

## はじめに

・JR高山本線の富山市内区間(猪谷駅～富山駅)は、富山市が推進する「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」の重要な公共交通軸として、これまで、富山市と西日本旅客鉄道株式会社(以下、JR西日本)が連携し、列車の増便運行等を軸とした活性化事業を実施。

・今後の人口減少や少子・超高齢化社会の進行、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と想定。

・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る必要があると考え、市、県、JR西日本からなる「高山本線ブラッシュアップ会議」を発足。

・本会議では、まちづくりと連携した更なる利便性向上やネットワーク機能の強化方策など、三者が持つ知見を活かしながら、様々な観点から今後の取組方策を検討。

⇒持続可能なまちづくり(「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」の更なる深化と持続可能な公共交通の実現)を目指すために、取り組むべき方向性(基本方針等)や関係者間の連携・役割分担を明確化することにより、高山本線のブラッシュアップ(更なる利便性向上及びネットワーク機能の強化等)を今後も継続して強力に推進することを目的とし、「高山本線ブラッシュアップ基本計画」を策定します。

## 基本方針策定に向けた背景

### ○高山本線の課題

高山本線の現状(利用状況や地域住民の移動状況等)やニーズの分析を行い、高山本線における課題を次の観点から整理を行いました。

#### ■移動手段としての役割

- ・ピーク時は、沿線の通勤・通学の移動手段としての一定の役割は果たしているものの、主たる交通手段は自家用車であることから、更なる取り組みの深化が必要。一方、平日の日中や休日の利用はピーク時に比べて低調であり、通勤・通学以外の生活交通としての役割は十分に果たせていない状況。
- ・特急ひだを利用した高山・名古屋方面との都市間輸送の移動手段として一定の利用はあるが、今後のインバウンド需要の回復を見据え、さらなる拡大は必要。
- ・地域住民のニーズとして、運行本数増や交通結節点の機能強化(バスとの連携充実)など有り。
- ・高齢者の移動は限定的であることから、高齢者向け割引サービス等による高齢者の方の外出意欲を促すことが健康増進や地域経済活性化の観点からも必要。

#### ■都市構造を形成する骨格としての役割

高山本線の沿線住民の主たる交通手段は自家用車であることから、コンパクトシティの更なる取り組みの深化が必要。

- ・コンパクトシティの深化に向け、郊外部や中山間地域も含めた地域の更なる公共交通の充実を図ることが必要

#### ■市民生活の質向上や地域活性化への多面的な役割

・公共交通は、地域生活や経済の要として重要な社会インフラであり、高山本線においても、その存在による社会的便益は、公共・公益性に基づき様々に想定され、市民生活の質(QOL)の向上や、地域活性化の推進に寄与すると想定。

⇒一方で、民間事業による運営である以上、社会的便益だけではなく、経営基盤を維持しながら安心・安全な運行を実現するために、費用対効果についても配慮する必要有り。

⇒そのため、現在の事業構造(事業者単独の自助努力)において実現できる施策は限定的であり、加えて、このまま利用者数が減少し続けると、減便などのサービスレベル低下、それによる利用者のさらなる減少といった負のスパイラルに陥る恐れ。



### ○まちづくりの方針(富山市ネクストステージ重点プロジェクト)

#### ■コンパクトシティ政策の深化

人口減少・超高齢化社会に対応するため、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを深化させていくとともに、その成果が市域全体にいきわたるよう、地域生活拠点の充実や公共交通の維持、活性化等に一層取り組む。

#### ■スマートシティの構築

AIやIoT等の新技術の導入や官民の各種データの活用などを推進することで、安全・安心で利便性の高い市民生活を実現する「富山市版スマートシティ」の構築に取り組む。

持続可能なまちづくりを目指すには、基幹交通である高山本線、路線バスおよび生活交通であるコミュニティバス等を、現状維持ではなく、真に地域の発展へ貢献し、住民が満足するとともに、住民に選ばれる、新しい時代に相応しいコンパクト×スマートでしなやかな地域公共交通へ再構築するための基本方針とその取組が必要。

## 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(共通運賃、共通ICカードによる精算、接続改善等)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。

### 《実現に向けた考え方》

- ・複数の地域公共交通サービスの組合せ(主に鉄道とバスの協調)
- ・将来にわたって“いつでも”公共交通で移動できるよう、公共交通を維持・確保・改善
- ・「串」の強化によるコンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の深化
- ・地域住民はもとより、来街者の円滑な移動環境の実現による地域公共交通全体の活性化



# 基本方針の実現に向けた取り組み

## 取組方針Ⅰ 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～

- ・鉄道とバス等の協調によるネットワークの強化を図るため、鉄道とバスとの交通結節拠点を定め、鉄道とバスが乗換を含め相互に利用しやすい環境の整備を目指します。  
(ダイヤの策定、共通運賃、ICT・AI技術の導入、乗り換え案内など)
- ・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等に資する取り組みを行います。
- ・特急ひだを中心とした県を跨ぐ広域交通として交流人口拡大を推進します。

## 取組方針Ⅱ 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～

- ・JR高山本線活性化事業からの活性化施策を維持するとともに、ハード・ソフト両面から更なる利便性の向上を推進します。
- ・地域(沿線住民・利用者等)のニーズ、利用実態、移動特性、人口動態等を適切に把握し、新たなモビリティサービスの展開も視野にいれ、各地域において最適な公共交通サービスの実現を目指します。
- ・ニーズが高く利便性が向上する取り組みは、積極的な実現を図ります。(高齢者向け割引乗車券など)
- ・地域のニーズに応じた交通結節拠点(駅など)を活性化し、地域協働の観点も踏まえ地域にとって親しみのある拠点づくりを目指します。
- ・ICカードやAIカメラ等のデジタル技術を活用し、利用実態や地域ニーズを継続的にモニタリングし、計画のフォローアップや新たな公共交通サービスの立案等に活用します。

## 取組方針Ⅲ 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～

- ・基本方針(高山本線沿線×MaaS×まちづくり)の実現に向けて、多様な主体の連携と時代に適した役割・責任分担等を構築します。
  - ・公共交通が担う公共財的役割と社会的便益について明確にした上で、高山本線を含む地域公共交通の交通的・まちづくり的価値をはじめとする意義を踏まえ、高山本線沿線交通に対する行政(国・県・市)、交通事業者、地域と連携し、あるべき役割分担を図ります。
  - ・関係機関相互の連携の更なる強化に向け、「高山本線ブラッシュアップ会議」は、新たな関係者を含め、引き続き検討します。
- ⇒全国的に先進的で持続可能な仕組みを構築し、将来にわたって「歩いて暮らせる」まちの実現へ取り組みます。

## ブラッシュアップ施策

- ＜取組方針Ⅰ＞持続可能な協調型公共交通ネットワークの実現
- 公共サービスとして望ましい運行頻度の確保[短期・中期]
  - 運賃施策(共通運賃の導入と共通運賃を可能とするICT技術の導入)[中期]
  - デジタル技術の活用を可能とする基盤の整備(ICカード、MaaSアプリとの連携、AI技術)[短期・中期]
  - 新型車両の導入(ハイブリッド車両等の検討)[中期・長期]
  - 施設・車両・駅関連施設の改善(バリアフリー化、乗継ぎ案内の強化)[短期・中期・長期]
  - 路線バス・コミバス等との連携強化(路線再編、接続改善、交通結節拠点の整備と活性化)[短期・中期・長期]

- ＜取組方針Ⅱ＞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
- 公共サービスとして望ましいダイヤの改善(混雑緩和、日中のパターンダイヤ、タクトダイヤ等)[短期・中期・長期]
  - 【再掲】公共サービスとして望ましい運行頻度の確保[短期・中期]
  - 運賃施策(高齢者向け割引乗車券の発行、MaaSアプリを活用したデジタル乗車券など)[短期]
  - 駅へのアクセス改善(主にニーズの高い「西富山」「婦中鶯坂」を対象)[中期]
  - 沿線イベントや地域との連携[短期]
  - 【再掲】路線バス・コミバス等との連携強化[短期・中期・長期]

- ＜取組方針Ⅲ＞関係機関相互の連携強化と役割分担体制の構築
- 新たな関係者を含めたブラッシュアップ会議の継続[短期]
  - 関係機関の持続可能で新しい役割分担の構築[中期]
- ※短期：概ね2～3年程度、中期：概ね5年程度、長期：概ね10年程度

評価指標	関連する取組方針		
	方針Ⅰ	方針Ⅱ	方針Ⅲ
高山本線沿線の駅圏人口及び人口密度	○	○	○
高山本線沿線の公共交通分担率	○	○	○
高山本線及び沿線交通の利用者	○	○	○
ICT活用状況(ICカード・デジタル乗車券利用率等)	○		
パーク&ライド駐車場の利用率(AIカメラの活用)	○		
交通結節点の通行量と属性分析(AIカメラの活用)		○	

## 目指すありたい姿



- ① 運賃施策
  - ・高齢者向け割引乗車券の発行
  - ・共通運賃
- ② デジタル技術の活用
  - ・ICカードの導入
  - ・MaaSアプリとの連携(デジタル乗車券の活用)
  - ・AIカメラを活用した人流計測
- ③ 新型車両の導入
  - ・環境性・持続可能性の高い車両の導入(ハイブリッド車両等)
- ④ 駅施設の改善
  - ・バリアフリー化
  - ・乗り継ぎ案内の強化
- ⑤ 路線バス・コミバス等との連携強化
  - ・路線バス等の駅への乗り入れ
  - ・鉄道とバスが連携したダイヤ編成
- ⑥ 地域と協働した拠点活性化
  - ・駅前広場を活用したイベント
  - ・地域の憩いの場となるコミュニティスペースの設置

## 今後の進め方

