

富山市
総合交通計画

COMPACT CITY TOYAMA



目次

はじめに

1 計画策定の背景・目的	1
2 計画の位置付け	2
3 上位計画・関連計画	3
4 計画の区域	7
5 計画の期間	7

第1章 交通をとりまく現状と課題

1. 市の概況

1-1 地理・地勢	8
1-2 市街地の特性	9

2. 交通の現状

2-1 鉄軌道	13
2-2 路線バス	18
2-3 コミュニティバス等	23
2-4 自動車	26
2-5 自転車	29
2-6 歩行者	33
2-7 その他の公共交通など	35
2-8 公共交通空白地域	38

3. 公共交通に関する市民意識調査

3-1 調査の概要	40
3-2 結果分析	42

4. 各公共交通の課題

4-1 公共交通の現状と課題	49
4-2 課題の整理	51

目次

第2章 富山市総合交通計画

1. 基本方針と目標

1-1 将来ビジョン	52
1-2 計画の目標	61

2. 目標を達成するための施策

2-1 目標を達成するための施策体系	63
2-2 施策一覧	64
2-3 施策の内容	66

3. 計画の達成状況の評価

3-1 評価指標の設定	107
3-2 達成状況の評価方法	108

参考資料	109
------------	-----

はじめに

(1)計画策定の背景・目的

本市では、人口減少と少子・超高齢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、平成19年度に「富山市総合交通戦略」を策定し、市民、交通事業者、行政が連携し、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、公共交通活性化計画との整合を図りつつ、「富山市地域公共交通網形成計画」を策定し、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おります。

このことは、公共交通が市民生活や経済活動に必要な公共財であることを認識し、交通事業者との共働により、LRTネットワークの整備をはじめ、質の高い公共交通サービスの提供に関する取組みに対し、行政が積極的に関与して集中的な投資を行ってきたことで実現できたものであります。

(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番目の水準となっております。)

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。

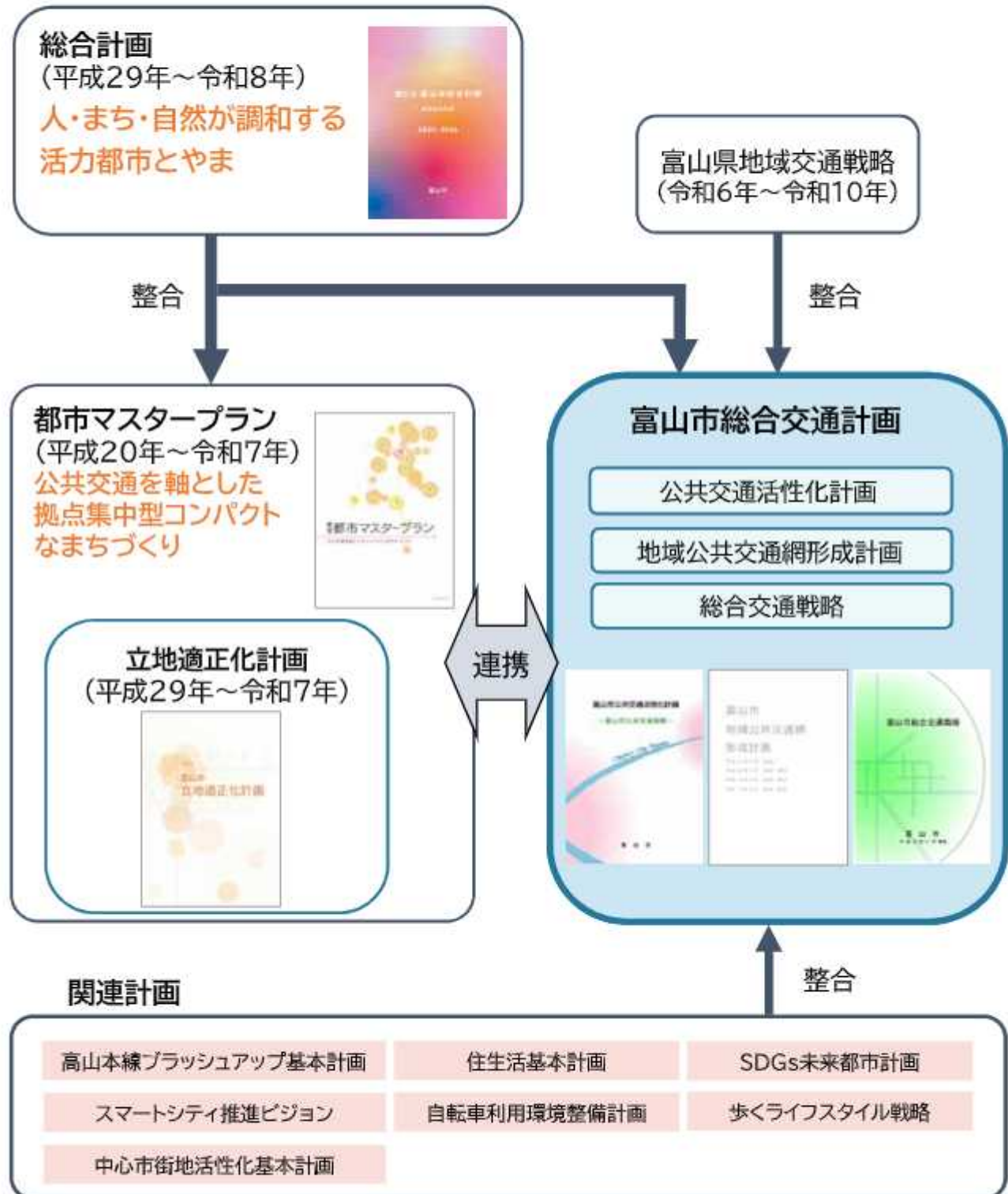
また、近年では、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、自動運転やAIオンデマンド交通等の導入による交通DX(デジタル・トランスフォーメーション)や、EVや燃料電池バスの導入など交通GX(グリーン・トランスフォーメーション)による利便性及び持続可能性の向上に係る様々な取組みが各地で進められてきているところであります。

このような社会情勢の下、本市では、新たな技術の活用を含めて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(計画期間:令和7年度末)を基本に、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。

引き続き、公共交通の活性化に積極的に投資し、市民生活の質の向上はもとより、市域のどこに住んでも、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」の実現を目指してまいります。

(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」、「富山市都市マスタープラン」及び、「富山市立地適正化計画」や関連計画との連携・整合を図りながら、本市における公共交通の更なる活性化の方向性と具体的な施策を示すもので、交通政策を推進するマスタープランに位置付けます。



(3)上位計画・関連計画

□ 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）

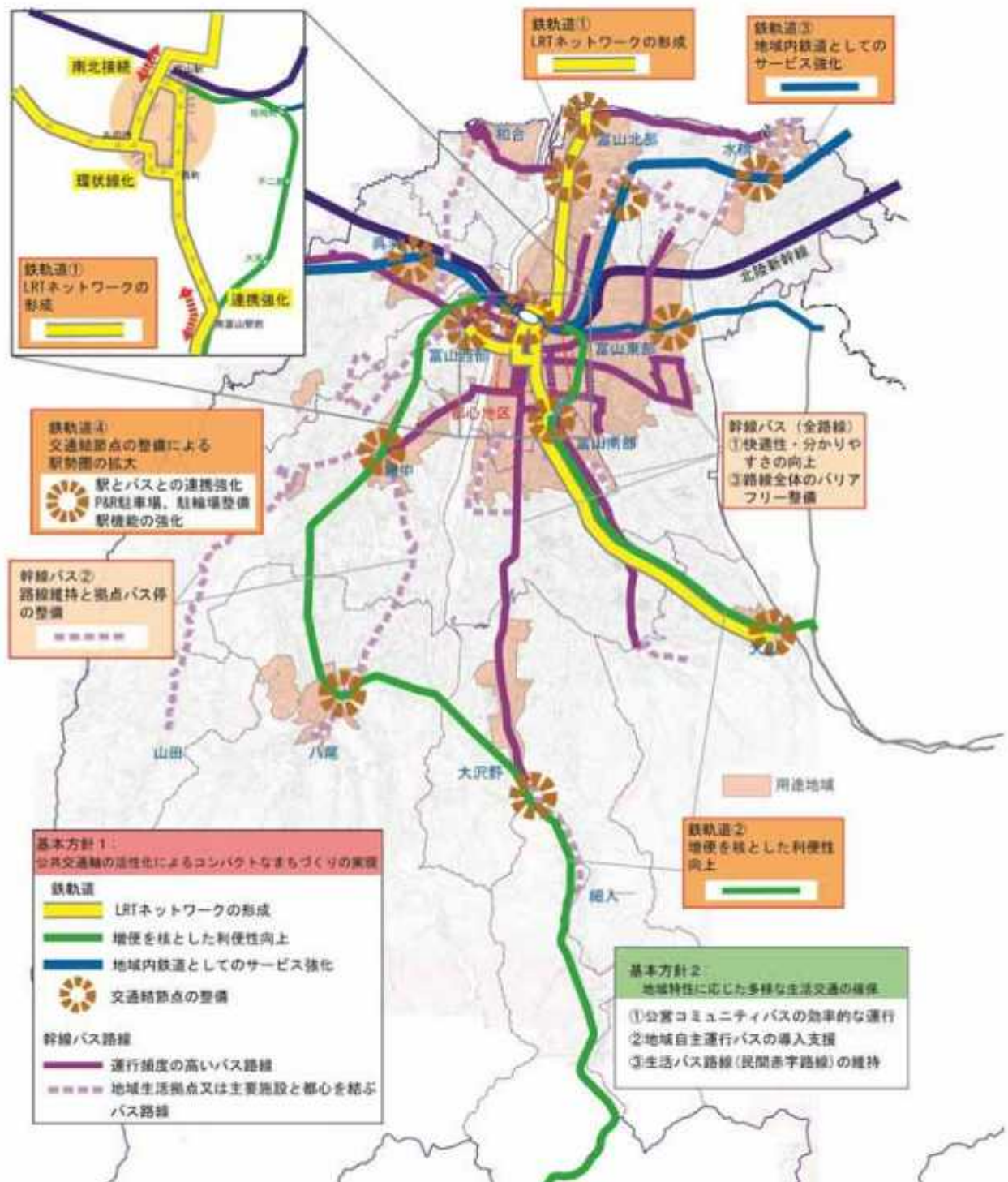
基本理念	「安らぎ・誇り・希望・躍動」
目指す都市像	「人・まち・自然が調和する活力都市とやま」
都市構造	コンパクトなまちづくり 富山市が進める公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりは、既存の鉄軌道やバス等の公共交通を生かしながら、さらなる活性化を図るとともに、駅やバス停の徒歩圏での居住と生活に必要な機能の集積を促進し、徒歩圏(お団子)を公共交通(串)でつなぐことにより、自動車を自由に使えない市民も、日常生活に必要な機能を楽しむ生活環境を形成する徒歩圏(お団子)と公共交通(串)から成る都市構造を目指します。
計画期間	基本構想:平成29年～令和8年、後期基本計画:令和4年～令和8年
地域公共交通に関連する内容	■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】 ◆政策2 コンパクトなまちづくり 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。 ・施策(1) 賑わいと交流の都市空間の整備・充実 ・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。
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	平成20年～令和7年
公共交通の整備方針	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



公共交通整備構想図



第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査に関する

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標を達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

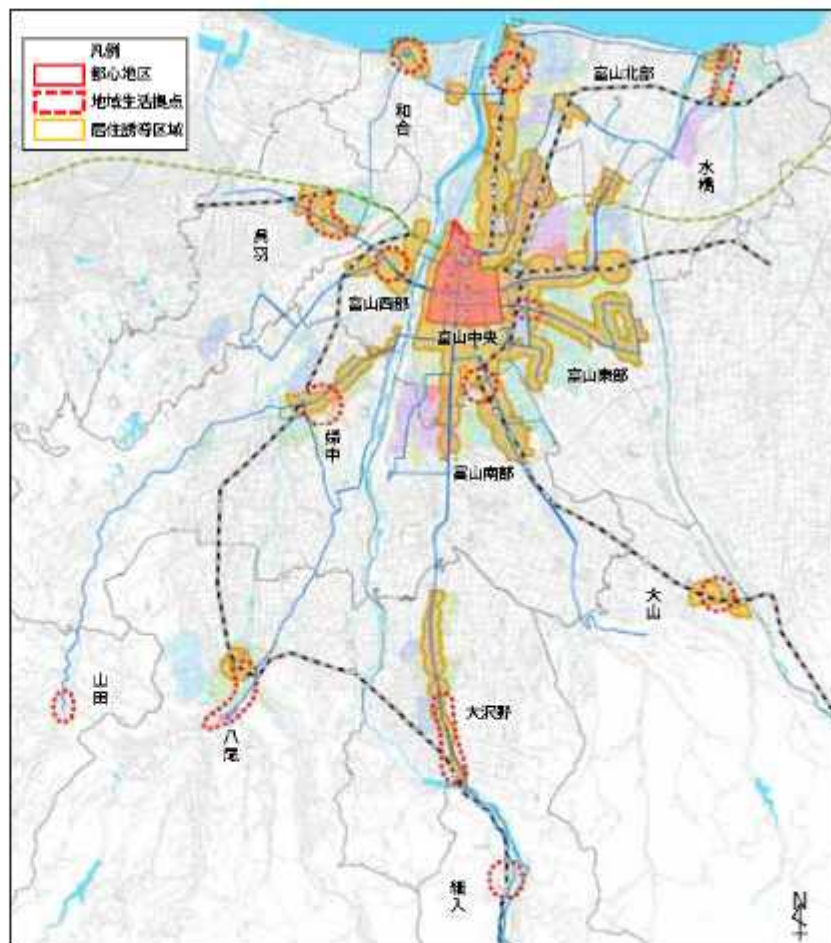
富山市立地適正化計画 (H29.3月策定、R1.11月第1回改定、R5.11月第2回改定)

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	平成29年～令和7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るため、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



<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にとらえ、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: 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:令和4年～令和14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 ■ 取組の方向性:『車がなくても移動できる』 車を持っていない人や子ども、高齢者などの運転できない人も公共交通機関や多様な交通手段を活用し、目的地に移動できるようになっている。
<p>富山市 中心市街地 活性化 基本計画 (R4.3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』 公共交通ネットワークの活用と良質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: (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・美術館巡回バス事業 (4) 市民意識啓発事業(モビリティ・マネジメント) (5) 幹線バス路線活性化事業 (6) 高山本線活性化事業 (7) 公共交通親子でおでかけ事業
<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 ■ 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:いつま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: (1) コンパクトなまちづくりと併せた既存住宅の活用 (2) 誰もが安心して暮らせる住まい・まちづくり (3) 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: (1) まちなか・公共交通沿線居住の推進 ・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 ・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"> ■ 計画期間:令和3年度～令和12年度 ■ 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、関係機関と連携し、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:令和3年～令和12年(第2次計画) ■ 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

(4)計画の区域

対象区域は、富山市全域(1,241.70km²)とします。

(5)計画の期間

計画期間は、令和6年度を初年度とし、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。

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、日本海側有数の中核都市として発展してきました。

旧富山市は、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。

市域は、東西60km、南北43km、面積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

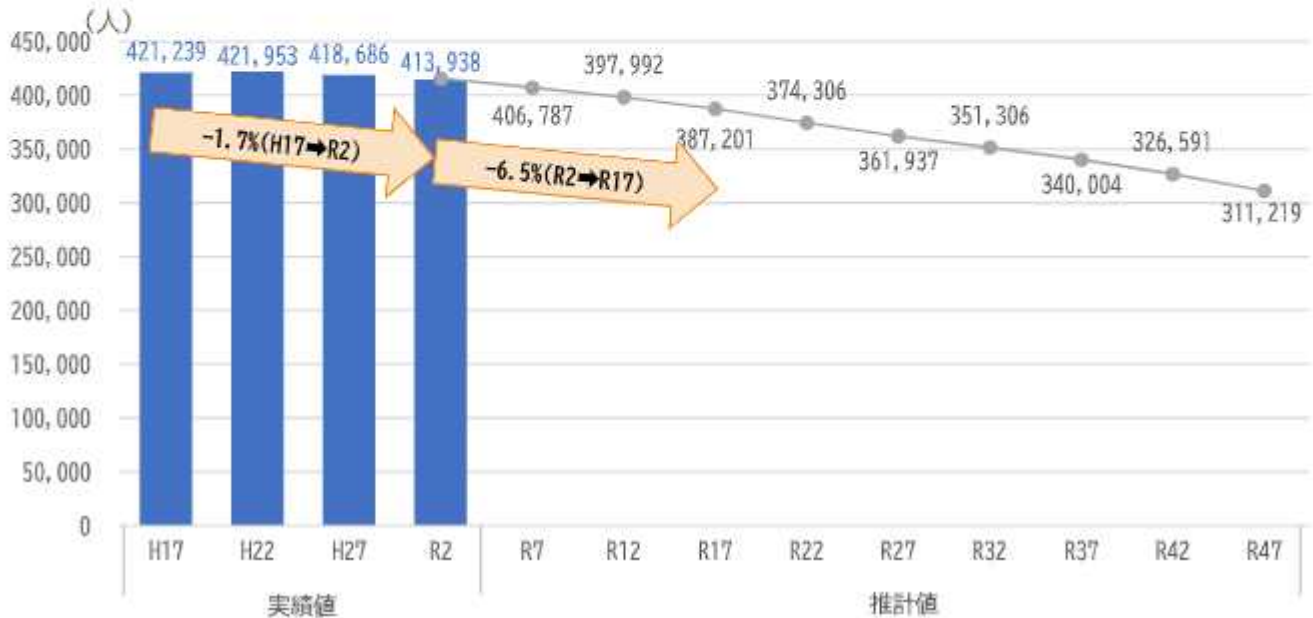


1-2.市街地の特性

(1)人口

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年から令和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

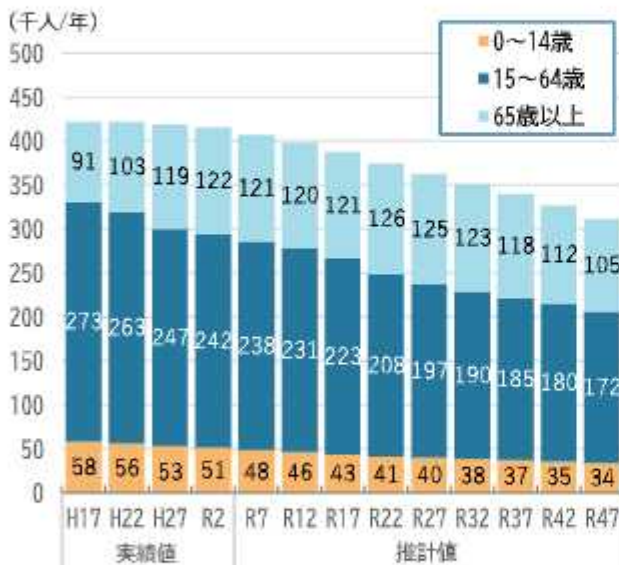


出典:国勢調査(R2)、推計値:富山市将来人口推計報告書(R1)

年齢別人口は、0～14歳及び15～64歳が減少している一方、高齢者(65歳以上)は増加しています。この傾向は、令和22年頃まで継続することが見込まれています。

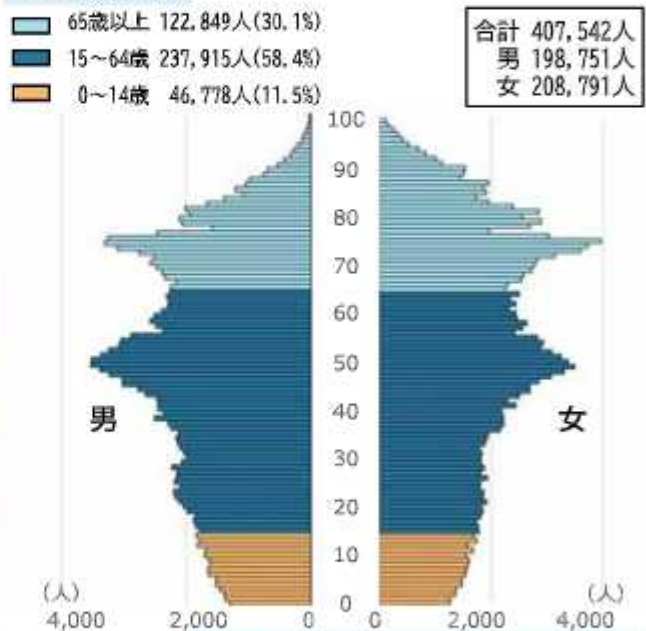
当面は、団塊ジュニア世代の高齢化に伴い、高齢者の人口が増加し、若い世代の人口の減少が顕著となることが予想されています。

年齢別人口の推移



出典:国勢調査(R2)、推計値:富山市将来人口推計報告書(R1)

年齢別人口

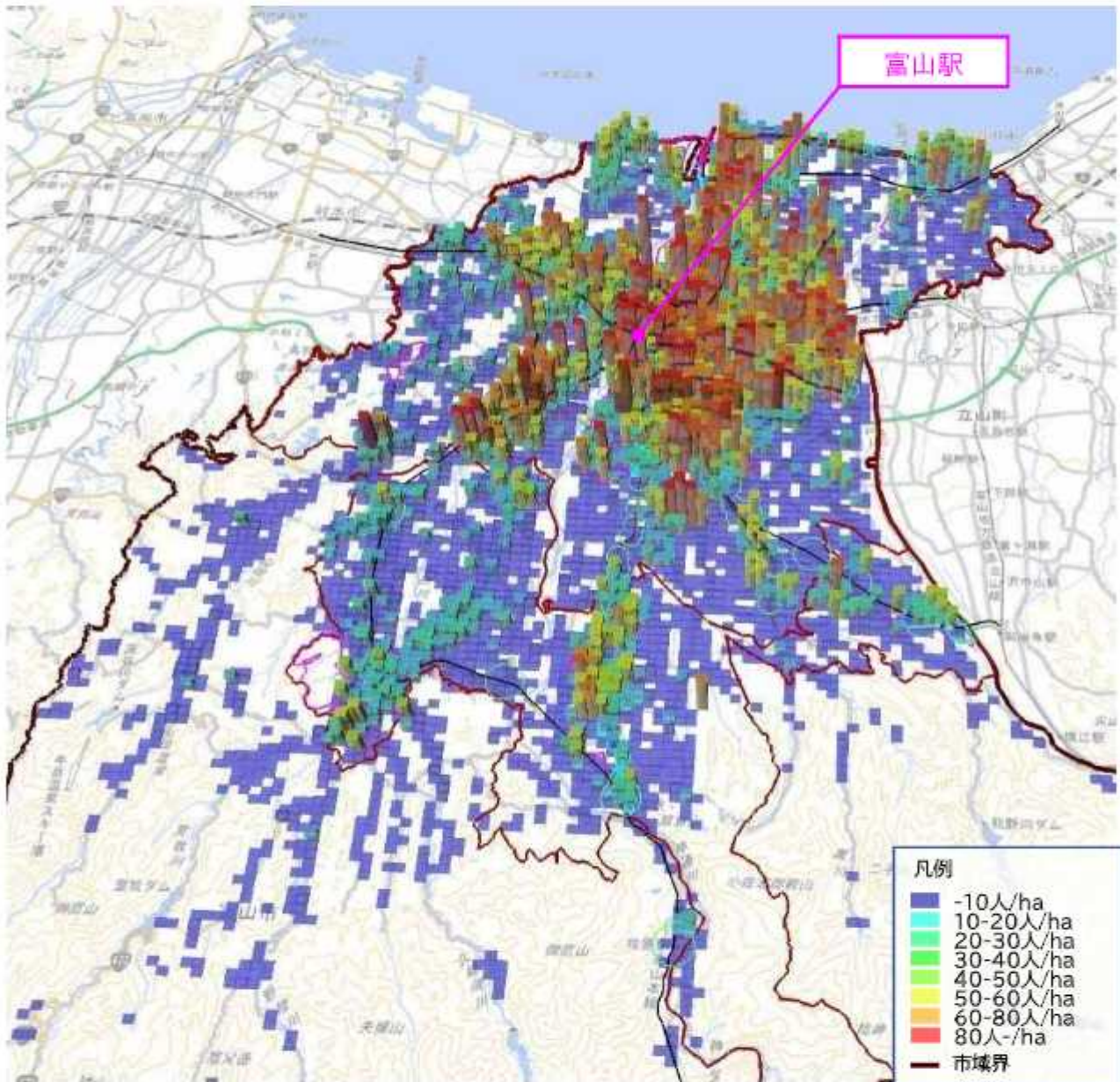


出典:富山市住民基本台帳人口(R5.3末時点)

1-2.市街地の特性

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、居住地が低密度に分布しています。

人口の分布



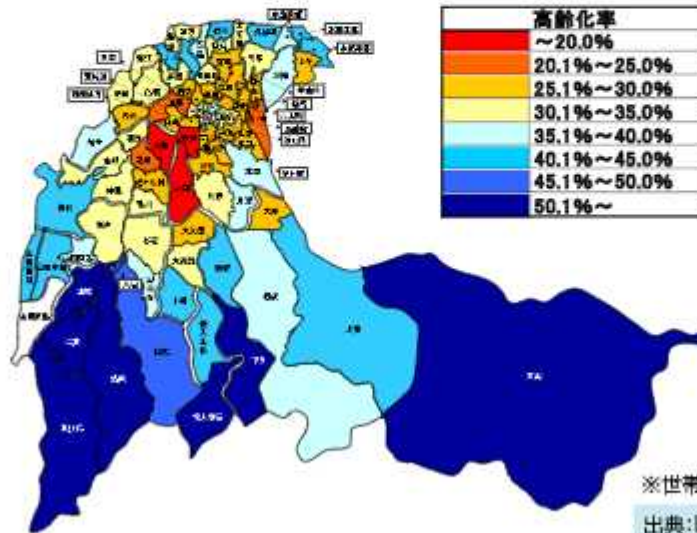
出典：富山市住民基本台帳(R4.6時点)

1-2.市街地の特性

(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。一方、大山地域や八尾地域等の市の南部などは、高齢化率が50%を超える地域も散見されます。

地域別高齢化率

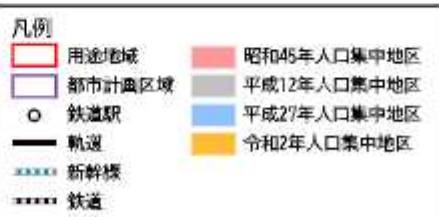
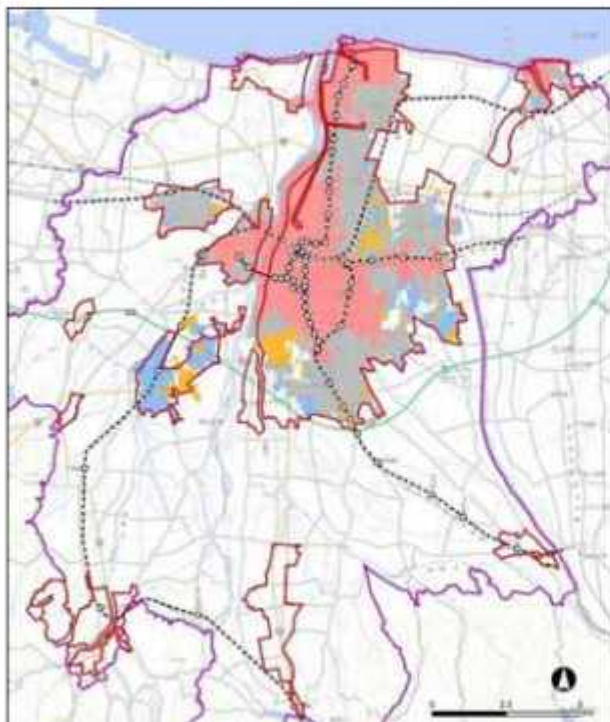


(3)人口集中地区

人口集中地区の面積の推移として、昭和45年～令和2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、昭和45年～令和2年の過去50年間で約3割の減少となっています。

※人口集中地区：「原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上(1ha当たり40人以上)の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域」に該当するエリア

人口集中地区の変遷(昭和45年～令和2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(R2)

1-2.市街地の特性

(4)移動特性

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、流出とともに、高岡市、滑川市、射水市、立山町の比率が高くなっています。

流入人口と流出人口を比較すると、上記4市町をはじめ県内各市町村からの流入人口が多くなっています。

富山市に関連する通勤・通学流動



市民の移動実態(令和4年市民意識調査)としては、概ね全ての地区で、地区内での移動が最も多いものとなっています。

地区外への移動では、富山中央地区への移動が多く、特に富山東部地区からの移動が顕著となっています。

また、八尾地区や山田地区、細入地区などにおいては、婦中地区や大沢野地区などへの移動も一定程度みられます。

市民の移動実態



2-1.鉄軌道

(1)鉄軌道ネットワーク

鉄軌道は、JR高山本線、あいの風とやま鉄道線、富山地方鉄道(以下「地鉄」)鉄道線及び軌道線(路面電車)が、全て富山駅で結節し、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、富山駅付近連続立体交差事業に併せた、富山駅周辺整備や路面電車南北接続事業などにより、富山駅の機能が大幅に向上しています。

富山市内の鉄軌道(R5)



出典:地理院地図

2-1.鉄軌道

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査に関する

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標を達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

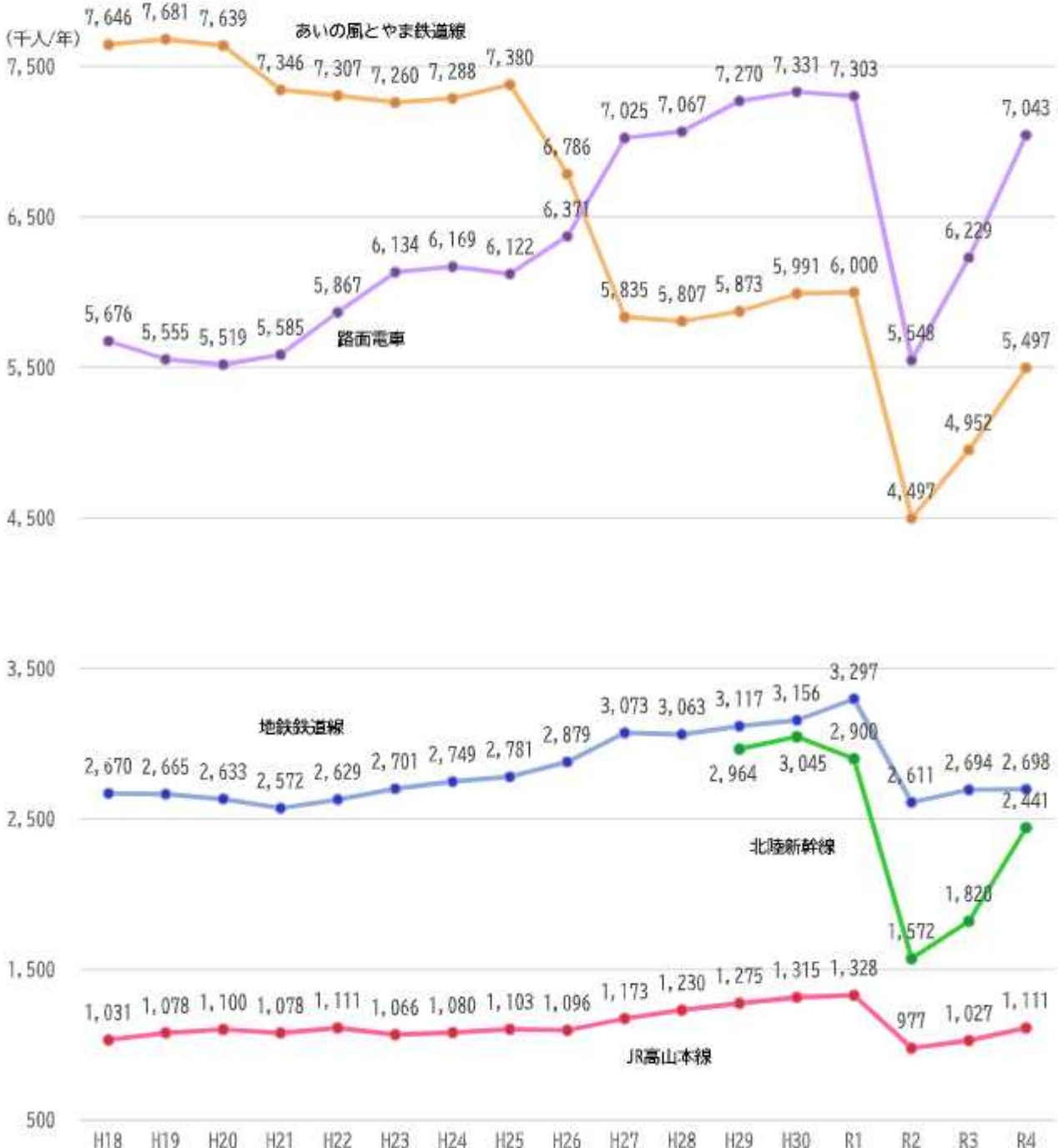
(2)路線別利用者数

路面電車(市内電車(富山都心線、軌道線)、富山港線)は、平成22年度より増加傾向が顕著となっています。

鉄道線についても、近年は増加傾向であり、堅調に推移しています。

鉄道、路面電車ともに、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は利用者が大きく減少しましたが、翌年より着実な回復基調がみられます。

路線別利用者数(富山市内)



※北陸新幹線は、JR高山本線富山駅を含む
 路面電車：H18～R1は富山港線(旧富山ライトレール)、市内電車の合計値
 ※あいの風とやま鉄道線のH26以前はJR北陸本線として運行しており、特急及び高山本線富山駅の乗車人数を含む

出典：富山市統計書、交通事業者提供資料

2-1.鉄軌道

(3) 駅別利用者数

JR高山本線は、速星駅(1,102人/日)、越中八尾駅(823人/日)と利用者が多く、次いで、西富山駅、千里駅となっています。

あいの風とやま鉄道線は、富山駅(11,200人/日)が突出しており、次いで、呉羽駅、東富山駅となっています。

地鉄本線は、電鉄富山駅(3,752人/日)が突出しており、次いで越中荏原駅となっています。

地鉄不二越・上滝線は、南富山駅(418人/日)が最も多く、次いで、小杉駅、不二越駅となっています。

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:富山市統計書

2-1.鉄軌道

(4)サービス水準

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/時以上運行するなど、一定レベルのサービス水準を確保しています。

JR高山本線は、本市の事業として朝夕の増便運行を実施しており、富山~越中八尾間で42本/日となっています。

地鉄本線は、ピーク時は10分間隔、オフピーク時も20分間隔と高頻度で運行しています。

地鉄不二越・上滝線は、平成23年~26年に実施した増発社会実験後も継続して運行しており、56本/日となっています。

市内電車は、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5分間隔、環状線が休日の昼間に10分間隔(平日15分間隔)と高頻度の運行となっています。

富山港線は、ピーク時には8分間隔、オフピーク時は15分間隔と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

■駅・駅前広場

近年、JR高山本線や地鉄本線、不二越・上滝線では、一部の駅舎で改修・補修が行われていますが、老朽化が進んだ駅舎・駐輪場等も見られるなど、必ずしも快適な待ち環境が確保されていません。

駅前広場やパーク&ライド駐車場、駐輪場が整備されていない駅がいくつか見られ、利用促進や駅勢圏の拡大などネットワーク全体としてのサービス提供に課題が残っています。

改修された駅舎



地鉄本線 越中荏原駅

老朽化が見られる駅舎



地鉄立山線 本宮駅

2-1.鉄軌道

■路面電車停留場

富山港線の停留場は、すべて上屋が整備されていますが、市内電車(富山軌道線)は上屋が整備された停留場が少ない状況となっています。

歩道橋を使用してアクセスする停留場や幅員の狭い停留場がいくつか見られ、バリアフリーへの対応など課題が残っています。

一方、富山港線岩瀬浜駅や富山駅停留場など、他の交通手段との乗り継ぎ利便性の高い箇所も見られます。

歩道橋からアクセスする停留場(堀川小泉)



シームレス化が図られた岩瀬浜駅



シームレス化が図られた富山駅



■車両

JR高山本線や地鉄鉄道線では、近年、車両の更新はあまり行われておらず、バリアフリー対応の仕様になっていません。

路面電車では、一部車両が更新されていますが、バリアフリー未対応の旧型車両が多くを占めています。

JR高山本線の車両



路面電車の車両

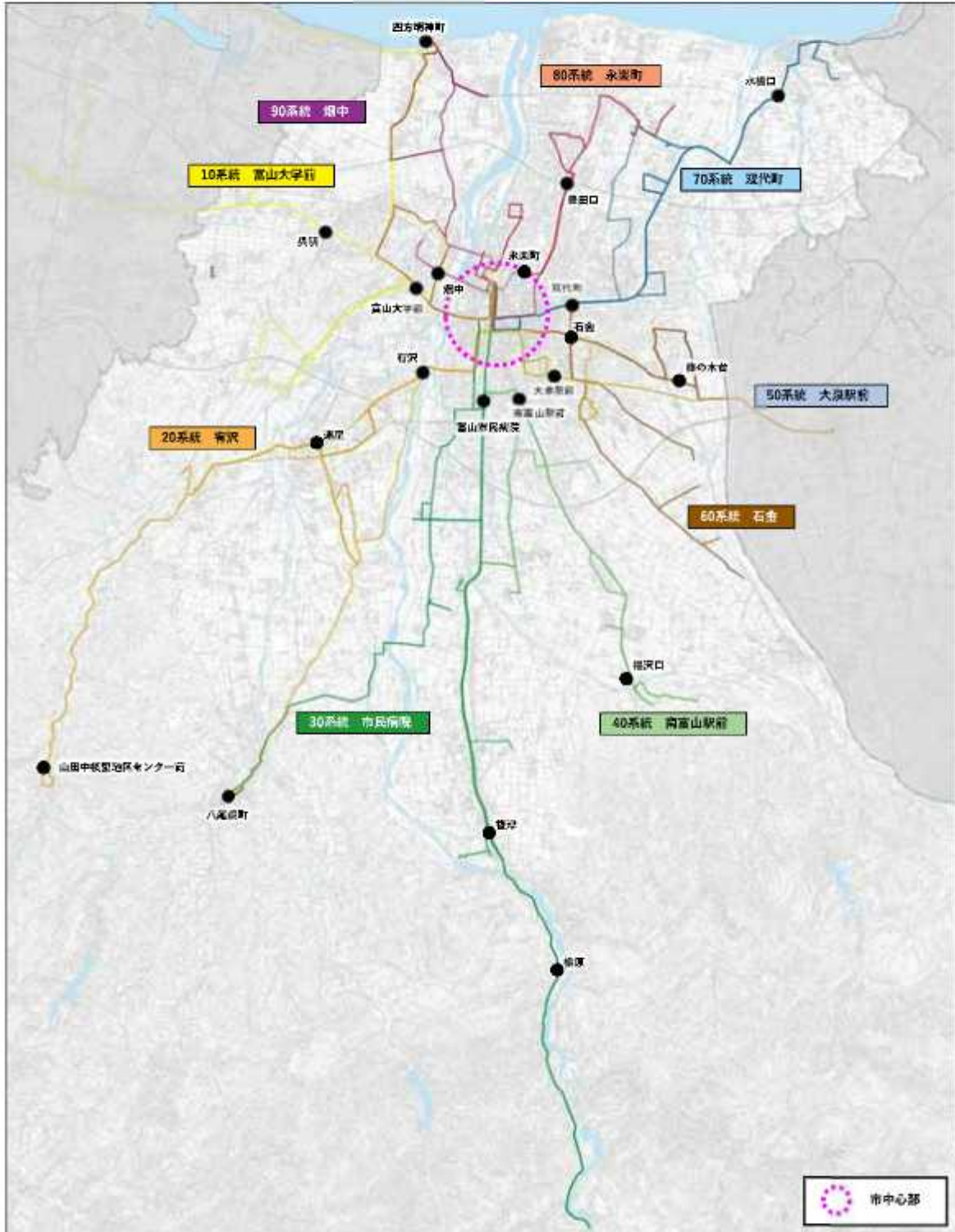


2-2.路線バス

(1)路線網

鉄道が運行する路線バスは、全て富山駅を発着もしくは通過する路線となっており、富山駅を中心に放射状にネットワークを形成しています。この路線網は126系統より構成されています。

富山市内の路線バスネットワーク(R5.4.1現在)



出典：地理院地図

2-2.路線バス

(2)サービス水準

■中心部

中心部(※)では、主要なバス停でおおむね30分に1本以上の頻度で運行されている路線が大半を占めています。

特に、富山駅前から市民病院前方面(30系統)、南富山駅前方面(40系統)、石金方面(60系統)、富山大学前方面(10系統)が運行頻度の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、主要バス停の平均運行頻度は約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)への路線は、概ね1本/時となっている一方、細入地域(30系統)、山田地域・八尾地域(20系統)への路線は1本/2時間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	中心部周辺の主要バス停			郊外の主要バス停		
			バス停	1日あたり (双方向) (本)	平均運行本数 ※(本/時)	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	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	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。

2-2.路線バス

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する市民意識調査結果

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標を達成するための施策

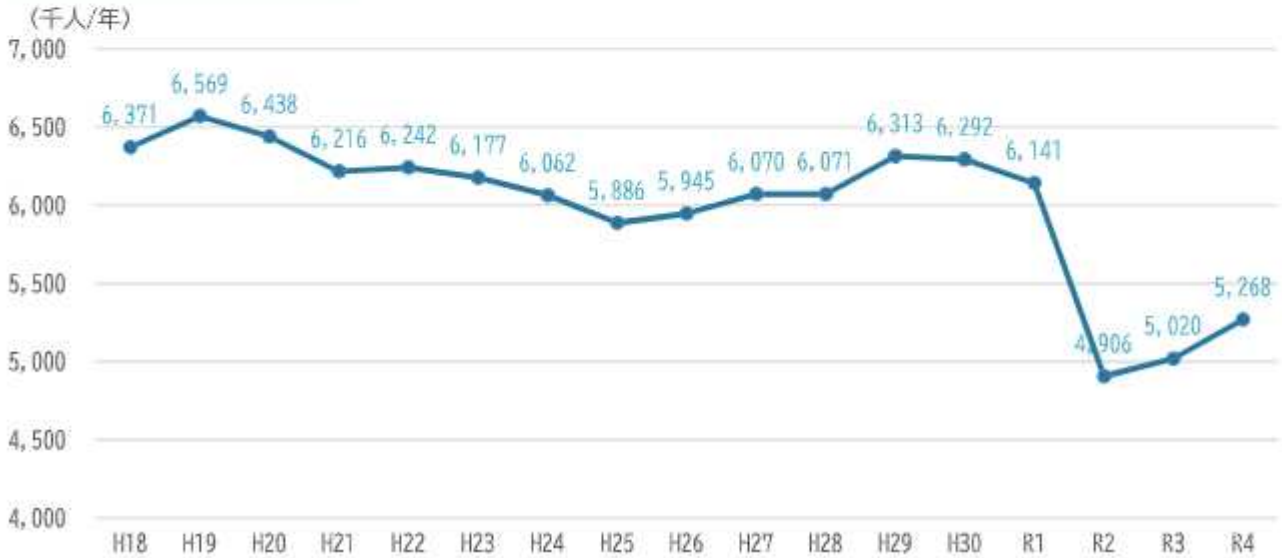
3. 計画の達成状況の評価

(3)利用状況

路線バス全体の利用者数は、減少が続いていましたが、平成21年度から平成28年度にかけては、横ばいで推移しています。

令和元年度からは新型コロナウイルスの感染症拡大の影響により大きく減少していますが、令和3年度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、富山駅前-市民病院前-笹津、次いで、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年度は令和元年度比で概ね8~9割程度まで利用者が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



番号	路線
1	富山駅前-富大前-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
6	富山駅前-(石金)-藤の木循環
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-水橋漁港
13	蓮町-四方神明町

2-2.路線バス

(4)施設

■バス停下屋の整備率

運行頻度の高いバス路線(11路線)では、上屋の整備率が31.8%、その他の路線では上屋の整備率が11.1%、全体では17.7%に留まっており、バス待ち環境の改善が課題となっています。

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



デザイン性に優れた上屋が整備されたバス停



上屋が未整備のバス停

■車両

路線バス全車両の72%(87台)が、ノンステップバスとなっています。

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%

ノンステップバス



2-2.路線バス

■走行環境

市内のバスレーンのうち専用レーンは、富山駅から南側へ1.8km、優先レーンは、富山駅から東部方面に約8km、南部方面へ約8km(いずれも主に国道41号)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	とやまオムニパーク交差点～越川	1,750	
⑤ 国道41号	越川～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～星井交差点(下り)	1,700	
計		16,000	

国道41号 一番町付近



国道41号 新庄銀座付近



バス専用・優先レーン



2-3.コミュニティバス等

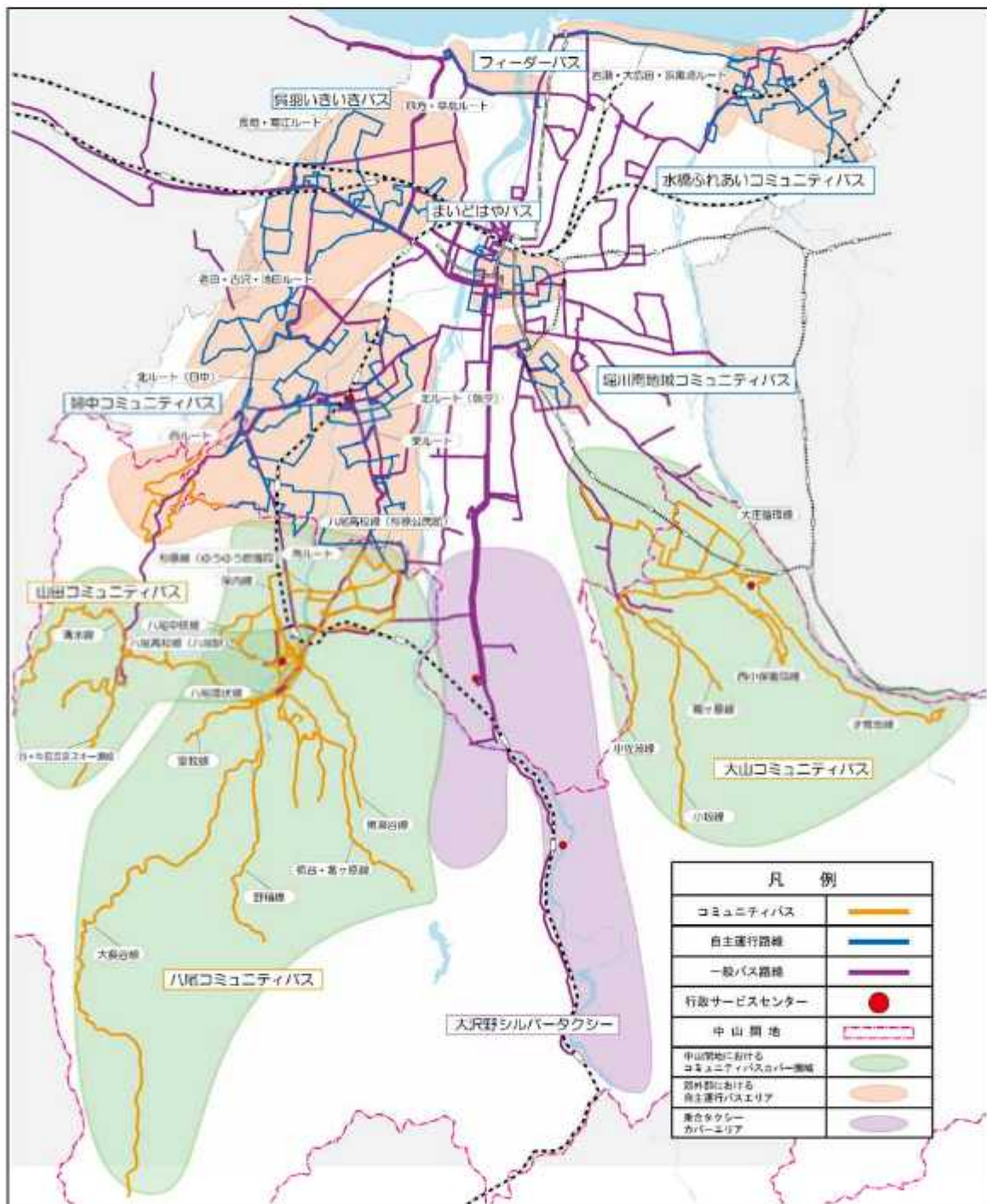
(1)路線

呉羽地域、水橋地域など6地域では、地域自主運行バス(計17ルート)が、各地域の駅や主要施設などを巡回しています。

中山間地域の大山、八尾、山田地域では、市営コミュニティバスが駅や行政サービスセンター等を起点に地域内を巡回しています。

大沢野地域では、65歳以上の高齢者を対象とした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



2-3.コミュニティバス等

(2)利用状況

1便当たり利用者数が10人を超える路線が、7ルートある一方、1便当たり2人未満の路線が13ルートとなっています。

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	事業者名	路線・ルート	1便当り利用者数(人/日)	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	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		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	
		野橋線	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	
		清水線	4.2	4(3)	往復	
		山田コミュニティバス	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	—	
西	6.7		21	—		
地域自主運行バス	まいどはやバス	東	7.5	21	—	
		老田・古沢・池多	6.0	10(7)	—	
	具羽いきいきバス	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	—	
		北ルート(朝・タルート)	0.4	2	—	
		北ルート(日中ルート)	1.2	2	—	
	婦中コミュニティバス	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	—
	フィーダーバス	富山港線フィーダーバス	四方・草島	2.0	65(38)	—
			岩瀬・大広田・浜黒崎	2.0	64(36)	—

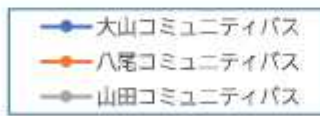
※運行本数の()内:平日以外の運行本数

出典:富山市資料

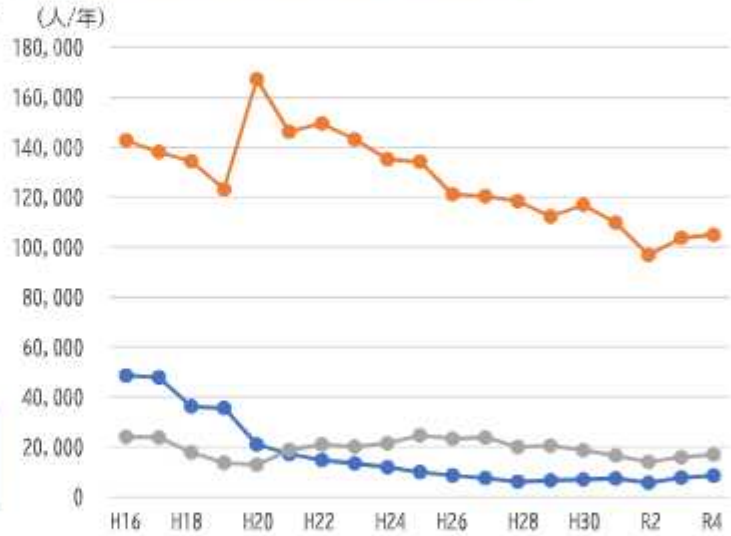
2-3.コミュニティバス等

■市営コミュニティバス

利用者は、いずれの路線も減少傾向もしくは横ばいで推移しています。



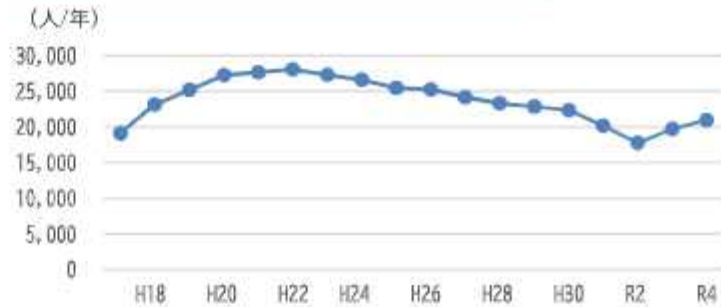
市営コミュニティバスの利用者数推移



■大沢野シルバータクシー

平成18年度から平成22年度は増加していましたが、平成23年度以降は概ね減少傾向で推移しています。

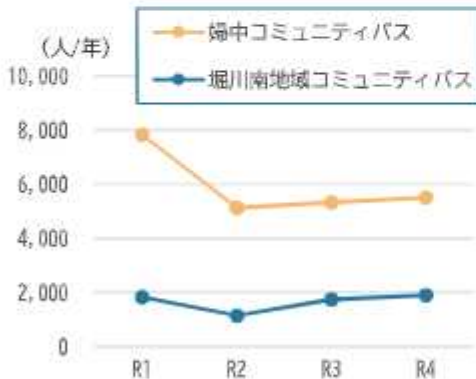
大沢野シルバータクシーの利用者数推移



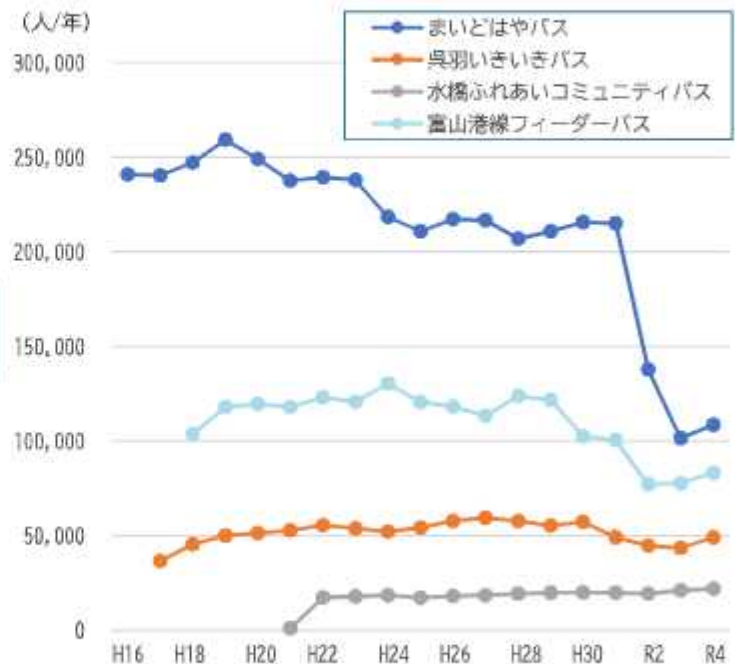
■地域自主運行バス

新型コロナウイルスの感染症拡大前(令和元年度)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、概ね横ばいで推移していました。

その他の路線においては、利用者数が減少傾向となっています。



地域自主運行バスの利用者数推移



2-4.自動車

はじめに

(1)乗用車保有台数

富山県の1世帯当たりの乗用車保有台数は、1,640台と全国第2位の高い水準となっています。また、世帯当たりの乗用車保有台数は、2台以上の世帯が4分の3を占めています。

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通機関に関する
市民生活意識調査

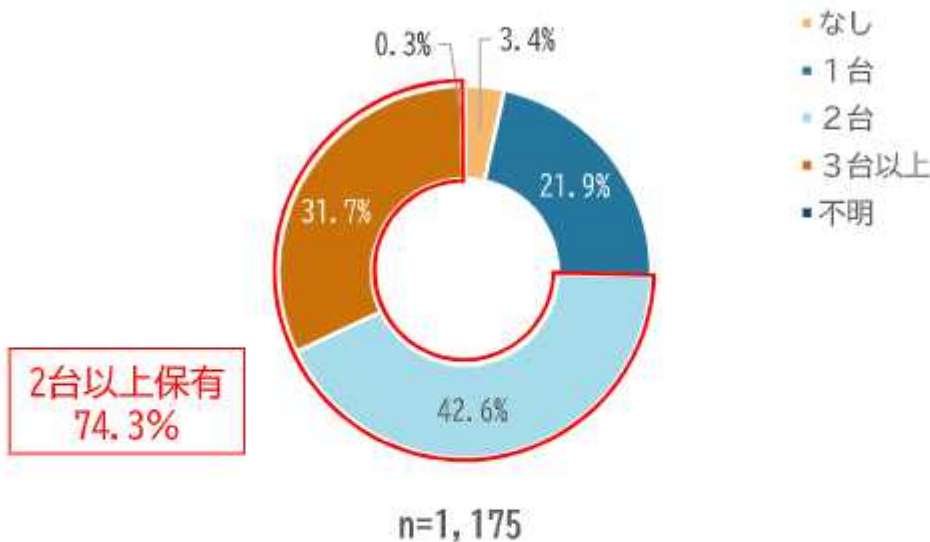
4. 各公共交通機関の課題

都道府県別 世帯当たりの乗用車保有台数



出典：(一社)自動車検査登録情報協会(R5.3時点)

富山市 世帯当たりの乗用車保有台数



出典：富山市住生活基本計画の調査結果(R4)

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標を達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

2-4.自動車

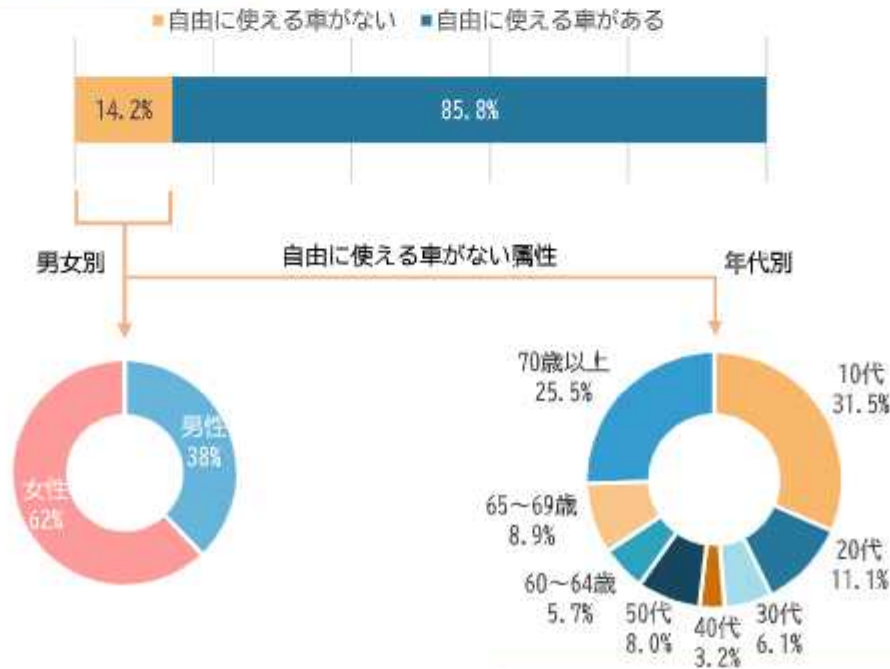
■車を自由に使えない人の実態

令和4年度に実施した公共交通に関する市民意識調査結果(以下、「市民意識調査結果」)では、自由に車を使える人の割合は平成18年度の調査結果(70.5%)に対し、約15%も増加しています。

自由に車を使えない人のうち、10代、20代の若い世代の割合が約3倍に増加しています。

自由に車を使える人の割合が増加しているということは、移動の中心が自動車である人の割合が増加している可能性を示唆しているものと考えられます。

自由に車を使えない人の実態(R4)

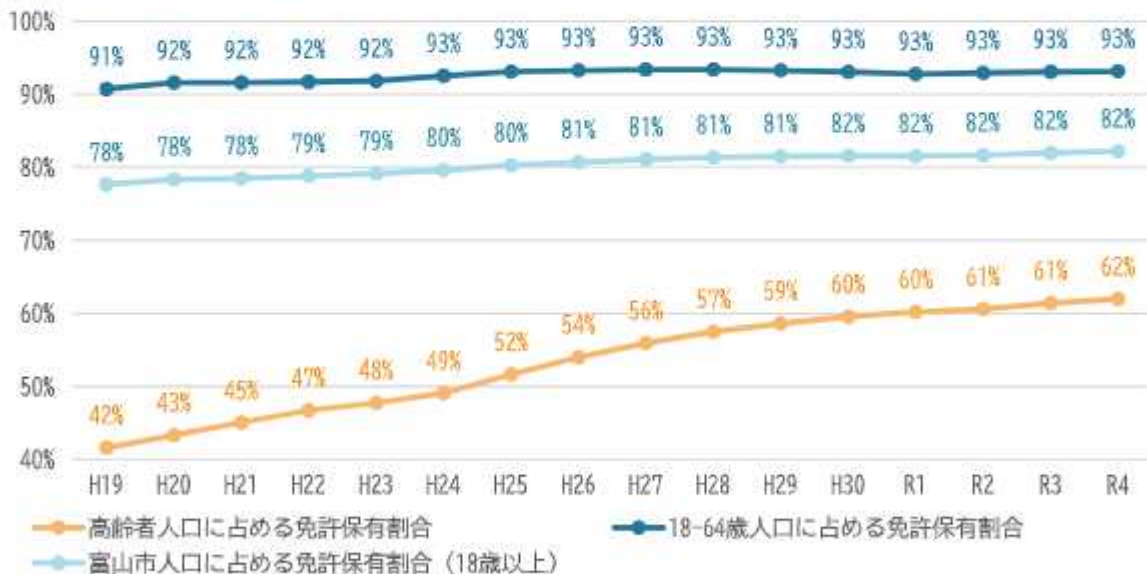


出典: 富山市の公共交通に関する意識調査(R4)

(2)運転免許保有割合

18~64歳のいわゆる「働く世代」の免許保有割合はほぼ横ばいで推移する一方、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



2-4.自動車

(3) 運転免許返納者数の推移

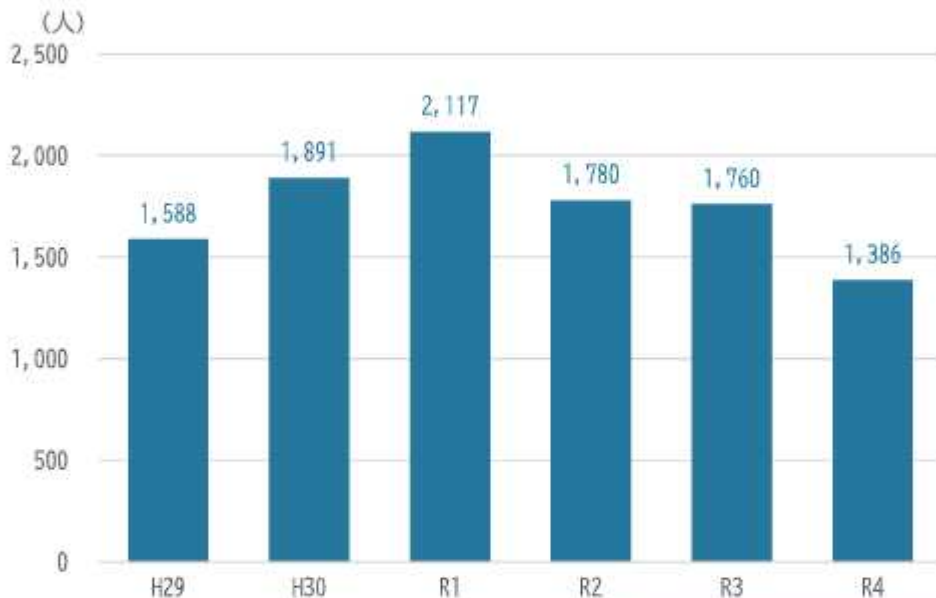
運転免許返納者数は、全国的には令和元年度までは増加傾向で推移していましたが、令和2年度以降は減少しています。これは富山市でも同様の傾向がみられます。

免許返納者数(全国)



出典:警察庁交通局運転免許課(R4)

免許返納者数(富山市)



出典:運転免許センター(富山市)

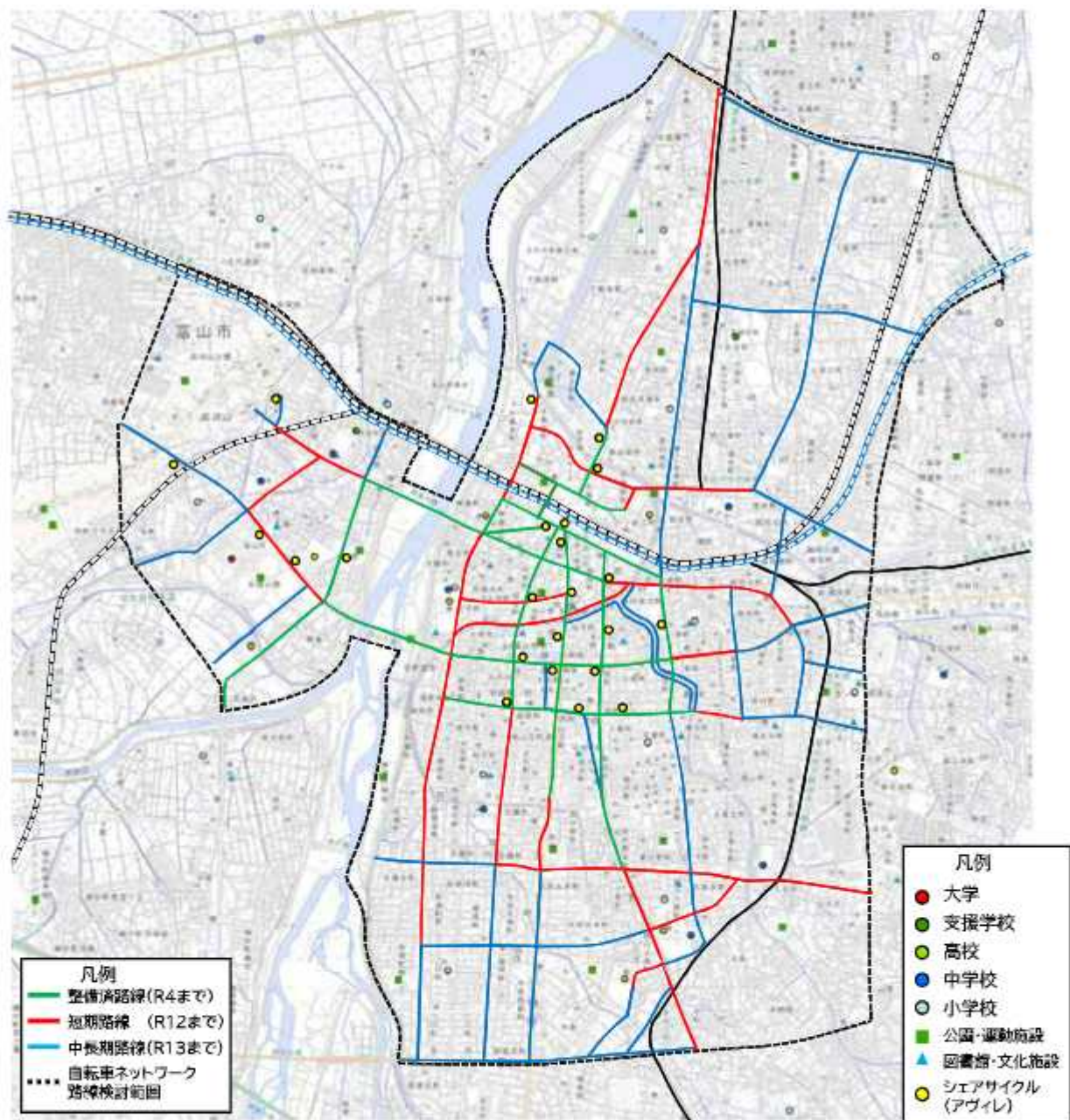
2-5.自転車

(1)自転車ネットワーク

本市では、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、自転車の利用環境整備や自転車利用を促進することとしています。

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年度末時点では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が整備済みとなっています(進捗率約46%)。

自転車ネットワーク整備路線



出典:地理院地図

2-5. 自転車

(2) 駐輪場

鉄軌道や路線バスなど公共交通との連携を基本に、駐輪場を整備しています。

■富山駅周辺駐輪場の整備

富山駅での公共交通利用促進や高架下の効果的な活用として、高架下や富山駅北側に新たな駐輪場を整備しています(計1,589台収用可能)。

富山駅高架下自転車駐車場



富山駅北自転車駐車場



■公共交通の利用を促進する駐輪場の整備

あいの風とやま鉄道新駅の設置や改札口の新設に伴い、新たな駐輪場を整備しています。また、路線バスのバス停周辺などにおいてサイクル&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



■既存駐輪場の利用環境改善

富山駅周辺の駐輪環境の改善として、富山駅南自転車駐車場において、エレベーター設置、自転車ラックの更新等の利用環境の改善を図りました。

駐輪場へのエレベーター



2-5. 自転車

(3) シェアサイクル

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、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。

まちなかでの短距離・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の役割を担っています。

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人前後の大きな増加が続いています。延べ利用回数も、新型コロナウイルスの感染症拡大前の令和元年度までは増加傾向となっています。

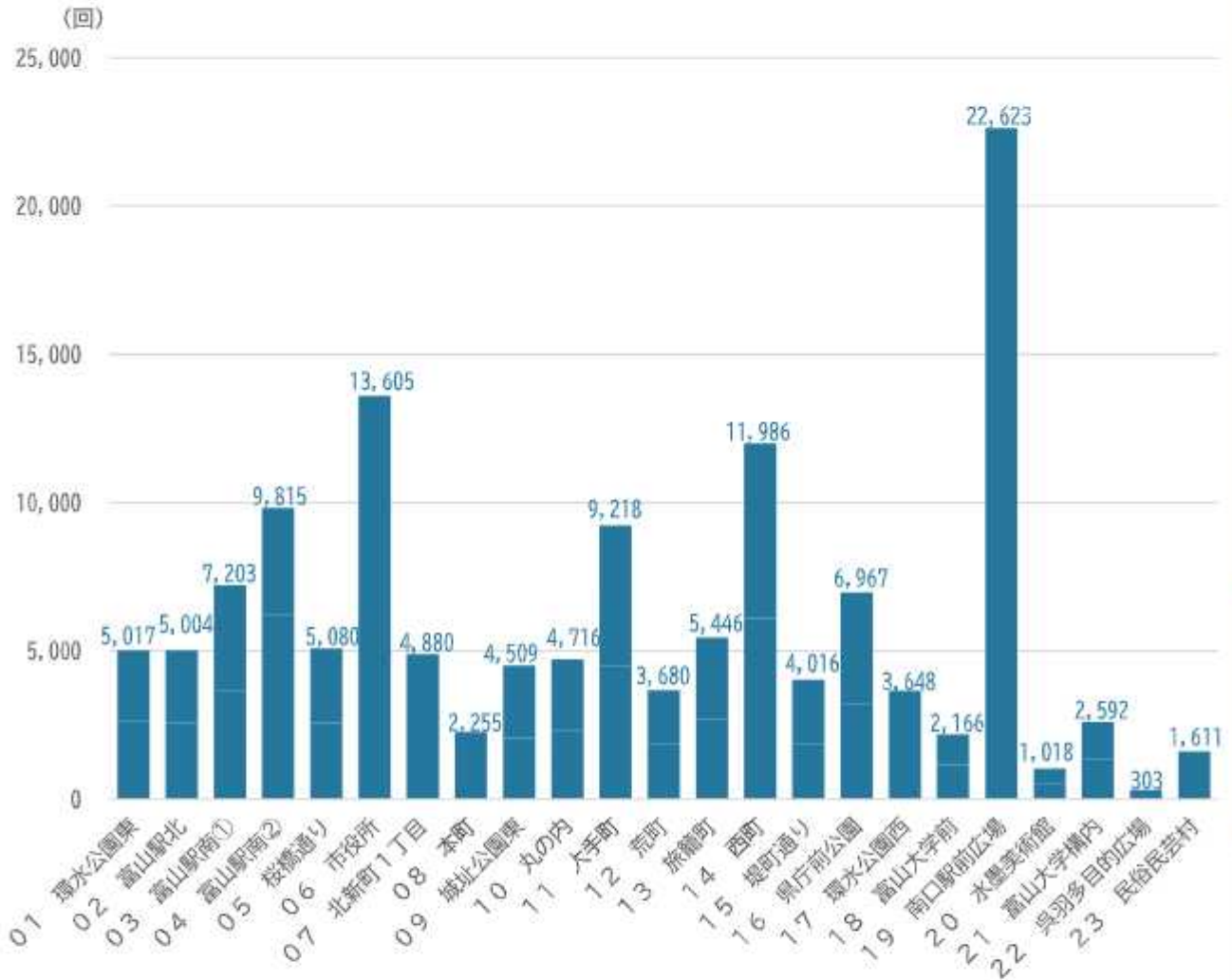
会員登録者数及び延べ利用回数



2-5. 自転車

令和4年度におけるステーション毎の利用回数は、富山駅の「南口駅前広場」が最も多く(22,623回)、次いで「市役所」(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)中心市街地の歩行者通行量

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は、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で推移していました。

令和2年度は、新型コロナウイルス感染症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したが、令和4年度は、富山駅周辺において新型コロナウイルス感染症拡大前を上回る通行量となっています。

歩行者通行量の推移(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)の測定地点



中心商業地区歩行者通行量(日曜日)の測定地点(5箇所)



2-6.歩行者

■ウォーカブルな取組み

富山駅周辺の魅力をより高めるため、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は、令和2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、施設老朽化への対応や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、歩行者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
- ・滞在快適性等向上区域：22.6ha
- ・事業内容：道路空間(歩行者空間)の再整備、賑わい創出に向けた社会実験の実施

事業エリア



イベント開催時



2-7.その他の公共交通など

(1) タクシー

■利用状況

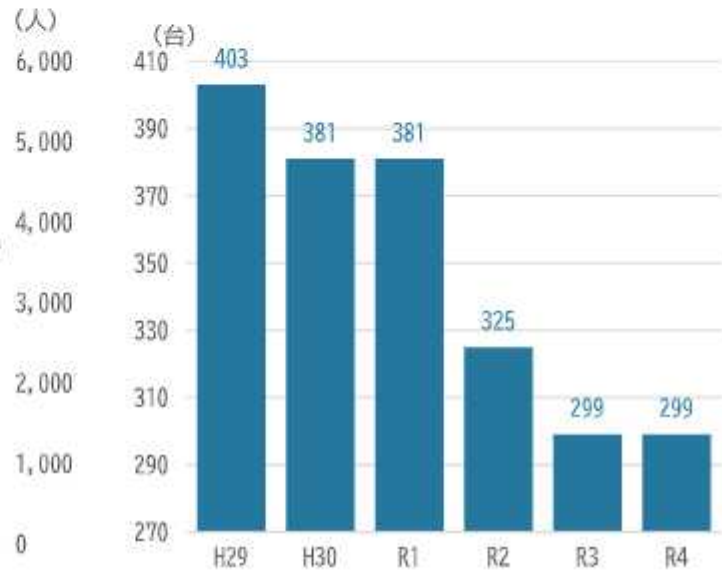
タクシーの利用者数は減少傾向で推移しています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は前年度の約半分まで減少しました。なお、現在も感染症拡大前の水準には回復していません。タクシー車両数は、平成29年度から令和4年度にかけて約25%に減少しています。

タクシー利用者数の推移



出典：富山県タクシー協会

タクシー事業計画台数の推移



出典：北陸信越運輸局富山運輸支局

タクシー待機状況(富山駅南口駅前広場)



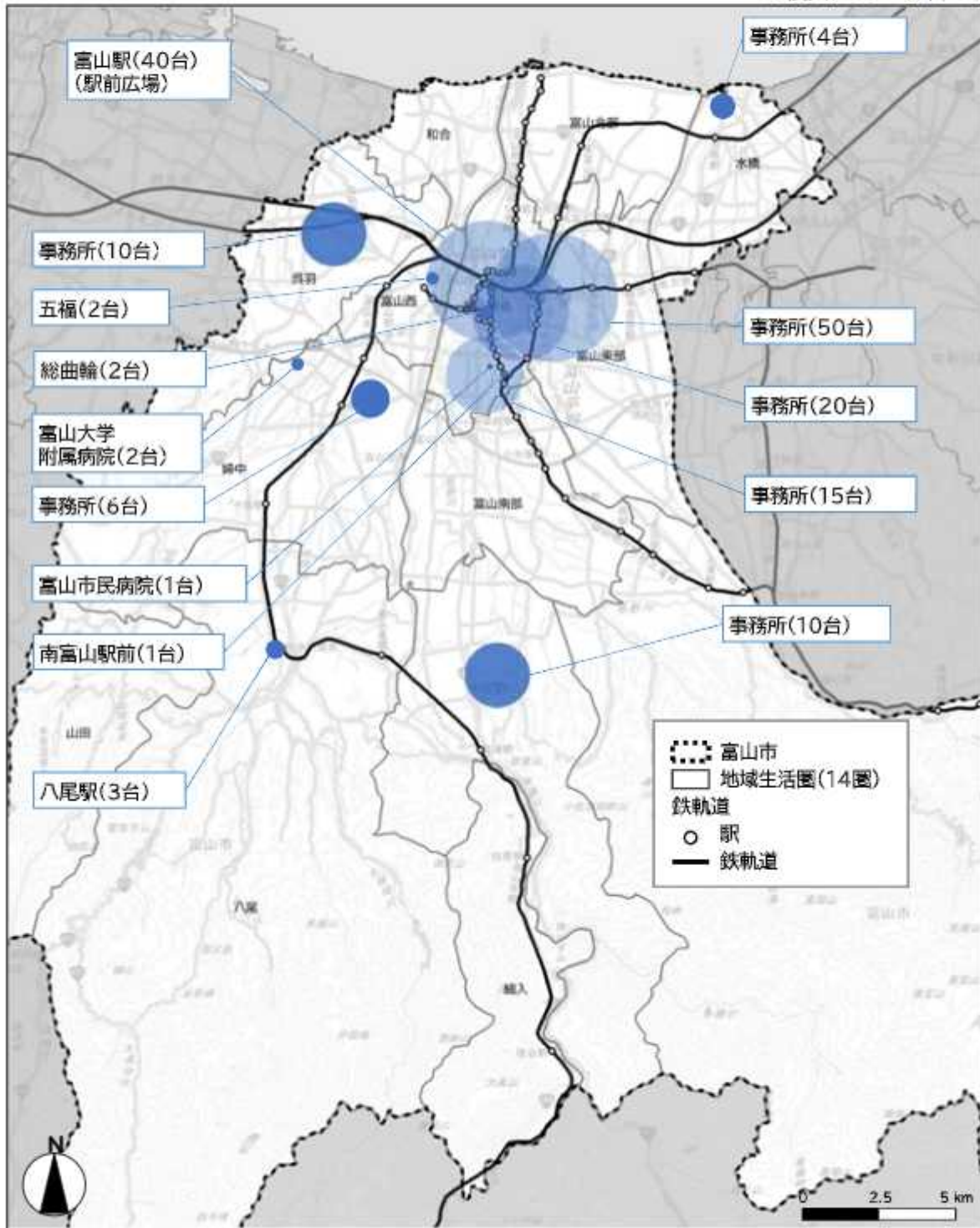
2-7. その他の公共交通など

■待機場所設置状況

富山駅(駅前広場)を中心に、中心市街地にタクシーの待機場所が多く立地しています。また、郊外においても、一定程度待機場所は設置されているものの、大山、細入、山田地域には待機場所が設置されていません。

待機場所

※個人タクシーは含めず



出典:地理院地図

2-7.その他の公共交通など

(2)福祉輸送

市内在住の概ね65歳以上で、障害に関して所定の要件(※)を満たしている方を対象に、利用者の居宅と病院や通所施設などへの移送を行っています。

運行回数及び、利用者数は年々減少傾向にありましたが、令和3年度、令和4年度は増加に転じています。なお、利用者の利用目的は主に通院となっています。

※要介護1以上又は身体障害者手帳1・2級又は療育手帳Aをお持ちの方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

運行回数・利用者数の推移



(3)空港

北陸新幹線の開業後、利用者が大きく減少し、以降は横ばいで推移しています。

令和元年度からは、新型コロナウイルスの感染症拡大の影響により大きく減少していますが、令和3年度から回復傾向にあります。

富山空港利用者数の推移



出典:富山県HP

2-8.公共交通空白地域

(1)市全体の現状

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以上))を公共交通空白地域と設定しています。

鉄道や軌道、路線バスの駅やバス停から750m圏域(公共交通利用可能な圏域)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、人口の1.9%(7,639人)が公共交通空白地域に居住しています。

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	91.5%
コミュニティバス*	27,179	6.6%
公共交通空白地域	7,639	1.9%

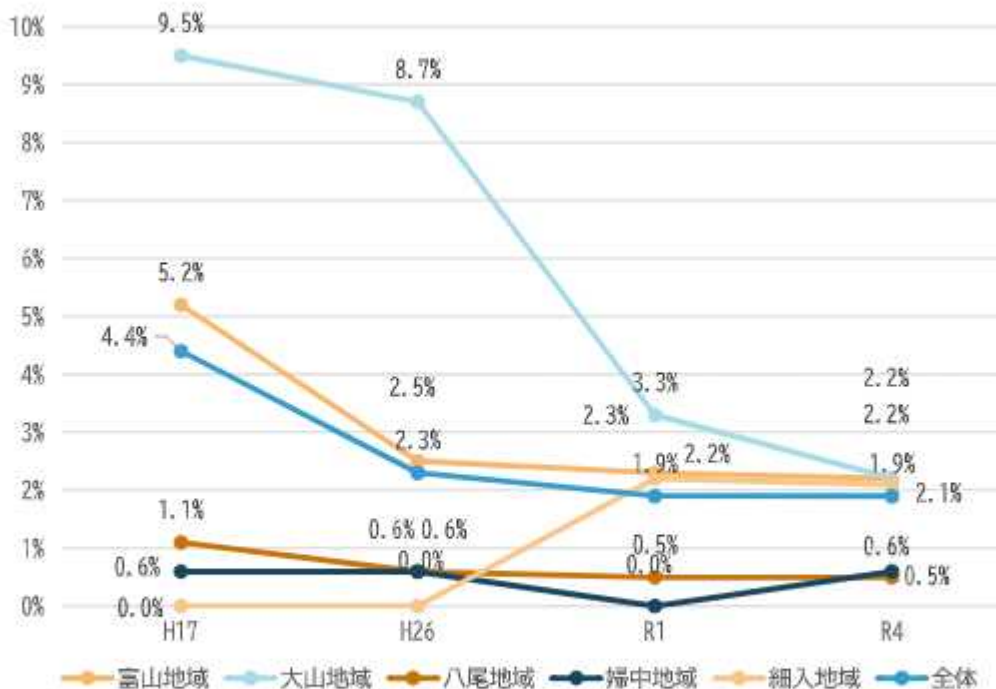
*市営コミュニティバス、地域自主運行バス圏域及び大沢野地域

(2)地域別の現状

地域別では、富山、大山、八尾、婦中、細入の各地域において、公共交通空白地域が存在しています。

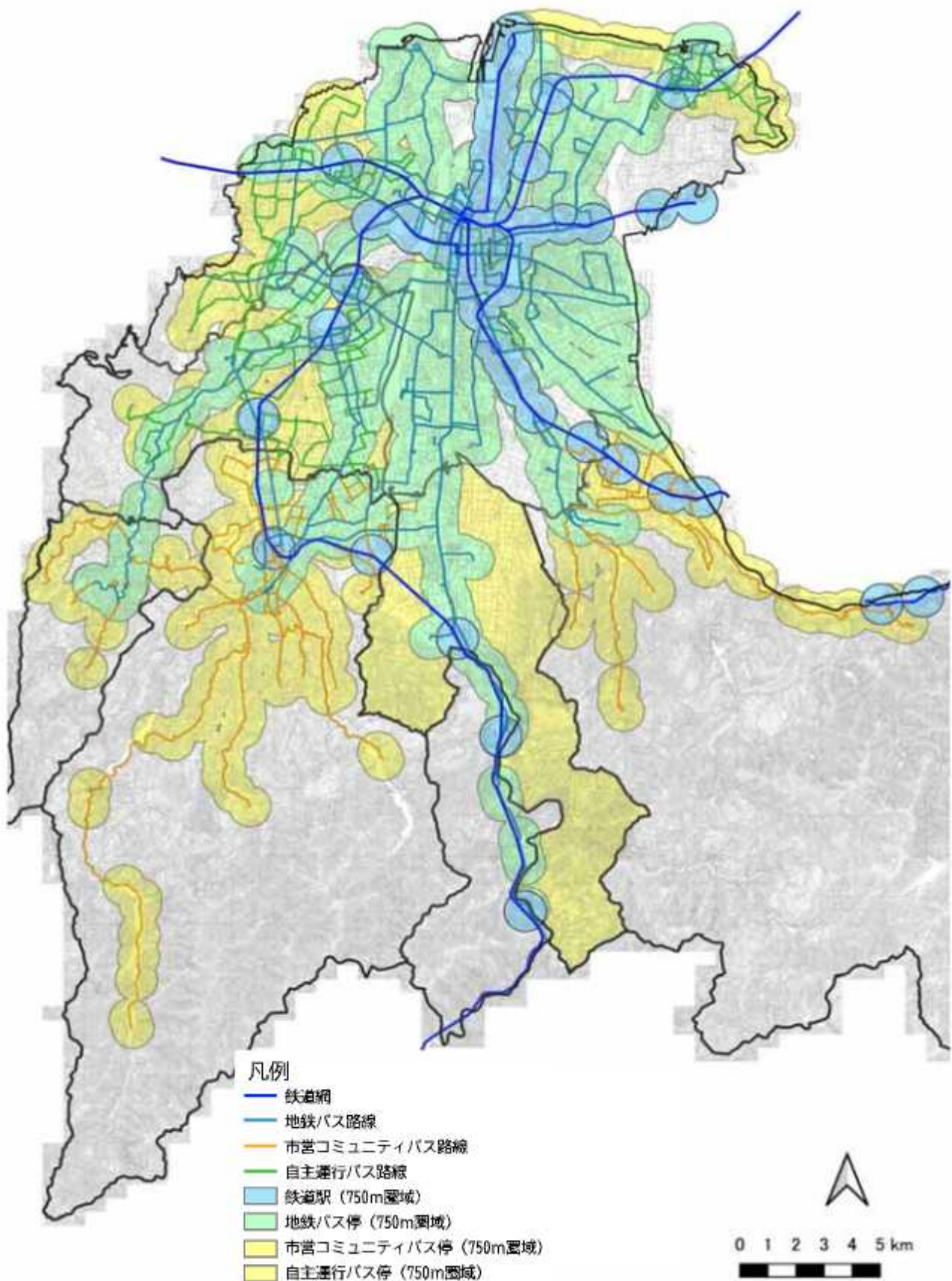
公共交通空白地域に居住する人口割合の推移は、市全体としても各地域においても、概ね減少傾向にあります。

地域別公共交通空白地域の人口率



2-8.公共交通空白地域

令和4年の公共交通空白地域の状況



3-1.調査の概要

(1)調査の概要

□ 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・ニーズ、交通政策への意見等を把握し、今後の交通政策に反映するための基礎資料として活用する。

□ 対象

富山市に在住する満15歳以上の男女5,000人(無作為抽出)

□ 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

□ 期間

令和4年8月26日から9月19日

□ 回収数

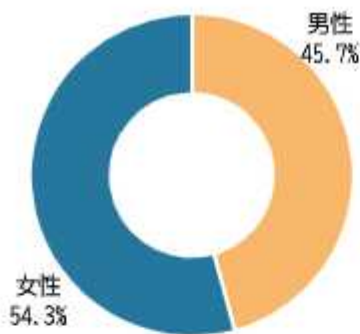
2,327人(郵送回答:1,881人、インターネット:446人)

□ 回収率

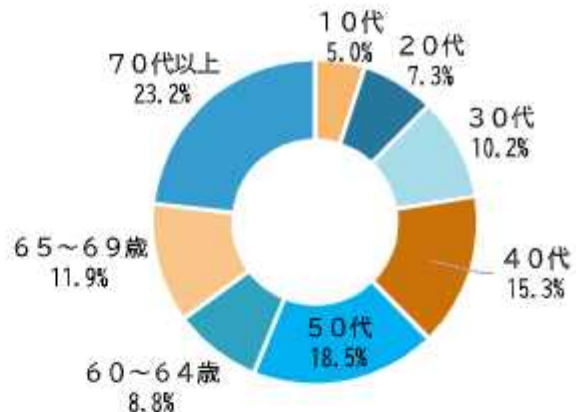
46.5%

回答者の属性

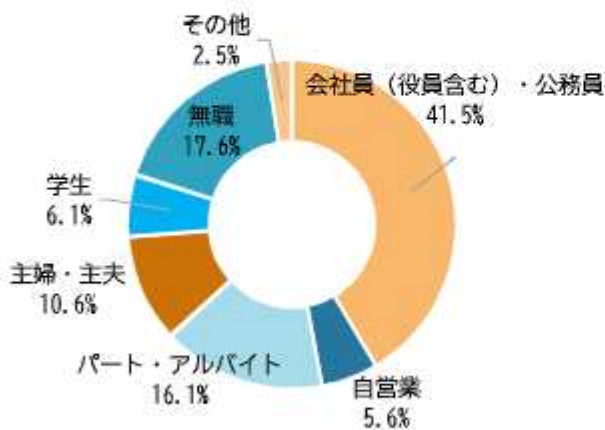
<性別>



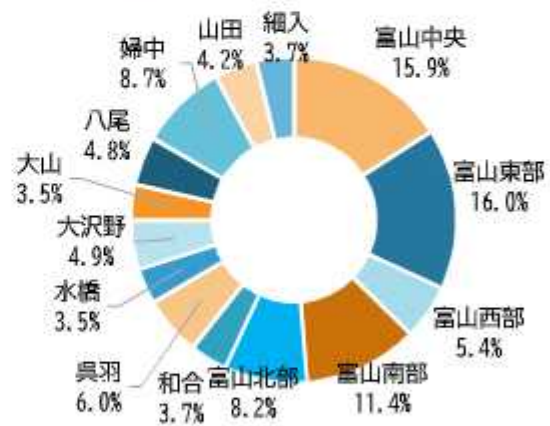
<年齢>



<職業>



<地区>



3-1.調査の概要

(2)回答者の概要

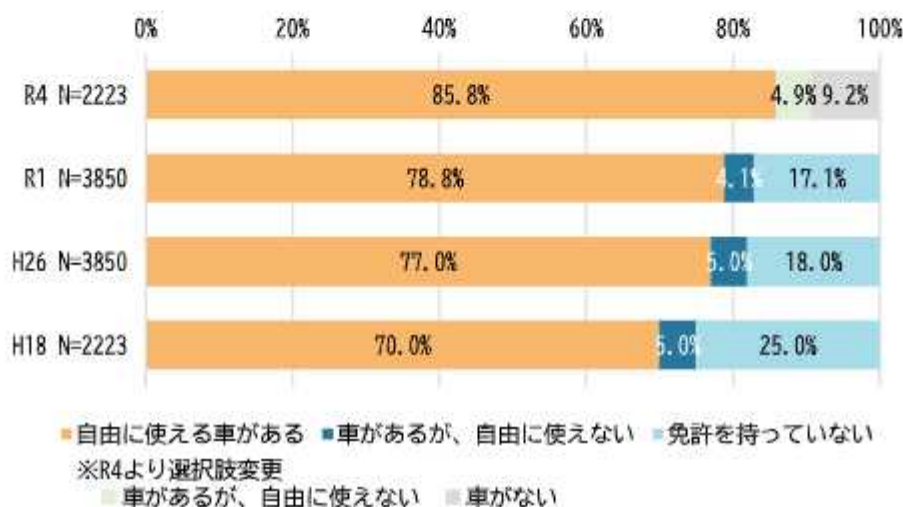
回答者は、50代以上が過半数を占めるとともに、富山中央・富山東部・富山南部地区居住者が多くなっています。

自由に使える車がある人は、令和元年度調査より7ポイント増加しています。

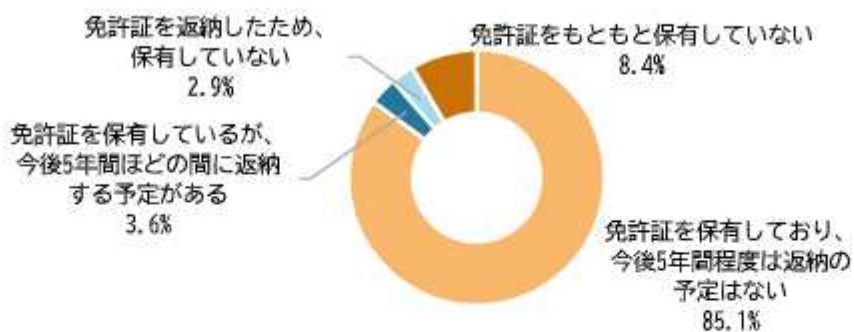
回答者の85.1%が、運転免許証を保有し返納の予定がない一方で、保有していない・返納の予定がある回答者が14.9%みられます。

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%と、令和元年度調査より27ポイント増加しています。

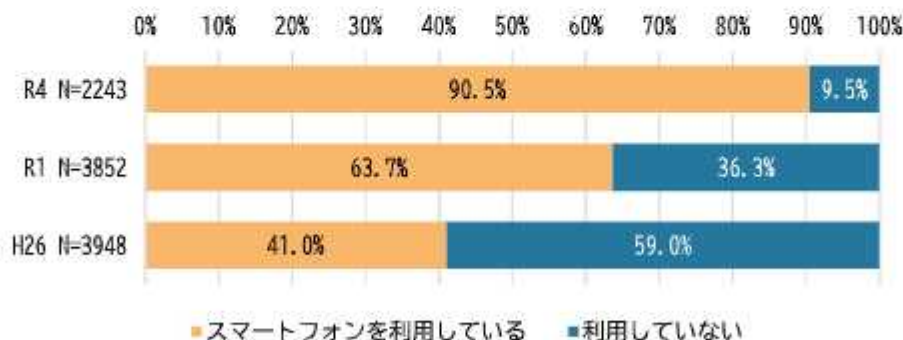
車の有無



運転免許証の有無



携帯電話の利用



3-2.結果分析

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

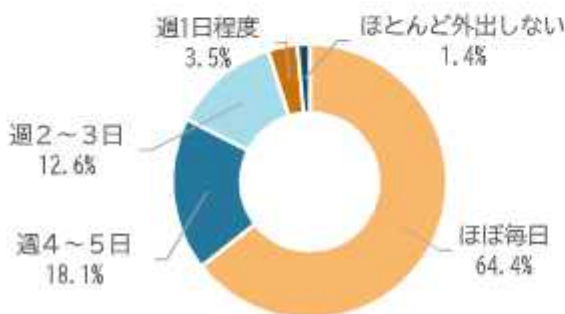
2. 目標を達成するための施策

3. 計画の達成状況の評価

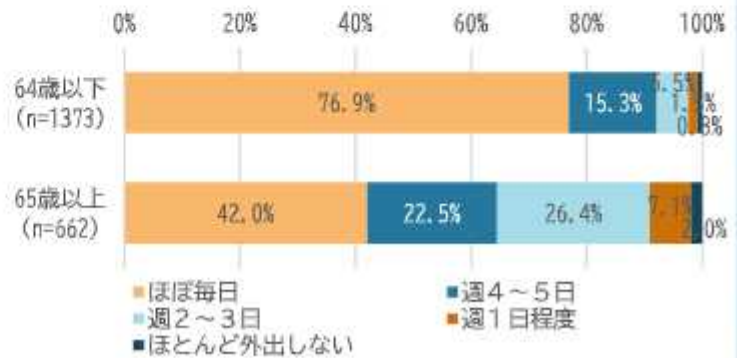
(1)移動状況

- ・週に2日以上外出する人の割合は全体で95.1%、高齢者では90.9%となっています。
- ・交通手段別の移動時間は、路線バスを除く移動では、20分以内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。

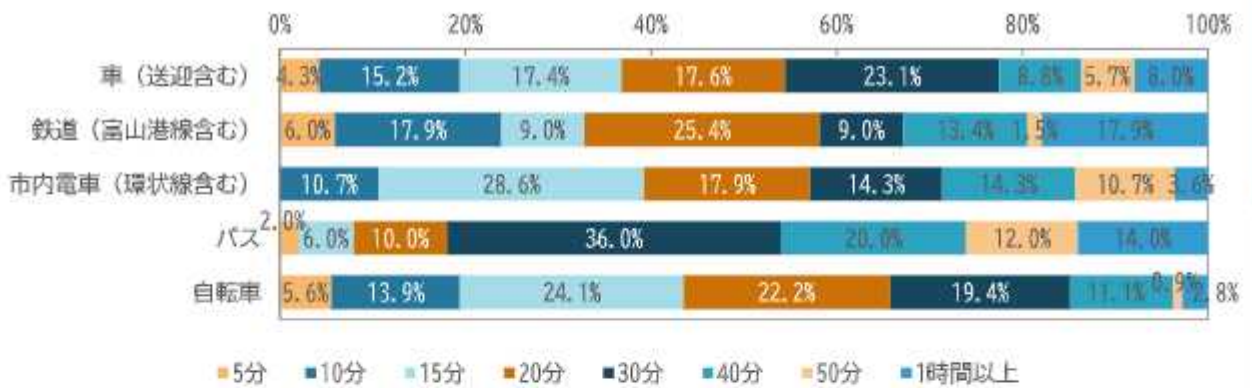
外出頻度(全体)



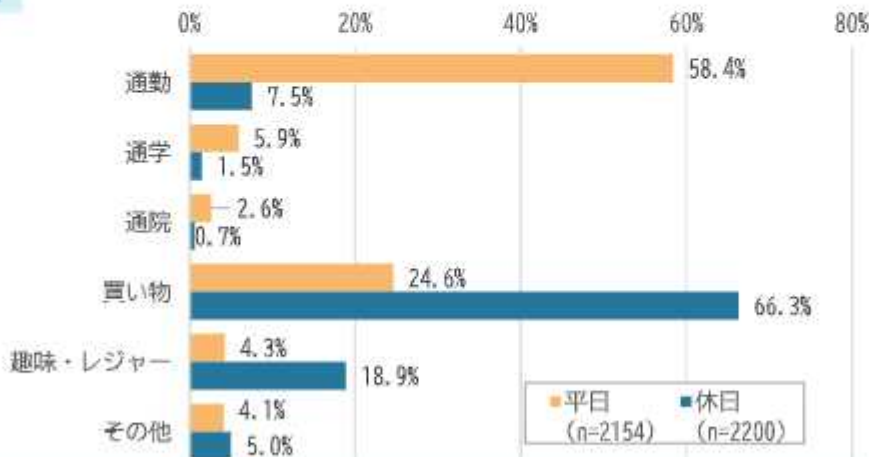
外出頻度(高齢者・64歳以下別)



交通手段別の外出時移動時間(平日全体)



外出目的

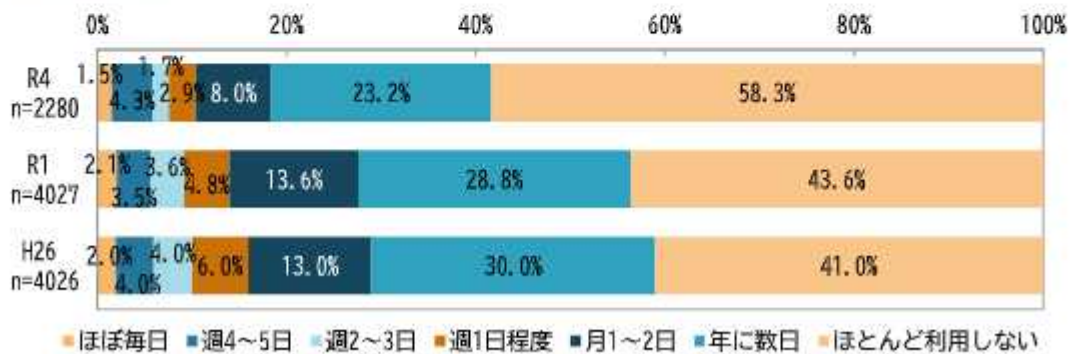


3-2.結果分析

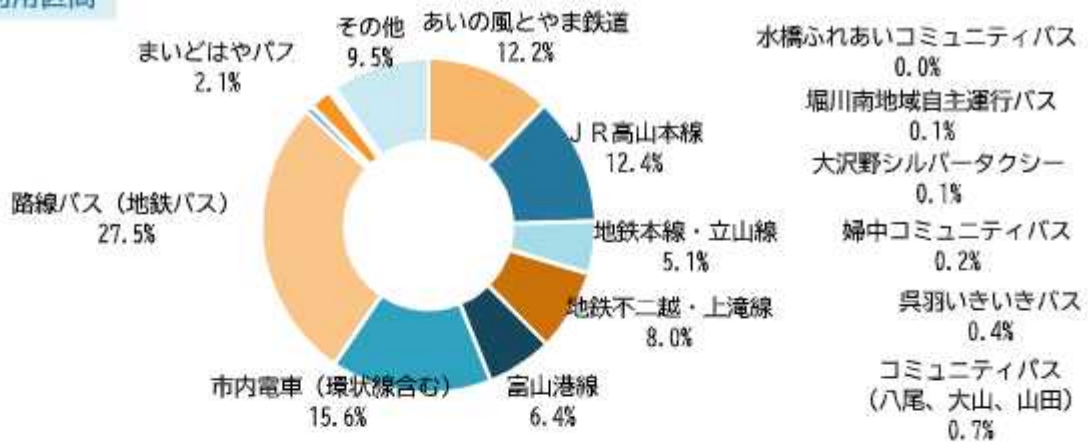
(2)公共交通の利用状況

- ・週1回以上公共交通を利用する人の割合は、令和4年度では全体の約1割となっており、平成26年度、令和元年度に比べて4～6ポイント減少しています。
- ・一方で、公共交通を「ほとんど利用しない」人の割合は、令和4年度で約6割に達しており、平成26年度、令和元年度に比べて10ポイント以上増加しています。
- ・最も多く利用されている公共交通は、路線バスで、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、令和元年度調査より6ポイント、平成26年度より10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



3-2.結果分析

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

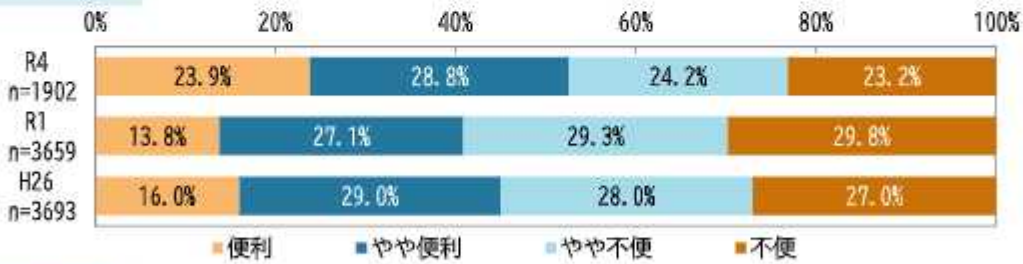
2. 目標を達成するための施策

3. 計画の達成状況の評価

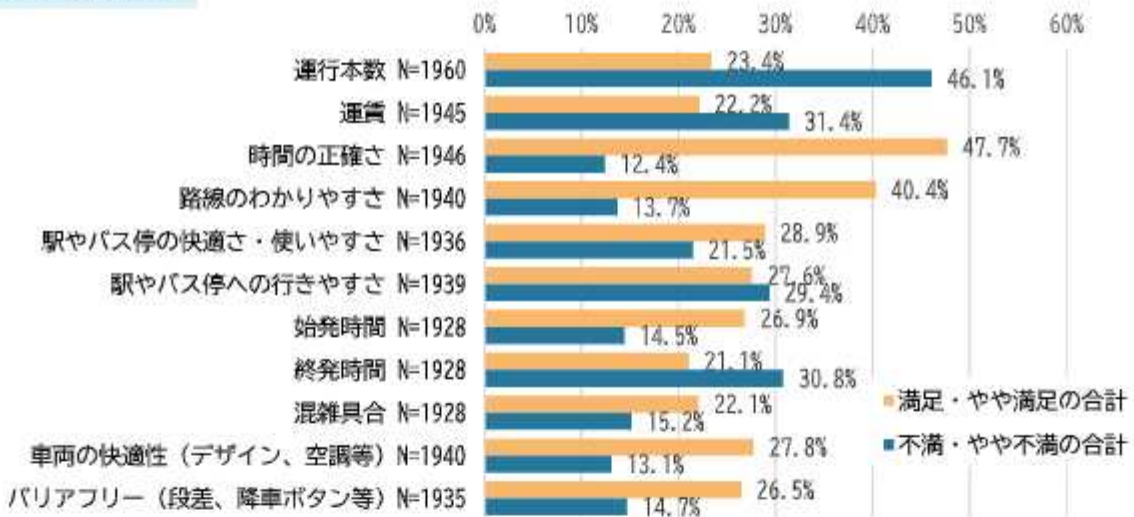
(3)公共交通のサービスレベルに対する満足度

- ・公共交通を便利・やや便利と回答した人は令和4年度では52.7%と過半数に達し、前回(令和元年度)調査より12ポイント増加しています。
- ・特に、時間の正確さや、路線の分かりやすさに対する満足度が高くなっています。
- ・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、路線バスの満足度は全体的に低くなっています。
- ・鉄道についても、定時性や路線の分かりやすさを除き、満足度は低い水準になっています。

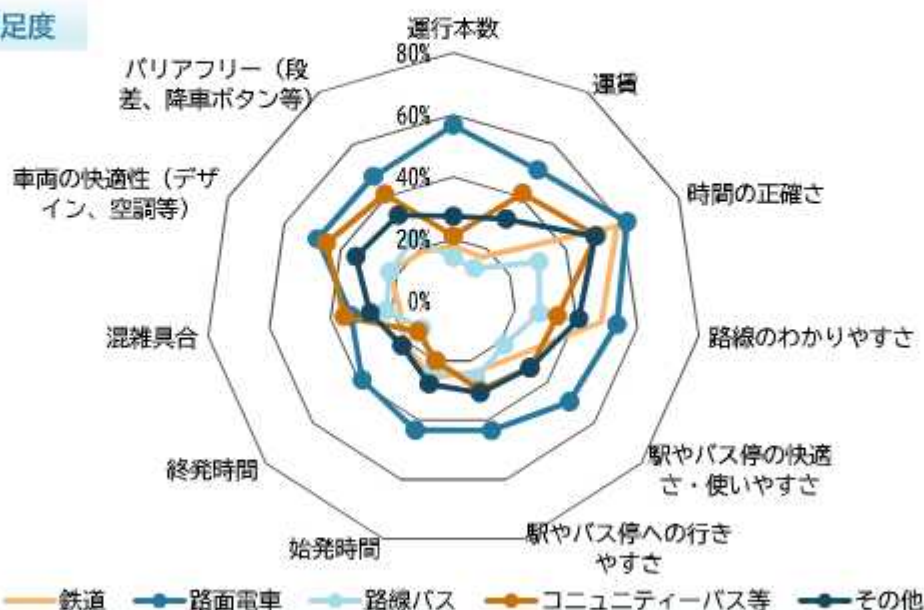
公共交通の利便性



項目ごとの満足度



公共交通別満足度

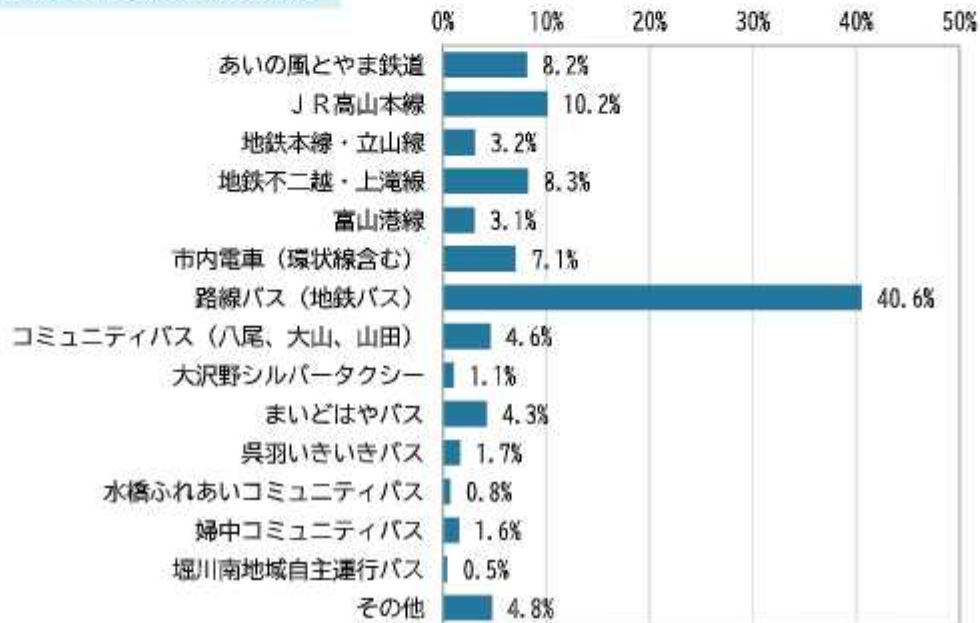


3-2.結果分析

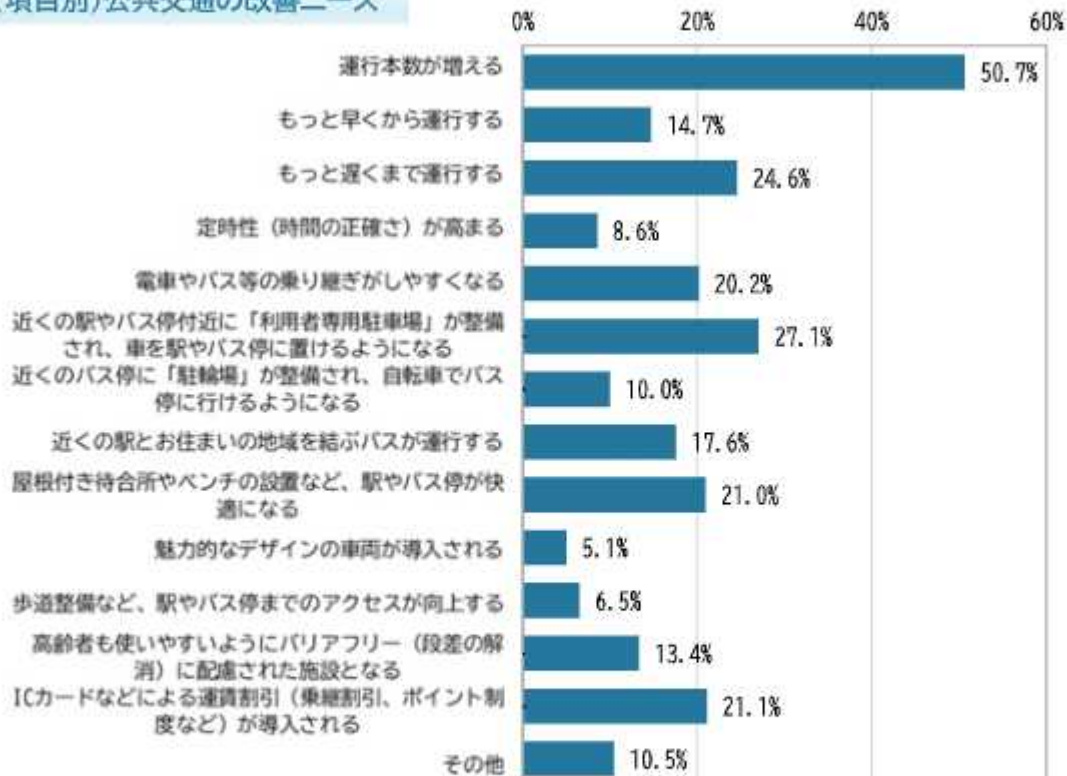
■公共交通への改善ニーズ

- ・最も改善して欲しい公共交通は、路線バスが突出しており、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。
- ・改善して欲しい内容は、運行本数の増加が最も多く、次いで、パーク&ライド駐車場の整備、終発時間となっています。

交通手段別最も改善して欲しい公共交通



内容別（項目別）公共交通の改善ニーズ



3-2.結果分析

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

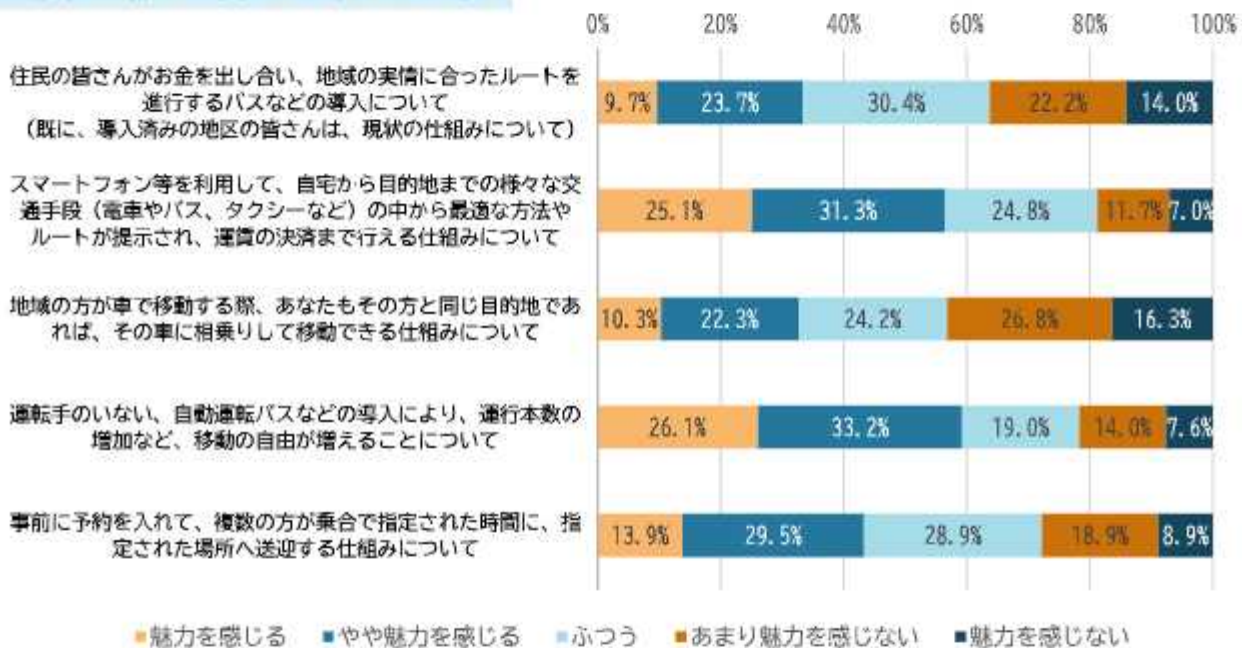
2. 目標を達成するための施策

3. 計画の達成状況の評価

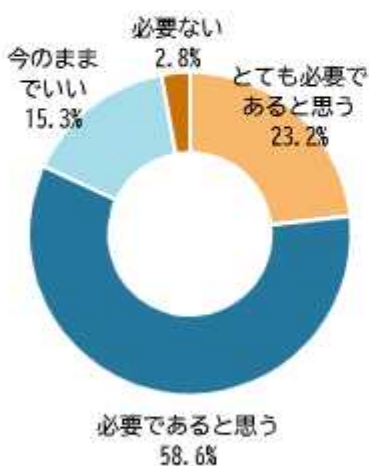
(4)公共交通や移動への意識

- 公共交通に関する新たな取組みについては、MaaSや自動運転の導入などに対する魅力度が高くなっています。
- 公共交通の利便性の向上について、とても必要である・必要であると回答した人の割合は、81.8%に達しており、利便性向上に対する要望が大きいものと考えられます。
- 公共交通への行政の関与については、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96.8%となっており、公共交通に対する行政の関与には、一定の理解を得られているものと考えられます。
- 将来(10年後)の移動について、不安があると回答した人は約3分の2に達しており、うち年代別では、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。

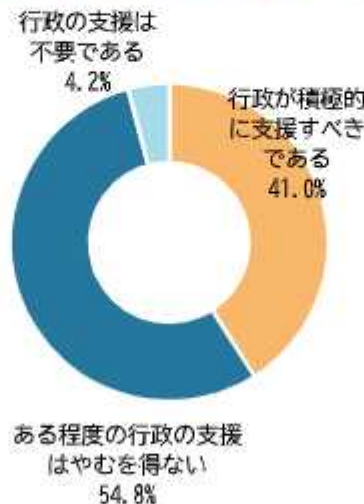
公共交通の新たな取組みに対する魅力度



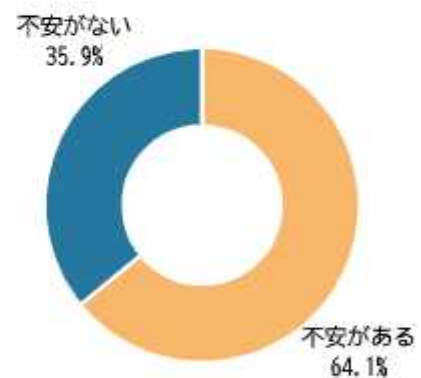
公共交通の利便性向上



公共交通への行政の関与

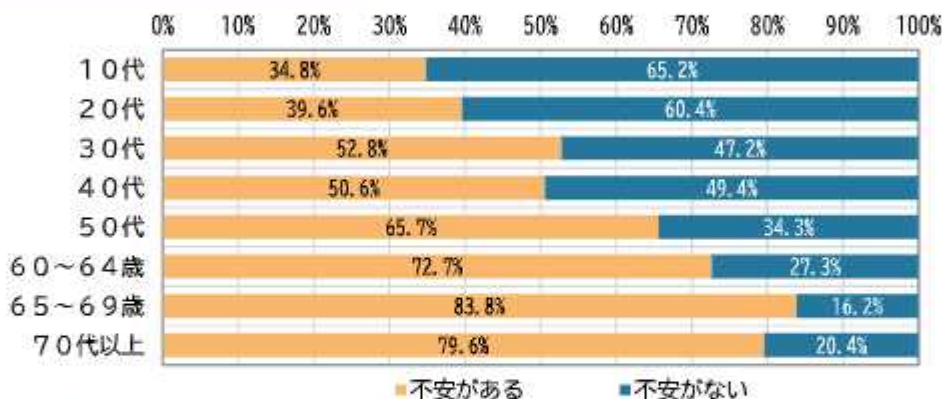


将来(10年後)の移動への不安(全体)

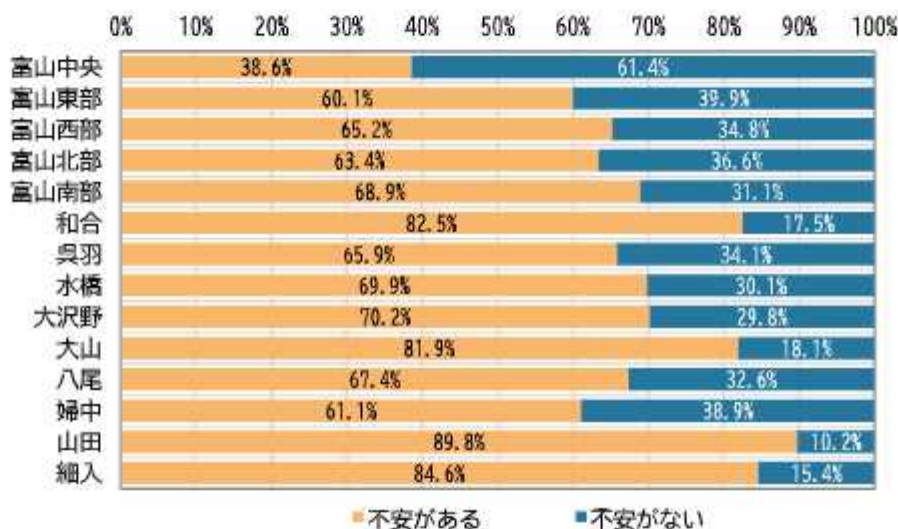


3-2.結果分析

将来(10年後)の移動への不安(年齢別)



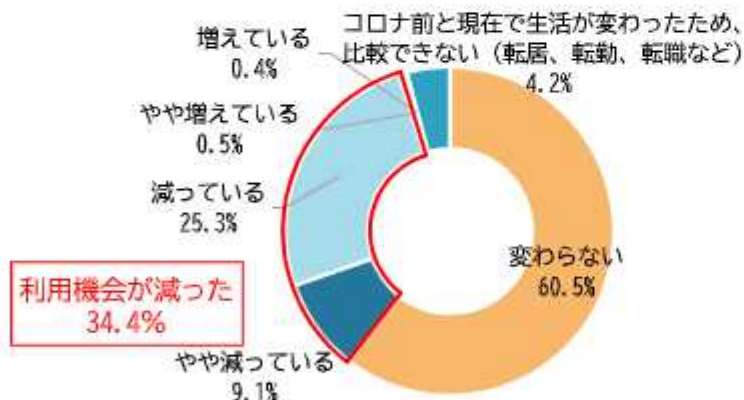
将来(10年後)の移動への不安(地域別)



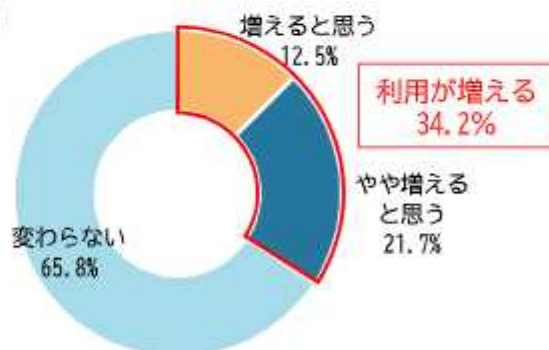
(5)新型コロナウイルス感染症拡大の影響

- ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、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、約3分の1に達しています。
- ・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、約3分の1みられます。

コロナ禍影響による利用機会の変化



コロナ禍収束後の利用機会の変化



3-2.結果分析

(7)交通手段分担率

- ・ 前回調査(令和元年度)結果と比較すると、車の分担率(自分で運転・送迎)が4ポイント増加しています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響が、要因の一つと考えられます。

交通分担率



(8)まとめ

- ① 外出時に週1回以上、公共交通を利用する人の割合は、全体の約1割に留まっている一方、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。
- ② 公共交通のサービスレベルに対し、路面電車への満足度が全体的に高い一方で、路線バスの満足度は、全体的に低くなっています。
- ③ 公共交通サービスの改善に対する要望について、交通手段別では、路線バスが突出して高く、次いでJR高山本線と地铁不二越・上滝線が続いています。コミュニティバスでは、市営コミュニティバス(八尾・大山・山田)が最も高く、次いでまいどはやバスとなっています。
- ④ 公共交通利用者のニーズは、運行本数が増えること、パーク＆ライド駐車場の整備、終発時間の繰り下げに対する要望が高くなっています。また、利便性向上やサービスの持続性に対する可能性として、MaaSや自動運転などの新たな取り組みへの魅力が高くなっています。
- ⑤ 公共交通の利便性の向上が必要と回答した人の割合は、8割以上に達するとともに、これに対する行政の関与は必要と考えている回答者は、96%に達しています。
- ⑥ 将来(10年後)の移動について不安があると回答した人は、約3分の2に達しており、うち高齢者の割合が、8割を占めるとともに、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。

4-1.公共交通の現状と課題

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

- ・通学利用は多いが、通勤利用は限定的
- ・平日昼間(9時～16時)、休日利用は低調
- ・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
- ・シニアおでかけきっぷを販売
- ・高山本線の駅勢力圏下において、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・鶴坂駅・千里駅)
- ・増便の社会実験後も継続して増便運行
- ・改善ニーズとしては、増便運行、運賃割引等の割合が高い
- ・越中八尾～猪谷間を中心に増便に関する意見が多い
- ・ICカード決済が未導入
- ・駅舎の反対側からアクセスしづらい駅が存在

運行本数の少なさ
(主に郊外・中山間部)

パーク&ライド駐車場の不足

他の交通との乗り継ぎ

キャッシュレス未対応

駅へのアクセス性

とやま鉄道
あいの風

- ・ピーク時3本/時以上の運行頻度が確保されるも、昼間の運行本数がやや少ない
- ・高齢者を対象とした運転免許返納者への割引制度(通常料金の半額)を実施している
- ・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、パーク&ライド駐車場の整備の割合が高い
- ・駅改札の反対側からのアクセスしづらい駅が存在

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
- ・利便性向上に向けてダイヤの見直し、増便(不二越・上滝線)などを実施
- ・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、パーク&ライド駐車場の整備の割合が高い
- ・南富山駅での路面電車への乗り継ぎ環境に課題がある

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

路面電車との乗り換え

路面電車

- ・南北接続により、全長約15kmのネットワークが完成(利便性の大幅な向上)
- ・全体的に満足度は高いが、停留場上屋の設置に対する要望が多い
- ・富山港線はパーク&ライド駐車場の利用率が高く、増設に関する要望も多い
- ・一部停留場はバリアフリー化が未対応

待合環境への不満(上屋設置)

バリアフリー化への対応

パーク&ライド駐車場の不足

4-1.公共交通の現状と課題

富山市における各モードの現状

現状を踏まえた課題

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に形成
- ・運転手の不足・高齢化が顕在化している
- ・運行本数の多い路線も存在するが、郊外部など少ない路線も存在する
- ・市民意識調査では、最も利用されている公共交通は路線バスと回答されているが、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、パーク&バスライド駐車場の整備、運賃の割合が高い
- ・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を導入

- 運行本数の少なさ(主に郊外・中山間部)
- 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&バス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は大きく減少し、改善要望が多い
- ・フィーダーバスは、平成29年度以降利用者が著しく減少
- ・呉羽いきいきバスの朝及び冬季の混雑
- ・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便当たりの平均利用者数は1名以下

- 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便当たりの平均利用者数が3名以下
- ・運転手の不足・高齢化が顕在化

- 路線ごとの利用者数のバラツキあり
- サービス提供(デマンド)
- 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年度は回復傾向)
- ・配車拠点が市中心部に立地しているため、配車に時間を要する
- ・担い手の不足など事業への懸念あり

- 効率的な事業体制の構築
- 運転手不足・高齢化への対応

その他
公共交通関連

- ・中山間地域は、タクシー待機場所が無い箇所が存在
- ・福祉有償輸送の利用は、減少傾向、特定の事業者を利用が偏っている
- ・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も、依然として、公共交通空白地域が残っている
- ・運転免許証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
- ・多様なニーズへの対応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

- 中山間地域での公共交通の確保
- キャッシュレス等の新たな決済手段
- 公共交通のサービス向上に対する行政の関与
- 公共交通空白地域の解消

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

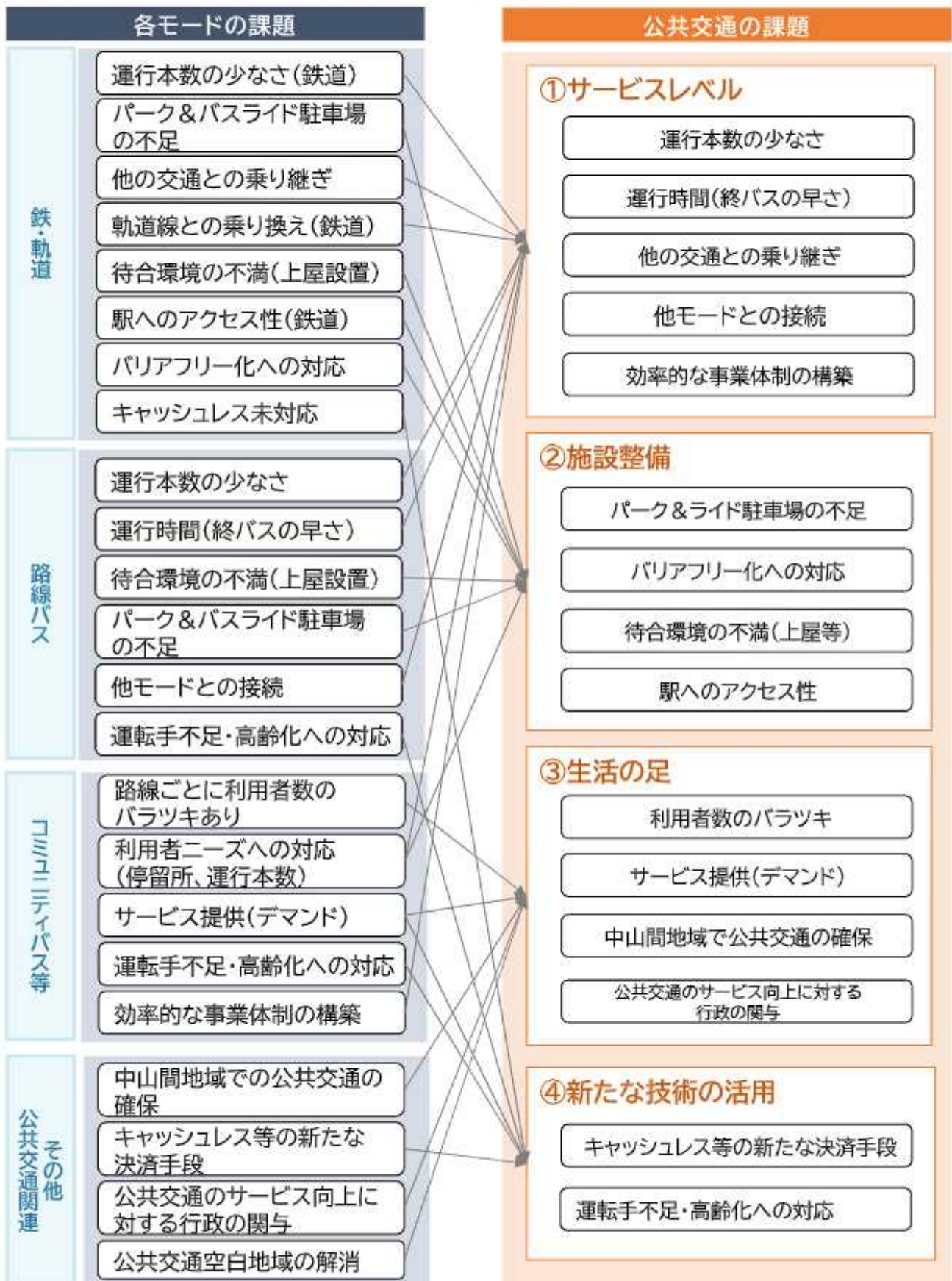
1. 基本方針と目標

2. 目標を達成するための施策

3. 計画の達成状況の評価

4-2.課題の整理

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。



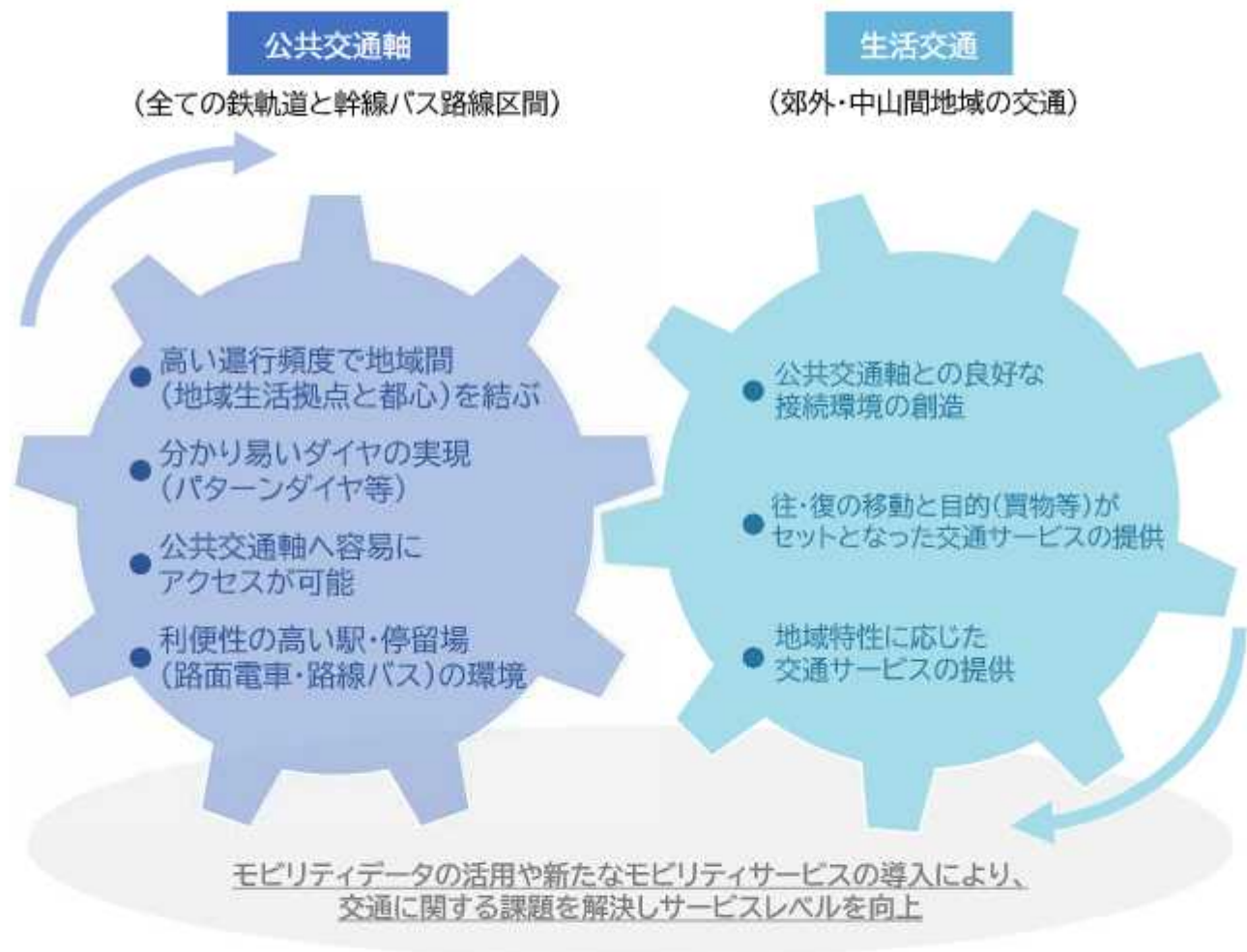
1-1. 将来ビジョン

(1) 公共交通のあるべき姿

本市の公共交通の軸である全ての鉄軌道と主要なバス路線においては、高い運行頻度で地域間を結びとともに、分かり易いダイヤの実現など、利便性をさらに向上させることやアクセス性向上、バリアフリー対応など誰もが利用しやすい駅・停留場の実現を目指します。

郊外や中山間地域においては、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、それぞれの地域特性に応じて、提供することを目指します。

さらに、サービスレベルの向上や、持続性の確保などへの支援として、モビリティデータの活用による施策への反映をはじめ、自動運転やAIオンデマンド交通等の交通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等の交通GX(グリーン・トランスフォーメーション)など、新たな技術を効果的に活用していきます。



1-1. 将来ビジョン

(2) 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、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」の推進に際し、公共交通を重要な都市アセットとして捉え、LRTネットワークの形成や鉄道線の活性化(増発運行、新駅設置など)、幹線バス路線の利便性向上など、交通事業者と連携して集中的に投資を実施することで、積極的に、公共交通のサービスレベル向上に努めてきました。

しかしながら、今後は、人口減少や少子・超高齢社会のさらなる進行、生活様式の多様化などを背景とした事業環境の変化など、公共交通を取り巻く環境は益々厳しくなることが見込まれています。

このことから、これまでの交通事業者と連携した取組みのさらなる推進など、持続可能な公共交通の実現に向けた検討や、関係者との共創により、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を一層深化させていくことが必要です。

その実現に向けては、これまで取り組んできた施策と得られた知見を基本に、鉄軌道や主要バス路線など公共交通軸のさらなる機能強化や、生活交通におけるきめ細やかなサービス提供と持続性確保の両立によるサービスの最適化を推進します。

さらには、令和4年にスペイン王国のドノスティア・サン・セバ스티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調査などにより、新たな知識を施策に加えることで、コンパクト&スマートにつなげていきます。

また、一連の取組みを支援するため、モビリティデータの活用拡大に加えて、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、新たな技術を活用し、地域公共交通の刷新を目指します。

施策展開イメージ



1-1. 将来ビジョン

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標を達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

(3) 取組方針

都心や地域生活拠点については、コンパクトなまちづくりを推進する上で公共交通が、引き続き重要な役割を担うことが求められることから、鉄軌道、主要路線バス路線など公共交通軸を更に磨き、一層の活性化を図っていきます。

郊外・中山間地域については、地域の実情を考慮し、住民や事業者などとの共創により、新たな技術を活用し、最適なサービスの提供を目指します。

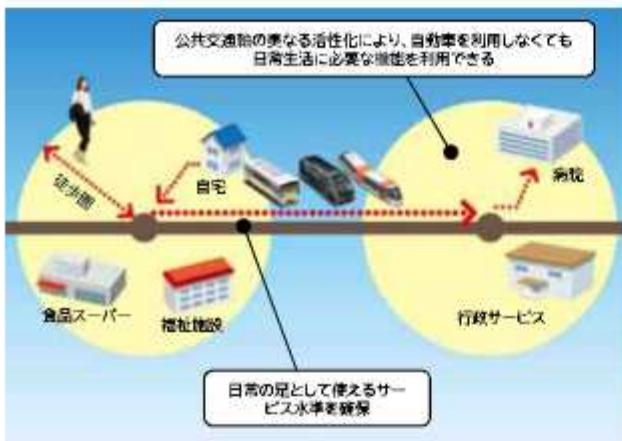
市全域を対象に、公共交通の利用促進とこれらに対する意識付けを図るために、モビリティ・マネジメントを推進します。

○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 | 身近な乗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



のりもの語り教育イメージ



親子でおでかけ事業イメージ



1-1. 将来ビジョン

(5) 公共交通軸

公共交通の骨格を形成している、市内全ての鉄軌道及び幹線バス路線を「公共交通軸」に設定します。

■鉄軌道における公共交通軸の設定の考え方

鉄軌道は、全ての路線が富山駅に集まっていること、大量輸送、速達性、定時性などの面で優れていることから、全ての鉄軌道を「公共交通軸」に位置付けます。

■幹線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、鉄軌道を補完しつつ、新たな骨格形成を目指す観点から、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」に位置付けます。

a) 運行頻度の高い路線

公共交通の運行頻度と満足度との関係は、市民意識調査結果から「時間あたり2本以上あれば、約4割の人が便利な本数との意識が強い」ことから、1日概ね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付けます。

b) 地域生活拠点と都心を結ぶ路線

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できるよう、都心と地域生活拠点を結ぶバス路線を、公共交通軸に位置付けます。

※地域生活拠点と都心を結ぶバス路線が複数ある場合は、運行本数や路線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まること、アクセスには公共交通が大変重要な役割を担うことから、都心と主要施設を結ぶバス路線を、公共交通軸に位置付けます。

主要施設については、以下の考え方に基づいて設定します。

※なお、この中でも富山駅前-市民病院前-笹津の区間を「活性化重点路線」と位置付け、重点的に活性化の取組みを進めます。以降は、交通事業者と協議のうえ順次、対象路線の拡大を進めていきます。

1-1. 将来ビジョン

■高等教育機関

高等教育機関には、広範囲から多くの学生が集中し、公共交通が主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付けます。

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

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や、一定規模の病院を主要施設に位置付けます。

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－椽原駅前 (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
富山西総合病院	(2) 富山駅前－有沢－速星

■空港

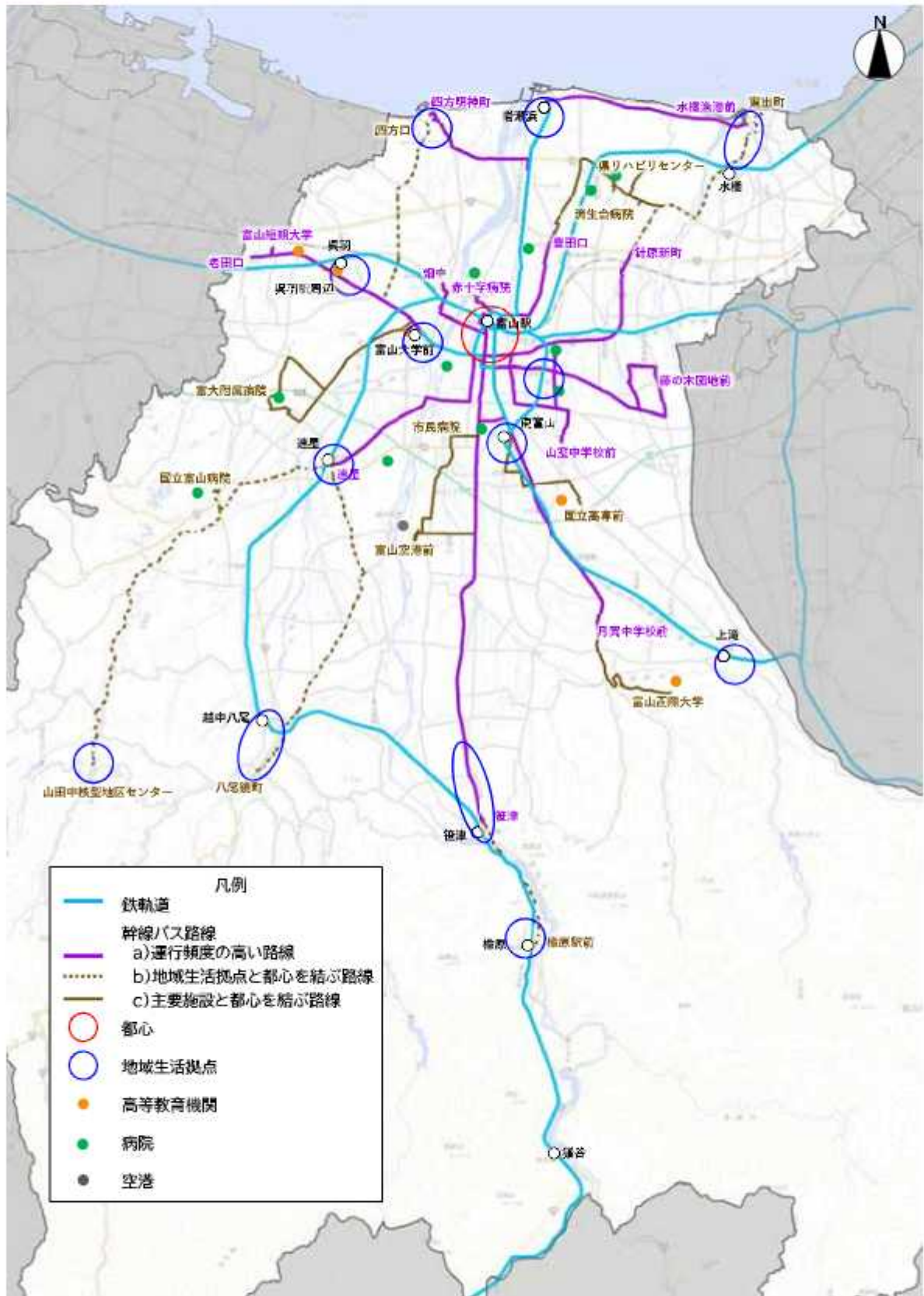
富山空港は、県外客のみならず、海外からの来訪者を迎える交通結節点であり、国内2路線、海外4路線の定期便で、年間約57万人(平成30年度:コロナ拡大前)が利用しています。

特に、県外、海外からの航空機利用者に対し、適切な公共交通手段を提供する観点から、空港を主要施設に位置付けます。

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

1-1. 将来ビジョン

公共交通軸と位置付ける路線



1-1. 将来ビジョン

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	a) 運行頻度の高い路線 (1日概ね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る ※2 (6)は藤代町-藤の木団地前-藤の木新町間が一方循環のため、運行本数が半分に減少する	(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
	b) 地域生活拠点と都心を結ぶ路線 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-山田中核型地区センター前 (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 (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-呉リハビリセンター
	c) 主要施設と都心を結ぶ路線 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]	

(6) 目標とする運行頻度(*昼間時間帯)

鉄道、軌道、路線バスにおける運行頻度の目標を、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

目標とする運行頻度

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	
軌道	JR西日本	高山本線(富山⇄越中八尾)	現行の水準を維持
路線バス	富山地方鉄道	路面電車	
	富山地方鉄道	-	現行の水準を維持

鉄道の現在の運行頻度

事業者	線区	上り	1時間当たり	下り	1時間当たり
あいの風とやま鉄道	富山⇄高岡	16	2.0	16	2.0
	富山⇄黒部	12	1.5	13	1.6
富山地方鉄道	本線	19	2.4	19	2.4
	不二越・上滝線	11	1.4	11	1.4
JR西日本	高山本線 (富山⇄越中八尾)	6	0.8	5	0.6

1-1. 将来ビジョン

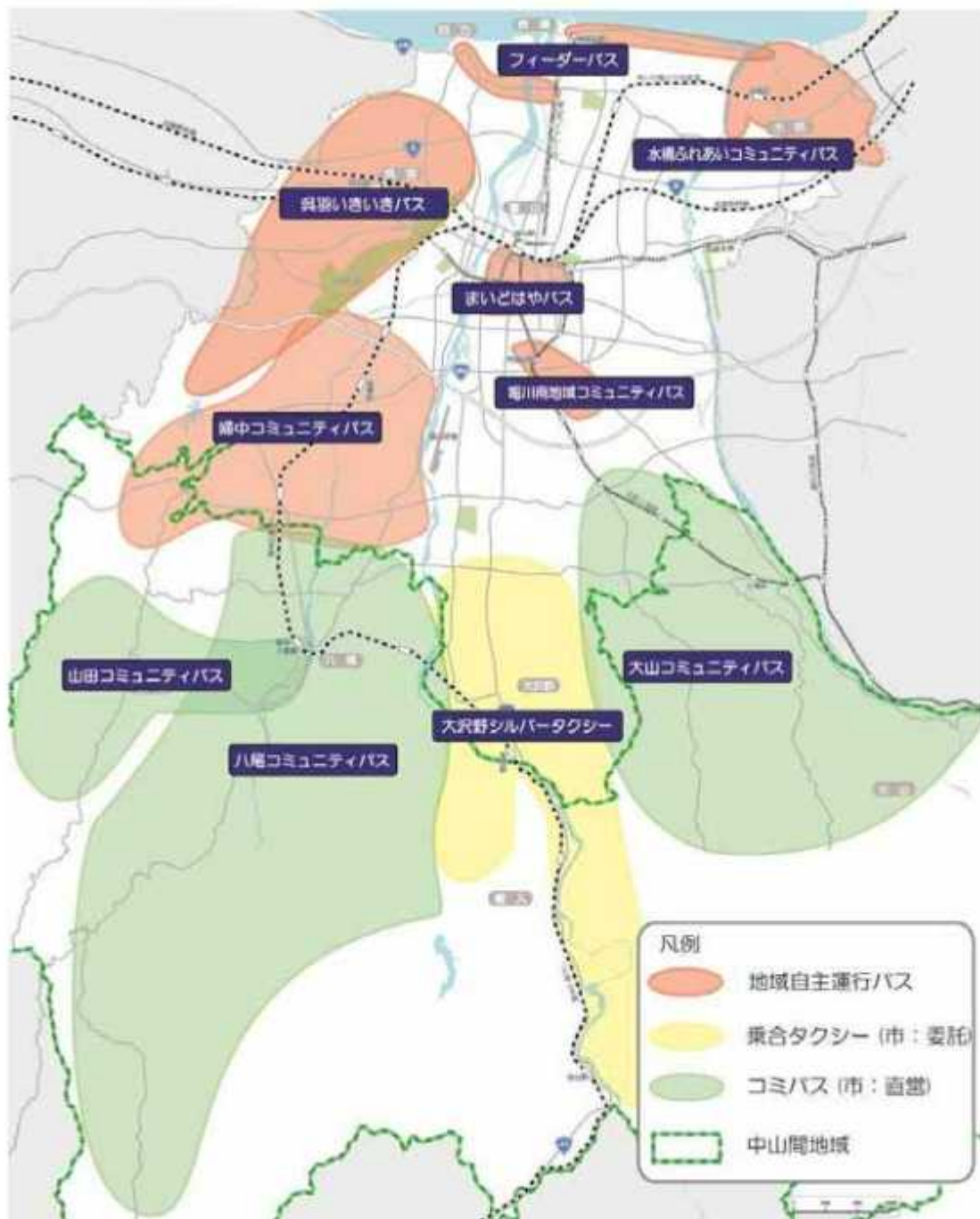
(7) 生活交通

郊外部や、中山間地域において、民間の交通事業者ではカバーできない地域路線を対象に、市営コミュニティバスや、地域自主運行バス、乗合タクシー等の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巡回しています。

中山間地域の大山、八尾、山田の各地域では、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主要な施設を結んでいます。

大沢野地域では、公共交通空白地域の解消と、高齢者の移動手手段の確保を目的として、デマンド型の乗合タクシーを運行しています。



1-2.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、分かり易いダイヤへの改善、駅へのアクセス改善を図り、地域生活拠点から都心への移動の利便性向上を図ります。

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 幹線バス路線の機能強化

幹線バス路線のさらなる利便性の向上、ノンステップバスの導入等により、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・停留場近隣のパーク&ライド駐車場、サイクル&バスライド駐車場の整備などにより、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

地区センター等地域内主要施設との連携強化や、都心や地域生活拠点へのアクセス性、利便性向上を図るため、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

コミュニティバスの利用環境の改善や、デマンド交通の導入など、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

民間事業者と連携したサービスの提供を通じ、地域の限られた資源(人・車両)の効率的な活用など、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

年代等に応じた手法により、市民に対し、継続的に公共交通利用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

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サービスの提供などを通じ、公共交通を利用しておでかけしたくなる取組みの充実を図ります。

1-2.計画の目標

公共交通の課題と政策の関係

公共交通の課題

①サービスレベル

- 運行本数の少なさ
- 運行時間(終バスの早さ)
- 他の交通との乗り継ぎ
- 他モードとの接続
- 効率的な事業体制の構築

②施設整備

- パーク&ライド駐車場の不足
- バリアフリー化への対応
- 待合環境の不満(上屋等)
- 駅へのアクセス性

③生活の足

- 利用者数のパラツキ
- サービス提供(デマンド)
- 中山間地域で公共交通の確保
- 公共交通のサービス向上に対する行政の関与

④新たな技術の活用

- キャッシュレス等の新たな決済手段
- 運転手不足・高齢化への対応

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
- 政策2 軌道のサービスレベルの深化
- 政策3 幹線バス路線の機能強化
- 政策4 公共交通軸へのアクセス性の向上

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
- 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手段の確保

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
- 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

2-1. 目標を達成するための施策体系

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する市民意識調査

4. 各公共交通の課題

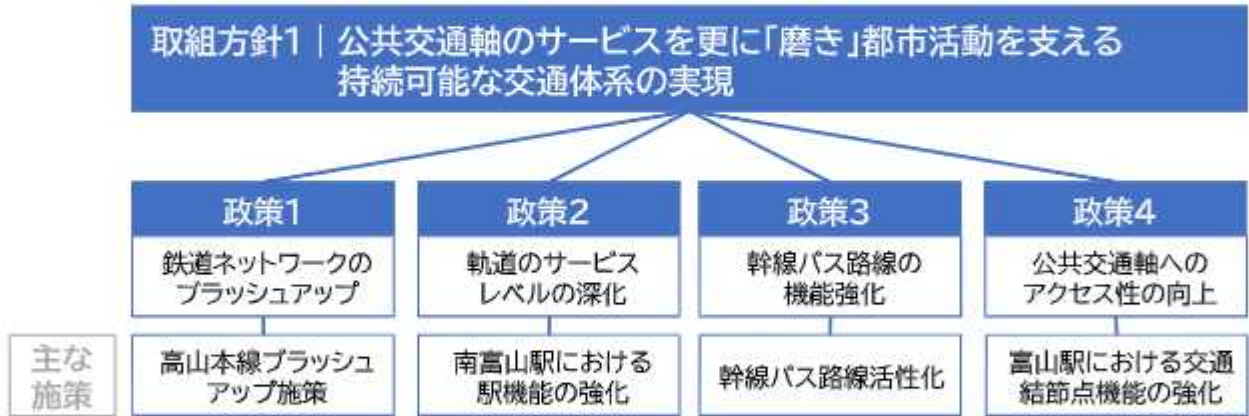
第2章

1. 基本方針と目標

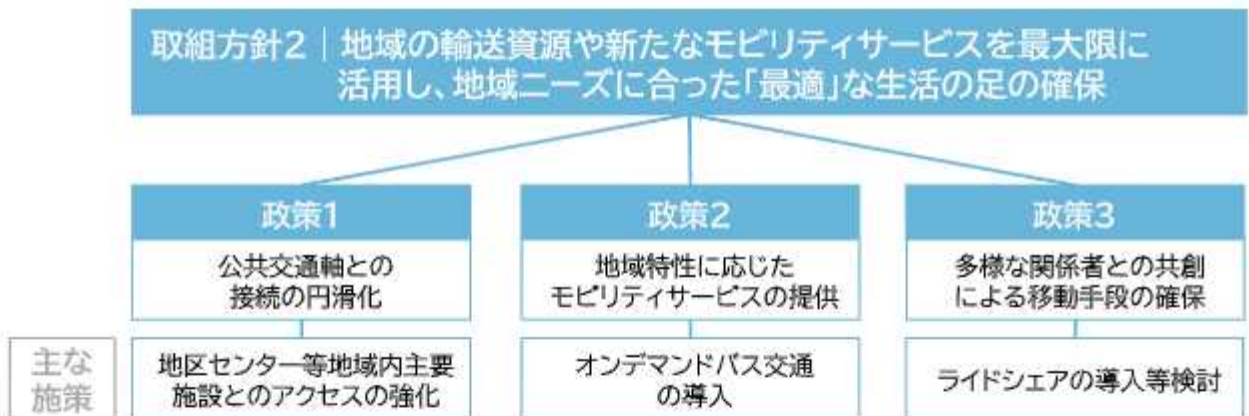
2. 目標を達成するための施策

3. 計画の達成状況の評価

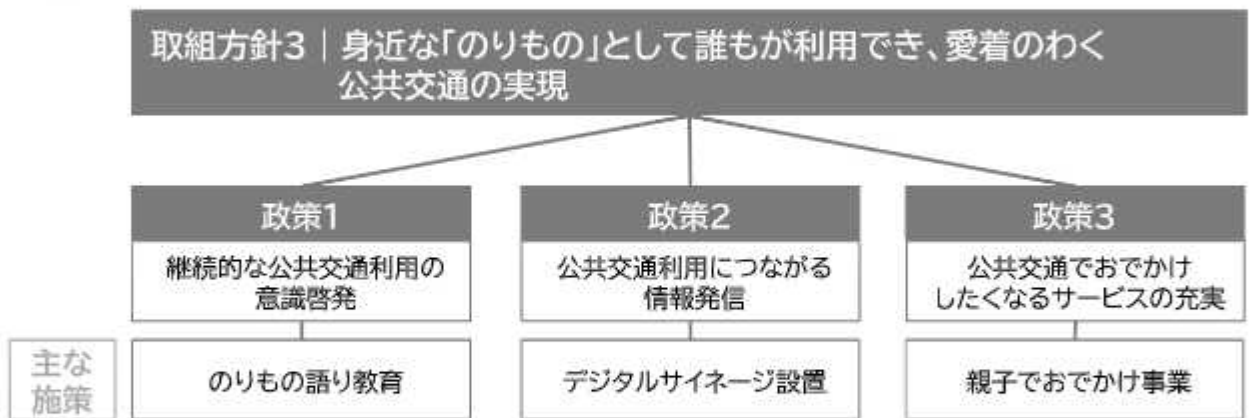
○都心部・地域生活拠点(まちづくり)



○郊外・中山間地域(生活交通)



○公共交通利用への意識啓発(モビリティ・マネジメント)



2-2. 施策一覧

施策名	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	高 山 本 線 沿 線 ブ ラ ッ シュ ア ッ プ 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 停留場のバリアフリー化	●	●					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 南富山駅の機能強化(路面電車と地鉄上滝線との連携強化)	●	●			検討		実施
【政策3】 幹線バス路線の機能強化							
① バス停止屋の整備	●	●					継続
② 生活バス路線維持への支援		●					継続
③ モビリティデータの活用	●	●					実施
④ 幹線バス路線の活性化検討	●	●			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最適化 ※				●	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 自転車利用環境の整備		●					継続
④ 富山駅北地区におけるウォークアブル空間の整備		●					継続
⑤ 駅へのアクセス改善		●					実施
⑥ 富山駅における交通結節機能の強化	●	●					実施
⑦ 路線バス等の駅への乗入れ ※	●			●	検討		実施

高山本線沿線ブラッシュアップ会議：富山市、富山県、JR西日本、富山地方鉄道からなる会議体

※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。

2-2. 施策一覧

施策名	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	高山市	市民	高山本線沿線 ブラッシュアップ 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 地区センター等地域内主要施設との連携強化(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の運行		●				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(再掲)		●				実施	
⑧ 貨客混載運送の実施(市営コミュニティバス)		●				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 身近なのも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							
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た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 定期券の発行(市営コミュニティバス)		●				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

高山本線沿線ブラッシュアップ会議：高山市、富山県、JR西日本、富山地方鉄道からなる会議体

※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。

2-3. 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、分かり易いダイヤや駅へのアクセス改善を図り、都心及び地域生活拠点からの移動の利便性の向上を図ります。

■JR高山本線

平成18年度から22年度まで、増発運行を核とし、駅前広場やパーク＆ライド駐車場、駐輪場などの整備や新駅の設置(婦中鶉坂駅)など活性化社会実験を実施しました。社会実験を通じて、朝夕の利用が大幅に増加したことや、新駅や、パーク＆ライド駐車場・駐輪場の整備が、利用促進に寄与したことなど、大きな効果が見られた施策について、平成23年度より活性化事業※として実施しています。

また、人口減少・少子超高齢社会の進行など、社会情勢の変化に対応した持続可能な路線を目指し、令和3年に富山市、富山県、事業者(JR西日本)

にて構成する「高山本線ブラッシュアップ会議」を設立し、高山本線の利便性向上など公共交通軸としての機能強化に関する検討・議論を重ね、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、目標の実現を目指し、富山市・富山県・事業者が連携し、計画に位置付けた施策を推進していきます。

※朝夕の増発運行、新駅(平成26年度より常設化)・パーク＆ライド駐車場・駐輪場の継続設置

JR高山本線とあいの風とやま鉄道の 乗継ぎ状況(富山駅)



■あいの風とやま鉄道

運行間隔の見直しや、速達便「あいの風ライナー」の運行、交通系ICカードの導入など利便性向上を図るとともに、本市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)や、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)を整備しました。また、駅前広場や駐輪場、アクセス道路など周辺施設の整備を行い、引き続き、安全性・快適性確保のための計画的な施設改修や、利便性の向上に関する取組みを、事業者や富山県など関係機関と連携して実施します。

■富山地方鉄道

平成23年度から26年度まで、事業者を主体とする増発運行社会実験を実施しました(現在、事業者にて本格運行)。本市は、社会実験を支援するとともに、パーク＆ライド駐車場の整備(月岡駅、開発駅)など、事業効果をより促進する取組みを実施してきました。

また、事業者においては、新駅を設置(新庄田中駅、栄町駅)し、沿線住民の利便性向上を図ってきました。

今後は、分かり易いダイヤの設定や、運行頻度の向上、路面電車との連携など、さらなる利便性向上に関する取組みを、事業者や富山県など関係機関と連携して実施します。

2-3. 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

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>■地鉄鉄道線 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 利用者が多い富山～越中八尾間の朝夕ピーク帯のサービスレベルを確保するため、増発運行を継続します。</p>			 <p>地鉄鉄道線</p>  <p>JR高山本線</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>デジタル技術(デジタルサイネージ、アプリ等)の活用などにより、利用者に分かり易く効果的な乗継ぎ案内の提供を目指します。</p>			 <p>デジタルサイネージ</p>		

2-3. 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

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。



駅前広場



新たな改札

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

交通事業者間の接続を考慮しながら、パターンダイヤを導入し、利用者にとって分かりやすいダイヤの構築を図ります。

旧					新				
5			38	51	5			38	51
6		14	25		6		14	25	
7	00		20	58	7	0		20	40 58
8	03				8	0			
9				54	9		10		40 54
10		11			10		10		40
11					11		10		40
12			20		12		10		40
13	02				13	02	10		40
14		12		56	14		10		40
15				58	15		10		40
16			32		16		10		40
17		14	34		17		14	34	
18	09		30		18	9		30	
19		13		50	19		13		50
20				51	20				51
21				54	21				54
22					22				
23				23	23		23		

パターンダイヤイメージ


2-3. 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

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

キャッシュレス化によるシームレスな乗降の実現や、他の交通モードとの連携強化を図るため、JR高山本線においてICカードを導入します。



ICカードの導入イメージ

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

環境性に優れるとともに、更なる安全性・快適性の向上が図られる次世代車両(ハイブリッド車両等)への転換を図ります。



新型車両イメージ: 新型電気式気動車(DEC700)

2-3. 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

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>利用者が多い富山～越中八尾間において、公共サービスとして望ましい運行頻度を確保します。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">旧</th> <th colspan="2">新</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>5</td><td>38</td><td>5</td><td>38</td></tr> <tr><td>6</td><td>14 25</td><td>6</td><td>14 25</td></tr> <tr><td>7</td><td>00 20</td><td>7</td><td>00 20</td></tr> <tr><td>8</td><td>03</td><td>8</td><td>03</td></tr> <tr><td>9</td><td></td><td>9</td><td>10 40</td></tr> <tr><td>10</td><td>11</td><td>10</td><td>10 40</td></tr> <tr><td>11</td><td></td><td>11</td><td>10 40</td></tr> <tr><td>12</td><td>20</td><td>12</td><td>10 40</td></tr> <tr><td>13</td><td>02</td><td>13</td><td>02 10 25 40</td></tr> <tr><td>14</td><td>12</td><td>14</td><td>10 40</td></tr> <tr><td>15</td><td></td><td>15</td><td>10 40</td></tr> <tr><td>16</td><td></td><td>16</td><td>10 40</td></tr> <tr><td>17</td><td>14 34</td><td>17</td><td>10 40</td></tr> <tr><td>18</td><td>09 30</td><td>18</td><td>10 40</td></tr> <tr><td>19</td><td>13</td><td>19</td><td>10 40</td></tr> <tr><td>20</td><td></td><td>20</td><td>10 40</td></tr> <tr><td>21</td><td></td><td>21</td><td>21 36 54</td></tr> <tr><td>22</td><td></td><td>22</td><td>32 52</td></tr> <tr><td>23</td><td>23</td><td>23</td><td>23</td></tr> </tbody> </table> <p>実施イメージ:増便運行</p>						旧		新		5	38	5	38	6	14 25	6	14 25	7	00 20	7	00 20	8	03	8	03	9		9	10 40	10	11	10	10 40	11		11	10 40	12	20	12	10 40	13	02	13	02 10 25 40	14	12	14	10 40	15		15	10 40	16		16	10 40	17	14 34	17	10 40	18	09 30	18	10 40	19	13	19	10 40	20		20	10 40	21		21	21 36 54	22		22	32 52	23	23	23	23
旧		新																																																																																			
5	38	5	38																																																																																		
6	14 25	6	14 25																																																																																		
7	00 20	7	00 20																																																																																		
8	03	8	03																																																																																		
9		9	10 40																																																																																		
10	11	10	10 40																																																																																		
11		11	10 40																																																																																		
12	20	12	10 40																																																																																		
13	02	13	02 10 25 40																																																																																		
14	12	14	10 40																																																																																		
15		15	10 40																																																																																		
16		16	10 40																																																																																		
17	14 34	17	10 40																																																																																		
18	09 30	18	10 40																																																																																		
19	13	19	10 40																																																																																		
20		20	10 40																																																																																		
21		21	21 36 54																																																																																		
22		22	32 52																																																																																		
23	23	23	23																																																																																		

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>柔軟な車両・ホーム運用による便利なダイヤ設定を実現するため、折り返し設備を整備します。</p>  <p>越中八尾駅</p>					

2-3. 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

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>主要な駅を対象に、接続する鉄道や路線バス、コミュニティバスなどが一斉に到着・出発となるようダイヤを調整し(タクトダイヤの導入)、より円滑な乗り継ぎを実現します。</p>					
					
			<p>タクトダイヤの導入</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>朝ピーク時における快適性を向上させるため、朝時間帯の便における車両を増結します。</p>					
					
<p>車両増結イメージ</p>					

2-3. 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

施策①	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>高齢者や障害者を含む利用者の安全かつ、円滑な移動の確保に向けて、駅施設等のバリアフリー化を推進します。</p>					
		<p>イメージ: 出入口におけるステップ</p>			

施策②	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。</p>					
<p>※運行上の課題等については、今後関係者にて検討</p>		<p>乗継ぎ状況(富山駅)</p>			

2-3. 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

施策③	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
<p>持続可能な公共交通の実現に向けて関係機関と運行や維持管理などの役割分担を整理し、施策を実現します。</p>					
		会議イメージ			

2-3. 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。

■路面電車

富山ライトレールの整備(平成18年4月開業)や、市内電車環状線化(平成21年12月開業)、路面電車南北接続(平成31年3月完成)により、既存区間と併せて全長約15kmのLRTネットワークが形成されました。路線の新設・延伸だけでなく、運行本数の増加や、始発の繰り上げ・終電の繰り下げ、低床車両の導入、南北接続後の多様な運行形態の実現など、行政が積極的に関与してサービスレベルの向上を図ってきました。

また、交通事業者においても、既存区間におけるICカードや低床車両の導入など、利便性向上に取り組んできました。

さらに、全国交通系ICカードの導入や、優先座席の設定(セントラム・ポートラム)など、来街者や高齢者・障害者などに対するきめ細かなサービスを提供しています。

引き続き、朝夕など多客時における降車時間の短縮や、運行ダイヤの見直しによる定時性の確保、停留場のバリアフリー化など、より利便性の高いサービスを提供します。

南北接続後の運行について



優先座席(床面表示)



富山駅停留場



2-3. 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2 軌道のサービスレベルの深化

施策①	停留場のバリアフリー化				
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

停留場バリアフリー化や上屋の整備を推進します。実施箇所等については今後、交通事業者や道路管理者と調整を進めます。



バリアフリー化された停留場

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

富山駅停留場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、定時性を確保します。



ICカード地上機の導入イメージ

2-3. 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2 軌道のサービスレベルの深化

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、運行案内表示システム更新等、各施設のリニューアルを行います。</p>					
		<p>新型低床車両(LRV)の導入</p>			

施策④	南富山駅の機能強化(路面電車と地鉄上滝線との連携強化)				
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)
			検討	実施	実施
<p>南富山駅での、路面電車と地鉄上滝線との連携を強化し、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、同一ホームでの乗り継ぎを実現します。</p>					
		<p>南富山駅の機能強化イメージ</p>			

2-3. 施策の内容

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標を達成するための施策

3. 計画の達成状況の評価

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3 幹線バス路線の機能強化

幹線バス路線の活性化に向け、運行頻度の向上や、速達便の設定、ノンステップバスの導入、バス停上屋の設置など、幹線としての機能強化を図ります。

■路線バス

路線バスについては、公共交通軸の中でも運行頻度が高く利用者の多い3路線を「イメージリーダー路線」に設定し、デザイン性の高いノンステップバスの導入や、ハイレードなバス停の整備など、路線バスのイメージ向上と利用環境の改善を進めてきました。

幹線バス路線のさらなる活性化を図るため、令和5年度より笹津線を対象に速達便運行社会実験を実施しています。

今後は、公共交通軸となる幹線バス路線の機能強化や、その他の路線の適切な運行確保に向けた取組みを進めます。

イメージリーダー路線事業(デザイン性の高いノンステップバス、ハイレートなバス停)



速達便「ファストバス」停車停留所



速達便「ファストバス」運行状況



2-3. 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3 幹線バス路線の機能強化

施策①	バス停上屋の整備				
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>利用者の多い主要バス停については、デザイン性の高い上屋を整備するとともに、幹線バス路線の停留所を中心に上屋を整備し、利用環境の改善を図ります。</p>					
		<p>デザイン性の高い上屋</p>			

施策②	生活バス路線維持への支援				
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
<p>市民生活にとって重要な生活バス路線は、国・県・市が連携して支援し、路線の維持に努めます。 (特に、地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶ路線など)</p>					
		<p>生活バス路線の維持</p>			

2-3. 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3 幹線バス路線の機能強化


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

交通事業者との連携により、各種運行データや、利用状況データを活用し、ルートやダイヤの見直し等、効果的な施策立案を目指します。


データ収集



データ分析



施策立案



モビリティデータの活用イメージ

施策④	幹線バス路線の活性化検討				
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

幹線バス路線は、交通の骨格を形成するものであるため、さらなる機能強化や、利便性の向上など、活性化施策を検討します。



幹線バス路線の活性化イメージ

2-3. 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3 幹線バス路線の機能強化

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

カーボンニュートラルの実現に資する電動化車両の導入を推進します。



電動化車両

施策⑥	路線バスの運行本数等の最適化				
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

鉄道と路線バスとの連携を強化し、より利便性の高い交通体系とするため、運行本数など路線バスの運行を見直し、より最適なサービス提供を目指します。

※今後、交通事業者を中心に内容を検討



路線バス

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4 公共交通軸へのアクセス性の向上

市内の駅・バス停付近でのパーク&ライド駐車場や、サイクル&ライド駐車場の整備などにより、公共交通軸へのアクセス向上を図ります。

本市ではこれまで、鉄軌道や幹線バス路線の活性化に関する施策を推進する際、利用者の駅・停留場やバス停へのアクセス性を向上させ、効果をより高く発現させる取組みを併せて実施してきました。

富山ライトレールの整備においては、駅前広場や駐輪場を整備するとともに、フィーダーバスを運行するなど、やや遠方の地域からも利用が可能となるよう取り組んできました。この知見を活かし、JR高山本線活性化社会実験においては、駅前広場やアクセス道路の整備、パーク&ライド駐車場・駐輪場を設置しました。富山地鉄不二越・上滝線活性化社会実験の支援においても、パーク&ライド駐車場を整備し、駅へのアクセス性の向上を図ってきました。

さらに、自転車市民共同利用システム「アヴィレ」や、富山駅周辺を中心とした自転車走行空間の整備など、公共交通へのアクセス・イグレス性を高める自転車利用環境の改善も進めてきました。

引き続き、駅へのアクセス改善や、パーク&ライド駐車場の整備など、公共交通へのアクセス性の向上を図り、利用促進に努めます。

パーク&ライド駐車場
(婦中鵜坂駅)



駅前広場・アクセス道路
(東富山駅)



自転車ネットワーク路線の整備
(城址大通り)



ウォークアブル空間の整備
(富山駅北地区)



2-3. 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4 公共交通軸へのアクセス性の向上

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

利用状況を勘案の上、交通事業者と連携し、既存の駅や新たな駅の整備に併せ、パーク&ライド駐車場の新設・拡大を図ります。



パーク&ライド駐車場(月岡駅)

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

マイカー通勤から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・駐輪場の整備を行います。



笹津線:上二杉バス停



針原新町バス停サイクル&バスライド駐輪場

2-3. 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4 公共交通軸へのアクセス性の向上

施策③	自転車利用環境の整備				
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、中心市街地を対象に自転車走行空間の整備を行います。
併せて、富山駅周辺などにおいて、利用状況を勘案の上、自転車駐車場の整備・拡充を行います。



自転車走行空間の整備



自転車駐車場の整備・拡充

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

中心市街地地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。



富山駅北周辺におけるウォークアブル空間

2-3. 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4 公共交通軸へのアクセス性の向上

施策⑤	駅へのアクセス改善				
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

鉄道の利便性向上や、駅勢圏の拡大を図るため、駅へのアクセス改善に取り組めます。まずは、駅へのアクセスニーズが高い、JR高山本線西富山駅でのアクセス改善を図ります。

駅へのアクセス改善イメージ

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

地鉄鉄道線の連続立体交差事業を推進し、交通結節機能の強化と富山駅周辺南北一体的なまちづくりを進めます。
併せて、富山駅周辺地区の土地区画整理事業において、駅東口で南北を結ぶ「富山駅横断東線」の整備を行います。

連続立体交差事業完成イメージ
提供：富山地方鉄道

2-3. 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4 公共交通軸へのアクセス性の向上

施策⑦	路線バス等の駅への乗入れ				
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)
			検討	実施	実施

駅ロータリー部への路線バスの乗入れ等により、鉄道と路線バスとの連携を強化し、より利便性の高い交通体系の実現を目指します。



笹津駅周辺

2-3. 施策の内容

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、地域内の主要施設との連携強化や、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際しては、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した内容に見直し、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等をモビリティハブと設定し、コミュニティバスや路線バスとの連携を強化し、地区センター等を拠点とした移動の確保に努めます。

地区センター等地域内主要施設との連携強化イメージ



2-3. 施策の内容

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

施策①	地区センター等地域内主要施設との連携強化(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>		 <p>地区センター等地域内主要施設との連携強化イメージ</p>			

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>コミュニティバスと鉄道との連携を強化するために、鉄道との乗り継ぎが容易にできるよう、ダイヤやルート等を見直し、利便性を向上します。</p>		 <p>八尾コミュニティバス</p>  <p>婦中コミュニティバス</p>			

2-3. 施策の内容

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

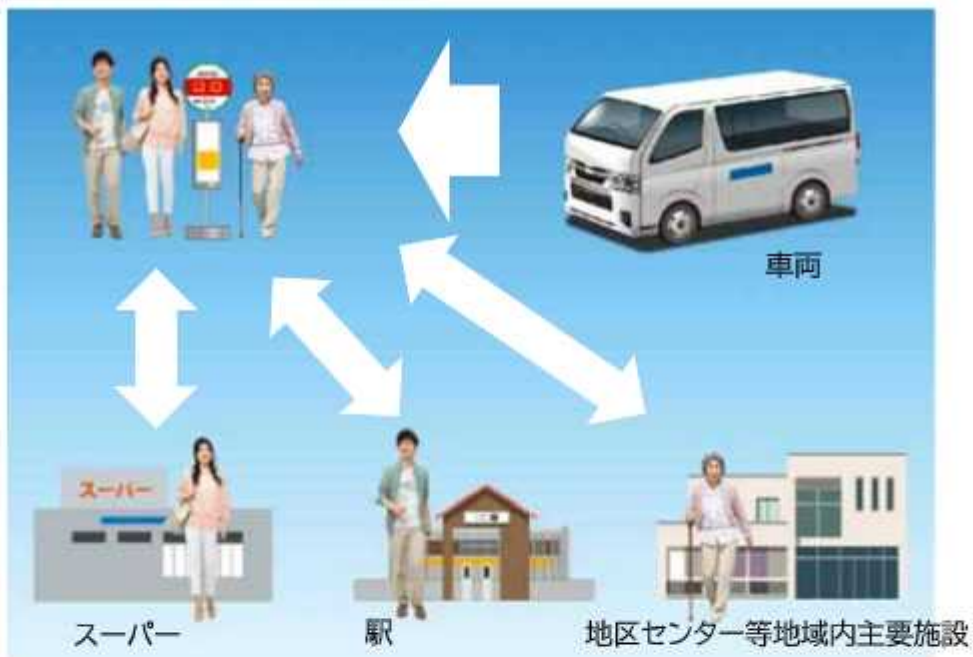
政策2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

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。

本市ではこれまで、郊外や中山間地域における移動の「シビルミニマム」の確保として、コミュニティバスや乗合タクシーの運行、地域自主運行バスに対する支援を実施してきました。

引き続き、「シビルミニマム」の確保を図るため、地域住民及び、事業者など地域と連携を図るとともに、ファーストワンマイルの課題などの解決に向け、新たな技術などを活用し、地域特性に応じた最適なモビリティサービスの提供を図ります。

AIオンデマンド交通の導入イメージ



2-3. 施策の内容

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2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

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、地域の実情や利用状況に応じた、ダイヤやルートの再編を行います。



市営コミュニティバス(八尾コミュニティバス)

施策②	地域自主運行バスの運営及び導入支援				
実施主体	富山市・市民	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、検討する地域に対し、社会実験等の提案または導入に向けた支援を図ります。また、運営主体による継続的な運行に向けた支援を行います。



地域自主運行バス(呉羽いきいきバス)

2-3. 施策の内容

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2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

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

大沢野地域において、タクシー事業者と連携し、乗合タクシーの運行を実施します。



乗合タクシー

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、より効率的な運行の確保に向け、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。



AIオンデマンド交通車両



運行状況

2-3. 施策の内容

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2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

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
<p>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。</p>					
 <p>富山駅北地区での本格運行</p>			 <p>ランドカータイプの車両を活用した運行社会実験</p>		
<p>※グリーンスローモビリティ: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</p>					

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
<p>カーボンニュートラル推進に資するため、市営コミュニティバスに、電動化車両の導入を進めます。</p>					
 <p>電動化車両イメージ</p>					

2-3. 施策の内容

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2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

施策⑦	モビリティデータの活用（再掲）				
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

各種運行データや利用状況データを活用し、ルートやダイヤの見直し等効果的な施策立案を目指します。

モビリティデータの活用イメージ

施策⑧	貨客混載運送の実施(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

貨物自動車運送事業者への支援(ドライバー不足の緩和など)や、市営コミュニティバスの収益性向上などを目的に、貨客混載運送を実施します。

貨客混載運送イメージ

2-3. 施策の内容

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2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

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
<p>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や、バス運転手不足の緩和などに向けて、最先端技術を活用した持続可能な公共交通サービスを提供するため、自動運転車両の実証実験を行います。</p>					
					
			自動運転試験車両		

2-3. 施策の内容

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3 多様な関係者との共創による移動手段の確保

地域住民・事業者など地域と連携し、移動手段の確保に努めます。

本市ではこれまで、福祉有償運送など民間事業者と連携した公共交通サービスの提供を支援し、公共交通空白地域の解消に努めてきました。

引き続き、地域住民や事業者などの地域と連携し、移動手段の確保に努めます。

また、国の動向を注視し、タクシー事業者との連携による、時間を限定したライドシェアの導入など、民間事業者との連携を基本とした、新たなサービス提供の可能性について検討を行います。

ボランティア輸送



2-3. 施策の内容

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3 多様な関係者との共創による移動手段の確保

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	富山市・市民	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

福祉移送サービスについては、福祉部局やNPOなどと連携し、持続的なサービスの提供を図ります。
過疎地有償運送については、NPOなどによる有償運送サービスの導入を推進します。




福祉移送サービス
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	富山市・市民	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

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おける、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。

(制度のイメージ図)



互助による輸送に関する明確化・ルール明確化
出典：自家用有償旅客運送ハンドブック 国土交通省

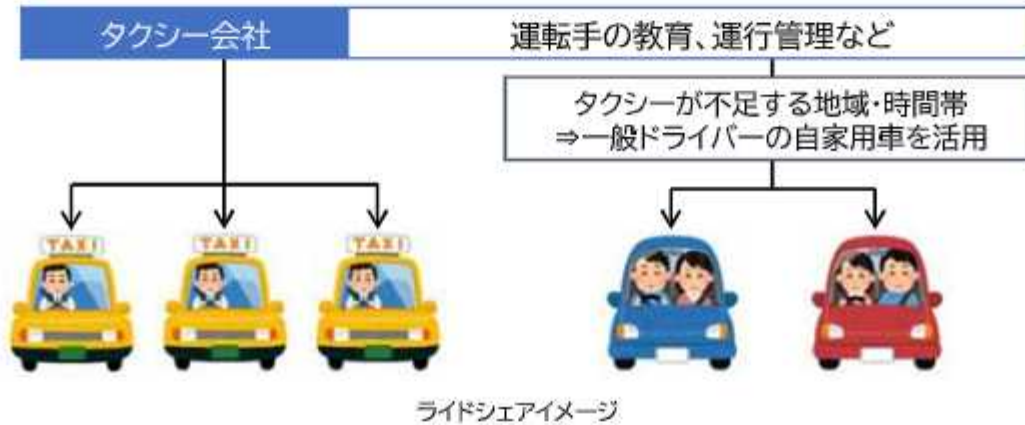
2-3. 施策の内容

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3 多様な関係者との共創による移動手段の確保

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可能性を検討します。



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

年代等に応じた手法を通じて、市民に対して継続的に公共交通利用を啓発していきます。

本市では、平成22年度よりモビリティ・マネジメント(MM)の一環として、市民に対し、公共交通を利用することのメリットなどの情報を提供することにより、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目指す「とやまルールライフプロジェクト」を実施しています。

具体的な取組みとしては、市広報やホームページ、マスメディアやSNSなどを活用し、幅広く情報発信を行っています。また、児童・生徒を対象とした公共交通への意識付けを目的とした「のりもの語り教育」や出前講座、授業での講義など、学校教育の中にもMMを取り入れています。

さらに、公共交通に対する意識啓発の促進を目的として、令和4年度より、8月を「公共交通利用促進月間」と位置付け、情報発信や利用促進に関する取組み・イベントの開催などを集中的に実施しております。

引き続き、これらの取組みを継続するとともに、他の取組みとも連携し、効果的な意識啓発を図っていきます。

のりもの語り教育イメージ



2-3. 施策の内容

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

施策①	のりもの語り教育				
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>児童、生徒を対象に、成長過程の早い段階より公共交通に対する意識付けを目的とした「のりもの語り教育」を引き続き実施します。</p>					
			<p>のりもの語り教育</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>高校・大学等での授業を通じて、公共交通に対する意識啓発や、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>					
			<p>富山大学での出前講座</p>		

2-3. 施策の内容

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

施策③	公共交通利用促進月間				
実施主体	交通事業者・富山市・市民	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>8月を公共交通利用促進月間と設定し、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、公共交通に対する意識醸成と利用促進を図ります。</p>					
					
			<p>とやまレールライフフェスタ</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	交通事業者・富山市・市民	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、より親しみある駅やバス停とするため、駅前広場などを活用した地域主催のイベントや清掃活動などを支援し、公共交通への理解と利用促進につなげます。</p>					
					
			<p>とやまレールライフフェスタ in 越中八尾駅</p>		

2-3. 施策の内容

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。

公共交通の運行情報や、乗り継ぎに関する情報を提供することは、公共交通利用を促進する重要な施策であります。その際、提供する情報の一元化や利用者目線での情報発信などが重要となります。

令和元年度より、県内全域を対象に鉄軌道や路線バスの運行情報(位置、遅延など)をリアルタイムに提供する「とやまロケーションシステム」の運用を開始しました。令和5年度は、このシステムを活用したデジタルサイネージを富山駅南口駅前広場に設置し、より分かり易い情報発信を行っております。

引き続き、利用者目線に立った公共交通に関する情報提供に努めます。

デジタルサイネージ



2-3. 施策の内容

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2 公共交通利用につながる情報発信

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」に公共交通のルートや路線、運行状況などの情報提供を行い、利用促進や利便性の向上を図ります。



とやまロケーションシステム検索ページ

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。




富山駅のデジタルサイネージ

2-3. 施策の内容

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、富山駅周辺エリアマネジメント団体と連携した新たなサービスの提供など、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。

本市では、交通事業者と連携し、これまで鉄軌道や路線バスにICカードシステムを導入し、支払いの円滑化による利便性・定時性の確保を図ってきました。併せて、「おでかけ定期券」など高齢者を対象とした割引サービスの導入や、沿線事業者と連携したICカード保有者への特典付与等、ICカードの多様な活用による利用促進を図ってきました。

また、県内自治体や交通事業者と連携し、夏休み期間中に公共交通を親子で利用する場合、こどもの運賃を無料とする「親子でおでかけ事業」の実施など、公共交通を利用して、おでかけしたくなる仕掛けづくりに取り組んできました。

今後は、新たな運賃施策やキャッシュレス決済のさらなる推進、MaaSアプリの活用や富山駅周辺のエリアマネジメント団体との連携など、公共交通を利用しておでかけしたくなる取組みを引き続き、推進します。

親子でおでかけ事業イメージ



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	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

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に利用可能な「おでかけ定期券」の発行を引き続き実施します。



おでかけ定期券



高山本線シニアおでかけきっぷ

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

公共交通の更なる利便性の向上や、インバウンド等への対応、乗降データの利活用などを目的として、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。



タッチ決済が利用可能！



オープンループ乗車システム

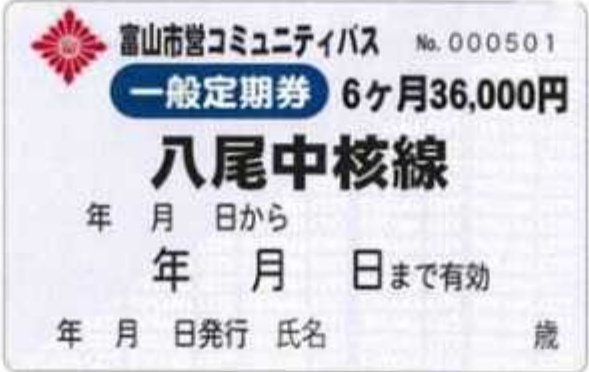
2-3. 施策の内容

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3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

施策③	定期券の発行(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

市営コミュニティバスにおける利便性の向上や新たな利用者を増加させるため、定期券を発行します。



富山市営コミュニティバス No.000501
一般定期券 6ヶ月36,000円
八尾中核線
 年 月 日から
 年 月 日まで有効
 年 月 日発行 氏名 歳
 市営コミュニティバス定期券

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
事例	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
遠距離運賃	一部有	あり
概要	初乗り運賃は共通で1回のみ収受。 運賃は都市圏をゾーンに区切り、また各ゾーン数で計算。運賃は各路線共通。	初乗り運賃は共通で1回のみ収受。 運賃は距離に応じて上昇。運賃表は各路線共通。

鉄道、路線バスの共通運賃化導入事例

2-3. 施策の内容

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3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

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

小学生の児童等を対象に、おでかけしたくなるサービスの充実を図ります。

■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つぷを、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。

■コミュニティバスにおける運賃無料対応
市営コミュニティバス及び、地域自主運行バスにおいて、小・中学生の運賃を無料とする取組みを実施します。



親子でおでかけ事業イメージ

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

キャッシュレス化に加えて、沿線の施設に関する情報や特典の付与など、総合的に公共交通を利用しやすい環境づくりを目指すため、MaaSアプリを活用します。



モビリティ連携のイメージ

2-3. 施策の内容

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3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

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
利用者ニーズの的確な反映や、事業としての持続性の両立を見据えた、新たな運賃体系の導入を検討します。					

3-1. 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、交通DX及びGXに係る4つの目標指標を設け、毎年評価を行います。

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(平成30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(平成30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	7.5%(令和5年4月～令和6年1月)
目標値	26%(令和15年度)
目標値の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・以上より、64.5%×40%≒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	<ul style="list-style-type: none"> ・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(令和12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

3-2.達成状況の評価方法

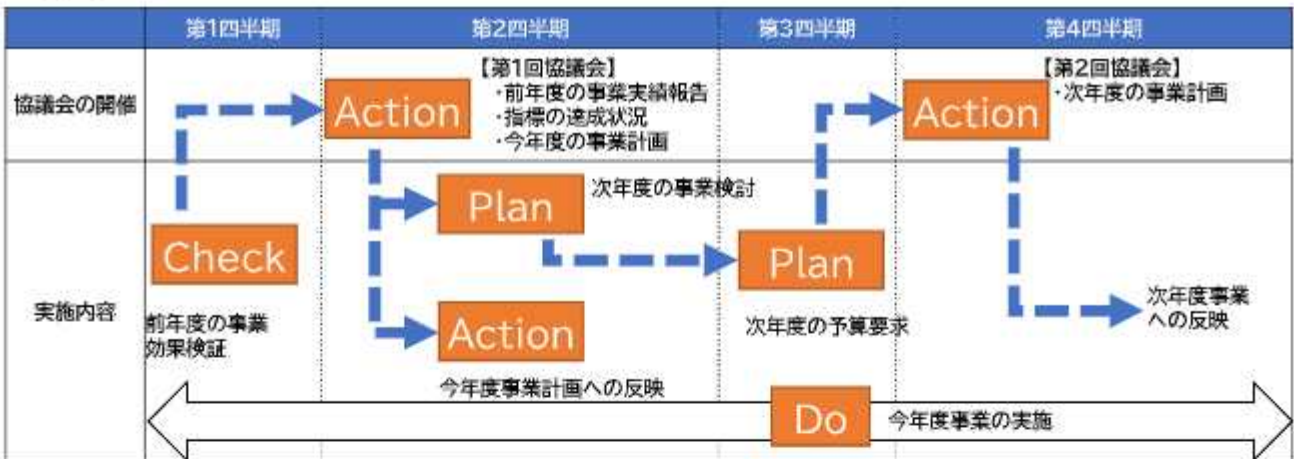
本計画全体の評価は、PDCAサイクルの考え方のもと、計画・実行・評価・改善を行います。

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。

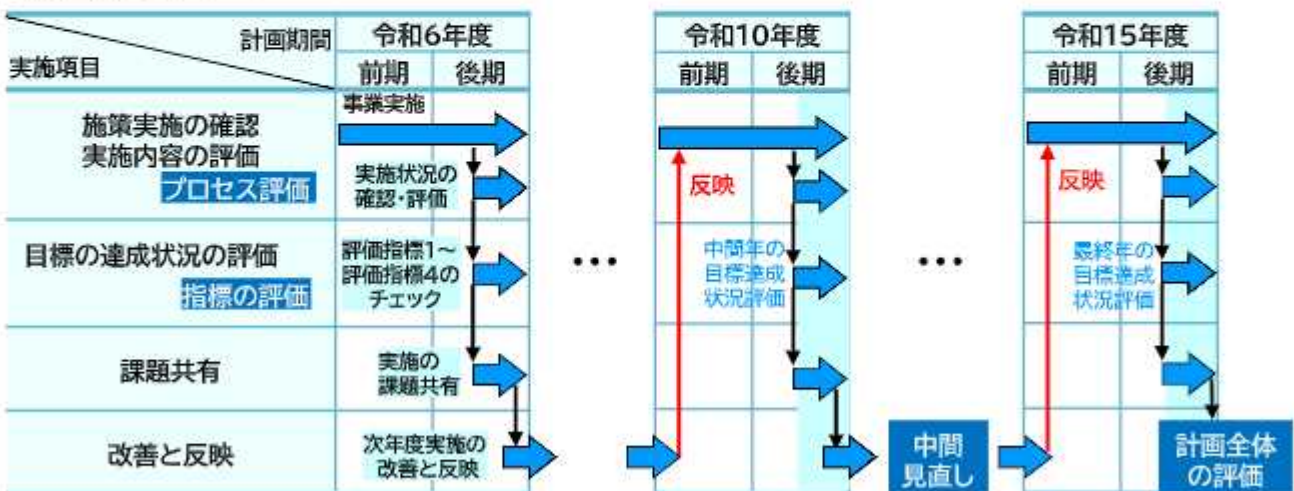
富山市都市交通協議会



■年間スケジュール



■計画期間中のスケジュール



参考資料

■策定経過

	開催日時	検討内容
第1回協議会	令和4年3月25日	・計画策定の主旨 ・調査の内容等を協議
第2回協議会	令和4年11月7日	・計画の位置付け ・現状分析、市民意識アンケート調査結果を踏まえ協議
第3回協議会	令和5年12月21日	・課題整理、基本方針、評価指標、施策 ・総合交通計画素案に係る協議
パブリックコメント	令和6年1月22日～2月5日	—
第4回協議会	令和6年2月16日	・パブリックコメントの結果 ・総合交通計画(案)に係る協議

■富山市都市交通協議会 委員名簿

(敬称略)

分野	氏名	所属	役職等
会長	三浦 良平(前任)	富山市	副市長
	美濃部 雄人(後任)		
委員	川上 洋司(前任)	福井大学	名誉教授
	本田 豊(後任)	富山大学 都市デザイン学部	教授
"	西岡 秀次(前任)	富山商工会議所	専務理事
	上田 祐正(後任)		
"	楠田 悦子	モビリティジャーナリスト	—
"	鹿野 剛史	西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社 地域共生室 企画課 交通企画室	室長
"	辻川 徹(前任)	富山地方鉄道株式会社	代表取締役社長
	中田 邦彦(後任)		
"	日吉 敏幸	あいの風とやま鉄道株式会社	代表取締役社長
"	土田 英喜	富山県タクシー協会	会長
"	伊藤 曜一(前任)	株式会社富山市民プラザ	常務取締役
	奥沢 靖(後任)		
"	音瀬 肇(前任)	国土交通省 北陸地方整備局 都市・住宅整備課	課長
	吹抜 祥平(後任)		
"	蝶名林 幸雄(前任)	国土交通省 北陸信越運輸局 富山運輸支局	支局長
	中村 幸春(後任)		
"	田村 毅(前任)	国土交通省 北陸地方整備局 富山河川国道事務所	所長
	佐藤 保之(後任)		
"	牧野 裕亮	富山県 交通政策局	理事・次長
"	市井 昌彦(前任)	富山県 土木部	次長
"	金谷 英明(後任)		
"	関口 健次(前任)	富山県警察本部 交通部 交通規制課	課長
	大島 和久(後任)		

参考資料

■用語集

No.	用語	意味
1	AIオンデマンド交通	AI(人工知能)を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適な配車を行うシステムのこと。
2	EV (Electric Vehicle)	電気自動車のこと。自宅や充電スタンドなどで車載バッテリーに充電を行い、モーターを動力として走行する。エンジンを使用しないため、走行中に二酸化炭素を排出せず、環境性能に優れている。
3	LRT (Light Rail Transit)	従来の路面電車の走行環境、車両等をグレードアップさせた、人や環境にやさしく経済性に優れた公共交通システムのこと。
4	MaaS (Mobility as a Service)	あらゆる公共交通機関やシェアサイクルといったサービスを、ICT(情報通信技術)を活用してシームレスに結びつけ、マイカー以外の交通手段による移動を1つのサービスとして捉える概念のこと。
5	PDCAサイクル	Plan(計画)、Do(実行)、Check(測定・評価)、Action(対策・改善)の仮説・検証型プロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めようという概念。
6	イグレス	アクセスの逆のこと。目的地に至るまでの交通をイグレス交通という。
7	ウォーカブル	新たな時代のまちづくりの方向性におけるキーワードの一つ。「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変していく考えのこと。
8	オープンループ	クレジットカードや、デビットカードを用いた交通サービスの乗車システムのこと。
9	カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出を実質ゼロにすること。
10	貨客混載輸送	旅客列車、バス、タクシーなどの空きスペースを利用して、貨物を輸送すること。
11	キャッシュレス(決済)	鉄道やバスなどの利用時に、現金で切符を購入せずに、ICカードやスマートフォンのアプリケーションなどで決済を行うこと。
12	グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。
13	公共交通が便利な地域	すべての鉄軌道と運行頻度が高いバス路線沿線の徒歩圏かつ用途地域を設定している地域のこと。
14	交通GX (グリーン・トランスフォーメーション)	温室効果ガスを排出しない再生可能エネルギーなどのグリーンエネルギーに転換することで、地球環境を変革させるという概念のこと。
15	交通DX (デジタル・トランスフォーメーション)	デジタル技術を駆使して交通・運輸を効率化する手法のこと。
16	サブスクリプション	一定期間利用できる権利に対して、料金を支払うビジネスモデルのこと。
17	シームレス	「継ぎ目のない」という意味。交通機関の乗継ぎ、駅内の歩行、車両の乗降といった移動に関するあらゆる「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消し、円滑な移動が確保されていること。

参考資料

■用語集

No.	用語	意味
18	自動運転	AI(人工知能)などのシステムが周囲の状況を適切に判断し、自律的かつ安全に自動車を運転すること。
19	シビルミニマム	市民レベルで維持すべき最小限度の生活水準を指し、自治体が住民のために保障しなければならないとされる最低限度の生活環境基準のこと。
20	人口集中地区	「原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域」に該当するエリアのこと。
21	ゾーン運賃	都市内をいくつかのゾーンに分類し、乗車してから下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決める方式のこと。
22	タクトダイヤ	複数の路線をパターンダイヤにして、それらが相互に接続する仕組みのこと。指揮者のタクトに合わせるように列車が一齐に集まり、発車していくイメージから、欧州でそう呼ばれている。
23	デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア。公共交通においては、案内や時刻表などの情報を利用者に提示するために、乗継拠点に設置する電子掲示板のこと。
24	デマンド交通	バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービスのこと。
25	都市アセット	地域の資源として存在する官民の既存ストックのこと。
26	乗合タクシー	乗合バスのように乗合旅客を送迎するタクシーのこと。定時定期路線で運行する形態とそれ以外(予約制)の形態がある。
27	ノンステップバス	利用者の乗降をより容易にするため、地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であって、ステップ(階段)を解消したバス車両のこと。
28	パターンダイヤ	鉄道やバスの運行ダイヤを、一定時間の間隔(毎時〇分発など)で固定すること。
29	フィーダーバス	駅から自宅までといった端末的な輸送をフィーダー輸送といい、それをバスで行っているもののこと。
30	福祉有償輸送	NPO法人や社会福祉法人などが、障害者や高齢者など一人で公共交通機関を利用することが困難な方を対象に行う、ドア・ツー・ドアの有償移送サービスのこと。
31	ボランティア輸送	地域のボランティアが、自家用車を使用し実施する、地域の輸送サービスのこと。
32	モビリティ・マネジメント (Mobility Management)	一人ひとりのモビリティが、社会にも個人にも望ましい方向に、自発的に変化することを期待する取組みのこと。情報提供などのコミュニケーションを中心とした手法を活用すること。
33	モビリティハブ	鉄道やバス等の基幹的な公共交通の乗降場周辺や移動が不便な地域において、移動サービスの利用拠点を集約した拠点のこと。
34	ライドシェア (Ridesharing)	移動時に他者と車を共有すること。アプリやWebサイトなどを介して個人所有の車で移動を補助してもらう。欧米では安価な交通手段として広く浸透している。

富山市総合交通計画

発行日 令和6年3月

発行 富山市 活力都市創造部 交通政策課

〒930-8510 富山県富山市新桜町7番38号

電話 076-443-2195
