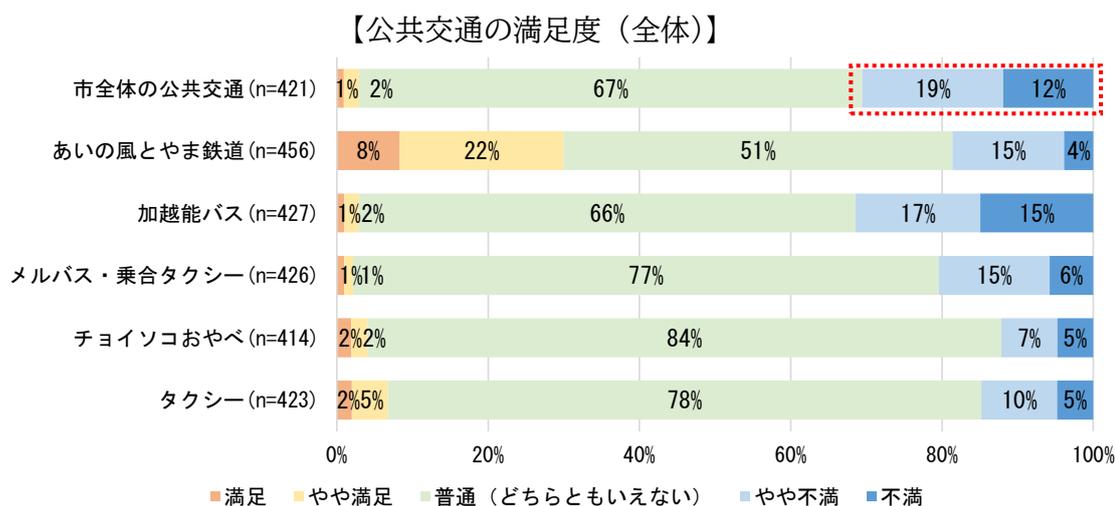
- ・あいの風とやま鉄道の利用状況は、「月1回以上」利用していると答えた人は22%ですが、その他の公共交通機関の利用状況は10%未満です。

【公共交通機関の利用状況】



●公共交通の満足度

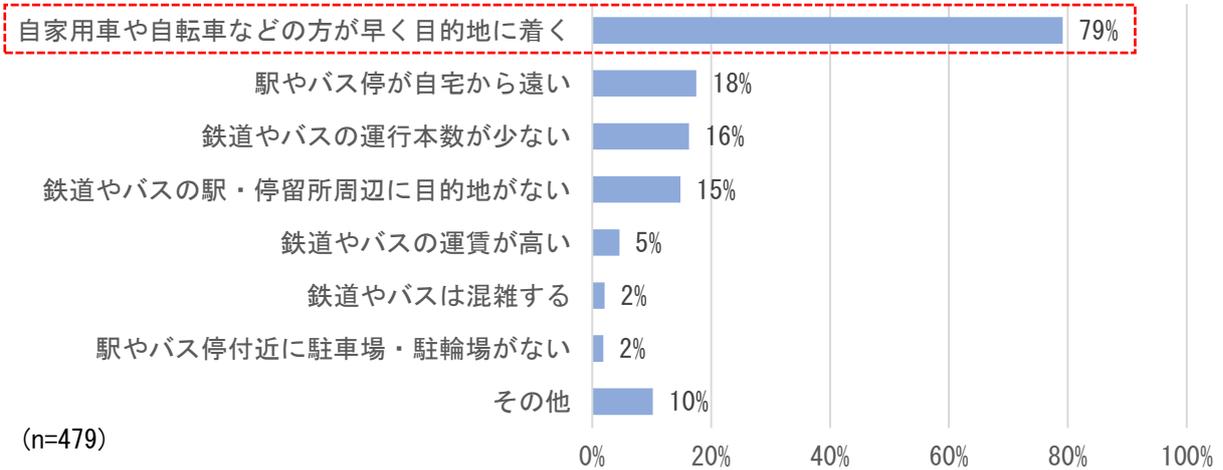
- ・市全体の公共交通の満足度では、「普通（どちらともいえない）」が約 70%、「やや不満」「不満」が約 30%となっています。
- ・月 1 回以上利用する人の満足度は、「普通（どちらともいえない）」が約 80%、「やや不満」が約 20%を占めますが、「不満」は 0%となっています。



●公共交通を利用しない理由

- ・「自家用車や自転車の方が早く目的地に着く」が79%と最も多く、次いで、「駅やバス停が自宅から遠い」が18%、「鉄道やバスの運行本数が少ない」が16%となっています。

【公共交通を利用しない理由】



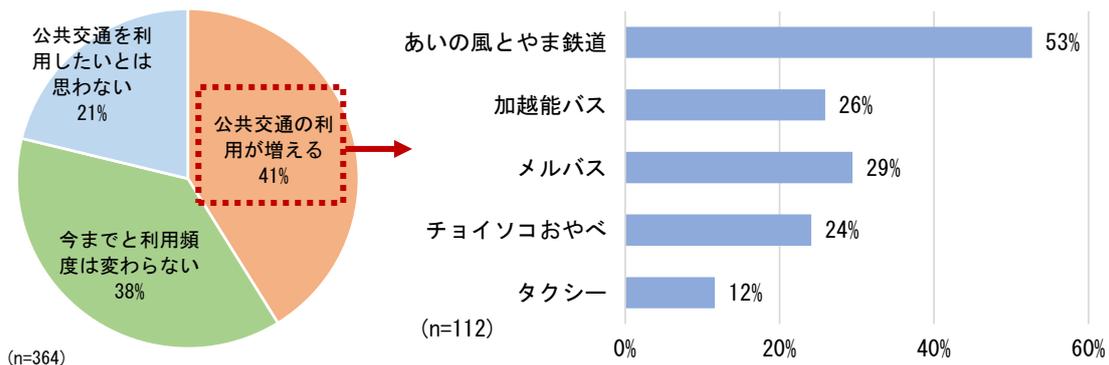
●公共交通の改善要望

- ・鉄道・加越能バスでは、「運行本数の増便」「運賃見直し」の改善要望が多く、メルバスでは「新駅・停留所の設置」が31%、チョイソコおやべは「公共交通の利用方法の周知」が43%、タクシーは「運賃の見直し」が81%を占めています。
- ・上記課題が改善された場合の公共交通の利用意向については、「公共交通の利用が増える」が41%を占め、特に「あいの風とやま鉄道」の利用促進につながる可能性があります。

【公共交通の改善要望（上位3位）】

| | 1位 | 2位 | 3位 |
|-----------|-------------------|----------------|-----------------|
| あいの風とやま鉄道 | 運行本数の増便(54%) | 運賃の見直し(24%) | 朝・夕の混雑緩和(19%) |
| 加越能バス | 運行本数の増便(53%) | 運賃の見直し(27%) | 特になし(14%) |
| メルバス | 運行本数の増便(48%) | 新駅・停留所の設置(31%) | 運行時間帯の延長(18%) |
| チョイソコおやべ | 公共交通の利用方法の周知(43%) | 新駅・停留所の設置(19%) | 特になし(17%) |
| タクシー | 運賃の見直し(81%) | 特になし(19%) | キャッシュレス決済対応(6%) |

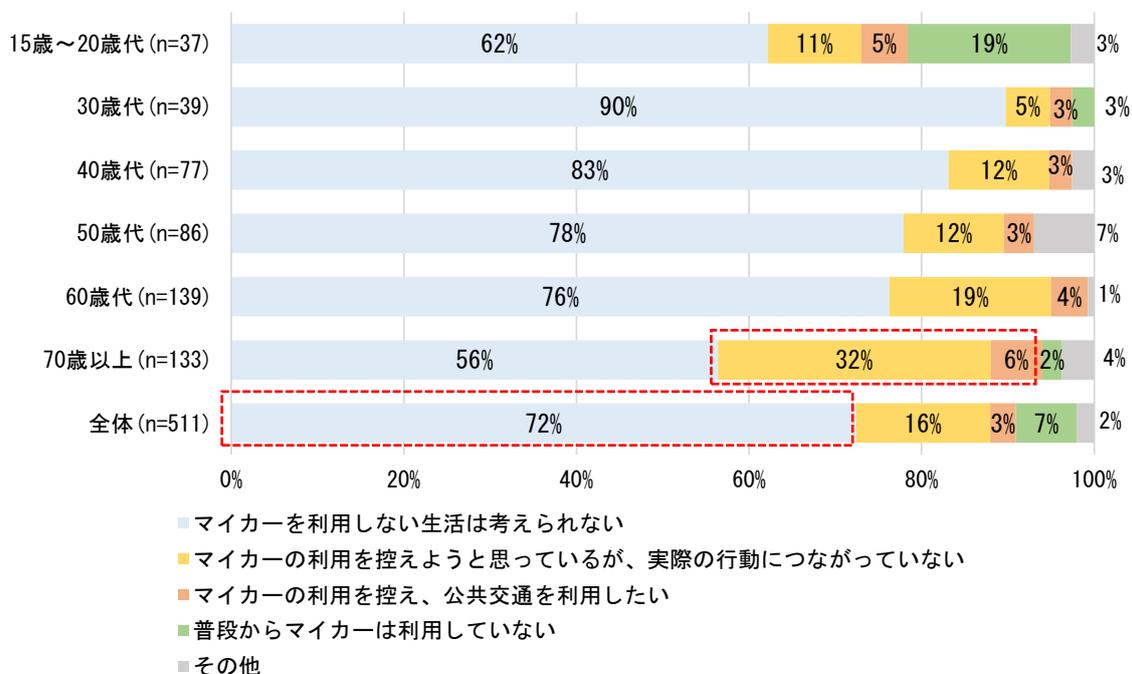
【改善後の利用意向と具体的な公共交通機関】



●自家用車の利用意向

- ・全体では「マイカーを利用しない生活は考えられない」が72%と最も多くなっています。
- ・年齢が高くなるほど、公共交通利用の意向は高まっており、70歳以上の約40%は「マイカーの利用を控え、公共交通を利用したい」との意向を示しています。

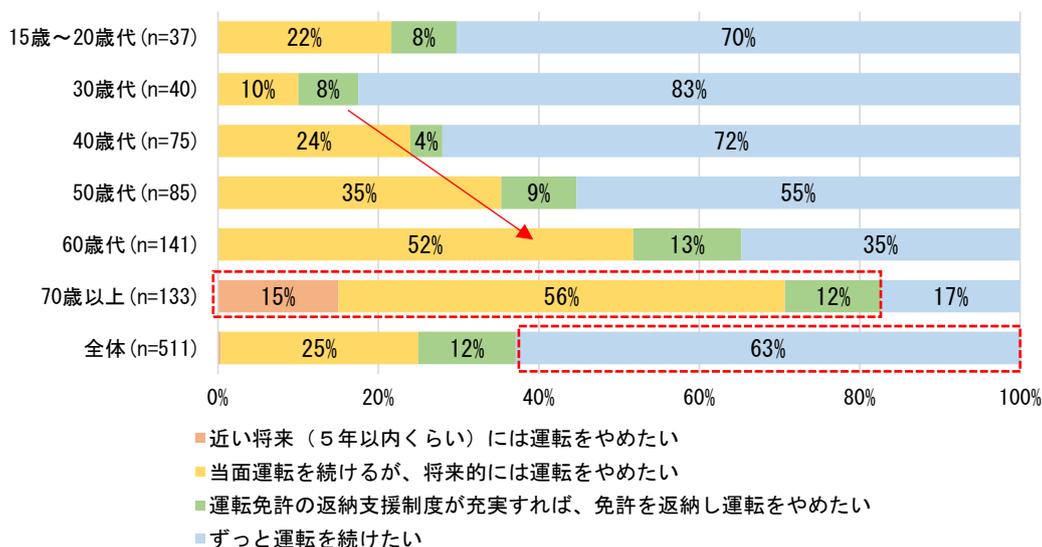
【公共交通の利用意向】



●運転免許の返納意向

- ・全体では、「ずっと運転を続けたい」が63%と最も多くなっています。
- ・年齢が高くなるほど、将来的には運転をやめたいと考えており、70歳以上の約80%の人が、「将来的には運転をやめたい」との意向を示し、その内「近い将来には運転をやめたい」という人も15%みられます。

【運転免許の返納意向】



③調査結果のまとめ

【移動状況（目的・移動手段・目的地）】

- ・日常生活の移動手段は自動車が85%を占めています。「通勤・通学」「趣味・娯楽」では、「鉄道」も多く利用され、「通院」では、家族等による送迎が多くなっています。
- ・あいの風とやま鉄道を、月1回以上利用する人は全体の約20%、その他の公共交通を月に1回以上利用する人は10%未満となっています。
- ・移動先をみると、市内移動が最も多く、次いで砺波市への移動が多く、高岡市・南砺市への移動もみられ、周辺市町への移動も多くなっています。
- ・移動の目的地は、商業施設・病院等が多くなっています。商業施設では、石動地区の施設が多く利用（アルビス、ピアゴ、サンキュー）され、通院では、北陸中央病院、太田病院、市外では、市立砺波総合病院（砺波市）の利用が多くなっています。

【公共交通に対する満足度】

- ・市全体の公共交通に対する満足度は、「満足」「やや満足」を合わせ3%であり、「やや不満」「不満」の割合が約30%となっています。公共交通を月1回以上利用する人では、「やや不満」は約2割を占めますが、「不満」の回答はありません。

【改善要望と利用可能性】

- ・公共交通に対する改善要望では、「運行本数の増便」「運賃の見直し」「朝夕の混雑緩和」が多く見られ、メルバスは「新駅・停留所の設置」、チョイソコおやべは「利用方法の周知」、タクシーは「運賃の見直し」が多くなっています。
- ・これまで公共交通を利用していない人で、公共交通の利用環境などが改善された場合、「公共交通の利用が増える」が約40%となっているほか、高齢者では特にその傾向がみられ、サービス等の改善による利用増加を図っていく必要があります。

【マイカーの利用と運転免許返納】

- ・「マイカーを利用しない生活は考えられない」が70%以上を占める一方、年齢が高くなるほど、「マイカーの利用を控え、公共交通を利用したい」との意向を示しており、公共交通を利用するきっかけづくりが重要です。
- ・年齢が高くなるほど、将来的には運転をやめたいと考えており、70歳以上の約80%の人が、「将来的には運転をやめたい」と考えており、運転免許返納後も移動がしやすい公共交通の充実を図っていく必要があります。

(2) 高校生アンケート調査

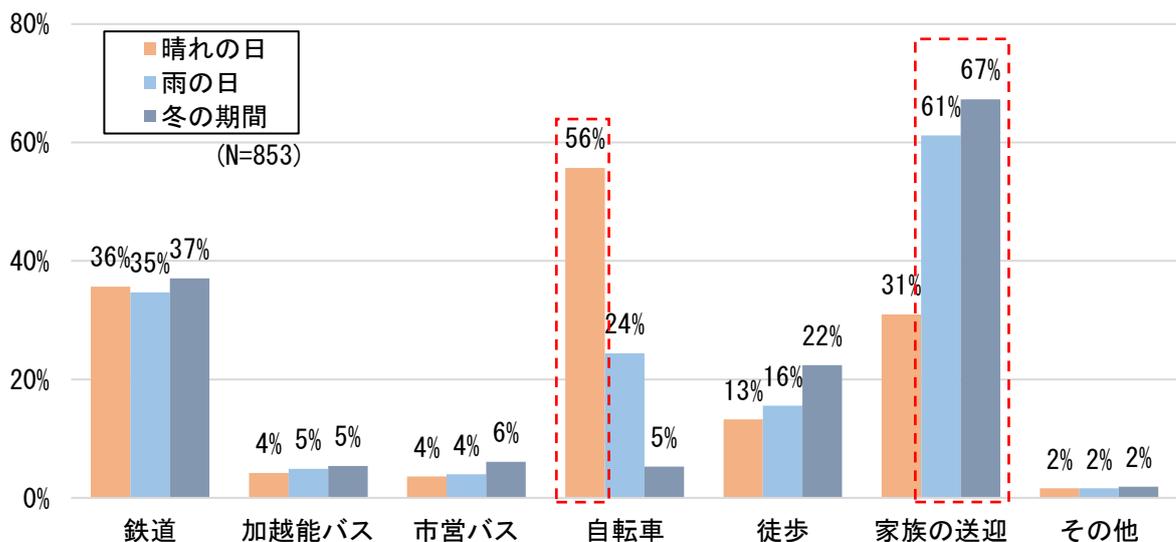
①調査概要

- ・調査期間 令和4年9月26日～10月7日（12日間）
- ・調査対象 砺波地区の高等学校及び支援学校の1・2年生 1,677人
- ・回答数 853件（回答率50.9%）

②調査結果のまとめ

【通学手段と家族の送迎】

- ・晴れた日の通学手段は、「自転車（56%）」が最も多く、次いで「鉄道（36%）」、「家族の送迎（31%）」が多い一方、雨の日や冬期間は「家族の送迎（61%、67%）」が最も多く、次いで「鉄道（35%、37%）」、「自転車（24%、5%）」となっており、悪天候時には鉄道・自転車などから家族の送迎による通学が多くなっています。
- ・「家族の送迎」により通学している学生は、「家族の負担になって申し訳ない」と思っている人が約60%を占めており、送迎に頼らなくても移動ができる交通手段の充実が求められています。



【改善要望】

- ・バスを利用しない理由では、「家族の送迎の方が楽だから」「鉄道や徒歩の方が楽だから」「運賃が高いから」が30%以上を占めています。
- ・また、改善要望では、「駅から学校までの間を運行する路線の新設」が約3割を占めており、通学の利便性向上が求められています。
- ・自由回答では、「砺波と小矢部を繋ぐ路線の要望」「あいの風とやま鉄道と城端線の乗換の改善要望」などのほか、「土曜日授業の際の連携が取れていない」「土日の移動手段がないため、学校があると困る」等の意見が見られます。

(3) 交通事業者ヒアリング

①調査概要

- ・調査日時 令和5年10月17日
- ・調査対象 加越能バス(株)、(株)石動タクシー、(有)津沢タクシー、高岡交通(株)、イルカ交通(株)

②調査結果のまとめ

【担い手確保等について】

- ・コロナ禍で利用者が減少し、その後も利用が回復していない。
- ・運転手が高齢化し、新たな運転手を募集しても集まらないことが最大の課題となっており、運転手不足により路線の減便・廃止等のサービス低下につながっている。
- ・コロナ禍で運転手の働き方に対する価値観が変化し、賃金を上げるだけでは確保が困難であり、業界全体での働き方改革やイメージアップ等の取組とともに、行政等からの支援が必要。
- ・労働時間の規制（2024年問題）が加わることで、人手不足の深刻化が懸念される。
- ・キャッシュレス化による利便性向上だけでなく、事業者や運転手の負担軽減、利用者とのトラブル防止などにもつながるため、取組を進める必要がある。
- ・公共交通の利用を促進し、市民の外出を増やし、地域全体の経済循環を高める仕組みを検討していく必要がある。

【民営路線バスについて】

- ・現在の運行便数では買物・通院などに利用しにくい状況であるため、便数を増やしたいが、運転手不足のため増便することができない。
- ・これまでは路線の重複や市域を越えた運行は競合を避けるように運行してきたが、運転手不足のため他の公共交通でカバーすることも検討する必要がある。
- ・高齢者・学生等の移動支援として他市の事例を参考とした支援等の検討が必要である。

【市営バス（メルバス・チョイソコおやべ）について】

- ・市営バスは一部路線で利用が少ないため、夕方以降の時間帯の運行を検討する必要がある。
- ・チョイソコは、自宅から利用できること等の要因から高齢者の通院・買物を中心とした利用が増えている一方、乗合利用（複数乗車）になっていない点や朝の時間帯に利用が集中し、電話が繋がらない、予約ができない等が課題となっている。
- ・チョイソコの運行は、回送を含め就務状況が過密な日もあり、余裕を持った配車時間の設定や、冬期の悪天候時も想定した時間設定・利用者への対応を検討する必要がある。
- ・協賛企業が継続的に参画してもらえるように広報の充実等の対応を検討する必要がある。

【タクシーについて】

- ・主に市内・市外の通院・買物等に利用されているが、コロナ禍で利用が減少し、現在も需要は回復しておらず、タクシーの使い方が変化している。
- ・チョイソコは市民にとって良いサービスではあるが、タクシー利用者がチョイソコに移行するなど、営業に影響が生じている。
- ・市民の市内移動はチョイソコ、市外への移動は民営路線バス・タクシー、来訪者はタクシーなど、役割分担が必要である。

3. 公共交通の課題整理

3-1. 前回計画のフォローアップ

(1) 計画の概要

- ・令和2年3月に策定した第2期小矢部市地域公共交通網形成計画では、基本理念を「住んで良し、訪れて良しを支える地域公共交通網の構築」、基本方針を「地域（都市）間交通の連携強化」と「生活交通の持続可能性の向上」として施策・事業を位置づけ、取組を進めてきました。

【基本理念】

基本理念：「住んで良し、訪れて良しを支える地域公共交通網の構築」

- ・地域公共交通は、市民の通勤・通学、通院、買い物、施設利用など市民生活の移動そして通勤・通学、観光、施設利用などにより来訪する人の移動を支えている。市民生活や来訪者の移動が快適になる地域公共交通網の構築を目指す。

【基本方針】

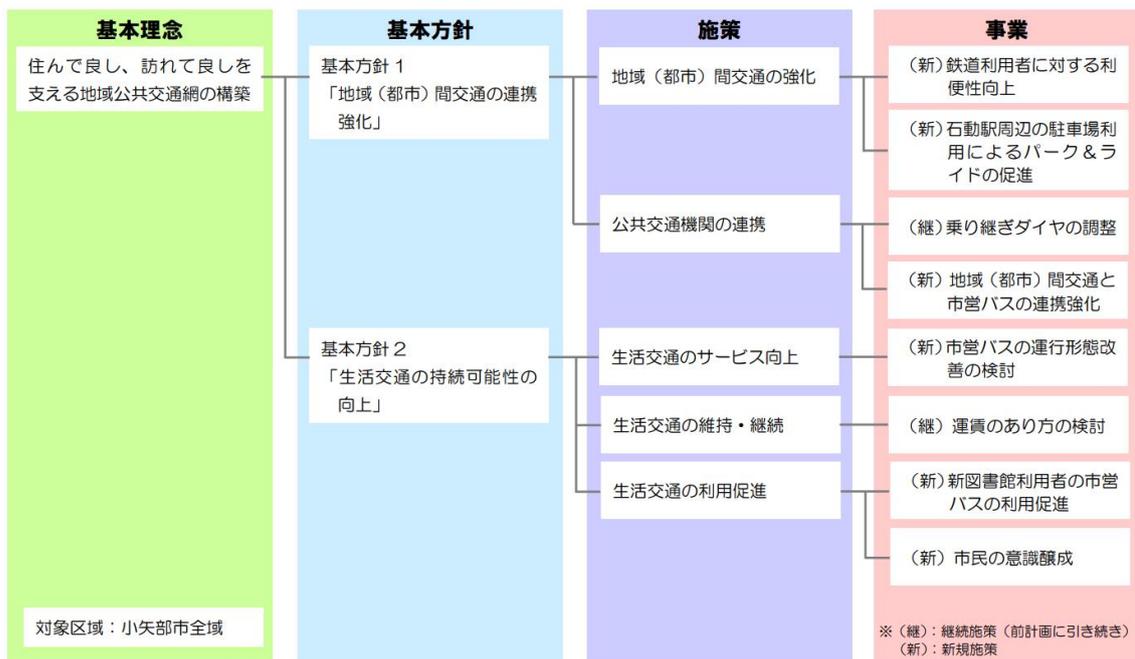
基本方針 1：「地域（都市）間交通の連携強化」

- ・地域（都市）間交通は市民及び来訪者の広域的な移動の足となる。地域（都市）間交通の強化や公共交通機関の連携により、地域（都市）間交通の連携強化し、快適な移動の実現を目指す。

基本方針 2：「生活交通の持続可能性の向上」

- ・生活交通は、市民の通勤・通学、通院、買い物、施設利用など市民生活の足となる。生活交通のサービス向上や持続可能な運賃のあり方検討、生活交通の利用促進により、生活交通の持続可能性向上し、快適な移動の実現を目指す。

【目標を達成するための施策及び事業】



出典：第2期小矢部市地域公共交通網形成計画

(2) 達成状況

①基本方針1 地域（都市）間交通の連携強化

- ・目標指標の「石動駅の乗車人員」は、コロナ禍による外出自粛などによる影響もあり約1割減少しています。一方、R2年度に比べ利用が回復していることから、今後も利用環境の充実や他の交通手段との連携強化により、利用促進を図る必要があります。
- ・事業の実施状況については、鉄道と民営路線バス・市営バスの乗り継ぎ改善による連携強化やパーク&ライドの促進を図っており、引き続き取組を継続・充実する必要があります。なお、石動駅での折り返しについては、増車等による利便性の向上とあわせて引き続き協議・要望を行っていく必要があります。

【目標指標の達成状況と各事業の実施状況（基本方針1）】

| 目標指標 | 基準値 (H30年度) | 目標値 (R6年度) | 実績値 (R4年度) | 目標値との差 |
|----------|----------------|---------------|---------------|---------|
| | | | | |
| 石動駅の乗車人員 | 1,557人/日 | 1,566人/日 | 1,462人/日 | ▲104人/日 |

| 事業 | 実施主体 | | | 実施状況 (◎計画通り実施、○概ね実施、▲一部実施、×未実施) |
|---|------|-----|----|---|
| | 市 | 事業者 | 市民 | |
| ①鉄道利用者に対する利便性向上 ・石動駅での折り返し運行可能な設備設置の検討 ・石動駅での折り返し運行による増便 | ● | ● | | ▲ ・折り返し運行について協議及び要望を行った。一部の便で増車がなされ、混雑緩和による利便性向上が図られた。 |
| ②石動駅周辺の駐車場利用によるパーク&ライドの促進 ・パーク&ライドの促進事業の周知 ・新たなパーク&ライドの促進事業の検討・実施 | ● | ● | | ○ ・パーク&ライドの利用促進に向け駅構内に案内チラシの掲示や市ホームページによる周知を継続的に実施。 ・新たなパーク&ライドの促進事業として、令和5年度に石動駅南広場に新たに50台分の屋根付き駐輪場を整備。 利用実績(自動車利用のみ) H31:3,946台 R4:2,070台 |
| ③乗り継ぎダイヤの調整 ・通勤・通学に適した乗り継ぎダイヤへの改善 | ● | ● | | ○ ・鉄道と市営バスの乗り継ぎ時間改善に向け、市営バスの再編と合わせ令和6年4月にダイヤ改正を実施予定。 |
| ④地域(都市)間交通と市営バスの連携強化 ・石動駅の拠点性強化による鉄道・民営バス・市営バスの活性化(情報発信、待合環境の向上の検討) ・鉄道利用者の市営バス乗り継ぎ促進 | ● | ● | | ○ ・石動駅では時刻表や路線図等の設置により情報発信や待合環境の向上を図った。 ・鉄道と市営バスの乗り継ぎ促進に向け、市営バスの再編と合わせ令和6年4月にダイヤ改正を実施。 |

②基本方針2 生活交通の持続可能性の向上

- ・目標指標の「市内生活交通の利用者数」は、コロナ禍による外出自粛などによる影響もあり約3割減少しています。また、民営路線バス（若林線・加越線）の減便に伴う利用者減少など、利便性の低下と利用者の減少という「負のスパイラル」となっており、生活交通の維持・充実に向けた対策が必要です。
- ・事業の実施状況については、市営バスの運行形態の改善・運賃のあり方を見直し、チョイソコおやべの導入に向けた実証運行を実施しており、市民・企業・行政が一体となり持続可能な公共交通の確保に向けた検討を進めています。また、市民に対する情報提供・意識醸成や利用促進などについては継続的に実施しており、今後はより効果的な方法を検討する必要があります。

【目標指標の達成状況と各事業の実施状況（基本方針2）】

| 目標指標 | 基準値 (H30年度) | 目標値 (R6年度) | 実績値 (R4年度) | 目標値との差 |
|------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | | 市内の生活交通の利用者数※ |

※ 加越能バス・メルバス・乗合タクシーの1日あたり利用者数の合計値

| 事業 | 実施主体 | | | 実施状況 (◎計画通り実施、○概ね実施、▲一部実施、×未実施) |
|--|------|-----|----|---|
| | 市 | 事業者 | 市民 | |
| ⑤市営バスの運行形態改善の検討 ・市営バスの運行形態改善の検討 | ● | ● | ● | ◎ ・「市営バス再編(案)中間報告」をまとめ、R5年4月からチョイソコおやべの実証運行を段階的に実施。 |
| ⑥運賃のあり方の検討 ・運賃のあり方の検討 | ● | ● | | ◎ ・チョイソコおやべの利用においては、運賃を400円/回(高齢者等は200円/回)にするとともに、スポンサー制度を導入。 |
| ⑦市民図書館利用者の市営バス利用促進 ・市民図書館利用者の市営バス利用促進 | ● | ● | | ○ ・令和3年度市民図書館利用者に対し、市営バスを利用できる1日無料券引換券(無料券)の配付を実施。 |
| ⑧市民の意識醸成 ・市民・転入者への情報提供(転入手続き時の路線図・時刻表配布、説明、チラシの配布) ・住民団体等における意識醸成(情報発信、利用促進活動) | ● | | ● | ○ ・本市への転入者に対する公共交通のチラシの配布・説明等を実施。 ・チョイソコおやべの実証運行の段階的な実施に合わせ住民説明会を14会場で3回ずつ開催。 |

③計画全体の評価

- ・計画全体の目標指標である「市民の交通体系の充実に対する不満の割合」は改善しており、前述の各種取組もその一因になっていると考えられます。一方、満足の割合は 20%（R 1 年度）から 17%（R 5 年度）と低下しており、今後も様々な視点から利便性向上や利用促進に向けた情報発信、意識醸成などを継続的に行い、不満の改善にとどまらず、日常生活の移動手段として選ばれる公共交通サービスを確立していく必要があります。

【目標指標の達成状況】

| 目標指標 | 基準値 (R 1 年度) | 目標値 (R 6 年度) | 実績値 (R 5 年度) | 目標値との差 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------|
| | | | | |
| 市民の交通体系の充実 に対する 不満の割合※ | 43.3% | 35% | 39.9% | 4.9 ポイント |

※ 市民満足度調査の「交通体系の充実」の満足度の「やや低い」及び「低い」の合計値

3-2. 公共交通の課題の整理

(1) 現況の整理

①上位関連計画等において公共交通に求められる役割

- ・「魅力・安心・充実 しあわせ おやべ」の実現に向け、誰もが安全で快適に移動できる、人に優しい公共交通サービスの提供が求められています。
- ・石動・津沢の両エリアを核として、公共交通ネットワークでつなぐ集約型の都市づくりや「まちなか居住」の利便性向上に資する公共交通の充実が求められています。
- ・ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現や、自治体・地域住民の積極的な投資・参画および事業者間の協調が求められています。
- ・自動運転技術や最新のデジタル技術（交通DX）等の活用を進めつつ、3つの共創（官・民、交通事業者間、他分野）により、地域公共交通のり・デザイン（再構築）が求められています。

②公共交通を取巻く社会情勢の変化

- ・人口減少や少子化、マイカー利用の普及などの長期的な利用者の減少に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響で交通事業者の経営が深刻化しています。
- ・公共交通の運転手不足や高齢化などにより、公共交通の維持が困難な状況になっています。

③現計画の評価

- ・現計画で位置づけた事業は概ね実施され、公共交通に対する不満の割合は改善しつつありますが、日常生活の移動手段として選ばれる公共交通サービスを確立していく必要があります。

④公共交通の運行状況と利用実態

- ・鉄道、民営路線バス、市営バス、タクシーが運行しており、駅・バス停から徒歩圏内で約7割の人口および日常生活で利用する施設の大半がカバーされています。
- ・新型コロナの影響により公共交通利用者が1～3割減少し、特に民営路線バスはコロナ禍前から利用が減少しており、運行の維持が課題となっています。

⑤市民の移動実態・ニーズ

- ・通勤・通学は市内だけでなく高岡市や砺波市・南砺市等へ移動していますが、通院、買物等は市内が多く、一部は砺波市・高岡市も利用されており、大半は自家用車を利用しています。
- ・市内の公共交通では、あいの風とやま鉄道は月に1回以上の利用が約2割いますが、民営路線バス・市営バス等は1割未満であり、利用しない要因は自動車等に比べ利便性が低い（目的地までに時間がかかる、駅・停留所がない・遠い等）からとなっています。
- ・市全体の公共交通に対する満足度は、非利用者は「不満」が約3割に対し、利用者は不満の割合が低くなっています。また、鉄道・バスは運行本数の増便や運賃の見直し、メルバスは停留所の設置等、チョイソコは利用方法の周知等の意見が多くなっています。
- ・年齢が高くなるほど、将来的には運転をやめたい（70歳以上の約8割）と考えており、運転免許返納に向けた情報発信と、移動がしやすい公共交通の充実を図っていく必要があります。

(2) 課題の整理

①市民・地域

●高校生の通学手段の確保

- ・市内の高校生の半分以上が市外に通学しており、自転車・鉄道以外に家族の送迎が主要な通学手段となっています。保護者の負担の軽減を図るためにも、自ら通学ができる交通手段を確保する必要があります。

●高齢者等の移動しやすい環境の整備

- ・高齢者等の多くは石動駅周辺の商業施設や市内の医療施設などを利用しており、石動駅周辺に移動しやすい環境を整備する必要があります。

●市民利用の多い鉄道利用者の利便性の確保

- ・日常的に一定数の市民が利用しており、引き続き日常生活の移動手段として、県や沿線自治体と連携し、利便性を確保する必要があります。

●過度な自家用車利用からの転換を促進する移動の選択肢の確保

- ・散居集落から形成される都市構造もあり、日常生活の移動は9割以上が自家用車を利用する一方、将来的に自家用車の利用を控えたいとの意向も年齢が上がるにつれ高まっていることから、自家用車以外の移動の選択肢を増やす必要があります。

②行政

●定住・移住を促進する移動手段の確保

- ・子育て世代の定着を図るため、家族の送迎に過度に頼らなくてもよい、市内外への通学手段を確保する必要があります。
- ・高齢者等が住み慣れた地域でいつまでも安心して暮らせるように、買物・通院等へのアクセスを確保するとともに、運転免許返納を促進する必要があります。

●集約型のまちづくりを推進するネットワークの充実

- ・まちなか居住を促進し、集約型のまちづくりを進めるため、拠点である石動駅の利便性をさらに高めるとともに、地域とのネットワークを充実する必要があります。

●観光・交流を促進する移動手段の確保

- ・交流人口の拡大を図るため、本市の玄関口である石動駅を中心として、来訪者がストレスなく安心して移動できる環境を整備する必要があります。

●行政負担の低減に資する効率的な運行の確立

- ・これまでの定時定路線型の市営バスでは、便あたりの利用が少なく非効率であるため、限られた財源を有効活用する運行方法に見直していく必要があります。

③事業者

●担い手の確保と安定的な経営

- ・バス・タクシーともに運転手の高齢化や人材不足が深刻化しており、さらに2024年問題（時間外労働時間等の規制）を直前に控え、路線の維持が困難な状況になっています。
- ・特に民営路線バスについては、新型コロナ拡大による利用者減少と収益の悪化により、路線の維持が困難な状況になっています。

4. 基本的な方針と目標

4-1. 基本理念・基本方針

(1) 基本理念

本市では、上位計画である小矢部市総合計画において、「魅力・安心・充実 しあわせおやべ」を将来像として掲げ、小矢部市都市計画マスタープランや立地適正化計画において「豊かな自然と共生し 魅力と活力にあふれた 安全・安心で 住みよい交流都市」を目指すべき将来都市像と定め、石動・津沢の両エリアを核として公共交通ネットワークでつなぐ、集約型の都市づくりを目指しています。

本計画は、これらの将来像・都市像や富山県が推進する“ウェルビーイング”の向上をもたらす最適な地域公共交通サービスの実現を目指し、行政・交通事業者・市民・企業が積極的に関与・参画し、子供から高齢者まで、誰もが過度に自家用車に頼らずとも快適に移動できる地域公共交通の形成に向け、次の通り基本方針を定めます。

【基本理念】

ずっと住み続けられる、楽しく生活ができる小矢部市を目指し、
移動をもっと便利に！快適に！

(2) 基本方針

基本方針1 地域ニーズに対応した公共交通ネットワークの再構築

- 市営バスの再編および利便性向上
- 鉄道の利便性向上
- 民営路線バスの維持・充実
- 公共交通の持続性の確保

基本方針2 交通DX※の推進による誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

- 多様な情報発信・利用案内
- 利用しやすい運賃制度への見直し
- 交通結節機能の強化

基本方針3 多様な共創による公共交通の利用促進

- まちづくりとの連携による利用促進
- 地域・学校・企業との共創によるモビリティマネジメントの推進

※交通DX（デジタル・トランスフォーメーション）：最新のデジタル技術や交通データの効果的な活用により、交通全体の効率性・利便性の向上を図ること。主な取組として、MaaS、AI オンデマンド交通、GTFS によるバス情報の標準化、自動運転等があげられる。

(3) 計画の目標

基本理念・基本方針に基づく公共交通を実現していくため、定量的な目標として下記の指標を設定します。

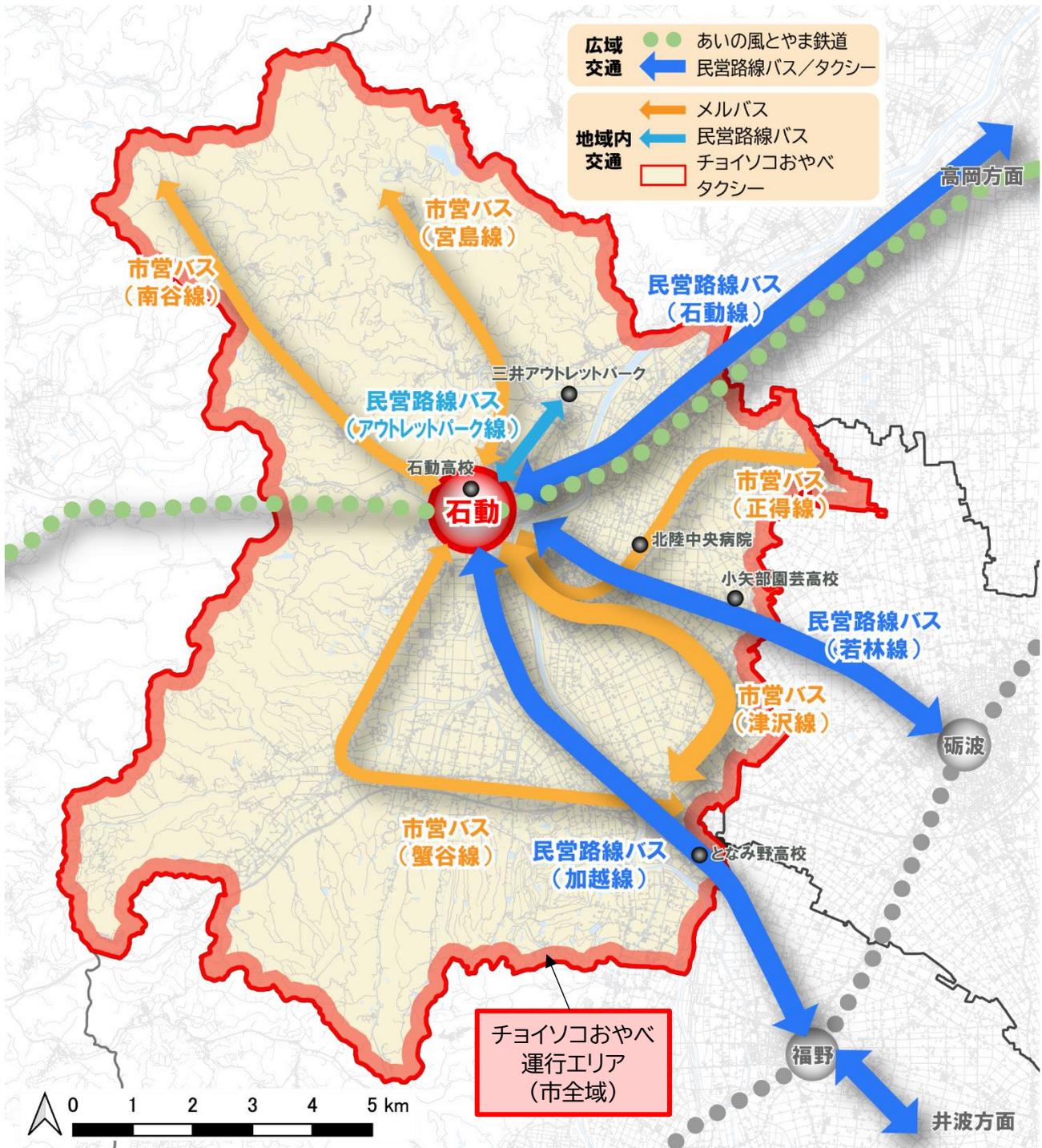
| 基本方針1 地域ニーズに対応した公共交通ネットワークの再構築 | | | |
|--|--|-----------------|---------|
| <ul style="list-style-type: none"> 地域ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築により、市民一人当たりの公共交通利用回数を増やすとともに、スポンサー制度の拡充による収支率の改善を図り、持続可能な公共交通ネットワークの確保を目指します。 | | | |
| 目標指標 | 指標の考え方 | 現況 | 目標(R10) |
| 市民一人当たりの公共交通利用回数 | 公共交通サービスの充実などを通じて、現況よりも年に1人1回利用 ^{※1} を増やす ※1 鉄道・民営路線バス・市営バス・タクシーの利用者÷総人口 | 25回/人・年 (R4) | 31回/人・年 |
| 市営バスの収支率 | スポンサー制度のさらなる充実により、市営バス事業の収支率 ^{※2} を改善する ※2 (スポンサー収入+運賃等収入)÷事業費 | 3.6% (R4) | 10%以上 |

| 基本方針2 交通DXの推進による誰もが利用しやすい公共交通環境の整備 | | | |
|--|--|-------------|---------|
| <ul style="list-style-type: none"> 誰もが利用しやすい環境を整備することで、市民の公共交通に対する満足度の向上を図り、さらなる利用促進を目指します。 | | | |
| 目標指標 | 指標の考え方 | 現況 | 目標(R10) |
| 公共交通の満足度 | 利用しやすい環境整備などを通じて、市民の公共交通に対する満足度 ^{※3} の上昇（現況の6人に1人から5人に1人以上）を目指す ※3 市民満足度調査（交通体系の充実）における「満足」「やや満足」の割合 | 17% (R5) | 21% |

| 基本方針3 多様な共創による公共交通の利用促進 | | | |
|--|---|------------------|----------|
| <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性が高まることでまちなか居住の促進につながり、本市の核である居住誘導区域の人口密度や都市機能の維持（まちなかの魅力向上）を目指します。 | | | |
| 目標指標 | 指標の考え方 | 現況 | 目標(R10) |
| 居住誘導区域の人口密度 | 小矢部市立地適正化計画と連携し、人口や都市機能が集積する石動・津沢エリア内の公共交通の利便性を高め、人口密度の維持を目指す | 20.4人/ha (R2) | 20.4人/ha |

4-2. 目指す地域公共交通の将来像

市内の公共交通は、市内外の交流を支える移動手段として、地域・交通事業者・行政がそれぞれの役割分担のもと、本市と他都市を結ぶ広域交通である鉄道・民営路線バス・タクシーや、石動駅を中心として市内の各地域を結ぶ市営バス（メルバス・チョイソコおやべ）、鉄道をカバーする民営路線バス・タクシーなどの地域内交通により、本市の公共交通が構成されています。基本理念や基本方針の実現に向け、これらの地域公共交通の役割等を次の通り位置づけます。



【 公共交通の位置づけ・役割等 】

| 位置づけ | 運行形態 | | 役割 | 確保・維持策 |
|-------|-----------|------------------------------|---|--|
| 広域交通 | あいの風とやま鉄道 | | 都市拠点（石動駅）から高岡市・富山市・金沢市等への通勤・通学等の移動を支えるとともに、北陸新幹線と接続し、首都圏等との広域交通を支える | ・交通事業者と協議や県・沿線市と協議のうえ、一定以上の運行水準を確保する |
| | 民営路線バス | 石動線 (地域間幹線系統) | 都市拠点（石動駅）から隣接自治体の中心部等への移動を支える | ・地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を活用し、交通事業者と協議のうえ、一定水準以上の運行を確保する |
| | | 加越線 若林線 | | ・交通事業者と協議のうえ、一定以上の運行水準を確保する |
| | タクシー | | 鉄道・バス等の交通利用圏域を含む市内全域をカバーし、交通網を補完する | ・交通網を補完し、公共交通の機能充実を図る |
| 地域内交通 | 市営バス | メルバス (地域内フィーダー系統) | あいの風とやま鉄道や民営路線バスと接続し、市内の通勤・通学をはじめとした日常生活の移動を支える | ・地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）、車両減価償却費等補助を活用し、交通事業者と協議のうえ、一定水準以上の運行を確保する |
| | | チョイソコ おやべ (地域内フィーダー系統) | あいの風とやま鉄道や民営路線バスとの接続を支えるとともに、市内の通院・買物をはじめとした日常生活の移動を支える | ・地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）、車両減価償却費等補助を活用し、交通事業者や企業等と連携のうえ、持続可能な運行を目指す |
| | 民営路線バス | アウトレット パーク線 | 石動駅と三井アウトレットパーク北陸小矢部とのシャトルバスとして、市外からの買物客や従業員の通勤のための移動を支える | ・交通事業者やアウトレットパーク事業者と協議のうえ、必要な運行水準を確保する |
| | タクシー | | 鉄道・バス等の交通利用圏域を含む市内全域をカバーし、交通網を補完する | ・交通網を補完し、公共交通の機能充実を図る |

5. 目標達成に向けた施策・取組

目指す公共交通の実現に向けた施策や取組を次の通り位置づけます。

| 基本方針 | 施策 | 取組 (赤太字は重点的な取組) |
|---|--|--|
| 【基本方針1】 地域ニーズに対応した公共交通ネットワークの再構築 | 【施策1】 市営バスの再編および利便性向上 | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>市営バスの再編 (AIオンデマンド交通の本格導入)</u> ● 市民ニーズに応じた停留所の設置 ● 主要停留所におけるバス待ち環境の充実 ● 運行内容や利用方法などの情報発信 ● 隣接自治体との乗り入れ検討 |
| | 【施策2】 鉄道の利便性向上 | <ul style="list-style-type: none"> ● パーク&ライド駐車場の利用促進 ● 混雑緩和等に向けた輸送力の強化 ● 快適性・環境性の向上のための車両導入 |
| | 【施策3】 民営路線バスの維持・充実 | <ul style="list-style-type: none"> ● 運行継続に向けた支援 ● 利用しやすいルート・ダイヤへの見直し ● <u>通勤・通学の利便性向上に向けた検討</u> |
| | 【施策4】 公共交通の持続性の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>事業者等との連携促進 (メルバススポンサーの拡大)</u> ● 公共交通のイメージアップに向けた情報発信 ● 公共交通乗務員の確保・育成に向けた支援 |
| 【基本方針2】 交通 DX の推進による誰もが利用しやすい公共交通環境の整備 | 【施策5】 多様な情報発信・利用案内 | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>分かりやすい総合時刻表・利用ガイドの作成</u> ● リアルタイム運行情報の提供 ● 主要拠点における案内強化 ● 公共交通のオープンデータ化 |
| | 【施策6】 利用しやすい運賃制度への見直し | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>通学割引などによる利用促進</u> ● 民営路線バスと市営バスの格差是正 ● キャッシュレス決済の導入・充実 |
| | 【施策7】 交通結節機能の強化 | <ul style="list-style-type: none"> ● パーク&ライド駐車場の利用促進 (再掲) ● 公共交通相互のダイヤ調整 ● 主要拠点における案内強化 (再掲) ● 主要停留所におけるバス待ち環境の充実 (再掲) |
| 【基本方針3】 多様な共創による公共交通の利用促進 | 【施策8】 まちづくりとの連携による利用促進 | <ul style="list-style-type: none"> ● 観光・交流を支える移動手手段の確保・充実 ● 小矢部らしい移住・定住の促進 ● 商業施設 (イベント) 等と連携した利用促進 ● 運転に不安を感じる方への支援 ● 人にも環境にもやさしい車両の導入 |
| | 【施策9】 地域・学校・企業との共創によるモビリティマネジメントの推進 | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>分かりやすい総合時刻表・利用ガイドの作成 (再掲)</u> ● 転入者への情報提供 ● 市民や関係団体等における意識醸成 ● 児童・生徒への意識醸成 ● 市内企業への意識醸成 |

5-1. 【基本方針1】地域ニーズに対応した公共交通ネットワークの再構築

【施策1】市営バスの再編および利便性向上

令和5年度の実証運行を踏まえ、メルバス（定時定路線）とA I オンデマンド交通「チョイソコおやべ」（区域運行）を組み合わせ、それぞれの長所を活かした効率的・効果的な市営バスに再編し、市内の日常生活の移動手段を確保・充実します。また、継続的に運行を評価・検証し、利用者や市民のニーズに柔軟に対応した運行を目指します。

さらに、停留所の増設や主要なバス停におけるバス待ち環境の充実などによる利便性の向上、積極的な情報発信による利用促進に取り組めます。

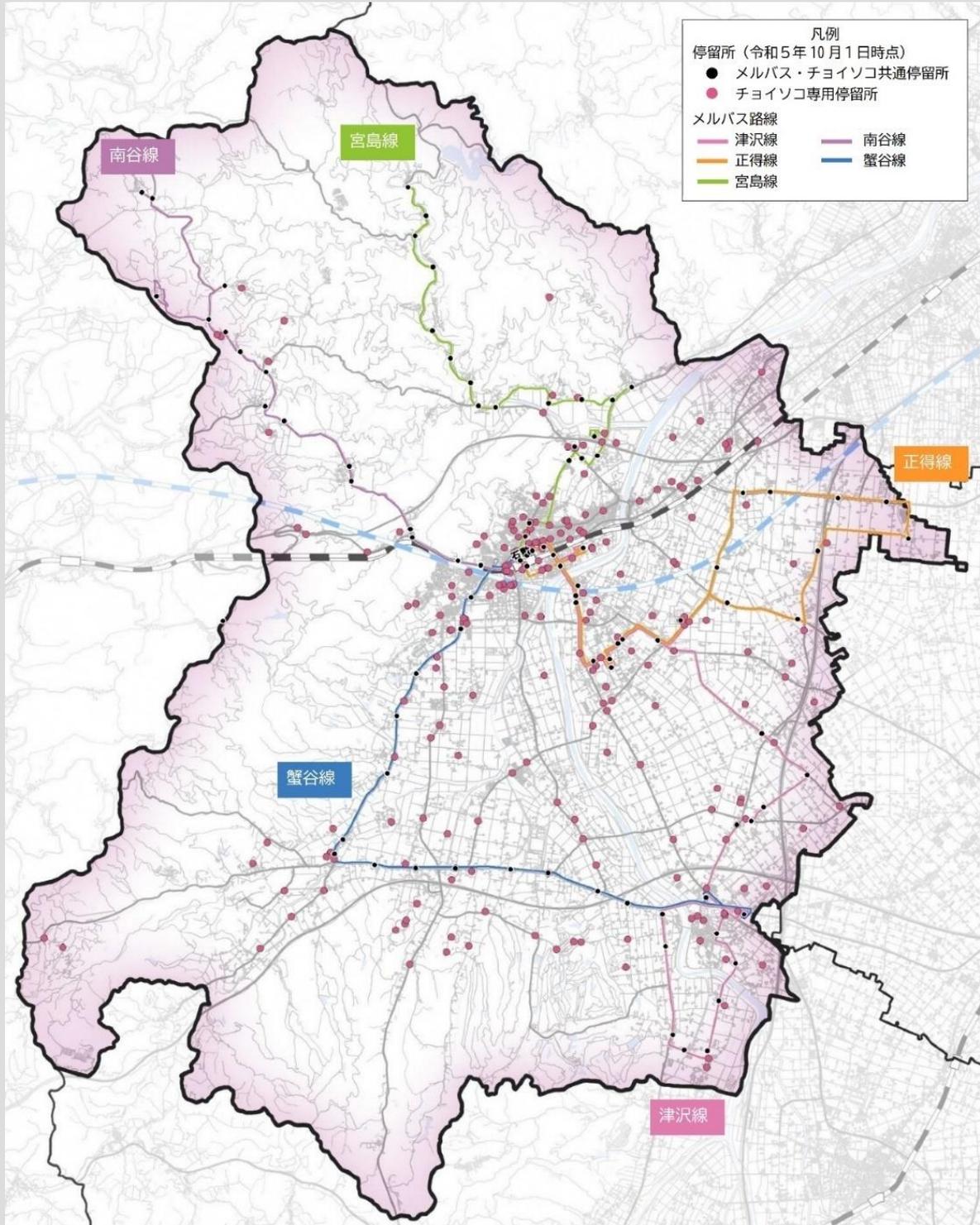
| 取組1-1 | 市営バスの再編（A I オンデマンド交通の本格導入） 【重点】 | | | | |
|--------|--|----------|----------|----------|-----------|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・メルバスとチョイソコおやべを組み合わせ、市内全域をカバーする効率的・効果的な運行体系に再編し、令和6年4月から本格運行を開始します（運行内容はP44、45参照）。 ・市営バスの再編にあたっては、石動駅での鉄道や民営路線バス（地域間幹線系統）との接続を図ることで、国の補助事業（地域間幹線系統（地域内フィーダー系統））を活用し、運行の持続性を確保します。 ・利用実績や利用者・市民ニーズを定期的に把握し、利用者や市民のニーズに応じた運行内容や予約方法の改善を継続的に行います。 | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者 | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | 本格運行、運行評価・定期的な見直し | | | | |



■市営バスの再編の考え方

- ・メルバスは、通勤・通学等の利用の多いルート・時間帯は引き続き路線定期運行により運行を継続し、既存利用者の移動を確保します。
- ・チョイソコおやべは、平日日中や土日祝日などの利用の少ない時間帯において、中山間地域や田園地域の散居集落等と石動駅等への移動を確保するため、予約に応じた運行を行います。
- ・市外への移動については、鉄道や民営路線バス、タクシーでの移動を基本とし、利便性向上に向けた施策（サービスレベルの向上や運賃施策など）を検討します。

【再編後の市営バスの運行概要】



■これまでの運行（～令和4年度）

| | 運行形態 | 運行日 | 運行系統 | 便数・時間帯 | 乗降場所 | 料金 |
|------------|--------------------------------|--------------------------|------|-------------------|------|-----------------------|
| メルバス | 路線定期運行 (自家用有償旅客運送) | 毎日 (年未年始除く 361日/年) | 5路線 | 5～9 往復 6～19 時台 | 停留所 | 200 円/日 ^{※1} |
| 乗合 タクシー | 路線不定期運行 (一般乗合旅客運送) ※予約必要 | 平日のみ (年未年始除く) | 5路線 | 2～3 往復 7～17 時台 | 停留所 | |

※1 高齢者・未就学児は無料
子ども・障がい者は半額

■実証運行（令和5年度）

| | 運行形態 | 運行日 | 運行系統 | 便数・時間帯 | 乗降場所 | 料金 | |
|--------------------|--------------|---|--------------------------|------------------------|---|----------------------------------|-----------------------|
| 第1期 (4～9月) | メルバス | 路線定期運行 (自家用有償旅客運送) | 毎日 (年未年始除く 361日/年) | 5路線 | 5～9 往復 6～19 時台 | 停留所 | 200 円/日 ^{※1} |
| | チョイソ コおやべ | 区域運行 (自家用有償旅客運送) ※会員登録・予約必要 乗合タクシー路線 沿線在住者対象 | 平日のみ | 市内全域 (予約に応じて 運行) | 8～17 時 | 自宅前・停留所 (メルバス・乗合タ クシー停留所) | 400 円/回 ^{※2} |
| 第2期 (7～9月) | メルバス | 路線定期運行 (自家用有償旅客運送) | 平日のみ (年未年始除く) | 5路線 | 5～9 往復 6～19 時台 | 停留所 | 200 円/日 ^{※1} |
| | チョイソ コおやべ | 区域運行 (自家用有償旅客運送) ※会員登録・予約必要 平日は乗合タクシー 路線沿線在住者対象 休日は全市民対象 | 毎日 (年未年始除く) | 市内全域 (予約に応じて 運行) | 8～17 時 | 自宅前・停留所 (メルバス・乗合タ クシー停留所) | 400 円/回 ^{※2} |
| 第3期 (10 ～3月) | メルバス | 路線定期運行 (自家用有償旅客運送) | 平日のみ (年未年始除く) | 5路線 | 津沢線 4 往復 6～9、15～19 時台 それ以外 1、2 往復 7～8、16～19 時台 | 停留所 | 200 円/日 ^{※1} |
| | チョイソ コおやべ | 区域運行 (自家用有償旅客運送) ※会員登録・予約必要 | 毎日 (年未年始除く) | 市内全域 (予約に応じて 運行) | 8～17 時 | 自宅前・停留所 (メルバス停留所以外 にも多数設置) | 400 円/回 ^{※2} |

※1 高齢者・未就学児は無料、子ども・障がい者は半額
※2 未就学児は無料、高齢者・障がい者・65歳以上の
免許返納者、小・中学生、高校生は半額

■再編後の運行（令和6年度～）

| | 運行形態 | 運行日 | 運行系統 | 便数・時間帯 | 乗降場所 | 料金 |
|--------------|-----------------------------------|--------------------------|------------------------|---|----------------------------------|-----------------------------------|
| メルバス | 路線定期運行 (自家用有償旅客運送) | 平日のみ (年未年始除く) | 5路線 | 津沢線 4 往復 6～9、15～19 時台 それ以外 1、2 往復 7～8、16～19 時台 | 停留所 | 200 円/日 ^{※1} (これまで通り) |
| チョイソ コおやべ | 区域運行 (自家用有償旅客運送) ※会員登録・予約必要 | 毎日 (年未年始除く 361日/年) | 市内全域 (予約に応じて 運行) | 8～17 時 | 自宅前・停留所 (メルバス停留所以外 にも多数設置) | 400 円/回 ^{※2} |

※1 高齢者・未就学児は無料、子ども・障がい者は半額
※2 未就学児は無料、高齢者・障がい者・65歳以上の
免許返納者、小・中学生、高校生は半額

| | | | | | |
|--------------|--|----------|----------|----------|-----------|
| 取組1-2 | 市民ニーズに応じた停留所の設置 | | | | |
| 具体的な内容 | ・市民ニーズや利用者の声を定期的に把握しながら、メルバススポンサーの拡充と併せ、チョイソコおやべ専用停留所の設置を進めます。 | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者、企業（メルバススポンサー等） | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | メルバススポンサー拡充、チョイソコおやべ専用停留所の増設 | | | | |

| | | | | | |
|--------------|--|----------|----------|----------|-----------|
| 取組1-3 | 主要停留所におけるバス待ち環境の充実 | | | | |
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の多い停留所などにおいて、上屋・ベンチ・照明の設置などのバス待ち環境の充実を図ります。 ・商業施設・医療施設等の停留所においては、民間事業者と連携し、施設内での待ち合いスペースの確保や案内板の設置など、快適なバス待ち環境の整備を促進します。 | | | | |
| 実施主体 | 市、企業（メルバススポンサー等） | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | バス待ち環境の充実、施設内での待合スペース確保・案内板の設置の促進 | | | | |

| | | | | | |
|--------------|--|----------|----------|----------|-----------|
| 取組1-4 | 運行内容や利用方法などの情報発信 | | | | |
| 具体的な内容 | ・チョイソコおやべの段階的な実証運行に合わせ地域別の説明会を開催してきましたが、引き続き地域や各種団体等への出前講座の実施やチョイソコ通信等による広報の充実など、積極的な情報発信を行い、「知って、使って、愛される」公共交通を目指します。 | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者 | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | 出前講座の実施、チョイソコ通信等の広報の充実等 | | | | |

| | | | | | |
|--------------|---|----------|----------|----------|-----------|
| 取組1-5 | 隣接自治体との乗り入れ検討 | | | | |
| 具体的な内容 | ・地区要望のあった隣接自治体の医療施設や商業施設への移動や高校生の通学手段の拡充を目的とした、市域を跨ぐ市営バスの乗り入れは、民営路線バスへのダイヤ改正・増便の要望を優先した上で、必要に応じ検討します。 | | | | |
| 実施主体 | 交通事業者、市・隣接自治体 | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | 民営路線バスの利便性向上、市域を跨ぐ市営バスの乗り入れの検討 | | | | |

【施策2】 鉄道の利便性向上

鉄道線（あいの風とやま鉄道線）は本市と沿線自治体を結ぶ重要な広域交通網であり、今後も県や沿線自治体と連携してその機能を維持強化していくことが必要です。そのため、パーク&ライド駐車場の利用をはじめとする利用促進の取組を推進するとともに、輸送力の向上、快適性向上のための車両導入を関係行政機関及び交通事業者と連携し取り組みます。

| 取組2-1 | | パーク&ライド駐車場の利用促進 | | | | |
|--------|--|-----------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・石動駅周辺に整備したパーク&ライド駐車場について、土日祝日の割引制度を継続するとともに、案内チラシの配布などによる周知を進め、利用促進を図ります。 | | | | | |
| 実施主体 | 県・市、交通事業者 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 割引制度の継続、案内チラシ配布等による周知 | | | | | |
| ➡ | | | | | | |

| 取組2-2 | | 混雑緩和等に向けた輸送力の強化 | | | | |
|--------|--|-----------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕の混雑緩和等に必要な車両の導入や設備の整備など、地域の活力・魅力向上のため必要となる輸送力の維持・強化に向けた取組を支援します。 ・運行間隔等の調整による乗継ぎ時間の短縮や折り返し運行・パターンダイヤの導入の検討など、使いやすい・分かりやすいダイヤ設定について、関係者間の連携・協調した取組を支援します。 | | | | | |
| 実施主体 | 交通事業者、国・県・沿線自治体 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 利便性向上に向けた連携・協調・支援 | | | | | |
| ➡ | | | | | | |

| 取組2-3 | | 快適性・環境性の向上のための車両導入 | | | | |
|--------|---|--------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・乗り心地や速達性の改善など、快適性の向上や安全性の確保に必要な鉄道設備の計画的な維持管理・更新を支援します。 ・環境性能を考慮した車両の導入など、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を支援します。 | | | | | |
| 実施主体 | 交通事業者、国・県・沿線自治体 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 鉄道設備の計画的な維持管理・更新、環境性能に考慮した車両の導入 | | | | | |
| ➡ | | | | | | |

【施策3】 民営路線バスの維持・充実

本市における民営路線バス（加越能バス石動線、加越線、若林線）は市内及び隣接自治体をつなぐ交通機関として、通勤・通学及び日中の移動に必要な移動手段です。そのため、引き続き運行継続に向けた支援を行うとともに、より一層ご利用頂けるよう、ルート・ダイヤの見直しや、通勤・通学の利便性向上に資する施策の実施を検討していきます。

| 取組3-1 | | 運行継続に向けた支援 | | | | |
|--------|---|------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・市内外の通勤・通学などに必要不可欠な移動手段であるため、今後も運行を継続するために必要な支援（地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）など）を継続します。 | | | | | |
| 実施主体 | 国・県・市 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 運行の継続的な支援（地域公共交通確保維持改善事業等の継続） | | | | | |

| 取組3-2 | | 利用しやすいルート・ダイヤへの見直し | | | | |
|--------|--|--------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・限られた資源の中で、最大限効果的な運行が行われるよう、利用者や市民ニーズを把握し、交通事業者と調整しながら、最適なルート・ダイヤに適宜見直します。 | | | | | |
| 実施主体 | 交通事業者、市・隣接自治体 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | ニーズに応じた運行内容の見直し | | | | | |

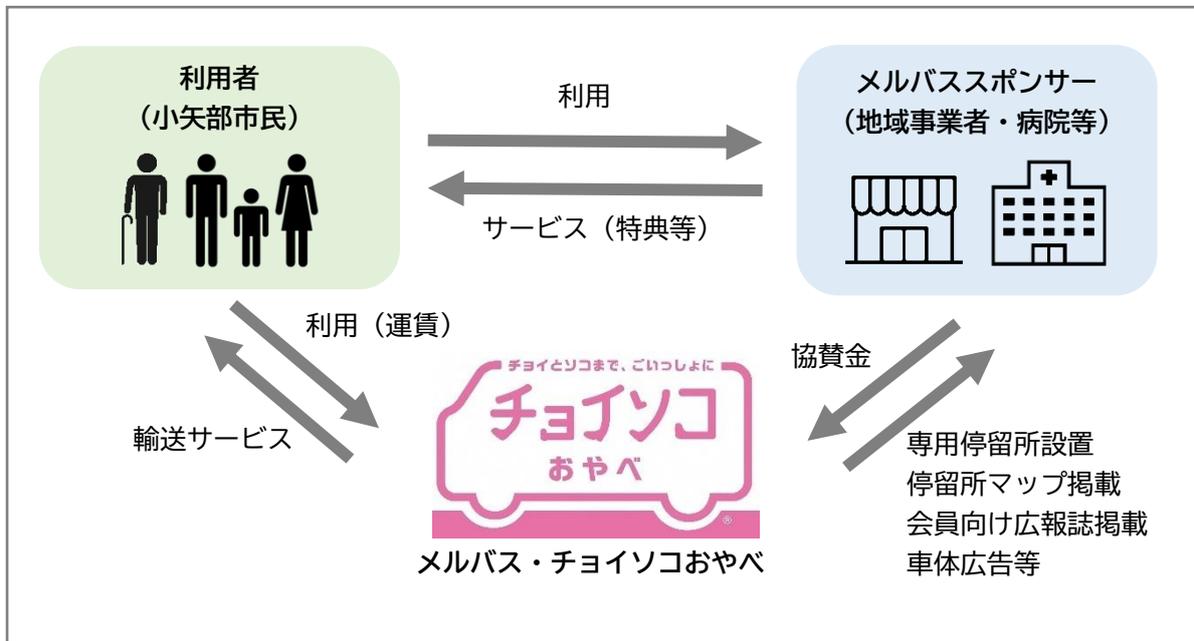
| 取組3-3 | | 通勤・通学の利便性向上に向けた検討 【重点】 | | | | |
|--------|---|-------------------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・通勤・通学時間帯において公共交通を利用できるよう、交通事業者や隣接自治体と協議・調整しながら、民営路線バスの増便や他の公共交通での補完を含めた利便性の向上を検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 交通事業者、市・隣接自治体 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 民営路線バスの増便等の利便性向上の検討 | | | | | |

【施策4】公共交通の持続性の確保

公共交通が今後も持続的に発展していくためには、市民及び事業者に愛されることが必要であり、スポンサー制度による市内事業者等との連携や情報発信の取組に加え、公共交通のイメージアップや担い手の確保・育成が必要であり、交通事業者と行政が連携して取組を推進します。

| 取組4-1 | 事業者等との連携促進（メルバススポンサーの拡大） 【重点】 | | | | |
|--------|--|----------|----------|----------|-----------|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> 本市では、地域で支える持続可能な交通サービスとすることを目的として、市内事業者等から協賛をいただく「メルバススポンサー制度」を導入しており、今後もメルバススポンサーの拡大を促進します。 また、公共交通を利用してメルバススポンサーの施設等を利用した際の特典を設けるなど、利用者・メルバススポンサーともに win-win となる連携・協働をさらに推進します。 | | | | |
| 実施主体 | 市、企業（地域事業者・病院等） | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | メルバススポンサーの拡大、サービスの拡充 | | | | |

【市営バス（メルバス・チョイソコおやべ）の持続可能な運行に向けた運営モデル】



| 取組4-2 | | 公共交通のイメージアップに向けた情報発信 | | | | |
|--------|--|----------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・子どもから高校生まで、それぞれの世代に応じた運転手体験、バス車両見学、出前講座などを実施し、公共交通の役割や重要性について情報を発信します。 ・公共交通の利用促進をイベントなどにおいて、交通事業者のブースを出展し、車両の展示や公共交通の意義、運転手の魅力などをPRします。 ・行政と就職支援会社の連携による情報発信や、広報の活用、公共交通利用促進イベントのタイアップ等を推進します。 | | | | | |
| 実施主体 | 交通事業者、国・県・市、企業（就職支援会社） | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 世代に応じた公共交通に関する情報発信の強化 | | | | | |
| ➡ | | | | | | |

| 取組4-3 | | 公共交通乗務員の確保・育成に向けた支援 | | | | |
|--------|--|---------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・女性や若者をはじめ多様な人材の活躍を促進するため、働きやすい職場環境の整備や資格取得の促進を、交通事業者や関係団体、国・県・市町村が一体となって支援します。 ・地域の活力・魅力向上のため必要となる公共交通サービスの確保・向上を支えるため、デジタル技術等を活用した業務の効率化・負担軽減、健康増進などの職場環境の向上に向けた取組に対し、国・県・市町村が一体となって支援します。 ・合同企業説明会や職場見学会、大型バスの運転体験会等に対する広報費や採用活動への支援の可能性を検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 交通事業者、国・県・市 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 働きやすい職場環境や担い手確保・育成に向けた支援の継続 | | | | | |
| ➡ | | | | | | |

5-2. 【基本方針2】交通DXの推進による誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

【施策5】多様な情報発信・利用案内

近年技術進歩が著しいデジタル技術を活用しつつ、市民や来訪者にとって公共交通の分かりやすさや使いやすさを向上させるため、時刻表情報、利用方法、運行情報（遅延、運休などの情報）の情報発信を行い、多様な世代への公共交通利用を訴求します。

| 取組5-1 | 分かりやすい総合時刻表・利用ガイドの作成 【重点】 | | | | |
|--------|---|-----------------------|----------|----------|-----------|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> 市内を運行する公共交通の時刻表や利用方法などの情報を、分かりやすく網羅した総合時刻表・利用ガイドを作成します。 総合時刻表・利用ガイドのデジタル化を図り、多言語による案内の充実を図ります。 | | | | |
| 実施主体 | 市 | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | 総合時刻表等の作成・検討 | 総合時刻表などの配布、多言語による案内充実 | | | |

| 取組5-2 | リアルタイム運行情報の提供 | | | | |
|--------|--|----------|----------|----------|-----------|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道、民間路線バス、市営バスなどの運行情報を、市民がリアルタイムに把握できるよう、とやまロケーションシステムの充実・利活用を促進します。 | | | | |
| 実施主体 | 県・市、交通事業者 | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | とやまロケーションシステムの充実・利活用の促進 | | | | |

| 取組5-3 | 主要拠点における案内強化 | | | | |
|--------|---|-------------------------------|----------|----------|-----------|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> 石動駅や公共公益施設をはじめ、利用者の多い主要な停留所において、デジタルサイネージやQRコード等を用い、公共交通の運行情報や利用方法等をわかりやすく掲示・案内します。 自宅最寄りの停留所や駅から、病院・商業施設などの日常的に訪れる場所までの路線名や発着時刻、乗車料金などを記載したポケットサイズの個人用時刻表（マイ時刻表）を作成します。 | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者 | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | 個人用時刻表の検討 | 個人用時刻表の作成・配布、分かりやすい案内方法の検討・設置 | | | |

| 取組5-4 | 公共交通のオープンデータ化 | | | | |
|--------|--|----------|-----------------|----------|-----------|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> 県と連携し、バス情報データ（GTFS）のオープンデータ化を進めるとともに、データに基づく進捗・効果の把握や公共交通サービスの改善等を推進します。 | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者 | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | バス情報データのオープンデータ化の推進 | | 公共交通のサービス改善等の推進 | | |

【施策6】 利用しやすい運賃制度への見直し

持続的な運行継続を前提としつつ、様々な交通機関が利用しやすくなるよう、各種割引制度やキャッシュレス決済など、費用負担感の軽減に資する取組を実施します。

| 取組6-1 | | 通学割引などによる利用促進 【重点】 | | | | |
|--------|--|---------------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・学生の通学において送迎に頼らずに、公共交通を利用しやすくするため、通学割引（鉄道利用料金との格差是正）の導入を検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 通学割引の試験導入 | 支援制度の導入、必要に応じて見直し・改善 | | | | |

| 取組6-2 | | 民営路線バスと市営バスの格差是正 | | | | |
|--------|---|------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・民営路線バスの市内運賃は160円～420円に対し、市営バス（メルバス）は200円均一であるため、民営路線バスとの運賃格差の是正による利用促進策を検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 運賃格差の是正の検討 | | | | | |

| 取組6-3 | | キャッシュレス決済の導入・充実 | | | | |
|--------|--|-----------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・チョイソコおやべおよびメルバス（令和6年4月予定）ではキャッシュレス決済を導入しましたが、民営路線バスは現金以外利用できないため、運賃支払い時における利便性の向上や乗降の円滑化・定時性の向上、交通事業者の負担軽減を図るため、国・県・沿線自治体が連携し、キャッシュレス決済の導入を検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 交通事業者、国・県・市 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 民営路線バスのキャッシュレス決済導入の検討、適宜実施 | | | | | |

【施策7】交通結節機能の強化

市内にある複数の交通機関同士が相互に乗り換えしやすくなるよう、パーク&ライドの利用促進や、交通機関相互のダイヤ調整による乗り換え抵抗の低減などの施策を実施します。

| 取組7-1 | | パーク&ライド駐車場の利用促進（再掲） | | | | |
|--------|--|---------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・石動駅周辺に整備したパーク&ライド駐車場について、土日祝日の割引制度を継続するとともに、案内チラシの配布などによる周知を進め、利用促進を図ります。 | | | | | |
| 実施主体 | 市・交通事業者 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 割引制度の継続、案内チラシ配布等による周知 | | | | | |

| 取組7-2 | | 公共交通相互のダイヤ調整 | | | | |
|--------|--|--------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・市内公共交通機関の交通事業者と協議し、特に石動駅における通勤・通学時間帯の乗換え接続を考慮したダイヤ見直しを適宜行います。 | | | | | |
| 実施主体 | 市・交通事業者 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 石動駅の乗換え接続を考慮したダイヤの継続的な見直し | | | | | |

| 取組7-3 | | 主要拠点における案内強化（再掲） | | | | |
|--------|--|------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・石動駅や公共公益施設をはじめ、利用者の多い主要な停留所において、デジタルサイネージやQRコード等を用い、公共交通の運行情報や利用方法をわかりやすく掲示・案内します。 ・自宅最寄りの停留所や駅から、病院・商業施設などの日常的に訪れる場所までの路線名や発着時刻、乗車料金などを記載したポケットサイズの個人用時刻表（マイ時刻表）を作成します。 | | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 個人用時刻表の検討 個人用時刻表の作成・配布、分かりやすい案内方法の検討・設置 | | | | | |

| 取組7-4 | | 主要停留所におけるバス待ち環境の充実（再掲） | | | | |
|--------|--|------------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・利用者数の多い停留所などにおいて、上屋・ベンチ・照明の設置などのバス待ち環境の充実を図ります。 ・商業施設・医療施設等の停留所においては、民間事業者と連携し、施設内での待ち合いスペースの確保や案内板の設置など、快適なバス待ち環境の整備を促進します。 | | | | | |
| 実施主体 | 市、企業（メルバススポンサー等） | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | バス待ち環境の充実、施設内での待合スペース確保・案内板の設置の促進 | | | | | |

5-3. 【基本方針3】多様な共創による公共交通の利用促進

【施策8】まちづくりとの連携による利用促進

観光関連施策や定住促進施策との連携を図ることにより、観光客や来訪者が市内各所に訪れやすくなるような移動手段の確保を目指すほか、居住誘導区域内への移住・定住の促進を図ります。また、安心して住み続けられるよう免許返納の促進や環境にやさしい車両の導入など交通安全施策、環境施策との連携も図ります。

| 取組8-1 観光・交流を支える移動手段の確保・充実 | | | | | |
|---------------------------|---|----------|----------|----------|-----------|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・市外の観光客や来訪者を対象として、市内の観光地などの特定エリア内を対象としたタクシーの定額サービスや相乗りサービス（定額料金を乗車人数で按分するサービス）の導入など、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及について検討します。 ・観光・交流分野と連携し、タクシーを利用した市内外の観光施設を周る観光プランを企画・販売先を検討します。 ・県や関係自治体などと連携し、広域的な観光における地域公共交通の活用や、Ma a Sへの参画などを検討します。 | | | | |
| 実施主体 | 県・市・隣接自治体、観光協会、交通事業者、企業 | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | タクシーを活用した新しいサービスの導入等検討、観光施設周遊プランの企画・販売先、Ma a S参画等の検討 | | | | |

<参考事例> 500円定額タクシー「迎車でGO！」(福井県越前市)

- ・指定した乗降可能場所間（1区間1回片道のみ）のタクシーでの移動ができる、1枚500円のタクシー利用促進券を販売

The flyer is titled '越前市観光はGO!' and '500円定額タクシーで!'. It lists various participating businesses such as '越前市観光協会', '越前市観光バス', and several local shops. The flyer also includes a QR code for more information and a list of participating businesses with their phone numbers and addresses.

出典：越前市 HP

| | | | | | |
|---------------|--|----------|----------|----------|-----------|
| 取組 8-2 | 小矢部らしい移住・定住の促進 | | | | |
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・小矢部市立地適正化計画と連携し、様々な施設が集積し、公共交通が充実した石動・津沢エリア（居住誘導区域）への居住誘導を促進します。 ・本市の特徴である自然豊かで、ゆとりある暮らしの中で、過度に車に頼らなくても移動できる環境を構築することで、様々なニーズに対応した移住・定住を促進します。 | | | | |
| 実施主体 | 市 | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | 様々なニーズに対応した移住・定住の促進 | | | | |

| | | | | | |
|---------------|---|----------|----------|----------|-----------|
| 取組 8-3 | 商業施設(イベント)等と連携した利用促進 | | | | |
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・メルバススポンサー企業などと連携し、公共交通利用者への特典（買い物客に対する帰宅時の乗車券の配布など）や、公共交通を使ったおでかけ（買物や花見など）を企画・提案します。 | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者、企業（メルバススポンサー等） | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | スポンサー企業との企画検討、公共交通利用者への特典、公共交通を使ったおでかけの企画・提案 | | | | |

| | | | | | |
|---------------|---|----------|----------|----------|-----------|
| 取組 8-4 | 運転に不安を感じる方への支援 | | | | |
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・運転に不安を感じる高齢者等の方が、住み慣れた地域でいつまでも安心して暮らすために、公共交通を中心としたライフスタイルにスムーズに転換できるよう、運転免許更新などの機会を捉えてチョイソコおやべの情報提供などを行いながら、運転免許の自主返納を検討いただくきっかけづくりに努めます。 ・運転免許自主返納者支援制度を継続し、公共交通の利用促進を図ります。 | | | | |
| 実施主体 | 市 | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | 運転免許の自主返納のきっかけづくり、運転免許自主返納支援制度の継続 | | | | |

| | | | | | |
|---------------|--|----------|----------|----------|-----------|
| 取組 8-5 | 人にも環境にもやさしい車両の導入 | | | | |
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・カーボンニュートラルの推進にむけ、車両の更新に合わせ、EV化やバリアフリーに配慮した車両の導入を検討するとともに、EV車両の充電設備の充実を図ります。 | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者 | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) |
| | 車両更新に合わせた導入検討、EV車両の充電設備の整備 | | | | |

【施策9】 地域・学校・企業との共創によるモビリティマネジメントの推進

公共交通は行政や交通事業者のみならず、利用される市民、地域、学校、企業が連携して共に支え合うことが必要であるとの観点に基づき、様々な機会を通じて公共交通の利用を促すような情報提供を通じて、過度にクルマに頼らない自発的な公共交通利用の意識の醸成を図ります。

| 取組9-1 | | 分かりやすい総合時刻表・利用ガイドの作成 【重点】 (再掲) | | | | |
|--------|--|---------------------------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・市内を運行する公共交通の時刻表や利用方法などの情報を、分かりやすく網羅した総合時刻表・利用ガイドを作成します。 | | | | | |
| 実施主体 | 市 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 総合時刻表等の作成・検討 | 総合時刻表などの配布、多言語による案内充実 | | | | |

| 取組9-2 | | 転入者への情報提供 | | | | |
|--------|--|-----------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・転入者に対し、本市への転入手続きの際に総合時刻表・利用ガイドを用い説明・配布することで、日常生活における移動手段の選択肢として公共交通を認識してもらうことで、公共交通の利用促進につなげます。 | | | | | |
| 実施主体 | 市 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 転入者への総合時刻表・利用ガイドを用いた説明・配布 | | | | | |

| 取組9-3 | | 市民や関係団体等における意識醸成 | | | | |
|--------|--|------------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | ・出前講座などを通じて、地域公共交通の利用実態や利用方法などについて説明を行うとともに、利用体験会などによる利用するきっかけづくりを進めます。 ・公共交通に対する市民の関心を高めてもらうため、「広報おやべ」や市HP、SNSなどの多様な媒体を活用し、公共交通の利用実態や利用方法の紹介を行います。 | | | | | |
| 実施主体 | 市、各種団体・市民 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 出前講座の実施、多様な媒体を活用した情報発信 | | | | | |

| 取組 9-4 | | 児童・生徒への意識醸成 | | | | |
|--------|---|-------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・小学生などを対象とした公共交通の乗り方教室や公共交通の魅力を発信し、公共交通の利用促進と将来の担い手確保を図ります。 ・市内や隣接自治体の高校と連携し、入学時に生徒や保護者を対象とした公共交通に関する情報提供を行うことで、公共交通を利用した通学の促進を図ります。 | | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | 乗り方教室等の実施、公共交通を利用した通学の促進等 | | | | | |

| 取組 9-5 | | 市内企業への意識醸成 | | | | |
|--------|---|------------|----------|----------|-----------|--|
| 具体的な内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・企業の環境意識の高まりや従業員の健康増進の観点から、過度な自家用車利用の自粛と公共交通利用に関する啓発を行います。 ・市内企業に対して公共交通に関する情報発信を行いながら、エコ通勤を推奨します。 | | | | | |
| 実施主体 | 市、企業 | | | | | |
| スケジュール | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) | R9(2027) | R10(2028) | |
| | ノーマイカーウィークの実施、市内企業への情報発信、エコ通勤等の仕組み検討・推奨 | | | | | |

6. 計画の進行管理

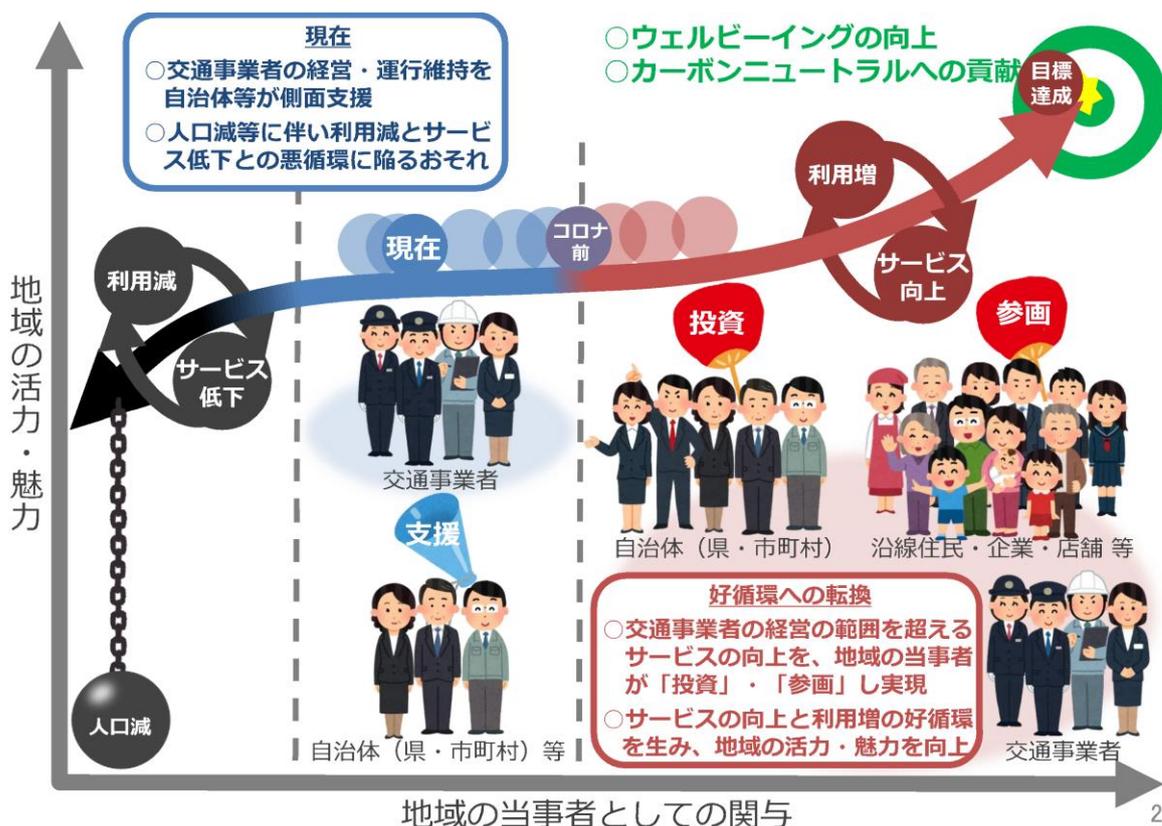
(1) 計画の推進体制

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、今後はこの基本方針に基づき、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ます。

検討に当たっては、行政や交通事業者、市民・企業等が連携・協力するとともに、まちづくりや観光、医療・福祉、環境政策などと連携を図り、多様な移動や各種まちづくりを支える公共サービスとして、地域公共交通を確保・向上するよう、ハード・ソフト両面から施策を実施します。

また、施策の具体化に向け、国や県による支援等を受けながら、市・交通事業者・市民・企業等が積極的に投資・参画することで、地域の移動手段を、地域で「考え・作り・育て・活かす」取組を一体となって推進します。

【地域の活力・魅力の向上に向けた役割分担・責任分担のイメージ】



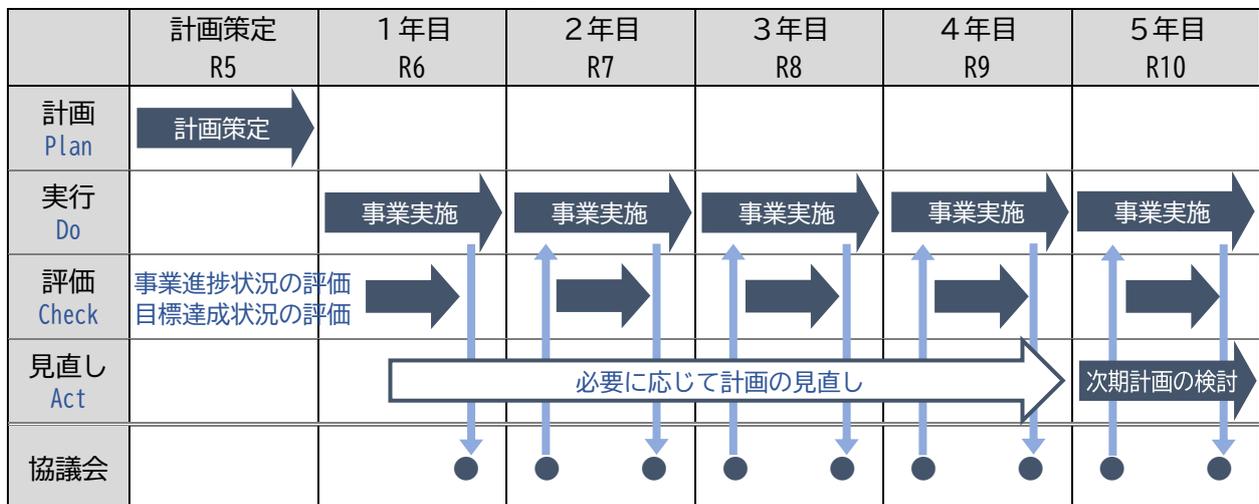
出典：富山県地域交通戦略（素案）

(2) 計画の進捗管理

本計画を着実に推進するため、施策の実施状況や利用者数等の実績に基づく目標の達成状況、市民ニーズ等を踏まえ評価・検証し、必要に応じて計画の見直しを行います。具体的には、小矢部市地域公共交通活性化協議会を毎年開催することで、PDCAサイクルを実行し、事業に係る全ての関係者（市民、各種団体、交通事業者、行政など）が事業実施効果の検証結果を共有します。

また、評価・検証に当たっては、定期的に調査する既存統計等を利用するほか、隔年で実施している市民満足度調査を効果的に活用し、定量的な効果や市民ニーズを継続的に把握するように努めます。

【進捗管理（PDCA サイクル）の進め方】



参考資料

(1) 計画の策定経過

| 協議会開催日 | 主な議題 |
|---------------------|--|
| 【第2回】 令和5年7月4日 | ・ 小矢部市地域公共交通計画の策定に係るスケジュールおよびアンケート調査の協議 ・ AIオンデマンド交通第3期実証運行の概要説明 |
| 【第3回】 令和5年8月25日 | ・ AIオンデマンド交通第3期実証運行の事前協議 ・ 小矢部市地域公共交通計画の策定に係る利用者アンケート調査の結果報告等 |
| 【第4回】 令和5年11月28日 | ・ AIオンデマンド交通「チョイソコおやべ」の実証運行に関する評価・検証 ・ 市営バスの再編(案)の協議 ・ 小矢部市地域公共交通計画(素案)の協議 |
| 【第5回】 令和6年1月10日 | ・ 小矢部市地域公共交通計画(案)の協議 |
| 2月5日(月)～ 3月5日(火) | ・ パブリックコメントの実施 |
| 3月6日(金) | ・ 計画の策定 |
| 8月20日(火) | ・ 計画の一部修正(書面決議) |

(2) 小矢部市地域公共交通活性化協議会委員名簿

委員数：25名

任期：令和6年4月1日～令和8年3月31日

| 分野 | 所属・役職 | 役職 | 氏名 |
|------------|--|-----|-------|
| 地域の代表者 | 小矢部市長寿会連合会 会長 | 副会長 | 加藤 節夫 |
| | 小矢部市自治振興会協議会 副会長 | 委員 | 川原 幸雄 |
| | 小矢部市連合婦人会 会長 | 委員 | 飛田 久子 |
| | 小矢部市商工会 会長 | 委員 | 府録 弘之 |
| | 小矢部市観光協会 会長 | 委員 | 村上 一宏 |
| | 小矢部市PTA連絡協議会 会長 | 委員 | 中西 佑介 |
| 国及び県の関係機関 | 富山県高岡土木センター 小矢部土木事務所 工務課長 | 委員 | 堀井 亮 |
| | 小矢部警察署 地域交通課長 | 委員 | 谷川 慎一 |
| | 国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部交通企画課 課長 | 委員 | 新倉 孝礼 |
| | 国土交通省 北陸信越運輸局 富山運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送・監査担当) | 委員 | 廣井 和幸 |
| | 国土交通省 北陸信越運輸局 富山運輸支局 首席運輸企画専門官(企画調整担当) | 委員 | 景山 隼人 |
| | 富山県 交通政策局 交通戦略企画課 課長 | 委員 | 有田 翔伍 |
| 学識経験者 | 富山県立大学工学部 教養教育センター 教授 | 委員 | 小林 一也 |
| 運転手が組織する団体 | 富山県交通運輸産業労働組合協議会 議長 | 委員 | 石橋 剛 |
| 交通事業者 | あいの風とやま鉄道(株) 専務取締役・総務企画部長 | 委員 | 助野 吉昭 |
| | 加越能バス(株) 自動車部営業課 課長代理 | 委員 | 奥村 大 |
| | 小矢部市タクシー協会 会長 | 委員 | 岩本 道成 |
| 市の職員 | 小矢部市 副市長 | 会長 | 竹田 達文 |
| | 小矢部市 企画政策部 部長 | 委員 | 吉田 基宏 |
| | 小矢部市 産業建設部 部長 | 委員 | 笹本 克也 |
| | 小矢部市 民生部 部長 | 委員 | 森 通 |
| | 小矢部市教育委員会 事務局長 | 委員 | 野澤 正幸 |

小矢部市地域公共交通計画

発行年 令和6（2024）年3月 策定
（令和6（2024）年8月 改訂）

発 行 小矢部市

〒932-8611 富山県小矢部市本町1番1号

T E L 0766-67-1760

F A X 0766-68-2171

U R L <https://www.city.oyabe.toyama.jp/>