

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



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13年以内)
			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、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年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね13年以内)
			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、利便性の向上を図ります。



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

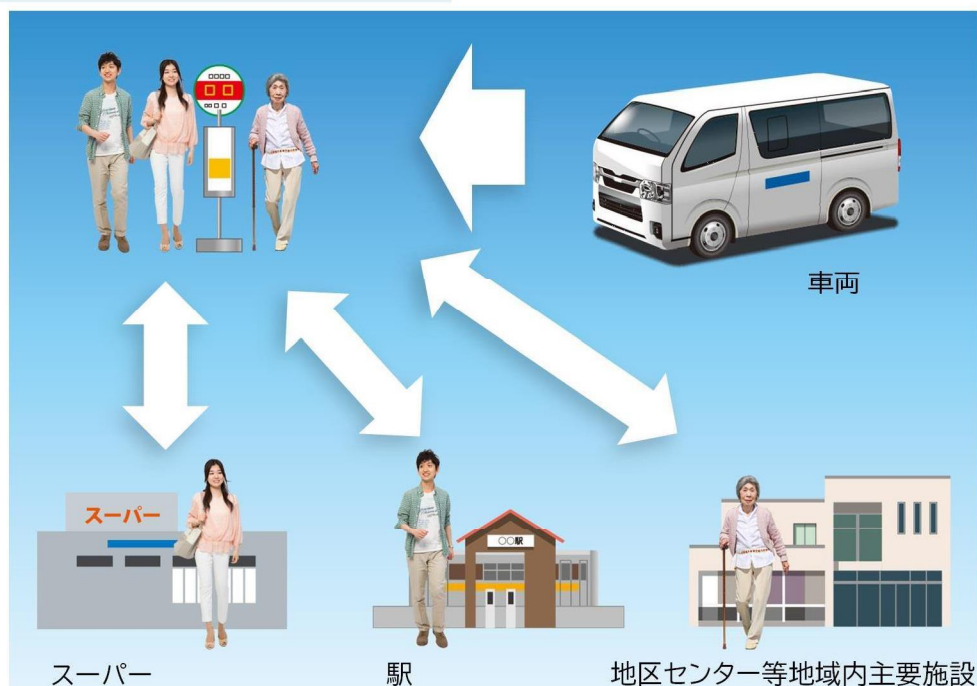
政策2 地域特性に応じたモビリティサービスの提供

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13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13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13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13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

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13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13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13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。

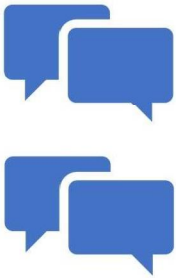
データ収集



データ分析



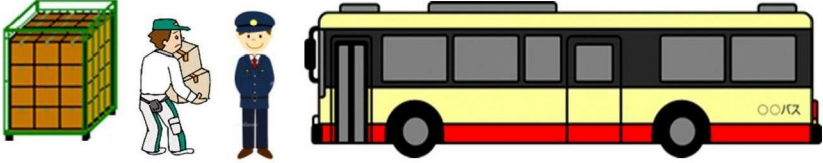
施策立案



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13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

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13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13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。



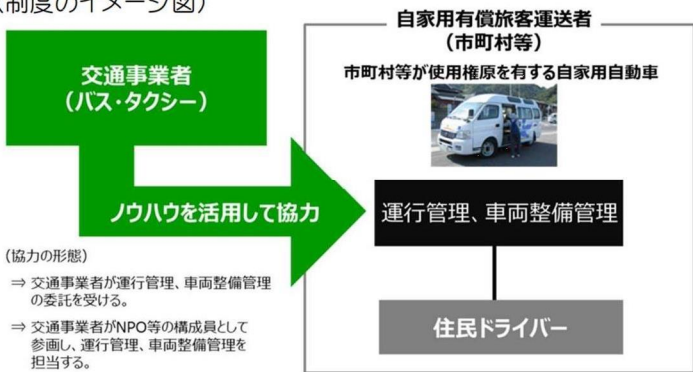
福祉移送サービス

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13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)



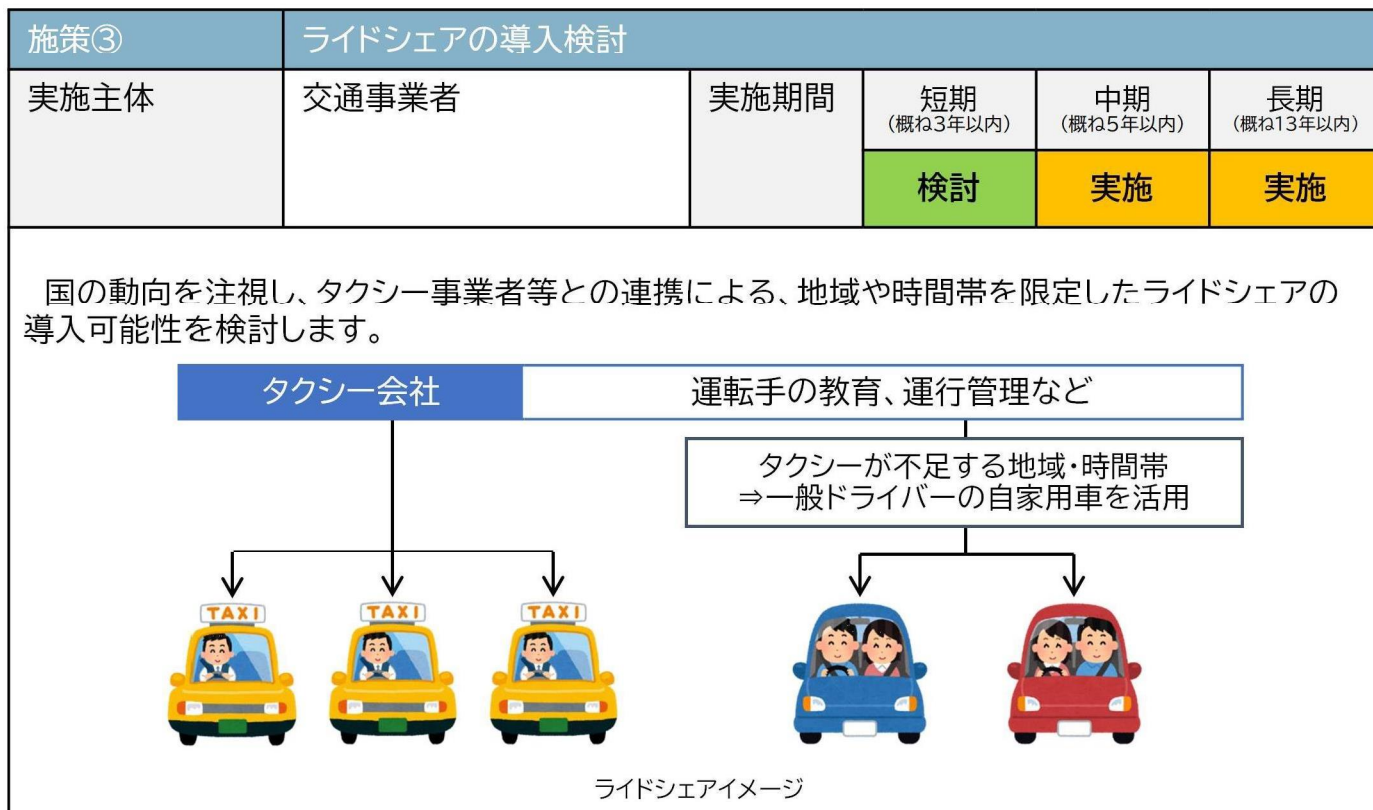
互助による輸送に関するルールの特明確化

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



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。

のりものの語り教育イメージ



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

施策①	のりものの語り教育				
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13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「のりものの語り教育」を引き続き実施します。



のりものの語り教育

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13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

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

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13年以内)
			継続	継続	継続

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。



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	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13年以内)
			継続	継続	継続

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。



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、より分かり易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13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13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

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



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13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13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

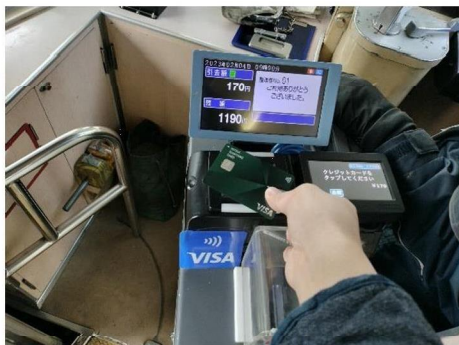
タッチ決済 が利用可能！



ポイントやキャッシュバックも！



かざすだけでOK！スピーディーな乗車



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13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13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	ハンプルク (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
遠距離逓減	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、また各ゾーン数で計算。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

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13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。

■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。

親子でおでかけ事業イメージ

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13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13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。					

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つの評価指標を設け、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
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
指標の定義	$\frac{\text{公共交通が便利な地域内の鉄軌道駅・バス停の1日平均利用者数}}{\text{公共交通が便利な地域に住む人口}}$
現状値	38.9%(令和4年度)
目標値	44%(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

指標2	郊外や中山間地域の生活交通利用率
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	$\frac{\text{生活交通※利用者数}}{\text{R4年度における生活交通※の利用者数}}$ ※市営コミバス、地域自主バス、乗合タクシー
現状値	229,779人(令和4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

指標3	生活交通のオンライン予約率(交通DX)
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
指標の定義	$\frac{\text{デマンド交通におけるオンライン予約者数}}{\text{デマンド交通の予約者数}}$
現状値	7.5%(令和5年4月～令和6年1月)
目標値	26%(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

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	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	$\frac{\text{電動化車両導入台数}}{\text{車両所有台数}}$
現状値	0%(令和5年度)
目標値	30%(令和15年度)
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

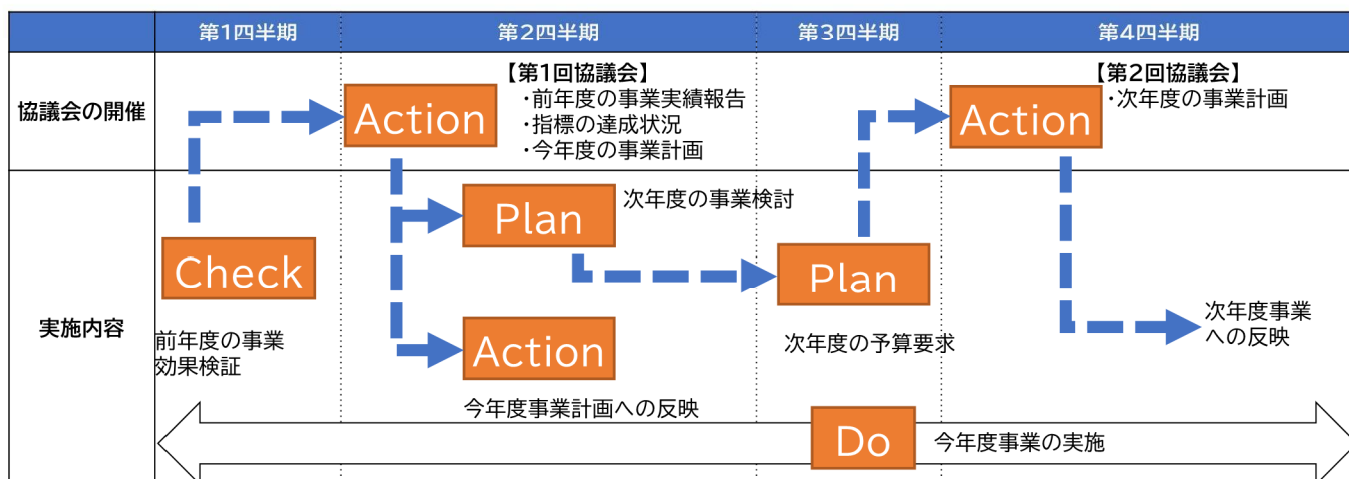
■都市交通協議会での評価・検証

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追加、計画の見直しを検討します。

富山市都市交通協議会



■年間スケジュール



■計画期間中のスケジュール

