

滑川市地域公共交通網形成計画 【素案】

平成 29 年 12 月

滑 川 市

目 次

第1章 はじめに	1
1－1 計画の策定目的	1
1－2 計画の区域	1
1－3 計画の期間	1
1－4 本計画書の章構成及び検討フロー	2
第2章 地域特性及び公共交通に関する現況整理	3
2－1 人口・移動の概況	3
2－2 本市の公共交通の現況	8
2－3 コミュニティバス「のる my car」の状況	11
2－4 公共交通利用環境の整理	15
2－5 観光施設の状況	21
2－6 公共交通を取り巻く現況と課題	23
第3章 公共交通に関するニーズの把握	24
3－1 市民アンケート調査の概要	24
3－2 アンケート結果の集計	25
第4章 関連計画の整理	44
4－1 上位・関連計画の整理	44
4－2 滑川市地域公共交通総合連携計画のフォローアップ	49
第5章 公共交通に関する課題整理	53
5－1 本市における公共交通に関する課題整理	53
5－2 公共交通の利用促進に係る先進事例、類似事例の整理	54
第6章 地域公共交通網形成計画の施策体系	57
6－1 基本方針	57
6－2 施策目標値	58
6－3 具体的な施策	59
第7章 計画の推進体制と進捗管理	77
7－1 住民・企業等との連携による計画の推進体制	77
7－2 計画の進捗管理	77
7－3 計画実施のための財源確保	77

第1章 はじめに

1－1 計画の策定目的

本市では、平成19年度に「滑川市地域公共交通総合連携計画」を策定し、コミュニティバスを中心とした公共交通の利用促進を図ってきたところであるが、平成29年度に計画期間の終了を迎える。

このことから、少子高齢化等社会情勢の変化や多様なニーズに対応するため、コミュニティバス、あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道並びに富山地方鉄道路線バス等の現状を分析し、市民アンケート調査によるニーズを把握したうえで、交通機関相互の連携を図り、総合的な公共交通網の形成を目指すために「滑川市地域公共交通網形成計画」を策定するものである。

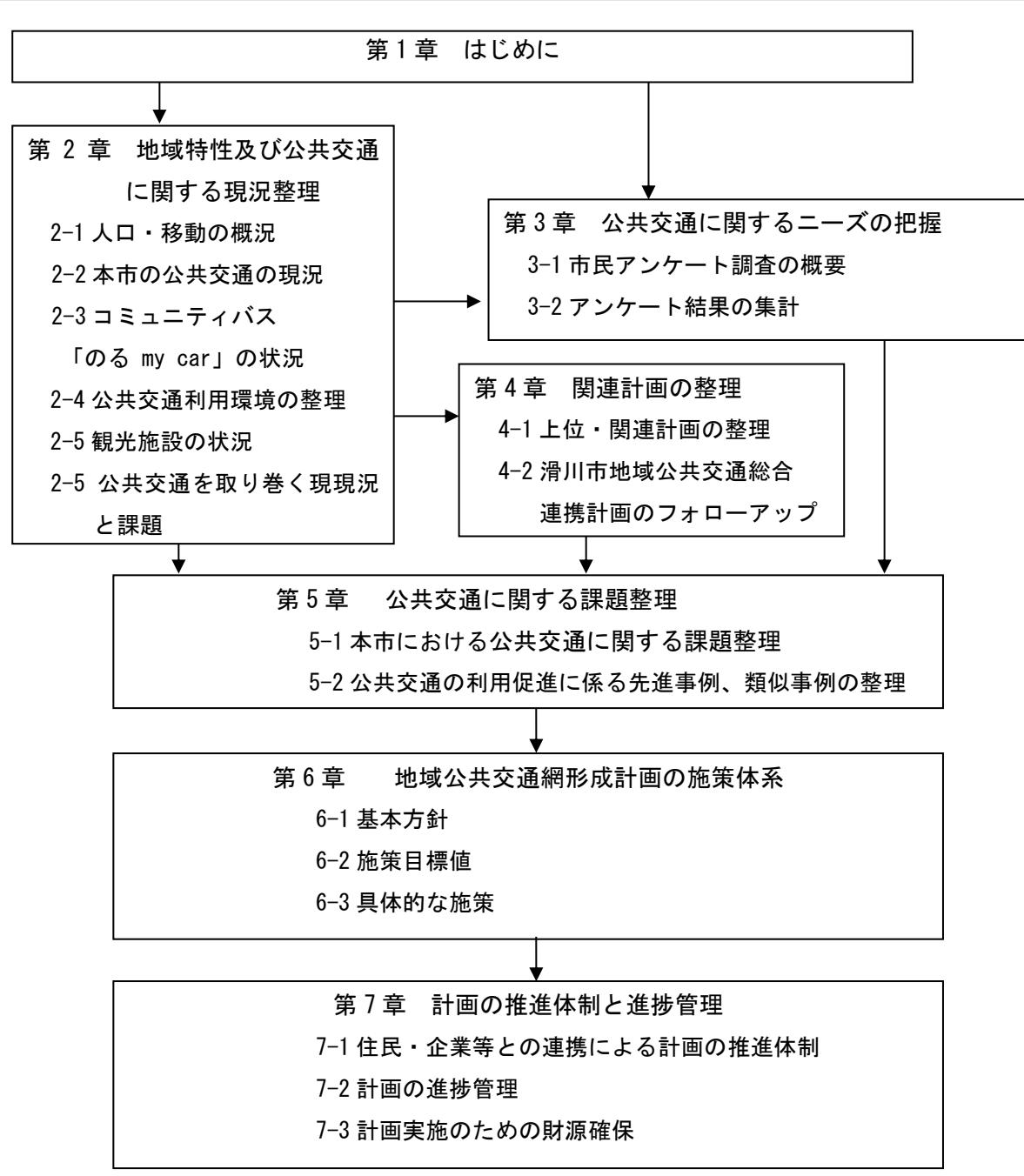
1－2 計画の区域

計画の区域は、滑川市内全域とする。

1－3 計画の期間

滑川市地域公共交通網形成計画の計画期間は、平成30年度から平成34年度までの5年間とする。また、必要に応じて見直しを行うものとする。

1-4 本計画書の章構成及び検討フロー



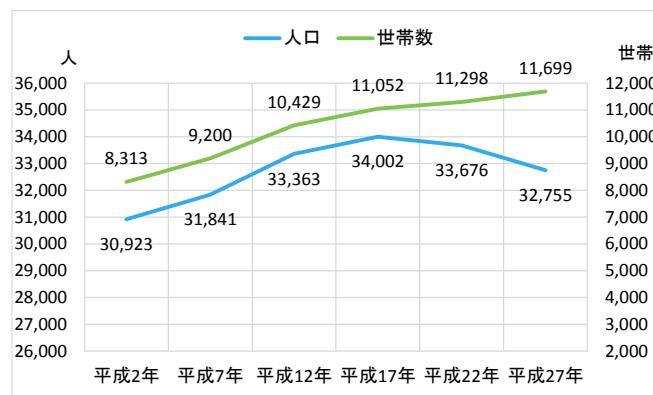
第2章 地域特性及び公共交通に関する現況整理

2-1 人口・移動の概況

1) 人口・高齢化率

① 市人口の推移及び高齢化率

- ・人口については、平成17年まで増加傾向であったが、平成22年以降減少に転じている。一方、世帯数は増加を続けている。
- ・高齢化率は平成27年時点で28.6%であり、富山県全体(30.3%)より若干低くなっている。ただし年々高齢化率は上昇を続けている。



人口・世帯数推移

出典：平成2年～27年国勢調査

本市及び富山県の年齢3区分人口及び高齢化率(平成27年)

<滑川市>

	男女計	男	女
15歳未満	4,256	2,222	2,034
15歳～64歳	18,995	9,717	9,278
65歳以上	9,377	3,842	5,535
年齢不詳	127	74	53

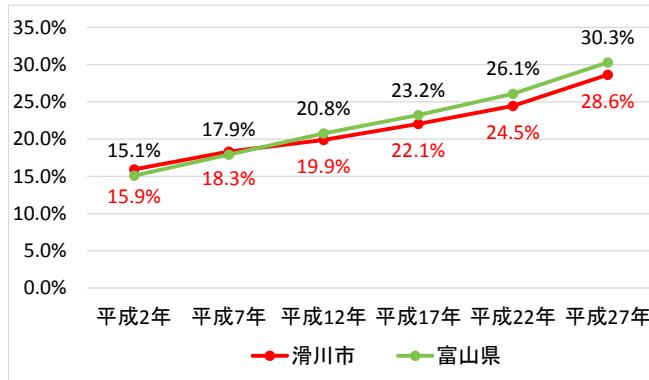
高齢化率 28.6%

<富山県>

	男女計	男	女
15歳未満	128,848	66,211	62,637
15歳～64歳	605,545	307,121	298,424
65歳以上	322,899	136,565	186,334
年齢不詳	9,036	5,250	3,786

高齢化率 30.3%

出典：平成27年国勢調査



本市及び富山県における高齢化率(65歳以上人口)の推移

出典：平成2～27年国勢調査

② 地区別・年齢階層別人口

(ア) 総人口

- ・西加積地区が 8,155 人と最も多く、次いで浜加積地区が 4,673 人、北加積地区が 4,281 人と多い。

(イ) 年少人口（15歳未満人口）

- ・西加積地区が 1,232 人と最も多く、次いで浜加積地区が 757 人、北加積地区が 532 人と多い。
- ・年少人口構成比は、浜加積地区が 16.2% と最も高く、次いで西加積地区が 15.1% と高くなっている。

(ウ) 生産年齢人口（15～64 歳人口）

- ・総人口と同様に、西加積地区が 5,077 人と最も多く、次いで浜加積地区が 2,766 人、北加積地区が 2,382 人と多い。
- ・生産年齢人口構成比は、西加積地区が 62.3% と最も高く、唯一 60% を超えている。

(エ) 高齢者人口（65 歳以上人口）

- ・西加積地区が 1,819 人と最も多く、次いで滑川東地区が 1,553 人、北加積地区が 1,355 人と多い。
- ・高齢者人口構成比（高齢化率）は、山加積地区が 39.0% と最も高い。また、滑川東地区も 38.1% と高い。

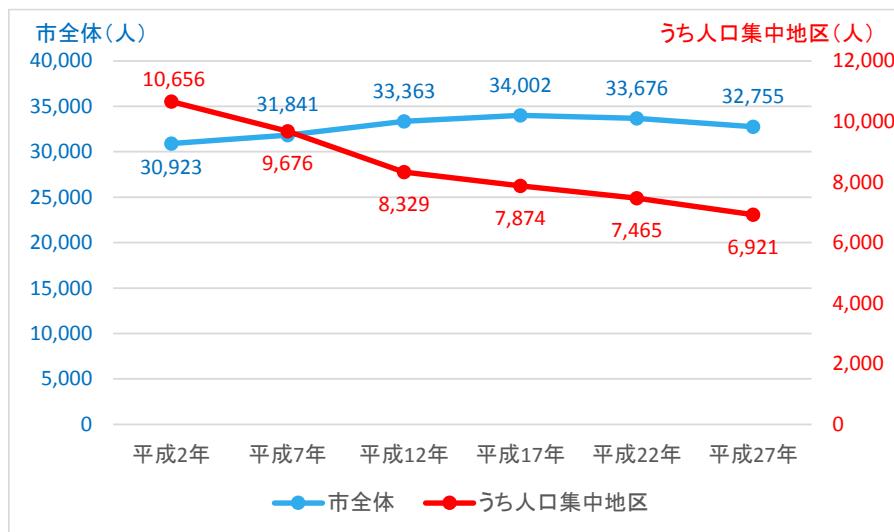
地区別人口及び年齢構成比率

地区	総数(人)	15歳未満(人)		15～64歳(人)		65歳以上(人)		年齢「不詳」(人)	
	人口	人口	構成比	人口	構成比	人口	構成比	人口	構成比
総数	32,755	4,256	13.0%	18,995	58.0%	9,377	28.6%	127	0.4%
滑川東	4,077	386	9.5%	2,130	52.2%	1,553	38.1%	8	0.0%
滑川西	3,621	410	11.3%	2,051	56.6%	1,135	31.3%	25	0.6%
浜加積	4,673	757	16.2%	2,766	59.2%	1,100	23.5%	50	1.4%
早月加積	2,964	389	13.1%	1,681	56.7%	889	30.0%	5	0.1%
北加積	4,281	532	12.4%	2,382	55.6%	1,355	31.7%	12	0.4%
東加積	1,484	160	10.8%	853	57.5%	471	31.7%	0	0.0%
中加積	3,005	349	11.6%	1,794	59.7%	862	28.7%	0	0.0%
西加積	8,155	1,232	15.1%	5,077	62.3%	1,819	22.3%	27	0.9%
山加積	495	41	8.3%	261	52.7%	193	39.0%	0	0.0%

出典：平成 27 年国勢調査

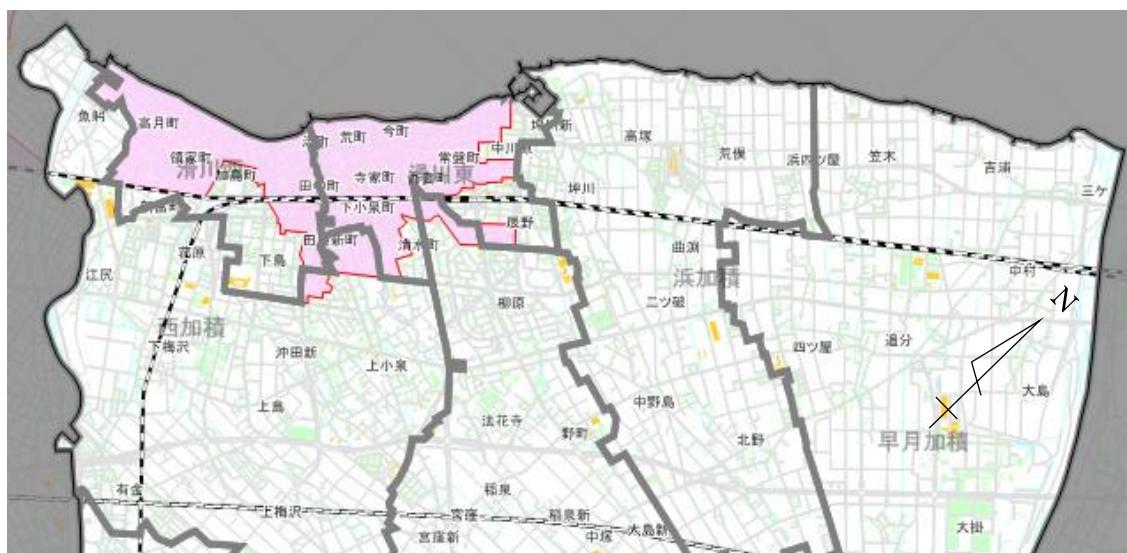
③ 人口集中地区における人口の推移

- ・国勢調査において人口動向等から設定される「人口集中地区」は、本市においては滑川西地区、滑川東地区を中心に設定されており、その面積は約 2km²である。
- ・人口集中地区における人口は減少を続けており、市全体における人口増減に比べ、人口集中地区における人口減少が特に顕著となっている。



市全体及び人口集中地区における人口の推移

出典：平成 2～27 年国勢調査



本市における人口集中地区の範囲(赤色)

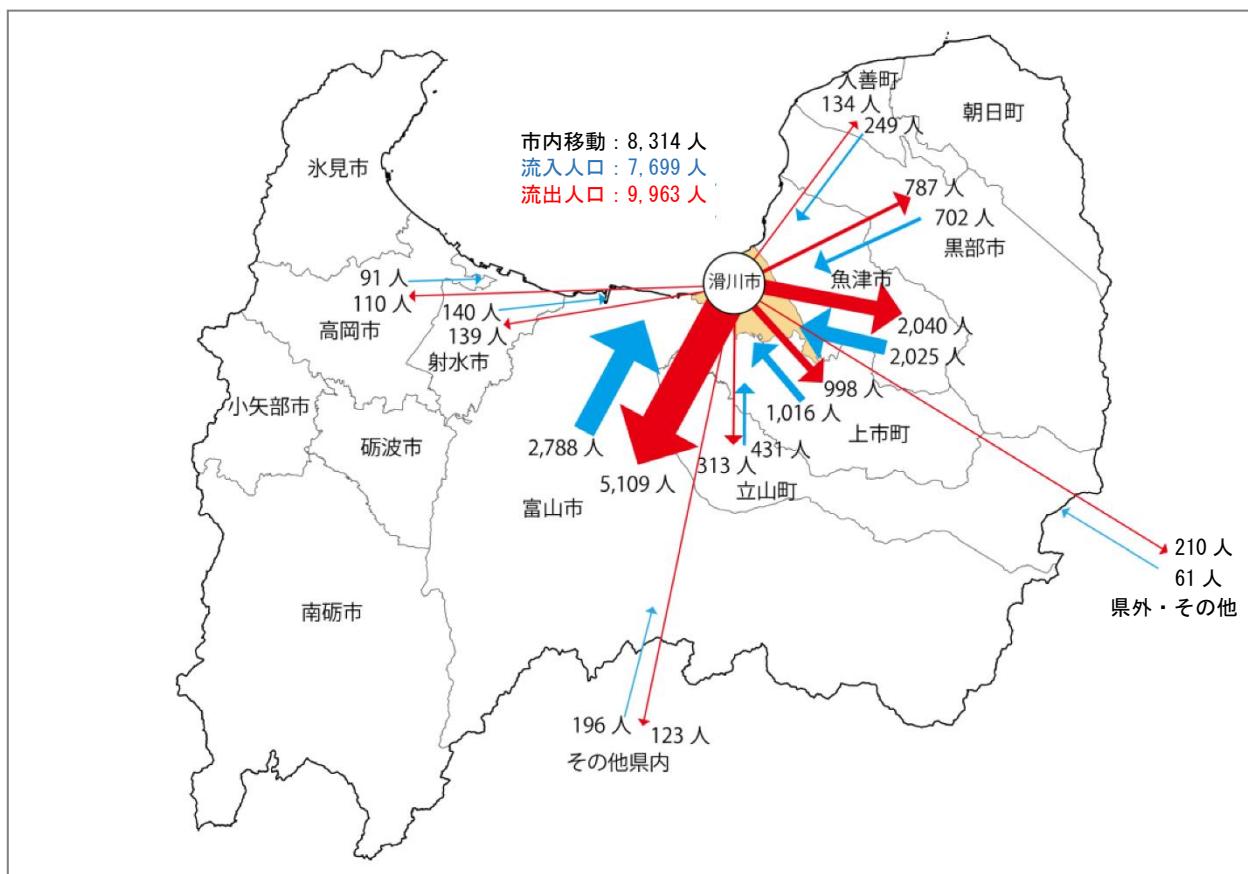
出典：平成 27 年国勢調査

人口集中地区：国勢調査の基本単位区等を基礎単位とし、1)原則として人口密度が 1 平方キロメートルあたり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域。

3) 移動特性（通勤・通学移動）

① 市町相互間の通勤・通学移動先

- 平成 22 年の通勤・通学移動（流出・流入）を見ると、流入人口の合計は 7,699 人、流出人口の合計は 9,963 人であり、流出超過となっている。
- 流出先で最も多いのは富山市への 5,109 人で、次いで魚津市への 2,040 人、上市町への 998 人となっている。
- 一方、流入元で最も多いのは富山市からの 2,788 人で、次いで魚津市からの 2,025 人、上市町からの 1,016 人となっており、流出・流入ともに、富山市、魚津市、上市町との関係が強い。

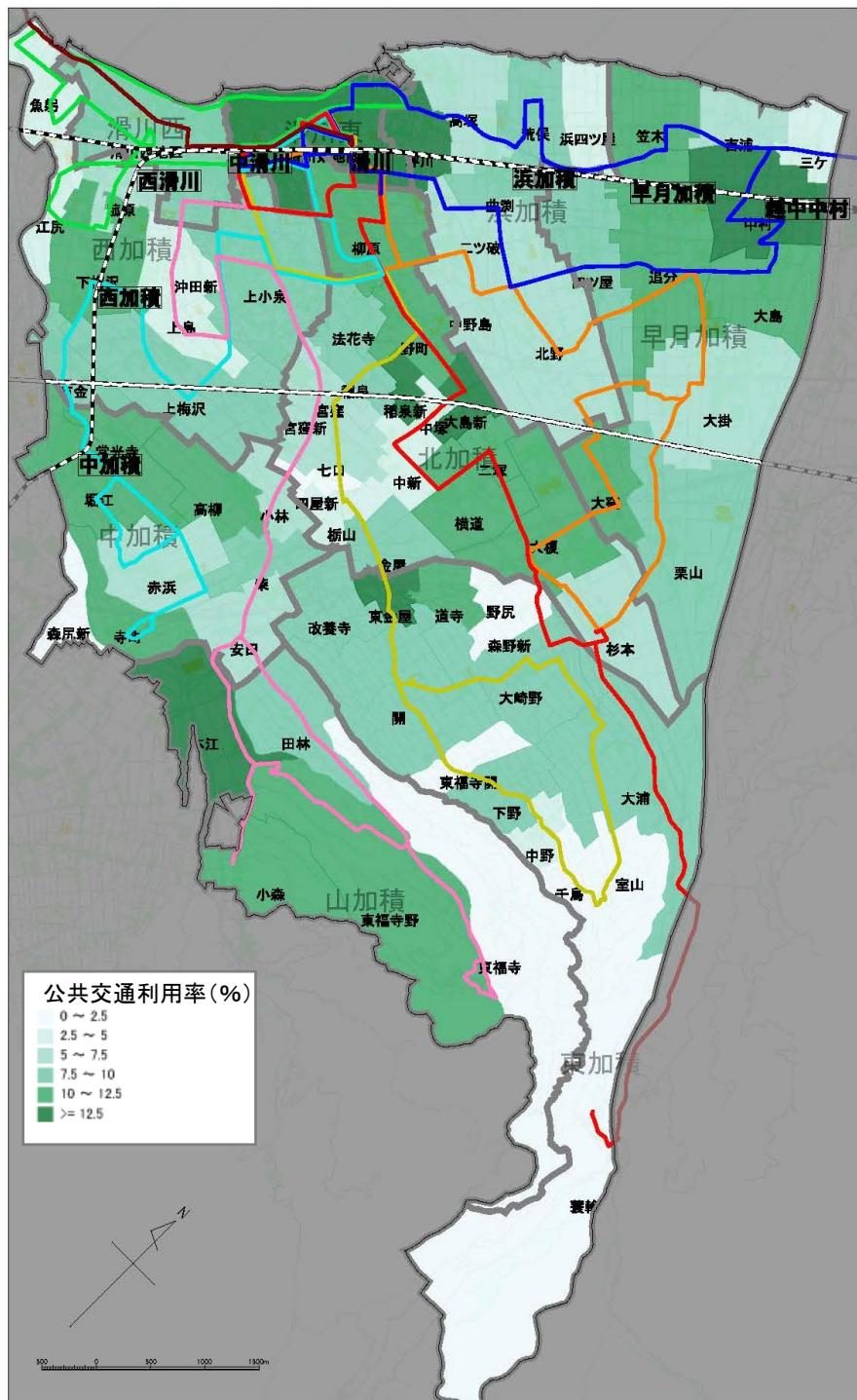


本市の通勤・通学流動

出典：平成 22 年国勢調査

② 通勤通学時の交通手段（公共交通利用率）

- ・通勤通学時の交通手段（平成 22 年国勢調査）から、公共交通（鉄道・バス）の利用率を集落別に見ると、鉄道駅を中心として公共交通利用率が高い一方、中山間地域を中心に公共交通利用率の低い地域が見られる。



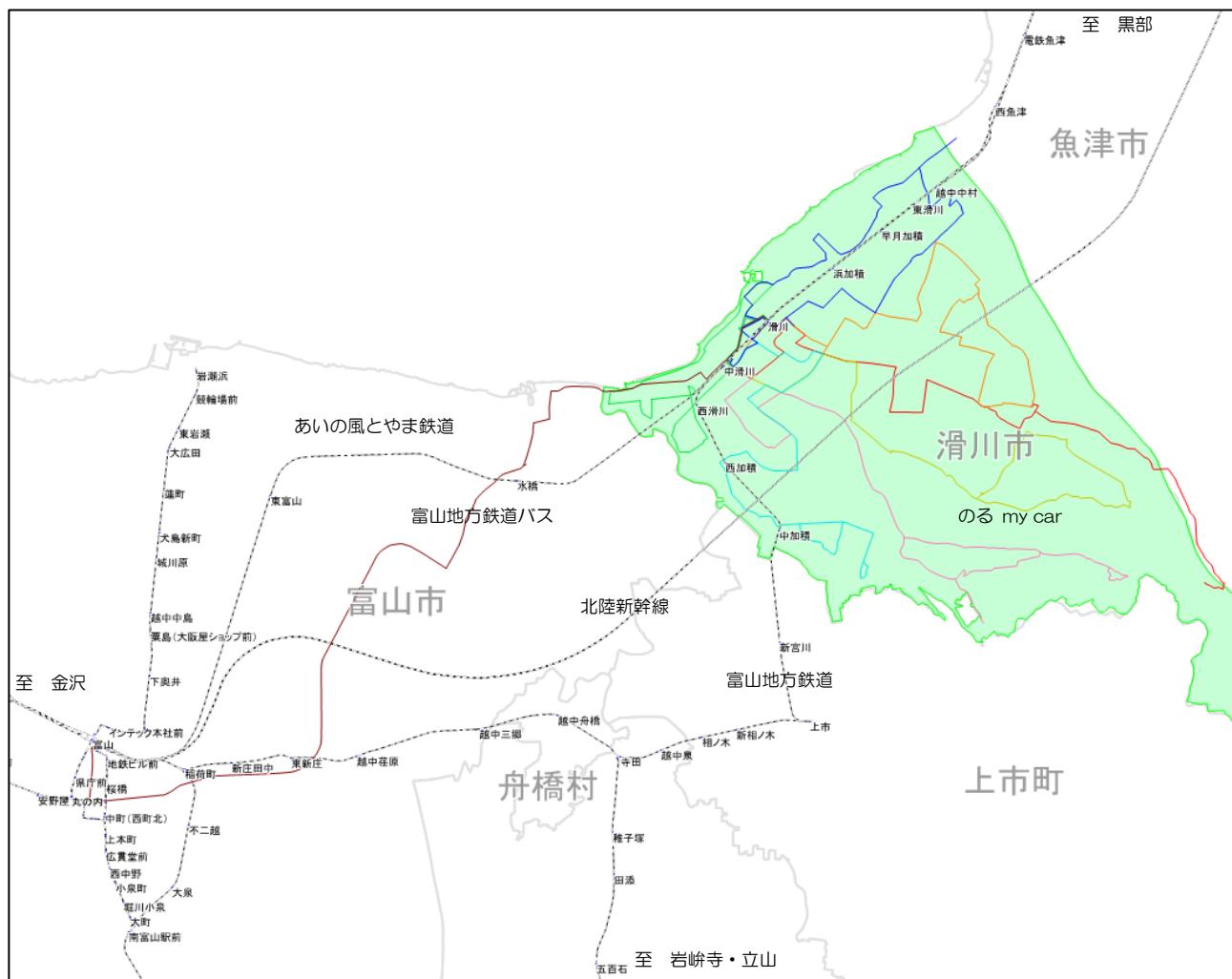
通勤通学時の交通手段・公共交通(鉄道・バス)利用率

出典：平成 22 年国勢調査（就業・就学人口のうち鉄道・バスを利用する率）

2-2 本市の公共交通の現況

1) 本市の公共交通ネットワーク

- ・あいの風とやま鉄道は、旧JR北陸本線を引き継ぐ並行在来線として、県外及び県内各市町を結ぶ輸送を担っている。
- ・富山地方鉄道（電車）（以下、地鉄電車と呼称）は電鉄富山駅を起点として、県内各市町村を結ぶ地域輸送を担っている。中滑川駅以東においてあいの風とやま鉄道線と並行している。
- ・富山地方鉄道（路線バス）（以下、地鉄バスと呼称）は1系統（水橋経由滑川線）のみであり、滑川駅前から水橋（富山市）を経て富山駅前を結んでいる。
- ・市北部を運行している、あいの風とやま鉄道、地鉄電車、地鉄バスを面的に補完する形で、コミュニティバス「のる my car」を運行している。

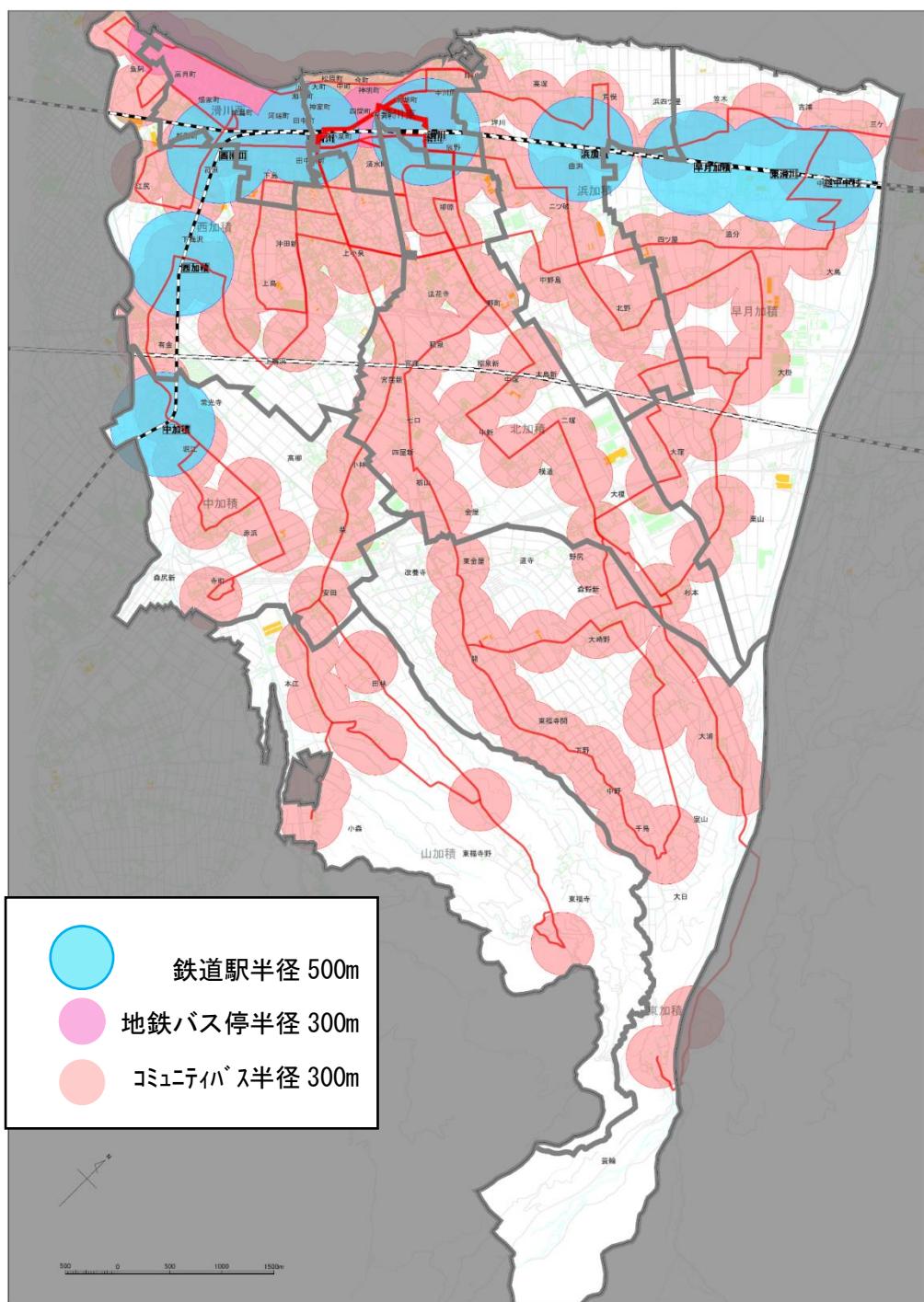


滑川市周辺公共交通ネットワーク

路線バスは滑川市関連の路線のみ表示

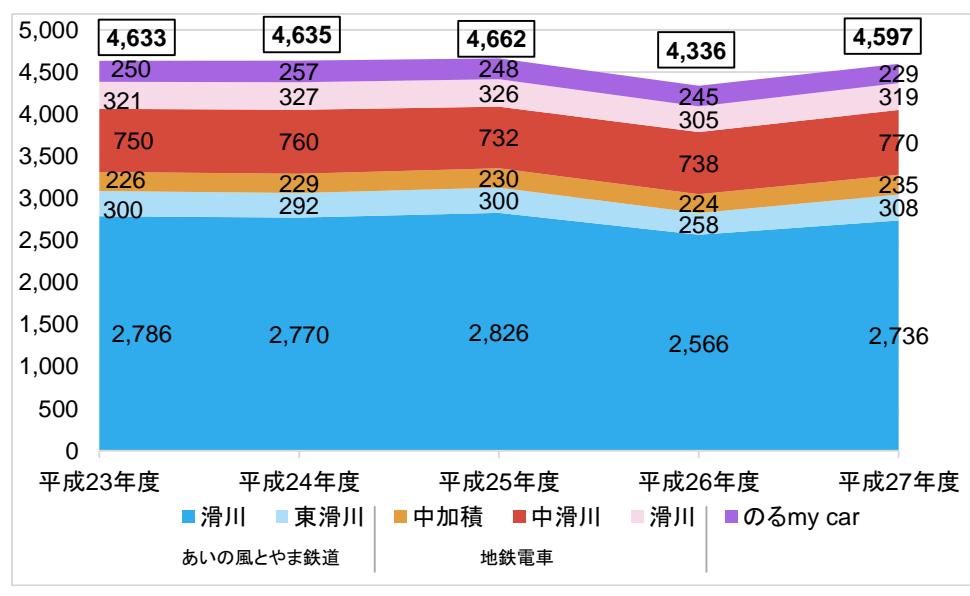
2) 公共交通カバー状況

- ・地鉄バス及びコミュニティバスのバス停を中心として半径300mの範囲、鉄道駅を中心として半径500m以内をカバー地域として定義すると、本市においては主要な集落はほとんど網羅しているが、平地の一部ではカバーされていない空白地域が見られる。



3) 市内公共交通の利用者数の推移

- ・市内の公共交通利用者数（鉄道・バスの合計）は統計データがある範囲で約4,600人/日であり、ほぼ横ばいで推移している。
- ・鉄道利用者は平成26年度にいったん減少したが、平成27年度には再び回復した。
- ・コミュニティバス「のる my car」の利用者数は平成25年度以降減少が続いている状況である。



市内公共交通の一日常利用者数の推移

出典：あいの風とやま鉄道：富山県統計年鑑の乗車人数×2を乗降人数とした。

（平成27年3月13日以前はJR西日本の数値）

地鉄電車：富山県統計年鑑の乗降人数（主要駅のみ）

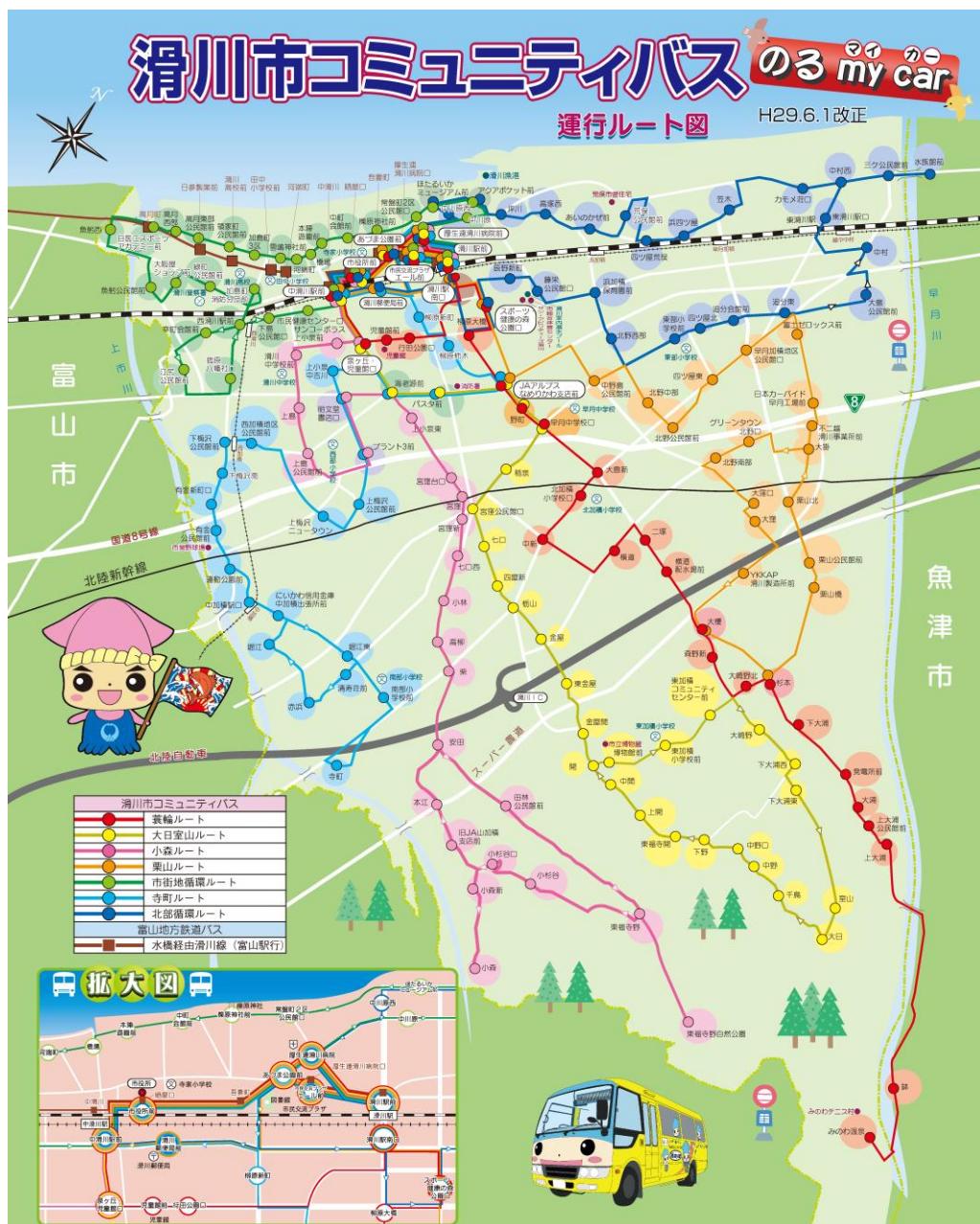
「のる my car」利用者数：滑川市資料（年間利用者数÷365）

※地鉄バスは統計データなし

2-3 コミュニティバス「のる my car」の状況

1) 「のる my car」の運行状況

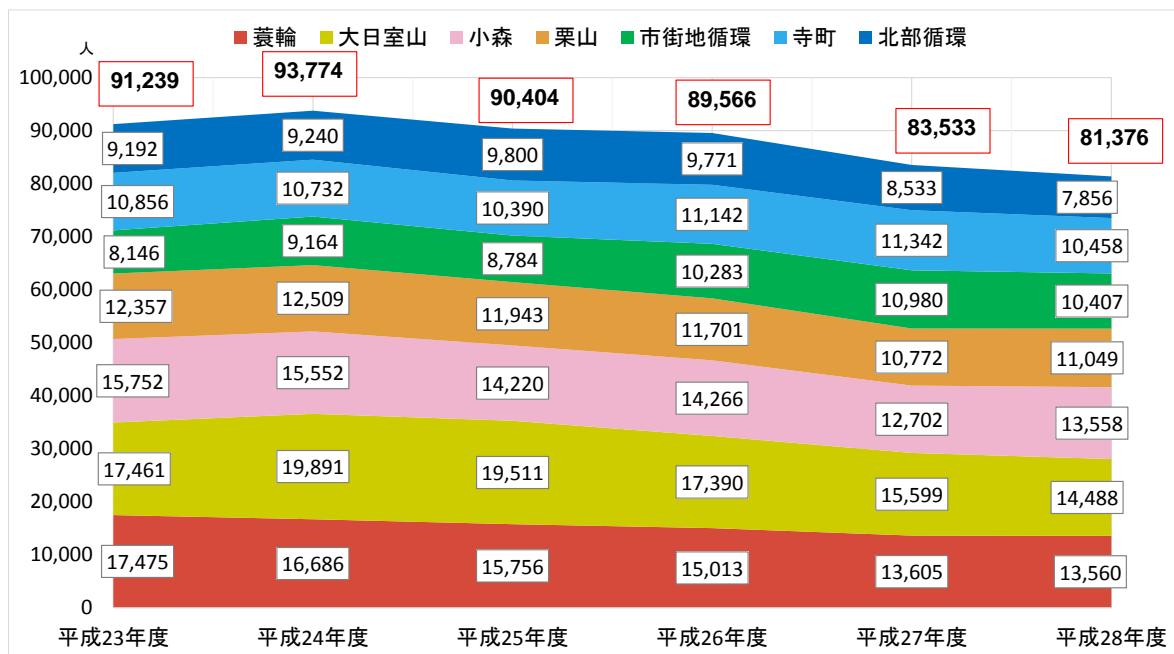
- ・滑川駅及び市民交流プラザ・エール前を起点に、「蓑輪ルート」「市街地循環ルート」「大日室山ルート」「小森ルート」「北部循環ルート」「栗山ルート」「寺町ルート」の7ルートが運行している。
- ・「蓑輪ルート」「大日室山ルート」「小森ルート」「栗山ルート」は平日6便、土日祝日は4便運行している。
- ・「市街地循環ルート」「北部循環ルート」「寺町ルート」は平日4便、土日祝日は3便運行している。
- ・料金は1回乗車100円となっている。



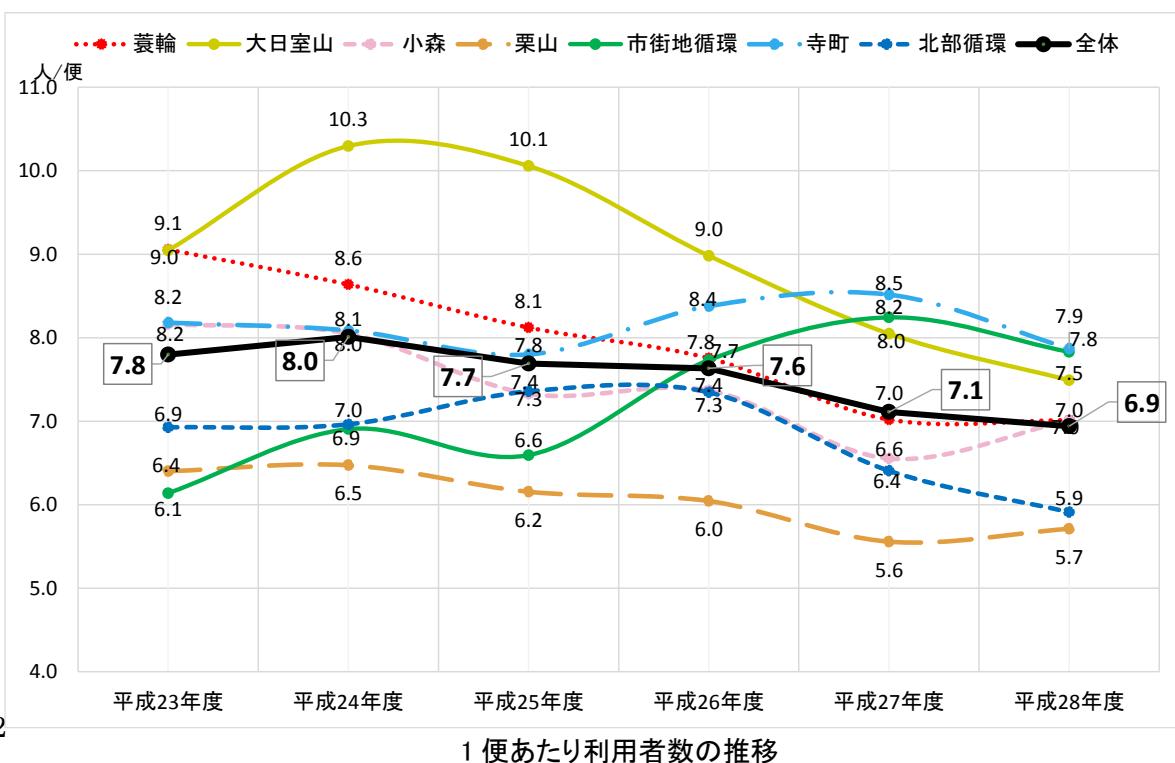
滑川市コミュニティバス「のる my car」運行ルート

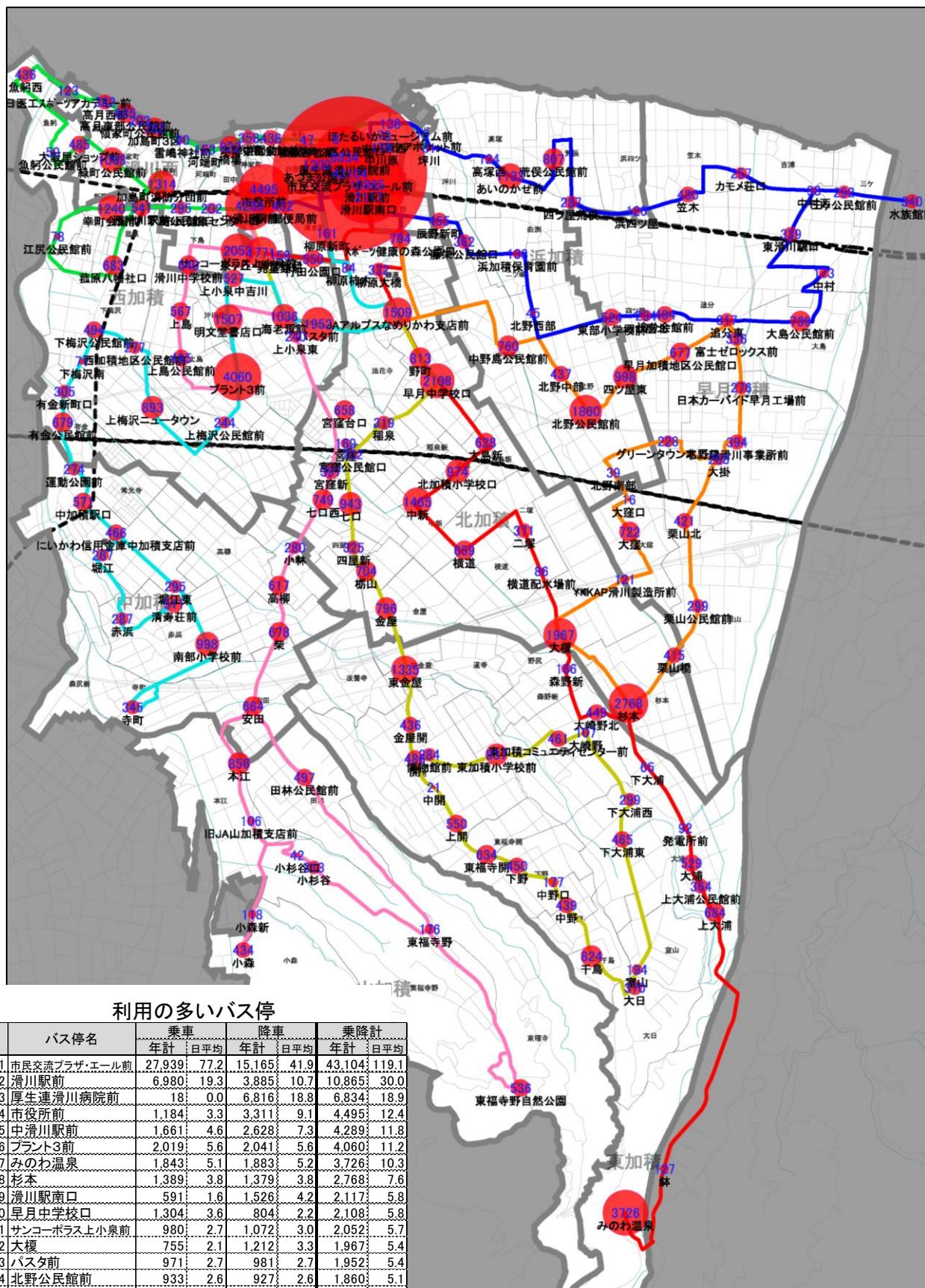
2) 「のる my car」の利用状況

- 平成28年度利用者数は約81千人であり、減少傾向が続いている。
- ルート別に見ると、市街地循環ルートは増加傾向にあり、それ以外のルートは横ばいもしくは減少傾向が続いている。
- 1便あたりの利用者数は平成28年度で6.9人となっている。
- 利用の多いバス停は、公共施設（市民交流プラザ・エール前、市役所）、駅（滑川駅前、中滑川駅前）、病院（厚生連滑川病院前）、商業施設（プラント3前、パスタ前）、温浴施設（みのわ温泉）等となっている。



利用者数の推移

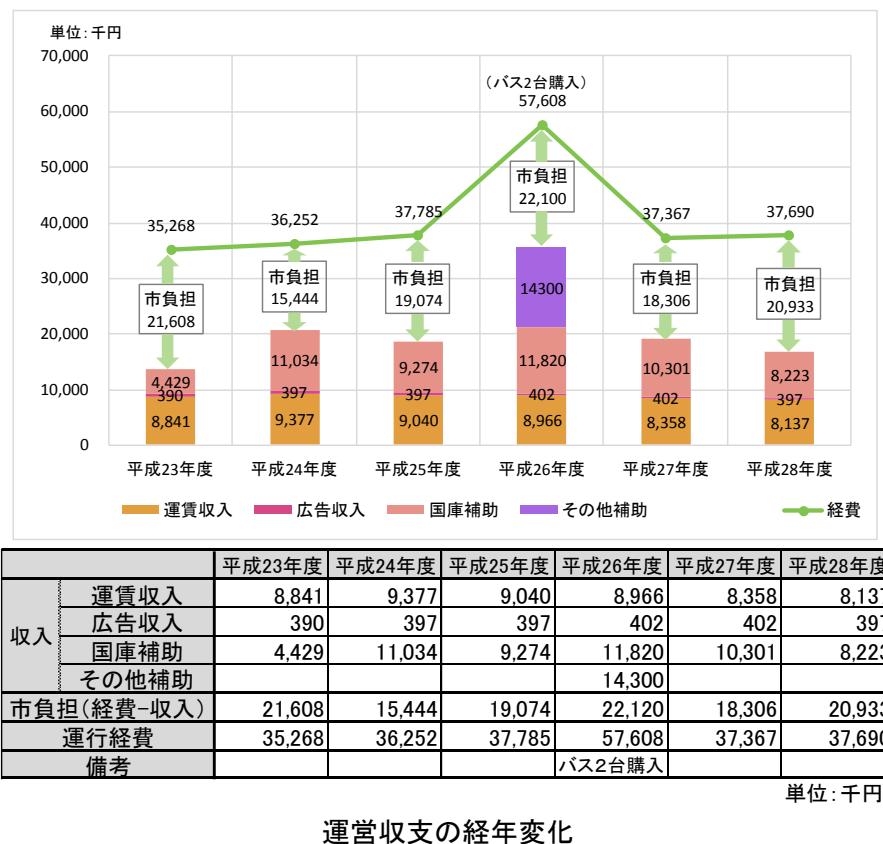




バス停別乗降数(平成28年度)

3) 「のる my car」の運営収支

- ・全体的な経費は微増傾向である（バスを購入した平成26年度を除く）。
- ・運賃収入は平成24年度以降の利用者の減少に伴い、減少傾向となっている。
- ・市の負担額は、年間20,000千円程度で前後している。
- ・ルート別の収支に関しては、利用者が比較的多く、ルートの長さが短く便数の少ない市街地循環ルートの収支率が43%と高く、その他ルートは20%前後となっている。



平成28年度におけるルート別の収支(試算)

	経費 (千円)	運賃収入 (千円)	収支率 (%)
蓑輪ルート	7,636	1,356	18%
大日室山ルート	5,751	1,449	25%
小森ルート	7,235	1,356	19%
栗山ルート	6,007	1,105	18%
市街地循環ルート	2,425	1,041	43%
寺町ルート	4,885	1,046	21%
北部循環ルート	3,751	786	21%
計	37,690	8,137	22%

※ルート別の経費は総経費を年間走行距離で按分して算出

※運賃収入についてはルートごとの乗車人数×100円で算出

2-4 公共交通利用環境の整理

1) 市内の各駅及び主要バス停施設の諸機能の整理

① 市内各駅の状況整理

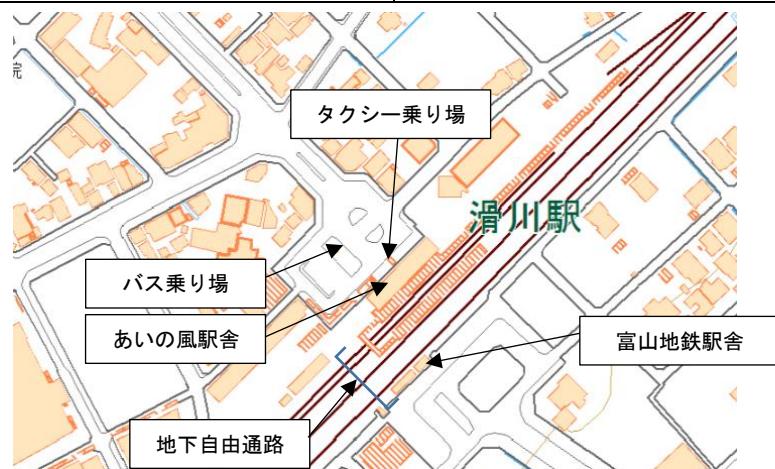
(ア) 滑川駅【あいの風とやま鉄道・富山地方鉄道】

本市の中心駅であるあいの風とやま鉄道の滑川駅（北口）は有人駅であり、みどりの窓口、自動券売機、飲料自動販売機、待合室、トイレが設置されている。改札口には IC カードリーダーが設置されている。タクシー乗り場は駅正面、バス乗り場はロータリー内に設置されている。

富山地方鉄道の滑川駅（南口）は無人駅であり、待合室、飲料自動販売機が設置されている。

なお、両鉄道の乗り換え及び南口 ⇄ 北口間の連絡は、一旦改札を出て歩行者用地下道で連絡する形となっている。

▲滑川駅（北口）左はタクシー乗り場	▲滑川駅（北口）写真手前がバス乗り場
▲滑川駅（北口）次発案内板（あいの風とやま鉄道）	▲滑川駅（南口）（富山地方鉄道）



(イ) 東滑川駅【あいの風とやま鉄道】

簡易な駅舎及びトイレが設置された無人駅であり、IC カードリーダーが設置されている。駅前は自転車駐輪場が設置されている。なお、コミュニティバスの最寄りバス停は「東滑川駅口」であるが、道路面での制約により駅前へのバスの乗り入れは行っていない。

	
▲東滑川駅舎	▲東滑川駅舎内（改札 IC カードリーダー）

(ウ) 中滑川駅【富山地方鉄道】

本市内にある富山地方鉄道の駅として最も乗降客が多く、平日日中は有人駅となっている。平成 26 年 3 月より現駅舎を使用しており、駅舎内には窓口、トイレ、飲料自動販売機が設置されている。コミュニティバスは「中滑川駅前」バス停が最寄りであるが、駅ロータリー内ではなく、やや離れたところに設置している。

	
▲中滑川駅舎	▲中滑川駅待合室内
	
▲中滑川駅前ロータリー	▲中滑川駅前バス停（写真奥矢印位置）

(エ) 中加積駅【富山地方鉄道】

コンクリート造の駅舎を持つ無人駅で、駅舎内での待合が可能である。最寄りにコミュニティバス「中加積駅口」バス停を設置している。



(オ) 西加積駅【富山地方鉄道】

駅舎はなくホーム上に簡易な待合所があるのみの無人駅である。最寄りにコミュニティバス「下梅沢公民館前」バス停を設置している。



(カ) 西滑川駅【富山地方鉄道】

駅舎及びトイレ、飲料自動販売機が設置されている無人駅であり、駅舎内で待合ができる。最寄りにコミュニティバス「西滑川駅前」バス停を設置している。



(キ) 浜加積駅【富山地方鉄道】

木造駅舎を有する無人駅であり、駅舎内での待合が可能であるが老朽化が著しい。コミュニティバスの乗り入れは行っていない。

	
▲浜加積駅舎	▲浜加積駅ホームから駅舎方向

(ク) 早月加積駅【富山地方鉄道】

木造駅舎を有する無人駅であり、駅舎内及びホームでの待合が可能である。コミュニティバスの乗り入れは行っていない。

	
▲早月加積駅舎	▲早月加積駅ホーム

(ケ) 越中中村駅【富山地方鉄道】

駅舎はなく、ホーム上に待合所が1箇所あるだけの無人駅である。コミュニティバスの乗り入れは行っていない。

	
▲越中中村駅入口及び待合所	▲越中中村駅ホーム

② 主要バス停の状況

(ア) 滑川駅前

地鉄バス、コミュニティバスのバス停が併設されており、上屋、ベンチが設置されている。



(イ) 市民交流プラザ・エール前

地鉄バス、コミュニティバスのバス停が併設されており、上屋（囲い付き）、ベンチが設置されている。



(ウ) 厚生連滑川病院前

屋根のある病院ロータリー内にコミュニティバスのバス停を設置している。病院内に待合スペースがある。



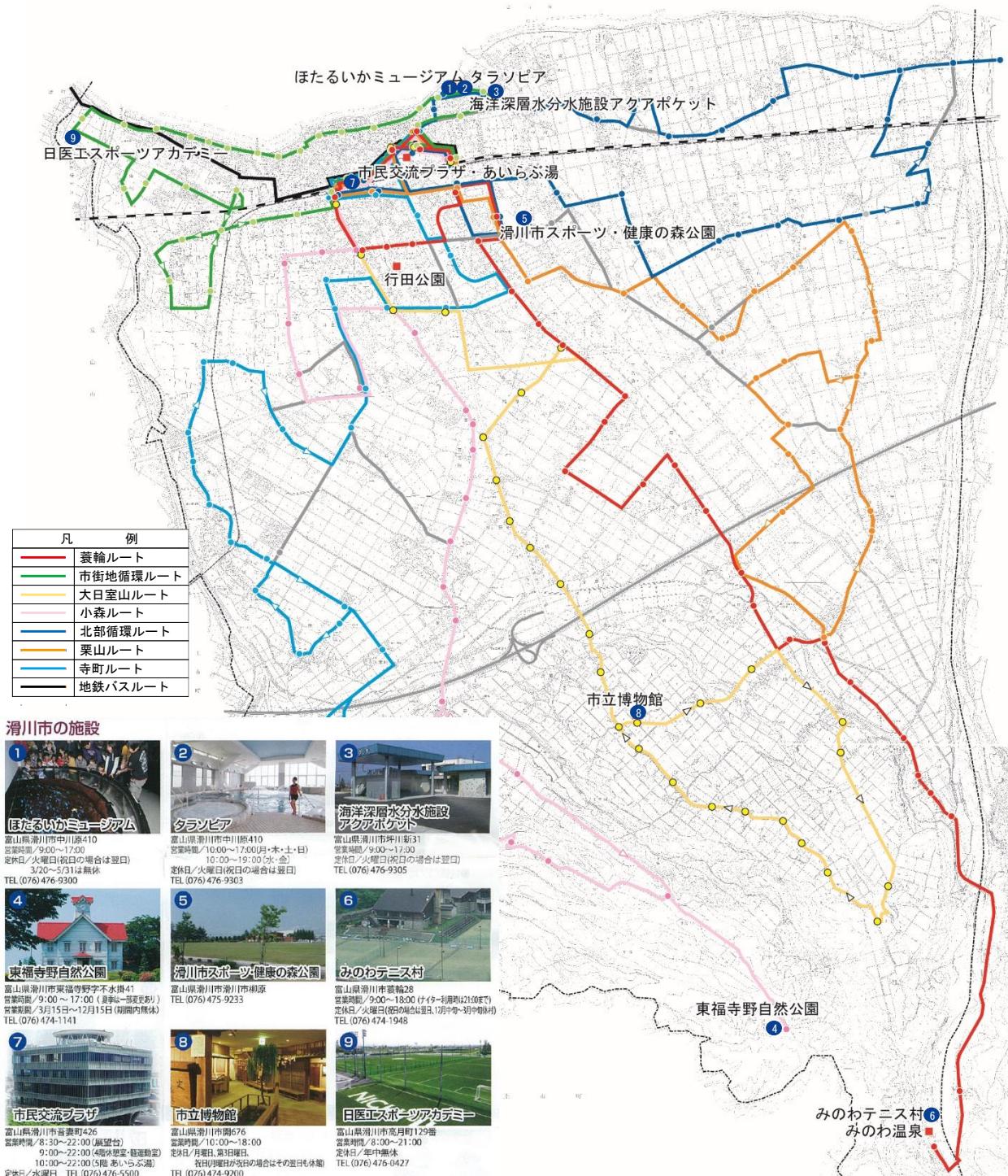
(エ) 中滑川駅前

駅ロータリーから離れたところにコミュニティバスのバス停及び上屋（囲い付き）とベンチが設置されている。



2-5 観光施設の状況

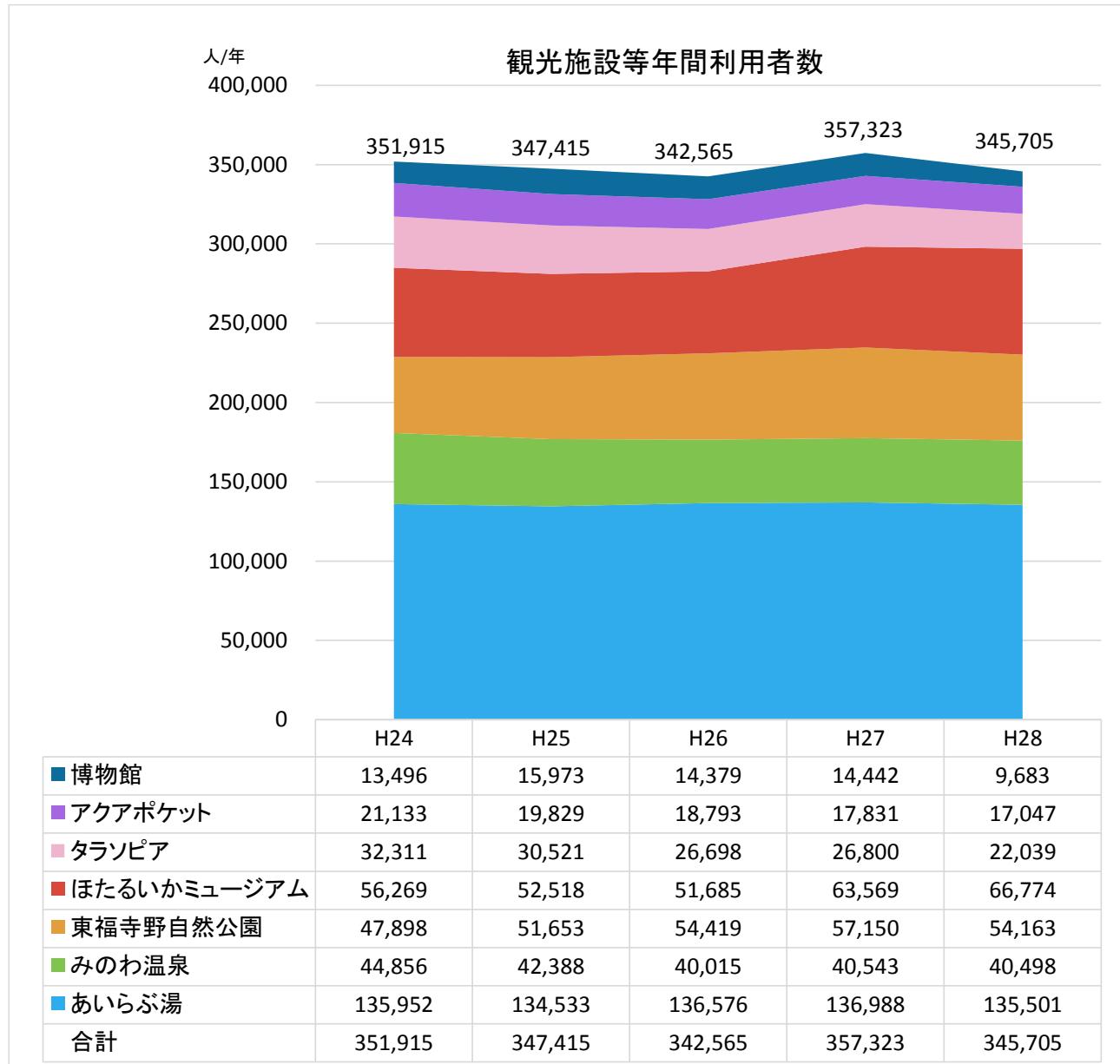
- 滑川市の主要観光施設は、駅周辺をはじめ、東福寺野や蓑輪に点在しており、いずれもコミュニティバスでのアクセスは可能である。



滑川市の主要観光施設

出典：滑川市観光マップ「ぐるっとなめりかわ」（滑川市観光協会）

- 観光施設の年間利用者数は約35万人前後で推移している。温浴施設である「あいらぶ湯」(市民交流プラザ5階)、ほたるいかミュージアム、東福寺野自然公園の順に利用者数が多くなっている。



滑川市の主要観光施設の年間利用者数

出典：滑川市資料

2－6 公共交通を取り巻く現況と課題

①人口の推移及び高齢化率

- ・本市の人口はゆるやかな減少を始めている。特に人口集中地区の人口減少が著しく、まちの賑わいの喪失が懸念される。
- ・高齢化率は県平均よりもいまだ低いものの、確実に上昇しており、超高齢社会に相応しい交通体系の確立が必要である。

②交通体系

- ・鉄道（あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道）の利用者数は近年横ばいとなっている。
- ・コミュニティバス「のる my car」の利用者数は減少傾向となっている。さらなる利用促進のためのサービス向上や利用促進のための取組が必要である。
- ・朝の通勤通学、昼間の買い物や通院目的をはじめ、鉄道とバスの乗り換え利便性の向上等、市民ニーズを踏まえた改善と利用促進が必要である。

③「のる my car」のルート別の課題

- ・蓑輪ルート：1便あたり利用者数が平成23年度の9.1人から平成28年度は7.0人まで減少している。市民の意見等を元に利用減少の要因を探り、改善策の検討が必要である。
- ・大日室山ルート：1便あたり利用者数が平成24年度の10.3人から平成28年度は7.5人まで減少している。市民の意見等を元に利用減少の要因を探り、改善策の検討が必要である。
- ・小森ルート：利用者数はゆるやかな減少傾向であり、利用促進のための取組が必要である。
- ・栗山ルート：1便あたり利用者数が平成28年度で5.7人と他ルートに比べ低くなっている。利用増加に向けたサービス内容見直し等の検討が必要である。
- ・市街地循環ルート：7ルートのうち唯一利用者数が増加傾向となっている。引き続き利用促進のための取組が必要である。
- ・寺町ルート：利用者数はほぼ横ばいとなっているが、利用促進のための取組が必要である。
- ・北部循環ルート：利用者数は減少傾向であり、1便あたり利用者数が平成28年度で5.9人と他ルートに比べ低くなっている。利用増加に向けたサービス内容見直し等の検討が必要である。

第3章 公共交通に関するニーズの把握

3－1 市民アンケート調査の概要

1) 調査目的

市民の交通に関する移動実態やニーズを把握し、「滑川市地域公共交通網形成計画」の策定に必要な基礎資料とするため、市民 2,000 人を対象として、日常生活の移動や頻度、公共交通に対する満足度や改善要望の調査を実施した。

2) 調査実施概要

① 調査時期、方法

- ・平成 29 年 7 月 11 日配布
- ・アンケート回収締め切り：7 月 28 日
- ・住民基本台帳から 16 歳以上の市民を対象に無作為に 2,000 人を抽出した。

※抽出にあたっては、地区別・年齢階層別に集計に必要なサンプル数が確保されるよう配慮した。

② 設問項目

・個人属性

性別・年齢・居住地・免許有無・自動車有無

・日常生活の移動（通勤・通学、買物、通院等）

目的地、移動手段、公共交通の利用の有無、公共交通を利用しない理由

・公共交通の利用頻度、満足度

公共交通（あいの風とやま鉄道、富山地鉄（電車）、富山地鉄（バス）、「のる my car」）の利用頻度及び満足度、公共交通の改善が必要だと思う事項

・自動車から公共交通への切り替え意向

切り替え可能性及び頻度、切り替え先、自家用車の今後の運転方針

・「のる my car」のあり方について

「のる my car」の必要性、市の運行経費負担について、今後の運行について

③ 回収数

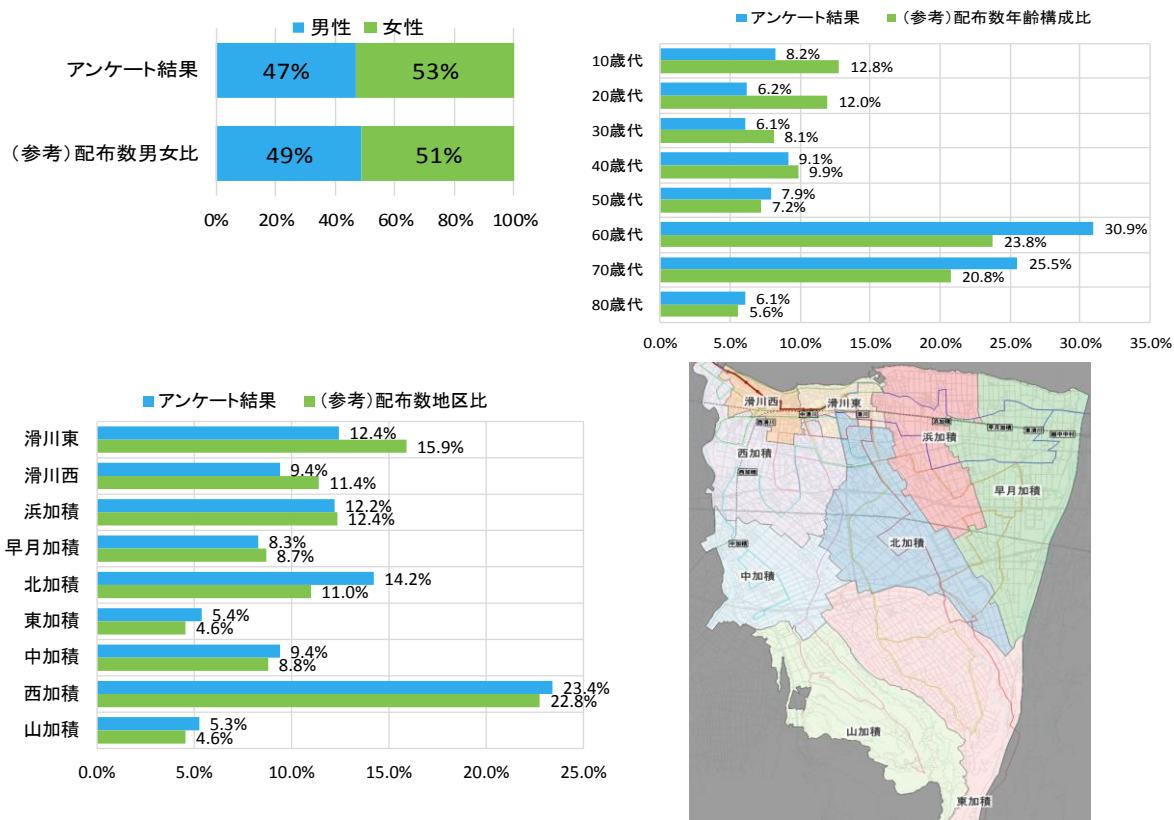
907 人 (回収率：45.4%)

3-2 アンケート結果の集計

1) 個人属性

① 性別・年齢・居住地

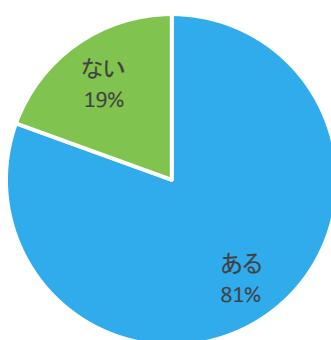
- ・60、70歳代の回答が多く、10、20歳代は配布数と比較して回答数がやや少ない。
- ・男女比及び地区別の配布数に対する回収の偏りはみられない。



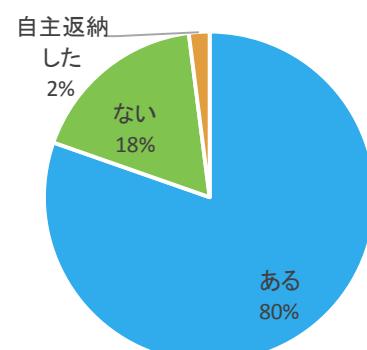
性別、年齢及び居住地ごとの回答比及び配布数に対する比率

② 免許及び自由に使える車の有無

- ・自由に使える車及び免許を所有している方がそれぞれ約8割を占めている。



自由に使える車の有無



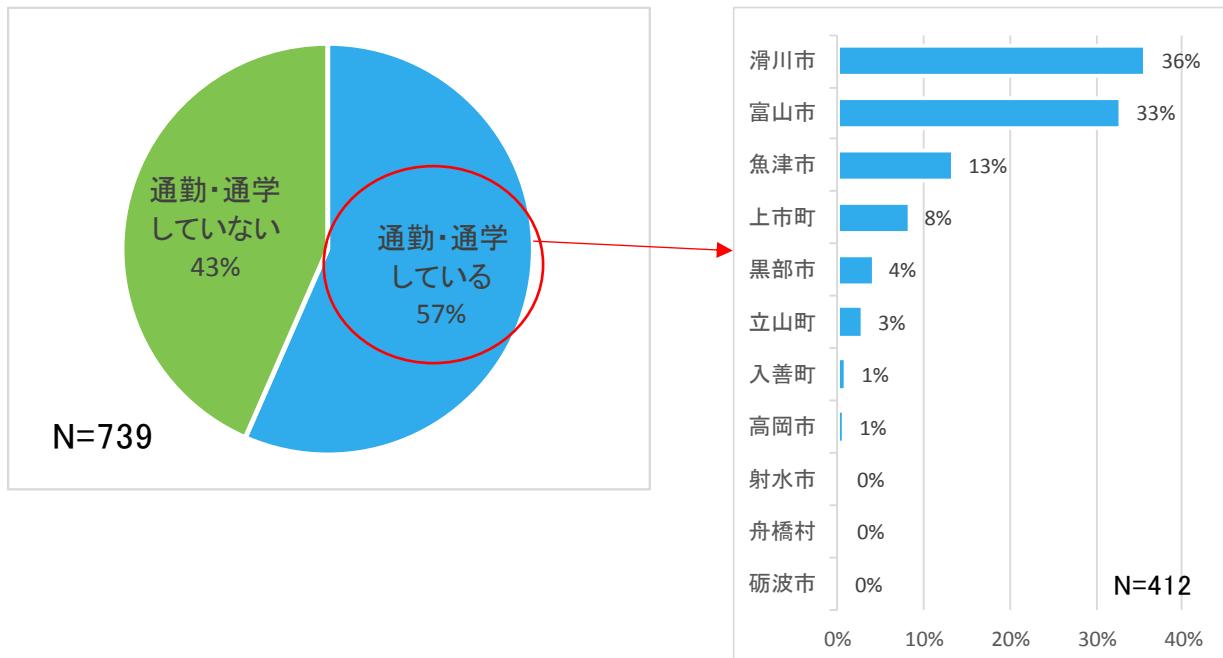
免許証の有無

2) 日常生活の移動

① 定期的な通勤・通学

(ア) 定期的な通勤・通学の有無

- 「通勤・通学している」人の割合は回答者全体の 57%で、通勤・通学先は、「滑川市」(36%)が多く、次いで「富山市」(33%)、「魚津市」(13%)であった。

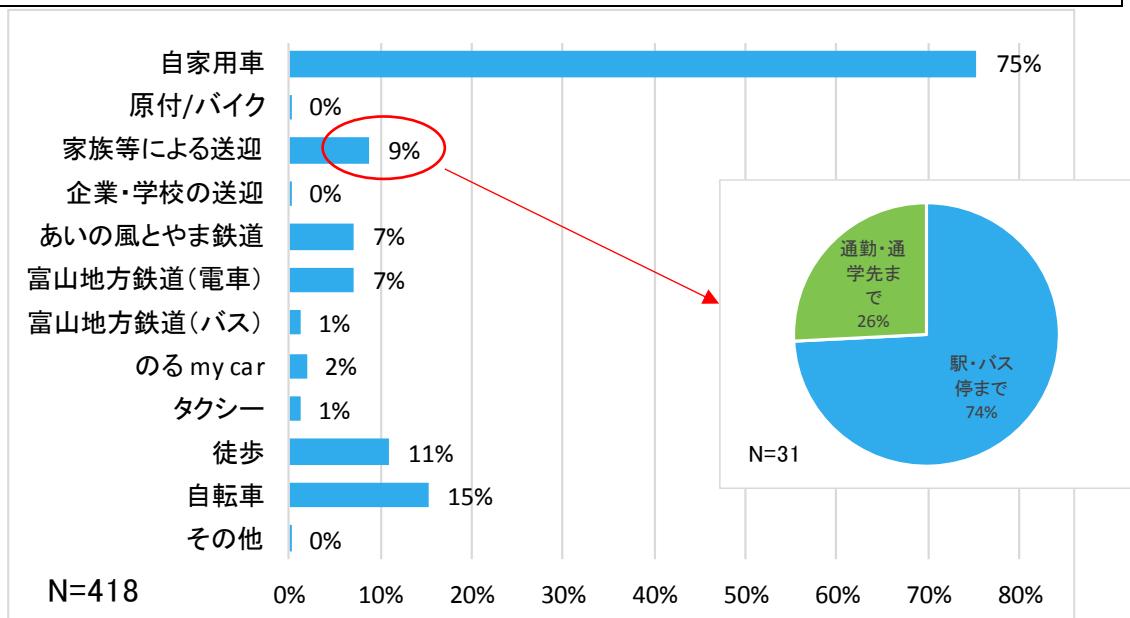


グラフの N=数字 は、設問ごとの有効回答数（不明・無回答を除く）を示す。

(以下の各ページにおいても同様)

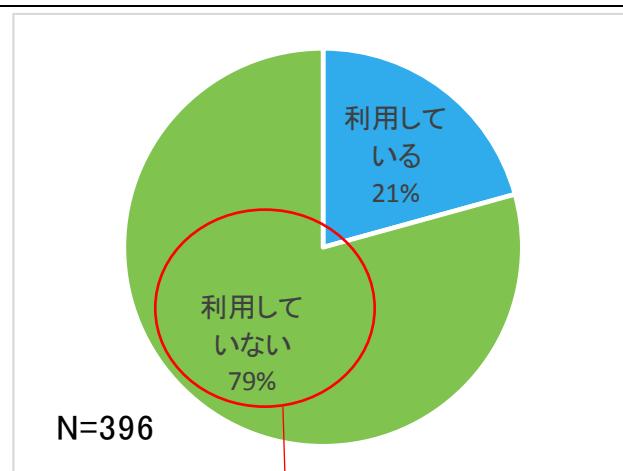
(イ) 通勤・通学に際しての移動手段

- 通勤・通学の移動手段は、「自家用車」(75%)が最も多い。
- 送迎の場合の送迎先は、「駅・バス停まで」が約 7 割を占めている。



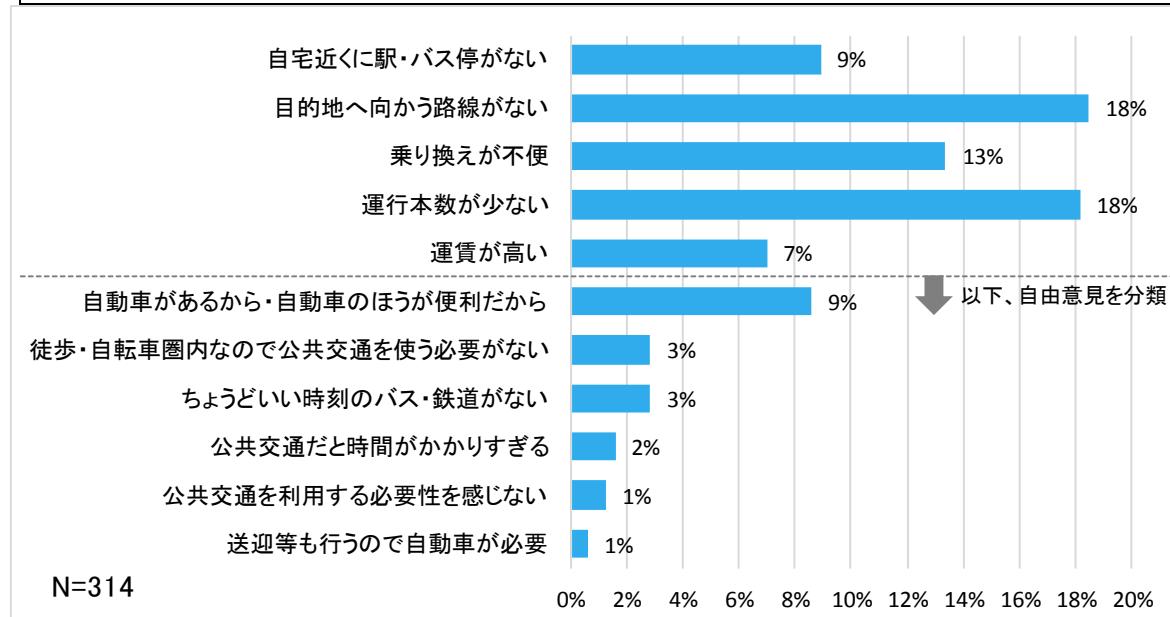
(ウ) 通勤、通学に際しての公共交通の利用

- ・通勤、通学の際、公共交通を利用する人は約2割程度である。



(エ) 通勤、通学に公共交通を利用しない理由（複数回答）

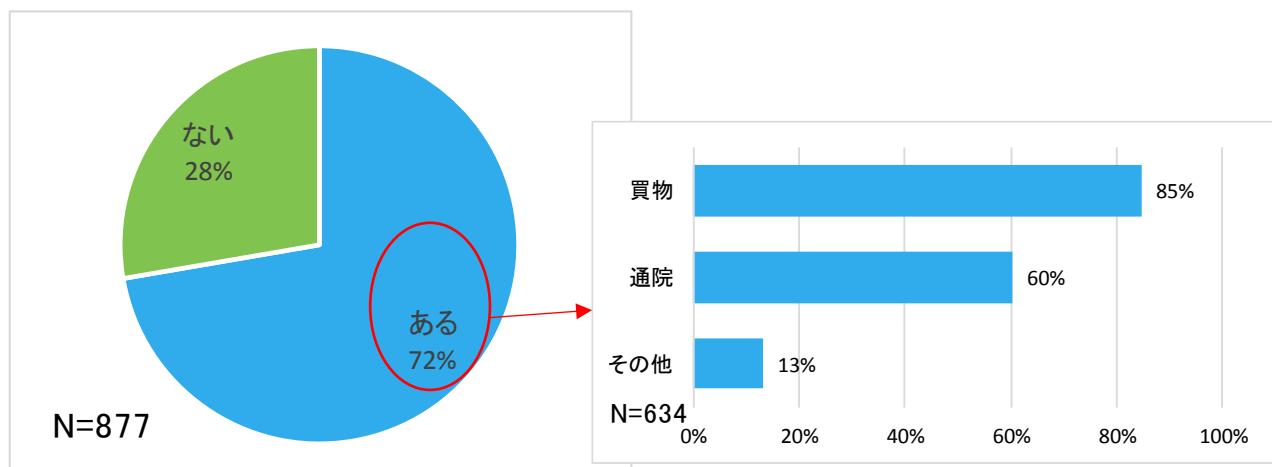
- ・通勤、通学に公共交通を利用しない理由として、「目的地へ向かう路線がない」(18%)と「運行本数が少ない」(18%)が多く挙げられている。



② 定期的な外出（買物、通院等）

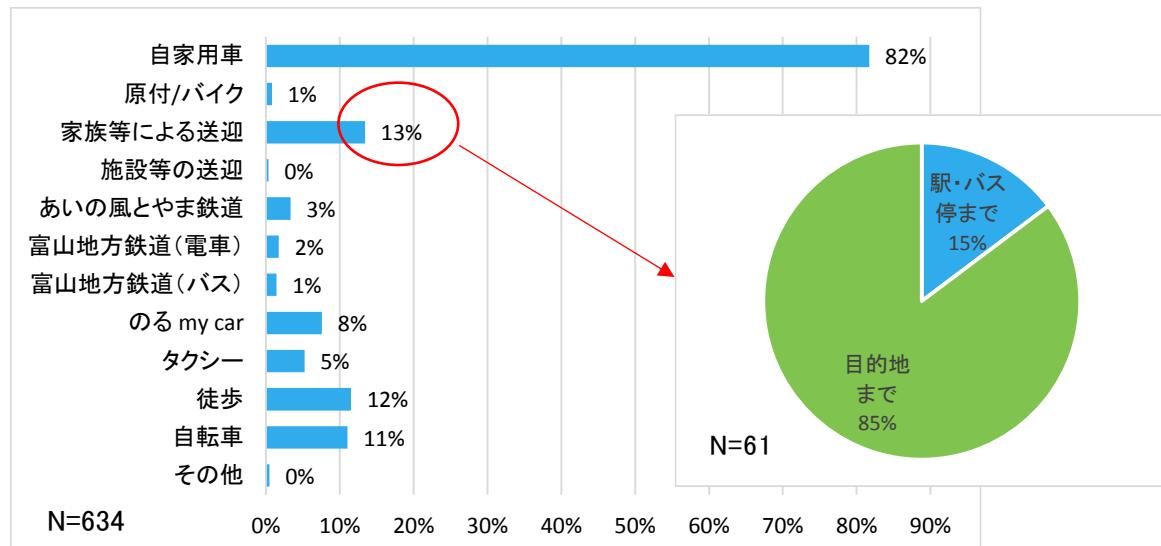
(ア) 定期的な外出の有無

- ・アンケート回答者の約7割が定期的な外出をしており、外出の目的は、「買物」(85%)と「通院」(60%)が多い。



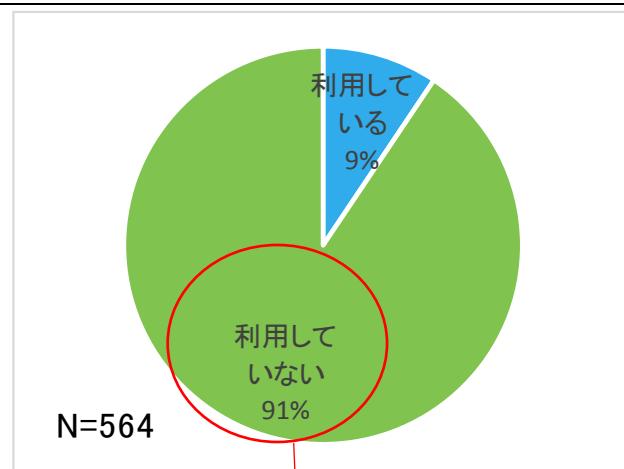
(イ) 外出の移動手段（複数回答）

- ・外出の移動手段は、「自家用車」(82%)が最も多く、公共交通の利用者が少ない。
- ・送迎先として、「目的地まで」の送迎が85%と多い。



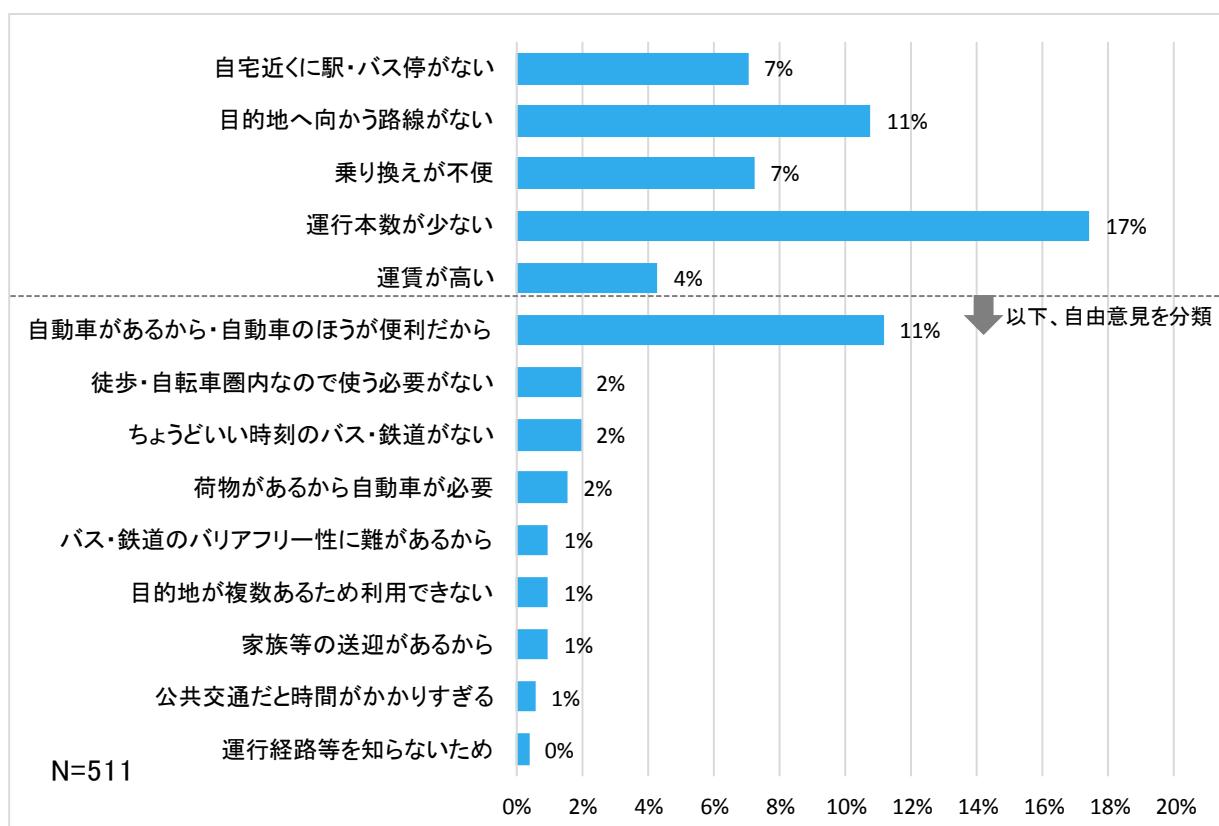
(ウ) 外出における公共交通の利用状況

- 外出の際に公共交通を利用している人は約1割に留まっている。



(エ) 外出に公共交通を利用しない理由 (複数回答)

- 外出の際に公共交通を利用しない理由として、「運行本数の少なさ」や「公共交通による目的地へのアクセスの悪さ」が挙げられている。

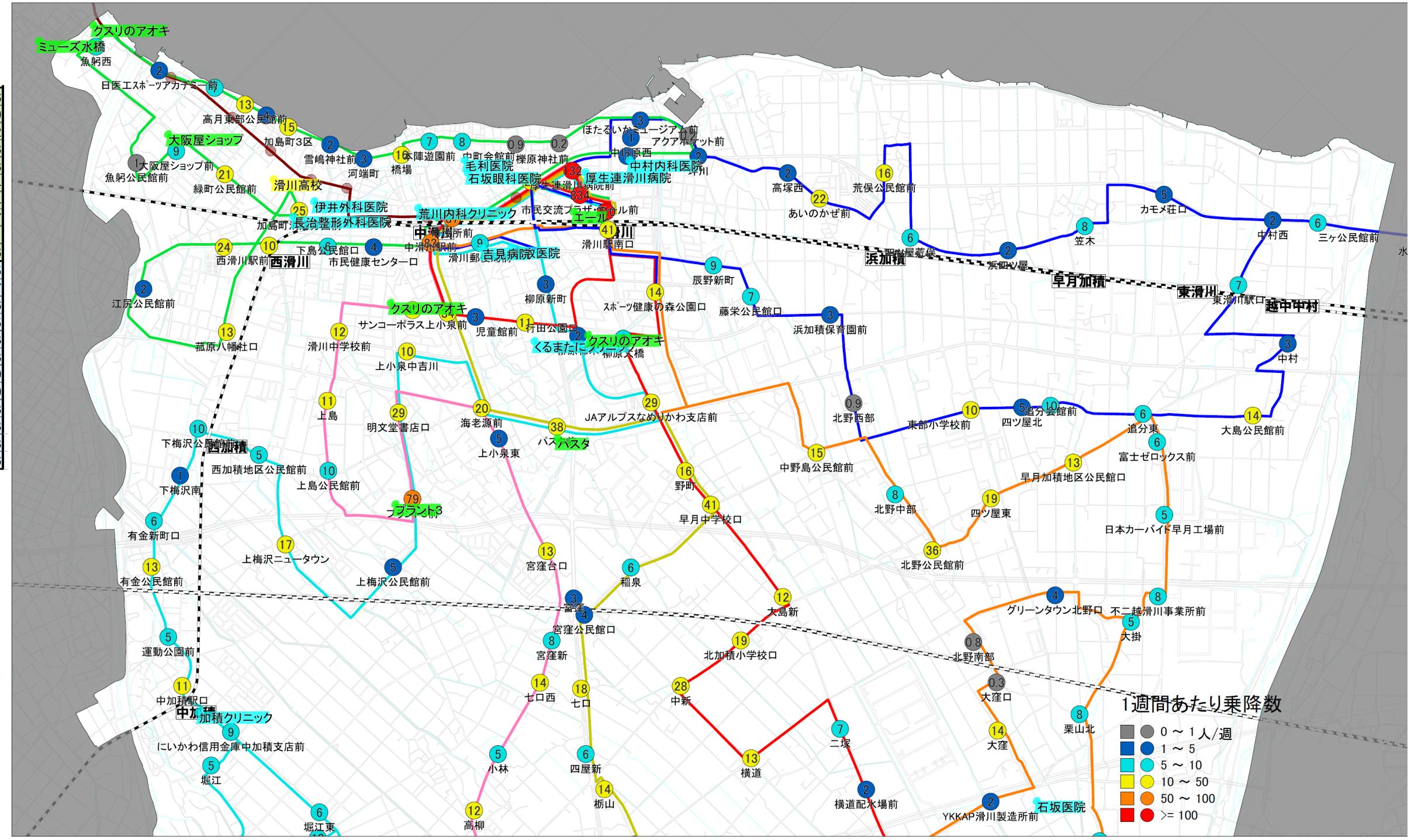


(才) 買物、通院の外出先（複数回答）

- ・買物の目的地は大型商業施設（プラント3、エール、パスタなど）やスーパー（大阪屋ショップ）、ドラッグストアなどが多い。しかしながら、買物潜在需要が非常に高いと考えられるこれらの施設のなかで、プラント3や大阪屋ショップへは、「のる my car」で直接行けない地域がある。
- ・隣接する魚津市、富山市への移動も見られる。
- ・通院の目的地は、厚生連滑川病院が多いほか、市内の各病院、医院への移動が見られる。

アンケート回答数
(買物、通院の目的地 6票以上を掲載)

買物	プラント3	216
	エール	199
	大阪屋ショップ	182
	パスタ	108
	アピタ魚津店	43
	クスリのアオキ	34
	ミューズ水橋	34
	富山市内各店舗	17
	コメリ	11
	明文堂書店	6
通院	厚生連滑川病院	165
	荒川内科クリニック	27
	伊井外科医院	16
	中村内科医院	15
	毛利医院	13
	くるまたにクリニック	13
	加積クリニック	10
	吉見病院	10
	鷹取医院	8
	石坂医院	8
	石坂眼科医院	8
	長治整形外科医院	6



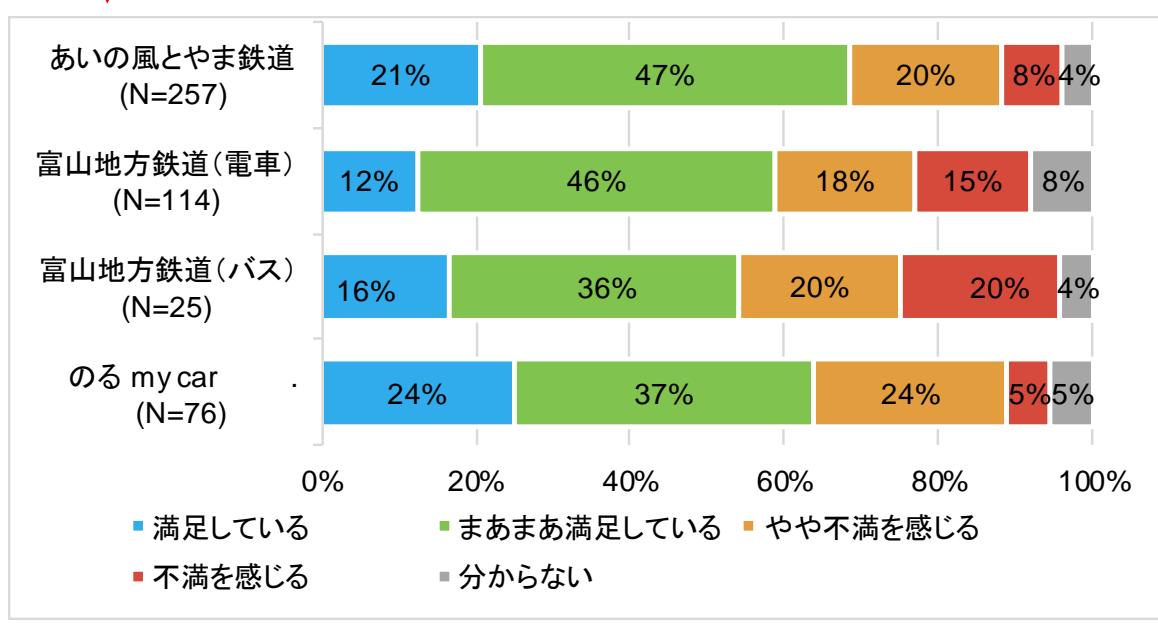
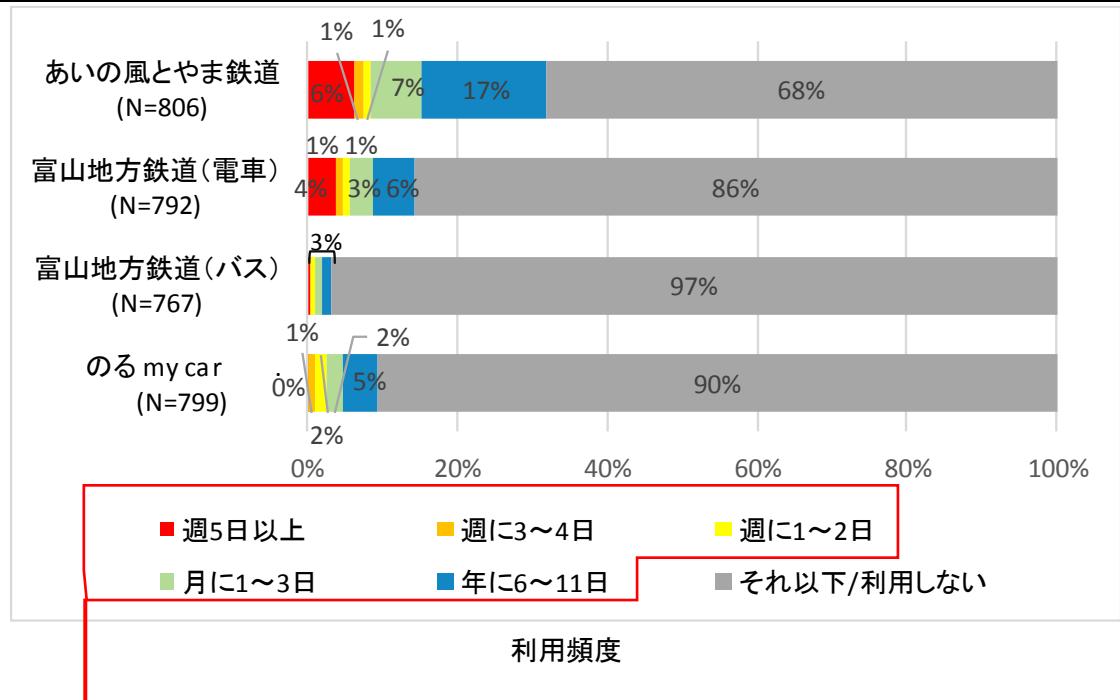
アンケート結果における主な買物、通院先（滑川市内のみ表示）

参考としてコミュニティバスの1週間あたり乗降数を図示

3) 公共交通の利用頻度、満足度及び改善要望

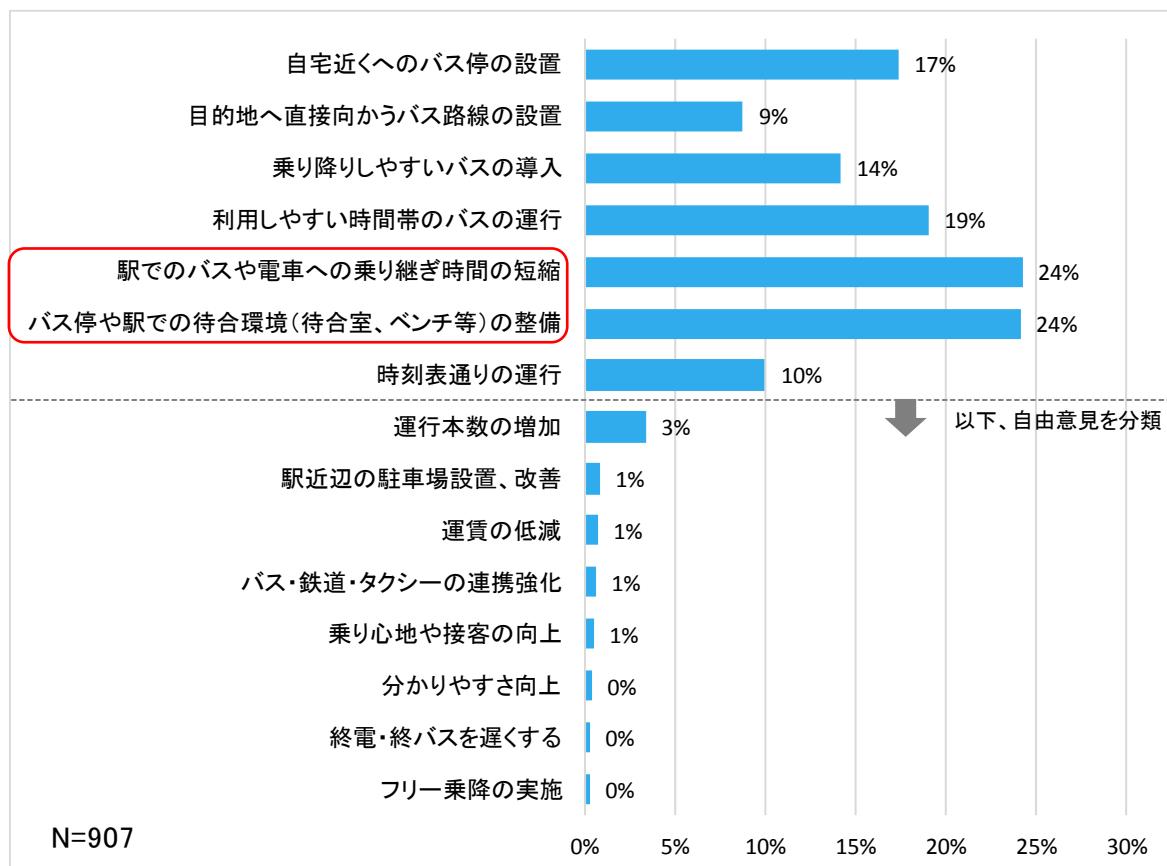
① 利用頻度、満足度

- ・「あいの風とやま鉄道」の利用者が公共交通の中で最も多い。
- ・どの公共交通に対しても、利用者の満足度は比較的高い。



② 公共交通の改善が必要だと思う事項（複数回答）

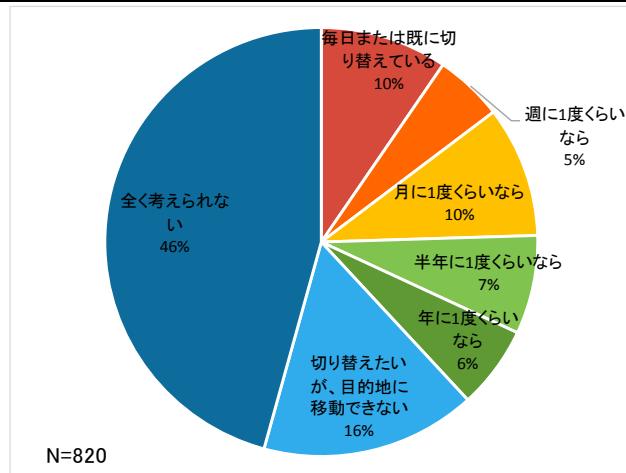
- 公共交通の優先すべき改善として、「乗り継ぎ時間の短縮」や「バス停や駅の待合環境の向上」を挙げた方が最も多く、次いで「利用しやすい時間帯のバスの運行」、「自宅近くへのバス停の設置」と続いている。



4) 自動車から公共交通への切り替え意向

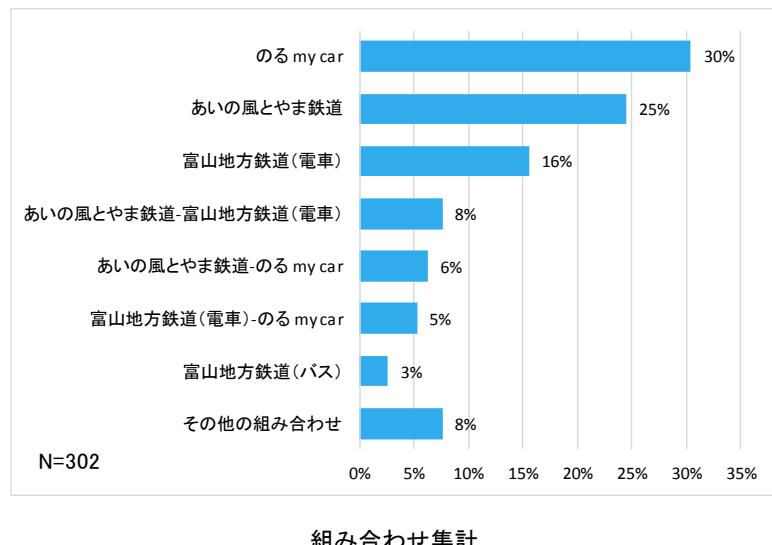
① 切り替えの可能性及び頻度

- 回答者の半数が自動車から公共交通への切り替えを少なからず意識しているが、そのうちの16%は切り替えたくても目的地に移動できないという課題がある。



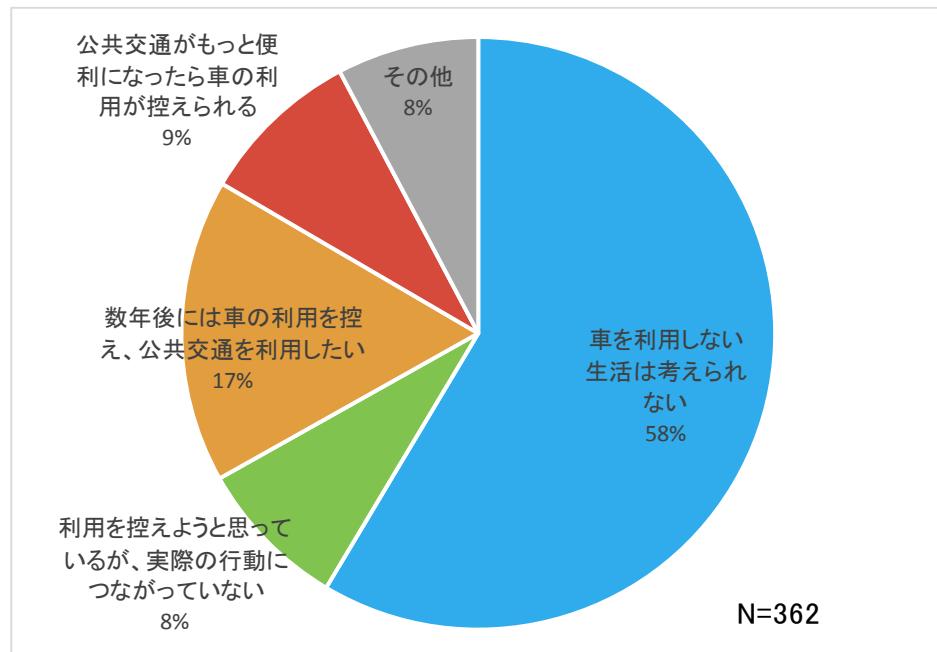
② 切り替え先（複数回答）

- 公共交通への切り替え先としては、「のる my car」が30%と最も多い。
- 切り替え先の組み合わせを見ると、「のる my car」「あいの風とやま鉄道」「富山地方鉄道（電車）」単独の選択が計約7割と多い。



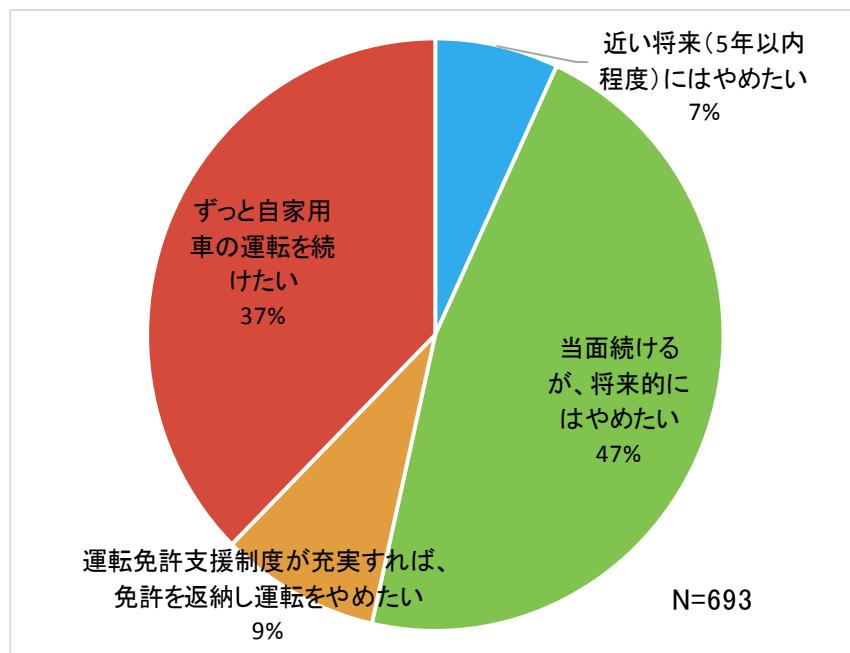
③ 車の利用を控えることへの現在の考え方

- ・約6割の人が「車を利用しない生活は考えられない」と回答している。
- ・約3割の人は車の利用を控えることを考えている。



④ 自家用車の今後の運転方針

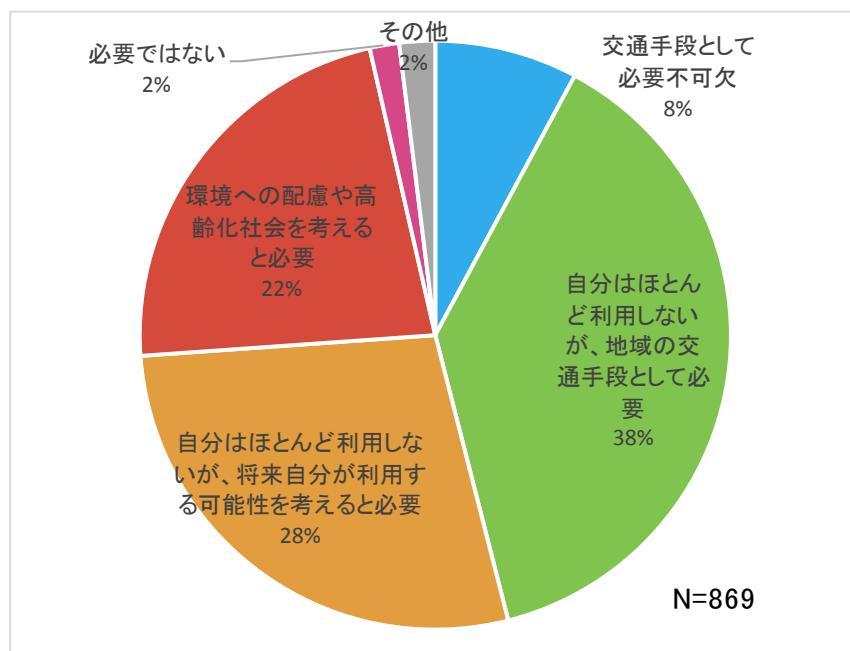
- ・約6割の人は、「将来的に今後の運転を控えたい」と回答している。



5) 「のる my car」のあり方について

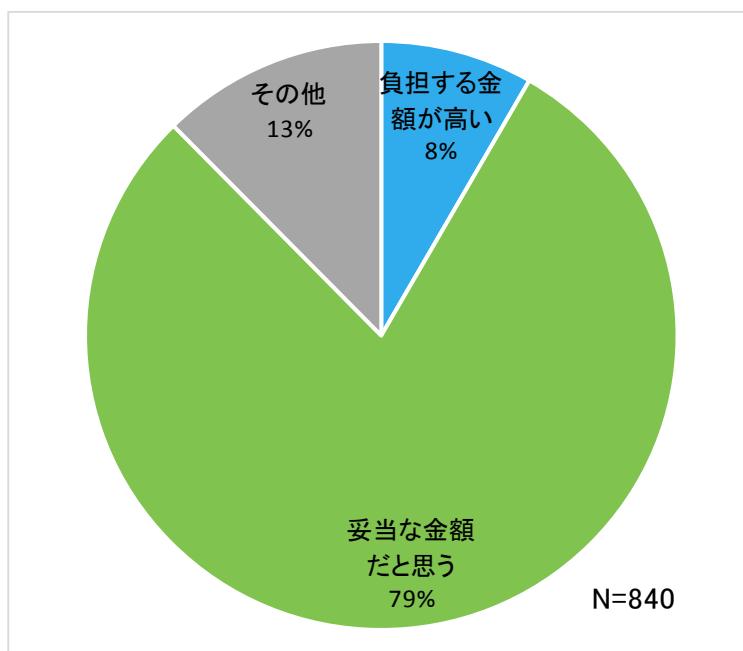
① 「のる my car」の必要性

- ・ほとんどの人が「「のる my car」が何らかの理由で必要である」と回答している。



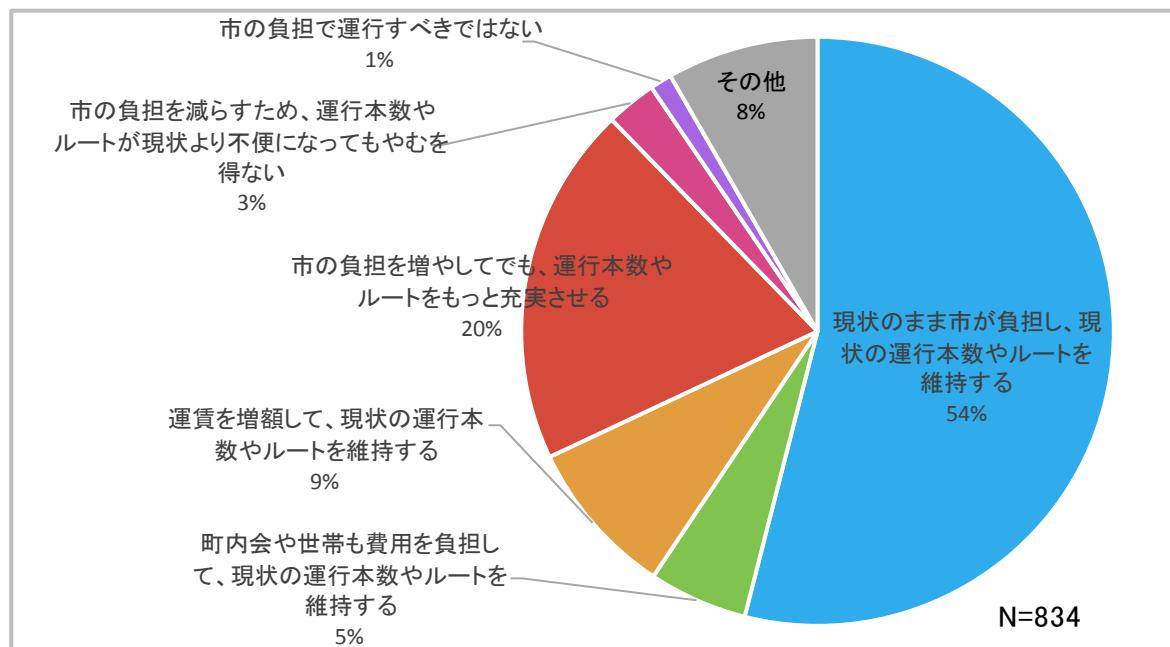
② 市の運行経費負担について

- ・約 8割の人が、市の運行経費は「妥当な金額である」と回答している。



③ 今後の運行について

- ・約半数の人が、「現状の運行本数やルートを維持すべき」と回答している。
- ・20%の人は、「市の負担を増やしても運行本数やルートをもっと充実させるべき」と回答している。



6) 自由意見

① 自由意見の分類と各分類ごとの件数及び割合

	分類	件数	割合
(ア)	公共交通の必要性に関する事項	47	12%
(イ)	運行本数、ダイヤなどサービス向上に関する事項	104	27%
(ウ)	鉄道との乗り継ぎ利便性向上に関する事項	15	4%
(エ)	運賃制度に関する事項	22	6%
(オ)	駅・バス停周辺環境、まちづくりとの連携に関する事項	21	5%
(カ)	バスの小型化、予約運行化(デマンド化)、タクシー活用等に関する事項	60	15%
(キ)	情報提供に関する事項	11	3%
(ク)	利用促進に関する事項	24	6%
(ケ)	免許返納に関する事項	12	3%
(コ)	近隣市町との連携に関する事項	3	1%
(サ)	コミュニティバス運行状況の分析及び情報公開に関する事項	12	3%
(シ)	その他(肯定的意見等)	14	4%
(ス)	その他(わからない、利用しない等)	43	11%
	合計	388	100%

② 各意見具体例

(ア) 公共交通の必要性に関する事項

- 自分はほとんど利用しないが、今後車免許を返納した場合、公共交通の利用が必要になると思う。
- 高齢者のことを考えると、公共交通は優しくないといつも思います。ゆくゆく自分が利用したいと思っていても、現状はきびしいと思います。

(イ) 運行本数、ダイヤなどサービス向上に関する事項

- 本数が増えれば今は車でも冬など利用したいと思います。
- 学生（滑川高校）などが利用しやすい時間にもあればよいと思います。
- 飲み会などで帰りが遅くなったときに、遅い時間にバスがあれば便利だと思う。
- 目的地へ直行するのではないので時間がかかる。

(ウ) 鉄道との乗り継ぎ利便性向上に関する事項

- 電車の時間ともう少し合わせてもらえるとうれしいです。
- 北陸新幹線→あいの風とやま鉄道→富山地方鉄道→「のる my car」で、自宅から徒歩で東京まで、待ち時間が少なく、3時間くらいで東京まで行ける将来がくれば幸いである。

(エ) 運賃制度に関する事項

- 利用する人はほとんど高齢者だと思うので、年間パスを発行したらいかがでしょうか（病院、スーパー、駅などを必ず通るルートを望みます）。
- バス料金が高くなっても、（目的地の）場所まで行けたら行きたいと思います。

(才) 駅・バス停周辺環境、まちづくりとの連携に関する事項

- 富山地方鉄道（電車）の駅のホームの整備と駐輪場の拡大を実施して、多くの人が利用しやすい環境を整える。
- （バス停に）雨の日や風の強い日、又は雪の日など、しのげる小屋があつたらいいのにと思っています。それとちょっと腰掛けるところです。

(力) バスの小型化、予約運行化（デマンド化）、タクシー活用等に関する事項

- バスを少し小さくすると経費（ガソリン代等）が安くなると思われる。たくさんの来客があるコースは今の中でも良いが。
- 民間タクシーを共同で利用する（2～3人で）。運営費を比べ、検討したらよい。「のる my car」の代行をタクシーで。
- バスのステップを低くして、低床自動車に。もう少し小型化してもよいのではないか。

(キ) 情報提供に関する事項

- せっかくの時刻表が、高齢者が見るには字が小さいのと、近いルートを並行して見られず不便に思います（私は利用しませんが、母が使わせてもらっています）。
- 「のる my car」の運行ルートは何かで見たような気はするけど、全然覚えていない。たまにチラシか何かを送ってもらえるとありがたい。

(ク) 利用促進に関する事項

- 園児や低学年などを乗せ、滑川の紹介風のバス遠足などのイベントをし、バス利用者を広げる。そのときはもちろん料金は支払ってもらうこと。また、中高生を乗せ、新しい意見を聞く等。
- バスの乗車回数に応じて、市がその人に対して何らかの物や何かをする権利と与えることで、利用者を増やす（高齢者だけでなく若者も使おうとする人が増えるかもしれない）。
- 「のる my car」の使い方の提案（村部の人に対し、買物、病院等へ行く時は何時の便に乗り、何時の便で帰ってくる等を具体的に提案する。その場合、待ち時間に時間を過ごせる場所も案内する等）。
- 「のる my car」を使って、市内の公共施設や民間施設へ行った場合、何か特典がある制度を増やす・充実する等、アイデアを考える・募る取組をすれば良いと思います。

(ケ) 免許返納に関する事項

- 当面運転を続けるが、将来運転をやめたとき、「のる my car」を利用したい。運転本数を増やして欲しい。
- 1人暮らしで、今年運転免許証を自主返納し、「のる my car」の3年間フリー乗車券を頂きましたが、術後で通院の際バス停まで行くのに不便を感じました。「のる my car」のみに限定せず、タクシー乗車券もあれば良いと痛切に感じました（例えば、1年間のタクシー券と2年間の「のる my car」という風な）。

(コ) 近隣市町との連携に関する事項

- 近隣の魚津市、上市町との相乗乗り入れ可能ならば、各自治体の良いところを大いに取り入れて活用するべきかと思います。

(サ) コミュニティバス運行状況の分析及び情報公開に関する事項

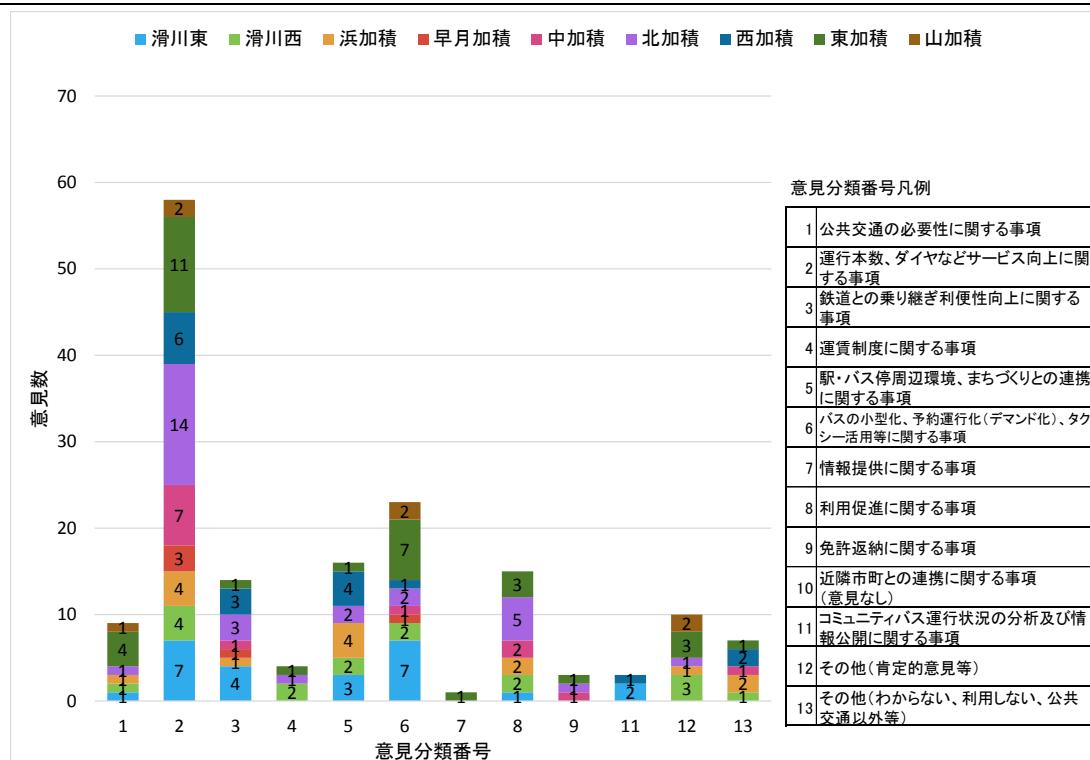
- 必要なものは充実させて、需要の少ない部分との差をつければよいと思います。利用状況をきちんと把握していただきたいです。もっと需要の多いルートがあるかもしれませんし、情報収集も必要ですが、試しに運行して利用率・乗車率を分析すると分かってくと思います。
- 「のる my car」の利用状況の見える化（広報やHPへの掲載）により、課題抽出、市民の声を積極的に聞く等、公共交通の効果的な運営、特色のあるものにしていただきたい。

(シ) その他（肯定的意見等）

- 今のバス制度などの公共施設で大変満足しています。とてもすこしやすい良い市だと思います。
- バスのラッピングがキラリンになって明るいイメージでとても親しみやすく、良いと思います！他市にも自慢したいと思います。降車については、ある程度降りたい場所を自由に希望できるので便利です。ありがとうございます。

7) 町内会からの意見収集結果（参考）

- 全体的に、「運行本数、ダイヤなどサービス向上」に関する意見が多く、次いで「バスの小型化、予約運行化（デマンド化）タクシー活用」が多く寄せられた。



8) アンケート集計結果のまとめ

① 集計結果のまとめ

【通勤、通学時の交通の利用状況】

- ・通勤・通学先は滑川市内が約4割、富山市が約3割、その他市町が約3割となっている。また、通勤・通学時の交通手段は自家用車が最も多く、公共交通利用率は約2割となっている。

【買物、通院時の交通の利用状況】

- ・買物目的地は大型商業施設（プラント3、エール、パスタなど）のほかスーパー（大阪屋ショッピング）、ドラッグストアなどが多い。また、通院時の目的地は厚生連滑川病院が多いほか、市内の各病院・医院への移動が見られる。一方これら外出の交通手段は自家用車が8割を超え、公共交通利用は約1割となっている。

【交通機関に対する満足度及び改善要望】

- ・公共交通の利用満足度について、約6割程度の方が「満足している」「まあまあ満足している」と回答している。
- ・公共交通の優先すべき改善事項として、「乗り継ぎ時間の短縮」や「バス停や駅の待合環境の向上」が多く挙げられている。特に59歳以下の方々においては「利用しやすい時間帯のバスの運行」に対する改善要望も見られた。

【自動車から公共交通への転換意向】

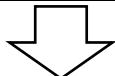
- ・約4割の人が何らかの頻度で自動車から公共交通への切り替え意向が「ある」と回答している。
- ・現状で約6割の人が「車を利用しない生活は考えられない」と回答している一方、将来的に今後の運転を控えたいと回答した人も約6割いる。

【のる my car の運行に対する市民意向】

- ・「のる my car」のあり方について、ほとんどの人が「必要である」と回答している。また、半数以上の人気が、現状のまま市が経費等を負担し、運行本数やルートを維持するべきと回答している一方、市の負担を増やしても運行本数やルートをもっと充実させると回答している人も約2割見られた。

② 自由意見のまとめ

- ・**公共交通の必要性**：現在及び将来の高齢者にとって必要な交通手段であるとの意見が多く寄せられた。
- ・**運行本数、ダイヤ、ルート**：運行本数の増加、学生等が利用しやすいダイヤ、帰宅時のダイヤ充実などが多く寄せられた。また、コミュニティバスの迂回が多く所要時間が長くかかっていることの指摘もあった。
- ・**乗り継ぎ利便性向上、駅・バス停周辺環境**：鉄道とバスの乗り継ぎ利便性向上に関する意見や、待合環境整備に関する意見が多く寄せられた。
- ・**車両の小型化**：需要に合わせた車両の小型化やタクシーの活用などの意見が寄せられた。
- ・**情報提供、利用促進**：きめ細かな情報提供の必要性や、商業施設、公共施設とも連携した利用促進策、若い世代の利用促進に向けた意見が寄せられた。
- ・**運行状況の分析及び情報公開**：利用状況の分析及び見える化を通じた情報公開についての意見が寄せられた。
- ・**その他**：コミュニティバスに対する好意的・肯定的な意見も複数寄せられた。



- ・現状の市民の移動の大部分は自動車によるものであるが、公共交通の移動も1~2割見られ、公共交通は将来にわたって必要であるとの意見が多く寄せられた。改善要望として、鉄道、バスの乗り継ぎ利便性の向上や待合環境の向上とともに、一層の利用促進が求められる。

第4章 関連計画の整理

4-1 上位・関連計画の整理

1) 上位・関連計画のまとめと本市における公共交通政策のポイント

- ・上位・関連計画において、あいの風とやま鉄道、地鉄電車、地鉄バス、コミュニティバスからなる公共交通ネットワークの確保・充実及び円滑に相互乗り換えができる環境整備が掲げられている。
- ・コミュニティバスによる市民の移動を確保するとともに、住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向けた地域公共交通の再編及び市民の利用促進を図るものとされている。

滑川市総合計画

○ 公共交通機関の整備

- ・公共交通網の充実
- ・円滑な相互乗る換えができる環境整備
- ・本市と富山市とを結ぶ広域的・幹線的な富山地方鉄道路線バスの継続・維持
- ・コミュニティバスの運行により、市民の通勤、通学、通院、買物などの利便性を向上
- ・高齢者の移動手段の確保
- ・中心市街地の活性化を軸とした公共交通の活性化

滑川市ひと・まち・産業創生総合戦略

○ 心豊かに安心して住み続けたくなるまちづくり

- ・地域公共交通ネットワークの確保
- ・地域の公共交通の確保・維持・改善に関する取組の推進
⇒住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域戦略の一環とした
地域公共交通の再編

滑川市都市計画マスタープラン

○ 交通施設整備の方針

- ・駅周辺の整備や主要施設などへのアクセス性の向上を検討
- ・コミュニティバスの継続的な運行と利用の促進
- ・コミュニティバスとあいの風とやま鉄道や富山地方鉄道との接続性の向上
⇒バスの利便性の向上

○ 地域別の施策の方針

- ・コミュニティバスの継続的な運行と利用の促進（全地区）
- ・必要に応じたコミュニティバスの運行体制の見直し（全地区）
- ・滑川駅周辺は、魅力向上につながる環境づくり、バリアフリー化等により利便性を向上
- ・中滑川駅周辺は、誰もが利用しやすいようバリアフリー化等、利便性の向上、利用者の快適性の向上に向けた対策を行い、利用者数を維持
- ・富山地方鉄道の西滑川駅、西加積駅、中加積駅では、駅周辺の整備や主要施設等へのアクセス性の向上を検討

2) 各上位計画の主な内容

① 滑川市総合計画

- ・滑川市総合計画では、交通や情報のネットワーク化の進展及び観光にとって移動しやすい交通手段の整備のために、あいの風とやま鉄道の円滑で健全な運営管理や富山地方鉄道路線の維持・充実、バス運行の維持・充実を目指すこととしている。

【基本構想】(第3章 まちづくりの課題)

- 交通や情報のネットワーク化の進展
 - ・今後増加する高齢者などの移動制約者に対する移動手段の充実
 - ・公共交通機関や施設間経路の一体的・連続的な安全・安心な歩行空間の形成
- 観光ニーズの多様化と地域資源の有効活用
 - ・移動しやすい交通手段の整備

【施策の大綱】(第4章 2-1 便利で快適なまちづくり)

- 公共交通機関の整備
 - ・公共交通網の充実
 - ・円滑な相互乗換ができる環境整備
 - ・本市と富山市とを結ぶ広域的・幹線的な富山地方鉄道路線バスの継続・維持
 - ・コミュニティバスの運行により、市民の通勤、通学、通院、買物などの利便性向上
 - ・高齢者の移動手段の確保
 - ・中心市街地の活性化を軸とした公共交通の活性化
- 道路網の整備
 - ・円滑な交通と安全で快適な生活空間の確保

【滑川市第4次後期基本計画】(2-1 便利で快適なまちづくり (1) 公共交通機関の整備)

	現状と課題	施策内容
あいの風とやま鉄道の円滑で健全な運営管理	<ul style="list-style-type: none"> ・あいの風とやま鉄道利用者の利便性の確保 ・運営会社の経営安定化 <p>⇒ 県内公共交通機関のネットワークの結節点とした地域振興と住民福祉の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 経営安定に向けた助成事業 ○ 新駅設置についての検討
富山地方鉄道路線の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽施設を順次更新 ・魅力・快適性向上に関する事業を行うことによる利用者数の維持 <p>⇒ 鉄道路線の維持・充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光列車等による利用促進策の推進 ○ 老朽化交通施設整備に対する補助 ○ 駅周辺環境の整備
バス運行の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者ドライバーの増加に伴う新規利用者の伸び悩み ・既存利用者の高齢化 <p>⇒ 運行体制の見直しなど、さらなる利用促進及び利便性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ コミュニティバスの利用促進及び利便性向上 ○ コミュニティバスの周知と情報提供 ○ 民間バス路線の維持・確保

【目標数値】

指標	現状(H26)	目標(H32)
コミュニケーションバス利用者	7.6人/便	8.4人/便
あいの風とやま鉄道利用者数(市内各駅合計)	980千人	1,000千人
富山地方鉄道利用者数(市内各駅合計)	660千人	665千人

② 滑川市ひと・まち・産業創生総合戦略

- ・滑川市ひと・まち・産業創生総合戦略では、滑川市の強みである隣接した地域との交通アクセスが良好、かつ、観光資源であるホタルイカが生息することを活かすために、地域戦略の一環とした地域公共交通の再編や広域観光の推進を目指すこととしている。

【本市の強み・特徴】(Ⅱ 基本的な視点 1 本市の強み・特徴を最大限活用)

- ・市域がコンパクト
- ・人口1人あたりの製造品出荷額が県内で断トツ1位である「ものづくりのまち」
- ・北陸自動車道、国道8号が市域の中央を横断し、交通アクセスが良好
- ・地価が安く、近隣の富山市、魚津市等へも至近である、住宅地としての好条件を備えたまち
- ・「子ども第一主義」施策を推進し、「市民を中心」の住みやすいまち
- ・ホタルイカ群遊海面と壮大な北アルプスに囲まれた自然豊かで静かなまち

【講すべき施策の基本的方向】(Ⅲ 基本目標と施策の方向 2. 講すべき施策の基本的方向)

- 心豊かに安心して住み続けたくなるまちづくり
 - ・地域交通の利便性を高めることが重要
⇒ 地域公共交通の確保・維持・改善に関する取り組みの強化
- 訪れてみたくなるまちづくり
 - ・参加する、学ぶ、食を楽しむ、心身を癒すなどの体験型、滞在型観光の推進
⇒ ・周辺の観光地と連携した広域観光の推進
 - ・国外からの観光客の誘致

【具体的な施策】(Ⅳ 具体的な施策と重要業績評価指標 2. 「まち」が元気)

- 心豊かに安心して住み続けたくなるまちづくり
 - ・地域公共交通ネットワークの確保
 - ・地域の公共交通の確保・維持・改善に関する取り組みの推進
 - ・地域公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすもの（地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラ）
⇒ 民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域戦略の一環とした地域公共交通の再編に取り組む
- 訪れてみたくなるまちづくり
 - ・富山湾や滑川沖を周遊するクルージング観光等の推進
 - ・北アルプス連峰山麓部に点在する環境拠点を結ぶ周遊ルート
 - ・北アルプス横断道路の整備に向けた取り組みの推進

③ 滑川市都市計画マスターplan

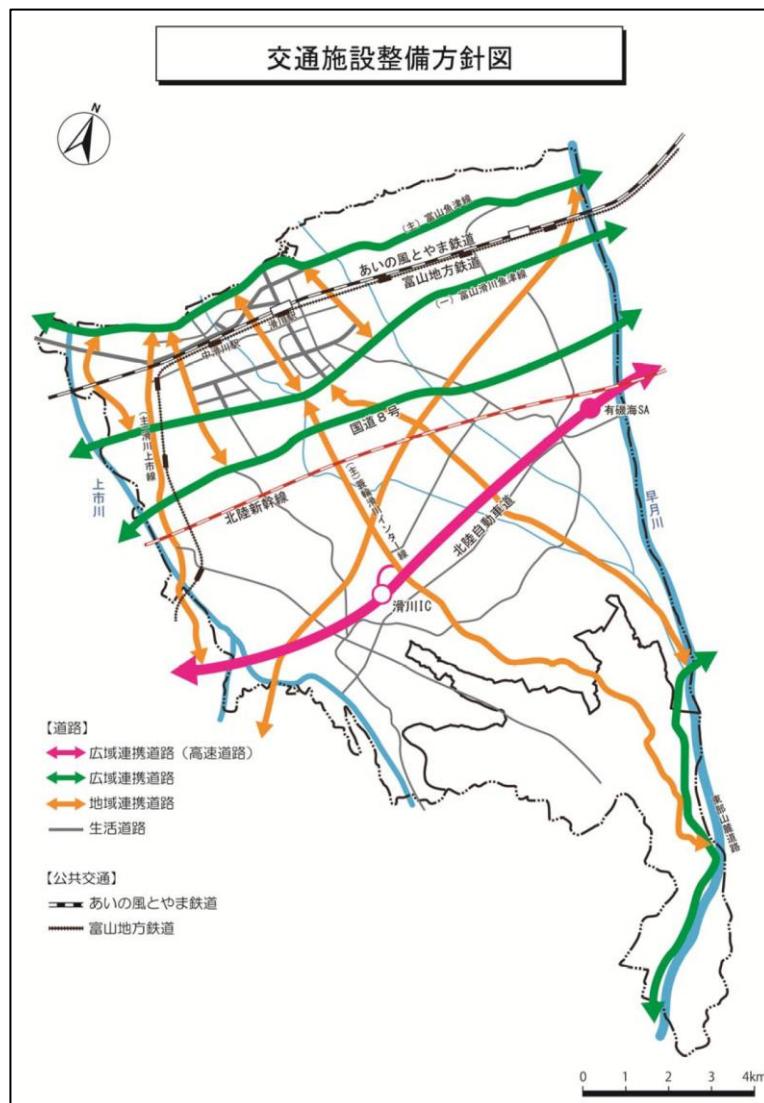
- ・滑川市都市マスターplanでは、快適に暮らし続けることができる環境づくりのために、駅から主要施設などへのアクセス性の向上やコミュニティバスの継続的な運行と利用促進を図るとともに、あいの風とやま鉄道や富山地方鉄道との接続性の向上を図り、バスの利便性の向上を目指すこととしている。

【都市の現状から見た課題の整理】(第1章 都市の現状と課題 6 都市の現状から見た課題の整理)

- ・人口減少に対応し、中心市街地では、既存ストックを有効に活用したコンパクトなまちづくり
- ・適正な土地利用や道路・公共交通に関する施策の推進
⇒ 快適に暮らし続けることができる環境づくり
- ・道路基盤や上下水道等の生活環境の整備による、市民の生活利便性の維持
- ・市民等が自然や文化とふれあう機会や場を創出できるまちづくり

【交通施設整備の方針ー公共交通ー】(第3章 都市整備の方針 3 都市施設整備の方針)

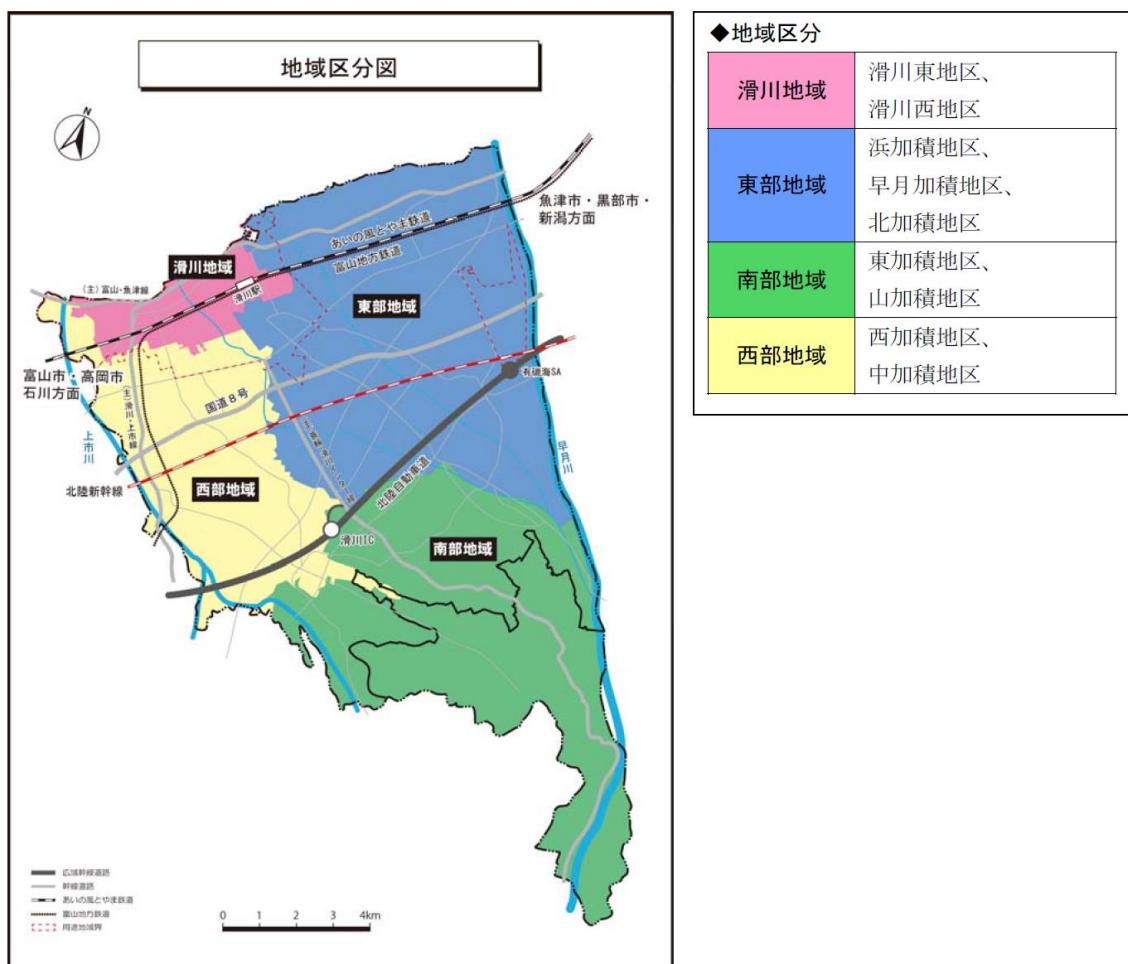
- ・駅周辺の整備や主要施設などへのアクセス性の向上を検討
- ・滑川市コミュニティバス「のる my car」の継続的な運行と利用の促進
- ・コミュニティバスとあいの風とやま鉄道や富山地方鉄道との接続性の向上



【地域別構想】(第4章 地域別構想)

地域	現状の課題	施策の内容
滑川地域	<ul style="list-style-type: none"> 日常的に利用する生活道路における、交通の安全性や快適性の向上 あいの風とやま鉄道や富山地方鉄道の駅の立地 ⇒ 公共交通の利便性を活かした良好な住環境の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 魅力向上につながる環境づくり バリアフリー化 「のる my car」の継続的な運行と利用の促進 必要に応じた「のる my car」の運行体制の見直し
東部地域	<ul style="list-style-type: none"> 日常的な買物の利便性の向上 子どもや高齢者などの交通手段となる公共交通の利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 「のる my car」の継続的な運行と利用の促進 必要に応じた「のる my car」の運行体制の見直し
南部地域	<ul style="list-style-type: none"> 山間部の交通アクセス性の向上 日常的な買物の利便性の向上 子どもや高齢者などの交通手段となる公共交通の利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 「のる my car」の継続的な運行と利用の促進 必要に応じた「のる my car」の運行体制の見直し
西部地域	<ul style="list-style-type: none"> 子どもや高齢者などの交通手段となる公共交通の利便性の向上 富山地方鉄道の駅の立地 ⇒ 公共交通の利便性を活かした良好な住環境の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の整備 主要駅から主要施設等へのアクセス性の向上を検討 「のる my car」の継続的な運行と利用の促進 必要に応じた「のる my car」の運行体制の見直し

※ 地域区分は、下図の地域区分図を参照



4-2 滑川市地域公共交通総合連携計画のフォローアップ

1) 連携計画の概要

滑川市地域公共交通総合連携計画(平成20年3月14日作成、平成20年3月25日公表)

本市では、目的や運行形態、料金等が異なる「市営バス」「コミュニティバス」「福祉バス」の公共交通を総合的かつ効率的に、また、より一層市民が利用しやすいバス路線とするため、「滑川市地域公共交通総合連携計画」を平成20年3月に策定した。

同計画は、従来のバス路線を統合した「滑川市公共交通計画(平成19年3月策定)」を踏まえ、平成19年6月1日より開始した実証実験運行の利用実績や利用者評価に基づいて運行計画の見直しを図ったもので、「高齢者等の移動手段の継続的な確保」と「中心市街地の活性化」を軸とした公共交通の活性化を推進することとしている。

2) 連携計画に掲げた目標、事業の概要に関する評価

① 連携計画の目標に対するフォローアップ

【連携計画より抜粋】

滑川市では、公共交通のサービス水準や利便性を高めることで、公共交通の利用促進を図るとともに、平成19年6月11日にオープンした滑川市民交流プラザとあわせて、高齢者等の外出機会を増やし、中心市街地の活性化の実現を目指すことから、「1便あたりの乗車密度を増やす」ことを目標とする。

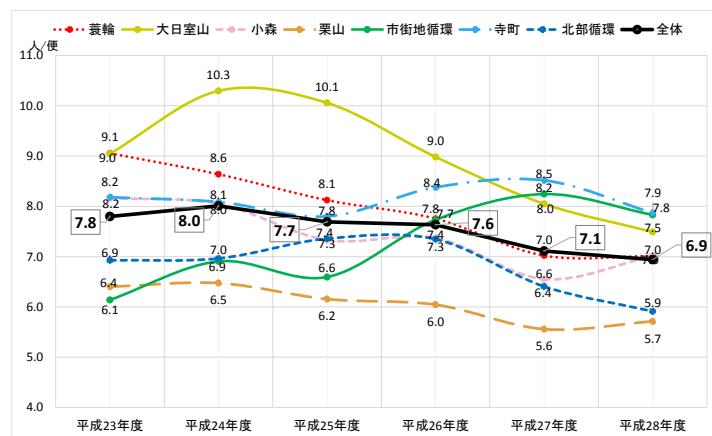
目標：「1便あたりの乗車密度を増やす」

平成19年度6.2人/便→概ね10年後は9.0人/便を目指す



達成度 1便あたりの利用者数 平成28年度実績 6.9人/便(未達成)

平成23年度～平成28年度の1便あたりの乗車密度を見ると、7～8人/便程度で推移しており、直近数値である平成28年度は6.9人となった。平成19年度の6.2人/便よりは増加しているものの、目標として設定した9.0人/便には到達していない状況である。



1便あたりの利用者数の推移

② 事業の概要に関するフォローアップ

【連携計画より抜粋】

コミュニティバス「のる my car」の実証実験運行

本事業は、市内の公共バスを総合的かつ効率的に、また、より一層市民が利用しやすいバス路線とするため、既存の3つの公共バスを統廃合したルート（市街地は循環運行、山間地は往復運行）設定を行い、さらに市街地活性化の観点から、交流プラザ前を発着拠点とした運行を実施するものである。



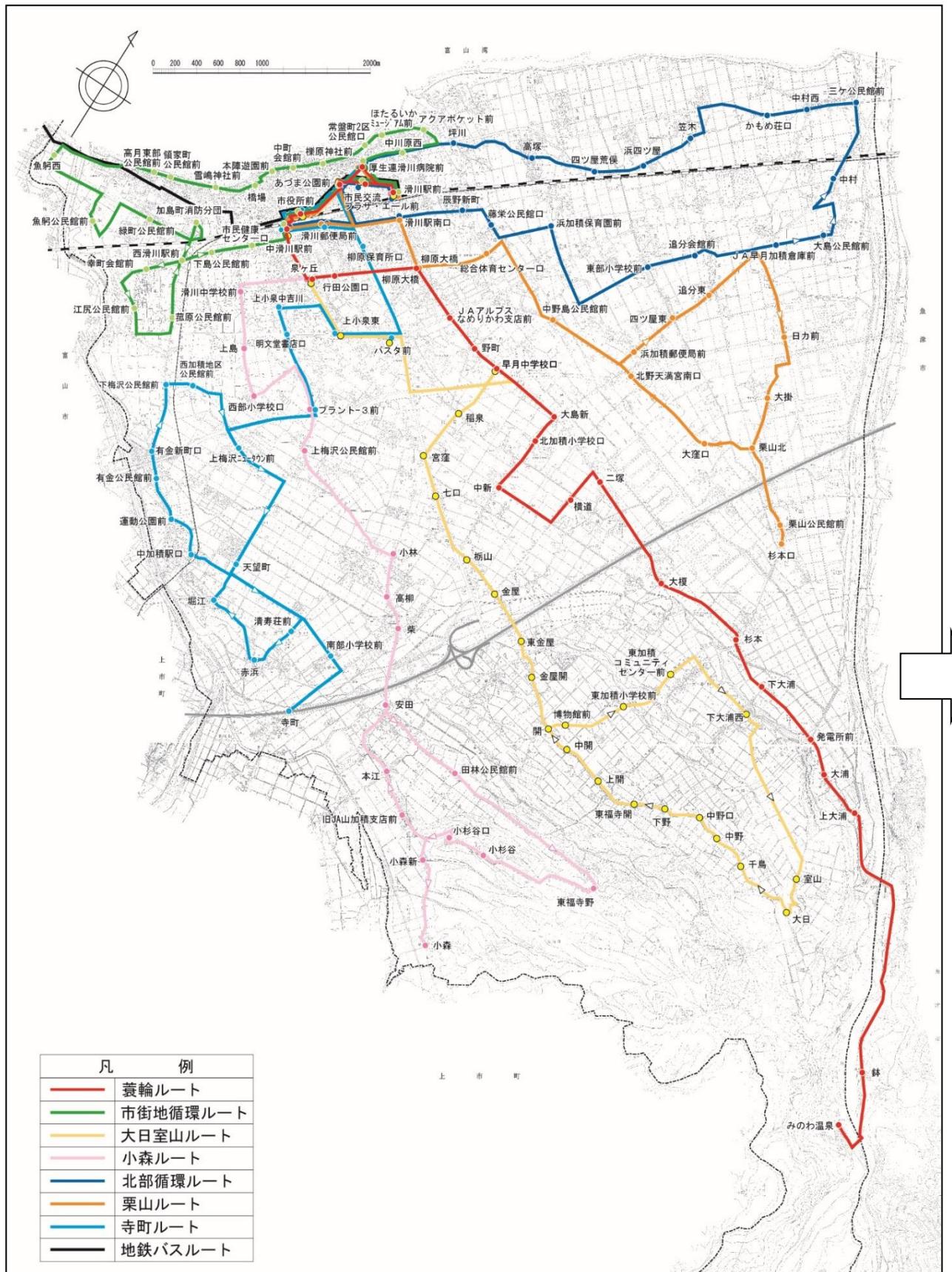
- ・実証実験運行を経て本格運行を実施している。
- ・運行本数：蓑輪、大日室山、小森、栗山の各ルートは計画通りであるが、市街地循環ルート、北部循環ルート、寺町ルートにおいては、利用実績を鑑み、平日の運行本数を計画時点の5便から4便に減便している。（最終便の減便）
- ・運行距離、運行時間：市街地循環、大日室山の各ルートはほぼ計画通りであるが、その他のルートは、ルート変更やバス停の新設等に伴い、運行距離及び運行時間とも計画時よりも増加している。

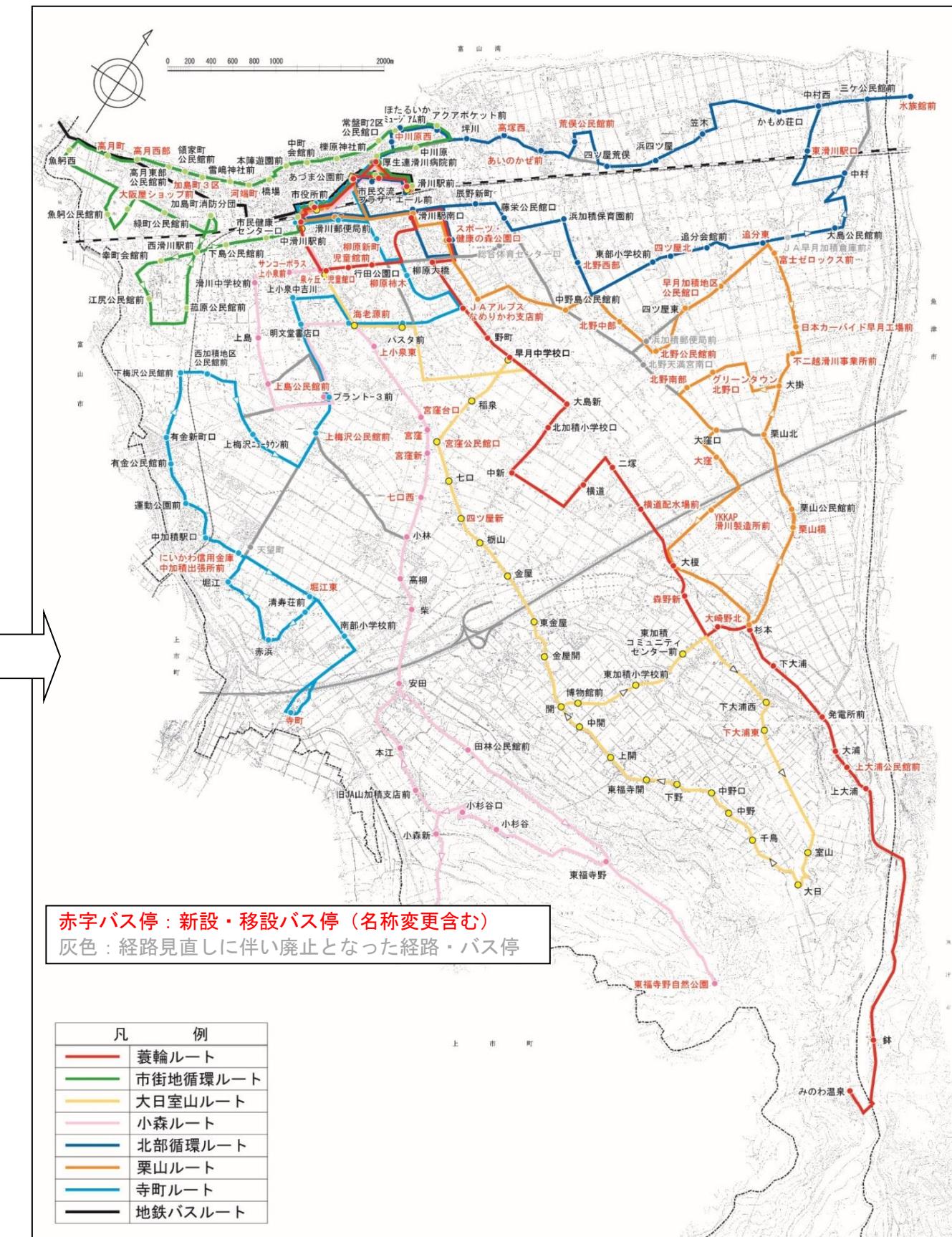
ルート	連携計画の記載内容				現行（平成28年6月1日改正現在）		
	運行距離	運行時間	運行便数 月～金（土日祝）		運行距離	運行時間	運行便数 月～金（土日祝）
蓑輪	約30km	約72分*	6(4)		約34.4km	約84分*	6(4)
市街地循環	約13km	約34分	5(3)		約13.9km	約35分	4(3)
大日室山	約25km	約70分*	6(4)		約24.9km	約72分*	6(4)
小森	約25km	約58分*	6(4)		約31.2km	約80分*	6(4)
北部循環	約15km	約37分	5(3)		約21.6km	約57分	4(3)
栗山	約17km	約52分*	6(4)		約26.1km	約65分*	6(4)
寺町	約22km	約52分	5(3)		約28.0km	約75分	4(3)

*往路・復路切替え時の待機時間を含む
赤字は連携計画の記載内容から1割以上変化したもの

③ 運行ルート

●運行ルート及びダイヤについては、利用動向や市民及び利用者の意見等を踏まえ毎年継続的に見直し、改善に努めている。





第5章 公共交通に関する課題整理

5-1 本市における公共交通に関する課題整理

滑川市における交通の現況

● 社会経済情勢の変化と交通

- 本市の人口については、平成17年まで増加傾向であったが、平成22年以降減少に転じている。特に人口集中地区の人口減少が著しく、まちの賑わいの喪失が懸念される。
- 高齢化率は県平均よりもまだ低いものの、確実に上昇しており、超高齢社会に相応しい交通体系の確立が必要である。

● 公共交通全般の利用状況

- 鉄道（あいの風とやま鉄道、地鉄電車）の利用者数は近年横ばいとなっている。
- コミュニティバス「のる my car」の利用者数は減少傾向となっている。さらなる利用促進のためのサービス向上や利用促進のための取組が必要である。
- 朝の通勤通学、昼間の買物や通院目的をはじめ、鉄道とバスの乗換の利便性向上など、市民ニーズを踏まえた改善と利用促進が必要である。

● コミュニティバス「のる my car」利用状況

- 平成24年度には約93千人の利用があったが、平成28年度利用者数は約81千人であり、減少傾向が続いている。今後新たに利用者となりうる層への利用促進が必要である。
- ルート別には、市街地循環は増加傾向にあり、それ以外のルートは横ばいもしくは減少傾向が続いている。市民の意見等を元に利用減少の要因を探り、改善策の検討が必要である。

● 公共交通サービス

- 市北部を運行している、あいの風とやま鉄道、地鉄電車、地鉄バスを面的に補完する形で、コミュニティバス「のる my car」が運行されている。
- バス停半径300mの範囲、鉄道駅半径500m以内をカバー地域として定義すると、本市においては主要な集落はほとんど網羅しているが、平地の一部ではカバーされていない空白地域が見られる。

公共交通へのニーズ（市民アンケート分析結果）

- 通勤・通学者は滑川市内が約4割、富山市が約3割、その他市町が約3割となっている。通勤通学時の公共交通利用は約2割、通勤通学以外の外出の公共交通利用は約1割となっている。
- 公共交通利用満足度について、約6割程度の人が「満足している」「まあまあ満足している」と回答している。
- 約4割の人が何らかの頻度で自動車から公共交通への切り替え意向が「ある」と回答している。
- 「のる my car」のあり方について、ほとんどの人が「必要である」と回答している。また、半数以上の人人が、現状のまま市が経費等を負担し、運行本数やルートを維持すべきと回答している。
- 朝夕の通勤通学者は鉄道接続の機能を、昼間の高齢者などは買物、病院等への接続をそれぞれ求めている。
- 買物潜在需要が非常に高いと考えられる施設（プラント3等）に「のる my car」で直接行けない地域がある。

関連計画における公共交通の位置づけ

● 上位・関連計画

- 各交通機関の円滑な相互乗り換えができる公共交通網の確保や駅周辺の整備が求められる。
- 高齢者の移動手段の確保のため、市内の主要施設などへのアクセス性の向上が必要である。
- 中心市街地の活性化が必要である。
- 市民の積極的な利用促進による、コミュニティバスの継続的な運行が求められる。

● 滑川市地域公共交通総合連携計画のフォローアップ

- コミュニティバス「のる my car」として、既存の3つの公共バスを統廃合したルート設定を行い、市街地活性化の観点から、市民交流プラザ前を発着拠点とした運行を実施した。
- 当初定めた目標値「1便あたりの利用者数の増加：平成19年度6.2人/便→概ね10年後は9.0人/便」に関して、直近（平成28年度）の実績は6.9人/便であり、未達である。

本市の公共交通に係る課題整理

■公共交通の使いやすさに関する課題

- 市内移動と市外移動ともに自動車による移動が圧倒的に多い。
- 公共交通の満足度は比較的高いと言えるが、さらなる利用促進のためのサービス向上や利用促進のための取組が必要である。
- 隣接市町への通勤・通学への対応のため、鉄道とバスの乗り継ぎ利便性や待合環境の改善など、公共交通の使いやすさの向上を図る必要がある。

■持続的な運行継続に向けた課題

- 「のる my car」の利用者数は減少を続けているが、市民の移動に必要な公共交通としての維持・改善及び利用促進の取組が必要である。
- 「のる my car」の利用は高齢者が主体であり、若年層の利用が少ないとから、市民の移動ニーズを探り、新たな利用につなげていく必要がある。

■更なる利用促進に向けた課題

- 高齢化社会を迎える中、車を運転しなくなった人も安心して移動出来る環境をつくるため、行政が地域と連携して公共交通の確保、維持、改善を進める必要がある。
- 公共交通の使いやすさ、分かりやすさを向上させるとともに、幅広い年代の市民に対して、自発的な公共交通利用を呼びかける必要がある。

5-2 公共交通の利用促進に係る先進事例、類似事例の整理

	市町村名 [都道府県] (人口)	概要	工夫点	効果
市内公共交通の連携による通勤通学者の移動手段の確保による利用促進策	滝沢市 [岩手県] (55,363人)	・公共交通環境の変化、高齢化社会へ対応するため、総合的な公共交通計画を策定	・「幹線バス」や「支線バス」、デマンド型交通と駅や鉄道の連携を図る ・地域の事情に合わせたシビルミニマム(地域生活水準)を設定、その水準に合わせた公共交通の運行本数を設定 ・複数のバス事業者が同一系統を共同運行	・各事業者が連携し、鉄道からバスを乗り継ぐ切符の発売を行うといった共通乗車の実現 ・バス事業者間の新たな連携創出
運行目的の明確化によるコミュニティバスの運行見直し	豊山町 [愛知県] (15,470人)	・隣接する市町へ向かうコミュニティバス路線として「北ルート」と「南ルート」の2路線を用意	・病院への通院等に便利な「北ルート」、通勤・通学・買物に便利な「南ルート」のように役割が明確 ・「北ルート」を病院の開始時間に合わせ本数増 ・「南ルート」を買物等に便利なように1時間1本確保	・利用者数は約4万7千人(H17)から、上半期のみで約2万8千人(H19)を記録するなど、増加傾向
地域拠点の導入実施による利用促進策	宇佐市 [大分県] (55,234)	・従来の交通体系を見直し、公共交通体系の再編を実施	・通院福祉バスをコミュニティバスへ移行 ・重複ルート路線の統合、共通のバス停を拠点(ハブ)化	・福祉バス時代の月平均利用者約700人(H16)から、月平均利用者約2400人(H19)に増加
バス路線の見直し及び代替交通手段(デマンド交通等)の実施にあわせた利用促進策	みよし市 [愛知県] (62,571人)	・シャトル方式、町内を南北に2路線運行 ・バス停から500m以上離れた交通空白地のデマンド型の乗合タクシーによって補完	・デマンド型乗合タクシーの導入 ・乗合タクシーは利用20分前に電話予約を行うことで利用可能 ・バス車内から乗合タクシーの予約が可能 ・バス停に「バスロケーションシステム」を設置	・利用者が約15万人(H13)から約25万人(H17)へ増加 ・従来のバス停と比較してバスの接近情報を得やすい ・ルートやダイヤの変更などの改善を繰り返し行い成長
	篠山市 [兵庫県] (40,858人)	・民間バス撤退を受け、市を中心とした公共サービスを提供	・需要の低い路線バス区間を乗合可能なタクシーやジャンボタクシーへ切替 ・スクールバスに混乗させる等のバスの役割の統合	・廃止となった市内8路線における、利用者の公共交通サービスの維持・生活交通の確保を実現
	木曽町 [長野県] (11,383人)	・複数の交通政策が混在し、料金やダイヤに混乱を招いていた地域の交通システムを統一	・交通網の主軸としての「幹線バス」と、巡回バスや乗合デマンドタクシーからなる「支線バス」を導入 ・「幹線バス」200円、「支線バス」100円の一括料金、乗り継ぎ上限200円	・利用者数は「幹線バス」、「支線バス」とともに微増傾向 ・高齢者の外出機会の増加
	二本松市 [福島県] (56,861人)	・高齢者などの移動に制約を受ける住民に向けた福祉車両サービスを開始	・福祉型乗合タクシーの導入 ・利用登録後、当日1時間前までに申し込むことで利用可能 ・設定されたエリア内の利用が1回300円	・利用者数が約7000人(H16)から約1万人(H19)に増加 ・毎月の延べ利用者数が800人後半で推移
	江南市 [愛知県] (98,238人)	・巡回バス方式の運行サービス利用者が少ないと受け、乗合タクシーへの転換を実施	・乗合タクシーは定められたコース内の停留所から乗降する「定期便」と、迎えから希望の目的地まで運行の「予約便」が運行 ・料金は「定期便」で100円、「予約便」は通常のタクシー走行時の運賃の半額	・利便性を考慮したルート見直し等により、「定期便」の利用者数が増加傾向 ・公共交通機関がない地域に路線が通り、利用者に好評
	高山市 [岐阜県] (87,807人)	・高齢化が著しい点在した小規模な集落(公共交通空白地域)に交通手段を設置	・平日2往復を目処として地域内を無料で巡回する地域福祉バスの導入 ・住宅地と路線バスを結ぶため、フィーダー路線としての役割を果たす	・交通手段を持たない人の買物や医療機関への通院などが可能となり、交通利便性の向上 ・住民への浸透により利用者は増加傾向

情報提供の充実（紙媒体、WEB・携帯）	彦根市周辺 1市4町 [滋賀県]	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通ニュースレターの定期発行 	<ul style="list-style-type: none"> 年数回、協議会（地域交通会議）での議論内容の概要や、新たに運行する乗合タクシー、路線バスのダイヤ改正情報、利用状況の推移等を盛り込んだ「湖東圏域公共交通ニュースレター」を発行。年1回、冊子版総合時刻表（路線バス）を全戸配布発行、わかりやすい紙面づくりに努める 	<ul style="list-style-type: none"> 1市4町の広報紙への挟み込みによる全戸配布を行っているほか、ホームページでも閲覧可 継続的な広報の結果、利用者減少に歯止めがかかり、H23年から6年連続して路線バス利用者が増加
	鯖江市 [福井県] (68,397人)	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス『つつじバス』の運行位置情報提供「バスどこサービス」 	<ul style="list-style-type: none"> バス車内にGPS車載機を搭載、つつじバス（コミュニティバス）が今どこを走っているかがリアルタイムでわかる仕組みを実現 	<ul style="list-style-type: none"> WEBや携帯でバスがどこを走っているかがリアルタイムで把握可能
公共交通を地域で支える仕組みづくりに向けた活動支援	舞鶴市 [京都府] (82,557)	<ul style="list-style-type: none"> 地域の自治会により協議会設立、運行ルートやダイヤを決定 	<ul style="list-style-type: none"> 学生の通学時間帯や通院者の便利な時間帯に合わせた運行 代替路線を確保しない地域設定のため、各協議会が必要性と負担の検討を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数は約4万人（H14）から約8万人（H18）へ増加
各種イベントやまちづくり施策、商業施設とタイアップした公共交通利用促進	明石市 [兵庫県] (294,785人)	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス Taco バスの利用増加を目指した10の利用促進施策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> クリスマスデコレーション、bingo大会、子育て支援NPOとのイベント連携、Tacoバスサポート認定、沿線施設の訪問（個別チラシ、イベントチラシ配布）、各種イベントの数珠つなぎ開催、お試し乗車券の進呈、試乗会開催、商業施設との連携、バスグッズの作成・販売、Facebookでの発信など、多彩なイベント・連携を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 毎年利用者数が増加を続けており、直近（H22～H25）では毎年、対前年比6%増加となっている。現在は16ルートで年間利用者数100万人を達成。
	与謝野町 [京都府] (21,163人)	<ul style="list-style-type: none"> 買物施設へのバス乗り入れによるバス待ち環境の改善 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスを、集客施設へ乗り入れするとともに、ショッピングセンター敷地内におけるバス停整備を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設の協力により開門時間の調整の結果、全ての便を施設内に乗り入れ停留所にて乗降可能とする取組が実現
	八戸市 [青森県] (228,100人)	<ul style="list-style-type: none"> 時間帯による局所的渋滞を受け、市の郊外の団地と市内の2つのショッピングセンターを結ぶ路線を策定 	<ul style="list-style-type: none"> バス事業者とショッピングセンターの連携を図る ショッピングセンター利用客に割引などのサービスが受けられるチケットをバス内で配布 最大運賃を400円から300円とした 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が約5,600人（H19、4月）から約8,900人（H19、11月）に増加（もともと月変動はない） 併走する市営バスやマイカーからの転移や誘発需要の創発
住民主体の利用促進運動による利用増加と増便	京都市右京区 [京都府] (203,874人)	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民主体の利用促進活動によるバスの利用増加とバス増便 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域と区役所、交通局等が連携し、これまで7回のワークショップの開催や啓発冊子・時刻表の作成・配布 3年目以降は地域が自発的に利用促進の取組を続ける 	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進の結果、市民の交通行動が徐々に変化し利用が増えた結果、バスの増便が実現
	長井市 [山形県] (27,149人)	<ul style="list-style-type: none"> 利用者減少中の鉄道の沿線地域の活性化や町おこし 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の協力（金銭面など）により通学・観光向けに新駅を設置、利便性向上策も実施 地元まちづくり団体との協働、地域活性化団体へ事業支援の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 新駅の利用者が190人（H14）から458人（H19）へと増加 施策が注目され地元テレビや新聞が宣伝
	八王子市 [東京都] (578,736人)	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の負担により路線バスを存続 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域では、幹線への乗り継ぎ方式の導入 ゾーンバスシステムの採用 	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数を減少したが、1便あたりの利用者数が倍増 地域住民から延伸の要望
	佐井村 [青森県] (2,039人)	<ul style="list-style-type: none"> ボランティアの運転協力者がマイカーで住民を有償で運送する実証実験を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 本サービスは会員登録したうえで、前日までに予約することで利用可能 運賃はタクシーの半分程度 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が1,131人（H17）から2,785人（H19）へ増加 住民同士が助け合って公共交通を創り上げた例として評価
	川崎市 [神奈川県] (1,500,050人)	<ul style="list-style-type: none"> 自治会費によるコミュニティバスを運行 	<ul style="list-style-type: none"> 発車時刻を統一 利用者は自治会会員で、運賃は無料 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の交通利便性が向上 利用者同士の移動中の会話など、地域のコミュニティづくりにも寄与

●先進事例として、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー、公共交通網の再編、運賃制度の見直しなど多くの施策が行われている。
 ●地域住民の移動に即して、住民の生活を豊かにするためのサービス形態を官民協働で検討した事例が多く見られる。例えば、住民主体で利用促進を行うとともに、イベントや商業施設等との連携の事例も見られる。

第6章 地域公共交通網形成計画の施策体系

6－1 基本方針

現況整理 上位関連計画 公共交通へのニーズ

課題の整理

施策体系

■基本方針1：市内外を移動できる交通手段の利便性の向上

目標：市内公共交通利用者数（鉄道・コミュニティバス）の増加

- ・鉄道との乗り継ぎの利便性向上及び情報提供の充実
- ・デマンド交通等の新たな公共交通手段の検討及びハブバス停を活用した効率的な運行形態の検討
- ・地鉄バスの持続的運行を推進する取組の検討

■基本方針2：持続的な交通網の確保に向けた効率的な コミュニティバスの運行

目標：コミュニティバスの1便あたりの利用者数の増加

- ・利用者ニーズに合ったコミュニティバスの運行形態の見直し
- ・利用者数の少ない区間・時間帯の見直し
- ・フリークーポン、回数券、乗り継ぎ割引券の導入の検討
- ・車両更新計画の策定及び小型バスの導入の検討

■基本方針3：利用促進と住民参加による公共交通の活性化

目標：公共交通に対する市民満足度のさらなる向上

- ・公共交通に関する情報提供（紙面、バス停、駅等のディスプレイ、WEB 等）の充実（わかりやすさの向上）
- ・公共交通に関する窓口一本化の検討
- ・市街地での買物等を想定したモデルダイヤの検討
- ・幅広い年代に向けた公共交通の利用促進のための意識啓発活動
- ・公共交通を地域で支える仕組みづくりに向けた活動の支援
- ・コミュニティバスを使った観光コースの検討

6－2 施策目標値

目標指標	基準値	→	目標値
鉄道の年間利用者数 ○あいの風とやま鉄道及び地鉄 電車の滑川市内の主要な駅に おける1日平均利用者数の合 計	4,368人/日 (H28年度)	→	4,500人 (H34年度)
コミュニティバスの 年間利用者数 ○「のる my car」の全ルート 年間利用者数	81,376人 (H28年度)	→	99,000人 (H34年度)
コミュニティバスの1便 あたりの利用者数 ○「のる my car」の全ルート (年間利用者数／年間運行回 数)	6.9人/便 (H28年度)	→	8.4人/便 (H34年度)
公共交通の利便性に 対する市民の満足度 ○「のる my car」の満足度 (「満足している」「まあまあ 満足している」の回答の割 合)	61% (H29年度)	→	65% (H34年度)

6-3 具体的な施策

1) 基本方針1：市内外を移動できる交通手段の利便性の向上

① 鉄道との乗り継ぎの利便性向上及び情報提供の充実

現状と課題

- 本市の通勤・通学先は、滑川市内のほか富山市、魚津市、上市町等の隣接市町へも見られる。移動手段としては自家用車が最も多いものの、あいの風とやま鉄道、地鉄電車の利用も見られる。
- アンケートで、公共交通の優先すべき改善として、「乗り継ぎ時間の短縮」を挙げた人が多い。
- 本市における鉄道、バスを含めた総合公共交通ネットワークが有効に機能するためには、主要駅における鉄道・バスの乗り継ぎ時間を出来る限り短縮することで、広域的な交通手段の利便性を向上させる必要がある。
- 乗り継ぎの情報提供に関して、現在発行されている「のる my car」時刻表では、各便の滑川駅での接続（待ち時間）が明記されておらず、乗り継ぎに便利なダイヤとなっていても利用者にとってはそのことが分かりにくい。

具体的な取組方針

- バスと鉄道の乗り継ぎを円滑にし、公共交通全体の利便性を高め利用促進を図るため、あいの風とやま鉄道滑川駅における「のる my car」と鉄道ダイヤとの接続時間を可能な限り10~15分以内とする。また、地鉄電車の各駅と「のる my car」の接続についても出来る限り配慮する。
- 「のる my car」の各便の鉄道への乗り継ぎ情報を時刻表紙面で提供する。
- 毎年のあいの風とやま鉄道のダイヤ改正時期に合わせ、上記のダイヤ見直し及び乗り継ぎ情報を記載した時刻表の提供を行う。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期										
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期			後期							
「のる my car」ダイヤの見直し	○				毎年の鉄道ダイヤ改正に合わせ対応										
時刻表の更新に合わせた乗り継ぎ情報の掲載	○														

市民の意見

- 電車の時間ともう少し合わせてもらえるとうれしいです。

※印は土日祝運休	朝ルート				日中ルート							
	※	※	北	南	北	南	北	南				
【行き先】	寺井高校行き	先端大学行き	和佐谷行き	辰口福祉会館行き	辰口福祉会館行き	辰口福祉会館行き	辰口福祉会館行き	辰口福祉会館行き				
(①: 直行ルート ②: 北ルート ③: 南ルート)												
小松方面⇒能美根上駅前	7:32	7:39	7:48	8:09	9:07	10:20	11:50	12:16	13:12	14:16	14:47	15:52
小松方面からの接続待ち時間	6分钟待	15分钟待	12分钟待	28分钟待	8分钟待	22分钟待	13分钟待	19分钟待	29分钟待	33分钟待	8分钟待	
金沢方面⇒能美根上駅前	7:32	7:43	7:43	8:23	8:53	9:54	11:53	12:32	13:24	14:23	14:54	15:45
金沢方面からの接続待ち時間	6分钟待	12分钟待	17分钟待	34分钟待	22分钟待	49分钟待	10分钟待	3分钟待	6分钟待	22分钟待	6分钟待	35分钟待
1 能美根上駅前	7:38	7:55	8:00	8:37	9:15	10:12	12:03	12:35	13:30	14:45	15:00	16:00

鉄道・バス乗り継ぎ情報の例（石川県能美市「のみバス」時刻表）

② デマンド交通など新たな公共交通手段の検討及びハブバス停を活用した効率的な運行形態の検討

現状と課題

- 「のる my car」は市内全域に運行されているが、ルート、区間によっては利用者数が少なく、バスの輸送力では過大となっているケースが一部見られる。
- 本市では現在導入していないが、全国各地の人口密度が低い地域を中心に、予約に応じて運行するデマンド交通や、予約型乗合タクシーの導入が進められている。また、過疎地を中心として、自家用車による有償旅客運送など、地域の実情にあった様々な運行形態が各地で見られる。
- 一方で予約型乗合タクシーについては、コミュニティバスに比べて利用者1人あたりの運行経費が高くなり、利用料金を高く設定せざるを得ない等の課題もある。
- 現在の「のる my car」の路線は滑川駅を中心とした放射状に構成されている。滑川駅周辺の各施設（エール、厚生連滑川病院、市民交流プラザなど）へは市内の全地域からアクセス可能である等の利便性の高いものになっているが、複数ルートで重複する区間が存在し、効率性の観点から課題がある。

具体的な取組方針

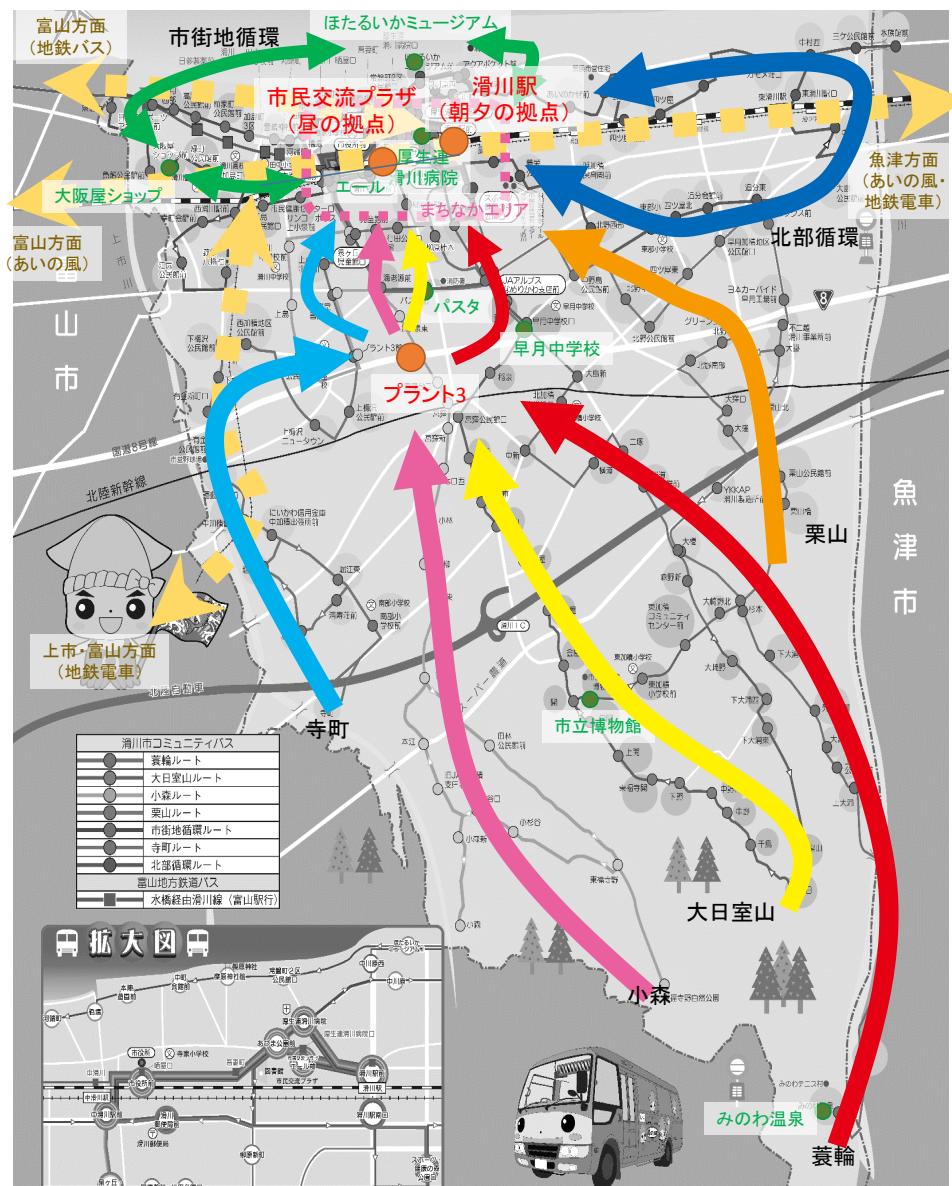
- 「のる my car」の運行ルート見直し後の代替交通手段や超高齢社会に対応した多様な運行形態の導入が必要とされることから、全国の先進事例を参考に、本市に適用可能な弾力的運行を行うデマンド型の乗合交通や自家用車による有償旅客運送等の導入の可能性について検討する。
- 運行ルート上に複数のハブ（拠点）バス停を設け、ハブバス停同士の回遊性を高めるとともに、乗り継ぎ利便性に配慮した路線形態とすることを検討する。
- ハブバス停として、滑川駅、市民交流プラザのほか、主要商業施設を想定し、バス同士または鉄道とバスのダイヤ接続を図る。
- 複数のルートが重複する区間については、異なる経路を経由することで無駄のない運行の可能性について検討する。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
デマンド交通等の地域の実情に あつた運行形態の検討	○				調査研究の継続	
ハブバス停を軸とした効率的な運 行に向けた検討	○				ルートの見直しに合わせて検討	

市民の意見

- ・民間タクシーを共同で利用する（2～3人で）。運営費を比べ、検討したらよい。
「のる my car」の代行をタクシーで。
- ・中滑川駅と滑川駅を拠点とし、放射状に市役所、交流プラザ、エール、厚生連、ほたるいかミュージアム行き。又は、児童館、行田公園、パスタ、明文堂、プラント行き。等とし、その本数を増やす。蓑輪、小森ルートの人がエール方面に行くには拠点で乗り換えとなるが、連携をとり、料金も1回分とする。その上でルートの見直しをする・・という方法も考えていただきたいと思います。



③ 地鉄バスの持続的運行を推進する取組の検討

現状と課題

- 地鉄バス（71,72系統、滑川駅前～水橋～富山駅方面）は、本市内を走行する唯一の民間路線バスであり、本市の公共交通ネットワーク形成上重要な位置づけとなっており、持続的な運行は不可欠であるが、近年滑川市内の利用が低迷している。アンケートにおいても、他の交通機関に比べ利用頻度が低いことが明らかになっている。
- 滑川市内においては「のる my car」市街地循環ルートと競合するが、「のる my car」の運賃100円に対して、地鉄バスは170円であり、市内利用が促進されない一因となっている可能性がある。

具体的な取組方針

- 地鉄バスが引き続き市の公共交通ネットワーク上重要であることを鑑み、利用促進及び利便性向上に向けた具体的な取組が必要である。
- 地鉄バスの滑川市内区間（高月町～滑川駅前）の普通運賃を、コミュニティバスと同程度にする社会実験の実施を検討する。
- 地鉄バスの情報提供の充実（「のる my car」時刻表に、地鉄バスへの乗り継ぎ情報を掲載する等）を図る。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
地鉄バスの滑川市内区間の普通運賃をコミュニティバスと同程度にする社会実験の実施検討	○	○			交通事業者と協議・検討の上実施	→

市民の意見

・今まで自分で運転ができて、自由に行動ができていたので、公共交通には無頓着でいました。しかし、年齢とともに毎月富山市の病院に通院するのがむずかしくなるにあたって、それなりに地鉄バスを使ったりしている中で、停留所が家の近くにある（以内でいける）ということが一番に利用する条件だと思っています。

2) 基本方針2：持続的な交通網の確保に向けた効率的なコミュニティバスの運行

① 利用者ニーズに合ったコミュニティバスの運行形態の見直し

現状と課題

- 「のる my car」は市民の通勤、通学、通院、買物などの利便性を向上させること及び高齢者の移動手段の確保を目的として運行しているが、近年利用者数が減少を続けている。
- 「のる my car」本来の運行目的を改めて整理し、市民の移動ニーズにあった持続的な運行をしていく必要がある。

具体的な取組方針

- 朝夕の通勤通学者の利便性向上及び鉄道接続としての機能、昼間の高齢者などの日常生活に必要な交通としての機能を重視した運行形態とする。
- 朝夕時間帯については、通勤、通学に利用できるダイヤ編成及び鉄道アクセスを考慮したダイヤ編成とともに、直通便など速達性を重視したルートとする。
- 昼間の買物、通院利用を想定した時間帯では、現行の「のる my car」において一定の利用の定着が見られることから、現行路線網を基本としつつ、アンケート調査でニーズが高いと想定される主要施設等へのアクセス性を向上させるための以下のような見直しの検討を行う。
 - 「小森」「蓑輪」「寺町」「大日室山」の各ルートは、各地区からの買物潜在需要が非常に高いと考えられるプラント3を経由し、まちなかエリアに向かうルートとする。
 - 施設自体が目的地ともなりうる市民交流プラザを各地区からのルート（「小森」「蓑輪」「寺町」「大日室山」「栗山」「北部循環」）及び「市街地循環」との乗り継ぎ拠点として設定し、まちなかエリアの回遊性を高める。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
利用者ニーズに合ったコミュニティバスの運行形態の実現	○				毎年のダイヤ改正で継続的に改善を図る	→
「のるmy car」の路線網見直し	○				引き続きニーズを把握し、実施	→

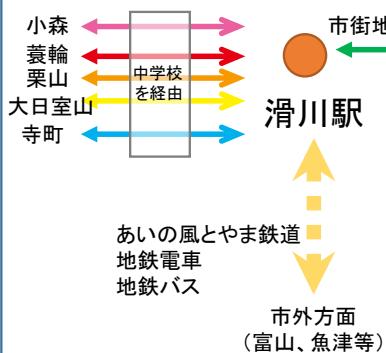
市民の意見

- 将来的には、「のる my car」を頼りにしたいと思っているので、駅、病院、買物先へは運行してほしいと思っています。
- 病院や買物など、日常生活に不可欠な公共交通網を整備してください。特に高齢者で移動が不便な方のためのもの。
- 高齢者の多い地域と、スーパー、病院、市役所等への繋がりを考えたルートを考えていってほしい。
- 目的地行きのバスがあっても良いかも。例えば、病院行き、スーパー行き、市役所行きの直行便。
- 中学生の下校に「のる my car」を利用しやすくなるように時間等を工夫する（特に冬期）。

「のる my car」路線見直しの方向性（案）

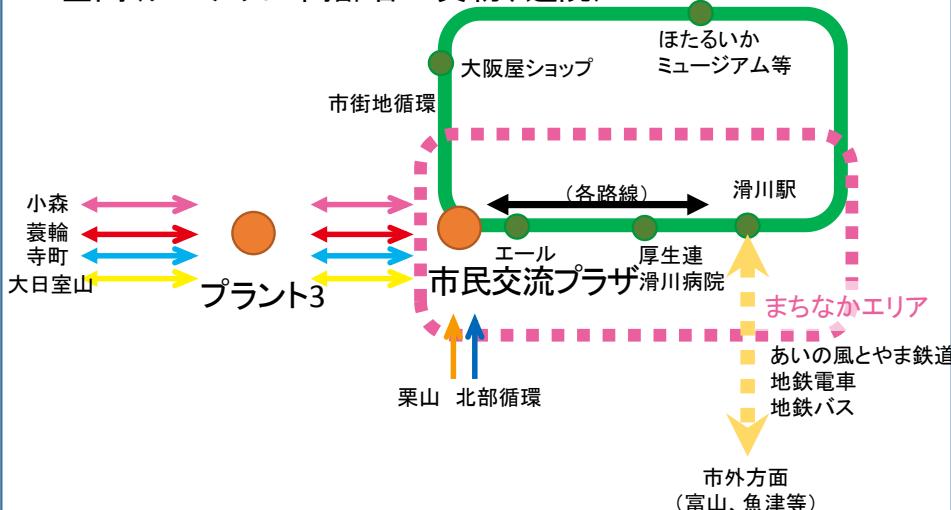


■朝・夕(ターゲット: 通勤通学)



- ・左記5ルートは滑川駅にて鉄道と接続し、市外への通勤通学を確保
※北部循環は鉄道駅沿線なので、直接鉄道を利用してもらう→各鉄道駅の自転車置場等の整備が重要
- ・市街地循環ルートは滑川高校への通学に間に合う時刻を設定する
- ・昼間の買物を考慮した下記のルートとはやや異なる経由地とすることも検討

■昼間(ターゲット: 高齢者の買物、通院)



- ・「小森」「蓑輪」「寺町」「大日室山」は、各地区からの買物潜在需要が非常に高いと考えられる、プラント3を経由し、まちなかエリアに向かうルートとする。
→プラント3での買物荷物の負担をなるべく軽くするため、敷地内へのバスの乗り入れ、バス停の待合環境向上(上屋等)を協議・検討(同じく買物需要のあるパスタも同様の対応を検討)
- ・施設自体が目的地ともなりうる、市民交流プラザを、各地区からのルート(「小森」「蓑輪」「寺町」「大日室山」「栗山」「北部循環」)及び「市街地循環」との乗り継ぎ拠点として設定し、まちなかエリアの回遊性を高める。
→合わせて、市民交流プラザの拠点機能を高めるための改善策(敷地内乗り入れ、バス待機場所確保、待合スペースの整備 等)を検討

② 利用者数の少ない区間・時間帯の見直し

現状と課題

- 「のる my car」1便あたりの利用者数は平成28年度で6.9人となっている。ルートや区間、時間帯によって利用者数には大きな違いがあり、1便あたり利用者数が1.0人前後と低い区間・時間帯も見受けられる。
- 一方で、アンケートでは「現状の運行本数やルートを維持すべき」と回答している人が多い。
- バス路線維持に多額の費用がかかっている中、将来に渡って持続可能な公共交通として、見直しを図る必要がある。

具体的な取組方針

- 利用者のニーズにあったルート再編と合わせて、鉄道・バスを適切に組み合せた持続的な公共交通となるよう、限られた運行資源（車両、人件費）を有効に活用するため、必要な見直しを行う。
- 利用者数の少ない区間、時間帯については、ニーズも踏まえ運行見直しの対象とする。
- 定期的に利用状況を調査・把握するとともに、利用状況をホームページや広報などで周知し、市民の理解を深めるとともに、公共交通の利用を促す。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
低利用の区間・時間帯の見直し	○				毎年のダイヤ改正で継続的に改善を図る	→

市民の意見

- 必要なものは充実させて、需要の少ない部分との差をつければよいと思います。利用状況をきちんと把握していただきたいです。もっと需要の多いルートがあるかもしれませんし、情報収集も必要ですが、試しに運行して利用率・乗車率を分析すると分かってくると思います。

③ フリーパス、回数券、乗り継ぎ割引券の導入の検討

現状と課題

- 定期的な利用を増やすことは利用の定着に繋がるため、利用回数の多い人に対する割引制度の検討が必要である。
- 現在「のる my car」の運賃は1乗車100円であり、高齢者運転免許自主返納支援事業によるフリーパス制度はあるが、自主返納以外でのフリーパス制度及び回数券の導入はなされていない。
- 乗車1回ごとに運賃を支払う方式のため、各ルート間で乗り継ぎが必要な場合に運賃が倍額になる。

具体的な取組方針

- 他自治体のコミュニティバスの事例等を参考に、年間フリーパスや回数券の導入を検討する。
- 滑川駅等の主要結節点において「のる my car」同士を乗り継ぐ際に乗り継ぎ券の発行を検討する。
- 高齢者運転免許自主返納支援事業の拡充を図る。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
年間フリーパスの導入検討	○					
回数券の導入検討	○					実施可能性を検討した上で可能なものから順次実施
乗り継ぎ券の検討	○					

市民の意見

- 市内の企業の通勤の足として、共有して、企業から負担してもらい、更に運賃の減額として利用促進させたらどうか。※年間パスポートの発行
- 利用する人はほとんど高齢者だと思うので、年間パスを発行したらいいかがでしようか（病院、スーパー、駅などを必ず通るルートを望みます）。

④ 車両更新計画の策定及び小型バスの導入の検討

現状と課題

- 「のる my car」のバス車両については、老朽化が進んでおり、順次更新していく必要がある。
- 現在の車両 5 台（内 1 台が予備車）はすべて 29 人乗りを使用しているが、需要に合わせ、初期費用の安い小型車両の導入の検討も必要である。

具体的な取組方針

- 既に老朽化が進んでおり、早期の車両更新が必要なバスに関しては、初期費用の安い小型車両の導入を検討する。
- それ以外のバス車両に関しては、小型車両のメリット・デメリット※を把握した上で、中長期的な車両更新計画を立案し、計画的な更新を図る。
※小型車両の導入は、初期費用が安く燃費が良い反面、耐用年数が短い傾向がある点や、バスダイヤの作成に際して乗車定員が少ないとによる乗りこぼしが発生しないよう留意する必要がある等、導入に当たっては利用状況の把握と中長期的な車両更新計画の立案が必要である。
- 更新にあたっては、運行ルートの見直しに合わせ、コミュニティバスのルート別、便別の利用状況を勘案しながら、導入台数も含めた車両の選定を計画していく。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
中長期的な車両更新計画の策定	○	○			必要な情報を収集した上で策定	→
「のる my car」の車両更新(小型バスの導入検討を含む)	○	○			老朽化に合わせて順次更新	→

市民の意見

- バスを少し小さくすると経費（ガソリン代等）が安くなると思われる。たくさんの来客があるコースは今のままでも良いが。
- バスのステップを低くして、低床自動車に。もう少し小型化してもよいのではないか。

3) 基本方針3：利用促進と住民参加による公共交通の活性化

① 公共交通に関する情報提供（紙面、バス停、駅等のディスプレイ、WEB等）の充実

現状と課題

- 現在、「のる my car」のダイヤ改正に合わせて紙面の情報提供がなされているほか、市ホームページにおいて時刻表がPDF形式で掲載されている。
- 「のる my car」がインターネット経路検索に未対応であり、パソコンやスマートフォンなどで経路検索をしても乗り継ぎ情報が検索できず、利用促進の妨げとなっている。
- あいの風とやま鉄道においては液晶ディスプレイを各駅に設置し、各方面への発車時刻案内をリアルタイムで掲示しているほか、魚津市、黒部市、朝日町、富山市、射水市においては、駅や主要公共施設においてコミュニティバスの発車案内を液晶ディスプレイで掲示している。一方、「のる my car」及び市内の地鉄バスではディスプレイによる発車案内は掲示されていない。

具体的な取組方針

- 従前に引き続き紙媒体での情報提供の継続及び拡充を行うほか、新たに経路探索事業者による情報提供を行うことで、若年層を始めとした新規需要の獲得を目指す。
- 情報提供の拡充のため、「標準的なバス情報フォーマット」が国土交通省において定められたことを踏まえ、時刻表情情報をインターネットで検索できるようデータ整備を行う。
- 主要な乗り継ぎ場所における更なる情報提供の充実のため、駅等に既設の液晶ディスプレイを活用し、コミュニティバスの運行情報を表示することを検討する。加えて、バス車内の情報提供のための車載器の機能の充実化（時刻表示等）も検討する。
- 毎年のダイヤ改正にあわせて、公共交通（あいの風とやま鉄道、地鉄電車、地鉄バス、「のる my car」）の情報が掲載された時刻表、ルート図を作成し、全戸配布及び主要施設への設置を行う。見やすさの向上のための改善を行うとともに、鉄道・バスの乗り継ぎ時間を明記することで乗り継ぎ利便性の向上も図る。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
紙媒体による時刻表・ルート図の全戸配布、主要施設への設置	○				毎年のダイヤ改正に合わせて実施	➡
時刻表データの経路探索事業者への提供の検討	○	○			データ整備体制の検討・構築	➡
既設の液晶ディスプレイを活用したコミュニティバスの運行情報の表示の検討、バス車載器の機能充実化の検討	○	○	○		事業者・企業等と実施可能性について協議し、可能なものは実施	➡

市民の意見

- せっかくの時刻表が、高齢者が見るには字が小さいのと、近いルートを並行して見られず不便に思います（私は利用しませんが、母が使わせてもらっています）。
- 「のる my car」の運行ルートは何かで見たような気はするけど、全然覚えていない。たまにチラシか何かを送ってもらえるとありがたい。

「標準的なバス情報フォーマット」の概要等について

国土交通省
別添

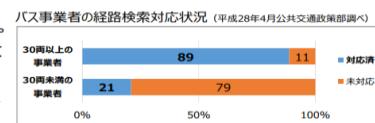
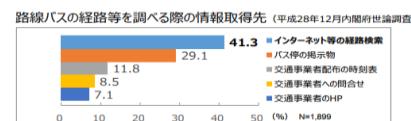
経路検索の現状

【経路検索の現状】

○インターネット等の経路検索は広く利用されているが、鉄道や大手バス事業者はほとんどが検索対象となっている一方、中小バス事業者は対象から外れているケースが多いのが実情。

【中小バス事業者が対象から外れている要因】

- ①時刻表等の情報が電子データ化されていない場合が多く、データ化作業が必要。
- ②情報の受渡しをするためのフォーマットが定まっていないため、データの作成に多大な手間が発生。
- ③大手と比較し検索される頻度が少ないため、経路検索事業者によるデータ収集が進みにくい。



「標準的なバス情報フォーマット」の整備により、経路検索に資する情報の受渡しを効率化

【「標準的なバス情報フォーマット」の概要】

- データ形式は、他のシステムで活用しやすいCSV形式。
- データ項目は、停留所の位置や通過時刻表等一般路線バスの基本的な案内に必要な項目。
- 北米や欧州で広く普及するフォーマットと互換性を確保。
- 事業者や自治体が「標準的なバス情報フォーマット」を利用するための「解説書」を作成して作成。

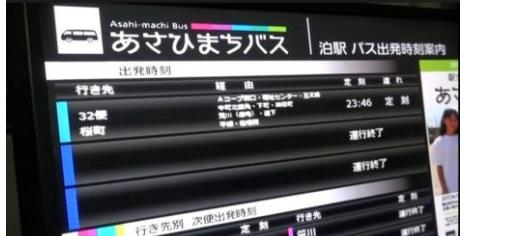
【情報フォーマット整備による効果】

- 中小バス事業者等と経路検索事業者等との情報の受渡しが効率化されることで、経路検索におけるバス情報の充実が期待される。

「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供のイメージ



国土交通省「標準的なバス情報フォーマット」の概要



あさひまちバス 発車案内

ディスプレイ (朝日町・泊駅)

黒部宇奈月温泉駅

地鉄電車・コミュニティバス次発案内

② 公共交通に関する窓口一本化の検討

現状と課題

- 市内にはあいの風とやま鉄道、地鉄電車、地鉄バス、「のる my car」、各タクシー会社が存在するが、各事業者で窓口が異なるため、公共交通を使い慣れていない利用者にとっては、どこに問い合わせれば良いか分からない場合が想定される。

具体的な取組方針

- 当面は各交通事業者において市民への対応を続ける一方で、あいの風とやま鉄道、地鉄電車、地鉄バス、市内タクシー会社、「のる my car」を包含した公共交通に関する窓口の将来的な一本化について研究、検討を行う。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
公共交通に関する窓口一本化の検討	○	○			将来的な運営体制も含め検討	→

③ 市街地での買物等を想定したモデルダイヤの検討

現状と課題

- 「のる my car」を利用したことのない方にとって、「のる my car」を利用して買物や通院することがイメージできず、新たな利用促進のさまたげとなっている可能性がある。

具体的な取組方針

- 中心市街地の活性化と公共交通の利用促進のため、買物や通院時の公共交通利用の動機づけを図るための情報提供を行う。
- 地域ごとに、買物や通院における「のる my car」での往復推奨ダイヤを示した「おでかけ時刻表」を作成し、配布する。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
地域毎のおでかけ時刻表の作成・配布	○				毎年のダイヤ改正に合わせ発行	



おでかけ時刻表の例（石川県白山市コミュニティバス「めぐーる」）

病院、商業施設への行きと帰りの時刻表を掲載

④ 幅広い年代に向けた公共交通の利用促進のための意識啓発活動

現状と課題

- 現在の「のる my car」の利用者の多くは高齢者であるが、新たに高齢者となる世代の方々は免許保有率が高いこともあり、公共交通への利用転換が進んでいない。そのことが利用者数の減少につながっていると想定される。
- アンケートによると、回答者の半数が自動車から公共交通への切り替えを少なからず意識しているほか、「将来的に今後の運転を控えたい」という方も多く、こうした方の受け皿として公共交通の利用を呼びかけることは社会的にも重要である。
- 公共交通を持続的に運行していくためには、幅広い年代の市民に対して、「公共交通に乗る気運醸成づくり」のための各種意識啓発に取り組む必要がある。

具体的な取組方針

- 公共交通に乗ることが「魅力」に感じるようなキャッヂコピー、デザイン等を検討し、各媒体に掲載する。また、運行状況、利用状況や便利な使い方、公共交通を利用する効果（健康増進、友達づくり）、各種イベントの開催予定等を記した記事（公共交通ニュース）の各媒体への掲載や各種団体（老人クラブ、学校等）への配布を行い、公共交通への利用転換を促進する。
- 市内で行われる各種イベント等（例えば交通安全関連イベント）に際し、チラシ・ポスターを通じて、公共交通の利用を促す働きかけを行う。また、実際に公共交通の利用を多くの人に体験してもらう機会を創出するため、イベントの際のコミュニティバス臨時便の運行を検討する。
- 地域における意見交換会やワークショップ、出前講座等の開催を通じて、公共交通の利用促進の周知または理解促進に努める。
- 市内の主要企業に対する「エコ通勤」の働きかけを通じて、公共交通沿線企業の公共交通通勤を奨励する。
- 学校教育の場でのバスの乗車体験や公共交通利用に関する学習（環境学習）を通じて、公共交通のことを知ってもらうとともに、将来の公共交通利用者の増加につなげる。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
キャッヂコピー等の検討 公共交通ニュース記事の掲載	○			○	広報紙などで定期的に発信	→
各種イベントにあわせた公共交通利用促進	○			○	連携可能な施策から随時実施	→
意見交換会やワークショップ、出前講座等の開催	○			○	機会を見つけて随時実施	→
主要企業に対する「エコ通勤」の働きかけ 学校教育の場での公共交通利用に関する学習の実施	○		○	○	機会を見つけて随時実施	→

市民の意見

- ・健康な身体を維持するためのウォーキングと「のる my car」利用促進のための両方を狙ったウォーキングコースを企画し、行きは歩き（ウォーキング）、帰りはバス（「のる my car」）の少人数イベントを数多く実施する。
- ・スタンプラリーをする。集めたら何かいいことがある（プレゼントとか）イベントをする。バスの中で行うイベント、バスを利用した人が優遇されるイベント、運転手さんがおもしろい、人が集まるイベントをする。
- ・園児や低学年などを乗せ、滑川の紹介風のバス遠足などのイベントをし、バス利用者を広げる。そのときはもちろん料金は支払ってもらうこと。また、中高生を乗せ、新しい意見を聞く等。



公共交通ニュースレター（公共交通ニュース記事）の例

（滋賀県湖東圏域（彦根市周辺1市4町））



学校教育における公共交通利用教材の例（滋賀県：近江鉄道）

⑤ 公共交通を地域で支える仕組みづくりに向けた活動の支援

現状と課題

- アンケートにおいて、「のる my car」が何らかの理由で必要であると答えた方が大部分を占めているなど、公共交通の必要性は市民に認識されている一方で、利用は低迷している。
- 公共交通の維持のためには、市民の自発的な活動が必要であるとの認識を醸成する必要がある。

具体的な取組方針

- バス事業者の自助努力や行政支援の限界があるなかで、これまでの行政主体の取組にとどまらず、「地元に必要な交通は地元自らが守り育てる」という観点に基づき、人口減少時代にふさわしい新たな地域公共交通の仕組みを構築するため取組を実施する。
- 地元が自ら行うバス待合所の整備に対して、支援を行う。
- 地元主体の自主運行サービス創設に向けた検討（自家用有償運送等の創設に向けた制度設計、技術的検討等）を行う。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
バス待合所の整備、補修に対する支援	○			○	地域からの要望に応じ隨時実施	➡
自主運行サービス創設に向けた検討	○			○	「のるmy car」の運行見直しに合わせ検討	➡

市民の意見

- ・高齢者を考えると、公共交通は優しくないといつも思います。ゆくゆく自分が利用したいと思っていても、現状はきびしいと思います。
- ・赤字だから見直しというのではなく、市民、特にシニア世代の人達の大切な足ということをわかって、運行してほしいと思います。

⑥ コミュニティバスを使った観光コースの検討

現状と課題

- 市内観光施設の年間利用者数は約35万人前後で推移している。観光施設が市街地周辺をはじめ、東福寺野や蓑輪に点在しており、いずれもコミュニティバスでのアクセスは可能であるが、運行ダイヤは市民のためのダイヤ設計となっており、観光客にとって必ずしも利便性が高いものとは言えない。

具体的な取組方針

- 休日の「のる my car」のルートについて、市民のためのルート（駅、商業施設、温浴施設を巡回するルート）に引き続き配慮しつつ、観光客の市内への回遊を誘導するための観光コースの運行についての可能性を検討する。

実施時期・主体

具体的な取組	実施主体				実施時期	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期	後期
休日における「のる my car」の観光コースの運行可能性検討	○				観光関連部局と連携し検討	➡

第7章 計画の推進体制と進捗管理

7-1 住民・企業等との連携による計画の推進体制

本計画は、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、方向性及び基本方針に即して、各施策の実現化に向けた「方法・役割分担・予算化」等について具体的な検討を進めていく必要がある。

公共交通の施策の実現は、他分野の施策と一体的に取り組むことで効果を発揮するものもあり、府内関係課のみならず、国や県ならびに周辺市町と緊密に連携しながら、将来のまちづくりを見据えた事業を展開していく。

住民・企業と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、沿線住民や商店街・企業などからの支援や協力を得て、持続可能な公共交通としての維持や利用促進に努める。

7-2 計画の進捗管理

事業内容については、国の制度の変更や社会経済状況の変化、市民ニーズなどを勘案しつつ、乗降調査やアンケート調査などを定期的に実施してデータを収集・分析し、地域公共交通会議によって進捗状況や効果を定量的・客観的に評価して、必要に応じて見直しを行っていくものとする。

「のる my car」の運行については、公共サービスと市の財政（市民1人あたりの負担金）とのバランスを考慮しながら、本来の目的が達成できるように努めるが、利用者数が少なく収支率が低い場合には適宜計画の見直しを行うものとする。

7-3 計画実施のための財源確保

持続可能な公共交通網を形成していく準備期間である、計画期間及びその後数年間は、急激な利用者の増加による運賃収入等の増加は見込めない。よって、施策の具体化に必要な財源については、市の支出及び国や県の支援などを適宜確保していく。

本計画で示した施策の具体化が完了し、持続可能な公共交通網が形成された後は、利用者の増加による収入の増加を、より一層の利用者数の増加につなげる「公共交通の正のスパイラル」の実現を目指す。このことにより、人口減少社会にあっても、市の負担額を現状と同程度に抑えつつ、網形成計画で示した公共交通サービスレベルの将来に渡る維持に努めていく。