

氷見市地域公共交通計画

令和 5 年 9 月

氷見市

(目次 1/2)

	Page
1. はじめに	1- 1
1-1 計画策定の趣旨	1- 1
1-2 計画期間と対象区域	1- 1
1-3 計画の位置づけ	1- 1
2. 上位・関連計画における地域公共交通の位置付け	2- 1
2-1 上位計画における地域公共交通の位置付け	2- 1
2-2 関連計画などにおける地域公共交通の位置付け	2- 11
3. 氷見市の現況	3- 1
3-1 地勢など	3- 1
3-2 人口	3- 2
3-3 主要施設の立地状況	3- 7
4. 公共交通の利用実態と利用者の意向	4- 1
4-1 調査概要	4- 1
4-2 調査結果	4- 2
4-3 調査結果（自由意見）	4- 16
5. 地域公共交通の現況	5- 1
5-1 公共交通の現状（運行、利用状況等）	5- 1
5-2 関係者ヒアリング	5- 18
5-3 来訪者・来館者へのヒアリング調査	5- 22
6. 地域公共交通の課題	6- 1
6-1 氷見市の公共交通の課題整理	6- 1
6-2 主要課題の設定	6- 5
7. 地域公共交通の目指す将来像、基本理念、基本方針、目標値	7- 1
7-1 目指す将来像	7- 1
7-2 基本方針	7- 1
7-3 目標値	7- 2
7-1 目指す将来像に向けた公共交通の位置づけ・役割	7- 3
7-1 地域公共交通確保維持事業の活用（補助事業の必要性）	7- 5

(目次 2/2)

	Page
8. 目標達成のための施策及び事業	8- 1
8-1 施策体系	8- 1
8-2 各事業の内容	8- 3
8-3 事業の実施スケジュール	8- 26
9. 計画の推進方法	9- 1
9-1 住民・地域等との連携による計画の推進体制	9- 1
9-2 計画の進捗管理	9- 1
9-3 計画実施のための財源確保	9- 2

1. はじめに

1-1 計画策定の趣旨

本市の八代地域、碁石地域、久目地域など山あいの過疎部では、民間バス路線の撤退に伴い、県内でも類を見ない3NPO法人6路線もの交通空白地有償運送NPOバスが運行し、山あいから市街地への交通網を支えています。しかし、山あいの過疎部の地域を母体とするため、運営体制及び沿線住民の高齢化、人口減少が進み、氷見市が推進してきた交通空白地有償運送NPOバスが過渡期を迎えており、今後、生活に必要な移動手段を支えているNPOバス交通網の維持が困難になれば、氷見市の公共交通網の維持が危うくなることになります。

一方、市街地においては、市内唯一の文化施設である氷見市芸術文化館の開館（令和4年10月）、氷見市海浜植物園のリニューアル（令和3年4月）など、市民や来訪者の人流を大きく変化させる可能性のある施設が整備され、地域公共交通の維持確保のためには、これらの大規模集客施設の利用者を取り込んだ運行ルートの見直しが必要です。

また、将来のまちづくりにおける公共交通の在り方として、「氷見市立地適正化計画（2019年3月）」においては、公共交通の利便性の向上を図ることにより、路線・市街地循環バスの利用者を増加させ、現在の公共交通サービスを維持することで、徒歩や公共交通を利活用しながら誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりに取り組むものとしています。

そこで、各種調査や事例調査を行い、氷見市特有の交通網の運行背景を踏まえ、現在の運行形態の維持のみならず新しい交通体系の導入検討も含め、日常生活利用者はもちろん、ひみ番屋街及び鉄道駅等からの観光需要の取り込みを積極的に視野に入れた「氷見市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画期間と対象区域

(1) 計画期間

計画期間：令和5（2023）年10月から令和10（2028）年9月までの5年間

なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位・関連計画の見直し等によって、新たな対応が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを検討します。

(2) 対象区域

氷見市の全域を対象とします。

1-3 計画の位置付け

本計画は、本市の最上位計画である「第9次氷見市総合計画」を上位計画として位置付け、「市が目指す都市像」の実現に向けて、当該計画に定める基本的な考え方等に基づく計画とします。

また、都市計画や施設管理のほか、福祉、教育、環境等の他分野における計画の関連計画として位置付け、他分野における取組との連携を図りながら、相互に補完し合って、本市の目指す都市像の実現に向けた取組を進めます。

特に、氷見市都市計画マスタープランで定める「都市づくりの基本方針」の実現に向けて、地域公共交通ネットワークの構築を進めます。

2. 上位・関連計画における地域公共交通の位置付け

2-1 上位計画における地域公共交通の位置付け

(1) 第9次氷見市総合計画（令和4年3月）

項 目	内 容
計画期間	2022年度（令和4年度）～2031年度（令和13年度）
目指す都市像	人 自然 食 文化で未来を拓く交流都市 ひみ
基本目標と政策	1 住みたいまち ①災害に強い安全・安心なまちづくり ②誰もが元気に過ごせるくらしの充実 ③快適で住みやすい都市環境の整備 1) 適正な土地利用の推進 2) 快適な生活基盤の構築 3) 利便性の高い道路網の整備 4) 地域交通網の確保・・・地域間幹線系統バス、鉄道、NPOバス、フィーダー系統バス ④人と自然が共生する環境づくり ⑤活気にあふれる地域づくり 2 働きたいまち ①食を生かしたまちづくり ②持続可能な農林水産業の振興 ③商工業の活力が持続・発展するまちづくり ④戦略的な観光の振興 1) 戦略的な観光振興・・・わくライナー、ヒミカ 2) 地域資源を生かした魅力ある地域づくり ⑤エネルギーの地産地消や再生可能エネルギーの利用促進 3 育てたいまち 4 市民とともにつくる持続可能なまち
地域公共交通の位置付け	【課題】 ●自家用車への依存や沿線人口の減少等により、乗車人員の維持・確保が困難となっているなか、地域交通を守るための継続した取組が必要 ●J R城端線・氷見線を持続可能な交通体系とするために、沿線4市やJ R西日本及び富山県と連携した調査検証作業や利用啓発事業の実施が必要 ●市内外の交通拠点であるJ R氷見駅周辺において、交通の安全性及び利便性向上が必要 ●N P O法人が運行する交通空白地有償運送バス及び加越能バスが運行するフィーダー系統バスについて、市民の日常生活に必要な移動手段として維持・確保が重要 【主要施策】 ●交通拠点を結ぶ公共交通の活性化及びJ R城端線・氷見線のL R T化等による将来的な直通化や持続可能な交通体系の調査・検討

項 目	内 容
	・公共交通の利用促進 ・持続可能な交通体系の調査 ● J R 氷見駅前施設の適切な維持管理、周囲の交通安全確保や利便性向上に資する施設整備 ・駅前施設の適正な維持管理 ・氷見駅周辺の整備推進 ●生活バス路線の維持・確保のため、将来的な地域交通の在り方についての基礎調査の実施、N P Oバスや路線バスへの支援の継続 ・生活バス路線維持に向けた支援 ・氷見市地域公共交通計画の検討・策定

(2) 第2期氷見市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月 第1次改訂）

項 目	内 容
計画期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）
目指すべき将来	いきいきと住み、働き、子育てできる「ふるさと氷見」の実現
基本戦略と基本目標	I 住みたい街 ～いのちと暮らしを守る～ ①若者・女性のふるさと氷見での定着と還流（Uターン） ②「里山、里海での生活が同時になうまち氷見」への移住・定住（I J ターン）と多様な交流の実現 ③安全で安心して暮らせる基盤の充実 ④持続可能な地域社会の体制・仕組みの確立 - i 小規模多機能自治の基盤整備と地域内分権の推進 - ii 多様性を認め合える社会づくり - iii 交通弱者の移動手段の確保 - iv S o c i e t y 5 . 0 の実現に向けた技術の活用 ⑤いきいきと暮らし続けるための健康的自立 II 働きたい街 ～働く場所の創出で元気な氷見市へ～ ①氷見市内での経済活動の規模拡大 ②氷見ならではの魅力・強みを生かした観光振興 - i 地域資源を生かした滞在型観光の推進 - ii インバウンドの誘致 ③氷見の海・里・山の幸の魅力や、特性を活かした産業振興 ④産業人材の育成・確保 ⑤企業誘致の推進 III 育てたい街 ～ストップ・ザ・少子化～

地域公共交通の 位置付け	【施策】 1) 交通弱者の移動手段の確保 生活路線バスや NPO バスの支援及び多様な交通手段の導入を図り、日常生活に必要な移動手段を確保する。 (具体的な取組) ・ 地域交通の確保 ・ 多様な移動手段の導入 2) 地域資源を生かした滞在型観光の推進 氷見ならではの魅力ある地域資源を活用し、環境客の滞在時間を延ばすことで、観光消費額の向上を目指す。 (具体的な取組) ・ 新交通システムの導入
-----------------	---

(3) 氷見市都市計画マスタープラン（2019 年(令和元年) 3 月)

項 目	内 容
計画期間	2019 年度（令和元年度）～2038 年度（令和 20 年度）
現状と課題	【現状】 ・ 今後高齢化が進行し自家用車の運転が困難になり、公共交通に頼らざるを得ない人が増えると予測されるとともに、運転手の高齢化による人員不足も懸念される。 ・ (意向調査) 住みにくいとした理由では、「働く場」「買い物の利便性」に次いで「公共交通」が 3 位である。 ・ (意向調査) 土地利用の方針 《 中心市街地以外の住宅地対策 》 「公共交通などによる移動手段の確保」が最も多い。 《 商業地の対策 》 「バス運行便数等による公共交通の利便性向上」も多い。 ・ (意向調査) 公共交通のあり方 「現状程度の負担で同程度の公共交通サービスを維持すべき」(53%)、「今まで以上の負担となっても公共交通の利便性を向上すべき」(22%)、「財政が厳しいのであれば公共交通サービスの低下は仕方がない」(14%) 【課題】 ・ 超高齢社会に対応した都市施設の充実や移動手段の確保 ・ 商業施設への移動手段の確保 ・ 観光地の連携強化、回遊性の向上 ・ 公共交通の利用環境および利便性向上 ・ 公共交通などの利用促進
テーマ	里海・里山とまちなかが連携した、魅力と活力ある交流都市ひみ
基本方針	1 都市全体を支える『まちなか拠点』と生活を支える『生活拠点』を形成する 2 人・物・活動を結ぶ多様なネットワークを形成する

項 目	内 容
	3 既存ストックをかしこく使い、豊かで安全・安心なまちを形成する
地域公共交通の位置付け	【将来都市構造】 ・さらに進行する人口減少や少子高齢化に対し、都市全体の活力を維持する。 ・各地域でいきいきと豊かに暮らせるよう、現状の都市構造を活かす。 ・まちなか拠点のさらなる充実、流域に広がる集落（生活拠点）を多様な交通ネットワークで結ぶ。 【拠点の整備方針】 ・まちなか拠点：まちなか形成軸の主要地点において観光やまちの情報などの提供、まちなかの交通手段への乗り換えを行う拠点を配置する。新たなまちなか交通システムの構築により回遊性の向上を図る。 ・生活拠点：まちなか拠点と生活拠点および生活拠点間を結ぶ公共交通などの移動サービスを、地域住民や交通事業者、行政の連携・協働により確保する。 ・交流・交通拠点：JR 氷見駅及び周辺では、モビリティステーションの整備などの交通結節点機能の充実を図る。また、ひみ番屋街では、まちなかの回遊拠点として、乗り換えなどの交通結節点機能の整備・充実や観光案内・情報発信の機能充実を図る。 【都市施設等の整備方針（公共交通ネットワーク）】 ・鉄道や路線バス、タクシー、NPO バスなどの多様な交通機関について、地域・交通事業者・行政が連携・協働と役割分担のもと、様々な交通システムを組み合わせた、氷見市独自の交通ネットワークを構築する。また、交通結節点の充実を図る。 ⇒流域に広がる集落と市街地を結ぶ支線交通ネットワーク、市街地の利便性を高める循環系交通ネットワークの確立 ⇒公共交通困難地域と市街地を結ぶ交通機能の充実 ⇒既存施設の多機能・複合化の検討と合わせ、各種交通機関の乗り換えや交流の核となる交通結節点の充実 ⇒市民が自ら公共交通を“使って支える”意識の啓発や地域ごとの利用促進 ⇒多様な交通機関の維持・活性化に向けた交通まちづくりの推進

(4) 氷見市立地適正化計画（2019(令和元年) 3月)

項 目	内 容
計画期間	2019 年度（令和元年度）～2038 年度（令和 20 年度）
都市構造上の課題	【利用者減少による公共交通への行政負担の増加】 ・路線バスや市街地循環バスの利用者の減少により、利便性やサービスレベルの低下等が進行し、自家用車を利用できない学生や高齢者、障がい者等が暮らしにくくなる。 ・人口減少に伴い市の歳入が減少する一方で、路線存続を目的としたバス事業者への行政負担が増加し、持続可能な都市経営が困難とな

項 目	内 容
	る可能性がある。 ⇒バス利用者を増加させ事業者の経営を安定させるとともに、行政負担を軽減することで持続可能な都市経営を図ることが必要
まちづくりの方針 (ターゲット)	【利便性向上による路線・市街地循環バス利用者の増加】 ・バスの運行形態の見直し、IC カード導入・バスロケーションシステムの整備等による公共交通の利便性を図る。 ・路線・市街地循環バスの利用者を増加させ、現在の公共交通サービスを維持することで、徒歩や公共交通を利活用しながら誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりに取り組む。
地域公共交通の位置付け	公共交通事業者と連携し、公共交通に関する施策を実施することにより、路線・市街地循環バス利用者の利便性を向上させ、公共交通利用者の確保を図る。 ①路線・市街地循環バスの運行形態見直しによる商業施設や観光施設等へのアクセス性向上 ⇒通勤・通学をはじめとする利用者ニーズ、沿線まちづくりの動向に合わせ、必要なバス路線や異なる交通間の乗り継ぎダイヤを見直し、アクセス性を向上 ②BTS（バス乗換自転車駐輪場）の設置 ⇒バス乗換自転車駐輪場の設置により、サイクル&ライドによる利用促進 ③公共交通利便性の向上 ⇒IC カード導入により、乗降時間の短縮等の利便性を向上 ⇒バス情報のオープンデータ化、検索サイトでの県内のバス情報の閲覧 ⇒バスロケーションシステムの整備、ウェブ上でバスの位置情報の閲覧、主要な待合所でのモニターによる位置情報の確認 ④JR 城端線・氷見線の直通化等による北陸新幹線との接続性向上 ⇒JR 城端線・氷見線の直通化等による北陸新幹線との接続性向上により、広域交通としての利便性を強化

(5) 氷見まちなかランドデザイン（平成 30 年 3 月）

項 目	内 容
設定の背景	市民病院や市役所の移転、市民会館の休館、空き家空き店舗の増加などで中心市街地が空洞化し、活力が低下する一方、能越自動車道の氷見インターチェンジの開通や、ひみ番屋街の整備などにより、この 10 年間に都市構造が大きく変化している。 まちなか市街地の旧市民病院跡地・旧市役所跡地・市民会館敷地・旧朝日丘小学校跡地に、文化施設・災害時の避難場所となる広場や駐車場・生活利便施設など、活力を創造する都市機能の整備を具体的に検討し、将来の発展につなげる必要がある。
まちづくりの目標	・市の発展を牽引するにぎわいのまちづくり

項 目	内 容
	・多世代において魅力があるまちなか居住環境の形成 ・市内外の交流と活力創造の核となるまちの顔づくり
まちづくりの視点	「氷見の人々の暮らしを豊かにし、氷見を訪れる人々を温かく迎え、それぞれの活動がまちなかで重なり合う」まちづくり
まちづくりの方針	1) まちなか形成軸の方針 ひみ番屋街周辺から氷見駅周辺を結ぶ商店街通りと、ひみ番屋街周辺から市役所周辺を結ぶシンボルロード沿いのL字型の軸を設定し、要所に、観光やまちなか交通の情報等を提供する「まちなか情報ステーション」やまちなか交通への乗り換えを快適にする「モビリティステーション」を配置する。 2) ゾーン別まちづくりの方針 地域特性とまちなか資源の分布を踏まえて、まちなか市街地を5つのゾーンに区分し、市街地は市民の居住ゾーンであることを基本としつつも、新たな機能や魅力を付加するため、ゾーン別のまちづくりを進める。 3) まちなか交通システムと回遊動線の形成方針 使いやすいまちなか交通や歩きやすい市街地環境とするために、まちなか交通システムと回遊動線の形成に取り組む。 ① まちなか交通システムの方針 ・モビリティステーションの配置 ⇒国道160号、国道415号、JR氷見線からの広域アクセスに対応して、まちなかを巡る交通システムとリンクする「モビリティステーション」を配置。まちなかの回遊性や来街者の移動の快適性を向上 ⇒モビリティステーションは、公共駐車場、電動アシスト付レンタルサイクル、電動小型モビルのポート、まちなか周回バスのステーション等を配置 ・新たなまちなか交通システムの構築 ⇒市民の日常生活の足となり、観光客の楽しい回遊を生みだす、新たなまちなか交通システムの構築に取り組む。 ⇒新たなまちなか交通システムの具体的な手段とルートは、今後の検討課題 ⇒自動運転化の進展を踏まえ、将来的には、氷見駅とひみ番屋街及び氷見市民病院方面を結ぶシステム（自動運転小型モビリティ等）を社会実験等で取り入れながら実施 ② まちなか回遊動線の方針 ・歩きやすい環境づくり ⇒歩行者サインやベンチなどの休憩施設等による歩きやすい環境づくり、歩いて楽しい沿道の景観づくり、気軽に利用できるまちなか交通システムとの連携などにより、まちなかの回遊性と快適性を向上

項 目	内 容
	・地域資源を結ぶ散策路づくり ⇒「水辺の緑や潤いを楽しむ」、「海岸線の自然や眺めを楽しむ」、「まちなかの歴史・文化を楽しむ」、「まんがのまちを楽しむ」、「漁業等の生業風景を楽しむ」など、魅力ある散策路を整備 ⇒朝日山周辺の自然や旧街道の寺院等を活かして、自然・歴史探求や健康づくりなどに資する散策路を整備
公共空地の活用 (氷見市芸術文化館)	①旧市民病院跡地の活用（仮称：ひみ文化交流プラザ） （現：氷見市芸術文化館） ・駐車場機能：駐車場、モビリティステーション、駐輪場、レンタサイクル ⇒歩道側スペースに、公共交通のバス停留所や NPO バス利用者が安全に乗り降りできるスペースを整備 ⇒中高生等の自転車利用者のための駐輪場や観光客を対象にレンタサイクルステーションを整備 ⇒将来の新交通に対応したモビリティステーションを整備

(6) 城端線・氷見線沿線地域公共交通計画（令和4年6月）

項 目	内 容
計画期間	2022 年度(令和4年度)～2026 年度(令和8年度)
現状（意向調査）	・JR 氷見線に関する印象 ⇒城端線と比べ、氷見線に関する満足度は総じて低い。 ⇒特に満足度が低い項目は、「運行本数」や「終発の時間」のような運行に関する項目や、「駅の自動車駐車場」や「駅施設の快適さ」等、駅自体の施設整備に関する項目、「鉄道・バス等の乗継ぎ」等
課題	【地域公共交通網の共通】 ①沿線人口の減少に伴う公共交通需要減少の懸念 ②新型コロナウイルス収束後の需要回復の懸念 ③高齢者等の移動手段の確保 ④公共交通相互の乗継ぎの改善 【城端線・氷見線】 ①城端線・氷見線間のアクセス改善 ②北陸新幹線との乗継ぎの改善 ③持続可能な交通体系の確保 【バス交通等】 ①バスダイヤと利用者ニーズの不一致 ②バスネットワークの活性化 ③観光目線での公共交通網の整備・サービスの提供 【交通施設、駅周辺】 ①駅舎のバリアフリー化など利用環境の改善 ②駅周辺の駐車場ニーズに対する対策

項 目	内 容
	③運行状況、乗換え案内等の情報提供の充実 ④観光客の利用を考慮した駅施設等の環境整備 ⑤ターミナル周辺の利便性向上 【利用者増加】 ①公共交通利用習慣の低下 ②通勤・通学など日常利用者にとっての利便性向上 ③観光需要と公共交通需要の喚起 ④利用者マナー向上、駅美化、沿線の景観づくりなど、愛着の醸成
基本理念	地域に利用され続ける交通ネットワークの形成
基本方針（目標）	1 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 ⇒（地域の暮らしを支え利便性の高い公共交通網の形成） 2 沿線地域の発展に繋がる交通ネットワークの形成 ⇒（広域交流を促進し地域の発展につながる公共交通網の形成） 3 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 ⇒（まちづくりと連動した持続可能な公共交通網の形成）
目標達成のための 取り組み	（城端線・氷見線に関する施策） 事業1 運行本数増便の検討 事業2 L R T 化など持続可能な交通体系の検討 事業3 直通化に向けた検討 事業4 決済方法の電子化や予約・決済・割引システムの検討 事業5 利用向上につながる車両の検討 （鉄軌道に関する施策） 事業6 あいの風とやま鉄道、万葉線との接続性の向上 事業7 北陸新幹線との接続性の向上 事業8 観光列車等とのタイアップ （バス等に関する施策） 事業9 利用者ニーズや沿線のまちづくりに合わせたバス等運行方法の改善 事業10 広域バスネットワークと他の交通モードとの連携強化 事業11 観光路線バスの維持・拡充 事業12 決済方法の電子化や予約・決済・割引システムの検討 事業13 利用向上につながる車両の検討 （交流拡大に関する施策） 事業14 主要ターミナルの機能強化・魅力向上 事業15 観光周遊ルートの作成 事業16 沿線でのイベントとの連携 事業17 観光用フリーWi-Fiスポットの設置 （モビリティマネジメントに関する施策） 事業18 モビリティマネジメントの推進 事業19 安心・安全性のPR 事業20 公共交通案内の作成、PR（紙媒体、ホームページ等） （まちづくりとの連携・マイレール意識醸成に関する施策）

項 目	内 容
	事業 21 公共交通利用者へのインセンティブ 事業 22 まちづくりとの連携 事業 23 公共交通への愛着の醸成 事業 24 利用者マナーの向上 事業 25 花のある景観づくり
計画の数値目標	[1] 城端線・氷見線の1日あたり乗車人数 [2] 地域路線バスの年間輸送人員 [3] 城端線・氷見線の定期外利用者数割合 [4] 公共交通利用圏域内の人口カバー率 [5] 城端線・氷見線とその他鉄道やバスとの乗継ぎ満足度 [6] 過去1年間に利用した交通手段における城端線・氷見線利用割合 [7] 城端線・氷見線沿線の観光施設入込数 [8] 高齢者の運転免許自主返納者数

(7) 富山県地域交通ビジョン（平成28年3月）

項 目	内 容
基本理念	利用目的に応じた利便性の高い地域交通ネットワークを形成すること
基本目標	①利便性向上による県民等の地域交通の利用促進 地域交通サービスの利便性向上により、県民の生活の質を確保し、県民等の地域交通の利用を促進する。 ②国内外の来訪者の円滑な移動の実現 北陸新幹線の開業を契機とする国内外の来訪者の増加に対応し、円滑な移動の実現により、地域交通の活性化を図る。 ③持続可能で多様な地域交通サービスの実現 少子高齢化・人口減少社会のなかで、今後も一定の利用水準を維持するとともに、効率性や採算性等も考慮した持続可能で多様な地域交通サービスの実現を図る。
取組み内容	【域内交通】 ①市町村におけるまちづくり計画と連携した地域交通ネットワークの計画の策定とその推進 ②地域の実情に応じた多様な地域交通サービスの展開 ③公共交通不便地域の利便性の確保 【域間交通】 ①公共交通機関相互の接続利便性の向上等 ②利便性を考慮した等時隔ダイヤの実現 ③拠点駅など交通結節点の機能強化 ④複数の市町村等の連携による地域交通の利便性向上 【広域交通】

項 目	内 容
	①北陸新幹線の県内駅、富山きときと空港との交通ネットワークの充実 ②広域周遊観光ルートの実施 ③地域観光資源と連携した多様な観光列車の運行 ④交通情報等の提供 【交通環境の整備】 ①全国相互利用可能な交通 I C カードの導入促進 ②駅舎・バス停等の利便性の向上 ③多様なニーズに対応した付加価値の高い地域交通サービスの提供 ④安全・安心な地域交通の基盤づくり 【関係者の連携による取組みの推進】 ①「鉄軌道王国とやま」の情報発信 ②県民の地域交通の利用促進に向けた啓発活動 ③バス運転手の確保など人材育成と交通従事者のおもてなし力の向上

2-2 関連計画などにおける地域公共交通の位置付け

(1) 城端線・氷見線 LRT 化検討会

項 目	内 容
目的	安全で持続可能な公共交通の実現を通じ、富山県西部地域、ひいては富山県全体の発展を目指し、城端線・氷見線を将来にわたり地域住民の通勤・通学などの日常生活路線として維持していくために、城端線・氷見線の LRT 化など新しい交通体系について、様々な観点から、実現方法及びその可能性も含めて検討することを目的とする。
協議事項	(1)沿線市の将来的なまちづくりとの整合に関する事項 (2)利用者の利便性向上、観光振興による活性化に関する事項 (3)鉄道施設・設備の整備や維持運営の費用に係る課題に関する事項 (4)その他必要な事項
組織	・富山県交通政策局長（座長） ・高岡市副市長 ・氷見市副市長 ・砺波市副市長 ・南砺市副市長 ・西日本旅客鉄道株式会社金沢支社副支社長
取組み状況	【第 1 回城端線・氷見線 L R T 化検討会 R2.6.8】 （議事） ①城端線・氷見線 L R T 化検討会の設置について ②城端線・氷見線の未来に向けた検討の提案について ③ J R 西日本提案に対する各市の意見 ④今後の検討の進め方について 【第 2 回城端線・氷見線 L R T 化検討会 R3.3.25】 （議事） ①需要予測調査結果について ②まちづくりの検討状況について ③今後の検討の進め方について ④意見交換 【第 3 回城端線・氷見線 L R T 化検討会 R3.11.16】 （議事） ①需要予測調査について ②意見交換 ③その他 【第 4 回城端線・氷見線 L R T 化検討会 R4.5.27】 （議事） ①LRT（電化以外の交通モードの検討調査について ②城端線・氷見線 L R T 化事業費調査の実施状況について ③その他

項 目	内 容
需要予測調査	【目的】 将来の需要（利用者数）の需要予測 【予測対象】 ①既存需要 ②転換需要（自動車・バスからの転換分） ③外出頻度増加需要（LRT 化にともなう外出頻度増加分） 【予測結果】 ・城端線・氷見線の 2019 年の 1 日あたり利用者数は 12,900 人 ・鉄道のまま現在の運行間隔（ピーク時 30 分間隔、オフピーク時 60 分間隔）で運行した場合、2040 年には人口減少により 9,100 人となり 29%減少（2019 年比） ・現在と概ね同じ運行間隔（ピーク時 30 分間隔、オフピーク時 60 分間隔）で運行した場合、LRT 化のみ実施した場合は 9,700 人となり 25%減少、LRT 化しさらに直通化した場合は 10,900 人となり 16%減少 ・富山ライトレールと同じ運行間隔（ピーク時 10 分間隔、オフピーク時 15 分間隔）で運行した場合、LRT 化のみ実施した場合 17,400 人となり 35%増加、LRT 化しさらに直通化した場合 18,800 人となり 46%増加
需要予測調査 （一定の条件のもと 新駅を設置した場合）	【一定の条件】 城端線と氷見線にそれぞれ① 1 駅ずつ、② 2 駅ずつ、③ 3 駅ずつ新駅を設置した場合の 3 パターンについて、2040 年時の需要を試算 【予測結果】 ・LRT 化・直通化・高頻度運行（約 46%の利用増）に加え、仮に一定の条件のもと城端線・氷見線にそれぞれ新駅を設置した場合の効果 ① 1 駅ずつ新駅設置：計 307 人の利用増（2.1%の利用増） ② 2 駅ずつ新駅設置：計 524 人の利用増（3.8%の利用増） ③ 3 駅ずつ新駅設置：計 548 人の利用増（4.0%の利用増） ※4 駅ずつ以上新駅を設置した場合は、利用増の効果よりも、速達性の低下による利用減の効果が大きくなる。
城端線・氷見線の 利用・活性化につ ながる取組み	①駅及び駅周辺における公共交通の利用環境の整備 ・氷見駅周辺の駐車場拡充と駅前ロータリーの整備によるパークアンドライドの推進及び駅へのアクセス道路の整備による利便性の向上 ・島尾駅に新たなトイレを整備し、サイクリストなどの観光客の利用環境を向上 ②公共交通ネットワークの整備、充実 ・まちなか回遊促進モビリティ「ヒミカ」を整備し、観光客の 2 次交通の選択肢を充実

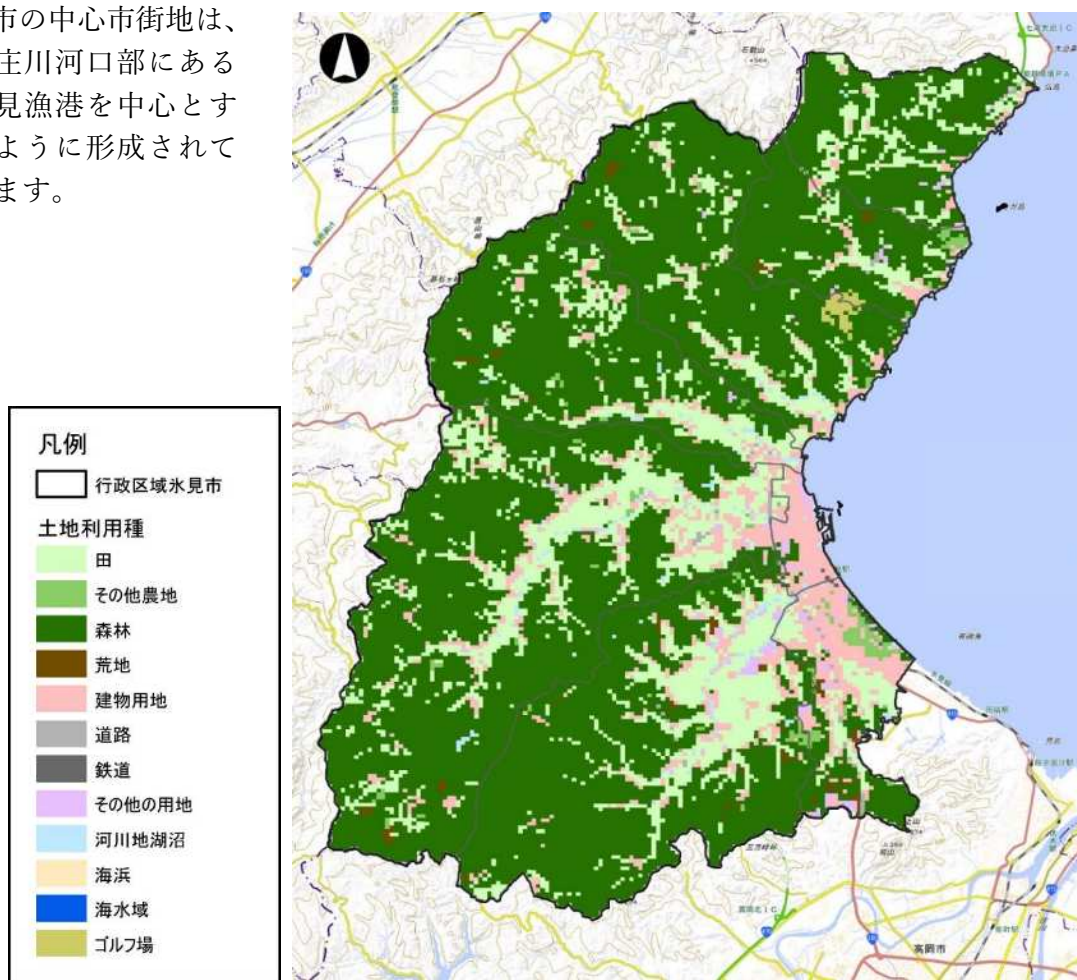
(2) 富山県地域交通戦略会議

項 目	内 容
目的	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。以下「法」という。) 第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画の策定及び実施等に関する協議を行うために設置
事業	(1)計画の策定及び変更に関する協議に関すること (2)計画の実施に関する協議に関すること (3)計画に位置付けられた事業の実施に関すること (4)生活交通の確保・維持・改善に関する協議に関すること (5)前各号に掲げるもののほか、会議の目的を達成するために必要なこと
会議の委員	・ 富山県 ・ 国土交通省北陸信越運輸局 ・ 市町村 ・ 公共交通事業者等 ・ 道路管理者 ・ 公安委員会 ・ 学識経験者 ・ 目的の達成のために必要な者
その他	・ 本会議での主要な協議項目について、専門的な調査及び検討を行い、議論を深掘りするため、4 つの部会を設置 ①サービス連携高度化部会 ②鉄軌道サービス部会 ③地域モビリティ部会 ④交通ワンチーム部会

3. 氷見市の現況

3-1 地勢など

- ・本市は、富山県の北西部、能登半島の基部に位置し、面積は 230.54km² であり、東は富山湾（有磯海）に面し、南・西・北の三方は山並みが走っています。
- ・これらの山並みを水源に、市内を下田川、宇波川、阿尾川、余川川、上庄川、仏生寺川、泉川などの河川が富山湾に向けて流れ、流域沿いを中心に集落が点在しています。
- ・本市の中心市街地は、上庄川河口部にある氷見漁港を中心とするように形成されています。



<市域の主な山と河川>

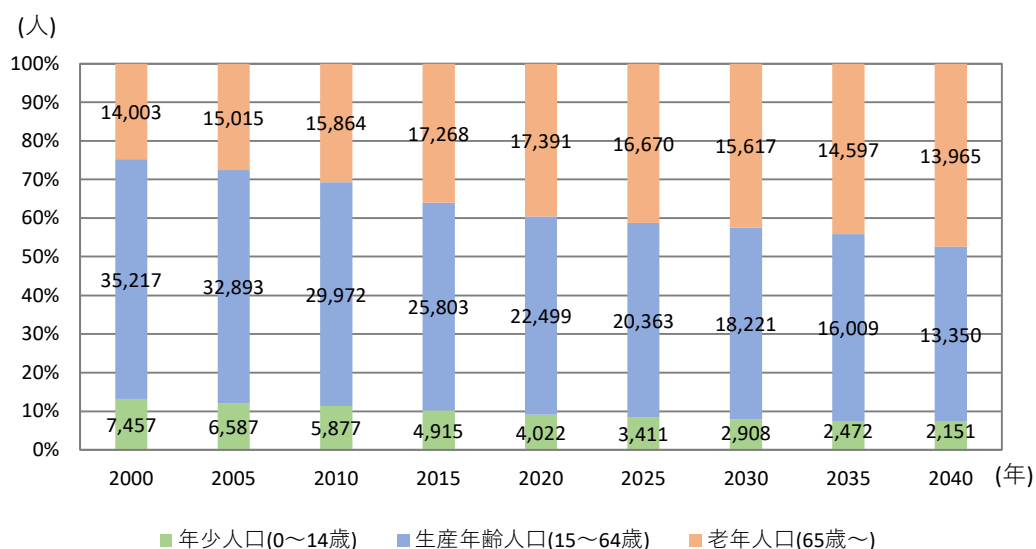
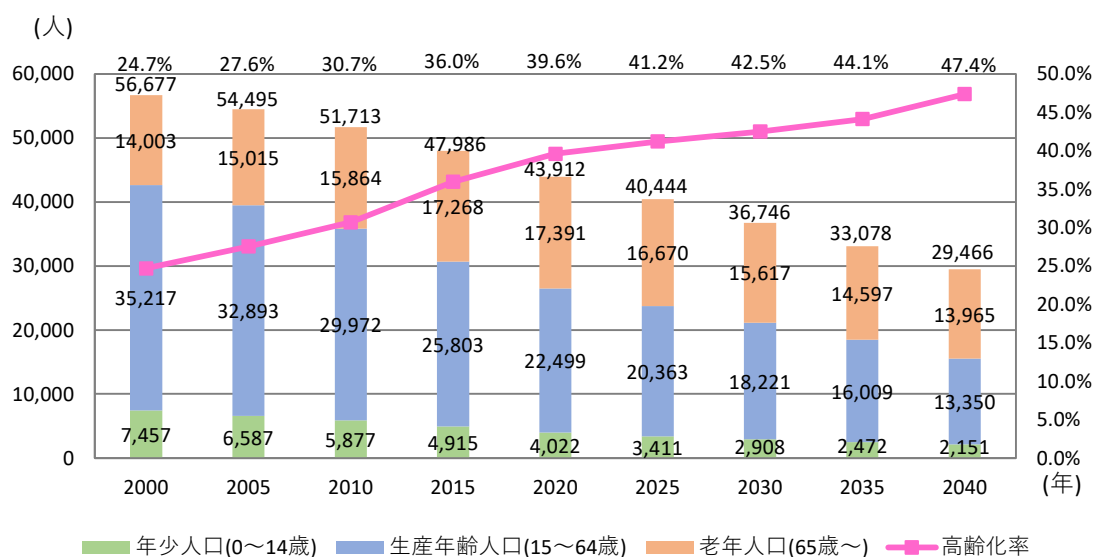


図 3-1 氷見市の位置、土地利用

3-2 人口

(1) 氷見市全域の人口

- ・氷見市全域が「過疎地域」に指定されており、総人口は年々減少傾向にあります。2020年の人口は43,912人で、2000年と比較すると12,765人（約23%）の減少となっています。
- ・人口の減少は将来も続くと予想されており、2040年には14,446人（約33%）の減少が予測されています。
- ・総人口が減少傾向にある一方で、65歳以上の高齢者の人口は増加傾向にありましたが、将来においては高齢者もまた減少すると予測されています。
- ・高齢化率は、2000年：24.7%⇒2020年：39.6%と高齢化が進んでおり、高齢者の人口が減少傾向となる2040年においても高齢化率：47.4%と総人口の約半数が高齢者になると予測されています。



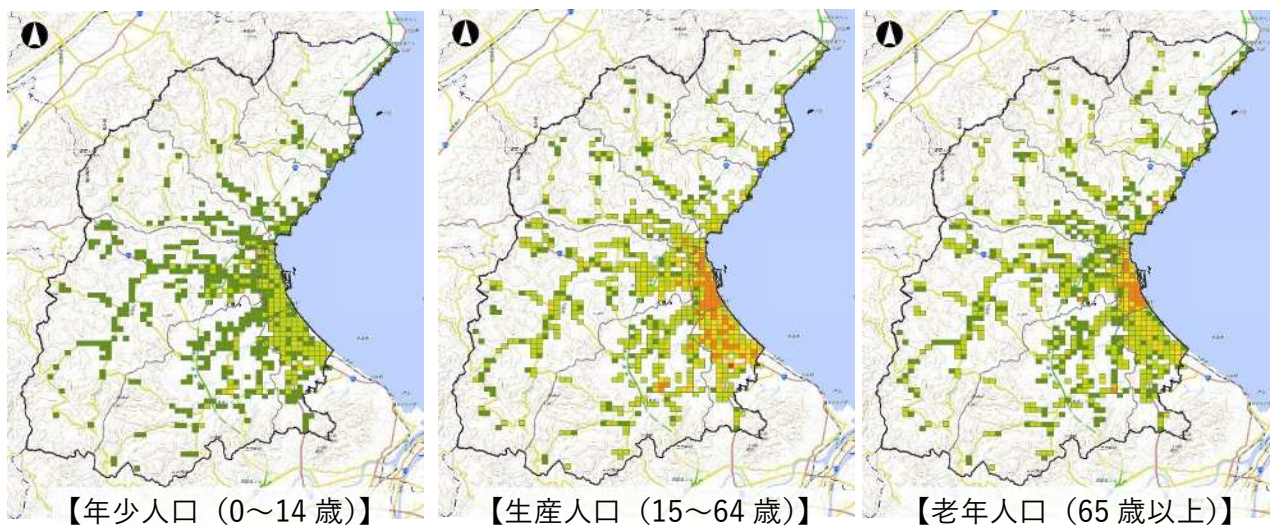
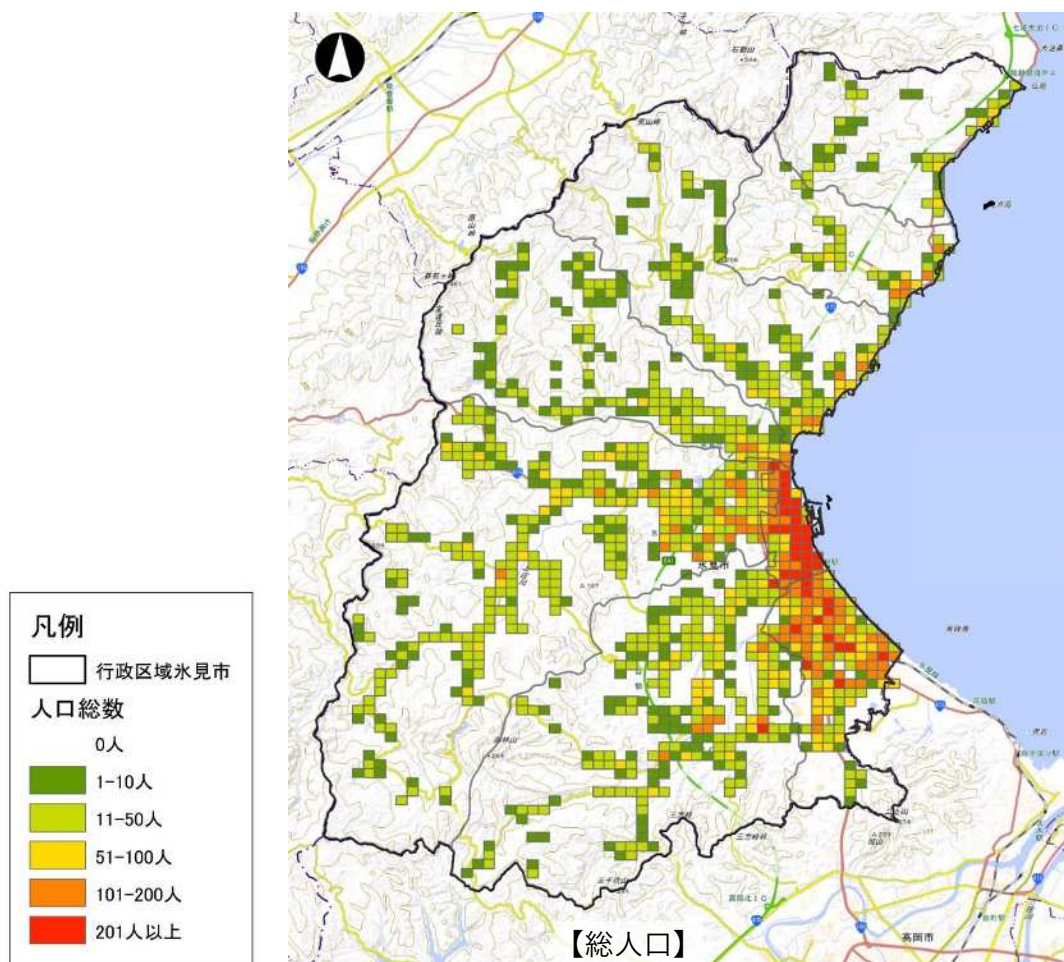
出典：国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所推計（準拠）
 ※国勢調査部分（～2020年）までは数値に区分不詳分は含まず。

図 3-2 総人口・年齢3区分人口の推移（上段）と人口比の推移（下段）

(2) 地区別の人口

(現況：2015 年)

- ・人口の多くは、中心市街地の東地区・朝日丘地区や近郊の窪地区に集中しています。
また、市内を流れる大小の河川沿いに広く分布しています。
- ・年齢 3 区分では、年少人口は中心市街地に多く分布していますが、生産人口・老年人口については中心市街地以外の山間にも分布しています。

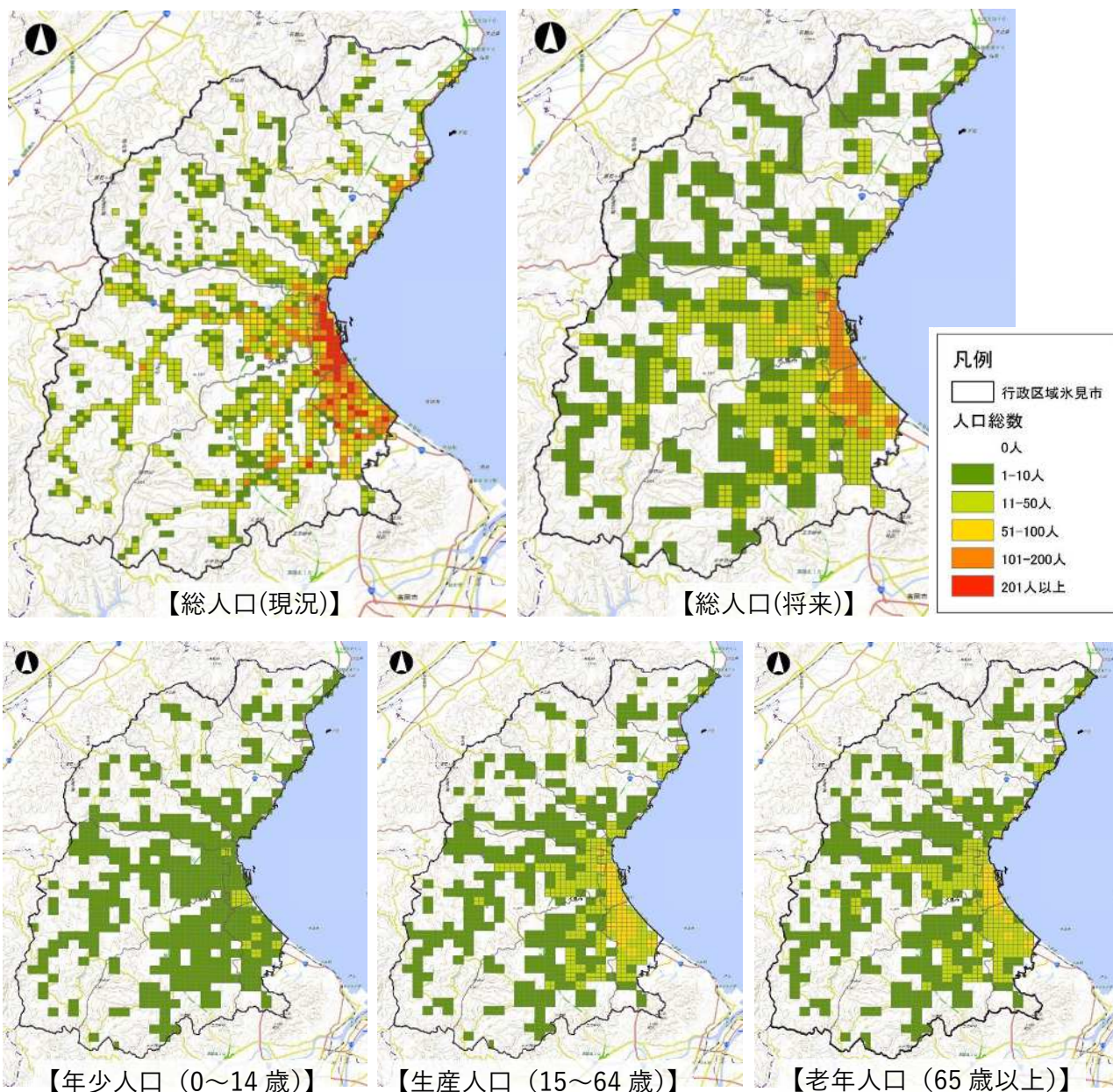


※国勢調査 2015 年 (250mメッシュ) データを図化

図 3-3 国勢調査 2015 年 (250mメッシュ) の人口分布

(将来：2035 年)

- ・将来においても、人口の多くは中心市街地やその周辺に集中していますが、それ以外の地区との人口数の差が弱まっています。
- ・中心市街地の人口減少に比べ、中心市街地近郊の窪地区の人口減少は少ない状況です。
- ・年齢3区分では、中心市街地に多く分布していた年少人口も人口集中は弱まり、生産人口・老年人口と同様に、市内に広く分布しています。



※国立社会保障・人口問題研究所 将来人口推計 2035 年 (500mメッシュ) データを図化

図 3-4 将来人口 2035 年 (250mメッシュ) の人口分布

注) 将来推計人口 (500mメッシュ) を国勢調査の人口 (250mメッシュ) に補完しているため、将来推計人口の分布に広がって表現されます。

(3) 氷見市における交通空白地域・不便地域

鉄道駅やバス停が一定の距離の範囲内にない地域のことを指す「交通空白地域」や「交通不便地域」は、公共交通の便利さや利用可能性の指標として広く使われており、本市においても、氷見市立地適正化計画（2019年3月）で「公共交通の利用圏域」の基準が示されていることから、本計画においては、この基準と同じにします。

【交通空白地域】

- ・氷見市立地適正化計画（2019年3月）における「公共交通利用圏域」以外の地域
- ・JR 鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 500m の範囲に含まれない地域

【交通不便地域】

- ・【交通空白地域】の内、特に居住者が多い地域を設定。「居住者の多い地域」として、「用途地域」とその周辺（窪地域の一部及び大浦地区など）を選定

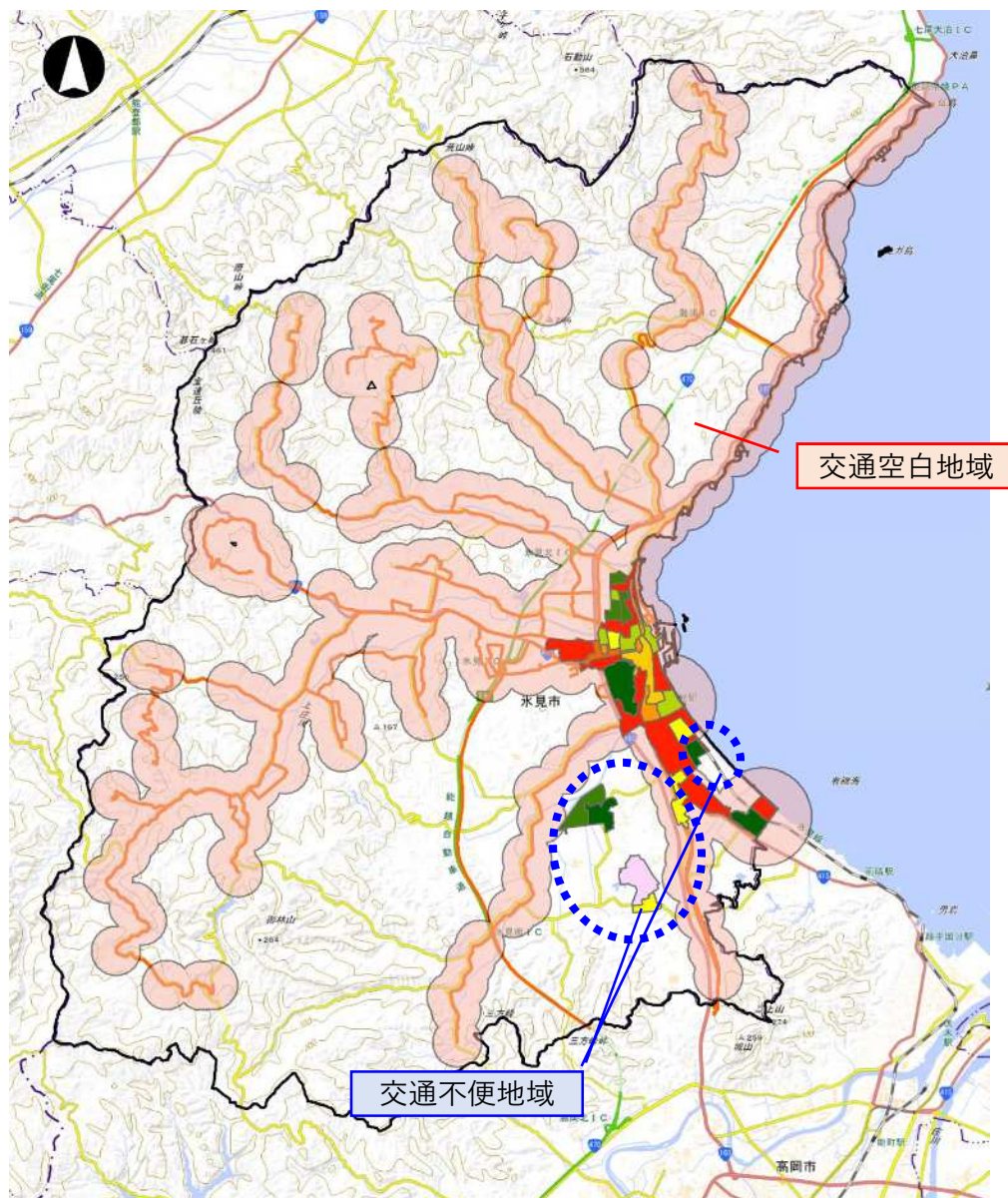


図 3-5 交通空白地域と交通不便地域

(公共交通の利用圏内の人口)

- ・圏域内の人口は、現況：86%、将来：82%と想定されます。
- ・将来の人口は、圏域内の人口の全体比は減りますが、圏域外の人口の全体比は増えると想定され、特に圏域外の65歳以上の人口は、将来は増加傾向（17ポイント増）となっています。

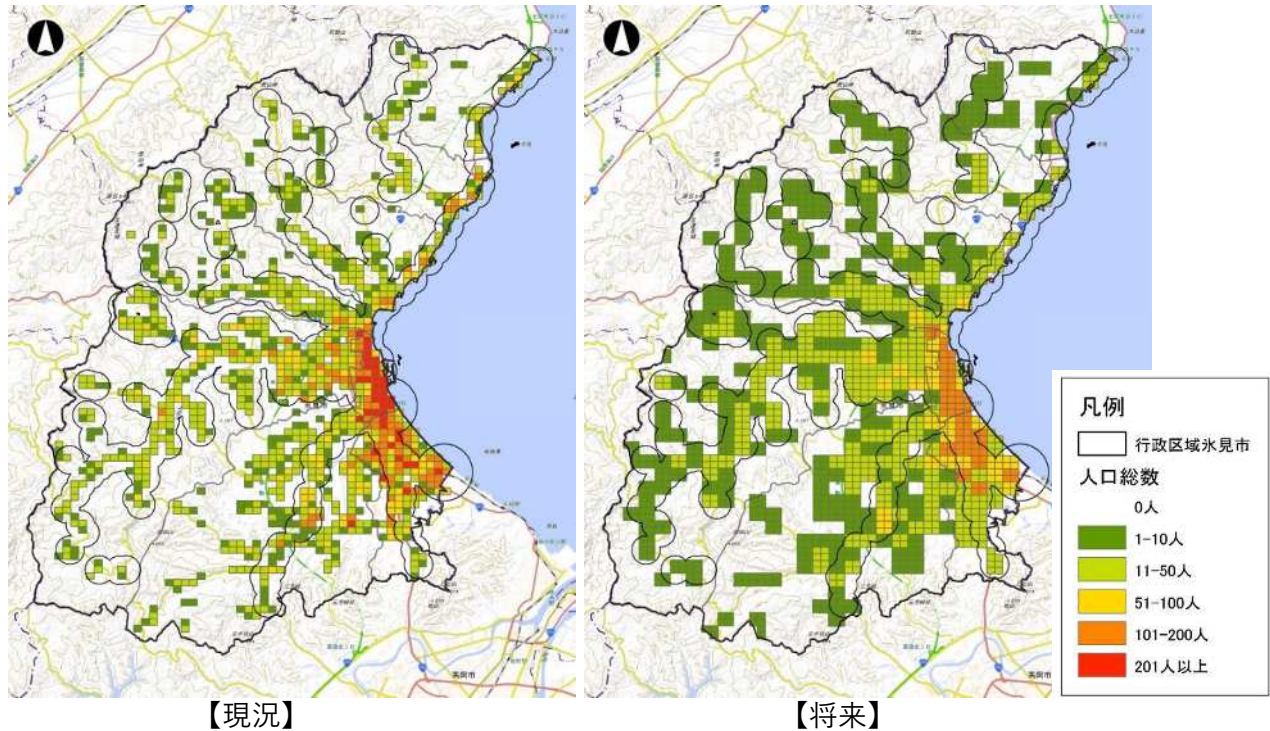


図 3-6 公共交通の利用圏域と総人口分布

注) 将来推計人口（500mメッシュ）を国勢調査の人口（250mメッシュ）に補完しているため、将来推計人口の分布に広がって表現されます。

表 3-1 公共交通の利用圏域内の総人口・年齢3区分人口（現況、将来）

		現況（2015 年）		将来（2035 年）		将来/現況
		人口	全体比	人口	全体比	
総人口		47,986		36,746		
市内	0～14 歳	4,915	10%	2,908	8%	0.59
	15～64 歳	25,803	54%	18,221	50%	0.71
	65 歳以上	17,268	36%	15,617	42%	0.90
圏域内	0～14 歳	4,135	9%	2,554	7%	0.62
	15～64 歳	21,853	46%	13,262	39%	0.61
	65 歳以上	14,993	31%	12,216	36%	0.81
圏域外	0～14 歳	751	2%	654	2%	0.87
	15～64 歳	3,767	8%	2,917	9%	0.77
	65 歳以上	2,133	4%	2,502	7%	1.17

※圏域内、圏域外の各人口はメッシュデータ値の合計であるため、四捨五入などの関係から、現況及び将来の調査・推計値の総和と異なります。

3-3 主要施設の立地状況

(1) 行政関係施設、教育施設、文化・スポーツ施設

- ・多くの施設は、「公共交通利用圏域」内に立地していますが、大浦地区の「氷見運動公園」「氷見市民プール・トレーニングセンター」「氷見市 B&G 海洋センター」など、自力での長距離移動手段を持たない児童・生徒などの利用が多いと考えられる施設が公共交通利用圏域外にあります。

※公共交通利用圏域：鉄道駅から半径 1km 以内、バス停から半径 500m 以内のエリア

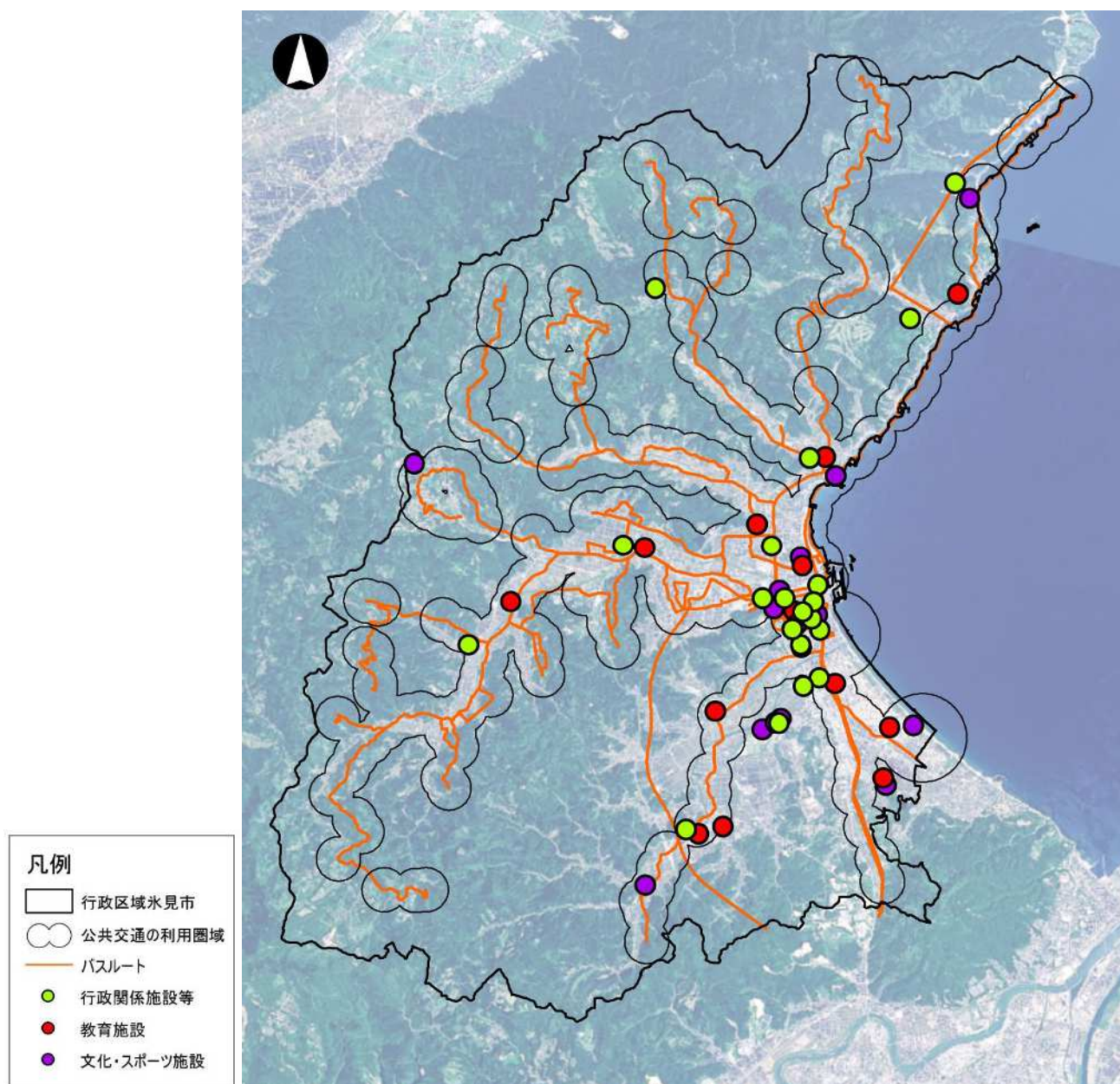


図 3-7 行政関係施設、教育施設、文化・スポーツ施設の立地状況

(2) 買物施設

- ・多くの買物施設（スーパー、コンビニエンスストア）が中心市街地とその周辺の公共交通利用圏域内にあります。
- ・施設が中心市街地とその周辺に集中しているため、山間部の住民は公共交通や自家用車などで「買い出し」に出かける必要があります。

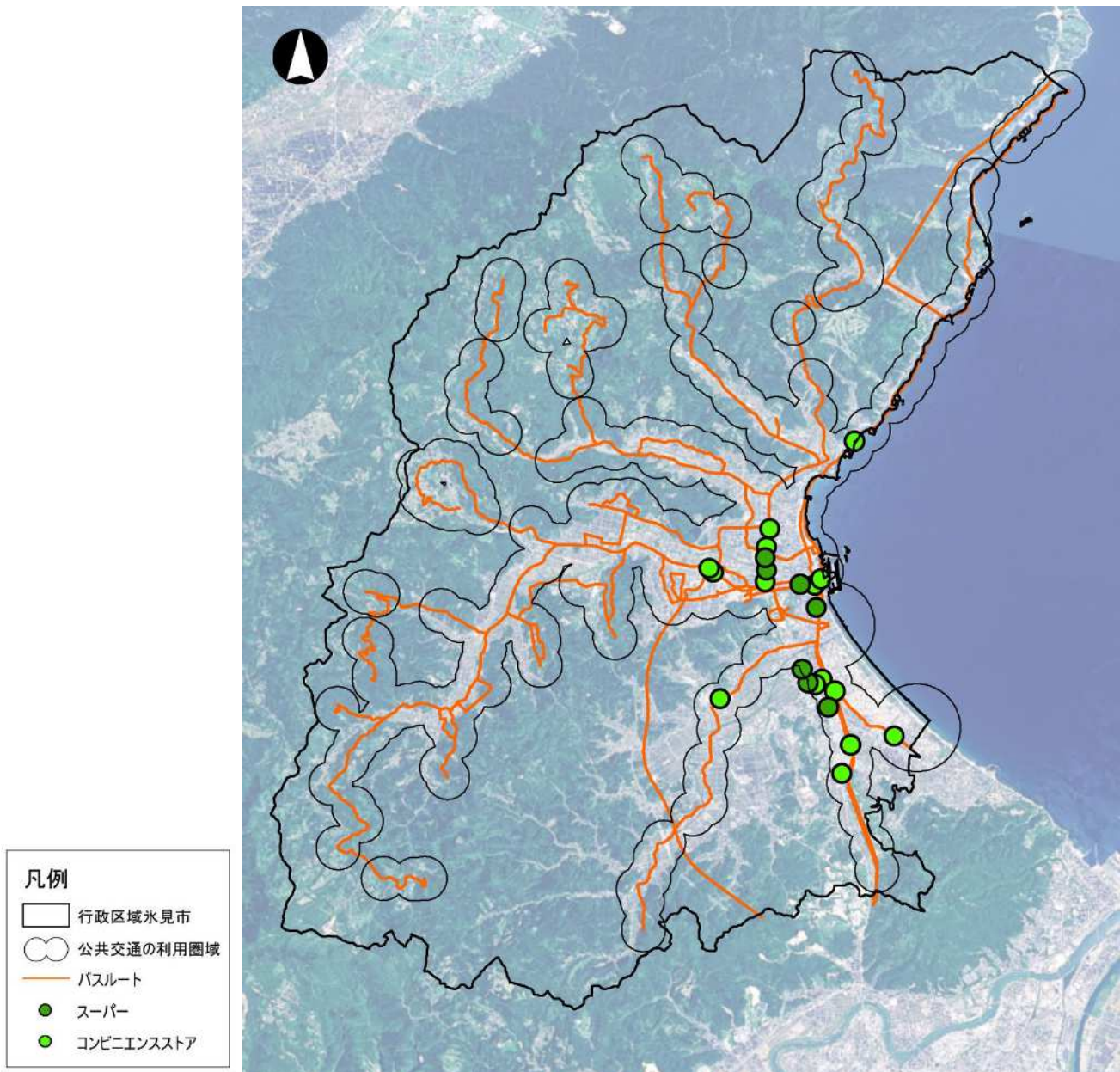


図 3-8 買物施設の立地状況

(3) 医療施設、健康・福祉施設

- ・多くの施設は、「公共交通利用圏域」内に立地していますが、神代地区の個人病院やデイサービス施設は公共交通利用圏域外にあります。
- ・施設が中心市街地とその周辺に集中しているため、山間部の住民は施設を利用するためには公共交通や自家用車などを利用する必要があります。

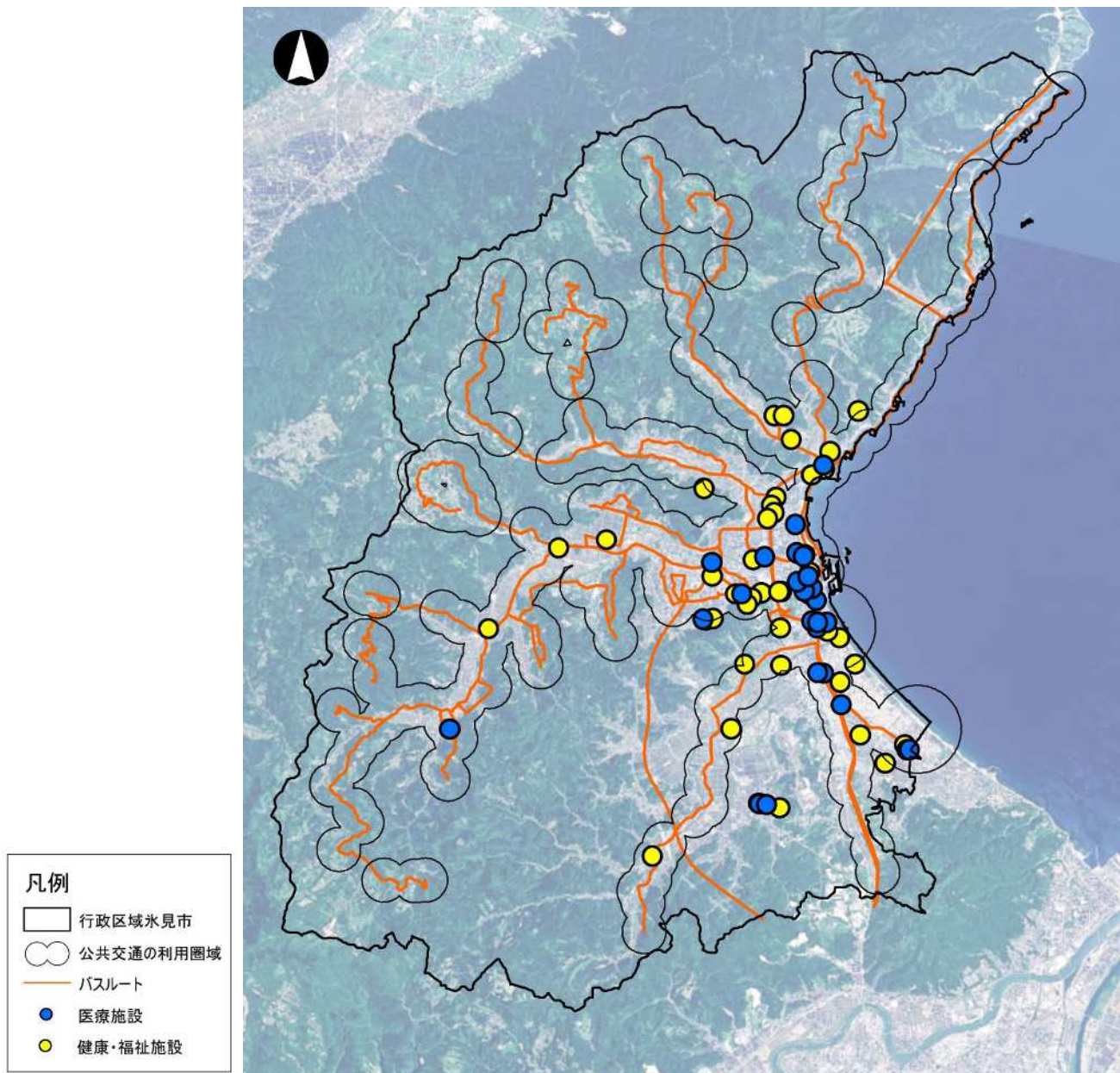


図 3-9 医療施設、健康・福祉施設の立地状況

(4) 観光施設

- ・多くの施設は、「公共交通利用圏域」内に立地していますが、令和3年4月のリニューアル後、多くの親子が来館している柳田地内の「氷見市海浜植物園」は公共交通利用圏域外にあります。
- ・本市の観光客は、氷見漁港・ひみ番屋街などの中心部でのまち歩きなどの観光や、海岸線に点在する海水浴場・温泉などに多く来訪しています。入込客数は年々増加傾向でしたが、令和2年以降の新型コロナウイルス感染症の影響により、近年は大きく減少しました。また、観光客の大半が「日帰り客」であり、「宿泊客」は減少傾向です。
- ・山間にある観光施設には、NPOバス路線しかないため、観光客は気軽に行くことができない状況にあります。

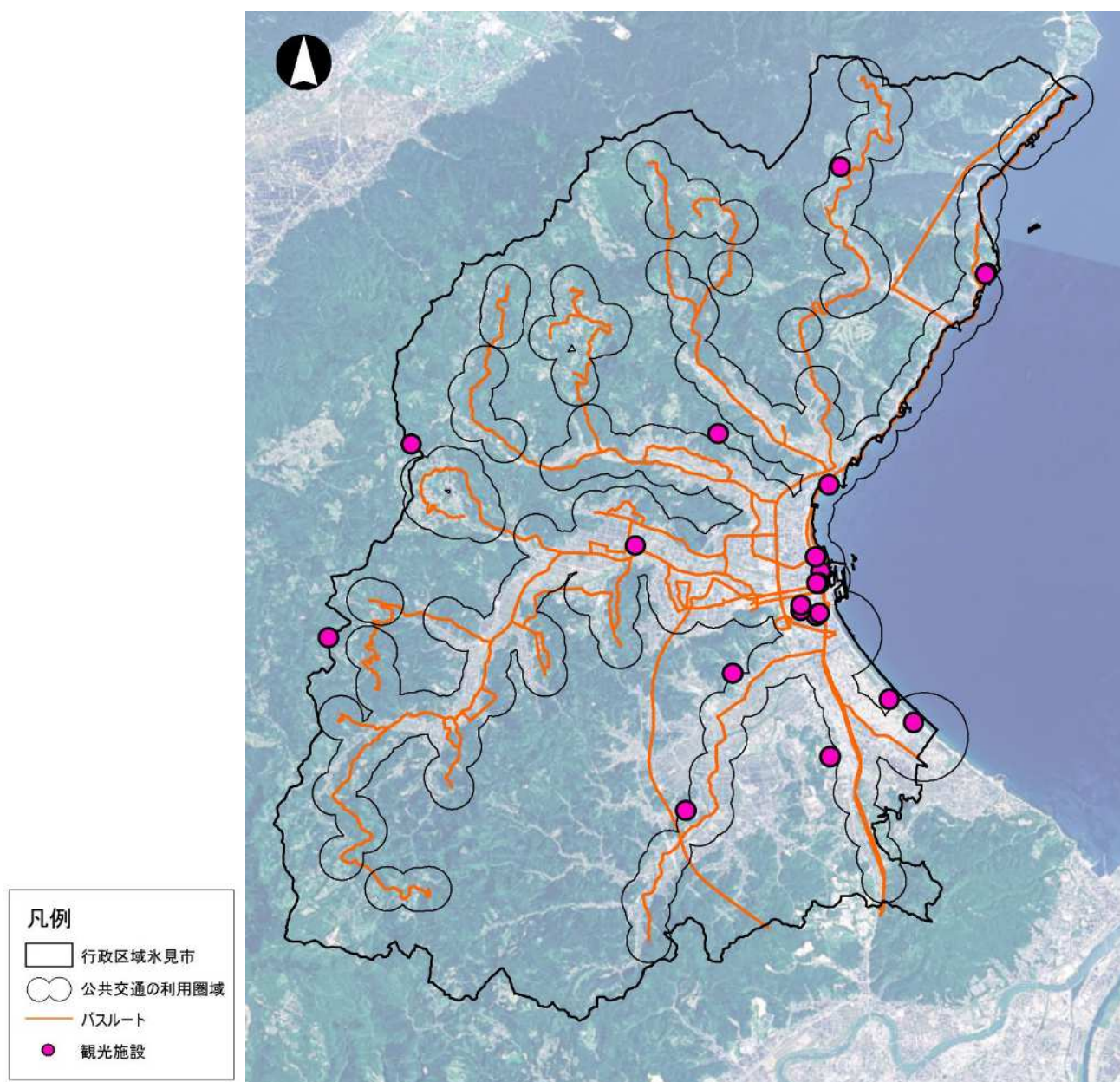


図 3-10 観光施設の立地状況



出典：第2期氷見市観光振興ビジョン

図 3-11 氷見市観光入込数の推移

4. 公共交通の利用実態と利用者の意向

4-1 調査概要

(1) 調査概要

種別	調査対象者	備考	配布方法	回収方法
市民	15 歳以上の住民 対象者数：3,000 人	氷見市の地域別人口比による無 作為抽出	郵送	郵送
中学 3 年生 (後期)9 年生	対象生徒全員 南部中学校、北部中学校、 十三中学校、西條中学校、 西の杜学園	氷見市から教育委員会・各学校 へ協力依頼	学校で 配布	学校で 回収
鉄道(JR)	利用者（平日、休日） JR 駅での乗降者	(JR 駅) 氷見駅、島尾駅	駅周辺で 配布	郵送、QR コード
路線バス	利用者（平日、休日） 主要バス停（5 箇所）での 乗降者	(バス停) 氷見駅前、氷見中央、ひみ番屋街 氷見市役所、氷見市民病院	バス停で 配布	郵送、QR コード
NPO バス	利用者（平日、休日） 各路線の乗降者	(バス路線) 灘浦線、磯辺線、碁石線、 熊無線、速川線、久目線	利用者に 配布	郵送、QR コード

※QR コードによる処理は、Google フォームを使用

(2) 調査票配布及び回収数

種別	配布数	回収数	回収率(%)
市民	全 3,000 票	1,179 票	39.3 %
中学 3 年生 (後期)9 年生	対象者 323 人	280 票	86.7 %
鉄道(JR)	平日： 444 票 休日： 297 票	平日： 81 票 休日： 47 票	平日： 18.2 % 休日： 15.8 %
路線バス	平日： 141 票 休日： 141 票	平日： 29 票 休日： 31 票	平日： 20.6 % 休日： 22.0 %
NPO バス	—	平日： 158 票 休日： 121 票	平日： — % 休日： — %

4-2 調査結果

(1) 日常的な移動の状況

(市民アンケート)

- ・外出の目的では「買物」「通勤・通学」が多く、外出頻度は「週に4日以上」が多くなっています。
- ・目的先は、氷見市内が多く、次いで高岡市となっています。買い物の目的先は「大阪屋ショップ」「アルビス」が多く、他には「プラファ」「マックスバリュ」「サンコー」「ハッピータウン」等があります。
- ・通勤先は、氷見市内・高岡市が多くなっています。
- ・移動手段は、「自分が運転する自動車」「家族等の運転による自動車での送迎・同乗」が多くなっています。
- ・移動の時間帯は、買物：(行き) 9時・10時台、(帰り) 11時・12時台、通勤(行き) 7時・8時台、(帰り) 17時～19時台が多くなっています。

(中学生アンケート)

- ・生徒の通学、学習塾や習い事などへの移動は、7割が保護者による送迎です。この内の6割弱は通学時であり、その大半は学校間の送迎です。
- ・この状況に対して、保護者からは自家用車などによる送迎の代わりにする公共交通について、6割弱が「必要だと思う」と回答しており、代わりにする公共交通としては、「路線バス」「スクールバス・送迎バス」が多くなっています。

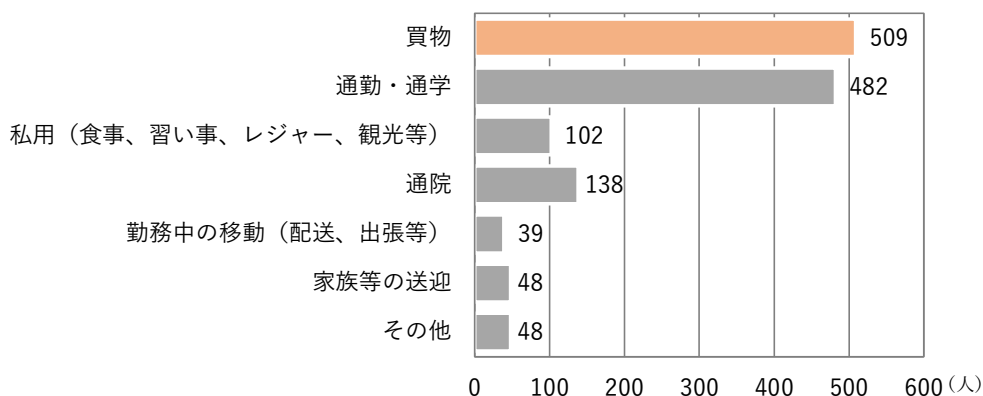


図 4-1 外出の目的 (市民)

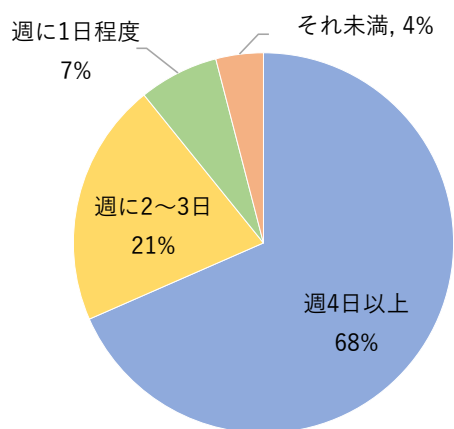


図 4-2 外出の頻度 (市民)

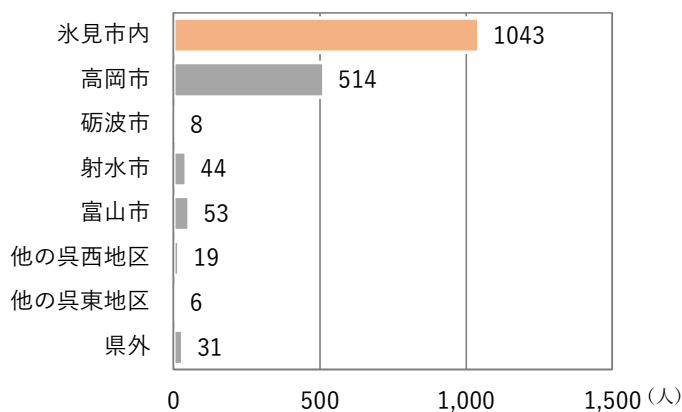


図 4-3 目的地 (市民)

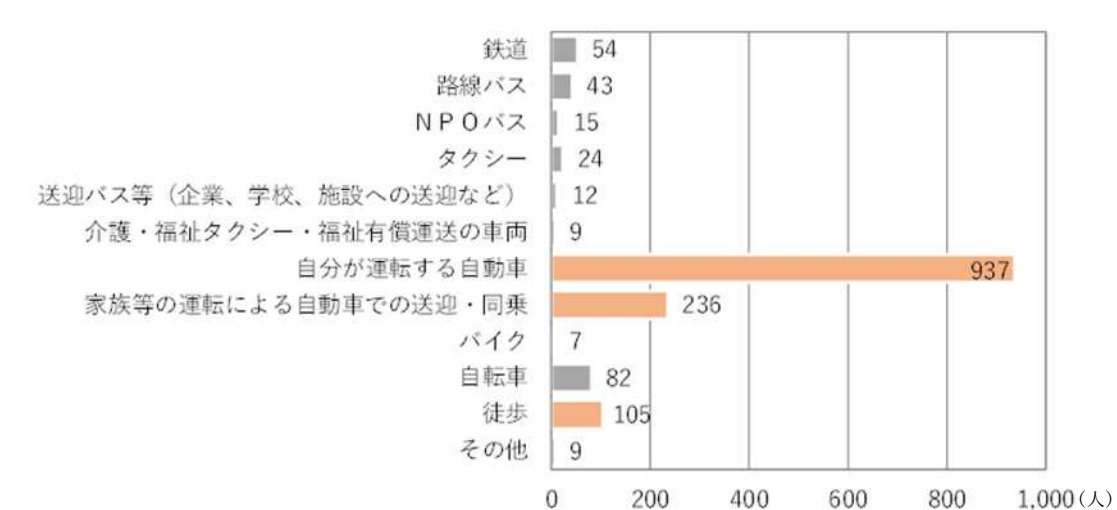


図 4-4 移動手段（市民）

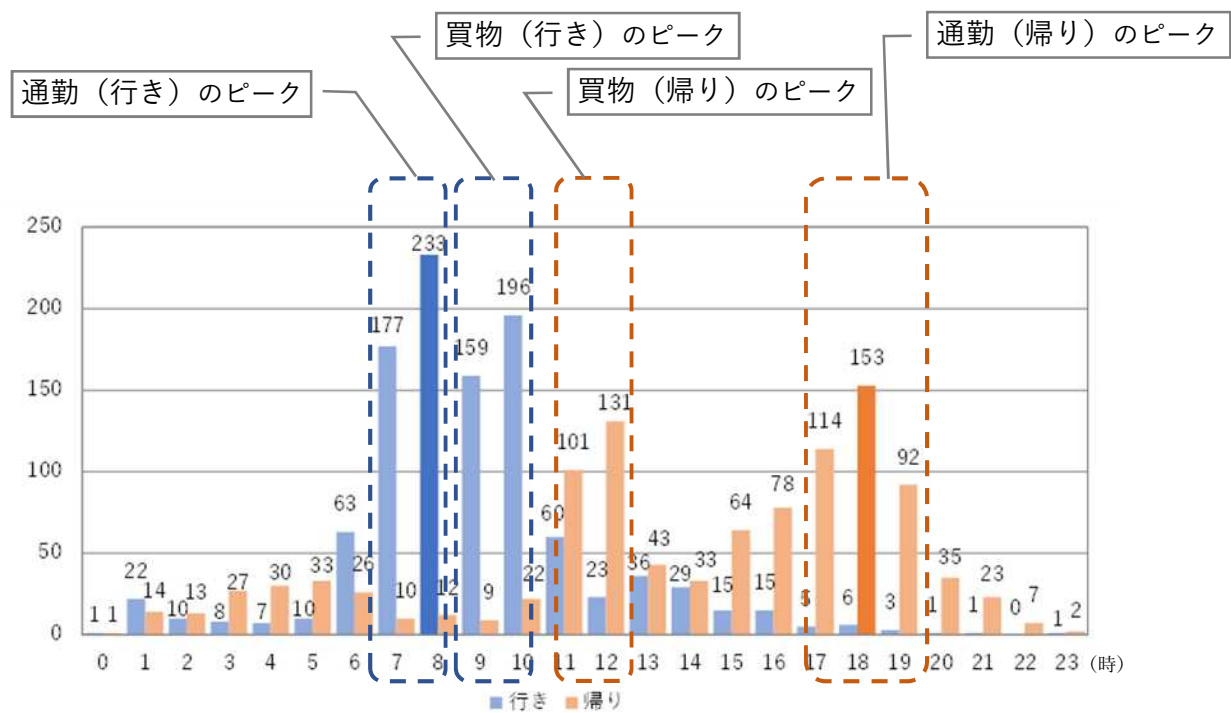


図 4-5 移動の時間帯（市民）

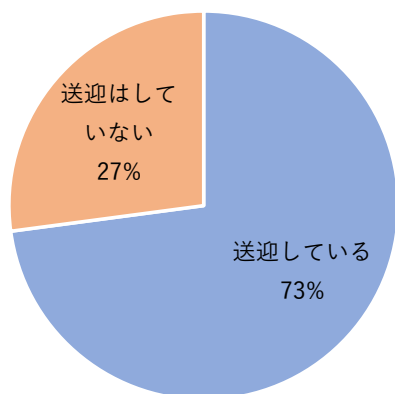


図 4-6 送迎の有無（中学生）

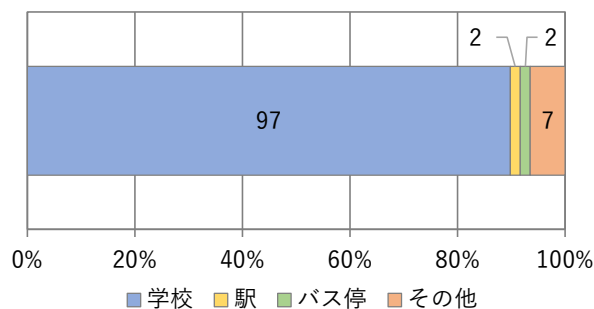


図 4-7 送迎先：通学（中学生）

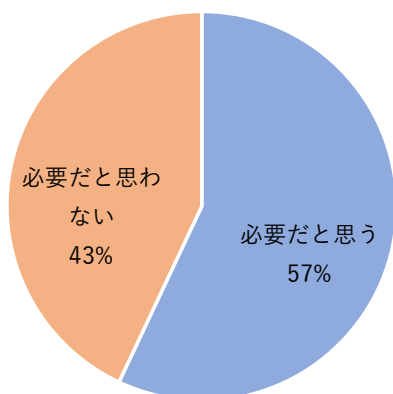


図 4-8 自家用車の代替交通の必要性（中学生）

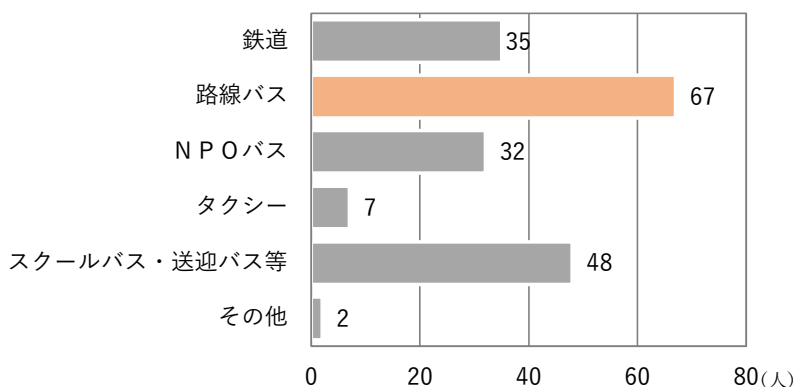


図 4-9 自家用車の代替交通（中学生）

(2) J R 氷見線（鉄道）の利用

（市民アンケート）

- ・回答者の 9 割が「鉄道を利用していない」となっています。
- ・利用しない（できない）理由としては、「別の交通手段で十分移動できる」が最も多く、次いで「自宅や目的地の近くに駅がない・遠い」「運行本数が少ない」となっています。

（鉄道利用者）

- ・利用目的は、平日：通勤・通学、土日祝日：私用（食事、習い事、レジャー、観光等）が多くなっています。
- ・目的地は、平日・土日祝日ともに高岡市（高岡駅、越中中川駅）が多く、次いで富山市（富山駅）が多くなっています。なお、平日に乗降客が多い越中中川駅の周辺には、高岡市役所・富山県立高岡高等学校・富山県立高岡工芸高等学校などがあります。
- ・鉄道に対する満足度では、「運行時間帯」に対して満足（やや満足＋満足）の回答が多くなっています。一方、「時刻表どおりの運行」に対する満足度は低く、「冬期の遅れ」や「遅延に関する情報不足」などの意見があります。

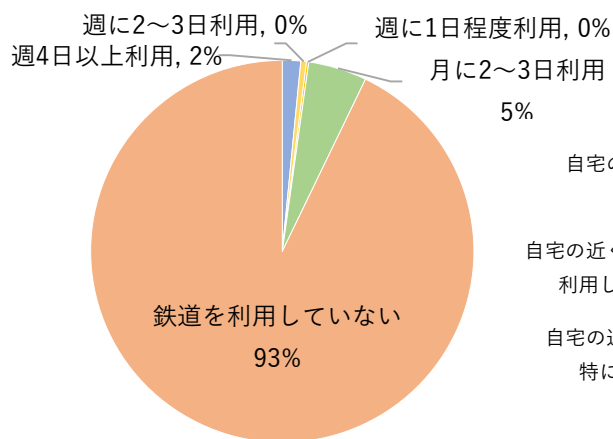


図 4-10 利用頻度（市民）

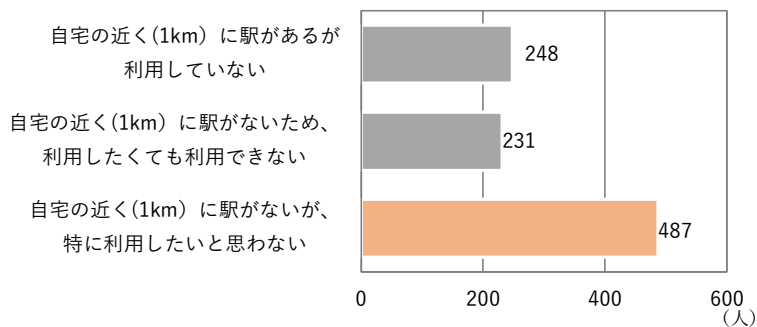


図 4-11 利用環境（市民）

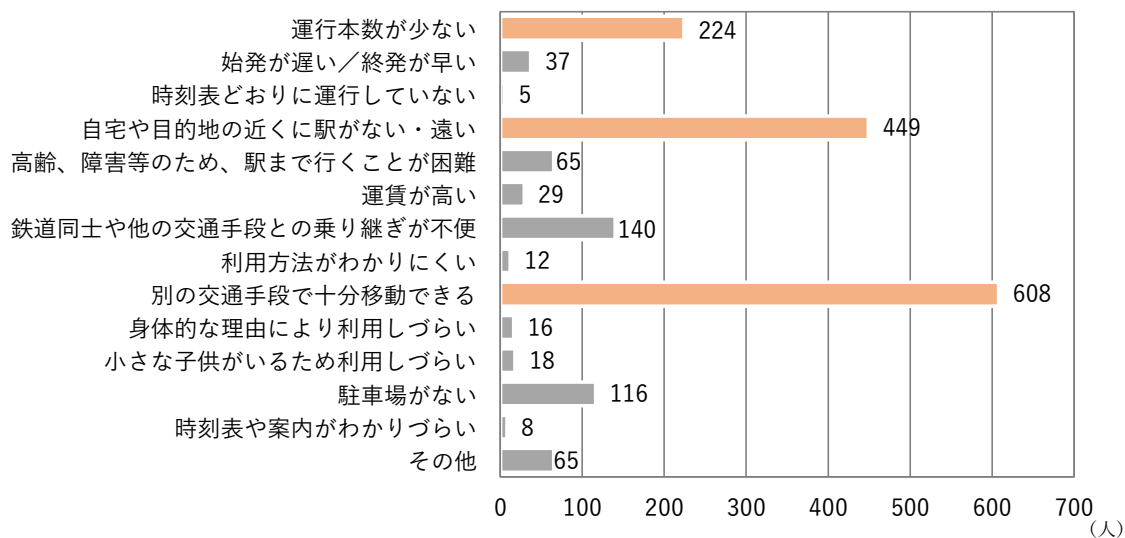


図 4-12 利用しない（できない）理由（市民）

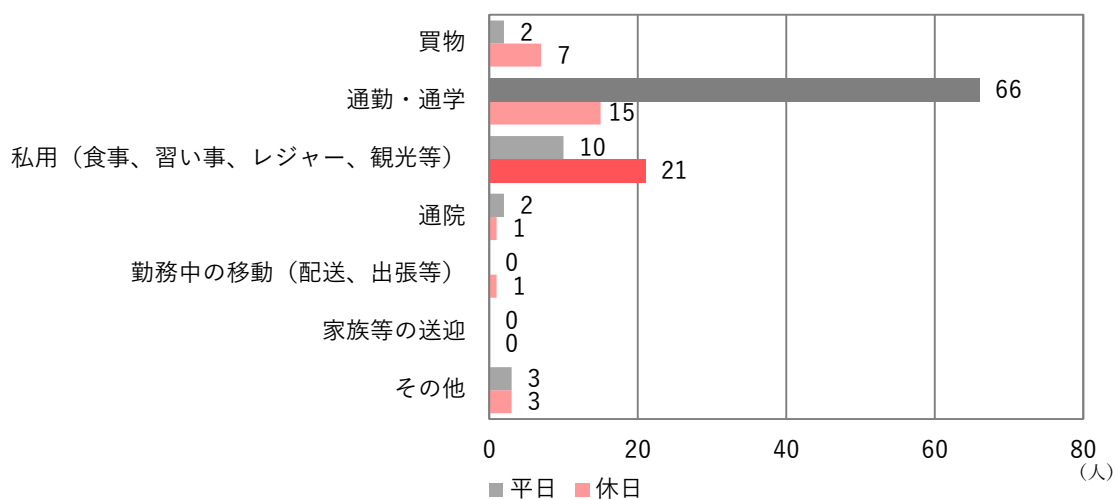
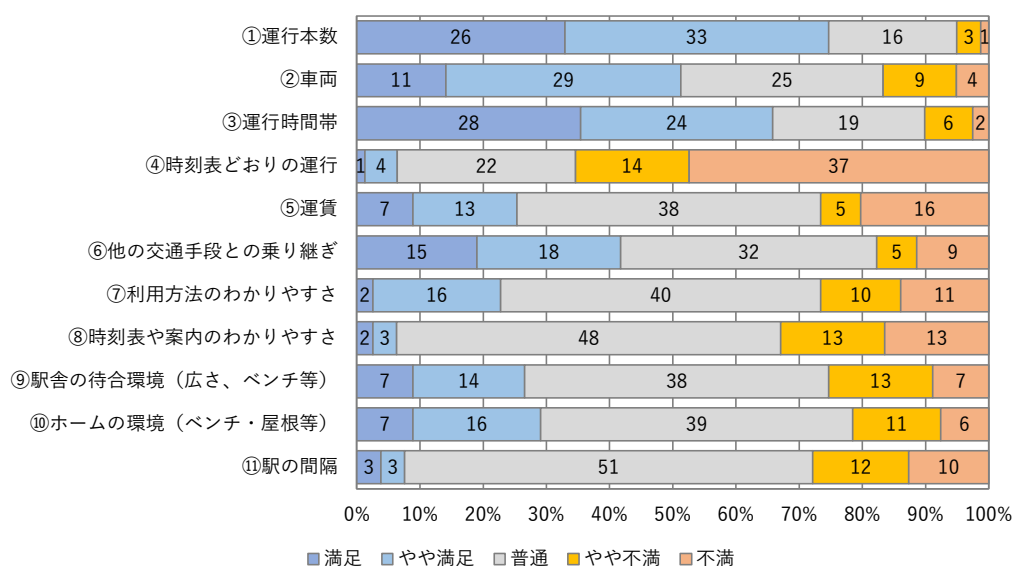
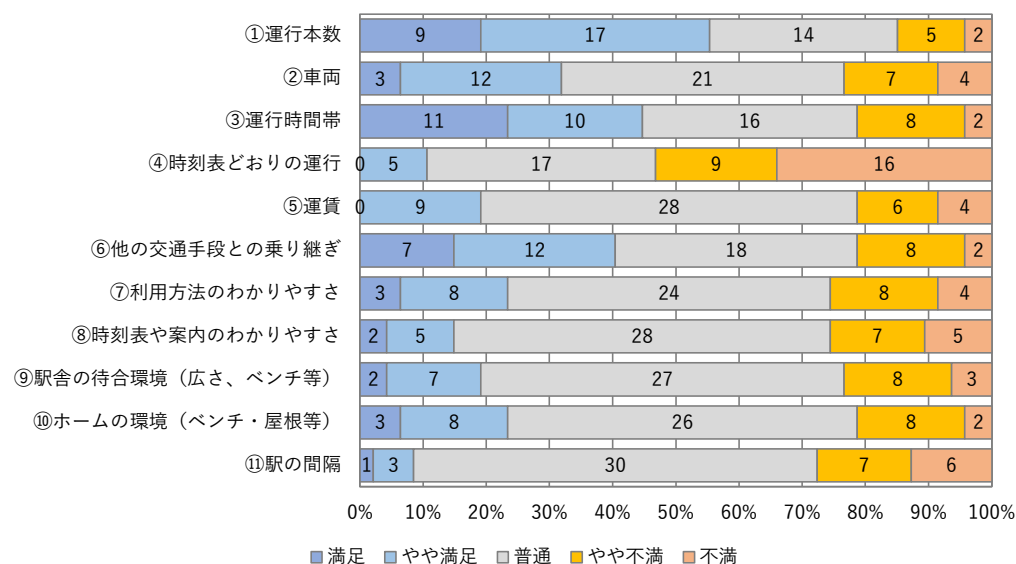


図 4-13 外出の目的（利用者）



(平日)



(土日祝日)

図 4-14 鉄道の満足度

(3) 路線バス (N P Oバスを除く) の利用

(市民アンケート)

- ・「自宅の近く(500m)にバス停がある」の環境など多い状況ですが、回答者の9割が「バスを利用していない」となっています。
- ・利用しない(できない)理由としては、「別の交通手段で十分移動できる」が最も多く、次いで「運行本数が少ない」「行きたい行先にバスが通っていない(目的地の近くにバス停がない・遠い)」となっています。なお、バス利用者においては「運行本数」に対する不満は少ない回答でした。

(バス利用者)

- ・利用目的は、平日：通勤・通学、土日祝日：私用（食事、習い事、レジャー、観光等）が多くなっています。
- ・目的地は、平日・土日祝日ともに氷見市内が半数以上であり、次いで高岡市が多くなっています。市内での乗降客が多かったバス停は、「氷見市民病院」「氷見中央」であり、市外では「高岡市」です。
- ・路線バスに対する満足度では、平日・土日祝日ともに「運行本数」「待合環境（バス停のベンチ・屋根等）」に対して満足度が得られていますが、一方で「バス停の間隔」については満足度が低くなっています。

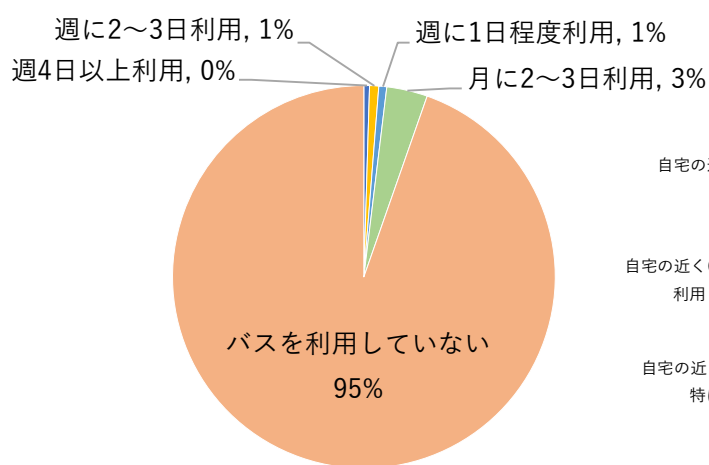


図 4-15 利用頻度（市民）

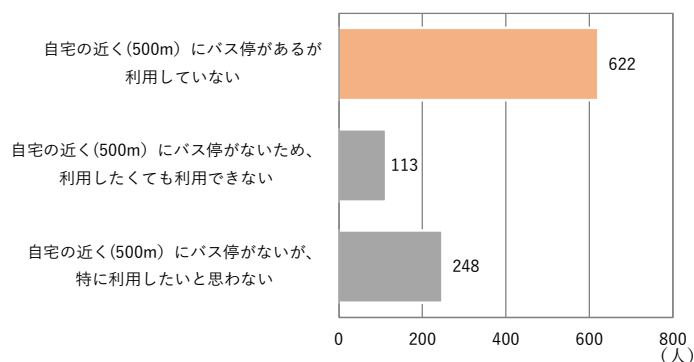


図 4-16 利用環境（市民）

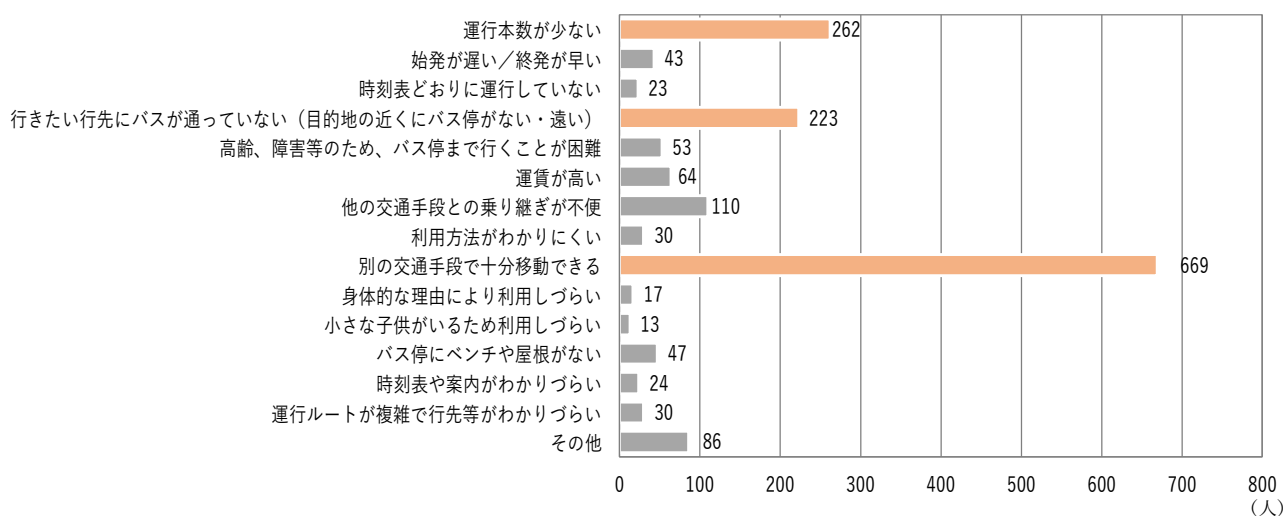


図 4-17 利用しない（できない）理由（市民）

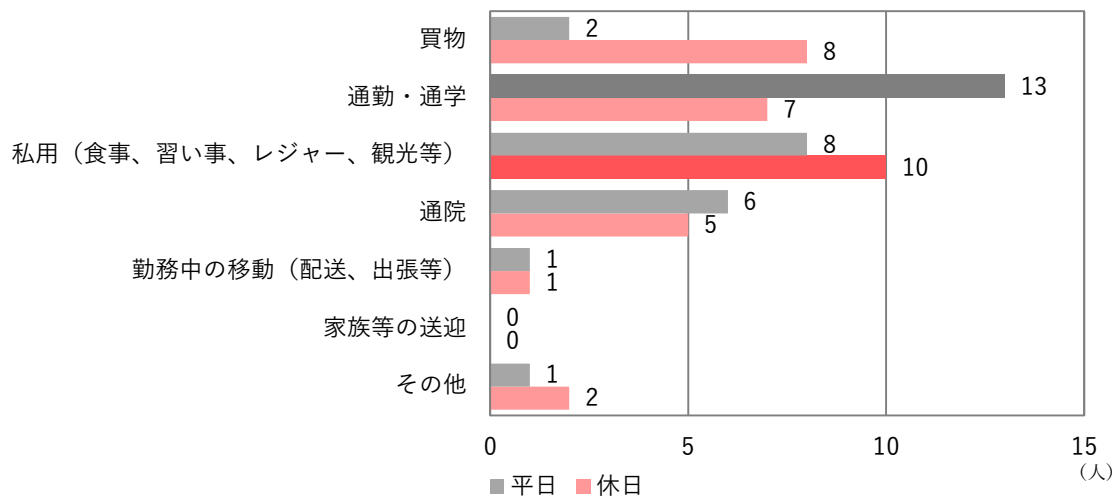


図 4-18 外出の目的（利用者）

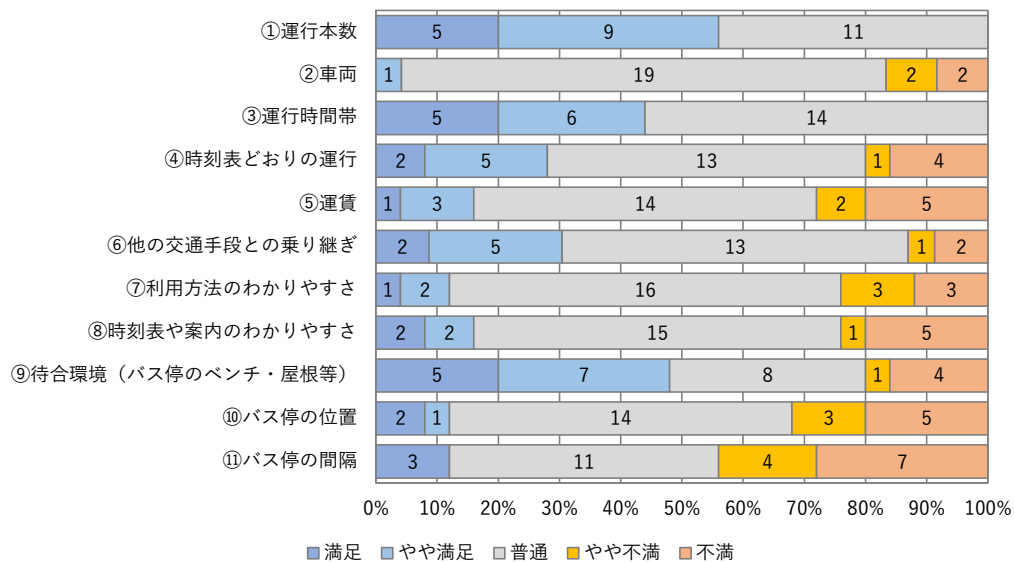


図 4-19 路線バスの満足度（平日）

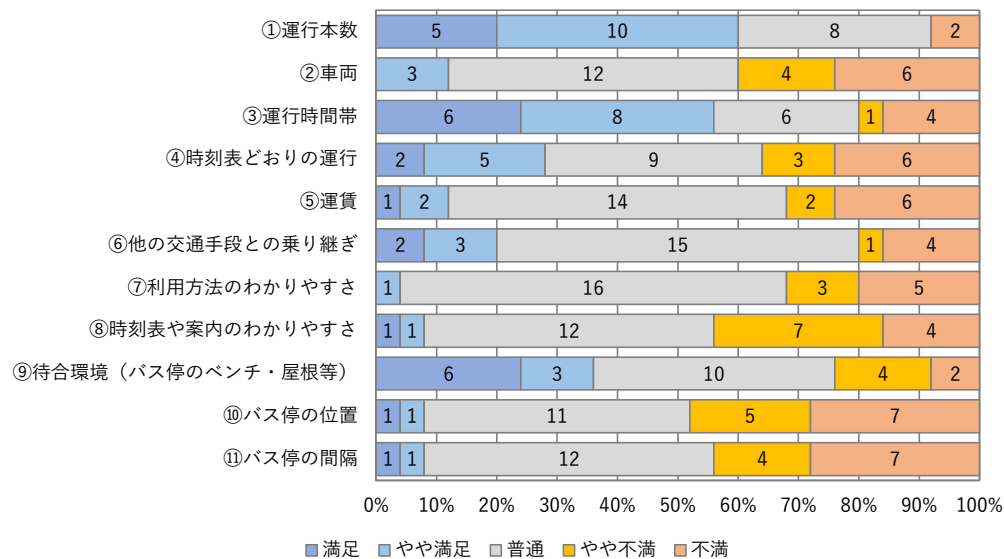


図 4-20 路線バスの満足度（土日祝日）

(4) NPOバス（路線バスを除く）の利用

（市民アンケート）

- ・回答者のほとんどが「NPOバスを利用していない」となっています。
- ・利用しない（できない）理由としては、「別の交通手段で十分移動できる」が最も多く、次いで「行きたい行先にバスが通っていない（目的地の近くにバス停がない・遠い）」「利用方法が分かりにくい」となっています。なお、NPOバス利用者においては「利用方法が分かりにくい」と同様の「時刻表や案内の分かりやすさ」に対する不満が半数以上ありました。

（NPOバス利用者）

- ・利用目的は、平日：通院、買物、土日祝日：買物が多くなっています。
- ・目的地は、平日・土日祝日ともに氷見市内が大半であり、他の市町村への移動手段の一つにはほとんど利用されていませんでした。なお、氷見市内での乗降客が多かったバス停は、「幸町」「氷見中央」です。
- ・NPOバスに対する満足度は全項目で低く、「車両」「時刻表どおりの運行」「バス停の位置」などに対する不満度が高い状況です。

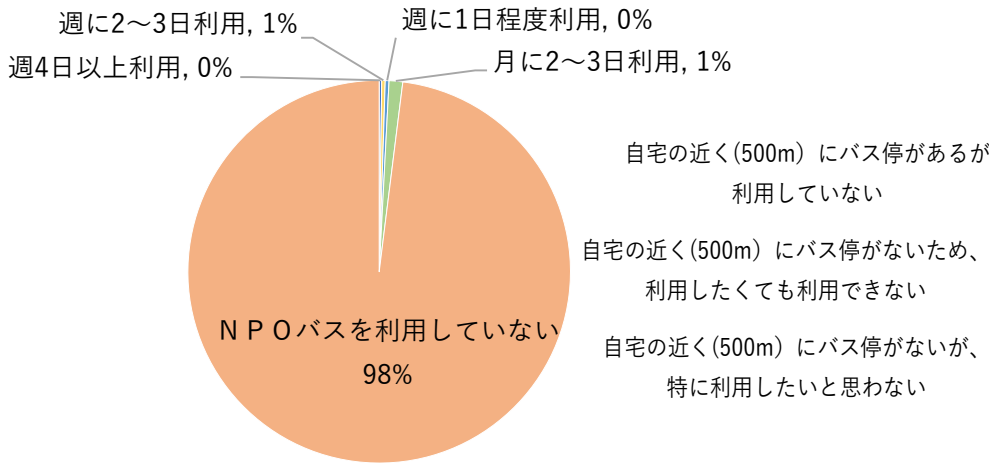


図 4-21 利用頻度

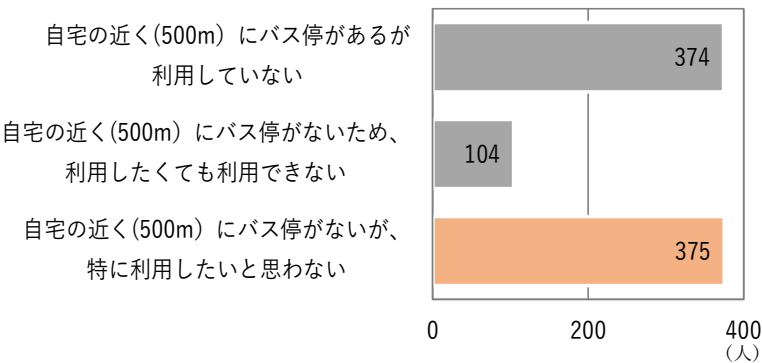


図 4-22 利用環境

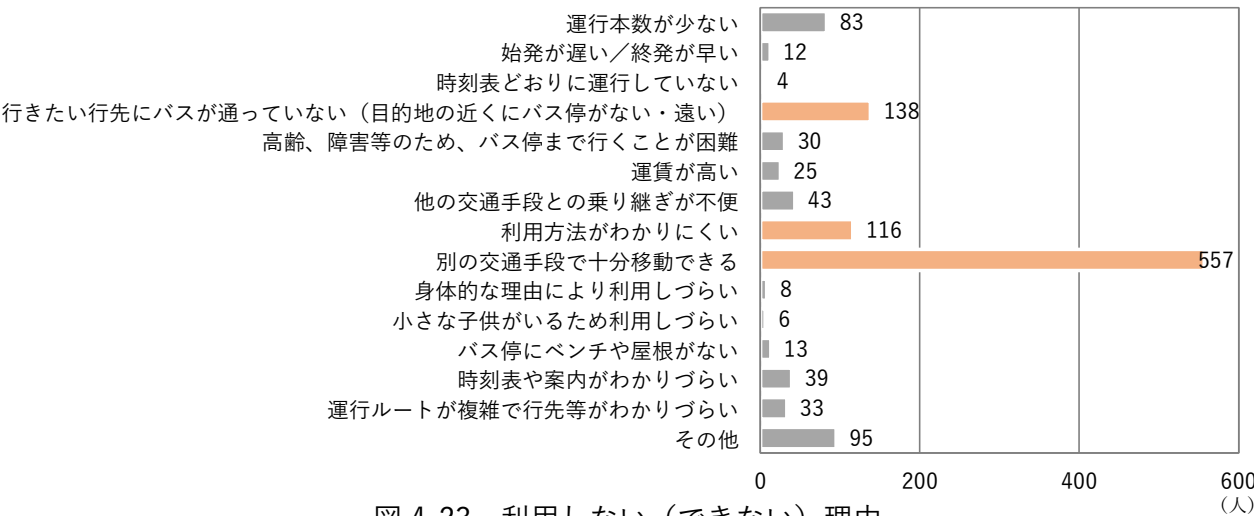


図 4-23 利用しない（できない）理由

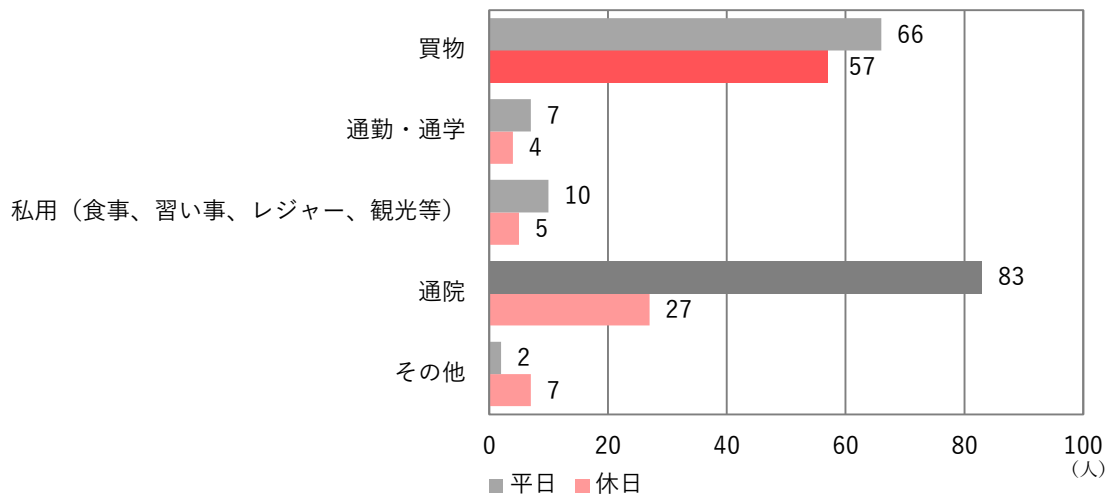
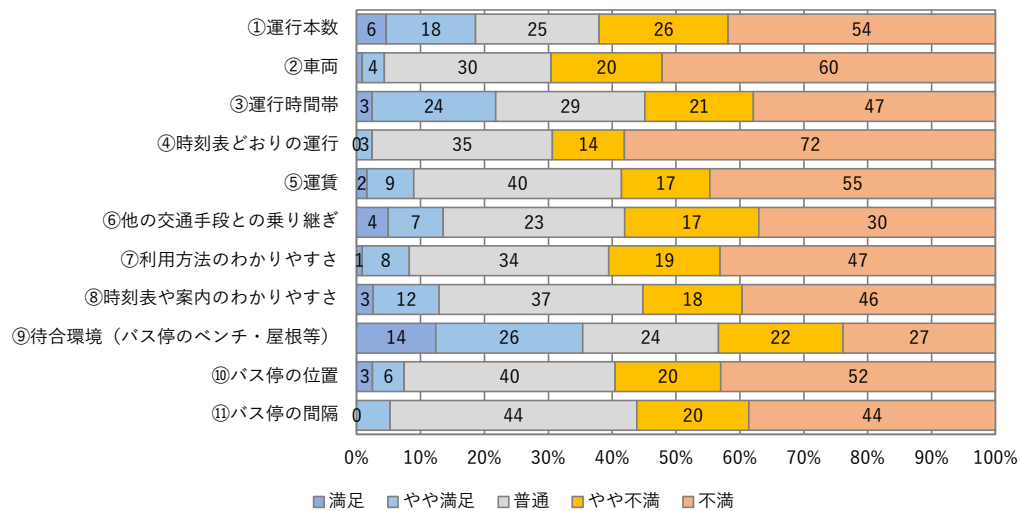
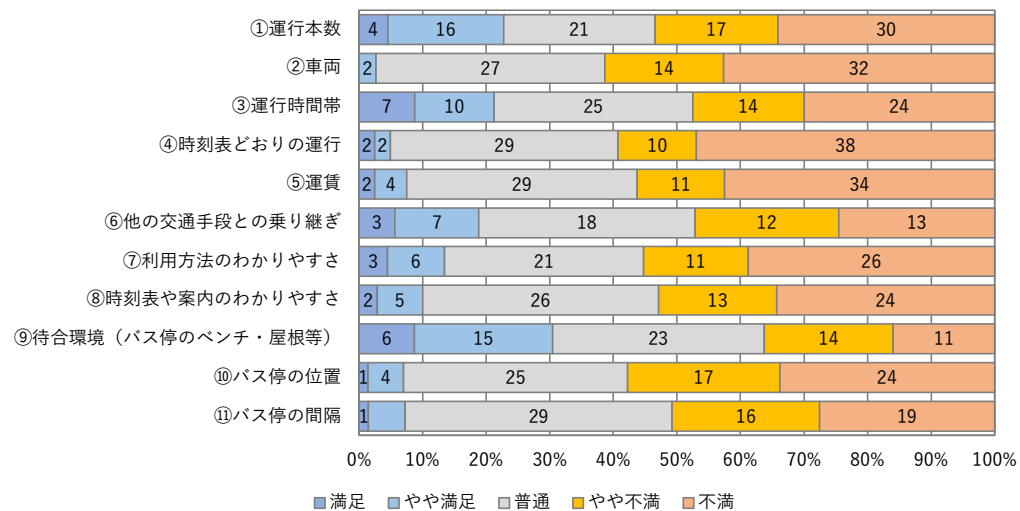


図 4-24 外出の目的（利用者）



（平日）



（土日祝日）

図 4-25 NPO バスの満足度

(5) タクシーの利用

(市民アンケート)

- ・ほとんどが「タクシーを利用していない」となっています。なお、利用する場合としては、「自動車を利用できないとき（飲酒等）」「急病等、急ぐ時」など、特別な場合の時に利用されています。
- ・利用しない（できない）理由としては、「別の交通手段で十分移動できる」が最も多く、次いで「運賃が高い」「乗車前または乗車した時に目的地までの運賃がわからない」などの料金にかかわる理由が多くなっています。

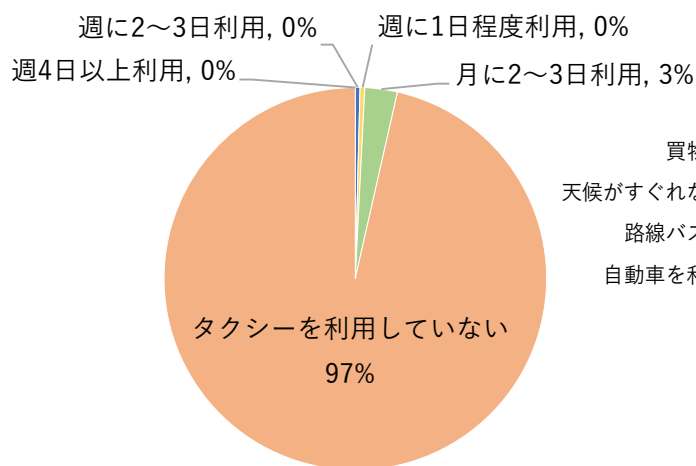


図 4-26 利用頻度（市民）

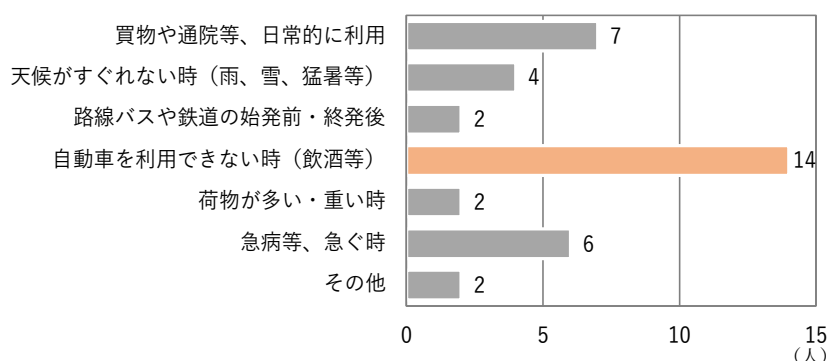


図 4-27 利用環境（市民）

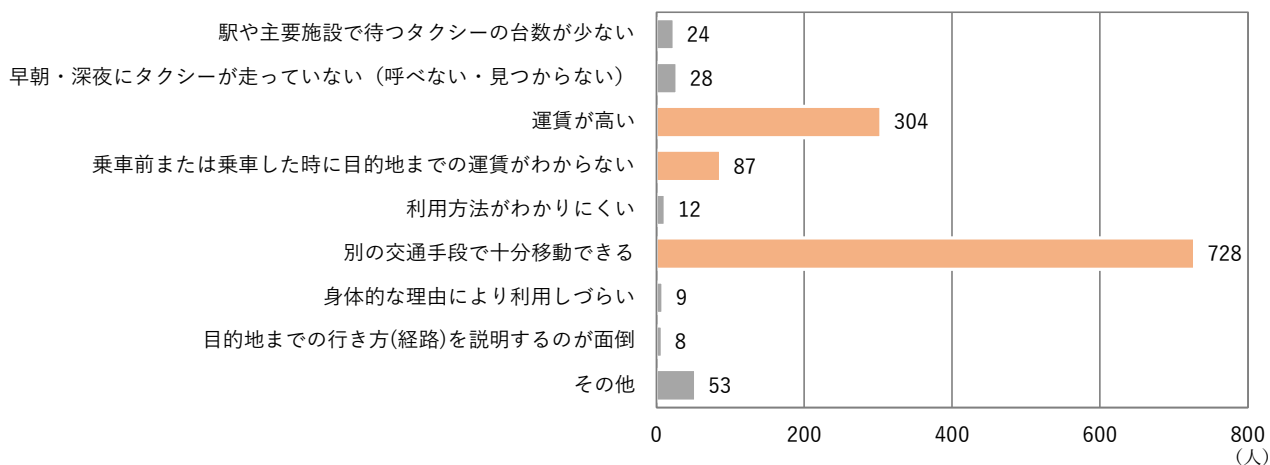


図 4-28 利用しない（できない）理由（市民）

(6) 公共交通の必要性

- ・公共交通の維持・充実の必要性については、8割が「必要」「やや必要」となっています。
- ・必要だと思う理由では、「将来、公共交通を利用する。または、利用したいと思っているから」が最も多く、次いで「公共交通がないと送迎が必要になるから」となっています。
- ・公共交通の維持・充実のために協力出来る取組では、「ご自身による公共交通の積極的な利用」「地域で運行する公共交通の維持費一部負担」などが多くなっています。
- ・地域の移動環境の維持・向上に必要な取組みについて、「利用者が激減し、バス路線を維持できなくなった場合、NPO・市民ボランティアなど地域の自主的な活動を行政が支援し、交通環境を維持する（NPOバス）」「行政が交通事業者に対する補助を継続して、現在の公共交通網を維持する」などが多くなっています。

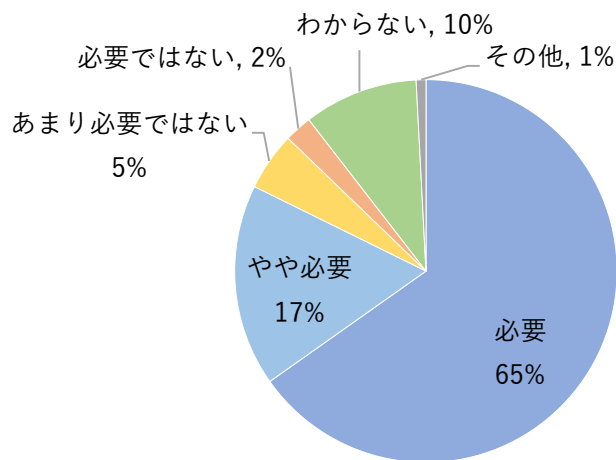


図 4-29 公共交通の維持・充実の必要性(市民)

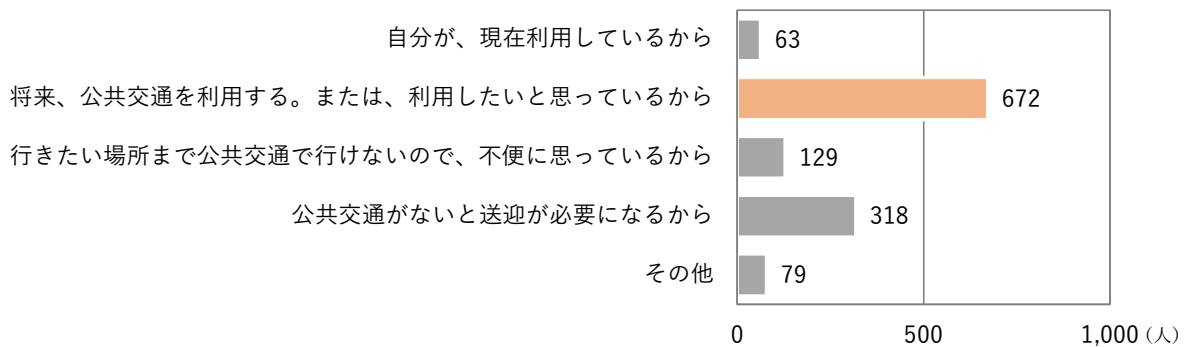


図 4-30 公共交通の維持・充実が必要だと思う理由(市民)

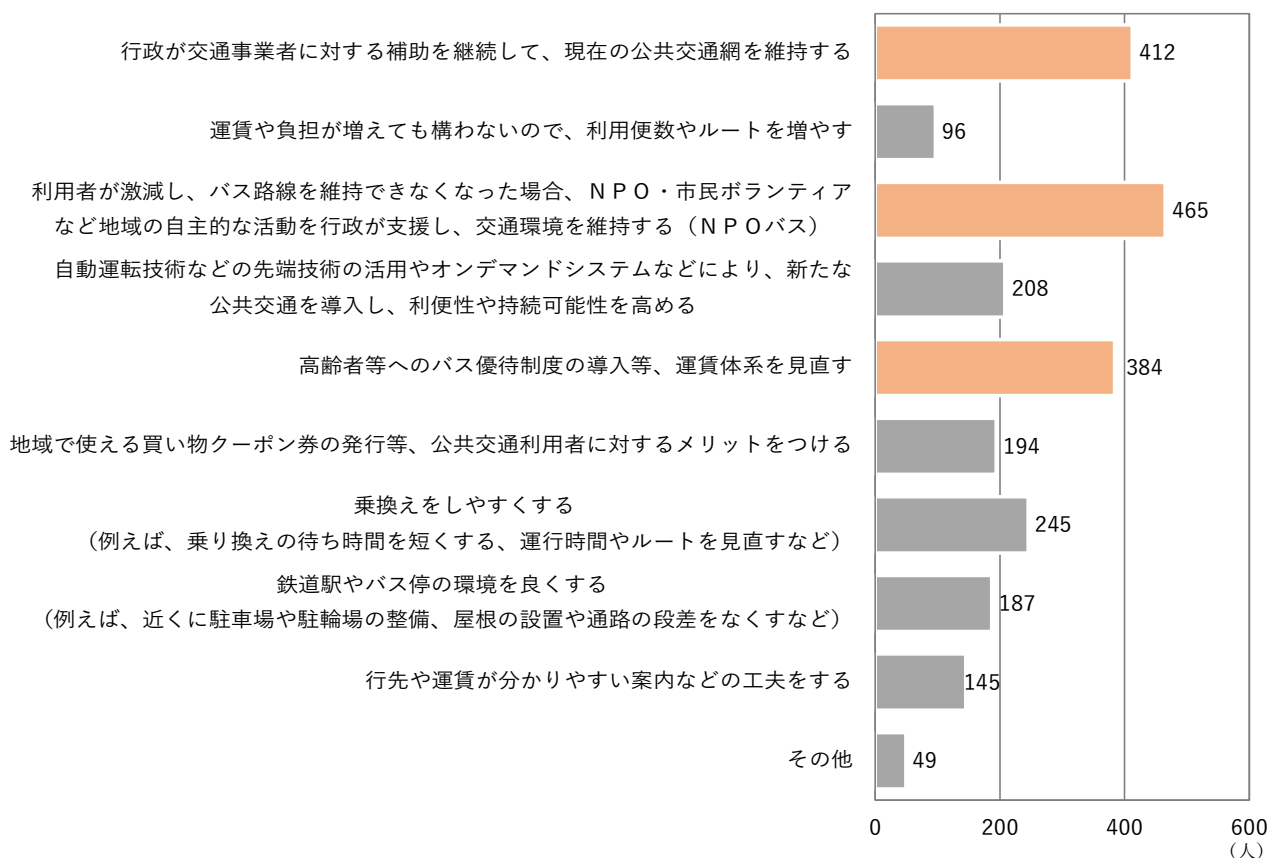


図 4-31 地域の移動環境の維持・向上に必要な取組み(市民)

(7) 免許返納後の移動手段

- ・運転免許証返納後に利用する可能性が高い交通手段について、「路線バス」が最も多く、次いで「自動車（家族等の送迎・同乗）」が多かった。

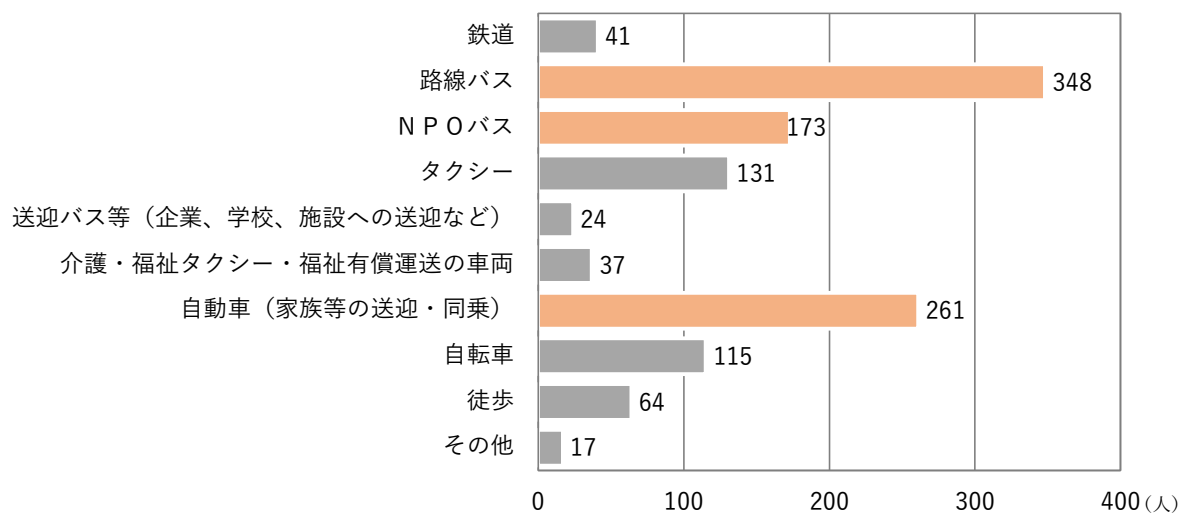


図 4-32 運転免許証返納後に利用する可能性が高い交通手段(市民)

(8) 高齢者等バス優待制度の必要性

- ・高齢者等バス優待制度の必要性については、鉄道・路線バスの利用者は「制度を導入すべき（一部利用者負担）」が7割以上と多くっており、高齢者の利用が多いNPOバスにおいては、「制度を導入すべき（一部利用者負担）」が半数程度にとどまっています。

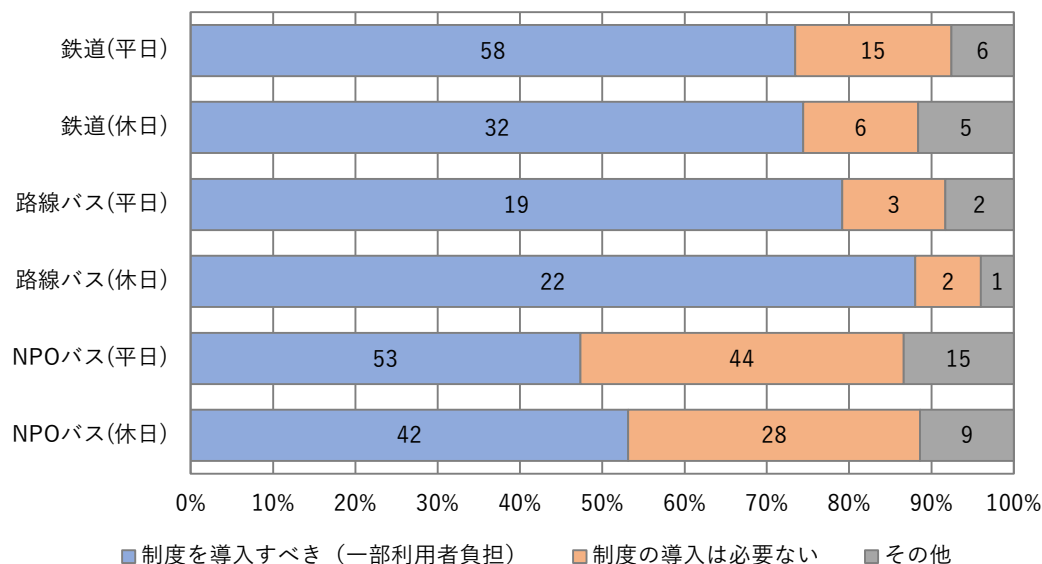


図 4-33 高齢者等バス優待制度の必要性

(9) 新たな公共交通サービスの導入可能性

- ・市内にデマンド交通を導入した場合の利用については、全体の4～5割程度が「利用したい」「たまに利用したい」となっています。
- ・特に、交通弱者の多いNPOバス利用者においては、新サービスを利用したい割合が多くなっています。

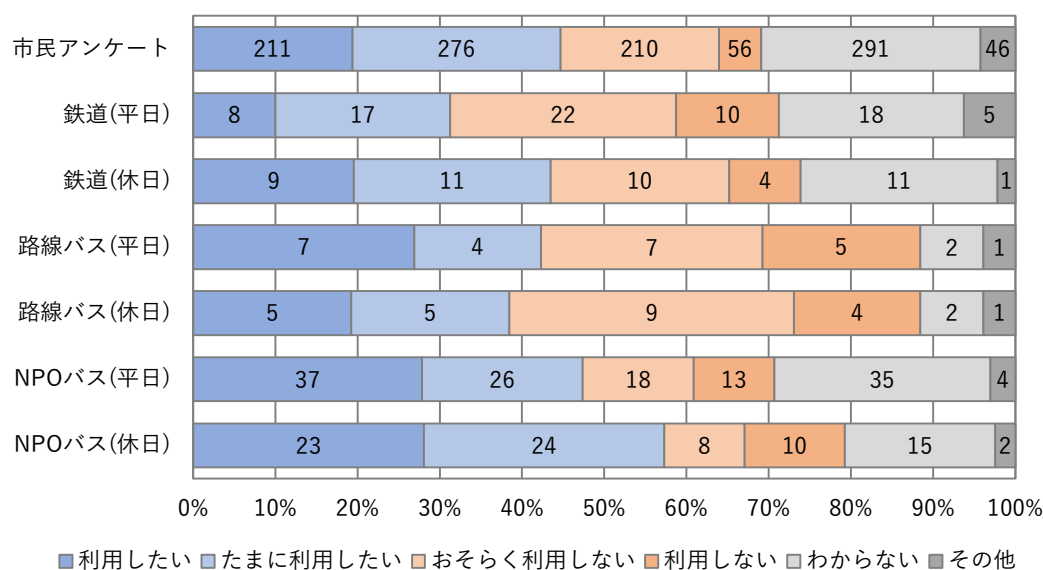
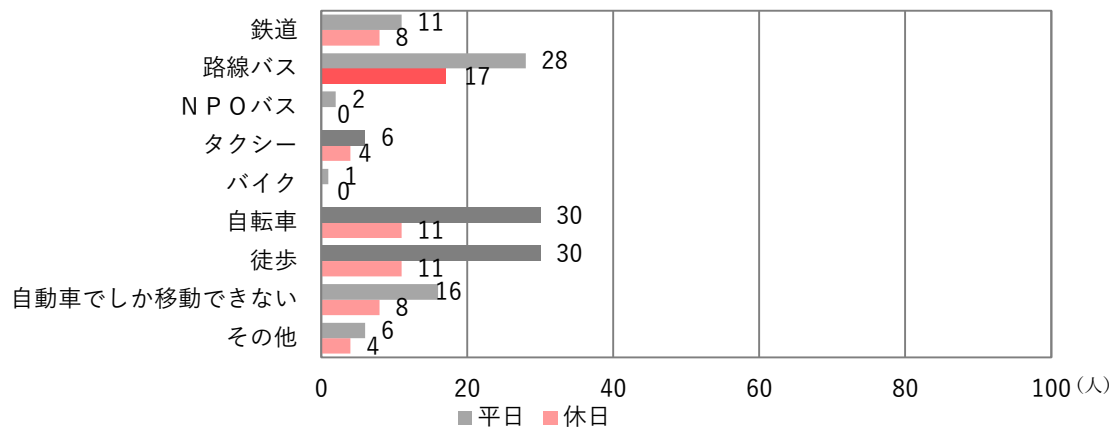


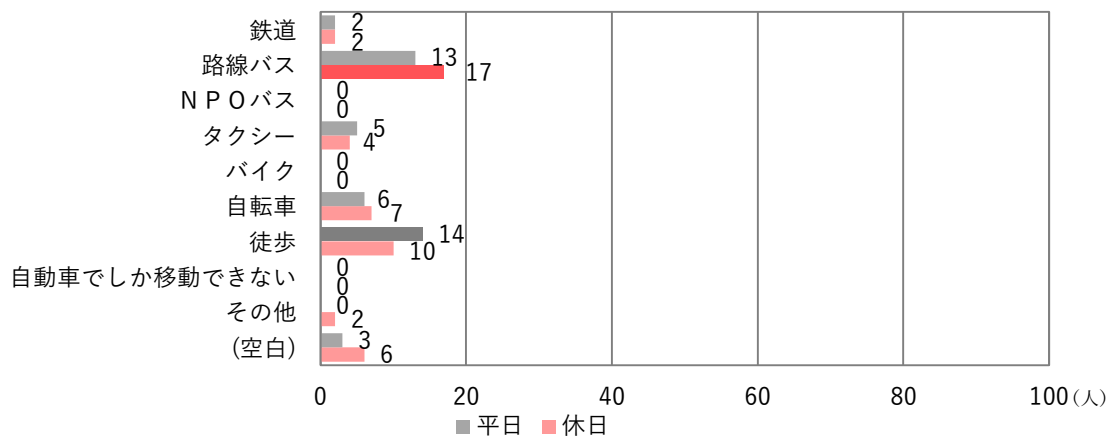
図 4-34 デマンド交通を導入した場合の利用の有無

(10) 氷見市芸術文化館への移動

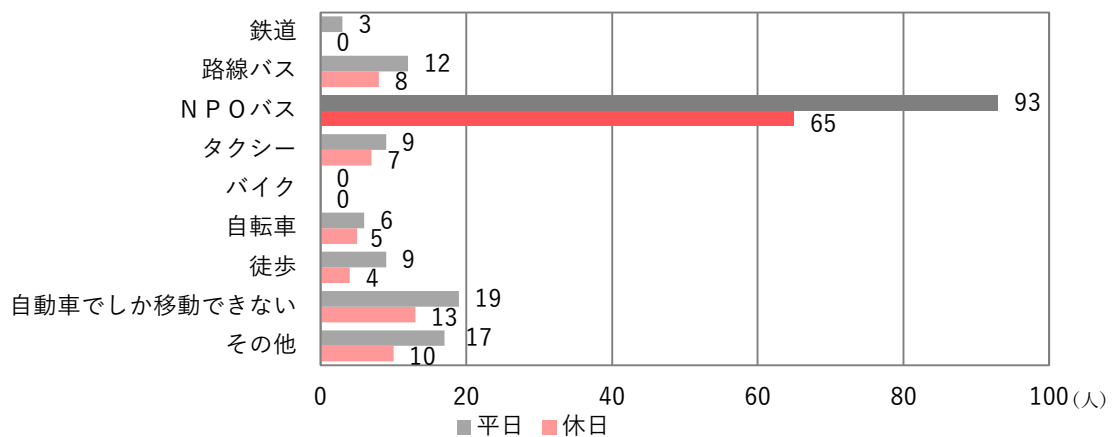
- ・氷見市芸術文化館への移動（公共交通による移動）では、鉄道・路線バスの利用者は「路線バス」が多く、NPOバスにおいては、「NPOバス」での移動が多くなっています。



鉄道



路線バス



NPOバス

図 4-35 氷見市芸術文化館への移動

4-3 調査結果（自由意見）

問題点・課題などに着目して整理しました。

(1) 公共交通全般

公共交通全般	・ 定時運行の利用可能な公共交通の継続は住民サービスとして必要 ・ 将来人口減少のなかでの公共交通維持のため、NPOバスやボランティアによる交通機関や新たな公共交通の導入 ・ 車いすでの移動に対応した社会福祉車両の充実 ・ ICTを活用した公共交通サービス（時刻表、運行状況など）の充実 ・ 分かりやすい公共交通の運行路線図や時刻表の自宅への配布 ・ 少子高齢化や中山間地域の過疎化への解決手段として自動運転の検討（充電式小型自動車専用レーンを走行。高齢者の買い物や通院支援） ・ 高齢の利用対策として、乗り降りの段差解消などのバリアフリー対策 ・ 観光とセットした電車、バス、タクシーの周遊プランの検討 ・ デマンド交通の実現（フルデマンド、セミデマンドの検討） ・ デマンド交通は、予約システムなどを高齢者が1人で対応できる簡単な方法でないと難しい ・ NPOバスのハイエースクラスのバスが氷見市内を走行し、スマホで位置確認ができ、だれでも乗れるシステムの検討 ・ 無料の貸出自転車等の整備
免許返納	・ 近くにバス停がないので自家用車で移動するしかなく、免許返納は難しい。 ・ 公共交通を利用するメリットを高齢者世帯にPR ・ 免許返納に伴うサービスの充実（ポイントや割引クーポンなど）
その他	・ スクールバスの利用サービス向上（運行時間変更などの事前連絡） ・ 冬期の自転車通学に代わる公共交通の整備 ・ 窪、柳田、園地区へのスクールバスの導入 ・ 同じ地域で同じ目的地に向かう場合の公共交通（乗合タクシーなど）の検討

(2) 鉄道

鉄道事業全体	・ 近くにないため利用できない ・ 観光客を増やすため、べるもんたを毎日運行 ・ 氷見線のLRT化と各駅からの巡回バス（小型バス）の充実 ・ 氷見線が止まった際の代替交通の確保 ・ 忍者ハットリくん列車でのハットリくんの声での車内放送 ・ 時刻表や氷見駅近くのバス乗り場への案内の充実 ・ 島尾駅（無人駅）での遅延などに関する情報提供
ダイヤ	・ 利用者（学生、観光客など）に合わせたダイヤ改正（増便、減便） ・ 始発を早く、終電を遅くする ・ 定刻どおりの運行 ・ 氷見線と他の鉄道（JR 城端線、新幹線、あいの風鉄道）との乗り継ぎを考慮したダイヤ調整
ルート	・ 氷見線と城端線の直通化 ・ 氷見線の新高岡への接続

運賃・ 支払い方法	・回数券の再販売 ・運賃の値下げ ・ICOCAなどの交通系ICカードの導入 ・学割回数券の導入
駅などの施設	・島尾駅の拡張整備 ・氷見駅での送迎目的の車両のための駐車場の規模拡大 ・パークアンドライドを可能とする駐車場やバイク駐輪場などの整備 ・氷見駅と島尾駅の間に駅を整備（海浜植物園に鉄道駅とバス停を整備） ・氷見駅周辺の信号機の設置 ・氷見駅構内又は氷見駅付近にコンビニやカフェなどの整備 ・氷見駅構内での土産店の設置
その他	・氷見駅と最寄りバス停の距離があり不便

(3) 路線バス

路線バス事業 全体	・NPOバスとの乗り継ぎが不明 ・案内表示が分かりにくい ・HPの運賃と場所の表示が分かりにくい ・高齢者が乗り降りしやすい設備の導入 ・路線バス車両の小型化、小回りの利く超ミニバスの導入 ・通学通勤の時間帯は大型バス、日中は小型バスなど、利用者数に合わせた車両での運行 ・自動運転のバスなどの新技術・安全機能を備えた交通手段導入への検討 ・氷見市内全域からの氷見高校行きコミュニティーバス等の整備
ダイヤ	・長期休暇（GW、年末年始など）の平日昼間の増便 ・市街地周遊バスや仏生寺路線の増便 ・定時間（例：毎時20,40,60分）での運行 ・始発を早く、終便を遅くする。空白時間帯の解消 ・市街地周遊バスとJR氷見線やNPOバスとの接続調整 ・路線バスと鉄道（JR氷見線、JR城端線、新幹線、あいの風とやま鉄道）との乗り継ぎを考慮したダイヤ調整 ・定刻どおりの運行（定刻より早くバスが発車して乗れなかった。） ・利用者（通院、学生、観光客など）に合わせたダイヤ改正（増便、減便）
ルート	・運行ルートの増設・見直し ・運行ルートの簡略化（複雑で分かり難い） ・氷見駅から放射線状に小型バスを運行し、市民病院行きの市街地周遊バスは別ルートで構成などのルート見直し ・全ての路線で市民病院、プラファ、ハッピータウンの入口で停車（買い物する老人、通院する老人への対応） ・バスの路線が分かりにくい ・路線バスまで遠い。週1回程度の集落までの乗り入れ・送迎 ・脇線のルート変更（旧市内から国道160号沿線の商業施設への経路を考慮）

運賃・支払方法	・学割回数券の導入 ・運賃値下げ ・ICOCAなどの交通系ICカードの導入 ・氷見市内の料金均一化（100円）
バス停などの施設	・氷見市海浜植物園に鉄道駅とバス停を整備 ・近くにバス停がないため、遠くのバス停まで徒歩や自転車で移動 ・バス停の位置が分かりにくい。同じ名前のものが2個以上ある。 ・主要なスーパーへのバス停の設置（バス停の移動） ・氷見駅口ではなく氷見駅前にバス停を設置 ・市街地周遊バスの利用の多いバス停に駐車場を整備 ・ベンチや照明灯の設置、商業施設の中のバス待ちの空間の確保、雨風防止用の囲いのある停留所など、バス待ち環境の向上 ・降車後の動線を考え、バス停を横断歩道（信号付）の近くに設置 ・交通量が多く狭い道路でのバス停（バス待ち利用者）の安全性確保 ・バス停に分かりやすい時刻表・運賃表を設置
その他	・路線バス運転手の道路交通法に抵触する運転（信号無視等）、接客態度の悪さの改善 ・利用者への利用状況を確認するアンケート調査の定期的な実施

(4) NPOバス

NPOバス事業全体	・要介護の人は利用できないので将来利用できるか不安 ・過疎化が進み収入が減った時、氷見市の支援が減らないか不安 ・NPOバスの規模やルートなどの情報を全く知らない。情報提供やPRが必要 ・利用の仕方がよくわからない。 ・NPOバスの分かりやすく時刻表やルートの案内 ・子供が冬期の登校に利用したいが利用の制限等があり利用できない。 ・会員でないと利用できない。会員以外も乗車可能とする（運賃を別途徴収、回数券の導入など） ・ワゴン車なのでキャリーバック等の荷物を持って乗車できない。 ・満員だと乗れない。また、朝の混雑時は確実に乗れるかわからない。 ・スマホアプリ等で連動し予約などにより、コスト低減を図る。 ・定員数の少ないバスで多方面から本数を多くして運行 ・集落内はデマンドバスの機能を持った運行 ・スーパーなどの商業施設から援助を受け、その施設に停車 ・NPOバスの会員制を止め、誰でも自由に利用できる仕組みの導入 ・NPOバスの情報公開が必要。自治会に入っていないアパート暮らしだと全く情報が得られない。 ・自分の地区外へ移動する際にNPOバスでの移動ができないなど、移動が制限される。 ・毎回、乗車の時に予約が必要のため面倒で忘れてしまう。 ・運転席だけではなく後部座席にもエアコンを設置 ・上庄谷バス地域協議会の3路線別の定期券を3路線統一定期券にする。
-----------	--

ダイヤ	・季節に応じた運行ダイヤ ・スーパーや医療機関行きへの運行本数の増便 ・始発を早く、終バスを遅くする。 ・土日祝日の運行 ・定刻どおりの運行 ・高校生のテスト期間中の時間変更など、イベントに応じたダイヤ変更 ・JR 氷見線との時間調整 ・臨時運休などがあった場合の連絡手段の検討（LINE、メールなどの活用） ・予約を優先した運行 ・ノンステップバスでスーパーや医療機関行きへの運行本数を増便 ・祇園祭・ごんごん祭り・ひみまつりの時にNPOバスを無料で運行
ルート	・乗り降り自由なルート設定 ・運行域の拡大 ・NPO バスのデマンド交通化 ・朝日丘地区、東地区などの地域でのバス運行 ・ひみ番屋街への接続
運賃・支払方法	・運賃の値下げ、助成金がさらに必要 ・NPOバス利用による特典（商業施設での割引チケットなど配布） ・利用券の購入手続きが不便
バス停などの施設	・バス停の椅子や屋根のリニューアル、雨風防止用の囲いのある停留所など、バス待ち環境の向上

(5) タクシー

タクシー事業全体	・介護タクシーの利用ができない（利用の仕方がわからない）。 ・身体障がいのある高齢者（車いすを利用している高齢者）が利用できるタクシーや介護タクシーの情報公開 ・NPOバスと連動 ・乗り降りしやすく荷物が乗せやすいワンボックスカーでの運行 ・介護タクシーを利用できない（歩ける）高齢者にとっては、買物などの外出時にタクシーを利用すると高額となるため、利用が難しい。高齢者も軽費で外出できる仕組みが必要 ・乗り合いタクシーの導入
営業時間	・公共交通終了後、早朝深夜の緊急時にタクシーが利用できない
運賃・支払方法	・行き先と到着時間から自宅または拠点の時間が出る仕組み、目的地までの料金が乗車時に分かる仕組みへの対応 ・タクシー利用時の特典 ・高齢者料金、通院補助タクシー等の検討 ・75才以上の高齢者への無料券の配布 ・車体の小型化と運賃の値下げ ・免許証返納時のタクシー券配布金額の増額。免許証返納した高齢者の通院、買物等外出支援がさらに必要。免許証返納を後悔

5. 地域公共交通の現況

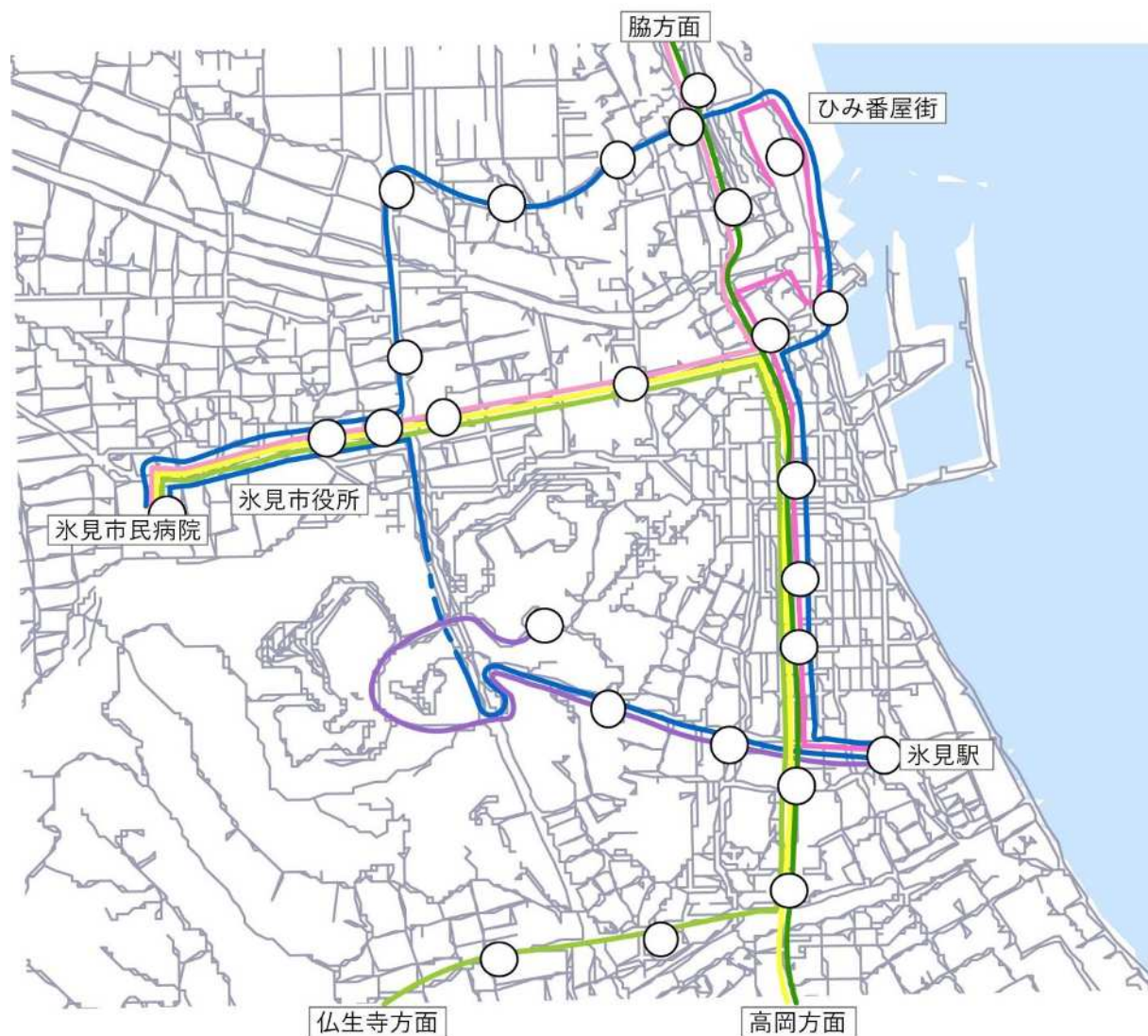
5-1 公共交通の現状（運行、利用状況等）

(1) 氷見市の公共交通網

- ・本市内では、鉄道、路線バス、市街地周遊バス、NPO バス（地域運営 NPO 法人によって運行されるバス）、タクシー等の公共交通が運行しています。



図 5-1 氷見市の公共交通網



凡例

- 市街地周遊バス【氷見駅⇄ひみ番屋街】(土日祝日)
- 市街地周遊バス【右回り】【左回り】(平日・土曜)
- 脇
- 守山經由氷見
- 新高岡經由氷見
- 伏木經由氷見
- 高岡ふしき病院經由氷見
- 仏生寺
- 氷見市民病院脇
- 氷見高校

図 5-2 市街地周遊バス

表 5-1 市内の公共交通

路線名		運行区間	便数/日			運賃
			平日	土曜	日祝	
鉄道						
	J R 氷見線	高岡－氷見	36	36	38	対距離 運賃
路線バス						
①	脇	高岡駅前－新守山－脇	20 便	16 便	16 便	対距離 運賃
②	守山経由氷見	高岡駅前－新守山・氷見駅口－氷見市民病院	20 便	8 便	8 便	
③	新高岡経由氷見	済生会病院－新守山・氷見駅口－氷見市民病院	19 便	25 便	25 便	
④	伏木経由氷見	済生会病院－伏木駅前・氷見駅口－氷見市民病院	10 便	12 便	12 便	
⑤	高岡ふしき病院 経由氷見	済生会病院－ふしき病院・氷見駅口－氷見市民病院	7 便	6 便	6 便	
⑥	仏生寺	済生会病院－仏生寺・氷見駅口－氷見市民病院	14 便	10 便	10 便	
⑦	氷見市民病院脇	氷見市民病院－氷見中央－脇	1 便	—	—	200 円
⑧	氷見高校	氷見駅前－氷見駅口－氷見高校前	1 便	—	—	
⑮	脇(北鉄能登バス)	七尾駅－百海－脇	12 便	10 便	10 便	対距離 運賃
市街地周遊バス						
⑨	市街地循環左回り	氷見市民病院－氷見駅前－氷見市民病院	6 便	—	—	100 円
⑩	市街地循環右回り	氷見市民病院－氷見駅前－氷見市民病院	6 便	—	—	100 円
⑪	ひみ番屋街経由 氷見市民病院	氷見駅前－氷見中央－氷見市民病院	—	16 便	—	100 円
⑫	ひみ番屋街	氷見駅前－氷見中央－ひみ番屋街	—	—	15 便	100 円
特急バス・観光バス						
⑬	わくライナー	高岡駅前－新高岡駅・ひみ番屋街－和倉温泉	4 便※	4 便	4 便	対距離 運賃
⑭	富山ぶりにかにバス	富山駅前－新湊きつときと市場－ひみ番屋街	6 便	6 便	6 便	
高速バス						
	東京線	氷見営業所－高岡駅前－富山駅前－バスタ新宿	2 便	2 便	2 便	日別・ 便別 運賃
NPO バス						
⑯	磯辺線「ますがた」	小滝－角間－氷見駅前	10 便	6 便	—	年会費 対距離
⑰	灘浦線「なだうら」	平－白川－氷見駅前	4 便	4 便	—	
⑱	碁石線「やまびこ」	懸札・吉懸－上余川－氷見駅前	7 便	4 便	4 便	年会費 定期券
⑲	久目線「くめバス」	赤毛－久目－氷見駅前・氷見高校前	8 便	4 便	—	年会費 定期券 ※回数 券も有
⑳	速川線 「はやかわバス」	葛葉－谷内・七分一交差点－氷見駅前・氷見高校前	8 便	4 便	—	
㉑	熊無線 「くまなしバス」	下論田－上出・中尾－氷見駅前・氷見高校前	8 便	4 便	—	

※⑬わくライナーの平日運行は、運行カレンダーによる（連休・盆・年末年始のみ）

出典：事業者 HP（令和 4 年 12 月現在）

(氷見市の公共交通網)

市内の公共交通は、地域内・地域間の交流を支える移動システムとして、地域・交通事業者・行政がそれぞれの役割分担のもと、本市と他都市を結ぶ【鉄道・路線バスなど】、中心市街地の利便性を高める【市街地周遊バス】、流域に広がる集落と市街地を結ぶ【NPO バス】、鉄道やバスの交通利用圏域全てをカバーする【タクシー】など、様々な交通機関で構築された公共交通網となっています。

特に、【NPO バス】は7つの河川流域の谷筋に形成された集落・生活圏と市街地を結ぶ重要な公共交通ですが、隣り合う路線との山を越えた連携が困難であるため、山地部の集落・生活圏を周遊するルートの構築ができない状況です。

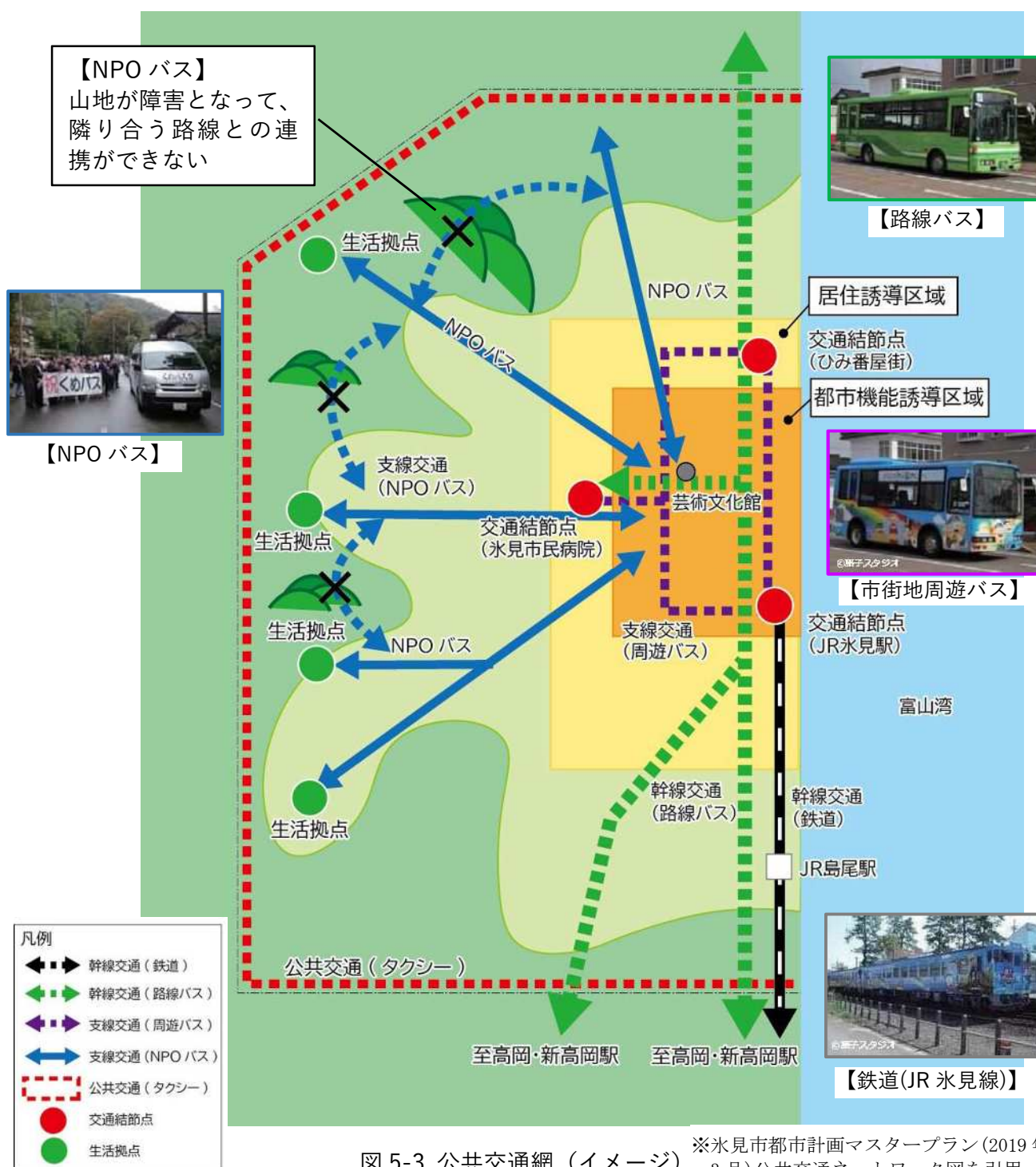
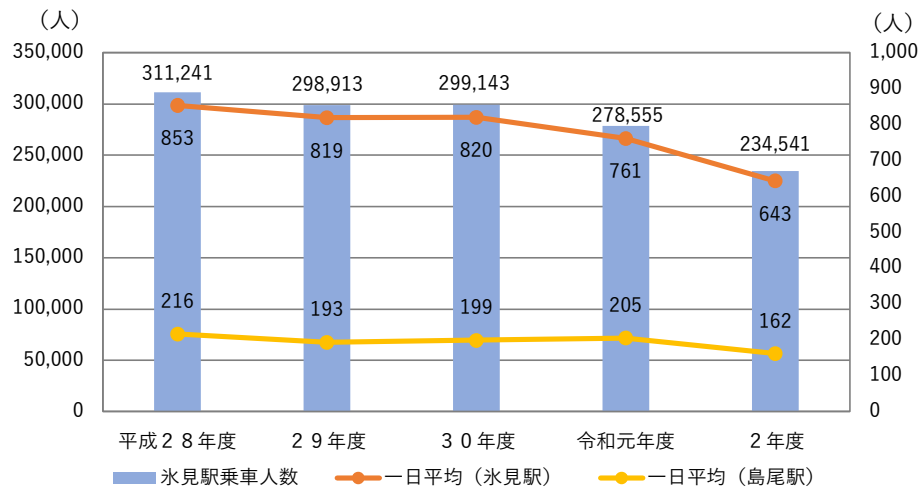


図 5-3 公共交通網 (イメージ) ※氷見市都市計画マスタープラン(2019 年 3 月)公共交通ネットワーク図を引用

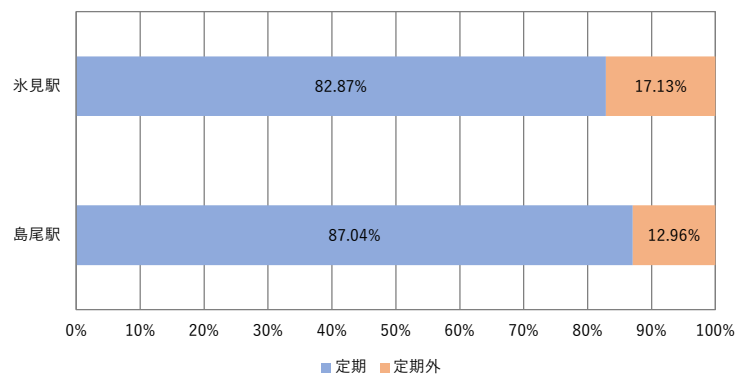
(2) 鉄道

- ・鉄道は、JR 氷見線（氷見～高岡）が氷見駅を始発・終着駅で運行しています。
- ・市内には、氷見駅、島尾駅の 2 つの駅があり、そのうち島尾駅は無人駅です。
- ・JR 氷見線の運行本数は平日・土曜日：18 便、日曜日：20 便、運賃は氷見駅→高岡駅：330 円、島尾駅→高岡駅 240 円となっています。（令和 4 年 12 月現在）
- ・利用者数は、氷見駅・島尾駅ともに減少傾向にあります。また、利用者の 8 割～9 割が定期による利用者です。



出典：氷見市の統計、富山県統計年鑑

図 5-4 氷見駅乗車人数の推移

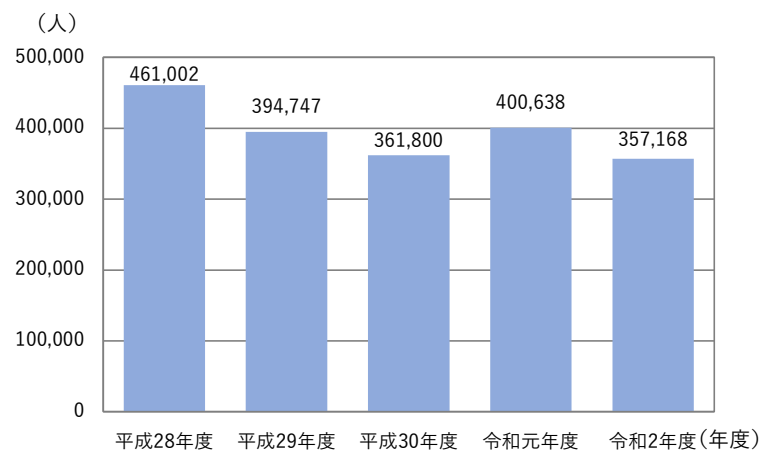


出典：富山県統計年鑑

図 5-5 各駅の定期割合（令和 2 年度）

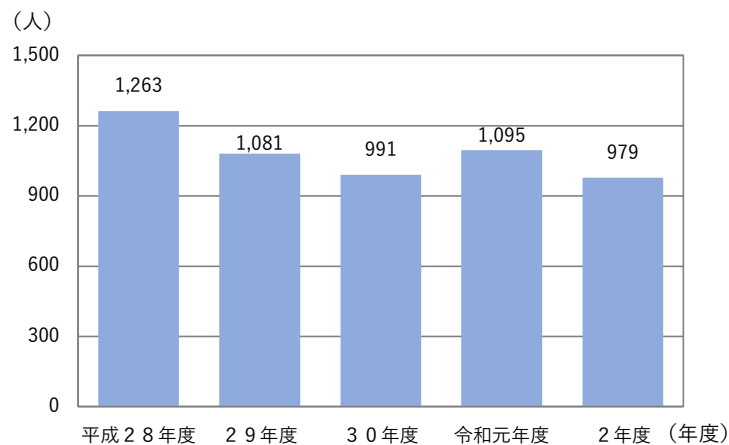
(3) 路線バス等

- ・路線バスは、国の地域間幹線系統補助路線として維持されています。
- ・加越能バス株式会社及び北陸鉄道株式会社が運行する路線バスが運行されています。また、路線バスの他には、加越能バス株式会社及び富山地方鉄道株式会社により特急バス・観光バス、高速バスなどが定期的に運行されています。
- ・「氷見市民病院」を主要な交通結節点として運行されています。
- ・加越能バスの利用者数は、平成 29 年度に減少しましたが、近年は年間利用者数及び 1 日平均乗車人数ともに横ばい傾向です。
- ・【氷見駅⇄高岡駅前】までの運賃は 330 円（令和 4 年 12 月現在）であり、これは JR 氷見線の【氷見駅⇄高岡駅】までの運賃（330 円）と同額です。



出典：氷見市の統計

図 5-6 加越能バス（氷見営業所管内）利用者数の推移



出典：氷見市の統計

図 5-7 加越能バス（氷見営業所管内）1 日平均乗車人員の推移

表 5-2 氷見駅から主要バス停への運賃

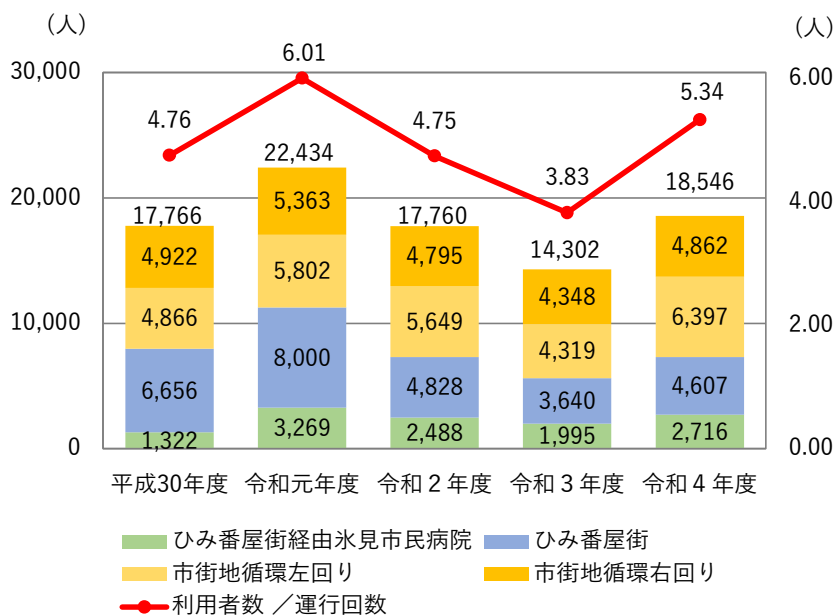
路線名	区間	運賃
①脇	氷見駅口→脇	400 円
②守山経由氷見	氷見駅口→高岡駅前	330 円
③新高岡経由氷見	氷見駅口→済生会病院	410 円
④伏木経由氷見	氷見駅口→伏木駅前	310 円
⑤高岡ふしき病院経由氷見	氷見駅口→高岡ふしき病院	310 円
⑥仏生寺	氷見駅口→仏生寺	320 円
⑦氷見市民病院脇	氷見中央→脇	380 円
⑧氷見高校	氷見駅前→氷見高校前	200 円
⑨⑩⑪⑫市街地周遊バス	氷見駅前→氷見市民病院	100 円
	氷見駅前→ひみ番屋街	100 円
⑮脇(北鉄能登バス)	脇→七尾駅前	780 円

出典：加越能バス HP、北陸鉄道 HP（令和 4 年 12 月現在）

(4) 市街地周遊バス

- ・市街地周遊バスは、国のフィーダー系統補助路線として維持されています。
- ・市内の公共交通網は、ＪＲ氷見駅を中心とする放射線状の路線となっており、中心市街地にある主要な公共施設及び商業施設を周遊する路線がなく、自力での移動が困難な高齢者及び障がい者等の移動を十分にサポートできていない状況でした。
- ・そのため、「氷見市街地周遊バス（４系統）」の運行により、中心市街地に点在する日常生活に必要な公共施設や商業施設等を周遊し、市街地周辺の住民や観光客の交通手段を確保・維持するとともに、ＪＲ氷見線、地域間幹線系統バス、ＮＰＯバスと接続することで、市内の公共交通の利便性の向上が図られています。なお、加越能バス株式会社により運行されています。
- ・また、氷見市街地周遊バスは、城端線・氷見線沿線地域公共交通計画において、ＪＲ氷見線と接続するバス路線に位置付けられており、ＪＲ氷見線との連携を強化することで、持続可能な公共交通網の形成に寄与するものとされています。
- ・市街地周遊バスの車両（平成１８年登録）は、近年、老朽化による修繕費が嵩み、車両更新の必要があります。
- ・バスの車体には藤子不二雄[㊤]先生のキャラクターをラッピングしており、市内で、公共交通の活性化と観光面でのまんのまちづくりの象徴的存在としての役割を担っています。
- ・利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり減少傾向でしたが、近年は増加傾向になっています。しかし、コロナ禍の前後（平成３０年度と令和３年度を比較）の乗車人員数の最大値からは、平日や日曜祝日での利用者数の回復には至っていない状況です。

※乗車人員数とは、車内に乗車している人数（乗車人数－降車人数）を指します。



出典：氷見市資料

図 5-8 氷見市街地周遊バス 利用者数の推移

表 5-3 コロナ禍前後の乗車人員数の最大値の変化

曜日\年度	平成 30 年度	令和 3 年度
平日	21 人	12 人 (▲9 人)
土曜日	27 人	24 人 (▲3 人)
日曜祝日	31 人	18 人 (▲13 人)

表 5-4 市街地周遊バスの乗降客数が多くなるバス停（曜日・時間帯別）

時刻	ルート	平日	土曜日	日曜祝日
朝	左回り	乗車：氷見駅前 降車：ひみ番屋街 氷見市民病院	乗車：氷見市農業会館前 降車：氷見漁港前 氷見市民病院	(運行していない)
	右回り	乗車：氷見駅前 降車：氷見市役所前 氷見市民病院	乗車：氷見駅前 降車：氷見市民病院	(運行していない)
昼	左回り	乗車：氷見市農業会館前 降車：ひみ番屋街 氷見市民病院	乗車：氷見市農業会館前 降車：ひみ番屋街	乗車：氷見市農業会館前 降車：ひみ番屋街
	右回り	乗車：北大町西 降車：氷見駅前	乗車：北大町西 降車：氷見駅前	乗車：北大町西 降車：氷見駅前
夕方	左回り	乗車：氷見市農業会館前 降車：ひみ番屋街	乗車：氷見市農業会館前 降車：ひみ番屋街	乗車：氷見市農業会館前 降車：ひみ番屋街
	右回り	乗車：北大町西 降車：氷見駅前	乗車：北大町西 降車：氷見駅前	乗車：北大町西 降車：氷見駅前

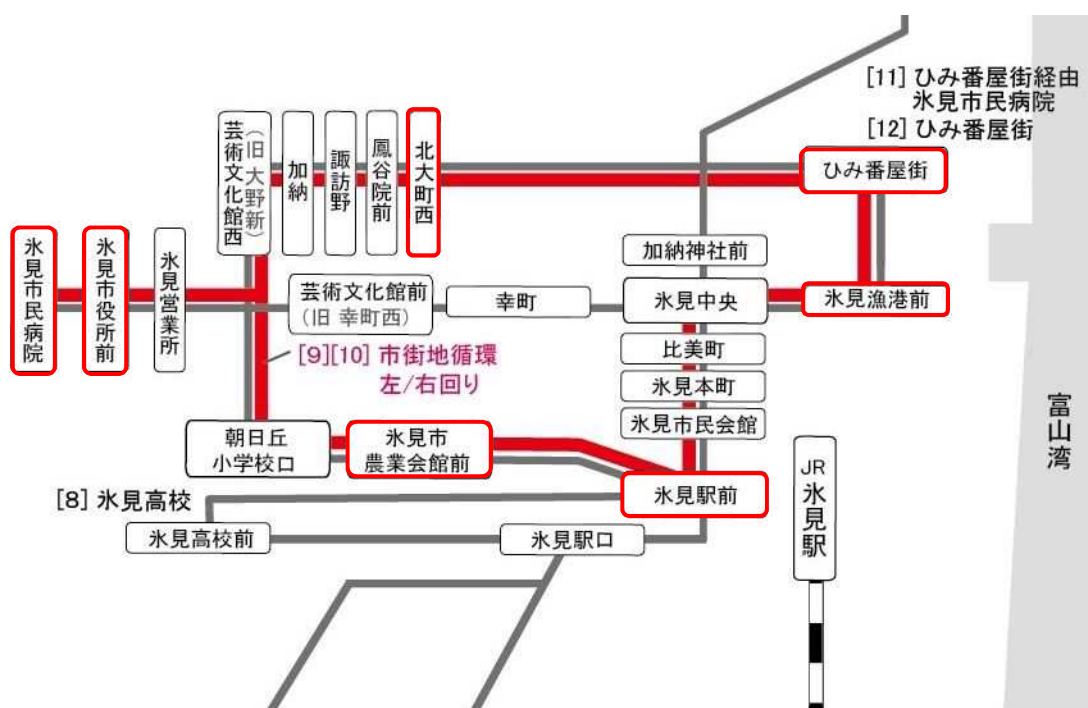
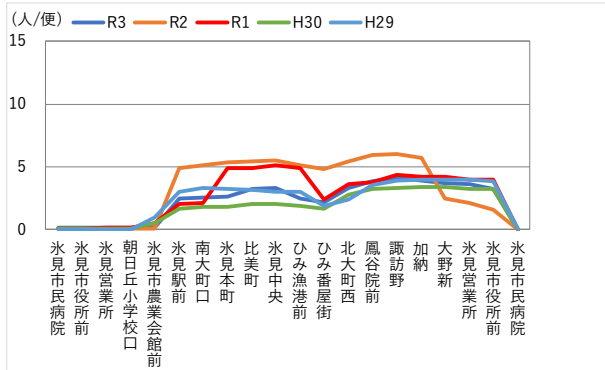
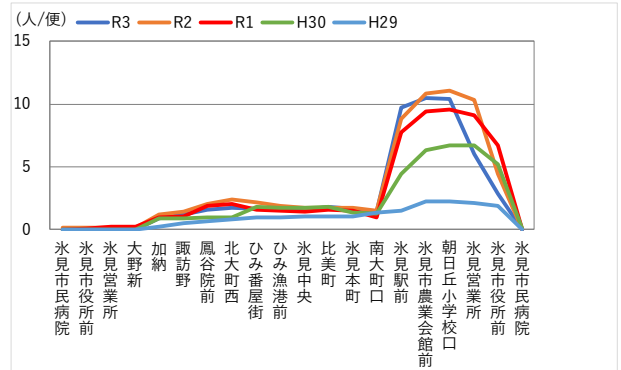


図 5-9 市街地周遊バス路線図

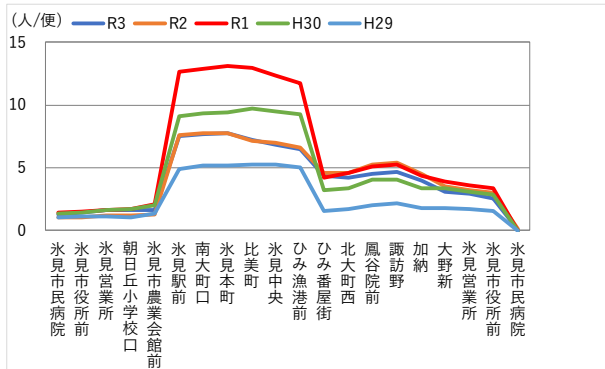
1 平日（左回り）朝（始発～8:29発）



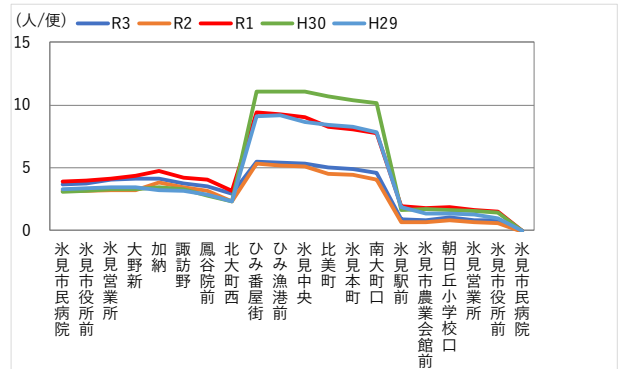
4 平日（右回り）朝（始発～8:29発）



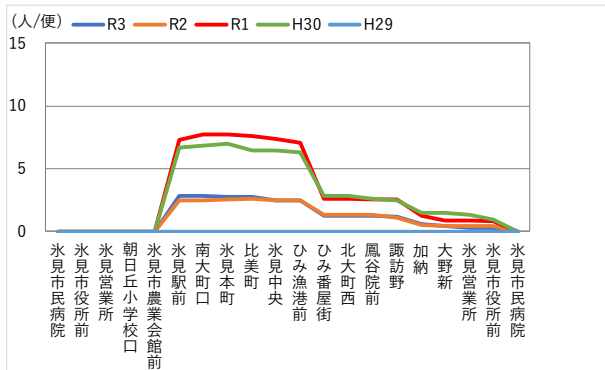
2 平日（左回り）昼（8:30発～15:29発）



5 平日（右回り）昼（8:30発～15:29発）



3 平日（左回り）夕（15:30発以降）



6 平日（右回り）夕（15:30発以降）

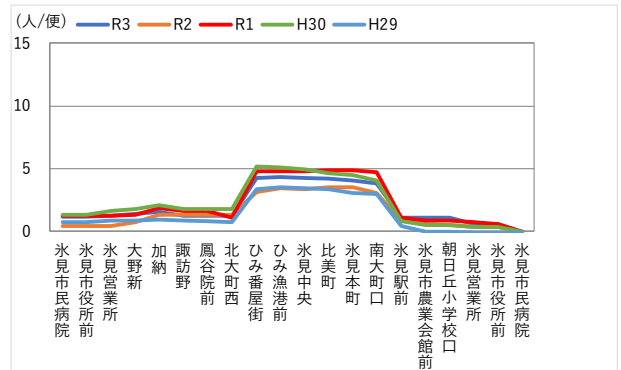
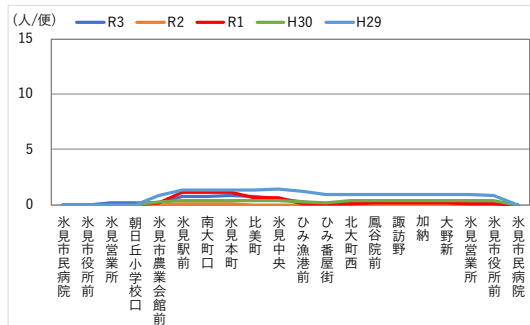
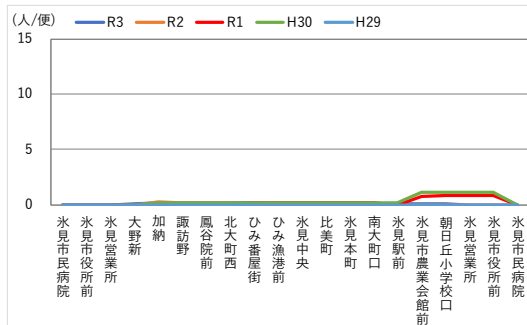


図 5-10 各年度の、周遊バス平均乗車人員数の推移（平日）

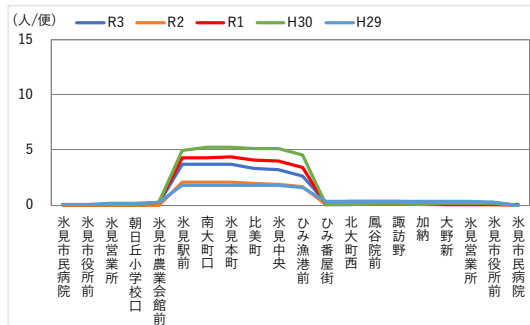
1 土曜日（左回り）朝（始発～8:29発）



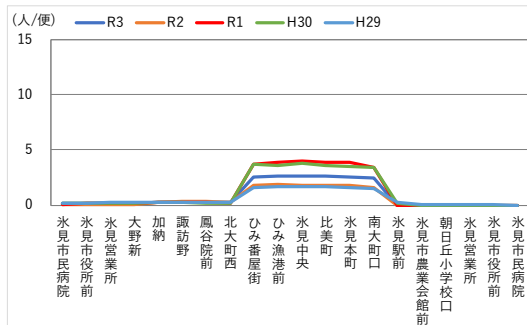
4 土曜日（右回り）朝（始発～8:29発）



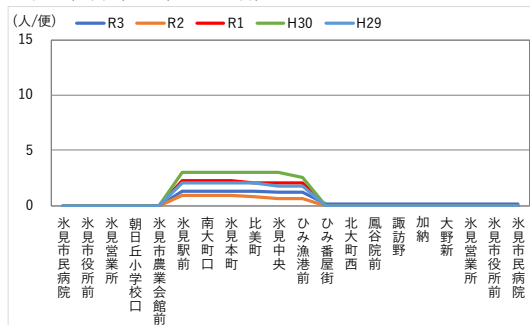
2 土曜日（左回り）昼（8:30発～15:29発）



5 土曜日（右回り）昼（8:30発～15:29発）



3 土曜日（左回り）夕（15:30発以降）



6 土曜日（右回り）夕（15:30発以降）

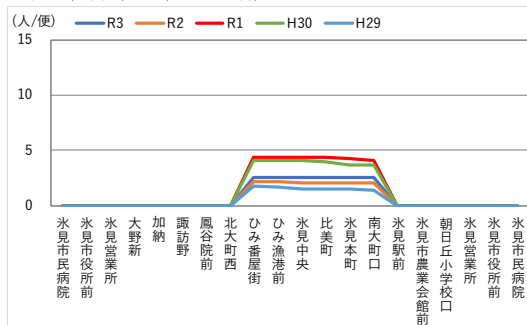
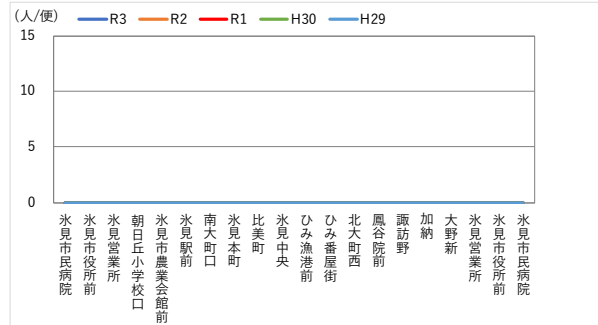
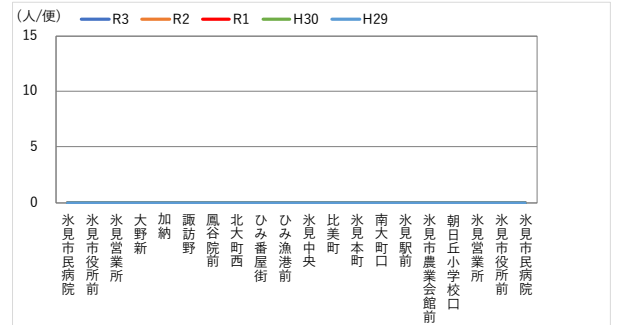


図 5-11 各年度の、周遊バス平均乗車人員数の推移（土曜日）

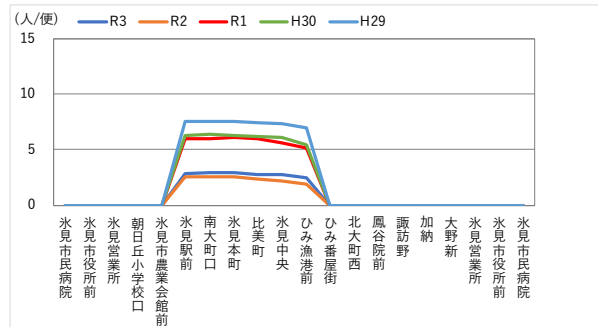
1 日曜祝日（左回り）朝（始発～8:29発） 運行なし



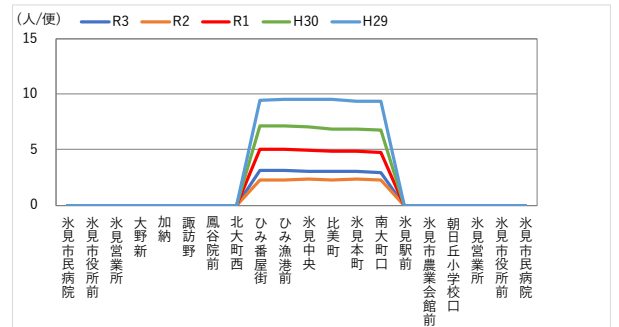
4 日曜祝日（右回り）朝（始発～8:29発） 運行なし



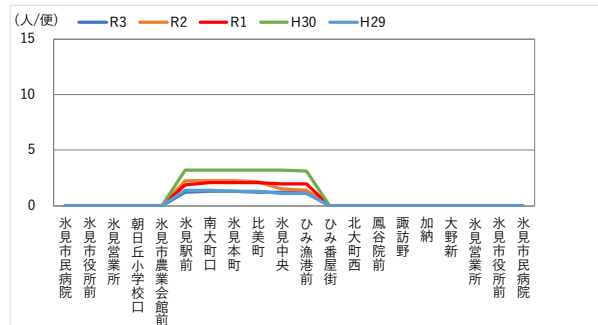
2 日曜祝日（左回り）昼（8:30発～15:29発）



5 日曜祝日（右回り）昼（8:30発～15:29発）



3 日曜祝日（左回り）夕（15:30発以降）



6 日曜祝日（右回り）夕（15:30発以降）

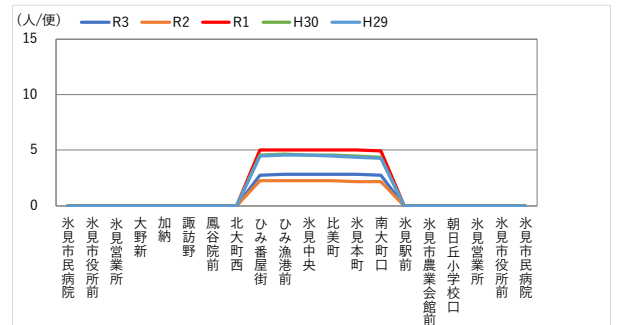


図 5-12 各年度の、周遊バス平均乗車人員数の推移（日曜祝日）

(5) NPO バス

- ・NPO バスは、市内の八代地域、余川谷地域、灘浦地域及び久目地域の山間部を縫うように、地元有志で結成された特定非営利活動法人（NPO 法人）により、それぞれの地域から JR 氷見駅前までを結ぶ 6 路線が運行されています。これらの地域では、他の交通機関による移動手段の確保が著しく困難であることから、道路運送法第 79 条に基づく自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の形態を採ってバスを運行しています。自家用有償旅客運送制度を活用したバスであるため、各 NPO 法人の会員のみがバスを利用できます。なお、運賃は会費制を導入し、各 NPO 法人で費用が異なります。
- ・最も早く運行を開始した路線は八代地区の磯辺線：平成 17 年です。住民の足として重要な役割を担っていた民間事業者の路線バスが平成 12 年に廃止となった後は、スクールバスを活用した市営バスを運行してきましたが、少子化の影響や車両の更新時期などもあり、地域の移動手段の確保について考えた結果、NPO 法人によるコミュニティバス運行がスタートしました。その後は、碁石線・灘浦線・久目線・速川線・熊無線の運行が開始されました。
- ・6 路線が順次運行を開始し、路線の増加とともに利用者総数も増加傾向にあります。全ての路線が、平日と土曜日に運行しており、日曜の運行はありません。
- ・全ての NPO バス沿線において、高齢化と人口減少が進んでおり、高齢化率は磯辺線：66%（運行開始時：44%）が最も高く、最も低い路線でも熊無線：48%であり、氷見市の高齢化率：39%を大きく上回っています。
- ・碁石線は、令和 5 年 1 月から区域運行（ドア to ドアによるデマンド方式）にかかる実験的な運行や持続可能な運行を目指した実証運行を令和 5 年 9 月まで行い、令和 5 年 10 月から区域運行の本格運行を行うものとしています。

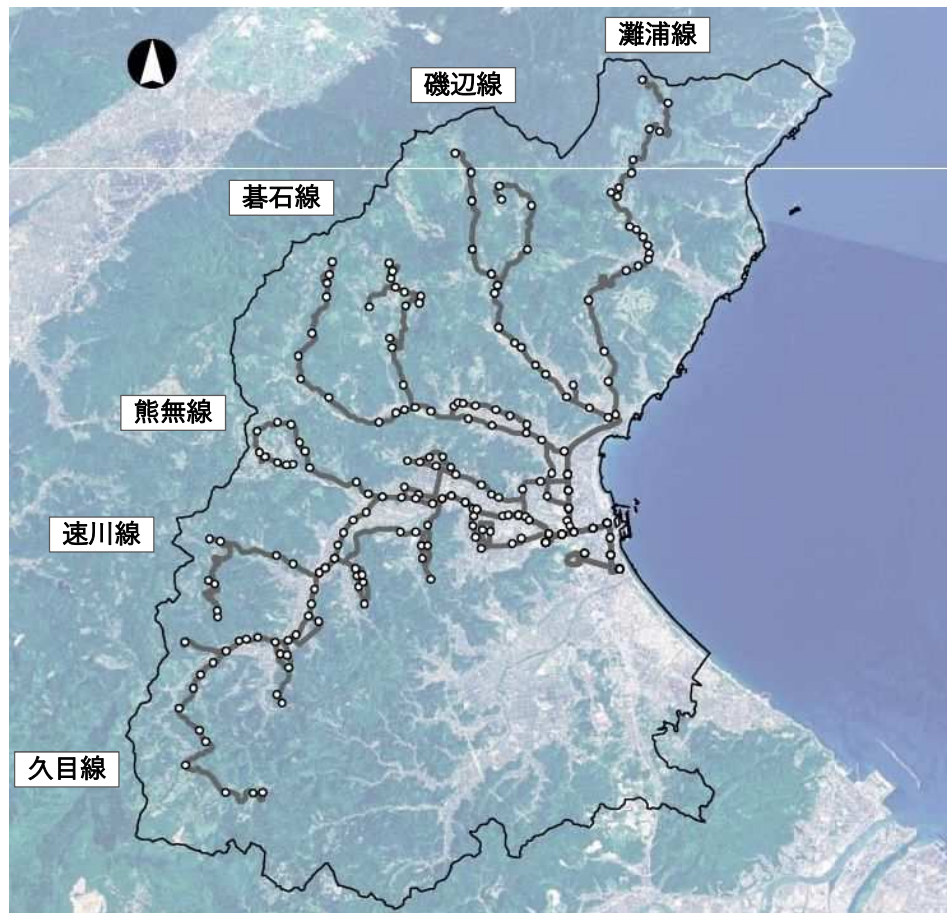
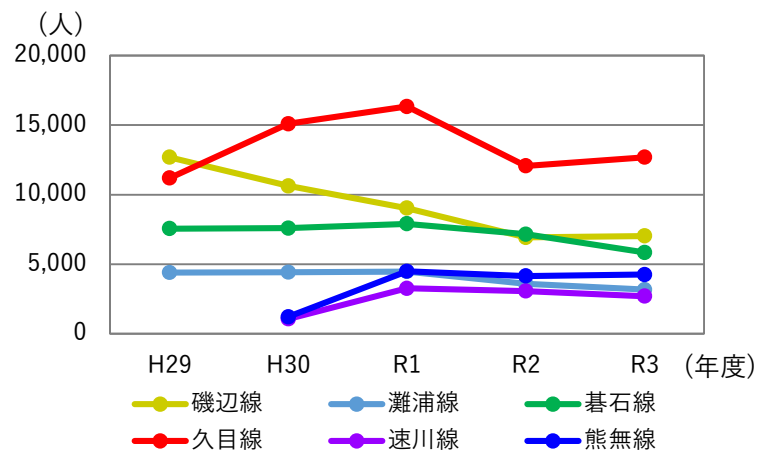
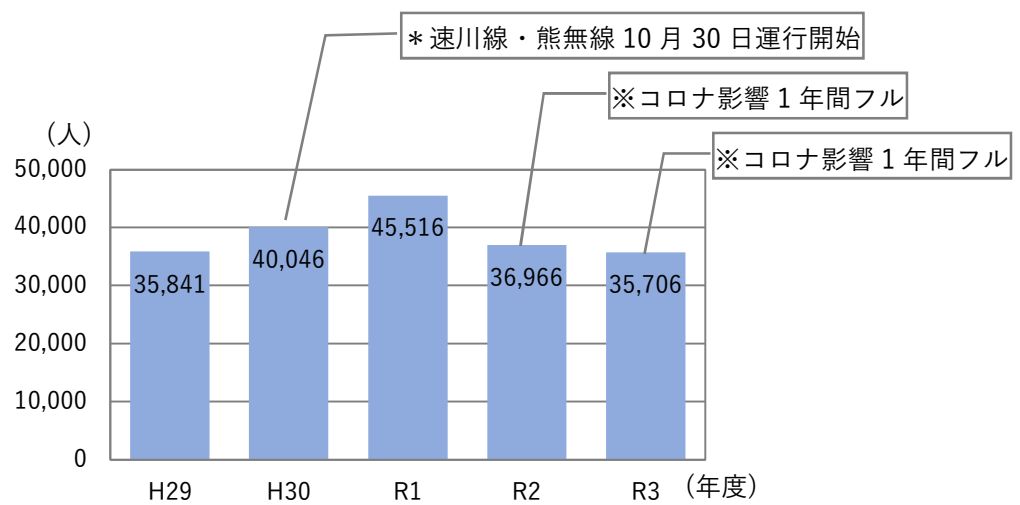


図 5-13 NPO バス路線



(単位：人)

路線名\年度	H29	H30	R1	R2	R3
磯辺線	12,685	10,630	9,034	6,936	7,042
灘浦線	4,404	4,422	4,473	3,583	3,172
碁石線	7,564	7,596	7,906	7,164	5,862
久目線	11,188	15,105	16,339	12,067	12,679
速川線	—	1,071	3,268	3,070	2,701
熊無線	—	1,222	4,496	4,146	4,250
利用者合計	35,841	40,046	45,516	36,966	35,706

出典：氷見市資料

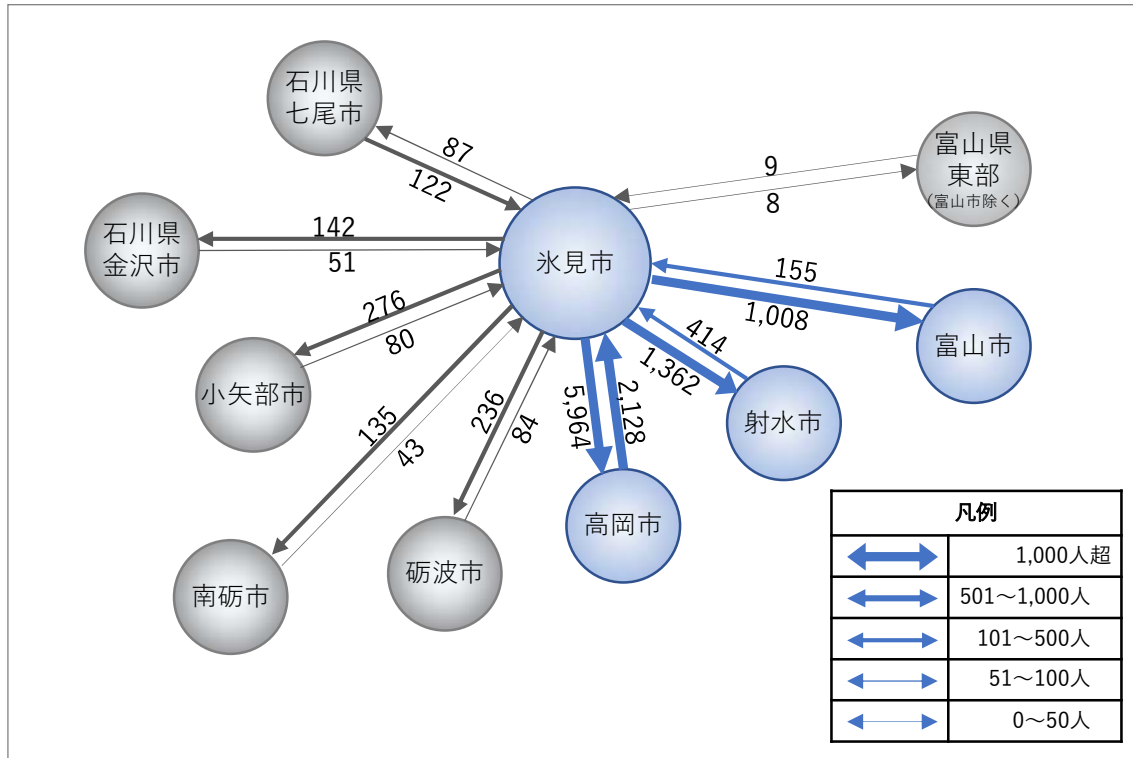
図 5-14 NPO バス利用者数の推移

表 5-5 NPO バスの沿線の高齢者人口

路線名	主要地域	調査時期		世帯数 (世帯)	人口 (人)	高齢者（65 歳以上）		高齢者（80 歳以上）	
						人口（人）	割合	人口（人）	割合
磯辺線	八代地域	現在	R4.12	205	393	259	66%	114	29%
		運行開始時	H22.5	269	657	286	44%	－	－
灘浦線	女良地域	現在	R4.12	77	139	87	63%	42	30%
		運行開始時	H23.12	253	648	300	46%	－	－
碁石線	碁石地域	現在	R4.12	264	527	317	60%	133	25%
		運行開始時	H22.5	334	893	388	43%	－	－
久目線	久目地域	現在	R4.12	449	1,059	555	52%	217	20%
		運行開始時	H28.8	483	1,325	585	44%	－	－
速川線	速川地域	現在	R4.12	434	1,114	553	50%	233	21%
		運行開始時	H30.8	468	1,310	578	44%	－	－
熊無線	熊無地域	現在	R4.12	413	1,110	529	48%	192	17%
		運行開始時	H30.8	421	1,242	535	43%	－	－
氷見市		R3.1.1			45,867	17,715	39%	6,111	13%

(6) 通勤・通学での移動

- ・市内での通勤・通学の人口は 14,353 人(58.6%)、他市町村での通勤・通学の人口は 10,129 人(41.4%) であり、市内での移動が他市町村への移動を上回っています。
- ・市外への移動は、流出・入ともに高岡市が最も多く、次いで射水市・富山市となっています。



出典：国勢調査（2020 年）

図 5-15 通勤・通学者による市町村間の移動

(7) 財政負担額

本市では、幹線交通である路線バス、地域内フィーダー系交通である市街地周遊バス、NPO バスの路線維持などを目的に、バス事業者への補助・委託料や NPO への補助などが地域公共交通にかかる負担となっており、近年は総額で約 7,900 万円の負担額となっています。

路線バスの運行に対する市の負担額は、平成 30 年 4 月の三尾線・論田循環線の廃止以降は約 5,000 万円前後で推移し、年々増加傾向になっています。

市街地周遊バスの運行に対する市の負担額は約 260 万円であり、負担額は横ばい状況です。

また、NPO バスの運行に対する市の負担額は、運行開始時に車両購入費などへの補助を行っているため大きくなるものの、近年は約 2,400 万円から約 2,700 万円で推移しています。

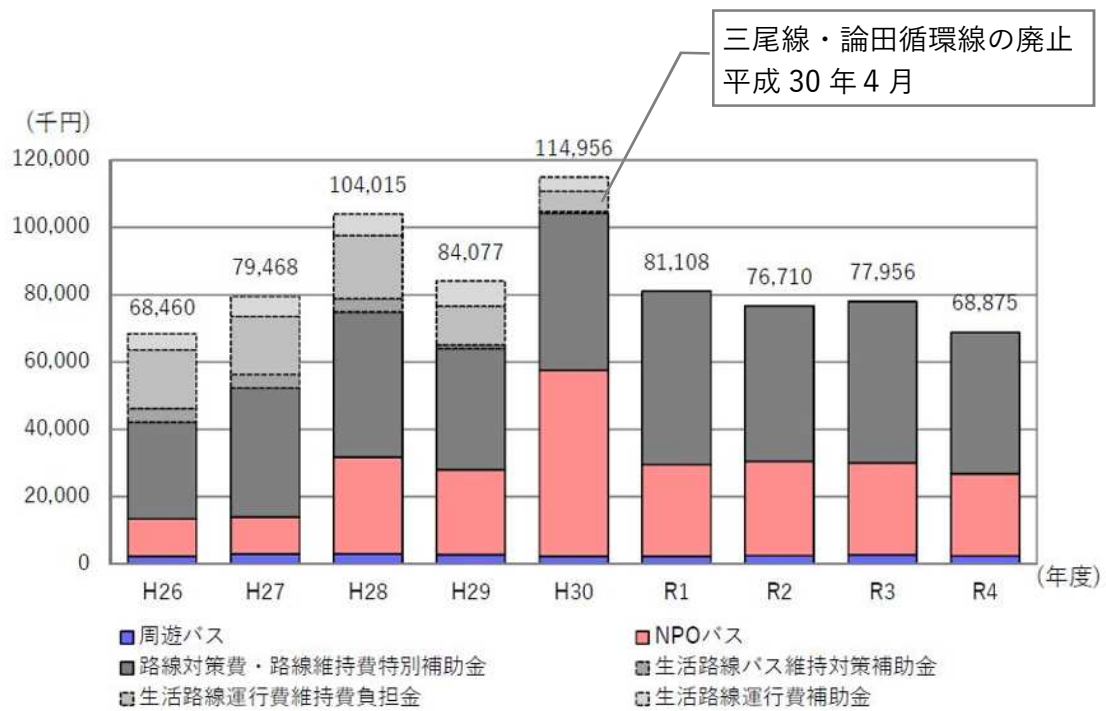


図 5-16 市内路線バス等全体に係る予算執行状況

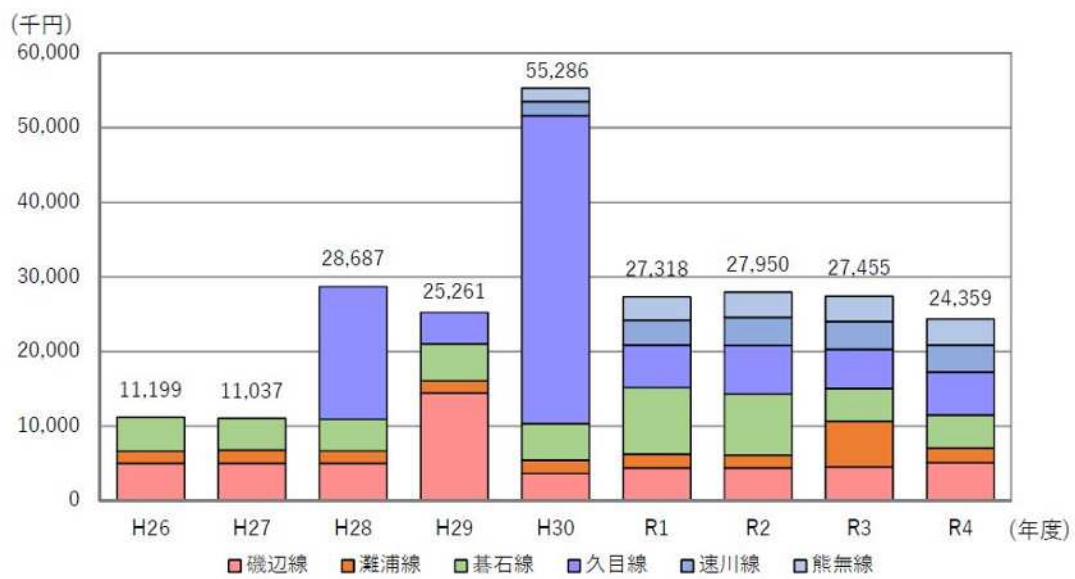


図 5-17 NPO バスに係る予算執行状況

5-2 関係者ヒアリング

地域公共交通の運行事業者や関連団体及び利用者に、地域公共交通の利用状況や課題・改善点などについて、対面ヒアリング及びアンケート方式による調査を行いました。

表 5-6 ヒアリングの実施概要

対象者		備考
交通事業者	NPO バス	八代地域活性化協議会 余川谷地域活性化協議会 上庄谷地域協議会
	加越能バス	路線バス、市街地周遊バス
	平和交通	タクシー
関連団体	氷見市社会福祉協議会	
	氷見市観光協会	
主要観光施設 利用者	ひみ番屋街	観光客を対象にアンケート方式で確認
	氷見駅	
	氷見市芸術文化館	来館者を対象にアンケート方式で確認
	氷見市海浜植物園	

(1) 交通事業者へのヒアリング

(ア) NPO バス事業者

- ・ 1日の乗車数が下がってきている。抜本的な対応が必要。
- ・ 高齢者の利用者が多く、運賃値上げは生活に大きく影響するため上げられない。
- ・ バス以外の活動として、高齢者の見守り・家庭の困り事、声掛けなども実施している。
- ・ 高齢者にとって生きがいのバス。車内は会話が多く、買い物や遊びに利用されている。
- ・ 小学校のスクールバスも NPO 事業で対応している。当初は学生と高齢者が同じバスに乗ったが、今は別々で運用。中学生は課外活動で時間がバラバラなので、保護者などが送迎している。
- ・ NPO バスの代替交通は何があるのか？補助金が減額になると運営の継続が困難になる。
- ・ 交通弱者だけでなく、福祉目的を重点的に考えるなど、地域の福祉行政との連携が必要。
- ・ 昨年、デマンド交通を見学した。行政は関与せず、NPO で運営。社会福祉協議会も参画し、利用料と寄付金で運営していた。先進地を見学し、現状の把握が必要。
- ・ デマンド交通の実証実験を要望する。氷見市でのメリット・デメリットを検証したい。
- ・ バスの乗降に苦勞する人がいる。補助者がいれば利用できる。乗降が困難な利用者へのサポート体制が存続（継続）のカギ。

(イ) 加越能バス

- ・ 山間部の路線は平成 27～28 年頃に利用者が増えずに廃止。それを以降は NPO が運行している。
- ・ 脇までの幹線系統と高岡から氷見市民病院までの路線を運行。市街地周遊バスは市からの依頼を受けて運行。
- ・ 路線は街なかの買物や観光客などに利用されており、減便や廃止などは考えていない。
- ・ 新幹線開業時に、新幹線乗り継ぎを考えて新高岡まで延伸したが、今後は検討が必要。

- ・氷見市民病院が終点の便がほとんどで、サイネージを設置済み。
- ・氷見市芸術文化館にバス停を新設し、本数も増便したので問題ないと考えている。
- ・ひみ番屋街への運行は、市街地周遊バスと脇線（氷見駅からバス停まで徒歩 5 分、1 本/時間）で対応。
- ・JR 氷見駅への乗入れは時間ロスとなる。観光客の宿泊施設への移動などの需要が見込まれれば、脇線での氷見駅乗り入れを検討できる。ただし、現在のロータリー周辺は、タクシーや自家用車が混在しているので事故が心配。
- ・新路線は委託でもない対応が厳しい。
- ・乗務員不足が深刻な問題となっている。
- ・IC カードは、コスト面から導入していない。県には要望しているが、IC カードで採算が取れるほどの利用者増に繋がるか厳しい状況。
- ・デジタルチケットなど取り組んでいるが、観光客だけでは限界である。富山市のおでかけ定期のような高齢者の公共交通利用支援を考えてはどうか。
- ・JR 氷見線の代替交通として BRT に変わったら、当社の乗務員が運転を担当する可能性も検討できる。
- ・デマンド交通を全域で導入されるとバス路線は維持できない。
- ・路線バスへの乗り継ぎは、利用者の意向で話が進まなかった。広い所での乗換えで利用者が増えれば増便も可能。
- ・海沿いの路線のバス停へは車か送迎での移動であり、近い人は徒歩が多い。
- ・氷見市は自動車運転免許がないと移動に不便な地域。高岡市では路線バスをフリーで使えるゴールドバスを行っているが、定期料金を安価にしても利用者は増えない。
- ・宿泊客の送迎は各宿が個々に実施しているが、路線バスが利用されるのなら増便も可能。
- ・氷見市海浜植物園への接続は、周遊バスでの延伸（委託）であれば運行の可能性はある。

(ウ) 平和交通

- ・利用者は大半が電話連絡。専用アプリを作成し、アプリ利用の場合は迎車料金を徴収しない特典があるが、利用は 1 割以下。
- ・新型コロナウイルス感染からの立ち直りは、日中は観光客が増えてきているが、夜はまだ戻っていない。
- ・貸し切りバスは、10 月に入ってから旅行支援で戻ってきたが、今後は予測がつかない。
- ・車を持たない人が病院や買い物に行くための利用が多い。街なかの利用もある。
- ・以前は 24 時間営業していたが、夜間は他社の運転代行サービスや利用者の減少により廃止。平日は朝 6 時から午後 7 時までの運行であるが、夜間の受診や医師の移動に対応できていない状況。夜間運行は、行政からの支援がないと再開は難しい。
- ・山間部では、タクシー車両と二種免許の運転手の配置と無線・電話・専用アプリの利用により、人件費程度の行政からの支援があればカバーできる。
- ・射水市の海王交通が運行する「べいぐるん」は 1 回 100 円（運転手付き）でかなり利用されている。タクシー利用者減に対しても市から支援がある。
- ・射水市はコミュニティバスが細かく運行されているため、タクシーの売上げが減っている。
- ・タクシーの支払いはカードやキャッシュレスに対応済みで、タクシーが使える 1 日券や MaaS へも対応できる。
- ・氷見駅にタクシー乗車待ちの利用者の有無が分かるテレビカメラを設置してほしい。
- ・買い物目的の往復利用が増えている。買い物への付き添いも料金が発生するが可能。往復利用が増えて配車に影響がでることもある。

- ・車椅子対応の車両（氷見市からの寄付）は、福祉施設への送迎に利用されている。
- ・午前 8～10 時、正午前後（11～13 時）は病院への利用者が多く、午後 4～5 時頃までは利用者が少ない。5 時以降は買い物や飲食への利用が多い。
- ・土日祝日は、病院などの休診、家族などによる送迎などにより日中の利用が少ない。ただし、観光客の利用がある。
- ・ドライバー不足は、日中の運行に問題はないが、夜は乗客の悪いマナー対応などから運転者の確保が難しい。

(2) 関連団体へのヒアリング

(ア) 氷見市社会福祉協議会

- ・公的なサービスとして福祉有償輸送を実施。介護保険制度の訪問介護として、通院などの移動を支援。他のサービスと一体で、報酬は介護保険制度への請求のみ。
- ・寿養荘では、月～土曜日に曜日毎にルートを決めて 27 人乗りのマイクロバスで施設利用者を送迎。街のスーパーにも送迎。街に出てくる交通手段としても利用されているが、高齢者が増えても利用者数は減っている。
- ・寿養荘の利用者は市内の高齢者で、登録も予約も不要。バス停で乗車。
- ・送迎バスの運転者は、有資格者を雇用。朝夕の送迎と、買物の時間のみの運行。財源は、寿養荘の運営の事業に含まれ、市からの補助などはない。
- ・地区社協を中心に外出支援を行っているのは、仏生寺、朝日丘、稲積の 3 地区。
- ・朝日丘地区は平成 24 年から、ボランティアの運転手による車で、1 回 200 円（ガソリン代の実費のみ）で運行。バスは通っているが、利用者のニーズに合わないときに送迎車を利用。
- ・仏生寺地区と稲積地区は、加越能バスや NPO バスの間の空白地もあることから、社会福祉協議会の 10 人乗りワンボックスで外出支援を実施。
- ・久目方面は、一番奥の老谷地区で車を貸し出して買物支援を始めた。外出支援は NPO が賄っている。
- ・NPO バスでは、体が不自由な方の乗車を拒否した事例を聞いた。本人が不安を抱えてバスに乗るのを諦める方もいるが、福祉サービスの認定がない限り福祉としての支援はできない。
- ・福祉と公共交通のあり方が変わってきている。福祉も歩み寄り、公共交通も考える必要がある。NPO バスだけでなく、福祉有償運送と公共交通の間を埋めることが課題。
- ・NPO バスの運営面では、買物支援などの実験を提案しているが実現していない。
- ・障がい者への割引などは実施しているが、バスの運転手自身の障がい者に対する理解が追いついていない。障がい者は公共交通であるバス利用に肩身の狭い思いをしている。
- ・身体障がい者にとって公共交通が使いにくい実態のなかで、身体障がい者協会では、会員同士の助け合いで移動を支援している。
- ・精神疾患のある方の中にもバス利用者がいる。働ける方も多いが、バス路線がない人、タクシーも毎日使えない人、自転車でも何十キロも移動する人、島尾駅まで距離がある人など、様々な課題がある。
- ・NPO 法人を維持する事務局機能をどうするかが課題。後継者がおらず、やめるところが出てきている。福祉介護系は若い人を入れているので引き継げるが、公共交通系は次の人が入ってきづらい。
- ・社会福祉法人の地域貢献として、デイサービスの送迎は朝と夕方なので、日中は彼らが福

祉寄りの担い手になってもらうものもある。

- ・地形的な問題で例えばバス停から 500m 以内とすると莫大な停止が必要となり、送迎ルートが定まらない。

(イ) 氷見市観光協会

- ・市内の民宿（会員）は以前の 80 軒から 30 軒を切っている。このうち、若い後継者がいるところは 10 軒ぐらい。この傾向が続くと、将来的に残るのは 10 数軒。
- ・阿尾に点在する宿への交通が、路線バスは早い時間帯に無くなってしまう。地域交通のインフラとしてそれでいいのか疑問。
- ・小さい宿は維持費がかかるので送迎をやめている。
- ・数年前まで地元の観光バス会社で朝 1 便と夕方 1 便運行したが、うまくいかなかった。
- ・観光協会でも送迎バスをやったが 5～6 年でやめた。
- ・利用客のニーズに応えるには、宿が送迎車を所有しないと都合が悪い。
- ・加越能バスと地元バス会社が調整して、加越能バスができない所を地元バス会社がカバーしてはどうか。それで利用客が増えれば、宿側で運行料金を負担することもある。
- ・泊食分離の利用客は、初日と最後以外の中日は市内で食事をする場合は、バスもなく、タクシーは高いので、民宿が送迎することになる。

5-3 来訪者・来館者へのヒアリング調査

(1) 調査の概要

表 5-7 ヒアリングの実施概要

種別	実施場所	実施日時
来訪者	ひみ番屋街	10月8日(土) 10:00～18:00
	J R氷見駅	10月9日(日) 10:00～18:00
来館者	氷見市芸術文化館 (令和4年10月8日開館)	10月8日(土) 10:00～18:00
	氷見市海浜植物園 (令和3年4月2日リニューアルオープン)	10月9日(日) 10:00～18:00 (但し、氷見市海浜植物園は16:30まで)



図 5-18 実施場所

(2) 調査結果

(ア) 来訪者へのヒアリング調査

- ・【来訪者の年齢】は、ひみ番屋街・J R氷見駅ともに、高齢者は少ない状況です。
 - ・【来訪者の居住地】は、調査日が土日であったことから、氷見市外の在住者（観光客）が大半を占め、県外からの来訪者が非常に多くなっています。
 - ・【来訪者の移動手段】は、ひみ番屋街では自家用車と路線バスが多く、J R氷見駅では鉄道・自家用車が多くなっています。
 - ・【次の目的地への移動手段】【次の目的地】では、ひみ番屋街は自家用車・路線バスのほかに自転車・徒歩が多く、これらの来訪者は次の目的地である氷見市街地（潮風ギャラリー、J R氷見駅、氷見漁港、朝日山公園など）への移動手段としていていると考えられます。
- また、J R氷見駅は、鉄道・自家用車のほかに、路線バス・自転車・徒歩が多く、これらの来訪者は次の目的地である氷見市街地への移動手段としていていると考えられることから、両施設間の＜移動の状況＞は、以下の流れになっていると想定されます。
- なお、【次の目的地（その他）】の多くは「帰宅」や「県外」となっています。

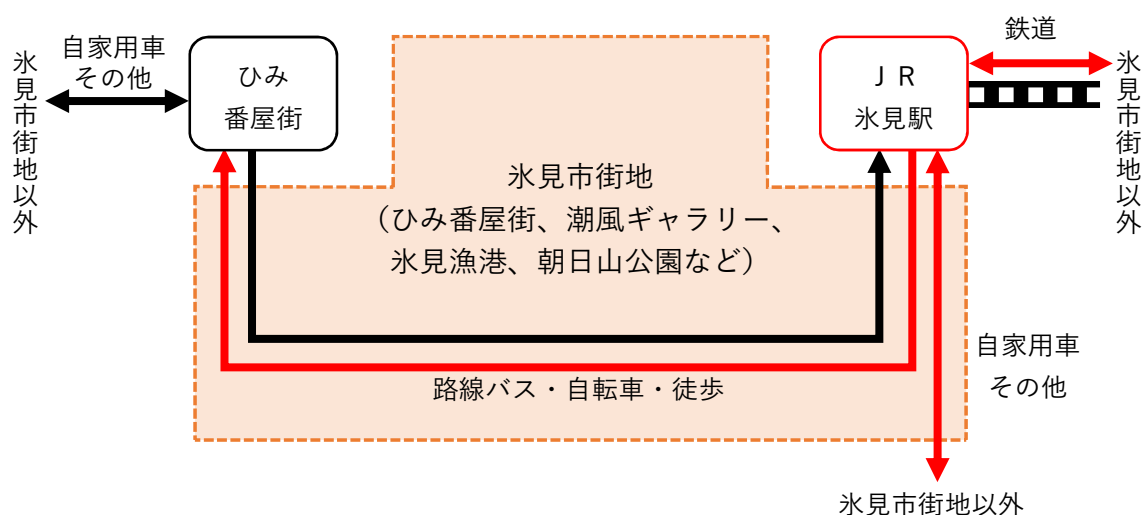


図 5-19 移動の状況

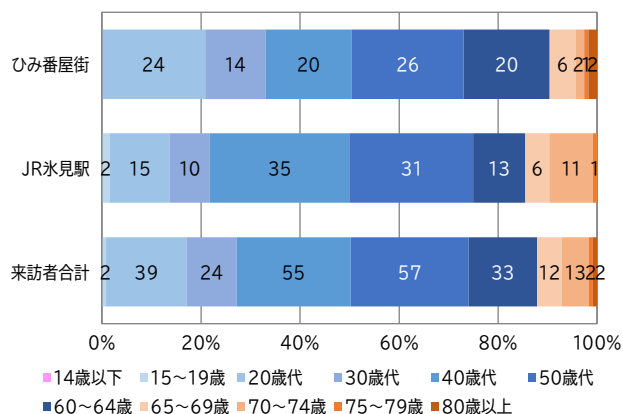


図 5-20 来訪者の年齢

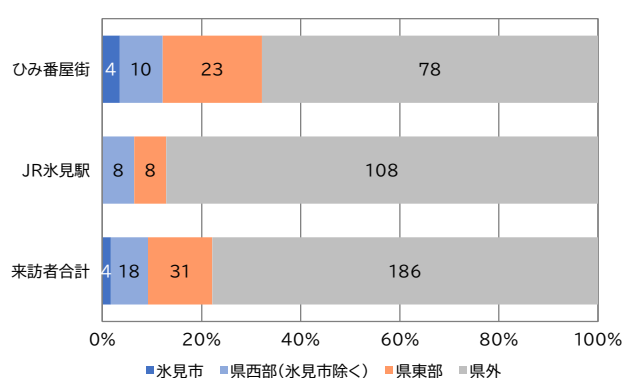
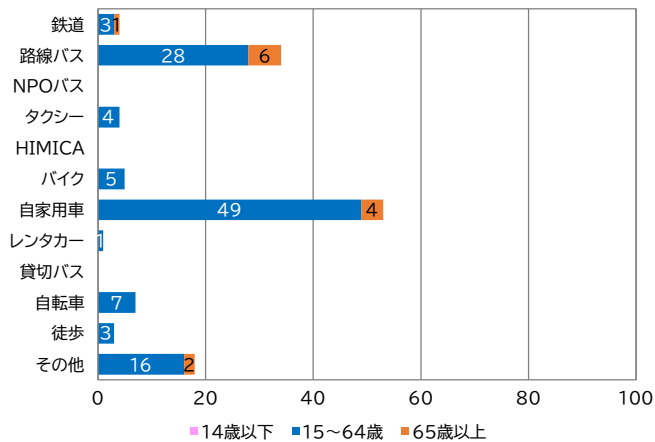
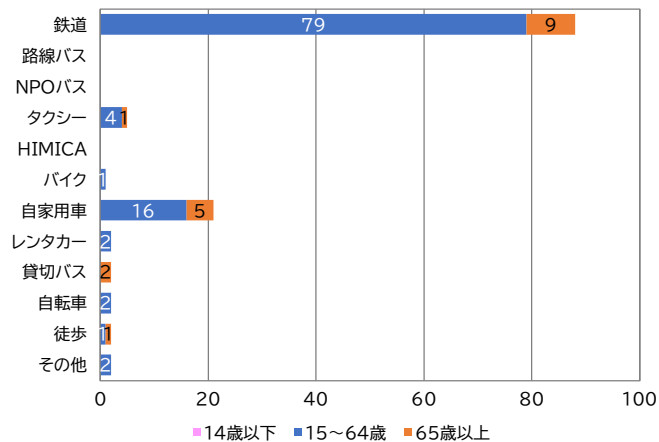


図 5-21 来訪者の居住地

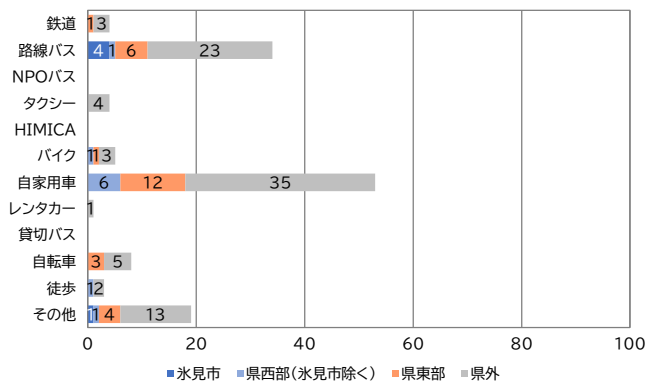


(ひみ番屋街)

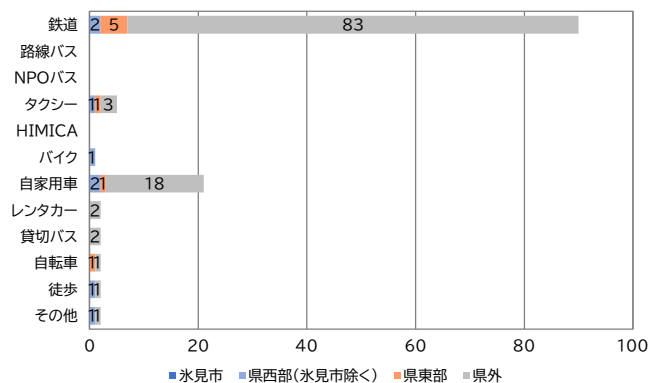


(JR 氷見駅)

図 5-22 来訪者の移動手段・年齢

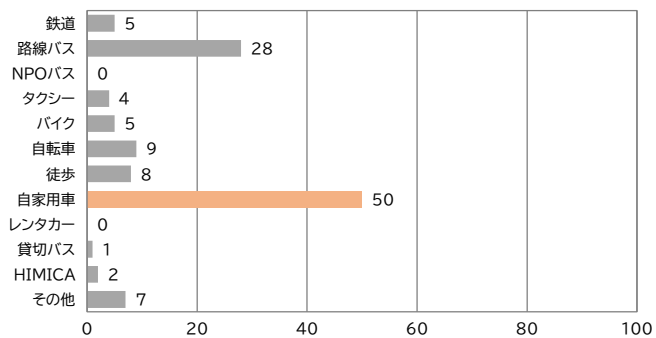


(ひみ番屋街)

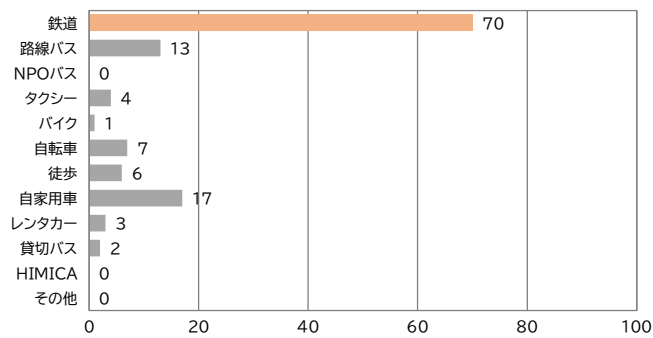


(JR 氷見駅)

図 5-23 来訪者の移動手段・居住地



(ひみ番屋街)



(JR 氷見駅)

図 5-24 次の目的地への移動手段

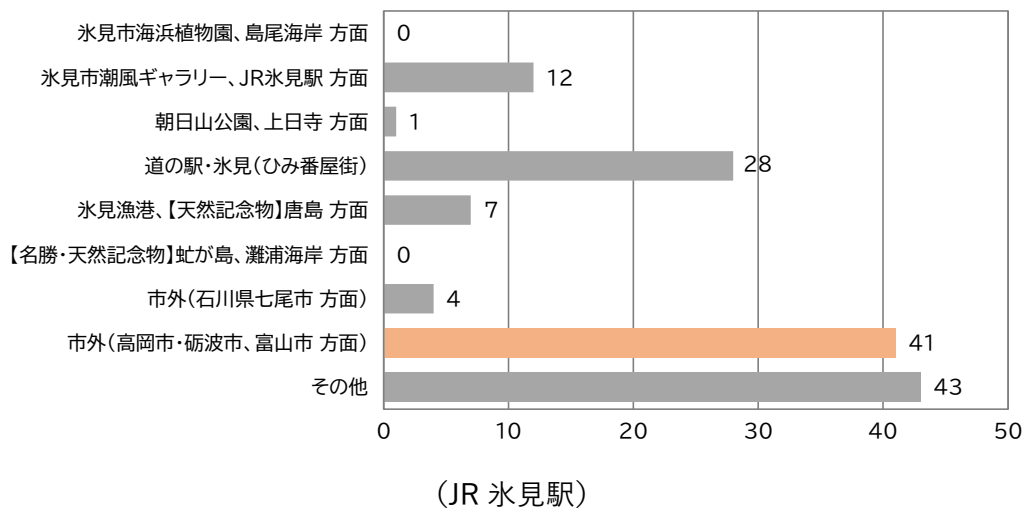
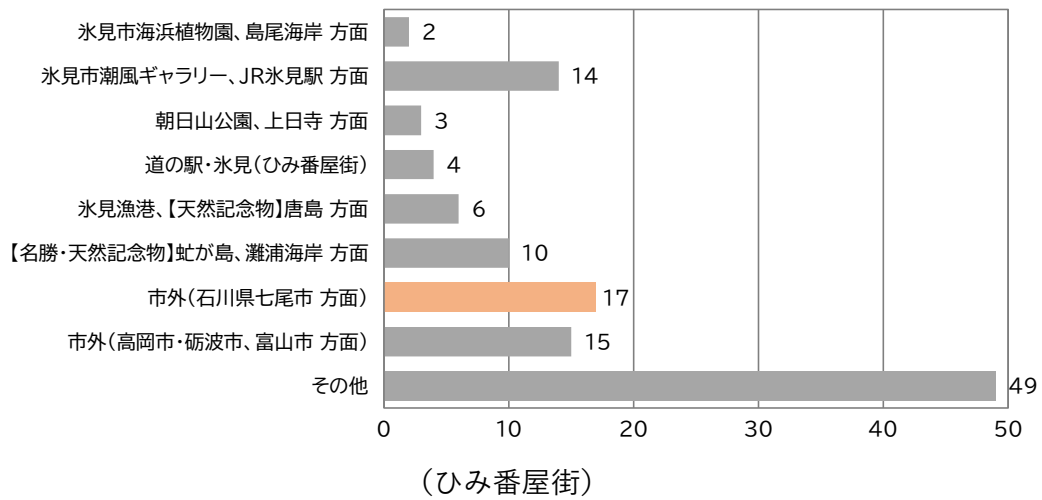


図 5-25 次の目的地

(イ)来館者へのヒアリング調査

- ・【来館者の年齢】は、氷見市芸術文化館では50歳以上の年齢の高い来館者が多く、高齢者の利用も多くありました。一方、氷見市海浜植物園では子供連れの家族での利用が多く、高齢者の来館は非常に少ない状況です。
- ・【来館者の居住地】は、氷見市芸術文化館では半数以上が市内在住です。また、氷見市海浜植物園では市内在住の来館者は比較的少なく、本市以外の県内市町村からの来館者が多くなっています。
- ・【来館者の移動手段】は、氷見市芸術文化館・氷見市海浜植物園ともに自家用車での来館が大半であり、氷見市芸術文化館では自転車・徒歩による来館もあります。
- ・【来館時に公共交通を利用できない理由】【来館時に公共交通を利用するための改善点】は、氷見市芸術文化館では、市内在住者が多いなかで、「運行本数が少ない」を問題点・改善点に挙げる人で多く、バス停・駅の利用環境の改善などを希望する人が多くなっています。また、氷見市海浜植物園では氷見市外からの来館者が多いなかで、公共交通が整備されていないことへの改善、子供の利用を考慮した改善を希望する人が多くなっています。

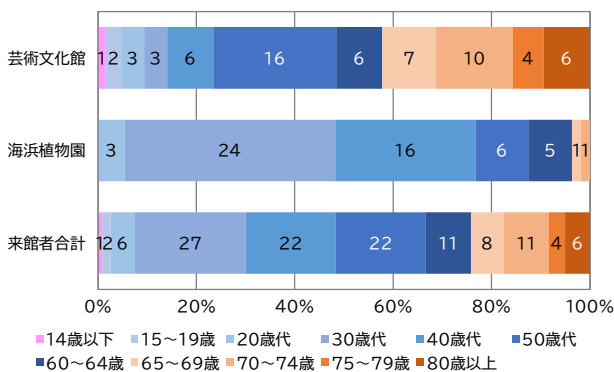


図 5-26 来館者の年齢

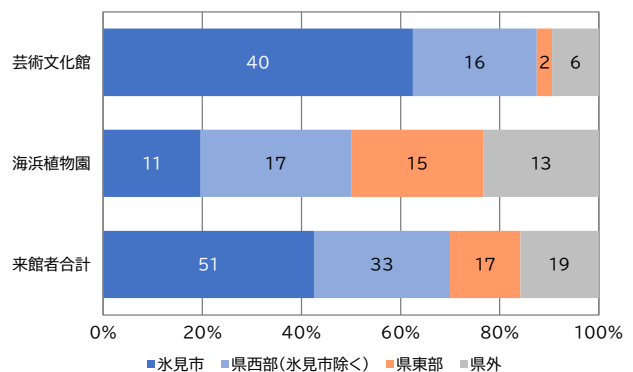
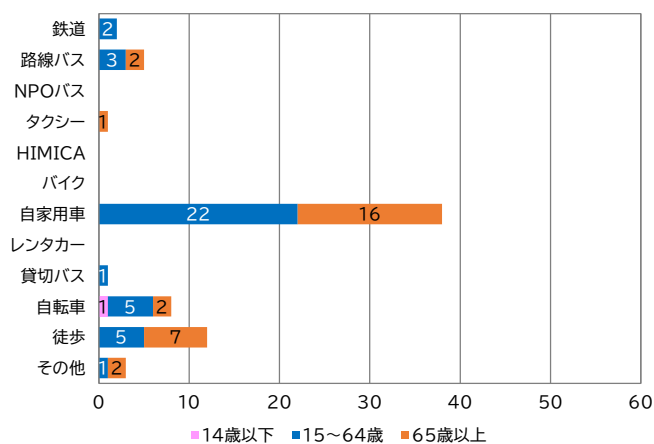
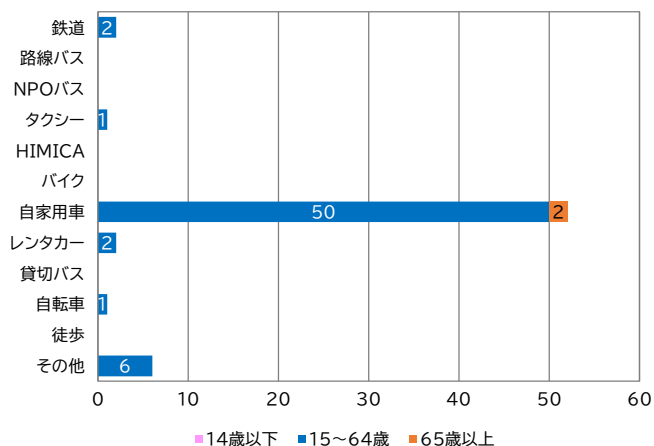


図 5-27 来館者の居住地

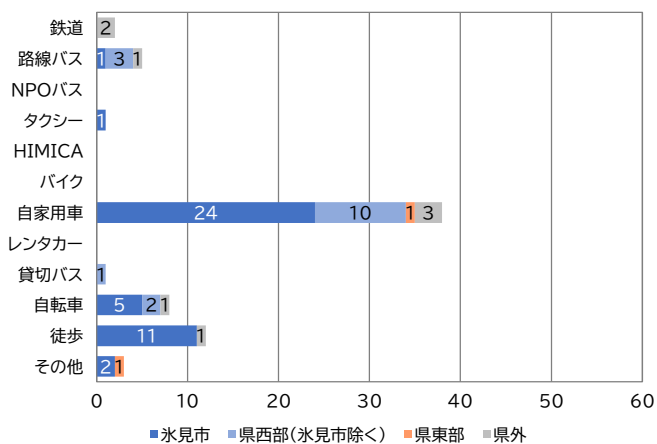


(芸術文化館)

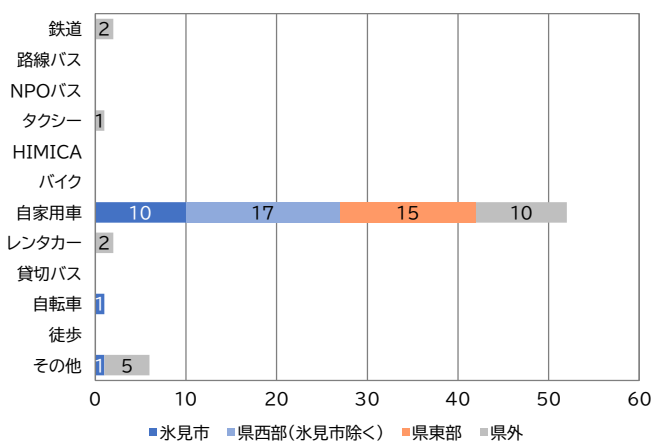


(海浜植物園)

図 5-28 来館者の移動手段・年齢

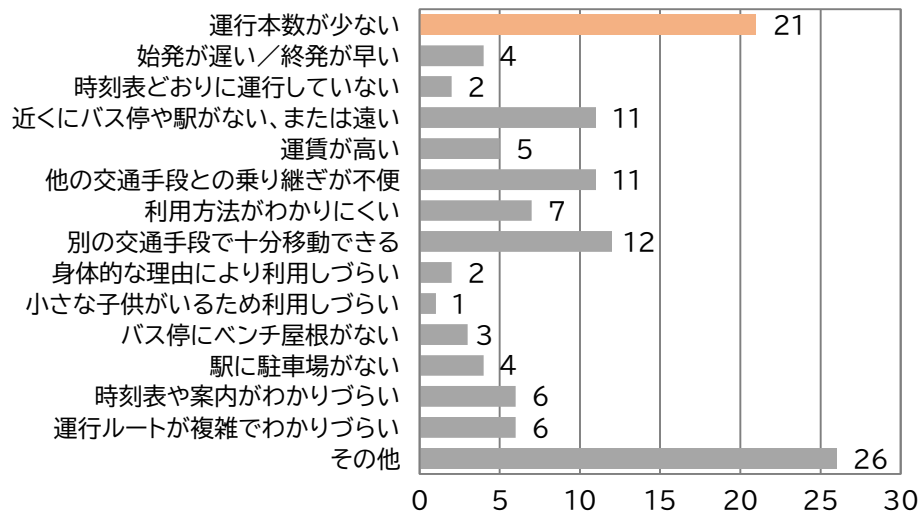


(芸術文化館)

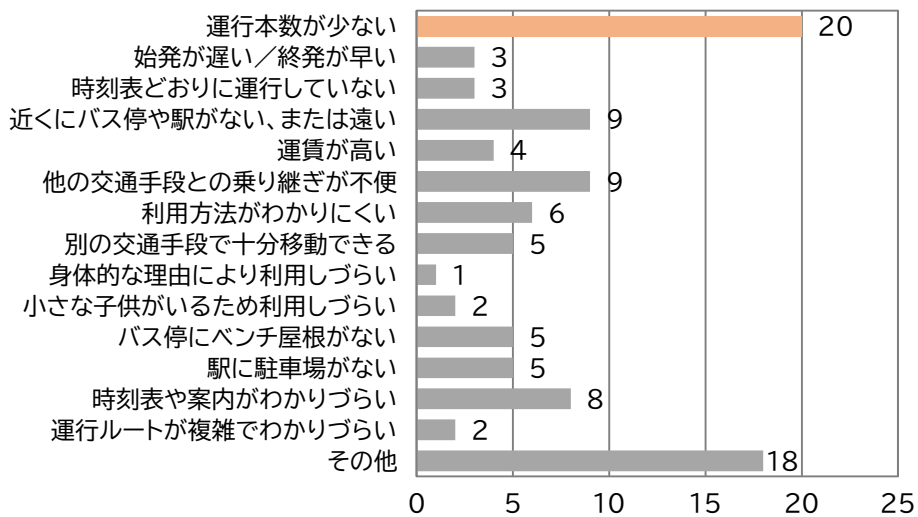


(海浜植物園)

図 5-29 来館者の移動手段・居住地



(利用できない理由)



(利用するための改善点)

図 5-30 芸術文化館への来館時の公共交通の利用について

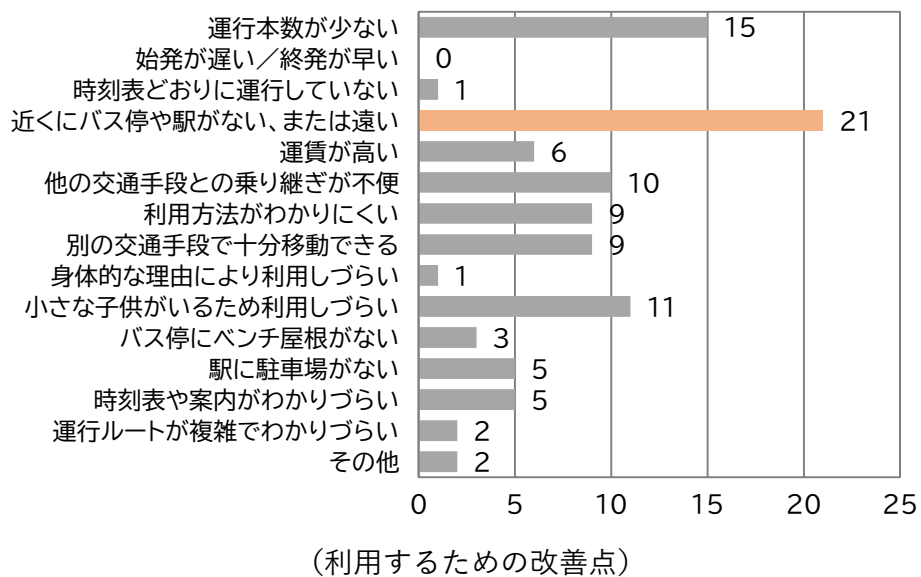
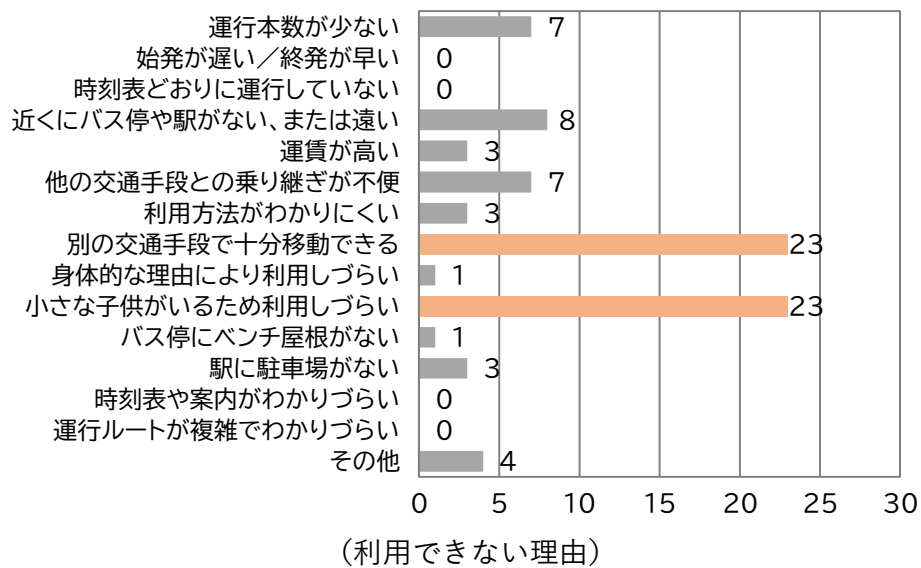


図 5-31 海浜植物園への来館時の公共交通の利用について

6. 地域公共交通の課題

6-1 氷見市の公共交通の課題整理

(1) 上位・関連計画における公共交通に関する課題

上位・関連計画における公共交通に関する課題を以下に示します。

- ①鉄道や路線バス、タクシー、NPO バスなどの多様な公共交通について、地域・交通事業者・行政が連携・協働と役割分担のもと、様々な交通システムを組み合わせた、氷見市独自の交通ネットワークの構築、交通結節点の充実が必要です。

(「氷見市都市計画マスタープラン」を参考)

- ②少子高齢化・人口減少に伴い市の歳入が減少する一方で、路線存続を目的としたバス事業者への行政負担が増加するなかで、今後も一定の利用水準を維持するとともに、効率性や採算性等も考慮した持続可能で多様な地域交通サービスの提供が必要です。

(「氷見市立地適正化計画」「富山県地域交通ビジョン」を参考)

- ③路線バスや市街地周遊バスの利用者の減少による利便性やサービスレベルの低下等が進むなかで、自家用車を利用できない学生や高齢者、障がい者等の日常生活に必要な移動手段の確保が必要です。また、交通空白地域や交通不便地域と市街地を結ぶ交通機能の充実や路線・市街地周遊バスの運行形態見直しによる商業施設や観光施設等へのアクセス性向上が必要です。

(「氷見市立地適正化計画」を参考)

- ④公共交通をかしこく利用するための意識変化を促す「モビリティマネジメント手法」を用いるなどして、市民が自ら公共交通を“使って支える”意識の啓発や地域ごとの利用促進が必要です。

(「氷見市都市計画マスタープラン」を参考)

- ⑤国内外の来訪者に対して、氷見ならではの魅力ある地域資源の提供や観光客の滞在時間を延ばすため、観光地との連携強化や回遊性の向上を図るために公共交通の活性化が必要です。

(「氷見市まち・ひと・しごと創生総合戦略」「氷見市都市計画マスタープラン」を参考)

- ⑥「鉄道」においては、JR 城端線・氷見線の直通化等による北陸新幹線との接続性向上、広域交通としての利便性を強化など、JR 城端線・氷見線を持続可能な交通体系とするために、沿線4市やJR西日本及び富山県との連携が必要です。また、JR 氷見駅周辺は、交通の安全性及び利便性の向上が必要です。

(「第9次氷見市総合計画」「氷見市立地適正化計画」を参考)

- ⑦「路線バス」においては、利用者ニーズにあったバスダイヤ、観光目線での公共交通網の整備・サービスの提供、決済方法の電子化、バス情報オープンデータを活用した情報提供などの利便性の向上が必要です。

(「氷見市立地適正化計画」「城端線・氷見線沿線地域公共交通計画」を参考)

- ⑧「NPO バス」においては、NPO 法人が運行する交通空白地有償運送バス及び加越能バスが運行するフィーダー系統バス(市街地周遊バス)について、市民の日常生活に必要な移動手段として継続的な維持・確保に向けた取組が必要です。また、交通不便地域と市街地を結ぶ交通機能の充実が必要です。

(「第9次氷見市総合計画」「富山県地域交通ビジョン」を参考)

⑨地域や施設の特性にあった公共交通に関する施策が必要です。

(氷見市の中心部)

観光やまちの情報などの提供、まちなかの交通手段への乗り換えを行う拠点の配置、新たなまちなか交通システムの構築による回遊性の向上が必要です。

(氷見市縁辺部)

点在する交通機能や日常生活のサポート機能などが集積している生活拠点と中心市街地を結ぶ公共交通などの移動サービスを、地域住民や交通事業者、行政の連携・協働による確保が必要です。

(氷見市中心部の交流・交通拠点)

<JR 氷見駅及び周辺>

モビリティステーションの整備などの交通結節点機能の充実が必要です。

- ・モビリティステーションの整備：公共駐車場、電動アシスト付レンタサイクル、電動小型モビルのポート、市街地周遊バスのステーション等を配置

<ひみ番屋街>

まちなかの回遊拠点として、乗り換えなどの交通結節点機能の整備・充実や観光案内・情報発信の機能充実が必要です。

<氷見市芸術文化館>

新たな交流・交通拠点となるモビリティステーションとして整備が必要です。

- ・駐車場機能の充実：駐車場、モビリティステーション、駐輪場、レンタサイクル
- ・乗降スペースの確保：歩道側に、市街地周遊バスや NPO バス利用者が安全に乗り降りできるスペース
- ・自転車利用環境の整備：中高生等の自転車利用者のための駐輪場や観光客を対象としたレンタサイクルステーションの整備

(「氷見市都市計画マスタープラン」「氷見まちなかグランドデザイン」を参考)

⑩市民の日常生活の足となり、観光客の楽しい回遊を生み出す新たなまちなか交通システムの導入が必要です。将来的には、氷見駅とひみ番屋街・氷見市芸術文化館・氷見市民病院方面を結ぶシステム（自動運転小型モビリティ等）を社会実験等で取り入れながらの実施が必要です。

(「氷見市都市計画マスタープラン」「氷見まちなかグランドデザイン」を参考)

(2) 氷見市の現況及び地域公共交通の現況に基づく課題

- ①人口減少、少子高齢化、過疎化が進むなかで、鉄道、路線バス、NPO バス、乗用タクシーなどの輸送資源を総動員して、交通空白地域のみならず、氷見市全域での市民の移動手段の確保が必要です。
- ②高齢化の進行に伴い鉄道駅やバス停まで行くのが困難になる市民が増えているなかで、既存の公共交通の維持だけでは不十分であり、交通不便地域での公共交通サービスの提供とともに新たな移動手段の確保が必要です。
- ③氷見市内の交通弱者（自転車利用が中心の中高生等や自動車運転免許を持たない高齢者など）の移動ニーズに対して、現在の公共交通サービスが十分に対応できていない実態を踏まえた的確なサービス提供の検討が必要です。
- ④新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用者の減少にも回復の兆しがありますが、未だ影響が残ることから、ひみ番屋街での来訪者へのサービス向上や氷見市芸術文化館や氷見市海浜植物園など、将来的に市内の人流が大きく変化していく施設へのアクセス

強化など、交通需要の回復と新たな交通需要の創造への公共交通環境の整備が必要です。

- ⑤個々の公共交通の運行だけではなく、NPO バス⇒路線バス⇒鉄道といった公共交通ネットワークの構築が重要ですが、未だバスと鉄道との乗り継ぎ時間や運行本数の調整など、総合的な調整が必要です
- ⑥市街地周遊バスは、自力での移動が困難な高齢者及び障がい者等が中心市街地にある主要な公共施設や商業施設を利用するため、また氷見市に訪れた観光客が氷見市内の観光地やひみ番屋街などの施設に移動するための重要な交通手段と位置付けられています。このため、NPO バスと市街地周遊バスの重複路線の解消やダイヤの合理化、乗り継ぎ環境の向上など、交通サービスの維持と更なるサービス水準の向上が必要です。
- ⑦NPO バスは、山間の居住者（特に高齢者）にとって、日常生活を送るうえでの重要な交通手段と位置付けられます。。このため、NPO バスの事業継続に向けた取組が必要であり、その一つの方策として、交通弱者だけでなく、福祉目的を重点的に考えるなど、地域の福祉行政との連携や既存の車両を活用したデマンド交通などの交通システムの導入が必要です。
- ⑧人口減少、少子高齢化、過疎化が進むなかで、氷見市からの路線バス、市街地周遊バス、NPO バスへの補助・委託料などが地域公共交通にかかる負担となっていることから、これらの財政負担額の見直しが必要です。
- ⑨人口減少が進むなかで、バス運転手不足もあり、介護サービス事業者によるデイサービス送迎の空き時間を利用した NPO バス運転支援や、民宿への観光客の送迎へのバス会社・タクシー会社による対応など、民間からの支援による担い手不足解消の検討が必要です。
- ⑩乗用タクシーは運転手の担い手不足によるタクシーの空白時間帯が発生しており、潜在需要への対応が必要です。

(3) 公共交通の利用実態と利用者の意向からみた課題

- ①公共交通の必要性に対する意識は高いにもかかわらず、日常的な移動では氷見市内での買物利用ニーズが多いなかで、「自分が運転する自動車」「家族等の運転による自動車での送迎・同乗」による移動が多くなっています。また、自宅近くにバス停があっても、「別の交通手段で十分移動できる」「運行本数が少ない」等の理由で利用しない人が多いことから、利用を妨げる要因の解消と公共交通利用のメリットの PR などによる利用促進が必要です。
- ②NPO バスの運行を知らない、どの様なバス路線があるのかを知らないなどの公共交通に関する情報不足や分かりやすい運行時刻表・路線図・運賃等への要求に対して、様々な媒体（広報誌、インターネット、LINE など）による情報提供が必要です。
- ③鉄道駅・バス停近くの駐車場・駐輪場や、バス停のベンチ・雨風防止囲い等、公共交通利用環境の向上に対するニーズに対応した整備が必要です。
- ④中学生の通学への保護者の送迎は多く、自家用車の代替交通の必要性も高い状況で、代替交通として「路線バス」があげられています。また、運転免許証返納後に利用する可能性が高い交通手段として「路線バス」があげられています。この様な状況のなかで、運行ルートの変更・簡略化、利用者数に見合ったダイヤや便数の対応、運賃値下げや交通系 IC カードの導入、バリアフリーに対応した車両やバス停の環境改善など、路線バスに対する市民からの要望改善に向けた取組が必要です。
- ⑤公共交通の利用者、未利用者ともに公共交通の必要性についての意識は高く、各公共交通から提供されるサービス向上への要望も多くなっています。一方で、地域の移動環境の維持・向上に必要な取組みでは、行政による交通事業者への支援や高齢者等への優待制度の導入など、行政に依存した意見も多いことから、氷見市の公共交通への財政負担の状況や

市民ボランティアによる地域の自主的な活動の必要性など、公共交通に対する市民の当事者意識の醸成が必要です。

- ⑥公共交通利用者、未利用者ともに新たな交通モード（デマンド交通）に対する利用意向があるなかで、高齢者の予約システム対応への不安の解消や NPO バスを利用したデマンド交通化や新交通（自動運転）など新たな交通モードへの対応が必要です。

6-2 主要課題の設定

「上位・関連計画」「氷見市の現況及び地域公共交通の現況」「公共交通の利用実態と利用者の意向」などにおける氷見市の公共交通に対する数々の課題を踏まえ、本計画において優先すべき課題として整理しました。

【氷見市地域公共交通の課題】

課題1 交通空白地有償運送（地域運営）の存続及び代替策

- ◆氷見市の山あいの交通を支えてきた地域運営による交通空白地有償運送事業者（NPO バス法人）は、3 法人 6 路線あり、地域と行政が連携し氷見市独自の交通網として推進・発展してきました。
- ◆しかし、山あいの過疎部の地域を母体とする NPO 法人であるため、運営体制及び沿線住民の高齢化、人口減少が進み、その他の交通空白地を含め、今後の交通確保手法、存続策及び代替策の検討が必要となっています。

課題2 大規模な集客施設の開館等によるフィーダー系統の見直しと幹線系統の活性化

- ◆市内唯一の文化施設である『氷見市芸術文化館』が令和 4 年 10 月に開館しました。また、令和 3 年 4 月にリニューアルオープンした「氷見市海浜植物園」は連日多くの家族でにぎわい、前年度までを大きく上回る集客を記録していることなど、将来的に市内の人流が大きく変化していく状況にあります。
- ◆しかし、現在、これら 2 つの施設へアクセスするフィーダー系統路線が無く、また、これらの施設や JR 氷見駅と既存の集客拠点でもある『ひみ番屋街』へのアクセス性が低いなど、市民・来訪者利用の利便性を踏まえ、フィーダー系統バス（市街地周遊バス）を見直し、公共交通網全体の活性化を検討する必要があります。

課題3 JR 氷見線の持続可能な新しい交通体系検討との整合性

- ◆氷見線（城端線含む）は、JR 西日本からの提案を受け、JR 西日本、県、沿線 4 市にて、持続可能な新しい交通体系の検討を令和 2 年度から開始しています。
- ◆持続可能な交通体系の検討には、沿線市のまちづくりとの整合性は欠くことができず、さらに氷見市海浜植物園周辺については、新駅設置候補地域でもあることから、将来的な交通ネットワークの検討を開始する必要があります。

課題 1 交通空白地有償運送（地域運営）の存続及び代替策

- 交通空白地有償運送として運営されている NPO バスは、3つの特定非営利活動法人により 6 路線が運行されています。利用者が年々増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により近年は減少しているなかで、今後の少子高齢化・人口減少の進行により、更なる利用者の減少が予想されます。しかし、NPO バスが民間事業者の路線バス廃止をきっかけに運行がはじまった背景を踏まえると、将来にわたり NPO バス運行による交通サービスの継続は必要であり、一定の利用水準を維持するためには、地域の実情に応じた運営の見直しやデマンド交通などの新たな交通の可能性など、様々な事業の検討が必要です。また、利用者の状況に応じて、バス停の移動・廃止やルートの見直しなどによる交通サービスの向上が必要です。
- 少子高齢化・人口減少に伴い市の歳入が減少する一方で、高齢者の自動車免許の保有率が高い状況であるなど、NPO バス利用者の増加や運営の安定につながる要因が乏しい状況です。今後も運営の効率性や採算性等も考慮した持続可能で多様な交通サービスを提供するためには、特定の高齢者の利用だけの利用料金収入だけではなく、各地域の住民で組織する NPO による更なる特色ある取組み・継続運営の工夫が必要です。また、運営組織も高齢化に伴い深刻な担い手不足の状況にあり、既存の担い手の待遇改善や新たな担い手の確保・育成に取り組む必要があります。

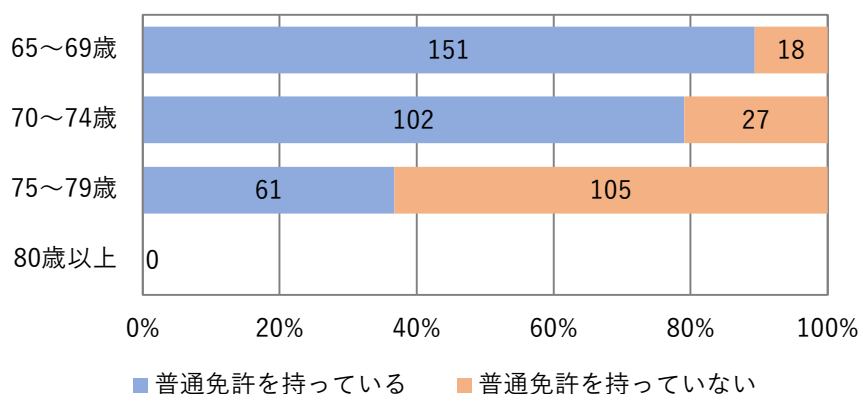


図 6-1 高齢者の普通免許の保有状況（市民アンケート調査）

- この他、今後の NPO バスを含めた公共交通への民間活力の導入として、氷見市社会福祉協議会による福祉有償運送や介護サービス事業者によるデイサービス送迎との共同運行の検討が必要です。

- 一方、「交通空白地域（交通不便地域）」においては、アンケート調査において、バス路線が無いことへの不便さを訴える意見、コミュニティバス・グリーンスローモビリティ・無人バスなどによる運行やバス停に隣接した駐車場整備などの提案などがありました。
- また、交通不便地域においても人口減少が進むなかで、依然として高齢者は多いことから、地域 NPO バス法人の設立など、地域が公共交通を自分事として考え、**将来を見据えた新たな公共交通の導入を検討していく必要があります。**
- なお、交通不便地域の市民の公共交通に対するアンケート調査の回答は、氷見市全域でのアンケート調査結果と傾向は同じでした。しかし、現在は路線バスや NPO バスが未整備であっても、運転免許証返納後に利用する可能性の高い交通手段として「路線バス」を回答していることから、将来的には公共交通の整備の必要性を意識していると考えます。

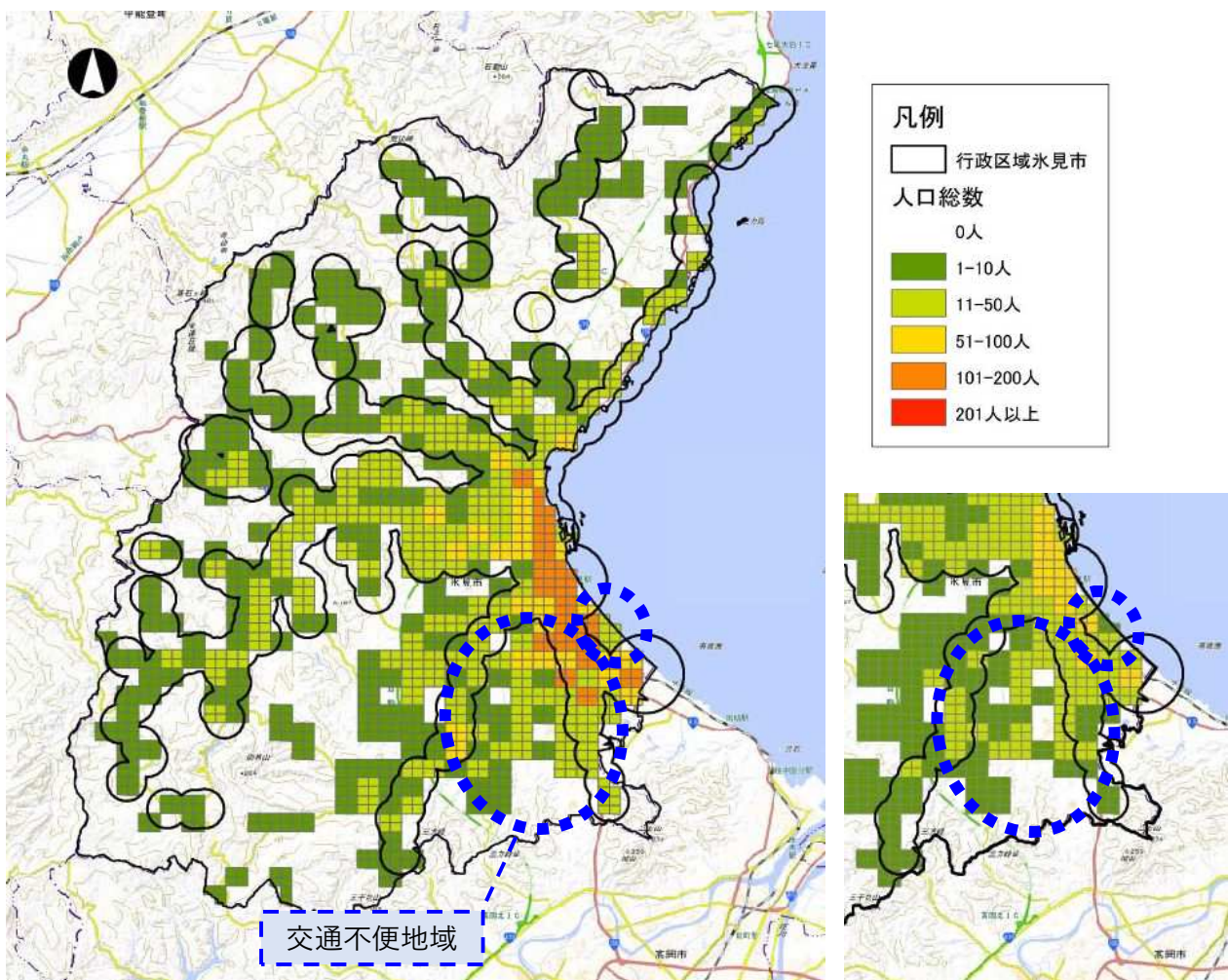


図 6-2 将来（2035 年）の総人口と高齢者の人口分布(250m メッシュ)

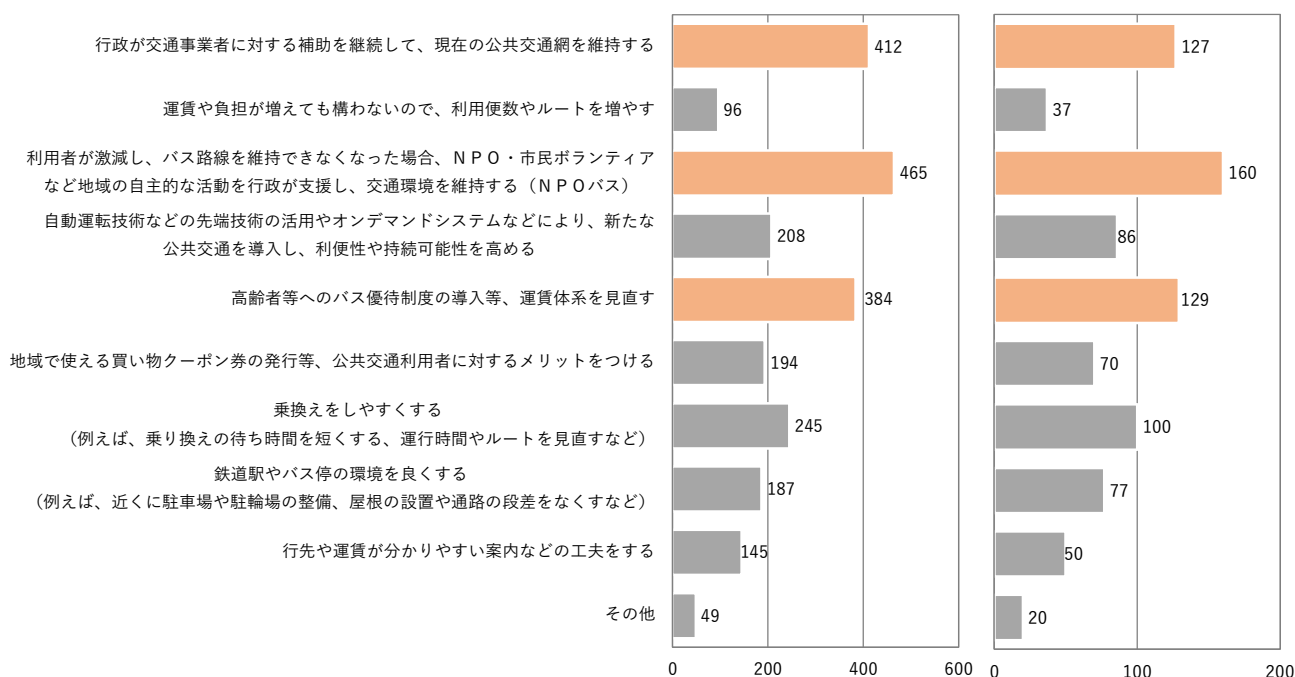


図 6-3 地域の移動環境の維持・向上に必要な取組（左：氷見市全域 右：交通不便地域）

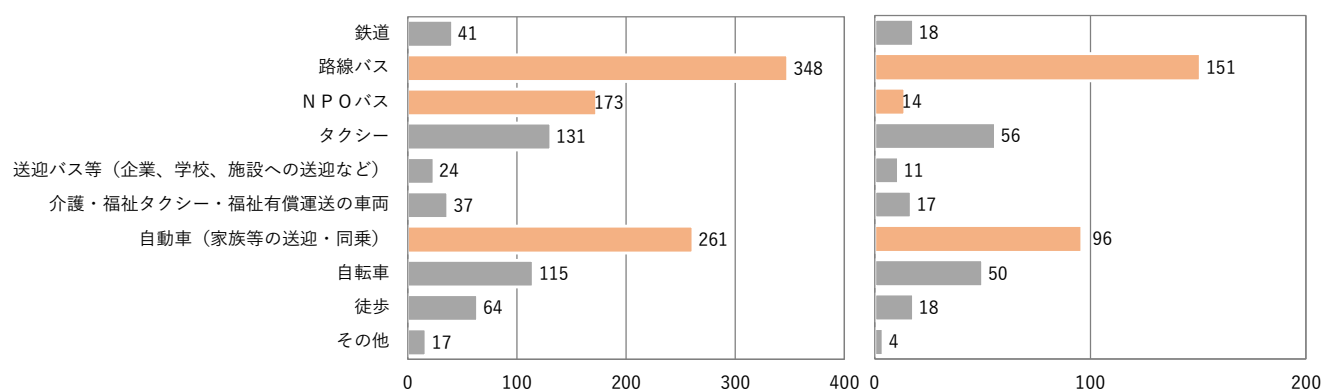


図 6-4 運転免許証返納後に利用する可能性が高い交通手段（左：氷見市全域 右：交通不便地域）

※交通不便地域：アンケート調査で「居住地」を以下の地域と記載のあった回答数

飯久保	上田子	海津	大浦	大浦新町	上泉
川尻	窪	小竹	島尾	下田子	神代
園	中島	深原	布施	堀田	万尾
湖光	宮田	矢方	柳田		

課題 2

大規模な集客施設の開館等によるフィーダー系統の見直しと幹線系統の活性化

- 市内中心部を運行するバス路線は、フィーダー系統バスの市街地周遊バスと広域路線バスが運行されています。このうち、市街地周遊バスは中心市街地にある主要な公共施設や商業施設、観光地やひみ番屋街などの施設に移動するための重要な交通手段であることから、今後も継続的な運行による交通サービスの提供が必要です。また、一定の利用水準を維持するためには、NPO バスと市街地周遊バスの重複路線の解消やダイヤの合理化、乗り継ぎ環境の向上などサービス水準の向上への取り組みが必要です。
- 本市の南部の仏生寺川流域や泉川流域はバス路線が整備されていない「交通空白地域」となっています。特に、交通空白地域のなかでも、窪地区及び神代地区の一部などは都市計画区域に指定され居住者も多い状況で、日常生活において公共交通の利用に障害が生じている「交通不便地域」となっています。このため、交通空白地域や交通不便地域と市街地を結ぶ交通機能の充実を図るため、地域で設立する NPO バス法人への取り組みと合わせ、路線・市街地周遊バスの運行形態見直しによる商業施設や観光施設等へのアクセス性向上が必要です。
- 少子高齢化・人口減少が進行するなかでは、将来的な人口重心の変化を見据えた公共交通ネットワークのあり方の検討が必要です。
- また、将来にわたって持続可能な公共交通とするためには、鉄道や路線バス、タクシー、NPO バスなどの様々な交通システムを組み合わせた氷見市独自の交通ネットワークの構築や福祉有償輸送やスクールバス等の既存交通資源の活用、新たな公共交通の導入など、輸送資源を総動員した効率的な公共交通ネットワークの形成が必要です。

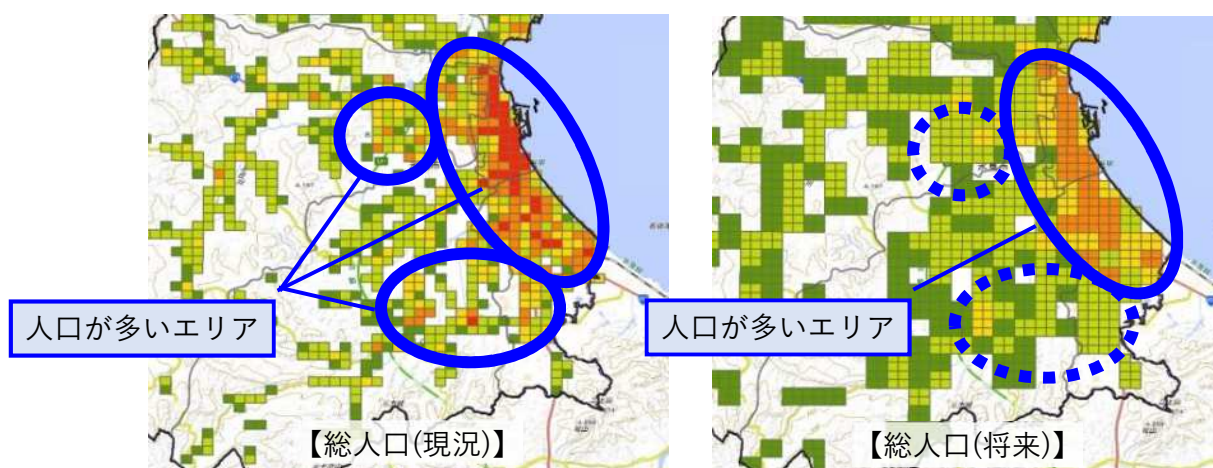


図 6-5 総人口（中心市街地）：現況と将来

- 「氷見市芸術文化館」や「氷見市海浜植物園」など、将来的に市内の人流が大きく変化していく状況にあります。また、新型コロナウイルス感染症の影響により減少傾向にあった氷見市への来訪者数が回復の兆しにあることから、観光やまちの情報などの提供、まちなかの交通手段への乗り換えを行う拠点の配置、新たなまちなか交通システムの構築による回遊性の向上が必要です。このための【主要な交通結節点】として、「JR 氷見駅」「ひみ番屋街」「氷見市芸術文化館」を位置づけ、モビリティハブとしての機能強化を図るなど、新たな市民の移動ニーズに応じた路線や交通サービスの見直しが必要です。



(画像／CoMoUK ホームページより)

図 6-6 モビリティハブのイメージ (スコットランド)

- 公共交通への自由意見には、NPOバスを知らない市民や路線バスの路線図や時刻表の情報不足などを指摘する意見がありました。公共交通を持続可能なものとするために、公共交通を利用する機会がない人やどんな公共交通が運行しているか知らない人への運行内容や利用方法の周知、利用するきっかけづくりが必要です。また、将来は、氷見駅－ひみ番屋街－氷見市芸術文化館－氷見市民病院方面を結ぶ自動運転小型モビリティの導入に向けた社会実験等の実施や検討が必要です。
- 本市では、漁港や海水浴場、まち歩きなどの観光資源があり中心市街地を中心に観光客が多くみられます。しかし、観光資源は市内で分散して立地していることから、観光客が点在する観光地を効率的に巡ることができる移動手段の確保が必要です。国内外の来訪者に対して、氷見ならではの魅力ある地域資源の提供や観光客の滞在時間を延ばすため、観光地の連携強化や回遊性の向上を図るため公共交通の活性化が必要です。
- JR 氷見駅前スペースが狭いことから、一般車両やタクシー、市街地周遊バスが混在する場合があります。ロータリー内での車両の移動や出入りに支障が生じています。また、バス乗場には、案内板が整備されているがバス停に表示されている時刻表・路線案内が小さく分かりづらい状況です。観光客数の増加、公共交通利用者数の増加による沿線住民の生活の足の維持・確保につなげるため、観光の玄関口である JR 氷見駅での安全性や利便性の向上が必要です。
- 市街地周遊バスの平日の利用状況は、朝は JR 氷見駅・ひみ番屋街⇄氷見市民病院区間の利用者が多く、日中は JR 氷見駅⇄ひみ番屋街区間の利用者が多くなっています。また、土曜日午前には JR 氷見駅・ひみ番屋街⇄氷見市民病院区間の利用者は少ない状況です。今後は、氷見市芸術文化館での平日・土日祝日のイベント参加者の利用が多くなることを予測し、利用者ニーズにあったバスダイヤ、観光目線でのルートの見直し、決済方法の電子化、バス情報オープンデータを活用した情報提供などの対策が必要です。

課題3 JR 氷見線の持続可能な新しい交通体系検討との整合性

- JR 氷見線（氷見～高岡）は、始発・終着駅である氷見駅と無人駅の島尾駅があります。JR 氷見線の利用者数は、氷見駅・島尾駅ともに減少傾向にあり、利用者の9割弱が定期による利用者です。また、「定刻どおりの運行がされていない」「IC カード利用ができない」などの利用者からの意見も多いことから、これらの意見解消を図るための取組みが必要です。
- 本市では、漁港や海水浴場、まち歩きなどの観光資源があり中心市街地を中心に観光客が多くみられます。しかし、観光資源は市内で分散して立地していることから、観光客が点在する観光地を効率的に巡ることができる移動手段の確保が必要です。国内外の来訪者に対して、氷見ならではの魅力ある地域資源の提供や観光客の滞在時間を延ばすため、観光地の連携強化や回遊性の向上を図るため公共交通の活性化が必要です。（再掲）
- JR 氷見駅前スペースが狭いことから、一般車両やタクシー、市街地周遊バスが混在する場合があります。ロータリー内での車両の移動や出入りに支障が生じています。また、バス乗場には、案内板が整備されているがバス停に表示されている時刻表・路線案内が小さく分かりづらい状況です。観光客数の増加、公共交通利用者数の増加による沿線住民の生活の足の維持・確保につなげるため、観光の玄関口である JR 氷見駅での安全性や利便性の向上が必要です。（再掲）
- 市外への流出・流入ともに高岡市が最も多くなっています。このため、JR 城端線・氷見線の直通化等による北陸新幹線との接続性向上、広域交通としての利便性を強化など、JR 城端線・氷見線を持続可能な交通体系とするために、沿線4市やJR 西日本及び富山県との連携が必要です。また、「JR 氷見線とあいの風とやま鉄道との乗り継ぎが悪い」などの意見も多いことから、他の鉄道事業者との連携・調整なども必要です。

7. 地域公共交通の目指す将来像、基本理念、基本方針、目標値

7-1 目指す将来像

「第9次 氷見市総合計画」の目指す将来像や基本理念を踏まえるとともに、氷見市が抱える公共交通の課題や公共交通の求められる役割を踏まえ、本計画の将来像、基本理念、基本方針を以下のように設定します。

【将来像】

里海・里山とまちなかが繋がる魅力と活力で、未来を拓く交流都市ひみ

<基本理念>

公共交通により、人と人が交わり、ひととまちが繋がることで、市民が快適に暮らせる魅力と活力に満ちた「交流都市ひみ」を目指す

7-2 基本方針

基本方針1 市民、来訪者の移動手段の維持確保

(目標)

- ①「まちなか拠点」と「生活拠点」が連携する交通網の維持
- ②自家用自動車での移動と遜色ないシームレスな旅客運送サービスの確保
- ③利用者目線による地域の移動手段の確保
- ④多様な交通サービスの組合せによる移動ニーズへの対応

基本方針2 地域社会全体の価値向上に資する「持続可能な交通網の構築」

(目標)

- ①地域住民の積極的参画による旅客運送サービスの維持・確保及び社会的包摂性を持つ交通網の構築
- ②まちのにぎわいの創出や健康増進に資する多様な主体との連携
- ③観光振興施策との連携による人の交流の活性化
- ④地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応

基本方針3 安全・安心で質の高い旅客運送サービスの提供

(目標)

- ①誰もが、安全・安心に利用できる旅客運送サービスの実施

基本方針4 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進

(目標)

- ①交通DXによる利便性や持続可能性の向上

7-3 目標値

将来像及び基本理念に基づく公共交通網の形成に向けた基本方針・目標の定量的な評価として、下記の指標を設定します。各指標は「氷見市地域公共交通活性化協議会」において毎年確認し、進捗を管理します。

指標①	現況値	目標値
市内のバス路線数	15 路線	▶ 15 路線
・ 目標値の考え方	現状を維持する。	
・ データ取得方法	補助事業にかかる路線数を計測	

指標②	現況値	目標値
NPO バスの利用者数	30,816 人 (令和 4 年度)	▶ 30,000 人
・ 目標値の考え方	NPO バス運行沿線の人口減少による利用者減少をデマンド交通の導入などの利便性向上を図ることにより、現状程度の利用者数を維持する。	
・ データ取得方法	自家用有償旅客運送輸送実績報告書等の資料から毎年計測	

指標③	現況値	目標値
氷見市街地周遊バスの利用者数	18,546 人 (令和 4 事業年度)	▶ 22,434 人
・ 目標値の考え方	新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の令和元年度の利用者数まで回復させる。	
・ データ取得方法	補助金実績報告書等から毎年計測	

指標④	現況値	目標値
氷見市街地周遊バス収支率	21.6% (令和 4 事業年度)	▶ 25.4%
・ 目標値の考え方	新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の令和元年度の利用者数まで回復させる。	
・ データ取得方法	補助金実績報告書等から毎年計測	

指標⑤	現況値	目標値
市内バスにかかる市の財政負担	66,777,713 円 (令和 2 年度から令和 4 年度の平均)	▶ 76,000,000 円
・ 目標値の考え方	人口減少による利用者減やデマンド交通の導入などの大きな負担増要因があるが、コロナ禍からのバス利用者数回復、I C カード導入やデマンド交通導入での運行効率化や利便性向上により補う。	
・ データ取得方法	一般会計決算から毎年整理	

7-4 目指す将来像に向けた公共交通の位置付け・役割

市内の公共交通は、地域内・地域間の交流を支える移動システムとして、地域・交通事業者・行政がそれぞれの役割分担のもと、本市と他都市を結ぶ【鉄道・路線バスなど】、中心市街地の利便性を高める【市街地周遊バス】、流域に広がる集落と市街地を結ぶ【NPOバス】、鉄道やバスの交通利用圏域全てをカバーする【タクシー】など、様々な交通機関で構築された公共交通網となっています。目指す将来像に向け、その役割を位置付けます。

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	JR 氷見線	あいの風とやま鉄道、JR 城端線や北陸新幹線等の速達広域交通と接続し、県内外の都市間との広域交通を担う。	西日本旅客鉄道株式会社、県、城端・氷見線沿線市と協議のうえ一定以上の運行水準を確保。
	地域間幹線系統バス 路線バス 5 系統 (脇・守山経由氷見・新高岡 守山経由氷見・伏木経由氷見・仏生寺) ※青系統	主として県西部の中核都市である高岡市など隣接する都市間を結ぶ生活交通等を担う。	加越能バス株式会社と協議のうえ、一定以上の運行水準を確保。
地域内交通	地域内フィーダー系統バス 氷見市街地周遊バス 4 系統(ひみ番屋街経由氷見市民病院・ひみ番屋街・市街地循環左回り・市街地循環右回り) ※黒破線系統	JR 氷見線や地域間幹線系統と接続し、氷見市の中心市街地を周遊することで生活交通等を支える。	加越能バス株式会社と協議のうえ、一定以上の運行水準を確保。 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助及び車両購入に係る補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。
	地域内フィーダー系統バス NPO バス 1 路線 (碁石線：区域運行) ※緑系統	JR 氷見線や地域間幹線系統と接続し、山あいの集落と中心市街地を結び、市民生活を支える。	地域運営 NPO 法人と氷見市が連携・協議のうえ、一定以上の運行水準を確保。 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。
	NPO バス 5 路線 (磯辺線・灘浦線・久目線・速川線・熊無線) ※黄系統	JR 氷見線や地域間幹線系統と接続し、山あいの集落と中心市街地を結び、市民生活を支える。	地域運営 NPO 法人と氷見市が連携・協議のうえ、一定以上の運行水準を確保。
	タクシー	鉄道やバスの交通利用圏域を含む市内全域をカバーし、交通網を補完する。	交通網を補完し、公共交通の機能充実を図る。

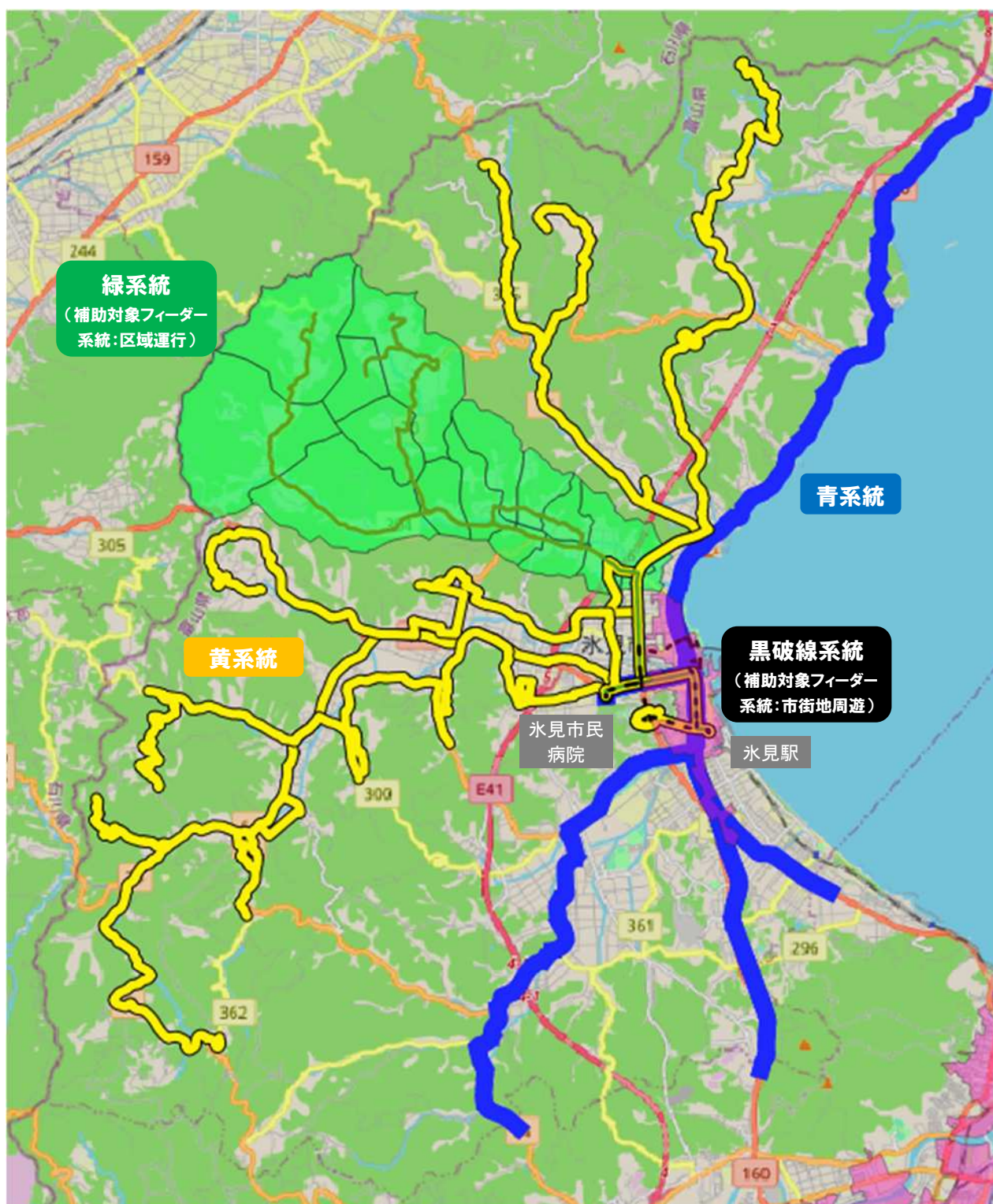


図 7-1 氷見市の地域内公共交通網（フィーダー補助系統位置図）

7-5 地域公共交通確保維持事業の活用（補助事業の必要性）

氷見市内の公共交通網は、ＪＲ氷見駅及び市街地を中心とする放射線状の路線となっており、人口減少・高齢化の進む山あいからの住民の足を地域運営のＮＰＯ法人バス（緑系統・黄系統）が支えています。また、市街地にある主要な公共施設及び商業施設については、氷見市街地周遊バス（黒破線系統）を運行することによって、自力での移動が困難な高齢者及び障害者等の移動をサポートし、生活交通等を支えています。（図７－１参照）

- （１）地域内フィーダー系統バス（氷見市街地周遊バス４系統（ひみ番屋街経由氷見市民病院・ひみ番屋街・市街地循環左回り・市街地循環右回り））

※黒破線系統

黒破線系統は、中心市街地に点在している日常生活に必要な公共施設及び商業施設等を周遊する「氷見市街地周遊バス（４系統）」として運行しています。

市街地周辺の地域住民の交通手段を確保・維持するとともに、ＪＲ氷見線や地域間幹線系統バス（青系統）などの広域的な交通モードとの接続、山あいからＮＰＯバス（緑系統・黄系統）による生活交通との接続により、市内全体の公共交通の利便性の向上と市街地の活性化に寄与しています。

市内を網羅する交通モードと接続するとともに、地域間幹線系統や氷見駅と接続することによって、氷見市全域の交通網の活性化を支える必要不可欠な支線であることから、国の地域公共交通確保維持事業の活用により、確保・維持が必要です。

- （２）地域内フィーダー系統バス（碁石線：区域運行） ※緑系統

緑系統・黄系統は、過疎が進み、民間バス路線や市営バスでの営業が成り立たない地域でありながらも、山あい地域と市街地を結ぶ生活に必要な路線であり、平成１７年から、山あいの住民が自分たちの足を自分たちで支える自家用有償旅客運送の仕組みを活用し、地域と氷見市が連携・共創してきた交通網です。しかし、山あいの人口減少が進み、高齢化率が６０％を超えるなど過疎が限界まで進んだ地域もあり、地域運営ＮＰＯ法人及び氷見市、富山県で支えてきた交通システムは、利用者減少や運営体制の維持困難など新たな課題に直面しています。

緑系統（碁石線）において、このような状況に対応するため区域運行（デマンド運行）を導入するべく、令和５年１月から実験的な運行や持続可能なＮＰＯバス運営に向けた実証運行を経て、令和５年１０月からの本格運行を開始しました。

この路線は、過疎が限界まで進む山あいの地域と市街地を結び、地域間幹線系統や氷見駅と接続することで、山あいの住民の生活に必要な支線であることから、国の地域公共交通確保維持事業の活用により、確保・維持が必要です。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態 様	実施主 体	補助事業の活用
JR 氷見線	高岡駅	伏木駅	氷見駅	鉄道事業許可（第 一種鉄道事業）	—	交通事 業者	—
路線バス（青系統） （脇）	高岡駅前	新守山・ 氷見駅口	脇	道路運送法第4条 許可	路線定 期運行	交通事 業者	地域公共交通確保維 持事業（幹線補助）
路線バス（青系統） （守山經由氷見）	高岡駅前	新守山・ 氷見駅口	氷見市 民病院	道路運送法第4条 許可	路線定 期運行	交通事 業者	地域公共交通確保維 持事業（幹線補助）
路線バス（青系統） （新高岡守山經由 氷見）	済生会 病院	新守山・ 氷見駅口	氷見市 民病院	道路運送法第4条 許可	路線定 期運行	交通事 業者	地域公共交通確保維 持事業（幹線補助）
路線バス（青系統） （伏木經由氷見）	済生会 病院	伏木駅 前・氷見 駅口	氷見市 民病院	道路運送法第4条 許可	路線定 期運行	交通事 業者	地域公共交通確保維 持事業（幹線補助）
路線バス（青系統） （仏生寺）	済生会 病院	仏生寺・ 氷見駅口	氷見市 民病院	道路運送法第4条 許可	路線定 期運行	交通事 業者	地域公共交通確保維 持事業（幹線補助）
氷見市街地周遊バ ス（黒破線系統） （ひみ番屋街經由 氷見市民病院）	JR 氷見 駅	氷見中央	氷見市 民病院	道路運送法第4条 許可	路線定 期運行	交通事 業者	地域公共交通確保維 持事業（フィーダー 補助及び車両購入に 係る補助）
氷見市街地周遊バ ス（黒破線系統） （ひみ番屋街）	JR 氷見 駅	氷見中央	ひみ番 屋街	道路運送法第4条 許可	路線定 期運行	交通事 業者	地域公共交通確保維 持事業（フィーダー 補助）
氷見市街地周遊バ ス（黒破線系統） （市街地循環左回 り）	氷見市 民病院	JR 氷見駅	氷見市 民病院	道路運送法第4条 許可	路線定 期運行	交通事 業者	地域公共交通確保維 持事業（フィーダー 補助）
氷見市街地周遊バ ス（黒破線系統） （市街地循環右回 り）	氷見市 民病院	JR 氷見駅	氷見市 民病院	道路運送法第4条 許可	路線定 期運行	交通事 業者	地域公共交通確保維 持事業（フィーダー 補助）
NPO バス（緑系 統）（碁石線）	余川谷地域と指定停留所を結 ぶ区域運行			道路運送法第79 条許可（交通空白 地有償運送）	区域運 行	地域運 営NPO 法人	地域公共交通確保維 持事業（フィーダー 補助）
NPO バス（黄系 統）（磯辺線）	村木西 （角間）		氷見駅	道路運送法第79 条許可（交通空白 地有償運送）	路線定 期運行	地域運 営NPO 法人	—
NPO バス（黄系 統）（灘浦線）	平		氷見駅	道路運送法第79 条許可（交通空白 地有償運送）	路線定 期運行	地域運 営NPO 法人	—
NPO バス（黄系 統）（久目線）	赤毛		氷見駅	道路運送法第79 条許可（交通空白 地有償運送）	路線定 期運行	地域運 営NPO 法人	—
NPO バス（黄系 統）（速川線）	葛葉		氷見駅	道路運送法第79 条許可（交通空白 地有償運送）	路線定 期運行	地域運 営NPO 法人	—
NPO バス（黄系 統）（熊無線）	下論田		氷見駅	道路運送法第79 条許可（交通空白 地有償運送）	路線定 期運行	地域運 営NPO 法人	—

8. 目標達成のための施策及び事業

8-1 施策体系

基本方針に基づき設定した目標とその達成のための施策及び事業・取組を推進します。

表 8-1 地域公共交通の施策

基本方針	施策	事業	指標 ①	指標 ②	指標 ③	指標 ④	指標 ⑤
基本方針 1 市民、来訪者の 移動手段の維持 確保	公共交通の機能充実 (タクシー)	①タクシーを活用した新たなサービスの検討	●				
	公共交通の機能充実 (NPO バス)	②NPO バスの運行改善	●	●			
		③新たな NPO バス法人の設立による交通不便地域の解消	●	●			
	乗継を円滑にするための 交通結節機能の整備	④総合交通結節点の機能強化： JR 氷見駅及び周辺		●	●	●	
		⑤まちなかの回遊拠点の利便性向上：ひみ番屋街		●	●	●	
		⑥新たな結節点交通ハブの検討：氷見市芸術文化館		●	●	●	
	誰もが利用しやすい環境の整備	⑦利用者目線の交通サービスの把握		●	●	●	
基本方針 2 地域社会全体の 価値向上に資する「持続可能な交通網の構築」	交通空白有償運送（地域運営）の運営の安定化	⑧地域の移動を支える担い手の確保と育成	●	●			
		⑨地域住民や異業種からの業務受託による運営費等の確保	●	●			●
	公共交通を利用した外出の促進	⑩商業施設等が連携した企画乗車券等の充実		●	●	●	
		⑪健康増進や交流の場との連携	●	●	●	●	●
	環境負荷の少ない交通体系の構築と利用促進	⑫車両の脱炭素化及び短距離移動モビリティの充実		●	●	●	
基本方針 3 安全・安心で質の高い旅客運送サービスの提供	交通事業者・地域が連携したバス待ち環境整備	⑬バス停の環境整備	●	●	●	●	
	誰もが利用しやすい環境の整備	⑭ユニバーサルデザインの推進		●	●	●	
		⑮交通弱者等の移動支援の充実		●	●	●	
	高齢者運転免許自主返納支援の拡充	⑯氷見市高齢者運転免許自主返納支援事業の検証と見直し		●	●	●	
	公共交通マップ等の作成	⑰分かりやすく使いやすい公共交通マップの作成		●	●	●	
	公共交通利用に対する市民の意識・行動の促進	⑱各種情報提供による効果的な PR	●				
		⑲車内展示イベントの実施	●				
基本方針 4 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進	デジタル技術活用等による乗り継ぎ利便性の向上	⑳キャッシュレス決済の導入検討			●	●	
	多様な輸送資源の活用	㉑地域の多様な輸送資源等の活用に向けた検討					●
	交通事業者・地域が連携したバス待ち環境整備	㉒ICT 等の活用による地域公共交通の情報提供			●	●	
	新たなモビリティサービス(MaaS)活用	㉓新技術(MaaS)を活用した移動の活性化と利用促進		●	●	●	

【指標】

No	指標	現況値	目標値
指標①	市内のバス路線数	15 路線	15 路線
指標②	NPO バスの利用者数	30,816 人	30,000 人
指標③	氷見市街地周遊バスの利用者数	18,546 人	22,434 人
指標④	氷見市街地周遊バス収支率	21.6%	25.4%
指標⑤	市内バスにかかる市の財政負担	66,777,713 円	76,000,000 円

8-2 各事業の内容

(1) 基本方針 1

施策 1	公共交通の機能充実（タクシー）						
事業①	タクシーを活用した新たなサービスの検討 ・ 特定エリア内におけるタクシーの相乗りサービス（定額料金を乗車人数で按分するサービス）導入や地域運営 N P O バス法人等からの運行受託（事業者協力型）による新たなサービス展開等、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及について検討します。 倉敷タクシー（株）によるタクシー相乗りサービス ※高小学区と川崎医大付属病院間のタクシー料金を 5,000 円定額 タクシーを一度に数名で利用することで、通常よりも安く通院できます。 またご利用の際は、ご自宅まで送迎いたします。  <ご利用時の料金シュミレーション> 高小学区 ⇄ 川崎医大付属病院 定額片道料金 5,000 円を按分する <table> <tr> <td>2名乗車</td> <td>1人当たり料金 2,500 円</td> </tr> <tr> <td>3名乗車</td> <td>1人当たり料金 1,670 円</td> </tr> <tr> <td>4名乗車</td> <td>1人当たり料金 1,250 円</td> </tr> </table> （料金の 10 円以下は四捨五入になります。また 1 名様の場合は通常のメーター料金になります。） 資料：倉敷市 HP	2名乗車	1人当たり料金 2,500 円	3名乗車	1人当たり料金 1,670 円	4名乗車	1人当たり料金 1,250 円
2名乗車	1人当たり料金 2,500 円						
3名乗車	1人当たり料金 1,670 円						
4名乗車	1人当たり料金 1,250 円						
実施主体	氷見市・交通事業者						
実施期間	令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月						

※実施主体については、氷見市、交通事業者の順で記載した後は、50 音順としています。

施策 2	公共交通の機能充実（NPO バス）
事業②	NPO バスの運行改善 ・ N P O バス運行地域の中には、人口減少が限界まで進み、高齢化率が 6 0 % を超えている地域が出てきています。利用者減少が進むことは当然のことながら、高齢化に伴いバス停までの距離がバス利用の障害となったりと、高齢化の更なる進展に伴う N P O バス運営の新たな課題が現出していることから、最適なルートや便数の再検証、ドア to ドア方式による区域運行導入など地域の実情に応じた運行の工夫が必要となっています。 ・ 過疎の進む山あいにおける N P O バス法人における経営の安定化や運営の担い手確保などの課題解決のため、地域運営 N P O 法人が主体となり、地域の実情を踏まえながら現在の運行形態の見直しを進めることにより、N P O 運行の改善に取り組めます。 ○住民ニーズや実情に応じたバス停・ルート・便数等の見直し ○バスのダウンサイジングによる運転手確保や燃費向上策の実施 ○デマンド方式による運行効率化や利便性向上 特定非営利活動法人 八代地域活性化協議会  特定非営利活動法人 余川谷地域活性化協議会  特定非営利活動法人 上庄谷地域協議会 
実施主体	氷見市・交通事業者
実施期間	令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月

施策 2

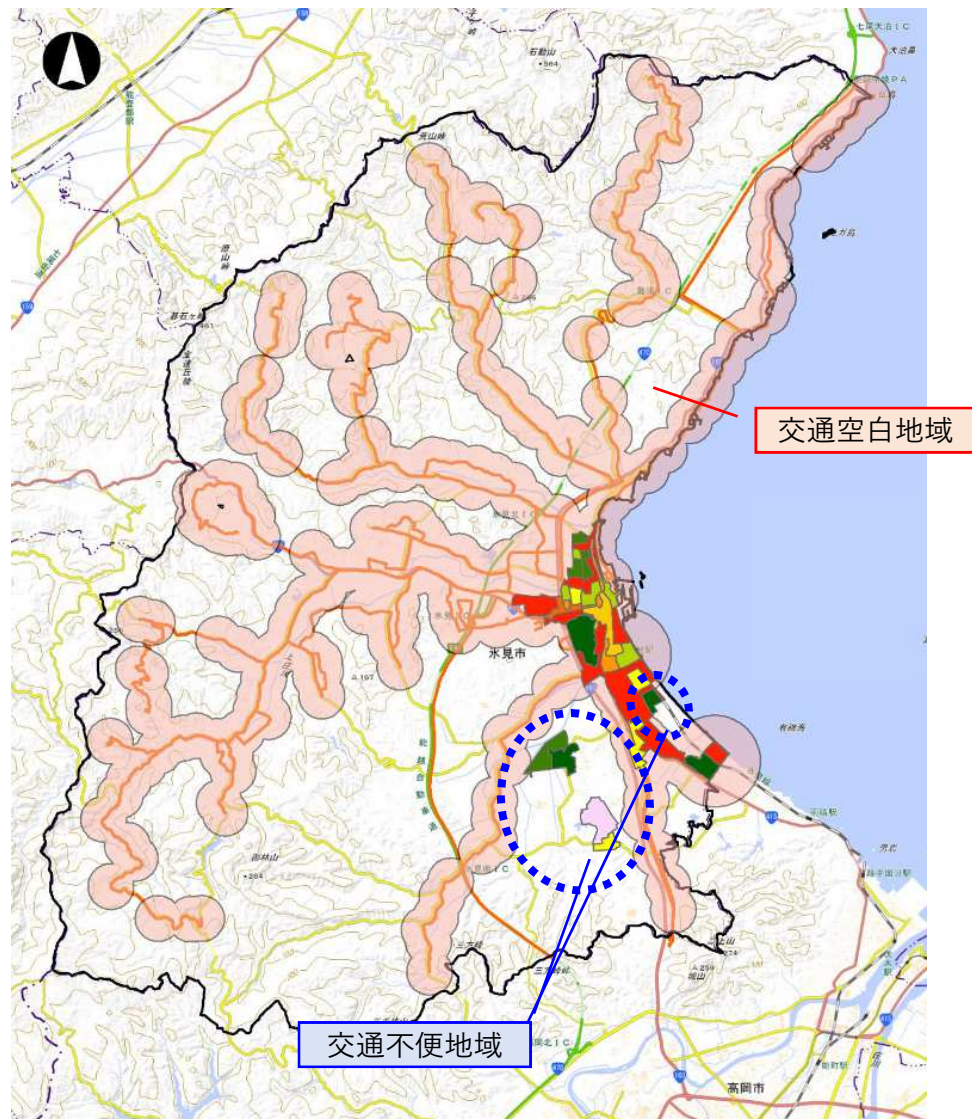
公共交通の機能充実（NPO バス）

事業③

新たな NPO バス法人の設立による交通不便地域の解消

- ・ 地域と行政が連携し、地域住民が自分たちの足を自分事で考える優れた仕組みである地域運営 N P O バスについて、交通不便地域での住民の意向を確認した上で、設立の希望が確認できれば、NPO バス法人の設立を支援します。
- ・ 運行に際しては、現在運営されている NPO バス法人の経験や意見を基に、持続可能な支援体制の構築や運行マニュアルの作成、人材育成を実施する等、地域にとって使い勝手がよく、地域に密着した移動手段となるように、地域住民との意見交換会等を重ねながら伴走支援を行います。

交通空白地域と交通不便地域



実施主体 氷見市・市民（交通事業者）

実施期間 令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月

施策 3 乗継を円滑にするための交通結節機能の整備

事業④ 総合交通結節点の機能強化：JR 氷見駅及び周辺

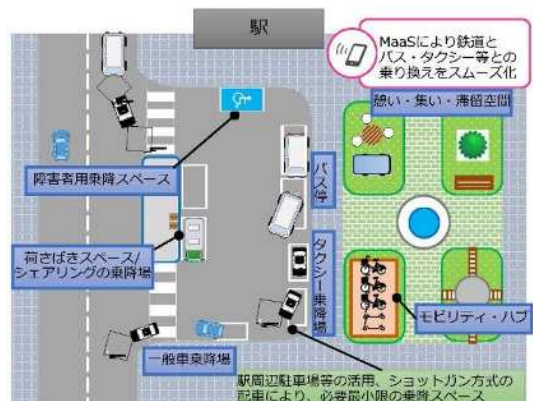
- ・ JR 氷見駅及び周辺は、広域的な公共交通との重要な結節点であることから、鉄道・バス・タクシー・自転車など総合交通結節点として位置づけ、機能の充実を図ります。
- ・ 駅前のバス・タクシー等の乗降・転回・待機スペースの確保、駅周辺の道路や駐車場の整備、地域間幹線バスの駅前進入など、安全で効率的な機能の充実を図ります。
- ・ 電動アシスト付レンタサイクル・まちなか回遊促進モビリティなどの配置・充実を検討します。
- ・ 交通結節機能（乗場案内、乗り継ぎ案内、行先表示等）を備えた総合案内板、乗場案内サイン、バス停盤面等の整備・改善、公共交通を利用する誰もが分かりやすい案内表示やサインの設置など、利用者の利便性向上に努めます。
- ・ 既存事業との調整を図ります。

※JR 氷見駅前広場の整備（路線バスの乗り入れ）
氷見地区（第 3 期）都市再生整備計画[R1～R5]

JR 氷見駅



駅前広場の整備イメージ例



資料：東京都「第 5 回自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会」

床面サインによる乗継案内



資料：倉敷市 HP

自転車市民共同システム
アヴィレ



資料：富山市 HP

まちなか回遊促進モビリティ
ヒミカ(HIMICA)



資料：氷見市 HP

実施主体 氷見市・交通事業者・観光団体

実施期間 令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月

施策 3 乗継を円滑にするための交通結節機能の整備

事業⑤ まちなかの回遊拠点の利便性向上：ひみ番屋街

- ・ひみ番屋街は、自家用車で来館した多くの観光客がまちなかを回遊する拠点として、レンタルサイクルやまちなか回遊促進モビリティ（ヒミカ）などとの乗り換え機能の整備・充実や観光案内・情報発信の機能の充実に努めます。
- ・電動アシスト付レンタサイクル・まちなか回遊促進モビリティなどの配置・充実を検討します。
- ・自転車利用者のための駐輪場や観光客を対象としたレンタルサイクルステーションの整備など自転車利用環境の向上に努めます。

ひみ番屋街



自転車市民共同システム
アヴィレ

まちなか回遊促進モビリティ
ヒミカ(HIMICA)



資料：富山市 HP

資料：氷見市 HP

実施主体 氷見市・交通事業者・観光団体

実施期間 令和 7 年 4 月～令和 1 0 年 9 月

施策 3 乗継を円滑にするための交通結節機能の整備

事業⑥ 新たな結節点交通ハブの検討：氷見市芸術文化館

- ・氷見市芸術文化館を新たな交流・交通拠点として位置付けることを検討します。
- ・地域間幹線バス・市街地周遊バス・NPOバスのほとんどが通過し、イベントの開催状況によっては、市内の人流を大きく変化させる施設であるため、周辺のバス停の統合・移動することによって、待合・交流施設としての可能性を検討します。
- ・電動アシスト付レンタサイクル・まちなか回遊促進モビリティなどの配置・充実を検討します。
- ・自転車利用者のための駐輪場や観光客を対象としたレンタサイクルステーションの整備など自転車利用環境の向上に努めます。

モビリティポートのイメージ図



資料：実装にむけた先進的技術やデータを活用したスマートシティ実証調査(その2)報告書
国土交通省 都市局 さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム

シェア型マルチモビリティの実証実験（さいたま新都心）



資料：さいたま市 HP

実施主体	氷見市・交通事業者・関係団体
実施期間	令和7年4月～令和10年9月

誰もが利用しやすい環境の整備

事業⑦

利用者目線の交通サービスの把握

- ・路線バスの継続的な運行を図るため、乗降調査に加え、路線バス利用者等を対象に現在の利用状況や利用者の意向を確認したうえで、さらに利便性を高め、利用促進を図っていくことを目的に、定期的な利用者アンケートを実施します。
- ・また、調査等に基づき、集客施設による人流の変化や将来的な人口重心を見据えた公共交通ネットワークについて、氷見市都市計画マスタープランとの整合を図りながら、利用者目線の交通サービスの提供に努めます。

アンケート調査実施風景

(乗降前の利用者への聞取り)

(バス利用者への調査票配布)

(バスに乗降しての調査実施)



資料：箕面市 HP



資料：国土交通省

調査票の形態

(ビンゴ式：指で該当箇所を押し込む)

(記入式：該当箇所印をつける)

氏名(姓・名・姓)	性別(男・女)	生年月日(西暦)	郵便番号
姓 氏名 姓	男 女	年 月 日	〒 市 区 町 番 号

八王子市 はちバス 利用者調査

※次の①～⑥について、あてはまるものを振り抜いて下さい。
※お断りの様、調査員にお知らせ下さい。

①性別

☐ 男 性	☐ 女 性
---------------------------	---------------------------

②年齢

12歳未満	12～19歳	20～39歳	40～64歳	65～74歳	75歳以上
-------	--------	--------	--------	--------	-------

③お住まい

市 内	➡	お住まいの郵便番号 または 町名 〒 市 区 町 番 号
市 外	➡	お住まいの市区町村名 市区町村

④今回の運賃のお支払方法

現金	ICカード (JICAID、Suica)	シルバーパス	回数券	その他
----	-------------------------	--------	-----	-----

⑤今回のご利用目的

通院	買物	趣味・娯楽	通勤・通学	帰宅	その他
----	----	-------	-------	----	-----

⑥現在のはちバスに対する不満点(最大3つまで)

運行ルート	運行回数	始発地の時刻	最寄駅の時刻	運賃
-------	------	--------	--------	----

目前線までの所要時間	バス停までの距離	バスの遅れ	特になし	その他
------------	----------	-------	------	-----

資料：八王子市 HP

●●バスの利用に関してお聞きしたい内容

Q1. あなたの自己のこと

①性別および年齢について、当てはまるものを1つお選びください。

①性別	1. 男性	2. 女性		
②年齢	1. 20歳未満	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上

②お住まいについて、町丁目名、番地を具体的に記入してください。
記入例：(●●●2) 丁南 (●●●) 番地

Q2. 国道循環バスの利用状況について

①本日の利用の主な目的について、当てはまるものを全てお選びください。

1. 通学・通学 2. 買い物 3. 通院 4. 趣味・娯楽 5. その他

②利用頻度について、当てはまるものを1つお選びください。

1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月1~2日
5. ほどんど利用しない

③本日ご利用になったバス停について、別紙を参照して番号をお選びください。また、任意利用する予定のか片道のみの利用なのか、当てはまる方に○をしってください。

東車バス停 () 臨車バス停 () 往復・片道

④●●バスが運行される前のご利用されていた交通手段について、当てはまるものをすべてお選びください。

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自動車 (家族等の運転または自分自身で運転)
4. 別の路線バス (乗客名などご記入下さい) ; 5. その他

⑤現在の●●バスに対する不満点 (最大3つまで) をお選びください。

1. 運行ルート 2. 運行便数 3. 始発便の時刻 4. 最終便の時刻
5. 運賃 6. 目的地までの所要時間 7. バス停までの距離 8. バスの遅れ
9. 待たなし 10. その他 ()

Q3. その他、●●バスやバス交通企画に関するご意見・ご要望がありましたら、ご自由に記入ください。(裏面に記入ください)

質問は以上で終わります。ご協力ありがとうございました。

令和●年●月●日(金)までに以下いずれかの方法によりご回答をお願いします。

①回答用/申し込み回答を記入しホストに投函 (切手を取る必要はありません)

②WEB回答画面より回答 (表紙および別紙をご確認ください)



実施主体 氷見市・交通事業者

実施期間 令和5年10月～令和10年9月

(2) 基本方針 2

施策 1	交通空白地有償運送（地域運営）の運営の安定化
事業⑧	地域の移動を支える担い手の確保と育成 ・公共交通サービスの担い手となる人材の不足や高齢化が進む中、NPOバス法人によるサービスの持続可能性を高めるため、法人運営やドライバー等の安定的な確保・育成に向け、必要となる資格及び運転免許の取得に係る補助などの支援、各種研修による人材育成などを実施します。 ・担い手確保の取組と合わせて、現に携わっている担い手が働き続けられるように、交通事業者が中心となり労働環境の改善を図るとともに、氷見市NPOバス事業者連絡協議会での意見交換により、持続可能な運営体制の維持確保のために必要な支援を実施します。 接遇研修の様子 資料：交通エコロジー・モビリティ財団 HP 資料：国土交通省 交通事業者向け接遇 研修モデルプログラム
実施主体	氷見市・交通事業者
実施期間	令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月

施策 1	交通空白地有償運送（地域運営）の運営の安定化				
事業⑨	地域住民や異業種からの業務受託による運営費等の確保 ・ 交通空白地有償運送の事業実施だけでなく、現在一部のNPOバス法人で実施されている高齢者生活支援事業、農林業作業支援事業等の有償事業を氷見市NPOバス事業者連絡協議会での意見交換により、継続・発展させることにより、過疎地における地域住民のニーズへの対応と法人の事業運営に必要な費用の安定確保を図ります。 買物支援サービス事業   資料：社会福祉法人 千葉県社会福祉協議会 資料：社会福祉法人 姫路市社会福祉協議会 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">実施主体</td><td style="padding: 5px;">氷見市・交通事業者</td></tr> <tr> <td style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">実施期間</td><td style="padding: 5px;">令和 7 年 4 月～令和 1 0 年 9 月</td></tr> </table>	実施主体	氷見市・交通事業者	実施期間	令和 7 年 4 月～令和 1 0 年 9 月
実施主体	氷見市・交通事業者				
実施期間	令和 7 年 4 月～令和 1 0 年 9 月				

施策 2

公共交通を利用した外出の促進

事業⑩

商業施設等が連携した企画乗車券等の充実

- ・ 現在も作成している市内周遊バスに乗れるクーポン付きフリー切符（氷見市観光協会）の利用促進やモバイル乗車券（加越能バス株式会社）の発行に加え、商業施設や観光施設等と連携するなど、日常的な買い物利用等も含めて、公共交通をお得・便利に利用できる取組を充実させ、情報提供することにより、公共交通を利用した外出を促進します。

企画キップ

氷見つまみ食いクーポン



資料：あいの風とやま鉄道 HP

資料：一般社団法人 氷見市観光協会

実施主体

氷見市・交通事業者・観光団体・商工団体・地域企業

実施期間

令和 7 年 4 月～令和 1 0 年 9 月

施策 2 公共交通を利用した外出の促進

事業⑪ 健康増進や交流の場等との連携

- ・高齢者の増加に伴い、医療費や介護給付費の増加が懸念される中、高齢者を対象に、社会参加を促す健康づくりや交流などの場づくりは、ますます重要となっています。そのため、特に、交通弱者である高齢者が参加できる健康教室や交流の場等の情報提供を、市関係部署、氷見市地域包括支援センター、福祉団体と連携して、NPOバス会員を中心に実施することにより、公共交通の利用促進と健康寿命の延伸を目指します。(公共交通のクロスセクター効果)
- ・また、高齢者の外出による多様な効果を踏まえ、高齢者運賃割引を検討します。
- ・スポーツ教室、街なかでの各種イベントの情報提供も、NPOバス運行地域住民に対して積極的に行うことによって、公共交通を利用した街なかへの外出意欲を促し、街なかでの路線バスやタクシー利用増加も含め、市街地全体の活性化を図ります。

高齢者を対象とした交通安全講習会

(講習会)



(交差点での危険予測学習)



(高齢者の身体機能自己診断状況)



資料：内閣府 HP

高齢者を対象としたバスの乗り方教室



資料：南魚沼市 HP

高齢者を対象とした様々なイベント

(健康レクリエーション)



(e スポーツ体験教室)



(スローショッピング)



資料：長崎市

資料：安城市

資料：岩手県

実施主体

氷見市・交通事業者・観光団体・商工団体・スポーツ団体・福祉団体

実施期間

令和 7 年 4 月～令和 1 0 年 9 月

施策 3 環境負荷の少ない交通体系の構築と利用促進

事業⑫ 車両の脱炭素化及び短距離移動モビリティの充実

- ・公共交通車両の脱炭素化に向けて、バス・タクシーといった公共交通における環境性能の高い車両の導入を車両の入れ替えに合わせて実施します。
- ・短距離移動の利便性、市内の回遊性の向上を図るため、ヒミカの配置充実をはじめ、EV カーシェア、グリーンスローモビリティ、E-BIKE の活用についても検討します。

電気バス導入事例

(空港 EV ライナー：石川県小松市)



資料：小松市 HP

(観光周遊バス：岩手県宮古市)



資料：国土交通省 HP

MaaS の実証実験・グリーンスローモビリティ実証運行 (杉並区)

(スマートフォンアプリ「ココシル」利用イメージ)

(電動車：ヤマハ AR-07 (定員 5 名))



資料：杉並区 HP

(まちなか回遊促進モビリティ:ヒミカ(HIMICA))



資料：氷見市 HP

実施主体 氷見市・交通事業者・関係団体

実施期間 令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月

(3) 基本方針 3

施策 1	交通事業者・地域が連携したバス待ち環境整備	
事業⑬	バス停の環境整備	
	・ 交通事業者と協力して、主要なバス停への上屋・ベンチ設置等の待合環境の改善により、公共交通を快適に利用できる環境整備に努めます。 ・ なお、主要拠点以外のバス停での上屋やベンチ等の整備は、導入時及び維持管理費用等の負担が大きくなることや、道路幅員等の物理的な要因により設置が困難な場所が存在する場合もあることから、各バス停の現状や利用実態を調査の上で整備すべき箇所を検討します。 ・ 文字が判別しにくい箇所や破損しているバス停を計画的な整備に努めます。また、利用の状況を踏まえたバス停の移設や統廃合を図ります。 ・ 店舗や企業の用地や公共施設を活用したバス停の設置（移設）を検討し、ベンチの追加などの待合環境の向上を図ります。	
	沿道企業の協力でバス停の場所と設備を整備	広告付上屋による費用軽減 (横浜市庁前の例)
		
資料：「バス待ち環境改善に向けて(H30.3)」(国土交通省)		
実施主体	氷見市・交通事業者・広告付上屋事業者・市民	
実施期間	令和 7 年 4 月～令和 1 0 年 9 月	

施策 2	誰もが利用しやすい環境の整備				
事業⑭	<u>ユニバーサルデザインの推進</u> ・老朽化車両の更新に合わせたバリアフリー化車両の導入等により、移動の支障となるバリアを取り除き、誰もがためらうことなく快適に移動できる環境整備に努めます。 車両のバリアフリー化 資料：道路の移動円滑化整備ガイドライン(R4.6)（国土交通省） <table> <tr> <td>実施主体</td><td>氷見市・交通事業者</td></tr> <tr> <td>実施期間</td><td>令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月</td></tr> </table>	実施主体	氷見市・交通事業者	実施期間	令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月
実施主体	氷見市・交通事業者				
実施期間	令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月				

施策 2 誰もが利用しやすい環境の整備

事業⑮ 交通弱者等の移動支援の充実

- ・障がい者に対する各種支援（運賃割引制度、筆談によるコミュニケーション等）、訪日外国人の移動支援（中国語、韓国語、英語による案内マップ・時刻表など）等、交通弱者等が移動しやすい環境整備に努めます。

障がい者手帳アプリの活用



資料：ミライロ ID HP

ユニバーサル社会に対応した歩行者移動支援に関する現地事業



資料：国土交通省

実施主体 氷見市・交通事業者

実施期間 令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月

施策 3

高齢者運転免許自主返納支援の拡充

事業⑯

氷見市高齢者運転免許自主返納支援事業の検証と見直し

- ・ 高齢ドライバーの交通事故が社会問題となるなかで、高齢者による交通事故防止と公共交通機関の利用促進を図るため、自主的に運転免許を返納する市民を支援します。
- ・ 車の運転免許証を手放すことは移動と生活の不自由さを増幅させる可能性があるため、免許返納後も生活上の移動の安心・安全を保証できる交通体系を整えつつ、自主返納の動機づけとなる施策の検証と見直しを検討します。
- ・ 市民アンケート結果では、免許返納後に最も利用する可能性が高い公共交通は【路線バス】であり、次いで【自動車（家族等の送迎・同乗）】【NPO バス】でした。また、返納後の支援を使い切れないまま有効期限が過ぎて失効するケースや、返納後に不便さを感じるなどの意見もあったことから、返納者が選択した支援内容（加越能バス回数券、市内タクシー利用券、市内 NPO バス利用券）と見直しの必要性を確認し、その結果を今後の支援に反映します。

高齢者運転免許証自主返納サポート活動

氷見市高齢者運転免許自主返納支援事業
氷見市では、運転免許を自主返納される 70 歳以上の方を支援します。

① 支援の対象
満 70 歳以上の氷見市市民で、有効期限内のすべての運転免許を自主返納された方
(平成 25 年 4 月 1 日以前に自主返納された方に限ります。)

② 支援の内容
○ 運転経歴証明書の交付手数料 (県証紙代)
○ 公共交通機関利用券 (支援券 2 万円分)
A B C いずれが一つを選んでください (支援券の申請は、一人 1 回限りです)

A 加越能バス回数券 **B タクシー利用券** **C NPOバス利用券**
市内タクシー業者で利用可能 (有効期限 3 年) 市内 NPO バスで利用可能 (有効期限 3 年)

※ 支援等は、返納者本人及びその配偶者が利用できます。タクシー利用券は、同乗者がいる場合でも使用できます。

＜ 手続きの流れ ＞
※ 手続きに必要なものは、裏面を参照してください。
※ 運転経歴証明書が不要な場合は、窓口にて旨を伝えてください。
① 氷見警察署で、有効期限内の運転免許証を自主返納する。
② 氷見警察署で、運転経歴証明書の交付手続きを行う。
③ 氷見市交通安全協会で、支援の申請を行う。
↓
運転経歴証明書の発行まで、10日～14日程度かかります。
(出来次第、氷見警察署から連絡があります。)

④ 氷見警察署で、運転経歴証明書を交付される。
⑤ 氷見市交通安全協会で、支援券を受け取る。

◎ 問合せ先
氷見市交通安全協会 (氷見警察署内) TEL 91-0459
氷見市市民相談窓口 TEL 74-8068

令和 4 年 11 月 30 日

資料：氷見市 HP

「高齢者運転免許証自主返納サポート活動」協賛店募集！

① 「高齢者運転免許証自主返納サポート活動」ってどんな活動？
運転経歴証明書を提示された高齢者に特典・サービスを提供することで、生活をサポートすることを目的とする活動です！

② 「運転経歴証明書」ってなに？
運転免許証を自主返納又は運転免許証の更新を受けずに運転免許が失効した方が申請すると交付されます。
(取消し処分を受けた運転免許証では申請できません)
運転経歴証明書は、本人確認書類として使用可能です。
※ 運転免許証ではありません

運転免許証を返納された高齢者に支援サービスを実施していただける事業所を募集しています！
運転免許証を自主返納又は運転免許証の更新を受けずに運転免許が失効した、65 歳以上の高齢者を対象に、県内の協賛事業所において特典サービスを実施していただくことで、免許証が返納しやすい環境づくりを促進します。

協賛事業の関係図

高齢者 (65 歳以上) 運転経歴証明書の発行 運転経歴証明書の提示 サービス内容の通知 ホームページ掲載 協賛店 運転免許センター又は警察署

サービスの提供 運転免許の返納・失効 (5 年以内に申請 (手数料 1,100 円))

【問い合わせ・申し込み先】 富山県警察本部交通企画課
電話 076-441-2211 (内線 5032)
FAX 076-444-3789

資料：富山県警 HP

実施主体	氷見市・交通事業者・警察
実施期間	令和 5 年 10 月～令和 10 年 9 月

施策 4 公共交通マップ等の作成

事業⑰ 分かりやすく使いやすい公共交通マップの作成

- ・市内の公共交通等をより多くの市民・来訪者等に使うため、バス・タクシー・その他移動手段や交通拠点等の情報を分かりやすく示した「総合案内マップ」、「地域別・方面別マップ・時刻表」、「バス乗り方リーフレット」等を作成し、ホームページや主要な交通結節点に配置します。

インターネット上でのマイ時刻表の作成サービス（魚津市 マイ時刻表）



高齢者向けのおでかけ情報を掲載（西条市 バスでおでかけマップ）



資料：公共交通マップづくりの勘どころ（H30.3）（国土交通省）

実施主体	氷見市・交通事業者
実施期間	令和 7 年 4 月～令和 1 0 年 9 月

施策 5 公共交通利用に対する市民の意識・行動の促進

事業⑱ 各種情報提供による効果的な PR

- ・ホームページ、パンフレット、広報紙や Facebook、Instagram、YouTube 等の SNS を活用し、公共交通に関する情報発信を行います。
- ・情報発信により公共交通の存在を広く市民に周知するとともに、維持にあたっての課題等を市民と共有し、公共交通についてみんなで共に考え・使い・支える意識の醸成を図ります。

企画バスの運行



資料：両備グループ HP

氷見市街地周遊バス



資料：氷見市 HP

電車とバスの情報誌「ほっと」



2016 年 4 月より、弘前大学のほか市内の公共施設や駅・バスターミナル、高速バスの車内（一部）などで配布

実施主体 氷見市・交通事業者・市民・地域企業

実施期間 令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月

施策 5	公共交通利用に対する市民の意識・行動の促進	
事業⑱	車内展示イベントの実施 ・ 車内への絵画作品の展示や、季節に合わせた装飾等のイベントを実施し、地域に根ざした、親しみやすいバスのイメージを定着させるとともに、普段は公共交通を利用しない人の利用機会を創出します。 バスの日特別企画 バスの絵募集キャンペーン  資料：岩見沢市 HP バスの絵美術館  資料：甲府市	
	実施主体	氷見市・交通事業者・市民・地域企業
	実施期間	令和 7 年 4 月～令和 1 0 年 9 月

(4) 基本方針 4

施策 1	デジタル技術活用等による乗り継ぎ利便性の向上				
事業⑳	<p data-bbox="301 389 703 418">キャッシュレス決済の導入検討</p> <p data-bbox="309 448 1426 566">・全国的に広く普及している交通系 IC カードや、訪日外国人に向けた QR コード決済サービスの導入、IC カード利用時の各種割引制度等、乗り継ぎ利便性を高めるキャッシュレス決済の導入を目指します。</p> <div data-bbox="301 618 596 647" data-cs="2" data-kind="parent">IC カードの利用イメージ</div> <div data-bbox="1015 618 1374 647" data-cs="2" data-kind="parent">QR コードによる決済イメージ</div> <div data-bbox="312 678 986 1077"> </div> <div data-bbox="979 678 1417 1223"> </div> <p data-bbox="871 1258 1410 1288">資料：キャッシュレスパンフレット（経済産業省）</p> <table border="1" data-bbox="301 1301 1426 1406"> <tr> <td data-bbox="323 1312 440 1341">実施主体</td><td data-bbox="488 1312 751 1341">氷見市・交通事業者</td></tr> <tr> <td data-bbox="323 1370 440 1400">実施期間</td><td data-bbox="488 1370 927 1400">令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月</td></tr> </table>	実施主体	氷見市・交通事業者	実施期間	令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月
実施主体	氷見市・交通事業者				
実施期間	令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月				

施策 2	多様な輸送資源の活用
事業②①	地域の多様な輸送資源等の活用に向けた検討 ・ 鉄道、路線バス等の公共交通機関だけでなく、福祉有償運送、スクールバス等の地域の多様な輸送資源の利活用について検討します。 ・ 高齢者や障がい者等の外出機会創出のため、福祉施策との連携等について、福祉担当部局と協議・研究を行います。 ・ 宿泊施設の送迎サービスの共同運行や路線バスとの連携を目指します。 スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用 (スクールバス) (病院) (商業施設)    資料：地域の足の確保に向けて、輸送資源をフル活用しよう（国土交通省）
実施主体	氷見市・交通事業者・観光団体・福祉団体
実施期間	令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月

施策 3

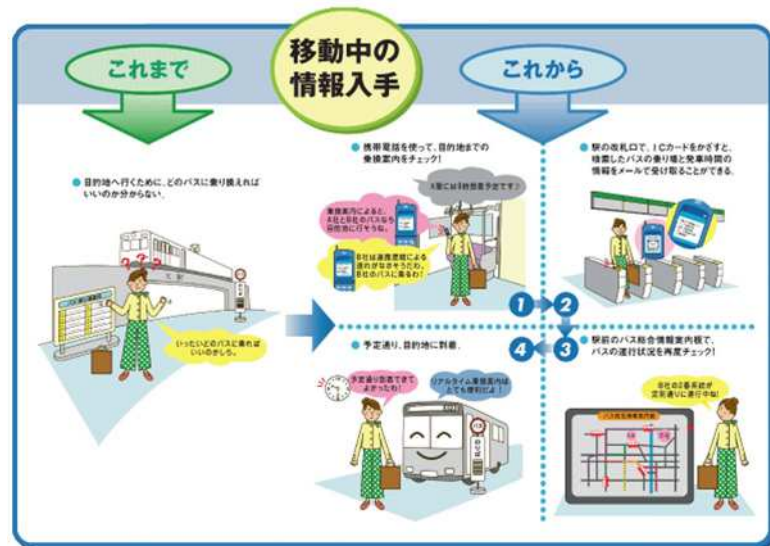
交通事業者・地域が連携したバス待ち環境整備

事業②

ICT 等の活用による地域公共交通の情報提供

- ・ 市民や市を訪れる人々に対し、ICT 等の活用によって公共交通に関する情報を提供し、より使いやすくわかりやすい地域公共交通の形成に資するため、富山県地域公共交通情報提供推進協議会（以下「協議会」という。）に参加します。
- ・ 協議会が「富山県バス情報データ（GTFS-JP、GTFS-RT）」を活用して運営する「とやまロケーションシステム」の利用を促進することで、市内を運行する加越能バスの全路線について、乗継情報・遅延情報等を利用者にリアルタイムで提供できる環境整備を行います。
- ・ 主要な待合所にデジタルサイネージ等を設置することで、スマートフォン等で「とやまロケーションシステム」にアクセスしなくとも、待合所の利用者にバスの運行情報の提供ができる環境整備に努めます。

総合ロケーションシステムの仕組み



資料：バス総合情報データの標準化の勧め（国土交通省）

地元企業の協力により鉄道駅の自由通路にバス運行情報表示板を設置
（茅ヶ崎市茅ヶ崎駅の例）



資料：「バス待ち環境改善に向けて(H30.3)」（国土交通省）

実施主体

氷見市・交通事業者・富山県

実施期間

令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月

施策 4

新たなモビリティサービス(MaaS)活用

事業②③

新技術（MaaS）を活用した移動の活性化と利用促進

- ・ 富山 my route 推進協議会による「my route」などの MaaS アプリを活用した複合経路検索や配車手配に加え、商業施設や公共施設との連携クーポン発行等を積極的に行うことで、移動の活性化と公共交通利用促進に向けた取組を推進します。
- ・ また、高齢者等のスマートフォンに不慣れな方の利用促進のため、スマホ教室等のデジタルデバインド※解消の取組を実施します。

※デジタルデバインド：インターネットやコンピューターを使える人と使えない人との間に生じる格差

富山 my route 推進協議会（MaaS アプリ「my route 富山」）

my routeの機能

おでかけメモ
URLをコピーして
おでかけのアイデアを
どんどん広げよう

あなたの「行きたい」がこれひとつに
GET READY

おでかけメモ
Web情報からワンステップでメモ
行きたい場所を忘れないように記録しておく。
運航の予定を立てるのに役立ちます。

my ステーション
電車やバスの運行情報をすぐに確認
ご利用駅を登録すると、運航情報や時刻表がすぐ
に見れる。移動の参考にしよう。

お役立ち情報
あなたのためのおでかけ情報を表示
日常のご利用情報から、あなたにあったおでかけ
情報が見つかります。

「おでかけ」がもっと便利におトクに。
SET&GO

ルート検索
様々な移動手段を探索
ルート検索で目的地へのルートを手軽にチェック。
あなたの移動ルートを見つけてみよう。

交通チケット
ここにしかない交通チケットを確認
電子化された交通チケットを前もって購入できま
す。

クーポン、オトク情報
続々追加される連携サービスを利用
目的地のクーポンが、おトクな情報が満載。

- ※ シームレスで時速可能な公共交通サービス提供に向け、事業者の枠を超えたハード面整備と MaaS を活用したソフト面の整備を融合した取組
- ※ デジタルチケット販売、商業・観光施設クーポン提供、観光・イベント情報提供、行政情報の提供等

資料：富山 my route 推進協議会 HP

実施主体

氷見市・交通事業者・地域企業

実施期間

令和 5 年 1 0 月～令和 1 0 年 9 月

8-3 事業の実施スケジュール

表 8-2 地域公共交通の施策の実施スケジュール

基本方針	施策	事業	R5	R6	R7	R8	R9	R10
基本方針 1 市民、来訪者の移動手段の維持確保	公共交通の機能充実（タクシー）	①タクシーを活用した新たなサービスの検討	■	■	■	■	■	■
	公共交通の機能充実（NPO バス）	②NPO バスの運行改善	■	■	■	■	■	■
		③新たな NPO バス法人の設立による交通不便地域の解消	■	■	■	■	■	■
	乗継を円滑にするための交通結節機能の整備	④総合交通結節点の機能強化：JR 氷見駅及び周辺	■	■	■	■	■	■
		⑤まちなかの回遊拠点の利便性向上：ひみ番屋街			■	■	■	■
		⑥新たな結節点交通ハブの検討：氷見市芸術文化館			■	■	■	■
	誰もが利用しやすい環境の整備	⑦利用者目線の交通サービスの把握	■	■	■	■	■	■
基本方針 2 地域社会全体の価値向上に資する「持続可能な交通網の構築」	交通空白有償運送（地域運営）の運営の安定化	⑧地域の移動を支える担い手の確保と育成	■	■	■	■	■	■
		⑨地域住民や異業種からの業務受託による運営費等の確保			■	■	■	■
	公共交通を利用した外出の促進	⑩商業施設等が連携した企画乗車券等の充実			■	■	■	■
		⑪健康増進や交流の場との連携			■	■	■	■
	環境負荷の少ない交通体系の構築と利用促進	⑫車両の脱炭素化及び短距離移動モビリティの充実	■	■	■	■	■	■
基本方針 3 安全・安心で質の高い旅客運送サービスの提供	交通事業者・地域が連携したバス待ち環境整備	⑬バス停の環境整備			■	■	■	■
	誰もが利用しやすい環境の整備	⑭ユニバーサルデザインの推進	■	■	■	■	■	■
		⑮交通弱者等の移動支援の充実	■	■	■	■	■	■
	高齢者運転免許自主返納支援の拡充	⑯氷見市高齢者運転免許自主返納支援事業の検証と見直し	■	■	■	■	■	■
	公共交通マップ等の作成	⑰分かりやすく使いやすい公共交通マップの作成			■	■	■	■
	公共交通利用に対する市民の意識・行動の促進	⑱各種情報提供による効果的な PR	■	■	■	■	■	■
		⑲車内展示イベントの実施			■	■	■	■
基本方針 4 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進	デジタル技術活用等による乗り継ぎ利便性の向上	⑳キャッシュレス決済の導入検討	■	■	■	■	■	■
	多様な輸送資源の活用	㉑地域の多様な輸送資源等の活用に向けた検討	■	■	■	■	■	■
	交通事業者・地域が連携したバス待ち環境整備	㉒ICT 等の活用による地域公共交通の情報提供	■	■	■	■	■	■
	新たなモビリティサービス(MaaS)活用	㉓新技術（MaaS）を活用した移動の活性化と利用促進	■	■	■	■	■	■

9. 計画の推進方法

9-1 住民・地域等との連携による計画の推進体制

本計画は、本市が目指す公共交通施策の基本方針を示したものです。今後、この基本方針に即して各施策・事業の実施に向けた「方法・役割分担・予算化」等について具体的な検討を進めます。

また、公共交通の施策・事業の実施は、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であり、庁内関係課のみならず、国や県ならびに周辺自治体、交通事業者等と緊密に連携しながら、将来のまちづくりを見据えた取組を展開します。

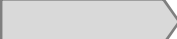
住民・地域と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、地域住民からの支援や協力を得て、持続可能な公共交通網の形成を目指します。

9-2 計画の進捗管理

事業内容については、計画に基づく事業の実施状況、目標指標の達成状況を定期的に確認・評価・検証を行い、改善や見直しを図る「PDCA サイクル」に基づき進捗を管理します。

また、国の制度の変更や社会経済状況の変化、地域特性及び利用の現状等を勘案しつつ、公共交通利用者数の変化を継続的に収集・分析し、毎年の「氷見市地域公共交通活性化協議会」におい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きます。

	2022 年度	1 年目 2023 年度	2 年目 2024 年度	3 年目 2025 年度	4 年目 2026 年度	5 年目 2027 年度	6 年目 2028 年度	
計画 PLAN		計画 策定	必要に応じて計画を見直し					計画 更新
実行 Do		事業 実施	事業 実施	事業 実施	事業 実施	事業 実施	事業 実施	
評価 Check	目標達成状況の評価 事業の進捗状況の把握							
見直し Act				中間 評価			最終 評価	

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
計画 PLAN												
	前年度の事業評価に基づく改善			次年度事業検討			次年度予算要求					
実行 Do												
	事業の実施											
評価 Check												
										事業実施状況の確認		
見直し Act												
											評価	

9-3 計画実施のための財源確保

施策の具体化に必要な財源については、国や県による支援等を受けながら市の予算を適宜確保します。これにより、人口減少社会にあっても施策目標の達成に向けて、将来にわたって公共交通サービスレベルの維持に努めます。