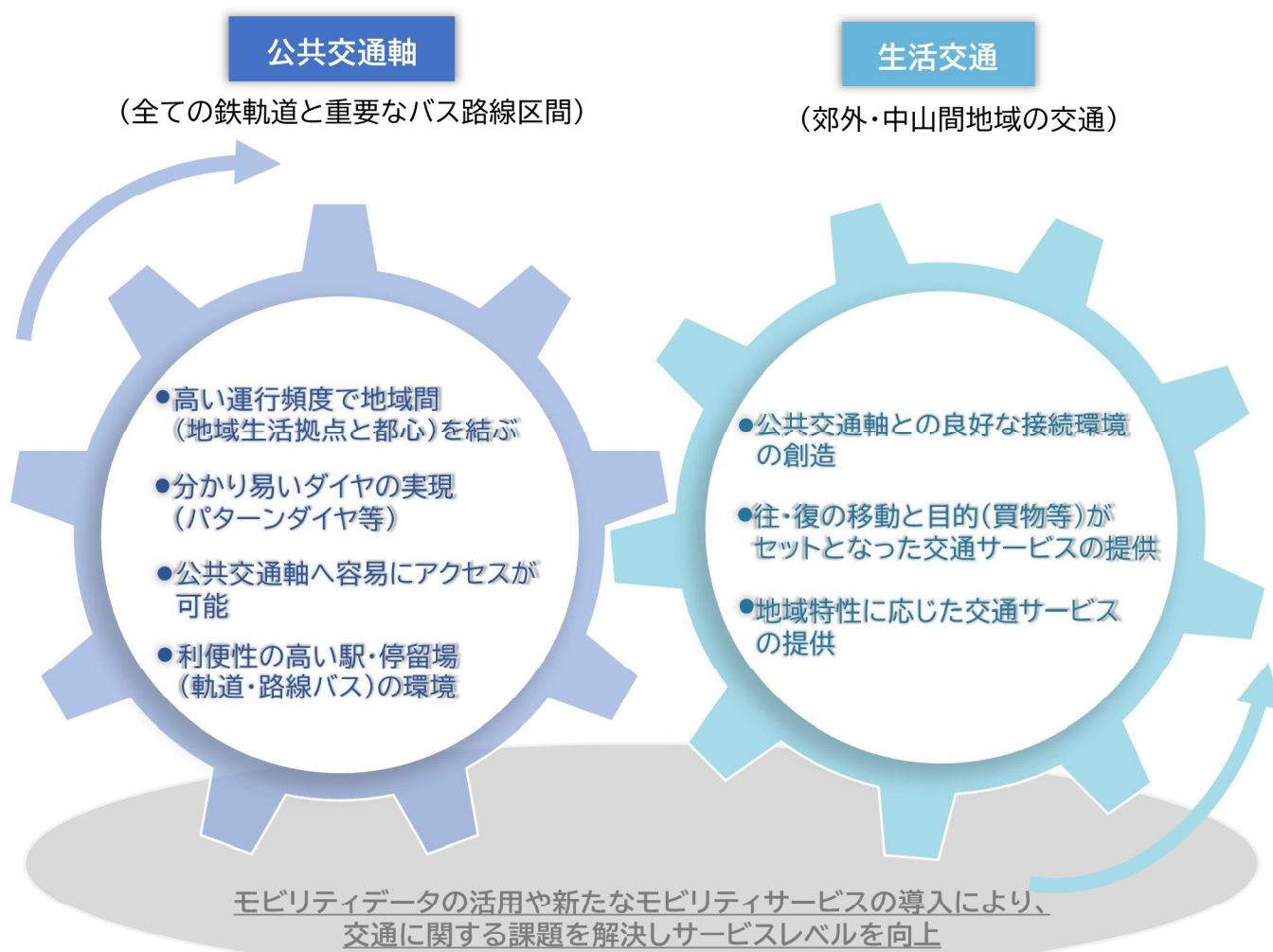


(1)公共交通のあるべき姿

本市の公共交通の軸である全ての鉄軌道と重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の交通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ます。



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～

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することで、積極的に公共交通の活性化に努めてきました。

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と考えています。

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拠点集中型の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を提供します。

さらには、令和4年にスペイン王国のドノスティア・サン・セバスティアン市等へ訪問し、「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やカーボンニュートラルを推進する交通GX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・新駅設置)



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
(ノンステップバスの導入・上屋整備)



これから

幹線バス路線の活性化
(イメージ)



地区センター等地域内主要施設
との連携強化(イメージ)



ICカード地上機の導入
(イメージ)



グリーンスローモビリティの運行



EVバスの導入
(イメージ)



AIオンデマンド交通の導入
(イメージ)



自動運転実証実験



1-1. 将来ビジョン

(3) 取組方針

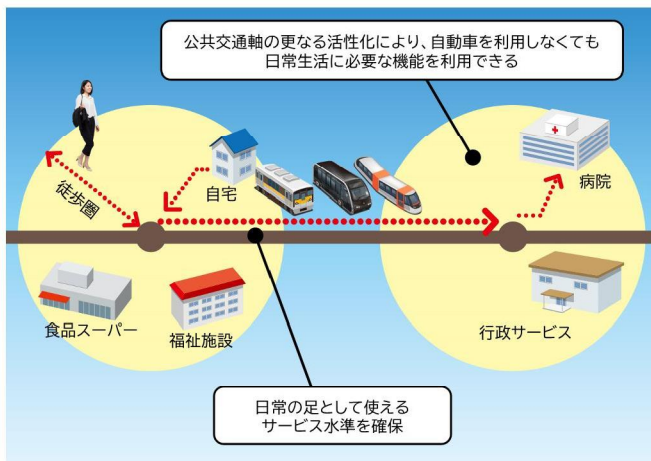
都心や地域生活拠点については、コンパクトなまちづくりを推進する上で、公共交通が引き続き重要な役割を担うことから、鉄軌道、幹線バス路線など公共交通軸を更に磨き、一層の活性化を図ります。

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。

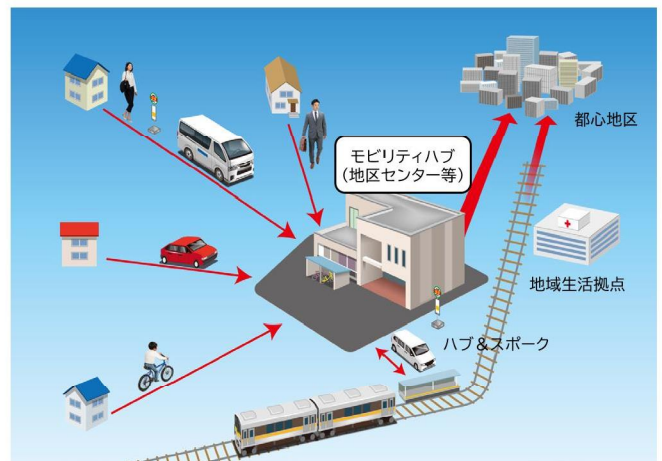
○都心部・地域生活拠点(まちづくり)

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



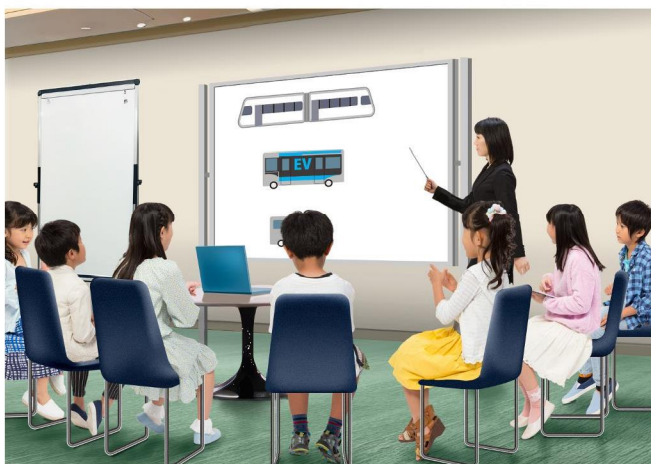
○郊外・中山間地域(生活交通)

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

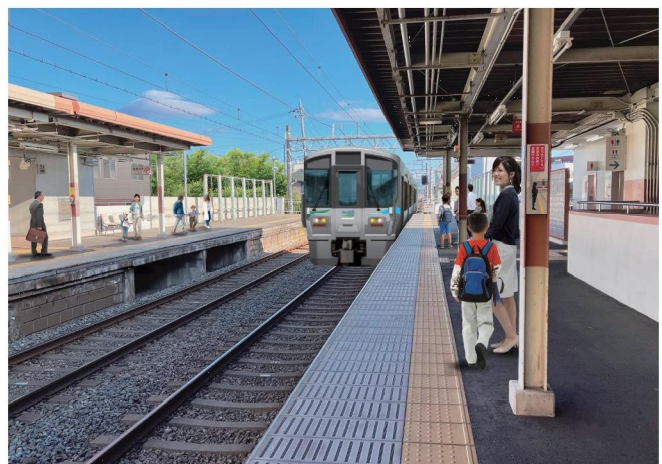


○公共交通への意識の醸成(モビリティ・マネジメント)

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



のりものの語り教育イメージ



親子でおでかけ事業イメージ



(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を実現します。



1-1. 将来ビジョン

(5) 公共交通軸

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、全ての鉄軌道を「公共交通軸」に位置付けます。

■幹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に、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り組みを進めます。以降は、交通事業者と協議のうえ順次、対象路線の拡大を進めていきます。

■高等教育機関

高等教育機関には、広範囲から多くの学生が集中し、公共交通が主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	⑤ 路面電車 (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

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や、一定規模の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)－山室中学校前
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

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)	① JR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	a) 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
	b) 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[a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
	c) 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[b、c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 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

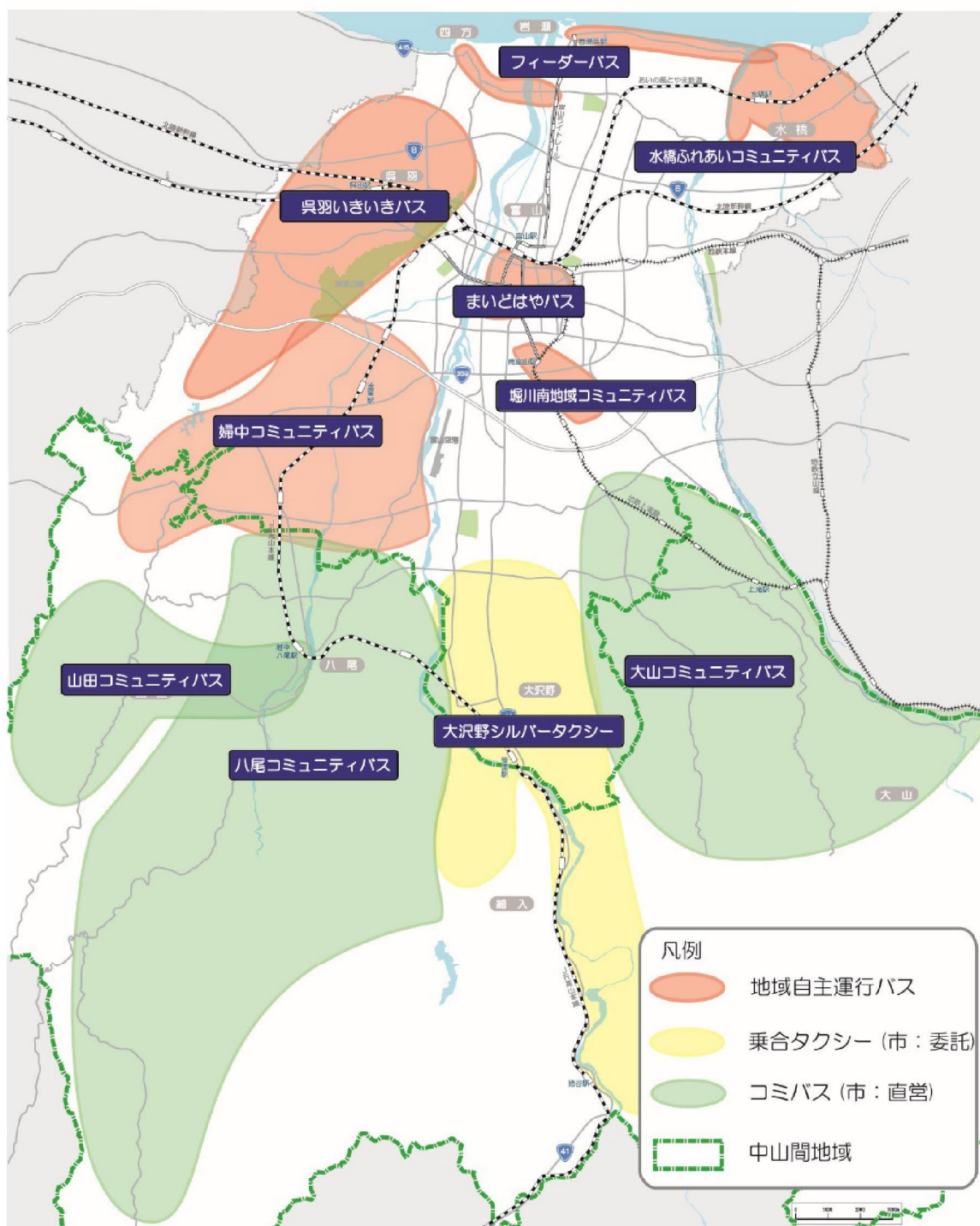
(7)生活交通

郊外部や、中山間地域において、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運行しています。

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、高齢者の移動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。



○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、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。

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。

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。

○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。

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。

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。

○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

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。

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。

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。

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低いサービスレベル

運行本数の少なさ

終バスの早さ(運行時間)

モード内での乗り継ぎ環境の悪さ

他モードとの接続の悪さ

非効率な事業体制

②不十分な施設整備

パーク&ライド駐車場の不足

バリアフリー未対応

上屋の未整備

駅へのアクセスの悪さ

③利用しにくい生活交通

ニーズにあわないサービス

不透明な持続性

中山間地域での公共交通の不足

公共交通空白地域の存在

④新たな技術の未活用

キャッシュレス等の新たな決済手段
の未対応

運転手不足・高齢化

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

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