

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

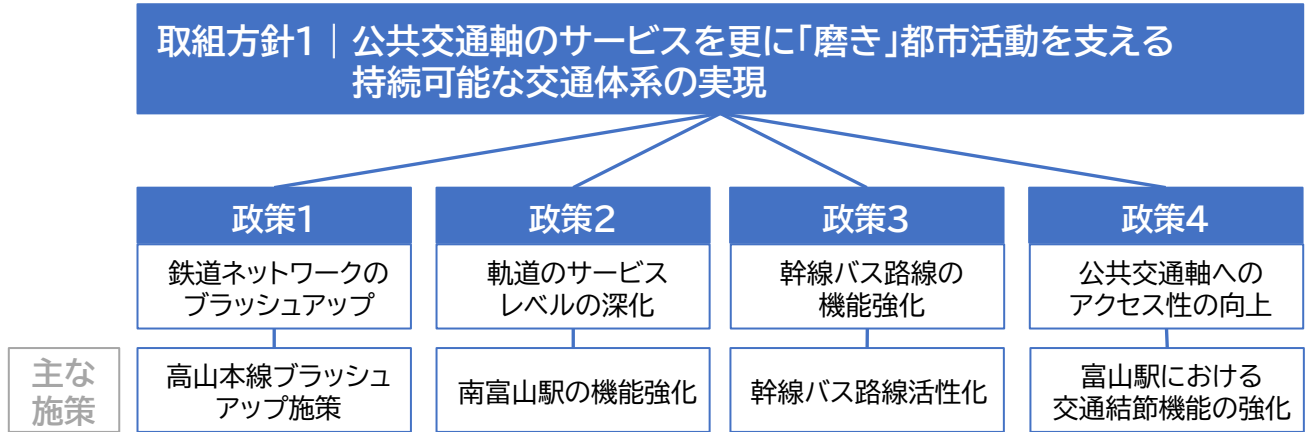
第2章

1. 基本方針と目標

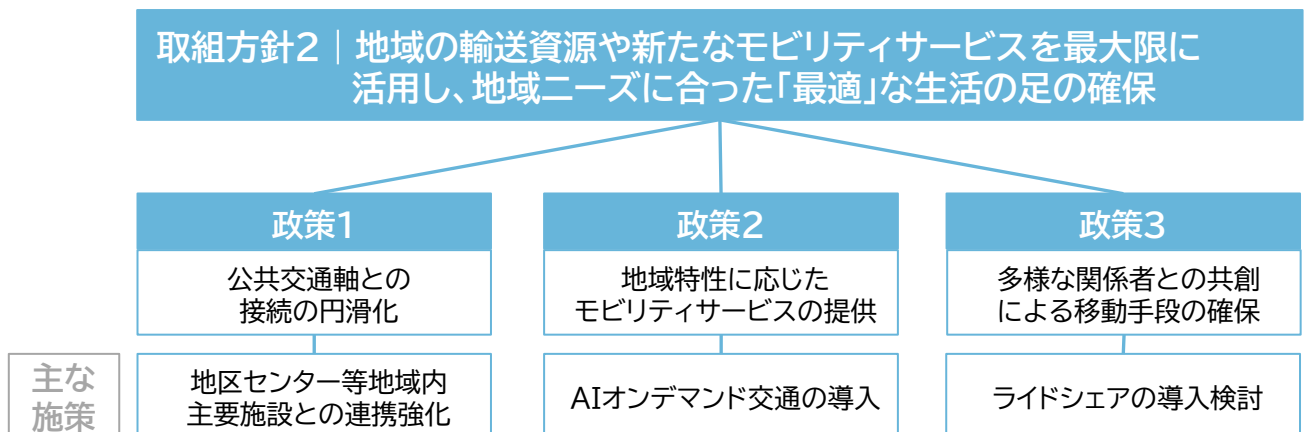
2. 目標を達成するための施策

3. 計画の達成状況の評価

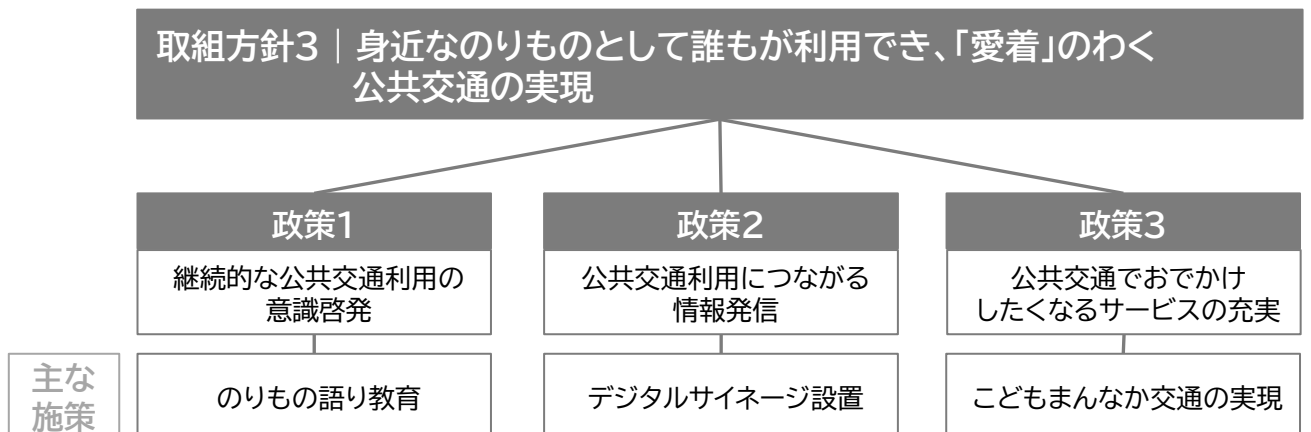
○都心部・地域生活拠点(まちづくり)



○郊外・中山間地域(生活交通)



○公共交通利用への意識の醸成(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連携強化)	●	●			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機能の強化	●	●					実施
⑦ 路線バス等の駅への乗入れ ※	●			●	検討		実施

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. 目標を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(婦中鶉坂駅)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や、新駅及びパーク＆ライド駐車場・駐輪場の整備が利用促進に寄与したことなど、大きな効果が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、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、JR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、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

JR高山本線とあいの風とやま鉄道の 乗継ぎ状況(富山駅)



■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、本市の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)や、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。また、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。

■富山地方鉄道鉄道線

不二越・上滝線を対象に、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、分かり易いダイヤの設定や、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. 目標を達成するための
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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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、運行頻度の向上を図ります。</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を確保するため、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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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。



駅前広場イメージ



新たな改札イメージ

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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	56
15				58	15		10	40	58
16				32	16		10	40	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

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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カード導入イメージ

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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			

増便運行イメージ

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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. 目標を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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			検討	実施	実施

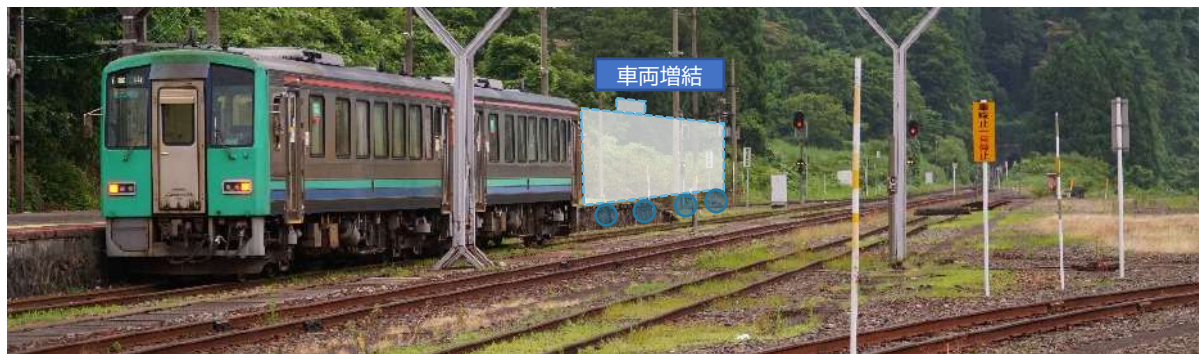
主要な駅を対象に、接続する鉄道や路線バス、コミュニティバスなどが一斉に到着・出発となるようダイヤを調整し(タクトダイヤの導入)、より円滑な乗り継ぎを実現します。



接続状況(越中八尾駅)

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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、駅施設等のバリアフリー化を推進します。




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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			検討	実施	実施

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

※運行上の課題等については、今後関係者にて検討



乗継ぎ状況(富山駅)

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			検討	実施	実施

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。



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

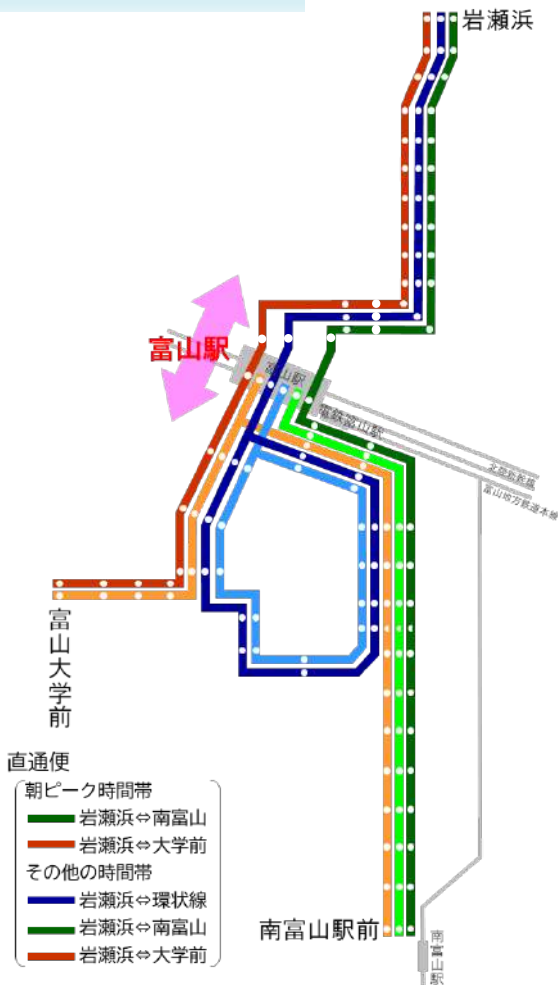
富山ライトレールの整備(平成18年4月開業)や、市内電車環状線化(平成21年12月開業)、路面電車南北接続(令和2年3月完成)により、既存区間と併せて全長約15kmのLRTネットワークが形成されました。路線の新設・延伸だけでなく、運行本数の増加や、始発の繰り上げ・終電の繰り下げ、低床車両の導入、南北接続後の多様な運行形態の実現など、行政が積極的に関与してサービスレベルの向上を図ってきました。

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の確保、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を提供します。

南北接続後の運行状況



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. 目標を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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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、定時性を確保します。



ICカード地上機の導入イメージ

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

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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)

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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. 目標を達成するための
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、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。

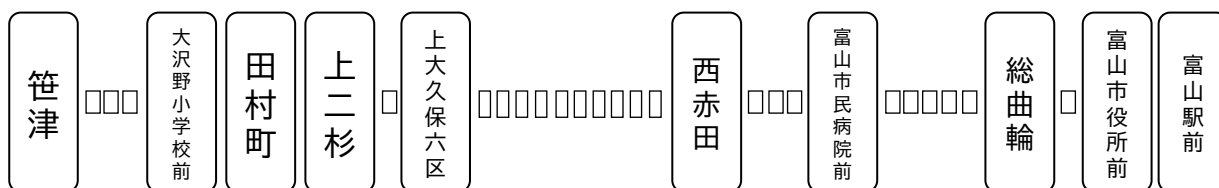
幹線バス路線のさらなる活性化を図るため、令和5年度は笹津線を対象に速達便運行社会実験を実施しました。

今後は、公共交通軸となる幹線バス路線の機能強化や、その他の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



速達便「ファストバス」運行状況



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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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


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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			検討	実施	実施

幹線バス路線は、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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			検討	実施	実施

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。



電動化車両

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			検討	実施	実施

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。

※今後、交通事業者を中心に内容を検討



路線バス

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&ライド駐車場や、サイクル&バスライド駐輪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るなど、より高い効果が得られ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アクセス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・駐輪場を設置しました。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の向上を図り、利用促進に努めます。

パーク&ライド駐車場
(婦中鵜坂駅)



駅前広場・アクセス道路
(東富山駅)



自転車ネットワーク路線の整備
(城址大通り)



ウォークアブル空間の整備
(富山駅北地区)




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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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(月岡駅)

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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。



上二杉バス停パーク&バスライド駐車場



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. 目標を達成するため
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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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



自転車駐車場

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

中心市街地地区の富山駅北周辺において、エリアの魅力を高めるため、ウォー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ーカブル空間

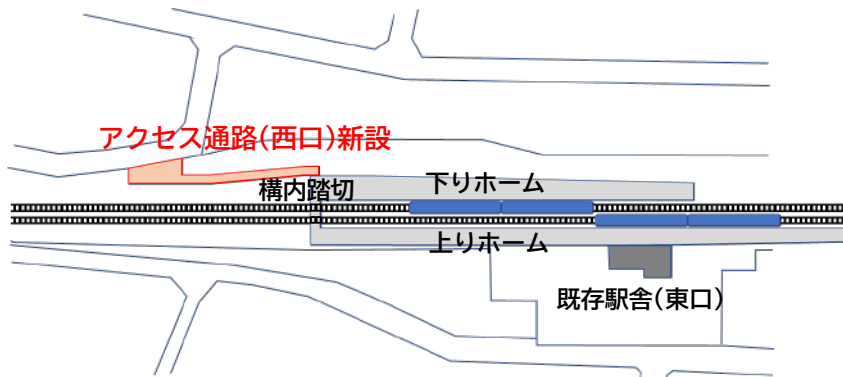
2-3. 施策の内容

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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みます。
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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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

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. 目標を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⑦	路線バス等の駅への乗入れ				
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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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</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の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。

地区センター等地域内主要施設との連携強化イメージ



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. 目標を達成するための
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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			実施	実施	実施
<p>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、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。</p>					
					
			<p>地区センター等地域内主要施設との連携強化イメージ</p>		

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			実施	実施	実施
<p>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、利便性の向上を図ります。</p>					
					
<p>八尾コミュニティバス</p>		<p>婦中コミュニティバス</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

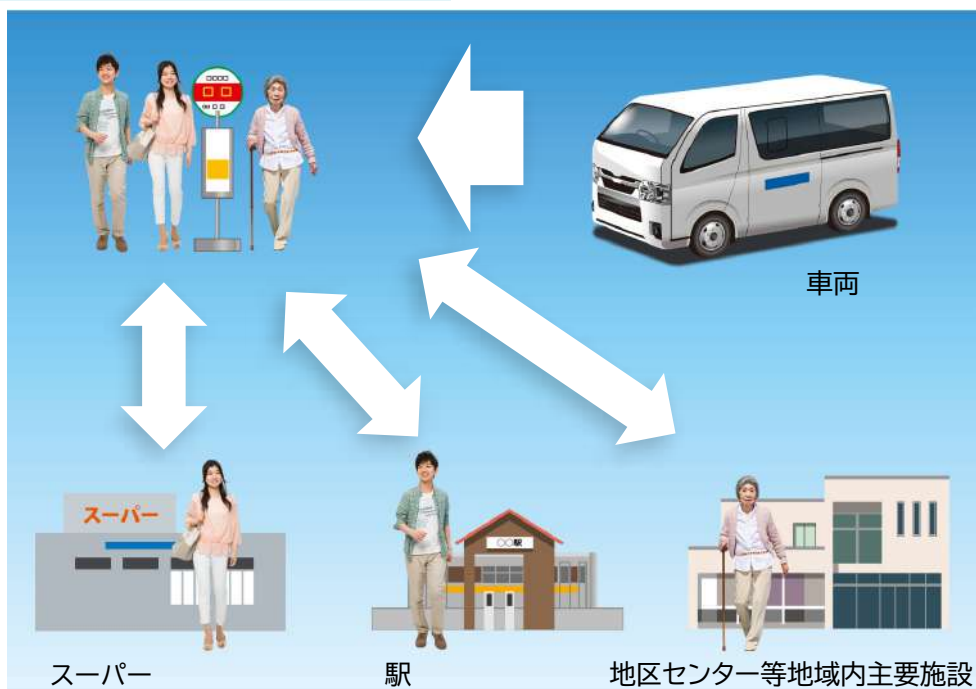
政策2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

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、事業者など地域と連携を図るとともに、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ります。

AIオンデマンド交通の導入イメージ



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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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。



市営コミュニティバス(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	富山市・市民	実施期間	短期 (概ね3年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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。



地域自主運行バス(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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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(大沢野シルバータクシー)

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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オンデマンド交通車両



運行状況

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. 目標を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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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でき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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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に、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

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. 目標を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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			実施	検討	検討

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を提供するため、自動運転車両の実証実験を行います。



自動運転試験車両

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・事業者など地域と連携し、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と連携し、移動手段の確保に努めます。

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を基本とした、新たなサービス提供の可能性について検討を行います。

ボランティア輸送



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	富山市・市民	実施期間	短期 (概ね3年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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。

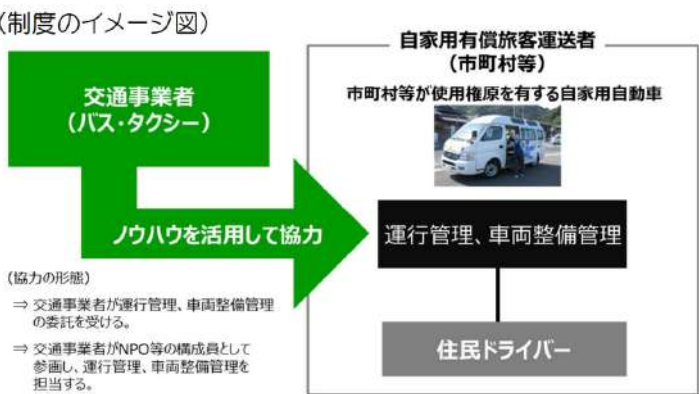


福祉移送サービス
出典：富山市社会福祉協議会

施策②	ボランティア輸送の導入検討				
実施主体	富山市・市民	実施期間	短期 (概ね3年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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ルールを明確化
出典：国土交通省(自家用有償旅客運送ハンドブック)

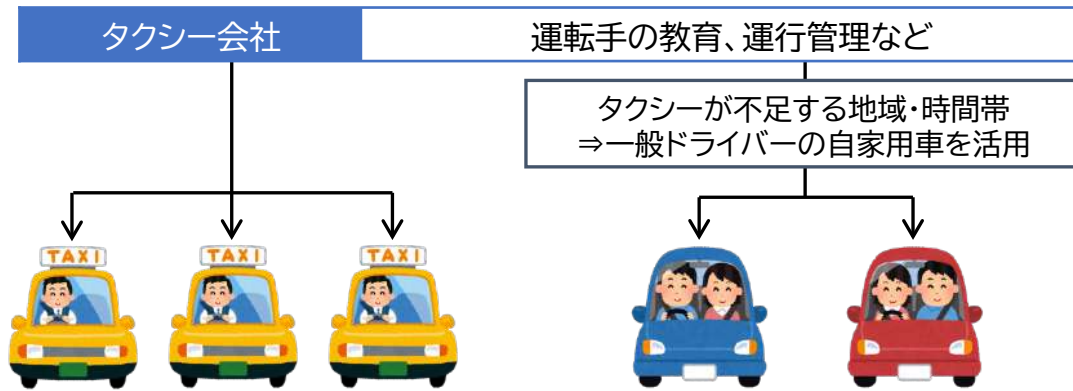
2-3. 施策の内容

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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を検討します。



ライドシェアイメージ

2-3. 施策の内容

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

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。

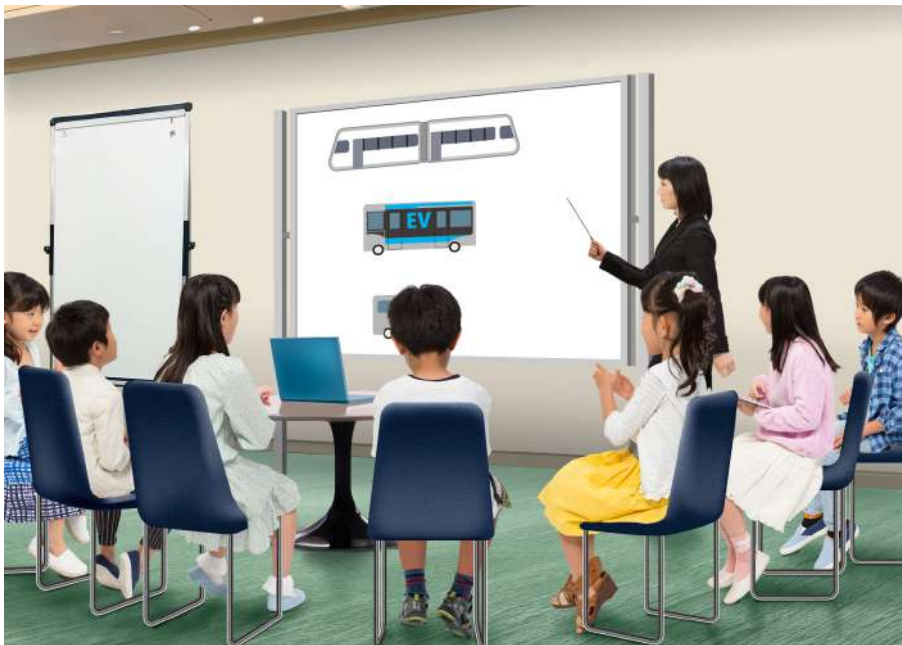
本市では、平成22年度よりモビリティ・マネジメント(MM)の一環として、市民に対し、公共交通を利用することのメリットなどの情報を提供することにより、市民の自発的な交通行動の転換を促し、公共交通の利用促進を目指す「とやまレールライフ・プロジェクト」を実施します。

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を取り入れます。

さらに、公共交通に対する意識啓発の促進を目的として、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ています。

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ります。

のりもの語り教育イメージ



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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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」を引き続き実施します。



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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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	交通事業者・富山市・市民	実施期間	短期 (概ね3年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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醸成と利用促進を図ります。</p>					
					
			<p>とやまレールライフフェスタ</p>		

施策④	沿線地域と協働した賑わいなどの創出				
実施主体	交通事業者・富山市・市民	実施期間	短期 (概ね3年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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促進につなげます。</p>					
					
			<p>とやまレールライフフェスタ in 越中八尾駅</p>		

2-3. 施策の内容

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

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等の運行情報(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ます。

デジタルサイネージ



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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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、エリアマネジメント団体など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、支払いの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アプリの活用やエリアマネジメント団体などとの連携など、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、推進します。

親子でおでかけ事業イメージ



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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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」の発行を引き続き実施します。




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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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。



まいどはやバスではVisaとJCBの
タッチ決済が利用可能!



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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			実施	実施	実施

市営コミュニティバスにおける利便性の向上や新たな利用者を増加させるため、定期券を発行します。



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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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
都市	ハンブルク (ドイツ)	ソウル (韓国)
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
遠距離遞減	一部有り	有り
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. 目標を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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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つぷを、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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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

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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)
			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。					