

富山市総合交通計画(素案)

目次

はじめに	.....
1 計画策定の背景・目的	.....	2
2 計画の位置付け	.....	3
3 計画の区域	.....	3
4 計画の期間	.....	3
第1章 交通をとりまく現況と課題		
1. 市の概況	.....
1-1 地理・地勢	.....	5
1-2 市街地の特性	.....	6
2. 交通の現状	.....
2-1 鉄・軌道	.....	10
2-2 路線バス	.....	15
2-3 コミュニティバス等	.....	20
2-4 自動車	.....	23
2-5 自転車	.....	26
2-6 歩行者	.....	30
2-7 その他公共交通関連	.....	32
2-8 公共交通空白地域	.....	35
3. 公共交通に関する市民意識調査	.....
3-1 調査概要	.....	37
3-2 結果分析	.....	39
4. 公共交通の課題	.....
4-1 各交通の課題	.....	46
4-2 公共交通の課題	.....	48

目次

第2章 富山市総合交通計画

1. 上位・関連計画の概要	
1-1 上位計画	50
1-2 関連計画	53
1-3 その他関連計画	55
2. 基本方針と目標	
2-1 将来ビジョン	57
2-2 計画の目標	66
3. 目標達成するための施策	
3-1 目標を達成するための施策体系	67
3-2 施策の内容	70
4. 計画の達成状況の評価	
4-1 評価指標の設定	111
4-2 達成状況の評価方法	112

1 計画策定の背景・目的

本市では、人口減少と少子・超高齢化社会の進行などを見据え、持続可能な都市の構築を目指し、鉄軌道をはじめとする「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」に取り組んでおります。

このコンパクトなまちづくりを実現するため、過度に自動車利用に依存することなく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進するため、「富山市総合交通戦略」を平成19年度に策定し、市民、交通事業者、行政が一体となって、市全体の公共交通の活性化に取り組んでまいりました。

また、平成28年度に、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及び再生を図るため、「富山市地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通活性化計画との整合を図りつつ、公共交通利用促進を基本方針に加え、公共交通の活性化に取り組んできたところです。

このことは、公共交通が市民生活や経済活動に必要な不可欠な公共財であることを認識し、交通事業者への支援などに集中的な予算配分を行ってきたことで実現できたものです。

(令和5年度の一般会計に占める公共交通に関する予算額の割合は1.04%で、全国62の中核市のうち、上位から6番目)

しかしながら、地域交通を取り巻く環境は、人口減少の本格化や少子・超高齢化の進行に加え、新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けており、交通事業者の経営努力のみでは持続可能で利便性の高い公共交通サービスを提供することが困難な状況にあります。

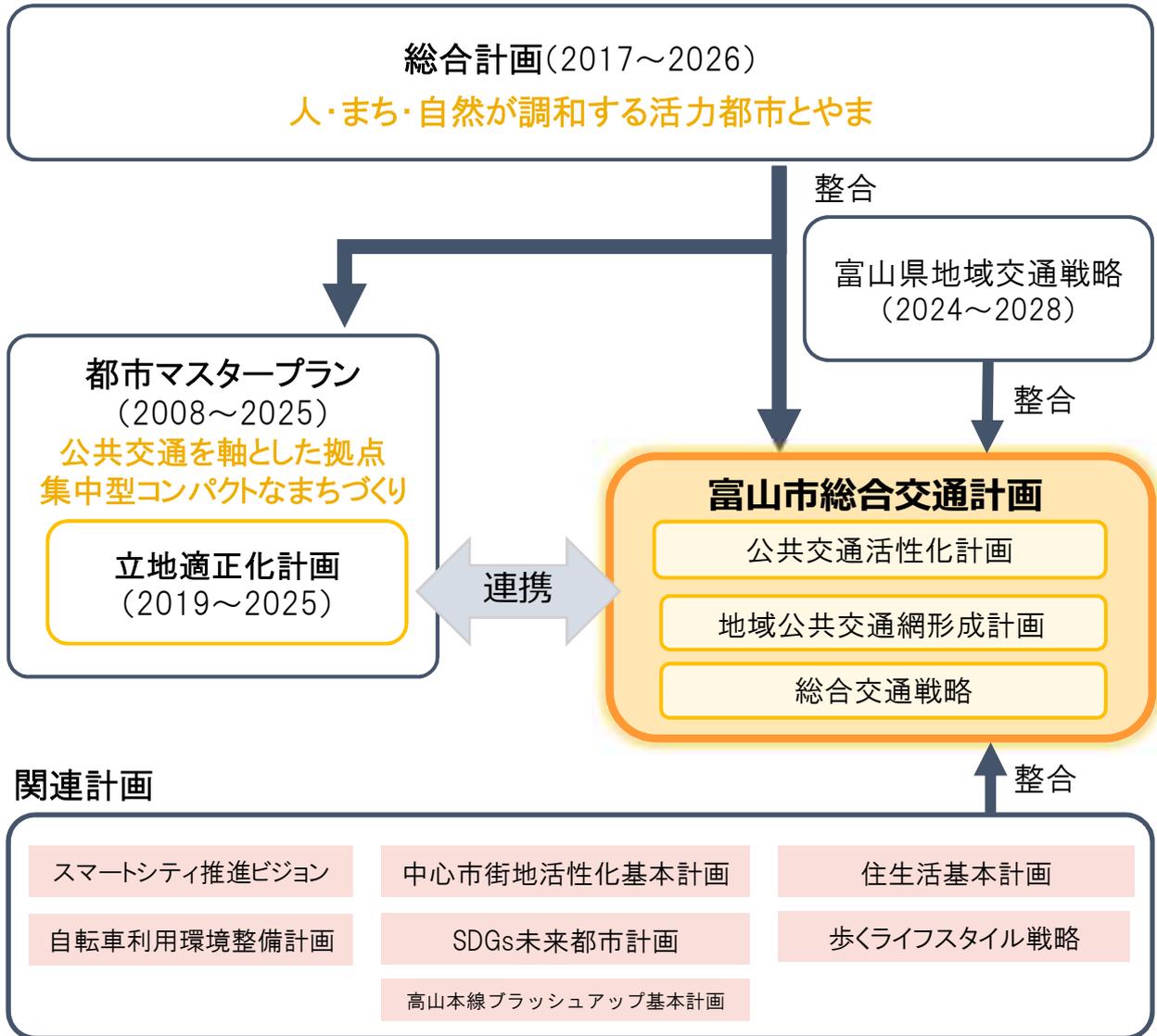
また、近年では、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、自動運転やAIオンデマンド交通等の導入による交通DX（デジタル・トランスフォーメーション）や、EVや燃料電池バスの導入など交通GX（グリーン・トランスフォーメーション）による利便性及び持続可能性の向上に係る様々な取組みが進められてきているところです。

このような社会情勢の下、本市では、新たな技術の活用等により公共交通の更なる活性化を図り、コンパクトなまちづくりを深化させるため、富山市地域公共交通網形成計画を令和7年度末の計画期間満了を前倒しするとともに、富山市総合交通戦略の内容も盛り込んだ新たな計画を策定し、交通事業者をはじめとした関係者との共創により、まちづくりの根幹を担う公共交通の活性化に積極的に取り組むこととしております。

こうしたことで、市民生活の質の向上を図り、市域のどこに住んでいても不便さを感じることなく、人口減少社会であっても、安全・安心で、誰もが豊かさや暮らしやすさを実感できる「幸せ日本一とやま」の実現に向け、公共交通の活性化の取組みを進めてまいります。

2 計画の位置付け

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。



3 計画の区域

本計画の対象区域は、富山市全域（1,241.70km²）とします。

4 計画の期間

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。

第1章

交通をとりまく現況と課題

1. 市の概況

1-1 地理・地勢

(1) 地理・地勢

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。旧富山市において、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1,241.70km²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、海拔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。

【富山市概況図】

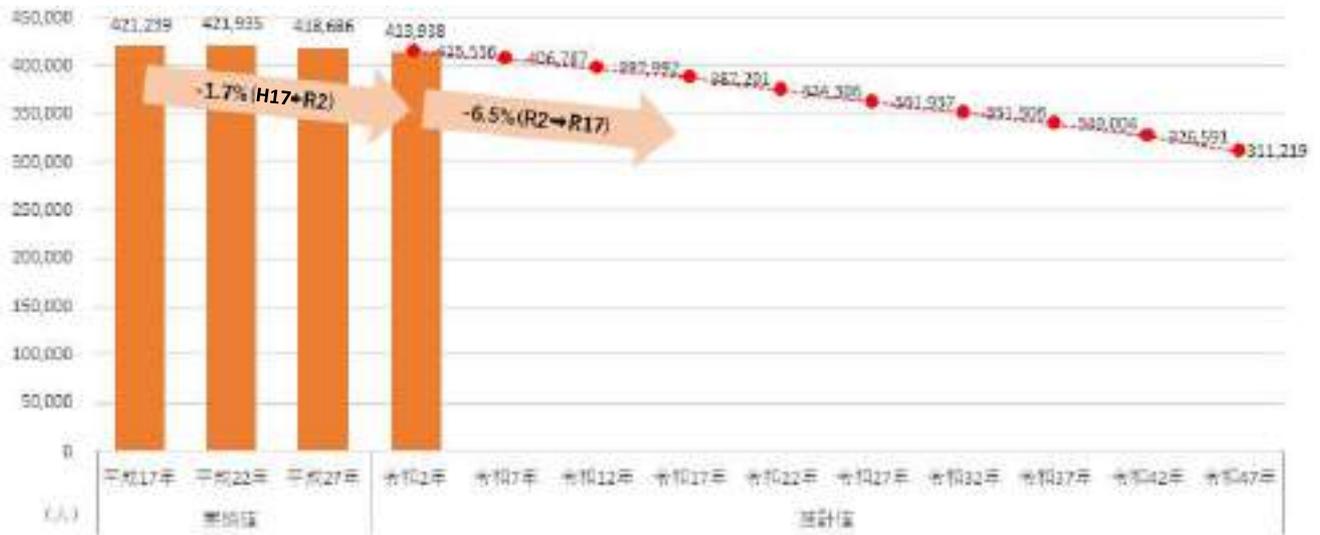


1-2 市街地の特性

(1) 人口

本市の人口は平成22年をピークに減少に転じ、平成17年から令和2年の15年間で1.7%減少しています。令和2年から17年の15年間では更に減少割合が増加し6.5%の減少（2.7万人程度）が見込まれます。

【人口の推移】

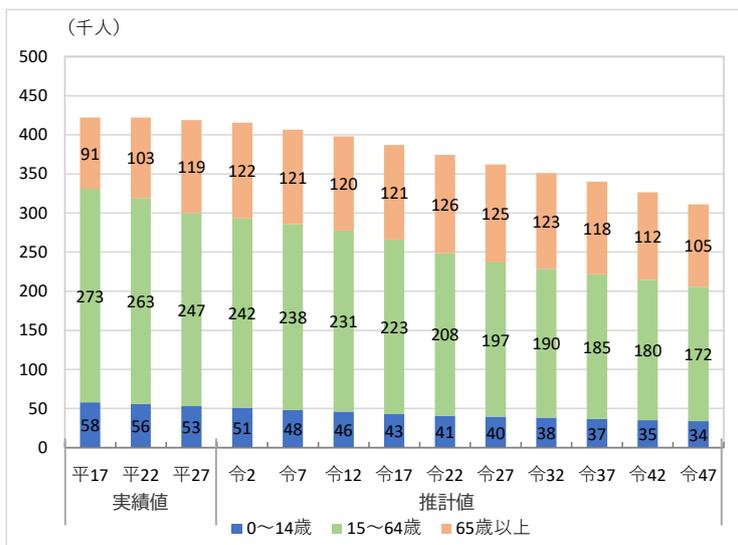


出典：国勢調査（R2）、推計値：富山市将来人口推計報告書（令和1年）

年齢別人口は、0～14歳及び15～64歳が減少傾向となっています。65歳以上（高齢者）は増加傾向となっており、今後、2040年（R22）まで増加する予想となっています。

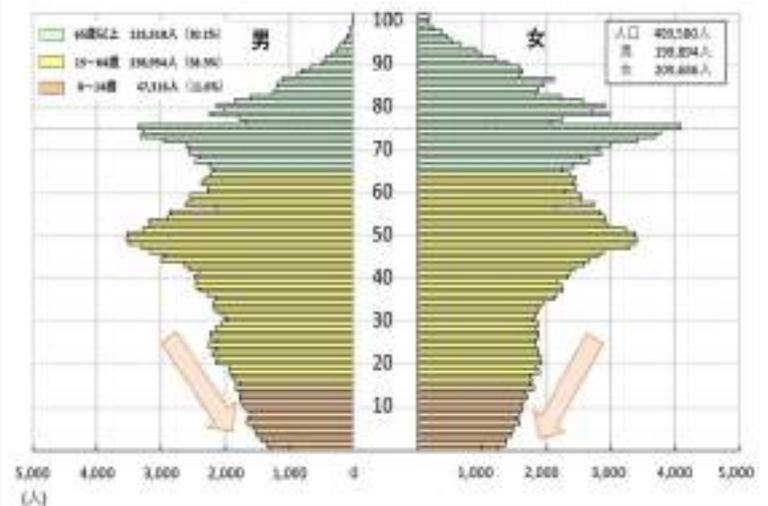
今後、第1次ベビーブーム世代は後期高齢者（75歳以上）、第2次ベビーブーム世代は高齢者になる人口が増加し、若い世代の人口は先細りとなっています。

【年齢別人口の推移】



出典：富山市将来人口推計報告書（R1）

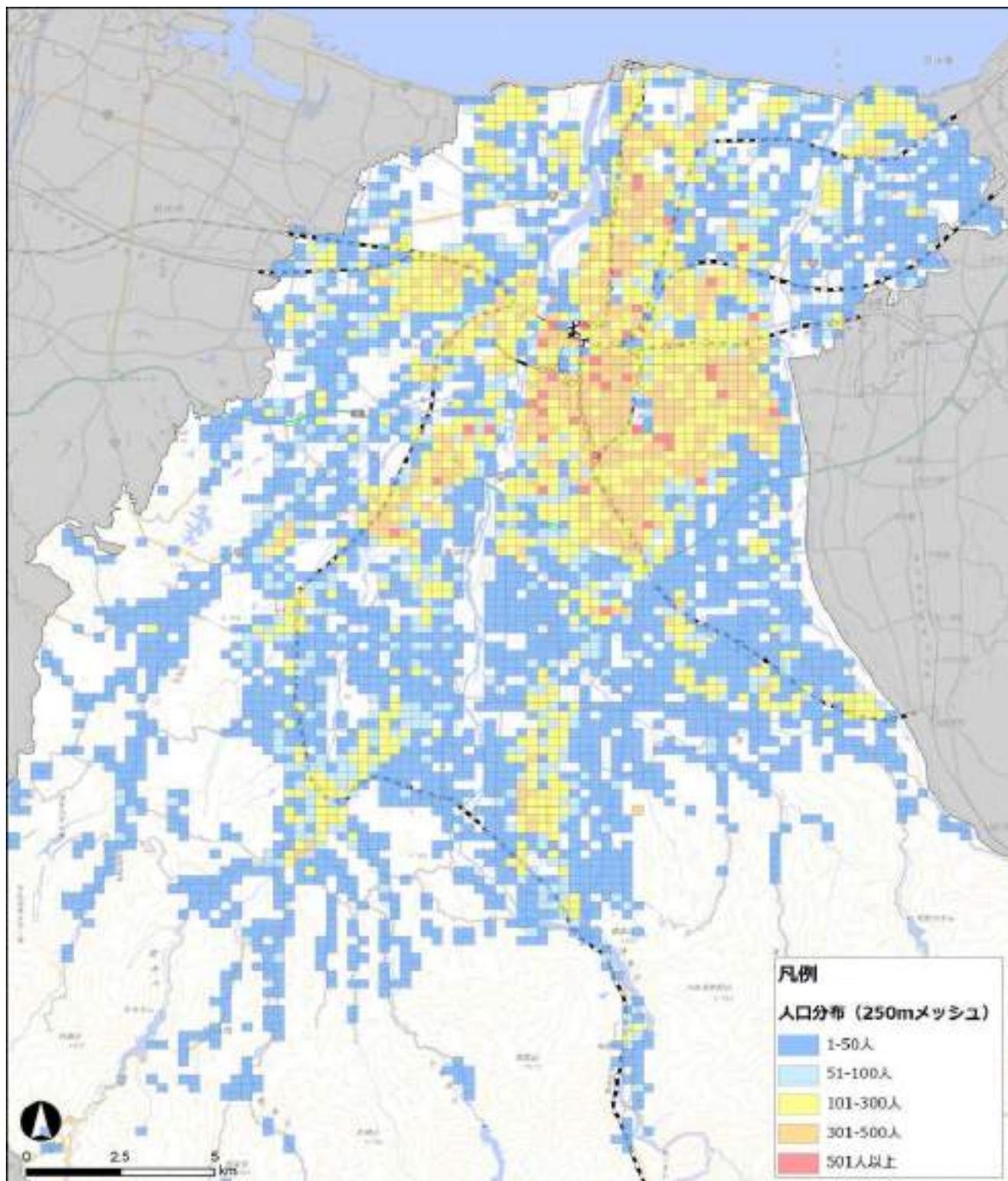
【年齢別人口】



出典：富山市住民基本台帳人口（R4.9末現在）

主に富山駅を中心とした地域に人口が多く分布し、人口密度が高くなっています。市南部の地域である、八尾地域や大沢野地域、大山地域では、居住地がまばらに分布し、人口密度は低い傾向にあります。

【人口分布】

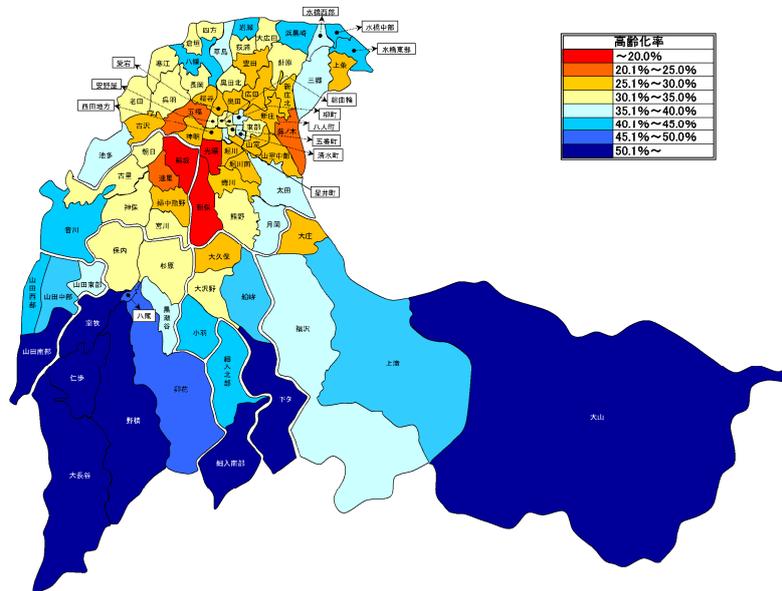


出典：国勢調査 (R2)

(2) 高齢化率

地域別高齢化率をみると、富山駅等が立地する市の中心地では20～30%となっています。それに対して、大山地域や八尾地域等の市の南端部においては、高齢化率が50%を超える地域も存在しています。

【地域別高齢化率】

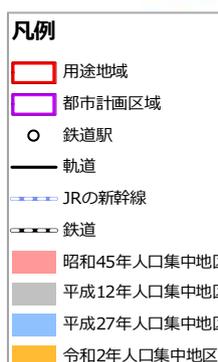
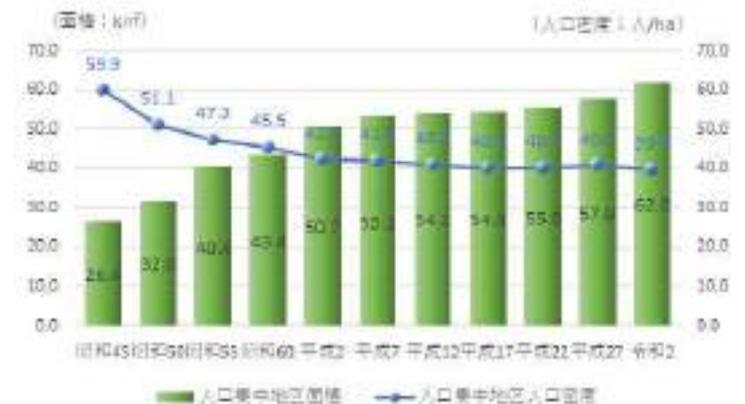
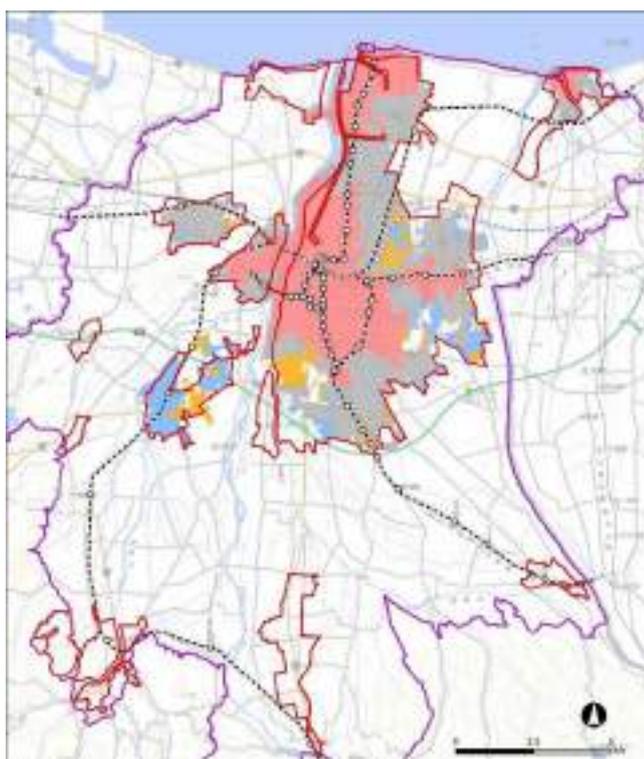


出典：富山市オープンデータ
(令和3年9月末時点)

(3) 人口集中地区

人口集中地区の面積の推移を見ると、1970年（S45）～2020年（R2）年の過去50年間で約2倍に拡大しています。一方、人口集中地区の人口密度は、1970年（S45）～2020年（R2）の過去50年間で約3割の減少となっています。

【人口集中地区の変遷（1970年～2020年の比較）】 【市街地の面積の拡大と人口密度の推移】



出典：国勢調査(令和2年)

(4) 移動特性

富山市における通勤・通学者の流入人口、流出人口の総数と構成比をみると、流出入ともに、高岡市、滑川市、射水市、立山町の比率が高い。

流入人口と流出人口を比較すると、県内市町村の流入人口が多い。

【富山市に関連する通勤・通学流動】



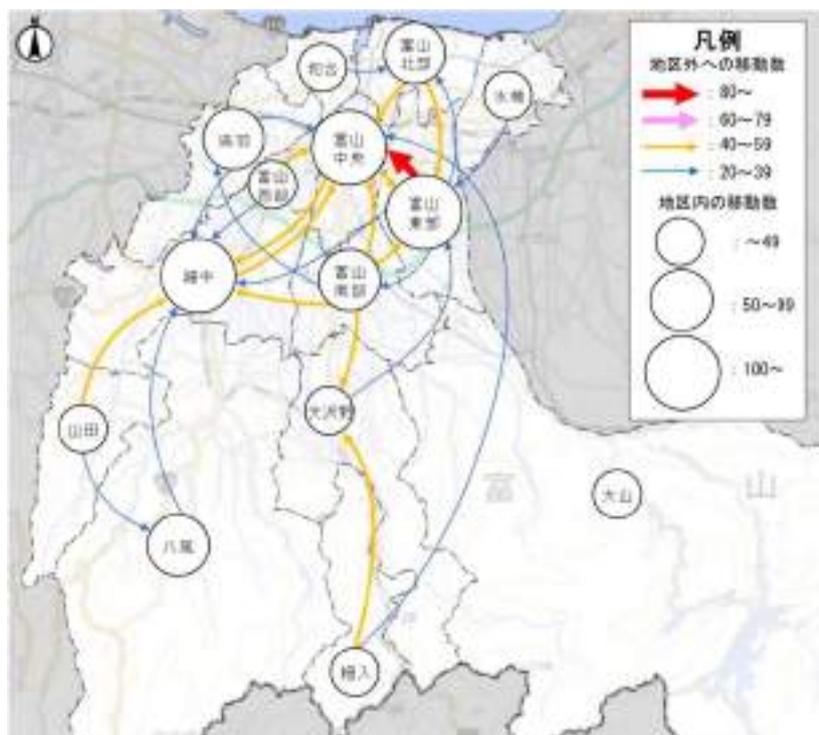
出典：国勢調査(R2)

令和4年の市民意識調査による市民の移動実態をみると、概ね全ての地区で、地区内での移動が最も多い結果となりました。

地区外への移動では、富山中央地区への移動が多く、特に富山東部地区との移動が顕著です。

また、八尾地区や山田地区、細入地区などの山間部の地区は、婦中地区や大沢野地区などへの移動がみられることも移動特性と言えます。

【市民の移動実態】



出典：令和4年市民意識調査（平日と休日の最も多い移動先の合算値）から作成

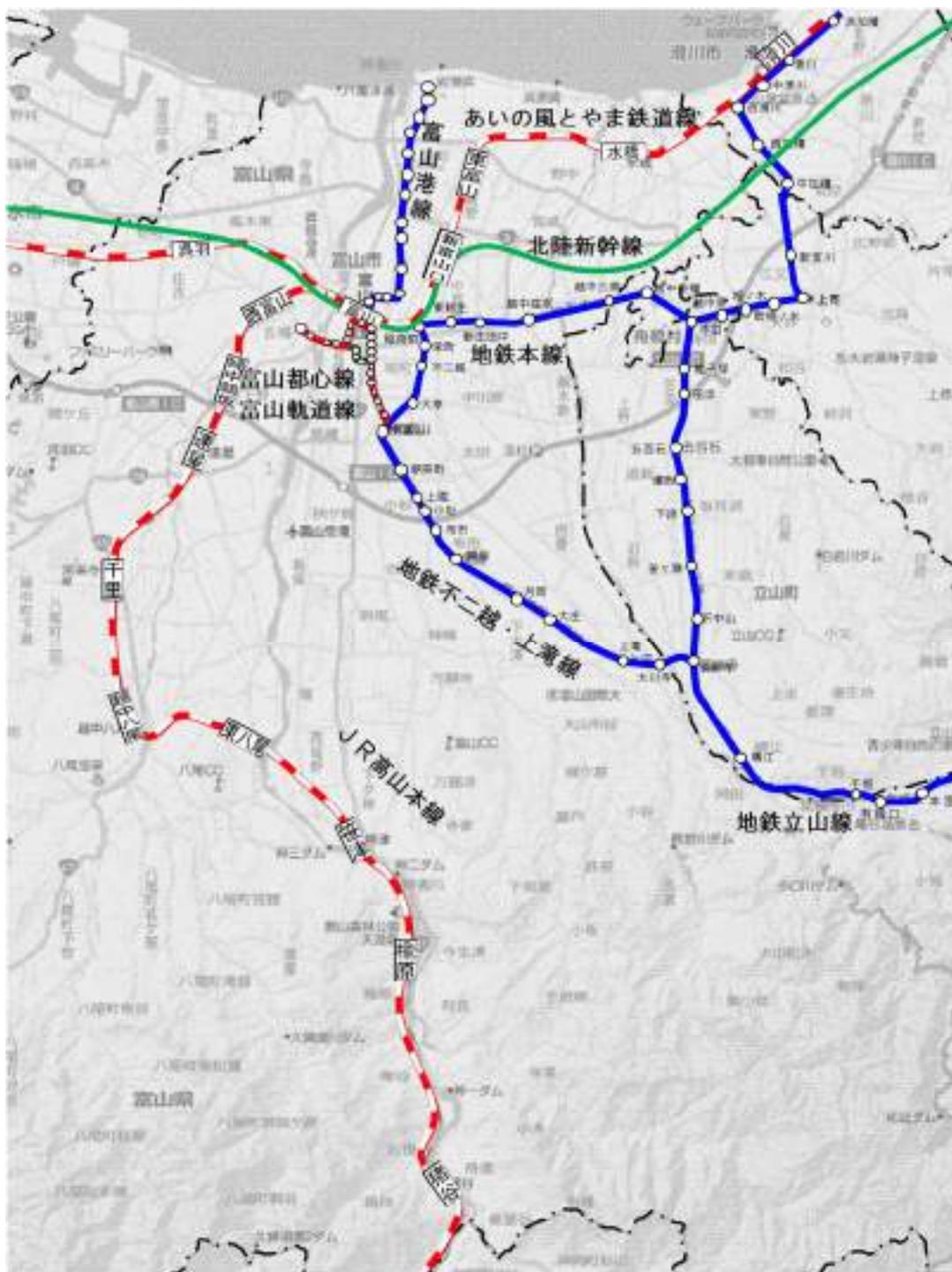
2. 交通の現状

2-1 鉄・軌道

(1) 鉄軌道ネットワーク

本市の鉄軌道は、JR線、あいの風とやま鉄道線、富山地方鉄道の鉄道線及び軌道線が、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います。

また、北陸新幹線の開業に伴い、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。

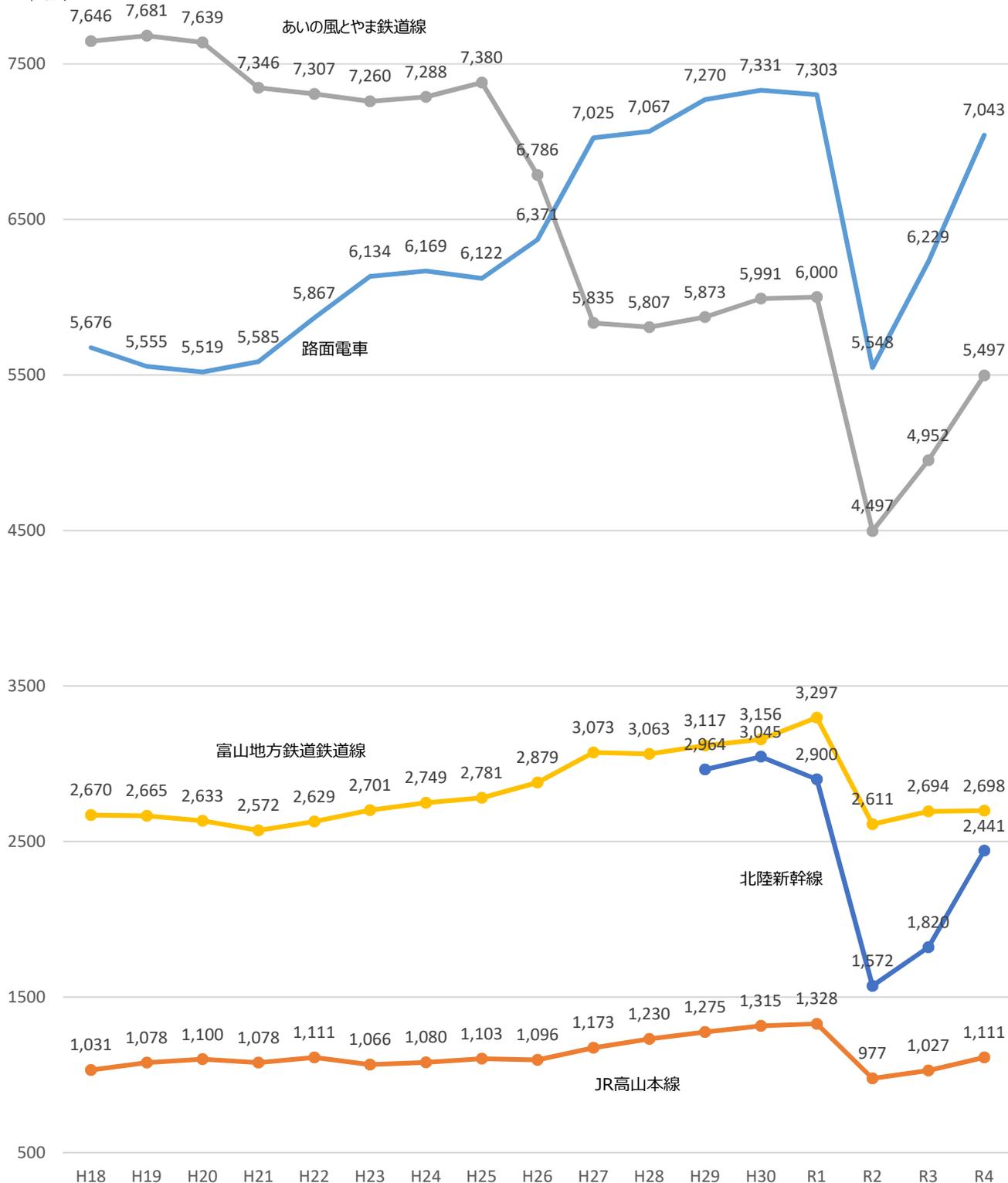


(2) 路線別利用者数

JR高山本線、あいの風とやま鉄道線、富山地方鉄道鉄道線、路面電車は、平成27年、28年ごろから顕著な増加傾向を示していました。各路線ともに、令和2年以降再び増加傾向に転じています。

【路線別利用者数】

(千人/日)



※北陸新幹線は、JR高山本線富山駅を含む
出典：富山市統計書、交通事業者提供資料

(3) 駅別利用者数

JR高山本線は、速星で1,102人/日、越中八尾で823人/日と比較的多く、次いで、西富山、千里となっており、東八尾、楡原は利用者が少なくなっています。

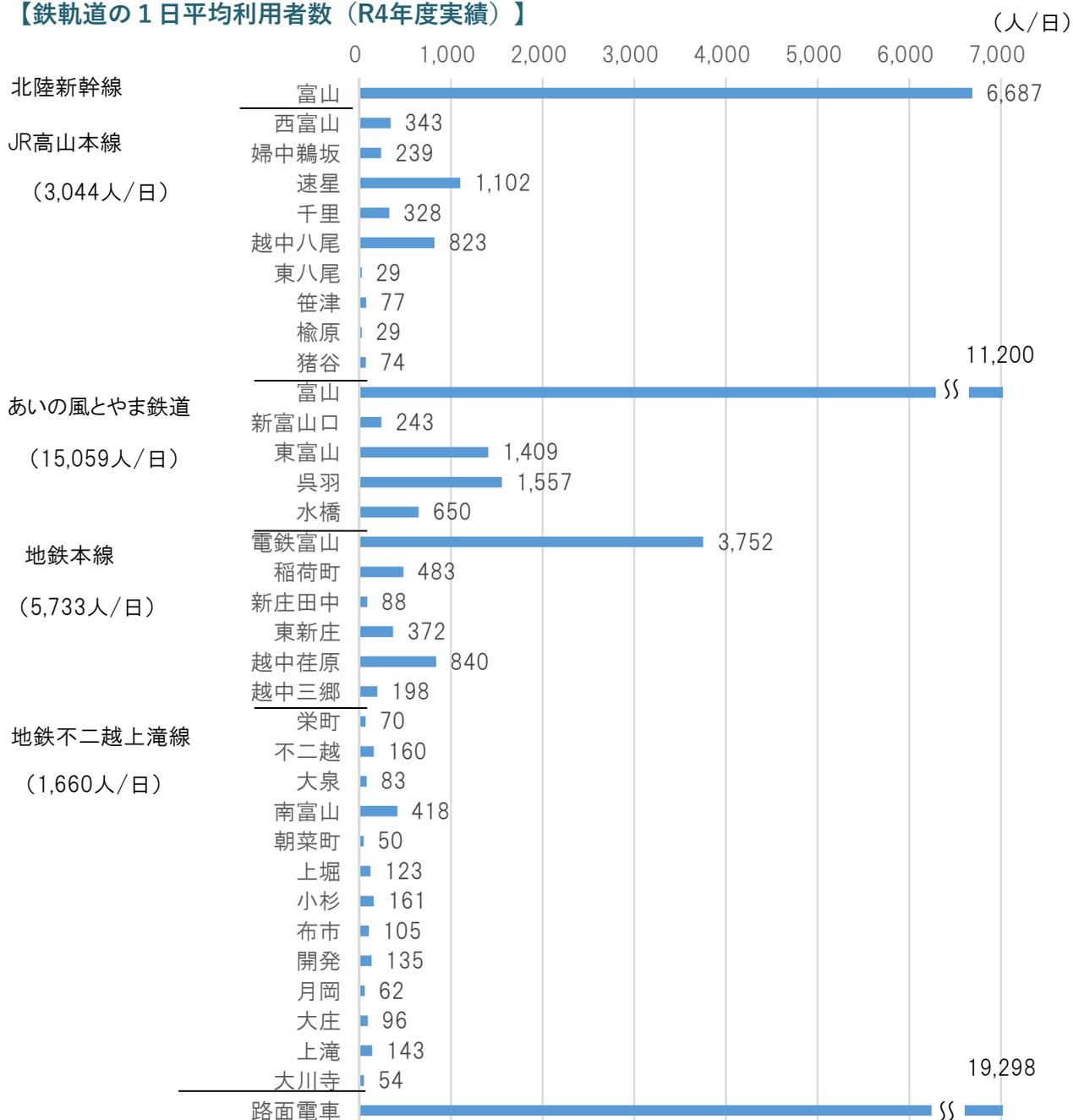
あいの風とやま鉄道線は、富山で11,200人/日と利用者数が多く、次いで、呉羽、東富山となっており、新富山口は利用者が少なくなっています。

地铁本線は、電鉄富山で3,752人/日と利用者が多く、次いで越中荏原となっており、新庄田中は利用者が少なくなっています。

地铁不二越・上滝線は、南富山で418人/日と利用者が多く、次いで小杉、不二越となっており、朝菜町、大川寺は利用者が少なくなっています。

路面電車は、19,298人/日と利用者が多いです。

【鉄軌道の1日平均利用者数（R4年度実績）】



※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

(4) サービス

あいの風とやま鉄道は、ピーク時3本/時以上、日中も1~2本/時以上となっており、特に富山から呉羽方面の運行頻度は高くなっています。

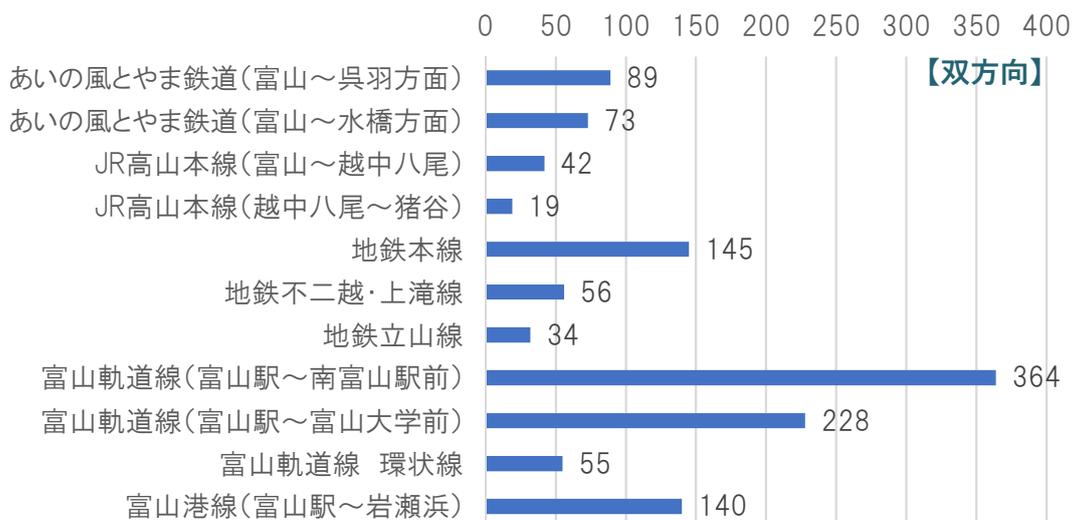
JR高山本線は、増便の社会実験後も継続して増便運行しており、富山~越中八尾間で36→42本/日となっています。

地鉄本線、富山港線は運行本数が多く、ピーク時は10分間隔と高頻度で運行しています。

地鉄不二越・上滝線は増便の社会実験後も継続して増便運行しており、50→56本/日となっています。

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、高頻度の運行となっています。

【鉄軌道の平日1日当たりの運行本数（特急・急行列車除く。R5.4.15時点）】



出典：富山市資料、交通事業者HP

(5) 施設面

1) 駅・駅前広場

JR高山本線や地鉄本線、地鉄不二越・上滝線では、一部の駅で改修が行われていますが、老朽化が進んだ駅舎・駐輪場等の施設も見られ、快適な待ち環境が確保されていません。

駅前広場や駐車場、駐輪場が整備されていない駅がいくつか見られ、端末交通の導入による駅勢圏の拡大が図られていません。

【改修された月岡駅】



不二越・上滝線 月岡駅

【老朽化が見られる駅舎】



不二越・上滝線 布市駅

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が、路面電車は上屋のついた停留場が少ない状況となっています。

歩道橋を使わなければアクセスできない停留場がいくつか見られ、バリアフリーに対応できていない停留場もあります。

富山港線の岩瀬浜駅では、ポータルムと富山港線フィーダーバスがホームを挟んで停車できる構造になっており、乗り換えのシームレス化が図られています。

【歩道橋からアクセスする停留場】



【シームレス化が図られた岩瀬浜駅】



3) 車両

JR高山本線では車両の更新は行われていません。

地鉄路面電車では一部、車両の更新が行われていますが、旧型車両も多くあります。

【高山本線の車両】



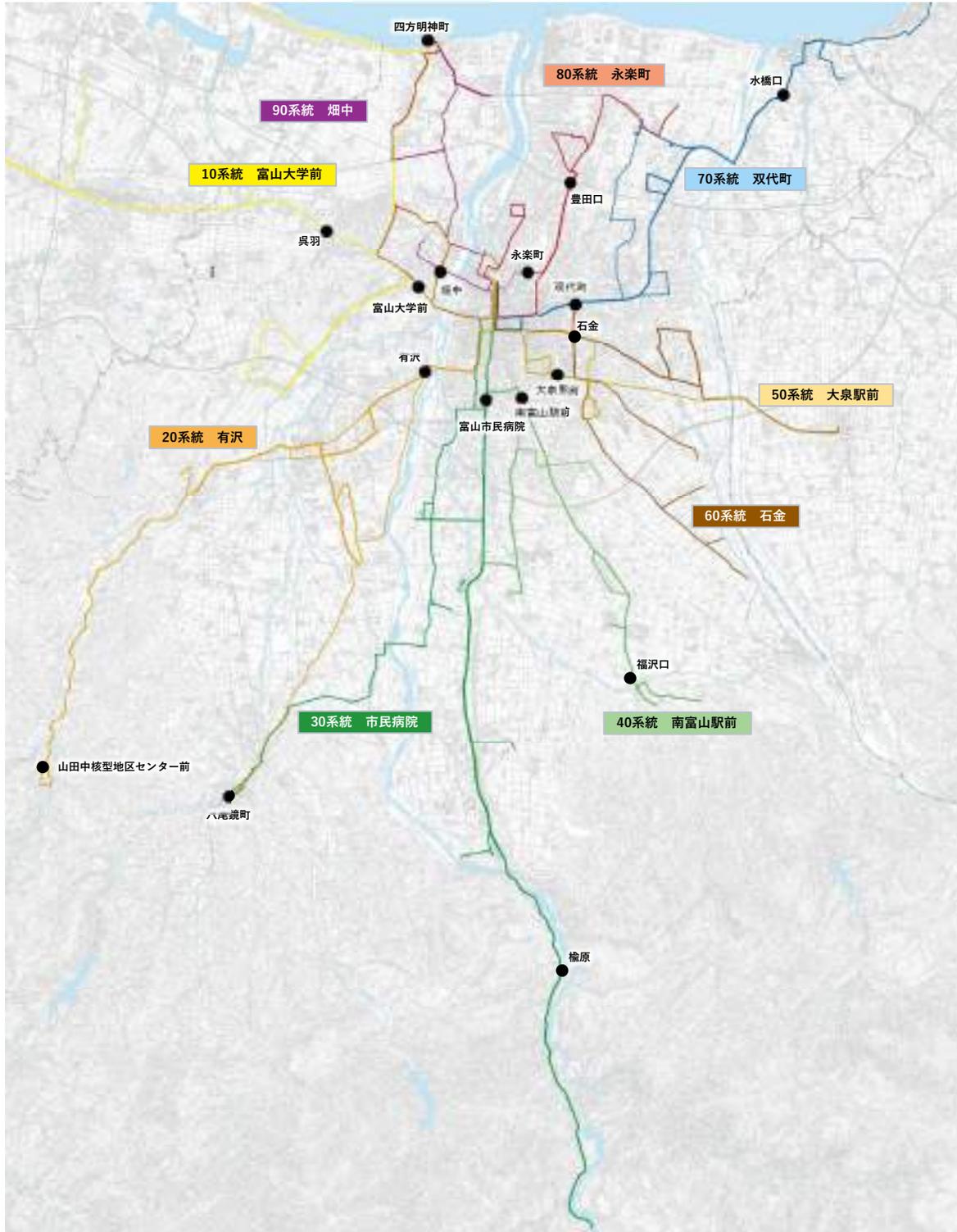
【路面電車の車両】



2-2 路線バス

(1) ネットワーク

富山地方鉄道の路線バスが富山駅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。



(2) 運行状況

【中心部】

中心部(※)は、代表的なバス停でおおむね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)が運行頻度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平均で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)、山田地域・八尾地域(20系統)へのバス路線は2時間に1本以下となっています。

【方面別運行状況(R5.4.1現在)】

系統	方面	主な行き先	中心部周辺の代表バス停			郊外の代表バス停		
			代表バス停	1日あたり(双方向)(本)	平均運行本数※(本/時)	代表バス停	1日あたり(双方向)(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	160	4.7	呉羽	68	2.0
20	有沢	速星、山田、八尾	有沢	89	2.6	山田中核型地区センター	11	0.3
						八尾鏡町	17	0.5
30	市民病院前	笹津、猪谷、富山空港	市民病院前	124	3.6	榆原	17	0.5
40	南富山駅前	月岡、辰尾団地、国際大学	南富山駅前	135	4.0	福沢口	49	1.4
50	大泉駅前	五百石、不二栄	大泉駅前	65	1.9	大島口	41	1.2
60	石金	藤の木、大場、西の番、五百石	石金	212	6.2	藤の木台	37	1.1
70	双代町	針原、水橋、滑川、済生会病院	双代町	58	1.7	水橋口	31	0.9
80	永楽町	米田すずかけ台リハビリセンター	永楽町	51	1.5	豊田口	52	1.5
90	畑中	四方、石坂	畑中	71	2.1	四方神明町	15	0.4

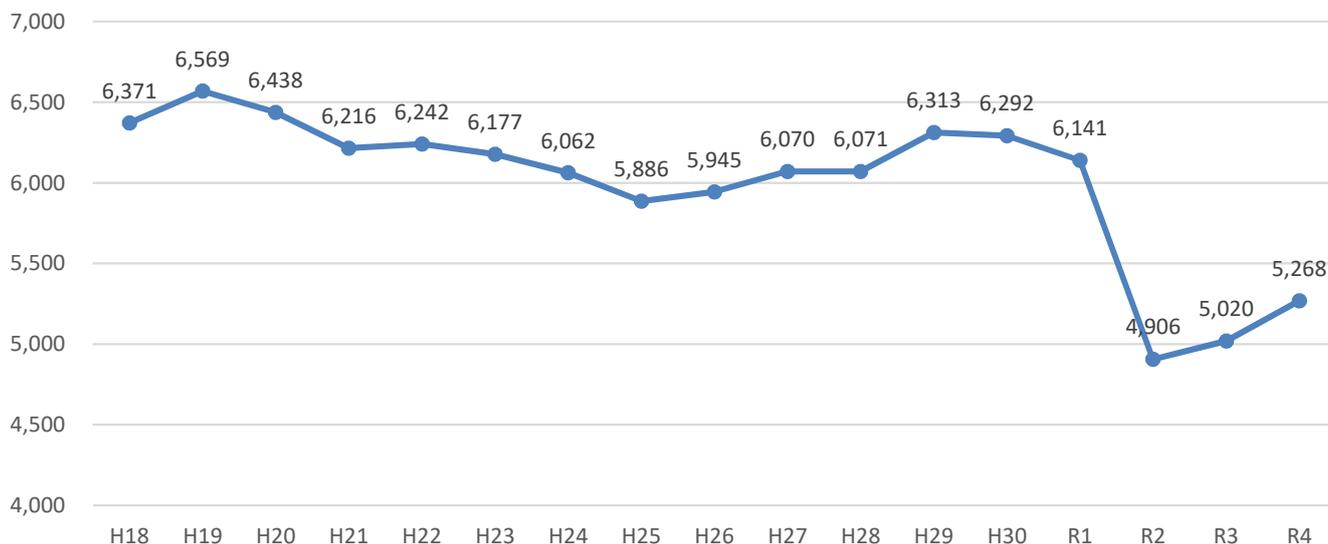
※平均運行本数(片方向) = (運行本数 ÷ 運行時間(17時間)) ÷ 2 運行時間は17時間(6:00~22:00)とする。

(3) 利用状況

平成18年度以降の路線バスの利用者数は、平成19年度をピークに減少傾向になったものの、平成26年度から増加傾向に転じています。

令和元年度からは新型コロナウイルスの感染拡大の影響により大きく減少していますが、令和3年から回復に転じています。

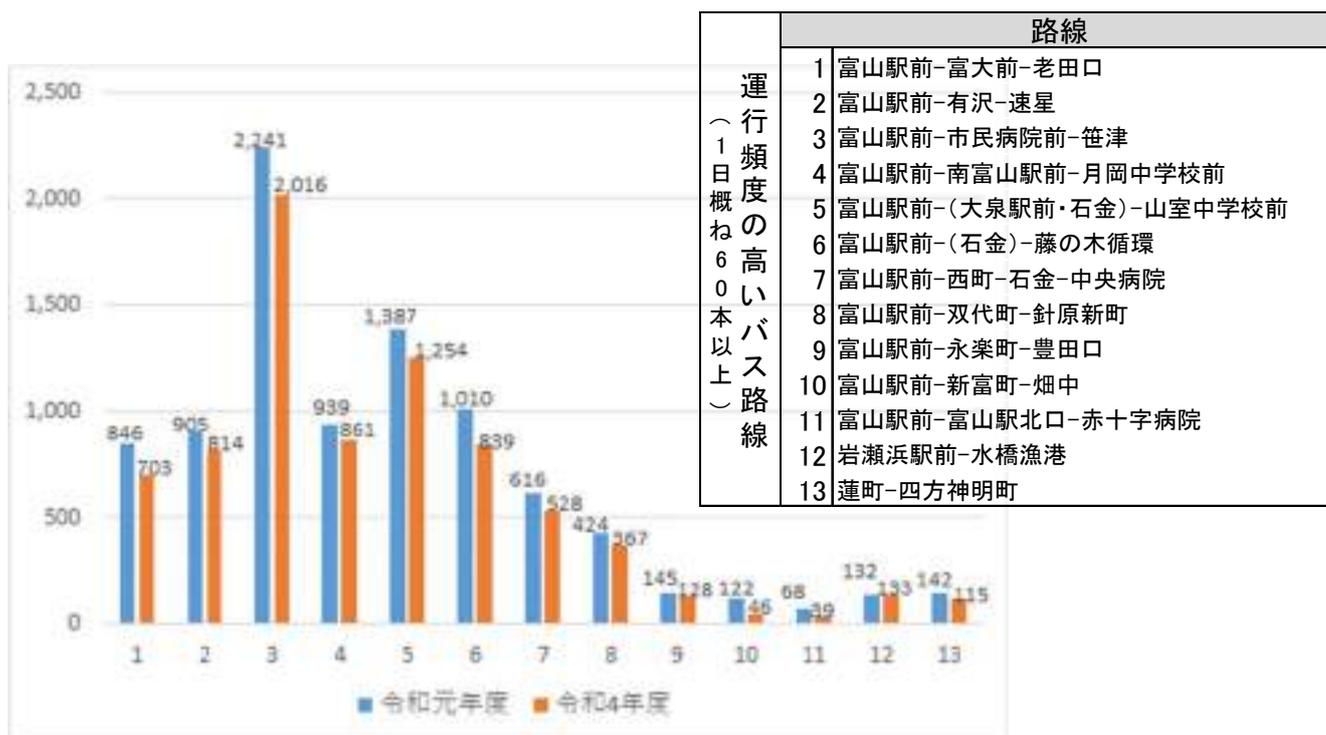
【路線バス利用者数の推移】



1日概ね60本以上運行している、運行頻度の高いバス路線について、1日当たり利用者数が最も多いのは、3富山駅前-市民病院前-笹津、次いで、5富山駅前-(大泉駅前・石金)-山室中学校前となっています。

また、令和4年6月と令和元年6月の利用者数を比較すると、令和4年度は令和元年度比の概ね8～9割程度の利用まで回復してきています。

【運行頻度が高いバス路線の利用者数】



(4) 施設状況

①バス停

利用者の比較的多いバス停や、中心市街地では、上屋の整備を行った結果、運行頻度の高いバス路線（フィーダーバスを除く）では上屋付バス停の整備率が約31.8%となっています。一方で、その他の路線においては、整備率が約11.1%となっており、バス停ポールだけのバス停が多くを占めています。

【上屋・シェルター付バス停の整備状況（R5.4.1.時点）】

	バス停数	バス停ポール数 (a)	整備済バス停	整備済バス停 上屋基数 (b)	整備率(%) (b/a)
運行頻度の高いバス路線(11路線)	134	286	59	91	31.8
その他の路線	392	613	64	68	11.1
合計	526	899	123	159	17.7

【バス停】



②車両

市内では、路線バス全車両の72%にあたる87台についてノンステップバスが導入されています。

【イメージリーダーバス（ノンステップバス）】

【ノンステップバス導入率（R5.4.1.時点）】

	総車両数 (台)	ノンステップバス (台)	ノンステップバス 導入率(%)
定期 路線バス	121	87	72%



③ 走行環境

市内のバスレーン（専用レーン・優先レーン）は東部方面から約8.4km（国道41号等）と南部方面からの約10km（国道41号等）となっています。

【バス専用レーン】

路線名	区間	延長(m)	時間帯
国道41号 市道県庁線	星井町交差点～桜町(上り)	1,800	7:30～9:00 (土日、休日除く)

【バス優先レーン】

路線名	区間	延長(m)	時間帯
① 国道41号	新庄北町～新庄本町二丁目	550	7:30～9:00 (土日、休日除く)
② 国道41号	新庄本町二丁目～新庄交差点	1,150	
③ 国道41号	荒川東部交差点～北新町交差点	2,750	
④ 国道41号	とよまオムニパーク交差点～蜷川	1,750	
⑤ 国道41号	蜷川～城南公園前交差点	4,200	
⑥ 国道41号	城南公園前交差点～星井町交差点	600	
⑦ 県道 富山立山公園線	天正寺交差点～秋吉	520	
⑧ 県道 富山立山公園線	秋吉～西町交差点	2,780	
⑨ 国道41号 市道県庁線	桜町～星井町交差点(下り)	1,700		17:00～19:00 (土日、休日除く)
計		16,000	

【(市)県庁線 市役所前】



【バス専用・優先レーン】



【(県)富山立山公園線 石金付近】



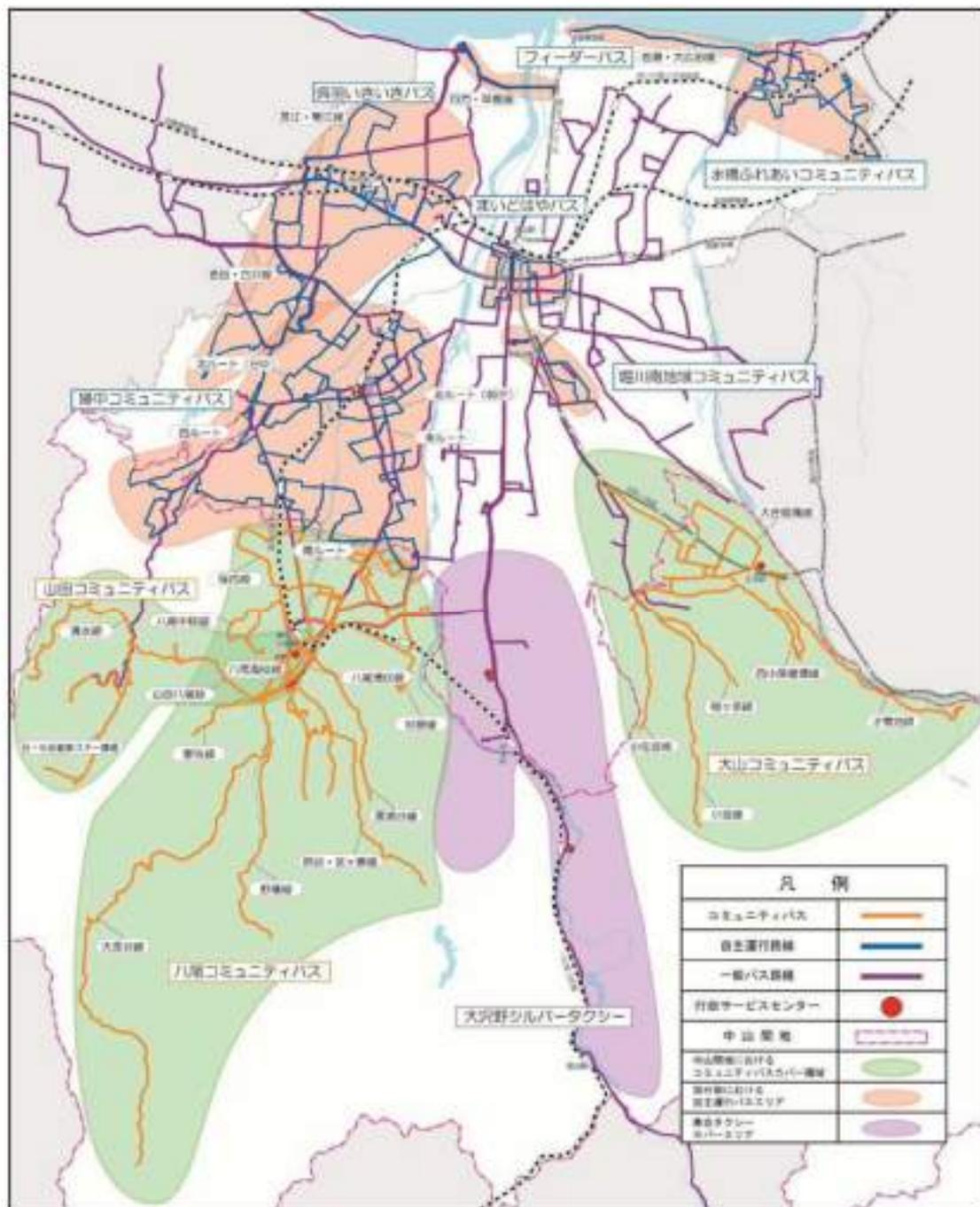
2-3 コミュニティバス等

(1) ネットワーク

呉羽地域、水橋地域などでは、地域自主運行バスが駅や主要施設などを循環する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、市営コミュニティバスが行政サービスセンター等を起点に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。

【コミュニティバスネットワーク】



(2) 利用状況

コミュニティバス及び乗合タクシー地域により異なる運行形態をとっており、利用状況や運行本数、運行距離等が異なります。

【コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数等（令和4年度）】

分類	事業名	路線・区域	1便当り	運行本数 (本/日)	備考	
乗合タクシー	大沢野シルバータクシー	デマンド型 乗合タクシー	14.2 (1台当り)	5台	—	
市営コミュニティバス	大山コミュニティバス	才覚地線	1.0	5(3)	往復	
		小坂線	1.6	5(3)	往復	
		西小俣循環線	0.3	4(2)	循環	
		榎ヶ原線	2.6	2(2)	往復	
		小佐波線	オンデマンド交通	—	—	往復
		大庄循環線	1.7	4	循環	
	八尾コミュニティバス	八尾環状線（左・右）	2.9	14	循環	
		八尾中核線（左・右）	26.0	9	循環	
		八尾高校線	14.4	6	片道	
		桐谷・若ヶ原線	2.3	4	循環	
		室牧線	2.4	5	往復	
		野積線	4.5	5	往復	
		大長谷線	2.5	6	往復	
		黒瀬谷線	1.7	4	往復	
		杉原線	2.3	5	循環	
		保内線	1.4	4(5)	循環	
		山田コミュニティバス	清水線	4.2	4(3)	往復
			谷・牛岳温泉スキー場線	1.9	4(3)	循環
	山田八尾線		8.6	4(3)	往復	
	牛岳温泉スキー場線		1.9	冬季のみ	—	
地域自主運行バス	呉羽いきいきバス	老田・古沢・池多	6.0	10(7)	—	
		老田・古沢・池多 (通勤・通学便)	11.1	1(0)	—	
		長岡・寒江	10.3	10(7)	—	
		長岡・寒江 (通勤・通学便)	9.9	1(0)	—	
	水橋ふれあいコミュニティバス	通常便	12.1	5	—	
		モーニング	17.3	1	—	
		帰宅便	11.5	1	—	
	婦中コミュニティバス	北ルート (朝・タルート)	0.4	2	—	
		北ルート (日中ルート)	1.2	2	—	
		東ルート	1.2	4	—	
		南ルート	2.9	4	—	
		西ルート	0.8	4	—	
	堀川南地域コミュニティバス	堀川南地域 本郷町循環線	1.1	8	—	
		四方・草島	2.0	65(38)	—	
まいどはやバス	西	6.7	21	—		
	東	7.5	21	—		
フィーダーバス	富山港線フィーダーバス	岩瀬・大広田・浜黒崎	2.0	64(36)	—	

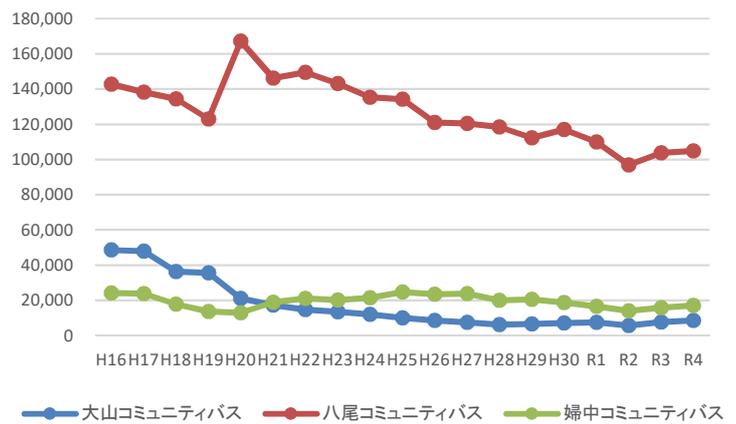
※運行本数の（）内：平日以外の運行本数

出典：富山市資料

(3) 市営コミュニティバス

「市営コミュニティバス」において、八尾、大山、山田ともに利用者数が減少傾向です。

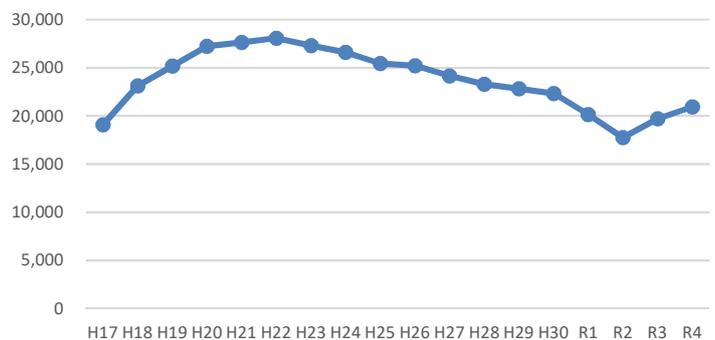
【利用者数推移】



(4) 大沢野シルバータクシー

「大沢野シルバータクシー」の利用者数は、平成18年度から平成22年度にかけて増加傾向でしたが、それ以降は減少に転じています。

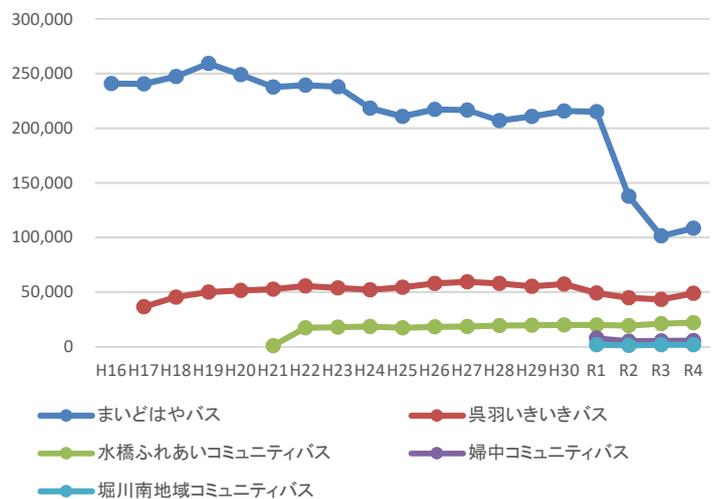
【利用者数推移】



(5) 地域自主運行バス

「地域自主運行バス」においては、新型コロナウイルスの感染拡大の前までは、呉羽いきいきバスと水橋ふれあいコミュニティバスの利用者数は、増加傾向にありました。その他バスにおいては利用者数が減少傾向にあり、特にまいどはやバスの減少が大きくなっています。

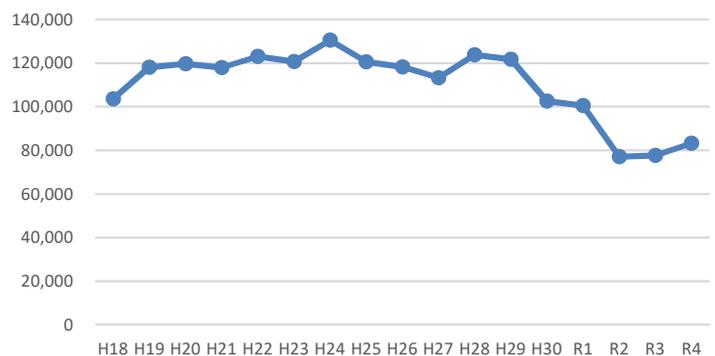
【利用者数推移】



(6) 富山港線フィーダーバス

「富山港線フィーダーバス」の利用者数は、平成24年度まで増加傾向にありましたが、その後減少しており、平成29年度以降は利用者数が著しく減少しています。

【利用者数推移】



2-4 自動車

(1) 乗用車保有台数

富山県の1世帯当りの乗用車保有台数は、1世帯当たり1.652台であり（自動車検査登録情報協会発表、令和5年3月末現在）、全国第2位の高い水準となっています。

また、過去の調査結果より、世帯当たりの自動車保有台数が2台以上の世帯が74.3%となっています。

【都道府県別 世帯当たりの自家用車保有数】



出典：（一社）自動車検査登録情報協会(令和5年3月時点)

【富山市 世帯当たりの自家用車保有数】



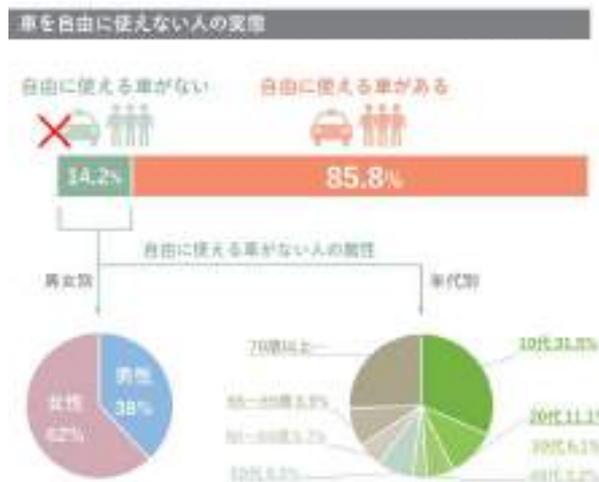
出典：富山市住生活基本計画の調査結果より（令和4年）

令和4年度公共交通に関する市民意識調査より、自由に車を使える方の割合が増加しています。

自由に車を使えない方のうち、若者の割合が上昇している要因としては、価値観の変化や経済的な理由から、若者の自動車保有率が低下していることが考えられます。

乗用車の保有台数、保有率は高まっているとはいえ、未だ14%程の市民が車を自由に使えないことや、今後は車を持たない世代の人数が増加してくることが想定されます。

【自由に車を使えない人の実態 (R4)】

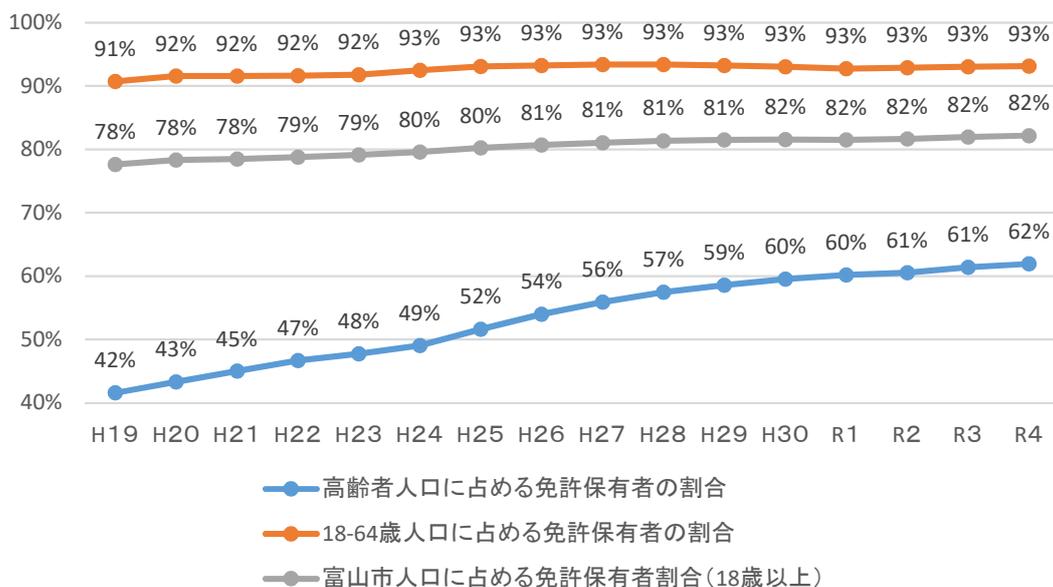


出典：富山市の公共交通に関する意識調査（令和4年）

(2) 運転免許保有割合

働く世代の免許保有割合がほぼ横ばいである一方、高齢者の免許保有割合が大きく増加しています。

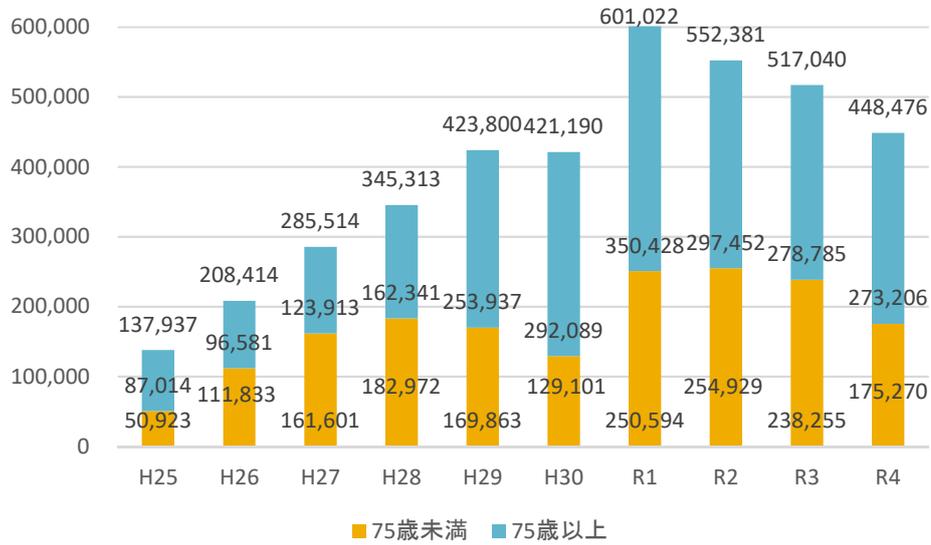
【運転免許保有割合の推移】



(3) 免許返納者数の推移

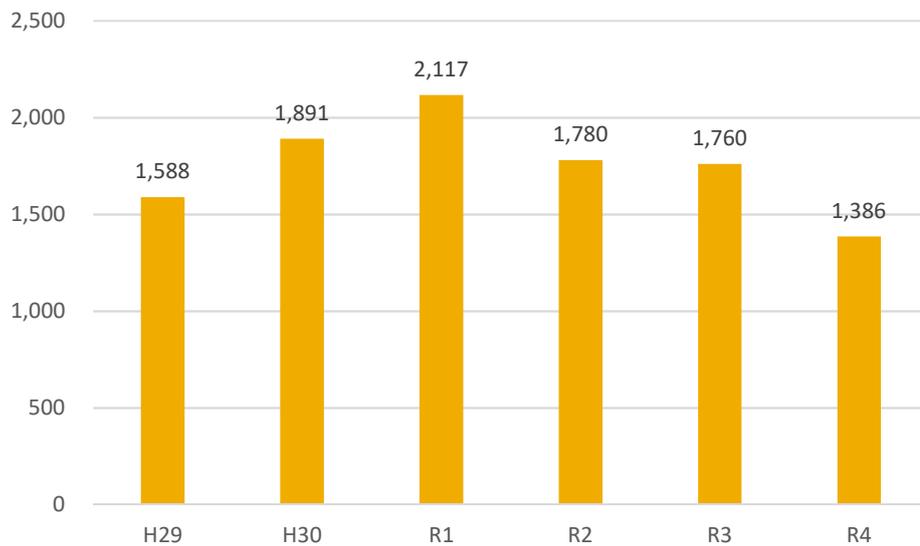
免許返納者数は、本市でもR1まで増加傾向でありましたが、その後は減少しています。

【免許返納者数（全国）】



出典：警察庁交通局運転免許課（令和4年）

【免許返納者数（富山市）】



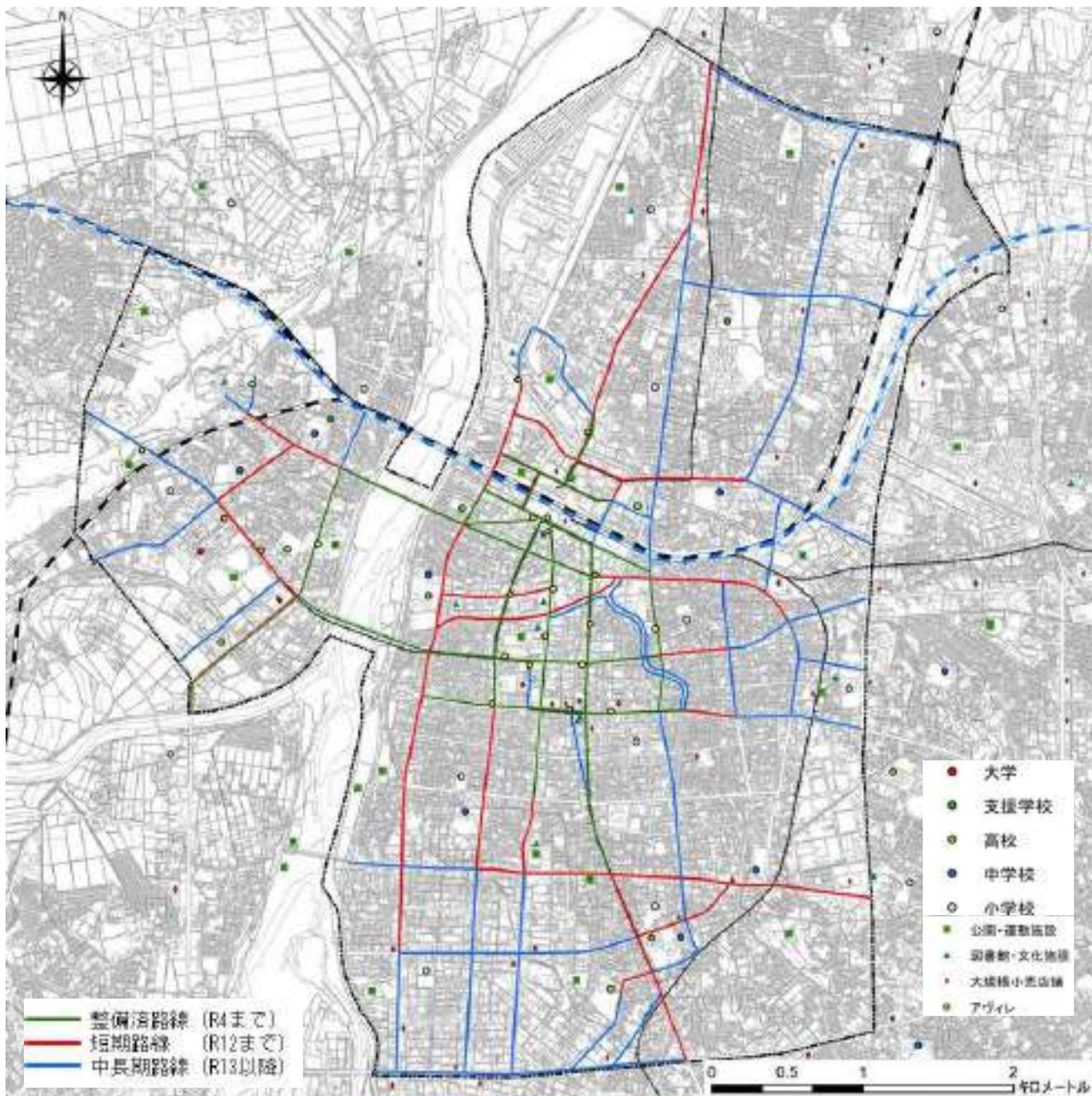
出典：運転免許センター（富山市）

2-5 自転車

(1) 自転車ネットワーク

本市では、自転車のトータルプランとして、令和3年3月に富山市自転車利用環境整備計画を策定し、自転車活用による持続可能なまちを目指しています。

本計画に基づき、国・県・市による自転車ネットワーク路線の整備を進めており、令和4年度末時点で、目標とする路線整備延長39.5km（令和12年度目標）のうち18.2kmの整備が完了しています。



(2) 駐輪場

本市では、利便性の向上を図るため、駐輪場整備として、鉄軌道や路線バス等の「公共交通との連携」を意識した駐輪環境づくりに取り組んでいます。

① 既存駐輪場における整備

富山駅周辺の駐輪環境の改善として、CiC前広場地下の富山駅南自転車駐車場においてエレベーターの設置、自転車ラックの更新等を行いました。

【駐輪場へのエレベーター】



② 富山駅周辺駐輪場の整備

富山駅周辺の土地区画整理事業の一環として、富山駅高架下や富山駅北側に新たな駐輪場を整備し、駐輪場の充実及び放置禁止区域内の違法駐輪対策を講じています。

【富山駅高架下自転車駐車場】



【富山駅北自転車駐車場】



③ 公共交通の利用につながる駐輪場の整備

あいの風とやま鉄道沿線における新駅の設置や改札口の新設に伴い、新たな駐輪場の整備を進めています。また、路線バスのバス停周辺にサイクル&バスライド駐輪場を設置しています。

【東富山駅東口の駐輪場】



【サイクル&バスライド駐輪場】



(3) シェアサイクル

本市中心部では、平成22年3月から自転車市民共同利用システム「アヴィレ」を運用しており、現在、23ヶ所のステーション（貸出・返却場所）が設置されています。

アヴィレは、24時間365日いつでも利用が可能で、無人のステーションとなっており、自転車の貸出、返却先が固定されないことから、「乗り捨て」可能です。

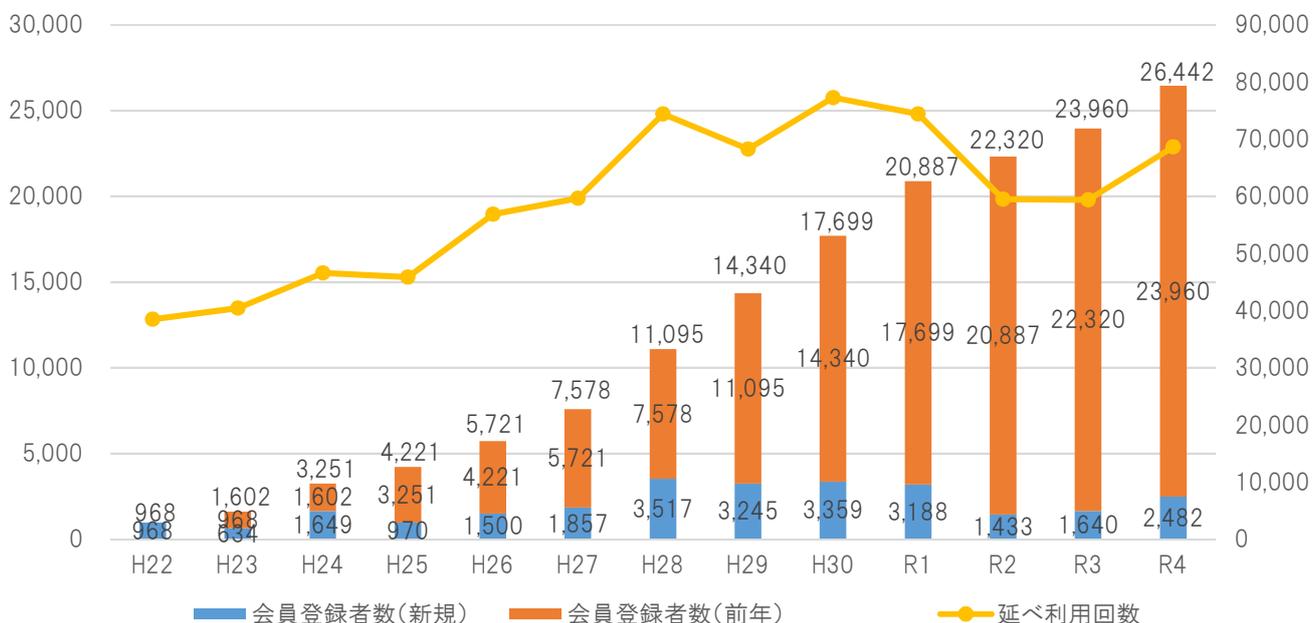
街中での「短距離・短時間」の利用を想定しており、「公共交通を補完する交通」として機能しています。

【アヴィレステーション位置】



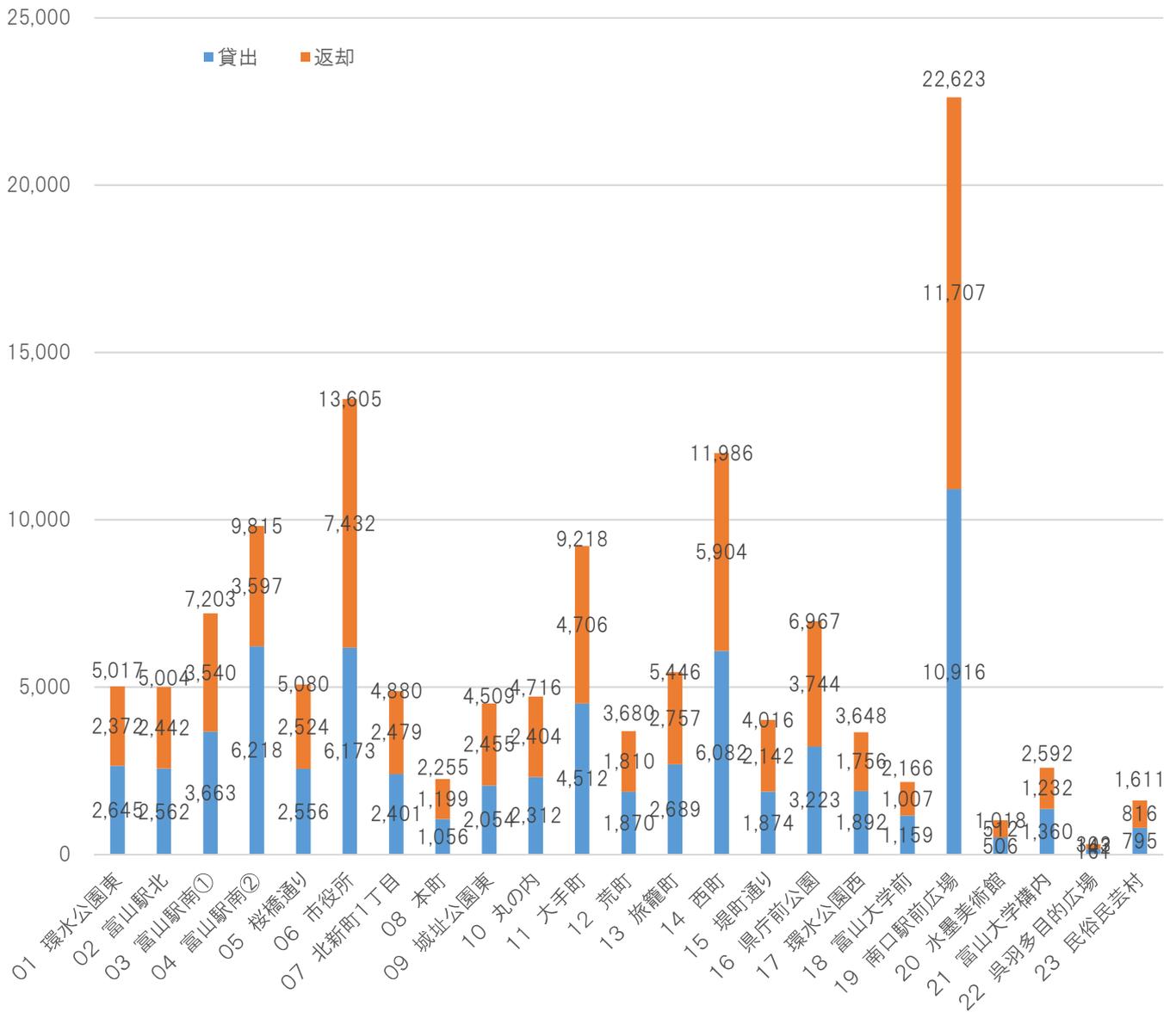
会員登録者数は、平成22年度の968人から令和4年度の26,442人と大きく増加しており、特に平成28年度以降は毎年3,000人前後増加しています。延べ利用回数も新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けた令和元年度以前は増加傾向にありました。

【会員登録者数及び延べ利用回数】



令和4年度におけるステーション毎の利用回数（貸出+返却の計）は富山駅の「南口駅前広場」が最も多く、22,623回、次いで「市役所」が13,605回となっています。

【ステーション毎の利用回数（R4）】



【南口駅前広場ステーション】

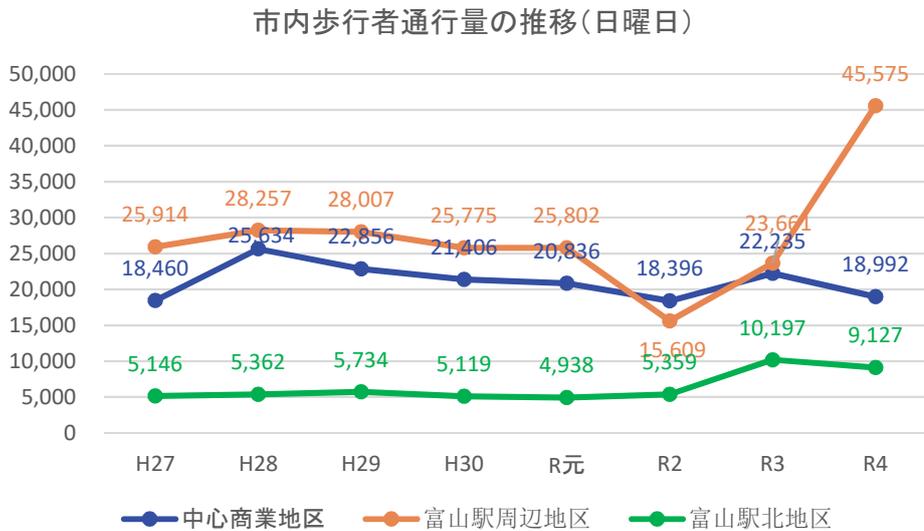


2-6 歩行者

(1) 市内の歩行者通行量

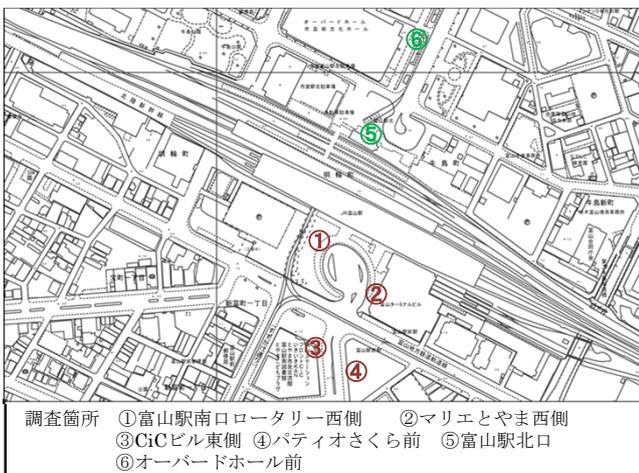
富山駅周辺及び中心商業地区における日曜日の歩行者通行量の推移を見ると、平成27年3月の北陸新幹線開業を契機に増加した後、令和元年度にかけて緩やかな減少傾向に推移していましたが、令和2年度には新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛や観光客の激減、商業施設の休業等の影響を受け、大きく減少しています。令和3年度は富山駅北地区や中心商業地区において新型コロナウイルス感染拡大前を上回る通行量となっています。

【歩行者交通量の推移（日曜日）】



出典：富山市歩行者通行量調査

【富山駅周辺地区【4箇所】及び富山駅北地区【2箇所】歩行者通行量（日曜日）の測定地】



【中心商業地区歩行者通行量（日曜日）の測定地点【5箇所】】



(2) ウォーカブルな取組み

本市では、中心市街地市区の富山駅周辺においてエリアの魅力を高めるため、ウォーカブルな空間の創出に向けた取組みを進めています。

業務施設や文化施設が立地するエリアである富山駅北側について、まちなかのウォーカブルを推進する取組みを進めています。本エリアは、2020年3月に富山駅での路面電車南北接続開業や南北自由通路完成など、富山駅周辺南北一体的なまちづくりを着実に進めている一方、整備から約20年が経過し、施設老朽化やムクドリによる鳥害への対応、夜間を含めた上質な景観やさらなる賑わいの創出等の課題を抱えています。

これらの課題解決に向けて、既存ストックを活用しつつ富山駅北口エリアの魅力ある空間を創出するため、広場空間の再整備と整備後の利活用に関する検討を進めています。

- ・事業期間：令和3年度から令和7年度
- ・滞在型快適性等向上区域：22.6ha
- ・事業内容：道路空間の再整備、社会実験の実施

【事業エリア】



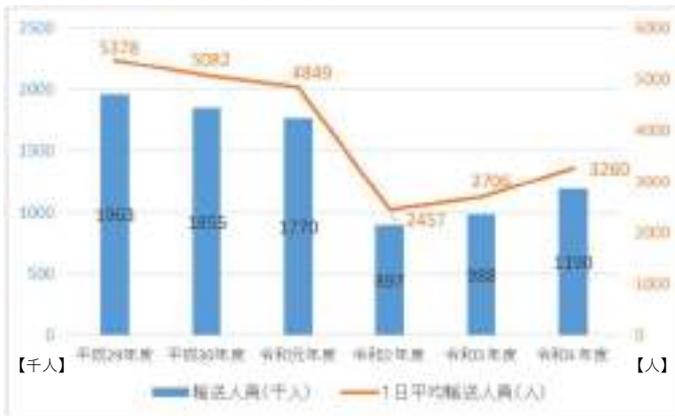
2-7 その他公共交通関連

(1) タクシー

市内におけるタクシーの輸送人員は年々減少しており、タクシー車両数については、平成29年度から令和4年度にかけて100台近く減少しています。

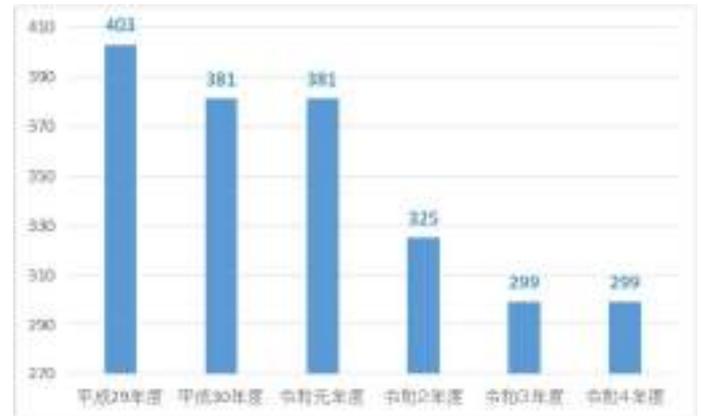
タクシーの待機状況は、富山駅を中心に、市内中心部に多くのタクシーが待機しています。

【タクシー利用者数推移】



出典：富山県タクシー協会

【タクシー事業計画台数推移】



出典：北陸信越運輸局富山運輸支局

【タクシー待機状況】

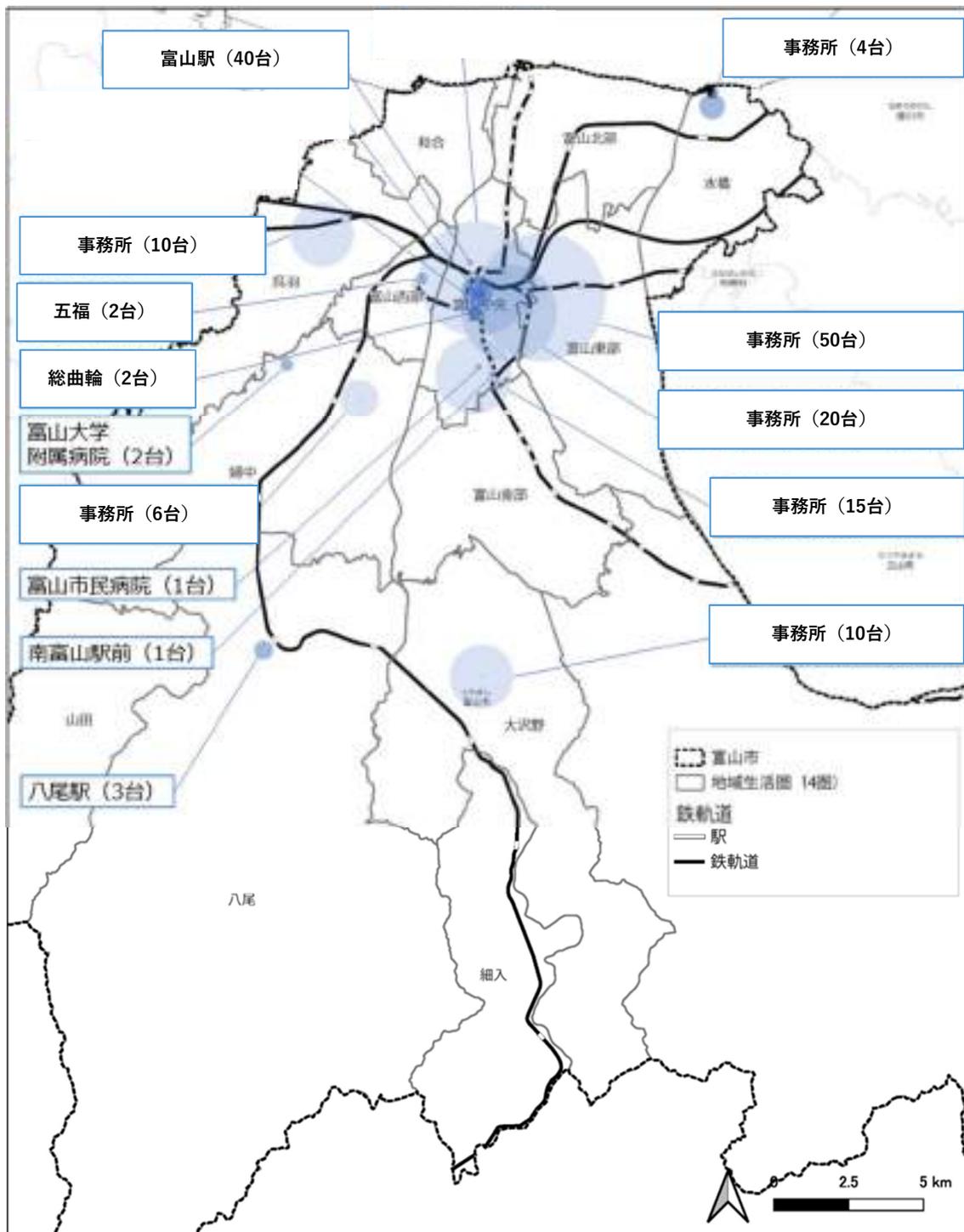


(2) 待機状況

富山駅を中心に、市内中心部に多くタクシーが待機している。また、郊外においても一定程度待機しているものの、大山、細入、山田地域においては待機場所が無い状況にあります。

【待機場所】

※個人タクシーは含めず



(3) 福祉輸送

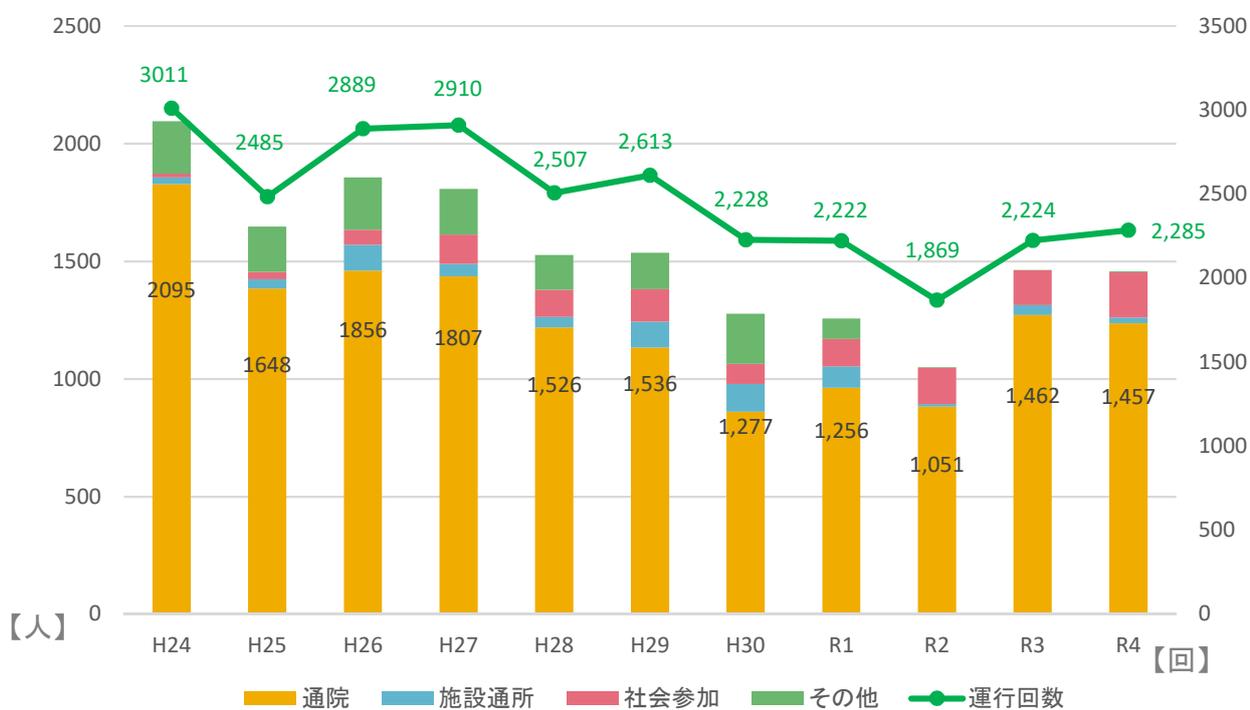
市内在宅の概ね65歳以上で、要介護1以上又は障害者手帳1・2級で日常的に車いすを利用しており、一般の交通機関を利用することが困難な方等を対象に、利用者の居宅と病院や施設通所などへの移送を行っています。

【運営】 富山市社会福祉協議会（市より委託）

【料金】 片道60分以内で600円。以降30分を越すごとに300円。

利用者数及び利用回数は年々減少傾向にありましたが、令和3年度は増加に転じています。利用者の利用目的は概ね通院となっています。

【運行回数・利用者数推移】



2-8 公共交通空白地域

(1) 現状

本市では、徒歩で最寄りの駅やバス停にアクセスすることが難しい地域（鉄軌道・路線バスから750m（道のり約1km））の圏域外を公共交通空白地域と設定しています。

市内における、鉄道や軌道、路線バスの駅やバス停から750m圏域に居住されている人の割合は91.5%（375,479人）、コミュニティバスのバス停から750m圏域、乗合タクシーの利用可能な圏域（大沢野地域）に居住されている人の割合は6.6%（27,179人）となっており、公共交通の利用可能な圏域に居住されている人は市内人口の98.1%（402,658人）となっています。一方、依然として人口の1.9%（7,639人）が公共交通空白地域に居住している状況にあります。

【令和4年度 公共交通空白地域の人口割合】

	人口(人)	割合
富山市	410,297	-
公共交通の利用可能な圏域	402,658	98.1%
鉄軌道+路線バス	375,479	91.4%
コミュニティバス※	27,179	6.7%
公共交通空白地域	7,639	1.9%

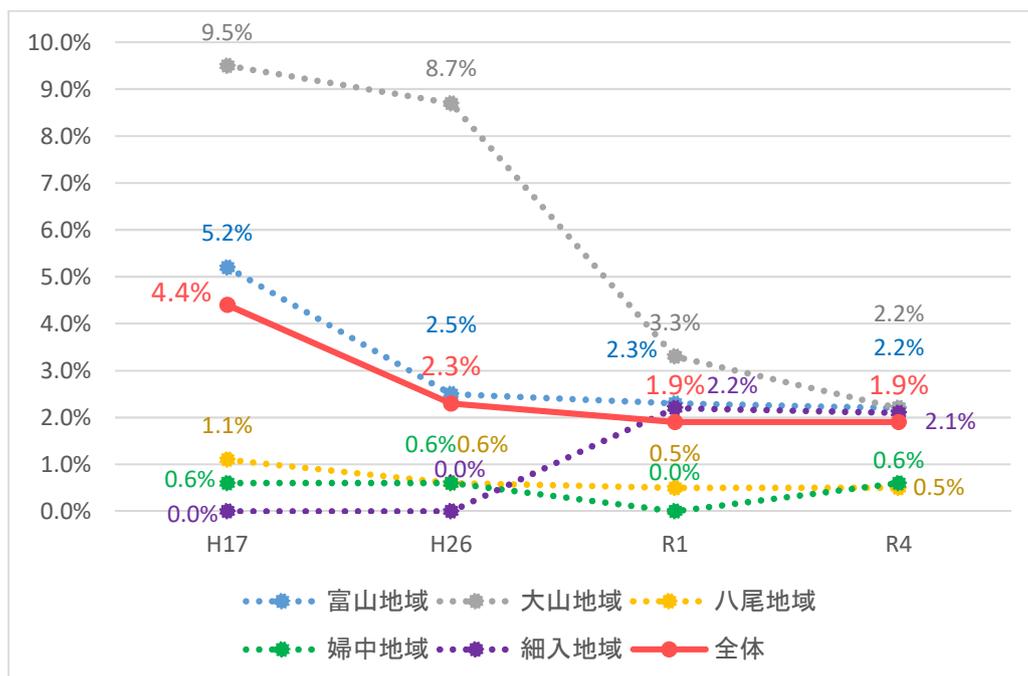
※市営コミュニティバス、地域自主運行バス圏域及び大沢野地域

(2) 地域別の現状

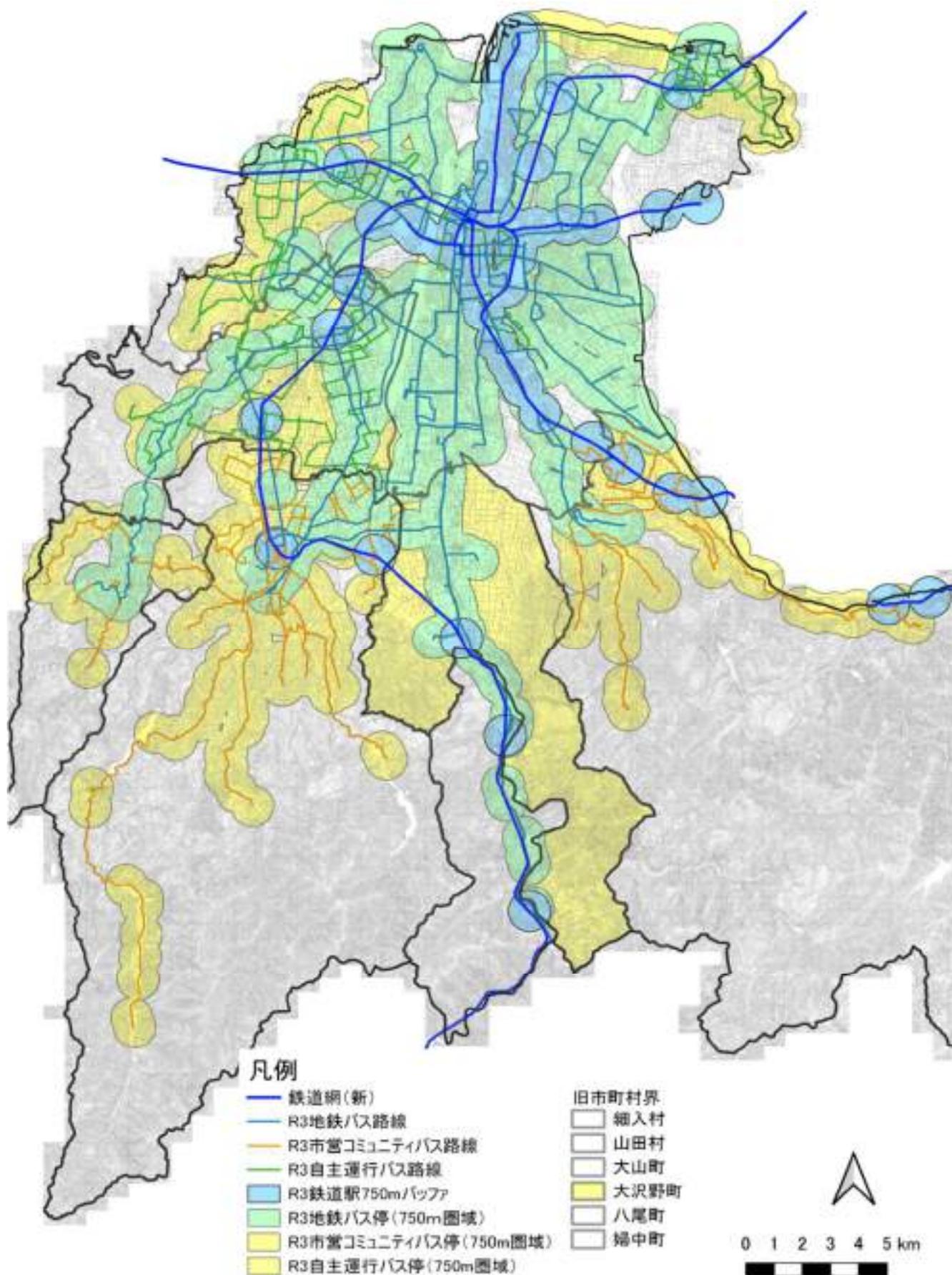
地域別では、富山地域、大山地域、八尾地域、婦中地域、細入地域において公共交通空白地域が散在しています。

公共交通空白地域に居住する人口割合の推移は、市全体として減少傾向にあり、各地域においても概ね減少傾向にあります。

【地域別公共交通空白地域の人口率】



【令和4年の公共交通空白地域の状況】



3. 公共交通に関する市民意識調査

3-1 調査概要

(1) 調査の概要

□ 調査目的

総合交通計画の策定にあたり、日常生活における交通の利用状況や公共交通への満足度やニーズ、交通政策への意見等の把握し、今後の交通政策に反映するための基礎資料として活用します。

□ 調査対象

富山市に在住する満15歳以上男女5,000人（無作為抽出）

□ 調査方法

① 郵送によるアンケート調査形式・郵送回答（直接記入）

② インターネット（Webフォーム）での回答

□ 調査期間

令和4年8月26日から9月19日

□ 回収数

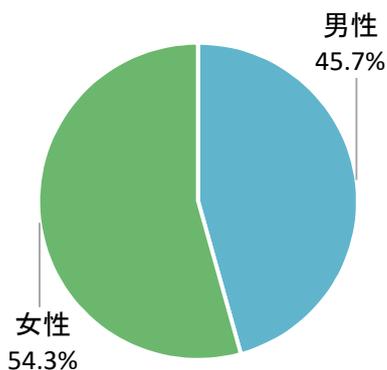
2,327人（郵送回答：1,881人、インターネット：446人）

□ 回収率

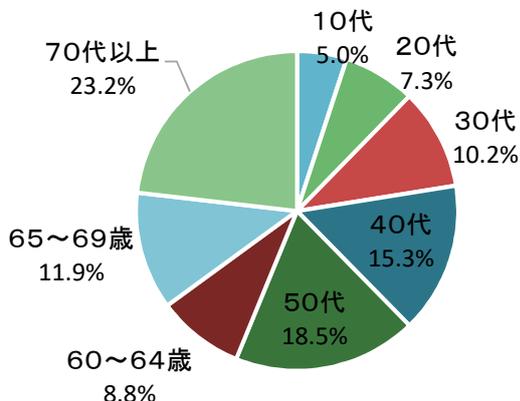
46.5%

【回答者の属性】

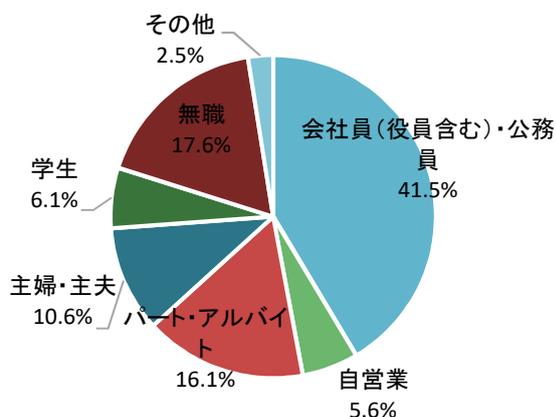
<性別>



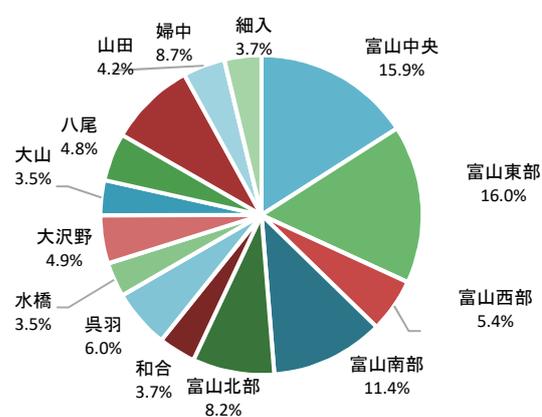
<年齢>



<職業>



<地区>



(2) 回答者の概要

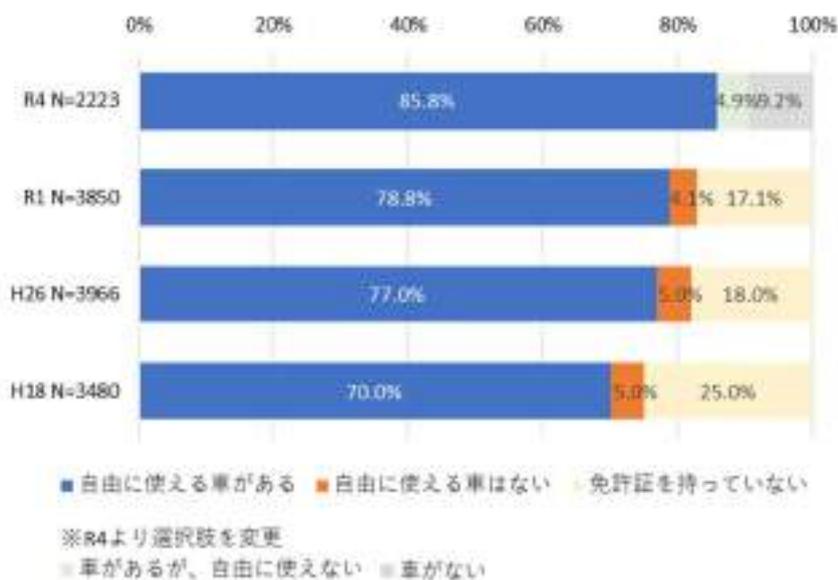
回答者の属性は、50代以上が過半数を占め、富山中央・富山東部・富山南部地区の回答が多くなっています。

自由に使える車がある人は、R1調査より7ポイント増加しています。

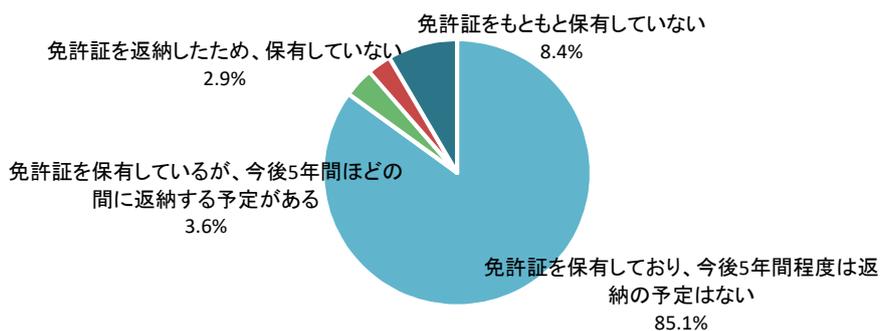
回答者の85.1%が運転免許証を保有している一方で、保有していない・返納の予定がある回答者が14.9%みられます。

携帯電話のうち、スマートフォンを利用している回答者の割合は90.5%あり、R1調査より26ポイント増加しています。

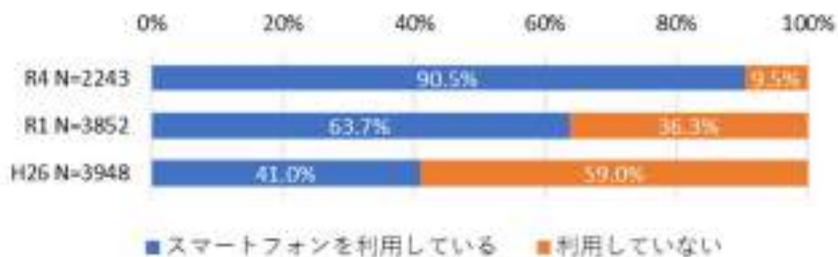
【車の有無】



【免許の有無】



【携帯電話の利用】



3-2 結果分析

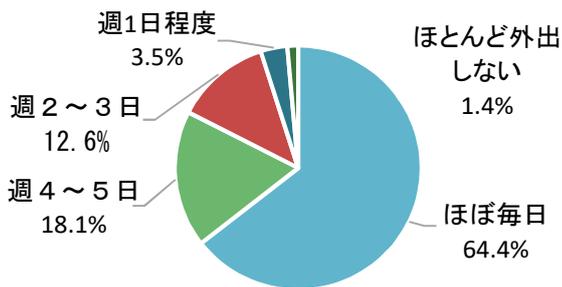
(1) 移動状況

週に2日以上外出する人の割合は全体で95%、高齢者では91%となっています。

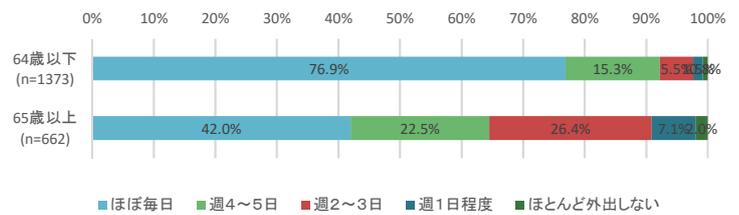
交通手段別の移動時間は路線バス以外が20分以内の移動が半数を占めています。

平日の外出目的は通勤（58.4%）及び買い物（24.6%）の割合が高く、休日は買い物（66.3%）及び趣味・レジャー（18.9%）の割合が多くなっています。

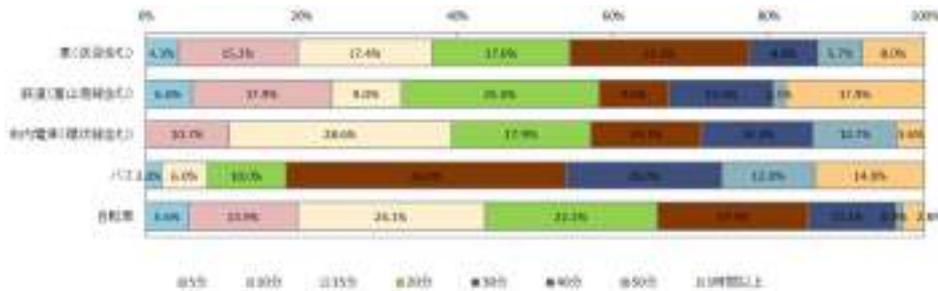
【外出頻度（全体）】



【外出頻度（高齢者・65歳以下別）】



【平日外出時の交通モード別の移動時間（全体）】



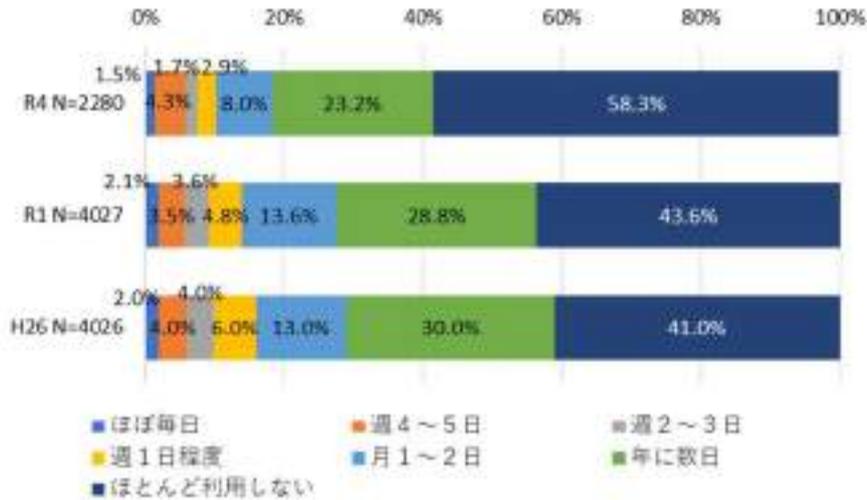
【外出目的】



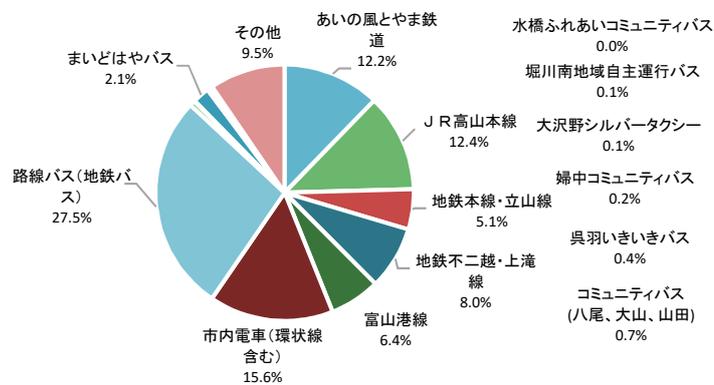
(2) 公共交通の利用状況

週1回以上公共交通を利用する人の割合は、全体の約1割となっています。一方で、公共交通を「ほとんど利用しない」人の割合が大きく増加しています。最も多く利用されているのは、路線バスが最多で、次いで路面電車となっています。運賃支払い方法のうち、ICカードの利用割合は、R1調査より6ポイント増加しています。

【公共交通の利用頻度】



【公共交通の利用区間】



【運賃支払い方法】



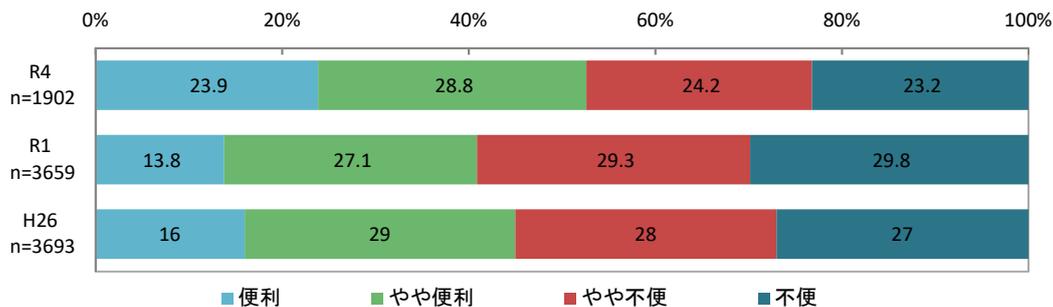
(3) 公共交通のサービスレベルと満足度

公共交通への満足度で便利・やや便利と回答した人は52.7%と半数を超え、前回（令和1年）調査より12ポイント増加しています。

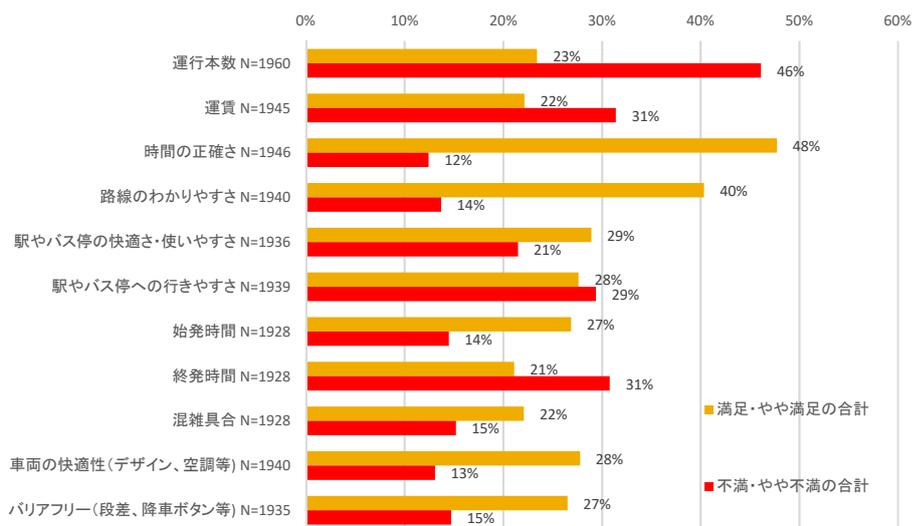
特に時間の正確さに満足している人が多くなっています。

やや不便・不便と回答した人は、運行本数、運賃、終発時間の評価が低くなっています。路面電車への満足度が高い一方で、路線バス満足度は低くなっています。

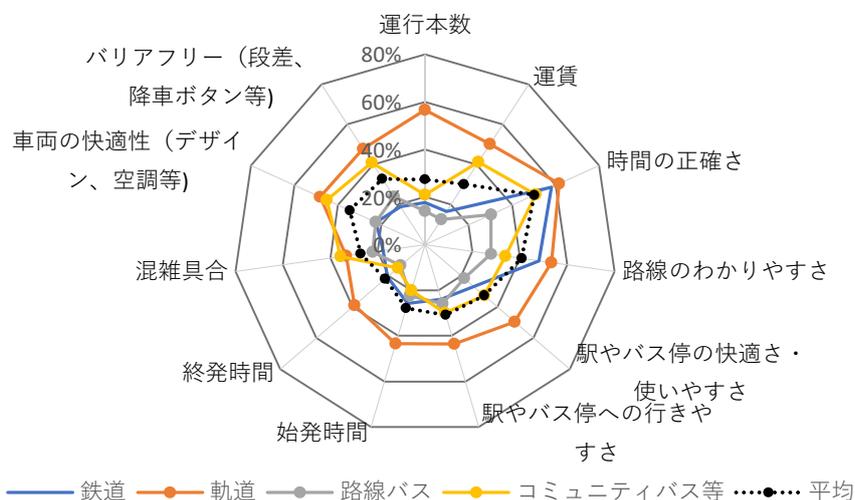
【公共交通の利便性】



【項目ごとの満足度】



【公共交通別満足度】

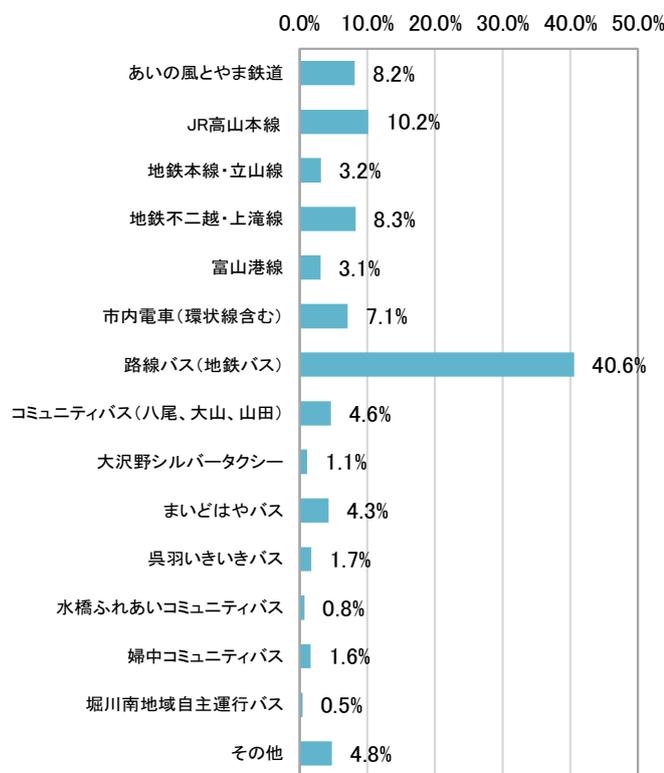


(4) 公共交通へのニーズ

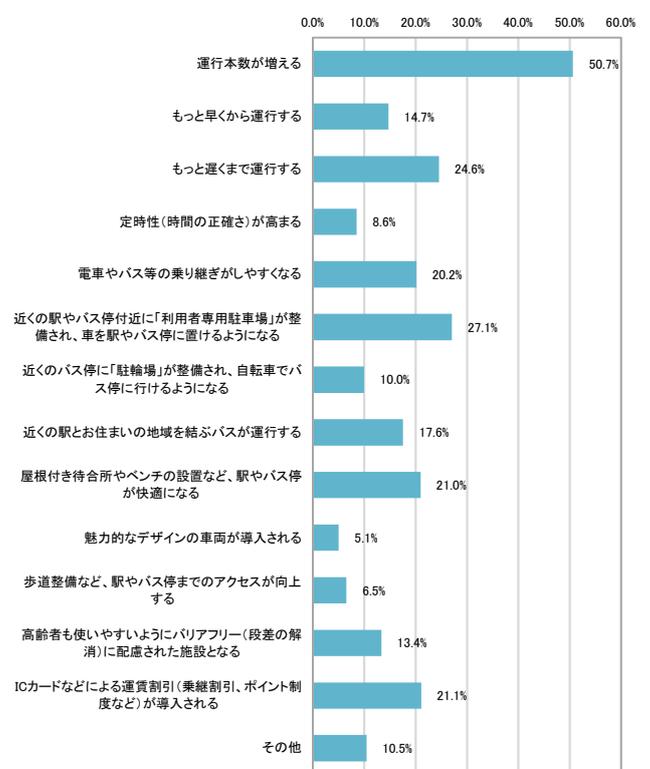
最も改善して欲しい公共交通の割合が高いのは、路線バス、次いでJR高山本線となっています。コミュニティバスでは、八尾・大山・山田の市営コミバスが最も高く、次いでまいどはやバスとなっています。

公共交通利用者のニーズは、運行本数が増えること、P&R駐車場の整備、終発時間となっています。

【最も改善して欲しい公共交通】



【公共交通の改善ニーズ】



(5) 公共交通や移動への意識

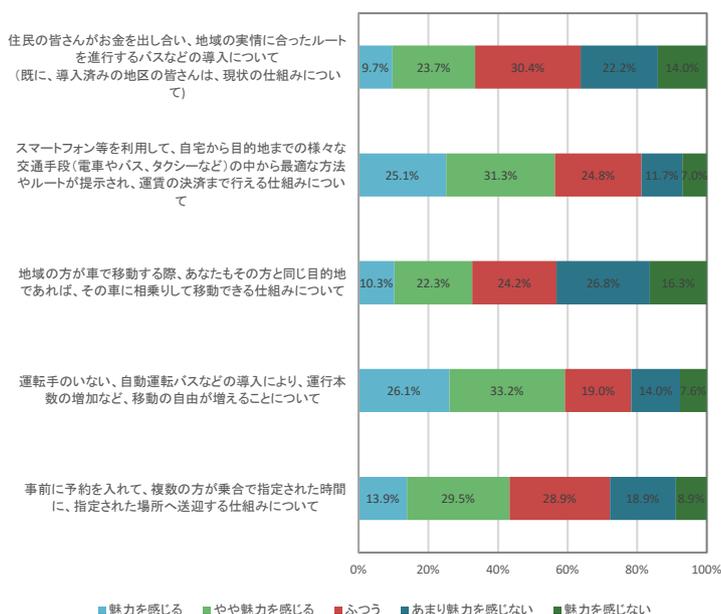
新たなモビリティの取組みについては、MaaSや自動運転の導入に魅力を感じている人が多くなっています。

公共交通の利便性について、利便性の向上がとても必要である・必要であると回答した人の割合は82%となっています。

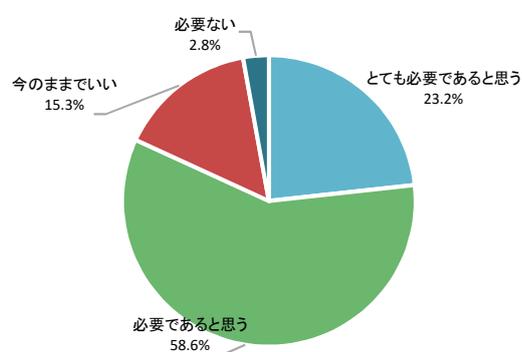
公共交通への行政の関与について、積極的に支援すべき・ある程度の支援はやむを得ないと回答した人の割合は96%となっています。

将来（10年後）の移動について不安があると回答した人は64%みられ、うち高齢者の割合が8割、地域別では中山間地域や沿岸地域の割合が高くなっています。

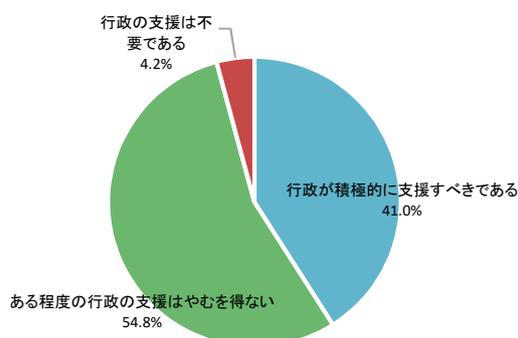
【公共交通の新たな取組みに対する魅力度】



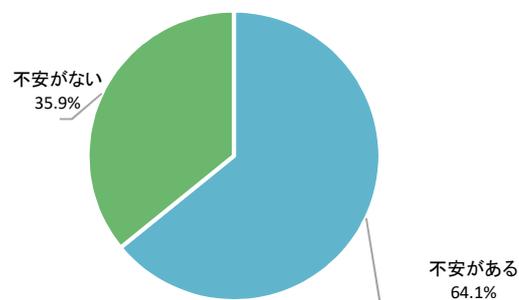
【公共交通の利便性向上】



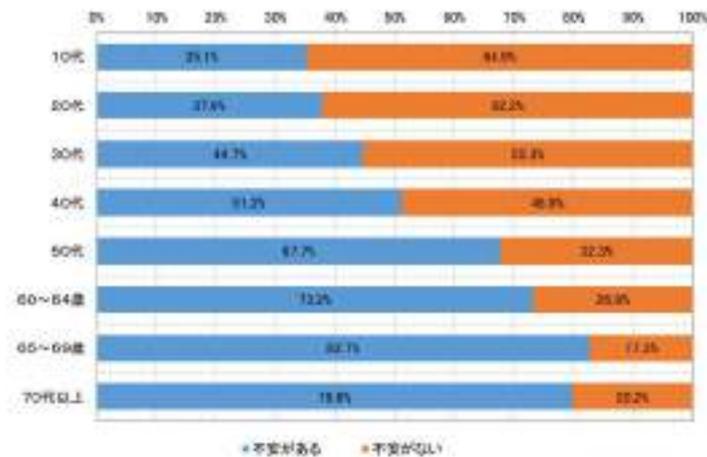
【公共交通への行政関与】



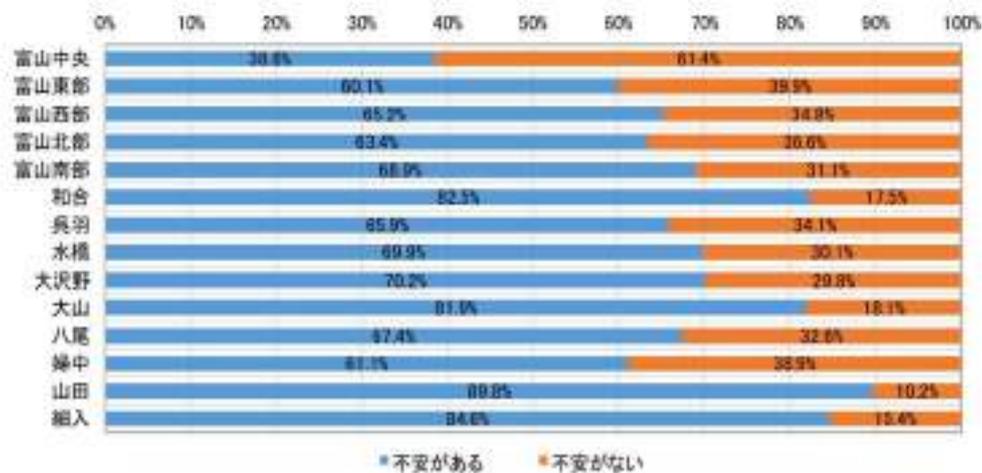
【将来の移動への不安（全体）】



【将来の移動への不安（年齢別）】



【将来の移動への不安（地域別）】

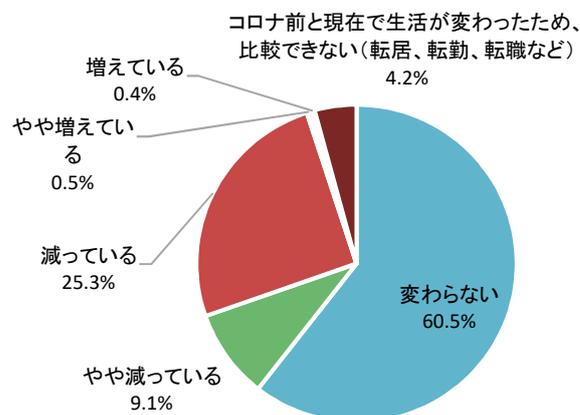


（6）新型コロナウイルス感染拡大の影響

新型コロナウイルス感染拡大の影響により、公共交通の利用機会が減った（やや減っている・減っている）と回答した人は3割強みられます。

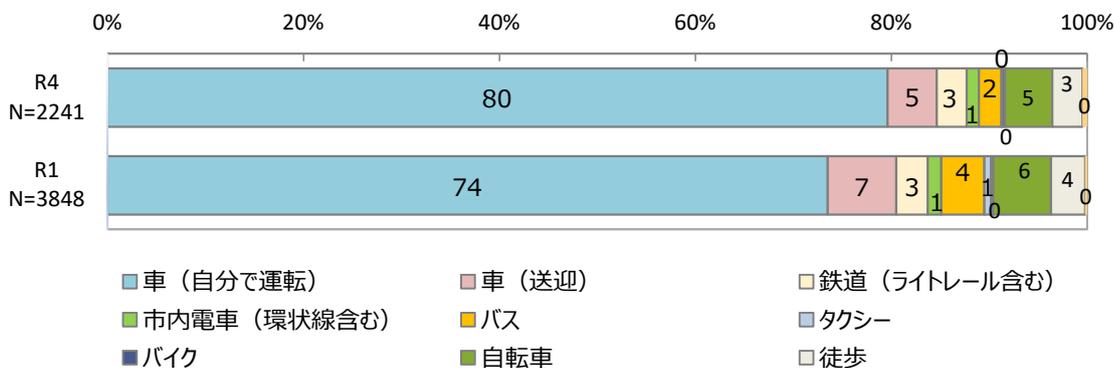
一方、感染が落ち着いた後に利用が増える（増えると思う・やや増えると思う）と回答した人も3割程度みられます。

【コロナ禍の影響による利用機会の変化】



(7) 交通分担率

前回調査（令和元年度）結果と比較すると、車の分担率が6ポイント増加している。これは、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、公共交通から車にシフトしたことが原因の一つと考えられる。



(8) 計画に反映すべき要点

調査結果から導き出された課題を以下に整理します。

- ・週1回以上公共交通を利用する人の割合は全体の約1割となっています。
- ・公共交通を「ほとんど利用しない」人の割合が大きく増加しています。
- ・ICカードの利用割合はR1調査より6ポイント増加しています。
- ・路面電車への満足度が高い一方で、路線バス満足度は低いです。
- ・最も改善して欲しい公共交通の割合が高いのは、路線バス、次いでJR高山本線となっている。コミュニティバスでは、八尾・大山・山田の市営コミュニティバスが最も高く、次いでまいどはやバスとなっています。
- ・公共交通利用者のニーズは、運行本数が増えること、P&R駐車場の整備、終発時間となっている。
- ・公共交通の利便性について、利便性の向上がとても必要である・必要であると回答した人の割合は82%となっています。
- ・将来（10年後）の移動について不安があると回答した人は64%、うち高齢者の割合が8割、地域別では中山間地域や沿岸地域の割合が高いです。

4. 公共交通の課題

4-1 各交通の課題

富山市における各モードの現状

現状を踏まえた課題

JR高山本線

- ・通学の利用は多いが、通勤の利用は限定的
- ・平日昼間（9時～16時）、休日の利用は低調
- ・運行本数や交通結節点の機能強化（バスとの連携充実）等の意見有
- ・高齢者の利用は限定的
- ・高山本線の駅勢圏下において、自家用車利用率が高い（約7割）
- ・パーク＆ライド駐車場の利用率が高い（速星駅・婦中鵜坂駅・千里駅）
- ・増便の社会実験後も継続して増便運行
- ・改善項目としては、増便運行、運賃割引等の割合が高い
- ・八尾～猪谷間を中心に増便に関する意見が多い
- ・市内鉄軌道線で唯一ICカード決済が未導入
- ・駅の反対側の地区などからのアクセスがづらい駅が存在

運行本数の少なさ
（主に郊外部）

パーク＆ライド駐車場の不足

他の交通との乗り換え

キャッシュレスに未対応

駅へのアクセス性

あいの風
とやま鉄道

- ・ピーク時3本/時以上の運行頻度が確保されるも、昼のダイヤが少し薄い
- ・高齢者の免許返納への割引制度（通常料金の半額）実施しており、利用ニーズが高い
- ・駅構内へのエレベーター未設置の駅が存在
- ・改善要望事項としては、増便運行、P&R駐車場の整備の割合が高い
- ・駅の反対側の地区などからのアクセスがづらい駅が存在

運行本数の少なさ（昼間）

一部の駅はバリアフリー
未対応

富山地方鉄道

- ・中心部（本線）の運行本数は比較的多いが、郊外部は少ない傾向
- ・利便性向上に向けてダイヤの見直し、増便などの施策を実施している
- ・パーク＆ライド駐車場の利用率が高い（月岡駅）
改善要望事項としては、増便運行、P&R駐車場の整備の割合が高い
- ・南富山駅での軌道線への乗り換えにあたり障壁がある

運行本数の少なさ
（主に郊外部）

パーク＆ライド駐車場の不足

軌道線との乗り換え

軌道

- ・南北接続により、富山駅の交通結節機能が大幅に向上
- ・公共交通の中で路線バスに次いで路面電車が利用されている
- ・満足度は高いが、停留所への屋根の設置に関する要望が多い
- ・富山港線はP&R駐車場の利用率が高くP&R駐車場に関する要望も多い
- ・一部停留場はバリアフリー化が未実施

待合環境への不満（上屋等）

バリアフリー化への対応

パーク＆ライド駐車場の不足

富山市における各モードの現状

現状を踏まえた課題

路線バス

- ・富山駅を中心に路線バスのネットワークが放射状形成
- ・運転手の高齢化に伴い運転手が不足している
- ・中心部の運行本数は比較的多いが、郊外部は少ない傾向
- ・市民意識調査の中で最も利用されている公共交通は路線バスとの回答を得ているが、モードとしての満足度は低く、改善要望事項も多い
- ・改善要望項目としては、増便運行、終発時間、定時性、バス停の待合環境の改善、P & R駐車場の整備、乗り継ぎのしやすさ、運賃割引の割合が高い
- ・利便性、快適性の向上のため、上屋付バス停の整備、ノンステップバスの導入、バスレーン（専用・優先）設置、パーク&バスライド駐車場・サイクル&バスライド駐輪場の設置とやまロケーションシステムの導入を実施

運行本数の少なさ
（主に郊外部）

運転手不足・高齢化への対応

運行時間（終バスの早さ）

待合環境への不満（上屋等）

パーク&ライド駐車場の不足

他モードとの接続

地域自主 運行バス

- ・まいどはやバスの利用者の減少が大きく、収支率が大幅に下落。改善要望が多い
- ・フィーダーバスは、H29以降利用者が著しく減少
- ・富山港線フィーダーバス及び水橋ふれあいコミュニティバスの収支率は改善傾向
- ・奥羽いきいきバスの朝及び冬季の容量不足
- ・堀川南地域コミュニティバス、婦中コミュニティバスの1便当たりの乗客平均は1名以下となっている

利用者が少ない

利用者ニーズへの対応
（停留所、運行本数）

サービスの持続

市営コミュ ニティバス

- ・利用者数の多い路線と少ない路線の差が大きい。
- ・少ない路線は1便当たりの乗客数が3名以下。
- ・運転手の不足・高齢化による事業継続の困難になる可能性あり
- ・依然として公共交通空白地域が残っている。

利用者が少ない

利用方法（デマンド）

観光客への対応

運転手不足・高齢化への対応

乗合 タクシー

- ・平成22年度以降利用者が大きく減少。令和4年度から回復傾向。
- ・配車拠点が市中心部のため、配車に時間を要する
- ・運転手の不足・高齢化による事業継続の困難性あり

配車拠点

運転手不足・高齢化への対応

その他 公共交通関連

- ・大山、細入、山田地域にはタクシー待機場所が無い
- ・福祉有償輸送の利用回数は減少傾向、特定の事業者利用が偏っている
- ・公共交通空白地域（鉄軌道・路線バスから750m）の人口割合は、減少傾向
- ・運転免許返納者をはじめとした高齢者の移動手段の確保に関する意見が多い
- ・公共交通の利便性向上が必要という意見や行政の関与に肯定的な意見が多い
- ・将来（10年後）の移動に不安がある人は過半数を上回る

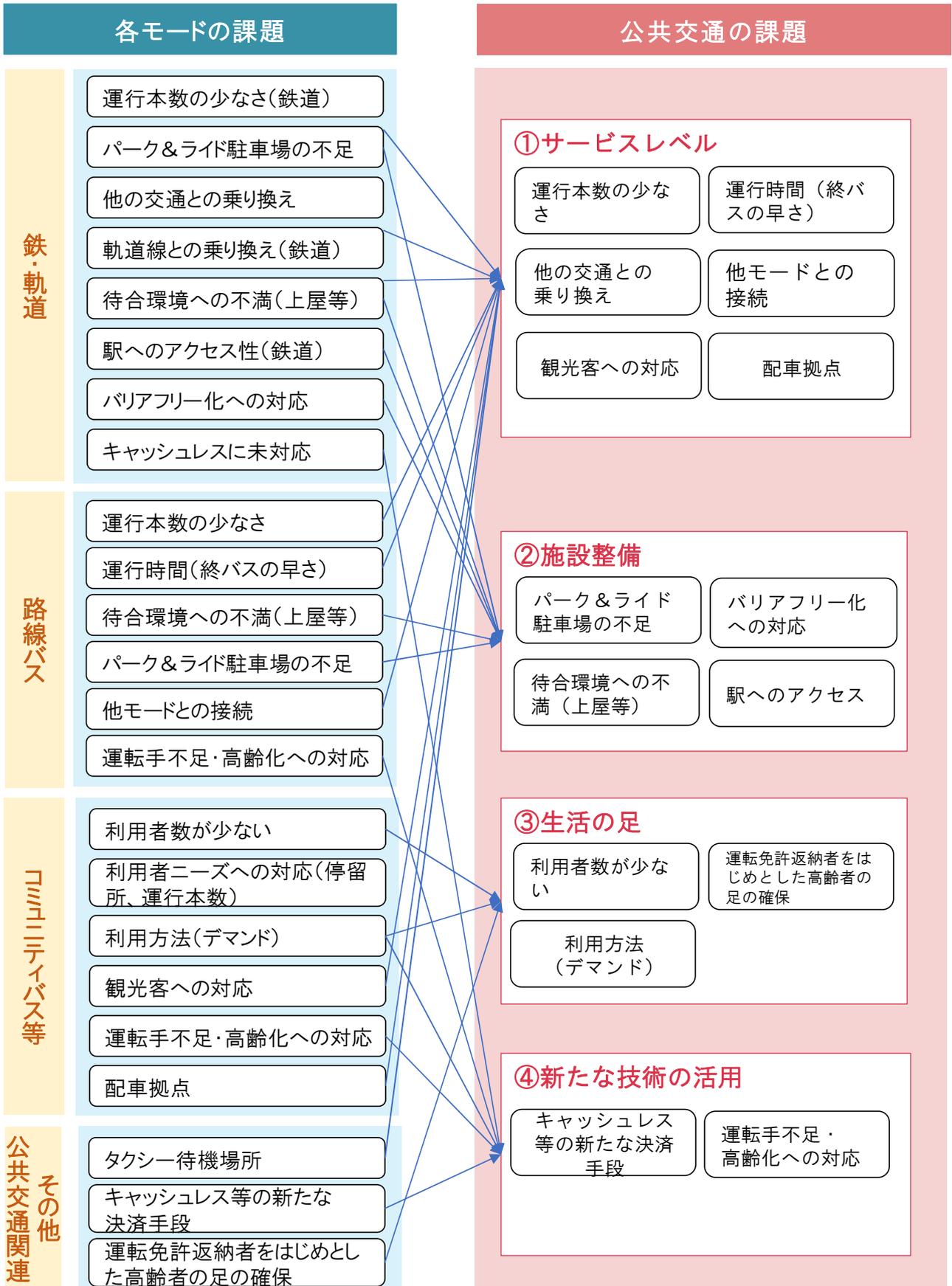
タクシー待機場所

キャッシュレス等の新たな決済手段

運転免許返納者をはじめとした高齢者の足の確保

4-2 公共交通の課題

富山市の各モードの課題をもとに、公共交通の課題を以下に整理しました。



第2章 富山市総合交通計画

1. 上位・関連計画の概要

1-1 上位計画

□ 第2次富山市総合計画 基本構想・後期基本計画 (R4.3月策定)

基本理念	「安らぎ・誇り・希望・躍動」
目指す都市像	「人・まち・自然が調和する活力都市とやま」
都市構造	<p>コンパクトなまちづくり</p> <p>富山市が進める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は、既存の鉄軌道やバス等の公共交通を生かしながら、さらなる活性化を図るとともに、駅やバス停の徒歩圏での居住と生活に必要な機能の集積を促進し、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楽しむ生活環境を形成する、徒歩圏（お団子）と公共交通（串）から成る都市構造を目指すものです。</p>
計画期間	基本構想：2017年～2026年、後期基本計画：2022年～2026年
地域公共交通に関連する内容	<p>■まちづくりの目標Ⅱ：安心・安全で持続性のある魅力的なまち【都市・環境】</p> <p>◆政策2 コンパクトなまちづくり</p> <p>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ため、都心と地域生活拠点の整備、交通体系の整備を図り、公共交通軸を活用して、歩いて暮らせるまちづくりやまちなか居住を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策(2) 歩いて暮らせるまちづくりの推進 ・施策(5) 交通体系の整備

【富山市が目指す『お団子』と『串』の都市構造】



富山市が目指すお団子と串の都市構造

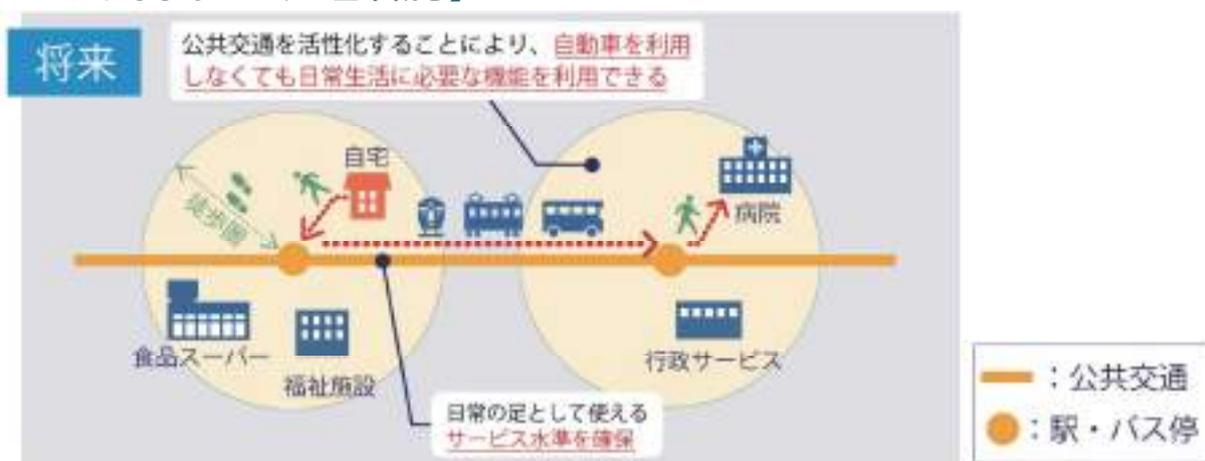
串：一定サービス水準以上の公共交通

お団子：串で結ばれた徒歩圏

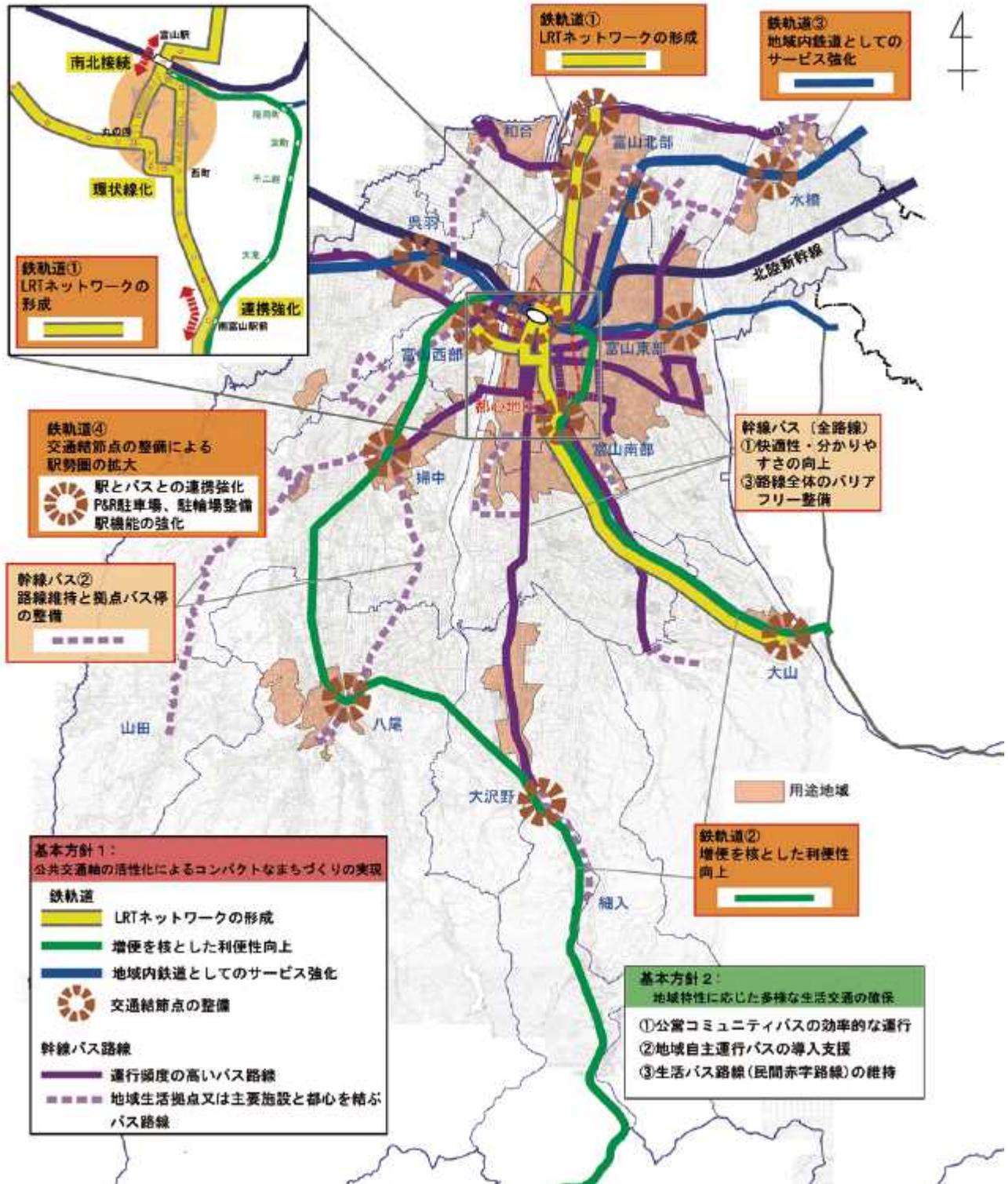
□ 富山市都市マスタープラン（H20.3月策定、H31.3月改定）

まちづくりの理念	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、その沿線に住居、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。	
富山型コンパクトなまちづくり	1. 徒歩と公共交通による生活の実現 2. お団子と串の都市構造	
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 2. 公共交通軸と居住を推進する地区～まちなか居住と公共交通沿線居住の推進 3. 数値目標の設定～中長期的視点から公共交通の便利な地域に住む人口を誘導	
計画期間	2008年～2025年	
公共交通の整備方針	基本的な考え方	1. 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 2. 快適で利用しやすい路線バスの実現 3. 地域特性に応じた多様な生活交通の確保
	鉄軌道の活性化	① LRTネットワークの形成～路面電車、富山港線、地鉄上滝線 ② 運行本数の増便を核とした利便性の向上～高山本線、地鉄不二越・上滝線 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、地鉄本線 ④ 交通結節点の整備～全路線
	バス路線の活性化	① 快適性・分かりやすさの向上～運行頻度の高いバス路線 ② 路線維持と拠点バス停の整備：都心と地域生活拠点・主要施設を結ぶバス路線 ③ 路線全体のバリアフリー化～公共交通軸である全てのバス路線
	生活交通の確保	① 公営コミュニティバスの効率的な運行 ② 地域自主運行バスの導入支援 ③ 生活バス路線（民間赤字路線）の維持 ④ NPO等による福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用
	公共交通の利用促進	鉄軌道やバス路線に共通して利用できるICカードシステムを導入することにより、乗換えの利便性の向上を図るとともに、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。 また、公共交通優先信号の導入による定時性の確保や最終時刻の繰り下げ、利用者が多い鉄道駅、電停、バス停でのバリアフリー化を図るとともに、バリアフリー車両の導入により、すべての人に使いやすい公共交通体系の実現を目指します。

【コンパクトなまちづくりの基本概念】



【公共交通整備構想図】



1-2 関連計画

富山市立地適正化計画 (H29.3月策定、R1.11月改定)

計画の方針	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。
計画期間	2008年～2025年
区域設定の基本的な考え方	<p>【居住誘導区域】 居住誘導区域は、「都心地区」と「公共交通沿線居住推進地区」を基本に設定し、公共交通の活性化や都市機能の集約により区域内の魅力を高め、中長期的に居住の誘導を図る区域とします。</p> <p>【都市機能誘導区域】 都市機能誘導区域には、誘導する都市施設を明確に設定する必要があり、本計画では、「都心地区」、「地域生活拠点」、「駅やバス停などの徒歩圏」の3つに分類し、各地域における望ましい将来像を設定します。</p>

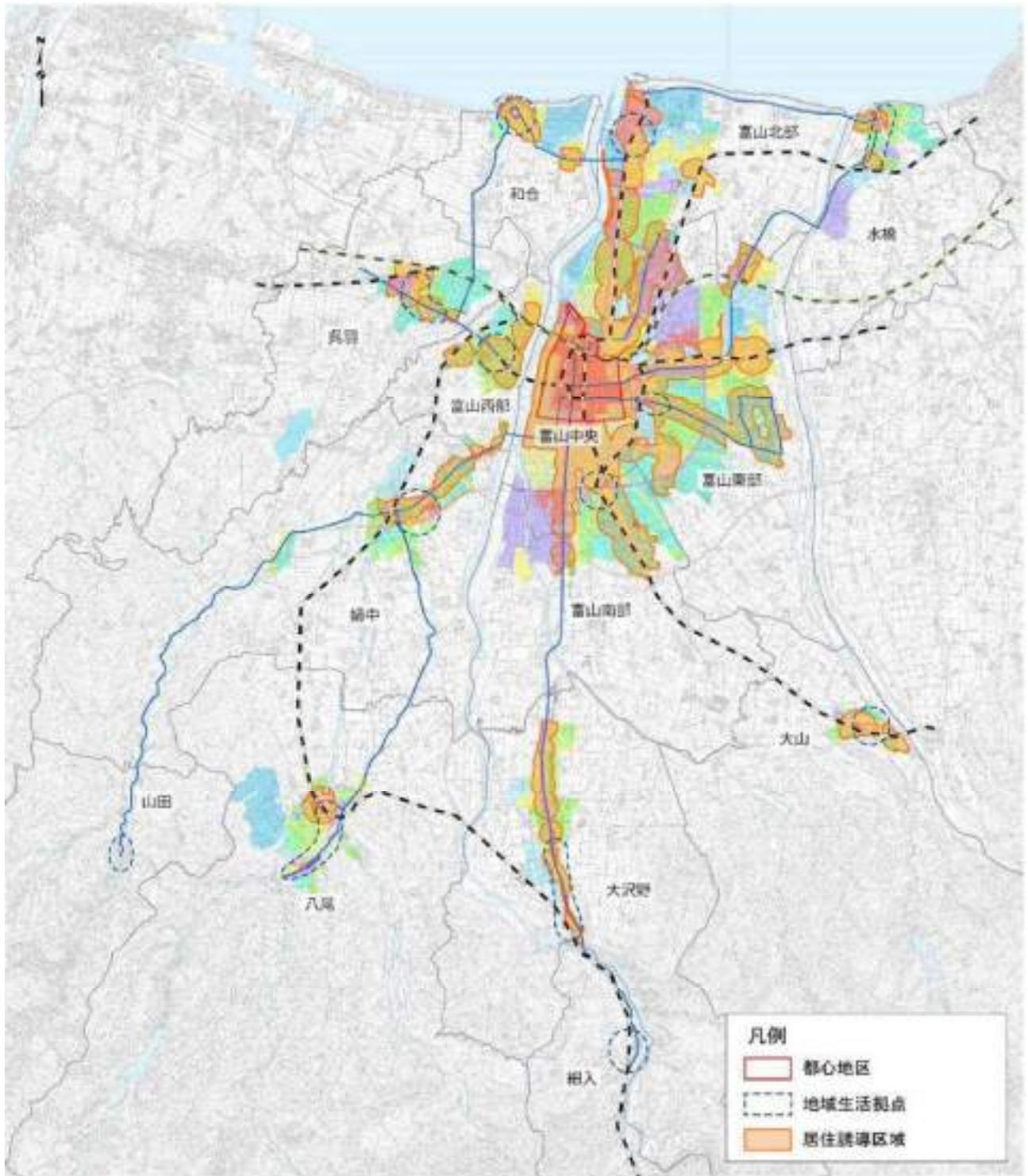
【将来像のイメージ】

居住誘導区域	富山市総合計画で位置付けられた都心地区(約436ha)
	公共交通軸:全ての鉄軌道、運行頻度の高いバス路線区間
	公共交通軸で用途地域の設定されている区間の徒歩圏(約3,486ha) 徒歩圏:鉄道駅から概ね500m、バス停から概ね300m ※工業地域及び工業専用地域を除く ※災害リスクの高い土砂災害特別警戒区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域を除く ※用途地域が指定されている地区における開発行為や区画整理事業により新たに開発された住宅団地が、一定の割合で徒歩圏に含まれる場合は、開発地区全体を居住誘導区域として設定
都市機能誘導区域	富山市総合計画で位置付けられた都心地区(約436ha)
	地域生活拠点:富山市都市マスタープランで地域生活拠点に位置づけられた居住誘導区域(約567ha)
	駅やバス停などの徒歩圏:都心地区、地域生活拠点以外の居住誘導区域(約2,919ha)

【施策展開のイメージ】



【居住誘導区域】



1-3 その他の関連計画

<p>高山本線ブラッシュアップ基本計画 (R5.3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 基本方針：「いつでも」「誰でも」「気軽に」都心を往来できる公共交通の実現～高山本線×MaaS×まちづくり～」公共交通の既存ストックの最大活用・組み合わせにより、モードの異なる公共交通機関を一つのサービスととらえ、相互にサービス向上を図るとともに、乗換障壁を最大限取り除くことにより、目的地に応じた最適な公共交通機関の組み合わせが可能な環境を整備し、「誰もが歩いて暮らせる」まちの実現を図る。 ■ 取組方針： <ul style="list-style-type: none"> ● 取組方針 1 持続可能な協調型公共交通ネットワークの実現 ～「いつでも」「誰でも」「気軽に」のりかえできる交通の実現～ ● 取組方針 2 地域のニーズに寄り添う最適な公共交通サービスの実現 ～「いつでも」「誰でも」「気軽に」おでかけしたくなる交通の実現～ ● 取組方針 3 関係機関相互の連携強化と役割分担体制の構築 ～基本方針の実現に向けた先進的で持続可能なスキームの確立～
<p>富山市スマートシティ推進ビジョン (R4.11月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間：2022年～2032年 ■ 基本理念：コンパクト&スマート、市民（利用者）中心主義、ビジョン・課題フォーカス ■ 公共交通の施策：『車がなくても移動できる』 <ul style="list-style-type: none"> ● AIオンデマンド交通（バス、タクシー等） ● EVカーシェアリング ● パーソナルモビリティ ● MaaS等の新たなモビリティサービスなど
<p>富山市中心市街地活性化基本計画 (R4.4月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間：令和4年4月～令和9年3月（第4期計画） ■ 目指す中心市街地の都市像：『魅力的な都市空間を舞台に、未来を担う人材が生まれ、笑顔あふれる活力あるまち』の実現を目指す ■ 基本方針：【公共交通・都市空間】『来街者が回遊する魅力的な都市空間の創出』 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共交通ネットワークの活用と良好な都市空間の形成による回遊性の高い中心市街地の形成 ■ 公共交通の施策： <ol style="list-style-type: none"> (1) 富山駅周辺地区南北一体的なまちづくり事業 (2) 中心市街地コミュニティバス運行事業 (3) 市内博物館・美術館循環バス事業 (4) 市民意識啓発事業（モビリティ・マネジメント） (5) 幹線バス活性化事業 (6) 高山本線活性化事業 (7) 公共交通親子おでかけ事業
<p>富山市住生活基本計画 (R4.3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間：令和4年度～令和13年度（10年間） ■ 計画の役割：住生活の基盤となる良質な住宅の適切な管理を図るとともに、地域に調和した住環境の形成のほか、居住の安定の確保等を目的とした総合的な住宅施策の指針として策定します。 ■ 基本理念：いつでも住み続けたいまち 富山～ライフスタイルやライフステージに応じて選択できる住まい・まちづくり～ ■ 基本目標： <ol style="list-style-type: none"> (1) コンパクトなまちづくりと併せた既存住宅の活用 (2) 愛着を感じられる良質な住まい・まちづくり ■ 公共交通の施策： <ol style="list-style-type: none"> (1) まちなか・公共交通沿線住居の推進 <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通沿線居住の推進 (2) 魅力的で安全・安心な住環境の形成 <ul style="list-style-type: none"> ● 歩いて暮らせるまちづくり ● デジタル技術の活用

<p>富山市自転車利用環境整備計画 (R3.3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 基本理念：令和3年度～令和12年度（10年間） ■ 計画の趣旨：自転車利用による目指すべき都市の将来像や基本方針を設定し、関係機と連携し、社会情勢の変化に対応した自転車施策を図り、自転車活用による「選ばれるまち」を目指します。 ■ 目指すべき将来像：『SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE ～自転車活用による持続可能なまちとやま～』 ■ 公共交通の施策： <ul style="list-style-type: none"> • 「はしる」～自転車走行空間整備～ • 「とめる」～駐輪環境整備～ • 「いかす」～自転車の利用促進と健康増進・観光振興～ • 「まもる」～ルール遵守・マナー向上～
<p>富山市SDGs未来都市計画 (R3.3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間：2017年度～2030年度 ■ 目指す将来像：コンパクトシティ戦略による持続可能な付加価値創造都市の実現 ■ 都市のかたち：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、多様な公共交通網の整備、拠点ごとの都市機能集積 ■ 公共交通の施策： <ul style="list-style-type: none"> • データの利活用によるコンパクトシティ戦略の効果分析とレピュテーションの向上 • おでかけ定期券事業、地域自主運行バス事業の継続 • 次世代型交通システムへの対応 • 市民の歩くライフスタイルへの転換、モビリティマネジメントの推進
<p>富山市歩くライフスタイル戦略 (H31.3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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～」 ■ 目指す将来像： <ul style="list-style-type: none"> • 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 ■ 公共交通の施策： <ul style="list-style-type: none"> • コンパクトなまちづくりと連動した歩く快適性の向上 • 歩く効果の発信と歩く意識の醸成 • 歩くライフスタイルに繋がるきっかけづくり

2. 基本方針と目標

2-1 将来ビジョン

(1) 公共交通のあるべき姿

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全ての鉄軌道と、多くの系統を重要なバス路線として設定している公共交通軸においては、高い運行頻度で地域間を結ぶとともに、パターンダイヤなどの分かり易いダイヤの実現により利用しやすい環境を創出し、さらには公共交通軸へ容易にアクセスが可能な環境と、バリアフリーや交通結節機能に対応した誰もが利用しやすい駅・停留所の実現を目指します。

郊外や中山間地域の生活交通においては、公共交通軸との良好な接続環境により都心へのアクセスに優れ、往・復の移動と目的（買物等）がセットとなった日常生活に適した交通サービスを提供するとともに、それぞれの地域特性に応じた交通サービスの提供を目指します。

さらに、モビリティデータの活用をはじめ、キャッシュレス等の新たな技術や、自動運転やAIオンデマンド交通等の導入による交通DX（デジタル・トランスフォーメーション）、EVや燃料電池バスの導入など交通GX（グリーン・トランスフォーメーション）により、交通に関する課題を解決し、サービスレベルを向上させていきます。

■公共交通軸(全ての鉄軌道と重要なバス路線区間)

高い運行頻度で地域間(地域生活拠点と都心)を結ぶ

分かり易いダイヤの実現(パターンダイヤ等)

公共交通軸へ容易にアクセスが可能

利便性の高い駅・停留所(路面電車・路線バス)の環境

■生活交通(郊外・中山間地域の交通)

公共交通軸との良好な接続環境

往・復の移動と目的(買物等)がセットとなった交通サービスの提供

地域特性に応じたモビリティサービスの提供

モビリティデータの活用をはじめ、新たなモビリティサービスの導入により、交通に関する課題を解決し、サービスレベルを向上

(2) 基本方針

基本方針

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～

本市では、これまでも公共交通を重要な都市アセットとして捉え、平成18年に開業した富山ライトレールの整備を皮切りに、市内電車の環状線化、北陸新幹線開業にあわせて市内電車の富山駅への乗り入れ、そして、令和元年度に路面電車の南北接続等の事業を進めてまいりました。

また、JR高山本線等の鉄道線においても、本市が取組む「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」の重要な公共交通軸であることから、交通事業者と連携し、列車の増便運行等の様々な活性化事業に取り組むなど、集中的に予算化し、公共交通の活性化を進めてまいりました。

しかしながら、今後の人口減少や少子・超高齢社会の進行、リモートワークの普及など新しい生活様式の浸透により、公共交通を取り巻く環境は益々厳しくなることから、これまでの交通事業者と連携した取り組みの深化や、持続可能な公共交通の実現に向けた関係者間の議論を早急に進めていく必要があります。

こうした中、本市では公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの深化を目指すため、令和4年にスペイン王国のサン・セバスティアン市等へ訪問し、「持続可能なまちづくりに関する協定確認書」を締結するとともに、自動運転やクレジットカードでのタッチ決済などの先進的な事例の視察を行い、新たな知識を獲得することで、コンパクト&スマートにつなげていきます。

また、従来から行っている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（デジタル・トランスフォーメーション）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（グリーン・トランスフォーメーション）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。

これまで

LRTネットワークの整備
(南北接続)



JR高山本線の活性化
(増便運行)



不二越上滝線の活性化
(増便運行・新駅設置)



路線バスの活性化
(上屋整備)



これから

ICカード地上機の導入

事業構造の変更による
維持・活性化

地区センター等への
アクセス強化

幹線路線の活性化

グリーンスローモビリティ
の本格運行

EVバスの導入

AIオンデマンド交通の
導入

自動運転実証

(3) 取組方針

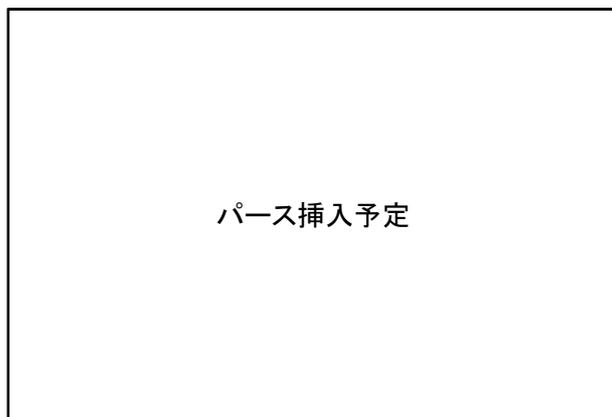
都心や地域生活拠点については、これまで取り組んできた拠点集中型のコンパクトなまちづくりの考え方にに基づき、鉄軌道、路線バスを中心とした公共交通軸を更に「磨き」公共交通の活性化を図っていきます。

一方郊外・中山間地域については、地域の実情及び利用実態を考慮した上で、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、各市域に合った「最適」なサービスを検討し、日常の外出における生活の足を確保します。

加えて、公共交通の利用を促進するため、モビリティマネジメントの取組みを推進します。

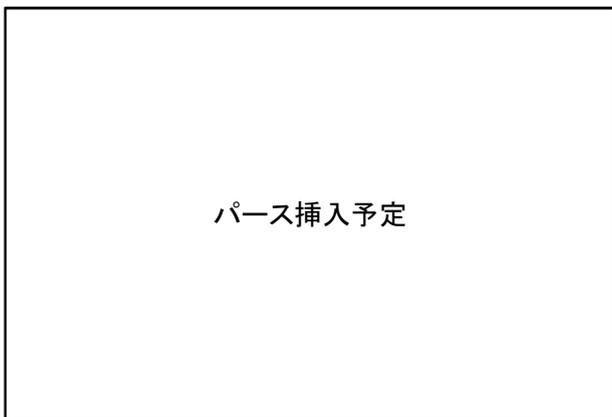
○都心部・地域生活拠点（まちづくり）

取組方針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



○郊外・中山間地域（生活交通）

取組方針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



○公共交通への意識の醸成（モビリティマネジメント）

取組方針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

(4) 将来イメージ

基本方針・取組方針の実施により、富山市が目指す公共交通のあるべき姿の実現を目指します。

パース挿入予定

(5) 公共交通軸

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、活性化を図ります。

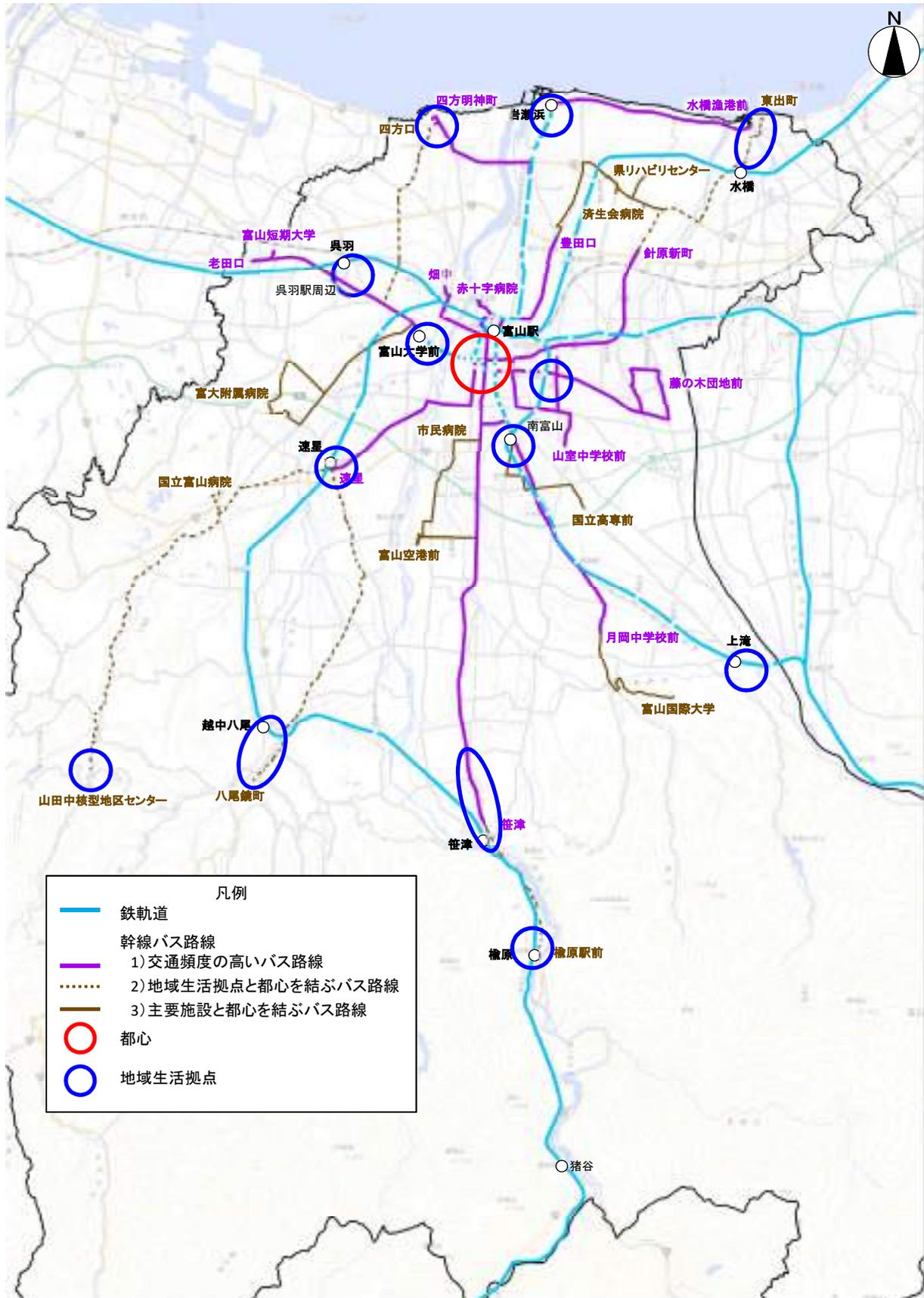
路線バスは市内に多くの系統がありますが、コンパクトなまちづくりの実現に重要な路線を選定し、公共交通軸に位置づけます。

なお、幹線バス路線において、「富山駅前－市民病院前－笹津」の区間を「活性化重点路線」と位置づけ、重点的に活性化の取り組みを進めます。今後は、交通事業者と協議しながら、順次、路線の拡大を行っていきます。

【公共交通軸の設定】

事業主体	設定の考え方	公共交通軸の路線
鉄軌道	すべての路線(5路線)	①JR高山本線 ②あいの風とやま鉄道線 ③地鉄本線 ④地鉄不二越・上滝線 ⑤路面電車
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日概ね60本以上)	(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※ 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－山田中核型センター前 (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、空港等、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

【公共交通軸と位置付ける路線】



出典：国土数値情報

【目標とする運行頻度】

鉄道、軌道、路線バスにおける運行頻度（昼間時間帯）の目標を下記のとおりとします。
（富山駅及び電鉄富山駅を9時～17時の間に発着する便）

種別	事業者	線区	目標
鉄道	あいの風とやま鉄道	富山⇄高岡	2本/時以上
		富山⇄黒部	
	富山地方鉄道	本線	
		不二越・上滝線	
JR西日本	高山本線		
軌道	富山地方鉄道	路面電車	現状維持
路線バス	富山地方鉄道	—	現状維持

■鉄道の現在の運行頻度

事業者	線区	上り	1時間あたり	下り	1時間あたり
あいの風とやま鉄道	富山⇄高岡	16	2.000	16	2.000
	富山⇄黒部	12	1.500	13	1.625
富山地方鉄道	本線	19	2.375	19	2.375
	不二越・上滝線	11	1.375	11	1.375
JR西日本	高山本線	6	0.750	5	0.625

【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あたり、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。

【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、a) 運行頻度の高い路線、b) 地域生活拠点と都心を結ぶ路線、c) 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。

a) 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「時間あたり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日おおよそ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日あたりの運行本数が60本未満であるが、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も、運行頻度の高いバス路線とします。

b) 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。

c) 主要施設と都心を結ぶバス路線

高等教育機関、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、以下の考え方に基づいて抽出します。

◆高等教育機関

本市の高等教育機関には、広範囲から多くの学生が集中することから、公共交通が重要な通学手段となるため、本市内にあるすべての大学、高等専門学校を主要施設に位置づけます。

施設名	公共交通軸
富山大学	(1) 富山駅前－富山大学前－老田口 (14)富山駅前－富山大学前－四方口・四方神明町 (19)富山駅前－富山大学前－富大附属病院
富山国際大学	(21)富山駅前－南富山駅前－富山国際大学
富山短期大学	(1) 富山駅前－富山大学前－老田口
桐朋学園大学院大学	②あいの風とやま鉄道線 (1) 富山駅前－富山大学前－老田口
富山高等専門学校 本郷キャンパス	(22)富山駅前－南富山駅前－国立高専前

◆病院

本市内にある病院のうち、より多くの市民が利用すると考えられる公的病院を主要施設に位置づけます。

施設名	公共交通軸
富山大学附属病院	(19)富山駅前－富山大学前－富大附属病院
県立中央病院	(7) 富山駅前－西町－石金－中央病院
県立高志リハビリテーション病院	(24)富山駅前－永楽町－県リハビリセンター
富山市立富山市民病院	(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 (17)富山駅前－市民病院前－笹津－楡原駅前 (21)富山駅前－南富山駅前－富山国際大学
富山赤十字病院	(11)富山駅前－富山駅北口－赤十字病院
済生会富山病院	(23)富山駅前－双代町－済生会病院
富山協立病院	(9) 富山駅前－永楽町－豊田口
富山まちなか病院	⑤路面電車 (1) 富山駅前－富山大学前－老田口
不二越病院	(5) 富山駅前－(大泉駅前・石金)－山室中学校
国立病院機構 富山病院	(15)富山駅前－速星－山田中核型地区センター前

◆空港

富山空港は県外客のみならず、海外からの来訪者を迎える交通結節点であり、国内2路線、海外4路線の定期便ネットワークで、年間約57万人（平成30年度）が利用しています。

特に県外、海外からの航空機利用者の多くは移動手段を持たないことから、適切な公共交通手段を提供するため、空港を主要施設に位置づけます。

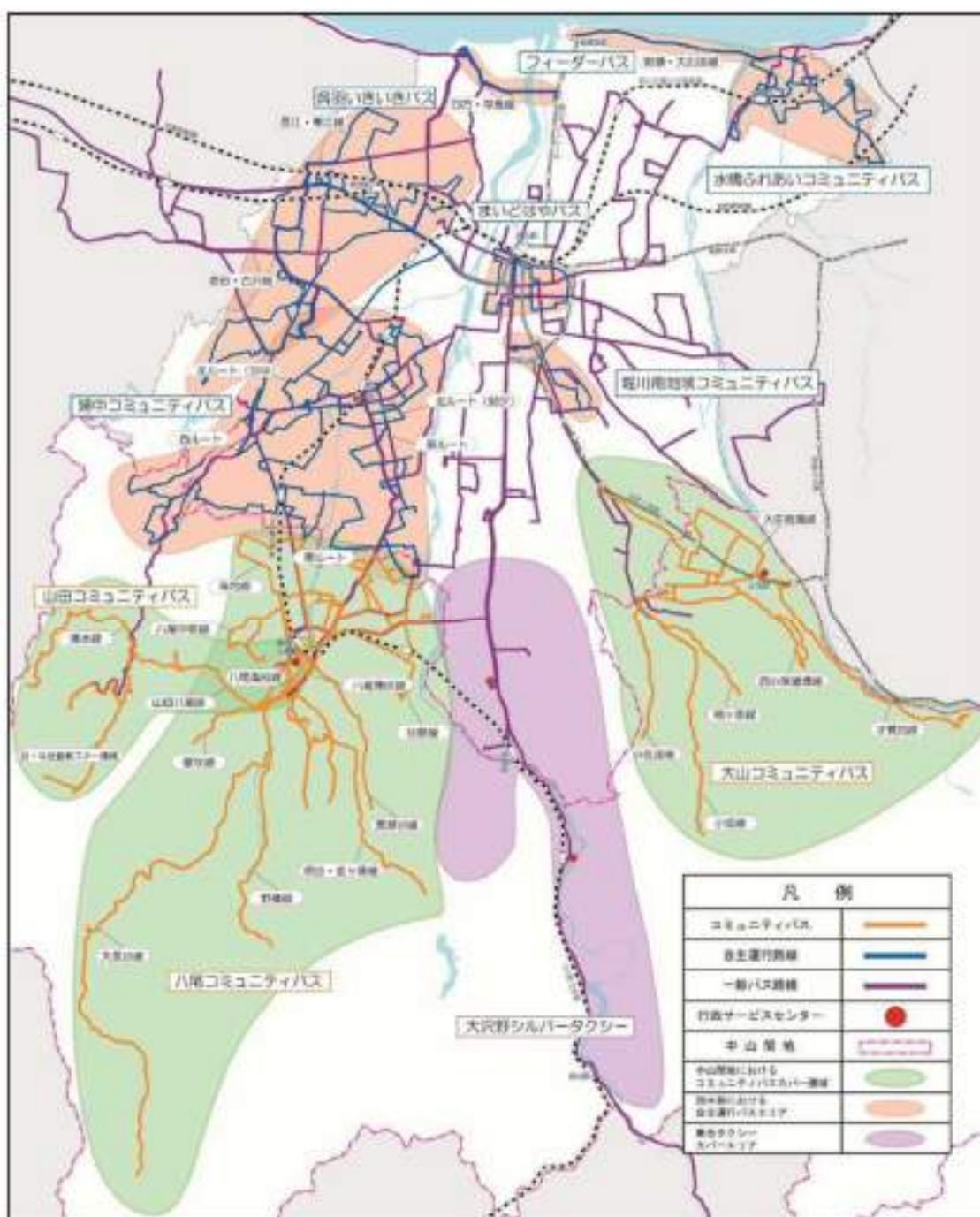
施設名	公共交通軸
富山空港	(20)富山駅前－(市民病院前)－富山空港前

(6) 生活交通

富山市には都市機能が集積している中心部、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、市営コミュニティバスや地域自主運行バス、乗合タクシー等様々な生活交通が運行しています。

呉羽地域、水橋地域などでは、地域自主運行バスが駅や主要施設などを循環する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、市営コミュニティバスが行政サービスセンター等を起点に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。



2-2 計画の目標

○都心部・地域生活拠点（まちづくり）

取組方針 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

鉄道における運行頻度の向上や分かりやすいダイヤへの改善、駅へのアクセスの改善を図り、都心及び地域生活拠点からの移動の利便性、快適性の向上を図ります。

政策 2 軌道のサービスレベルの深化

軌道における駅機能の強化や停留場のバリアフリー化、新型車両の導入により移動の利便性、快適性の向上を図ります。

政策 3 幹線バスの機能強化

幹線バスにおけるバス路線の見直し、活性化検討、効率的なネットワークの形成、ノンステップバスの導入により機能強化を図ります。

政策 4 公共交通軸へのアクセス性の向上

市内の駅・停留場付近へのパーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐車場の整備、交通結節点機能の強化により公共交通軸へのアクセス性の向上を図ります。

○郊外・中山間地域（生活交通）

取組方針 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

地区センター等へのアクセス強化や鉄道との連携強化により公共交通軸との接続の円滑化を図ります。

政策 2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

市営コミュニティバスの利用環境の改善・向上やデマンド交通の導入、車両のEV化を実施し、地域特性に応じたモビリティサービスを提供していきます。

政策 3 多様な関係者との共創による移動手段の確保

地域自主運行バスの導入支援や民間事業者と連携したサービスの提供を通じ、限られた資源（人・車両）の有効活用による移動手段の確保に努めます。

○公共交通への意識の醸成（モビリティマネジメント）

取組方針 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

各種モビリティマネジメントを通じて、市民の継続的な公共交通利用意識を啓発していきます。

政策 2 公共交通利用につながる情報発信

WEB 上での経路検索などの情報の提供やデジタルサイネージの設置により、公共交通利用につながる情報を積極的に発信していきます。

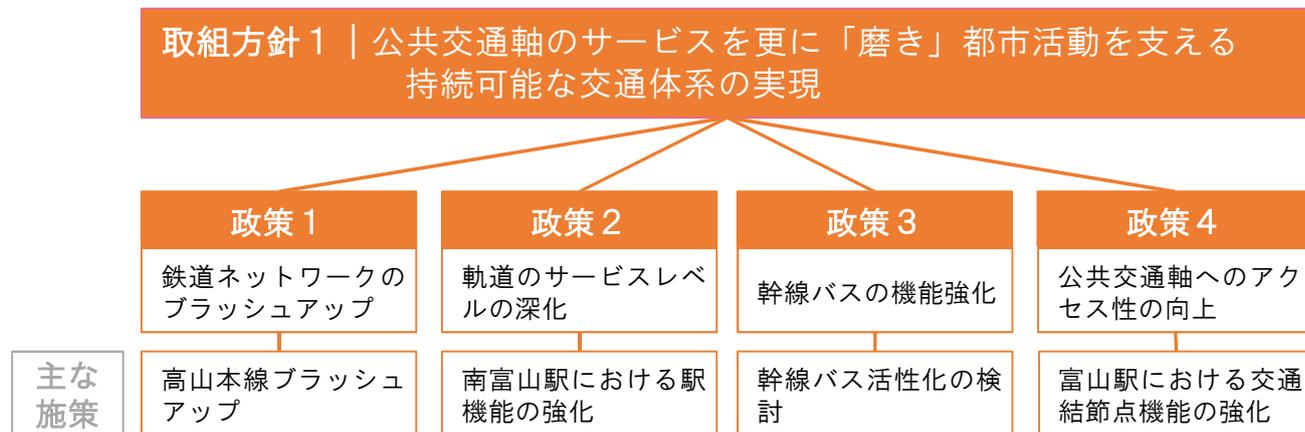
政策 3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

新たな運賃施策の実施やICカードの多様な活用、富山駅周辺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の提供を通じ、公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実を図ります。

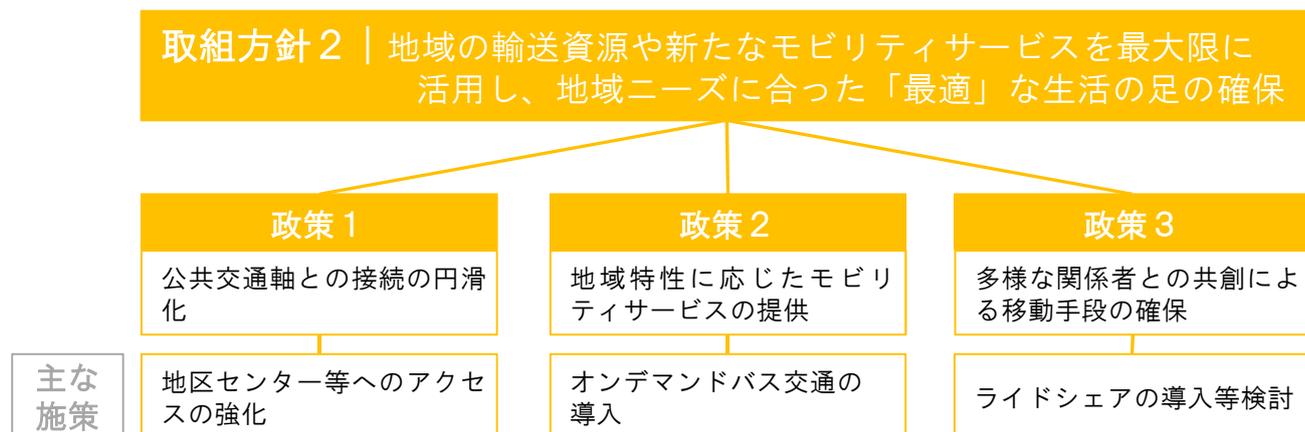
3. 目標達成するための施策

3-1 目標を達成するための施策体系

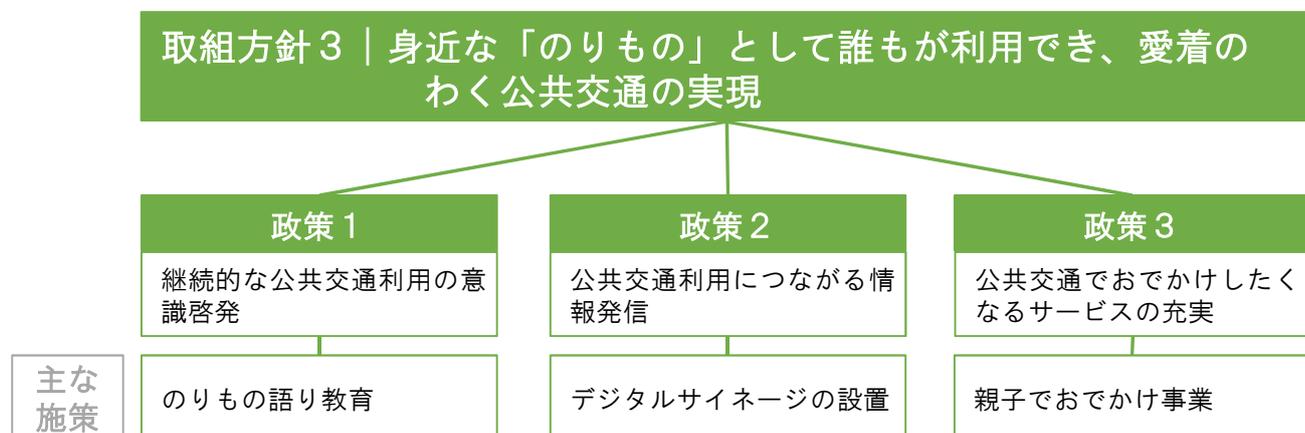
○都心部・地域生活拠点（まちづくり）



○郊外・中山間地域（生活交通）



○公共交通への意識の醸成（モビリティマネジメント）



事業名	実施主体				短期概ね 3年以内	中期概ね 5年以内	長期概ね 10年以内
	交通事業者	富山市	市民	ブラッシュアップ 高山本線沿線 会議			
取組方針 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							
① 増便運行	●						継続
② 乗継ぎ案内の強化	●			●			実施
③ 新改札の設置等による機能強化	●	●					実施
④ ダイヤの改善（パターンダイヤ）	●						実施
⑤ IC カードの導入 ※				●	検討		実施
⑥ 新型車両の導入 ※				●	検討		実施
⑦ 増便運行（高頻度運行）※				●	検討		実施
⑧ 折り返し設備増設（越中八尾駅等）※				●	検討		実施
⑨ ダイヤの改善（タクトダイヤ）				●	検討		実施
⑩ 朝時間帯の混雑緩和（車両の増結）※				●	検討		実施
⑪ バリアフリー化				●	検討		実施
⑫ あいの風とやま鉄道区間への乗入れ（直通運行）※				●	検討		実施
⑬ 関係機関の持続可能で新しい役割分担の構築	●	●		●	検討		実施
【政策 2】 軌道のサービスレベルの深化							
① 電停のバリアフリー化	●	●					継続
② ICカード地上機の導入	●	●					実施
③ 路面電車施設のリニューアル	●	●			検討		実施
④ 南富山駅における駅機能の強化（市内電車と地鉄上滝線との連携）	●	●			検討		実施
【政策 3】 幹線バスの機能強化							
① バス停及び上屋、広告付きバス停の整備	●	●					継続
② 生活バス路線維持への運行費補助		●					継続
③ モビリティデータの活用	●	●					実施
④ 幹線路線の活性化検討	●	●			検討		実施
⑤ 電動化車両の導入	●	●			検討		実施
⑥ 路線バスの運行本数等の見直し ※				●	検討		実施
【政策 4】 公共交通軸へのアクセス性の向上							
① パーク＆ライド駐車場の整備	●	●					継続
② パーク＆バスライド、サイクル＆バスライド駐車場・駐輪場の整備	●	●					継続
③ 自転車ネットワーク及び自転車駐車場の整備		●					継続
④ 富山駅北地区におけるウォークアップ空間の整備		●					継続
⑤ 駅へのアクセス改善（西富山駅）		●					実施
⑥ 富山駅における交通結節点機能の強化	●	●					実施
⑦ 路線バス等の駅への乗入れ ※	●			●	検討		実施

※関係者間の役割分担を整理し、新たな役割分担によって施策を実現します。

事業名	実施主体				短期 概ね 3年以内	中期 概ね 5年以内	長期 概ね 10年以内
	交通 事業者	富 山 市	市 民	フ ラ ッ ク 山 本 線 沿 線 プ ラ ツ シ ユ ア ツ プ 会 議			
取組方針 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							
① 地区センター等へのアクセス強化（モビリティハブの設定）	●	●			実施		
② 鉄道との連携強化		●			実施		
【政策 2】地域特性に応じたモビリティサービスの提供							
① 市営コミュニティバスの再編		●			継続		
② 地域自主運行バスの運営及び導入支援		●	●		継続		
③ タクシー事業者との連携	●	●			継続		
④ AIオンデマンド交通の導入		●			実施		
⑤ グリーンスローモビリティ運行		●			実施		
⑥ 車両の電動化（市営コミュニティバス）		●			実施		
⑦ モビリティデータの活用		●			実施		
⑧ 貨客混載運送の実施		●			実施		
⑨ 自動運転の導入		●			実施	検討	
【政策 3】多様な関係者との共創による移動手段の確保							
① 福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用		●	●		継続		
② ボランティア輸送の導入検討		●	●		継続		
③ ライドシェアの導入検討	●				検討	実施	
取組方針 3 身近なりの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							
① のりもの語り教育	●	●			継続		
② 学生へのモビリティ・マネジメント	●	●			継続		
③ 公共交通利用促進月間	●	●	●		継続		
④ 沿線地域と協働した賑わいなどの創出	●	●	●		継続		
【政策 2】公共交通利用につながる情報発信							
① WEB上での経路検索などの情報の提供	●	●			継続		
② デジタルサイネージの設置	●	●			実施		
【政策 3】公共交通でおでかけしやすくなるサービスの充実							
① 高齢者向け割引乗車券の導入	●	●			継続		
② 新たなキャッシュレス決済の導入	●				実施		
③ 定期券の導入		●			実施		
④ 鉄道、路線バスの共通運賃化※				●	検討	実施	
⑤ こどもまんなか交通の実現	●	●			検討	実施	
⑥ MaaSアプリの活用	●	●			検討	実施	
⑦ 新たな運賃体系の検討	●	●			検討		実施

※関係者間の役割分担を整理し、新たな役割分担によって施策を実現します。

3-2 施策の内容

取組方針 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

鉄道における運行頻度の向上や分かりやすいダイヤへの改善、駅へのアクセスの改善を図り、都心及び地域生活拠点からの移動の利便性、快適性の向上を図ります。

【JR高山本線】

平成18年度から平成22年度まで、増便運行を核とした社会実験を実施し、あわせて駅前広場やパーク＆ライド駐車場の整備、トイレの整備、婦中鶉坂駅の設置などを実施しました。平成23年度からは活性化事業として、朝夕のラッシュ時において増便運行を継続しています。なお、婦中鶉坂駅は平成26年度から常設化しています。

また、近年の人口減少をはじめとする社会情勢の変化に対応した、持続可能な公共交通を目指し、令和3年3月に市、県、

JR西日本で「高山本線ブラッシュアップ会議」を設立し、更なる利便性の向上と、ネットワーク機能の強化を図るため、2か年にわたる検討を行い、令和5年3月に「高山本線ブラッシュアップ基本計画」を策定しました。

今後、更なる利便性の向上を目指し、「高山本線ブラッシュアップ基本計画」に位置付けられたブラッシュアップ施策を着実に推進します。なお、施策を進める上で、事業構造など、関係者間の適切な役割分担、責任分担について検討し、実施可能な施策から段階的に推進します。

【あいの風とやま鉄道線】

運行間隔の見直しや企画列車、「あいの風ライナー」の運行、交通系ICカードの導入等による利便性向上を図るとともに、市のまちづくり施策と連携し、東富山駅東口（令和3年3月開業）、新富山口駅（令和4年3月開業）、呉羽駅北口（令和6年3月開業）の整備にあわせた、駅前広場や駐輪場、アクセス道路やパーク＆ライド駐車場の整備等の周辺施設の整備を行い、新たな利用者の創出を図りました。

今後の社会経済情勢の変化に対応するため、安全性確保のための計画的な投資や、サービス向上と利便性の確保のための利便性の高いダイヤの設定、沿線住民に日常的に利用される環境の整備等に取り組めます。

【富山地方鉄道線】

不二越・上滝線における増便運行やパーク＆ライド駐車場の整備を行うとともに、沿線地域住民による利用促進の取組みが行われた。また、新駅（新庄田中駅、栄町駅）の整備により、新たな利用者の創出を図りました。

今後はサービス向上と利便性の確保のため、ダイヤの設定や沿線住民に日常的に利用される環境の整備等に取り組めます。



イメージ：ICカードの導入

施策①	増便運行				
実施主体	交通事業者	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>(富山地方鉄道線) 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ます。</p> <p>(JR高山本線) 利用者が多い越中八尾～富山間の朝夕ピーク帯は、増便効果が高いことから、公共サービスとして望ましい運行頻度を確保します。</p>			 		

施策②	乗継ぎ案内の強化				
実施主体	交通事業者・高山本線沿線 ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施
<p>他の交通モードと相互に利用しやすい環境づくりを目指すために、利用者にとって分かりやすい乗継ぎ案内の強化を図るべく、デジタル技術(デジタルサイネージ、アプリ等)や、サインを整備します。</p>					

施策③	新改札の設置等による機能強化				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

新たな改札及び駅前広場を設置し、利便性の向上を図ります。



提供:あいの風とやま鉄道

施策④	ダイヤの改善(パターンダイヤ)				
実施主体	交通事業者	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

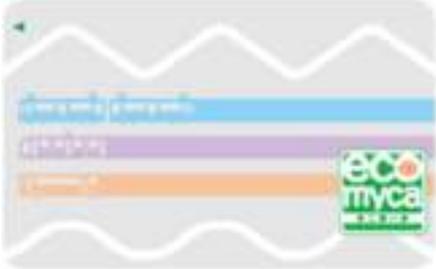
パターンダイヤを導入し、サービスの向上を図ります。

		旧	
5			39
6	9		34
7	1		41
8		13	40
9			35
10			45
11			45
12			45
13			40
14		20	52
15		23	50
16		20	53
17	19		43
18	10	39	41
19	12		41
20	13	38	
21		36	
22			50



		新	
5			39
6	9		34
7	1		41
8		13	45
9			45
10			45
11			45
12			45
13			45
14		15	45
15		15	45
16		15	45
17		15	45
18		15	45
19		15	45
20		15	45
21			45
22			50

イメージ

施策⑤	ICカードの導入				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>キャッシュレス化によるシームレスな乗降や、共通運賃の実現により、利便性を向上し他の交通モードと相互に利用しやすい環境づくりを目指すために、JR 高山本線の富山区間(猪谷～富山間)においてICカードを導入します。</p>					
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>					

施策⑥	新型車両の導入				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>持続可能で次世代に託せる地域公共交通とすべく、ゼロカーボン、SDGs 等に資する取組みとして、環境性や持続可能性に優れた新型車両等を導入します。</p> <p>特に、更なる安全性・安定性・快適性の向上と、電車・気動車のシステム共通化によるメンテナンス技術の向上及び、効率化が図られる次世代車両であるハイブリッド車両等への転換を図ります。</p>					
					
			<p>イメージ: 新型電気式気動車(DEC700)</p>		

施策⑦	増便運行(高頻度運行)																																																																																																																																																																				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)																																																																																																																																																																
			検討	実施	実施																																																																																																																																																																
<p>利用者が多い越中八尾～富山間の朝夕ピーク帯は、増便効果が高いことから、公共サービスとして望ましい運行頻度を確保を図ります。</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin-right: 20px;"> <thead> <tr><th colspan="4">旧</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>5</td><td></td><td>38</td><td>51</td></tr> <tr><td>6</td><td>14</td><td>25</td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>00</td><td>20</td><td>58</td></tr> <tr><td>8</td><td>03</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td></td><td></td><td>54</td></tr> <tr><td>10</td><td>11</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td></td><td>20</td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>02</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td>12</td><td></td><td>56</td></tr> <tr><td>15</td><td></td><td></td><td>58</td></tr> <tr><td>16</td><td></td><td>32</td><td></td></tr> <tr><td>17</td><td>14</td><td>34</td><td></td></tr> <tr><td>18</td><td>09</td><td>30</td><td></td></tr> <tr><td>19</td><td>13</td><td></td><td>50</td></tr> <tr><td>20</td><td></td><td></td><td>51</td></tr> <tr><td>21</td><td></td><td></td><td>54</td></tr> <tr><td>22</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>23</td><td></td><td></td><td>23</td></tr> </tbody> </table> ➔ <table border="1" style="display: inline-table;"> <thead> <tr><th colspan="4">新</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>5</td><td></td><td>38</td><td>51</td></tr> <tr><td>6</td><td>14</td><td>25</td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>00</td><td>20</td><td>58</td></tr> <tr><td>8</td><td>03</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>10</td><td></td><td>40 54</td></tr> <tr><td>10</td><td>10</td><td></td><td>40</td></tr> <tr><td>11</td><td>10</td><td></td><td>40</td></tr> <tr><td>12</td><td>10</td><td></td><td>40</td></tr> <tr><td>13</td><td>02</td><td>10 25</td><td>40</td></tr> <tr><td>14</td><td>10</td><td></td><td>40</td></tr> <tr><td>15</td><td>10</td><td></td><td>40</td></tr> <tr><td>16</td><td>10</td><td></td><td>40</td></tr> <tr><td>17</td><td>10</td><td></td><td>40</td></tr> <tr><td>18</td><td>10</td><td></td><td>40</td></tr> <tr><td>19</td><td>10</td><td></td><td>40</td></tr> <tr><td>20</td><td>10</td><td></td><td>40</td></tr> <tr><td>21</td><td></td><td>21 36</td><td>54</td></tr> <tr><td>22</td><td></td><td>32</td><td>52</td></tr> <tr><td>23</td><td></td><td>23</td><td></td></tr> </tbody> </table>						旧				5		38	51	6	14	25		7	00	20	58	8	03			9			54	10	11			11				12		20		13	02			14	12		56	15			58	16		32		17	14	34		18	09	30		19	13		50	20			51	21			54	22				23			23	新				5		38	51	6	14	25		7	00	20	58	8	03			9	10		40 54	10	10		40	11	10		40	12	10		40	13	02	10 25	40	14	10		40	15	10		40	16	10		40	17	10		40	18	10		40	19	10		40	20	10		40	21		21 36	54	22		32	52	23		23	
旧																																																																																																																																																																					
5		38	51																																																																																																																																																																		
6	14	25																																																																																																																																																																			
7	00	20	58																																																																																																																																																																		
8	03																																																																																																																																																																				
9			54																																																																																																																																																																		
10	11																																																																																																																																																																				
11																																																																																																																																																																					
12		20																																																																																																																																																																			
13	02																																																																																																																																																																				
14	12		56																																																																																																																																																																		
15			58																																																																																																																																																																		
16		32																																																																																																																																																																			
17	14	34																																																																																																																																																																			
18	09	30																																																																																																																																																																			
19	13		50																																																																																																																																																																		
20			51																																																																																																																																																																		
21			54																																																																																																																																																																		
22																																																																																																																																																																					
23			23																																																																																																																																																																		
新																																																																																																																																																																					
5		38	51																																																																																																																																																																		
6	14	25																																																																																																																																																																			
7	00	20	58																																																																																																																																																																		
8	03																																																																																																																																																																				
9	10		40 54																																																																																																																																																																		
10	10		40																																																																																																																																																																		
11	10		40																																																																																																																																																																		
12	10		40																																																																																																																																																																		
13	02	10 25	40																																																																																																																																																																		
14	10		40																																																																																																																																																																		
15	10		40																																																																																																																																																																		
16	10		40																																																																																																																																																																		
17	10		40																																																																																																																																																																		
18	10		40																																																																																																																																																																		
19	10		40																																																																																																																																																																		
20	10		40																																																																																																																																																																		
21		21 36	54																																																																																																																																																																		
22		32	52																																																																																																																																																																		
23		23																																																																																																																																																																			
					イメージ																																																																																																																																																																

施策⑧	折り返し設備増設(越中八尾駅等)				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>利用者にとって、より便利なダイヤの設定を実現するために、折り返し設備を増設します。</p> <p>例えば、越中八尾駅の1番線に富山駅方面への折り返し設備を新たに設置することにより、1番線側に越中八尾駅折り返しの車両が進入可能となることで、より柔軟な車両及び、ホーム運用が可能となります。</p>					
					
			越中八尾駅		

施策⑨	ダイヤの改善(タクトダイヤ)				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>パターンダイヤをさらに進化させ、ハブとなる主要駅において、接続する鉄道、バスが一斉に到着、出発となるようにダイヤを調整し、異なる交通モード間の相互乗換えが可能となります。</p>					
					

施策⑩	朝時間帯の混雑緩和(車両の増結)				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>朝ピーク時の混雑の分散化を図り、利用しやすい環境づくりを整備するために、朝時間帯の車両増結を導入します。</p>					
					
<p>写真 1~2 両編成で運行する高山本線のキハ120 形</p>					

施策⑪	バリアフリー化				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>駅施設等のバリアフリー化について、地域のニーズを踏まえながら実施し、高齢者や障害者を含む利用者の安全かつ、円滑な移動を確保します。</p>					<p>イメージ: 出入口におけるステップ</p>

施策⑫	あいの風とやま鉄道区間への乗入れ(直通運行)				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>鉄道ネットワーク機能の強化を図るため、ハイブリット車両等の導入に合わせ、高山本線からあいの風とやま鉄道線への、富山駅からの車両乗入れを実現します。 今後、運行上の課題等については、あいの風とやま鉄道を含めた関係者間で議論する必要があります。</p>					

施策⑬	関係機関の持続可能で新しい役割分担の構築				
実施主体	交通事業者・富山市・高山 本線沿線ブラッシュアップ 会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

新たな会議体による持続可能な公共交通の実現に向けた関係機関の役割分担の構築を図ります。



政策2 軌道のサービスレベルの深化

軌道における駅機能の強化や電停のバリアフリー化、新型車両の導入により移動の利便性、快適性の向上を図ります。

【路面電車】

令和2年3月に富山駅における路面電車の南北接続が完成し、百年にわたり鉄道で分断されていた富山駅の南北が、北陸新幹線の開業や在来線の高架化によってつながり、富山駅周辺の南北一体的なまちづくりが実現しました。

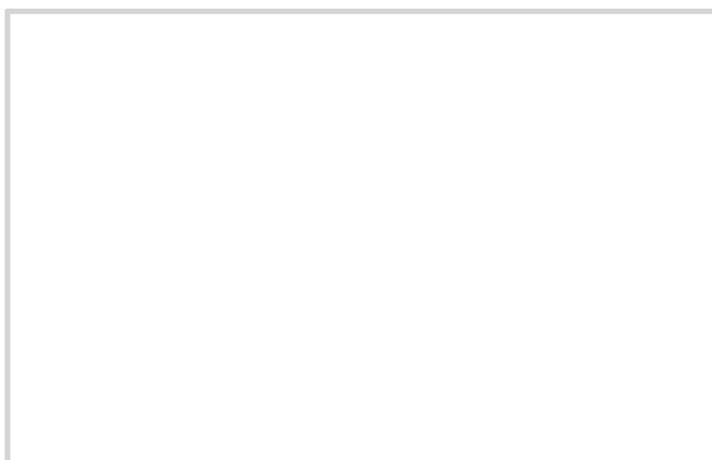
第1期事業では、北陸新幹線開業にあわせて南側の市内電車を新幹線高架下まで乗入れしており、新幹線や在来線から路面電車へのスムーズな乗り換えが可能になるなど、富山駅における交通結節機能が大幅に強化され、公共交通の利便性が格段に向上しました。

その後、富山駅付近連続立体交差事業による在来線の高架化に伴い、北側の富山港線を在来線高架下まで延伸する第2期事業を進め、令和2年3月21日に路面電車の南北接続が完成し、富山駅を中心とした全長約15kmのLRTネットワークが形成されました。

南北接続後のさらなる路面電車サービスの向上を図るため、路面電車にICOCAやSuica等の全国交通系ICカードを導入し、来訪者の利便性向上や公共交通結節機能の強化を図りました。

また、車両内に新たに優先座席を設け、こどもからお年寄りまで全ての方が安心して快適に利用できる環境の確保に取り組んできました。

今後も路面電車利用者が安全で快適に利用できるよう、ICカード地上機の導入による降車時間の短縮や運行ダイヤの見直し、定時性の確保など、路面電車の安定した輸送を維持していくとともに、乗り継ぎ利便性の向上、停留場のバリアフリー化など、利便性の高い路面電車サービスを提供し利用促進を図ります。

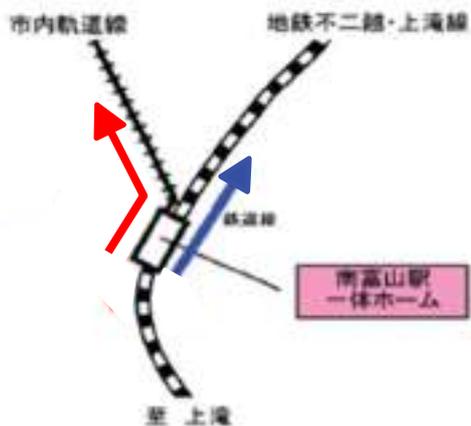


ICカード地上機の導入

施策①	電停のバリアフリー化				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>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、交通事業者や道路管理者と調整を進めます。</p>					

施策②	ICカード地上機の導入				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施
<p>富山駅停留所における乗降時間の短縮を図るため、ICカード地上機を導入し、鉄道利用環境も改善を実施します。</p>		<div style="border: 1px solid black; padding: 20px; text-align: center;"> <p>パース挿入予定</p> </div>			

施策③	路面電車施設のリニューアル				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>路面電車の質の高いデザインの採用や騒音・振動の軽減、バリアフリー化などによる快適性及び利便性の向上を図るため、新型低床車両(LRV)の導入や表示案内システムの更新等、路面電車施設のリニューアルを行います。</p>					

施策④	南富山駅における駅機能の強化(路面電車と地鉄上滝線との連携)				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>南富山駅において、路面電車と上滝線の連携を強化し、市内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、南富山駅の同一ホームにて、軌道と鉄道が乗換えしやすい環境を実現します。</p>					

政策3 幹線バスの機能強化

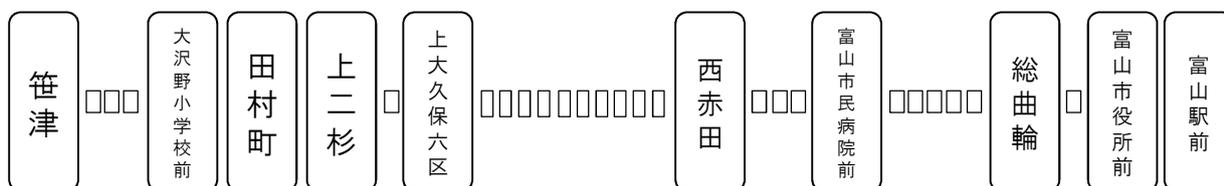
幹線バスにおけるバス路線の見直し、活性化の検討、効率的なネットワークの形成、ノンステップバスの導入により機能強化を図ります。

【路線バス】

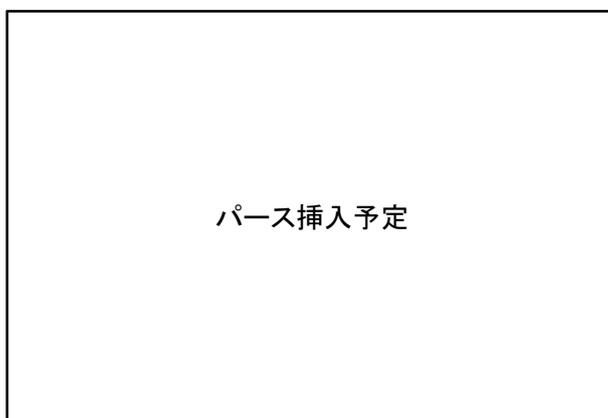
市民のバスに対するイメージを変えるため、公共交通軸である幹線バス路線の中でも運行頻度や利用者の多い路線を「イメージリーダー路線」に位置付け、先導的かつ重点的に新型車両の導入や広告付きバス停上屋の整備を行ってまいりました。

また、令和5年度には更なるサービスの向上を検討するため、笹津線における速達便運行社会実験を実施しました。

今後は、既存路線の維持に加え、サービスの向上と利便性を確保に向けた取り組みを進めます。



速達便「ファストバス」停車停留所



施策①	バス停及び上屋、広告付きバス停の整備				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

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ます。



施策②	生活バス路線維持への運行費補助				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

市民生活にとって重要な生活バス路線は、国・県・市の支援により、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ため、維持を図ります。



施策③	モビリティデータの活用				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施
<p>交通事業者との連携により、運行データ等を用いた分析を行い、ルートやダイヤの見直し等を実施します。</p>			<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <p>図等挿入予定</p> </div>		

施策④	幹線路線の活性化検討				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>都心と郊外を結ぶシンボリックな交通モードの検討に加え、利便性の向上やドライバー不足の解消につながる路線バスの活性化について検討を行います。</p>			<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <p>パース挿入予定</p> </div>		

施策⑤	電動化車両の導入				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>カーボンニュートラルの実現に向け、路線バスにおける電動化車両の導入を推進します。</p>			<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <p>写真等挿入予定</p> </div>		

施策⑥	路線バスの運行本数等の見直し				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>鉄道とバス等が協調した新しい交通体系を実現します。</p> <p>交通結節拠点等で鉄道と路線バスの乗継ぎ利便性を高めるために、路線バス運行本数等の見直し等が考えられることから、今後は路線バス事業者を含めた関係者間で、運行社会実験等を踏まえ、実施します。</p>					

政策4 公共交通軸へのアクセス性の向上

市内の駅・停留所付近へのパーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐車場の整備、交通結節点機能の強化により公共交通軸へのアクセス性の向上を図ります。

駅やバス停へのアクセス性の向上を図るため、鉄軌道および路線バス沿線の駅やバス停にパーク&ライド駐車場の整備を交通事業者等と連携して進めてきました。

また、JR高山本線の千里駅及びあいの風とやま鉄道東富山駅においては、アクセス道路及び駅前広場の施設を行い、駅へのアクセスの向上を図りました。

更に、安全で快適に自転車を利用できる環境づくりを推進するため、富山駅を中心とする自転車利用者が多く見込まれる路線において、自転車走行空間を整備を進め、様々な交通手段にて公共交通軸へのアクセスできるよう取組みを進めてきました。

今後は、高山本線西富山駅へのアクセス改善を実施するとともに、パーク&ライド駐車場については、ニーズを把握し、実現可能性のあるものについては、整備に取り組み、未整備の駅、十分な台数が確保されていない駅について、新設・拡張を行い、鉄道利用者増加を図ることとしております。

また、鉄道駅に隣接する自転車駐車場についても、富山駅周辺やあいの風とやま鉄道沿線において整備を進めてきており、公共交通利用者に必要な自転車駐車場を確保するなど、公共交通軸へのアクセス性の向上を図ります。



パーク&ライド駐車場
(婦中鵜坂駅)



東富山駅
(駅前広場・アクセス道路)



自転車ネットワークの整備
(城址大通り)

パース挿入予定

施策①	パーク&ライド駐車場の整備				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>交通事業者との連携による、既存の駅や新たな駅の整備に併せ、パーク&ライド駐車場の拡大します。</p>					

施策②	パーク&バスライド、サイクル&バスライド駐車場・駐輪場の整備				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>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。</p> <p>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、整備を行います。</p>		 			
		<p>笹津線:上二杉バス停</p>		<p>針原新町バス停サイクル&バスライド駐輪場</p>	

施策③	自転車ネットワーク整備及び自転車駐車場の整備				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

富山駅及び中心市街地を中心した自転車ネットワークの整備を行います。
併せて、富山駅周辺における新たな自転車駐車場の整備を行います。



施策④	富山駅北地区におけるウォークアブル空間の整備				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

中心市街地市区の富山駅北周辺においてエリアの魅力を高めるため、ウォークアブルな空間の創出に向けた整備を行います。



施策⑤	駅へのアクセス改善(西富山駅)				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施
<p>高山本線の利便性向上や駅勢圏の拡大を図るため、鉄道により既成市街地が分断されていることから、駅へのアクセスニーズが高い「西富山駅」における駅へのアクセス改善を図ります。</p>		<div style="border: 1px solid black; padding: 20px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>パース挿入予定</p> </div>			

施策⑥	富山駅における交通結節機能の強化				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施
<p>富山地方鉄道の連続立体交差事業に基づき交通結成機能の強化を図ります。 併せて、富山駅周辺整備地区の土地区画整理事業により駅東口直近で南北を結ぶ「富山駅横断東線」の整備を行います。</p>					

施策⑦	路線バス等の駅への乗入れ				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>鉄道とバスの協調を図るために、駅ロータリー部への路線バスの乗入れ等、相互に利用しやすい環境づくりを、関係機関と連携しながら実現します。</p>					
		<p>笹津駅周辺</p>			

取組方針 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

地区センター等へのアクセス強化や鉄道や路線バスとの連携強化により公共交通軸との接続の円滑化を図ります。

地域自主運行バスや市営コミュニティバスのルートやダイヤ編成については、鉄軌道や運行頻度の高いバス路線へのアクセス性を考慮することとし、公共交通軸との接続性を高めます。

また、地域の身近な拠点となる地区センターをモビリティハブと設置し、路線バスのバス停を併設することで、地区センターを拠点とした移動の確保に努めます。

パース挿入予定

パース挿入予定

施策①	地区センター等へのアクセス強化（モビリティハブの設定）				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 （概ね3年程度）	中期 （概ね5年程度）	長期 （概ね10年程度）
			実施	実施	実施
<p>地区センターサービスの拡充も視野に入れ、地区センター等にコミュニティバスやオンデマンド交通、路線バス等の交通機能を集約し、モビリティハブとして設定します。</p> <p>また、地区センター等からの公共交通軸へのアクセス強化を図ります。</p>			<div style="border: 1px solid black; padding: 20px; width: 100%; height: 100%;"> <p>パース挿入予定</p> </div>		

施策②	鉄道との連携強化				
実施主体	富山市	実施期間	短期 （概ね3年程度）	中期 （概ね5年程度）	長期 （概ね10年程度）
			実施	実施	実施
<p>地域住民の生活の足を担うコミュニティバスと、連携を強化するために、高山本線との乗継ぎ利便性を高める取組みを実現し、郊外・中山間地域における公共交通の更なる充実を図ります。（ダイヤやルート等の変更）</p>					
					
八尾コミュニティバス			婦中コミュニティバス		

政策2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

市営コミュニティバス利用環境の改善・向上やデマンド交通の導入、車両のEV化を実施し、地域特性に応じたモビリティサービスを提供していきます。

これまで、郊外や中山間地域でのシビルミニマムとしての交通サービス水準等を考慮し、コミュニティバスの運行やシルバータクシーの運行に取り組んできました。

今後も引き続き、郊外や中山間地域における生活の足となる交通手段の確保するとともに、路線バスなどの運転手不足の解消や高齢者ドライバーの交通事故の減少、高齢化の進行によるラストワンマイルの課題などの解決に向け、AIオンデマンド交通システムや貨客混載、カーボンニュートラルの推進に向け市営コミュニティバスへのEV車両を導入するなど、地域特性に応じた新たなモビリティサービスを提供していきます。

パース挿入予定

パース挿入予定

施策①	市営コミュニティバスの再編				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

市営コミュニティバスにおいて、地域の実情に応じた、ダイヤやルートの再編を行います。



施策②	地域自主運行バスの運営及び導入支援				
実施主体	市民・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

地域が主体となった自主運行バスを運営、検討する地域に、社会実験等の提案などによる支援を図ります。また、継続的な運行に向けた支援を行います。



施策③	タクシー事業者との連携				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

大沢野地域における乗合タクシーの運行等の連携を図ります。



施策④	AIオンデマンド交通の導入				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

郊外や中山間地域において、将来に向けた持続可能な移動手段を確保するため、AIオンデマンド交通システムを活用した運行を行います。



施策⑤	グリーンスローモビリティの運行				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

持続可能な地域公共交通網の形成を目指すため、環境にやさしく低速で安全なグリーンスローモビリティの実用化に向けて、富山駅北地区での本格運行や市内郊外部での試行運行を通して、新たな移動手段としての活用可能性を検証します。

(1) 富山駅北地区での本格運行の実施



(2) ランドカータイプの車両を活用した運行社会実験の実施



* グリーンスローモビリティ定義(国交省): 時速20km 未満で公道を走ることが出来る電動車を活用した小さな移動サービス。

施策⑥	車両の電動化(市営コミュニティバス)				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

カーボンニュートラル推進の為、市営コミュニティバスにおいて、電動化車両の導入を進めます。

パース挿入予定

施策⑦	モビリティデータの活用				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施
<p>運行データ等を用いた分析を行い、ルートやダイヤの見直し等を実施します。</p>			<div style="border: 1px solid black; padding: 20px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>イメージ図等挿入予定</p> </div>		

施策⑧	貨客混載運送の実施				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施
<p>市営コミュニティバスにおける収益性の向上や貨物自動車運送業者の2024年問題をはじめとした労働環境の改善、ドライバー不足の解消等を目的に、市営コミュニティバスにおいて、貨客混載を実施します。</p>					
					

施策⑨	自動運転の導入				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	検討	検討

車を使えない高齢者等の生活の足となる交通手段の確保、バス運転手不足の解消、交通事故の減少に向けて、最先端技術を活用した持続可能な公共交通サービスの提供を検討するため、まずは、自動運転車両の実証実験を行います。



政策3 多様な関係者との共創による移動手段の確保

地域自主運行バスの導入支援や民間事業者と連携したサービスの提供を通じ、限られた資源（人・車両）の有効活用による移動手段の確保に努めます。

本市ではこれまで、公共交通空白地域の移動手段の確保に向けた地域自主運行バスの導入支援や福祉有償輸送等民間事業者と連携したサービスを提供してきました。

今後も継続して、地域が主体となった自主運行バスを検討する地域に、社会実験等の提案などによる支援を図るとともに、継続的な運行に向けた支援を行います。

また、国の動向を注視し、タクシー事業者等との連携による、地域や時間帯を限定したライドシェアの導入等、民間事業者連携した新たなサービスの検討を行います。

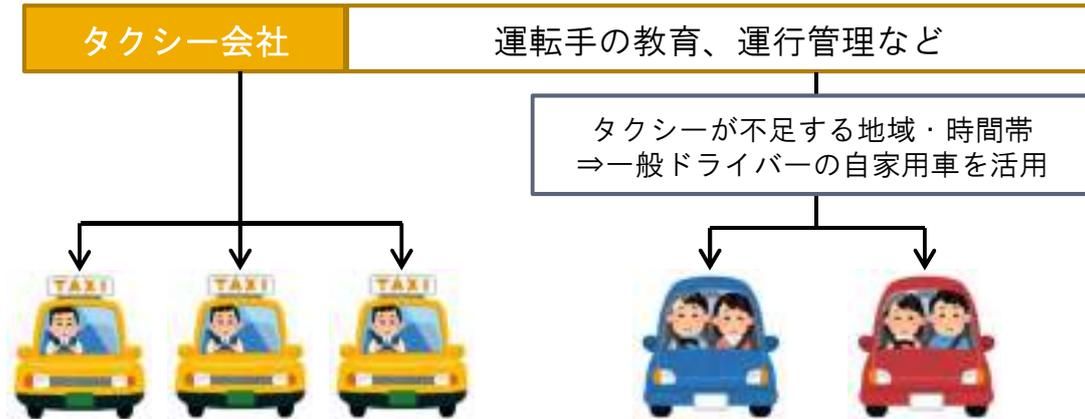
写真等挿入予定

施策①	福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用				
実施主体	市民・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>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。</p>					
					
出典：富山市社会福祉協議会					

施策②	ボランティア輸送の導入検討				
実施主体	市民・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>民間路線バス、市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。</p>					
			<p>(制度のイメージ図)</p>  <p>交通事業者 (バス・タクシー) ノウハウを活用して協力</p> <p>自家用有償旅客運送者 (市町村等) 市町村等が使用権限を有する自家用自動車</p> <p>運行管理、車両整備管理</p> <p>住民ドライバー</p> <p>(参考事例) → 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。 → 交通事業者がNPO等の協力員として参加し、運行管理、車両整備管理を担当する。</p>		
出典：自家用有償旅客運送ハンドブック 国土交通省自動車局旅客課 (R2.11)					

施策③	ライドシェアの導入検討				
実施主体	交通事業者	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

国の動向を注視し、タクシー事業者等との連携による、地域や時間帯を限定したライドシェアの導入等を検討します。



取組方針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

各種モビリティマネジメントを通じて、市民の継続的な公共交通利用意識を啓発していきます。

本市では、平成22年から、「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提供し、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（MM）を実施してきました。

公共交通の利用促進や普及啓発を行うため、マスメディアやホームページ、SNSなどを活用し、公共交通に関するお得な情報や市民による公共交通利用方法の提案などを行ってきました。また、令和4年からは、8月を重点的に公共交通の利用促進を図る「公共交通利用促進月間」として設定し、普段の啓発活動に加え、公共交通事業者と協力し、公共交通の魅力発信や利用への意識醸成を図るためのイベント開催などを行っています。他にも児童・学生への公共交通に関する意識啓発のため、出前講座や講義の実施や、民間企業へ出向き、通勤時における高い自動車分担率の改善を目指すため、企業MMを実施しています。

このような各種モビリティ・マネジメントを通じて、市民の継続的な公共交通利用意識を啓発していきます。

パース挿入予定

施策①	のりものの語り教育				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>「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。</p> <p>引き続き、小学生向けの「のりものの語り教育」を推進します。</p>					

施策②	学生へのモビリティ・マネジメント				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>大学等での授業において、公共交通に関する意識啓発を行い、公共交通への関心を高め、公共交通の利用促進を図ります。</p>					

施策③	公共交通利用促進月間				
実施主体	市民・交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>夏休み期間中の公共交通を利用した親子での外出機会の創出を目指し、8月を公共交通利用促進月間として、公共交通に関するイベントの開催やメディアを活用した情報提供を行い、公共交通の利用促進を図ります。</p>					

施策④	沿線地域と協働した賑わいなどの創出				
実施主体	市民・交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>地域にとって親しみのある駅やバス停とするため、駅前広場や施設などを活用したイベント開催や、清掃活動などを地域住民や各団体等と連携を図り、実施することで公共交通を自分事として捉え利用促進につなげます。</p>					

政策2 公共交通利用につながる情報発信

WEB 上での経路検索などの情報の提供やデジタルサイネージの設置により、公共交通利用につながる情報を積極的に発信していきます。

バスなど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です。また、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つながります。

令和元年から県内全域の路線バスや鉄軌道などの位置情報、運行情報、遅延情報などをインターネットで検索できる「とやまロケーションシステム」の運用を開始しました。また、令和5年は、「とやまロケーションシステム」のデジタル技術を活用し、バス利用者の更なる利便性向上を図るため、富山駅南口駅前広場にデジタルサイネージを設置し、リアルタイムに発車状況などを提供しています。

今後もWEB上での経路検索などの情報提供やデジタルサイネージの設置により、公共交通利用につながる情報を積極的に発信していきます。



施策①	WEB 上での経路検索などの情報の提供				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

「とやまロケーションシステム」を活用し、引き続き、公共交通のルートや路線、バス停、バスの現在地等の情報提供を行います。



施策②	デジタルサイネージの設置				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

「とやまロケーションシステム」を活用し、バス利用者のさらなる利便性の向上を図るため、公共施設にリアルタイムのバス情報を提供するデジタルサイネージを設置します。



政策3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

新たな運賃施策の実施やICカードの多様な活用、富山駅周辺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の提供を通じ、公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実を図ります。

これまで、市内では、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、ICカードの多様な活用として、高齢者向けのおでかけ定期券の発行や、大学・専門学校の子生証へのICカード機能付与を行い、利用促進を行ってきました。また、県内自治体や交通事業者と連携して、夏休み期間中に公共交通機関を親子で利用する場合、子供の運賃が無料となる親子でおでかけ事業を展開し、公共交通の利用を促進してきました。

今後は、鉄道や路線バスの共通運賃化や新たな運賃体系、新たなキャッシュレス決済の導入、MaaSアプリを活用した利用促進を検討し、公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実を図ります。



施策①	高齢者向け割引乗車券の導入				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>JR 高山本線の利用促進と沿線地域の活性化に向けた高齢者向け割引乗車券「高山本線シニアおでかけきっぷ」や、65歳以上の方が市内各地から中心市街地へおでかけする際使える「おでかけ定期券」を発売します。</p>					

施策②	新たなキャッシュレス決済の導入				
実施主体	交通事業者	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施
<p>公共交通の更なる利便性の向上やアフターコロナを見据えたインバウンドの対応、キャッシュレスによる効率化、乗降データを利活用するため、オープンループ乗車システム(クレジットカードのタッチ決済機能)を導入します。</p>					
					

施策③	定期券の導入				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施
市営コミュニティバスにおける利便性向上の為、定期券を導入します。					
<div style="border: 2px solid #f08080; border-radius: 25px; padding: 20px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <h2 style="margin: 0;">八尾駅_八尾高校</h2> <p style="margin: 0;">24. - 10. - 1^{まで}</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-left: 10px;">新規</div> <p style="margin: 0; font-size: small;">市営八尾コミュニティバス 通学6か月</p> </div>					

施策④	鉄道、路線バスの共通運賃化				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
鉄道とバスが相互に利用しやすい環境整備を目指し、共通運賃化やそれを可能とするICT技術(ICカード等)を導入します。					
		共通運賃:ゾーン制	共通運賃:対距離制		
実例		ハンブルク	ソウル		
事業者数		2社以上	3社以上		
運賃表の数		1種 共通	1種 共通		
初乗り運賃		共通	共通		
基本運賃表		運賃表共通	運賃表共通		
遠距離逓減		一部有	あり		
概要		初乗り運賃は共通で1回のみ收受。 運賃は都市圏をゾーンに区切り、またぐゾーン数で計算。運賃は各路線共通。	初乗り運賃は共通で1回のみ收受。 運賃は距離に応じて上昇。運賃表は各路線共通。		

施策⑤	こどもまんなか交通の実現				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>小学生の児童等を対象に、おでかけしなくなるサービスの充実を図ります。</p> <p>【親子でおでかけ事業】 こども連れの家族を対象に期間中に保護者と公共交通を利用すると、小学生の運賃が無料になるきっぷを、富山市、黒部市、魚津市、滑川市、立山町、入善町、上市町、朝日町、舟橋村の小学校、特別支援学校小学部の児童に配布します。今後は対象路線、自治体の拡充を図ります。</p> <p>【コミュニティバスにおける運賃無料対応】 市営及び地域自主コミュニティバスにおいて、小・中学生の運賃を無料とする取組みを実施します。</p>					
			<div style="border: 1px solid black; padding: 20px; width: fit-content; margin: auto;"> <p>パース挿入予定</p> </div>		

施策⑥	MaaSアプリの活用				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>キャッシュレス化によるシームレスな乗降を図ることによる利便性の向上及び、他の交通モードと相互に利用しやすい環境づくりを目指すため、MaaSアプリを活用した運賃施策を実施します。</p>					
					

施策⑦	新たな運賃体系の検討				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	検討	実施
サブスクリプションやゾーン運賃などの新たな運賃体系の導入を検討します。					

4. 計画の達成状況の評価

4-1 評価指標の設定

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） $64.5\% \times 40\% \div 26\%$ を目指す

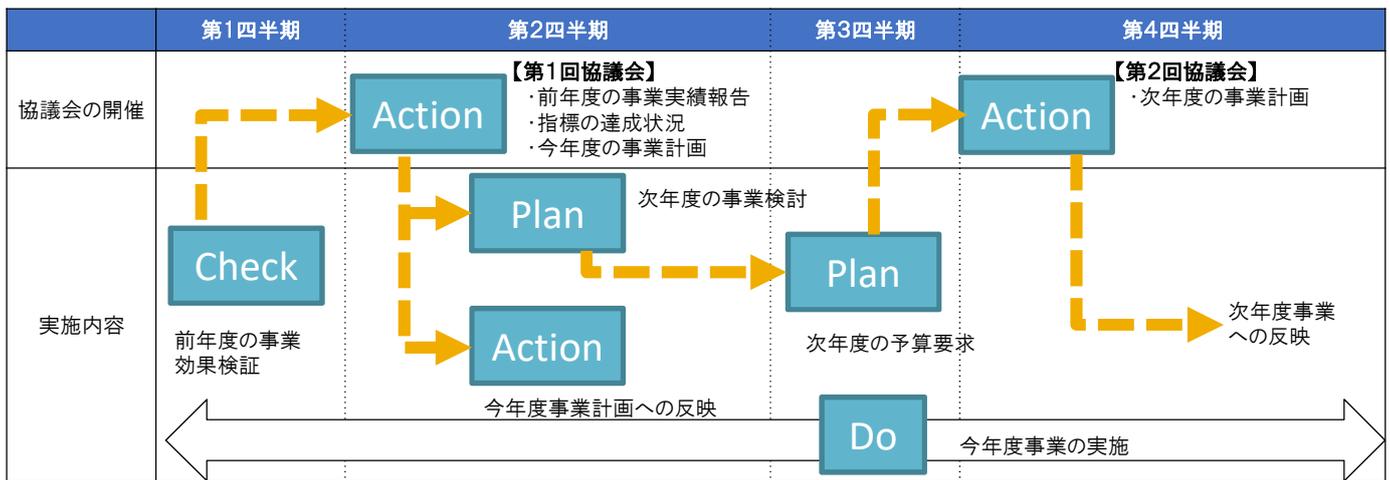
指標 4	市が運営するバスにおける電動化普及率（交通GX）
主旨	公共交通のカーボンニュートラルの実現を目指す
指標の定義	$\frac{\text{電動化車両導入台数}}{\text{車両所有台数}}$
現状値	0%（令和5年度）
目標値	30%（令和15年度）
目標値の考え方	自動車の電動化に関する政府目標（2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略）において、小型トラック・バス（8t以下）の目標は、2030年までに新車販売で電動車20～30%とされている。以上より、30% を目指す

4 - 2 達成状況の評価方法

本計画全体の評価はPDCAサイクルの考え方のもと、計画・実行・評価・改善を行います。

事業の実施、改善による効果、影響を把握するために設定した評価指標に基づき、毎年度、定期的に都市交通協議会において評価・検証を行います。また、事業の問題点や改善の要望を把握し、必要に応じて事業の修正、計画の見直しを検討します。

■年間スケジュール



■計画期間中のスケジュール

