

富山市公共交通活性化計画

～ 富山市公共交通戦略～

平成19年3月

富山市

目 次

序章 はじめに	1
第1節 背景と目的 (1)	
第2節 計画年次 (2)	
第1章 富山市の公共交通の現状と課題	3
第1節 富山市の概況 (3)	
1 位置・地勢・沿革 (3)	
2 富山市の市街地の特性 (4)	
3 自動車交通への高い依存度 (8)	
第2節 富山市の公共交通の現況 (9)	
1 鉄軌道 (9)	
2 路線バス (14)	
3 コミュニティバス等 (19)	
4 交通不便地域 (23)	
第3節 富山市の公共交通の課題 (24)	
第4節 富山市の公共交通に関する市民意識調査 (25)	
1 調査概要 (25)	
2 結果分析 (26)	
第2章 富山市の上位・関連計画の概要	33
第1節 上位・関連計画の概要 (33)	
1 富山市総合計画 (33)	
2 富山市都市マスタープラン (34)	
3 富山市総合的都市交通体系マスタープラン (46)	
第2節 本計画の位置づけ (47)	
第3章 富山市公共交通活性化計画	48
第1節 公共交通活性化計画の考え方と基本方針 (48)	
1 公共交通活性化に求められる役割 (48)	
2 公共交通活性化計画の基本方針 (52)	

第2節	公共交通軸活性化計画 (54)	
1	公共交通軸の設定 (54)	
2	数値目標の設定 (60)	
3	公共交通軸活性化計画 (62)	
第3節	生活交通サービス整備方針 (68)	
1	生活交通サービスの考え方 (68)	
第4節	公共交通全体に共通する事項 (75)	
1	公共交通の利用促進 (75)	
第5節	公共交通活性化計画のまとめ (77)	
第4章	公共交通活性化の戦略プロジェクト・・・・・・・・・・・・・・・・	80
第1節	戦略プロジェクトの位置づけ (80)	
1	戦略プロジェクトの考え方 (80)	
2	戦略プロジェクトの体系 (81)	
第2節	戦略プロジェクトの概要 (82)	
1	LRT ネットワークの形成 (82)	
2	既存鉄道の利便性向上 (87)	
3	交通結節点の整備 (89)	
4	幹線バス路線の総合的な利便性向上 (93)	
5	公営コミュニティバスの再編 (98)	
6	ICカードの多様な公共交通への導入と多機能化 (103)	

序章 はじめに

第1節 背景と目的

近年の富山市は、車社会の進展、分散居住の進展、少子・高齢社会の進展が著しく、自動車交通と公共交通のバランスが損なわれつつあり、低密度な市街地の拡散による都市の管理コストの増大、自動車への過度の依存による公共交通の急速な衰退、さらには環境への影響の懸念が強まっています。

そして、自動車が自由に使えない人にとっては、暮らしづらく不便であり、中心市街地の空洞化により都市全体の活力が喪失し、今後の人口減少により市街地の低密度化が進行するとともに高齢化が進み、自動車社会の移動制約者の増加への懸念が強まっています。

本市では、これらの課題に対応するため、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」の実現を推進しています。

「コンパクトなまちづくり」の実現に資する公共交通の活性化にあたっては、交通体系と土地利用の高度な連携の基に、まちづくりを誘導する様々な交通戦略が求められます。

また、公共交通の活性化に関して、事業採算性の低い施策についても、まちづくりへの効果大きいものについては、行政の関与も必要と考えています。このような中で、JR 富山港線の路面電車化、おでかけバス事業、まいどはやをはじめとするコミュニティバスの運行や支援などについては、既に実施しているところがあります。

さらに、JR 高山本線の活性化社会実験と沿線のまちづくり、市内電車の環状線化計画については、先行的に事業を進めているところであり、将来的にどこまで公共交通の利便性を向上し、そのためにどのような施策を実施していくのか求められています。

以上のことから、平成 16 年度に旧富山市が策定した『富山市総合的都市交通体系マスタープラン～誰もが多様なライフスタイルを享受できる交通体系を実現する～』の基本理念を引継ぎ、合併後の新市全体の「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」の実現に向け、本計画は今後の公共交通のあり方を明らかにするものです。

第2節 計画年次

本計画は、公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを実現するため、将来の公共交通のあり方を明らかにするものであり、将来のまちづくりの指針となる『富山市都市マスタープラン』などの上位・関連計画と密接な連携を図り、策定することとしています。

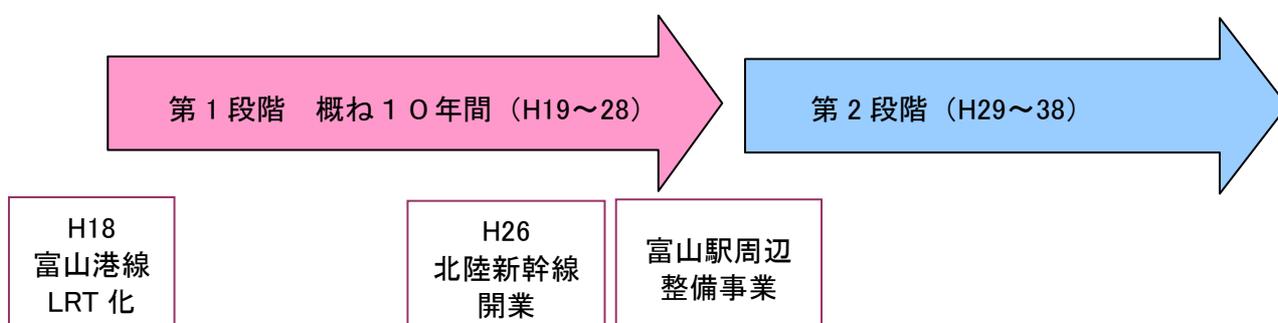
また、公共交通の骨格である鉄軌道に関しては、平成18年4月末にJR富山港線が富山ライトレールとして生まれ変わったほか、現在、地鉄市内軌道線・丸の内ー西町間の延伸による環状線化計画が検討されており、平成26年度末には北陸新幹線の開業、さらにそれに伴う在来線等の連続立体交差化事業、富山駅南北路面電車の接続などが想定されています。

このような公共交通にかかる重要なプロジェクトや『富山市都市マスタープラン（計画期間20年間）』との整合を踏まえ、本計画の計画年次は平成19年度から平成38年度までの20年間とします。

その中でも、交通体系に大きな影響をもたらす北陸新幹線の開業や富山駅周辺整備が進む平成28年度までの概ね10年間で「第1段階」、それ以降の平成38年度までを「第2段階」と位置づけます。第1段階では、北陸新幹線の開業や富山駅周辺整備事業の完成までに実現化が必要な施策を中心に、効果的な施策の展開を図っていきます。

なお本計画の推進にあたっては、プロジェクトごとに具体的でわかりやすい数値目標を設定するとともに、PDCAサイクル手法を導入して適宜見直しを図り、市民ニーズや社会情勢の変化に柔軟に対応していくこととします。特に第2段階への移行期には、第1段階を総括し、プロジェクト設定の見直しを図ります。

計画年次 : 平成19年度から平成38年度までの20年間



図序-2-1 本市の公共交通関連プロジェクトを踏まえた計画年次の設定

第1章 富山市の公共交通の現状と課題

第1節 富山市の概況

1 位置・地勢・沿革

本市は、県の中央部に位置し、県都として、また、日本海側の中核都市として発展してきました。旧富山市において、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に及び、その面積は1,241.85k㎡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。



2 富山市の市街地の特性

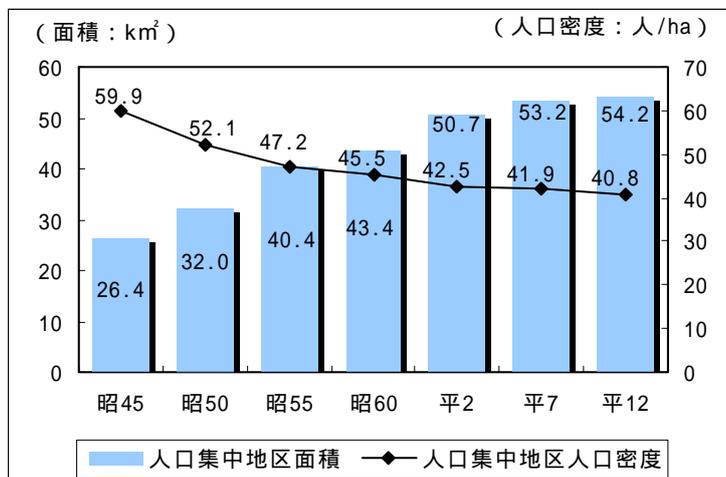
(1) 低密度な市街地

1) 市街地密度の低下

人口集中地区の面積の推移を見ると、昭和45年～平成12年の過去30年間で約2倍に拡大しています。

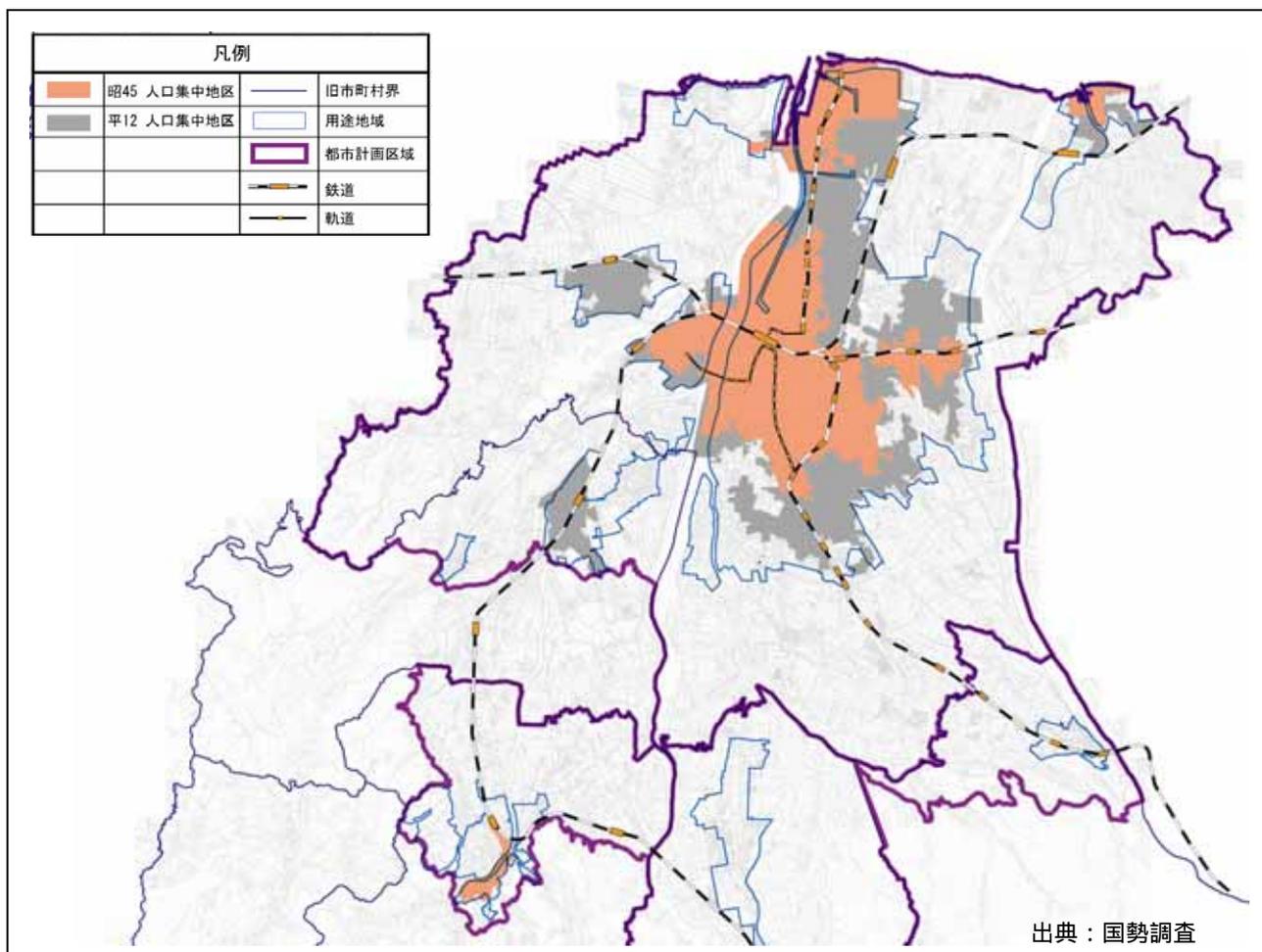
一方、人口集中地区の人口密度は、昭和45年～平成12年の過去30年で約3割の減少となっています。

市街地の外延化により、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地となっています。



出典：国勢調査

図1-1-2 市街地の面積の拡大と人口密度の推移



出典：国勢調査

図1-1-3 人口集中地区の変遷（昭和45年と平成12年の比較）

2) 人口増減の特性

昭和45年～平成12年の過去30年間における人口増減の分布を見ると、都心で人口が減少する一方、郊外で人口が増加しています。また、郊外の外側の中山間地域では人口が減少しています。

人口が増加した地域は、都心部と中山間地域との間において、ドーナツ状に分布しています。

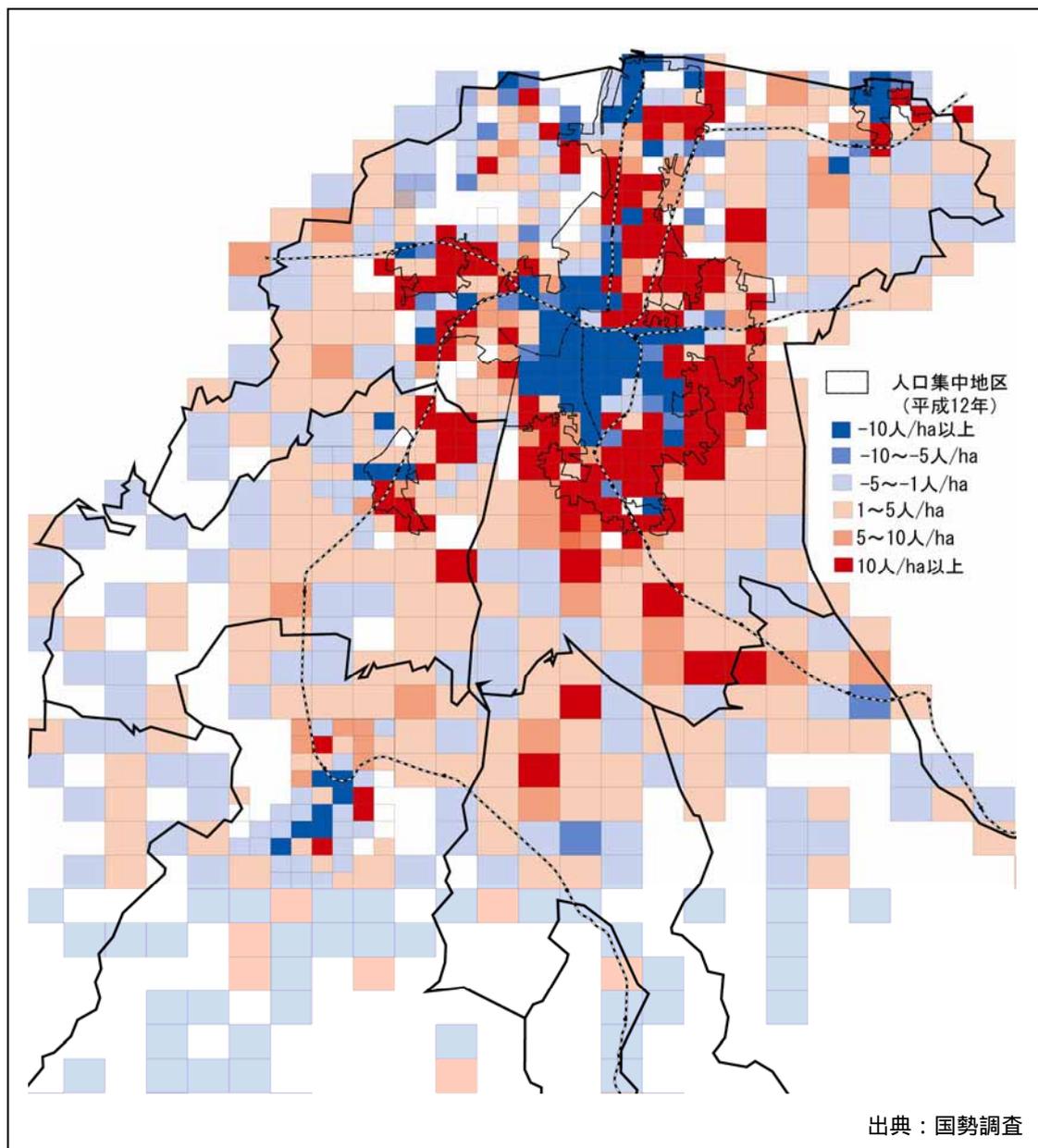


図 1-1-4 人口増減の分布

3) 今後の人口・世帯の長期予測

総人口

本市の総人口は、平成17年をピークに減少に転じるものと予測されます。

平成17年と比較して、平成37年には約1割の減少となり、さらに平成52年には約2割の減少となります。

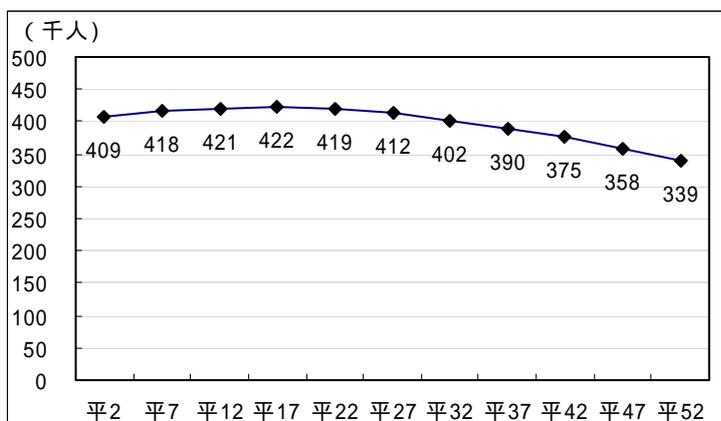


図 1-1-5 総人口の予測

年齢別人口

年少人口(0~14歳)及び生産年齢人口(15~64歳)が減少する一方、高齢人口(65歳以上)は増加すると予測されます。

平成47年には3人に1人が高齢者となります。

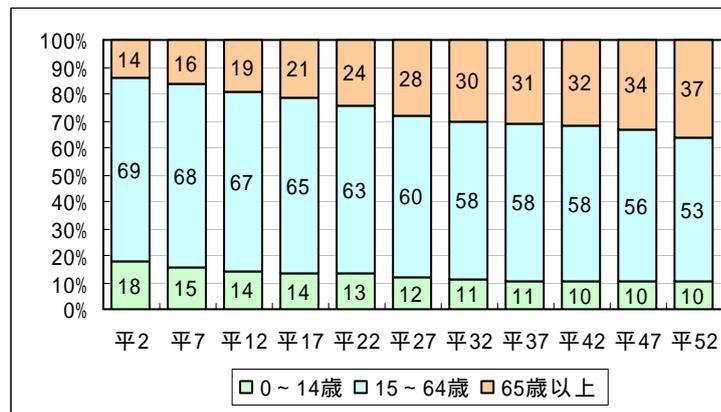
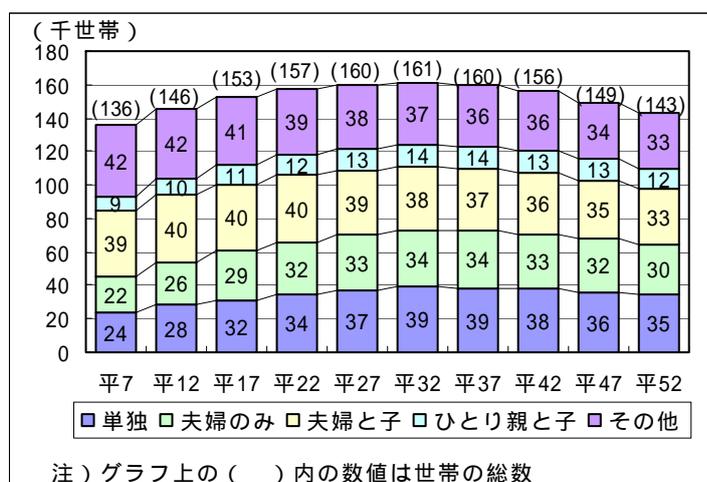


図 1-1-6 年齢別人口割合の予測

世帯数

世帯数は、今後もしばらく増加し、平成32年をピークに減少に転じると予測されます。

世帯の内訳を見ると、単独世帯(ひとり住まい)の増加が顕著であり、平成32年には、約39千世帯になると予測されます。



注) グラフ上の()内の数値は世帯の総数

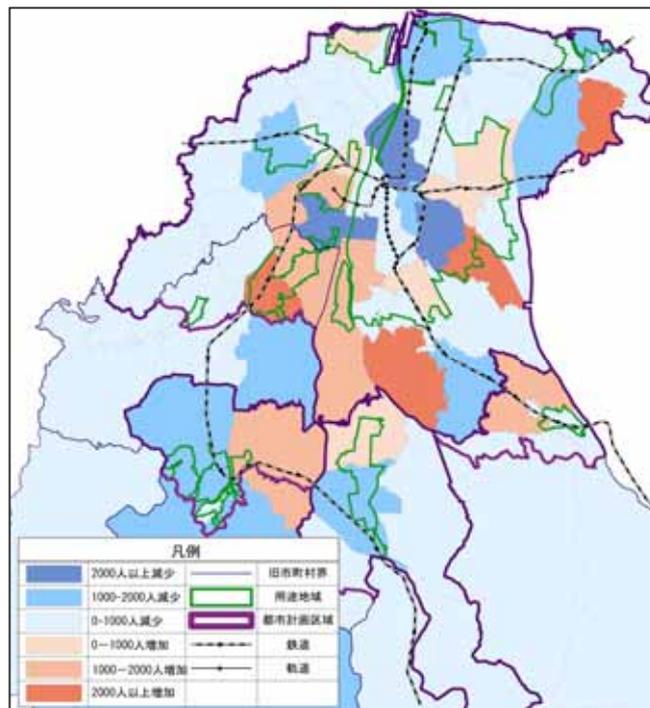
図 1-1-7 世帯数の予測

4) 市街地の低密度化と行政コスト

ゾーン別の人口予測

ゾーン別の将来の人口について、現在の傾向で推移した場合の予測を行いました。

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



出典：富山市

図 1-1-8 ゾーン別の人口予測（人口増減の状況）

市街地の人口密度と行政コストの関係

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

ゾーン別の人口予測を基に、市民1人あたりの都市施設の維持管理費を試算すると、市街地全体の低密度化が進行することにより、平成37年では、平成17年と比較して12%上昇することとなります。

注) 都市施設の維持管理費 = 除雪、道路清掃、街区公園管理、下水道管渠管理費用

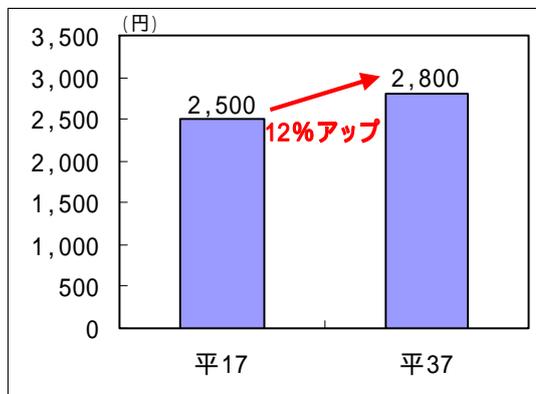
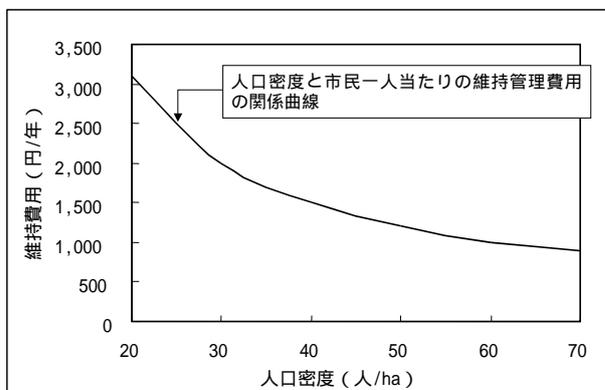


図 1-1-9 人口密度と市民1人あたりの都市施設の維持管理費の関係

図 1-1-10 市民1人あたりの都市施設の維持管理費の試算

出典：富山市都市マスタープラン

3 自動車交通への高い依存度

(1) 1世帯当りの乗用車保有台数

富山県の1世帯当りの乗用車保有は、1世帯当たり1.73台であり(自動車検査協会発表:平成17年3月末現在) 全国第2位の高い水準となっています。

(2) 交通手段分担率

移動における自動車の分担率の推移を見ると、自動車の分担率が高まってきています。平成11年における自動車の分担率は、全目的で約7割、通勤目的の場合は約8割となっており、中核都市圏では全国で最も高い水準となっています。

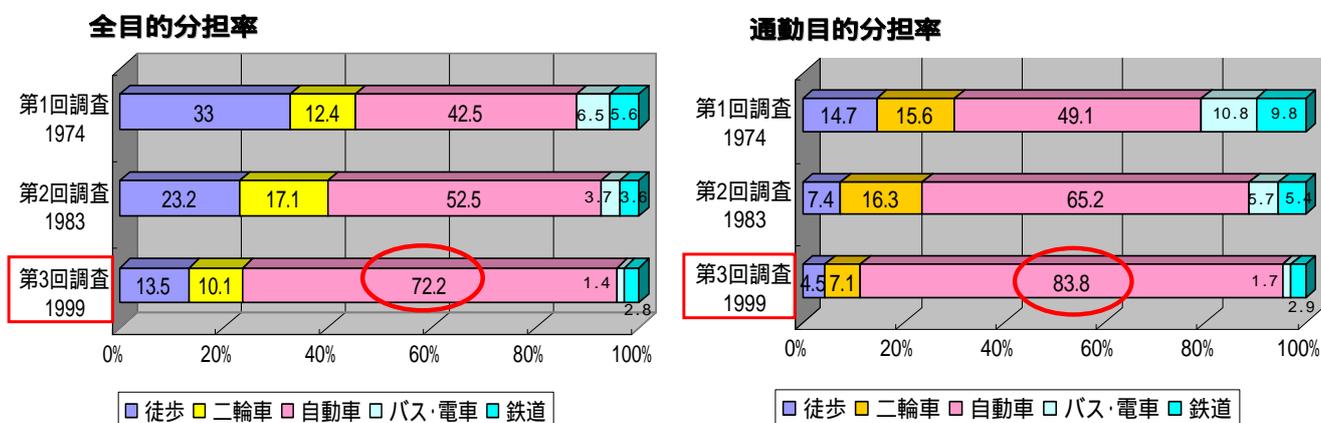


図 1-1-11 交通手段分担率

出典：富山高岡広域都市圏第3回パーソントリップ調査

(3) 衰退する公共交通

公共交通の利用者数の推移を見ると、鉄軌道・バスともに減少で推移しています。

公共交通機関別に見ると、平成元年から平成16年の過去15年で、JRが17%の減少であるのに対し、バス路線は67%の減少となっています。都市間を結ぶ性格をもつJRに比べて、より身近な交通機関である路線バスの減少が顕著です。

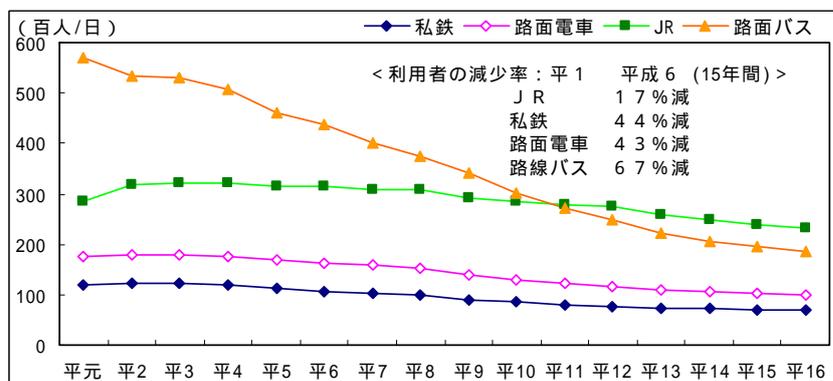


図 1-1-12 公共交通利用者の推移 出典：富山市統計書

第2節 富山市の公共交通の現況

1 鉄軌道

(1) 鉄軌道網の概要

富山市の鉄軌道は、隣県との鉄道網を形成するJR北陸本線、JR高山本線と、地域内をネットワークする地鉄本線・立山線、地鉄不二越・上滝線、地鉄市内軌道線、富山ライトレールの大きく2つに分類されます。

それぞれの路線は、富山駅を中心に放射状の鉄軌道ネットワークを形成し、郊外の主要な市街地から中心部への速達性を確保しています。

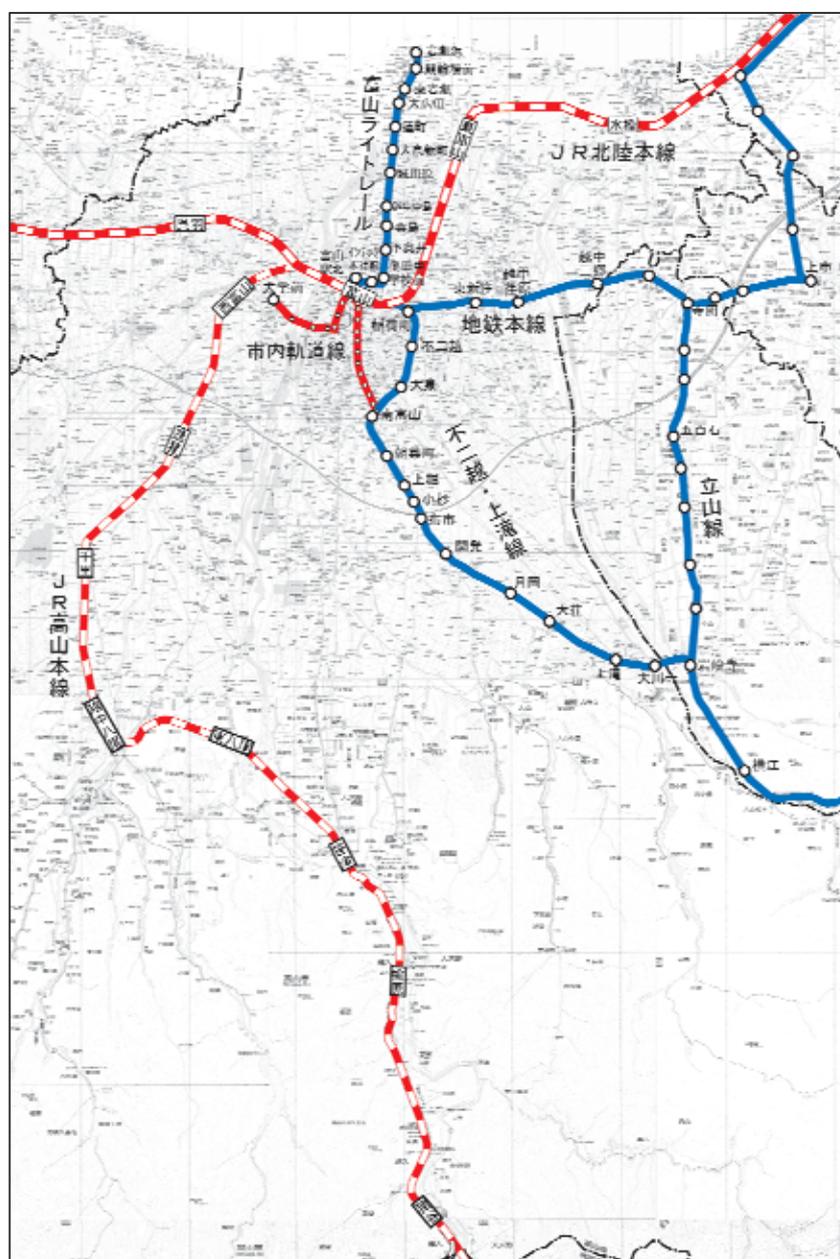


図 1-2-1 富山市内の鉄軌道網

(2) 利用者数

- ・ J R 北陸本線は利用者数が多く、富山駅の利用者を除いた平均が1日あたり約1,500人となっています。
- ・ J R 高山本線は、速星、越中八尾がそれぞれ900人以上の利用となっていますが、その他の駅の平均は約160人とどまっており、利用者が極めて少ない状況にあります。ただし現在、高山本線活性化社会実験が実施されており、利用者の増加が予想されます。
- ・ 地鉄市内線は利用者が1日あたり10,000人を超えており、鉄道と比較しても利用者が多い路線となっています。
- ・ 地鉄本線は利用者が多く、越中荏原で1,801人/日、稲荷町971人/日となっています。越中三郷のみ1日あたり利用者が300人を下回っています。
- ・ 地鉄不二越・上滝線は、南富山が523人/日と利用者が比較的多くなっていますが、他の駅は少なく、1日あたりの利用者が200人を下回る駅が多くなっています。
- ・ 富山ライトレールの利用者数は、J R 富山港線と比較して平日は2,266人 4,988人(約2.2倍)、休日は1,045人 5,576人(約5.3倍)と増加しています。(H18.10月末現在)

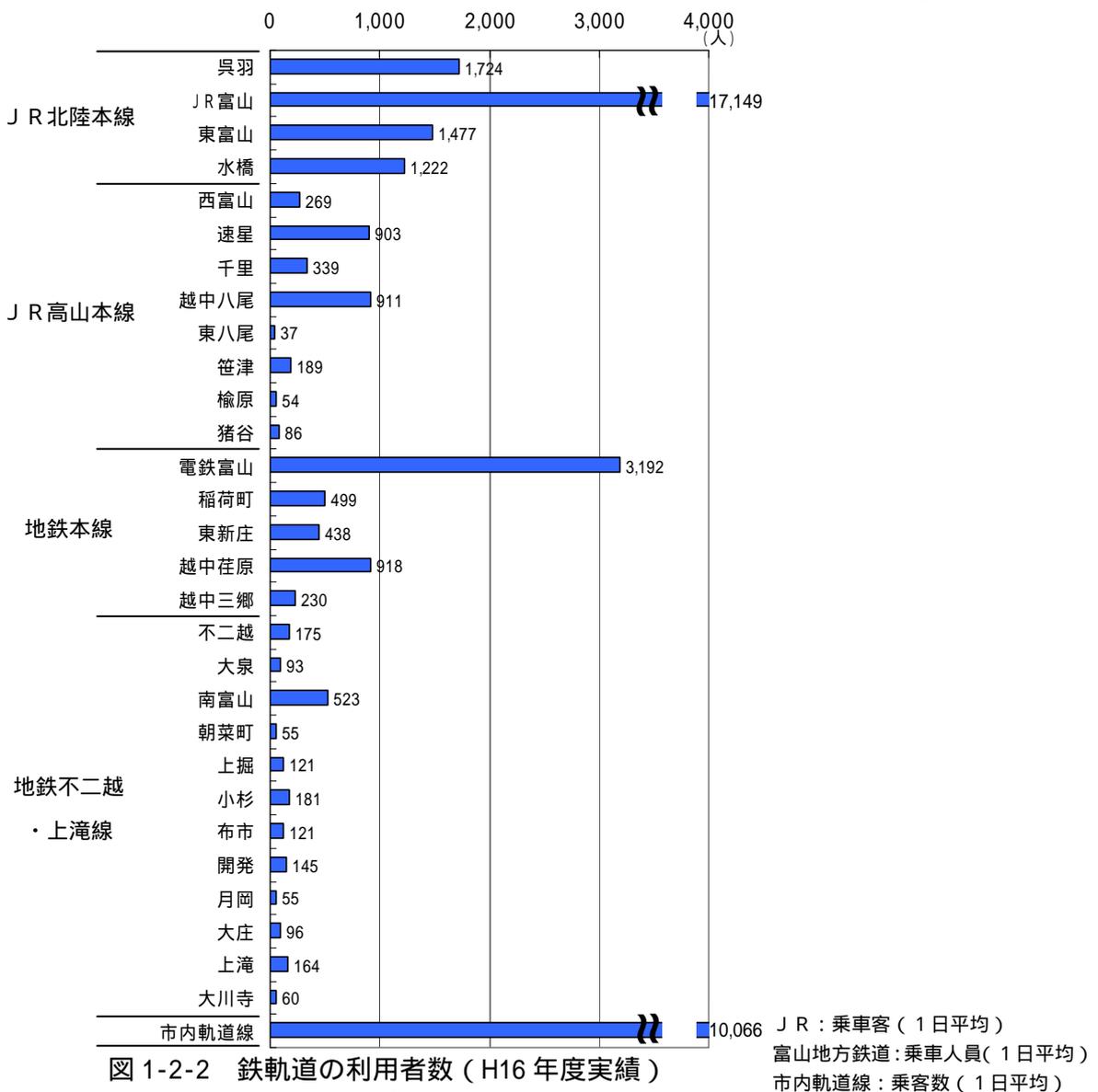


図 1-2-2 鉄軌道の利用者数 (H16 年度実績)

- ・利用者数の推移を見ると、JR線は減少傾向がやや緩やかなものの、富山地方鉄道線や市内軌道線は昭和50年度からの約30年間で約3分の1と大幅に減少しています。

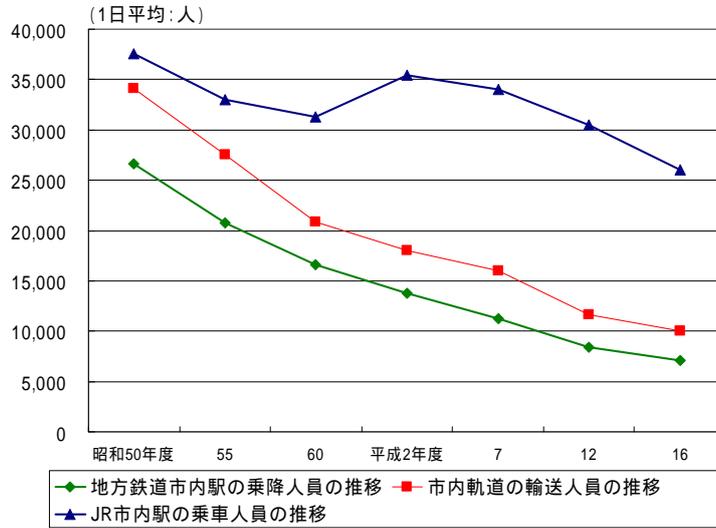


図1-2-3 鉄軌道の利用者数の推移 出典：富山市統計書

(3) サービス面

- ・JR北陸本線はピーク時2本/時以上、日中も1~2本/時以上となっており、運行頻度は十分確保されています。
- ・JR高山本線では現在、JR高山本線活性化社会実験が実施されており、実験前と比べて、1日あたりの本数が富山駅~越中八尾間で34~50本、越中八尾~猪谷間で21~33本とサービスレベルが格段に向上しています。
- ・地鉄市内線は南富山方面が5分間隔、富山大学方面が10分間隔と高頻度で運行しています。
- ・地鉄本線、富山ライトレールも運行本数が多く、ピーク時は10分間隔、昼間時も15分間隔で運行しています。
- ・地鉄不二越・上滝線は運行本数が少なく、昼間時は1時間に1本間隔となっています。

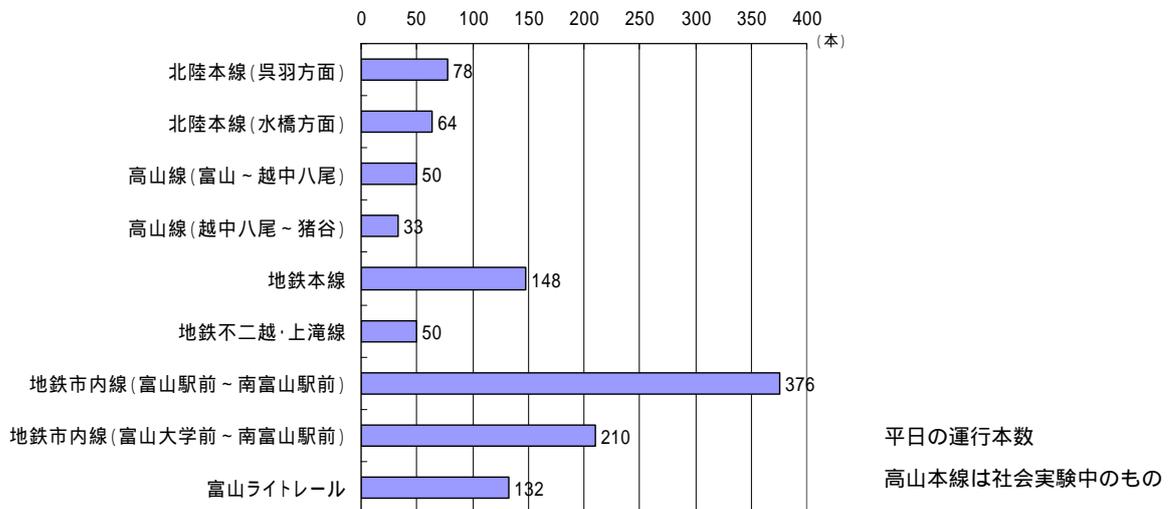


図1-2-4 鉄軌道の1日あたりの運行本数(特急・急行列車を除く)

(4) 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。



図 1-2-5 改修された大庄駅



図 1-2-6 老朽化が見られる駅舎



図 1-2-7 老朽化が見られる駐輪場

2) 電停

- ・ 富山ライトレールの電停はすべて上屋が整備されていますが、地鉄市内線は上屋のついた電停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電停がいくつか見られ、バリアフリーに対応できていません。
- ・ 富山ライトレールの岩瀬浜電停では、ポートラ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、シームレス化が図られています。



図 1-2-8 歩道橋からアクセスする電停



図 1-2-9 シームレス化が図られた岩瀬浜電停

3) 車両

- ・ JR北陸本線やJR高山本線、地鉄本線、地鉄不二越・上滝線では車両の更新はおこなわれていません。
- ・ 地鉄市内軌道線では一部、車両の更新が行われています。
- ・ 富山ライトレールは、7編成すべてがノンステップ車両になっています。



図 1-2-10 高山本線の車両



図 1-2-11 地鉄市内軌道線の車両



図 1-2-12 ポートラムの車両（ノンステップ）

2 路線バス

(1) 路線バスの概要

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

(2) 方面別運行状況

富山駅前から富山大学前方面、有沢方面、市民病院前方面、南富山駅前方面が比較的サービス水準が高いバス路線となっています。

- ・路線系統では、中心部と富山大学を結ぶ「10 富山駅 - 富山大学前」、有沢を結ぶ「20 富山 - 有沢」、市民病院を結ぶ「30 富山駅 - 市民病院前」、南富山駅を結ぶ「40 富山駅 - 南富山駅前」は運行頻度が高く、おおむね 30 分に 1 本以上の頻度が確保されています。

細入地域や山田地域へのバス路線は 1 時間に 1 本以下と少なくなっています。

- ・山間部は幹線道路に沿って集落が形成されているところが多いため、本数は少ないものの、ある程度バスサービスのカバー率は高いと考えられます。
- ・水橋地域や八尾地域、大山地域へのバス路線は、おおむね 1 時間に 1 本程度の運行本数となっています。
- ・細入地域や山田地域へのバス路線は 1 時間に 1 本以下と少ない状況になっています。特に鉄道路線のない山田地域では、2 時間に 1 本程度の時間帯もあります。

中心部はおおむね 30 分に 1 本以上のバス路線で網羅されています。

- ・JR 北陸本線と地鉄不二越・上滝線、国道 359 号(婦中大橋)、神通川に囲まれた中心部は、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。

表 1-2-1 方面別運行状況

方面	系統番号	主な行き先	代表バス停での運行本数（平日）			
			代表バス停	1日当り	ピーク時 (8時台)	昼間時 (10～15時)
富山大学前	10 系統	呉羽、新湊、富山短期大学	富山大学前	169 本/日	14 本/時	11 本/時
有沢	20 系統	速星、山田、八尾	有沢	95 本/日	6 本/時	6 本/時
市民病院前	30 系統	笹津、猪谷、富山空港	市民病院前	136 本/日	11 本/時	8 本/時
南富山駅前	40 系統	月岡、福沢、辰尾団地	南富山駅前	138 本/日	16 本/時	8 本/時
大泉駅前	50 系統	五百石、不二越	大泉駅前	72 本/日	5 本/時	4 本/時
石金	60 系統	藤の木、大場、西の番	石金	245 本/日	21 本/時	16 本/時
双代町	70 系統	針原、水橋、済生会病院	双代町	81 本/日	6 本/時	6 本/時
永楽町	80 系統	米田すずかけ台	永楽町	70 本/日	4 本/時	6 本/時
畑中	90 系統	四方、石坂	畑中	89 本/日	9 本/時	6 本/時

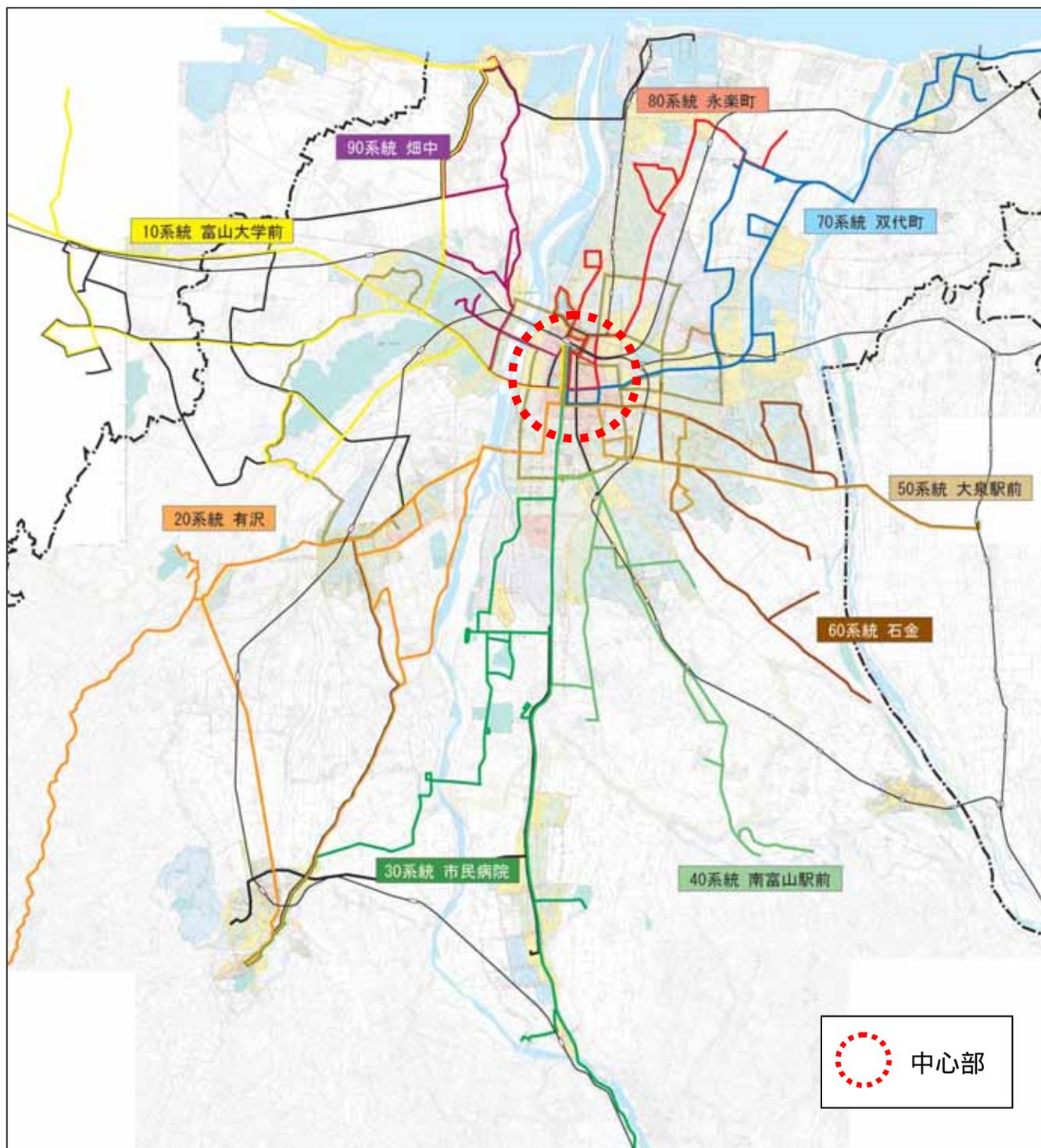


図 1-2-13 富山市内のバス網

(3) 利用者数

路線バス利用者数は減少傾向にあり、平成 7 年度から平成 16 年度の 10 年間で 53.4% の減少となっています。近年は減少傾向が緩やかになっているものの、平成 12 年度から平成 16 年度の 5 年間で 24.9% の減少となっています。

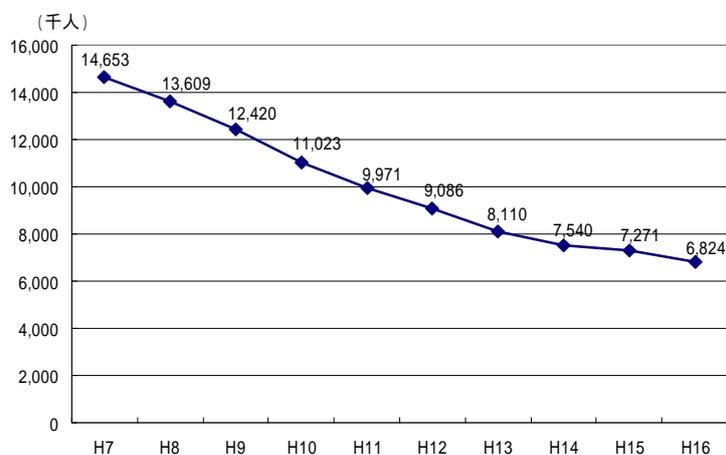


図 1-2-14 富山県内の路線バス年間乗客数の推移

(4) 施設面

1) バス停

- ・利用者の比較的多いバス停では、上屋やバスロケーションシステムが整備されています。
- ・主要な箇所では上屋の付いたハイグレードなバス停がある反面、一部のバス停では表示の見づらいものや老朽化の進んだものも見られます。



図 1-2-15 よく見られるバス停 (上屋あり(左)と上屋なし(中・右))



図 1-2-16 ハイグレードなバス停 (左) と表示の見づらいバス停 (右)

2) 車両

- ・富山市内では平成 9 年度から平成 16 年度の間に 24 台、年間約 3 台の割合でノンステップバスが導入されています。

表 1-2-2 ノンステップバスの導入状況

	配置車両数 平成 16 年度	ノンステップバス年間導入台数 (平成 9~16 年度)	導入率
富山市	169 台	24 台 (3.0 台/年)	14.2%



図 1-2-17 ノンステップ車両

3) バス停施設 (バスロケーションシステム)

- ・バスロケーションシステム(接近表示機)は、富山市内 60 箇所計 73 基設置 (平成 19 年 3 月現在)されていますが、20 年以上前に設置されたバスロケーションシステムもあり、更新があまり進んでいない状況となっています。
- ・運行本数が約 1 本/時の針原新町方面や米田すずかけ台方面はバスロケーションシステムが整備されていますが、運行本数の多い速星方面や開発方面は導入が進んでいません。

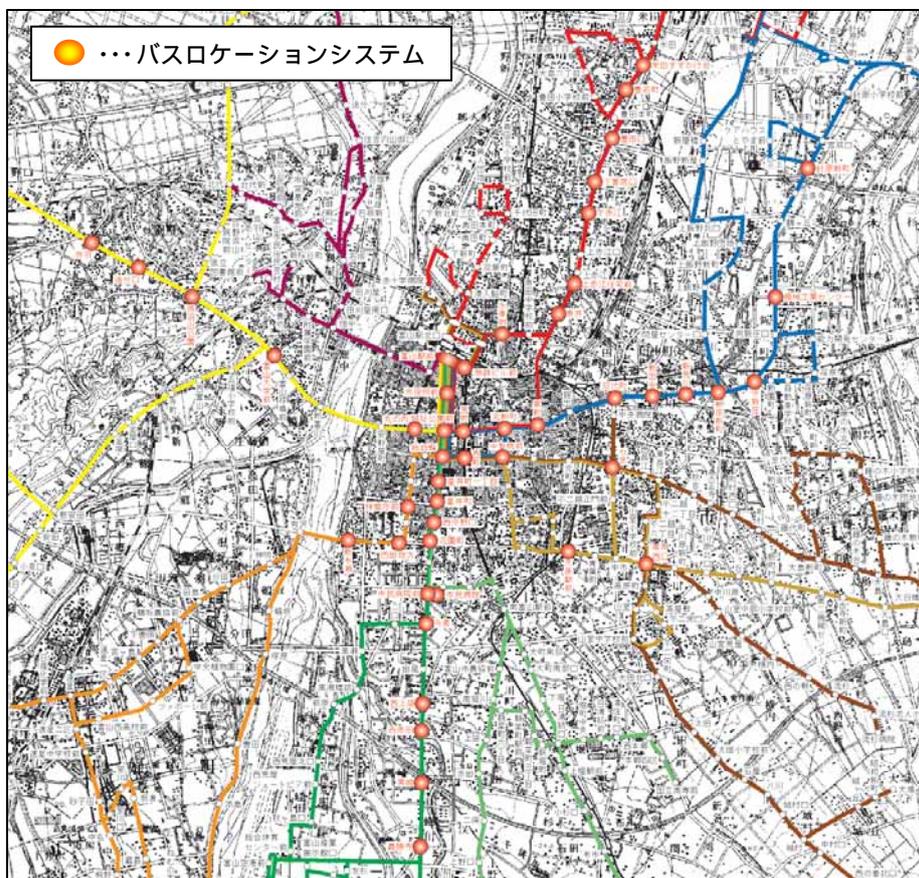


図 1-2-18 バスロケーションシステムの位置

4) 走行環境

- ・ 富山市のバスレーンは東部方面からの約 6.1km(国道 41 号など)と、南部方面からの約 6.5km(国道 41 号など)となっており、金沢市(約 24km)の半分の距離になっています。
- ・ 富山市は道路整備が進んでいることから、バス運行に大きな障害の出る路線が少ないと考えられます。

表 1-2-3 バス専用レーンの設置状況

道路名	区間	実施時期	距離	時間帯
国道 41 号 市道県庁線	蛭川 - 駅前東	S49.09.30 ~ S51.09.01	6,550m	7:30 ~ 9:00 (日曜休日除く)
県道立山線	西町 - 堤町通り	S49.09.30	350m	
市道大泉線	堤町通り - 北新町	S50.11.04	250m	
国道 41 号	北新町 - 金泉寺	S50.11.04 ~ S58.04.01	5,480m	
計			12,630m	

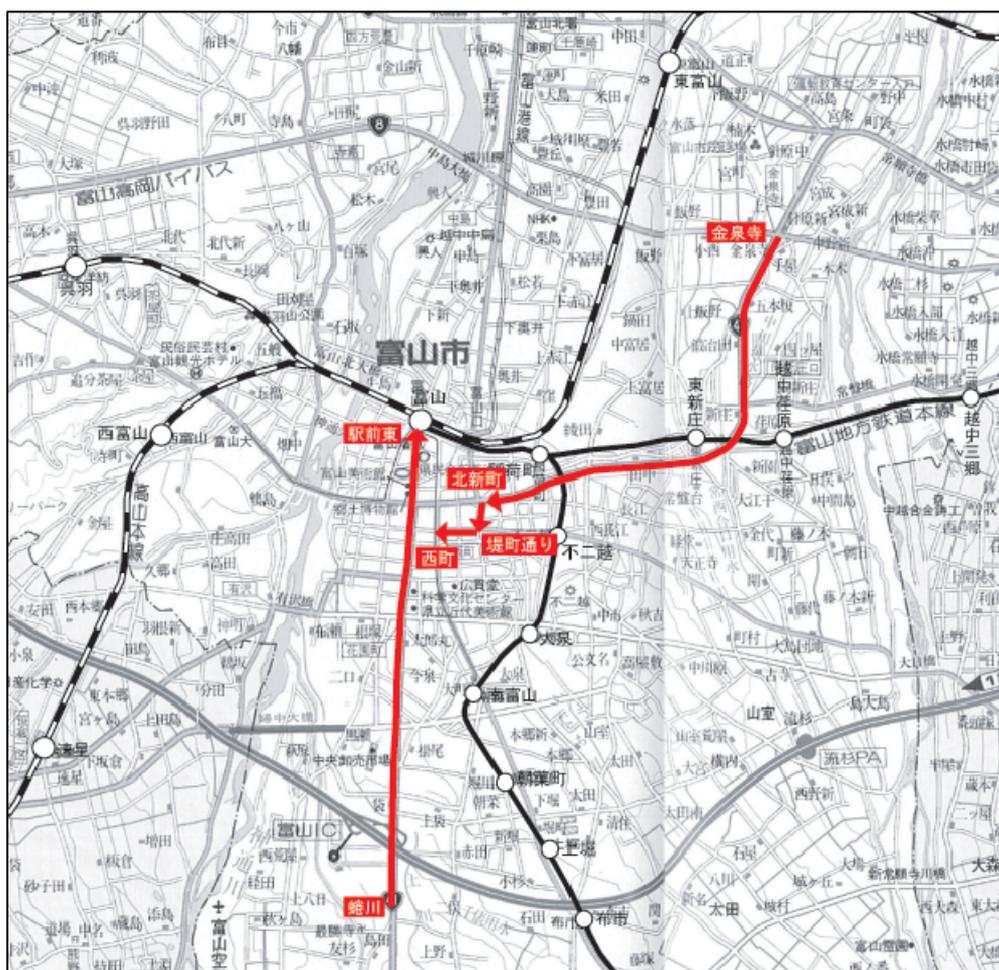


図 1-2-19 富山市内のバス専用レーン設置区間

3 コミュニティバス等

(1) コミュニティバス・乗合タクシーの概要

- ・富山市都心部、呉羽地域、婦中地域では、コミュニティバスが駅や主要施設などを循環するネットワークを形成し、中山間地域の大山地域、八尾地域、山田地域では、総合行政センターを起点にコミュニティバスが地域内の放射状ネットワークを形成しています。
- ・大沢野地域では、公共交通空白地の解消を図るとともに、高齢者の移動手段を確保するためにデマンド型の乗合タクシーを運行しています。

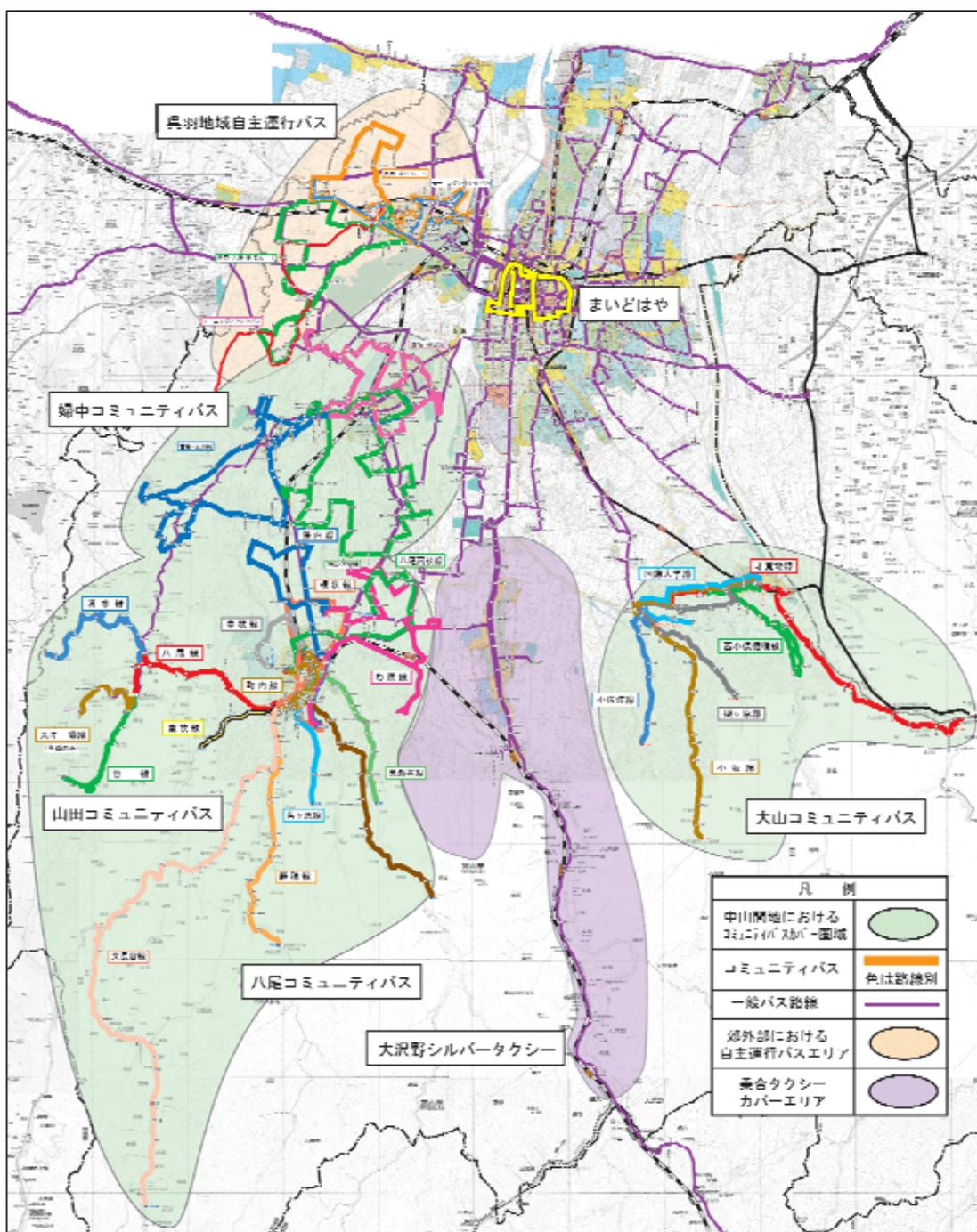


図 1-2-20 富山市内のコミュニティバス等運行エリア

(2) コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数等

・コミュニティバス及び乗合タクシーの利用者数等は、地域によって多様であり、運行本数や運賃、運行形態などのサービス水準が異なります。

表 1-2-4 コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数等 (平成17年度実績)

地域 運賃	路線・ルート	利用者数 (人/年)	起点	主な経由地	終点	運行 本数
まいどはや 100円	中央ルート	96,513	富山駅前	星井町・西町	富山駅前	31
	清水町ルート	143,986	富山駅前	清水町・一番町	富山駅前	31
婦中コミュニティ バス(すいせん号) 100円	鶉坂・朝日線	9,992	総合行政センター	朝日・鶉坂	総合行政センター	6
	新保・宮野線	12,040	総合行政センター	新保・宮野	総合行政センター	6
	古里・音川線	18,006	総合行政センター	古里・音川	総合行政センター	6
八尾 コミュニティバス 100円	循環線(左・右)	39,793	八尾駅	コミュニティセンター	八尾駅	15
	町内線	8,083	八尾駅	総合行政センター	西新町口	7
	八尾高校線	19,450	杉原公民館	杉田会館前	八尾高校前	2
	中核線	3,431	八尾駅	団地前	国立国際電気	2
	黒瀬谷線	5,595	八尾駅	総合行政センター	宮腰	4
	桐谷線	5,497	八尾駅	総合行政センター	桐谷	4
	茗ヶ原線	3,596	八尾駅	総合行政センター	梅谷橋	4
	室牧線	15,713	八尾駅	総合行政センター	細谷	6
	野積線	18,410	八尾駅	総合行政センター	西松瀬	5
	大長谷線	17,156	八尾駅	総合行政センター	大長谷温泉	6
	杉原線	956	コミュニティセンター	杉田・神通	ゆうゆう館	2
保内線	499	コミュニティセンター	新田・田中	ゆうゆう館	2	
山田 コミュニティバス 200円	八尾線	7,691	総合行政センター	西新町口	八尾高校前	3
	清水線	8,236	総合行政センター	白井谷	今山田	3
	谷線	7,522	総合行政センター	若土	鍋谷	3
	スキー場線	350	総合行政センター	越中八尾駅	牛岳温泉スキー場	3
大山バス 無料	才覚寺線	5,630	老人センター	上野	中地山	4
	小坂線	5,422	中学校前	コミュニティセンター	小坂	4
	西小俣循環線	3,833	老人センター	西小俣	老人センター	4
	棚ヶ原線	2,826	中学校前	コミュニティセンター	檜ノ木	2
	小佐波線	403	コミュニティセンター	一の瀬	小佐波	2
	国際大学線	1,536	中学校前	老人センター	国際大学	2
	粟巣野線	7,177	中学校前	上野	粟巣野公民館	3
呉羽いきいきバス 100円	老田・古沢・池田ルート	17,259	呉羽駅	老田・古沢・池田	呉羽駅	11
	長岡・寒江ルート	19,313	呉羽駅	長岡・寒江	呉羽駅	11
大沢野 シルバータクシー 300円		19,094				

(3) フィーダーバスの概要

- ・フィーダーバスとは、都市内基幹交通の端末交通であり、主に主要駅と住宅地を比較的短距離で結ぶバス交通です。
- ・富山市では、富山ライトレールの開業に合わせて2ルート試行運行を実施するとともに、平成18年10月からのJR高山本線活性化社会実験に合わせても試行運行を実施しており、導入効果の把握などに努めています。

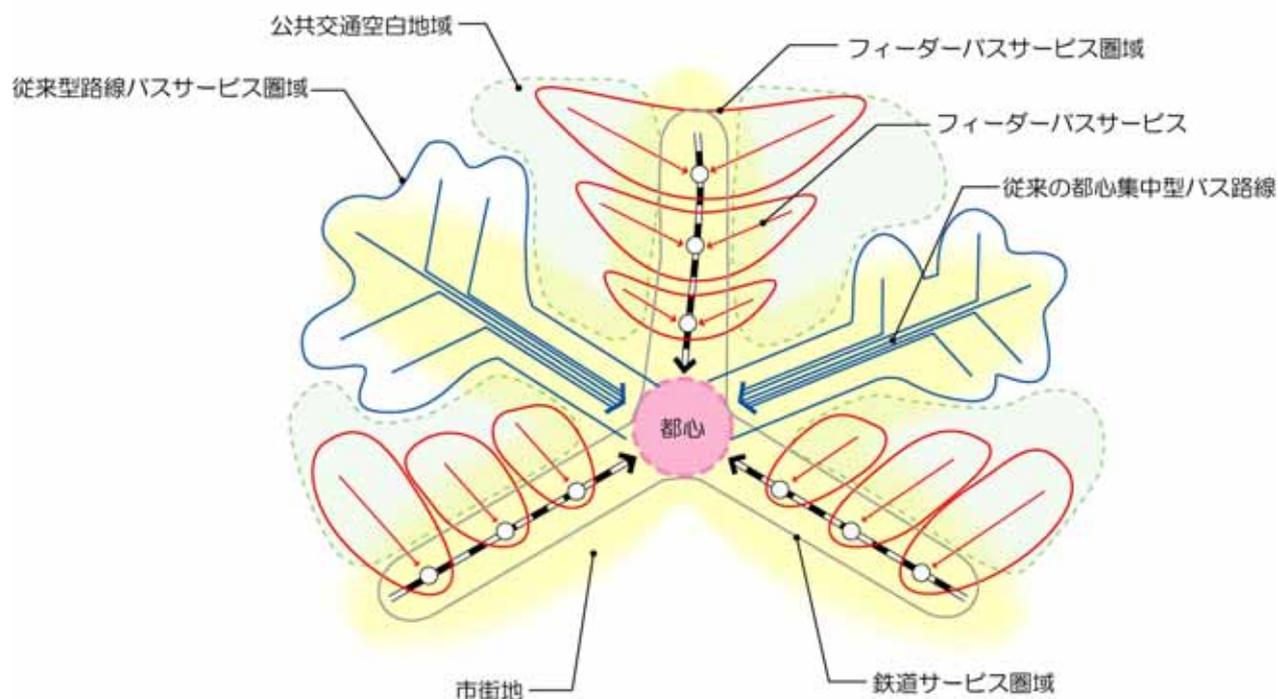


図 1-2-21 フィーダーバスサービスのイメージ

富山ライトレールに接続するフィーダーバス

- ・富山ライトレールに接続する岩瀬・大広田・浜黒崎ルート、四方・草島ルートについては平成19年3月で試行運行を終了し、平成19年4月から富山ライトレールが本格運行を行うことを予定しています。

富山ライトレールに接続するフィーダーバスの運行概要(平成19年4月より本格運行予定)

	岩瀬・大広田・浜黒崎ルート	四方・草島ルート
運行日	平日・休日(祝日・年末年始含む)	
運賃	200円均一(ポータルムとの乗継の場合100円割引)	
運行時間	始発6:44、終発22:40	始発6:12、終発22:33
便数(昼間時の運行間隔)	平日:1日64便(30分間隔) 休日:1日36便(60分間隔)	平日:1日65便(30分間隔) 休日:1日38便(60分間隔)
所要時間	片道約13分	片道約12分
富山ライトレールとの接続駅	岩瀬浜駅	蓮町駅

休日は6:22発

【岩瀬・大広田・浜黒崎ルート 路線図】



【四方・草島ルート 路線図】



4 交通不便地域

- ・ 呉羽、水橋、速星、八尾各駅は地域拠点の機能を担っていますが、バスとの乗継ぎ利便性が低くなっています。
- ・ 「駅勢圏 500メートル、バス停圏 300メートルの公共交通サービス圏に含まれない人口の割合が50%以上の町丁、または4,000人以上のエリア」を交通不便地域とすると、水橋地域（水橋東部、上条、三郷）、大沢野地域（大久保、大沢野、船峯、下夕）、大山地域（大庄、大山）に特に大きな交通不便地域が広がっています。

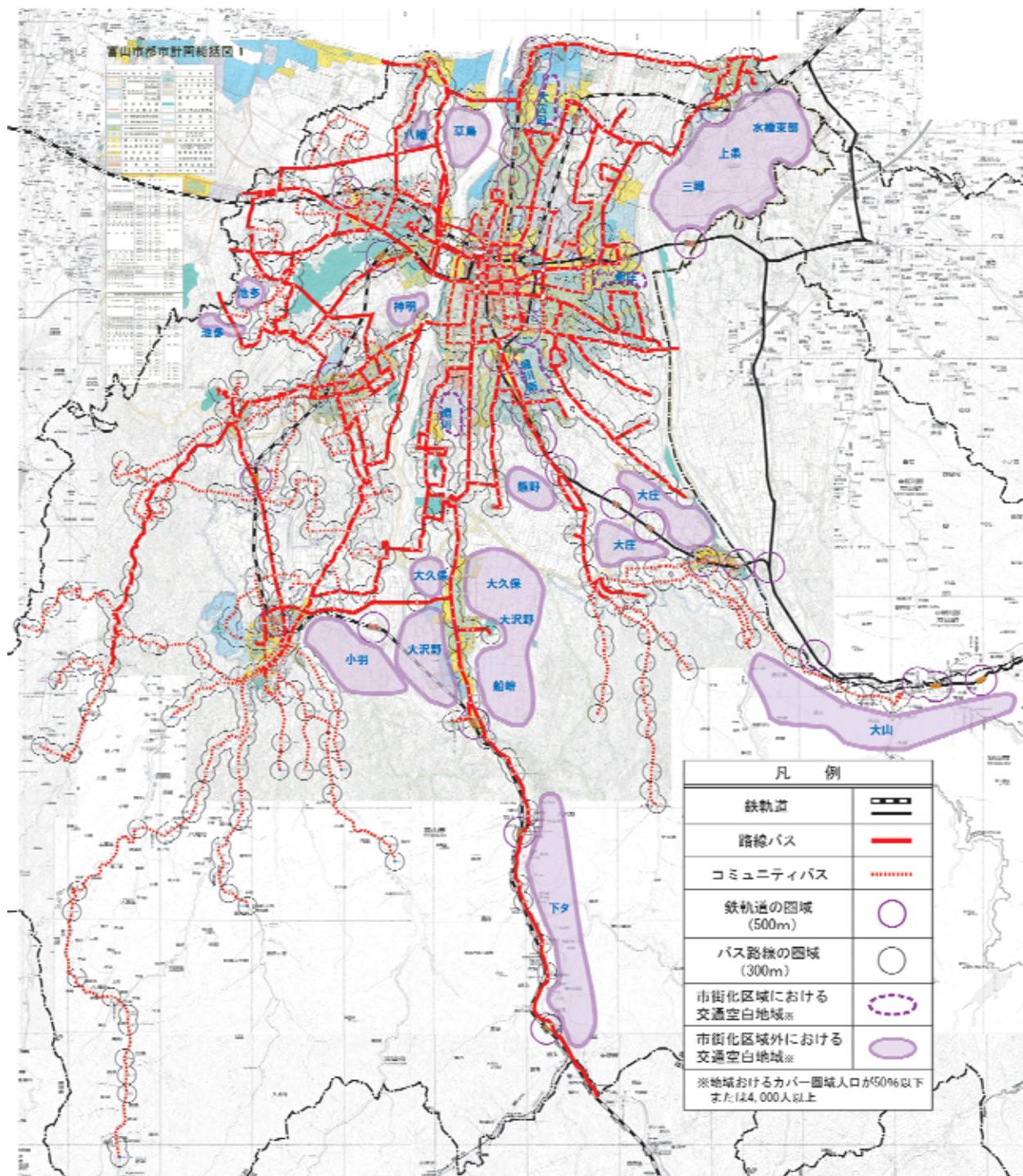


図 1-2-22 本市内の公共交通サービス圏域と交通不便地域

第3節 富山市の公共交通の課題

1 鉄軌道の課題

利用しやすいサービス水準の確保

各路線は中心部と郊外の主要な地域を結んでいることから、居住者の生活の足となるよう、運行本数の改善などにより、利用しやすいサービス水準の確保を図る必要があります。

駅勢圏の拡大やネットワーク強化

利用促進のため、駐車場・駐輪場の整備拡大による末端交通の導入やバスとの連携強化などにより、駅勢圏の拡大を図る必要があります。

また、すでに利便性の高い鉄軌道については、他の路線との連携により、ネットワークの強化やさらなる利便性の向上を図ることが必要です。

利用しやすい施設の整備

老朽化が進んだ駅舎・駐輪場や、上屋のない電停などの施設が見られることから、より快適で利用しやすい施設の整備が必要です。また、利用者が多い駅や高齢者などの利用が多い駅でのバリアフリー化が必要です。

2 路線バスの課題

バス利用の促進

バス利用者数の減少が続いていることから、バス離れを食い止めるためバスの利用促進やイメージアップの取組みが必要です。

バスネットワークの維持・向上

各地域を結ぶ路線バスネットワークは市域をある程度カバーできていることから、路線や運行頻度を今後も維持していく必要があります。

また、富山中心部と郊外拠点間を結ぶバスネットワークとして弱い山田地域、細入地域については、郊外拠点となる鉄道駅や幹線バス停までアクセスできるよう、生活交通の水準を確保する必要があります。

バリアフリー化・待ち環境の整備

バス車両の更新（ノンステップの導入など）やバス停施設の更新（上屋整備など）により、快適で利用しやすい環境づくりが求められます。

わかりやすい路線バスの実現

路線図のないバス停や、バスロケーションシステム等の整備が必要な箇所が見られます。利用者にとってわかりやすい路線バスの実現が必要です。

3 コミュニティバス等の課題

効率的なコミュニティバス・乗合タクシー等の運行

各地域で運賃、路線形状、運行頻度などが多様であり、サービスレベルに格差が生まれています。生活交通を確保するうえでも、サービスレベルの統一化や利用者数に応じたサービスレベルの検討により、路線の維持を図っていくことが必要です。

4 交通不便地域の課題

交通不便地域の解消

都市郊外部に交通不便地域が見られることから、住民参加型交通の導入などにより解消を図る必要があります。

第4節 富山市の公共交通に関する市民意識調査

1 調査概要

富山市の今後の公共交通のあり方を示す「富山市公共交通活性化計画」の策定にあたり、「富山市の公共交通(電車やバスなど)に関する市民意識調査」を行いました。

調査目的	「富山市公共交通活性化計画」の策定にあたり、富山市民の移動状況や公共交通の満足度、交通政策への意見等の把握を目的にアンケート調査を行う。
調査方法	富山市内にお住まいの方(無作為抽出)にアンケート調査用紙を郵送配布し、郵送で回収する。
調査時期	発送日：平成18年6月27日(火) 投函締切：平成18年7月10日(月)
回収率	配布：計8,887件 回収：3,514件(回収率：39.5%)

(1) 回答者像

【性別】女性が約57%、男性が約43%(図1-4-1)

【年代】10代が約3%、20代が約8%、30代・40代が各約13%、50代・60代が各約20%、70代以上が約23%(図1-4-2)

【職業】会社員・公務員が約34%、無職が約24%、主婦が約16%、学生が約4%(図1-4-3)

【車の利用】自由に使える車がある人は70%、自由に使える車がない人は30%(図1-4-4)

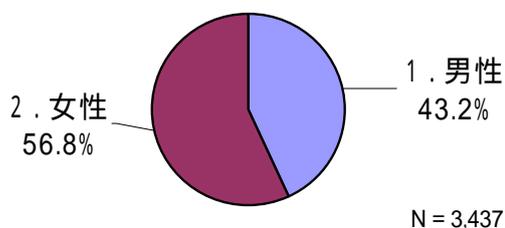


図1-4-1 回答者属性(性別)

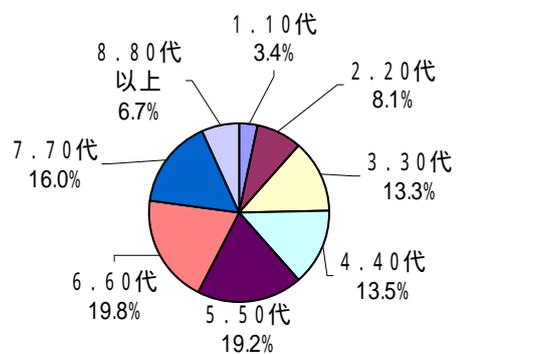


図1-4-2 回答者属性(年代)

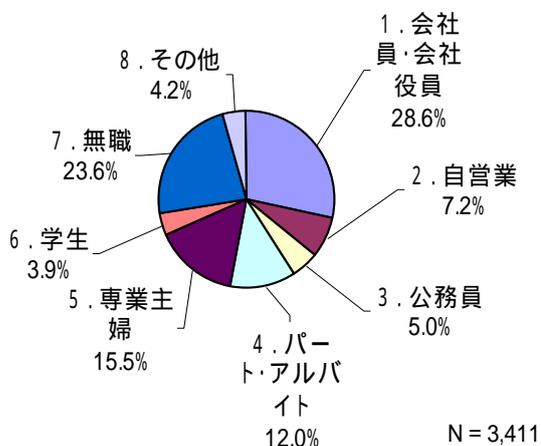


図1-4-3 回答者属性(職業)

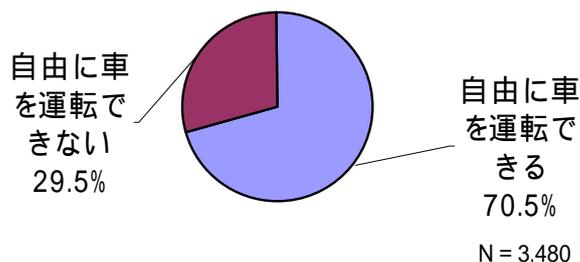


図1-4-4 回答者属性(自動車利用)

2 結果分析

(1) 移動状況・公共交通の利用状況

外出頻度
 ・ほぼ毎日外出する人は61%、週2日以上外出する人は88%となっています(図1-4-5)。

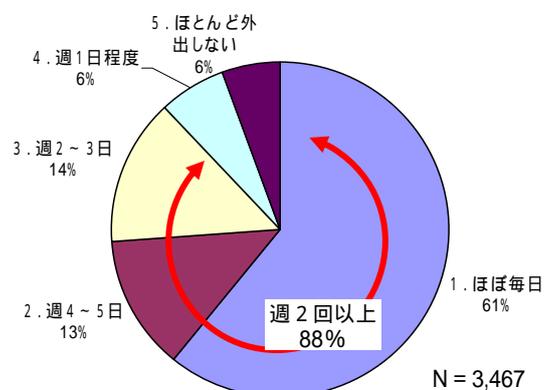


図1-4-5 外出頻度(富山市全体)

外出目的、手段
 ・平日の外出目的は通勤、買物、休日の外出目的は買物、レジャーが多くなっています(図1-4-6)。

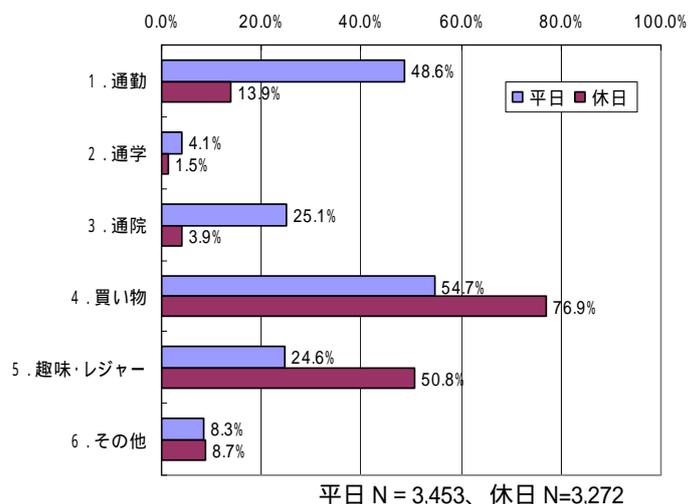


図1-4-6 外出目的(富山市全体)

公共交通利用率
 ・鉄道やバスを週4日以上使う人は6%、週2日以上で11%、週1日以上で17%となっています(図1-4-7)。

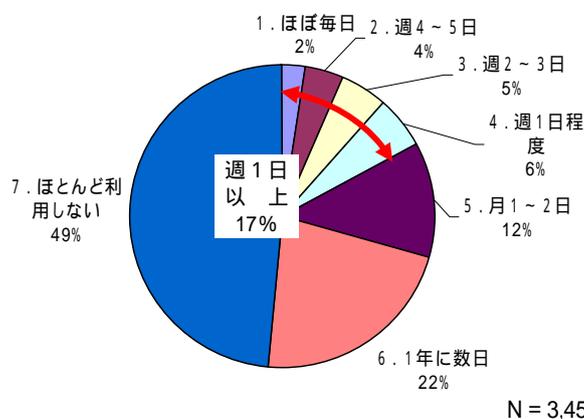


図1-4-7 公共交通の利用率(富山市全体)

(2) 車が自由に使えない人の実態

車が自由に使えない人の割合

- ・車が自由に使えない人（免許のない人、免許はあるが自由に使える車を持たない人）の割合は約3割となっています。その内訳についてみると、性別では女性の割合が高く、また年齢別では高齢者の割合が高くなっています。
- ・今後、高齢化が進む中で、平成42年には、車が自由に使えない人が現在の1.2倍になることが見込まれます。

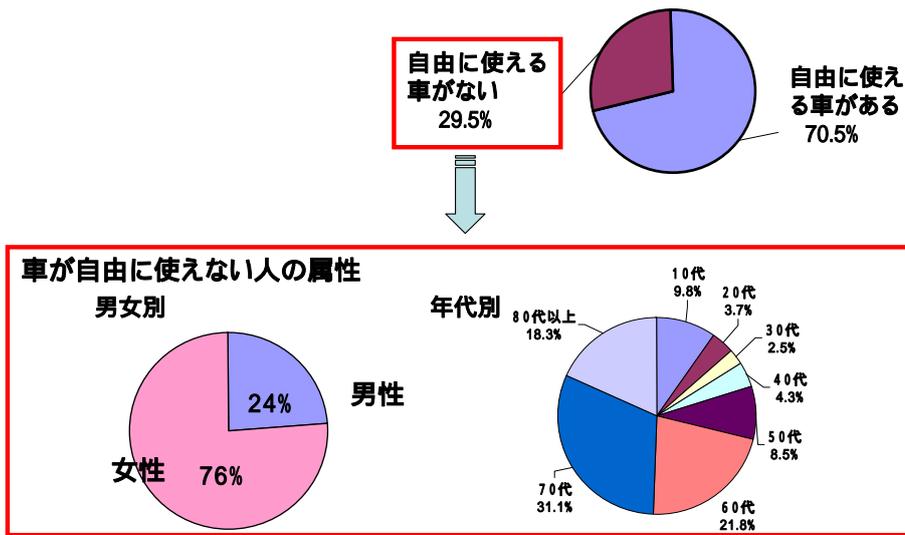


図 1-4-8 車が自由に使えない人の割合

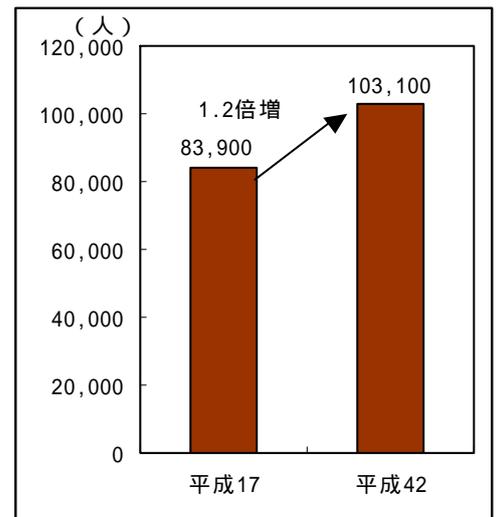


図 1-4-9 車が自由に使えない人の予測
出典：富山市都市マスタープラン

車が自由に使えない人の交通手段

- ・車が自由に使えない人の交通手段を見ると、平日は自転車が多く、次いでバス、自動車の送迎の順となっています。また、休日は、自動車の送迎が最も多くなっています。

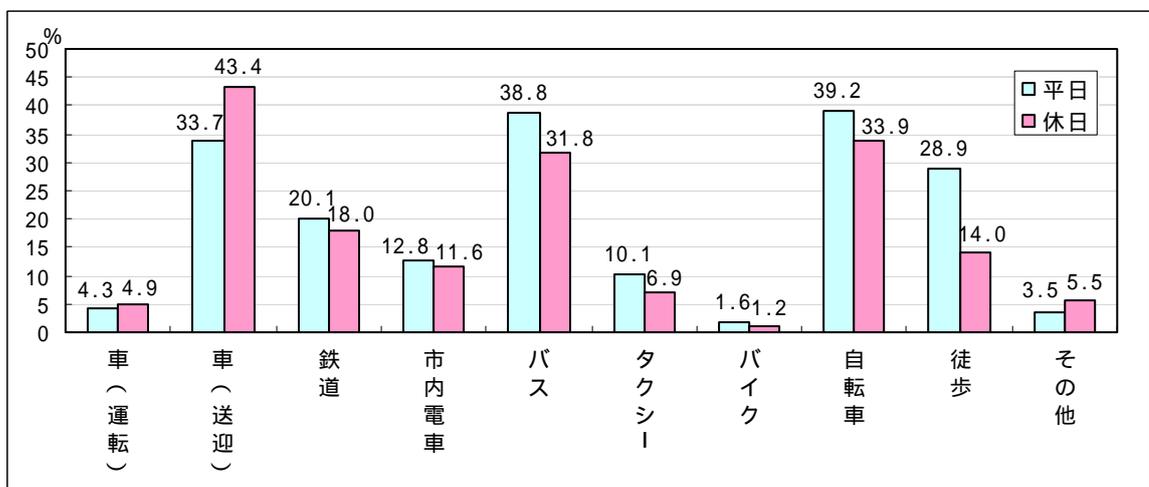


図 1-4-10 車が自由に使えない人の交通手段

(3) 移動に困ることがある人の特性と実態

- ・移動で困ることがある人のうち、自動車の利用ができない人は、移動制約が大きいと考えられます。
- ・普段の交通手段は公共交通（特にバス）、自転車、車による送迎が多くなっています（図1-4-11）
- ・外出頻度は少ない傾向があり、ほぼ毎日外出は30%（市全体61%）にとどまっています（図1-4-12）。
- ・理由は、運行本数、運賃など公共交通に関する意見が多い点は市全体と同様ですが、車の送迎に頼ることが制約や負担になっているという意見が多い傾向となっています（図1-4-13）

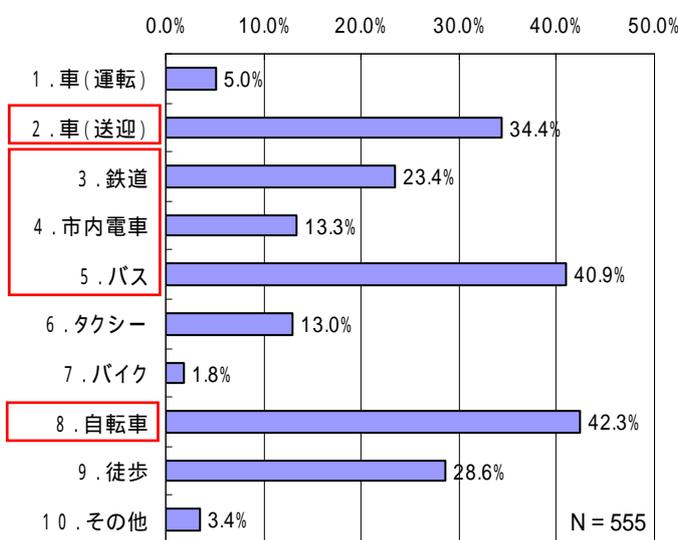


図1-4-11 交通手段(困る人・車が自由に使えない人)

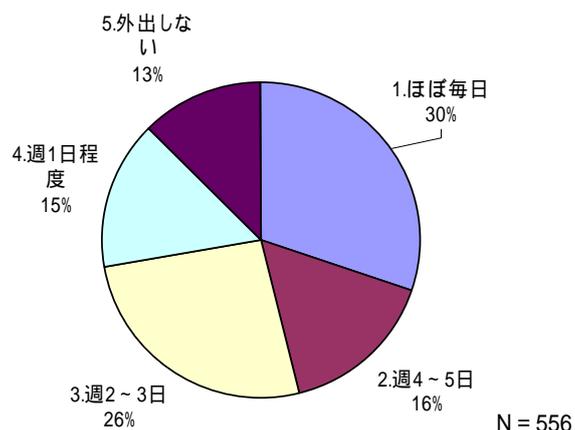


図1-4-12 外出頻度(困る人・車が自由に使えない人)

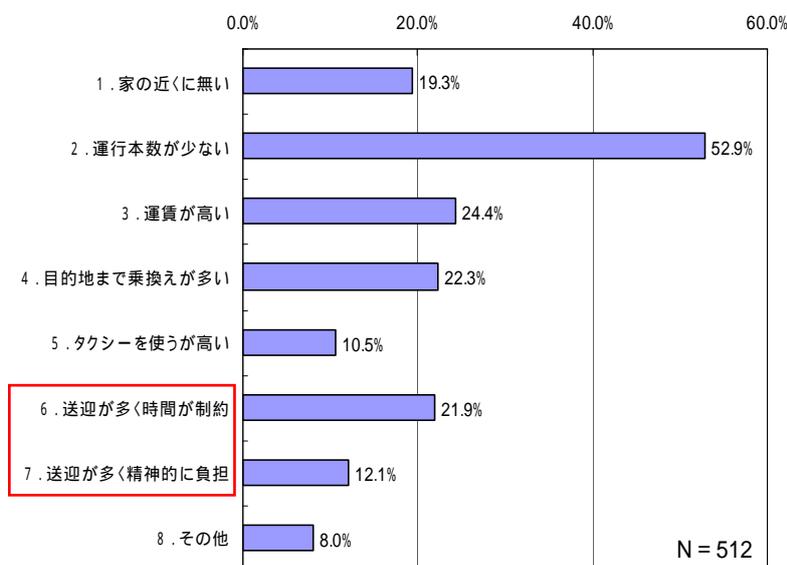


図1-4-13 困る理由(困る人・車が自由に使えない人)

(4) 意識

公共交通活性化の必要性

- ・公共交通の活性化については、「とても必要」、「必要」を合わせて 87%となっています(図 1-4-14)。

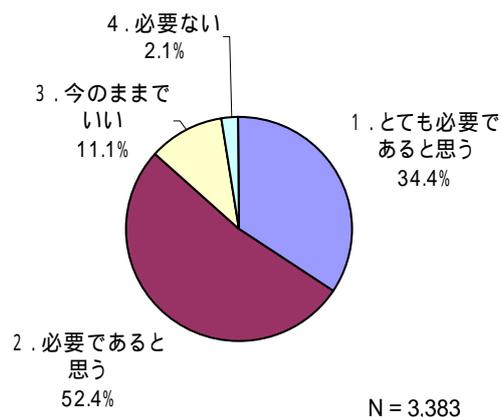


図 1-4-14 公共交通をより便利にする必要性

公共交通活性化への行政の関与

- ・活性化に関しての行政支援については、積極的に支援すべきが 52%、ある程度の支援はやむを得ないが 46%で合わせて 98%となっています(図 1-4-15)。

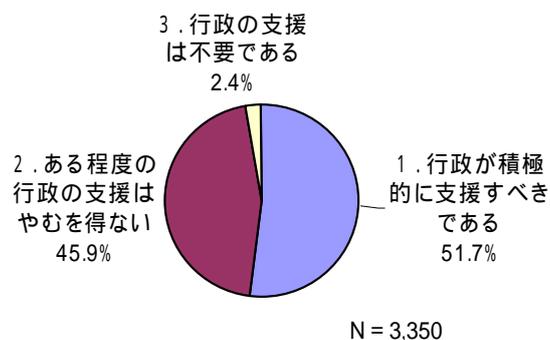


図 1-4-15 公共交通活性化への行政の関与

公共交通が便利な地域への居住意向

- ・公共交通の利便性が高い地域への居住意向は、「引っ越して住みたい」が 6.4%、「条件により住みたい」を合わせると 64%となっています(図 1-4-16)。

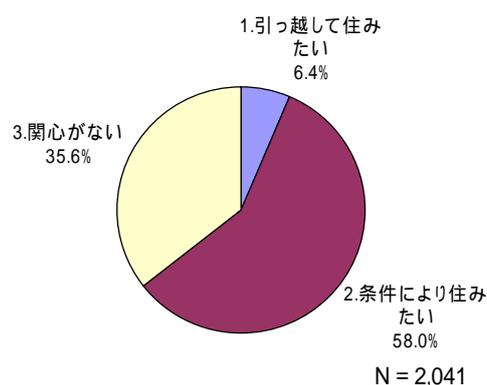


図 1-4-16 公共交通の利便性が高い地域への居住意向
(すでに住んでいる、その他、以外の割合)

(5) 公共交通のサービスレベルと満足度

運行頻度と利便性

・運行頻度が高いほど満足度が高くなり、時間あたり2本以上で50%を超えています(「満足」と「ふつう」の合計)(図1-4-17)。

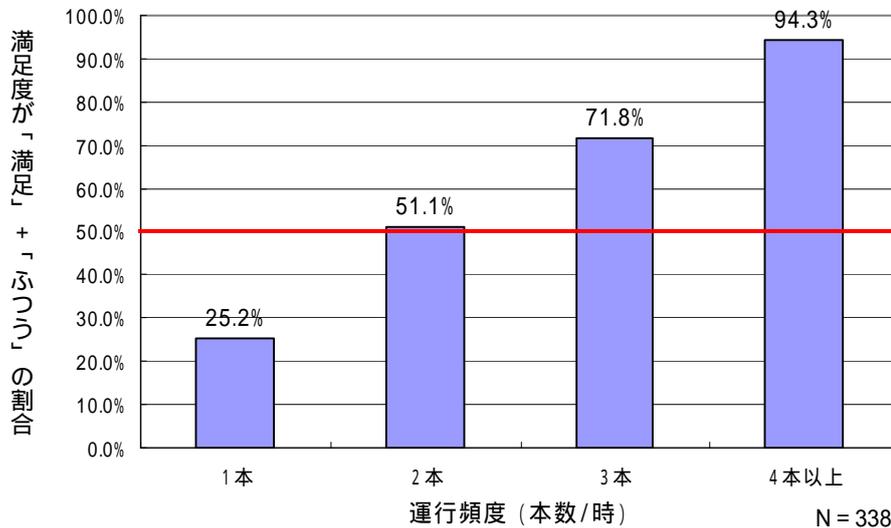


図1-4-17 よく利用する公共交通の運行頻度と満足度の関係(週1回以上の利用者)

注：公共交通の運行頻度は【問10よく利用する路線の運行本数について記入してください】で1時間あたりの本数(片道)を聞いている。
満足度については、同じく【問10運行本数の満足度を5段階で評価してください】で「満足」、「やや満足」、「ふつう」を加えた割合である。

鉄道駅までの距離と利便性

・鉄道駅までの距離と満足度の関係をみると500mを境に満足度に大きな開きがあります(図1-4-18)。

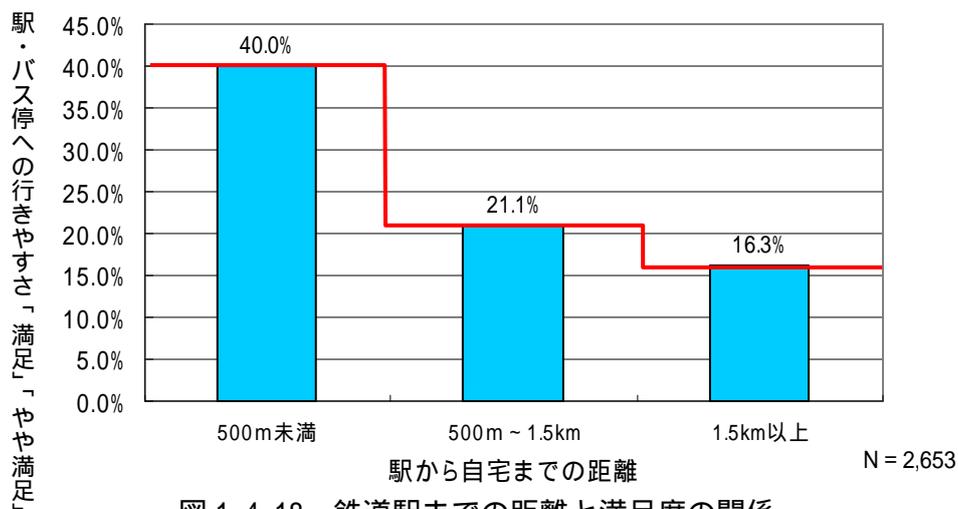


図1-4-18 鉄道駅までの距離と満足度の関係

注：駅からの距離は【問3お住まいから最寄りの駅までの距離を教えてください】で聞いている。
満足度については【問10駅やバス停へ行きやすさの満足度を5段階で評価してください】で「満足」、「やや満足」を加えた割合である。

バス停までの距離と利便性

- ・バス停までの距離と満足度の関係をみると 300mを境に満足度に大きな開きがあります (図1-4-19)。

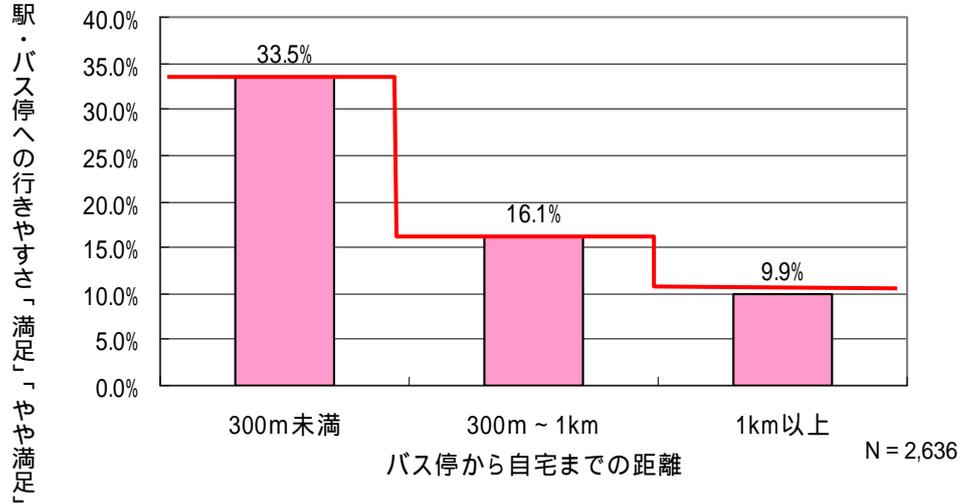


図1-4-19 バス停までの距離と満足度の関係

注：バス停からの距離は【問4 お住まいから最寄りのバス停までの距離を教えてください】で聞いている。満足度については【問10 駅やバス停へ行きやすさの満足度を5段階で評価してください】で「満足」、「やや満足」を加えた割合である。

(6) 市民ニーズ

- ・電車やバスがどのようになればもっと利用するかという問いでは、運行本数に対するニーズが強く54%、次いでパーク&ライド駐車場32%、もっと遅くまで運行27%、バリアフリー26%が多くなっています。

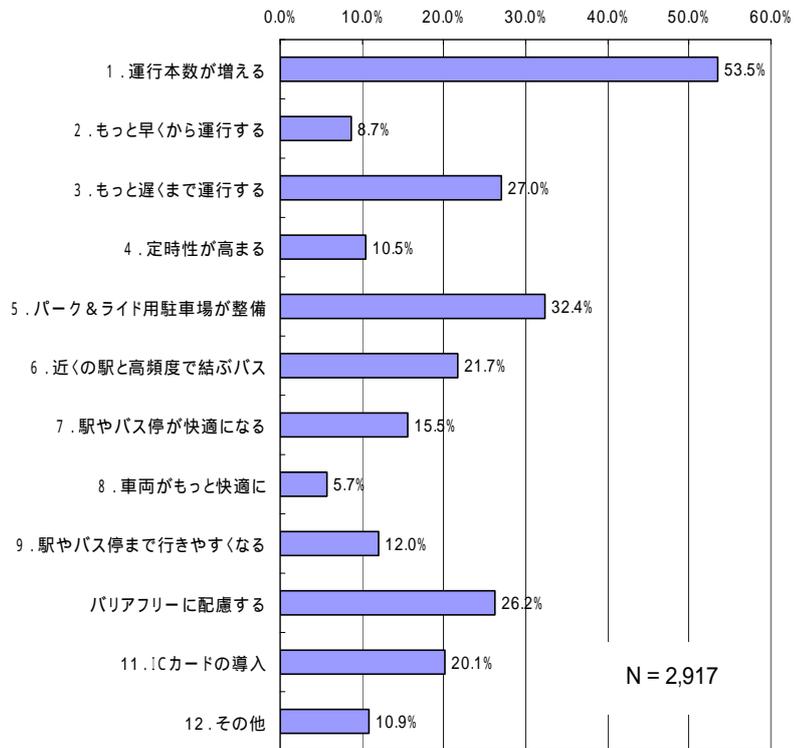


図1-4-20 公共交通ニーズ(市全体)

(7) 計画に反映すべき要点

1) 移動状況・公共交通の利用状況

- ・平日の外出目的は通勤、買物、休日の外出目的は買物、レジャーが多くなっています。
- ・鉄道やバスを週4日以上使う人は6%、週1日以上で17%となっています。

2) 車が自由に使えない人の実態

- ・車が自由に使えない人（免許のない人、免許はあるが自由に使える車を持たない人）の割合は約3割となっており、その内訳は性別では女性、年齢別では高齢者の割合が高くなっています。
- ・車が自由に使えない人の交通手段を見ると、平日は自転車が最も多く、次いでバス、自動車の送迎の順となっています。また、休日は、自動車の送迎が最も多くなっています。

3) 移動に困ることがある人の特性と実態

- ・移動で困ることがある人のうち車を自由に使うことができない人は、自転車、バス、車の送迎が主な移動手段であり、公共交通ではバスが大きな役割を担っている。
- ・移動で困ることがある理由としては、車の送迎に頼ることが制約や負担になっているという意見が多い傾向となっています。

4) 意識

- ・活性化の必要性については87%が必要と答えており、行政の関与についても支援が必要と考えている人は98%となっています。
- ・公共交通の利便性が高い地域への居留意向は、「引っ越して住みたい」が6.4%、「条件により住みたい」を合わせると64%になります。

5) 公共交通のサービスレベルと満足度

- ・公共交通が便利な地域については、本数で1時間に2本以上、駅までの距離が500m以下、バス停までの距離は300m以下という意見が多くなっています。

6) 公共交通へのニーズ

- ・運行本数、パーク&ライド、遅くまでの運行、バリアフリーに対するニーズが高くなっています。

第2章 富山市の上位・関連計画の概要

第1節 上位・関連計画の概要

1 富山市総合計画

富山市総合計画は、基本構想をつぎのとおり示しています。

【基本構想の概要】

□まちづくりの基本理念

「共生・交流・創造」

都市と自然がともに調和しながら、それぞれの機能を高めるとともに、さまざまな交流活動の促進を図り、新しい活力と魅力を創造していくことを基本理念とします。

□目標年次

「平成19年度～平成28年度（10年間）」

□都市像

「人・まち・自然が調和する 活力都市とやま」

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

□まちづくりの目標

- 1 人が輝き安心して暮らせるまち
- 2 すべてにやさしい安全なまち
- 3 都市と自然が調和した潤いが実感できるまち

都心部から自然豊かな中山間地域までの特色あるそれぞれの地域で、個人のライフスタイルを尊重した多様な住み方・暮らし方が実現できるまちづくりを進めます。

(政策) コンパクトなまちづくり、生活拠点を繋ぐ交通体系の充実

- 4 個性と創造性に満ちた活力あふれるまち
- 5 新しい富山を創る協働のまち

2 富山市都市マスタープラン

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

目標年次

「富山市都市マスタープラン」は、長期的な都市づくりの基本方針を示すものであり、概ね20年後を目標としています。

まちづくりの理念と目標

まちづくりの理念

(1) 現状の課題認識

1) 車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい街

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

このため、車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい状況となっています。平成42年には、本市の後期高齢化率（75歳以上）が20%を越えると予測されており、車を自由に使えない人が、今後さらに増加します。

2) 割高な都市管理の行政コスト

本市の人口は、平成17年から平成52年までに約2割減少することが予測されています。特に労働者人口の減少によって都市の財政力が今後低下することとなります。

このため、道路、公園、下水道等の公共施設の除雪を含めた維持管理コスト、福祉やゴミ収集など巡回の必要な行政のコスト低減が不可欠です。

3) 都心の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

市街地の外延化は、都心の空洞化を引き起こしています。活発な経済活動により、大きな税収を生んできた都心の活力が大きく低下することで、都心の地価も大きく下落します。地価の下落は固定資産税の減収につながります。自主財源である税収が下がることは、公共サービスの低下を招くこととなります。

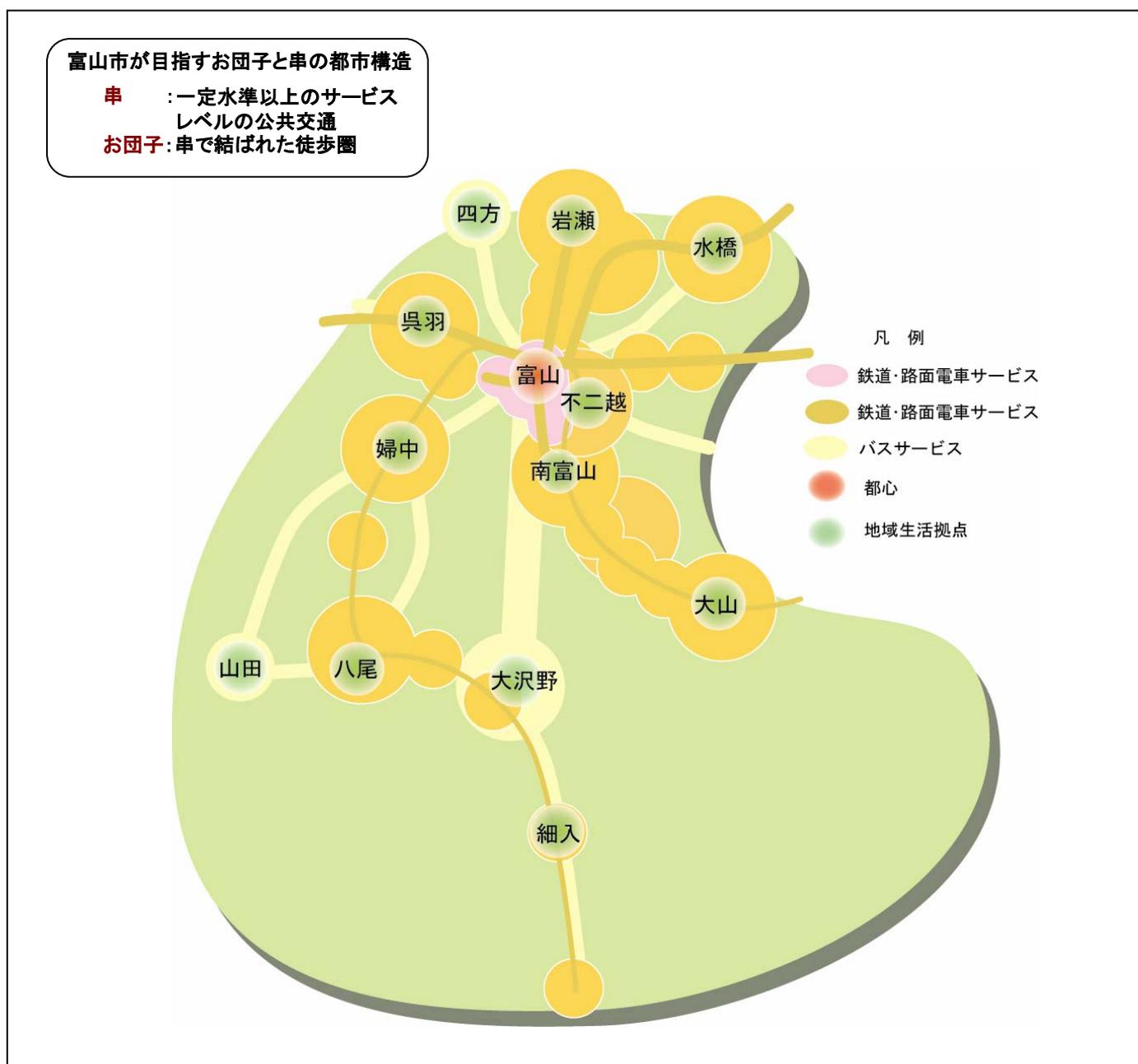
また、都心は、本市の顔となる空間であり、都市の個性を喪失しては、これからの都市間競争に勝てないこととなります。

(2) まちづくりの理念

現状の課題認識を踏まえ、まちづくりの理念を定めます。

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

《概念図》



(3) 富山型コンパクトなまちづくりの特徴

1) 徒歩と公共交通による生活の実現

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

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

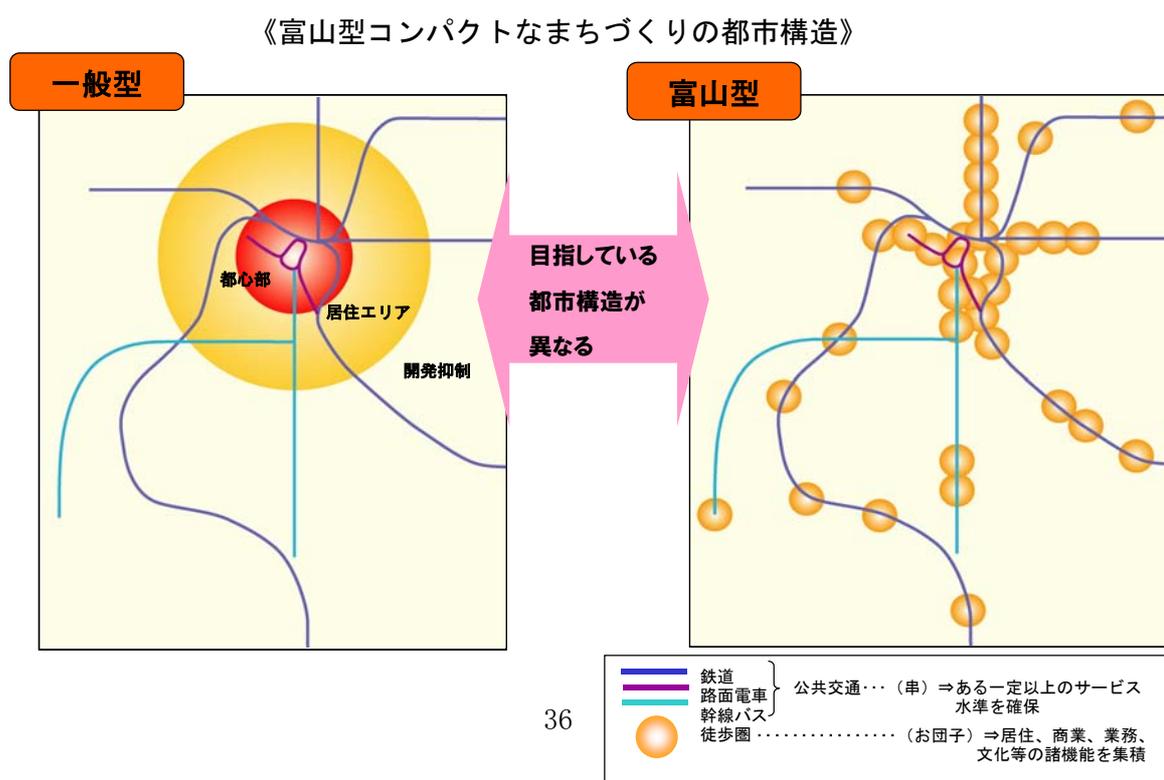
2) お団子と串の都市構造

コンパクトなまちづくりと言うと、人口や諸機能を高密度に集積させた都心部を中心に、同心円状に密度が低くなる一極集中のイメージが一般的です。

同心円を基本とした都市構造は、一定の範囲に住まうことにより、都市施設の維持管理コストや福祉・ゴミ収集など巡回の必要な行政コストを抑制できるメリットがあります。しかし、徒歩と公共交通による生活を実現するという視点は必ずしも組み込まれていません。

富山型コンパクトなまちづくりは、都心部を中心とした同心円状の一極集中型の都市構造ではなく、徒歩圏（お団子）と公共交通（串）から成るクラスター型^{注)}の都市構造^{注)}を目指すものです。

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



(4) 富山型コンパクトなまちづくりの進め方

1) 規制強化ではなく、誘導的手法が基本

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

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

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

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

2) 市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できるようにする

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

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

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

3) 公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進

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

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

4) 各地域での拠点の整備により全市的にコンパクトなまちづくりを推進

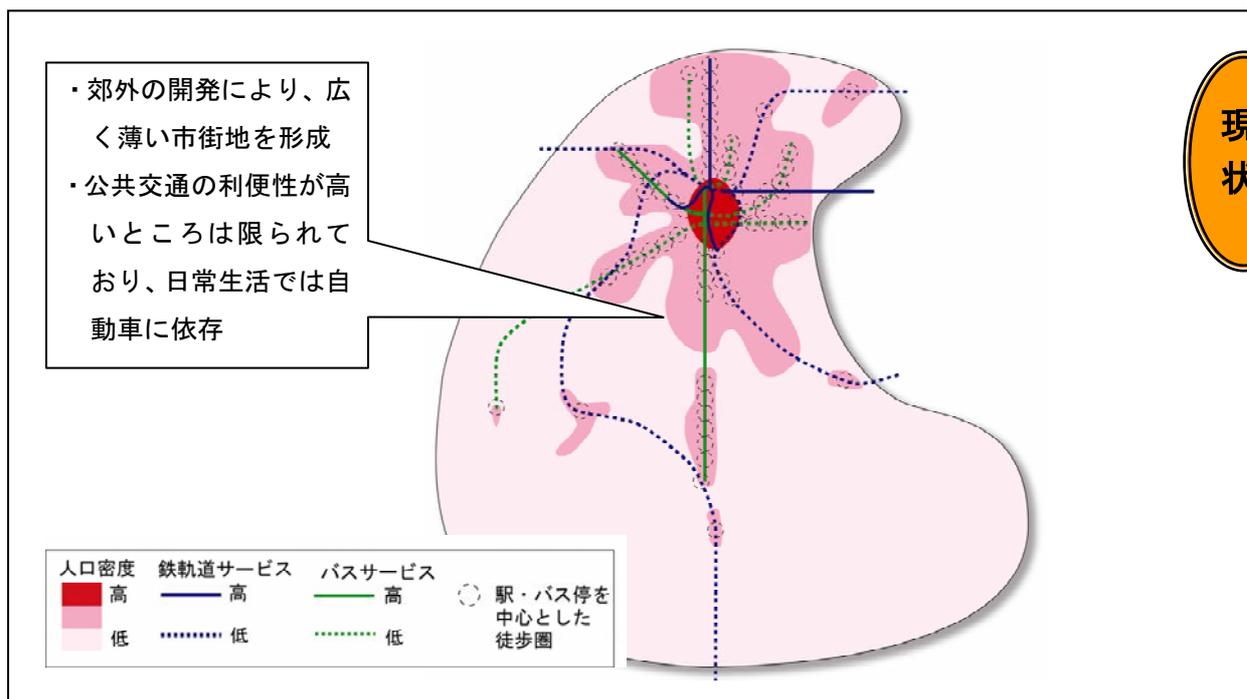
コンパクトなまちづくりは、都心部だけのまちづくりではありません。鉄軌道をはじめとした公共交通の沿線に、地域の核となる拠点を整備し、全市的にコンパクトなまちづくりを推進します。

(5) コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

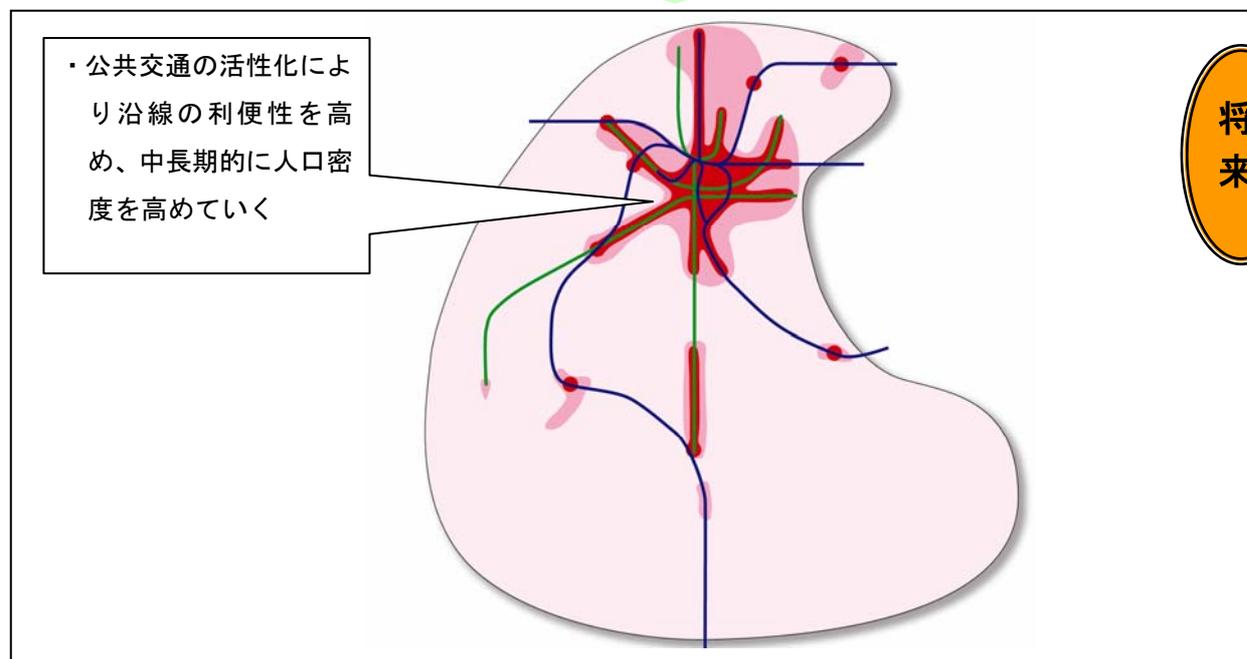
コンパクトなまちづくりを実現するため、人口の減少が顕著であった都心等の既成市街地において、公共交通の活性化をはじめとした街の魅力を高めることにより、これまで人口が増加した郊外からの転居を促進します。

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

《公共交通の活性化による人口分布の改変》



こう変えたい



まちづくりの目標

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

(1) 車を自由に使えない人も安心・快適に暮らすことができるまちづくり

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

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

(2) 郊外での居住やまちなかでの居住など多様な住まい方を選択できるまちづくり

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

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

(3) 地域ごとの拠点育成による拠点集中型のまちづくり

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

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

(4) 川上から川下までの豊かな自然を守り、育てるまちづくり

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

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

生活像

(1) これまでの生活像～一戸建ての住まい方を基本とした生活像

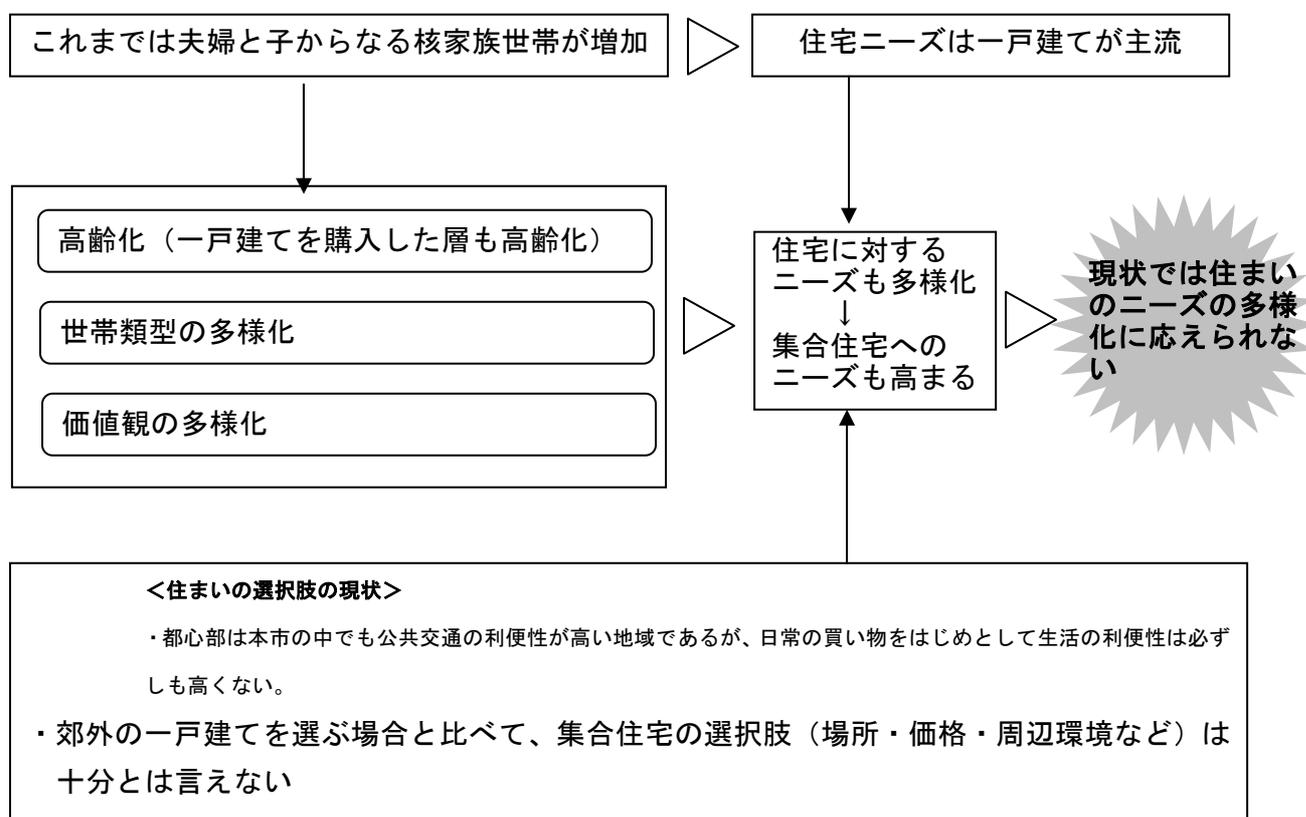
夫婦と子からなる核家族世帯が増加してきた時代においては、郊外での広い敷地をもった一戸建てに対するニーズが高く、それに応えて一戸建ての住宅供給が行われてきました。しかし、今後は、一戸建て需要の中心であった核家族世帯（夫婦と子ども世帯）が減少していくものと予測されています。

高齢化や世帯類型の多様化（特に今後は単身世帯や夫婦のみ世帯が増加）、価値観の多様化を背景として、住宅に対するニーズも多様化することが予想されます。現在においても、都心部等のまちなかでマンション建設が見られるようになってきています。

車を自由に使えない市民にとって、都心部は本市の中でも公共交通の利便性が高い地域ですが、市街地の外延的な拡大を背景として、商業等の都市機能が衰退しているため、日常の買い物をはじめとして生活の利便性は必ずしも高くありません。

また、今後、増加する単身世帯等や夫婦のみ世帯は、一戸建てよりも集合住宅に対するニーズが高いと考えられますが、郊外の一戸建てを選ぶ場合と比べて、集合住宅の選択肢（場所・価格・周辺環境など）は十分とは言えない状況にあります。

《住まいに対する今後のニーズ変化》



(2) 「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」が提供する生活像

「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」は、中長期的に自動車への依存を少なくしていきながら、公共交通沿線の街の活性化を実現することで、郊外居住に加えて、多様な住まい方の選択肢を提供することができます。

1) 商業、娯楽、文化施設など都市機能が近くにある利便性の高い生活

市街地が外延的に拡散した都市構造では、自動車による移動が前提となることから、都市機能の立地自由度が高まり、立地コストの安いところへと拡散していきます。

既成市街地等の鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、居住人口の回復を図ることは、公共交通の利用者を増やすこととなり、その結果、商業、娯楽、文化施設など都市機能を公共交通の沿線に呼び戻すことができます。

都市機能が集約して立地することにより、歩ける範囲で複数の都市サービスを選択的に利用できるようになり、食事や買い物、文化など充実した余暇を楽しむことができるようになります。

2) 最寄り駅・バス停を中心とした徒歩圏での利便性が高く快適な生活

必ずしも都心に住まなくても、公共交通の沿線で居住していれば、車を自由に使えなくても、都心へのアクセスのほか、市内の移動が容易にできるようになります。

最寄り駅・バス停を中心とした徒歩圏での居住人口が増加することにより、基礎的な需要が確保され、最寄り品の販売など身近な商業や医療といった生活サービスが成り立つようになります。また、居住人口の高まりが、事業者にとってビジネスチャンスとなり、新たな立地も期待できます。

都心よりは地価も安く、かつ市街地密度にゆとりがあるところでも、車を利用せずに利便性の高い生活を享受できることで、住まいの選択肢が増えることとなります。

3) あらゆる人が、歩いて行ける範囲で、安心して暮らすことのできる生活

都心の場合は、アーケードなど雨や雪の影響を受けずに買い物を楽しめます。また、歩道の整備が充実しており、誰もが快適・安全に歩くことができます。都心以外での公共交通の沿線でも、駅へのアクセス道路の充実を図ることにより、快適・安全な歩行者空間が形成されます。

また、集合住宅の場合は、冬期でも家周りの除雪の心配がありません。居住人口が増えて、密に住んでいることから、医療をはじめとした生活サービス施設も充実します。高齢者だけでなく、子育て世代にも安全・安心な街となっています。

将来都市構造

地域生活圏と拠点～拠点集中型のまちづくりの展開

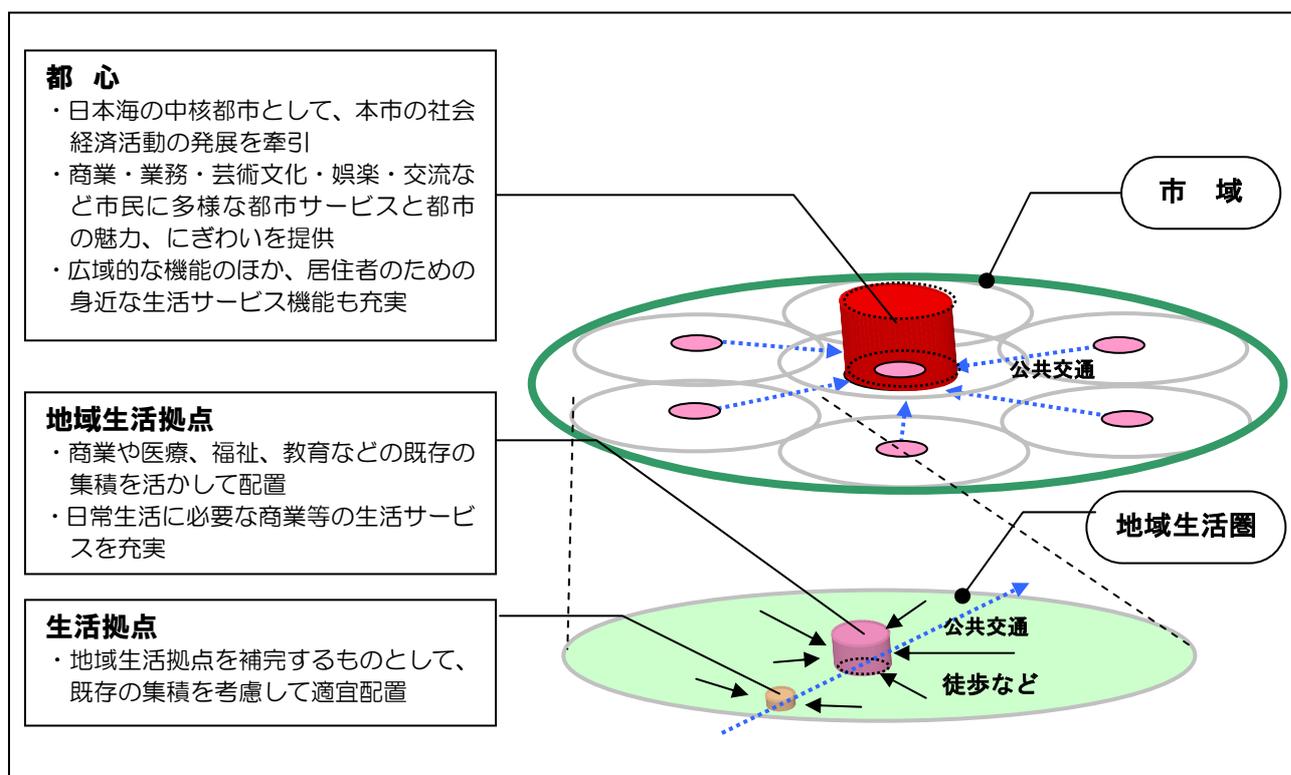
商業などの都市機能の無秩序な拡散は、日常生活における自動車への依存をいっそう高める一方、車を自由に使えない市民にとって、暮らしにくい状況となっています。このため、既成市街地への都市機能の集約化を図ります。

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

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

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

《地域生活圏の設定と拠点配置のイメージ》



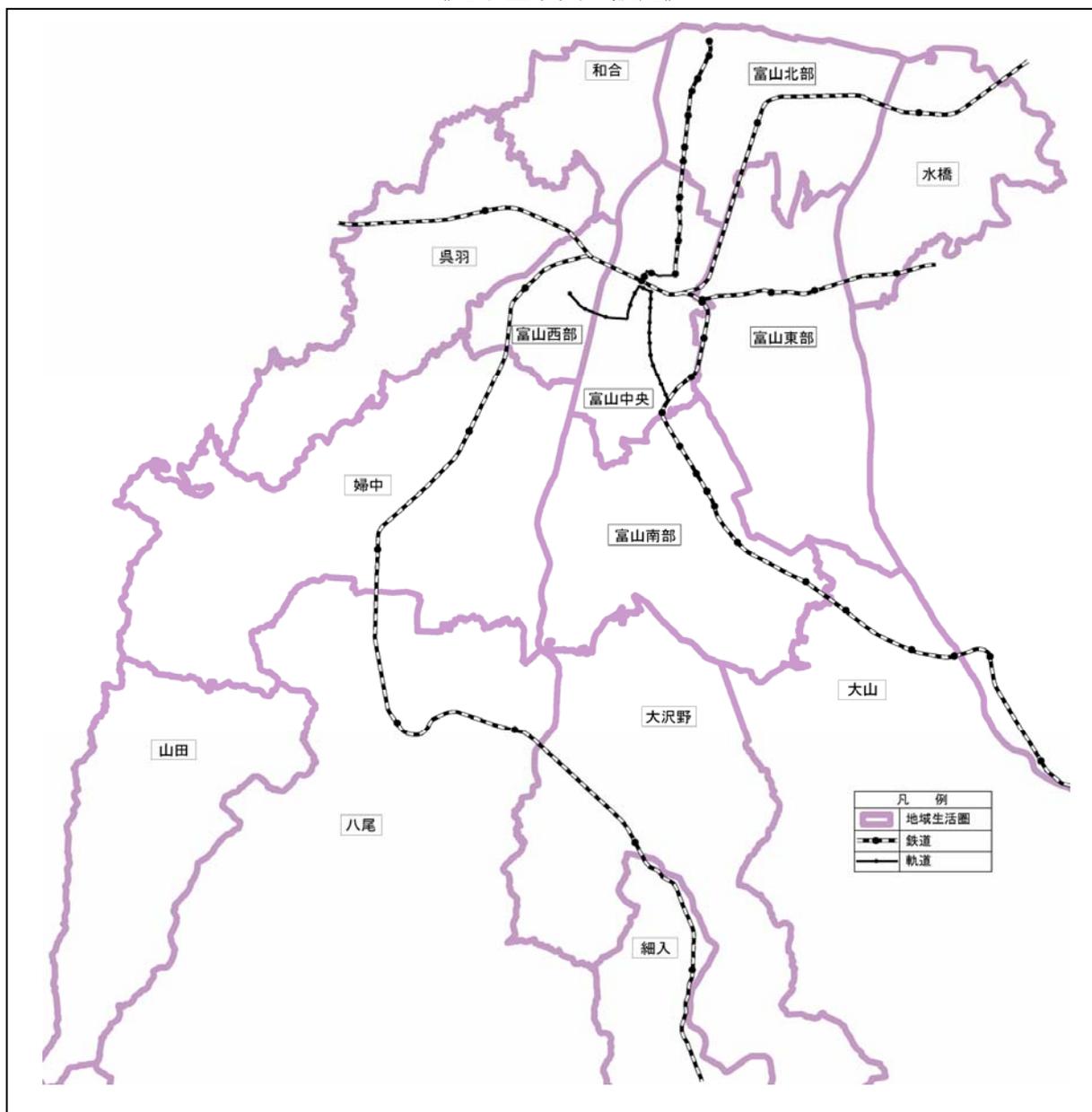
(1)コンパクトなまちづくりの単位となる地域生活圏の設定～市域を 14 の地域生活圏に区分

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

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

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

《地域生活圏の設定》



(2) 諸機能の集約を図る都心・地域生活拠点・生活拠点の設定

～都心以外に13の地域生活拠点と8の生活拠点を設定

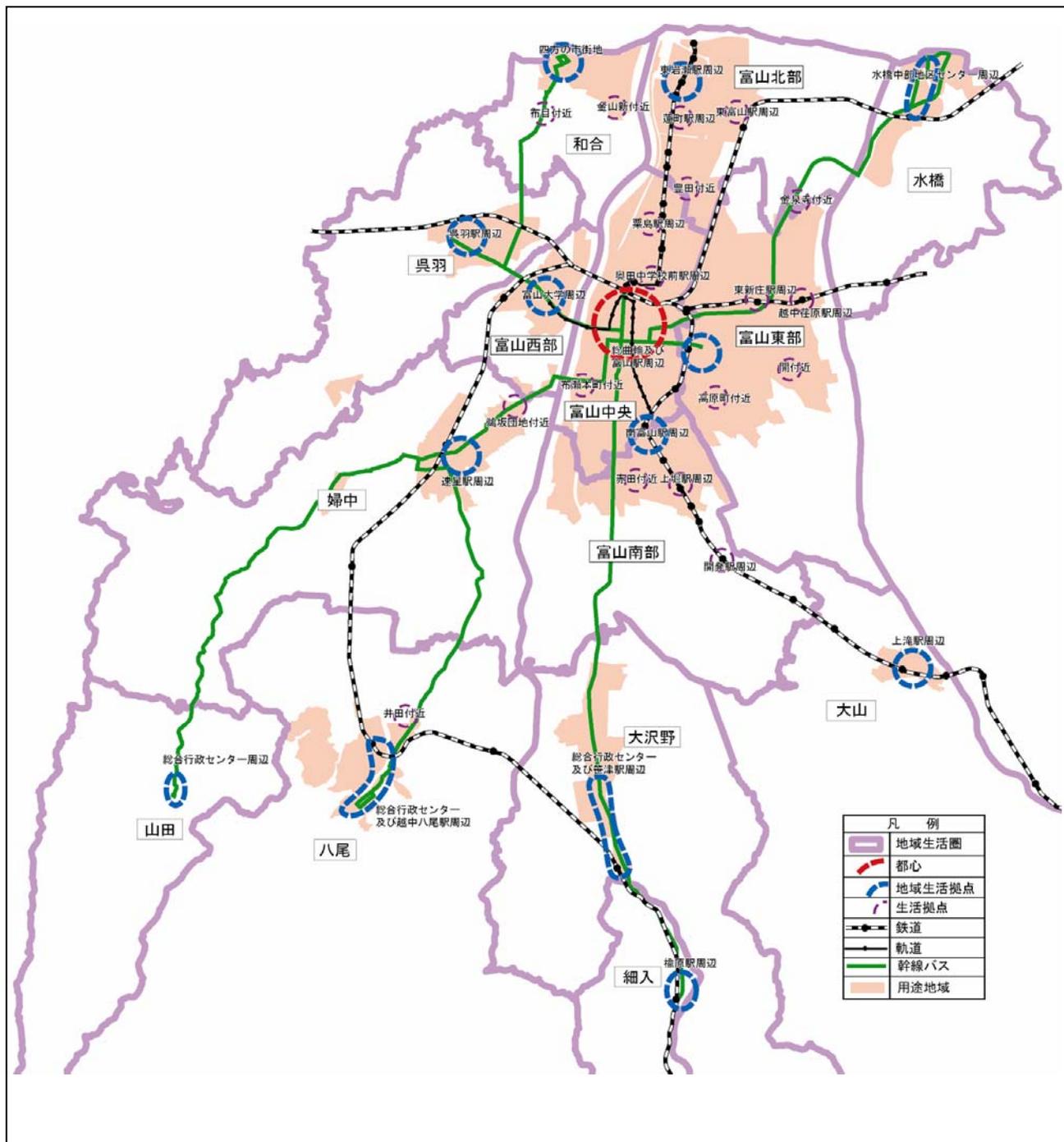
地域生活拠点は、既存の都市機能の集積を活かす趣旨から、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどの生活利便施設が、徒歩圏の範囲にまとまって立地している地区を設定します。

地域生活拠点を補完する生活拠点は、一つの地域生活圏において、生活利便施設の集積地区が分散しているなど、複数の集積地区がある場合に設定します。地域生活圏の中で最も集積が高い地区を地域生活拠点とし、それ以外の集積地区を生活拠点として位置付けます。

《拠点の位置》

地域名	地域生活拠点	生活拠点
富山中央	総曲輪及び富山駅周辺 (広域的な拠点である都心が地域生活拠点を兼ねる)	奥田中学校前駅周辺、栗島駅周辺、 布瀬本町付近
富山北部	東岩瀬駅周辺	東富山駅周辺、蓮町駅周辺 金泉寺付近、豊田付近
和合	四方の市街地	金山新付近 布目付近
呉羽	呉羽駅周辺	
富山西部	富山大学周辺	
富山南部	南富山駅周辺	上堀駅周辺、赤田付近、開発駅周辺
富山東部	不二越駅周辺	東新庄駅周辺、越中荏原駅周辺 開付近、高原町付近
水橋	水橋中部地区センター周辺	
大沢野	総合行政センター及び笹津駅周辺	
大山	上滝駅周辺	
八尾	総合行政センター周辺及び越中八尾駅周辺	井田付近
婦中	速星駅周辺	鶴坂団地付近
細入	楡原駅周辺	
山田	総合行政センター周辺	

《都心・地域生活拠点・生活拠点》



3 富山市総合的都市交通体系マスタープラン（平成16年度策定：旧富山市）

富山市総合的都市交通体系マスタープランは、「コンパクトなまちづくり」（将来都市像）の実現に資するものであり、「公共交通」、「道路交通」、「交通結節点」等が有機的に連携した総合的な交通体系への取り組みを明らかにしたものです。

富山市総合的都市交通体系マスタープランの基本理念

誰もが多様なライフスタイルを享受できる交通体系を実現する

「公共交通」「道路交通」の充実、「交通結節点」における生活・交流拠点の形成により、交通機関利用の多様性を拡大し、“豊かで”“快適で”“便利な”生活を「市民」みんなで実現します。

基本方針

- 公共交通：各公共交通の機能強化と公共交通機関相互の接続性向上
- 道路交通：自動車交通の円滑化、公共交通利用の推進支援と、歩行者・自転車の安全快適化
- 交通結節点：生活・交流の場となる駅の複合拠点化
- 市民連携：交通行政への参画と役割分担による市民意識の改革

【交通体系整備のシナリオ】

富山市には、恵まれた公共交通のストックとして、放射状に形成された鉄軌道網があります。鉄軌道は、市民の移動に定時性と速達性をもたらし、環境にもやさしい交通手段であることから、交通マスタープランにおける取り組みは、「鉄軌道」を軸に展開することとしています。

【主要事業の位置づけ】

交通マスタープランでは、主に第1段階（H17～H26）において、実効性と実現可能性に裏づけられ、早期事業化に資する内容を盛り込んだ、戦略的、緊急的に取り組むべき施策として、「7つの主要事業」を位置づけています。

交通マスタープランにおける7つの主要事業

公共交通体系に関する施策	主要事業1：路面電車の延伸
	主要事業2：フィーダーバスサービスの導入
道路交通体系に関する施策	主要事業3：快適な生活を支える道路交通環境整備
	主要事業4：公共交通網と結びつく歩行者・自転車交通環境整備
交通結節点に関する施策	主要事業5：中心市街地における交通結節機能の強化
	主要事業6：乗り換え抵抗の軽減
市民連携に関する施策	主要事業7：地域主体で実施する地域密着型交通事業への支援

第2節 本計画の位置づけ

本市では、コンパクトなまちづくりを基本方針とした『富山市総合計画』、『富山市都市マスタープラン』を策定しています。本計画はこれらの方針を踏まえ、『富山市都市マスタープラン』と連携し、また平成16年度に策定した『富山市総合的都市交通体系マスタープラン』の基本理念を引継ぎ、将来の公共交通のあり方を明らかにします。

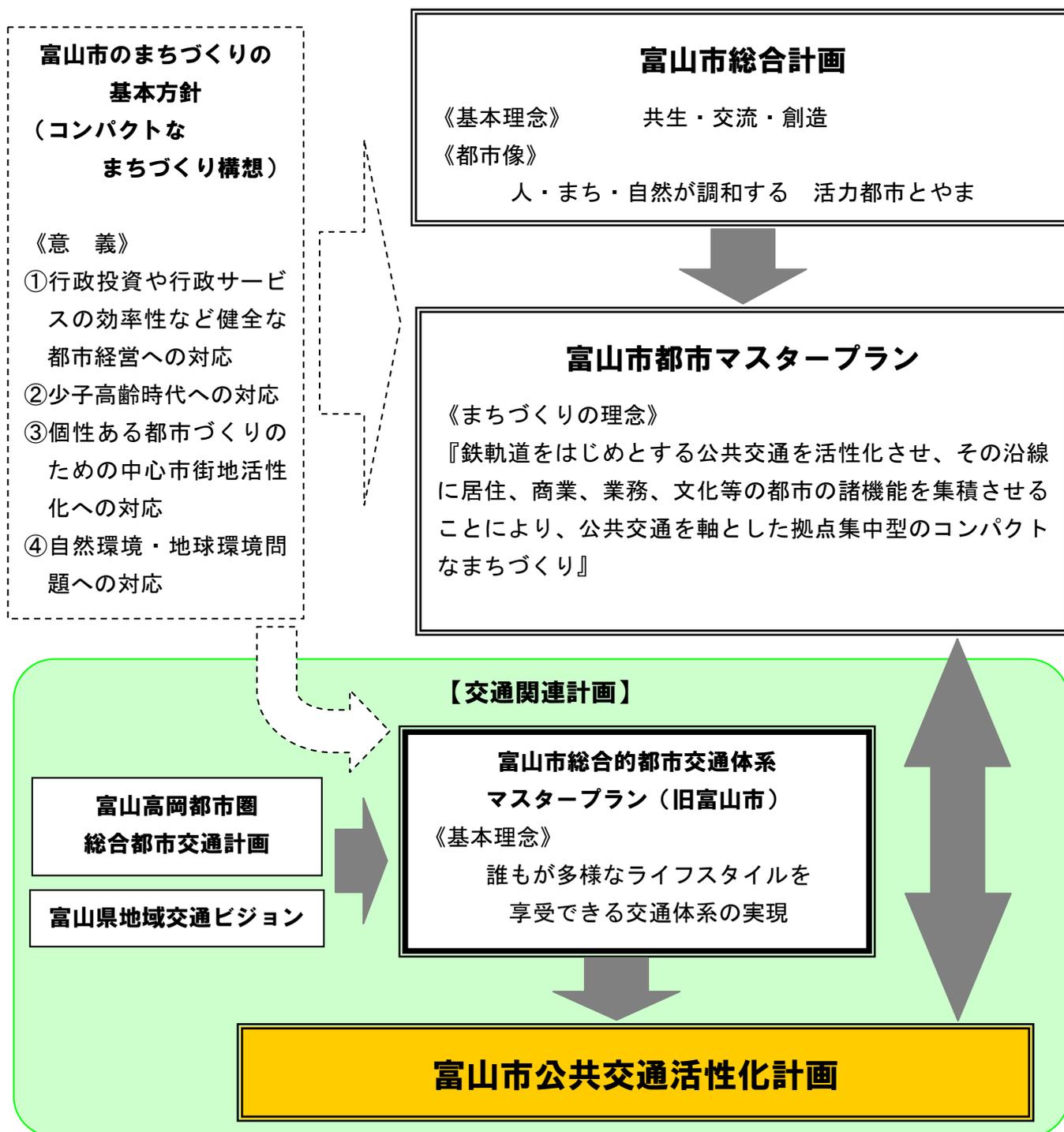


図 2-2-1 富山市公共交通活性化計画の位置づけ

第3章 富山市公共交通活性化計画

第1節 公共交通活性化計画の考え方と基本方針

1 公共交通活性化に求められる役割

コンパクトなまちづくりのための公共交通活性化

富山市は、自動車への過度の依存によって市街地が拡大し、公共交通が衰退していった結果、「自動車を自由に使えない市民にとって移動しづらい」、「行政サービスを確保するための行政コストが増大する」、「都心部の空洞化によって都市全体の活力や魅力が低下する」などといった、さまざまな弊害をもたらされてきました。

こうした課題に対応するため、本市ではまちづくりの方針として『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』の実現をめざしています。

このことから、平成16年度に旧富山市が策定した『富山市総合的都市交通体系マスタープラン～誰もが多様なライフスタイルを楽しむ交通体系を実現する～』の基本理念を引継ぎ、本計画では合併後の新市全体の「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」の実現をめざします。

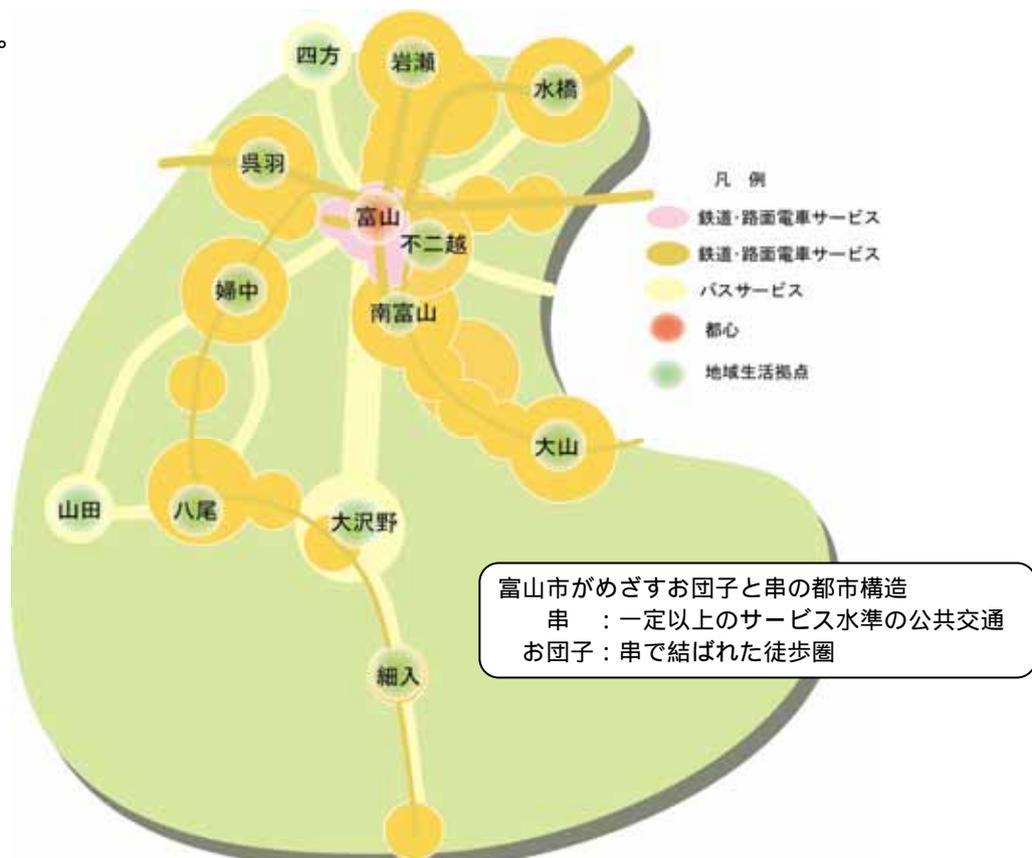
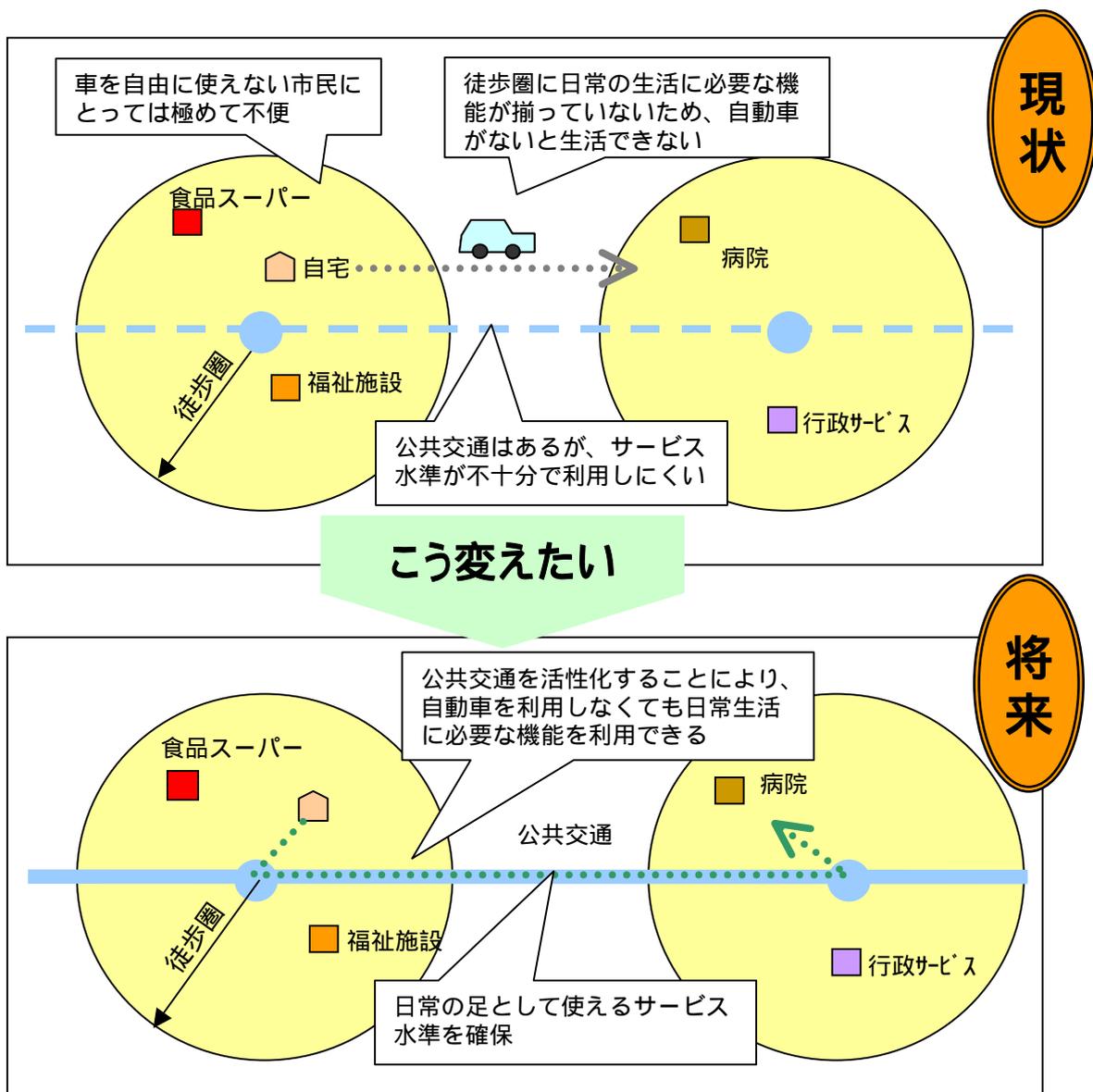


図3-1-1 公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり概念図

本市がめざすコンパクトなまちづくりは、生活者の視点を第一に、自動車に依存しなくても日常の生活サービスを利用できる生活環境の形成をめざすものです。こうしたコンパクトなまちづくりの実現において、公共交通は人口や都市機能などが集積する徒歩圏（＝お団子）をつなぐ「軸」としての役割を担います。

そのため、徒歩圏（＝お団子）に集積した市民が公共交通を利用しやすくするよう一定以上のサービス水準を確保し、それらを強化するための活性化を図ることが求められます。それによって公共交通サービス圏域の魅力を高め、人口や都市機能の集積をめざします。



富山市のめざす都市構造と地域特性に応じた公共交通活性化の考え方

コンパクトなまちづくりを推進するため、都心、地域生活拠点等へ人口や都市機能の集積を図るとともに、一方、本市は、平成17年4月の市町村合併により、都心、郊外、中山間地域の多様な地域が一つの市になっており、郊外や中山間地域においては、地域特性に応じた効率的な生活交通の確保をめざします。

表3-1-1 富山市がめざす都市構造と地域特性に応じた公共交通活性化の考え方

	富山市がめざす都市構造	地域特性に応じた公共交通活性化の考え方
都心・ 地域生活 拠点	<p>【現状】人口や都市機能が減少傾向にある。</p> <p>【方針】人口や都市機能の再集積を図る。</p>	<p>・運行本数の増加や車両、施設の更新など、公共交通のサービス水準や利便性をさらに高めていく。</p> <p>例) 富山港線のLRT化、JR高山本線活性化社会実験など</p>
郊外	<p>【現状】郊外開発や都市機能の郊外移転などによって、人口や都市機能の集積が進んでいる。</p> <p>【方針】郊外開発を抑制し、さらなる人口増加に歯止めをかける。</p>	<p>・既存の公共交通サービスを維持するとともに、地域特性に応じ、多様な運行形態による公共交通サービスの確保をめざしていく。</p> <p>例) 呉羽いきいきバス(地域自主運行バス)</p>
中山間 地域	<p>【現状】過疎化が進行し、人口が減少傾向にある。</p> <p>【方針】人口流出を食い止め、できるだけ現在の人口維持を図る。</p>	<p>・民間事業者が提供できない交通サービスについては、地域特性に応じ、多様な運行形態による公共交通サービスの確保をめざしていく。</p> <p>・既存のコミュニティバス等については、効率的な運行による生活交通を確保していく</p> <p>例) 千里乗合タクシー(JR高山本線活性化社会実験)など</p>

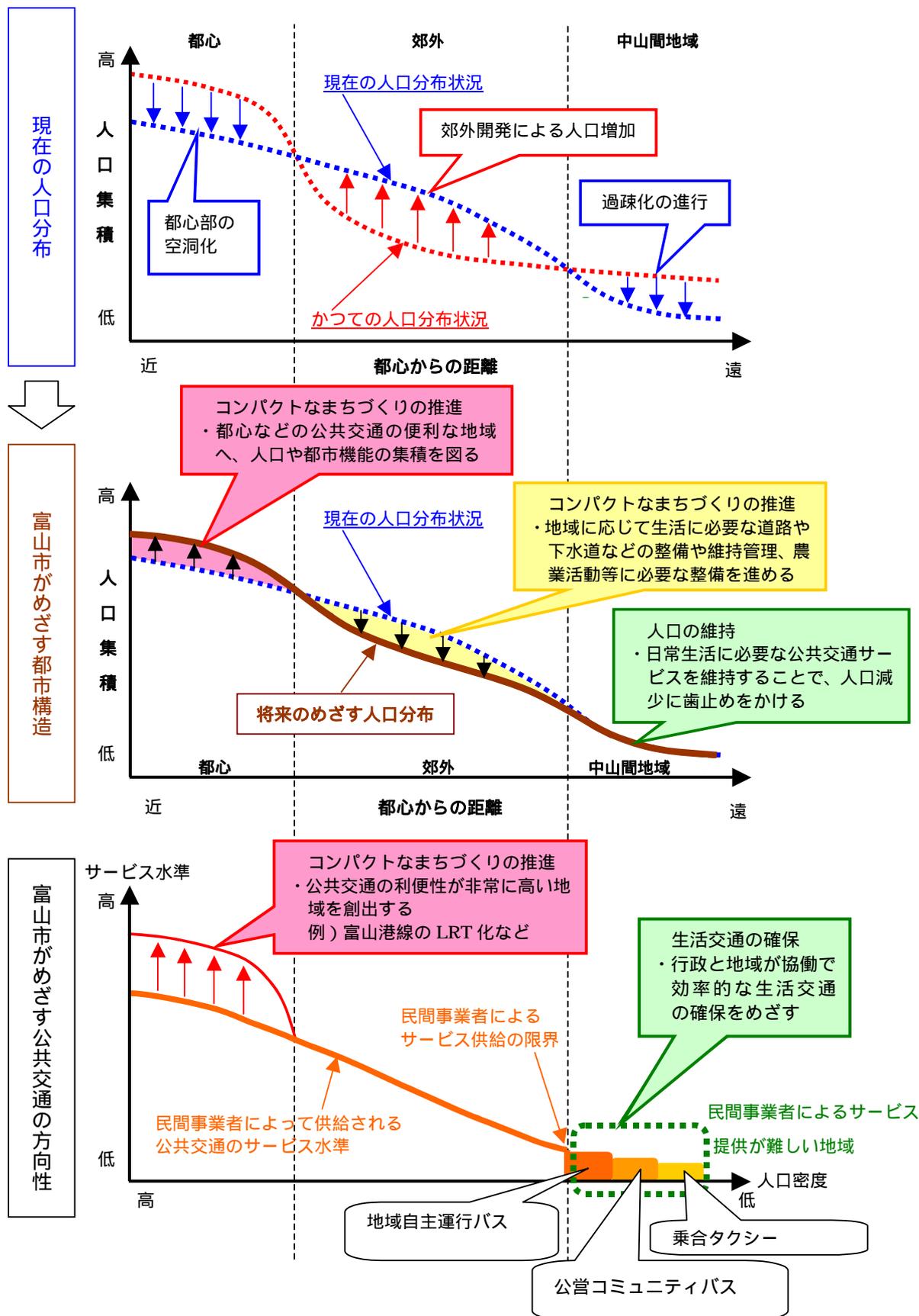


図 3-1-3 富山市がめざす都市構造と公共交通活性化の考え方

2 公共交通活性化の基本方針

都心や地域生活拠点については、前述した富山型コンパクトなまちづくりの考え方に基づいて、公共交通の活性化を図っていきます。

一方、市町村合併によって大きな面積を占めることになった中山間地域では、過疎化・高齢化が進行しており、公共交通が運行されていない地域や民間事業者による公共交通サービスが提供できない地域なども見られます。しかし、公共交通サービスの低下は地域社会の生活条件を大きく脅かし、過疎化を助長する恐れがあります。こうした中山間地域の生活環境を改善し人口の維持を図るために、公共交通の活性化を図る必要があります。

そこで公共交通の活性化に向けて、次の2つの基本方針を掲げます。

【都心部や地域生活拠点における公共交通活性化の基本方針】

基本方針 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現

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

【郊外や中山間地域における公共交通活性化の基本方針】

基本方針 地域特性に応じた多様な生活交通の確保

郊外や中山間地域の生活環境を改善し、人口の維持を図るため、生活の足となる公共交通を確保します。

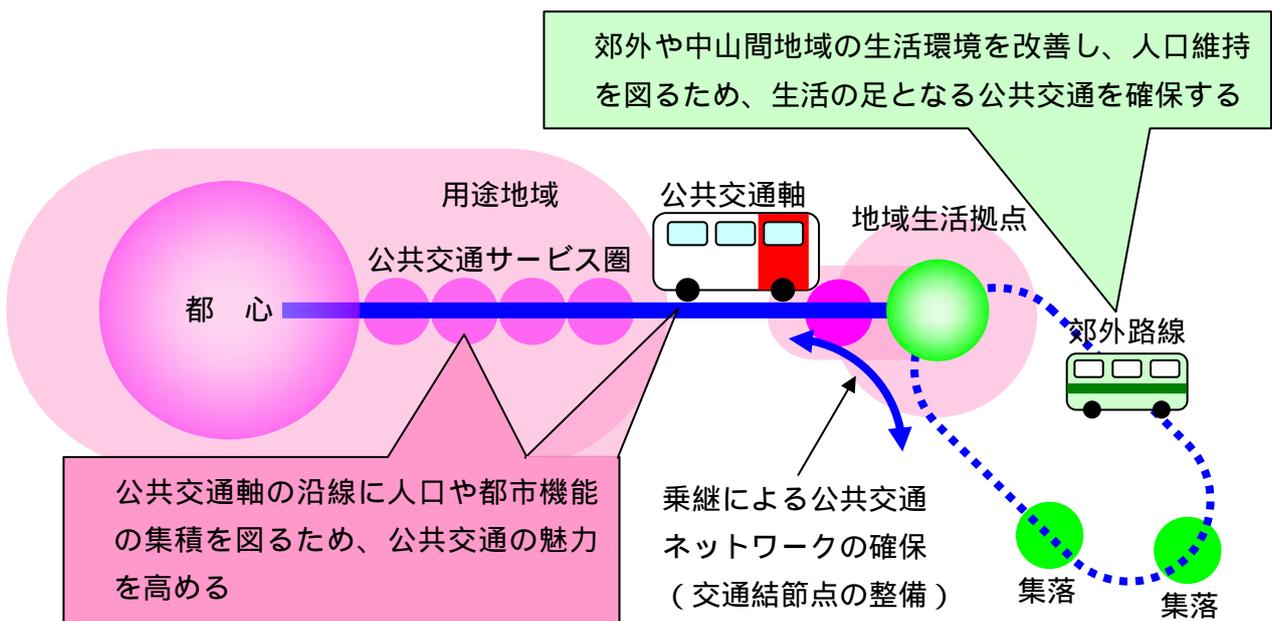


図 3-1-4 公共交通活性化の基本方針イメージ

第2節 公共交通軸活性化計画

1 公共交通軸の設定

(1) 公共交通軸の設定

すべての鉄軌道と重要なバス路線区間を「公共交通軸」に設定

鉄軌道6路線・幹線バス24路線

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

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。

表3-2-1 公共交通軸の路線

	設定の考え方	公共交通軸の路線
鉄軌道	すべての路線（6路線）	J R北陸本線 J R高山本線 地鉄本線 地鉄不二越・上滝線 富山ライトレール 地鉄市内軌道線
幹線バス	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(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) - 山室中学校前 ¹ (6) 富山駅前 - 石金 - 藤の木団地前（循環） ² (7) 富山駅前 - 西町 - 石金 - 中央病院 (8) 富山駅前 - 双代町 - 針原新町 (9) 富山駅前 - 永楽町 - 豊田口 (10)富山駅前 - 新富町 - 畑中 (11)富山駅前 - 富山駅北口 - 赤十字病院 (12)岩瀬浜駅前 - 浜黒崎小学校前 - 水橋漁港前 (13)蓮町 - 草島 - 四方神明町
	2)地域生活拠点と都心を結ぶバス路線 それぞれの地域生活拠点と都心部を結ぶ代表路線〔1との重複を除く〕	(14)富山駅前 - 富山大学前 - 四方口・四方神明町 (15)富山駅前 - 速星 - 山田総合行政センター前 (16)富山駅前 - 有沢 - 八尾鏡町 (17)富山駅前 - 市民病院前 - 笹津 - 榎原駅前 (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

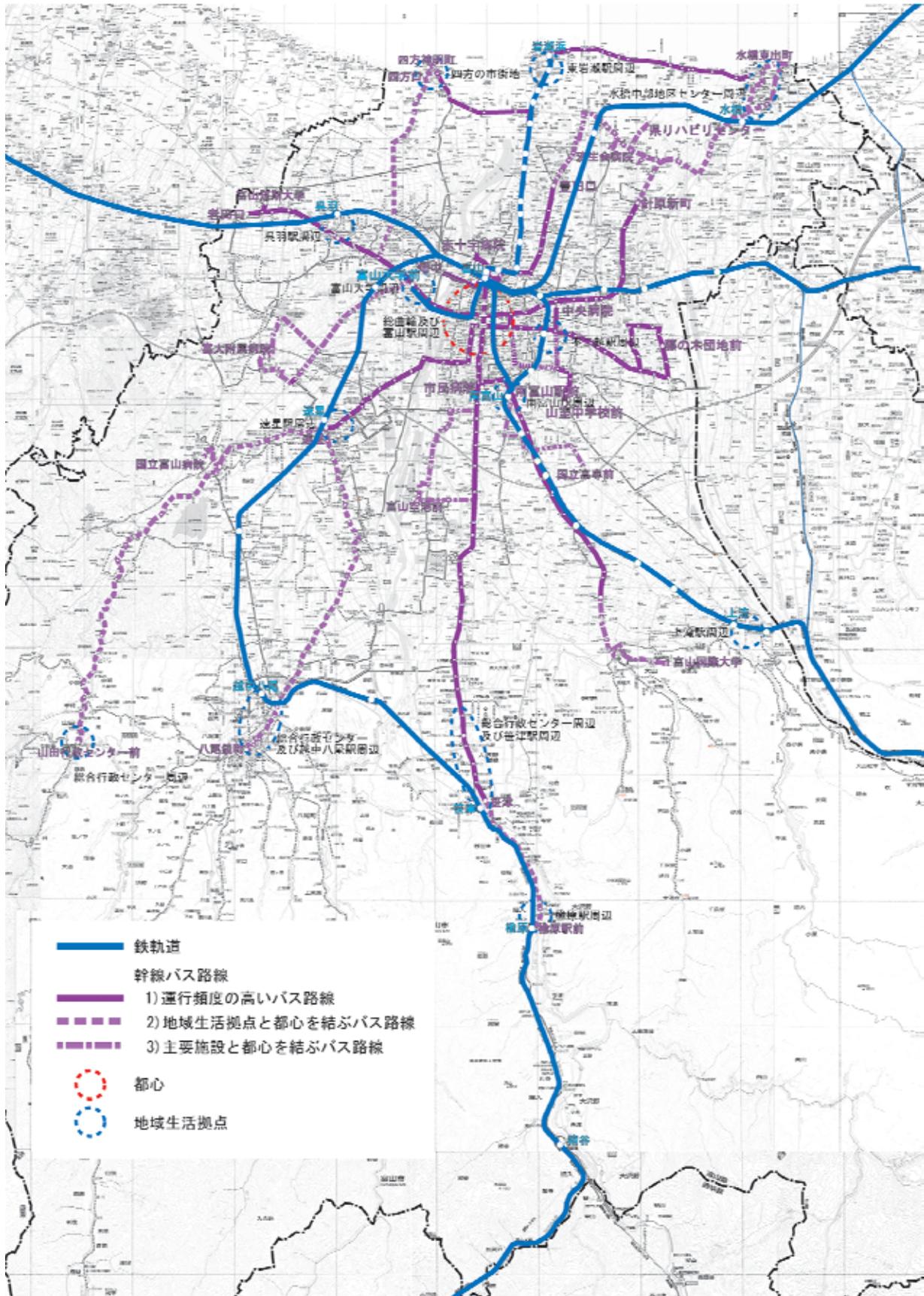


図 3-2-1 公共交通軸と位置づける路線

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日おおむね60本以上（＝ピーク時約2～3本/時以上、昼間時約2本/時以上運行されている状態）の運行頻度を確保しているバス路線を公共交通軸として位置づけます。

1日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する。

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路線を選定する。

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。

表 3-2-2 本市に位置する高等教育機関と公共交通軸

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	J R 北陸本線 (1) 富山駅前 - 富山大学前 - 老田口
富山工業高等専門学校	(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。

表 3-2-3 本市に位置する公的病院と公共交通軸

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
富山県立中央病院	(7) 富山駅前 - 西町 - 石金 - 中央病院
富山県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 - 榆原駅前 (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
富山通信病院	地鉄市内軌道線 (1) 富山駅前 - 富山大学前 - 老田口
国立富山病院	(15) 富山駅前 - 速星 - 山田総合行政センター前

【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 4 路線、海外 4 路線の定期便ネットワークで、年間約 136 万人（平成 16 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。

表 3-2-4 富山空港と公共交通軸

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

(2) 公共交通沿線居住推進地区

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

本計画の推進においても、特に重要な区間として位置づけます。

対象となる公共交通軸

公共交通軸のうち、市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い路線・区間を対象とする。

鉄 軌 道:すべての鉄軌道 バス路線:運行頻度の高い区間

居住を推進する地区～用途地域内の約5割^{注1)}を設定

対象となる公共交通軸で、用途地域が設定されている区間 徒歩圏として鉄道駅から概ね500m、バス停から300mの範囲
--

居住を推進する地区は、既成市街地への人口誘導を図る趣旨から、対象となる公共交通軸上のうち、用途地域が設定されている区間とします。(工業専用地域及び工業地域^{注2)}は除く)

また、鉄軌道とバスとでは、徒歩圏の広がりには違いがあると考えられるため、それぞれに徒歩圏を設定します。鉄軌道は10分以内で駅まで到達できる距離を徒歩圏と考え概ね500mとします。バスは5分以内で到達できる距離を徒歩圏と考え概ね300mとします。

居住を推進する地区のうち、富山市総合計画で位置付けられた都心地区(約436ha)は、まちなか居住推進事業を実施する地区として設定し、都心地区以外は公共交通沿線居住推進地区として、「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」を推進します。

注1) 工業専用地域及び工業地域を除く用途地域の面積に対する割合

注2) 工業専用地域及び工業地域は、都市計画法で決められた用途域のこと。工業専用地域は、特に工業の利便を増進するため定める地域のこと。工業専用地域では、工場以外のほとんどの建物は建てられない。一方、工業地域は基本的にどんな工場でも建てられるほか、住居、小規模店舗も建てられる。ただし、学校や病院、ホテルなどは建てられない。

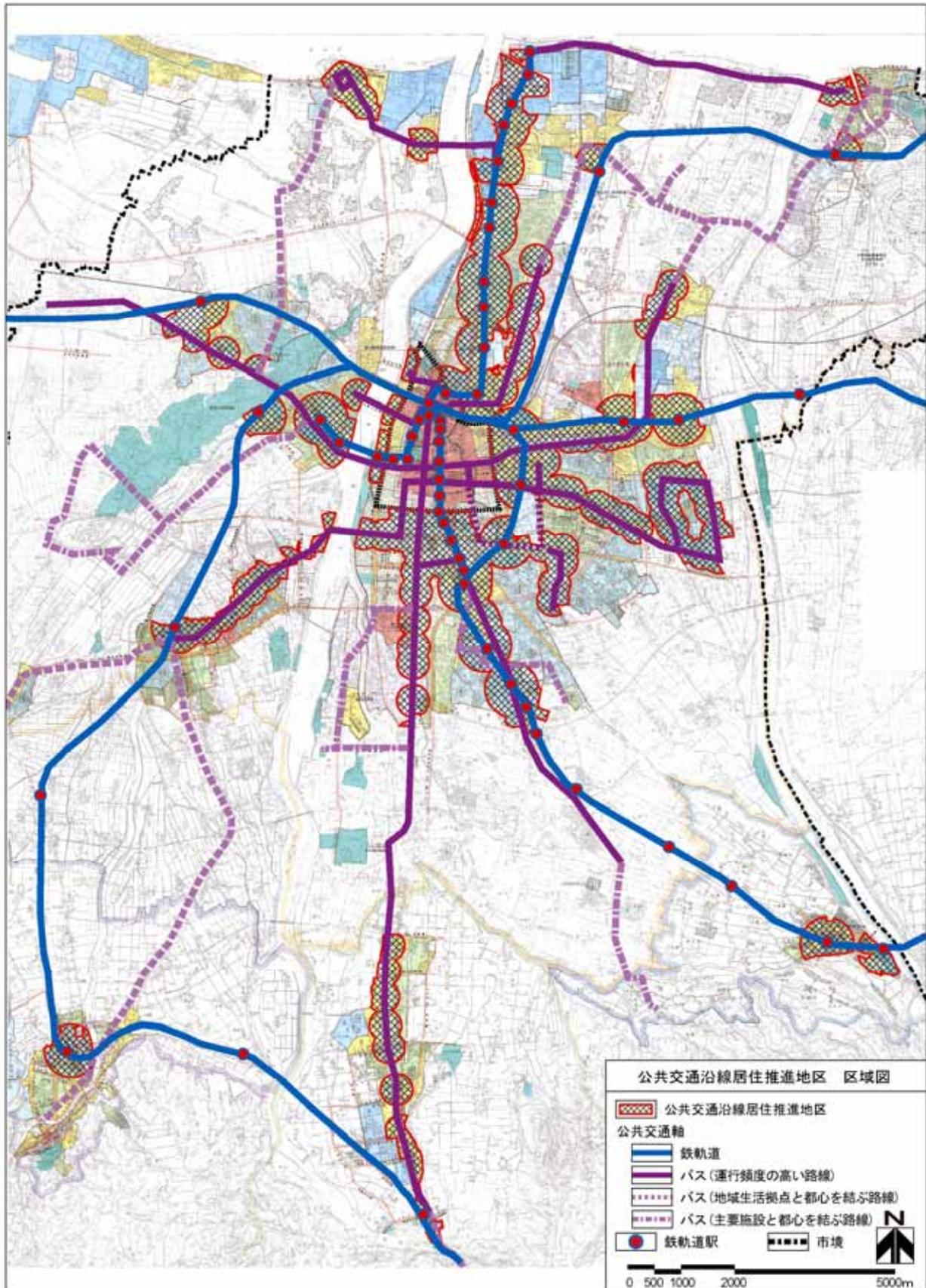


図 3-2-2 公共交通軸と公共交通沿線居住推進地区

2 数値目標の設定

目標「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」～概ね20年後に約4割を目指す

(1) 数値目標の設定の考え方

公共交通活性化の数値目標としては、「公共交通利用者数」や「公共交通分担率」などの数値がよく用いられます。しかし、本計画では、公共交通のサービス水準や利便性を高めることで、コンパクトなまちづくりの実現をめざしていることから、「**富山市民のうち、公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合**」を目標と設定します。

なお、公共交通が便利な地域は、都心地区と公共交通沿線居住推進地区とします。

(2) 現在の公共交通が便利な地域の沿線人口

鉄軌道については、現在1日50本以下の運行本数の路線は「利便性の高い鉄軌道」に含まないこととします。この考え方に基づくと、市民のうち利便性の高い鉄軌道の沿線人口は49,130人、全市民の11.7%となっています（都心地区を含めると人口67,790人、16.1%）。

また、運行頻度の高いバス路線の沿線人口は49,770人、全市民の11.8%となっています（都心地区を含めると人口68,430人、16.2%）。

表3-2-1 現在の公共交通軸の沿線人口（H17国勢調査）

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

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

現在の公共交通が便利な地域の沿線人口は、都心地区（18,660）+ 利便性の高い鉄軌道沿線（49,130）+ 運行頻度の高いバス路線沿線（49,770）= 117,560人（A）です。

（3）公共交通軸沿線での人口誘導の考え方

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

今後、公共交通の活性化によりJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を便利な鉄軌道とし、沿線人口（ $a = \text{[現在人口]} \times \text{[トレンド]} = 20,460 \text{人}$ ）を利便性の高い沿線人口へとめざします。

2）公共交通軸の利便性を高め、魅力の向上による人口増加（b）

公共交通軸の利便性向上により、都心及び鉄軌道沿線 約2,043ha（= 都心地区+利便性の高い鉄軌道沿線 + 利便性の低い鉄道沿線）の人口密度は、現在の44.0人/haから50人/haをめざします。これにより、将来の沿線人口は102,140人と想定されます。

一方、運行頻度の高いバス路線沿線 約1,446haの人口密度は、現在の34.4人/haから市街地の人口密度の目安である40人/haをめざします。これにより、運行頻度の高いバス路線沿線人口は60,040人^{注1)}と想定されます。

結果、将来の公共交通の便利な地域の人口は、102,140人 + 60,040人 = 162,180人^{注2)}（B）となります。

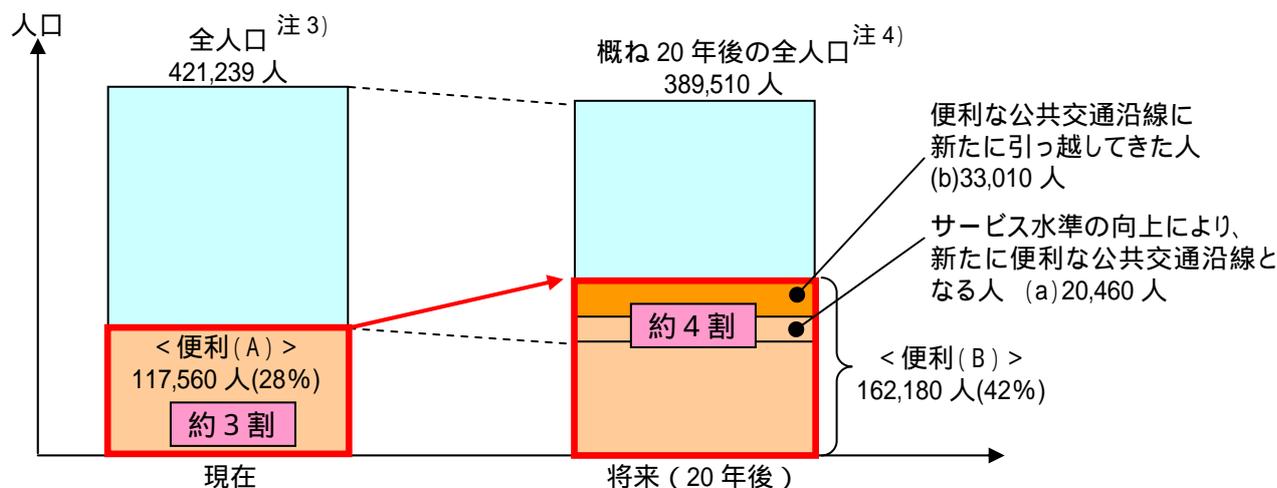
注1）人口密度40人/haとなることによる増加した沿線人口と、すでに人口密度が40人/haを超えている沿線（婦中・山室・上堀・豊田・畑中方面）の現在人口を足し合わせ、将来の沿線人口を60,040人としている。

注2）便利な公共交通沿線に新たに引っ越してきた人（b）を含む。

$$(b) = 162,180 - [\text{現在の公共交通軸沿線人口}] \times [\text{トレンド}] = 33,010 \text{人}$$

（4）公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合

本市の将来人口は、概ね20年後の平成37年には389,510人と予測されることから、公共交通が便利な地域に住む市民の割合を現在の約3割から概ね20年後に約4割（目標値42%（= 162,180人/389,510人））をめざします。



注3）現在人口：国勢調査結果（H17）

注4）将来人口：富山市将来人口推計報告書（H17.10）

図3-2-3 公共交通が便利な地域に住む人口の考え方

3 公共交通軸活性化計画

基本方針1に基づき、概ね20年で実現化を目指す公共交通の姿を示します。

鉄軌道活性化計画

日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現

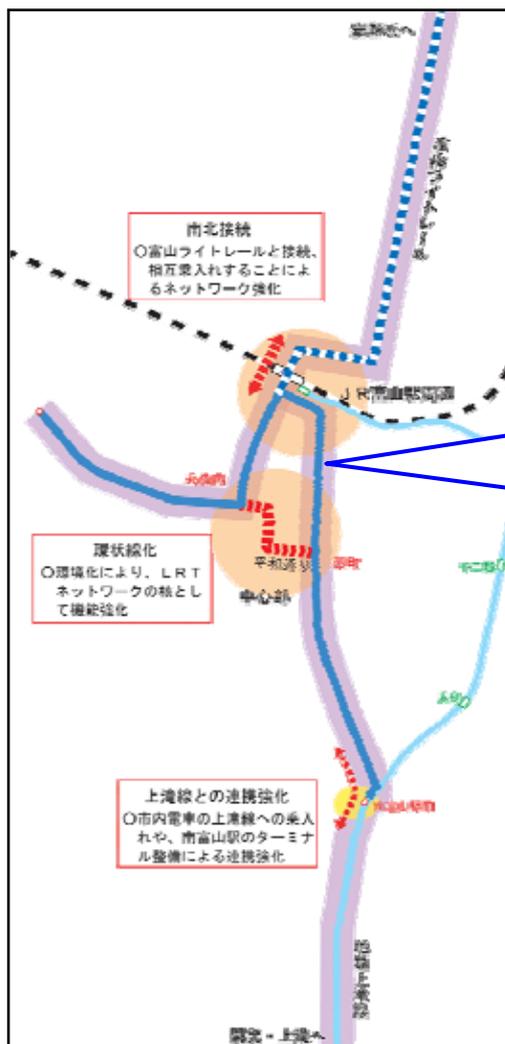
運行頻度の増加、駅や電停、車両の快適性の向上等により都市内の移動手段として利用されるように取り組んでいきます。

<方向性>

LRTネットワークの形成：市内軌道線 / 富山ライトレール / 地鉄上滝線

市内軌道線の環状線化を軸に、富山ライトレールとの接続、上滝線との連携強化により、LRTネットワークの形成を図ります。

市内軌道線は、LRTスタンダードのサービス水準^{注1}の整備を図り、都心地区の都市機能や居住環境の向上を進め、コンパクトなまちづくりの推進を図ります。



LRTスタンダード

デザイン性が高くバリアフリーな車両



アクセス性が高く快適な電停



静かな軌道、中心部の賑わい



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

運行本数の増便を核とした利便性向上：高山本線 / 地鉄不二越・上滝線

市民生活の足として利用可能なサービス水準を実現するために、運行頻度の向上や、端末交通（パーク＆ライド用駐車場、駐輪場等）の整備による利用圏域の拡大を図ります。

地鉄不二越・上滝線は、市内電車の上滝線への乗入れや、シームレスなターミナル整備による市内軌道線との連携強化を進め、富山市南部地域から都心への直達性の向上を図ります。

昼間時間帯において2本/時以上を目安に運行頻度の向上を図ります。

	現在の運行頻度	目標
高山本線	社会実験により昼間時間帯は1本/時	2本/時以上の 運行頻度を目指す。
不二越	昼間時間帯は1本/時	
上滝線	(ピーク時：2本/時)	

地域内鉄道としてのサービス強化：北陸本線 / 地鉄本線

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

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



左：八代駅
（肥後おれんじ鉄道）
右：巢子駅
（IGR いわて銀河鉄道）

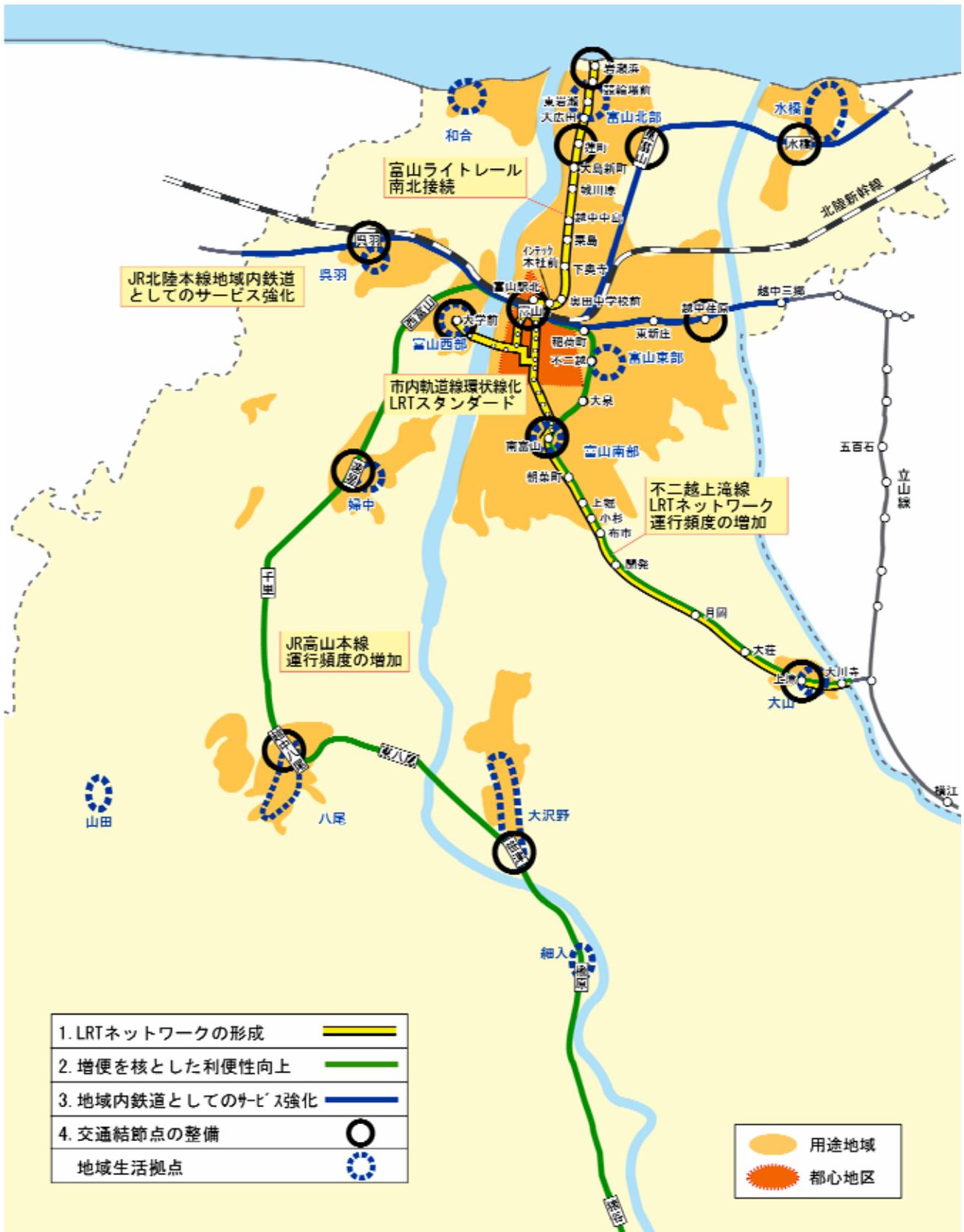
交通結節点の整備：全路線

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

駅前広場整備やバスのルート・ダイヤ変更により、路線バス、コミュニティバス等と鉄道の連携強化を図ります。

また、公共交通結節点（トランジットセンター）として、駅舎の改修や多機能化による利便性、快適性の向上を図ります。

図 3-2-4 鉄軌道活性化構想図



幹線バス活性化計画

より快適で利用しやすい路線バスの実現

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

<方向性>

快適性・分かりやすさの向上：運行頻度の高いバス路線

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

また、運行頻度の高い笹津線や、富山の玄関口である富山空港線などをイメージリーダー路線に設定し、グレードの高い車両やデザイン性の高いバス停を整備することにより、バスのイメージ向上を図ります。

ノンステップバスの導入



バス停の上屋整備



情報システムの強化



ICカードの導入



対象路線

バス路線区間	1日あたり 運行本数	ピーク時 運行本数	昼間時 運行本数
(1) 富山駅前 - 富山大学前 - 老田口	70本/日	3本/時	2~3本/時
(2) 富山駅前 - 有沢 - 速星	73本/日	4本/時	2~4本/時
(3) 富山駅前 - 市民病院前 - 笹津 (イメージリーダー候補)	105本/日	8本/時	3本/時
(4) 富山駅前 - 南富山駅前 - 月岡中学校前	61本/日	3本/時	2~3本/時
(5) 富山駅前 - (大泉駅前・石金) - 山室中学校前	81本/日	4本/時	2~3本/時
(6) 富山駅前 - 石金 - 藤の木団地前(イメージリーダー候補)	58本/日	3本/時	2本/時
(7) 富山駅前 - 西町 - 石金 - 中央病院	115本/日	6本/時	2~6本/時
(8) 富山駅前 - 双代町 - 針原新町	58本/日	4本/時	1~2本/時
(9) 富山駅前 - 永楽町 - 豊田口	55本/日	3本/時	1~2本/時
(10) 富山駅前 - 新富町 - 畑中	88本/日	6本/時	2~5本/時
(11) 富山駅前 - 富山駅北口 - 赤十字病院	106本/日	3本/時	5~7本/時
(12) 岩瀬浜駅前 - 浜黒崎小学校前 - 水橋漁港前	64本/日	2本/時	1~2本/時
(13) 蓮町 - 草島 - 四方神明町	65本/日	2本/時	1~2本/時

路線維持と拠点バス停の整備：地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶバス路線

民間バス事業者と連携し運行サービスの維持を図るとともに、地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶバス路線のバス停整備や、情報システムなどの充実により利便性向上を図ります。

対象路線

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

路線全体のバリアフリー整備：幹線バス全路線

幹線バス路線は利用者数が比較的多いことから、ノンステップバスの導入や主要施設などのバス停のバリアフリー化により利便性向上を図ります。

図 3-2-5 幹線バス活性化構想図



第3節 生活交通サービス整備方針

1 生活交通サービスの考え方

(1) 対象となる生活交通

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

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

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

公営コミュニティバス (郊外・中山間地域)	婦中コミュニティバス(すいせん号) 八尾コミュニティバス 山田コミュニティバス 大山コミュニティバス	
地域自主運行バス	呉羽いきいきバス	
乗合タクシー	大沢野シルバータクシー	
生活バス路線維持 (赤字補填)	富山国際大学 大場経由西の番 富山駅前～総合運動公園 月岡団地経由福沢 熊野経由八尾 興人～市民病院～朝菜町経由国立高専 黄 バス(新庄・奥田)	平成18年度 対象路線

道路運送法の改正（平成18年10月1日）について

現在、各地で導入されつつあるコミュニティバス、乗合タクシー等の普及促進のため、NPO等によるボランティア有償運送等の新たな運送サービスについて、地域の多様なニーズに的確に対応し、安心・安全なものとして提供されるよう制度化されました。主な改正内容は、次とおりです。

地域のニーズに柔軟に対応したコミュニティバス・乗合タクシー等の普及促進

デマンドバスや乗合タクシーといった定期定路線以外の乗合旅客の運送についても「乗合事業」の許可でサービス提供を可能にすること、また地域の関係者の合意がある場合には、運賃・料金の設定について上限認可が不要となりました。

市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化

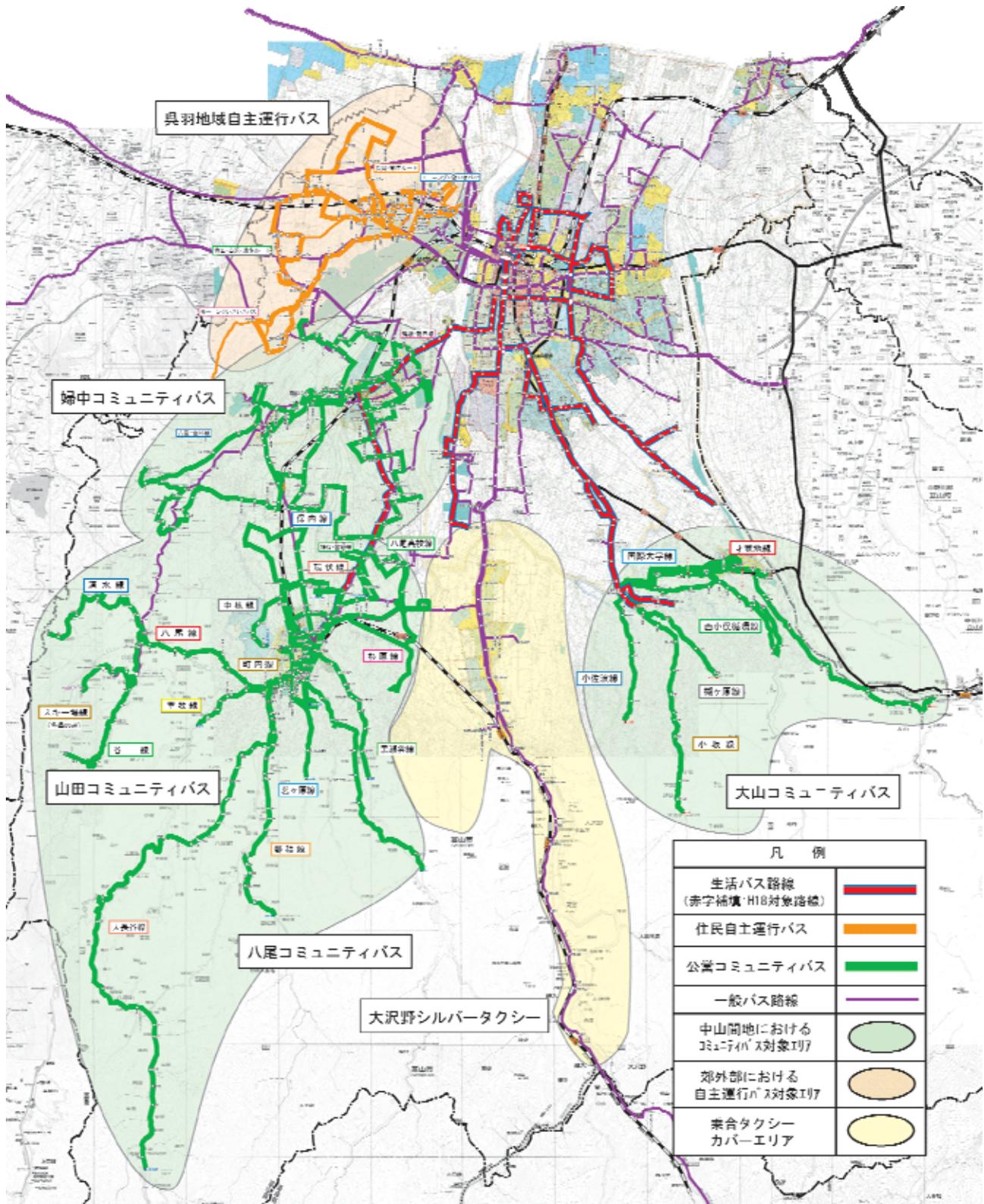
過疎地における生活交通や移動制約者の移動手段の確保が、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地域関係者がその必要性を合意した場合、登録により、市町村バスやNPOによる有償運送を実施することが可能となりました。

福祉移送サービスについて

高齢者や障害者の交通に対しては、福祉移送サービスや、タクシー券の補助などで取り組んでいます。現在富山市では4つのサービスがあり、NPOによる福祉有償運送が増えつつあります。福祉移送サービスについては福祉部局や民間NPOと連携し、サービスの向上に努めます。

高齢者移送サービス	社会福祉協議会が実施。高齢者で移動が困難な方（車いす利用者、山間で公共交通がない地域）を対象。60分600円。
外出支援タクシー券	在宅の要介護2以上の方を対象に、5,000円分のタクシーチケットを3,500円で販売（10冊まで）。
心身障害者福祉タクシー券	障害者の方を対象に、1年間15,120円分のタクシー券を配布。
福祉有償運送サービス	現在は4つのNPOが福祉有償運送サービスの許可を受けている。

図3-3-1 生活交通サービスの現況



(2) 生活交通サービスの課題

公営コミュニティバス（郊外・中山間地域）の課題

運行サービスの統一

郊外や中山間地域における公営コミュニティバスは、合併前の各自治体で独自に導入した経緯から、運賃や運行本数などが統一されたシステムになっていません。

地域の実情に応じ、サービスレベルは多様な方式を導入しますが、運賃などは統一のシステムにする必要があります。

スクールバスの維持

多くの路線がスクールバスを兼用しています。スクールバス機能は維持が必要ですが、利用人数に応じてサービスの効率化が求められます。

利用者数に対して適切な運行方法を導入

1便当たりの利用者は1人を切る路線から、30人を超える路線まで様々有りますが、主な運行方法は路線バス方法になっています。

乗合タクシーや、デマンド方式などを導入し、利用者数に対する適切な運行方法を導入する必要があります。

運行コストの軽減

運行距離あたりのコストや、利用者1人あたりのコストをみると、過大なコストがかかっている路線があります。

サービスを維持していくためにも、民間委託や住民の協力、運行方法の見直しなどにより、運行コストの軽減が必要です。

表3-3-1 公営コミュニティバスの状況（H17年度）

	運賃	路線数	運行本数 (1路線あたり)	利用者数	収支率	市負担額 (利用者1人あたり)
婦中コミュニティバス	小学生以上 100円	3	6本/日	5.3~9.6人/便	12~15%	531~689円
八尾コミュニティバス	高校生以上 100円	12	2~15本/日	3.0~33人/便	11~100%	0~1242円
山田コミュニティバス	高校生以上 200円	4	3~4本/日	1.2~9.0人/便	9~10%	486~4,408円
大山コミュニティバス	無料	7	2~4本/日	0.7~9.8人/便	0%	907~ 4,002円

収支率 = 運賃収入 / 運行経費

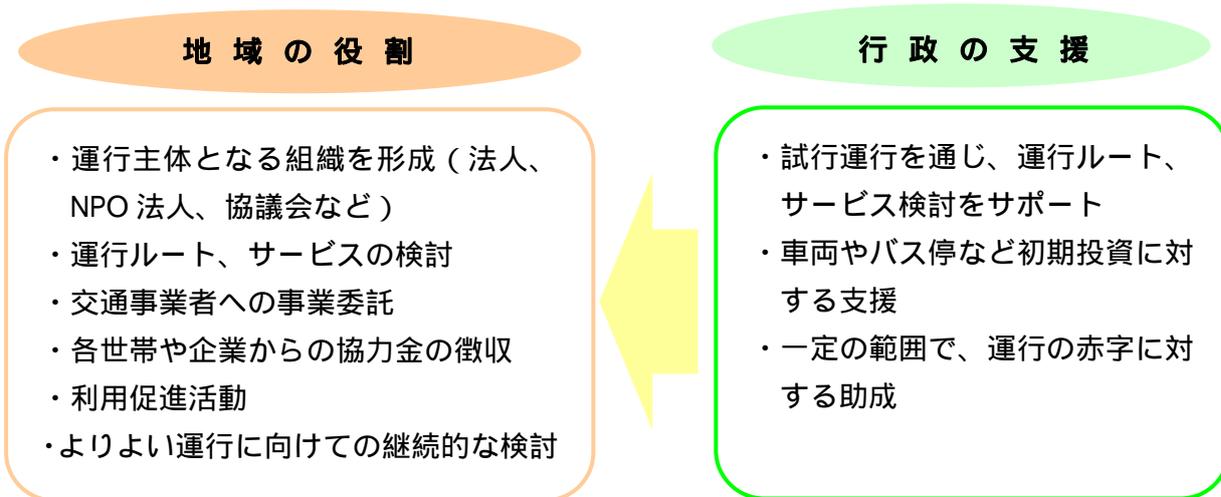
市負担額は、運行経費に車両の減価償却費を概算で計上した額から運賃収入を差し引いた額を総利用者数で除した額

地域自主運行バスの課題

地域自主運行バスは、地域が主体となり地域に必要なバスの運行を行う際に、行政が試行運行や初期投資、運行経費に一定の支援を行う方式です。

今後、地域のコミュニティ活動の活性化のため、自主的な導入へ向けた検討を推進するとともに、地域での運行経費負担の合意形成など、導入環境を整えることが課題です。

地域自主運行バスの運行方法



呉羽地域で運行している地域自主運行バス（呉羽いきいきバス）



表 3-3-2 呉羽いきいきバスの状況（H17 年度）

	運賃	路線数	運行本数 (1 路線あたり)	利用者数	収支率	市負担額 (利用者 1 人あたり)
呉羽いきいきバス	小学生以上 100 円	2	11 本/日	5.6 ~ 6.3 人/便	64 ~ 65%	186 ~ 209 円

収支率 = (運賃収入+協賛金等) / 運行経費

乗合タクシーの課題

高齢者で移動が不便な方が利用できるデマンド型の乗合タクシーが、大沢野地域で導入されています（大沢野シルバータクシー）。前日までの電話予約により利用が可能であり、高齢者の通院や買い物などに多く利用されています。

今後、より利用しやすい環境を整えることが課題です。

表 3-3-3 大沢野シルバータクシーの状況（H17 年度）

	運賃	路線数	運行本数 (1路線あたり)	利用者数	収支率	市負担額 (利用者1人あたり)
シルバー タクシー	300 円			1.4 人/便	29%	1,137 円

収支率 = (運賃収入+利用証発行収入) / 運行経費

利用できる市民は、大沢野地域に住所を有する満 65 歳以上の高齢者世帯で移動が不便な市民または満 70 歳以上の市民のうち、利用証の交付を受けた方。(利用時は、事前予約が必要で、運行時間の制限有。)

生活バス路線維持（赤字補填）の課題

民間の赤字バス路線に対して、一定の要件により赤字を補填し、路線の維持に努めています。

現在の補助対象要件に加え、路線の重要度を含めて、維持を図る必要があります。

<p>富山県生活路線運行費補助金交付要綱について</p> <p>補助対象路線は、つぎの要件を全て満たす路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・キロ程が 10km 以上のもの ・1日当たりの運行回数が平日又は日曜・祝日のいずれかで 3 回以上のもの ・1日当たりの輸送量が 15 人以上 150 人以下のもの ・国の補助金交付要綱の対象外であるもの ・経常収益が経常費用の 11/20 以上の路線又は、経常収益が経常費用の 11/20 に満たない路線で、市町村が補助することにより経常収益及び当該市町村の補助額の合計額が経常費用の 11/20 に相当する額に達するもの <p>国の補助金交付要綱は、上記内容に複数市町村にまたがる路線であることが要件。なお、「市町村」は、「都道府県及び市町村」と読み替える。</p> <p>富山市生活路線運行費補助金交付要綱について</p> <p>補助対象路線は、生活路線であって、経常収益が経常費用の 11/20 に満たない路線。ただし、補助限度額は、経常費用の 9/20 に相当する額。</p>
--

(3) 生活交通サービス整備方針

生活交通の確保

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

<方向性>

公営コミュニティバスの効率的な運行

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

合併前の行政区域にこだわらずルートの再編を行い、利用者数に応じて小型車両の活用や、乗合タクシーの導入を検討します。

また、料金システムの統一を図り、サービスの公平性を図ります。

シビルミニマムとは

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

地域自主運行バスの導入支援

地域が主体となった自主運行バスを検討する地域には、出前講座の実施や試行運行の提案などによる支援を図ります。

また、継続的な運行ができるよう積極的に支援を行います。

生活バス路線(民間赤字路線)の維持

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

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

福祉移送サービスは、福祉部局やNPO等と連携し、サービスの向上を図ります。

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

第4節 公共交通全体に共通する事項

1 公共交通の利用促進

使いやすさの向上と利用促進活動の推進

ICカードの導入やバリアフリーの推進など、公共交通の使いやすさの向上に取り組んでいきます。また、利用促進キャンペーンやPR、情報提供、モビリティ・マネジメントを推進し、市民意識の高揚を図り、利用促進に取り組んでいきます。

<方向性>

市民や企業との連携による利用促進

ノーマイカーデーや企業と連携したキャンペーン、地域の自主的な活動の推進など、多様な連携方策を模索し、公共交通の利用促進を図ります。

また、増便や終発時間の繰下げなどといった公共交通のサービス水準の向上に合わせてモビリティ・マネジメント^(注)を推進し、日常的な公共交通利用を働きかけていきます。

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

ノーマイカーデーPRパンフ(富山県)

～車中心の生活を少し変えて見ませんか～

ノーマイカーデー

人と地球に思いやり

マイカー通勤は2週間に1回は公共交通に変えましょう。
身近なところへは徒歩や自転車で出かけましょう。

車中心の生活により公共交通や中心市街地の衰退、交通騒音や交通渋滞の発生、地球温暖化など様々な社会問題を生じています。

毎日車で通勤
通勤
まだめめるから
考え事ができるから

毎日車で買い物
買い物
徒歩にしたいから
楽になるから

毎日車で通学
通学
子どもが乗ることができるから
人と自然に親行いえるから

ワンシーツで便利だよ
鉄道って速いな
バスっていいネ

考えてみませんか?
あなたの街の未来を

富山県公共交通活性化推進委員会 富山県交通計画推進委員会
 (共) 富山県民協賛会 (共) とやま環境財団
 (共) 富山県社会福祉協議会 (共) 富山県いばき青年会連合会
 (共) 富山県老人クラブ連合会 (共) 富山県健康スポーツ財団
 富山県 富山県警察本部 富山県警察官会 市町村

問い合わせは、富山県交通推進課 (TEL 076-444-3122)

公共交通の利用啓発

学校教育における公共交通の学習機会の増加や、シンポジウム・フォーラムの開催などによる利用啓発を図ります。

都市再生フォーラム「路面電車の活性化とコンパクトなまちづくり」の開催風景

都市再生フォーラム

路面電車の活性化とコンパクトなまちづくり

— 都市地区の賑わい創出に向けて —

入場無料

お問い合わせ
お申し込み

FAX、e-mailまたは電話でお申し込みください。
FAXまたはe-mailでのお申し込みの方は、氏名、所属、連絡先（電話・e-mail）をご記入ください。
富山市交通政策課 TEL: (076) 443-2195 FAX: (076) 443-2190
E-mail: koutusaisaku@city.toyama.lg.jp

主催：富山市、カーフリージャパン 協力：香川日報社
後援：経済産業省、国土交通省、フロンティア大学建設学部、富山市建設局、富山市建設局、建設コンサルタンツ協会富山支部、
富山県建設設計協会、富山県建設業協会、富山県建設業協会、富山県建設業協会、富山県建設業協会、富山県建設業協会、富山県建設業協会、
協賛：国土交通省建設研究所、富山ライトレール

2007.1.11 14:30～17:30

富山国際会議場 2F 多目的会議室

第1部 対談「ストラスブールの紹介」 望月 真一
基調講演「ストラスブールがめざしたもの -LRTを活かしたまちづくり-」
アラン・メネー
第2部 座談「賑わいづくりへの挑戦 -ストラスブールに学ぶもの-」
アラン・メネー
望月 真一
藤本 隆
（富山市長）

公共交通機関相互の接続性の向上

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

公共交通の信頼性の向上

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、バス停など交通結節点においてバリアフリー化を推進するとともにバリアフリー車両の導入を進め、すべての人に使いやすい公共交通体系の実現を図ります。

第5節 公共交通活性化計画のまとめ

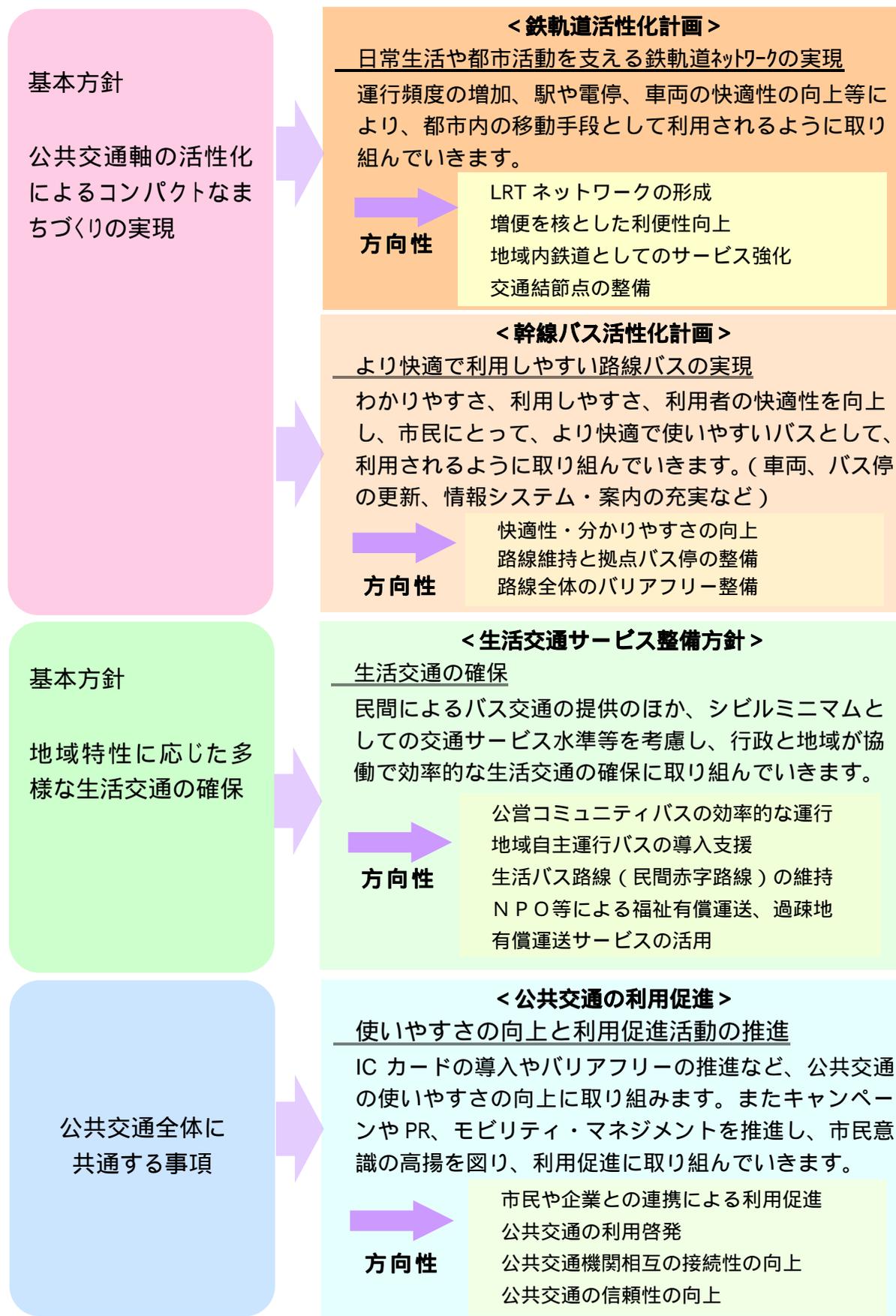
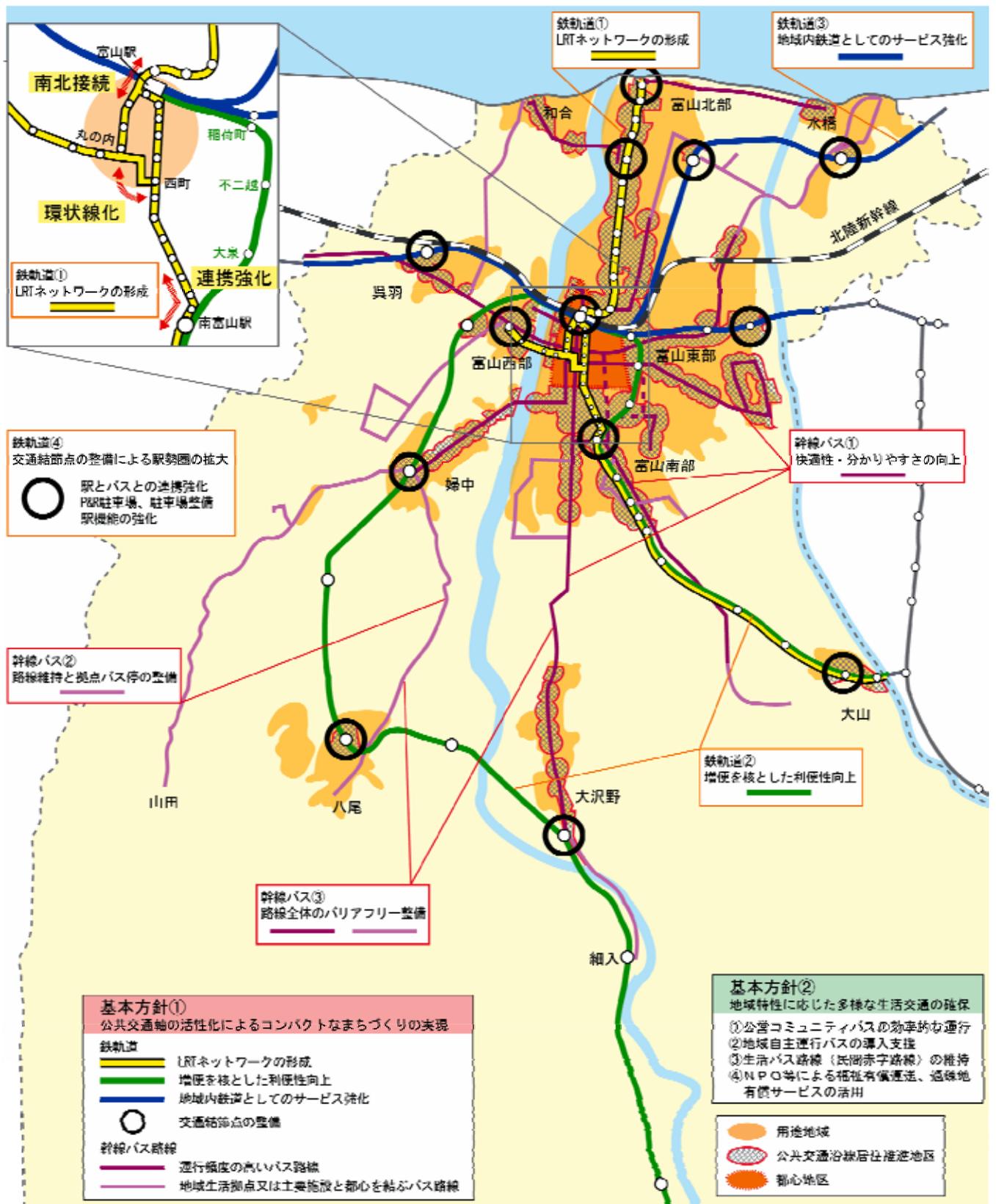
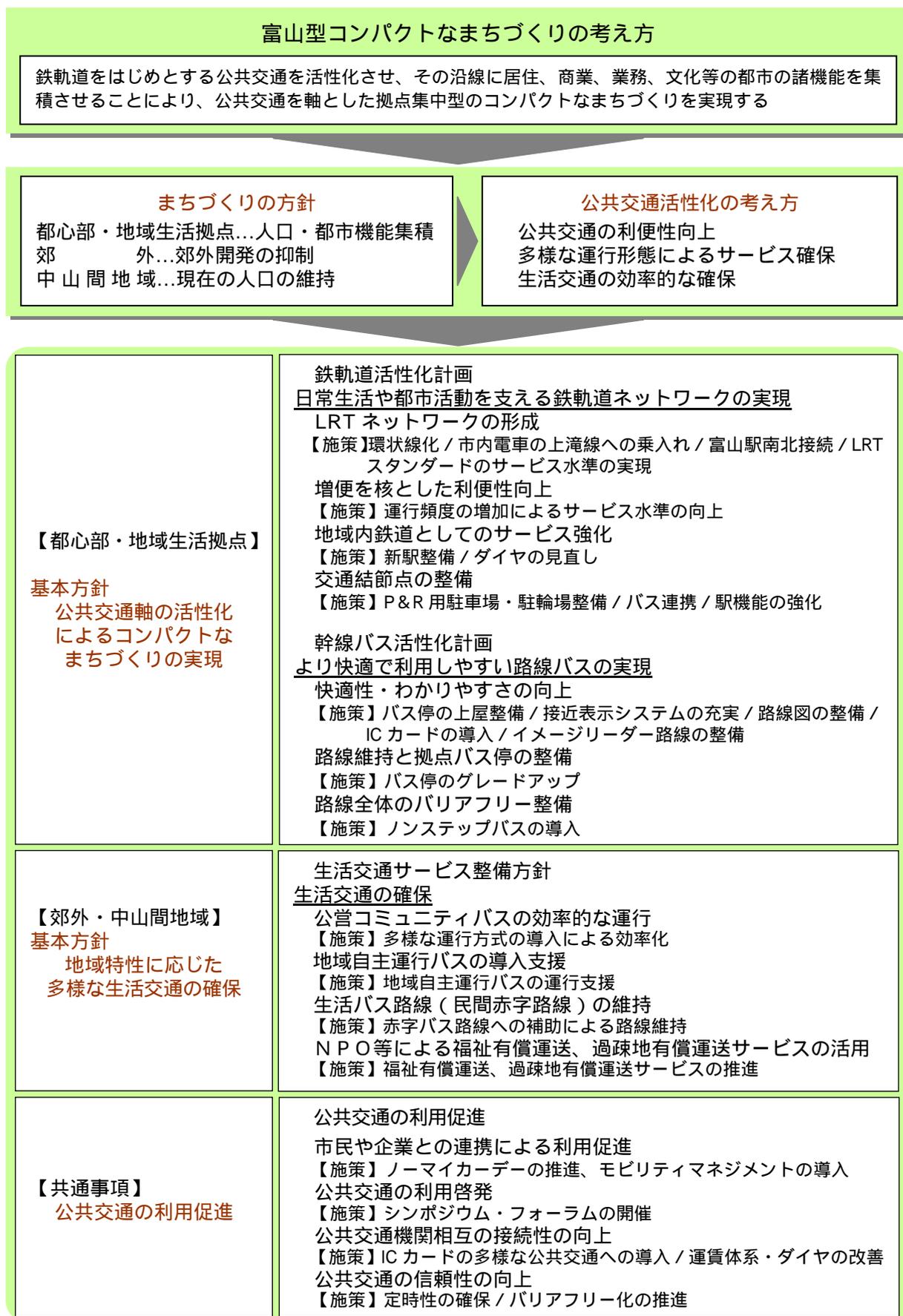


図 3-5-1 公共交通活性化計画構想図



公共交通活性化の施策体系



第4章 公共交通活性化の戦略プロジェクト

第1節 戦略プロジェクトの位置づけ

1 戦略プロジェクトの考え方

「コンパクトなまちづくり」の実現に向けて、今後10年の間に事業着手するプロジェクトの中から「戦略プロジェクト」を位置づけ、重点的な推進を図ります。

戦略プロジェクトは、次の視点で位置づけを行います。

コンパクトなまちづくりに効果の大きなプロジェクト

鉄軌道を中心とする公共交通軸の強化など、コンパクトなまちづくりに効果の大きなプロジェクトを優先します。

新幹線開業と連動して推進が必要なプロジェクト

新幹線開業後の公共交通体系として、駅と中心部の連携強化や、新幹線と他の交通のネットワークなど、新幹線と連動して必要なプロジェクトを重点化します。

現在の取組みと連続性が高いプロジェクト

高山本線の実験やコミュニティバスの運行など、現在取組んでいる施策と連続性が高く、公共交通活性化に有効なプロジェクトを位置づけます。

2 戦略プロジェクトの体系

計画の実現に向け、以下の6つを「戦略プロジェクト」に位置づけます。

鉄軌道活性化 プロジェクト

1 . LRT ネットワークの形成

市内軌道線の環状線化
市内電車の上滝線への乗入れ
路面電車の南北接続
軌道の複線化・電停のハイグレード化
新型車両の導入

2 . 既存鉄道の利便性向上

J R 高山本線、地鉄不二越・上滝線の利便性強化

3 . 交通結節点の整備

駅とバスとの連携強化
パーク&ライド用駐車場、駐輪場の整備
駅機能の強化

バス活性化 プロジェクト

4 . 幹線バス路線の総合的な利便性向上

わかりやすさ・利用しやすさの向上
バス利用の快適性の向上
イメージリーダー路線の整備

生活交通 プロジェクト

5 . 公営コミュニティバスの再編

公営コミュニティバスの再編

共 通 プロジェクト

6 . IC カードの多様な公共交通への導入と多機能化

多様な公共交通機関への導入
都心地区の駐車場への導入
商店街・商業施設への導入

第2節 戦略プロジェクトの概要

1 LRT ネットワークの形成

考え方

- ・市内軌道線の環状線化により、広域交通ネットワークの拠点となる富山駅周辺地区と商業機能等の集積が進められている平和通り周辺地区といった2つの都心核のアクセス強化、回遊性の向上を通じて、都心地区全体の魅力の向上を図ります。
- ・市内電車の上滝線への乗入れにより、市内軌道線と上滝線の連携を強化し、富山市南部方面から中心商店街へのアクセス性の向上を図ります。
- ・富山駅付近連続立体交差事業に合わせて市内軌道線と富山ライトレールの接続を図り、都心地区と富山市北部方面のネットワークの強化を図ります。
- ・富山大橋の架け替えに合わせた軌道（単線区間）の複線化、電停のハイグレード化や新型車両の導入などを進め、LRT ネットワークの路線のとして機能強化を図ります。

プロジェクト位置図



図 4-2-1 LRT ネットワーク

プロジェクトの内容

市内軌道線の環状線化

平成 21 年度開業を目標に、国際会議場や市民プラザなどが立地する「大手モール」、新たな大規模小売店舗やグランドプラザが整備される「平和通り」に軌道を延伸することを基本とし、市内軌道線の環状線化の実現を図ります。



図 4-2-2 市内軌道線の延伸区間

市内電車の上滝線への乗入れ

南富山駅において、市内電車の上滝線への乗入れ整備を図り、現在の南富山駅や電鉄富山駅での乗換え移動から、富山市南部方面から直接中心商店街へアクセスできるよう改善するとともに運行頻度の増加を図ります。

南富山駅について

- ・南富山駅では同一ホーム化によるシームレスな乗換えの実現を図ります。
- ・現在、市内軌道線は直流 600V、上滝線は直流 1,500V であるため、車両の複電圧化等の対策が必要です。

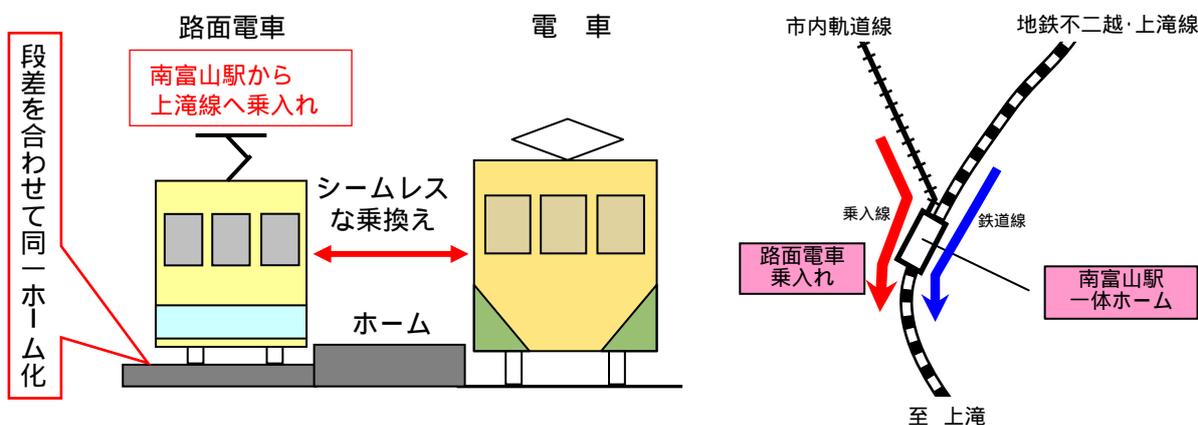


図 4-2-3 南富山駅でのシームレス化整備イメージ（左）と乗入れの仕組み（右）

乗入れ区間のホーム整備

- 上滝線の乗入れ区間の駅では、路面電車のホーム整備が必要となるため、スロープ等で現行の車両用ホームとの接続を図ります。

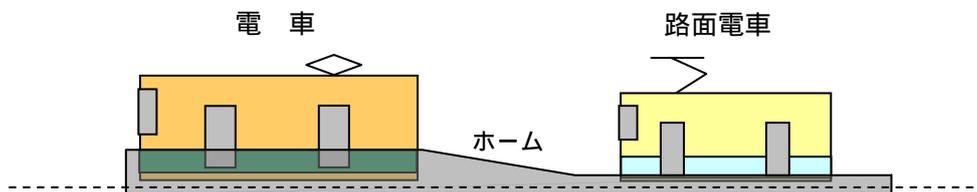


図 4-2-4 乗入れ駅でのシームレス化整備イメージ

運行頻度の増加

上滝線の都市内移動手段として機能強化のため、市内電車の上滝線への乗入れにより、昼間時間帯の運行頻度の向上（現在の1本/時から2本/時以上）を図ります。

路面電車の南北接続

富山駅付近連続立体交差化事業にあわせ、路面電車の南北接続の実現を図ります。

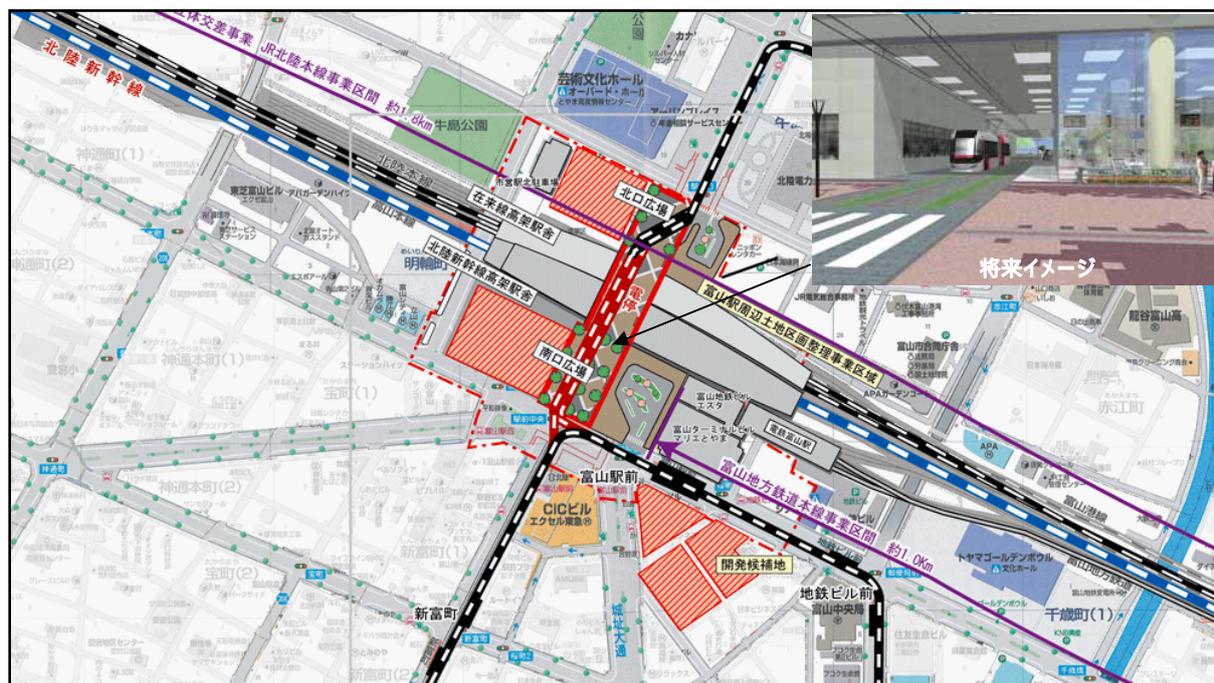


図 4-2-5 富山駅での路面電車の南北接続イメージ

軌道の複線化・電停のハイグレード化

1) 軌道の複線化

富山大橋の架け替えに合わせて単線区間を、騒音や振動を抑制する制振軌道（樹脂固定軌道）による複線化を図ります。

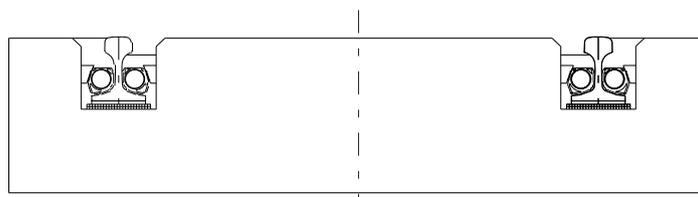


図 4-2-6 樹脂固定による制振軌道

計画平面図

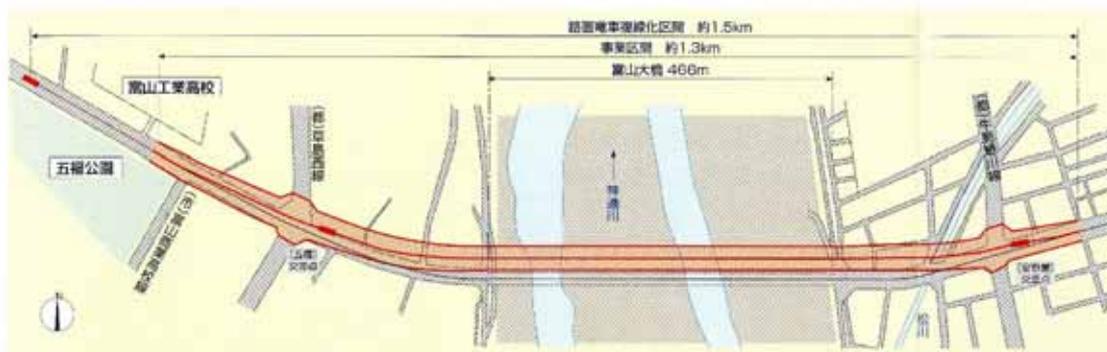


図 4-2-7 富山大橋の架け替え計画平面図と複線化イメージ

2) 電停のハイグレード化

環状線化の延伸区間をはじめとし、既存電停を含め上屋や情報案内板の整備、電停のバリアフリー化などを図り、待ち環境の改善や都心地区の賑わい創出に結びつく電停のハイグレード化の実現を図ります。



図 4-2-8 ハイグレード化された電停（左・インテック本社前電停、右・万葉線広小路電停）

新型車両の導入

環状ルートを運行する車両について、ポートルムのように低床式でデザイン性の高い車両の導入を図ります。



図 4-2-9 市内電車環状線化イメージパース

導入スケジュール

	H19～H23(前期)	H24～H28(後期)
市内軌道線の環状化	平成 21 年度を目標に整備	
市内電車の上滝線への乗入れ		
路面電車の南北接続		平成 26 年度以降
軌道の複線化・電停のハイグレード化	軌道の複線化	既存電停
新型車両の導入		既存車両の更新

2 既存鉄道の利便性向上

考え方

- ・ JR高山本線、地鉄不二越・上滝線は、公共交通軸として一定程度の運行頻度を確保するとともに、駅施設の機能強化など、市民が快適に利用できるように利便性の向上を図ります。

プロジェクトの内容

JR高山本線、地鉄不二越上滝線の利便性強化

- ・ 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、運行頻度の向上や、端末交通(パーク&ライド用駐車場、駐輪場等)の整備による利用圏域の拡大を図ります。
- ・ 地鉄不二越・上滝線は、プロジェクト1「LRTネットワークの形成」(市内電車の上滝線への乗入れや、シームレスなターミナル整備による市内軌道線との連携強化等)を踏まえ、駅前広場整備や駅施設の機能強化など、さらなる利便性向上を図ります。

JR高山本線整備位置図

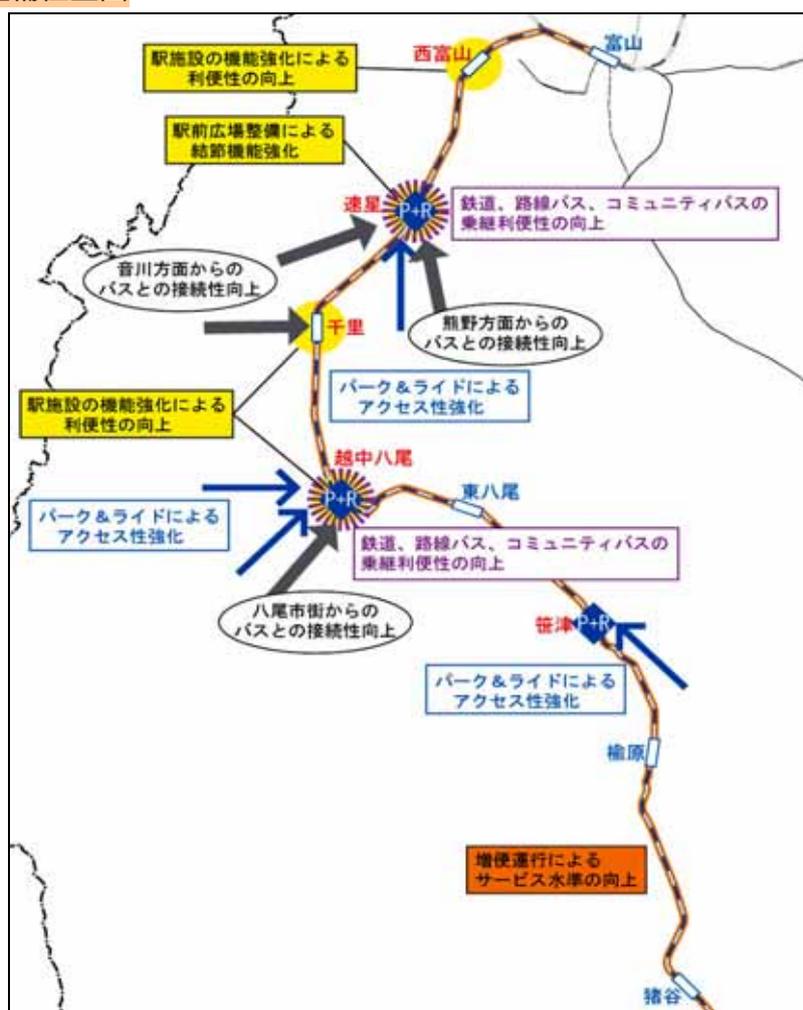


図 4-2-10 高山本線関連事業整備位置図

高山本線活性化社会実験の概要【リーディングプロジェクト】

平成 18 年 10 月から平成 19 年度にかけて J R 高山本線活性化社会実験を実施しており、運行頻度の増加や終発時間の延長による利便性向上を図るとともに、フィーダーバスの運行、パーク&ライド等、駅勢圏の拡大に取り組んでいます。

J R 高山本線は、増便運行や終電時間繰下げなどの活性化社会実験を踏まえ、南北公共交通軸としての利便性の向上を図ります。

(概要)

- ・実験期間：平成 18 年 10 月 21 日～平成 20 年 3 月
- ・運行頻度の増加：

区間	実験中	実験前	増減
富山 - 速星間	50本	36本	+14本
富山 - 越中八尾間	50本	34本	+16本
富山 - 猪谷間	33本	21本	+12本

- ・フィーダーバス：速星駅、越中八尾駅から列車のダイヤに合わせて運行
- ・乗合タクシー：千里駅から朝夕は定時定路線運行し、日中はデマンド方式により運行
- ・パーク&ライド：速星駅、越中八尾駅、笹津駅周辺で新たに 100 台の P&R 駐車場を確保
- ・ソフト施策：利用啓発ポスターやチラシ、沿線マップなどの作成および配布
地域イベントとの連携
- ・沿線まちづくり：駅前広場整備、駐輪場整備、トイレ整備など



図 4-2-11 高山本線活性化ステッカー（左）と車両ラッピングイメージ（右）

導入スケジュール

	H19～H23(前期)	H24～H28(後期)
J R 高山本線、地鉄不二越・上滝線の利便性強化		

プロジェクトの内容

駅とバスとの連携強化

富山ライトレールの岩瀬浜駅では、先行的に電車とバスのシームレスな乗継ぎを実現しています。駅前広場整備やバスのルート・ダイヤの変更により、路線バス、フィーダーバス、コミュニティバス、企業バス等と鉄道の連携強化を図ります。



図 4-2-13 LRT とバスのシームレスな乗継ぎが実現した岩瀬浜駅

駅前広場、パーク&ライド用駐車場、駐輪場の整備

駅前広場、パーク&ライド用駐車場、駐輪場の整備により、パーク&ライド、キス&ライド、サイクル&ライドの推進を図ります。整備にあたっては、JR高山本線の活性化社会実験など公共交通軸の活性化プロジェクトに合わせて推進を図ります。



図 4-2-14 上滝線大庄駅の P&R 駐車場(左)と駐輪場の整備が予定されている南富山駅(右)

駅機能の強化

公共交通結節点(トランジットセンター)として、駅舎の改修や多機能化による利便性、快適性の向上を図ります。

整備路線とその考え方

整備路線	整備箇所の考え方
J R 高山本線	実験結果を踏まえ、利便性向上に合わせたパーク＆ライド用駐車場や駐輪場の整備、また、駅前広場の整備に合わせた鉄道とバス等との連携強化を図る。
地鉄本線	駅舎の改修にあわせ、駅舎の多機能化などによる利便性、快適性の向上を図る。
地鉄不二越・上滝線	市内電車の乗入れにあわせ、路線バスとの接続性の向上を図るとともに、パーク＆ライド用駐車場、駐輪場の整備を図る。

北陸本線については、並行在来線対策の協議にあわせて検討

導入スケジュール

	H19～H23(前期)	H24～H28(後期)
J R 高山本線 (速星駅、越中八尾駅、笹津駅など)	社会実験に合わせて整備	
地鉄本線 (越中荏原駅など)	_____	_____
地鉄不二越・上滝線 (南富山駅、上滝駅など)	_____	_____

鉄軌道活性化プロジェクトのまとめ

6 路線・12 交通結節点の整備による鉄軌道ネットワークの活性化

鉄軌道活性化プロジェクトとして、市内軌道線、地鉄本線、地鉄不二越・上滝線、富山ライトレール、JR北陸本線、JR高山本線の計6路線の鉄軌道ネットワークの活性化を図ります。また、12箇所の交通結節点整備により、サービス圏域の拡大を図ります。

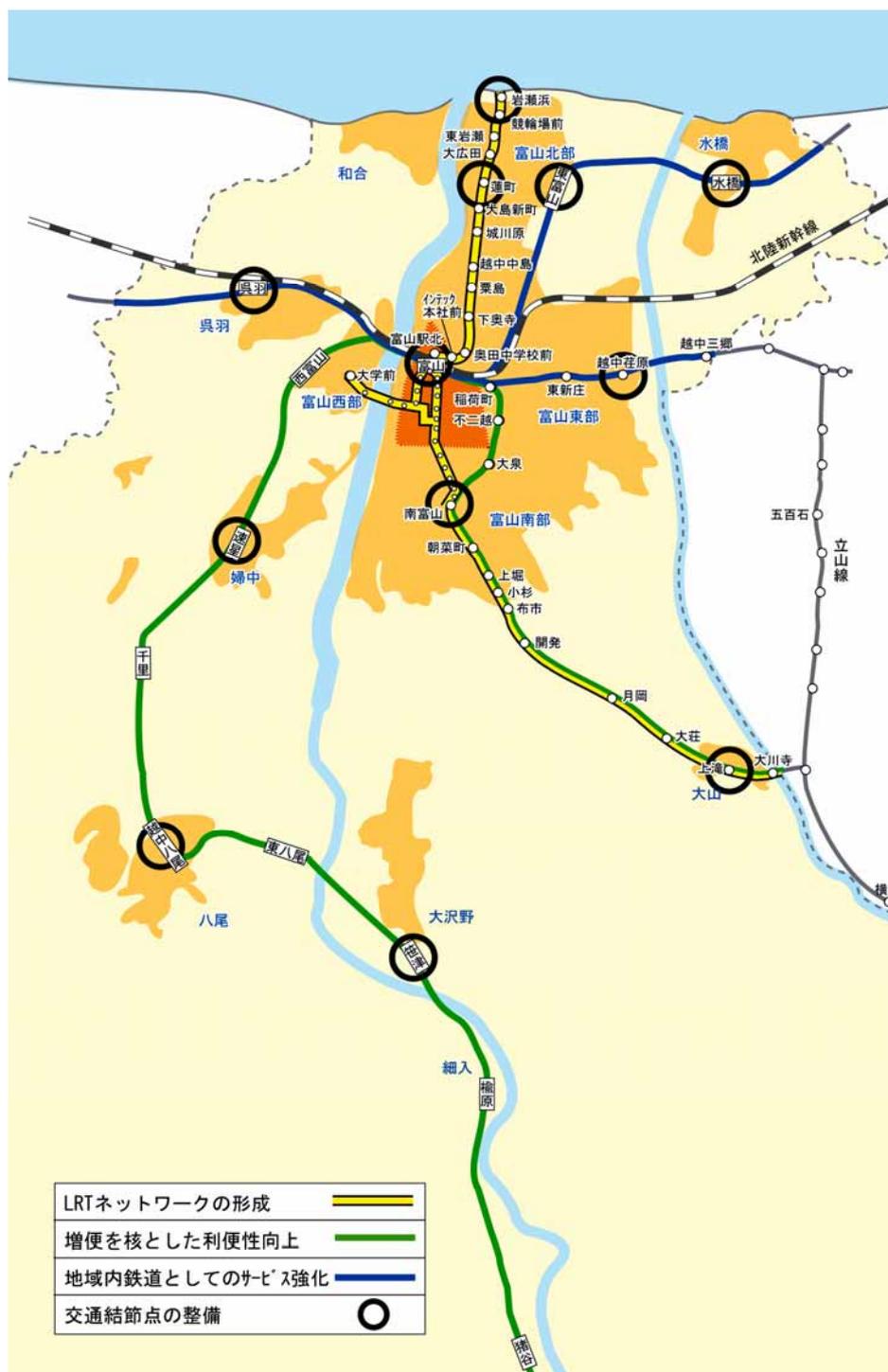


図 4-2-15 鉄軌道活性化プロジェクト図

4 幹線バス路線の総合的な利便性向上

考え方

- ・鉄軌道と合わせて公共交通軸を形成する幹線バス路線は、本市を初めて訪れる人にもわかりやすく、利用しやすい路線バスの実現を図ります。
- ・バス停の上屋整備などによる待ち環境の改善、ノンステップバスなど乗降しやすい快適な車両の導入促進を通じて、バス利用の快適性の向上を図ります。

対象路線（区間）

運行頻度の高いバス路線（1日おおむね60本以上、昼間時2本/時以上）
 地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶバス路線

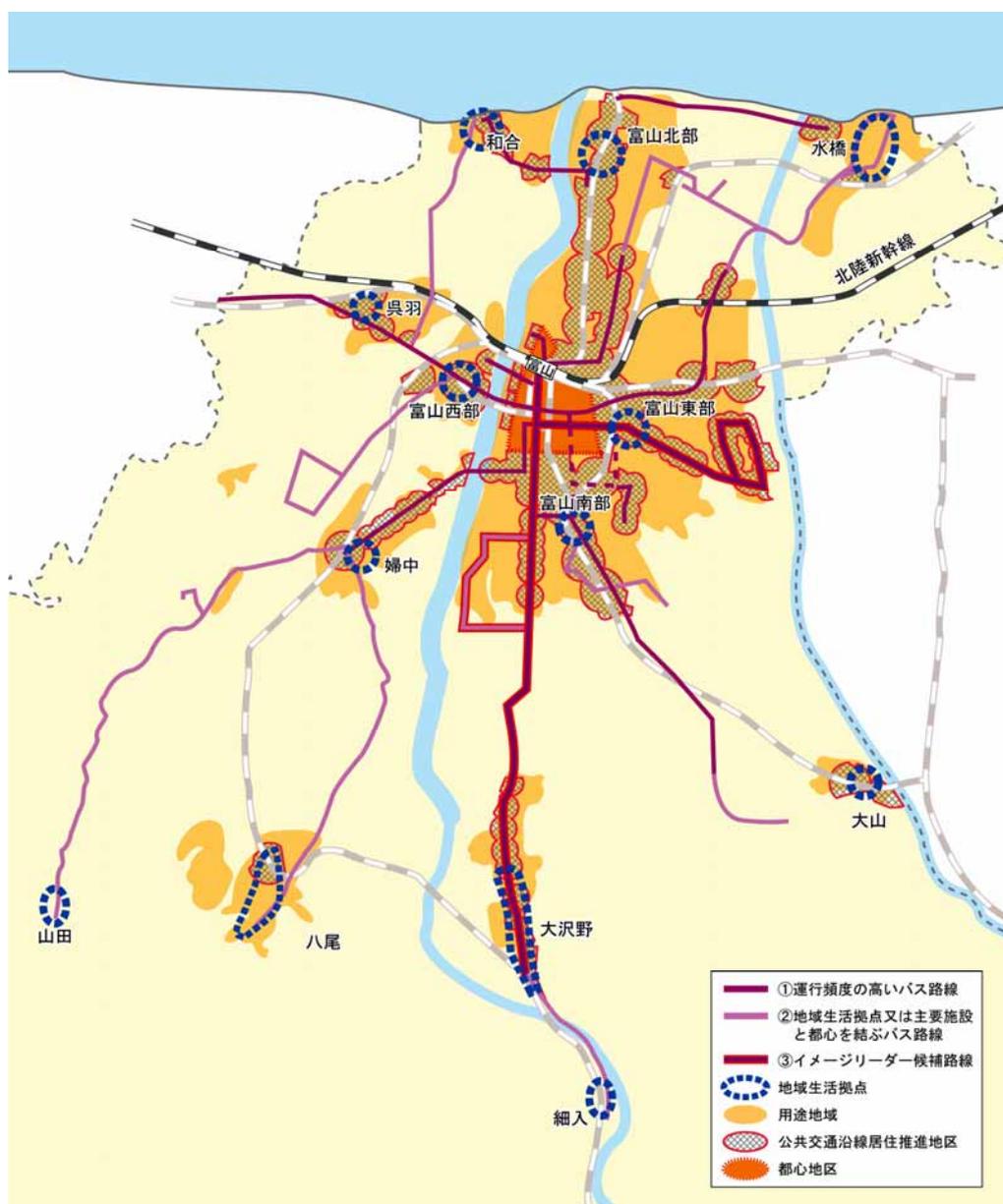


図 4-2-16 幹線バス路線図

プロジェクトの内容

わかりやすさ・利用しやすさの向上

1) バス路線図の表示

観光客などほとんどバスを利用したことのない人にもバスを利用しやすくするよう、乗降客の多いバス停や観光案内所などに系統番号の入ったバス路線図の表示を図ります。



図 4-2-17 金沢駅東口ターミナルのバス路線図

2) バスマップの作成

路線バスは、日ごろ利用していない人にとっては、どこを走っているのか、どこで乗り換えればよいのかなど、わかりにくい点があります。系統番号や路線図などを掲載したバスマップを作成し、市民や来訪者が気軽に利用できるよう利便性の向上を図ります。

バスマップの作成例

近年、市民やNPOなどが中心となって、わかりやすいバスマップを作成する例が増えています。岡山では「ぼっけいべんりなバスマップ」、広島では「バスの超マップ」、福井では「ふくいのにのりマップ」、松江では「どこでもバスブック・バスNET」などが作成されています。

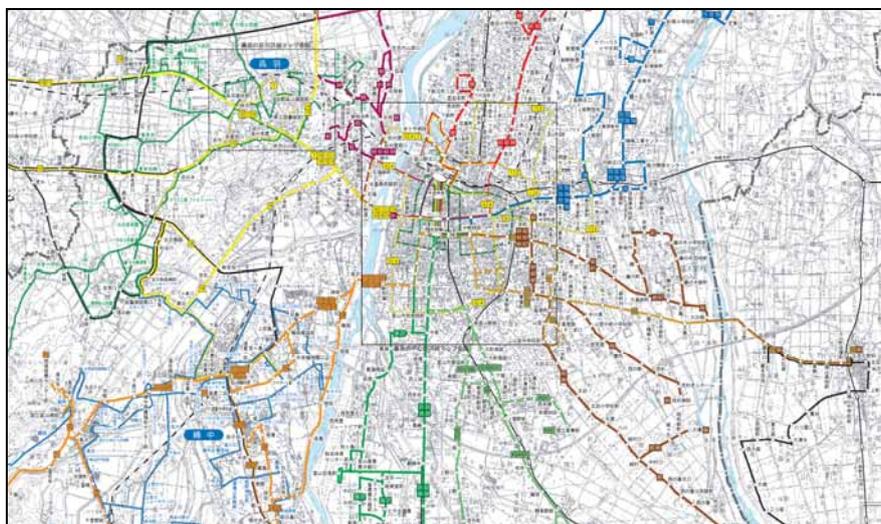


図 4-2-18 富山市おでかけバスマップ

3) バス情報システムの整備

路線系統が複雑なバス停や特に利用者の多いバス停では、行き先や発車時刻などを検索できるバス総合案内システムの整備を検討するとともに、利用者の多いバス停では、バスロケーションシステムの整備・更新を図ります。



図 4-2-19 バス総合案内システム（埼玉・浦和美園）

バス利用の快適性の向上

1) バス施設の整備

風雨を防ぐシェルター、バスの運行状況がわかる情報案内、ベンチ、路線図などの設置を図り、快適にバスを待つことができるバス停の整備を図ります。

整備のポイント

上屋の設置	快適に待てるように、上屋整備を図る
接近表示・路線図	シェルター内に接近表示、路線図などを設置し、待ちながら情報が確認できるように改善を図る
デザイン	都市的で開放的なデザインなど、デザイン性の向上を図る



図 4-2-20 バス施設の整備イメージ

都心地区や運行頻度の高い路線から整備

都心地区や公共交通沿線居住推進地区、地域生活拠点、主要施設等のバス施設は優先的に整備の推進を図ります。

整備優先順位（案）

優先順位 1	都心地区内のバス停 (総曲輪・市役所前・西町等)
	公共交通沿線居住推進地区 のバス停(利用者大)
優先順位 2	病院や学校など主要施設の バス停
	地域生活拠点のバス停
優先順位 3	公共交通沿線居住推進地区 のバス停(利用者小)

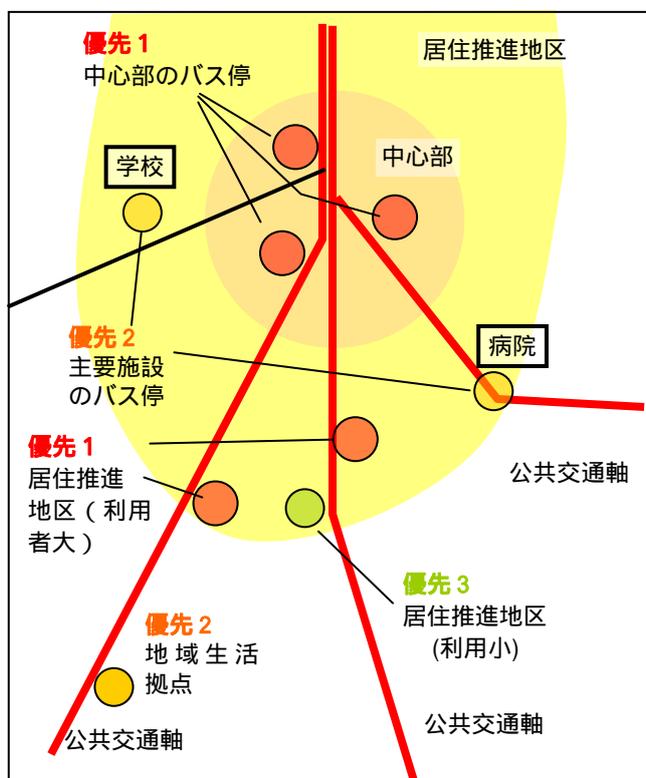


図 4-2-21 バス施設整備イメージ

2) ノンステップバスの導入促進

公共交通軸を形成するバス路線を中心にノンステップバスの導入を推進し、導入率の向上を図ります。国においては、平成 22 年度までにバス総車両数の約 30%をノンステップバスとすることを目標としていることから、本計画においても同様の目標をめざします。

ノンステップバス導入例

標準仕様は乗降口の広さ、床の高さ、車内の段差、手すりの位置、表示のわかりやすさ、車椅子用の装置などで決められています。



(扉間の通路を広くとり、窓を大きくすることにより、車内の閉塞感を緩和している)

図 4-2-22 ノンステップバス車両

イメージリーダー路線の整備

ポータルムの導入により鉄道へのイメージが一新されたように、バスのイメージを変える車両やバス停を最も運行頻度の高い路線や利用者が多い路線、主要施設へアクセスする路線を「イメージリーダー路線」として重点的に整備を図ります。

【イメージリーダー路線】

運行頻度や利用者が多い路線：笹津線、藤の木循環線など

主要施設へアクセスする路線：空港線など

【導入イメージ】



デザインの良い車両



バリアフリー対応の車内



快適なバス停上屋



バスの到着時間がわかる情報案内

導入スケジュール

	H19～H23(前期)	H24～H28(後期)
わかりやすさ・利用しやすさの向上		
1) バス路線図の表示		
2) バスマップの作成	作成後は、継続的に改訂	
3) バス情報システムの整備	-----	-----
バス利用の快適性の向上		
1) バス施設の整備	優先順位に基づき整備	
2) ノンステップバスの導入促進		
イメージリーダー路線の整備	—————	----- 効果を検証し、拡大

5 公営コミュニティバスの再編

考え方

- ・市が運営主体であるコミュニティバス、乗合タクシーについて、導入の経緯と利用実態をふまえ、ルートの見直しを含めた多様な運行方式による効率化を図ります。

再編の方針

- ・以下の考え方を基本に、地域特性や利用実態を勘案し再編を図ります。

ル ー ト
・現在の運行ルートを基本に、合併以前の行政区域にとらわれない形で再編
運行方法
・1便当たりの利用者等を目安に運行方法を検討
・車両の小型化や、デマンドバス、乗合いタクシーシステムの活用、タクシーチケットによる対応など、多様な運行方法から検討
料 金
・公平性を高めるため、統一的な料金システムをめざす
運行頻度
・利用特性に応じ効率化
・シビルミニマムである4本/日を目安とし、必要に応じてデマンドシステム等を導入
・原則、スクール利用（学生、生徒の利用）は継続
経費削減
・車両、ダイヤ、ルートなどのサービスレベルの見直し及び民間委託等の導入

再編スケジュール

	H19～H23(前期)	H24～H28(後期)
公営コミュニティバスの再編	検討・再編	効率的な運行

プロジェクトの内容

婦中コミュニティバスの再編

(H17実績)

路線名	運行本数 (本/日)	延長 (km)	1便あたり 利用者数 (人/便)
鶴坂・朝日線(順・逆)	6	23.4	5.3
新保・宮野線(順・逆)	6	28.5	6.4
古里・音川線(順・逆)	6	34.0	9.6

〔課題〕

- ・循環路線で延長が長く、運行効率が低くなっています。
- ・鉄軌道との連携強化などによる運行の効率化が課題です。

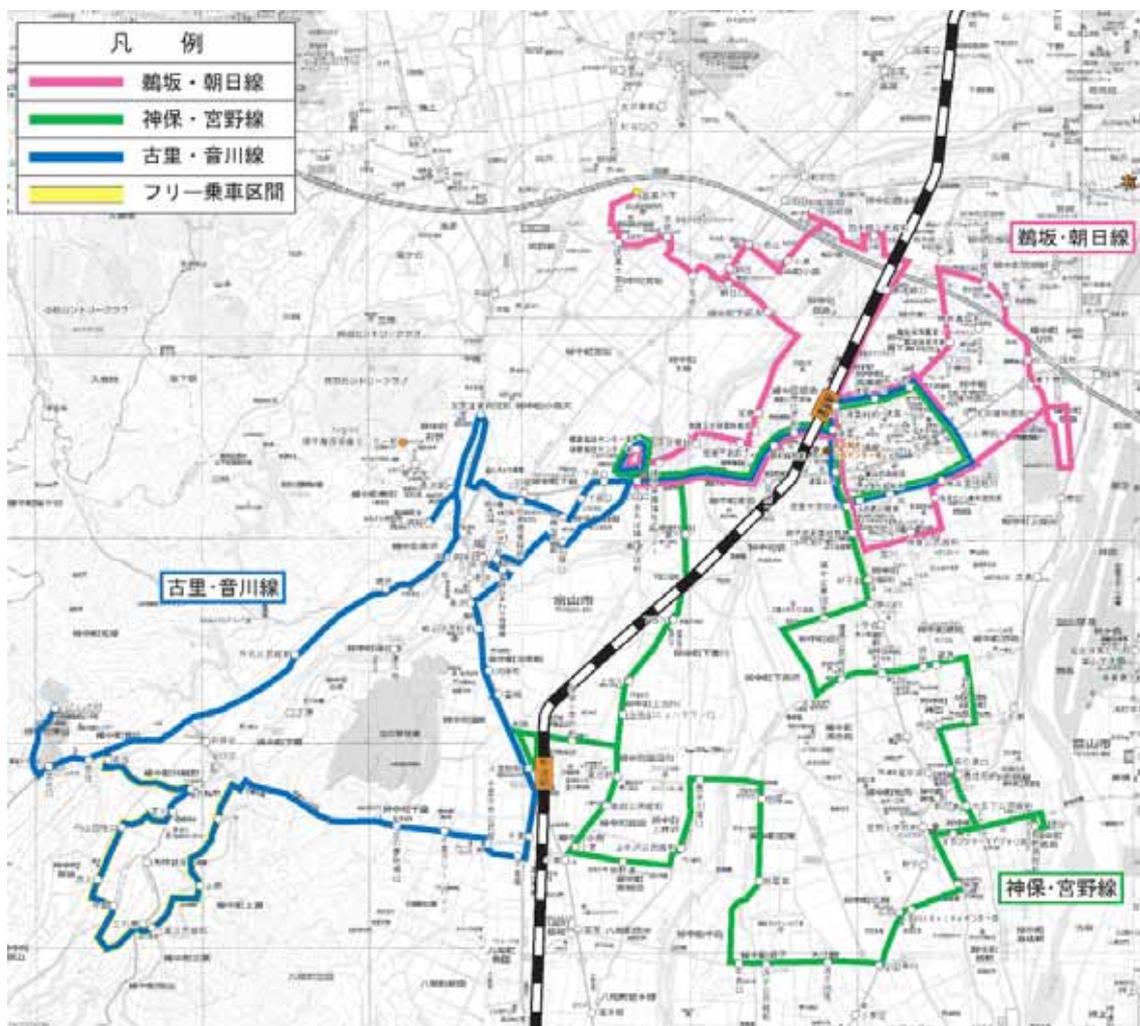


図 4-2-23 婦中コミュニティバス

八尾コミュニティバスの再編

(H17実績)

路線名	運行本数 (本/日)	延長往復 (km)	1便あたり 利用者数 (人/便)
環状線(右・左)	15	33.6	7.5
町内線	7	2.8	3.9
中核線	2	2.0	33.0
八尾高校線	2	5.3	5.8
茗ヶ原線	4	13.6	3.0
室牧線	6	13.0	7.8
野積線	5	26.0	11.6
大長谷線	6	52.1	8.7
桐谷線	4	28.0	4.7
黒瀬谷線	4	15.8	4.7
杉原線	2(本/週)	11.4	10.4
保内線	2(本/週)	7.2	5.3

中学生以下(無料)の利用者を含む

〔課題〕

- ・一定以上の利用者が乗車しているルートもありますが、バス車両での運行に適さない小さな需要の路線もあります。
- ・地形上、延長が長く非効率な路線になりやすいため、適切な運行方法への切り替えが求められます。

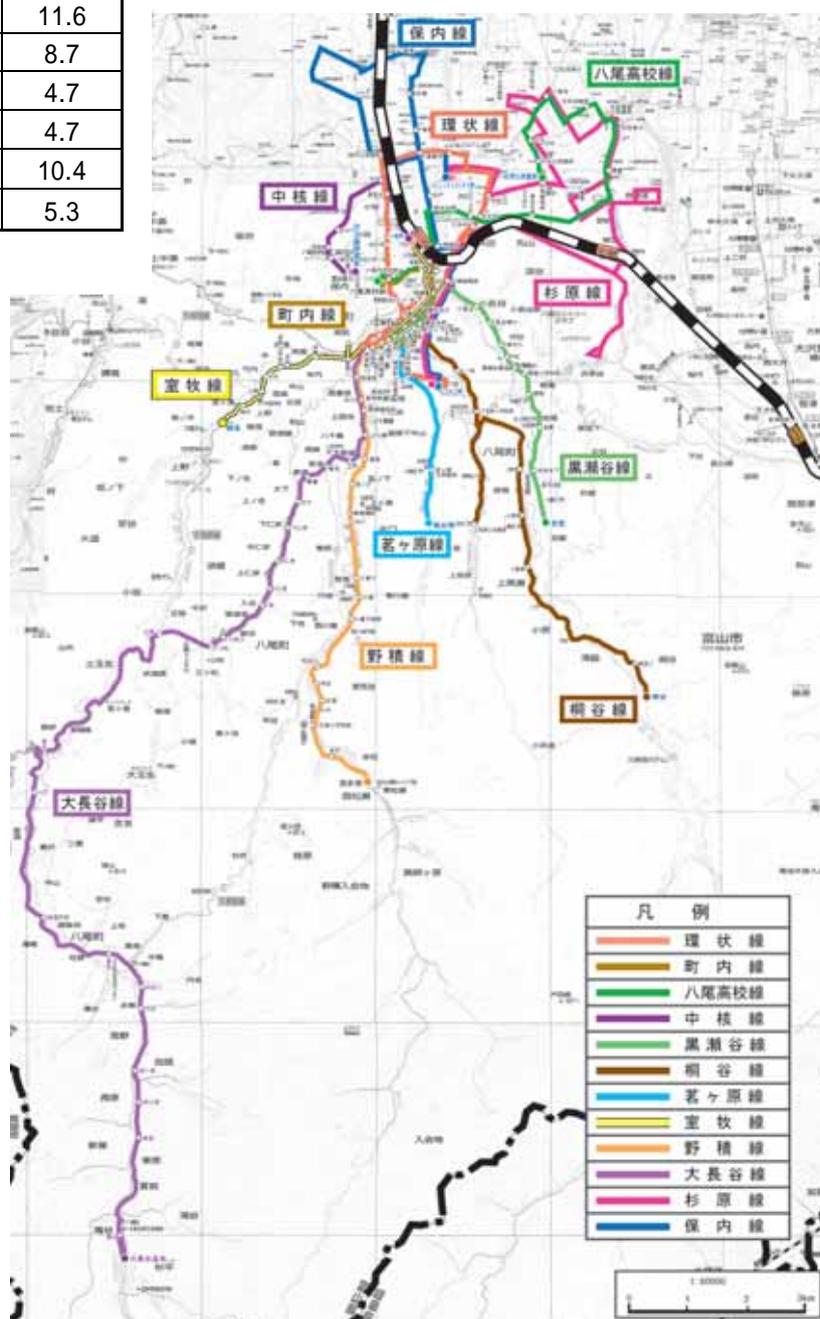


図 4-2-24 八尾コミュニティバス

山田コミュニティバスの再編

(H17実績)

路線名	運行本数 (本/日)	延長往復 (km)	1便あたり 利用者数 (人/便)
清水線	4(3)	19.4	9.0
谷線	4(3)	19.6	8.2
八尾線	4(3)	26.8	7.7
スキー場線 (冬季のみ)	3	8.6	1.2

()内：土曜運行
中学生以下(無料)の利用者を含む

〔課題〕

- 一定の利用者が乗車しているが、地形上、延長が長く非効率な路線になっており、適切な運行方法への切り替えが求められます。
- 冬季のみ運行するスキー場線は、利用客が少ないため、予約制などの検討が必要です。

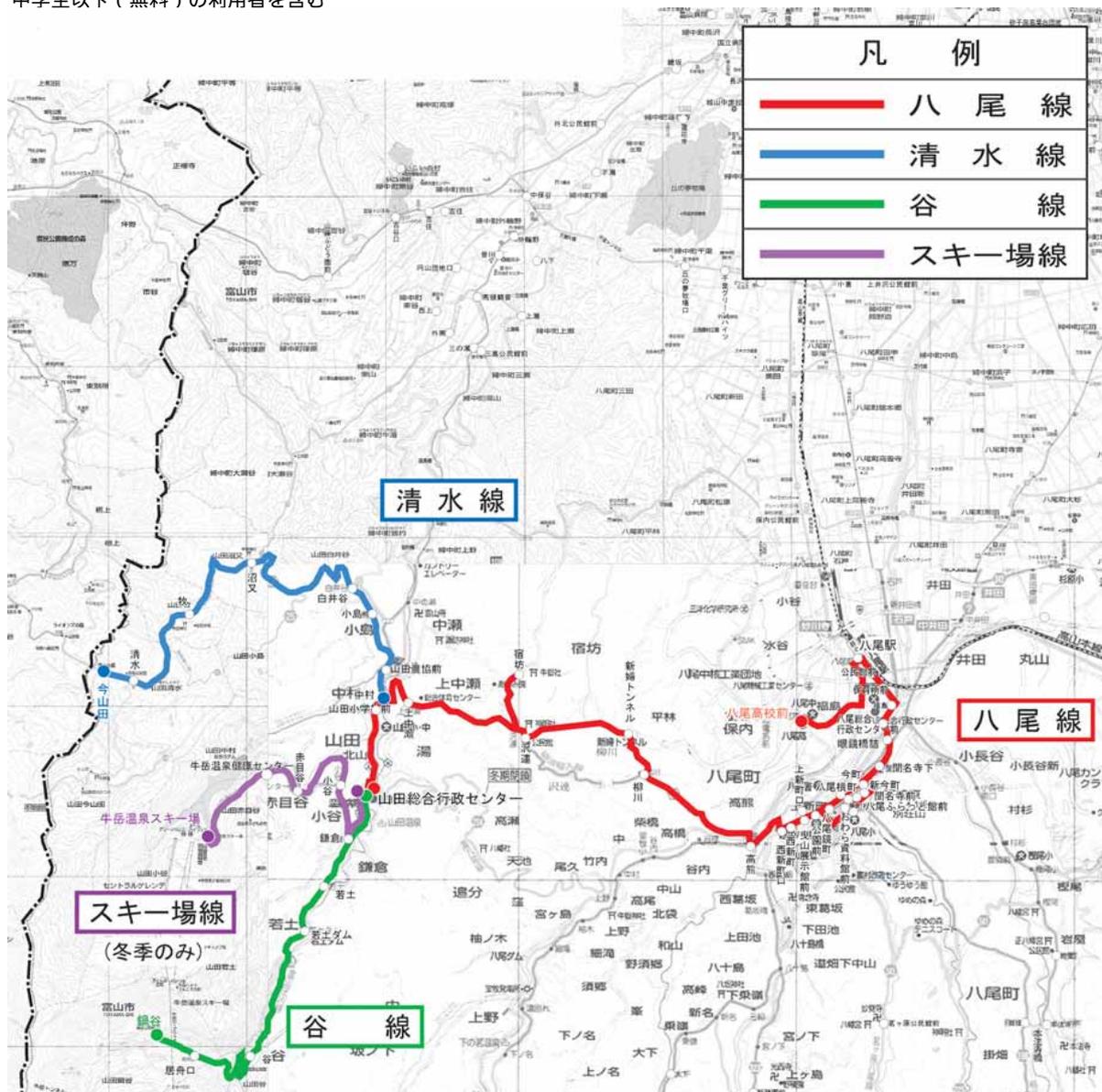


図 4-2-25 山田コミュニティバス

大山コミュニティバスの再編

(H17実績)

路線名	本数 (本/日)	延長 往復 (km)	1便あたり 利用者数 (人/便)
才覚寺線	4	25.0	5.0
小坂線	4	27.4	4.8
西小俣循環線	4	15.3	3.4
糊ヶ原線	2	19.4	4.8
小佐波線	2	10.4	0.7
国際大学線	2	13.0	2.6
粟巢野線	3	40.0	9.8

〔課題〕

- ・バスの運行に適さない小さな需要の路線が多くあります。
- ・地形上、延長が長く非効率な路線になりやすいため、現在採用しているデマンド方式を拡大するなど、適切な運行方法への切り替えが求められます。

デマンド運行時間有、粟巢野線：スクール専用

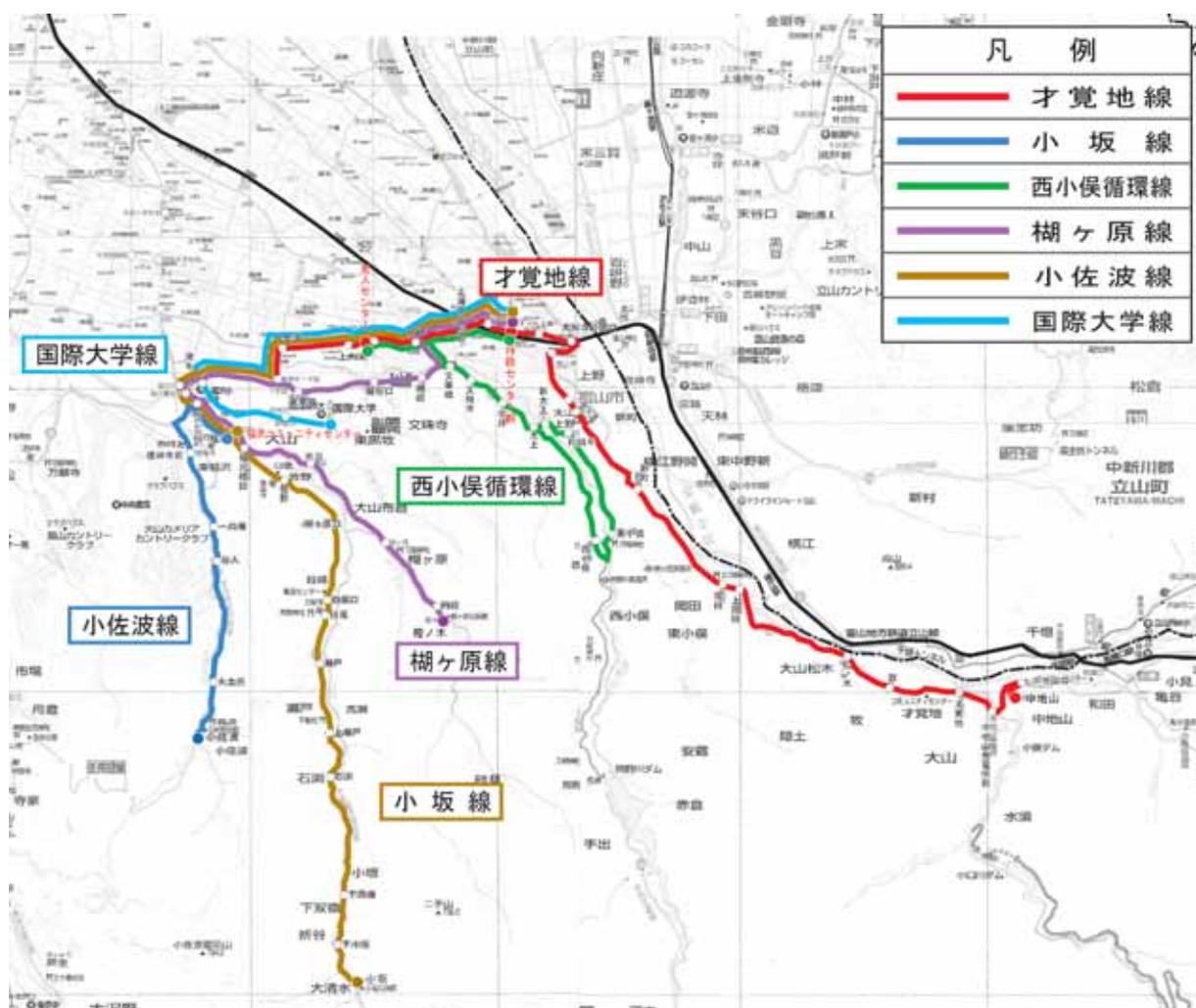


図 4-2-26 大山路線図

6 ICカードの多様な公共交通への導入と多機能化

考え方

- ・ICカードを公共交通機関相互の乗換抵抗の軽減による公共交通の利便性向上を図るとともに、商業施設や駐車場でも利用できるようICカードの多機能化を図ります。
- ・当面は、富山ライトレールで導入しているICカードを、都心部の公共交通機関や商業施設、駐車場への拡大をめざします。

プロジェクトの内容

多様な公共交通機関への導入

富山ライトレールが導入しているICカードで他の公共交通機関の運賃も支払えるようにすることで、乗換の際に発生する運賃支払いのわずらわしさを緩和し、都心地区へのアクセス性の向上を図ります。



【導入ステップ】

- ・都心地区の回遊性を高めるため、コミュニティバス「まいどはや」等の交通機関にICカードシステムを導入します。
- ・合わせて利便性が向上した富山ライトレールのサービス圏域の拡大を図るため、富山ライトレールに接続するバスにも導入します。
- ・その後、交通事業者との調整を図りながら、順次導入の拡大を図っていきます。

都心地区の駐車場への導入

都心地区にある時間貸し駐車場の料金支払いの際にもICカードを使えるようにすることで、自動車で来街した人も公共交通機関に気軽に利用できるようにし、都心地区での回遊性の向上を図ります。このような自動車から公共交通機関への乗継ぎを通じて、都心地区内の道路交通の適正化を図ります。

【導入ステップ】

- ・都心地区内で一定規模以上の駐車場台数を確保している駐車場からICカードシステムを導入します。

商店街・商業施設への導入

都心地区の商店街・商業施設の買い物客に、買い物金額に応じてICカードに積み増しできるようにすることで、買い物客の公共交通機関の利用を促し、都心地区への来街手段の転換を図ります。新たなサービス提供による都心地区の商店街・商業施設の活性化をめざします。

【導入ステップ】

- ・ 都心地区の商店街・商業施設との協議を進めながら、公共交通運賃や駐車場料金の割引システムと合わせてICカードシステムを導入します。
- ・ 公共交通機関との連携を前提に、便利な公共交通沿線の商業施設へのICカードシステムの導入を検討します。

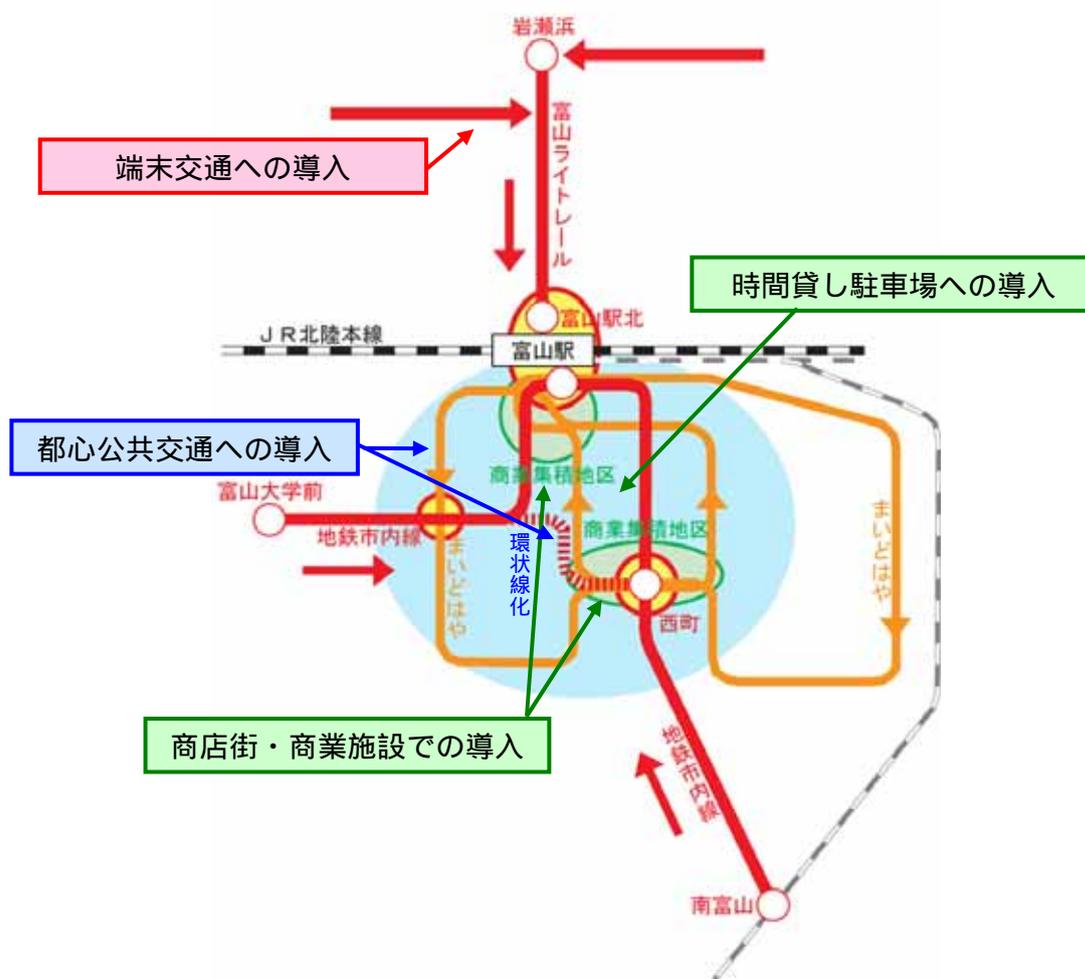


図 4-2-27 第1ステップでの展開イメージ

導入スケジュール

	H19 ~ H23 (前期)	H24 ~ H28 (後期)
多様な公共交通機関への導入	環状線化をめどに導入	
都心地区の駐車場への導入	環状線化に合わせて整備	導入後は順次拡大
商店街・商業施設への導入	環状線化に合わせて整備	郊外も含めて順次拡大