富山市
地域公共交通網
形成計画

平成 28 年 9 月　策定

平成 30 年 5 月　追加・修正

令和　元年 6 月　追加・修正

令和　3 年＊月　追加・修正

目　　次

序章　計画策定の背景と目的 1

1.　はじめに 1

2.　背景と目的 2

2.1.　背景 2
2.2.　地域公共交通網形成計画策定の目的 5

第１章　富山市の現状と課題 6

1.　富山市の概況 6

1.1.　位置・地勢・沿革 6
1.2.　都市を取り巻く現状 7
1.3.　交通を取り巻く現状 12

2.　富山市の公共交通の概況 15

2.1.　鉄軌道 15
2.2.　路線バス 30
2.3.　パーク＆ライド 40
2.4.　コミュニティバス・乗合タクシー 43
2.5.　市町村福祉輸送および福祉有償運送 49
2.6.　自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲 50
2.7.　利用促進など 51

3.　富山市の公共交通に関する市民意識調査 60

3.1.　調査概要 60
3.2.　回答者の属性 61
3.3.　市民の移動実態 64
3.4.　公共交通に対する満足度 68
3.5.　交通施策に対する意識 72
3.6.　富山市の公共交通に関する市民意識調査まとめ 75

4.　富山市の都市機能の現況 76

4.1.　都心および居住推進地区における集積状況 76

5.　公共交通を取り巻く課題 78

5.1.　コンパクトなまちづくり推進の必要性 78
5.2.　市民意識からみた施策の方向性 78
5.3.　公共交通を取り巻く課題 79
5.4.　公共交通に期待される役割 81

第２章　富山市地域公共交通網形成計画 82
1.　地域公共交通網形成計画の事業の位置づけ 82
1.1.　地域公共交通網形成計画の位置づけ 82
1.2.　区域 85
1.3.　計画年次 86
2.　上位・関連計画の概要と計画展開後の状況 87
2.1.　上位計画 87
2.2.　関連する都市計画 102
2.3.　その他の関連計画 107
2.4.　コンパクトシティ施策展開後の状況 118
3.　地域公共交通網形成計画の基本方針 124
3.1.　将来像 124
3.2.　地域公共交通網形成計画の基本方針 125
3.3.　地域公共交通網形成計画の基本施策 127
4.　地域公共交通網形成計画 129
4.1.　目標 129
5.　施策方針と施策一覧 144
5.1.　公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現 144
5.2.　地域特性に応じた多様な生活交通の確保 157
5.3.　公共交通利用促進 160
5.4.　施策一覧 175
6.　地域公共交通網形成計画の達成状況の評価 188
6.1.　数値目標に対する調査 188
6.2.　都市計画の分析 189
6.3.　持続可能な公共交通網の形成に向けた取組 191
6.4.　事業の実施体制 192

計画名	本計画における表記
富山市総合計画	総合計画
富山市都市マスタープラン	都市マスタープラン
富山市総合的都市交通体系マスタープラン	都市交通体系マスタープラン
富山市公共交通活性化計画	公共交通活性化計画
富山市地域公共交通総合連携計画	地域公共交通総合連携計画
富山市総合交通戦略	総合交通戦略
富山市地域公共交通網形成計画	地域公共交通網形成計画
富山市立地適正化計画	立地適正化計画
富山市中心市街地活性化基本計画	中心市街地活性化基本計画
富山市環境未来都市計画	環境未来都市計画
富山市 SDGs 未来都市計画	SDGs 未来都市計画
富山市観光実践プラン	観光実践プラン
富山市観光戦略プラン	観光戦略プラン
富山市健康プラン２１	健康プラン２１

序章　計画策定の背景と目的

1. はじめに

富山市では、今後の人口減少と超高齢化に備え「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化などの都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を推進することとしており、このコンパクトなまちづくりを実現するために必要な公共交通活性化策を明らかにする「公共交通活性化計画」を平成 18 年度に策定しました。

公共交通活性化計画は、平成 16 年度に策定した「都市交通体系マスタープラン」の「誰もが多様なライフスタイルを享受できる交通体系を実現する」という基本理念を引継ぎ、中長期的な公共交通活性化構想や、おおむね 10 年の内に戦略的に取り組むべき公共交通活性化プロジェクトなどについて、広く市民の意見を聴くとともに、交通事業者や関係機関などで組織する検討委員会により検討したものであります。

さらに、平成 19 年 11 月に「富山市都市交通協議会」を設置し、公共交通活性化計画のプロジェクトのうち、地域関係者の合意が得られたものから「地域公共交通総合連携計画」に位置づけ、市内電車環状線化事業やＩＣカード導入推進事業などに取り組んできました。

平成 25 年度の交通政策基本法の制定および地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）の改正を受け、市町村が作成することができる地域公共交通総合連携計画については、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化および再生を図るための「地域公共交通網形成計画」に改正されました。

さらに、都市再生特別措置法の改正に伴い、都市全体を見渡しながら、住宅、医療、福祉、商業、居住に関連する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じる「コンパクトプラスネットワーク」の考え方が示され、「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」とが一体となってまちづくりを推進していくことが必要とされています。

また、「国土のグランドデザイン 2050」において、国土強靭化や地方創生の必要性が示されており、持続可能な国土の形成が、我が国全体の課題となっています。

本市においても、人口減少社会において地域の活力を維持、強化するため、これまで推進してきたコンパクトなまちづくりに加え、交通政策基本法の基本理念や「コンパクトプラスネットワーク」の考え方にのっとり、持続可能な地域公共交通網を形成するための「地域公共交通網形成計画」を策定することといたしました。

2. 背景と目的

2.1. 背景

2.1.1. 富山市のまちづくりの基本方針

「総合計画」、「都市マスタープラン」、「公共交通活性化計画」などを上位計画として、以下に示すまちづくりの方針の実現に向けた、持続可能な地域公共交通網の形成を図るものとします。

＜富山市を取り巻く課題＞

①人口減少と超高齢化	**⑤CO_2排出量の増加**
②過度な自動車依存による公共交通の衰退	**⑥市町村合併による類似公共施設**
③中心市街地の魅力喪失	**⑦社会資本の適切な維持管理**
④割高な都市管理の行政コスト	**⑧平均寿命と健康寿命の乖離**

＜富山市のまちづくりの基本方針＝「コンパクトなまちづくり」＞

鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化などの都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを目指します。

富山市が目指すお団子と串の都市構造

串：一定水準以上のサービスレベルの公共交通
お団子：串で結ばれた徒歩圏

＜実現するための3本柱＞
1. 公共交通の活性化
2. 公共交通沿線地区への居住促進
3. 中心市街地の活性化

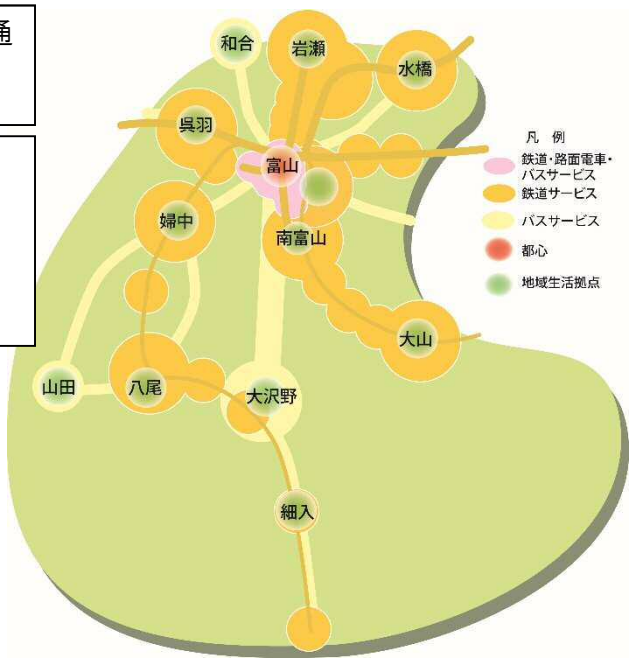


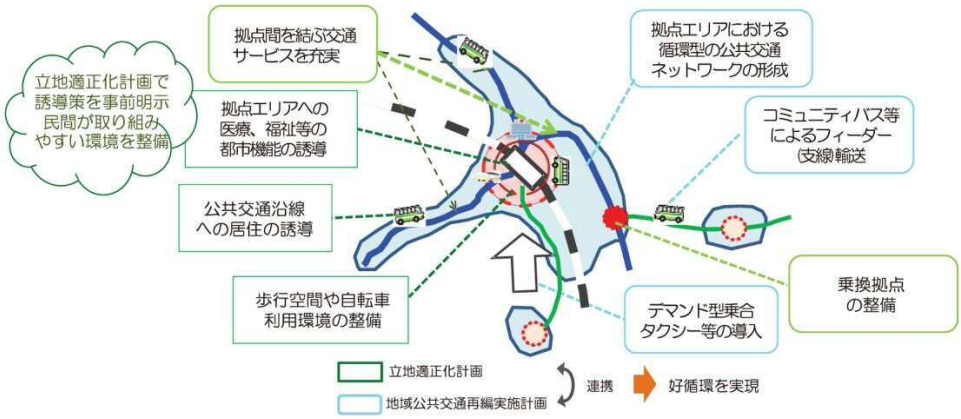
図 2-1 富山市が目指す都市構造の概念図

2.1.2. 持続可能な都市の実現に向けた取組

交通政策基本法の成立（平成 25 年 12 月施行）、都市再生特別措置法の改正（平成 26 年 8 月施行）、地域公共交通の活性化および再生に関する法律の改正（平成 26 年 11 月施行）を受け、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築すること（「コンパクトプラスネットワーク」）が重要視されています。

本計画は、都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業などの都市機能の立地を図るための「立地適正化計画」と一体となって運用していくものとなります。

【まちづくりと一体となった公共交通の再編】



出典：「都市再生特別措置法」に基づく「立地適正化計画概要パンフレット」（国土交通省）

図 2-2　コンパクトプラスネットワーク　の概念図

本市においては、人口減少社会において地域の活力を維持、強化するため、これまでのコンパクトなまちづくりに加え、生活の質と環境が調和した「満足度の高い暮らし」の創生により、持続型社会を実現していくことを目指しています。公共交通ネットワークの形成においても、これらの取り組みと一体となって展開していくことが必要となります。

出典：富山市資料

図 2-3　富山市の目指す都市経営の考え方

2.1.3. 富山市公共交通活性化に向けた経緯

現在の本市における公共交通活性化の取組は、公共交通活性化計画に基づいています。公共交通活性化計画の計画年次は、平成 19 年度から令和 8 年度までの 20 年間、そのうち第 1 段階を平成 19 年度～平成 28 年度、第 2 段階を平成 29 年度～令和 8 年度としています。

平成 26 年度は、北陸新幹線開業および LRT 南北接続事業（第 1 期）の完了時期に当たり、公共交通活性化計画の第 1 段階の終盤に差し掛かっています。

そこで、公共交通活性化計画に位置づけられた事業の進捗状況をレビューし、各事業の今後の方向性について整理し、地域公共交通網形成計画に位置づけていくかどうかを検討する必要があります。

2.1.4. コンパクトシティに向けた取組成果

富山市のコンパクトなまちづくりに向けて、公共交通の活性化のみならず、都心地区または公共交通沿線居住推進地区への居住誘導などを進めてきました。その結果、コンパクトシティ政策の効果が徐々に発現してきていると考えられます。

例えば、富山市の人口については以下の傾向が見られます。

■富山市の総人口は、日本および富山県全体と同様に減少傾向にある。

■富山市の人口減少率は、富山県全体と比較すると小さい。

■富山市は、高齢化に伴う自然減（出生－死亡）により、人口が減少しているが、社会増（転入－転出）である。

したがって、コンパクトシティ政策展開後の公共交通の状況を踏まえつつ、今後の取組を検討していく必要があります。

【人口増減等の比較（平成27年1月1日～28年1月1日までの1年間】

	人口（人）	増減数（人）	増減率（%）
全国（日本）	125,891,742	▲271,834	▲0.22
富山県	1,066,463	▲6,168	▲0.58
富山市	413,697	▲1,026	▲0.25

※外国人は除く

【富山市の人口動態（平成27年1月1日～28年1月1日までの1年間】

出生（人）	死亡（人）	転入等（人）	転出等（人）	合計（人）
3,322	4,564	11,663	11,147	▲726

1,242人の自然減　516人の社会増（転入超過）　※外国人を含む

出典：住民基本台帳に基づく人口、人口動態および世帯数（総務省、H28.7.1）、富山市資料

図 2-4 富山市の人口増減の特徴

2.2. 地域公共交通網形成計画策定の目的

地域公共交通網形成計画の策定背景を踏まえ、本計画を策定する目的を以下のとおりとします。

1. コンパクトシティ施策について一定の成果をあげてきた本市において、現状の確認を行い、現行施策および事業の方向性を設定すること。

2. 都市機能の方向性や都市整備の動向を踏まえ、公共交通に関して新たに展開すべき施策および事業の位置づけを行うこと。

◆地域公共交通網形成計画について

地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものであり、広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村が単独又は共同して作成するほか、都道府県も市町村と共同する形で作成することが可能となっています。

地域公共交通網形成計画においては、記載事項として、「地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項」を新たに追加するとともに、立地適正化計画との連携に配慮するよう定める必要があります。

〈参考〉都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成 26 年 8 月 1 日施行)

都市再生特別措置法の一部改正により、市町村は、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設(医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの)の立地の適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができることとなる。

第１章　富山市の現状と課題

1. 富山市の概況

1.1. 位置・地勢・沿革

本市は、県の中央部に位置し、県都として、また、日本海側の中核都市として発展してきました。旧本市において、平成８年に中核市の指定を受け、平成 17 年４月には、旧富山市、旧大沢野町、旧大山町、旧八尾町、旧婦中町、旧山田村、旧細入村が合併し、新「富山市」となりました。

現在、本市は市域が東西 60km、南北 43km におよび、その面積は 1,241.77km² となっており、富山県の約３割を占めるほか、国内においても最大級の面積の市となっています。

また、海抜 0m（富山湾）から 2,986m（水晶岳）までの多様な地形を有し、河川の上流・水源地域から下流までが一体となった都市となっています。

図 1-1　富山市概況図

1.2. 都市を取り巻く現状

1.2.1. 低密度な市街地

人口集中地区（DID）の面積の推移を見ると、昭和 45 年～平成 27 年の過去 45 年間で約 2 倍に拡大しています。

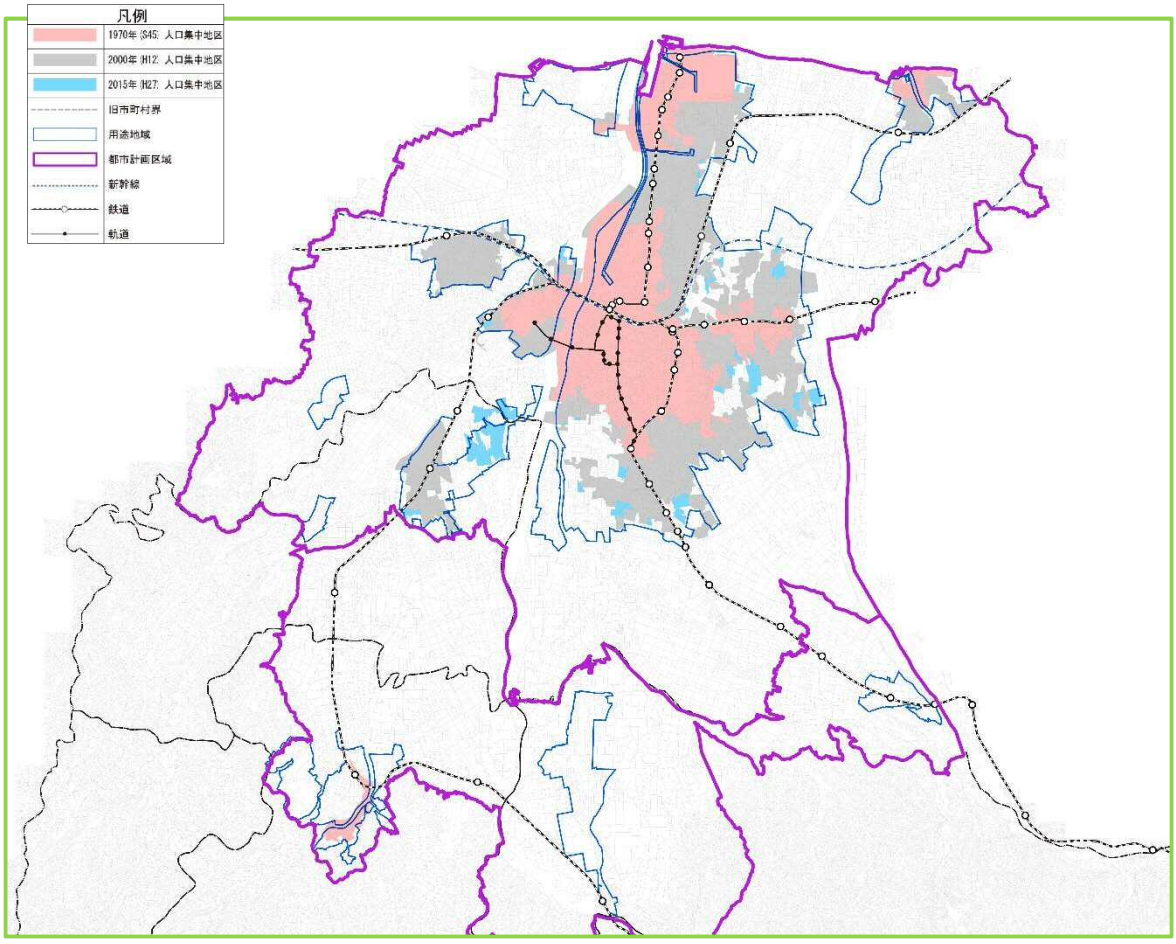
一方、人口集中地区（DID）の人口密度は、昭和 45 年～平成 27 年の過去 45 年で約 3 割の減少となっています。

しかしながら、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを位置づけて以降、現状を維持している状況にあります。

出典：国勢調査

図 1-2 市街地の面積の拡大と人口密度の推移

※人口集中地区（DID）：国勢調査において設定される統計上の地区。人口密度が 4,000 人/km²以上の基本単位区が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区に設定される。



出典：国勢調査

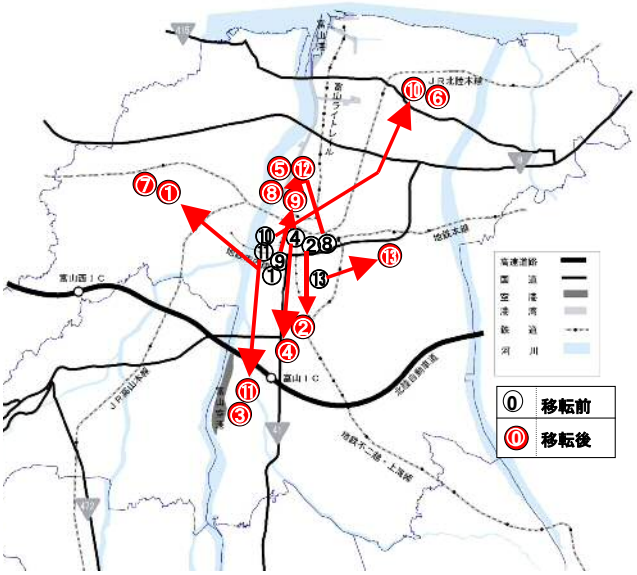
図 1-3 人口集中地区（DID）の変遷（昭和 45 年、平成 12 年、平成 27 年の比較）

1.2.2. 都心から郊外に移転した主な施設

これまで都心に立地していた主要な公共公益施設が、徐々に、郊外に展開してきています。

このことは、市街地の外延化を助長し、都心部の空洞化の一因となっています。

番号	移転施設名	立地年度
①	県立図書館(移)	S44
②	市民病院(移)	S58
③	県総合体育ｾﾝﾀｰ	S59
④	消防署(移)	H1
⑤	上下水道局	H4
⑥	市民球場	H4
⑦	芸術創造ｾﾝﾀｰ	H7
⑧	日赤病院(移)	H8
⑨	公会堂(移)	H8
⑩	済生会病院(移)	H8
⑪	保健所(移)	H9
⑫	市総合体育館	H11
⑬	市民プール(移)	H11



出典：富山市

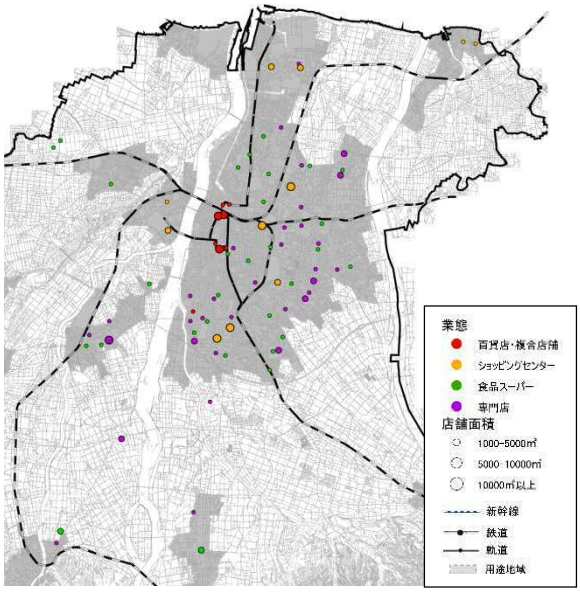
注）データは、平成 20 年の富山市都市マスタープランの策定時のもの。

図 1-4 公共公益施設の移転状況

1.2.3. 大規模小売店舗の郊外立地

店舗面積が 1000 ㎡以上の大規模小売店舗の分布を見ると、百貨店・複合店舗は都心を中心に立地していますが、それ以外の業態は都心以外の郊外部において拡散的に立地しており、また１万㎡以上の大規模なショッピングセンターも見られます。

各種商品・買回り品小売業の動向を見ると、平成１６年までは売場面積の増加に対して、売場効率（売場面積当りの販売額）は減少傾向にあり、店舗過剰の状況がうかがえます。しかし、平成１９年以降、売場効率は同水準を維持しています。



出典：富山県「大規模小売店舗の概要」（平成 29 年４月１日現在）

図 1-5 大規模小売店舗の立地状

表 1-1　本市における各種商品・買回り品小売業の動向

	単位	H6	H9	H11	H14	H16	H19	H26
売場面積	㎡	356,084	383,203	416,250	474,942	477,959	466,400	431,832
商品販売額	百万円	390,305	416,360	395,468	398,070	369,111	355,293	331,747
売場効率	百万円/㎡	1.10	1.09	0.95	0.84	0.77	0.76	0.77

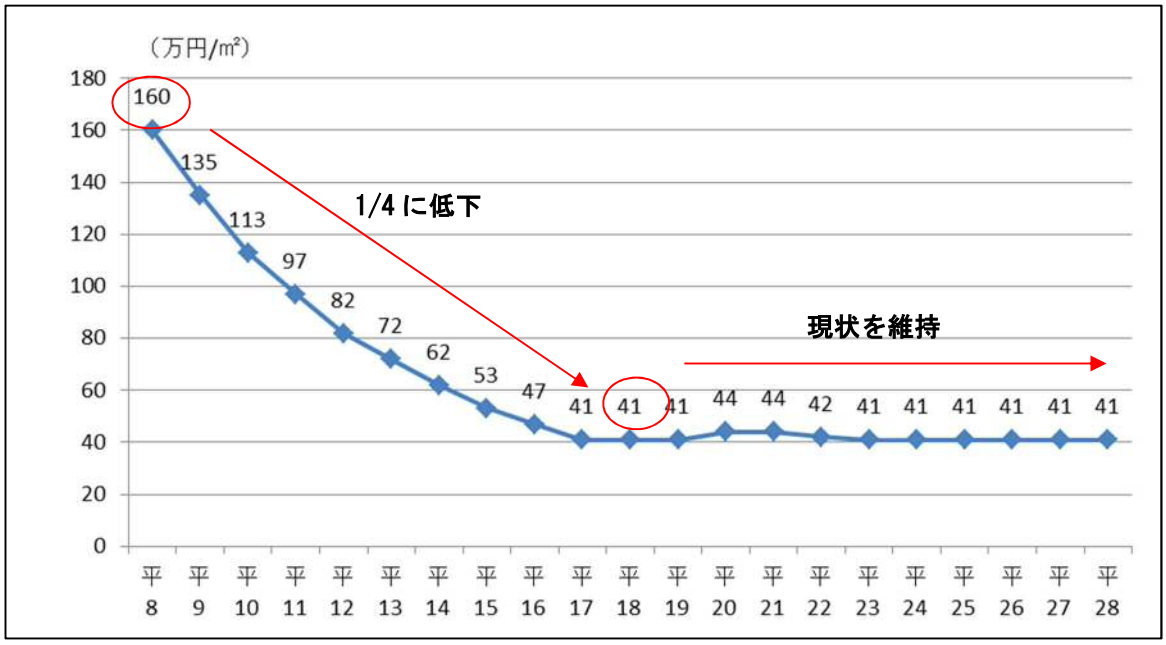
出典：商業統計

注１）データは市町村合併後の富山市に組み替え。ただし、旧山田村、旧細入村は秘匿項目が多いため含めていない。
注２）各種商品小売業：百貨店、総合スーパーなど
注３）買回り品小売業：織物・衣服・身の回り品小売業、家具・じゅう器・機械器具小売業、自動車・自転車小売業、その他の小売業

1.2.4.　中心市街地の地価の下落

平成 8 年～平成 18 年の過去 10 年間における中心市街地の地価の推移を見ると、平成 18 年の地価は 41 万円/㎡となっています。これは、平成 8 年の地価 160 万円/㎡に比べて約 1/4 となっており、中心市街地の魅力と活力が大きく低下しています。

また、平成 18 年度以降は、41～44 万円/㎡を維持しています。



出典：公示地価

図 1-6　総曲輪 3 丁目の地価の推移

1.2.5. 人口および世帯数の予測

（1） 総人口

本市の人口は、平成 22 年の約 42 万 2 千人をピークに減少に転じ、推計によると令和 7 年には約 39 万 7 千人まで減少し、その後も減少傾向が続き、令和 42 年には約 28 万 8 千人になるものと見込まれます。しかし、平成 26 年の本市の合計特殊出生率は 1.47 ですが、平成 27 年に実施した市民アンケート調査結果から算定した富山市民の希望出生率は 1.92 となっており、出生率が 1.92 に上昇した場合、令和 42 年の本市の人口は約 33 万人になり、人口構造の改善が期待できます。

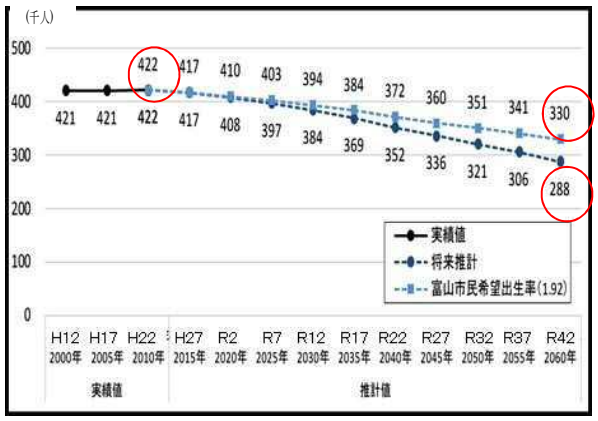


図 1-7 総人口の推移と予測

（2） 年齢別人口

年齢構成別人口については、年少人口（0～14 歳）の減少が続く一方で、高齢者人口（65 歳以上）は、令和 22 年まで増加し、その後、減少に転じると見込まれますが、高齢化率は上昇し続け、令和 7 年には 30%、令和 42 年には 36.6%になるものと見込まれます。

図 1-8 年齢別人口の推移と予測

（3） 世帯数

世帯数は、核家族化の進行などにより増加傾向にあり、平成 22 年の約 15 万 9 千世帯から、令和 7 年には約 16 万 5 千世帯になるものと見込まれますが、その後は人口の減少により世帯数も減少し、令和 42 年には約 14 万 1 千世帯になるものと見込まれます。一方、一世帯あたりの人員は、高齢化の進行などに伴う単身世帯等の増加により減少傾向にあり、令和 7 年には 2.40 人、令和 42 年には 2.04 人になるものと見込まれます。

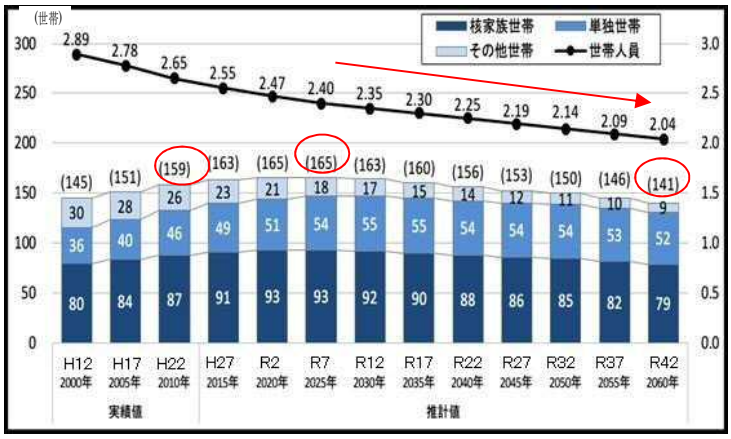


図 1-9 世帯数の推移と予測

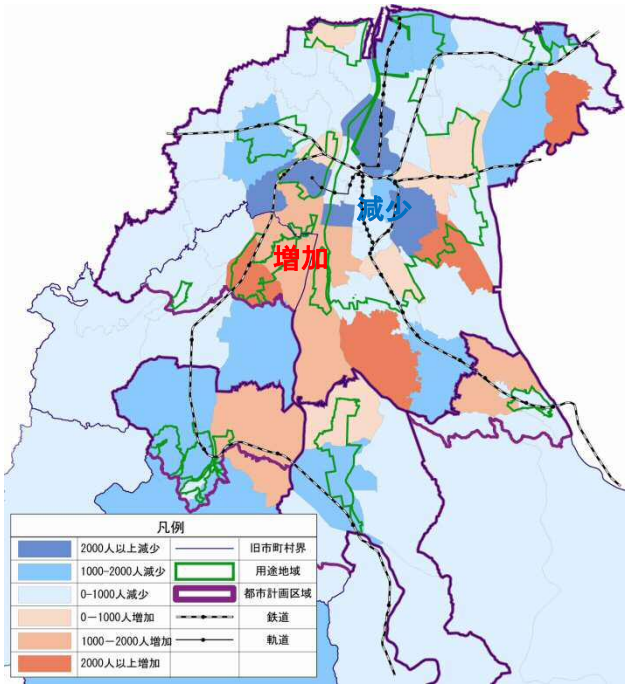
1.2.6. 市街地の低密度化と行政コスト

（1） 地区別の人口予測

地区別の将来の人口（令和 7 年）については、平成 17 年時点（都市マスタープラン策定時点）の傾向で推移した場合の 20 年後の予測を行っています。

これによると、市全体の人口が減少傾向にある中で、都心部での人口減少と、郊外での人口増加が一層進むことにより、市街地の低密度化が進行していくこととなります。

（平成 17 年～令和 7 年の人口増減の状況）



出典：富山市

図 1-10 地区別の人口予測

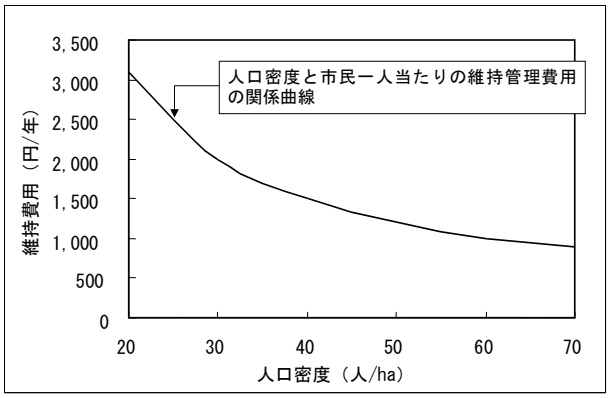
（2） 市街地の人口密度と行政コストの関係

市街地の人口密度と市民１人当りの都市施設の維持管理費[注)] との関係をモデル的に試算すると、人口密度が低くなるほど、市民 1 人当りの都市施設の維持管理費が加速度的に高まる傾向となっています。

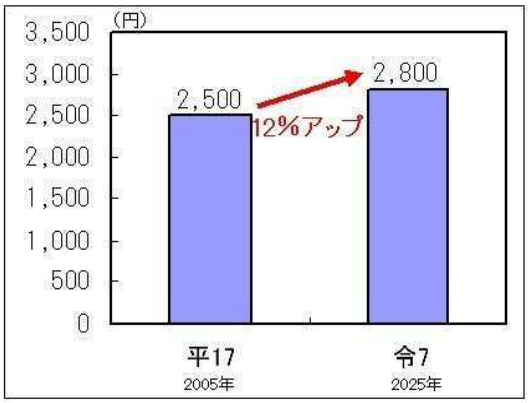
地区別の人口予測を基に、市民 1 人当りの都市施設の維持管理費を試算すると、市街地全体の低密度化が進行することにより、令和 7 年では、平成 17 年と比較して 12%上昇することとなります。

注）都市施設の維持管理費＝除雪、道路清掃、街区公園管理、下水道管渠管理費用

《人口密度と市民１人当りの都市施設の維持管理費の関係》



《市民１人当りの都市施設の維持管理費の試算》



注）市民１人当りの都市施設の維持管理費の試算は、平成 17 年時点の傾向で推移した場合の将来の人口密度を設定した上で、人口密度と市民１人当りの都市施設の維持管理費の関係式を用いて算定した。

図 1-11 人口密度と行政コスト

1.3. 交通を取り巻く現状

1.3.1. 乗用車保有台数

富山県の 1 世帯当りの乗用車保有は、1 世帯当たり 1.712 台であり（自動車検査登録情報協会発表、平成 27 年 3 月末現在）、全国第 2 位の高い水準となっています。

表 1-2 世帯当りの乗用車保有台数

自家用乗用車の世帯当たり普及台数（都道府県別・ランク順）

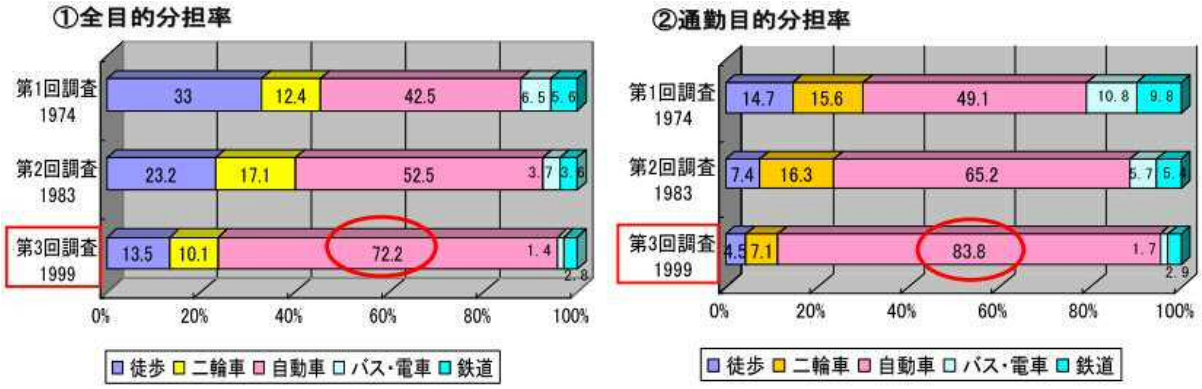
平成27年3月末現在

順位	前年順位	都道府県	世帯当たり普及台数	保有台数	世帯数
1	1	福井	1.752	501,561	286,201
2	2	富山	1.712	698,971	408,370
3	3	山形	1.678	685,919	408,771
4	4	群馬	1.655	1,349,671	815,489
5	5	栃木	1.628	1,303,748	800,853
6	7	茨城	1.608	1,924,997	1,197,415
7	6	岐阜	1.604	1,279,850	798,069
8	8	長野	1.588	1,351,728	851,059
9	9	福島	1.568	1,202,457	767,059
10	10	新潟	1.558	1,370,927	880,005

出典：一般財団法人自動車検査登録情報協会

1.3.2. 交通手段分担率

移動における自動車の分担率の推移を見ると、自動車の分担率が高まってきています。平成 11 年における自動車の分担率は、全目的で約 7 割、通勤目的の場合は約 8 割となっています。



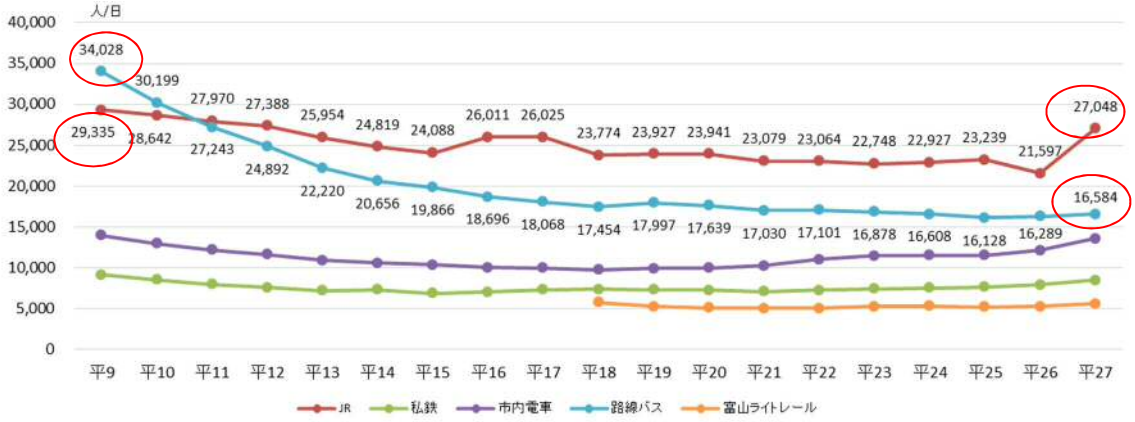
出典：富山高岡広域都市圏第３回パーソントリップ調査

図 1-12 交通手段分担率

1.3.3. 公共交通利用者の推移

公共交通の利用者数の推移を見ると、全体として鉄軌道・バスともに減少で推移していますが、近年においては持ち直しの兆しも見えています。

公共交通機関別に見ると、平成 9 年から平成 27 年の過去 18 年で、ＪＲが 7.8%の減少（29,335 人/日→27,048 人/日）であるのに対し、バス路線は 51.3%の減少（34,028 人/日→16,584 人/日）となっています。都市間を結ぶ性格をもつＪＲに比べて、より身近な交通機関である路線バスの減少が顕著であるといえます。



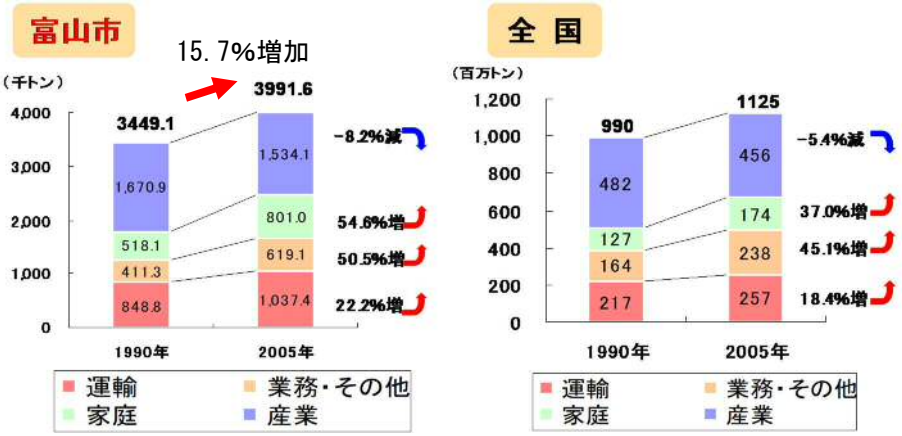
※ＪＲに関しては、平成 27 年 3 月 14 日以降のあいの風とやま鉄道利用者数を含む

出典：富山市統計書

図 1-13　公共交通利用者数の推移

1.3.4. CO_2 排出量

CO_2 排出量は、産業、家庭、業務・その他、運輸の 4 部門合計で平成 2 年（1990 年）から平成 17 年（2005 年）までに約 15.7%増加しています。部門別の増加率では、家庭、業務・その他、運輸の 3 部門で全国平均を上回っています。運輸部門の CO_2 排出量の増加は、自動車交通へ高く依存していることが要因の一つと考えられます。



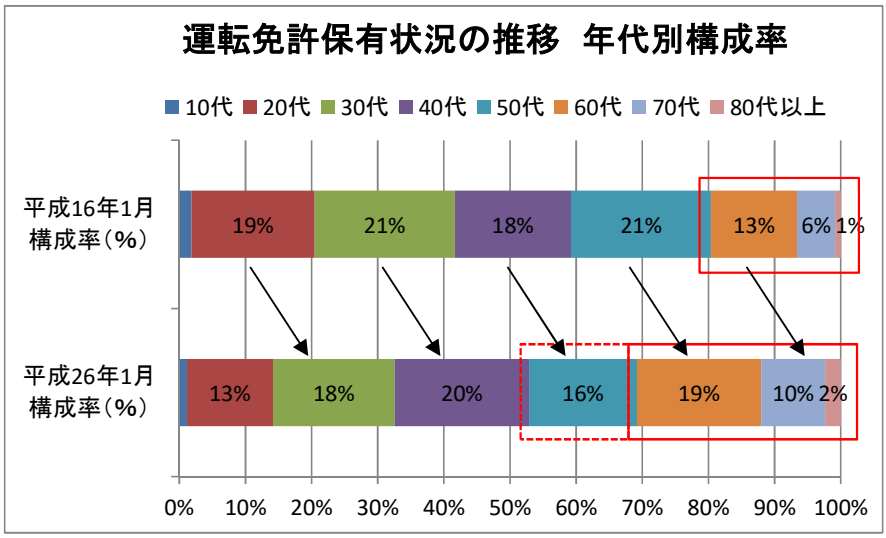
出典：富山市資料

図 1-14　CO_2 排出状況

1.3.5.　ドライバーの高齢化

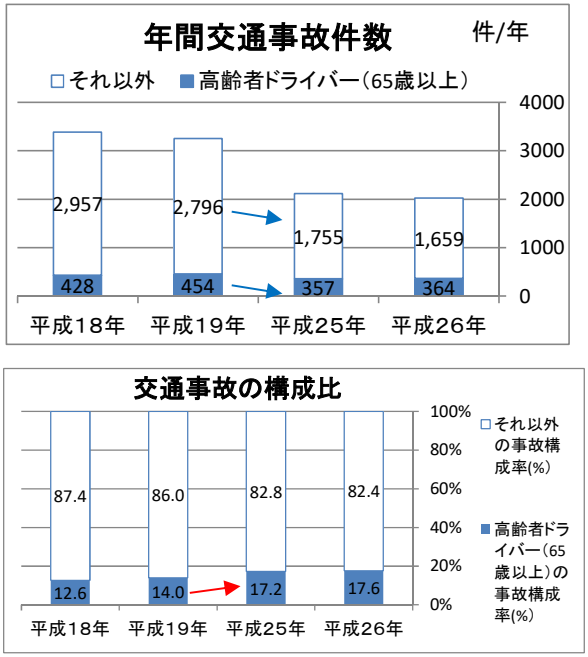
本市における年代別免許保有状況をみると、過去 10 年において、60 代以上の割合が 20%から 31%に増加しています。また、50 代が 16%となっており、今後 10 年で 60 代以上の免許保有者が約 5 割になるものと予想されます。

一方、交通事故に関しては、高齢者ドライバーによる交通事故件数の割合が、過去 7～8 年間において 3～5 ポイント増加しています。



出典：富山県運転免許センター調べ

図 1-15　年代別運転免許保有状況



出典：富山市交通事故統計

図 1-16　高齢者ドライバーの交通事故発生状況

2. 富山市の公共交通の概況

2.1. 鉄軌道

2.1.1. ネットワーク

本市の鉄軌道は、JR 線、あいの風とやま鉄道線（平成 27 年 3 月：JR 北陸本線が並行在来線として、あいの風とやま鉄道株式会社による運行へ移行）、富山地方鉄道の鉄道線及び軌道線（令和 2 年 2 月：富山ライトレールが吸収合併により、富山港線は存続会社である富山地方鉄道株式会社による運行へ移行）が、富山駅で結節する恵まれた鉄軌道ネットワークが形成されております。

また、北陸新幹線の開業に合わせ、平成 27 年 3 月に富山地方鉄道の富山軌道線（路面電車）を新幹線高架下に乗り入れし停留場整備を行う路面電車の南北接続第 1 期事業が実現し、さらに、令和 2 年 3 月に本市のコンパクトなまちづくりの大きな到達点である路面電車の南北接続第2期事業（富山駅北側の鉄道高架下軌道整備による南北軌道接続）が実現するなど、総合交通結節点である富山駅の機能が大幅に向上しています。

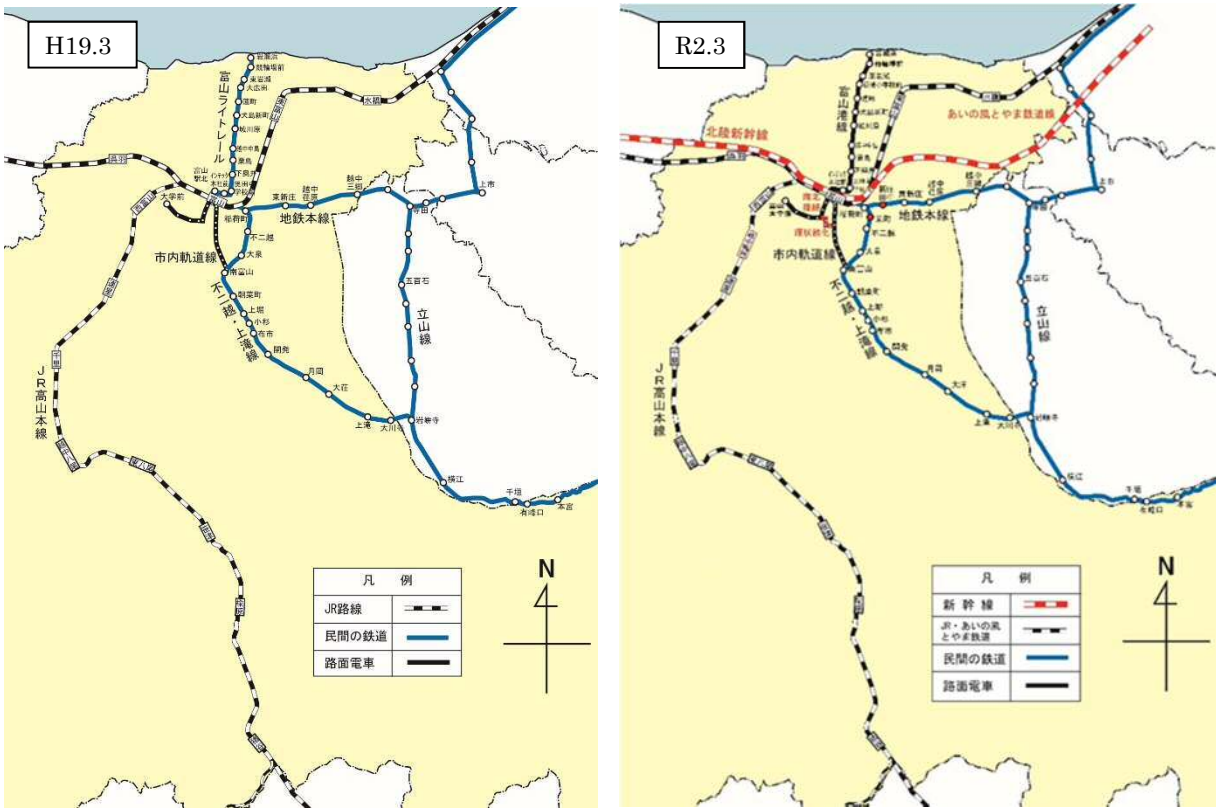
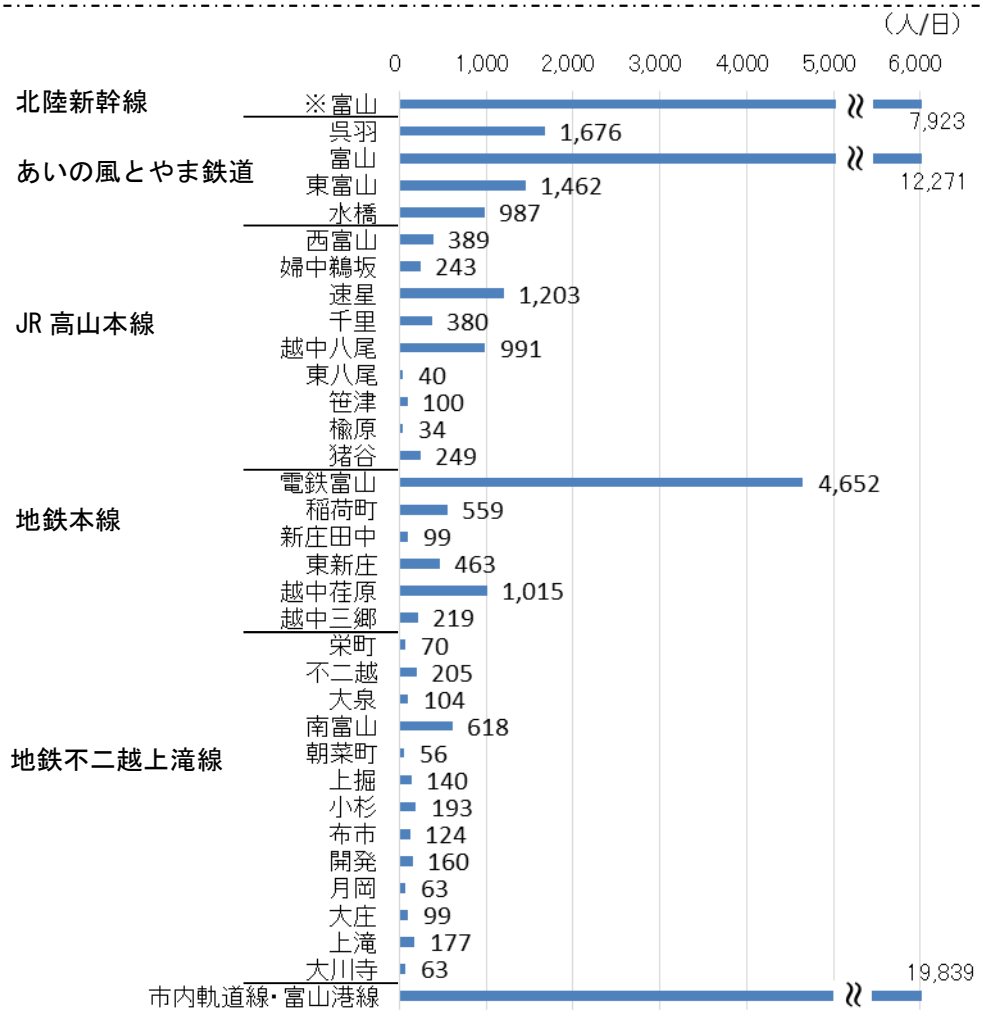


図 2-1　　富山市の鉄軌道

2.1.2. 利用者数

鉄道各線の利用状況（1 日当たりの平均利用人数）は、以下のとおりです。

・あいの風とやま鉄道は、利用者数が多く、富山駅以外の駅でも 900 人/日以上となっています。
・JR 高山本線は、速星、越中八尾が 900 人/日以上と比較的多くなっています。次いで、西富山で 389 人/日、千里で 380 人/日となっています。東八尾、楡原は利用者が 100 人/日を下回っています。
・地鉄本線は、越中荏原で 1,015 人/日、稲荷町 559 人/日、東新庄で 463 人/日となっています。新庄田中においては、利用者が 100 人/日を下回っています。
・地鉄不二越・上滝線は、南富山が 618 人/日、不二越 205 人/日と利用者が比較的多くなっています。他の駅の利用者は、200 人/日を下回っています。
・地鉄市内軌道線・富山港線の利用者数は、20,000 人/日を超えています。



※北陸新幹線富山駅は JR 高山本線富山駅を含む

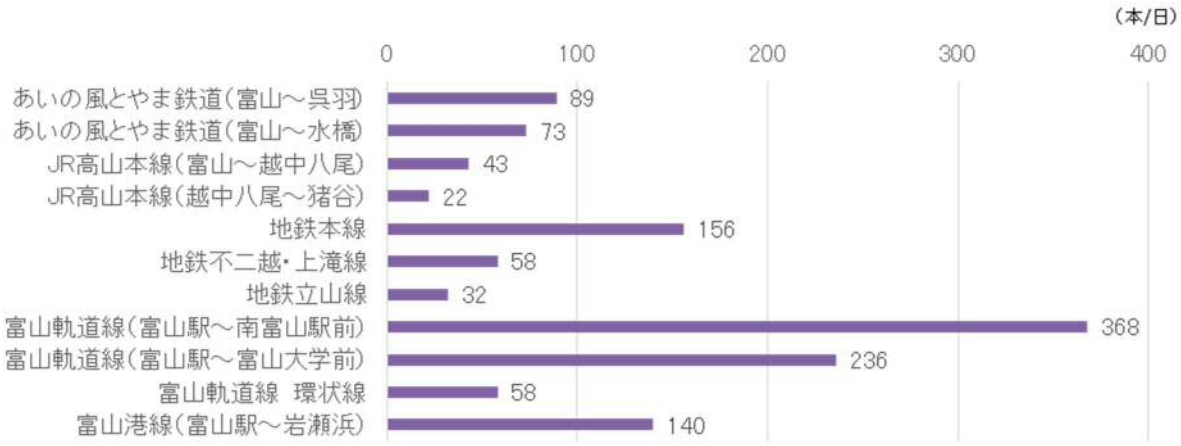
出典：富山市資料

図 2-2　鉄軌道の利用者数（R1 年度実績）

2.1.3. サービス

鉄軌道のサービス状況は、以下のとおりです。

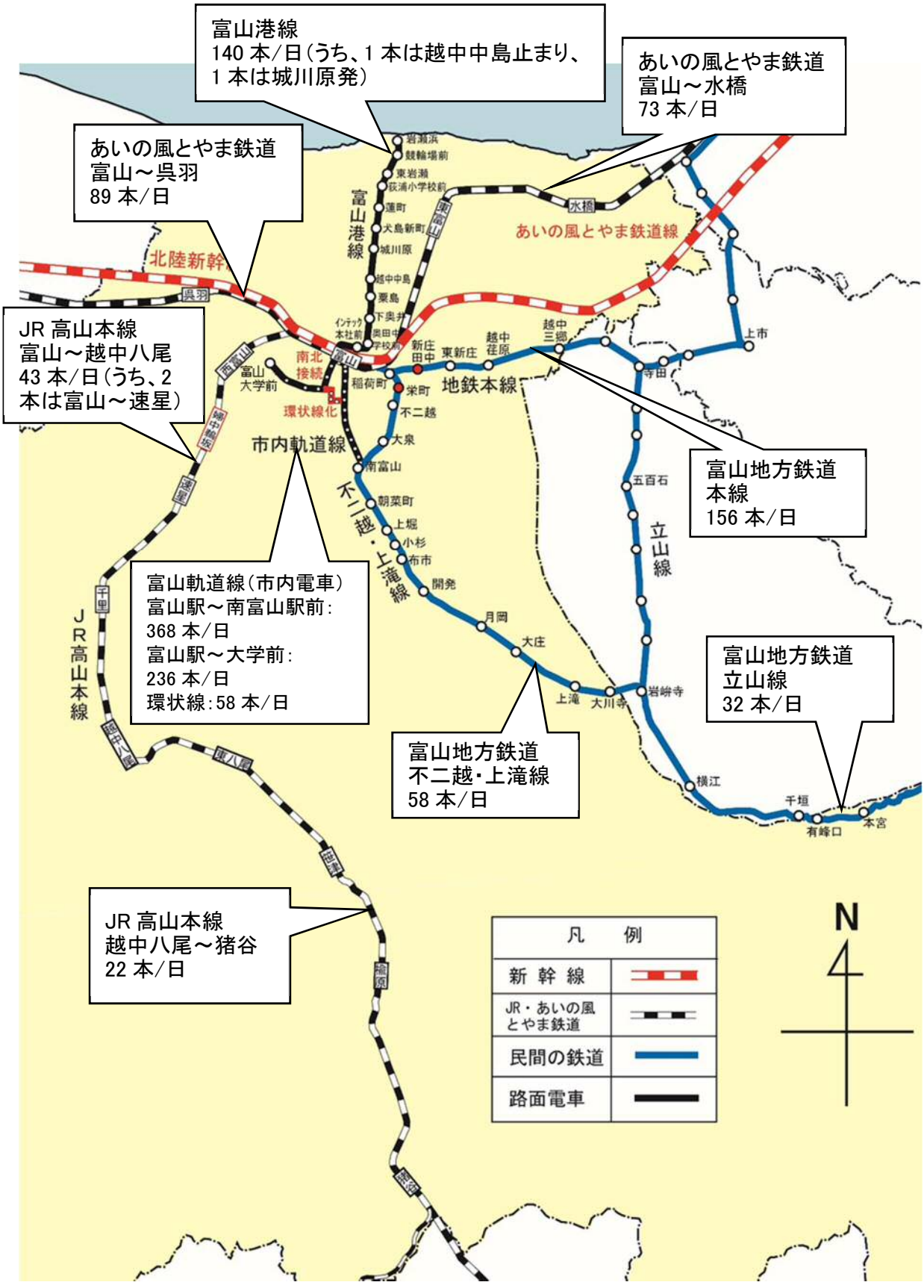
・あいの風とやま鉄道は、富山～呉羽間方面 89 本/日、富山～水橋間方面 73 本/日となっており、一定の運行頻度が確保されているといえます。
・JR 高山本線では、平成 18 年度から平成 22 年度末まで、JR 高山本線活性化社会実験が実施されました。社会実験終了後の平成 23 年度以降も増便は継続され、富山～越中八尾間で 36→43 本/日（うち、2 本は富山～速星間）となり、サービスレベルが向上しています。
・地鉄不二越・上滝線は、58 本/日となっています。平成 23 年から平成 26 年度末まで増発社会実験を実施しており、実験前の 50 本/日に比べて、サービスレベルが向上しています。
・地鉄本線、富山港線は運行本数が多く、1 日 100 本以上となっています。
・富山軌道線は、南富山駅前方面が 5 分間隔、富山大学前方面が平日ピーク時に 5 分間隔、環状線が休日の昼間に 10 分間隔で運行しており、運行本数が多くなっています。



路線	平日の運行本数	備考
あいの風とやま鉄道（富山～呉羽）	89	うち、2本はあいの風ライナー
あいの風とやま鉄道（富山～水橋）	73	うち、3本はあいの風ライナー
JR高山本線（富山～越中八尾）	43	うち、2本は富山-速星間 平成18年10月から平成23年3月まで増発社会実験を実施し、現在は活性化事業として継続
	36	（実験実施前）
JR高山本線（越中八尾～猪谷）	22	
地鉄本線	156	
地鉄不二越・上滝線	58	平成23年9月から平成27年3月まで増発社会実験を実施
	50	（実験実施前）
地鉄立山線	32	
富山軌道線（富山駅～南富山駅前）	368	約5分間隔
富山軌道線（富山駅～富山大学前）	236	平日ピーク：約5分間隔、日中・休日：10分間隔
富山軌道線　環状線	58	平日：約15分間隔、休日：約10分間隔
富山港線（富山駅～岩瀬浜）	140	うち、3本は越中中島止まり、2本は城川原発 約15分間隔

※上下線合計
※地鉄不二越・上滝線の増発は、平成 27 年から富山地方鉄道株式会社が社会実験として実施
出典：富山市資料、交通事業者 HP

図 2-3　鉄軌道の平日 1 日当たりの運行本数（特急・急行列車を除く。）（R2. 3. 31 時点）



出典:富山市資料、交通事業者 HP

図 2-4　鉄軌道の平日 1 日当たりの運行本数（特急・急行列車を除く。）（R2.3.31 時点）

2.1.4.　施設

（1）　鉄道駅

JR 高山本線や地鉄本線、地鉄不二越・上滝線において、一部の駅の改修が行われています。老朽化が進んだ駅舎・駐輪場などの施設をはじめ、快適な待ち環境が確保されていない駅に関しては改善が必要な状況となっています。

【JR 高山本線の駅の改修例】

西富山駅　H18 駅舎改修、H19 駐輪場、トイレ改修

速星駅　H21 駅前広場改修

千里駅　H18 駅舎改修、H19 トイレ改修、ロータリー新設、駐車場新設

越中八尾駅　H18 駅舎改修、H19 トイレ改修、H20 駅前広場改修

【地鉄本線の駅の改修例】

稲荷町駅　H19：駅舎改修

東新庄駅　H20：ホーム・上屋改修

越中荏原駅　H21：駅舎改修

越中三郷駅　H22：トイレ設置

【地鉄不二越・上滝線の駅の改修例】

南富山駅　H19：駐輪場設置

開発駅　R1：駐車場設置

月岡駅　H23、H30：駐車場整備、拡張

上滝駅　H24：駐車場整備

JR 高山本線活性化社会実験の中で臨時駅として供用開始された、婦中鵜坂駅が、平成 26 年春から常設駅化されました。

地鉄本線において、稲荷町駅～東新庄駅間（約 2km）のほぼ中間位置に新駅が設置され、平成 24 年 12 月 21 日から開業しています。

地鉄不二越・上滝線において、稲荷町駅～不二越駅間に新駅が設置され、平成 31 年 3 月 16 日から開業しています。

【新たな駅の設置状況】

JR 高山本線　婦中鵜坂駅　H20：新設（臨時）　H26：常設化

地鉄本線　新庄田中駅　H24：新設

地鉄不二越・上滝線　栄町駅　H31：新設

(2) 停留場

富山港線の停留場はすべて上屋が整備されています。また、富山駅の在来線高架下の新停留場が令和 2 年 3 月 21 日に開業し、南側の市内軌道線と直通運行を行っています。

表 2-1　富山港線の停留場施設概要（令和元年度末時点）

停留場	駐輪場（台）		駐車場（台）		トイレ	上屋	構内踏切
①富山駅	○	1,589	○	64※1	○	○	○
②インテック本社前						○	
③奥田中学校前	○	24				○	
④下奥井	○	24				○	
⑤粟島	○	24	○	5※2		○	○
⑥越中中島	○	36				○	○
⑦城川原	○	108				○	○
⑧犬島新町	○	32				○	
⑨蓮町(馬場記念公園前)	○	136	○	37※3	○	○	
⑩荻浦小学校前	○	24				○	○
⑪東岩瀬	○	24			○	○	
⑫競輪場前	○	24				○	
⑬岩瀬浜	○	24			○	○	

※1　富山駅高架下（２０分まで無料）

※2　富山港線粟島駅に隣接する、大阪屋ショップ粟島店の駐車場の一部
利用時間：平日の6時から24時まで
利用条件：富山港線の定期券保有者で、大阪屋ショップ粟島店で商品券3,000円分／月を購入すること

※3　平成27年11月駐車場拡張工事完了（23→37台）

【富山港線の停留場事例】

富山駅

蓮町（馬場記念公園前）

岩瀬浜

地鉄市内軌道線に関しては、いくつかの停留場において、ハイグレード化（バリアフリー化や上屋の整備）が進められています。

表 2-2　市内軌道線の停留場施設概要（令和元年度末時点）

上り：南富山駅前→大学前
下り：大学前→南富山駅前

停留場	上り 下り	延長 （m）	幅員 （m）	接近案内	上屋	バリアフリー化	停留場嵩上げ	スロープ
①南富山駅前	上り	13.50	1.7～2.3	×	○	○	○	○
	下り	92.70	1.3～1.9					
②大町	上り	13.40	1.20	×	×	×	○	○
	下り	13.40	1.20					
③堀川小泉	上り	17.00	1.60	×	×	×	×	×
	下り	17.00	1.60					
④小泉町	上り	13.50	1.20	×	×	×	○	○
	下り	17.40	1.20					
⑤西中野	上り	14.90	1.20	×	×	×	○	○
	下り	13.90	1.20					
⑥広貫堂前	上り	18.40	1.20	×	×	×	○	○
	下り	14.50	1.20					
⑦上本町	上り	13.40	1.20	×	×	×	○	○
	下り	18.40	1.20					
⑧西町	上り	25.00	1.20	○	○	×	×	○
	下り	25.00	1.20					
⑨中町（西町北）	上り	13.50	1.50	○	○	○	○	○
⑩荒町	上り	18.40	1.20	△※1	×	×	○	○
	下り	11.20	1.00					
⑪桜橋	上り	17.40	1.10	△※1	×	×	○	○
	下り	16.40	1.10					
⑫電気ビル前	上り	15.90	1.00	△※1	×	×	△※2	○
	下り	15.00	1.10					
⑬地鉄ビル前	上り	15.90	1.00	△※1	×	×	○	○
	下り	17.50	1.10					
⑭電鉄富山駅 エスタ前	上り	63.00	1.20	○	×	×	×	○
	下り	66.00	2.0～1.35					
⑮富山駅	上り	23.00	2.0～2.2	○	○	○	○	○
	下り	23.00	1.75～2.0					
⑯新富町	上り	17.50	1.50	△※1	○	○	○	○
	下り	13.80	1.50					
⑰県庁前	上り	15.00	1.50	△※1	○	○	○	○
	下り	18.00	1.50					
⑱丸の内	上り	18.40	1.80	△※1	○	○	○	○
	下り	16.00	1.80					
⑲諏訪川原	上り	13.00	1.00	×	×	×	×	×
	下り	13.00	1.00					
⑳安野屋	上り	20.00	1.50	×	○	○	○	○
	下り	20.00	1.50					
㉑ﾄﾖﾀﾓﾋﾞﾘﾃｨ富山 Gｽｸｴｱ五福前	上り	24.00	1.80	×	○	○	○	○
	下り	24.00	1.80					
㉒富山大学前	—	40.00	2.50	×	○	○	○	○

※1　富山都心線運行方面（上り）の停留場のみ整備済み
※2　富山駅方面のみ

〔提供：富山地方鉄道株式会社〕

【市内軌道線　停留場の整備事例】

市内軌道線　中町（西町北）　平成 25 年度整備（電停新設）

市内軌道線　富山駅　平成 26 年度整備（電停新設）

市内軌道線　県庁前　平成 25 年度整備

市内軌道線　新富町　平成 27 年度整備

市内軌道線　安野屋　平成 23 年度整備

市内軌道線　トヨタモビリティ富山Ｇスクエア五福前　平成 23 年度整備

市内軌道線　富山大学前　平成 23 年度整備

市内軌道線　南富山駅前　平成 29 年度整備

平成 21 年度には、市内軌道線が環状線化され、国際会議場前、大手モール、グランドプラザ前の 3 停留場が設置されています。

停留場	延長（m）	有効幅員（m）	接近案内	上屋	バリアフリー化	停留場嵩上げ	スロープ
①国際会議場前	18.70	1.75	○	○	○	○	○
②大手モール	13.30	1.75	○	○	○	○	○
③グランドプラザ前	18.70	1.75	○	○	○	○	○

【市内軌道線　環状線化区間の電停の整備事例】

市内軌道線　国際会議場前　平成 21 年度整備（電停新設）

市内軌道線　大手モール　平成 21 年度整備（電停新設）

市内軌道線　グランドプラザ前　平成 21 年度整備（電停新設）

（3） デジタルサイネージ

富山地方鉄道　南富山駅において、平成 25 年度にデジタルサイネージが設置されました。また、平成 27 年 3 月には、富山駅にも設置されています。

利用者への情報提供媒体としての活用が期待されます。

図 2-5　デジタルサイネージ設置状況（左が南富山駅、右が富山駅）

（4） 車両

JR 高山本線では、ドア開閉ボタンの設置等の車両改造が計画的に進められています。地鉄本線、地鉄不二越・上滝線では中古車両の導入による車両更新が行われています。あいの風とやま鉄道においては、ＪＲ西日本から譲受した新型車両を使用するとともに、新たな車両導入が計画的に進められています。地鉄市内軌道線では、市内電車車両導入補助事業による車両の更新が行われています。

JR 高山本線の車両

地鉄本線、地鉄不二越・上滝線の車両

あいの風とやま鉄道の車両

地鉄市内軌道線の車両

地鉄市内軌道線　導入車両（愛称：サントラム）

富山港線　導入車両（愛称：ポートラム）

環状線　導入車両（愛称：セントラム）

2.2. 路線バス

2.2.1. ネットワーク

富山地方鉄道の路線バスが富山市中心部から放射状にネットワークを形成しており、郊外から中心部の商業・業務施設などへ直接アクセスできる利便性を確保しています。

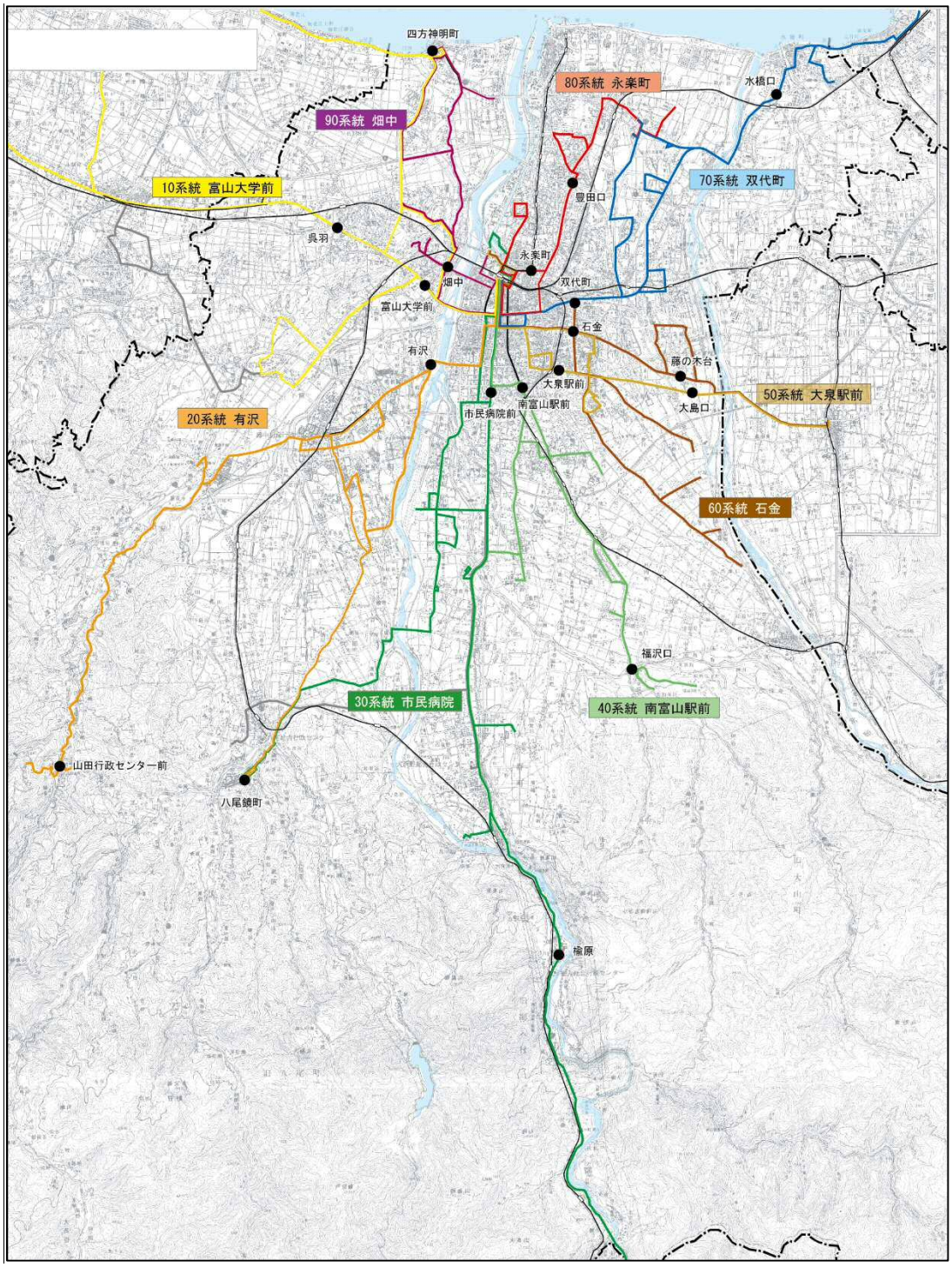
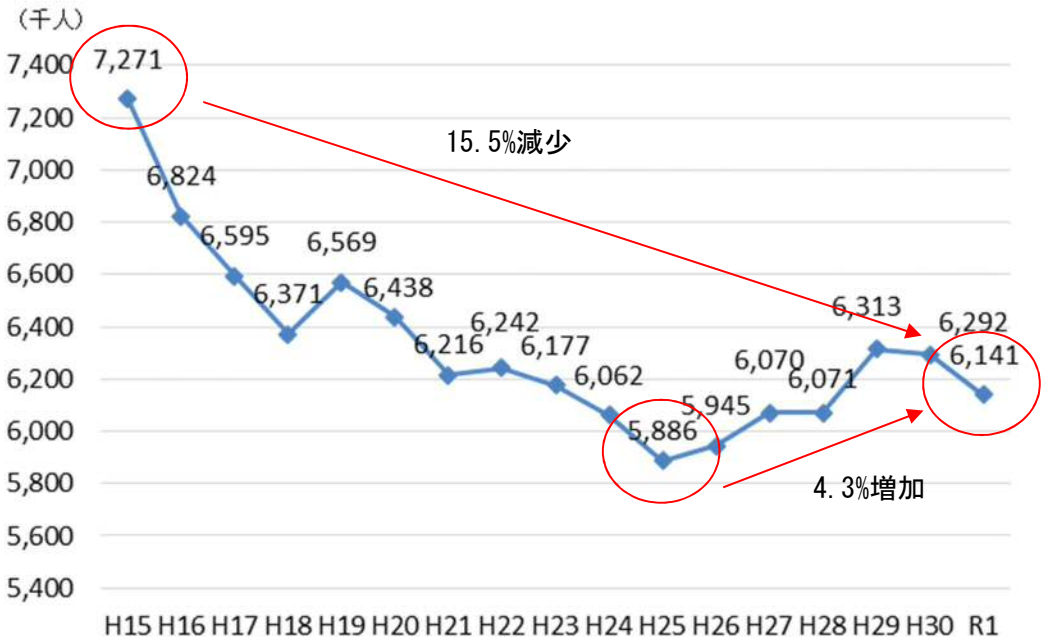


図 2-6 路線バスネットワーク

2.2.2. 利用者数

路線バス利用者数は減少傾向にあり、平成 15 年度から令和元年度までの 17 年間で 15.5%の減少となっています。近年は緩やかな増加傾向になっており、平成 26 年度以降は持ち直しの兆しも見えています。



出典：富山市統計書

図 2-7　路線バス利用者数の推移

2.2.3. サービス

方面別の運行状況は、以下のとおりです。

【中心部】

・中心部（※）は、代表的なバス停の平均運行本数が 1.5 本/時～6.4 本/時となっており、おおむね 30 分に 1 本以上のバス路線で網羅されています。

・富山駅前から富山大学前方面（10 系統）、市民病院前方面（30 系統）、南富山駅前方面（40 系統）、石金方面（60 系統）が比較的サービス水準が高いバス路線となっています。

※中心部：あいの風とやま鉄道と地鉄不二越･上滝線、国道 359 号（婦中大橋）、神通川に囲まれた範囲

【郊外部】

・郊外部は、代表的なバス停の平均運行本数が 0.3 本/時～2.1 本/時となっています。

・大山地域（40 系統）や水橋地域（70 系統）へのバス路線は 1 時間に 1 本程度となっている一方、細入地域（30 系統）や山田地域・八尾地域（20 系統）へのバス路線は 1 時間に 1 本以下となっています。

表 2-3　方面別運行状況

◆系統別運行頻度　　（R2. 4. 1. ダイヤ改正）

系統	方面	主な行き先	中心部周辺の代表的なバス停			郊外の代表的なバス停		
			代表的なバス停	1日あたり（本）	平均運行本数※（本/時）	代表的なバス停	1日あたり（本）	平均運行本数※（本/時）
10	富山大学前	呉羽、新湊、小杉、富山短期大学	富山大学前	164	4. 8	呉羽	70	2. 1
20	有沢	速星、山田、八尾	有沢	91	2. 7	山田行政ｾﾝﾀｰ	19（到着含め）	0. 6
						八尾鏡町	40（到着含め）	1. 8
30	市民病院前	笹津、猪谷、富山空港	市民病院前	135	4. 0	楡原	17	0. 5
40	南富山駅前	月岡、辰尾団地、国際大学	南富山駅前	143	4. 2	福沢口	50	1. 5
50	大泉駅前	五百石、不二栄	大泉駅前	67	2. 0	大島口	27	0. 8
60	石金	藤の木、大場、西の番、五百石	石金	219	6. 4	藤の木台	46（到着含め）	1. 2
70	双代町	針原、水橋、滑川、済生会病院	双代町	60	1. 8	水橋口	32	0. 9
80	永楽町	米田すずかけ台ﾘﾊﾋﾞﾘｾﾝﾀｰ	永楽町	52	1. 5	豊田口	53	1. 6
90	畑中	四方、石坂	畑中	81	2. 4	四方神明町	33（到着含め）	0. 5

※平均運行本数＝（運行本数÷運行時間（17時間））÷2　　運行時間は17時間（6:00～22:00）とする。

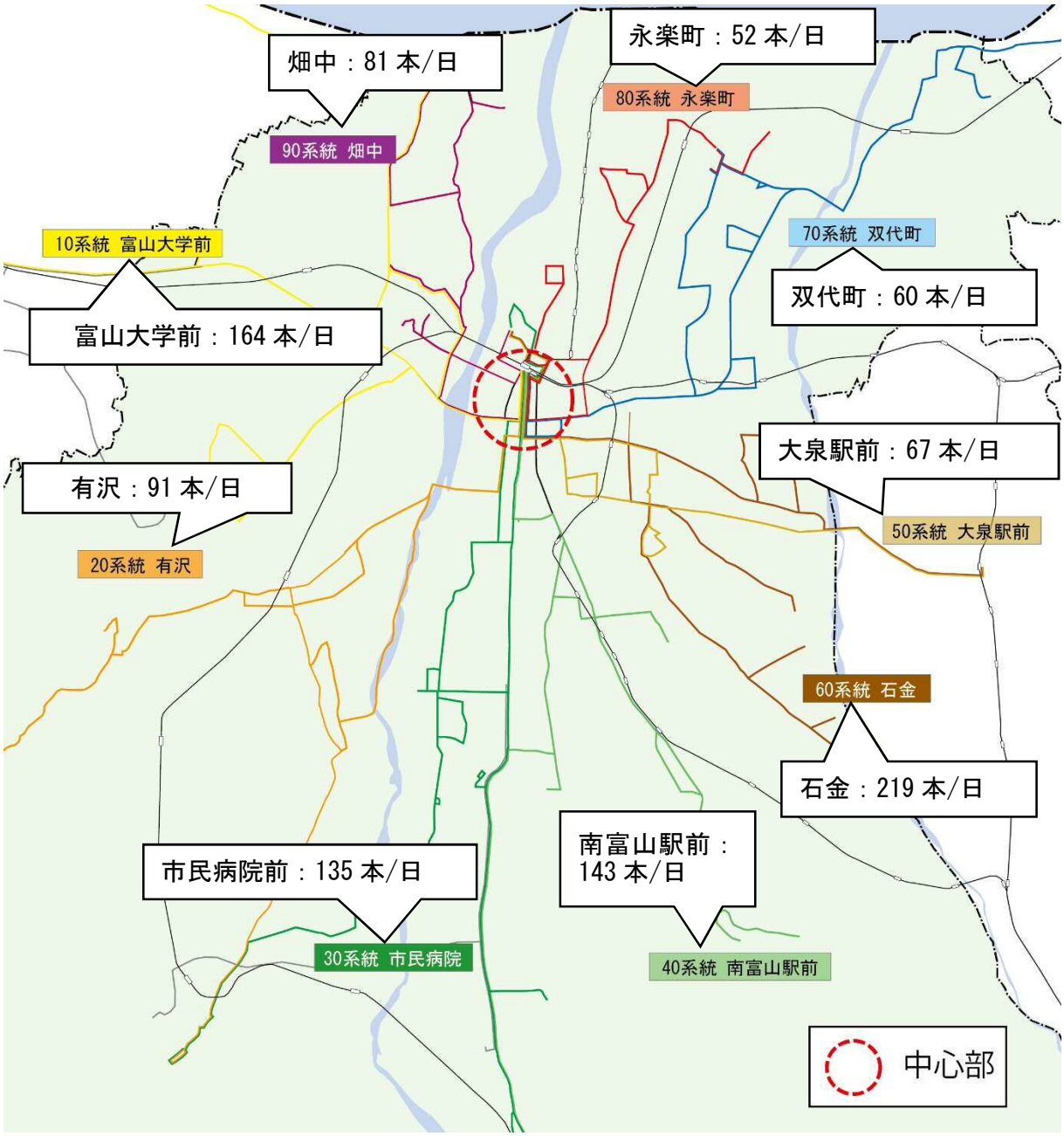


図 2-8　路線バスサービス状況（中心部の代表バス停）

2.2.4. 施設

バス交通のサービス水準の充実に向けて、バス停上屋の整備、民間活力を導入した広告付きバス停の設置、バス車両のバリアフリー化、バスの走行環境の整備を進めています。

(1) バス停

市内の路線バスのバス停数は 544、ポール数（のりば数）は 925 となっています。そのうち、上屋は 161 基整備されており、整備率は 17.4%となっています。

また、民間事業者との協働により、公共交通活性化や都市デザインの向上を目指し、平成 19 年度より広告付きバス停の整備を推進しています。平成 25 年度には、広告付きバス停ルート案内図など制作事業により、富山市役所前バス停 7 箇所において、バス停ルート案内図および時刻表の設置が行われています。平成 26 年度においては、広告付きバス停 10 箇所、平成 27 年度においては富山駅前停留所 8 箇所へのバス停ルート案内図の設置が行われています。

表 2-4　上屋・シェルター付バス停の整備状況

バス停数※1	バス停ポール数(a)※2	整備済バス停数※3	整備済バス停上屋基数(b)※4	整備率(b/a)
544	925	124	161	17.4%

令和 2 年 4 月 1 日時点

注　　富山地鉄が富山市内で運行するバス路線(フィーダーバス含む)。コミュニティバスは除く。
※1　バス停の数　例）西町バス停＝1、総曲輪バス停＝1とカウント
※2　1つのバス停に複数ポールがある場合はその数　例）市役所前バス停＝8
※3　上屋が整備されているバス停の数(1バス停に2基以上整備されている場合も1とカウント)
※4　上屋の数(上り、下り設置の場合は2)、事業者整備以外のものを含む。

表 2-5　広告付バス停の整備状況

年度	設置数	設置箇所
平成 19 年度	8 基	市役所停留所　6 基 越前町停留所　1 基 総曲輪停留所　1 基
平成 20 年度	5 基	中教院前停留所　1 基 城址公園前停留所　4 基
平成 21 年度	3 基	西町停留所　3 基
平成 23 年度	1 基	市役所停留所　1 基
合計	17 基	(7 箇所)

表 2-6　バス停ルート案内図の整備状況

年度	設置箇所
平成 25 年度	市役所停留所　7 箇所
平成 26 年度	城址公園前停留所　4 箇所 総曲輪停留所　1 箇所 西町停留所　3 箇所 越前町停留所　1 箇所 中教院前停留所　1 箇所
平成 27 年度	富山駅前停留所　8 箇所

【上屋・シェルター付バス停の事例】

上屋付きバス停

上屋・壁付きバス停

シェルター型バス停

ハイグレードなシェルター型バス停

【上屋なしのバス停例】

西上袋バス停

市民病院口バス停

【広告付きバス停例および設置箇所】

市役所前バス停(H23 設置)

越前町バス停(H19 設置)

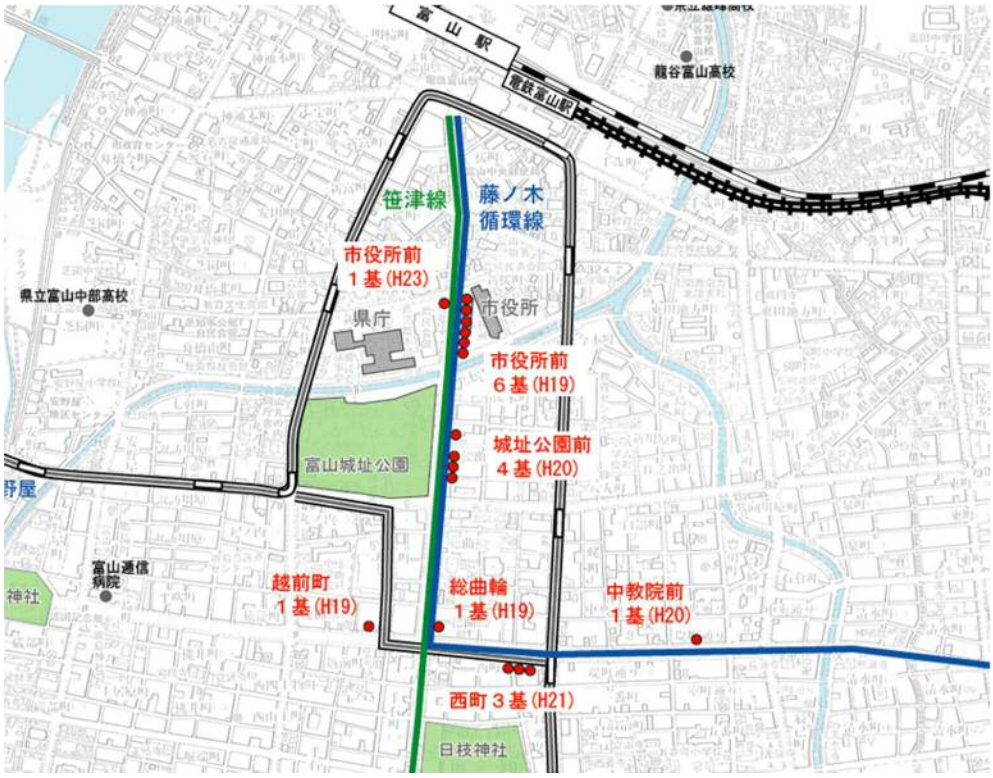


図 2-9　広告付バス停　設置箇所

【バス停ルート案内図および時刻表の設置】

図 2-10　バス停ルート案内図および時刻表（富山市役所前バス停）

(2) 車両

市内では、定期路線バスに 85 台のノンステップバスが導入されています。導入率は 71%となっています。

「高齢者、障害者などの移動などの円滑化の促進に関する法律」に基づく、「移動など円滑化の促進に関する基本方針」（平成 18 年 12 月制定、平成 23 年 3 月改定）によると、ノンステップバスの導入率目標値が、令和 2 年度末において 70%とされています。

表 2-7　ノンステップバスの導入状況（R3.4.1）

		車両数	ノンステップバス車両数	ノンステップバス導入率
富山市	定期路線バス※1	119　台	85　台	71　%
	ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ	12　台	12　台	100　%
	合計	131　台	97　台	74　%

※1 定期路線バス：高速バスおよび貸切バスは含めない。

図 2-11　ノンステップ車両

（3） 走行環境

富山市のバスレーン（専用レーンまたは優先レーン）は、東部方面および南部方面の路線約 17km の区間に設置されています。

1） バス専用レーン

路　線　名	区　　間		延　　長	時　間　帯
① 国道 41 号 市道県庁線	駅前東－星井町 ※カラー舗装	（下り）	1,800m	7:30～9:00

国道４１号　大手町付近

（市）県庁線　市役所前

2） バス優先レーン

路　線　名	区　　間		延　　長	時　間　帯
① 国道 41 号	金泉寺－新庄		2,300m	7:30～9:00
② 国道 41 号	荒川東部－北新町		2,750m	
③ 県道 富山立山公園線	天正寺－西町		3,300m	
④ 国道 41 号 市道県庁線	駅前東－星井町	（上り）	1,700m	17:00 ～19:00
⑤ 国道 41 号	とやまオムニパーク－星井町		6,550m	7:30～9:00
計			16,600m	

（県）富山立山公園線　石金付近

(4) バスロケーション

1) とやまロケーションシステム

令和元年 11 月 18 日より、富山県内全域の路線バスの位置等がわかるサイト「とやまロケーションシステム」が運用を開始しています。富山地鉄バス、加越能バス、西日本 JR トラムバス、コミュニティバス（路線を定めないデマンド交通等は除く）、万葉線（ドラえもんトラム）が対象となっています。パソコンや、スマートフォン、フィーチャーフォンで利用でき、ルートや路線、バス停、バスの現在地等の情報を検索することが可能です。

図 2-12　とやまロケーションシステム　サイト（https://toyama.vtfm.jp/）

2.3. パーク＆ライド

2.3.1. パーク＆ライド駐車場の状況

パーク＆ライド駐車場の状況は、以下のとおりです。

表 2-8　富山市のパーク＆ライド駐車場の状況（令和 2 年 3 月末時点）

路線名	駅名	名称	駐車台数	平均利用台数	備考
富山ライトレール	栗島	大阪屋ショップ栗島店駐車場	5	5	商業施設と連携（商品券購入）
	蓮町	ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾗｲﾄﾞ駐車場	37	36	
	合計		42	41	
あいの風とやま鉄道線	呉羽駅	月極駐車場（あいの風）	8	4	R1.9～R2.3は工事のため、駐車台数3台
	東富山駅	月極駐車場（あいの風）	22	18	
	水橋駅	月極駐車場（あいの風）	29	23	
	合計		59	45	
ＪＲ西日本高山本線	西富山駅	月極駐車場（ＪＲ西日本）	8	8	
	婦中鵜坂駅	ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾗｲﾄﾞ駐車場	43	38	
	速星駅	月極駐車場（ＪＲ西日本）	10	8	
		ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾗｲﾄﾞ駐車場	23	22	
	千里駅	月極駐車場（富山市）	22	17	
		ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾗｲﾄﾞ駐車場	10	10	
	越中八尾駅	ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾗｲﾄﾞ駐車場	40	36	
		八尾駅東駐車場	49	33	
	笹津駅	笹津駅前広場駐車場	31	4	
	猪谷駅	月極駐車場（ＪＲ西日本）	9	8	
	合計		245	184	
富山地方鉄道本線	東新庄駅	月極駐車場（地鉄）	8	8	
	越中三郷駅	月極駐車場（地鉄）	10	5	
	合計		18	13	
富山地方鉄道不二越・上滝線	不二越駅	月極駐車場（地鉄）	60	50	
	開発駅	ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾗｲﾄﾞ駐車場	7	1	R2.1供用開始
	月岡駅	ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾗｲﾄﾞ駐車場	22	20	
	大庄駅	ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾗｲﾄﾞ駐車場	8	1	
	上滝駅	ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾗｲﾄﾞ駐車場	8	4	
	大川寺駅	駅前広場（地鉄）	8	3	
	合計		113	79	
路線バス笹津線	大沢野小学校前	ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾊﾞｽﾗｲﾄﾞ駐車場	10	8	
	上二杉	ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾊﾞｽﾗｲﾄﾞ駐車場	6	6	商業施設と連携（登録制）
	合計		16	14	
富山市　全体		富山市全体合計	493	376	

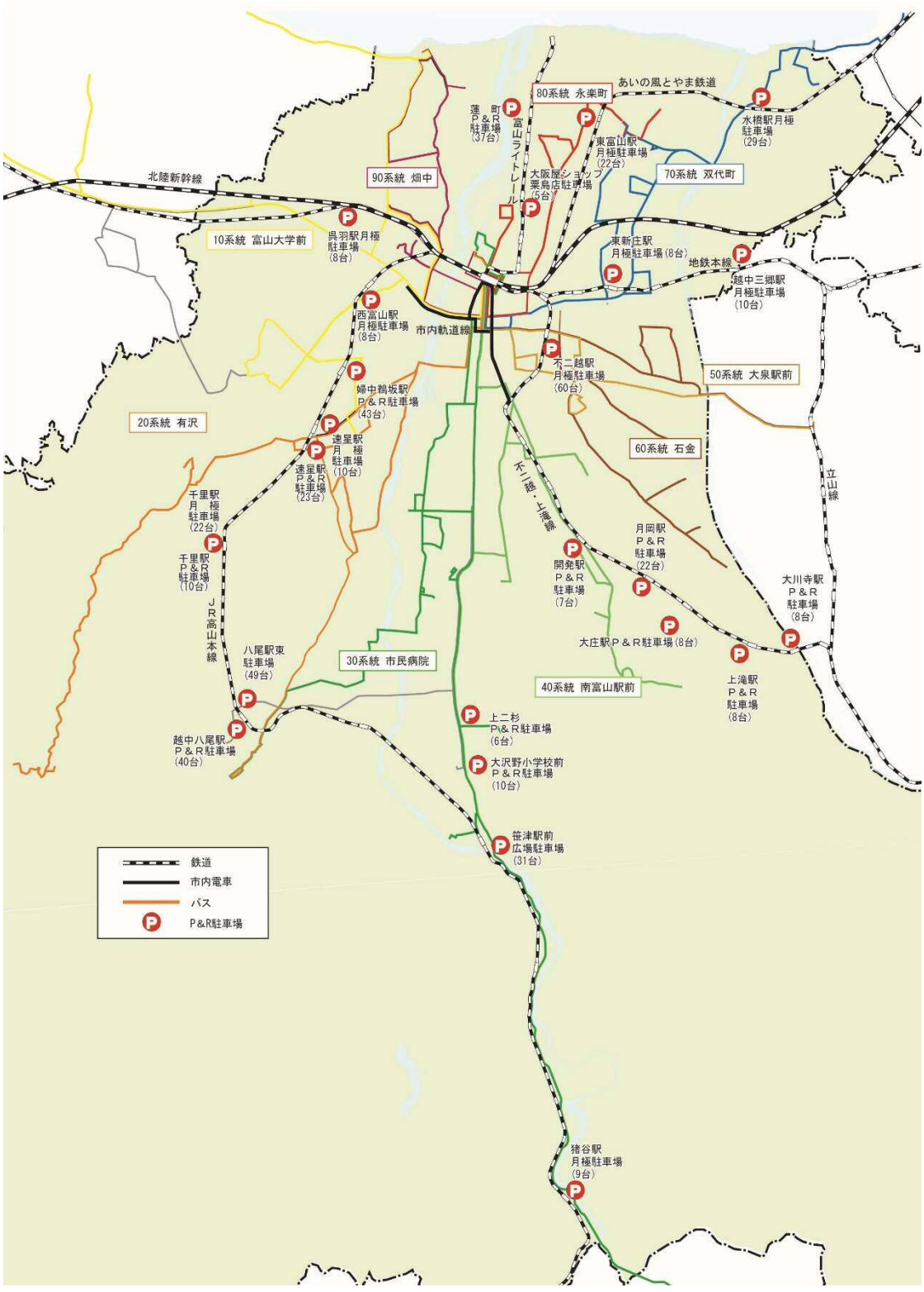
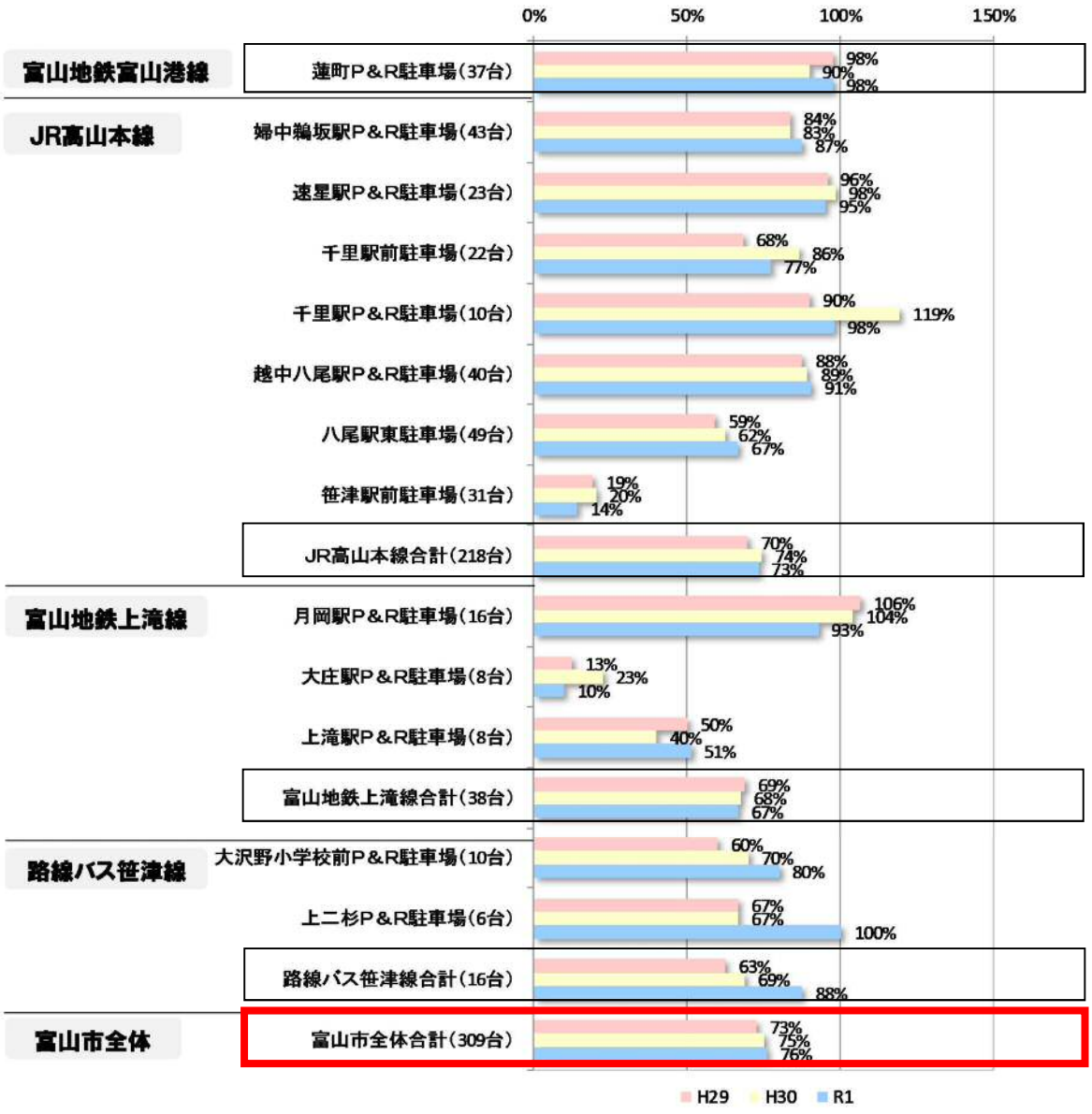


図 2-13　富山市のパーク＆ライド駐車場の状況

2.3.2　パーク＆ライド駐車場の利用者数

本市が管理するパーク＆ライド駐車場の利用状況は、市全体では R1 年度は 76%となっています。

富山地鉄富山港線の蓮町Ｐ＆Ｒ駐車場、ＪＲ高山本線の速星駅・千里駅・越中八尾駅Ｐ＆Ｒ駐車場、富山地鉄上滝線の月岡駅Ｐ＆Ｒ駐車場は、稼動状況が高く、90%を超えています。



※富山地鉄上滝線の月岡駅Ｐ＆Ｒ駐車場は、H31 年 3 月に富山地方鉄道(株)が 6 区画を拡張し、

現在、22 区画(市管理:16 区画、地鉄管理:6 区画)となっています。

図 2-14　富山市が管理するパーク＆ライド駐車場の年度別利用状況（H29～R1）

2.4. コミュニティバス・乗合タクシー

2.4.1. ネットワーク

都心部、呉羽地域、婦中地域では、コミュニティバスが駅や主要施設などを循環する交通ネットワークを形成し、中山間地域の大山地域、八尾地域、山田地域では、総合行政センターを起点にコミュニティバスが地域内の放射状ネットワークを形成しています。

大沢野地域では、公共交通空白地域の解消を図るとともに、高齢者の移動手段を確保するためにデマンド型の乗合タクシーを運行しています。

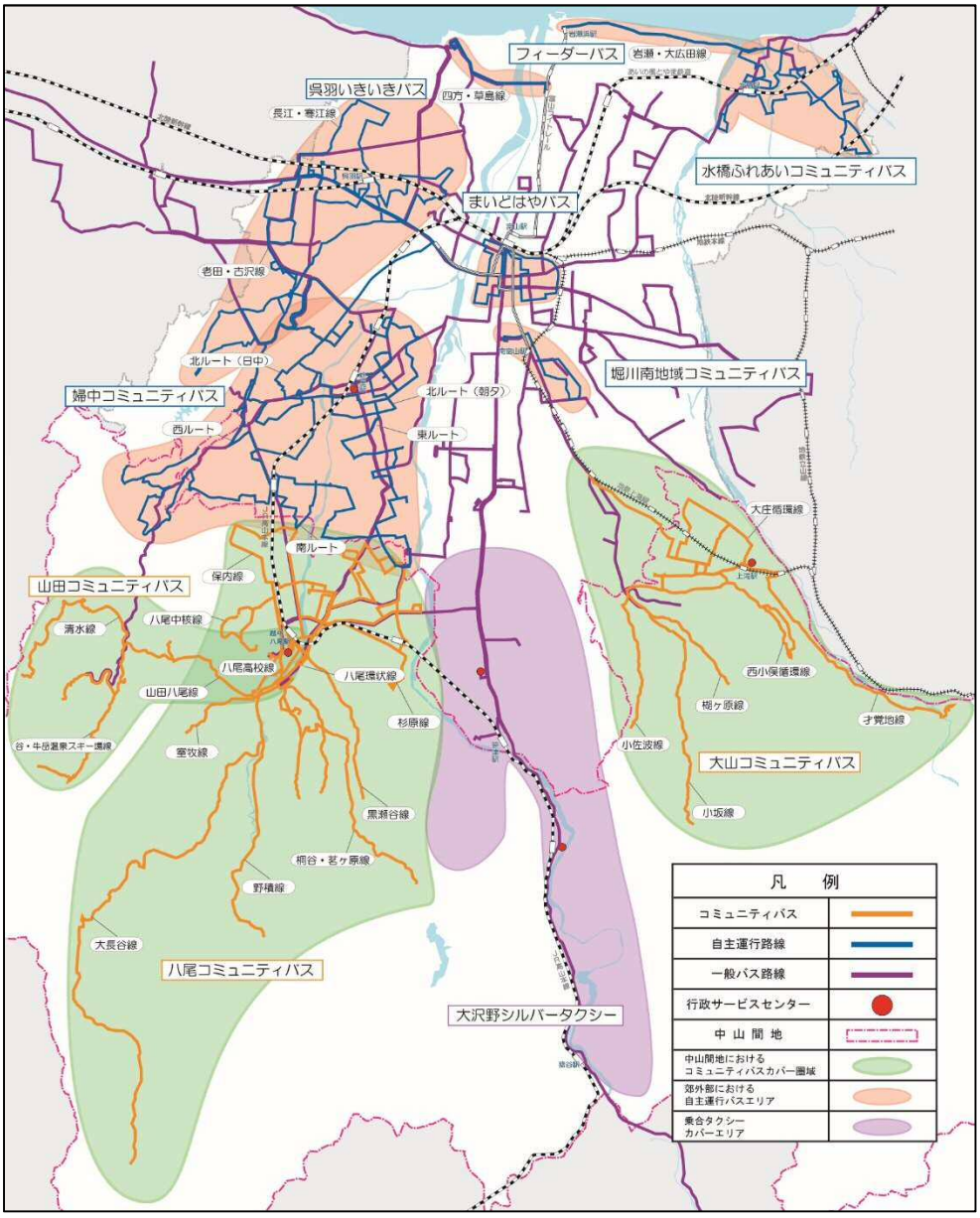


図 2-15　コミュニティバス・乗合タクシーのネットワーク

2.4.2. 利用者数

コミュニティバスおよび乗合タクシーの利用者数などは、地域によって多様であり、運行本数や運賃、運行形態などのサービス水準が異なっています。

表 2-9 コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数など （令和 元 年度実績）

分類	事業名 運賃	路線・ルート	利用者数 （人/年）	起点	主な経由地	終点	運行 本数
乗合タクシ	大沢野 シルバータクシー 300円	－	20,145	－	－	－	－
市営コミュニティバス	大山 コミュニティバス 200円	才覚地線	2,290	老人センター	総合行政センター	中地山	4
		小坂線	2,346	上滝中学校	総合行政センター	小坂	4
		西小俣循環線	582	老人センター	総合行政センター	西小俣	4
		梯ヶ原線	536	上滝中学校	総合行政センター	樫ノ木	2
		小佐波線(デマンド運行)	－	コミュニティセンター	一ノ瀬	小佐波	－
		大庄循環線	1,712	大山行政サービスセンター	大庄駅	大山行政サービスセンター	4
	八尾 コミュニティバス 200円	環状線(左・右)	19,760	八尾駅	コミュニティセンター	八尾駅	12
		中核線(左・右)	53,046	八尾駅	団地前	八尾駅	10
		八尾高校線	11,853	杉原公民館	杉田会館	八尾高校前	~~3~~ 4
		桐谷・ 茗ヶ原線	3,699	八尾駅	総合行政センター	桐谷	4
		室牧線	3,850	八尾駅	総合行政センター	細滝	6
		野積線	6,568	八尾駅	総合行政センター	西松瀬	5
		大長谷線	5,442	八尾駅	総合行政センター	大長谷温泉	6
		黒瀬谷線	3,217	八尾駅	総合行政センター	宮腰	4
		杉原線	1,000	八尾駅	杉田・神通	八尾駅	2
		保内線	1,423	八尾駅	新田・田中	八尾駅	2
	山田 コミュニティバス 200円	清水線	4,313	山田公民館前	白井谷	今山田	4
		谷・牛岳温泉スキー場線	2,433	山田公民館前	若土	鍋谷 山田公民館前	4
		山田八尾線	9,813	山田公民館前	西新町	八尾駅	4
		牛岳温泉スキー場線	21	山田公民館前	牛岳温泉スキー場	山田公民館前	1 (冬期のみ)
地域自主運行バスなど	まいどはやバス 100円	中央ルート	83,245	富山駅	丸の内一丁目	富山駅	28
		清水町ルート	131,792	富山駅	城址公園	富山駅	31
	富山港線 フィーダーバス 210円	四方・草島ルート	55,247	蓮町	草島小学校	四方神明町	65
		岩瀬・大広田・浜黒崎 ルート	45,287	岩瀬浜駅	浜黒崎小学校	水橋漁港	64
	呉羽 いきいきバス 100円	老田・古沢・池多ルート	16,503	呉羽駅	老田・古沢・池田	呉羽駅	11
		長岡・寒江ルート	32,572	呉羽駅	長岡・寒絵	呉羽駅	11
	水橋ふれあい コミュニティバス 100円	通常ルート	14,873	新保新町	水橋駅	新保新町	5
		モーニング便	4,020	山王町公民館	東部小学校	水橋駅	1
		帰宅便	961	西部小学校	五郎丸	川原石政	1
	婦中 コミュニティバス 200円	北ルート(朝夕)	462	総野	上下条公民館	速星中学校(公民館北)	2
		北ルート(日中)	500	総野	小長沢公民館	婦中行政サービスセンター	2
		南ルート	3,367	神保公民館	上吉川	婦中行政サービスセンター	4
		西ルート	1,794	丘の夢牧場口	富山病院	婦中行政サービスセンター	4
		東ルート	1,706	東余川	添島公民館	西本郷公民館前	4
	堀川南地域 コミュニティバス 200円	堀川南本郷町循環線	1,821	富山市民病院	南富山駅	富山市民病院	8

2.4.3. 公共交通空白地域

市内においては、鉄軌道・民間路線バスから 750m（道のり約 1km）の範囲内に、市内人口の 91.4%にあたる 380,394 人（令和元年年度）、居住面積の約 91%が民間の公共交通でカバーされています。

一方、鉄軌道・民間路線バスから 750m（道のり約 1km）の範囲外の公共交通空白地域において、35,753 人（市内人口の 8.6%）が居住しています。

コミュニティバスや乗合タクシーの生活交通の整備や居住誘導などにより、公共交通空白地域の改善が望まれます。

公共交通が利用可能な圏域（鉄軌道・民間路線バスから 750m（道のり約 1 km））に、コミュニティバスによるカバー圏域(750m)を加えた場合、公共交通空白地域人口 35,753 人のうち、28,008 人がコミュニティバスによりカバーされることになります。

しかし依然として、7,745 人（市内人口の 1.9%）が公共交通空白地域に居住していることになっています。

表 2-10 公共交通空白地域内の人口（コミュニティバス含む。）（平成 17 年度）

	人口	
（ａ）富山市全体	421,239 人	―
（ｂ）鉄軌道＋民間路線バスでのカバー人口	384,144 人	91.2%
（ａ－ｂ）公共交通空白地域人口	37,095 人	8.8%
（ｃ）うちコミュニティバスカバー人口	13,561 人	3.2%

表 2-11 公共交通空白地域内の人口（コミュニティバス含む。）（令和元年度）

	人口	
（ａ）富山市全体	416,147 人	―
（ｂ）鉄軌道＋民間路線バスでのカバー人口	380,394 人	91.4%
（ａ－ｂ）公共交通空白地域人口	35,753 人	8.6%
（ｃ）うちコミュニティバスカバー人口	28,008 人	6.7%

令和元年度の公共交通空白地域の居住人口（大沢野地域はシルバータクシーのサービス圏域とする）は、平成 17 年度に比べ約 10,800 人減少し、公共交通空白地域人口率は 4.4%から 1.9%に減少しています。その要因としては、水橋ふれあいコミュニティバスの運行および公共交通空白地域の人口減少などが要因と考えられます。

本市全体の居住面積 281 ｋ㎡のうち公共交通によりカバーされている面積は 262ｋ㎡で、公共交通空白地域の面積は 19ｋ㎡ となっています。

表 2-12　公共交通空白地域人口の推移

	人口				空白地域人口				空白地域人口率		
地　　域	H17	H26	R1	増減（R1-H17）	H17	H26	R1	増減（R1-H17）	H17	H26	R1
富 山 地 域	325,347	322,164	320,637	-1.4%	17,061	8,172	7,281	-57.3%	5.2%	2.5%	2.3%
大沢野地域	22,631	22,495	21,821	-3.6%	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大 山 地 域	11,355	10,538	9,750	-14.1%	1,078	914	319	-70.4%	9.5%	8.7%	3.3%
八 尾 地 域	21,811	20,796	19,781	-9.3%	238	119	108	-54.6%	1.1%	0.6%	0.5%
婦 中 地 域	36,448	40,869	41,493	13.8%	222	261	9	-95.9%	0.6%	0.6%	0.0%
山 田 地 域	1,962	1,602	1,411	-28.1%	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
細 入 地 域	1,685	1,443	1,254	-25.6%	0	0	28	-	0.0%	0.0%	2.2%
合　　計	421,239	419,907	416,147	-1.2%	18,599	9,466	7,745	-58.4%	4.4%	2.3%	1.9%

※R1 の各地域の人口は R1.6 月末時点の住基データより引用

表 2-14 では、大沢野シルバータクシーをコミュニティバスと同等のサービスと位置づけ、大沢野地域の空白地域人口を 0 にしている。

表 2-13　公共交通空白地域面積

	面積
富山市全体の居住面積	281 km^2
鉄軌道・民間バス・コミュニティバス等によりカバーされている面積	262 km^2
富山市全体の空白地域	19 km^2

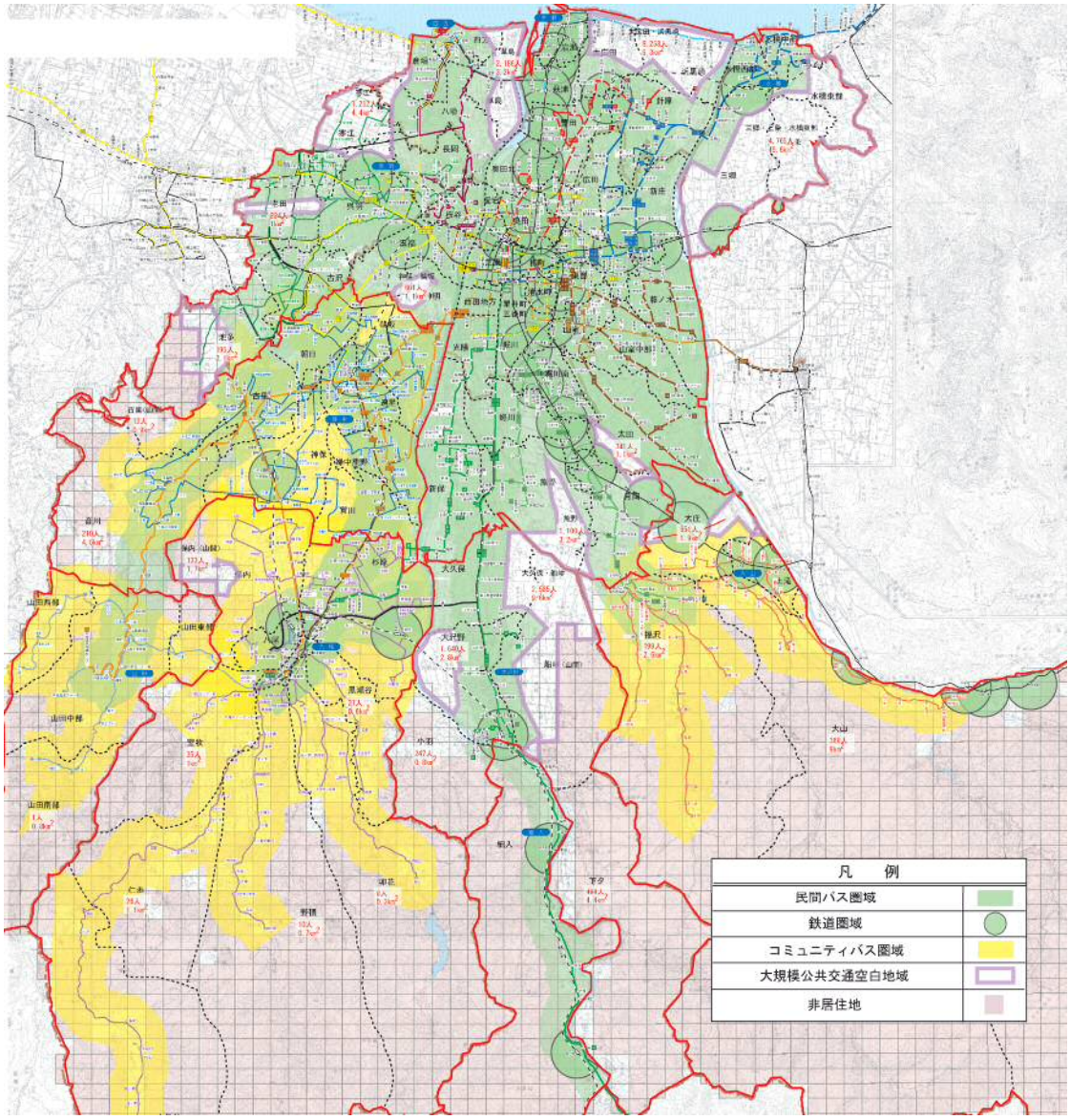


図 2-16　公共交通空白地域（H17，鉄軌道・民間路線バス、コミュニティバス 750m）

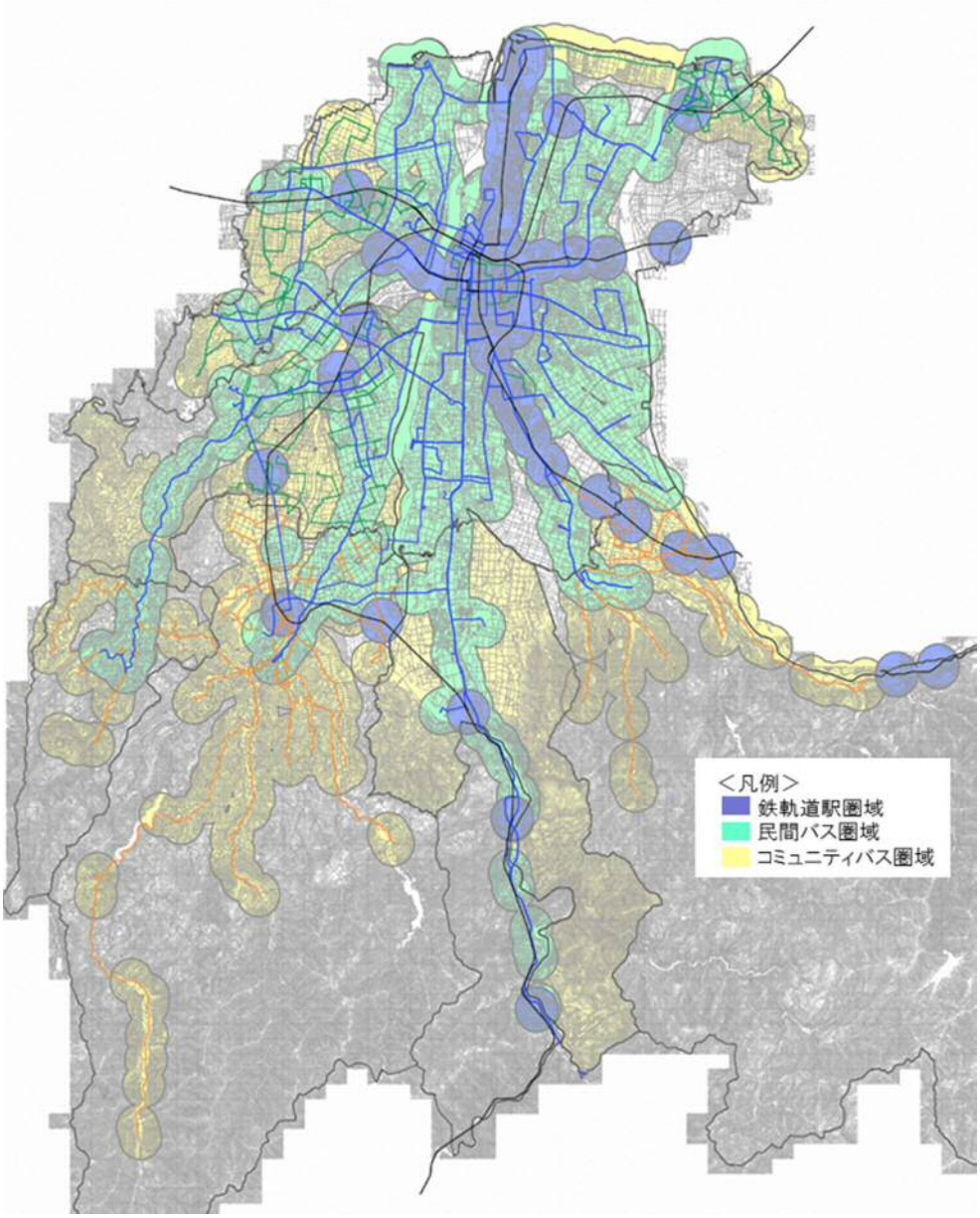


図 2-17　公共交通空白地域（R1，鉄軌道・民間路線バス、コミュニティバス 750m）

2.5.　市町村福祉輸送および福祉有償運送

本市では、富山市による市町村福祉輸送およびＮＰＯ法人による福祉有償運送が実施されています。これらの利用状況をみると、減少傾向の路線もあるため、利用者ニーズを踏まえ、サービス維持のために運行形態見直しなどが必要と考えられます。

2.5.1.　市町村福祉輸送

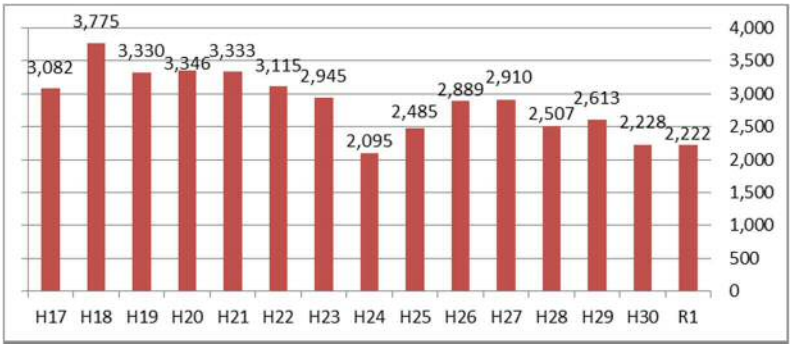
市町村福祉輸送とは、当該市町村の住民のうち、身体障害者、要介護者等であって、市町村に会員登録を行った者に対して、市町村自らが原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うものです。

【富山市高齢者移送サービス事業】

○委託先：富山市社会福祉協議会（登録の有効期間：令和 2 年 9 月 30 日まで）

○実施状況（年間の運行回数）

単位：回



2.5.2.　福祉有償運送

福祉有償運送とは、NPO 法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うものです。

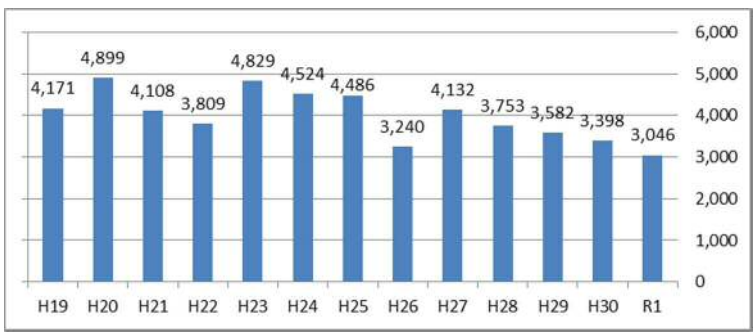
【NPO 法人による福祉有償運送】

○登録 NPO 法人

NPO 法人自立生活支援センター富山（登録の有効期間：令和 5 年 9 月 30 日まで）、NPO 法人しおんの家（登録の有効期間：令和 5 年 9 月 30 日まで）、NPO 法人ぴーなっつ（登録の有効期間：令和 5 年 3 月 23 日まで）、社会福祉法人海望福祉会（登録の有効期間：令和 5 年 5 月 30 日まで）

○実施状況（年間の運行回数）

単位：回

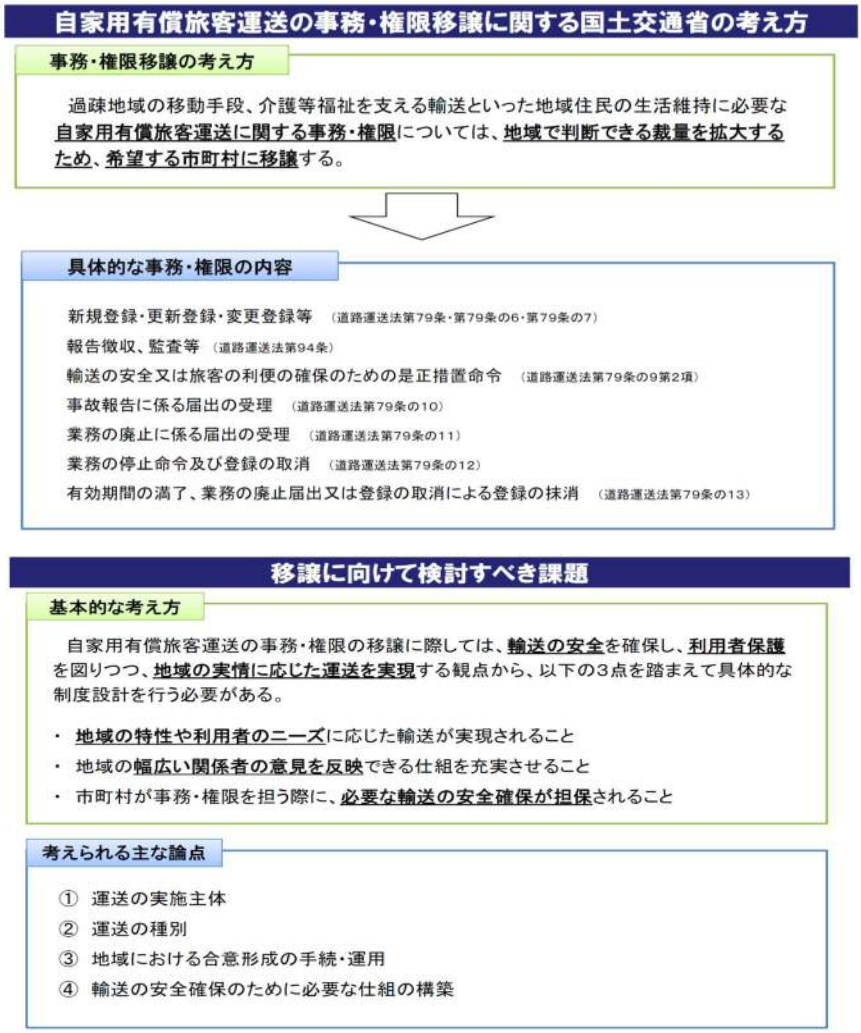


2.6. 自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲

地方分権改革の中で、地域の実情に応じた運送の実現に向けて、自家用有償旅客運送の事務・権限が、国土交通省から地方公共団体へ移譲される流れとなっています。

自家用有償旅客運送には、市町村運営有償運送（過疎地輸送・福祉輸送）および福祉有償運送があります。市町村運営有償運送は、市町村がもっぱら当該市町村の区域内で住民の生活交通を確保するため自ら行う運送（コミュニティバスなど）のことを示し、福祉有償運送は、要介護者、身体障害者などに対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO 法人、社会福祉法人などが、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのことを示します。

本市では、平成 27 年 4 月から、自家用有償旅客運送事務権限の移譲を受けており、今後、自家用有償運送の安全性を確保し、地域特性や利用者ニーズに応じた輸送が実現されるよう主体的に関与していくことになります。



出典：国土交通省資料

図 2-18 自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲

2.7. 利用促進など

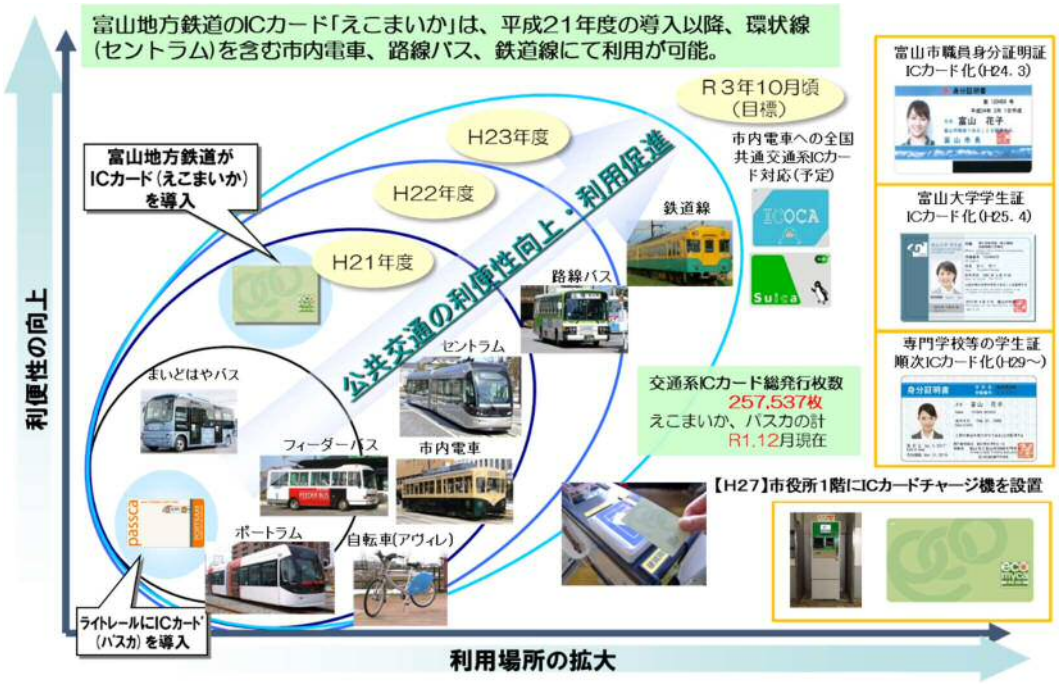
2.7.1. IC カード

（1） 概要

富山市内では、富山地方鉄道が発行する ecomyca（えこまいか）があります。

富山ライトレール（R2 年 2 月 22 日に富山地方鉄道と合併）に IC カード「パスカ」（令和元年 10 月 31 日に新規販売を終了）が導入されて以降、市内電車（環状線含む）、路線バス、鉄道線、自転車（アヴィレ）などへも IC カード「えこまいか」が導入され、身分証などへ利用域が拡大しています。

市内の各交通機関の互換性がおおむね確保されていますが、定期券や駐車場での利用、コミュニティバスなど、互換性のない部分もあります。また、あいの風とやま鉄道の IC カード「ICOCA」（平成 27 年 3 月 26 日よりサービス開始）との互換性は取れていない状況となっています。



出典：富山市資料

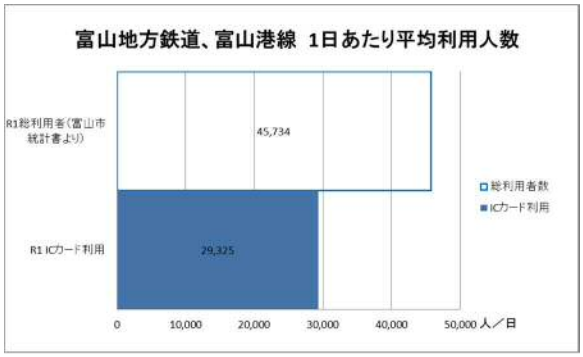
図 2-19 IC カードの導入状況

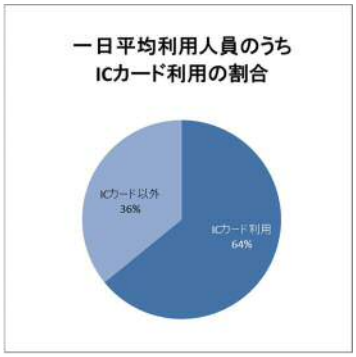
（2） 利用者数

令和元年度のICカード利用データをもとに、ICカードの利用人数について整理し、ICカード以外の利用者数との比較を行いました。

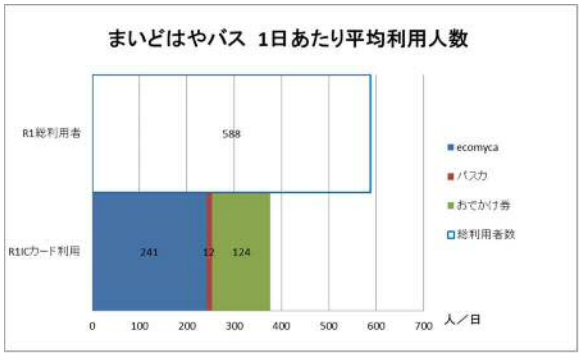
富山地方鉄道においては64%（富山地方鉄道、富山港線の利用者の合計）、まいどはやバスにおいては64%、フィーダーバスにおいては81%がICカード利用となっています。

1） 富山地方鉄道、富山港線　ICカードの1日平均利用人数

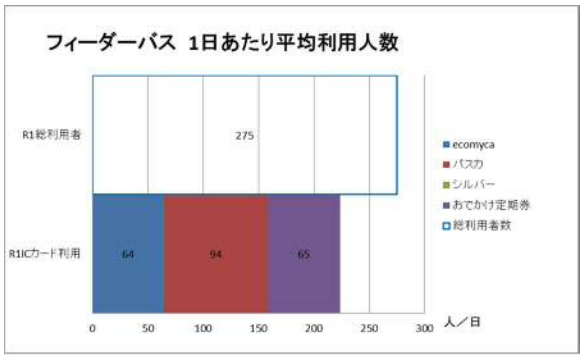


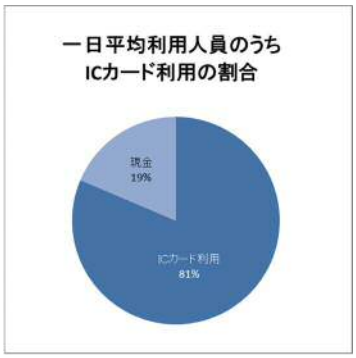


2） まいどはやバス　ICカードの1日平均利用人数



3） フィーダーバス　ICカードの1日平均利用人数





（3） 利用促進に向けた IC カードの活用

1） おでかけ定期券

【対象者】

おでかけ定期券所持者（市内在住の満 65 歳以上の方が申込できます。）

【割引内容】

(IC カード)おでかけ定期を提示すると、市内各地と中心市街地（市民病院も含む。）の指定バス停の間を１００円で利用できます。（午前 9 時～午後 5 時が対象）

中心市街地内の移動も１００円で利用できます。（現金不可　ＳＦ利用）

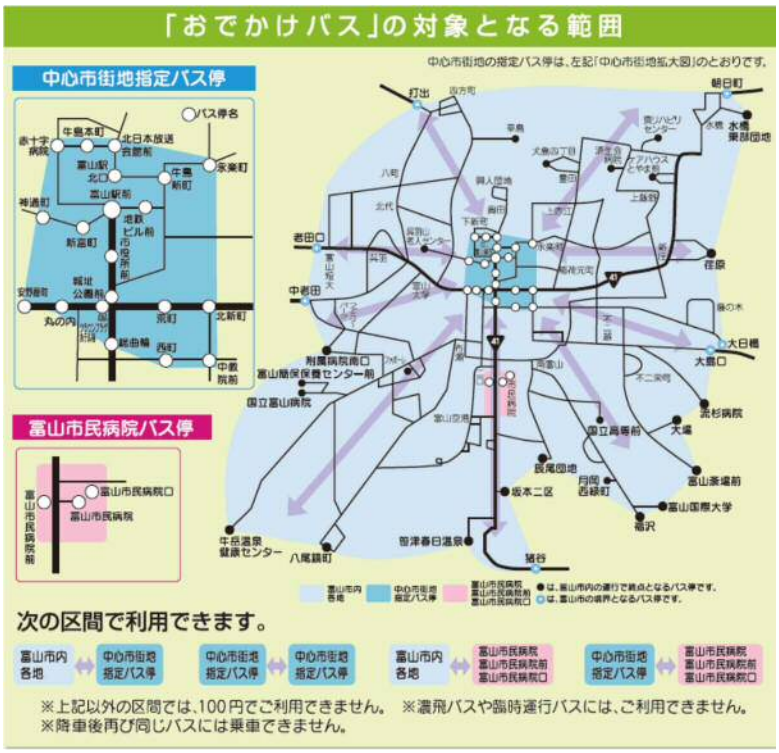


図 2-20　おでかけ定期券のサービス内容

【おでかけ定期券による効果】

おでかけ定期券により、高齢者の歩行の増加の効果が得られています。

おでかけ定期券を「利用した日」の平均歩数　　：７，０１９歩/日

おでかけ定期券を「利用しなかった日」の平均歩数：５，７１０歩/日

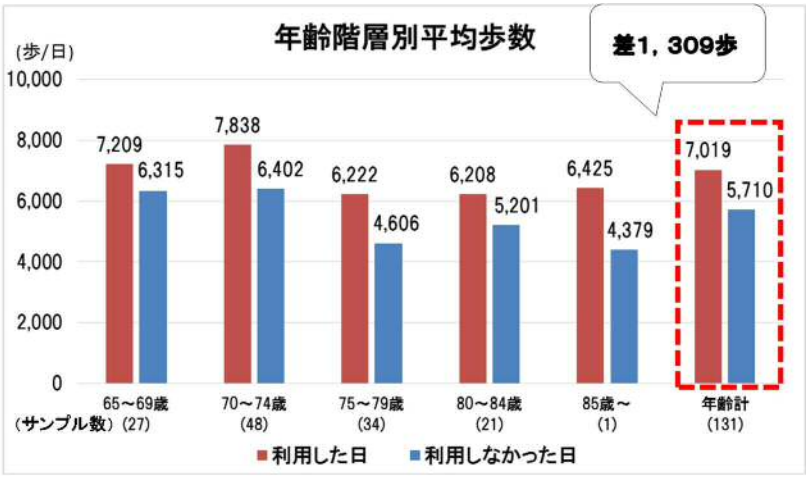


図 2-21　おでかけ定期券の導入効果

2)　乗り継ぎ割引

【対象者】

30 分以内に、指定停留場（丸の内、中町（西町北））で市内電車の既存線と環状線を乗り継いだ場合

【割引内容】

2 回目に乗車した際の運賃が自動的に無料になります。

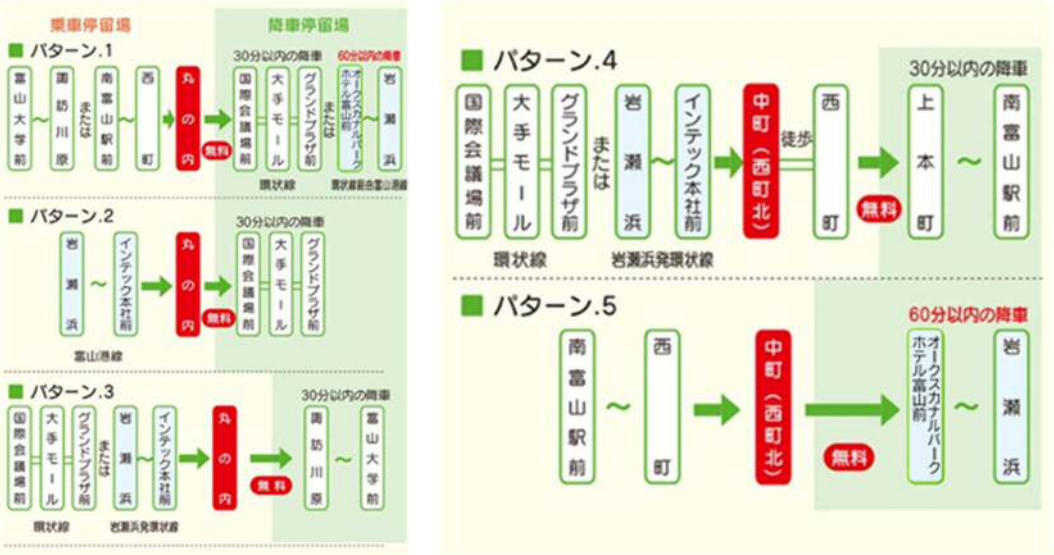


図 2-22　乗り継ぎ割引のサービス内容

3） オート 1day サービス

【対象】

パスカまたはえこまいかを利用して、同一日に IC カード乗車券を利用して 3 回乗車した場合

【割引内容】

IC カードによる路面電車利用者を対象に、市内電車（環状線含む。）、富山ライトレールそれぞれにおいて、同一日の 4 回目以降の運賃を無料化します。路面電車の利用促進と沿線の回遊性向上を図るサービスとなっています。

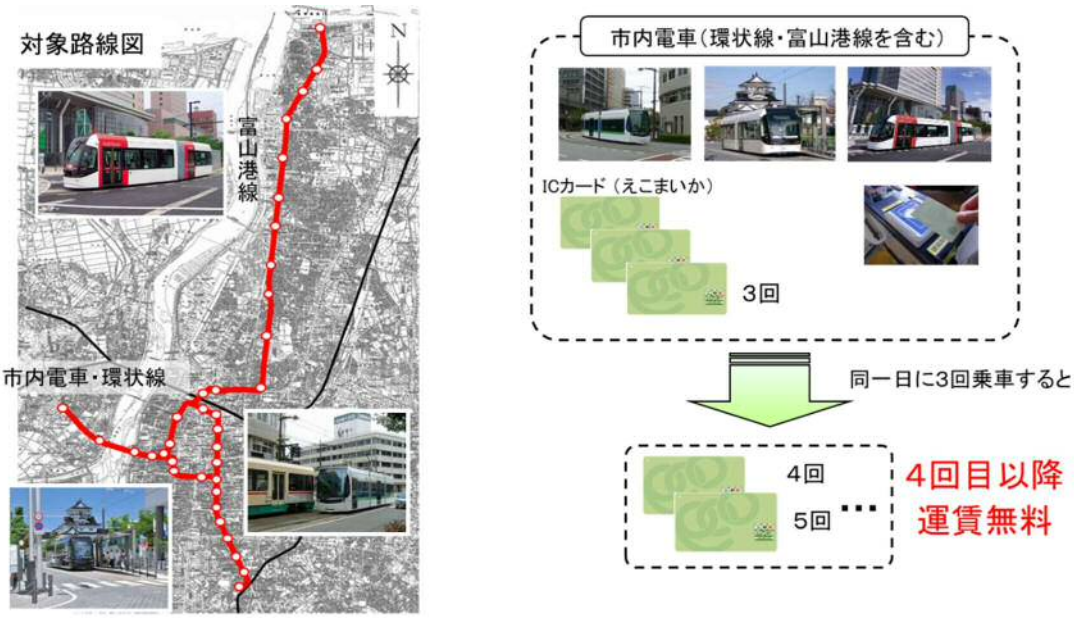


図 2-23　オート 1day サービスのサービス内容

2.7.2. 利用促進に向けた取組

(1) モビリティ・マネジメント

本市では、平成 22 年度より「とやまレールライフ・プロジェクト」として、モビリティ・マネジメントを展開し、公共交通の更なる利用促進を図っています。

【これまでの取組】

1) 多様な場面・手法での情報発信

一度に多くの人に対して、公共交通利用促進の働きかけを行うために、ラジオ、ケーブルテレビの番組、民間情報誌、FaceBook を活用し、情報提供を行いました。また、まちなかのイベントで公共交通の情報ツールの配布やアンケートを行い、利用促進を呼びかけました。

ケーブルテレビ番組（H24～）

情報誌（H24.11-12、H25.10-12）

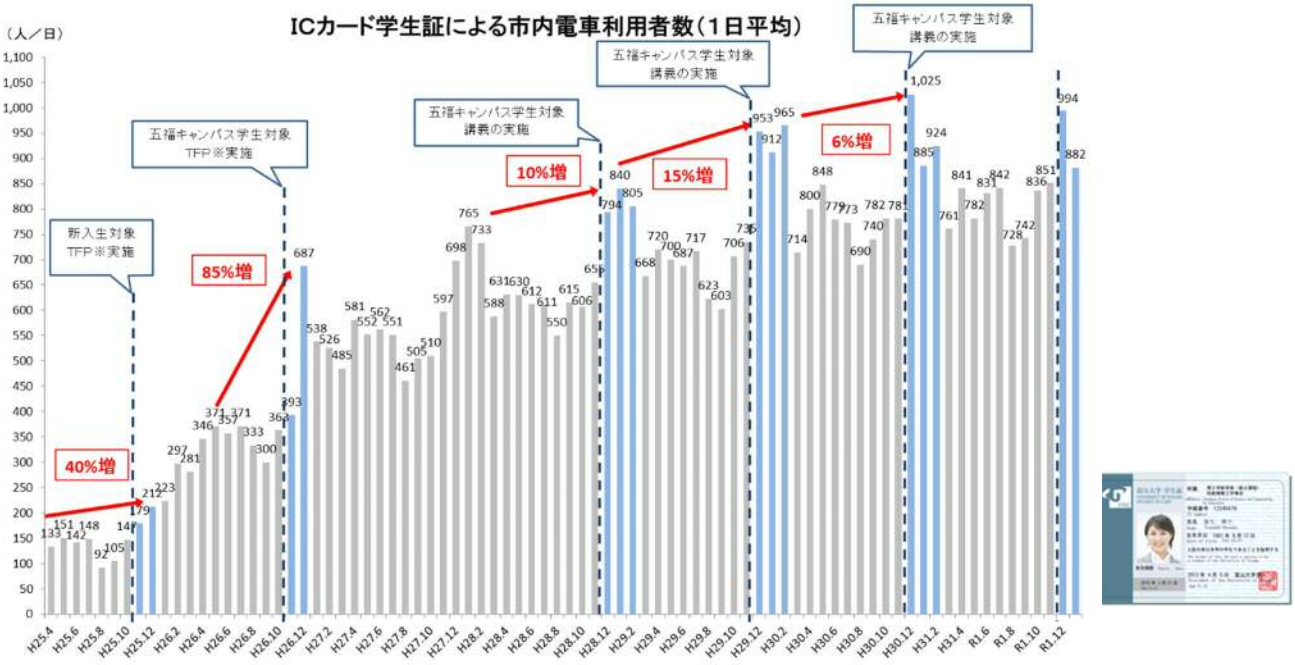
まちなかイベント（H24.12、H25.4）

2)　多様な主体に応じた情報提供

民間企業に対し、通勤手段としての公共交通利用について意識啓発を図るため、社内研修での出前講座実施の提案や公共交通利用の情報提供を行いました。

富山大学では、人文学部の授業を活用して、市の公共交通への取組や中心市街地活性化などについて講義を行ってきました。さらに、平成 25 年 4 月からＩＣカード機能を備えた学生証を配布し、公共交通の利用促進を促すＴＦＰ※アンケートを平成 25 年は新入生、平成 26 年は五福キャンパス学生を対象に行った結果、利用者が大幅に増加しました。

【ＩＣカード学生証による市内電車利用者数（１日平均)】



※TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）アンケート：　公共交通の利用促進などの行動変容に向けたコミュニケーションアンケート

図 2-24　富山大学学生証への交通系ＩＣカードの導入による効果（大学生の利用促進）

3)　将来世代に対する公共交通への意識啓発

小学生という早い段階から公共交通について学習をすることが、意識醸成を図るうえで効果的です。そこで、小学生 3～6 年生を対象に、社会科、総合的な学習の時間の単元で使用する学習教材を平成 23 年度から作成し、「のりもの語り教育」を実施するとともに、授業後に検討会を行い、教材の改善を行っています。

また、市民・教員向けのフォーラムの開催や、教育委員会と連携し、３・４年生の社会科副読本に、交通に関する学習教材を掲載するなど、「のりもの語り教育」の普及促進を図っています。

さらに、平成 28 年度から行っている親子でおでかけ事業では、夏休み期間限定で保護者と乗車すると小学生の運賃が無料になる切符を小学校で配布し、お出かけする機会を創出することで、市内小学生に自動機から公共交通に親しみを感じさせるとともに、保護者の公共交通利用促進を図っています。

授業風景（H24.10）

授業風景（H25.12）

学習教材（H23～）

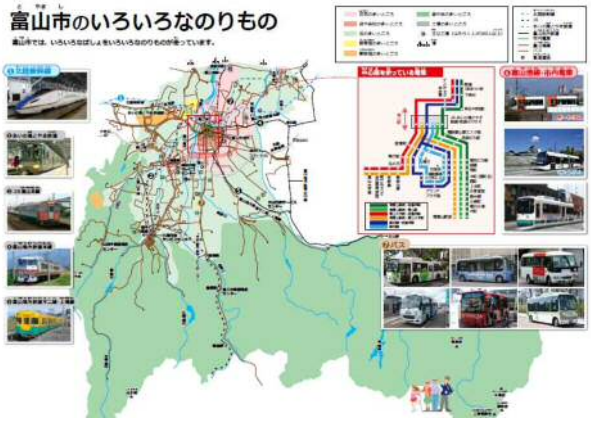


図 2-25　将来世代への公共交通利用の意識啓発実績

図 2-26　親子でおでかけ事業チラシ（R1）

(2) 歩くライフスタイル戦略との連携

本市では、歩いて健康に暮らすライフスタイルを提案する「歩くライフスタイル戦略」と連携して公共交通の利用促進を図っています。

＜歩くライフスタイル戦略の基本理念＞

Smart Life & Smart Walk

－歩いて、楽しく・賢く・格好よく、ヘルシーなスマートライフを創造する都市－

楽しい … 歩いてまちを楽しむ
賢　い … 移動手段に歩きや公共交通を賢く選ぶ
格好いい … 歩きや公共交通で格好よく暮らす
ヘルシー … 歩いて健康づくり

【これまでの取組】

令和元年１１月１日にスマートフォンアプリ「とほ活」をリリースし、歩数や公共交通利用、イベント参加でポイントを貯めることで商品抽選に応募でき、歩くライフスタイルの推進と併せて、公共交通機関の利用促進を図っています。公共交通の利用ポイントは駅や車両に設置されている端末（ビーコン）からの信号を検知することで獲得することができます。

表　2-16　とほ活ポイント獲得可能な駅、公共交通

鉄軌道	富山地方鉄道本線	電鉄富山、稲荷町、新庄田中、東新庄、越中荏原、越中三郷
	富山地方鉄道立山線	有峰口、本宮
	富山地方鉄道 不二越・上滝線	稲荷町、栄町、不二越、大泉、南富山、朝菜町、上堀、小杉、布市、開発、月岡、大庄、上滝、大川寺
	あいの風とやま鉄道	呉羽、富山、東富山、水橋
	JR 高山本線	富山、西富山、婦中鵜坂、速星、千里、越中八尾、東八尾、笹津、楡原、猪谷
路面電車	富山軌道線、富山港線	
バス	富山地方鉄道路線バス、ぐるっと BUS、まいどはやバス、 フィーダーバス、呉羽いきいきバス、水橋ふれあいコミュニティバス、 婦中コミュニティバス、堀川南地域コミュニティバス、 大山コミュニティバス、八尾コミュニティバス、山田コミュニティバス	

3. 富山市の公共交通に関する市民意識調査

3.1. 調査概要

富山市の今後の公共交通のあり方を示す「地域公共交通網形成計画」のモニタリングのため、「富山市の公共交通(電車やバスなど)に関する市民意識調査」を行いました。

調査目的	公共交通の活性化を図り、コンパクトシティの形成を推進することを目的に、日常生活における交通の利用状況を把握するとともに、公共交通政策に対する市民の考え方を調査します。
調査方法	富山市内にお住いの方（無作為抽出）にアンケート調査票を郵送配布し、郵送で回収。（対象は 15 歳以上）
調査期間	令和元年 7 月 11 日（木）～7 月 31 日（水）
回収率	配布：9,000 票、回収：4,102 票、回収率：45.6%

【参考：平成 26 年度に実施した調査】

調査目的	公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進しており、近年、その取組が評価され、OECD（経済開発協力機構）の先進都市に選出されるとともに、国際連合の SE4ALL （万人のための持続可能なエネルギー）における、「エネルギー効率改善都市」に選定されました。今後、更なる公共交通の活性化を図り、コンパクトシティの形成を推進することを目的に、日常生活における交通の利用状況を把握するとともに、公共交通政策に対する市民の考え方を調査します。
調査方法	富山市内にお住いの方（無作為抽出）にアンケート調査票を郵送配布し、郵送で回収します。 対象は 15 歳以上とします。
調査時期	配布（発送）：平成 26 年 12 月 5 日（金） 回収：平成 26 年 12 月 5 日（金）～12 月 22 日（月）
回収率	配布：9,000 票 回収：4,078 票 回収率：45.3%

【参考：平成 18 年度（公共交通活性化計画策定時）に実施した調査】

調査目的	「公共交通活性化計画」の策定に当たり、富山市民の移動状況や公共交通の満足度、交通政策への意見などの把握を目的にアンケート調査を行います。
調査方法	富山市内にお住まいの方（無作為抽出）にアンケート調査用紙を郵送配布し、郵送で回収します。
調査時期	配布（発送）：平成 18 年 6 月 27 日(火) 回収：平成 18 年 6 月 27 日(火) ～平成 18 年 7 月 10 日(月)
回収率	配布：8,887 票 回収：3,514 票 回収率：39.5%

3.2. 回答者の属性

3.2.1 性別・年齢

・回答者の性別は、男性 43%、女性 57%です。（前回調査、前々回調査と同割合）

・回答者の年齢は、60 歳以上が全体の 54%を占めています。

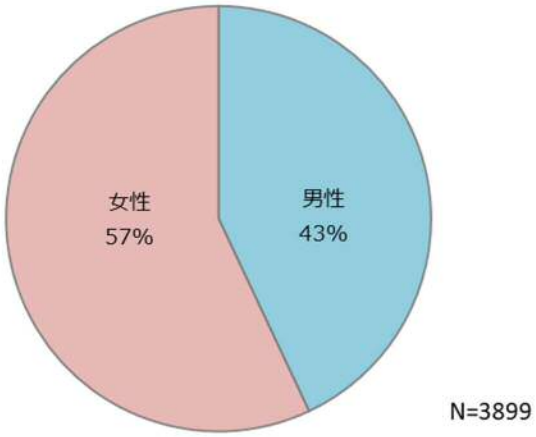


図 3-1 性別

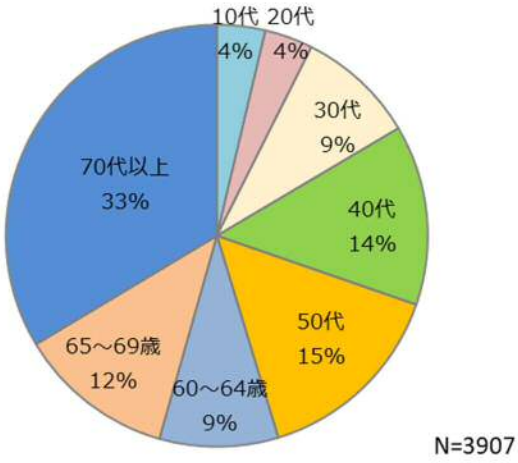


図 3-2 年齢

3.2.2 職業

・回答者の職業は、会社員・公務員が 33%、自営業 6%、パート・アルバイト 15%、主婦・主夫 16%、学生 4%、無職 24%、その他 2%で、前回の調査とほぼ同じです。

（前回調査は、会社員・公務員が 34%、自営業 6%、パート・アルバイト 13%、主婦・主夫 17%、学生 5%、無職 22%、その他 3%）

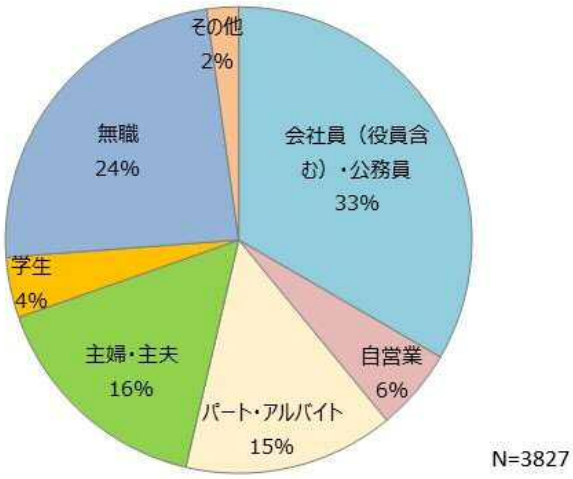


図 3-3 職業

3.2.3. 車・運転免許

・自由に使える車がある人は 79%で、前回調査より 2 ポイント増加しています。

・免許を持っていない人のうち、H26 年度では 37%が免許返納者であったのに対し、R1 年度では 49%が免許返納者であり、12 ポイント増加しています。

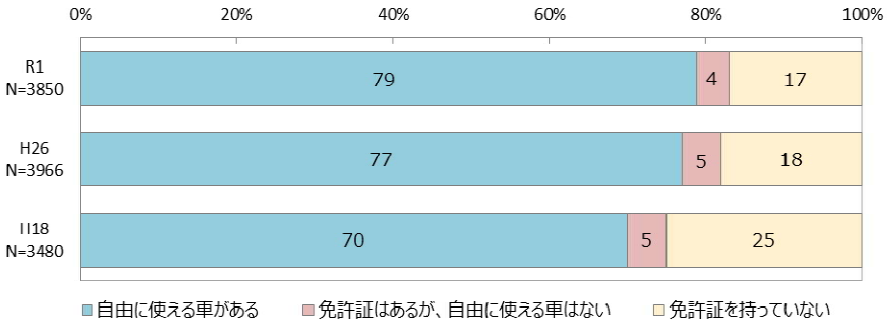
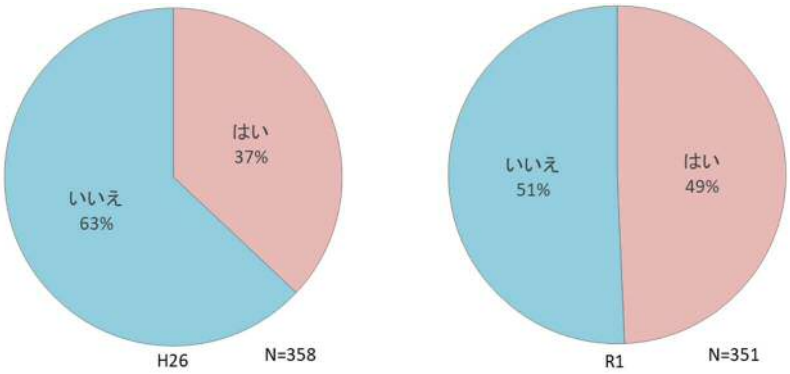


図 3-4 車・運転免許の有無



※免許がない方のみ回答

図 3-5 運転免許の返納

3.2.5. 高齢者の車・運転免許

・ 自由に使える車がある高齢者（60 歳以上）は 73%で、H26 年度から R1 年度では 8 ポイント増加しており、自由に自動車を使うことが定着した世代が高齢化し、車を使う高齢者の割合が増加していると考えられます。

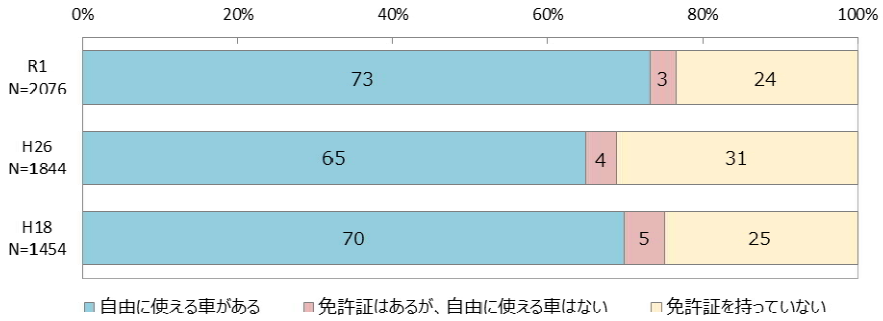


図 3-6 高齢者の車・運転免許 ※高齢者：60 歳以上

3.2.6. スマートフォン利用

・スマートフォン利用者が前回調査より 23 ポイント増加しています。

・5 割以上がスマートフォンを利用しており、前回調査から大幅に増加していることから、公共交通の利便性向上等に活用を検討していく必要があります。

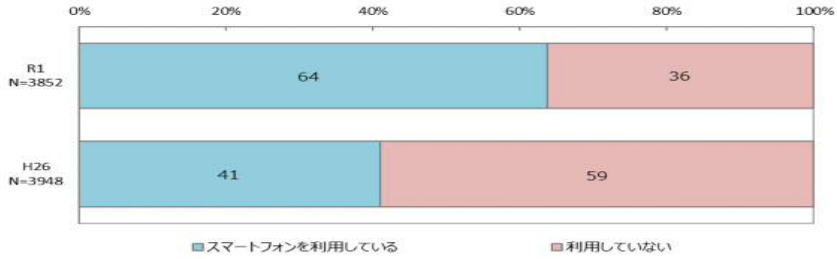


図 3-7 スマートフォン利用者

3.3. 市民の移動実態

3.3.1. 外出頻度

- ほぼ毎日外出する人は 66%で、前回調査より 2 ポイント増加しています。
- 週 2 日以上外出する人は 93%です。

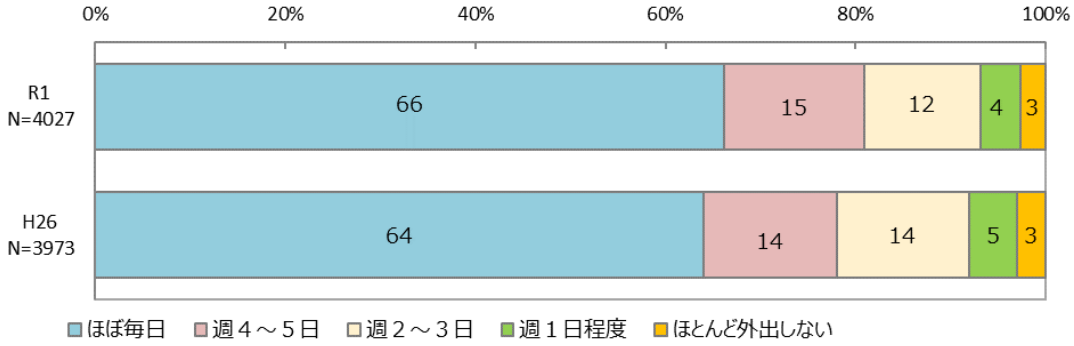


図 3-8 外出頻度

3.3.2. 高齢者の外出頻度

- 高齢者で週 4 日以上外出する人は 71%で、前回調査より 9 ポイント増加しており、公共交通の利便性向上やおでかけ定期券制度の定着により、高齢者の外出頻度が増加していると考えられます。

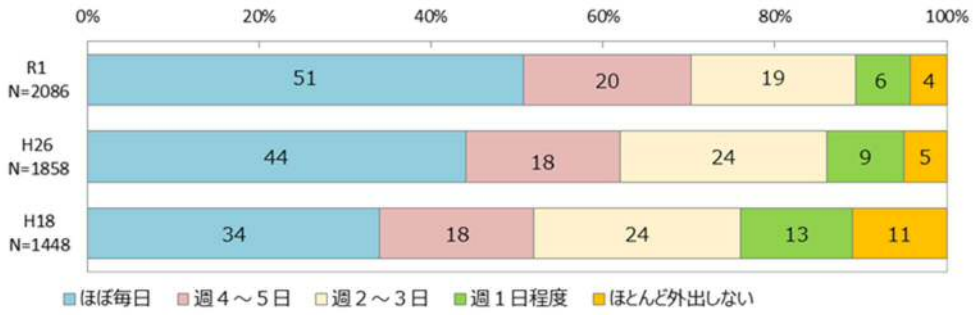
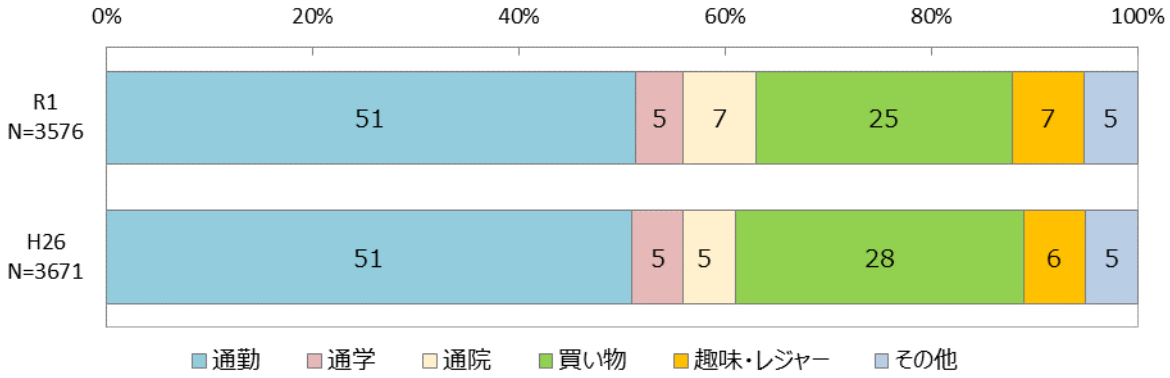


図 3-9 高齢者の外出頻度（※高齢者：60 歳以上）

3.3.3. 外出目的

- 平日の主な外出目的は通勤が最も多く 51%を占め、次いで買い物が 25%を占めます。
- 休日の主な外出目的は買物が 63%と最も多く、次いで趣味・レジャーが 23%です。

〈平日〉



〈休日〉

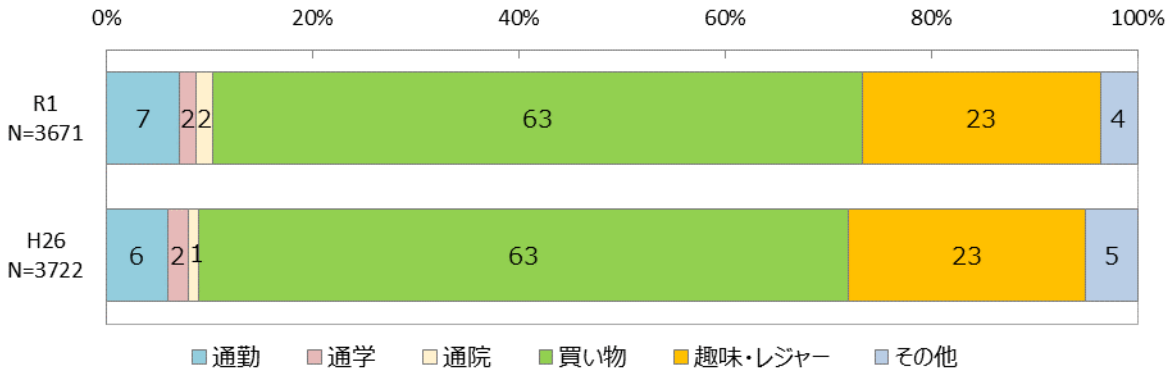


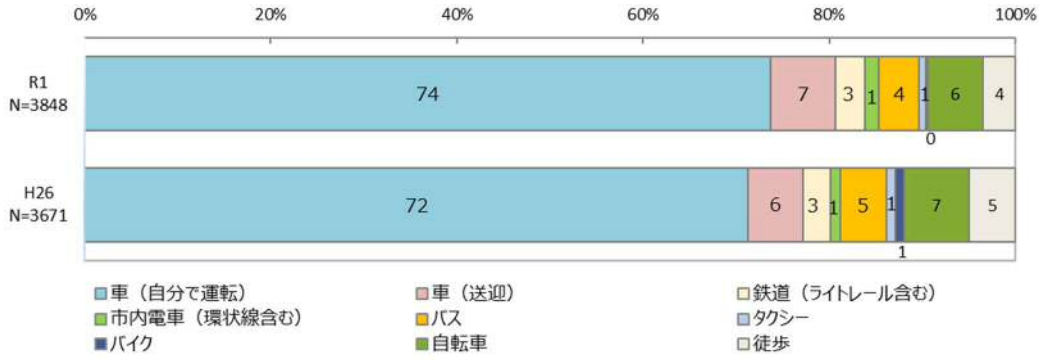
図 3-10 外出目的（主なもの）

3.3.4. 交通手段

(1) 交通手段

・ 主な交通手段は車が平日・休日ともに最も多く、平日は 74%、休日は 76%です。

〈平日〉



〈休日〉

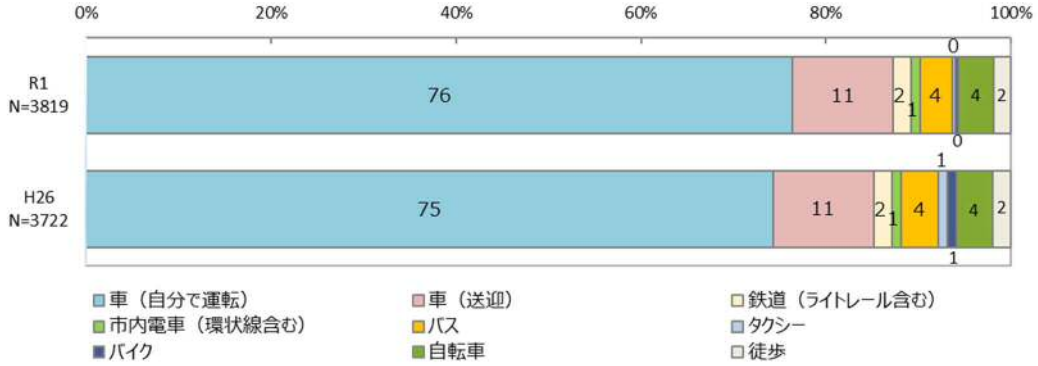


図 3-11 交通手段（主なもの）

3.3.5. 公共交通の利用頻度

（1） 公共交通の利用頻度

・公共交通を「週に 1 回以上」利用する人は、15%であるのに対し、「ほとんど利用しない」人は、44%と半数近くを占めています。

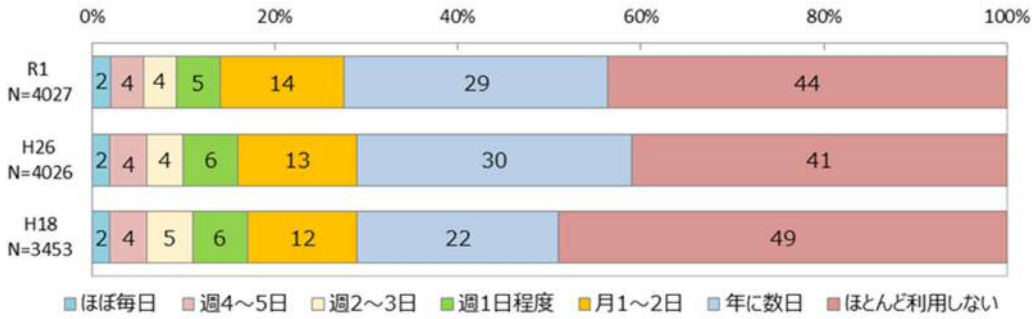


図 3-12 公共交通の利用頻度

3.3.6. よく利用する公共交通

・最も利用する公共交通を一つ選んでもらったところ、最も利用が多かったのは「路線バス」（35%）であり、次いで「市内電車」（13%）「富山ライトレール」（13%）です。

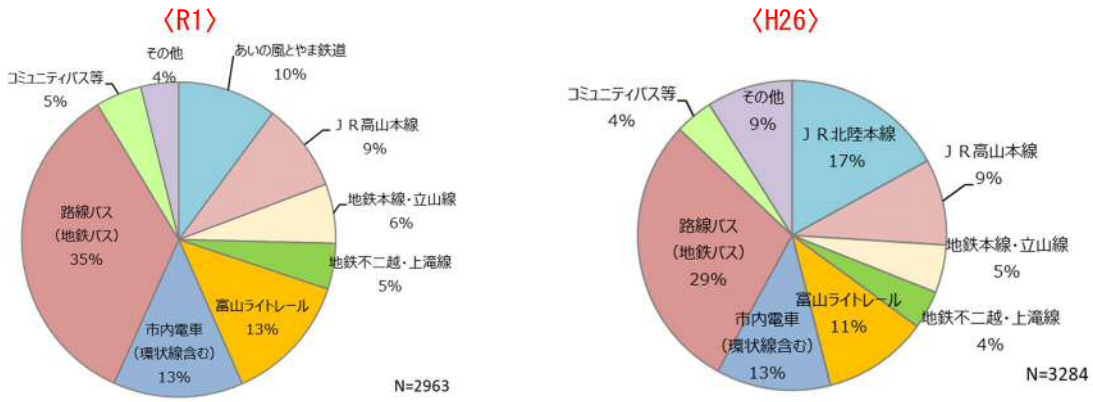


図 3-13 よく利用する公共交通

3.3.7.　公共交通を利用する際の運賃支払い方法

・前回調査から IC カードの利用割合は、5 ポイント増加しています。

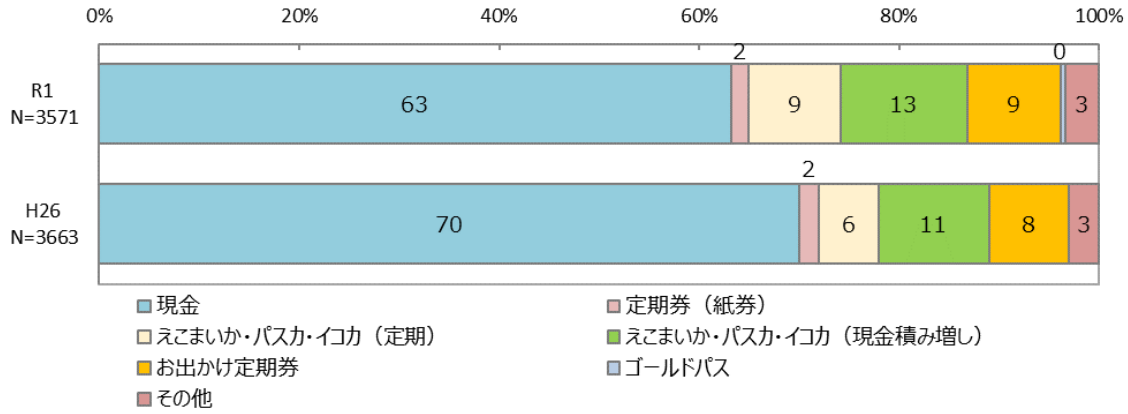


図 3-14　運賃支払方法

3.4.　公共交通に対する満足度

3.4.1.　富山市内の公共交通の便利さ

・「便利」「やや便利」を合わせた『便利』と感じている人が 41%であるのに対し、『不便』（「不便」と「やや不便」を合わせた）と感じている人は 59%と約 6 割を占めます。

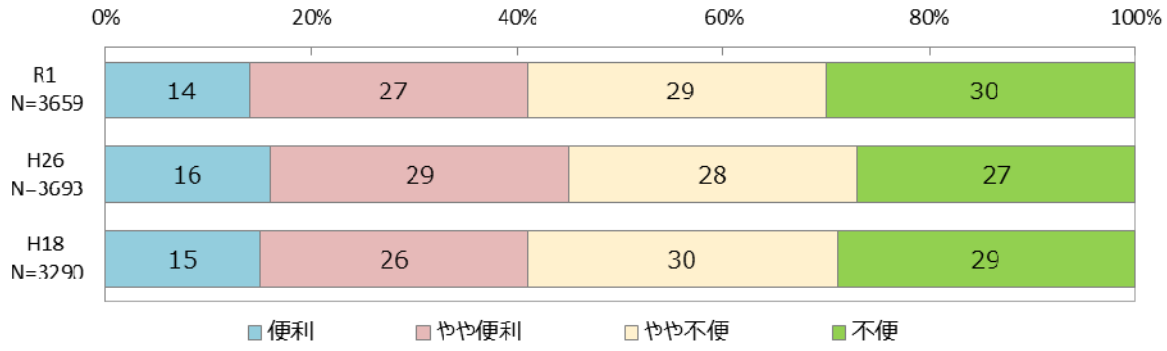
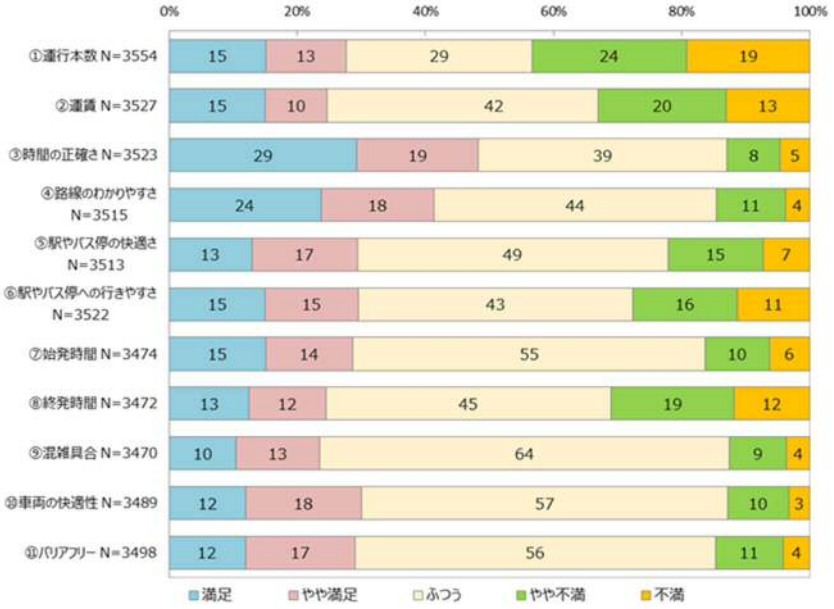


図 3-15　公共交通の便利さ

3.4.2.　よく利用する公共交通の満足度

・公共交通に対する『満足』の割合は、前回調査と同様に、「時間の正確さ」や「路線のわかりやすさ」「車両の快適性」で比較的高く、「運行本数」「運賃」「終発時間」では、『不満』の割合が『満足』より高くなっています。

〈R1〉



〈H26〉

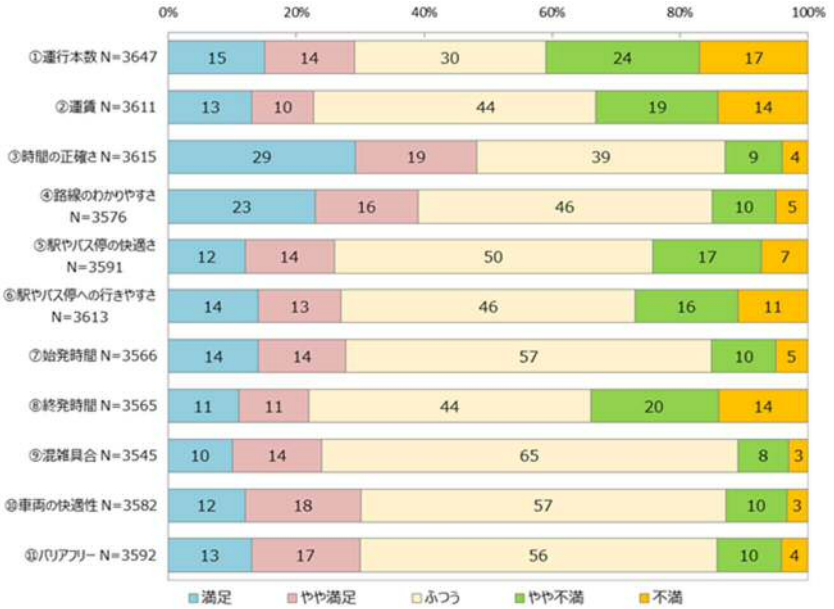
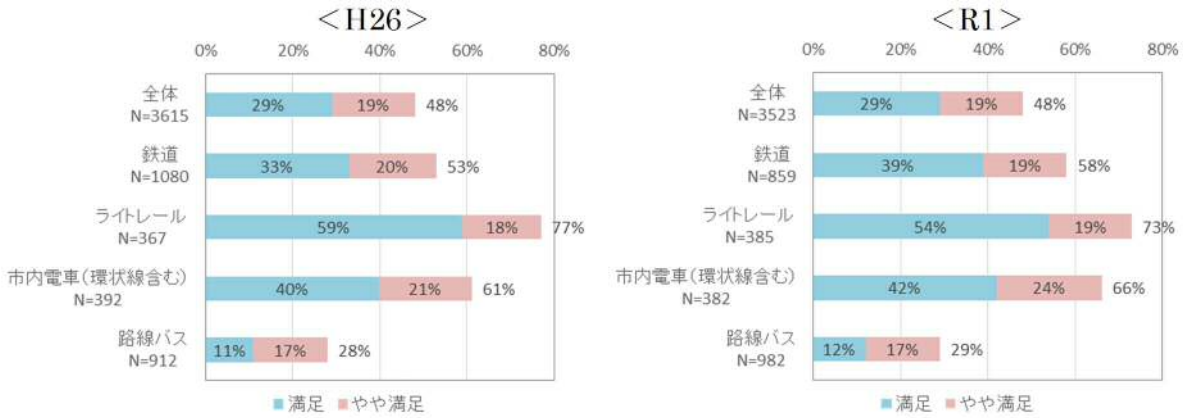


図 3-16　よく利用する公共交通の満足度

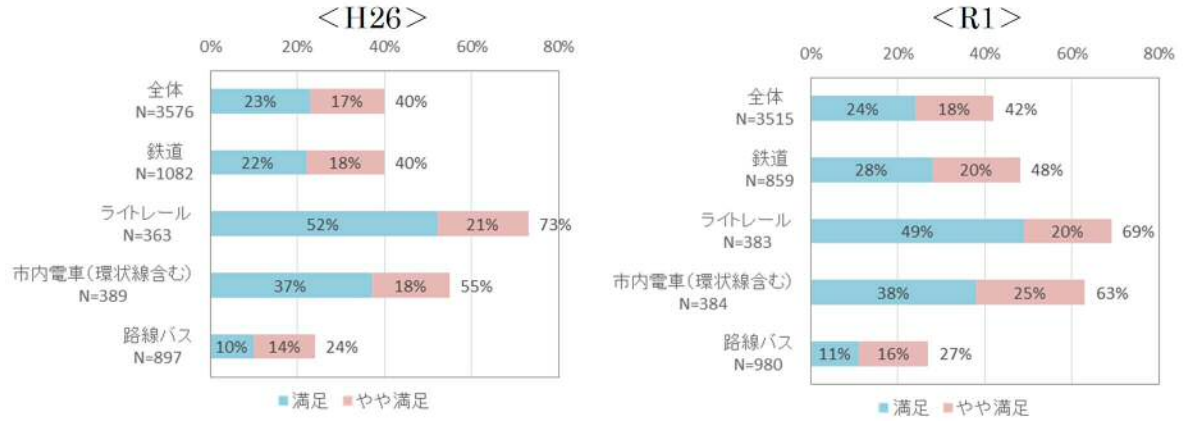
3.4.3.　よく利用する公共交通別の利用頻度

- 時間の正確さの満足度（満足、やや満足　計）をよく利用する公共交通別にみると、ライトレールや市内電車の満足度の割合が高いことが分かります。
- 路線のわかりやすさの満足度をよく利用する公共交通別にみると、ライトレールや市内電車での割合が高く、路線バスの割合が低いです。

③時間の正確さ



④路線の分かりやすさ

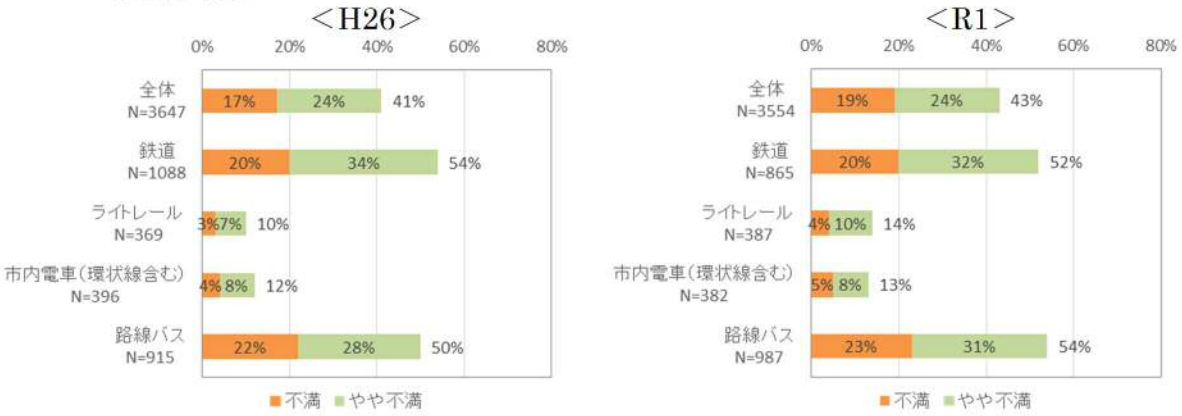


※鉄道：JR 北陸本線、あいの風とやま鉄道線、JR 高山線、地鉄本線・立山線、地鉄不二越・上滝線

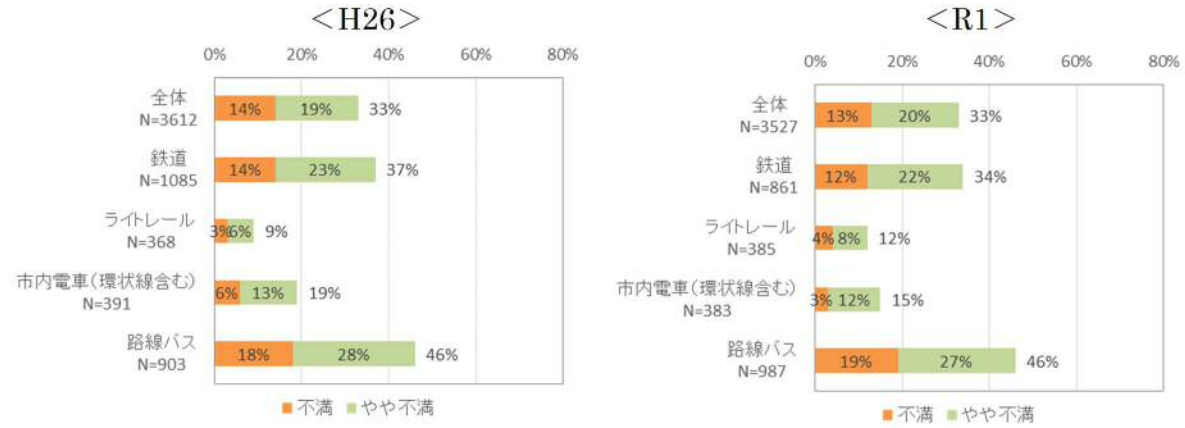
図 3-17　よく利用する公共交通別の満足度

・ 運行本数の不満度（不満、やや不満　計）をよく利用する公共交通別にみると、ライトレールや市内電車での割合は低く、鉄道、路線バスの割合は半数以上です。
・ 運賃に関しては路線バス、鉄道の割合が高くなっています。
・ 終発時間は路線バス、鉄道の割合が高くなっています。

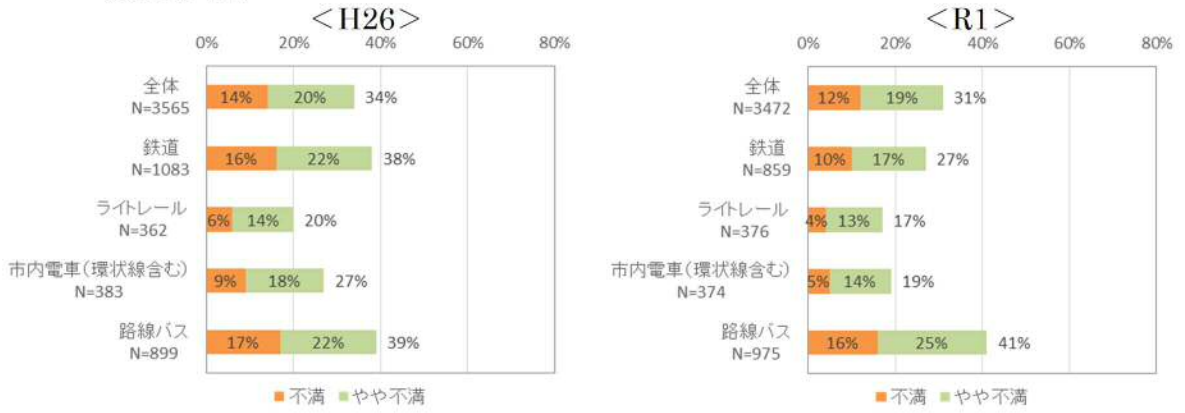
①運行本数



②運賃



⑧終発時間



※鉄道：JR 北陸本線、あいの風とやま鉄道線、JR 高山線、地鉄本線・立山線、地鉄不二越・上滝線

図 3-18　よく利用する公共交通別の不満度

3.5. 交通施策に対する意識

3.5.1. 10 年後の移動に関する不安の有無

- 10 年後、今の場所に住んでいると仮定して、公共交通や自家用車の移動に関する不安がある人は全体で 72%です。
- 年齢別に見ると 60 歳以上が最も多く 78%であり、40～50 代が 71%、10 代～20 代が 54%です。

＜H26＞　　＜R1＞

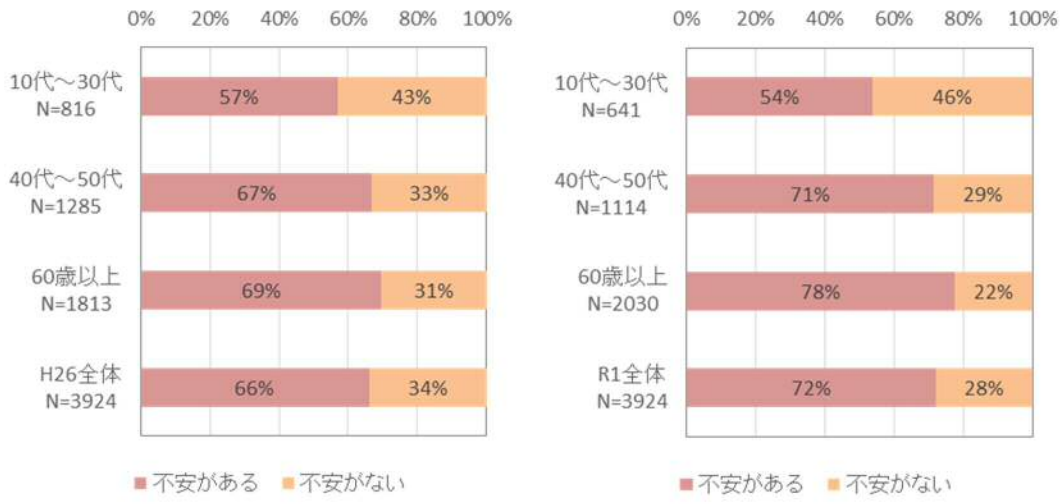
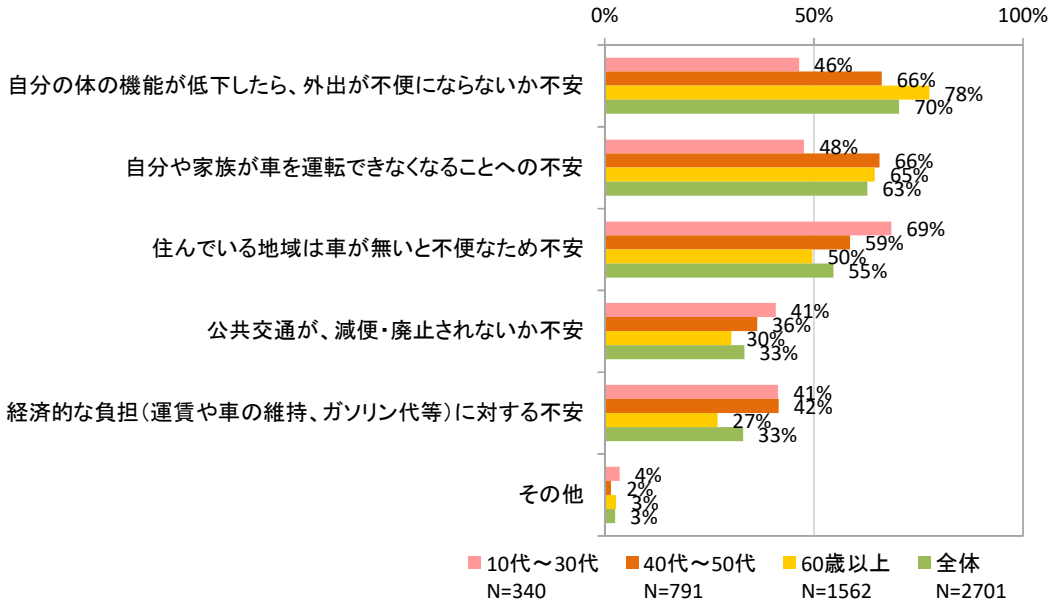


図 3-19　年齢別の 10 年後の移動に関する不安の有無

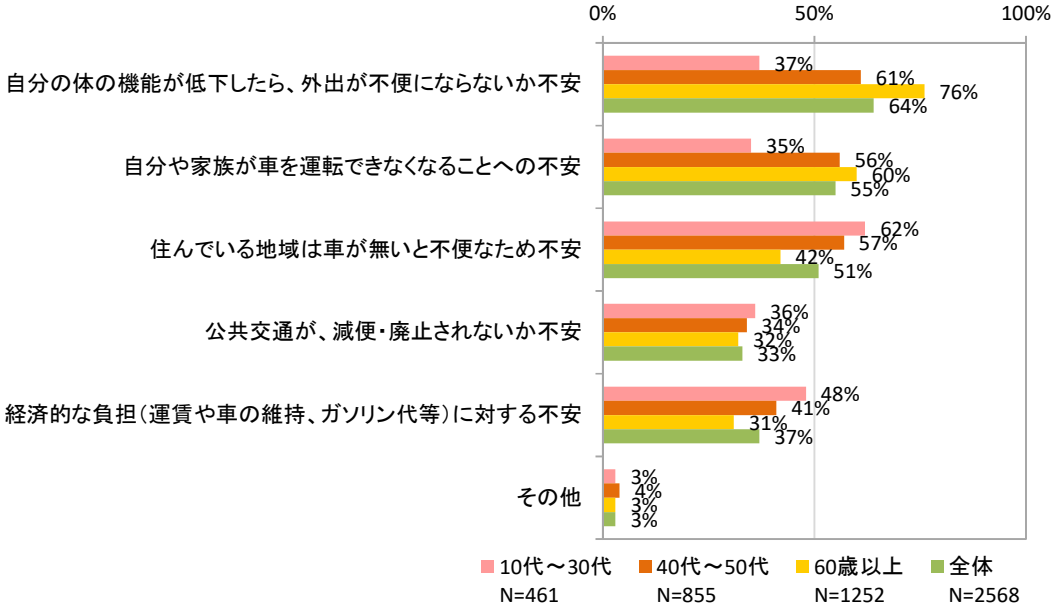
3.5.2. 10 年後の移動に関する不安

・ 10 年後、今の場所で住んでいると仮定した場合、自分の体の機能が低下したら、外出が不便にならないか不安（70%）や自分や家族が車を運転できなくなることへの不安（63%）、住んでいる地域は車が無いと不便なため不安（55%）の割合が高くなっています。

＜R1＞



＜H26＞



※10 年後の移動に関する不安がある方のみ回答

図 3-20　年齢別の 10 年後の移動に関する不安（複数回答）

3.5.3. 公共交通を便利にする必要性と行政の関与へのご意見

・公共交通を便利にする必要性は、「とても必要であると思う」と「必要であると思う」を合わせると 8 割以上が『必要』としており、前回調査を上回っています。

・行政の関与については、9 割以上が「積極的に支援すべき」「支援はやむを得ない」と肯定的であり、こちらも前回調査を上回っています。

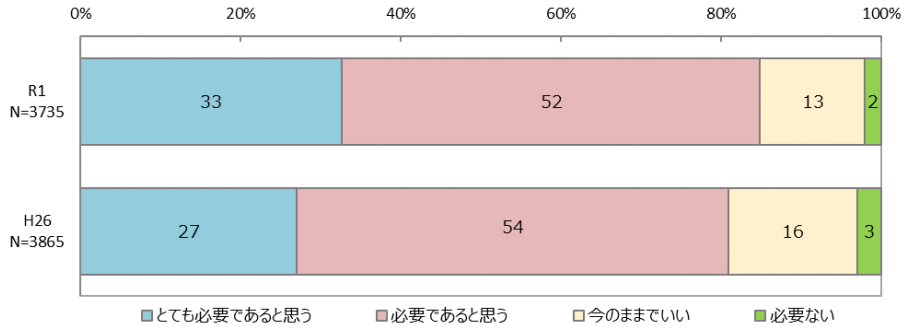


図 3-21　便利にする必要性

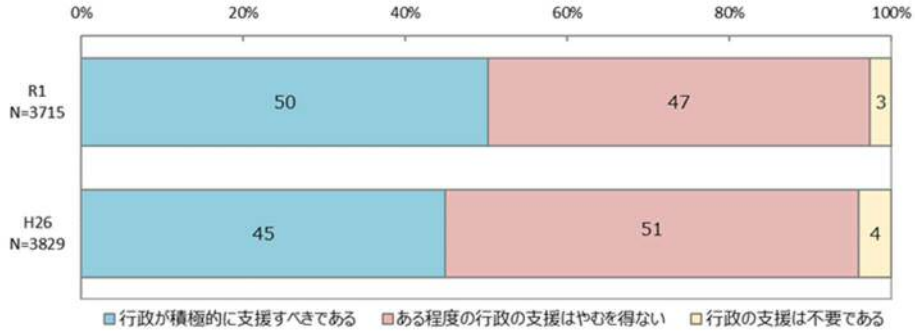


図 3-22　行政の関与へのご意見

3.6. 富山市の公共交通に関する市民意識調査まとめ

＜運転免許保有状況＞

1. 回答者の 2 割は車の運転ができず、公共交通の維持が必要です。
2. 運転免許を持っていない方のうち 49%が免許返納者であり、免許返納制度の認知が進んでいるものの、高齢者の免許保有率が高まる傾向にあることから、交通安全や高齢者福祉の面からも、公共交通への転換を促進することが課題です。

＜市民の移動実態＞

1. 週 4 日以上外出する高齢者が前回より 8 ポイント増加して 7 割に達しており、公共交通の利便性向上やおでかけ定期券の効果が表れていると考えられます。
2. 利用する交通手段は、8 割以上が自動車と回答しており、通勤時や外出時などの車の移動から公共交通への転換が課題です。
3. 公共交通の運賃支払い方法は、現金で支払う割合が 6 割を超え、週 2 日以上公共交通を利用する人でも 1 割超が現金で支払っていることから、IC カードの利用方法を周知する等の IC カード利用拡大を進めていく必要があります。

＜市民の公共交通に対する満足度＞

1. 公共交通利用者数が伸びているにも関わらず、公共交通を便利と回答する割合が減少しているのは、70 代以上の回答者の割合が増加していることが考えられるため、時刻表の見やすさやバリアフリー化等の高齢者対策を検討する必要があります。
2. 公共交通に対する『満足』の割合は、時間の正確さ、路線のわかりやすさの満足度が比較的高く、これまでの利用環境整備の効果が発現していると考えられます。

＜市民の交通施策・都市施策に対する意識＞

1. 移動の際に困ることがあると回答した割合は約 4 割で、その困る理由は、「駅やバス停までの距離が遠いこと」と「運行本数が少ないこと」が高くなっています。
2. 「公共交通を便利にする必要性」で 8 割以上が「必要」と回答し、「公共交通を便利にすることへの行政への関与」について 9 割以上が肯定的な回答で、それぞれ前回調査を上回っています。

4. 富山市の都市機能の現況

4.1. 都心および居住推進地区における集積状況

(1) 商業店舗５００m圏人口

都心・沿線居住推進地区では居住者の 94.6%が商業店舗の 500m圏に居住しています。都心・沿線居住推進地区以外では居住者の 65.3%が 500m圏に居住しています。

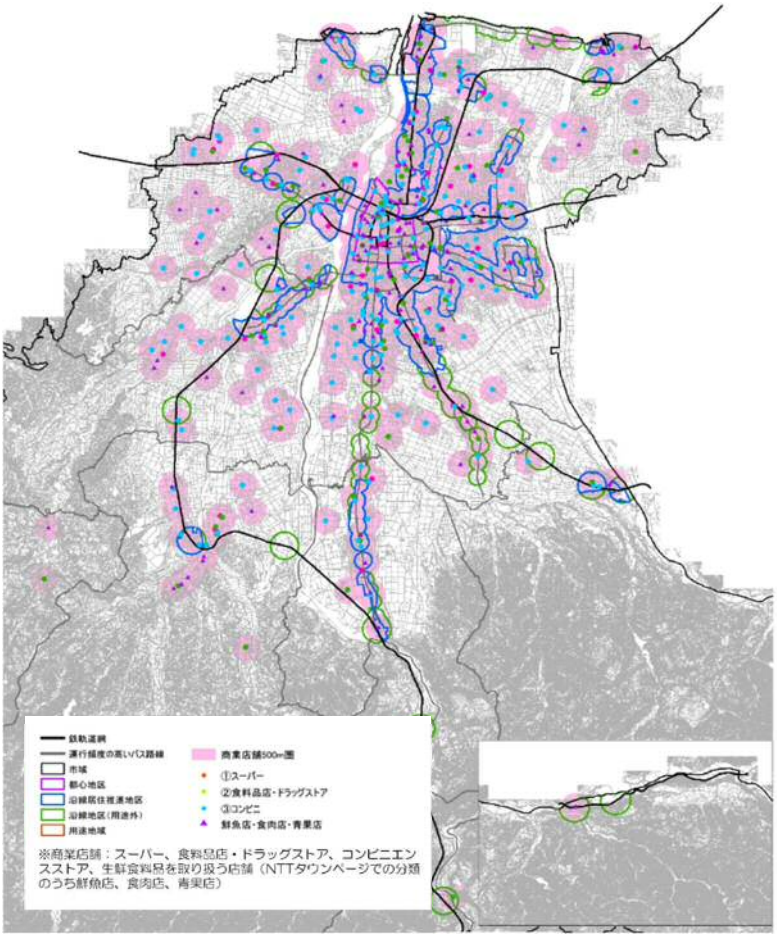


図 4-1 商業店舗 500m圏（R1）

	500m圏人口（人）	割合（%）	人口（人）
富山市	319,070	76.7	416,147
都心・沿線居住推進地区	152,986	94.6	161,636
都心地区	21,669	100.0	21,669
沿線居住推進地区	131,317	93.8	139,967
都心・沿線居住推進地区以外	166,084	65.3	254,511

表 4-1 商業店舗の徒歩圏に居住する人口及び割合（R1）

（2） 病院・診療所の 500m圏人口

都心・沿線居住推進地区では居住者の 93.4%が病院・診療所の 500m圏に居住しています。

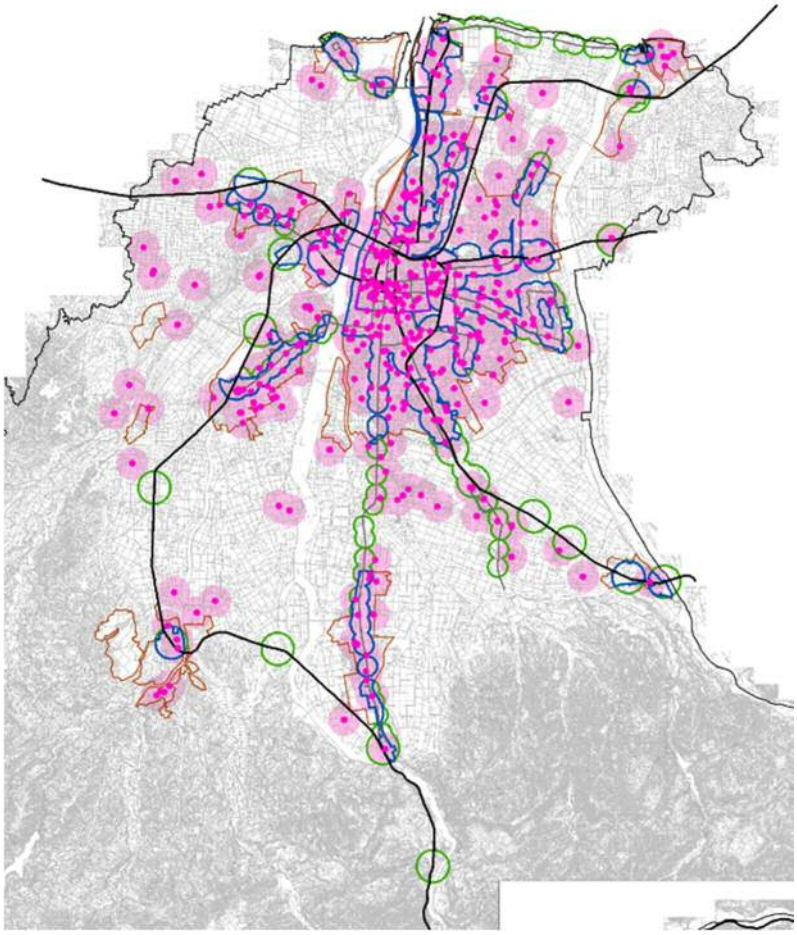


図 4-2 病院・診療所の 500m圏（R1）

	500m圏人口（人）	割合（%）	人口（人）
富山市	303,224	72.9	416,147
都心・沿線居住推進地区	150,935	93.4	161,636
都心地区	21,669	100.0	21,669
沿線居住推進地区	129,266	92.4	139,967
都心・沿線居住推進地区以外	152,289	59.8	254,511

表 4-2 病院・診療所徒歩圏人口及び割合（R1）

5. 公共交通を取り巻く課題

現況整理の結果から、本市の公共交通を取り巻く課題を整理しました。

5.1. コンパクトなまちづくり推進の必要性

本市を取り巻く現状と課題やこれまでのコンパクトシティ施策の着実な取り組みを踏まえ、本施策をさらに推進していくことが必要であるといえます。

富山市を取り巻く課題
1. 人口減少と超高齢化
2. 過度な自動車依存による公共交通の衰退
3. 中心市街地の魅力喪失
4. 割高な都市管理の行政コスト
5. CO2 排出量の増加

＋

着実に成果をあげてきたコンパクトシティ施策の継続

⇒ **お団子と串の都市構造の実現に向けて、公共交通活性化施策の推進**
（これまでの取組の継続と新たな取組の実施）

5.2. 市民意識からみた施策の方向性

以下に示す市民アンケート調査結果からも、コンパクトシティ施策の継続の必要性がうかがえます。

【不安と課題】
- 8 割以上が普段から自動車を利用。平日通勤者のすべての年代で 8 割以上が車通勤していることから、通勤者の公共交通への転換が課題とされる。
- 将来、移動に対する不安を感じている方の割合は 71.7%で、その理由として、「公共交通の運行本数が少ない」、「鉄道の駅やバス停まで遠い」がすべての年代で上位に挙げられている。
- 高齢者の免許保有率が高まるなか、高齢者による交通事故や免許返納者の移動手段確保が将来課題とされる。

【期待と評価】
- 公共交通が便利な場所に住んでいない方の 7 割が公共交通の便利な場所に住んでみたいと回答。
- コンパクトシティ施策を「知っている」または「聞いたことがある」は 78.4%。

5.3. 公共交通を取り巻く課題

公共交通に関する現況を踏まえ、以下の課題があげられます。

幹線交通　鉄軌道

1）鉄道の利用者は近年、横ばいの傾向にありますが、新幹線開業後の二次交通としての重要性が増すこととなります。そこで、市民アンケート結果（運行本数や終発時間、運賃への不満が多数）を踏まえ、更なる活性化の取り組みが求められます。

2）市内電車は、平成 21 年度の環状線化以降、利用者が増加傾向にあるものの、南北接続後において、利用環境等の改善（バリアフリー、路盤整備等）の課題があります。

3）鉄軌道については、都市計画と連動して、土地利用と一体となった地域公共交通網を形成する必要があり、また、地域の足として重要な公共交通機関であることから引き続き関係者と連携し利便性の向上を図っていく必要があります。

幹線交通　路線バス

1）路線バスを普段利用する割合が高い（全体の約 3 割）ものの、バスに対する不満（運行本数等）が他の公共交通機関と比べて顕著であり、これが利用者数の減少の大きな要因となっていると考えられ、GIS データや交通ビックデータ等を活用した効率的な運行改善が求められます。

2）南北接続や富山駅周辺整備に伴い、交通環境が大きく変動することから、富山駅周辺バス停の適正配置、駅と結節するバス路線の再編の取組みが求められます。

3）新幹線開業後の市外からの観光客を想定した、公共交通関連の情報が不足しており、更なる ICT を活用した交通情報提供の充実（時刻表、ロケーション情報等）や公共交通従事者のマナーアップの取組みが求められます。

生活交通　コミュニティバスなど

1）郊外部や中山間地域において公共交通空白地域を解消するため、コミュニティバスを運行していますが、依然として空白地域が残っています。

2）一方、呉羽地域等における地域自主運行バスにおいては、利用者数は定着していますが、持続可能な運行に向けた支援が求められます。

3）地域自主運行バスの導入が困難と思われる地域においては、ボランティア輸送やラストワンマイル輸送などの取組みの検討が求められます。

利用促進など　モビリティ・マネジメントなど

1）公共交通と車のかしこい使い方を考えるモビリティ・マネジメント施策である「とやまレールライフ・プロジェクト」を引き続き実施し、公共交通の利用促進を図る必要があります。

前述の公共交通を取り巻く課題への対応に加えて、関連まちづくり計画などの施策方針との整合を図る必要があります。コンパクトなまちづくりに向けて持続可能な公共交通網の形成や公共交通活性化を進めることにより、これらの関連計画の推進支援にもつながります。

立地適正化計画　→中心市街地や地域生活拠点における都市機能立地と連携した公共交通活性化が必要（中心市街地活性化基本計画との連携も含む。）
SDGs未来都市計画→環境配慮型の民間開発などと連携した交通施策が必要
観光戦略プラン　→市民のみならず、来訪者に対しても交通利便性を向上させることが必要
健康プラン21　→健康面での効果も考慮した公共交通活性化および利用促進に関する施策が必要

コラム　新しい生活様式の普及

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、外出自粛等による不要不急の外出抑制や、企業における在宅勤務や遠隔会議といったリモートワークの普及など、社会全体で生活様式や労働環境が大きく変化していることから、移動需要そのものが減少している状況は、今後も続くものと推測されています。

公共交通は、本市が進めてきた公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの要であり、また、市民生活や経済活動において無くてはならない公共財です。福祉や商業、教育など様々な分野のクロスセクター効果※が見込まれる公共交通が持続的なものとなるよう、必要な取組や支援について検討する必要があると考えられます。

※クロスセクター効果：「ある部門での取組（出費）が、他部門の利益（節約）につながる」ような効果

＜定期・定期外利用者の状況＞

令和 2 年度末時点における公共交通の利用状況では、前年比で定期利用者が一定程度回復しているものの、定期外利用者は未だ回復に至っておりません。このことから今後利用動向の把握においては、定期・定期外利用者の状況を注視していく必要があると考えられます。

5.4. 公共交通に期待される役割

コンパクトシティ施策推進の必要性や、公共交通の現況などを考慮し、公共交通に期待される役割について、以下のとおり整理しました。

■都心部・地域生活拠点への施策
鉄軌道：市内路線充実、郊外路線活性化の継続
路線バス：基幹軸および地域生活拠点内の路線機能強化

■郊外部・中山間地への施策
コミュニティバスなど：郊外部と山間部の実情に応じた路線再編や運行方式の効率化

■利用促進に関する施策
情報：ICT を活用した利便性向上
健康：福祉施策などと連携した利用促進
観光：来訪者のおもてなし環境の創出

第２章　富山市地域公共交通網形成計画

富山市地域公共交通網形成計画とは

本市では従来から、本格的な人口減少社会の到来や少子高齢化の進行などを見据え、持続可能な都市構造への転換を図るため、「公共交通の活性化」、「公共交通沿線地区への居住推進」、「中心市街地の活性化」を施策の３本柱として、必ずしも車に頼らなくても住みやすく、健康で歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進しています。

富山市地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものであり、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の実現を目指すものです。

1. 地域公共交通網形成計画の事業の位置づけ

1.1. 地域公共交通網形成計画の位置づけ

1.1.1.　上位・関連計画

本計画は、富山市の将来像を示した「総合計画」、「都市マスタープラン」、「公共交通活性化計画」などを上位計画として、まちづくりと連携した持続可能な交通ネットワークの形成を目的とした計画として位置づけられます。

また、公共交通活性化計画に位置づけられている施策の進捗状況を踏まえつつ、都市機能の方針を定める「立地適正化計画」と一体的なものとして、本計画の策定を目指すものとします。さらに、都市の将来像に関わるその他の分野の計画として、環境未来都市計画、観光実践プランなどとの連携も図る必要があります。

本計画に基づき策定される計画としては、地域公共交通再編実施計画、軌道運送高度化実施計画、LRT 整備計画があげられます。

【本計画に関連する計画】

上位計画　　――＞総合計画（第１次 H19.3、第２次 H29.3）
都市マスタープラン（H20.3、H31.3）
公共交通活性化計画～富山市公共交通戦略～（H19.3）
関連する交通計画――＞総合交通戦略（H19.11）
関連する都市計画――＞立地適正化計画（H29.3）
中心市街地活性化基本計画(第２期:H24.3、第３期:H29.3)
その他の関連計画――＞環境未来都市計画（H24.5）、SDGs 未来都市計画（H30.8）
観光実践プラン[改訂版]（H24.12）、観光戦略プラン（H29.3）
健康プラン２１（第２次）（H25.3）
歩くライフスタイル戦略

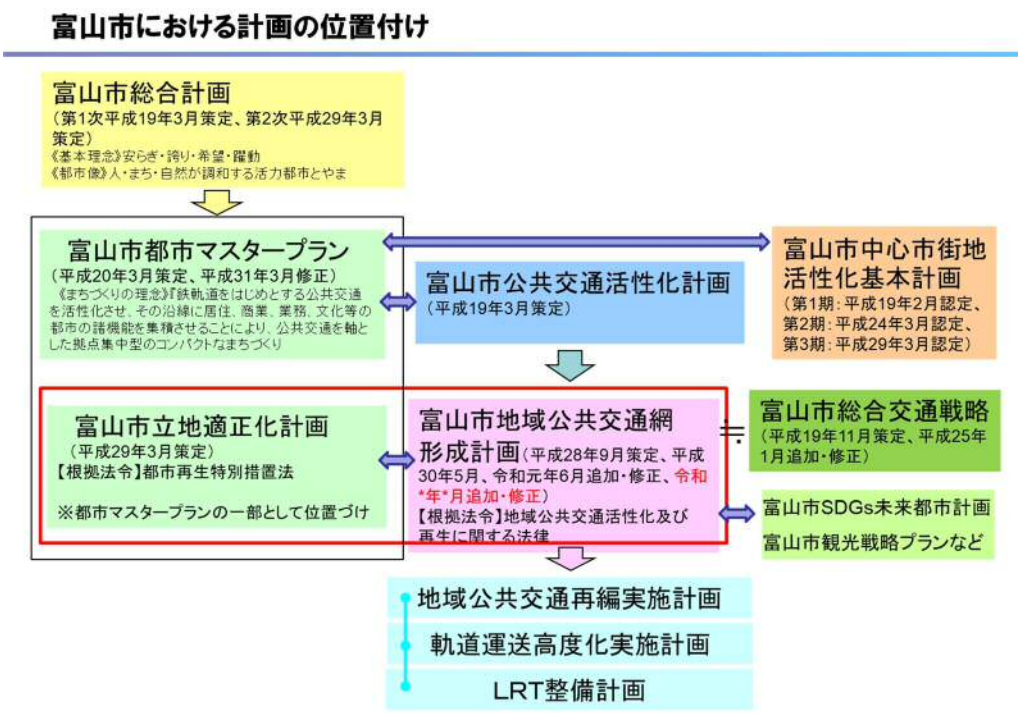


図 1-1　本計画の位置づけ

1.1.2.　施策展開の方向性

本市のコンパクトシティ施策の現状と、都市の将来像を考慮するという本計画に求められる役割を踏まえ、以下の２つの視点から、施策を展開するものとします。

1)「公共交通活性化計画に位置づけられている取組」
　①公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現
　②地域特性に応じた多様な生活交通の確保

2)「新たに計画に位置づける取組」
　①ICT を活用した新たな利用促進施策
　②観光や環境などの他分野の関連計画と連携した施策
　　※立地適正化計画との連携を含む。
　　※他分野の関連計画（SDGs未来都市計画、観光戦略プランなど）との連携

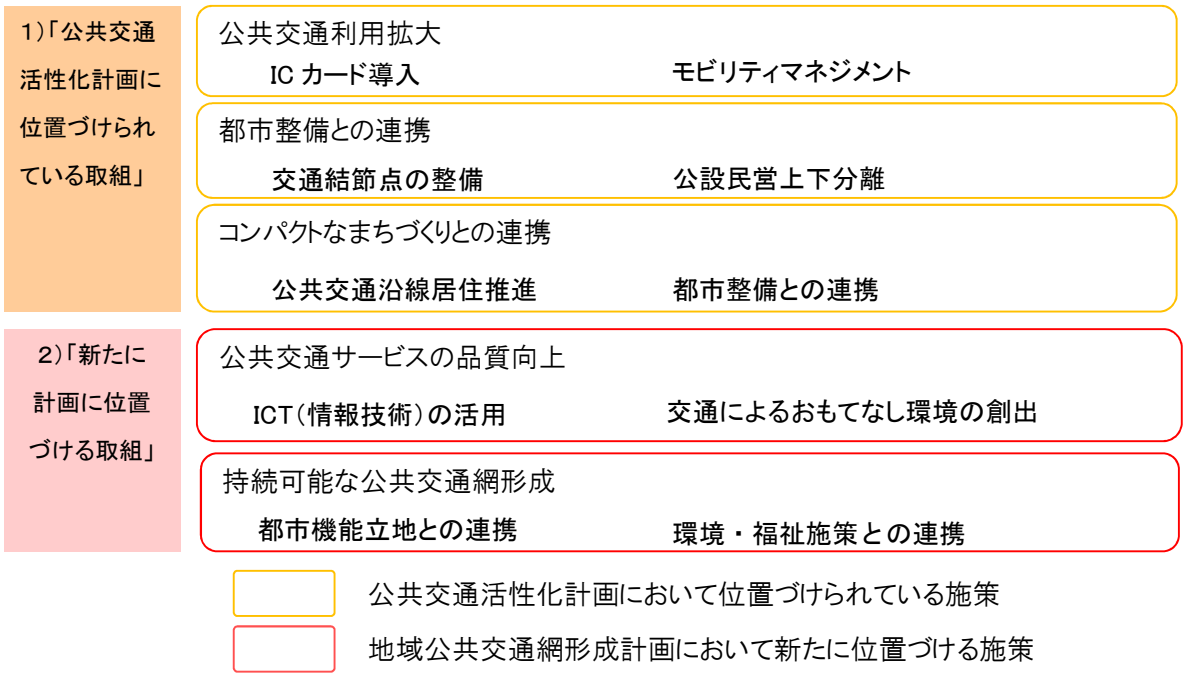


図 1-2　地域公共交通網形成計画の施策展開のイメージ

1.2.　区域

コンパクトなまちづくりを実現することを念頭に、本計画の区域は市全域とします。

ただし、公共交通活性化計画の基本方針を踏まえ、「都市部」、「郊外部・中山間地域」、「市内全域」に地域区分を行うものとします。

さらに、公共交通軸の考え方（鉄軌道路線、「運行頻度の高いバス路線」、「地域生活拠点と都心を結ぶバス路線」、「主要施設と都心を結ぶバス路線」）についても、公共交通活性化計画を踏襲します。

また、本計画では鉄軌道路線およびバス路線以外に、生活交通や中心市街地内の交通も対象とします。

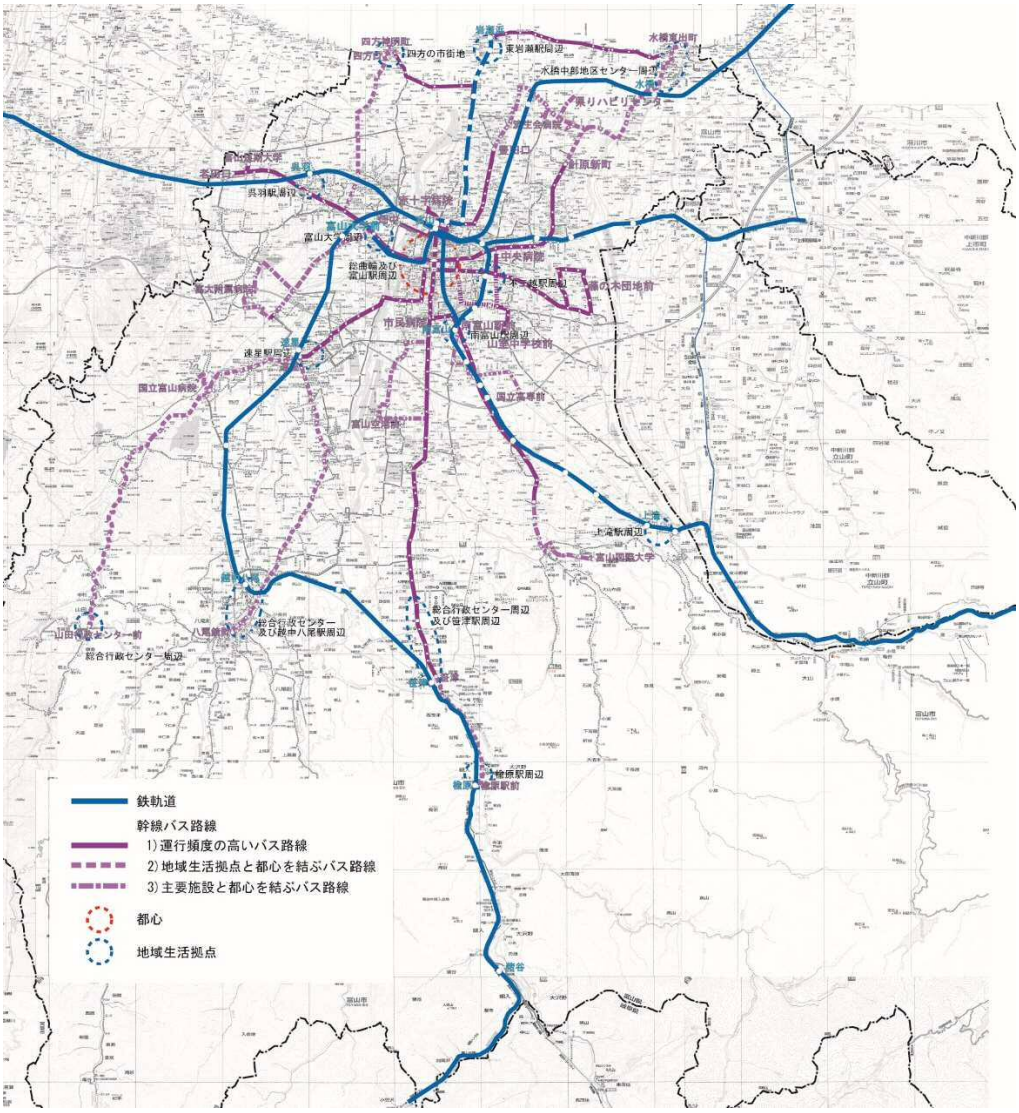


図 1-3　本計画の対象とする区域

1.3. 計画年次

本計画の計画年次は、平成 28 年度から令和 7 年度までの 10 年間とし、5 年間ごとに見直しを図るものとします。

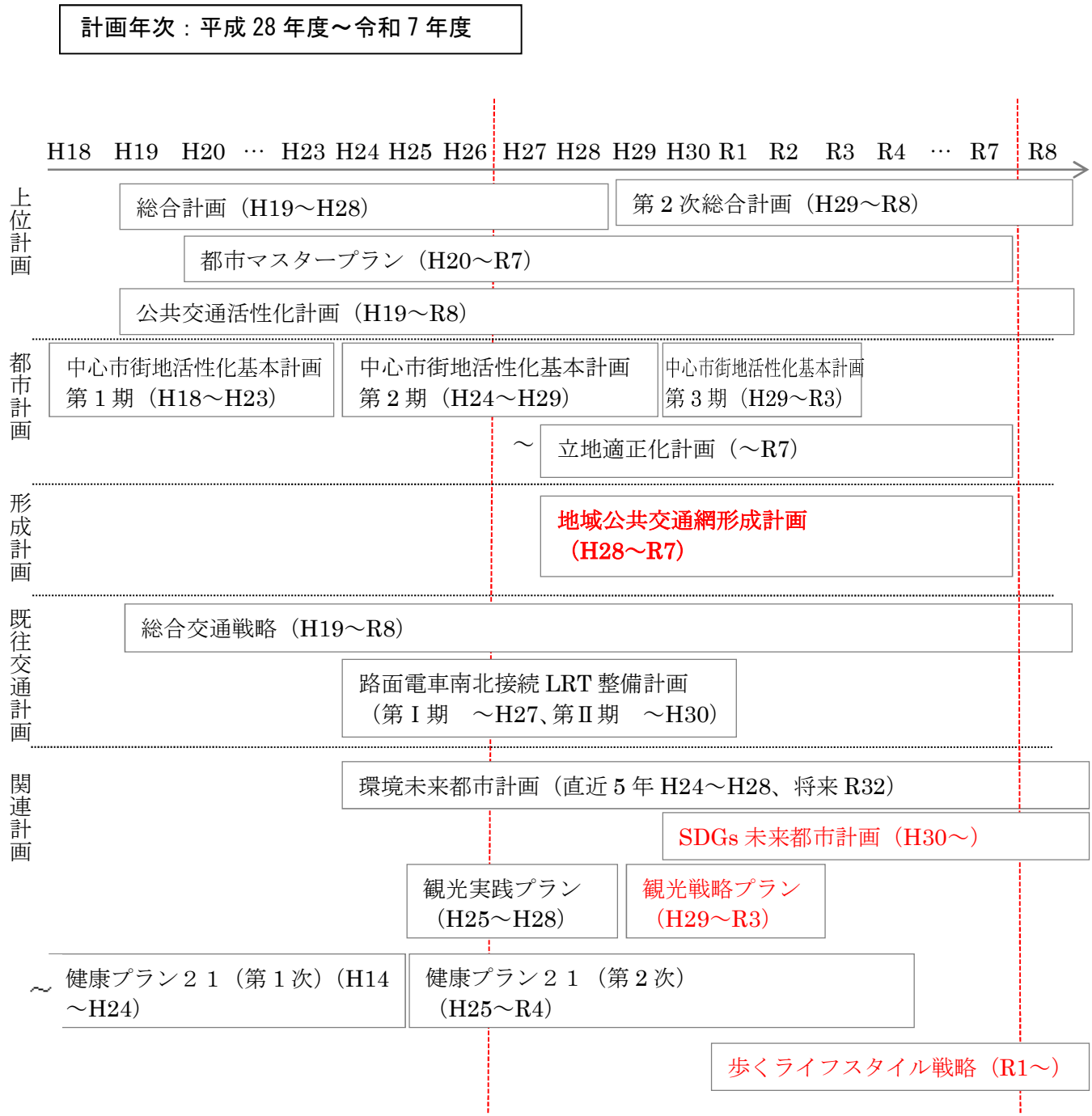


図 1-4　上位計画、関連計画、既往計画の計画年次の関係

2. 上位・関連計画の概要と計画展開後の状況

2.1. 上位計画

2.1.1. 総合計画

総合計画は、基本構想を次のとおり示しています。

【基本構想の概要】

□まちづくりの基本理念

「安らぎ・誇り・希望・躍動」

前計画の基本理念「共生･交流･創造」を底流として、人･まち･自然の共生から「安らぎ」を広げ、広域的で多様な交流から「誇り」を育み、新しい活力と魅力の創造から「希望」を未来につなげ、これらの相乗効果を生かして、これまで以上に富山市が「躍動」することを基本理念とします。

□目標年次

「平成２９年度～平成３８年度（１０年間）」

□都市像

「人・まち・自然が調和する活力都市とやま」

市民の暮らしは、海岸から山岳部までの広大な範囲のさまざまな地域で営まれています。賑やかな都市部と、自然豊かな山間部など、それぞれが持つ個性を大切にしながら、産業や文化活動などにおける企業や市民の活動が活発で、躍動している都市を目指します。

□まちづくりの目標

1　すべての人が輝き安心して暮らせるまち【人材・暮らし】

2　安心・安全で持続性のある魅力的なまち【都市・環境】

都市としての持続性を高めるため、人にも自然にもやさしく、強靭で回復力のある安心で安全なまちづくりを進めます。また、地域の個性や自然環境、拠点性を生かした、コンパクトで潤いと安らぎのある魅力的なまちづくりを進めます。

3　人が集い活気にあふれ希望に満ちたまち【活力・交流】

4　共生社会を実現し誇りを大切にする協働のまち【協働・連携】

出典：第 2 次総合計画

2.1.2. 都市マスタープラン

都市マスタープランは、全体構想で「まちづくりの理念と目標」、「将来都市構造」を次のとおり示しています。

2. まちづくりの理念

1 現状の課題認識

1．車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい街

本市では、市街地の外延化を背景として、自動車への依存が高く、バス・鉄軌道などの公共交通は衰退の一途をたどっています。また、市内電車沿線のような公共交通の利便性の高い地区は、市域の限られた地区となっています。

このため、車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい状況となっています。2025 年（H37）には、本市の後期高齢化率（７５歳以上）が約 20%になると予測されており、車を自由に使えない人が、今後さらに増加します。

2．割高な都市管理の行政コスト

本市の人口は、2005 年（H17）から 2040 年までに約１６%減少することが予測されています。特に労働者人口の減少によって都市の財政力が今後低下することとなります。

このため、道路（除雪費を含む）、公園、下水道等の公共施設の維持管理費、福祉やゴミ収集など、巡回の必要な行政サービス費などの行政コスト低減が不可欠です。

3．都心部の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

市街地の外延化は、都心部の空洞化を引き起こします。活発な経済活動により、大きな税収を生んできた都心部の活力が低下することで、都心部の地価は下落し、ひいては固定資産税の減収につながります。自主財源である税収の低下は、公共サービスの低下を招くことになります。

また、都心は、本市の顔となる空間であり、都市の個性を喪失しては、これからの都市間競争に勝てないこととなります

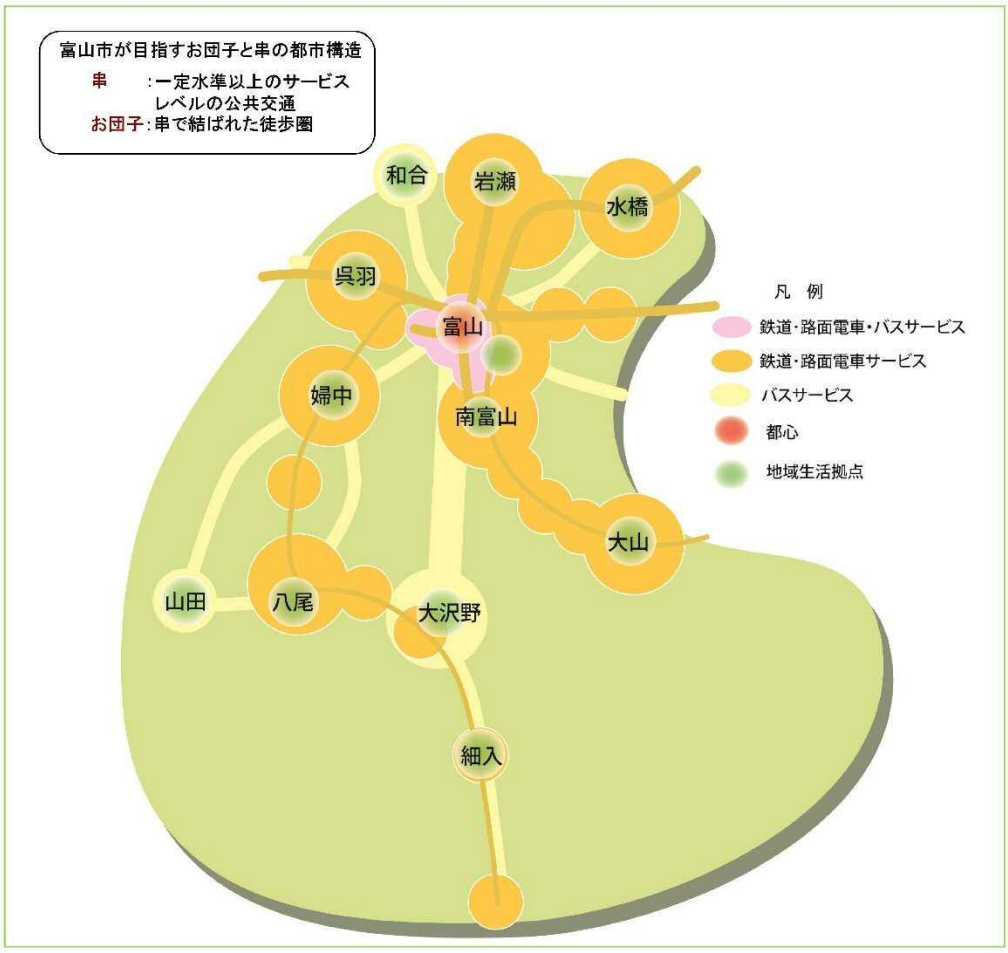
出典：都市マスタープラン

2 まちづくりの理念

現状の課題認識を踏まえ、まちづくりの理念を定めます。

これからの本市のまちづくりにおいては、今後の人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指します。

概念図



出典：都市マスタープラン

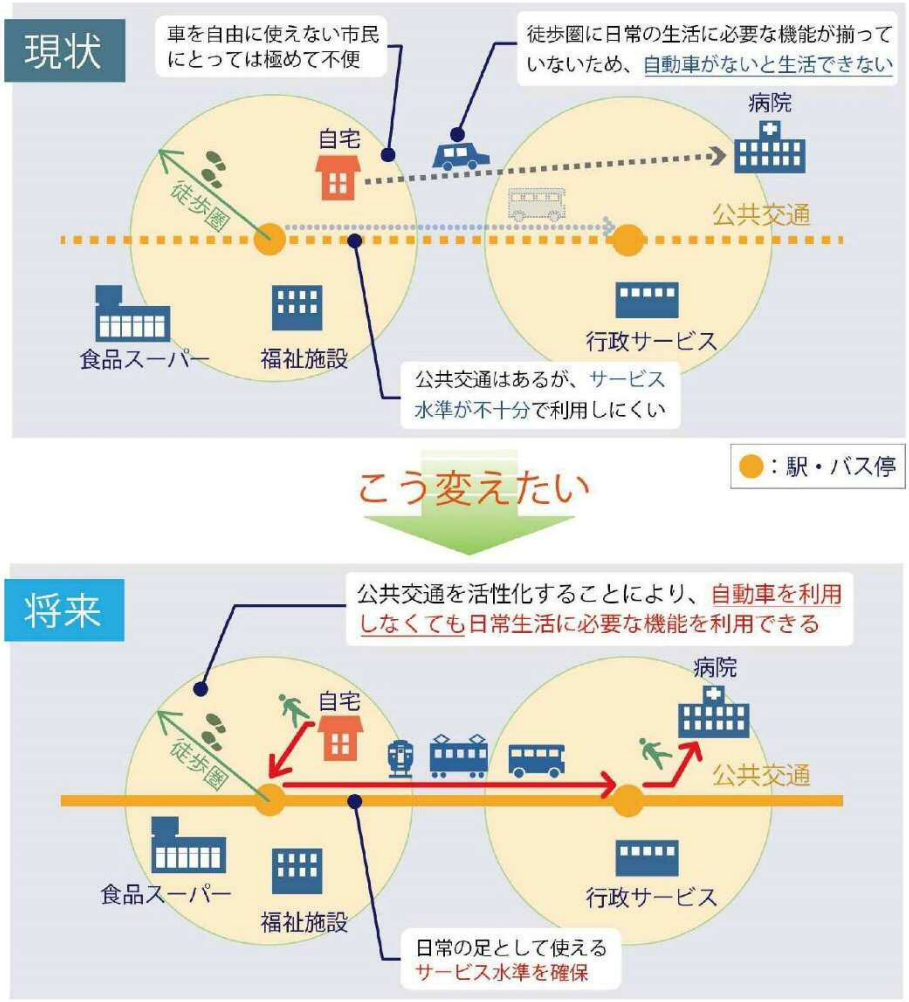
3 富山型コンパクトなまちづくりの特徴

1． 徒歩と公共交通による生活の実現

現状では、徒歩圏（お団子）において、日常生活に必要な機能が揃っておらず、車を利用しないと生活しづらい状況になっています。また、車を自由に使えない市民にとっては、極めて不便な状況となっています。

富山型コンパクトなまちづくりでは、鉄軌道やバスなどの公共交通の活性化を図るとともに、徒歩圏（お団子）を公共交通（串）でつなぐことにより、自動車を自由に使えない市民も、日常生活に必要な機能を享受できる生活環境の形成を目指します。

串（公共交通）と団子（徒歩圏）によるコンパクトなまちづくりの基本概念



出典：都市マスタープラン

2．お団子と串の都市構造

コンパクトなまちづくりが目指す都市構造は、大きく二つに分けることが出来ます。

一つは、人口や諸機能を高密度に集積させた都心部を中心に、同心円状に密度が低くなる構造、いわゆる一極集中型とした都市構造です。

もう一つは、鉄軌道をはじめとする公共交通を軸として設定し、その沿線の徒歩圏に居住や商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させるクラスター型注）の都市構造です。

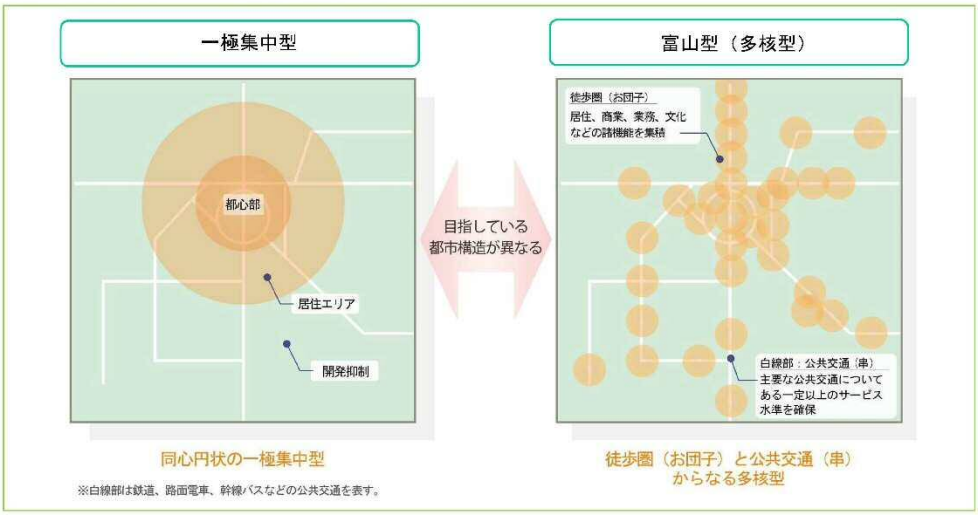
同心円を基本とした一極集中型の都市構造は、一定の範囲に住まうことにより、都市施設の維持管理コストや福祉・ゴミ収集など巡回の必要な行政コストを抑制できるメリットがあります。

しかし、多様化する住民のライフスタイルへの対応や公共交通機関をはじめとした既存ストックを活用した、誰もが「歩いて暮らせる」まちを実現するという視点は必ずしも組み込まれていません。

そこで、富山型コンパクトなまちづくりでは、都心部を中心とした同心円状の一極集中型の都市構造ではなく、徒歩圏（お団子）と公共交通（串）から成るクラスター型の都市構造を目指しています。

注）クラスターとは、「ぶどうの房」のこと。一極集中に対し、多核型の構造をクラスター型という。

富山型コンパクトなまちづくりの都市構造

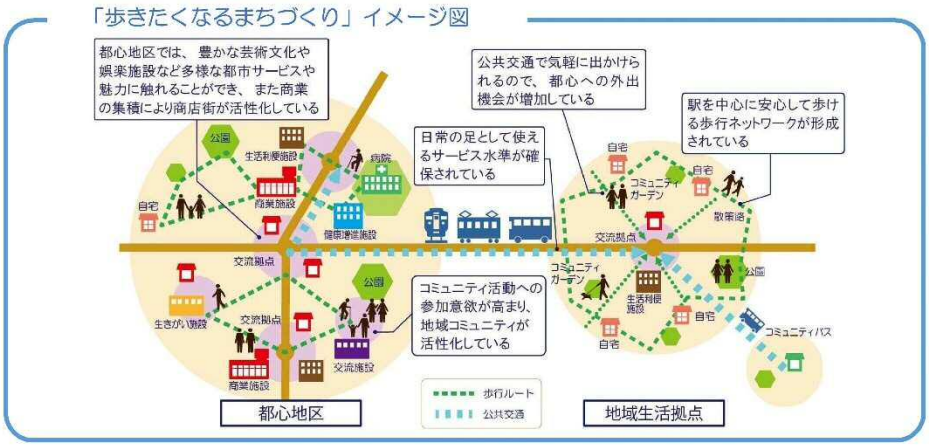


※白線部は鉄道、路面電車、幹線バスなどの公共交通を表す。

コラム：「歩きたくなるまちづくり」を目指して

本市を含め多くの都市では、これまで、急増する自動車交通に対応するためのまちづくりが進められてきました。その結果、生活に必要な施設は郊外に移転し、車を自由に使えない人にとって、極めて生活しづらいまちとなってしまいました。また、こうした従来のまちづくりによって、全世代にわたって「歩く」という基本的な活動（歩行量）が減少してしまいました。「歩く」ことは、単純でありながら、生活習慣病などの発症予防や高齢者の介護予防などの健康増進効果があるとされています。さらに、「歩く」ことは、好きな速さで移動できるため、お店の前で立ち止まり、立ち話をし、疲れたら休憩することも可能です。そのため、自動車のような点から点への計画的で、高速な移動と比べ、人々の自由で多彩な行動や自然発生的な交流の機会を作ることが出来ます。暮らしの豊かさの「もと」とされる、この「交流の機会」を作り出す力こそが、「歩く」ことの魅力であり、いま再評価されている理由でもあります。本市の進めるコンパクトなまちづくりは、まちに必要な機能の集積や公共交通サービスの充実に加えて、市民が自然と「歩きたくなる」ような、魅力的で質の高い都市空間を形成することにより、持続可能であり、安全で、健康的で、そして生き生きとしたまちを目指しています。誰もが暮らしの豊かさを感じられる「まち」をつくるため、今後は、都市・交通、医療、福祉などの分野や部局を超えた、包括的な施策展開がますます重要になると考えています。

出典：都市マスタープラン



4 富山型コンパクトなまちづくりの進め方

1．規制強化ではなく、誘導的手法が基本

コンパクトなまちづくりを進めるにあたっては、線引き都市計画区域を拡大するような規制を強化する手法はとらないものとします。

都市が拡大成長する右肩上がりの時代であれば、無秩序な市街地の拡大を抑制する手法として、規制による都市計画は有効です。しかし、人口が減少し、都市が縮退する局面では、全体として市街地の密度が薄まるため、市街化すべき区域と、市街化を抑制すべき区域を新たに設定するといった規制的手法は馴染みません。

むしろ、駅等を中心とした徒歩圏における街の魅力を高めることで、そこに住みたいと思える市民を増やしていく誘導的手法が基本となります。

ただし、中心商店街と住み分けできない大規模な商業施設や、郊外住宅のバラ建ちなどは適正化のための規制を行います。

2．市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できるようにする

本市が目指すコンパクトなまちづくりは、郊外居住を否定するものではなく、優良な開発は認めます。

ただし、現状において、本市の住まいの選択肢は、都心部に魅力的な商業施設や質の高い集合住宅、快適な生活等が不在で、まちなか居住は、郊外居住と競える状況にありません。

このため、市民がまちなか居住と郊外居住のいずれもが選択できる環境を提供しながら、長期的には、都心部を選択する市民が増え、都市がコンパクト化していく方向へ誘導していきます。

3．公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進

本市の取組みの最大の特徴は、恵まれた鉄軌道網の活性化を、コンパクトなまちづくの実現化手法の大きな柱とすることにあります。

鉄軌道網、バス等の公共交通を活性化させ、駅やバス停の徒歩圏で居住を推進するとともに、生活に必要な機能の集積を促進します。

4．各地域での拠点の整備により全市的にコンパクトなまちづくりを推進

コンパクトなまちづくりは、都心部だけのまちづくりでありません。鉄軌道をはじめとした公共交通の沿線に、地域の核となる拠点を整備し、全市的にコンパクトなまちづくりを推進します。

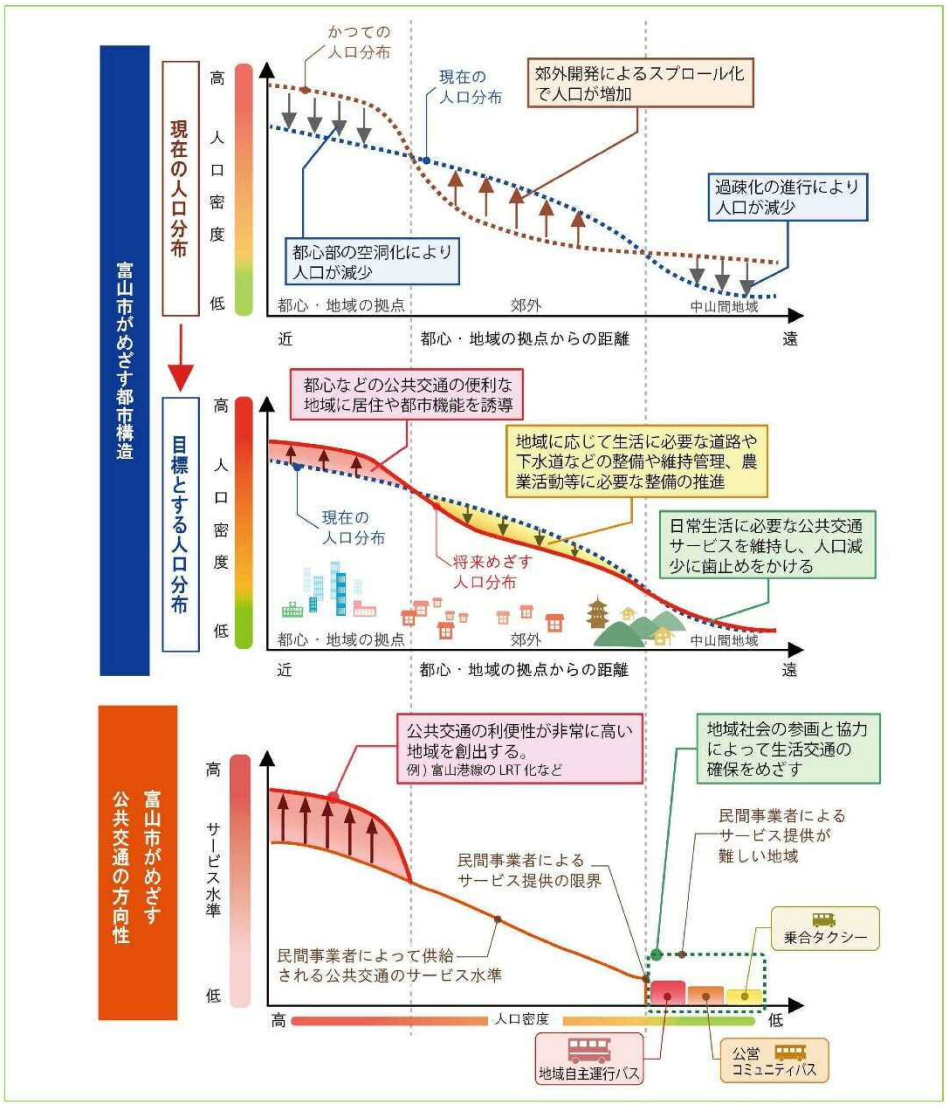
出典：都市マスタープラン

5　コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

コンパクトなまちづくりを実現するため、人口の減少が顕著であった都心・地域の拠点等の既成市街地において、公共交通の活性化をはじめとした街の魅力を高めることにより、これまで人口が増加した郊外からの転居を促進します。

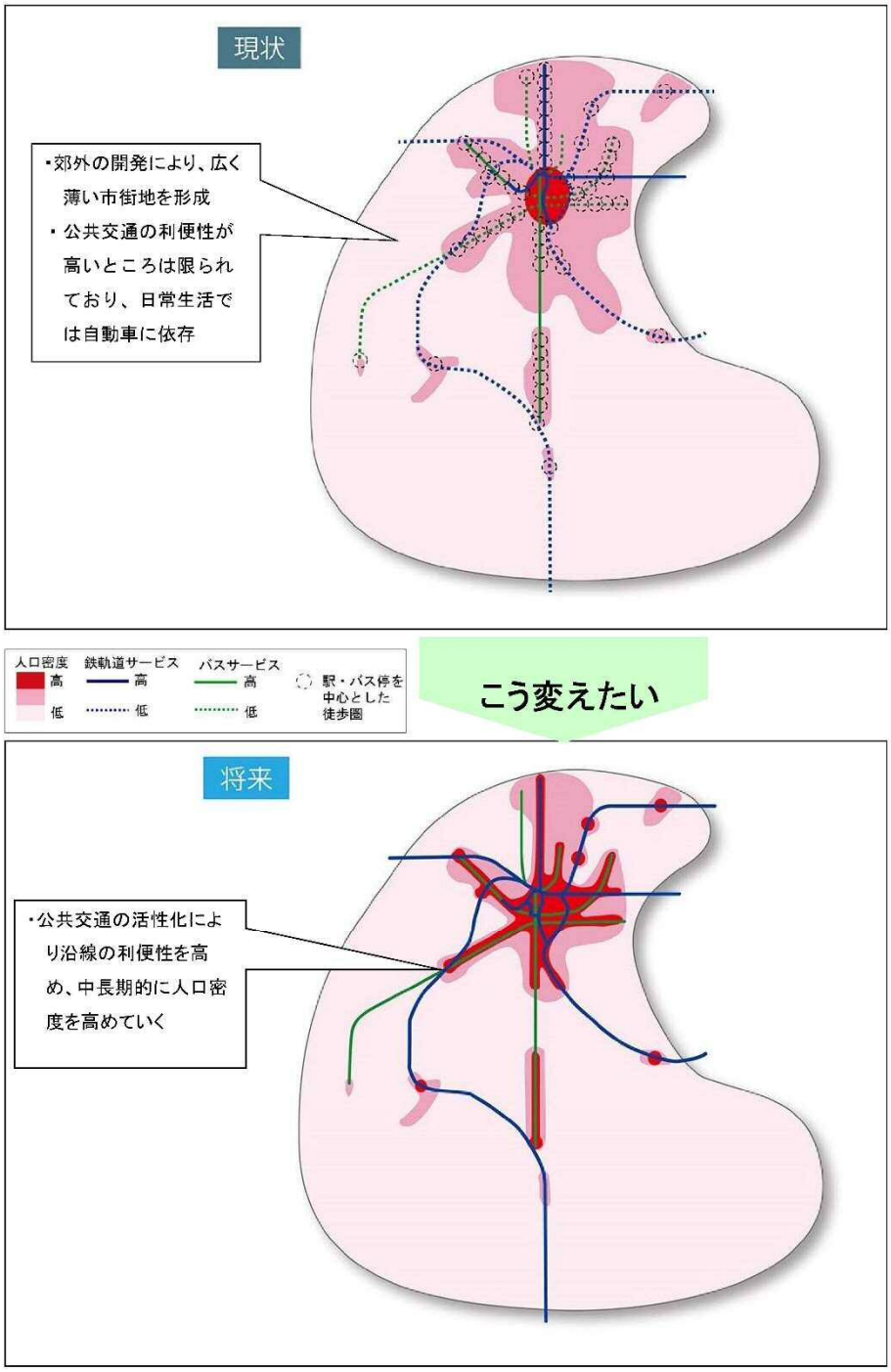
また、過疎化により人口が減少している農山村地域では、生活を営む上で必要な公共交通を維持することなどにより、人口の現状維持を目指します。

コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



出典：都市マスタープラン

公共交通の活性化による人口分布の改変



出典：都市マスタープラン

3. まちづくりの目標

「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」によって目指すまちづくり目標を次のように設定します。

1 車を自由に使えない人も安心・快適に暮らすことができるまちづくり

車を自由に使えない人も、商業・医療・福祉・行政サービスなど日常の生活サービスを享受できる生活環境の形成を目指します。

このため、鉄軌道やバスなどの公共交通の活性化を図ることにより、既成市街地等の鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、人口や日常生活に必要な諸機能の集積を促進します。

2 郊外での居住やまちなかでの居住など多様な住まい方を選択できるまちづくり

ライフスタイルの多様化に応えるとともに、家族構成の変化などに応じて、広い敷地で車を利用する郊外居住や、除雪の負担が少なく、歩いて暮らせるまちなかでの居住など、多様な住まい方を選択できるまちづくりを目指します。

このため、都心部に加えて、公共交通の利便性の高い既成市街地での居住を推進します。また、公共交通の利便性の高い既成市街地以外では、地域に応じて生活に必要な道路や下水道などの整備、農業活動等に必要な整備を進めます

3 地域ごとの拠点育成による拠点集中型のまちづくり

都心部のほか、生活圏としてのつながりある地域のまとまりごとに、都市機能の集積など既存のストックを活かした拠点を育成する拠点集中型のまちづくりを目指します。

都心においては、商業・業務・芸術文化・娯楽・交流など、本市の「顔」にふさわしい広域的な都市機能の集積を図ります。地域ごとの拠点においては、身近な商業など日常生活に必要な諸機能の集積促進や、地域の「顔」となる地域資源を活かしたまちづくりを進めます。

4 川上から川下までの豊かな自然を守り、育てるまちづくり

川上から川下まで広範な面積をもつ本市の特性を踏まえ、山・川・海など豊かな自然環境を守り、育てるまちづくりを目指します。

市街地周辺の農地及び自然環境の保全を基本とし、住宅等のバラ建ちなど単発的な開発による市街地の無秩序な拡大を抑制します。また、中山間地域では、生活交通の確保をはじめとした定住環境の維持に努めます。

出典：都市マスタープラン

第2章　将来都市構造

1. 地域生活圏と拠点～拠点集中型のまちづくりの展開

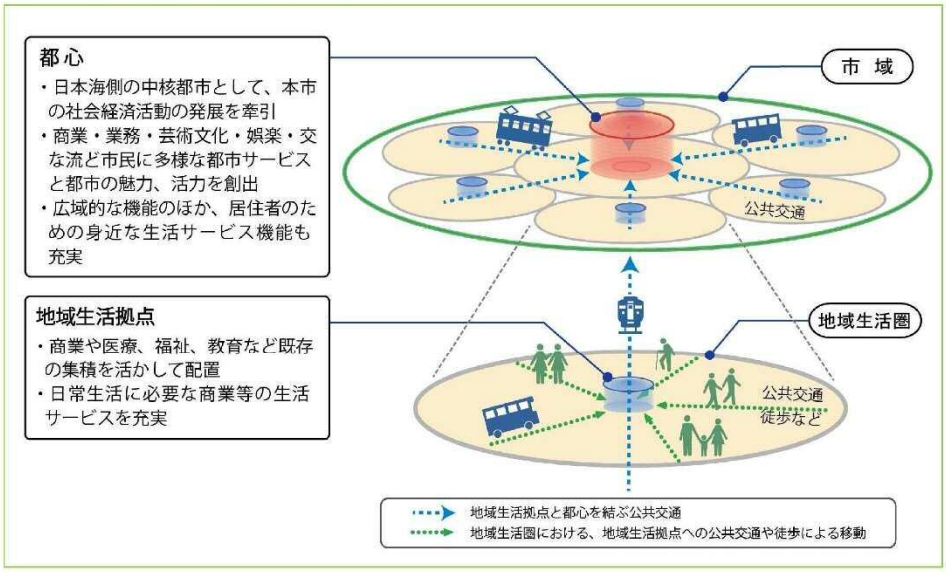
商業などの都市機能の無秩序な拡散は、日常生活における自動車への依存をいっそう高める一方、車を自由に使えない市民にとって、暮らしにくい状況となっています。このため、既成市街地への都市機能の集約化を図ります。

都市機能の集約にあたっては、市域全体の拠点を「都心」とするとともに、市民の日常生活に必要な機能が、身近な地域で提供されるよう、市域を複数の「地域生活圏」に分割し、「地域生活拠点」を配置します。

地域生活圏は、生活行動のコンパクト化を図る上での単位となるものであり、圏域住民の最寄り品の購入といった身近な商業・サービスや医療などの日常的な生活がほぼ満たされる圏域となることを目指します。

買回り品の購入や芸術文化・娯楽・交流など広域的なサービスは、公共交通を利用して、都心で享受することができるようにするため、地域生活拠点と都心を結ぶ公共交通サービスの維持・向上を図ります。

地域生活圏の設定と拠点配置のイメージ



出典：都市マスタープラン

1　コンパクトなまちづくりの単位となる地域生活圏の設定

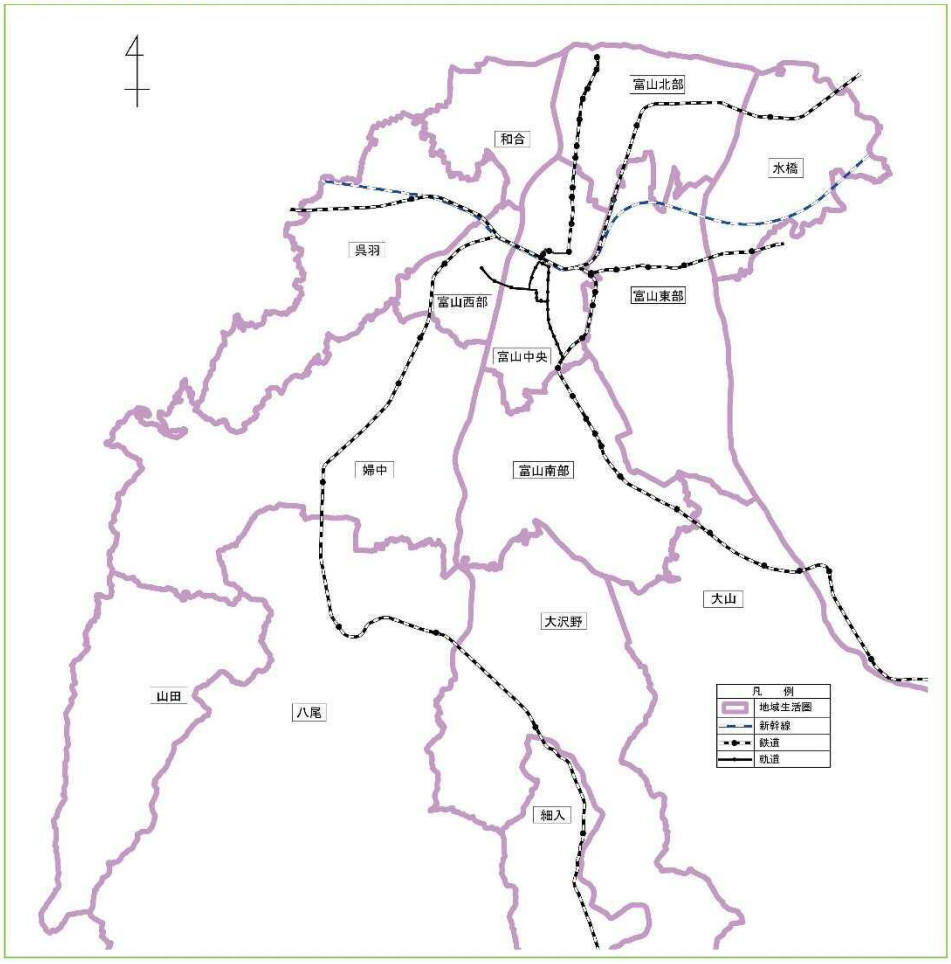
～市域を 14 の地域生活圏に区分

市民が最寄り品の購入や医療などの商業・サービスを身近に享受できる「コンパクトなまちづくり」の単位として地域生活圏を設定します。

地域生活圏の設定にあたっては、第一に地域としての歴史的つながりや一体性、まとまりがあり、市民にもわかりやすい地域とする趣旨から、旧市町村界を基本とします。

第二に日常生活に必要なサービスを身近に享受できる拠点の育成や、それぞれの地域の人口規模のバランスの観点から、富山地域では、河川等の地形や小中学校区などを考慮し、８つの地域生活圏に区分します。大沢野地域、大山地域、八尾地域、婦中地域、山田地域、細入地域は、それぞれ一つの地域生活圏として区分します。

地域生活圏の設定



出典：都市マスタープラン

2 諸機能の集約を図る都心・地域生活拠点・生活拠点の設定

～都心以外に 13 の地域生活拠点を設定

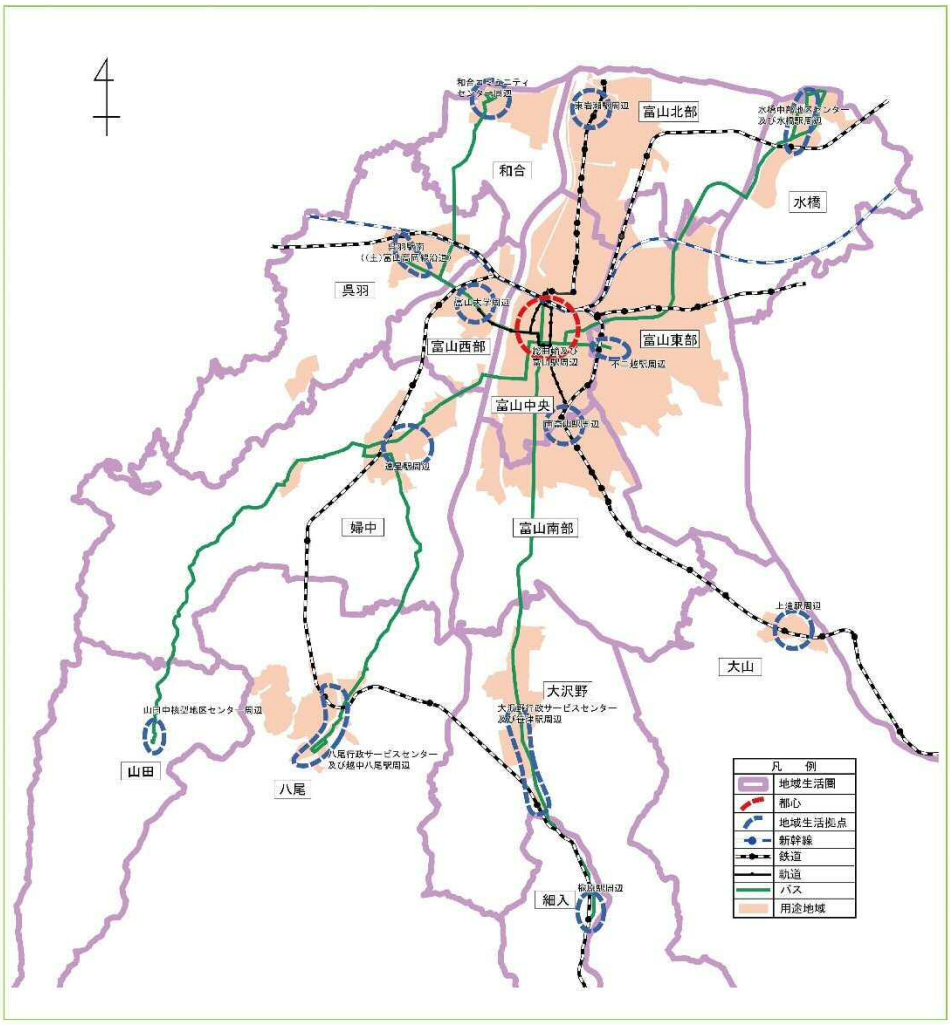
地域生活拠点は、既存の都市機能の集積を活かす趣旨から、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどの生活利便施設が、徒歩圏の範囲にまとまって立地している地区を設定します。

拠点の位置

地域名	地域生活拠点
富山中央	総曲輪及び富山駅周辺（広域的な拠点である都心が地域生活拠点を兼ねる）
富山北部	東岩瀬駅周辺
和合	和合コミュニティセンター周辺
呉羽	呉羽駅南（(主) 富山高岡線沿道）
富山西部	富山大学周辺
富山南部	南富山駅周辺
富山東部	不二越駅周辺
水橋	水橋中部地区センター周辺及び水橋駅周辺
大沢野	大沢野行政サービスセンター及び笹津駅周辺
大山	上滝駅周辺
八尾	八尾行政サービスセンター周辺及び越中八尾駅周辺
婦中	速星駅周辺
山田	山田中核型地区センター周辺
細入	楡原駅周辺

出典：都市マスタープラン

都心・地域生活拠点



出典：都市マスタープラン

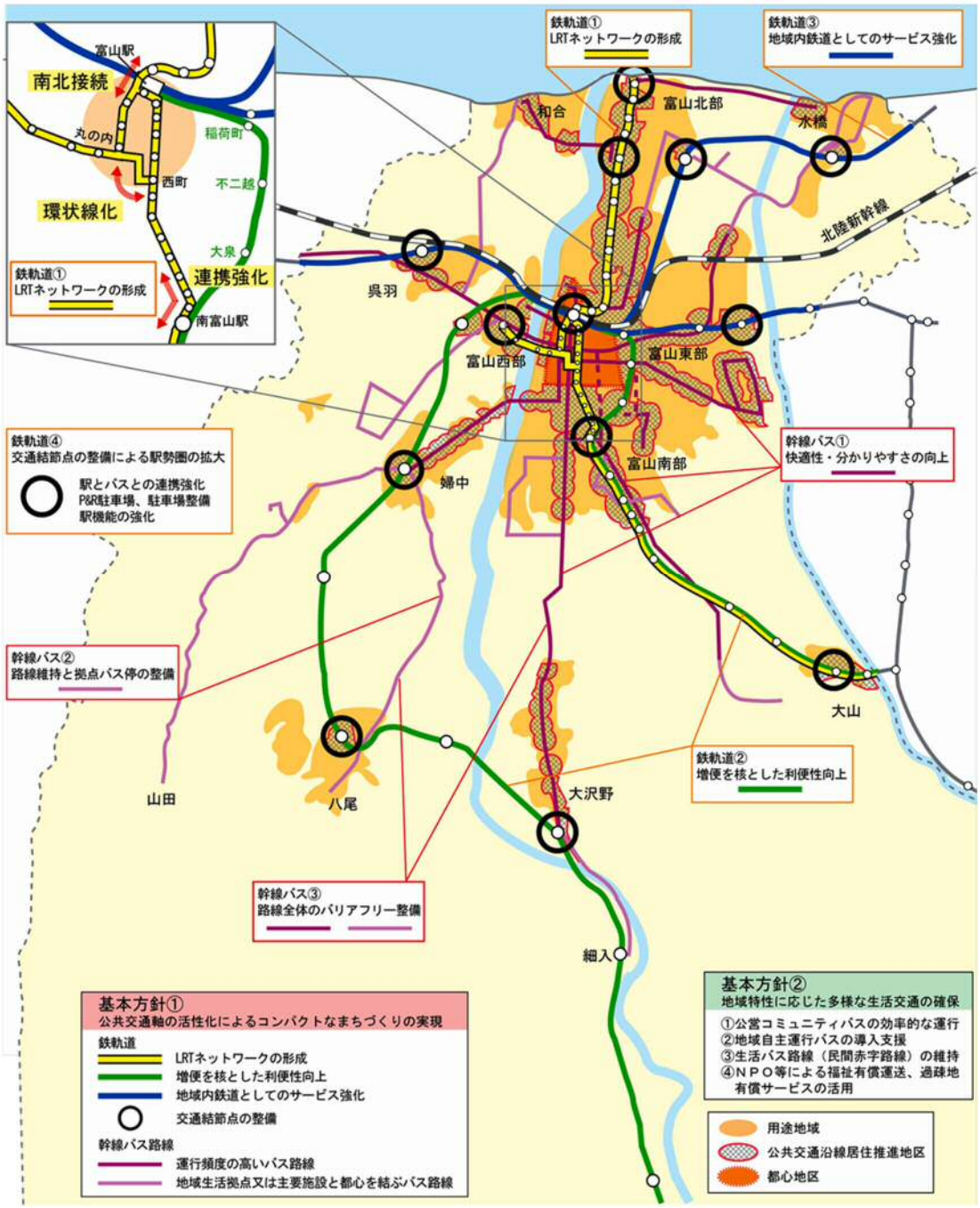
2.1.3. 公共交通活性化計画

鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現することを目指し、平成 19 年 3 月に公共交通活性化計画が策定されています。

公共交通活性化の施策体系

出典：公共交通活性化計画

公共交通活性化計画構想図



出典：公共交通活性化計画

2.2.　関連する都市計画

2.2.1.　立地適正化計画

本計画は、都市機能および居住機能の配置を計画する「立地適正化計画」と連携しながら進めていく必要があります。

(1) 立地適正化計画について

立地適正化計画は、「都市再生特別措置法」の一部改正（平成 26 年 8 月施行）により市町村が策定できることとなった計画で、駅等を中心とした徒歩圏に「居住を誘導するエリア（居住誘導区域）」を定めて人口密度を維持し、コンパクト化を促し、「都市機能を誘導するエリア（都市機能誘導区域）」「誘導する都市施設（誘導都市施設）」を定めて生活サービス機能などの都市機能を計画的に誘導するものです。

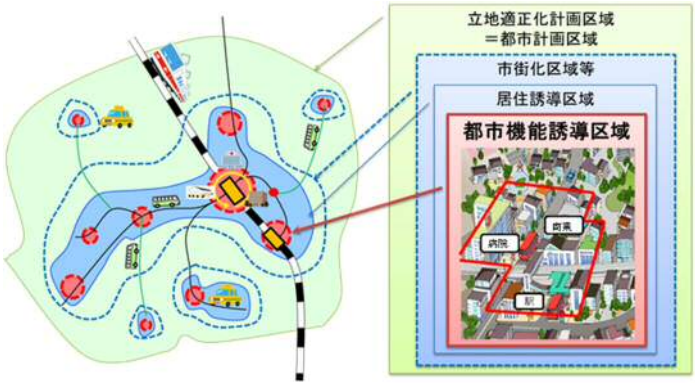


図 2-1　立地適正化計画で設定する区域のイメージ

立地適正化計画に位置付けられた誘導都市施設を民間事業者が公的不動産を活用して事業を実施する場合は、国から直接支援を行う制度が創設されました。また、これまで補助対象とならなかった通所型の福祉施設や専門学校などの施設が新たに追加されるなど、支援の範囲が拡充されています。

都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きを把握するため、立地適正化計画で位置付けられた誘導都市施設を都市機能誘導区域外で建築する場合は、届出が必要となります。

(2) 富山市立地適正化計画の概要（平成 29 年 3 月公表）

1) 計画の方針

本計画では、富山市都市マスタープランを継承し、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』を目指します。

2）方針・区域

都市再生特別措置法では、立地適正化計画の区域は、都市計画区域内となっていますが、本市では、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域外の山田地域や細入地域を含めた市全域を計画の対象とします。

3）居住誘導区域と都市機能誘導区域

本市では、富山市都市マスタープランにおいて、富山駅から放射状に形成された公共交通を軸として、駅やバス停の徒歩圏に「都心地区」、「公共交通沿線居住推進地区」を設定し、居住や日常生活に必要な都市機能の誘導を行い、公共交通の利便性を向上させることで、車を自由に使えない人も安心・快適に暮らすことができるまちづくりを進めてきました。

立地適正化計画では、「都心地区」、「公共交通沿線居住推進地区」を基本に、「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」を同じ範囲で設定し、立地適正化計画の制度を活用しながら居住と都市機能の誘導を図ることにしています。

4）都市機能の誘導方針

立地適正化計画では、「都市機能誘導区域※」を「都心地区」、「地域生活拠点」、「駅やバス停などの徒歩圏」に区分し、それぞれの地区に必要な都市機能の誘導を図るため、以下のとおり地区の望ましい将来像を設定しています。

※ただし、「地域生活拠点」及び「駅やバス停などの徒歩圏」は市独自の都市機能誘導区域

〇都心地区

・商業、業務、芸術文化、娯楽、交流など市民に多様な都市サービスと都市の魅力、活力を創出する本市の顔にふさわしい広域的な都市機能が充実している
・居住者のための日常生活に必要な機能も充実している
・商業・業務機能が集積し、就業の場が充実している

〇駅やバス停などの徒歩圏

・鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、最寄り品の購入など日常生活に必要都市機能が概ね立地している

〇地域生活拠点

・地域生活拠点の圏域住民の最寄り品の購入や医療、金融サービスがなど日常生活に必要な機能が充実している

〇地域生活拠点（都市計画区域外）

・地域生活拠点の圏域住民の最寄り品の購入や医療、金融サービスなど日常生活に必要な機能が生活交通や各種サービスの維持確保によって享受できる

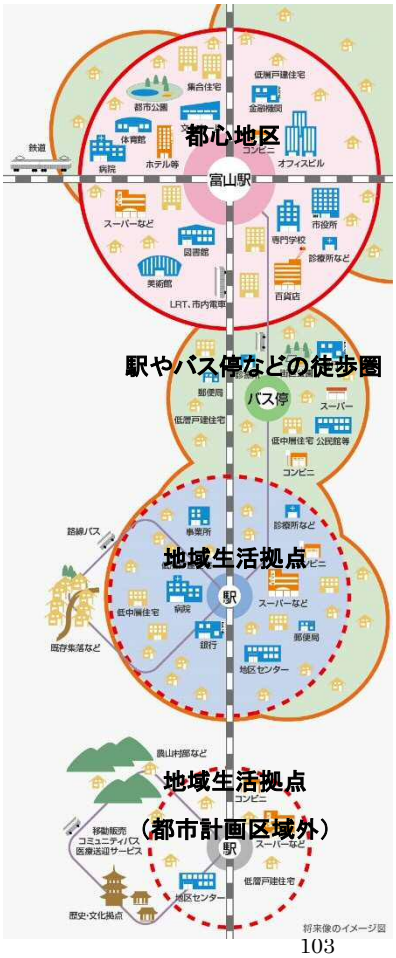


図 2-2　将来像のイメージ図

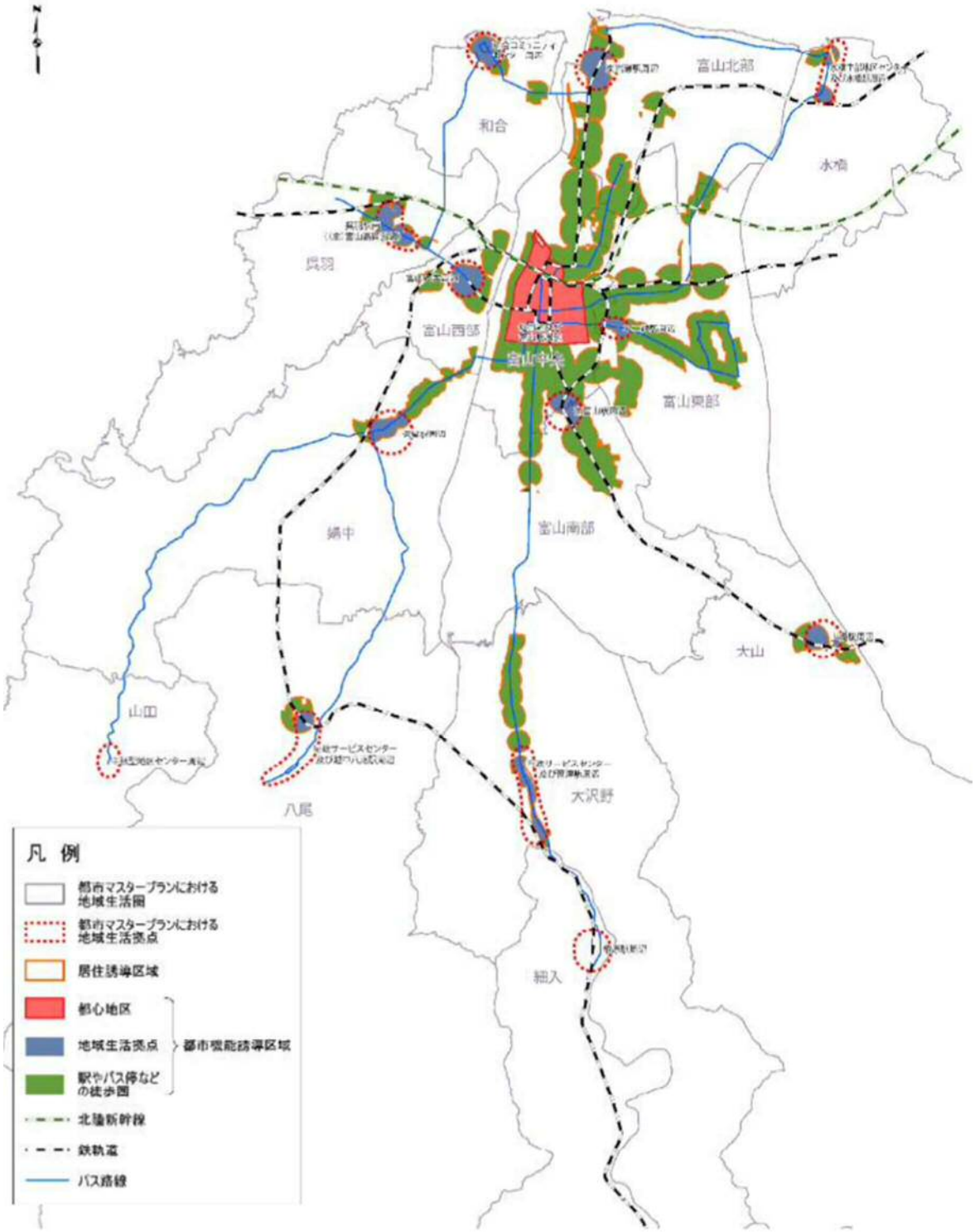


図 2-3　居住誘導区域と都市機能誘導区域

5）誘導施設の設定

本市では、各地区における望ましい将来像に基づき、都心地区においては、本市の魅力を高める広域的な都市機能が充実している必要があることから、図書館、美術館、専門学校、地域医療支援センターを誘導施設に設定します。

都心地区の誘導施設（広域的な都市機能）

地　区	都市機能	誘導施設
都心地区	教育文化機能	図書館、美術館、専門学校
	医療機能	地域医療支援センター

また、本市では、市域を歴史的なつながりや一体性を考慮して分けた 14 の地域生活圏において、それぞれの核となる拠点を地域生活拠点として設定しており、商業、医療、金融などの日常生活に必要な都市機能は、地域生活拠点に集約を図り拠点性を高めることが必要であると考えております。

このため、地域生活拠点において、日常生活での利用頻度が高く、地域の拠点となる徒歩圏への立地が望ましい「スーパー」、「銀行や郵便局」、「地域医療の窓口となる内科」の立地状況を確認したところ、一部の地域でスーパーや内科の立地が無い地域がありました。

このことから、スーパーの利用圏域人口（周辺人口１～３万人）を満たしている地域はスーパー、圏域人口を満たない地域はコンビニ（周辺人口 3,000～4,000 人）を市独自の誘導施設に設定します。

地域生活拠点の誘導施設（日常生活に必要な都市機能）

地　区	都市機能	誘導施設
和合、大山地域	商業機能	スーパー
山田、細入地域	商業機能	コンビニ

6）施策展開

本市では、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の実現に向け、「①公共交通の活性化」、「②公共交通沿線地区への居住推進」、「③地域拠点の活性化（中心市街地の活性化を含む）」に取り組むことにします。

■公共交通沿線地区への居住推進（居住の誘導施策）

まちなかや公共交通沿線における住宅の取得、共同住宅の建設や宅地整備を支援する「まちなか居住推進事業」や「公共交通沿線居住推進事業」による居住推進施策を継続します。また、今後、増加が見込まれる空き地や空き家の活用、駅周辺開発に係る事業支援制度について検討を進めます。

■地域拠点の活性化（都市機能の誘導施策）

居住の誘導により公共交通沿線の徒歩圏の人口密度を高め、基礎的な需要を確保し、日常生活に必要な都市機能の維持・誘導を図ります。

①一部の地域で不足する商業機能の誘導を図るため、スーパーやコンビニエンスストアに対し、市独自の立地支援の検討を行います。

②国の支援制度の活用により都市機能の誘導を図ります。

③既存の店舗や移動販売、送迎サービスなどの維持に向けた支援を検討します。

④店舗等が建築できない第一種低層住居専用地域は、柔軟な用途地域の変更を検討します。

■公共交通の活性化（公共交通に関する施策）

都心地区や地域生活拠点を結ぶ公共交通軸の活性化を図るとともに、郊外部や中山間地域では、生活の足となる生活交通サービスの維持に取り組みます。

■その他（居住誘導区域外側の地域での施策など）

居住誘導区域の外側については、引き続き、従来の都市マスタープランの考え方に基づき、地域生活拠点や駅やバス停などの徒歩圏への公共交通サービスの維持、向上を図り、生活に必要なサービスが享受できる住環境の維持・確保に努めます。

また、都市計画区域外の地域生活拠点については、それぞれの拠点としての機能が発揮できるよう、引き続き、従来の都市マスタープランに基づき、必要な取り組みを実施するとともに、農山村部の既存集落や歴史的、文化的に優れた拠点では、地域生活拠点と連携を図りながら、集落機能の維持や既存ストックの活用について取り組みます。

(3) 立地適正化計画との連携

立地適正化計画は、都市マスタープランの理念である『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集 積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』を継承しております。

また、立地適正化計画において定められる「居住を誘導するエリア（居住誘導区域）」及び「都市機能を誘導するエリア（都市機能誘導区域）」に居住や都市機能を円滑に誘導するためには、公共交通が活性化されていることが前提であり、これまで進めてきたすべての鉄軌道６路線と運行頻度の高いバス路線１３路線の公共交通軸の活性化を進めていきます。

2.3. その他の関連計画

富山市の将来像に関連する計画として、「中心市街地活性化基本計画」、「SDGs 未来都市計画」、「観光戦略プラン」、「健康プラン 21」、「歩くライフスタイル戦略」があげられます。これらの計画に位置づけられた事業を考慮して、本計画に位置づけるべき施策を下表に整理しています。

表 2-1 関連計画を踏まえて本計画に位置づける施策

公共交通活性化計画における施策		関連計画	本計画への位置づけ
基本方針	基本施策		連携して実施すべきと想定される施策
【都心部・地域生活拠点】 基本方針① 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現	■幹線バス活性化計画	立地適正化計画	都市機能立地を踏まえたバスの機能強化
		中心市街地活性化基本計画	民間開発と連携した公共交通利便性確保に向けたバス機能強化
【共通事項】 基本方針③ 公共交通利用促進	■公共交通の利用促進	SDGs 未来都市計画 健康プラン 21	健康面や環境面の効果も考慮したモビリティマネジメント
	■交通によるおもてなし環境の創出	観光戦略プラン	来訪者（観光、ビジネス）向けの施策 ➢公共交通やアヴィレを活用した周遊 ➢新幹線駅からの二次交通の利便性向上 ➢来訪者向けの利便性向上（交通施設の多言語化など） ➢公共交通の観光資源化 ➢隣接自治体間の広域的な連携

2.3.1. 中心市街地活性化基本計画

ステージⅠとして位置づけた第１期計画（H19.2～H24.3）においては、「コンパクトなまちづくりにおける拠点づくり」を目的に、主に公共主導による交通インフラ整備や賑わい施設の整備を中心に取り組んできました。

第２期計画（H24.4～H29.3）では、これまで行ってきた市街地整備などの公共投資を呼び水に民間の投資意欲を促すことで、更なる中心市街地の活性化に取り組んできました。

第３期計画（H29.4～R4.3）では、中心市街地の都市像「人が集い、人で賑わう、誰もが生き生きと活躍できるまち」を実現するため、「公共交通・都市空間」「商業・賑わい」「暮らし」の３つの観点ごとに目標を定め、賑わいが中心市街地全体に広がるよう、官民一体となって各種事業に取り組んでいます。

本計画では、中心市街地活性化基本計画に位置づけられている事業に対して、公共交通ネットワークの形成により連携・支援していくものとします。

既存の公共交通活性化基本計画に位置づけられている事業のほかに、以下の視点から、公共交通施策による連携を図ります。

- **都心部の再開発事業や住環境整備に関する事業に対する公共交通利便性の確保**

【中心市街地活性化基本計画（第 3 期）の基幹事業】

本計画では、「公共交通・都市空間」、「商業・賑わい」、「暮らし」の３つの観点に基づき設定した目標を達成するために、観点毎に事業分野を体系化し、それぞれに事業を位置付ける。

■事業分野別の事業一覧

①【公共交通・都市空間】

事業分野		事業名	No.
大項目	中項目		
公共交通体系の整備による利便性向上	公共交通体系の整備・充実	富山駅路面電車南北接続事業	1
		富山駅周辺地区南北一体的なまちづくり事業（富山駅付近連続立体交差事業）	2
		中心市街地コミュニティバス運行事業	3
		市内博物館・美術館巡回バス事業	4
	利用促進	公共交通サイクルポーター事業	5
		市民意識啓発事業（モビリティ・マネジメント）	6
		幹線バス路線活性化事業	7
		高山本線活性化事業	8
		公共交通親子でおでかけ事業	9
魅力ある都市空間の整備	駅南北一体的なまちづくり	富山駅自由通路整備事業	10
		富山駅周辺地区土地区画整理事業	11
	道路・上下水道	道路景観形成事業	12
		歩道のリフレッシュ事業	13
		自転車市民共同利用システム	14
		自転車利用環境整備事業	15
		松川処理分区雨水貯留施設整備事業	16
		合流式下水道区域浸水対策事業	17
	景観	中心市街地美観創出保全事業	18
		まちなか景観形成推進事業	19
	広場・公園	城址公園整備事業	20
		まちなか賑わい施設運営事業	21
		街区公園利活用推進事業	22
		NPO等民間団体支援事業	23
		まちなかイベント開催事業	24
		駅周辺イベント開催事業	25
		交通空間の利活用交流推進事業	26

□ 本計画との連携が想定される事業

図 2-4　中心市街地活性化基本計画（第 3 期）に位置づけられる基幹事業

2.3.2. SDGｓ未来都市計画

これまでの環境モデル都市、環境未来都市の取組を経済価値、社会価値、環境価値の統合による都市創造のスパイラルアップの視点から発展させ、SDGｓ未来都市「持続可能な付加価値創造都市」の実現を目指します。SDGｓの推進に向けた基本的な考え方として、一つ目に、「コンパクト+ネットワーク」の推進による都市創造のスパイラルアップを図ります。二つ目に、産学民をはじめとする多様なステークホルダーとの連携により、持続可能な地域を創造する社会イノベーションを喚起します。三つ目に、「経済」「社会」「環境」の３つの価値の統合的向上による地方都市のモデルとなる SDGｓ未来都市の実現を目指します。

本計画においては、SDGｓ未来都市計画に位置づけられている取り組みに対して、公共交通ネットワークの形成により連携・支援していくものとします。

既存の SDGｓ未来都市計画に位置づけられている事業のほかに、以下の視点から、公共交通施策による連携を図ります。

- **LRT ネットワークをはじめとする持続可能な地域公共交通網の形成**

【SDGｓ未来都市計画の取り組み　本計画に関連すると想定されるもの】

本計画との連携が想定される事業

図 2-5　SDGｓ未来都市計画に位置づけられる取り組み

2.3.3.　観光戦略プラン

新幹線開業効果を持続させるとともに、多くの外国人旅行者の訪日が見込まれる東京オリンピック・パラリンピックを見据え、今後の様々な状況変化に対応できるような体制を構築し、富山市の将来に向けた新しい流れを作り出すことで、観光のみならず、経済、社会、文化等の面において、「選ばれるまち」を目指し、戦略的な観光振興に官民一体となって取り組むために、観光戦略プランが策定されています。

本プランの基本方針、目標および主要事業に対して、公共交通ネットワークの形成により連携・支援していくものとします。

既存の公共交通活性化計画に位置づけられている事業のほかに、以下の視点から、公共交通施策による連携を図ります。

- 公共交通、シェアリングを活用した周遊促進
- 新幹線からの二次交通の利便性向上
- 民間施設と連携した来訪者の利便性向上
- 公共交通の観光資源化

【観光戦略プランの基本目標と基本戦略】

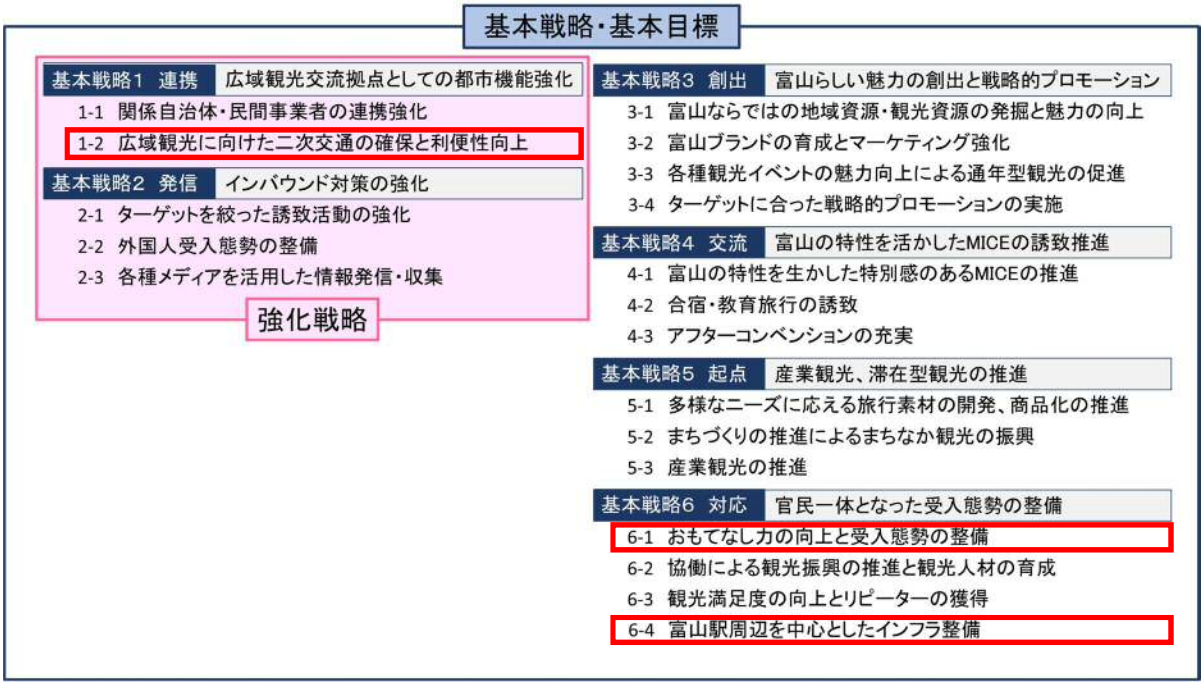


図 2-6　観光戦略プランの基本目標と基本戦略

【観光戦略プランの主要事業】

図 2-7　観光戦略プランの主要事業

2.3.4.　健康プラン 21

健康都市富山を目指すため、「健康日本 21（第 2 次）」の地方計画として「健康プラン 21（第 2 次）」が策定されています。計画期間は、平成 25 年度から令和 4 年度までの 10 年間とされています。

市民一人ひとりが主体的に健康づくりに取り組むとともに、地域ぐるみで個人の健康を支え、守る環境づくりを推進し、「すべての市民が健やかで心豊かに生活できる活力のあるまち」の実現に努めることを基本理念としています。基本目標は、（1）健康寿命の延伸、（2）健康格差の縮小の 2 つとし、目標達成のための施策には、①生活習慣及び社会環境の改善、②生活習慣病の発症予防と重症化予防の徹底、③社会生活を営むために必要な機能の維持及び向上、④健康を支え、守るための社会環境の整備の 4 つをあげています。

本プランの取組に対して、公共交通ネットワークの形成により連携・支援していくものとします。

既存の公共交通活性化計画に位置づけられている事業のほかに、以下の視点から、公共交通施策による連携を図ります。

- **「歩く」ことを核とした健康づくりの視点を考慮した公共交通利用環境の整備**

⑤特　徴

－「富山市健康プラン21（第2次）」をこのように取り組みます－

★市民一人ひとりが主役です。

市民一人ひとりが、健康に関心を持ち、健康づくりに取り組みやすいよう、地域や行政など各々の役割を明確にし、健康を支える環境づくりを推進します。

★一次予防に加え、「重症化予防」に取り組みます。

病気の発症を予防する「一次予防」に加え、超高齢化社会を見据え、病気を抱えながらも前向きに生きていくことができるよう「重症化予防」にも取り組みます。

★ライフステージに合わせて取り組みます。

将来を担う次世代の健康を支えるため、妊婦や子どもの健康づくりに取り組むとともに壮年期や高齢期など、各ライフステージの健康課題に積極的に取り組みます。

★地域ぐるみで取り組みます。

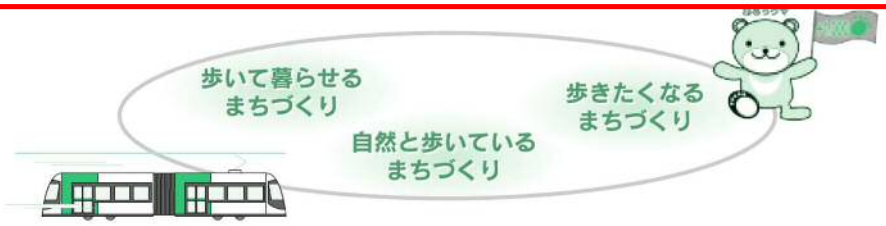
各種団体からなる「地区健康づくり推進会議」において、その地域の実情や特性にあった健康づくりについて、市民とともに考え、地域ぐるみで実践します。また、人と人とのつながりを大切にしていくソーシャルキャピタルの醸成に努め、市民みんなで地域に根ざした健康づくりを推進します。

★具体的な目標を設定し、評価します。

健康づくりを効果的に進めるため、具体的な目標値を設定しました。また、目標に到達するための具体的活動などの成果を市民と一緒に評価し、その後の健康づくりに反映していきます。

★「まちづくり」と融合した健康づくりを推進します。

本市の重点プロジェクトである公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを「歩く」ことを核とした健康づくりの視点から捉え、目標項目に盛り込みました。



□ 本計画との連携が想定される事業

図 2-8　健康プラン 21 の特徴

2.3.5. 歩くライフスタイル戦略

歩くライフスタイル戦略は、「富山市総合計画」を上位計画とし、「富山市都市マスタープラン」、「富山市公共交通活性化計画」、「富山市中心市街地活性化基本計画」や、「富山市健康プラン 21」などの既存の主要計画に掲げる施策について、「歩くこと」に着目した関連施策を、包括的・全庁的につなぐアクションプランです。

「Smart Life ＆ Smart Walk～歩いて、楽しく・賢く・格好よく、ヘルシーなスマートライフを創造する都市～」を基本理念とし、地域特性を踏まえた４つの都市像（中心市街地：まちを楽しむアメニティ指向型ライフスタイル、公共交通沿線の市街地：過度に車に依存しない公共交通指向型ライフスタイル、都市近郊の市街地：多様な交通手段を利用するスマートチョイス型ライフスタイル、郊外地域（調整区域や白地地域など）：自然に親しむ郊外型ライフスタイル）を目指します。また、基本理念の実現に向けた取組みを進めるにあたり、歩くライフスタイルの推進に向けて、３つの視点（まち、意識、きっかけ）から （Ⅰ）コンパクトなまちづくりと連動した歩く快適性の向上、（Ⅱ）歩く効果の発信と歩く意識の醸成、（Ⅲ）歩くライフスタイルに繋がるきっかけづくり を基本方針として設定しています。

本計画と連携することにより、公共交通の利便性を高め、沿線での居住を推進するとともに、公共交通を利用した健康でスマートな暮らし方を提案するなど、過度な自動車依存から、公共交通指向型のライフスタイルへの転換を促し、日常生活の中で自然に歩いて暮らすスマートライフを推進します。

- **公共交通指向型のスマートライフの実践による歩きの推進**

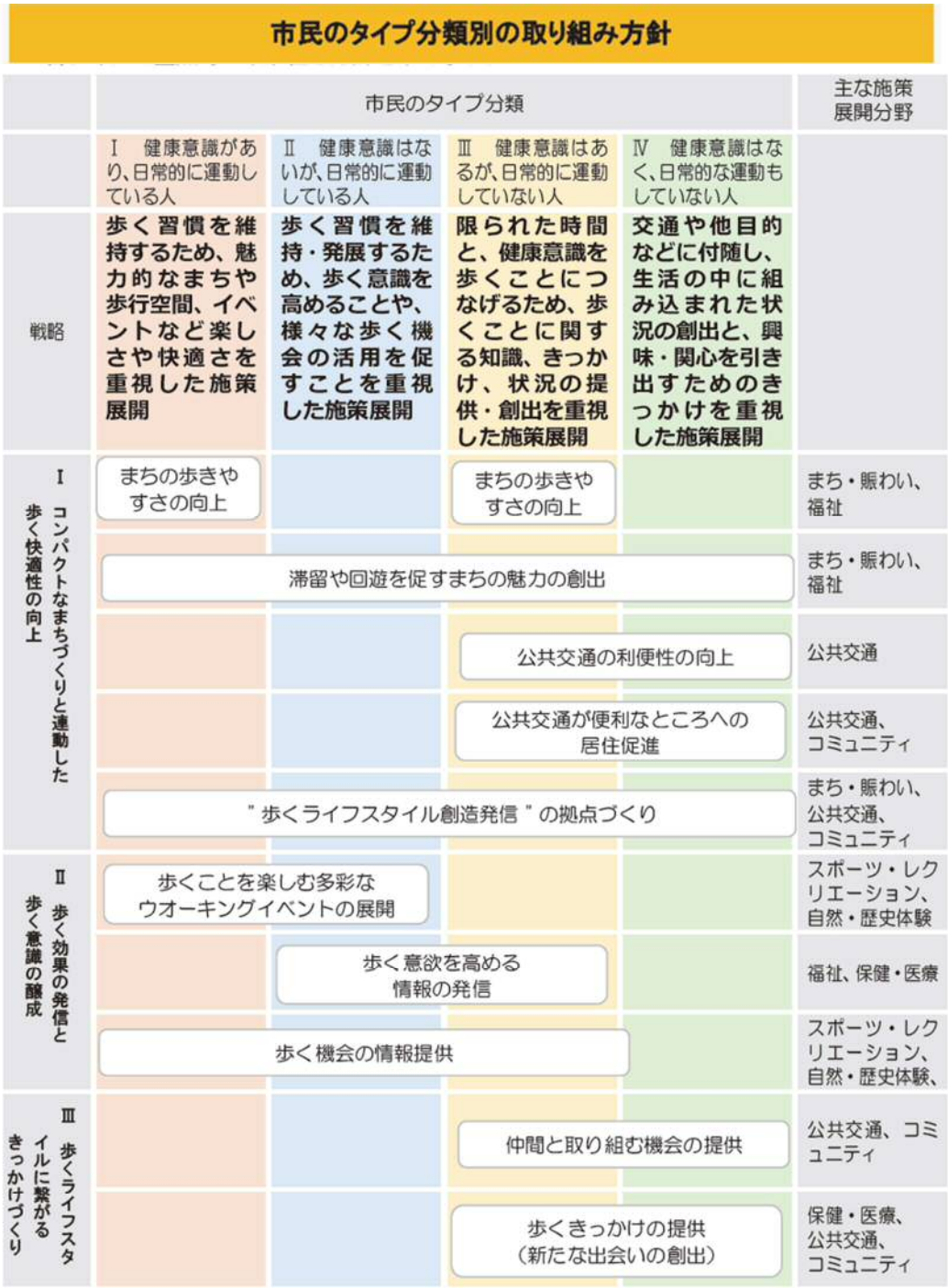


図 2-9　歩くライフスタイル戦略における市民のタイプ分類別の取り組み方針

2.4.　コンパクトシティ施策展開後の状況

本市において、これまで取り組んできたコンパクトなまちづくりの施策効果および施策展開後の状況について整理しました。

2.4.1.　人口の維持

本市の総人口は、日本および富山県全体と同様に減少傾向にありますが、本市の人口減少率は富山県全体と比較すると小さくなっています。

また、高齢化に伴う自然減（出生－死亡）により、人口が減少していますが、社会増減（転入－転出）はプラスとなっています。

表 2-2　人口増減の比較

【人口増減等の比較（平成31年1月1日～令和元年12月31日までの1年間】

	人口（人）R2.1.1	増減数（人）	増減率（%）
全国（日本）	127,138,033	▲305,530	▲0.24
富山県	1,055,999	▲7,294	▲0.69
富山市	415,765	▲1,469	▲0.35
富山市以外	640,234	▲5,825	▲0.90

○出典　総務省：住民基本台帳に基づく人口動態調査（R2.8.5発表）　※外国人を含む

表 2-3　富山市の人口動態

【富山市の人口動態（平成31年1月1日～令和元年12月31日までの1年間】

出生（人）	死亡（人）	転入等（人）	転出等（人）	合計（人）
3,014	4,792	13,029	12,720	▲1,469

1,778人の自然減　　309人の社会増（転入超過）

○出典　総務省：住民基本台帳に基づく人口動態調査（R2.8.5発表）　※外国人を含む

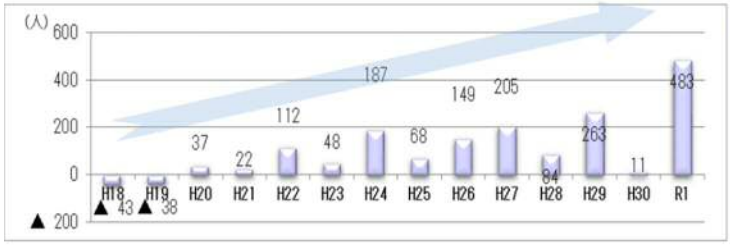
2.4.2.　都市部の転入人口

中心市街地と公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移を整理しました。

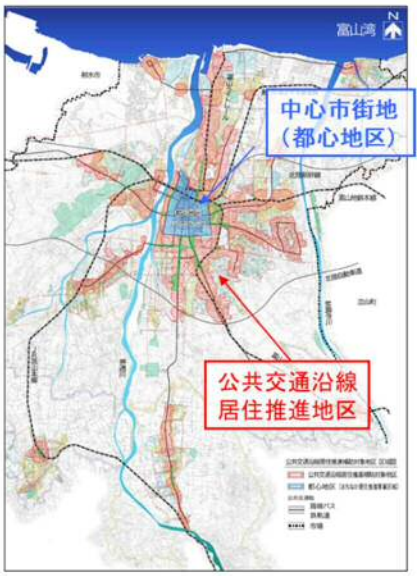
中心市街地では平成 20 年より転入超過を維持しています。さらに、公共交通沿線居住推進地区では転出超過が減少傾向にあり、平成 24 年、平成 26 年、平成 27 年は転入超過となっています。

また、平成 27 年度においては、中心市街地における人口動態が調査結果のある平成 18 年以来、初めて人口増加となっています。

【中心市街地(都心地区)の社会増減(転入－転出)の推移】



【公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移】



【中心市街地(都心地区)における人口動態の推移】

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
①自然動態(出生－死亡)	▲ 181	▲ 144	▲ 149	▲ 156	▲ 149	▲ 133	▲ 205	▲ 184	▲ 156	▲ 166	▲ 185	▲ 187	▲ 185	▲ 174
②社会動態(転入－転出)	▲ 43	▲ 38	37	22	112	48	187	68	149	205	84	263	11	483
③人口動態(①＋②)	▲224	▲182	▲112	▲134	▲37	▲85	▲18	▲116	▲7	39	▲129	72	▲183	309

図 2-10　社会増減(転入－転出)の推移

2.4.3.　歩行者数と空き店舗

中心市街地の歩行者数は、平成 27 年度から令和元年度にかけて 5.1%増加しました。また、中心市街地の空き店舗率は、平成 24 年度から令和元年度にかけて 3.2 ポイント減少しています。

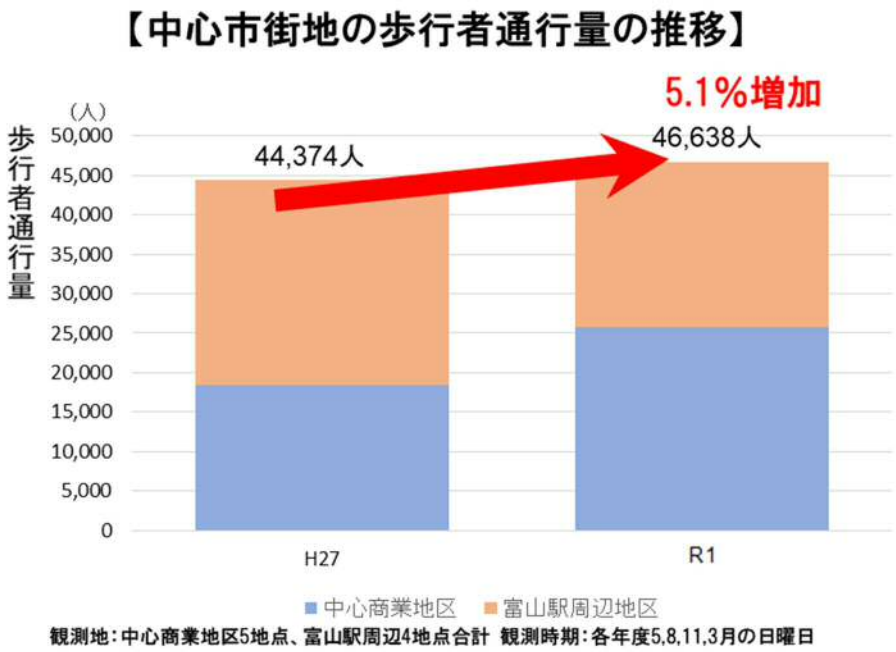


図 2-11　中心市街地の歩行者数の推移

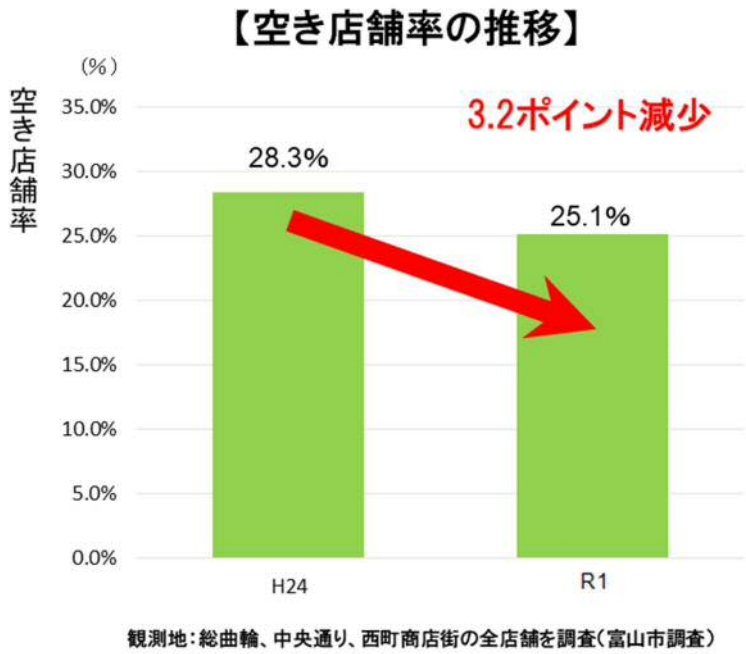
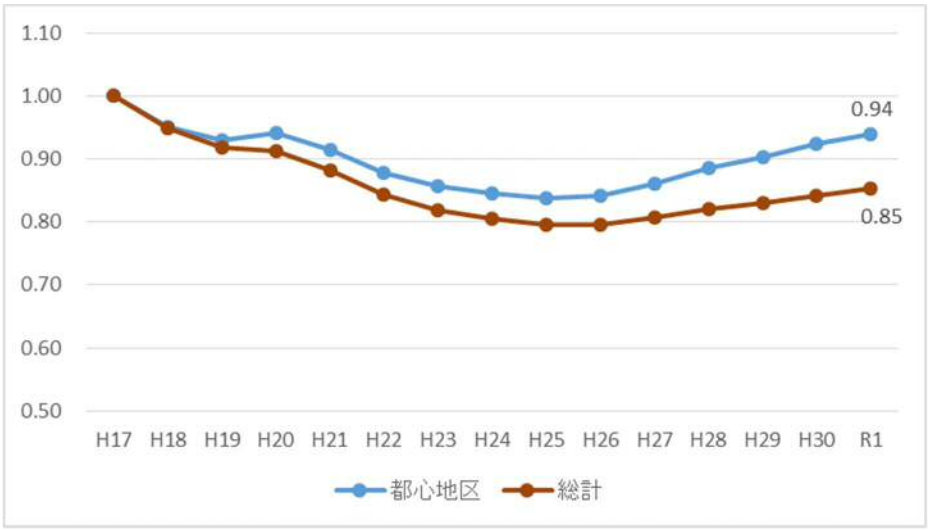


図 2-12　中心市街地の空き店舗率の推移

2.4.4.　地価の変動

都心地区の地価は、平成 17 年度以降富山市全域より地価の下落率が緩やかになっており、平成 26 年度以降は再開発事業等により市全域と都心地区ともに上昇に転じています。



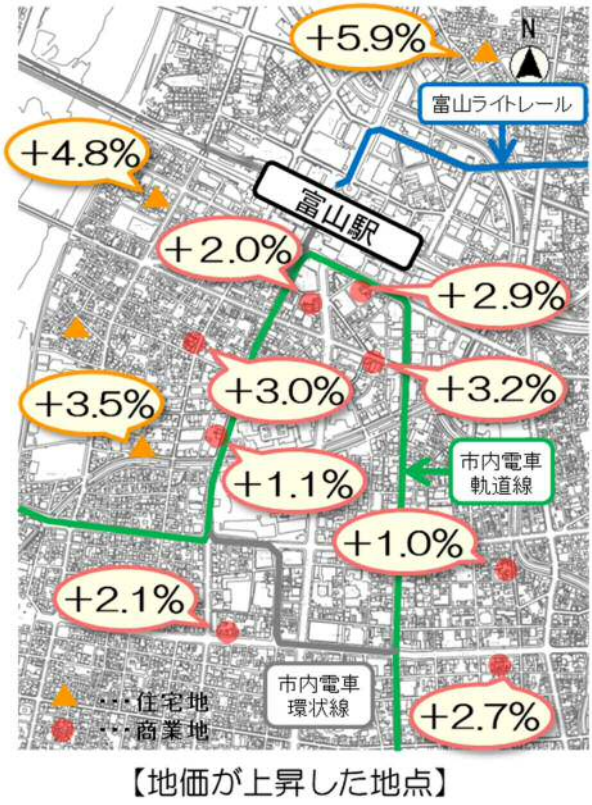


図 2-13　中心市街地の地価変動

（令和２年地価公示より）

※地価調査（国調査、基準日：１月１日）

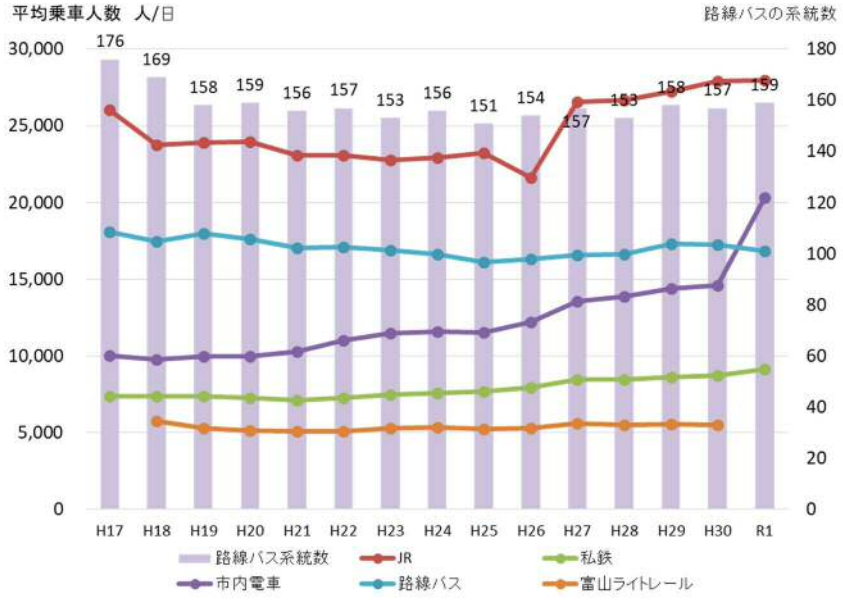
調査地点数（市内１０７地点）

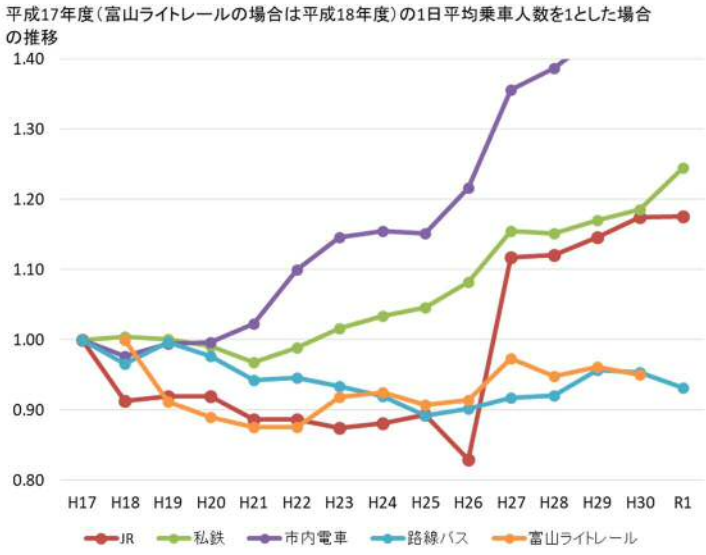
2.4.5.　幹線公共交通の利用状況

富山ライトレール開業以降の都市部の公共交通（ＪＲ、あいの風とやま鉄道線、私鉄、市内電車、富山ライトレール、路線バス）の利用状況は、以下のとおりです。

- ＪＲの利用者数（※）は新幹線開業以降、大きく上昇しています。
- 市内電車及び私鉄の利用者数は、平成 21 年度の環状線化以降、増加傾向にあります。
- 路線バスは、富山ライトレール開業時に系統数が大きく減少しましたが、それ以降は横ばいの傾向にあります。
- 富山ライトレール、路線バスの利用者数は、平成 17 年度に比べて少し減少しています。

【都市部の公共交通利用者数】





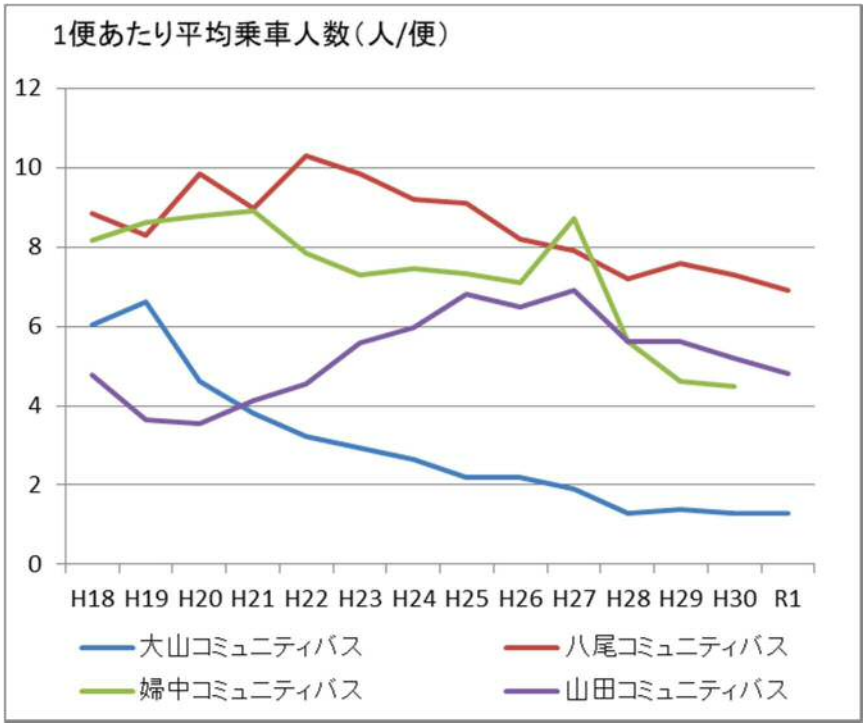
※ＪＲに関しては、平成 27 年 3 月 14 日以降のあいの風とやま鉄道利用者数を含む

2.4.6.　生活交通の利用状況

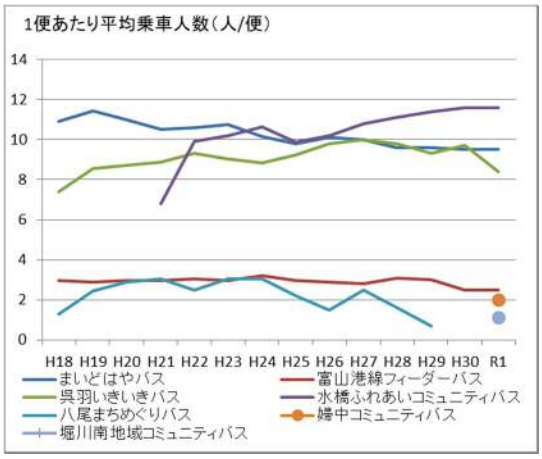
生活交通として運行している、乗合タクシー、コミュニティバス、地域自主運行バスの利用状況は、以下のとおりです。

- コミュニティバスの１便当たりの利用者数は、大山地区において大きく減少し、山田地区において大きく増加しています。
- 地域自主運行バスの１便当たりの利用者数は、おおむね横ばいであり、地域の足として定着していると考えられます。
- 地域の状況を踏まえて、路線網および運行形態などの見直しを行っていく必要があります。

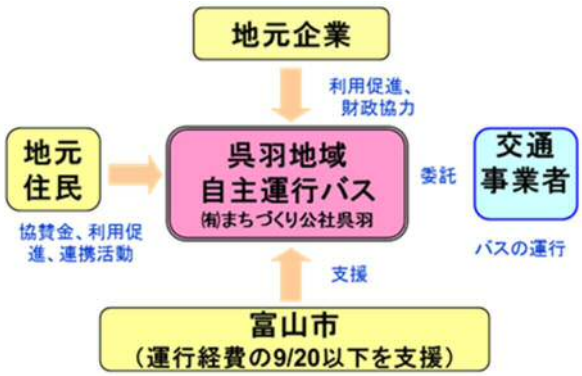
【市営コミュニティバスの利用者数（人/便）】



【地域自主運行バスの利用者数（人/便）】



【地域自主運行バスのスキーム例：呉羽地域】



3. 地域公共交通網形成計画の基本方針

3.1. 将来像

上位計画である、総合計画、都市マスタープランおよび公共交通活性化計画と同様に、「お団子と串」の都市構造の実現（＝コンパクトシティの実現）を将来像とします。

今後、立地適正化計画において、全市的な拠点の考え方、都市機能の立地の考え方が、定められていくなかで、都市機能の立地と一体となり、公共交通活性化施策を推進していくものとします。

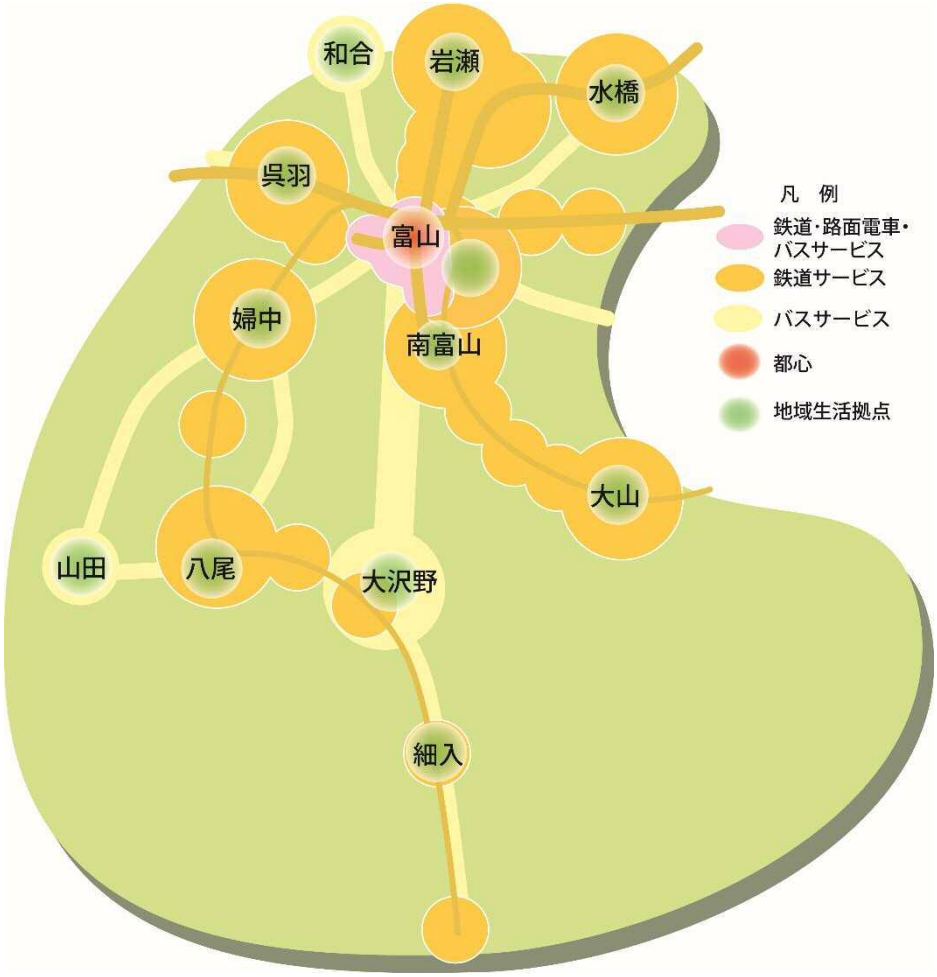


図 3-1　将来像（「お団子と串」の都市構造）

3.2.　地域公共交通網形成計画の基本方針

公共交通活性化計画の基本方針を引き継ぐとともに、公共交通利用促進を新たに基本方針に加えます。

目指すべき将来像を踏まえ、都心や地域生活拠点については、富山型コンパクトなまちづくりの考え方に基づいて、公共交通軸の活性化を図っていくものとします。

一方、中山間地域では、過疎化・高齢化が進行しており、公共交通が運行されていない地域や民間事業者による公共交通サービスが提供できない地域なども存在しており、これら地域の生活環境を改善し、人口の維持を図るために、公共交通サービスの維持・活性化を図るものとします。

上記より、本計画の基本方針を以下のとおりとします。

基本方針①

公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現（都心部・地域生活拠点）

都心や地域生活拠点においては、これまで、都心（中心市街地）および都心から放射方向に伸びる主要な公共交通軸の強化を推進し、都心居住者の増加、中心市街地の公共交通利用者の増加など、一定の効果をあげてきました。本計画ではさらに、地域生活拠点とその周辺の公共交通網の活性化に向けた取組を推進するものとします。

基本方針②

地域特性に応じた多様な生活交通の確保（郊外部・中山間地域）

中山間地域のネットワークは、地域生活拠点の周辺のネットワークにも該当しており、地域全域の階層的なネットワークの一要素となっています。そこで、本計画では郊外部および中山間地域の公共交通に関して、地域の実情および利用実態を考慮したうえで、効率的な運行方式や維持活性化に向けた方策を展開するものとします。

基本方針③

公共交通利用促進（共通事項）

コンパクトなまちづくりを支える、階層的な地域全体の公共交通ネットワークを活性化させるために、住民および来訪者も含めた利用促進の推進が不可欠です。そこで、本計画では、公共交通利用促進についても新たに方針の一つとして掲げることとします。

富山市のコンパクトシティ施策を全市的に展開していくために、市内の公共交通網を階層的に捉え、上記基本方針に基づき、地域に応じた公共交通の活性化および維持に向けた施策を展開します。

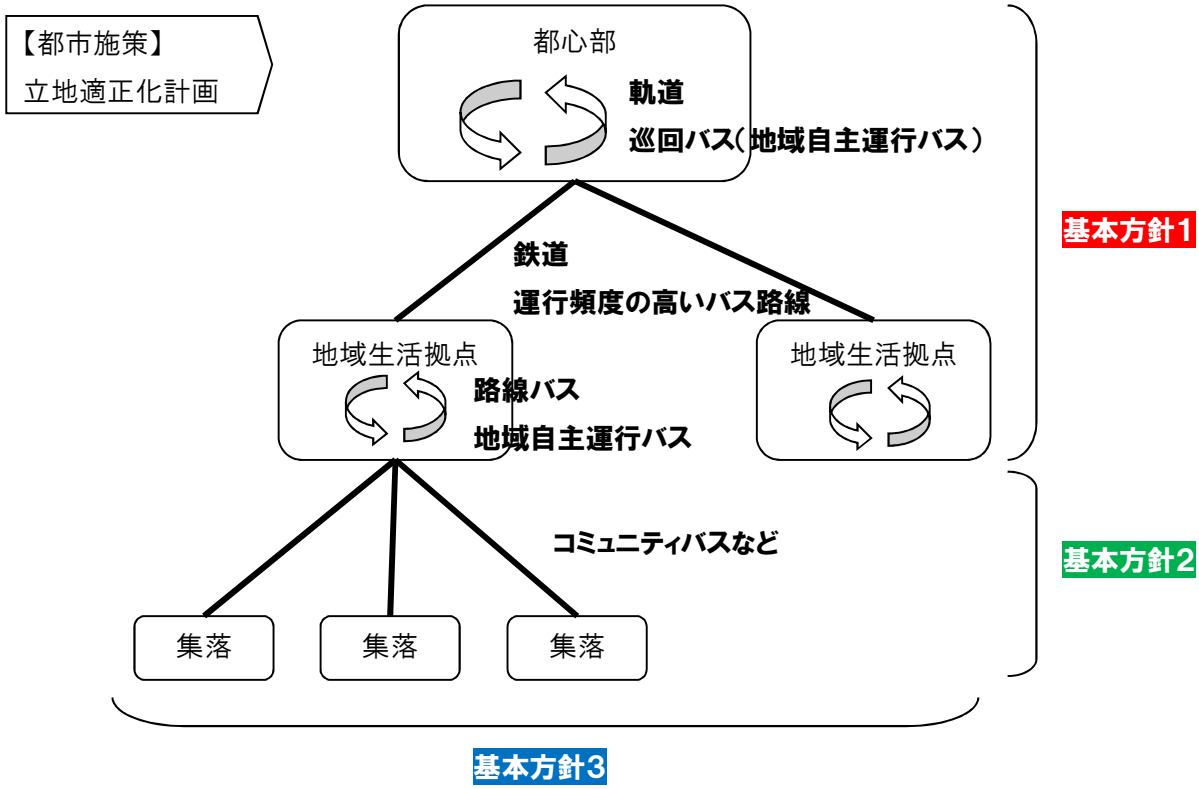


図 3-2　階層的な公共交通ネットワークと基本方針　イメージ

3.3.　地域公共交通網形成計画の基本施策

公共交通活性化に向けた基本方針と計画に位置づける施策について、以下のとおりです。

これら施策に関しては、都市交通協議会などを通じて、行政と地元、事業者などで連携をとりながら、検討・具体化を進めていくものです。

図 3-3　地域公共交通網形成計画　基本方針と基本施策

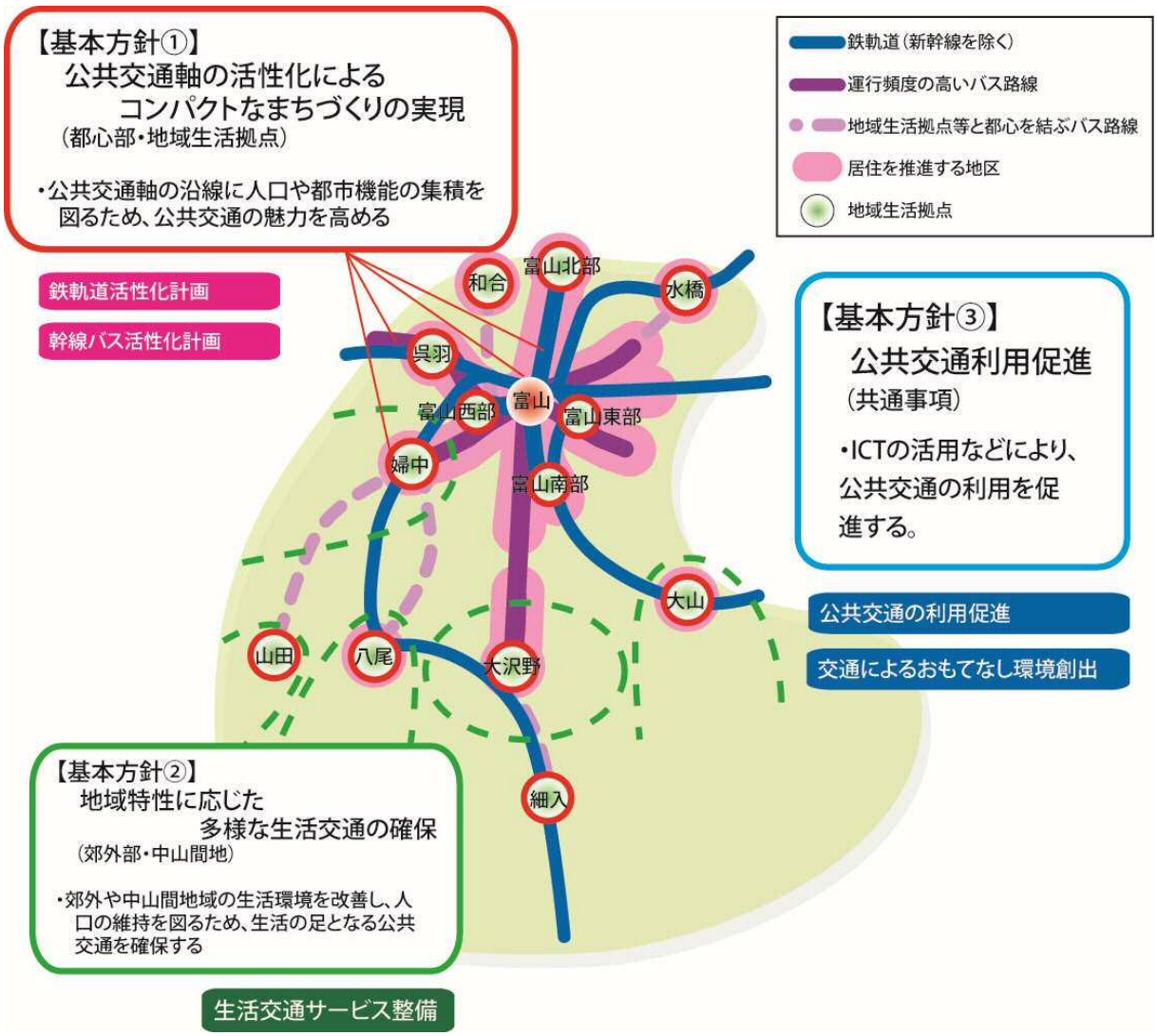


図 3-4　地域公共交通網形成計画　基本方針と基本施策　概念図

4. 地域公共交通網形成計画

4.1. 目標

目標「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」～おおむね 10 年後に約 4 割を目指す

＜数値目標の設定の考え方＞

本計画では、公共交通のサービス水準や利便性を高めることで、コンパクトなまちづくりの実現を目指していることから、公共交通活性化計画の目標を踏襲し、富山市民のうち「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」を目標と設定します。

4.1.1. 公共交通軸の設定

（1） 公共交通軸の設定

すべての鉄軌道と重要なバス路線区間を「公共交通軸」に設定
鉄軌道６路線・幹線バス２４路線

鉄軌道は本市の公共交通の骨格であり、大量輸送性や定時性において優れていることから、全ての鉄軌道を公共交通軸に設定し、活性化を図ることとします。

路線バスは市内に多くの系統がありますが、コンパクトなまちづくりの実現に重要な路線を選定し、公共交通軸に位置づけます。

表 4-1 公共交通軸の路線

	設定の考え方	公共交通軸の路線
鉄軌道	すべての路線（6 路線）	①あいの風とやま鉄道線　②ＪＲ高山本線 ③地鉄本線　④地鉄不二越・上滝線 ⑤地鉄市内軌道線　⑥富山港線
幹線バス路線	1)運行頻度の高いバス路線 人口や都市機能の集積を進める路線（1 日おおむね 60 本以上） ※1 (5)は中教院前－中市間、石金－中市間で路線が分かれるため、条件を満たしていない区間があります。 ※2 (6)は藤代町－藤の木団地前－藤の木新町間が一方向循環のため、運行本数が半分に減少します。	(1) 富山駅前－富山大学前－老田口 (2) 富山駅前－有沢－速星 (3) 富山駅前－市民病院前－笹津 (4) 富山駅前－南富山駅前－月岡中学校前 (5) 富山駅前－(大泉駅前・石金)－山室中学校前※1 (6) 富山駅前－石金－藤の木団地前（循環）※2 (7) 富山駅前－西町－石金－中央病院 (8) 富山駅前－双代町－針原新町 (9) 富山駅前－永楽町－豊田口 (10)富山駅前－新富町－畑中 (11)富山駅前－富山駅北口－赤十字病院 (12)岩瀬浜駅前－浜黒崎小学校前－水橋漁港前 (13)蓮町－草島－四方神明町
	2)地域生活拠点と都心を結ぶバス路線 それぞれの地域生活拠点と都心部を結ぶ代表路線〔1 との重複を除く〕	(14)富山駅前－富山大学前－四方口・四方神明町 (15)富山駅前－速星－山田総合行政センター前 (16)富山駅前－有沢－八尾鏡町 (17)富山駅前－市民病院前－笹津－楡原駅前 (18)富山駅前－双代町－水橋口・水橋東出町
	3)主要施設と都心を結ぶバス路線 大学や病院、空港など、多くの人が集まる主要施設と都心を結ぶ路線〔1、2 との重複を除く〕	(19)富山駅前－富山大学前－富大附属病院 (20)富山駅前－(市民病院前)－富山空港前 (21)富山駅前－南富山駅前－富山国際大学 (22)富山駅前－南富山駅前－国立高専前 (23)富山駅前－双代町－済生会病院 (24)富山駅前－永楽町－県リハビリセンター

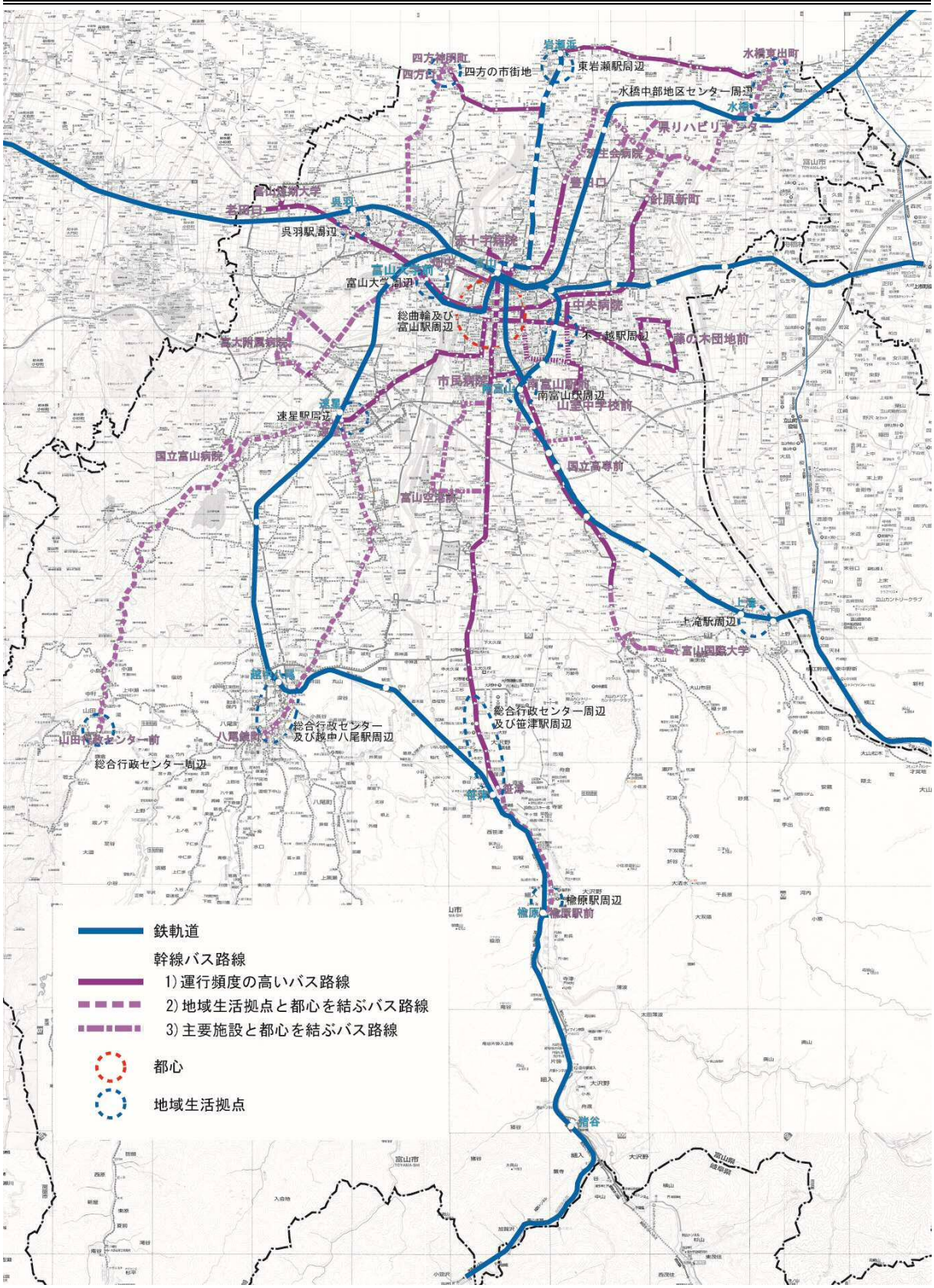


図 4-1　公共交通軸と位置づける路線

（2） 鉄軌道における公共交通軸の設定の考え方

鉄軌道は、富山駅を中心に放射状のネットワークを構成し、地域生活拠点と都心を連絡するに当たり、大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた交通機関であることから、すべての鉄軌道を「公共交通軸」に位置づけます。

（3） バス路線における公共交通軸の設定の考え方

市内のバス路線のうち、鉄軌道を補完しながらコンパクトなまちづくりを形成するバス路線として、1）運行頻度の高い路線、2）地域生活拠点と都心を結ぶ路線、3）主要施設と都心を結ぶ路線を幹線バス路線とし、「公共交通軸」に位置づけます。

1）運行頻度の高いバス路線

公共交通の運行頻度と満足度は、市民意識調査結果から「時間当たり 2 本以上あれば、約半数以上の人が便利な本数との意識が強い」ことから、1 日おおむね 60 本以上（＝ピーク時約 2～3 本/時以上、昼間時約 2 本/時以上運行されている状態）の運行頻度を確保しているバス路線を公共交通軸として位置づけます。

1 日当たりの運行本数が 60 本未満であっても、ピーク時約 2～3 本/時以上、昼間時約 2 本/時以上の条件がほぼ満たされている路線は、運行頻度の高いバス路線とします。

2）地域生活拠点と都心を結ぶバス路線

日常生活や都市活動を公共交通の利用により都心で享受することができるようにするため、都心と地域生活拠点を結ぶバス路線を公共交通軸に位置づけます。

地域生活拠点と都心を結ぶバス路線が複数ある場合は、運行本数などの利便性を考慮して 1 路線を選定します。

3）主要施設と都心を結ぶバス路線

高校など教育機関、病院、空港などの主要施設には多くの人が集中することから、アクセスには公共交通が大変重要な移動手段であるため、都心と主要施設を結ぶバス路線を公共交通軸に位置づけます。

主要施設については、高校など教育機関、病院、空港とします。

4.1.2. 公共交通沿線居住推進地区

都市マスタープランでは、公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを実現するため、用途地域内にある公共交通軸の鉄道駅およびバス停を中心とする徒歩圏の範囲を、公共交通沿線居住推進地区と設定しています。

本計画の推進においても、特に重要な地区として位置づけます。

なお、公共交通が便利な地域は、都心地区と公共交通沿線居住推進地区とします。

都心地区・公共交通沿線居住推進地区の設定

- 都心地区：約４３６ha
- 公共交通沿線居住推進地区：約３，４８６ha

※富山駅を中心とした１９の公共交通軸周辺

- 鉄道、軌道駅勢圏（半径５００m）
- バス停圏（半径３００m）

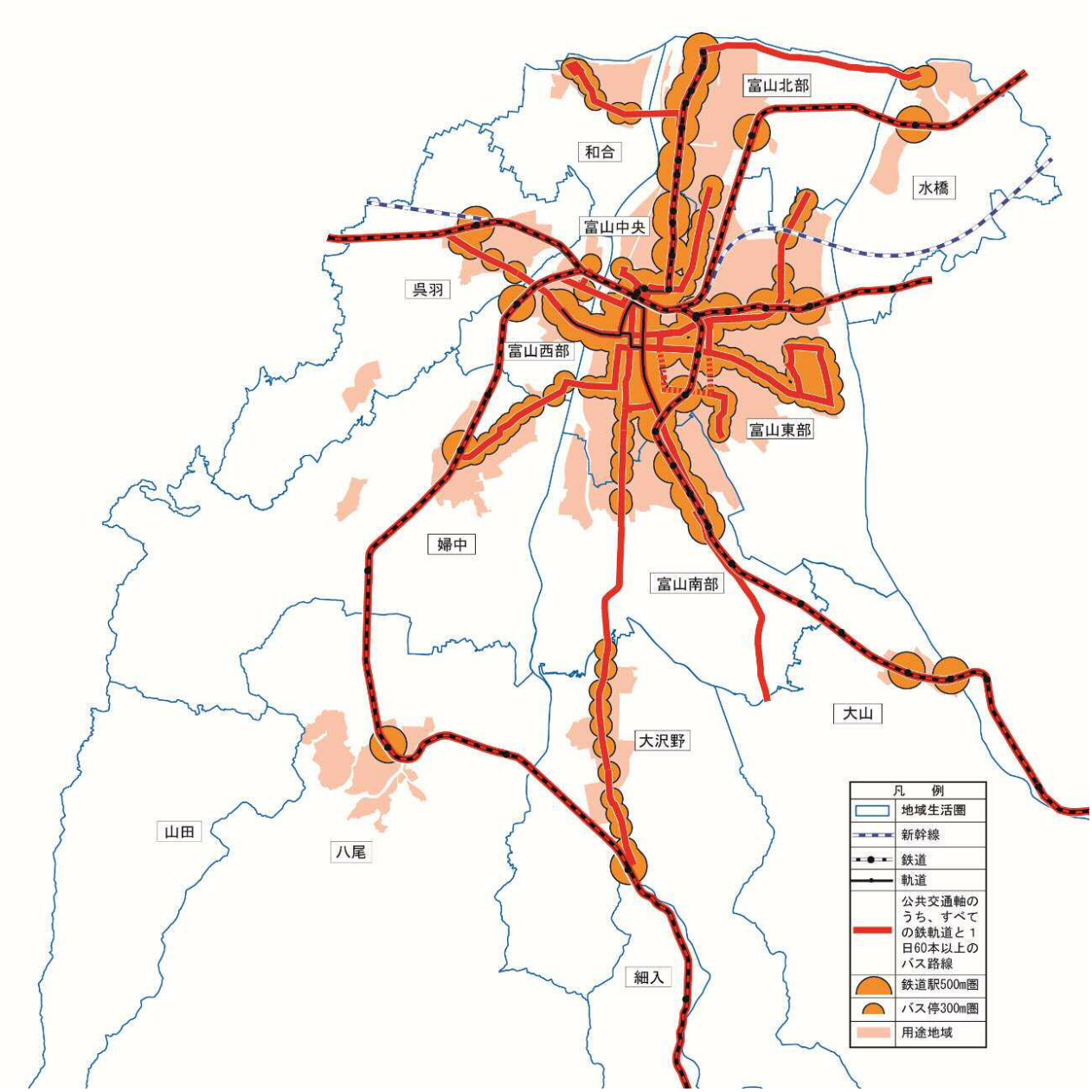


図 4-2　公共交通軸と公共交通沿線居住推進地区

数値目標の設定

（1） 公共交通が便利な地域の沿線人口（H17 実績値）

鉄軌道については、平成 17 年度時点で 1 日 50 本以下の運行本数の路線は「利便性の高い鉄軌道」に含まないこととしています。この考え方に基づくと、市民のうち利便性の高い鉄軌道の沿線人口は 49,130 人となります。また、運行頻度の高いバス路線の沿線人口は 49,770 人となります。したがって、平成 17 年度時点においては、「「公共交通が便利な地域に住んでいる市民」は以下のとおりとなります。

都心地区（18,660）＋利便性の高い鉄軌道沿線（49,130）

＋運行頻度の高いバス路線沿線（49,770）＝117,560 人(A)

表 4-2 現在の公共交通軸の沿線人口（H17 国勢調査）

公共交通軸			面積	沿線人口	全人口割合
便利	都心地区		389.0ha	18,660 人	4.4%
	利便性の高い鉄軌道	あいの風とやま鉄道	58.2ha	2,440 人	0.6%
		地鉄本線	212.8ha	8,920 人	2.1%
		富山港線(旧富山ライトレール)	505.4ha	22,810 人	5.4%
		地鉄市内軌道線	316.0ha	14,960 人	3.6%
		小 計	1,092 ha	49,130 人	11.7%
	運行頻度の高いバス路線	10 呉羽方面	58.9ha	1,680 人	0.4%
		20 婦中方面	174.1ha	7,020 人	1.7%
		30 大沢野方面	359.4ha	8,490 人	2.0%
		40 上堀方面	19.1ha	850 人	0.2%
		50 山室方面	90.2ha	4,630 人	1.1%
		60 藤の木方面	314.6ha	10,740 人	2.5%
		70 針原方面	139.9ha	5,300 人	1.3%
		80 豊田方面	126.4ha	5,550 人	1.3%
		90 畑中方面	32.0ha	1,820 人	0.4%
		フィーダーバス四方方面	99.4ha	2,630 人	0.6%
		フィーダーバス浜黒崎方面	31.9ha	1,060 人	0.3%
		小 計	1,446 ha	49,770 人	11.8%
		計（利便性の高い地域）	2,927 ha	117,560 人	28%
不便	鉄道	ＪＲ高山本線	173.8ha	5,330 人	1.3%
		地鉄不二越・上滝線	387.7ha	16,800 人	4.0%
		計（利便性の低い地域）	561.5ha	22,130 人	5%
合計（公共交通軸沿線）			3,489 ha	139,690 人	33%

※鉄軌道、バス路線で重複する区域でのサービス圏域は、鉄軌道のサービス圏域とする。

（2）数値目標の設定

公共交通活性化計画を踏まえ、数値目標の設定の考え方を以下に示します。

1） 利便性の低い鉄道を活性化させ、便利な鉄軌道になることによる人口増加（a）

今後、公共交通の活性化によりＪＲ高山本線、地鉄不二越・上滝線を便利な鉄軌道とし、沿線人口（a=[現在人口]×[トレンド]＝28,200 人）を利便性の高い沿線人口へと目指します。

2） 公共交通軸の利便性を高め、魅力の向上による人口増加（b）

公共交通軸の利便性向上により、都心および鉄軌道沿線 約 2,043ha（＝都心地区+利便性の高い鉄軌道沿線＋利便性の低い鉄道沿線）の人口密度は、現在の 44.0 人/ha から 50 人/ha を目指します。これにより将来の沿線人口は 105,770 人と想定されます。

一方、運行頻度の高いバス路線沿線 約 1,446ha の人口密度は、現在の 34.4 人/ha から、市街地の人口密度の目安である 40 人/ha を目指します。これにより、運行頻度の高いバス路線沿線人口は 61,830 人（注１）と想定されます。

結果、将来の公共交通の便利な地域の人口は、105,770 人＋61,830 人＝167,600 人（注 2）となります。

注１）人口密度 40 人/ha となることによる増加した沿線人口と、すでに人口密度が 40 人/ha を超えている沿線の現在人口を足し合わせ、将来の沿線人口を 61,830 人としている。

注 2）便利な公共交通沿線に新たに引っ越してきた人（b）を含む。

(b)＝167,600-[現在の公共交通軸沿線人口]×[トレンド]＝28,600 人

（3） 公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合

本市の将来人口は、おおむね 10 年後の令和 7 年には 397,000 人と予測されることから、公共交通が便利な地域に住む市民の割合を現在の約３割からおおむね 10 年後に約４割＜目標値 42%（＝167,600 人/397,000 人）＞を目指します。

図 4-3　公共交通が便利な地域に住む人口の考え方

注）公共交通が便利な地域に住む人口については、策定時 2005 年〔H17〕は利便性の低かった JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線を除いて集計。2017 年（H29）以降は JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線を含んでいる。

4.1.3.　地域公共交通網形成計画の目標

都市マスタープランおよび公共交通活性化計画との整合を図り、前述の考え方に基づき、令和７年に公共交通が便利な地域に住む市民の割合を約４割にすることを目標とします。

	基　準 平成１７年 （2005 年）	実　績 平成２７年 （2015 年）	実　績 令和元年 （2019 年）	目　標 令和７年 （2025 年）
公共交通が便利な地域に住む市民の割合	約 28% （117,560 人）	32.5% （136,200 人）	38.8% （161,636 人）	約 42% （167,600 人）

4.1.4.　公共交通活性化に係る目標

本計画において、都市の将来像に係る最終的な目標を、都市施策と交通施策の連携により、「公共交通が便利な地域に住む市民の割合」を約４割にすることとしています。

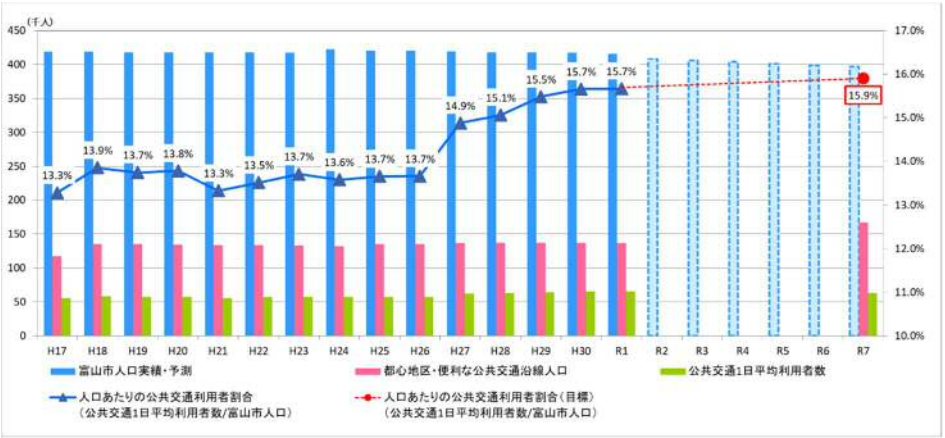
そこで交通施策の進捗とその効果を計測するための数値目標を以下のとおり設定します。

市全域における公共交通活性化を評価するための目標として、富山市内の鉄軌道および路線バスの１日平均利用者数の富山市人口あたりの割合を設定します。

公共交通利用者数の富山市人口あたりの割合 15.9%（63,123 人（※）／397,000 人）を令和７年度の目標値として設定します。

本目標に対して、都市交通協議会で情報共有しながら調査・評価・改善などのＰＤＣＡサイクルを実施していくものとします。

※公共交通１日平均利用者数は JR 北陸本線から特急を除いた推測値を使用しています。



	参　考 平成１７年 （2005 年）	実　績 令和元年 （2019 年）	目　標 令和７年 （2025 年）
公共交通１日平均利用者数の富山市人口あたりの割合	13.3%	15.7%	約 15.9%

＜公共交通活性化とコンパクトなまちづくりとの関係性　概念図＞

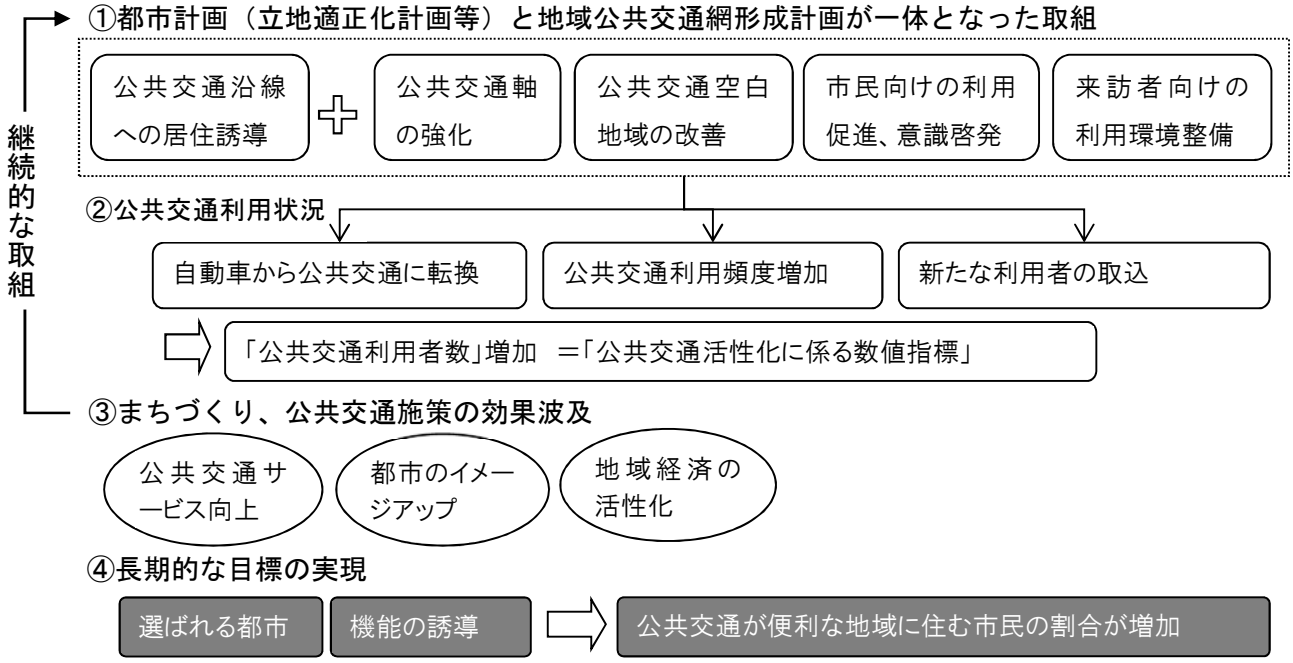


図 4-4　公共交通活性化とコンパクトなまちづくりとの関係性　概念図

4.1.5.　各施策に対するモニタリング

持続可能な公共交通網の形成に向けた取組として、本計画の各基本方針に対して、その達成に向けた交通施策の進捗とその効果を計測するための指標を設定します。

各指標に対して、協議会において、達成状況をモニタリングしていきます。

（1）　基本方針① 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現（都心部・地域生活拠点）

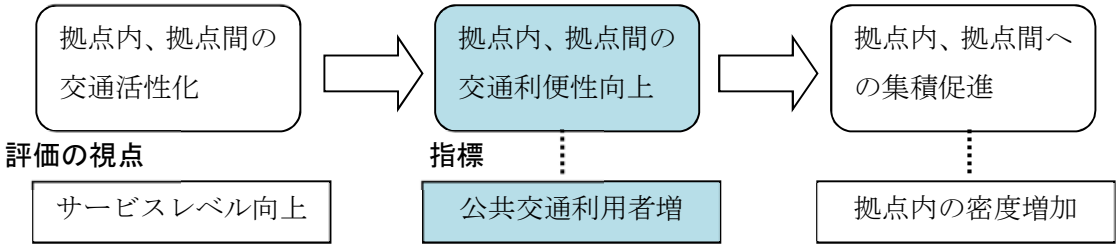
1）　交通施策の考え方

全ての鉄軌道と運行頻度の高いバス路線や地域生活拠点などと都心を結ぶバス路線の活性化により、沿線に人口や都市機能の集積を図り、拠点集中型のコンパクトなまちづくりを支援します。

2）　期待される効果

拠点内および拠点間の交通を活性化させる施策により、都市拠点内における移動、拠点間の軸上の移動の利便性が向上し、公共交通を軸とした都市拠点および公共交通軸上に対する居住者や都市機能の集積が促進されるものと期待されます。

期待される展開



3)　指標①－１：路面電車（富山港線含む）一日平均乗車人数

中心市街地活性化基本計画において、公共交通や自転車・徒歩の利便性の向上の数値目標として採用されており、市民にも理解されやすい指標と考えられます。

本指標は、公共交通が便利な地域に住む市民の数に比例していくものと想定されます。

本指標に関しては、交通事業者データを用いて毎年把握することとします。

	基　準 平成１８年 （2006 年）	実　績 平成２７年 （2015 年）	実　績 令和元年 （2019 年）
路面電車（富山港線含む） 一日平均乗車人数	15,551 人／日	19,193 人／日	19,839 人/日

※令和２年３月２１日に南北直通運転開始

※南北直通利用者は一人としてカウントしています

4)　指標①－２：定期路線バスの１日平均乗車人数

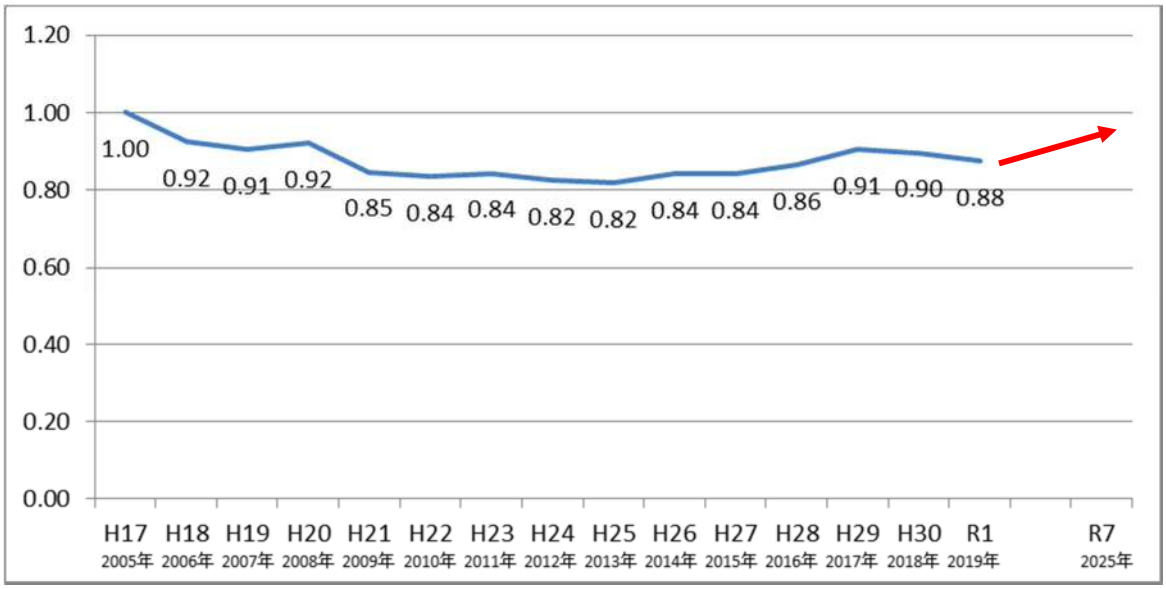
拠点間の強化の効果としては、拠点間をつなぐ公共交通の利用者数を指標として採用するものとします。なお、市内の路線バスの１日当たりの乗車人数は、平成 17 年度以降、減少傾向にあります（H17 から H27 にかけて市内で 16%減少）。

一方で、乗合バスの輸送人員の H17 から H26 にかけての推移に関しては、全国平均で 2%の減少しており、本市においても公共交通活性化に向けて、バス利用者数の減少を食い止めることが重要となります。

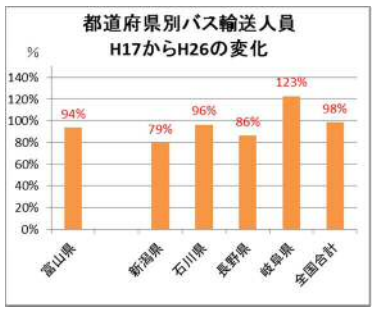
本指標に関しては、交通事業者データを用いて毎年把握します。

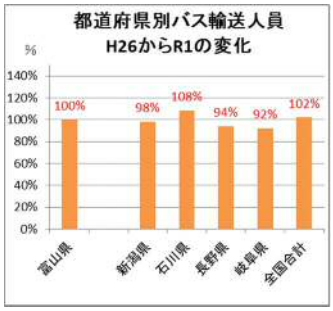
	基　　準 平成１７年 （2005 年）	実　　績 平成２７年 （2015 年）	実　　績 令和元年 （2019 年）
定期路線バスの １日平均乗車人数	（市内全域では） 15,858 人/日	（市内全域では） 13,333 人/日	（市内全域では） 13,878 人/日

【市内全体の定期路線バスの乗車人数の推移】



【全国と隣接県の乗合バス輸送人員】





（2） 基本方針② 地域特性に応じた多様な生活交通の確保（郊外部・中山間地域）

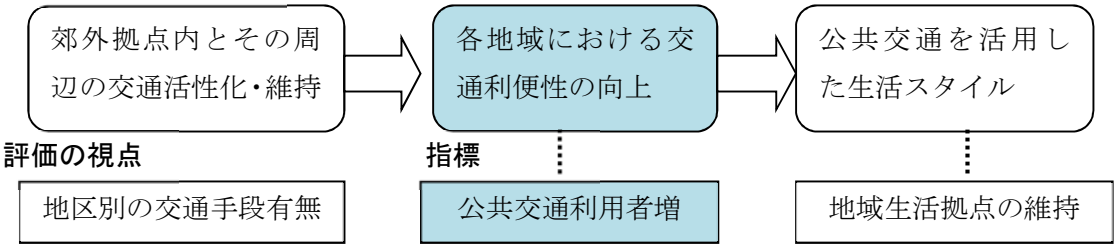
1） 交通施策の考え方

郊外や中山間地域の生活環境を改善し、人口の維持を図るため、生活の足となる公共交通を確保します。郊外（例えば呉羽、水橋など）に関しては、地域生活拠点を郊外拠点とし、周辺からの連絡性を強化していきます。

2） 期待される効果

コンパクトなまちづくりの都心と地域生活拠点における拠点と軸の強化の下位の階層である、地域生活拠点とその周辺における拠点と周辺の公共交通網を活性化または維持する施策により、郊外部または中山間地域における公共交通利便性が向上し、市域全体で公共交通を活用した生活スタイルが促進されるものと期待されます。

期待される展開



3） 指標②－１：郊外部など居住者の交通分担率

公共交通沿線居住推進地区への居住を推進していくために、都心部への交通軸のみならず、地域生活拠点内とその周辺の公共交通の充実も合わせて行うことにより、郊外部居住者の生活スタイルを、公共交通を活用したものになるよう促していくことが必要となります。

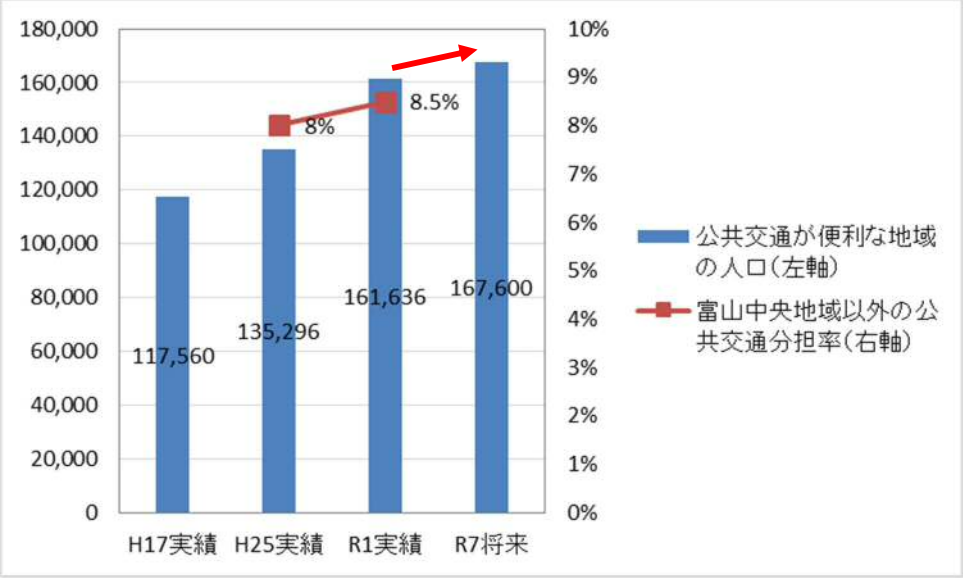
そこで富山中央地域（※）以外の居住者のうち、主に利用する交通手段が公共交通である方の割合を指標とします。

本指標に関しては、市民アンケートによる計測を行うものとし、約 5 年間隔で評価することとします。

	基　準 平成１８年 （2006 年）	実　績 平成２６年 （2014 年）	実　績 令和元年 （2019 年）
郊外部など居住者の交通分担率（富山中央地域以外の居住者のうち、主に利用する交通手段が公共交通である方の割合）	調査なし	8%	8.5%

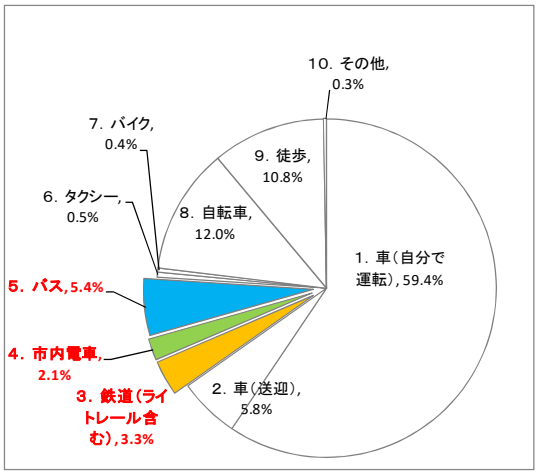
※都市マスタープランにおいて定められた地域で、総曲輪及び富山駅周辺の地域を指す。P 101,102 参照。

【公共交通が便利な地域の人口と公共交通分担率の推移】

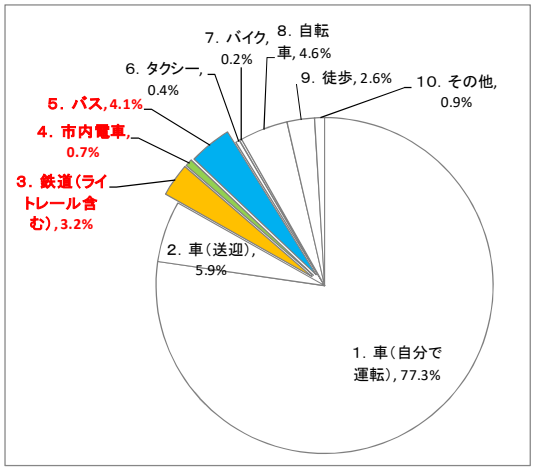


【主に利用する交通手段（平日）(H26 市民アンケート)】

富山中央地域に居住（公共交通 10.8%）

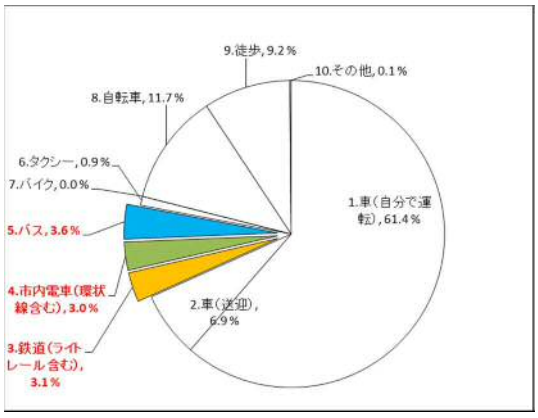


富山中央地域以外に居住（公共交通 8%）

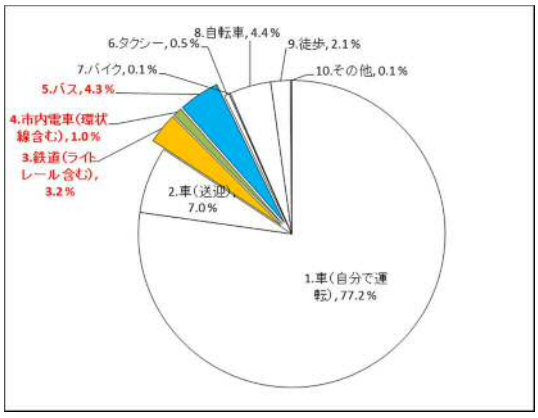


【主に利用する交通手段（平日）(R1 市民アンケート)】

富山中央地域に居住（公共交通 9.7%）



富山中央地域以外に居住（公共交通 8.5%）



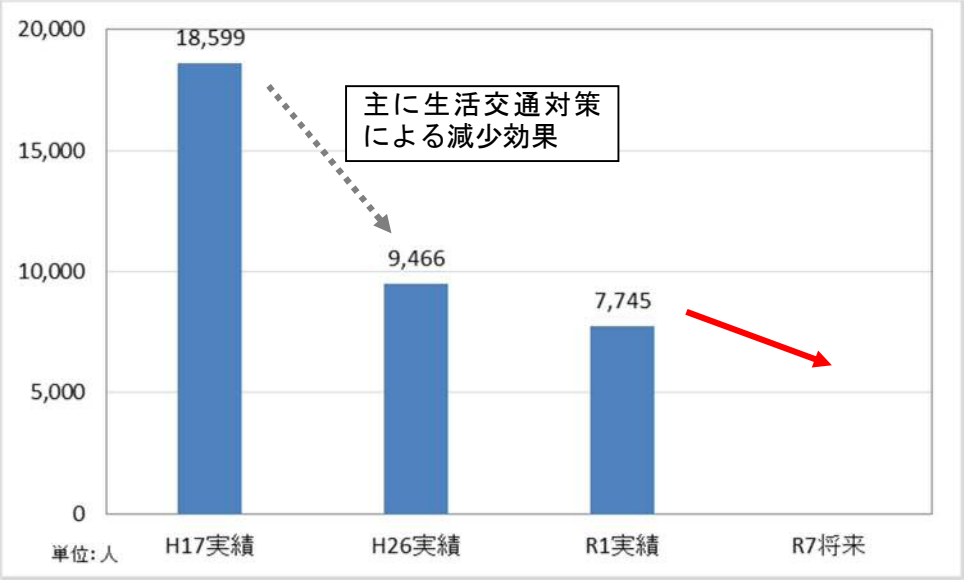
4)　指標②－２：公共交通空白地域の人口

中山間地域においては、シビルミニマムを基準として交通手段を維持していきます。一方で、公共交通が便利な地区への居住誘導を行うことにより、公共交通が不便な地域に住む人口を減少させていくことが目標となります。そこで、鉄軌道・民間路線バス、コミュニティバスによってカバーされていない公共交通空白地域の人口を指標として採用します。

本指標に関しては、GIS データを用いて約５年間隔で算出します。

	基　　準 平成１７年 （2005 年）	実　　績 平成２６年 （2014 年）	実　　績 令和元年 （2019 年）
鉄軌道・民間路線バス、コミュニティバスによってカバーされていない公共交通空白地域の人口	18,599 人 （人口の 4.4%）	9,466 人 （人口の 2.3%）	7,745 人 （人口の 1.9%）

【鉄軌道・民間路線バス、コミュニティバスによってカバーされていない人口】



（3） 基本方針③ 公共交通利用促進（共通事項）

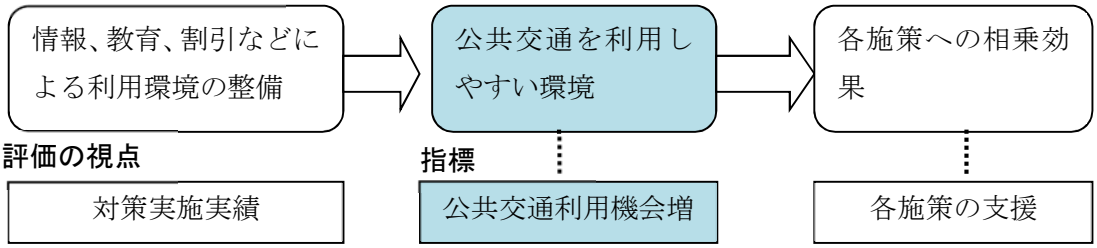
1） 交通施策の考え方

公共交通を活用したコンパクトなまちづくりを促進するためには、公共交通の利用環境を整備し、利用を促進していくことが必要となります。具体的には、IC カードなどの情報通信技術（ICT）を活用した利便性向上、啓発などによる利用促進、割引などを行っていきます。

2） 期待される効果

市全体において公共交通を利用しやすい状況が醸成されることにより、公共交通の活用を前提とした交通施策と都市施策の展開がより効果的になると期待されます。

期待される展開



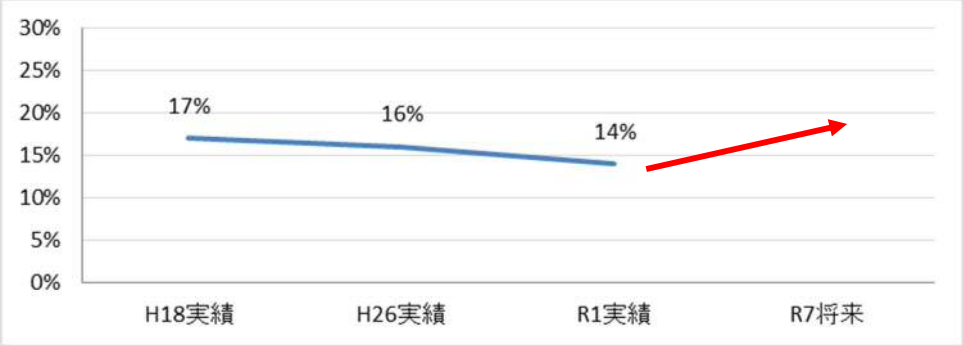
3） 指標③－１：公共交通を週１回以上利用する市民の割合

定期的に公共交通を利用する市民の割合を指標とします。具体的には、市民アンケート結果から、週 1 日以上公共交通を利用する割合を指標とします。市民アンケートの結果（平成 18 年度約 17%、平成 26 年度約 16%）を踏まえ、過去の数値を上回ることが望ましいと考えられます。

本指標に関しては、市民アンケートによる計測を行うものとし、約 5 年間隔で評価することとします。

	基　準 平成１８年 （2006 年）	実　績 平成２６年 （2014 年）	実　績 令和元年 （2019 年）
公共交通を週１日以上利用する割合	約 17%	約 16%	約 14%

【公共交通を週に１回以上利用する方の割合（%）の推移】



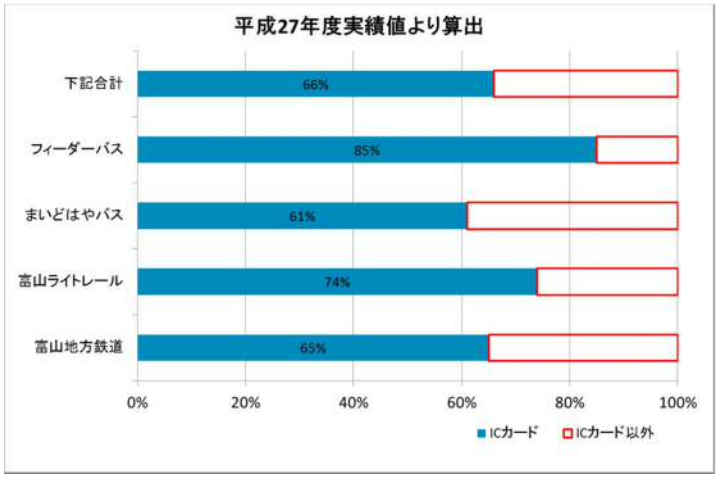
4)　指標③－２：IC カードによる公共交通の利用割合

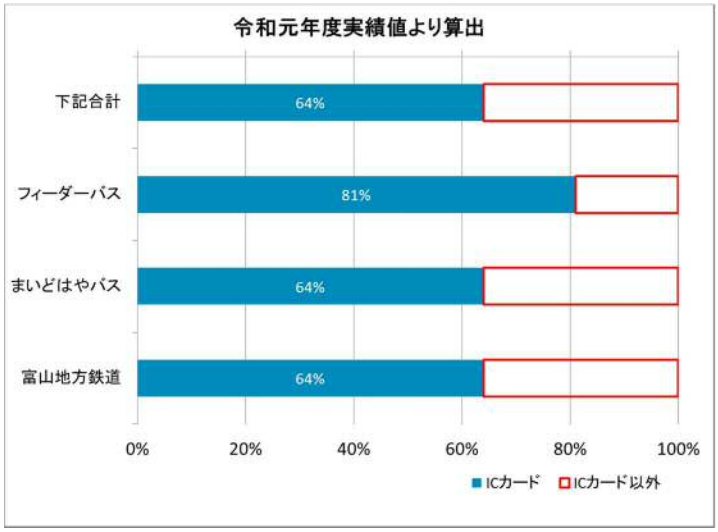
IC カードを活用した公共交通利用促進効果はすでに実証されています。そこで、乗車人数に対する IC カード（ecomyca、おでかけ定期券、passca など）による利用人数の割合を指標とすることとします。

本指標に関しては、交通事業者のデータをもとに、毎年集計します。

	基　　準 平成１８年 （2006 年）	実　　績 平成２７年 （2015 年）	実　　績 令和元年 （2019 年）
IC カードによる公共交通の利用割合	―	66% （富山地方鉄道分については推定により算出）	64.2%

【IC カードによる公共交通の利用割合】





5. 施策方針と施策一覧

5.1. 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現

5.1.1. 鉄軌道活性化計画

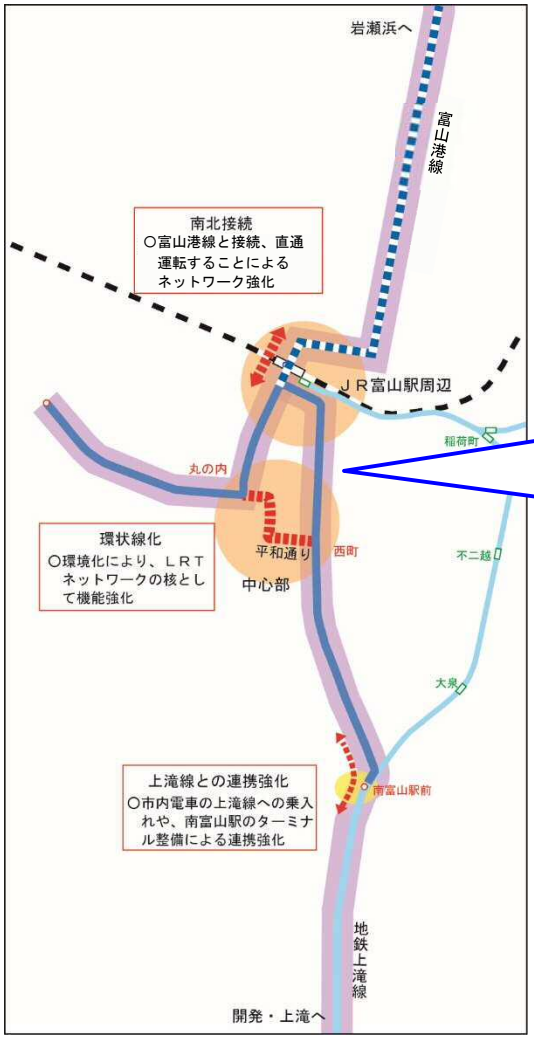
●日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現

運行頻度の増加、駅や停留場、車両の快適性の向上などにより都市内の移動手段として利用されるように取り組んでいきます。

（1） ＬＲＴネットワークの形成（市内軌道線／富山港線／地鉄上滝線）

市内軌道線と富山港線との接続、上滝線との連携強化により、ＬＲＴネットワークの形成を図ります。

市内軌道線は、ＬＲＴスタンダードのサービス水準の整備を図り、都心地区の都市機能や居住環境の向上を進め、コンパクトなまちづくりの推進を図ります。



注１）ＬＲＴスタンダードのサービス水準とは、低床で快適な車両、バリアフリー対応の停留場、高い走行環境を有し、運行頻度などのサービスも十分に高い路面電車システムのことです。

図 5-1 ＬＲＴネットワーク形成の方向性

具体的な施策メニューを以下に示します。

1） 路面電車の南北接続

①路面電車の南北接続

本市は、公共交通を軸とするコンパクトなまちづくりを推進しており、富山駅および周辺地区においては、交通拠点機能を一層強化するとともに、県都富山市の玄関口に相応しい LRT の走る高質で魅力ある都市空間の創出を目指しています。

路面電車の南北接続は、都心地区と北部地区とのアクセス強化や利便性向上などの公共交通活性化を図る観点から、新富町一丁目から牛島町間に軌道を約 250m 延伸し、富山地方鉄道富山軌道線と富山港線の接続を図るものです。延伸区間には、制振軌道を採用し、高架下にバリアフリーに対応したハイグレードな新停留場を設置することにより、新幹線、在来線からの乗り換え利便性が格段に向上します。

なお、事業の手法は、軌道の整備は富山市が行い、運行は富山地方鉄道株式会社および富山ライトレール株式会社（南北接続後は運転を富山地方鉄道㈱へ一元化）が行う上下分離方式を採用し、低床車両（LRV）を順次導入して、令和元年度末の完成を目指します。また、この事業に合わせて、富山港線軌道区間約 1.1km に上下分離方式を採用しました。（令和 2 年 3 月 21 日に南北直通運行開始）

②富山港線の軌道複線化

富山駅高架下における路面電車南北接続や永楽町地内新停留場の整備による所要時間増加に対応するため、富山港線の軌道区間の一部（約 300m）を複線化することにより、現在と同じ運行間隔での運行を実現します。（平成 30 年 3 月 4 日に供用開始）

③永楽町地内新停留場整備

利用者の更なる利便性向上に向け、駅間が長いインテック本社前停留場と奥田中学校前停留場の間にバリアフリーに対応したハイグレードな新停留場を設置します。（令和 2 年度末完成予定）

④ブールバール新停留場整備

路面電車南北接続事業にあわせて、利用者の利便性向上を図るため、富山駅停留場とインテック本社前停留場の間に、バリアフリーに対応したハイグレードな新停留場を設置します。（令和 2 年度末完成予定）

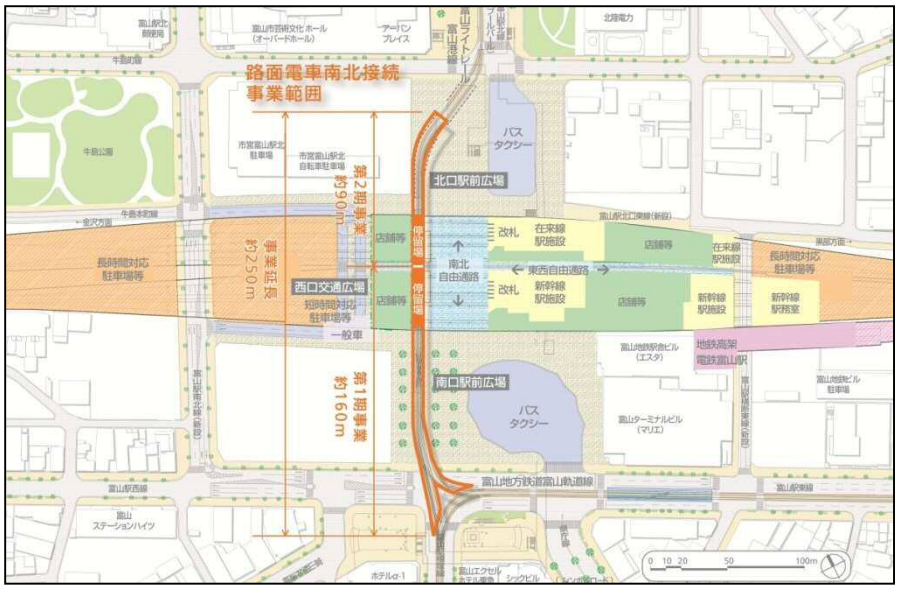


図 5-2　路面電車南北接続事業位置図

図 5-3　上下分離方式の事業スキーム

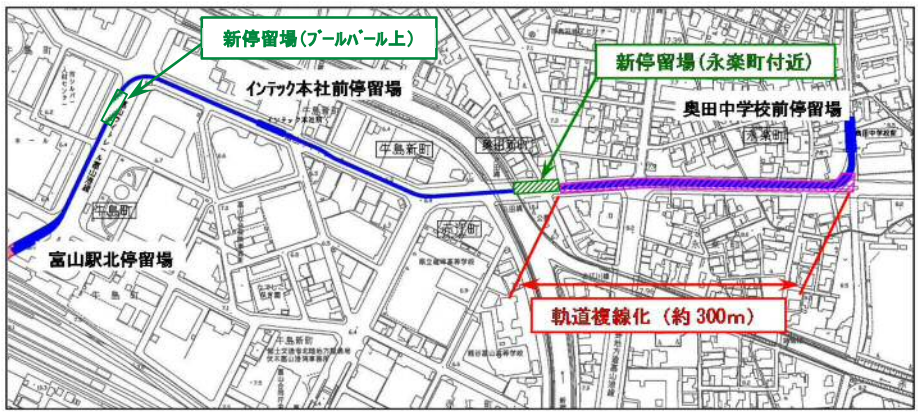


図 5-4　富山港線軌道複線化位置図

2） 電停のバリアフリー化

バリアフリー化や上屋の整備などを進めます。具体的な実施箇所については、交通事業者と調整を進めます。

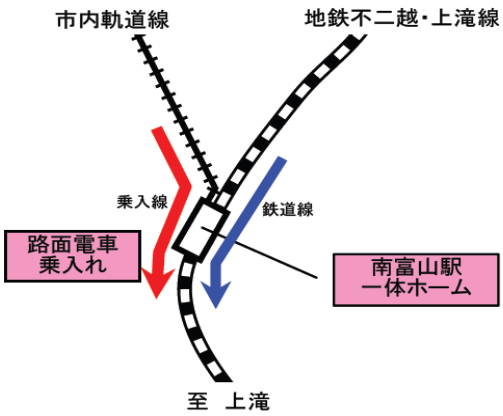
3） 新型車両の導入

市内電車の質の高いデザインや騒音・振動の軽減による快適性の向上、バリアフリー化の推進などによる公共交通の活性化を図るため、富山地方鉄道株式会社の新型低床車両（ＬＲＶ）の導入を進めます。平成 27 年度から令和元年度までに 4 編成導入しています。それ以降に関しては、交通事業者と調整して進めます。

また、富山市のＬＲＶ（富山港線用）1 編成を導入しています。

4） 市内電車と地鉄上滝線との連携

南富山駅において、市内電車と上滝線の連携を強化し、富山市南部方面から中心市街地へのアクセス性の向上を図るため、市内電車の上滝線乗入れについて、その実現可能性と技術的課題を検討します。



（2） 増便を核とした利便性向上（高山本線／地鉄不二越・上滝線）

市民生活の足として利用可能なサービス水準を実現するために、運行頻度の向上を進めてきました。これらの取組について、一定の効果があがっていることから、継続を基本として取組内容の見直しを図っていきます。

これまでの実施状況を以下に示します。

1） JR 高山本線の増便

平成 18 年 10 月～平成 23 年 3 月に、増便や臨時駅の設置などの、JR 高山本線活性化社会実験を実施。

社会実験終了後は活性化事業として朝夕の増便を継続。

2） 富山地方鉄道不二越・上滝線の増便

通勤時間帯での増発社会実験を実施することとし、平成 23 年 9 月より帰宅時間帯の増便および終電時刻の延長を実施。平成 25 年 9 月に朝の増便を開始。

平成 27 年 3 月から富山地方鉄道株式会社が社会実験として実施。

（3） 地域内鉄道としてのサービス強化（あいの風とやま鉄道線／地鉄不二越・上滝線）

北陸新幹線の開業を踏まえ、新駅の整備やダイヤの見直し、端末交通の整備による駅勢圏の拡大など、地域内鉄道としてのサービス水準の向上を図ります。

ＪＲ北陸本線が並行在来線あいの風とやま鉄道線となり、地域の足としての重要性が増すことから、地域内鉄道としてのサービス強化に向けた取組を推進します。

【新幹線開業に伴い地域内鉄道に新駅が設置された事例】

新幹線開業により地域内鉄道としての機能が高まった路線に新駅が整備されています。

左：八代駅
（肥後おれんじ鉄道）
右：巣子駅
（IGR いわて銀河鉄道）

具体的な施策メニューを以下に示します。

1） 新改札の設置等による機能強化

既存の東富山駅および呉羽駅に、新たな改札を設置し、利便性の向上を図ります。

2） 新駅整備

① 地域の利便性向上を目的として、あいの風とやま鉄道線の富山駅～東富山駅間に新駅を整備します。

② 地域の利便性向上を目的として、地鉄不二越・上滝線の稲荷町駅～不二越駅間に新駅を整備します。（平成 31 年 3 月栄町駅開業）

(4) 交通結節点の整備（全路線）

駅前広場、パーク＆ライド用駐車場、駐輪場、新駅の整備による駅勢圏の拡大を図り、パーク＆ライド、サイクル&ライドの推進を図ります。

また、主要な駅において、公共交通結節点（トランジットセンター）の整備として、駅前広場整備や駅舎の改修および多機能化を行い、利便性や快適性の向上、バスと鉄道との連携強化を図ります。

具体的な施策メニューを以下に示します。

1) パーク＆ライド駐車場の整備

事業者が整備した駐車場、社会実験などで整備した駐車場があります。

これらの駐車場は、稼働率が高く、自動車からの転換や利用頻度の増加がみられるなど公共交通活性化への効果が確認されていることから、それぞれの路線特性に応じた形でパーク＆ライド駐車場の拡大を推進します。

また、サイクル&ライドの取組についても検討していきます。

2) 駅機能の強化および交通結節点機能強化（例：富山駅、南富山駅）

LRT 整備計画に伴い、富山駅周辺地区土地区画整理事業が実施されており、富山駅の交通結節点としての機能強化が図られているところです。

また、南富山駅では市内電車と地鉄上滝線との連携、乗継環境の整備を行います。

5.1.2. 幹線バス活性化計画

●より快適で利用しやすい路線バスの実現

わかりやすさ、利用しやすさ、利用者の快適性を向上し、市民にとって、より快適で使いやすいバスとして、利用されるように取り組んでいきます。

(1) 快適性・分かりやすさの向上

幹線バス路線は、ノンステップバスの導入やバス停の上屋整備などにより快適性の向上を図るとともに、接近表示システムや路線図の整備、ＩＣカードシステムの導入などにより分かりやすさの向上を図ります。

また、運行頻度の高い笹津線や、富山の玄関口である富山空港線などをイメージリーダー路線に設定し、グレードの高い車両やデザイン性の高いバス停の整備を進めてきました。また、公共交通軸の更なる機能強化に向けて、信頼性の高いバスシステム（交通管制システムを活用した公共車両優先システムによる定時性の向上、連節バスによる輸送能力の増大、バリアフリー機能を高めたバス停整備など）に向けた施策も検討していきます。

■対象路線（運行頻度の高いバス路線）

バス路線区間	1日当たり運行本数	ピーク時運行本数	昼間時運行本数
(1) 富山駅前－富山大学前－老田口	67本/日	3本/時	2～3本/時
(2) 富山駅前－有沢－速星	72本/日	4本/時	2～4本/時
(3) 富山駅前－市民病院前－笹津（ｲﾒｰｼﾞﾘｰﾀﾞｰ路線）	89本/日	8本/時	2～4本/時
(4) 富山駅前－南富山駅前－月岡中学校前	57本/日	4本/時	2～3本/時
(5) 富山駅前－（大泉駅前・石金）－山室中学校前	73本/日	4本/時	2～4本/時
(6) 富山駅前－石金－藤の木団地前（ｲﾒｰｼﾞﾘｰﾀﾞｰ路線）	56本/日	3本/時	2本/時
(7) 富山駅前－西町－石金－中央病院	91本/日	5本/時	3～5本/時
(8) 富山駅前－双代町－針原新町	60本/日	4本/時	1～2本/時
(9) 富山駅前－永楽町－豊田口	53本/日	2本/時	2本/時
(10)富山駅前－新富町－畑中	81本/日	7本/時	3～5本/時
(11)富山駅前－富山駅北口－赤十字病院	55本/日	5本/時	3～5本/時
(12)岩瀬浜駅前－浜黒崎小学校前－水橋漁港前	64本/日	2本/時	2本/時
(13)蓮町－草島－四方神明町	65本/日	2本/時	2本/時

■対象路線（地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶバス路線）

バス路線区間	地域生活拠点又は主要施設
(14)富山駅前－富山大学前－四方口・四方神明町	四方の市街地
(15)富山駅前－速星－山田総合行政センター前	山田中核型地区センター周辺及び国立富山病院
(16)富山駅前－有沢－八尾鏡町	婦中行政サービスセンター及び越中八尾駅周辺
(17)富山駅前－市民病院前－笹津－楡原駅前	楡原駅周辺
(18)富山駅前－双代町－水橋口・水橋東出町	水橋中部地区センター周辺
(19)富山駅前－富山大学前－富大附属病院	富山大学附属病院
(20)富山駅前－富山空港前（ｲﾒｰｼﾞﾘｰﾀﾞｰ路線）	富山空港
(21)富山駅前－南富山駅前－富山国際大学	富山国際大学
(22)富山駅前－南富山駅前－国立高専前	富山高等専門学校
(23)富山駅前－双代町－済生会病院	済生会富山病院
(24)富山駅前－永楽町－県リハビリセンター	富山県高志リハビリテーション病院

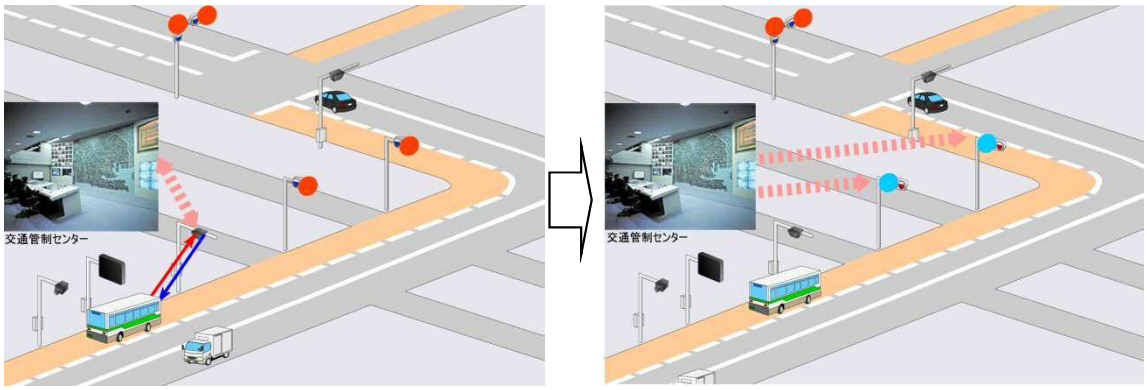
ノンステップバスの導入

バス停の上屋整備

情報システムの強化

デザイン統一

【信頼性の高いﾊﾞｽｼｽﾃﾑの例 定時性の向上：交通管制システムを活用した公共車両優先システム】



出典：一般社団法人 UTMS 協会

【信頼性の高いﾊﾞｽｼｽﾃﾑの例 輸送能力の増大：仏メッス市のＢＲＴ（バス高速輸送システム）】

連節バスによる輸送能力の増大

バリアフリー機能を高めたバス停の整備

具体的な施策メニューを以下に示します。

1） 路線図のデザイン統一、バス停などのデザイン統一

平成 26 年度に路線バスの路線図のデザインを更新し、富山市役所前バス停に掲示しています。幹線バスのイメージアップ、わかりやすさ向上に向けて、デザインを統一した路線図の展開、バス停などの交通施設のデザインの統一を行っていきます。

図 5-5　富山市役所バス停に掲示された路線図

2） WEB 上での経路検索情報の提供

令和元年度より運用を開始した「とやまロケーションシステム」を活用し、引き続き、富山地鉄バス、加越能バス、西日本 JR バス、コミュニティバス（路線を定めないデマンド交通等は除く）、万葉線（ドラえもんトラム）ルートや路線、バス停、バスの現在地等の情報提供を行い、これらのシステムの維持・改善を行っていきます。

3） バス停の上屋、広告付きバス停の整備

運行頻度の高いバス路線を中心に、民間活力を導入した広告付きバス停の設置をはじめ、上屋設置による利用者のバス待ち環境とミニ交通結節点としての都市景観の改善を図りつつ、バス交通のサービス水準の充実に努めてきました。

また、バス利用者の意識調査によると、「バス停の快適さ・使いやすさ」に対する満足度に関して、不満に感じている人が多い傾向となっています。また、利便性向上策として優先させるとよい取組に関して「バス停の快適性を高める」と回答した割合は、運行本数、定時性、料金サービスに次いで多くなっています。

そこで、公共交通の利便性を強化するためには、これまでの上屋、広告付きバス停の整備による、バス待ち環境の向上は継続する必要があると考えられます。

これまでの整備状況を踏まえ、整備方針を次のように設定します。

方針１　運行頻度の高いバス路線を対象に、交通事業者と調整を図りながら、上屋・シェルターの整備を行います。

整備候補バス停

・運行頻度の高いバス路線のバス停

・鉄道駅など乗換の発生が考えられるバス停

方針２　都市景観形成区域およびその周辺において、周辺景観との調和を重視し、広告付きバス停上屋の整備を進めます。

整備候補バス停

・都市景観形成区域に指定されているバス停

・中心市街地周辺において、広告付きバス停を整備・運営する事業者が整備予定としているバス停

方針３　運行頻度の高いバス路線において、老朽化している上屋の更新に努めます。

整備候補バス停

・運行頻度の高いバス路線のバス停

・上屋が老朽化しているバス停

4)　ノンステップバスの導入

公共交通軸を形成するバス路線を中心にノンステップバスの導入を推進し、現在約4割となっている導入率の向上を図ります。国においては、令和2年度までにバス総車両数の約 70%をノンステップバスとすることを目標としており、交通事業者と調整を図りながら、導入を検討します。

5)　イメージリーダー路線の整備、公共交通軸の更なる機能強化

運行頻度の高い笹津線や、富山の玄関口である富山空港線などをイメージリーダー路線に設定し、低床車両やデザイン性の高いバス停の整備を行ってきました。イメージリーダー路線の整備に関しては、平成 28 年度の完了を目標に進めていきます。その後は、更なる機能強化に向けて、市内全域の公共交通軸に展開していきます。

また、信頼性の高いバスシステム（連節バスやバリアフリー機能を高めたバス停整備）の導入についても検討していきます。（平成 28 年度整備完了）

6） パーク＆バスライド、サイクル＆バスライド

公共交通の活性化策の一環として、マイカー通勤から公共交通への転換による路線バス利用者の増加を目的として、市有地や商業施設の敷地を活用した、路線バス利用者専用の駐車場の設置を行います。

これまでに、イメージリーダー路線（笹津線）において、以下に示す 2 か所の整備を行っています。

① 市有地の活用：大沢野小学校前の市有地に 10 台分のパーク＆バスライド駐車場を整備

② 商業施設と連携した社会実験：民間商業施設の駐車場を利用した社会実験

今後、パーク＆バスライド対象施設を拡大し、マイカー通勤からバス交通への転換を促し、更なるバスの利用促進につなげるものとします。

また、新たなバス交通利用の促進策として「サイクル&バスライド（C＆BR）」のための自転車駐輪場についても、候補地選定、整備検討を行っていきます。

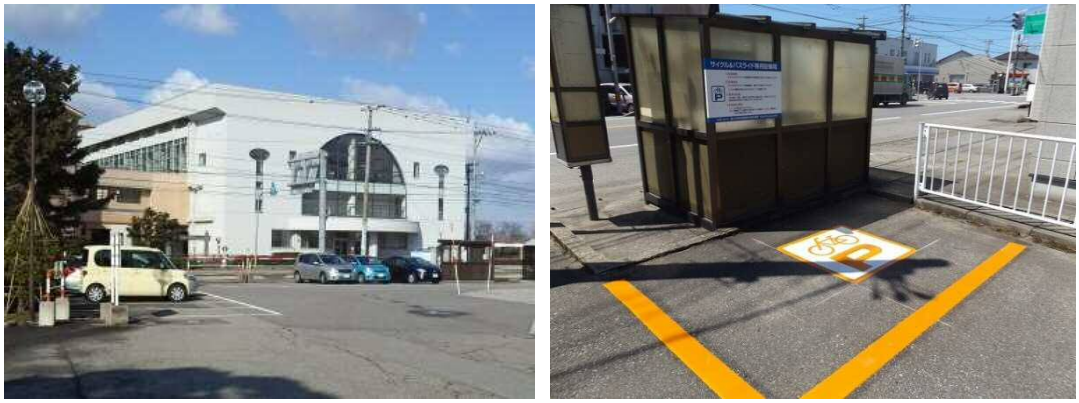


図 5-6　笹津線：大沢野小学校前バス停

針原新町バス停サイクル＆バスライド駐輪場

7） 効率的なネットワークの形成

他の公共交通と重複する路線について、交通事業者と協議しながら、路線のあり方を検討していきます。

（2） 都市整備と連携したバスの機能強化

ＬＲＴの南北接続、富山駅周辺整備事業、連続立体化事業などにより、富山駅のターミナル機能が大きく変化されることが予想されます。また、南富山駅での地鉄市内軌道線と地鉄上滝線との連携強化、あいの風とやま鉄道線の新駅設置など、駅周辺の都市整備が予定されています。これらの都市整備に対応したバスの機能強化（定時性、速達性、快適性、効率性などの機能を向上させるための対策）を行います。

さらに、立地適正化計画に基づく都市機能の誘導や中心市街地活性化基本計画などに基づく居住推進地区内などの民間開発と連携した対策も検討していきます。

具体的な施策メニューを以下に示します。

1） 富山駅周辺整備に伴うバス路線の見直し（機能強化）

富山駅に関して、ＬＲＴ南北接続時において南北自由通路や東西自由通路、北口駅前広場、南口駅前広場、南北を結ぶ複数の街路が整備されることにより、交通結節機能が高まることを踏まえ、富山駅を発着するバス路線の見直しを行います。富山駅周辺バス停の配置、バス路線、駅ロータリー内での路線バスや高速乗合バスなどのバス停の配置などの見直しを検討していきます。

その他の箇所に関しては、周辺整備状況を踏まえながら、交通事業者と調整しながら具体化していくものとします。

2） 都市機能立地を踏まえたバスの機能強化

立地適正化計画により、都市機能および居住機能の立地が定められることが想定されます。立地適正化計画における都市機能立地の考え方と連携し、交通需要が見込まれる区間に対するバス機能強化を図るものとします。

3） 居住推進地区内の民間開発と連携したバスの機能強化

中心市街地活性化基本計画や環境未来都市計画において、開発事業（セーフ＆環境スマートモデル街区の整備など）が位置づけられています。これら事業箇所に対して、公共交通の面から支援することが重要であると考えられます。

そこで、事業箇所に対する交通需要が見込まれる区間に対するバス機能強化を図るものとします。

4)　富山駅北地区のエリアマネジメントとの連携した新たなモビリティサービス

路面電車南北接続を契機として、ブールバール広場において魅力ある歩行者空間等を再整備することに伴い、エリアマネジメント団体による多彩なイベントと連携し、富山駅北地区の賑わい創出、ＳＤＧｓ未来都市としてのイメージ向上とともに、交通空白地域における新たな移動手段としてＰＲするため、低速で安全なグリーンスローモビリティ（低速電動バス）を運行しています。

また、グリーンスローモビリティ（低速電動バス）の運行がもたらす、社会的、環境的効果を測定し、新たな活用の可能性を調査します。

図 5-7　グリーンスローモビリティ（低速電動バス）

5.2.　地域特性に応じた多様な生活交通の確保

5.2.1.　生活交通サービス整備方針

●生活交通の確保

民間によるバス交通の提供のほか、シビルミニマムとしての交通サービス水準などを考慮し、行政と地域が協働で効率的な生活交通の確保に取り組んでいきます。

【対象となる生活交通】

本市の路線バスは民間の交通事業者によって運行されており、事業採算性でカバーできる地域は限られています。

本市には都市機能が集積している都心部、都市部周辺の郊外部、中山間地域などさまざまな地域があります。そして、民間の交通事業ではカバーできない地域では、公営バスや乗合タクシーなど、様々な生活交通が運行しています。

本計画では、次の４つの交通サービスを対象として地域特性に応じた効率化を図り、生活交通の確保に取り組んでいきます。

①公営コミュニティバス	八尾コミュニティバス 山田コミュニティバス 大山コミュニティバス
②地域自主運行バス	まいどはやバス 呉羽いきいきバス 水橋ふれあいコミュニティバス 婦中コミュニティバス 堀川南地域コミュニティバス
③乗合タクシー	大沢野シルバータクシー
④生活路線バス （赤字補填対象路線）	職安・富大附属病院／開発経由富山国際大学／ 市民病院経由富山国際大学／月岡団地経由福沢／熊野経由八尾／ 済生会病院／富山駅前～藤の木循環／中央病院～犬島米田／ 中央病院～済生会病院／笹津／笹津春日温泉／月岡西緑町／ 辰尾団地／大泉経由不二栄町／大場／大場経由西番／ 中央病院～リハビリセンター／総合運動公園／中央病院～北代循環 ／興人～朝菜町経由国立高専／興人～市民病院・朝菜町経由国立高専

(1) 公営コミュニティバス等の効率的な運行

市が運営主体であるコミュニティバス、地域自主運行バス、乗合タクシーに対しては、導入経緯と現在の利用状況を踏まえ、ルートの見直しを含め多様な運行方式による効率化に取り組みます。

地域の実情に応じたルート再編を行い、組織の見直し、利用者数に応じた小型車両の活用や、乗合タクシーの導入、デマンド型への移行などを検討します。一方、地域生活拠点に関連する路線など、利用者数の多い路線に関しては、地域自主運行バスへの移行を図ります。

また、シビルミニマムの確保、利用促進、運行効率化といった、地域の実情を踏まえた継続的な見直しを実施していくものとします。

※シビルミニマムの考え方
路線バスの運行本数において、一般的には 4 本/日（2 往復）がシビルミニマムであるといわれています。これは通勤・通学の時間帯に 1 往復、私事交通（買い物、通院）の時間帯に 1 往復のサービス水準です。

(2) 地域自主運行バスの導入支援

地域が主体となった自主運行バスを検討する地域に、出前講座の実施や試行運行の提案などによる支援を図ります。継続的な運行ができるよう積極的に支援を行います。

地域自主運行バスは、地域生活拠点に係る公共交通活性化のための重要な取組と位置づけられます。

(3) 生活バス路線（民間赤字路線）の維持

市民生活にとって重要な生活バス路線は、国・県・市の補助要綱に基づき、路線の維持に努めます。とくに、地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶ路線などは、本市のまちづくりにとって極めて重要であると認識し、維持を図ります。

(4) 福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用

福祉移送サービスは、福祉部局や NPO などと連携し、サービスの向上を図ります。

過疎地有償運送について、NPO などによる有償運送サービスの導入を推進します。

（5） ボランティア輸送の検討

民間路線バス、公営コミュニティバス、地域自主運行バスの運行が困難な地域に対し、地域住民やNPOの互助によるボランティア輸送の導入・支援について検討します。

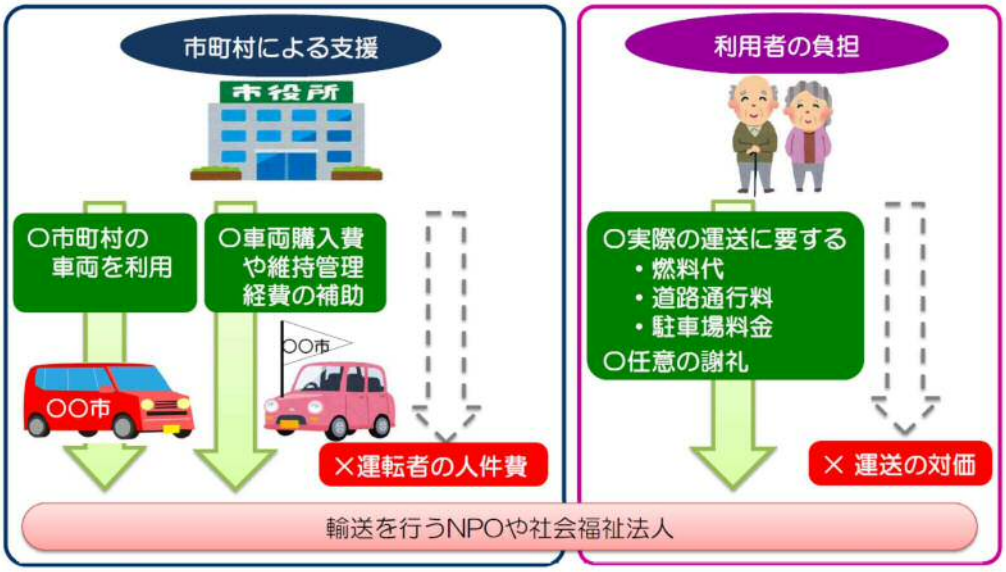


図 5-8 互助による輸送に関する明確化・ルールの明確化

出典：自家用有償旅客運送と登録不要の運送の考え方　国土交通省　自動車局（H30.9）

5.3.　公共交通利用促進

5.3.1.　公共交通の利用促進

●公共交通の信頼性向上と利用促進活動の推進

IC カードの利便性向上や路線バスの信頼性向上など、公共交通の使いやすさ向上に取り組みます。また、モビリティ・マネジメントを軸とした利用促進を推進します。

（1）　市民や企業との連携による利用促進、意識啓発

モビリティ・マネジメントを計画的に推進します。例えば、ノーマイカーデーや企業と連携したキャンペーン、地域の自主的な活動の推進、高齢者運転免許返納支援の推進など、多様な連携方策を模索し、公共交通の利用促進を図ります。また、学校教育における公共交通の学習機会の増加や、フォーラムの開催などによる利用啓発を図ります。

（注）モビリティ・マネジメントとは、市民一人ひとりの移動が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを期待するマネジメント手法です。

具体的な施策メニューを以下に示します。

1）　モビリティ・マネジメントの計画的実施

本市では、平成 22 年度から、「とやまレールライフ・プロジェクト」として、過度なクルマ依存による問題や公共交通を利用することのメリットなどの情報を「必要な人に」「わかりやすく」「繰り返し」提示し、市民の自発的な交通行動の転換を促し、公共交通の利用促進を図る、モビリティ・マネジメントを実施してきました。

公共交通の利用が、通勤や通学などの生活の足としてだけでなく、高齢者の外出機会の創出や環境負荷の軽減にも有効であることが示されています。また、北陸新幹線の開業を契機として、二次交通の利用促進を図る必要があります。そこで、以下の方針で、「とやまレールライフ・プロジェクト」を継続していきます。

とやまレールライフ・プロジェクト三本柱

①多様な場面・手法での情報発信

マスメディア、情報誌やインターネットなどを活用し、公共交通に関する情報、市民による公共交通利用方法の提案など、公共交通の利用促進について情報を発信

②多様な主体に応じた情報提供

大学、自治会、民間企業その他の団体と連携を図りながら、出前講座、講義、戸別訪問などで公共交通に関する意識啓発を実施

③将来世代に対する公共交通への意識啓発

市内の教員が小学校３～６年生を対象に、社会科、総合的な学習の時間の単元で使用する学習教材を作成。今後、公共交通の役割や必要性を、次世代を担う児童が自ら考える「のりもの語り教育」を全市的に普及推進

また、本市においては、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを、福祉施策（健康プラン２１（第２次）など）や、環境施策（SDGs 未来都市計画など）に位置づけており、モビリティ・マネジメントなどの利用促進施策においても、環境や健康の観点からの意識啓発も有効であると考えられます。

さらに、おでかけ定期券により、高齢者の外出機会増加の効果が発現しており、公共交通の利用が高齢者の健康増進に寄与していることも示されています。

これらの効果を踏まえ、健康面や環境面への効果を考慮した公共交通利用促進に向けた取組に関しても検討していきます。

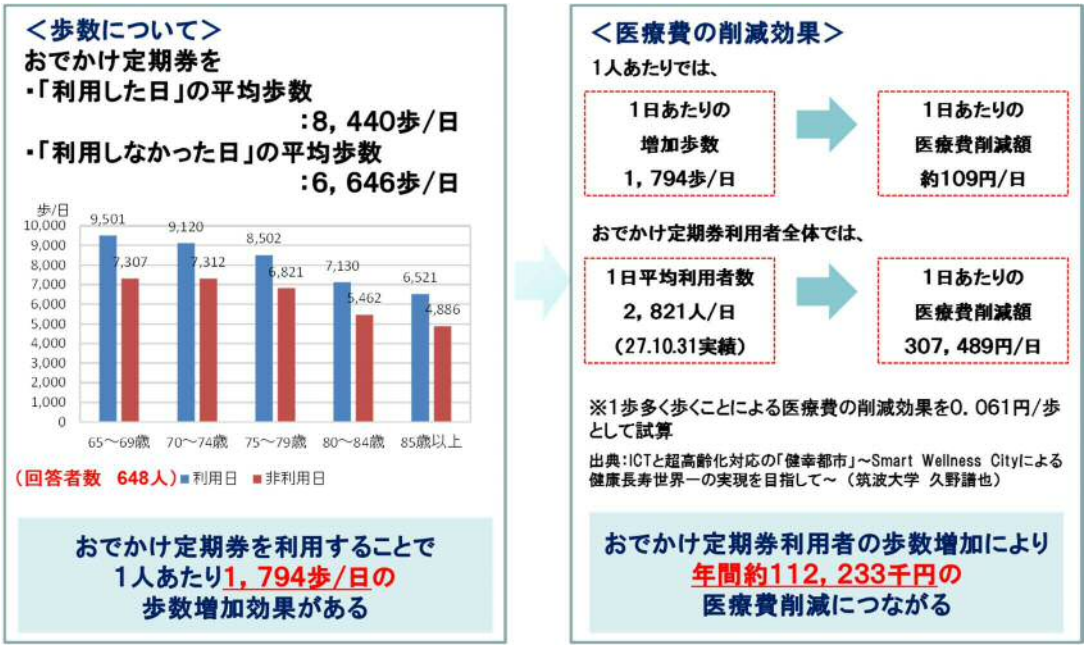


図 5-9　おでかけ定期券による健康増進効果の考え方

2)　エコ通勤優良事業所認証制度の普及啓発による企業 MM

国土交通省及び交通エコロジー・モビリティ財団による公的な認証を受けることのできる「エコ通勤優良事業所認証制度」を活用し、通勤時における高い自動車分担率の改善を目指します。

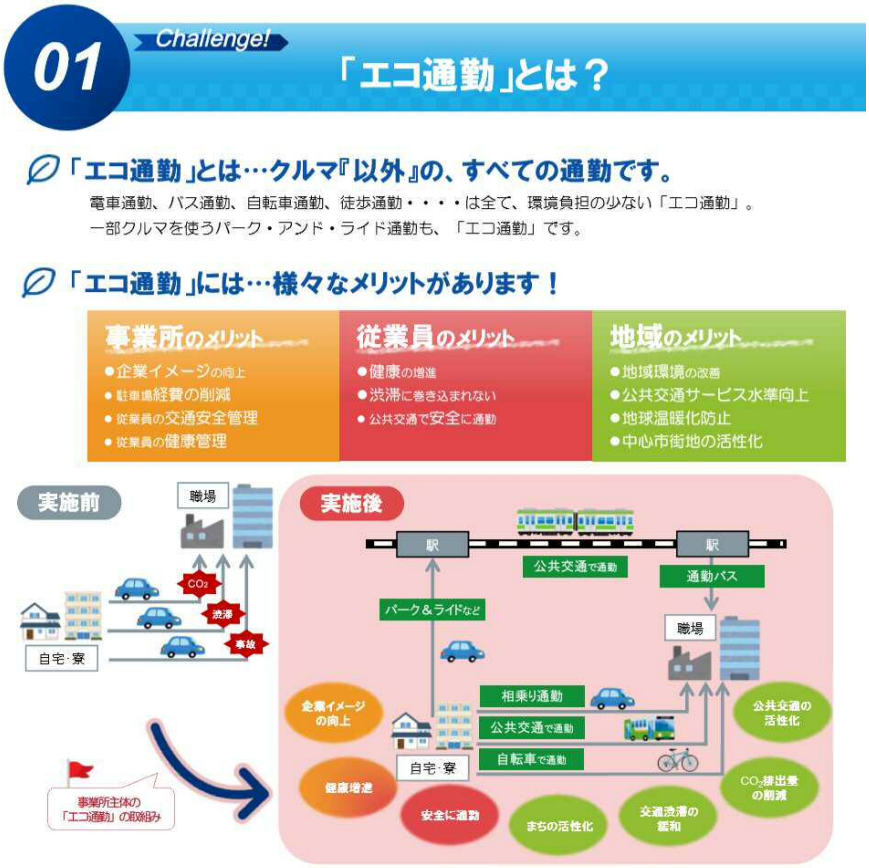


図 5-10　エコ通勤の考え方

出典：国土交通省 自治体向けエコ通勤啓発リーフレット「自治体の「交通・環境・総務」関係の皆様へ」

3)　とほ活との連携による公共交通の利用促進

歩くライフスタイル戦略として令和元年１１月１日にリリースされたスマートフォンアプリ「とほ活」と連携し、アプリのさらなる普及や、公共交通に関する情報発信など様々な連携方策を模索し、公共交通の利用促進を図ります

図 5-11　とほ活ロゴマーク、二次元コード

図 5-12　とほ活アプリの機能等

（2）公共交通機関相互の接続性の向上

鉄軌道やバス路線などに共通 IC カードシステムの導入により乗換抵抗の軽減を図るとともに、共通乗車券や乗継割引の導入による料金体系やダイヤの改善により公共交通機関相互の接続性の向上を図ります。

具体的な施策メニューを以下に示します。

1） IC カードの多様な活用（おでかけ定期券、学生証などの拡大）

高齢者向けのおでかけ定期券の発行や、学生向けの富山大学学生証へのＩＣカード機能付与（平成 25 年 4 月～）については、公共交通利用促進に対する効果が示されています。

ターゲットを明確化した上で、民間施設などと連携して、IC カード利用や公共交通利用を促進するためのサービスを検討していきます。

【IC カード学生証による市内電車利用者数（１日平均)】

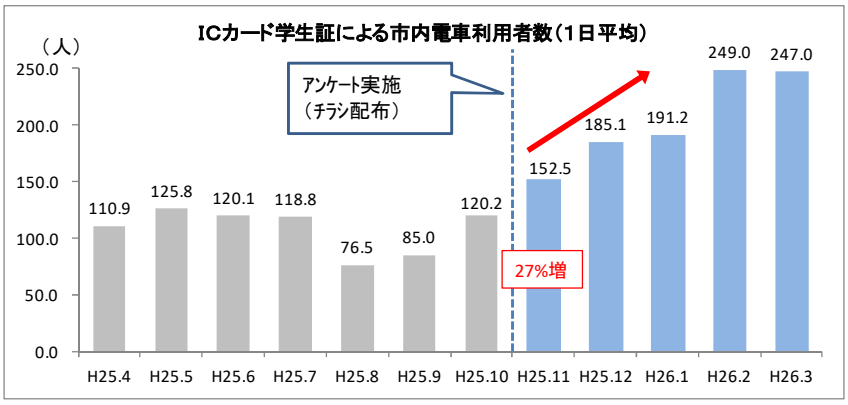


図 5-13　富山大学学生証への交通系ＩＣカードの導入による効果（大学生の利用促進）

2)　独自 IC カードの新たなサービス拡充(IC カード片利用共通接続システムの活用)

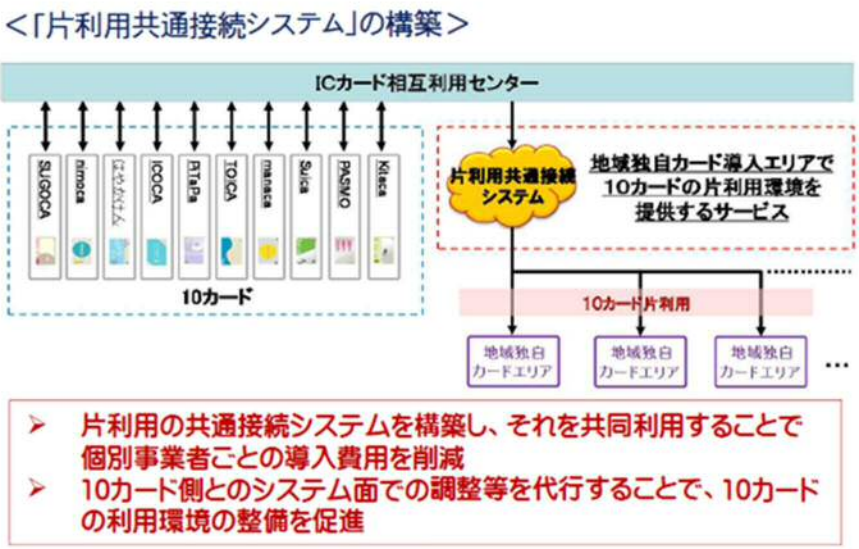
現在、国は 10 カード（※）の利用環境整備による幹線交通と地域交通のシームレス化の実現を目指しています。10 カードの利用に関する空白地域に向けた方策として、以下のものがあります。

方策Ａ　10 カードへの参加
方策Ｂ　地域独自カード＋10 カードの片利用

２次交通に地域独自カードが導入されているが、10 カードを利用できない主要都市については、方策Ｂをメインの選択肢として、空白地域の解消を進めていくべきであるとしています。その支援措置として、国では「片利用共通接続システム」の構築を検討しており、このシステムにより、事業者の導入費用の削減、10 カード側とのシステム面での調整を代行することにより負担軽減が可能であるとしています。

本市では、passca（パスカ）と ecomyca（えこまいか）を地域独自カードとして導入しており、おでかけ定期券や独自の割引機能を付与しています。10 カードへ参加する場合、これらの機能が使用できなくなるため、本市では方策 B を検討します。今後、IC カード読取機の改修やランニングコストなどの課題への対応を考慮しながら、また、交通事業者との協議を進めながら、システムの活用を検討します。

※10 カードは、JR 各社が発行する「Kitaca」「Suica」「TOICA」「ICOCA」「SUGOCA」、首都圏の私鉄などで利用できる「PASMO」、関西の私鉄などで利用できる「PiTaPa」、名古屋市交通局と名古屋鉄道の「manaca」、福岡市交通局の「はやかけん」、西日本鉄道の「nimoca」。
上記のすべてのエリアで各 IC カードの相互利用が可能になっています。



出典：国土交通省「交通系 IC カードの普及・利便性拡大に向けた検討会」資料

図 5-14　「片利用共通接続システム」の構築イメージ

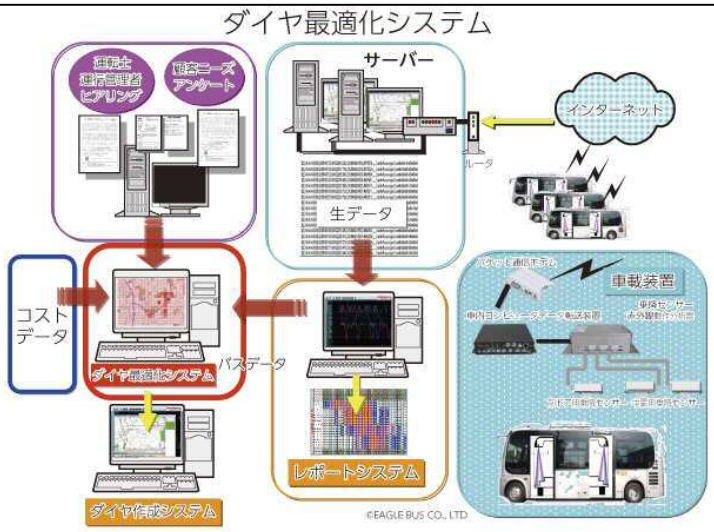
また、路面電車（市内軌道線、富山港線）については、南北接続後の更なる利便性向上を図るため、既存の ecomyca（えこまいか）システムとは別に、新たに 10 カードが利用可能となるよう、システム導入に向けて関係者と連携して取り組んでいます。（令和３年度運用開始予定）

3)　運行改善に向けたデータ活用（GIS データ、交通ビッグデータなど）

IC カードから把握される交通利用実態データや住民基本台帳などを基にして構築されている GIS データを活用し、公共交通の運行改善に取り組んでいきます。

実施内容については、交通事業者と調整しながら検討します。

イメージ



出典：総務省「データの高度な利活用による業務・サービス革新が我が国経済および社会に与える波及効果に係る調査研究」（平成 26 年）

図 5-15 データを活用したダイヤ最適化事例（イーグルバス株式会社）

4)　ICT を活用した公共交通機関のロケーション情報などの配信

バスの接近情報や乗り換え情報を提供することは、定時性や運行頻度に関する利用者の不満を解消するために重要な施策といえます。また、バスに限らず公共交通の情報を一元化し、利用者目線での情報提供を推進していくことが利用促進に向けて重要となります。

バスロケーション情報の提供方策として、県や県内市町、交通事業者等の関係者で組織する「富山県地域公共交通情報提供推進協議会」において、県内の全域の民営バスと公営バスを網羅したバスロケーションシステムを整備し、利便性の向上とバスの利用促進を図ります。

ICT：Information and Communication Technology（情報通信技術）通信技術を活用したコミュニケーション

図 5-16　情報収集と情報提供の仕組み　イメージ

出典：富山市資料

図 5-17　ICT を活用した情報配信取組事例（富山まちあるき ICT コンシェルジュ事業）

図 5-18　バスロケーションシステム　イメージ

5)　「とほ活」アプリを活用した交通行動などの分析

全世代の市民を対象に「とほ活」アプリを用いて、歩数、IC カードによる公共交通利用履歴、食生活などの日常生活等、交通行動と健康に関する調査と分析を行います。また、その結果を新たなまちづくりや健康寿命延伸施策に活用することで、歩くライフスタイルの推進を図るとともに、交通施策の立案への活用を図ります。

図 5-19　交通行動調査の画面イメージ

6)　MaaS（Mobility as a service）を見据えた新たな運賃施策の検討

電車やバス、飛行機など複数の交通手段を乗り継いで移動する際、それらを跨いだ移動ルートは検索可能ですが、予約や運賃の支払いは、各事業者に対して個別に実施する必要があります。MaaS とは、このような仕組みを、手元のスマートフォン等から検索、予約、支払を一度に行えるように改めて、利用者の利便性を大幅に高めたり、また移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとする考え方の上に立っているサービスです。

市内中心部では、すでに、鉄道、LRT、バス、タクシーなどの複数の移動手段が利用できます。これらの交通手段を統合して検索・予約・決済できる仕組みの導入を検討します。

表 5-1　MaaS のレベル分類

段階	分類名	概要	例
1	情報の統合	各交通手段の利用料金・経路などの情報が一元化されて表示されることで、最適な移動手段の選択が容易になる。	NAVITIME Google　Map　等
2	予約、決済の統合	一元化された情報のもとで選択した交通手段の予約・発券・決済がアプリ等で一括で行える。	Moovel（ドイツ） My route（西日本鉄道、トヨタ自動車、富山版　他）
3	サービス提供の統合	MaaSオペレータが、事業者の垣根を越えて、各移動手段が一元化したパッケージを利用者に代理提供する。期間定額制（サブスクリプション）を採用している。	Whim(フィンランド)
4	政策の統合	都市計画やインフラ整備、インセンティブなどの施策が交通施策と一体となって立案されている。	–

7)　IoT や AI を活用したオンデマンドサービスの導入検討

IoT・AI※を活用したオンデマンド型タクシー配車や相乗りタクシーは、多様化する利用者ニーズに対応することができ、自家用車以外の交通手段での利便性の向上が期待できます。

本市では、IoT や AI を活用したオンデマンドサービスの市内全体への適用性の検討を推進します。

※Iot：Internet of Things　従来インターネットに接続されていなかった様々なモノ（センサー機能、駆動装置、住宅・建物、車、家電製品、電子機器など）が、ネットワークを通じてサーバーやクラウドサービスに接続され、相互に情報交換をする仕組み。「モノのインターネット」。
※AI：Artificial Intelligence　学習・推論・判断といった人間の知能の持つ機能を備えたコンピューターシステム

図 5-20　タクシー配車、相乗りタクシーの事例

出典：経済産業省（IoT や AI が可能とする新しいモビリティサービスに関する研究会　中間整理）

5.3.2.　交通によるおもてなし環境の創出

●来訪者でも使いやすい交通環境の整備

まちなか交通や二次交通の確保により、観光客、ビジネス客に対しても、使いやすく満足度の高い公共交通環境を提供し、交流促進に向けて取り組んでいきます。

（1）来訪者（観光、ビジネス）向けの交通施策

北陸新幹線の開業に伴い、観光客やビジネス客が富山駅を玄関口として来訪する機会が増加することが見込まれます。また、人口減少・高齢化社会の状況下においては、交流人口の増加による都市の活力確保は重要な取り組みであると考えられます。

まちなかの交通機関の利便性向上、新幹線駅からの二次交通の確保、来訪者が安心して利用できる交通環境の提供などを検討していきます。

具体的な施策メニューを以下に示します。

1)　新幹線からの二次交通の利便性向上

北陸新幹線富山駅を起点として、市内または隣接する県への観光客の二次交通の確保に向けた施策を検討します。

【観光戦略プランに位置づけられた関連事業】

新幹線からの二次交通の利便性向上事業	北陸新幹線富山駅を起点として、市内または隣接する県への観光客の二次交通の確保に向けた施策を検討する。

2） 公共交通従事者によるおもてなしの向上（マナーアップ）

来訪者をはじめとする公共交通利用者に向けたホスピタリティを高めるために、バスや路面電車等の従事者のマナーアップに向けた取組みを検討します。

平成 26 年 12 月、市内のバス利用者に対して実施したアンケート調査（平休で約 1,200 票回収）によると、市内路線バスの運転手の態度・サービスに対する満足度は、他の項目よりも高くなっています。

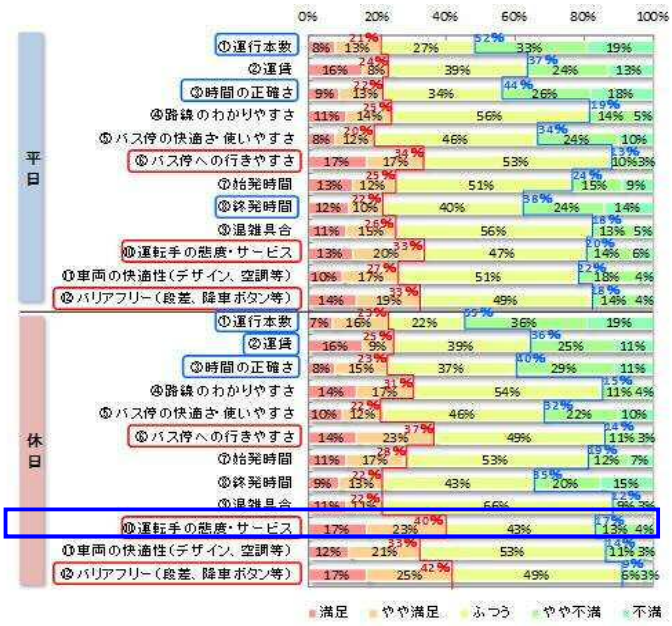


図 5-21　路線バスの満足度

【観光戦略プランに位置づけられた関連事業】

公共交通従事者によるおもてなしの向上事業（マナーアップ）	来訪者をはじめとする公共交通利用者に向けたホスピタリティを高めるために、バスや路面電車等の従事者のマナーアップに向けた取組みを検討する。

3)　公共交通、シェアリング（自転車、自動車）を活用した周遊

市内を周遊するバスや、自転車または自動車（電気自動車や小型モビリティ）のシェアリングシステムを活用した、市内観光を促進する施策を検討します。

【富山市内周遊バス】

乗合運行により、観光客が手軽に目的とする富山市内主要観光施設を巡れるバス

表 5-2　富山市周遊バス停留所

富山駅前	新バスターミナル②番で乗降
楽翠亭美術館	富山河川国道事務所前道路に新設
環水公園	下新町バス停を名称変更し使用
富山県美術館	富山県で整備する場所を使用
水墨美術館	水墨美術館正面構内に新設
民俗民芸村	民俗民芸村駐車場内に新設
科学博物館	西中野口バス停を使用
広貫堂資料館	広貫堂資料館前道路上に新設
ガラス美術館（西町）	新設
城址公園	城址公園前のぼりバス停を使用
秋水美術館	新設
高志の国文学館	高志の国文学館前道路上に新設

【自転車市民共同利用システム】

○供用開始　：　平成 22 年 3 月 20 日

○運営主体　：　シクロシティ株式会社

○自転車数　：　200 台

○利用時間　：　24 時間、365 日いつでも利用可能

図 5-22　富山市の自転車シェアリング事業（アヴィレ）

【小型モビリティのシェアリングを観光施策に活用している事例：横浜市】

出典：関東運輸局資料

【観光戦略プランに位置づけられた関連事業】

二次交通利用促進事業	市内宿泊観光客及び外国人観光客への路面電車の半額・無料利用券の配布や本市を訪れた観光客等にアヴィレ 1 日パスの半額を助成し、観光客の利便性向上や滞在型観光を推進する。

自転車市民共同利用システム（バイクシェアリング事業）	まちなか交通網としての利便性を高めることにより、近距離の自動車利用を抑制し、中心市街地の活性化や回遊性の向上を図る。

4） 来訪者向けの利便性向上（交通施設の多言語化、割引など）

来訪者の市内の滞在を促すため、交通施設における多言語化や、公共交通フリー乗車、市内の商業施設の割引などのきめ細かな情報提供などの施策を検討します。

【交通施設の多言語化の取組例】

出典：中部運輸局資料

図 5-23　富山駅の券売機の整備事例（多言語化等）

【商業施設での特典も受けられる公共交通フリー切符】

図 5-24　ぐるっとグルメぐりクーポン（富山地方鉄道）

【観光戦略プランに位置づけられた関連事業】

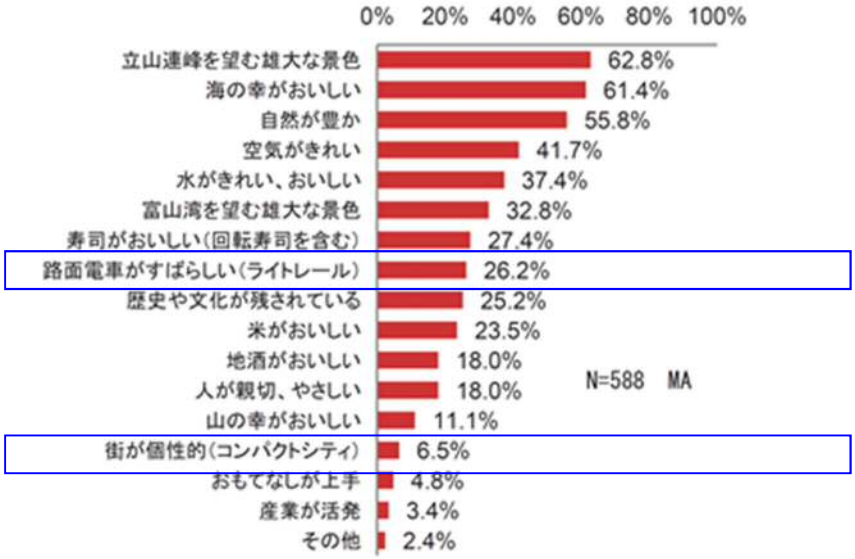
二次交通利用促進事業（再掲）	市内宿泊観光客及び外国人観光客への路面電車の半額・無料利用券の配布や本市を訪れた観光客等にアヴィレ 1 日パスの半額を助成し、観光客の利便性向上や滞在型観光を推進する。

5） 公共交通の観光資源化

市民向けおよび来訪者向けに公共交通サービス向上を図りながら、本市の公共交通システム全体のブランド化に向けて取り組んでいきます。

コンパクトシティおよび公共交通システムが観光資源となるような施策を検討していきます。

【首都圏在住者ウェブアンケート調査（平成 24 年）】



出典：観光実践プラン

図 5-25 富山市の印象

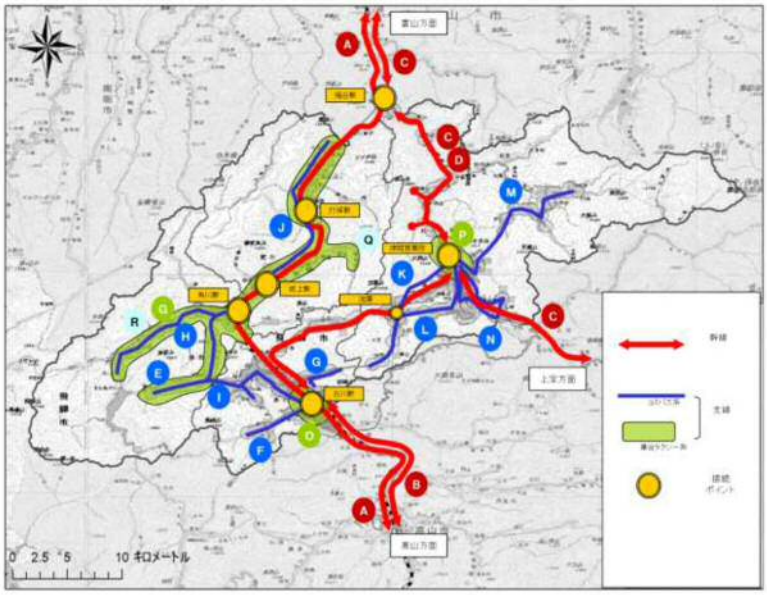
【観光戦略プランに位置づけられた関連事業】

公共交通の観光資源化事業	移民向け及び来訪者向けに公共交通サービス向上を図りながら、本市の公共交通システム全体のブランド化に向け、コンパクトシティ及び公共交通システムが観光資源となるような施策を検討する。

6） 隣接自治体間の広域的な連携

複数の自治体にまたがって運行するバス路線について、自治体間の連携により、利便性向上を図ります。たとえば、飛騨市においては、北陸新幹線整備を視野に入れ、飛騨市内から猪谷駅前への乗入や、高山本線との接続に配慮した運行によるネットワーク強化を図ることとしています(飛騨市地域公共交通網形成計画(平成 27 年 3 月))。

このように、隣接自治体の公共交通網との連携を強化し、広域的な移動ニーズに対する利便性向上を検討していきます。



出典：飛騨市地域公共交通網形成計画

図 5-26　飛騨市の公共交通ネットワーク

5.4. 施策一覧

5.4.1. 施策の体系整理

本計画に位置づける施策について、基本方針別、施策の視点別に整理しました。

本計画に位置づける施策については、都市交通協議会などを通じて、行政と地元、事業者などの関係機関において連携を図りながら、検討・具体化を進めていくものとします。

		基本方針		
		お団子と串の強化	生活交通の確保	利便性向上・利用促進
		基本方針① 公共交通軸の活性化による コンパクトなまちづくりの実現 【都心部・地域生活拠点】	基本方針② 地域特性に応じた 多様な生活交通の確保 【郊外部・中山間地】	基本方針③ 公共交通利用促進 【共通事項】
施策の視点	1）「公共交通活性化計画に位置づけられている取組」	■鉄軌道活性化計画 ・電停のバリアフリー化など、既往の鉄軌道活性化に係る事業の継続 ・路面電車の南北接続（第２期） ・市内電車と地鉄上滝線との連携など ■幹線バス活性化計画 ・イメージリーダー路線整備事業など、既往の幹線バス活性化に係る事業の継続　など	■生活交通サービス整備方針 ・赤字バス路線への補助による路線維持 ・公営コミュニティバスの再編 ・地域自主運行バスの運行支援など、既往事業の継続など	■公共交通の利用促進 ・モビリティ・マネジメントなどの既往の利用促進事業 ・IC カード事業の継続など
	2）「新たに計画に位置づける取組」	■鉄軌道活性化計画 ・東富山駅、呉羽駅における新改札の設置等による機能強化 ・富山駅、南富山駅における駅機能および交通結節点機能強化 ・あいの風とやま鉄道線の新駅整備 ・地鉄不二越・上滝線の新駅整備 ■幹線バス活性化計画 ・パーク＆バスライド、サイクル＆バスライド ・バス停などのデザイン統一 ・Web 上での経路検索情報の提供 ・公共交通軸の更なる機能強化（低床車両、バス停の整備など） ・効率的なネットワークの形成（重複する路線のあり方検討） ・都市機能立地を踏まえたバス機能強化 ・居住推進地区内の民間開発と連携したバスの機能強化 ・富山駅周辺整備（南北接続など）に伴うバス路線の見直し（富山駅周辺バス停の配置、バス路線、駅ロータリー内での路線バスや高速乗合バスなどのバス停の配置） ・グリーンスローモビリティ導入による富山駅北地区のエリアマネジメントとの連携	■生活交通サービス整備方針 ・地域特性に応じた継続的な見直し	■公共交通の利用促進 ・健康面や環境面の効果も考慮したモビリティ・マネジメント ・独自 IC カードの新たなサービス拡充 ・運行改善に向けたデータ活用（GIS データ、交通ビッグデータなど） ・ICT を活用した公共交通機関のロケーション情報などの配信 ・高齢者健康増進端末機を活用した交通行動などの分析 ・Maas を見据えた新たな運賃施策の検討 ・Iot や AI を活用したオンデマンドサービスの導入検討 ■交通によるおもてなし環境の創出 ・新幹線からの二次交通の利便性向上 ・公共交通従事者によるおもてなしの向上（マナーアップ） ・公共交通やアヴィレを活用した周遊 ・来訪者の利便性向上（交通施設の多言語化など） ・公共交通の観光資源化 ・隣接自治体間の広域的

5.4.2. 基本方針① 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現

（1） 鉄軌道活性化計画

■鉄軌道活性化計画 日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現		短期的に着手する施策	中長期的に実施する施策	事業主体（案）
①LRT ネットワークの形成	路面電車の南北接続（ブールバール新停留所整備）	→（南北接続後は運転を富山地方鉄道㈱へ一元化）		富山市 富山地方鉄道
	電停のバリアフリー化	（交通事業者、道路管理者と調整）→		富山地方鉄道 道路管理者
	新型車両の導入	（交通事業者と調整）→		富山市 富山地方鉄道
	市内電車と地鉄上滝線との連携	→		富山市 富山地方鉄道
②増便を核とした利便性向上	鉄道の増便による利便性強化（JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線）	（交通事業者と調整）→		富山市 JR 西日本 富山地方鉄道
③地域内鉄道としてのサービス強化	●東富山駅、呉羽駅における新改札の設置等による機能強化	（交通事業者と調整）→		あいの風とやま鉄道
	●あいの風とやま鉄道線の新駅整備	（交通事業者と調整）→		あいの風とやま鉄道
	地鉄不二越・上滝線の新駅整備	（交通事業者と調整）→		富山地方鉄道
④交通結節点の整備	パーク＆ライド駐車場の整備（JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線）	→		富山市 JR 西日本 富山地方鉄道
	●富山駅、南富山駅における駅機能および交通結節点機能の強化	→		富山市 富山地方鉄道

●…地域公共交通網形成計画において新たに計画に位置づける取組

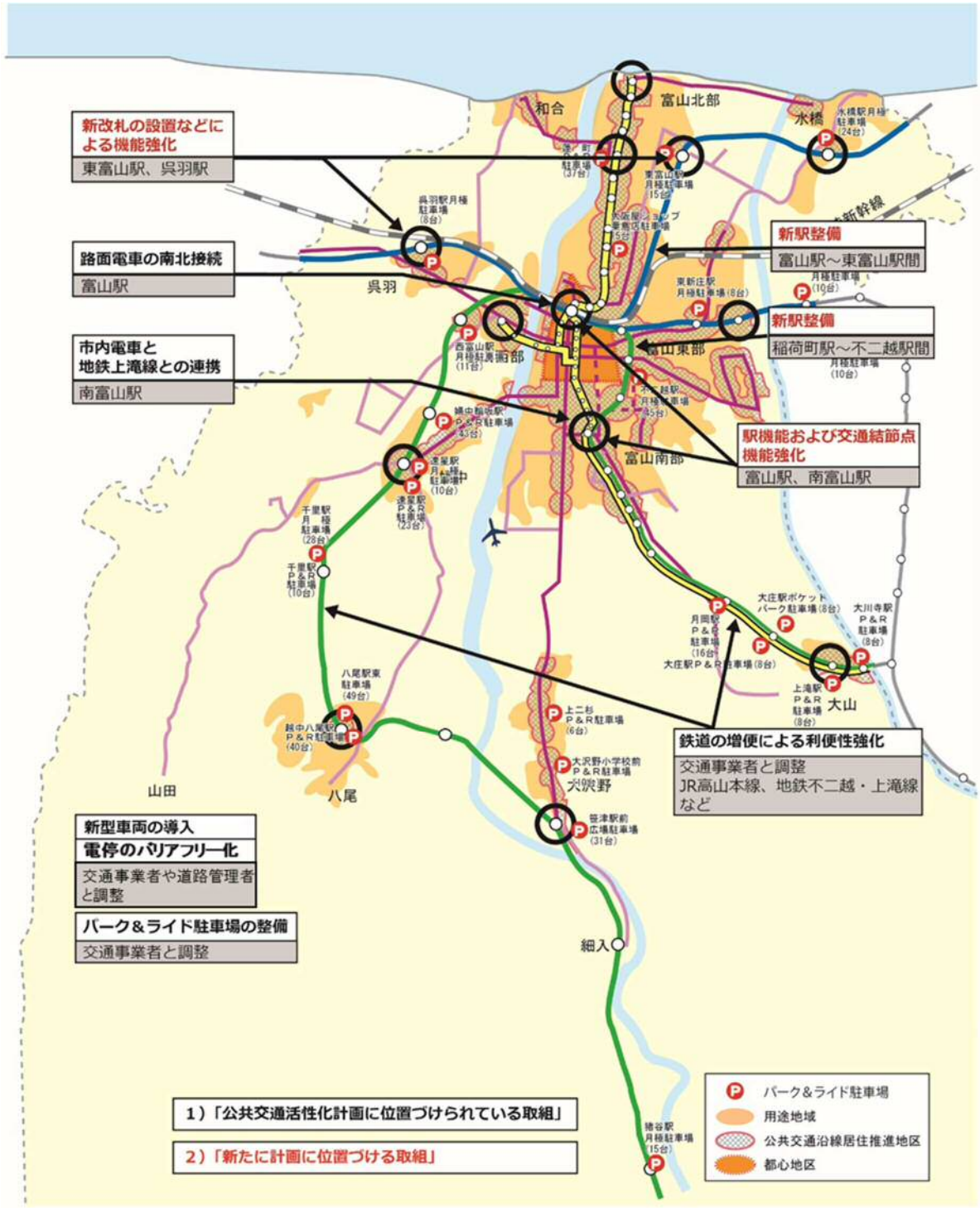


図 5-27　鉄軌道活性化計画　施策メニュー

（2）幹線バス活性化計画

■幹線バス活性化計画 より快適で利用しやすい路線バスの実現		短期的に着手する施策	中長期的に実施する施策	事業主体（案）
①快適性・わかりやすさの向上	路線図のデザイン統一	→		富山市 富山地方鉄道
	●バス停などのデザイン統一		→	富山市 富山地方鉄道
	●WEB 上での経路検索などの情報の提供	→	→	富山市 富山地方鉄道
	バス停の上屋、広告付きバス停の整備	（交通事業者と調整）→	→	富山市 富山地方鉄道
	ノンステップバスの導入	（交通事業者と調整）→	→	富山市 富山地方鉄道
	イメージリーダー路線の整備	→		富山市 富山地方鉄道
	●公共交通軸の更なる機能強化（低床車両、バス停の整備など）	→	→	富山市 富山地方鉄道
	●パーク＆バスライド、サイクル&バスライドの実施	→		富山市 富山地方鉄道
	●効率的なネットワークの形成（重複する路線のあり方検討）		→	富山市 富山地方鉄道
②都市整備と連携したバスの機能強化	●富山駅周辺整備（南北接続など）に伴うバス路線の見直し（富山駅周辺バス停の配置、バス路線、駅ロータリー内での路線バスや高速乗合バスなどのバス停の配置）	→	→	富山市 富山地方鉄道
	●都市機能立地を踏まえたバスの機能強化	（立地適正化計画と連携）→	→	富山市 富山地方鉄道
	●居住推進地区における民間開発と連携したバスの機能強化	（中心市街地活性化基本計画、SDGs 未来都市計画と連携）→	→	富山市 富山地方鉄道
	●富山駅北地区のエリアマネジメントと連携した新たなモビリティサービス	→	→	富山市

●…地域公共交通網形成計画において新たに計画に位置づける取組

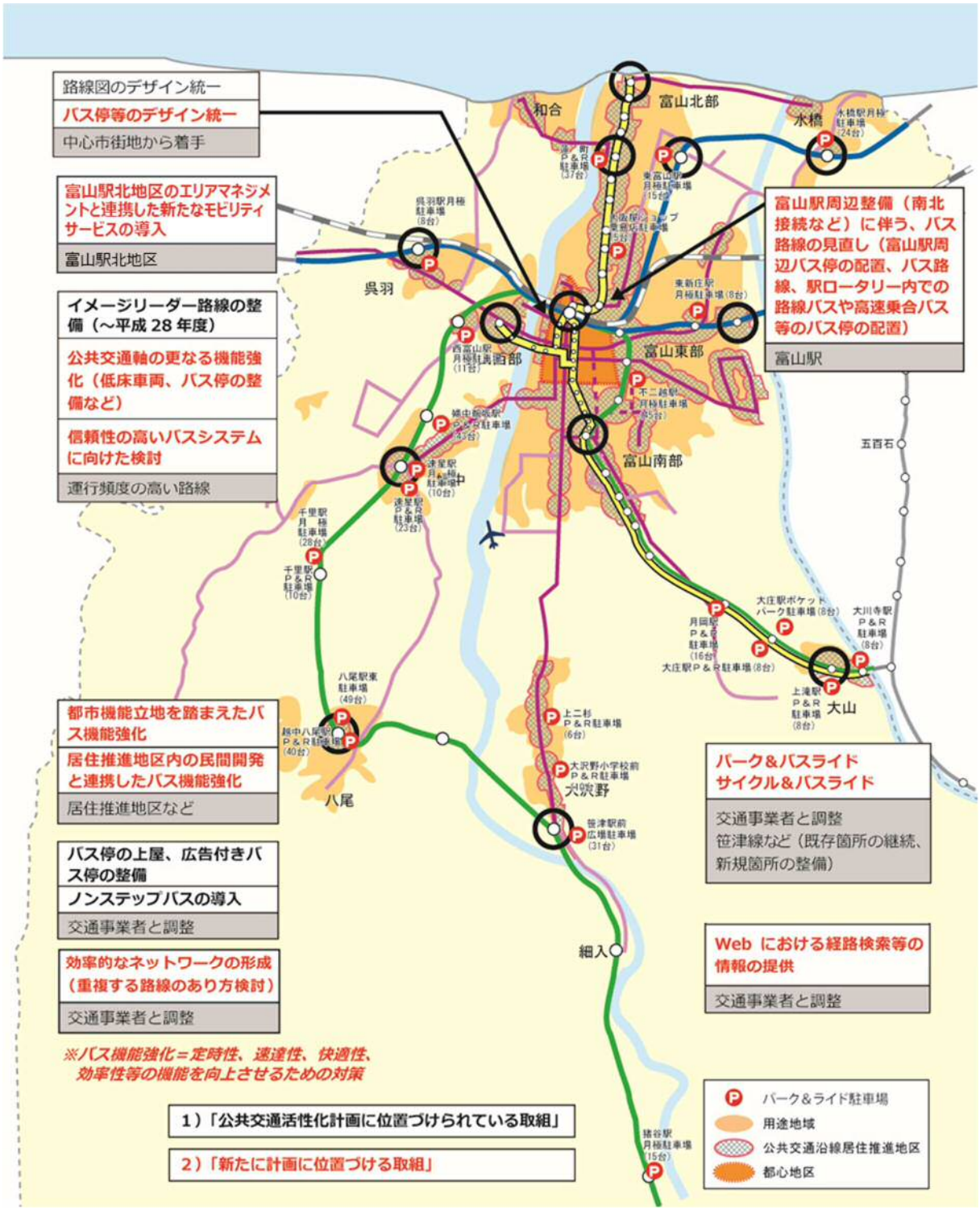


図 5-28　幹線バス活性化計画　施策メニュー

5.4.3.　基本方針②　地域特性に応じた多様な生活交通の確保

生活交通サービス整備方針

■生活交通サービス整備方針 生活交通の確保		短期的に着手する施策	中長期的に実施する施策	事業主体（案）
①公営コミュニティバス等の効率的な運行	公営コミュニティバスの再編	→	→	富山市
	●地域特性に応じた継続的な見直し		→	富山市
②地域自主運行バスの導入支援	地域自主運行バスの運行支援	→	→	富山市
③生活バス路線（民間赤字路線）の維持	赤字バス路線への補助による路線維持	→	→	富山市 富山地方鉄道
④ＮＰＯなどによる福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用	福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの推進	→	→	富山市 NPO など
⑤持続可能な交通サービスの実現	●ボランティア輸送の導入検討	→	→	富山市、地域住民など

●…地域公共交通網形成計画において新たに計画に位置づける取組

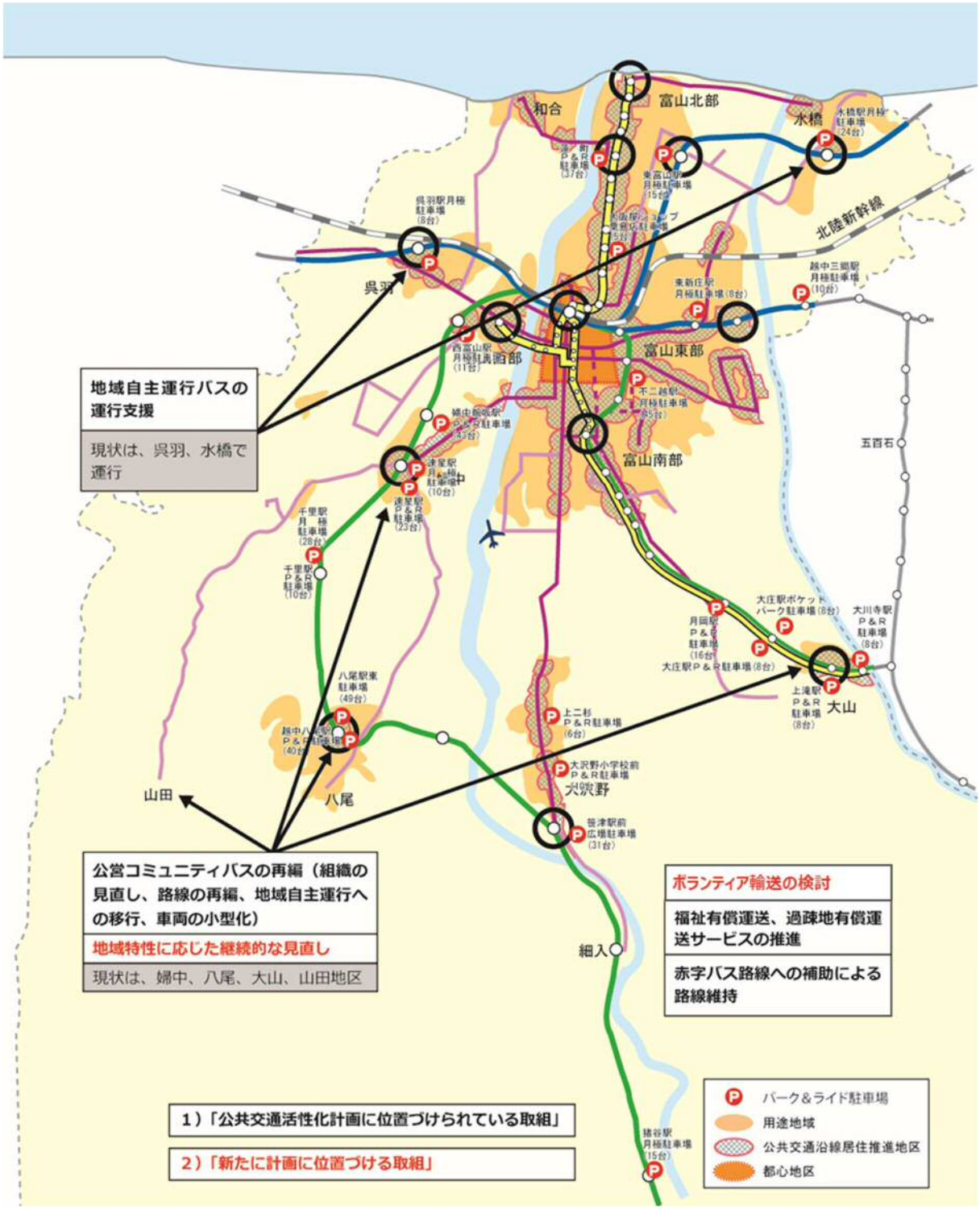


図 5-29　生活交通サービス整備方針　施策メニュー

5.4.4.　基本方針③　公共交通利用促進

（1） 公共交通の利用促進

■公共交通の利用促進		短期的に着手する施策	中長期的に実施する施策	事業主体（案）
①市民や企業との連携による利用促進、意識啓発	ノーマイカーデー、モビリティ・マネジメント、フォーラム、戸別訪問について、官民で連携し、計画的に実施	→	→	富山市都市交通協議会
②公共交通機関相互の接続性の向上	IC カードの多様な活用（おでかけ定期券、学生証などの拡大）	→	→	富山市都市交通協議会
	●独自 IC カードの新たなサービス拡充（キャッシュレス決済の活用）	→	→	富山市都市交通協議会
③ＩＣＴを活用した利用促進	●運行改善に向けたデータ活用（GIS データ、交通ビッグデータなど）	→	→	富山市都市交通協議会
	●ICT を活用した公共交通機関のロケーション情報などの配信（富山県バスロケーションへの参加など）	→	→	富山市都市交通協議会
	●「とほ活」アプリを活用した交通行動などの分析	→	→	富山市
④MaaS や、IoT や AI を活用した新たなモビリティサービスの検討	●MaaS を見据えた新たな運賃施策の検討や、IoT や AI を活用したオンデマンドサービスの導入検討	→	→	交通事業者、富山市都市交通協議会

●…地域公共交通網形成計画において新たに計画に位置づける取組

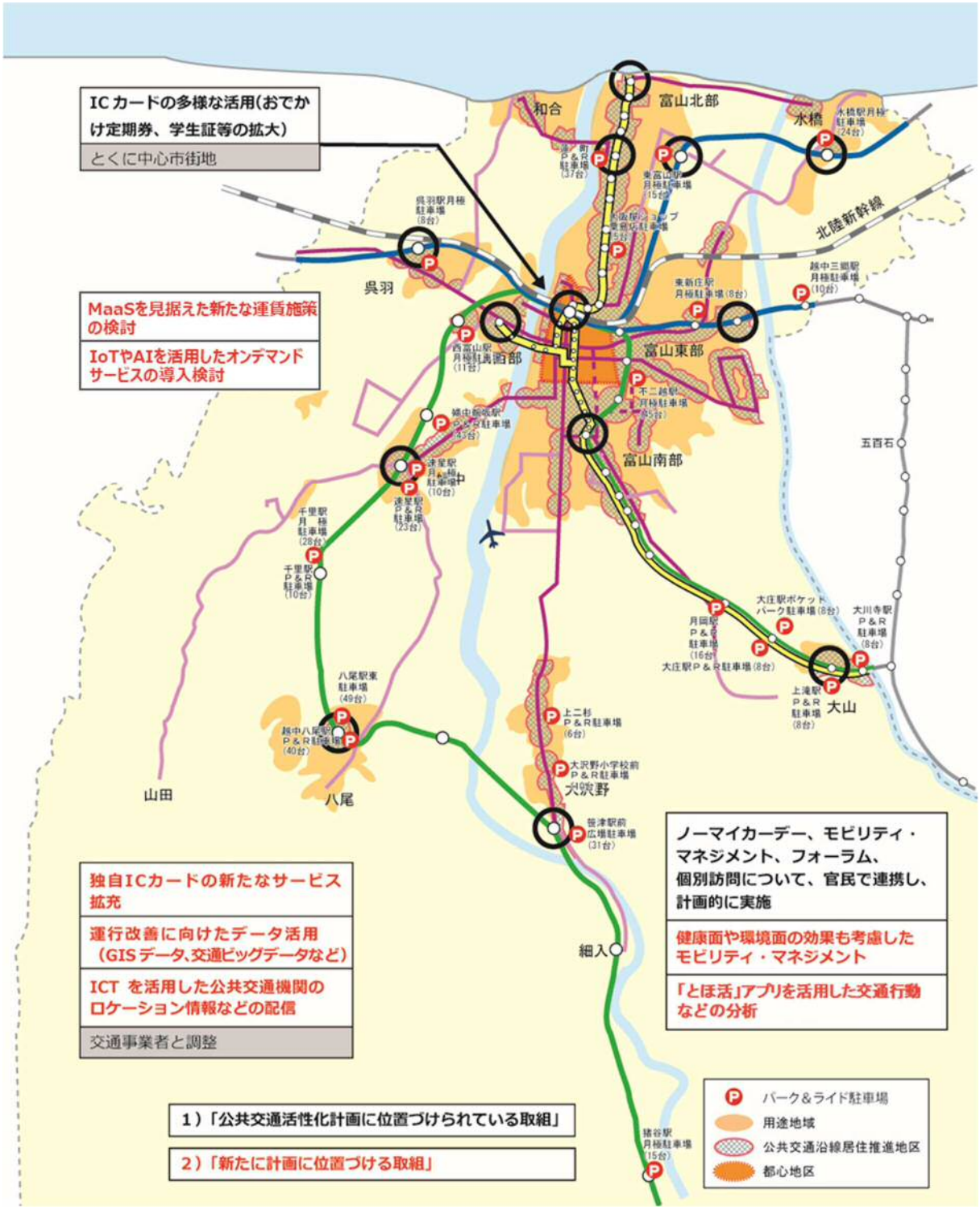


図 5-30　公共交通の利用促進　施策メニュー

（2）交通によるおもてなし環境の創出

■交通によるおもてなし環境の創出		短期的に着手する施策	中長期的に実施する施策	事業主体（案）
①来訪者（観光、ビジネス）向けの交通施策	●新幹線からの二次交通の利便性向上	（観光戦略プランと連携）		富山市都市交通協議会
	●公共交通従事者によるおもてなしの向上（マナーアップ）	（観光戦略プランと連携）		富山市都市交通協議会
	●公共交通、アヴィレを活用した周遊	（観光戦略プランと連携）		富山市都市交通協議会
	●来訪者の利便性向上（交通施設の多言語化、割引など）	（観光戦略プランと連携）		富山市都市交通協議会
	●公共交通の観光資源化			富山市都市交通協議会
	●隣接自治体間の広域的な連携（親子でおでかけ事業など）	（隣接自治体と連携）		富山市都市交通協議会

●…地域公共交通網形成計画において新たに計画に位置づける取組

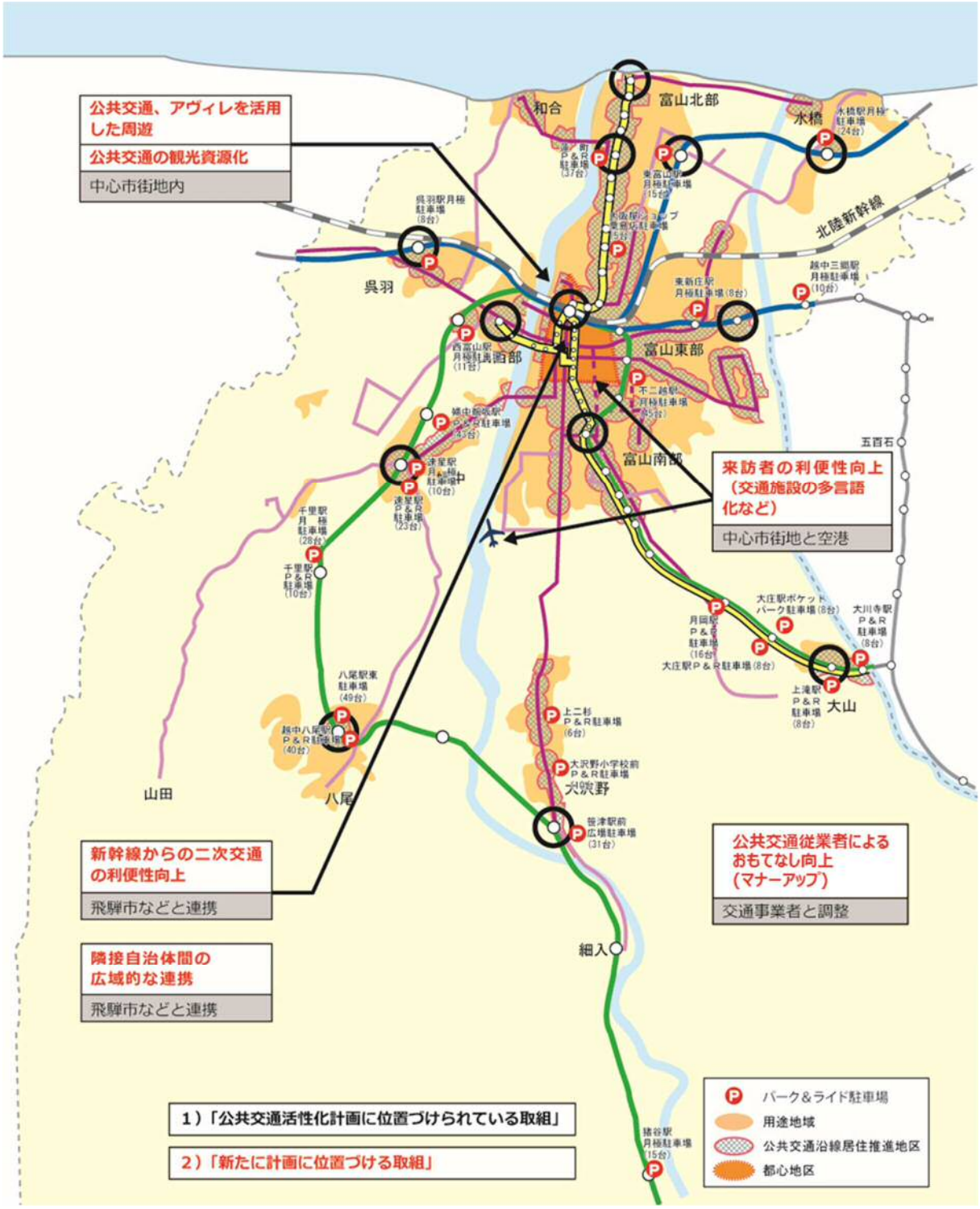


図 5-31　交通によるおもてなし環境の創出　施策メニュー

5.4.5.　地域公共交通再編事業

地域公共交通再編事業（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第２条第１１号）に位置づける事業は、以下のとおりです。

	事業名	頁	具体的な事業
1	ＬＲＴネットワークの形成	144	・路面電車の南北接続 ・新型車輌の導入 ・市内電車と上滝線との連携
2	交通結節点の整備（全路線）	149	市内電車と上滝線との連携
3	イメージリーダー路線の整備、公共交通軸の更なる機能強化	153	信頼性の高いバスシステムの導入
	都市整備と連携したバスの機能強化	155	信頼性の高いバスシステムの導入
4	公営コミュニティバス等の効率的な運行	157	・地域の実情に応じたルート再編 ・利用者数に応じた小型車両の活用 ・乗合タクシーの導入、デマンド型への移行

5.4.6.　軌道運送高度化事業

軌道運送高度化事業（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第２条第６号）に位置づける事業は、以下のとおりです。

	事業名	頁	具体的な事業
1	ＬＲＴネットワークの形成	144	・路面電車の南北接続 ・新型車輌の導入

（1）　低床車両の導入

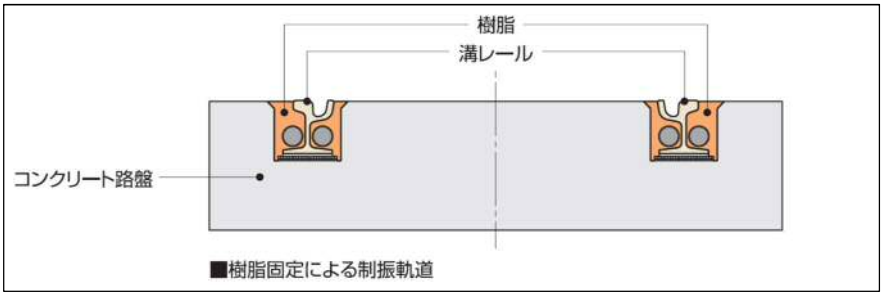
南北の路線を運行する車両について、加減速性に優れ、バリアフリーに対応したデザイン性の高い低床車両（ＬＲＶ）を順次導入します。

図 5-32　低床車両（ポートラム）

図 5-33　低床車両（サントラム）

（2） 樹脂固定軌道の導入

騒音や振動を抑制するため、レールを樹脂で固定する制振軌道を導入します。



（3） 停留場の整備

バリアフリーに対応した停留場を設置します。

図 5-34　バリアフリーに対応した停留場（富山駅停留場）

6. 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価

6.1. 数値目標に対する調査

数値目標について、以下の調査を実施していくものとします。

公共交通活性化に係る数値目標	調査方法	頻度
公共交通1日平均利用者数の富山市人口あたりの割合	事業者データを集計(交通事業者および富山市)	年1回

また、以下の指標に対して、計画達成状況をモニタリングするための調査を実施していくものとします。

方針	項目	調査方法	頻度
基本方針① 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現	路面電車市内線一日平均乗車人数	事業者データを集計 将来的には、IC カードデータを活用（交通事業者および富山市で実施）	年1回
	運行頻度の高いバス路線の1日平均乗車人数	事業者データを集計 将来的には、IC カードデータを活用（交通事業者および富山市で実施）	年1回
基本方針② 地域特性に応じた多様な生活交通の確保	郊外部居住者（富山中央地域以外）の公共交通分担率	市民アンケート調査（富山市で実施）	5年に1回程度
	公共交通空白地域の人口	GIS により、住民基本台帳ベースの人口データを用いて算出（富山市で実施）	5年に1回程度
基本方針③ 公共交通利用促進	公共交通を週1回以上利用する市民の割合	市民アンケート調査（富山市で実施）	5年に1回程度
	IC カードによる公共交通の利用割合	事業者データを集計（交通事業者および富山市で実施）	年1回

6.2. 都市計画の分析

本市においては、住民基本台帳情報などを地理情報システム（GIS）に展開することで、都市構造やその変化などの把握・分析・可視化を行っています。

このような、都市計画と交通計画のデータを統合し、都市施策および交通施策の連携を高めていくための分析ツールとして活用していくものとします。

表 6-1　都市計画の分析例

分析の視点	データ	活用イメージ
交通施策効果の評価	・交通施策による交通網・サービスレベルの変化 ・沿線立地・集積の変化 ・乗車人数の変化	・交通施策による公共交通活性化効果の評価 ・沿線居住人口や沿線への都市施設立地の効果の評価
交通課題箇所の抽出	・交通網・サービスレベルの現状 ・沿線立地・集積状況 ・現状の乗車人数	・公共交通網と都市機能の立地状況のギャップの把握 ・公共交通不便地域の抽出 ・都市機能を誘導すべき地域の抽出

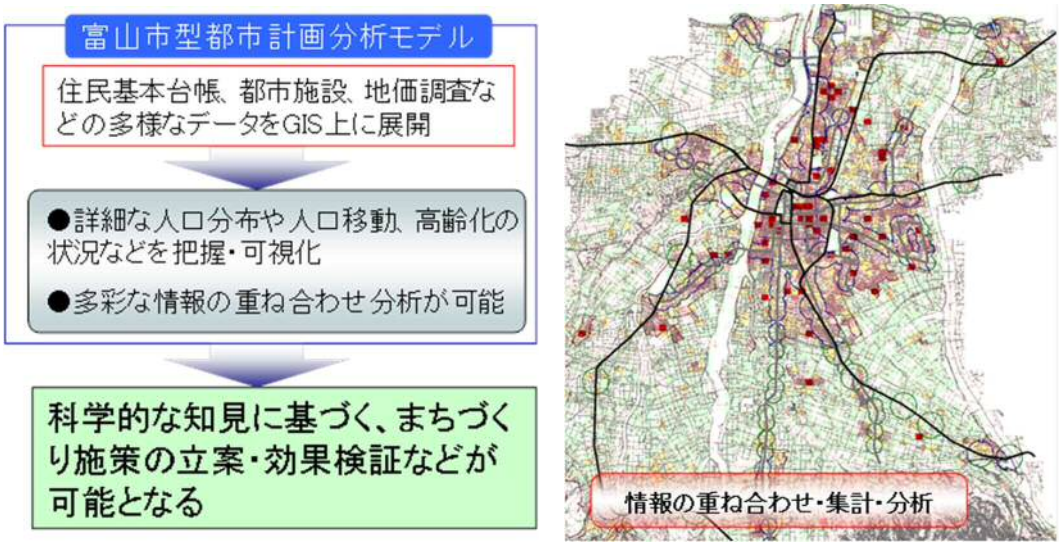


図 6-1　GIS を用いた都市分析のイメージ

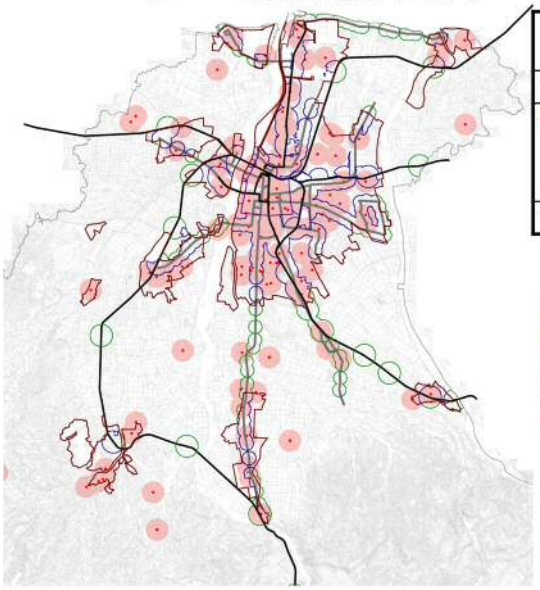
【GIS を用いた都市分析例】

以下に示す分析結果から、都市施設の立地状況と公共交通ネットワークとの関係性やコンパクトプラスネットワーク形成に向けた課題を把握し、公共交通または都市機能誘導の施策検討の基礎資料とします。

○商業：スーパー500m 圏人口

都心・沿線居住推進地区では居住者の 70.7%がスーパーの 500m 圏に居住。

【スーパーの500m圏分布（H25）】



【スーパーの徒歩圏に居住する人口及び割合（H25）】

	500m圏人口(人)	割合(%)	人口(人)
富山市	196,395	46.7	420,441
都心・沿線居住推進地区	112,109	70.7	158,538
都心地区	20,636	95.7	21,568
沿線居住推進地区	91,473	66.8	136,970
都心・沿線居住推進地区以外	84,286	32.2	261,903

市域
用途地域
都心地区
H25沿線居住推進地区
H25沿線地区（用途外）
鉄軌道網
運行頻度の高いバス路線
H25スーパー
スーパー500m圏

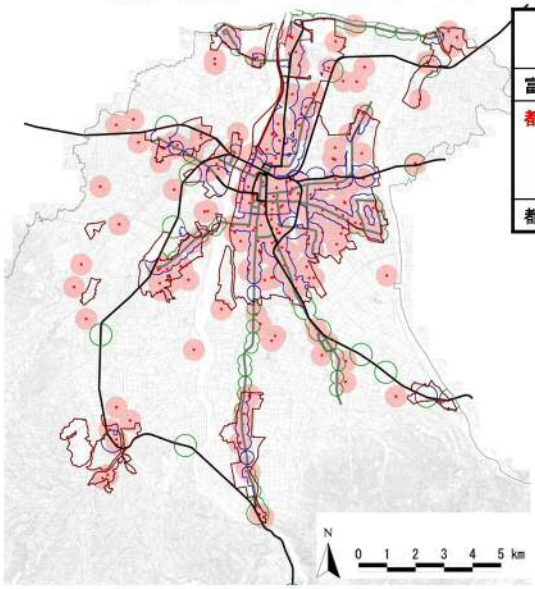
※スーパー：NTTタウンページでの分類のうち、スーパーマーケットとされているもの。

※出典：NTTタウンページ、住民基本台帳

○医療：病院・診療所の 500m 圏人口

都心・沿線居住推進地区では居住者の 83.4%が病院・診療所の 500m 圏に居住。

【病院・診療所の500m圏分布（H25）】



【病院・診療所徒歩圏人口及び割合（H25）】

	500m圏人口(人)	割合(%)	人口(人)
富山市	253,689	60.3	420,441
都心・沿線居住推進地区	132,292	83.4	158,538
都心地区	21,470	99.5	21,568
沿線居住推進地区	110,822	80.9	136,970
都心・沿線居住推進地区以外	121,397	46.4	261,903

市域
用途地域
都心地区
H25沿線居住推進地区
H25沿線地区（用途外）
鉄軌道網
運行頻度の高いバス路線
H25医療施設
医療500m圏

※病院・診療所等：NTTタウンページでの分類のうち、病院、診療所（内科、外科、小児科）とされているもの。

※出典：NTTタウンページ、住民基本台帳

6.3. 持続可能な公共交通網の形成に向けた取組

官民の関係者が参画した協議会を中心に、本計画に位置づけた施策の推進、実施状況をモニタリングし、施策内容を見直すといった PDCA サイクルを回していく必要があります。

PDCA サイクルを意識した具体的な取組と関係機関の役割案を示します。

表 6-2 PDCA サイクルにおける関係機関の役割

組織	活動	PDCA	随時	毎年	5 年毎
富山市都市交通協議会	協議会における計画の策定・見直し	PLAN CHECK			○
	協議会における計画の達成状況の評価			○	
各分科会	施策の推進	DO ACTION	○		
富山市	事業実施の調整	DO	○		
	交通データの集計	CHECK		○	
	市民アンケート調査	CHECK			○
	GIS による分析	CHECK			○
交通事業者	事業の実施	DO	○		
	交通のデータ提供	CHECK		○	

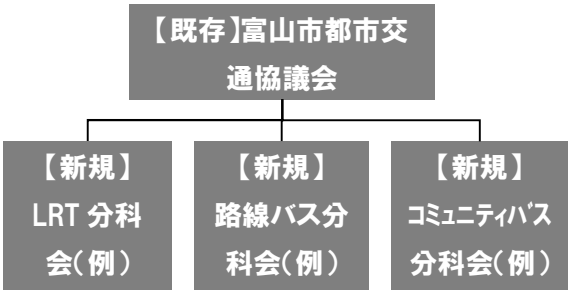


図 6-2 計画を推進する体制

6.4. 事業の実施体制

本計画に位置づける事業については、都市交通協議会などを通じて、行政と地元、事業者などの関係機関において連携を図りながら実施していくものとします。また、都市交通協議会の下位に、必要に応じて分野別の分科会を設置し、各事業の推進を図るものとします。

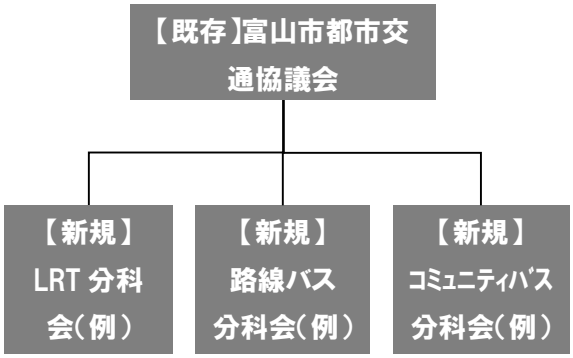


図 6-3　地域公共網形成計画に位置づけられた事業の実施体制

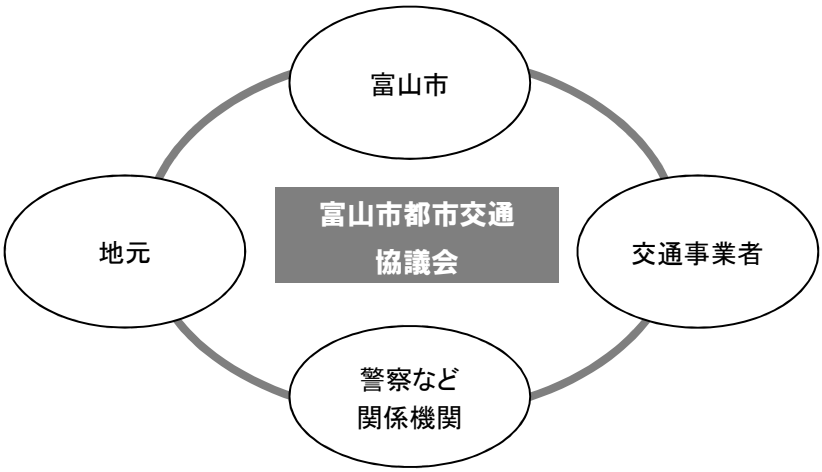


図 6-4　富山市都市交通協議会イメージ

富山市地域公共交通網形成計画

発　　行　　令和３年　月
富山市活力都市創造部交通政策課
〒930-8510　富山市新桜町 7-38
TEL　076-443-2195
FAX　076-443-2190