

上市町地域公共交通網形成計画（案）

富山県上市町

目 次

第1章	計画策定の背景と目的	1
1-1	計画策定の背景	1
1-2	上位計画、関連計画	2
第2章	地域概況、地域特性の整理	5
2-1	町の概要	5
2-2	人口等	6
2-3	まちづくりの現状	12
第3章	地域公共交通の現状	13
3-1	上市町の公共交通網	13
3-2	鉄道等の利用状況	19
3-3	町営バスの利用状況	20
3-4	スクールバスに関する検証	46
3-5	タクシー	50
第4章	アンケート調査	51
4-1	鉄道に対する意見（過去のアンケート調査より抽出）	51
4-2	町営バスに対する意見（過去のアンケート調査より抽出）	53
第5章	地域公共交通網形成計画	57
5-1	町内公共交通における課題	57
5-2	計画期間と対象区域	59
5-3	計画の基本方針、計画が目指すべき都市構造	60
5-4	計画の目標	62
5-5	目指すべき都市構造の実現に向けて実施する事業	63
5-6	事業の進捗管理	76

第1章 計画策定の背景と目的

1-1 計画策定の背景

上市町の公共交通は富山地方鉄道と町営バス、タクシーがある。富山地方鉄道は、主に近隣市町村などへの広域な移動手段として使われ、町営バスは町内の幹線を巡回しており、郊外と中心部の移動手段として使われているほか、タクシーは主に町内のいたるところの移動手段として使われている。

上市町では、平成11年3月に民営路線バスが休止・撤退し、それ以降、スクールバスとの混乗方式による町営バスの運行により、公共交通の維持確保を行ってきた。これまで、町営バスに対する住民の様々な要望に応えるため、関係機関と調整し路線の見直しを繰り返してきた。

今後更なる少子高齢化が進行し、自動車運転免許証返納者も増加傾向にある中で、交通弱者の移動手段として、公共交通の役割と重要性はより一層大きくなってくると考えられる。こうしたことから、公共交通機関がネットワークを強化し、まちづくりと連携する形で、持続可能な地域公共交通網の形成を図っていく必要がある。

これらのことを踏まえ、交通弱者（生徒児童・高齢者等）の交通手段確保を主にして、まちづくりと連携した公共交通の活性化を図ることを狙いとして、地域公共交通網形成計画の策定を行う。

1-2 上位計画、関連計画

(1) 第7次上市町総合計画後期基本計画 [2016.3 策定]

■ 計画期間：2016 (H28) 年度～2020 (H32) 年度（5年間）

■ まちづくりの基本方向

1. 自然と共生するまちづくり
2. 若者が定住するまちづくり
3. みんなで支えあい、みんなで拓くまちづくり

■ 将来像：『確かな地域力』で創る 存在感あふれる上市

モノ・サービスを産み出し、地域・全国に提供する“経済力”
大人も子どもも学びを通して明日を切り拓くことができる“人間力”
ライフラインや治安面が信頼でき、どんなときでもみんなで支えあえる“安心力”

■ 3つの基本目標

- 1 にぎやか・上市 ～力強い産業・基盤～
- 2 すくすく・上市 ～育ち、輝く地域人材～
- 3 あんしん・上市 ～安全・安心な暮らし～

■ 政策大綱

- 第1節 にぎやか・上市 ～力強い産業・基盤～
第2節 すくすく・上市 ～育ち、輝く地域人材～
第3節 あんしん・上市 ～安全・安心な暮らし～
第4節 自立した行財政運営の確立

■ 主な取組（公共交通に係るもの）

第1節 にぎやか・上市 ～力強い産業・基盤～

◎ 経済力3 観光・交流の拡大

→「3 公共交通機関との連携及び二次交通整備の推進【総合戦略】」にて、観光客向けの交通整備や、交通事業者との共同企画によるイベントや商品開発に努めることを記載。

◎ 経済力6 交通網の充実

→「3 公共交通の維持・確保・充実【総合戦略】」にて、鉄道については、富山地方鉄道町内4駅の利用者のさらなる利便性の向上を図ること等を記載。また、町営バスは、運行路線やダイヤの見直し等により、より一層の利用者の利便性の向上に努めることを記載。

■ 数値目標（公共交通に係るもの）

◎ 富山地方鉄道町内4駅の1日平均乗降客数の合計

→電車利用の利便性 や駅の魅力の向上 を図ることにより、約3%以上の増加をめざす。

・ 2,178人 (H26年度) → 2,250人以上 (H32年度)

◎ 町営バスの年間利用者数（スクールバス利用の児童生徒を除く。）

→運行路線やダイヤの随時見直し等、利便性の向上に努め、約8%以上の増加をめざす。

・ 23,593人 (H26年度) → 25,500人以上 (H32年度)

(2) 上市町都市計画マスタープラン [2017.12 策定]

- 都市づくりの基本理念：『確かな地域力』で創る存在感あふれる上市
- 将来人口：2025 (H37) 年度の総人口を 19,400 人と設定 *上市町人口ビジョンにもとづく
- 都市づくりの目標：
 1. 豊かな自然環境を受け継ぎ、自然に抱かれた持続可能なまちづくり
 2. 人々がともに助け合いながら安全・安心に暮らせるまちづくり
 3. 多様な産業発展により、豊かさや賑わいのあるまちづくり
- 整備方針（公共交通に係るもの）
 - ◎道路網の整備方針_公共交通
 - パーク・アンド・ライド施設の機能強化や駅施設のバリアフリー化などを推進するとともに、北陸新幹線・富山地方鉄道・あいの風とやま鉄道の連携を推進し、鉄道利用者の利用促進を図る。
 - 町営バス（コミュニティバス・スクールバス）については、住民の生活路線の維持・確保を図るとともに運行路線やダイヤの随時見直しや必要に応じて実証実験を検討、一層の利便性の向上に努める。

(3) 上市町人口ビジョン [2015.10 策定]

- 将来人口の見通し（目標人口）：2060 (H72) 年度 14,300 人
- 目指す方向性
 - ◎人口減少の抑制 ~自然減の抑制と社会増の両方を図っていく~
 - ◎雇用の場の拡充 ~既存企業の経営の安定と、企業誘致、起業をそれぞれ図っていく~
 - ◎町の魅力の向上と交流人口の拡大 ~これまでの取り組みを一層発展させていく~
 - ◎選ばれる住環境づくり ~ニーズに沿った住宅の確保と交通網の充実を図っていく~

(4) 上市町まち・ひと・しごと創生総合戦略 [2019.3 改定]

- 目標人口：2019 (H31) 年度 21,000 人…*人口ビジョンにもとづく
- 基本目標と戦略プロジェクト
 - ◎“経済力”の創生 ~しごとを創る~

<ul style="list-style-type: none"> ①企業誘致・起業化促進プロジェクト ③かみいち観光ブラッシュアッププロジェクト 	<ul style="list-style-type: none"> ②農業・商業・林業プロジェクト
--	---
 - ◎“人間力”の創生 ~ひとを育てる~

<ul style="list-style-type: none"> ①結婚・出産・子育て応援プロジェクト 	<ul style="list-style-type: none"> ②ふるさと教育力強化プロジェクト
--	--
 - ◎“安心力”の創生 ~まちを守り、支える~

<ul style="list-style-type: none"> ①移住したくなる上市づくりプロジェクト 	<ul style="list-style-type: none"> ②住んでよかった上市づくりプロジェクト
---	---
- 具体的施策・事業、評価指標（公共交通に係るもの）
 - ◎“経済力”の創生 ~しごとを創る~
 - ③かみいち観光ブラッシュアッププロジェクト
 - 公共交通について、具体的な記載はないが、観光拠点への移動手段として、以下のK P I（重要業績評価指標）が設定。
 - ・富山地方鉄道4駅1日平均乗降客数<H26> 2,178人⇒<H31> 2,300人以上
 - ・コミュニティバス年間利用者数 <H26>23,593人⇒<H31>25,500人以上

◎“安心力”の創生 ～まちを守り、支える～

②住んでよかった上市づくりプロジェクト

→「2 公共交通の維持・確保・充実及び駅周辺の賑わい創出」にて、富山地方鉄道やコミュニティバスの利用推進を図るとともに、駅周辺の賑わいづくりに努めると記載。

・富山地方鉄道4駅1日平均乗降客数<H26> 2,178人⇒<H31> 2,300人以上

・コミュニティバス年間利用者数 <H26>23,593人⇒<H31>25,500人以上

(5) 富山広域連携中枢都市圏ビジョン [2018.1 策定]

■計画期間：2018 (H30) 年度～2022 (H34) 年度（5年間）

■構成市町村：富山市、滑川市、舟橋村、上市町、立山町

■圏域の将来像

■「都市の魅力と海山の豊かな自然が調和し、働きやすさ、住みやすさが実感できる活力あふれる圏域」

■取組の方向性

◎圏域全体の経済成長のけん引、高次の都市機能の集積・強化

…主に富山市が中心となる取組

◎圏域全体の生活関連 機能サービスの向上

…圏域市町村の共同による取組

(6) 上市町地域福祉計画（第三期）[2017.3 策定]

■計画期間：2017 (H29) 年度～2021 (H33) 年度（5年間）

■基本目標：

1. ともに支え合う「ひとづくり」

2. 安心して暮らせる「地域づくり」

3. 安全と安心のある「福祉の環境づくり」

■主な取組（公共交通に係るもの）

3. 安全と安心のある「福祉の環境づくり」

◎（2）地域で安心して暮らせる環境の整備

→「②路線バスの環境整備」にて、コミュニティバス路線の維持・確保、利用しやすいバス交通の確保に向けた働きかけを行うことを記載。

第2章 地域概況、地域特性の整理

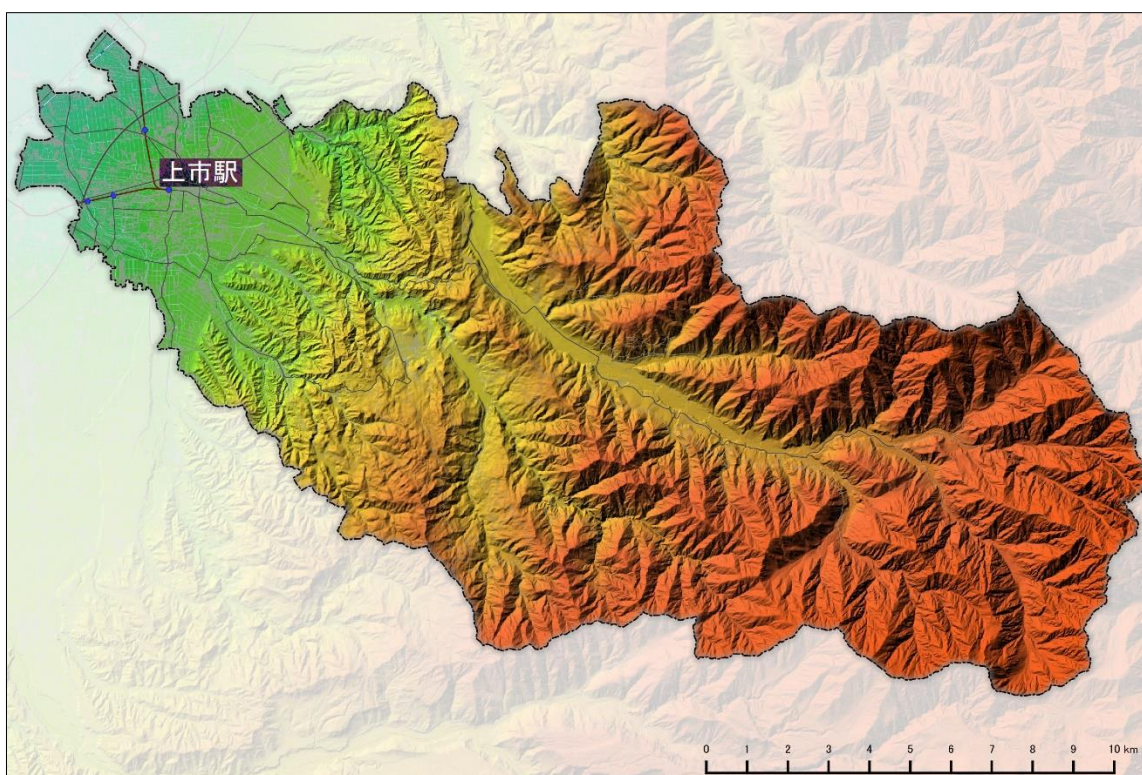
2-1 町の概要

(1) 上市町の成り立ち

- ・交通の要衝にあり、市が開かれたことから上市野と称するようになる。
- ・明治22年4月の町村制の実施によって上市町となり、その後音杉村、南加積村、山加積村、宮川村、大岩村、柿沢村、相ノ木村、白萩村などを合併。昭和38年に立山町の新村を編入したことで今日の姿となる。
- ・富山地域における郊外型の住宅都市としての一面を持つ。

(2) 上市町の地勢

- ・新川平野の中央に位置し、富山市の以東約15kmにある。町の北東部から南西部にかけて魚津市、黒部市及び立山町に接し、北西部は富山市、滑川市、立山町及び舟橋村と接する。
- ・東高西低の地形で、町中央部には高峰山断層、東部には牛首断層、平野部には魚津断層が存在する。
- ・東南部は標高2,999mに達する劔岳を主峰として、南へ奥大日岳・大日岳・早乙女岳、北へ池平山・赤谷山などの山岳地帯を形成している。
- ・北西部は平野地帯で、東南部に源を発する上市川が、平野地帯の概ね中央を西方に流れている。
- ・総面積は、236.71km²であり、土地利用状況は、農地や山林などを含む自然的土地利用が76.4%、住宅用地や公共施設用地などを含む都市的土地利用が23.6%となっている。



図：上市町地形図(地理院タイルを加工して作成)

(出典：国土地理院「色別標高図(海域部は海上保安庁海洋情報部の資料を使用して作成)」)

2-2 人口等

(1) 人口と世帯数

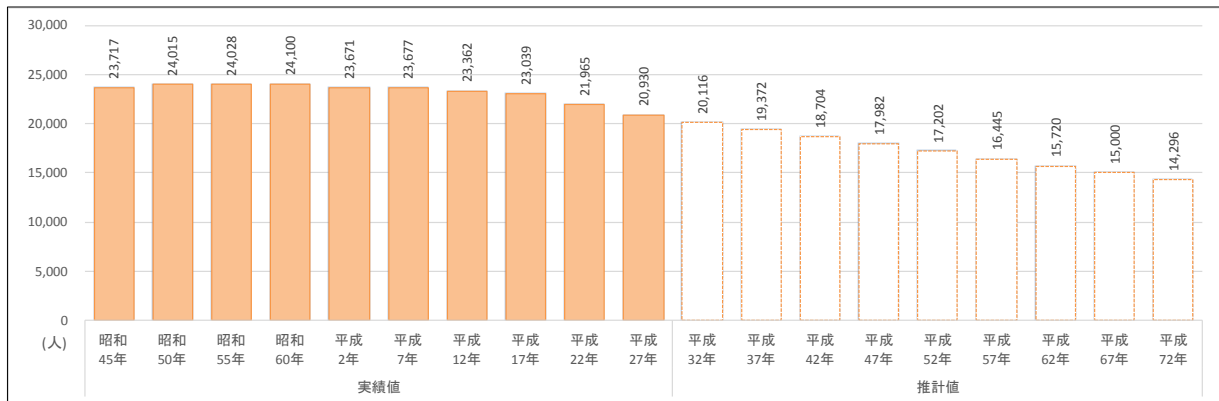
- ・ 上市町の人口は、平成 27 年国勢調査にて 20,930 人となっており、世帯数は 7,395 世帯である。富山県全体に占める上市町の人口割合は 1.96% である。
- ・ 平成 17 年の人口及び世帯数と比較すると、上市町の人口は 2,109 人減っているのに対して、世帯数は 31 世帯増えている。富山県全体でも同様の傾向が見られるが、上市町の人口減少率は 9.15% であり、富山県全体の人口減少率の 4.08% と比較すると倍以上の人口減少率である。
- ・ 上市町の世帯当たり人員は 2.83 人/世帯で、富山県全体の 2.73 人/世帯より高くなっている。世帯数増加率は、上市町が 0.42% であるのに対して、富山県全体では 5.21% であり、富山県全体の世帯数増加率より低くなっている。
- ・ 上市町の人口密度は 88.42 人/km² であり、富山県全体の 251.04 人/km² よりも低い。

表：上市町人口
(資料：平成 27 年国勢調査、平成 17 年国勢調査)

地域名	総数 (人)	男 (人)	女 (人)	世帯数 (世帯)	世帯当たり 人員 (人/世帯)	面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)	平成17年～平成27年 人口増減		人口 構成比 (県対) (%)
								人口 (上段：人) (下段：%)	世帯 (上段：世帯) (下段：%)	
県合計	1,066,328	515,147	551,181	391,171	2.73	4,247.6	251.04	△ 45,401 △ 4.08	19,356 5.21	100.00
町合計	20,930	10,002	10,928	7,395	2.83	236.7	88.42	△ 2,109 △ 9.15	31 0.42	1.96

(2) 人口推移

- ・人口は、昭和 60 年までは増加していたが、以降減少傾向である。
- ・上市町人口ビジョン_推計パターン4では、人口は平成 37 年に 2 万人を切るとしている。この推計値をもとにすると、平成 27 年から平成 37 年までの 10 年間で 1,558 人、7.4%減少する。
- ・上市町人口ビジョン_推計パターン4では、平成 37 年以降も人口減少は続き、平成 52 年には 17,202 人となり、平成 27 年から平成 52 年までの 25 年間で 3,728 人、17.8%減少する。



図：上市町の人口推移及び将来推計

(資料：実績値/上市町 統計書(国勢調査、富山県人口移動調査) 推計値/上市町人口ビジョン_推計パターン4)

※上市町人口ビジョン_推計パターン4の人口推計値について

- ・推計人口国立社会保障・人口問題研究所による推計をベースに、出生率が、国のまち・ひと・しごと創生長期ビジョンにおける国民希望出生率である 1.8 に回復すると仮定。
- ・社会移動率は、上市町の過去の実績で最も増加率が高かった、平成 2 年から 7 年にかけての増加率が将来的に維持されると仮定。

※年号については、比較を容易とするため、「平成」を用いている。(以下においても同じ)

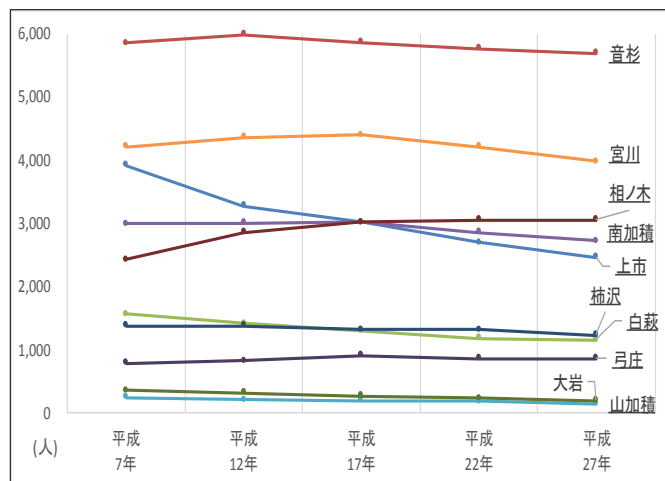
(3) 地区別人口

- ・平成 27 年の各地区別の人口において、上位 3 地区は音杉 5,687 人、宮川 3,976 人、相ノ木 3,059 人である。
- ・相ノ木地区の人口は増加しているが、その他の地区の人口は減少傾向にある。上市地区では平成 7 年から平成 27 年までに 1,458 人減少している。

表：上市町の地区別人口実績

(資料：上市町 統計書(住民基本台帳))

地区名	平成 7年	平成 12年	平成 17年	平成 22年	平成 27年
	人口 (人)	人口 (人)	人口 (人)	人口 (人)	人口 (人)
上市	3,925	3,277	3,027	2,703	2,467
音杉	5,849	5,991	5,871	5,761	5,687
白萩	1,563	1,426	1,312	1,186	1,164
南加積	2,999	3,014	3,019	2,866	2,723
山加積	255	218	197	186	156
宮川	4,214	4,365	4,403	4,214	3,976
柿沢	1,385	1,385	1,317	1,323	1,240
相ノ木	2,436	2,867	3,016	3,054	3,059
大岩	367	321	276	244	204
弓庄	788	824	921	868	861
総人口	23,781	23,688	23,359	22,405	21,537

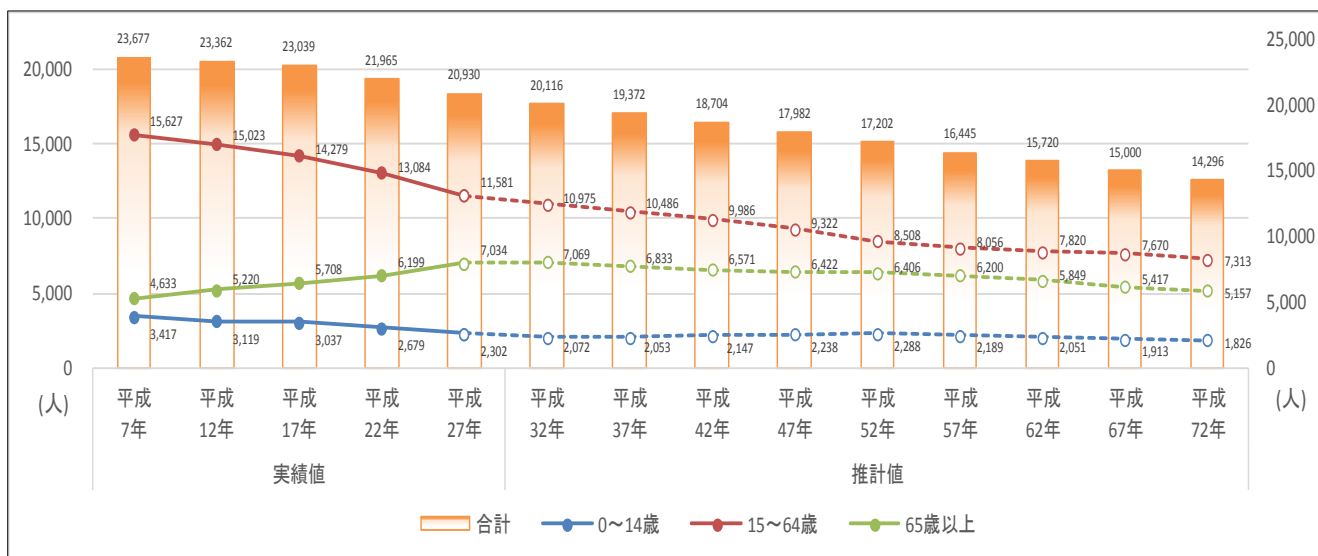


図：上市町の地区別人口実績

(資料：上市町 統計書(住民基本台帳))

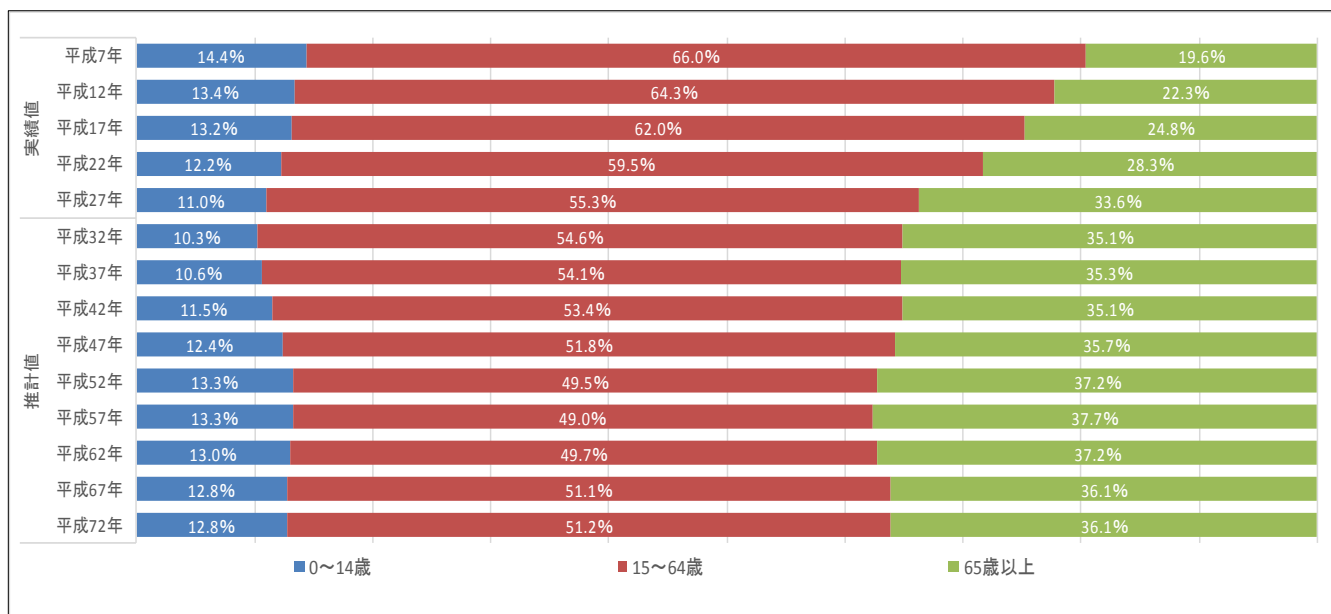
(4) 年齢3区分別の人口推移と人口構成

- ・平成7年から平成27年までの町の人口構成の推移では、0～14歳の年少人口と15～64歳の生産年齢人口はともに減少傾向にある。人口ビジョン_推計パターン4をもとにした推計値では、年少人口は平成37年まで減少が続き、その後増加傾向となるが、平成52年以降に再度減少へ転じると推計している。また、生産年齢人口は今後も減少傾向が続くと推計している。
- ・平成7年から平成27年まで、65歳以上の老年人口は増加傾向で推移しているが、推計値では平成32年に増加のピークを迎え、それ以降は減少に転じると推計している。
- ・人口構成比をみると、生産年齢人口は、平成52年に49.5%となり、総人口の半分以下になる見込みである。一方で、平成7年に19.6%であった老年人口は、平成27年に30%を超え、今後平成57年まで増加する見込みである。



図：年齢3区分別の人口推移

(資料：実績値/上市町 統計書(国勢調査、富山県人口移動調査) 推計値/上市町人口ビジョン_推計パターン4)
 ※合計値には年齢不詳人口も含まれるため、年齢3区分人口の各数値を合計しても合計値と一致しない場合がある

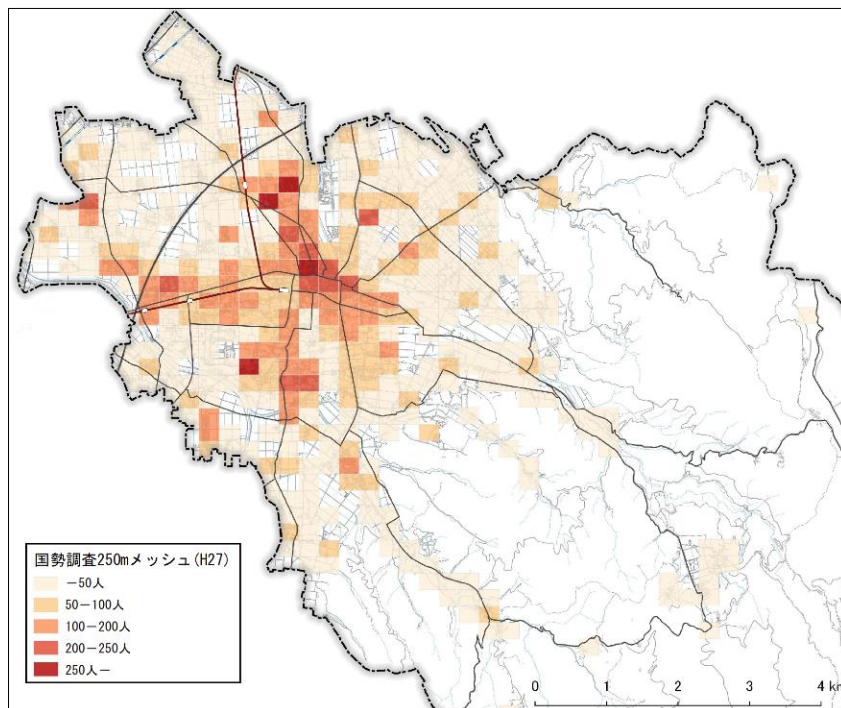


図：年齢3区分別の人口構成推移

(資料：実績値/上市町 統計書 推計値/上市町人口ビジョン_推計パターン4)

(5) 人口分布

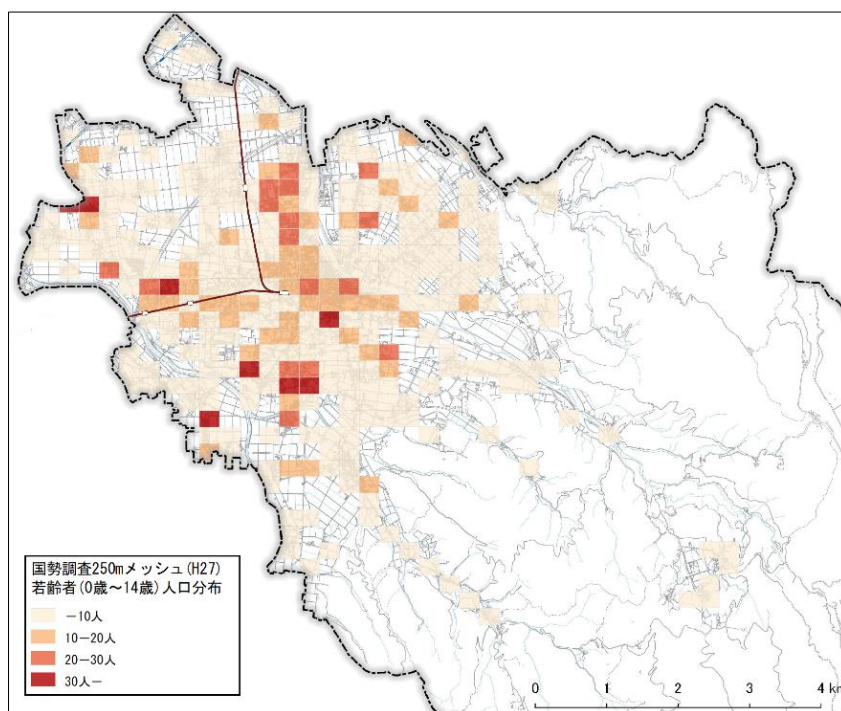
- ・相ノ木駅周辺から上市駅周辺までの東西方向、及び上市駅周辺から新宮川駅周辺までの南北方向に人口が集中している。
- ・平野部では、住宅団地や既存集落が散在していることから、所々で人口が高密な地域が存在している。
- ・山間部では、人口が低密な地域が広がっているが、南東に向かって伸びる谷筋に一定の人口がある。



図：人口分布_250mメッシュ
(資料：平成 27 年国勢調査)

① 若齢者の人口分布

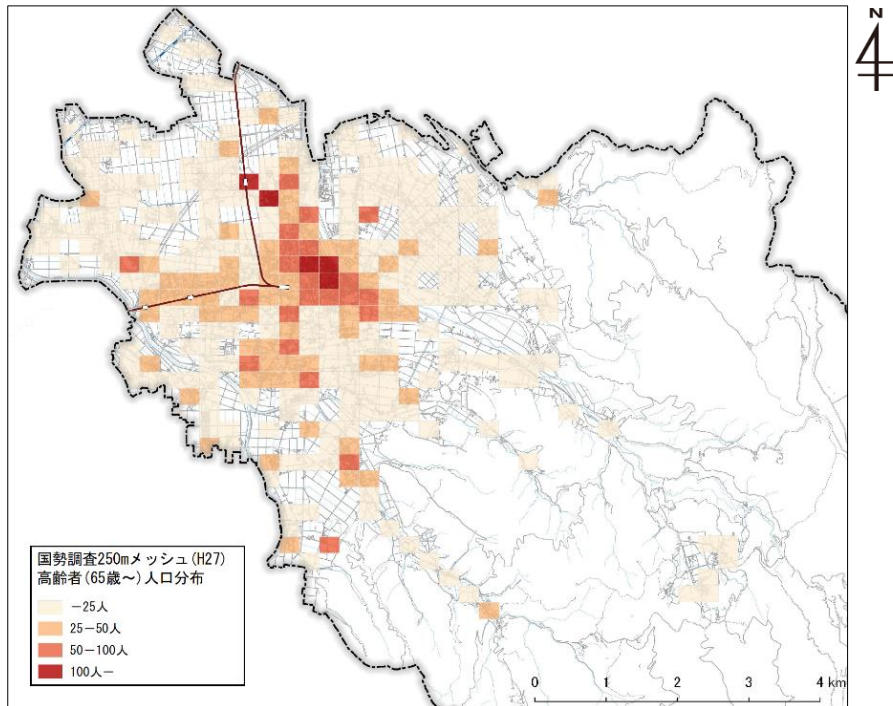
- ・若齢者（0歳～14歳）の人口は、町中心部よりも郊外の住宅団地において高い傾向にある。



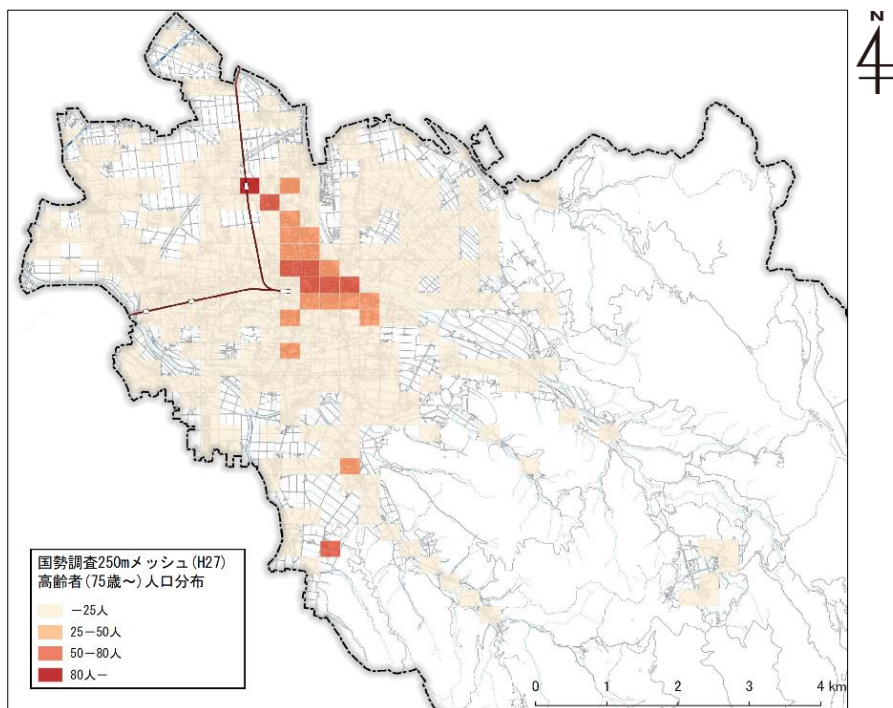
図：若齢者人口分布_250mメッシュ
(資料：平成 27 年国勢調査)

② 高齢者の人口分布

- ・ 高齢者（65歳以上）の人口は町中心部で高い傾向にある。
- ・ とくに後期高齢者（75歳以上）の人口は、上市駅北東側に集中している。



図：高齢者人口分布_250mメッシュ
（資料：平成 27 年国勢調査）

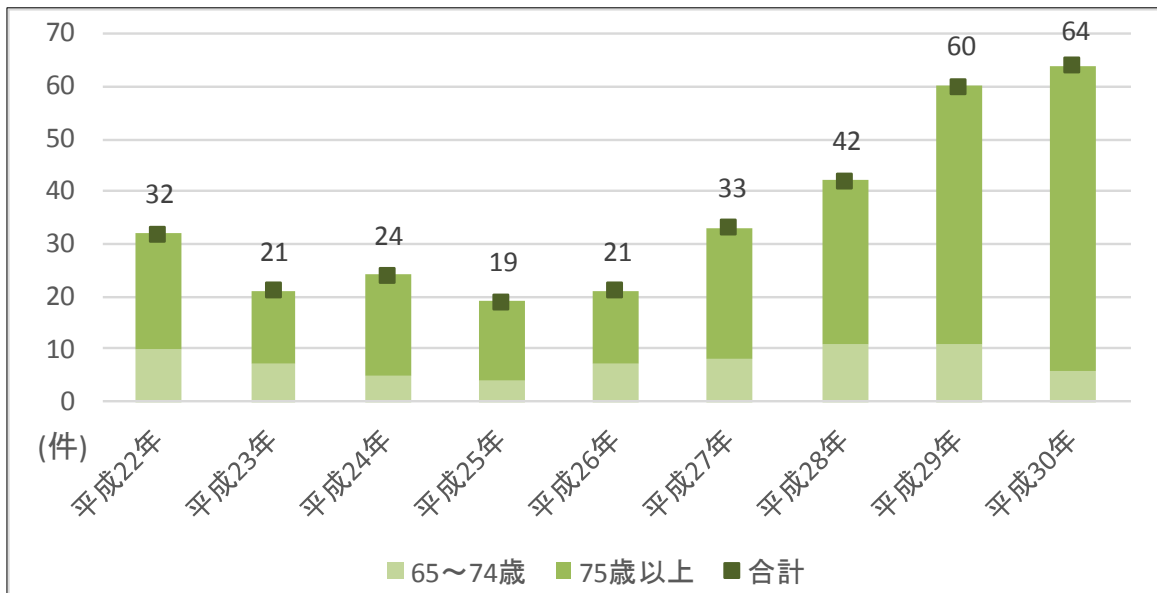


図：後期高齢者人口分布_250mメッシュ
（資料：平成 27 年国勢調査）

(6) 高齢者等の自動車利用状況

① バス無料券申請数の推移

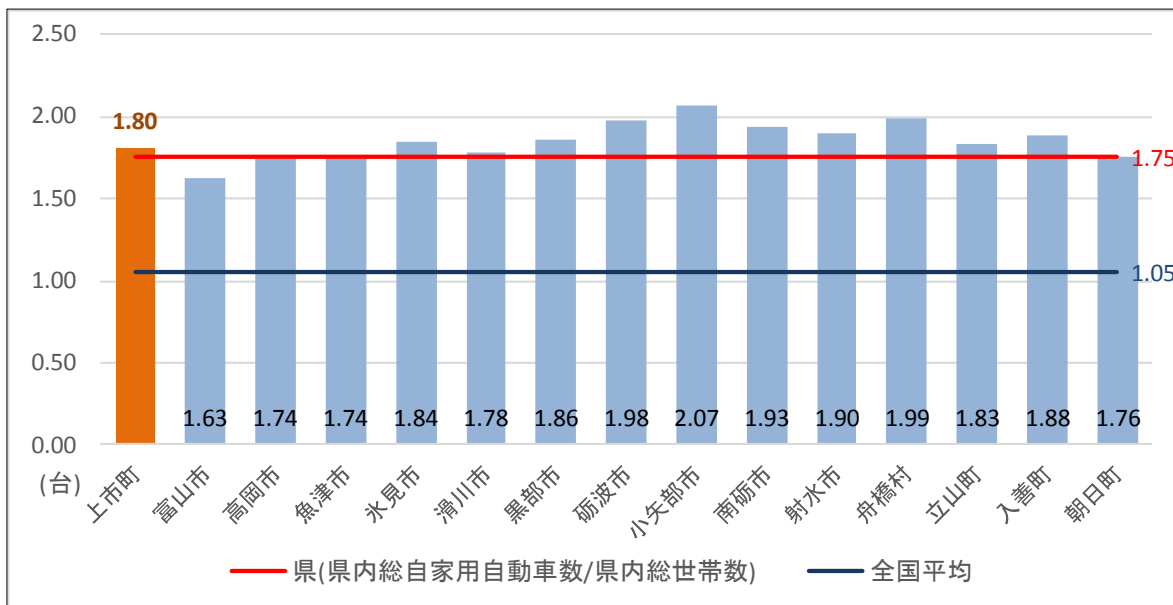
- ・ 上市町では、自動車運転免許証を自主返納した満 65 歳以上の高齢者の方に対して、申請に応じて町営バスを3年間無料で乗車できるバス無料券を交付している。
- ・ 平成 27 年以降、バス無料券申請数は増加しており、とくに 75 歳以上での申請が多くなっている。



図：自動車運転免許証返納者バス無料券申請数
(資料：上市町資料)

② 上市町の自動車利用状況

- ・ 富山県全体の1世帯あたり自家用自動車保有台数は、全国的にも高い傾向にある。
- ・ 上市町の1世帯あたり自家用自動車保有台数は、富山県内の他市町村と同等に高い傾向にあり、住民の主な交通手段が自家用自動車であることが推測される。

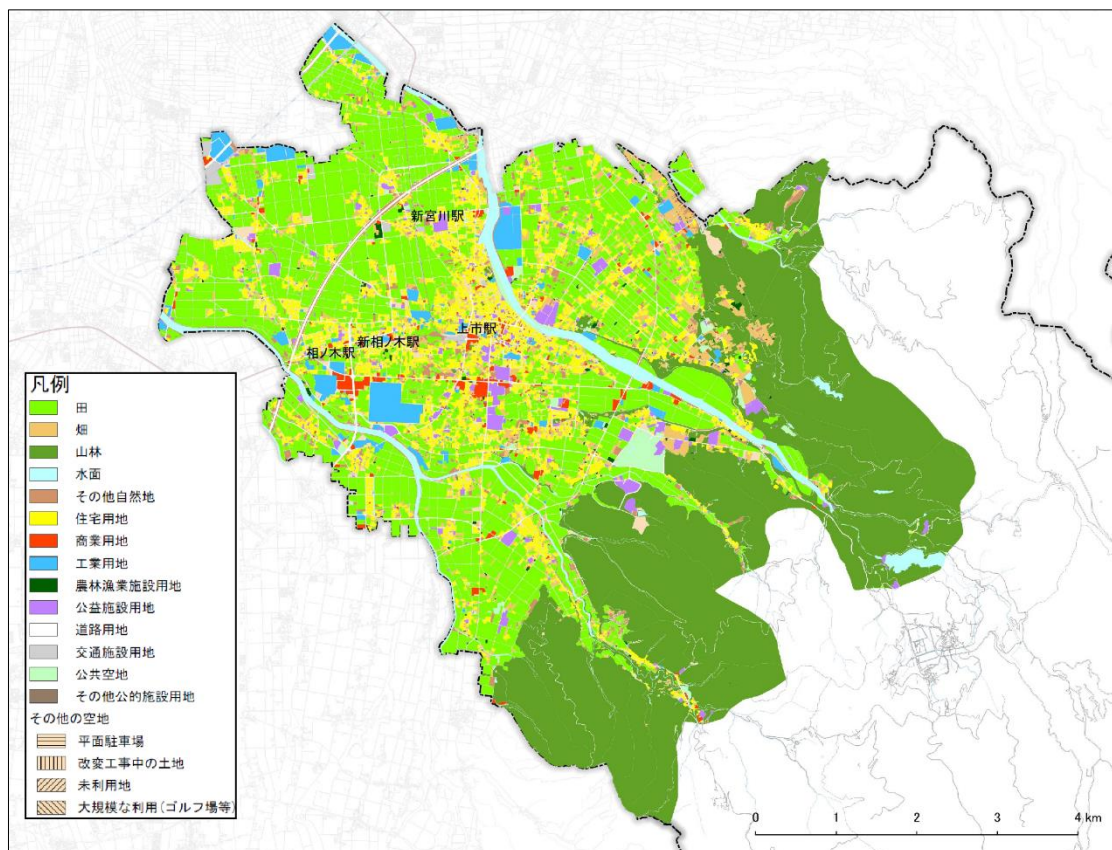


図：富山県内の市町村別 1 世帯あたり自家用自動車保有台数(軽自動車含む)(平成 31 年 3 月時点)
(資料：上市町資料、全国平均は財自動車検査登録情報協会より)

2-3 まちづくりの現状

(1) 土地の利用状況

- ・住宅用地は、町中心部に広がっているものの、町内全域にて集落や住宅団地と思われる住宅用地がまばらに広がっている。
- ・商業用地は、町中心部や相ノ木駅近辺に多い傾向にある。
- ・公共施設用地は、町中心部に集まっているが、郊外に放射状に点在している。

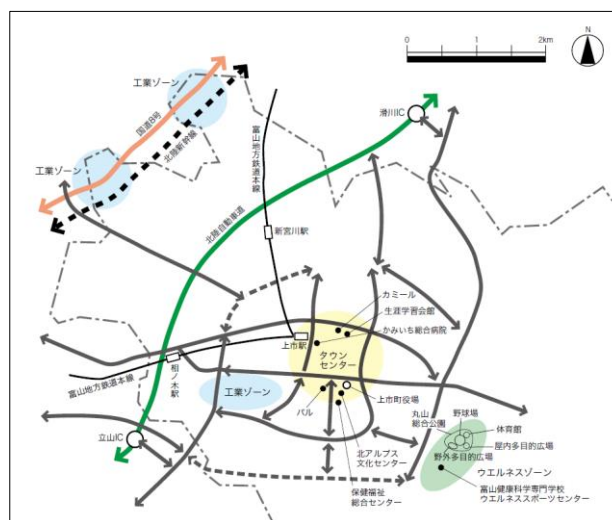


図：土地利用現況図

(資料：平成 30 年度都市計画基礎調査 土地利用現況図)

(2) 町の主な計画

- ・第 7 次上市町総合計画では町域を現在の利用形態や法規制の状況等から、「市街地ゾーン」、「農業ゾーン」、「森林ゾーン」と位置づけている。
- ・「市街地ゾーン」では、沿道立地型商業施設や企業、住宅等の適切な立地誘導を図るとともに、ポケットパークの整備等を通じて、うるおいある生活環境づくりに努めるとし、町中心部を「タウンセンター」と位置づけている。
- ・「農業ゾーン」では、黒川から大岩に至る里山地域を「名水と歴史のレクリエーションゾーン」と位置づけ、都市農村交流の拠点づくりを進めるとしている。



図：土地利用基本構想図(市街地)

(出典：第 7 次上市町総合計画)

第3章 地域公共交通の現状

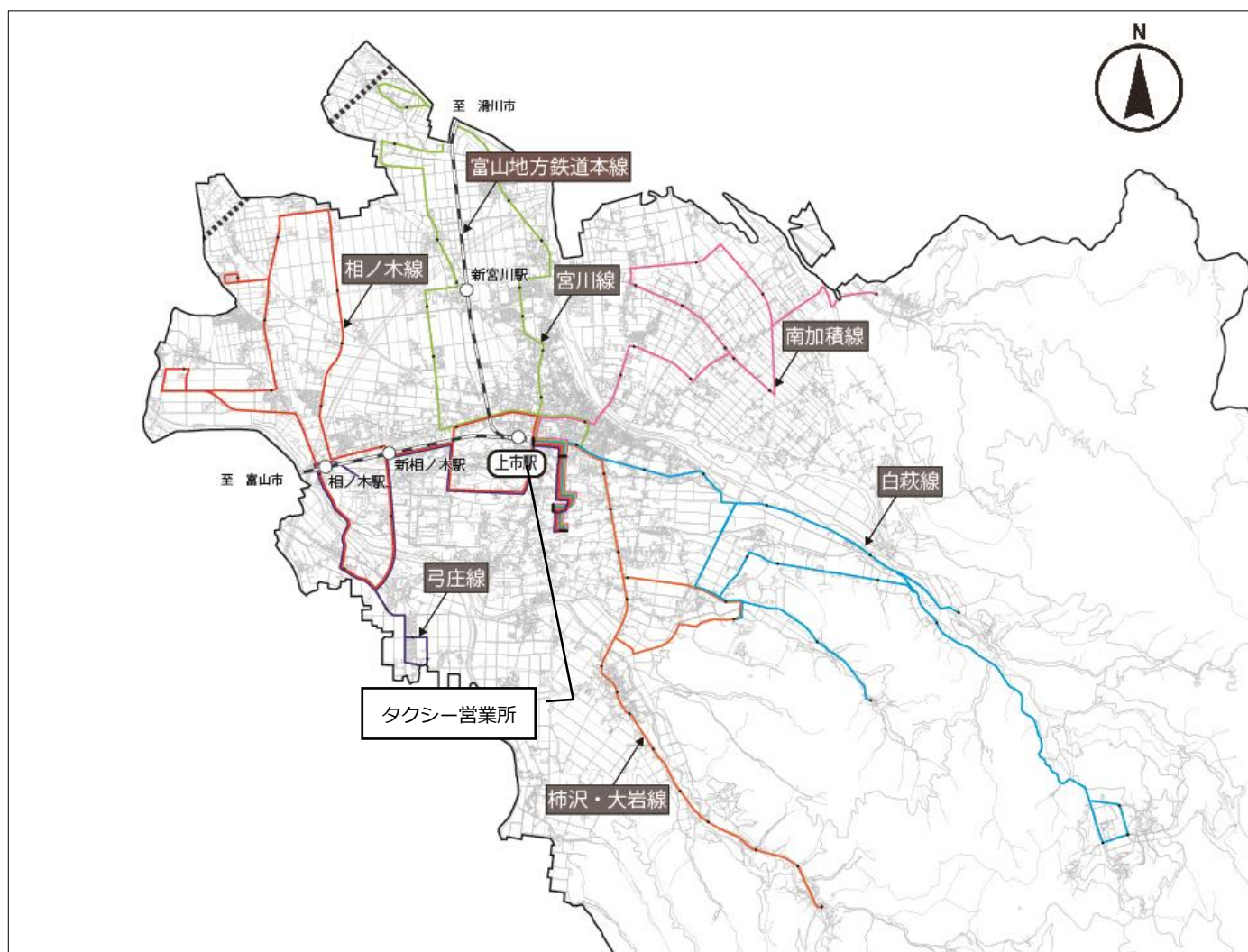
3-1 上市町の公共交通網

(1) 上市町の公共交通網概要

上市町の公共交通は富山地方鉄道と町営バス、タクシーがある。富山地方鉄道は近隣市町村などへの広域な移動手段として使われ、上市駅より西側に向かうと舟橋村や富山市へつながり、北側に向かうと滑川市、魚津市や黒部市へつながる。上市駅には特急・急行列車が停車するほか、終着駅としても使用されており、地域の主要な駅となっている。

町営バスは町内での移動手段として使われており、令和元年9月時点で6つのバス路線が設定されている。各路線とも、各地区と町中心部を結ぶ運行形態となっており、スクールバス便を含め1日4~6便が各路線で運行している。令和元年10月より白萩線で予約乗り合い方式による運行や、各路線にて時刻・路線の変更を行うなど、1年間の予定で実証運行を実施している。

また、町内ではタクシー事業者2社が地鉄上市駅構内に営業所を構えて営業している。



図：上市町の公共交通網(令和元年9月時点)

(2) 鉄道路線

① 鉄道駅

上市町内では、相ノ木駅、新相ノ木駅、上市駅、新宮川駅の計4つの鉄道駅がある。上市駅には、特急・急行列車を含め、富山市方面へ1日約50本(平日)、滑川市方面へ約30本(平日)の電車が停車する。相ノ木駅、新相ノ木駅では、普通列車のみが、富山市方面・上市駅方面ともに約50本(平日)の電車が停車する。そして、新宮川駅では急行列車を含め、滑川方面・上市駅方面ともに約30本(平日)の電車が停車する。

② パークアンドライド専用駐車場

上市町内では、新相ノ木駅と新宮川駅の最寄りにパークアンドライド専用駐車場がある。新相ノ木駅最寄りにある、「相ノ木ふれあい広場」は、上市町が平成25年に設置した無料の専用駐車場である。全日全時間利用可能で、収容台数は70台となっている。また、新宮川駅最寄りにある、「宮川ふれあい広場」は、上市町が平成12年に設置した無料の専用駐車場である。こちらも全日全時間利用可能で、収容台数は69台となっている。

名称	最寄り駅	収容台数 (台)	設置主体	設置年度	料金	利用時間	利用可能日
相ノ木ふれあい広場	新相ノ木駅	70	上市町	H25年	無料	全時間	全日
宮川ふれあい広場	新宮川駅	69	上市町	H12年	無料	全時間	全日



図:相ノ木ふれあい広場
(上市町 HP より)



図:宮川ふれあい広場
(上市町 HP より)

(3) タクシー事業者

① 営業所

上市町内では、(株)旭自動車と(有)GM交通がタクシー事業を展開しており、それぞれの事業者が地鉄上市駅構内で営業所を構え、主に町内の利用者の求めに応じ移動手段の確保を図っている。

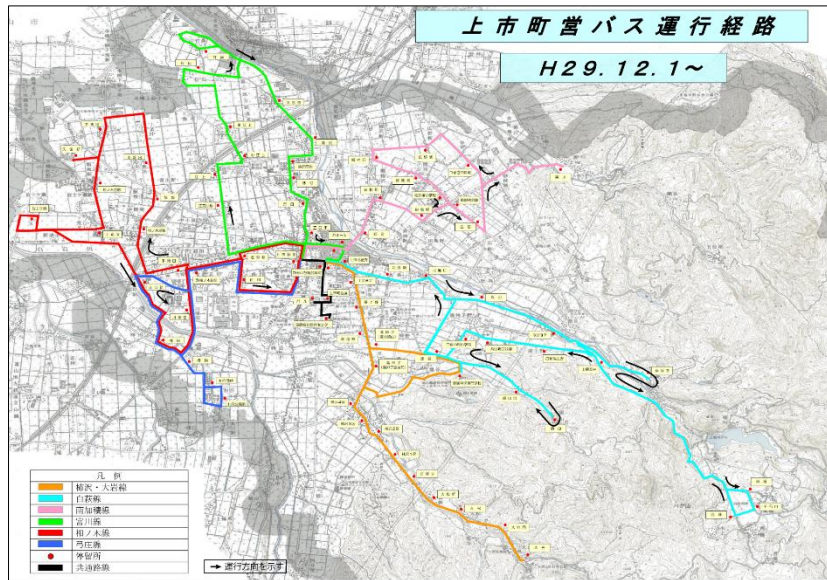
両事業者とも10~15台の車両を上市町内に配置しており、車いす対応型車両や1BOXタイプの車両等により利用者の様々なニーズへ対応している。

(4) 町営バス路線

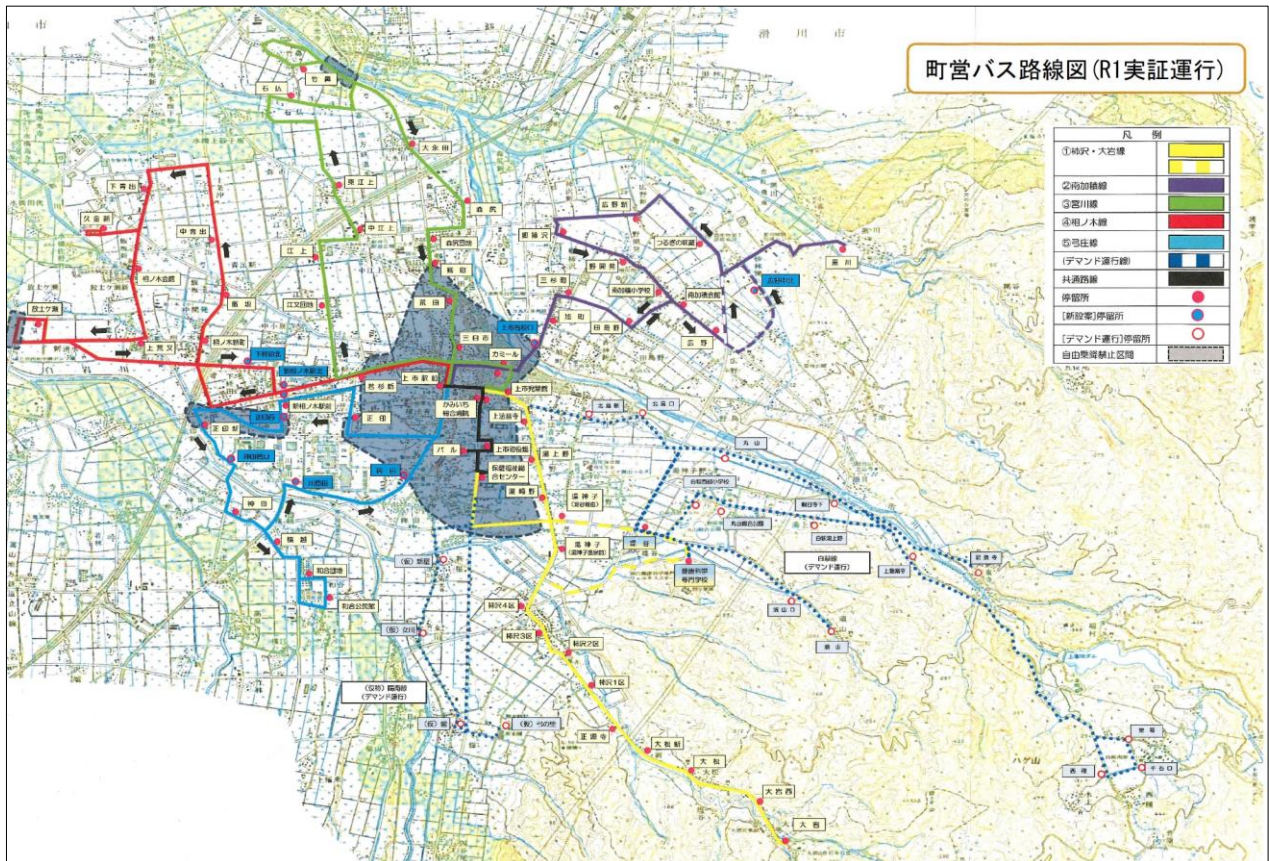
町営バスは、町中心部と各地区を結んでおり、バス6台を使用して、1路線1日あたり4~6便の運行を行っている。また、町営バス本格運行以降、小中学校への通学児童・生徒と一般客を混乗する方式で運行している。

令和元年10月より、公共交通空白地の解消、運行の効率化や利用者の利便性向上を目的として、実証運行を1年間行っている。実証運行では、定時路線であった白萩線及び新設した陽南線でのデマンド運行のほか、その他の既存路線では時刻・路線の変更を行うなど、様々な試験的取組を実施している。

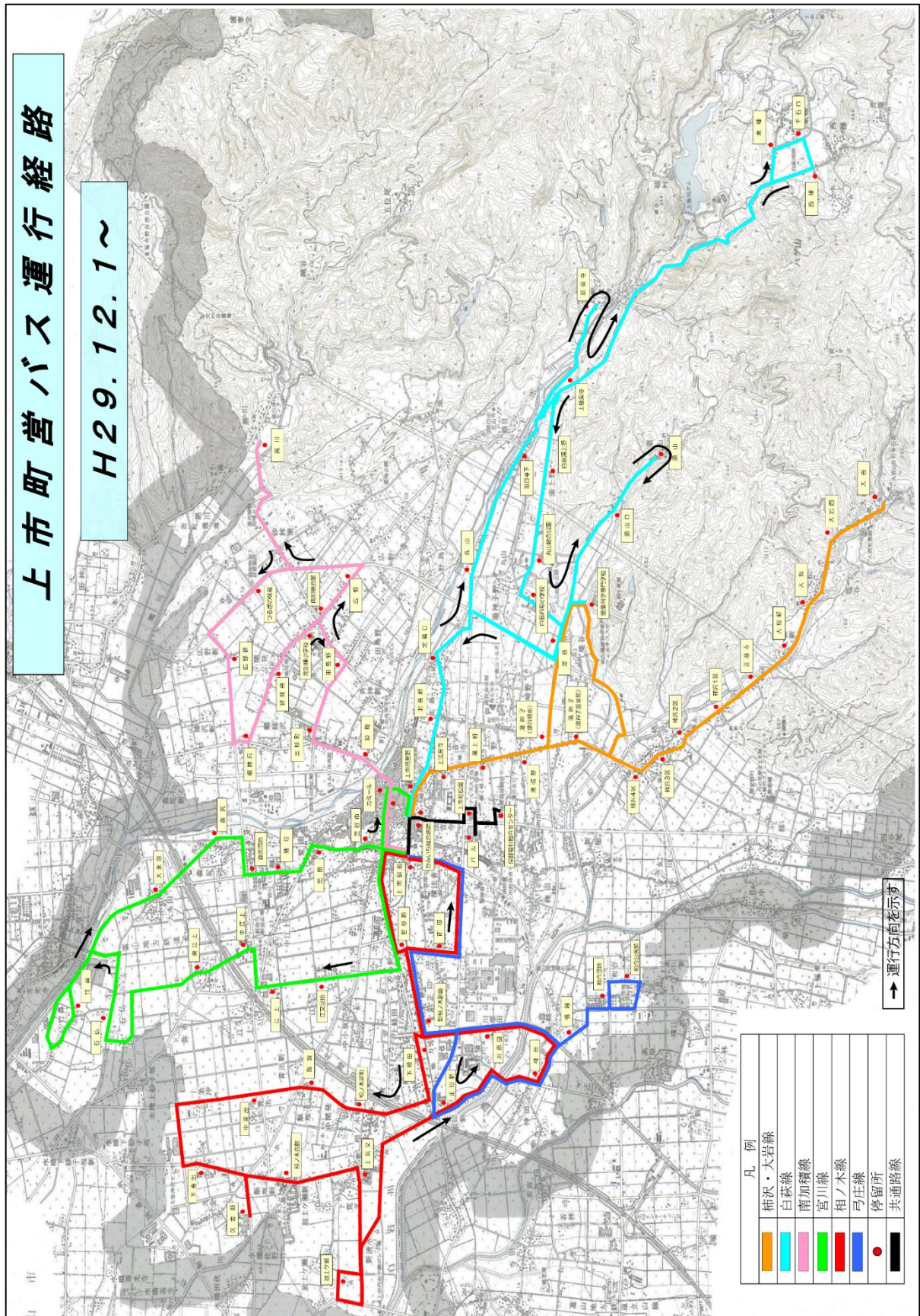
※当計画の現状確認は、実証運行前の平成29年12月~令和元年9月の運行経路をもとに行う。



図：上市町営バス運行経路(令和元年9月時点) ※次ページに拡大版あり



図：上市町営バス実証運行経路(令和元年10月-令和2年9月予定)

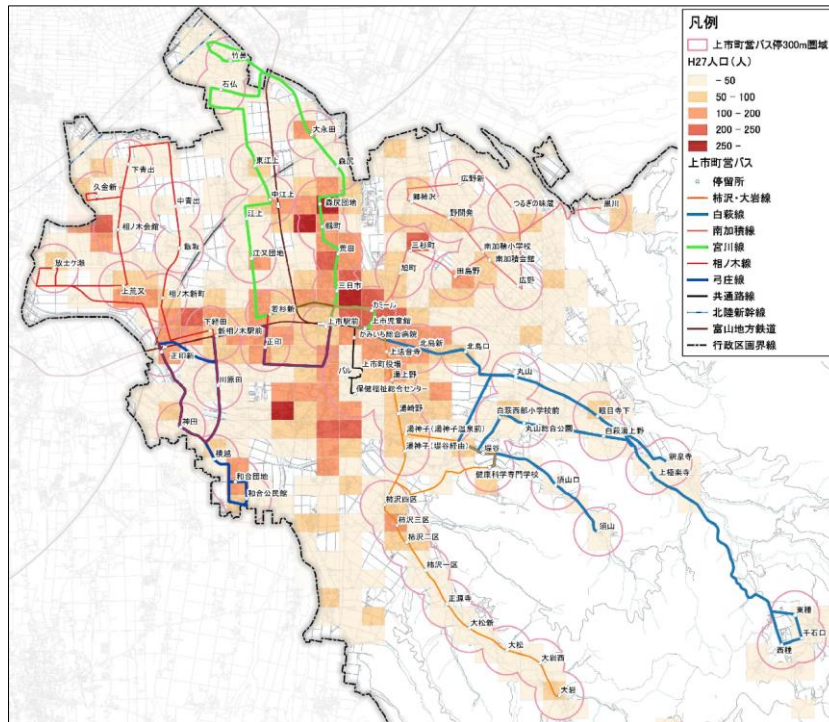


図：上市町営バス運行経路(令和元年9月時点)

(5) 公共交通網の周辺状況

① 公共交通網と人口分布

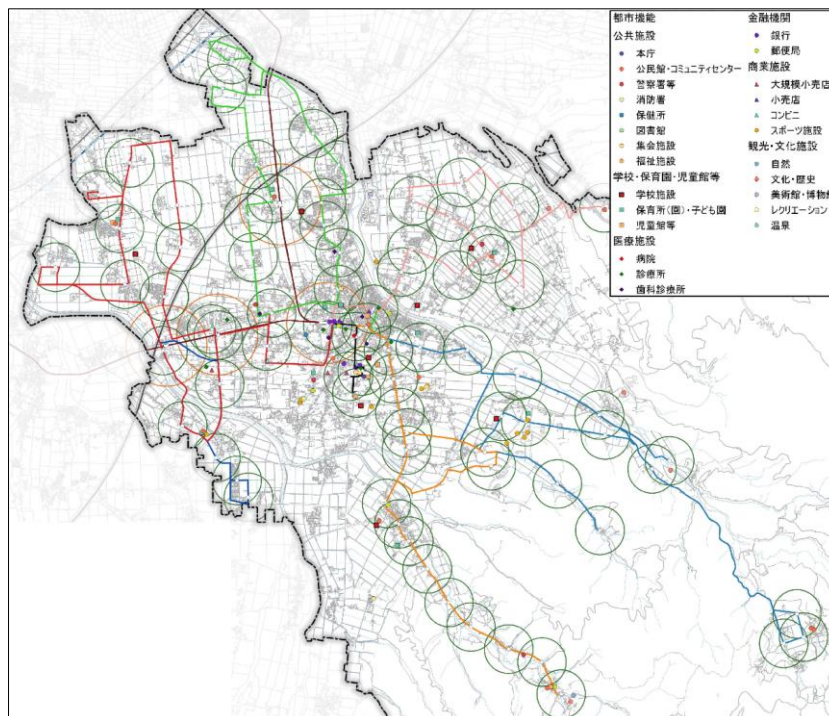
町営バスの各路線にて、町内の人口が多い地域を概ねカバーしている。しかし、南部に公共交通が利用しづらい地域が一部ある。



図：公共交通網と人口分布図

② 公共交通網と都市施設

上市町の主要な都市施設(公共、医療、商業施設等)は、鉄道駅またはバス停留場から300m圏内に入っている施設が多く、概ねカバーされている状況である。



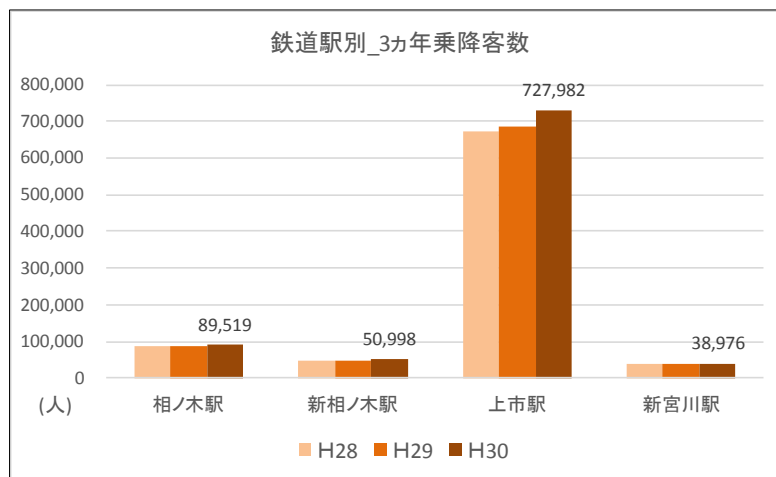
図：公共交通網と都市施設

3-2 鉄道等の利用状況

(1) 駅別利用状況

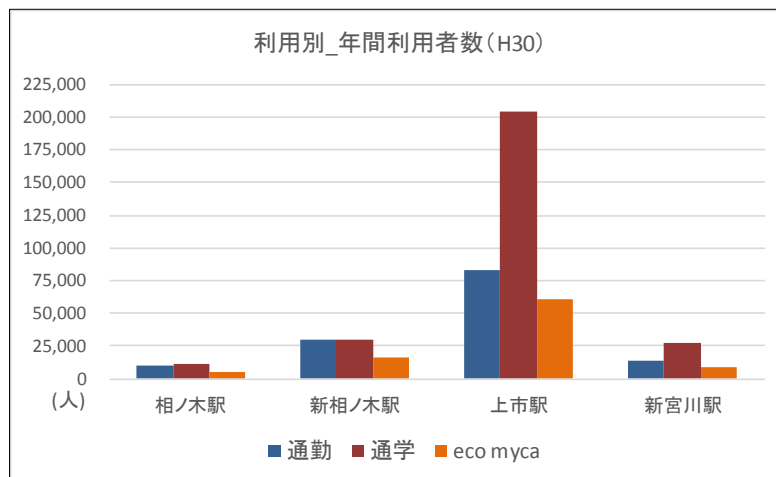
① 鉄道駅別の乗降客数の推移

- 各駅の乗降客数は、上市駅が最も多く、次いで相ノ木駅、新相ノ木駅の順である。上市駅は、他駅に比べ8~20倍以上の乗降客数がある。
- 平成28年~平成30年までの乗降客数は、各駅ともに横ばいの状況である。



② 鉄道駅別の利用別年間利用者数

- 各駅ともに通勤・通学時に利用されていることが確認できる。
- 上市駅では通勤利用者に比べ、通学利用者が2倍以上いることが確認でき、上市駅利用者の多くが通学者であると推測される。



※上記利用者だけの集計であり、乗降客数の値とは一致しない

(2) パークアンドライド専用駐車場利用状況

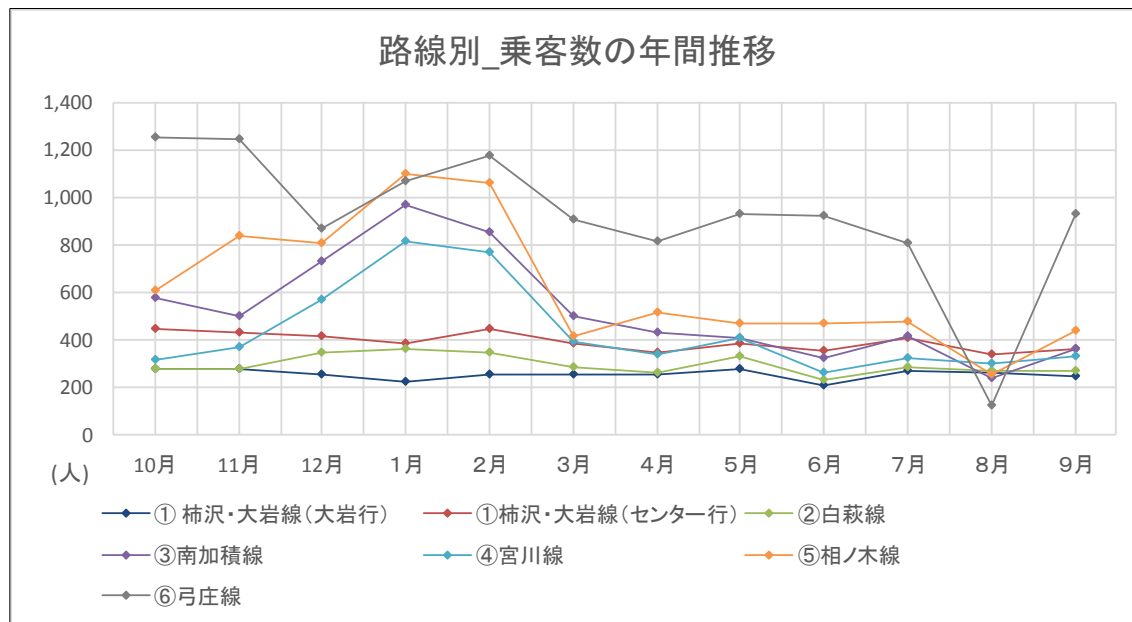
- 2施設の平成29年~平成31年の3月平均利用台数は、概ね横ばいの状況で、収容台数に比べ利用台数が少ない状況が続いている。

名称	最寄り駅	収容台数 (台)	利用台数(台)		
			平成29年 3月平均	平成30年 3月平均	平成31年 3月平均
宮川ふれあい広場	新宮川駅	69	20	22	19
相ノ木ふれあい広場	新相ノ木駅	70	50	44	47

3-3 町営バスの利用状況

(1) 路線別乗客数の年間推移（集計期間：平成30年10月～令和元年9月）

- ・1月と8月を除き、⑥弓庄線の乗客数が年間を通して一番多い。一方で8月が一番少ない。
- ・⑤相ノ木線と⑥弓庄線は8月に乗客数が大きく減少する。
- ・③南加積線、④宮川線、⑤相ノ木線は11月から2月にかけて乗客数が大きく増加する。一方で①柿沢・大岩線と②白萩線は、年間を通して乗客数の増減の変化が小さい。
- ・①柿沢・大岩線では、大岩行よりセンター行の方が年間を通して乗客数が多い。



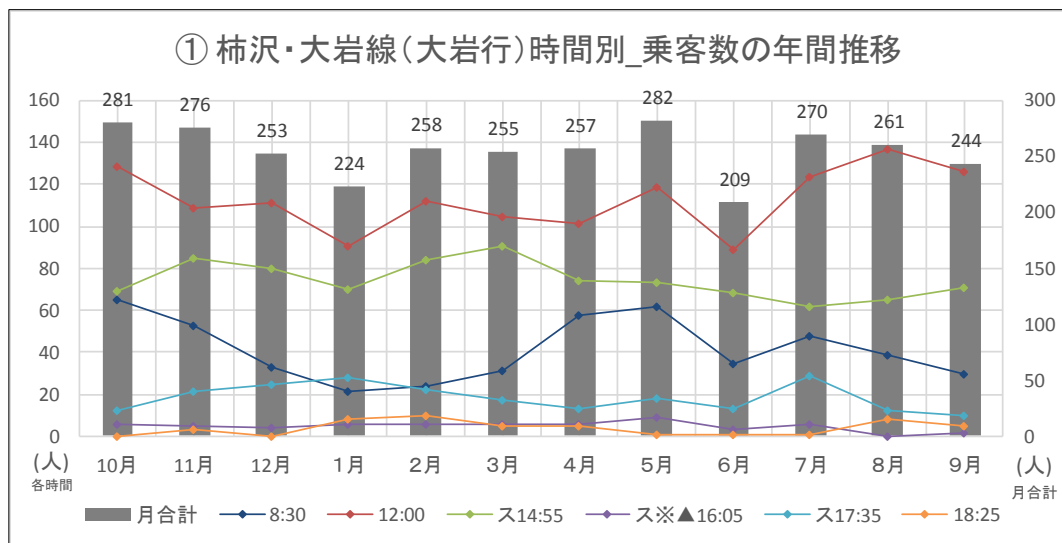
(2) 路線別利用状況（集計期間：平成30年10月～令和元年9月）

① 柿沢・大岩線

i. 年間推移

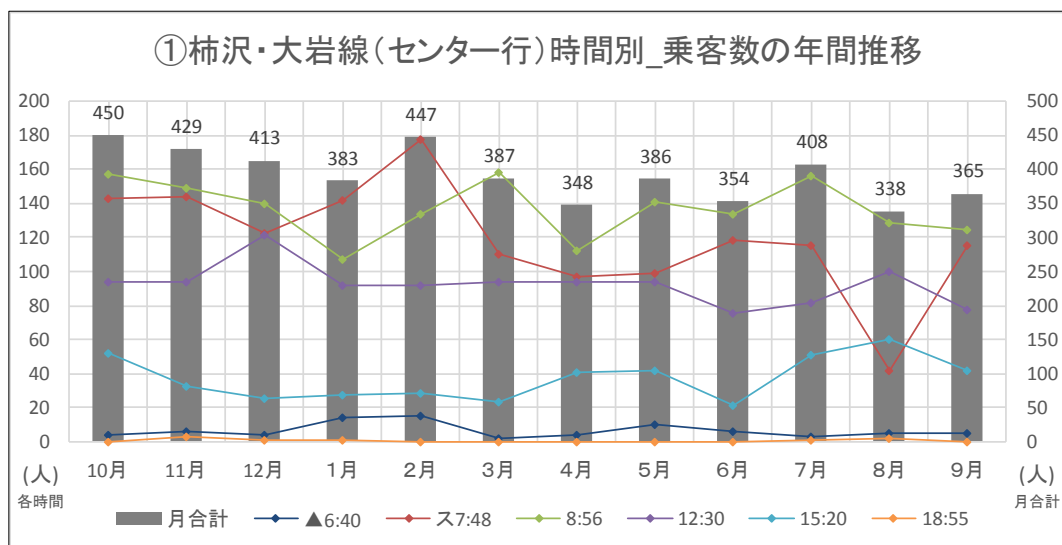
大岩行

- ・月合計は5月の乗客数が282名で、1年の中で最も多い。
- ・12:00 台のバスは年間を通しての乗客数が一番多く、次いで14:55 台のバスとなっており、昼時に利用する人が多い。
- ・8:30 台のバスは12月から3月にかけて乗客数が減少する。一方で18:25 台のバスは1月から2月にかけて乗客数が増加する。
- ・16:05 台のバスは年間を通して乗客数が少ない。



センター行

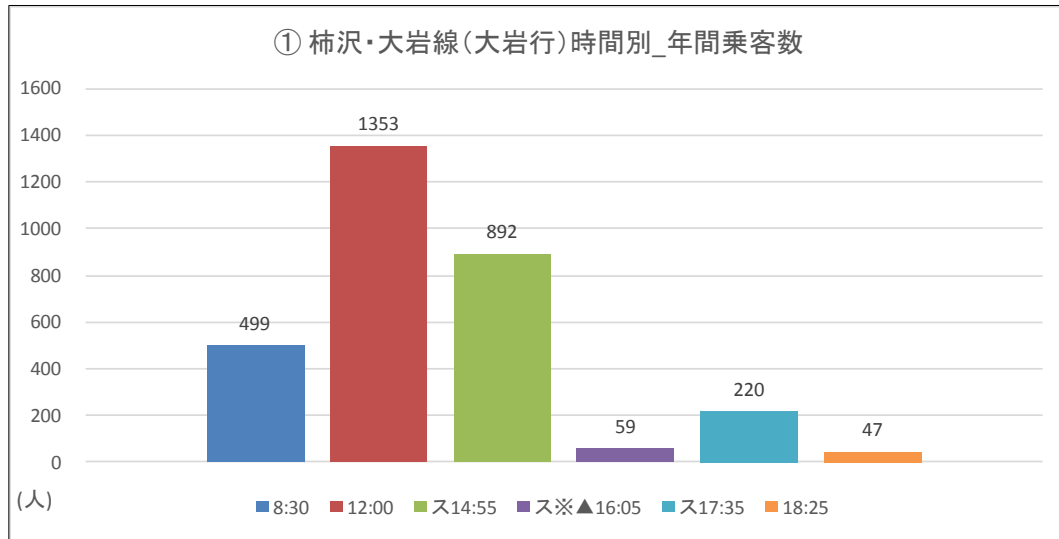
- ・月合計は10月の乗客数が1年の中で最も多い。次いで2月の乗客数が多い。
- ・8:56 台のバスは1月、2月を除き年間を通して乗客数が一番多い。
- ・15:20 台のバスは1月から2月にかけて乗客数が減少する。一方で6:40 台のバスは1月から2月にかけて乗客数が増加する。
- ・18:55 台のバスは年間を通して乗客数が少ない。



ii . 時間別乗客数

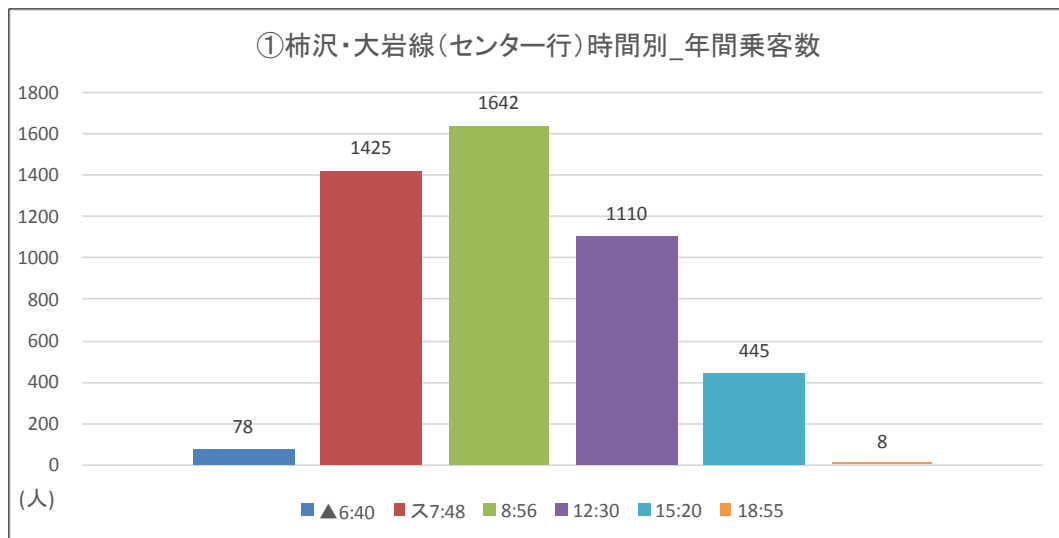
大岩行

- ・ 12 : 00 台のバスが最も多く、次いで 14 : 55 台のバスが続く。昼の時間帯に乗客が多い。
- ・ 16 : 05 台と 18 : 25 台のバスは、年間乗客数が 100 人を下回る結果となっている。



センター行

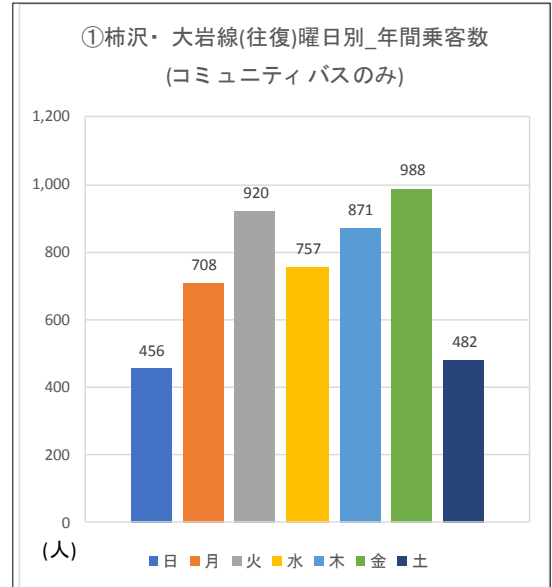
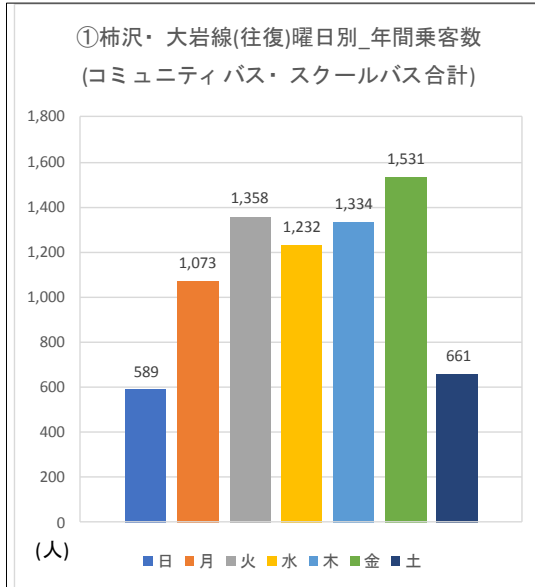
- ・ 8 : 56 台のバスが最も多かったほか、7 : 48 台、12 : 30 台等が続き、通勤・通学の時間帯と昼過ぎの時間帯に乗客数が多い。
- ・ 18 : 55 台のバスは年間乗客数が 8 人で極めて少ない。



iii . 曜日別乗客数

往復(大岩行・センター行合算)

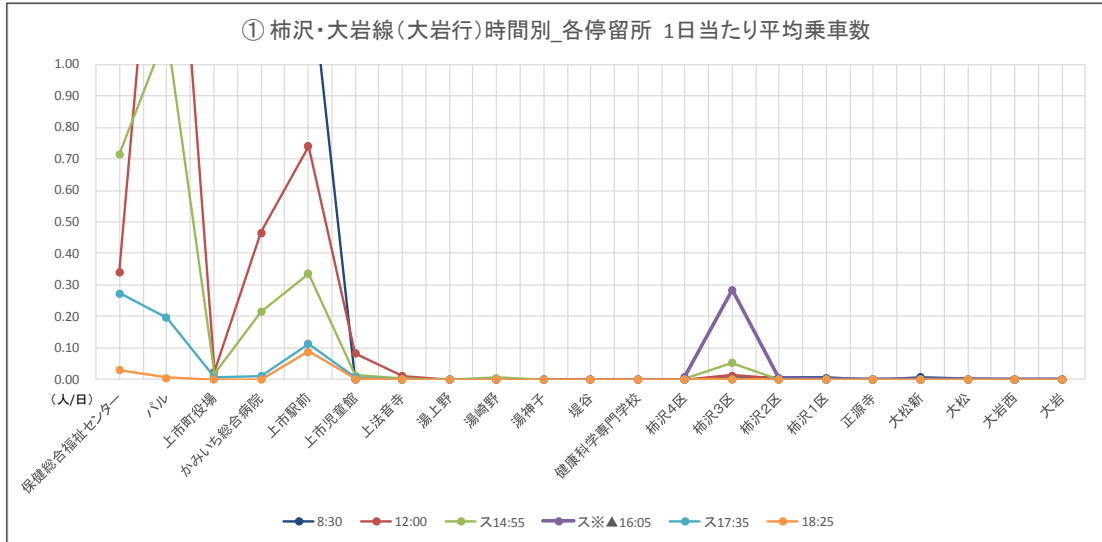
- ・全便(コミュニティバス・スクールバス合計)、コミュニティバスのみ(スクールバス利用便を除いた集計)とも、金曜日の乗客がもっとも多い。土・日曜日の乗客数に比べ、月～金曜日の乗客数が多い傾向にある。



iv . 時間別 1日当たりの平均乗客数

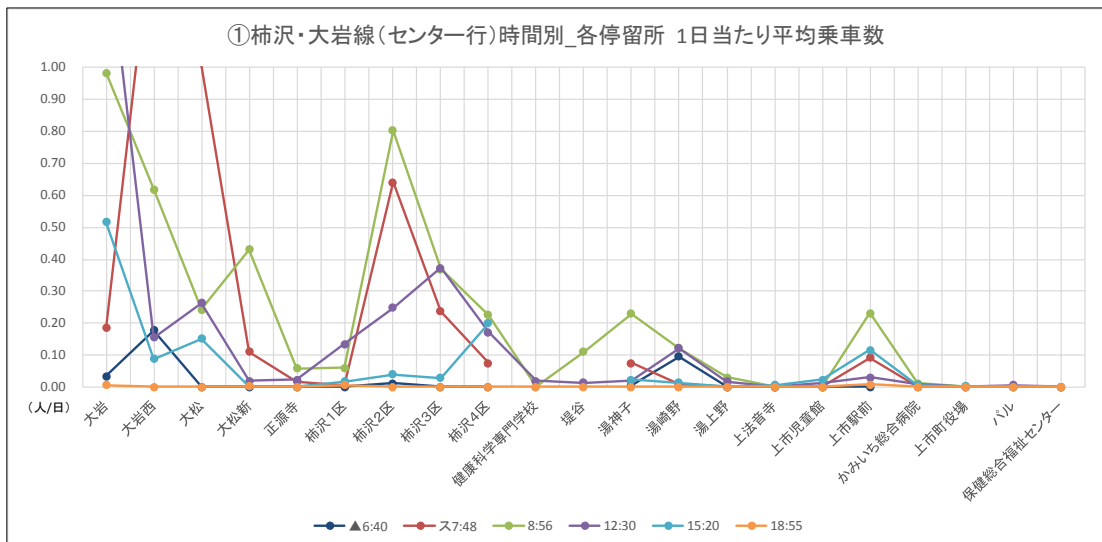
大岩行

- ・大半の乗客は「上市駅前」までで乗車しており、12:00 台と 14:55 台のバスへの乗車が多い。「上市駅前」からの乗車が一番多いのは 8:30 台のバスである。
- ・「上市駅前」より後の停留所では、「柿沢3区」からの乗車がある。



センター行

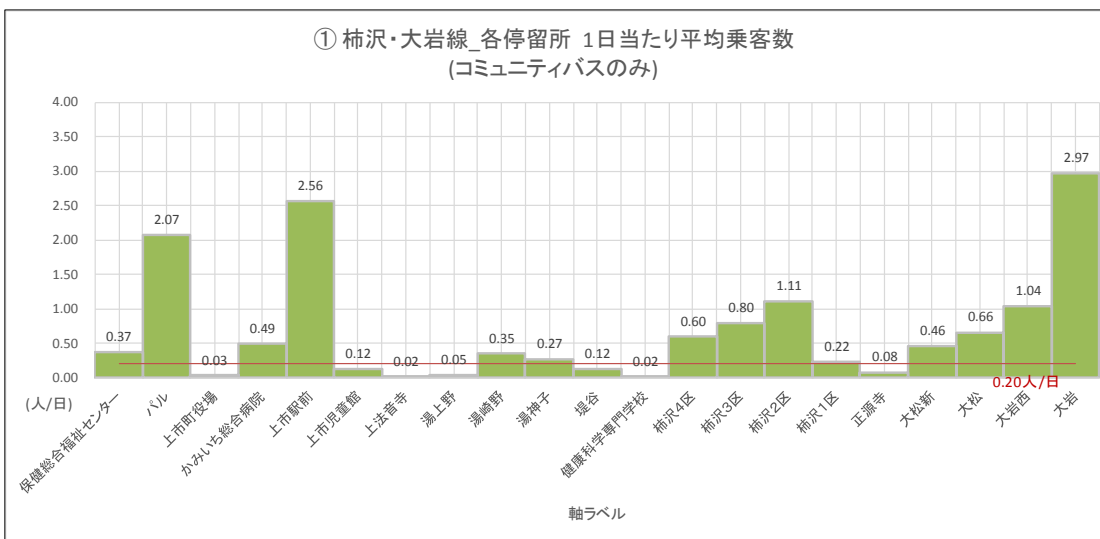
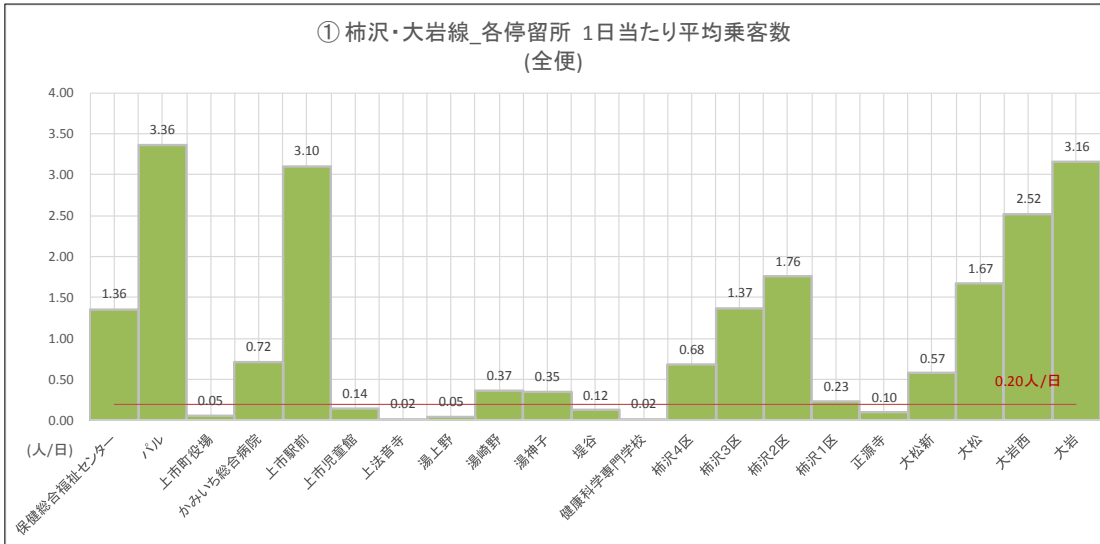
- ・「大岩」～「大松」と「柿沢2区」～「柿沢4区」の区間で乗車が多いが、各所から一定の乗車がある。
- ・「健康科学専門学校」、「上法音寺」や「上市児童館」等は、いずれの時間も乗車が少ない。

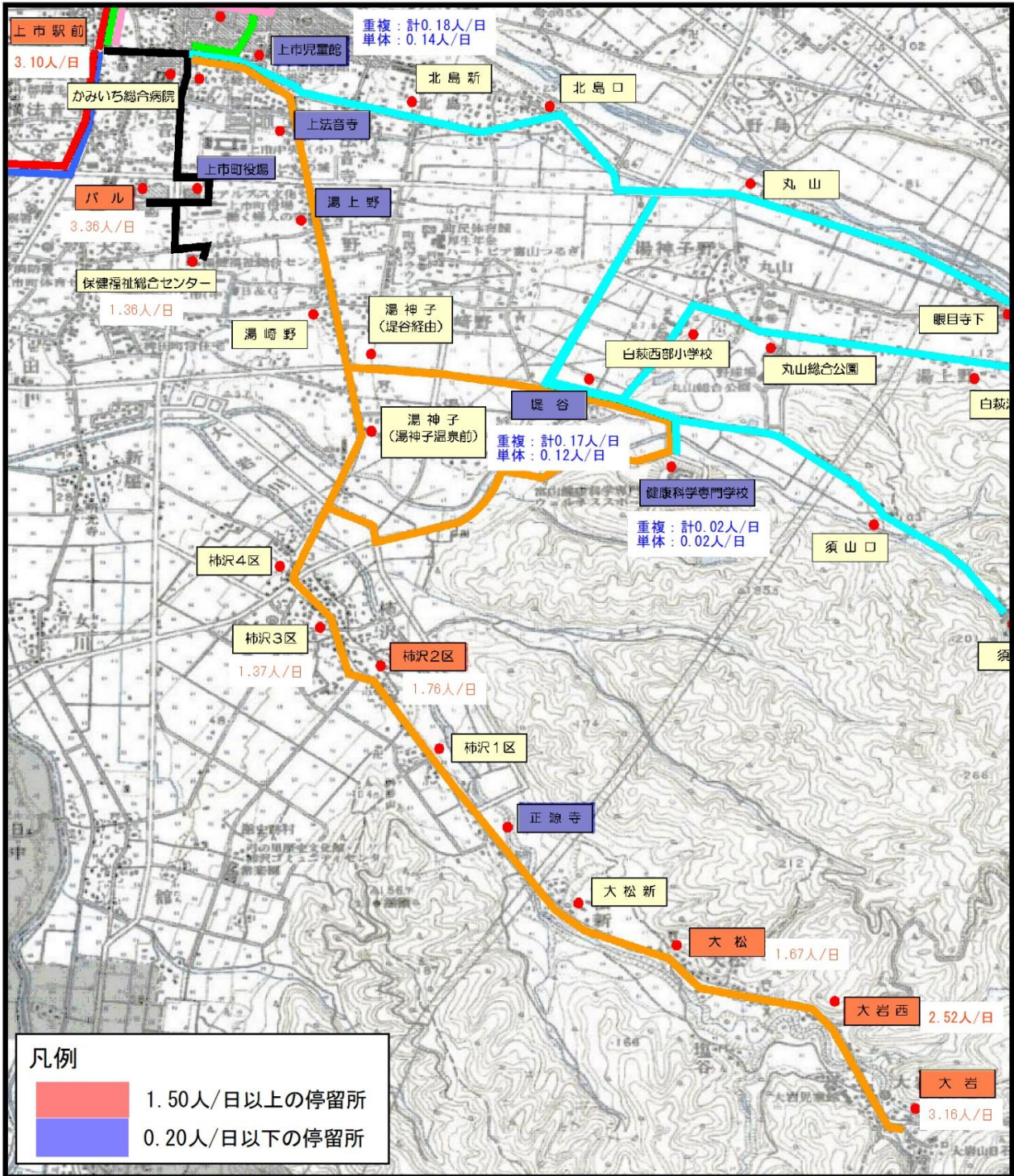


v. 1日当たりの平均乗客数

往復(大岩行・センター行合算)

- ・全便では、「パル」からの乗車が最も多かったほか、「大岩」、「上市駅前」が続く結果である。コミュニティバスのみ(スクールバス利用便を除いた集計)では、「大岩」からの乗車が最も多かったほか、「上市駅前」、「パル」等が続く結果である。
- ・全便では、コミュニティバスの方に比べ、「大松」、「大岩西」からの乗客が多い傾向にある。
- ・「上市町役場」、「上法音寺」、「堤谷」、「健康科学専門学校」等では、0.20人/日を下回っている。



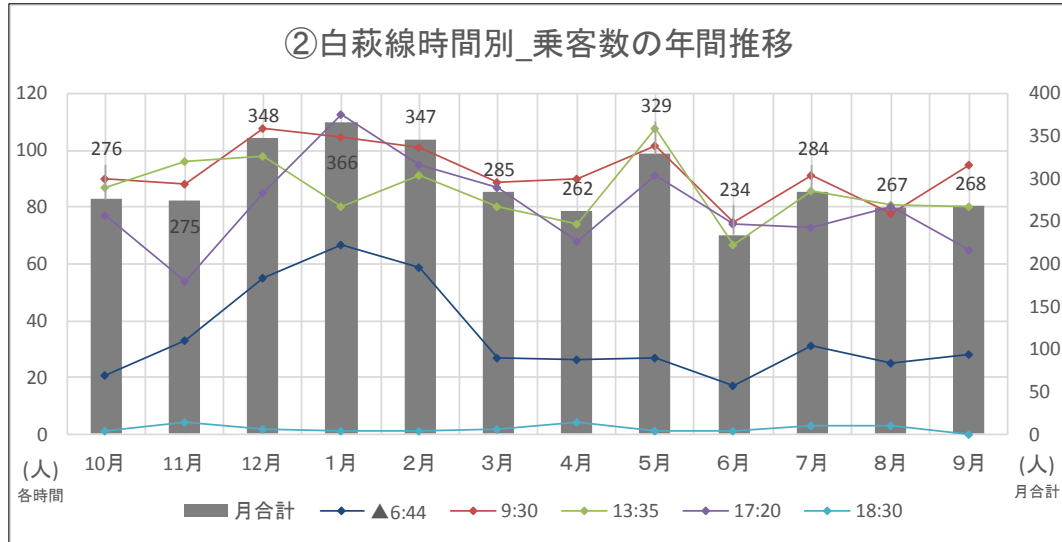


図：乗車状況図(柿沢・大岩線)

② 白萩線

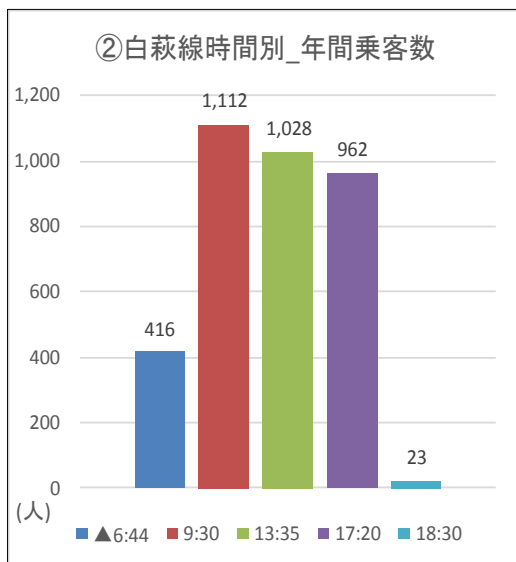
i. 年間推移

- ・月合計では1月の乗客数が1年の中で最も多い。
- ・9：30台、13：35台、17：20台のバスの乗客数は、6：44台のバスに比べ、概ね2倍以上ある。
- ・6：44台と17：20台のバスは11月から2月にかけて増加する。
- ・18：30台のバスは年間を通して乗客数が少ない。



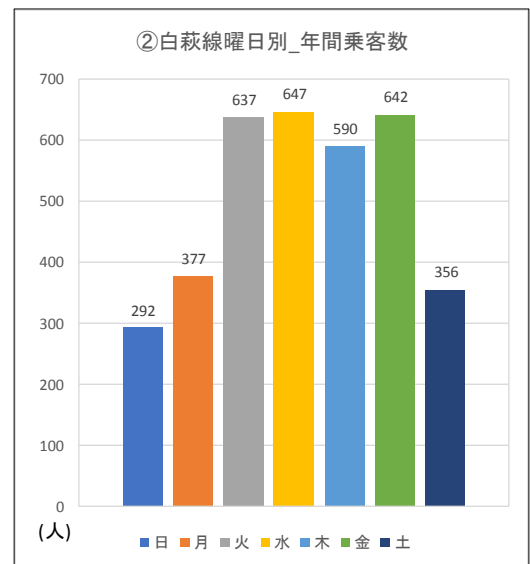
ii. 時間別乗客数

- ・9：30台から17：20台のバスは、一定の乗車がある。
- ・18：30台のバスは年間乗客数が23人で、極めて少ない結果である。



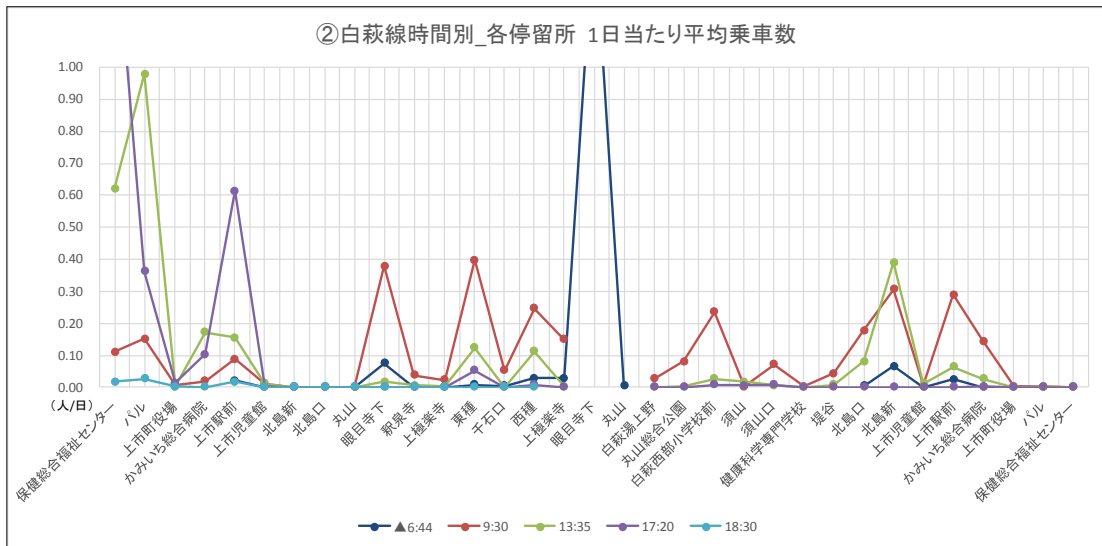
iii. 曜日別乗客数

- ・火～金曜日にかけて乗客が多い。



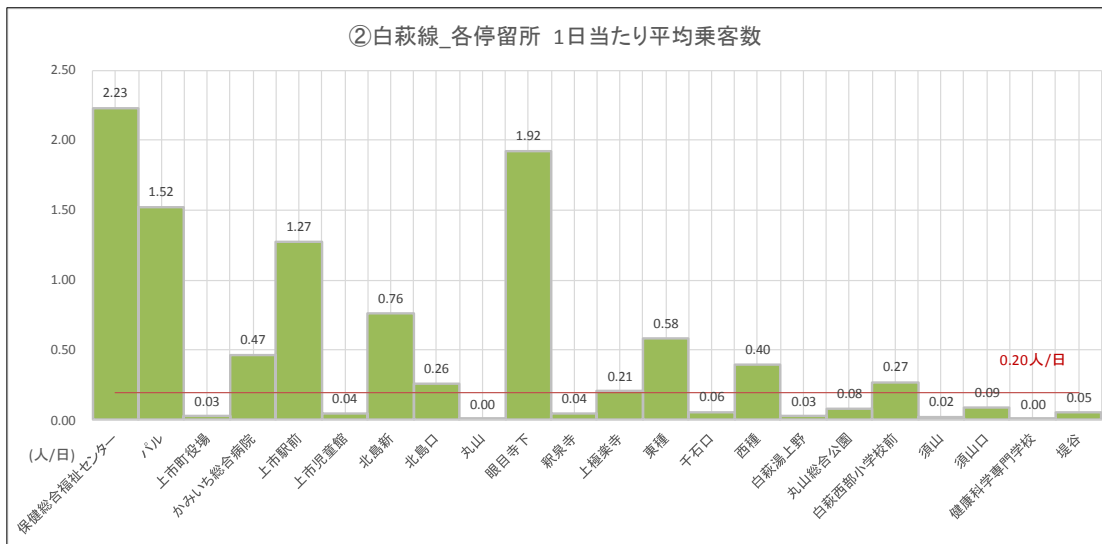
iv . 時間別 1日当たりの平均乗客数

- ・13：35 台と17：20 台のバスは、「保健総合福祉センター」～「上市駅前」の区間で乗車が多い。
- ・9：30 台のバスは、「保健総合福祉センター」～「上市駅前」の区間よりも、「眼目寺下」や「東種」等から乗車が多い。
- ・「北島新」と「北島口」では、「釈泉寺」や「千石口」方面へ向かう時の乗車は少ないが、「保健総合福祉センター」方面へ向かう時には乗車がある。



v . 1日当たりの平均乗客数

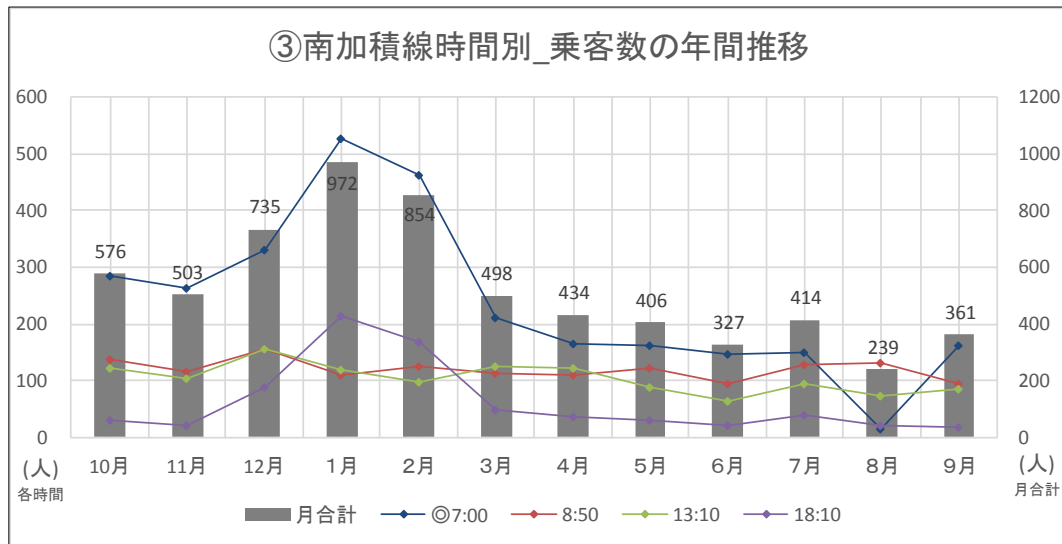
- ・「保健総合福祉センター」からの乗車が最も多かったほか、「眼目寺下」、「パル」が続き、この3停留所は1.50人/日以上あった。
- ・「白萩湯上野」～「堤谷」の区間では、「白萩西部小学校前」を除き、すべての停留所で0.20人/日を下回る結果となった。



③ 南加積線

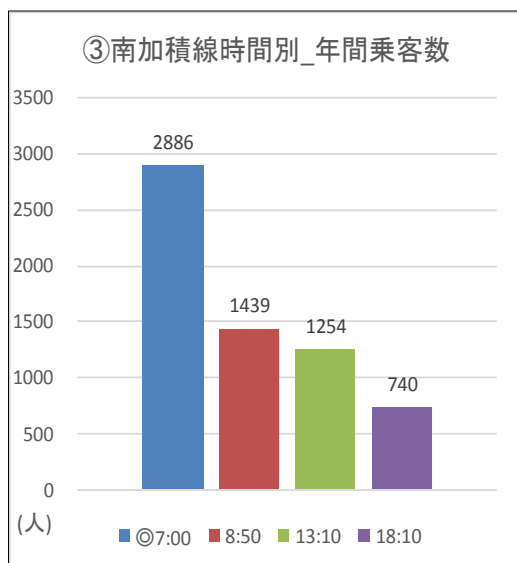
i. 年間推移

- ・月合計は1月の乗客数が1年の中で最も多い。次いで2月の乗客数が多い。
- ・7：00 台のバスは8月を除き、年間を通して乗客数が一番多い。8月に乗客数が大きく減少する一方で、12月から2月にかけて増加する。
- ・8：50 台と13：10 台のバスは、7：00 台と18：10 台のバスに比べ、年間を通して乗客数の増減の変化が小さい。
- ・18：10 台のバスは年間を通して乗客数が少ないが、12月から2月にかけて乗客数が倍増する。



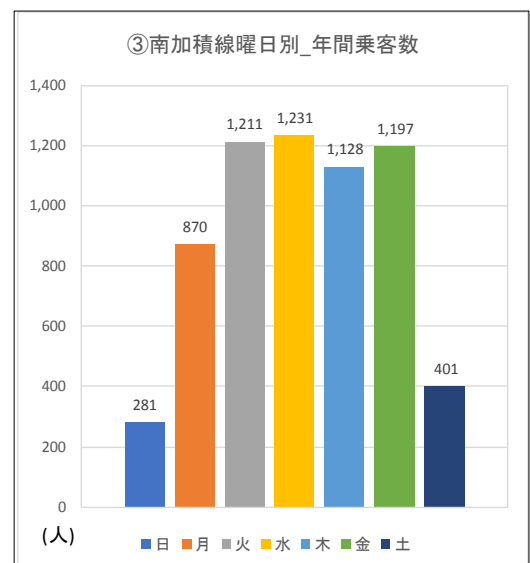
ii. 時間別乗客数

- ・7：00 台のバスの乗客数が、突出して多く、以降、乗客数が減っていく傾向にある。



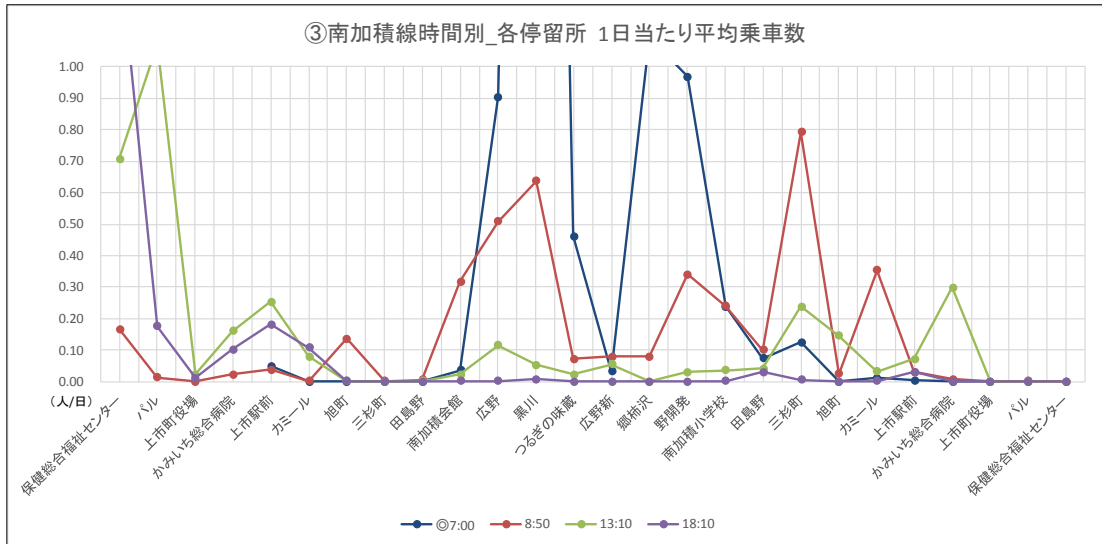
iii. 曜日別乗客数

- ・月～金曜日の乗客数が、土・日曜日の乗客数と比べ2倍以上ある。
- ・月～金曜日の乗客数は、水曜日が最も多い。月曜日は他の平日と比べ少ない。



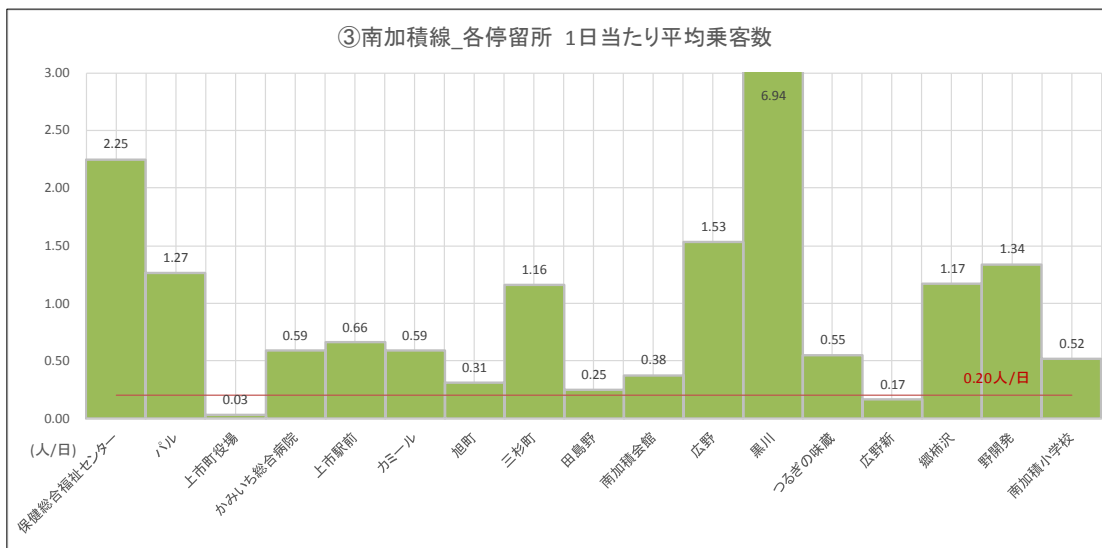
iv . 時間別 1日当たりの平均乗客数

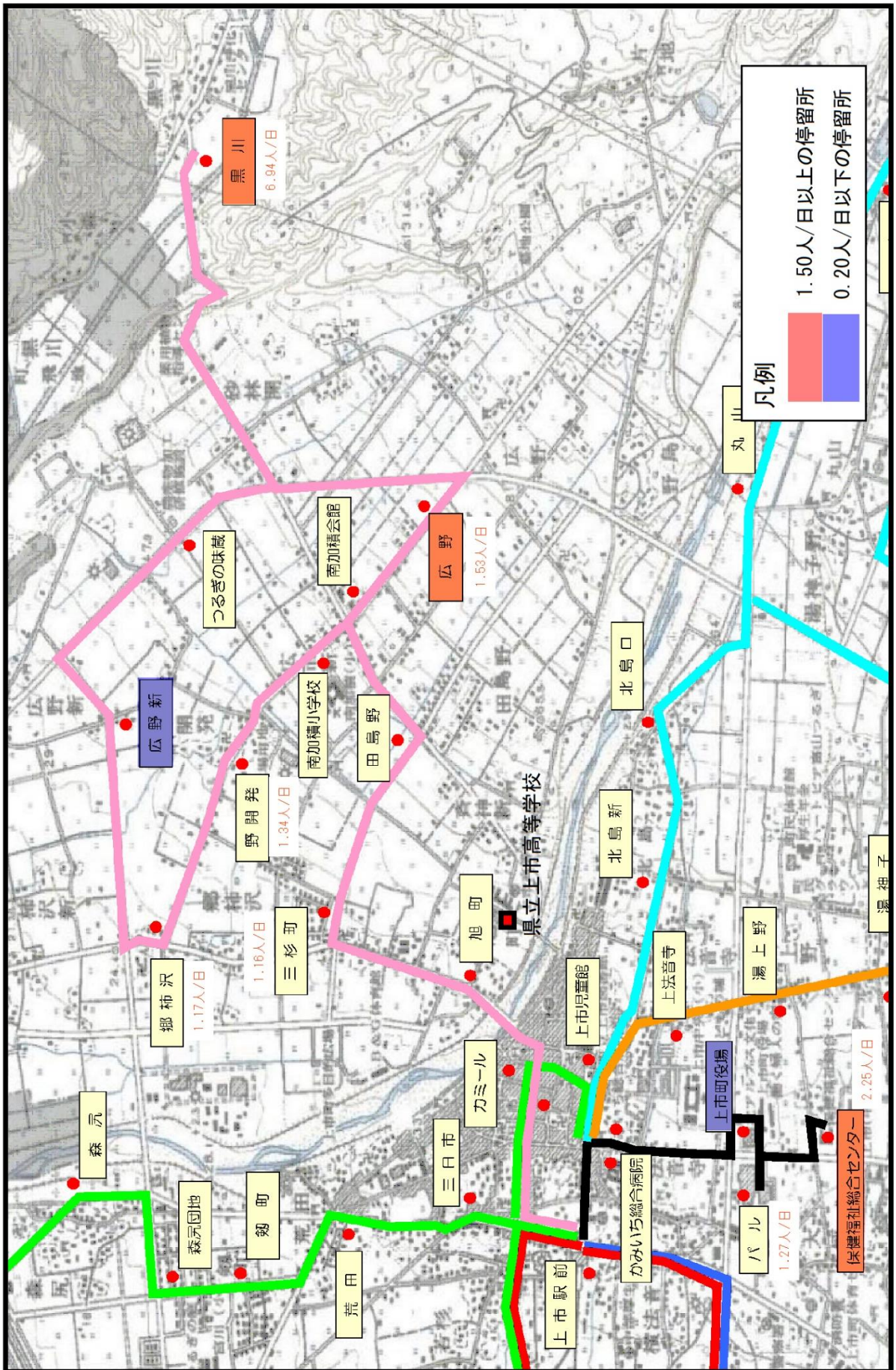
- ・7:00 台のバスは「広野」～「野開発」の区間で乗車が多い。
- ・「保健総合福祉センター」と「パル」は、13:10 台と 18:10 台のバスへの乗車が多く、8:50 台のバスへの乗車は少ない。
- ・「田島野」、「三杉町」では、「黒川」方面へ向かう時は乗車が少ないが、「保健総合福祉センター」方面へ向かう時には乗車が多い。とくに 8:50 台のバスにその傾向が強く見られる。



v . 1日当たりの平均乗客数

- ・「黒川」からの乗車が突出して多く、次いで「保健総合福祉センター」、「広野」が続き、この3停留所は 1.50 人/日以上あった。
- ・「上市町役場」、「広野新」で 0.20 人/日を下回っている。



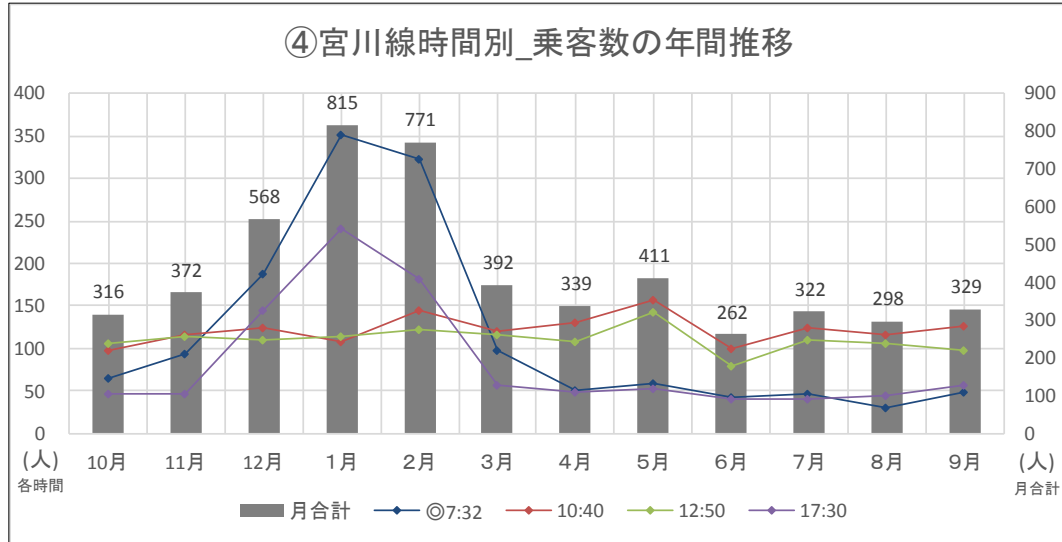


図：乗車状況図(南加積線)

④ 宮川線

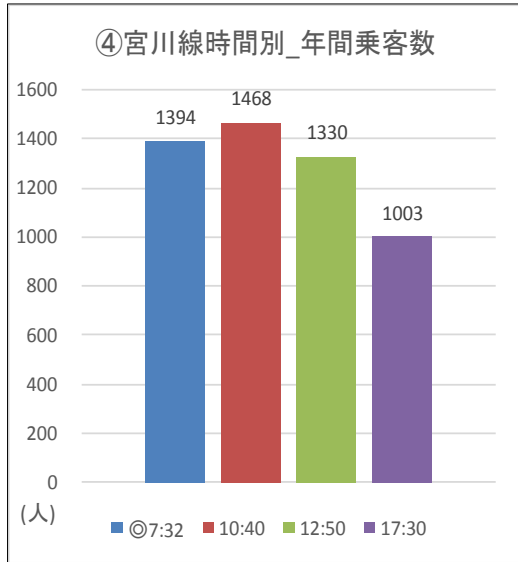
i. 年間推移

- ・ 月合計は1月の乗客数が1年の中で最も多い。次いで2月の乗客数が多い。
- ・ 4～11月にかけては10：40台と12：50台のバスの乗客数が多いが、12月から2月にかけては7：32台と17：30台のバスの乗客数が多くなる。



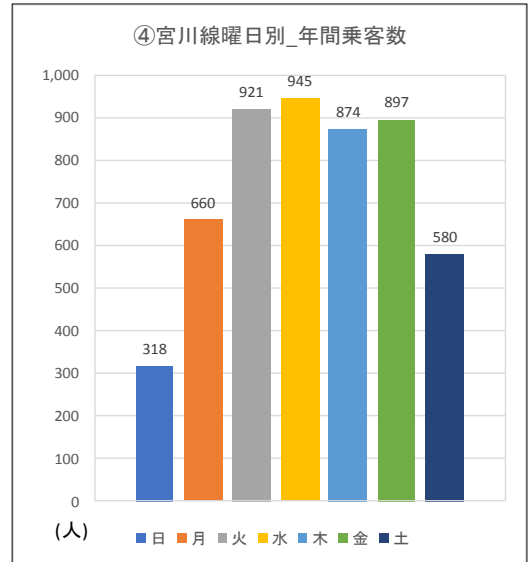
ii. 時間別乗客数

- ・ 10：40台のバスの乗客数が多いが、全便とも概ね利用がある。



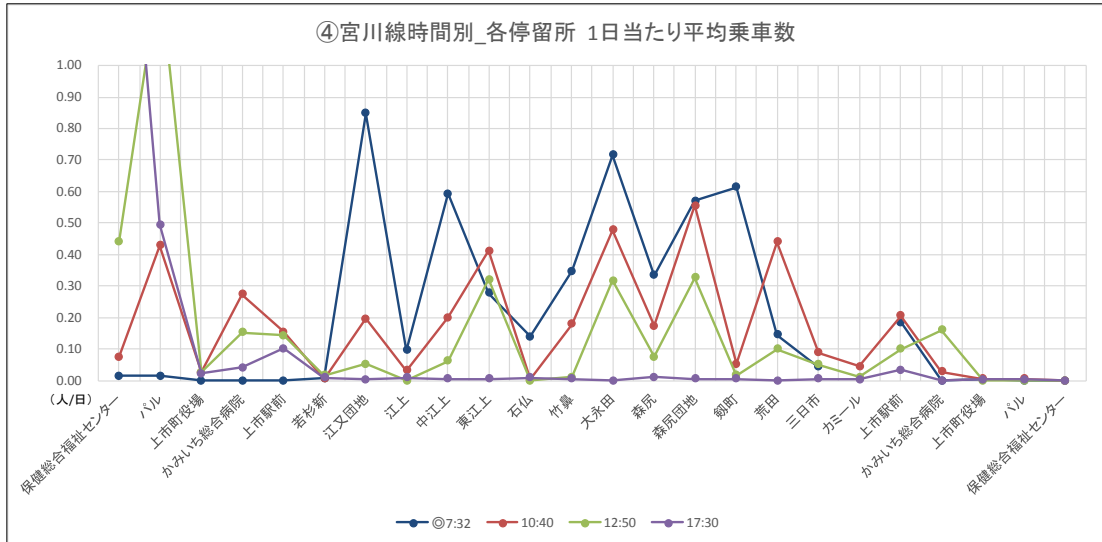
iii. 曜日別乗客数

- ・ 火曜日から金曜日にかけて乗客数が多い。



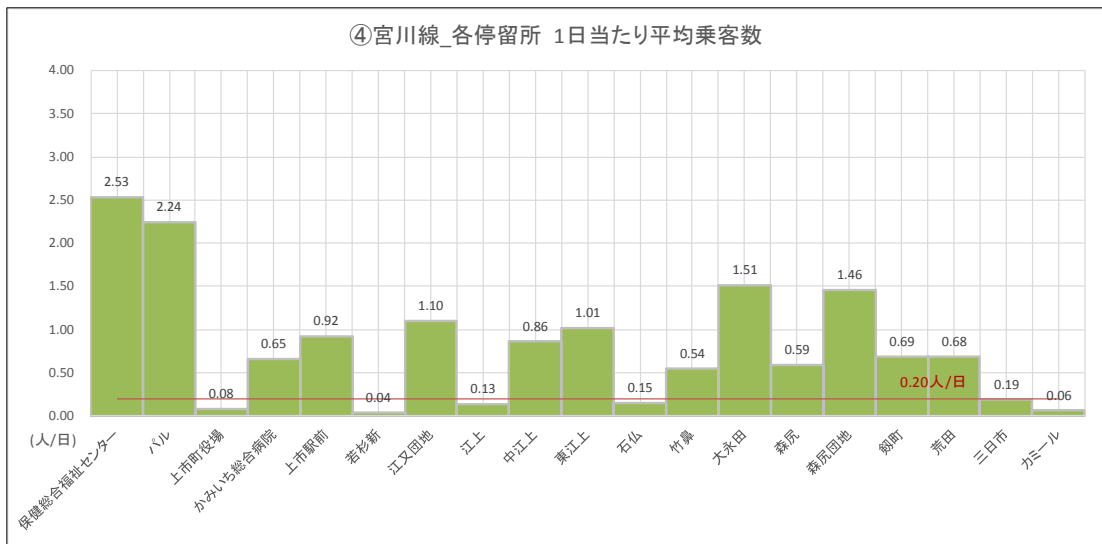
iv . 時間別 1日当たりの平均乗客数

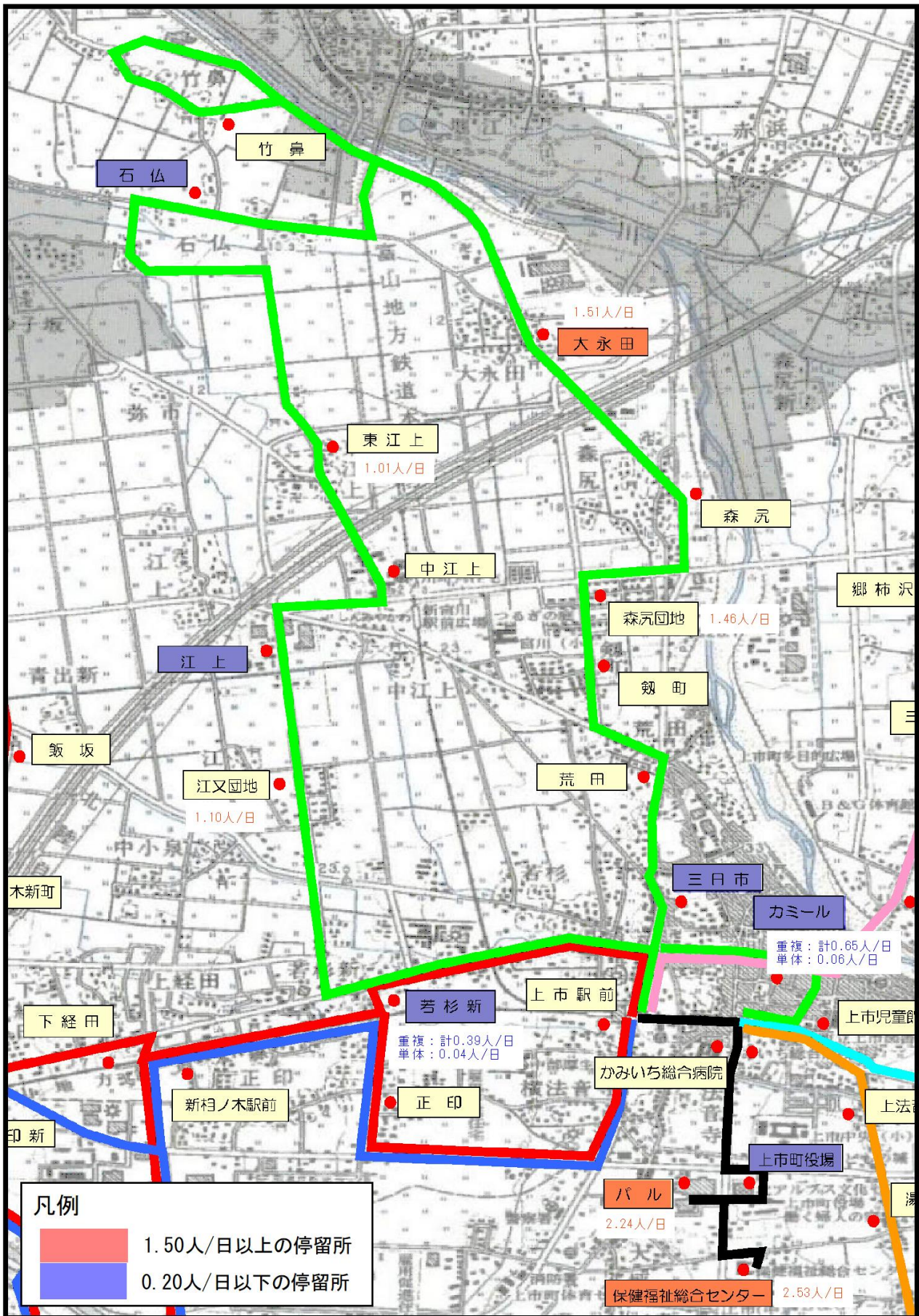
- ・「江又団地」～「荒田」区間は、7：32 台と 10：40 台のバスへの乗車が多い。
- ・12：50 台のバスは、「保健総合福祉センター」と「パル」からの乗車が多いが、「東江上」や「大永田」等からの乗車も一定数ある。
- ・17：30 台のバスは、「保健総合福祉センター」と「パル」からの乗車が突出して多い。



v . 1日当たりの平均乗客数

- ・「保健総合福祉センター」からの乗車が最も多かったほか、「パル」、「大永田」が続き、この3停留所は 1.50 人/日以上あった。
- ・「上市町役場」、「若杉新」、「江上」、「石仏」、「三日市」、「カミール」で 0.20 人/日を下回っている。



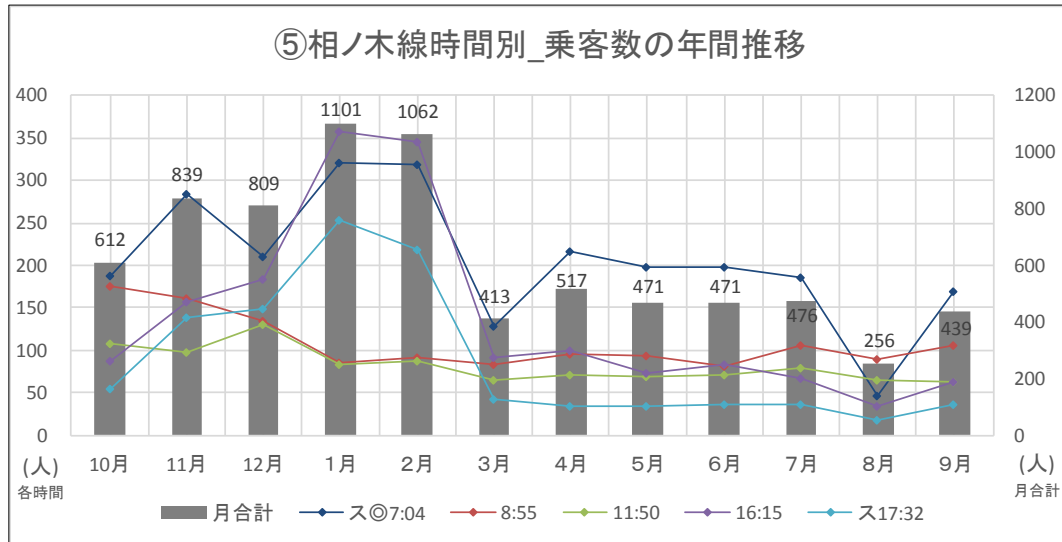


図：乗車状況図(宮川線)

⑤ 相ノ木線

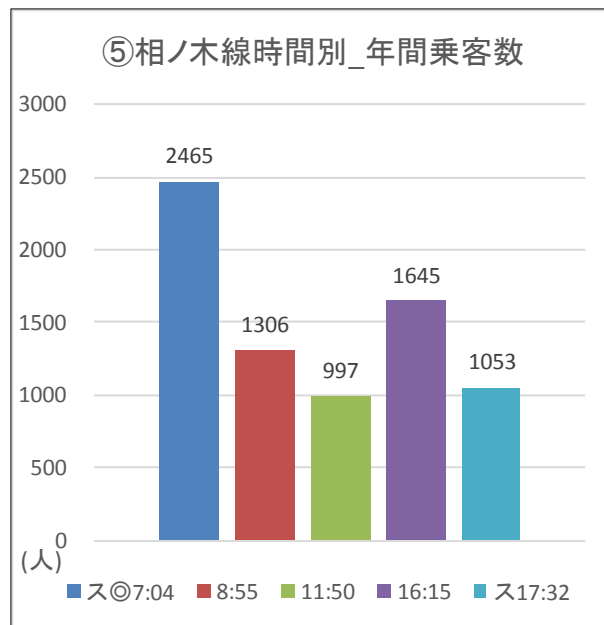
i. 年間推移

- ・月合計は、1月の乗客数が1年の中で最も多い。次いで2月の乗客数が多い。
- ・7：04 台のバスは1、2、8月を除き、年間を通して乗客数が一番多い。
- ・16：15 台と17：32 台のバスは12月から2月にかけて、乗客数が増加する。



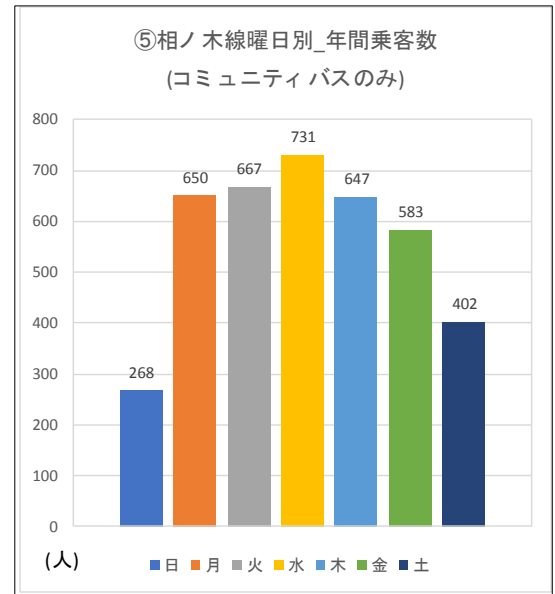
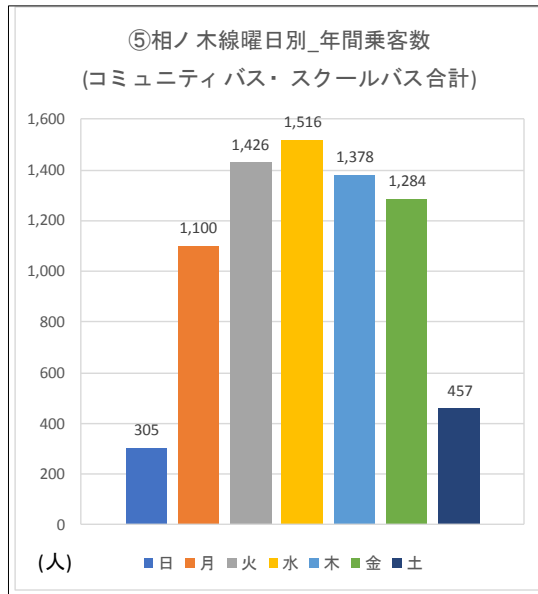
ii. 時間別乗客数

- ・7：04 台のバスが最も多く、次いで16：15 台のバスが続いた。



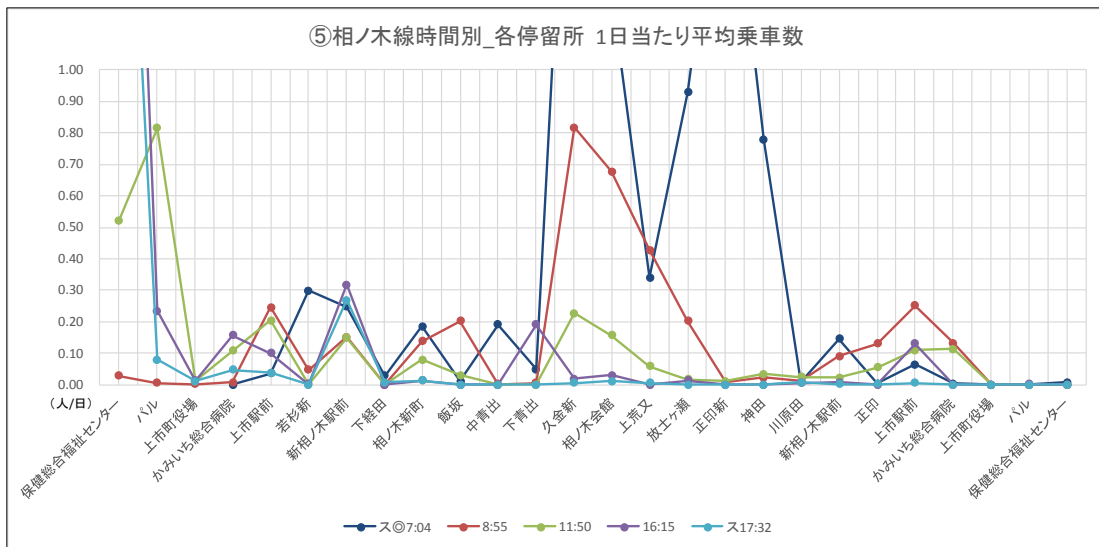
iii . 曜日別乗客数

- ・全便、コミュニティバスのみとも、月～金曜日に乗客数が多い。
- ・月～金曜日の乗客数が、土・日曜日の乗客数と比べ2倍以上ある。



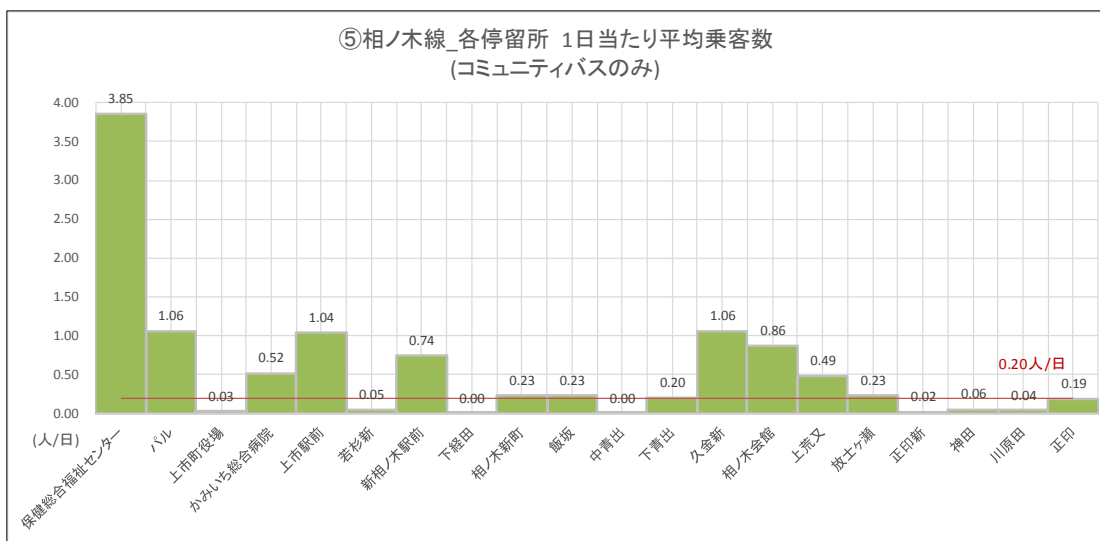
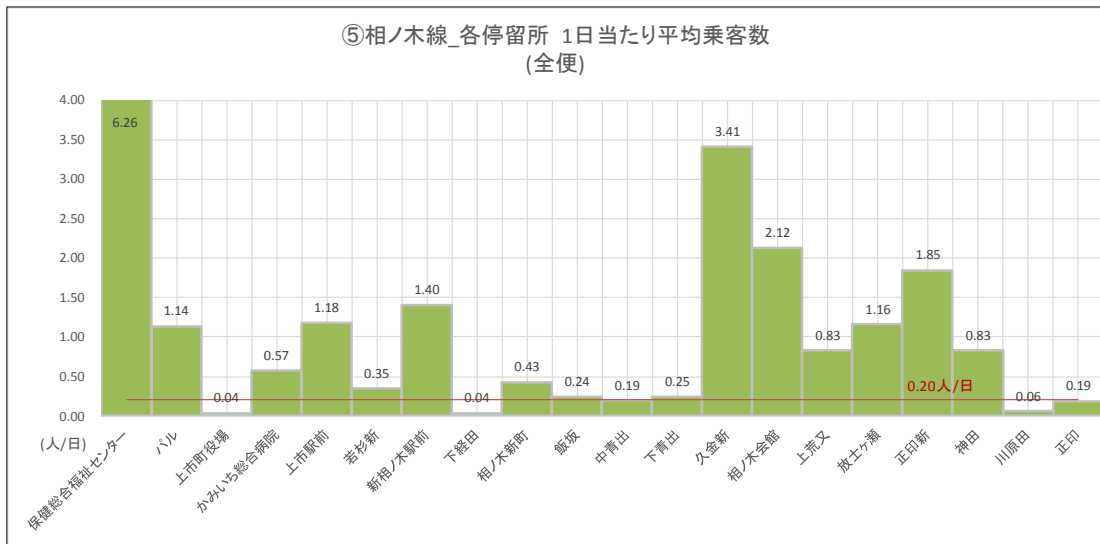
iv . 時間別1日当たりの平均乗客数

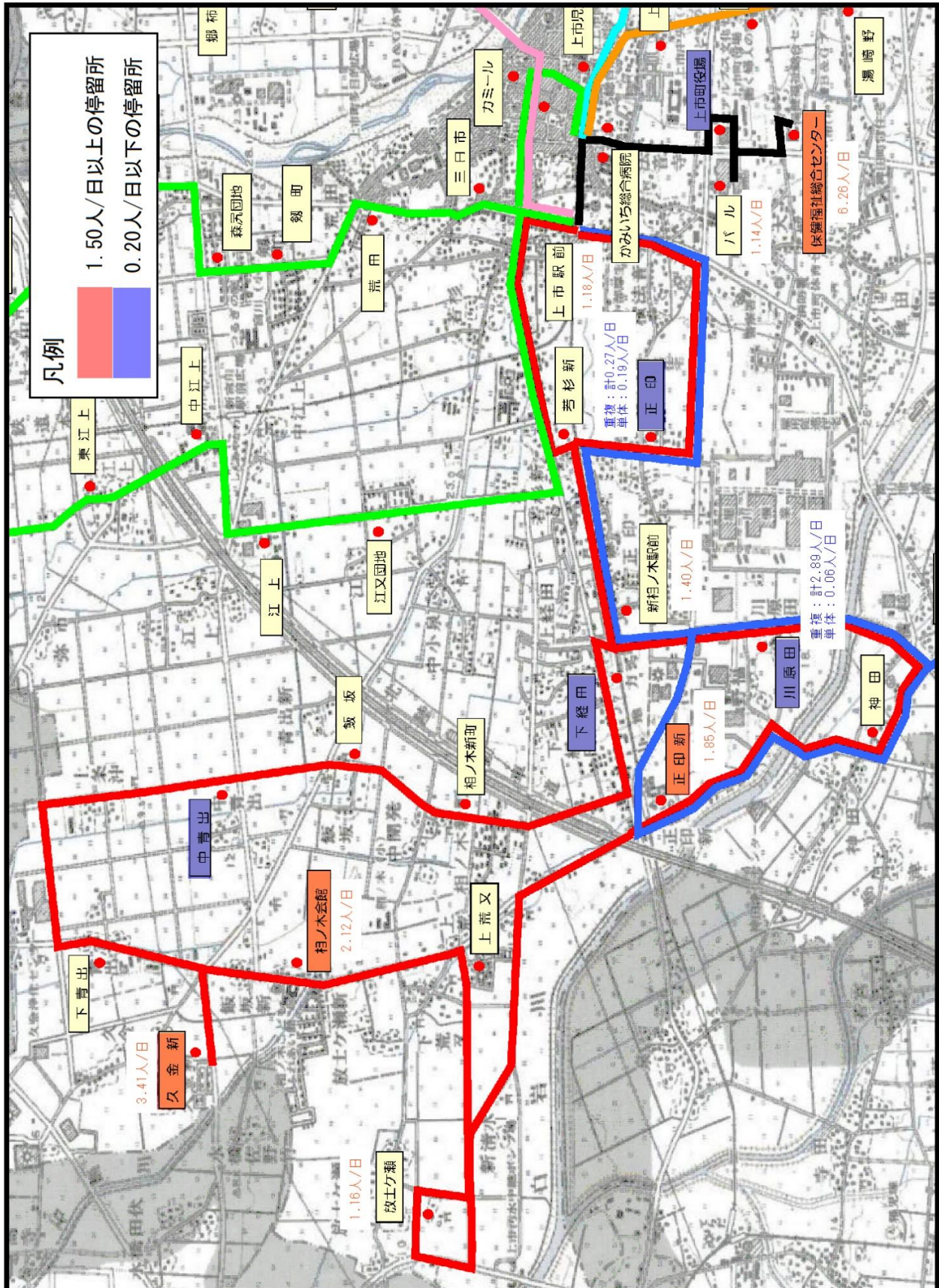
- ・「久金新」～「神田」の区間は、7：04 台のバスへの乗車が多い。
- ・16：15 台と17：32 台のバスは、「保健総合福祉センター」からの乗車が突出して高い。
- ・「新相ノ木駅前」で、16：15 台と17：32 台のバスの乗車が高い。



v. 1日当たりの平均乗客数

- 全便、コミュニティバスのみともに、「保健総合福祉センター」からの乗車が最も多い。次いで、全便では「久金新」「相ノ木会館」、等が続く結果となり、コミュニティバスのみでは「パル」、「久金新」等が続いた。
- 全便では、コミュニティバスのみ比に比べ、「久金新」～「神田」の区間で乗客が多い傾向にある。
- 全便では、0.20人/日を下回る停留所は「上市町役場」、「下経田」、「中青出」、「川原田」であった。コミュニティバスのみでは、「若杉新」や「正印新」～「正印」の区間等、0.20人/日を下回る停留所が多くあった。



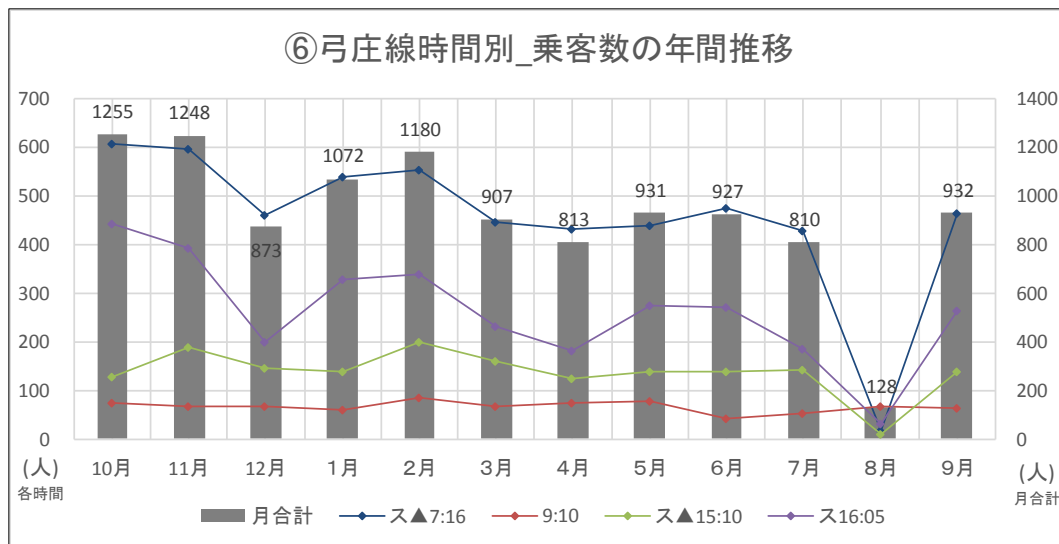


図：乗車状況図(相ノ木線)

⑥ 弓庄線

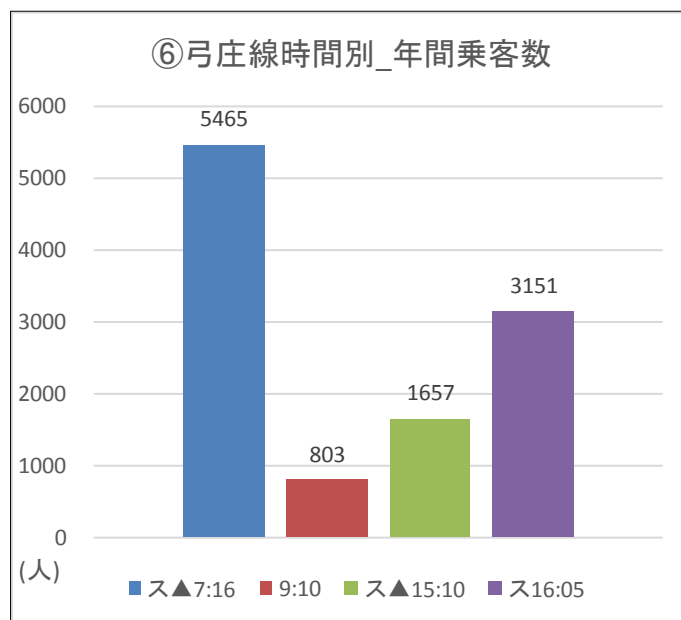
i. 年間推移

- ・月合計は10月の乗客数が1年の中で最も多い。次いで11月の乗客数が多い。
- ・7：16台のバスは8月を除き、年間を通して乗客数が一番多い。
- ・7：16台、15：10台、16：05台のバスは7月と8月に乗客数が減少する。
- ・9：10台のバスは年間を通して乗客数が少ないものの、一定の乗客数を保っている。



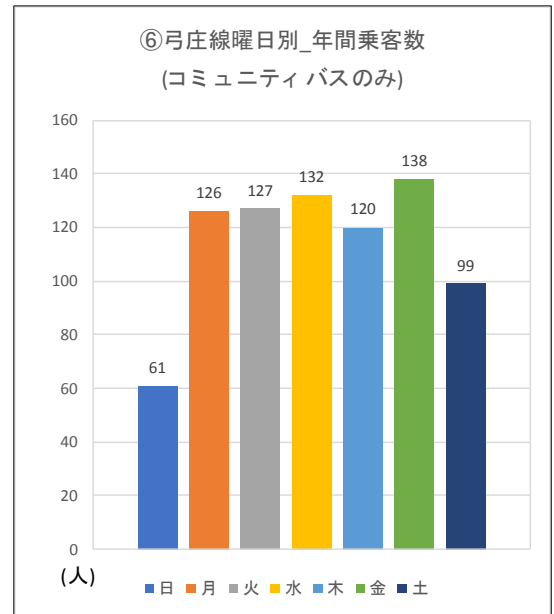
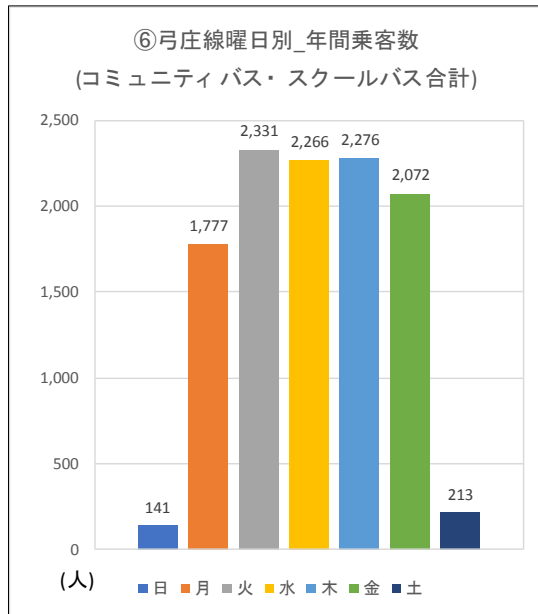
ii. 時間別乗客数

- ・7：16台のスクールバスが最も多く、次いで16：05台のバスが続いた。
- ・3本あるスクールバスに比べ、9：10台のコミュニティバスの乗客数は少ない。



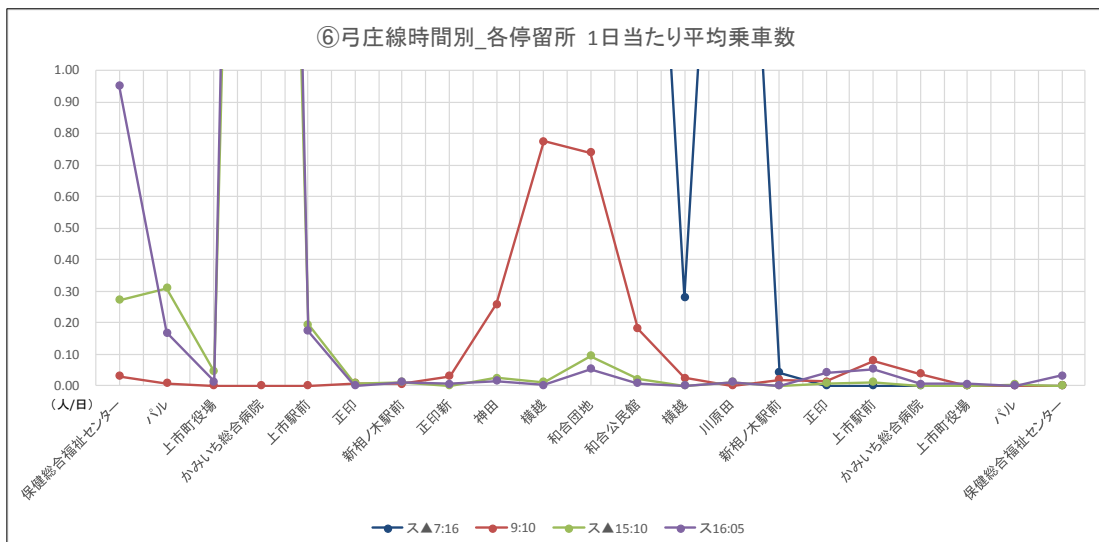
iii . 曜日別乗客数

- 全便の乗客数は、平日の乗客数が突出して多い。
- コミュニティバスのみ乗客数は、日曜日が僅かに少ないものの、満遍なく乗車がある。



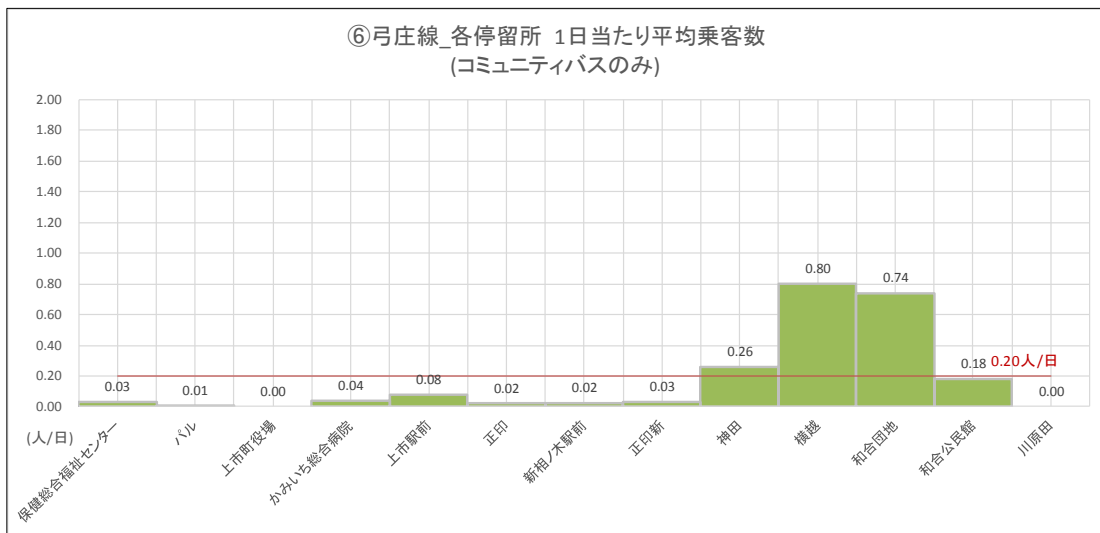
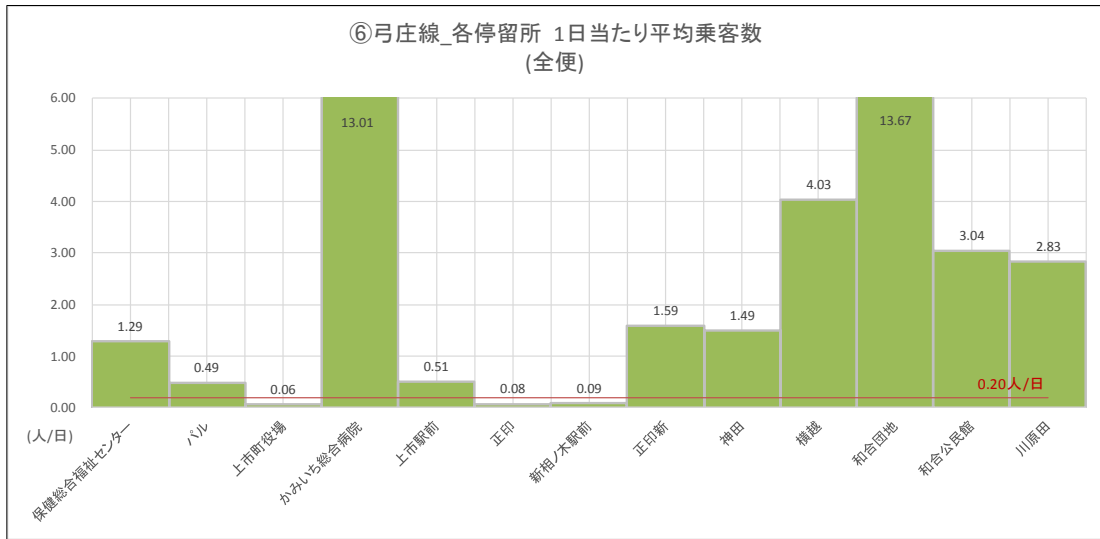
iv . 時間別1日当たりの平均乗客数

- 7:16 台のバスは、「横越」～「川原田」の区間の乗客数が突出して多いが、15:10 台と 16:06 台のバスでは乗車が少なく。
- 9:10 台のバスは、「神田」～「和合団地」の区間からの乗車が多い。
- 「かみいち総合病院」は、15:10 台と 16:05 台のバスへの乗車は多いが、9:10 台のバスの乗車は少ない。
- 「正印」と「新相ノ木駅前」は、いずれの時間も乗車が少なく。



v. コミュニティバスの1日当たりの平均乗客数

- 全便では「和合団地」からの乗車が最も多く、次いで、「かみいち総合病院」、「横越」等が続いた。コミュニティバスのみでは、「横越」が最も多く、次いで、「和合団地」、「神田」等が続いた。
- コミュニティバスのみでは、0.20人/日を下回る停留所が多くある結果となった。



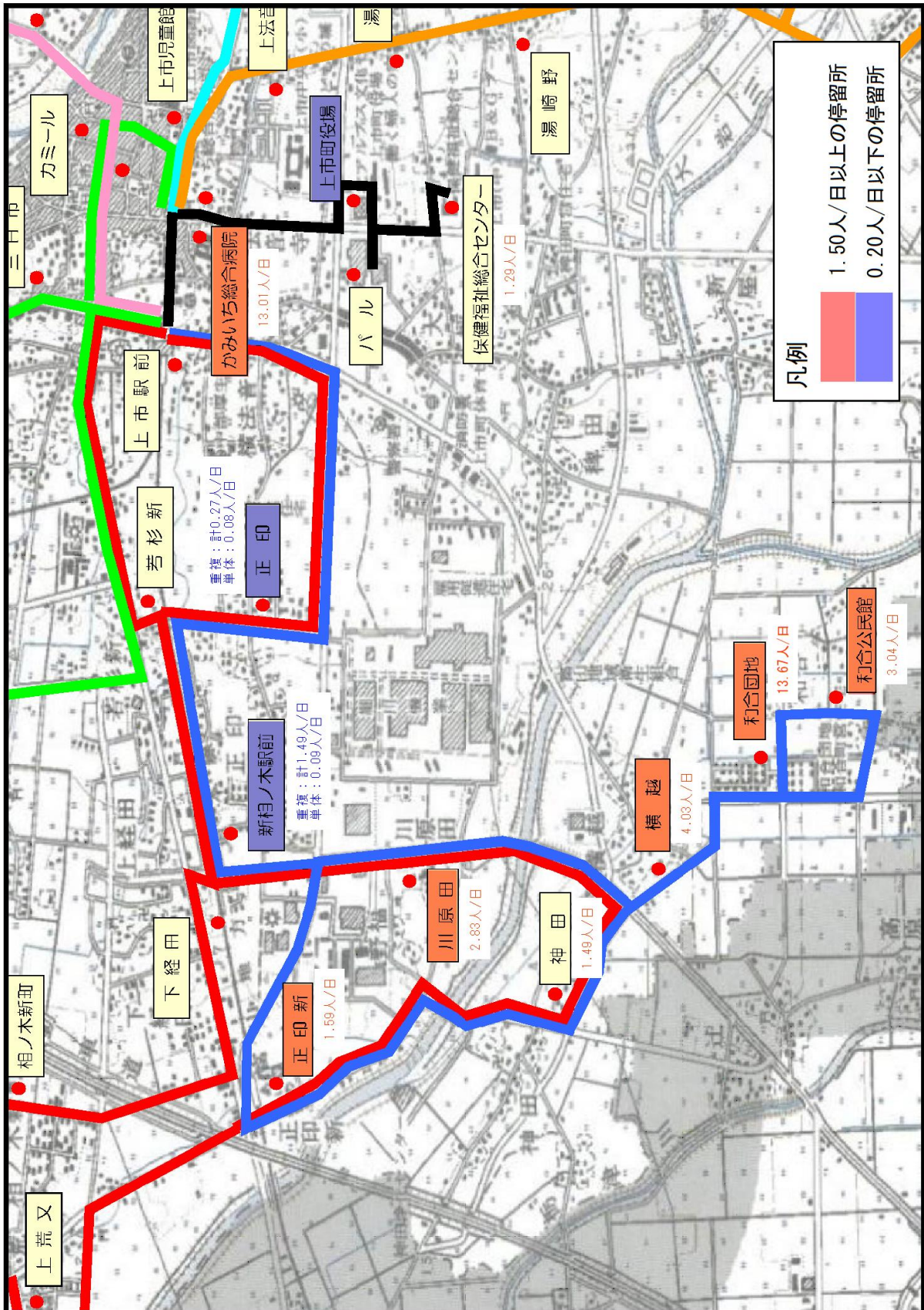
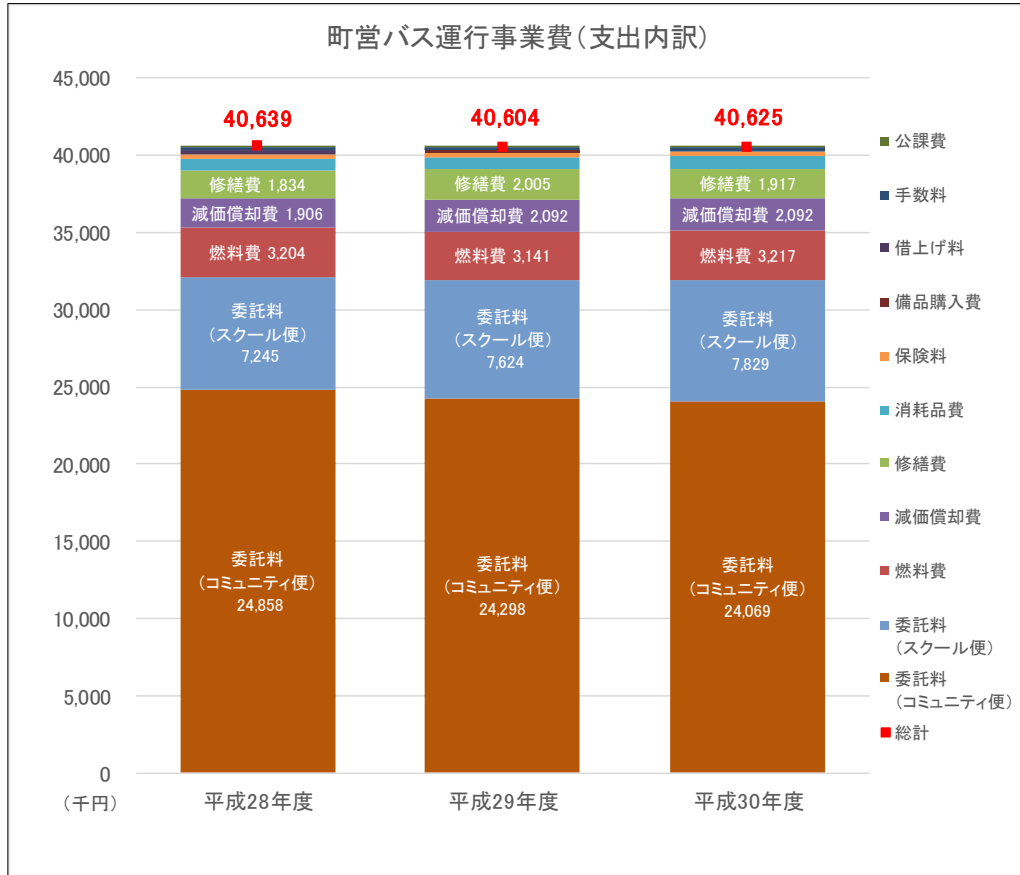


図:乗車状況図(弓庄線)

(3) 収支状況

① 支出状況

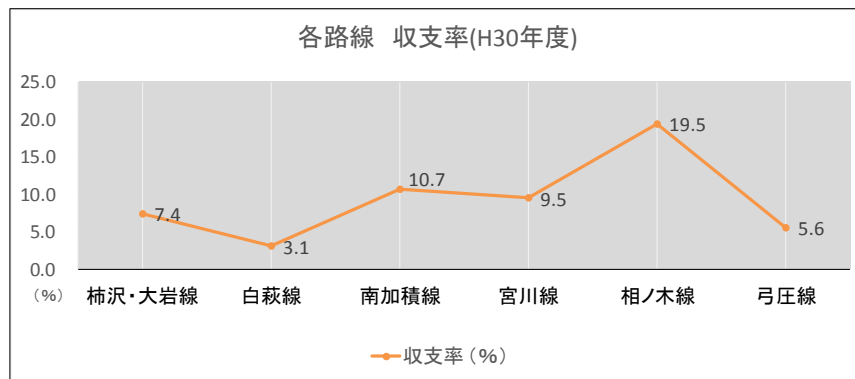
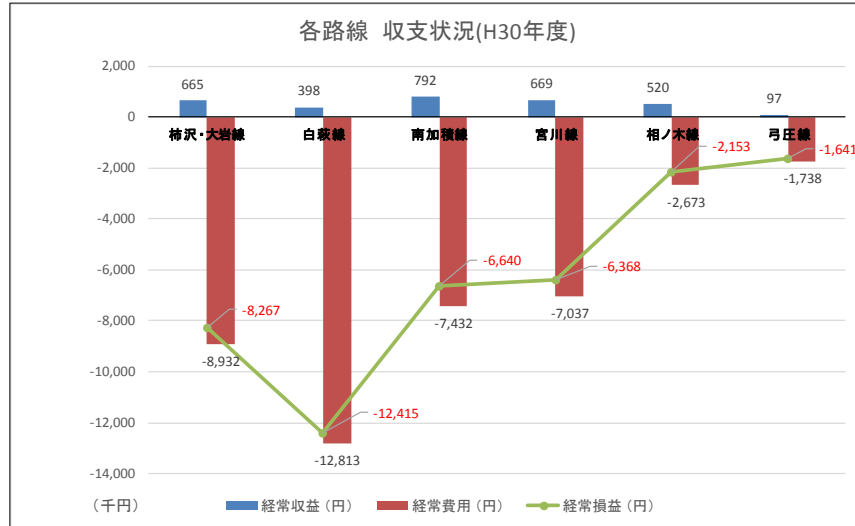
- ・総支出は毎年概ね4千万円程度で推移している。
- ・支出の内訳の大半は「委託料」が占めているほか、「燃料費」、「減価償却費」等が続いている。



(資料：上市町資料)
集計期間：各年度（4月から3月）

② 収支状況

- ・全路線が大きな経常損を出しており、「白萩線」が最も大きいほか、「柿沢・大岩線」、「南加積線」等が続く結果となった。
- ・収支率も、最も高い相ノ木線で 19.5%だったほか、「南加積線」が 10.7%、「宮川線」が 9.5%等と続く結果となった。



表：町営バス収支状況
(資料：上市町資料)

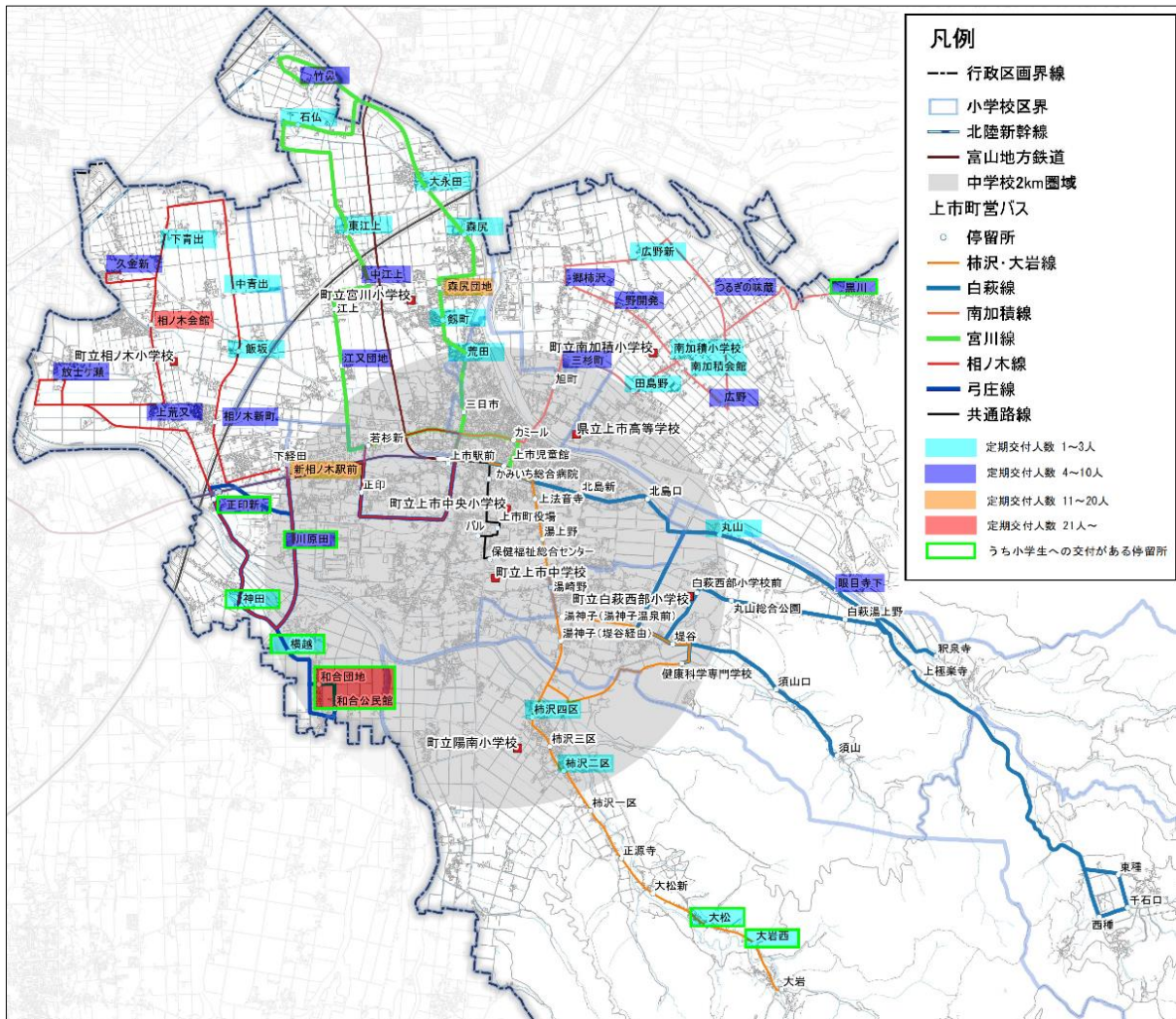
路線名	経常収益 (円)	経常費用 (円)	経常損益 (円)	収支率 (%)	実車走行キロ (キロ)	利用者数 (人)
柿沢・大岩線	664,674	-8,931,743	-8,267,069	7.4	26,601.6	5,233
白萩線	397,686	-12,812,721	-12,415,035	3.1	38,160.4	3,131
南加積線	791,816	-7,432,274	-6,640,458	10.7	22,135.7	6,234
宮川線	669,373	-7,036,951	-6,367,578	9.5	20,958.3	5,270
相ノ木線	519,876	-2,672,882	-2,153,006	19.5	7,960.7	4,093
弓圧線	96,786	-1,738,093	-1,641,307	5.6	5,176.6	762
計	3,140,211	-40,624,664	-37,484,453	7.7	120,993.3	24,723

※スクールバス利用便を除いた集計であるため、実際の収支状況とは異なる。

3-4 スクールバスに関する検証

(1) 令和元年度定期券の交付状況

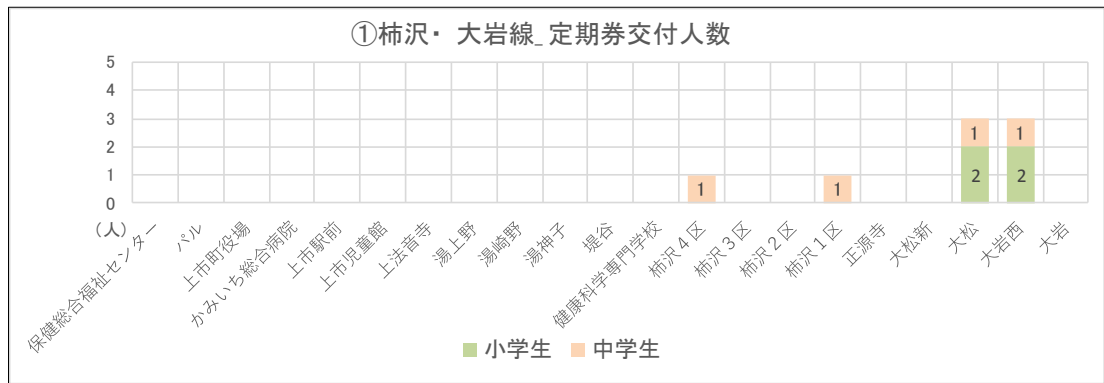
図は、令和元年度における小学生と中学生への定期券の交付状況(交付人数は年間と冬季のみ合算した人数)を停留所ごとに示したものであり、交付人数別に停留所を着色しているものである。全路線において交付されている状況であり、とくに南加積線と相ノ木線では、交付人数の多い停留場が目立つ。また、柿沢・大岩線、南加積線や弓庄線では小学生への交付がある。定期購入者が多い停留場は「相ノ木会館(23人)」、「和合団地・和合公民館(計22人)」、「森尻団地(16人)」等であった。次ページより各路線各停留所における定期券交付人数を示す。



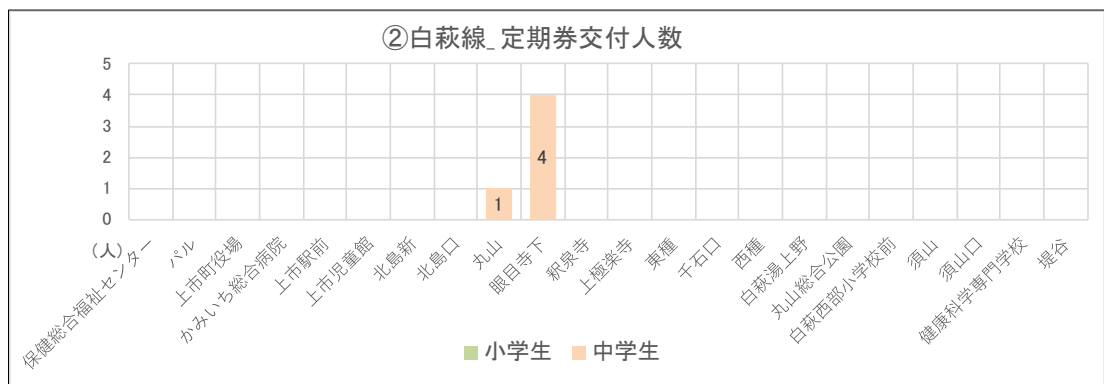
図：定期券交付状況

定期券交付人数と各停留所1日当たり平均乗客数の比較

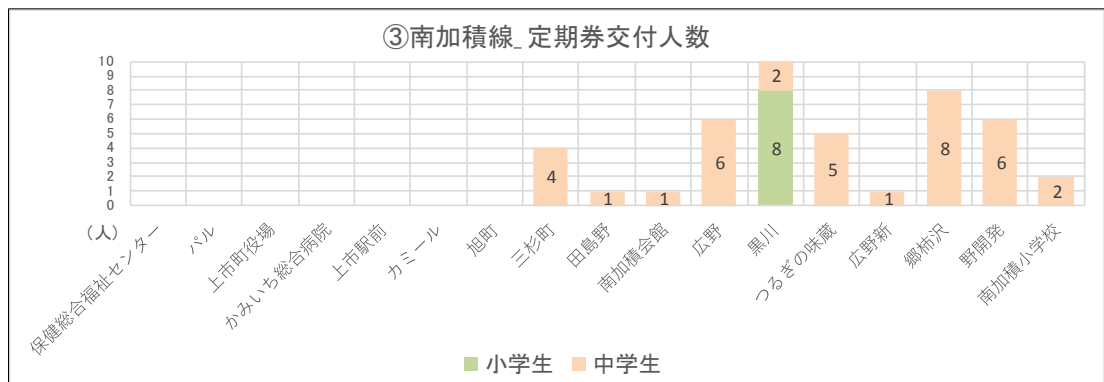
i . 柿沢・大岩線



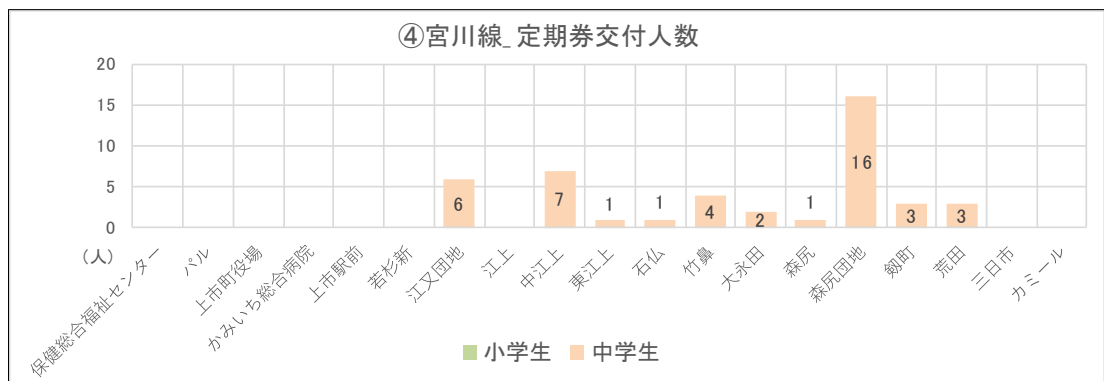
ii . 白萩線



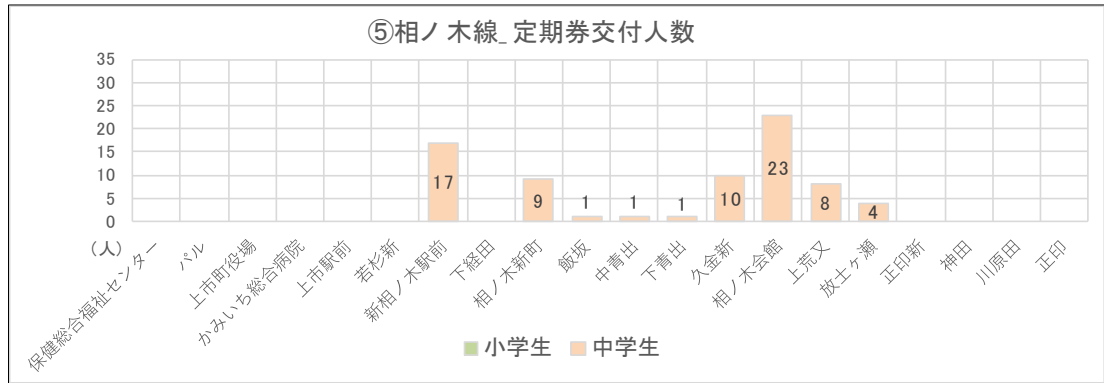
iii . 南加積線



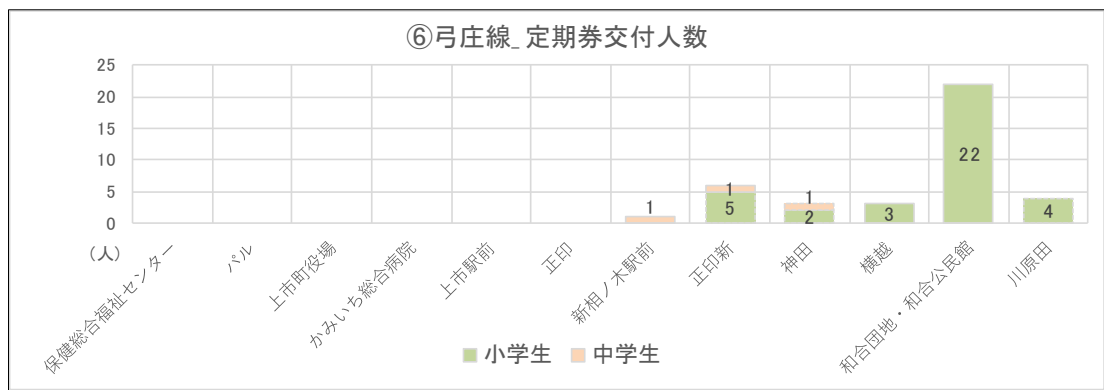
iv . 宮川線



v. 相ノ木線



vi. 弓庄線



(2) スクールバスのカバー率

- 小学生では、スクールバス申請可能児童のうち全員が定期券申請を行っており、スクールバスの児童カバー率は 100.0%である。
- 中学生では、全体で見るとカバー率は 71.9%であるが、下記注釈のとおり町内会においては、一部の生徒のみがスクールバス定期申請が可能となる町内会もあり、スクールバス申請可能児童と定期申請人数はほぼ同数であり、カバー率は 100%である。

表：上市町営バスの車両
(出典：上市町資料)

	校区名	生徒児童数	申請状況		カバー率	備考 (バス路線)
			うちスクールバス申請可能者数	スクールバス定期申請人数		
小学校	中央小学校区	347	36	36	100.0%	弓庄線
	南加積小学校	112	8	8	100.0%	南加積線
	陽南小学校区	62	4	4	100.0%	柿沢・大岩線
小学校 計		521	48	48	100.0%	
上市中学校	中央小学校区	213	3	3	100.0%	弓庄線
	相ノ木小学校区	93	93 ※	74	79.6%	相ノ木線
	南加積小学校区	57	57 ※	36	63.2%	南加積線
	宮川小学校区	71	57 ※	44	77.2%	宮川線
	白萩西部小学校区	11	6 ※	5	83.3%	白萩線
	陽南小学校区	28	15 ※	4	26.7%	柿沢・大岩線
中学校 計		473	231	166	71.9%	
総計		994	279	214	76.7%	

※スクールバスの申請対象者は小中学校から2 kmの範囲内のため、町内会によってはスクールバスの定期利用申請ができる生徒とできない生徒が発生するが、上表は、町内会の一部がスクールバス定期利用申請可能となった町内会の生徒児童全てを申請可能として処理している。

(3) 大型バスの運行

スクールバス混乗型で運行していることから、利用者が多い相ノ木線及び弓庄線では地铁借り上げの大型バス（55人乗り or 63人乗り）により運行している。また、加えて、冬季（12-3月）は中学生の登下校のために臨時バス（朝7時台に2往復（H30は1往復）、夕方17時台に1往復）の運行を行っている。

相ノ木線について、H29年度及びH30年度の登下校時間帯の最大利用者数を分析した。なお、弓庄線については、小学生が通年利用しており、その利用人数も町有バスの最大乗車人数（32人）を超えた利用が見込まれているため、分析は行わない。

- ① 臨時便が運行されていない月（10月～11月）及び時間帯（16:15分発保健福祉総合センター発）の時間帯に町有バスの最大定員数（32人乗り）を超える乗車がある。
- ② スクールバス定期申込者と実際の利用者にはかい離がある。

H29年度 町営バスの最大乗車人数（月ごと）

年月	30人以上の乗車日	① 定期バス 乗車人数 (月最大)	② 乗車人数 (30人超)		③ 乗車人数 (30人超)	④ 乗車人数 (月最大)		⑤ 乗車人数 (30人超)	⑥ 乗車人数 (30人超)		発生日・便								
			日	曜日		便	日		曜日	便		日	曜日	便					
H29/4	0	25	19日 (水)	7:04															
H29/5	0	18	25日 (木)	7:04															
H29/6	0	25	21日 (水)	7:04															
H29/7	0	23	18日 (火)	7:04															
H29/8	0	11	24日 (木)	7:04															
H29/9	0	25	28日 (木)	7:04															
H29/10	1	37	23日 (月)	16:15															
H29/11	6	35	20日 (月)	7:04	35	22日 (水)	7:04	35	24日 (金)	7:04	35	24日 (金)	16:15	31	21日 (火)	7:04	30	30日 (木)	7:04
H29/12	3	33	18日 (月)	16:15	31	18日 (月)	7:04	30	22日 (金)	16:15									
H30/1	3	33	9日 (火)	16:15	32	24日 (水)	17:32	31	29日 (月)	16:15									
H30/2	3	42	23日 (金)	16:15	34	21日 (水)	16:15	30	20日 (火)	16:15									
H30/3	0	26	6日 (月)	16:15															
年間	16																		

H30年度 町営バスの最大乗車人数（月ごと）

年月	30人以上の乗車日	① 定期バス 乗車人数 (月最大)	② 乗車人数 (30人超)		③ 乗車人数 (30人超)	④ 乗車人数 (月最大)		⑤ 乗車人数 (30人超)	発生日・便
			日	曜日		便	日		
H30/4	0	27	25日 (水)	7:04					
H30/5	0	24	9日 (木)	7:04					
H30/6	0	12	18日 (月)	16:15					
H30/7	0	13	5日 (木)	7:04					
H30/8	0	15	31日 (金)	7:04					
H30/9	0	22	10日 (月)	7:04					
H30/10	0	13	18日 (木)	8:56					
H30/11	0	17	6日 (火)	7:04					
H30/12	0	26	10日 (月)	16:15					
H31/1	2	45	21日 (月)	16:15	45	28日 (月)	16:15		
H31/2	1	33	20日 (水)	16:15					
H31/3	0	17	13日 (水)	16:15					
年間	3								

H30年度において、登校時（7:04上市駅発）が町有バスの定員を超える30人以上となる日はなかった。

スクールバス利用申込者と実際の利用者について（相ノ木線）

	H28	H29	H30
申込者数	78	82	79
利用者（冬季・朝）	45	54	45
利用者（冬季・冬）	52	55	55

※1 朝は、定期便1便と臨時便2便の計3便合計(H30は臨時便は1便のみ)

※2 夕は、定期便2便と臨時便1便の計3便合計

※3 利用者数最大乗車日の人数を計上

※4 利用者数は全てを中学生としてカウント

3-5 タクシー

タクシーは、町民や来訪客の多様な移動ニーズへの対応として欠かせない交通手段であり、引き続き公共交通として重要な役割を担っていくことが期待されている。

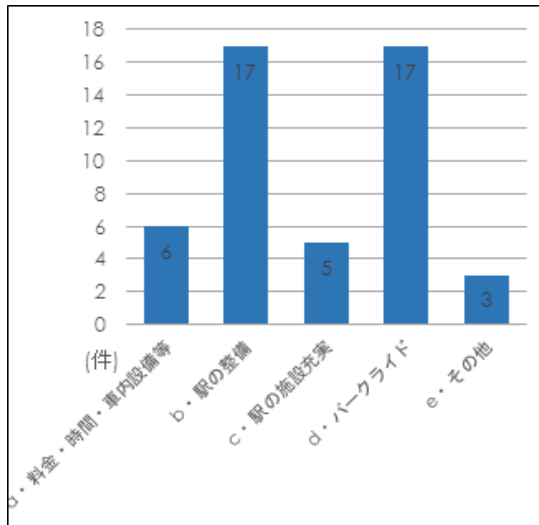
町内では2社のタクシー事業者が早朝6時前～深夜12時前まで営業を行っている。

それぞれの事業者において町内に10～15台の車両を保有しており、福祉対応型車両も保有している。

来訪者の利便性向上に向けたキャッシュレス決済機能の導入を進めている。

第4章 アンケート調査

4-1 鉄道に対する意見（過去のアンケート調査より抽出）



※意見抽出したアンケート調査名称は以下のとおり

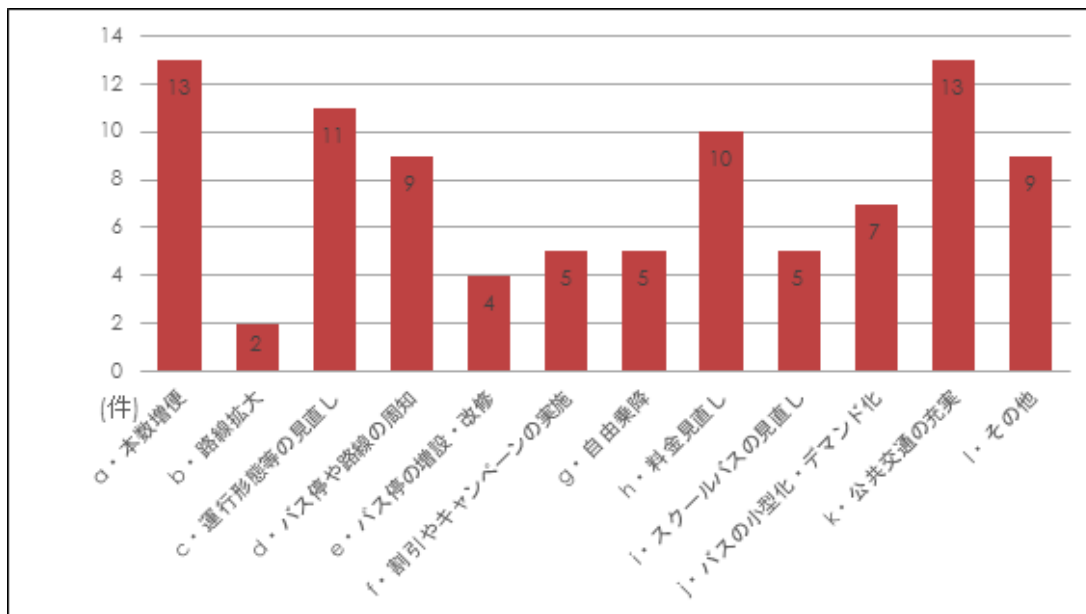
- ・ 上市町まちづくりアンケート（H27.6 実施）
- ・ 上市町まちづくりアンケート（H30.2 実施）
- ・ 上市町都市計画マスタープラン策定のための住民アンケート調査（H28.7 実施）

■ 意見内容(抜粋)

<p>a・料金・時間・車内設備について</p> <p>・ 仕方のないことだと思いますが、電車で富山市に行くときの値段が高いと思います。【中学生 男子】</p> <p>・ 町は豊かな自然環境を県内外にもっとアピールし、子育て世代やその他の転入居住者の増加を目的とした行政を進めるべき。そのためには、地鉄電車利用者への料金支援、子ども教育及び医療体制の充実、森林セラピー活動の充実が必要である。（70代・男性・宮川）</p>
<p>b・駅の環境整備について（上市駅・相ノ木駅）</p> <p>・ 駅の見た目が汚くて上市町の中心なのに活気を感じられない。すごく閑散としていて寂しすぎる。もっときれいにしてほしい。とりえず外だけでも（特に正面から見た時の壁全体が黒くて汚いし、清潔な駅に見えない）。役場や病院の人の対応が悪くなくて何でも相談しようという気にならない。笑顔もないただ日々の業務をこなしているようにしか思えない。もっと町の人に心を開いて対応してほしい。いつも利用した後にそう思う。色んな映画やドラマに上市町が関連しているにも関わらずその盛り上がりかひとつも住んでいる人に伝わってこない。もっと上手にPRした方がいいと思う。もったいない気がする。小児科専門の病院があるとすごく助かる。商業施設、買い物するところ、特に本屋がなくとても不便。いろいろ富山や滑川方面まで出ないと何も買えない。小さい子供がいるとその移動だけでもタイムロスなのでなんとかしてほしい。【30代・女性・宮川】</p> <p>・ 全体として、①玄関口である上市駅前の整備と美化に努めてほしい（駅舎の整備も含めて）。②町民が現在行っている地域でのいろんな交流活動や婦人会活動の状況についての発信（地域外の人材の誘致、定住、定着に向けて効果がある。）。③就労支援はもちろんのこと、財政的に大変ではあるが「子育て助成」、定住者における「住居の支援・助成」等についての検討が必要。④駅構内にある観光協会の機能の強化。【東京上市郷友会】</p> <p>・ 上市駅前の整備 観光でいらした方が、地鉄の電車をおり、目の前にすばらしい、劔岳が見えるのに、駅前が、雑然としていると、町のイメージが下がると思う。駅前（中）に食料品スーパーや、きつ茶店、本屋さんなどチョットした店があれば良いと思います。今、現在、駅前にあれた畑が、草でおいしげっている。“上市町の顔”としてもっときれいにしてもらいたい。（女性 60代 宮川）</p> <p>・ 上市駅の建物が古く印象が良くないのでまず駅の環境を美しくして欲しい。若い人が上市を訪れたいくなるお店や観光のおみやげ物や農作物・名産品を駅で買えるようにしてもらえたら良いと思う。（女性 40代 陽南）</p>

c・駅の施設充実について（上市駅）
<ul style="list-style-type: none"> ・上市駅構内や周辺が貧弱すぎます。整備し、店舗を増やすことはむずかしいですか。みやげ処など、何故、駅にないのか不思議です。年寄り世帯になりますと、バスはもちろん、以前のようなタクシーや入浴の割引など有難いものです。結婚年齢を早くさせる環境を作らなければいけません。子供を産む適齢があることを若い人は知る必要があると思います。衣類、本、電家製品を扱う店が充実していない。【60代・女性・上市中央】 ・上市の顔として駅周辺駅舎の美化商業施設の充実を望む。(男性 30代 宮川)
d・パークライドについて（上市駅・新相ノ木駅）
<ul style="list-style-type: none"> ・新相ノ木駅の駐車場の台数が少なすぎる。増やしてほしい。【40代・女性・宮川】 ・私の家の近くは、外灯も少なく、夕方以降は危険で車でしか外出できません。安心安全に暮らせるまちになるとよいなと、幼いころから思っています。・上市駅の近くに、安価なコインパーキングがあれば、他の市町村の人たちも来やすいのではと思います。例えば、車をとめて商店街を散策したり、気軽にできたらいいと思います。(女性 30代 宮川) ・上市駅前の駐車スペースが少なく電車を利用しにくい。土日の利用が少なく上市高校生で持っているかんじがある。駐車場を増やし駅中でのイベントを行うと活性化につながるのではないか。(女性 50代 上市中央) ・上市駅に自家用車向け無料駐車場がほしい（電車利用増えて便利になる。）。(60代・女性・陽南)
e・その他（通学生徒への補助）
<ul style="list-style-type: none"> ・電車で車イスでも乗れるように手伝ってほしい。(30代・女性・相ノ木)

4-2 町営バスに対する意見（過去のアンケート調査より抽出）



■意見内容(抜粋)

a・本数（回数）増便

・コミュニティバスの午後の便、3時頃に1便増やして欲しい。（70代・女性・南加積）

・車の運転ができない学童や高齢者にとってコミュニティバスは大切な足だと思えますが、あまりにも本数が少なく不便を感じています。利用料金が安価なのにもかかわらず乗客の少なさにも驚きます。公共交通を運営維持するのにどれだけの税金が使われているのかとバスを見るたび疑問視しています。とくに高齢者はバス停まで歩くことが難しく、悪天候の場合、野外で立ったままバスを待つのは辛いことです。自身の運転に不安を感じつつも車を運転するか、若しくはタクシーを利用している人が多いのではないのでしょうか。公共交通の運営状況よりも、むしろタクシー利用割引券発行のようなサービスに転換できないものでしょうか。運転免許証を返上した方など、年齢、利用回数、補助金額の上限を定め、申請した方のみが利用できる制度があれば有り難いと思います。（50代・女性・上市中央）

・コミュニティバスの回数（本数）を増やしてほしい（南加積線）。中央地区（市街地）から遠いので、買い物や駅までの交通手段は、高齢者はもちろん（祖母、近隣の方々共に）多世代で利用したいと思えますが、本数が少なく時間が合わなくて利用できません（あと1本増えるだけでもとても助かります）。プラスもう一つ、通勤時バスを利用していますが回数券で毎日管理するのが大変です。電車のように期間を決めて定期券として発行していただくと会社への申請も含めとても助かります（カードがつるぎくん柄だったり、つるぎくんのパスケース等あったら可愛いです）。町民税の払込をコンビニでも取扱いしてもらえると助かると思います（会社員以外のパートの方は役場や銀行に行く時間がないので、大変だと言っていました）。【20代・女性・南加積】

・車を所有していなくても、快適に生活が出来る様に、もっと本数を、増やして、便利にし、高齢者が、バスに乗りたくなる様な、割引やキャンペーンなどしてほしい。歩道が、段差がありすぎて、歩いていて危い場所が多すぎる。（女性 30代 相ノ木）

b・路線拡大（延伸）
<p>・バスがもっといろんな所まではしってこれればいいと思います。そうすると、車にのれなくなったお年寄りがいろいろな所へ行けるようになると思います。自分のちくには、バスが通っていないのでごくこまっています。（中学生 女性 陽南）</p>
<p>・県内から転居して8年目になる。以前住んでいた町は富山市内で買い物はもちろん、主治医も富山市なので週の半分は富山市で過ごしている。上市町内の生鮮品はやはり質も劣ると感じているし、単価も違う。時々出向くガイナシテイあたりの駐車場は広いが、入口付近に高齢ドライバーなのか、枠外に駐車され、町中では超高齢ドライバーの方が信号を全く無視して衝突しそうになり、本当にこの町はお年寄りが多いと痛感する。町内にスマートインターを作られることは町民にとって何のメリットがあるのかと思う。町営のバスを利用したくても、自宅の近くは全く運行されていないので、家族が入院中、徒歩で用事を済ませねばならず、とても不便な思いをした。高齢者が自給自足では生活が出来ないので、免許証を返納された方には、もっと補助を手厚くするなど、昨今の立山町のような活気あふれる政策を望みたいと思う。（60代・女性・宮川）</p>
c・運行時間、運行形態の見直し（始発・終発・定刻・ルート）
<p>・バスの動く時間をもっと増やしてほしいです。中学生も学校が早く終わってバスで帰ろうと思っても帰れず、私も親も困っていますし、バスを利用している人も帰りたい時間に帰れないと困りますし、私が実在バスに乗っていておばあさんなどいそいで来らていたので安心してバスに乗れるようにバスの動く時間を増やしてほしいです。あとバスの量を増やすと、もっと利用する人が多くなると思います。（中学生 女性 相ノ木）</p>
<p>・バスの運行時間の見直し。もっと利用しやすい時間にして下さい！車に乗れない人が利用するので、買い物しやすい時間が良いです。【50代・女性・南加積】</p>
<p>バスについて路線が長すぎでは。増便と路線を半分ずつに運行を（70代・女性・宮川）</p>
d・バス停や路線の周知（バス停・ルート・時間等不明）
<p>・本屋やレジャー施設を作ったほうが良いと思う。また、アクセスも向上したほうが良いと思う。山の方から上市駅に向けてのバスなどがあまりないと思う。あっても浸透していないので、もっと大々的に発表していく必要があると感じます。よりよい町になるように切に願っています。（10代・男性・上市中央）</p>
<p>・富山、魚津とアクセスよくし、ベットタウンとして町を発展させたほうがよいと思う。町の中でも場所事のつながりがあまり感じられない。けっきょく買い物など富山へ行ったりしているので上市町で完結できるようになってほしい。バスなども運行ルートも知らないし、どういった人をターゲットに運行しているのか通学などだけ？多くの方が住みたい、住みやすい町になってほしい。（男性 30代 上市中央）</p>
<p>・ここからここまでなら、この線に乗るなど、利用者の方が「ピン」とわかるような、もっとわかりやすい時刻表が必要でないか。（50代・男性・上市中央）</p>
e・バス停の増設（改修）
<p>・高齢者の運転免許の自主返納が増加しています。公共交通（コミュニティバス）の停留所の増設を期待します（停留所の間隔が長すぎる。）。（70代・女性・上市中央）</p>
<p>・バス停を増やすべき（70代・女性・南加積）</p>
f・割引やキャンペーンの実施
<p>・定期券だと、会社の交通費の対象になるのでありがたい。</p>
<p>・雨や雪の日に乗る確率が高いと思うので、そういった面では定期券より回数券のほうが使いやすい。</p>

g・バス停以外での自由乗降
<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバスのバス停以外の乗降に寛容であって欲しい。（60代・女性・白萩）
<ul style="list-style-type: none"> ・ 立山町や滑川市のような魅力的な公園を作ってほしい。親子（乳幼児・小中学生）が喜ぶファミリーレストランや飲食店が無い。町営バスを高齢者が利用する時は、バス停以外でも家の近くで自由に乗り降りできるようにしてほしい。買い物帰り等、重い荷物を持っている時は、特に有難い。【50代・女性・上市中央】
h・料金見直し（値下げ・100円・チケット制・高齢者割引等）
<ul style="list-style-type: none"> ・ 人としての人間性の向上、思いやり欠缺している人が多く、大人でも老人でもあいさつや顔を見ないまま下向きの人が多いと思います。町の活性を目指すのであれば人としての指導をされる事の方が重要だと思います。若い親御さんたち、老人の人たちが全く顔を合わせていない事も問題です。コミュニティバス等の利用の仕方、値段の見直しも必要だと思います。町政のお金の使い方もおかしいので考えられた方がいいと思います。アンケートの内容が意味わかりません。これで町の活性化につながるとは思えません。内容を明朗完結にされた方がいいかと思います。【30代・女性・上市中央】
<ul style="list-style-type: none"> ・ 70歳以上または免許を返した人はコミュニティバスを無料に（60代・男性・上市中央）
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者世帯や一人暮らしの方のために、定期的に移動販売車（スーパー）があれば良いと思います。高齢者には、タクシーの無料券が良いと思います。（女性 50代 南加積）
i・スクールバスの見直し
<ul style="list-style-type: none"> ・ 小学校の登下校、また中学校の冬の登下校が心配である。民家がまばらな道のを1人で帰ってきたり（40分以上）、バス停までが遠くて、大変だったりする。せっかくの町営バスがあってもバス停が遠いのでスクールバスとしても利用できない。大きな商業施設が県東部にないので、あれば雇用にも繋がるし、活気が出ると思う。服を買ったり、映画を見るのにも不便なので、ぜひお願いしたい。上市高校にもエアコンを設置してもらえよう働きかけてほしい。【40代・女性・南加積】
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者ばかり優遇しないで、子どもたちにもインフルエンザの接種チャンスを下さい。料金はけっこう高いです。総合病院は、厚生病院だった頃に比べ、全体的に冷めたいです。患者の訴えは、事務員ではなく看護師に直接伝えたいこともあります。受付ブースがありすぎです。1か所に集約できませんか。複数の科を受診するには不便すぎます。バスも時間を見直してほしいです。学校が終わった、ちょうどよい時間がありません。結局迎えに行くことになり、子どもに振り回されている親もたくさんいるそうです。バス路線や時間を見直すことも、大切な教育支援・子育て支援だと思います。中学生が無料でバスに乗れるのは、大変助かっています。【40代・女性・南加積】
j・バスの小型化（デマンド化）
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢化社会の中で地域で安心して暮せるまち。・今後、二世帯、三世帯同居を推進し家族が共に協力しながら暮せるまち。・手押し車でも段差や補道がゆったりとしバリアフリーで歩きやすいまち。・町内で運行されているバスを小まわりのきく車にし、町中をもう少しきめこまかく回ってほしい。（女性 60代 上市中央）
<ul style="list-style-type: none"> ・ 上市町の交通の利便性の件ですが、山村方面では、村のかなり手前で終点になっています。デマンド型を促進し、時々村に近く運行してほしい。山村部は日中ほとんど高齢者だけの所が多いのではないかと思います。（60代・女性・南加積）

k・公共交通の充実
<ul style="list-style-type: none"> ・車が運転出来なくなっても毎日買物が出来る町（男性 30代 上市中央）
<ul style="list-style-type: none"> ・私の古里、神奈川県伊勢原市に、よくにてます。地鉄が、小田急線で、上市町は、劔岳で伊勢原市は大山です。どちらも信行の山ですが、劔岳より大山の方が発展です。第1に劔岳参りは、大山参りと、比べると交通の便が悪すぎます。江戸時代から、どちらも信行山なのに、劔岳参りは、あまり力を入れてない気がします。人が特に県外人が集る所は、それなりに発展すると思います。もう少し交通の便が良いと、観光客も増えて、発展するのでは、ないでしょうか。私は神奈川の友達に上市町の宣伝していますが、遊びに来ると交通の便が悪いと、よく言われます。（男性 40代 上市中央）
<ul style="list-style-type: none"> ・近未来と50年、100年を見通したまちづくりを（若者、よそ者、バカ者の発想必要）。街中で人を見かけたり、人が集まったりする場所が少なくなり寂しい。町外へ車で出かけてしまう。本当は車を控えることがダイエットになり、エコ活動していることにもなるし、良いのだが。免許返納して、公共交通（バスなど）を利用して、いろんな所へ行きたい。人と話したり、読書したり、買い物したり、食事したり、散歩したり。そういう所があればと思う。道の駅のような「町の駅」（70代・男性・上市中央）
l・その他（高齢者にタクシー券・宿泊者送迎バス・路面電車・観光巡回バス）
<ul style="list-style-type: none"> ・町と上市のタクシー会社が協力して新しいバスタクシーを作る。バス料金は、気軽に利用できる値段に設定にする。お年寄りが喜ぶ。町がよくなる。（40代・女性・上市中央）
<ul style="list-style-type: none"> ・北アルプスを訪れる人が上市町ではほとんどお金を落としていないと思う。町内宿泊する人何人以上で馬場島までの送迎バスを出すとか、上市にお金を落としてもらう仕組みづくりができないでしょうか。（女性 50代 南加積）

第5章 地域公共交通網形成計画

5-1 町内公共交通における課題

(1) 上市町の現状

人口が減少している中、高齢者の占める比率が年々増加しており、平成27年において全体の1/3を超える状況となっている。交通弱者とされる高齢者が増加しており、町内の地域間の交通手段として町営バスが重要となってくることが予想される。日常生活で利用する主要な施設は町の中心部に多く立地しているほか、町外の広域交通を担う富山地方鉄道の駅も中心部に立地しており、居住地域と中心部を結ぶ交通手段の確保は必要不可欠にある。

また町内の中学校は1校であるほか、小学校においても広域にわたる学区となっており、通学時の交通手段に町営バスの利用が必要となっている。

このような現状から、高齢者等交通弱者の移動手段とスクールバス機能の確保・維持が必要である。

(2) 地域公共交通の課題

① 鉄道の課題

町内を走る富山地方鉄道は上市町と近隣の市町村を結ぶ交通手段であり、富山駅では北陸新幹線にも接続している。町内各駅の利用者のうちの通学・通勤利用者の占める割合が80%を占めており、町内から他市町村へ通学・通勤する人の必要な交通手段となっている。このように、町内からの広域移動を確保するにあたり、必要な交通手段であり、町営バス等との乗り継ぎ利便性を確保していくことが必要である。

② 町営バスの課題

i. 町営バス全体における現状・課題

- ・町中心部の人口密集地において、300m圏内に入らない公共交通空白地がある。
- ・郊外においてもバス停から300m範囲圏内に入らない、公共交通空白地があり、上市高校等の一部の公共施設、居住地もカバーされていない現状がある。
- ・地区によっては、利用者が少ない地区もあるため、需要に合わせた車両による運行や路線が長大な地区においては、定時定路線で運行すると非効率となるため、予約乗り合い型などの効率的な運行へ転換を図ることにより利用者の利便性の向上を図ることも必要である。
- ・バス停によっては一方向の運行のみになっており、場所によっては行きと帰りにかかる時間が異なることとなっている。
- ・運行ルートで重複して運行されている路線がある。
- ・運行事業費はスクールバス、コミュニティバスの運行委託費が大部分を占めており、収支率は全路線で低い状況にある。

ii. スクールバスにおける現状・課題

- ・小中学校への通学で利用するスクールバスについては、必要不可欠であり、今後とも継続的に実施していく必要がある。
- ・少子化の影響で利用者数は今後減少が予測されるが、利用者数の規模に応じて、車両やルートについて随時検証を図り、効率化に努めることが必要である。

iii. 柿沢・大岩線における現状・課題

- ・時間帯でみると大岩行の18:25発、センター行の6:40発、18:55発の利用者が少ない。またスクール利用となっている16:05発（大岩行）の利用者が極端に少ない。

- ・曜日ごとにみると平日においては一様に利用者がいる状況にある。
- ・大松、大岩西、大岩、柿沢3区のバス停において乗降する利用者が多く、一部の便が運行している堤谷、健康科学専門学校のバス停において乗降する利用者が少ない。(迂回運行が必要かの検討が必要)

iv . 白萩線における現状・課題

- ・時間帯にみると18:30発の利用者が極端に少ない。
- ・曜日ごとにみると平日においては一様に利用者がいる状況にある。
- ・西種、東種のバス停での利用者はいるものの、白萩西部小学校、須山の周辺のバス停での利用者が一様に少ない。(地区を循環する運行が必要かの検討が必要)

v . 南加積線における現状・課題

- ・時間帯にみると午前中の便の利用者が多いが、午後の便の利用者は少なく、帰宅において別の手段が使われているようにも思われる。
- ・曜日ごとにみると平日においては一様に利用者がいる状況にある。
- ・黒川バス停での利用が多いが、第一便のみの利用が多く、帰りは別の交通手段を利用していると推察でき、需要はあると思われる。

vi . 宮川線における現状・課題

- ・時間帯にみると各便一様に利用者がいる状況にある。
- ・曜日ごとにみると平日においては一様に利用者がいる状況にある。
- ・バス停ごとの利用者数においては大永田、中江上で多く、石仏、江上、若杉新、三日市、カミールが少ない。

vii . 相ノ木線における現状・課題

- ・時間帯にみるとスクールバス利用の7:04発の利用者が多く、次いで16:15発の利用者が多い状況である。
- ・曜日ごとにみると平日においては一様に利用者がいる状況にある。土曜日、日曜日は、利用者が少ない状況である。
- ・バス停ごとの利用者数においては久金新、相ノ木会館、上荒又で多く、路線重複エリア周辺の下経田、川原田が少ない。

viii . 弓庄線における現状・課題

- ・相ノ木線と重複しているルートが多い路線であり、スクールバス利用が4便中3便と大部分を占める。
- ・スクールバス利用でない9:10発の利用者が少ない。
- ・曜日ごとにみると平日においては一様に利用者がいる状況にある。
- ・和合団地、和合公民館、横越、川原田、正印新のバス停で乗降する利用者が多いが、ほとんどがスクールバス利用の便の利用者であり、新相ノ木駅前、正印のバス停での利用者が少ない。

ix . 観光に対する考え方

- ・町営バスは域内住民の足として、町中心部施設への誘導が主目的であり、観光需要対応をしているとはいいがたい。
- ・今後地鉄駅との接続による乗り換えの利便性向上を検討する必要がある。

③ タクシーの課題

- ・町営バスのみで町全域をカバーしつつ町民等の公共交通の利便性をあげることは財政的にも運転手の確保の観点から考慮しても限界があり、利用者の動きたい時間や行先などの希望に対してきめ細かい対応が可能な公共交通であるタクシー事業者との相互補完により、交通弱者の交通手段確保を図ることが必要である。

- ・来訪者がさらに利用しやすくなるよう、利便性を高めたキャッシュレス決済機能の更なる推進のほか、町民等に対しては高齢化社会の進展を踏まえた福祉車両の導入推進等についても検討されることが望ましい。
- ・山間部等の予約のり合いバスの導入などについて、町と連携協力を進めていく。

(3) アンケート結果からの課題

これまで実施されてきた住民アンケートの中から、公共交通に関する意見を抽出すると、「公共交通の充実」「運行時間、運行形態の見直し」「本数増便」「料金見直し」「駅周辺の駐車場整備・拡充」などの意見が多く見られる。

上記の意見については、町営バスの車両数や財源等の制約において、実現は難しいものであるが、現状の制約の中で、改良を行いつつ、少しでもニーズに対応できるように努めていくことが必要である。

これらの意見のほかに、「バス路線の停留所や時刻がわからない」「わかりやすい時刻表が必要」の意見が見られ、これらの対策が利用促進においては重要な意見として捉えられる。

(4) 町内公共交通における課題整理

上市町の現状、各地域公共交通やアンケート結果の課題を以下のとおり整理する。

① 人口減少・少子高齢化の進展

人口減少が今後も進展することが見込まれ、町営バスの利用者減につながる可能性がある。また、世帯当たり自動車保有台数が約1.80台と富山県平均(1.75台)より高く、町民の主な交通手段が自家用車であるが、今後住民の内約4割が高齢者になることが見込まれ、高齢者ドライバーによる事故が増加する可能性がある。このほか、バスやタクシーの運転手について、全国的に高齢化や人手不足が続いている状況であり、運転手の継続した確保が必要である。

② 町営バスの非効率な運行

町営バスでは、低い収支率であるにも関わらず、運行ルートにおいて別々の路線が重複する箇所や利用者が少ない便・バス停等が存在する。また、児童・生徒に無料定期券を交付しているスクールバスにおいても、児童・生徒のニーズとミスマッチが生じており、効率的な運行が行われていない面がある。

③ 公共交通空白地の存在

上市町では、駅や町役場を中心として、人口が集中する地域がある一方で、住宅地や集落がまだらに広がっている。まだらに広がっている住宅地や集落では、公共交通空白地として、鉄道や町営バスを利用しづらい地域が存在している。

④ 鉄道との乗り継ぎ利便性の向上

広域的な交通手段を担う鉄道の利便性向上には、町営バス等との乗り継ぎ利便性の向上が必要である。

5-2 計画期間と対象区域

上市町地域公共交通網形成計画の計画期間と対象区域は以下のとおりとする。

計画期間：令和2年度から令和6年度の5年間

対象区域：上市町全域

5-3 計画の基本方針、計画が目指すべき都市構造

(1) 基本理念

上市町の土地利用の現状では、集落ごとに住宅が立地し、町中心部に都市機能が集約されており、第7次総合計画において中心部はタウンセンターとして位置付けられ、今後とも都市機能の集約が維持されていく方向性にある。また町内の中学校は中心部にある上市中学校1校で、小学校においても広域な校区となっており、遠距離の通学が不可避となっている現状である。このような状況において、通学に必要な**スクールバス機能の維持**と高齢者等**交通弱者等の日常生活における移動手段の確保**のため地鉄・町営バス・タクシーといった公共交通機関相互のネットワークを維持・改善を進めていくことが今後とも必要である。

当計画では、上記の事柄を踏まえ、以下のような基本理念をもとに基本方針を設定する。

地域をつなぎ、人とまちを元気にする
地域公共交通網の確保・維持

(2) 計画の基本方針

基本理念に位置づけたスクールバスと交通弱者の日常生活における移動手段を確保するための町営バスの運行維持と、持続可能な地域公共交通への改善を図るために、以下に3つの基本方針を設定する。

基本方針1 町中心部を起点とした、効率的な地域公共交通網の形成

町内の移動に利用される町営バス、町外への移動に主として利用される鉄道は、いずれも町の中心部を起点として各方面に広がっており、概ねの居住エリアにおいて町内の都市機能への移動手段は確保されている状況である。このことを踏まえ、公共交通の運行ダイヤや運行形態を改善することで、公共交通空白地の解消や利便性の向上を図りつつ、より効率的な運行ができる地域公共交通網の形成を図る。

基本方針2 地域公共交通を使い続けたいくなる交通環境の整備・改善

人口減少が進む中、高齢者人口に加え、高齢者の自動車免許返納者数も年々増加傾向にあり、平成30年は平成25年の約3倍に増加しているように、今後、住民の移動手段としての地域公共交通の必要性はますます高まることが想定される。このため、町民等が地域公共交通を使い続けたいくなるように、その利便性や魅力を高めるため、公共交通環境の整備・改善を行う。

基本方針3 まちづくりと連携した公共交通の利用機会創出

観光、福祉やイベント等のまちづくり事業と、公共交通の連携を行うことで、観光等の来訪者やこれまで車を主な交通手段としていた人等に対して、公共交通の利用機会創出を図る。

(3) 目指すべき都市構造のイメージ

上市駅や上市町役場等の都市機能が集約している町中心部を起点として、柿沢・大岩、白萩、宮川、相ノ木、弓庄等の各方面へ放射状に町営バスが運行し、町中心部と各地区居住地を結ぶ。そして町中心部からは、西方向と北方向に延びる富山地方鉄道により、上市町と富山市や滑川市等を結ぶことで、住民、通勤通学者、来訪者等が鉄道やバスを利用し、町内外を活発に移動できる体系を目指す。

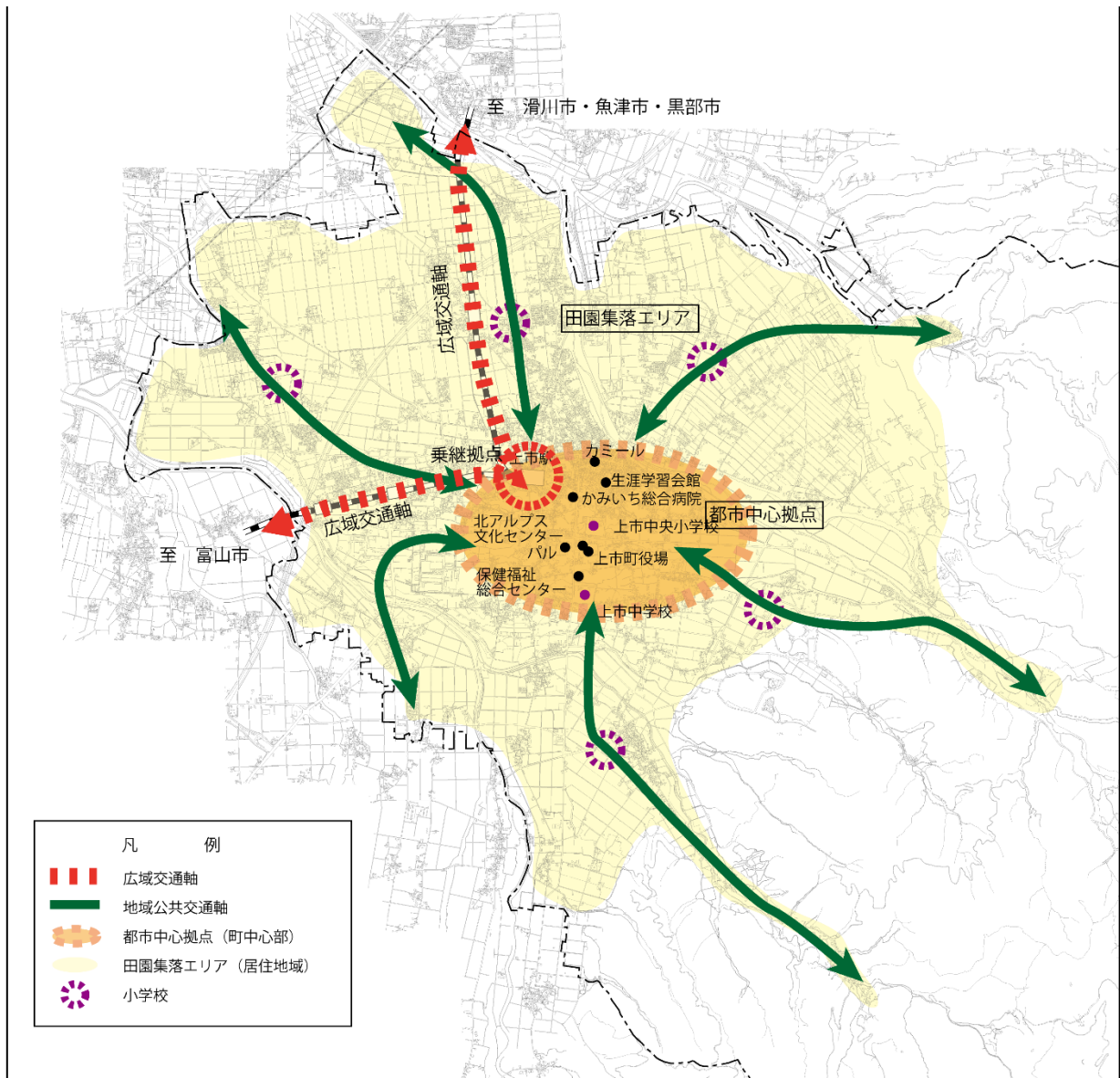



図 目指すべき都市構造のイメージ


5-4 計画の目標

目標指標 1 町営バス（コミュニティバス）利用者数

現状値		目標値
26,571 人/年 (集計期間：H30/1～H30/12)		28,000 人/年 (集計期間：R6/1～R6/12)


- 町営バスのうちスクールバス便を除いた利用者数の合計値
※町民 1 人当たり年約 1.3 回から年約 1.4 回利用に増加を目標とする。

目標指標 2 鉄道利用者数

現状値		目標値
1,373 人/日 (集計年：H30/4～H31/3)		1,400 人/日 (集計年：R6/4～R7/3)

- 町内 4 駅の通勤・通学・S F の 1 日あたり利用者数
(SF: Stored Fare System の略で ecomyca 等 IC カード利用者のことを示す)
※約 1%の増加を目指す。

目標指標 3 県・町イベントと公共交通利用促進の連携件数

現状値		目標値
3 件 (集計年：H31/4～R2/3)		5 件 (集計年：R6/4～R7/3)

- R1 年実施：親子でおでかけ事業、県・市町村統一ノーマイカー運動、雪のフェスティバル
※上記の 3 事業に加え、「上市えきなか古本市」「福祉フェスティバル」の 2 事業で連携を図ります。

5-5 目指すべき都市構造の実現に向けて実施する事業

(1) 実施方針

基本方針1 町中心部を起点とした、効率的な地域公共交通網の形成

実施方針 1-1 既存公共交通網の見直しによる運行効率向上

町営バスの運行ダイヤや運行形態を見直すことで、乗車率が低いバス便の改善やルート変更、鉄道と町営バス間の接続向上等を行うことで、運行効率の向上を目指す。

実施方針 1-2 既存公共交通網の補強による利便性向上・新規需要の獲得

現在の鉄道、町営バスの運行形態を基に、デマンド運行や自由乗降、施設の維持修繕及びその支援等を行うことで、既存利用者の利便性向上や新規利用者を獲得し、公共交通利用者増加を目指す。

基本方針2 地域公共交通を使い続けたいとなる交通環境の整備・改善

実施方針 2-1 情報発信による公共交通の認知度向上

バスの魅力を高める取り組みや、公共交通に関する情報やその重要性を積極的に発信することにより、公共交通の認知度を向上することを目指す。

実施方針 2-2 視覚化による公共交通の利便性向上

公共交通の運行ルートや運行ダイヤ等を、イラストや図で視覚化する取り組みを進め、住民が分かりやすい形にし、利便性向上を目指す。

実施方針 2-3 新たなバスチケット形態の導入による町営バスの利便性向上

定期券や1日乗車券等、これまでなかったバスチケットの形態を取り入れ、通勤通学や観光で利用する人に対して、町営バスの利便性向上を目指す。

実施方針 2-4 バスチケットの購入機会創出による町営バスの利便性向上

回数券や定期券等のバスチケットの購入窓口を増やすことで町営バスの利便性向上につなげる。

実施方針 2-5 公共交通利用環境の改善による利便性向上

商業施設等の待合場所を商業事業者等と連携し整えていくなど、公共交通利用環境の快適性や利便性向上を目指す。

基本方針3 まちづくりと連携した公共交通の利用機会創出

実施方針 3-1 高齢者運転免許自主返納支援事業と連携した公共交通の利用機会創出

高齢者ドライバーの運転免許返納と同時に、町より対象者へ支援をすることで、公共交通の利用機会創出に繋げることを目指す。

実施方針 3-2 イベントと連携した公共交通の利用機会創出

町内で実施されるイベントと連携することで公共交通を利用する機会をイベント参加者等に提供し、今後の公共交通利用のきっかけづくりとなることを目指す。

実施方針 3-3 観光と連携した来訪者等への公共交通の利用機会創出

上市町の観光地と公共交通を連携し、観光客の公共交通利用の需要を満たすことで、観光時の公共交通の利用機会創出に繋げることを目指す。

(2) 個別事業

基本方針	実施方針	番号	実施事業
町中心部を起点とした、効率的な地域公共交通網の形成	既存公共交通網の見直しによる運行効率向上	1	スクールバスとコミュニティバスの両需要を満たしたバス運行
		2	重複ルート・低乗車率便の見直し
		3	ダイヤ見直しによる地鉄と町営バス間の接続向上
		4	新規需要を見込んだ新規バス停の設置・ルートの変更
		5	適正規模車両による運行
	既存公共交通網の補強による利便性向上・新規需要の獲得	6	デマンド型交通の実証運行
		7	自由乗降の実施
		8	鉄道路線の維持活性化に向けた支援
		9	ニューモビリティ（グリーンスローモビリティ・ICT技術（自動運転等））の調査研究
地域公共交通を使い続けたいとなる交通環境の整備・改善	情報発信による公共交通の認知度向上	10	バス車両更新時のラッピング等デザインの実施
		11	C A T Vでの町営バスP R
		12	地域公共交通の重要性等の理解促進
	視覚化による公共交通の利便性向上	13	町H P内の公共交通情報提供ページの魅力向上
		14	「とやまロケーションシステム」（上市町営バス分）の運営
		15	パークアンドライド駐車場の利用促進（町H P内の魅力向上）
		16	わかりやすい時刻表の作成とマイバス時刻表の作成
	新たなバスチケット形態の導入による町営バスの利便性向上	17	定期券の発行
		18	1日乗車券や企画乗車券の発行
	バスチケットの購入機会創出による町営バスの利便性向上	19	回数券のバス内販売
		20	町営バスチケットの駅構内での販売
21		町営バスチケットの販売所増設	
公共交通利用環境の改善による利便性向上	22	商業施設等と連携した利用促進（停留所整備等）	
まちづくりと連携した公共交通の利用機会創出	高齢者運転免許自主返納支援事業と連携した公共交通の利用機会創出	23	免許返納者への町営バス無料券発行
		24	親子でおでかけ事業との連携
	イベントと連携した公共交通の利用機会創出	25	ノーマイカー運動との連携
		26	雪のフェスティバル×町営バス
		27	福祉フェスティバルとの連携
	観光と連携した来訪者等への公共交通の利用機会創出	28	バス停での観光情報等の発信
		29	バスダイヤとあわせた着地型ツアーやトレッキング等のモデルコースの設定・P R
		30	上市駅構内を活用した賑わいの創出と賑わいにあわせた公共交通利用促進策の実施

実施方針 1-1 既存公共交通網の見直しによる運行効率向上

1 スクールバスとコミュニティバスの両需要を満たしたバス運行

実施主体：上市町
事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎コミュニティバスとしての役割を果たしつつ、児童・生徒の登下校時間の需要に対応したバスの運行を継続する。

2 重複ルート・低乗車率便の見直し

実施主体：上市町
事業年度：令和3年～6年（随時実施）

◎町営バス全路線で、町営バス利用者数を毎月受託事業者から報告を受けるほか、OD調査を年1回程度実施し、曜日や時間等により乗車率が低い便の検討及び必要に応じた見直しを行う。
◎相ノ木線と弓庄線内の重複ルートを解消し、効率的な運行ルートの策定を行う。

※OD調査とは

移動の起点「O」(origin)、と移動の終点「D」(destination)を移動の目的などとともに調査を実施することで、「起終点調査」とも呼ばれる。

3 ダイヤ見直しによる地铁と町営バス間の接続向上

実施主体：上市町
事業年度：令和2年～6年（随時実施）

◎鉄道と町営バスの乗換えがスムーズにできるよう、鉄道の発車・到着時刻に合わせた、町営バスの運行ダイヤの見直し（ダイヤ改正に合わせて変更の必要性を確認）を行う。

4 新規需要を見込んだ新規バス停の設置・ルートの変更

実施主体：上市町
事業年度：令和2年～6年（随時実施）

◎上市高校付近や富山地方鉄道駅付近等、バス利用が見込まれる地域や、住民が集う公民館等に新たなバス停を設置する。
◎住民からの要望のほか利用状況等の検討により、必要に応じてバスルートの変更等を実施する。

上市高校口を新設した時刻表

② 南加積線						
平日	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便
12/1～3/31の土	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便
4/1～11/30の土	運休	運休	運休	運休	運休	運休
日、祝日	運休	運休	運休	運休	運休	運休
バス停留所名	発車予定時刻					
保健福祉総合センター	-	-	9:55	13:00	15:50	17:35
パル	-	-	9:56	13:01	15:51	17:36
上市町役場	-	-	9:57	13:02	15:52	17:37
かみいち総合病院	-	-	9:58	13:03	15:53	17:38
上市駅前	7:15	8:05	10:00	13:05	15:55	17:40
カミール	↓	↓	10:02	13:07	15:57	17:42
★上市高校口	7:18	8:08	10:03	13:08	15:58	17:43
旭町	7:19	8:09	10:04	13:09	15:59	17:44
三杉町	7:20	8:10	10:05	13:10	16:00	17:45
田島野	7:22	8:12	10:07	13:12	16:02	17:47
南加積会館	7:23	8:13	10:08	13:13	16:03	17:48
広野	7:24	8:14	10:09	13:14	16:04	17:49
★広野中北	-	-	10:11	13:16	16:06	-
黒川	7:29	8:19	10:14	13:19	16:09	17:54
つるぎの味蔵	7:32	8:22	10:17	13:22	16:12	17:57
広野新	7:33	8:23	10:18	13:23	16:13	17:58
郷柿沢	7:34	8:24	10:19	13:24	16:14	17:59
野開発	7:35	8:25	10:20	13:25	16:15	18:00
南加積小学校	7:36	8:26	10:21	13:26	16:16	18:01
田島野	7:37	8:27	10:22	13:27	16:17	18:02
三杉町	7:39	8:29	10:24	13:29	16:19	18:04
旭町	7:40	8:30	10:25	13:30	16:20	18:05
★上市高校口	7:41	8:31	10:26	13:31	16:21	18:06
カミール	↓	↓	10:27	13:32	16:22	18:07
上市駅前	7:44	8:34	10:29	13:34	16:24	18:09
かみいち総合病院	7:46	8:36	10:31	13:36	16:26	18:11
上市町役場	↓	↓	8:38	10:33	13:38	16:28
パル	↓	↓	8:39	10:34	13:39	16:29
保健福祉総合センター	7:48	8:40	10:35	13:40	16:30	18:15

●第2便～5便は、色のバス停留間で自由乗降ができます。★新設バス停

5 適正規模車両による運行

実施主体：上市町、富山地方鉄道
 事業年度：令和2年～6年（随時検討）

◎利用者動向に応じて、バス車両の規模適正化を行い、無駄のない効率的なバス運行を行う。

実施方針 1-2 既存公共交通網の補強による利便性向上・新規需要の獲得

6 デマンド型交通の実証運行

実施主体：上市町
 事業年度：令和2年～6年（随時実施）

- ◎区間によっては乗車率の低く路線が長大な白萩線で、定時定路線の運行から予約乗り合い型（デマンド型）の運行形態へ転換した実証運行を行い、より効率的で利便性が向上する運行を目指す。
- ◎公共交通空白地であり需要が取り込めそうな地域と中心部を結ぶ形で、デマンド型の町営バスの実証運行を行い、新規需要の獲得を図る。



デマンド型交通の実証実験路線図・時刻表

7 自由乗降の実施

実施主体：上市町

事業年度：令和2年～6年（随時実施）

◎乗降において安全が確保できる箇所、町営バスの自由乗降を実施する。

③ 宮川線					
平日	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便
12/1～3/31の土	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便
4/1～11/30の土	運休	第2便	第3便	第4便	第5便
日、祝日	運休	運休	運休	運休	運休
バス停留所名	発車予定時刻				
保健福祉総合センター	-	10:30	12:30	14:45	17:30
パ	-	10:31	12:31	14:46	17:31
上市町役場	-	10:32	12:32	14:47	17:32
かみいち総合病院	-	10:33	12:33	14:48	17:33
上市駅前	7:00	10:35	12:35	14:50	17:35
若杉新	7:03	10:38	12:38	14:53	17:38
江又団地	7:05	10:40	12:40	14:55	17:40
江上	7:06	10:41	12:41	14:56	17:41
中江上	7:08	10:43	12:43	14:58	17:43
東江上	7:10	10:45	12:45	15:00	17:45
石仏	7:12	10:47	12:47	15:02	17:47
竹鼻	7:15	10:50	12:50	15:05	17:50
大永田	7:20	10:55	12:55	15:10	17:55
森尻	7:21	10:56	12:56	15:11	17:56
森尻団地	7:23	10:58	12:58	15:13	17:58
剋町	7:23	10:58	12:58	15:13	17:58
荒田	7:24	10:59	12:59	15:14	17:59
三日市	7:25	11:00	13:00	15:15	18:00
カミール	↓	11:02	13:02	15:17	18:02
上市駅前	7:27	11:05	13:05	15:20	18:05
かみいち総合病院	7:29	11:07	13:07	15:22	18:07
上市町役場	↓	11:08	13:08	15:23	18:08
パ	↓	11:09	13:09	15:24	18:09
保健福祉総合センター	7:31	11:10	13:10	15:25	18:10

●第2便～4便は、10:58の色のバス停留所で自由乗降ができます。
ただし、上市川「交歓橋」付近の道路で、自由乗降ができない区間があります。

自由乗降可能な区間を示した時刻表

8 鉄道路線の維持活性化に向けた支援

実施主体：上市町

事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎富山地方鉄道の町内路線を対象に、鉄道施設の修繕等の利用環境の改善の支援の検討を行う。

9 ニューモビリティ（グリーンスローモビリティ・ICT技術（自動運転等））の調査研究

実施主体：上市町

事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎公共交通サービスにおける技術革新の潮流を踏まえ、町内にて導入が有効な新規技術・サービス（グリーンスローモビリティやICT技術を活用したサービスなどニューモビリティ事業等）について調査や研究を行う。

実施方針 2-1 情報発信による公共交通の認知度向上

10 バス車両更新時のラッピング等デザインの実施

実施主体：上市町、民間事業等

事業年度：令和2年～6年（随時実施）

- ◎町営バスの更新等に合わせ、ラッピングによりバス車両のデザイン化を進め、バスに愛着を持ってもらうことで利用促進に繋げる。
- ◎バスのラッピングについては、住民等からの募集のほか、町出身の著名人のデザインの活用なども検討し、町営バスに関心を抱いてもらうことで利用促進に繋げる。



町営バス車両のラッピング

11 CATVでの町営バスPR

実施主体：上市町

事業年度：令和2年～6年（継続事業）

- ◎CATVにて、町営バスの運行内容や乗り方についての広報、魅力や利用の事例紹介等を放送し、住民に愛着や利用イメージを持ってもらうことで利用促進に繋げる。

12 地域公共交通の重要性等の理解促進

実施主体：上市町

事業年度：令和3年～6年（継続事業）

- ◎OD調査や乗り込み状況調査、住民との意見交換会の実施などにより、バス利用者等の意見を丁寧に聞き取り、これらを量的・質的に類型化するなど住民にわかりやすい形で公共交通があることの重要性やその価値を示し、地域公共交通の理解の促進に努める。

実施方針 2-2 視覚化による公共交通の利便性向上

13 町HPの公共交通情報提供ページの魅力向上

実施主体：上市町

事業年度：令和2年～6年（継続事業）

- ◎町内の各公共交通機関の料金体制や乗降車方法等に関する情報をとりまとめ、インターネット上で公開することにより、来訪者を含めた利用者へ最適な交通手段の選択に役立つような情報提供を行う。

14 「とやまロケーションシステム」(上市町営バス分)の運営

実施主体：富山県、上市町

事業年度：令和2年～6年（継続事業）

- ◎富山県が主体で進める、県内全域の民営・公営バスを網羅した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」にて、町営バス分の運営・管理を行い、同サービス内での町営バスの情報

発信を行い、利便性向上に繋げる。

15 パークアンドライド駐車場の利用促進（町HP内の魅力向上）

実施主体：上市町
事業年度：令和2年～6年（継続事業）

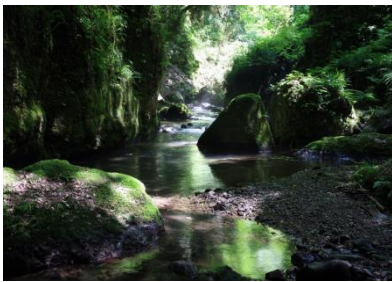
◎町内HP内で、パークアンドライド駐車場を紹介し、公共交通の利用促進を行う。

16 わかりやすい時刻表の作成とマイバス時刻表の作成

実施主体：上市町
事業年度：令和3年～6年（継続事業）

◎町民アンケート結果からの課題にある「バス路線の停留所や時刻が分からない」「わかりやすい時刻表が必要」へ対応し、利用者目線でわかりやすい時刻表の作成を行い、全戸配布などにより広く周知を図るほか、利用者がよく利用する停留所間だけの乗換料金や時刻表（仮称）「マイバス タイム」も配布し、利用者自らがバス運行時刻の理解促進につながる仕組みを作る。

（仮）マイバス タイム
（イメージ）



上市 一郎さま マイバス タイム(行き)			
経路	つるぎの味蔵(発)～大岩		利用可能日 月～土
路線名	南加積線	停留所名	つるぎの味蔵
	8:22		10:17
	↓		↓
	上市駅		
	8:34		10:29
	柿沢・大岩線へ乗り換え		
路線名	柿沢・大岩線	停留所名	上市駅
	8:40		10:50
	↓		↓
	大岩		
	9:02		11:07

上市 一郎さま マイバス タイム(帰リ)			
経路	大岩(発)～つるぎの味蔵		利用可能日 月～土
路線名	柿沢・大岩線	停留所名	大岩
	12:28		14:55
	↓		↓
	上市駅		
	12:45		15:12
	南加積線へ乗り換え		
路線名	南加積線	停留所名	上市駅
	13:05		15:55
	↓		↓
	つるぎの味蔵		
	13:22		16:12

実施方針 2-3 新たなバスチケット形態の導入による町営バスの利便性向上

17 定期券の発行

実施主体：上市町
事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎通勤通学者等、町営バスを日常的に利用する人をターゲットに、町営バスの定期券販売を行う。

町営バス定期券



18 1日乗車券や企画乗車券の発行

実施主体：上市町
事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎来訪者等、1日で町営バスを何度も利用する人をターゲットに、町営バスの1日乗車券の販売を行う。
◎町営バスの利用促進に向けて、沿線施設の利用者の町営バス利用を喚起することを狙った、例えば、温浴施設(上



市町保健福祉総合センター併設「アルプスの湯」との連携した企画乗車券の発行を検討します。

町営バス1日券

実施方針 2-4 バスチケットの購入機会創出による町営バスの利便性向上

19 回数券のバス内販売

実施主体：上市町、富山地方鉄道
事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎これまで上市町役場でしか購入できなかった町営バスの回数券を、バス車内でも購入できるよう車内販売を行う。

20 町営バスチケットの駅構内での販売

実施主体：上市町、富山地方鉄道
事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎鉄道と町営バスを一体で利用してもらえるよう、上市駅構内にて町営バスのバスチケットの販売を行う。

21 町営バスチケットの販売所増設

実施主体：上市町、民間事業者等
事業年度：令和2年～6年（随時実施）

◎バスチケットを町の公共施設や民間施設等で販売できるよう、働きかけを行う。

実施方針 2-5 公共交通利用環境の改善による利便性向上

22 商業施設等と連携した利用促進（停留所整備等）

実施主体：上市町、民間事業者等
事業年度：令和2年～6年（随時実施）

◎商業施設等と連携し、当該施設を活用した待合施設、停留所の整備等の検討を行う。

実施方針 3-1 高齢者運転免許自主返納支援事業と連携した公共交通の利用機会創出

23 免許返納者への町営バス無料券発行

実施主体：上市町
事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎運転免許証を自主返納し運転免許経歴書の交付を受けた高齢者に対して、これまで3年間無料で町営バスの乗車ができる定期券を申請に応じて交付を行い、高齢者の事故減少及び公共交通利用促進を図ってきたが、これを5年間に延長し、公共交通の更なる利用機会創出を行う。

実施方針 3-2 イベントと連携した公共交通の利用機会創出

24 親子でおでかけ事業との連携

実施主体：上市町
事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎近隣市町村や公共交通機関と連携実施している、夏休みに町内小学生が無料で公共交通機関に乗車できる切符を配布する「親子でおでかけ事業」を今後とも継続し、夏休み期間等において家族で公共交通を利用する機会の創出を行う。

25 県・市町村統一ノーマイカー運動との連携

実施主体：富山県、上市町、事業者、住民等
事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎県内すべての公共交通事業者で一斉に実施する「県・市町村ノーマイカー運動」への参加を広報やHP等を通じて、町内事業者や学校へ促し、通勤通学時の公共交通の利用機会創出を行う。

26 雪のフェスティバルとの連携

実施主体：上市町
事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎毎冬、町が主催で行われる「雪フェス」にて、町営バスの無料措置とバス車内及びフェスティバル会場内にてスタンプラリー等を実施し、町営バスを利用してもらうことで、その後の利用に繋げる。



雪フェスのスタンプラリー

27 福祉フェスティバルとの連携

実施主体：上市町
事業年度：令和2年～6年（継続事業）

◎町営バスの各路線の発着地点である上市町保健福祉総合センターにて開催する「福祉フェスティバル」に合わせて、町営バスのPRを実施し、利用促進に繋げる。

実施方針 3-3 観光と連携した来訪者等への公共交通の利用機会創出

28 バス停での観光情報等の発信

実施主体：上市町

事業年度：令和2年～6年（随時実施）

◎バスの停留所看板の裏面を活用し、観光地や観光名所付近を紹介するなどの情報発信を行い、観光客等来訪者のバス利用機会創出を行う。

29 バスダイヤとあわせた着地型ツアーやトレッキング等のモデルコースの設定・PR

実施主体：上市町、観光協会、事業者等

事業年度：令和2年～6年（随時実施）

◎町営バスの到着時刻に合わせた着地型観光ツアーの実施や、大岩バス停付近のトレッキング等のモデルコースの設定を観光協会、事業者等と連携して行うことで、観光客等来訪者のバス利用機会の創出を行う。

◎上市町観光協会と連携協力をを行い、森林セラピー基地である「大岩」地域のツアーを企画し、集合場所を上市駅とし、バスで大岩へ移動することもツアーの一環に盛り込み、来訪者利用促進につなげることを検討する。

30 上市駅構内を活用した賑わいの創出と賑わいにあわせた公共交通利用促進策の実施

実施主体：上市町、観光協会

事業年度：令和2年～6年（継続実施）

◎地鉄上市駅の構内で、賑わいを創出するイベントを実施し、併せて、電車・バス利用を促す公共交通利用促進策を実施する。



上市駅構内を活用したイベント例（古本市の開催）

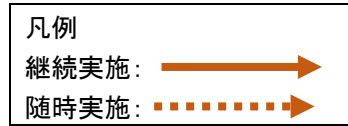
(3) 事業スケジュール

これまで整理した各事業について、計画期間内におけるスケジュールを整理する。



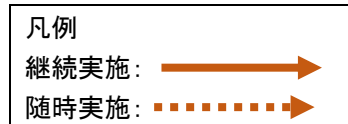
※随時実施: 必要性や実現性に応じて事業実施

実施方針	番号	実施事業	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
1-1 既存公共交通網の見直しによる運行効率向上	1	スクールバスとコミュニティバスの両需要を満たしたバス運行					
	2	重複ルート・低乗車率便の見直し					
	3	ダイヤ見直しによる地鉄と町営バス間の接続向上					
	4	新規需要を見込んだ新規バス停の設置・ルートの変更					
	5	適正規模車両による運行					
1-2 既存公共交通網の補強による利便性向上・新規需要の獲得	6	デマンド型交通の実証運行					
	7	自由乗降の実施					
	8	鉄道路線の維持活性化に向けた支援					
	9	ニューモビリティ（グリーンスペースモビリティ・ICT技術（自動運転など））の調査研究					










※随時実施: 必要性や実現性に応じて事業実施

実施方針	番号	実施事業	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
2-1 情報発信による公共交通の認知度向上	10	バス車両更新時のラッピング等デザインの実施					
	11	CATVでの町営バスPR					
	12	地域公共交通の重要性等の理解促進					
2-2 視覚化による公共交通の利便性向上	13	町HP内の公共交通情報提供ページの魅力向上					
	14	「とやまロケーションシステム」(上市町営バス分)の運営					
	15	パークアンドライド駐車場の利用促進(町HP内の魅力向上)					
	16	わかりやすい時刻表の作成とマイバス時刻表の作成					
2-3 新たなバスチケット形態の導入による町営バスの利便性向上	17	定期券の発行					
	18	1日乗車券や企画乗車券の発行					
2-4 バスチケットの購入機会創出による町営バスの利便性向上	19	回数券のバス内販売					
	20	町営バスチケットの駅構内での販売					
	21	町営バスチケットの販売所増設					
2-5 公共交通利用環境の改善による利便性向上	22	商業施設等と連携した利用促進(停留所整備等)					



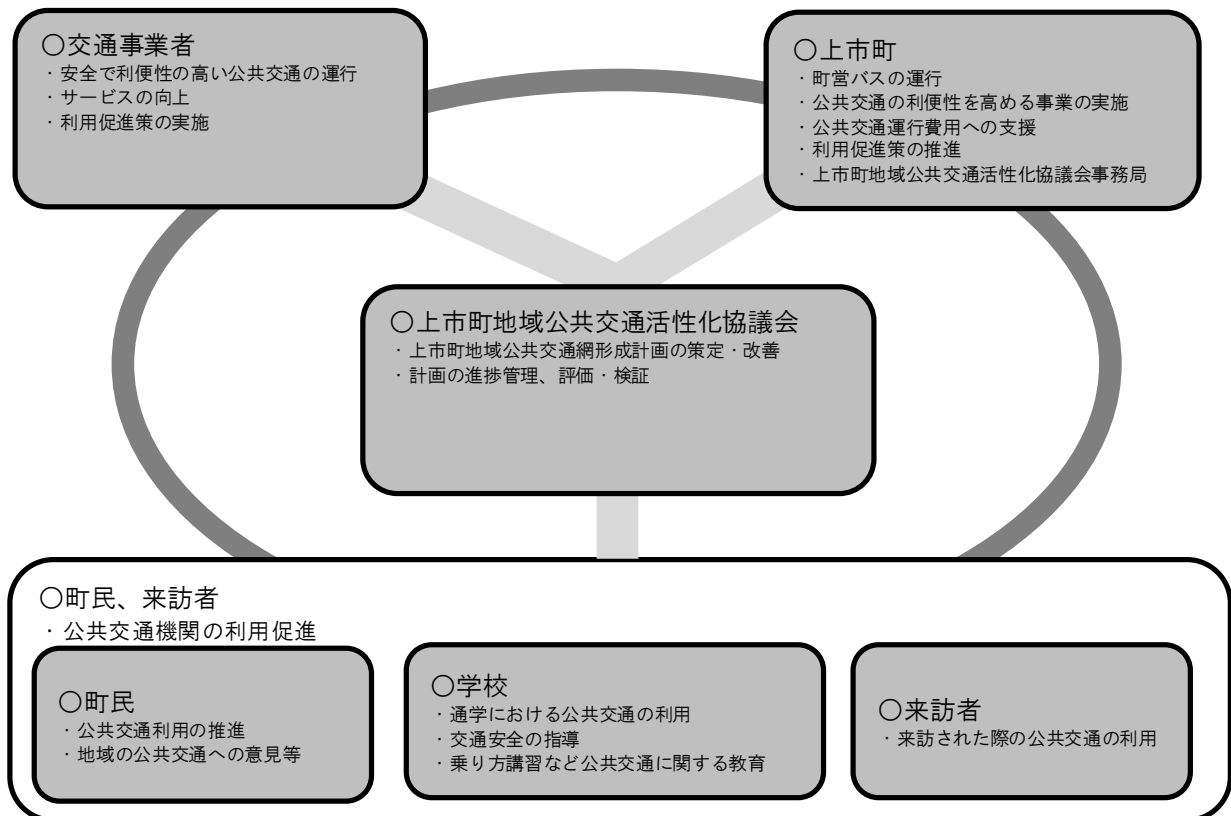
※随時実施: 必要性や実現性に応じて事業実施

実施方針	番号	実施事業	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度
3-1 高齢者運転免許自主返納支援事業と連携した公共交通の利用機会創出	23	免許返納者への町営バス無料券発行					
	24	親子でおでかけ事業との連携					
3-2 イベントと連携した公共交通の利用機会創出	25	県・市町村統一ノーマイカー運動との連携					
	26	雪のフェスティバルとの連携					
	27	福祉フェスティバルとの連携					
3-3 観光と連携した来訪者等への公共交通の利用機会創出	28	バス停での観光情報等の発信					
	29	バスダイヤとあわせた着地型ツアーやトレッキング等のモデルコースの設定・PR					
	30	上市駅構内を活用した賑わいの創出と賑わいにあわせた公共交通利用促進策の実施					

5-6 計画の達成状況の進捗管理、評価・検証

地域公共交通網を持続的に発展させていくために、各主体が役割を認識しそれぞれの立場に応じた取り組みを実践し、それらを Plan（計画）、Do（実行）、Check（進捗管理、評価・検証）、Action（改善）のPDCAサイクルを繰り返すことで、改善を図っていきます。このPDCAサイクルは、1年ごとのPDCAサイクルと計画期間全体のPDCAサイクルによる2段階のサイクルを組み合わせることで断続的な施策改善と全体計画の進捗管理、評価・検証を行う。

(1) 地域公共交通網の持続発展のための各主体の役割



○ 上市町地域公共交通活性化協議会の役割

上市町地域公共交通活性化協議会は、地域全体の公共交通網の観点から、地域公共交通網形成計画の改善、計画全体の進捗管理、評価・検証、利用促進策の検討と上市町や交通事業者など公共交通機関に対して必要に応じた提言を行う。

○ 交通事業者の役割

地域公共交通を担う者として、安全で利便性の高い公共交通の運行とサービスの向上を目指すとともに、上市町などの行政と連携した利用促進策の実施に取り組む。

○ 町民、来訪者の役割

地域公共交通の理解を進め、持続可能な地域公共交通のための活動（公共交通利用の推進）を実践するとともに、地域の実情に配慮した公共交通の実現に関して提言を行う。

○ 上市町の役割

上市町は、地域公共交通網の確保・維持に係る必要な費用負担を行うとともに、上市町地域公共交通活性化協議会事務局としての機能を担う。公共交通の利便性を高める取り組みを実施するほか、町民と交通事業者、活性化協議会の意思疎通と速やかな合意形成を行うための調整役も担う。

(2) 進捗管理、評価・検証の手法とスケジュール

本章4節において、地域公共交通網を確保・維持していく仕組みとして達成状況を評価するための目標値を設定し、また本章第5節では、その目標を達成するための具体的な実施事業を設定した。目標の達成のため、以下の方法で詳細な評価・検証を行う。

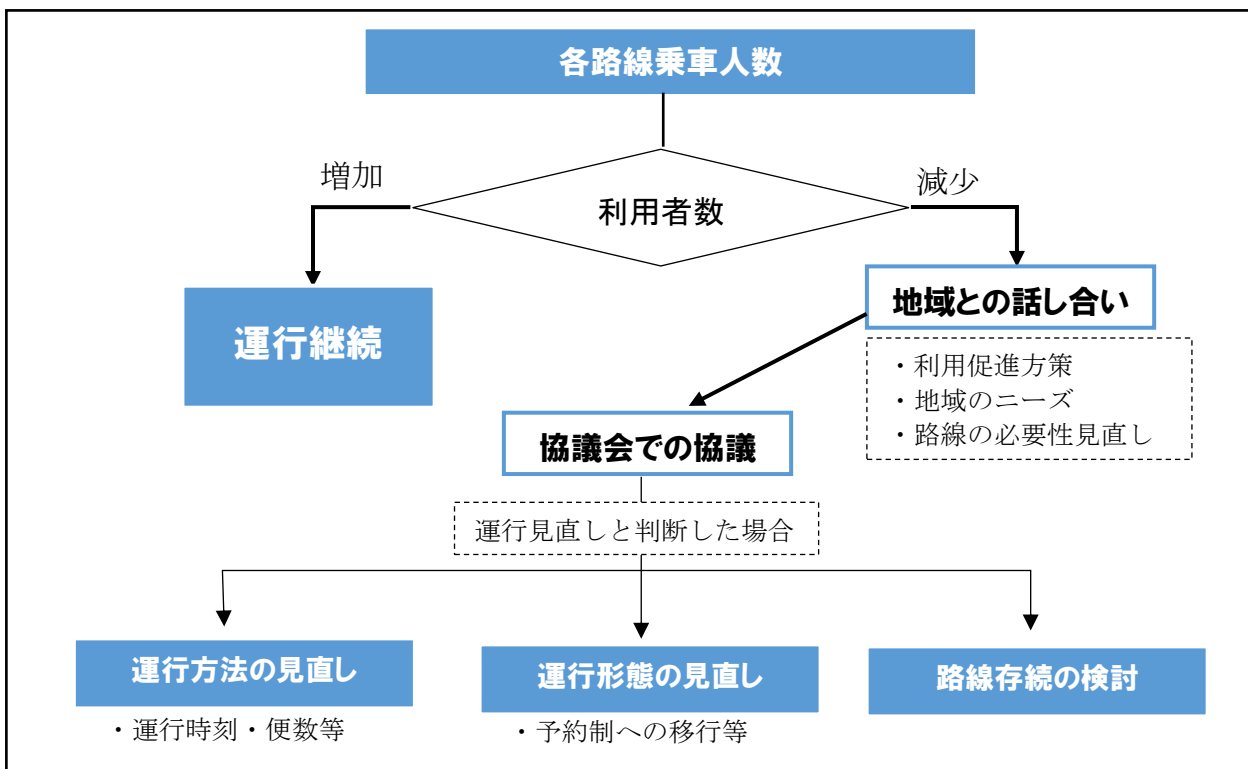
町営バス利用状況においては、以下に示す通り、短期間（1年P D C A）の評価・検証を行い、達成に向けたルート、ダイヤ、バス停位置といった運行形態の改善を行う。また、これに加えて継続的な情報発信や利便性向上施策の実施、まちづくり関連事業との連携についても、事業実施終了年度ごとにその評価・検証を行い、必要に応じて改善を図っていく。

但し、地域公共交通はハード面（運行時刻の見直しや停留所整備等）の整備を行っても、町民等の移手段として広く認知されるまでは一定期間が必要であり、目標達成にむけ交通事業者、町民、行政が最大限努力するように働きかける必要があり、そのうえで、計画最終年度である令和6年度に総合的な評価を行うこととする。

○町営バスの利用状況データの収集と精査（1年P D C A）

町営バスの利用状況データを収集（常時乗降状況を記録、OD調査を実施）し、1年間の利用実績により、見直しが必要と考える路線については、協議会や地元との協議を行い、合意を経たうえで、見直しを実施する。各年10月までの利用状況についてのデータを集計・検証を行い、見直しの有無について検証を行い、地元協議や協議会協議を踏まえて、4月に運行見直しを実施するサイクルで検証を行う。

また、利用状況にあわせて、収支状況に関するデータも収集し、定量的な視点から、町営バスの経営に関する精査・検証も実施する。



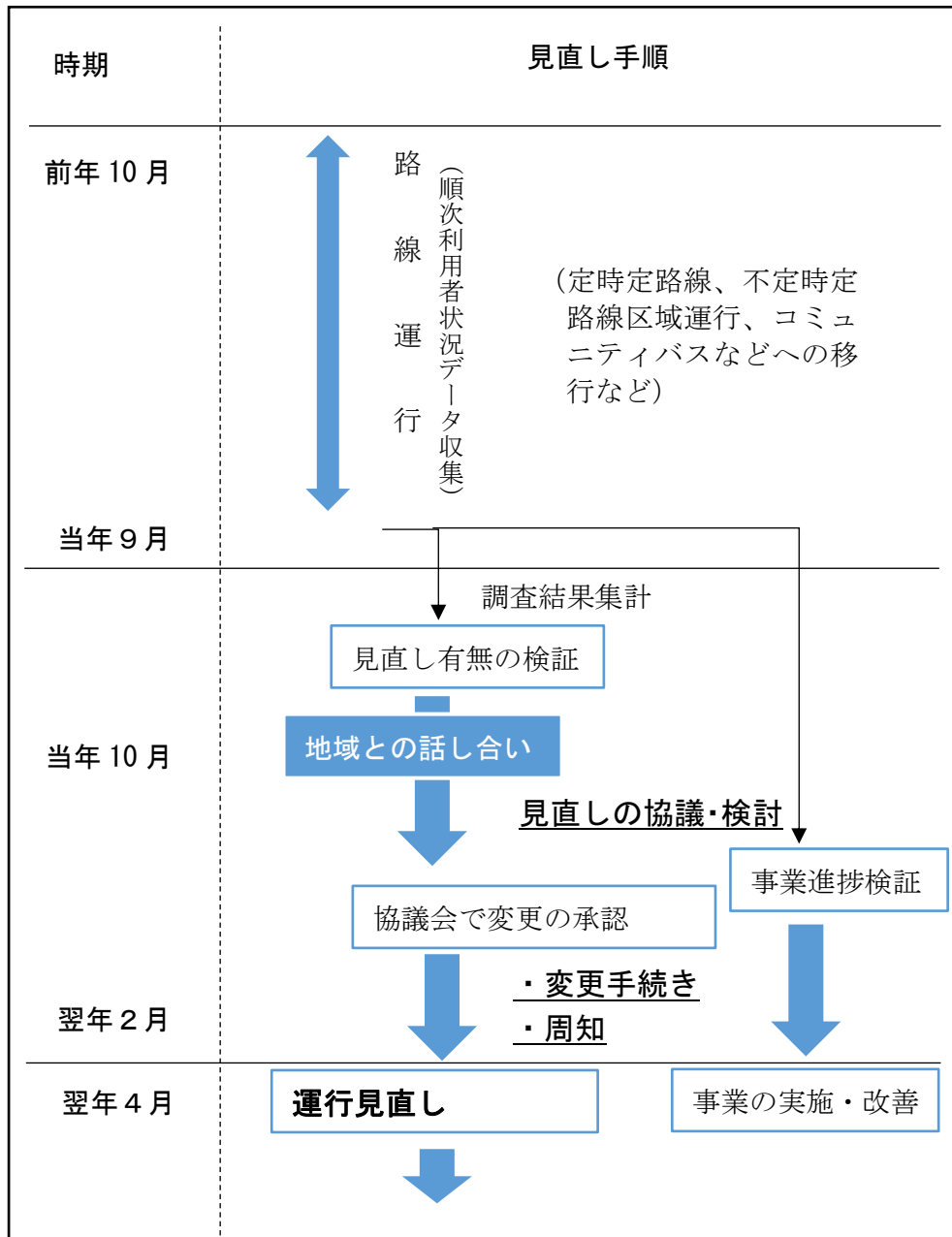
検証方法イメージ

○1年間の評価・検証の具体的スケジュール

町営バス路線の評価・検証は以下のスケジュールで実施し、運行見直しは原則として毎年4月に行う。これは、スクールバス混乗型で運行している町の特殊事情によるため。

前年10月から当年9月までの路線運行に関する利用者状況データを収集し、その後、地元との話し合い、協議会での協議を経て、4月に見直しを実施する。

また、利便性向上に向けた取り組みや公共交通の利用機会創出に関する事業においても同様のサイクルで検証を行うものとする。



見直しサイクルの目安

○中期的な評価・検証の方法

事業期間中の2年目(R3年)、4年目(R5年)に町民へのアンケート実施し、町民の行動意識の転換等の確認を行い、その結果を受けて必要な利用促進策や施設整備を改めて検証し、協議会での協議を経て、事業実施、もしくは最終評価を行う。

なお、最終評価においては、計画全体の事業結果の検証とともに、次期計画策定に向けた協議も行う。

○評価・検証のために収集するデータと収集方法
 評価・検証のために必要な各種データを定期的に収集する。

実施主体	収集するデータ	収集方法	時期
富山地方鉄道	駅別利用者数	富山地方鉄道規定による	
上市町	停留所・便・路線別利用者数	運行受託事業者からの報告	月1回
	券売所別バス回数券売上数	バスチケット販売受託者からの報告	月1回
	路線別収支		年1回 (年度末集計)
	高齢者免許返納支援者数		半期1回 (9月・3月)
	スクールバス利用児童数		半期1回 (9月・3月)
	パークアンドライド利用状況		年1回 (年度末集計)
富山県・上市町	県・市町村統一ノーマイカー運動 参加事業所及び参加者数	聞き取り等	年1回 (年度末集計)
富山地方鉄道・上市町	親子でおでかけ事業参加者数	事業報告書	年1回 (年度末集計)
上市町 観光協会	駅を活用した公共交通利用促進策 の事業内容及びその実績	聞き取り等	年1回 (年度末集計)