

令和6年3月15日

建設委員会資料

活力都市創造部

目 次

【報告事項】

1 富山市総合交通計画の策定について		1 頁
--------------------	-------	-----

富山市総合交通計画の策定について

〔交通政策課〕

1. 概 要

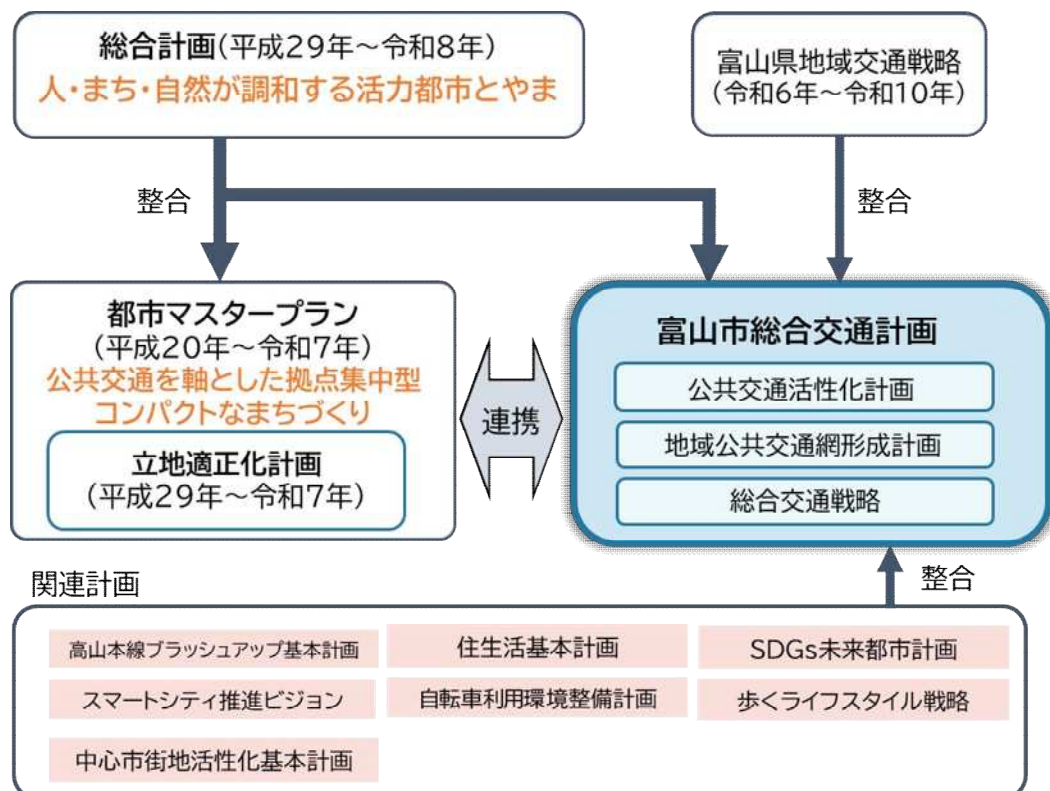
本市では、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の推進に際し、公共交通を重要な都市アセットとして捉え、これまでに、LRTネットワークの形成や鉄道線・幹線バス路線の利便性向上など、交通事業者と連携して集中的に投資することで、公共交通の活性化に努めてきた。

しかしながら、公共交通を取り巻く環境は、人口減少や少子・超高齢化、さらには、ライフスタイルの変革などにより、交通事業者の経営努力のみでは、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である。

このことから、本市では、新たな技術や、モビリティデータの活用などにより上質な交通サービスを提供し、持続可能な公共交通を実現するため、新たな「富山市総合交通計画」を策定するもの。

2. 計画について

(1) 位置付け



(2) 計画の区域

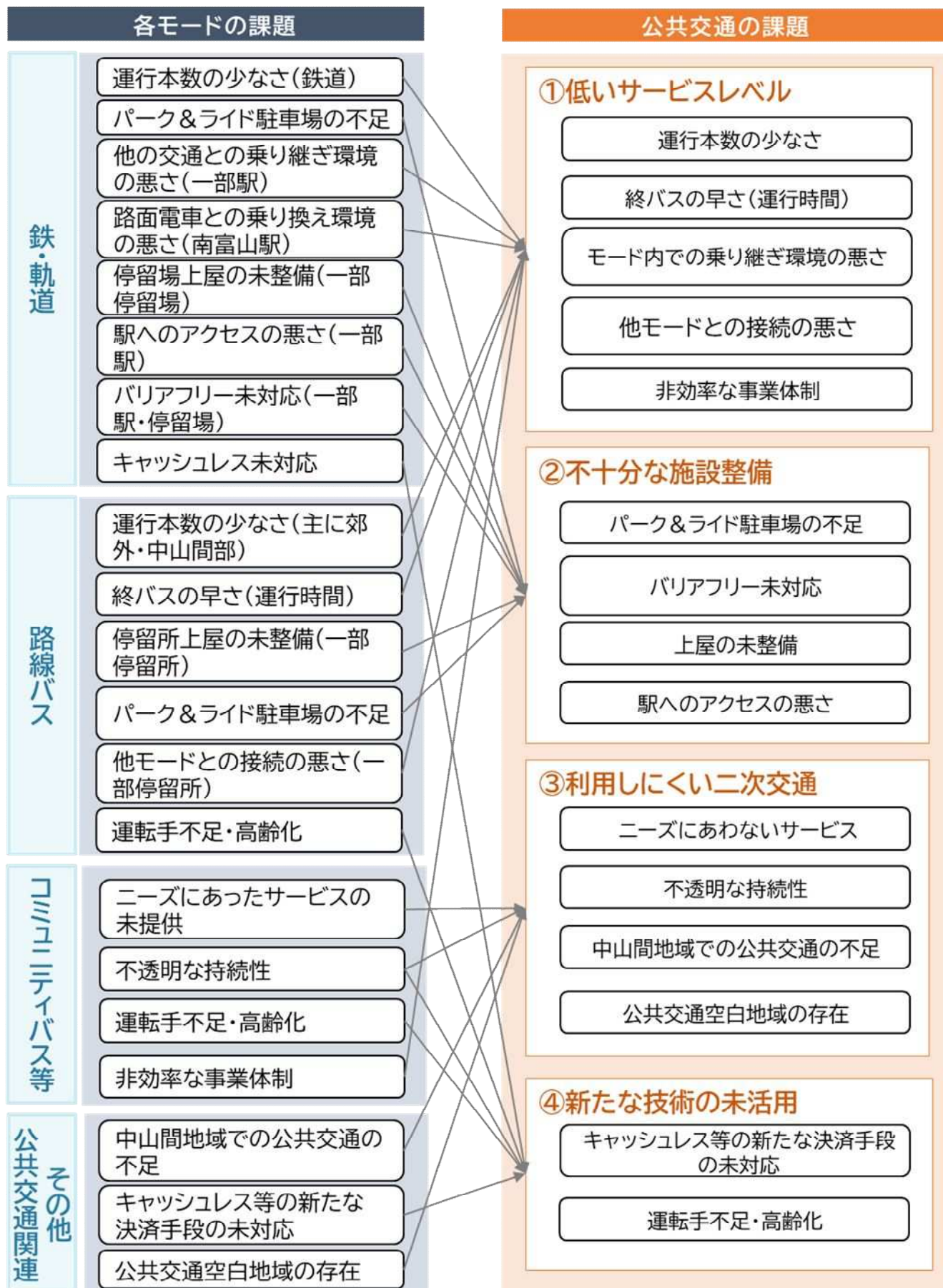
富山市全域（1,241.70 km²）とする。

(3) 計画の期間

令和6年度から令和15年度の10年間とする。

3. 課題の整理について

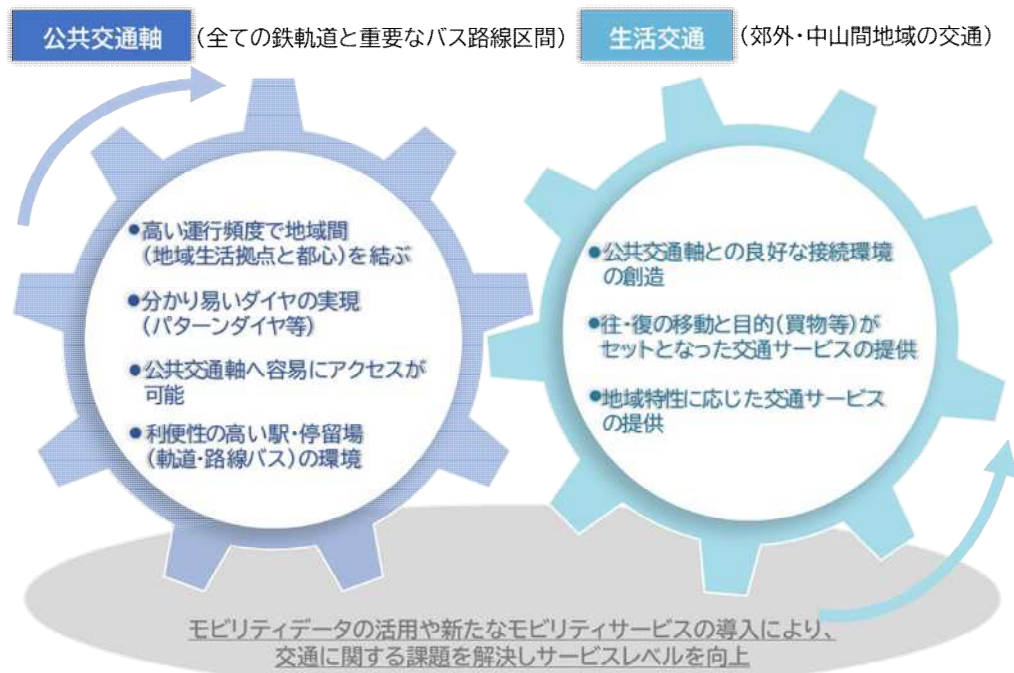
公共交通の現況や、公共交通に関する市民意識調査等の結果をもとに、公共交通の課題を以下に整理した。



4. 将来ビジョンについて

(1) 公共交通のあるべき姿

公共交通軸においては、高い運行頻度で地域間を結び、利便性をさらに向上させるとともに誰もが利用しやすい公共交通を実現することを目指す。また、生活交通においては、公共交通軸との良好な接続環境により、日常生活に適した交通サービスを地域特性に応じて提供することを目指す。



(2) 基本方針

**都市アセットである公共交通を多様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～

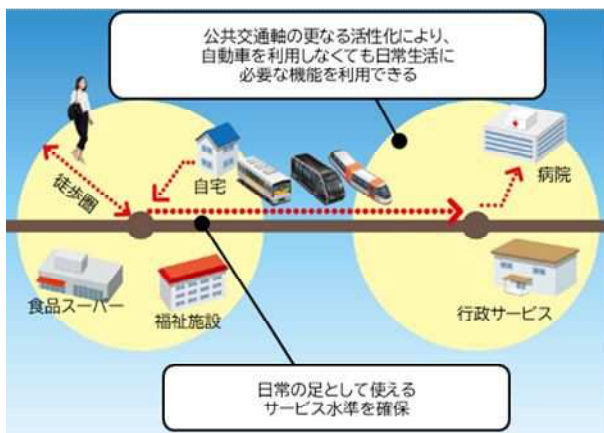
これまで取り組んできた施策と得られた知見を基本に、鉄軌道や主要バス路線など公共交通軸のさらなる機能強化や、生活交通におけるきめ細やかなサービスを提供する。

また、モビリティデータの活用、さらには、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）などの、新たな技術を、交通事業者や市民などの関係者との共創により推進することで、利便性の高い上質な交通サービスの提供を目指す。

(3) 取組方針

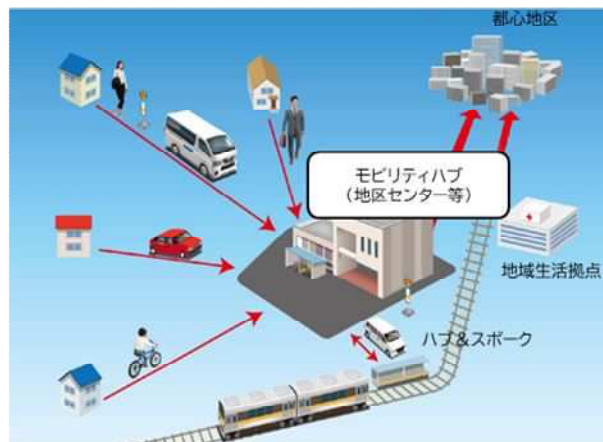
○都心部・地域生活拠点(まちづくり)

**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



5. 主な施策について

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る。



JR高山本線からあいの風とやま鉄道
区間への乗入れ(直通運行)



ICカードの導入

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、快適性の向上を図る。



南富山駅の機能強化



ICカード地上機の導入

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る。



幹線バス路線の活性化検討



路線バスの運行本数等の最適化

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＆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る。



富山駅における交通結節機能の強化



パーク＆ライド駐車場の整備

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る。



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)



コミュニティバスと鉄道との連携強化

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する。



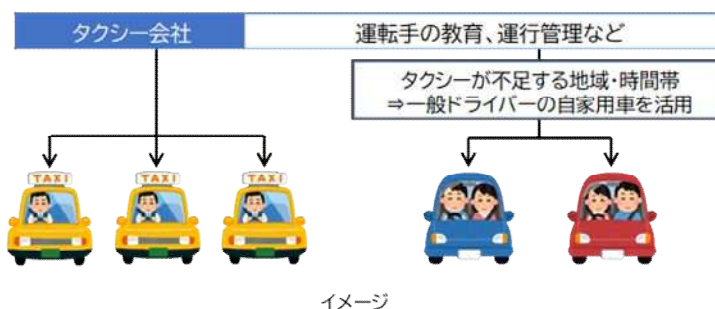
AIオンデマンド交通の導入



車両の電動化

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る。



ライドシェアの導入等検討



ボランティア輸送の導入検討

取組方針3 | 身近な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

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する。



のりもの語り教育



学生へのモビリティマネジメント

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する。



デジタルサイネージの設置



WEB上での経路検索などの情報の提供

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る。



親子でおでかけ事業



おでかけ定期券



高山本線シニアおでかけきっぷ

高齢者向け割引乗車券の導入

6. 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カブル空間の整備		●			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	

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。

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な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。

7. 評価指標の設定・評価方法について

(1) 評価指標

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る。

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	7.5%(令和5年4月～令和6年1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

(2) 評価方法

毎年 PDCA サイクルの考え方のもと、計画・実行・評価・改善を行う。

