

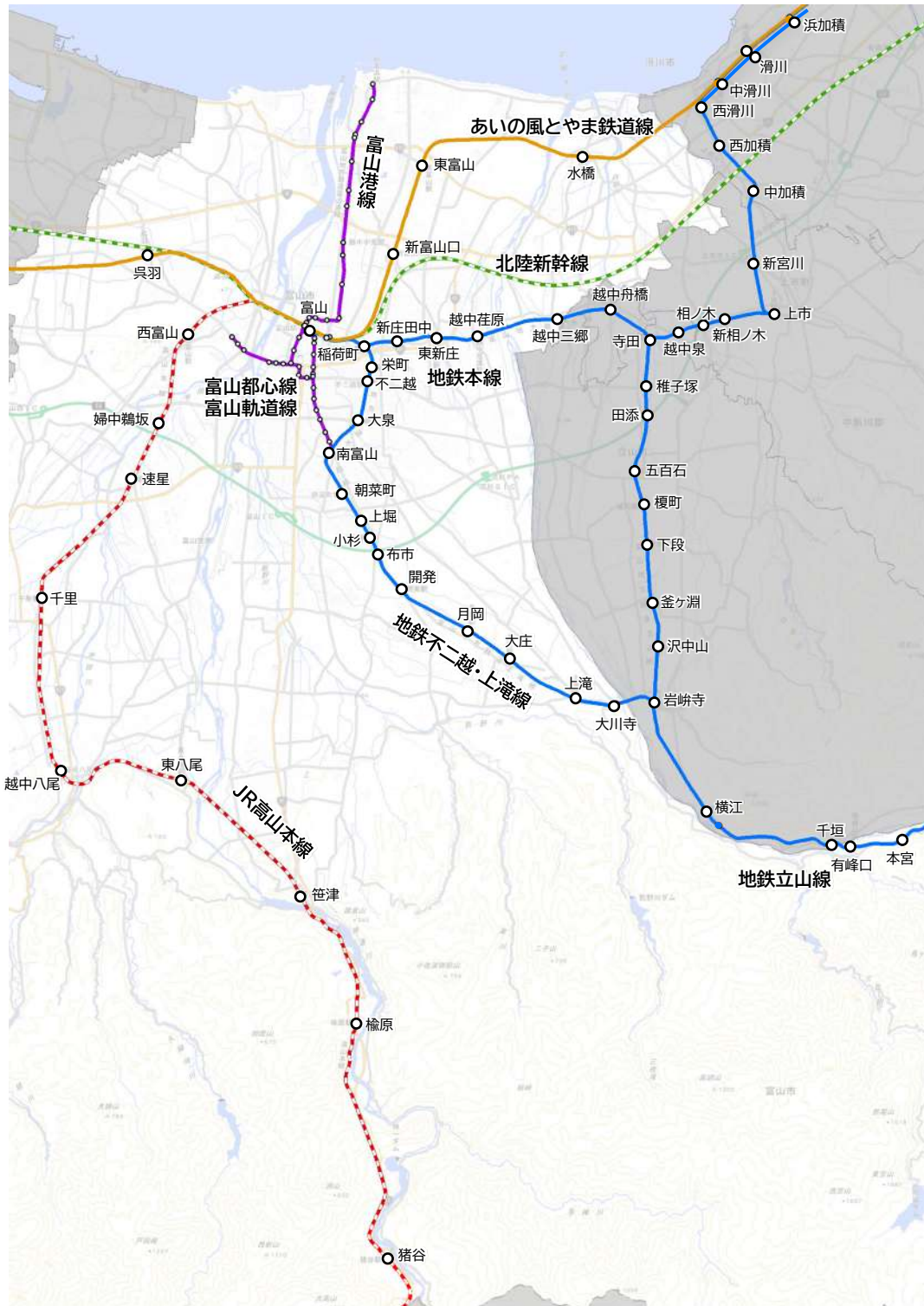
# 2-1.鉄軌道

## (1)鉄軌道ネットワーク

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(路面電車)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年度)



出典:国土地理院地図

# 2-1.鉄軌道

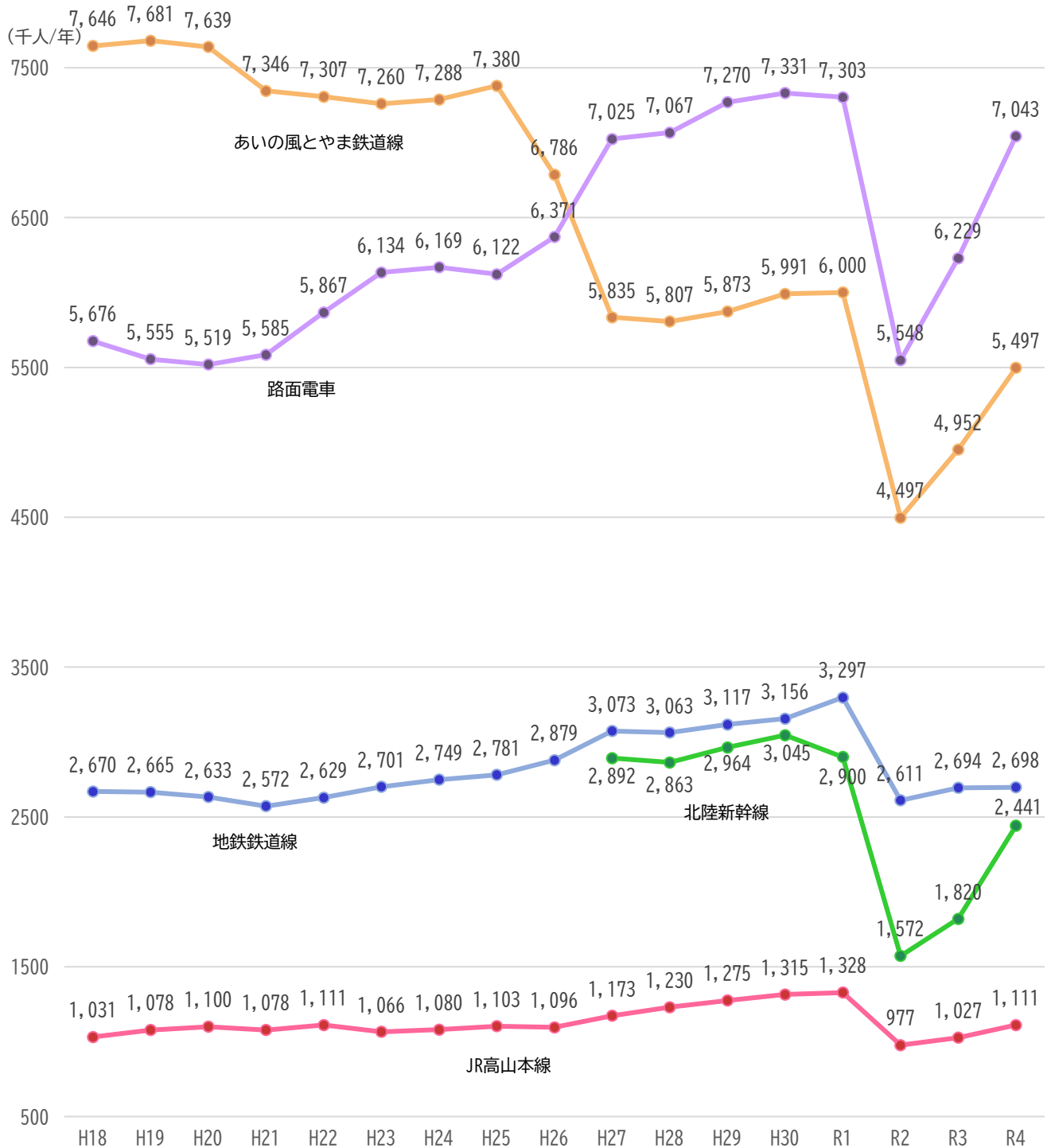
## (2)路線別利用者数

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

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  
 ※あいの風とやま鉄道線のH26以前はJR北陸本線として運行しており、特急及びJR高山本線富山駅の乗車人数を含む

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

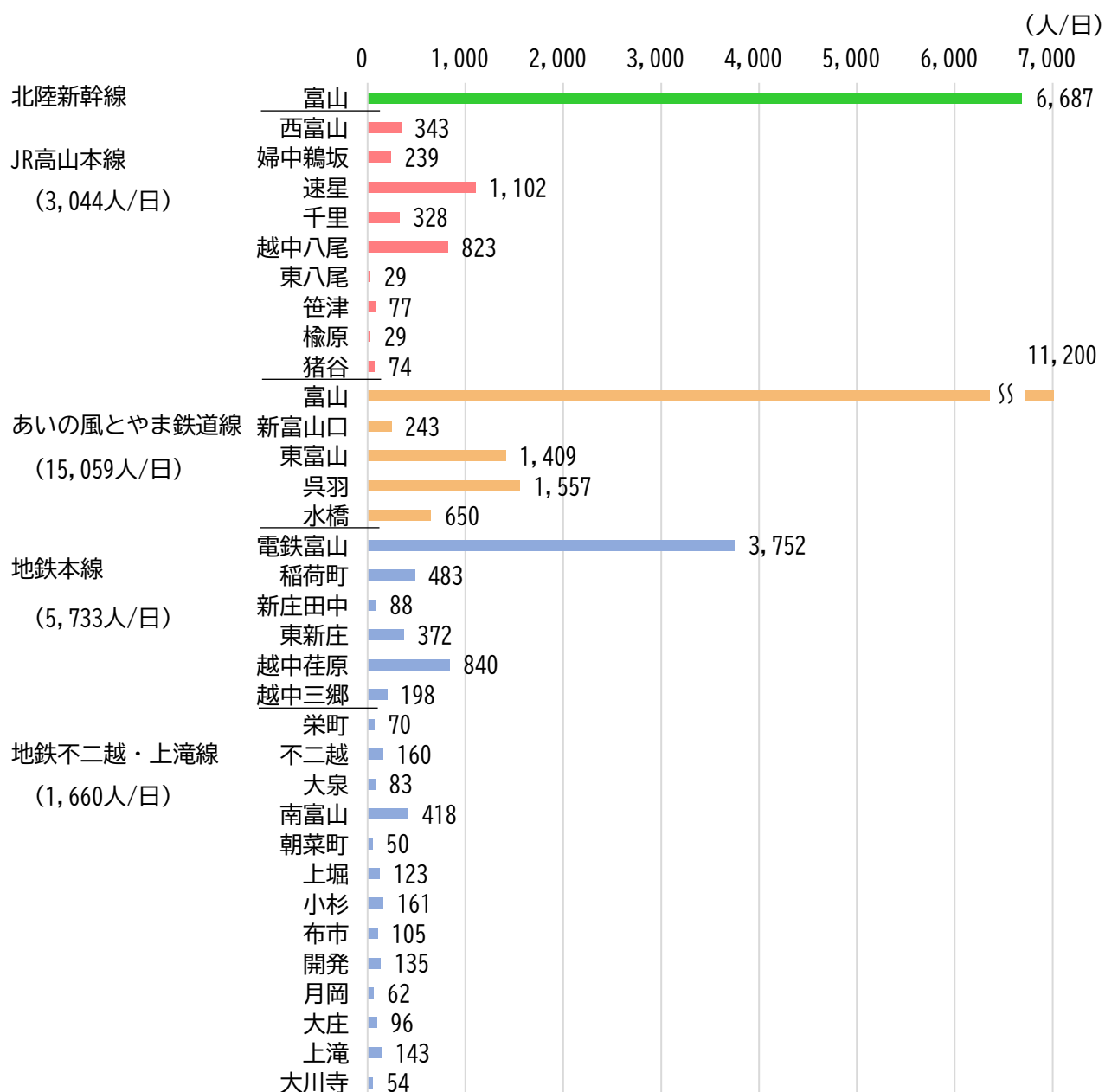
JR高山本線は、速星駅(1,102人/日)、越中八尾駅(823人/日)で利用者が多く、次いで西富山駅、千里駅となっています。

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:富山市統計書

# 2-1.鉄軌道

## (4)サービス水準

あいの風とやま鉄道線は、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。

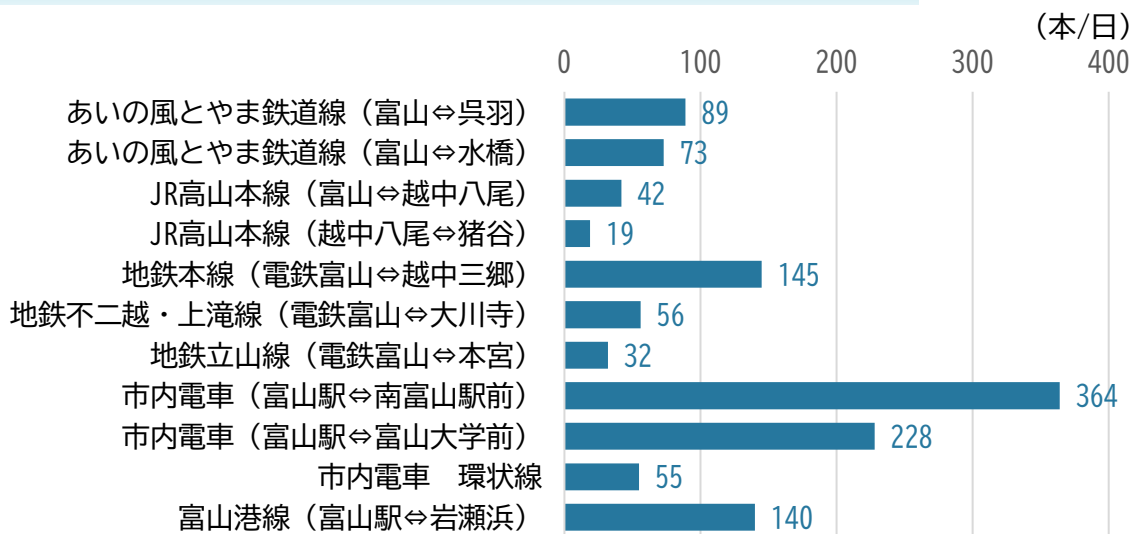
地鉄本線は、ピーク時は10分間隔、オフピーク時も20分間隔と高頻度で運行しています。

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のサービス提供に課題が残っています。

#### 改修された駅舎



地鉄本線 越中荏原駅

#### 老朽化が見られる駅舎



地鉄立山線 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狭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しやすく、利便性が高い停留場も見られます。

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

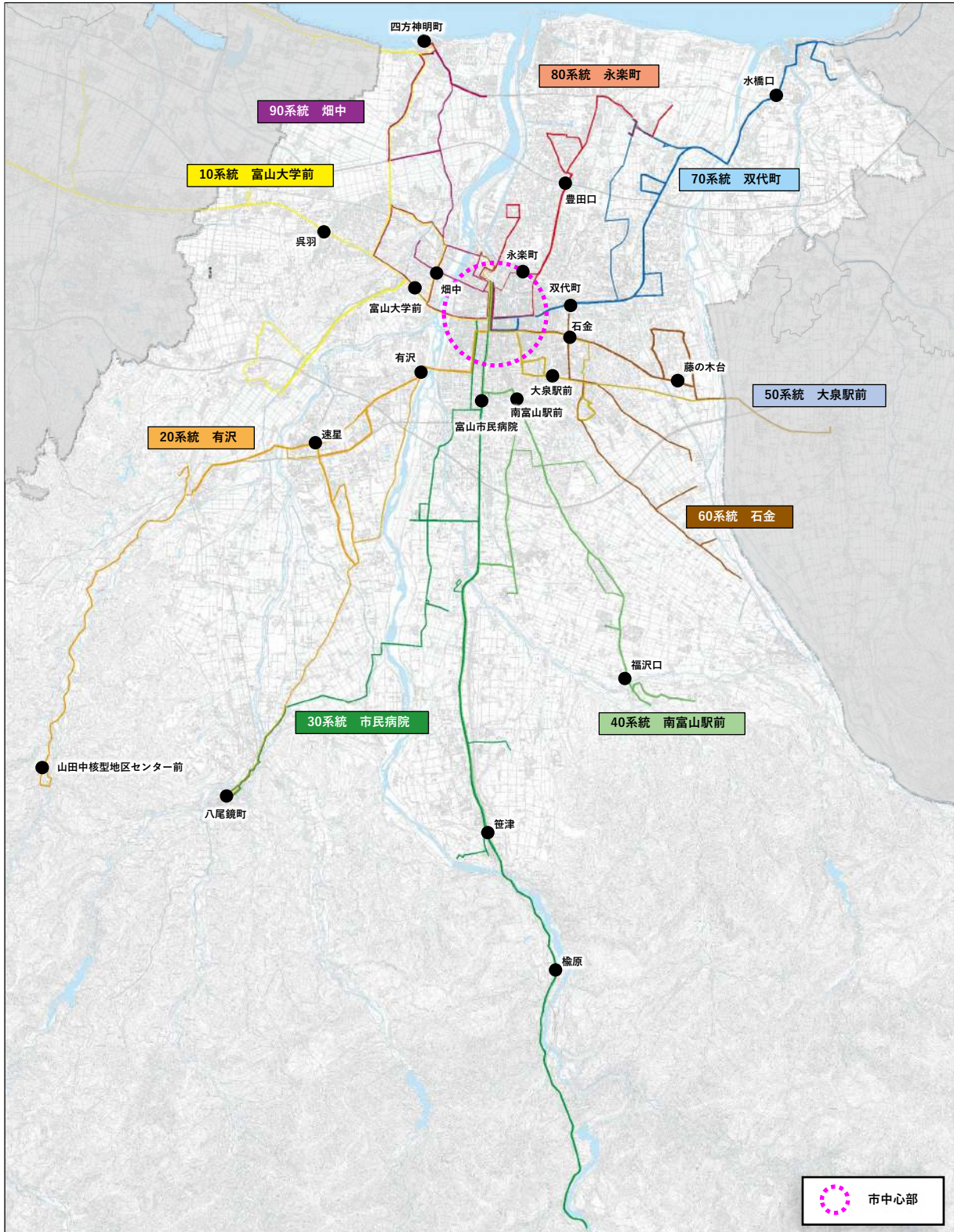


# 2-2.路線バス

## (1)路線網

地鉄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年度)



出典:国土地理院地図

# 2-2.路線バス

## (2)サービス水準

### ■中心部

中心部(※)では、主要なバス停で概ね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線と地鉄不二越・上滝線、国道359号(婦中大橋)、神通川に囲まれた範囲

### ■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年度)

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	榆原	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、不二栄町	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 リビセンター	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。

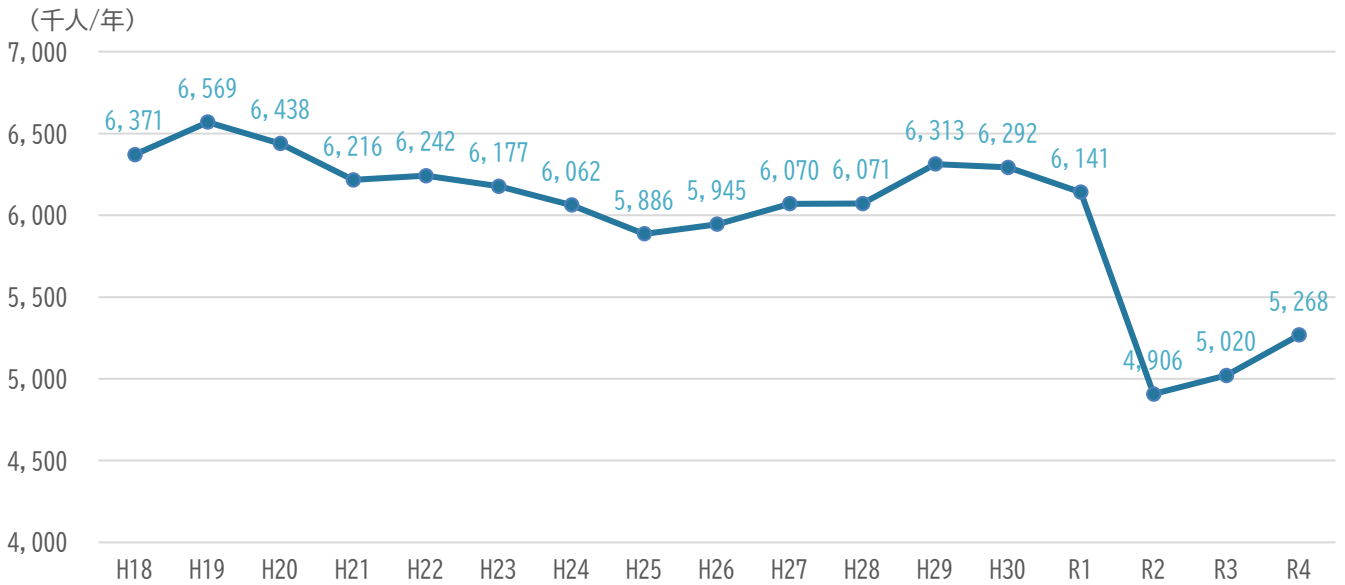
# 2-2.路線バス

## (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21年度から平成28年度にかけては、横ばいで推移しています。

令和2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。

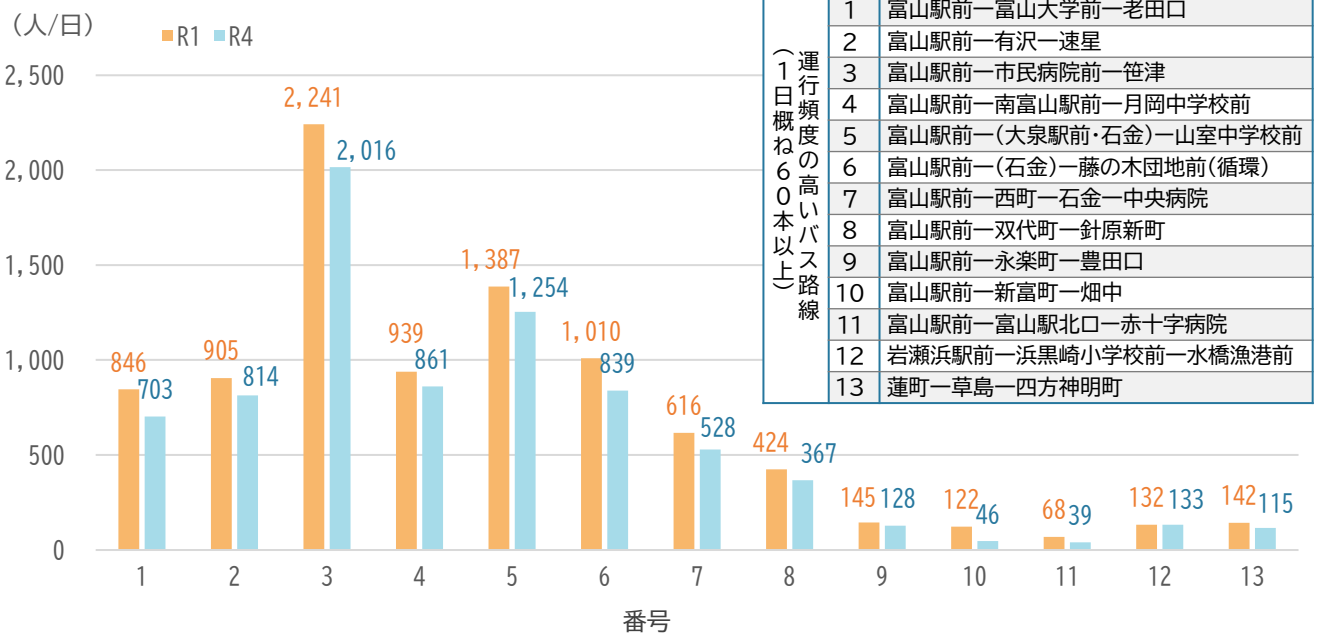
### 路線バス利用者数の推移



1日当たり概ね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日当たりの利用者数が最も多い路線は、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で概ね8~9割程度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





# 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年度)

	バス停数	上屋が未整備のバス停数(a)	上屋が整備済のバス停数	整備済バス停下屋基数(b)	上屋の整備率(%)(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

※13路線のうちフィーダーバス2路線を除く

### 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年度)

	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

## ■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-星井町交差点(下り)	1,700	
計		16,000	

### 国道41号 一番町付近



### 国道41号 新庄銀座付近



### バス専用・優先レーン



出典: 国土地理院地図

# 2-3.コミュニティバス等

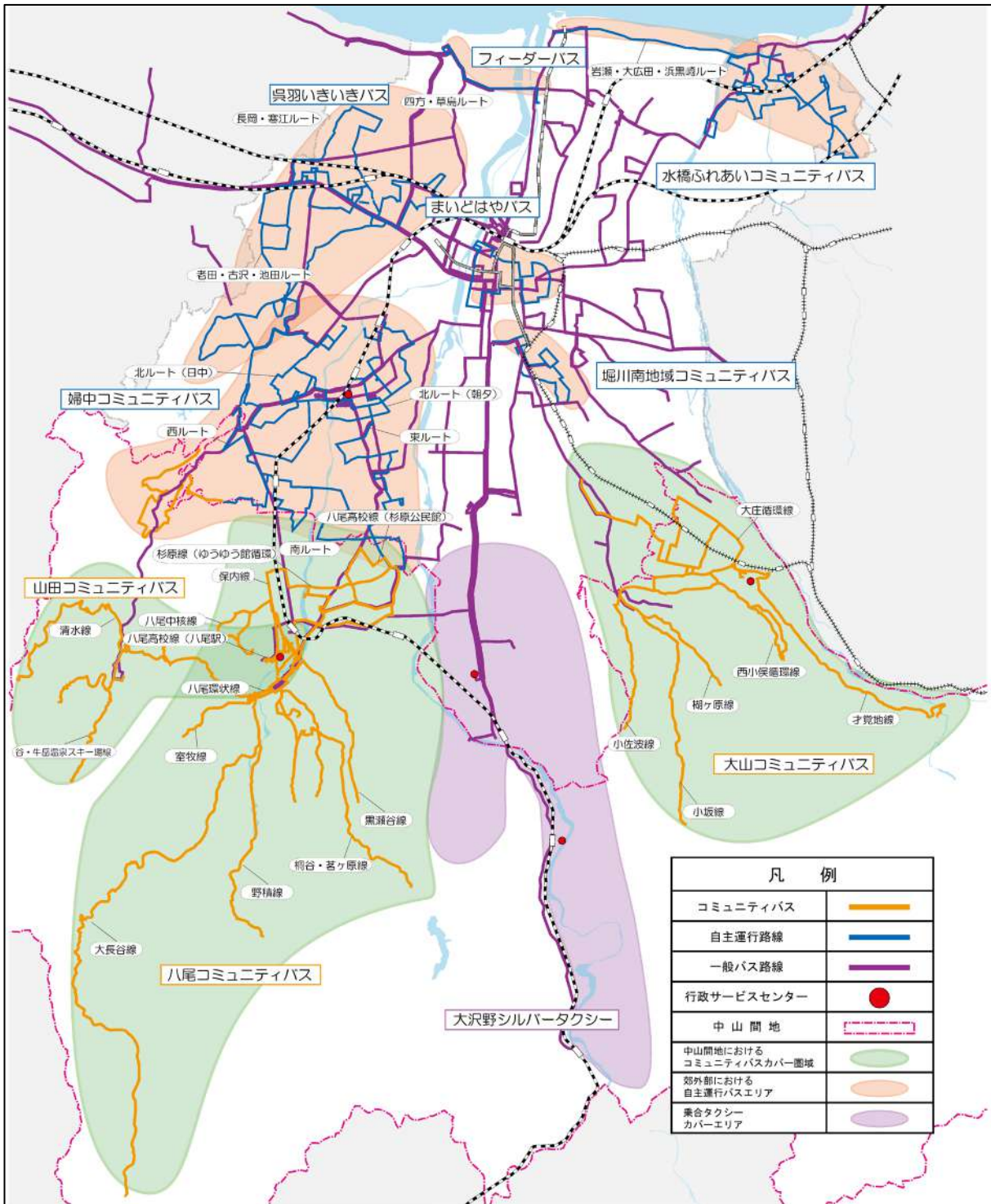
## (1)路線

呉羽地域、水橋地域など6地域では、地域自主運行バス(計17ルート)が、各地域の駅や主要施設などを運行しています。

中山間地域の大山、八尾、山田地域では、市営コミュニティバスが駅や行政サービスセンター等を起点に地域内を運行しています。

大沢野地域では、65歳以上の高齢者を対象としたデマンド型の乗合タクシーを運行しています。

### コミュニティバスネットワーク



# 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、8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(R4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	—	
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	—	
	—		—	—	—	
	地域自主運行バス	まいどはやバス	西ルート	6.7	21	—
			東ルート	7.5	21	—
呉羽いきいきバス		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)	—	
		長岡・寒江	10.3	10(7)	—	
		長岡・寒江(通勤・通学便)	9.9	1(0)	—	
水橋ふれあいコミュニティバス		通常便	12.1	5	—	
		モーニング	17.3	1	—	
		帰宅便	11.5	1	—	
婦中コミュニティバス		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	—	
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	—	
フィーダーバス	富山港線フィーダーバス	四方・草島	2.0	65(38)	—	
		岩瀬・大広田・浜黒崎	2.0	64(36)	—	

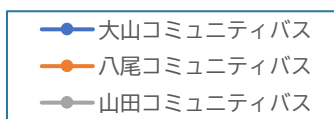
※運行本数の()内:平日以外の運行本数

出典:富山市資料

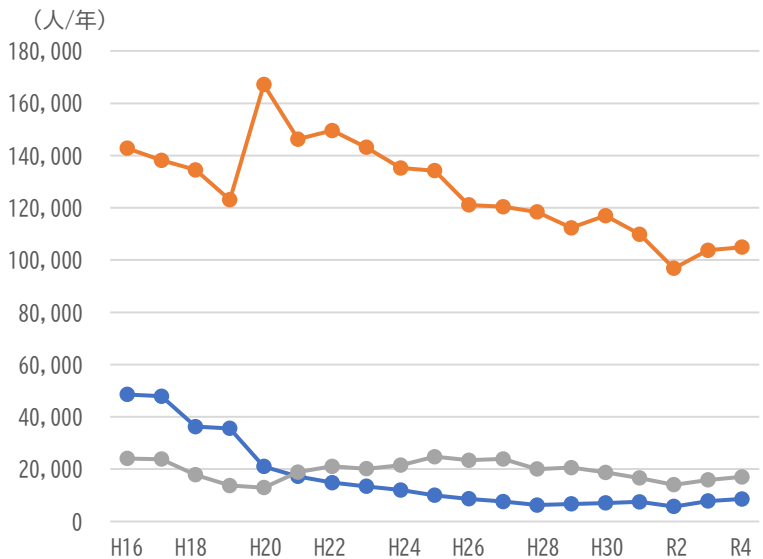
# 2-3.コミュニティバス等

## ■市営コミュニティバス

利用者は、いずれの路線も減少傾向もしくは横ばいで推移しています。



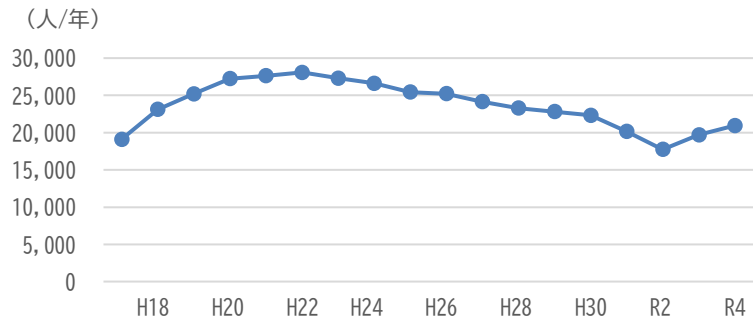
## 市営コミュニティバスの利用者数推移



## ■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

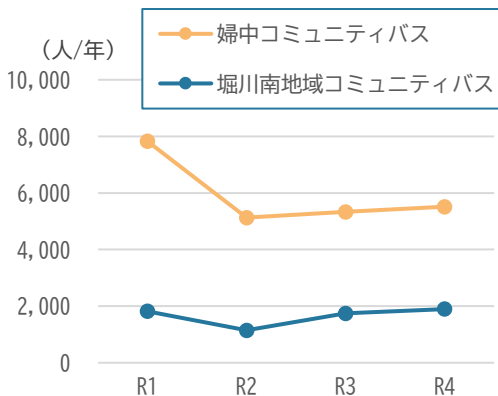
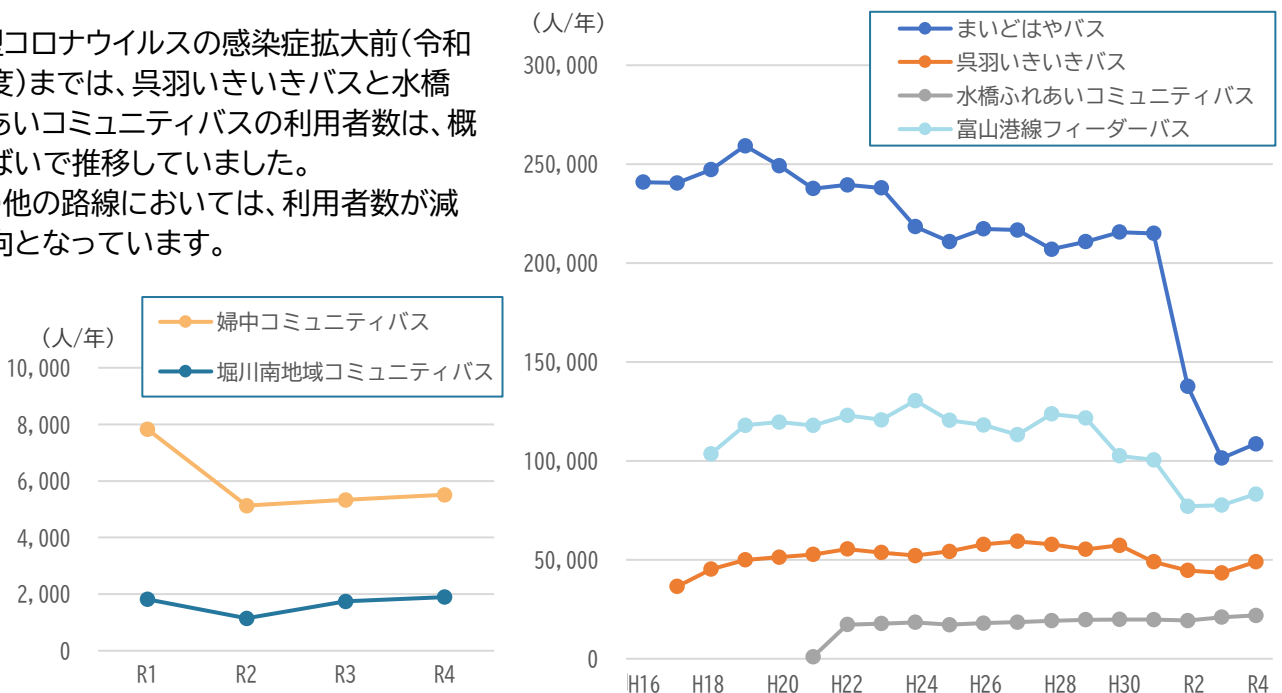


## ■地域自主運行バス

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

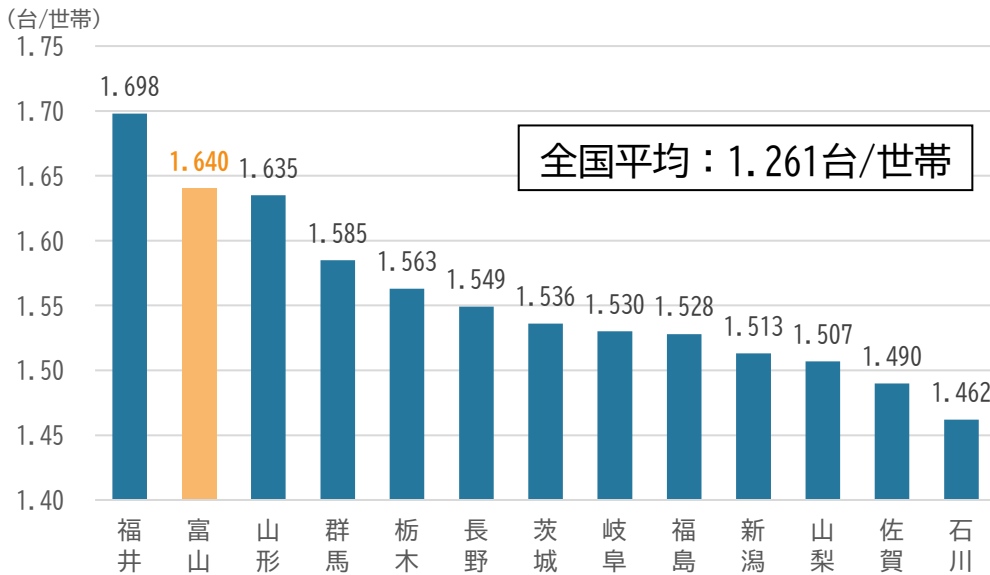


# 2-4.自動車

## (1)乗用車保有台数

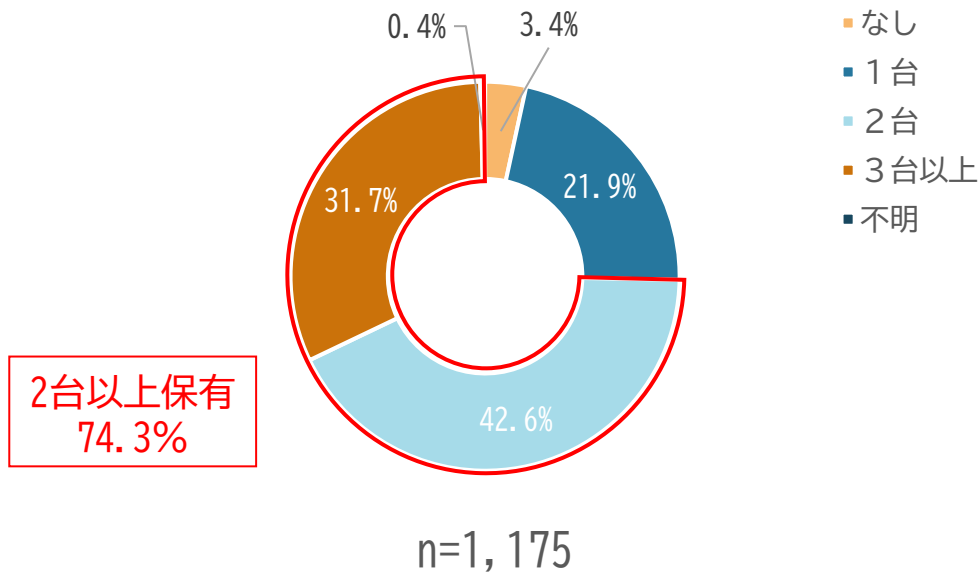
富山県の1世帯当たりの乗用車保有台数は、1,640台と全国第2位の高い水準となっています。また、世帯当たりの乗用車保有台数は、2台以上の世帯が4分の3を占めています。

### 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

# 2-4.自動車

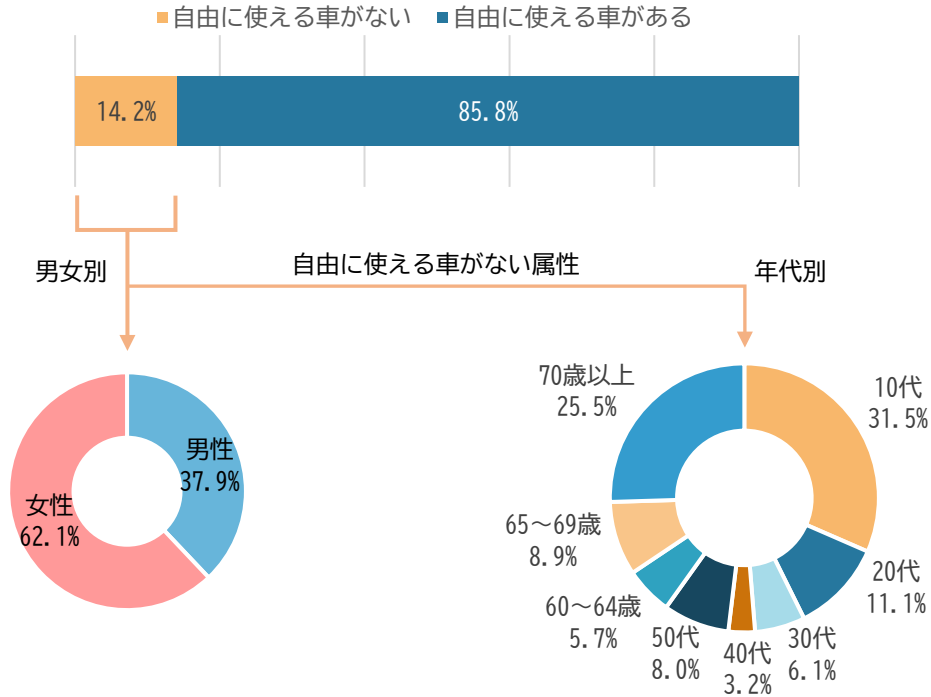
## ■車を自由に使えない人の実態

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(以下、「市民意識調査結果」)では、自由に車を使える人の割合は約86%であり、平成18年度の調査結果(70%)に対し、約16%も増加しています。

自由に車を使えない人のうち、10代、20代の若い世代の割合が約3倍に増加している一方、60歳以上の世代の割合が約30ポイント減少しています。

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

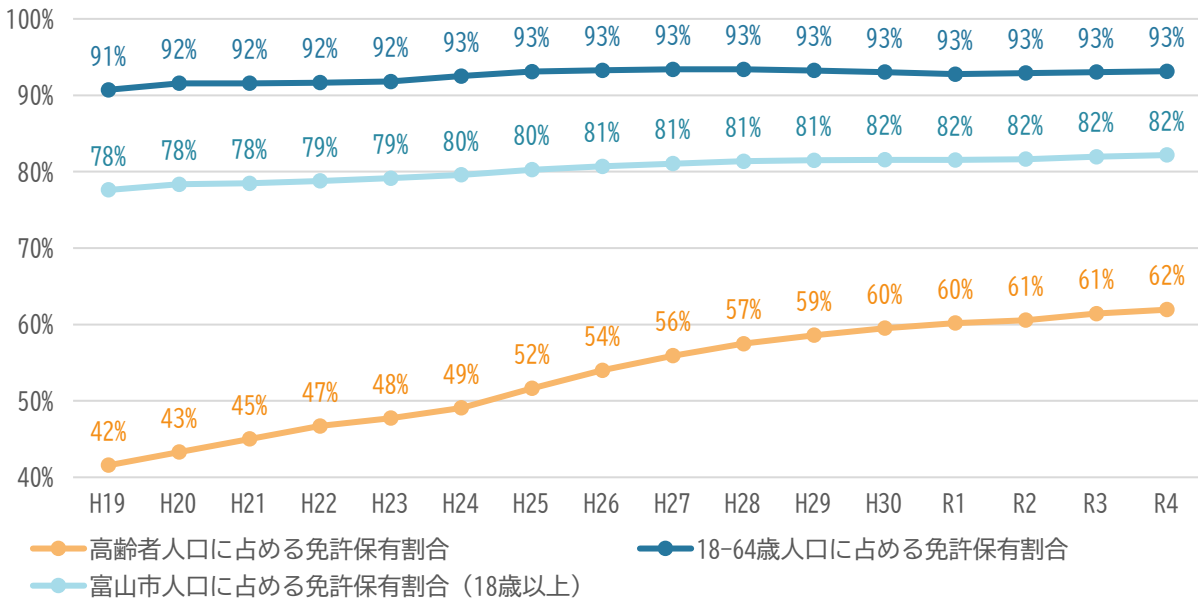


出典:公共交通に関する市民意識調査(R4)

## (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

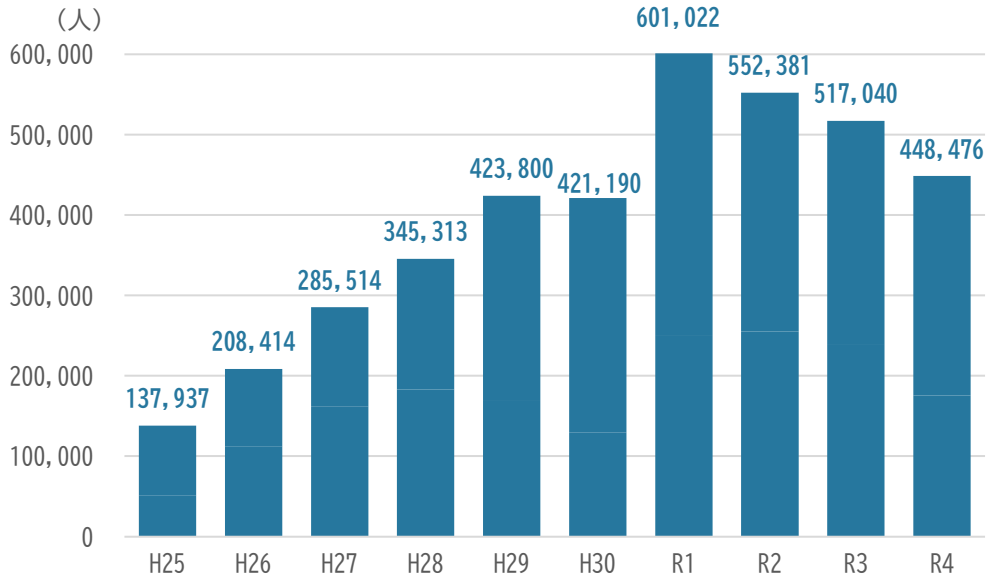


# 2-4.自動車

## (3) 運転免許返納者数の推移

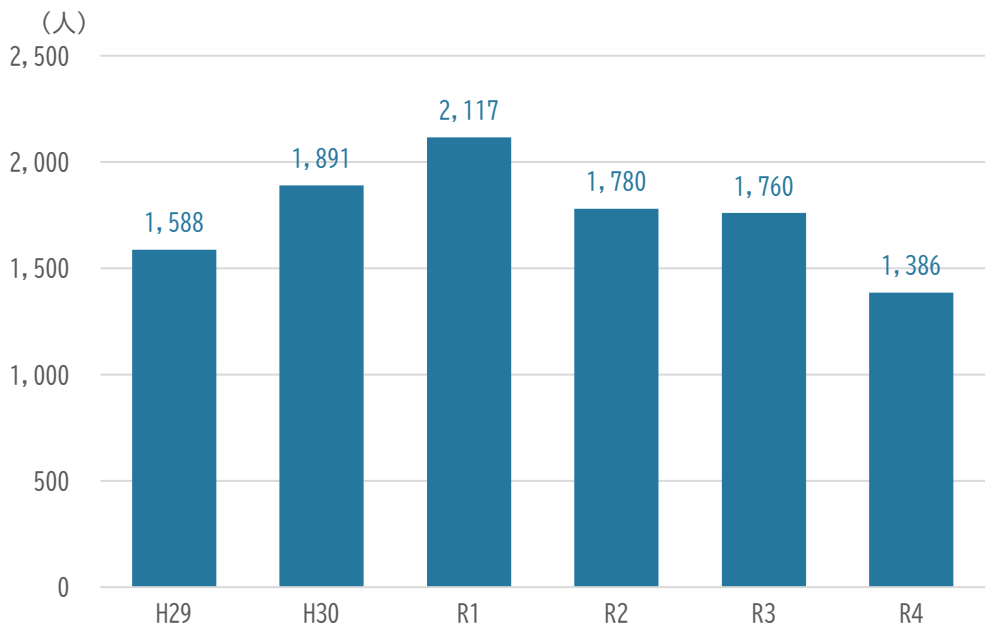
運転免許返納者数は、全国的には令和元年度までは増加傾向で推移していましたが、令和2年度以降は減少しています。これは富山市でも同様の傾向がみられます。

### 免許返納者数(全国)



出典:警察庁運転免許統計

### 免許返納者数(富山市)



出典:富山県運転免許センター



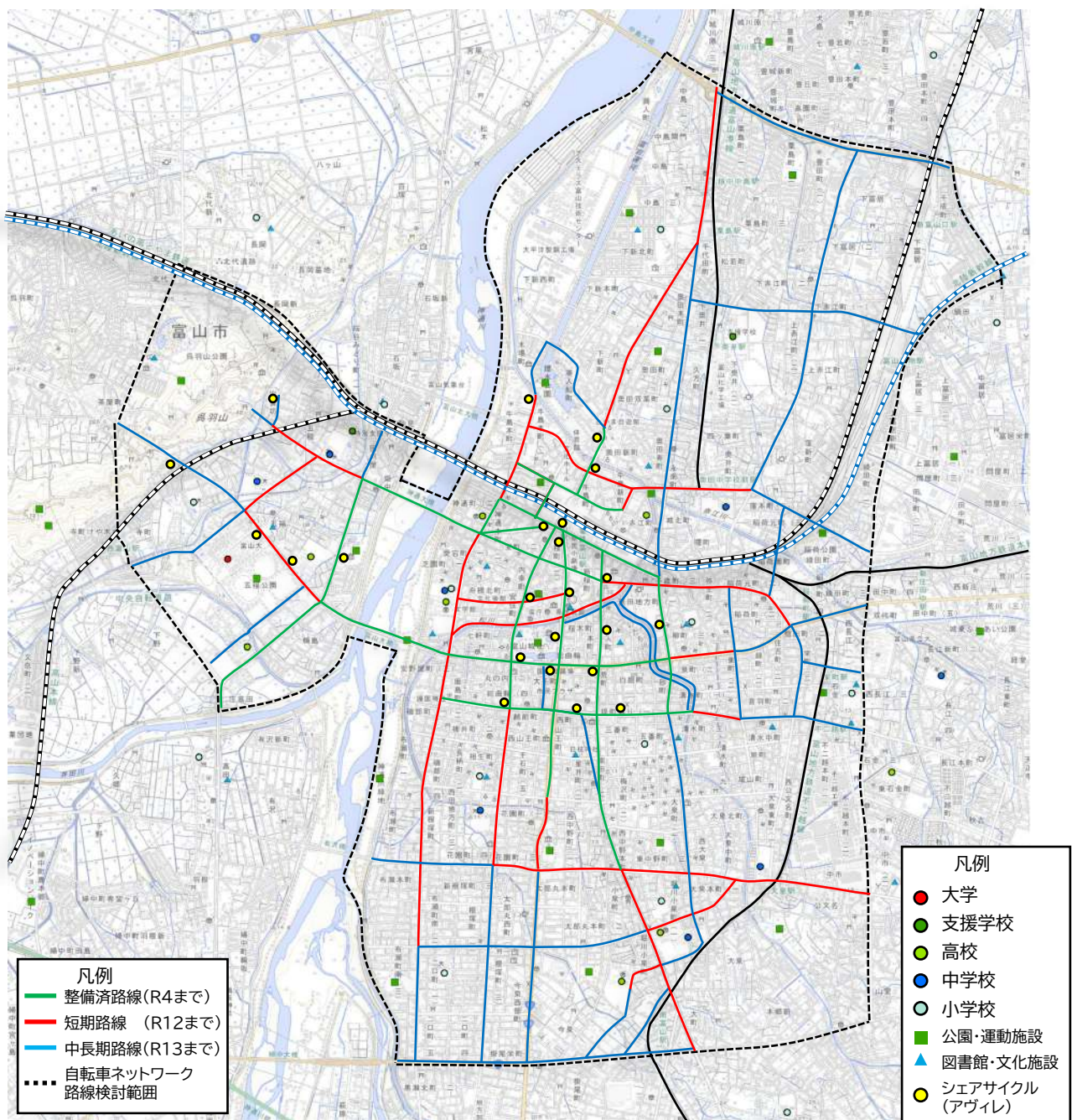
# 2-5.自転車

## (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が整備済みとなっています(進捗率約46%)。

### 自転車ネットワーク整備路線



出典:国土地理院地図

# 2-5. 自転車

## (2) 駐輪場

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策として、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を改善するため、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を実施しました。

#### 駐輪場へのエレベーター



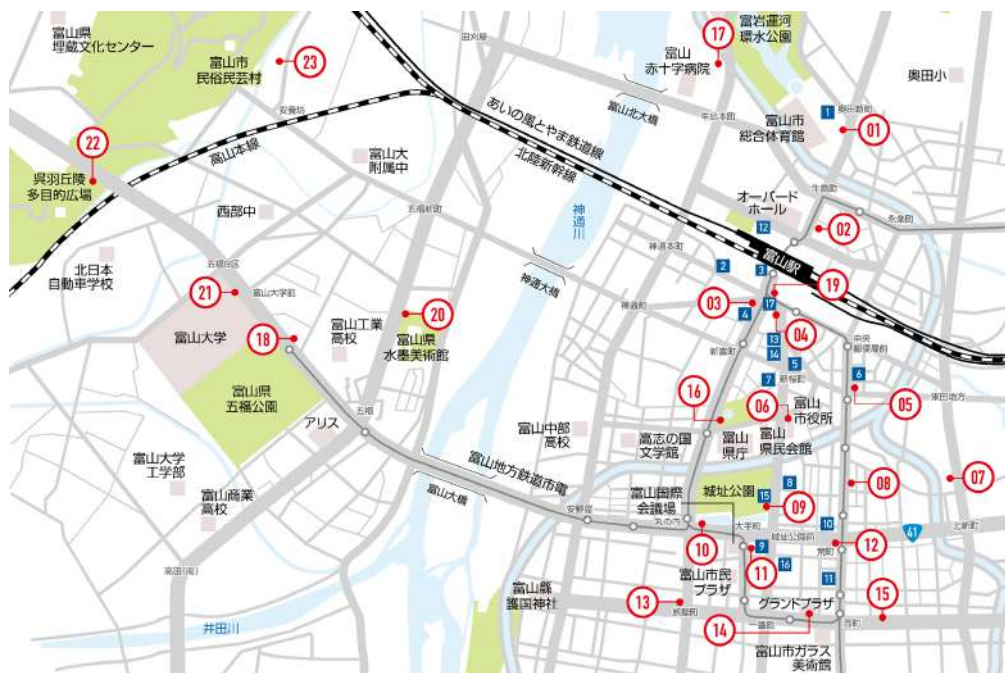
# 2-5.自転車

## (3)シェアサイクル

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。

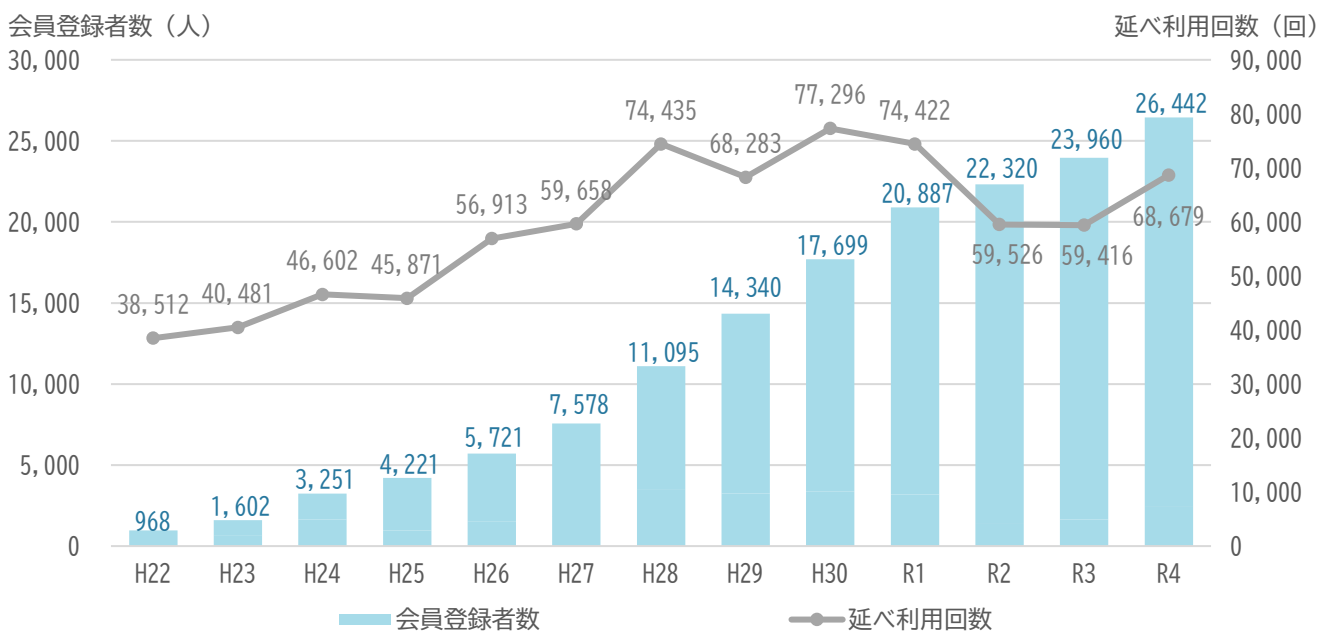
まちなかでの短距離・短時間の利用を想定しており、公共交通を補完する役割を担っています。

### 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前の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

はじめに

令和4年度におけるステーション毎の利用回数は、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。

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

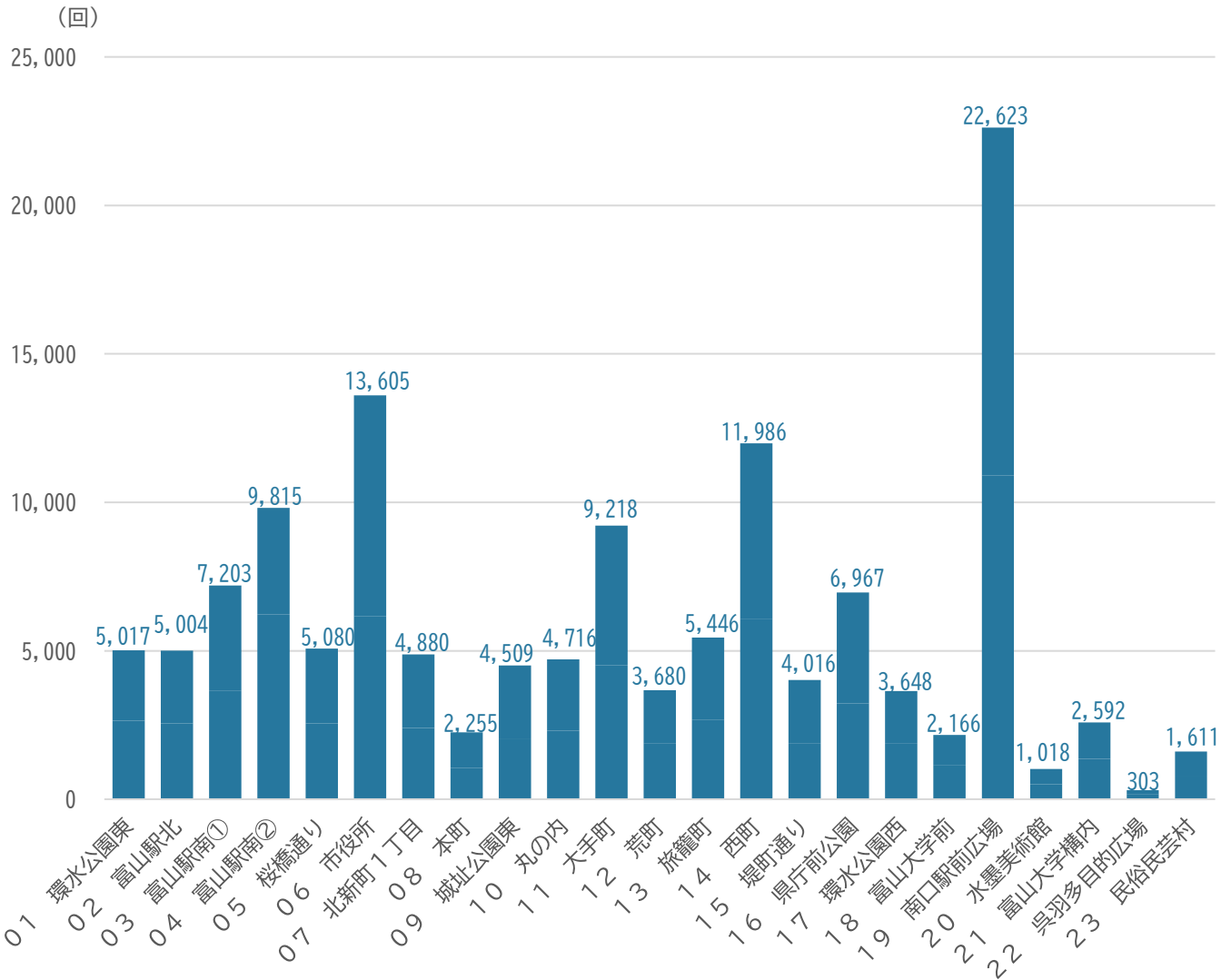
第2章

1. 基本方針と目標

2. 目標を達成するための施策

3. 計画の達成状況の評価

## 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



### 市役所ステーション



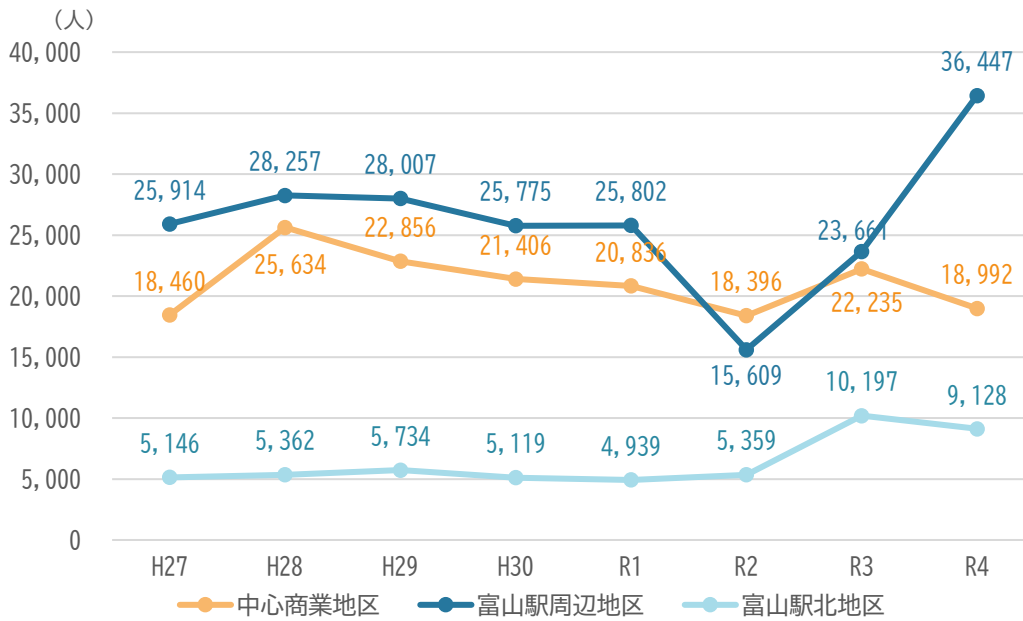
# 2-6.歩行者

## (1)中心市街地の歩行者通行量

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。

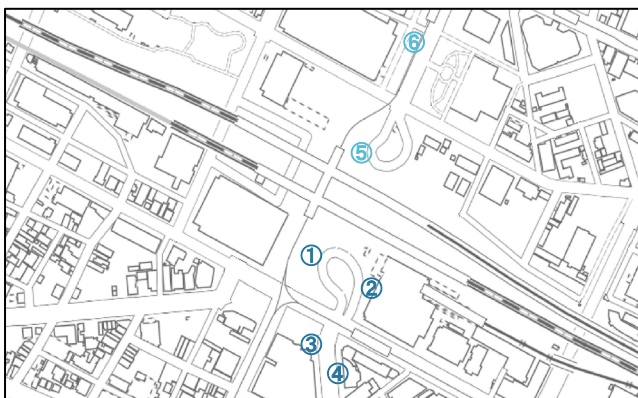
令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛や観光客の激減、商業施設の休業等の影響を受け、大きく減少していましたが、令和4年度は、富山駅周辺において新型コロナウイルス感染症拡大前を上回る通行量となっています。

### 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  
④SOGAWA BASE南側(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

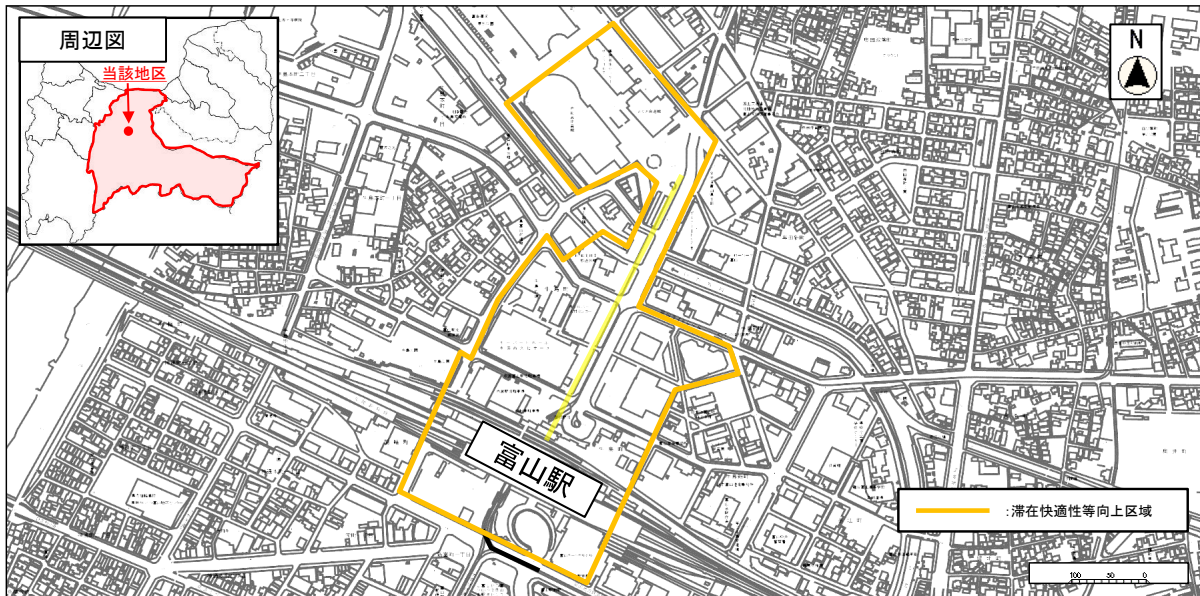
富山駅周辺の魅力をより高めるため、ウォーカブルな空間の創出に向けた取組みを進めています。

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、令和2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



## イベント開催時



# 2-7.その他の公共交通など

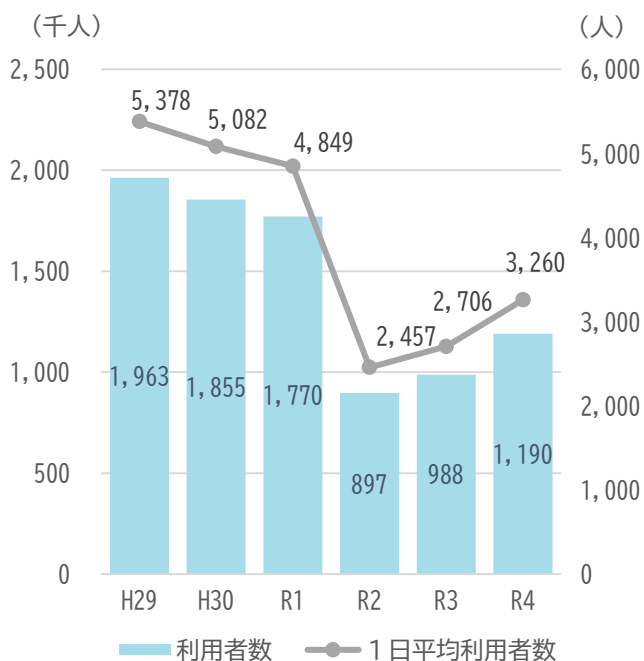
## (1)タクシー

### ■利用状況

タクシーの利用者数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。

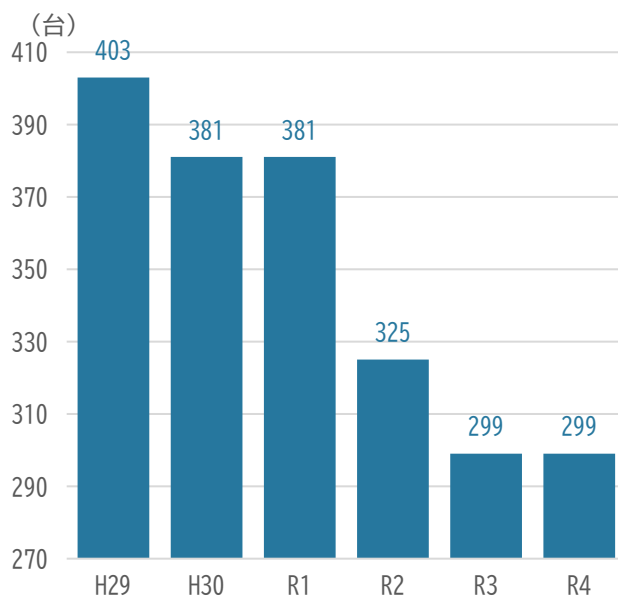
タクシー車両数は、平成29年度から令和4年度にかけて約25%減少しています。

#### タクシー利用者数の推移



出典：富山県タクシー協会

#### タクシー事業計画台数の推移



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)



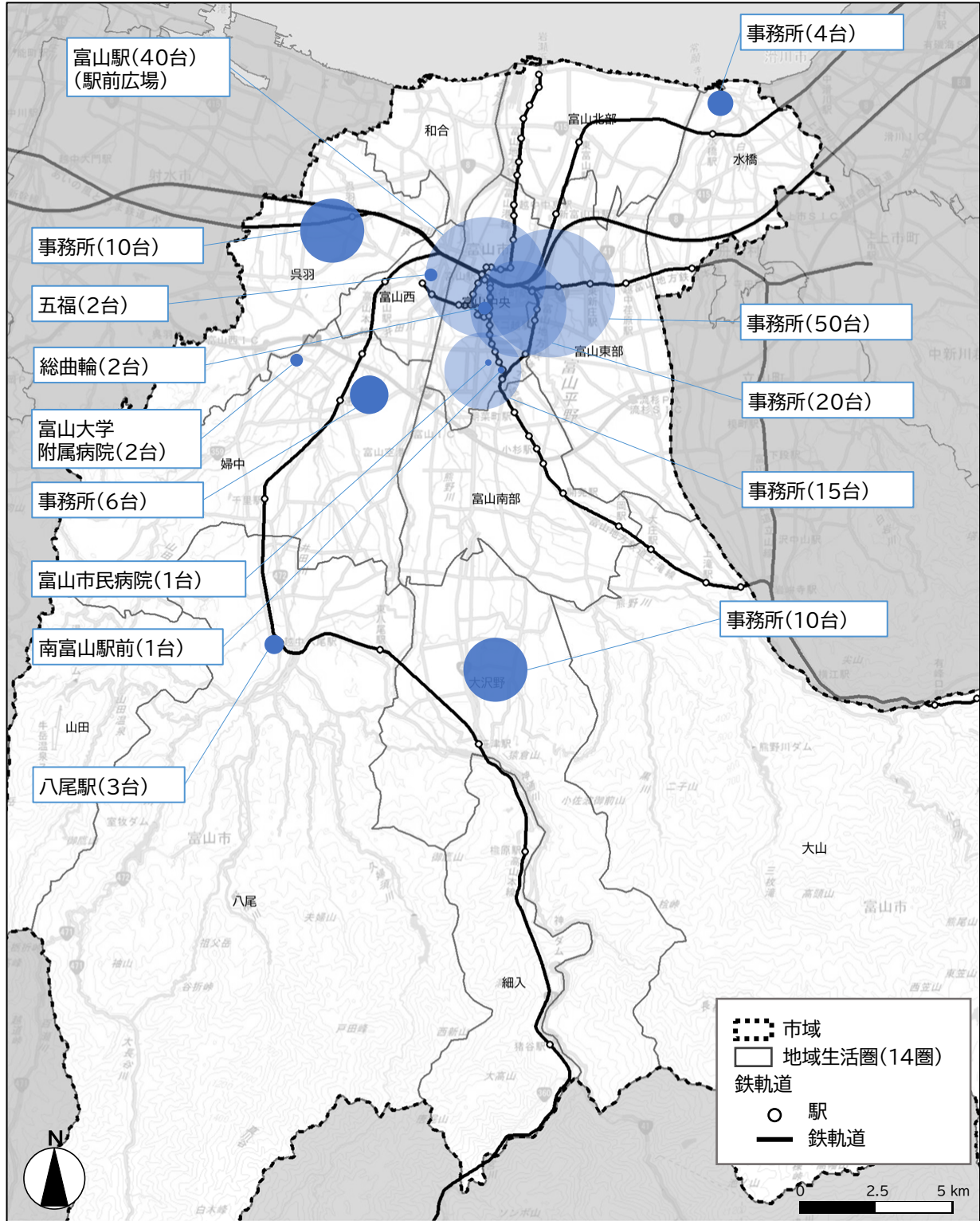
# 2-7. その他の公共交通など

## ■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



出典:国土地理院地図



# 2-7.その他の公共交通など

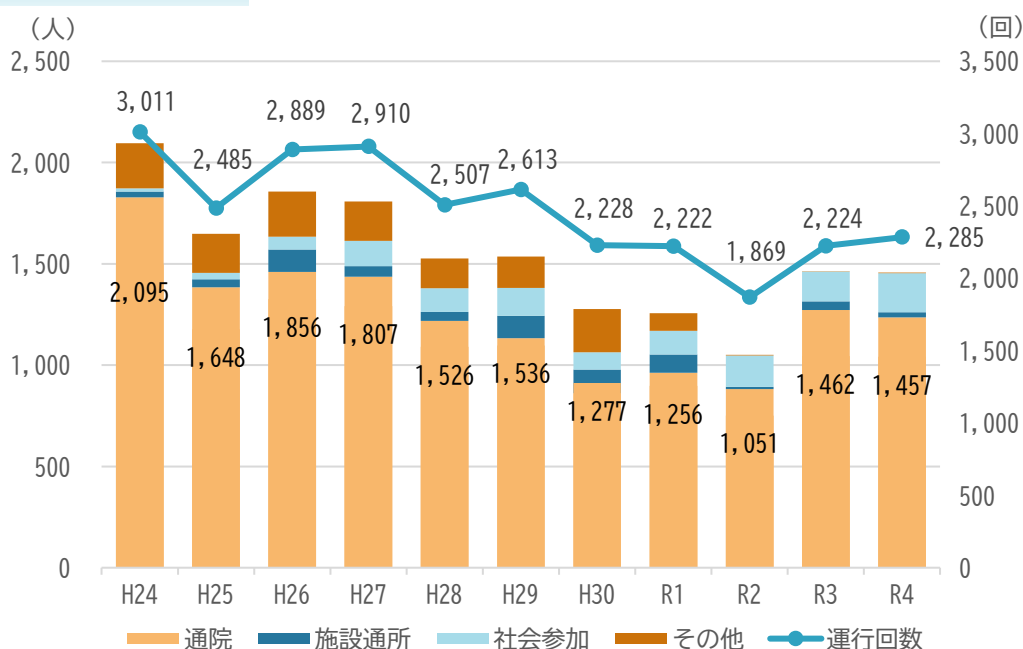
## (2)福祉輸送

市内在住の概ね65歳以上で、障害に関して所定の要件(※)を満たしている方を対象に、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主に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・利用者数の推移

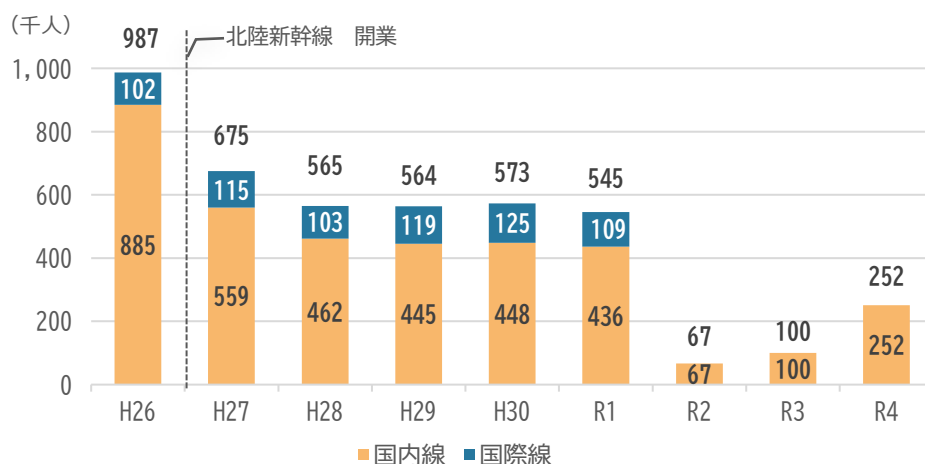


## (3)空港

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2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(富山空港の利用状況)

# 2-8.公共交通空白地域

## (1)市全体の現状

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以上(道のり約1km以上))を公共交通空白地域と設定しています。

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

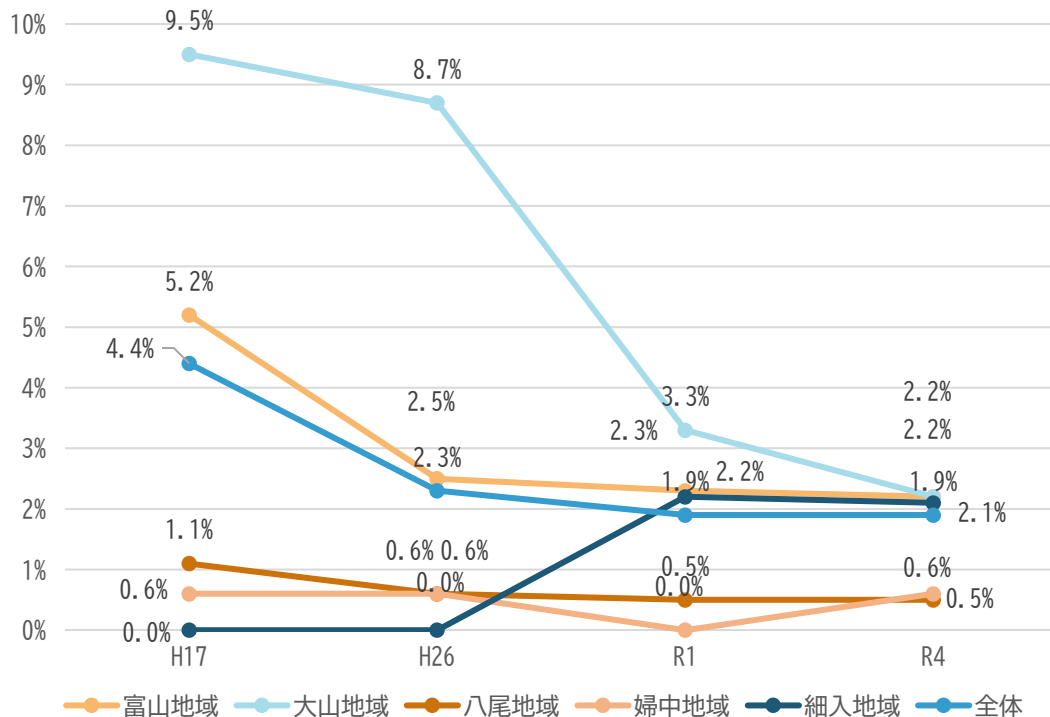
	人口(人)	割合
富山市	410,297	-
公共交通の利用可能な圏域	402,658	98.1%
鉄軌道+路線バス	375,479	91.5%
コミュニティバス※	27,179	6.6%
公共交通空白地域	7,639	1.9%

※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割合



# 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

