

○地域公共交通計画策定の経緯

1. 法律根拠

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）

※令和 2 年度の法改正により地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化

2. 法改正の背景

地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない存在です。しかしながら、近年の人口減少、高齢者の運転免許返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」ことが難しくなっている中、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっています。

地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、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し、地域社会全体の価値を高めることに直結することから、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です。

このような背景のもと、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法が令和 2 年 11 月に施行されました。（国土交通省：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き抜粋）

3. 従前の南砺市地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月策定）の取り扱いについて

改正法施行前に作成された網形成計画は、改正法施行後は、地域公共交通計画とみなされるため、網形成計画を地域公共交通計画に転換するための手続き等はありません。

次回の計画見直しのタイミング（南砺市網形成計画は令和 5 年度末まで）で、地域公共交通計画で定められている記載事項を満たしているか確認します。（前出手引き抜粋）

[記載事項]

①地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針、②計画の区域、③計画の目標、④目標を達成するために行う事業・実施主体、⑤計画の達成状況の評価に関する事項、⑥計画期間、⑦その他計画の実施に関し必要と認める事項

以上 7 項目については、網形成計画に記載済であることから地域公共交通計画は、その内容を踏襲します。

4. 南砺市地域公共交通計画の策定経過及び今後のスケジュール

R4.3.14~7.31 市営バスに関するアンケート調査の実施

R4.5.9 富山大学と南砺市地域公共交通計画の素案作成に係る学術指導契約を締結

R4.5.9~ データ収集、地域公共交通計画素案及び資料作成

R5.2.13,16 地域円卓会議（公共交通）において計画素案の概要説明、意見交換

R5.2.22 令和 4 年度第 2 回総合公共交通計画等検討委員会で計画素案について協議

R5.8.28 令和 5 年度第 1 回総合公共交通計画等検討委員会で計画案の内容確認、協議

R5.9 月 内容修正・調整、確認依頼（書面）

R5.10~11 月 パブリックコメント実施、修正調整、最終案確認（書面）

R5.12 月 議会上程

1. はじめに

南砺市の概要と本計画の目的

南砺市は、富山県南西に位置する人口約5万人の都市で、平成16年11月に4町4村（城端町、平村、上平村、利賀村、井波町、井口村、福野町、福光町）が合併して誕生した。

旧町村にはそれぞれの中心となる地区があり、それらをJR城端線、民間路線バス、市営バスなどが結んでいる。

また、広域的には平成27年3月に北陸新幹線が開業し、JR城端線に新幹線新高岡駅と直結する新駅が設置されたことによって、首都圏などへの利便性が大きく向上した。

市域の東側は富山市に接し、北は小矢部市、砺波市、西は石川県金沢市と白山市に接し、南は岐阜県飛騨市および同大野郡白川村に接している。隣接する都市の人口合計は100万人を超えており、北陸3県では最大規模であり、全国の地方都市のなかでも有数の規模である。

このような地理的条件によって、歴史的にみても越中・加賀・飛騨の交流のかなめとなってきたおり、これらの地域の経済を支える産業も発達してきた。この地域で生産されてきた農産物はもとより、和紙や繭・絹織物、火薬の原料となる塩硝などは、加賀百万石の繁栄を支えてきたと言われており、重要な地域として発展してきた。

富山市・金沢市・飛騨地域との間にはそれぞれ峠があるため交通不便地域とみられた時期もあったものの、近年の道路整備によってこれらの地域への交通利便性は大きく改善され、あらためて交流が活発化している。

とりわけ観光面においては、富山・金沢の両県庁所在都市の間であり、世界遺産白川郷や高山市、多くの観光客が訪れる金沢市、国宝瑞龍寺や伝統的なまち並みの残る高岡市など観光ポテンシャルの大きい都市が連なっている地域でもある。



図-1 南砺市および隣接市町村の位置図

本市においても、世界遺産五箇山合掌造り集落や、日本遺産に認定された木彫刻のまち井波をはじめとして、城端・福野・福光など各地域に固有の歴史・文化が息づき、むぎや節・こきりこなどの伝統芸能などの文化遺産も豊富である。さらに近年においては様々なフェスティバルやスポーツイベントも開催されるなど、多くの来訪者が訪れてきた。コロナ禍の影響で一時期大幅に減少したものの、その回復を図り都市の活性化につなげていくためには、県内外、国内外からの来訪者に対応した公共交通の存在が大変重要となっている。

一方、住民自治組織の自主性・自立性を重視する小規模多機能自治にも取り組んでおり、住民生活に密着した生活の足としての公共交通に大きな期待が寄せられている。急速に高齢化が進む現状において、通院・買物などの移動に著しい困難をきたさないように市民の足を確保することが求められる。

人口はこれまで減少傾向にあったが、様々なまちづくり政策が実施され、移住者が増加するなどの効果が一部に表れている。ただ、自然減は依然として続いており、今後も人口減少傾向は続くと思われるが、観光客による利用も含めて、公共交通が引き続き重要な役割を果たしていくものと考えられる。

公共交通に対しては、これまでも周辺自治体や交通事業者とも連携して様々な取り組みを続けてきており、長期にわたって減少を続けてきた利用者数もコロナ禍前には増加に転じるなどの成果を残してきた。全体の利用者数はコロナ禍によって大きく減少したが、日常利用の減少は大きくなく、公共交通に対する住民からの期待も大きい。このような状況を踏まえると、これまでの政策を継続するとともに、より一層の利便性向上と利用促進に努めることが重要であることから、平成 31 年に作成した地域公共交通網形成計画を改訂し、新たに地域公共交通計画を策定するものである。

本計画と密接に関連する計画には、南砺市総合計画、南砺市都市計画マスタープランなどがあり、いずれも公共交通の重要性について述べられている。また、城端線・氷見線の沿線自治体による城端・氷見線活性化推進協議会が組織され、平成 29 年 3 月には「城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画」を策定し、令和 4 年 6 月には、同計画を改定して「城端線・氷見線沿線地域公共交通計画」が策定されている。

本計画は、以上のような本市の現状と関連計画の内容を踏まえて、本市における公共交通の将来計画を示すものである。

2. 現在の公共交通網の概要

① 鉄道

J R城端線が、南北を縦貫している。市内に城端駅、越中山田駅、福光駅、東石黒駅、福野駅、高儀駅の6駅があり、朝夕の通勤・通学、観光、買物等の移動手段として大きな役割を担っている。

また、J R城端線は新高岡駅で北陸新幹線と、高岡駅ではあいの風とやま鉄道、J R氷見線、万葉線と接続しており、県内移動や広域移動を担う幹線路線として重要な役割を果たしている。

また、J R城端線および氷見線については、令和2年6月に富山県・南砺市を含む沿線4市とJ R西日本で構成する「城端線・氷見線L R T化検討会」が設置され、令和5年度には、「城端線・氷見線再構築検討会」が設置され、L R T検討会から引き継ぐかたちで将来計画を検討中である。

② 都市間基幹バス

金沢市・高岡市・富山市などに至る下記のバス路線が運行されており、都市間移動に活用されている。

- 加越能バス 南砺金沢線（井波⇄金沢）
市内停車箇所 福光駅・井波など
- 加越能バス 世界遺産バス（高岡⇄白川郷）
市内停車箇所 城端・相倉・菅沼など
- 富山地方鉄道バス 砺波・城端線（城端⇄富山）
市内停車箇所 城端駅前・福光駅前・福野町など
- 北陸鉄道バス・濃飛バス 金沢・高山線（金沢⇄高山）
市内停車箇所 五箇山菅沼 4月～11月のみ
- 加越能バス・イルカ交通 高岡・名古屋線（氷見・高岡⇄名古屋）
市内停車箇所 城端ハイウェイオアシス

平成31年の南砺市地域公共交通網形成計画策定以降、令和4年度に西日本J Rバス名金線が、令和元年9月末に加越能バスの高山・高岡線※が廃止となっている。

※令和2年4月に新路線「高山線」として運行再開されたが、南砺市内の「合掌の里」（菅沼）バス停を通過しなくなった。

③ 一般バス路線

加越能バスの庄川町・小牧線、加越線が運行されている。

庄川町・小牧線は、平日10往復、土休日に庄川町方向11便、高岡方向9便が運行されており、井波地域と庄川町および砺波駅方面への基幹交通を担っている。

加越線は、平日3.5往復、土休日3往復が運行されており、福野地域・井波地域と庄川町および石動駅方面への基幹交通を担っている。

平成 31 年南砺市地域公共交通網形成計画策定時との比較では、庄川町・小牧線が 1 往復減便、加越線が 4 往復減便されている。また、立野脇線が廃止となっているが、同線は南砺市営バスの路線として引き続き運行している。

④ 市営バス路線

南砺市内全域を網羅するように 21 路線 36 系統を 17 台のバスで運行している。高齢者が乗降しやすいノンステップバス 4 台をはじめ、中型バスやマイクロバスなど、路線の状況や利用者数に応じた車両で運行されている。また、70 歳以上限定で市営バスや民間路線バスの市内区間が 1 年間乗り放題となるシルバーパス（5,090 円）を平成 28 年 4 月から発行するなど利用促進策にも取り組んでいる。運転免許自主返納者に対しても、3 年間有効のシルバーパスを交付している。

また、令和 4 年 10 月から 12 月までの間、市営バスの実証運行としてデマンドバス（タクシー車両）を運行した。

（以上の公共交通の路線一覧と路線図は、参考資料（4）および（5）に掲載している。）

⑤ タクシー

下記の 6 社が南砺市内に営業所を持って営業している。

五箇山タクシー、チューリップ交通、城端タクシー、福光タクシー、南砺交通、
となみ観光交通

定められたコースを定額で回る予約制の「なんタク」事業が平成 26 年（2014 年）の実証運行開始以降、実施されていたが、平成 30 年（2018 年）3 月で終了している。現在は、各社が独自の観光タクシープラン等を提供している。

一部の事業者は全国展開されているスマートフォンアプリを導入しており、スマートフォンでタクシーを呼ぶこともできる。

介護タクシーを運行している事業者もある。

⑥ その他

レンタカー事業は、城端地域、福野地域、福光地域で、小規模なものも含めて数社が営業している。

レンタサイクルは観光協会が提供しているものや、民間事業者が提供しているものがあり、城端駅、福光駅、井波交通広場、いなみ木彫りの里 創遊館、桜クリエ、五箇山総合案内所等で利用できる。

4. 地域公共交通網形成計画策定にあたっての基本認識

(1) 利用者アンケート調査結果

市営バスの利用者に対して令和4年にアンケート調査を実施した。

表-1は回答者の年齢・性別による回答数である。年齢に関しては40歳以下と60歳以上が多く、性別では女性が多い。回答者の年齢・性別と実際の利用者の年齢・性別の分布は必ずしも一致しないが、実際の利用者の分布もこれに近いものであると考えられる。

表-1 「利用者アンケート調査結果」回答者数および年齢と性別

年 齢	男	女	合計
0-19	9	18	27
20-39	9	16	25
40-59	4	8	13
60-79	9	16	25
80-100	3	30	33
合計	34	88	123

図-2に利用目的別の回答者数と利用頻度を示している。通勤利用が最も多く、買い物・通院・通学の順に多い。これらの目的よりは少ないが、入浴目的もかなりあることが分かる。また、「その他」については、公民館・市民センター、家族・友人の家、墓などの回答があった。

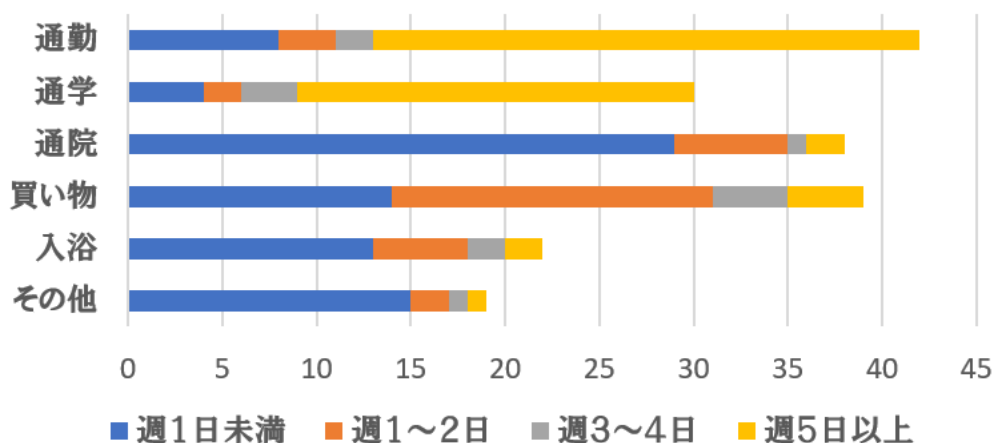


図-2 利用目的別の回答者数および利用頻度

図-3 は、利用目的別の利用頻度の割合を示している。通勤と通学は週5日以上が多く、通院・入浴・その他は、週1日未満が多い。買い物はそれらの中間で週1～2日の利用が多い。

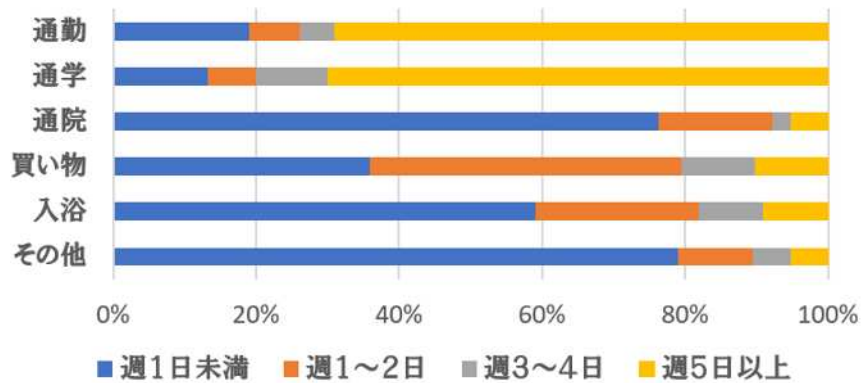


図-3 利用目的ごとの利用頻度の割合

図-4 は、通院先の医療機関を示している。南砺市民病院と南砺中央病院が多く、開業医や砺波総合病院、平診療所という回答もあった。

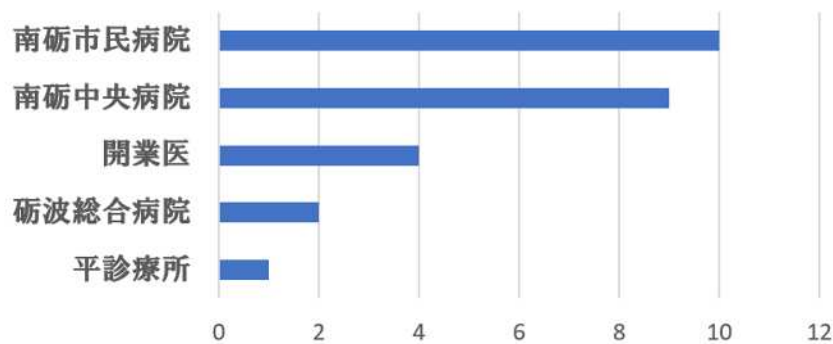


図-4 通院先の医療機関

図-5 は、バス停までの移動手段と移動時間を示したものである。徒歩で10分以内が多いが、10分以上の徒歩も少なくない。また、送迎もある程度みられ、自転車や車バイクよりも多い。

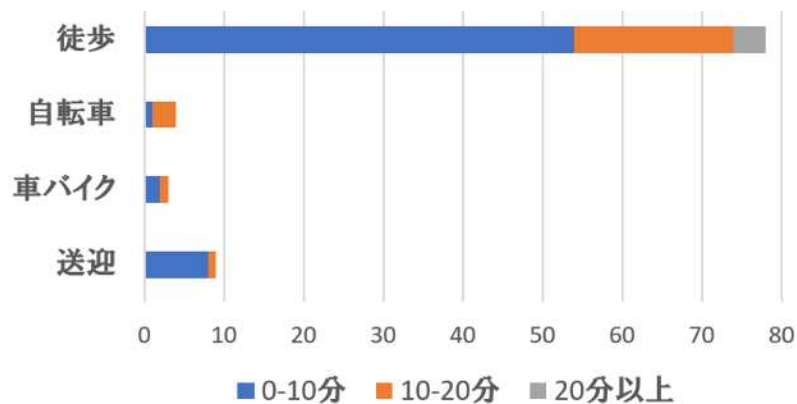


図-5 バス停までの移動手段と移動時間

(2)公共交通施策の基本的方向性

本市は、事業者や近接市と連携してJR城端線や都市間基幹バス路線、一般バス路線の利便性向上および利用促進を進めるとともに、市内全域を網羅するように市営バスを運行させるなど、公共交通施策に力を入れてきた。その成果として公共交通の利用者数はコロナ禍前には増加しており、利用者からの一定の支持を得ている状況であった。コロナ禍の影響で、利用者数は大きく減少したが、日常利用の減少は大きくなく、観光利用も次第に回復すると考えられる。

公共交通は、利用者の信頼に依って継続的に運行していくことが最も重要であるため、基本的には現在の路線・ダイヤ等を維持し、現状の施策を継続して実施していくものとする。

一方、見直しが必要とする市民の意見もあることを踏まえながら、通院・買物等の日常の移動に著しい困難をきたさないよう、より充実した路線・ダイヤを目指すべき路線については改善を図るとともに、市営バス以外に運行しているスクールバスや病院バス等の各種送迎バスを可能な場合は統合するなど、市全体として最適なあり方を検討する。特に、骨格となる地域拠点間を結ぶ鉄道と路線バス（幹）、地域拠点と各地区を結ぶ市営バス（枝）、地区内での移動を支える地区内交通（葉）の役割分担を明確にし、それぞれの利便性向上を目指すことで、市内全域での移動環境の維持・改善を目指す。近年、多くの自治体が導入・検討し、本市においても実証運行を実施したデマンド型交通などの新たな交通手段については、「葉」の部分を担当するものとして、「幹」・「枝」を担当する鉄道・バス等との連携を図るとともに、タクシー事業とも協調する方策を検討する。

さらに、高校生等の通学に家族が車で送迎することも増えており、保護者の送迎負担を減らすためにも、より一層通学に公共交通が利用されるよう取り組むなど、引き続き公共交通の積極的な利用促進を図り、過度に自家用車に依存した生活様式から適度に公共交通を利用する生活様式に転換されるよう取り組む。

また、観光客による公共交通利用はコロナ禍からの回復が見込まれるとともに、県内や金沢・白川郷・高山などと連携した観光拠点を形成していくため、より一層の利便性向上が求められる。

なお、公共交通の維持・改善には財政負担を伴うが、市の厳しい財政状況を踏まえて、負担の増加は極力抑えることとし、国や県による補助の活用を検討する。

5. 路線および施策ごとの現状と基本的方向

(1) JR城端線

① 現状

城端線全体の1日あたりの乗車人員は長期的に減少傾向にあったが、コロナ禍以前には路線全体で増加傾向に転じており、市内駅の乗車客数の合計も近年は増加傾向にあった。平成27年3月に北陸新幹線と接続する新高岡駅が開設され、運行本数も試行的に1日4往復8便の増便が実施されていることなどの効果が着実に表れていたと考えることができる。

コロナ禍によって利用者数は大きく減少したが、令和4年度からは回復傾向がみられており、特に朝・夕の高校生の通学時間帯においては、大きな混雑が発生している。

② これからの方向性

地域の骨格路線として維持することはもちろん、利用者の増加傾向をさらに継続・促進するために、より便利で利用しやすい路線となるよう、駅舎等の改善や利用促進活動を事業者と連携して実施する。特に朝夕の混雑解消は喫緊の課題として取り組む必要がある。

また、令和4年作成の「城端線・氷見線沿線地域公共交通計画」に基本方針として「日常生活の足として利用される利便性の高い公共交通の実現」、「沿線地域の発展に繋がる交通ネットワークの形成」、「人口減少社会を見据えた、公共交通を中心としたライフスタイルの定着」が掲げられており、本市としてもこれらの方針に基づいた施策を進める。

市全体の公共交通ネットワークの「幹」となる路線であることを考えれば、市営バス等との接続ダイヤの利便性を高めることは必須の課題である。現在は当路線のダイヤが等間隔でないことなどから、市営バスのダイヤを合わせることで困難であるため、事業者と密接に協議するとともに、県・沿線市・JR西日本が設置した「城端線・氷見線再構築検討会」へダイヤの改良に取り組むよう、積極的に働きかける。

これまでに市などが実施してきている下記の施策（「平成31年度南砺市地域公共交通網形成計画」に掲載）は、引き続き実施する。

1) 城端・氷見線活性化推進協議会(南砺市・砺波市・高岡市・氷見市ほか)等の取組み

- ・増便運行の実施（平成27～令和4年度）
- ・観光列車「ベル・モンターニュ・エ・メール（愛称：べるもんた）」の運行
- ・ラッピング車両の導入
- ・城端・氷見線を利用したイベントの開催
- ・各駅に花苗を植栽

2) 南砺市独自の取組み

- ・城端線を利用する小中学校や各種団体への補助金
- ・観光列車「ベル・モンターニュ・エ・メール（愛称：べるもんた）」車内に井波彫刻作品を展示

- ・城端線ダイヤに合わせたなんバス（南砺市営バス）時刻の検討
 接続を分かりやすくするため民間バス・城端線ダイヤも掲載したなんバス時刻表の作成
- ・城端駅観光・情報拠点化の推進

(2)都市間基幹バス

① 現状

利用者数は、富山市・高岡市・金沢市・白川郷の各方向とも増加してきた。観光利用が増加を支えてきたと考えられ、観光客の増加と公共交通利用者数の増加の相乗効果による好循環が期待できる状況となっていた。残念ながらコロナ禍によって観光客は激減し、平成4年からは回復傾向がみられるが依然としてコロナ以前の状況には回復していない。

② これからの方向性

コロナ禍によって大きな影響を受けたものの、市民の市外への移動および市外からの観光客等の移動に活用できる重要路線であり、サービス水準を維持するとともに、さらなる利用促進に向けて積極的に広報等に努める。

また、鉄道を補完してコンパクトな都市の形成を支える路線となるように、市営バスの路線とダイヤをできる限り、これらと接続できるように設定する。パークアンドライドも積極的に充実、拡大に努める。

城端ハイウェイオアシスを発着する高速バスは市営バス「城端さくら線」との接続によって利用促進を図る。

さらに、加越能バスが運行する世界遺産バスは観光利用に活用するとともに、五箇山地域内の住民移動バスとしての活用も推進する。

加越能バスの南砺金沢線は金沢市内の大学・商業地域や金沢駅への移動に大いに活用できる路線であり、福井・関西・中京方面への利便性の向上にもつながる路線である。また、これらの逆方向利用として、関西・中京・金沢方面からの観光利用にもつながるほか、白川郷・高山方面への広域流動の利便性を高めるもので、本市を中心とした加賀・越中・飛騨地域の交通ネットワーク形成につながるものであることから、本路線の広報・利用促進については積極的に展開する。

(3)一般バス路線

① 現状

全体として利用者数はやや減少傾向にあったが、コロナ禍によってさらに減少する事態となっており、庄川町・小牧線は減便された。

② これからの方向性

庄川町・小牧線は大幅減便されたが、井波地域と砺波駅方面・庄川町方面を結ぶ重要幹線で

あり、引き続き利用促進を図る。

加越線は運行本数が少ないものの広域交通を担うほか、井波・福野地域の市内拠点間を結ぶ路線であり、市営バスと連携して市内拠点間ネットワークの一翼を担う路線としても活用する。

いずれの路線も高校への通学手段としても重要であり、通学しやすいダイヤ改正を事業者に働きかけるなど、利便性を向上させながら利用促進に努める必要がある。

(4)市営バス路線

① 現状

利用者数は減少傾向にあったが、平成 28 年度に新設した城端さくら線によって全体の利用者数は大きく伸びていた。路線別の利用者数は、城端さくら線、成出城端線、福光・福野循環線、立野脇線など、通勤・通学に利用される路線の利用者数が多く、高校生などの毎日の移動手段としてもなくてはならないものとなってきた。コロナ禍によって一時大幅に減少したが、日常利用は次第に回復している。

② これからの方向性

市営バスの利用は定着してきており、これまでの路線・ダイヤをできるだけ維持・継続することを基本としつつ、城端線や都市間基幹バスとの接続も考慮した路線・ダイヤの見直しを検討する。

拠点間は、できるだけ等間隔で運行できるように考慮するとともに、一般路線バスとも整合を図り両者を合わせて拠点間の利便性をできるだけ高めるように検討する。

路線相互間のダイヤの接続性も考慮したダイヤとし、観光利用も可能となるように努める。

また、市庁舎の統合や、高校の統廃合が実施されたことを踏まえ、地域間移動のニーズ変化に対応した路線・ダイヤとなるよう努める。

城端・井波・福野・福光の 4 拠点間を結ぶ路線の運行本数については、J R や民間バス路線も含めて、直通便 1 日 13 往復（午前 7 時から午後 7 時まで 1 時間間隔の場合に必要な運行本数）以上、確保することを目標とする。また、これらの拠点からは、いずれかの病院に向けて、外来診察時間帯には少なくとも 1 時間に 1 便程度確保することを目標とする。

平・上平・利賀・井口などから市内いずれかの主要拠点へは 1 時間に 1 便程度、いずれかの病院に向けて 1 時間に 1 便程度を確保する。現状の地域拠点間の路線と運行本数を表-2~4 に示す。

表一2 拠点間路線・運行本数〔城端・井波・福野・福光〕（平日）

着 発	城端	井波	福野	福光
城端	—	城端井波線・5便	城端線・21便	城端線・21便 南砺中央病院線・4便 城端さくら線 3便
井波	城端井波線・5便	—	福野・井波・井口循環線 (右回り)・5便 (左回り)・5便 加越能(加越線)・4便	井波福光線・7便 加越能 (南砺・金沢線)・6便
福野	城端線・21便	福野・井波・井口循環線 (右回り)・5便 (左回り)・5便 加越能(加越線)・3便	—	城端線・21便 福光・福野循環線 (右回り)・5便 (左回り)・5便 立野脇線・4便
福光	城端線・21便 南砺中央病院線・4便 城端さくら線・3便	井波福光線・7便 加越能 (南砺・金沢線)・6便	城端線・21便 福光・福野循環線 (右回り)・5便 (左回り)・5便 立野脇線・4便	—

表一3 拠点から病院への路線・運行本数（平日）

	南砺中央病院	南砺市民病院	北陸病院
城端	城端井波線・5便 城端さくら線・4便 城端東回り線・5便 城端西回り線・5便 南砺中央病院線・4便	城端井波線・5便	城端東回り線・5便 城端西回り線・5便 南砺中央病院線・4便 城端さくら線・4便
井波	城端井波線・5便	城端井波線・5便 福野・井波・井口循環線・5便 井波福光線・7便 利賀井波線・3便 下梨井波線・2便(火・金のみ)	乗換え
福野	福光・福野循環線 (右回り)・5便	福野・井波・井口循環線 (右回り)・5便、(左回り)・5便	福光・福野循環線 (右回り)・5便
福光	福光・福野循環線 (右回り)・5便、(左回り)・6便 南砺中央病院線・4便 城端さくら線・3便	井波福光線・7便	福光・福野循環線 (右回り)・5便、(左回り)・6便 南砺中央病院線・4便 城端さくら線・3便

表-4 拠点・病院への路線・運行本数〔平・上平・利賀・井口〕（平日）

	城端	井波	福野	福光
平	成出城端線・3便 加越能(世界遺産)・6便	下梨井波線・2便 (火・金のみ)	乗換え	乗換え
上平	成出城端線・3便 加越能(世界遺産)・6便	乗換え	乗換え	乗換え
利賀	乗換え	利賀井波線・3便	乗換え	乗換え
井口	城端井波線・5便 城端東回り線・3便	城端井波線・5便 福野・井波・井口循環線 (左回り)・5便	福野・井波・井口循環線 (左回り)・5便 (右回り)・6便	乗換え

	南砺中央病院	南砺市民病院	北陸病院
平	乗換え	下梨井波線・2便(火・金のみ)	乗換え
上平	乗換え	乗換え	乗換え
利賀	乗換え	利賀井波線・3便	乗換え
井口	城端井波線・5便	城端井波線・5便 福野・井波・井口循環線 (左回り)・5便	乗換え

(5) 駅・ターミナルのハブ化

① 現状

城端駅では案内板・待合施設の設置や、乗り継ぎを考慮したダイヤの設定などハブ化を進めてきた。わかりやすく乗り換えにも便利になっており市営バスの利用者増にも貢献している。

② これからの方向性

城端駅についてはJR城端線との接続を含めて、さらなる利便性の向上を目指し、ハブ化を一層進展させる。

また、福野駅・福光駅も同様にハブ化を念頭において市営バスの路線・ダイヤの接続向上を図る。さらに井波にも各方面からのバス路線が集結しており、バスネットワークのハブとして機能するように検討する。

高速バスや都市間基幹バスの城端駅乗り入れについても引き続き誘致を進める。

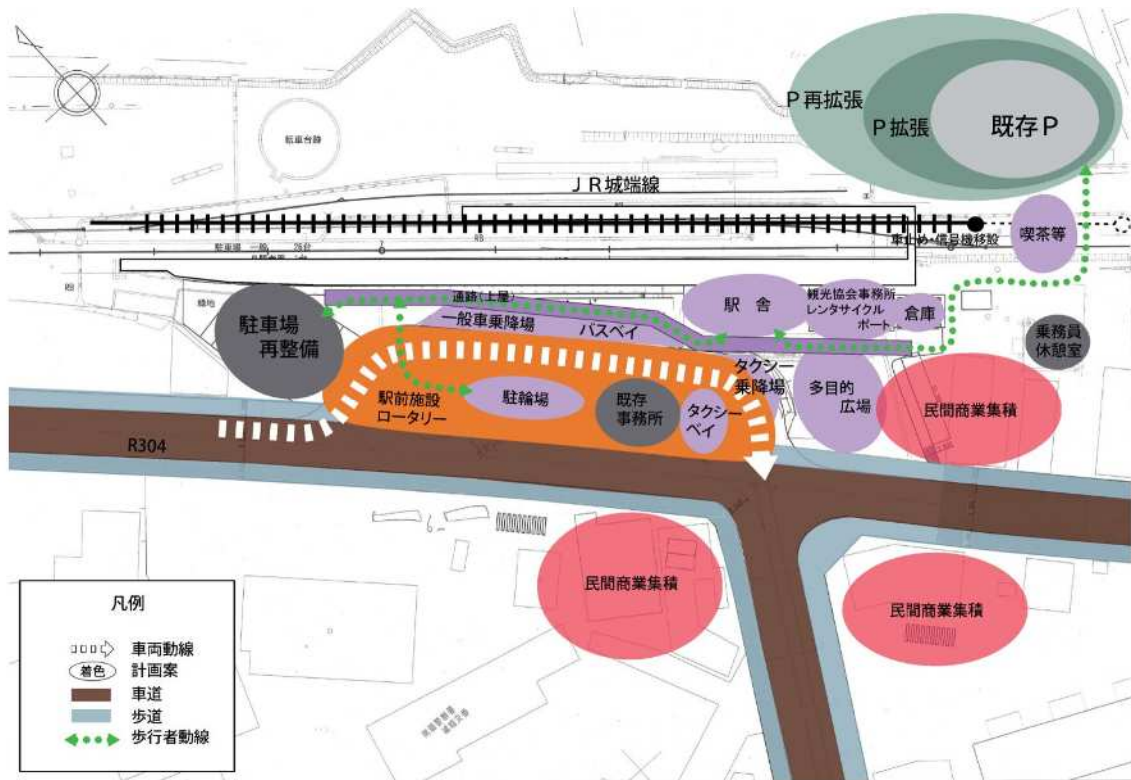


図-6 駅・ターミナルのハブ化（城端駅・概成済）

(6)情報提供

① 現状

市営バスについては路線図・時刻表を作成しているが、都市間基幹バスや一般路線バスについてはバス事業者作成の路線図が地図上に示されたかたちのものではない場合が多く、市全体の公共交通ネットワークの図示が分かりにくい状況である。

デジタル情報化については、平成30年度に全バス路線について、「標準的なバス情報フォーマット GTFS (General Transit Feed Specification)」に基づいたデータを作成したため、スマートフォン等によるバス路線の検索精度が格段に向上している。

② これからの方向性

全バス路線のGTFSデータが整備されていることによって情報システムを用いた情報提供に大きな活用可能性が生まれていることを活かして、地方都市としては先進的な公共交通情報の提供を行うことを目指す。

市民の日常利用のみならず、観光客が市内および市周辺部の観光地を周遊することができるようにするための新たな情報システムを大学や市民組織などと連携して構築することを目指す。

また、情報システムによる検索情報を活用すれば、従来型の路線別時刻表に加えて、以下のような利用ニーズに応じた時刻表の作成も可能となる。

- ・拠点相互間時刻表

例えば、「利賀→福光」について、乗継便も含めたすべての便が一覧になって掲載されている時刻表。(複数の時刻表を見比べながら接続を調べたりする必要がない。またスマートフォンなどを利用しておらず検索システムを利用できない人も一目で乗継時刻を見ることができる。)

- ・主要目的地別時刻表

例えば、「井波→富山」について、乗継便も含めたすべての便が一覧になって掲載されている時刻表。(井波から富山へは福野駅へのバスのほか、砺波駅や高岡駅へのバスもある。また、JR城端線のほか、城端・福光・福野・砺波の各駅から富山市内へ直行するバスもある。これらが一覧になった時刻表。)

金沢への時刻表、京都・大阪・名古屋への時刻表、東京への時刻表なども考えられ、ホームページ等に掲載することもできる。これらのような個別時刻表を全て作成することは通常なら時間と手間がかかるが、GTFS データが完備され検索システムに登録できていることから可能となるものである。

また、富山県全域でバスロケーションシステム（とやまロケーションシステム）が導入されており、本市もその活用に取り組んでいる。

(7) タクシー

タクシーは市民の日常の移動や観光客の移動手段としてなくてはならないものであり、公共交通として引き続き重要な役割を担っていくことが期待される。

スマートフォンを用いた配車アプリの導入など、来訪者も利用しやすくなるようなシステムの導入や、利用者の利便性を高めるキャッシュレス決済機能の導入検討が望ましい。

また、山間部ではより日常的に使いやすいものとするため、相乗りタクシーや地域タクシーなど、新たな方式の導入を検討し、必要に応じて社会実験を行う。

(8) 地区内移動システム

多様化する地域の公共交通ニーズに対応するため、路線バスや市営バスの成立が難しい地域で地区内の買い物や通院などのニーズに応えるため、デマンド型の移動システムを検討する。デマンド型交通は、近年、多くの自治体が導入・検討し、本市においても実証運行を実施しており、そのメリット・デメリットが次第に明らかになってきている。

デマンド型交通は、「葉」の部分を担当するものとして、「幹」・「枝」を担当する鉄道・バス等と連携するものとするのが重要であり、タクシー事業者とも協調する方策を検討する。

その他にもレンタサイクル、カーシェアリングなども含めて、市民の移動全体をカバーできるシステムを検討する。

6. 南砺市地域公共交通計画

一 地域公共交通サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

複数の中心拠点を持つ本市の特徴を踏まえて、地域拠点相互間を結ぶことによって、通院・買物等の足となる市民の移動ニーズに対する利便性の向上とともに、観光客への利便性を向上し、多核型地方都市におけるコンパクトアンドネットワークを構築する。

また、コロナ禍以前においては、利用者数は増加基調であったことを踏まえて、今後とも必要なニーズに応じていくとともに、新たな施策の導入に向けて社会実験等の実施も検討する。

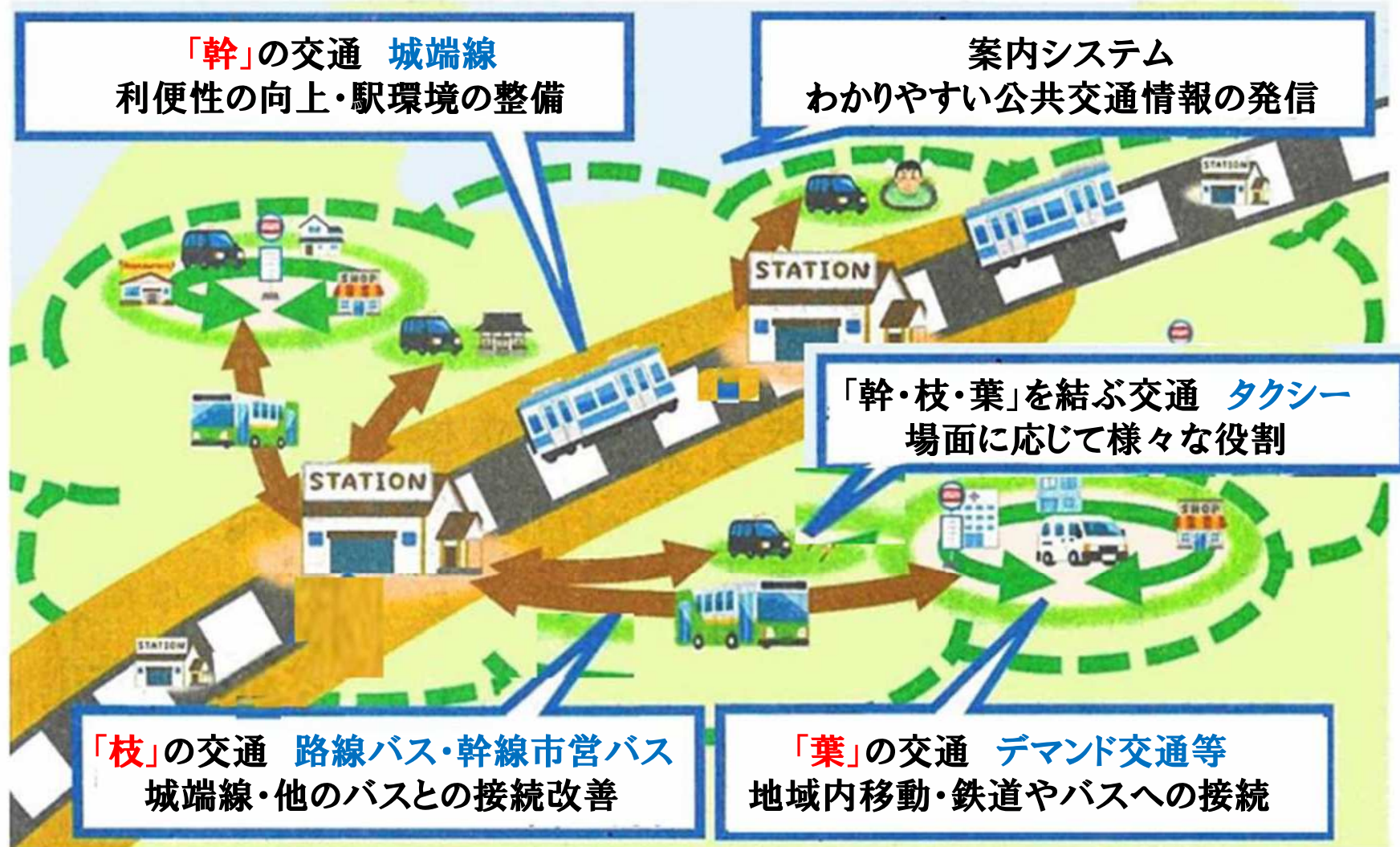
一方、情報提供に関するこれまでの取組を踏まえて、地方都市における公共交通情報提供の先進モデルを目指すとともに、広域観光における拠点化を含めた観光振興に資する路線の一層の充実を図る。

二 地域公共交通計画の区域

南砺市全域

ただし、隣接都市にまたがる路線については、当該路線の全線を視野に入れて記述する。

「幹・枝・葉」の交通による全体ネットワーク



三 地域公共交通計画の目標

全体目標

多核型地方都市における公共交通先進地域を目指す

目標1 地域拠点を中心としたコンパクトアンドネットワークを構築する

基幹路線（JR城端線・都市間基幹バス・一般バス路線）と市営バスで、地域拠点（城端・平・上平・利賀・井波・井口・福野・福光の各地域の中心）を効率的に結びとともに、路線とダイヤが互いに連携した公共交通網（コンパクトアンドネットワーク）を構築する。

- 1-1 基幹路線のより一層の利用者増を目指した利便性の向上と利用促進活動を進める。
- 1-2 市営バスは基幹路線を補完して地域拠点・病院・各集落を結ぶ重要な路線として引き続き運行し、必要に応じて改良を進める。
- 1-3 基幹路線と市営バスによる連携ネットワーク構築に向けて、路線およびダイヤのより一層の整合を図る。

目標2 公共交通情報提供の先進モデルを目指す

- 2-1 高齢者を含めたあらゆる市民および来訪者に分かりやすい情報提供を行う。
- 2-2 バス情報標準フォーマットデータを活用し、さらに便利な情報システムを構築する。
- 2-3 端末機器等を持たない市民に向けた紙レベルでのきめ細かい情報提供も行う。

目標3 広域的な交通と観光における拠点化を進める

- 3-1 拠点となる駅・バス停を交通ハブ（モビリティセンター）として充実を図る。
- 3-2 金沢・高岡・白川郷・高山などとの広域観光の拠点の1つとなるネットワークの充実を図る。

目標4 誰もが利用でき、便利で安全快適に移動できる地域交通サービスを導入する

- 4-1 基幹路線と市営バスでカバーできない交通ニーズに対応するための新たなシステムを検討し、必要に応じて実証実験を行う。

四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

全体目標 多核型地方都市における公共交通先進地域を目指す

目標1

地域拠点を中心としたコンパクトアンドネットワークを構築する

1-1 基幹路線（JR城端線・都市間基幹バス・一般バス路線）のより一層の利用者増を目指し、利便性の向上と利用促進活動を進める。

JR城端線の活性化（実施主体 市・市民・JR西日本）

- ・地域の骨格路線として維持することはもちろん、利用者数の増加傾向をさらに継続・促進するために、より便利で利用しやすい路線となるよう、駅舎等の改善や利用促進活動を事業者と連携して実施する。
- ・増便運行の実施、城端線を利用する団体への補助金など、城端線・氷見線活性化推進協議会や南砺市単独でこれまでも実施してきた城端線活性化策は引き続き実施し、ダイヤについては昼間時間帯における1時間間隔の等間隔ダイヤの実現を目指す。
- ・市民に城端線の活性化の取組に関心を持ってもらい、市民参加型イベントへの参加や城端線の積極的な活用を促す。
- ・「城端線・氷見線再構築検討会」の協議動向を踏まえ、本市として実施すべき事項を積極的に行う。

都市間基幹バス・一般バス路線の活性化（実施主体 市・市民・バス事業者）

- ・都市間高速バス・市外への広域バス・路線バスは、都市の移動を支える重要な軸として、積極的に広報・利用促進等に努める。シルバーバスの利用などこれまでに実施してきた施策は引き続き実施する。
- ・加越能バスが運行する世界遺産バスは観光利用とともに、五箇山地域内の住民移動バスとしても活用する。
- ・加越能バスの南砺金沢線は、金沢市内への移動や、福井・関西・中京方面への利便性の向上にもつながる重要路線として広報・利用促進を積極的に展開する。
- ・小牧線、加越線は、市外への移動に加えて、福野・福光・井波など市内拠点間を結ぶネットワークの一翼を担う路線としても活用する。
- ・市民に各種バスの活性化の取組に関心を持ってもらい、バスの積極的な利用を促す。

1-2 市営バスは、基幹路線を補完して地域拠点・病院・各集落を結ぶ重要な路線として引き続き運行し、必要に応じて改良を進める。（実施主体 市）

- ・市営バスは、これまでの路線・ダイヤをできるだけ維持・継続することを基本とする。
- ・城端線や都市間基幹・一般バスとの接続等を考慮した路線・ダイヤの見直しを検討する。
- ・主要拠点（城端・井波・福野・福光（以下、同様））を結ぶ路線は、城端線・路線バスと合わ

せて利便性を高め、これらの主要拠点相互間にはできるだけ直通便1日13往復程度の運行を行う。また、これらの主要拠点から病院への路線については、いずれかの病院に向けて外来診療の時間帯において1時間に1便程度運行することを目指す。

- ・平・上平・利賀・井口の4地域については、いずれかの主要拠点に向けて1時間に1便程度、いずれかの病院や診療所に向けて外来診療の時間帯に1時間に1便程度の運行を目指す。
- ・高校再編等による移動ニーズの変化に対応した路線を検討する。
- ・利用の少ない路線の維持検討のための基準を作成することが望ましい。
- ・路線維持のための地域の活動を促進する。
- ・公共交通とスクールバスなど各種送迎バス等を最適化し、将来にわたって持続可能な交通体系を目指す。

1-3 基幹路線と市営バスによる連携ネットワーク構築に向けて、路線およびダイヤのより一層の整合を図る。（実施主体 市・JR西日本・バス事業者）

- ・城端線、路線バス、市営バスの連携で市全体の公共交通ネットワークの利便性をさらに向上させるため、接続ダイヤの設定等について事業者と密接に協議する。
- ・接続利便性の向上に加えて、同一方向に向かう路線についてはできるだけ等間隔化を目指す。
- ・五箇山・井波・城端をはじめとする市内の観光拠点間を結ぶ路線の充実を図る。

目標2

公共交通情報提供の先進モデルを目指す

2-1 高齢者を含めたあらゆる市民および来訪者に分かりやすい情報提供を行う。

(実施主体 市・市民団体・大学等)

- ・情報提供の充実 地方都市における MaaS の先進モデルを目指す。

(MaaS は、鉄道・バス・タクシーのほか、レンタカー、レンタサイクルなどのシェアリングシステムを含めて、すべての公共交通の情報を検索でき、支払いもできる機能を備えたシステムの総称として用いられており、富山県などが進めている「my route 富山」に協力するなど、さらなる活用を目指す。)

2-2 バス情報標準フォーマットデータを活用して、さらに便利な情報システムを構築する。

(実施主体 市・市民団体・企業等)

- ・全バス路線の静的 GTFS と動的 (リアルタイム) GTFS データが整備されていることを活かして、地方都市としては先進的な公共交通情報の提供を行うことを目指す。
- ・市民の日常利用のみならず、観光客が市内および市周辺部の観光地を周遊することができるようにするための情報システムを「富山 my route 推進協議会」などと連携して推進する。
- ・リアルタイム GTFS から得られるデータを市営バス等のダイヤ作成に活用する。

2-3 端末機器等を持たない市民に向けた紙レベルでのきめ細かい情報提供を行う。

(実施主体 市・市民・市民団体)

- ・高齢者を含めたあらゆる市民および来訪者に分かりやすい情報提供を行うため、従来型の路線別時刻表に加えて、個別のニーズに応じた時刻表を作成する。
- ・拠点相互間 (旧町村の中心 (8 拠点)・3 病院の相互間) について、乗継便も含めたすべての便が一覧になって掲載されている時刻表を作成する。
- ・主要目的地別時刻表 (例えば 8 拠点から富山・金沢・関西・東京・名古屋へのそれぞれ時刻表) を作成する。

目標3

広域的な交通と観光における拠点化を進める

3-1 拠点となる駅・バス停を交通ハブ（モビリティセンター）として充実を図る。

（実施主体 市・JR西日本・バス事業者）

- ・城端駅は、駅舎・待合室・情報提供システム等の改善を引き続き進めるとともに、城端線とバスとの結節性を高めてハブ化を一層進展させる。
- ・福野駅、福光駅、および各方面からのバス路線が集結している井波バス停においても同様に鉄道・バス相互間の乗換接続をできるかぎり改善してハブ化を進める。
- ・高速バスが発着する城端ハイウェイオアシスも交通ハブの1つであり、市営バスとのダイヤ接続やパークアンドライドの実施を進める。
- ・城端線各駅やバス停においてもパークアンドライドの充実・拡大を図る。

3-2 金沢・高岡・白川郷・高山などとの広域観光の拠点の1つとなるネットワークの充実を図る。（実施主体 市・JR西日本・バス事業者）

- ・本市は、富山・高岡・金沢・白川郷・高山など観光ポテンシャルの高い都市の中央に位置していることから、高速バスを含む都市間基幹バスや城端線を活かして、広域観光ネットワークの拠点となることを目指す。
- ・加越能バスの南砺金沢線は、金沢市内への移動や、福井・関西・中京方面への利便性の向上にもつながる重要路線として広報・利用促進を積極的に展開する。
- ・城端駅は、高岡・白川郷・高山などへの都市間バスが発着しており、これらの充実とともに金沢方面からのバス路線誘致も含めて、広域的なハブ機能を有する駅を目指す。

目標4

誰もが利用でき、便利で安全快適に移動できる地域交通サービスを導入する

4-1 基幹路線と市営バスではカバーできない交通ニーズに対応する新たなシステムを検討し、必要に応じて実証実験を行う。（実施主体 市・市民・大学等）

- ・デマンド型の路線について、タクシー事業者との連携を念頭に実証運行等によって検証するとともに、本格運行を目指す。
- ・レンタサイクル、カーシェアリングなどを含めて、市民の移動全体をカバーできるシステムを検討する。
- ・祭り、音楽祭、イベント等の際の送迎バスの公共交通化（21条運行など）も検討する。
- ・SDGs未来都市として持続可能で低炭素なまちづくりに資する電動車両や、運行手人材の不足等の課題解決を見据えた自動運転技術の導入、実証運行等を検討する。

五 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

目標1

地域拠点を中心としたコンパクトアンドネットワークを構築する

1-1 基幹路線（JR城端線・都市間基幹バス・加越能バス路線）のより一層の利用者数増加を目指した利便性の向上と利用促進活動を進める。

評価項目

JR城端線・基幹バスの利用者増加基調への回復

達成目標

- ・JR城端線および基幹バスの全路線の合計利用者が2015年度の値（123.5万人）を上回る
- ・観光関連路線の利用者数は2015年度（4.3万人*）と比較して20%以上の増加

*：世界遺産バスの値を記載

1-2 市営バスは、基幹路線を補完して地域拠点・病院・各集落を結ぶ重要路線として引き続き運行し、必要に応じて改良を進める。

評価項目

拠点間の利便性確保

達成目標

- ・4 主要拠点（城端・井波・福野・福光）相互間のすべてで13往復以上（JR城端線・路線バスとの合計で）の確保（現在の便数は表-1に記載）
- ・4 主要拠点からいずれかの病院へ外来診療時間帯に1時間に1往復以上（現在の便数は表-3に記載）
- ・平・上平・利賀・井口からいずれかの主要拠点および病院に向けて5往復以上（現在の便数は表-4に記載）
- ・統合後の市庁舎へ市内すべてのバス停から1回以内の乗換で到達（現在は一部のバス停で未達成）
- ・すべての地区から鉄道駅に乗り換えなしに到達（現在は一部のバス地区で未達成）

1-3 基幹路線と市営バスによる連携ネットワークの構築に向けて、路線およびダイヤのより一層の整合を図る。

評価項目

ダイヤと乗り継ぎ利便性の向上

達成目標

- ・JR城端線の運行間隔を最大1時間（現在は城端発1時間27分が最大）とする。
- ・福野・福光・城端の3駅で、鉄道→バス、バス→鉄道の平均乗換時間を2018年のダイヤより短縮（駅ごと便ごとに比較して評価）
- ・主要路線のすべてで鉄道・バスダイヤの等間隔化（現在は未達成路線が多い）

目標2

公共交通情報提供の先進モデルを目指す

2-1 高齢者を含めたあらゆる市民および来訪者にわかりやすい情報提供を行う。

評価項目

情報提供手法の増加

達成目標

- ・すべての大手検索サイトで引き続き時刻表検索を可能とする

2-2 バス情報標準フォーマットデータを活用して、さらに便利な情報システムを構築する。

評価項目

地域MaaSアプリの提供（「my route 富山」などの活用）

達成目標

- ・「my route 富山」など地域MaaSアプリの活用を推進

2-3 端末機器等を持たない市民に向けた紙レベルでのきめ細かい情報提供も行う。

評価項目

紙レベルでのきめ細かい情報提供

達成目標

- ・8拠点（旧町村の中心駅・バス停）と3病院の相互間の紙時刻表を作成
- ・8拠点から主要目的地（富山・金沢・東京・関西・名古屋へのそれぞれの時刻表）をすべて作成

目標3

広域的な交通と観光における拠点化を進める

3-1 拠点となる駅・バス停を交通ハブ（モビリティセンター）として充実を図る。

評価項目

交通ハブ（モビリティセンター）の進展

達成目標

- ・ 駅舎、待合室、情報提供システム等の改善
（福野・福光・城端の3駅、井波、城端ハイウェイオアシス）
- ・ 福野・福光・城端の3駅（1-3に記載）に加えて、井波、城端ハイウェイオアシスで平均乗継時間を2018年ダイヤより短縮する。（路線ごとに比較して評価）

3-2 金沢・高岡・白川郷・高山などとの広域観光の拠点の1つとなるネットワークの充実を図る。

評価項目

観光流動の上昇

達成目標

- ・ 都市間観光関連路線の利用者数は2015年と比較して20%以上増加。（1-1に記載）

目標4

誰もが利用でき、便利で安全快適に移動できる地域交通サービスを導入する

4-1 基幹路線と市営バスではカバーできない交通ニーズに対応する新たなシステムを検討し、必要に応じて実証実験を行う。

評価項目

デマンド型路線を含めた新たな交通システムの検討、社会実験の実施

達成目標

- ・ 新たな地域交通システム等について実証実験を行うとともに本格運行を目指す

六 計画期間

令和6年度（2024）年度から5年間

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

南砺市全体の公共交通の一体的なネットワーク化に向けての連携組織の設置

政策推進第 号
令和 5 年 8 月 日

北信越運輸局 富山運輸支局長 殿

名 称	南砺市
住 所	南砺市荒木 1 5 5 0 番地
代表者の氏名	南砺市長 田中 幹夫

自家用有償旅客運送の更新登録の申請

このたび、自家用有償旅客運送の有効期間の更新を行いたいので、道路運送法第 7 9 条の 6 及び同法施行規則第 5 1 条の 1 0 の規定に基づき、下記のとおり申請します。

記

1. 名称、住所、代表者の氏名

南砺市
南砺市荒木 1 5 5 0 番地
南砺市長 田中 幹夫

2. 登録番号

北富市交 第 8 号

3. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

4. 路線又は運送の区域

(1) 路線

自動運行旅客運送（特定自動運行旅客運送を除く。）又は特定自動運行旅客運送を行う路線については、備考欄にそれぞれ明記すること

	起 点	主たる経過地	終 点	キロ程
1	南砺市城端 1046 番地 「じょうはな座」	さくら保育園、ゆ～ゆうランド・花 椿、JR 城端駅 城端別院	南砺市城端 1046 番地 「じょうはな座」	25.2 km
2	南砺市城端 1046 番地 「じょうはな座」	桜ヶ池クアガーデン、JR 城端駅 城端別院	南砺市城端 1046 番地 「じょうはな座」	25.3 km
3	南砺市城端 1046 番地 「じょうはな座」	JR 城端駅、南砺中央病院、JR 越 中山田駅、吉江野	南砺市荒木 5313 番地 1 先 「JR福光駅」	10.3 km
4	南砺市下梨 2086 番地 「下梨」	東中江	南砺市祖山 67 番地 「祖山」	20.3 km
5	南砺市下梨 2086 番地 「下梨」	中畑	南砺市梨谷 180 番地 「梨谷」	8.1 km
6	南砺市下梨 2086 番地 「下梨」	上梨	南砺市田向 436 番地 2 「田向」	3.8 km
7	南砺市利賀村大勘場千束 445 番地 1 「千束」	阿別当、北豆谷、南砺市民病院	南砺市北川 53 番地 2 先 「井波」	34.9 km
8	南砺市利賀村上百瀬字東山 3 番地 16 先 「竜口谷口」	上百瀬、学校口	富山市八尾町福島 50 番地先 「JR 八尾駅」	30.8 km
9	南砺市北川 95 番地先 「井波」	安清、JR 福光駅、ぬく森の郷	南砺市土山字脇又地先 「土山」	20.2 km
10	南砺市松原新 1767 番地 「JR福野駅」	梅ヶ島、安居寺、柴田屋、野尻、岩 武新	南砺市松原新 1767 番地 「JR福野駅」	18.3 km
11	南砺市松原新 1767 番地 「JR福野駅」	南砺家庭・地域医療センター、高 堀、南砺市民病院、井口市民セン ター、安清、福野市民センター	南砺市松原新 1767 番地 「JR福野駅」	31.0 km
12	南砺市荒木 5313 番地 1 先 「JR福光駅」	福光本町、東太美、立美、立野 新、七曲、道場原、祖谷	南砺市荒木 5313 番地 1 先 「JR福光駅」	21.6 km
13	南砺市荒木 5313 番地 1 先 「JR福光駅」	岩木、安居寺前、福野小学校、JR 福野駅、宗守、徳成、南砺中央病 院	南砺市荒木 5313 番地 1 先 「JR福光駅」	33.1 km
14	南砺市荒木 5313 番地 1 先 「JR福光駅」	蔵原、人母、土山、ぬく森の郷	南砺市小又 3126 番地 「小又西口」	25.7 km
15	南砺市城端 1046 番地 「じょうはな座」	JR 城端駅、井口市民センター	南砺市北川 730 番地 「いなみ木彫りの里創遊館」	15.2 km
16	南砺市成出 281 番地 「成出」	上平市民センター、上梨	南砺市是安 206 番地 2 先 「JR城端駅」	30.9 km
17	南砺市下梨 2086 番地 「下梨」	東中江、祖山、南砺市民病院	南砺市山見 1739 番地 8 「コミュニティプラザアスモ」	38.1 km
18	南砺市利賀村上島 168 番地 1 先 「利賀市民センター」	上島、阿別当、平高校	南砺市下梨 2086 番地 「下梨」	18.1 km

19	南砺市立野原東 514 番地先 「桜ヶ池公園」	じょうはな座、JR 城端駅、南砺中 央病院、小林神社前	南砺市荒木 5313 番地先 「JR 福光駅」	14.6 km
20	南砺市城端 1046 番地 「じょうはな座」	城端別院善徳寺前、JR 城端駅、 交通広場	南砺市北川 730 番地 「いなみ木彫りの里創遊館」	13.5 km
21	南砺川除新 902 番地 7 先 「JR 高儀駅」	JR 福野駅、JR 福光駅、福光温 泉	南砺市立野脇 310 番地先 「立野脇」	22.7 km

(2) 運送の区域

区 域	備 考
南砺市井波地域	

自動運行旅客運送（特定自動運行旅客運送を除く。）又は特定自動運行旅客運送を
行う運送の区域については、備考欄にそれぞれ明記すること

5. 事務所の名称及び位置

事務所の名称	位 置
城端市民センター	南砺市城端 1 0 4 6 番地
平市民センター	南砺市下梨 2 2 4 0 番地
利賀市民センター	南砺市利賀村 1 7 1 番地
福野市民センター	南砺市苗島 4 8 8 0 番地
政策推進課	南砺市荒木 1 5 5 0 番地

6. 事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数

事務所の名称	保有 区分	バ ス		普通自動車 (軽)		合 計
		自動運行	特定自動運行	自動運行	特定自動運行	
城端市民センター	保有	4		()		4
		自動運行	特定自動運行	自動運行	特定自動運行	
平市民センター	保有	2		()		2
		自動運行	特定自動運行	自動運行	特定自動運行	
利賀市民センター	保有	4		()		4
		自動運行	特定自動運行	自動運行	特定自動運行	
福野市民センター	保有	2		()		2
		自動運行	特定自動運行	自動運行	特定自動運行	

政策推進課	保有	5		()		5	
		自動運行	特定自動運行	自動運行	特定自動運行		
	持込		※		※ 1		※ 1
		自動運行	特定自動運行	自動運行	特定自動運行		
合計	17		1 ()		18		

軽自動車については、() 内に内数で記載すること

自動運行旅客運送（特定自動運行旅客運送を除く。）又は特定自動運行旅客運送の用に供する自動車については、それぞれ「自動運行」欄又は「特定自動運行」欄内に内数で記載すること

事業用自動車については、※欄に記載すること

7. 運送しようとする旅客の範囲

南砺市に居住する住民及びその親族、その他南砺市に日常の用務を有する者

8. 路線又は運送の区域ごとの対価の額

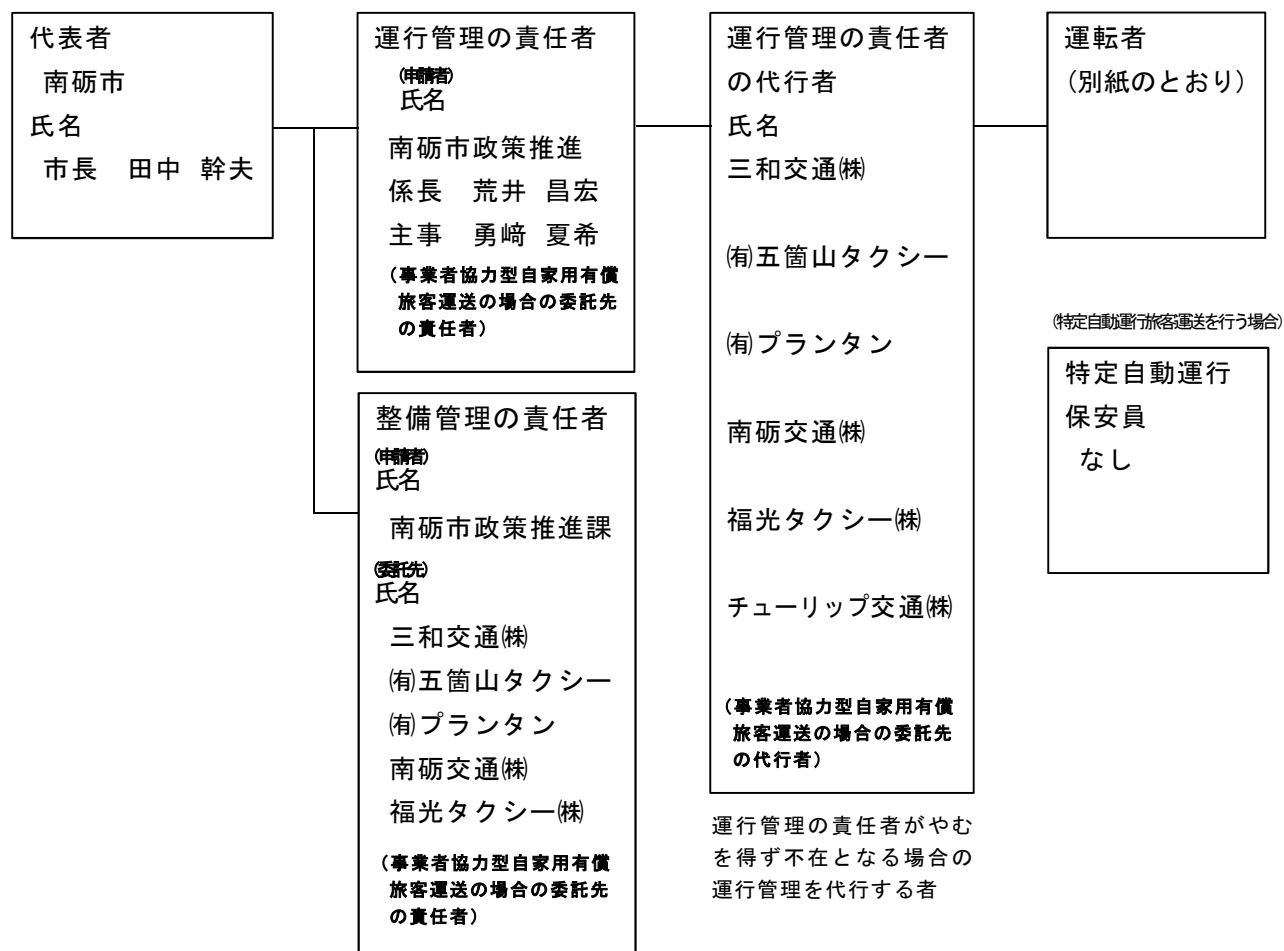
(必要に応じ関係資料を添付のこと)

9. (事業者協力型自家用有償旅客運送の場合) 協力事業者の氏名又は名称及び住所

10. 添付書類

- (1) 定款又は寄付行為、登記事項証明書、役員名簿
- (2) 路線図
- (3) 法第79条の4第1～4号に該当しない旨を証する書類
- (4) 地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類
- (5) 自家用有償旅客運送自動車についての使用権原を証する書類
- (6) 運転者が必要な要件を備えていることを証する書類
- (7) 運行管理の責任者及び運行管理の体制を記載した書類
- (8) 整備管理の責任者及び整備管理の体制を記載した書類
- (9) 事故発生時の対応に係る責任者及び連絡体制を記載した書類
- (10) 自家用有償旅客運送自動車の運行により生じた旅客その他の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置を講じていることを証する書類
- (11) 登録証
- (12) (自動運行旅客運送を行おうとする場合) 当該自動運行旅客運送の用に供する自家用有償旅客運送自動車の自動運行装置に係る使用条件が記載された書類
- (13) (特定自動運行旅客運送を行おうとする場合) 当該特定自動運行旅客運送に係る道路交通法第75条の12第1項の許可の見込みに関する書類

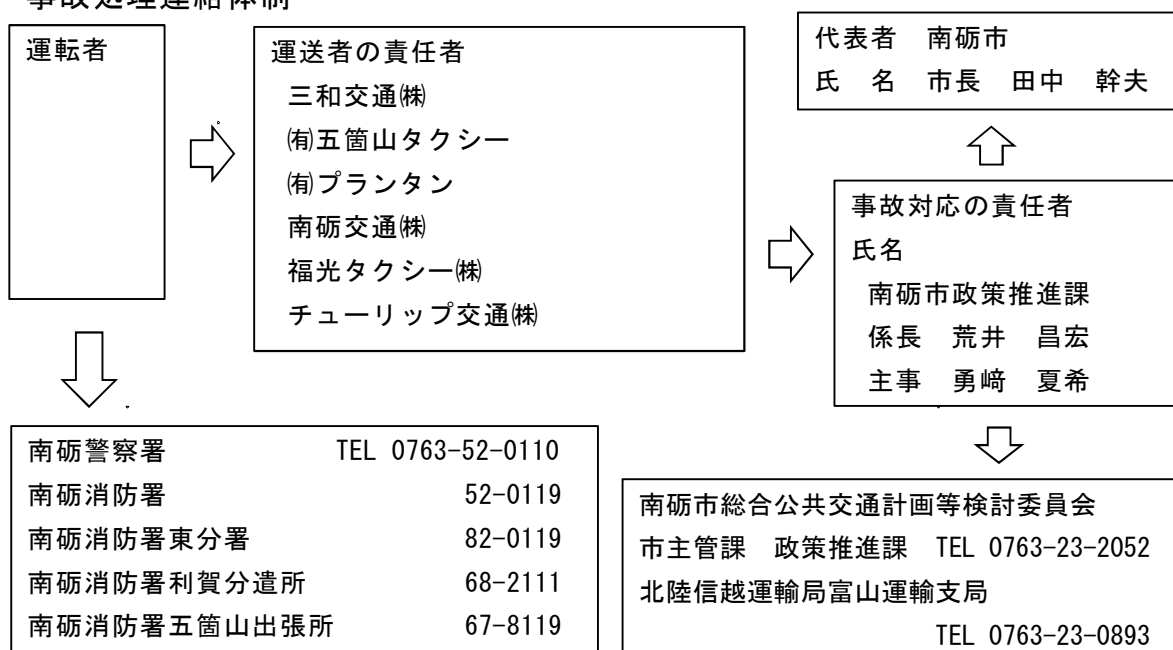
(ウ) 運行管理・整備管理に係る指揮命令系統



(エ) 非常通報装置・非常停止装置（特定自動運行旅客運送を行う場合）

施行規則第5-1条の16の2第1項第2号イに定める装置を当該特定自動運行旅客運送の用に供する自家用有償旅客運送自動車に備えていることを証する書類は別紙のとおり。

2. 事故処理連絡体制



3. 苦情処理体制

苦情処理責任者

南砺市政策推進課長 石崎 修

苦情処理担当者

南砺市政策推進課 係長 荒井 昌宏

主事 勇崎 夏希

南砺市地域公共交通網形成計画の中間評価について

目標1. 地域拠点を中心としたコンパクトネットワークを構築する。

1-1 基幹路線(JR城端線・都市間基幹バス・加越能バス路線)のより一層の利用者増を目指した利便性の向上と利用促進活動を進める。

評価項目 JR城端線・基幹バスの利用者増加基調の継続

達成目標	令和3年度	令和4年度
JR城端線および基幹バスの全路線の合計利用者が2015年度の値(120.3万人)を上回る。	100.0万人	102.2万人
観光関連路線の利用者数は2015年度(4.3万人)と比較して20%以上の増加	58%減※	33%減※

※コロナ禍による利用者減及び減便の影響によるもの

●各事業の実施状況

①JR城端線の活性化(実施主体:市・市民・JR西日本)

事業内容	令和3年度の実施内容	令和4年度の実施内容	令和5年度以降の取り組み
地域の骨格路線として維持することはもちろん、利用者増の傾向をさらに継続・促進するために、より便利で利用しやすい路線となるよう駅舎等の改善や利用促進活動を事業者と連携して実施する。	・沿線市等で構成される城端・氷見線活性化推進協議会で城端線の運行等、利用促進策を実施した。 ・市民団体が公開講座等を開催され、城端線をはじめとする地域公共交通への理解の浸透及び普及啓発が図られた。 ・県、沿線市、JR西日本でLRT化等の新しい交通体系の検討を進めた。	・沿線市等で構成される城端・氷見線活性化推進協議会で城端線の運行等、利用促進策を実施した。 ・市民団体による公開講座等の開催、福光駅待合室の改修等を通じて城端線の普及啓発に努めた。 ・県、沿線市、JR西日本でLRT化等の新しい交通体系の検討を進めた。	・城端線・氷見線LRT化検討会の検討結果を踏まえ、新型車両更新等の利便性向上をはじめ、将来にわたって持続可能な城端線の在り方について城端線・氷見線再構築検討会で検討する。
城端・氷見線活性化推進協議会や南砺市単独でこれまで実施してきた城端線活性化策は引き続き実施する。	・自治会や小中学校等の行事への城端線運賃補助を実施した。 ・城端・氷見線活性化推進協議会から城端線の利用促進に資するイベント等への助成を実施している。	・自治会や小中学校等の行事への城端線運賃補助を実施した。 ・城端・氷見線活性化推進協議会から城端線の利用促進に資するイベント等への助成を実施している。	・従来の利用促進策に加えて、JR城端線のほか、民間路線バス、市営バスの利用促進が図られる取組を検討、実施する。

②都市間基幹バス・一般路線バスの活性化(実施主体:市・市民・バス事業者)

都市間高速バス・市外への広域バス・路線バスは、都市の移動を支える重要な軸として、積極的に広報・利用促進等に努める。	・民間路線バスの市内区間で市営バスの回数券を使用可能にし、通学や通勤における利用促進を図っている。	・民間路線バスの市内区間で市営バスの回数券を使用可能にし、通学や通勤における利用促進を図っている。	・市営バス回数券及びシルバーパスでの民間路線バス利用可能事業を継続するとともに、市営バス時刻表等にも掲載するなど、分かりやすく効果的な利用促進策を展開する。
加越能バスが運行する世界遺産バスは観光利用に活用するとともに、五箇山地域内の住民移動バスとしても活用する。	・世界遺産バスは観光利用に活用するとともに、五箇山地域内の住民移動バスとしても活用している。	・世界遺産バスは観光利用に活用するとともに、五箇山地域内の住民移動バスとしても活用している。	・地域住民の移動手段として、城端線や民間路線・市営バスとの接続に配慮するとともに、インバウンド需要の取り込みを図り、運休便の運行再開を目指す。
加越能バスの南砺金沢線は、金沢市内への移動や、福井・関西・中京方面への利便性の向上にもつながる重要路線として市が主体となって広報・利用促進を積極的に展開する。	・通勤通学時間帯以外の便を城端駅経由で運行。 ・2～3日間割安に利用可能なフリーパスを販売し、路線の利用促進とともに、金沢からの誘客につながるよう取り組んでいる。	・通勤通学時間帯以外の便を城端駅経由で運行。 ・2～3日間割安に利用可能なフリーパスを販売し、路線の利用促進とともに、金沢からの誘客につながるよう取り組んでいる。	・フリーパスの販売を継続するとともに、井口地域内や県境付近でのバス停新設や、より利便性の高いダイヤとなるよう取り組む。
小牧線、加越線、立野脇線は、市外への移動に加えて、市内拠点間を結ぶネットワークの一翼を担う路線としても活用する。	・各路線とも、市内拠点間を結ぶ重要な路線として位置付け、引き続き年間利用者数・乗降調査結果などの情報収集を行った。	・各路線とも、市内拠点間を結ぶ重要な路線として位置付け、引き続き年間利用者数・乗降調査結果などの情報収集を行った。	・各路線とも、市内拠点間を結び、市外への移動にも供される重要路線として活用し、利用促進施策も検討する。 ・加越線について、井波地域からの通学利用に係る利便性向上を図る。

1-2 市営バスは、基幹路線を補完して地域拠点・病院・各集落を結ぶ重要な路線として引き続き運行し、必要に応じて改良を進める。(実施主体:市)

評価項目 拠点間の利便性確保

達成目標	令和3年度	令和4年度
4主要拠点(城端・井波・福野・福光)相互間のすべてで13往復以上(JR城端線・路線バスとの合計で)の確保	未達成(城端井波間8往復)	未達成(城端井波間8往復)
4主要拠点からいずれかの病院へ外来診療時間帯に1時間に1往復以上	達成	達成
平、上平、利賀、井口からいずれかの主要拠点および病院に向けて5往復以上	未達成(利賀(3往復))	未達成(利賀(3往復)、平・上平4、5往復))
統合後の市庁舎へ市内すべてのバス停から1回以内の乗換で到達	未達成(祖山線、小来栖線、利賀井波線及び利賀八尾線沿線)	未達成(祖山線、小来栖線、利賀井波線及び利賀八尾線沿線)
すべての地区から鉄道駅に乗り換えなしに到達	未達成(祖山線、小来栖線及び利賀井波線沿線)	未達成(祖山線、小来栖線及び利賀井波線沿線)

●各事業の実施状況

事業内容	令和3年度の実施内容	令和4年度の実施内容	令和5年度以降の取り組み
市営バスは、これまでの路線・ダイヤをできるだけ維持・継続することを基本とする。シルバーバス事業をはじめとするこれまでも実施してきた市営バス促進策は引き続き実施する。	・シルバーバス事業をはじめとする、これまで実施してきた市営バス利用促進策を実施した。	・シルバーバス事業をはじめとする、これまで実施してきた市営バス利用促進策を実施した。 ・利賀地域のスクールバスの一部について市営バスとして運行し効率化を図った。	・シルバーバス事業を引き続き実施する。 ・通学に利用しやすいダイヤを引き続き検討するとともに、市営バス・スクールバス・通院バス等の市内を運行するバスの統合・最適化を検討する。 ・基本的に市営バスは、現状のダイヤ・路線の維持を継続する。
城端線や基幹バスとの接続等を考慮した路線・ダイヤの見直しを検討する。	・城端線や基幹バスとの接続を最優先に、路線・ダイヤの見直しを実施した。	・城端線や基幹バスとの接続を最優先に、路線・ダイヤの見直しを実施した。	・城端線や基幹バスとの接続を最優先に、路線・ダイヤの見直しを引き続き実施する。 ・生徒の通学に対する要望は引き続き重点的に取り組む。
拠点間を結ぶ路線については、城端線・基幹バスと合わせて利便性を高め、主要拠点相互間はできるだけ直通便1日13往復程度の運行を行う。また、これらの拠点から病院への路線については、いずれかの路線に1時間に1便程度運行することを目指す。 ※拠点・・・旧町部市街地	・城端井波間の便数は、目標に達していないが、南砺金沢線が城端駅経由となったことで3便増の8往復となった。依然、利用者数は少なく増便については検討を要する。	・城端井波間の便数は、目標に達していないが、利用者数が少なく検討を要する。	・目標を達成していない城端井波間を結ぶ路線に関しては、コスト面及び委託事業者の人員状況を確認しつつ検討する。
井口等の4地域については、拠点に向けて1時間に1便。病院や診療所に向けても1時間に1便を目指す。	・平、上平地域及び井口地域からは拠点、病院、診療所へ概ね1時間に1便の運行が達成できるダイヤを設定した。	・平、上平地域及び井口地域からは拠点、病院、診療所へ概ね1時間に1便の運行が達成できるダイヤを設定した。	・沿線人口の減少が見込まれる地域については、大きなルート変更も含め、路線維持のための方策を検討する。
庁舎統合・高校再編等による移動ニーズの変化に対応した路線を検討する。	・全てのバス停から統合庁舎へ1回以内の乗換で到達することとした目標をほぼ実現した。	・全てのバス停から統合庁舎へ1回以内の乗換で到達することとした目標をほぼ実現している。	・高校再編による移動ニーズの変化には適宜対応する。
利用の少ない路線の維持検討のための基準を作成することが望ましい。また、路線維持のための地域の活動を促進する。	・未着手	・井波地域で10～12月の3か月間、デマンド運行の実証運行を行った。	・利用の少ない市営バス路線についてはデマンド運行や定額タクシーなどの新たな交通モードを検討する。 ・公共交通利用促進の取組への補助制度を検討する。

1-3 基幹路線と市営バスによる連携ネットワークの構築に向けて、路線およびダイヤのより一層の整合を図る。(実施主体:市・JR西日本・バス事業者)

評価項目 乗り継ぎ利便性の向上

達成目標	令和3年度	令和4年度
福野、福光、城端の3駅において、鉄道→バス、バス→鉄道の平均乗換時間を2018年ダイヤより短縮	未達成	未達成
主要路線のすべてにおいて鉄道・バスダイヤの等間隔化	未達成	未達成

●各事業の実施状況

事業内容	令和3年度の実施内容	令和4年度の実施内容	令和5年度以降の取り組み
城端線、都市間基幹バス、市営バスの連携によって、市全体の公共交通ネットワークの利便性をさらに向上させるため、接続ダイヤの設定等について事業者と密接に協議する。	・城端線や基幹バスに接続するよう市営バスのダイヤを調整するが、必要に応じて事業者と情報交換を行った。	・城端線や基幹バスに接続するよう市営バスのダイヤを調整するが、必要に応じて事業者と情報交換を行った。	・引き続き接続を重視したダイヤとなるよう、各事業者と連携する。
接続利便性の向上に加えて、同一方向に向かう路線についてはできるだけ等間隔化を目指す。	・未着手	・未着手	・井波福光線と南砺金沢線の等間隔化を検討する。
五箇山・井波・城端をはじめとする市内の観光拠点間を結ぶ路線の充実を図る。	・南砺金沢線の利便性が向上するようダイヤの改善等を検討した。	・南砺金沢線の利便性が向上するようダイヤの改善等を検討した。	・南砺金沢線については、より利便性が向上するようダイヤの改善等を検討するとともに、観光事業者等と連携した利用促進施策を検討する。市営バスについても市内観光のモデルコースづくりを検討する。

1-4 基幹路線と市営バスではカバーできない交通ニーズに対応する新たなシステムを検討し、必要に応じて実証実験を行う。(実施主体:市・市民・大学等)

評価項目 社会実験の実施

達成目標	令和3年度	令和4年度
ニーズに応じた交通システムの導入を目指した社会実験実施(毎年1件程度の実施)	0件	1件

●各事業の実施状況

事業内容	令和3年度の実施内容	令和4年度の実施内容	令和5年度以降の取り組み
デマンドタイプの路線や自主運行バス等の新たなシステムの運用については、実証運行等によって検討を進める。	・未着手	・井波地域で10～12月の3か月間、デマンド運行の実証運行を行った。	・井波地域でのデマンド運行実証運行を継続するとともに、地域の実情に応じた交通モードの導入について検討する。
レンタサイクル、カーシェアリングなどを含めて、市民の移動全体をカバーできるシステムを検討する。	・観光協会による「なんチャリレンタサイクル」があり、城端駅、福野駅、井波交通広場、桜クリエ、五箇山総合案内所等でレンタルできる。	・観光協会による「なんチャリレンタサイクル」があり、城端駅、福野駅、井波交通広場、桜クリエ、五箇山総合案内所等でレンタルできる。	・既存の公共交通ではカバーできないニーズに対しては、レンタサイクル等の活用のほか、市営バスのデマンド化による対応も検討する。
タクシーを利用した住民移動の社会実験や、将来に向けて自動運転車両の導入、相乗りシステムなど、新たな公共交通についての調査、研究を行う。	・地域に公共交通を残していくにはどのような形が望ましいか、持続可能性が高まるかを念頭に、全国の事例調査を行った。	・地域に公共交通を残していくにはどのような形が望ましいか、持続可能性が高まるかを念頭に、全国の事例調査を行った。	・全国自治体や、交通システム関連企業からの情報収集を継続し、南砺市のニーズ・環境にあつた交通体系の導入を検討する。
祭り、音楽祭、イベント等の際の送迎バスの公共交通化(21条運行など)も検討する。	・実績なし。	・実績なし。	・引き続きイベント情報を収集し、増車を行うもの、既存の公共交通で対応できるもの等、事業の内容によって柔軟に対応できる体制を整える。

目標2. 公共交通情報提供の先進モデルを目指す

2-1 高齢者を含めたあらゆる市民および来訪者にわかりやすい情報提供を行う。(実施主体 市・市民団体・大学等)

評価項目 情報提供手法の増加

達成目標	令和3年度	令和4年度
すべての大手検索サイトで時刻表検索を可能とする。	達成	達成

●各事業の実施状況

事業内容	令和3年度の実施内容	令和4年度の実施内容	令和5年度以降の取り組み
情報提供の充実 地方都市におけるMaaSの先進モデルを目指す。	・未着手	・未着手	・「とやまロケーションシステム」や「my route 富山」などの活用を図りつつ、県内共同で取り組むことが考えられるため、県やバス事業者と協議しながら検討する。
オートスケジューラ(観光回遊のルート検索ができるシステム)などの観光利用に資するシステムの構築を目指す。	・未着手	・未着手	・ルート検索等の機能も包括した観光CRMシステムに関して調査、研究する。

2-2 バス情報標準フォーマットデータを活用して、さらに便利な情報システムを構築する。(実施主体:市・市民団体・大学等)

評価項目 地域MaaSアプリの提供

達成目標	令和3年度	令和4年度
地域MaaSアプリを構築し試行を開始	未達成	未達成

●各事業の実施状況

事業内容	令和3年度の実施内容	令和4年度の実施内容	令和5年度以降の取り組み
全バス路線のGTFSデータが整備されていることを活かして、地方都市としては先進的な公共交通情報の提供を行うことを目指す。	・google、NAVITIME等、主要な経路検索サイトにはGTFSデータを提供済み。	・google、NAVITIME等、主要な経路検索サイトにはGTFSデータを提供済み。	・全てのバス路線データの提供を継続するとともに、新規サイト等にも対応していく。
市民の日常利用のみならず、観光客が市内および市周辺部の観光地をまわることができるようにするための新たな情報システム(南砺市・地域MaaSシステム(仮称))を大学や市民組織などと連携して構築することを目指す。	・未着手	・未着手	・「とやまロケーションシステム」や「my route 富山」などの活用を図りつつ、県内共同で取り組むことが考えられるため、県やバス事業者と協議しながら検討する。
富山県がGTFSデータを活用したバスロケーションシステムを県全域で導入することを目指しており、それに対応して全てのバス車両にシステムを導入する。	・とやまロケーションシステムの運用を継続。	・とやまロケーションシステムの運用を継続。	・とやまロケーションシステムの運用を継続。

2-3 端末機器等を持たない市民に向けた紙レベルでのきめ細かい情報提供も行う。(実施主体:市・市民・市民団体)

評価項目 紙レベルでのきめ細かい情報提供

達成目標	令和3年度	令和4年度
8拠点(旧町村の中心駅・バス停)と3病院の相互間はすべて作成	未達成	未達成
8拠点から主要目的地(富山・金沢・東京・関西・名古屋へのそれぞれの時刻表)をすべて作成	未達成	未達成

●各事業の実施状況

事業内容	令和3年度の実施内容	令和4年度の実施内容	令和5年度以降の取り組み
高齢者を含めたあらゆる市民および来訪者にわかりやすい情報提供を行うため、従来型の路線別時刻表に加えて、個別のニーズに応じた時刻表も作成する。	・未着手	・未着手	・地域別の目的地別時刻表を作成する。
拠点相互間(8拠点・3病院の相互間)について、乗継便も含めたすべての便が一覧になって掲載されている時刻表を作成する。	・未着手	・未着手	・地域相互間時刻表を作成する。
主要目的地別時刻表(例えば8拠点から富山・金沢・関西・東京・名古屋へのそれぞれ時刻表)を作成する。	・未着手	・未着手	・主要目的地別時刻表を作成する。

目標3. 広域的な交通と観光における拠点化を進める

3-1 拠点となる駅・バス停を交通ハブ(モビリティセンター)として充実を図る(実施主体:市・JR西日本・バス事業者)

評価項目 交通ハブ(モビリティセンター)の進展

達成目標	令和3年度	令和4年度
駅舎、待合室、情報提供システム等の改善(福野・福光・城端の3駅、井波、城端ハイウェイオアシス)	達成	達成
福野・福光・城端の3駅に加えて、井波、城端ハイウェイオアシスにおいて平均乗換時間を2018年ダイヤより短縮する。	未達成	未達成

●各事業の実施状況

事業内容	令和3年度の実施内容	令和4年度の実施内容	令和5年度以降の取り組み
城端駅において、駅舎・待合室・情報提供システム等の改善を引き続き進めるとともに、城端線とバスとの結束性を高めてハブ化を一層進展させる。	・城端駅において、城端線をはじめ民間路線バス、市営バスとの接続を重視したダイヤ編成を行った。	・城端駅において、城端線をはじめ民間路線バス、市営バスとの接続を重視したダイヤ編成を行った。	・引き続き城端駅を広域的な交通と観光における拠点と位置付け、JR城端線と各バス路線との接続を高めるなど各種施策に取り組む。
福野駅、福光駅、および各方面からのバス路線が集結している井波バス停においても同様に鉄道・バス相互間の乗継接続をできるかぎり改善してハブ化を進める。	・駅、井波バス停での接続を重視したダイヤ編成を行った。	・駅、井波バス停での接続を重視したダイヤ編成を行った。	・引き続き接続が良好なダイヤ編成を行い、利便性の向上を図る。
高速バスが発着する城端ハイウェイオアシスも交通ハブの1つとして市営バスとのダイヤ接続やパークアンドの実施を進める。	・イルカ交通や加越能バスの城端-名古屋間の高速バスダイヤと市営バスは、全便ではないものの接続は良好である。	・イルカ交通や加越能バスの城端-名古屋間の高速バスダイヤと市営バスは、全便ではないものの接続は良好である。	・引き続き高速バスと市営バスとの良好な接続を維持する。
パークアンドライドの利用促進に向けた施策を検討する。	・福光駅東口広場について、連絡通路や駐輪場、駐車場、ロータリーを整備し、パークアンドライドの利用促進をはじめとする利便性向上を図った。	・福光駅東口広場について、道路整備や駐車場の拡張などを行い、より一層の利便性向上を図った。	・福野駅周辺の整備をはじめ、パークアンドライドを促す環境整備に努めるとともに、自家用車利用から公共交通利用へ転換を促進する取組を検討する。

3-2 金沢・高岡・白川郷・高山などの広域観光の拠点の1つとなるネットワークの充実を図る。(実施主体:市・JR西日本・バス事業者)

評価項目 観光流動の上昇

達成目標	令和3年度	令和4年度
観光関連路線の利用者数は2015年度(4.3万人)と比較して20%以上の増加(再掲)	58%減※	33%減※

※コロナ禍による利用者減及び減便の影響によるもの

●各事業の実施状況

事業内容	令和3年度の実施内容	令和4年度の実施内容	令和5年度以降の取り組み
本市は、富山・高岡・金沢・白川郷・高山など観光ポテンシャルの高い都市の中央に位置していることから、高速バスを含む都市間基幹バスや城端線を活かして、広域観光ネットワークの拠点となることを目指す。	・南砺金沢線、世界遺産バスのチラシを金沢駅等で配布し、路線の周知に努めた。	・南砺金沢線、世界遺産バスのチラシを金沢駅等で配布し、路線の周知に努めた。	・南砺金沢線や世界遺産バスなど広域観光路線については、ダイヤ改善など一層の利便性向上に取り組み、利用促進を図る。
加越能バスの南砺金沢線は、金沢市内への移動や、福井・関西・中京方面への利便性の向上にもつながる重要路線として広報・利用促進を積極的に展開する。	・南砺金沢線や世界遺産バスが乗り放題となるフリーバスの販売を開始し、観光客の利用促進に努めた。	・南砺金沢線や世界遺産バスが乗り放題となるフリーバスの販売を開始し、観光客の利用促進に努めた。	・引き続き特急サンダーバードや世界遺産バスと接続したダイヤを重視するとともに、さらなる利用促進策を検討する。
城端駅は、高岡・白川郷・高山などへの都市間バスが発着しており、金沢方面からのバス路線誘致も含めて、広域的なハブ機能を有する駅を目指す。	・デジタルサイネージの設置や、バス待合所での時刻表掲示など、広域的なハブ機能を有する城端駅の環境改善に努めた。	・デジタルサイネージの設置や、バス待合所での時刻表掲示など、広域的なハブ機能を有する城端駅の環境改善に努めた。	・高速バスにおいても城端駅を経由できる可能性を調査、検討する。

資料 4

年度別市営バス利用者数等の推移

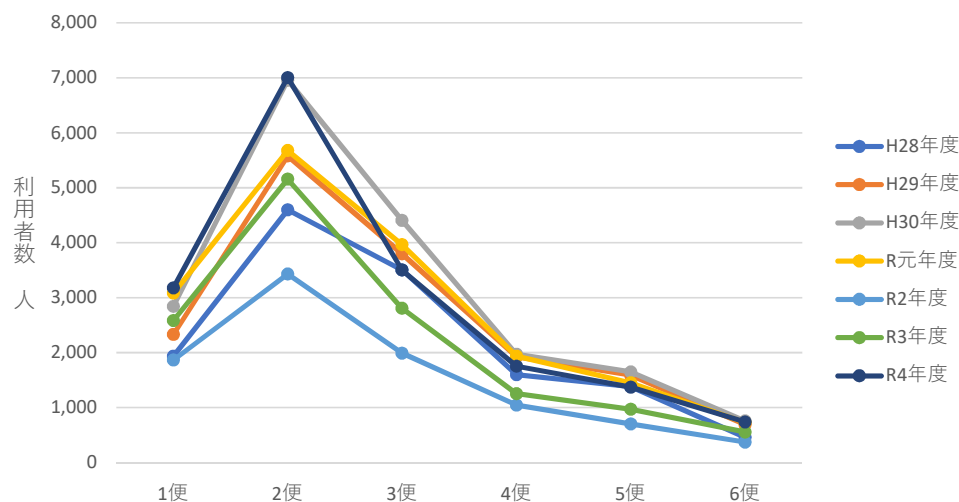
路線名		平成28年度		平成29年度		平成30年度		令和元年度		令和2年度		令和3年度		令和4年度	
		利用者数	便平均	利用者数	便平均	利用者数	便平均	利用者数	便平均	利用者数	便平均	利用者数	便平均	利用者数	便平均
城端	城端東回り線	4,116	3.4	3,447	2.8	2,913	2.4	2,473	2.1	2,153	1.8	2,061	1.7	2,740	2.3
	城端西回り線	3,277	2.7	2,783	2.3	2,651	2.2	2,956	2.5	2,793	2.3	2,202	1.8	1,871	1.5
平	祖山線	1,361	0.6	1,460	0.6	1,313	0.5	1,473	0.6	1,062	0.4	812	0.3	847	0.5
	小来栖線	46	—	41	—	40	—	24	2.0	6	2.0	1	1.0	—	—
	田向線	28	—	37	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
利賀	村内線(上利賀)	2,504	5.2	2,751	5.6	2,075	4.3	1,692	3.5	848	3.5	2,502	5.2	1,939	4.0
	村内線(上百瀬)	1,150	2.4	1,499	3.1	1,018	2.1	889	1.9	23	0.1	612	1.3	380	0.8
	村内線(豆谷)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	191	0.8	184	0.7
	村内線(オンデマンド)	1,036	—	1,026	—	1,012	—	943	—	741	—	837	—	722	—
福野	安居循環線	1,804	1.9	1,676	1.7	2,519	2.6	2,310	2.4	2,527	2.6	3,290	3.4	2,907	3.0
	右回り	349	0.7	710	1.5	1,525	3.1	1,314	2.7	1,311	2.7	3,021	6.2	2,670	5.5
	左回り	1,455	3.0	966	2.0	994	2.0	996	2.1	1,216	2.5	269	0.6	237	0.5
福光	立美循環線	2,970	2.4	3,325	2.7	3,213	2.6	3,403	2.8	2,486	2.0	2,271	1.9	2,060	1.7
	右回り	1,220	2.5	1,236	2.5	1,069	2.2	1,125	2.4	893	1.8	673	1.4	713	1.5
	左回り	1,750	2.4	2,089	2.9	2,144	2.9	2,278	3.2	1,593	2.2	1,598	2.2	1,347	1.9
	土山線	5,702	2.1	4,910	1.8	5,551	2.3	4,652	1.9	3,373	1.4	2,786	1.2	3,750	1.5
区域間	城端さくら線	24,079	6.7	26,366	7.3	23,692	6.5	23,013	6.3	19,695	5.4	20,820	5.8	24,455	6.8
	城端井波線	5,966	2.5	5,826	2.2	6,377	1.9	7,130	1.8	4,668	1.9	4,053	1.7	4,529	1.9
	通常運行分	5,966	2.5	5,631	2.3	5,500	2.3	5,974	2.5	4,668	1.9	4,053	1.7	4,529	1.9
	休日実証運行分	—	—	195	0.4	877	1.0	1,156	1.2	—	—	—	—	—	—
	南砺中央病院線	5,064	2.6	5,573	2.9	5,870	3.0	6,192	3.2	4,400	2.3	3,716	1.9	3,412	1.8
	成出城端線	9,862	7.0	7,081	5.0	10,519	7.4	10,109	10.6	9,550	10.2	10,557	7.3	11,271	7.7
	成出～城端駅	3,254	4.5	2,890	4.0	5,354	7.3	4,871	6.8	3,938	5.4	3,956	5.4	4,690	6.4
	城端駅→平高校(火～金)	2,779	14.3	1,607	8.1	2,205	10.9	3,084	12.9	2,456	12.9	2,949	15.0	2,685	11.0
	平高校→城端駅	3,829	7.9	2,584	5.3	2,960	6.1	2,154	4.5	3,156	6.5	3,652	7.5	3,896	8.0
	下梨井波線	1,068	2.7	1,019	2.6	921	2.3	1,008	2.6	784	2.0	853	2.2	705	1.8
	利賀井波線	6,613	3.0	5,654	2.6	4,431	2.0	5,216	2.4	4,624	2.1	6,254	2.9	5,936	2.7
	利賀八尾線	3,812	2.6	4,654	3.2	4,873	3.4	4,101	2.8	2,210	1.5	2,768	1.9	3,229	2.2
	福野・井波・井口循環線	12,855	4.4	12,210	4.6	9,983	3.7	10,767	4.0	9,801	3.4	10,540	4.0	11,514	4.3
	右回り	9,021	6.2	7,761	5.3	6,319	4.3	6,536	4.5	6,358	4.4	6,672	4.6	7,000	4.8
	左回り	3,834	2.6	4,449	3.7	3,664	3.0	4,231	3.5	3,443	2.4	3,868	3.2	4,515	3.7
	福光・福野循環線	16,508	5.7	14,723	5.0	13,656	4.7	12,293	4.3	11,392	3.9	12,092	4.2	12,510	4.3
	右回り	8,839	6.1	8,062	5.5	7,512	5.1	6,629	4.6	6,263	4.3	6,685	4.6	7,089	4.9
	左回り	7,669	5.3	6,661	4.7	6,144	4.2	5,664	3.9	5,129	3.5	5,407	3.7	5,421	3.7
	井波福光線	17,082	5.9	15,304	10.6	16,987	11.8	14,715	10.2	10,780	6.3	5,191	3.1	5,071	3.0
	立野脇線	—	—	—	—	—	—	4,525	4.8	9,054	4.7	8,711	3.6	8,197	3.4
合計	126,903	—	121,365	—	119,616	—	119,884	—	102,970	—	103,120	—	108,229	—	
市営バス利用料収入(円)		18,303,094		16,734,988		16,930,972		16,393,587		13,787,975		13,813,304		14,288,732	

南砺金沢線年度別（H28～R4年度）利用者数

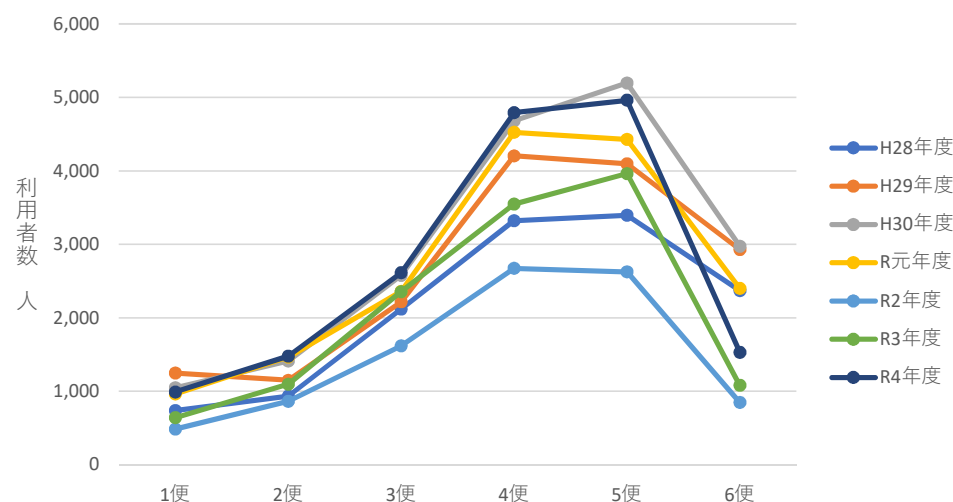
単位：人

	井波発							金沢駅発							合計
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	小計	1便	2便	3便	4便	5便	6便	小計	
H28年度	1,936	4,600	3,508	1,602	1,385	462	13,493	736	932	2,119	3,323	3,396	2,370	12,876	26,369
H29年度	2,335	5,579	3,796	1,928	1,590	694	15,922	1,247	1,150	2,218	4,205	4,096	2,928	15,844	31,766
H30年度	2,845	6,954	4,404	1,974	1,650	758	18,557	1,047	1,413	2,578	4,682	5,196	2,975	17,891	36,448
R元年度	3,085	5,678	3,966	1,936	1,453	728	16,846	963	1,468	2,359	4,525	4,430	2,399	16,144	32,990
R2年度	1,870	3,430	1,993	1,048	707	374	9,422	485	864	1,617	2,674	2,627	848	9,115	18,537
R3年度	2,586	5,157	2,807	1,252	974	556	13,332	641	1,098	2,356	3,547	3,964	1,082	12,688	26,020
R4年度	3,180	7,005	3,505	1,755	1,375	741	17,561	991	1,479	2,613	4,794	4,961	1,529	16,367	33,928

井波発便別利用者数



金沢発便別利用者数



世界遺産バス年度別（H29～R4年度）利用者数

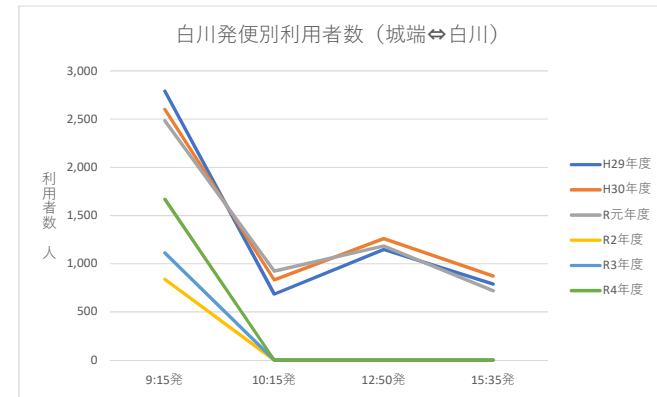
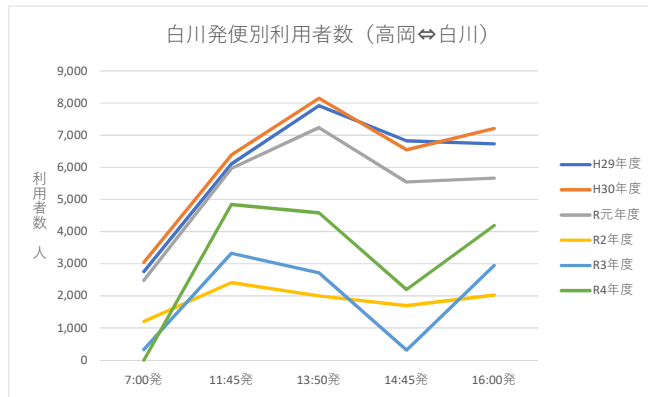
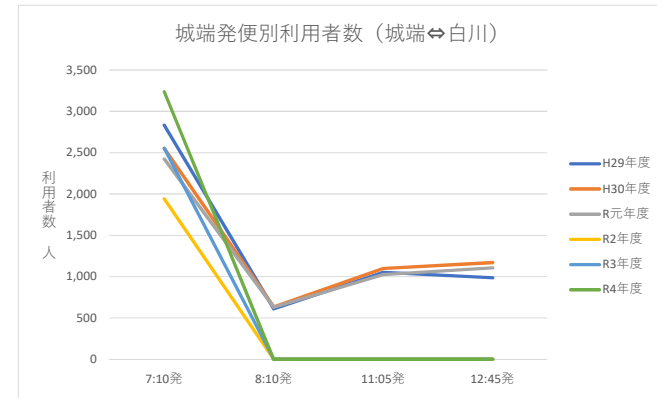
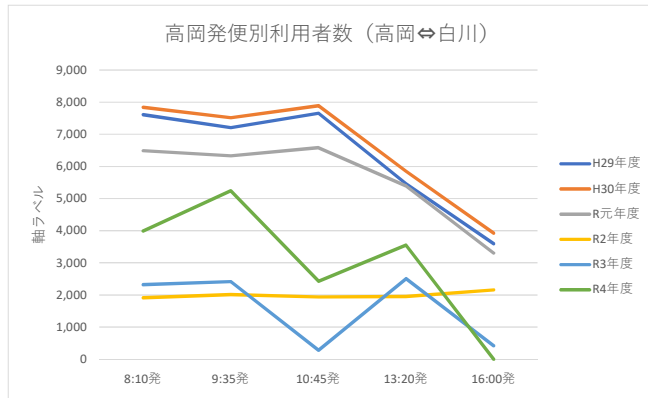
単位：人

	世界遺産バス乗降調査集計表（高岡営業所）													城端～白川郷線 乗降調査集計表（砺波営業所）										年度計	
	往路（高岡発）						復路（白川郷発）						合計	往路（城端発）					復路（白川郷発）						合計
	8:10発	9:35発	10:45発	13:20発	16:00発	小計	7:00発	11:45発	13:50発	14:45発	16:00発	小計		7:10発	8:10発	11:05発	12:45発	小計	9:15発	10:15発	12:50発	15:35発	小計		
H29年度	7,612	7,209	7,656	5,465	3,595	31,537	2,752	6,106	7,918	6,826	6,732	30,334	61,871	2,833	610	1,052	985	5,480	2,790	684	1,146	788	5,408	10,888	72,759
H30年度	7,841	7,518	7,891	5,855	3,924	33,029	3,038	6,385	8,152	6,548	7,210	31,333	64,362	2,550	633	1,099	1,170	5,452	2,600	831	1,259	873	5,563	11,015	75,377
R元年度	6,488	6,331	6,583	5,393	3,305	28,100	2,482	5,966	7,237	5,542	5,666	26,893	54,993	2,423	629	1,024	1,106	5,182	2,484	923	1,184	720	5,311	10,493	65,486
R2年度	1,914	2,013	1,937	1,955	2,159	9,978	1,199	2,411	2,000	1,693	2,021	9,324	19,302	1,941	0	0	0	1,941	838	0	0	0	838	2,779	22,081
R3年度	2,321	2,414	279	2,510	419	7,943	328	3,326	2,716	311	2,940	9,621	17,564	2,554	0	0	0	2,554	1,113	0	0	0	1,113	3,667	21,231
R4年度	3,987	5,243	2,430	3,552	0	15,212	0	4,843	4,585	2,196	4,190	15,814	31,026	3,237	0	0	0	3,237	1,668	0	0	0	1,668	4,905	35,931

※令和2年4月29日から、土日祝日に運行するシャトルバス3往復は運休

※令和3年7月1日から、平日運行6往復のうち2往復は運休

※令和4年10月1日から、平日は5往復で運行



令和 5 年度市営バスデマンド実証運行の経過報告

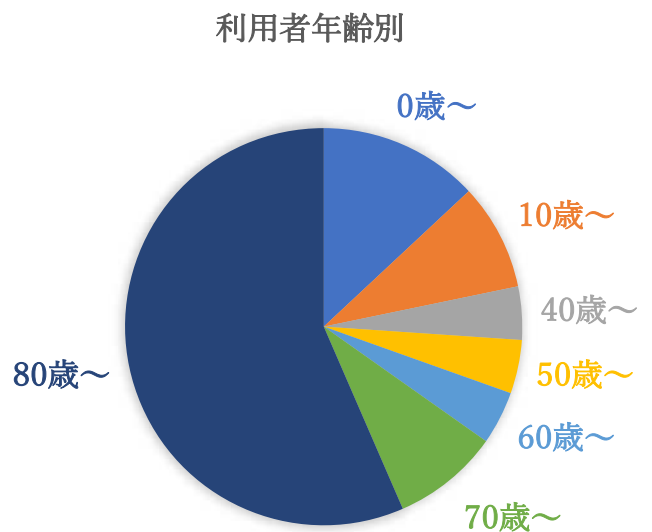
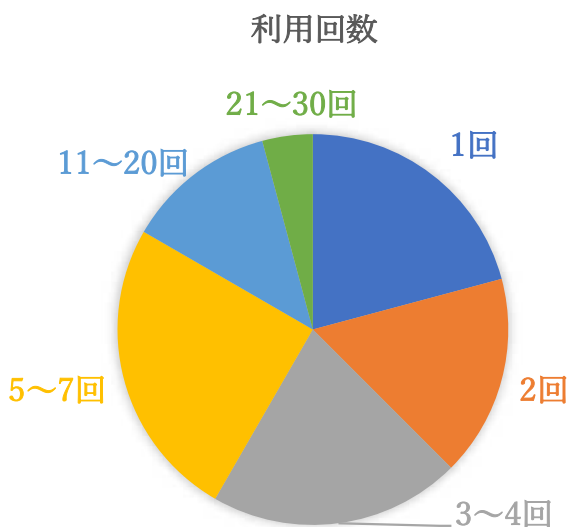
1. 実証運行の概要

- ・井波地域において、令和 4 年 1 0 月 3 日から 1 2 月 2 8 日の期間実施したが、令和 5 年 4 月 2 4 日から運行を再開
- ・停留所間の運行、平日 9 : 0 0 ~ 1 6 : 0 0 の運行時間は同様で、停留所を 1 0 か所増設して 8 1 か所で実施中

2. 会員登録、利用実績（7 月末現在）

	会員数	利用者
男性	96 人	7 人 (7.3%)
女性	166 人	16 人 (9.6%)
合計	262 人	23 人 (8.8%)

月	利用人数	月運行日数	人／日
4 月	15 人	5 日	3.00 人
5 月	41 人	20 日	2.05 人
6 月	45 人	22 日	2.05 人
7 月	36 人	20 日	1.80 人



3. 乗降の多い停留所

	乗車場所	降車場所
1	井波交流館ラフォーレ	「山野交流センター」市営バス停
2	「今町 3 区」市営バス停	「南砺市民病院」市営バス停
3	「南砺市民病院」市営バス停	「今町 3 区」市営バス停 井波交流館ラフォーレ