

富山市総合交通計画(案)

富山市

目次

はじめに

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

第1章 交通をとりまく現状と課題

1. 市の概況

1-1 地理・地勢	8
1-2 市街地の特性	9

2. 交通の現状

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

3. 公共交通に関する市民意識調査

3-1 調査概要	40
3-2 結果分析	42

4. 各公共交通の課題

4-1 各交通の課題	49
4-2 公共交通の課題	51

目次

第2章 富山市総合交通計画

1. 基本方針と目標

1-1 将来ビジョン	52
1-2 計画の目標	61

2. 目標達成するための施策

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

3. 計画の達成状況の評価

3-1 評価指標の設定	107
3-2 達成状況の評価方法	108

はじめに

(1) 計画策定の背景・目的

本市では、人口減少と少子・超高齢社会の進行などを見据え、持続可能な都市の構築を目指し、鉄軌道をはじめとする「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」に取り組んでおります。

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

また、平成28年度に、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を図るため、公共交通活性化計画との整合を図りつつ、「富山市地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通利用促進を基本方針に加え、公共交通の活性化に取り組んでおります。

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

(令和5年度の一般会計に占める公共交通に関する予算額の割合は1.04%で、全国62の中核市のうち、上位から6番目の水準となっております。)

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

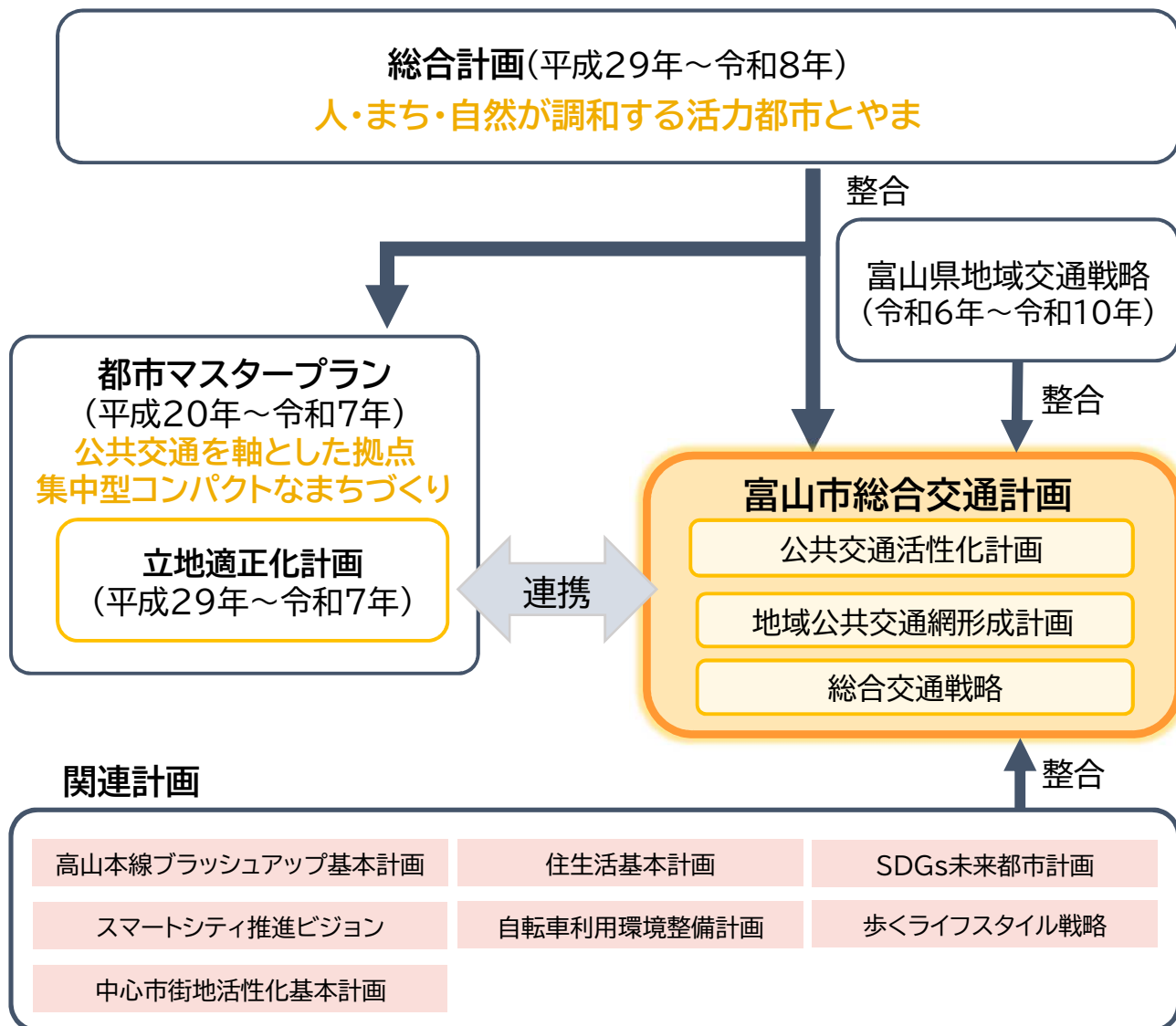
また、近年では、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、自動運転やAIオンデマンド交通等の導入による交通DX(デジタル・トランスフォーメーション)や、EVや燃料電池バスの導入など交通GX(グリーン・トランスフォーメーション)による利便性及び持続可能性の向上に係る様々な取組みが各地で進められてきているところであります。

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

引き続き公共交通の活性化の取組みに積極的に投資し、市民生活の質の向上はもとより、市域のどこに住んでいても、安全・安心で、誰もが豊かさや暮らしやすさを実感できる「幸せ日本一とやま」の実現を目指してまいります。

(2) 計画の位置付け

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



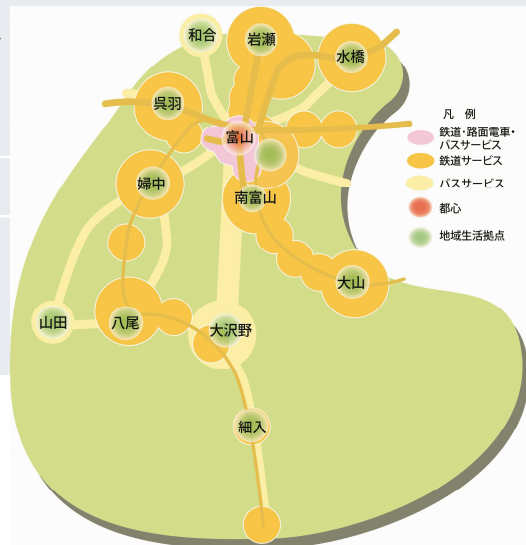
(3)上位計画・関連計画

□ 第2次富山市総合計画 基本構想・後期基本計画（R4.3月策定）

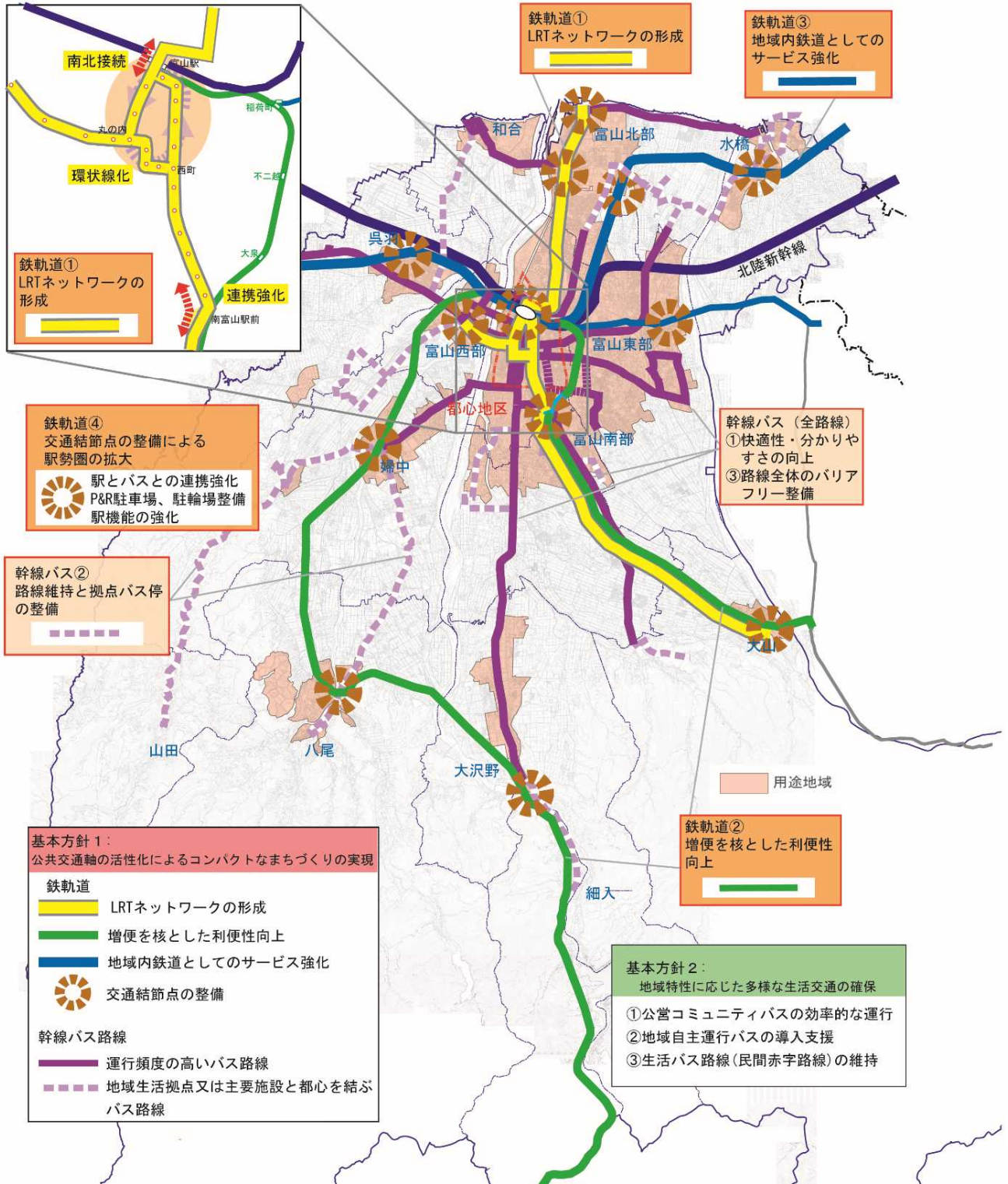
基本理念	「安らぎ・誇り・希望・躍動」
目指す都市像	「人・まち・自然が調和する活力都市とやま」
都市構造	<p>コンパクトなまちづくり</p> <p>富山市が進める公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりは、既存の鉄軌道やバス等の公共交通を生かしながら、さらなる活性化を図るとともに、駅やバス停の徒歩圏での居住と生活に必要な機能の集積を促進し、徒歩圏(お団子)を公共交通(串)でつなぐことにより、自動車を自由に使えない市民も、日常生活に必要な機能を楽しむ生活環境を形成する徒歩圏(お団子)と公共交通(串)から成る都市構造を目指します。</p>
計画期間	基本構想:平成29年～令和8年、後期基本計画:令和4年～令和8年
地域公共交通に関連する内容	<p>■まちづくりの目標Ⅱ:安心・安全で持続性のある魅力的なまち【都市・環境】</p> <p>◆政策2 コンパクトなまちづくり</p> <p>公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりのため、都心と地域生活拠点の整備、交通体系の整備を図り、公共交通軸を活用して、歩いて暮らせるまちづくりやまちなか居住を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策(1) 賑わいと交流の都市空間の整備・充実 ・施策(2) 歩いて暮らせるまちづくりの推進 ・施策(5) 交通体系の整備

□ 富山市都市マスタープラン（H20.3月策定、H31.3月改定）

まちづくりの理念	人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指します。
富山型コンパクトなまちづくり	<ol style="list-style-type: none"> 1.徒歩と公共交通による生活の実現 2.お団子と串の都市構造
将来都市構造	<ol style="list-style-type: none"> 1.地域生活圏と拠点 ～拠点集中型のまちづくりの展開 2.公共交通軸と居住を推進する地区 ～まちなか居住と公共交通沿線居住の推進 3.数値目標の設定 ～中長期的視点から公共交通の便利な地域に住む人口を誘導
計画期間	平成20年～令和7年
公共交通の整備方針	<ol style="list-style-type: none"> 1.日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現 2.快適で利用しやすい路線バスの実現 3.地域特性に応じた多様な生活交通の確保



公共交通整備構想図



<p>高山本線 ブラッシュ アップ 基本計画 (R5.3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 基本方針:「いつでも」「誰でも」「気軽に」都心を往来できる公共交通の実現 ～高山本線× MaaS× まちづくり～ 公共交通の既存ストックの最大活用・組み合わせにより、モードの異なる公共交通機関を一つのサービスにとらえ、相互にサービス向上を図るとともに、乗換障壁を最 限取り除くことにより、目的地に応じた最適な公共交通機関の組み合わせが可能な環境を整備し、「誰もが歩いて暮らせる」まちの実現を図る。 ■ 取組方針: 取組方針1 持続可能な協調型公共交通ネットワークの実現 ～「いつでも」「誰でも」「気軽に」のりかえできる交通の実現～ 取組方針2 地域のニーズに寄り添う最適な公共交通サービスの実現 ～「いつでも」「誰でも」「気軽に」おでかけしたくなる交通の実現～ 取組方針3 関係機関相互の連携強化と役割分担体制の構築 ～基本方針の実現に向けた先進的で持続可能なスキームの確立～
<p>富山市 スマート シティ推進 ビジョン (R4.11月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間:令和4年～令和14年 ■ 基本理念:コンパクト&スマート、市民(利用者)中心主義、ビジョン・課題フォーカス ■ 取組の方向性:『車がなくても移動できる』 車を持っていない人や子ども、高齢者などの運転できない人も公共交通機関や多様な交通手段を活用し、目的地に移動できるようになっている。
<p>富山市 中心市街地 活性化 基本計画 (R4.3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間:令和4年4月～令和9年3月(第4期計画) ■ 目指す中心市街地の都市像:『魅力的な都市空間を舞台に、未来を担う人材が生まれ、笑顔あふれる活力あるまち』の実現を目指す ■ 基本方針:【公共交通・都市空間】『来街者が回遊する魅力的な都市空間の創出』 公共交通ネットワークの活用と良質な都市空間の形成による回遊性の高い中心市街地の形成 ■ 公共交通の施策: (1) 富山駅周辺地区南北一体的なまちづくり事業 (2) 中心市街地コミュニティバス運行事業 (3) 市内博物館・美術館巡回バス事業 (4) 市民意識啓発事業(モビリティ・マネジメント) (5) 幹線バス路線活性化事業 (6) 高山本線活性化事業 (7) 公共交通親子でおでかけ事業
<p>富山市 住生活 基本計画 (R4.3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間:令和4年度～令和13年度 ■ 計画の役割:住生活の基盤となる良質な住宅の適切な管理を図るとともに、地域に調和した住環境の形成のほか、居住の安定の確保等を目的とした総合的な住宅施策の指針として策定します。 ■ 基本理念:いつまでも住み続けたいまち富山 ～ライフスタイルやライフステージに応じて選択できる住まい・まちづくり～ ■ 基本目標: (1)コンパクトなまちづくりと併せた既存住宅の活用 (2)誰もが安心して暮らせる住まい・まちづくり (3)愛着を感じられる良質な住まい・まちづくり ■ 公共交通の施策: (1)まちなか・公共交通沿線居住の推進 ・公共交通沿線居住の推進 (2)魅力的で安全・安心な住環境の形成 ・歩いて暮らせるまちづくり ・デジタル技術の活用

<p>富山市 自転車 利用環境 整備計画 (R3.3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間:令和3年度～令和12年度 ■ 計画の趣旨:自転車利用による目指すべき都市の将来像や基本方針を設定し、関係機関と連携し、社会情勢の変化に対応した自転車施策を図り、自転車活用による「選ばれるまち」を目指します。 ■ 目指すべき将来像:『SUSTAINABLE CITY TOYAMA by BICYCLE ～自転車活用による持続可能なまちとやま～』 ■ 公共交通の施策: <ul style="list-style-type: none"> ・「はしる」～自転車走行空間整備～ ・「とめる」～駐輪環境整備～ ・「いかす」～自転車の利用促進と健康増進・観光振興～ ・「まもる」～ルール遵守・マナー向上～
<p>富山市 SDGs 未来都市 計画 (R3.3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間:令和3年～令和12年(第2次計画) ■ 目指す将来像:コンパクトシティ戦略による持続可能な付加価値創造都市の実現 ■ 都市のかたち:公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり、多様な公共交通網の整備、拠点ごとの都市機能集積 ■ 公共交通の施策: <ul style="list-style-type: none"> ・データの利活用によるコンパクトシティ戦略の効果分析とレピュテーションの向上 ・おでかけ定期券事業、地域自主運行バス事業の継続 ・次世代型交通システムへの対応 ・市民の歩くライフスタイルへの転換、モビリティ・マネジメントの推進
<p>富山市 歩くライフ スタイル戦略 (H31.3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 基本理念:「Smart Life & Smart Walk ～歩いて、楽しく・賢く・格好よく、ヘルシーなスマートライフを創造する都市～」 ■ 目指す将来像: <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地:まちを楽しむアメニティ指向型ライフスタイル ・公共交通沿線の市街地:過度に車に依存しない公共交通指向型ライフスタイル ・都市近郊の市街地:多様な交通手段を利用するスマートチョイス型ライフスタイル ・郊外地域(調整区域や白地地域など):自然に親しむ郊外型ライフスタイル ■ 公共交通の施策: <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトなまちづくりと連動した歩く快適性の向上 ・歩く効果の発信と歩く意識の醸成 ・歩くライフスタイルに繋がるきっかけづくり

(4)計画の区域

本計画の対象区域は、富山市全域(1,241.70km²)とします。

(5)計画の期間

計画期間は、令和6年度を初年度とし、令和15年度を目標年次とする10年間とします。

なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などを踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

1-1.地理・地勢

(1)地理・地勢

本市は、県の中央部に位置し、県都として、日本海側の中核都市として発展してきました。

旧富山市は、平成8年に中核市の指定を受け、平成17年4月には、旧富山市、旧大沢野町、旧大山町、旧八尾町、旧婦中町、旧山田村、旧細入村が合併し、新「富山市」となりました。

市域は、東西60km、南北43km、面積1,241.70km²となっており、富山県の約3割を占めるほか、国内においても最大級の面積の市となっています。

また、海拔0m(富山湾)から2,986m(水晶岳)までの多様な地形を有し、河川の上流・水源地域から下流までが一体となった都市となっています。

富山市概況図

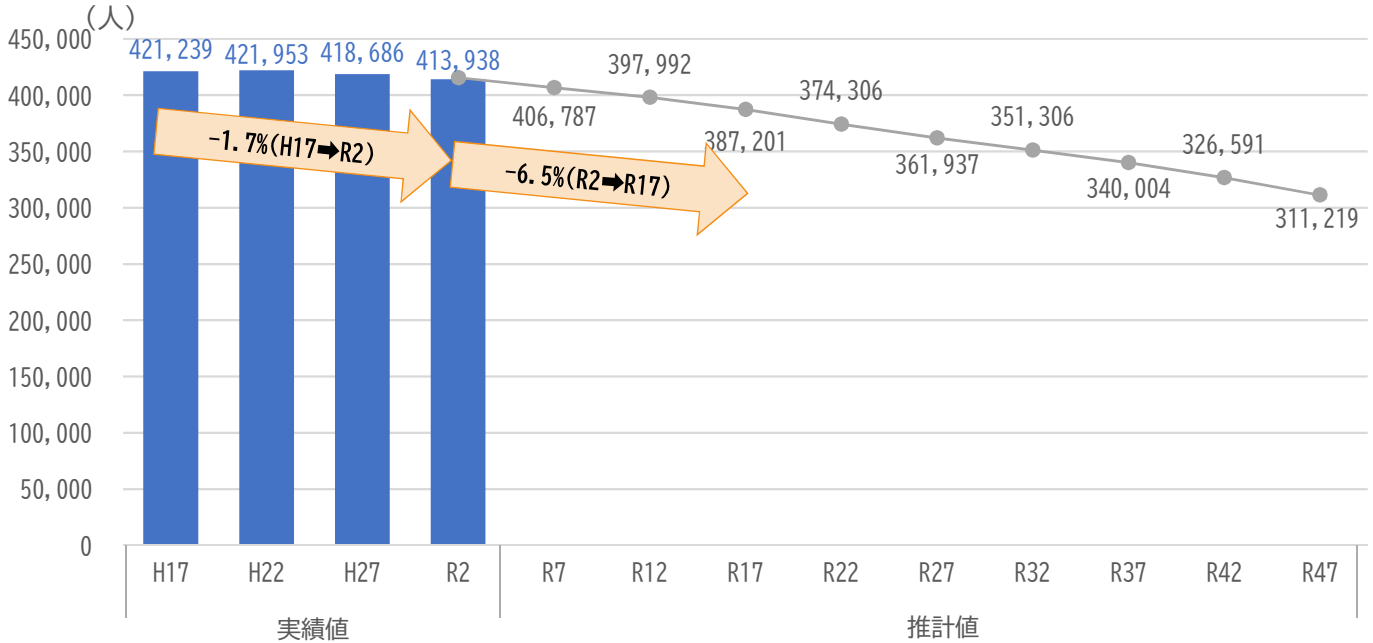


1-2.市街地の特性

(1)人口

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

人口の推移

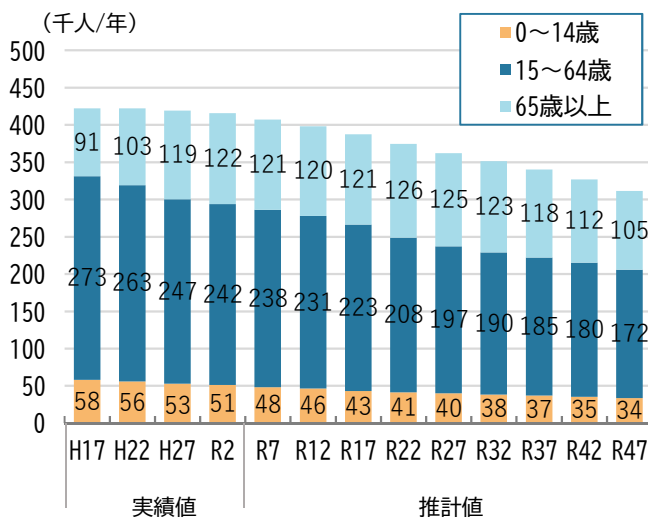


出典:国勢調査(R2)、推計値:富山市将来人口推計報告書(R1)

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

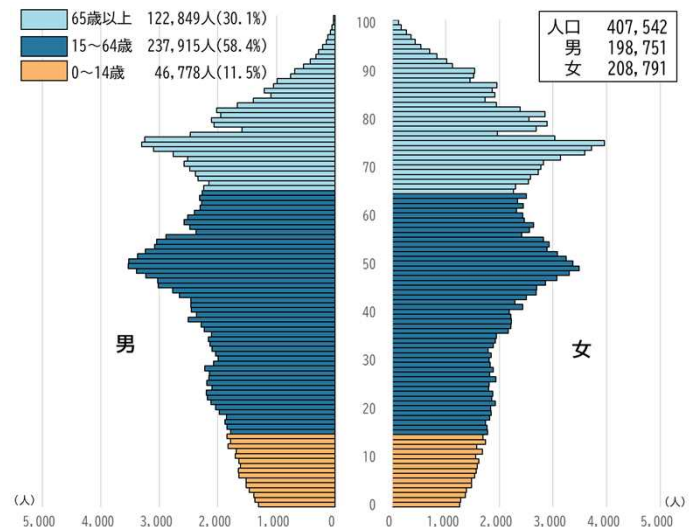
今後、団塊世代、団塊ジュニア世代の高齢化に伴い、高齢者の人口が増加し、若い世代の人口の減少が顕著となることが予想されています。

年齢別人口の推移



出典:国勢調査(R2)、推計値:富山市将来人口推計報告書(R1)

年齢別人口

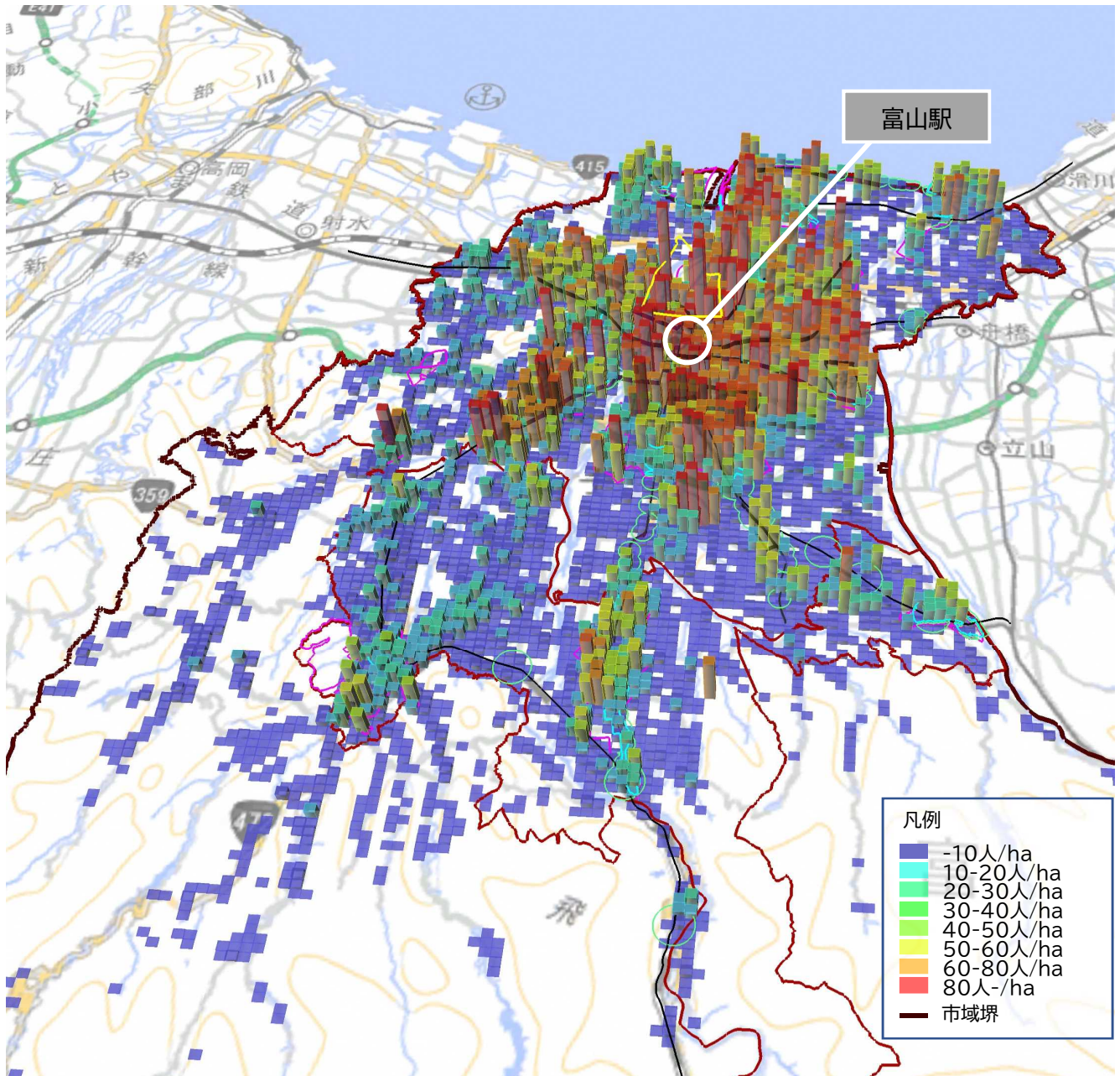


出典:富山市住民基本台帳人口(R5.3末時点)

1-2.市街地の特性

主に富山駅を中心とした地域に人口が多く分布し、人口密度が高くなっています。市南部の地域である、八尾地域や大沢野地域、大山地域では、居住地が低密度に分布しています。

人口の分布



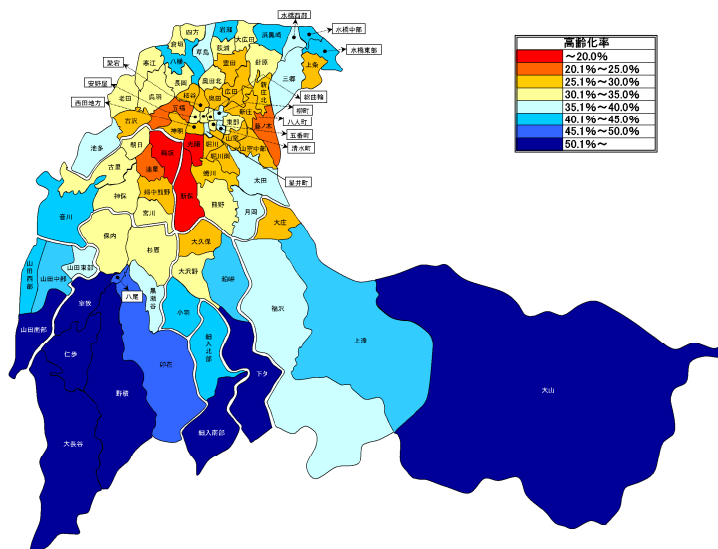
出典：富山市住民基本台帳(R4.6時点)

1-2.市街地の特性

(2)高齢化率

地域別高齢化率をみると、富山駅等が立地する市の中心地では20～30%となっています。一方、大山地域や八尾地域等の市の南部などは、高齢化率が50%を超える地域も散見されます。

地域別高齢化率



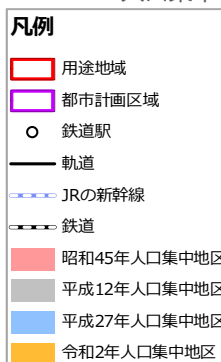
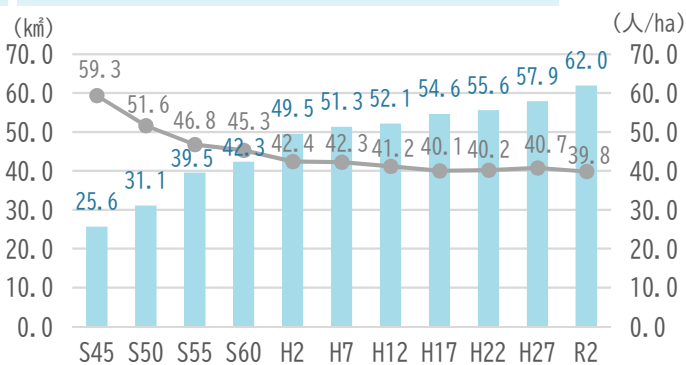
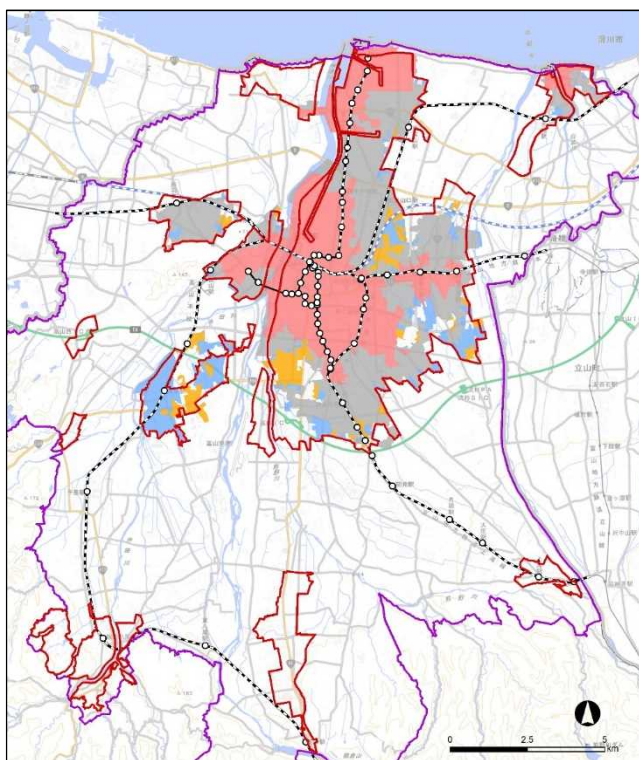
出典:富山市オープンデータ (R3.9末時点)

(3)人口集中地区

人口集中地区の面積の推移として、昭和45年～令和2年の過去50年間で約2倍に拡大しています。一方、人口集中地区の人口密度は、昭和45年～令和2年の過去50年間で約3割の減少となっています。

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

人口集中地区の変遷(昭和45年～令和2年の比較) 市街地の面積の拡大と人口密度の推移



出典:国勢調査(R2)

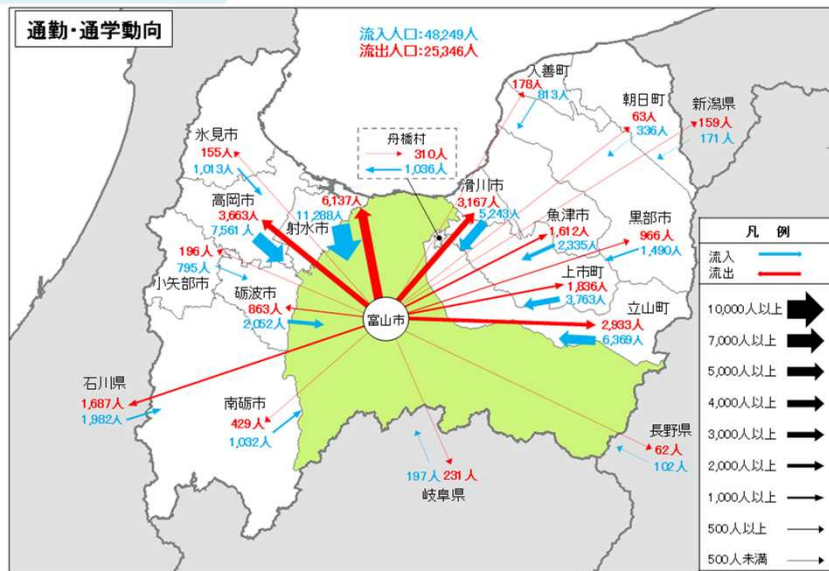
1-2.市街地の特性

(4)移動特性

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

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

富山市に関連する通勤・通学流動



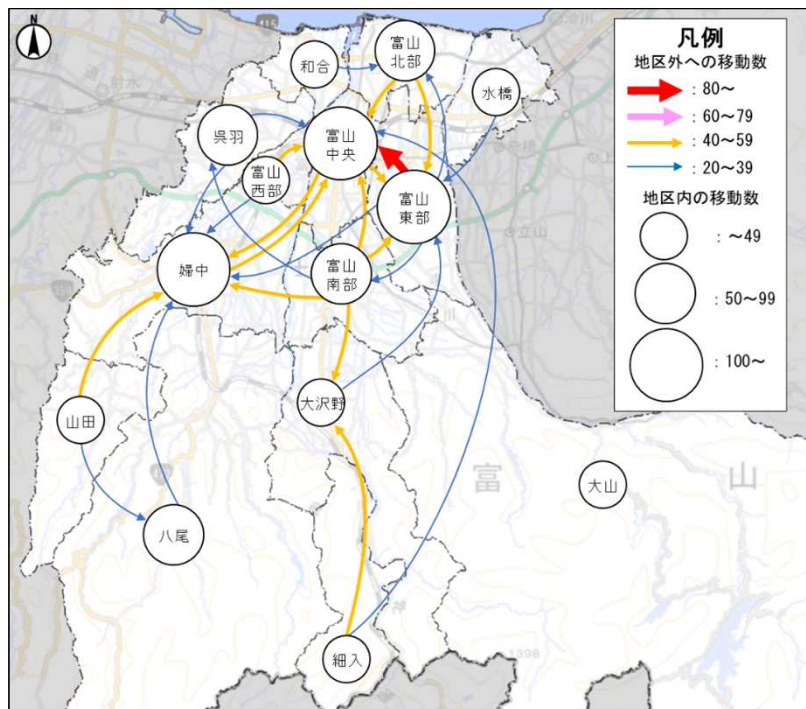
出典:国勢調査(R2)

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

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

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

市民の移動実態



出典:令和4年市民意識調査(平日と休日の最も多い移動先の合算値)から作成

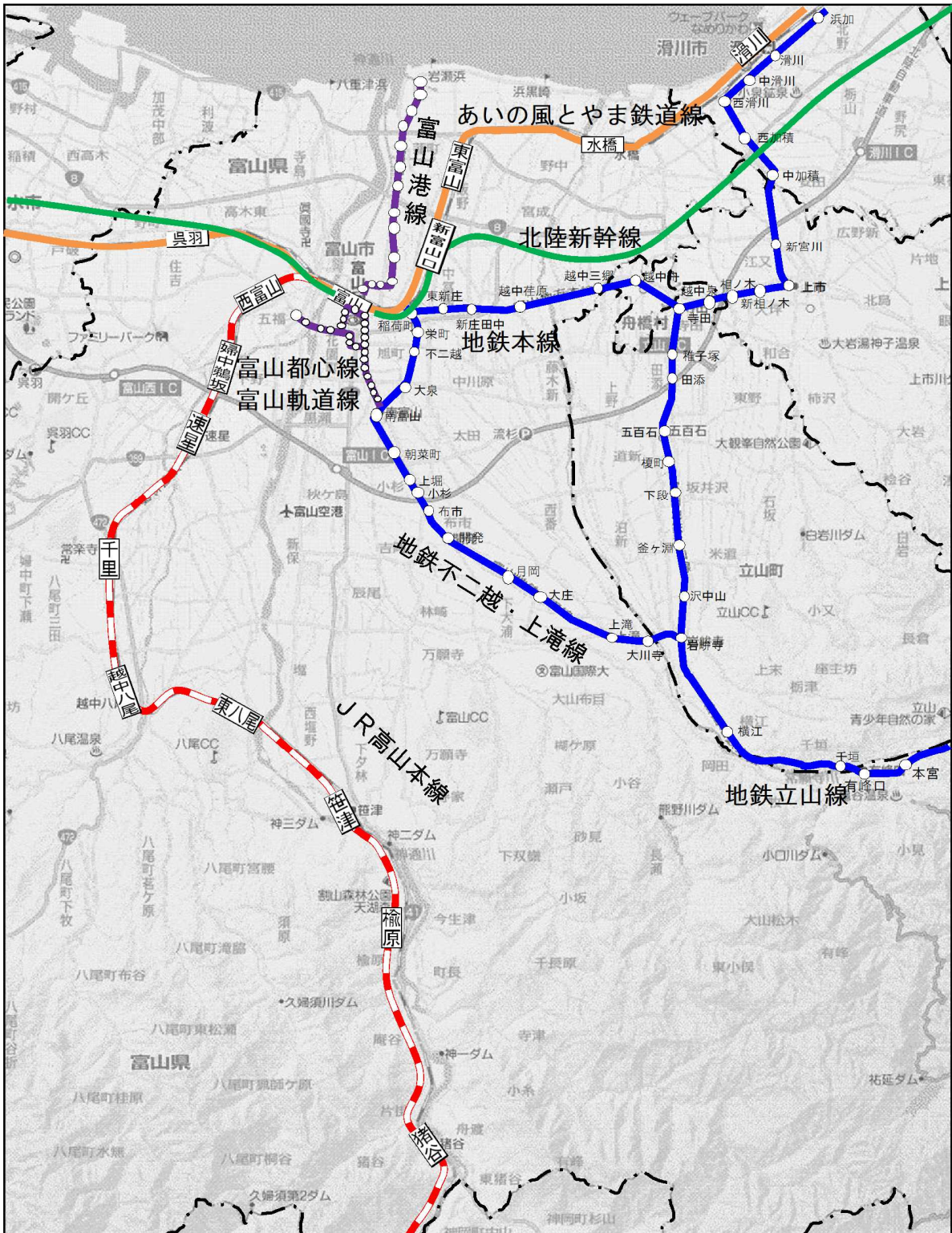
2-1.鉄軌道

(1)鉄軌道ネットワーク

本市の鉄軌道は、JR高山本線、あいの風とやま鉄道線、富山地方鉄道(以下「地鉄」)鉄道線及び軌道線が、全て富山駅で結節し、鉄軌道ネットワークが形成されています。

また、北陸新幹線、富山駅付近連続立体交差事業に併せた、富山駅周辺整備や路面電車南北接続事業などにより、富山駅の機能が大幅に向上しています。

富山市内の鉄軌道(R5)



2-1.鉄軌道

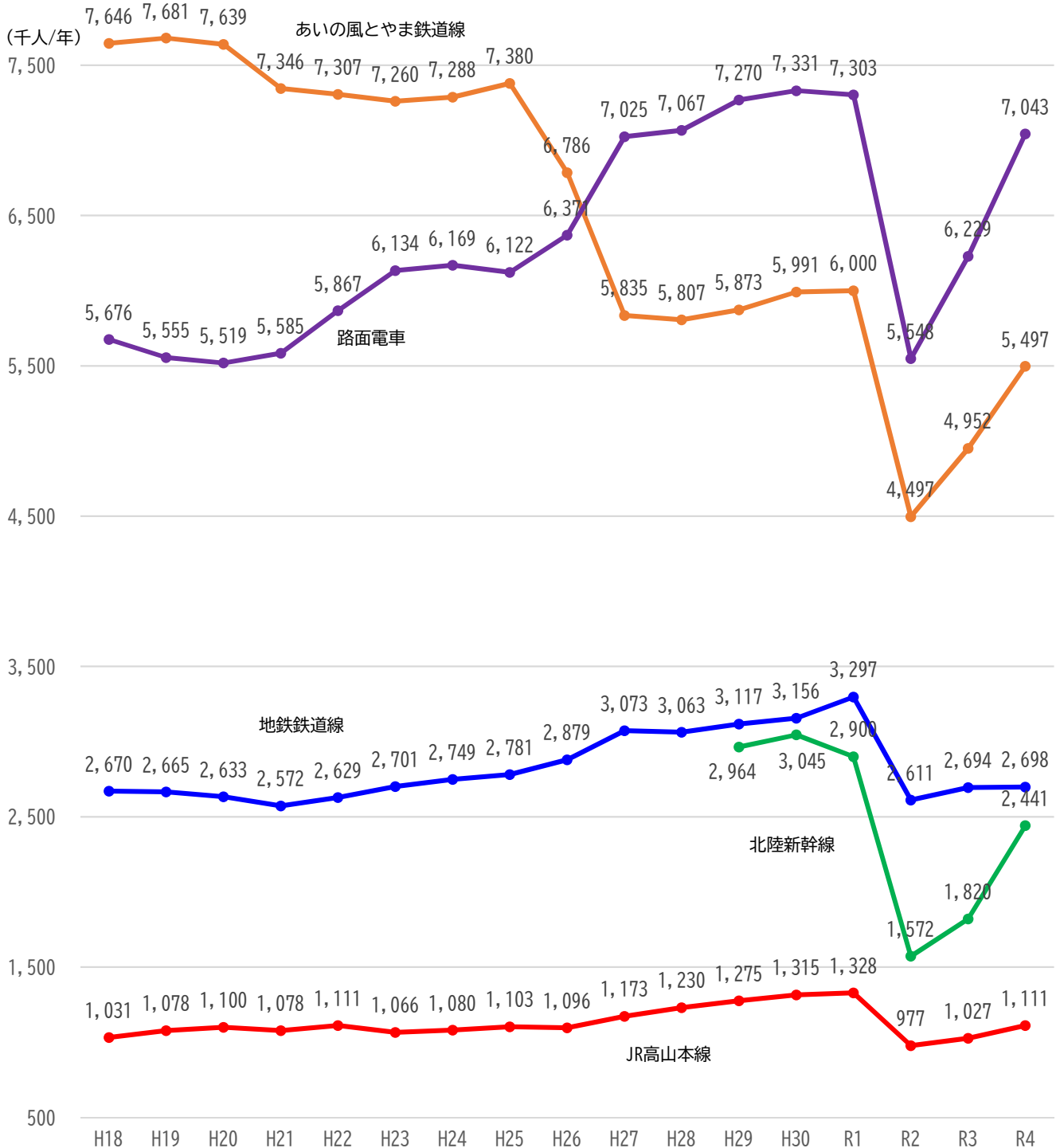
(2)路線別利用者数

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

鉄道線についても近年は増加傾向であり、堅調に推移しています。

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

路線別利用者数(富山市内)



※北陸新幹線は、JR高山本線富山駅を含む
路面電車:H18~R1は富山港線(旧富山ライトレール)、市内電車の合計値

出典:富山市統計書、交通事業者提供資料

2-1.鉄軌道

(3) 駅別利用者数

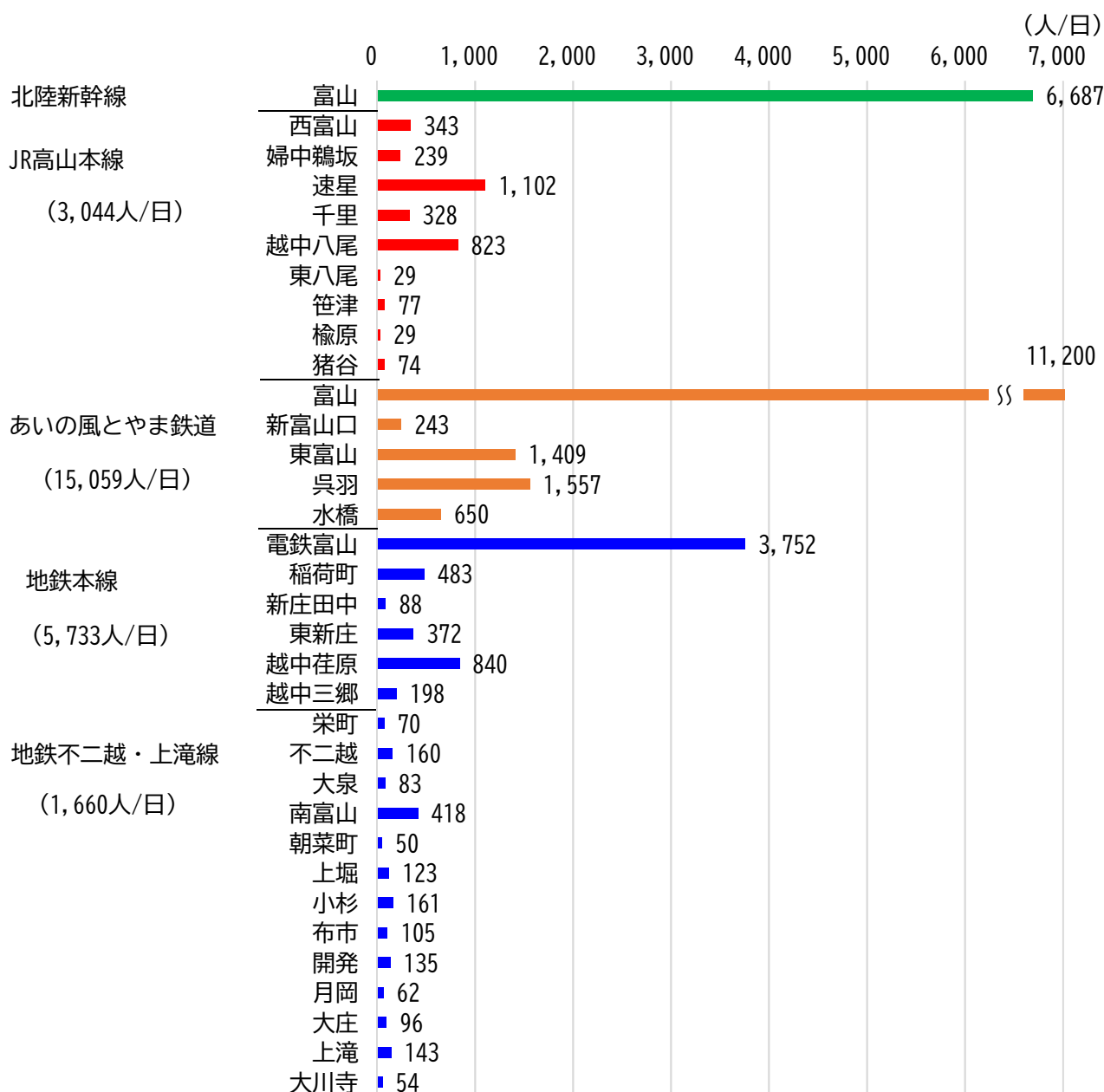
JR高山本線は速星駅(1,102人/日)、越中八尾駅(823人/日)と利用者が多く、次いで、西富山駅、千里駅となっています。

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

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

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

1日平均利用者数(R4年度実績)



※北陸新幹線富山駅はJR高山本線富山駅を含む

出典：富山市資料

2-1.鉄軌道

(4)サービス水準

あいの風とやま鉄道は、ピーク時3本/時以上、日中も1～2本/時以上運行するなど、一定レベルのサービス水準を確保しています。

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

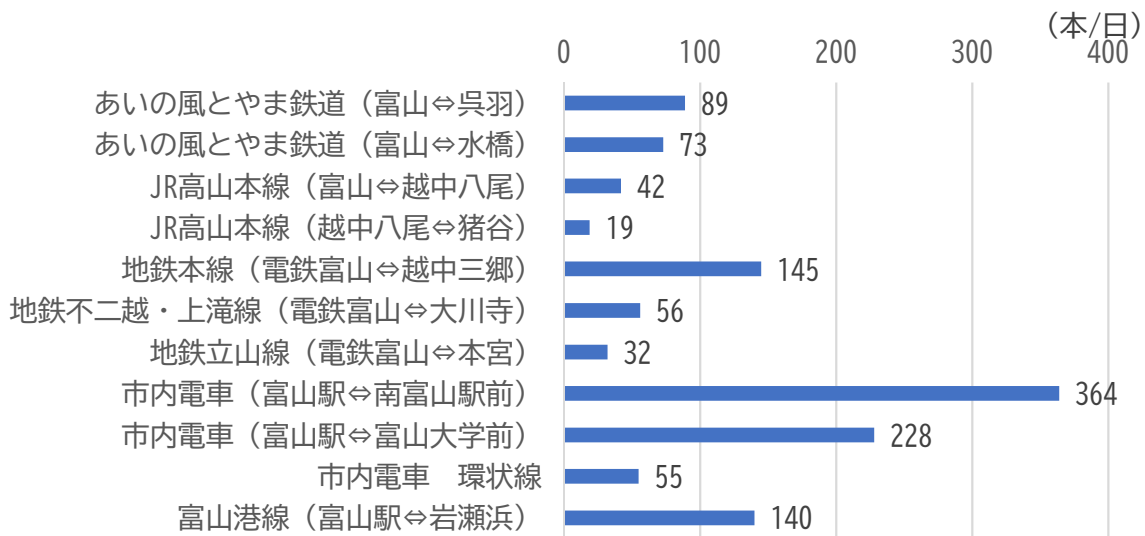
地鉄本線は、ピーク時は10分間隔、オフピーク時も20分間隔と高頻度で運行しています。

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

市内電車は、南富山駅前方面が5分間隔、富山大学前方面が平日ピーク時5分間隔、環状線が休日の昼間に10分間隔(平日15分間隔)と高頻度の運行となっています。

富山港線は、ピーク時には8分間隔、オフピーク時は15分間隔と高頻度の運行となっています。

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



出典:富山市資料、交通事業者HP

(5)施設

■駅・駅前広場

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

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

改修された駅舎



不二越・上滝線 本線 越中駅

老朽化が見られる駅舎



不二越・上滝線 本宮駅

2-1.鉄軌道

■路面電車停留場

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

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

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

歩道橋からアクセスする停留場(堀川小泉)



シームレス化が図られた岩瀬浜駅



シームレス化が図られた富山駅



■車両

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

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

JR高山本線の車両



路面電車の車両

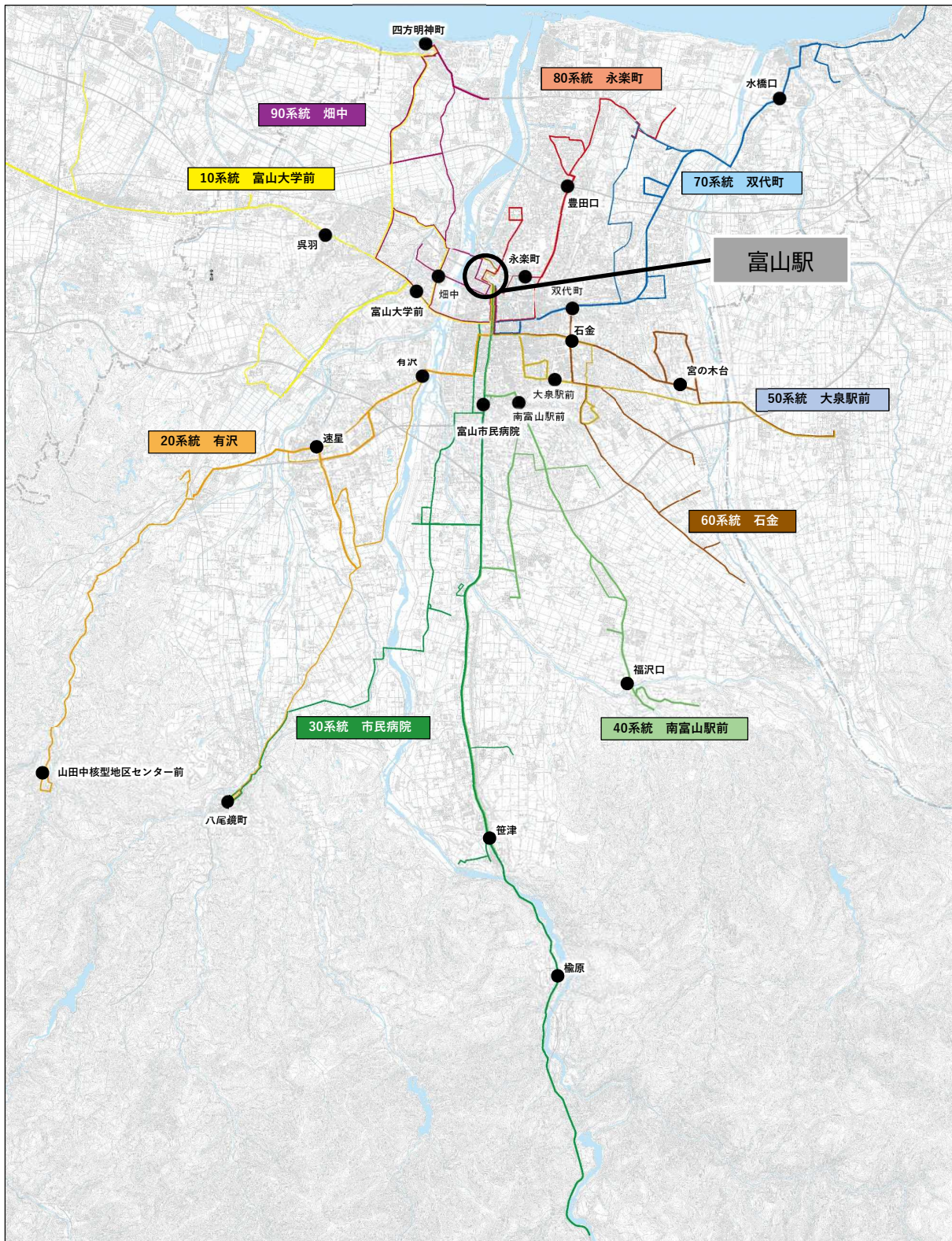


2-2.路線バス

(1)路線網

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

富山市内の路線バスネットワーク(R5.4.1現在)



2-2.路線バス

(2)サービス水準

【中心部】

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

特に富山駅前から市民病院前方面(30系統)、南富山駅前方面(40系統)、石金方面(60系統)、富山大学前方面(10系統)が運行頻度の高いバス路線となっています。

※中心部:あいの風とやま鉄道と地鉄不二越・上滝線、国道359号(婦中大橋)、神通川に囲まれた範囲

【郊外部】

郊外部は、主要バス停の平均運行頻度は約1本/時となっています。

大山地域(40系統)や水橋地域(70系統)への路線は概ね1本/時となっている一方、細入地域(30系統)、山田地域・八尾地域(20系統)への路線は1本/2時間以下となっています。

方面別運行状況 (R5.4.1現在)

系統	方面	主な行き先	中心部周辺の主要バス停			郊外の主要バス停		
			バス停	1日あたり (双方向) (本)	平均運行本数 ※(本/時)	バス停	1日あたり (双方向) (本)	平均運行本数 ※(本/時)
10	富山大学前	呉羽、新湊、小杉、富山短期大学	富山大学前	160	4.7	呉羽	68	2.0
20	有 沢	速星、山田、八尾	有 沢	89	2.6	山田中核型 地区センター	11	0.3
						八尾鏡町	17	0.5
30	市民病院前	笹津、猪谷、富山空港	市民病院前	124	3.6	楡原	17	0.5
40	南富山駅前	月岡、辰尾団地、国際大学	南富山駅前	135	4.0	福沢口	49	1.4
50	大泉駅前	五百石、不二栄	大泉駅前	65	1.9	大島口	41	1.2
60	石 金	藤の木、大場、西の番、五百石	石 金	212	6.2	藤の木台	37	1.1
70	双 代 町	針原、水橋、滑川、済生会病院	双代町	58	1.7	水橋口	31	0.9
80	永 楽 町	米田すずかけ台 川ビルセンター	永楽町	51	1.5	豊田口	52	1.5
90	畑 中	四方、石坂	畑 中	71	2.1	四方 神明町	15	0.4

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

2-2.路線バス

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための施策

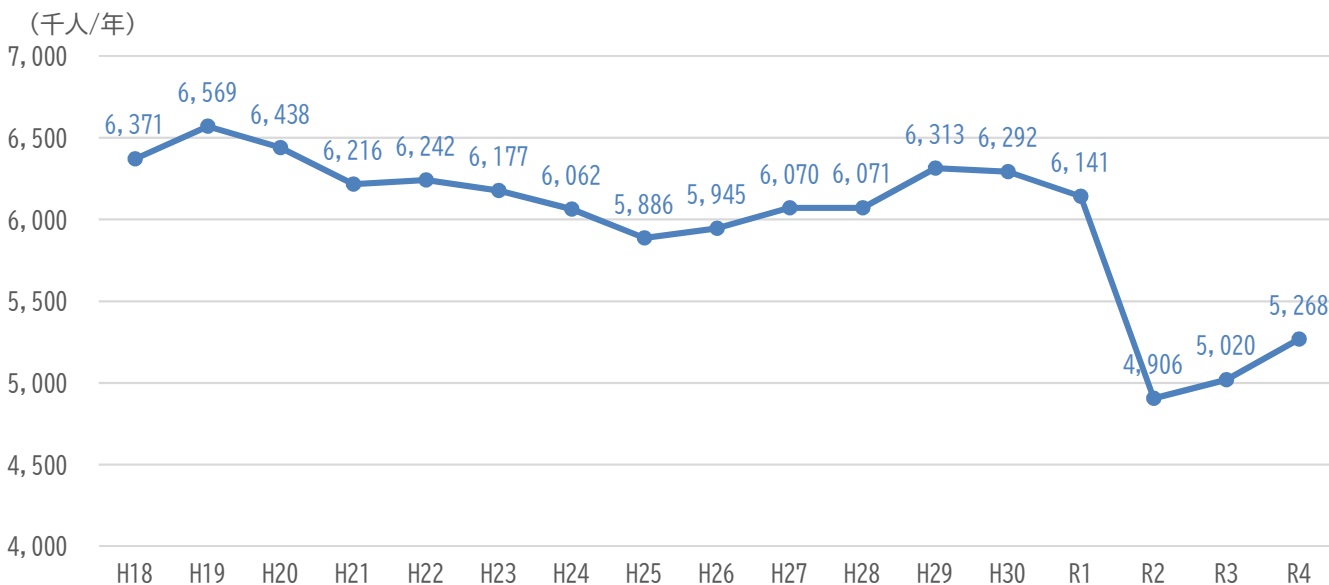
3. 計画の達成状況の評価

(3)利用状況

路線バス全体の利用者数は、減少が続いていましたが、平成26年度から横ばいで推移しています。

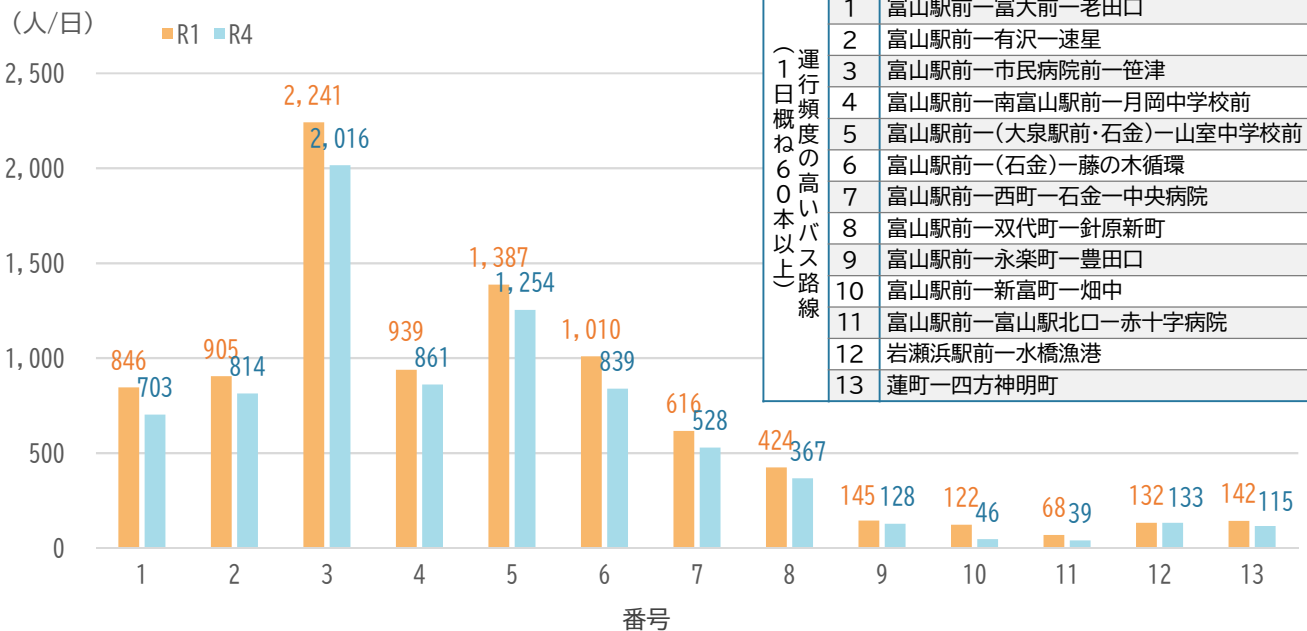
令和元年度からは新型コロナウイルスの感染症拡大の影響により大きく減少していますが、令和3年度から回復に転じています。

路線バス利用者数の推移



1日概ね60本以上運行している運行頻度の高いバス路線について、1日当たり利用者数が最も多いのは、富山駅前-市民病院前-笹津、次いで、富山駅前-(大泉駅前・石金)-山室中学校前となっています。また、令和4年度は令和元年度比の概ね8～9割程度の利用まで利用者が回復してきています。

運行頻度が高いバス路線の利用者数



番号	路線
1	富山駅前-富大前-老田口
2	富山駅前-有沢-速星
3	富山駅前-市民病院前-笹津
4	富山駅前-南富山駅前-月岡中学校前
5	富山駅前-(大泉駅前・石金)-山室中学校前
6	富山駅前-(石金)-藤の木循環
7	富山駅前-西町-石金-中央病院
8	富山駅前-双代町-針原新町
9	富山駅前-永楽町-豊田口
10	富山駅前-新富町-畑中
11	富山駅前-富山駅北口-赤十字病院
12	岩瀬浜駅前-水橋漁港
13	蓮町-四方神明町

2-2.路線バス

(4)施設

■バス停下屋の整備率

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

上屋・シェルター付バス停の整備状況(R5.4.1時点)

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

バス停



デザイン性に優れた上屋が整備されたバス停



上屋が未整備のバス停

■車両

路線バス全車両の72%(87台)がノンステップバスとなっています。

ノンステップバス導入率(R5.4.1時点)

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

【ノンステップバス】



2-2.路線バス

はじめに

■走行環境

市内のバスレーンのうち専用レーンは富山駅から南側へ1.8km、優先レーンは富山駅から東部方面に約8km、南部方面へ約8km(いずれも主に国道41号)となっています。

バス専用レーン

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

バス優先レーン

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

1. 市の概況

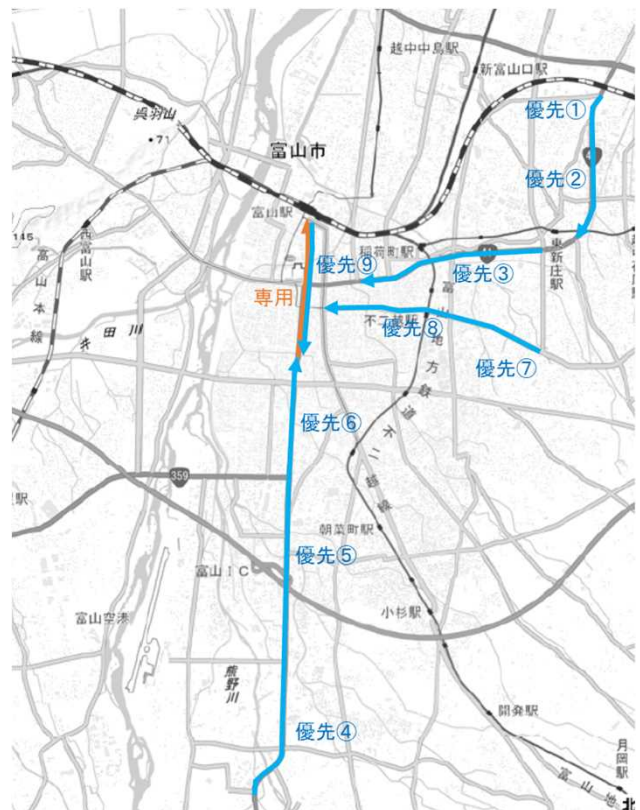
2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

バス専用・優先レーン

(国)国道41号 一番町(南)付近



第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

2-3.コミュニティバス等

(2)利用状況

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

コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数等(令和4年度)

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

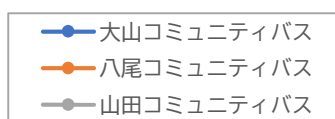
※運行本数の()内:平日以外の運行本数

出典:富山市資料

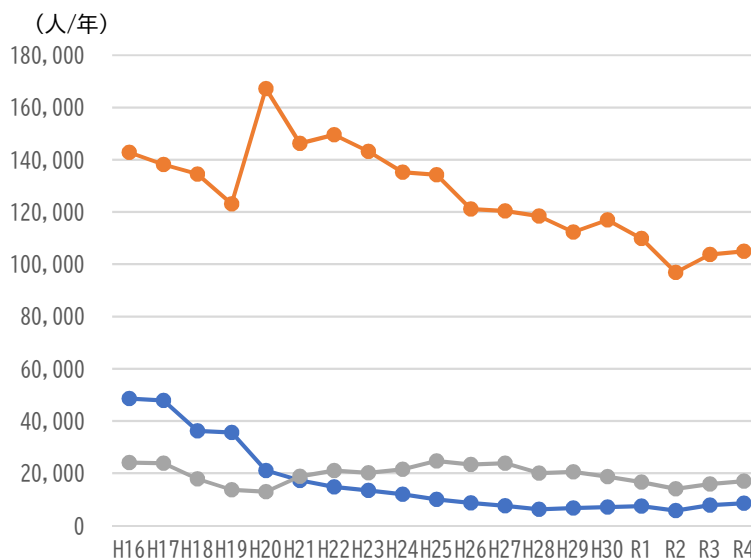
2-3.コミュニティバス等

■市営コミュニティバス

いずれの路線も利用者は減少傾向もしくは横ばいで推移しています。



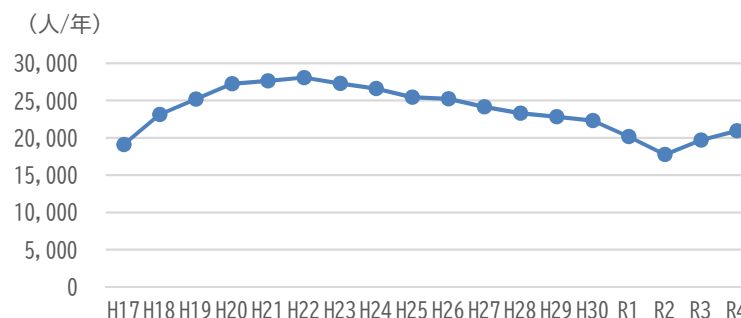
市営コミュニティバスの利用者数推移



■大沢野シルバータクシー

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

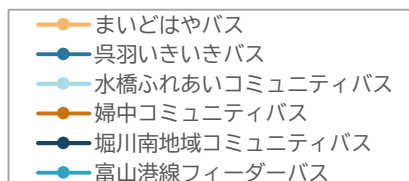
大沢野シルバータクシーの利用者数推移



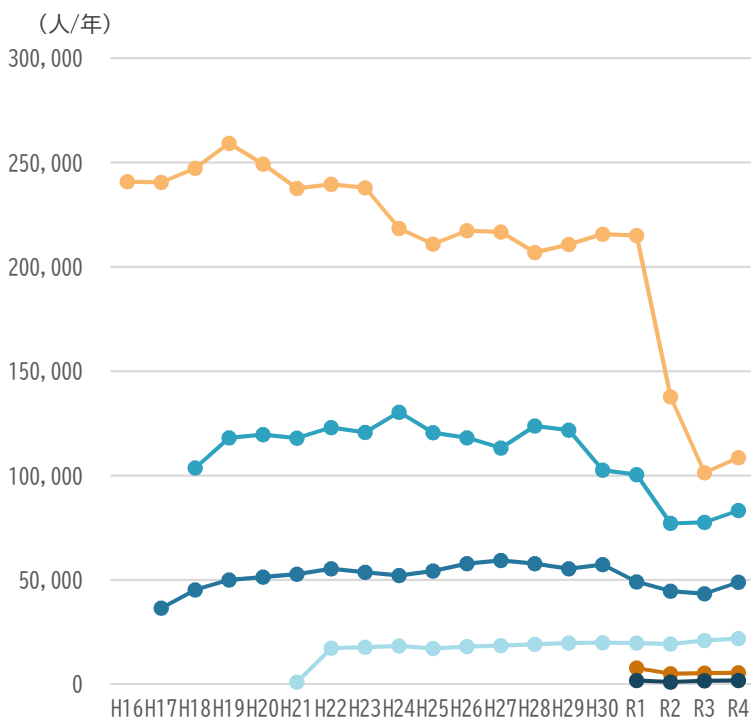
■地域自主運行バス

新型コロナウイルスの感染症拡大前(令和元年度)までは、呉羽いきいきバスと水橋ふれあいコミュニティバスの利用者数は、概ね横ばいで推移していました。

その他の路線においては、利用者数が減少傾向となっています。



地域自主運行バスの利用者数推移



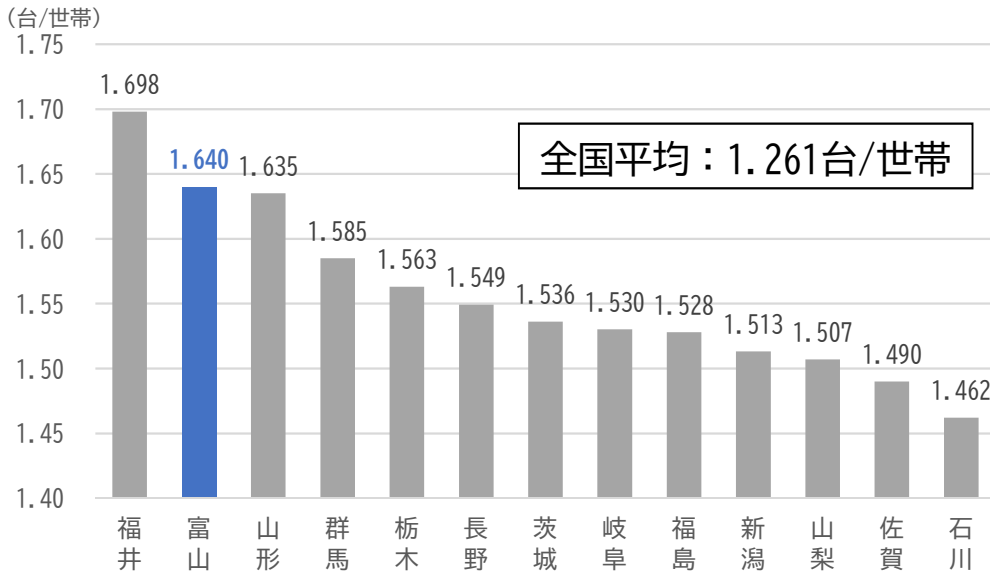
2-4.自動車

(1)乗用車保有台数

富山県の1世帯当たりの乗用車保有台数は、1世帯当たり1.640台と全国第2位の高い水準となっています。

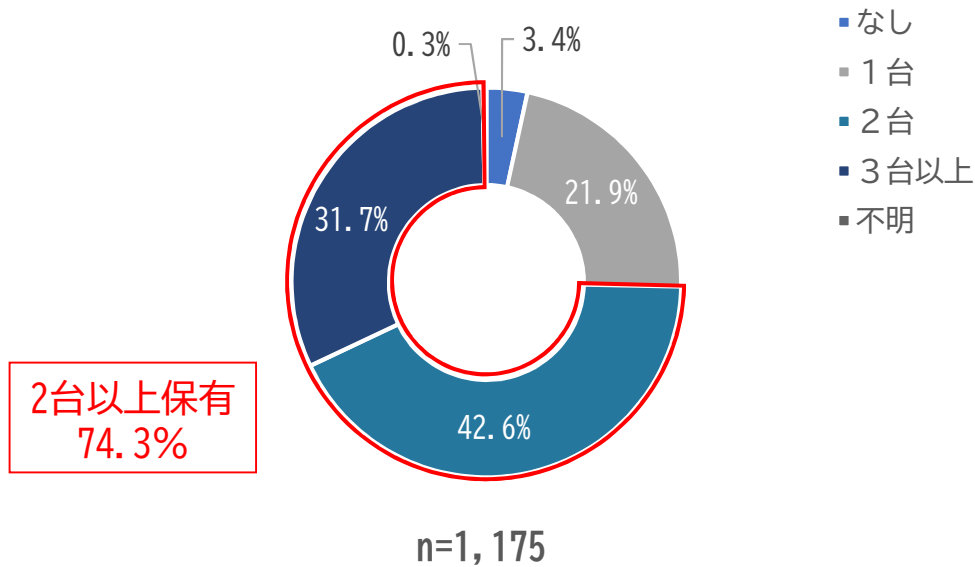
また、世帯当たりの乗用車保有台数が2台以上の世帯が4分の3を占めています。

都道府県別 世帯当たりの乗用車保有台数



出典：(一社)自動車検査登録情報協会(R5.3時点)

富山市 世帯当たりの乗用車保有台数



出典：富山市住生活基本計画の調査結果(R4)

2-4.自動車

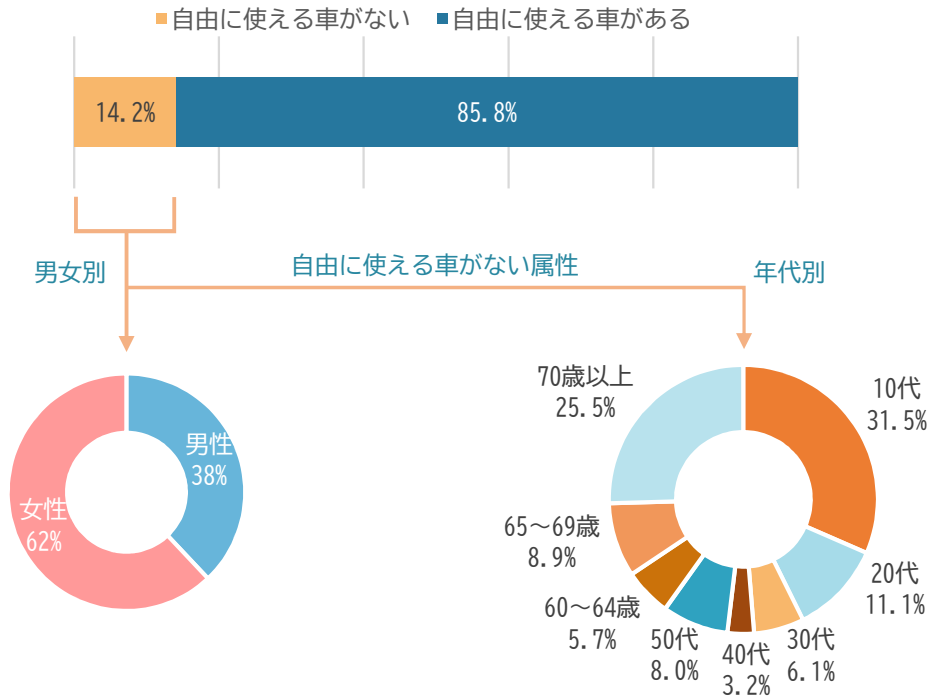
■車を自由に使えない人の実態

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

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

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

自由に車を使えない人の実態(R4)

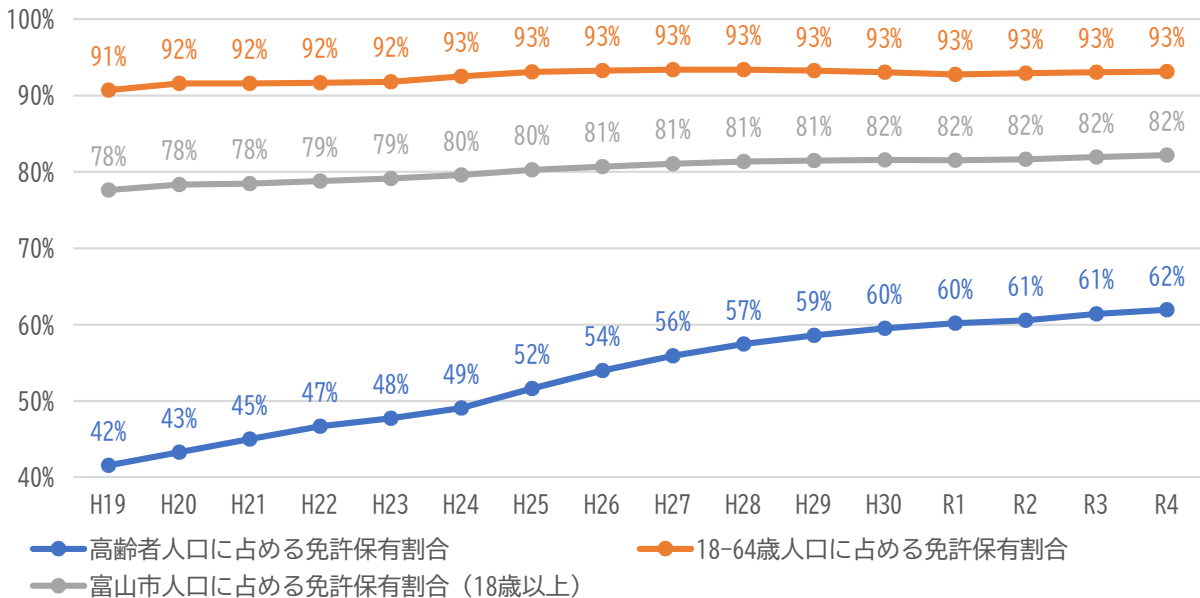


出典:富山市の公共交通に関する意識調査(R4)

(2)運転免許保有割合

18～64歳のいわゆる「働く世代」の免許保有割合はほぼ横ばいで推移する一方、高齢者の免許保有割合が大きく増加しています。

運転免許保有割合の推移

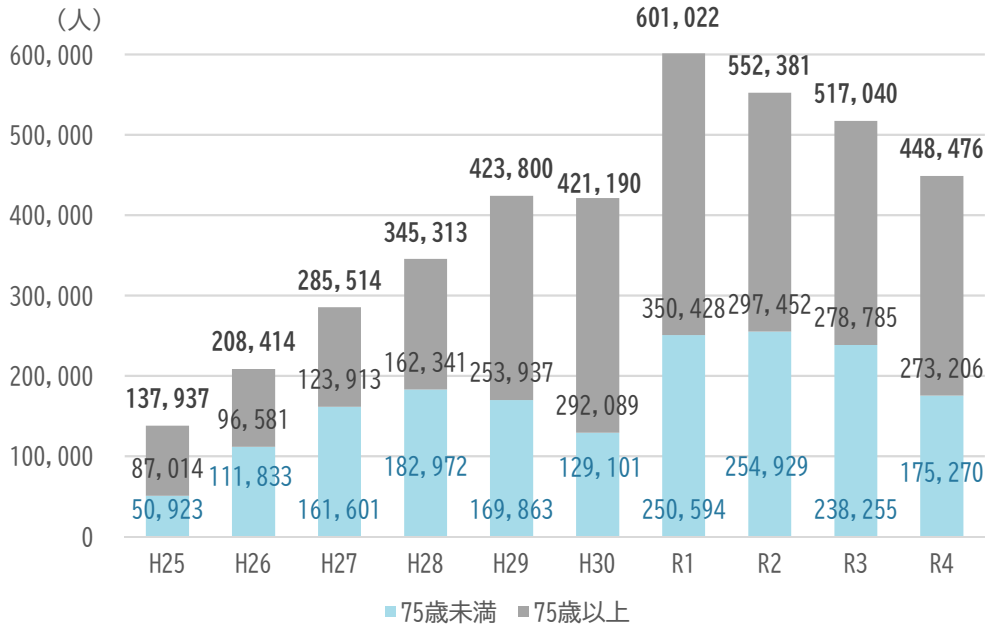


2-4.自動車

(3) 運転免許返納者数の推移

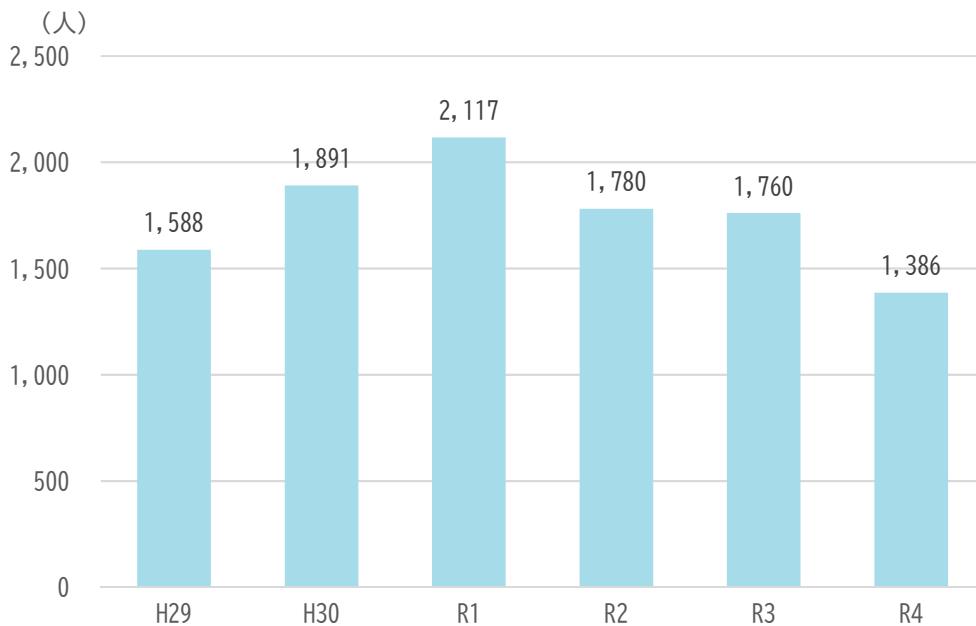
運転免許返納者数については、全国的には令和元年度までは増加傾向で推移していましたが、令和2年度以降は減少しています。これは富山市でも同様の傾向がみられます。

免許返納者数(全国)



出典：警察庁交通局運転免許課(R4)

免許返納者数(富山市)



出典：運転免許センター(富山市)

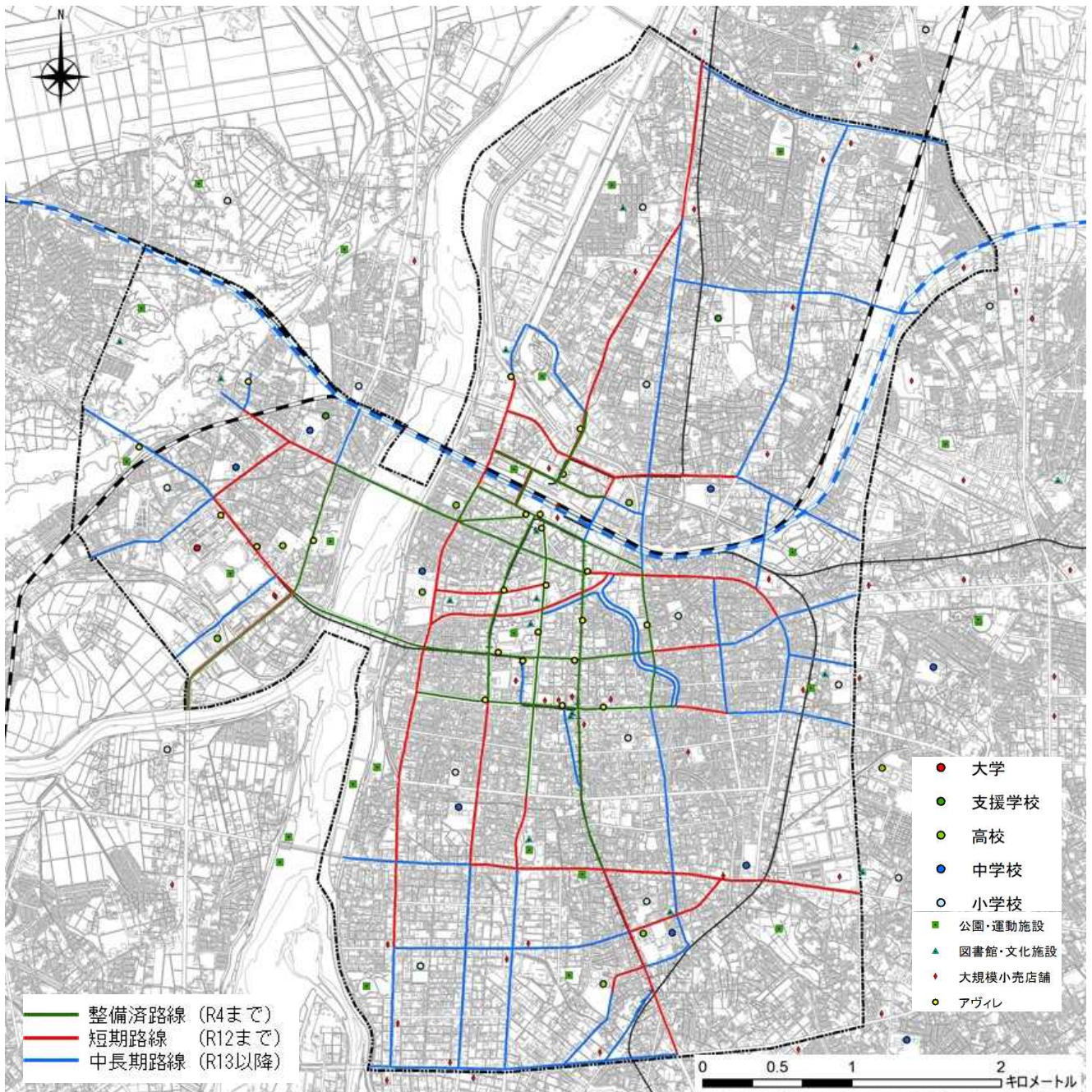
2-5.自転車

(1)自転車ネットワーク

本市では、令和3年3月に富山市自転車利用環境整備計画を策定し、自転車の利用環境整備や自転車利用を促進することとしています。

本計画に基づき、国・県・市による自転車ネットワーク路線の整備を進めており、令和4年度末時点では目標とする路線整備延長39.5km(令和12年度目標)のうち18.2kmが整備済みです(進捗率約46%)。

自転車ネットワーク整備路線



2-5. 自転車

(2) 駐輪場

本市では、鉄軌道や路線バスなど公共交通との連携を基本に、駐輪場を整備しています。

■富山駅周辺駐輪場の整備

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

富山駅高架下自転車駐車場



富山駅北自転車駐車場



■公共交通の利用を促進する駐輪場の整備

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

東富山駅東口の駐輪場



サイクル&バスライド駐輪場



■既存駐輪場の利用環境改善

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

駐輪場へのエレベーター



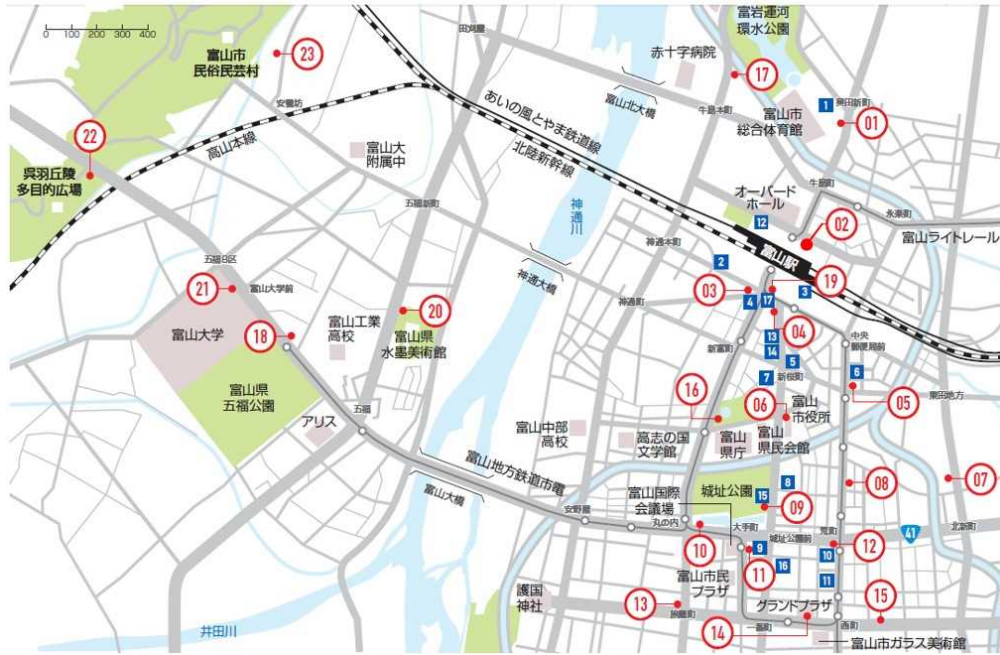
2-5. 自転車

(3) シェアサイクル

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

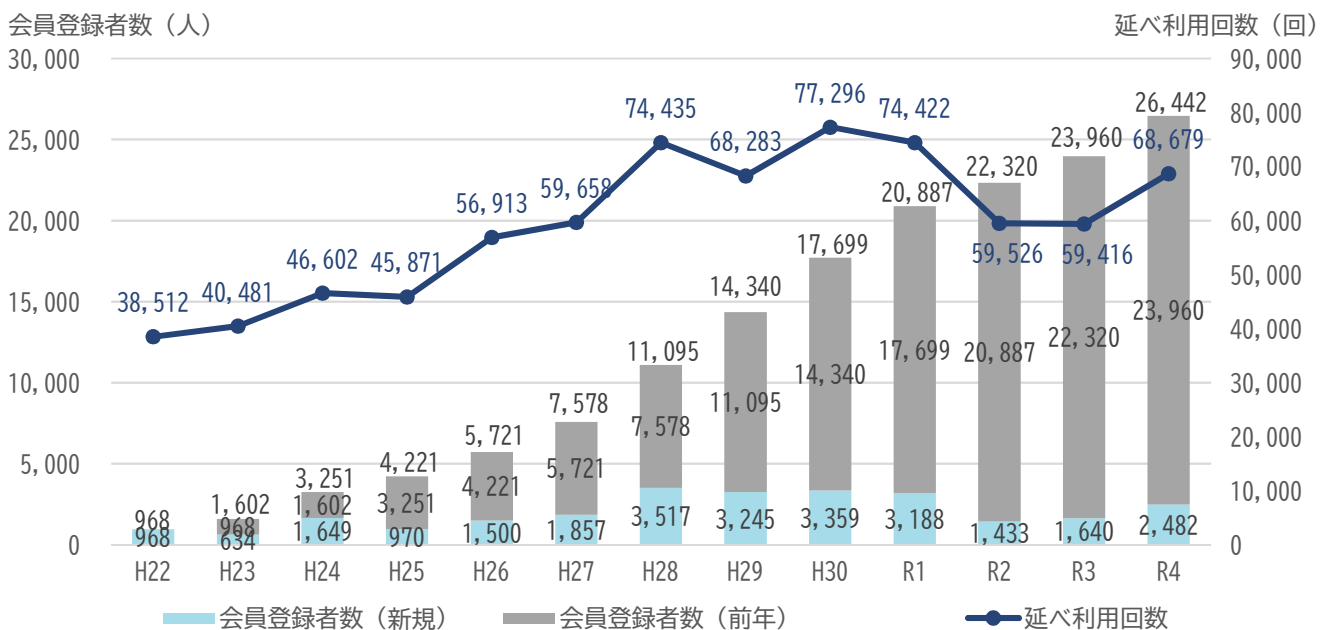
まちなかでの短距離・短時間の利用を想定しており、公共交通を補完する交通としての役割を担っています。

アヴィレステーション位置



会員登録者数は、平成22年度の968人から令和4年度の26,442人と大きく増加しており、特に平成28年度以降は毎年3,000人前後の大きな増加が続いています。延べ利用回数も新型コロナウイルスの感染症拡大の影響を受けた令和元年度までは増加傾向となっています。

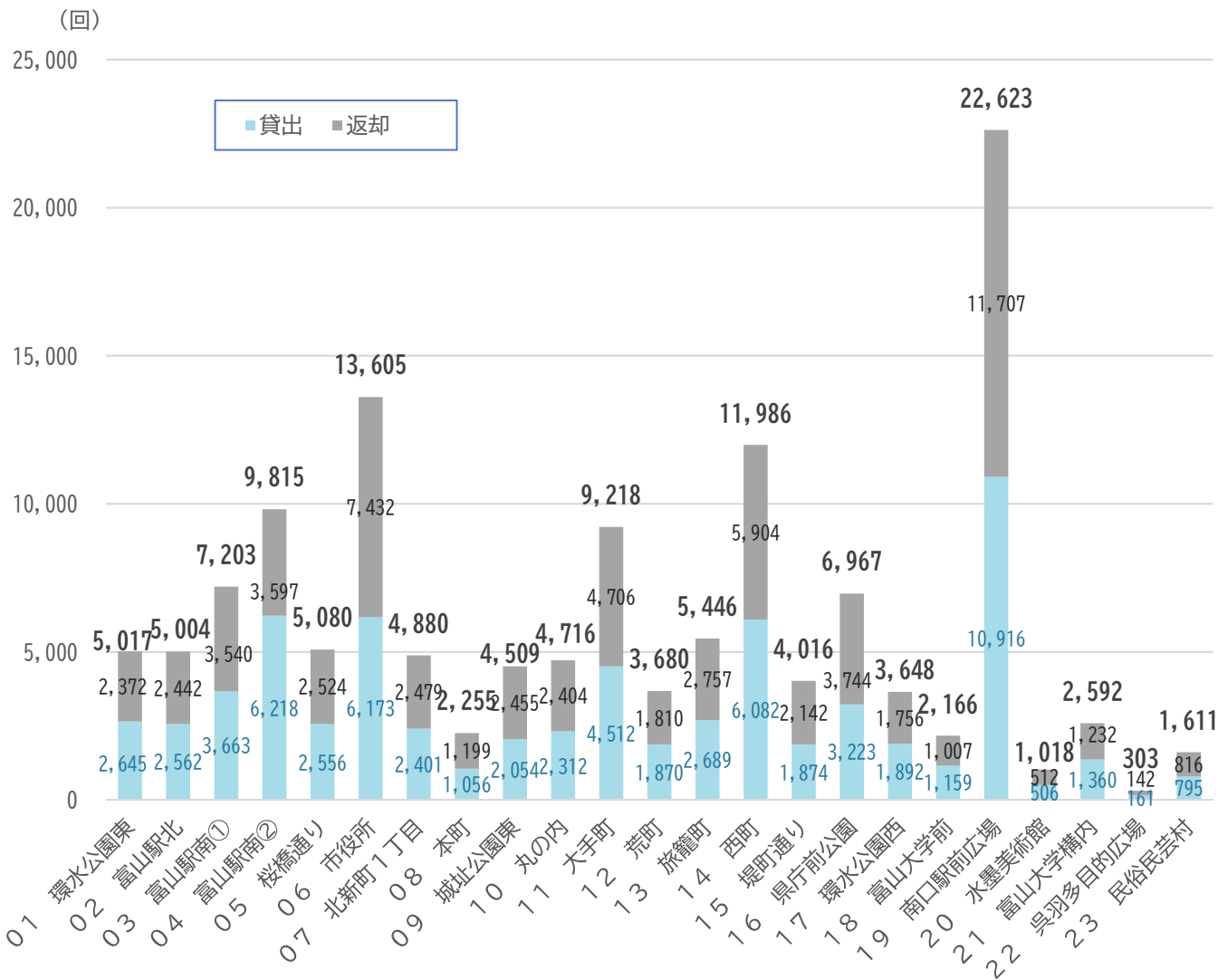
会員登録者数及び延べ利用回数



2-5. 自転車

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

ステーション毎の利用回数(R4)



南口駅前広場ステーション



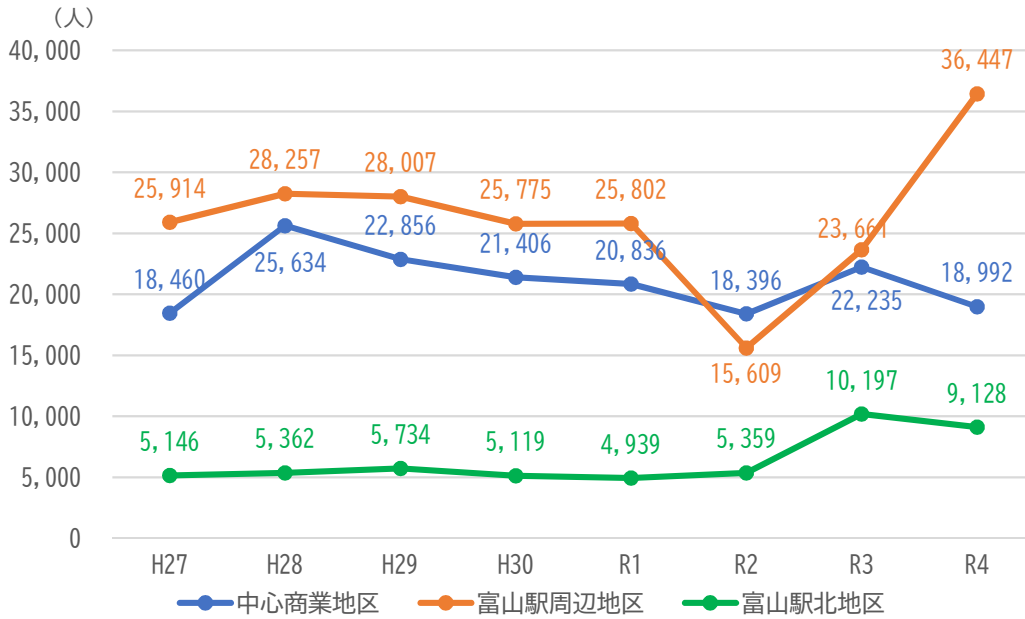
2-6.歩行者

(1)市内の歩行者通行量

富山駅周辺及び中心商業地区における日曜日の歩行者通行量は、平成27年3月の北陸新幹線開業を契機に増加した後、令和元年度にかけて緩やかな減少傾向で推移していました。

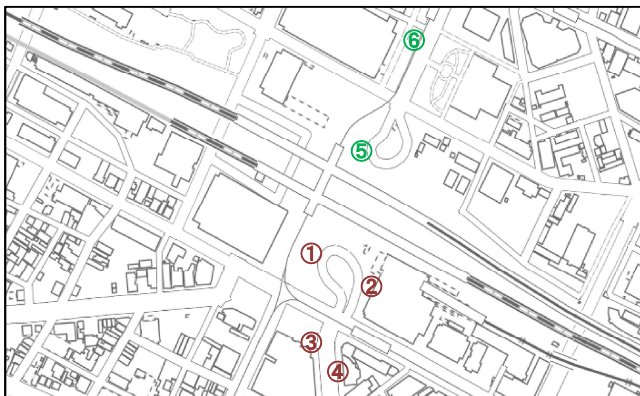
令和2年度には新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛や観光客の激減、商業施設の休業等の影響を受け、大きく減少していましたが、令和4年度は富山駅周辺において新型コロナウイルス感染症拡大前を上回る通行量となっています。

歩行者通行量の推移(日曜日)



出典:富山市歩行者通行量調査

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



調査箇所 ①富山駅南口ロータリー西側 ②マリエとやま西側
③CiCビル東側 ④パティオさくら前 ⑤JR富山駅北口
⑥オーバード・ホール前

中心商業地区歩行者通行量(日曜日)の測定地点(5箇所)



調査箇所 ①市民プラザ前 ②ユウタウン総曲輪駐車場入口前
③インフェイズ前 ④旧富山西武南側
⑤北陸銀行本店北側

2-6.歩行者

■ウォーカブルな取組み

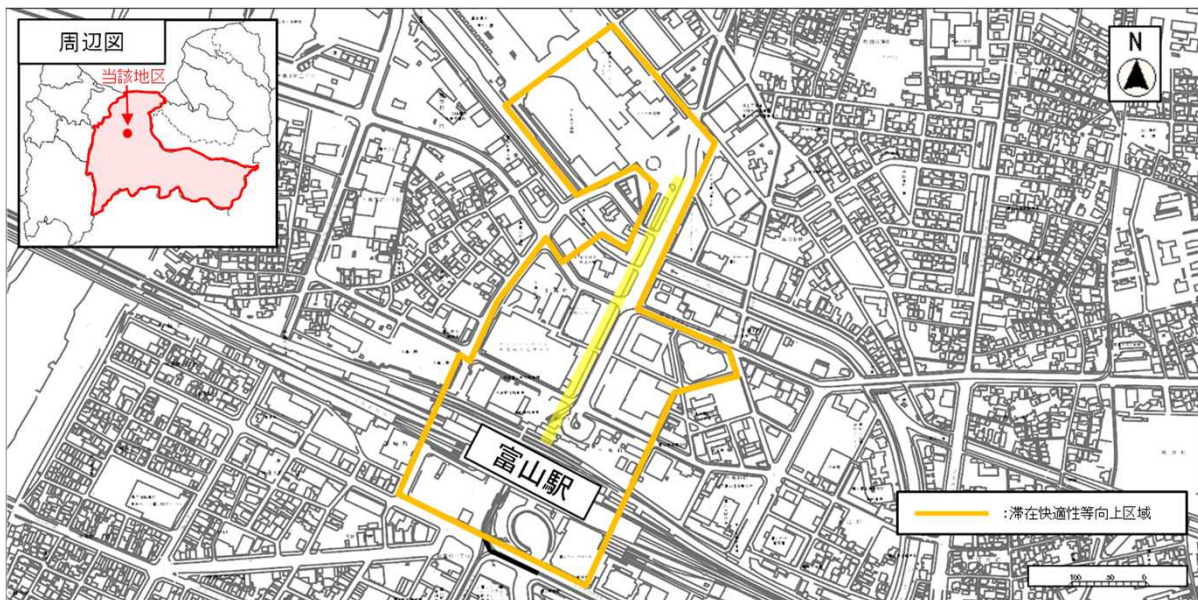
本市では、富山駅周辺の魅力をより高めるため、ウォーカブルな空間の創出に向けた取組みを進めています。

業務施設や文化施設が立地するエリアである富山駅北側は、2020年3月に富山駅での路面電車南北接続開業や南北自由通路完成など富山駅周辺南北一体的なまちづくりを着実に進めている一方、整備から約20年が経過し、施設老朽化への対応や夜間を含めた上質な景観やさらなる賑わいの創出等の課題を抱えています。

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

- ・事業期間：令和3年度から令和7年度
- ・滞在快適性等向上区域：22.6ha
- ・事業内容：道路空間(歩行者空間)の再整備、賑わい創出に向けた社会実験の実施

事業エリア



2-7.その他公共交通関連

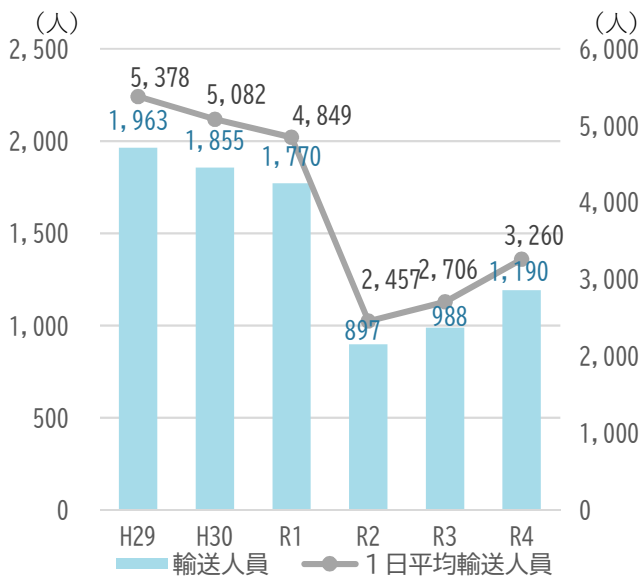
(1)タクシー

■利用状況

市内におけるタクシーの輸送人員は減少傾向で推移しています。さらに新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は前年度の約半分まで減少しました。なお、現在も感染症拡大前の水準には回復していません。

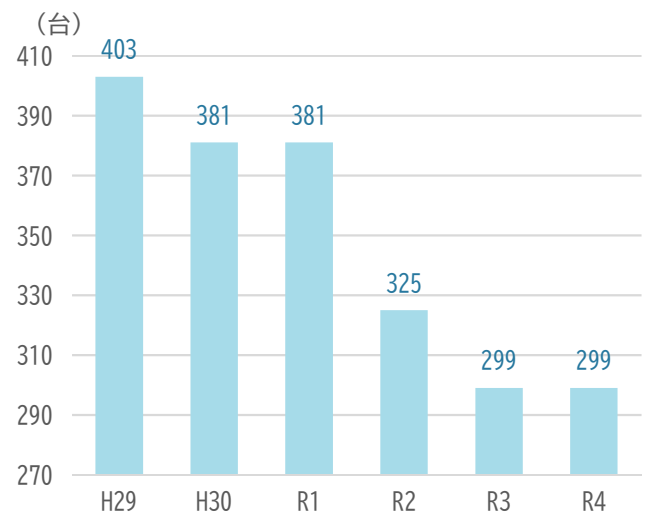
タクシー車両数は、平成29年度から令和4年度にかけて約25%に減少しています。

タクシー利用者数推移



出典：富山県タクシー協会

タクシー事業計画台数推移



出典：北陸信越運輸局富山運輸支局

タクシー待機状況(富山駅南口駅前広場)



2-7.その他公共交通関連

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための
施策

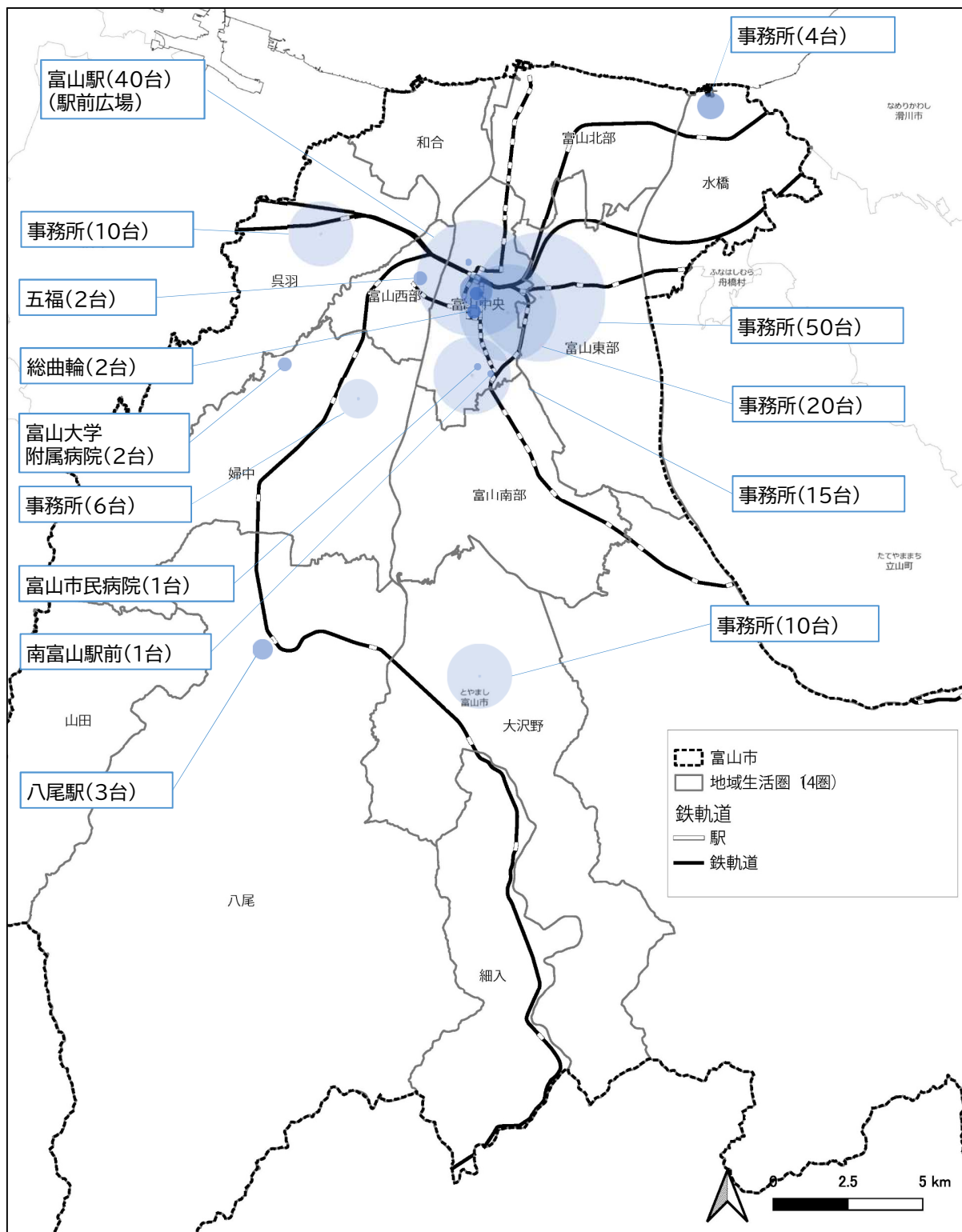
3. 計画の達成状況の評価

■待機場所設置状況

富山駅(駅前広場)を中心に、中心市街地にタクシーの待機場所が多く立地しています。また、郊外においても一定程度待機場所は設置されているものの、大山、細入、山田地域には待機場所が設置されていません。

待機場所

※個人タクシーは含めず



2-7.その他公共交通関連

(2)福祉輸送

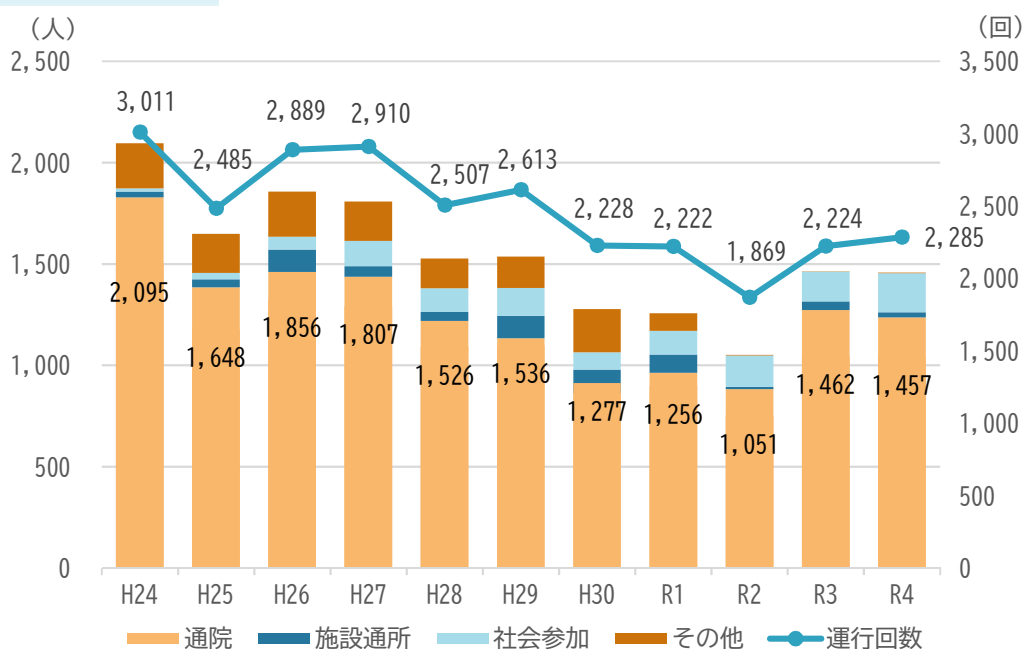
市内在住の概ね65歳以上で、障害に関して所定の要件を満たしているを対象に、利用者の居宅と病院や通所施設などへの移送を行っています。

運行回数及び利用者数は年々減少傾向にありましたが、令和3年度、令和4年度は増加に転じています。

なお、利用者の利用目的は概ね通院となっています。

※要介護1以上又は身体障害者手帳1・2級又は療育手帳Aをお持ちの方で日常的に車いすを利用しており、一般の交通機関を利用することが困難な方

運行回数・利用者数推移

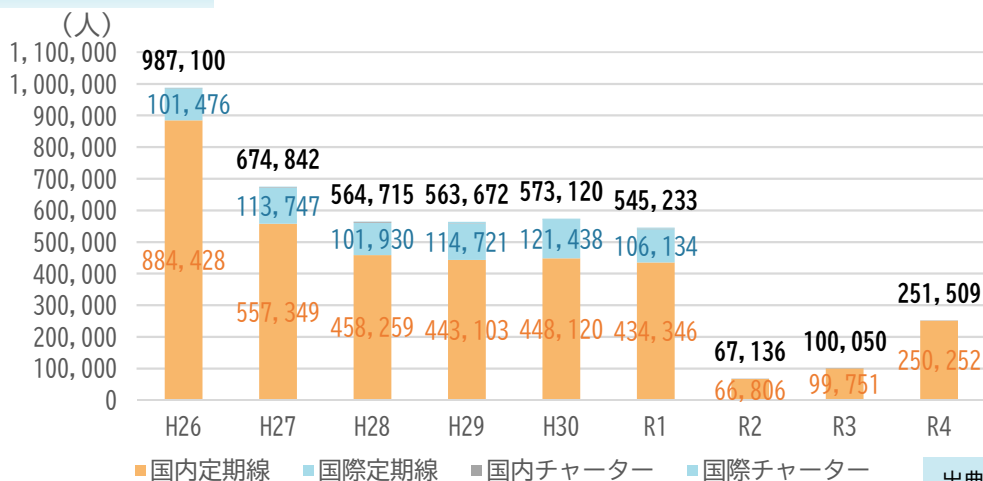


(3)空港

北陸新幹線の開業後、利用者が大きく減少し、以降は横ばいで推移しています。

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

富山空港利用者数の推移



出典:富山県HP

2-8.公共交通空白地域

(1)市全体の現状

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

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

令和4年度 公共交通空白地域の人口割合

	人口(人)	割合
富山市	410,297	-
公共交通の利用可能な圏域	402,658	98.1%
鉄軌道+路線バス	375,479	91.5%
コミュニティバス※	27,179	6.6%
公共交通空白地域	7,639	1.9%

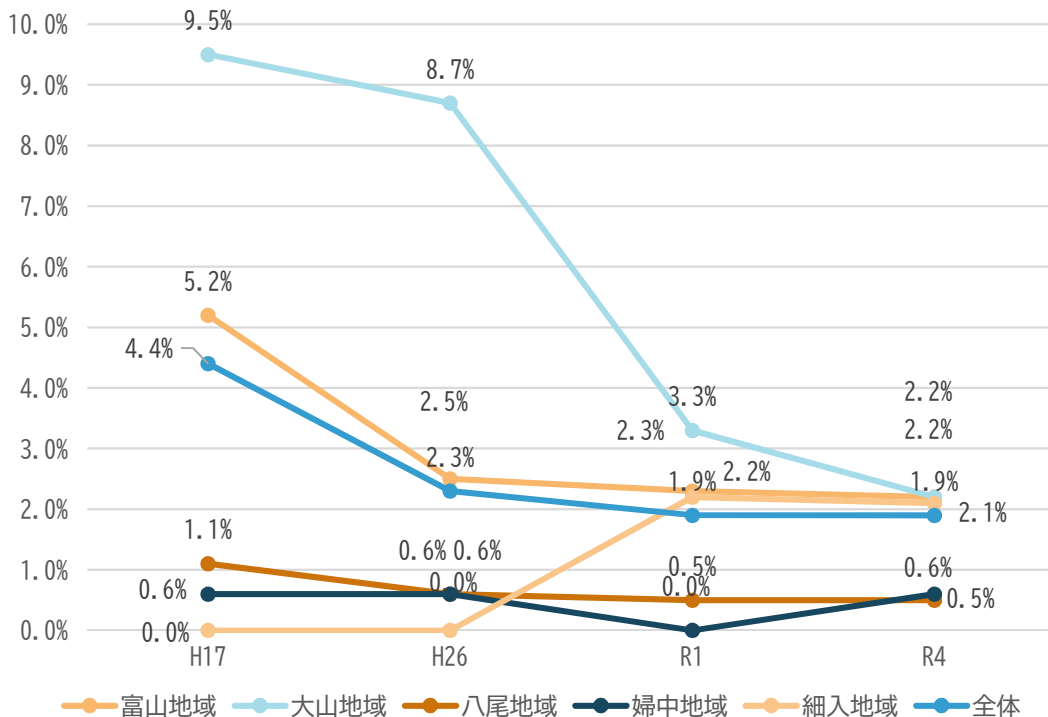
※市営コミュニティバス、地域自主運行バス圏域及び大沢野地域

(2)地域別の現状

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

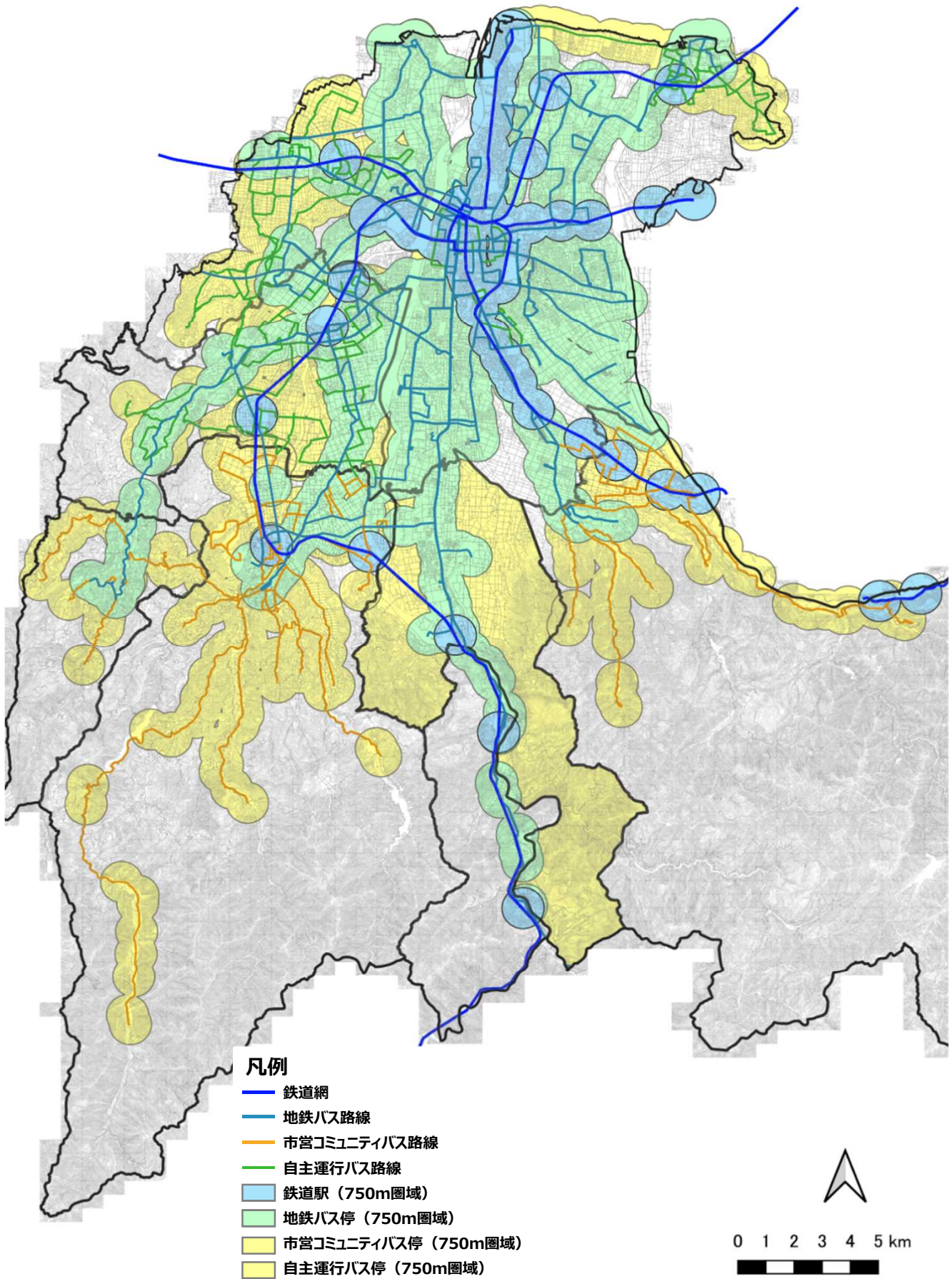
公共交通空白地域に居住する人口割合の推移は、市全体としても各地域においても概ね減少傾向にあります。

地域別公共交通空白地域の人口率



2-8.公共交通空白地域

令和4年の公共交通空白地域の状況



3-1. 調査概要

(1) 調査の概要

□ 調査目的

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

□ 調査対象

富山市に在住する満15歳以上男女5,000人(無作為抽出)

□ 調査方法

- ① 郵送によるアンケート調査形式・郵送回答(直接記入)
- ② インターネット(Webフォーム)での回答

□ 調査期間

令和4年8月26日から9月19日

□ 回収数

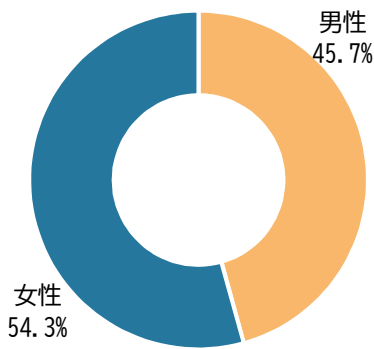
2,327人(郵送回答:1,881人、インターネット:446人)

□ 回収率

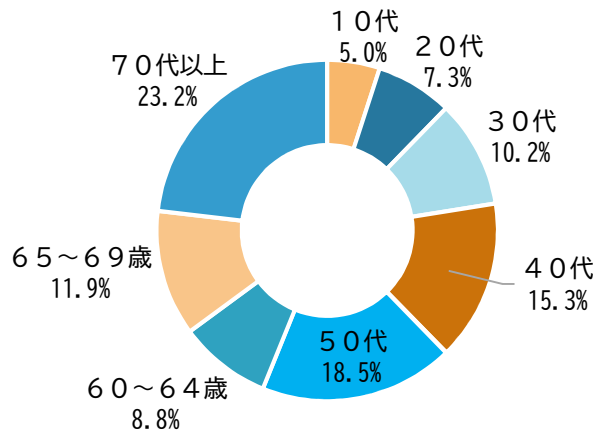
46.5%

回答者の属性

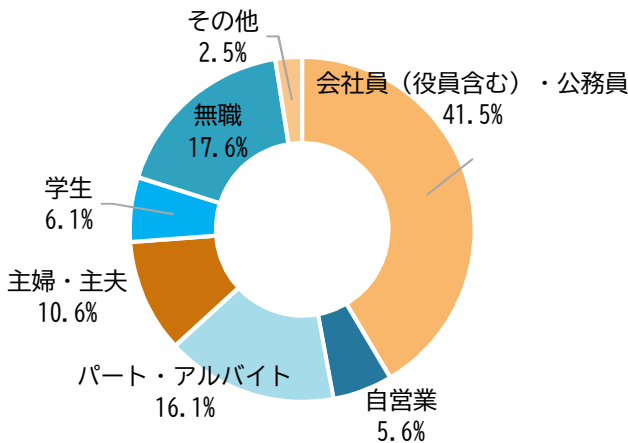
<性別>



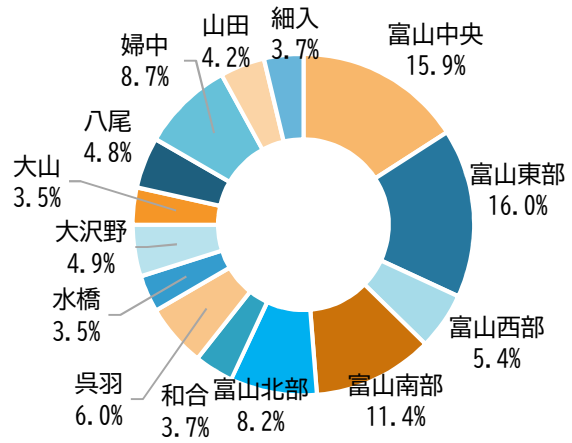
<年齢>



<職業>



<地区>



3-1.調査概要

(2)回答者の概要

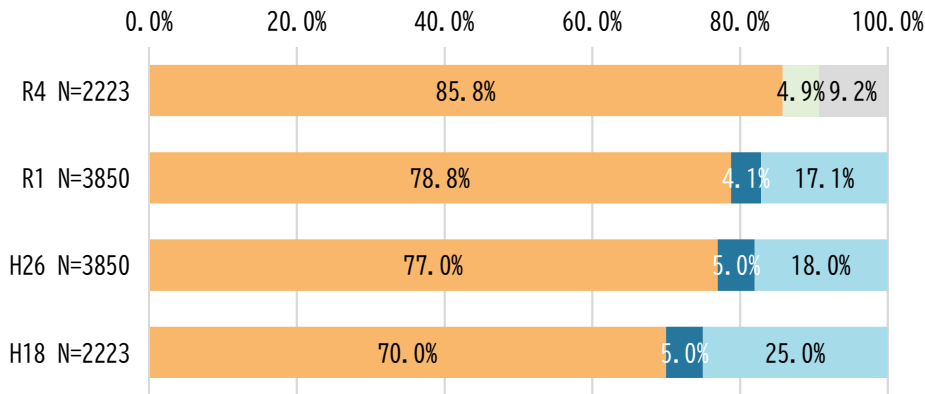
回答者は、50代以上が過半数を占めるとともに、富山中央・富山東部・富山南部地区居住者が多くなっています。

自由に使える車がある人は、令和元年度調査より7ポイント増加しています。

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

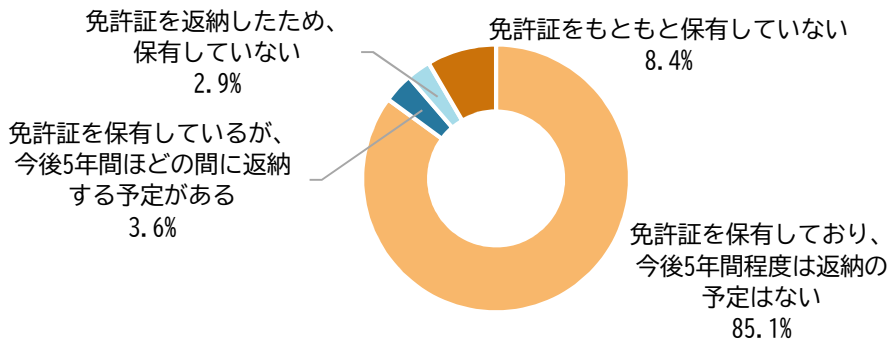
携帯電話のうち、スマートフォンを利用している回答者の割合は90.5%と、令和元年度調査より26ポイント増加しています。

車の有無

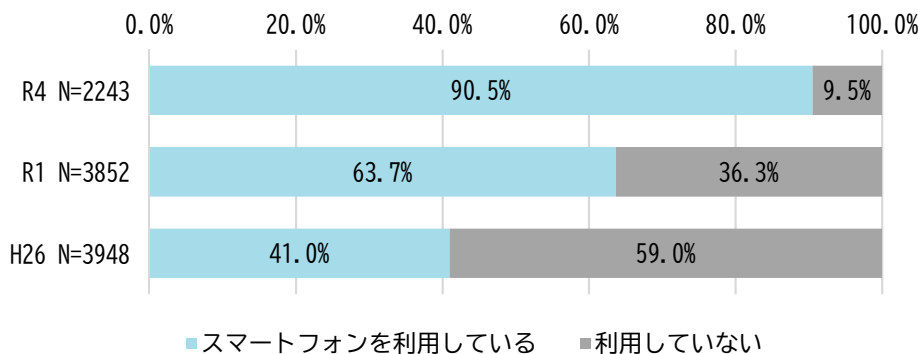


■自由に使える車がある
 ■車があるが、自由に使えない
 ■免許を持っていない
 ※R4より選択肢変更
■車があるが、自由に使えない
 ■車がない

運転免許証の有無



携帯電話の利用

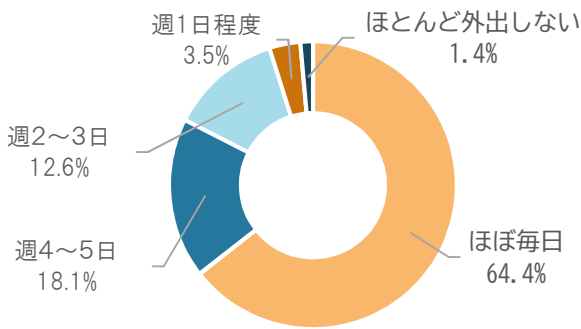


3-2.結果分析

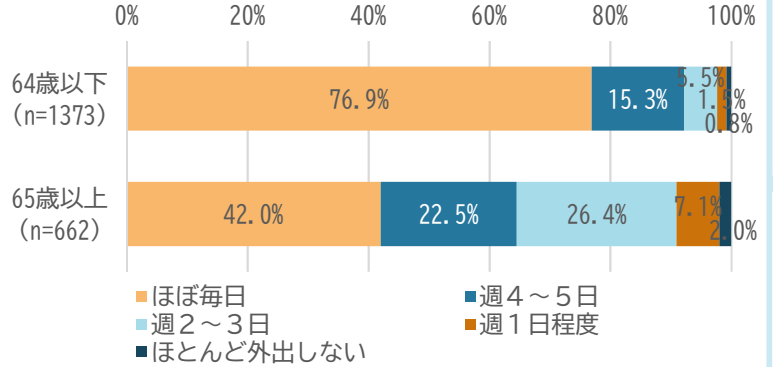
(1)移動状況

- ・週に2日以上外出する人の割合は全体で95%、高齢者では91%となっています。
- ・交通手段別の移動時間は路線バスを除く移動では、20分以内が半数を占めています。
- ・平日の外出目的は通勤(58.4%)及び買い物(24.6%)の割合が高く、休日は買い物(66.3%)及び趣味・レジャー(18.9%)の割合が多くなっています。

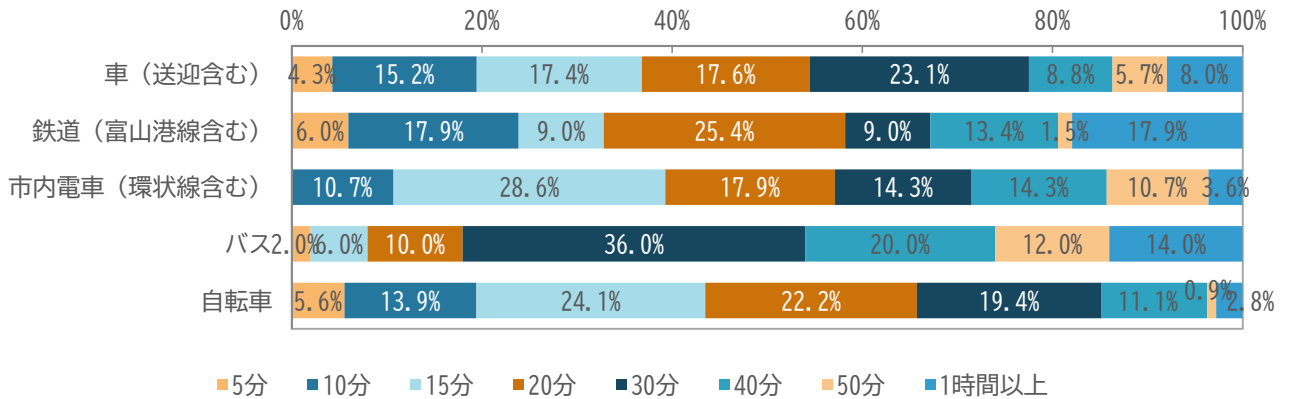
外出頻度(全体)



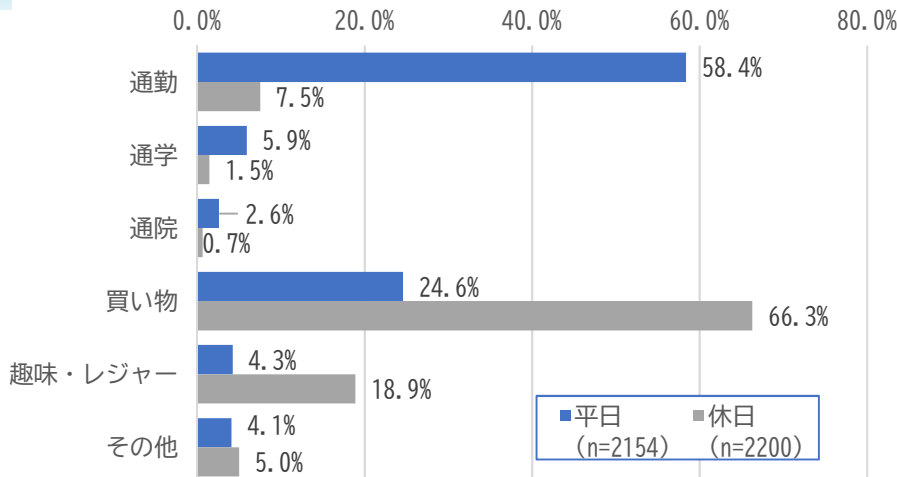
外出頻度(高齢者・65歳以下別)



交通手段別の外出時移動時間(平日全体)



外出目的

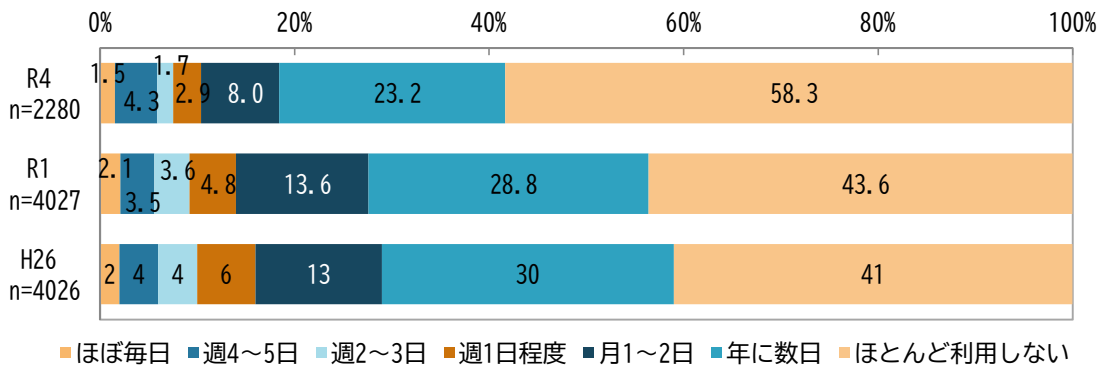


3-2.結果分析

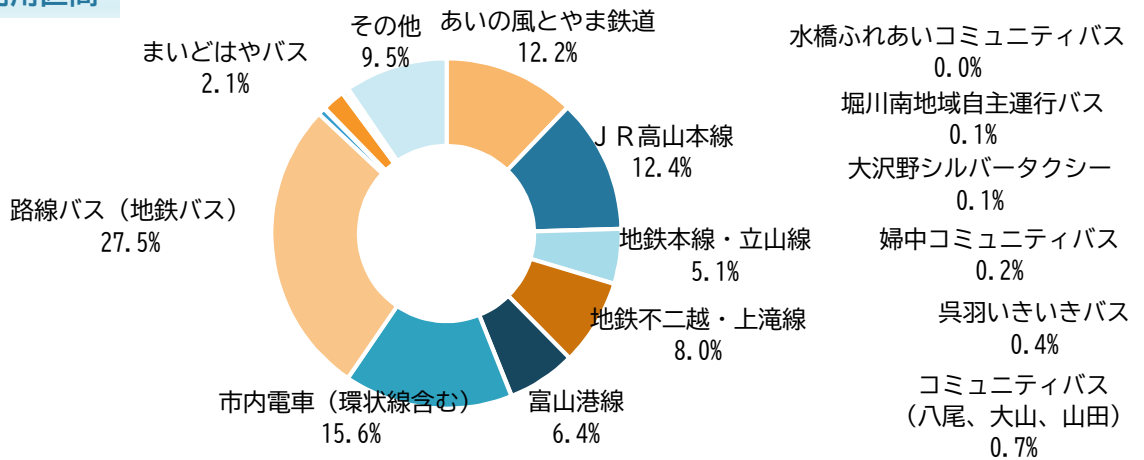
(2)公共交通の利用状況

- ・週1回以上公共交通を利用する人の割合は、令和4年度では全体の約1割となっており、平成26年度、令和元年と比べて5～6ポイント減少しています。
- ・一方で、公共交通を「ほとんど利用しない」人の割合は、令和4年度で約6割に達しており、平成26年度、令和元年度に比べて10ポイント以上増加しています。
- ・最も多く利用されている公共交通は路線バスで、次いで路面電車となっています。
- ・運賃支払い方法のうちICカードの利用割合は、令和元年度調査より6ポイント、平成26年度より10ポイント

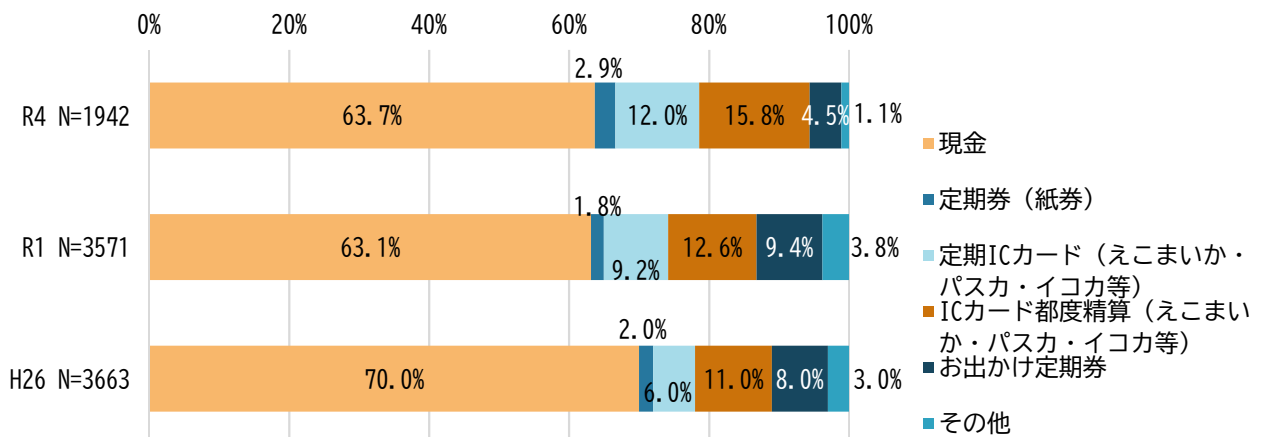
公共交通の利用頻度



公共交通の利用区間



運賃支払い方法

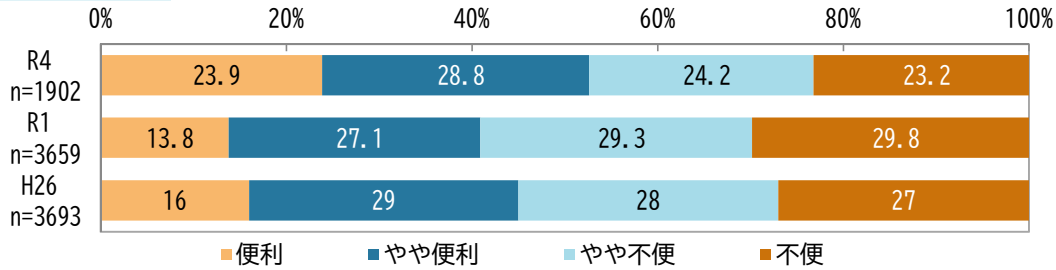


3-2.結果分析

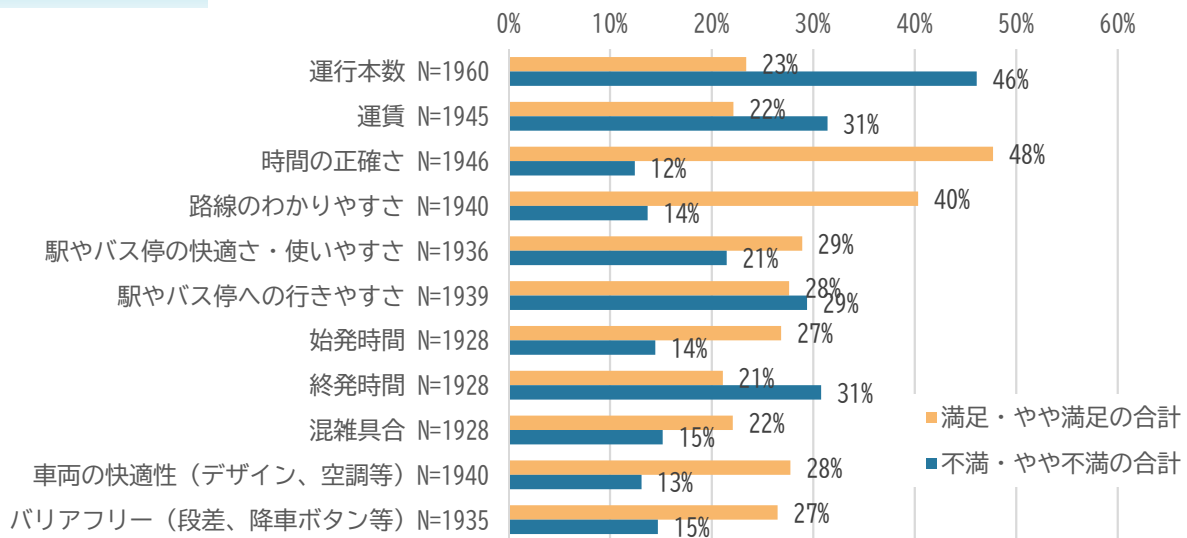
(3)公共交通のサービスレベルに対する満足度

- 公共交通を便利・やや便利と回答した人は令和4年度では52.7%と過半数に達し、前回(令和元年度)調査より12ポイント増加しています。
- 特に、時間の正確さや路線の分かりやすさに対する満足度が高くなっています。
- やや不便・不便と回答した人は、運行本数、運賃、終発時間の評価が低くなっています。
- 路面電車への満足度が高い一方で、路線バスの満足度は全体的に低くなっています。
- 鉄道についても定時性や路線の分かりやすさを除き、満足度は低い水準になっています。

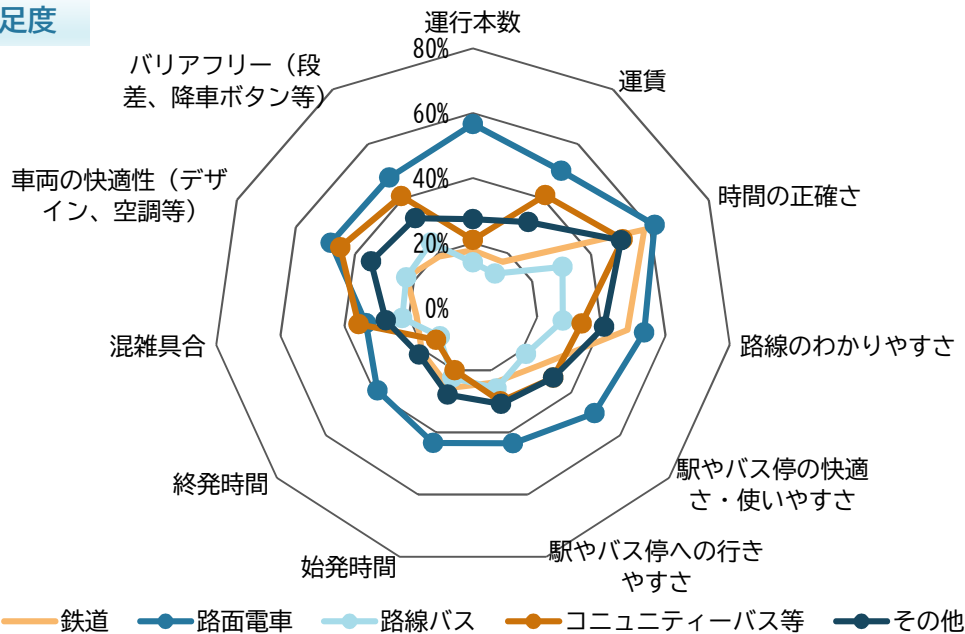
公共交通の利用頻度



項目ごとの満足度



公共交通別満足度

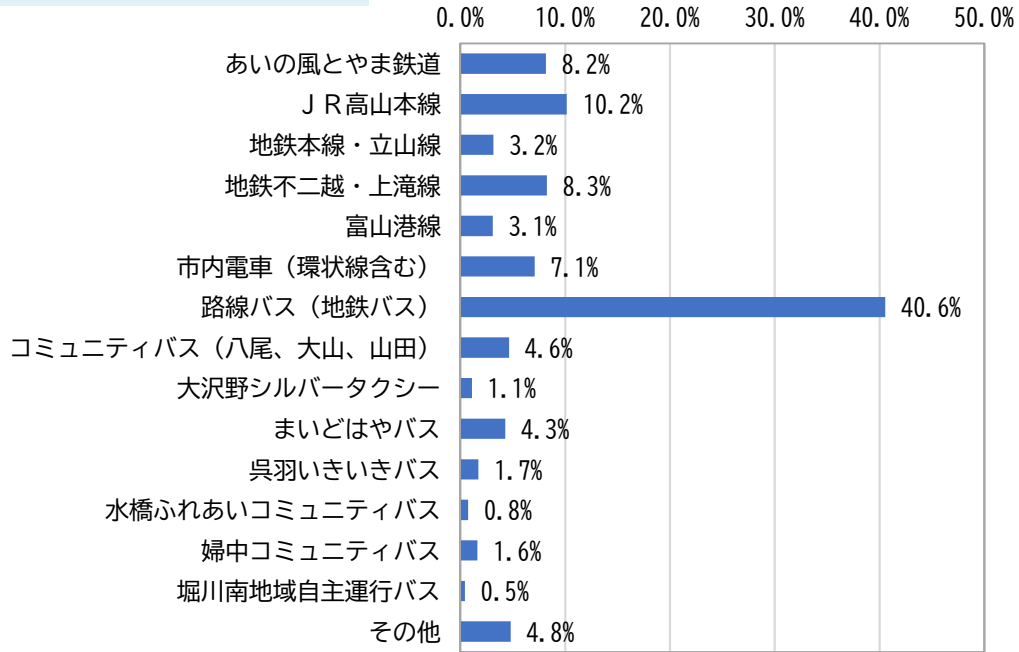


3-2.結果分析

■公共交通への改善ニーズ

- ・最も改善して欲しい公共交通では路線バスが突出しており、次いでJR高山本線となっています。
- ・コミュニティバスでは、八尾・大山・山田の市営コミュニティバスが最も高く、次いでまいどはやバスとなっています。
- ・改善して欲しい内容としては、運行本数の増加が最も多く、次いでパーク&ライド駐車場の整備、終発時間となっています。

交通手段別最も改善して欲しい公共交通



内容別（項目別）公共交通の改善ニーズ



3-2.結果分析

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

(4)公共交通や移動への意識

- 公共交通に関する新たな取組みについては、MaaSや自動運転の導入などに対する魅力度が高くなっています。
- 公共交通の利便性については、利便性の向上がとても必要である・必要であると回答した人の割合は82%に達しており、利便性向上に対する要望が大きいものと考えられます。
- 公共交通への行政の関与については、積極的に支援すべき・ある程度の支援はやむを得ないと回答した人の割合は96%となっており、公共交通に対する行政の関与には、一定の理解を得られているものと考えられます。
- 将来(10年後)の移動について不安があると回答した人は約3分の2に達しており、うち年代別では高齢者の割合が8割、地域別では中山間地域や沿岸地域の割合が高くなっています。

公共交通の新たな取組みに対する魅力度

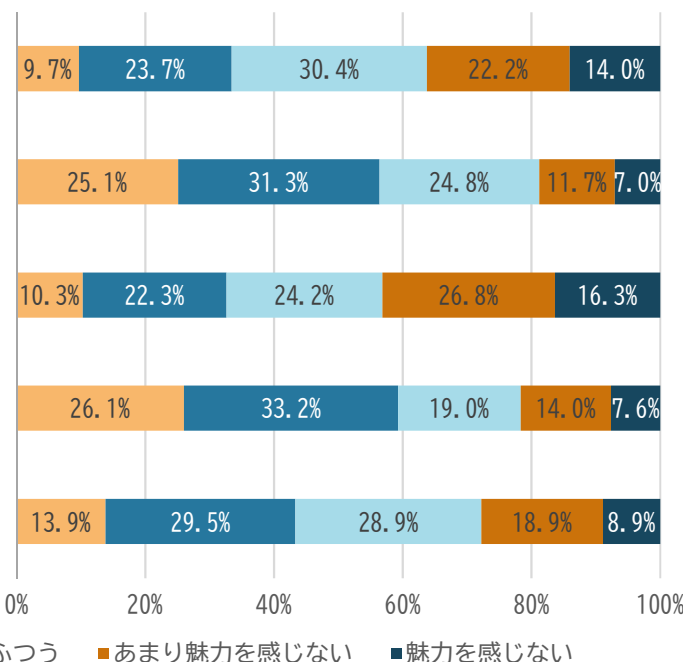
住民の皆さんがお金を出し合い、地域の実情に合ったルートを進捗するバスなどの導入について
(既に、導入済みの地区の皆さんは、現状の仕組みについて)

スマートフォン等を利用して、自宅から目的地までの様々な交通手段(電車やバス、タクシーなど)の中から最適な方法やルートが提示され、運賃の決済まで行える仕組みについて

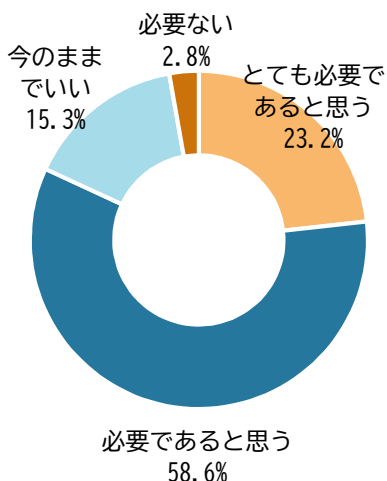
地域の方が車で移動する際、あなたもその方と同じ目的地であれば、その車に相乗りして移動できる仕組みについて

運転手のいない、自動運転バスなどの導入により、運行本数の増加など、移動の自由が増えることについて

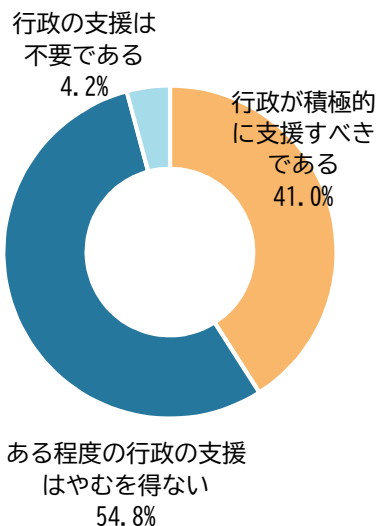
事前に予約を入れて、複数の方が乗合で指定された時間に、指定された場所へ送迎する仕組みについて



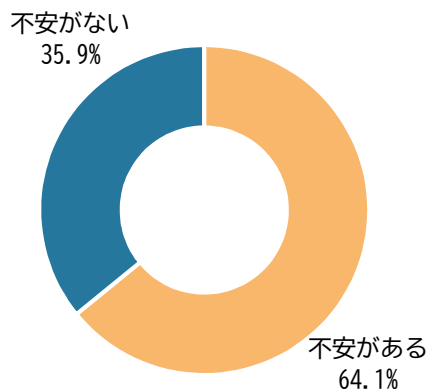
公共交通の利便性向上



公共交通への行政関与

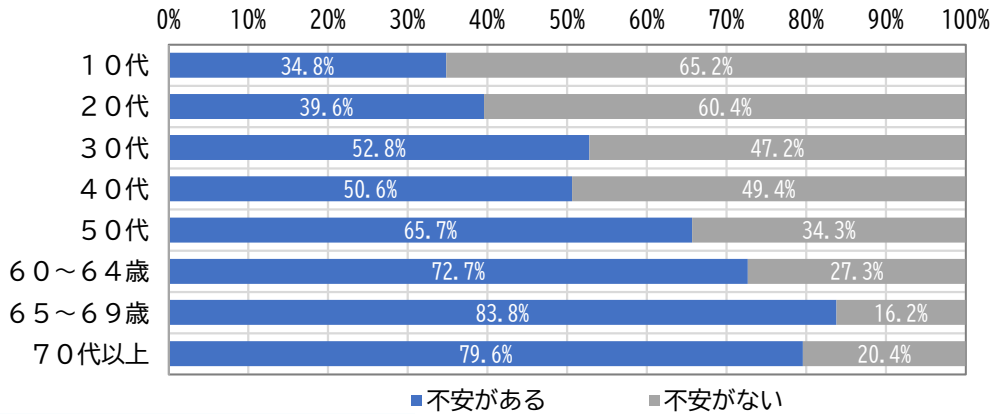


将来(10年後)の移動への不安(全体)

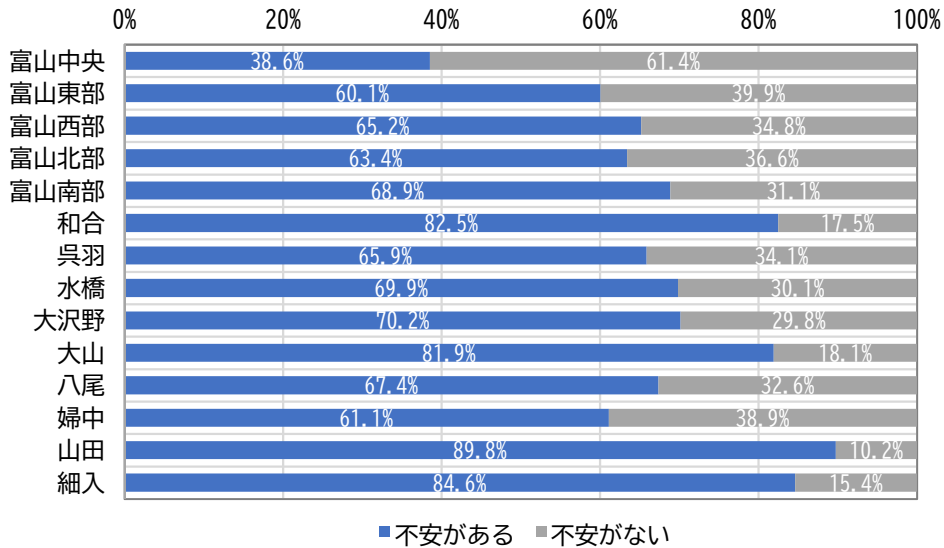


3-2.結果分析

将来(10年後)の移動への不安(年齢別)



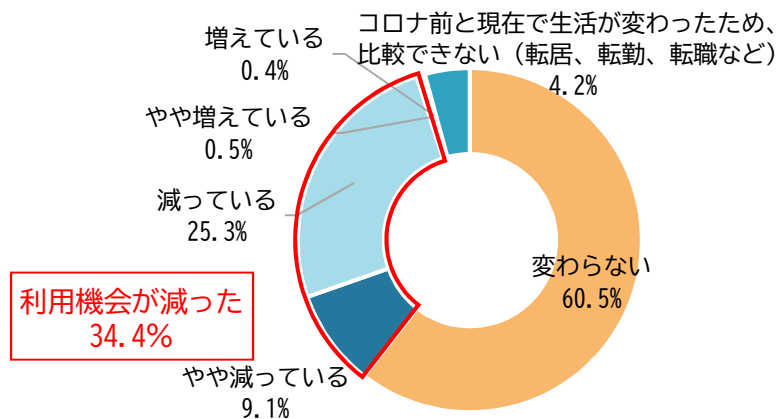
将来(10年後)の移動への不安(地域別)



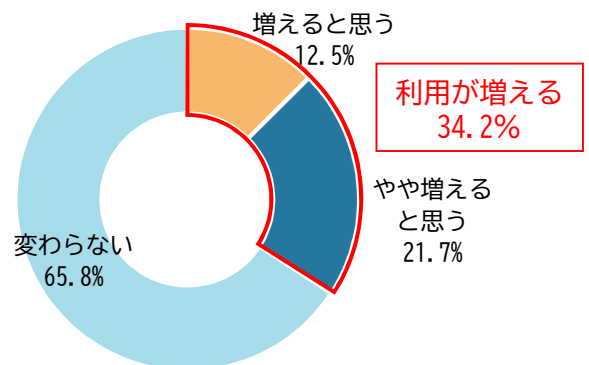
(5)新型コロナウイルス感染症拡大の影響

- ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の利用機会が減った(やや減っている・減っている)と回答した人は約3分の1に達しています。
- ・一方、感染が落ち着いた後に利用が増える(増えると思う・やや増えると思う)と回答した人も約3分の1みられます。

コロナ禍影響による利用機会の変化



コロナ禍収束後の利用機会の変化

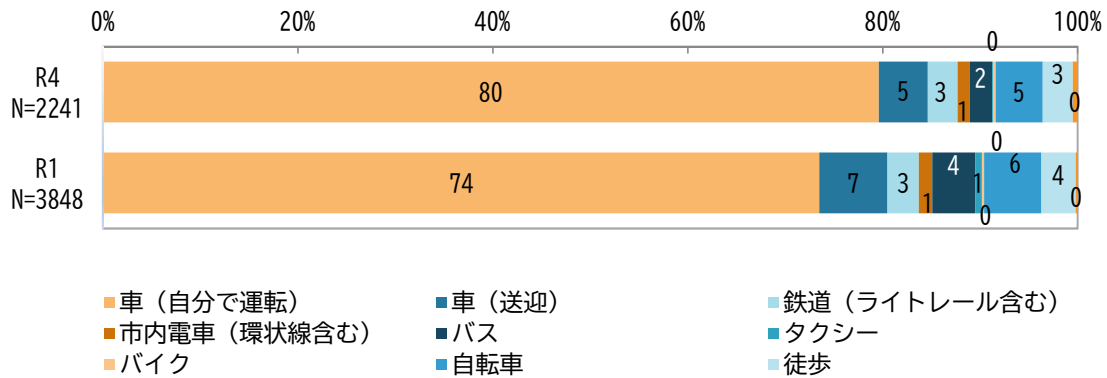


3-2.結果分析

(7)交通手段分担率

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

交通分担率



(8)まとめ

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

4-1.各交通の課題

富山市における各モードの現状

現状を踏まえた課題

JR高山本線

- ・通学の利用は多いが、通勤の利用は限定的
- ・平日昼間(9時～16時)、休日の利用は低調
- ・運行本数や交通結節点の機能強化(バスとの連携充実)等の意見有
- ・シニアおでかけきっぷの販売を実施
- ・高山本線の駅勢圏下において、自家用車利用率が高い(約7割)
- ・パーク&ライド駐車場の利用率が高い(速星駅・婦中鵜坂駅・千里駅)
- ・増便の社会実験後も継続して増便運行
- ・改善ニーズとしては、増便運行、運賃割引等の割合が高い
- ・越中八尾～猪谷間を中心に増便に関する意見が多い
- ・ICカード決済が未導入
- ・駅舎の反対側からアクセスしづらい駅が存在

運行本数の少なさ
(主に郊外・中山間部)

パーク&ライド駐車場の不足

他の交通との乗り継ぎ

キャッシュレス未対応

駅へのアクセス性

あいの風
とやま鉄道

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

運行本数の少なさ(昼間)

一部の駅はバリアフリー未対応

富山地方鉄道

- ・中心部(本線)の運行本数は比較的多いが、郊外部は少ない
- ・利便性向上に向けてダイヤの見直し、増便(不二越・上滝線)などを実施
- ・パーク&ライド駐車場の利用率が高い(月岡駅)
- ・改善要望事項としては、増便運行、パーク&ライド駐車場の整備の割合が高い
- ・南富山駅での路面電車への乗り継ぎ環境に課題がある

運行本数の少なさ
(主に郊外部)

パーク&ライド駐車場の不足

路面電車との乗り換え

路面電車

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

待合環境への不満(上屋設置)

バリアフリー化への対応

パーク&ライド駐車場の不足

4-1.各交通の課題

富山市における各モードの現状

現状を踏まえた課題

路線バス

- ・富山駅を中心に路線バスのネットワークが放射状に形成
- ・運転手の高齢化に伴い運転手が不足している
- ・運行本数の多い路線も存在するが、郊外部など少ない路線も存在する
- ・市民意識調査では最も利用されている公共交通は路線バスと回答されているが、モードとしての満足度は低く、改善要望事項も多い
- ・改善要望項目としては、増便運行、終発時間、定時性、バス停の待合環境の改善、パーク&バスライド駐車場の整備、運賃の割合が高い
- ・利便性、快適性の向上のため、上屋付バス停の整備、ノンステップバスの導入、バスレーン(専用・優先)設置、パーク&バスライド駐車場・サイクル&バスライド駐輪場の設置、とやまロケーションシステムを導入

運行本数の少なさ
(主に郊外・中山間部)

運転手不足・高齢化への対応

運行時間(終バスの早さ)

待合環境への不満(上屋等)

パーク&バスライド駐車場の不足

他モードとの接続

地域自主
運行バス

- ・まいどはやバスの利用者の減少が大きく、改善要望が多い
- ・フィーダーバスは、H29以降利用者が著しく減少
- ・呉羽いきいきバスの朝及び冬季の混雑
- ・堀川南地域コミュニティバス、婦中コミュニティバスの1便当たりの平均利用者数は1名以下

利用者数が少ない

利用者ニーズへの対応
(停留所、運行本数)

サービスの持続

市営コミュ
ニティバス

- ・利用者数の多い路線と少ない路線の差が大きい
- ・少ない路線は1便当たりの平均利用者数が3名以下
- ・運転手の不足・高齢化顕在化

路線ごとの利用者数の
バラツキあり

サービス提供(デマンド)

運転手不足・高齢化への対応

乗合
タクシー

- ・平成22年度以降利用者が大きく減少(令和4年度は回復傾向)
- ・配車拠点が市中心部に立地しているため、配車に時間を要する
- ・担手の不足など事業への懸念あり

効率的な事業体制の構築

運転手不足・高齢化への対応

その他
公共交通関連

- ・中山間地域にはタクシー待機場所が無い箇所が存在
- ・福祉有償輸送の利用は減少傾向、特定の事業者利用が偏っている
- ・公共交通空白地域(鉄軌道・路線バスから750m)の人口割合は減少傾向も、依然として公共交通空白地域が残っている
- ・運転免許証返納者をはじめとした高齢者の移動手段の確保に関する意見が多い
- ・多様なニーズへの対応が必要という意見や行政の関与に肯定的な意見が多い
- ・将来(10年後)の移動に不安がある人は過半数を上回る

中山間地域での公共交通の確保

キャッシュレス等の新たな決済手段

公共交通のサービス向上に対する行政の関与

公共交通空白地域の解消

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための施策

3. 計画の達成状況の評価

4-2.公共交通の課題

富山市の各モードの課題をもとに、公共交通の課題を以下に整理しました。

