

第2期小矢部市地域公共交通網形成計画

令和2年3月

小矢部市

目次

はじめに	1
1. 上位・関連計画	2
1-1. 第7次小矢部市総合計画（平成31年3月）	2
1-2. 小矢部市立地適正化計画（平成29年3月）	5
1-3. 第2次小矢部市観光振興プラン（平成31年1月）	9
1-4. 関連計画	12
1-5. 上位・関連計画まとめ	13
2. 現状の整理	14
2-1. 社会経済特性	14
2-2. 交通特性	34
2-3. 事業評価	90
3. 地域公共交通の課題	95
4. 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画	99
4-1. 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画の基本理念・基本方針	99
4-2. 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画の目標	100
4-3. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	101
4-4. 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価と改善	116
4-5. 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画の計画期間	117

はじめに

今日、日常生活における公共交通手段の確保は極めて重要な課題であり、バス路線や鉄道など身近な生活交通として確保・維持を図るとともに、今後も少子高齢化や人口減少が見込まれる中で、地域の特性を十分踏まえつつ、より快適で安全な公共交通の構築に向けて、効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークの実現が求められている。

こうした中、平成27年6月に「小矢部市地域公共交通網形成計画」を策定し、通勤・通学時間帯の市営バスをはじめ民営バスや鉄道との乗り継ぎを含めたダイヤの総合的な調整や土日祝日の運行の実施など、利用促進につなげるための各種施策の取り組みを多様な関係者の連携により進めていたところであるが、令和元年度に計画期間の終了を迎える。

このことから、本市のこれまでの地域公共交通を取り巻く課題を検証するとともに、持続可能な地域公共交通のあり方と具体的な施策を具現化するため、令和2年度から令和6年度までの5年間を新たな計画期間とする「第2期小矢部市地域公共交通網形成計画」を策定する。

1. 上位・関連計画

1-1. 第7次小矢部市総合計画（平成31年3月）

- ・市の将来像を「魅力・安心・充実 しあわせ おやべ」と定め、「住んでみたいと思う魅力」「住み続けたいと思う安心感」「住んでよかったと思う充実感」をより一層実感できるまちづくりを目指している。
- ・まちづくりの目標として、若者の定着促進や子育て支援をはじめとする様々な施策の推進により積極的に定住促進に取り組み、人口の維持・確保に努め、2028年の目標人口を28,200人と定めている。
- ・定住及び交流人口増加の基盤となる交通では、道路ネットワークの充実として安全で快適な交通の確保、交通体系の充実として人に優しい公共交通サービスの提供の推進を目指している。

【小矢部市の課題】

①人口減少対策

出生率の引き上げとともに市内への転入や雇用確保による若者の定住の促進など

②子育て支援

安心して結婚し、子どもを産み育てることができる環境づくり、家庭や地域が一体となった子育て支援や、子どもたちが確かな学力と豊かな人間力を育むことができる充実した教育環境の整備など

③安全・安心なくらしの充実

災害に強くて犯罪のない、誰もが健康で、安全に安心して暮らすことができるまちづくり

④産業振興

世界経済の成長力や技術革新、イノベーションを取り込み、交通体系の要衝に位置するという立地の優位性や、多様で豊富な地域資源を活かし、新分野への進出や企業立地、ブランド化を促進するなど地域産業の育成を図ることでの、にぎわいのあるまちづくり

⑤観光・交流の活性化

観光資源の魅力を深め情報発信を行うとともに、立地の優位性を活かしながら、近年増加している訪日外国人を取り込むなど市内への誘客を促す取組の推進、また、観光や仕事で訪れた人たちの定住につながるような取組の推進

⑥人と自然との共生

豊かな自然環境を維持・活用しながら生活環境の整備を進め、誰もが住みよいと感じるまちづくりを進める一方、水と緑の保全や再生可能エネルギーの導入、省エネルギーの推進にも配慮した人と自然が共生するまちづくりを推進

⑦市民活動の支援と協働

行政情報の公開や市民参画、行政と市民との協働を一層推進するとともに、地域コミュニティ活動に対する支援を行うなど

⑧持続可能な行財政基盤の確立

市民の理解と協力のもと、行財政改革のための総合的な取組など

市の将来像：「魅力・安心・充実 しあわせ おやべ」

【まちづくりの基本テーマ】

- ① 魅力：「住んでみたい魅力かがやくまちづくり」
- ② 安心：「住み続けたい安心感あふれるまちづくり」
- ③ 充実：「住んで良かった充実感つたわるまちづくり」

【まちづくりの基本目標】

- ① 魅力あふれる産業と経済活力のみなぎるまち
- ② 人をよびこむ都市空間と多彩な交流でにぎわうまち
 1. 魅力ある市街地等の形成
 2. 道路ネットワークの充実
 3. 上下水道の整備
 4. 公園・緑地の充実
 5. 住宅・宅地の充実
 6. 交通体系の充実
 7. 地域情報化の推進
 8. 観光の振興
 9. 地域間・国際交流の推進
 10. 移住・定住の推進
- ③ 未来にやさしい環境と安全安心に暮らせるまち
- ④ 市民と行政が協働して自治体経営を支えるまち
- ⑤ 人をすこやかにほぐくむ教育と歴史文化がいきづくまち
- ⑥ 心がやすらぐ健康とあたたかな福祉で支え合うまち

【まちづくりの基本指標】

目標人口（2028年）：28,200人

〈交通関係の政策〉

【魅力ある市街地等の形成】

目標：中心市街地を核に都市機能を高め、景観に配慮した魅力的なまちづくりを推進する。

施策の方向性

- ① 市街地整備の推進
 - ・石動駅を中心とした交通結節点の機能強化によるパーク＆ライドの促進 など
- ② 美しい景観の創出
 - ・地域の個性を活かした都市景観づくりの推進 など
- ③ 都市機能を支える都市軸の形成
 - ・社内上野本線、駅南中央線及び寄島西中野線等の整備 など
- ④ 総合的な土地利用施策の推進
 - ・空き地や空き家等の既存ストックの有効活用 など

【道路ネットワークの充実】

目標：高速交通に対応した基幹道路や生活道路網を整備し、安全で快適な交通の確保を目指す。

施策の方向性

- ① 高規格道路、国道及び県道等の整備促進
 - ・国道8号の整備促進、東海北陸自動車道の全線4車線化整備促進、能越自動車道の国による一元管理と早期全線開通に向けた取組 など
- ② 市道の整備推進
 - ・幹線道路網の充実、橋梁長寿命化修繕計画に基づく修繕工事の実施 など

【交通体系の充実】

目標：生活を支える身近な公共交通網の整備充実と、年齢や障害にかかわらず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提供を推進する。

施策の方向性

- ① 鉄道利用の利便性の向上
 - ・「あいの風とやま鉄道」利用者に対する利便性向上への対応、石動駅周辺の駐車場利用によるパーク&ライドの促進 など
- ② 市営バス等運行体制の維持・充実
 - ・市営バスの路線・ダイヤ改正による利便性向上、市営バスと他公共交通機関との接続強化、石動駅前・駅南の特性を活かした市営バスのダイヤの編成 など

1-2. 小矢部市立地適正化計画（平成29年3月）

- ・目指すべき将来の都市像を『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』とし、5つの方針（「1 石動駅周辺地区の機能強化」、「2 定住化を促進する暮らしやすい居住環境の形成」、「3 防災性の高い市街地の形成」、「4 計画的な市街地の再整備」、「5 用途地域内における低未利用地の有効活用」）に基づき、各種制度・事業を明確化し集約型の都市づくりの実現を目指す。
- ・都市機能や住宅が集積している都市の中心拠点及びその周辺区域と、土地区画整理事業や開発行為等により宅地が整備済みの区域を合わせたエリア（石動エリア）と旧来より独立した町である津沢エリアの2地区を、居住誘導区域として今後居住を誘導すべき区域と設定する。
- ・居住誘導を図るための施策として、石動駅の交通結節機能の強化や公共交通利用増進策等が位置づけられている。
- ・居住誘導区域に設定した石動エリアと津沢エリアに都市機能誘導区域を設定し、都市機能誘導を図るための各種施策を推進する。

【小矢部市の課題】

①都市機能の集積と市街地の活性化

- まちなかからの人口流出や空き家・空き地の増加など中心市街地の空洞化に歯止めをかけ、中心市街地の活性化による機能再生が必要である。
- 石動商店街や津沢商店街における空き店舗の活用等、賑わいと利便性に優れた商業環境づくりが必要である。

②良好な居住環境の形成と定住促進

- 若者から中高年層まで幅広く、本市への定住促進を図るため、良質な住宅地や公園・緑地等の整備による魅力ある居住環境の創出が必要である。
- 依然として密集市街地が残されている石動駅北側地区において、市街地開発事業などによる基盤強化や土地の高度利用推進が必要である。
- 石動・津沢の中心的な商業地周辺などに住宅地を配置するなど、良好な居住環境の確保が必要である。

③利便性と効率性を重視した都市基盤整備

- 身近な憩いの場や災害時の避難場所となる、防災上有効な機能を備えた公園の整備が必要である。

④活力ある産業振興を支える土地利用の誘導

- 東部産業団地において、大型商業施設を核として新たな商業拠点の形成に向けた土地利用の誘導が必要である。

⑤交通機能の確保と交通結節点の強化

- 安全で安心して暮らせる環境づくりを支える生活道路の整備及び機能充足が必要である。
- 石動駅前広場整備やアクセス道路整備を進めるとともに、パーク&ライド等に対応した駐車場整備など交通結節機能の強化が必要である。
- 公共交通機関の維持・活性化を図り、公共交通サービスの確保に向けた対応が必要である。

【立地適正化計画の基本方針】

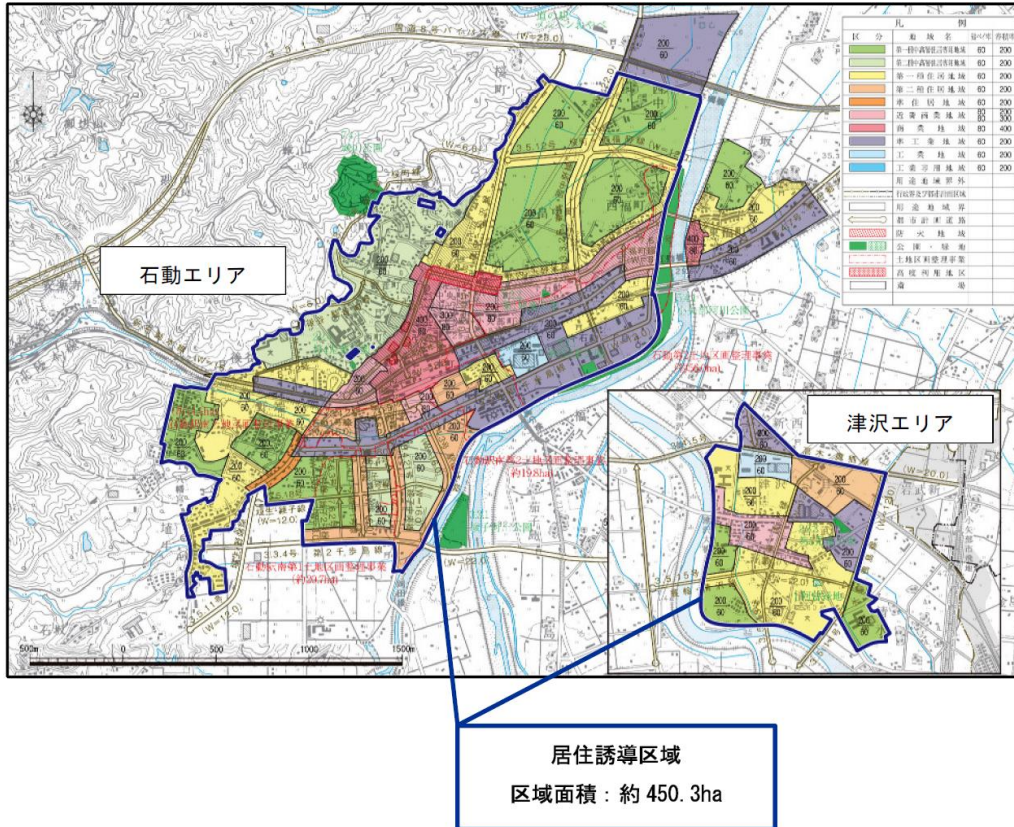
- 本市は、北陸自動車道や東海北陸自動車道、能越自動車道の高速道路が交差するほか、「あいの風とやま鉄道」が市域を東西に通過するなど、交通の要衝であることから県西部の玄関口としての役割を担ってきた。また、平成27年3月には、北陸新幹線の東京～金沢間が開業、同年7月には、国道8号沿線の東部産業団地に大型商業施設がオープンし、交流人口の増大や地域産業の活性化等が期待されている。
- 現在の小矢部市は、昭和37年に石動町と砺中町の合併により誕生し、石動、津沢の両市街地を核に発展してきた。しかし、その後は、モータリゼーションの進展による都市間競争の激化やショッピングセンターの郊外化、商店の閉鎖等に伴って、かつての賑わいが見られない状況となっている。また、人口減少、少子高齢化等の影響もあり、中心市街地の空洞化が進み、都市としての求心力も低下している。
- こうした中、小矢部市は、平成27年12月に策定した「小矢部市都市計画マスタープラン」において、“多様な交流と賑わいを生み出す新たな都市拠点の形成”と“広域交通の利便性を活かした定住環境の整備充実や経済・産業活動の活性化”、“魅力的で美しい都市空間づくり”、“誰もが安全・安心・快適に暮らせる都市環境づくり”を都市づくりの理念に掲げており、これによって『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』の実現を目指している。
- 上記の課題・今後の見通しを踏まえ、立地適正化計画においても、目指すべき将来の都市像を『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』とし、以下の5つの方針に基づき、各種制度・事業を明確化し集約型の都市づくりを実現するものである。

- 1 石動駅周辺地区の機能強化
- 2 定住化を促進する暮らしやすい居住環境の形成
- 3 防災性の高い市街地の形成
- 4 計画的な市街地の再整備
- 5 用途地域内における低未利用地の有効活用

【居住誘導区域の設定】

- 都市機能や住宅が集積している都市の中心拠点及びその周辺区域と、土地区画整理事業や開発行為等により宅地が整備済みの区域を合わせたエリア（石動エリア）と旧来より独立した町である津沢エリアの2地区を、居住誘導区域として今後居住を誘導すべき区域と設定する。

居住誘導区域図



■居住誘導を図るための施策

①石動駅の交通結節機能の強化

- ・まちなか居住の利便性向上を図るため、公共交通の結節点である石動駅の改修、南北一体化に向けた連絡機能の強化をはじめとする駅周辺の整備を行う。

②既存ストックの有効活用

③まちなか定住に関する既存制度等の活用推進

④公共交通利用増進策

- ・平成 27 年 6 月に策定された「小矢部市地域公共交通網形成計画」に基づき、快適な市民生活を支える持続可能な地域公共交通網を実現するとともに、市内観光の促進を支える地域公共交通網の構築に向けて、石動駅の公共交通機能の維持・向上を図り、利便性の高い移動手段とするための施策や利用増進に向けた施策を導入する。

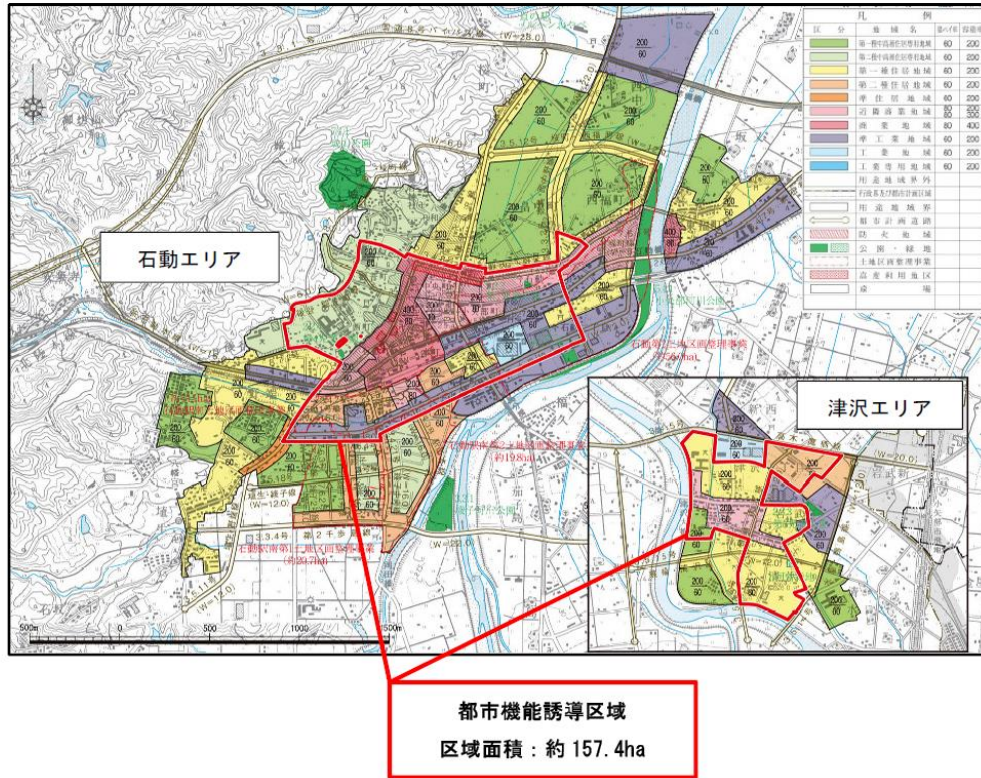
⑤居住誘導区域外の土地利用規制

⑥防災対策の強化

【都市機能誘導区域の設定】

- 都市再生整備計画事業区域及び人口集中地区、土地区画整理事業済み区域、市街地形成の成り立ち等を考慮し、居住誘導区域に設定した石動エリアと津沢エリアに都市機能誘導区域を設定し、都市機能誘導を図るための各種施策を推進する。

都市機能誘導区域図



■誘導施設

【石動エリア】

○交流・コミュニティ施設	地域交流センター
○文化施設	図書館
○教育・保育施設	幼保連携型認定こども園
○商業施設	大規模小売店舗(店舗面積1,000㎡以上)

【津沢エリア】

○教育・保育施設	幼保連携型認定こども園
○商業施設	大規模小売店舗(店舗面積1,000㎡以上)

■都市機能誘導を図るための施策

- まち再生出資（民間都市開発推進機構）
- 都市機能立地支援事業の推進
- 都市再構築戦略事業の推進
- 市が保有する不動産の有効活用施策
- 誘導施設の開発行為等の規模を縮小するよう調整
- 都市機能誘導区域内の公有地や未利用地において行うよう調整
- 誘導施設の開発行為等自体を中止するよう調整

1-3. 第2次小矢部市観光振興プラン（平成31年1月）

- ・市民の“当たり前”となっている財産を、市内外の人と共有することで、その価値を認識し、市民自体が本市を誇りに思うことはもちろん、訪れる人が本市を各々の「夢色のまち」として認識できるよう、地域資源や人をつなぐことによる認知度と魅力度の向上や、観光消費の拡大等による地域の活性化を目指す。
- ・まちなかへの回遊性向上として、三井アウトレットパーク 北陸小矢部の集客効果や祭り・イベントによる集客をまちなかの回遊につなげていくとともに、まちなか商店街の活性化を図っていく。

【小矢部市の観光の現状と課題】

課題1 地域資源の調和による魅力向上

本市には、全国から人を呼び込む大きな力を持つ際立った地域資源が少ないため、本物を感じるストーリーによる地域資源の調和とブラッシュアップについて検討していく必要があります。

課題2 ターゲットに届く情報発信

市内の人々と多様に関わる人々も巻き込みながら、市全体の活性化を図るため、市内外への効果的な観光プロモーションを実施し、興味をもってもらえるような情報としてターゲットに届けることが急務となっています。

課題3 滞在時間を延ばす体験プログラムの組み合わせ

北陸新幹線開業や三井アウトレットパーク 北陸小矢部開業の2015年以降、富山県の観光客入込数は増加傾向にあります。小矢部市の観光客入込数は横ばいとなっており、それらの開業効果を最大限に活用できているとは言えない状況です。また、呉西圏域6市の客室数を合計しても富山市より少ないうえに、本市の客室数は呉西圏域の中で最も少なく、通過型観光の傾向が強い現状にあります。

交通の要衝である本市の立地を活かし、石動駅やインターチェンジで降りたくなくなるような、旅行者にとって魅力的な体験プログラムをつくるとともに、まちなか誘導型の回遊ルートをつくるなど、旅行者に市内に長く滞在してもらえようような仕組みを構築していく必要があります。

課題4 季節や天候に左右されない通年観光

イベントの開催については、イベントのターゲットやコンセプトを設定した上で、市民はもちろん、旅行者も参加したくなるような内容を検討し、継続的に実施していく必要があります。

課題5 観光消費活動につながる仕組みづくり

寄りたくなる飲食店、買いたくなる土産品については、消費者の目線で検討し、既存の商品のブラッシュアップだけでなく、素材の組み合わせによる新商品や開発事業者の連携方法についても検討し、事業者の理解と意欲の向上を図りながら、買いたくなる商品と仕組みをつくっていく必要があります。

課題6 市民と旅行者がともに楽しめる空間の整備

広域交通における本市の利便性の高さを活かし、旅行者が立ち寄りたくなるような魅力ある環境整備等を推進するとともに、誰もがストレスなく一人でも安心して旅行を満喫できるよう、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた整備をすすめていきます。

また、本市が旅行者の思い出に残るよう、市民と旅行者が交流し、ともに楽しめる空間づくりを心がけていく必要があります。

課題7 連携とマーケティングによる地域活性化

自ら行動できる人材が育成され、自主的に活動できる機運が醸成されるよう、マーケティング分析に基づいた客観的なデータを共有し、観光振興に意識の高い市民や関連事業者が情報や意見を交換できる場をつくっていく必要があります。

【基本目標】

本市は、2つの県定公園と小矢部川に育まれた新鮮な食に恵まれ、訪れる人は市民の日常との距離を近くに感じることができる場所です。

市民にとって“当たり前”である縄文時代や平安時代、戦国時代、江戸時代の歴史の息づかいを感じることができる文化と、本市で学び育つ子どもにとって“当たり前”に広がるメルヘンの風景は、市民の誇りと言える財産であり、他都市にはない夢色の空間と言えます。

今後は、市民の“当たり前”となっている財産を、市内外の人と共有することで、その価値を認識し、市民自身が本市を誇りに思うことはもちろん、訪れる人が本市を各々の「夢色のまち」として認識できるよう、地域資源や人をつなぐことによる認知度と魅力度の向上や、観光消費の拡大等による地域の活性化を目指し、将来像を次のように設定します。

将来像

日常の中に自然と歴史文化とメルヘンが交差する^{クロス}夢色のまち おやべ

方針1.
市民参加による
効果的な情報発信

施策1-1 モノ・コト・人の調和とブラッシュアップ

- (1) 旅行者が求める資源のカラーコンテンツ化
- (2) 多様なニーズへの対応

施策1-2 ターゲットに届く情報発信

- (1) 情報発信の選択
- (2) 連携によるプロモーション

方針2.
資源の有効活用と保全

施策2-1 体験プログラムの強化

- (1) 滞在時間を延ばす取り組み
- (2) 四季を通じた楽しみ方の提案
- (3) 祭り・イベントへの参加促進

施策2-2 食の強化

- (1) 食のブラッシュアップと活用
- (2) 売れる土産品の開発

施策2-3 受入環境の整備による回遊性の向上

- (1) まち中への回遊性向上
- (2) おもてなし力の向上
- (3) ユニバーサルデザインによる環境整備

施策2-4 資源の保全

- (1) 自然や景観等の価値保全

方針3.
連携と
マーケティングによる
地域活性化

施策3-1 連携の強化

- (1) ネットワークの強化

施策3-2 マーケティングによる推進体制の強化

- (1) 観光データの共有化と活用

〈交通関係の政策〉

施策 2 - 3 受入環境の整備による回遊性の向上

旅行者がストレスなく一人でも安心して観光を満喫できるよう、移動手段や情報拠点等、観光地点を繋ぐ面的整備はもちろん、市民自ら旅行者と接しておもてなしすることでソフト面からの活性化も図り、おやべファンを獲得し、交流だけでなく移住・定住につなげていく。



三井アウトレットパーク 北陸小矢部

(1) まちなかへの回遊性向上

三井アウトレットパーク北陸小矢部の集客効果や祭り・イベントによる集客をまちなかの回遊につなげていくとともに、まちなか商店街の活性化を図っていく。

主な取り組み
まちなかへの旅行者の誘客を促進する。 ・商店街の後継者の育成と存続 ・空き家や空き店舗の活用、リノベーション ・寺の活用 等
レンタサイクルの維持管理と利用促進を図る。 ・電動アシスト自転車のステーション整備と拠点化 等
公園の景観を整備する。
二次交通の利便性の向上を図る。 ・路線バスおよびデマンドバスの観光活用の検討 等
石動駅の活用を図る。
津沢あんどんふれあい会館の活用を図る。

(2) おもてなし力の向上

市民自ら、本市への関心・理解を深め、愛情や誇りを醸成するとともに、リーダーシップをとれるような人材の育成を図っていく。

また、観光による市内経済効果等の啓発を行うとともに、観光関連事業者を育成・誘致するなど、まち全体で旅行者をおもてなしできる力を向上していく。

(3) ユニバーサルデザインによる環境整備

旅行者の年齢や国籍、障がいの有無に関わらず、安心安全にストレスなく市内で過ごし、楽しんでもらえるための環境整備を進めていく。

1-4. 関連計画

(1) 石動駅周辺整備事業

【石動駅・市民図書館合築施設の整備について】

小矢部市の新しい玄関口として、石動駅・市民図書館合築施設を整備するとともに、石動駅南側とを結ぶ自由通路を整備し、新たな交通結節点として再構築する。



※あいの風とやま鉄道石動駅新駅舎と、南北エリアを結ぶ「南北自由通路」が完成し、平成30年11月27日に利用がスタートした。駅南エリアから駅に直接アクセスできるようになり、利便性が向上した。

※駅舎に併設される市の新しい図書館は令和2年3月の利用開始を予定している。併せて駅前広場もリニューアルする。(現在工事中)

1-5. 上位・関連計画まとめ

【上位・関連計画まとめ】

- 小矢部市では、人口の維持のため定住及び交流人口の増加を目指している。
- まちづくりの観点からは、目指すべき将来の都市像を『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』とし、「石動駅周辺地区の機能強化」、「定住化を促進する暮らしやすい居住環境の形成」、「防災性の高い市街地の形成」、「計画的な市街地の再整備」、「用途地域内における低未利用地の有効活用」の基本方針に基づき、集約型の都市づくりの実現を目指す。
- 石動エリア及び津沢エリアを居住誘導区域と設定し、居住誘導を図るための施策として、石動駅の交通結節機能の強化や公共交通利用増進策等が位置づけられている。
- 観光（交流）の観点からは、三井アウトレットパーク北陸小矢部や祭り・イベントによる集客のまちなかの回遊性向上を目指している。
- 上位計画で公共交通は、鉄道利用者に対する利便性向上への対応や石動駅周辺の駐車場利用によるパーク&ライドの促進の鉄道利用の利便性の向上、市営バスの路線・ダイヤ改正による利便性向上、市営バスと他公共交通機関との接続強化が課題となっている。

2. 現状の整理

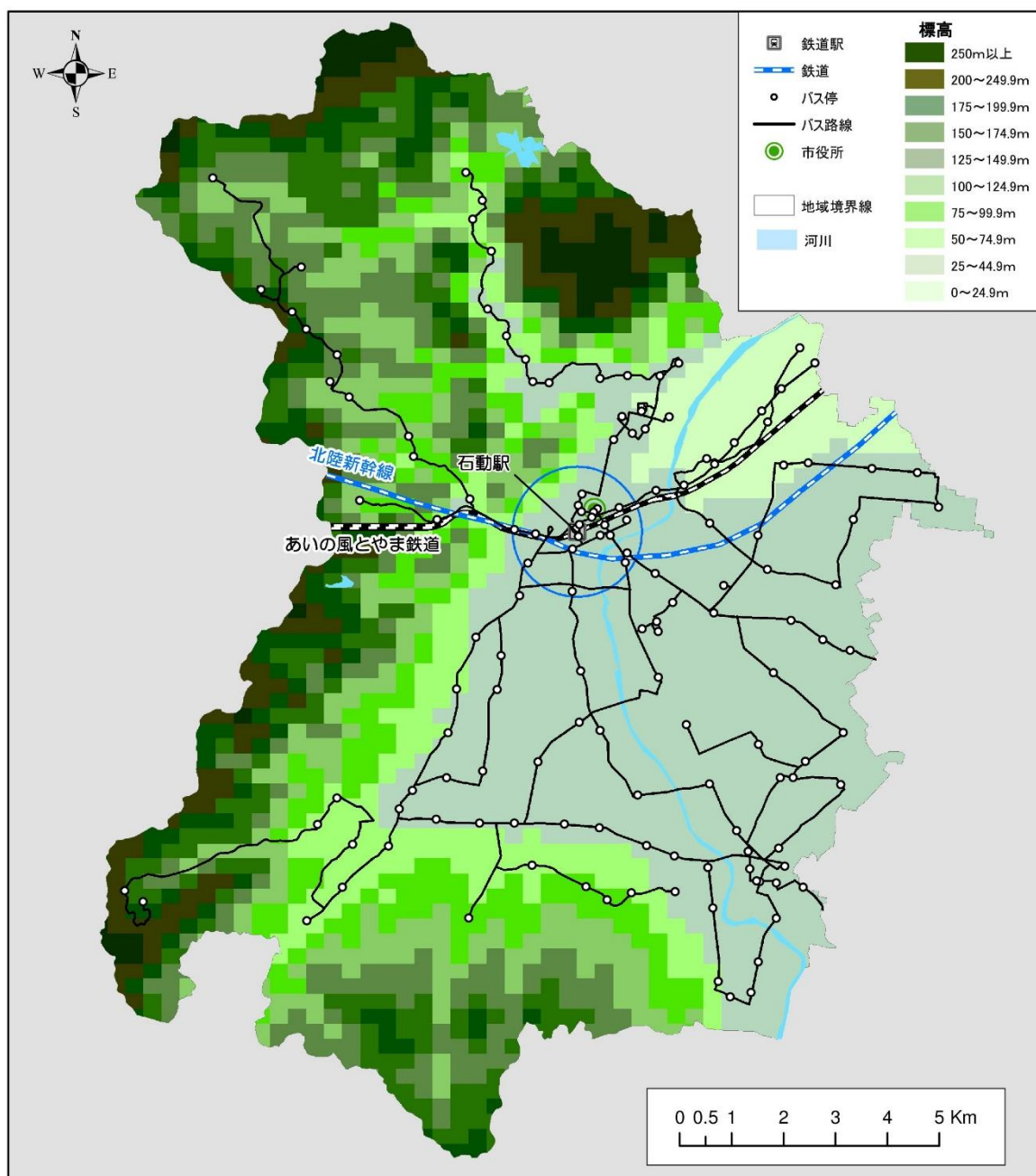
2-1. 社会経済特性

(1) 地形・土地利用

① 標高

- ・市域の中部、東部に平野が広がり、周辺を丘陵地・山地が囲んでおり、平野の中央を小矢部川が南北に流れている。

図表 1 標高 (250mメッシュ)

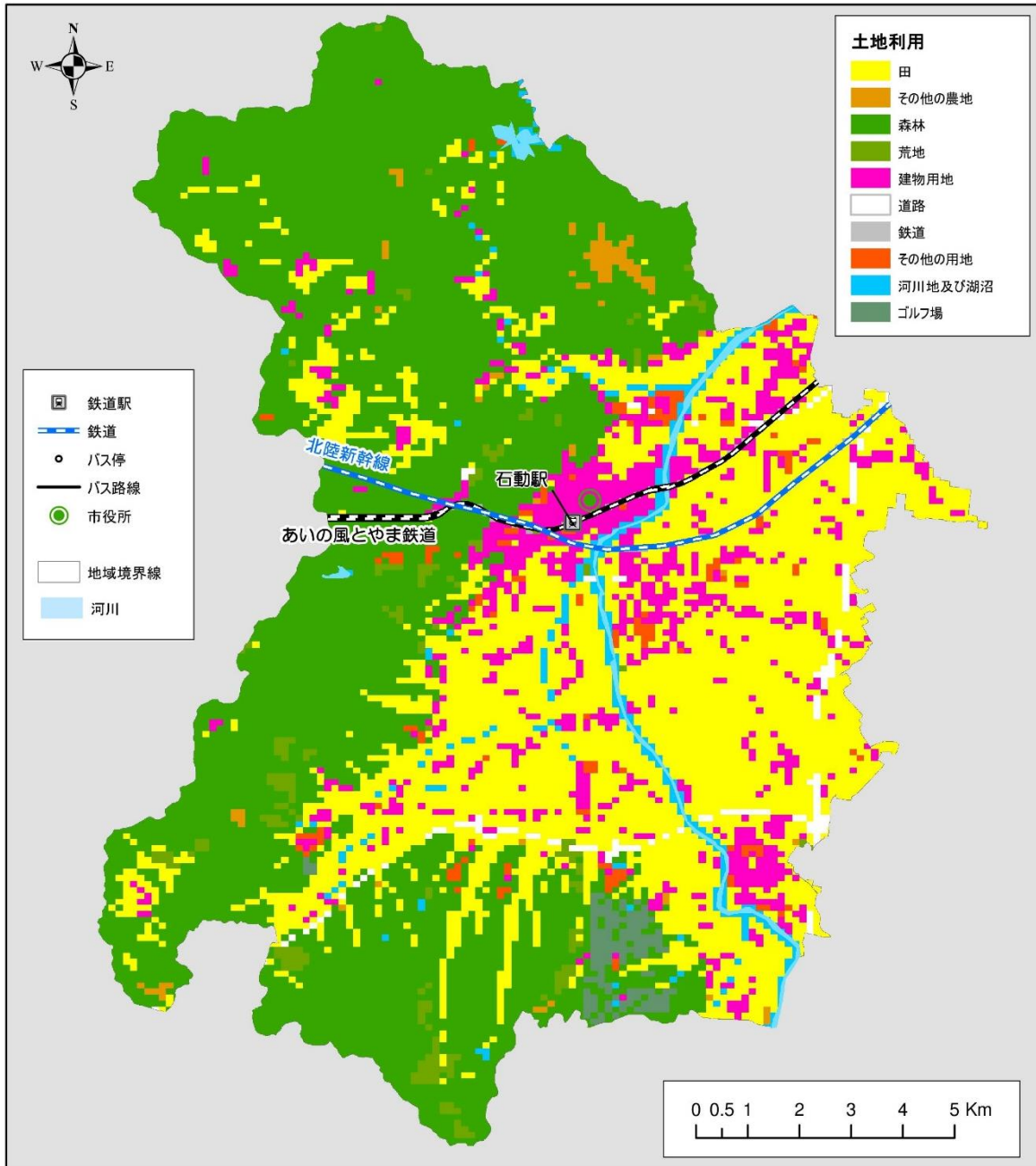


※国土数値情報

② 土地利用

- ・平野部は石動駅周辺の石動地区や小矢部川上流の津沢地区に建物が多く、その周りは田が広がっている。また、田や丘陵地内にも集落が分布している。

図表 2 土地利用現況



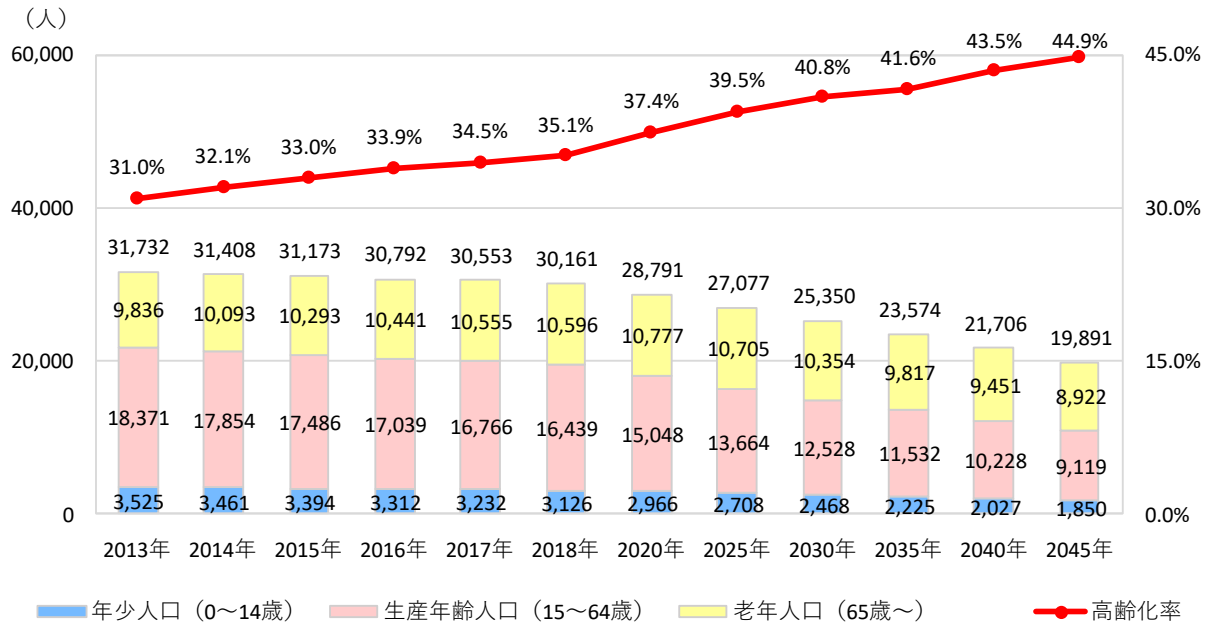
※国土数値情報

(2) 人口

① 人口推移と高齢化率

- ・小矢部市の人口は、2018年時点で30,161人であり、将来的に更なる減少が予想されている。(2045年で2万人弱。)
- ・このうち、65歳以上の高齢化率は、2018年時点で35.1%を占めており、今後高齢化率が増加することが予想されている。(2045年で44.9%に達する。)

図表 4 小矢部市人口推移・将来推計人口・高齢化率



※各年の10月1日時点の人口、推計人口

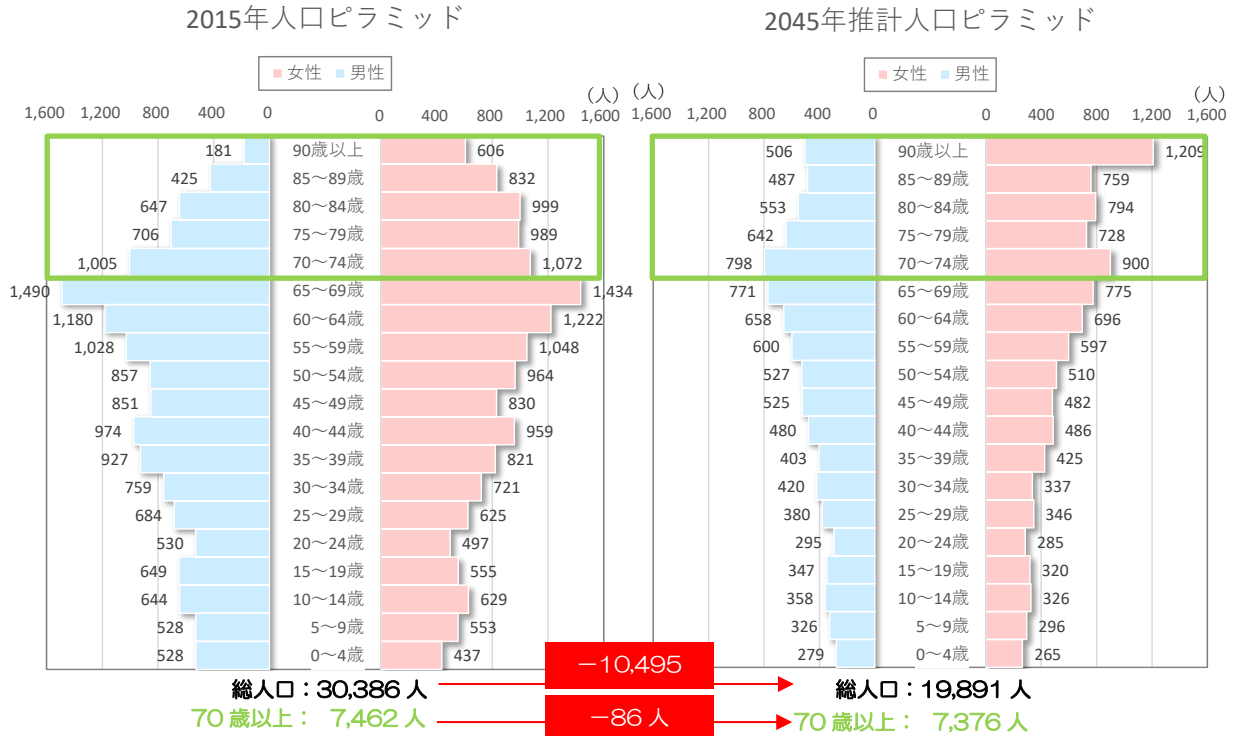
※2013~2018年：人口推移、2020年~2045年：将来推計人口

※資料：小矢部市統計年報

※資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成30年3月公表)

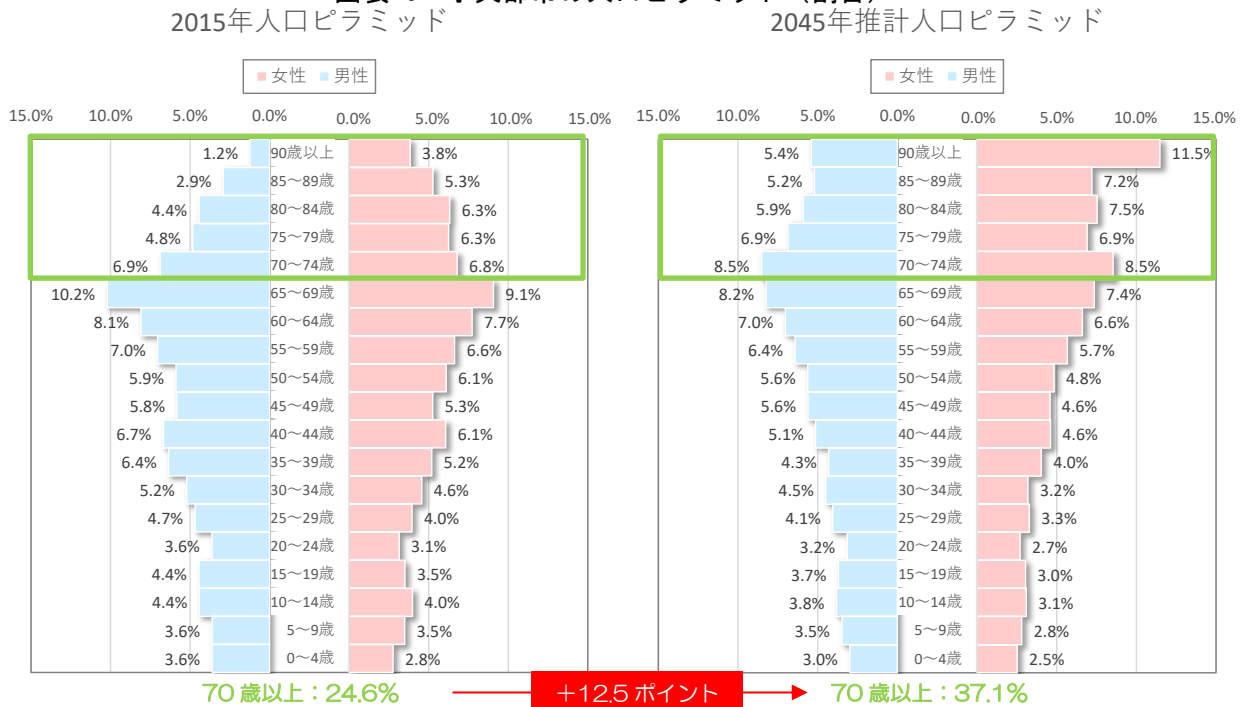
- 今後、小矢部市全体の人口は減少が推計されているが、70歳以上の高齢者の人口の占める割合が増え(+12.5ポイント)、2015年の70歳以上の高齢者人口(7,462人)と2045年の推計高齢者人口(7,376人)は同程度であり、中でも90歳以上の割合が増加する。

図表 5 小矢部市の人口ピラミッド(人口数)



※資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成30年3月公表)

図表 6 小矢部市の人口ピラミッド(割合)

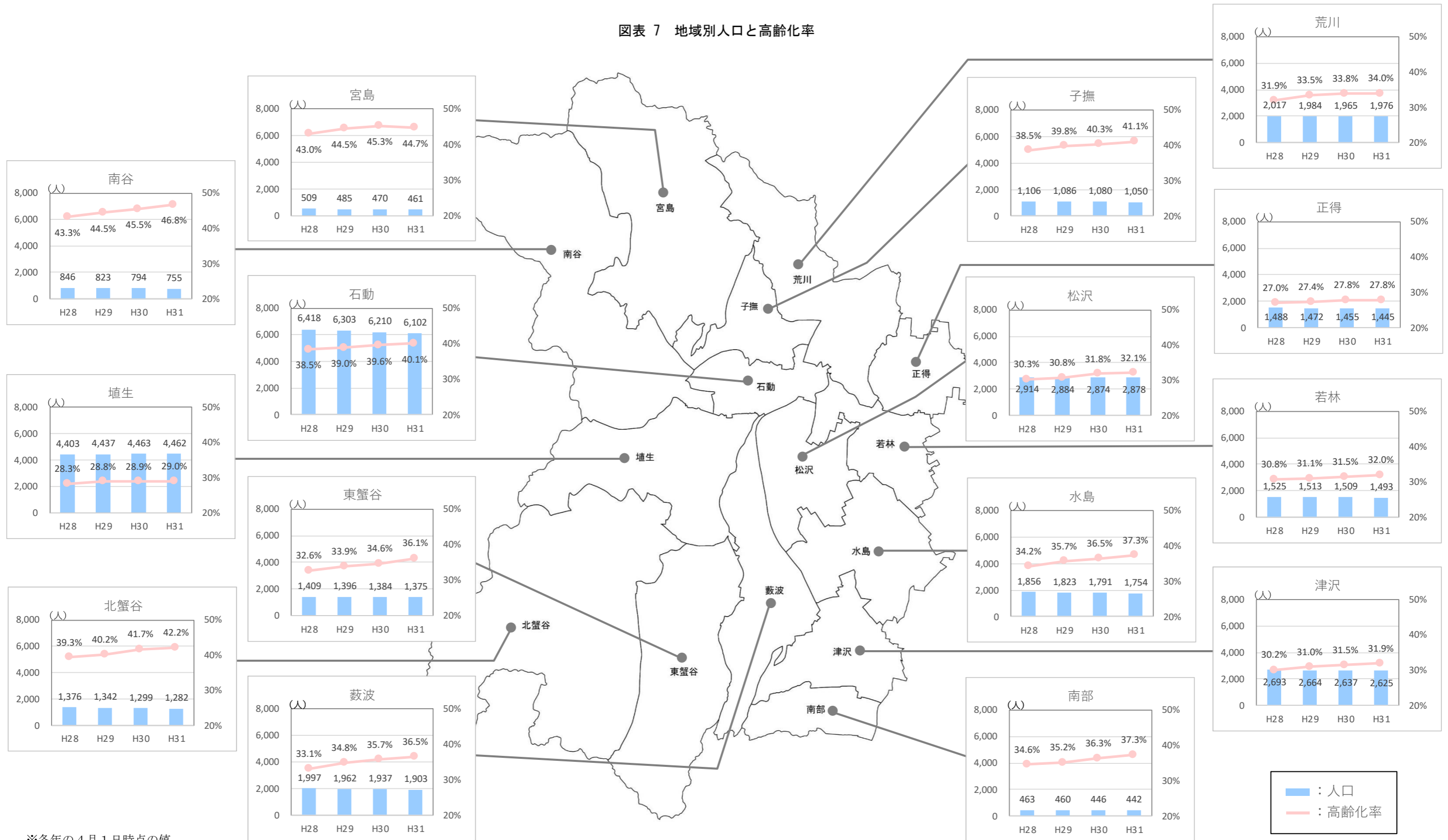


※資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成30年3月公表)

② 地域別人口と高齢化率

- ・石動地区、埴生地区、松沢地区、津沢地区に居住者が多い。
- ・宮島地区、南谷地区は人口が1,000人未満の中、高齢化率が45%程度と極端に高齢化が進行している。

図表 7 地域別人口と高齢化率

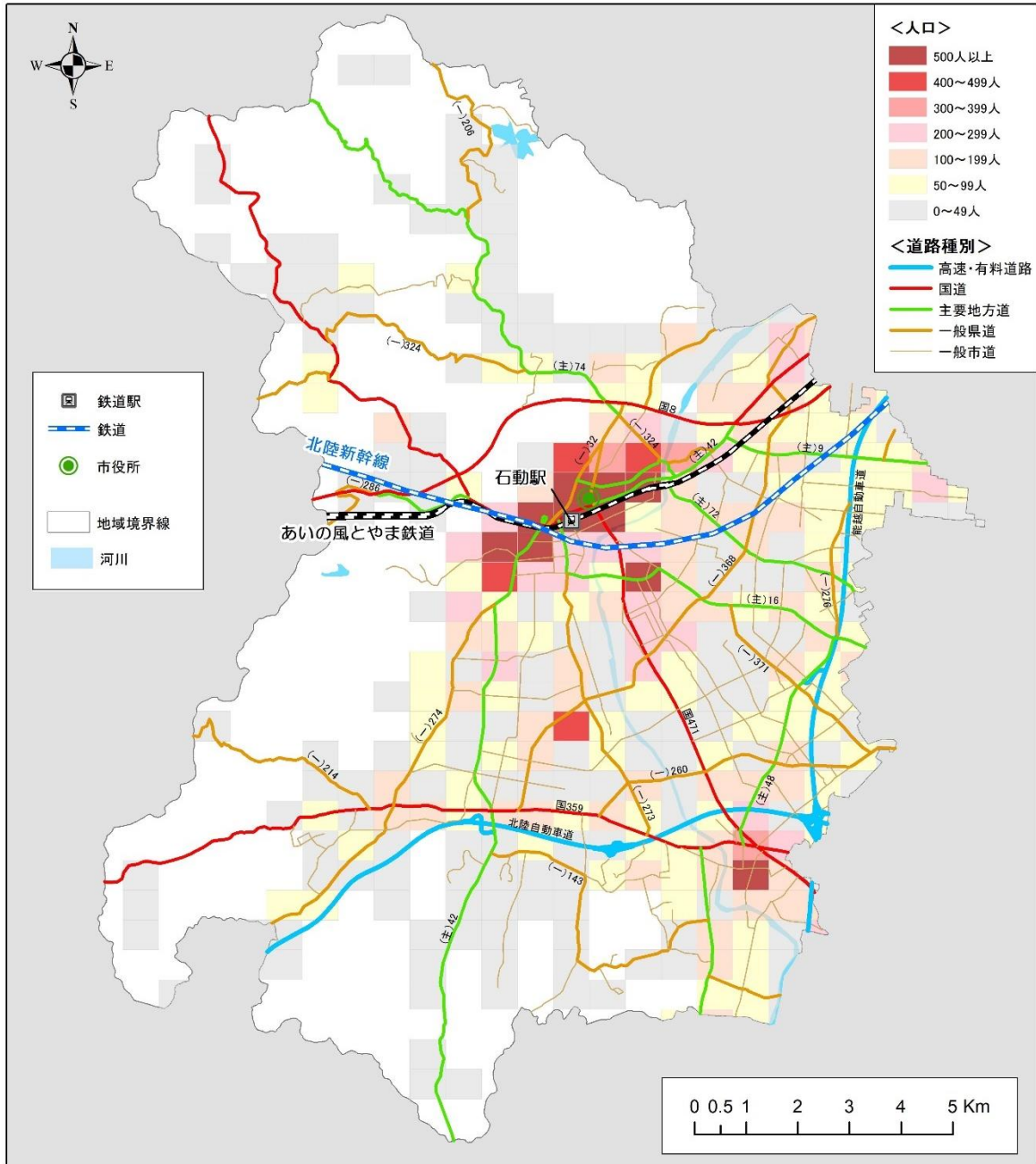


※各年の4月1日時点の値
 ※資料：住民基本台帳

③ 人口分布

- ・石動駅の周辺から高岡市方面及び、津沢地域に市民が多く居住している。
- ・また、石動地区と津沢地区との間にも、人口が薄く広く分布している。

図表 8 人口分布



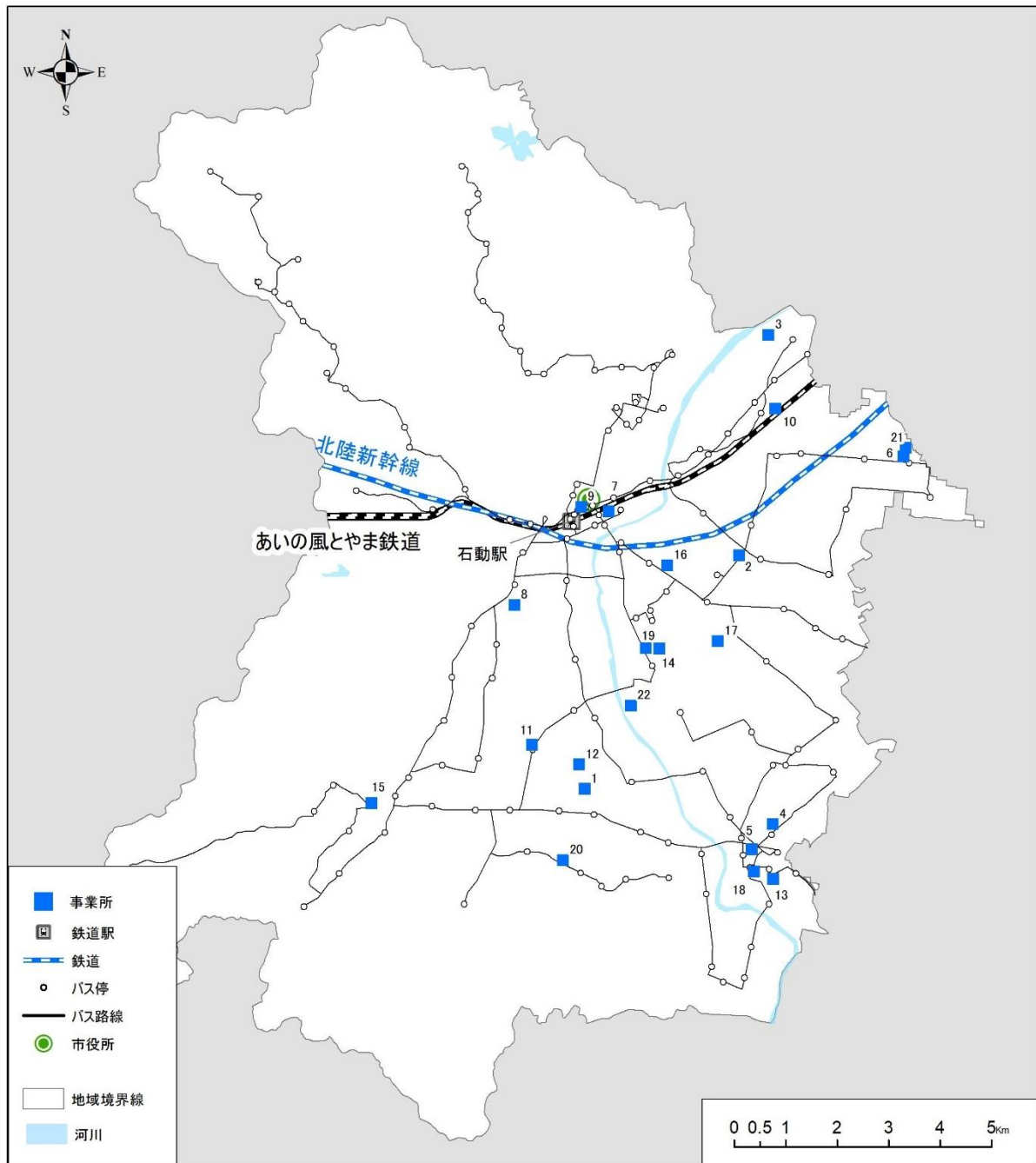
※資料：平成 27 年国勢調査

(3) 施設の分布

① 事業所

- ・小矢部市内に従業員が 50 人以上の事業所が 22 事業所あり、うち 100 人以上の事業所が 11 事業所である。
- ・特に 200 人以上を超えているのは、① (株) リクシル小矢部工場、② S T 物流サービス (株)、③ 北陸森紙業 (株) 小矢部事業所、④ (株) スズキ部品富山、⑤ (株) ゴールドウィンテクニカルセンターであり、南部や東部に立地している。
- ・概ね、現在の地域交通網沿線に事業所が立地しており、公共交通での通勤が可能である。

図表 9 事業所の分布



※従業員 50 人以上の事業所

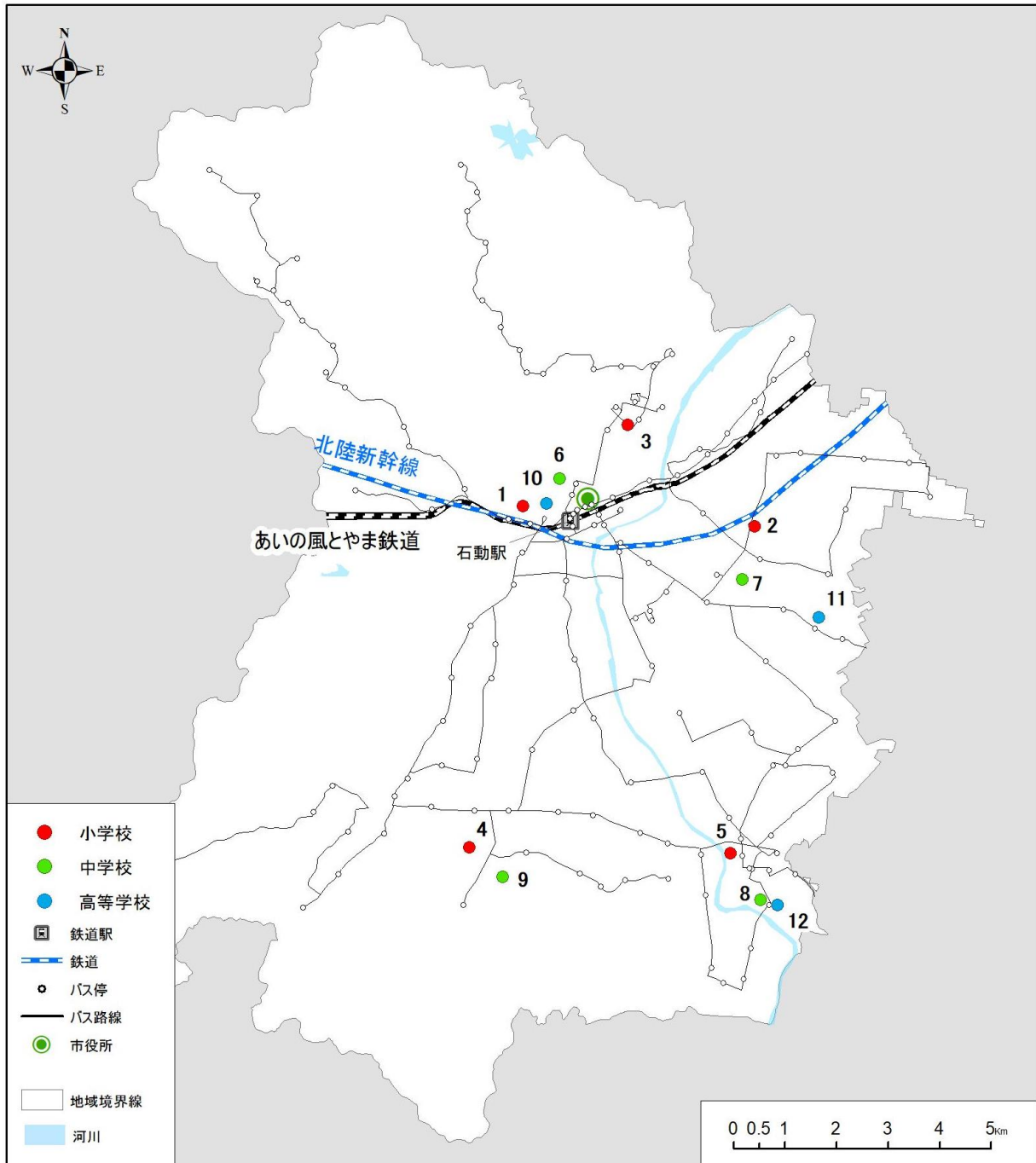
図表 10 市内の主要な事業所一覧

No.	所在地	事業所名	従業員
1	富山県小矢部市浅地130	(株)リクシル 小矢部工場	650
2	富山県小矢部市水牧123	ST物流サービス(株)	500
3	富山県小矢部市岡600	北陸森紙業(株)小矢部事業所	332
4	富山県小矢部市水島3200	(株)スズキ部品富山	290
5	富山県小矢部市清沢210	(株)ゴールドウィンテクニカルセンター	278
6	富山県小矢部市五社37	黒田化学(株)	158
7	富山県小矢部市泉町1-12	(株)トヤマ弘進	150
8	富山県小矢部市埴生208	(株)ミヤモリ	150
9	富山県小矢部市本町3-16	石黒産業(株)	124
10	富山県小矢部市地崎174	(株)スギタニ	110
11	富山県小矢部市渋江2020	(株)小矢部精機	119
12	富山県小矢部市名畑5068	伊藤ハム食品(株)小矢部工場	99
13	富山県小矢部市津沢80	長七製麺(株)	95
14	富山県小矢部市和沢414	ティーエフシー(株)北陸工場	95
15	富山県小矢部市末友3	パナソニックエコシステムズベンテック(株)	93
16	富山県小矢部市小神61	(株)エイゼット	91
17	富山県小矢部市赤倉169	大和トランスポート(株)	80
18	富山県小矢部市岩武911	(株)和装いしはた	73
19	富山県小矢部市和沢484	(株)野手組	70
20	富山県小矢部市名畑53-5	(株)ランブール	57
21	富山県小矢部市五社33	第一工業(株)富山工場	51
22	富山県小矢部市福上396	(協)富山県ニット工業センター染色センター	51

② 教育施設（小学校～高等学校）

- ・小矢部市内に小学校が5校、中学校が4校、高等学校が3校ある。
- ・⑩富山県立石動高等学校は石動駅北側に立地、⑪富山県立小矢部園芸高等学校、⑫富山県立となみ野高等学校は路線バスで通学可能である。
- ・①石動小学校、②大谷小学校、③東部小学校、④蟹谷小学校、⑤津沢小学校は遠方の児童のために通学バスを運行している。

図表 11 教育施設の分布



図表 12 市内の教育施設

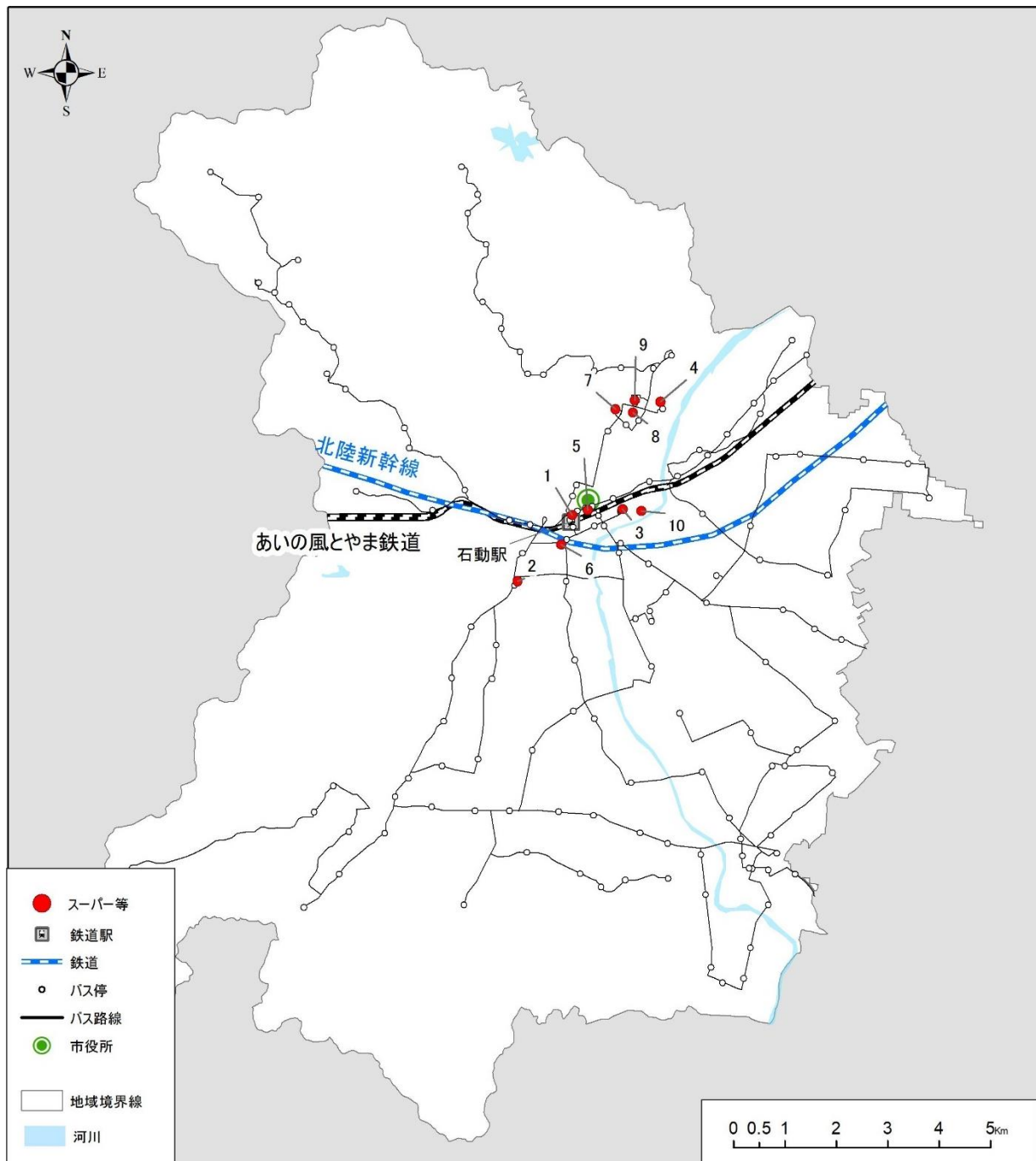
No.	所在地	学校名	地域	備考
1	小矢部市後谷1151	石動小学校	南谷	通学バスあり
2	小矢部市水牧10	大谷小学校	若林	通学バスあり
3	小矢部市西中野320	東部小学校	子撫	通学バスあり（メルバス宮島線第2便）
4	小矢部市平桜80	蟹谷小学校	東蟹谷	通学バスあり
5	小矢部市新西222	津沢小学校	津沢	通学バスあり
6	小矢部市観音町4-6	石動中学校	石動	冬季のみ市営バス通学可
7	小矢部市金屋本江630	大谷中学校	若林	
8	小矢部市清沢1231	津沢中学校	津沢	
9	小矢部市藤森60	蟹谷中学校	東蟹谷	
10	小矢部市西町6-33	富山県立石動高等学校	石動	
11	小矢部市西中210	富山県立小矢部園芸高等学校	若林	
12	小矢部市清水95-1	富山県立となみ野高等学校	津沢	

③ 買い物施設（スーパー等）

1) 施設の分布

- ・小矢部市内には、食品スーパーが4店舗、食品を取扱う薬局が2店舗ある。
- ・買い物施設は、石動駅の周辺から高岡市方面にある。
- ・現在の地域交通網沿線に買い物施設が立地しており、公共交通での買い物が可能である。

図表 13 買い物施設（スーパー等）の分布



図表 14 買い物施設（スーパー等）一覧

No.	店名	営業時間	最寄り駅	最寄りバス停 (メルバス、加越能バス、アウトレットシャトル)
1	Aコープおやべ	10:00～19:30	石動	Aコープおやべ
2	サンキュー小矢部店	10:00～20:00	石動	植生
3	ピアゴ小矢部店	9:00～20:00	石動	ピアゴ前
4	三井アウトレットパーク 北陸小矢部	10:00～20:00	石動	アウトレットパーク
5	クスリのアオキ小矢部中央店	9:00～22:00	石動	本町
6	マツモトキヨシ小矢部店	9:00～22:00	石動	綾子
7	アルビス小矢部店	9:00～21:00	石動	アルビス
8	コメリホームセンター小矢部店	8:00～22:00	石動	西中野公民館
9	道の駅メルヘンおやべ	9:00～21:00	石動	道の駅メルヘンおやべ
10	DCMカーマ小矢部店	9:30～19:00	石動	ピアゴ前

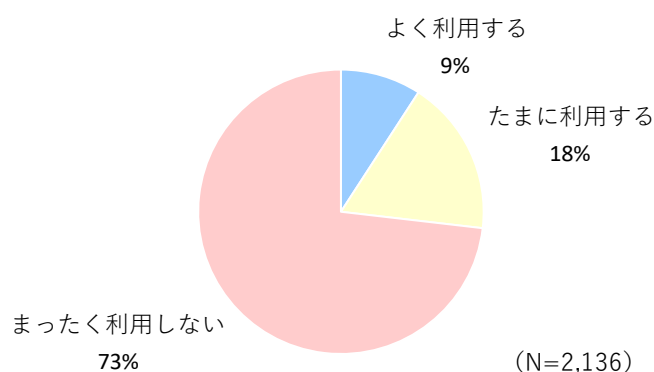
2) 買い物支援

- ・小矢部市内の食品スーパーには、インターネットを通じた食品販売・宅配サービスを実施している店舗もある。
- ・このような宅配サービスは、市民の9%がよく利用しており、18%がたまに利用している。

図表 15 買い物支援サービス

店舗名	宅配サービス	ネットスーパー	概要
Aコープおやべ	○	—	「買い物に行くのが大変」、「重い荷物を持って帰るのがつらい」という方に生協の宅配サービスを行っている。毎週1回決まった曜日に、ご自宅の玄関先や職場などに商品を届ける。注文は1点から、必要な分だけ利用できる。
サンキュー	—	○	パソコンや携帯電話からインターネットを使って、家にいながら買い物ができるサービスを行っている。入会金・月会費は無料であり、朝に注文するとその日に届く。富山県内であればどこでも宅配する。
ピアゴ小矢部店	—	○	衣・食・住にわたる総合小売業のチェーンストアである。店頭の商品や日用品を当日宅配する。

図表 16 宅配サービスの利用状況



※資料：平成26年度市民アンケート調査

3) 三井アウトレットパーク北陸小矢部

【施設概要】

- 三井アウトレットパーク北陸小矢部には、ファッションを中心にグルメ等を含む 157 店舗がある。



店舗数	157 店舗 ※レディス、メンズ、キッズ、スポーツ&アウトドア、シューズ&バッグ、ファッショングッズ、ウォッチ&アクセサリ、グルメ&フード等
営業時間	ショップ 10:00~20:00 レストラン 11:00~21:00 ※ラストオーダーは店舗により異なります。 フードコート 10:30~20:00 ※ラストオーダーは19:30です。

【アウトレットシャトル】

- 石動駅から直通バスのアウトレットシャトルは、平日は 18 往復/日、休日はアウトレットパーク行が 19 便/日、石動駅行が 17 便/日運行されており、運賃は片道 250 円である。また、金沢駅から直通バスのアウトレットシャトルは、平日が 2 往復/日、休日が 4 往復/日運行されている。

図表 17 アウトレットシャトルの運行状況

	運行本数 (便/日)		片道運賃 (円/回)
	平日	休日	
石動駅→(経由:総合会館口)→アウトレットパーク	18	19	250
アウトレットパーク→(経由:総合会館口)→石動駅	18	17	
金沢駅→アウトレットパーク	2	4	610
アウトレットパーク→金沢駅	2	4	

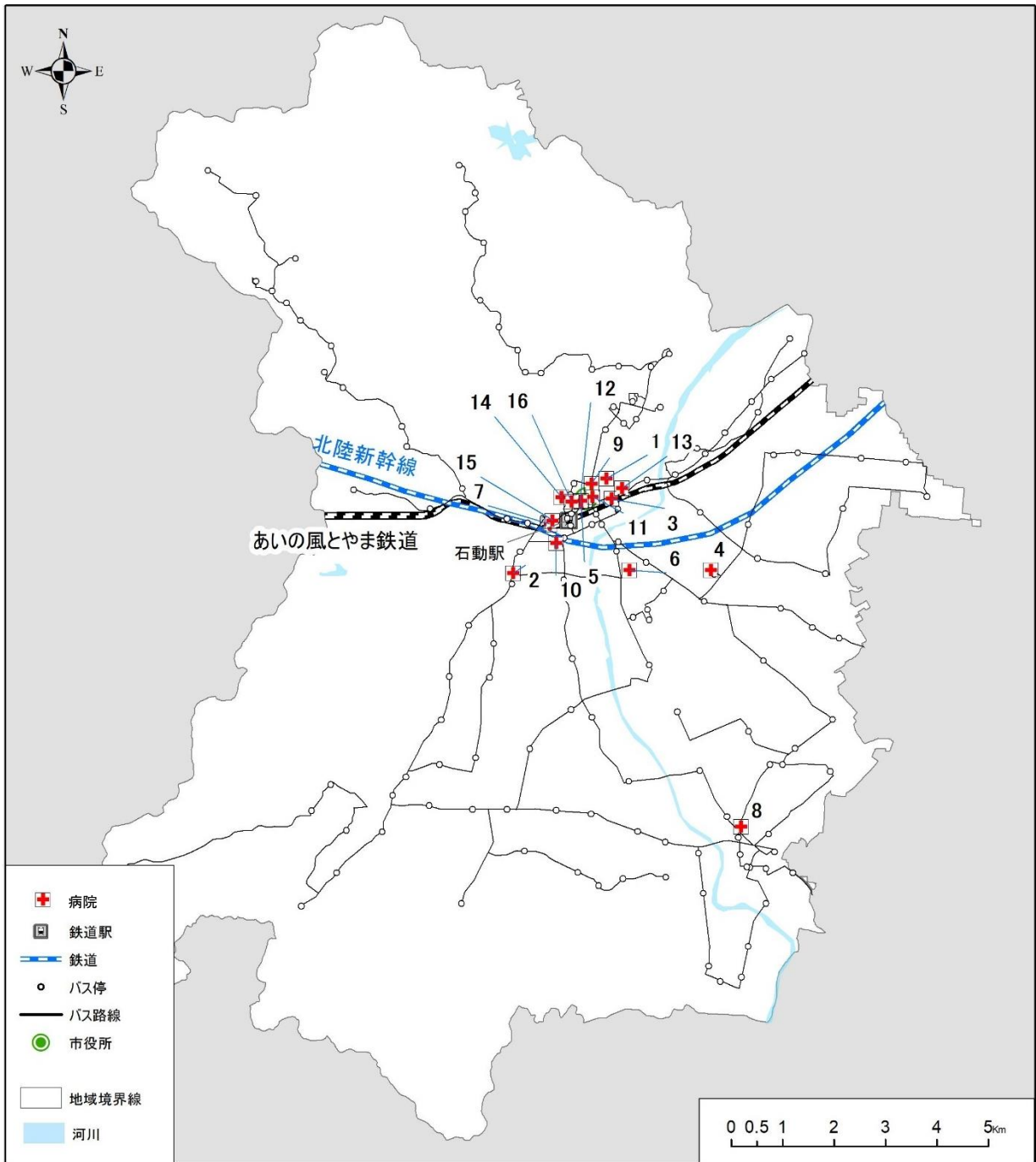
※資料：加越能バス提供データ（令和元年 10 月時点）

④ 医療施設

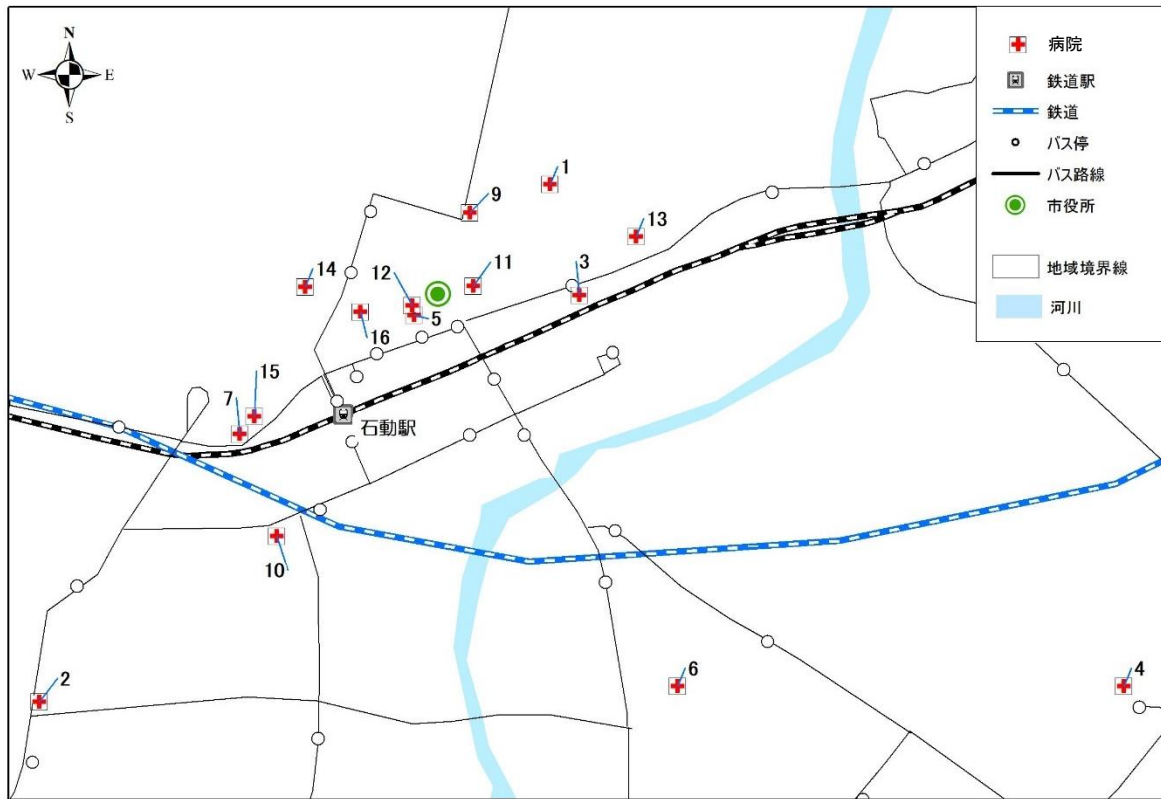
1) 施設の分布

- ・小矢部市内には、救急指定病院である北陸中央病院を含む 16 施設の医療施設がある。
- ・石動地区に 15 施設、津沢地区に 1 施設ある。
- ・概ね、現在の地域交通網沿線に医療施設が立地しており、公共交通での通院が可能である。

図表 18 医療施設の分布



図表 19 医療施設の分布（拡大図）



図表 20 市内の病院一覧

No.	医療機関名	診療科目	受付時間	休診日	最寄り駅	最寄りバス停 (メトロバス、加能バス、アクトレットシャトル)	備考
1	松岡病院	精神科, 神経科, 内科	月～金 8:30～17:30 土 8:30～12:00	日祝	石動	小矢部警察署前	
2	畠山内科クリニック	内科, 呼吸器科, 消化器科, 循環器科	月火水金 8:30～17:30 木 8:30～12:00	日祝	石動	埴生	
3	小矢部たがわ 眼科金沢視力矯正レーザーセンター富山	眼科	月火水金 8:45～18:30 木 8:45～12:00	日祝	石動	小矢部警察署前	
4	北陸中央病院	内科, 外科, 神経内科, 脳神経外科, 小児科, 整形外科, 皮膚科, 泌尿器科, 婦人科, 眼科, 耳鼻いんこう科, リハビリテーション科, 放射線科, 歯科口腔外科, 麻酔科	月～金 8:30～15:00	土日祝	石動	北陸中央病院前	送迎バスあり
5	西野内科病院	内科	月～金 8:30～18:30 土 8:30～17:30	日祝	石動	市役所前	
6	小矢部大病院	内科, 心療内科, 精神科	月～金 9:00～18:00 土 9:00～12:00	日祝	石動	茄子島	
7	ひがき皮膚科	皮膚科	月火水金 9:00～17:50 木 9:00～12:50	日祝	石動	石動駅北口	
8	つざわ津田病院	内科, 整形外科, 婦人科, リハビリテーション科	月火水金 9:00～18:00 木 9:00～12:00	日祝	石動	J A 南部支店前	
9	太田病院	内科, 消化器科, 循環器科, 小児科	月～金 9:00～18:30 土 9:00～16:00	日祝	石動	総合会館口	
10	中川整形外科クリニック	リウマチ科, 整形外科, リハビリテーション科	月火水金 8:30～19:00 土 8:30～14:30	木日祝	石動	綾子	
11	大野クリニック	内科, 消化器科, 小児科, リハビリテーション科	月火水金 9:00～18:30 土 9:00～12:00 日 9:00～15:00	日祝	石動	市役所前	
12	村田医院	外科	月～金 9:00～18:00 土 9:00～12:00	日祝	石動	市役所前	
13	井上内科医院	内科	月火水金 8:30～18:30 木 8:30～12:00	日祝	石動	小矢部警察署前	
14	桜井眼科医院	眼科	月水水金 8:30～19:00 火 8:30～16:00	日祝	石動	越前町商店街	
15	沼田医院	内科, 外科, 胃腸科, 小児科, 整形外科, リハビリテーション科	月～金 9:00～18:00 土 9:00～12:00	日祝	石動	石動駅北口	
16	青木内科医院	内科	月～金 9:00～19:00 土 9:00～17:00	日祝	石動	越前町商店街	

2) 北陸中央病院

【無料送迎バス】

- ・北陸中央病院は無料送迎バスを運行しており、石動駅・埴生地区方面（平日のみ）は9便/日、福岡方面（平日の偶数日のみ）は2便/日、津沢方面（平日の奇数日のみ）は2便/日運行している。

図表 21 北陸中央病院無料送迎バス運行状況

方面	ルート	運行日	運行便数
石動駅・埴生地区方面	病院～石動駅～サンキュー～病院	平日	9便/日
福岡方面	病院～福岡駅～病院	平日の偶数日	2便/日
津沢地区方面	病院～津沢（旧砺中支所前）～病院	平日の奇数日	2便/日

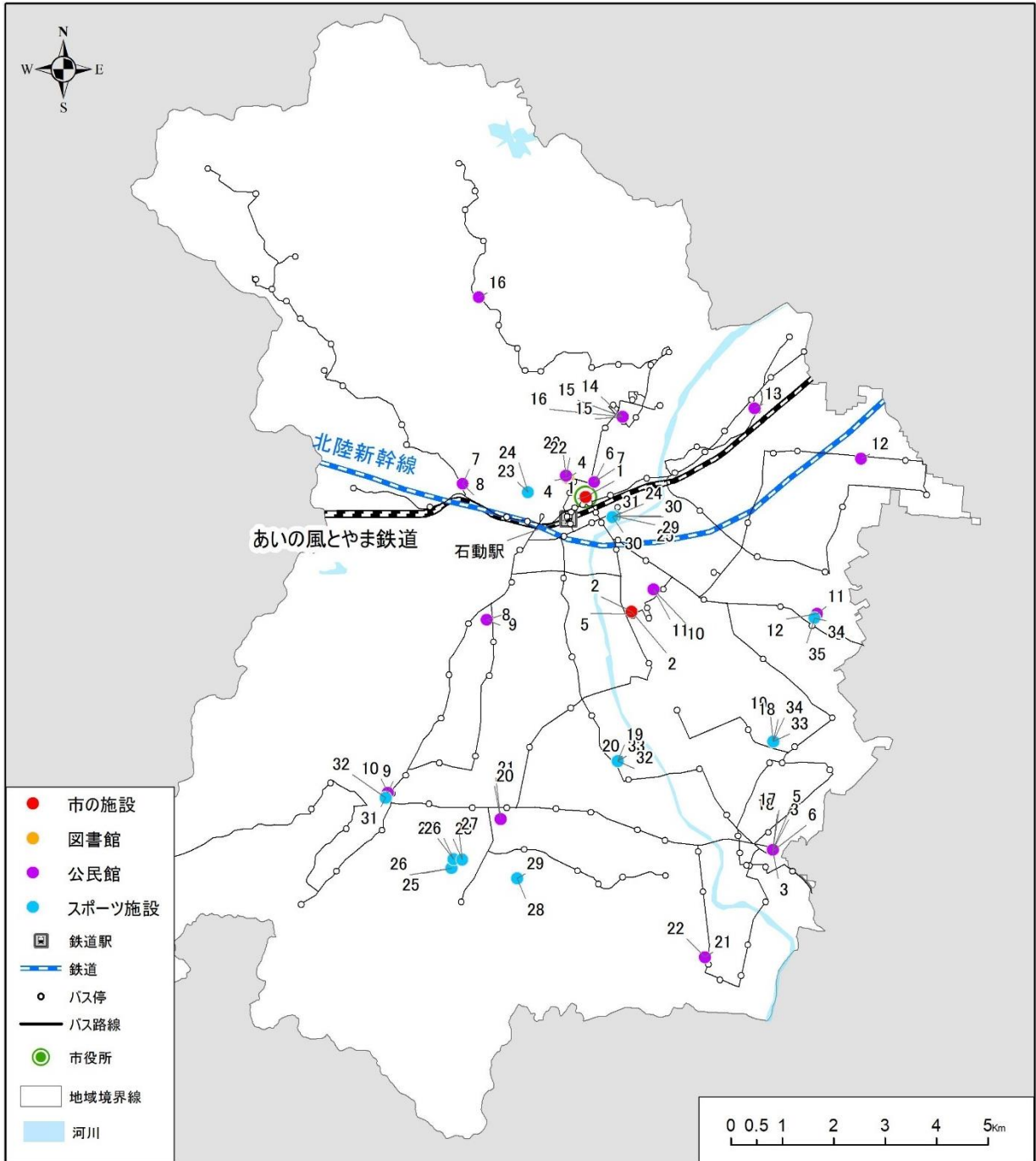
※土曜日、日曜日、祝祭日、休診日は運休

※資料：北陸中央病院HP

⑤ 公共施設

- ・小矢部市内には、公共施設が 34 施設あり、市役所等の市の施設が 3 施設、図書館が 2 施設、公民館が 17 施設、スポーツ施設が 12 施設である。
- ・概ね、現在の地域交通網沿線に公共施設が立地しており、公共交通でのアクセスが可能である。

図表 22 公共施設の分布



図表 23 公共施設の一覧

No.	住所	施設名	施設種別
1	富山県小矢部市本町1-1	小矢部市役所	市の施設
2	富山県小矢部市鷺島15	総合保健福祉センター	市の施設
3	富山県小矢部市清水369-1	津沢コミュニティプラザ	市の施設
4	富山県小矢部市城山町1-1	小矢部市民図書館	図書館
5	富山県小矢部市清水369-1	津沢コミュニティプラザ図書コーナー	図書館
6	富山県小矢部市新富町3-7	石動コミュニティセンター(石動公民館)	公民館
7	富山県小矢部市安楽寺248	南谷公民館	公民館
8	富山県小矢部市石坂65	埴生公民館	公民館
9	富山県小矢部市末友27	北蟹谷公民館	公民館
10	富山県小矢部市赤倉106	松沢公民館	公民館
11	富山県小矢部市下中1	若林公民館	公民館
12	富山県小矢部市道明119	正得公民館	公民館
13	富山県小矢部市芹川194	荒川公民館	公民館
14	富山県小矢部市桜町1284	東部公民館	公民館
15	富山県小矢部市桜町1284	東部公民館	公民館
16	富山県小矢部市了輪18	宮島公民館	公民館
17	富山県小矢部市清水369-1	津沢公民館	公民館
18	富山県小矢部市水島109-1	水島公民館	公民館
19	富山県小矢部市浅地672-1	藪波公民館	公民館
20	富山県小矢部市藤森5277-1	東蟹谷公民館	公民館
21	富山県小矢部市興法寺213-2	南部公民館	公民館
22	富山県小矢部市城山町1-1	市民体育館	公民館
23	富山県小矢部市野端500-1	市民プール	スポーツ施設
24	富山県小矢部市埴生字八俣2124-1	文化スポーツセンター	スポーツ施設
25	富山県小矢部市平桜字岡山200	小矢部運動公園(陸上競技場)	スポーツ施設
26	富山県小矢部市平桜字岡山750	小矢部運動公園(野球場)	スポーツ施設
27	富山県小矢部市平桜字岡山200	小矢部運動公園(庭球場)	スポーツ施設
28	富山県小矢部市杉谷内15-1	ホッケー場	スポーツ施設
29	富山県小矢部市泉町2-32	屋内スポーツセンター	スポーツ施設
30	富山県小矢部市泉町2-30	武道館	スポーツ施設
31	富山県小矢部市末友26	北蟹谷スポーツセンター	スポーツ施設
32	富山県小矢部市浅地672-1	藪波スポーツセンター	スポーツ施設
33	富山県小矢部市水島109-1	水島スポーツセンター	スポーツ施設
34	富山県小矢部市西中209	若林運動広場体育館	スポーツ施設

(4) 社会経済特性まとめ

【社会経済特性まとめ】

- 市内の事業所（従業員 50 人以上）、教育施設、買い物施設、医療施設、公共施設は、地域公共交通によるアクセスが可能である。
- 石動地区は、多くの市民が居住し、スーパーや医療施設が多く立地している。
- 津沢地域には、医療施設はあるがスーパーがない。
- 石動地区、埴生地区、松沢地区、津沢地区に居住者が多い。
- 丘陵地の宮島地区、南谷地区は、人口が少なく高齢者の割合が非常に高い。
- 今後人口が減少する中、70 歳以上の高齢者数は 30 年後も同程度である。
- 配達サービス、ネットスーパー、病院送迎などのサービスが民間でも行われている。
- 三井アウトレットパーク北陸小矢部⇄石動駅及び金沢駅の直通バスが毎日運行されている。

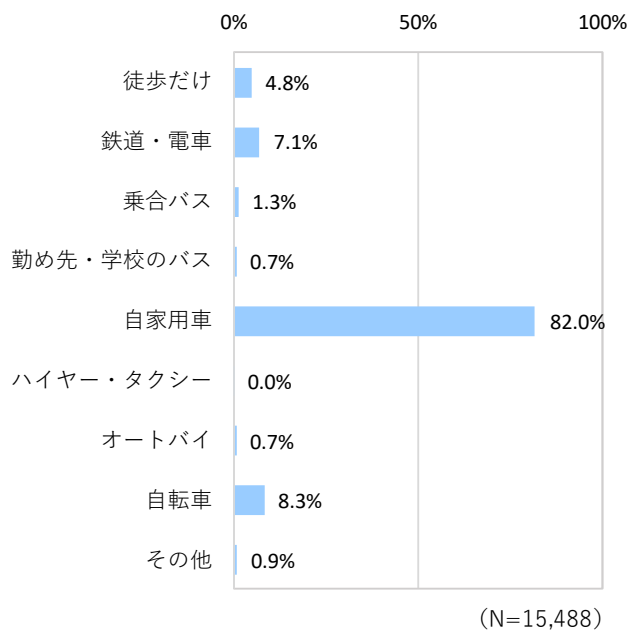
2-2. 交通特性

(1) 人の動きと移動手段

① 移動手段

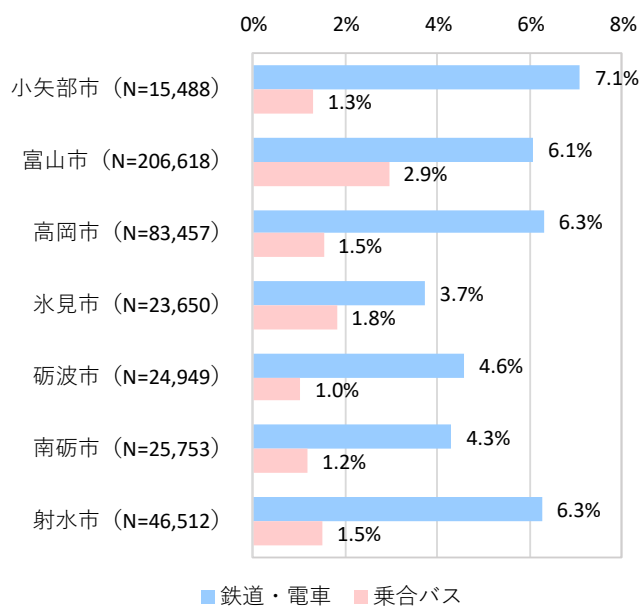
- ・小矢部市の常住地または従業地・通学地による利用交通手段割合をみると、自家用車が最も多く82%を占める。公共交通は、鉄道・電車が7.1%、乗合バスが1.3%である。
- ・公共交通利用の割合を県内の他の自治体と比較すると、小矢部市は鉄道・電車の利用割合が高い。

図表 24 小矢部市の常住地又は従業地・通学地による利用交通手段割合



※資料：平成 22 年国勢調査

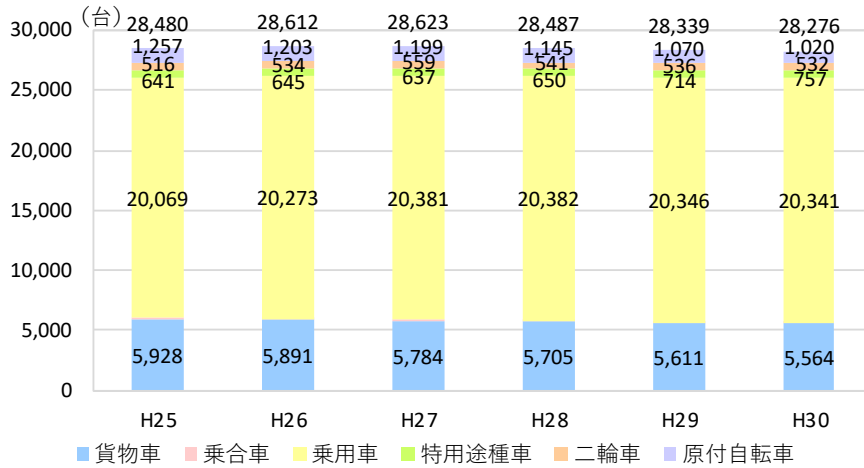
図表 25 常住地又は従業地・通学地による公共交通利用の割合



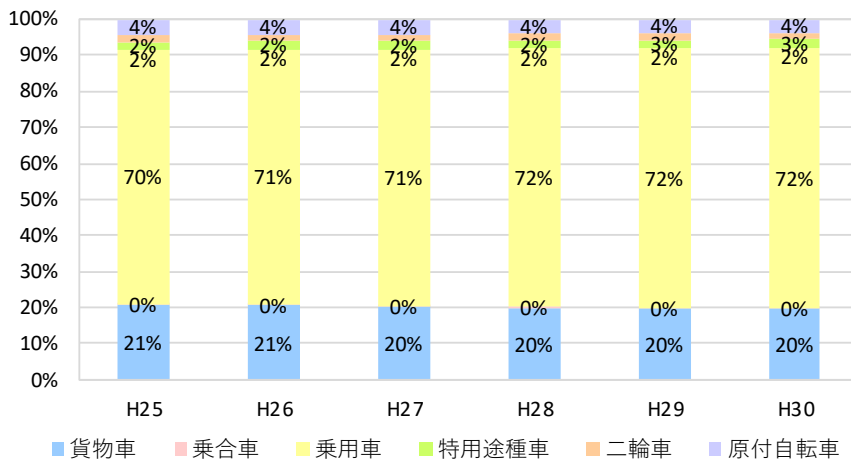
※資料：平成 22 年国勢調査

- ・小矢部市の自動車の保有台数をみると、乗用車は横ばいである。
- ・人口1人あたりの乗用車の保有状況は、年々緩やかに増加している。

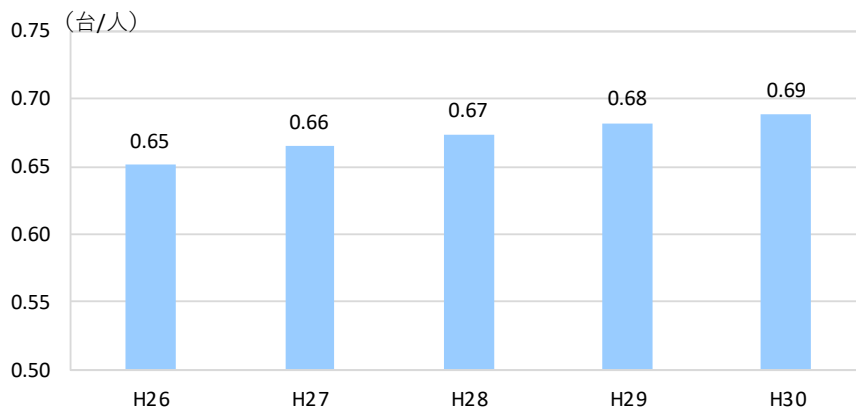
図表 26 小矢部市の自動車の保有台数の推移



図表 27 小矢部市の自動車の保有台数割合の推移



図表 28 人口1人あたりの乗用車の保有状況



※自動車保有台数：各年の3月末時点の値
 ※人口：各年の4月1日時点の値
 ※資料：小矢部市統計書

② 通勤・通学流動

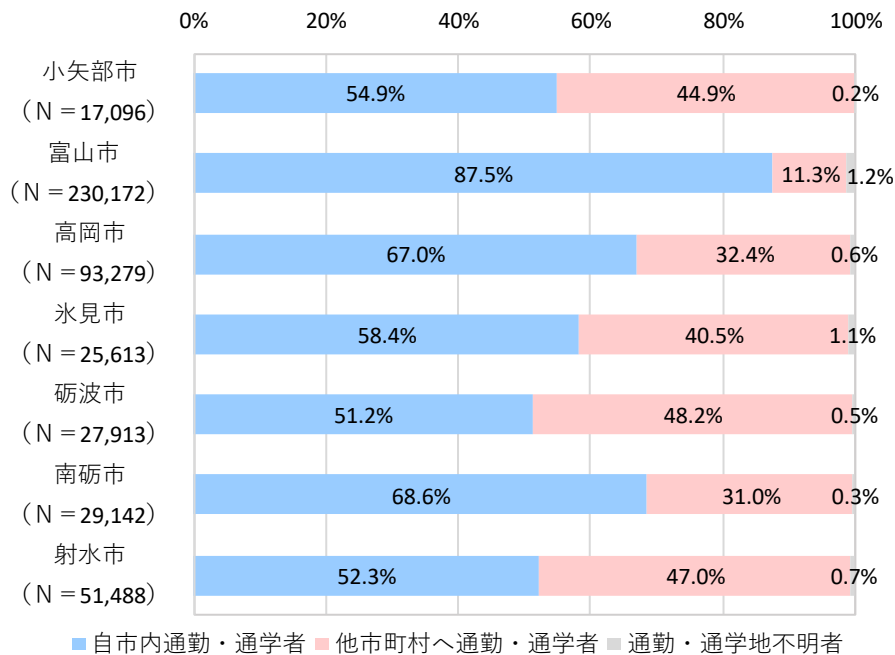
- ・小矢部市民の 54.9%が市内に通勤・通学している。
- ・県内の他の自治体と比較すると、富山市、高岡市、南砺市に比べて他市町村への通勤・通学の割合が高い。

図表 29 常住地による従業地・通学地

	自市内 通勤・通学者数 (人)	他市町村へ 通勤・通学者数 (人)	通勤・通学地 不明者数 (人)	常住地による 従業・通学者数 (人)
小矢部市	9,385	7,671	40	17,096
富山市	201,372	25,984	2,816	230,172
高岡市	62,515	30,223	541	93,279
氷見市	14,950	10,370	293	25,613
砺波市	14,300	13,466	147	27,913
南砺市	20,005	9,047	90	29,142
射水市	26,908	24,215	365	51,488

※資料：平成 27 年国勢調査

図表 30 常住地による従業地・通学地



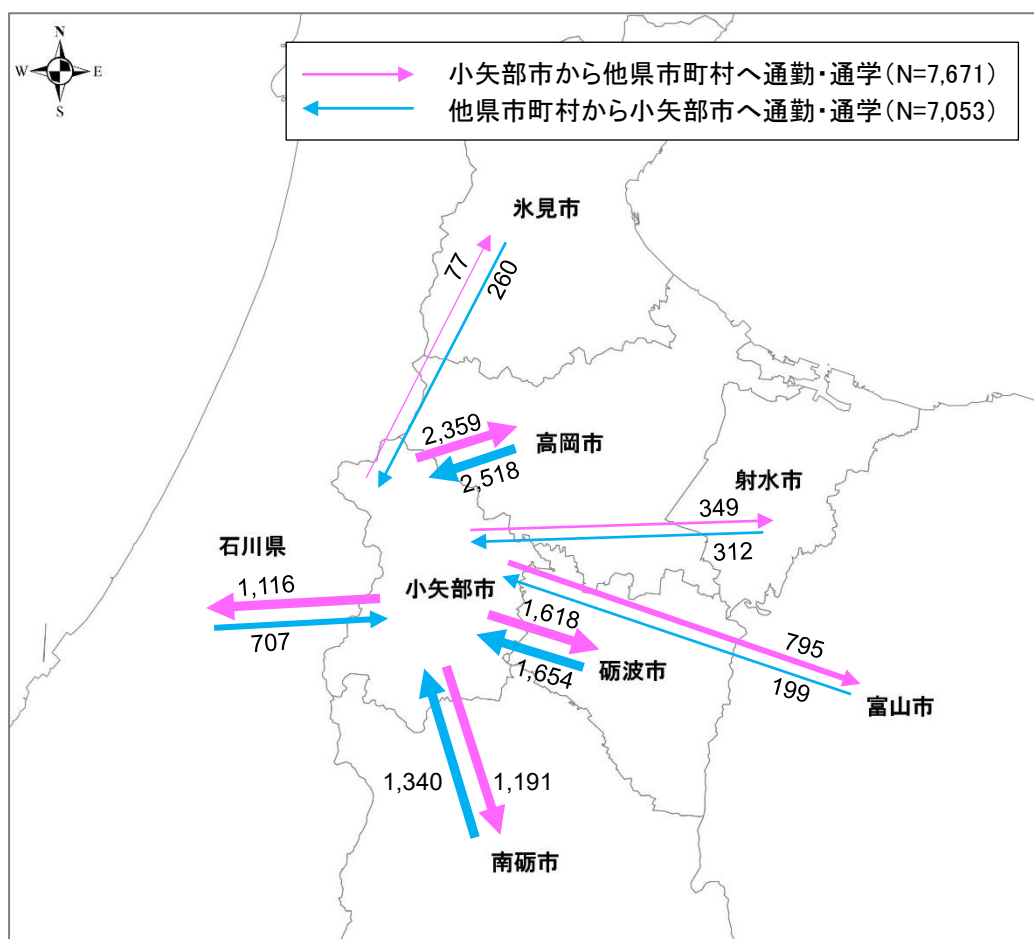
※資料：平成 27 年国勢調査

- ・小矢部市からの通勤・通学先は高岡市、砺波市、南砺市、石川県の割合が高い。
- ・他縣市町村から小矢部市への通勤・通学は、高岡市、砺波市、南砺市の割合が高い。

図表 31 通勤・通学における流動状況

	小矢部市内から他縣市町村へ			他縣市町村から小矢部市内へ	
	15歳以上 通勤・通学 者数(人)	15歳以上 通勤・通学者 割合		15歳以上 通勤・通学 者数(人)	15歳以上 通勤・通学者 割合
富山市	795	4.7%	富山市	199	1.2%
高岡市	2,359	13.8%	高岡市	2,518	15.3%
氷見市	77	0.5%	氷見市	260	1.6%
砺波市	1,618	9.5%	砺波市	1,654	10.0%
南砺市	1,191	7.0%	南砺市	1,340	8.1%
射水市	349	2.0%	射水市	312	1.9%
石川県	1,116	6.5%	石川県	707	4.3%
小矢部市に 常住する 就業者・通学者	17,096	—	小矢部市に 従業・通学する人	16,497	—

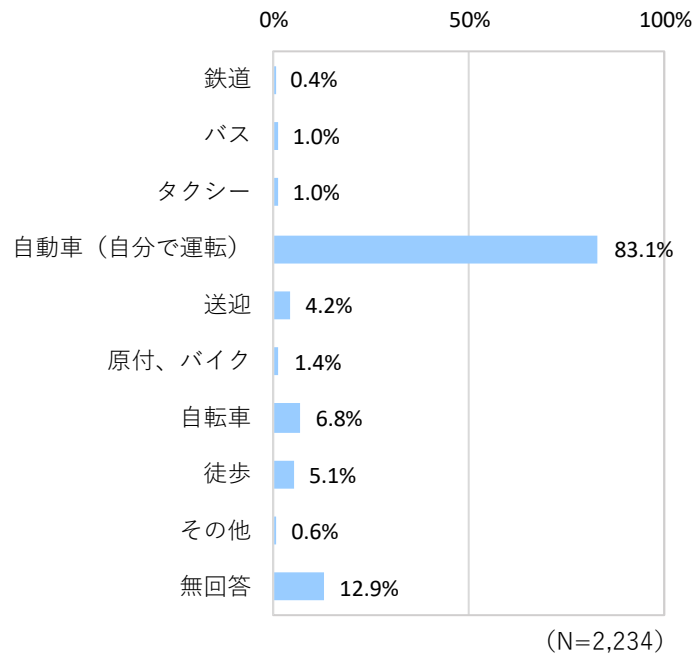
図表 32 通勤・通学における流動状況



※資料：平成 27 年国勢調査

- ・買い物の移動手段は、自動車（自分で運転）が最も多く 83.1%を占め、次いで自転車が 6.8%、徒歩が 5.1%である。
- ・買い物の移動手段での公共交通の割合は、鉄道が 0.4%、バスが 1.0%、タクシーが 1.0%と公共交通機関の利用は非常に少ない。

図表 34 買い物の移動手段の割合

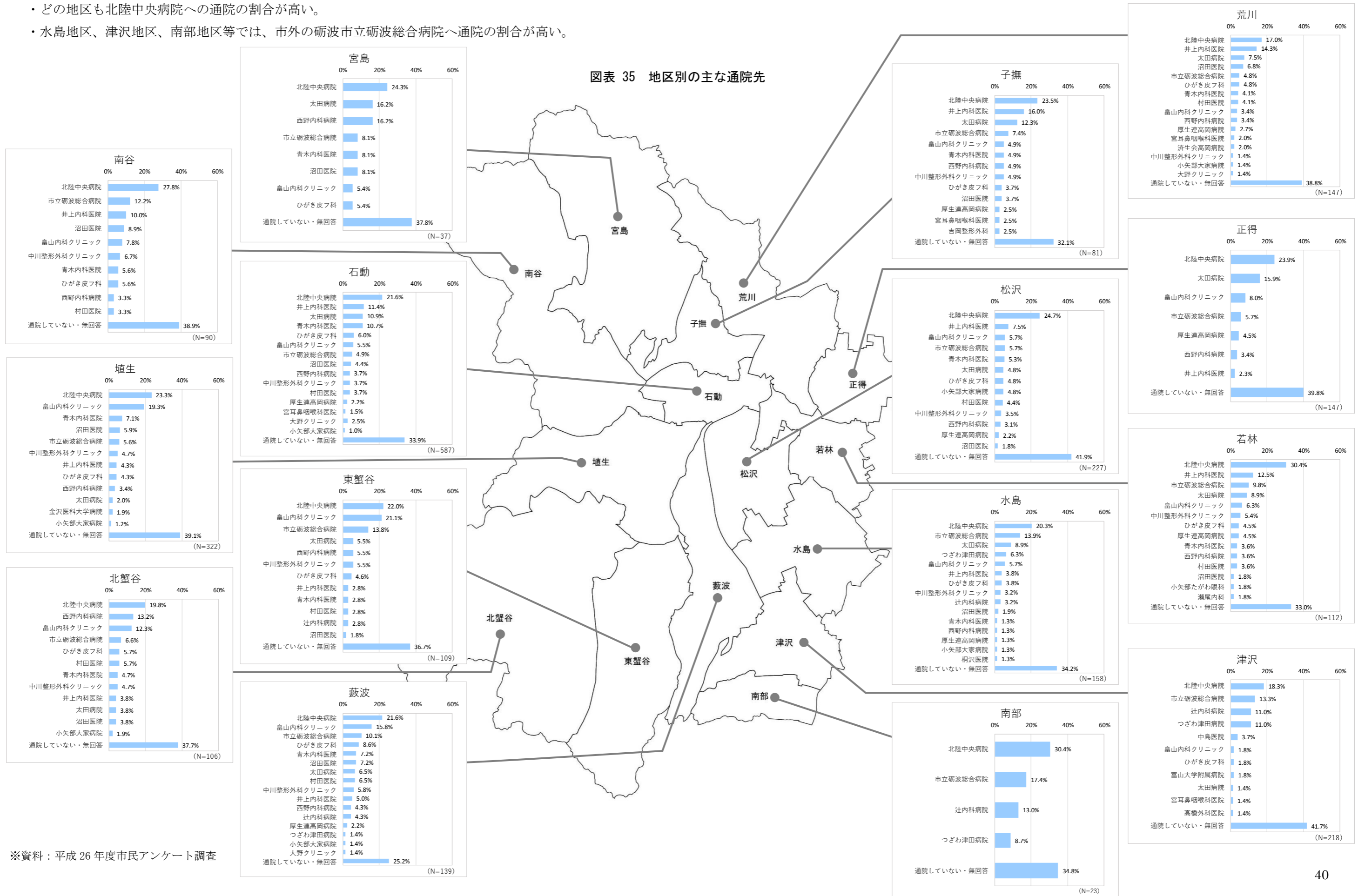


※資料：平成 26 年度市民アンケート調査

④ 通院の移動実態

- ・どの地区も北陸中央病院への通院の割合が高い。
- ・水島地区、津沢地区、南部地区等では、市外の砺波市立砺波総合病院へ通院の割合が高い。

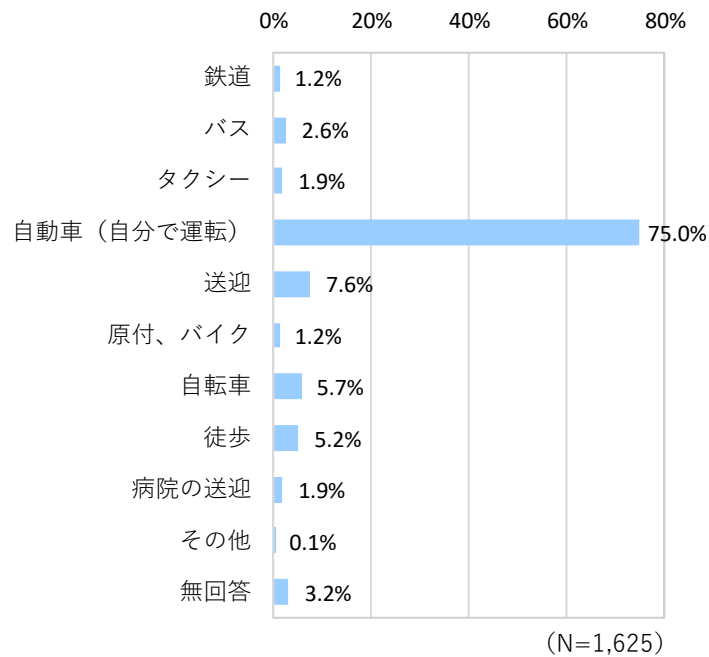
図表 35 地区別の主な通院先



※資料：平成 26 年度市民アンケート調査

- ・通院の移動手段は、自動車（自分で運転）が最も多く 75.0%を占め、次いで送迎が 7.6%、自転車 が 5.7%、徒歩が 5.2%である。
- ・通院の移動手段での公共交通の割合は、鉄道が 1.2%、バスが 2.6%、タクシーが 1.9%と公共交通機関の利用は非常に少ない。

図表 36 通院の移動手段の割合

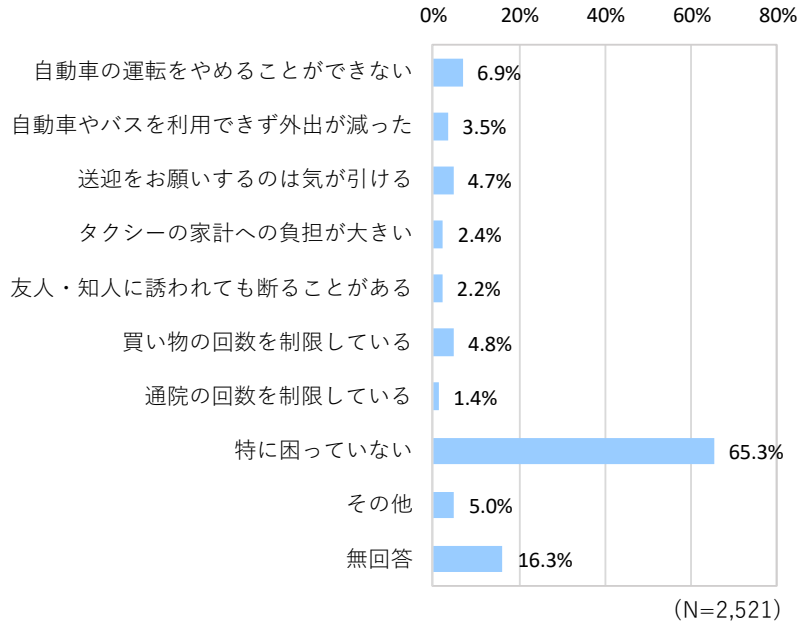


※資料：平成 26 年度市民アンケート調査

⑤ 外出に関する困りごと

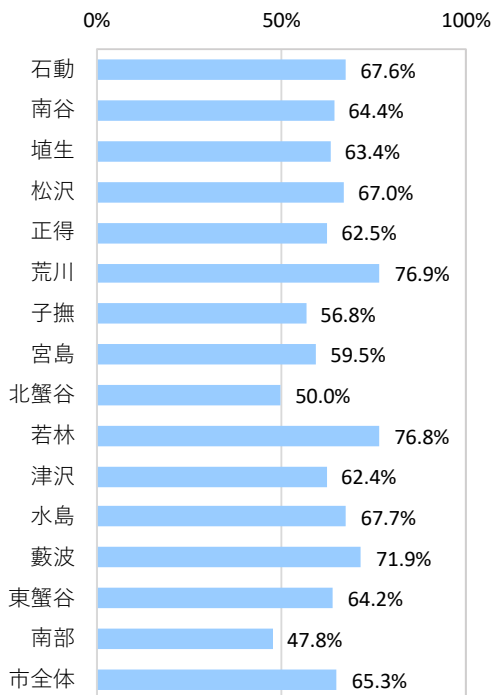
- ・外出の際に特に困っていない市民は 65.3%であるが、南部地区では 47.8%、北蟹谷地区では 50.0%、子撫地区では 56.8%、宮島地区では 59.5%と他の地区に比べ割合が低い。
- ・自動車の運転をやめることができない（他の手段がないため）市民は 6.9%であり、南部地区は 17.4%、津沢地区は 10.6%、正得地区は 10.2%と他の地区に比べ割合が高い。

図表 37 外出における困りごと



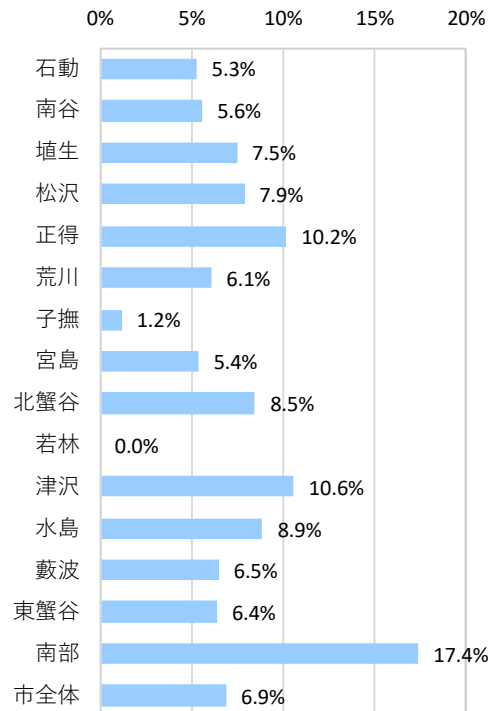
※資料：平成 26 年度市民アンケート調査

図表 38 地区別特に困っていない割合



※資料：平成 26 年度市民アンケート調査

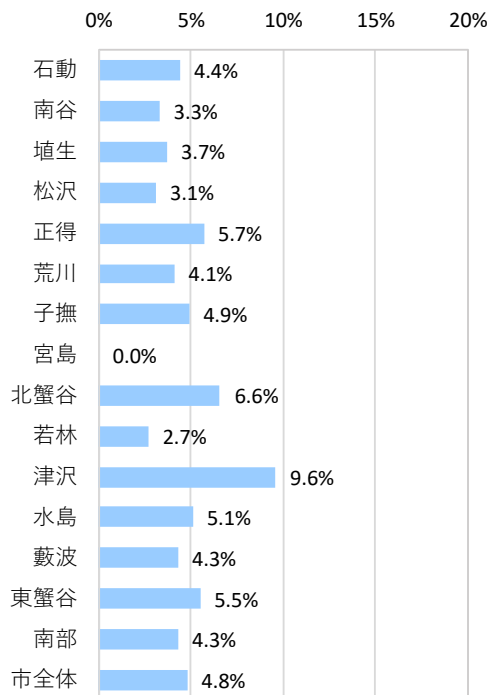
図表 39 地区別自動車の運転をやめることができない割合



※資料：平成 26 年度市民アンケート調査

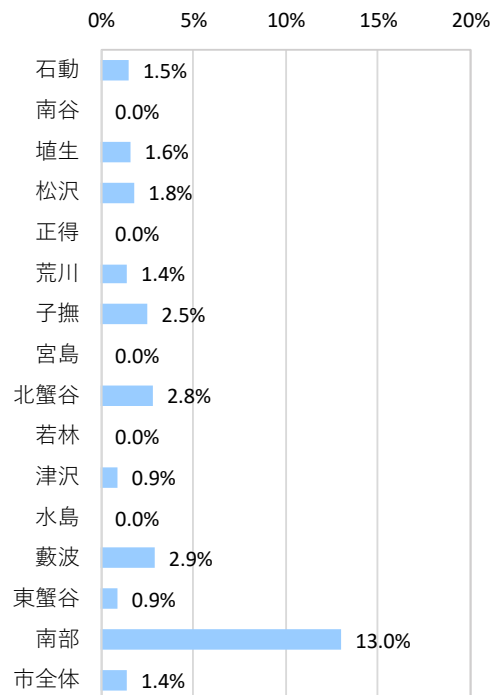
- ・買い物回数を制限している市民は 4.8%であるが、津沢地区は 9.6%、北蟹谷地区は 6.6%と他の地区に比べ割合が高い。
- ・通院回数を制限している市民は 1.4%であるが、南部地区は 13.0%と他の地区に比べ割合が高い。

図表 40 地区別買い物の回数を制限している割合



※資料：平成 26 年度市民アンケート調査

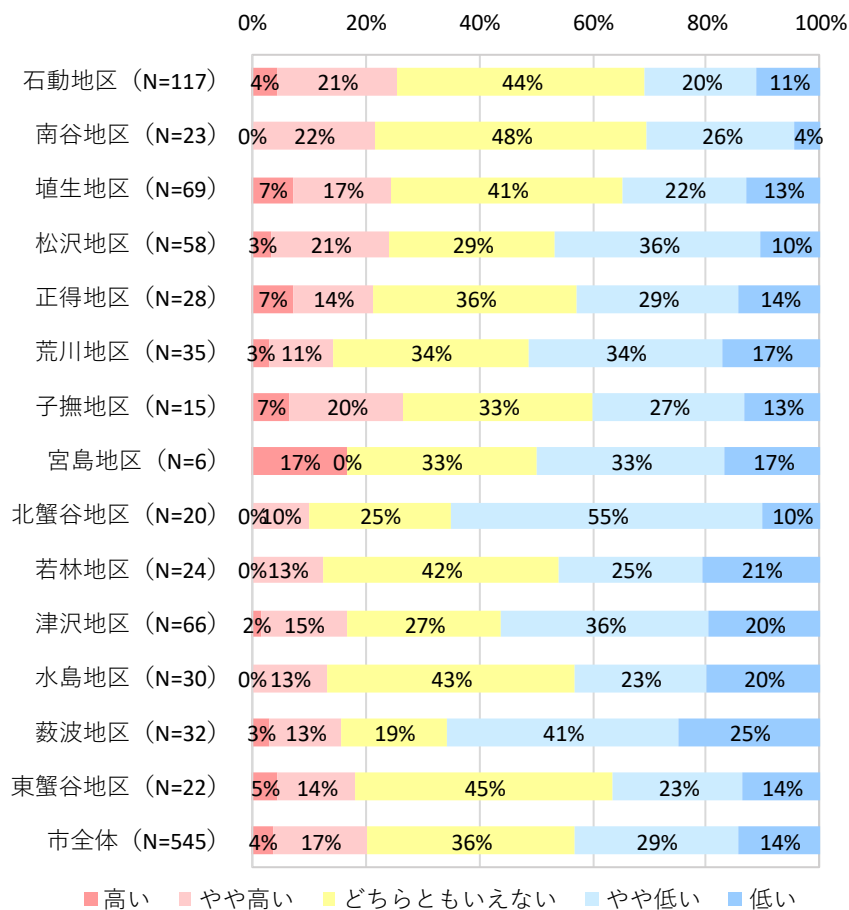
図表 41 地区別通院の回数を制限している割合



※資料：平成 26 年度市民アンケート調査

- 交通体系の充実（主な施策：鉄道利用の利便性の向上、市営バス等運行体制の維持・充実等）の満足度は、市全体で満足度が高い（「高い」、「やや高い」計）は21%、満足度が低い（「やや低い」、「低い」計）は43%である。
- 地区別の満足度が低い（「やや低い」、「低い」計）の割合は、藪波が66%、北蟹谷が65%と他の地区に比べ占める割合が高い。

図表 42 地区別交通体系の充実の満足度



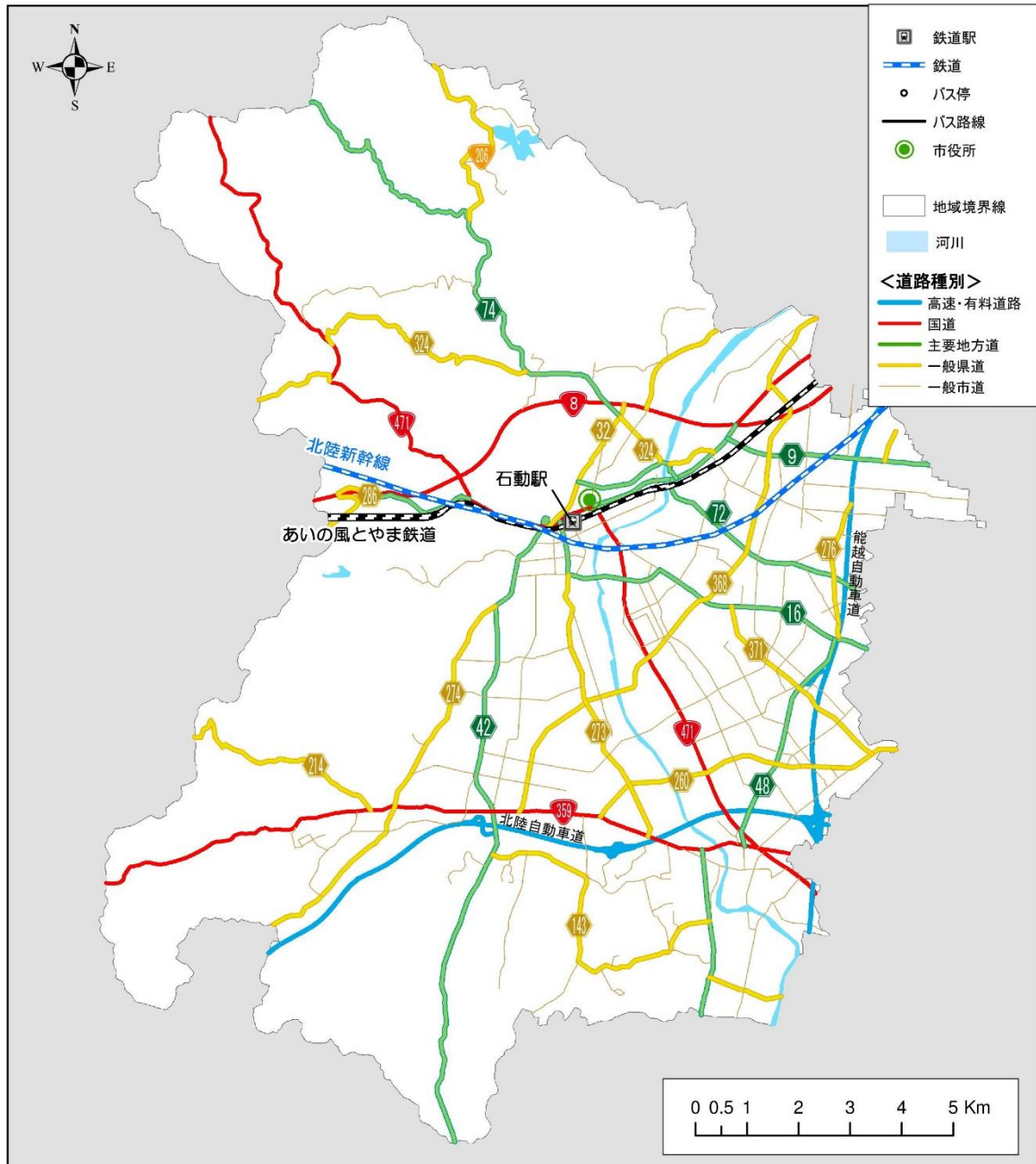
※資料：令和元年度市民満足度調査

(2) 道路交通特性

① 道路の配置状況

- ・ 市域南部を北陸自動車道、市域東部を能越自動車道の自動車専用道路が通っている。
- ・ 国道8号が東西の幹線として通るとともに、国道471号が石動地区と津沢地区を連絡している。

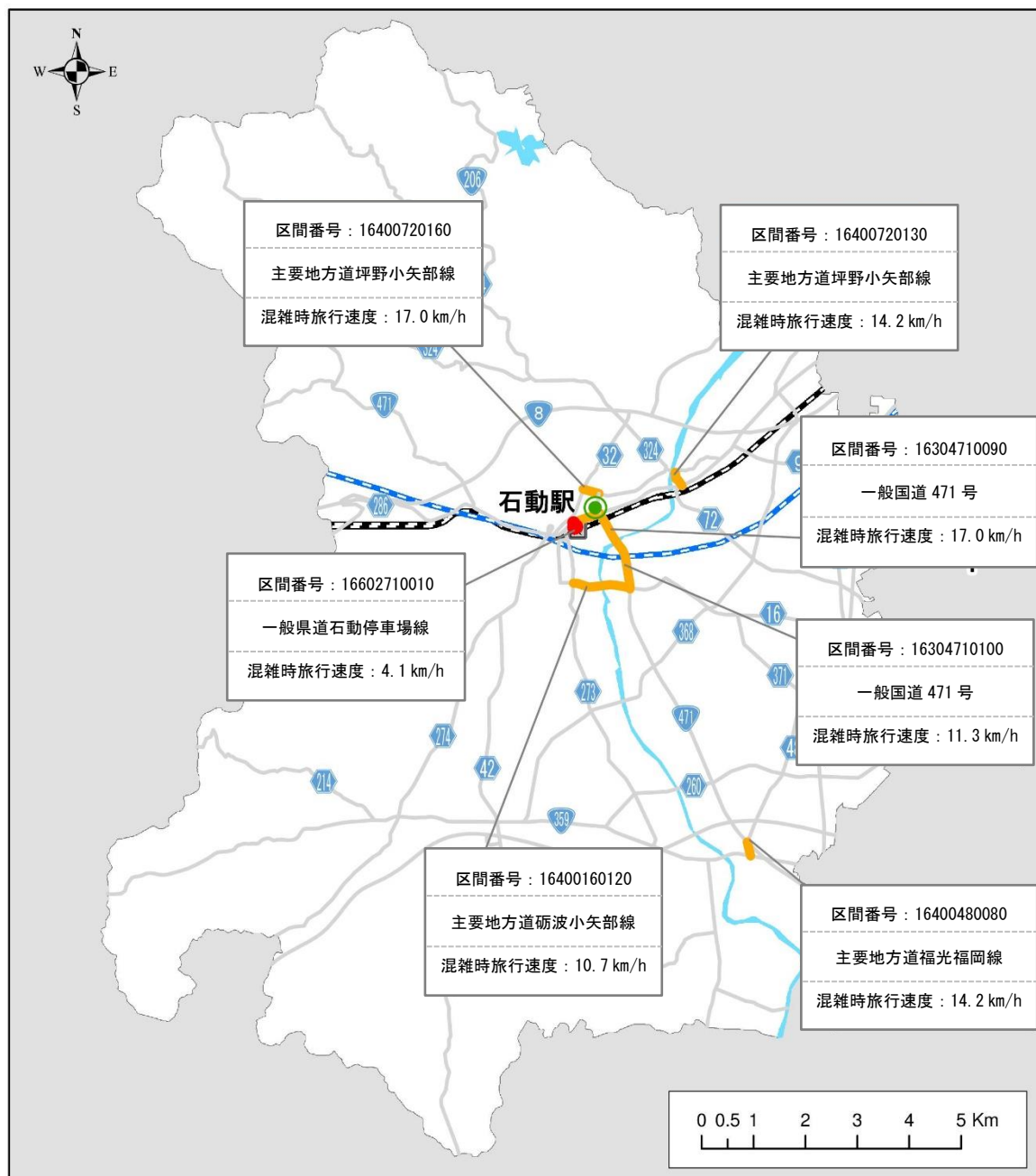
図表 43 道路網



② 道路の混雑状況

- 市内で混雑がみられる区間は、一般県道石動停車場線や主要地方道砺波小矢部線、国道 471 号の一部区間等である。混雑がみられる区間は、少ない状況である。

図表 44 道路の混雑状況



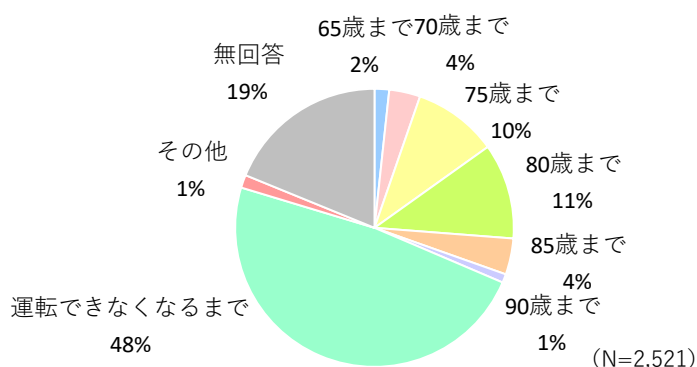
※混雑時旅行速度：旅行速度とは（移動）に要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止を含む。道路の一定区間距離を旅行時間で除した値である旅行速度を調査。調査時間帯は、上下線いずれかで平日は朝夕のラッシュ時に最も混雑している時間帯に行っている。なお、記載データは平日のデータである。

※資料：平成 27 年全国道路・街路交通情勢調査

③ 自動車利用意向

- ・市民の48%が運転できなくなるまで自動車の乗り続けたいという意向がある。
- ・自動車の利用をやめようと思う年齢は、70歳までが6%、75歳までが16%、80歳までが27%を占める。
- ・小矢部市では、高齢者運転免許自主返納支援事業を平成29年6月、平成30年6月に改正し、対象年齢拡大（70歳から65歳に拡大）や内容拡充（市営バス定期券に加え2万円相当分の加越能バス回数券若しくはタクシー利用券の交付又は2万円を上限とした加越能バス定期券購入費用の助成）し、事業申請者が増えている。
- ・平成31年4月よりあいの風とやま鉄道では、運転免許を自主返納された方を対象に、石動駅～越中宮崎駅間の普通運賃が半額となる「割引乗車券」を発行している。

図表 45 自動車の利用をやめようと思う年齢



※資料：平成26年度市民アンケート調査

高齢者運転免許自主返納支援事業（平成29年6月、平成30年6月改正）

小矢部市では、運転免許証を自主返納された満65歳以上の小矢部市民を対象に支援を行っている。

【支援内容】

○小矢部市営バス定期券（満75歳の前日まで更新可）

○加越能バス回数券若しくはタクシー利用券の交付又は加越能バス定期券購入費用の助成（上限あり）

※加越能バス回数券若しくはタクシー利用券の交付又は加越能バス定期券購入費用の助成は1人1回限り

【対象者】

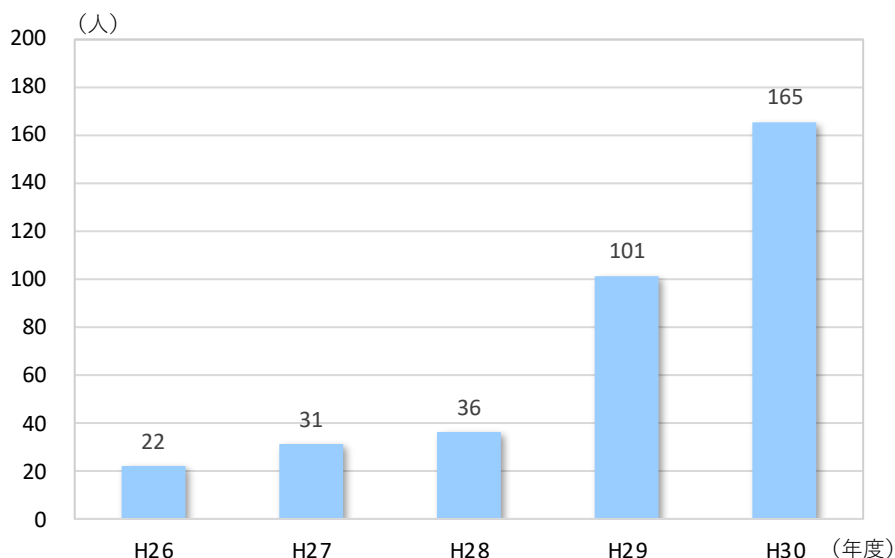
申請時において満65歳以上の小矢部市民で、有効期限内のすべての運転免許証を自主返納された方（ただし、返納日から起算して1年以内の方）

【手続きの場所】

・運転免許証の返納 → 小矢部警察署

・高齢者運転免許自主返納支援事業の申請 → 小矢部市生活環境課

図表 46 高齢者運転免許自主返納支援事業申請者数



■関連記事（令和元年 7月8日 北日本新聞社）

小矢部市 免許返納 バス定期・タクシー券支給

高齢者の利用好調

運転免許証を自主返納した高齢ドライバーに、市営バスの定期券などを支給する小矢部市の支援事業の利用が伸びている。活用した市民は、現在の制度になった2017年度の101人から18年度は165人に増加。ことし4月からは前年度を上回るペースで申請があり、市は周知が進んだことに加え、高齢者の交通事故に対する危機感の高まりが要因とみている。

小矢部市は、08年5月に高齢ドライバーの運転免許自主返納の支援事業を始めた。70歳以上に市営バスの定期券1年分を支給してきたが、17年6月から対象を65歳以上に広げ、内容を拡充。市営バスに加え、民間バスもしくはタクシーの利用券2万円相当がもらえるようになった。

事業を始めた08年度の利用は8人。16年度は36人だったが17年度は101人に急増。18年度は165人で

最も多かった。19年度は4〜6月末に前年同期を上回る40件の申請があった。市は事業の認知が進んだとともに、東京・池袋で母子2人が死亡した事故など、高齢ドライバーによる悲惨な交通事故が相次ぎ、免許証返納への意識が高まっているとみている。申請のため市の窓口を訪れる高齢者は家族に付き添われるケースが目立つという。

市中心部に住む主婦(85)は今年3月の85歳の誕生日に合わせ、運転免許証を自ら返納した。「これからの人生を豊かに生きるため、交通事故を起こしたくないと思った」と語る。市の支援事業を申請し、移動には市営バスとタクシーを使う。「本当に便利。生活の質が確保できる」と満足そう。75歳以上は市営バスを無料で利用できるため、同世代の友人たちにも免許証の自主返納を勧めている。

市は「運転に自信のないドライバーは事業を申請し、公共交通を活用してほしい」と（生活環境課）と呼び掛けている。

小矢部市総合保健福祉センターに止まった市営バス。運転免許証を自主返納した高齢者は定期券がもらえる

全国で事故 危機感高まる

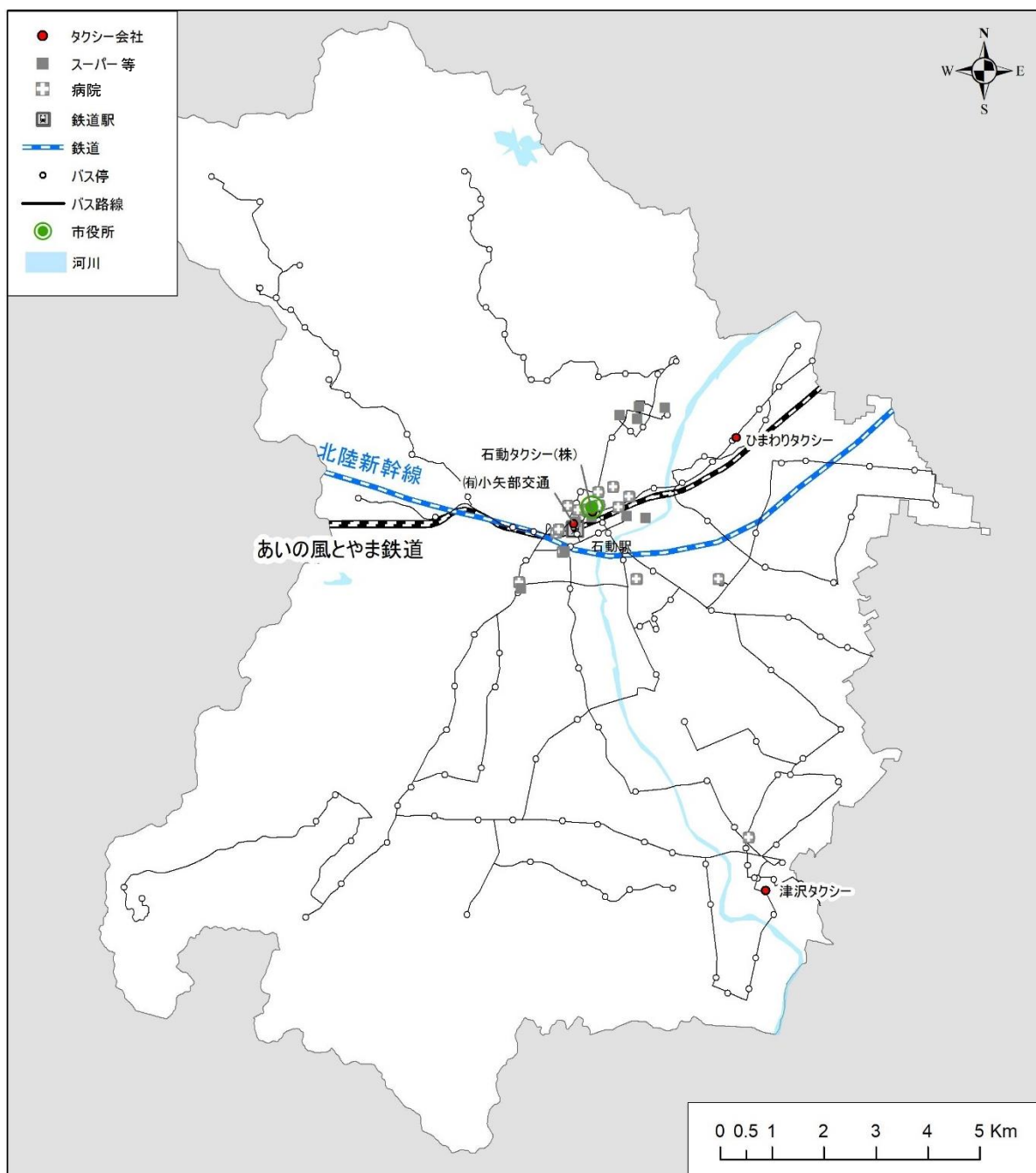
(3) 公共交通特性

① 公共交通網

1) 公共交通網の概況

- ・市の中心を東西にあいの風とやま鉄道が横断しており、市内には石動駅がある。
- ・民営バスは、加越能バスが運行する路線バスは3路線運行しており、その他に加越能バスが運行するアウトレットシャトルがある。
- ・市営バスは、メルバスが5路線、乗合タクシーが5路線運行している。
- ・この他に、タクシー会社は石動地区に2社（石動タクシー、小矢部交通）、津沢地区に1社（津沢タクシー）、荒川地区に1社（ひまわりタクシー 小矢部営業所）が営業している。

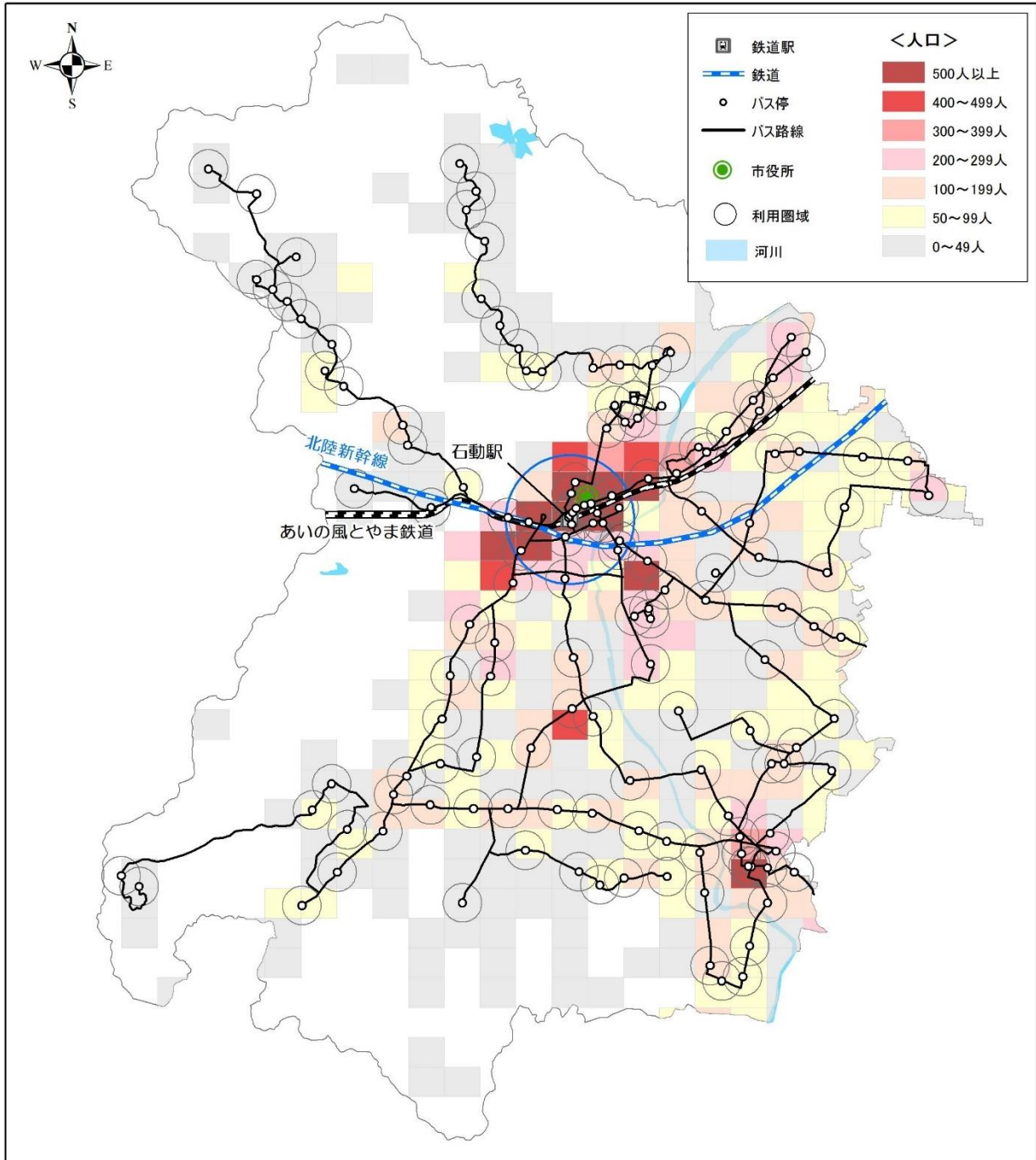
図表 47 公共交通網



2) 鉄道・バス利用圏域

- ・鉄道・バス利用圏域についてみると、概ね利用圏域をカバーしているが、利用圏域を外れる空白地区もみられる。小矢部市の中心地（石動地区）は人口が集中しているが、利用圏域を外れるエリアがあり、平野部や丘陵地の散居地にも利用圏域を外れるエリアがある。

図表 49 鉄道・バス利用圏域



※利用圏域は鉄道 1 km、バス 300m

※資料：平成 27 年国勢調査

3) 交通結束点の状況

- 交通結節点となっている石動駅でのメルバスと鉄道との通勤・通学時間帯の乗り継ぎ状況を見ると、金沢方面の行きの待ち時間は6～33分、金沢方面の帰りの待ち時間は2～40分、富山方面の行きは8～29分、富山方面の帰りは8～23分であり、概ね乗り継ぎが可能であるが、待ち時間が30分を超えるものもある。

図表 50 石動駅における鉄道とメルバスの通勤・通学時間帯の乗り継ぎ

■金沢方面への通勤・通学

行き				帰り			
路線名	メルバス	あいの風とやま鉄道 (金沢方面)	待ち時間	路線名	あいの風とやま鉄道 (富山方面)	メルバス	待ち時間
	駅到着時刻	発車時刻			到着時刻	駅発車時刻	
宮島線	7:53	7:59	0:06	蟹谷線	17:08	17:25	0:17
南谷線	7:33		0:26	南谷線	17:25	17:40	0:15
蟹谷線	7:33		0:26	宮島線		18:05	0:40
津沢線	7:29		0:30	南谷線	17:35※	17:40	0:05
正得線	7:26		0:33	宮島線		18:05	0:30
南谷線	7:33	7:42※	0:09	津沢線	18:23	18:30	0:07
蟹谷線	7:33		0:09	正得線		18:35	0:12
津沢線	7:29		0:13	正得線	18:33※	18:35	0:02
正得線	7:26		0:16	蟹谷線	19:08	19:30	0:22

※あいの風ライナー（乗車にはライナー券が必要）

■富山方面への通勤・通学

行き				帰り			
路線名	メルバス	あいの風とやま鉄道 (富山方面)	待ち時間	路線名	あいの風とやま鉄道 (金沢方面)	メルバス	待ち時間
	駅到着時刻	発車時刻			到着時刻	駅発車時刻	
蟹谷線	7:33	7:41	0:08	蟹谷線	17:17	17:25	0:08
南谷線	7:33		0:08	南谷線		17:40	0:23
津沢線	7:29		0:12	宮島線	17:52	18:05	0:13
正得線	7:26		0:15	津沢線	18:16	18:30	0:14
宮島線	7:53	8:22	0:29	正得線		18:35	0:19
				蟹谷線	19:17	19:30	0:13

- 交通結節点となっている石動駅でのメルバスと民営バスとの通勤・通学時間帯の乗り継ぎ状況をみると、福岡・高岡方面の行きの待ち時間は58～85分、福岡・高岡方面の帰りの待ち時間は21～51分、砺波方面の行きは19～46分、砺波方面の帰りは24～94分、庄川方面の行きは通勤・通学時間帯に乗り継ぎ可能な時間がなく、庄川方面の帰りは7～62分であり。待ち時間が短く、乗り継ぎが可能なものもあるが、概ねは待ち時間が長いまたは乗り継ぎ可能な時間がなく、乗り継ぎが困難である。

図表 51 石動駅における民営バスとメルバスの通勤・通学時間帯の乗り継ぎ

■福岡・高岡方面への通勤・通学

行き				帰り			
路線名	メルバス	加越能バス (石動線)	待ち時間	路線名	加越能バス (石動線)	メルバス	待ち時間
	駅到着時刻	発車時刻			到着時刻	駅発車時刻	
宮島線	7:53	8:51	0:58	宮島線	17:44	18:05	0:21
南谷線	7:33		1:18	津沢線		18:30	0:46
蟹谷線	7:33		1:18	正得線		18:35	0:51
津沢線	7:29		1:22	蟹谷線	18:46	19:30	0:44
正得線	7:26		1:25				

■砺波方面への通勤・通学

行き				帰り			
路線名	メルバス	加越能バス (若林線)	待ち時間	路線名	加越能バス (若林線)	メルバス	待ち時間
	駅到着時刻	発車時刻			到着時刻	駅発車時刻	
宮島線	7:53	8:12	0:19	蟹谷線	17:01	17:25	0:24
南谷線	7:33		0:39	南谷線		17:40	0:39
蟹谷線	7:33		0:39	宮島線		18:05	1:04
津沢線	7:29		0:43	津沢線		18:30	1:29
正得線	7:26		0:46	正得線		18:35	1:34

■庄川方面への通勤・通学

行き				帰り			
路線名	メルバス	加越能バス (加越線)	待ち時間	路線名	加越能バス (加越線)	メルバス	待ち時間
	駅到着時刻	発車時刻			到着時刻	駅発車時刻	
宮島線	7:53	7:21*	—	南谷線	17:33	17:40	0:07
南谷線	7:33		—	宮島線		18:05	0:32
蟹谷線	7:33		—	津沢線		18:30	0:57
津沢線	7:29		—	正得線		18:35	1:02
正得線	7:26		—	蟹谷線		18:43	19:30

※次発は石動駅口 15:31 発のため、通勤・通学時間帯に利用可能な時刻は表記のみ

② 鉄道

1) 運行状況

- ・あいの風とやま鉄道石動駅の運行状況は、金沢方面に 31 本、高岡・富山方面に 32 本が運行しており、ピーク時間帯は朝が 3 本/時間、夜は 2 本/時間の運行である。
- ・石動駅からの所要時間は、金沢駅までは約 25 分、高岡駅までは約 15 分、富山駅までは約 35 分であり、運賃は金沢駅までは 510 円、高岡駅までは 370 円、富山駅までは 670 円である。

図表 52 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	朝：7 時台	夜：17・18 時台
金沢方面	29 本	3 本	31 本	3（4）本/時間	2 本/時間
高岡・富山方面	29 本	3 本	32 本	3 本/時間	2（3）本/時間

※（ ）：あいの風ライナーを含む本数

※あいの風ライナー：全席座席指定運行車両。通常運賃に加えライナー券（座席指定料金としてご乗車区間に関係なく、1 回のご乗車で 300 円）が必要となる。

※資料：あいの風とやま鉄道HP（令和元年 10 月時点）

図表 53 あいの風とやま鉄道石動駅～主要駅の所要時間・運賃

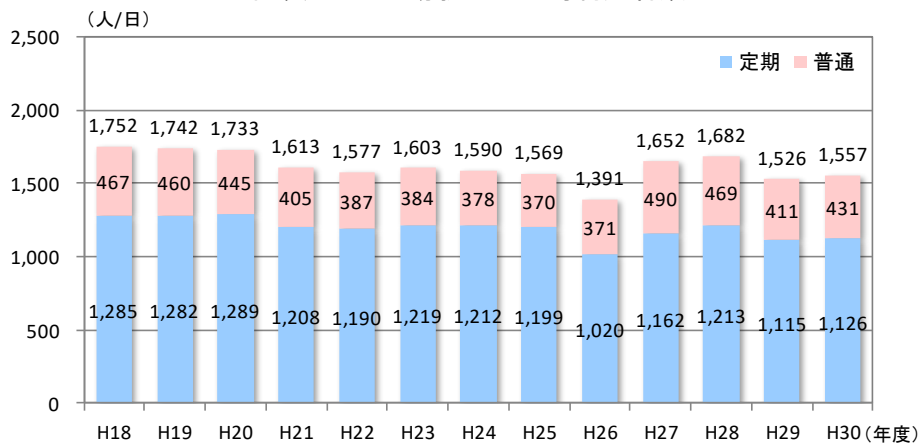
	所要時間	運賃
金沢駅	約 25 分	510 円
高岡駅	約 15 分	370 円
富山駅	約 35 分	670 円

※資料：あいの風とやま鉄道HP（令和元年 10 月時点）

2) 利用状況

- ・石動駅の利用者数（乗車人員）は、平成 18 年度をピークに減少傾向にあり、平成 27 年度（平成 27 年 7 月の三井アウトレットパーク北陸小矢部開業）を機に利用者数が増え、平成 27 年度以降は概ね同水準を維持している。平成 30 年春のダイヤ改正時から石動駅の便数が朝の時間帯に 1 便増便され、平成 29 年度に比べ、平成 30 年度は 31 人/日（+ 2 ポイント）増加している。
- ・石動駅の利用者数は、平成 26 年度までは県内全体（JR 北陸本線の富山県内全駅）に比べ落ち込みが大きかったが、平成 27 年度以降は県内全体（あいの風とやま鉄道全駅）に比べ落ち込みが小さい。
- ・平成 30 年 11 月末に石動駅の新駅舎完成及び駅の南側と北側を行き来できる自由通路が開通し、石動駅の利便性向上が図られている。

図表 54 石動駅の日平均利用者数

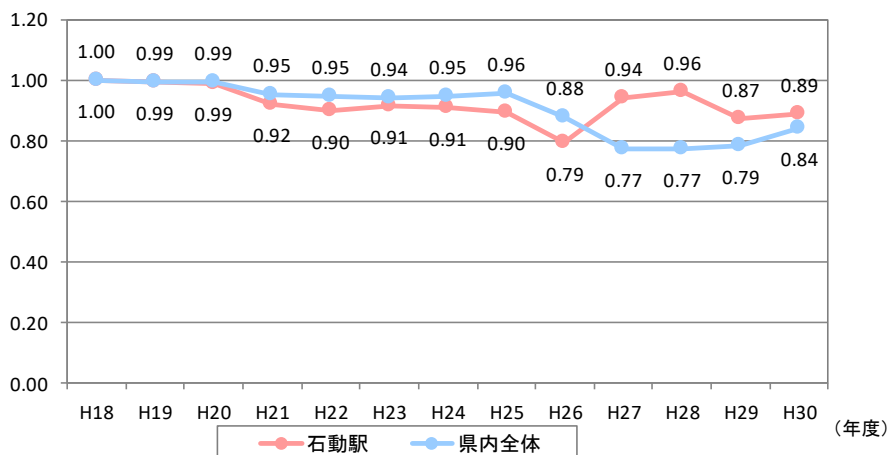


※日平均利用者数：日平均乗車人員

※平成 26 年度は並行在来線会社への経営移管までの期間（平成 26 年 4 月 1 日～平成 27 年 3 月 13 日）の 347 日間における 1 日平均。なお、平成 27 年 3 月 13 日以前は JR 西日本による運行、平成 27 年 3 月 14 日以降はあいの風とやま鉄道による運行。

※資料：平成 18 年版～平成 29 年版富山県統計年鑑、平成 30 年度あいの風とやま鉄道利用者数（発表値）

図表 55 石動駅・県内全体日平均利用者数の推移（平成 18 年度=1.0）



※日平均利用者数：日平均乗車人員

※県内全体：平成 26 年度までは、JR 北陸本線の富山県内全駅（石動駅～越中宮崎駅区間）とする。

平成 27 年度以降は、あいの風とやま鉄道全駅（石動駅～越中宮崎駅区間）とする。

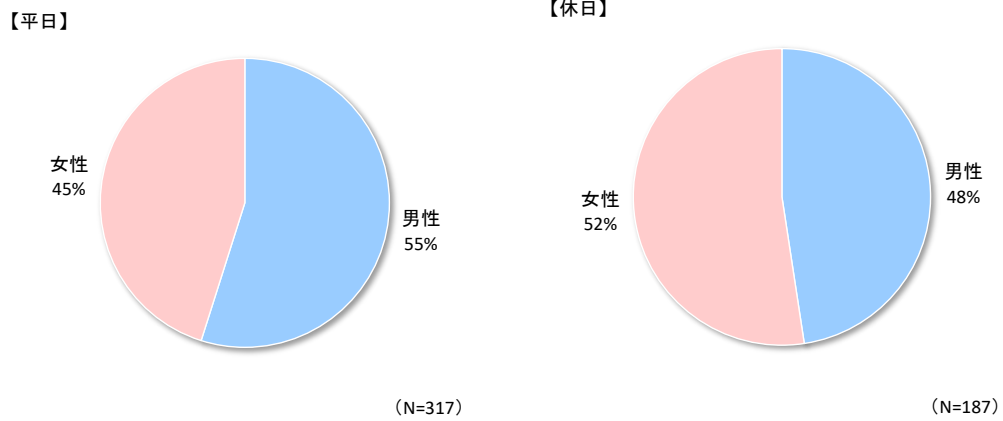
※平成 26 年度は並行在来線会社への経営移管までの期間（平成 26 年 4 月 1 日～平成 27 年 3 月 13 日）の 347 日間における 1 日平均。なお、平成 27 年 3 月 13 日以前は JR 西日本による運行、平成 27 年 3 月 14 日以降はあいの風とやま鉄道による運行。

※資料：平成 18 年版～平成 29 年版富山県統計年鑑、平成 30 年度あいの風とやま鉄道利用者数（発表値）

3) 利用者特性

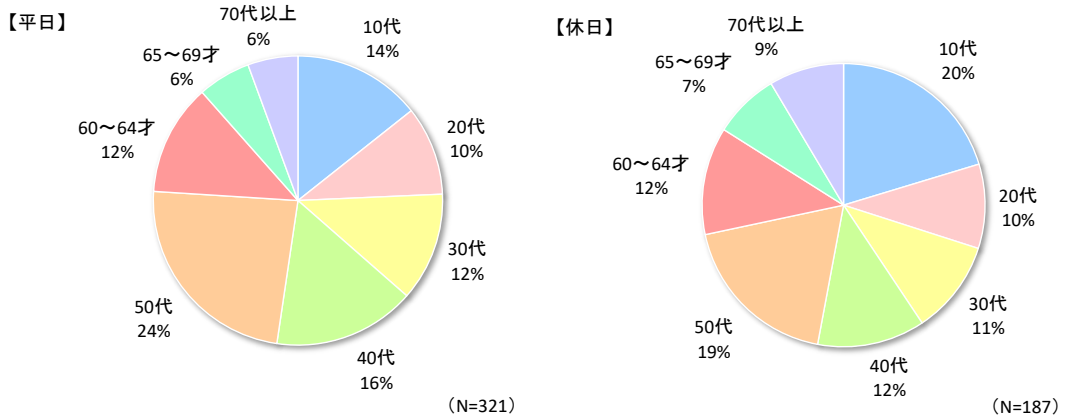
- ・あいの風とやま鉄道の石動駅の利用者は男女比がほぼ半々であり、平日は50代を中心に60代、40代の利用が多く、休日は10代、50代、60代の利用が多い。
- ・利用者の居住地は平休ともに小矢部市が約7割、県内他市町村が約2割である。

図表 56 石動駅利用者の性別（左：平日、右：休日）



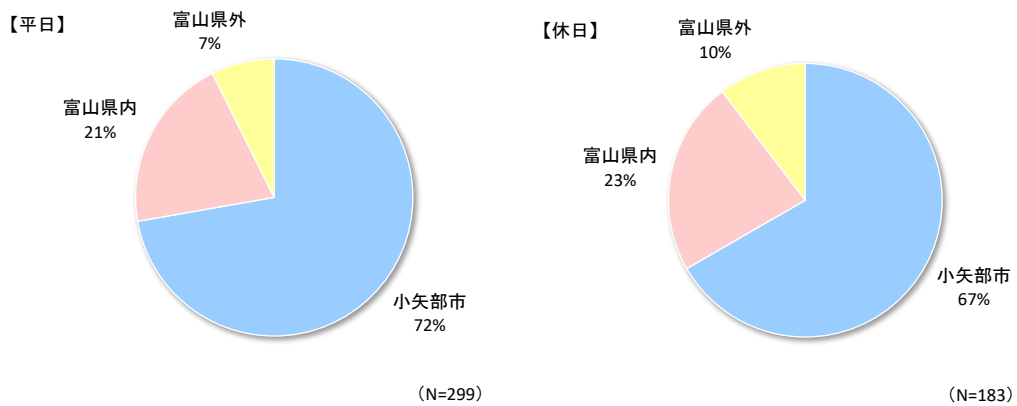
※資料：平成 29 年度利用者アンケート調査

図表 57 石動駅利用者の年齢（左：平日、右：休日）



※資料：平成 29 年度利用者アンケート調査

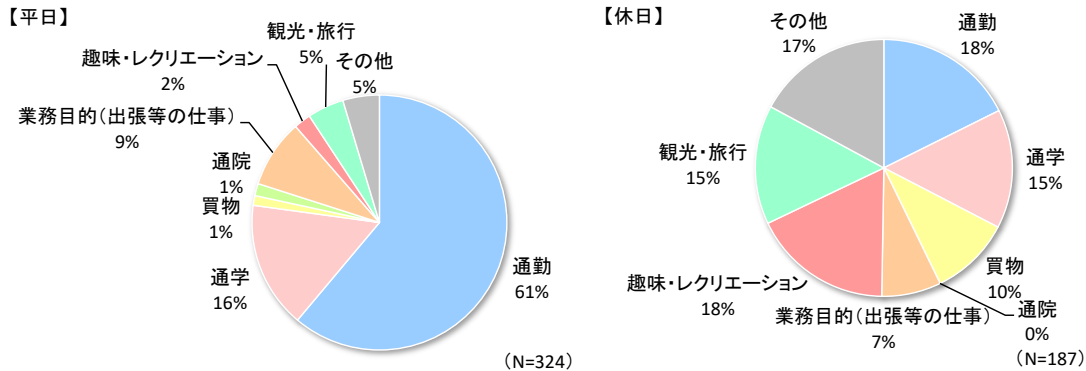
図表 58 石動駅利用者の居住地（左：平日、右：休日）



※資料：平成 29 年度利用者アンケート調査

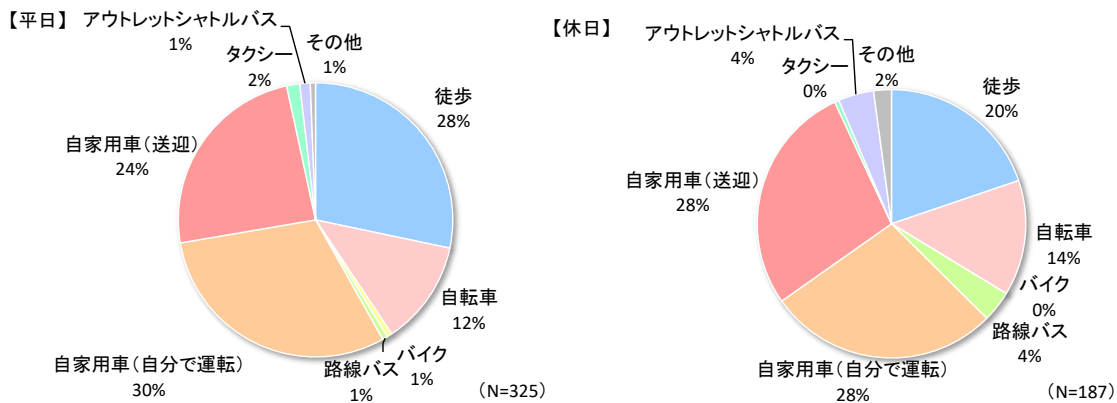
- ・利用者の利用目的について、平日は通勤・通学が約8割、休日は趣味・レクリエーション、観光・旅行、買物を合せると約4割である。
- ・石動駅までの端末交通は、平日において車（運転）30%、車（送迎）24%、徒歩28%、自転車12%、休日において車（運転）28%、車（送迎）28%、徒歩20%、自転車14%であり、路線バスの利用は平日が1%、休日が4%、アウトレットシャトル利用は平日が1%、休日が4%に留まる。

図表 59 石動駅利用者の利用目的（左：平日、右：休日）



※資料：平成29年度利用者アンケート調査

図表 60 端末交通（左：平日、右：休日）



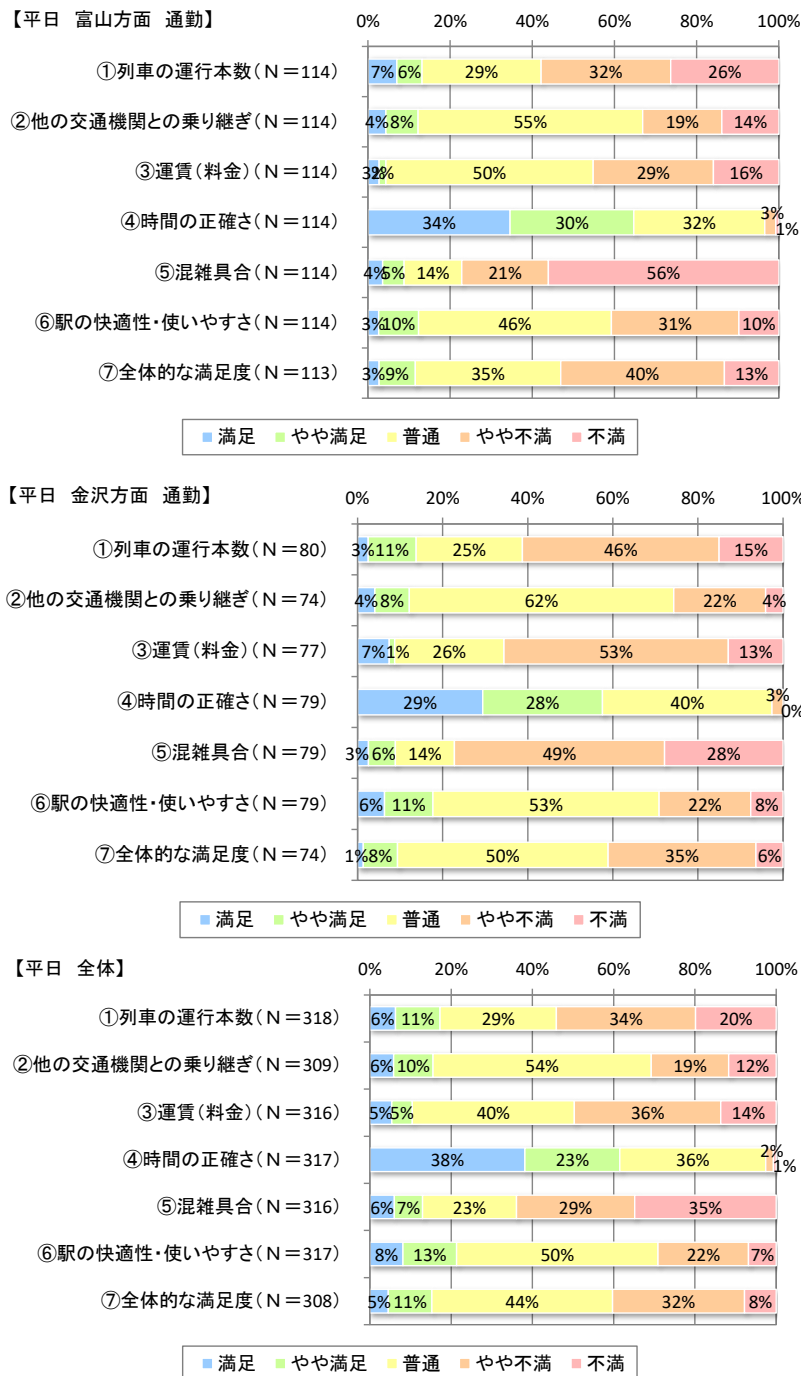
※端末交通：1回の移動に際し複数の交通手段を用いている場合、出発地または目的地と代表交通手段（主となる交通）をつなぐ交通を端末交通という。本調査では、代表交通手段は鉄道（あいの風とやま鉄道）であり、石動駅と出発地または目的地の間の交通手段を端末交通としている。

※資料：平成29年度利用者アンケート調査

4) 利用者ニーズ

- 平成 29 年度利用者アンケート調査において、平日の通勤利用者の満足度を方面別にみると、富山方面の⑦全体的な満足度は満足（「満足」、「やや満足」計）が 12%、不満（「やや不満」、「不満」計）が 53%であり、全体に比べ、不満（「やや不満」、「不満」計）の占める割合が高い。特に、①列車の運行本数（58%）及び⑤混雑具合（77%）は不満（「やや不満」、「不満」計）の占める割合が高い。金沢方面の⑦全体的な満足度は満足（「満足」、「やや満足」計）が 9%、不満（「やや不満」、「不満」計）が 41%である。特に、①列車の運行本数（61%）及び③運賃（料金）（66%）、⑤混雑具合（77%）は不満（「やや不満」、「不満」計）の占める割合が高い。

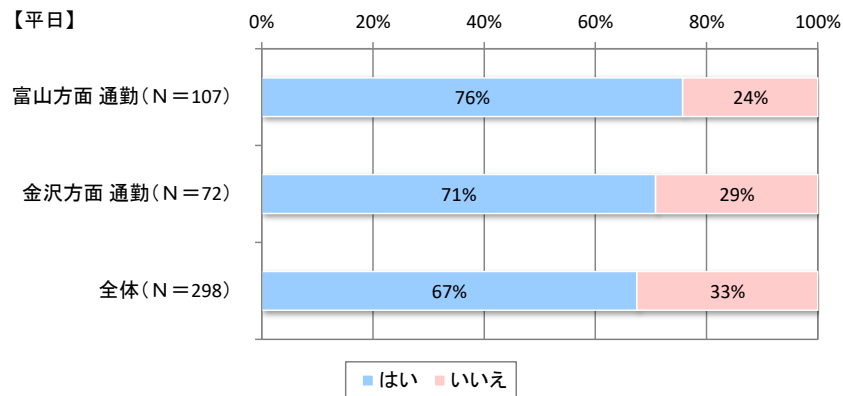
図表 61 平日の方面別通勤利用者の満足度



※資料：平成 29 年度利用者アンケート調査

- 平成 29 年度利用者アンケート調査において、平日の通勤利用者の増便意向を方面別にみると、運行本数の増便を望む方（「はい」）は、富山方面が 76%、金沢方面が 71%を占める。全体に比べ、運行本数の増便を望む方（「はい」）の占める割合が両方面とも高く、富山方面は 9 ポイント、金沢方面は 4 ポイント高い。
- 平成 29 年度利用者アンケート調査実施後の平成 30 年春ダイヤより、石動駅から富山方面の便が 7 時台（7：06 石動駅発）で 1 便増便となっている。

図表 62 平日の方面別通勤利用者の増便意向



※資料：平成 29 年度利用者アンケート調査

③ 民営バス

1) 運行状況

- ・民営バスは小矢部市と周辺の市を連絡する加越能バス路線バスが3路線運行している。市内の2つの市街地を連絡する路線が加越線である。
- ・平日の運行本数は、石動線が8往復、若林線が3往復、加越線が3.5往復であり、土日祝日の運行本数は石動線が5往復、加越線が3往復、若林線は運行していない。
- ・民営バスの運賃は対距離制であり、距離に応じて運賃が変わり、市内の主な区間の運賃としては、石動駅～津沢町が420円、石動駅～藪波が360円である。また、石動駅～砺波総合病院が530円、石動駅～高岡駅が590円である。

図表 63 加越能バス路線バスの運行状況

路線	運行区間			キロ程 (km)	運行本数		
	発	経由	着		方面	平日	土日祝日
石動線	済生会高岡病院	福岡町	石動駅前	23.1	新高岡行き	8本	5本
	済生会高岡病院	石動駅前	アウトレットパーク	25.8	石動駅行き	8本	5本
若林線	石動駅前	若林	砺波市役所	11.8	砺波市役所行き	3本	—
					石動駅行き	3本	—
加越線	石動駅前	津沢町	庄川町	22.3	庄川行き	4本	3本
					石動駅行き	3本	3本

※資料：加越能バスHP（令和元年10月時点）

図表 64 加越能バス路線バスの主要区間の運賃

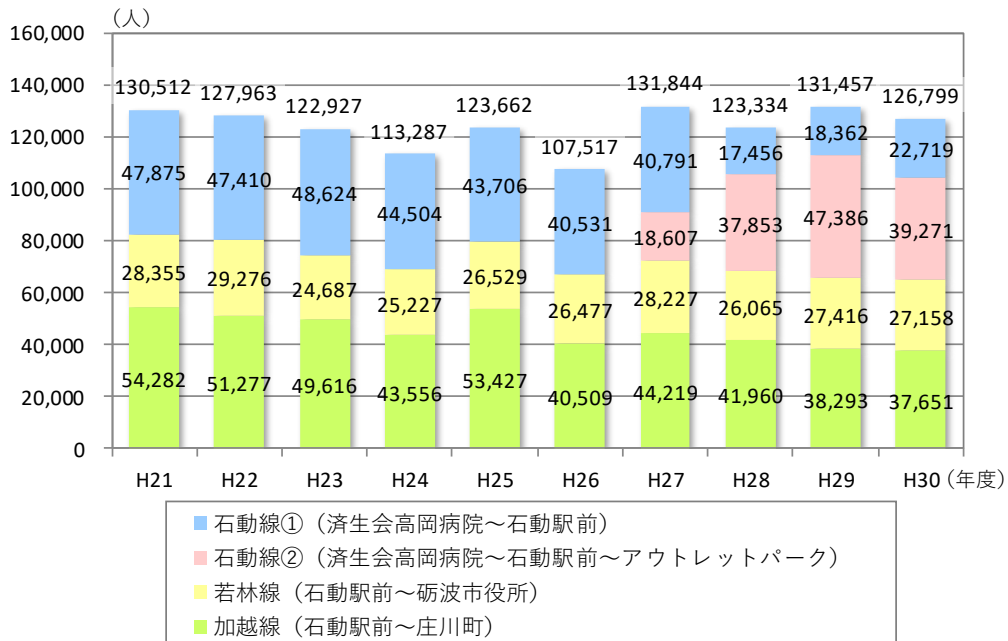
路線	主要区間	大人運賃（円）
石動線	石動駅～高岡駅前	590
	石動駅～新高岡駅	640
若林線	石動駅～砺波総合病院	530
加越線	石動駅～藪波	360
	石動駅～津沢町	420
	石動駅～福野駅前	670

※資料：加越能バスHP（令和元年10月時点）

2) 利用状況

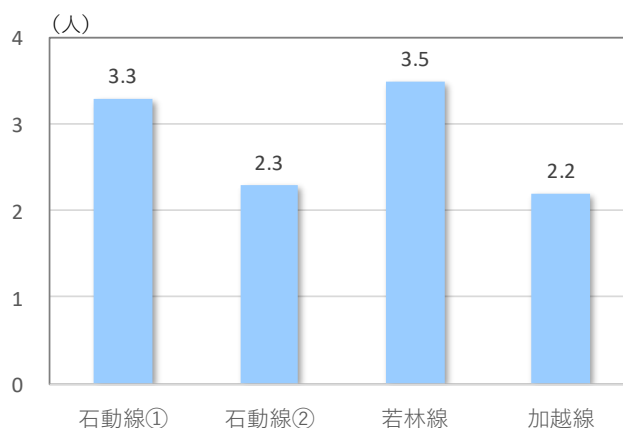
- ・加越能バス路線バスの利用者は、平成 26 年度まで緩やかに減少傾向にあったが、平成 27 年度（平成 27 年 7 月の三井アウトレットパーク北陸小矢部開業）を機に利用者数が増え（石動線の利用者数が増加）、平成 27 年度以降は概ね同水準を維持している。
- ・平成 30 年度の路線別の年間利用者数は石動線②が 39,271 人と最も多く、平成 30 年度の路線別平均乗車密度は若林線が最も多く 3.5 人である。

図 65 加越能バス路線バスの年間利用者数（輸送延人員）の推移



※資料：平成 22 年度～平成 30 年度小矢部市統計書、加越能バス提供データ

図 66 平成 30 年度の加越能バス路線バスの路線別平均乗車密度



※平均乗車密度：バスに乗車している人数の、全区間（起～終点）での平均。

※資料：加越能バス提供データ

3) 利用者特性

- ・加越能バス路線バスは、朝夕の通勤・通学利用が多く、日中の利用は少ない。
- ・利用者は、通学利用の高校生が多く、通勤利用の外国人就労者や日中の高齢者利用もみられる。

【交通事業者ヒアリング調査結果】

○現況

- ・加越線、若林線の利用が多いのは朝夕の通勤・通学時間帯。日中の利用者は少なく、1～2名であり、0名的时候もある。日中の利用は高齢者である。
- ・特に通学利用が多い。通学利用では、南砺福野高校、石動高校、小矢部園芸高校、砺波高校の生徒の利用があり、石動駅から学校までの利用が多くみられる。
- ・通勤利用では、小矢部市内や南砺市井波で働く外国人就労者の通勤利用が多い。
- ・石動線は済生会病院～高岡南の利用が多く、小矢部市内よりも高岡市内の乗降が多い。
- ・バス利用者のメインターゲットは、高校生と高齢者である。

4) 今後について

- ・負のスパイラル（利用者が減少→運行本数が減少→利用者が更に減少→運行本数が更に減少…）の状況にあり、更に現在利用が多い高校生が少子化の影響で今後減少が予想される。
- ・運転士の確保が一番の課題であり、運転士不足で減便が決定している。
- ・今後、利用者の減少や運転士不足により、更に減便する可能性があり、将来的に路線を維持していくことは難しくなると想定される。

【交通事業者ヒアリング調査結果】

○今後の課題

- ・利用者が少なければ、運行本数が減らさざるをえなくなり、運行本数が減ると、利用者が更に減少し、更に運行本数が減らさざるをえなくなる悪循環の状況である。
- ・メインターゲットである高校生は少子化の影響で子どもの数が減っているため、今後利用者は減ることが予想される。
- ・運転士の確保が一番の課題である。運転士不足により、令和元年10月より運行便数を減便する。
- ・今後利用者の減少や運転士不足により、更に減便する可能性があり、将来的に路線を維持していくことは難しくなると想定される。

④ 市営バス

1) 運行状況

【運行状況】

- ・市営バスの路線バスのメルバスは5路線運行されており、石動駅を起点として各地を經由して石動駅に戻るルートである。
- ・メルバスの運行本数は、平日が4.5～9便、休日が3～7便運行している。
- ・市営バスの変則デマンド式乗合タクシーの乗合タクシーは、定時・定路線で前日までに予約がある場合のみ運行する。
- ・乗合タクシーは平日のみの運行で5路線運行しており、運行本数は2～3便である。

図表 67 メルバスの運行状況

路線	運行区間			キロ程 (km)	運行本数
	発	経由	着		
津沢線（平日）	石動駅	津沢	石動駅	32.0	9便
津沢線（土日祝日）	石動駅	津沢	石動駅		7便
正得線（平日）	石動駅	七社	石動駅	21.9	6便
正得線（土日祝日）	石動駅	七社	石動駅		4便
宮島線（平日）	石動駅	森屋	石動駅	24.0	4.5便
宮島線（土日祝日）	石動駅	森屋	石動駅		3便
宮島線（スクールバス便）	宮島温泉	東部小学校	石動駅	9.2	0.5便
南谷線（平日）	石動駅	嘉例谷	石動駅	25.4	6便
南谷線（土日祝日）	石動駅	嘉例谷	石動駅		3便
蟹谷線（平日）	石動駅	コミュニティプラザ	石動駅	24.8	7便
蟹谷線（土日祝日）	石動駅	コミュニティプラザ	石動駅		4便

※宮島線（スクールバス便）は小学校の学校期間中にのみ運行。

※運行本数は片道を0.5便、往復を1便とする。

図表 68 乗合タクシーの運行状況

路線	運行区間			キロ程 (km)	運行本数
	発	経由	着		
岡線	岡公民館	芹川	保健福祉センター	7.6	2便
五間橋線	五間橋	安楽寺	石動駅	3.6	3便
内山・臼谷線	内山	末友	北陸中央病院前	18.8	2便
小森谷線	蓑輪中央	小森谷	北陸中央病院前	13.0	2便
水島線	胡麻島	上後壱	津沢	5.4	3便

※運行本数は片道を0.5便、往復を1便とする。

※乗合タクシーは平日のみ運行。

※乗合タクシーを利用する場合は、前日午後9時までに電話で予約が必要。

- ・市営バスの運賃は、メルバスと乗合タクシーが共通で、大人は1日 200 円であり、お得に利用できる12枚綴りの回数券や定期券（1か月、6か月、1年）もある。
- ・平成29年6月より高齢者（満75歳以上の方及び満75歳未満の後期高齢者医療被保険者）の運賃を無料化した。
- ・小矢部市営バスの運賃は、近隣自治体に比べ、比較的安い運賃である。

図表 69 市営バスの運賃

	大人（中学生以上）	小学生・障がい者など	高齢者※及び未就学児
1日運賃※	200円	100円	無料

※1日運賃：1日乗り放題。料金と引き換えに1日利用券が発行され、2回目以降の降車時に1日利用券を提示。

※高齢者：満75歳以上の方及び満75歳未満の後期高齢者医療被保険者。

【回数券 1セット12枚つづり】

大人 2,100円 小学生、障がい者等 1,050円

【定期券】

1か月定期券・・・大人 3,140円 小学生、障がい者等 1,570円

6か月定期券・・・大人 15,710円 小学生、障がい者等 7,860円

1年定期券・・・大人 25,140円 小学生、障がい者等 12,570円

※資料：小矢部市生活環境課（令和元年10月時点）

図表 70 近隣自治体のコミュニティバスの運賃

自治体	コミュニティバス愛称	コミュニティバスの運賃
高岡市	市公営バス (福岡地域)	1乗車：100円、1日券（1日乗り放題）：200円 回数券（11枚綴り）：1,000円 定期券（1か月）：4,110円 ※70歳以上は身分証明書などの提示で無料
砺波市	市公営バス	1乗車：100円※庄川線は200円～600円 回数券（11枚綴り）：1,000円 定期券（1か月）：1,750円
南砺市	なんバス	1乗車：200円、1日券（1日乗り放題）：400円 回数券（13枚綴り）：2,050円 定期券（1か月）：4,930円 シルバーパス（満70歳以上の市内居住者、1年間乗り放題）：5,000円
射水市	きときとバス	1乗車：200円、1日券（1日乗り放題）：300円 回数券（12枚綴り）：2,000円 定期券（1か月）：4,000円

※資料：小矢部市生活環境課（令和元年8月時点）

【運行事業者】

- ・市営バスの運行は、道路運送法 79 条に規定される自家用有償旅客運送のうち、『市町村有償運送』という形式をとっており、市が運営し交通事業者に運行を委託している。
- ・運行事業者は、競争入札で最低価格提示者と契約している。
- ・メルバスは石動タクシー、乗合タクシーは小森谷線を津沢タクシー、岡線、水島線をひまわりタクシー、五間橋線、内山・臼谷線を石動タクシーが運行している。

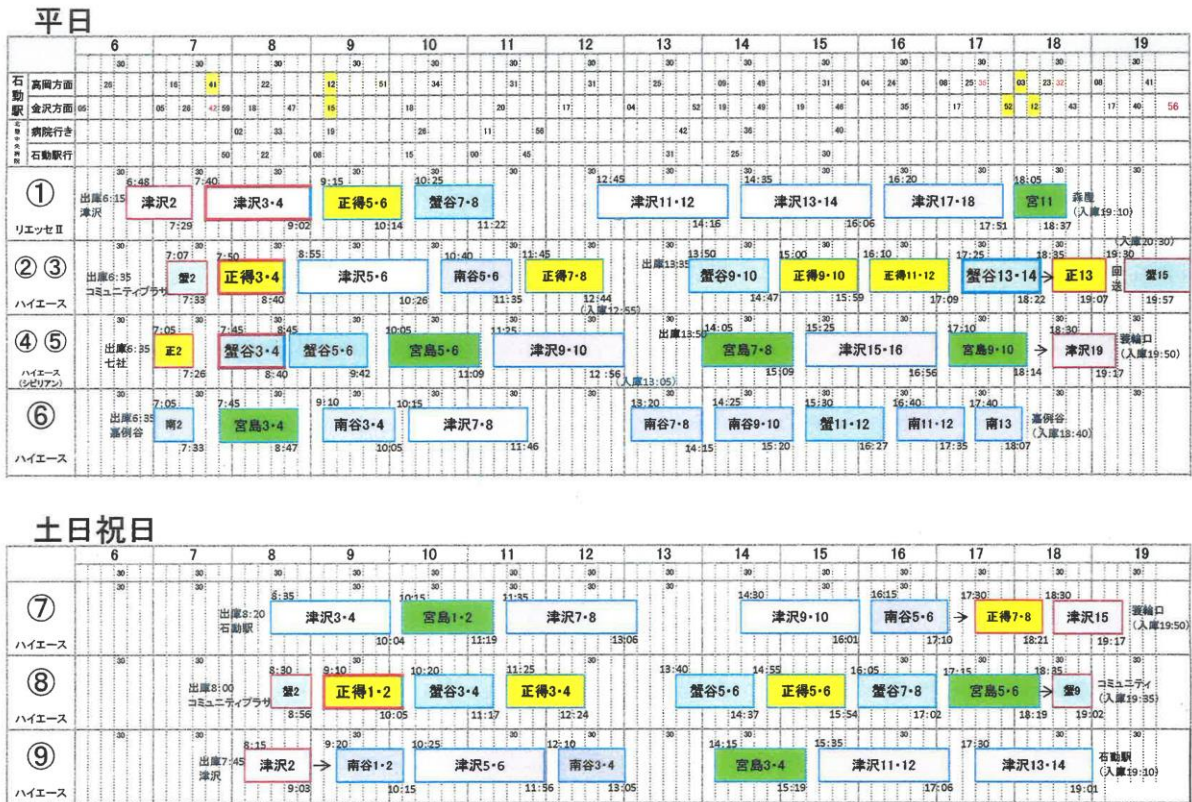
図表 71 市営バスの運行事業者

メルバス	全路線・・・石動タクシー
乗合タクシー	小森谷線・・・津沢タクシー 岡線、水島線・・・ひまわりタクシー 五間橋線、内山・臼谷線・・・石動タクシー

【車両運用】

- ・市営バスのメルバスは、平日 4 台で運行しており、マイクロバス（リエッセⅡ）1 台、ハイエース 3 台で様々な路線を運行している。休日はハイエース 3 台で様々な路線を運行している。

図表 72 メルバスの車両運用



※資料：小矢部市生活環境課資料

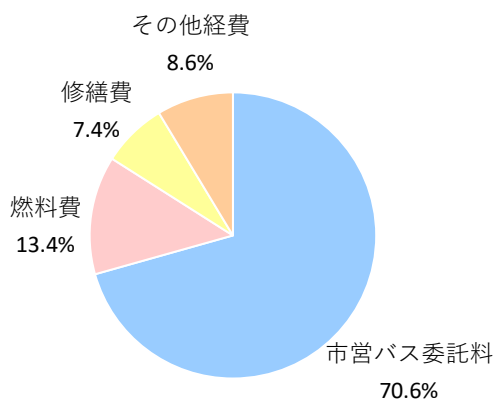
【収支状況】

- ・平成 30 年度市営バスの収支状況は、収益が 12,165 千円、経費が 45,676 千円、市負担額が 33,511 千円であり、収支率は 26.6%である。
- ・経費の内訳は、市営バス委託料が 70.6%で最も多く、次いで燃料費が 13.4%、修繕費が 7.4%を占める。
- ・平成 30 年度市営バスの利用者 1 人あたりの経費は、メルバスが 640 円/人、乗合タクシーが 3,558 円/人である。

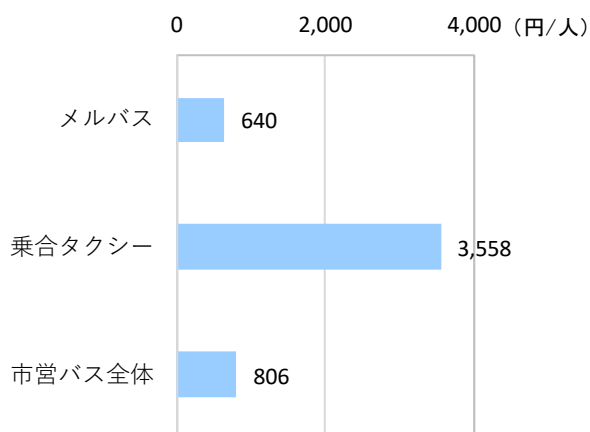
図表 73 平成 30 年度市営バスの収支状況

収益（千円）	経費（千円）	市負担額（千円）	収支率
12,165	45,676	33,511	26.6%

図表 74 平成 30 年度市営バスの経費内訳



図表 75 平成 30 年度市営バスの利用者 1 人あたりの経費

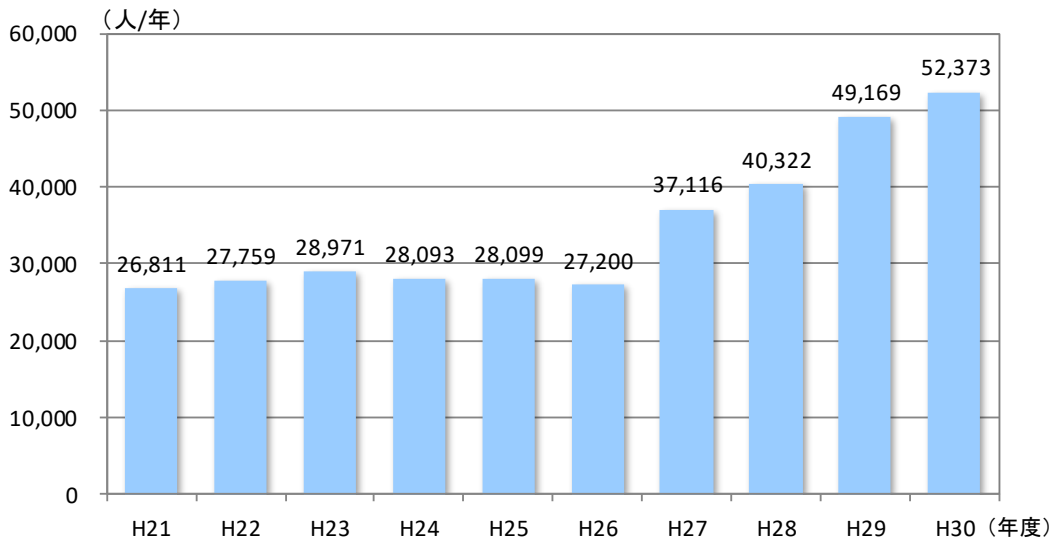


2) 利用状況

【メルバスの利用概況】

- ・メルバスの全路線の年利用者数は、平成 26 年度までは横ばいで推移していたが、平成 27 年度（平成 27 年 7 月より路線の改正や増便、土日祝日運行を開始）を機に増加し、平成 29 年 6 月より 75 歳以上の方等の運賃の無料化もあり、増加傾向を維持し、平成 30 年度は 52,373 人/年の利用があり、平成 26 年度に比べ 9 割（+25,173 人）増加した。
- ・メルバスの全路線の 1 便当たりの利用者数は、平成 23 年度から平成 27 年度までは減少傾向にあったが、平成 28 年度以降増加傾向にあり、平成 30 年度は 4.8 人/便である。

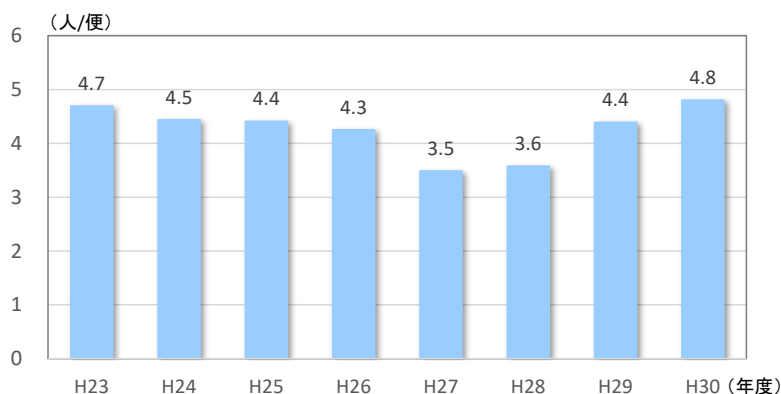
図表 76 メルバスの全路線の年間利用者数（輸送延人員）の推移



※メルバスは平成 27 年 7 月より路線の改正や増便、土日祝日運行を開始し、平成 30 年 11 月 27 日に時刻表を改正した。また、平成 29 年 6 月より満 75 歳以上の方及び満 75 歳未満の後期高齢者医療被保険者の運賃を無料化した。

※資料：小矢部市生活環境課資料

図表 77 メルバスの全路線の 1 便当たりの利用者数の推移



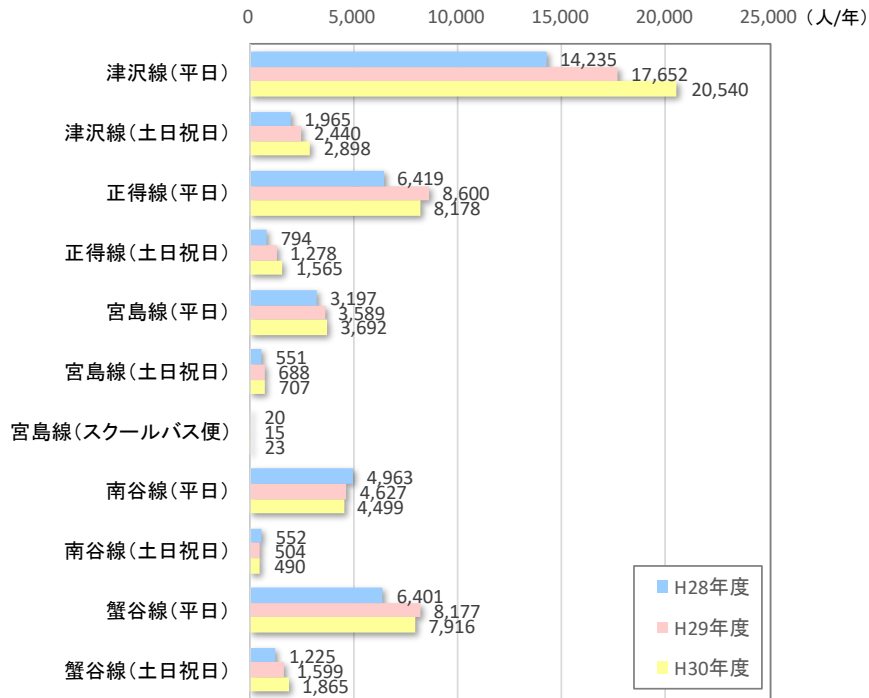
※メルバスは平成 27 年 7 月より路線の改正や増便、土日祝日運行を開始し、平成 30 年 11 月 27 日に時刻表を改正した。また、平成 29 年 6 月より満 75 歳以上の方及び満 75 歳未満の後期高齢者医療被保険者の運賃を無料化した。

※1 便あたり利用者数の 1 便は、片道を 0.5 便、往復を 1 便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

- ・メルバスの路線別利用者数の推移は、どの路線も概ね全路線と同様の傾向にあり平成 28 年度から平成 30 年度に増加傾向にあるが、津沢線（平日）は伸びが大きく、南谷線（平日・土日祝日）や宮島線（平日・土日祝日・スクールバス便）は横ばい傾向にある。
- ・平成 30 年度のメルバスの路線別 1 便あたりの利用者数は、津沢線（平日）が最も多く 9.4 人/便であり、次いで正得線（平日）が 5.6 人/便であり、全路線を上回っている。

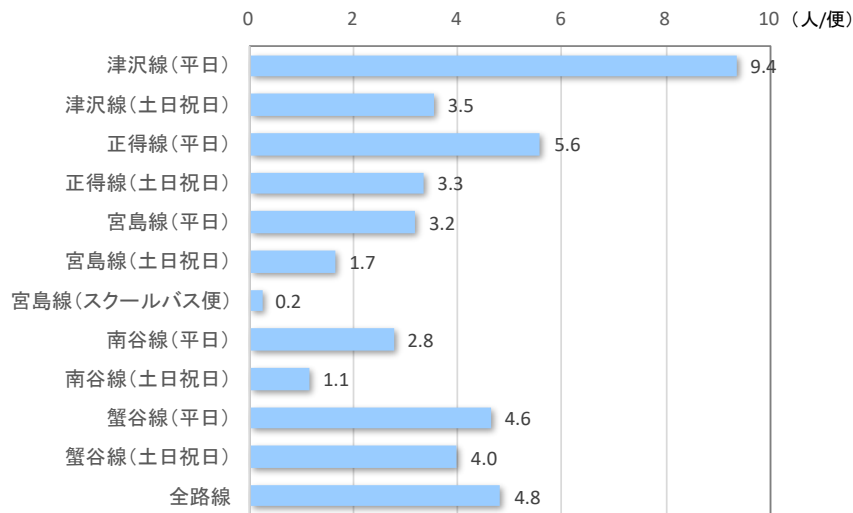
図表 78 メルバスの路線別利用者数の推移



※メルバスは平成 27 年 7 月より路線の改正や増便、土日祝日運行を開始し、平成 30 年 11 月 27 日に時刻表を改正した。また、平成 29 年 6 月より満 75 歳以上の方及び満 75 歳未満の後期高齢者医療被保険者の運賃を無料化した。

※資料：小矢部市生活環境課資料

図表 79 平成 30 年度メルバスの路線別 1 便あたりの利用者数



※メルバスは平成 27 年 7 月より路線の改正や増便、土日祝日運行を開始し、平成 30 年 11 月 27 日に時刻表を改正した。また、平成 29 年 6 月より満 75 歳以上の方及び満 75 歳未満の後期高齢者医療被保険者の運賃を無料化した。

※1 便あたり利用者数の 1 便は、片道を 0.5 便、往復を 1 便とする。

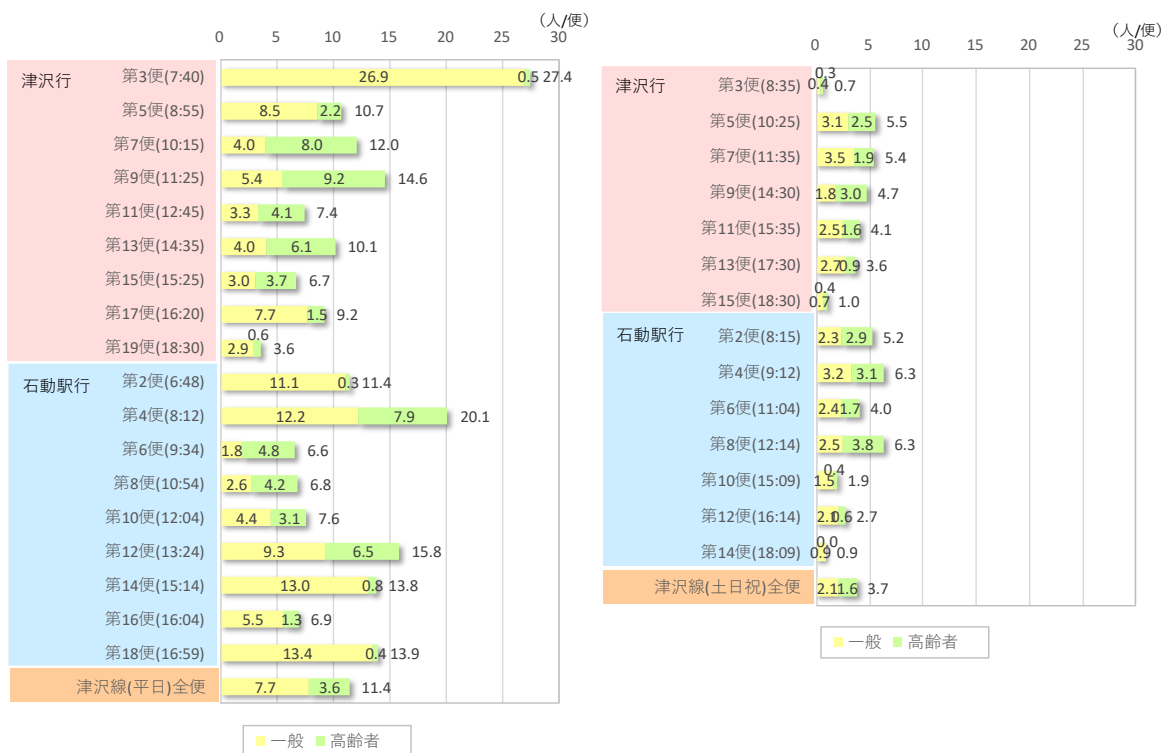
※資料：小矢部市生活環境課資料

【メルバスの路線別便別利用状況】

○津沢線

- ・メルバスの津沢線の便別1便あたりの利用者数をみると、平日は第3便（津沢行7:40）が27.4人/便と最も多く、次いで第4便（石動駅行8:12）が20.1人/便であり、朝の利用が多い。朝以外も1便あたりの利用者数が10人/便を上回る時間帯が多く、平日の全便平均は11.4人/便である。
- ・休日は第4便（石動駅行9:12）及び第8便（石動駅行12:14）が6.3人/便と最も多く、次いで第5便（津沢行10:25）が5.5人/便であり、平日に比べ利用が少なく、休日の全便平均は3.7人/便である。

図表 80 平成 30 年度 時刻表改正後津沢線便別 1 便あたりの利用者数（左：平日、右：休日）



※平成 30 年 11 月 27 日時刻表を改正、平成 30 年 11 月 27 日から平成 31 年 3 月 31 日までの利用状況。

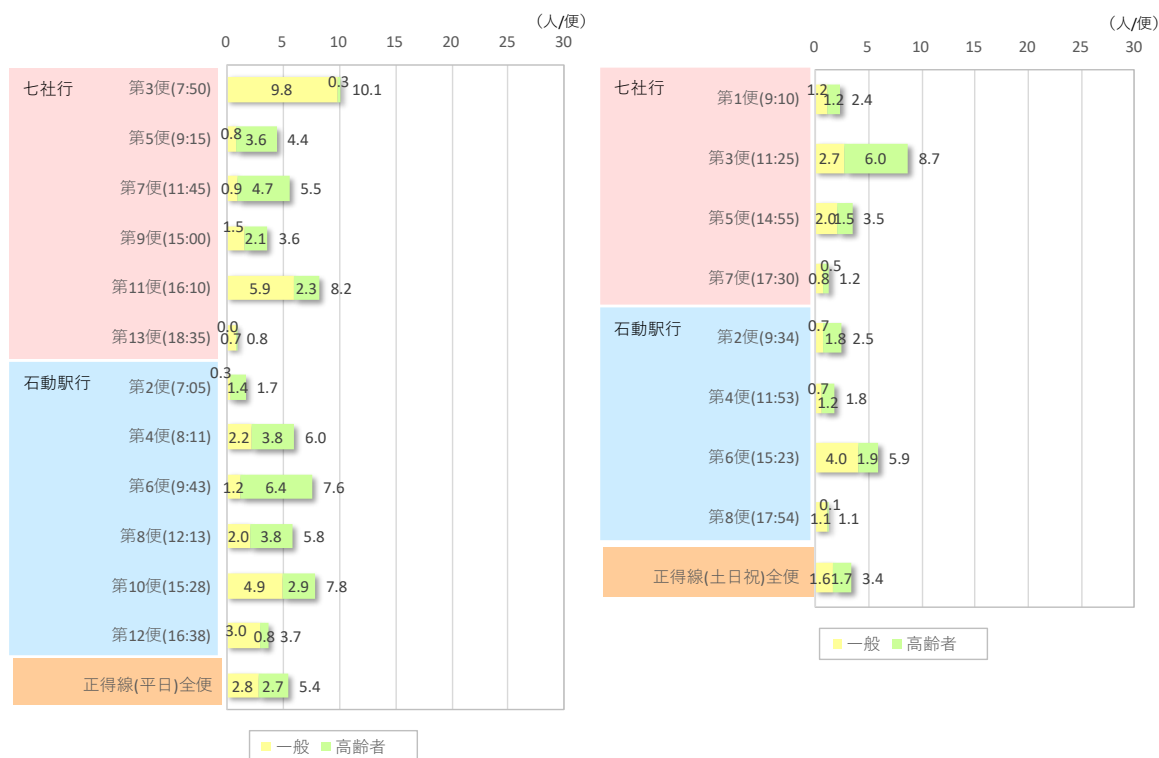
※1 便あたり利用者数の 1 便は、片道を 0.5 便、往復を 1 便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

○正得線

- ・メルバスの正得線の便別1便あたりの利用者数をみると、平日は第3便（七社行7:50）が10.1人/便と最も多く、次いで第11便（七社行16:10）が8.2人/便であり、朝や夕方の利用が多い。平日の全便平均は5.4人/便である。
- ・休日は第3便（七社行11:25）が8.7人/便と最も多く、次いで第6便（石動駅行15:23）が5.9人/便であり、平日に比べ利用が少なく、休日の全便平均は3.4人/便である。

図表 81 平成30年度時刻表改正後正得線便別1便あたりの利用者数（左：平日、右：休日）



※平成30年11月27日時刻表を改正、平成30年11月27日から平成31年3月31日までの利用状況。

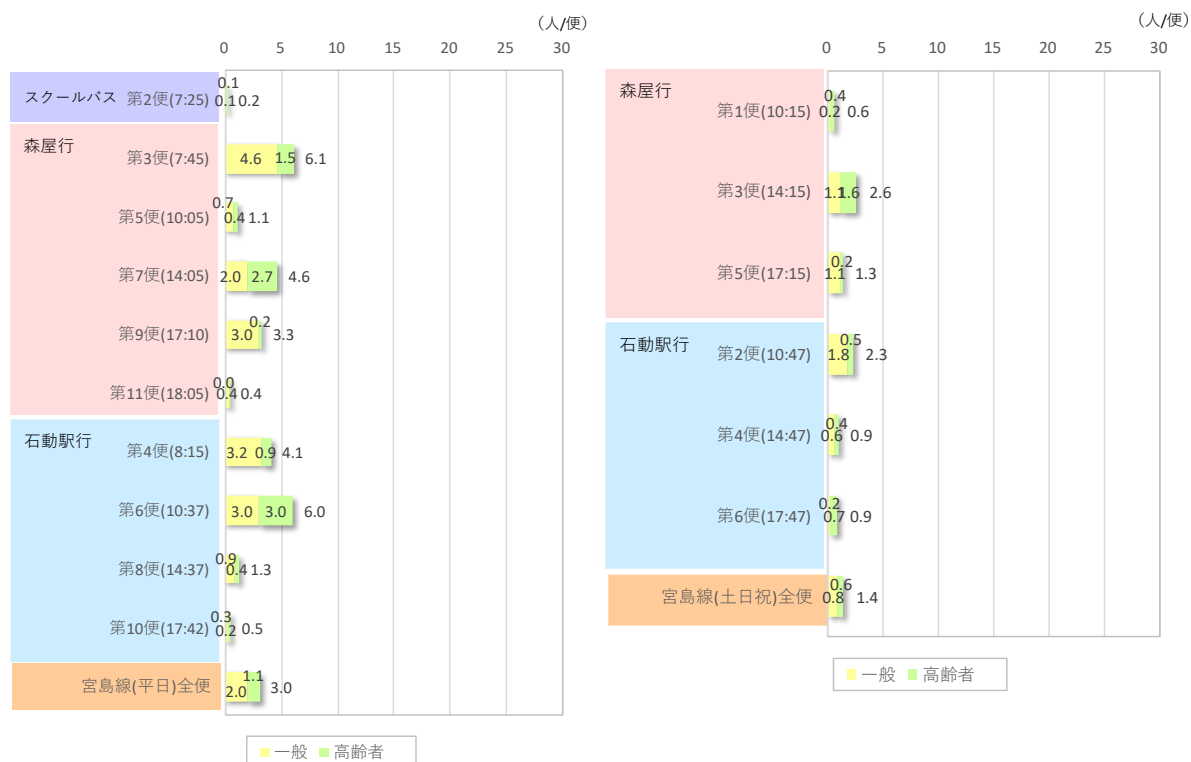
※1便あたり利用者数の1便は、片道を0.5便、往復を1便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

○宮島線

- ・メルバスの宮島線の便別 1 便あたりの利用者数をみると、平日は第 3 便（森屋行 7：45）が 6.1 人/便と最も多く、次いで第 6 便（石動駅行 10：37）が 6.0 人/便であり、平日の全便平均は 3.0 人/便である。
- ・休日は第 3 便（森屋行 14：15）が 2.6 人/便と最も多く、次いで第 2 便（石動駅行 10：47）が 2.3 人/便であり、平日に比べ利用が少なく、休日の全便平均は 1.4 人/便である。

図表 82 平成 30 年度 時刻表改正後宮島線便別 1 便あたりの利用者数（左：平日、右：休日）



※平成 30 年 11 月 27 日時刻表を改正、平成 30 年 11 月 27 日から平成 31 年 3 月 31 日までの利用状況。

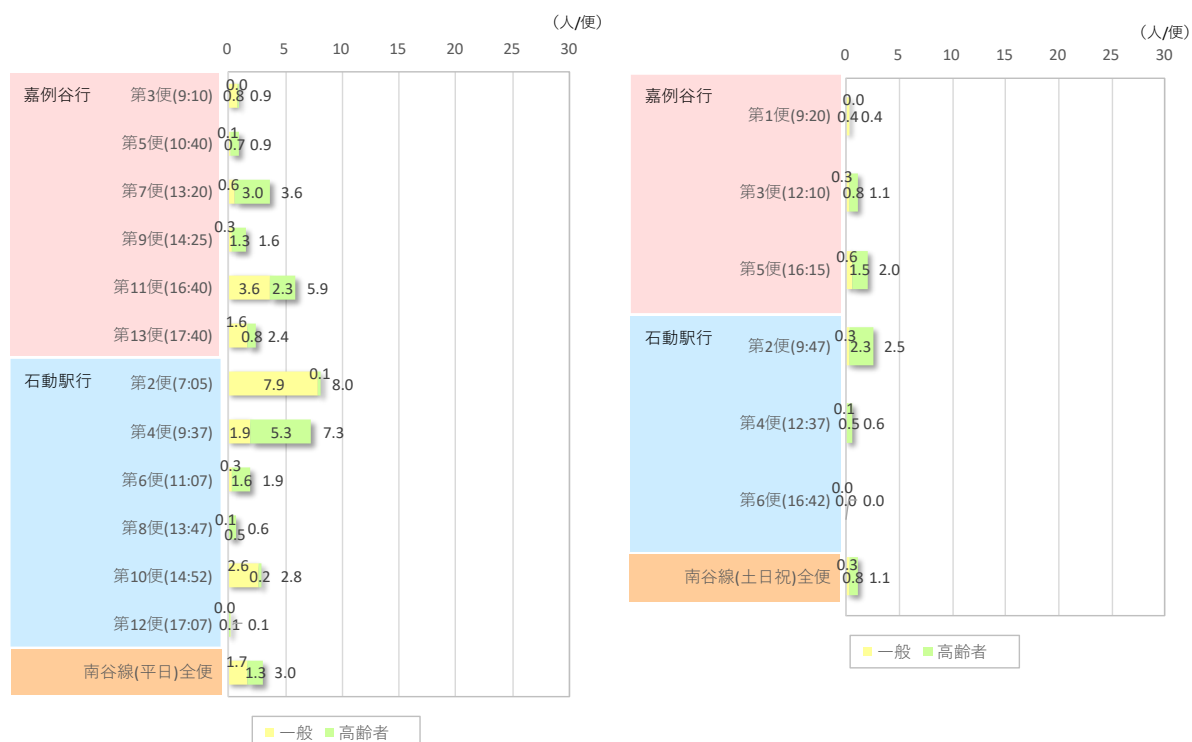
※ 1 便あたり利用者数の 1 便は、片道を 0.5 便、往復を 1 便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

○南谷線

- ・メルバスの南谷線の便別1便あたりの利用者数をみると、平日は第2便（石動駅行 7：05）が8.0人/便と最も多く、次いで第4便（石動駅行 9：37）が7.3人/便であり、平日の全便平均は3.0人/便である。
- ・休日は第2便（石動駅行 9：47）が2.5人/便と最も多く、次いで第5便（嘉例谷行 16：15）が2.0人/便であり、平日に比べ利用が少なく、休日の全便平均は1.1人/便である。

図表 83 平成30年度時刻表改正後南谷線便別1便あたりの利用者数（左：平日、右：休日）



※平成30年11月27日時刻表を改正、平成30年11月27日から平成31年3月31日までの利用状況。

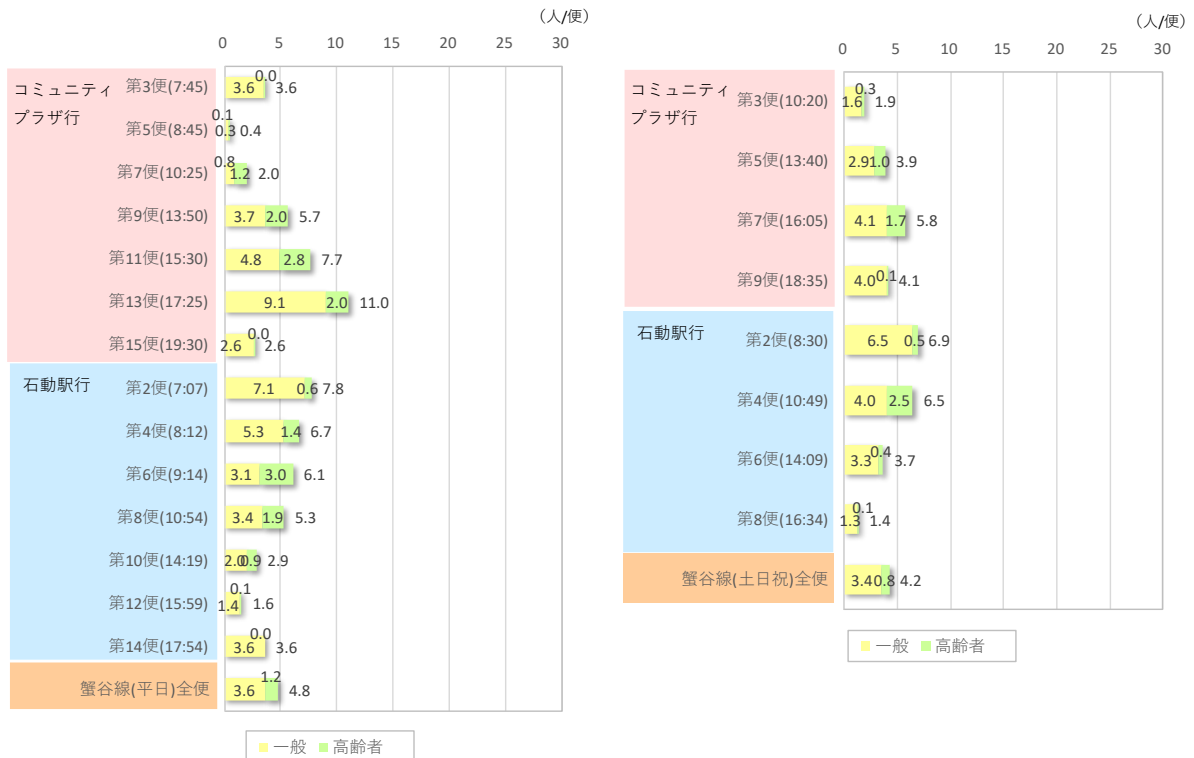
※1便あたり利用者数の1便は、片道を0.5便、往復を1便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

○蟹谷線

- ・メルバスの蟹谷線の便別1便あたりの利用者数をみると、平日は第13便（コミュニティプラザ行17：25）が11.0人/便と最も多く、次いで第2便（石動駅行7：07）が7.8人/便であり、平日の全便平均は4.8人/便である。
- ・休日は第2便（石動駅行8：30）が6.9人/便と最も多く、次いで第4便（石動駅行10：49）が6.5人/便であり、平日に比べ利用がやや少なく、休日の全便平均は4.2人/便である。

図表 84 平成30年度時刻表改正後蟹谷線便別1便あたりの利用者数（左：平日、右：休日）



※平成30年11月27日時刻表を改正、平成30年11月27日から平成31年3月31日までの利用状況。

※1便あたり利用者数の1便は、片道を0.5便、往復を1便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

○メルバス全線

- ・津沢線の平日（11.4人/便）、正得線の平日（5.4人/便）や蟹谷線の平日（4.8人/便）・休日（4.2人/便）は一定程度の利用がみられる。
- ・丘陵地を走る宮島線の平日（3.0人/便）・休日（1.4人/便）や南谷線平日（3.0人/便）・休日（1.1人/便）は利用が少ない。
- ・平日の利用に比べ、休日の利用は少ない。

図表 85 メルバスの平成 30 年度時刻表改正後の路線別 1 便あたり利用者数

路線	平日の 1 便あたり利用者数	休日の 1 便あたり利用者数
津沢線	11.4 人/便	3.7 人/便
正得線	5.4 人/便	3.4 人/便
宮島線	3.0 人/便	1.4 人/便
南谷線	3.0 人/便	1.1 人/便
蟹谷線	4.8 人/便	4.2 人/便
全路線	6.1 人/便	3.0 人/便

※ ■ : 5.0 人/便以上、■ : 4.0 人/便以上 5.0 人/便未満、■ : 4.0 人/便未満

※平成 30 年 11 月 27 日時刻表を改正、平成 30 年 11 月 27 日から平成 31 年 3 月 31 日までの利用状況。

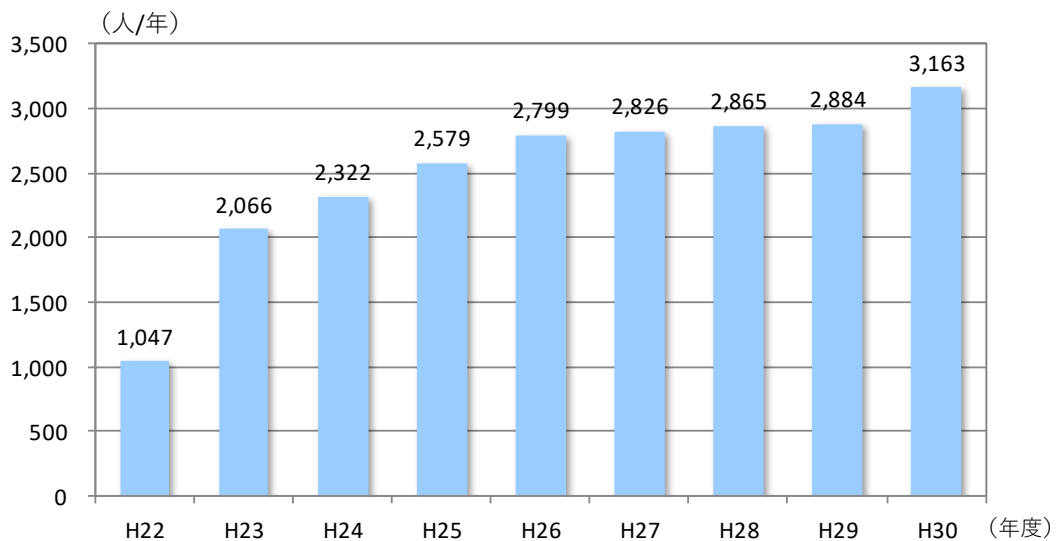
※ 1 便あたり利用者数の 1 便は、片道を 0.5 便、往復を 1 便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

【乗合タクシーの利用概況】

- 乗合タクシーの全路線の年利用者数は、平成 22 年度から平成 26 年度までは増加傾向にあり、平成 27 年度から平成 29 年度は微増、平成 29 年 6 月より 75 歳以上の方等の運賃の無料化もあり、平成 30 年度は増加し、3,163 人/年の利用があり、平成 29 年度に比べ約 1 割（+279 人）増加した。
- 乗合タクシーの全路線の 1 便当たりの利用者数は、平成 24 年度以降概ね横ばいであるが、平成 30 年度はやや増加し、1.7 人/便である。

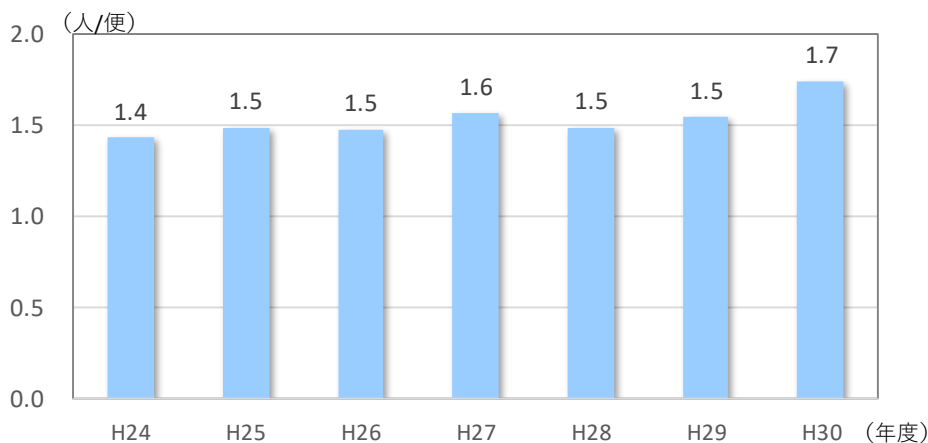
図表 86 乗合タクシーの全路線の年間利用者数（輸送延人員）の推移



※乗合タクシー（市営変則デマンド式乗合タクシー）は平成 22 年 12 月に「小森谷線」を新設し 5 路線による運行を開始し、平成 27 年 6 月より「岡線」、「水島線」を新設し 6 路線による運行を開始し、平成 30 年 11 月より「津沢南部線」を廃止し 5 路線による運行を開始した。また、平成 29 年 6 月より満 75 歳以上の方及び満 75 歳未満の後期高齢者医療被保険者の運賃を無料化した。

※資料：小矢部市生活環境課資料

図表 87 乗合タクシーの全路線の 1 便当たりの利用者数の推移



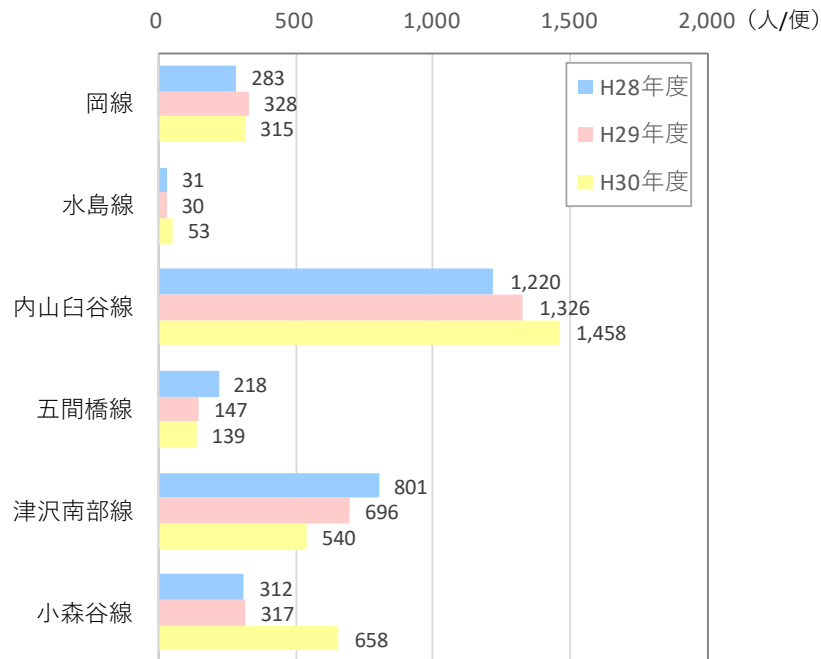
※乗合タクシー（市営変則デマンド式乗合タクシー）は平成 22 年 12 月に「小森谷線」を新設し 5 路線による運行を開始し、平成 27 年 6 月より「岡線」、「水島線」を新設し 6 路線による運行を開始し、平成 30 年 11 月より「津沢南部線」を廃止し 5 路線による運行を開始した。また、平成 29 年 6 月より満 75 歳以上の方及び満 75 歳未満の後期高齢者医療被保険者の運賃を無料化した。

※1 便あたり利用者数の 1 便は、片道を 0.5 便、往復を 1 便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

- ・乗合タクシーの路線別利用者数の推移は、どの路線も概ね全路線と同様の傾向にあり平成 28 年度から平成 30 年度に増加傾向にあるが、五間橋線や津沢南部線は横ばい傾向にある。
- ・平成 30 年度のメルバスの路線別 1 便あたりの利用者数は、内山臼谷線が最も多く 2.6 人/便であり、全路線を上回っており、次いで水島線や小森谷線が 1.7 人/便であり、全路線と同程度である。

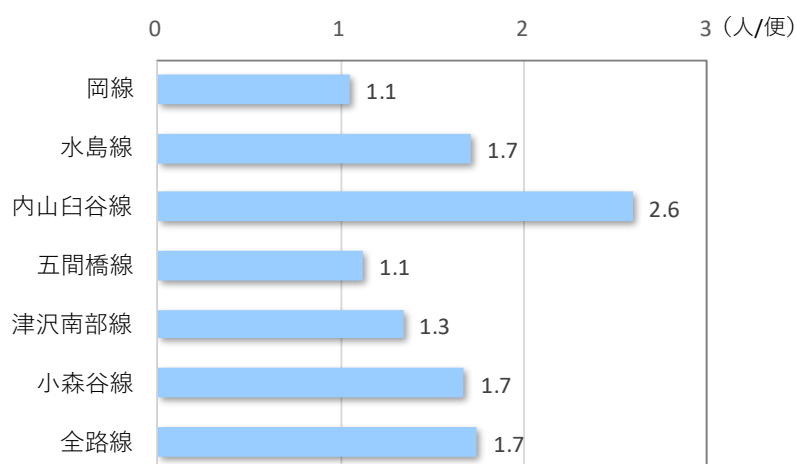
図表 88 乗合タクシーの路線別利用者数の推移



※乗合タクシー（市営変則デマンド式乗合タクシー）は平成 22 年 12 月に「小森谷線」を新設し 5 路線による運行を開始し、平成 27 年 6 月より「岡線」、「水島線」を新設し 6 路線による運行を開始し、平成 30 年 11 月より「津沢南部線」を廃止し 5 路線による運行を開始した。また、平成 29 年 6 月より満 75 歳以上の方及び満 75 歳未満の後期高齢者医療被保険者の運賃を無料化した。

※資料：小矢部市生活環境課資料

図表 89 平成 30 年度 乗合タクシーの路線別 1 便あたりの利用者数



※乗合タクシー（市営変則デマンド式乗合タクシー）は平成 22 年 12 月に「小森谷線」を新設し 5 路線による運行を開始し、平成 27 年 6 月より「岡線」、「水島線」を新設し 6 路線による運行を開始し、平成 30 年 11 月より「津沢南部線」を廃止し 5 路線による運行を開始した。また、平成 29 年 6 月より満 75 歳以上の方及び満 75 歳未満の後期高齢者医療被保険者の運賃を無料化した。

※1 便あたり利用者数の 1 便は、片道を 0.5 便、往復を 1 便とする。

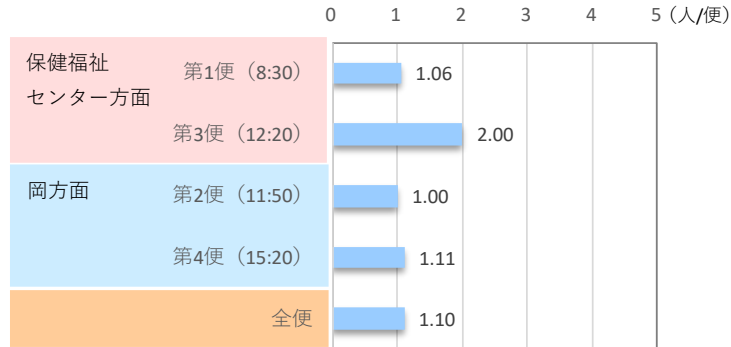
※資料：小矢部市生活環境課資料

【乗合タクシーの路線別便別利用状況】

○岡線

- 乗合タクシーの岡線の便別1便あたりの利用者数をみると、1.00～2.00人/便の利用であり、全便平均は1.10人/便である。

図表 90 平成30年度時刻表改正後 岡線便別1便あたりの利用者数

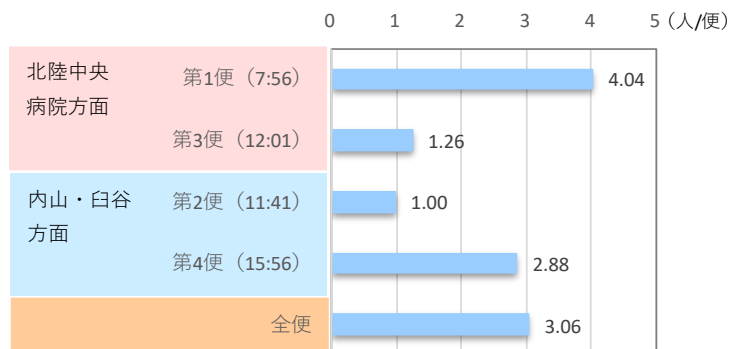


※平成30年11月27日時刻表を改正、平成30年11月27日から平成31年3月31日までの利用状況。
 ※1便あたり利用者数の1便は、片道を0.5便、往復を1便とする。
 ※資料：小矢部市生活環境課資料

○内山・臼谷線

- 乗合タクシーの内山・臼谷線の便別1便あたりの利用者数をみると、第1便（北陸中央病院方面7:56）が4.04人/便の利用であり、次いで第4便（内山・臼谷方面15:56）が2.88人/便であり、全便平均は3.06人/便である。

図表 91 平成30年度時刻表改正後 内山・臼谷線便別1便あたりの利用者数

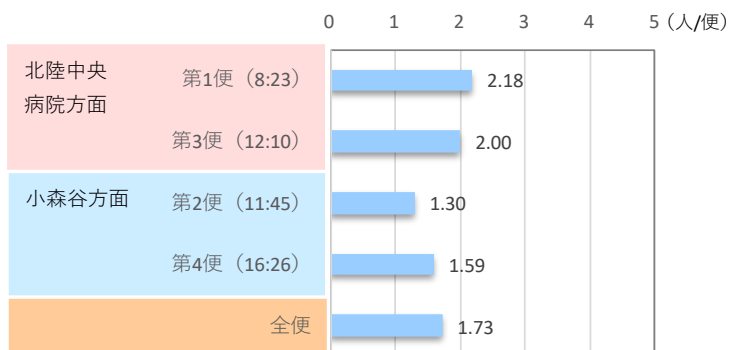


※平成30年11月27日時刻表を改正、平成30年11月27日から平成31年3月31日までの利用状況。
 ※1便あたり利用者数の1便は、片道を0.5便、往復を1便とする。
 ※資料：小矢部市生活環境課資料

○小森谷線

- 乗合タクシーの小森谷線の便別1便あたりの利用者数をみると、第1便（北陸中央病院方面 8：23）が2.18人/便の利用であり、次いで第3便（北陸中央病院方面 12：10）が2.00人/便であり、全便平均は1.73人/便である。

図表 92 平成30年度時刻表改正後 小森谷線便別1便あたりの利用者数



※平成30年11月27日時刻表を改正、平成30年11月27日から平成31年3月31日までの利用状況。

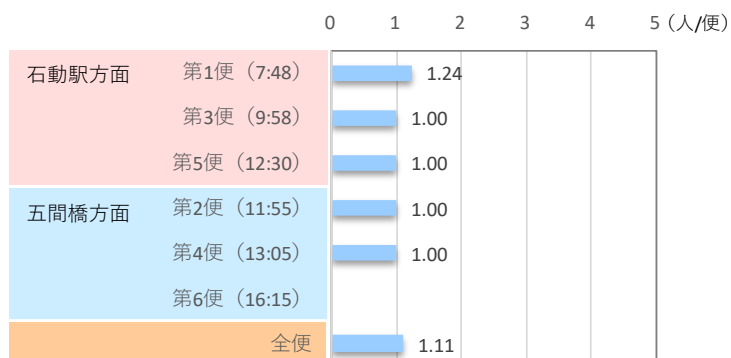
※1便あたり利用者数の1便は、片道を0.5便、往復を1便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

○五間橋線

- 乗合タクシーの五間橋線の便別1便あたりの利用者数をみると、1.00～1.24人/便の利用であり、全便平均は1.11人/便である。

図表 93 平成30年度時刻表改正後 五間橋線便別1便あたりの利用者数



※平成30年11月27日時刻表を改正、平成30年11月27日から平成31年3月31日までの利用状況（予約がなかったため、第6便は運行していない）。

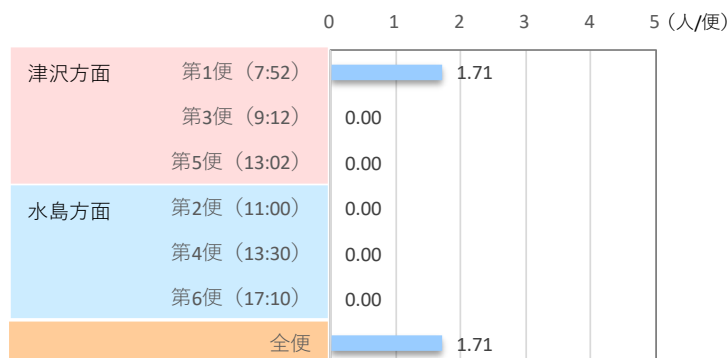
※1便あたり利用者数の1便は、片道を0.5便、往復を1便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

○水島線

- 乗合タクシーの水島線の便別 1 便あたりの利用者数をみると、第 1 便のみの運行で 1.71 人/便である。

図表 94 平成 30 年度 時刻表改正後 水島線便別 1 便あたりの利用者数



※平成 30 年 11 月 27 日時刻表を改正、平成 30 年 11 月 27 日から平成 31 年 3 月 31 日までの利用状況（予約がなかったため、第 2 便、第 3 便、第 4 便、第 5 便、第 6 便は運行していない）。

※1 便あたり利用者数の 1 便は、片道を 0.5 便、往復を 1 便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

○乗合タクシー全線

- 最も利用が多い内山・臼谷線で 3.1 人/便であり、他の路線は 2.0 人/便未満に留まり、利用が少ない。

図表 95 乗合タクシーの平成 30 年度時刻表改正後の路線別 1 便あたり利用者数

路線	平日の 1 便あたり利用者数
岡線	1.1 人/便
水島線	1.7 人/便
内山・臼谷線	3.1 人/便
五間橋線	1.1 人/便
小森谷線	1.7 人/便
全路線	2.0 人/便

※ ■ : 5.0 人/便以上、■ : 4.0 人/便以上 5.0 人/便未満、■ : 4.0 人/便未満

※平成 30 年 11 月 27 日時刻表を改正、平成 30 年 11 月 27 日から平成 31 年 3 月 31 日までの利用状況。

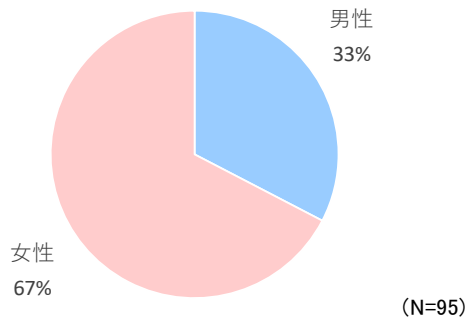
※1 便あたり利用者数の 1 便は、片道を 0.5 便、往復を 1 便とする。

※資料：小矢部市生活環境課資料

3) 利用者特性

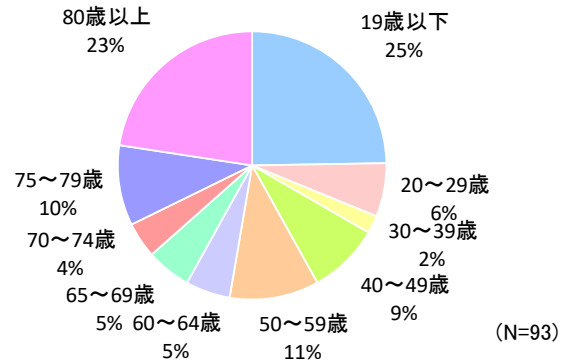
- ・市営バスの利用者は女性が約7割を占め、年齢は19歳以下が25%、60歳以上が47%である。
- ・市営バスの利用目的は、通勤・通学が42%、買い物が37%、通院が19%である。
- ・市営バス利用者は小矢部市内居住者が約8割、市外居住者が2割である。
- ・市営バスを初めて利用する人が1割、週に2回以上利用している人が約7割を占める。

図表 96 市営バス利用者の性別



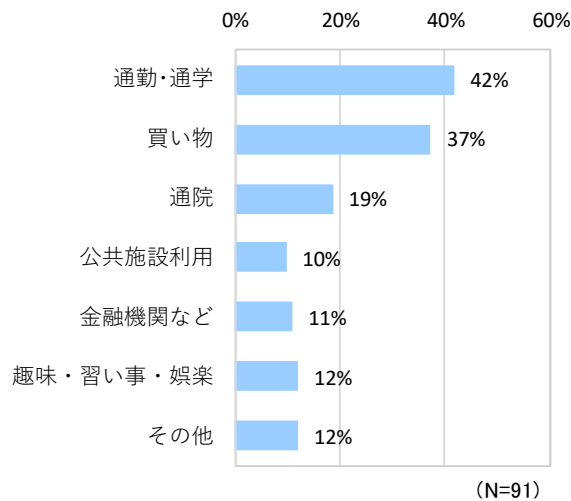
※資料：令和元年度利用者アンケート調査

図表 97 市営バス利用者の年齢



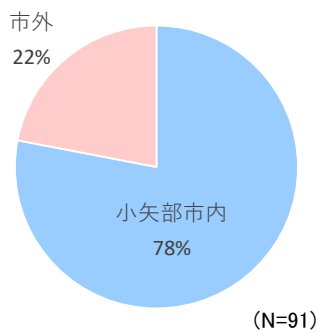
※資料：令和元年度利用者アンケート調査

図表 98 市営バスの利用目的（複数回答可）



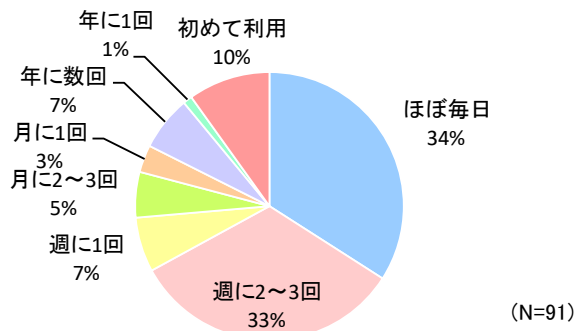
※資料：令和元年度利用者アンケート調査

図表 99 市営バス利用者の居住地



※資料：令和元年度利用者アンケート調査

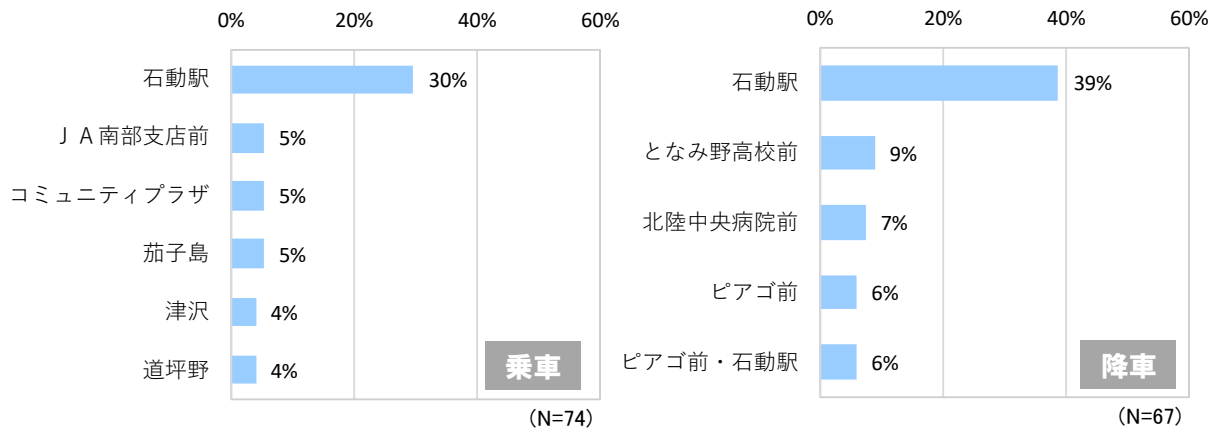
図 100 市営バスの利用頻度



※資料：令和元年度利用者アンケート調査

- 市営バスでよく利用するバス停は、石動駅が最も多く、目的地のバス停は通学先のとなみ野高校前や通院先の北陸中央病院前、買い物先のピアゴ前が多い。

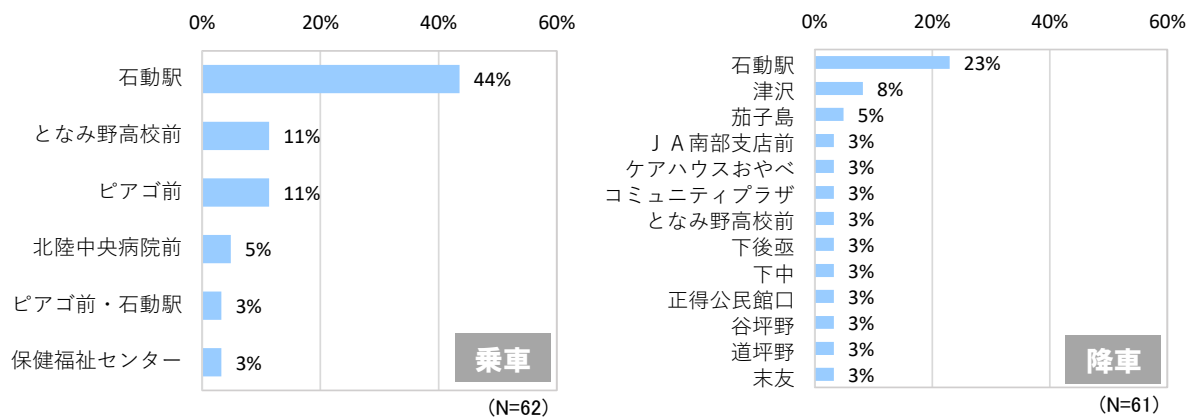
図表 101 行きによく利用するメルバスのバス停の上位5位内（左：乗車、右：降車）



※ピアゴ前・石動駅：ピアゴ前と石動駅の2バス停を記載した人。

※資料：令和元年度利用者アンケート調査

図表 102 帰りによく利用するメルバスのバス停の上位5位内（左：乗車、右：降車）



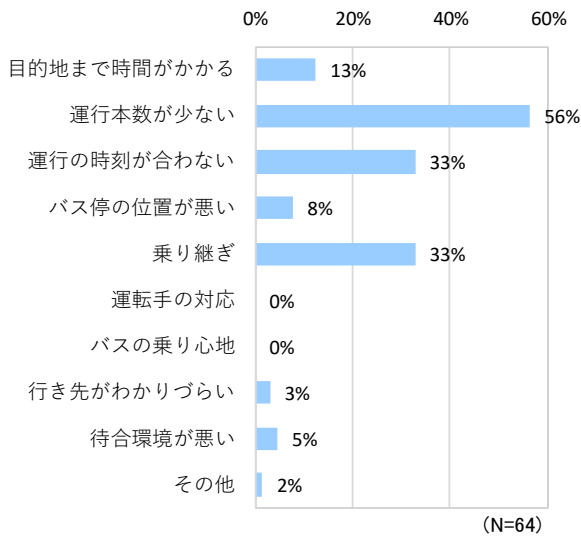
※ピアゴ前・石動駅：ピアゴ前と石動駅の2バス停を記載した人。

※資料：令和元年度利用者アンケート調査

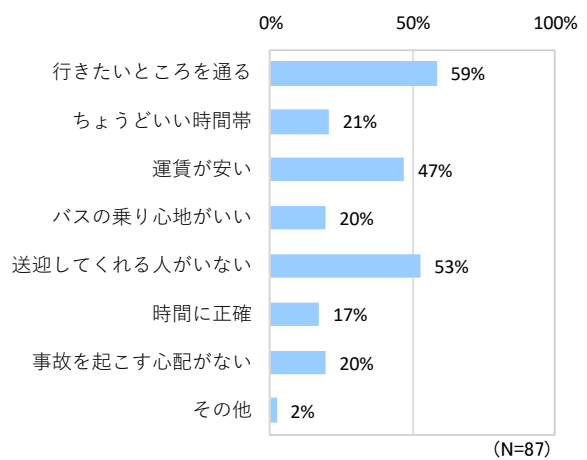
4) 利用者ニーズ

- 市営バスの改善要望は、運行本数が少ないが最も多く 56%を占め、次いで、運行の時刻が合わない及び乗り継ぎが 33%である。運行本数が少ない、運行時間が合わない、乗り継ぎが良くないと感じる人が多い。
- 市営バスの利用理由として、行きたい所を通るが 59%を占め、行き先（目的地）のニーズをある程度満たしていることが伺える。一方、利用理由として、送迎してくれる人がいないが 53%を占め、移動手段として欠かせない状況が推察される。
- 今後メルバスで利用したい区間は、乗車・降車とも石動駅が最も多く、目的地としては、北陸中央病院や三井アウトレットパーク北陸小矢部、アルビス、入浴施設が上位である。

図表 103 市営バスの改善要望（複数回答可）

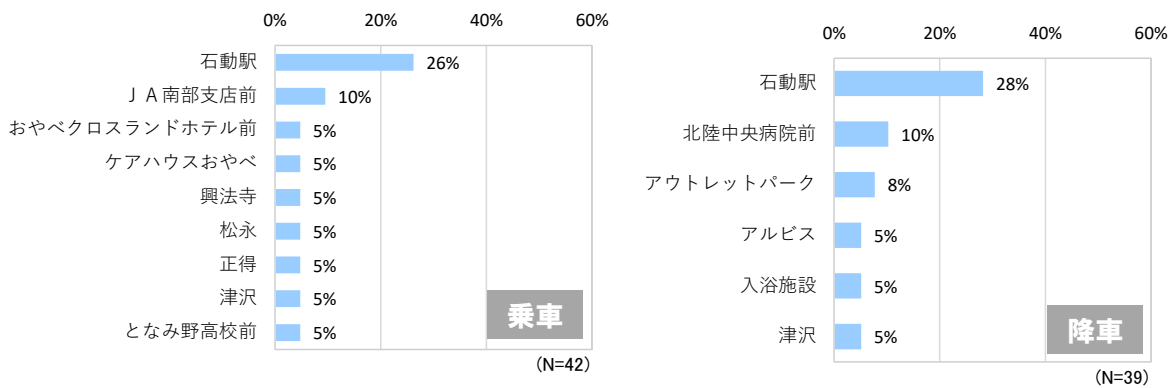


図表 104 市営バスの利用理由（複数回答可）



※資料：令和元年度利用者アンケート調査

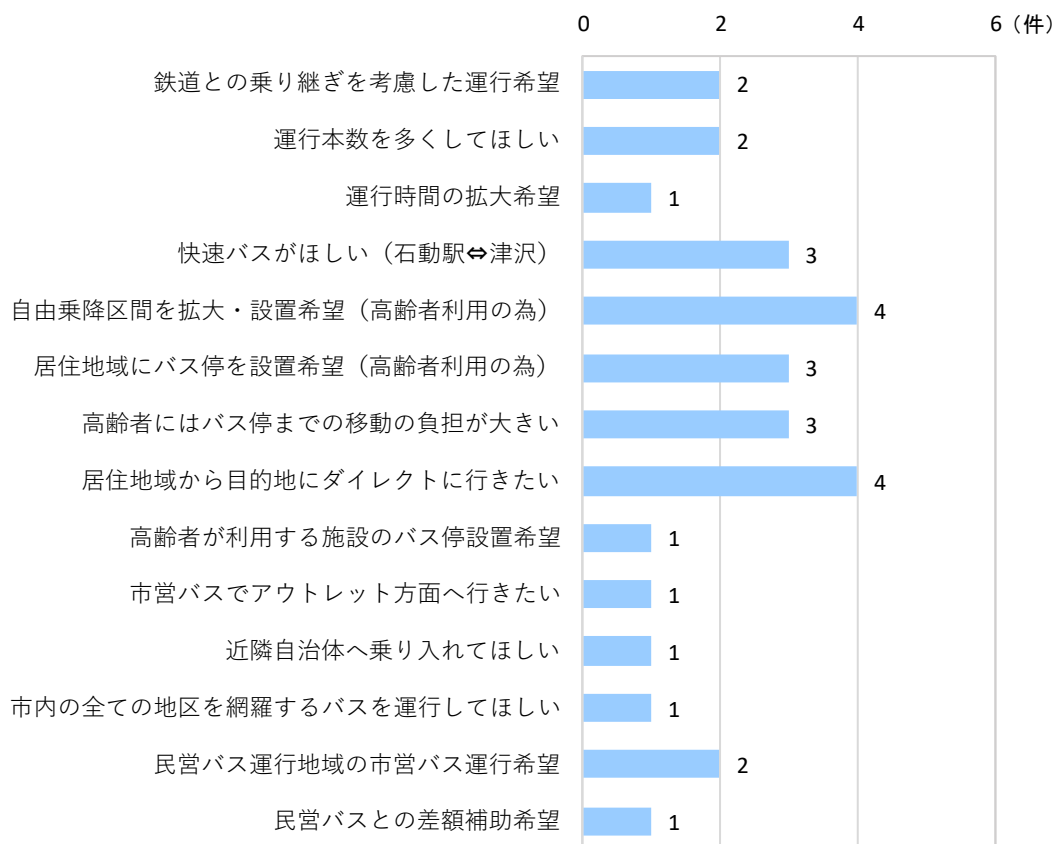
図表 105 今後メルバスで利用したい区間の上位5位内（左：乗車、右：降車）



※資料：令和元年度利用者アンケート調査

- ・自治会及び長寿会からの市営バス運行に係る要望は、「居住地域から目的地にダイレクトに行きたい」や「自由乗降区間の拡大・設置希望（高齢者利用の為）」、「居住地域にバス停設置希望（高齢者利用の為）」、「高齢者にはバス停までの移動負担が大きい」、「快速バスがほしい（石動駅⇄津沢）」との意見が多い。
- ・市営バスの現状として、メルバス利用者の乗降時に運転士が介助を行なうことがあり、乗合タクシー利用前後でタクシーを利用する人がいる。
- ・市営バスに福祉輸送サービスに近い利用（乗客の介助や家から目的地までいくことができるドア・ツー・ドア）のニーズが高まっている。

図表 106 自治会及び長寿会からの市営バス運行に係る要望



※資料：平成30年度自治会及び長寿会向けバス要望調査結果

【交通事業者ヒアリング調査結果】

○メルバスの現況

- ・朝夕は通勤・通学者の利用が多く、日中は高齢女性の利用が多い状況である。
- ・高齢者は動作がゆっくりであり、乗降に時間を要する。ダイヤへ影響を考慮して、運転士が介助に入ることもある。

○乗合タクシーの現況

- ・利用者は80代の足腰悪い方が多く、バス停まで歩けない人は、バス停までタクシーを利用している。帰りも乗合タクシー降車後は、タクシーを利用して家に戻っている。

5) 今後について

- ・ 交通事業者のドライバーの平均年齢は高く、バスの運転士は 65 歳～70 歳がほとんどであり、ドライバー不足が今後の課題である。

【交通事業者ヒアリング調査結果】

○交通事業者の現況

- ・ 業界全体的にドライバーの平均年齢が高く、バス運転士は 65 歳～70 歳がほとんどである。

○今後の課題

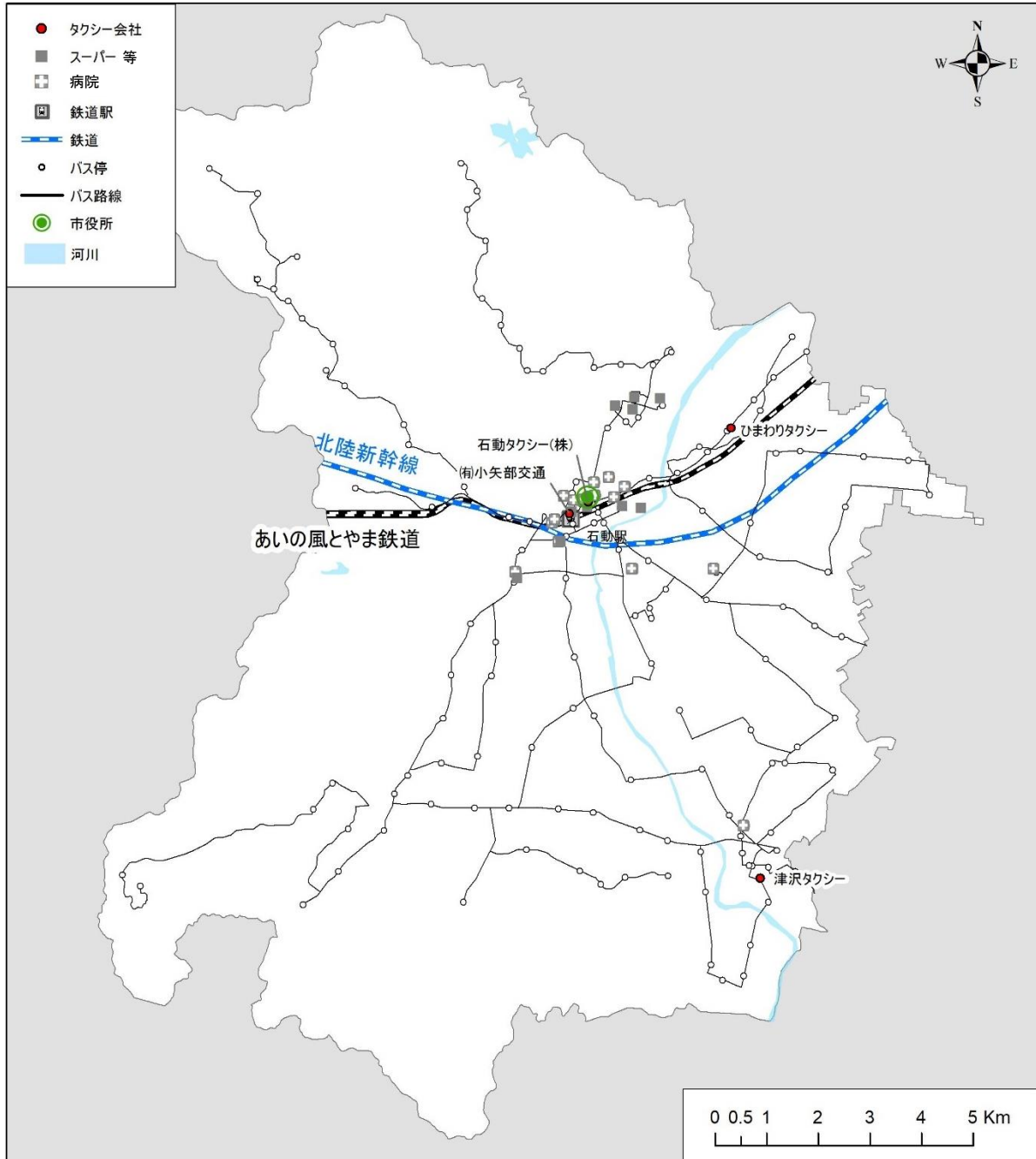
- ・ 小矢部市の人口減少とイコールして乗務員（ドライバー）不足が顕著な課題である。

⑤ タクシー

1) 運行状況

- ・タクシー会社は石動地区に2社(石動タクシー、小矢部交通)、津沢地区に1社(津沢タクシー)、荒川地区に1社(ひまわりタクシー 小矢部営業所)が営業している。

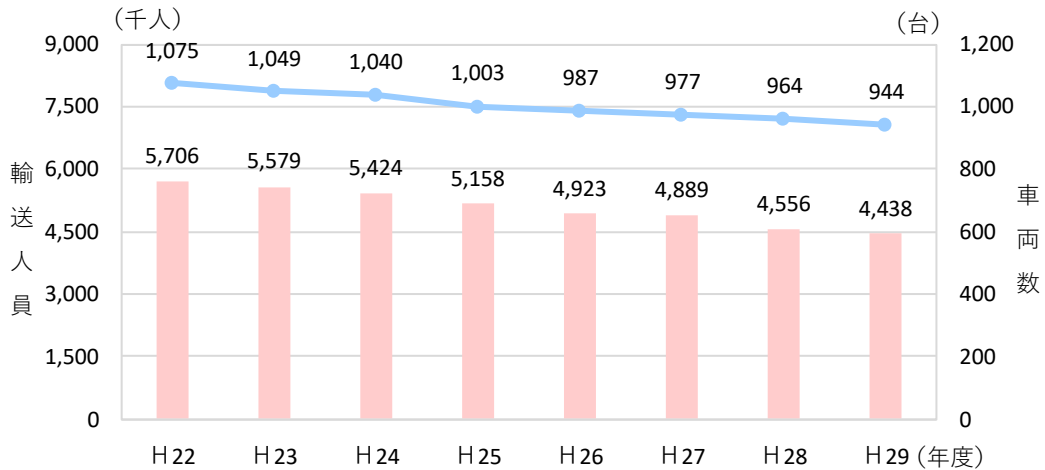
図表 107 タクシー事業者



2) 利用状況

- ・富山県内のハイヤー・タクシー事業輸送実績を見ると、輸送人員は緩やかに減少している。
- ・ヒアリング調査結果より、市内のタクシー事業者においても、利用者は減少している。しかし、高齢者のタクシー利用は増えている。

図表 108 富山県内のハイヤー・タクシー事業輸送実績



※資料：北陸信越運輸局HP

【交通事業者ヒアリング調査結果】

○タクシーの現況

- ・タクシー利用者は以前に比べ減ったが、高齢者の利用は増えている。
- ・飲酒後のタクシー利用者は減少した一方、運転代行は利用する人が増えた。

⑥ アウトレットシャトル

1) 運行状況

- 石動駅から直通バスのアウトレットシャトルは、平日は 18 往復/日、休日はアウトレットパーク行が 19 便/日、石動駅行が 17 便/日運行されており、運賃は片道 250 円である。また、金沢駅から直通バスのアウトレットシャトルは、平日が 2 往復/日、休日が 4 往復/日運行されている。

図表 109 アウトレットシャトルの運行状況

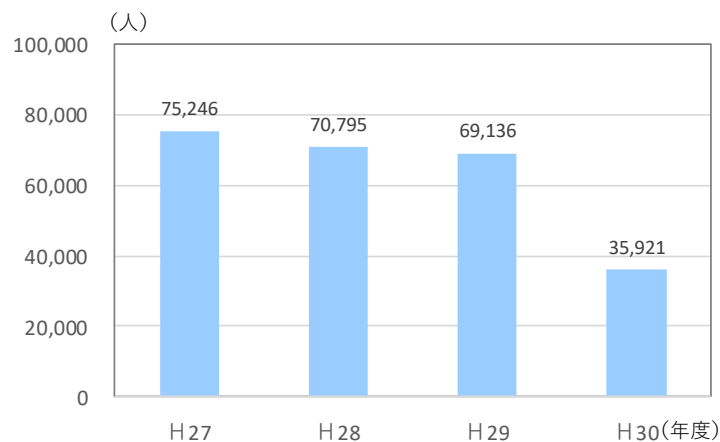
	運行本数（便/日）		片道運賃 （円/回）
	平日	休日	
石動駅→（経由：総合会館口）→アウトレットパーク	18	19	250
アウトレットパーク→（経由：総合会館口）→石動駅	18	17	
金沢駅→アウトレットパーク	2	4	610
アウトレットパーク→金沢駅	2	4	

※資料：加越能バス提供データ（令和元年 10 月時点）

2) 利用状況

- 石動駅から三井アウトレットパーク北陸小矢部への直通バスのアウトレットシャトル（石動線）の年間利用者数の推移は、開業年度の平成 27 年度の利用者数が 75,246 人であり、以降減少しており、平成 30 年度の利用者数は 35,921 人である。
- 三井アウトレットパーク北陸小矢部内店舗の従業員の通勤利用が多く、平成 30 年度までに従業員用駐車場が拡張により、利用者数が大幅に減少したが、三井アウトレットパーク北陸小矢部訪問者は一定程度の利用がみられる。

図表 110 アウトレットシャトル（石動線）の年間利用者数（輸送延人員）の推移



※資料：加越能バス提供データ

【交通事業者ヒアリング調査結果】

○アウトレットシャトルの現況

- 三井アウトレットパーク北陸小矢部内店舗の従業員の通勤利用が多く、平成 30 年度までに三井アウトレットパーク北陸小矢部の従業員用駐車場が拡張され、バス通勤者が自動車に転換し、平成 30 年度は利用者数が大きく減っているが、買い物利用者は、一定程度利用している。

(4) 交通特性まとめ

【交通特性まとめ】

■市民の日常の移動について

- 市民の多くは市内に通勤・通学し、市内のスーパーで買い物し、医療施設に通院しているが、津沢を中心に、砺波市や南砺市が生活圏としている地域もある。
- 通勤・通学、買い物、通院、いずれも自動車での移動が中心であり、地域公共交通は、自動車を自由に利用できない高校生や高齢者の利用が多い。
- 他の手段がなく自動車を止めたくてもやめられない市民や、自由に移動できず通院や買い物回数を制限している市民もいる。

■自動車利用について

- 市民の約5割が運転できなくなるまで自動車の乗り続けたいという意向がある。
- 高齢者運転免許自主返納支援事業は平成29年6月、平成30年6月に改正し、対象年齢を拡大し、内容を拡充したため、事業申請者が増加しているが、返納者はまだ多くない。

■本市の公共交通について

①ネットワークの視点から見る地域公共交通（地域間交通）について

- 鉄道とメルバスの通勤・通学時間帯の乗り継ぎは概ね可能であるが、待ち時間が30分を超える路線もあり、更なる利便性向上が必要である。
- 鉄道利用者は、運行本数や混雑具合の満足度が低く、増便意向が高い状況にあったため、平成30年春より朝の時間帯に1便増便され、平成30年11月末に石動駅の駅舎完成及び駅の南側と北側を行き来できる自由通路が開通し、石動駅の利便性向上が図られた。平成29年度に比べ平成30年度の石動駅日平均利用者は2%増加した。今後、更なる利便性向上が必要である。
- 鉄道利用者の駅までの端末交通は、自動車（運転・送迎）が5割以上であり、公共交通機関の利用は極めて少ない。
- 民営バスと市営バスは競合しないようルートを工夫している。
- 民営バスとメルバスの通勤・通学時間帯の乗り継ぎなどは考慮されておらず、砺波市や南砺市方面の移動需要へは対応が難しい。また、運賃についても、非常に大きな差が存在。
- 民営バスは、運転手不足が要因で減便する。利用者の減少や運転士不足により、将来的に路線を維持してことは難しくなる可能性がある。将来的に民営バス撤退の場合は、市営バスで代替を担うことが想定される。

②市内の地域公共交通（生活交通）について

- 市営バスのメルバスは、平成27年度の路線の改正や増便、土日祝日運行の開始を機に増加し、平成29年6月からの75歳以上の方等の運賃の無料化もあり、増加傾向を維持している。路線別では、津沢線、正得線、蟹谷線は一定程度の利用がみられるが、丘陵地を走る宮島線、南谷線の利用は少ない。また、土日祝日は利用が少ない。

- 乗合タクシーは、平成 27 年度から平成 29 年度は微増、平成 29 年 6 月からの 75 歳以上の方等の運賃の無料化もあり、平成 30 年度は増加した。路線別では、最も利用が多い内山・臼谷線で 3.1 人/便であり、他の路線は 2.0 人/便未満に留まり、利用が少ない。
- 市営バスの平成 30 年度の収支率は 26.6%であり、利用者 1 人あたりの経費は、メルバスが 640 円/人、乗合タクシーが 3,558 円/人である。
- 市営バスの運賃は、近隣自治体に比べ、比較的安い運賃である。
- 市営バスの利用者は高校生の通学や高齢者の買い物、通院の利用が多い。
- 市営バスの改善要望として、運行本数が少ない、運行時間が合わない、乗り継ぎが良くないと感じる人が多い。
- 今後メルバスで利用したい区間の目的地は、石動駅や北陸中央病院、アウトレットパーク、アルビス、入浴施設が上位である。
- 市営バスの利用理由として、行きたい所を通るが約 6 割を占め、行き先（目的地）のニーズをある程度満たしていることが伺える。一方、利用理由として、送迎してくれる人がいないが 53%を占め、移動手段として欠かせない状況が推察される。
- 市営バスに福祉輸送サービスに近い利用のニーズが高まっている。
- 交通事業者のドライバーの平均年齢は高く、ドライバー不足が今後の課題である。
- 鉄道・バス利用圏域は概ねカバーしているが、市内にはバスが通っていないエリアやバス停まで遠いエリアがあり、公共交通のカバー圏域の拡大が課題である。
- 石動駅から三井アウトレットパーク北陸小矢部へのアウトレットシャトルの利用者は、平成 30 年度に従業員駐車場の拡張により利用が落ち込むものの、三井アウトレットパーク北陸小矢部訪問者の利用は一定程度みられる。

2-3. 事業評価

(1) 前計画で定められた基本理念・基本目標

- ・前地域公共交通網形成計画で定められた基本理念、基本方針、基本目標、基本目標別の施策は以下のとおりである。

基本理念	基本方針	基本目標	施策
住んでよし、訪れてよしを支える地域公共交通網の構築	「快適な市民生活を支える持続可能な地域公共交通網の実現」	○日常のおでかけの快適化向上	・役割の明確化と市営バスなどの運行改善
			・乗り継ぎダイヤの調整
	「市内観光の促進を支える地域公共交通網の構築」	○持続可能な地域公共交通網の実現	・路線図・時刻表の改訂
			・地域公共交通を活用したイベントの実施
		○土日祝日の移動の円滑化	・市民・転入者への情報提供
			・土日祝日の移動の円滑化

(2) 目標の達成状況

① 基本目標「日常のおでかけの快適化向上」

- 基本目標「日常のおでかけ快適化向上」の指標の達成状況は、外出に特に困っていない市民が65%以上の地域数は、現況値の6地域に比べ実績値が7地域^{※1}と改善がみられるものの、目標の達成には至らなかった。
- 施策「役割の明確化と市営バスなどの運行改善」については、市内に係る地域公共交通の役割を明確化することで、地域公共交通の関係性を整理し、市営バスの運行内容の改善（平成27年7月より路線改正）を行ない、その後もニーズを踏まえ、路線の一部改正を行なった。また、施策「運賃のあり方検討」については、平成29年6月の運賃改正より満75歳以上の方等の運賃の無料化等を行なったが、目標達成には至らなかった。要因として、小矢部市内にはバスが通っていないエリアやバス停まで遠いエリアがあるためと考えられる。今後、公共交通のカバー圏域の拡大が課題である。
- 施策「乗り継ぎダイヤの調整」については、ダイヤ改正時に乗り継ぎを考慮して検討した。しかし、通勤・通学時間帯の鉄道と市営バスの一部や民営バスと市営バスの乗り継ぎが困難状況にある。今後も「乗り継ぎダイヤの調整」が必要である。

指標の達成状況

指標	現況値 (平成26年度)	目標値 (令和元年度)	実績値 (令和元年度)
外出に特に困っていない市民が65%以上の地域数	6地域	15地域 (全地域)	7地域 ^{※1}

※1 令和元年度に小矢部市が実施した市民満足度調査における交通体系の充実の満足度の「高い」、「やや高い」、「どちらともいえない」の割合の合計が市全体の57%以上の地域数を実績値とする。

施策の実施状況

施策	実施状況
・役割の明確化と市営バスなどの運行改善	→平成27年7月13日ダイヤ改正時に路線の改正及び増便 →平成30年11月27日ダイヤ改正時に路線の一部を改正、便数の見直し
・乗り継ぎダイヤの調整	→下記のダイヤ改正時に乗り継ぎを考慮して検討 平成27年7月13日ダイヤ改正 平成27年12月14日ダイヤ一部改正 平成28年6月20日ダイヤ一部改正 平成30年11月27日ダイヤ改正
・運賃のあり方検討	→平成29年6月運賃改正 ※満75歳以上の方及び満75歳未満の後期高齢者医療被保険者の運賃を無料化 →令和元年10月運賃改正 ※消費税の増税分の上乗せ(1日乗車を除く)

② 基本目標「持続可能な地域公共交通網の実現」

- ・基本目標「持続可能な地域公共交通網の実現」の指標の達成状況は、地域公共交通の利用者数は現況値 2,017 人/日に比べ、実績値は 2,062 人/日と増加しているものの、目標達成には至らなかった。
- ・施策「路線図・時刻表の改訂」については、時刻表に高齢者運転免許証自主返納支援事業の事業内容を新たに記載し、マイカーから公共交通への転換を促進した。また、施策「地域公共交通を活用したイベントの実施」は平成 27 年度及び平成 29 年度の「火牛まつり」の開催時に、あいの風とやま鉄道と連携し、「市町イベントタイヤップきっぷ」の販売を実施し、施策「市民・転入者への情報提供」は、担当課において実施している。地域公共交通の利用者数は増加しているものの、目標達成には至らなかった。引き続き、「市民・転入者への情報提供」を行ない、新たな公共交通利用促進を図る施策や公共交通利用の意識醸成を図る施策の検討が必要である。

指標の達成状況

指標	現況値	目標値 (令和元年度)	実績値
地域公共交通の利用者数※1	2,017 人/日 (平成 24 年度)	2,100 人/日	2,062 人/日 (平成 30 年度)
バスを利用しようと思ったことがない市民の割合	60% (平成 26 年度)	50%	—※2

※1 石動駅乗車人員、加越能バス利用者数、メルバス利用者数、乗合タクシー利用者数の合計。

※2 令和元年度は市民アンケート調査未実施。

施策の実施状況

施策	実施状況
・路線図・時刻表の改訂	→時刻表に高齢者運転免許証自主返納支援事業の事業内容を新たに記載し、マイカーから公共交通への転換を促進した
・地域公共交通を活用したイベントの実施	→平成 27 年度及び平成 29 年度の「火牛まつり」の開催時に、あいの風とやま鉄道(株)と連携し、「市町イベントタイヤップきっぷ」の販売を実施
・市民・転入者への情報提供	→担当課にて実施

③ 基本目標「土日祝日の移動の円滑化」

- ・基本目標「土日祝日の移動の円滑化」の指標の達成状況は、土日祝日の市内の路線バスの利用者数は現況値 197 人/日に比べ、実績値は 261 人/日と増加しており、目標値 200 人/日を上回っている。
- ・施策「土日祝日の移動の円滑化」については、平成 27 年 7 月 13 日のダイヤ改正より土日祝日の運行を開始した。土日祝日の市内の市営バスの運行により、市民の土日祝日の移動の円滑化が図られ、目標が達成された。今後も、土日祝日の市内の市営バスの運行を維持していく必要がある。

指標の達成状況

指標	現況値 (平成 26 年度)	目標値 (令和元年度)	実績値 (平成 30 年度)
土日祝日の市内の路線バスの利用者数	197 人/日※ ¹	200 人/日	261 人/日※ ²

※1 加越能バス（土日祝日）、イルカ交通（観光路線の見込み）、義仲・巴号の日利用者数と、土日祝実証実験の日利用者数の合計。

※2 加越能バス（年利用者数から土日祝日を推計）、アウトレットシャトル（年利用者数から土日祝日を推計）、メルバス（土日祝日）の日利用者数の合計。

施策の実施状況

施策	実施状況
・土日祝日の移動の円滑化	→平成 27 年 7 月 13 日ダイヤ改正 ※土日祝日運行の開始

(3) 事業評価まとめ

【事業評価まとめ】

- 基本目標「日常のおでかけ快適化向上」については、施策「役割の明確化と市営バスなどの運行改善」や施策「運賃のあり方検討」を実施したが、目標の達成に至らなかった。要因として、小矢部市内にはバスが通っていないエリアやバス停まで遠いエリアがあるためと考えられる。今後、公共交通のカバー圏域の拡大が課題である。施策「乗り継ぎダイヤの調整」は、引き続き検討が必要である。
- 基本目標「持続可能な地域公共交通網の実現」については、施策「路線図・時刻表の改訂」や施策「地域公共交通を活用したイベントの実施」、施策「市民・転入者への情報提供」を実施しており、地域公共交通の利用者数は増加しているものの、目標達成には至らなかった。引き続き、施策「市民・転入者への情報提供」を行ない、新たな公共交通利用促進を図る施策や公共交通利用の意識醸成を図る施策の検討が必要である。
- 基本目標「土日祝日の移動の円滑化」については、土日祝日の市内の市営バスの運行により、市民の土日祝日の移動の円滑化が図られ、目標が達成された。今後も、土日祝日の市内の市営バスの運行を維持していく必要がある。

3. 地域公共交通の課題

前章までに取りまとめた、上位・関連計画、社会経済特性、交通特性、事業評価のまとめを以下に再掲する。

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">上位・関連計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○小矢部市では、人口の維持のため定住及び交流人口の増加を目指している。 ○まちづくりの観点からは、目指すべき将来の都市像を『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』とし、「石動駅周辺地区の機能強化」、「定住化を促進する暮らしやすい居住環境の形成」、「防災性の高い市街地の形成」、「計画的な市街地の再整備」、「用途地域内における低未利用地の有効活用」の基本方針に基づき、集約型の都市づくりの実現を目指す。 ○石動エリア及び津沢エリアを居住誘導区域と設定し、居住誘導を図るための施策として、石動駅の交通結節機能の強化や公共交通利用増進策等が位置づけられている。 ○観光（交流）の観点からは、三井アウトレットパーク北陸小矢部や祭り・イベントによる集客のまちなかの回遊性向上を目指している。 ○上位計画で公共交通は、鉄道利用者に対する利便性向上への対応や石動駅周辺の駐車場利用によるパーク&ライドの促進の鉄道利用の利便性の向上、市営バスの路線・ダイヤ改正による利便性向上、市営バスと他公共交通機関との接続強化が課題となっている。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">社会経済特性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○市内の事業所（従業員 50 人以上）、教育施設、買い物施設、医療施設、公共施設は、地域公共交通によるアクセスが可能である。 ○石動地区は、多くの市民が居住し、スーパーや医療施設が多く立地。 ○津沢地域には、医療施設はあるがスーパーがない。 ○石動地区、埴生地区、松沢地区、津沢地区に居住者が多い。 ○丘陵地の宮島地区、南谷地区は、人口が少なく高齢者の割合が非常に高い。 ○今後人口が減少する中、70 歳以上の高齢者数は 30 年後も同程度である。 ○配達サービス、ネットスーパー、病院送迎などのサービスが民間でも行われている。 ○三井アウトレットパーク北陸小矢部⇄石動駅及び金沢駅の直通バスが毎日運行されている。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">交通特性</p>	<p>■市民の日常の移動について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民の多くは市内に通勤・通学し、市内のスーパーで買い物し、医療施設に通院しているが、津沢を中心に、砺波市や南砺市が生活圏としている地域もある。 ○市民の通勤・通学、買い物、通院、いずれも自動車での移動が中心であり、地域公共交通は、自動車を自由に利用できない高校生や高齢者の利用が多い。 ○他の手段がなく自動車を止めたくてもやめられない市民や、自由に移動できず通院や買い物回数を制限している市民もいる。 <p>■自動車利用について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民の約 5 割が運転できなくなるまで自動車の乗り続けたいという意向がある。 ○高齢者運転免許自主返納支援事業は平成 29 年 6 月、平成 30 年 6 月に改正し、対象年齢を拡大し、内容を拡充したため、事業申請者が増加しているが、返納者はまだ多くない。 <p>■本市の公共交通について</p> <p>①ネットワークの視点から見る地域公共交通（地域間交通）について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道と市営バスの通勤・通学時間帯の乗り継ぎは概ね可能であるが、待ち時間が 30 分を超える路線もあり、更なる利便性向上が必要である。 ○鉄道利用者は、運行本数や混雑具合の満足度が低く、増便意向が高い状況にあったため、平成 30 年春より朝の時間帯に 1 便増便され、平成 30 年 11 月末に石動駅の新駅舎完成及び駅の南側と北側を行き来できる自由通路が開通し、石動駅の利便性向上が図られた。平成 29 年度に比べ平成 30 年度の石動駅日平均利用者は 2%増加した。今後、更なる利便性向上が必要である。 ○鉄道利用者の駅までの端末交通は、自動車（運転・送迎）が 5 割以上であり、公共交通の利用は極めて少ない。

交通特性	<p>○民営バスと市営バスは競合しないようルートを工夫している。</p> <p>○民営バスと市営バスの通勤・通学時間帯の乗り継ぎは困難な状況にあり、砺波市や南砺市方面の移動需要へは対応が難しい。また、運賃についても、非常に大きな差が存在。</p> <p>②市内の地域公共交通（生活交通）について</p> <p>○民営バスは、運転手不足が要因で減便する。利用者の減少や運転士不足により、将来的に路線を維持してことは難しくなる可能性がある。将来的に民営バス撤退の場合は、市営バスで代替を担うことが想定される。</p> <p>○市営バスのメルバスは、平成 27 年度の路線の改正や増便、土日祝日運行の開始を機に増加し、平成 29 年 6 月からの 75 歳以上の方等の運賃の無料化もあり、増加傾向を維持している。路線別では、津沢線、正得線、蟹谷線は一定程度の利用がみられるが、丘陵地を走る宮島線、南谷線の利用は少ない。また、土日祝日は利用が少ない。</p> <p>○乗合タクシーは、平成 27 年度から平成 29 年度は微増、平成 29 年 6 月からの 75 歳以上の方等の運賃の無料化もあり、平成 30 年度は増加した。路線別では、最も利用が多い内山・臼谷線で 3.1 人/便であり、他の路線は 2.0 人/便未満に留まり、利用が少ない。</p> <p>○市営バスの平成 30 年度の収支率は 26.6%であり、利用者 1 人あたりの経費は、メルバスが 640 円/人、乗合タクシーが 3,558 円/人である。</p> <p>○市営バスの運賃は、近隣自治体に比べ、比較的安い運賃である。</p> <p>○市営バスの利用者は高校生の通学や高齢者の買い物、通院の利用が多い。</p> <p>○市営バスの改善要望として、運行本数が少ない、運行時間が合わない、乗り継ぎが良くないと感じる人が多い。</p> <p>○今後メルバスで利用したい区間の目的地は、石動駅や北陸中央病院、三井アウトレットパーク北陸小矢部、アルビス、入浴施設が上位である。</p> <p>○市営バスの利用理由として、行きたい所を通るが約 6 割を占め、行き先（目的地）のニーズをある程度満たしていることが伺える。一方、利用理由として、送迎してくれる人がいないが 53%を占め、移動手段として欠かせない状況が推察される。</p> <p>○市営バスに福祉輸送サービスに近い利用のニーズが高まっている。</p> <p>○交通事業者のドライバーの平均年齢は高く、ドライバー不足が今後の課題である。</p> <p>○鉄道・バス利用圏域は概ねカバーしているが、市内にはバスが通っていないエリアやバス停まで遠いエリアがあり、公共交通のカバー圏域の拡大が課題である。</p> <p>○石動駅から三井アウトレットパーク北陸小矢部へのアウトレットシャトルの利用者は、平成 30 年度に従業員駐車場の拡張により利用が落ち込むものの、三井アウトレットパーク北陸小矢部訪問者の利用は一定程度みられる。</p>
事業評価	<p>○基本目標「日常のおでかけ快適化向上」については、施策「役割の明確化と市営バスなどの運行改善」や施策「運賃のあり方検討」を実施したが、目標の達成に至らなかった。要因として、小矢部市内にはバスが通っていないエリアやバス停まで遠いエリアがあるためと考えられる。今後、公共交通のカバー圏域の拡大が課題である。施策「乗り継ぎダイヤの調整」は、引き続き検討が必要である。</p> <p>○基本目標「持続可能な地域公共交通網の実現」については、施策「路線図・時刻表の改訂」や施策「地域公共交通を活用したイベントの実施」、施策「市民・転入者への情報提供」を実施しており、地域公共交通の利用者数は増加しているものの、目標達成には至らなかった。引き続き、施策「市民・転入者への情報提供」を行ない、新たな公共交通利用促進を図る施策や公共交通利用の意識醸成を図る施策の検討が必要である。</p> <p>○基本目標「土日祝日の移動の円滑化」については、土日祝日の市内の市営バスの運行により、市民の土日祝日の移動の円滑化が図られ、目標が達成された。今後も、土日祝日の市内の市営バスの運行を維持していく必要がある。</p>

上位・関連計画、社会経済特性、交通特性、事業評価のまとめより、現状・問題点を踏まえた課題を、公共交通の視点で整理する。

通勤・通学での利用が多い「地域（都市）間交通」、そして、自動車の運転ができない高校生や高齢者の足となる「生活交通」の2つの視点で公共交通を取り巻く課題として整理する。

【地域（都市）間交通】

●地域（都市）間交通の強化

- ・第7次小矢部市総合計画で公共交通は、鉄道利用者に対する利便性向上への対応や石動駅周辺の駐車場利用によるパーク&ライドの促進の鉄道利用の利便性の向上が課題とされている。
- ・鉄道利用者は、運行本数や混雑具合の満足度が低く、増便意向が高い状況にあったため、平成30年春のダイヤ改正時から石動駅の便数が朝の時間帯に1便増便され、平成30年11月末に石動駅の新駅舎完成及び駅の南側と北側を行き来できる自由通路が開通し、石動駅の利便性向上が図られた。石動駅日平均利用者は平成29年度に比べ平成30年度が31人/日（+2%）増加した。今後、更なる増便により、利便性向上が必要である。

●公共交通機関の連携

- ・第7次小矢部市総合計画で、市営バスと他公共交通機関との接続強化が課題である。
- ・鉄道とメルバスの一部路線、民営バスとメルバスの通勤・通学時間帯の待ち時間が長いまたは乗り継ぎ可能な時間がなく、乗り継ぎが困難な状況にあり、市営バスの改善要望として、乗り継ぎが良くないと感じる人が多く、通勤・通学に適したダイヤへの改善の検討が必要である。

【生活交通】

●サービスの向上

- ・土日祝日の市内の市営バスの運行により、市民の土日祝日の移動の円滑化が図られた。今後も、土日祝日の市内の市営バスの運行を維持していく必要がある。
- ・鉄道・バス利用圏域は概ねカバーしているが、市内にはバスが通っていないエリアやバス停まで遠いエリアがあり、公共交通のカバー圏域の拡大が課題である。
- ・市営バスの改善要望として、運行本数が少ない、運行時間が合わないと感じる人が多く、今後メルバスで利用したい目的地は、石動駅や北陸中央病院、三井アウトレットパーク北陸小矢部、アルビス、入浴施設である。
- ・民営バスは、利用者の減少や運転士不足により、将来的に路線を維持してことは難しくなる可能性があり、将来的に民営バス撤退の場合は、市営バスで代替を担うことが想定される。
- ・市営バスに福祉輸送サービスに近い利用のニーズが高まっている。
- ・市営バスを運行する交通事業者のドライバーの平均年齢は高く、ドライバー不足が今後の課題である。
- ・今後、更なる生活交通のサービス向上のために、市民のニーズを踏まえ、市営バスの運行形態改善の検討が必要である。併せて、ドライバー不足の解消につながる運行の効率化の検討が必要である。また、市営バスの運行形態改善の検討において、最新技術のAI、5G、自動運転等の応用の検討を進める。

●維持・継続

- ・市営バスの平成 30 年度の収支率は 26.6%であり、利用者 1 人あたりの経費は、メルバスが 640 円/人、乗合タクシーが 3,558 円/人である。
- ・市営バスの運賃は、近隣自治体に比べ、比較的安い運賃である。
- ・民営バスと市営バスの運賃について、非常に大きな差が存在する。
- ・持続可能な地域公共交通の実現に向け、収入の確保や地域公共交通間の運賃の整合性なども図っていくことが重要である。

●利用促進

- ・市内の医療施設や買い物施設は石動地区にあり、現在の市営バスはルート上または石動駅での乗り継ぎ利用によりアクセスが可能である。市営バス利用者の利用理由では、行きたい所を通るが最も高く、現在のルートは利用者ニーズを満たしていることが伺える。また、平成 27 年度以降、路線の改正や増便等により市営バス全体の利用者は増加している。
- ・市営バス全体の利用者は増加している一方、路線別の利用状況では、メルバスの丘陵地の路線は利用が少なく、また、乗合タクシーの利用も少ない。
- ・市内の事業所（従業員 50 人以上）、教育施設、買い物施設、医療施設、公共施設は、地域公共交通によるアクセスが可能であるが、市民の通勤・通学、買い物、通院の移動はいずれも自動車での移動が中心である。
- ・市民の約 5 割が運転できなくなるまで自動車の乗り続けたいという意向があり、高齢者運転免許自主返納支援事業は申請者が増加しているが、返納者はまだ多くない状況である。
- ・市営バスの利用理由として、送迎してくれる人がいないが 5 割を占め、移動手段として欠かせない状況が推察される。
- ・今後、更なる利用者増加により、市営バスの運行の継続性を高めていくことが必要である。

4. 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画

4-1. 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画の基本理念・基本方針

(1) 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画の基本理念・基本方針

地域公共交通の課題を踏まえ、本計画の基本理念を以下のとおりと定める。

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。

基本理念を受け、本計画の基本方針を以下のとおりと定める。

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。

(2) 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画の区域

本計画の区域を以下のとおりと定める。

本計画の区域：小矢部市全域

- ・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ため、本計画の区域は市全域とする。

4-2. 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画の目標

本計画における目標を定める。なお、目標の達成状況を明確化するため、目安となる指標と目標値を設定する。

基本方針1：「地域（都市）間交通の連携強化」の目標

○地域（都市）間交通の快適化を図る。

目標の設定：現況値の人口における駅乗車人員割合及び推計人口より乗車人員を推計（令和6年度：1,464人/日）。駅舎に新図書館併設（令和2年3月より新図書館利用開始予定）を活かした利用促進を図ることにより、推計石動駅乗車人員に比べ7%増加（※類似事例参考）するとして目標値を設定する。

指標	現況値 (平成30年度)	目標 (令和6年度)	評価年
石動駅の乗車人員	1,557人/日	1,566人/日 推計石動駅乗車人員 に比べ7%増加 (102人/日 増加)	毎年

基本方針2：「生活交通の持続可能性の向上」の目標

○生活交通の利便性向上を図る。

目標の設定：高齢者（65歳以上）の推計人口の現況人口に対する増加割合と同様の割合で増加し、総合的なサービスの向上により免許自主返納者の増加割合の半数程度増加するとして目標値を設定する。

指標	現況値 (平成30年度)	目標 (令和6年度)	評価年
市内の生活交通の利用者数※	505人/日	534人/日 6%増加 (29人/日 増加)	毎年

※市内の生活交通の利用者数は加越能バス利用者数、メルバス利用者数、乗合タクシー利用者数の日あたり利用者数の合計値とする。

計画全体の目標

○市民の地域公共交通に対する不満を軽減する。

目標の設定：今後、高齢者が増え、運転免許自主返納者が増加し、地域公共交通に対する満足度が低くなるのが想定されるが、「地域（都市）間交通の連携強化」や「生活交通の持続可能性の向上」により軽減するとして目標値を設定する。

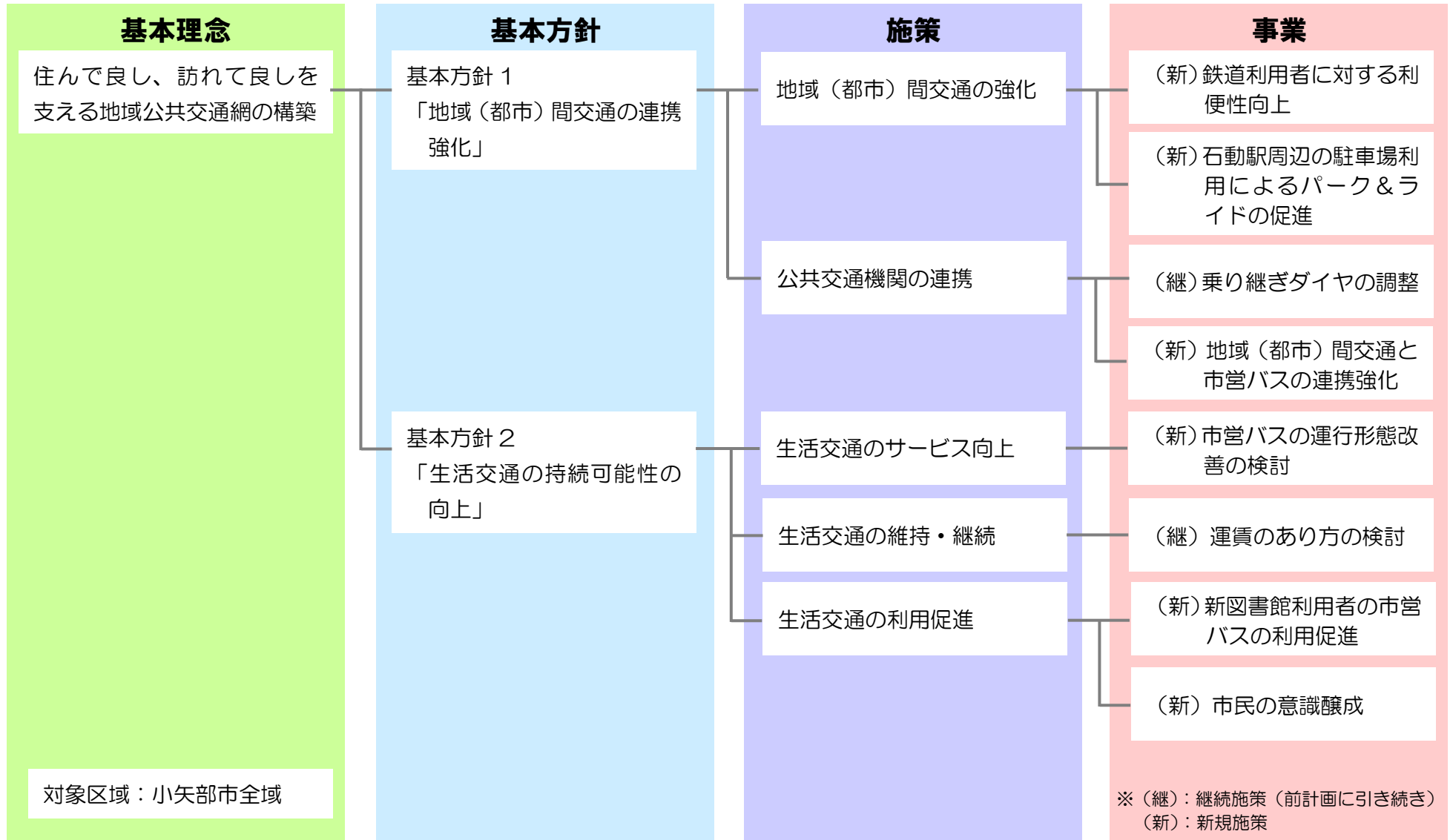
指標	現況値 (令和元年度)	目標 (令和6年度)	評価年
市民の交通体系の充実に対する不満の割合※	43%	35%未満	2年 ※市民満足度調査実施間隔

※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」の合計値とする。

4-3. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 目標を達成するための施策及び事業

本計画の目標を達成するために行う、施策及び事業を以下のとおりと定める。



対象区域：小矢部市全域

(2) 各事業概要

以下に、各事業の概要を示す。また、事業の実現に向けて、関係者と調整しながら進める。

基本方針 1：「地域（都市）間交通の連携強化」

○地域（都市）間交通の強化

① 鉄道利用者に対する利便性向上

本市では地方創生として人口減少対策に取り組み、人口維持のために移住・定住の促進による人口増加を目指しているが、人口増加の目標を達成できていない状況にある。今後、交通の利便性を活かした定住促進を図る。

本市は、拠点都市である高岡市、富山市、金沢市へのアクセス性がよい地理的利点がある。拠点都市等への交通の利便性を活かし、本市からの拠点都市の大学・専門学校等へ通学できることにより転出の抑制を図り、更には本市から拠点都市や近隣市町へ通勤できることにより転入促進を図る。また、拠点都市や近隣市町から富山県立石動高校へ通学が可能になることで交流人口の増加を図り、定住促進を促す。このように交通の利便性を活かすためには、鉄道の活性化が大きな課題となる。

鉄道の活性化として、石動駅の利便性向上が重要である。

石動駅の利便性については、平成 29 年度の利用者アンケート調査において、平日の石動駅利用者は、運行本数や混雑具合の満足度が低く、増便意向が高い状況にあったため、平成 30 年春のダイヤ改正時から石動駅の便数が朝の時間帯に 1 便増便（高岡・富山方面 石動駅 7：06 発）された。また、平成 30 年 11 月末に石動駅の新駅舎完成及び駅の南側と北側を行き来できる自由通路が開通し、石動駅の利便性向上が図られた。こうした取り組みにより、石動駅の日平均乗車人員は平成 29 年度に比べ平成 30 年度が 2%増加した。

しかしながら、利用者アンケート調査では、高岡・富山方面へ石動駅発希望時間帯は 7 時台が最も多く、特に 7 時 30～39 分の増便意向が高く、高岡・富山方面から石動駅着希望時間帯は 18 時台、19 時台、21 時台、22 時台の増便意向が高い状況である。

こうした通勤・通学利用者の利用が集中する朝・夕方の通勤・通学時間帯の更なる増便により利便性の向上を図る方策としては、現在、高岡駅で折返し運行を行なっている便を石動駅まで延伸することによる運行が考えられる。しかし、石動駅には折返し運行可能な設備がないため、折返し運行可能な金沢駅までの延伸が必要となり、金沢駅まで延伸する場合は、運行経費が増し、コスト面で増便が難しい状況にある。

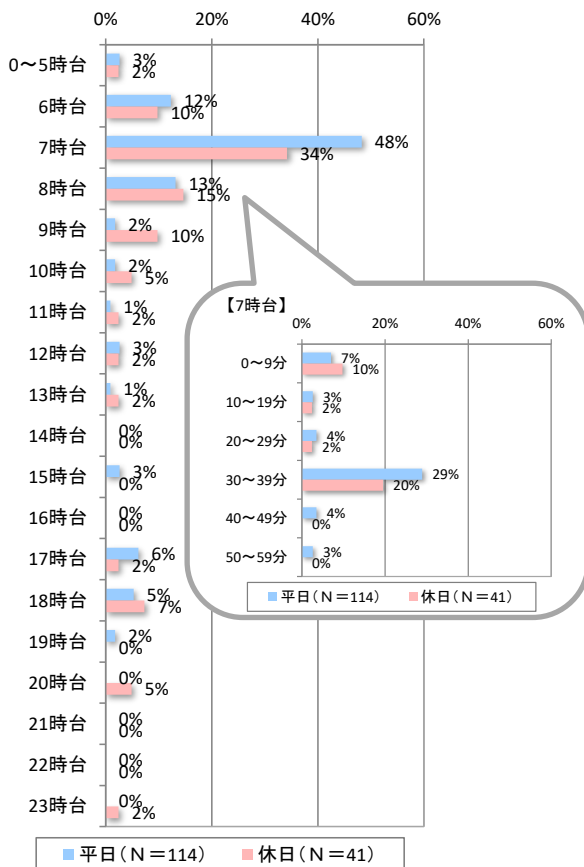
また、富山・石川県境は山間部であり、平成 30 年冬期のような積雪等の自然災害時に、鉄道の運行ができなくなる可能性がある。その場合、石動駅までの運行は、折返し運行が可能な設備がないため休止されることとなる。折返し運行が可能な設備の設置により、被害を受けていない方面への運行が可能となり、自然災害時リスクをカバーできる。

上記のような点を踏まえ、石動駅での折返し運行が可能な設備の設置を検討する。

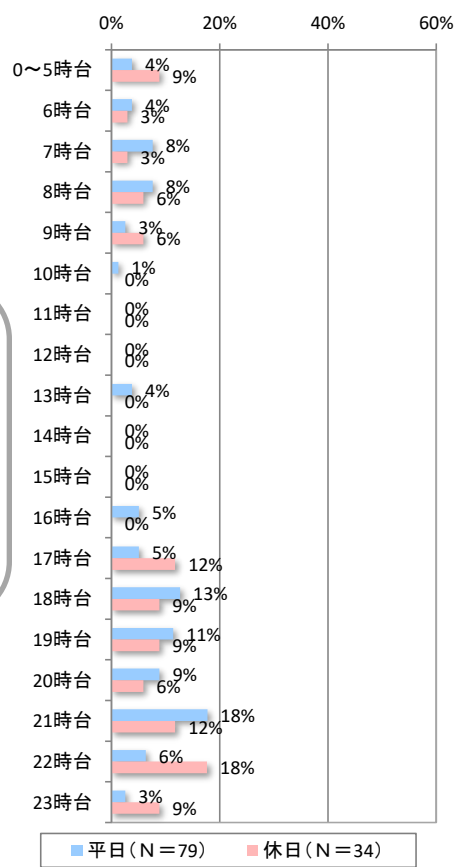
対象	・石動駅（鉄道）の利用者	
実施概要	・石動駅での折返し運行可能な設備の設置を検討 ・石動駅での折返し運行による増便を検討	
実施主体	・小矢部市、交通事業者	
実施行程	令和2年度～令和4年度	・石動駅での折返し運行可能な設備の設置を検討
	令和5年度	・基本設計
	令和6年度	・実施設計
	令和2年度～令和6年度	・石動駅での折返し運行による増便を検討

○石動駅利用者の高岡・富山方面の増便希望時間帯

図表 111 高岡・富山方面へ石動駅発の希望時間



図表 112 高岡・富山方面から石動駅着の希望時間



※資料：平成29年度利用者アンケート調査

**平成30年春のダイヤより 高岡・富山方面1便増便
石動駅 7:06 発便※平成31年春のダイヤ**

② 石動駅周辺の駐車場利用によるパーク&ライドの促進

石動駅利用者の駅までの端末交通は、自動車（運転・送迎）が5割以上であり、公共交通機関の利用は極めて少ない状況にある。石動駅周辺の駐車場利用によるパーク&ライドの促進は、鉄道利用につながりやすいと考えられる。

石動駅周辺の駐車場利用によるパーク&ライドの促進として、「現在実施のパーク&ライドの促進事業の周知」と「新たなパーク&ライドの促進事業の検討・実施」の2つの取り組みを行なう。

【現在実施のパーク&ライドの促進事業の周知】

現在実施の石動駅周辺の駐車場利用によるパーク&ライドの促進事業は、「石動駅駐車場5時間無料（土日祝日の鉄道利用者対象）」及び「長距離移動者用無料駐車場」の2つである。

現在実施のパーク&ライドの促進事業は、駅構内に案内チラシを掲示し、周知を行なっている。継続的に駅構内に案内チラシを掲示し、周知を進める。また、パーク&ライドの促進事業の利用状況を把握し、必要に応じて新たな周知方法の検討を行う。

対象	・石動駅（鉄道）利用の通勤者	
実施概要	・現在実施のパーク&ライドの促進事業の周知	
実施主体	・小矢部市、交通事業者	
実施行程	令和2年度～	・現在実施のパーク&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】

新たな石動駅周辺の駐車場利用によるパーク&ライドの促進について、今後継続的に検討し、交通事業者、その他関係機関と協議する。

対象	・石動駅（鉄道）利用の通勤者	
実施概要	・新たなパーク&ライドの促進事業の検討・実施	
実施主体	・小矢部市、交通事業者	
実施行程	令和2年度～	・新たなパーク&ライドの促進事業の検討・実施

【石動駅前駐車場・石動駅南第1駐車場の駐車料金】

駐車時間 1時間まで 無料

駐車時間 2時間まで 100円

駐車時間 3時間まで 200円

駐車時間 4時間まで 300円

駐車時間 5時間まで 400円

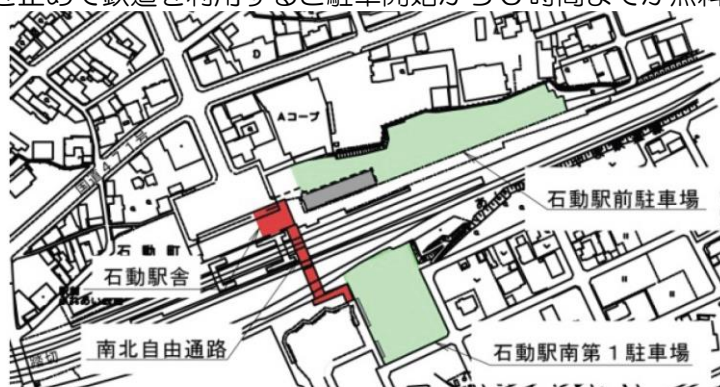
駐車時間 5時間から24時間まで 500円

※入場時間から24時間までは500円を上限。24時間以降は、24時間毎に500円加算になります。

【現在実施のパーク＆ライドの促進事業】

○石動駅駐車場 5 時間無料（土日祝日の鉄道利用者対象）

土日祝日に石動駅を利用する鉄道利用者を対象に市営駐車場の使用料割引を行なっている。市営駐車場に自動車を止めて鉄道を利用すると駐車開始から 5 時間までが無料となる。

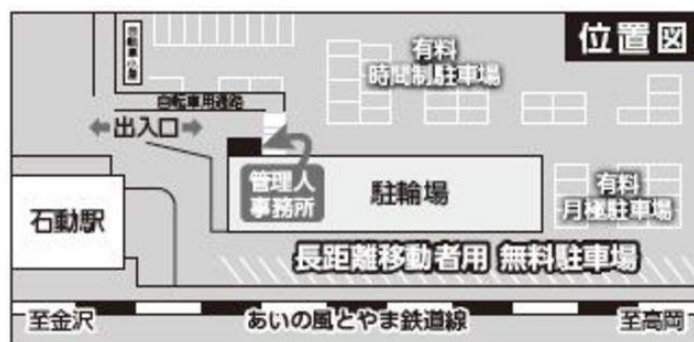


割引手続き：石動駅前駐車場 精算時に鉄道利用者であることを駐車場管理人に申し出る。

石動駅南第 1 駐車場 石動駅 2 階の改札口内にある認証機で認証手続きを行なう。

○長距離移動者用無料駐車場

石動駅から片道 100 キロメートル以上の JR 鉄道駅への乗継切符の往復・周遊購入者を対象として、長距離移動者用無料駐車場への駐車が可能となる。



利用区画数：40 区画

- 申込・利用方法：
1. 石動駅にて片道 100 キロメートル以上の切符を往復・周遊で購入する。
 2. 切符の購入の際に指定の様式（利用申込書）に必要事項を記入し、駅窓口で提示する。（利用申込書様式は、駅窓口記載台に配置してあります。）
 3. 駅員の確認済印の押印を受け、市営駐車場管理人事務所に利用申込書を提出し、駐車許可証の交付を受ける。
 4. 利用開始日に駐車許可証をダッシュボード等に見えるように置き、指定区画へ駐車する。（利用終了後、駐車許可証は返却。）

【新たな石動駅周辺の駐車場利用によるパーク＆ライドの促進事業案】

○石動駅周辺駐車場の平日限定の駐車場定期制度

石動駅の通勤目的の利用者は平日が 61%、休日が 18%であり、平日の利用が多い状況にある。そこで、平日限定の駐車場定期制度を設定することにより、より安価にパーク＆ライドが選択できる環境を整備し、利用促進を図る。

○パーク＆ライドのモニター社会実験による転換促進

石動駅周辺駐車場を活用し、自動車から鉄道へ通勤手段を転換する方をターゲットに、一定期間（半年間等）駐車場を無料にするモニター社会実験を行い、交通手段の転換を促進する。

○公共交通機関の連携

③ 乗り継ぎダイヤの調整

第7次小矢部市総合計画において、市営バスと他公共交通機関との接続強化が位置づけられている。また、現在の通勤・通学時間帯の乗り継ぎをみると、鉄道とメルバスの一部路線及び民営バスとメルバス待ち時間が長く乗り継ぎが困難な状況にある。

市営バス及び他公共交通機関の交通事業者と協議し、通勤・通学に適した乗り継ぎダイヤへの改善の検討を行なう。また、改善ダイヤの運行状況を把握し、改善の検討と改善の実施を行なう。

対象	<ul style="list-style-type: none"> ・石動駅における乗り継ぎ ・民営バスとメルバスのバス間の乗り継ぎ 	
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学に適した乗り継ぎダイヤへの改善 	
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・小矢部市、交通事業者 	
実施行程	令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> ・市営バスの運行形態改善を加味しながら通勤・通学に適した乗り継ぎダイヤへの改善の検討、改善の準備
	令和3年度	<ul style="list-style-type: none"> ・市営バスの運行形態改善を加味しながら通勤・通学に適した乗り継ぎダイヤへの改善の実施
	令和4年度～	<ul style="list-style-type: none"> ・市営バスの運行形態改善を加味しながら運行状況を把握し、改善の検討と改善の実施

○石動駅における鉄道と市営バスの通勤・通学時間帯の乗り継ぎ状況

図表 113 石動駅における鉄道と市営バスの通勤・通学時間帯の乗り継ぎ（再掲）

■金沢方面への通勤・通学

行き				帰り			
路線名	メルバス	あいの風とやま鉄道 (金沢方面)	待ち時間	路線名	あいの風とやま鉄道 (富山方面)	メルバス	待ち時間
	駅到着時刻	発車時刻			到着時刻	駅発車時刻	
宮島線	7:53	7:59	0:06	蟹谷線	17:08	17:25	0:17
南谷線	7:33		0:26	南谷線	17:25	17:40	0:15
蟹谷線	7:33		0:26	宮島線		18:05	0:40
津沢線	7:29		0:30	南谷線	17:35※	17:40	0:05
正得線	7:26		0:33	宮島線		18:05	0:30
南谷線	7:33	7:42※	0:09	津沢線	18:23	18:30	0:07
蟹谷線	7:33		0:09	正得線		18:35	0:12
津沢線	7:29		0:13	正得線		18:33※	18:35
正得線	7:26		0:16	蟹谷線	19:08	19:30	0:22

※あいの風ライナー（乗車にはライナー券が必要）

※■：待ち時間が20分～29分、■：待ち時間が30分以上

■富山方面への通勤・通学

行き				帰り			
路線名	メルバス	あいの風とやま鉄道 (富山方面)	待ち時間	路線名	あいの風とやま鉄道 (金沢方面)	メルバス	待ち時間
	駅到着時刻	発車時刻			到着時刻	駅発車時刻	
蟹谷線	7:33	7:41	0:08	蟹谷線	17:17	17:25	0:08
南谷線	7:33		0:08	南谷線		17:40	0:23
津沢線	7:29		0:12	宮島線	17:52	18:05	0:13
正得線	7:26		0:15	津沢線	18:16	18:30	0:14
宮島線	7:53	8:22	正得線	18:35		0:19	
			蟹谷線	19:30		0:13	

※■：待ち時間が20分～29分、■：待ち時間が30分以上

○石動駅における民営バスと市営バスの通勤・通学時間帯の乗り継ぎ状況

図表 114 石動駅における民営バスと市営バスの通勤・通学時間帯の乗り継ぎ（再掲）

■福岡・高岡方面への通勤・通学

行き				帰り			
路線名	メルバス	加越能バス (石動線)	待ち時間	路線名	加越能バス (石動線)	メルバス	待ち時間
	駅到着時刻	発車時刻			到着時刻	駅発車時刻	
宮島線	7:53	8:51	0:58	宮島線	17:44	18:05	0:21
南谷線	7:33		1:18	津沢線		18:30	0:46
蟹谷線	7:33		1:18	正得線		18:35	0:51
津沢線	7:29		1:22	蟹谷線	18:46	19:30	0:44
正得線	7:26		1:25				

※ 黄色：待ち時間が20分～29分、赤色：待ち時間が30分以上

■砺波方面への通勤・通学

行き				帰り			
路線名	メルバス	加越能バス (若林線)	待ち時間	路線名	加越能バス (若林線)	メルバス	待ち時間
	駅到着時刻	発車時刻			到着時刻	駅発車時刻	
宮島線	7:53	8:12	0:19	蟹谷線	17:01	17:25	0:24
南谷線	7:33		0:39	南谷線		17:40	0:39
蟹谷線	7:33		0:39	宮島線		18:05	1:04
津沢線	7:29		0:43	津沢線		18:30	1:29
正得線	7:26		0:46	正得線		18:35	1:34

※ 黄色：待ち時間が20分～29分、赤色：待ち時間が30分以上

■庄川方面への通勤・通学

行き				帰り				
路線名	メルバス	加越能バス (加越線)	待ち時間	路線名	加越能バス (加越線)	メルバス	待ち時間	
	駅到着時刻	発車時刻			到着時刻	駅発車時刻		
宮島線	7:53	7:21※ ¹	—	南谷線	17:33	17:40	0:07	
南谷線	7:33		—	宮島線		18:05	0:32	
蟹谷線	7:33		—	津沢線		18:30	0:57	
津沢線	7:29		—	正得線		18:35	1:02	
正得線	7:26		—	蟹谷線		18:43	19:30	0:47

※ 1：次発は石動駅口 15：31 発のため、通勤・通学時間帯に利用可能な時刻は表記のみ

※ 黄色：待ち時間が20分～29分、赤色：待ち時間が30分以上、乗り継ぎ可能な時間なし

④ 地域（都市）間交通と市営バスの連携強化

第7次小矢部市総合計画において、市営バスと他公共交通機関との接続強化が位置づけられているため、地域（都市）間交通（鉄道及び民営バス）と市営バスの連携強化を図る。

地域（都市）間交通と市営バスの連携強化として、「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」と「鉄道利用者の市営バス乗り継ぎ促進」の2つの取り組みを行なう。

【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】

平成30年11月末に石動駅の新駅舎完成及び駅の南側と北側を行き来できる自由通路が開通し、石動駅の利便性が向上し、石動駅・市民図書館合築施設の市民図書館が令和2年3月に利用開始予定であり、石動駅を拠点とした公共交通（鉄道及び民営バス、市営バス）利用者の待合環境が向上する。市報等で石動駅の拠点性向上を情報発信することで、鉄道及び民営バス、市営バスの公共交通の活性化を図る。

また、更なる石動駅の拠点性強化（例：石動駅の待合室に次発公共交通（鉄道及び民営バス、市営バス）の案内表示の設置 等）による公共交通の利用促進を検討する。

対象	・石動駅を利用する公共交通利用者	
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・石動駅拠点性向上の情報発信 ・石動駅の待合環境の向上の検討 	
実施主体	・小矢部市、交通事業者	
実施行程	令和2年度	・石動駅拠点性向上の情報発信
	令和3年度～	・石動駅の拠点性強化による公共交通利用促進の検討

【鉄道利用者の市営バス乗り継ぎ促進】

石動駅利用者の駅までの端末交通は、自動車（運転・送迎）が5割以上であり、公共交通機関の利用は極めて少ない状況にある。まずは、鉄道利用者に石動駅までの交通手段の1つとして市営バスを認識してもらうことが重要である。

石動駅利用者を対象として市営バスの無料乗車券（1日乗車券）を配布し、石動駅までの交通手段の1つとして市営バスを認識してもらい、自動車の運転できない際（例：飲み会 など）に市営バスの利用を促し、鉄道利用者の市営バス乗り継ぎ促進を図る。

また、普段市営バスを利用していない人の利用のきっかけとなり、石動駅までの移動以外の他の市内移動における市営バス利用機会の創出を図る。

対象	・石動駅（鉄道）利用の通学者及び私事目的（通院、買い物等）利用者	
実施概要	・鉄道利用者の市営バス乗り継ぎ促進	
実施主体	・小矢部市、交通事業者	
実施行程	令和2年度～令和3年度	・鉄道利用者の市営バス乗り継ぎ促進の検討
	令和4年度～令和6年度	・鉄道利用者の市営バス乗り継ぎ促進の実施

○鉄道利用者の市営バス乗り継ぎ促進のイメージ

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）を配布する。鉄道利用後、市営バス利用の際に無料で乗車ができる。（石動駅まで市営バスを利用した人は、別の日の市営バス利用時に無料で乗車ができる。）

配布方法：石動駅の改札口内に無料乗車券を配置する。バス利用者は1人1枚まで受領できる。

▼パーク&ライドの促進事業「石動駅駐車場5時間無料」の石動駅の改札口内にある認証機同様のイメージで無料乗車券の配置を想定



基本方針 2：「生活交通の持続可能性の向上」

○生活交通のサービス向上

⑤ 市営バスの運行形態改善の検討

市内にはバスが通っていないエリアやバス停まで遠いエリアがあり、公共交通のカバー圏域の拡大が課題である。また、将来的に民営バス撤退の場合は、市営バスで代替を担うことが想定され、市営バスの運行圏域の拡大が求められる。

市営バスに福祉輸送サービスに近い利用（乗客の介助や家から目的地までいくことができるドア・ツー・ドア）のニーズが高まっている。

市営バスを運行する交通事業者のドライバーの平均年齢は高く、運転士不足が今後の課題である。

更なる生活交通のサービス向上のために、市民のニーズ等を踏まえ、市営バスの運行形態改善（運行の見直し）の検討が必要であり、併せて、運転士不足の解消につながる運行の効率化等の検討が必要である。

市営バス（メルバス、乗合タクシー）の運行の見直しにより、公共交通のカバー圏域の拡大及び福祉輸送サービスに近い運行（ドア・ツー・ドア）の実施、運行の効率化（運転士不足の解消）を図る。市営バスの運行の見直しの際には、利用者へのアンケート調査及び自治会連合会、長寿会連合会、連合婦人会、商工会、観光協会等へのヒアリング調査を行ないながら進める。

全国的にバス業界の慢性的な人材不足は課題であり、これに対し、自動運転技術は、運転士不足を解消し、柔軟な運行による利用者の増加（路線損益改善）にもつながりうる技術として、交通事業者や地方自治体などから期待が高まっている。市営バスの運行の見直しの検討の際に、自動運転技術の導入の検討を併せて行なう。

対象	・市営バス	
実施概要	・市営バスの運行形態改善の検討	
実施主体	・小矢部市、交通事業者、市民	
実施行程	令和2年度～	・市営バスの運行形態改善の検討

○市営バス（メルバス、乗合タクシー）の運行の見直しのイメージ

【メルバス（路線バス）】

現在のメルバスについて見直しを行い、地域拠点となる石動地区と津沢地区を結ぶ津沢線や利用が多い路線（正得線、蟹谷線）を基幹路線バスとして維持し、高齢化率が高い山間部の路線（南谷線、宮島線）はデマンド型乗合タクシーへの変更を検討する。

【乗合タクシー】

現在の定期定路線型で運行しているデマンド型乗合タクシーの見直しを行い、エリア型（非定時化、非路線化）で運行するデマンド型乗合タクシー（ドア・ツー・ドア形式による運行を想定）の導入を検討する。

○生活交通の維持・継続

⑥ 運賃のあり方の検討

市営バスの平成 30 年度の収支率は 26.6%であり、利用者 1 人あたりの経費は、メルバスが 640 円/人、乗合タクシーが 3,558 円/人である。

市営バスの運賃は、近隣自治体に比べ、比較的安い運賃である。

「市営バスの運行形態改善の検討」と併せて、持続可能な地域公共交通の実現に向け、収入の確保や地域公共交通間の運賃の整合性なども図っていくことが重要である。

対象	・市営バス	
実施概要	・運賃のあり方の検討	
実施主体	・小矢部市、交通事業者	
実施行程	令和 2 年度～	・運賃あり方の検討

○市営バス収支状況

図表 115 平成 30 年度市営バスの収支状況

収益（千円）	経費（千円）	市負担額（千円）	収支率
12,165	45,676	33,511	26.6%

○小矢部市・近隣自治体のコミュニティバスの運賃

図表 116 小矢部市・近隣自治体のコミュニティバスの運賃

自治体	コミュニティバス愛称	コミュニティバスの運賃
小矢部市	メルバス	1 日乗車：200 円 回数券（12 枚綴り）：2,100 円 定期券（1 か月）：3,140 円 ※満 75 歳以上の方及び満 75 歳未満の後期高齢者医療被保険者は無料
高岡市	市公営バス（福岡地域）	1 乗車：100 円、1 日券（1 日乗り放題）：200 円 回数券（11 枚綴り）：1,000 円 定期券（1 か月）：4,110 円 ※70 歳以上は身分証明書などの提示で無料
砺波市	市公営バス	1 乗車：100 円※庄川線は 200 円～600 円 回数券（11 枚綴り）：1,000 円 定期券（1 か月）：1,750 円
南砺市	なんバス	1 乗車：200 円、1 日券（1 日乗り放題）：400 円 回数券（13 枚綴り）：2,050 円 定期券（1 か月）：4,930 円 シルバーパス（満 70 歳以上の市内居住者、1 年間乗り放題）：5,000 円
射水市	きときとバス	1 乗車：200 円、1 日券（1 日乗り放題）：300 円 回数券（12 枚綴り）：2,000 円 定期券（1 か月）：4,000 円

※資料：小矢部市生活環境課（小矢部市：令和元年 10 月時点、他都市：令和元年 8 月時点）

○生活交通の利用促進

⑦ 市民図書館利用者の市営バス利用促進

平成30年11月末に石動駅の新駅舎完成及び駅の南側と北側を行き来できる自由通路が開通し、石動駅の利便性が向上した。また、石動駅・市民図書館合築施設の市民図書館が令和2年3月に利用開始予定であり、石動駅のにぎわいの創出が図られる。

市民図書館利用開始により石動駅の来訪者の増加が予想される。現在の市営バスの起終点は石動駅であり、市民図書館利用者に市営バスでの来訪を促進する。

市民図書館利用者を対象とした市営バスの無料乗車券（1日乗車券）の配布等を検討し、市営バスの利用を促進する。

また、普段市営バスを利用していない人の利用のきっかけとなり、石動駅までの移動以外の他の市内移動における市営バス利用機会の創出を図る。

対象	・市民図書館の利用者（本の貸出または返却を行なった人）	
実施概要	・市民図書館利用者の市営バス利用促進	
実施主体	・小矢部市、交通事業者	
実行程	令和2年度	・市民図書館利用者の市営バス利用促進の検討
	令和3年度～令和6年度	・市民図書館利用者の市営バス利用促進の実施

▼石動駅合築施設デザインイメージ



○市民図書館利用者の市営バス利用促進のイメージ

市民図書館利用者を対象に市営バスの無料乗車券（1日乗車券）の配布等を検討する。

配布方法の例：市民図書館の本の貸出・返却時に窓口にて市営バス利用意向を申し出た方に職員より配布する。

⑧ 市民の意識醸成

公共交通は、市民の利用なくして成り立つことはできない。公共交通を維持していくためには、移動手段を公共交通に頼らざるを得ない高齢者や高校生等だけでなく、自動車を運転できる市民も含めて、市民が皆で公共交通を支えていくという意識をもつことが不可欠である。そこで、市民が一体となって公共交通を支えるという意識の醸成を図る。

市民の意識醸成として、小矢部市が主体で行なう取り組み「市民・転入者への情報提供」と市民が主体で行なう取り組み「住民団体等における意識醸成」、2つの取り組みを行なう。

【市民・転入者への情報提供】

小矢部市が主体で行なう取り組みは、市民・転入者への情報提供である。前計画において位置づけられており、鉄道やバスに関する情報をこまめに提供することで、地域公共交通を意識する機会を増やし、その後の利用につなげる（特に、転入者に対しては、転入手続きの際に路線図・時刻表を説明するなどして、積極的に情報提供を実施することで、利用につなげる）ことを目的として、担当課にて実施してきた。引き続き、担当課にて市民・転入者への情報提供を実施する。

対象	・市民、転入者	
実施概要	・転入手続き時の路線図・時刻表配布、説明 ・チラシの配布	
実施主体	・小矢部市、交通事業者	
実施行程	令和2年度～	・情報提供の実施

【住民団体等における意識醸成】

市民が主体で行なう取り組みは、住民団体等（自治会連合会、長寿会連合会、連合婦人会等）における意識醸成である。住民団体等において、公共交通に関する情報発信や公共交通の重要性とその利用を促す活動を推進し、公共交通の積極的な利用や市民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成を図る。

対象	・市民	
実施概要	・公共交通に関する情報発信 ・公共交通の重要性とその利用を促す活動	
実施主体	・小矢部市、市民	
実施行程	令和2年度～	・住民団体等における意識醸成の実施

▼転入手続き時の路線図・時刻表配布、説明イメージ



転入者（転入届提出）

▼市営バス時刻表

メルバス 乗合タクシー
小矢部市営バス 時刻表 2018年11月27日から

乗車運賃メルバス・乗合タクシー共通

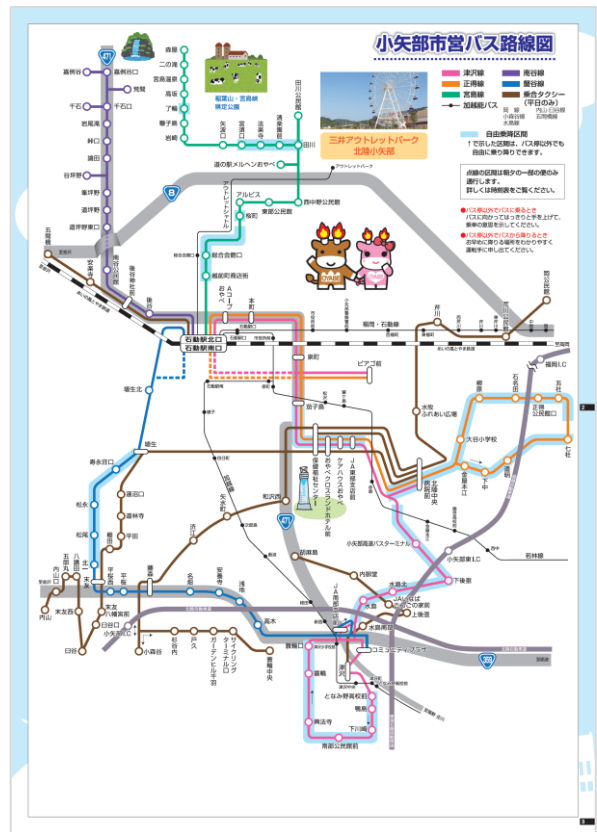
1日乗り放題	200円	100円	後部座席指定座席使用料（※） 及バス乗降促進料（※）
--------	------	------	-------------------------------

回数券・定期券価格表

回数券	大人（乗車料）	小学生・中学生	幼児
12枚綴り	2,100円	1,050円	
定期券			
1か月	3,140円	1,570円	
6か月	15,710円	7,860円	
1年	25,140円	12,570円	

運行時間掲載ページ
 【平日メルバス】
 津沢線、正清線、岩島線、聖谷線、聖谷線、6 P
 【乗合タクシー】
 田原、内山、日谷線、6 P
 小高線、正清線、水島線、7 P
 津沢線、正清線、8 P
 岩島線、聖谷線、聖谷線、9 P
 【その他】
 メルバス乗り場まで 10～11 P
 加藤線バス：加藤線、岩井線、湯田・石動線 11 P
 アウトリットセンター・車と少子子育て支援課 12 P
 交通状況などにより詳細とおり運行できない場合があります。
 あらかじめご了承ください。

問い合わせ先
 小矢部市生活環境課 ☎ 0766-67-1760（内線 753）



(3) 実施主体とスケジュール

本計画の各施策を下表に示す工程で実施する。

施策は、行政だけでなく、交通事業者や市民を交えて協働で実施していく。

図表 117 事業の実施主体・実施スケジュール

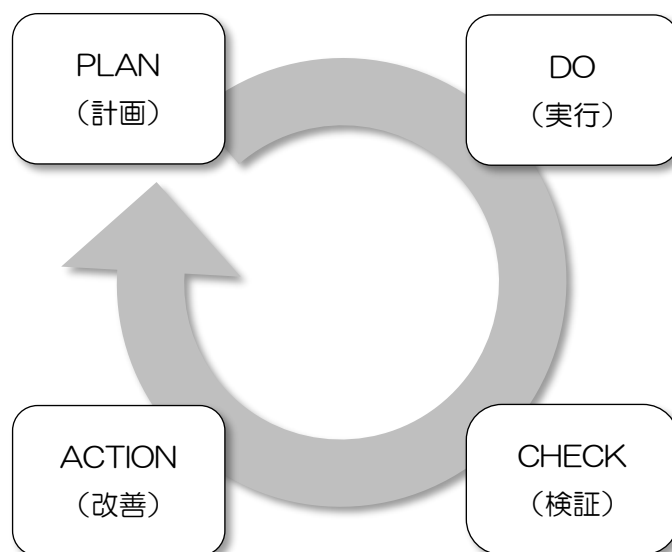
事業名	実施主体	スケジュール（案）				
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
鉄道利用者に対する利便性向上	小矢部市 交通事業者	石動駅での折返し運行可能な設備の設置を検討		基本設計	実施設計	
		石動駅での折返し運行による増便を検討				
石動駅周辺の駐車場利用によるパーク＆ライドの促進	小矢部市 交通事業者	現在実施のパーク＆ライドの促進事業の周知				
	小矢部市 交通事業者	新たなパーク＆ライド促進事業の検討・実施				
乗り継ぎダイヤの調整	小矢部市 交通事業者	改善準備	改善運行	改善検討・運行	改善検討・運行	改善検討・運行
地域（都市）間交通と市営バスの連携強化	小矢部市 交通事業者	石動駅拠点性向上の情報発信		石動駅の拠点性強化による公共交通利用促進の検討		
	小矢部市 交通事業者	鉄道利用者の市営バス乗り継ぎ促進の検討		鉄道利用者の市営バス乗り継ぎ促進の実施		
市営バスの運行形態改善の検討	小矢部市 交通事業者 市民	市営バスの運行形態改善の検討				
運賃のあり方の検討	小矢部市 交通事業者	運賃のあり方の検討				
市民図書館利用者の市営バス利用促進	小矢部市 交通事業者	市民図書館利用者の市営バス利用促進の検討		市民図書館利用者の市営バス利用促進の実施		
市民の意識醸成	小矢部市 交通事業者	情報提供の実施				
	小矢部市 市民	住民団体等における意識醸成の実施				

4-4. 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価と改善

本計画を着実に推進するために、実績などに基づき、目標の達成状況の評価し、必要に応じて計画を見直す。小矢部市地域公共交通活性化協議会においてPDCAサイクルを実行し、事業に係る全ての関係者（市民、交通事業者、行政など）が事業実施効果の検証結果を共有する。

事業実施効果の検証は、毎年実施することとし、小矢部市地域公共交通活性化協議会を開催することとする。

図表 118 PDCAサイクル



図表 119 収集するデータ

分類	収集データ	実施主体	収集方法	時期
利用者数	石動駅乗車人員	あいの風とやま鉄道	運行事業者による集計	毎年
	民営バス路線別輸送延人員	加越能バス	運行事業者による集計	毎年
	メルバス路線別便別利用者数	小矢部市生活環境課 運行委託事業者	運行委託事業者による集計	毎年
	乗合タクシー路線別利用者数	小矢部市生活環境課 運行委託事業者	運行委託事業者による集計	毎年
収支	市営バスの収支状況	小矢部市生活環境課	小矢部市生活環境課による集計	毎年
高齢者	高齢者運転免許自主返納申請者数	小矢部市生活環境課	小矢部市生活環境課による集計	毎年

図表 120 収集する意見

分類	収集データ	実施主体	収集方法	時期
利用者の意見	市民の意見	小矢部市生活環境課	自治会連合会、長寿会連合会、連合婦人会、商工会、観光協会等へのヒアリング調査の実施	2～3年
	市営バス利用者の意見	小矢部市生活環境課	利用者アンケート調査の実施	2～3年
地域公共交通に対する満足度	市民満足度調査の「交通体系の充実」の満足度	小矢部市企画政策課	小矢部市企画政策課による集計	2年
運行事業者の意見	利用状況、運行上の課題や改善点	小矢部市生活環境課 運行委託事業者	運転士を含めた運転士会議にてヒアリング調査の実施	毎年

4-5. 第2期小矢部市地域公共交通網形成計画の計画期間

本計画の計画期間を以下のとおりと定める。

本計画の計画期間：令和2年度～令和6年度の5年間

- ・社会情勢や人の流れなどは、5年程度で大きく変化することがある。
- ・そこで、本計画は今後5年間を計画期間とし、5年後にその時の状況を踏まえ見直しを行う。
- ・ただし、5年後の目標達成に向け、毎年PDCAサイクルを実行する中で、必要に応じて計画は見直す。