

南砺市地域公共交通計画案概要

1 計画の基本的方向性

地域公共交通は、地域の活力や魅力に直結する「公共サービス」であり、行政としては、交通事業者と連携するとともに、市民参画を促し、本市におけるまちづくりとも連携しながら、地域への投資というかたちで支援を行い、持続可能で誰もが利用しやすい地域交通サービスが提供できるよう取り組む。

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デマンド交通等の地区内交通（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

2 計画の区域

南砺市全域

※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

3 計画の目標等

【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。

（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、路線及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て、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を行う。

〔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。

4 計画達成のための数値目標等（抜粋）

No	数値目標	現状値(R4年度)	目標値(R10年度)
1-1	JR 城端線・路線バス利用者数合計	99.9 万人／年	123.5 万人／年
1-2	4 主要拠点間の基幹路線運行数	5～35 往復／日	13 往復以上／日
1-3	JR 城端線の運行間隔	最大 1 時間 27 分	昼間 30 分間隔
2-1	情報提供手法の増加	Google 検索可能	大手検索サイトで可
2-2	地域 MaaS アプリの提供	「my route 富山」	その他アプリ活用可
2-3	紙レベルでのきめ細かい情報提供	毎年度時刻表配布	拠点間時刻表作成
3-1	交通ハブ（モビリティセンター）の進展	駅舎等の環境改善	駅舎等の環境改善
3-2	観光流動の上昇 <small>※世界遺産バスの利用者数</small>	3.59 万人／年	5.16 万人／年
4-1	新たな交通システムの検討、実証	1 件／年	検討・検証の実施

5 計画達成状況の評価

計画の目標を達成するための各種事業の実施状況等について、年 2 回程度開催予定の南砺市総合公共交通計画等検討委員会へ報告し、交通事業者や関係団体の確認・協議・評価を受けるほか、会議資料を公開し、市民の意見も反映しながら、より効果的な施策の実行に繋げる。

6 計画期間

令和 6 年度～令和 10 年度（5 年間）

○市営バス成出城端線の増便対応について

1. 現状

加越能バス（世界遺産バス）の令和2年度からの一部運休に伴い、南砺中央病院への通院が不便になっている。

※運休以降、世界遺産バス城端・高岡方面第1便（7時20分成出発～8時15分城端駅着）から城端さくら線（8時20分城端駅発、8時28分南砺中央病院着）または、南砺中央病院線（8時44分城端駅発、8時52分南砺中央病院着）に乗り継いでの通院ができなくなった。

【地域からの要望】

世界遺産バスの運休に対する代替便の運行

2. 対応案

世界遺産バスの代替便となる成出城端線（市営バス）について増便し運行する

下梨から南砺市民病院へ週2回（火・金）運行している下梨井波線を活用する。
同路線の運行していない曜日（月・水・木）のうち、週2日（月・木）について運行車両（ハイエース）を成出城端線の増便運行にあてる。

【車両運行計画】

祖山線下梨方面第1便（デマンド・7時8分祖山発～7時31分下梨着）運行後、成出まで回送し、7時55分成出発～8時40分城端駅着の成出城端線を増便して、運行する。

⇒JR 城端駅で、南砺中央病院線（8時44分城端駅発、8時52分南砺中央病院着）に乗り継いでの通院が可能となる。

【運行開始時期】

令和5年1月4日（木）～

市営バスデマンド実証運行実績

【実証運行の概要】

- ①運行期間
令和5年4月24日
～令和6年3月29日
- ②運行時間
平日9:00～16:00
※乗車時刻の1時間前までに予約
- ③運賃
1乗車300円（未就学児は無料）
- ④運行形態
井波地域のバス停※間運行
（※81箇所 公民館、病院等）

【会員登録数】（11月末現在）

	会員数
男性	97人
女性	168人
合計	265人

【利用実績】（令和5年4月24日～11月30日）

月	利用人数	月運行日数	人/日
4月	15人	5日	3.00人/日
5月	41人	20日	2.05人/日
6月	45人	22日	2.05人/日
7月	36人	20日	1.80人/日
8月	35人	22日	1.59人/日
9月	36人	20日	1.80人/日
10月	34人	21日	1.62人/日
11月	34人	20日	1.70人/日
合計	276人	150日	1.84人/日

市営バスデマンド実証運行 1～3月（案）

75歳以上の高齢者など、交通弱者を対象に、利便性向上を図るためドアトゥドア（自宅前⇄バス停）によるサービス提供を行う。

【1～3月の実証運行試行概要】

対象者：75歳以上の高齢者、または60歳以上の免許返納者で市営バスデマンド実証運行の利用登録をされた方（約180人）

料 金：1乗車300円 ※変更なし

運行時間：午前9時～午後4時

予 約：乗車希望時間の1時間前までの予約が必要

※午前9～10時の乗車希望は前日午後5時までに予約

運行地域：井波地域内

市営バス等最適化計画 検討状況

【課題と目標】

- ・循環路線を中心に利用が少ない路線が多い。
- ・利用者一人当たりの経費が2千円を超えている路線がある。
- ・市営バスの運行経費が約1.5億円、スクールバス運行経費が約8千万円
- ・高校生の通学送迎に対する要望の声

⇒市営バス路線を再編成し「幹・枝・葉」の役割分担を明確にする。

⇒スクールバスと市営バスの活用で高校生の通学送迎に対応する。

【再編の考え方】

- ・幹、枝の交通となる路線は一定の利便性を確保する。
- ・葉の交通は、交流センターを中心として、デマンド交通・送迎で地域内を移動。

●経費試算

路線名	現行費用 (千円)	再編対応
城端東回り線	13,020	デマンド化
城端西回り線		デマンド化
南砺中央病院線		継続
城端井波線	8,506	世界遺産バスと合わせて1便/hに集約
城端さくら線	14,934	継続
祖山線	5,319	デマンド化
小来栖線		デマンド化
成出城端線	8,112	継続
下梨井波線		継続
利賀井波線	12,671	継続
利賀八尾線	7,958	継続
上利賀線	6,801	デマンド化
上百瀬線		デマンド化
北豆谷線		デマンド化
福野・井波・井口循環線	12,657	井波・福野間に集約し1便/hに集約
安居循環線	9,338	デマンド化
立美循環線	7,389	デマンド化
土山線	8,705	デマンド化
福光・福野循環線	12,057	デマンド化
井波福光線	8,662	南砺金沢線と合わせて1便/hに集約
立野脇線	9,948	デマンド化
小計(市営バス定時定路線)	146,077	
スクールバス	81,430	デマンド化一部路線を統合
デマンド交通	0	R5実証単価を基に7ヵ所実施試算
通学バス	0	高校生通学送迎対応
合計	227,507	

南砺市地域公共交通計画(骨子案)

令和5年12月
南 砺 市

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中間であり、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。

また、城端線・氷見線については、これまで、富山県、本市を含む沿線 4 市、JR 西日本で LRT 化など新しい交通体系について議論が進められ、令和 5 年 3 月には、新型鉄道車両の導入や、運行本数の増加、交通系 IC カードの導入、両線の直通化等の利便性向上策のほか、関係者間の役割分担・責任分担についても検討することとなった。その後、令和 5 年 7 月には、新たな検討組織として「城端線・氷見線再構築検討会」が設置され、事業構造の変更の内容、利用者の利便の確保に関する事項、地方公共団体その他の者による支援の内容等の検討が進められ、「城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画」の作成に取り組んできた。令和 5 年 12 月、関係者合意の上、同計画を国土交通省へ申請、許可を得て、事業実施に取り組むこととなった。

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、本市におけるまちづくりと連携した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、将来計画としての「城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画」の作成に取り組んでおり、新型鉄道車両の導入や、運行本数の増加、交通系ICカードの導入、両線の直通化等の利便性向上策のほか、関係者間の役割分担・責任分担について検討し、令和6年2月から各種事業に着手している。

。

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 月までの間および令和 5 年度において、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。

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。

3. 公共交通の利用状況の推移

① 公共交通全体利用者数の推移

公共交通利用者数の全体を調べたデータはないが、JR城端線、加越能バス、西日本JRバス、富山地鉄バス、市営バスの各路線の利用者数を合算すると、図-2 のようになる。令和元年度までは増加基調にあったが、新型コロナウイルス感染症の拡大によって令和2年度に激減した。令和4年度には対前年をやや上回ったが、コロナ以前と比べると8割程度に留まっている。また、図-3 に示すように、平成23年度と比較すると9割弱程度となっている。人口一人あたりの利用者数は、令和3年度が最低であったが、令和4年度は、やや回復して平成23年度と同程度に近づいている。

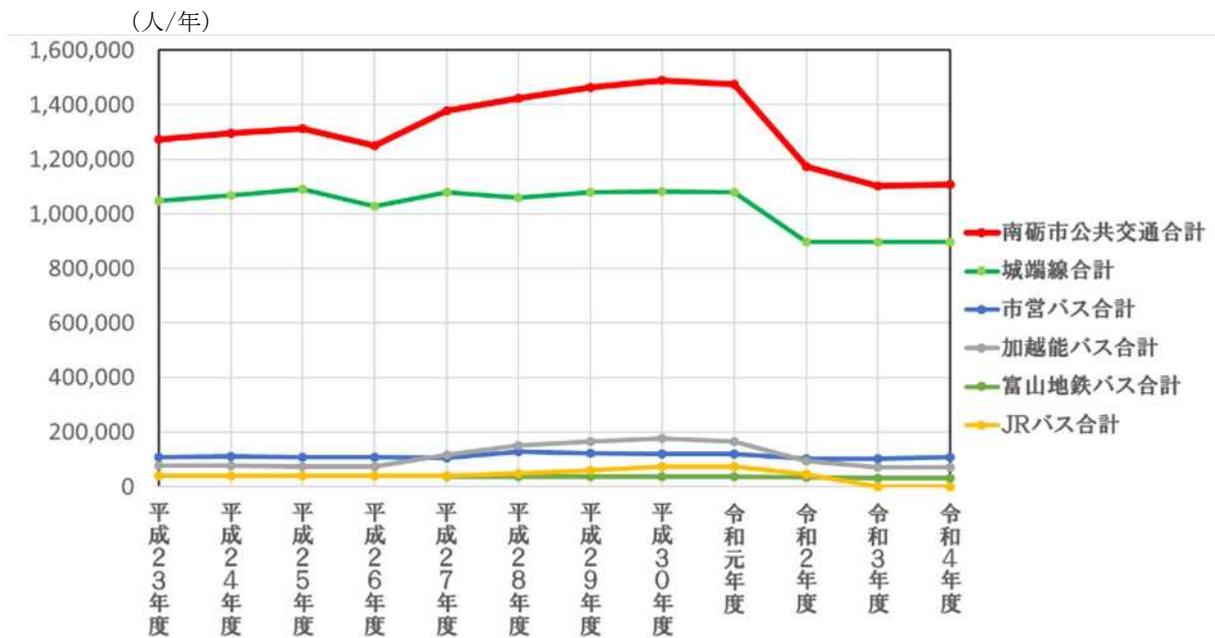


図-2 南砺市公共交通利用者数の推移

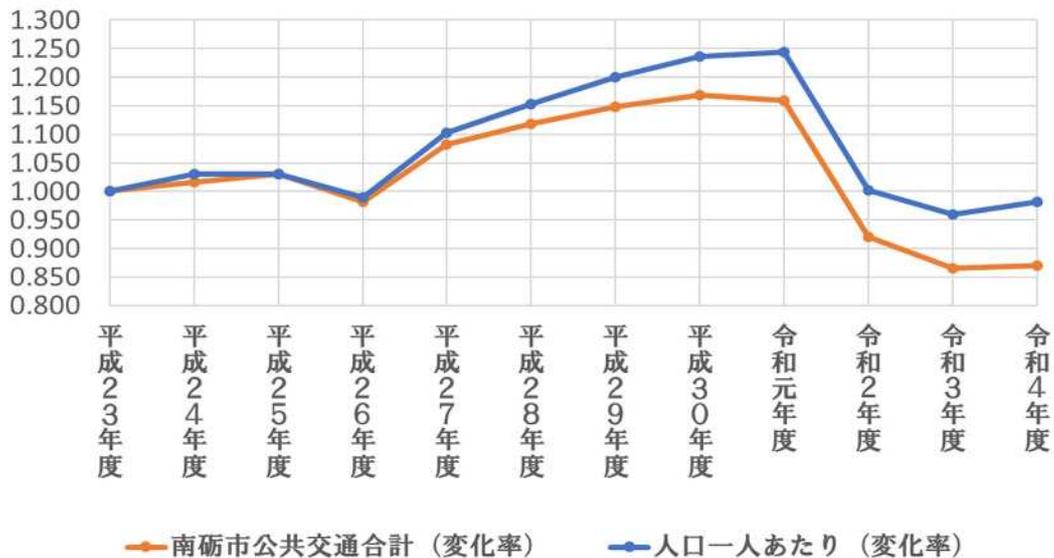


図-3 南砺市公共交通利用者数の推移(平成23年度=1.0)

② 鉄道駅乗降者数の推移

図-4 に示すように、長期低落傾向から反転して、平成 22 年度頃からは上昇もしくは横ばいの状況にあったが、新型コロナウイルス感染症の拡大によって令和 2 年度に激減した。駅別にみると、図-5 に示すようにコロナ以前は、福野駅は平成 17 年度頃から上昇基調にあり、他駅も平成 20 年代は横ばいもしくは微増の状況にあったが、令和 2 年度に激減した。

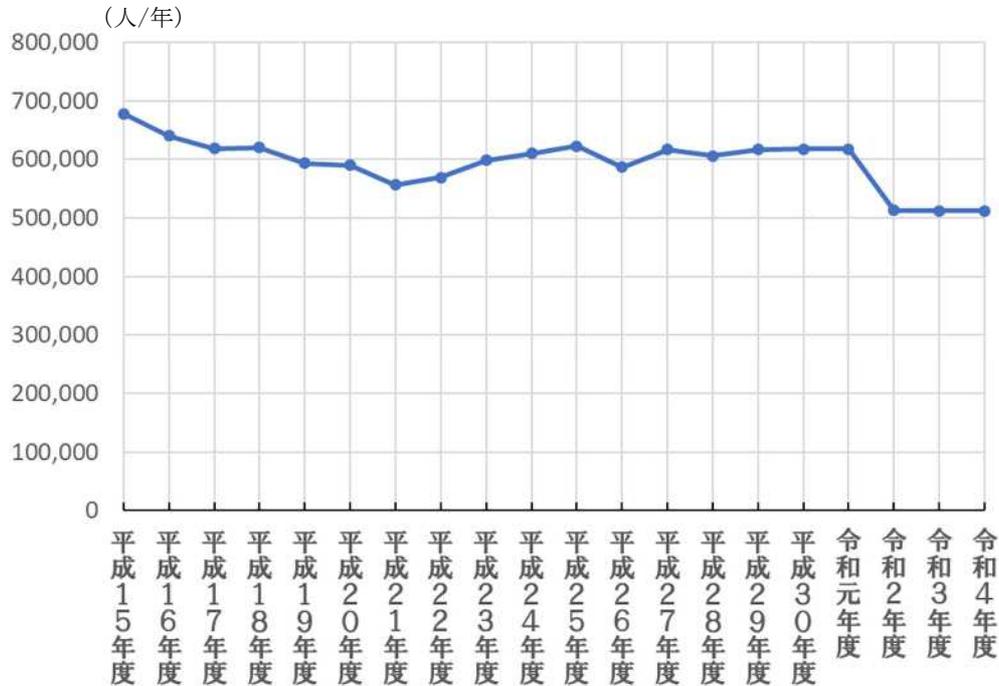


図-4 城端線 南砺市内駅の乗客数(合計)の推移

出典:富山県統計年鑑

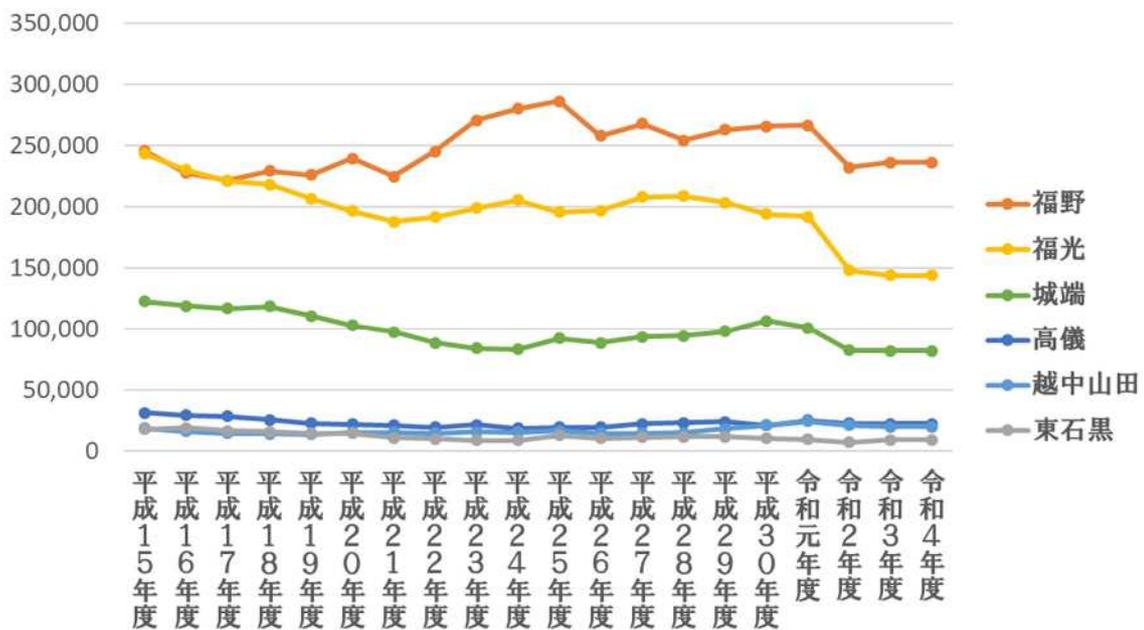


図-5 城端線 南砺市内駅の乗車客数の推移

出典:富山県統計年鑑

③ 都市間基幹バス・一般バスの利用者数の推移

加越能バス・西日本JRバス・富山地鉄バスの合計の推移を図-6に示す。平成27年度から加越能バス白川郷線（世界遺産バス）と富山地鉄バスが加わったため大きく増加し、その後も上昇傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の拡大によって令和2年度に激減した。路線別にみると図-7に示すように、特に、白川郷線（世界遺産バス）と南砺金沢線が顕著に上昇していたが、コロナの影響で激減した。また、JR西日本バスの名金線が廃止され、加越能バスの立野脇線も廃止に伴い、市営バスに転換されたこともあり、全体として大きく減少した。

なお、令和元年度から加越能バスの小牧線の乗車客数が庄川町線に統合されている。

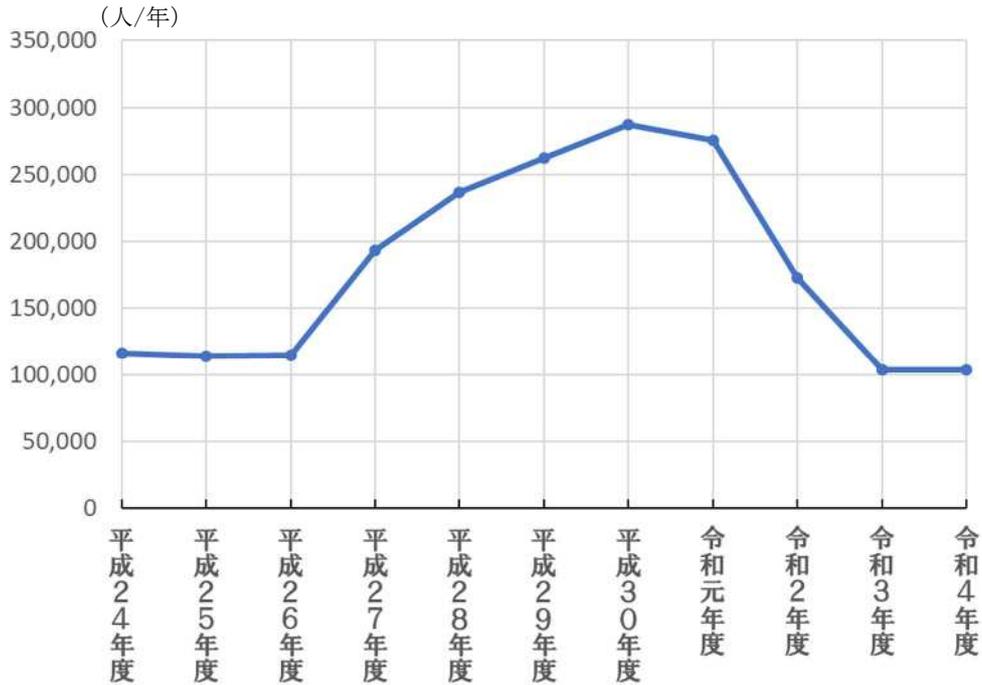


図-6 民間バス路線の乗車客数の推移

出典:各バス会社資料

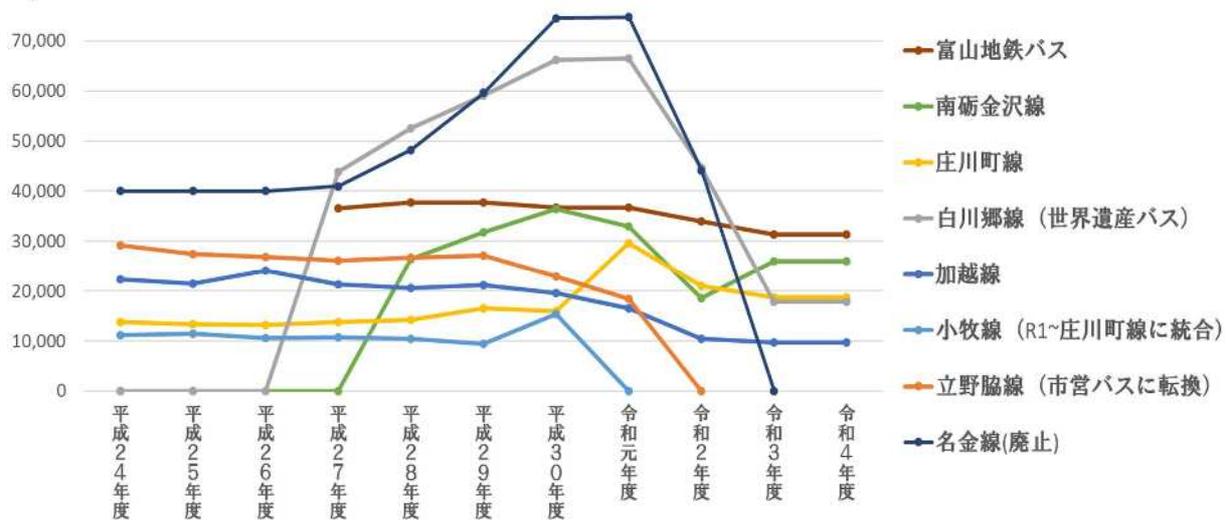


図-7 民間バス路線の乗車客数の推移

出典:各バス会社資料

④ 市営バスの利用者数の推移

図-8 に示すように城端さくら線の創設によって平成 28 年度に大きく増加したが平成 29 年以降は微減で推移してきた。令和 2 年度には大きく減少したが、城端線や都市間基幹バス・一般路線と比べると減少幅は小さく、その後はやや回復している。

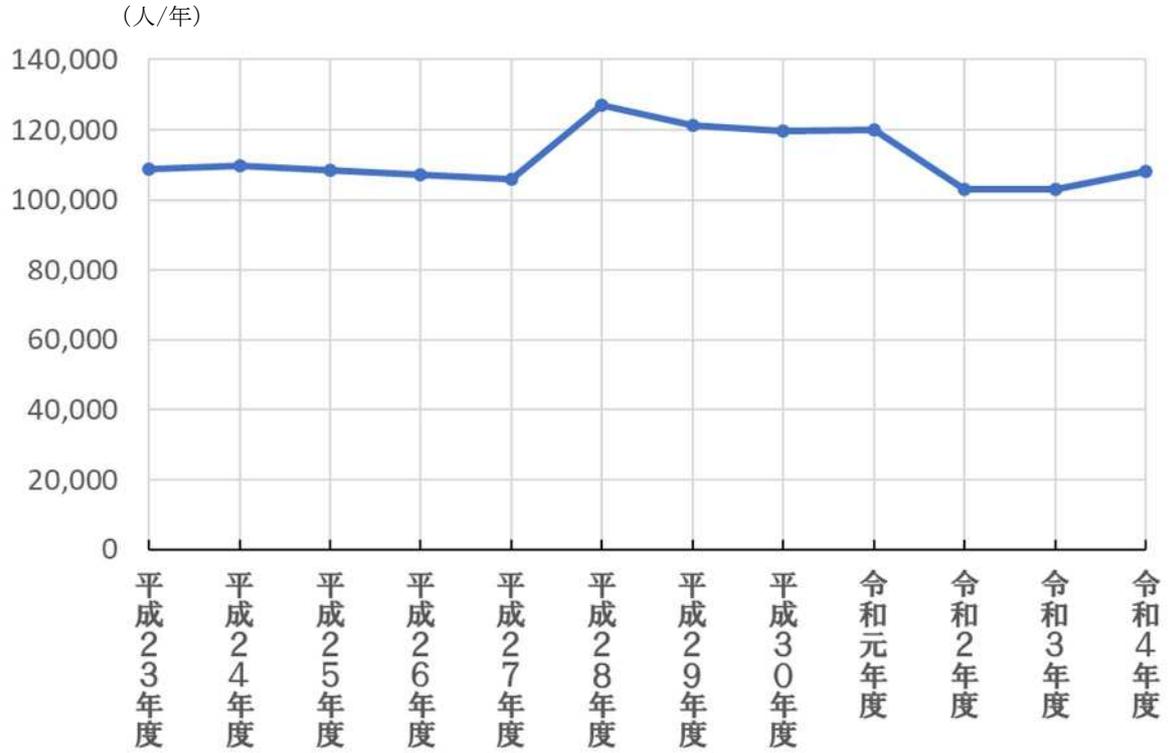


図-8 市営バス路線の乗車客数(合計)の推移

路線別にみると図-9,10 に示すように、城端さくら線などいくつかの路線で令和2年度に大きく減少しているが、他の公共交通機関と比較すると新型コロナウイルス感染症の影響は小さく、城端さくら線もコロナ以前の水準にほぼ回復している。井波福光線の大幅な減少は南砺福光高校の閉校によるもので、利賀八尾線の減少も通学者の減少によるものと考えられる。

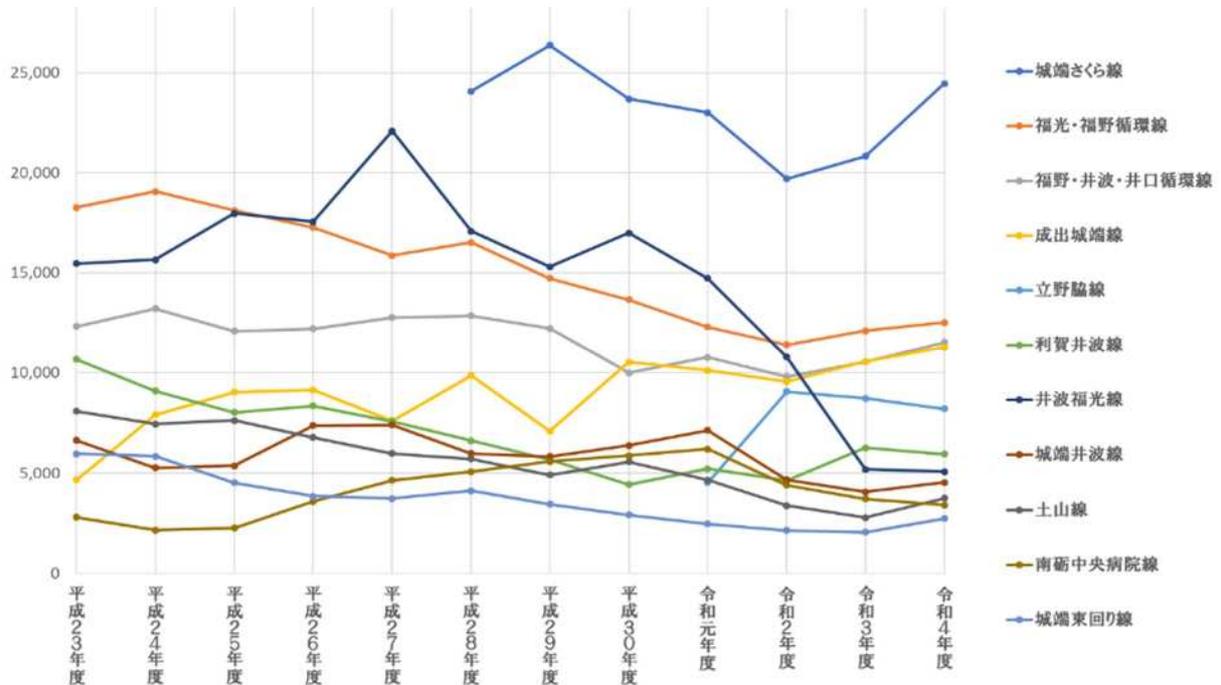


図-9 市営バス路線の乗車客数(路線別)の推移
(5千人/年を超えた年のある路線)

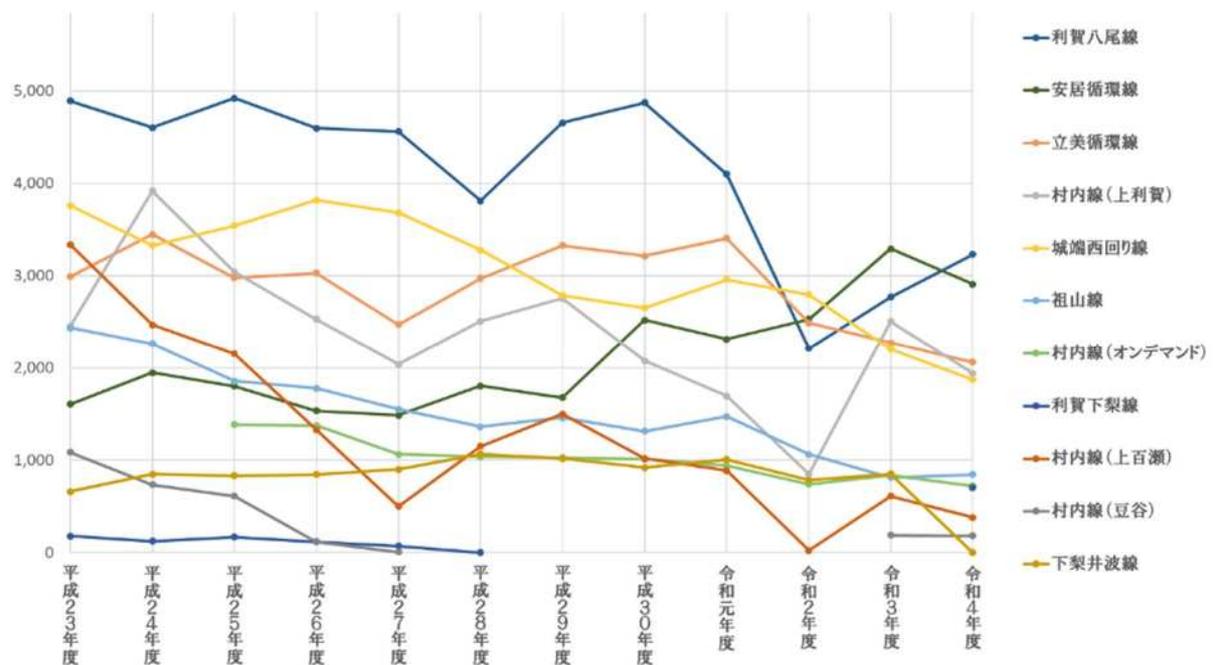


図-10 市営バス路線の乗車客数(路線別)の推移
(5千人/年を超えた年のない路線)

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(定期券・回数券等購入者)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。

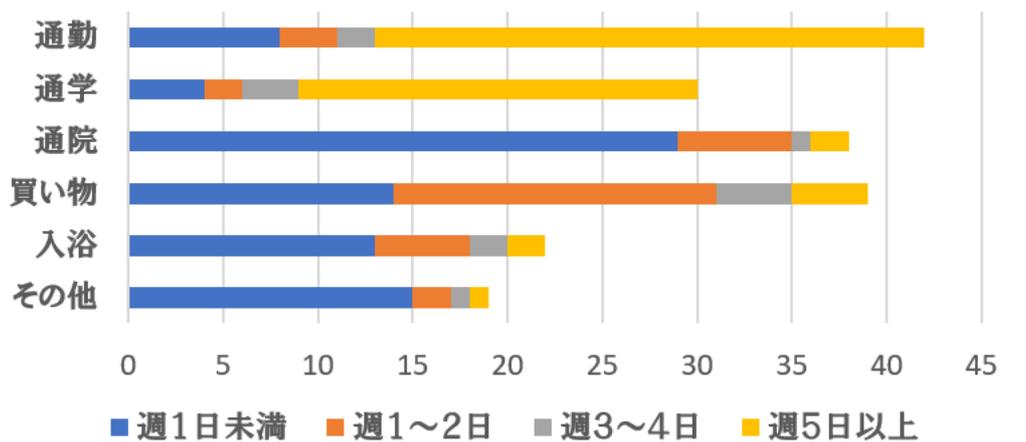


図-2 利用目的別の回答者数および利用頻度

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。

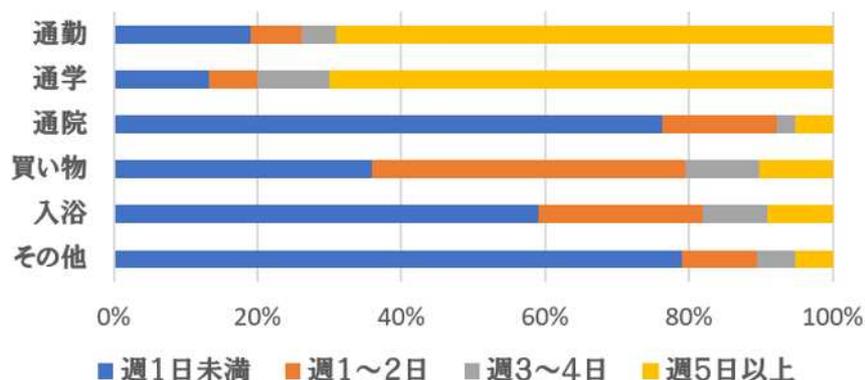


図-3 利用目的ごとの利用頻度の割合

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。

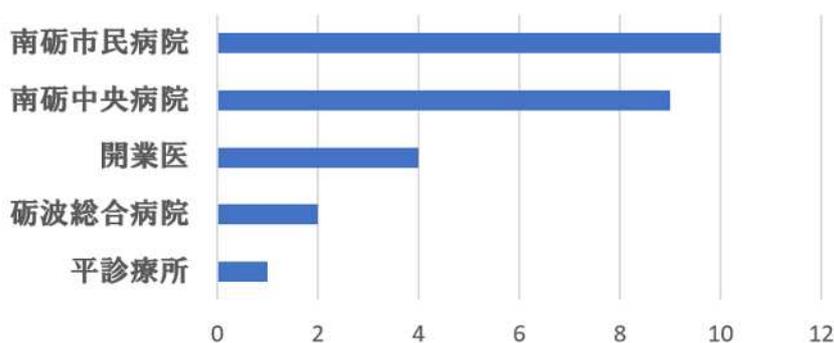


図-4 通院先の医療機関

図-5 は、バス停までの移手段と移動時間を示している。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。

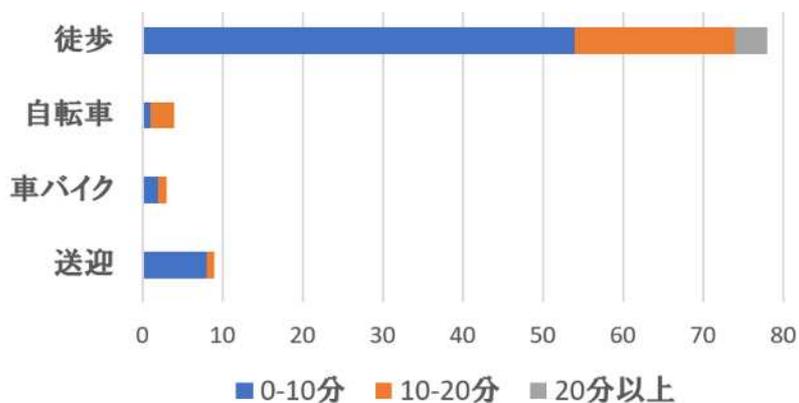


図-5 バス停までの移手段と移動時間

(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、利用者の信頼に応え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。

地域公共交通は、地域の活力や魅力に直結する「公共サービス」であり、行政としては、交通事業者と連携するとともに、市民参画を促し、本市におけるまちづくりとも連携しながら、地域への投資というかたちで支援を行い、持続可能で誰もが利用しやすい地域交通サービスが提供できるよう取り組む。

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）、区内での移動を支える区内交通（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、「城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画」を進めながら、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事が困難であるため、事業者と密接に協議するとともに、「城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画」に記載された新型鉄道車両の導入や運行本数の増加、交通系ICカードの導入、両線の直通化等の利便性向上に向けた取組を積極的に進める。城端線の利便性向上により、沿線各駅が公共交通の結節点の役割を果たし、人が集う「まちづくりの拠点」となることを目指す。

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-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 [㊦]	JR城端線・21便 [㊥]	JR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	JR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 [㊦]	—	JR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	JR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 [㊦]	JR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 [㊦]	—

※[㊥]はJR城端線、[㊦]は市営バス、[㊧]は加越能バス

表-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

※すべて市営バス

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

※[㊦]は市営バス、[㊦]は加越能バス

	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

※すべて市営バス

(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。

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。

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とともに、沿線各駅がまちづくりの拠点となり、人が集まりやすい場所となるよう、環境改善に取り組む。

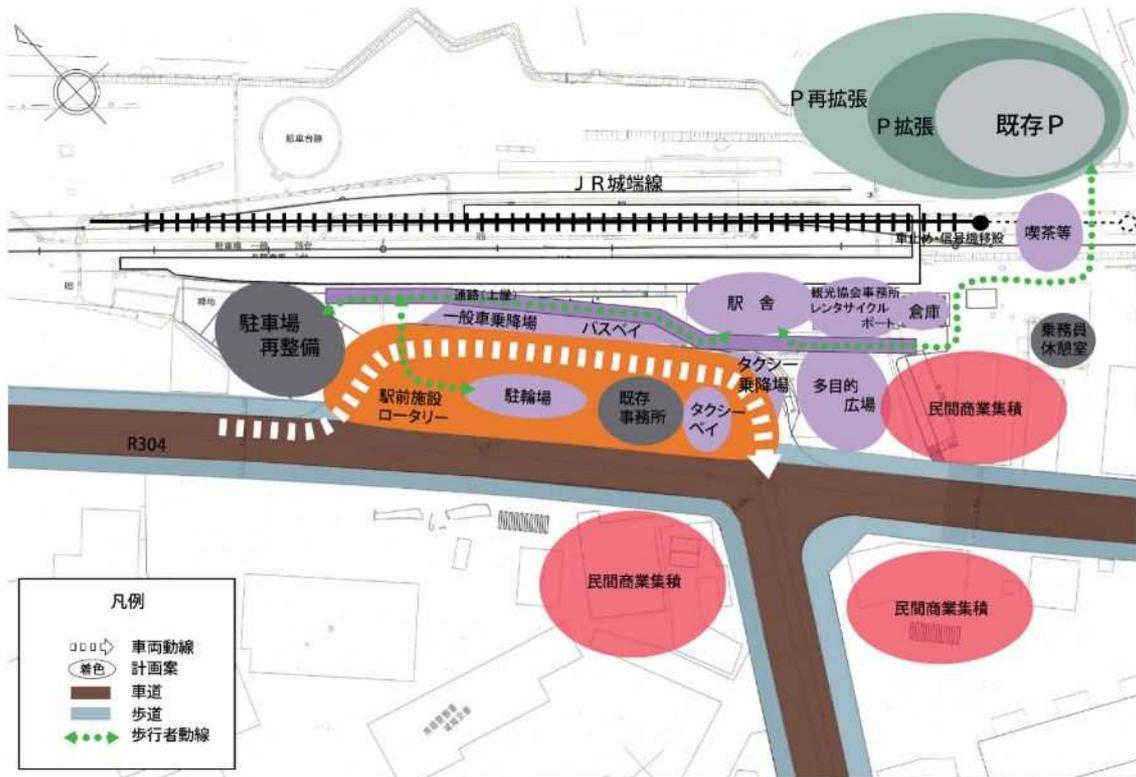


図-6 駅・ターミナルのハブ化（城端駅・概成済）

(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。

外国人観光客向けに複数言語のパンフレットなどが作成されている事例もあり、そのような好事例の連携活用を探る。

(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、ライドシェア、グリーンスローモビリティなども含めて、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。

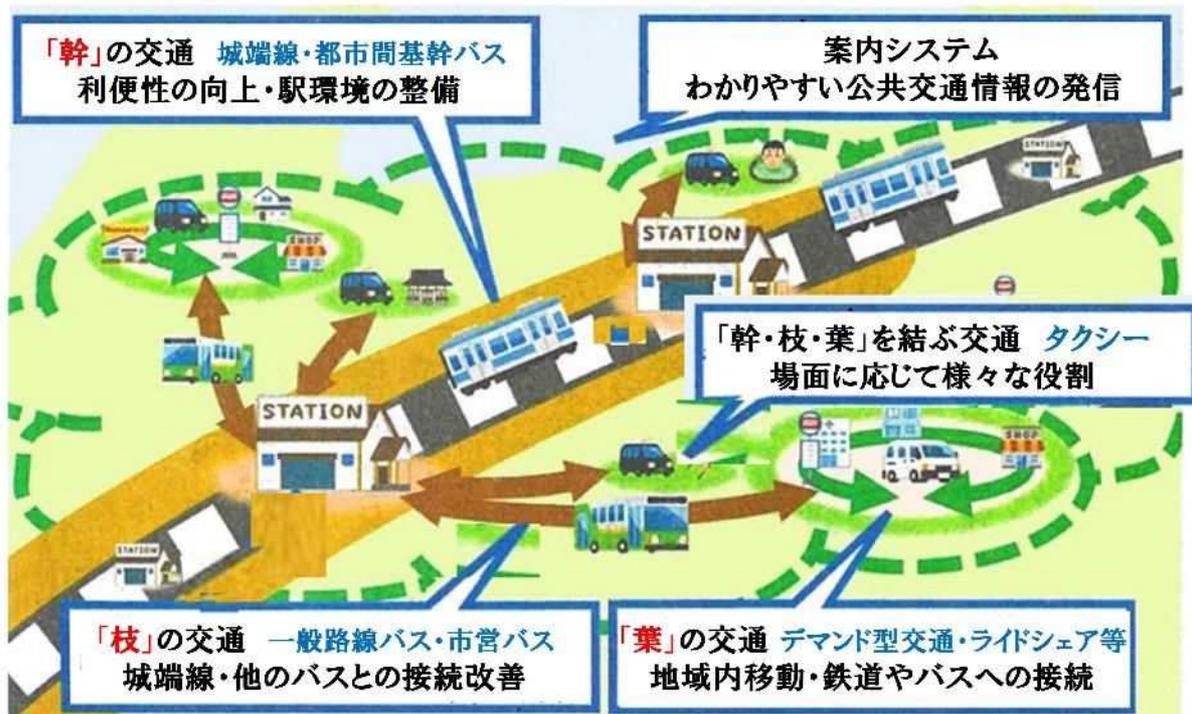
一方、情報提供に関するこれまでの取組を踏まえて、地方都市における公共交通情報提供の先進モデルを目指すとともに、広域観光における拠点化を含めた観光振興に資する路線の一層の充実を図る。

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、「城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画」に基づき、昼間時間帯における30分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・氷見線鉄道事業再構築実施計画」の内容を踏まえ、本市として実施すべき事項を積極的に挙げる。

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・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）

- ・市営バスの路線・ダイヤは、維持・継続を基本としながら、適宜見直しを行う。
- ・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。
- ・ライドシェア、レンタサイクル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。

事業実施年度

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
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。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・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30分間隔の等間隔ダイヤの実現を目指す。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・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。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・「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。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
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。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。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・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。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・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。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・小牧線、加越線は、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。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・市民に各種バスの活性化の取組みに関心を持ってもらい、バスの積極的な利用を促す。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
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。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・路線維持のための地域の活動を促進する。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
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）					
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
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）					
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
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。	着手	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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を「富山my route推進協議会」などと連携して推進する。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・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。	着手・実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
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）					
・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。	作成・実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・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。	作成・実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・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。	作成・実施	実施	実施 中間評価	実施	実施

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
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。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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。	検討	実施	実施	実施	実施 中間評価
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）					
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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。	実施	実施	実施 中間評価	実施	実施
・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。	検討	実施	実施	実施	実施 中間評価
目標4. 広域的な交通と観光における拠点化を進める					
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。	検討	実施	実施 中間評価	実施	実施
・デマンド交通、ライドシェアなどを含めて、市民の移動全体をカバーできるシステムを検討する。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施
・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。	検討	実施	実施	実施 中間評価	実施

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。 ※参考 R4(2022)：99.9万人
- ・ 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。 ※参考 R4(2022)：3.59万人
- ・ 市民一人当たりの公共交通利用回数（市営バスを含む）が、コロナ前の2019年度（28.2回）を上回る30回とする。 ※参考 R4(2022)：3.59万人

*：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）

※運行経費 R4(2022)：支出 145,450千円 利用料収入 14,288千円

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、「城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画」に基づいてできるだけ早い時期に昼間30分間隔とすることを旨とし、当面は最大1時間（現在は城端発1時間27分が最大）とすることを旨とする。
- ・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

デマンド運行、ライドシェア等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