

1-1. 将来ビジョン

(1) 公共交通のあるべき姿

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

郊外や中山間地域においては、公共交通軸との良好な接続環境により都心へのアクセスに優れ、往・復の移動と目的(買物等)がセットとなった日常生活に適した交通サービスを、それぞれの地域特性に応じて提供することを目指します。

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

公共交通軸

(全ての鉄軌道と重要なバス路線区間)

高い運行頻度で地域間
(地域生活拠点と都心)を結ぶ

分かり易いダイヤの実現
(パターンダイヤ等)

公共交通軸へ容易に
アクセスが可能

利便性の高い駅・停留場
(路面電車・路線バス)の環境

生活交通

(郊外・中山間地域の交通)

公共交通軸との良好な
接続環境の創造

往・復の移動と目的(買物等)が
セットとなった交通サービスの提供

地域特性に応じた
交通サービスの提供

モビリティデータの活用や
新たなモビリティサービスの導入により、
交通に関する課題を解決しサービスレベルを向上

1-1. 将来ビジョン

(2) 基本方針

都市アセットである公共交通を多用な関係者との共創により刷新し、コンパクトシティを深化
 ～交通DX・GX化の推進により利便性の高い上質な交通サービスを提供～

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

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

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

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

さらには、令和4年にスペイン王国のドノスティア・サン・セバ스티アン市等へ訪問し、「持続可能なまちづくりに関する協定確認書」を締結するとともに、自動運転やクレジットカードでのタッチ決済などの先進的な事例の調査などにより、新たな知識を施策に加えることで、コンパクト&スマートにつなげていきます。

また、一連の取組みを支援するため、モビリティデータの活用拡大に加えて、デジタル技術を実装する交通DX(デジタル・トランスフォーメーション)やカーボンニュートラルを推進する交通GX(グリーン・トランスフォーメーション)など新たな技術を活用し、地域公共交通の刷新を目指します。

施策展開イメージ

これまで

LRTネットワークの整備
(南北接続)



JR高山本線の活性化
(増便運行)



不二越・上滝線の活性化
(増便運行・新駅設置)

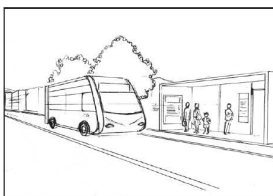


路線バスの活性化
(ノンストップバスの導入・上屋整備)

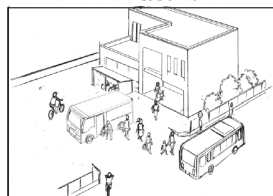


これから

幹線バス路線の活性化



地区センター等地域内主要施設との連携強化



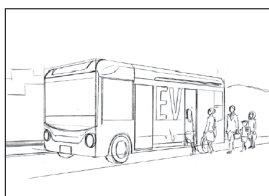
ICカード地上機の導入



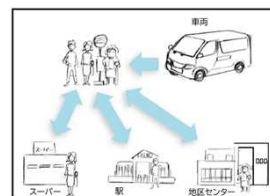
グリーンスローモビリティの運行



EVバスの導入



AIオンデマンド交通の導入



自動運転実証実験



1-1. 将来ビジョン

(3) 取組方針

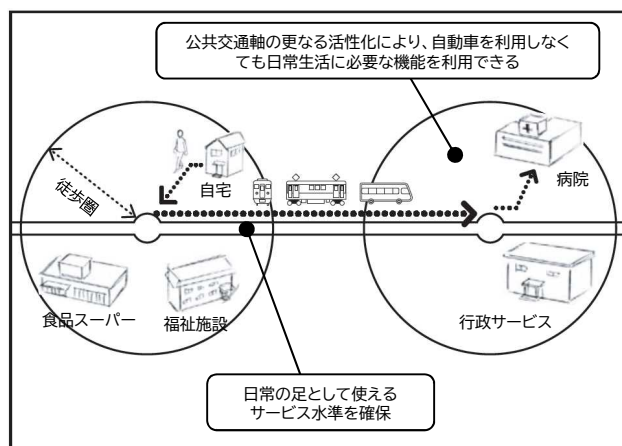
都心や地域生活拠点については、拠点性向上に対し、公共交通が引き続き重要な役割を担うことが必要であることから、鉄軌道、主要路線バス路線など公共交通軸を更に磨き、一層の活性化を図っていきます。

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

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

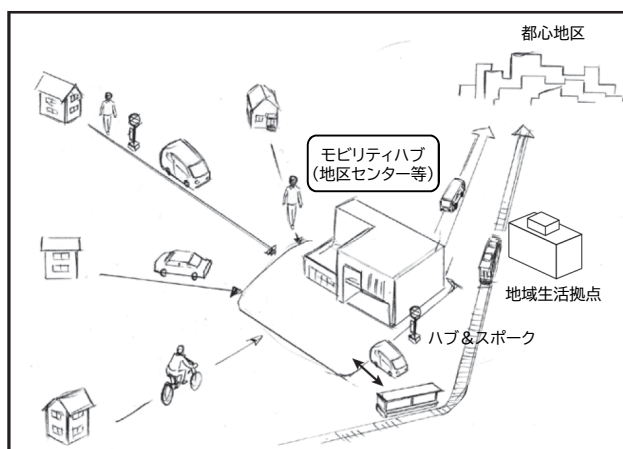
○都心部・地域生活拠点(まちづくり)

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える持続可能な交通体系の実現



○郊外・中山間地域(生活交通)

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保



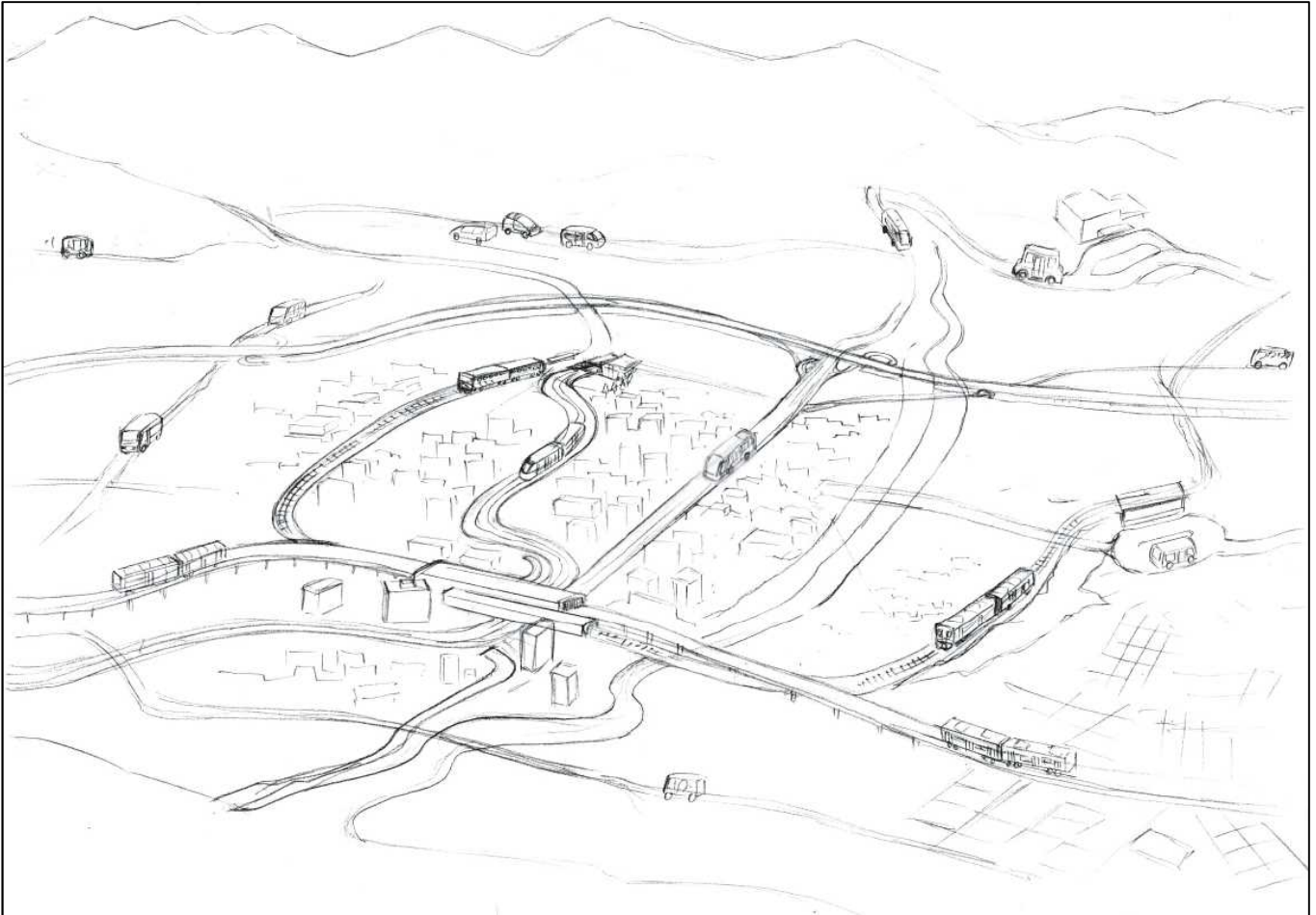
○公共交通への意識の醸成(モビリティ・マネジメント)

取組方針3 | 身近な乗りものとして誰もが利用でき、「愛着」のわく公共交通の実現

1-1. 将来ビジョン

(4) 将来イメージ

基本方針・取組方針の実施により、富山市が目指す公共交通のあるべき姿の実現を目指します。



・全体イメージパース
(このページは、A3 Z折りにて挿入します。)
以後、右端帯のページが奇数ページになります。

1-1. 将来ビジョン

(5) 公共交通軸

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

■鉄軌道における公共交通軸の設定の考え方

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

■路線バス路線における公共交通軸の設定の考え方

市内のバス路線のうち、鉄軌道を補完しつつ新たな骨格形成を目指す観点から、a)運行頻度の高い路線、b)地域生活拠点と都心を結ぶ路線、c)主要施設と都心を結ぶ路線を幹線バス路線とし「公共交通軸」に位置付けます。

a) 運行頻度の高い路線

公共交通の運行頻度と満足度との関係は、市民意識調査結果から「時間あたり2本以上あれば、約4割の人が便利な本数との意識が強い」ことから、1日概ね60本以上(=ピーク時約2~3本/時以上、昼間時約2本/時以上運行されている状態)の運行頻度を確保しているバス路線を公共交通軸として位置付けます。

b) 地域生活拠点と都心を結ぶ路線

日常生活や都市活動を公共交通の利用により都心で享受できるよう、都心と地域生活拠点を結ぶバス路線を公共交通軸に位置付けます。

※地域生活拠点と都心を結ぶバス路線が複数ある場合は、運行本数や路線などの利便性を考慮して1路線を選定します

c) 主要施設と都心を結ぶ路線

高等教育機関、病院、空港などの主要施設には多くの人が集まること、アクセスには公共交通が大変重要な役割を担うことから、都心と主要施設を結ぶバス路線を公共交通軸に位置付けます。

主要施設については、以下の考え方に基づいて設定します。

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

1-1. 将来ビジョン

■高等教育機関

本市の高等教育機関には、広範囲から多くの学生が集中することから、公共交通が重要な通学手段となるため、本市内にあるすべての大学、高等専門学校を主要施設に位置付けます。

施設名	公共交通軸
富山大学	(1) 富山駅前－富山大学前－老田口 (14) 富山駅前－富山大学前－四方口・四方神明町 (19) 富山駅前－富山大学前－富大附属病院
富山国際大学	(21) 富山駅前－南富山駅前－富山国際大学
富山短期大学	(1) 富山駅前－富山大学前－老田口
桐朋学園大学院大学	②あいの風とやま鉄道線 (1) 富山駅前－富山大学前－老田口
富山高等専門学校 本郷キャンパス	(22) 富山駅前－南富山駅前－国立高専前

■病院

本市内にある病院のうち、より多くの市民が利用すると考えられる公的病院を主要施設に位置付けます。

施設名	公共交通軸
富山大学附属病院	(19) 富山駅前－富山大学前－富大附属病院
県立中央病院	(7) 富山駅前－西町－石金－中央病院
県立高志リハビリテーション病院	(24) 富山駅前－永楽町－県リハビリセンター
富山市立富山市民病院	(3) 富山駅前－市民病院前－笹津 (4) 富山駅前－南富山駅前－月岡中学校前 (17) 富山駅前－市民病院前－笹津－楡原駅前 (21) 富山駅前－南富山駅前－富山国際大学
富山赤十字病院	(11) 富山駅前－富山駅北口－赤十字病院
済生会富山病院	(23) 富山駅前－双代町－済生会病院
富山協立病院	(9) 富山駅前－永楽町－豊田口
富山まちなか病院	⑤路面電車 (1) 富山駅前－富山大学前－老田口
不二越病院	(5) 富山駅前－(大泉駅前・石金)－山室中学校
国立病院機構 富山病院	(15) 富山駅前－速星－山田中核型地区センター前
富山西総合病院	(2) 富山駅前－有沢－速星

■空港

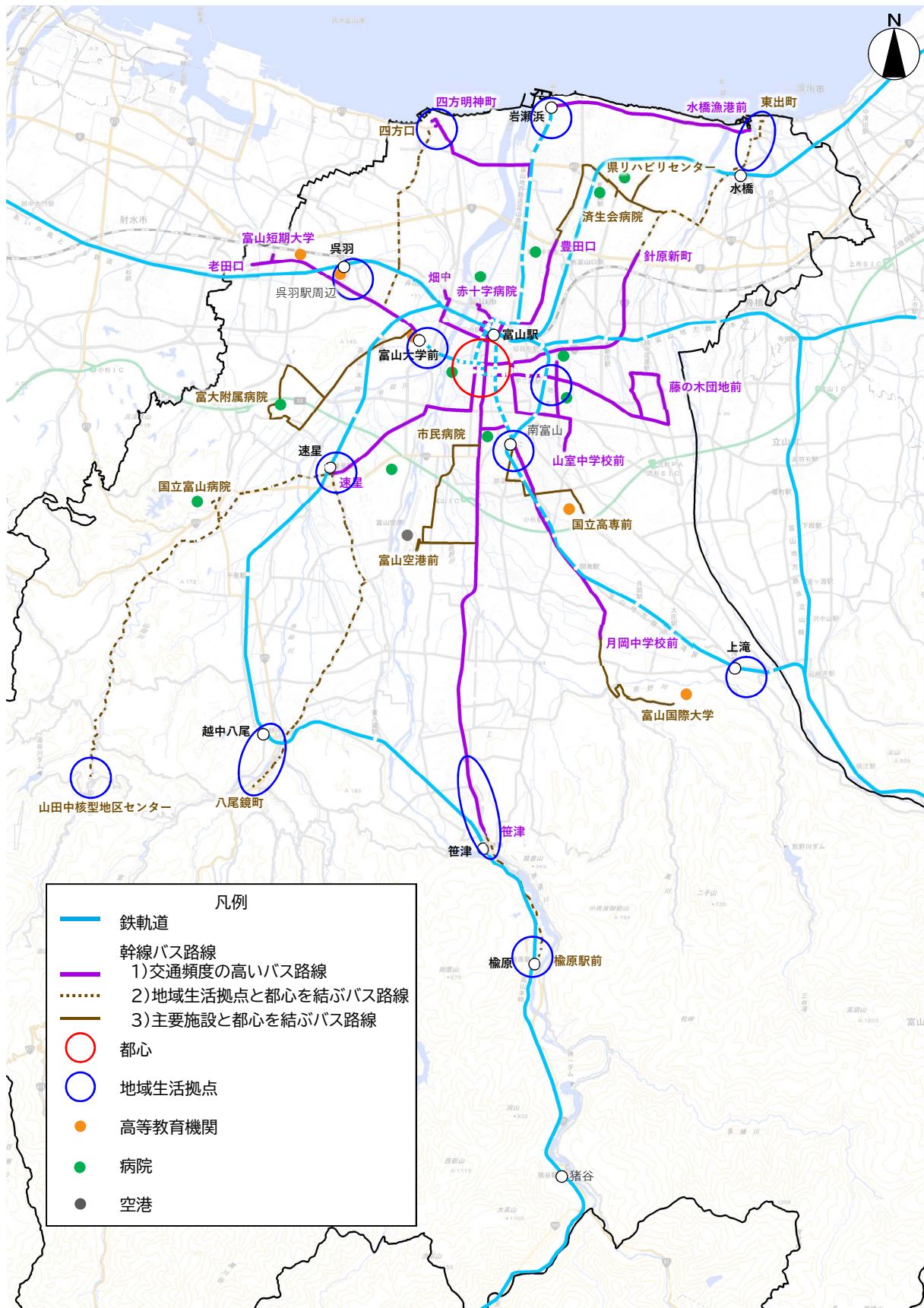
富山空港は県外客のみならず、海外からの来訪者を迎える交通結節点であり、国内2路線、海外4路線の定期便ネットワークで、年間約57万人(平成30年度:コロナ拡大前)が利用しています。

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

施設名	公共交通軸
富山空港	(20) 富山駅前－(市民病院前)－富山空港前

1-1. 将来ビジョン

公共交通軸と位置付ける路線



1-1. 将来ビジョン

公共交通軸の設定

事業主体	設定の考え方	公共交通軸の路線
鉄軌道	すべての路線(5路線)	①JR高山本線 ②あいの風とやま鉄道線 ③地鉄本線 ④地鉄不二越・上滝線 ⑤路面電車
幹線 バス 路線	1) 運行頻度の高い路線 (1日概ね60本以上) ※1 (5)は中教院前-中市間、石金-中市間で路線が分かれるため、条件を満たしていない区間がある ※2 (6)は藤代町-藤の木団地前-藤の木新町間が一方循環のため、運行本数が半分に減少する	(1) 富山駅前-富山大学前-老田口 (2) 富山駅前-有沢-速星 (3) 富山駅前-市民病院前-笹津 (4) 富山駅前-南富山駅前-月岡中学校前 (5) 富山駅前-(大泉駅前・石金)-山室中学校前※1 (6) 富山駅前-石金-藤の木団地前(循環)※2 (7) 富山駅前-西町-石金-中央病院 (8) 富山駅前-双代町-針原新町 (9) 富山駅前-永楽町-豊田口 (10) 富山駅前-新富町-畑中 (11) 富山駅前-富山駅北口-赤十字病院 (12) 岩瀬浜駅前-浜黒崎小学校前-水橋漁港前 (13) 蓮町-草島-四方神明町
	2) 地域生活拠点と都心を結ぶ路線 それぞれの地域生活拠点と都心部を結ぶ代表路線[1との重複を除く]	(14) 富山駅前-富山大学前-四方口・四方神明町 (15) 富山駅前-速星-山田中核型地区センター前 (16) 富山駅前-有沢-八尾鏡町 (17) 富山駅前-市民病院前-笹津-楡原駅前 (18) 富山駅前-双代町-水橋口・水橋東出町
	3) 主要施設と都心を結ぶ路線 大学や病院、空港等、多くの人が集まる主要施設と都心を結ぶ路線[1、2との重複を除く]	(19) 富山駅前-富山大学前-富大附属病院 (20) 富山駅前-(市民病院前)-富山空港前 (21) 富山駅前-南富山駅前-富山国際大学 (22) 富山駅前-南富山駅前-国立高専前 (23) 富山駅前-双代町-済生会病院 (24) 富山駅前-永楽町-県リハビリセンター

(6) 目標とする運行頻度(※昼間時間帯)

鉄道、軌道、路線バスにおける運行頻度の目標を下記のとおりとします。

※富山駅及び電鉄富山駅を9時～17時の間に発着する便

目標とする運行頻度

種別	事業者	線区	目標
鉄道	あいの風とやま鉄道	富山⇄高岡	2本/時以上
		富山⇄黒部	
	富山地方鉄道	本線 不二越・上滝線	
軌道	JR西日本	高山本線(富山⇄越中八尾)	現行の水準を維持
路線バス	富山地方鉄道	路面電車 -	

鉄道の現在の運行頻度

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

1-1. 将来ビジョン

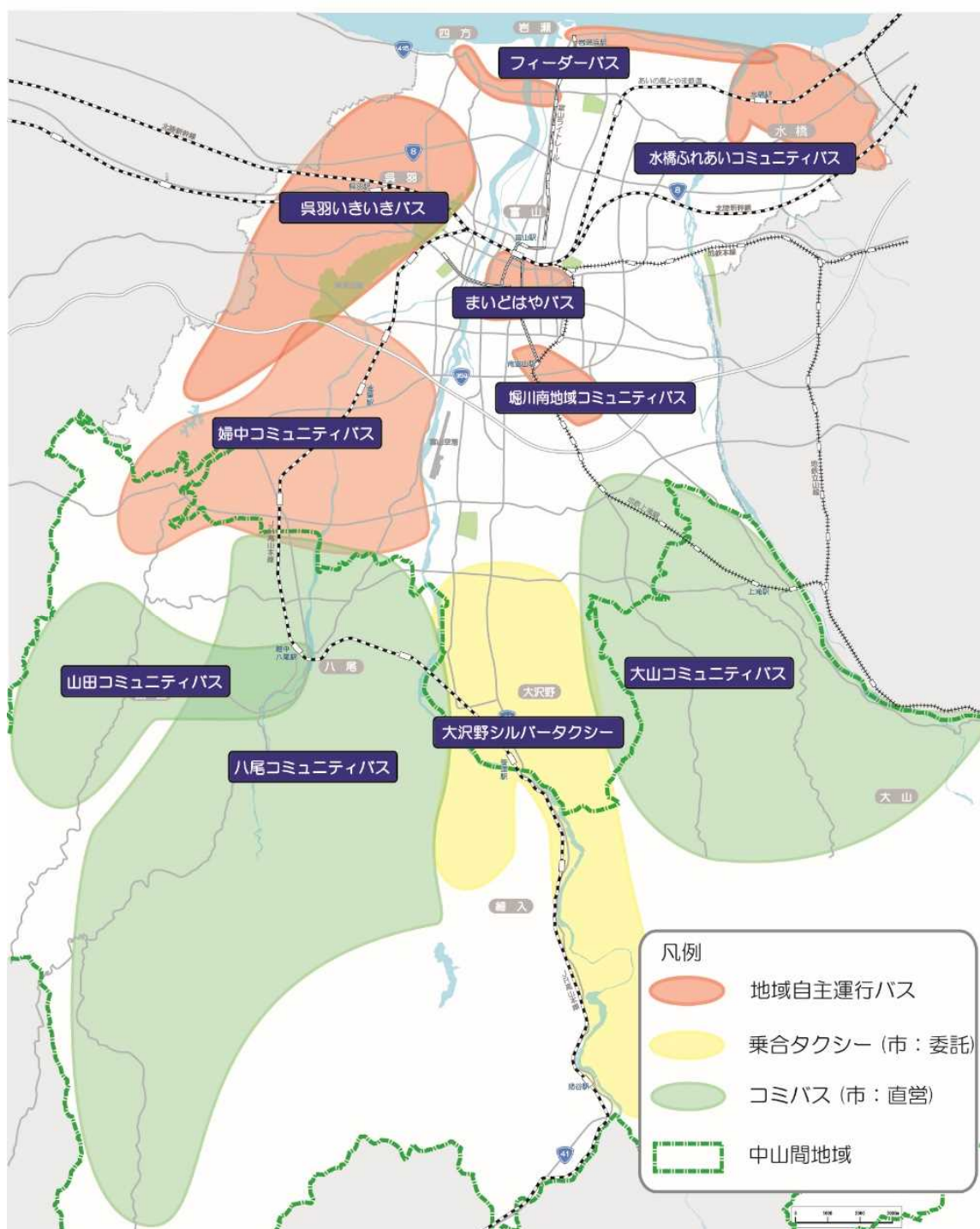
(7) 生活交通

富山市郊外部、中山間地域それぞれにおいて、民間の交通事業者ではカバーできない地域路線を対象に、市営コミュニティバスや地域自主運行バス、乗合タクシー等の生活交通が運行しています。

呉羽地域、水橋地域などでは、地域自主運行バスが駅や主要施設などを巡回しています。

中山間地域の大山、八尾、山田の各地域では、市営コミュニティバスが行政サービスセンター等を起点に地域内の主要な施設を結んでいます。

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



1-2.計画の目標

○都心部・地域生活拠点(まちづくり)

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策1 鉄道ネットワークのブラッシュアップ

鉄道における運行頻度の向上や分かり易いダイヤへの改善、駅へのアクセス改善を図り、地域生活拠点から都心への移動の利便性向上を図ります。

政策2 軌道のサービスレベルの深化

軌道における駅機能の強化や停留場のバリアフリー化、新型車両の導入により移動の利便性、快適性の向上を図ります。

政策3 幹線バス路線の機能強化

幹線バス路線のさらなる利便性の向上、ノンステップバスの導入により機能強化を図ります。

政策4 公共交通軸へのアクセス性の向上

市内の駅・停留場近傍のパーク＆ライド駐車場、サイクル＆バスライド駐車場の整備などにより公共交通軸へのアクセス性の向上を図ります。

○郊外・中山間地域(生活交通)

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、 地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策1 公共交通軸との接続の円滑化

地区センター等地域内主要施設との連携強化や、都心や地域生活拠点へのアクセス性、利便性向上を図るため公共交通軸との接続の円滑化を図ります。

政策2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

コミュニティバスの利用環境の改善やデマンド交通の導入など地域特性に応じたモビリティサービスを提供していきます。

政策3 多様な関係者との共創による移動手段の確保

民間事業者と連携したサービスの提供を通じ、地域の限られた資源(人・車両)の効率的な活用など移動手段の確保に努めます。

○公共交通への意識の醸成(モビリティ・マネジメント)

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

政策1 継続的な公共交通利用の意識啓発

年代等に応じた手法により、市民に対し継続的に公共交通利用を啓発していきます。

政策2 公共交通利用につながる情報発信

WEB 上での経路検索などの情報の提供やデジタルサイネージの設置により、公共交通利用につながる情報を積極的に発信していきます。

政策3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

ICカードの多様な活用、富山駅周辺のエリアマネジメントと連携したサービスの提供などを通じ、公共交通を利用しておでかけしたくなる取組みの充実を図ります。

1-2.計画の目標

公共交通の課題と政策の関係

公共交通の課題

①サービスレベル

運行本数の少なさ

運行時間(終バスの早さ)

他の交通との乗り継ぎ

他モードとの接続

効率的な事業体制の構築

②施設整備

パーク&ライド駐車場の不足

バリアフリー化への対応

待合環境の不満(上屋等)

駅へのアクセス性

③生活の足

利用者数のバラツキ

サービス提供(デマンド)

中山間地域で公共交通の確保

公共交通のサービス向上に対する行政の関与

④新たな技術の活用

キャッシュレス等の新たな決済手段

運転手不足・高齢化への対応

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える持続可能な交通体系の実現

政策1

鉄道ネットワークのブラッシュアップ

政策2

軌道のサービスレベルの深化

政策3

幹線バス路線の機能強化

政策4

公共交通軸へのアクセス性の向上

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策1

公共交通軸との接続の円滑化

政策2

地域特性に応じたモビリティサービスの提供

政策3

多様な関係者との共創による移動手段の確保

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

政策1

継続的な公共交通利用の意識啓発

政策2

公共交通利用につながる情報発信

政策3

公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

2-1. 目標を達成するための施策体系

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

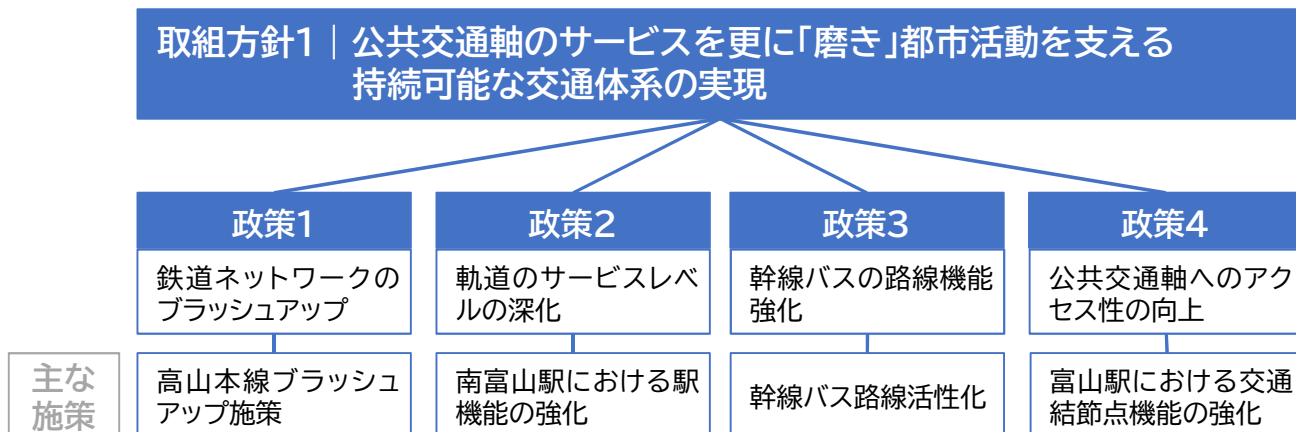
第2章

1. 基本方針と目標

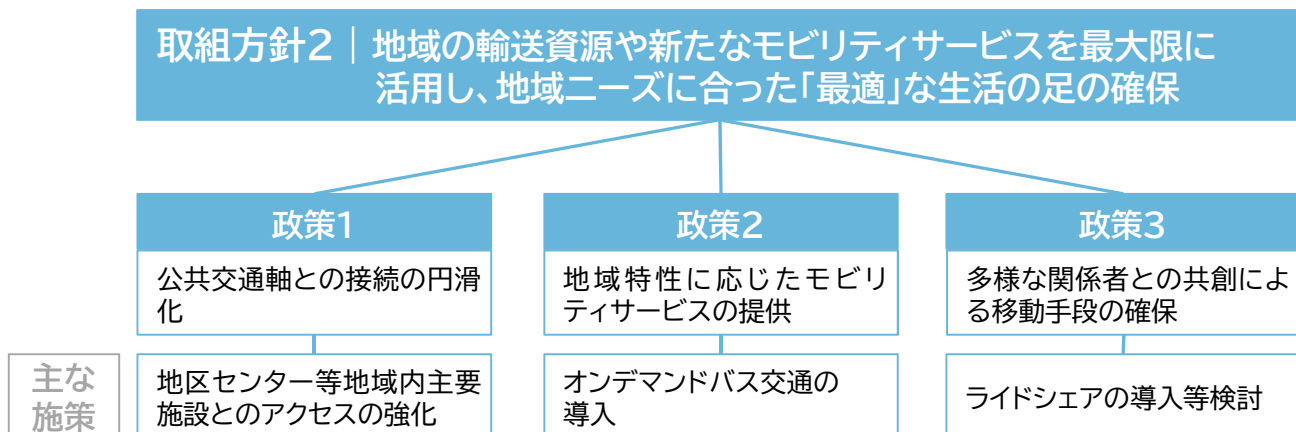
2. 目標達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

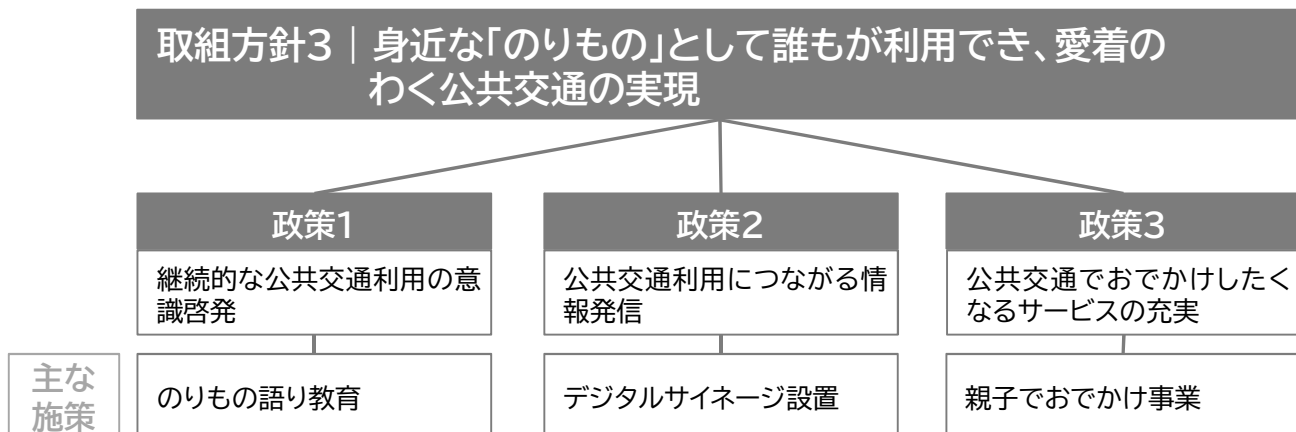
○都心部・地域生活拠点(まちづくり)



○郊外・中山間地域(生活交通)



○公共交通利用への意識啓発(モビリティ・マネジメント)



2-2.施策一覧

施策名	実施主体				短期概ね 3年以内	中期概ね 5年以内	長期概ね 10年以内
	交通事業者	富山市	市民	高山本線沿線 ブラッシュアップ 会議			
取組方針1 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える持続可能な交通体系の実現							
【政策1】 鉄道ネットワークのブラッシュアップ							
① 増便運行	●						継続
② 乗継ぎ案内の強化	●			●			実施
③ 新改札の設置等による機能強化	●	●					実施
④ ダイヤの改善(パターンダイヤ)	●						実施
⑤ ICカードの導入 ※				●	検討		実施
⑥ 新型車両の導入 ※				●	検討		実施
⑦ 増便運行(高頻度運行)※				●	検討		実施
⑧ 折り返し設備増設(越中八尾駅等)※				●	検討		実施
⑨ ダイヤの改善(タクトダイヤ)				●	検討		実施
⑩ 朝時間帯の混雑緩和(車両の増結)※				●	検討		実施
⑪ バリアフリー化				●	検討		実施
⑫ あいの風とやま鉄道区間への乗入れ(直通運行)※				●	検討		実施
⑬ 関係機関の持続可能で新しい役割分担の構築	●	●		●	検討		実施
【政策2】 軌道のサービスレベルの深化							
① 停留場のバリアフリー化	●	●					継続
② ICカード地上機の導入	●	●					実施
③ 路面電車施設のリニューアル	●	●			検討		実施
④ 南富山駅の機能強化(路面電車と地鉄上滝線との強化)	●	●			検討		実施
【政策3】 幹線バス路線の機能強化							
① バス停上屋の整備	●	●					継続
② 生活バス路線維持への支援		●					継続
③ モビリティデータの活用	●	●					実施
④ 幹線バス路線の活性化検討	●	●			検討		実施
⑤ 電動化車両の導入	●	●			検討		実施
⑥ 路線バスの運行本数等の最適化 ※				●	検討		実施
【政策4】 公共交通軸へのアクセス性の向上							
① パーク&ライド駐車場の整備	●	●					継続
② パーク&バスライド、サイクル&バスライド駐車場・駐輪場の整備	●	●					継続
③ 自転車利用環境の整備		●					継続
④ 富山駅北地区におけるウォークアブル空間の整備		●					継続
⑤ 駅へのアクセス改善		●					実施
⑥ 富山駅における交通結節点機能の強化	●	●					実施
⑦ 路線バス等の駅への乗入れ ※	●			●	検討		実施

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

※関係者間の役割分担を整理し、新たな役割分担によって施策を実現します。

2-2. 施策一覧

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

施策名	実施主体				短期概ね 3年以内	中期概ね 5年以内	長期概ね 10年以内
	交通事業者	富山市	市民	高山本線沿線 ブラッシュアップ 会議			
取組方針2 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保							
【政策1】公共交通軸との接続の円滑化							
① 地区センター等地域内主要施設との連携強化(モビリティハブの設定)	●	●			実施		
② 鉄道との連携強化		●			実施		
【政策2】地域特性に応じたモビリティサービスの提供							
① 市営コミュニティバスの再編		●			継続		
② 地域自主運行バスの運営及び導入支援		●	●		継続		
③ タクシー事業者との連携	●	●			継続		
④ AIオンデマンド交通の導入		●			実施		
⑤ グリーンスローモビリティの運行		●			実施		
⑥ 車両の電動化(市営コミュニティバス)		●			実施		
⑦ モビリティデータの活用 (再掲)		●			実施		
⑧ 貨客混載運送の実施(市営コミュニティバス)		●			実施		
⑨ 自動運転の導入		●			実施	検討	
【政策3】多様な関係者との共創による移動手段の確保							
① 福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用		●	●		継続		
② ボランティア輸送の導入検討		●	●		継続		
③ ライドシェアの導入検討	●				検討	実施	
取組方針3 身近なりのものとして誰もが利用でき、「愛着」のわく公共交通の実現							
【政策1】継続的な公共交通利用の意識啓発							
① のりもの語り教育	●	●			継続		
② 学生へのモビリティ・マネジメント	●	●			継続		
③ 公共交通利用促進月間	●	●	●		継続		
④ 沿線地域と協働した賑わいなどの創出	●	●	●		継続		
【政策2】公共交通利用につながる情報発信							
① WEB上での経路検索などの情報の提供	●	●			継続		
② デジタルサイネージの設置	●	●			実施		
【政策3】公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実							
① 高齢者向け割引乗車券の導入	●	●			継続		
② 新たなキャッシュレス決済の導入	●				実施		
③ 定期券の発行(市営コミュニティバス)		●			実施		
④ 鉄道、路線バスの共通運賃化※				●	検討	実施	
⑤ こどもまんなか交通の実現	●	●			検討	実施	
⑥ MaaSアプリの活用	●	●			検討	実施	
⑦ 新たな運賃体系の検討	●	●			検討	実施	

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

※関係者間の役割分担を整理し、新たな役割分担によって施策を実現します。

2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策1 鉄道ネットワークのブラッシュアップ

鉄道における運行頻度の向上、分かり易いダイヤや駅へのアクセス改善を図り、都心及び地域生活拠点からの移動の利便性の向上を図ります。

■JR高山本線

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



また、人口減少・少子超高齢社会の進行など社会情勢の変化に対応した持続可能な路線を目指し、令和3年に富山市、富山県、交通事業者(JR西日本)にて構成する「高山本線ブラッシュアップ会議」を設立し、高山本線の利便性向上など公共交通軸としての機能強化に関する検討・議論を重ねてきました。これを基に、令和5年3月に「高山本線ブラッシュアップ基本計画」を策定しました。

今後、目標の実現を目指し富山市・富山県・事業者が連携し、計画に位置付けた施策を推進していきます。

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

■あいの風とやま鉄道線

運行間隔の見直しや速達便「あいの風ライナー」の運行、交通系ICカードの導入など利便性向上を図るとともに、本市まちづくり施策と連携し、東富山駅東口(令和3年3月開業)、新富山口駅(令和4年3月開業)、呉羽駅北口(令和6年3月開業)を整備しました。富山市では、駅前広場や駐輪場、アクセス道路など周辺施設の整備を行い、引き続き安全性・快適性確保のための計画的な施設改修や利便性の向上に関する取組みを、事業者や富山県など関係機関と連携して実施します。

■富山地方鉄道

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

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

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

2-3. 施策の内容

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

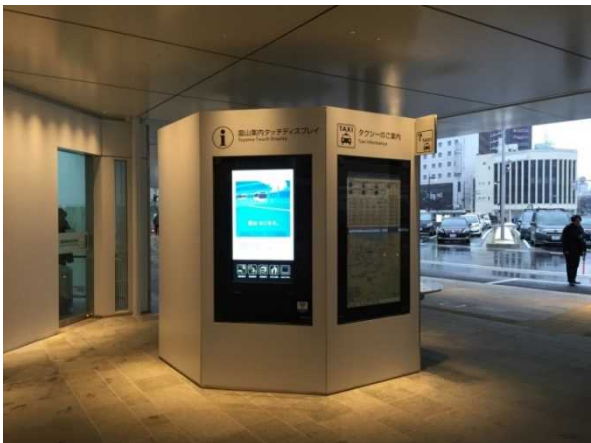
2. 目標達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策1 鉄道ネットワークのブラッシュアップ

施策①	増便運行				
実施主体	交通事業者	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>■地鉄鉄道線 市民生活の足として利用可能なサービス水準を実現するために、運行頻度の向上を進めます。</p> <p>■JR高山本線 利用者が多い富山～越中八尾間の朝夕ピーク帯のサービスレベル確保として、増発運行を継続します。</p>			 <p>地鉄鉄道線</p>  <p>JR高山本線</p>		

施策②	乗継ぎ案内の強化				
実施主体	交通事業者・高山本線沿線 ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施
<p>デジタル技術(デジタルサイネージ、アプリ等)の活用などにより、利用者に分かり易く効果的な乗継ぎ案内の提供を目指します。</p>			 <p>デジタルサイネージ</p>		

2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策1 鉄道ネットワークのブラッシュアップ

施策③	新改札の設置等による機能強化				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

新たな改札及び駅前広場を設置し、利便性の向上を図ります。



駅前広場



新たな改札

提供: あいの風とやま鉄道

施策④	ダイヤの改善(パターンダイヤ)				
実施主体	交通事業者	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

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

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

パターンダイヤイメージ

2-3. 施策の内容

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

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策1 鉄道ネットワークのブラッシュアップ

施策⑤	ICカードの導入				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

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



ICカードの導入

施策⑥	新型車両の導入				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

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



新型車両イメージ: 新型電気式気動車(DEC700)

2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策1 鉄道ネットワークのブラッシュアップ

施策⑦	増便運行(高頻度運行)				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

利用者が多い富山～越中八尾間において、公共サービスとして望ましい運行頻度を確保します。

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

実施イメージ: 増便運行

施策⑧	折り返し設備増設(越中八尾駅等)				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

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



越中八尾駅

2-3. 施策の内容

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策1 鉄道ネットワークのブラッシュアップ

施策⑨	ダイヤの改善(タクトダイヤ)				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

主要な駅を対象に、接続する鉄道や路線バス、コミュニティバスなどが一斉に到着・出発となるようダイヤを調整し(タクトダイヤの導入)、より円滑な乗り継ぎを実現します。



タクトダイヤの導入

施策⑩	朝時間帯の混雑緩和(車両の増結)				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

朝ピーク時における快適性を向上させるため、朝時間帯の便における車両を増結します。



車両増結イメージ


2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策1 鉄道ネットワークのブラッシュアップ

施策①	バリアフリー化				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

高齢者や障害者を含む利用者の安全かつ、円滑な移動の確保に向けて、施設等のバリアフリー化を推進します。




イメージ: 出入口におけるステップ

施策②	あいの風とやま鉄道区間への乗入れ(直通運行)				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

鉄道ネットワーク機能の強化を図るため、高山本線とあいの風とやま鉄道線との車両乗入れを実現します。

※運行上の課題等については、今後関係者にて検討



直通運行

2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策1 鉄道ネットワークのブラッシュアップ

施策⑬	関係機関の持続可能で新しい役割分担の構築				
実施主体	交通事業者・富山市・高山 本線沿線ブラッシュアップ 会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>持続可能な公共交通の実現に向けて関係機関と運行や維持管理などの役割分担を整理し、施策を実現します。</p>					
					
			会議イメージ		

2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策2 軌道のサービスレベルの深化

軌道における駅機能の強化や停留場のバリアフリー化、新型車両の導入により移動の利便性、快適性の向上を図ります。

■路面電車

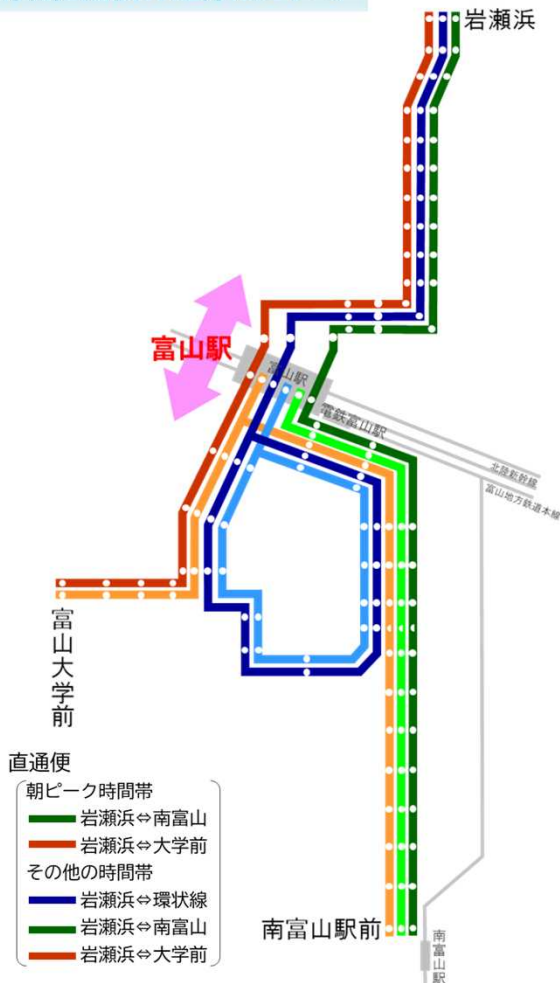
富山ライトレールの整備(平成18年4月開業)や市内電車環状線化(平成21年12月開業)、路面電車南北接続(平成31年3月完成)により、既存区間と併せて全長約15kmのLRTネットワークが形成されました。路線の新設・延伸だけでなく、運行本数の増加や始発の繰り上げ・終電の繰り下げ、低床車両の導入、南北接続後の多様な運行形態の実現など行政が積極的に関与してサービスレベルの向上を図ってきました。

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

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

引き続き、朝夕など多客時における降車時間の短縮や運行ダイヤの見直しによる定時性確保や停留場のバリアフリー化など、より利便性の高いサービス提供を目指していきます。

南北接続後の運行について



優先座席(床面表示)



富山駅停留場



2-3. 施策の内容

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

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策2 軌道のサービスレベルの深化

施策①	停留場のバリアフリー化				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続


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



バリアフリー化された停留場

施策②	ICカード地上機の導入				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

富山駅停留場における乗降時間の短縮を図るため、ICカード地上機を導入し、定時制を確保します。



ICカード地上機の導入


2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策2 軌道のサービスレベルの深化

施策③	路面電車施設のリニューアル				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

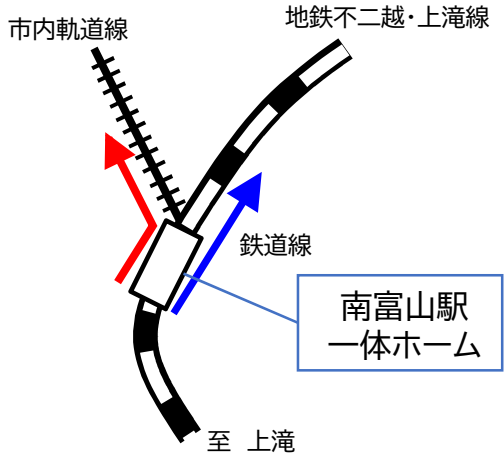
路面電車の快適性及び利便性の向上を図るため、新型低床車両(LRV)の導入や運行案内表示システム更新等、各施設のリニューアルを行います。



新型低床車両(LRV)の導入

施策④	南富山駅の機能強化(路面電車と地鉄上滝線との連携強化)				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

南富山駅での、路面電車と地鉄上滝線との連携を強化し、市内南部方面から中心市街地へのアクセス性の向上を図るため、同一ホームでの乗り継ぎを実現します。



南富山駅の機能強化

2-3. 施策の内容

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策3 幹線バス路線の機能強化

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

■路線バス

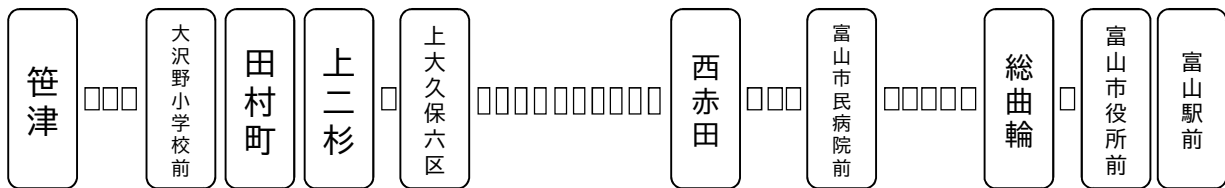
路線バスについては、公共交通軸の中でも運行頻度が高く利用者の多い3路線を「イメージリーダー路線」に設定し、デザイン性の高いノンステップバスの導入やハイグレードなバス停の整備など、路線バスのイメージ向上と利用環境の改善を進めてきました。

幹線バス路線のさらなる活性化方策の検討として、令和5年度より笹津線を対象に速達便運行社会実験を実施しています。

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



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



速達便「ファストバス」停車停留所



2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策3 幹線バス路線の機能強化

施策①	バス停上屋の整備				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

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



デザイン性の高い上屋

施策②	生活バス路線維持への支援				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

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



生活バス路線の維持

2-3. 施策の内容

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための施策

3. 計画の達成状況の評価


取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策3 幹線バス路線の機能強化


施策③	モビリティデータの活用				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

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

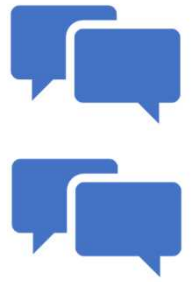
データ収集



データ分析




施策立案



モビリティデータの活用イメージ

施策④	幹線バス路線の活性化検討				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

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




幹線バス路線の活性化

2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策3 幹線バス路線の機能強化

施策⑤	電動化車両の導入				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>カーボンニュートラルの実現に資する電動化車両の導入を推進します。</p>  <p style="text-align: center;">電動化車両 出典:日野自動車(株)</p>					

施策⑥	路線バスの運行本数等の最適化				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>鉄道と路線バスとの連携を強化し、より利便性の高い交通体系とするため、運行本数など路線バスの運行を見直し、より最適なサービス提供を目指します。</p> <p>※今後、交通事業者を中心に内容を検討</p>			 <p style="text-align: center;">路線バス</p>		

2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策4 公共交通軸へのアクセス性の向上

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

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

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

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

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

パーク＆ライド駐車場
(婦中鶉坂駅)



東富山駅
(駅前広場・アクセス道路)



自転車ネットワーク路線の整備
(城址大通り)



2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策4 公共交通軸へのアクセス性の向上

施策①	パーク&ライド駐車場の整備				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

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



パーク&ライド駐車場

施策②	パーク&バスライド、サイクル&バスライド駐車場・駐輪場の整備				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

マイカー通勤からの転換による路線バス利用者の増加を目的として、市有地や商業施設の敷地を活用した、路線バス利用者専用の駐車場・駐輪場の整備を行います。



笹津線:上二杉バス停



針原新町バス停サイクル&バスライド駐輪場

2-3. 施策の内容

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

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策4 公共交通軸へのアクセス性の向上

施策③	自転車利用環境の整備				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

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



自転車走行空間の整備



自転車駐車場の整備・拡充

施策④	富山駅北地区におけるウォカブル空間の整備				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

中心市街地市区の富山駅北周辺においてエリアの魅力を高めるため、ウォカブルな空間の創出に向けた整備を行います。



富山駅北周辺におけるウォカブル空間

2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策4 公共交通軸へのアクセス性の向上

施策⑤	駅へのアクセス改善				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

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

駅へのアクセス改善イメージ

施策⑥	富山駅における交通結節機能の強化				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

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

連続立体交差事業完成イメージ
提供：富山地方鉄道

2-3. 施策の内容

取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える 持続可能な交通体系の実現

政策4 公共交通軸へのアクセス性の向上

施策⑦	路線バス等の駅への乗入れ				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施
<p>駅ロータリー部への路線バスの乗入れ等により、鉄道と路線バスとの連携を強化し、より利便性の高い交通体系の実現を目指します。</p>					
					
			<p>笹津駅周辺</p>		

2-3. 施策の内容

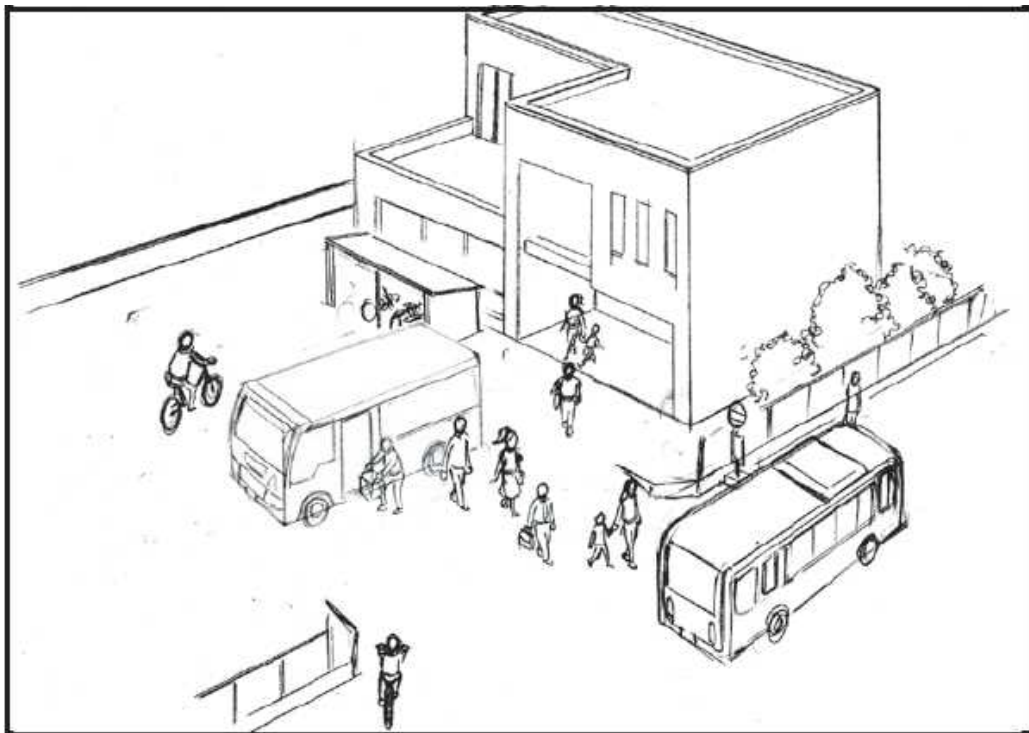
取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、
地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策1 公共交通軸との接続の円滑化

地区センター等地域内の主要施設との連携強化や鉄道や路線バスとの連携強化により、公共交通軸との接続の円滑化を図ります。

地域自主運行バスや市営コミュニティバスについて、ルートやダイヤ編成に際しては、鉄軌道や運行頻度の高いバス路線へのアクセス性を考慮した内容に見直し、公共交通軸との接続性を高めます。

また、地域の身近な拠点となる地区センター等をモビリティハブと設定し、コミュニティバスや路線バスとの連携を強化し、地区センター等を拠点とした移動の確保に努めます。



2-3. 施策の内容

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための
施策

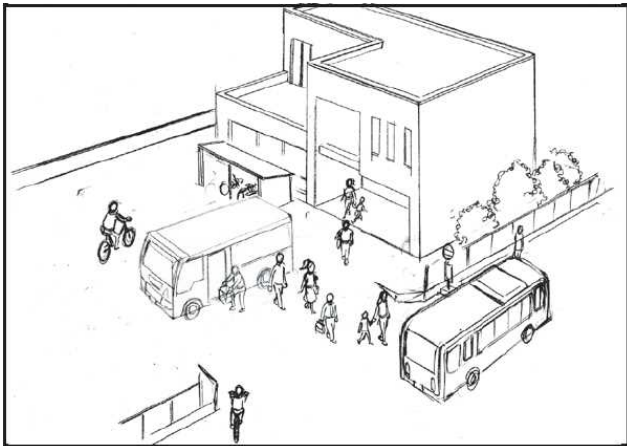
3. 計画の達成状況の評価

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策1 公共交通軸との接続の円滑化

施策①	地区センター等地域内主要施設との連携強化(モビリティハブの設定)				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

地区センターサービスの拡充も視野に入れ、地区センター等にコミュニティバスやオンデマンド交通、路線バス等の交通機能を集約し、モビリティハブとして設定します。
また、地区センター等からの公共交通軸へのアクセス強化を図ります。



地区センター等地域内主要施設との連携強化イメージ

施策②	鉄道との連携強化				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

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



八尾コミュニティバス



婦中コミュニティバス

2-3. 施策の内容

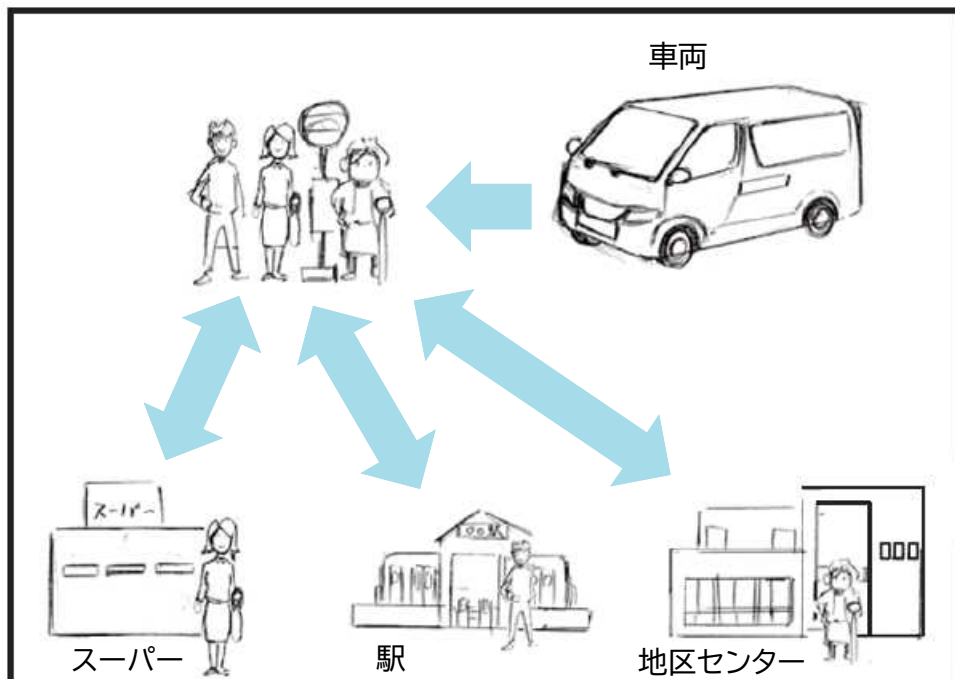
取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、
地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

市営コミュニティバスの利用環境の改善やデマンド交通の導入、車両のEV化を実施し、地域特性に応じたモビリティサービスを提供していきます。

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

引き続き、シビルミニマムの確保を図るため、地域住民及び事業者などの地域のかやファーストワンマイルの課題などの解決に向け、新たな技術などを活用し、地域特性に応じた最適なモビリティサービスの提供を図っていきます。



2-3. 施策の内容

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、
地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

施策①	市営コミュニティバスの再編				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続


市営コミュニティバスにおいて、地域の実情や利用状況に応じた、ダイヤやルートの再編を行います。



八尾コミュニティバス

施策②	地域自主運行バスの運営及び導入支援				
実施主体	市民・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

地域が主体となった自主運行バスを運営、検討する地域に対し、社会実験等の提案または導入に向けた支援を図ります。また、運営主体による継続的な運行に向けた支援を行います。



呉羽いきいきバス

2-3. 施策の内容

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

施策③	タクシー事業者との連携				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

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



乗合タクシー

施策④	AIオンデマンド交通の導入				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

郊外や中山間地域において、より効率的な運行の確保に向け、AIオンデマンド交通システムを活用した運行を行います。



AIオンデマンド交通の導入



AIオンデマンド交通システムイメージ

出典: 国土交通省

2-3. 施策の内容

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための
施策


3. 計画の達成状況の評価

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保


政策2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

施策⑤	グリーンスローモビリティの運行				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

持続可能な地域公共交通網の形成を目指すため、環境にやさしく低速で安全なグリーンスローモビリティの実用化に向けて、富山駅北地区での本格運行や市内郊外部での試行運行を通して、新たな移動手段としての活用可能性を検証します。



富山駅北地区での本格運行

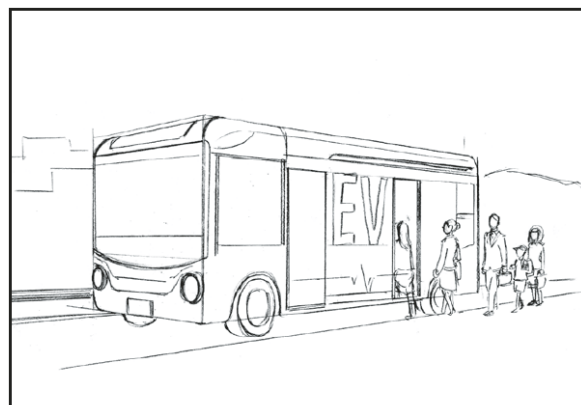


ランドカータイプの車両を活用した運行社会実験

※グリーンスローモビリティ: 時速20km未満で公道を走ることが出来る電動車を活用した小さな移動サービス

施策⑥	車両の電動化(市営コミュニティバス)				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

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



電動化車両イメージ

2-3. 施策の内容

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

施策⑦	モビリティデータの活用（再掲）				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

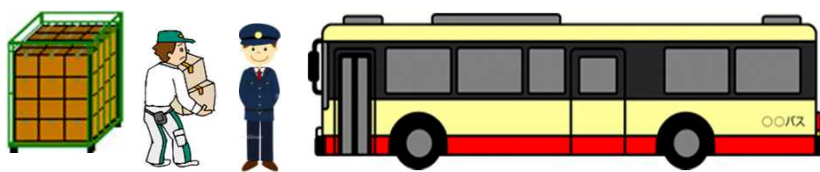
各種運行データや利用状況データを活用し、ルートやダイヤの見直し等効果的な施策立案を目指します。



モビリティデータの活用イメージ

施策⑧	貨客混載運送の実施(市営コミュニティバス)				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

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



貨客混載運送イメージ

2-3. 施策の内容

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、
地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

施策⑨	自動運転の導入				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	検討	検討
<p>車を使えない高齢者等の生活の足となる交通手段の確保や、バス運転手不足の緩和などに向けて、最先端技術を活用した持続可能な公共交通サービス提供の検討として、自動運転車両の実証実験を行います。</p>					
					
			自動運転車両		

2-3. 施策の内容

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、
地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策3 多様な関係者との共創による移動手段の確保

地域住民・事業者など地域の力を活用し、移動手段の確保に努めます。

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

引き続き、地域住民や事業者などの地域の力を活用し、地域の移動手段の確保に努めていきます。

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



2-3. 施策の内容

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための
施策


3. 計画の達成状況の評価

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策3 多様な関係者との共創による移動手段の確保

施策①	福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用				
実施主体	市民・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

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

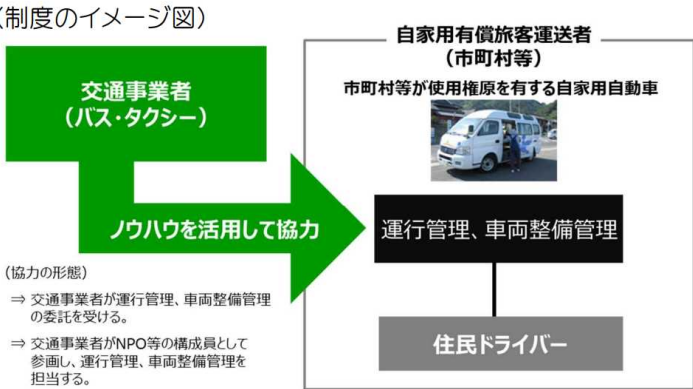


福祉移送サービス
出典: 富山市社会福祉協議会

施策②	ボランティア輸送の導入検討				
実施主体	市民・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

民間路線バス、市営コミュニティバス、地域自主運行バスの運行が困難な地域における、地域住民やNPOの互助によるボランティア輸送の導入・支援について検討します。

(制度のイメージ図)



(協力の形態)
⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。
⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

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

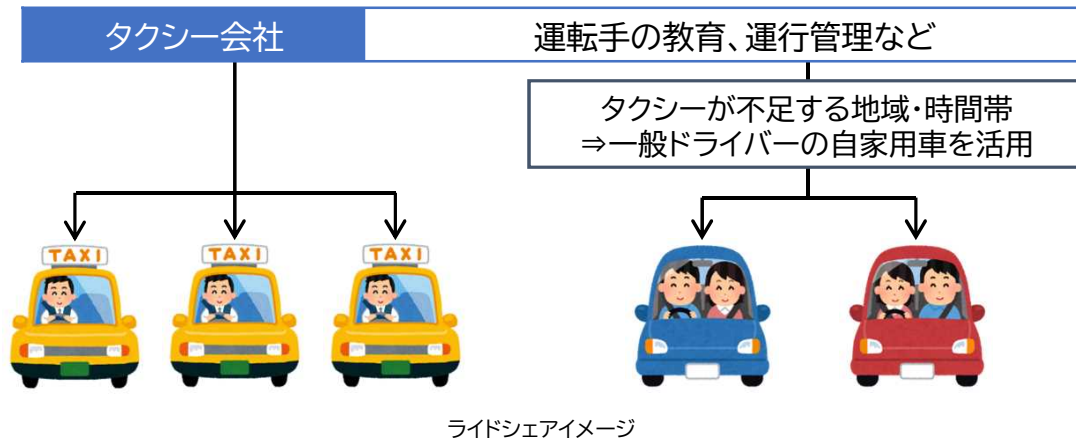
2-3. 施策の内容

取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、
地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保

政策3 多様な関係者との共創による移動手段の確保

施策③	ライドシェアの導入検討				
実施主体	交通事業者	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

国の動向を注視し、タクシー事業者等との連携による、地域や時間帯を限定したライドシェアの導入可能性等を検討します。



2-3. 施策の内容

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

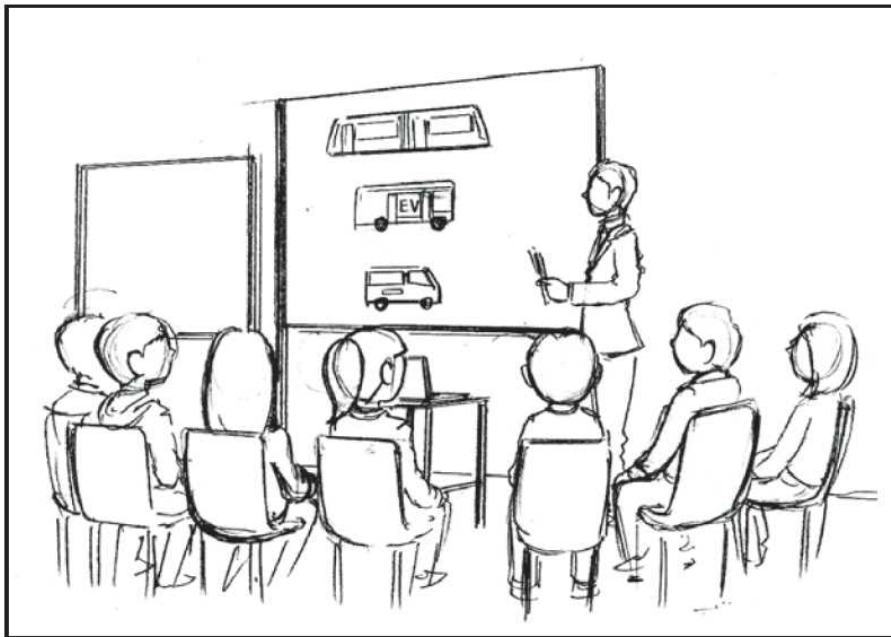
政策1 継続的な公共交通利用の意識啓発

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

本市では平成22年度よりモビリティ・マネジメント(MM)の一環として、市民に対し公共交通を利用することのメリットなどの情報を提供することにより、市民の自発的な交通行動の転換を促し、公共交通の利用促進を目指す「とやまレールライフプロジェクト」を実施しています。

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

さらに、令和4年度より、8月を「公共交通利用促進月間」と位置付け、情報発信や利用促進に関する取組み・イベントの開催などを集中的に実施し、公共交通に対する意識啓発の促進を目的として、引き続き、これらの取組みを継続するとともに、他の取組みとも連携し効果的な意識啓発を図っていきます。



2-3. 施策の内容

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

政策1 継続的な公共交通利用の意識啓発

施策①	のりもの語り教育				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

児童、生徒を対象に、成長過程の早い段階より公共交通に対する意識付けを目的とした「のりもの語り教育」を実施します。



のりもの語り教育

施策②	学生へのモビリティ・マネジメント				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

高校・大学等での授業を通じて、公共交通に対する意識啓発や、公共交通への関心を高め、公共交通の利用促進を図ります。



富山大学での出前講座

2-3. 施策の内容

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

政策1 継続的な公共交通利用の意識啓発

施策③	公共交通利用促進月間				
実施主体	市民・交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>8月を公共交通利用促進月間と設定し、公共交通に関するイベントの開催やメディアを活用した情報提供を行い、公共交通に対する意識付けと利用促進を図ります。</p>					
					
			とやまレールライフフェスタ		

施策④	沿線地域と協働した賑わいなどの創出				
実施主体	市民・交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続
<p>地域にとってより親しみある駅やバス停とするため、駅前広場などを活用した地域主催のイベントや清掃活動などを支援し、公共交通への理解と利用の促進につなげます。</p>					
					
			とやまレールライフフェスタin越中八尾駅		

2-3. 施策の内容

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

政策2 公共交通利用につながる情報発信

WEB上での経路検索などの情報の提供やデジタルサイネージの設置により、公共交通利用につながる情報を積極的に発信していきます。

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

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

引き続き、利用者目線に立った公共交通に関する情報提供に努めていきます。



2-3. 施策の内容

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

政策2 公共交通利用につながる情報発信

施策①	WEB上での経路検索などの情報の提供				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

「とやまロケーションシステム」に公共交通のルートや路線、運行状況などの情報提供を行い、利用促進や利便性の向上を図ります。



とやまロケーションシステム検索ページ

施策②	デジタルサイネージの設置				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

「とやまロケーションシステム」を活用し、バス利用者のさらなる利便性の向上を図るため、公共施設にリアルタイムのバス情報を提供するデジタルサイネージを設置します。



富山駅のデジタルサイネージ

2-3. 施策の内容

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

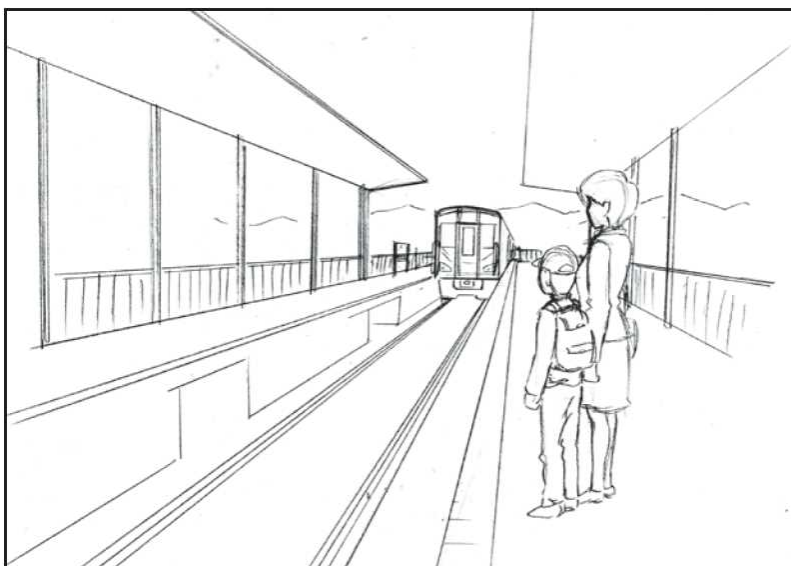
政策3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

新たな運賃施策の実施やICカードの多様な活用、富山駅周辺エリアマネジメント団体と連携した新たなサービスの提供など、公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実を図ります。

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

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

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



2-3. 施策の内容

はじめに

第1章

1. 市の概況

2. 交通の現状

3. 公共交通に関する
市民意識調査

4. 各公共交通の課題

第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標達成するための
施策

3. 計画の達成状況の評価

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

政策3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

施策①	高齢者向け割引乗車券の導入				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			継続	継続	継続

JR高山本線の利用促進と沿線地域の活性化に向けた高齢者向け割引乗車券「高山本線シニアおでかけきっぷ」や、65歳以上の方が市内各地から中心市街地へおでかけする際に利用可能な「おでかけ定期券」の発行を実施します。




おでかけ定期券



高山本線シニアおでかけきっぷ

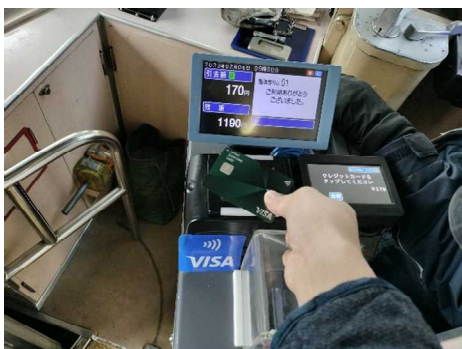
施策②	新たなキャッシュレス決済の導入				
実施主体	交通事業者	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

公共交通の更なる利便性の向上やインバウンド等への対応、乗降データの利活用などを目的として、オープンループ乗車システム(クレジットカードのタッチ決済機能)を導入します。



ポイントやキャッシュバックも!

かざすだけでOK! スピーディな乗車



オープンループ乗車システム

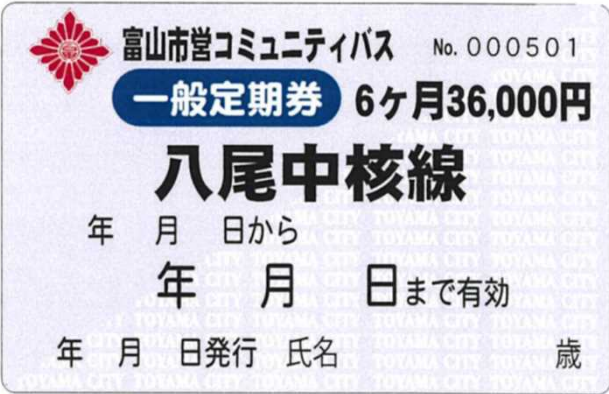
2-3. 施策の内容

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

政策3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

施策③	定期券の発行(市営コミュニティバス)				
実施主体	富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			実施	実施	実施

市営コミュニティバスにおける利便性向上や利用の固定化を推進するため、定期券を発行します。



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

施策④	鉄道、路線バスの共通運賃化				
実施主体	高山本線沿線ブラッシュアップ会議	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

鉄道とバスが相互に利用しやすい環境整備を目指し、共通運賃化やそれを可能とするICT技術(ICカード等)を導入します。

	共通運賃：ゾーン制	共通運賃：対距離制
実例	ハンブルク	ソウル
事業者数	2社以上	3社以上
運賃表の数	1種 共通	1種 共通
初乗り運賃	共通	共通
基本運賃表	運賃表共通	運賃表共通
遠距離逓減	一部有	あり
概要	初乗り運賃は共通で1回のみ収受。 運賃は都市圏をゾーンに区切り、またぐゾーン数で計算。運賃は各路線共通。	初乗り運賃は共通で1回のみ収受。 運賃は距離に応じて上昇。運賃表は各路線共通。

鉄道、路線バスの共通運賃化導入事例

2-3. 施策の内容

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

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

政策3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

施策⑤	こどもまんなか交通の実現				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

小学生の児童等を対象に、おでかけしたくなるサービスの充実を図ります。

■親子でおでかけ事業

こども連れの家族を対象に期間中に保護者と公共交通を利用すると、小学生の運賃が無料になるきっぷを、富山市、黒部市、魚津市、滑川市、立山町、入善町、上市町、朝日町、舟橋村の小学校、特別支援学校小学部の児童に配布します。今後は対象路線、自治体の拡充を図ります。



親子でおでかけ事業イメージ

■コミュニティバスにおける運賃無料対応

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

施策⑥	MaaSアプリの活用				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	実施	実施

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



モビリティ連携のイメージ

2-3. 施策の内容

取組方針3 | 身近な「のりもの」として誰もが利用でき、愛着のわく公共交通の実現

政策3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実

施策⑦	新たな運賃体系の検討				
実施主体	交通事業者・富山市	実施期間	短期 (概ね3年程度)	中期 (概ね5年程度)	長期 (概ね10年程度)
			検討	検討	実施
利用者ニーズの的確な反映や事業としての持続性の両立を見据えた新たな運賃体系の導入を検討します。					

3-1. 評価指標の設定

本計画では、まちづくり・公共交通軸、生活交通、交通DX及びGXに係る4つの目標指標を設け、毎年評価を行います。

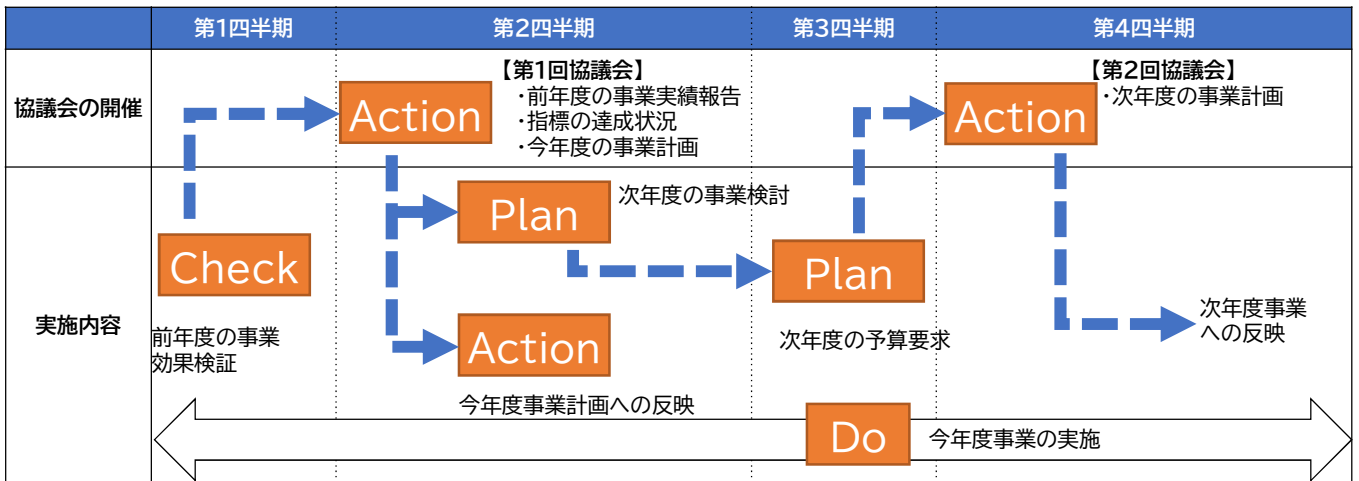
指標1	公共交通が便利な地域周辺に住んでいる市民の公共交通利用率	指標2	郊外や中山間地域の生活交通利用率
主旨	公共交通軸を磨くことで、公共交通が便利な地域に住む市民を中心とした積極的な公共交通利用を目指す	主旨	利便性の高い生活交通サービスを提供することで、生活交通での日常の外出機会の増加を目指す
指標の定義	$\frac{\text{公共交通が便利な地域内の鉄軌道駅・バス停の1日平均利用者数}}{\text{公共交通が便利な地域に住む人口}}$	指標の定義	$\frac{\text{生活交通※利用者数}}{\text{R4年度における生活交通※の利用者数}}$ ※市営コミバス、地域自主バス、乗合タクシー
現状値	38.9%(令和4年度)	現状値	229,779人(令和4年度)
目標値	44%(令和15年度)	目標値	9ポイント増加(令和15年度)
目標値の考え方	・コロナ禍以前(平成30年度)までの回復を目指す	目標値の考え方	・コロナ禍以前(平成30年度)までの回復を目指す
指標3	生活交通のオンライン予約率(交通DX)	指標4	市が運営するバスにおける電動化普及率(交通GX)
主旨	オンライン手続きの推進による手続きの効率化を目指す	主旨	公共交通のカーボンニュートラルの実現を目指す
指標の定義	$\frac{\text{デマンド交通におけるオンライン予約者数}}{\text{デマンド交通の予約者数}}$	指標の定義	$\frac{\text{電動化車両導入台数}}{\text{車両所有台数}}$
現状値	3.3%(令和5年4月～10月)	現状値	0%(令和5年度)
目標値	26%(令和15年度)	目標値	30%(令和15年度)
目標値の考え方	・本市(旧町村)の60歳以上のインターネット利用率は、64.5%である ・また、60歳以上がサービスの購入にインターネットを利用する割合は40%である(R2情報通信白書、総務省) ・以上より、 $64.5\% \times 40\% \div 26\%$ を目指す	目標値の考え方	・自動車の電動化に関する政府目標(2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略)において、小型トラック・バス(8t以下)の目標は、2030年(令和12年)までに新車販売で電動車20～30%とされている ・以上より、30%を目指す

3-2.達成状況の評価方法

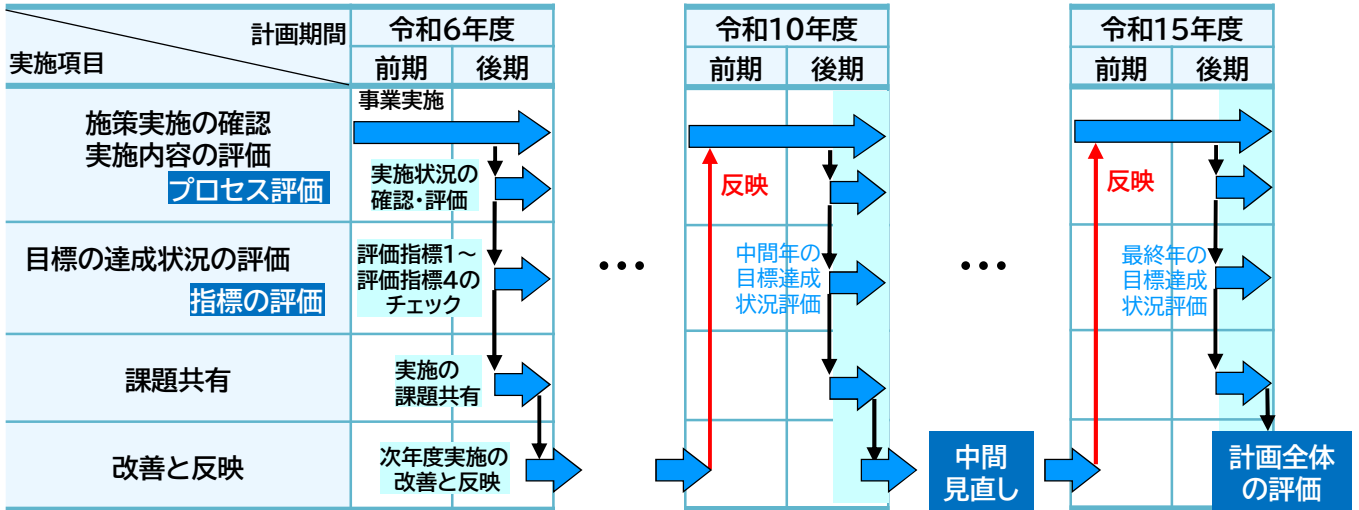
本計画全体の評価はPDCAサイクルの考え方のもと、計画・実行・評価・改善を行います。

事業の実施、改善による効果、影響を把握するために設定した評価指標に基づき、毎年度、定期的に都市交通協議会において評価・検証を行います。また、事業の問題点や改善の要望を把握し、必要に応じて事業の修正、計画の見直しを検討します。

■年間スケジュール



■計画期間中のスケジュール



■富山市都市交通協議会 委員名簿

(敬称略)

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

■開催経過

	開催日時	検討内容
第1回協議会	令和4年3月25日	・計画策定の主旨 ・調査の内容等を協議
第2回協議会	令和4年11月7日	・計画の位置づけ ・現状分析、市民意識アンケート調査結果を踏まえ協議
第3回協議会	令和5年12月21日	・課題整理、基本方針、評価指標、施策 ・総合交通計画素案に係る協議

■用語集

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

■用語集

No.	用語	意味
18	自動運転	AI(人工知能)などのシステムが周囲の状況を適切に判断し、自律的かつ安全に自動車を運転すること。
19	シビルミニマム	市民レベルで維持すべき最小限度の生活水準を指し、自治体が住民のために保障しなければならないとされる最低限度の生活環境基準。
20	人口集中地区	「原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境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。
21	ゾーン運賃	都市内をいくつかのゾーンに分類し、乗車してから下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決める方式のこと。
22	タクトダイヤ	複数の路線をパターンダイヤにして、それらが相互に接続する仕組み。指揮者のタクトに合わせるように列車が一斉に集まり、発車していくイメージから、欧州でそう呼ばれている。
23	デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア。公共交通においては、案内や時刻表などの情報を利用者に提示するために、乗継拠点に設置する電子掲示板のこと。
24	デマンド交通	バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービスのこと。
25	都市アセット	地域の資源として存在する官民の既存ストック。
26	乗合タクシー	乗合バスのように乗合旅客を送迎するタクシーのことで、定時定期路線で運行する形態とそれ以外(予約制)の形態がある。
27	ノンステップバス	利用者の乗降をより容易にするため、地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であって、ステップ(階段)を解消したバス車両のこと。
28	パターンダイヤ	鉄道やバスの運行ダイヤを、一定時間の間隔(毎時〇分発など)で固定すること。
29	フィーダーバス	駅から自宅までといった端末的な輸送をフィーダー輸送といい、それをバスで行っているもの。
30	福祉有償輸送	NPO法人や社会福祉法人などが、障害者や高齢者など一人で公共交通機関を利用することが困難な方を対象に行う、ドア・ツー・ドアの有償移送サービスのこと。
31	ボランティア輸送	地域のボランティアが、自家用車を使用し実施する、地域の輸送サービスのこと。
32	モビリティ・マネジメント (Mobility Management)	一人ひとりのモビリティが社会にも個人にも望ましい方向に、自発的に変化することを期待する取組みのこと。情報提供などのコミュニケーションを中心とした手法を活用する。
33	モビリティハブ	鉄道やバス等の基幹的な公共交通の乗降場周辺や移動が不便な地域において、移動サービスの利用拠点を集約した拠点。
34	ライドシェア (Ridesharing)	移動時に他者と車を共有すること。アプリやWebサイトなどを介して個人所有の車で移動を補助してもらう。欧米では安価な交通手段として広く浸透している。