

高山本線ブラッシュアップ基本計画

高山本線ブラッシュアップ会議

富山市

富山県

西日本旅客鉄道株式会社



目次

序章	はじめに	1
1	計画策定の背景・目的	1
2	計画の位置づけ	2
3	計画の対象	2
4	高山本線の概要	3
1章	高山本線沿線におけるまちづくりの方針	5
2章	利便性向上に関する取組状況	11
3章	更なる利便性向上に向けた現状とニーズの分析	14
3.1	高山本線の利用状況	15
3.2	高山本線沿線の地域公共交通供給状況	18
3.3	高山本線沿線の地域公共交通利用状況	19
3.4	高山本線沿線の地域住民の移動状況とニーズ	27
3.5	駅周辺人口	38
3.6	高山本線の沿線交通が抱える課題とニーズ（まとめ）	40
4章	地域鉄道が全国で直面する課題と国の動向	42
5章	計画のとりまとめ（基本方針・取組方針・ブラッシュアップ施策・評価指標）	47
5.1	基本方針策定に向けた背景	47
5.2	基本方針と取組方針	49
5.3	高山本線沿線のありたい姿	52
5.4	取組方針の実現に向けたブラッシュアップ施策	54
5.5	評価指標	84
6章	基本方針の実現に向けた今後の進め方	85
6.1	ブラッシュアップ施策の実現に向けた検討	85
6.2	計画の推進を図るための新たな体制について	86
6.3	今後の進め方	86
参考	高山本線ブラッシュアップ会議 規約	87
参考	上位・関連計画の記載内容（抜粋）	88
参考	高山本線の利用状況（流動状況と混雑率）	97

序章 はじめに

Ⅰ 計画策定の背景・目的

(1) 計画策定の背景

高山本線は、富山駅と岐阜駅を結ぶ全長 225.8km の鉄道路線です。このうち猪谷駅～富山駅の 36.6km 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に取り組んできました。

また、富山県では、高山本線のネットワーク機能の強化及び、広域交通の発展、岐阜県との広域周遊観光の推進による交流人口の拡大に向けた活動等に取り組んできました。

しかしながら、今後の人口減少や、少子・超高齢社会の進行、リモートワークの普及等、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されます。このことから、これまでの富山市と JR 西日本が連携した取組みの深化や、持続可能な公共交通の実現に向けた関係者間の議論を早急に進める必要があると考え、市、県、JR 西日本で構成した「高山本線ブラッシュアップ会議」を令和 3(2021)年 3 月 30 日に設立しました。この会議では、通勤・通学等、生活の足の確保はもとより、沿線地域の活性化を推進するため、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等、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していくこととしています。

(2) 計画策定の目的

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」の深化を図るべく、取組むべき方向性や、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ます。



2 計画の位置づけ

本計画は、法令や条例等に基づかない任意計画と位置付け、関連する計画は以下のとおりとし、各計画と整合を図りつつ、今後、新たに策定される計画の方針等も視野に入れて、相互に連携します。

表1 整合を図る各種計画

計画名	計画期間(年度)	策定主体	備考
第2次富山市総合計画	2017～2026	富山市	特に後期基本計画(2022～2026)と整合
富山市都市マスタープラン	2008～2025		
富山立地適正化計画	2019～2025		
富山市公共交通活性化計画	2007～2026		
富山市地域公共交通網形成計画	2016～2025		
富山市地域公共交通計画(仮称)	2024～2028		
富山市スマートシティ推進ビジョン	2022～2034		
富山県地域交通ビジョン	2015～2025	富山県	2023年度末策定予定
富山県地域交通戦略	2024～2028		

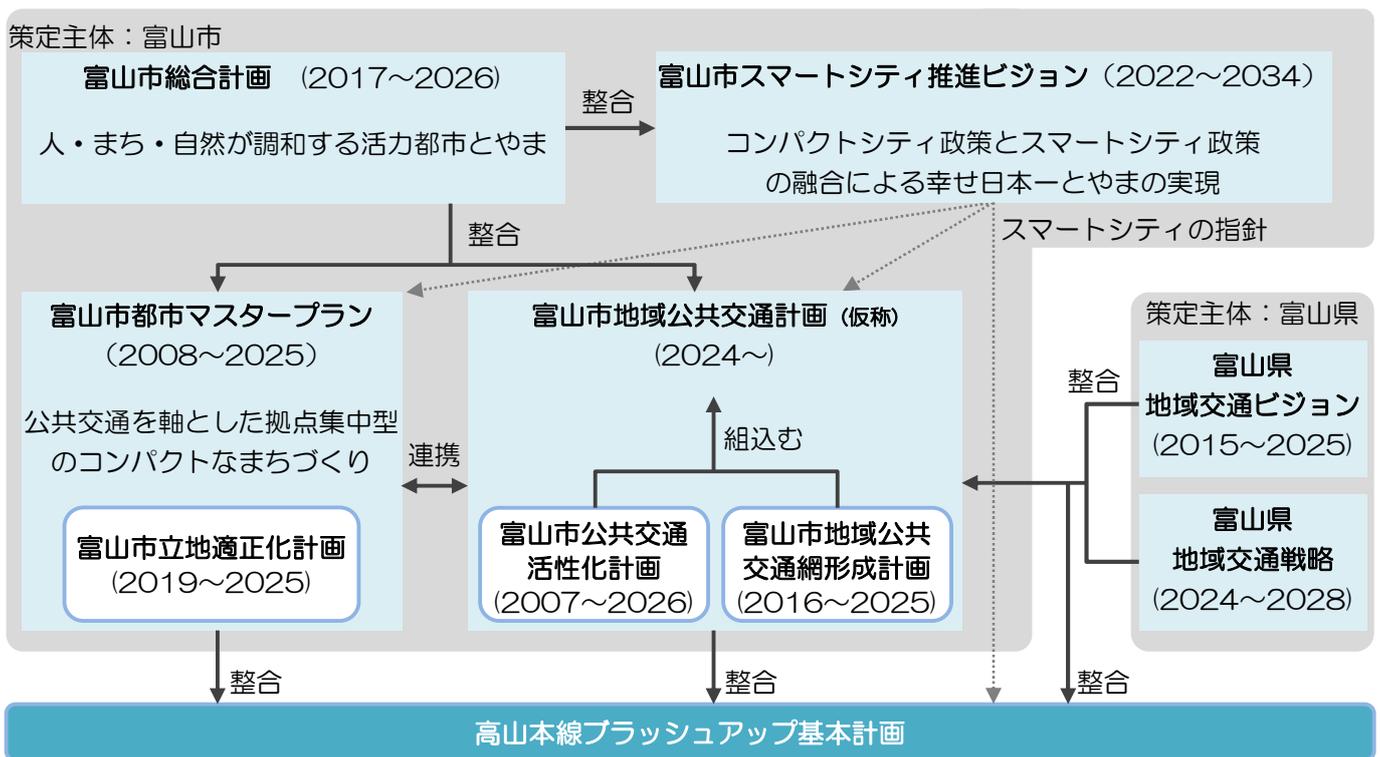


図1 上位・関連計画の相関

3 計画の対象

本計画は、高山本線(猪谷～富山 36.6km)を主たる対象とします。

また、この鉄道線を中心に、沿線のまちづくりや、他の地域公共交通との連携等もあわせて本計画の対象とします。

4 高山本線の概要

(1) 線区概要

高山本線（猪谷～富山）の線区概要は、次のとおりです。

表 2 線区概要

項目	内容
線区	高山本線（JR 西日本運行区間）
区間	猪谷～富山
営業キロ	36.6 km
駅体制	9 駅（富山駅除く）
行き違い駅数	6 箇所（猪谷、笹津、越中八尾、千里、速星、西富山）
動力等	非電化 単線
車両数	キハ 120 形 12 両
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・速星 - 富山間は JR 貨物による貨物列車運行あり ・速星駅は貨物取扱駅でもある（コンテナ取扱駅）



図 2 高山本線

資料：地理院地図

表3 線区の経緯

年	月	内容
大正9年	1920年 11月	岐阜 - 各務ヶ原間 開業
大正10年 ～昭和6年	1921年 ～1931年 -	各務原 - 飛騨萩原間が順次延伸開業
昭和2年	1927年 9月	富山 - 越中八尾間 開業
昭和4年	1929年 10月	越中八尾 - 笹津間 開業
昭和5年	1930年 11月	笹津 - 猪谷間 開業
昭和7年	1932年 8月	猪谷 - 杉原間 開業
昭和8年	1933年 8月	飛騨萩原 - 飛騨小坂間 開業
	11月	杉原 - 坂上間 開業
昭和9年	1934年 10月	飛騨小坂 - 坂上間 開業
		飛越線（坂上 - 富山間）を編入し岐阜 - 富山間が高山本線となる
昭和31年	1956年 6月	東八尾駅開業
昭和44年	1969年 10月	高山本線の無煙化
昭和62年	1987年 4月	国鉄分割民営化
		高山本線の猪谷駅以北をJR西日本、以南をJR東海が継承
平成15年	2003年 10月	猪谷 - 富山間でワンマン運転開始
平成16年	2004年 10月	台風23号により高山～猪谷間で橋梁等流出（特急ひだ号運休）
平成18年	2006年 10月	高山本線活性化社会実験（以下、社会実験）開始（猪谷 - 富山間増便）
	12月	猪谷駅で高山本線と接続する神岡鉄道神岡線（猪谷 - 奥飛騨温泉口）廃止
平成19年	2007年 -	社会実験の一環としてラッピング列車が運行開始
	9月	角川 - 猪谷間復旧による全線運行再開 特急ひだ号の富山駅乗入再開
平成20年	2008年 3月	社会実験の一環として婦中鶴坂駅を臨時駅として設置
		社会実験による主な増便実施区間を越中八尾 - 富山間に変更
平成23年	2011年 3月	社会実験を富山市主体の高山本線活性化事業として継続
		高山本線増便の運転本数を見直し（減便）
平成26年	2014年 3月	婦中鶴坂駅を臨時駅から常設化
平成27年	2015年 3月	北陸新幹線（長野 - 富山 - 金沢間）開業
平成28年	2016年 3月	ダイヤ改正で特急ひだ号時刻変更
平成30年	2018年 7月	平成30年7月豪雨に伴い、飛騨金山 - 下呂、飛騨古川 - 猪谷間不通 （11月21日に全線運転再開）
令和2年	2020年 7月	令和2年7月豪雨に伴い、美濃太田 - 猪谷間不通 （7月6日被災、23日全線復旧）
令和4年	2022年 7月	特急ひだ号へ新型車両導入

1章 高山本線沿線におけるまちづくりの方針

(1) 都市構造との関係性

富山市におけるまちづくりの基本方針は、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化し、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で、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実現することとしています。これは、「お団子と串の都市構造」で示され、高山本線及び、路線バスは、南北方向を結ぶ重要な「串」として役割を果たしています。そのため、他の地域公共交通ネットワークと相互に連携しつつ、地域公共交通の活性化を図るとともに、沿線への人口や都市機能の集積を目指しています。



※串：一定水準以上のサービスレベルの地域公共交通 / お団子：串で結ばれた徒歩圏

図 1-1 富山市が目指す「お団子と串の都市構造」

(2) 高山本線とまちづくりとの関係及び、これまでの経緯

現在の富山市は、平成 17(2005)年 4 月 1 日に 7 市町村が合併して誕生しました。新市の人口は約 42 万人で、面積は 1,241.85k m²となりました。これは、いずれも富山県全体の約 3 分の 1 となり、北は富山湾から南は岐阜県境、南東は長野県境と接し、海拔 0m の日本海から海拔 3,000m 級の北アルプスを有する全国にも例を見ない自然豊かな都市となっています。合併に伴うメリットも大きい反面、少子高齢化や環境負荷の増大、中心市街地の空洞化、行政コストの上昇といった課題もあり、これらに対応するため、富山市では「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」をコンセプトに持続可能なまちづくりを進めることとしています。具体的には、恵まれた鉄軌道によるネットワーク及び、富山市中心部から放射状にネットワークを形成している路線バスを活用した公共交通の利便性向上とともに、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の形成と活性化等に取り組んでいます。

高山本線沿線地域は旧 5 市町村が鉄道でつながっており、沿線でのコンパクトなまちづくりは、公共交通を利用した都心部へのアクセス向上や観光客（来街者やインバウンド等）の利便性向上はもちろん、新市の一体感の醸成にも寄与してきました。

高山本線沿線地区は、速星駅、越中八尾駅、笹津駅において、駅を中心に市街地が形成されているほか、南の猪谷駅は、岐阜県飛騨市に接しています。高山本線は、昭和 9(1934)年の開業以来 70 年間、幾多の変遷に耐え、中京、岐阜、飛騨、北陸等、我が国の中央部を縦断する交通の大動脈として、また、富山県内の都市内鉄道として産業文化の進展に貢献してきました。さらに、八尾地域では、全国的に有名な「おわら風の盆」や、歴史的な古い町並みに全国から毎年多くの観光客が集まる等、高山本線は、日常生活だけではなく、現在も観光客にとっての重要な交通手段でもあります。

しかしながら、新市が誕生した平成 17(2005)年の頃は、モータリゼーションの進展等に伴う利用者の減少が進み、将来の存続や、市街地の拡散が危惧される状況でした。新市の一体感の醸成を図るとともに、新市が目指すコンパクトなまちづくりを推進するため、高山本線沿線の主要駅周辺への機能集積や居住の推進、都心部や観光資源へのアクセス向上について高山本線を軸として進める必要があると考え、運行本数の増便を核とした利便性向上策を、平成 18(2006)年 3 月からの増便社会実験及び、平成 23(2011)年度以降の JR 高山本線活性化事業として、現在まで実施しています。



図 1-2 高山本線と沿線地域

(3) 高山本線に求める役割

① 上位・関連計画にみる「高山本線に求める方向性」

上位・関連計画では、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実現するために、高山本線に求める主な方向性を次のとおり設定し、利便性の向上に取り組んできました。

表 1-1 高山本線に求める主な方向性

項目	内容	出 所
移動	・ 徒歩と地域公共交通による生活の実現	① ② ③ ⑥
	・ 来街者増加や高齢者の外出促進	①
	・ 外出機会創出（おでかけ定期券事業、「とほ活」等）	① ⑤
	・ 広域周遊観光ルートの充実	⑥ ⑦
利便性 (高山本線)	・ 高山本線活性化事業の継続（運行頻度増加を含むサービス水準維持向上）	① ② ④ ⑤
	・ 駅関連施設充実や多機能化	① ② ④ ⑤ ⑦
	・ 利用の多い駅・車両のバリアフリー化の実施	② ③ ④ ⑤
	・ 時刻表の改善（等間隔ダイヤ等）	⑦
	・ 駅周辺への人口や諸機能の誘導	① ② ⑥
利便性 (他モードとの協調)	・ 異なる路線の接続性向上（鉄道・バス連携強化）	② ④ ⑤ ⑦
	・ 地域公共交通の乗継環境改善 （駅の交通結節機能強化〔駅前広場、パーク＆ライド駐車場、駐輪場〕等）	① ② ④ ⑤ ⑦
	・ 運賃や支払いの改善（IC カードシステム、共通乗車券・乗継割引等）	② ④ ⑤ ⑦
維持確保	・ 利用促進に向けた情報発信や啓発	② ③ ④ ⑤ ⑦
	・ 人材育成と交通従事者のおもてなし力の向上	③ ⑤ ⑦
	・ 関係者の役割分担と連携（国、県、市、交通事業者、地域）	⑤ ⑦
その他	・ 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推進（「お団子と串」）	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
	・ 「市民生活の質の向上」、「ひとづくり」、「SDGs」の視点にたって富山市の各種事業を推進	① ⑥
	・ AI、IoT等の新技術を活用したスマートシティの構築	① ③ ⑤ ⑥

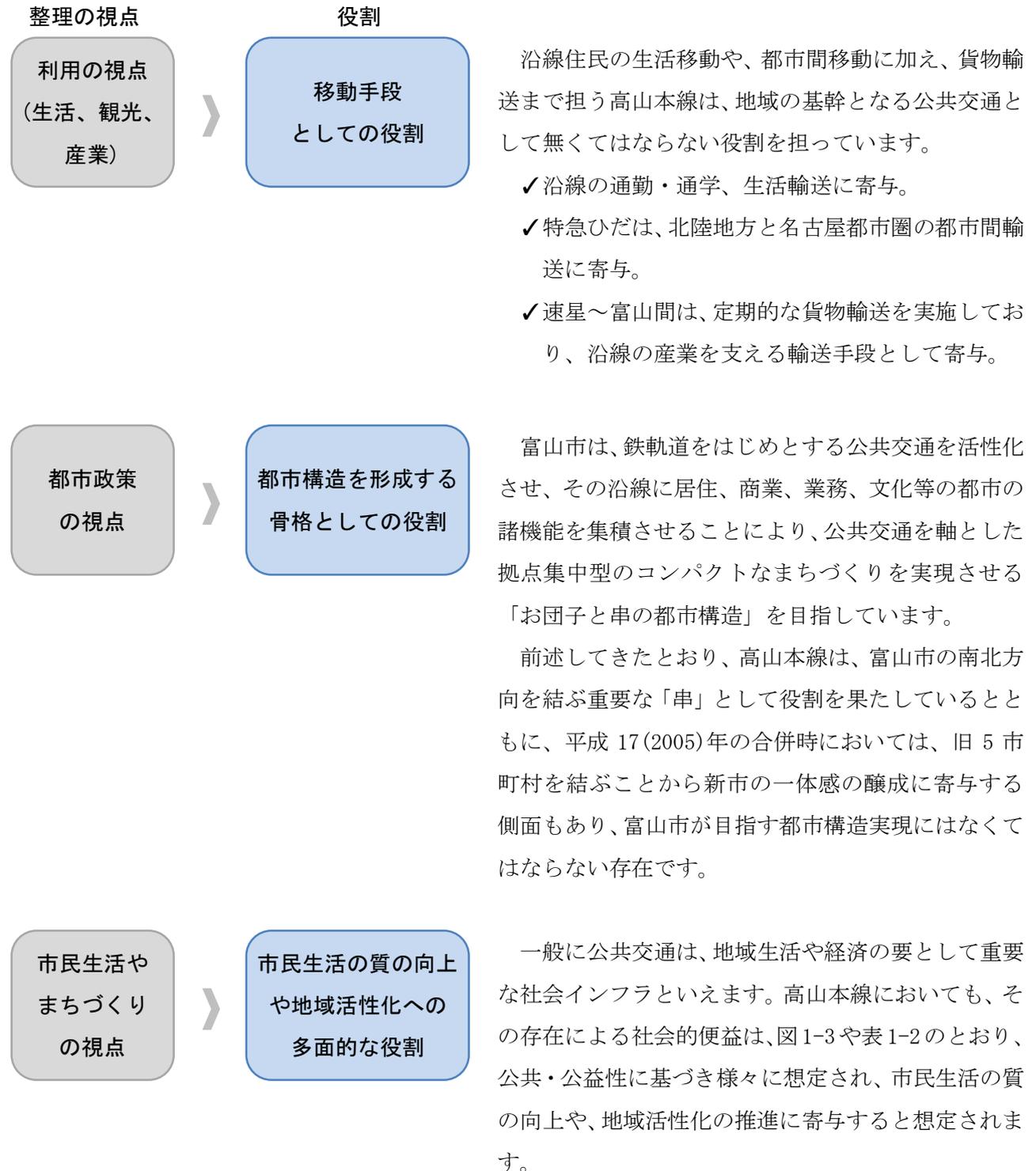
※出所対応

- ① 第2次富山市総合計画 後期基本計画（令和4(2022)年3月策定）
 ② 富山市都市マスタープラン（平成20(2008)年策定 平成31(2019)年3月改定）
 ③ 富山市立地適正化計画（平成29(2017)年3月策定 令和元(2019)年11月更新）
 ④ 富山市公共交通活性化計画（平成19(2007)年3月策定）
 ⑤ 富山市地域公共交通網形成計画（平成28(2016)年9月策定 令和3(2021)年3月追加・修正）
 ⑥ 富山市スマートシティ推進ビジョン（令和4(2022)年11月策定）
 ⑦ 富山県地域交通ビジョン（平成28(2016)年3月策定）

②高山本線に求める役割

上位・関連計画を踏まえ、次の3点から、高山本線沿線でのまちづくりの方針のなかで、高山本線に求められている役割を整理しました。

<高山本線に求める役割>



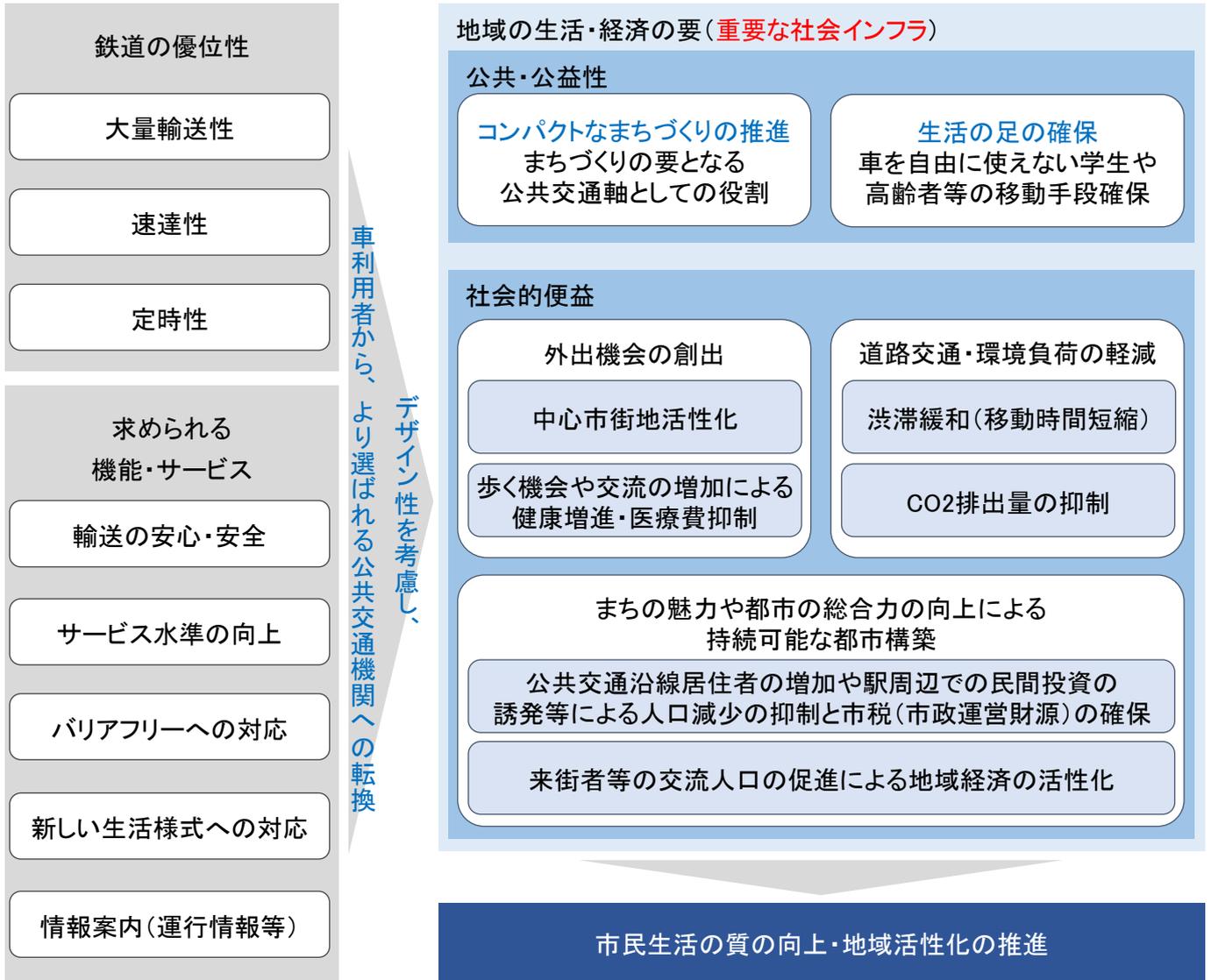


図 1-3 公共財的役割としての鉄道の位置付け (イメージ)

表 1-2 公共交通の存在により想定される社会的便益と受益者（例）

分野	社会的便益	受益者（間接的）				
		行政			地域	
		国	県	市町村	住民	企業等
医療	医療機関への通院手段の確保	○		○	○	○
	介護、医療に関する社会保障費の抑制 （外出機会の増加等による健康増進効果）	○	○	○	○	○
商業・産業	地域経済の活性化（滞在時間の増加等による消費活動の活性化）	○	○	○	○	○
	企業従業員の通勤手段の確保	○	○	○	○	○
	民間投資の誘発（企業誘致の促進による雇用の創出）	○	○	○	○	○
	業務における移動手段の確保	○	○	○		○
建設	道路整備費の軽減	○	○	○		
	駐車場整備費の軽減（中心市街地における低未利用地の解消）	○		○		
道路交通	自動車による移動時間の増加抑制（道路混雑の増大の抑制）		○	○	○	○
	除雪対応の強化（道路除雪作業の円滑化、代替手段の確保）	○	○	○	○	○
交通安全	高齢ドライバー等による交通事故の減少（高齢者の免許証返納の促進）	○	○	○	○	○
	通学路の安全性向上 （自動車の減少等による道路の交通事故リスクの軽減）	○	○	○	○	○
教育	教育機関への通学手段の確保（スクールバスの運行等の軽減）	○	○	○	○	
	教育環境の維持、充実（学校選択の制限抑制）	○	○	○	○	
まちづくり	シビックプライドの醸成に寄与 （住みよい、住み続けたい都市の形成に寄与）		○	○	○	○
	人口の社会増への寄与 （シティプロモーションによる企業立地等による人口増に寄与）		○	○	○	○
	沿線居住人口の維持・向上 （コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの推進）	○	○	○	○	○
	【再掲】民間投資の誘発（企業誘致の促進）	○	○	○	○	○
観光	市内来街者の移動手段の確保（国内外旅行者等の利便性向上）	○	○	○	○	○
	広域観光の強化（高山、下呂、金沢等への周遊観光ルートの確保）	○	○	○	○	○
福祉	ユニバーサルデザイン社会の実現に寄与（バリアフリー化の推進）	○	○	○	○	○
	シビルミニマムの生活水準の確保	○	○	○	○	○
財政	【再掲】介護、医療に関する社会保障費の抑制 （外出機会の増加等による健康増進効果）	○	○	○	○	○
	【再掲】地域経済の活性化（滞在時間の増加等による消費活動の活性化）	○	○	○	○	○
	【再掲】民間投資の誘発（企業誘致の促進による雇用の創出）	○	○	○	○	○
	【再掲】道路整備費の軽減	○	○	○		
	【再掲】教育機関への通学手段の確保（スクールバスの運行等の軽減）	○	○	○	○	
	地価の維持・向上（固定資産税、都市計画税の確保） ⇒ 資産価値の維持・向上			○	○	○
環境	脱炭素社会の実現に寄与（温室効果ガス削減等）	○	○	○	○	○
	防災	災害時における移動手段の確保	○	○	○	○
	災害時における物流ネットワークの確保	○	○	○	○	○
地域 コミュ ニティ	ソーシャルキャピタルの醸成に寄与 （地域活動への参加・外出、駅・車両内での会話等による交流促進）			○	○	
	地域行事やイベント等の活性化に寄与 （おわら風の盆等の地域行事との連携）		○	○	○	○
ライフ スタイル	豊かなライフスタイルの醸成に寄与（文化活動、飲み会等の促進）		○	○	○	○
	歩くライフスタイルの醸成に寄与（とほ活の推進）			○	○	○
	過度に車に依存しないライフスタイルの醸成に寄与 （車両購入費、保険、燃料費等の軽減）	○	○	○	○	○

2章 利便性向上に関する取組状況

(1) 概要

高山本線は、富山市における公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの「串（公共交通軸）」として重要な役割を担うことから、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、運行本数の増便を核とした利便性向上を目的として、富山市と JR 西日本は、平成 18(2006)年度より様々な施策に取り組んできました。増便運行は、2 回の社会実験を経て、平成 23(2011)年度以降は「JR 高山本線活性化事業」として、現在にいたるまで、継続しています。

(2) 取組み内容

増便運行を平成 18(2006)年 10 月～平成 20(2008)年 3 月に猪谷～富山間で実施したほか、平成 20(2008)年 3 月以降は、越中八尾～富山間で継続して実施しています。新駅整備では、平成 20(2008)年 3 月に婦中鶉坂駅を臨時駅として設置したのち、平成 26(2014)年 3 月には常設駅としています。このほか、駅周辺整備（パーク&ライド駐車場、駐輪場、駅前広場、トイレ等）、利用促進施策（ポケット時刻表の配布、モビリティマネジメント推進事業等）に取り組んできました。

表 2-1 各取組における増便運行の状況

項目	期間	増便運行区間	内容
①第 1 期 社会実験	平成 18(2006)年 10 月 21 日 ～平成 20(2008)年 3 月 14 日	猪谷～富山間	概ね 30 分～1 時間に 1 本の水準で運行
②第 2 期 社会実験	平成 20(2008)年 3 月 15 日 ～平成 23(2011)年 3 月 11 日	越中八尾～富山間	概ね 30 分に 1 本の水準で運行
③活性化事業	平成 23(2011)年 3 月 12 日～	越中八尾～富山間	概ね 30 分に 1 本の水準で運行* ※朝・夕の増便を継続

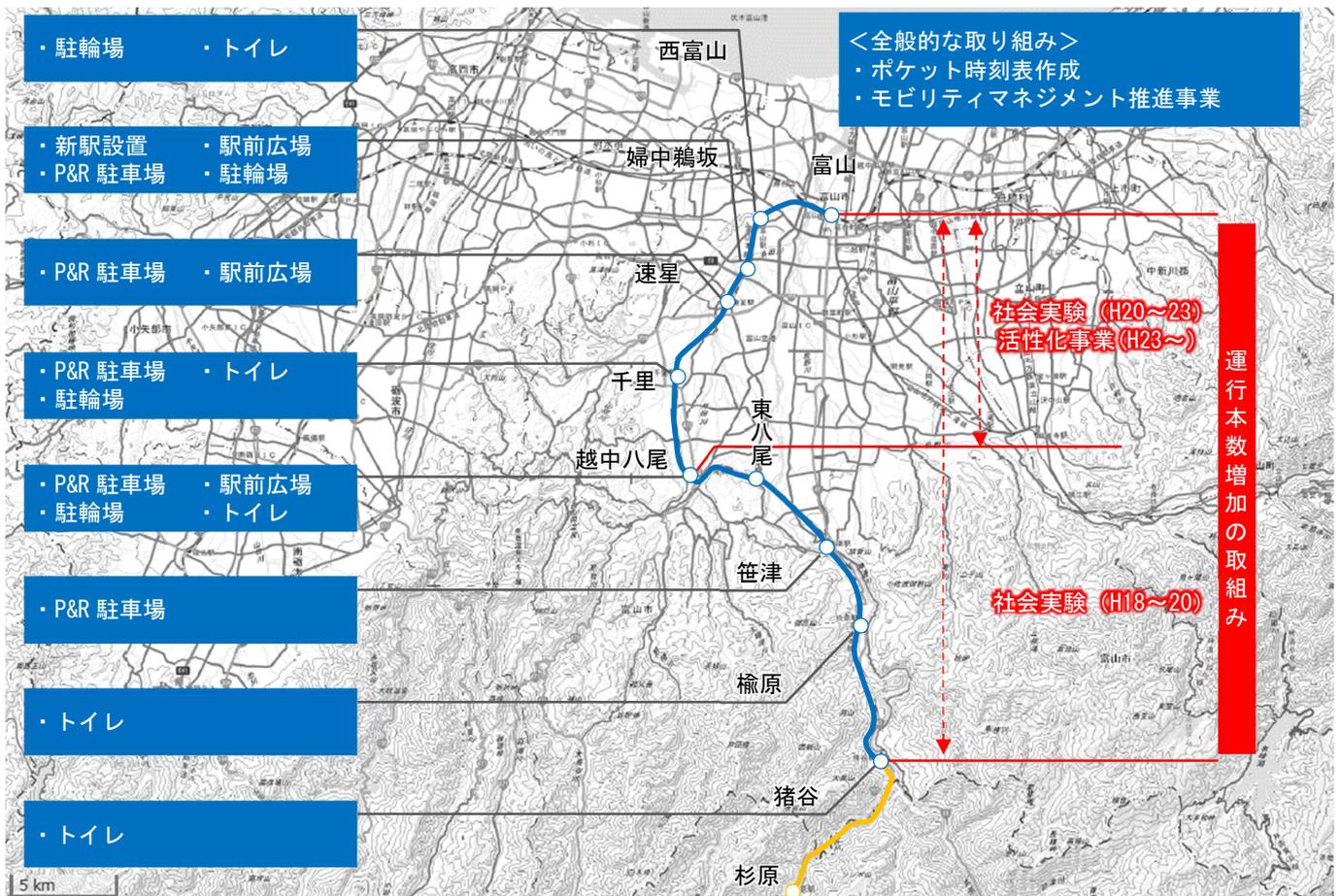


図 2-1 JR 高山本線活性化の取組概要

資料：地理院地図

(3) 取組みの効果

令和元(2019)年度の高山本線各駅の乗車人数は、増便前の平成17(2005)年度と比較して約3割(31%)増加しています。なお、令和2(2020)年以降は、新型コロナウイルス感染症による全国的な感染流行の拡大防止のため、外出抑制や国際的往来制限等を実施しており、これに伴って、高山本線においても、令和元(2019)年度と比較して、利用者数の大幅な減少がみられます(図2-2参照)。

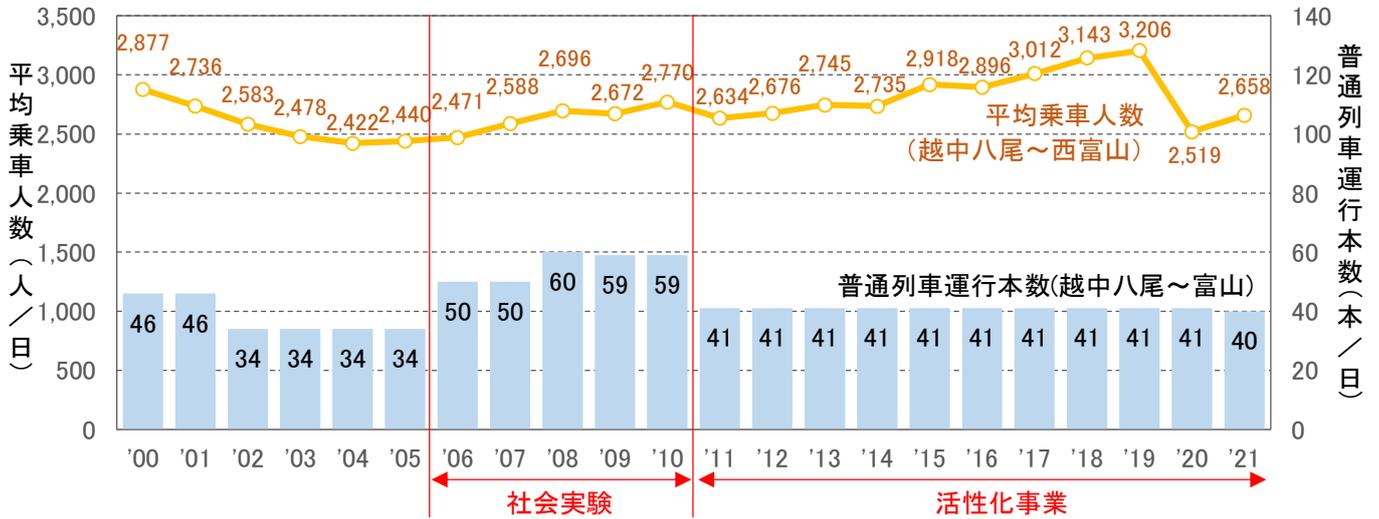
主な施策別にみると、主要なパーク&ライド駐車場は、近年116台分を確保しており、令和元(2019)年度の利用は1日平均105台/日(利用率90.5%)となりました(図2-3参照)。また、婦中鶴坂駅は、平成20(2008)年3月の設置から利用が増加傾向にあります(図2-4参照)。

交通分担率をみると、平日・休日いずれも沿線地域全体[※]と比較して、高山本線の駅勢圏(各駅から1kmまたは2km圏内)の世帯は公共交通利用割合が高く、自家用車利用割合が低い傾向がみられます(表2-2参照)。

以上を踏まえると、乗車人数では、新型コロナウイルス感染症拡大前まで増加が見られたこと、交通分担率では、公共交通利用率が沿線地域全体と比較して駅勢圏で高くなっていることから、本取組みは、市が目指す「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」に寄与したものと考えられます。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大後に乗車人数が大幅に減少していることに加え、交通分担率は、駅勢圏でも自家用車利用率が7割程度の状況です。今後予想される人口減少や少子・超高齢社会の進行、リモートワーク等の新しい生活様式の浸透を踏まえると、公共交通を取り巻く環境は、ますます厳しくなることが予想されることから、更なる取組みの推進が必要と考えます。

※沿線地域全体：高山本線が通過する地域(富山西部地域、婦中地域、八尾地域、大沢野地域、細入地域)



※運行本数は越中八尾～富山間

図 2-2 高山本線の乗車人数と運行本数 推移

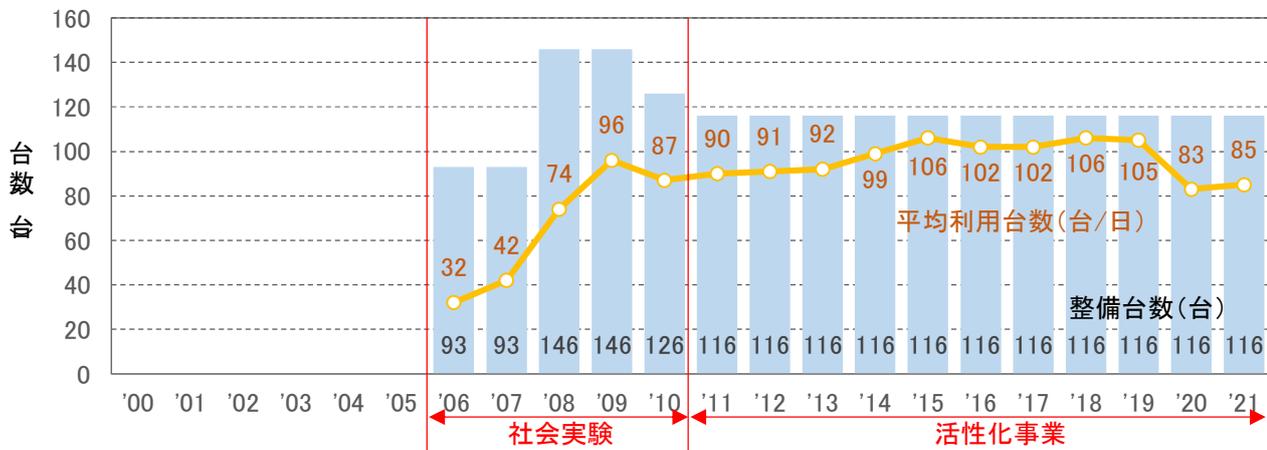


図 2-3 高山本線周辺のパークアンドライド駐車場の整備台数と利用台数 推移

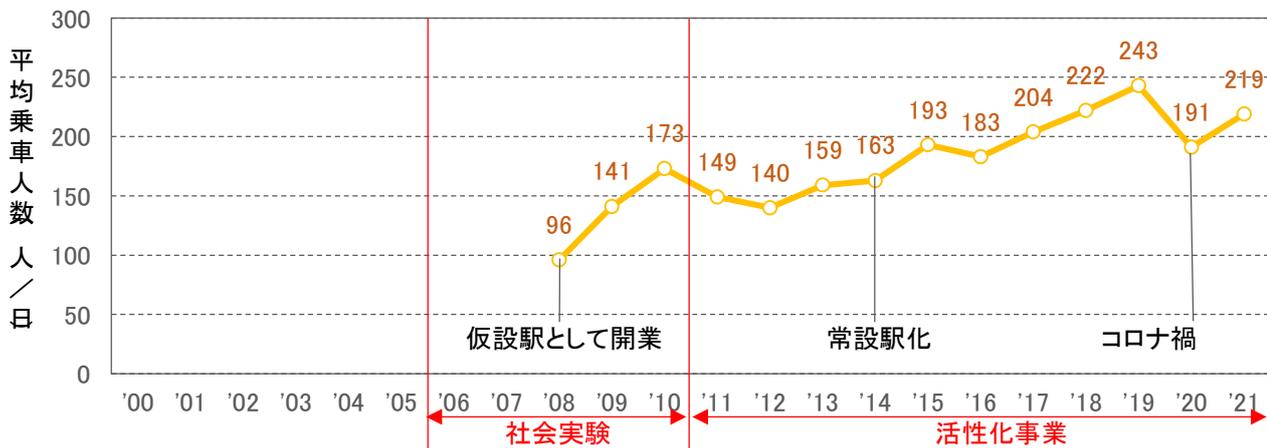


図 2-4 婦中鵜坂駅の乗車人数 推移

出典：富山市統計書

表 2-2 交通分担率

地域	平日		休日		備考
	自家用車利用	公共交通利用	自家用車利用	公共交通利用	
沿線地域	87.7%	7.4%	91.9%	4.3%	富山西部地域、大沢野地域、八尾地域、婦中地域、細入地域
駅勢圏	68.5%	17.9%	72.2%	22.0%	高山本線の各駅から1kmまたは2km圏内の世帯

出典：沿線地域は富山市の公共交通に関する市民意識調査、駅勢圏は高山本線沿線住民アンケート(令和元(2019)年度実施)

3章 更なる利便性向上に向けた現状とニーズの分析

前章で記載したとおり、高山本線におけるこれまでの利便性向上の取組みは一定の効果があったものの、今後予想される人口減少や少子・超高齢社会の進行、リモートワーク等の新しい生活様式の浸透を踏まえると、公共交通を取り巻く環境はますます厳しくなることが予想されます。

高山本線は、富山市における重要な役割を担っていることから、こうした環境下にあっても持続可能な公共交通として維持確保し、まちづくりを推進することが求められています。

本章では、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について検討を行うため、高山本線沿線の現状とニーズについて改めて分析しました。なお、分析にあたっては、高山本線と連携し、一体となって沿線地域の移動ニーズを支える地域公共交通として、高山本線以外の路線バス等の供給・利用状況についても、あわせて分析しています。

3.1 高山本線の利用状況

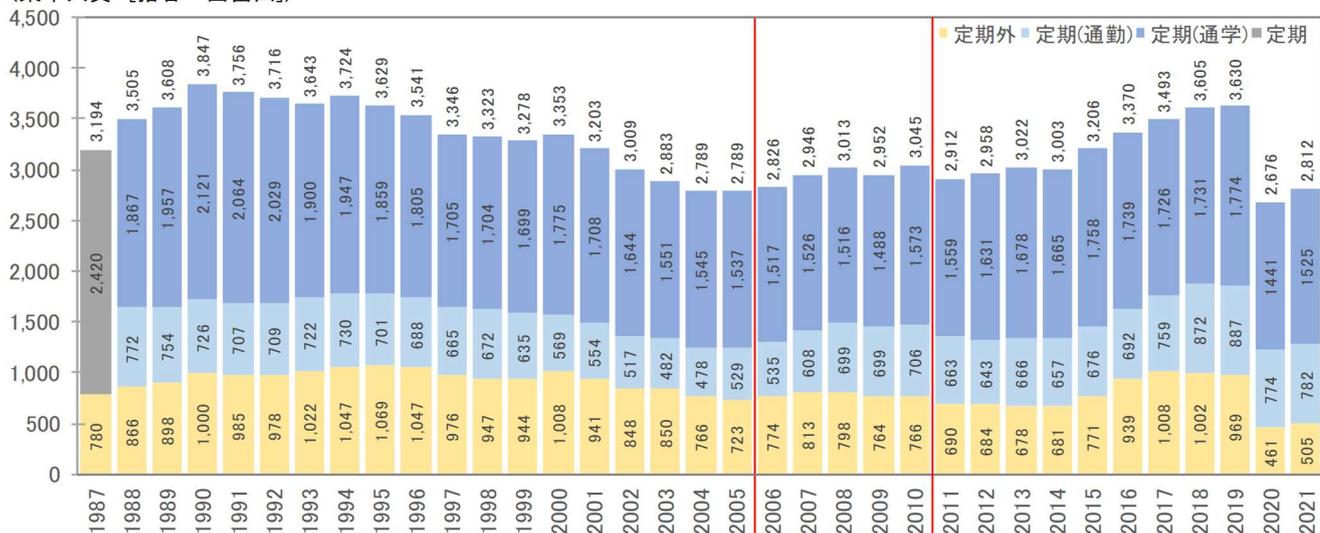
(1) 旅客輸送（普通列車）

高山本線における普通列車の利用状況は、乗車人員、平均通過人員*とも、平成2(1990)年度頃を境に減少傾向に転じており、平成17(2005)年度は、乗車人員がピーク時の約3割弱(27.5%)減、平均通過人員が約5割弱(47.6%)減と、利用者の減少が深刻な状況にありました。こうしたなか、平成18(2006)年3月からの増便社会実験及び、平成23(2011)年度以降のJR高山本線活性化事業により、令和元(2019)年度は、社会実験前の平成17(2005)年度と比較し、乗車人員が約3割(30.2%)増、平均通過人員が約4割弱(36.5%)増に転じています。

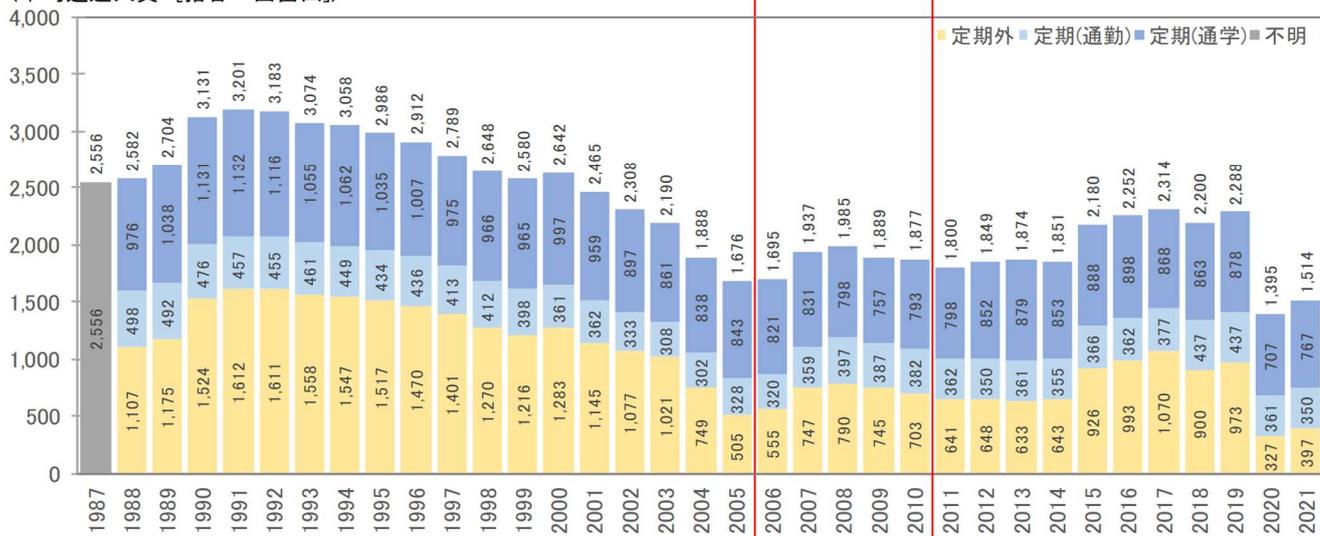
一方、令和2(2020)年以降は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、外出抑制や国際的往来制限等が実施され、これに伴って、高山本線においても令和元(2019)年度と比較して、利用者数の大幅な減少がみられます。

※平均通過人員：交通機関の1日当たりの平均輸送量（1日1kmあたりの利用者数）

(乗車人員 [猪谷～西富山])



(平均通過人員 [猪谷～西富山])



▲国鉄民営化

▲ひだ運休

▲ひだ再開

▲ひだダイヤ改正

▲婦中鵜坂駅開業

▲常設化

▲豪雨災害

▲北陸新幹線開業

▲コロナ禍

社会実験

活性化事業

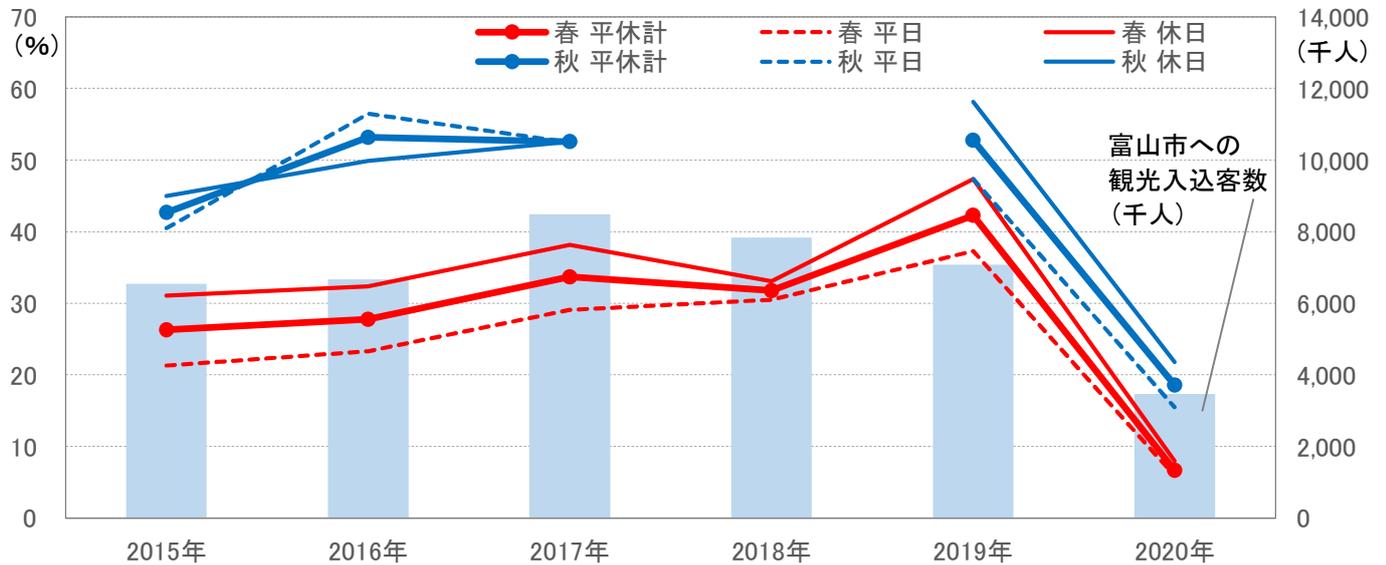
※四捨五入のため、内訳の計と合計は一致しない ※1987年是一部内訳不明

図3-1 高山本線の乗車人員推移（猪谷～西富山間）

資料：JR西日本

(2) 旅客輸送（特急列車）

高山本線の特急列車は、「特急ひだ」が名古屋～岐阜～高山～富山間を1日4往復運転しています。利用状況を見ると、コロナ禍にあった令和2(2020)年は、春・秋季とも前年と比較して30ポイント以上減少しており、富山市の観光入込客数の推移においても、年間で5割以上減少となっており、人の移動の減少の影響を大きく受けています。



※春(6月)、秋(10～11月)に平日・休日各1日乗車し乗客数カウント。平成30(2018)年秋は「平成30年7月豪雨」被災により実施せず

図 3-2 特急ひだ 乗車率推移と富山市の観光入込客数

資料（特急ひだ乗車率）：高山本線強化促進同盟会 特急ひだ利用実態調査(富山-高山間)
資料（観光入込客数）：富山県観光客入込数等（富山県地方創生局観光振興室、(公社)とやま観光推進機構）

(3) 貨物輸送

貨物輸送では、速星～富山貨物駅間で化学薬品の発着送を継続して担っており、沿線の産業を支える重要な役割を担っています。また、自動車輸送と比較して、工場周辺の自動車交通量が低減するため、騒音・振動等の軽減による住環境の向上や、環境負荷の低減を実現しています。輸送量をみると、平成16(2004)年10月に富山貨物駅～神岡鉄道神岡鉱山駅間の神岡鉱業の貨物輸送が、トラック輸送転換のため縮小のうえ廃止となった影響で、輸送量が減少しましたが、平成18(2006)年度以降は、概ね一定で推移しています。

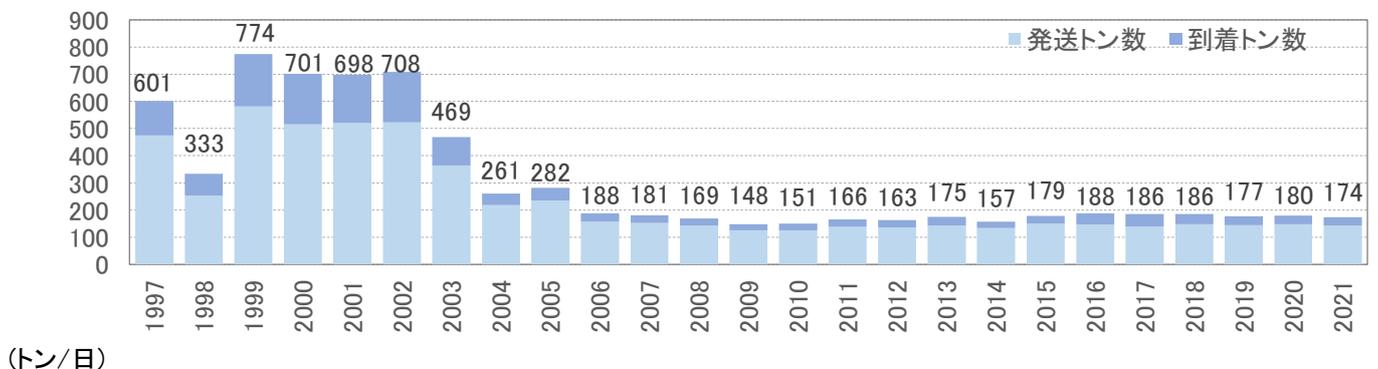


図 3-3 高山本線における貨物輸送量 推移

資料：富山県統計年鑑 令和3(2021)年度のみ富山市資料

参考 人口の推移

富山市の人口は、平成 12(2000)年の 453, 295 人をピークに減少に転じています。年齢別にみると、15 歳未満人口は昭和 60(1985)年以降減少している一方で、65 歳以上人口は増加しており、令和 2(2020)年には高齢化率が約 3 割(30.2%)となりました。

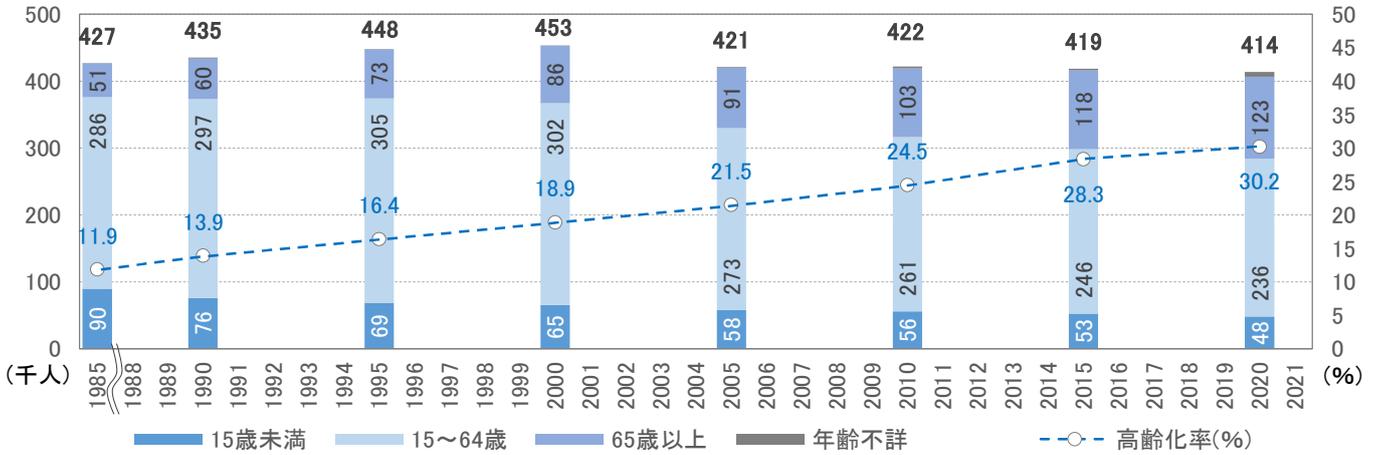


図 3-4 富山市の人口推移

資料：国勢調査（平成 16(2004)年以前は現富山市の自治体分を合算）

参考 自動車の普及

富山市における自動車の台数は、年々増加しています。人口あたりの台数をみると、平成 12(2000)年度の 0.58 台/人から増加を続け、令和 2(2020)年度には 0.74 台/人と約 1.3 倍に増加しています。



図 3-5 富山市の自動車登録台数推移

資料：台数は富山市統計書（各年度末時点）、人口は国勢調査（平成 16(2004)年以前は現富山市の自治体分を合算）

3.2 高山本線沿線の地域公共交通供給状況

高山本線沿線の生活拠点と都心（富山駅周辺及び総曲輪地区周辺）を結ぶ地域公共交通は、主に、高山本線と富山地方鉄道が運行する路線バスがあります。

高山本線各駅周辺から、富山県最大の交通結節点である富山駅へのアクセスは、路線バスと比較して高山本線の方が運賃は安価であり、速達性も確保されています。一方、総曲輪地区へのアクセスは、高山本線では富山駅で乗換えが生じるものの、路線バスでは直結していることから、路線バスの方がアクセスしやすい面があります。

また、大沢野地域では、路線バスが高頻度で運行しており、市民生活の足として十分なサービス水準が確保されています。このほか、各生活拠点内では、コミュニティバス等の生活交通が市民生活の足を支えています。

以上より、高山本線と沿線の路線バスは、居住地や目的地により、役割の分担がなされています。



図 3-6 高山本線沿線の地域公共交通（ネットワーク、所要時分、運行本数、運賃）

資料：交通事業者時刻表を元に作成（令和4(2022)年度）

3.3 高山本線沿線の地域公共交通利用状況

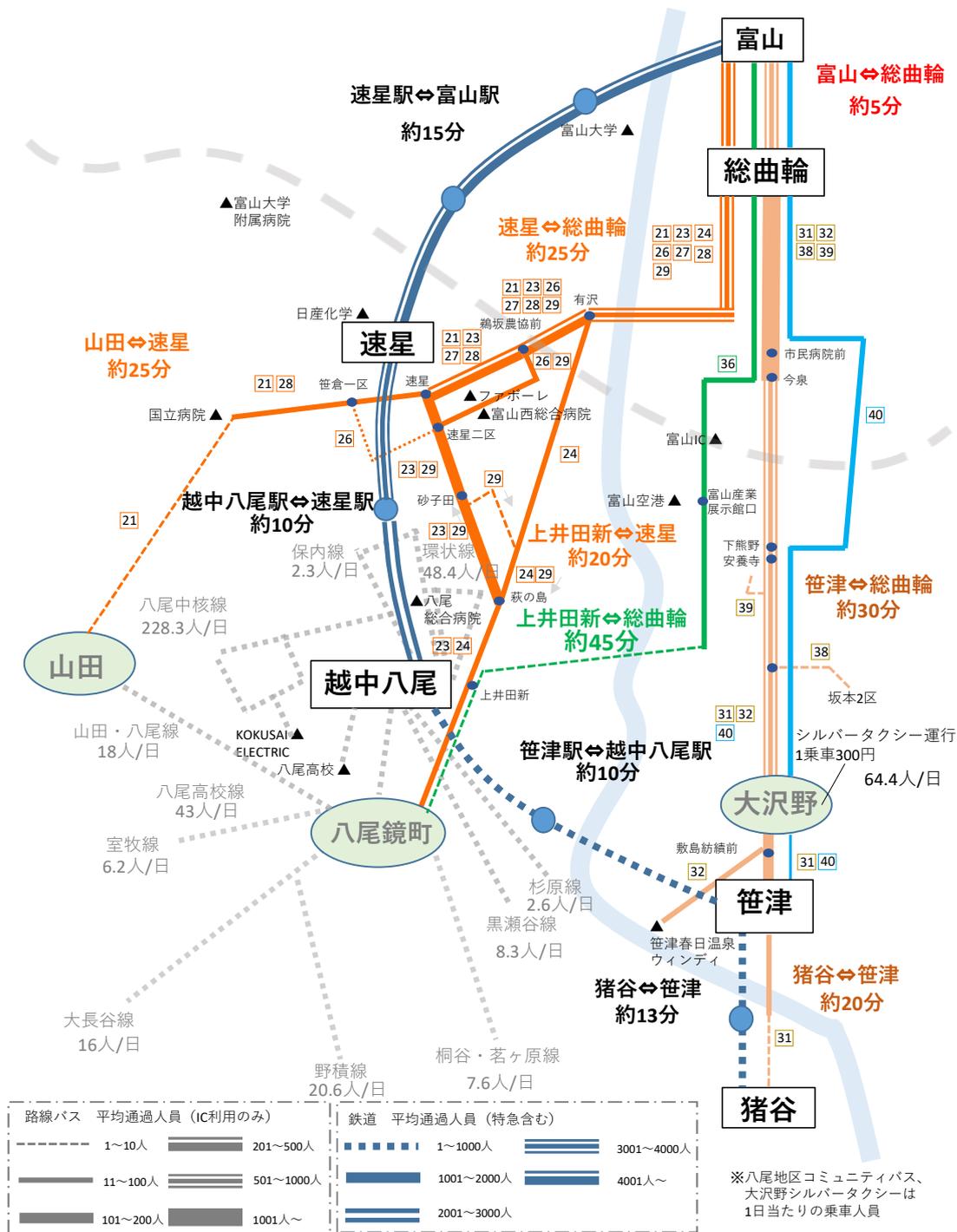
(1) 地域公共交通の利用状況

① 輸送密度*

高山本線を見ると、富山～越中八尾間で2,000人/日を超えている一方で、越中八尾～猪谷間は1,000人/日を下回っており、厳しい利用状況にあります。

路線バスをみると、富山・総曲輪から速星・笹津方面の拠点間を結ぶ系統で100人/日を超える区間が見られる一方で、高山本線と平行する笹津～猪谷間は100人/日未満と厳しい利用状況にあります。

※輸送密度：旅客営業キロ1kmあたりの1日平均旅客輸送人員（平均通過人員と同義）



※輸送密度＝各区間の年間輸送人キロ(人/km・日)÷営業キロ(km)÷年間運行日数(日)

図 3-7 高山本線沿線の地域公共交通（輸送密度）

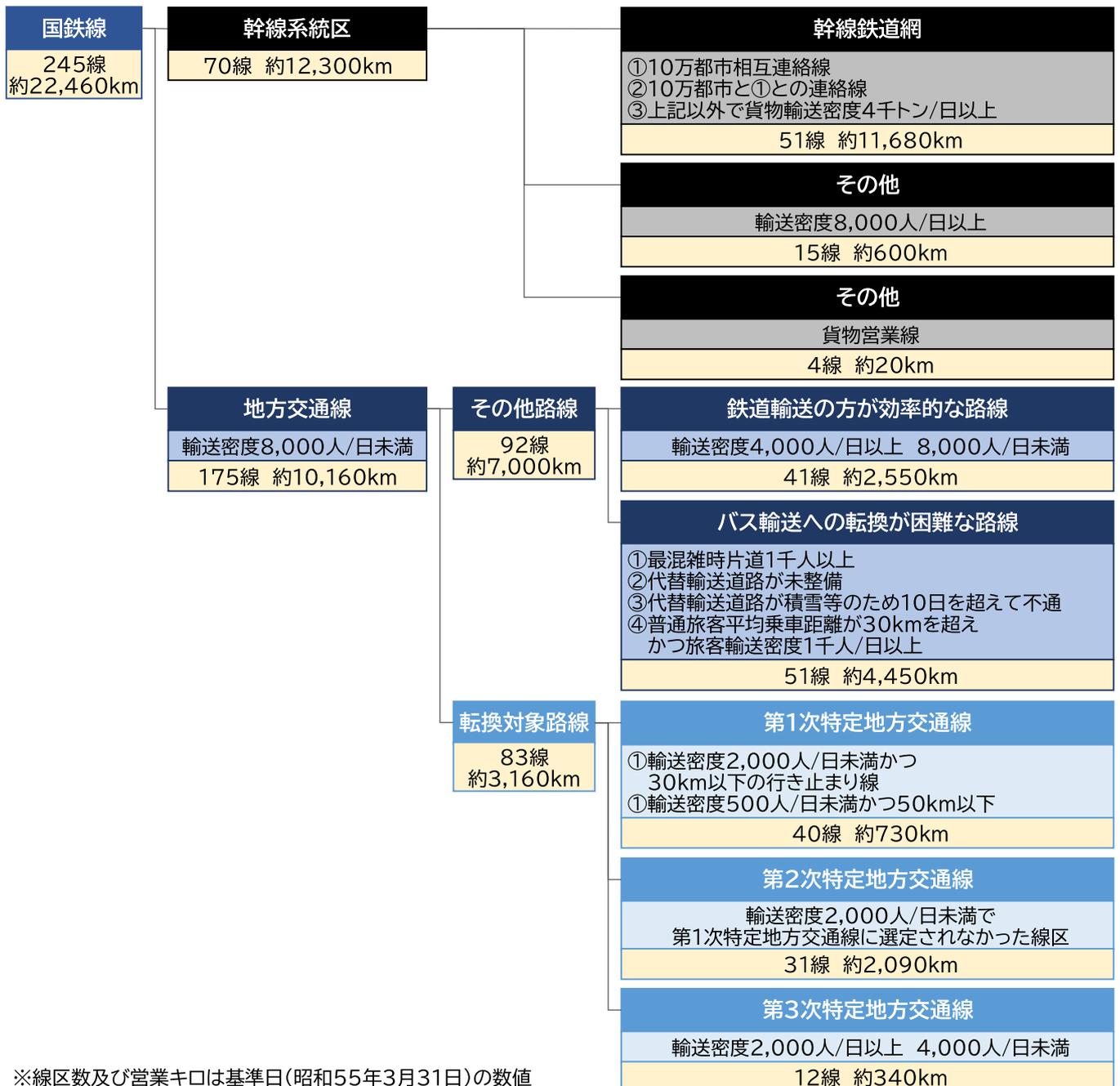
資料：富山市、JR 西日本、富山地方鉄道資料（令和元(2019)年度実績）

参考 鉄道における輸送密度の目安

輸送密度は、鉄道線の利用実態を示す指標として使用されてきました。

昭和 55 (1980) 年施行の国鉄再建法では、国鉄線をバス転換や第三セクター等へ転換する基準として、輸送密度 4,000 人/日が「転換対象路線」として一つの基準とされました。

また近年では、平成 28 (2016) 年に JR 北海道が「輸送密度 200 人未満はバス等の転換について相談を開始」「輸送密度 2,000 人/日未満は鉄道を維持する仕組みについて相談を開始」との基準を提示したことをはじめ、JR 東海を除く、全国の JR で **輸送密度 2,000 人/日未満の線区** を中心に、利用・収支状況データの公開や、維持確保に向けた議論が進んでいます。



※線区数及び営業キロは基準日(昭和55年3月31日)の数値

図 3-8 国鉄再建法による幹線・地方交通線の線区区分の考え方

資料：地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言～地域戦略の中でどう活かし、どう刷新するか～
(令和 4(2022)年 7月 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 (国土交通省))

②高山本線の利用実態調査

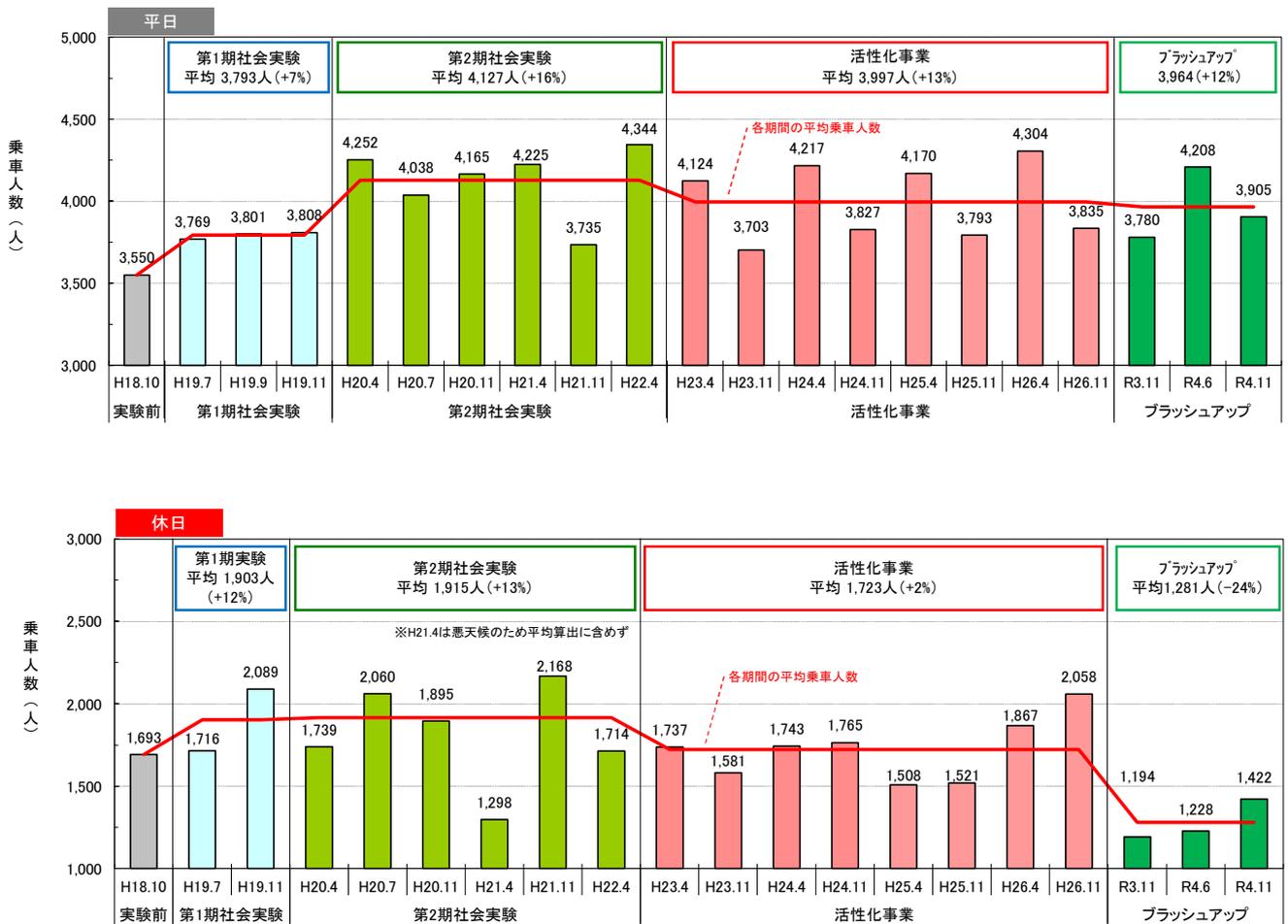
ここでは、令和3(2021)年11月から令和4(2022)年11月までに、高山本線利用者を対象に実施した乗降及び、OD調査結果を整理します。必要に応じ、本調査より前に実施した既往調査(乗降調査等)も活用します。

a)乗降状況

<普通列車>

富山市が実施した乗降調査(平日・休日各1日)における乗車人数の推移をみると、第2期社会実験時の利用が多い傾向にある一方で、令和4(2022)年6月調査では、平日は第2期社会実験時と同水準の乗車人数となっています。主に通勤・通学利用において、令和2(2020)年からのコロナ禍から回復傾向にあります。

平休別にみると、全期間で休日の利用者数が平日を下回っているほか、コロナ禍からの回復状況も鈍くなっています。



※活性化事業の内、平成27(2015)年から令和2(2020)年までについては、乗降調査を実施していないため対象に含まない。

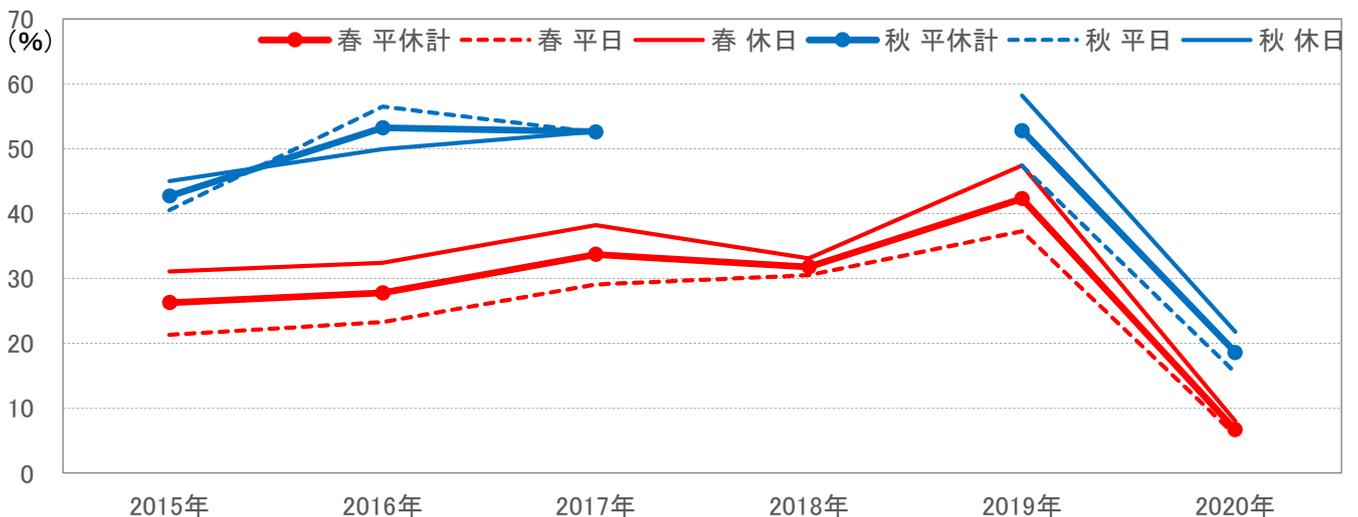
図3-9 乗車人数 推移(越中八尾~富山 普通列車)

資料:富山市調査(各年特定の1日間の乗降調査)

<特急列車>

特急列車の富山駅乗降人員は、令和4(2022)年6月調査と前年度同時期調査(令和3(2021)年6月市独自調査)を比較すると、約3倍(+216人)の伸びを示しており、観光を中心とする広域的な流動は復調の兆しがあるといえます。

乗車率をみると、平成28(2016)年3月の特急ひだ8号ダイヤ変更により、平成28(2016)年以降、乗車率が向上する傾向にありましたが、乗車率の高い秋季休日でも6割弱に留まっています。さらに、令和2(2020)年には、コロナ禍の影響を受け、大きく低下しています。



乗車率 (%)		H27 2015年	H28 2016年	H29 2017年	H30 2018年	R1 2019年	R2 2020年
春	平休計	26.3	27.8	33.7	31.8	42.3	6.7
	平日	21.3	23.3	29.1	30.5	37.3	5.9
	休日	31.1	32.4	38.2	33.1	47.4	8.0
秋	平休計	42.7	53.2	52.6	未調査	52.8	18.6
	平日	40.5	56.5	52.5	—	47.4	15.5
	休日	45.0	49.9	52.6	—	58.2	21.8

※6月及び秋(10~11月)に平日・休日各1日乗車し、乗客数をカウント

※平成30(2018)年秋は「平成30年7月豪雨」被災により実施せず

図3-10 特急ひだ 乗車率推移

資料：高山本線強化促進同盟会による特急ひだ利用実態調査(富山-高山間)

b) 流動状況と混雑率*

平日をみると、乗降は、富山駅のほか、速星駅や越中八尾駅でも多くなっています。特に、朝ラッシュ時間帯（～8時台）の富山方面行は、速星～富山間で1,200人を超える利用があり、大量輸送を得意とする鉄道の特性が発揮されているとみられる一方、この時間帯の利用者数が、富山方面行の1日の利用数の7割以上を占めていることから、朝ラッシュ時間帯以外の昼間時間帯等の利用が少ないという課題があります。

休日をみると、猪谷駅の乗降が相対的に増加しており、観光目的での利用が推察されます。また、平日と異なり、速星駅での乗降が越中八尾駅を上回っており、速星駅周辺の商業施設等への来訪目的で、都心から高山本線を利用されていることが推察されます。

列車ごとの混雑率をみると、平日の朝夕ピーク時は混雑率が100%を超える便が多く、利用者へのサービス向上のために、混雑緩和の必要性の声も上がっております。一方で、平日の昼間時間帯では混雑率が3割未満の便も多く見られます。

※流動図（平日・休日）及び、列車ごとの混雑率（平日・休日）は参考資料として掲載（P97～P100）

c) OD※（乗降区間）

OD をみると、富山駅を起終点とする利用が、平休日とも 7～8 割を占めます。特に、富山駅と速星駅及び、越中八尾駅間での利用が多くみられます。また、富山～越中八尾間で完結する利用は、平休日とも約 9 割を占めます。

駅間の OD では、平休日ともに、富山駅⇄速星駅の移動が最も多く、次いで、富山駅⇄越中八尾駅の移動が多い傾向にあります。また、富山駅を除く駅間の OD は、平休日ともに、速星駅⇄越中八尾駅の移動が最も多いことから、高山本線は、主に富山駅、速星駅及び、越中八尾駅の 3 駅における各地域拠点間の移動が多いといえます。

※OD：origin and destination（起点と終点）の略、OD 調査は、人等が移動する起点から終点までを一体として把握する交通量調査

表 3-1 OD 表（人/日）

（平日）

R 4		降車駅											
		富山	西富山	婦中 鶺坂	速星	千里	越中 八尾	東八尾	笹津	楡原	猪谷	富山～ 八尾	乗車 合計
乗 車 駅	富山		126	196	622	210	341	17	11	15	24	1,495	1,562
	西富山	115		11	44	19	82	2	10	2		271	285
	婦中鶺坂	218	6		13	8	21					266	266
	速星	619	33	9		31	307	4	22	1	1	999	1,027
	千里	230	17	3	20		30		1			300	301
	越中八尾	396	94	33	207	27			8		2	757	767
	東八尾	18	5		6								29
	笹津	22	13		14		13			1	1		64
	楡原	18	7		1		1		1				28
	猪谷	17					1		2				20
	富山～八尾	1,578	276	252	906	295	781					4,088	
	降車合計	1,653	301	252	927	295	796	23	55	19	28		4,349

（休日）

R 4		降車駅											
		富山	西富山	婦中 鶺坂	速星	千里	越中 八尾	東八尾	笹津	楡原	猪谷	富山～ 八尾	乗車 合計
乗 車 駅	富山		72	40	212	63	154	3	14	3	37	541	598
	西富山	68		2	46	0	6	0	0	1	0	122	123
	婦中鶺坂	27	0		1	0	0	0	0	0	0	28	28
	速星	180	41	0		5	37	2	0	0	9	263	274
	千里	41	2	0	4		2	0	0	0	0	49	49
	越中八尾	130	7	0	15	2		0	0	0	2	154	156
	東八尾	2	0	0	2	0	0		0	0	0	—	4
	笹津	10	1	0	0	0	0	0		0	2	—	13
	楡原	2	1	0	0	0	0	0	0		0	—	3
	猪谷	30	1	1	7	0	0	0	3	0		—	42
	富山～八尾	446	122	42	278	70	199	—	—	—	—	1,157	
	降車合計	490	125	43	287	70	199	5	17	4	50		1,290

※駅別列車別乗降人数を用いて拡大補正。拡大補正後の値は小数点以下を含むため、合計は合致しない

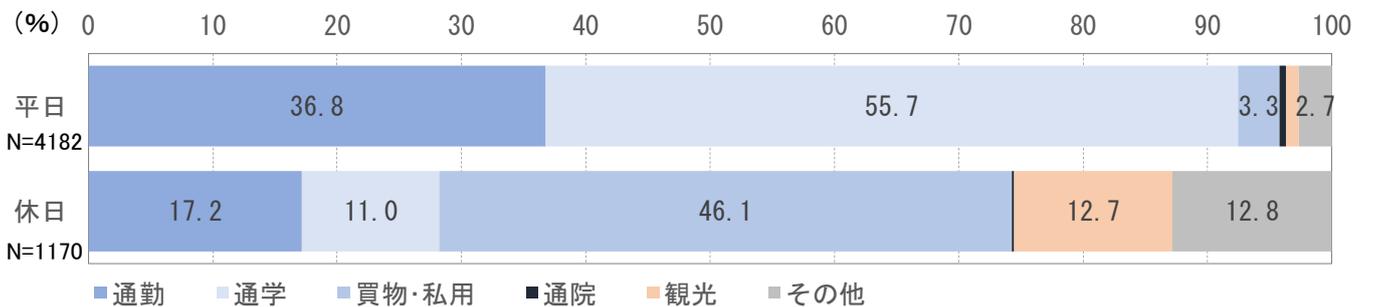
資料：富山市調査（令和 4(2022)年 6 月）

d) 目的別・時間帯別

利用目的をみると、平日は、通学が最も多く約6割、次いで通勤が多く約4割を占め、定期的な利用者で9割以上を占めます(図3-11参照)。時間帯別では、始発帯から夕方時間帯(18時台)まで、通学目的が最も利用割合が高く、19時台以降は通勤が最も利用割合が高い傾向にあります(図3-12参照)。

休日は、通勤・通学が3割未満に留まる一方で、買物・私用目的での利用が約5割となります。また、観光目的は、平日に比べ割合が高く、利用者数も多い傾向にあります。時間帯別では、朝の通勤・通学時間帯を除く時間帯において、買物・私用目的が最も利用割合が高い傾向にあります。

以上より、高山本線において、平日は主に通勤・通学流動を支えており、休日は買物・観光流動を支えているといえます。



※2%以上のみラベル表示

図 3-11 高山本線の利用目的

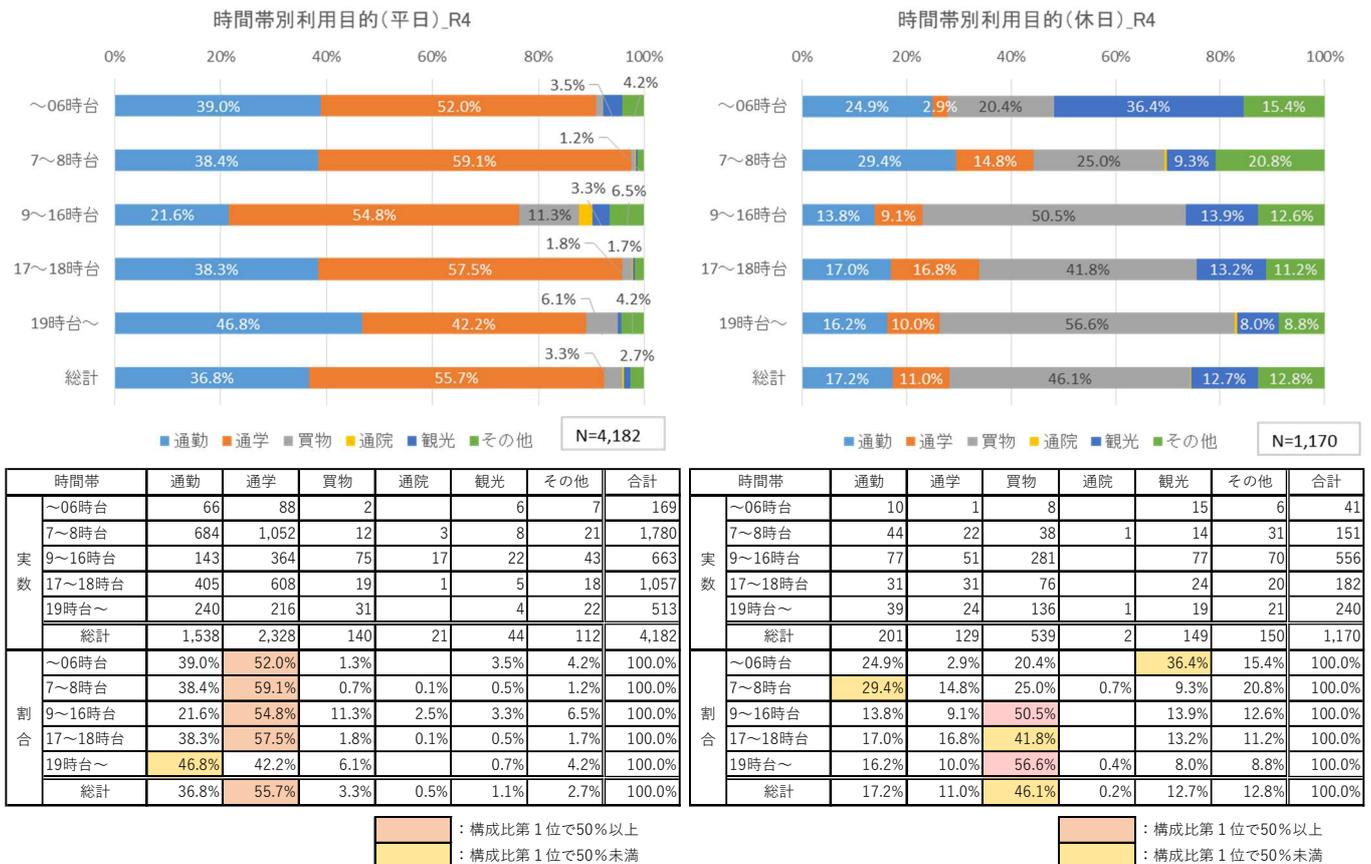


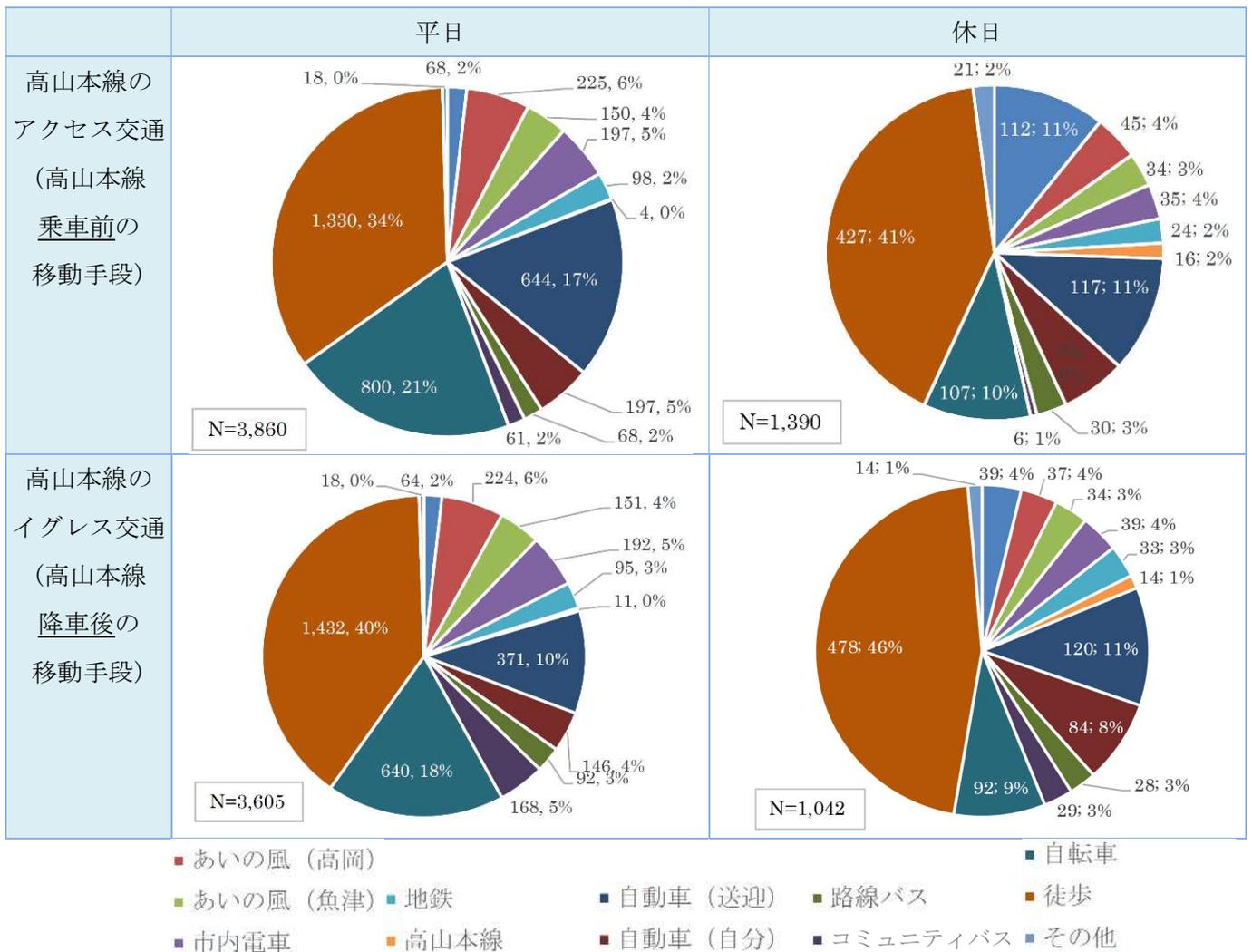
図 3-12 高山本線の利用目的 (時間帯別)

資料：富山市調査 (令和4(2022)年6月)

e) 乗継交通

高山本線の乗継交通は、平日のアクセス交通（高山本線乗車前の移動手段）及び、イグレス交通（高山本線降車後の移動手段）とも、同じ傾向を示しています。最も多い移動手段は、徒歩・自転車であり、自動車（自分で運転・送迎）と鉄軌道（各鉄道・市内電車）が近い割合（約2割）を占めています。一方で、路線バス・コミュニティバスの割合は、乗継交通の中で最も低い割合を示しています。

休日のアクセス交通及び、イグレス交通は、平日と同様の傾向を示していますが、平日と比べ新幹線や高山本線（高山方面から）といった利用が増加していることから、鉄軌道の割合が増加傾向にあります。



※列車別乗降人数を用いて拡大補正

図 3-13 高山本線のアクセス交通（高山本線乗車前の移動手段）とイグレス交通（高山本線降車後の移動手段）
資料：富山市調査（令和4(2022)年6月）

3.4 高山本線沿線の地域住民の移動状況とニーズ

ここでは、令和元(2019)年7月に、富山市内に現住する満18歳以上の方を対象に実施した市民アンケート結果と、令和2(2020)年1月に、高山本線沿線地域に現住する満15歳以上の方を対象に実施した沿線住民アンケート結果を整理します。

(1) 外出目的と手段

市民アンケートから富山市民の外出目的をみると、平日は通勤が、休日は買い物がそれぞれ最多となっています。これは、図3-11(P25)で示した高山本線利用者のOD調査結果による傾向と同じです(図3-14参照)。

外出手段をみると、平休日とも車(自分で運転、送迎)が8~9割と最多です。地域公共交通(鉄道、市内電車、バス、タクシー)は、平日で約1割、休日で約1割弱(7%)に留まります(図3-15参照)。

さらに、最もよく公共交通手段別で、通学を除く外出目的別の移動手段を整理すると、高山本線を「最もよく利用する公共交通」の回答者は、全ての目的において、9割以上が車(自分で運転、送迎)を利用しており、他の公共交通を最も利用する回答者と比べて、最も車の利用割合が高い傾向にあります(図3-16~3-18参照)。

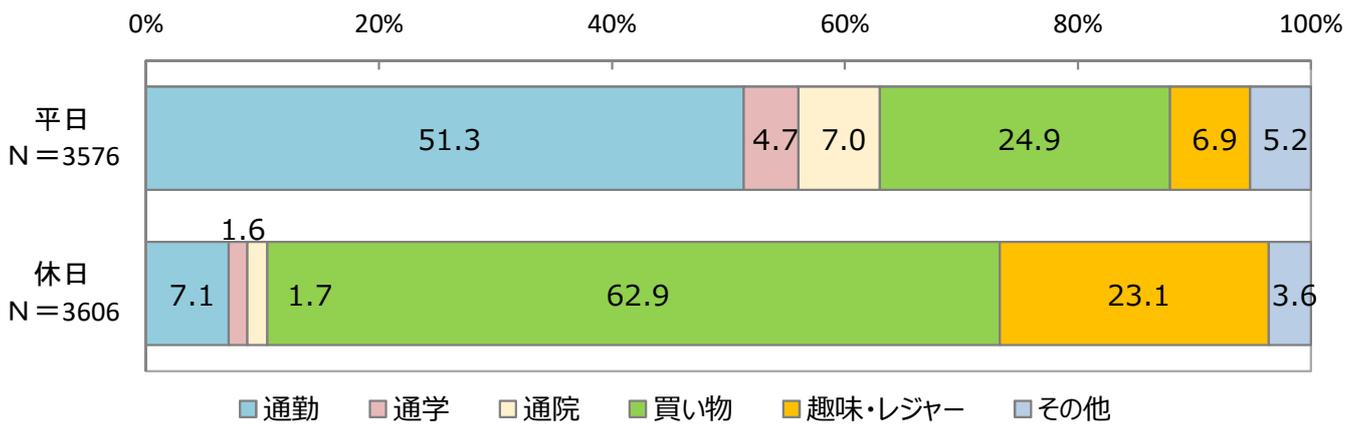


図3-14 富山市民の移動目的

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

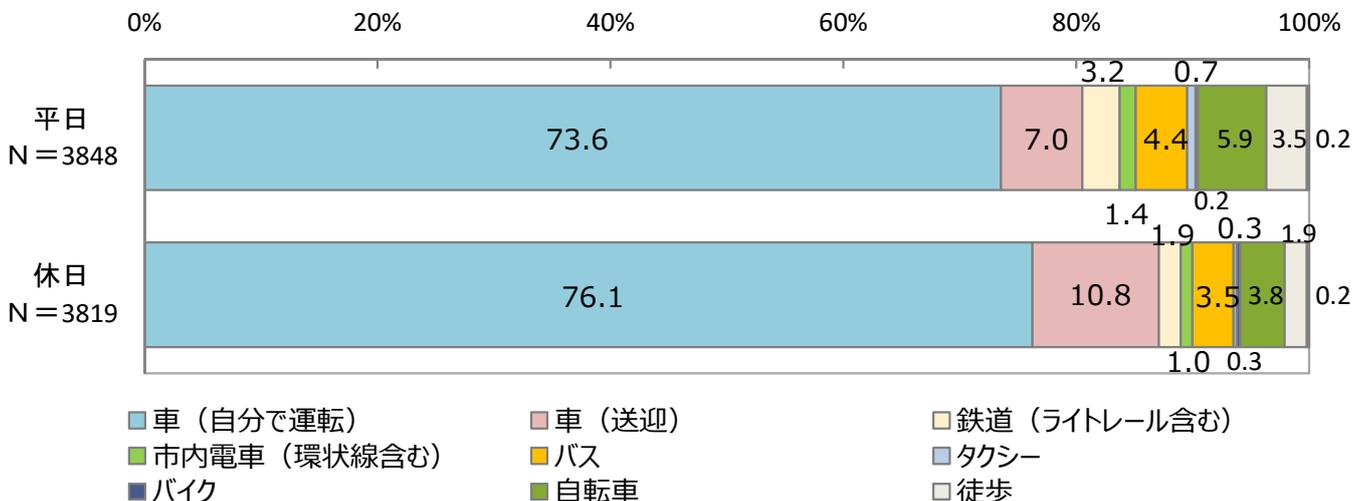


図3-15 富山市民の移動手段

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

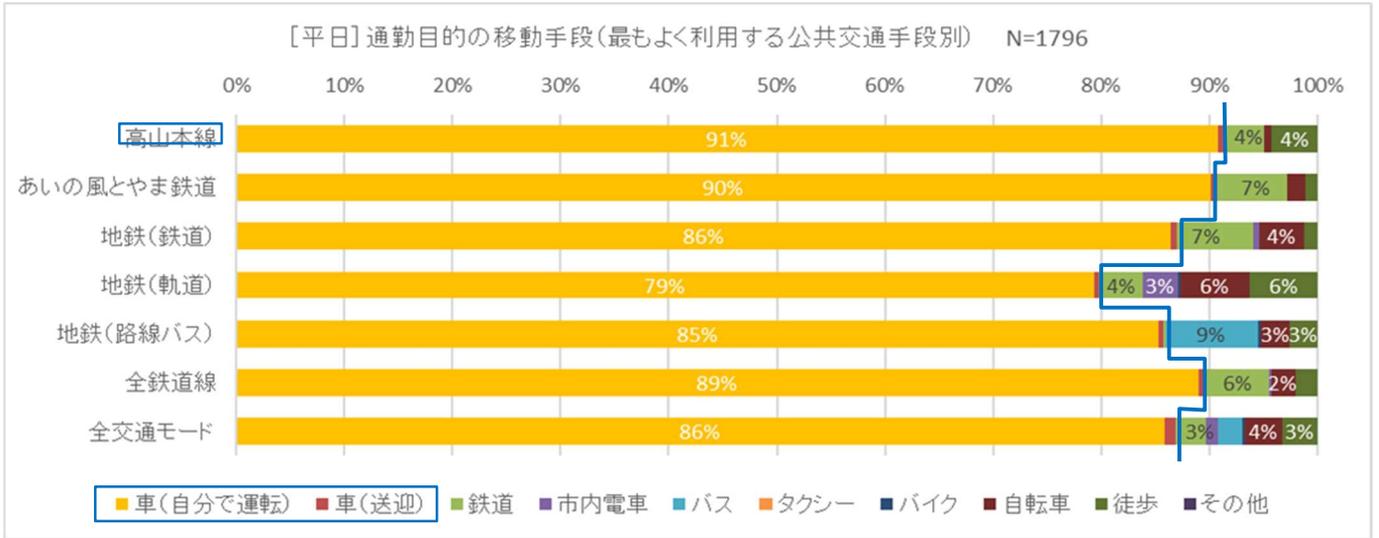


図 3-16 [平日] 通勤目的の移動手段(最もよく利用する公共交通手段別)

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

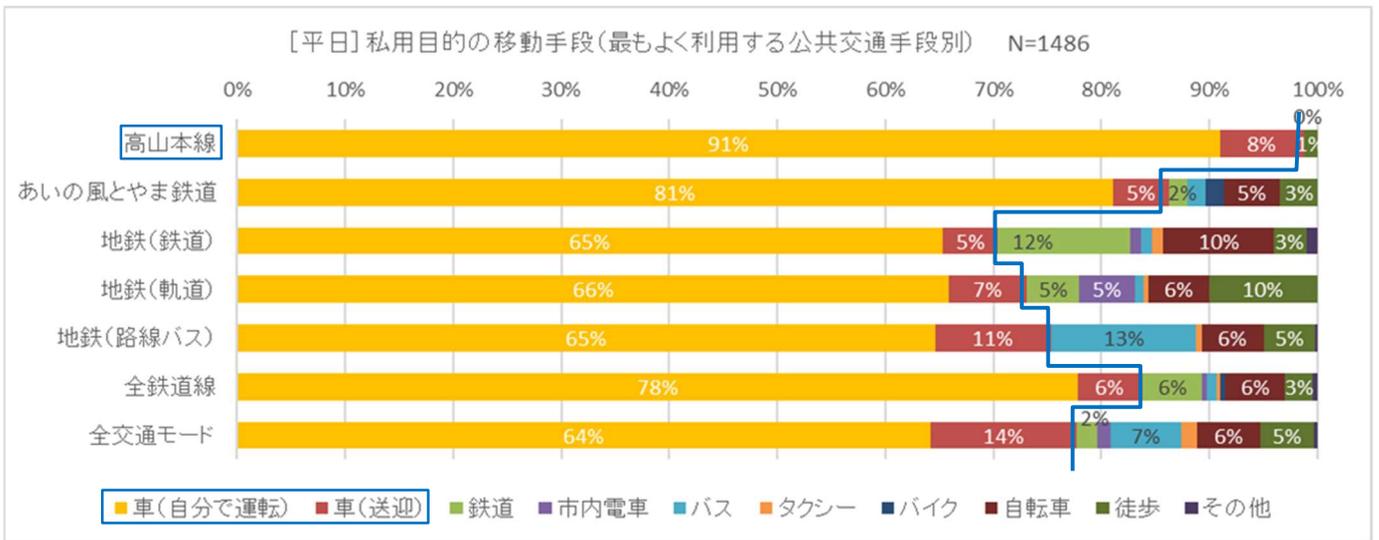


図 3-17 [平日] 私用目的の移動手段(最もよく利用する公共交通手段別)

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

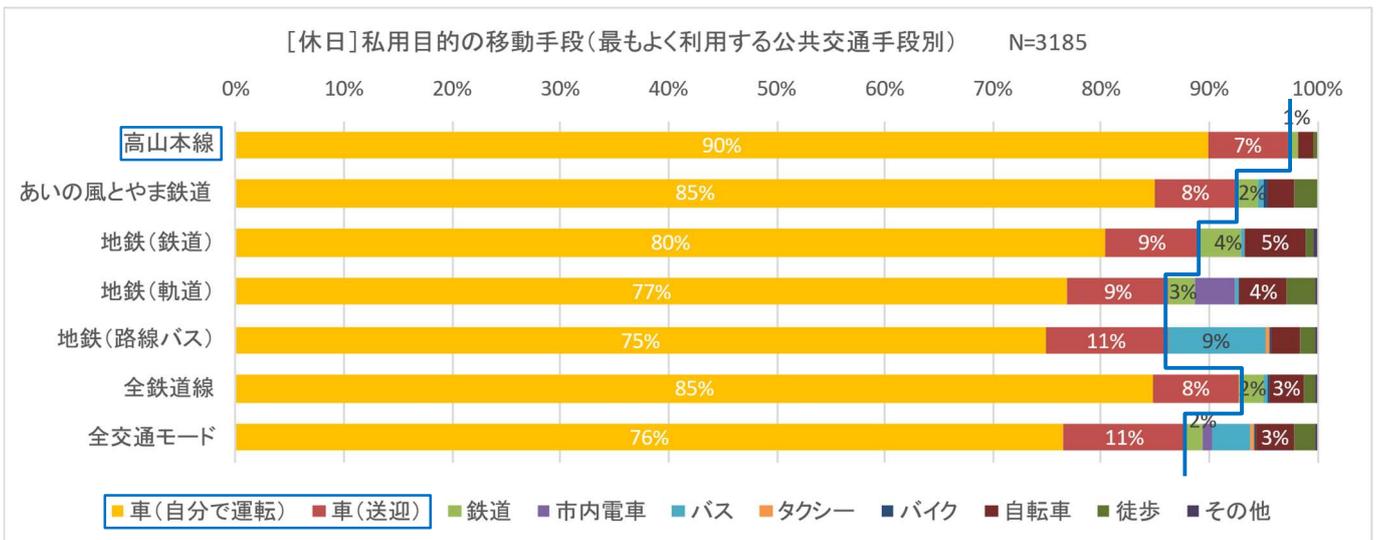


図 3-18 [休日] 私用目的の移動手段(最もよく利用する公共交通手段別)

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

※アンケートの対象が18歳以上であることから、主たる通学利用者である高校生が対象外のため、通学を除く

※全鉄道線：高山本線、あいの風とやま鉄道、地鉄(鉄道線)、全交通モード：全鉄道線、地鉄(軌道線)、地鉄(路線バス)

(2) 地域公共交通の利用状況

富山市民の地域公共交通の利用状況は、週1日以上利用する方が年々減少し、令和元(2019)年には約1割強(14%)に留まる一方で、「ほとんど利用しない」人は約4割強(43.6%)にのびります。ただし、平成18(2006)年と比較すると、「年に数日」の利用者が増加しています(図3-19参照)。

さらに、沿線住民アンケートから、高山本線における年代別の利用頻度を分析すると、通学利用と想定される15~24歳までは、週1日以上利用する割合が高いものの、通勤利用と想定される25~64歳までは、利用頻度が大きく減少し、高齢世代である65歳以上で微増する傾向にあります(図3-20参照)。

また、週1日以上公共交通を利用する割合は、富山市全体が約1割強(14%) (令和元(2019)年)に対して、高山本線沿線住民は約1割弱(9%) (令和2(2020)年)と、少ない傾向にあります。

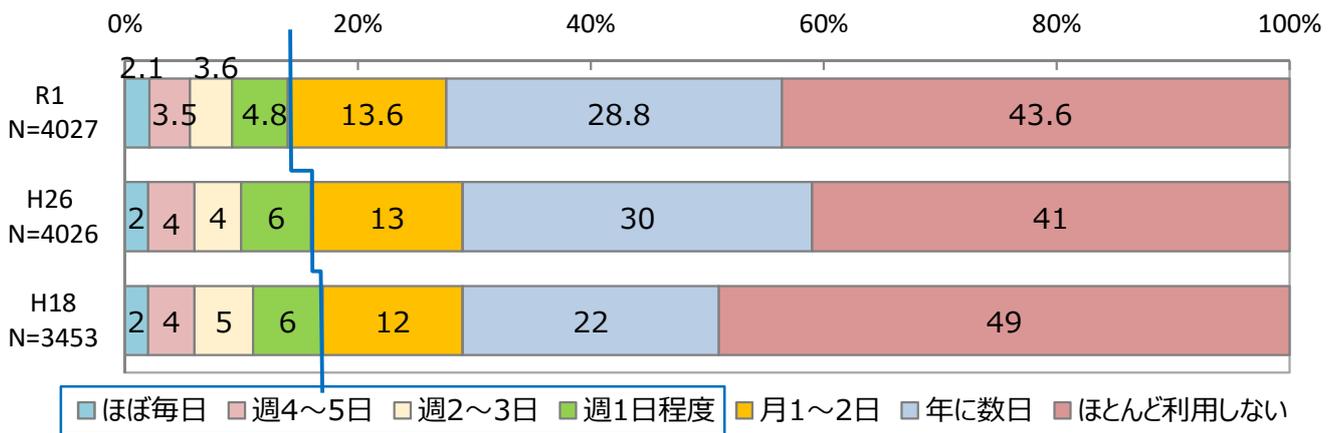


図3-19 地域公共交通の利用頻度推移

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

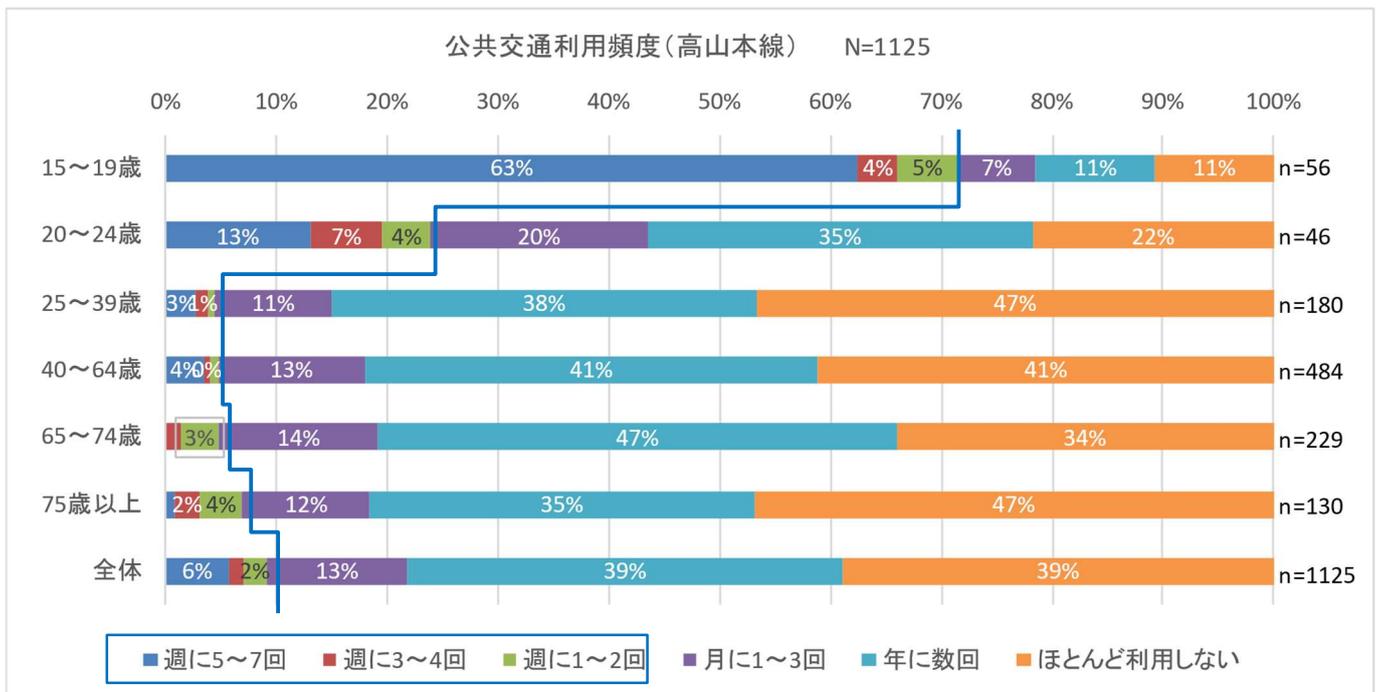


図3-20 高山本線沿線住民の年代別公共交通利用頻度

資料：令和2(2020)年1月 高山本線沿線住民アンケート

(3) 地域公共交通の利便性

地域公共交通の利便性は、富山市民の約半数の方が向上していると感じています(図 3-21 参照)。また、今後については、利便性向上を必要とする人が8割を超えているほか、行政の関与を求める、あるいは、認める人が9割以上を占めます(図 3-22、3-23 参照)。

また、各交通モード別に分析したところ、高山本線においても、同様の傾向にあります。(図 3-24、3-25 参照)。

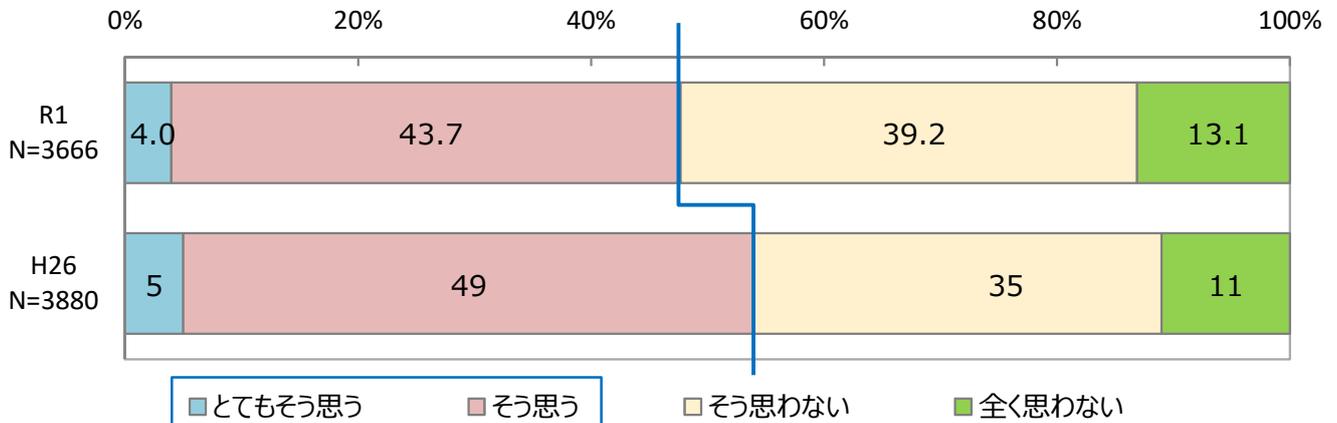


図 3-21 地域公共交通の利便性向上を感じるか

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

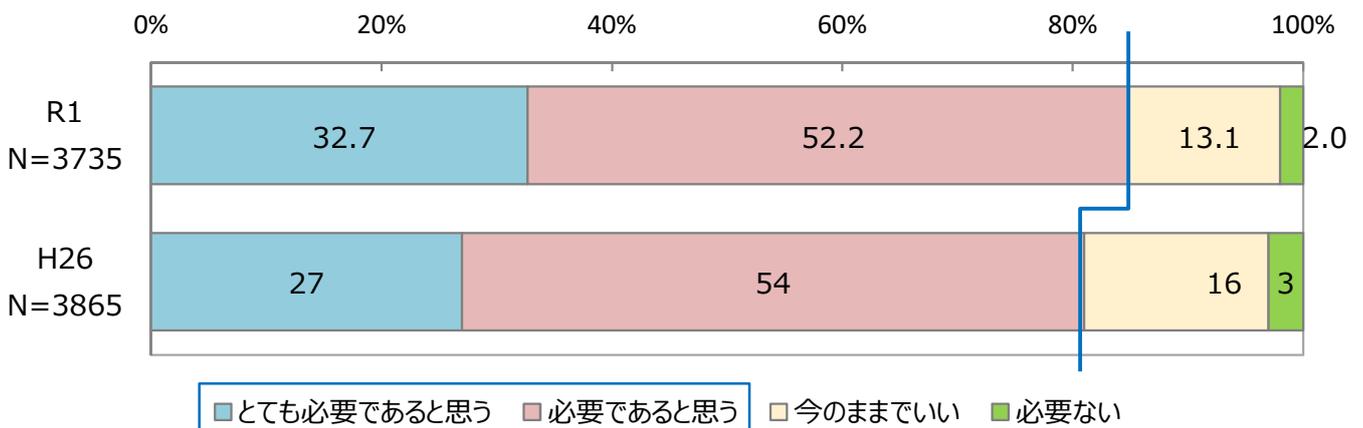


図 3-22 地域公共交通の利便性向上の必要性

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

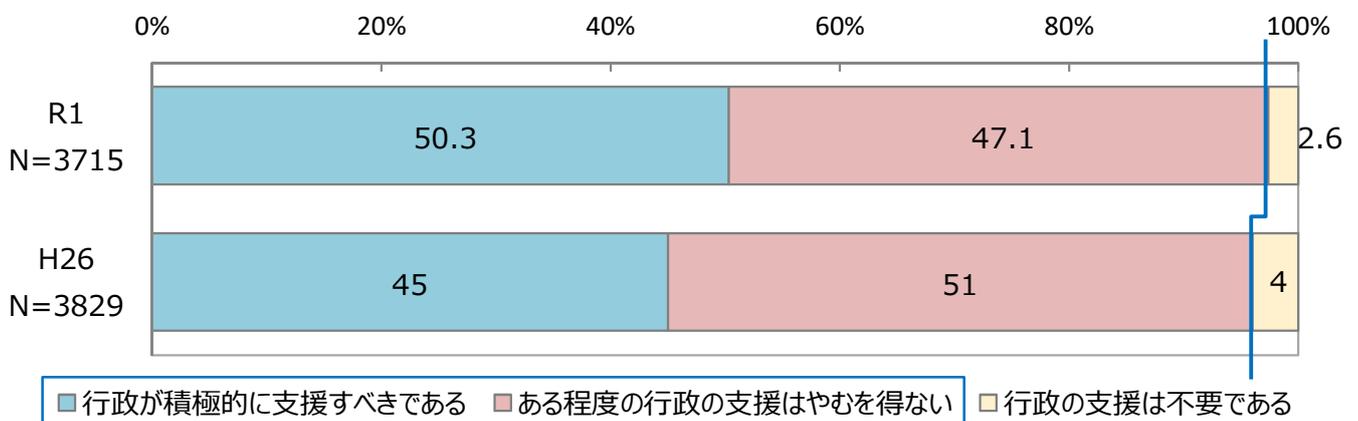


図 3-23 地域公共交通への行政関与のあり方

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

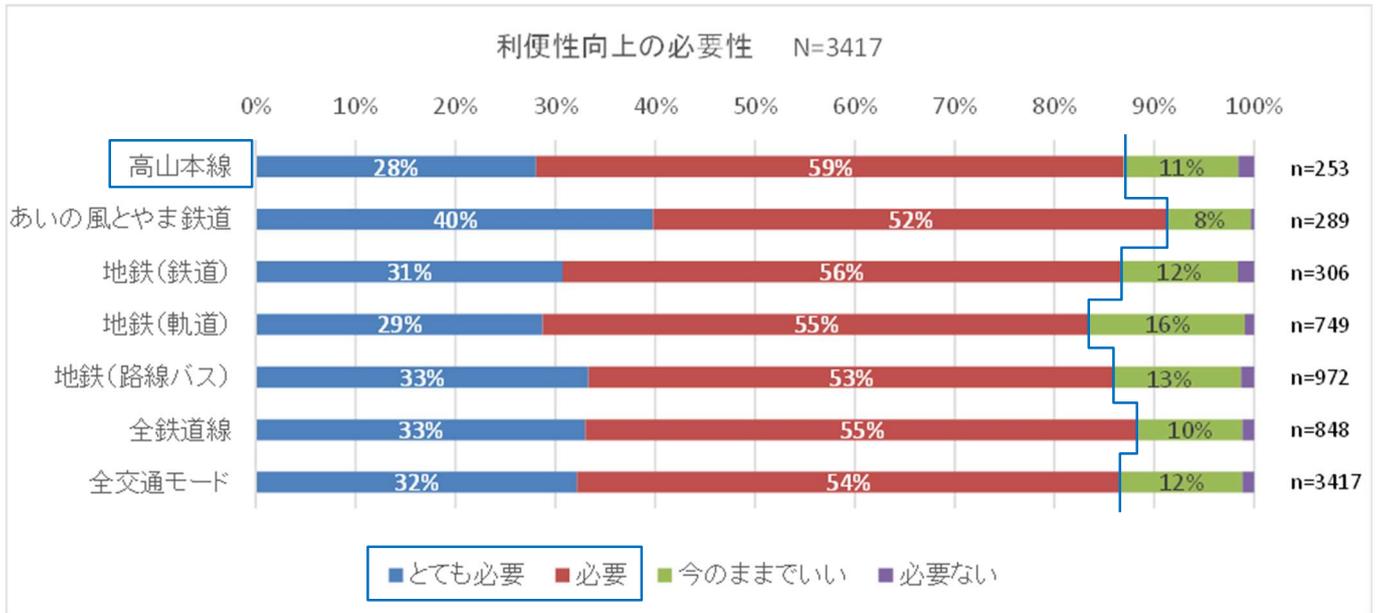


図 3-24 各交通モード別利便性向上の必要性

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

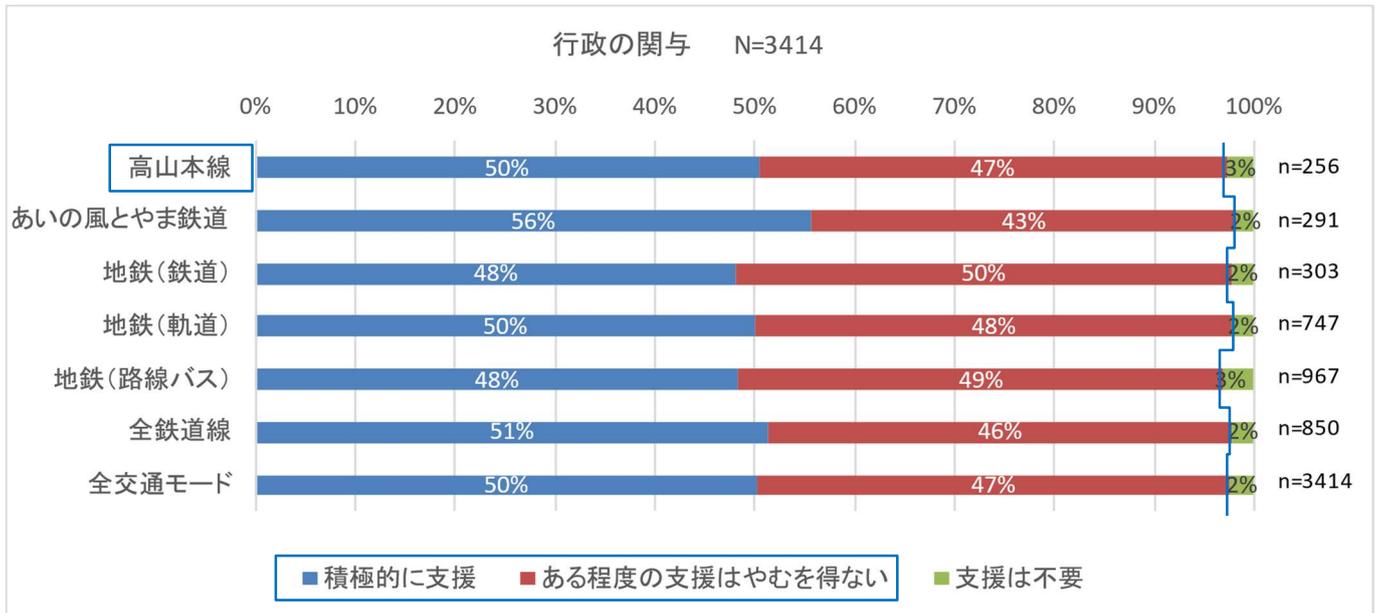


図 3-25 各交通モード別行政関与のあり方

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

※全鉄道線：高山本線、あいの風とやま鉄道、地鉄（鉄道線）の平均、全交通モード：全鉄道線、地鉄（軌道線）、地鉄（路線バス）の平均

(4) 中心市街地への来訪

富山市民の中で中心市街地へ来訪する機会が増えている人は、1割程度であり、年代別では、年齢が高くなるほど、来訪する機会が減少傾向になっています。特に、65歳以上の高齢者においては、減少の割合が高い傾向にあります（図3-26参照）。

居住地区別では、西富山駅のある富山西部地域以外の高山本線沿線の地域においては、来訪する機会が減少する割合が約5割を占めています（図3-27参照）。

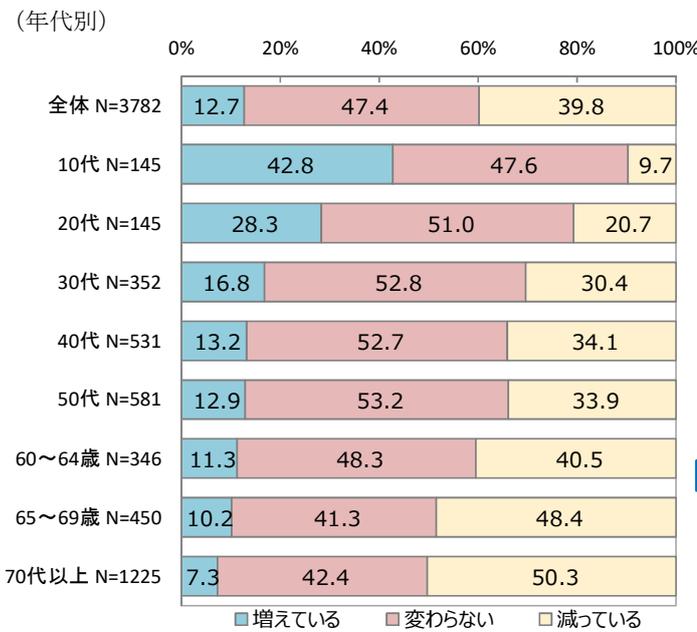


図3-26 中心市街地を訪れる機会の変化（年代別）

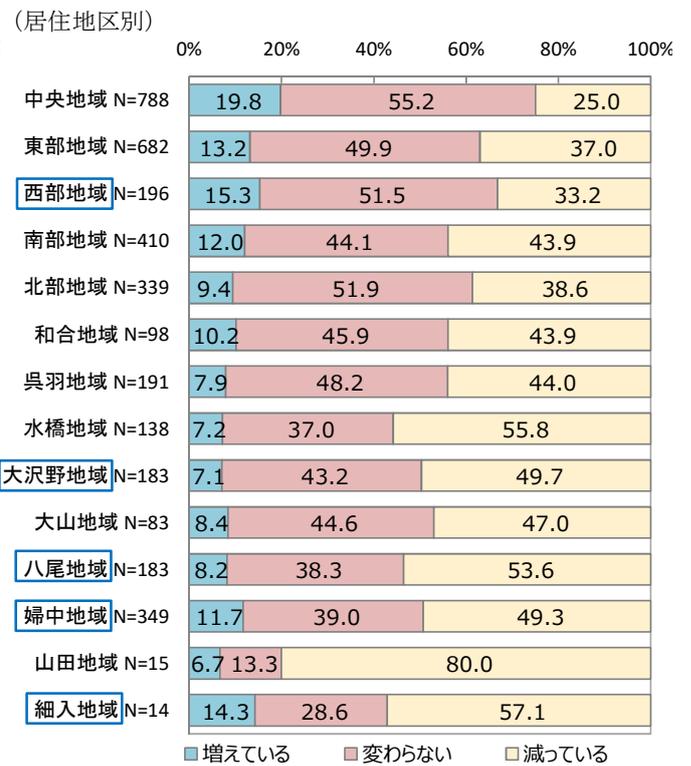


図3-27 中心市街地を訪れる機会の変化（居住地区別）

※ : 高山本線沿線の地域
資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

(5)沿線住民のニーズ

①高山本線を含む公共交通に対するニーズ

高山本線を含む地域公共交通全体の傾向として、移動の際に「困ることがある」と回答した人に、困る理由を尋ねたところ、「公共交通の運行本数が少ない」、「鉄道の駅やバス停まで遠い」が上位に挙げられ、その次に、「運賃が高い」、「乗り換えが多い」といった項目がみられます(図 3-28、3-29 参照)。

また、年齢が70代以上の人や、免許証を持っていない人、いわゆる交通弱者においては、「送ってもらうことが多く、自由に外出できない」、「送ってもらうことが多く、精神的に負担である」が他年代や免許を持っている人に比べやや高い傾向にあり、外出機会及び、意欲の喪失に繋がるものと考えられます(表 3-2、図 3-30 参照)。

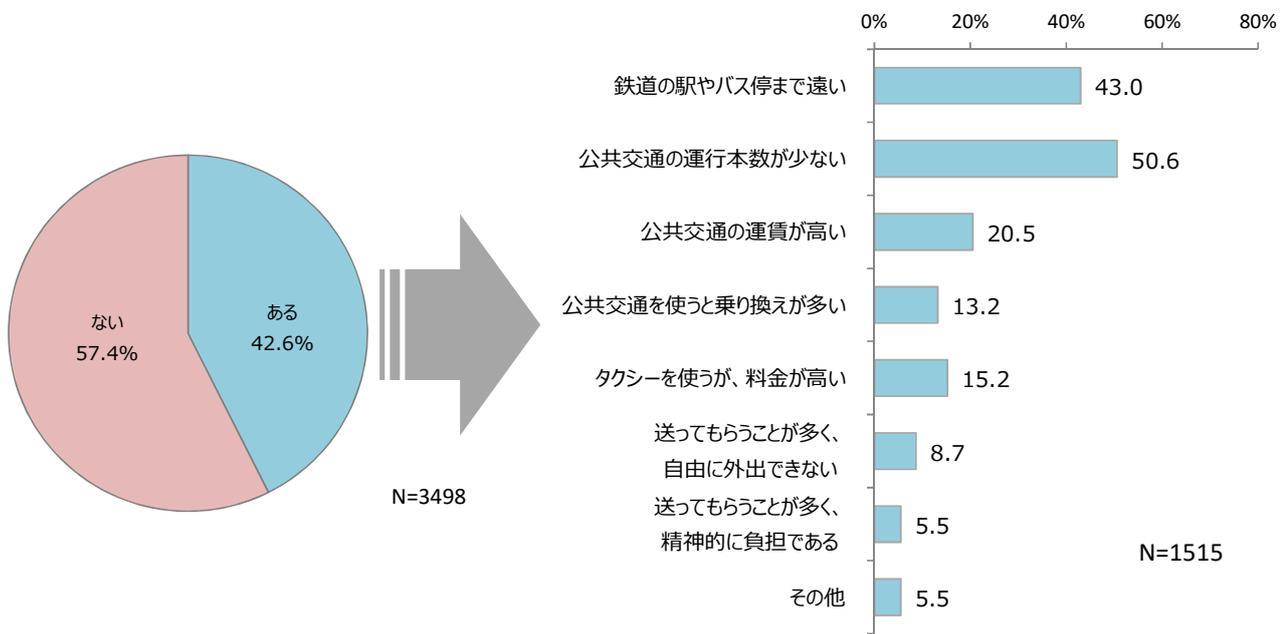


図 3-28 移動の際、困ることの有無

図 3-29 困る理由(複数回答)

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

表 3-2 年齢別、自由に車が使えるか別の困る理由(複数回答)(人、%)

	回答者数	鉄道の駅やバス停まで遠い	公共交通の運行本数が少ない	公共交通の運賃が高い	公共交通を使うと乗り換えが多い	タクシーを使うが、料金が安い	送ってもらうことが多く、自由に外出できない	送ってもらうことが多く、精神的に負担である	その他
全体	1,515	43.0	50.6	20.5	13.2	15.2	8.7	5.5	5.5
年齢	10代	81	50.6	56.8	30.9	8.6	2.5	8.6	1.2
	20代	56	44.6	57.1	16.1	8.9	10.7	10.7	3.6
	30代	121	43.8	52.1	21.5	12.4	16.5	5.0	1.7
	40代	218	42.7	55.0	27.1	12.8	11.5	2.8	4.6
	50代	233	40.8	57.5	23.6	11.2	15.0	2.1	1.3
	60~64歳	141	52.5	56.0	17.7	15.6	12.1	5.0	2.8
	65~69歳	153	45.8	45.8	21.6	19.0	16.3	9.8	5.2
70代以上	424	37.7	40.3	14.2	13.2	21.2	18.2	10.6	
車・免許証	自由に使える車がある	1,030	47.2	54.2	21.3	14.5	14.0	2.6	3.1
	免許証はあるが、自由に使える車はない	87	33.3	49.4	19.5	18.4	11.5	16.1	8.0
	免許証を持っていない	291	30.6	37.1	16.8	7.6	20.6	28.9	14.8

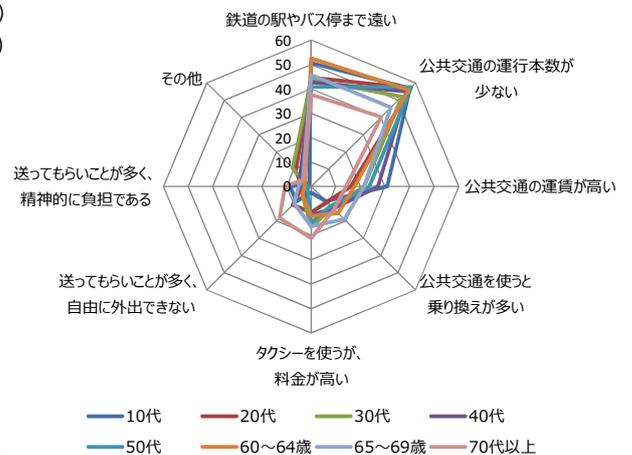


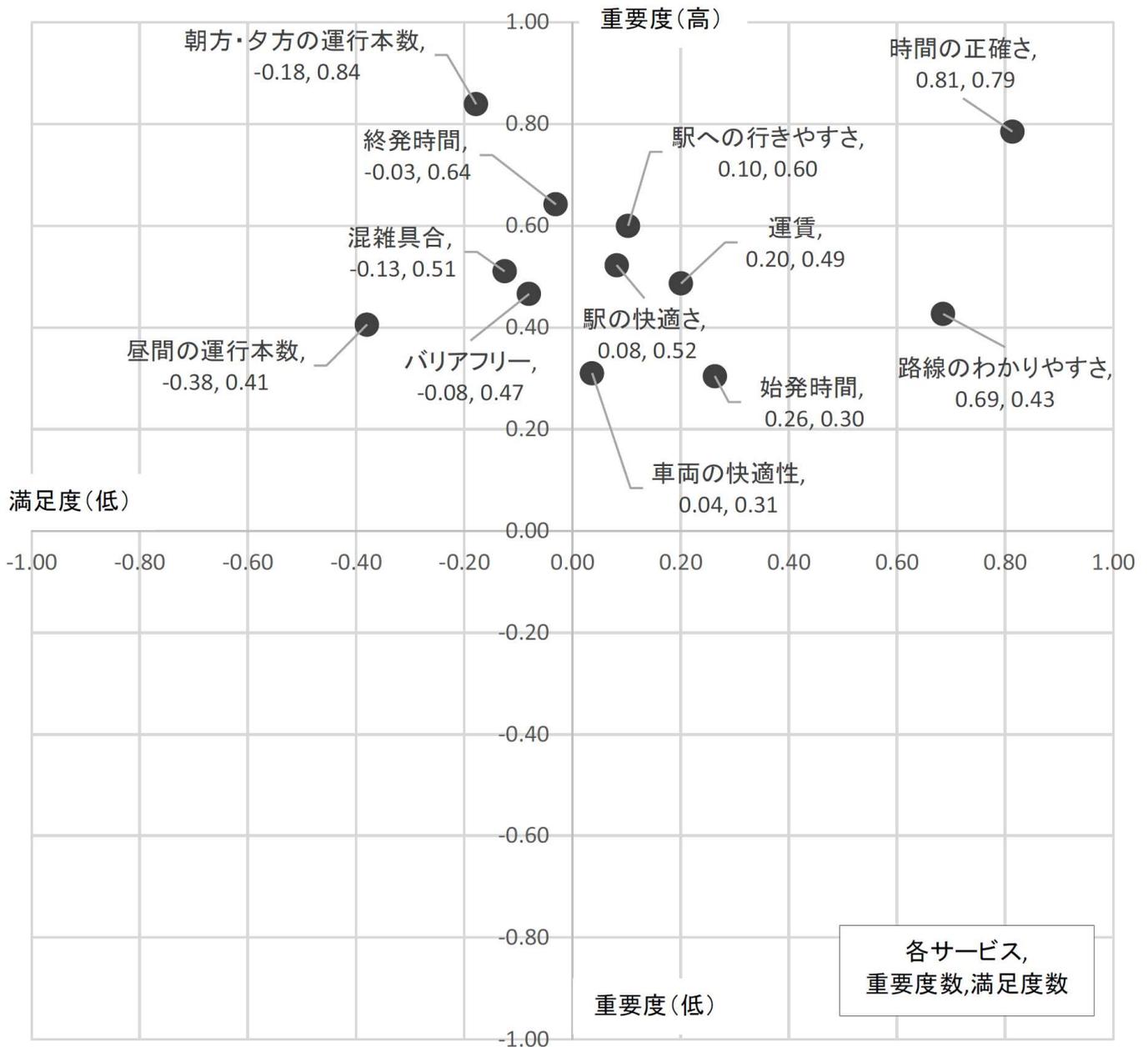
図 3-30 年齢別の困る理由

資料：令和元(2019)年7月 富山市民アンケート

さらに、高山本線沿線住民アンケートから、高山本線における重要度と満足度の関係を分析したところ、重要度が高く満足度が低いサービスは、「朝方・夕方の運行本数」が、重要度がやや高く満足度が低いサービスは、「昼間の運行本数」となっています。

また、満足度がやや低く重要度が高いサービスは、「終発時間」、「混雑具合」、「バリアフリー」の順となっています。

一方で、満足度が高く重要度が高いサービスは、「時間の正確さ」となり、満足度がやや高く重要度がやや高いサービスは、「路線のわかりやすさ」となっています（図 3-31 参照）。



※満足度は、「満足」：2点、「やや満足」：1点、「ふつう」：0点、「やや不満」：-1点、「不満」：-2点として数値化
 ※重要度は、「重視」：2点、「やや重視」：1点、「ふつう」：0点、「あまり重視しない」：-1点、「重視しない」：-2点として数値化

図 3-31 高山本線における重要度と満足度の関係

資料：令和 2(2020)年 1 月 高山本線沿線住民アンケート

また、沿線住民アンケートに寄せられた自由意見を整理したところ、「運行本数」「駅とのアクセス」「将来の不安等」に対する意見が多いことがわかりました（図 3-32、表 3-3 参照）。

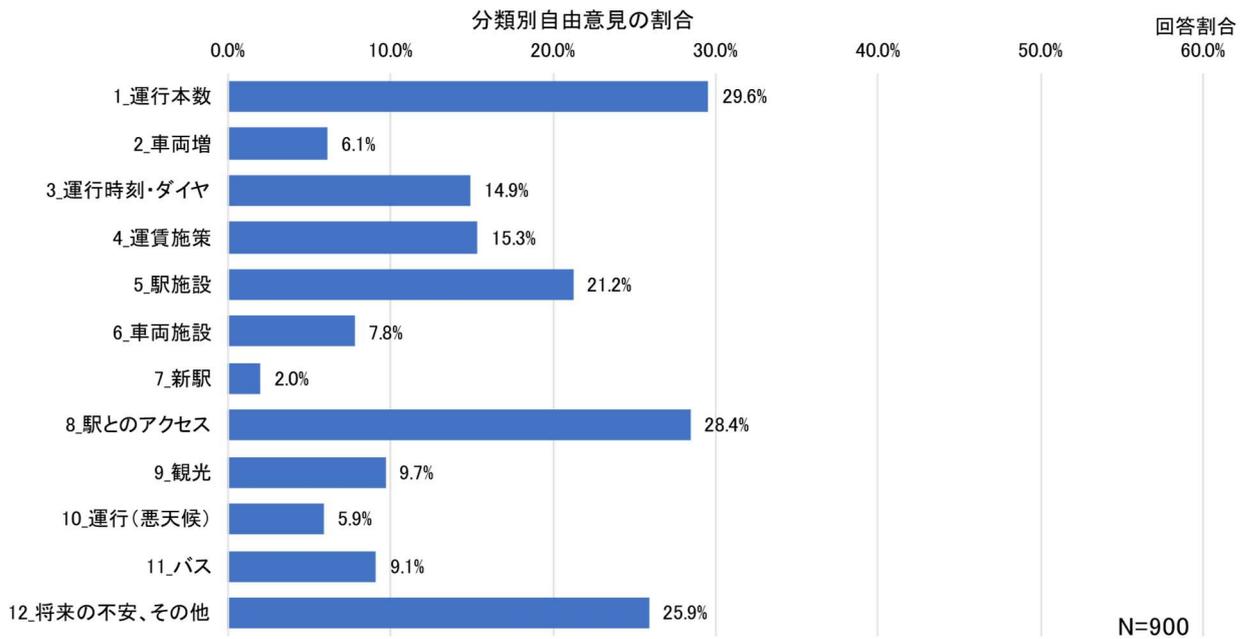


図 3-32 高山本線における主な意見（複数回答）

表 3-3 高山本線における主な意見（抜粋）

NO	分類	主な意見(抜粋)
1	運行本数	・増便(30分に1本)【西富山～越中八尾間】
		・増便(1時間に1本)【東八尾～猪谷間】
		・朝夕ピーク時の増便(混雑緩和)
2	運行車両数	・車両編成数の増加(特に朝夕ピーク時の混雑緩和)
3	ダイヤ・運行時刻等	・運行時間短縮(快速列車の導入、走行速度の向上)
		・乗継改善(北陸新幹線(特に始発・最終便)、あいの風とやま鉄道など)
4	運賃施策	・キャッシュレス対応(特にICカードへの対応)
		・割引運賃の導入(高齢者向け割引、乗継割引等)
5	駅等施設	・駅のバリアフリー化(EV整備、わかりやすいホーム案内)
		・待合室の充実(空調設備、自販機設置など)
		・駅周辺環境の充実(魅力ある店舗、売店等)
6	車両施設	・車両ドアの自動化
		・車両バリアフリー化(車両内や車両-ホーム間の段差解消、つり革等の増設)
		・新型車両の導入
7	新駅	・富山駅～西富山駅間等 6箇所
8	駅へのアクセス 他交通機関との乗継	・交通結節機能の強化(バスとの連携充実など)
		・駅のアクセス経路の整備【西富山】【婦中鶉坂】、街灯の増設【千里】
		・パーク&ライド駐車場の整備(拡張含む)
9	運行(悪天候時)	・悪天候(雪・雨・風)に強い路線
		・運休時の対応強化(代替輸送の確保(バスとの連携)、迅速な情報発信)
10	バス	・速星駅-ファボーレ間のシャトルバス設置
		・コミュニティバスの運行増便
		・路線の増設(小型車両でもよい(ワゴン車等))
		・運行増便(朝夕ピーク時、昼間)
11	観光	・観光・企画列車の導入
		・観光地との連携(八尾、高山、神岡)
		・駅を基点としたイベント等の企画(駅で物産展、春日温泉)
12	将来への不安	・高齢者の移動手段として確保・維持されているか。 (運転免許返納後の交通手段に不安を抱える声が多い)

資料：令和2(2020)年1月 高山本線沿線住民アンケート

②利便性向上策に対するニーズ

高山本線に関する利便性向上に資する施策「わかりやすいダイヤ（パターンダイヤ等）」、「高齢者向け割引運賃サービス」、「キャッシュレス化（ICカード）」、「パーク&ライド駐車場の整備」について、ニーズ調査を行い、沿線住民の最寄り駅別で集計しました。

a) わかりやすいダイヤ（パターンダイヤ等）

「利用が増える」と回答した割合は、速星駅が2割程度で最も多く、越中八尾駅以北の駅の方が、「利用が増える」と回答した割合が高い傾向にあります。

また、「どちらともいえないが利便性が高まると思う」と回答した割合が、各駅とも4割前後であり、一定の施策の効果は、期待できると考えられます。

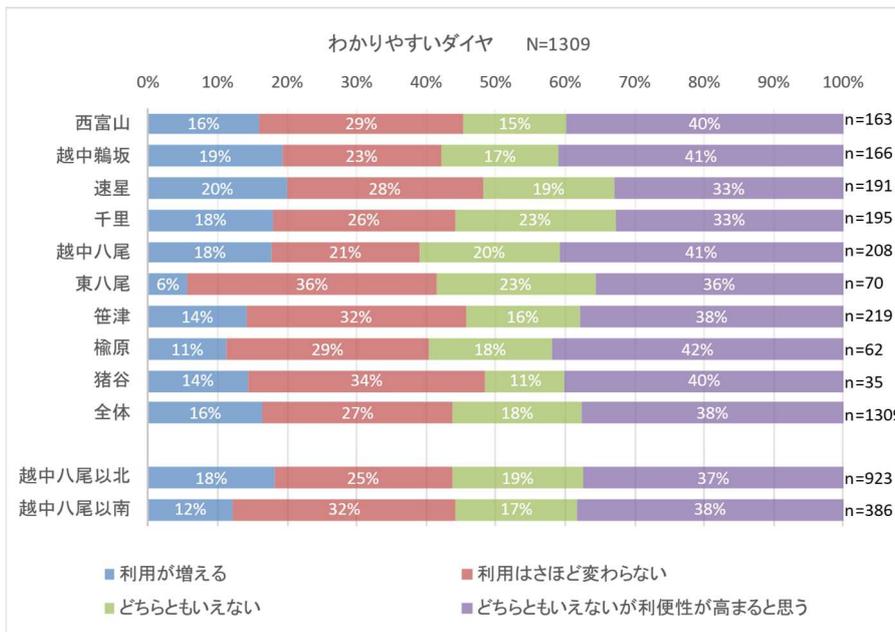


図 3-33 高山本線駅別集計結果（項目：わかりやすいダイヤ）

資料：令和2(2020)年1月 高山本線沿線住民アンケート

b) 高齢者向け運賃割引サービス

富山市が実施している「おでかけ定期券」のような高齢者向け割引運賃サービスの導入は、全駅で「利用が増える」と回答した割合が5割前後と高く、施策の効果は、期待できると考えられます。

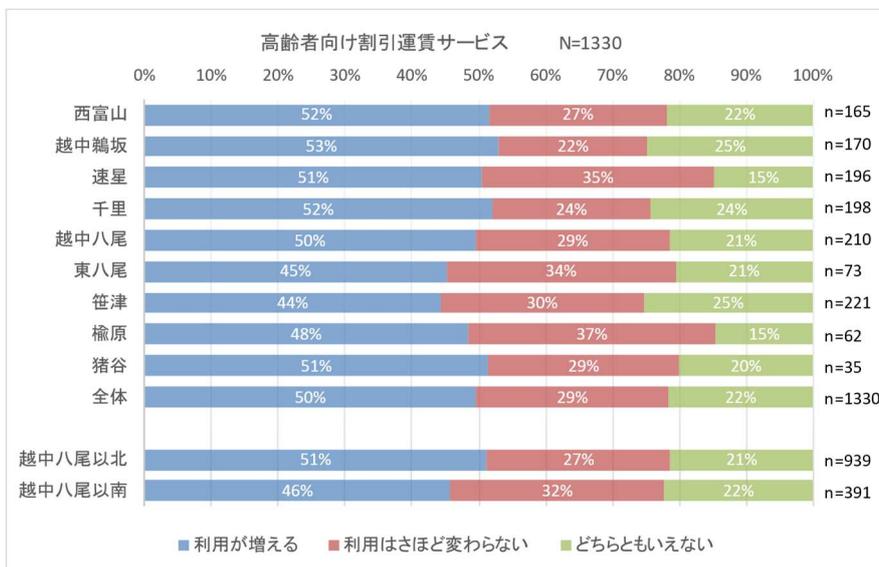


図 3-34 高山本線駅別集計結果（項目：高齢者向け運賃割引サービス）

資料：令和2(2020)年1月 高山本線沿線住民アンケート

c) キャッシュレス化 (IC カード等)

デジタル技術を活用したキャッシュレスによる運賃支払いシステムの導入は、「利用が増える」と回答した割合が高い駅は、西富山駅、越中鶴坂駅、速星駅 (各 3 割程度) であり、越中八尾駅以北の沿線住民の方が「利用が増える」と回答した割合が、高い傾向にあります。

また、猪谷駅は、「利用はさほど変わらない」と回答した割合が 5 割程ですが、その他の各駅は、「どちらともいえないが利便性が高まると思う」の回答者が 3 割前後であり、一定の施策の効果は、期待できると考えられます。

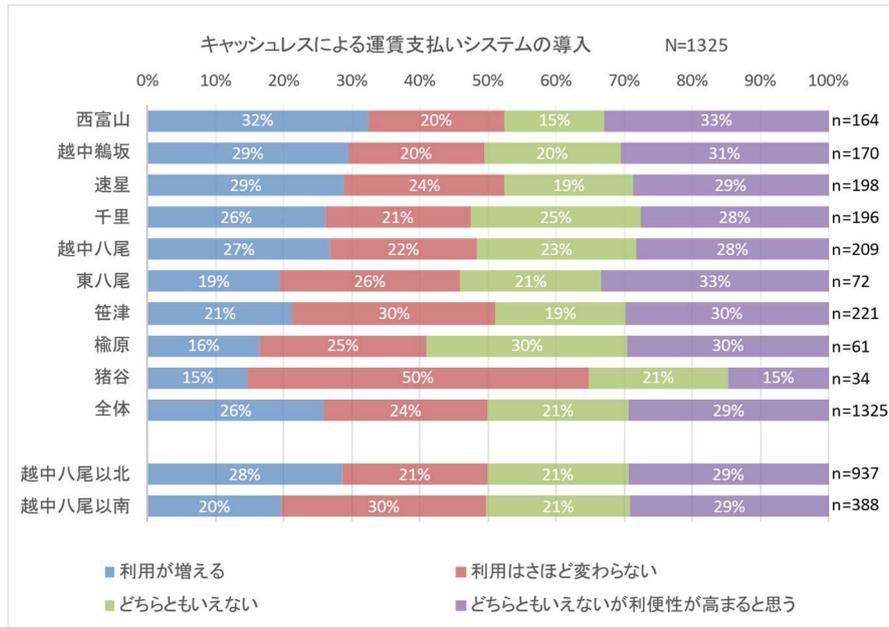


図 3-35 高山本線駅別集計結果 (項目: キャッシュレス化)

資料: 令和 2(2020)年 1 月 高山本線沿線住民アンケート

d) パーク&ライド駐車場の整備

「利用が増える」と回答した割合が高い駅が、速星駅、婦中鶴坂駅 (4~5 割) であり、楡原駅、笹津駅においては、割合が低いものの、全駅において約 4 割を占めることから、一定の施策の効果は、期待できると考えられます。

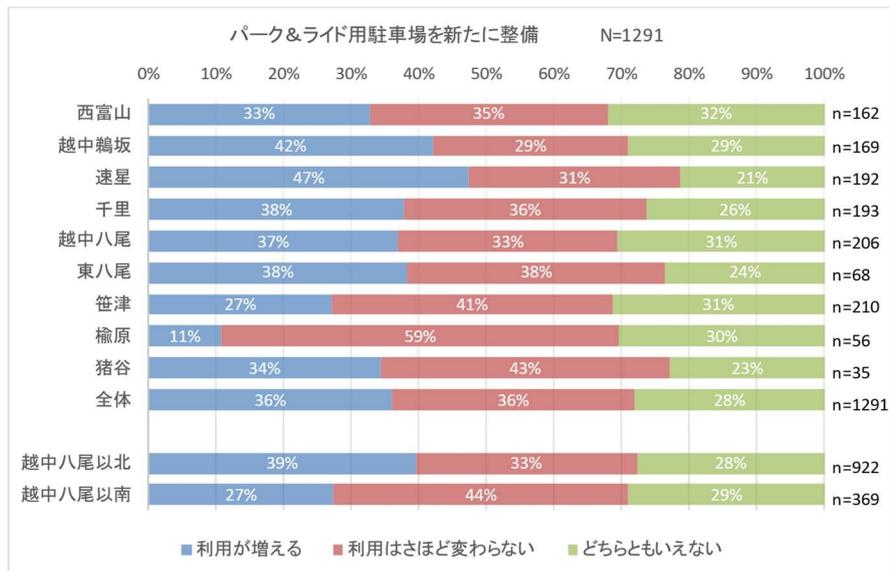


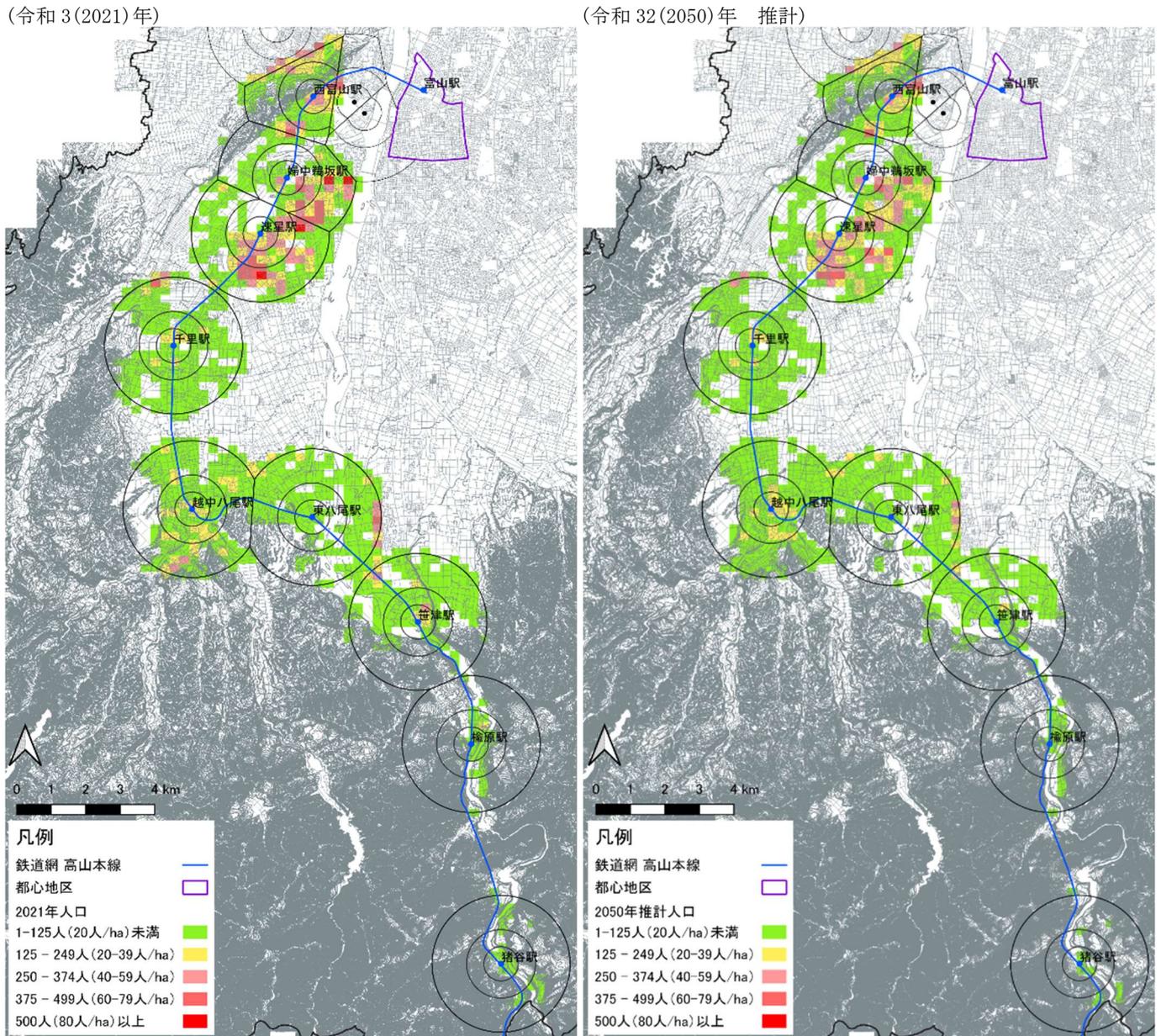
図 3-36 高山本線駅別集計結果 (項目: パーク&ライド駐車場)

資料: 令和 2(2020)年 1 月 高山本線沿線住民アンケート

3.5 駅周辺人口

平成 17(2005)年から令和 3(2021)年の人口推移をみると、駅 500m圏域では、越中八尾駅以北の各駅で人口増あるいは、横ばいとなる一方、東八尾駅以南の各駅で減少傾向と対照的です。駅 2km 圏域では、新規住宅件数が多い婦中鶉坂駅及び、速星駅のみ人口が増加しています。

令和 3(2021)年から令和 32(2050)年の人口推移をみると、全駅で減少傾向にあり、特に、東八尾駅以南で著しい傾向にあります。令和 3(2021)年時点で増加傾向にある婦中鶉坂駅では、駅 500m圏域で横ばいとなる一方、駅 1km 圏域は微減、駅 2km 圏域では減少率が拡大しています(図 3-37、表 3-4 参照)。



※駅勢圏：各駅の圏域が重複する場合は、交点を結んだ線で圏域を分割
 ※人口分布推計：全市の将来人口推計をメッシュ単位で行い、高山本線沿線圏域に該当するメッシュを集計
 ※将来人口推計：令和 3(2021)年を基準年とし、コーホート要因法で推計
 なお、各メッシュの推計値が全市の将来見通し(富山市将来人口推計)と合致するよう調整
 (富山市の人口推計(全市)：令和 3(2021)年 412,416 人 / 令和 32(2025)年 351,306 人(増減：85.2%))

図 3-37 駅 2km 圏域人口 (250m メッシュ)

資料：住民基本台帳情報を付与した GIS データ (250m メッシュ)

表 3-4 駅勢圏の人口推移

(平成 17(2005)年 → 令和 3(2021)年)

(令和 3(2021)年 → 令和 32(2050)年)

駅名	人口(人)	半径	H17(2005)	R3(2021)	R3/H17	R3(2021)	R32(2050)	R32/R3
西富山	人口(人)	~500m	1,761	1,898	107.8%	1,898	1,593	83.9%
		~1km	4,230	4,172	98.6%			
		~2km	7,771	7,444	95.8%			
西富山	人口(人)	~500m				1,898	1,593	83.9%
		~1km						
		~2km						
婦中鵜坂	人口(人)	~500m	957	1,186	123.9%	1,186	1,164	98.1%
		~1km	2,697	3,874	143.6%			
		~2km	9,643	11,339	117.6%			
婦中鵜坂	人口(人)	~500m				1,186	1,164	98.1%
		~1km						
		~2km						
速星	人口(人)	~500m	1,825	1,933	105.9%	1,933	1,695	87.7%
		~1km	6,258	7,148	114.2%			
		~2km	13,590	17,141	126.1%			
速星	人口(人)	~500m				1,933	1,695	87.7%
		~1km						
		~2km						
千里	人口(人)	~500m	1,401	1,346	96.1%	1,346	997	74.1%
		~1km	3,176	3,048	96.0%			
		~2km	7,538	7,039	93.4%			
千里	人口(人)	~500m				1,346	997	74.1%
		~1km						
		~2km						
越中八尾	人口(人)	~500m	1,463	1,489	101.8%	1,489	1,392	93.5%
		~1km	5,058	4,431	87.6%			
		~2km	11,774	9,965	84.6%			
越中八尾	人口(人)	~500m				1,489	1,392	93.5%
		~1km						
		~2km						
越中八尾(西富山)	人口(人)	~500m	7,407	7,852	106.0%	7,852	6,841	87.1%
		~1km	21,419	22,673	105.9%			
		~2km	50,316	52,928	105.2%			
越中八尾(西富山)	人口(人)	~500m				7,852	6,841	87.1%
		~1km						
		~2km						
東八尾	人口(人)	~500m	188	166	88.3%	166	87	52.4%
		~1km	455	397	87.3%			
		~2km	4,347	3,976	91.5%			
東八尾	人口(人)	~500m				166	87	52.4%
		~1km						
		~2km						
笹津	人口(人)	~500m	1,324	1,057	79.8%	1,057	555	52.5%
		~1km	2,181	1,751	80.3%			
		~2km	5,187	3,959	76.3%			
笹津	人口(人)	~500m				1,057	555	52.5%
		~1km						
		~2km						
檜原	人口(人)	~500m	508	337	66.3%	337	180	53.4%
		~1km	1,082	803	74.2%			
		~2km	1,222	921	75.4%			
檜原	人口(人)	~500m				337	180	53.4%
		~1km						
		~2km						
猪谷	人口(人)	~500m	415	198	47.7%	198	77	38.9%
		~1km	428	207	48.4%			
		~2km	641	317	49.5%			
猪谷	人口(人)	~500m				198	77	38.9%
		~1km						
		~2km						
東八尾(猪谷)	人口(人)	~500m	2,435	1,758	72.2%	1,758	899	51.1%
		~1km	4,146	3,158	76.2%			
		~2km	11,397	9,173	80.5%			
東八尾(猪谷)	人口(人)	~500m				1,758	899	51.1%
		~1km						
		~2km						
西富山(猪谷)全区间	人口(人)	~500m	9,842	9,610	97.6%	9,610	7,740	80.5%
		~1km	25,565	25,831	101.0%			
		~2km	61,713	62,101	100.6%			
西富山(猪谷)全区间	人口(人)	~500m				9,610	7,740	80.5%
		~1km						
		~2km						

3.6 高山本線の沿線交通が抱える課題とニーズ（まとめ）

2章に記載のとおり、高山本線各駅の乗車人数はコロナ禍前まで増加が見られたこと、交通分担率は公共交通利用率が沿線地域全体と比較して駅勢圏で大きくなっていることから、これまでの取組みは、市が目指す「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」に一定の寄与をしました。

しかしながら、コロナ禍により乗車人員が大幅な減少をしていることに加え、交通分担率は、駅勢圏でも自家用車利用率が7割近い状況です。今後予想される人口減少や、少子・超高齢社会の進行、リモートワーク等の新しい生活様式の浸透を踏まえると、公共交通を取り巻く環境は、ますます厳しくなることが予想されることから、更なる取組みの推進が必要となります。

そこで、取組みの検討にあたり、1章で述べた「高山本線に求める役割」（P8）に対して、これまでの調査結果や、ニーズ等から現状とのギャップと課題を整理します。

<「高山本線に求める役割」に対する現状と課題>

高山本線に求める役割

現状と課題

移動手段 としての役割

- ・朝ピーク時間帯は、通学の利用が多く、鉄道の大量輸送の特性を発揮しているものの、通学に比べると通勤の利用は、限定的です。高山本線の駅周辺と、企業団地はアクセスも良いですが、依然として主たる交通手段は自家用車であり、モビリティマネジメントや、企業との連携を深めることで、更なる利用拡大の可能性があると考えられます。これらのことから、沿線の通勤・通学の移動手段として、一定の役割は果たしていますが、更なる取組みの深化が必要です。
- ・一方、平日の昼間時間帯（9時～16時）及び、休日の利用は、ピーク時に比べ低調であり、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（住民に選ばれていない）状況です。
- ・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ものの、コロナ禍前においても平日は、平均5割、休日では、平均4割の利用に留まっており、今後のインバウンド需要の回復とさらなる拡大が必要です。
- ・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）等の声が見られます。
- ・また、高齢者の移動も限定的であることから、施策の効果が期待できる、高齢者向け割引サービス等により、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です。
- ・移動手段の役割として、公共交通の更なる充実は、高山本線のみならず、高山本線沿線を運行する路線バス等の公共交通においても、同様の状況です。

高山本線に求める役割

都市構造を形成する
骨格としての役割

現状と課題

- ・これまで「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」の実現のため、様々な利便性向上策に取組み、一定数の利用増加に繋がったことから、一定の効果はありましたが、高山本線の駅勢圏下においても、自家用車利用率が7割近い状況であり、依然として自家用車に依存していることから、更なる取組みの深化が必要です。
- ・今後予想される人口減少や、少子・超高齢社会の進行、新しい生活様式の浸透を踏まえると、高山本線のみならず、公共交通全体の利用減少が予想され、高山本線及び、路線バスともにコンパクトなまちづくりに必要不可欠である「串」としての機能が衰退することへ、懸念が高まります。
- ・今後の取組みとして、富山市中心部から放射状にネットワークを形成している鉄軌道と路線バスを活用した公共交通の利便性向上及び、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の形成、活性化等、コンパクトなまちづくりを更に深化させるために、郊外部や、中山間地域への更なる公共交通の充実を図ることが必要です。

市民生活の質の向上
や地域活性化への
多面的な役割

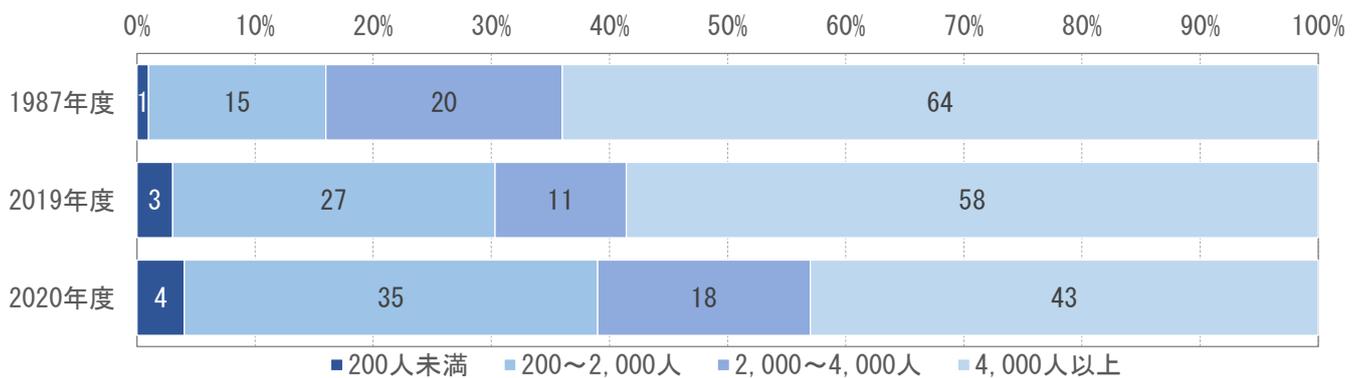
- ・運営主体である交通事業者は、高山本線及び、沿線公共交通の公共財的な役割のほか、民間事業者である以上、経営基盤を維持しながら、安心・安全な運行を実現するための費用対効果についても、配慮が必要です。
⇒そのため、現在の事業構造（事業者単独の自助努力）において、実現できる施策は限定的であり、加えて、このまま利用者数が減少し続けると、減便等のサービスレベル低下、それによる利用者の更なる減少といった負のスパイラルに陥る懸念が高まります。

4章 地域鉄道が全国で直面する課題と国の動向

(1) 鉄道を取り巻く環境の変化

地域鉄道は、沿線人口の減少や、少子高齢化、自家用車の普及等による利用者減少や、人員不足、設備の老朽化等に直面しています。また、令和2(2020)年2月頃からのコロナ禍をうけた新しい生活様式の浸透等により、利用者数の減少は加速しており、高山本線でも同様な状況にあります。

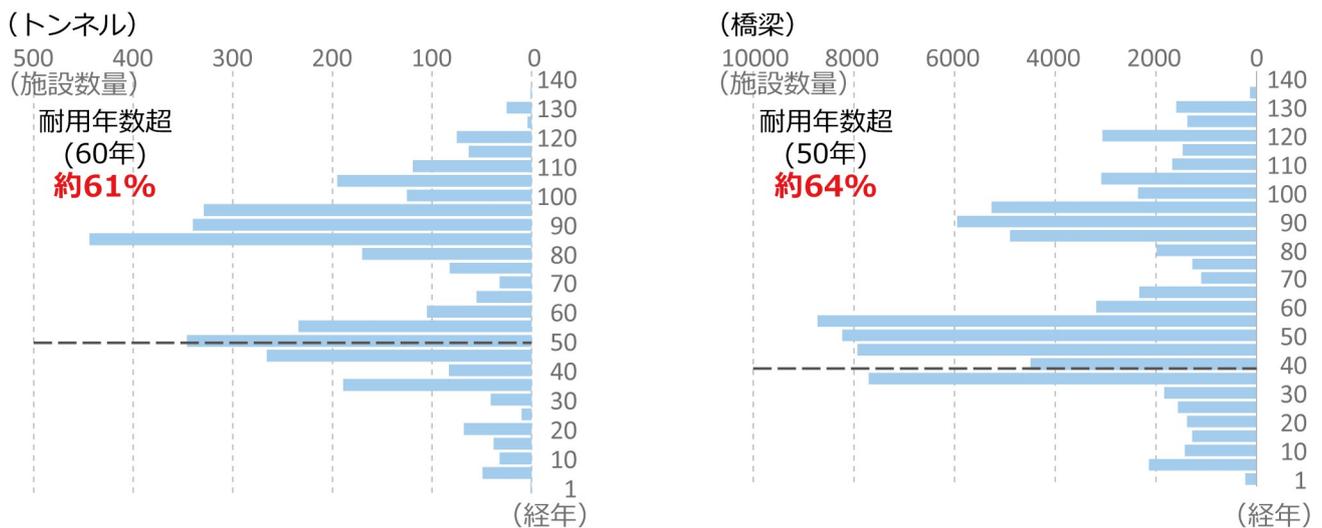
こうした状況下では、交通事業者が事業者単独による経営努力では、更なる利便性向上の実現には限界があり、むしろ線区の持続可能性を高めるため、利用実態に応じたダイヤ適正化等、経営効率化の実施を判断するケースも見られます。



※営業キロベース（路線単位での計算） ※新幹線を除く ※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある
 ※1987年度は特定地方交通線を除く

図4-1 JR旅客6社における輸送密度事毎の路線割合

資料：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会



※鉄道局調べ（令和2年度実績 JR旅客貨物会社7社） ※トンネル・橋梁耐用年数は、材質により異なる場合がある

図4-2 JRのトンネル・橋梁経過年数別施設数

出典：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会

(2) 関係者間の連携と役割分担

こうした状況をうけ、国の検討会※では、鉄道の減便や投資抑制等による利便性の低下と、更なる利用者の減少という“負のスパイラル”に陥る可能性を指摘したうえで、提言を取りまとめています。この提言では、鉄道事業者や市、県、国や県民、企業、団体等の参画を求めています。また、富山県地域交通ビジョン等では、同様に関係者の連携・役割分担を目指しています。

※鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会

目的

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

今後の方向性

- ・ 特急、貨物列車走行線区等の基幹的な鉄道ネットワーク形成線区は、引き続き、JR 各社の維持を期待
- ・ 利用者が大幅に減少する線区は、鉄道事業者と沿線自治体相互の協働で必要な対策を取組む
- ・ 「鉄道そのもの」でなく、「地域の足」を守るべく協議
- ・ 国は、鉄道事業者・沿線自治体間の協議が円滑に進むよう、新たな協議の場を設置
- ・ 人口減少時代に新しいコンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築すべく、鉄道維持の場合は、**運賃・経費の適正化**と**必要な投資**による鉄道の徹底的な活用と競争力回復、BRT や、バス転換の場合は、鉄道と同等又は、それ以上の利便性と持続可能性を確保
- ・ **JR 各社は関係者間の合意の実現に最大限努力。自治体は必要な関与強化。国は頑張る地域を支援。**



出典：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会

このほか、国でも、令和5(2023)年度より、

- ・地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として、「地域公共交通再構築事業」を創設（基幹事業の追加は創設以来初めて）
- ・既存の「都市・地域交通戦略推進事業」において、まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸の再構築について、既存のLRT・BRT等に加え、鉄道の走行空間の整備を支援対象に追加すること

等、地域公共交通に対する支援の拡充が進んでいます。

「地域公共交通再構築事業」の創設

(交付対象事業のイメージ)



「都市・地域交通戦略推進事業」の拡充

(既存制度の交付対象事業のイメージ)



(制度拡充内容のイメージ)



1. 社会資本整備総合交付金の基幹事業 「地域公共交通再構築事業」創設

- ・地域づくりの一環として、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、地域公共交通計画及び、立地適正化計画、その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組みを支援。

項目	内容	備考
交付金事業者	地方公共団体	交付金は地方公共団体からの補助金を受け民間事業者等も事業実施可能
補助率	1/2	JR 本州 3 社又は大手民鉄の路線の補助対象経費は総事業費の 2/3 を上限 (1/3 は事業者の自己負担)
交付対象事業	地域公共交通特定事業の実施計画（地域公共交通活性化法に基づく、ローカル鉄道に係る公共交通再構築やバス路線の再編等を行う事業実施計画）の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備 ✓ 鉄道施設の整備（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等） ✓ バス施設の整備（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）	左記とあわせ、効果促進事業（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の 20% を目途）で車両に対する支援も可能
補助要件	(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定	地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること（鉄道は、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等で策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象）
	(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携	地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること
	(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定	①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額の目標を設定すること
	(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用	本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること

出典：国土交通省

2. 「地域公共交通再構築調査事業」創設

- ・危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の競争を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行うもの。
- ・ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止・存続ありきといった前提をおかず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定する合意形成のプロセスを支援。
- ・支援対象は、次のとおり。
 - ✓協議会の運営（協議会の開催に係る費用）
 - ✓線区評価のための調査事業の支援
（パーソントリップ調査の活用、ビッグデータ分析、クロスセクター分析 等）
 - ✓実証事業の支援（対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組み）

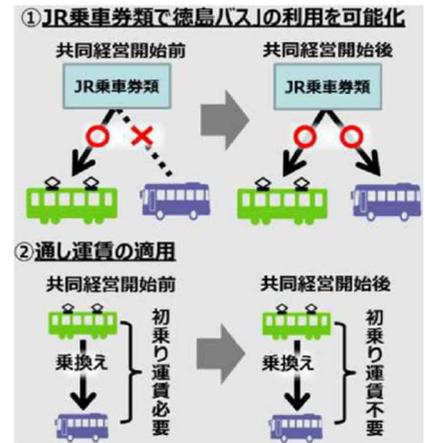
鉄道輸送の高度化に向けた検証

- ・増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・現行の技術・安全規制の検証
- ・サイクルトレインの実施
- ・駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・チケットレスシステムの導入等



バスとの共同運行やバス転換の検証

- ・平行路線バスとの共同運行
- ・鉄道とバスとの乗換え時における共通・通し運賃の導入
- ・一部又は全部の区間における、バス等の新たな輸送サービスの導入等



3. 社会資本整備総合交付金の基幹事業「都市・地域交通戦略推進事業」制度拡充

- ・既存の「都市・地域交通戦略推進事業」で、まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸の再構築について、既存のLRT・BRT等に加え、鉄道の走行空間の整備を支援対象に追加

項目	内容	備考
考え方	円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像実現のため、多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援	公共交通、自動車、自転車、徒歩等
交付金事業者	地方公共団体、法定協議会等	交付金は地方公共団体からの補助金を受け民間事業者等も事業実施可能
補助率	1/3	立地適正化計画に位置付けた事業等は1/2にかさ上げ
交付対象事業(既存)	多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援	
交付対象事業(拡充)	まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置づけた場合に、 ●当該公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間（レール・架線等）の整備を支援対象に追加 ●持続可能性・利便性・効率性の高いネットワークへの再構築を図る観点から、立地適正化計画等に位置付けられた公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、交通事業者が主体となる場合にも補助率かさ上げ（1/3→1/2）	インフラ整備と一体となった車両へ効果促進事業で支援

出典：国土交通省

(3) 複数モード間の連携と役割分担

地域公共交通活性化再生法では、鉄道、バス、タクシー、その他の輸送資源を一体として検討し、活用できる地域旅客運送サービス全体の連携や、効率性を高めることを求めています。

さらに国では、近年における地域旅客運送サービスを取り巻く厳しい状況を鑑み、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築することが必要だと考え、地域公共交通活性化再生法の一部を改正する法律案*を令和5(2023)年2月10日に閣議決定されています。

※<地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案>

法案の概要（抜粋）

(1) 地域の関係者の連携と協働の促進

- ・法律の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
- ・国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

(2) ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- ・再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充

(3) バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充

- ・地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行うことができるよう「地域公共交通利便増進事業」を拡充

(4) 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- ・鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

出典：国土交通省

(富山駅)



(笹津駅)



(猪谷駅)



※令和3(2022)年7月撮影

(4) 世界を取り巻く情勢を踏まえた対応

世界的な動向として、環境への配慮や技術革新を求める風潮が高まっています。例えば環境面では、地球温暖化防止の観点からゼロカーボン化が求められており、日本では、令和32(2050)年にカーボンニュートラルを実現することを目指しています。

技術革新の面では、AI・ICT分野の発展が進んでおり、「デジタル田園都市構想」をはじめとして、日本全体での情報化社会への対応が進んでいます。鉄道分野でも、運行や維持管理への活用が進んでいます。また、MaaSの視点から、交通系ICカードやデジタルチケット等を活用しつつ、複数の地域公共交通を一括して予約・決済する仕組みの構築が全国で目指されています。

こうした状況を踏まえ、国際連合では、令和12(2030)年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標「持続可能な開発目標 SDGs (Sustainable Development Goals)」を採択しており、地域公共交通分野でもこの対応が求められています。

5章 計画のとりまとめ(基本方針・取組方針・ブラッシュアップ施策・評価指標)

5.1 基本方針策定に向けた背景

ここまで、高山本線について「高山本線沿線におけるまちづくりの方針」、「利便性向上に関する取組状況」、「更なる利便性向上に向けた現状とニーズの分析」、「地域鉄道が全国で直面する課題と国の動向」の観点で整理し、高山本線に求める役割に対する現状との課題・ギャップを抽出しました。この課題の解決に資するとともに、持続可能なまちづくりを深化させるため、高山本線沿線の地域公共交通を新たなものとすべく、次に示す方向性のもと、本計画の基本方針を策定します。

これまでの 利便性向上策の成果 (社会実験・活性化事業)	増便運行や、駅周辺整備(駅前広場等)等により、一定の効果あり (コロナ禍前[令和元(2019)年度]の乗車人数は、 実験前[平成17(2005)年度]と比較すると約3割増加)
------------------------------------	---

高山本線の課題

- **移動手段としての役割** 利用者が減少(人口減少・少子高齢化、新しい生活様式の浸透等)するなかで、利便性向上等のニーズを満たし、通勤・通学や高齢者等の外出促進等を図ることが必要である。
- **都市構造を形成する骨格としての役割** 「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」の実現に向け、高山本線における取組みの深化が必要である。
- **市民生活の質の向上や地域活性化への多面的な役割** 他の地域鉄道と同様に、利用者減少や、施設老朽化、人員不足のなかで、コロナ禍による都市部を含む全国的な利用者減少に伴い、交通事業者における「内部補助(黒字路線・事業の利益で赤字路線を支えること)」等の、経営努力のみでの課題解決は、限界となっており、関係者間の役割分担による課題解決が必要である。
 - ▶ 交通事業者の経営努力のみでは課題解決に限界があることから、負のスパイラルに陥り、それが地域全体の活力低下を招く懸念がある。



まちづくりの方針(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等を推進することで、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ために、

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

高山本線をめぐるキーワード

主な出所

高山本線及び沿線交通の現状や取り巻く環境、まちづくりの方針等から、キーワードを抽出

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深化 (地域生活拠点の充実・郊外部への公共交通の充実)	1章(1)
「地域生活圏」⇔「都心」の移動手段として、 他の交通モードとの協調と最適な組み合わせ	1章(3)①
全国的に地域鉄道が抱える課題 【人口減少及び超高齢化社会の到来・ニューノーマル・担い手不足】 ⇒交通事業者の経営努力のみでは対応に限界があり、負のスパイラルに陥る恐れ	4章(1)
更なる利便性の向上とネットワーク機能の強化	1章(1)
調査結果に基づいたニーズ・利用実態・人口動態の把握	3章
鉄道が担う公共財的役割と社会的便益の認識	1章(3)②
生活交通の確保・維持と活性化(実証実験の評価を踏まえ)	2章 1章(3)① 1章(3)②
デジタル技術の活用(IC・MaaSアプリ・AI技術等)	1章(3)① 4章(4)
乗換障壁を最大限取り除く(シームレスな移動)	1章(3)①
県を跨ぐ広域交通として交流人口拡大の推進	1章(3)①
国の施策との整合(ゼロカーボン、SDGs(持続可能性)等)	1章(3)① 4章(4)
関係者間での連携強化や役割分担 (JR、富山市、富山県、国、交通事業者、地域等)	1章(3)① 4章(2)、(3)

5.2 基本方針と取組方針

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 ～

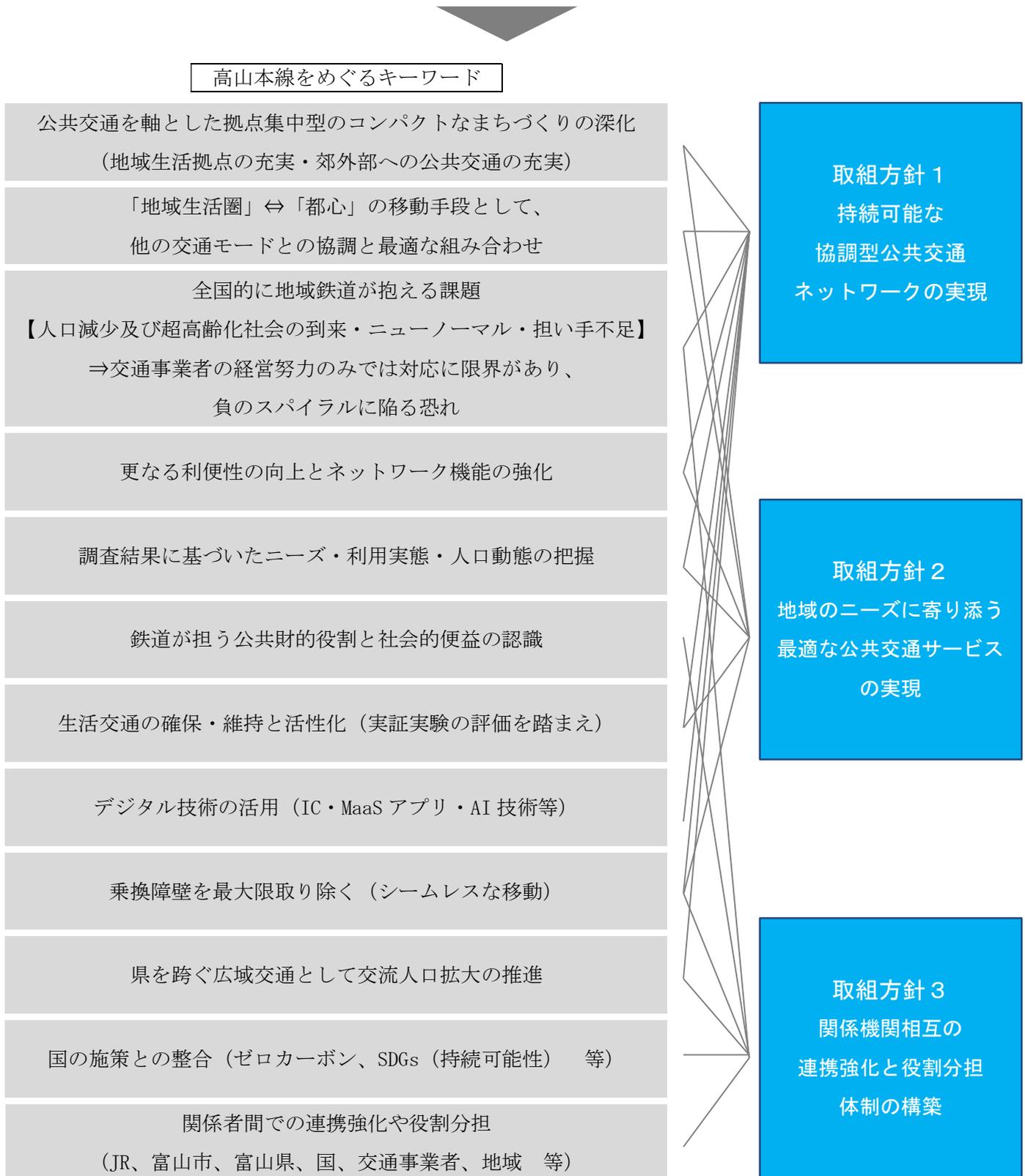
公共交通の既存ストックの最大活用・組み合わせにより、
モードの異なる公共交通機関を一つのサービスにとらえ、
相互にサービス向上を図るとともに、乗換障壁を最大限取り除くことにより、
目的地に応じた最適な公共交通機関の組み合わせが可能な環境を整備し、
「誰もが歩いて暮らせる」まちの実現を図る。



<基本方針の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（鉄道とバス等の協調）
- ・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
- ・「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実現
- ・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

基本方針を実現する上で、高山本線をめぐるキーワードと整合を図りつつ、3つの取り組むべき方針を定めます。



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～

- ・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、交通結節拠点を定め、鉄道とバス等が乗換を含め、相互に利用しやすい環境の整備を目指します。
- ・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 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～

- ・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入れ、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組みは、積極的な実現を図ります。（高齢者向け割引乗車券等）
- ・地域のニーズに応じた交通結節拠点（駅等）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 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～

- ・基本方針（高山本線×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、社会的便益を明確にした上で、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して、行政（国・県・市）、交通事業者、地域が連携し、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」まちの実現に向けて取り組みます。

5.3 高山本線沿線のありたい姿



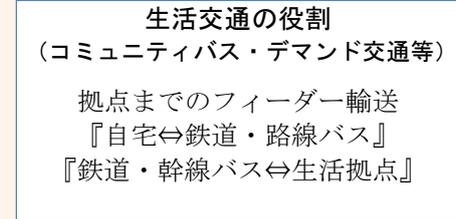
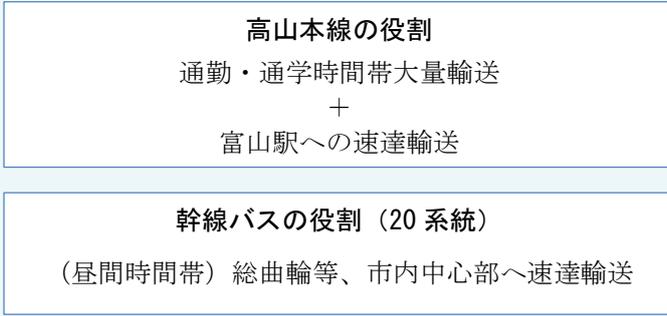
主な活性化施策

- | | |
|--|---|
| <p>① 運賃施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者向け割引乗車券の発行 ・ 共通運賃 <p>② デジタル技術の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>③ 新型車両の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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) | <p>④ 駅施設の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー化 ・ 乗継ぎ案内の強化 ・ パーク&ライド駐車場の整備 <p>⑤ 路線バス・コミバス等との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス等の駅への乗入れ ・ 鉄道とバスが連携したダイヤ編成 <p>⑥ 地域と協働した拠点活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 |
|--|---|

■各地域別の公共交通間による役割分担の考え方

八尾地域・婦中地域 ⇄ 都心

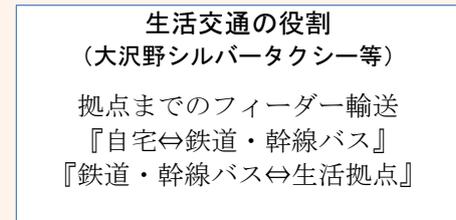
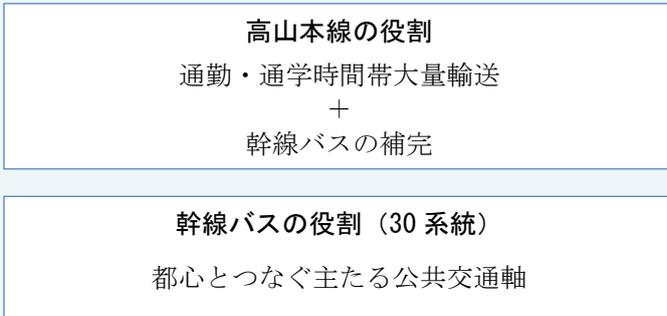
速星駅を結節点とした緩急接続関係



高山本線を速達便、幹線バスを各停便と位置づけ、速星駅で目的地ごとに乗換え

大沢野地域 ⇄ 都心

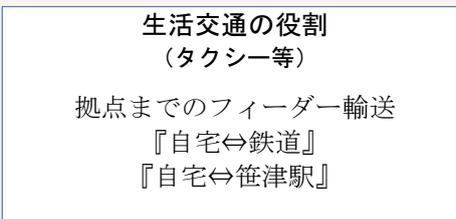
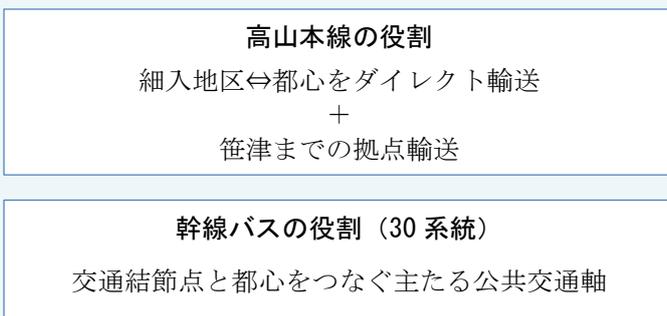
補完的關係



時間帯により高山本線と路線バスを選択可にし、フリークエンシー確保

細入地域 ⇄ 都心

笹津駅を結節点とした交通体系



生活交通により笹津駅までのフィーダー輸送を強化。時間帯、目的地により最適な公共交通を選択可能に
※幹線バスを利用する場合は、高山本線笹津駅や生活交通で乗換え

富山 ⇄ 高山・名古屋方面

高山本線を基軸とした都市間輸送を堅持（主に特急ひだ）

5.4 取組方針の実現に向けたブラッシュアップ施策

本計画では、取組方針別にブラッシュアップ施策及び具体策を定め、下記のとおり整理しました。

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	短期	中期	長期
1-(1) 公共サービスとして望ましい運行頻度の確保			
①増便運行（活性化事業）	継続	継続	継続
②増便運行（フリークエンシー向上）	検討	実施	継続
③路線バスの運行本数等の見直し	検討	実施	継続
1-(2) 運賃施策			
①鉄道、路線バスの共通運賃化	検討	実施	継続
1-(3) デジタル技術の活用を可能とする基盤の整備			
①ICカードの導入	検討	実施	継続
②MaaS アプリ間の連携基盤	実施	継続	継続
③AI 技術の活用	検討	実施	継続
1-(4) 新型車両の導入			
①新型車両の導入（ハイブリッド車両等）	検討	実施	実施
1-(5) 施設・車両・駅関連施設の改善			
①乗継ぎ案内の強化	実施	継続	継続
②バリアフリー化	検討	実施	実施
③折り返し設備増設（越中八尾駅等）	検討	実施	継続
1-(6) 路線バス・コミバス等との連携強化			
①コミュニティバスとの連携強化	実施	継続	継続
②路線バス等の駅への乗入れ	検討	実施	継続
③あいの風とやま鉄道区間への乗入れ（直通運行）	検討	実施	実施

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	短期	中期	長期
2-(1) 公共サービスとして望ましいダイヤの改善			
①パターンダイヤ	検討	実施	継続
②鉄道とバスが連携したダイヤ編成（タクトダイヤ等）	検討	実施	継続
③朝時間帯の混雑緩和（越中八尾までの延長運転）	実施	継続	継続
④朝時間帯の混雑緩和（3両編成への増結）	検討	実施	実施
2-(2) 公共サービスとして望ましい運行頻度の確保【再掲】			
①増便運行（活性化事業）	継続	継続	継続
②増便運行（フリークエンス向上）	検討	実施	継続
③路線バスの運行本数等の見直し	検討	実施	継続
2-(3) 運賃施策			
①高齢者向け割引乗車券	実施	継続	継続
②MaaS アプリを活用したデジタル乗車券の導入	実施	継続	継続
2-(4) 駅へのアクセス改善			
①駅へのアクセス改善（西富山、婦中鶴坂等）	検討	実施	継続
2-(5) 沿線イベントや地域との連携			
①沿線地域と協働した賑わい創出方策	実施	継続	継続
②AI カメラによる駅前人流把握	継続	継続	継続
2-(6) 路線バス・コミバス等との連携強化【再掲】			
①コミュニティバスとの連携強化	実施	継続	継続
②路線バス等の駅への乗入れ	検討	実施	継続
③あいの風とやま鉄道区間への乗入れ（直通運行）	検討	実施	実施
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			
3-(1) 新たな関係者を含めたブラッシュアップ会議の継続			
①新たな会議体の設置	実施	継続	継続
3-(2) 関係機関の持続可能で新しい役割分担の構築			
①新たな会議体による基本方針実現に向けた関係機関の役割分担の構築	検討	実施	継続

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

なお、ここに挙げた施策の内、斜字の取組みは、既存の事業構造（交通事業者の自助努力）では実現が困難であることから、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。

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

1-(1) 公共サービスとして望ましい運行頻度の確保

① 増便運行（活性化事業）

利用者が多い越中八尾～富山間の朝夕ピーク帯は、増便効果が高いことから、増便運行を継続して実施します。

なお、本施策は、平成 18(2006)年度からの社会実験を踏まえ、活性化事業として平成 23(2011)年度より、富山市と JR 西日本が連携しながら、継続して実施してきたものです。

実験前		活性化事業			
～H18.10		R3～			
列車本数	列車本数	時間帯	通常ダイヤ	増便	合計
34本	40本	朝	11本	2本	13本
		夕	9本	5本	14本
		朝夕以外	13本	0本	13本
		計	33本	7本	40本

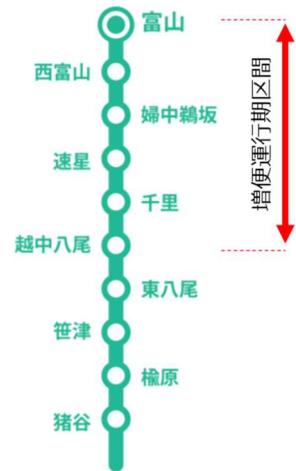
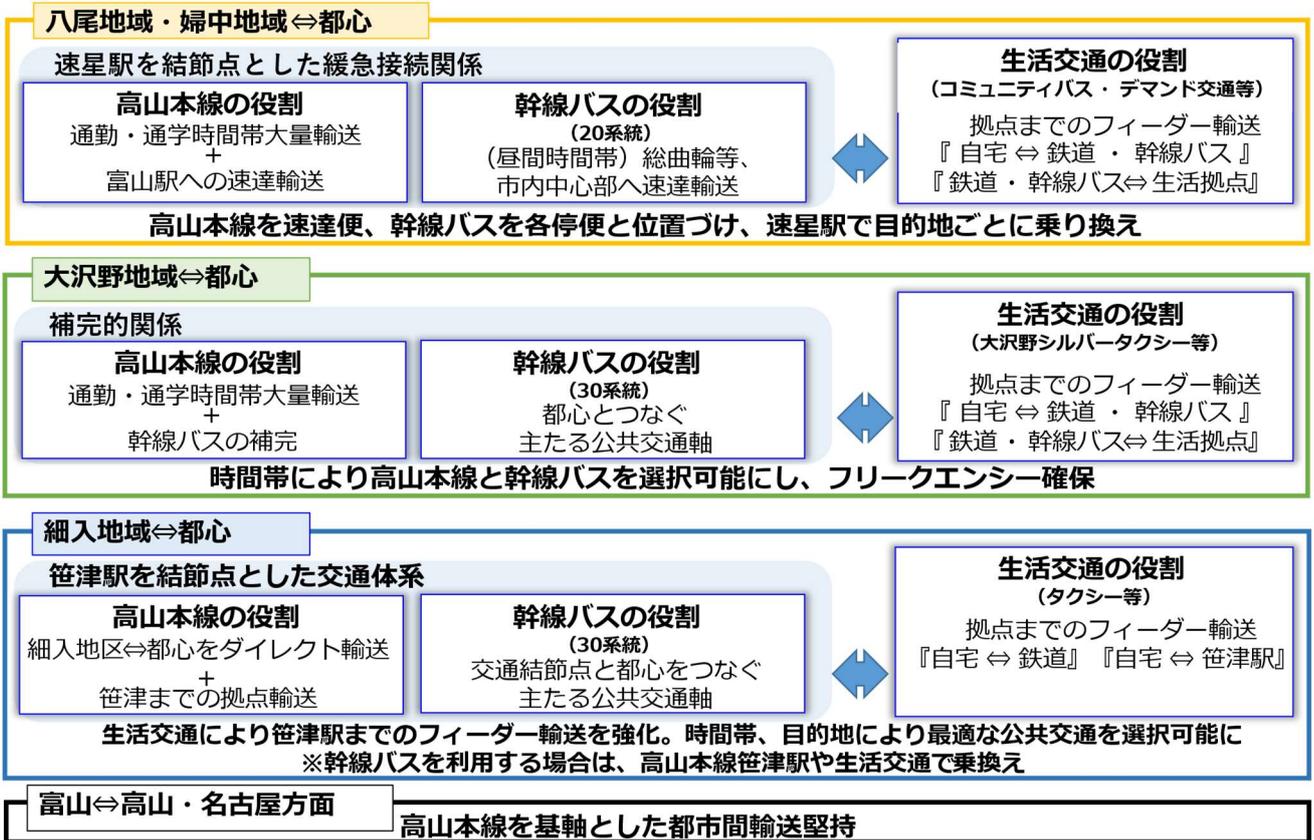


写真 富山駅における高山本線のピーク時の状況（平日 朝）

② 増便運行（フリークエンシー向上）

地域別に求められるフリークエンシー（運行頻度）向上を、各地域別の公共交通間による役割分担の考え方に基づき、関係機関と連携し、高山本線沿線の公共交通ストックの活用により実現します。

■ 各地域別の公共交通間による役割分担の考え方



③ 路線バスの運行本数等の見直し

前項「②増便運行（フリークエンシーの向上）」と同様に、各地域別の公共交通による役割分担の考え方に基づき、鉄道とバス等が協調した新しい交通体系を実現します。

交通結節拠点等で鉄道と路線バスの乗継ぎ利便性を高めるために、路線バス運行本数等の見直し等が考えられることから、今後は路線バス事業者を含めた関係者間で、運行社会実験等を踏まえ、実施します。

○路線バス（笹津駅～富山駅間）の速達便設定

J R高山本線笹津駅～富山駅間のネットワーク機能の強化を図ることで、利便性の向上、笹津駅の交通結節機能の強化及び、災害時におけるJ R高山本線のリダンダンシー（補完機能）としての可能性を検証するため、乗合バス笹津駅から富山駅間において、朝の通勤・通学時間帯に2便、利用者の多い主要なバス停のみに停車する速達便の運行社会実験を実施します。

■対象路線

- ・路線バス 笹津駅～富山駅間

■実施期間

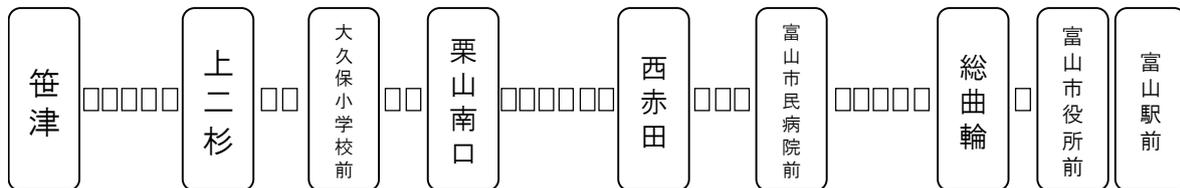
- ・令和5(2023)年秋頃（予定）

■対象時間

- ・朝（7～8時）の時間内に設定（予定）

■停車停留所のイメージ

- ・通常便移動時間：45分 → 速達便移動時間：36分（▲9分）



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

1-(2) 運賃施策

① 鉄道、路線バスの共通運賃化

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。

海外における運賃制度

	通算制 対距離制			共通運賃 ゾーン制	共通運賃 対距離制
実例	①オランダ	②シンガポール	③JR(参考)	④ハンブルク	⑤ソウル
事業者数	約 15 社	2 社	6 社	2 社以上	3 社以上
運賃表の数	会社ごと異なる	3 種以上	10 種	1 種 共通	1 種 共通
初乗り運賃	共通	それぞれ異なる	それぞれ異なる	共通	共通
基本運賃表	不要	基本となる運賃表 の設定が必要	基本となる運賃表 の設定が必要	運賃表共通	運賃表共通
遠距離逡減	なし 直線	あり	一部有	一部有	あり
概要	初乗り運賃を共通化し 1 回のみ収受。運賃は距離に比例し、賃率は各社で異なる。	初乗り運賃は路線により異なるが、1 回のみ収受。運賃は距離に応じて上昇。各路線異なる運賃表をもち、異なる部分では差額を計算して収受。	初乗り運賃は路線毎に異なるが 1 回のみ収受。運賃は距離に応じて上昇、路線によっては異なる運賃表をもち、異なる部分では換算表等にて計算し収受。	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。

出典：第 120 回運輸政策コロキウム運輸政策研究所
北野喜正 都市鉄道における運賃システムの改善に関する研究～通算制の検討～

笹津駅



楡原駅



猪谷駅（猪谷停留所）



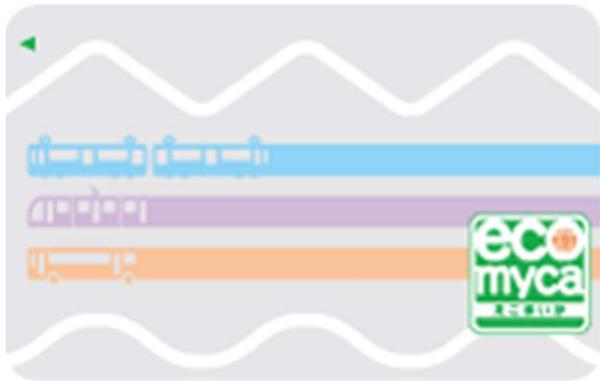
写真 高山本線と路線バスが平行して運行する区間

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

1-(3) デジタル技術の活用を可能とする基盤の整備

① ICカードの導入

キャッシュレス化によるシームレスな乗降や、共通運賃の実現により、利便性を向上し他の交通モードと相互に利用しやすい環境づくりを目指すために、JR 高山本線の富山区間（猪谷～富山間）において IC カードを導入します。



eco myca



ICOCA

<参考> 富山市内における IC カード整備状況

交通モード	IC カード券種	備考
鉄道線（あいの風とやま鉄道）	ICOCA	ICOCA を含む全国共通交通 IC カード（10 種）は使用可能
鉄道線（富山地方鉄道）	eco myca	
路線バス（富山地方鉄道）		
路面電車（富山地方鉄道）	eco myca ICOCA	ICOCA の使用機能は支払いのみ （車載器によるチャージは不可）
コミュニティバス（まいどはやバス）	eco myca	市内コミュニティバスで IC カードが使用可能なのは「まいどはやバス」のみ ※令和 5(2023)年 4 月よりクレジットカード決済を開始

② MaaS アプリ間の連携基盤

キャッシュレス化によるシームレスな乗降を図ることによる利便性の向上及び、他の交通モードと相互に利用しやすい環境づくりを目指すために、MaaS アプリ（「tabiwa by WESTER」「my route」等）を活用したデジタル乗車券による運賃施策を導入します。なお、令和4(2022)年11月より発売開始された「tabiwa by WESTER」と「my route」による周遊パスのように、基盤となる MaaS アプリ間が連携し相互のサービスが利用可能となるように、アプリ開発事業者と連携し実現します。

<参考> 「tabiwa by WESTER」によるデジタル乗車券の発売事例

とやま周遊2dayパス

西日本旅客鉄道株式会社
West Japan Railway Company

※「とやま周遊2dayパス」は富山おでかけ&乗換案内アプリ「my route」でも発売いたします。

発売額	おとな1,520円、こども760円												
有効期間	2日間												
利用期間	2022年12月1日～2023年4月1日（3月31日利用開始分まで発売） ※利用日1か月前10時から有効開始日当日まで発売												
変更・払い戻し	未使用で、かつ有効期間内に限り可能（払い戻しは1人あたり220円の手数料が必要）												
効力													
以下の鉄道の普通列車普通車自由席													
鉄道	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">JR</td> <td>氷見線 城端線 高山線</td> <td>高岡～氷見 高岡～城端 富山～越中八尾</td> </tr> <tr> <td>あいの風とやま鉄道</td> <td colspan="2">富山～高岡</td> </tr> <tr> <td>富山地方鉄道</td> <td colspan="2">富山港線 全線 市内軌道線 全線</td> </tr> <tr> <td>万葉線</td> <td colspan="2">全線</td> </tr> </table>	JR	氷見線 城端線 高山線	高岡～氷見 高岡～城端 富山～越中八尾	あいの風とやま鉄道	富山～高岡		富山地方鉄道	富山港線 全線 市内軌道線 全線		万葉線	全線	
JR	氷見線 城端線 高山線	高岡～氷見 高岡～城端 富山～越中八尾											
あいの風とやま鉄道	富山～高岡												
富山地方鉄道	富山港線 全線 市内軌道線 全線												
万葉線	全線												

※画面は開発中のイメージです。

出典：西日本旅客鉄道（株）プレス資料より

「tabiwa by WESTER」

JR 西日本が提供する観光ナビアプリ。
旅先のスポット情報、経路検索、鉄道・バス等が乗り放題の周遊パスや観光・グルメのチケット購入等、旅に必要なサービスが詰まっています。



③ AI 技術の活用

AI や IoT 等のスマート技術を活用し、安全・安心で利便性の高い市民生活や、公共交通の更なる充実によるコンパクトシティの深化を実現します。

○八尾コミュニティバスの取組

JR 高山本線とのシームレスな乗継の実現や、キャッシュレスによる効率化による、バス利用者の更なる利便性の向上を図るため、市営八尾コミュニティバスに AI 顔認証システム*を導入します。

■対象路線

- ・八尾環状線（越中八尾駅 ⇄ 諏訪町方面）

■実施時期

- ・令和 5(2023)年 4 月



※AI 顔認証システムとは

事前に自身の顔とクレジットカードを登録することで、降車時にタブレット画面に顔をかざすだけで、自動で運賃の決済ができるシステム。



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

1-(4) 新型車両の導入

① 新型車両の導入（ハイブリッド車両等）

持続可能で次世代に託せる地域公共交通とすべく、ゼロカーボン、SDGs 等に資する取組みとして、環境性や持続可能性に優れた新型車両等を導入します。特に、更なる安全性・安定性・快適性の向上と、電車・気動車のシステム共通化によるメンテナンス技術の向上及び、効率化が図られる次世代車両であるハイブリッド車両等への転換を図ります。



＜参考＞新型電気式気動車（DE700）の車両イメージ

出典：新型電気式気動車（DE700）の導入について（令和3(2021)年6月25日 JR西日本プレス資料）

＜参考＞特急ひだ 新型車両 HC85 系の導入

東海旅客鉄道株式会社（JR 東海）は、名古屋駅や大阪駅等から JR 高山本線に乗入れる特急ひだについて、令和5(2023)年3月18日から、全定期列車をハイブリッド式の新型 HC85 系に統一されました。

特急ひだ 新型車両（HC85系）
猪谷駅にて
令和5(2023)年1月30日撮影



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

1-(5) 施設・車両・駅関連施設の改善

① 乗継ぎ案内の強化

他の交通モードと相互に利用しやすい環境づくりを目指すために、利用者にとって分かりやすい乗継ぎ案内の強化を図るべく、デジタル技術（デジタルサイネージ、アプリ等）や、サインを整備します。



写真 富山駅前広場内にあるデジタルサイネージ

② バリアフリー化

駅施設等のバリアフリー化について、地域のニーズを踏まえながら実施し、高齢者や障害者を含む利用者の安全かつ、円滑な移動を確保します。



写真 車両入口におけるステップ

③ 折り返し設備増設（越中八尾駅等）

利用者にとって、より便利なダイヤの設定を実現するために、折り返し設備を増設します。

例えば、越中八尾駅の1番線に富山駅方面への折り返し設備を新たに設置することにより、1番線側に越中八尾駅折り返しの車両が進入可能となることで、より柔軟な車両及び、ホーム運用が可能となります。



越中八尾駅

至 富山駅

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

1-(6) 路線バス・コミバス等との連携強化

① コミュニティバスとの連携強化

地域住民の生活の足を担うコミュニティバスと、連携を強化するために、高山本線との乗継ぎ利便性を高める取組みを実現し、郊外・中山間地域における公共交通の更なる充実を図ります。

(i) 八尾コミュニティバスとの連携による乗継ぎしやすい運行形態の実現

令和4(2022)年8月1日から実施している八尾コミュニティバス実証運行における、利用者の利用状況やアンケートの結果を踏まえ、ダイヤやルートを変更し、高山本線との乗継ぎ利便性を更に高めます。また、新たに乗継ぎ運賃を設定することで、八尾地域内の回遊性を高め、外出機会の促進や、利用拡大を図ります。

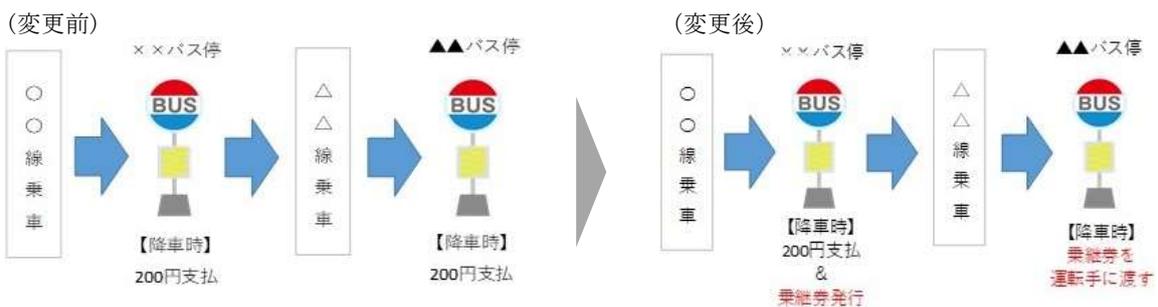


■実施期間

令和5(2023)年4月1日～令和6(2024)年3月31日

■主な見直し内容

- ・越中八尾駅の乗り場を東口から西口（駅舎正面）に変更し、乗継ぎ距離を短縮
- ・高山本線と乗継ぎしやすいダイヤ設定（対象路線：保内線、杉原線）
- ・一部路線の増便
- ・利用者が少ない便をデマンド化
- ・乗継ぎ運賃の設定（1回分の乗車料金で、他路線に1回のみ乗継ぎが可能）



(ii) 婦中コミュニティバスとの連携による乗継ぎしやすい運行形態の実現

速星駅から大型商業施設（ファボーレ）、行政施設、総合病院等を繋ぐ婦中コミュニティバスについて、ダイヤやルート等を検討し、高山本線との乗継ぎ利便性を高める運行社会実験を実施します。

■実施期間

- ・令和5(2023)年度：ダイヤ・ルート等の検討
- ・令和6(2024)年度：運行社会実験



② 路線バスや新モビリティサービス等による駅への乗入れ

郊外・中山間地域における生活の足となる交通手段の確保を目指すため、鉄道とバス等との乗換えを含め相互に利用しやすい環境を整備します。

(i) 路線バスの駅への乗入れ

鉄道とバスの協調を図るために、駅ロータリー部への路線バスの乗入れ等、相互に利用しやすい環境づくりを、関係機関と連携しながら実現します。



(ii) グリーンスローモビリティ運行社会実験による駅への乗入れ

地域住民の生活の足を確保するため、大沢野地域でのグリーンスローモビリティ※の運行社会実験において、笹津駅への乗入れを実現するとともに、相互間の距離が長い笹津駅～笹津バス停留所間を往復可能なルートを設定し、交通結節機能の強化及び、路線バスとの協調を図るとともに、その効果を検証します。



■実施期間

- ・令和5(2023)年度秋頃開始

※グリーンスローモビリティとは

時速20km未満で公道を走行可能な電動車を活用した、環境にやさしい小さな移動サービス。



(iii) 自動運転技術を活用した運行社会実験による鉄道駅との接続

地域住民の生活の足の確保や、運転手不足等の課題を解決するために、婦中町朝日地区で自動運転技術を活用した運行社会実験を実施します。本実験において、自動運転レベル4を目指した実証を複数年に渡り行う中で、公共交通との更なる連携を図るため、鉄道駅（速星駅）と接続し、その効果を検証します。

■実施期間

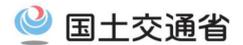
- ・令和5(2023)年12月から3カ月程度
- ※平日のみ 10時から16時（昼時間は除く）

■運行形態

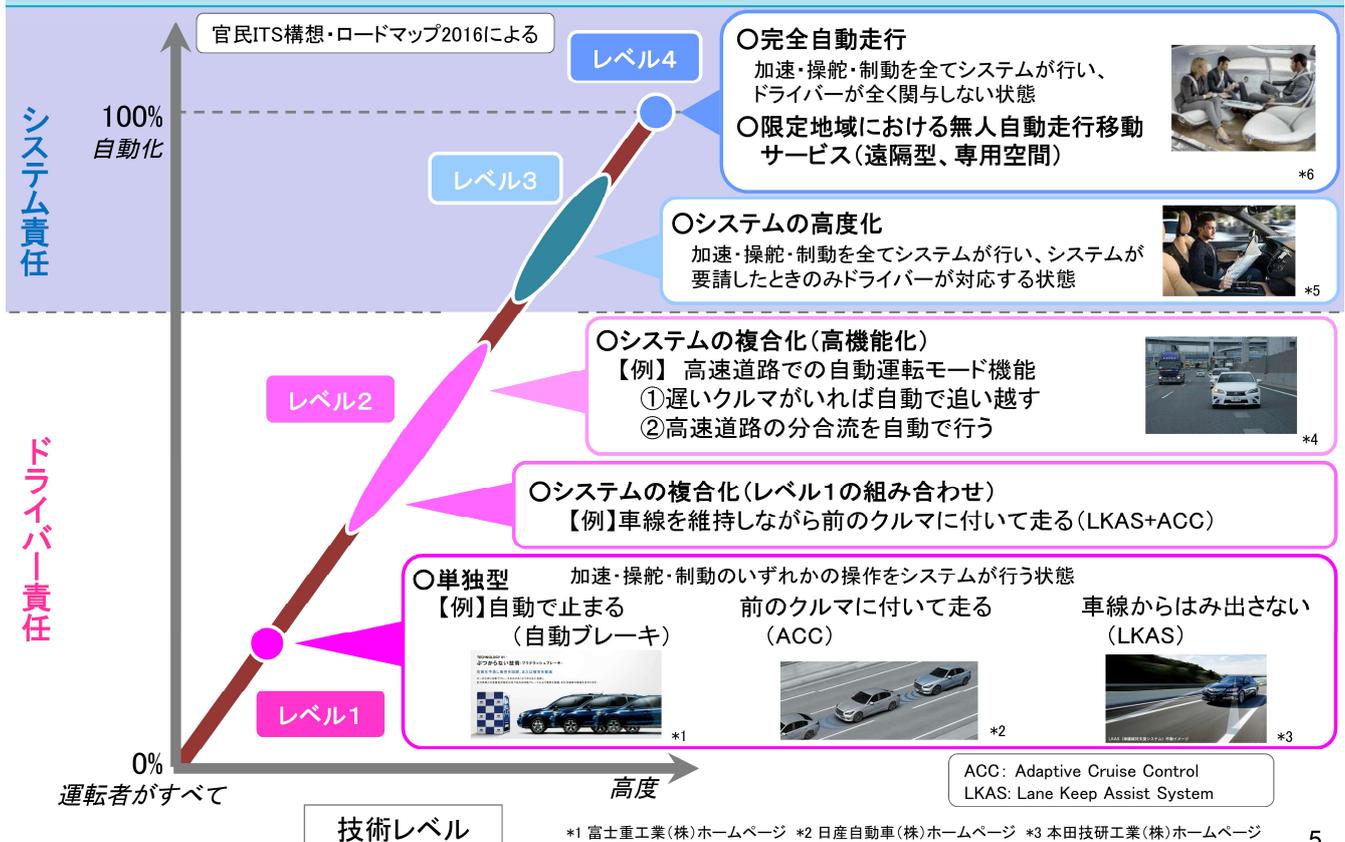
- ・定時定路線 30分間隔 10便/日
- ・運行延長 約4km圏域

■実証内容

- ・自動運転レベル4を目指した実証（複数年に渡り実施予定）
- ・鉄道駅との接続（公共交通との連携）
- ・公共交通空白地域の解消
- ・積雪時の実証



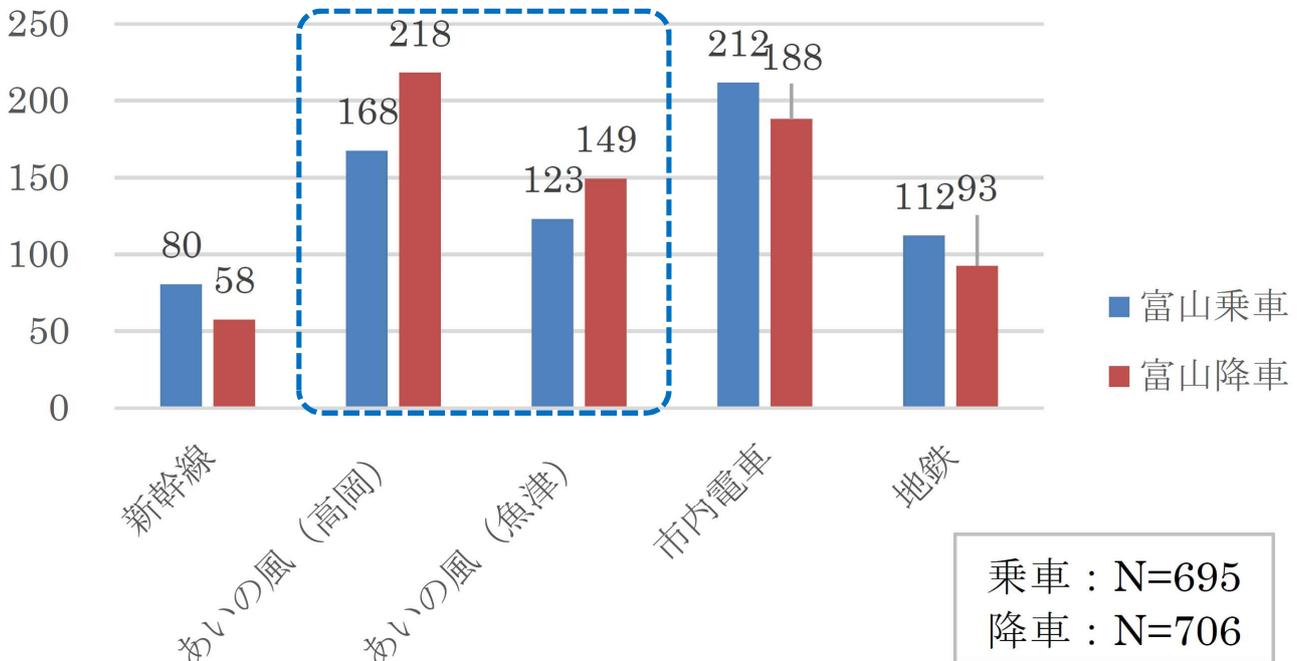
自動運転の定義(レベル分け)



③ あいの風とやま鉄道区間への乗入れ（直通運行）

鉄道ネットワーク機能の強化を図るため、ハイブリット車両等の導入に合わせ、高山本線からあいの風とやま鉄道線への、富山駅からの車両乗入れを実現します。

今後、運行上の課題等については、あいの風とやま鉄道を含めた関係者間で議論する必要があります。



※列車別乗降人数を用いて拡大補正 ※平日の値

富山駅における高山本線⇄他交通手段別乗継ぎ利用者数

資料：富山市調査（令和4(2022)年6月）



写真 富山駅の同一ホームにて高山本線とあいの風とやま鉄道線間が乗換えやすい運用

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

2-(1) 公共サービスとして望ましいダイヤの改善

① パターンダイヤ

利用者にとってわかりやすく、利用しやすい時刻とするため、朝夕のピーク時間を除く、日中時間帯における普通列車の発車時刻を統一する「パターンダイヤ」を導入し、鉄道と接続するコミュニティバス等のダイヤのパターン化も実現します。

なお、市営八尾コミュニティバスでは、八尾環状線において、パターンダイヤによる運行を実施しています。

令和4年8月1日改正

富山市コミュニティバス時刻表		八尾環状線右回り						
1	アルビス八尾店前	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00
2	中井田	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02
3	上井田	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04
4	久婦須橋	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06
5	眼鏡橋	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06
6	間名寺下	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07
7	間名寺前	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08
8	八尾ふらっと館前	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08
9	東町	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09
10	鏡町	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09
11	公園前	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10
12	曳山展示館前	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11
13	西新町	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12
14	西新町口	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12
15	上新町口	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13
16	健康福祉総合センター前	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16
17	八尾行政サービスセンター前	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17
18	福島第二	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17
19	八尾駅(東口)	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20
20	Aコープウインズ前	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	
21	アルビス八尾店前	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	

毎日運行(年末年始を除く)

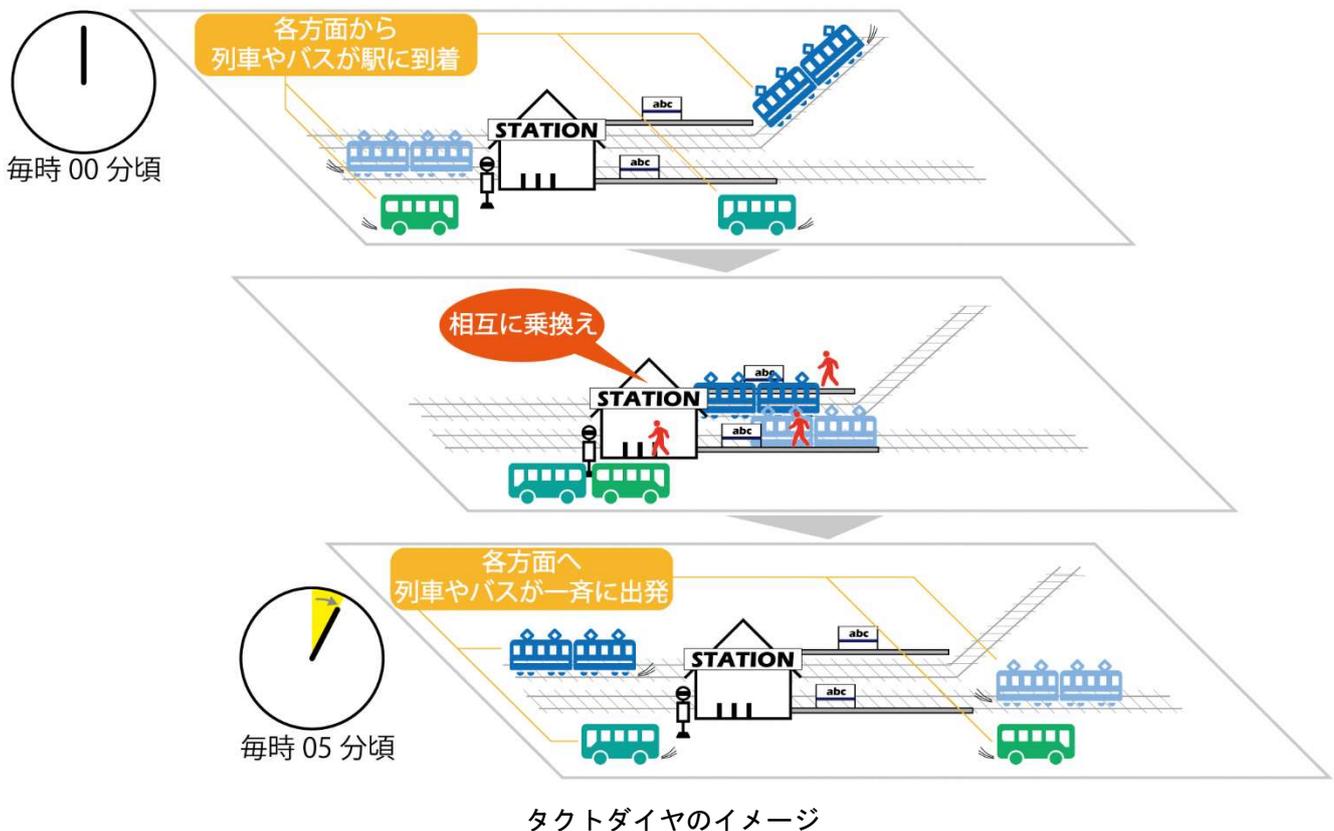
市営八尾コミュニティバスにおけるパターンダイヤの例(60分等間隔運行)

② 鉄道とバスが連携したダイヤ編成

他の交通モードと相互に利用しやすい環境づくりを目指すために、交通結節拠点において鉄道線と路線バス等の乗継ぎが可能となるダイヤの調整をします。なお、先行して取り組む市内のコミュニティバスについては「1-(6)-① コミュニティバスとの連携強化」で記載のとおりです。

＜先進事例＞タクトダイヤの導入（スイス）

スイスでは、ハブ駅と呼ばれる主要駅が設定され、ハブ駅での相互乗換えが可能なダイヤを構築しており、ハブ駅で全ての方向への乗換えが可能となっています。この乗換えは、指揮者がタクトを振るようにより一定間隔で列車が到着し、一斉に列車、バス等が出発するため、「タクトダイヤ」と言われており、パターンダイヤを更に進化させたものです。

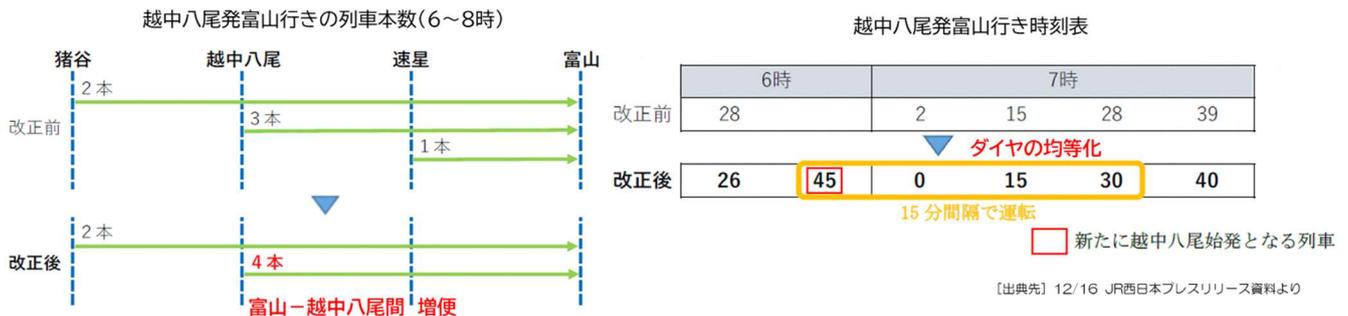


③ 朝時間帯の混雑緩和（845D 便の越中八尾駅までの延長運転）

朝ピーク時の混雑の分散化を図るため、朝の富山駅から速星駅間の1往復を越中八尾駅まで延長運転を実施します。また、越中八尾駅の出発時刻を均等化し、わかりやすく便利なダイヤとします。

■実施時期

- 令和5(2023)年春のダイヤ改正（令和5(2023)年3月18日）から実施



<施策前の混雑状況(R4年度乗降調査結果より)>

高山方面				富山		西富山		婦中・善坂		速星		千里		越中八尾					
種別	便名	行先	特記事項	車両数	定員	富山乗	富山降	区間	混雑率	降車	乗車	区間	混雑率	降車	乗車	区間	混雑率	降車	乗車
普通	841D	富山		2	210	6:04	23	23	11%	1	2	22	10%	0	2	20	10%	0	7
普通	843D	富山		2	210	6:53	124	124	59%	7	7	124	59%	1	9	116	55%	1	44
普通	845D	富山		2	210	7:13	158	158	75%	4	8	154	73%	0	32	122	58%	122	0
普通	847D	富山		2	210	7:36	192	192	91%	24	6	210	100%	0	17	193	92%	3	54
普通	849D	富山		2	210	7:47	233	233	111%	25	14	244	116%	0	29	215	102%	0	85
普通	851D	富山		2	210	7:57	245	245	117%	28	21	252	120%	1	23	230	110%	21	82
普通	853D	富山		2	210	8:16	158	158	75%	29	18	169	80%	1	21	149	71%	44	47
普通	855D	富山		2	210	8:47	110	110	52%	1	11	100	48%	13	13	100	48%	2	57

朝ピーク時の混雑便：混雑率100%を超える

延長運転 対象便

【出典先】 12/16 JR西日本プレスリリース資料より

④ 朝時間帯の混雑緩和（車両増結）

朝ピーク時の混雑の分散化を図り、利用しやすい環境づくりを整備するために、朝時間帯の車両増結を導入します。例えば、現在2両1編成の車両運用を3両1編成へ車両増結を図りますが、現在のダイヤを維持したまま3両編成化するには、車両数の増備や車掌の配置が必要となります。



写真 1~2両編成で運行する高山本線のキハ120形

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

2-(2) 公共サービスとして望ましい運行頻度の確保 【再掲】

① 増便運行（活性化事業） 【再掲】

利用者が多い越中八尾～富山間の朝夕ピーク帯は、増便効果が高いことから、増便運行を継続して実施します。

なお、本施策は、平成 18(2006)年度からの社会実験を踏まえ、活性化事業として平成 23(2011)年度より、富山市と JR 西日本が連携しながら、継続して実施してきたものです。

実験前		活性化事業			
～H18.10		R3～			
列車本数	列車本数	時間帯	通常ダイヤ	増便	合計
34本	40本	朝	11本	2本	13本
		夕	9本	5本	14本
		朝夕以外	13本	0本	13本
		計	33本	7本	40本

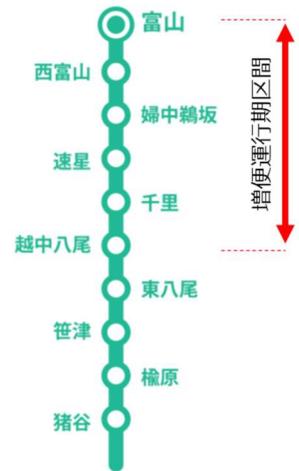
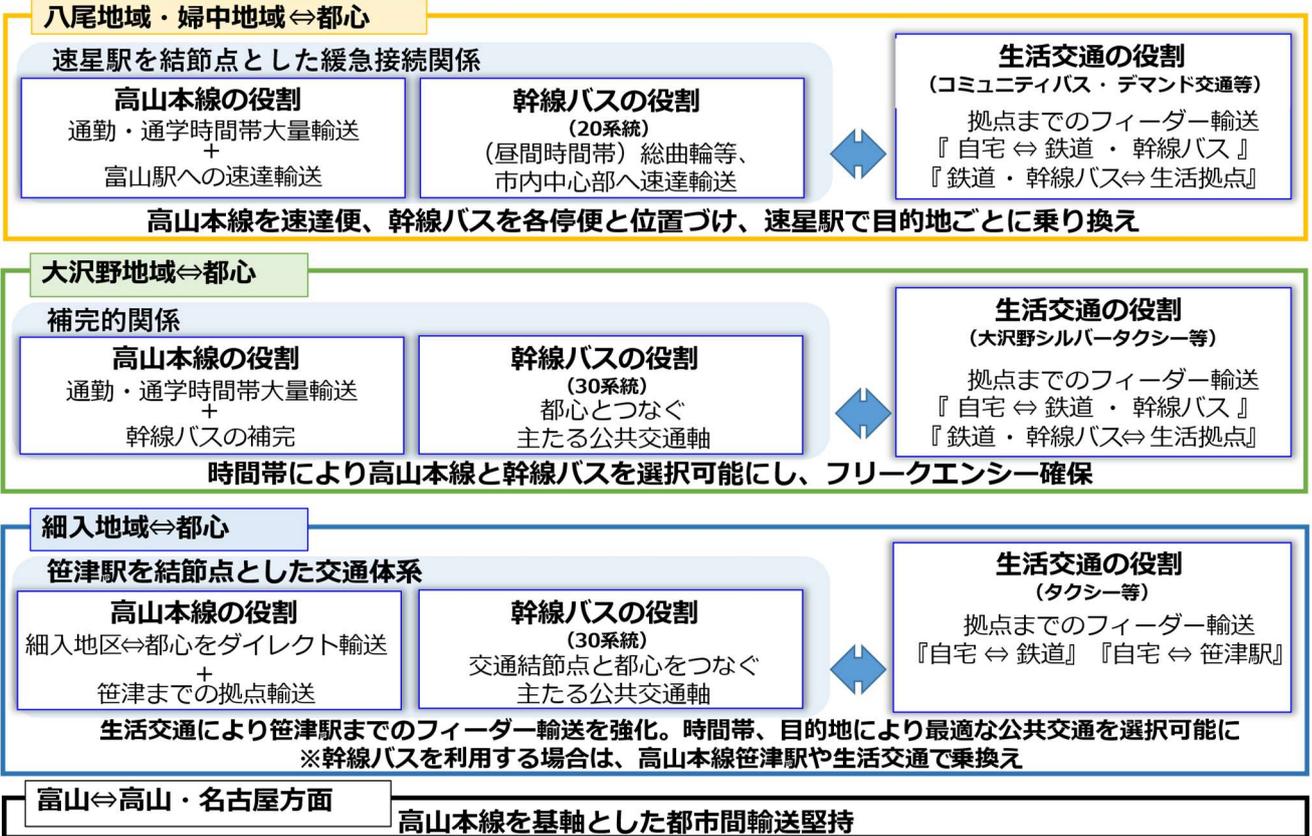


写真 富山駅における高山本線のピーク時の状況（平日 朝）

② 増便運行（フリークエンシー向上） 【再掲】

地域別に求められるフリークエンシー（運行頻度）向上を、各地域別の公共交通間による役割分担の考え方に基づき、関係機関と連携し、高山本線沿線の公共交通ストックの活用により実現します。

■ 各地域別の公共交通間による役割分担の考え方



③ 路線バスの運行本数等の見直し 【再掲】

前項「②増便運行（フリークエンシーの向上）」と同様に、各地域別の公共交通による役割分担の考え方に基づき、鉄道とバス等が協調した新しい交通体系を実現します。

交通結節拠点等で鉄道と路線バスの乗継ぎ利便性を高めるために、路線バス運行本数等の見直し等が考えられることから、今後は路線バス事業者を含めた関係者間で、運行社会実験等を踏まえ、実施します。

○路線バス（笹津駅～富山駅間）の速達便設定

J R高山本線笹津駅～富山駅間のネットワーク機能の強化を図ることで、利便性の向上、笹津駅の交通結節機能の強化及び、災害時におけるJ R高山本線のリダンダンシー（補完機能）としての可能性を検証するため、乗合バス笹津駅から富山駅間において、朝の通勤・通学時間帯に2便、利用者の多い主要なバス停のみに停車する速達便の運行社会実験を実施します。

■対象路線

- ・路線バス 笹津駅～富山駅間

■実施期間

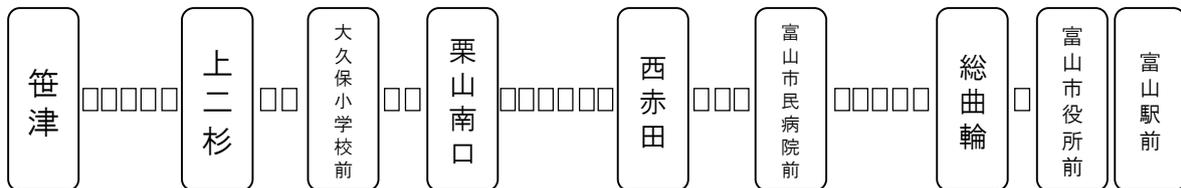
- ・令和5(2023)年秋頃（予定）

■対象時間

- ・朝（7～8時）の時間内に設定（予定）

■停車停留所のイメージ

- ・通常便移動時間：45分 → 速達便移動時間：36分（▲9分）



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

2-(3) 運賃施策

① 高齢者向け割引乗車券（高山本線シニアおでかけ切符の発売）

JR 高山本線の利用促進と沿線地域の活性化に向け、高齢者向け割引乗車券「高山本線シニアおでかけきっぷ」を発売します。

■きっぷの概要

- ・市内在住の 65 歳以上の方が、JR 高山本線を利用してまちなかへ出かける際に、1 乗車 100 円で利用できる特別企画乗車券

■発売期間

- ・令和 5(2023)年 4 月 1 日
～令和 6(2024)年 3 月 31 日（通年）

■発売価格

- ・4 枚つづり 400 円（1 乗車につき 1 枚使用）

■利用条件

- ・JR 高山本線の猪谷～富山間が対象
- ・9 時～17 時普通列車が対象
- ・富山駅で乗車または降車をする場合に限る



お問い合わせ先 富山県交通局 TEL: 076-443-2195 [列車の運行等について] JR 西日本お客様センター TEL: 0570-00-2486

<令和 4(2022)年度実証実験の評価結果>

【評価方法】

実証実験期間中に OD 調査やアンケート調査を実施し、実験に対する評価を実施

【評価結果】

- 施策については高い評価を得ており、施策継続のニーズが高い（複数回購入したりピーターがきっぷ利用者の約 7 割）
- 高山本線への交通モードの転換が図られるとともに、駅勢圏（500m）以遠の在住者からの需要あり（JR 高山本線を主な交通手段とする利用者が約 3 割から 8 割強に増加）
- 施策により、外出機会の創出に一定の効果が有り、買物頻度やまちなかの滞在時間が増加
⇒地域経済の活性化や歩くことへの健康増進等へ寄与するものと期待



出典：北日本放送 とやま情報局 HP より
(令和 4(2022)年 5 月 29 日放送)

② MaaS アプリを活用したデジタル乗車券の導入

キャッシュレス化によるシームレスな乗降を図ることによる利便性の向上及び、他の交通モードと相互に利用しやすい環境づくりを目指すために、MaaS アプリ（「tabiwa by WESTER」「my route」等）を活用したデジタル乗車券による運賃施策を実施します。取組み内容は、「1-(3)-② MaaS アプリ間の連携基盤」で記載のとおりです。

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

2-(4) 駅へのアクセス改善

① 駅へのアクセス改善（西富山、婦中鶉坂等）

高山本線の利便性向上や駅勢圏の拡大を図るために、鉄道により既成住宅街と分断されていることから、駅へのアクセス改善のニーズが高い「西富山駅」、「婦中鶉坂駅」を主な対象として実施します。

＜参考＞検討対象駅周辺の現況

西富山駅 改札は駅南東側のみ

(駅から既成住宅街を望む)



(既成住宅街から駅を望む)



(駅周辺の土地利用)



婦中鶉坂駅 改札は駅東側のみ

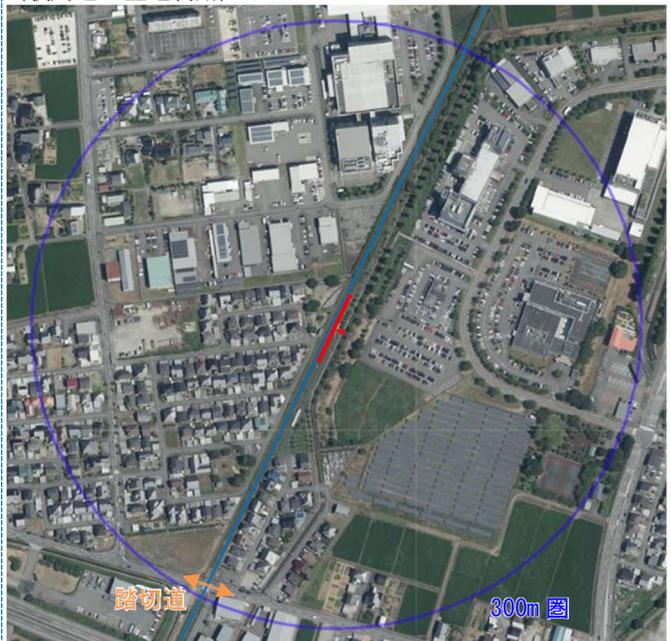
(駅から既成住宅街を望む)



(既成住宅街から駅を望む)



(駅周辺の土地利用)



航空写真出典：国土地理院

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

2-(5) 沿線イベントや地域との連携

① 沿線地域と協働した賑わい創出方策

高山本線沿線の賑わい創出や、地域にとって親しみのある駅（拠点）とするために、駅前広場や駅施設をイベント等で有効活用します。イベントについては、今後、地域の各団体等と連携を図り、実施します。また、MaaS アプリとの連携により、イベントと連動したデジタルきっぷも導入します。

■ 検討内容例

・越中八尾駅

地域住民や商工会などと連携し、駅前広場を活用したイベントを検討

<例>

- ・高山本線全線開通90周年(2024年)や越中八尾駅創立100周年(2027年)に向けた機運醸成
- ・地元事業者と連携した賑わいイベント 等



越中八尾駅前広場

・笹津駅

地域住民の憩いの場として、笹津コミュニティ施設を活用したイベントを検討

<例>

- ・高山本線に係る写真展示 等



笹津コミュニティ施設内観



笹津駅(笹津コミュニティ施設) 外観



笹津駅前広場 外観

「おわら風の盆」

「おわら風の盆」は、越中八尾駅周辺で、毎年9月1～3日に開催される年中行事です。格子戸の民家、土蔵等、昔の面影を残す町並みに数千のぼんぼりが立ち並び、三味線、胡弓、太鼓の音に合わせて、哀調帯びた唄や、格調高い男女の踊りが、坂の町を揃いの法被を纏い、編み笠を被った浴衣姿で流し歩きます。

コロナ禍をうけ、令和2(2020)～3(2021)年は中止となったものの、コロナ禍前の令和元(2019)年は、17.5万人が来訪しました。会場周辺には一般駐車場が限られることから、毎年高山本線が観光客の輸送に重要な役割を担っています。



② AI カメラによる人流計測及び駐車状況管理

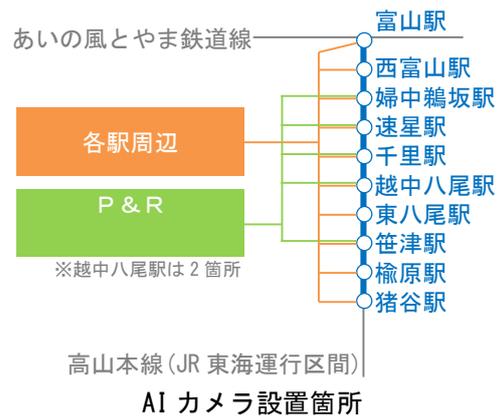
JR 高山本線の更なる利便性向上による利用促進を図るため、駅利用者の日々の人流や、属性（年代、性別等）について、AI カメラを用いて計測し、新たな施策（駅前イベント等）の立案や効果検証等に活用します。

また、駅付近のパーク&ライド（P&R）駐車場に設置し、利用状況をリアルタイムで把握しオープンデータ化することで、P&R駐車場の効率的な運営と利用促進を図ります。



■AI カメラ設置箇所

- ・ JR 高山本線各駅周辺
(猪谷駅から富山駅まで)：10 箇所
- ・ JR 高山本線 P & R 駐車場：6 箇所



■データの活用方策例

- ・ 各駅の利用特性を把握し、モビリティマネジメントの推進
- ・ 新たな施策の効果把握
- ・ P & R 駐車場のリアルタイム利用状況のオープンデータ化 等

婦中鵜坂駅



速星駅



千里駅



越中八尾駅



写真 P & R 駐車場

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

2-(6) 路線バス・コミバス等との連携強化 【再掲】

① コミュニティバスとの連携強化 【再掲】

地域住民の生活の足を担うコミュニティバスと、連携を強化するために、高山本線との乗継ぎ利便性を高める取組みを実現し、郊外・中山間地域における公共交通の更なる充実を図ります。

(i) 八尾コミュニティバスとの連携による乗継ぎしやすい運行形態の実現

令和4(2022)年8月1日から実施している八尾コミュニティバス実証運行における、利用者の利用状況やアンケートの結果を踏まえ、ダイヤやルートを変更し、高山本線との乗継ぎ利便性を更に高めます。また、新たに乗継ぎ運賃を設定することで、八尾地域内の回遊性を高め、外出機会の促進や、利用拡大を図ります。



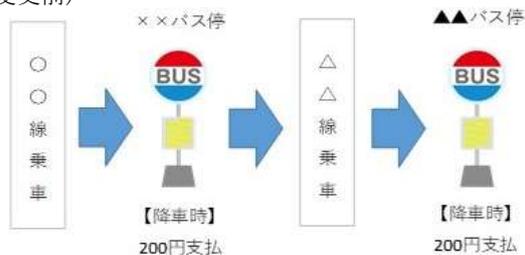
■実施期間

令和5(2023)年4月1日～令和6(2024)年3月31日

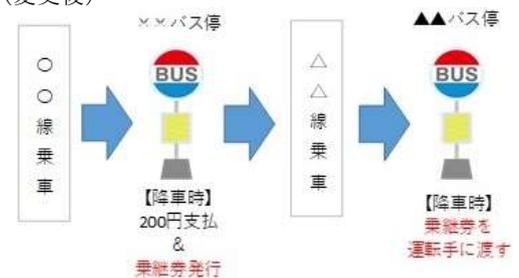
■主な見直し内容

- ・越中八尾駅の乗り場を東口から西口（駅舎正面）に変更し、乗継ぎ距離を短縮
- ・高山本線と乗継ぎしやすいダイヤ設定（対象路線：保内線、杉原線）
- ・一部路線の増便
- ・利用者が少ない便をデマンド化
- ・乗継ぎ運賃の設定（1回分の乗車料金で、他路線に1回のみ乗継ぎが可能）

(変更前)



(変更後)



(ii) 婦中コミュニティバスとの連携による乗継ぎしやすい運行形態の実現

速星駅から大型商業施設（ファボーレ）、行政施設、総合病院等を繋ぐ婦中コミュニティバスについて、ダイヤやルート等を検討し、高山本線との乗継ぎ利便性を高める運行社会実験を実施します。

■実施期間

- ・令和5(2023)年度：ダイヤ・ルート等の検討
- ・令和6(2024)年度：運行社会実験



② 路線バスや新モビリティサービス等による駅への乗入れ **【再掲】**

郊外・中山間地域における生活の足となる交通手段の確保を目指すため、鉄道とバス等との乗換を含め相互に利用しやすい環境を整備します。

(i) 路線バスの駅への乗入れ

鉄道とバスの協調を図るために、駅ロータリー部への路線バスの乗入れ等、相互に利用しやすい環境づくりを、関係機関と連携しながら実現します。



(ii) グリーンスローモビリティ運行社会実験による駅への乗入れ

地域住民の生活の足を確保するため、大沢野地域でのグリーンスローモビリティ[※]の運行社会実験において、笹津駅への乗入れを実現するとともに、相互間の距離が長い笹津駅～笹津バス停留所間を往復可能なルートを設定し、交通結節機能の強化及び、路線バスとの協調を図るとともに、その効果を検証します。



■実施期間

- ・令和5(2023)年度秋頃開始

※グリーンスローモビリティとは

時速 20km 未満で公道を走行可能な電動車を活用した、環境にやさしい小さな移動サービス。



(iii) 自動運転技術を活用した運行社会実験による鉄道駅との接続

地域住民の生活の足を確保や運転手不足等の課題解決するために、婦中町朝日地区で自動運転技術を活用した運行社会実験を実施します。本実験において、自動運転レベル4を目指した実証を複数年に渡り検証を行う中で、公共交通との更なる連携を図るために、鉄道駅（速星駅）と接続し、その効果を検証します。

■実施期間

- ・令和5(2023)年12月から3カ月程度
- ※平日のみ 10時から16時（昼時間は除く）

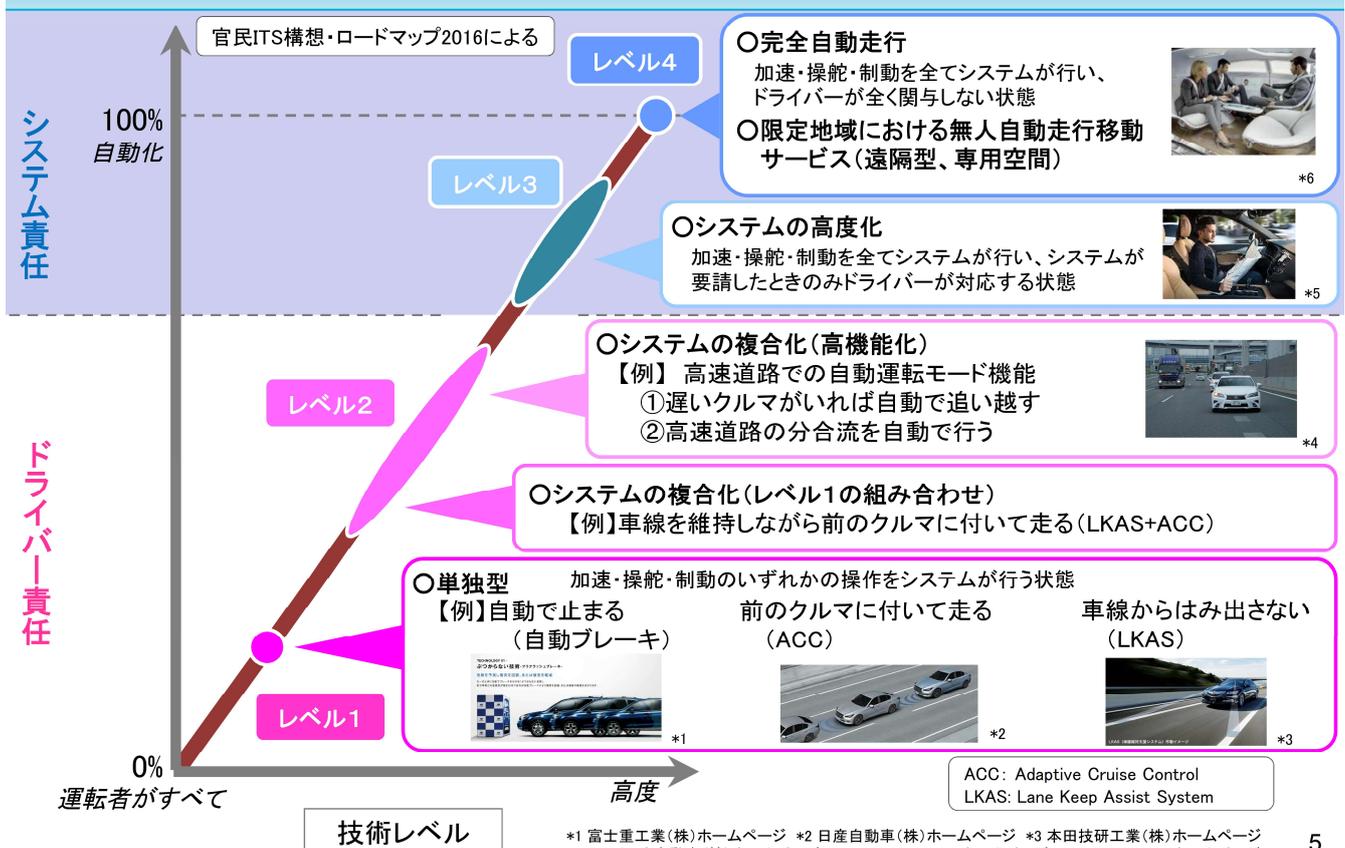
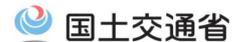
■運行形態

- ・定時定路線 30分間隔 10便/日
- ・運行延長 約4km圏域

■実証内容

- ・自動運転レベル4を目指した実証（複数年に渡り実施予定）
- ・鉄道駅との接続（公共交通との連携）
- ・公共交通空白地域の解消
- ・積雪時の実証

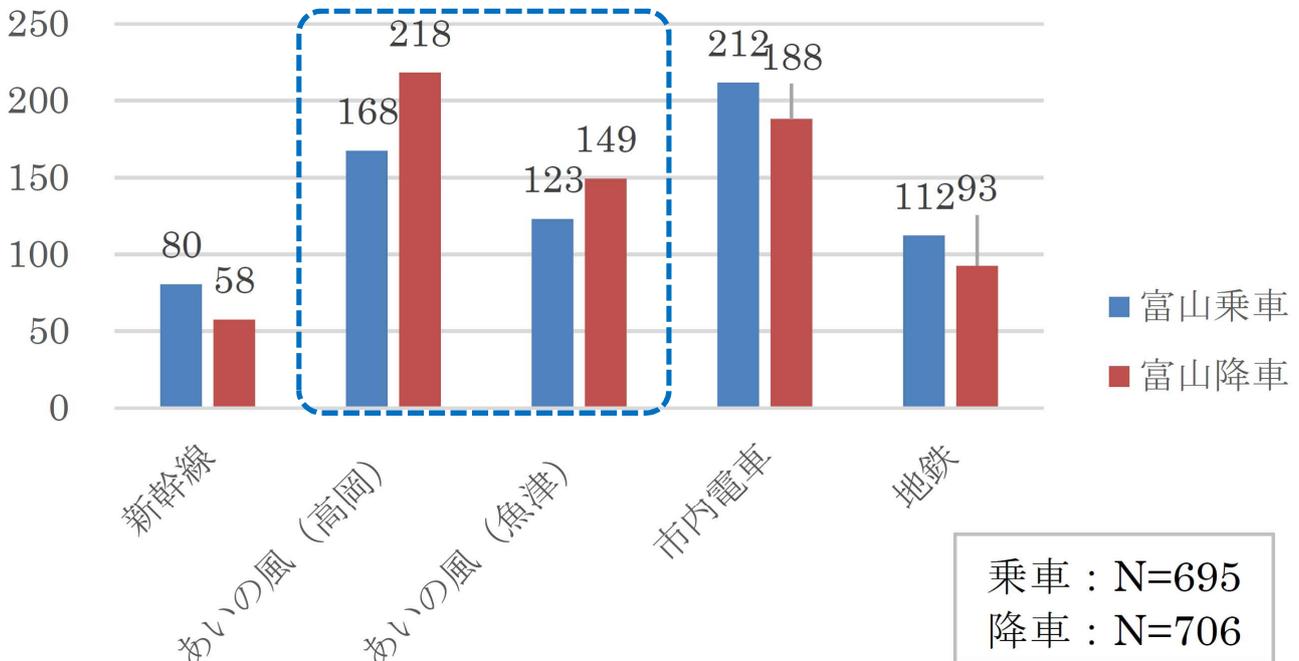
自動運転の定義(レベル分け)



③ あいの風とやま鉄道区間への乗入れ（直通運行） 【再掲】

鉄道ネットワーク機能の強化を図るため、ハイブリット車両等の導入に合わせ、高山本線からあいの風とやま鉄道線への、富山駅からの車両乗入れを実現します。

今後、運行上の課題等については、あいの風とやま鉄道を含めた関係者間で議論する必要があります。



※列車別乗降人数を用いて拡大補正

※平日の値

資料：富山市調査（令和4(2022)年6月）

富山駅における高山本線との交通手段別乗継ぎ利用者数



写真 富山駅の同一ホームにて高山本線とあいの風とやま鉄道線間が乗換えやすい運用

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

3-(1) 新たな関係者を含めたブラッシュアップ会議の継続

① 新たな会議体の設置

本計画のとりまとめにあたり、ブラッシュアップ施策を位置付けましたが、現在の体制（市・県・JR 西日本（鉄道事業者））のみで実現できる施策は限定的であることから、各施策の実現に向けて、新たな関係者を含めて、継続した議論を行います。

詳しくは、次章「基本方針の実現に向けた今後の進め方」にて後述します。

令和 3 (2021) ~4 (2022) 年度

【現在の検討体制】

- ・ 富山市
- ・ 富山県
- ・ 西日本旅客鉄道株式会社

令和 5 (2023) 年度以降

【今後の検討体制】

- ・ 富山市
- ・ 富山県
- ・ 西日本旅客鉄道株式会社
- ・ 関連交通事業者等

新たな会議体のイメージ

5.5 評価指標

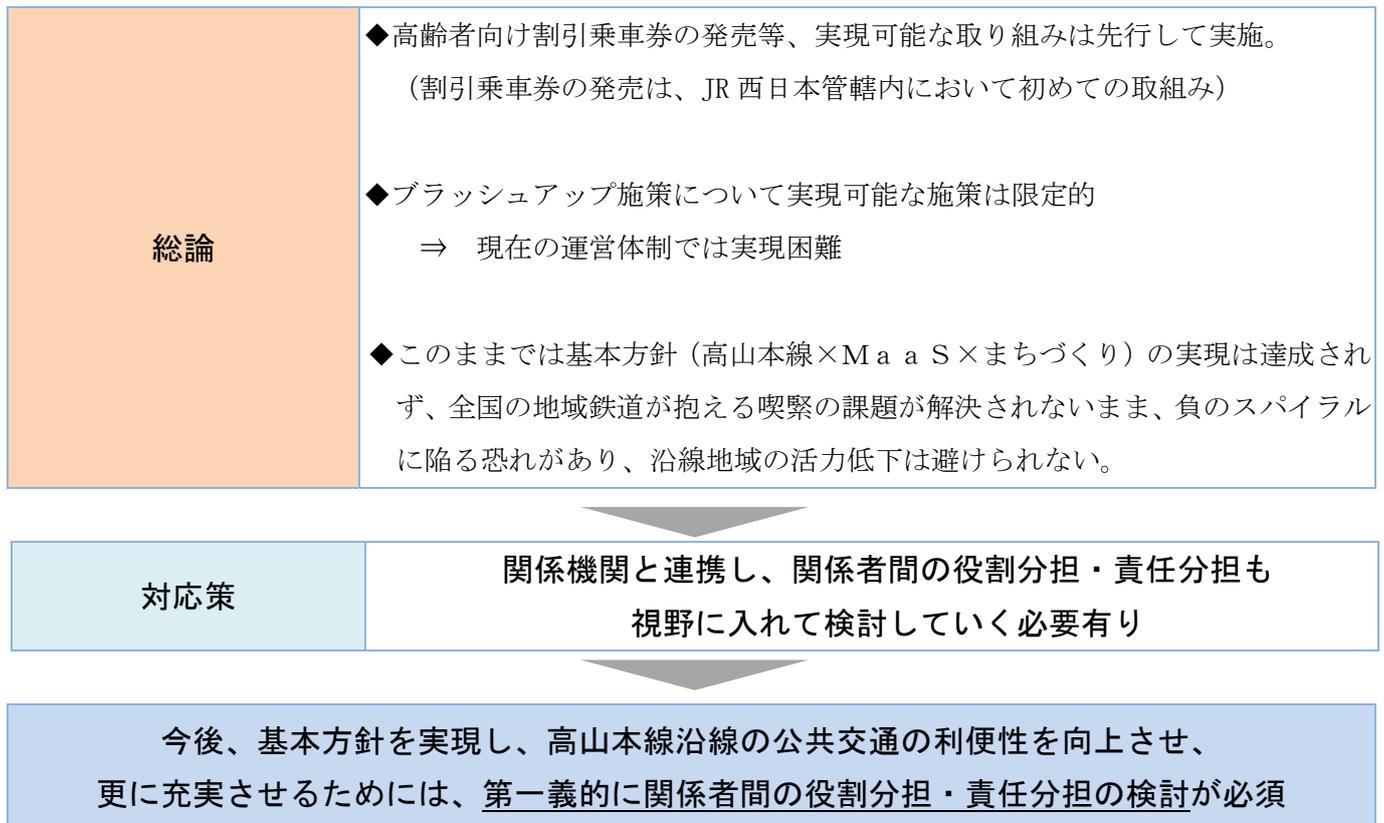
No	評価指標	関連する取組方針			備考	単位
		方針 1	方針 2	方針 3		
①	高山本線沿線の駅勢圏人口や人口密度	○	○	○		人 人/ha
②	高山本線沿線の公共交通分担率	○	○	○		%
③	高山本線沿線及び沿線交通の利用者	○	○	○	※各交通事業者による情報提供	人/年
④	ICT 活用状況 (IC カード・デジタル乗車券利用率等)	○			※各事業者による情報提供	%
⑤	パーク＆ライド駐車場の利用率	○			※AI カメラ分析	%
⑥	交通結節点の通行量と属性分析 (AI カメラの活用)		○		※AI カメラ分析	人/日

※数年おきに実施される市民意識調査の結果を活用し、「高山本線沿線に対する魅力度・満足度」についても定期的にモニタリングを実施。

※評価指標の定量化には、バス交通事業者等の新たな関係者を含めた議論において設定する必要があるため、継続して議論を実施。

6章 基本方針の実現に向けた今後の進め方

6.1 ブラッシュアップ施策の実現に向けた検討



6.2 計画の推進を図るための新たな体制について

令和3(2021)年3月に発足した「高山本線ブラッシュアップ会議」は、令和5(2023)年3月に本計画を策定しました。本計画の策定にあたり、基本方針や取組方針を定め、ブラッシュアップ施策を位置付けましたが、現在の体制で実現できる施策は限定的であり、このままでは、負のスパイラルに陥ることで、高山本線沿線の活力が低下することが危惧されます。

このことから、令和5(2023)年度以降は、新たな関係者間の役割分担や、責任分担の構築を視野に入れた検討を深めていくとともに、本計画の推進及び、関係機関相互の連携の更なる強化を図るため、新たな関係者を含めた「高山本線沿線ブラッシュアップ会議」を設立し、継続した議論を行います。



6.3 今後の進め方

今後は、新たな関係者を含めた体制で、本計画を強力に推し進めるとともに、役割分担のあり方について議論を開始し、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）の実現を、関係機関と連携を図りながら、確実に目指します。

参考 高山本線ブラッシュアップ会議 規約

(名 称)

第1条 本会は、高山本線ブラッシュアップ会議（以下「会議」という。）と称する。

(目 的)

第2条 会議は、地域住民の通勤・通学など生活の足の確保はもとより、地域活性化を推進するため、高山本線のまちづくりと連携した更なる利用者の利便性向上やネットワーク機能の向上による活性化など、様々な観点から今後の取組方を検討するとともに、富山県内はもとより全国的に地域鉄道が直面する課題解決のモデルケースにつなげることを目標に、実現方法およびその可能性も含めて協議する。

(所掌事務)

第3条 会議は、前条の目的を達成するため、次の事項を検討する。

- (1) まちづくりと一体となった更なる利便性向上方策に関する事項
- (2) 県内鉄道ネットワークの強化方策に関する事項
- (3) 実現方法およびその可能性に関する事項
- (4) その他必要な事項

(組織及び事務局)

第4条 会議は、別表に掲げる委員（以下「委員」という。）をもって組織する。

- 2 会議の事務を処理するため、事務局を富山市活力都市創造部交通政策課に置く。

(任期及び検討期間)

第5条 委員の任期は令和5年3月31日までとし、再任を妨げない。委員は、任期満了後、後任者が選任されるまでその職務を行う。

- 2 会議は、令和4年度中のとりまとめを目指す。

(会 議)

第6条 会議の開催案内および連絡調整は、事務局が行う。

- 2 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 3 会議は原則として非公開とし、議事要旨は公表することができるものとする。また、公表することについて合意されたものは、公表することができる。
- 4 会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(雑 則)

第7条 この規約に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は別に定める。

附 則

この規約は、令和3年3月30日から施行する。

附 則

この規約の一部改正は、令和3年4月1日から施行する。

附 則

この規約の一部改正は、令和4年4月1日から施行する。

別表（委員）

組 織	会議委員（組織内役職）
富 山 市	副市長
富 山 県	観光・交通振興局長（令和3年3月31日まで） 地方創生局長（令和3年4月1日から） 交通政策局長（令和4年4月1日から）
西日本旅客鉄道株式会社	金沢支社副支社長

参考 上位・関連計画の記載内容(抜粋)

① 第2次富山市総合計画 後期基本計画 (令和4(2022)年3月)

1. 計画期間 令和4(2022)～8(2026)年度
2. ネクストステージ重点プロジェクト

- ・「[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](#)」を政策の柱に、雇用や福祉、教育、文化など都市の総合力及び都市の「格」を高める施策を分野横断的に進めることが重要
- ・「市民生活の質の向上」、「ひとづくり」、「SDGs」の3つの視点に立った「[ネクストステージ重点プロジェクト](#)」として7つの「重点テーマ」を設け、包括的かつ優先的に各種事業を展開

重点テーマ抜粋	方向性	主な取組例
コンパクトシティ政策の深化	<ul style="list-style-type: none"> ・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継続・深化 ・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、活性化等に取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなか及び公共交通沿線居住の推進 ・生活交通の確保
スマートシティの構築	<ul style="list-style-type: none"> ・産学官の連携のもと、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 ・行政サービスの向上や安全・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」の構築に取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ・センサーネットワークの活用推進 ・デジタル人材の育成支援 ・行政のデジタル化の推進

3. 後期基本計画 施策

No	施策	施策の方向	施策の方向 (内容)
II 2(1)	賑わいと交流の都市空間の整備・充実	② 中心市街地の賑わい再生	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性の向上：おでかけ定期券の利用促進策などにより 来街者の増加と 高齢者の外出促進 ・コミュニティバスの運行による中心市街地の回遊性向上
II 2(2)	歩いて暮らせるまちづくりの推進	① コンパクトなまちの実現に向けたまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・今後のまちづくりの方向性を示す次期都市マスタープランを策定 ・地域公共交通網形成計画に基づき 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推進 ・都市計画区域のあり方検討や都市の防災性向上 ・地域の拠点となる 駅周辺等への居住や日常生活に必要な都市機能の集積
		② 公共交通沿線居住の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通沿線における住宅の取得、共同住宅の建設や宅地整備を支援
II 2(5)	交通体系の整備	① 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ おでかけ定期券事業や花トラム・花バスキャンペーン、「とほ活」の普及啓発等を組織横断的に展開し利用者の増加や高齢者の外出機会の創出 ・ 将来世代が、授業等を通して公共交通の役割や重要性を認識する機会を提供
		② 基幹交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR高山本線の活性化事業を継続し、一層の活性化 ・ 公共交通のさらなる利便性向上（地鉄不二越・上滝線の駅へのアクセス改善や幹線バス路線へのノンステップバスの導入、あいの風とやま鉄道への支援等）
		④ 生活交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生活バス路線や地域自主運行バスへの支援を継続 ・ 公共交通の乗り継ぎ利便性の向上 ・ 地域自主運行が困難な地域では、市営コミュニティバス等を継続運行

4. 後期基本計画 目標指標

No	施策	指標名	説明	基準数値	目標数値
II 2(1)	賑わいと交流の都市空間の整備・充実	富山駅周辺地区の歩行者数	富山市、富山商工会議所が実施する歩行者通行量調査における歩行者数	平日 40,022 人 日曜 33,950 人 (H27～R1 年度平均)	平日 40,000 人 日曜 32,000 人
		中心商業地区及び富山駅周辺地区の歩行者通行量	中心市街地（中心商業地区、富山駅周辺地区）の歩行者数	日曜 51,577 人 (R1 年度)	日曜 53,000 人
II 2(2)	歩いて暮らせるまちづくりの推進	総人口に占める公共交通が便利な地域に居住する人口の割合	住民基本台帳における総人口に占める公共交通が便利な地域の人口割合	40% (R2 年度)	42%
II 2(5)	交通体系の整備	公共交通利用率	公共交通1日平均利用者数の富山市人口当たりの割合	12.0% (R2 年度)	15.9%
		路面電車1日平均乗車人数	市内電車（富山港線及び環状線含む）の1日当たり平均乗車人数	20,429 人/日 (R1 年度)	21,500 人/日

②富山市都市マスタープラン（平成 20（2008）年策定 平成 31（2019）年 3 月改定）

1. 目標年次

概ね平成 37（2025）年

2. 富山型コンパクトなまちづくりの特徴

○徒歩と公共交通による生活の実現

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享受できる生活環境の形成を目指します。

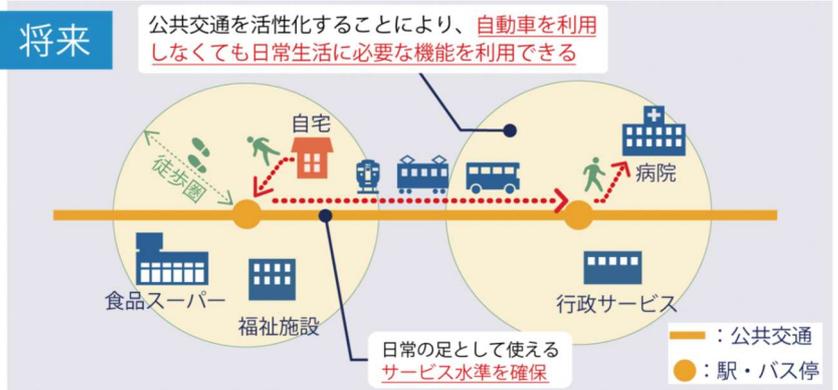
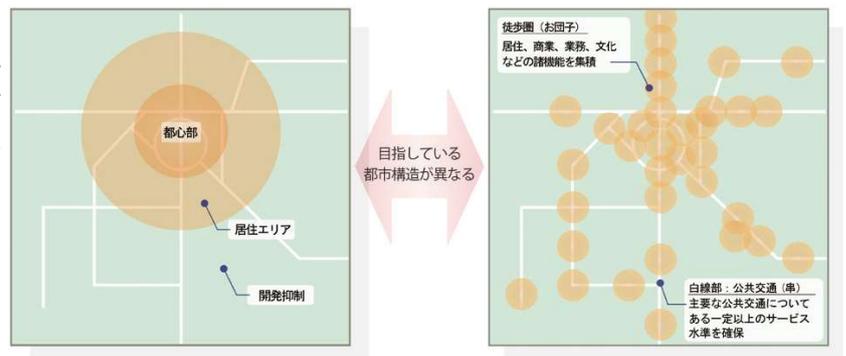


図 串（公共交通）と団子（徒歩圏）によるコンパクトなまちづくりの基本理念

○お団子と串の都市構造

富山型コンパクトなまちづくりでは、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の都市構造を目指しています。



※白線部は鉄道、路面電車、幹線バスなどの公共交通を表す。

図 富山型コンパクトなまちづくりの都市構造

3. 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・地域の拠点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山村地域では、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。

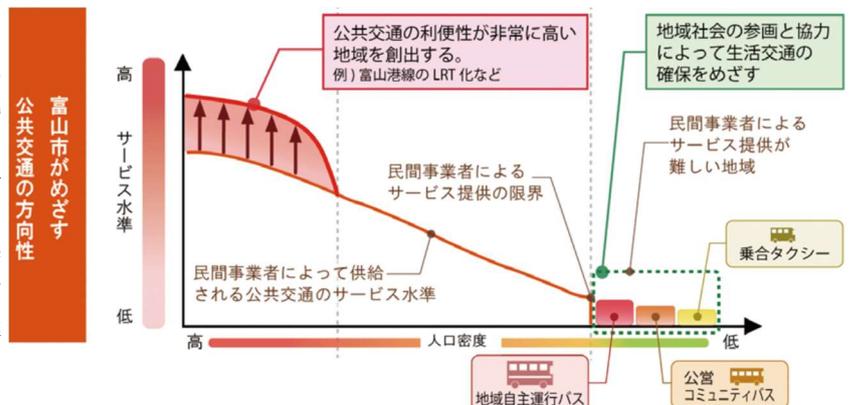


図 コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係

4. 将来都市構造における「公共交通軸」

○鉄軌道

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」として設定。人口や諸機能の誘導、駅関連施設の充実により**利用を促進**し、活性化。

○路線バス

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」に位置付け。

① 都心と地域生活拠点を結ぶ路線

買回り品の購入や芸術文化・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、地域生活拠点と都心を結ぶバス路線を「公共交通軸」に位置付け

② 運行頻度が高い路線

市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い区間として、1日あたりの運行本数が約60本/日以上(朝夕のピーク時に片道15～20分に1本以上、昼間時に片道30分に1本以上)の区間を「公共交通軸」として設定

③ 都心と主要施設を結ぶ路線

主要施設(大学や病院、空港等)を結ぶバス路線は、ネットワークとしての重要性が高いことから「公共交通軸」として設定

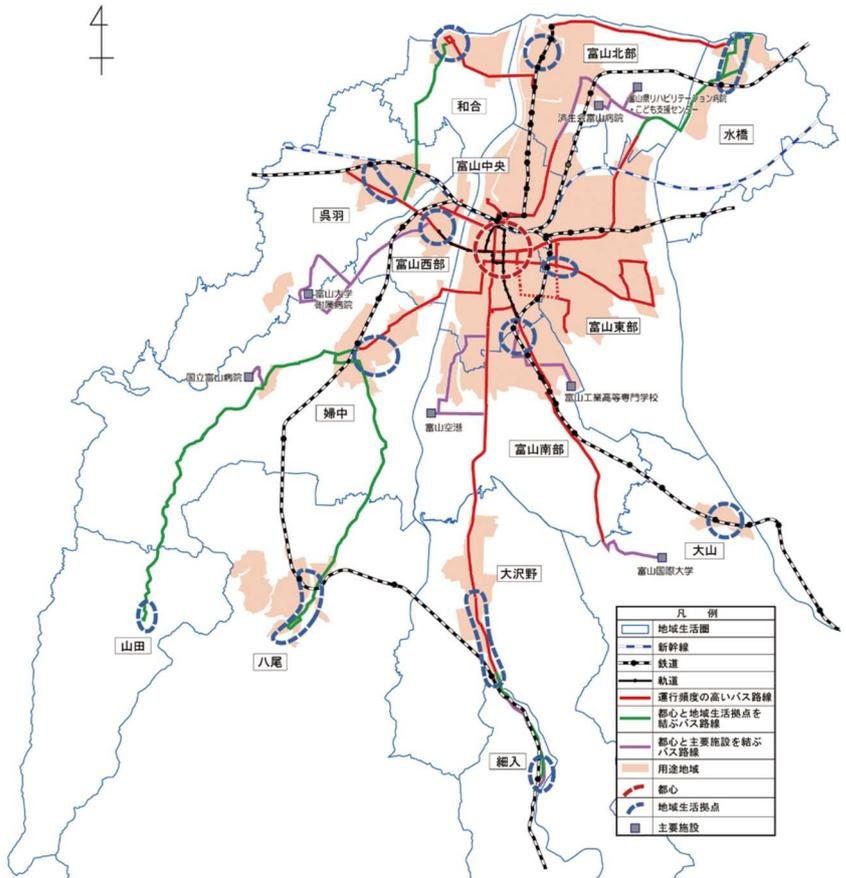


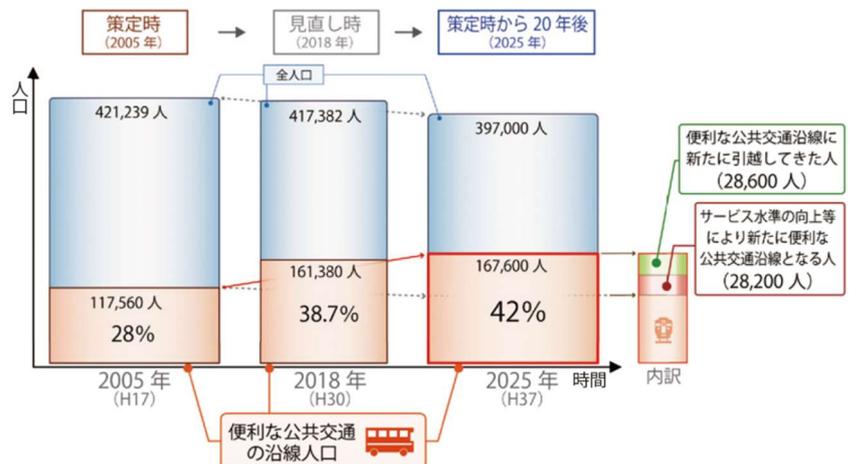
図 公共交通軸

5. 数値目標と公共交通

○公共交通が便利な地域に住む

市民の割合の目標

- ・バス路線沿線：40人/ha
- ・鉄軌道沿線：50人/ha
- ・公共交通が便利な地域
人口：167,600人
市民割合：42%



注) 公共交通が便利な地域に住む人口目標の設定では、鉄軌道及びバス路線の個々の沿線ごとに目標人口を算定して、それらの値を積み上げ。現状で目標人口密度を達成している路線では、現状の人口を維持すると仮定。

公共交通が便利な地域は、平成17(2005)年が利便性の低いJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を除く。平成30(2018)年以降がJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を含む。

総人口は、平成17(2005)年が同年国勢調査、平成30(2018)年が「コンパクトなまちづくりに伴う都市的指標調査業務委託報告書」(平成30(2018)年3月)、将来値が「第2次総合計画」(平成29(2017)年3月)。

人口密度は、工業専用地域及び工業地域を除く徒歩圏域人口で算出。

図 公共交通が便利な地域に住む人口目標の考え方

6. 公共交通の整備方針

○基本的な考え方

①日常生活や都市活動を支える

鉄軌道ネットワークの実現

すべての鉄軌道は、本市の公共交通の骨格として、異なる路線の接続や乗継機能の強化による速達性の向上、**運行頻度の増加**を含むサービス水準の維持・向上、駅・電停、車両の快適性の向上、鉄道駅の交通結節点としての機能強化による交通機関相互の連携強化等により、都市内の移動手段としての利用促進を図ります。

②快適で利用しやすい路線バスの実現

都心と地域生活拠点を連絡するバス路線、既に運行頻度の高いバス路線、都心部と主要施設を連絡するバス路線は、コンパクトなまちづくりの実現に重要な路線として、**案内情報サービスの充実**や車両・バス停の高規格化等により、利便性・快適性の向上を図ります。

③地域特性に応じた多様な生活交通の確保

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の水準等を考慮し、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。

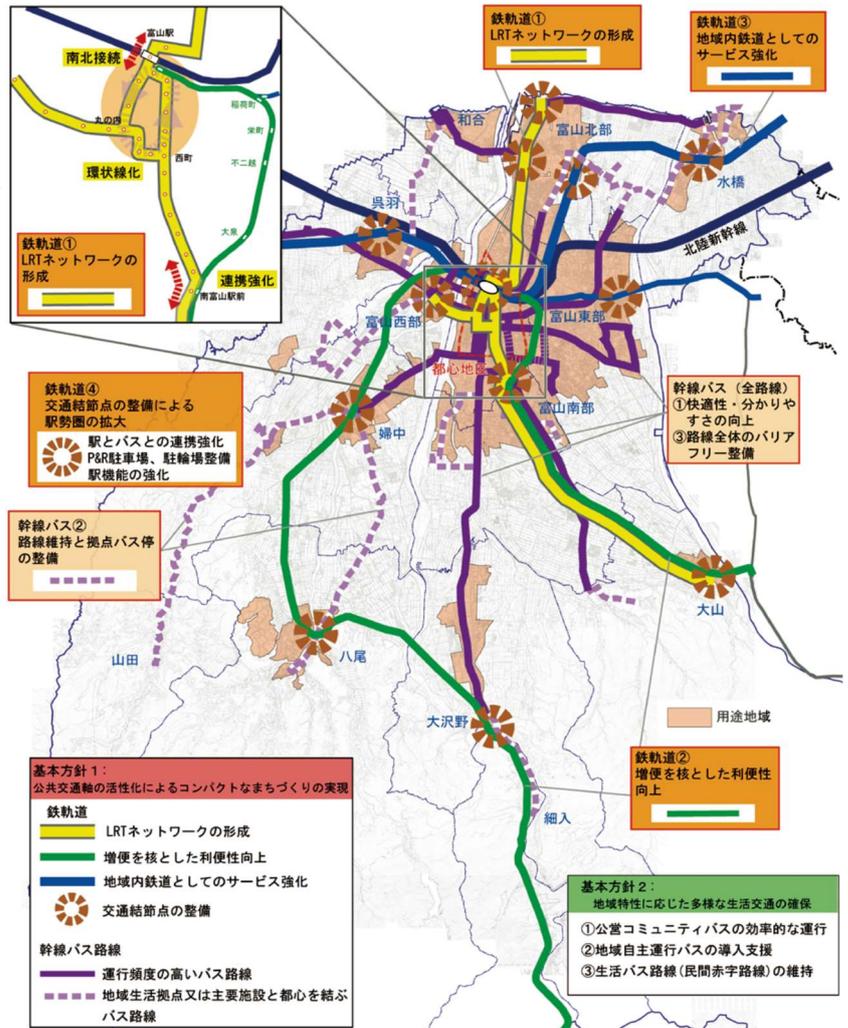


図 公共交通整備構想図

○整備方針 1 鉄軌道の活性化

①LRT ネットワークの形成

(市内電車、富山港線、地鉄上滝線)

・市内電車と富山港線の接続、地鉄上滝線の連携強化でLRT ネットワーク形成

②運行本数増便を核とした利便性の向上

(高山本線、地鉄不二越・上滝線)

・**運行頻度の増加**
・パーク&ライド駐車場及び駐輪場等の整備による**利用圏域拡大**

③地域内鉄道としてのサービス強化

(あいの風とやま鉄道、地鉄本線)

・新駅設置、ダイヤ見直し、パーク&ライド駐車場・駐輪場等整備で利用圏域拡大

④交通結節点の整備 (全路線)

・駅前広場やパーク&ライド駐車場、駐輪場、新駅整備等で利用圏域拡大

・駅前広場の整備やバスのルート・ダイヤ

の変更で**バスと鉄道の連携強化**

・鉄道駅の駅舎の改修や**多機能化**で利便性、快適性向上

○整備方針 2 バス路線の活性化

①快適性・分かりやすさの向上

(運行頻度の高いバス路線)

・ノンステップバス導入やバス停上屋整備等で快適性向上

②路線維持と拠点バス停の整備

(都心と地域生活拠点・主要施設を結ぶバス路線)

・接近表示システムや路線図整備、ICカードシステム導入等で分かりやすさ向上

③路線全体のバリアフリー化

(公共交通軸である全てのバス路線)

・ノンステップバス導入や主要施設等のバス停のバリアフリー化で利便性向上

④福祉有償運送、過疎地有償運送活用

・福祉部局・NPO 等と連携し福祉移送向上

⑤生活バス路線 (民間赤字路線) の維持

・国・県・市の制度に基づき路線維持

・地域生活拠点又は主要施設と都心部を結ぶ路線等は特に維持

⑥福祉有償運送、過疎地有償運送活用

・福祉部局・NPO 等と連携し福祉移送向上

・NPO 等による過疎地有償運送導入推進

○整備方針 3 生活交通の確保

①公営コミュニティバスの効率的な運行

・経路見直し等多様な運行方式で効率化

②地域自主運行バスの導入支援

・出前講座や試行運行等などによる支援

・自主運行開始後の継続運行へ支援

③生活バス路線 (民間赤字路線) の維持

・国・県・市の制度に基づき路線維持

・地域生活拠点又は主要施設と都心部を結ぶ路線等は特に維持

④福祉有償運送、過疎地有償運送活用

・福祉部局・NPO 等と連携し福祉移送向上

・NPO 等による過疎地有償運送導入推進

○整備方針 4 公共交通の利用促進

①IC カードシステム導入で乗換え利便性向上

・共通乗車券や乗継割引導入による**料金体系やダイヤ改善**で**公共交通機関相互の接続性向上**

・公共交通優先信号導入による定時性確保や最終時刻繰り下げ

・利用者が多い鉄道駅、電停、バス停や、車両の**バリアフリー化**

③富山市立地適正化計画（平成 29(2017)年 3 月策定 令和元(2019)年 11 月更新）

1. 目標年次

令和 7(2025)年まで

2. 計画の方針

富山市都市マスタープランの方針を継承

3. 区域設定の考え方

区域	区域分類	考え方や望ましい将来像
都市機能誘導区域	都心地区	<ul style="list-style-type: none"> ・商業、業務、芸術文化、娯楽、交流など市民に多様な都市サービスと都市の魅力、活力を創出する本市の「顔」にふさわしい広域的な都市機能が充実 ・居住者のための日常生活に必要な都市機能も充実 ・商業・業務機能が集積し、就業の場が充実
	地域生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・地域生活拠点の圏域住民の最寄り品の購入や医療、金融サービスなど日常生活に必要な都市機能が充実
	駅やバス停などの徒歩圏	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、最寄り品の購入など日常生活に必要な都市機能が概ね立地
居住誘導区域		<ul style="list-style-type: none"> ・「都心地区」と「公共交通沿線居住推進地区」を基本に設定 ・市民が公共交通沿線での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、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
(都市計画区域外)	地域生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・地域生活拠点の圏域住民の最寄り品の購入や医療、金融サービスなど日常生活に必要な機能が生活交通や各種サービスの維持確保によって享受

4. 「お団子と串の強化」に向けた施策の展開イメージ

	公共交通の活性化 【富山市地域公共交通網形成計画で推進】	公共交通沿線地区への 居住推進 (居住誘導関連施策)	地域拠点の活性化 (都市機能誘導 関連施策)	その他の施策
現在の取り組みを継続する施策	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通軸の活性化（電停のバリアフリー化、路面電車の南北接続、市内電車と地鉄上滝線との連携、幹線バスの活性化） ■生活交通の確保（赤字路線への補助による維持、公営コミュニティバスの再編、地域自主運行バスの運行支援） ■公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメント、ICカード事業） 	<ul style="list-style-type: none"> ■まちなか居住の推進（住宅取得や整備への支援） ■公共交通沿線居住の推進（住宅取得や整備への支援） ■公共交通沿線の宅地開発の推進 ■市街化区域編入による駅周辺の住宅地の拡大（呉羽駅、東富山駅） ■都市計画制度（地区計画等）の活用 	<ul style="list-style-type: none"> ■中心市街地の活性化 ■富山駅周辺の整備 ■公有地等を活用した都市機能の整備（図書館、美術館、専門学校、地域医療支援センター） ■アドバイザーの派遣、計画策定の支援によるまちづくりの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ■定住促進の推進 ■企業立地の促進 ■UIJターンの推進 ■健康まちづくりの推進 ■GIS活用によるまちづくりの推進など
新たに取り組む施策	<ul style="list-style-type: none"> ◎公共交通軸の活性化（新改札の設置（東富山、呉羽駅）、新駅設置（あいの風とやま鉄道）、パーク&バスライド、サイクル&バスライドの実施、富山駅周辺整備に伴うバス路線見直し） ◎公共交通の利用促進（健康面も考慮したモビリティ・マネジメント、高齢者健康増進端末機を活用した交通行動などの分析） 	<ul style="list-style-type: none"> ◎届出制度の活用 ◎空き家、空き地等の活用 ◎移動販売、送迎サービスなど支援制度の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ◎届出制度の活用 ◎誘導施設の誘導（スーパー、コンビニエンスストア） ◎空き家、空き地等の活用 ◎都市機能誘導方策の検討 ◎民間事業者へのヒアリング 	<ul style="list-style-type: none"> ◎都市マスタープランの見直し
新たに検討する施策	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通軸の活性化（駅・交通結節機能の強化（富山・南富山駅）、公共交通軸（鉄軌道・バス）の機能強化、幹線バスのバス停等のデザイン統一） ○公共交通の利用促進（独自 IC カードのサービス拡充の検討、ビッグデータなどの活用による運行改善、ICT を活用した公共交通機関のロケーション情報の配信） ○交通によるおもてなし環境の創出 	<ul style="list-style-type: none"> ○用途地域等の変更 	<ul style="list-style-type: none"> ○誘導施設立地に対する補助制度の検討 ○公有地活用による都市機能誘導の検討 ○中心市街地、駅周辺等への事業所の立地支援 	<ul style="list-style-type: none"> ○空き家対策の検討

5. 数値目標

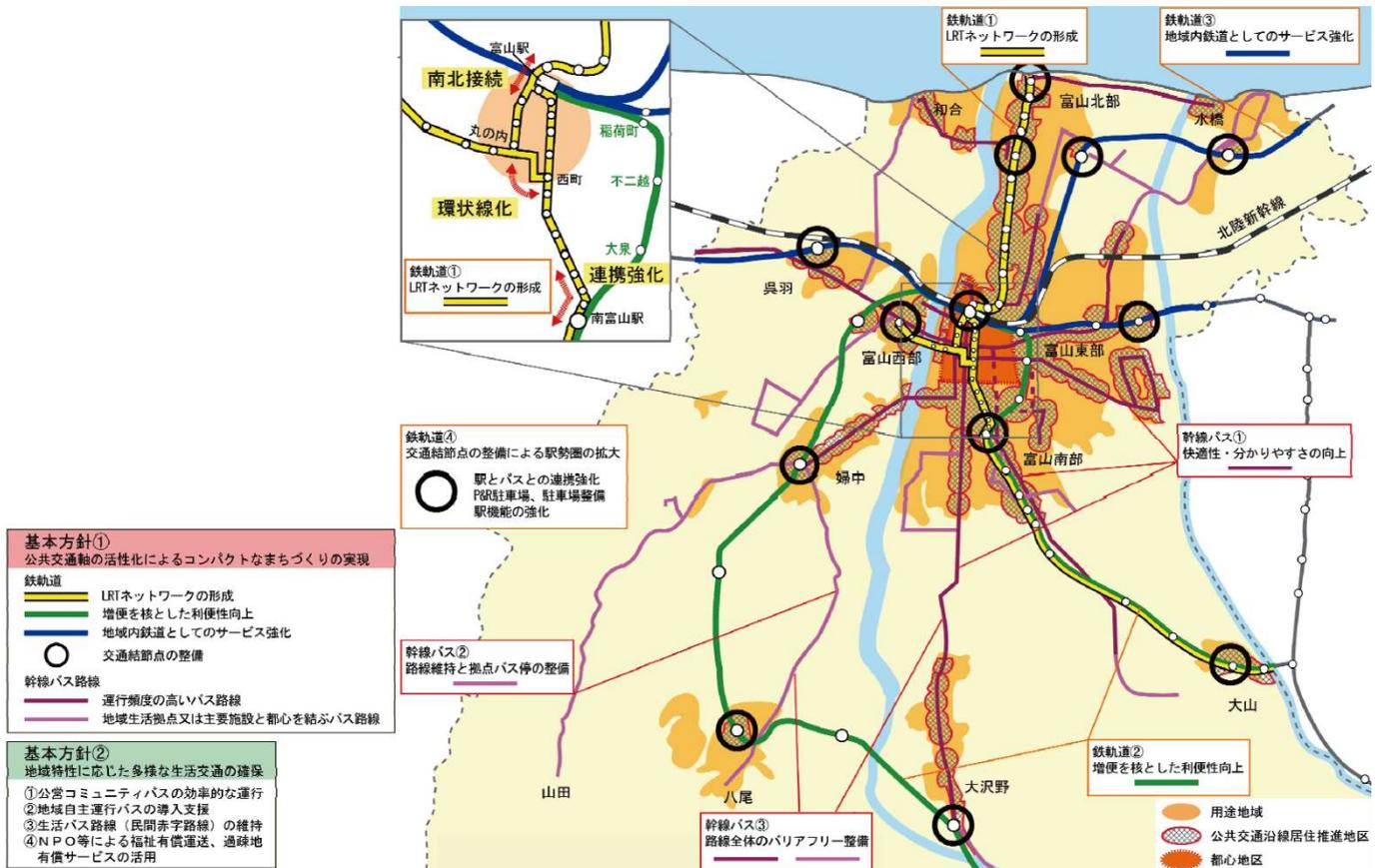
富山市都市マスタープランと共通

④富山市公共交通活性化計画（平成19(2007)年3月策定）

1. 目標年次 平成19(2007)年度から令和8(2026)年まで

2. 計画のまとめ

基本方針	計画	内容	方向性
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	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み	①LRT ネットワークの形成 ② 増便 を核とした利便性向上 ③地域内鉄道としての サービス強化 ④ 交通結節点 の整備
	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、快適性の向上を図り、市民にとって快適で使いやすいバスとして、利用されるように取り組み (車両、バス停の更新、情報システム・案内の充実など)	①快適性・分かりやすさの向上 ②路線維持と拠点バス停の整備 ③路線全体のバリアフリー整備
地域特性に応じた多様な生活交通の確保	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(路線バス2往復/日)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み	①公営コミュニティバスの効率的な運行 ②地域自主運行バスの導入支援 ③生活バス路線(民間赤字路線)の維持 ④NPO等による福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用
公共交通全体に共通する事項	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カード導入やバリアフリー推進など、公共交通の使いやすさの向上に取り組み。またキャンペーンやPR、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、利用促進に取り組み	①市民や企業との連携による利用促進 ②公共交通の 利用啓発 ③公共交通機関 相互の接続性の向上 ④公共交通の信頼性の向上



⑤富山市地域公共交通網形成計画（平成 28(2016)年 9 月策定 令和 3(2021)年 3 月追加・修正）

1. 目標年次 平成 28(2016)年度から令和 7(2025)年まで

2. 将来像

「お団子と串」の都市構造の実現（＝コンパクトシティの実現）

3. 施策一覧

基本施策	視点	施策
基本方針① 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（都心部・地域生活拠点）		
鉄軌道 活性化 計画	LRT ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> 路面電車の南北接続(ブルーパール新停留所整備) ・ 電停のバリアフリー化 市内電車と地上鉄線との連携 ・ 新型車両の導入
	増便を核とした利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道の増便による利便性強化（JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線）
	地域内鉄道としてのサービス強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 東富山駅、呉羽駅における新改札の設置等による機能強化 ● あいの風とやま鉄道線の新駅整備 ・ 地鉄不二越・上滝線の新駅整備
	交通結節点の整備	<ul style="list-style-type: none"> ● パーク＆ライド駐車場の整備（JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線） ● 富山駅、南富山駅における駅機能および交通結節点機能の強化
幹線バス 活性化 計画	快適性・わかりやすさの向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線図のデザイン統一 ● WEB 上での経路検索などの情報の提供 ● ノンステップバスの導入 ● 公共交通軸の更なる機能強化（低床車両、バス停の整備など） ● パーク＆バスライド、サイクル＆バスライドの実施 ● 効率的なネットワークの形成（重複する路線のあり方検討）
	都市整備と連携したバスの機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 富山駅周辺整備に伴うバス路線の見直し(富山駅周辺バス停の配置、バス路線、駅ロータリー内での路線バスや高速乗合バスなどのバス停の配置) ● 都市機能立地を踏まえたバスの機能強化 ● 居住推進地区における民間開発と連携したバスの機能強化 ● 富山駅北地区のエリアマネジメントと連携した新たなモビリティサービス
基本方針② 地域特性に応じた多様な生活交通の確保（郊外部・中山間地域）（略）		
基本方針③ 公共交通利用促進（共通事項）		
公共交通 の 利用促進	市民や企業との連携による 利用促進 、意識啓発	<ul style="list-style-type: none"> ● ノーマイカーデー、モビリティ・マネジメント、フォーラム、戸別訪問について、官民で連携し、計画的に実施
	公共交通機関相互の接続性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ● ICカードの多様な活用（おでかけ定期券、学生証などの拡大） ● 独自 IC カードの新たなサービス拡充（キャッシュレス決済の活用）
	ICT を活用した利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行改善に向けたデータ活用（GIS データ、交通ビッグデータなど） ● ICT を活用した公共交通機関のロケーション情報などの配信（富山県バスロケーションへの参加など） ● 「とほ活」アプリを活用した交通行動などの分析
	MaaS や、 IoT や AI を活用した新たなモビリティサービスの検討	<ul style="list-style-type: none"> ● MaaS を見据えた新たな運賃施策の検討や、IoT や AI を活用したオンデマンドサービスの導入検討
交通によるおもてなし環境の創出	来訪者（観光、ビジネス）向けの交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通従事者によるおもてなしの向上（マナーアップ） ● 公共交通、アヴィレを活用した周遊 ● 来訪者の利便性向上（交通施設の多言語化、割引など） ● 隣接自治体間の広域的な連携（親子でおでかけ事業など）

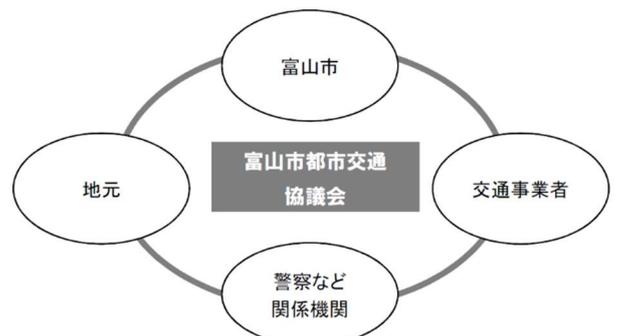
●…地域公共交通網形成計画において新たに計画に位置づける取組

4. 数値目標

「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」～
おおむね 10 年後に約 4 割を目指す

5. 実施体制

富山市都市交通協議会等を通じ、行政と地元、事業者等の**関係機関で連携**を図りつつ実施



⑥富山市スマートシティ推進ビジョン（令和4(2022)年11月策定）

1. 実現を目指す年次

策定から10年後（令和14(2032)年）

2. 基本理念と基本目標

富山市版スマートシティ コンパクトシティ政策とスマートシティ政策の融合による幸せ日本一とやまの実現

基本理念 富山市版スマートシティ検討の3つの方向性

①コンパクト&スマート ②市民（利用者）中心主義 ③ビジョン・課題フォーカス

目的

①市民生活の質および利便性の向上 ②地域特性に応じた市内全域の均衡ある発展

3. 取組み内容の体系

ありたいまちの姿(まちづくりの目標)	ありたい暮らし(施策テーマ)	取組みの方向性		
[1]誰一人取り残されることなく便利で安心して暮らせるまち	①便利な暮らし	1)車がなくても移動できる	2)どこでも必要なモノ・コト・情報を入手できる	3)どこでも仕事や勉強ができる
	②安心・安全で健康な暮らし	4)どこでも医療・介護・健康サービスが受けられる	5)事故や犯罪がなく治安が良い	6)雪や災害・感染症に対する備えができています
[2]地域の宝を未来へつなぐ地域づくり・人づくりのまち	③誇れるものがある暮らし	7)伝統や文化が大切に継承されている	8)美しく豊かな自然が維持されている	9)地域の魅力が発信できている
	④心が豊かでワクワクできる暮らし	10)個性や長所が尊重されている	11)外出したくなる個性的・魅力的な場がある	12)芸術文化・スポーツに親しんでいる
	⑤子どもの笑顔があふれる暮らし	13)子どもの多様な学び・交流・体験の場がある	14)学校に行くのが楽しみになる	15)地域ぐるみで子育てがサポートされている
	⑥若い世代の活気に満ちた暮らし	16)仕事が魅力的で働き方も多様である	17)挑戦者が応援してもらえる	18)若い世代の意見が尊重される
[3]互いの地域を尊重し支えあう一体感のある持続可能なまち	⑦人と人のつながりがある暮らし	19)困りごとを気軽に相談できる	20)助けあい支えあいの輪が広がる	21)安心して参加できるコミュニティがある
	⑧地域の魅力を分かちあい支えあえる暮らし	22)つくる人とたべる(つかう)人がつながっている	23)地域の魅力が新たな交流を生んでいる	24)あらゆる活動に次世代への配慮がある
	⑨産学官民の共創が生まれる暮らし	25)未来への学びと対話の機会がある	26)新たなビジネスが生まれている	27)市民が主体的にまちづくりに参画している

4. 移動に関連する取組の方向性

取組みの方向性		実現するための手段として想定される事項
1)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。	<ul style="list-style-type: none"> ・AI オンデマンド交通（バス、タクシー等） ・EV カーシェアリング ・パーソナルモビリティ ・MaaS 等の新たなモビリティサービス など
2)どこでも必要なモノ・コト・情報を入手できる	遠くまで移動しなくとも、自宅や近隣の公共施設等で買い物やサービス利用、行政手続きなどができるようになっている。	<ul style="list-style-type: none"> ・買物支援システム（商品購入、配達） ・行政手続きのデジタル化・オンライン化 ・パーソナライズされた行政情報の配信 など
11)外出したくなる個性的・魅力的な場がある	都市部や郊外部などエリアを問わず、全市域内に 個性的・魅力的な空間 やイベント、コミュニティなどが数多く生まれ、世代を問わず外出することが楽しみになっている。	<ul style="list-style-type: none"> ・観光案内 AI チャットボット ・デジタル地域通貨（まち歩きポイント付与） ・伝統文化・自然映像アーカイブ など
23)地域の魅力が新たな交流を生んでいる	観光が魅力ある産業として活性化するとともに、地域と地域がつながることで、マイクロツーリズムなどの新たな 観光・地域間交流 が進んでいる。	<ul style="list-style-type: none"> ・観光案内 AI チャットボット ・観光行動の可視化 ・ドローンを活用した体験型観光 など
24)あらゆる活動に次世代への配慮がある	環境負荷が可視化されて意思決定の基準として活用されるなど、あらゆる経済社会活動において 次世代への配慮 がなされている。	<ul style="list-style-type: none"> ・エネルギーの地産地消マネジメントシステム ・地域食品資源循環ソリューション ・EV カーシェアリングと将来的な VPP（仮想発電所）展開 など

⑦富山県地域交通ビジョン（平成 28(2016)年 3 月策定）

1. 目標年次

策定から 10 年間

2. 基本理念と基本目標

基本理念	利用目的に応じた利便性の高い地域交通ネットワークを形成すること		
基本目標	①利便性向上による 県民等の地域交通の利用促進	②国内外の来訪者の 円滑な移動の実現	③持続可能で多様な 地域交通サービスの実現

3. 取組み内容の体系

取組みの視点	基本的な方向	取組みの内容
①域内交通	市町村のまちづくり計画と連携した地域内の交通ネットワークの充実と利用促進	市町村におけるまちづくり計画と連携した地域交通ネットワークの計画の策定とその推進 地域の実情に応じた多様な地域交通サービスの展開 公共交通不便地域の利便性の確保
②域間交通	豊富な鉄軌道網等を活用した地域間の交通ネットワークの充実と利用促進	公共交通機関相互の接続利便性の向上等 利便性を考慮した等時隔ダイヤの実現 拠点駅など交通結節点の機能強化 複数の市町村等の連携による地域交通の利便性向上
③広域交通	新幹線駅や空港を起点とした広域的な交通ネットワークの充実と利便性の向上	北陸新幹線の県内駅・富山きときと空港との交通ネットワークの充実 広域周遊観光ルートの充実 地域観光資源と連携した多様な観光列車の運行 交通情報等の提供
④交通環境の整備	利用者にやさしい、安全・安心な地域交通環境の整備	全国相互利用可能な交通 IC カードの導入促進 駅舎・バス停等の利便性の向上 多様なニーズに対応した付加価値の高い交通サービスの提供 安全・安心な地域交通の基盤づくり
⑤関係者の連携による取組みの推進	交通事業者・行政・県民等が連携協力し、地域交通の利用啓発や持続可能な事業環境の整備	「鉄軌道王国とやま」の情報発信 県民の地域交通の利用促進に向けた啓発活動 バス運転者の確保など人材育成と交通従事者のおもてなし力の向上

4. 目標の設定

取組みの視点	目標指標	現状	R7 目標
①域内交通	地域交通計画を策定している市町村数	6 市町村	15 市町村
	公共交通空白地域	市町村ごとに一部存在	できる限り解消
②域間交通	幹線鉄道の運行間隔（最大運行間隔の短縮）	1.5 時間から 2 時間程度	概ね 1 時間程度
③広域交通	観光客の県内交通機関の満足度	49%	70%
	新幹線駅に地域交通で 1 時間以内にアクセスできる県民の割合（利便性のよい朝のダイヤでのアクセスを想定）	90%程度	できる限り高める
④交通環境の整備	全国相互利用可能な交通 IC カードの鉄軌道・バス数	1 路線	できる限り増やす
	ノンステップバス導入率	53%	80%以上
	バスロケーションシステムを導入している事業者数	6 事業者	できる限り増やす
⑤関係者の連携による取組みの推進	ノーマイカー運動の参加者で、地域交通に切り替える意向のある者の割合	23%	できる限り増やす
	地域交通乗り方学習の実施市町村数	2 市	15 市町村

5. 役割分担と連携

関係者	役割分担と連携
国	まちづくりと連携した地域公共交通ネットワーク再構築の取組みなどへの支援
県	県内幹線や県域を跨ぐ地域交通ネットワークの充実
市町村	まちづくりと連携した市町村内の主要拠点との地域交通ネットワークの充実
交通事業者	安全で便利な地域交通サービスの提供
県民、企業、団体	自ら積極的に地域交通の利用促進に協力

参考 高山本線の利用状況（流動状況と混雑率）

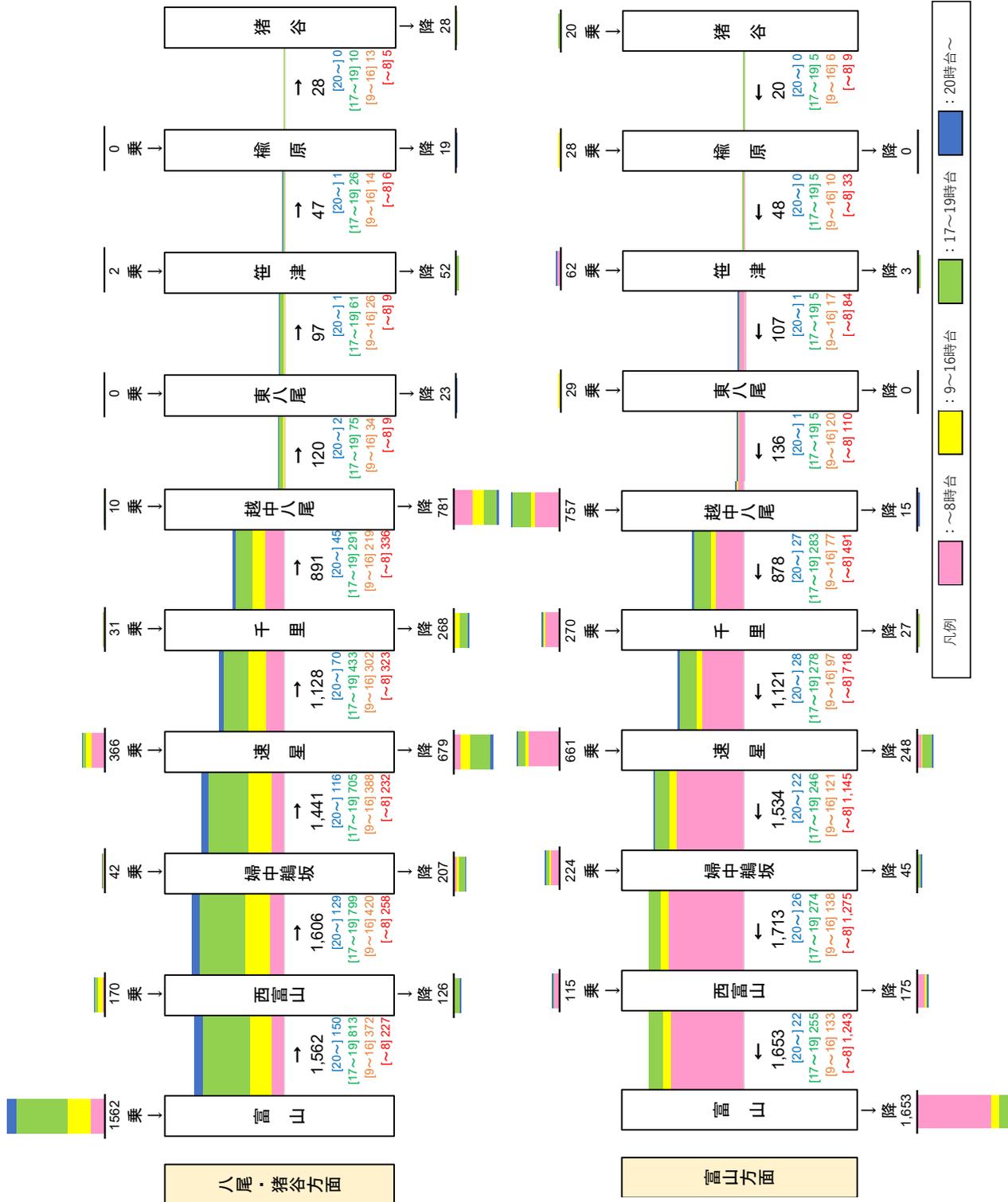


図 流動図（平日）

資料：富山市調査（令和4(2022)年6月）

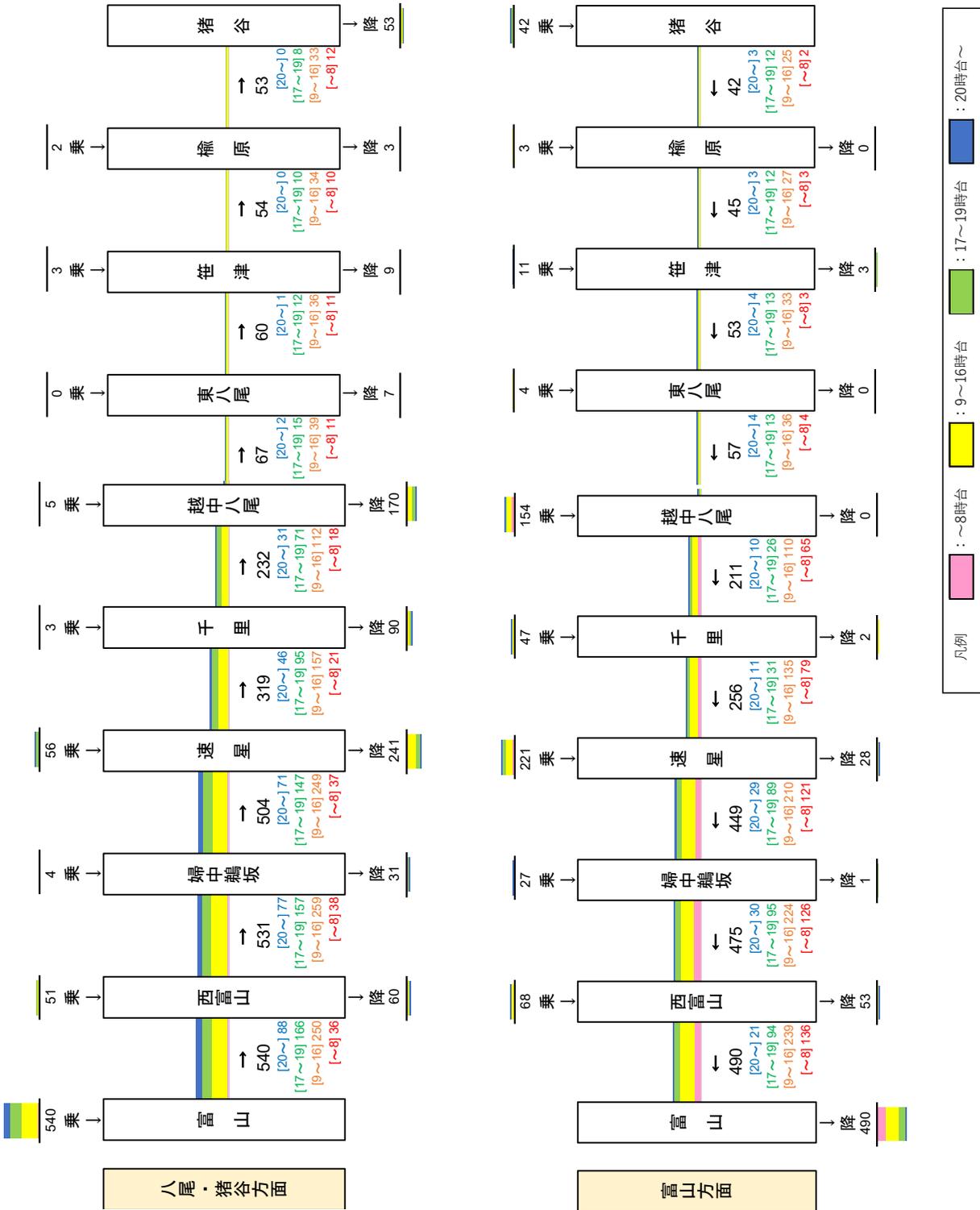


図 流動図 (休日)

資料：富山市調査 (令和4 (2022)年6月)

平日 調査日 令和4年6月21日(火)

混雑度凡例: 100%以上 (赤), 80%以上 (黄), 60%以上 (白)

上下線合計(富山～猪谷)

Table with 4 columns: 各駅計(特急ひた除く), 各駅計(特急含む), 各駅計(特急ひた除く), 各駅計(特急含む). Rows include 富山, 西富山, 猪中橋坂, 猪星, 千里, 越中八尾, 猪重, 猪中八尾, 猪原, 猪谷.

越中八尾～猪谷方面

Main table for the '越中八尾～猪谷方面' section, showing train types (普通, 特急), directions (上り, 下り), and station-specific data for 16 stations.

猪谷方面合計(富山～猪谷)

Summary table for the '越中八尾～猪谷方面' section, including total counts for 上り and 下り directions.

富山方面

Main table for the '富山方面' section, showing train types and station-specific data for 16 stations.

富山方面合計(富山～越中八尾)

Summary table for the '富山方面' section, including total counts for 上り and 下り directions.

休日 調査日 令和4年6月26日(日)

上下線各社(富山~猪谷)

種別	便名	行先	特記事項	車両数	定員	富山		西富山		城中橋坂		速星		越中八尾		東八尾		苅津		楡原		猪谷	
						降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車
合計(特急○付除く)				1228	1214	490	598	125	123	43	28	287	274	199	156	5	4	17	13	4	3	92	42
合計(特急○付含む)				1406	1366	652	759	125	123	43	28	291	280	205	167	5	4	17	13	4	3	424	328

越中八尾~猪谷方面

種別	便名	行先	特記事項	車両数	定員	富山		西富山		城中橋坂		速星		越中八尾		東八尾		苅津		楡原		猪谷	
						降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車
普通	840D	猪谷		2	210	538	10	5%	0	0	1	0	8	4%	0	0	4	2%	0	0	0	0	
普通	842D	越中八尾		2	210	551	1	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
普通	846D	速星		2	210	625	4	2%	2	0	0	2	1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
普通	848D	越中八尾		2	210	700	7	3%	0	0	0	6	3%	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
普通	850D	越中八尾		2	210	720	7	3%	0	0	0	7	3%	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
特急	1029D	名臣	ひたせ号	3	152	788	16	11%	16	11%	0	3	19	13%	0	1	20	13%	20	13%	1	1	
普通	854D	猪谷		2	210	803	2	1%	1	0	0	3	1%	12	6%	0	0	8	4%	0	0	9	
普通	854D	越中八尾		2	210	911	14	7%	6	3%	1	0	17	8%	0	0	0	0	0	0	0	0	
普通	1029D	名臣	ひたせ号	3	152	953	43	28%	43	28%	0	43	28%	0	2	45	30%	45	30%	2	2	45	
普通	856D	猪谷		2	210	1011	25	12%	3	15	3	0	37	18%	0	0	16	8%	0	0	12	6%	
普通	859D	越中八尾		2	210	1219	46	22%	3	8	0	50	24%	1	0	15	7%	15	7%	0	0	11	
特急	1034D	名臣	ひたせ号	3	152	1302	52	34%	52	34%	0	52	34%	0	1	51	34%	51	34%	2	2	51	
普通	860D	猪谷		2	210	1412	73	35%	5	6	0	66	31%	40	2	25	12%	11	0	13	6%	7	
普通	882D	越中八尾		2	210	1456	24	11%	2	4	0	25	12%	9	4	15	7%	15	7%	0	0	6	
普通	884D	猪谷		2	210	1558	58	28%	5	4	0	54	26%	15	0	49	23%	35	0	13	6%	1	
普通	886D	越中八尾		2	210	1630	26	12%	3	2	0	25	12%	11	0	12	6%	12	0	0	0	0	
特急	1040D	名臣	ひたせ号	3	152	1714	50	33%	50	33%	0	50	33%	1	4	53	35%	53	35%	0	0	53	
普通	868D	猪谷		2	210	1734	58	28%	10	0	0	45	21%	20	2	19	9%	18	0	1	0	0	
普通	870D	越中八尾		2	210	1806	41	20%	2	1	0	39	19%	20	1	15	7%	15	0	0	0	0	
普通	872D	猪谷		2	210	1830	22	10%	2	0	0	20	10%	4	2	16	8%	11	0	0	0	0	
普通	874D	越中八尾		2	210	1913	20	10%	6	3	0	11	5%	4	2	5	2%	5	0	0	0	0	
普通	876D	猪谷		2	210	1950	43	20%	8	2	0	35	17%	14	8	10	5%	10	5%	2	0	0	
普通	878D	越中八尾		2	210	2049	27	13%	6	0	0	20	10%	11	3	8	4%	8	0	0	0	0	
普通	880D	猪谷		2	210	2154	38	18%	8	0	0	16	8%	6	0	10	5%	8	0	0	0	0	
普通	882D	猪谷		2	210	2323	34	16%	3	0	0	15	7%	3	0	12	6%	10	0	0	0	0	

八尾方面各社(富山~猪谷)

種別	便名	行先	特記事項	車両数	定員	富山		西富山		城中橋坂		速星		越中八尾		東八尾		苅津		楡原		猪谷	
						降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車
合計(特急○付除く)				711	640	0	598	72	55	42	1	259	53	199	2	71	14	2	54	0	50	0	
合計(特急○付含む)				883	643	0	759	72	55	42	1	261	56	200	10	240	14	2	223	0	219	5	

富山方面

種別	便名	行先	特記事項	車両数	定員	富山		西富山		城中橋坂		速星		越中八尾		東八尾		苅津		楡原		猪谷	
						降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車
普通	841D	富山		2	210	604	10	5%	0	3	0	7	3%	4	2%	0	0	0	0	0	0	0	
普通	843D	富山		2	210	633	16	8%	0	0	0	16	8%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
普通	845D	富山		2	210	713	2	1%	0	0	0	1	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
普通	847D	富山		2	210	736	32	15%	0	0	0	32	15%	1	17	8%	0	2	14	7%	0	13	
普通	851D	富山		2	210	757	20	10%	3	2	0	20	10%	1	9	4	0	12	6%	0	0	0	
普通	853D	富山		2	210	816	12	6%	1	4	0	8	4%	0	1	3	1%	0	0	0	0	0	
普通	857D	富山		2	210	847	44	21%	1	5	0	37	18%	1	12	6%	1	19	9%	0	0	0	
普通	859D	富山		2	210	1095	56	27%	1	7	0	45	21%	6	13	6%	32	15%	0	16	8%	0	
普通	861D	富山		2	210	1100	46	22%	1	9	0	35	17%	5	16	8%	24	11%	0	16	8%	0	
普通	863D	富山		2	210	1155	47	22%	3	2	0	44	21%	5	9	4%	35	17%	0	17	8%	0	
特急	1029D	富山	ひたせ号	3	152	1331	40	26%	40	26%	0	40	26%	1	4	26%	40	26%	40	26%	1	1	
普通	865D	富山		2	210	1355	39	18%	4	5	0	37	18%	1	23	10	5%	8	4%	0	0	0	
特急	1027D	富山	ひたせ号	3	152	1447	51	34%	51	34%	0	51	34%	0	2	49	32%	49	32%	51	34%	51	
普通	867D	富山		2	210	1511	32	15%	7	3	0	31	15%	3	29	1	6	3%	6	0	0	0	
普通	869D	富山		2	210	1611	19	9%	2	1	0	18	9%	0	5	13	6%	0	13	6%	0	0	
普通	871D	富山		2	210	1749	28	13%	10	8	0	40	26%	0	1	8	4%	0	8	4%	0	0	
普通	873D	富山		2	210	1819	31	15%	1	3	0	28	13%	1	16	7%	11	5%	11	5%	0	0	
普通	1039D	富山	ひたせ号	3	152	1854	37	20%	37	20%	0	37	20%	2	1	32	22%	32	22%	33	22%	33	
普通	875D	富山		2	210	1909	27	13%	2	2	0	23	11%	0	17	8%	3	1%	3	1%	0	0	
普通	877D	富山		2	210	1949	8	4%	0	1	0	8	4%	0	5	2	4	2%	4	2%	0	0	
普通	879D	富山		2	210	2017	8	4%	5	2	0	11	5%	0	4	2%	0	0	0	0	0	0	
普通	881D	富山		2	210	2102	6	3%	5	2	0	9	4%	1	8	2	1	0	0	0	0	0	
普通	883D	富山		2	210	2144	0	0%	3	1%	0	3	1%	0	2	1	0	0	0	0	0	0	
普通	885D	富山		2	210	2301	7	3%	2	2	0	6	3%	0	2	4	2%	4	2%	3	1%	0	

富山方面各社(富山~猪谷)

種別	便名	行先	特記事項	車両数	定員	富山		西富山		城中橋坂		速星		越中八尾		東八尾		苅津		楡原		猪谷	
						降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車
合計(特急○付除く)				517	543	490	475	53	68	1	27	28	224	154	57	3	11	45	0	42	0	0	
合計(特急○付含む)				523	743	652	637	53	68	1	27	30	224	157	220	3	11	208	0	3			

高山本線ブラッシュアップ基本計画

発行年月	令和5(2023)年3月
編集・発行	高山本線ブラッシュアップ会議
事務局	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

