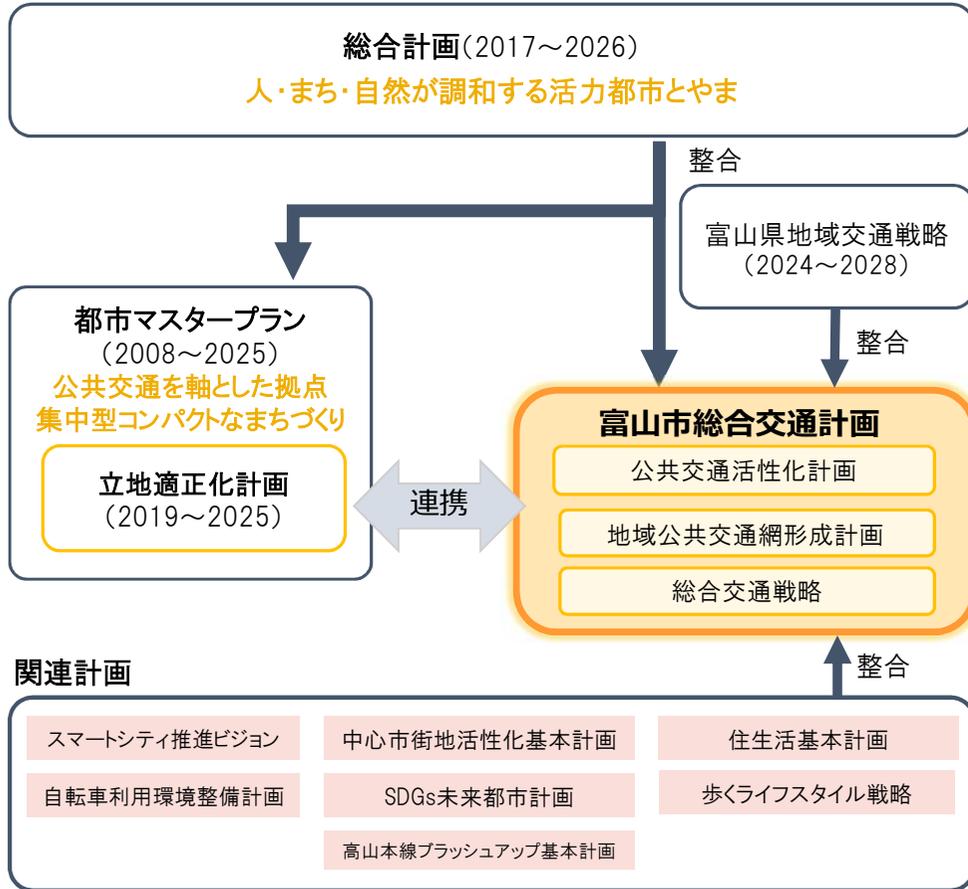


1 計画の概要

(1) 計画の位置づけ

本計画は本市の将来像を示した「富山市総合計画」及び「富山市都市マスタープラン」並びに、「富山市立地適正化計画」及び関連計画との連携・整合を図りながら、本市における交通の方向性と具体的な施策を示すもので、本市において交通政策を推進するマスタープランに位置付けます。



(2) 計画区域

本計画の対象区域は、富山市全域（1,241.70km<sup>2</sup>）とします。

(3) 計画期間

計画期間は、**2024年度(令和6年度)を初年度とし、2033年度(令和15年度)を目標年次とする10年間**とします。

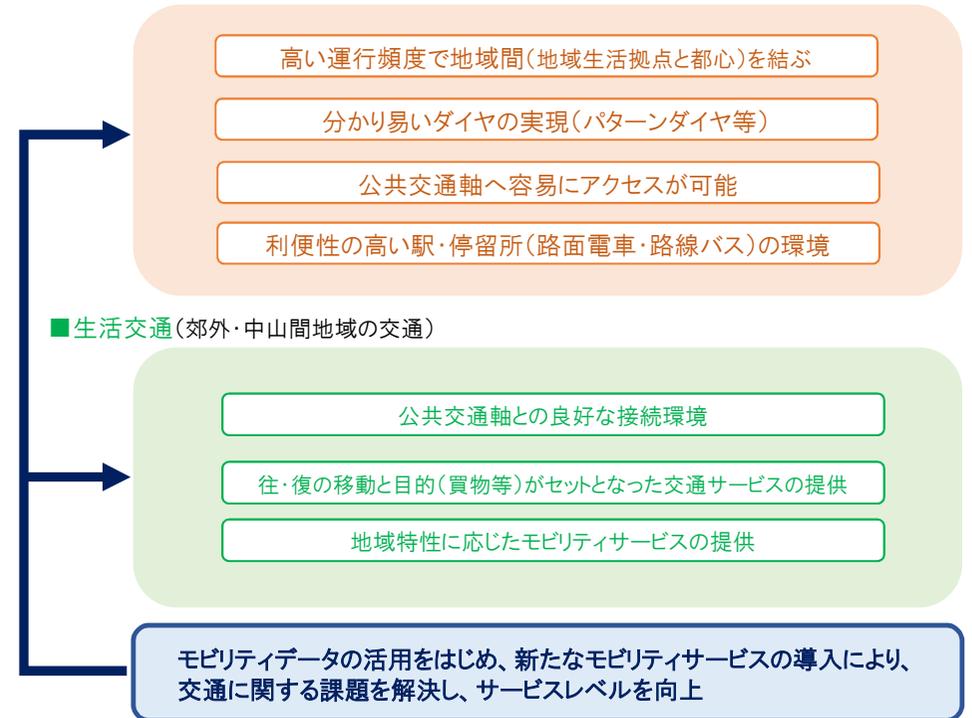
なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などを踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

2 将来ビジョン

(1) 公共交通のあるべき姿

■ **公共交通軸**(全ての鉄軌道と重要なバス路線(24路線))

- 重要なバス路線 (1)運行頻度の高い路線(1日概ね60本以上):13路線  
 (2)地域生活拠点と都心を結ぶ路線:5路線  
 (3)主要施設と都心を結ぶ路線:6路線



(2) 基本方針

本市では、これまでも**重要な都市アセット**として、LRTネットワークの整備やJR高山本線の活性化をはじめ公共交通の活性化に取り組んできました。

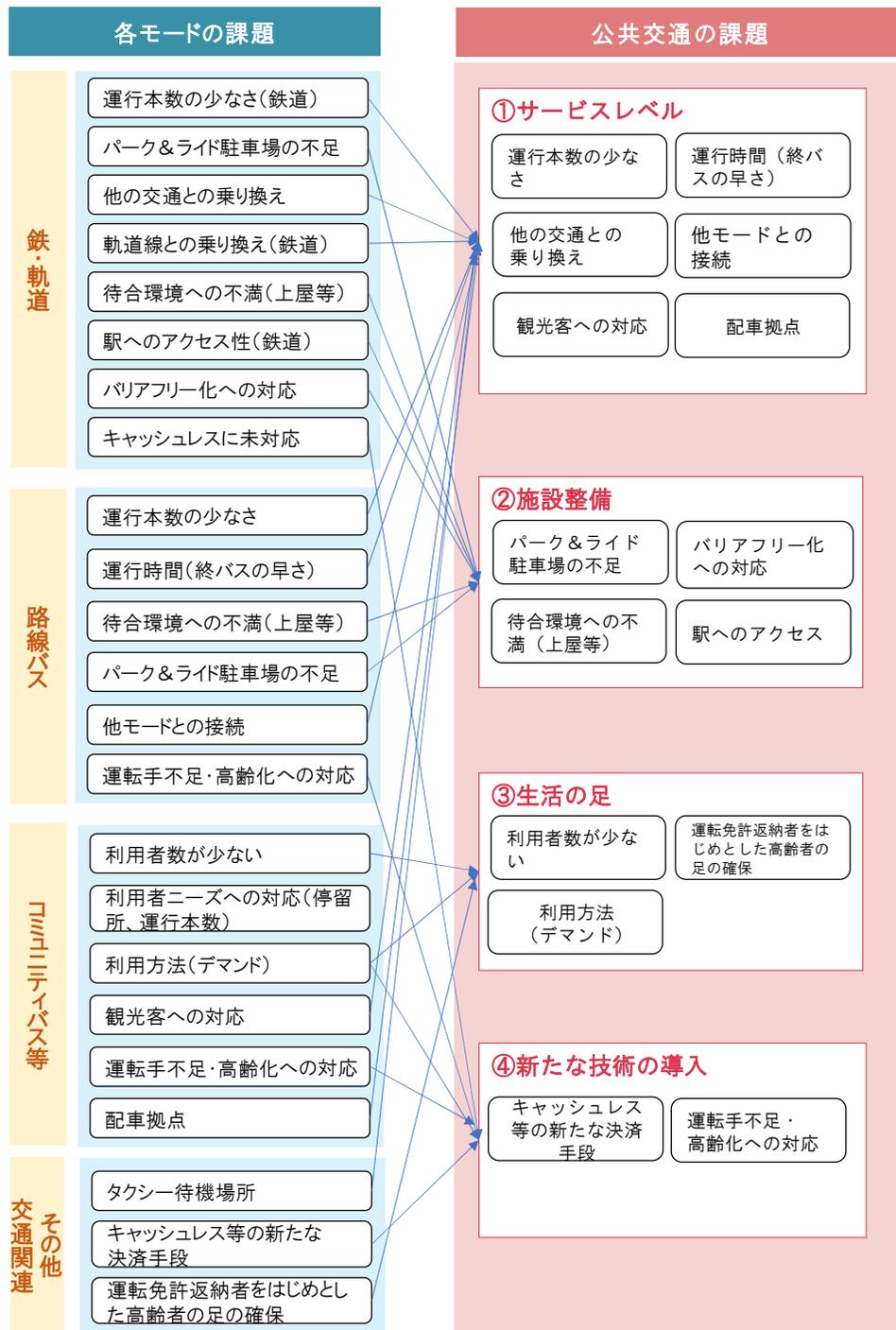
今後は従来から行っている事業や**モビリティデータの活用**、更には自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する**交通DX**やEV車両の導入などカーボンニュートラルを推進する**交通GX**など、**多様な関係者との共創により公共交通の骨格である公共交通軸の更なる活性化**や、郊外・中山間地域の**生活交通における最適なサービスを提供**することで**地域公共交通の刷新を目指します**。

『都市アセットである公共交通を多様な関係者との共創により刷新し、コンパクトシティを深化』

～交通DX・GX化の推進により利便性の高い上質な交通サービスを提供～

### 3 課題整理

交通に関する課題の洗い出しについては、昨年度市民を対象に実施した、公共交通に関する市民意識調査の結果や、公共交通に関する調査等をもとに下記のとおりまとめました。



### 4 各施策実施に向けた「取組方針」及び目標

交通に関する課題及び基本方針に基づき、課題解決のための取組み方針を掲げ、取組み方針毎の政策を定め、**利用状況等のデータを最大限に活用し、分析を行う**ことで施策を推進します

#### ● 都心部・地域生活拠点

**取組み方針 1** | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える持続可能な交通体系の実現

**政策 1** 鉄道ネットワークのブラッシュアップ

**政策 2** 軌道のサービスレベルの深化

**政策 3** 幹線バスの機能強化

**政策 4** 公共交通軸へのアクセス性の向上

【施策 1】  
幹線路線の活性化検討

【施策 2】  
ICカード地上機の導入

#### ● 郊外・中山間地域

**取組み方針 2** | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

**政策 1** 公共交通軸との接続の円滑化

**政策 2** 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

**政策 3** 多様な関係者との共創による移動手段の確保

【施策 1】  
地区センター等へのアクセス強化

【施策 2】  
AIオンデマンド交通の導入

●公共交通への意識の醸成（モビリティマネジメント）

取組み方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

政策1 継続的な公共交通利用の意識啓発

政策2 公共交通利用につながる情報発信

政策3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

【施策1】  
のりもの語り教育



【施策2】  
とやまレールライフフェスタ



5 目標指標

本計画では、まちづくり・公共交通軸、生活交通、地域交通DX及びGXに係る4つの目標指標を設け、毎年度評価を行います。

指標1	公共交通が便利な地域周辺に住んでいる市民の公共交通利用率
主旨	公共交通軸を磨くことで、公共交通が便利な地域に住む市民を中心とした積極的な公共交通利用を目指す
指標の定義	$\frac{\text{公共交通が便利な地域内の鉄軌道駅・バス停の1日平均利用者数}}{\text{公共交通が便利な地域に住む人口}}$
現状値	38.9% (令和4年度)
目標値	44% (令和15年度)
目標値の考え方	コロナ禍以前 (H30年度) までの回復を目指す

指標2	郊外や中山間地域の生活交通利用率
主旨	利便性の高い生活交通サービスを提供することで、生活交通での日常の外出機会の増加を目指す
指標の定義	$\frac{\text{生活交通※利用者数}}{\text{R4年度における生活交通※の利用者数}}$ ※市営コミバス、地域自主バス、乗合タクシー
現状値	229,779人 (令和4年度)
目標値	9ポイント増加 (令和15年度)
目標値の考え方	コロナ禍以前 (H30年度) までの回復を目指す

指標3	生活交通のオンライン予約率 (交通DX)
主旨	オンライン手続きの推進による手続きの効率化を目指す
指標の定義	$\frac{\text{デマンド交通におけるオンライン予約者数}}{\text{デマンド交通の予約者数}}$
現状値	3.3% (令和5年4月~10月)
目標値	26% (令和15年度)
目標値の考え方	本市 (旧町村) の60歳以上のインターネット利用率は、64.5%である また、60歳以上がサービスの購入にインターネットを利用する割合は40%である (R2情報通信白書、総務省) $64.5\% \times 40\% \approx 26\%$ を目指す

指標4	市が運営するバスにおける電動化普及率 (交通GX)
主旨	公共交通のカーボンニュートラルの実現を目指す
指標の定義	$\frac{\text{電動化車両導入台数}}{\text{車両所有台数}}$
現状値	0% (令和5年度)
目標値	30% (令和15年度)
目標値の考え方	自動車の電動化に関する政府目標 (2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略) において、小型トラック・バス (8t以下) の目標は、2030年までに新車販売で電動車20~30%とされている。以上より、30% を目指す

6 フォローアップ体制

毎年度下記の体制によりフォローアップを実施し、事業の進捗管理、推進を図ります。

