

# 地域交通のあり方について

～富山県地域交通ビジョンの見直し～

令和3年11月22日

第7回富山県地域交通活性化推進会議

# 1. 富山県地域交通ビジョン(H28.3)の概要

2. 県内地域交通を取り巻く状況の変化

3. 地域公共交通活性化・再生法の改正

4. ビジョンの見直しについて

# 1. 富山県地域交通ビジョン（H28.3）の概要

～つかやすく、わかりやすい、持続可能な地域公共交通の実現～

- 県では、北陸新幹線等の開業による環境変化を踏まえ、本県の地域交通の基本的な方向性や重点施策等をまとめた「富山県地域交通ビジョン」を策定（H28.3）。
- ビジョンに記載した各取組の実施状況の確認や課題の協議のため、「富山県地域交通活性化推進会議」を定期的に開催。

## （1）策定方針

地域交通ネットワークの確保・充実に向け、今後10年間の地域交通の目指すべき目標や基本的な方向性を示す

## （2）基本理念と基本目標

○基本理念 利用目的に応じた利便性の高い地域交通ネットワークを形成すること

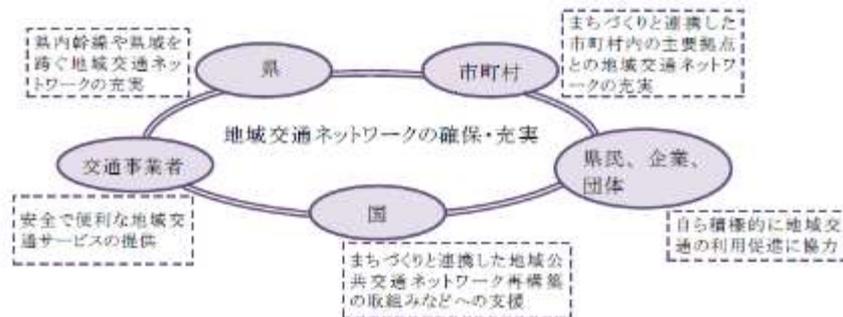
○基本目標 ①利便性向上による県民等の地域交通の利用促進

②国内外の来訪者の円滑な移動の実現

③持続可能で多様な地域交通サービスの実現

※基本目標の実現に向けた取り組みを進めることで、新幹線開業後の現在の利用水準の維持に努める

## （3）関係者の役割分担と連携



## （4）取組みの視点

①域内交通：市町村のまちづくり計画と連携した地域内の交通ネットワークの充実と利用促進

②域間交通：豊富な鉄軌道網等を活用した地域間の交通ネットワークの充実と利用促進

③広域交通：新幹線駅や空港を起点とした広域的な交通ネットワークの充実と利便性の向上

④交通環境の整備：利用者にやさしい、安全・安心な地域交通環境の整備

⑤関係者の連携による取組みの推進：交通事業者・行政・県民等が連携協力し、地域交通の利用啓発や持続可能な事業環境の整備

1. 富山県地域交通ビジョン(H28.3)の概要

**2. 県内地域交通を取り巻く状況の変化**

3. 地域公共交通活性化・再生法の改正

4. ビジョンの見直しについて

## 2. 県内地域交通を取り巻く社会・経済の動き

- 持続可能な地域交通を実現するためには、時々の変化に適切に対応していく必要。
- 「富山県地域交通ビジョン」の策定後、新型コロナの感染拡大など地域交通を取り巻く状況は大きく変化。

### 地域交通ビジョンの策定時（H28.3）

- (1) 北陸新幹線等の開業
  - 北陸新幹線等の開業による観光需要等の取込み
- (2) 少子高齢化・人口減少社会の到来
  - 利用者減やそれに伴うサービス低下への懸念
  - 高齢者の交通事故や免許返納者の増加
- (3) 地域交通に関する課題認識（つかいやすさ、わかりやすさの向上）
  - 交通機関の接続性向上
  - 交通結節点の強化

等

### その後の状況の変化等

- I. 新型コロナウイルス感染症の流行
  - 観光需要等の落込みによる交通事業者の経営苦境
- II. 少子高齢化・人口減少の本格化
  - 移動需要の減少による利用者減やサービス低下への更なる懸念
  - 高齢者の免許返納者数の更なる増加等に伴う交通サービスの確保の重要性
- III. 地域交通を取り巻く環境の変化
  - ライフスタイル、ワークスタイルの変化
  - デジタル化等への対応

等

# (ビジョン策定時の地域交通を取り巻く状況) 北陸新幹線等の開業①

- 北陸新幹線の乗車人員は、開業前の3倍近い水準が続き、県内観光地の入込客数も増加。
- 北陸地域と首都圏との流動人口も北陸新幹線開業後、約1.5倍と大幅に増加。

## ■北陸新幹線開業後利用者数の推移 (各年3月14日～翌年3月13日)

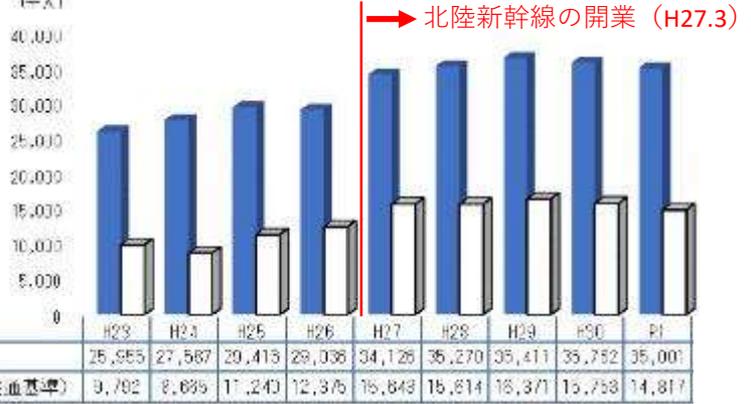


## ■北陸新幹線開業による流動量の変化

### 鉄道 (JR)、バス、航空機による輸送人員



## ■県全体の観光客入込数の推移



## ■観光地等入込数ランキング (延べ数)

(1)観光地・観光施設 (単位: 千人)

| 名称            | 市町村 | H26   | R元    | 対H26年比 | (参考)  |        |
|---------------|-----|-------|-------|--------|-------|--------|
|               |     |       |       |        | R2    | 対前年比   |
| 1 富岩運河環水公園    | 富山市 | 1,390 | 1,662 | 19.6%  | 1,073 | ▲35.4% |
| 2 ひみ番屋街       | 水見市 | 1,148 | 1,225 | 6.7%   | 682   | ▲44.3% |
| 3 海王丸パーク      | 射水市 | 990   | 1,189 | 20.1%  | 591   | ▲50.3% |
| 4 道の駅福光       | 南砺市 | 995   | 1,118 | 12.4%  | 1,202 | 7.5%   |
| 5 立山黒部アルペンルート | 立山町 | 909   | 883   | ▲2.9%  | 230   | ▲74.0% |
| 6 高岡古城公園      | 高岡市 | 822   | 855   | 4.0%   | 735   | ▲14.0% |
| 7 興民公園太閤山ランド  | 射水市 | 718   | 793   | 10.4%  | 493   | ▲37.8% |
| 8 道の駅カモンパーク新湊 | 射水市 | 709   | 714   | 0.7%   | 525   | ▲26.5% |
| 9 桜ヶ池         | 南砺市 | 586   | 663   | 13.1%  | 416   | ▲37.3% |
| 10 五箇山        | 南砺市 | 707   | 661   | ▲6.5%  | 265   | ▲59.9% |

(2)イベント・祭り (単位: 千人)

| 名称           | 市町村 | H26 | R元  | 対H26年比 | (参考)   |        |
|--------------|-----|-----|-----|--------|--------|--------|
|              |     |     |     |        | R2     | 対前年比   |
| 1 となみちユリッフェア | 砺波市 | 285 | 325 | 14.0%  | 中止     | -      |
| 2 山王まつり      | 富山市 | 250 | 250 | 0.0%   | 中止     | -      |
| 3 とやまスノーピアード | 富山市 | 213 | 216 | 1.4%   | 182    | ▲15.7% |
| 4 富山まつり      | 富山市 | 222 | 190 | ▲14.4% | 中止     | -      |
| 5 おわら風の盆     | 富山市 | 200 | 175 | ▲12.5% | 中止     | -      |
| 6 高岡御車山祭     | 高岡市 | 110 | 154 | 40.0%  | 中止     | -      |
| 7 戸出七夕まつり    | 高岡市 | 100 | 150 | 50.0%  | 中止     | -      |
| 8 高岡七夕まつり    | 高岡市 | 157 | 140 | ▲10.8% | 中止     | -      |
| 9 高岡万葉まつり    | 高岡市 | 125 | 135 | 8.0%   | リモート開催 | -      |
| 10 高岡桜まつり    | 高岡市 | 167 | 125 | ▲25.1% | 63     | ▲49.6% |

(「令和2年富山県観光客入込数等」富山県観光振興室ほかより作成)

# （ビジョン策定時の地域交通を取り巻く状況）北陸新幹線等の開業②

- 北陸新幹線以外の県内交通機関についても、ビジョンの考え方である「つかいやすく、わかりやすい」公共交通機関の実現を目指し、利便性向上のための様々な取組みを推進。
- 県内の自家用車の保有台数の水準は全国に比べ高いものの、地域交通の利用は近年増加。

## ■北陸新幹線開業後の県内交通機関における利便性向上の取組みの例

◇富山市内の路面電車の南北接続  
(富山駅付近の連続立体交差事業)



◇パークアンドライドの整備推進  
(東富山駅の例 (供用開始：R3.3))

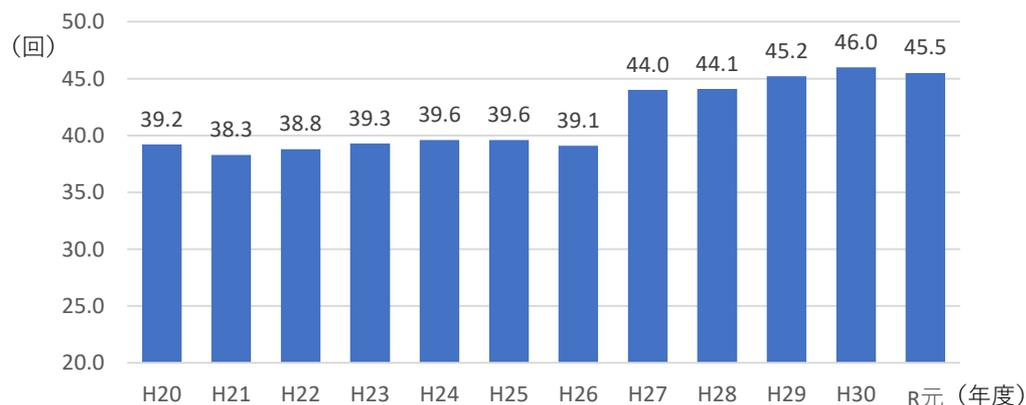


◇あいの風とやま鉄道新駅の設置  
(新富山口駅の例 (開業予定：R4.3))



## ■県内居住者の地域交通の利用状況及び自家用車の保有状況

◇地域交通の利用状況 (県民1人当たりの県内の鉄軌道・バスの年間利用回数)



(県総合交通政策室作成)

◇都道府県別の自家用乗用車の保有台数 (R3.3)

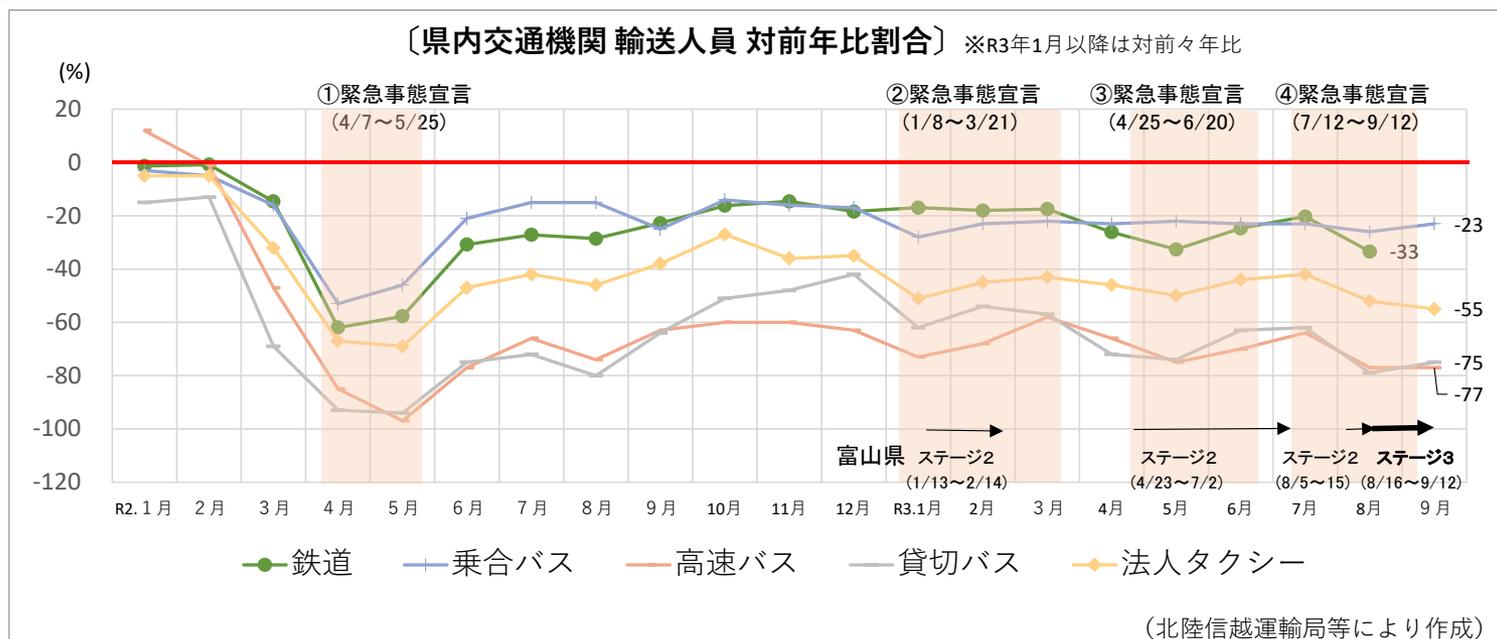
| ランク | 1世帯当たり台数 |       | 1人当たり台数 |       |
|-----|----------|-------|---------|-------|
|     | 都道府県     |       | 都道府県    |       |
| 1   | 福井       | 1.715 | 群馬      | 0.705 |
| 2   | 富山       | 1.660 | 栃木      | 0.686 |
| 3   | 山形       | 1.654 | 茨城      | 0.685 |
| 4   | 群馬       | 1.602 | 山梨      | 0.681 |
| 5   | 栃木       | 1.581 | 富山      | 0.678 |
| ⋮   |          | ⋮     |         | ⋮     |
| 47  | 東京       | 0.422 | 東京      | 0.224 |
|     | 全国       | 1.037 | 全国      | 0.487 |

(一財)自動車検査登録情報協会資料より作成)

**全国での新型コロナウイルスの感染拡大等により、地域交通を取り巻く状況は大きく変化**

# 新型コロナウイルス感染症の交通機関への影響①

- 全国での緊急事態宣言の発出等の影響を受け、令和2年度の県内交通機関の利用者はコロナ禍前に比べて大きく減少。
- 県内交通機関では感染拡大防止のための取組み（抗菌・抗ウイルス対策、間仕切りカーテンの設置、バス車両の換気性能のPR、三密回避のための運行本数の維持等）を実施しているものの、今年度に入っても依然としてコロナ禍前を下回る利用水準で推移。



※乗合・高速バス：R3.7月までは県内2事業者、R3.8月,9月は県内1事業者が対象

## ■ 県内交通事業者の感染拡大防止のための取組みの例



# 新型コロナウイルス感染症の交通機関への影響②

○ コロナ禍における県内の交通事業者の事業継続等を支えるため、県では、コロナ対応に係る国の交付金（地方創生臨時交付金）を活用した支援を、昨年度から切れ目なく実施。

■ コロナ禍における事業継続、利用促進のための主な支援（R2年度～）

## 1. 鉄軌道・路線バスの運行本数の維持に対する支援 総額：10億8,800万円

鉄軌道・路線バスの運行経費の一部を支援

- ・ R2年度実績 4億8,800万円
- ・ R3年度予算 6億円

## 2. タクシー・高速バス等の車両維持に対する支援 総額：6億5,700万円

タクシー、高速バス等の車両維持費（車検に係る費用等）を支援

- ・ R2年度実績 3億4,500万円（タクシー15万円/台、バス45万円/台）
- ・ R3年度予算 3億1,200万円（タクシー13万円/台、バス37万円/台）

## 3. 貸切バスの利用促進の支援 総額：1億5,740万円

貸切バス料金の一部について支援

- ・ R2年度実績 4,490万円
- ・ R3年度予算 1億1,250万円

**新型コロナの影響の長期化により、県内交通事業者は、依然として厳しい状況**

# 新型コロナウイルス感染症の交通機関への影響③

- 全国の約7割の一般路線バス・地域鉄道は、事業収支が赤字であり厳しい状況。
  - 一般路線・地域鉄道は、行政からの補助の他、貸切バス・高速バス等の利益の補填により、サービスを維持してきたが、新型コロナの影響により、貸切バス・高速バス等が大幅に減収し、これまでの手法が成立しなくなっている。
- (交通政策基本計画(令和3年5月閣議決定)より)

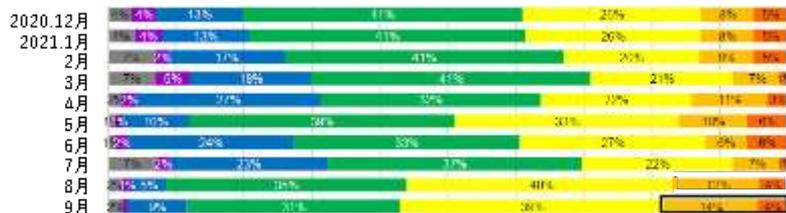
## ■ 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査(全国)(国土交通省調べ)

- ・ 鉄道(中小民鉄)、一般路線バスのほとんどが、コロナ禍前に比べ輸送人員・運送収入が減少しており、これまで以上に厳しい状況。(50%以上減少したと回答した事業者は約1~2割)
- ・ 高速バスと貸切バスの約7割が、コロナ禍前に比べ70%以上の減収と、各交通機関の中でも特に大幅な減収。

○ 輸送人員(2019年同月比)

< 鉄道(中小民鉄) >

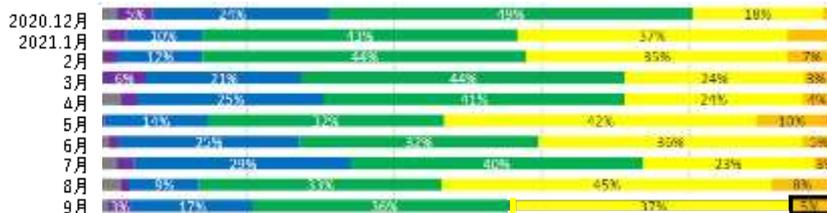
(回答: 142者)



○ 輸送収入(2019年同月比)

< 一般路線バス >

(回答: 172者)

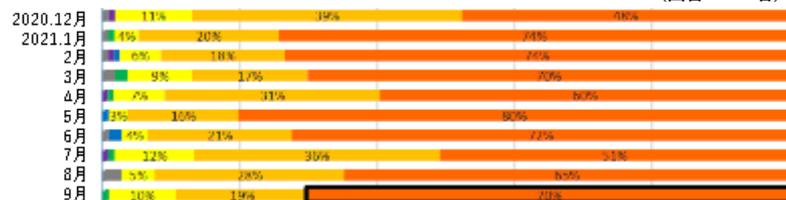


【50%以上減少した事業者の割合】鉄道 18%、一般路線バス 6%

○ 輸送収入(2019年同月比)

< 高速バス等 >

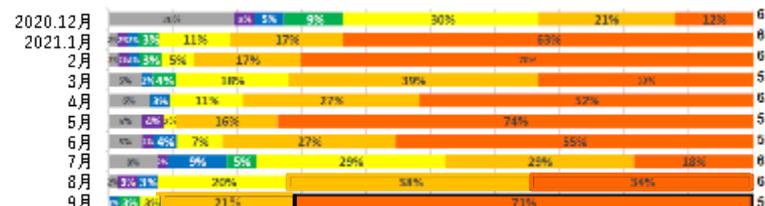
(回答: 114者)



○ 輸送収入(2019年同月比)

< 貸切バス >

(回答数)



【70%以上減少した事業者の割合】高速バス 70%、貸切バス 71%

■ 影響なし・増加 ■ 0%~10%減少 ■ 10%~20%減少 ■ 20%~30%減少 ■ 30%~50%減少 ■ 50%~70%減少 ■ 70%以上減少

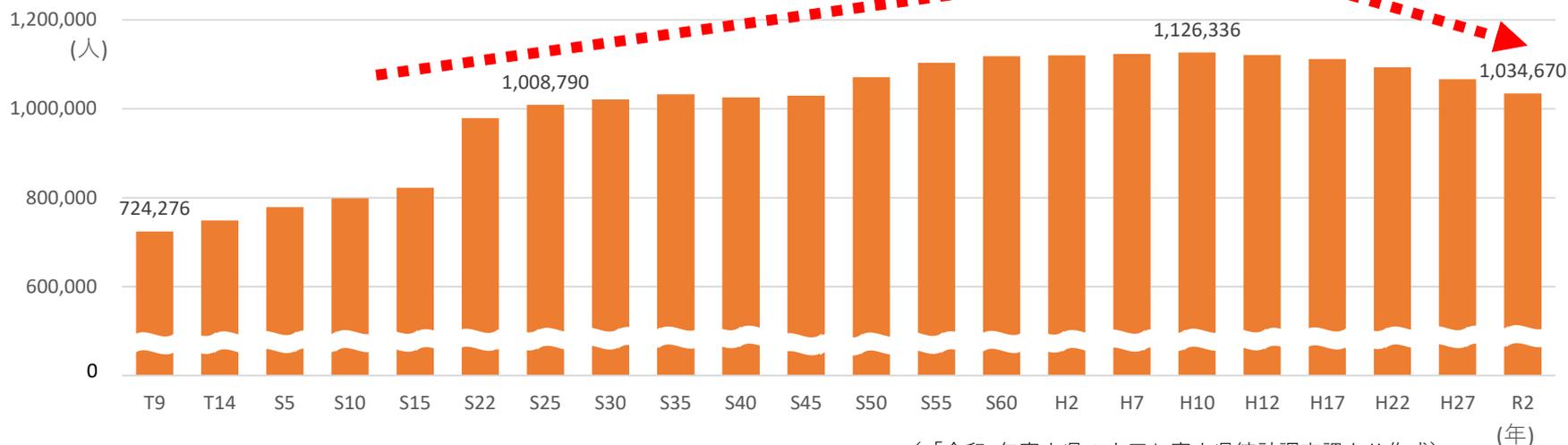
(国土交通省資料より)

**従来の手法や各運行主体ごとの効率化の取組みの推進等だけでは、  
地域公共交通の存続はこれまでに増して困難に。**

# 少子高齢化・人口減少社会の本格化①

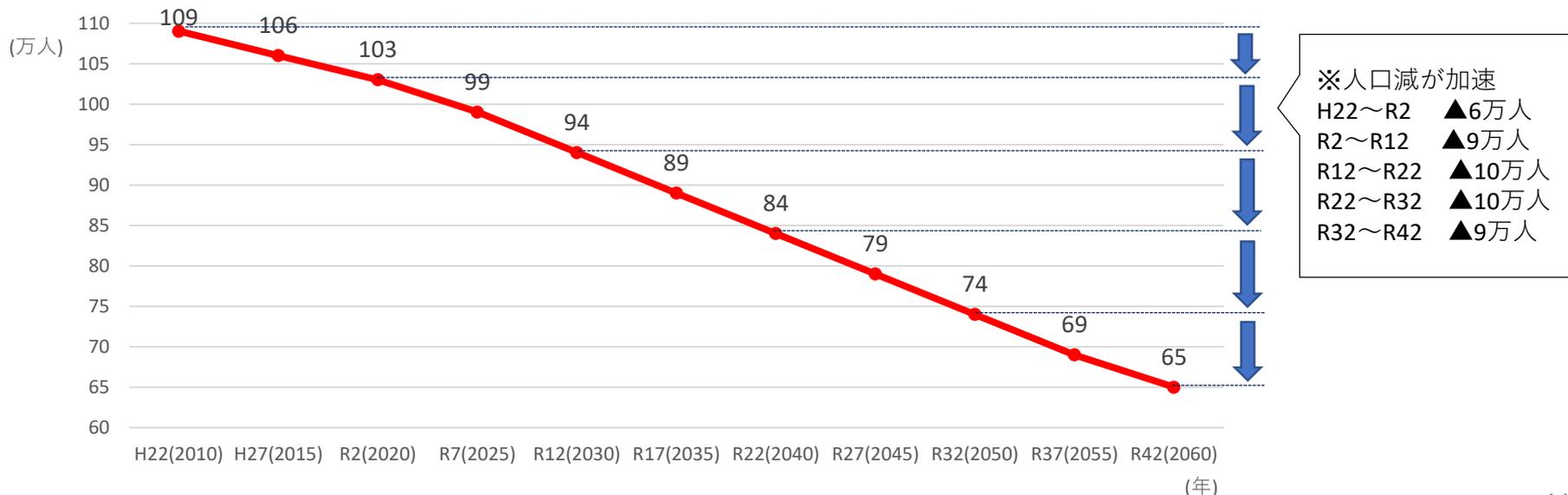
○ 県の人口は、平成10年をピークに減少に転じ、今後も人口減は加速する見込み。

## ■ 総人口の推移



(「令和2年富山県の人口」富山県統計調査課より作成)

## ■ 総人口の展望

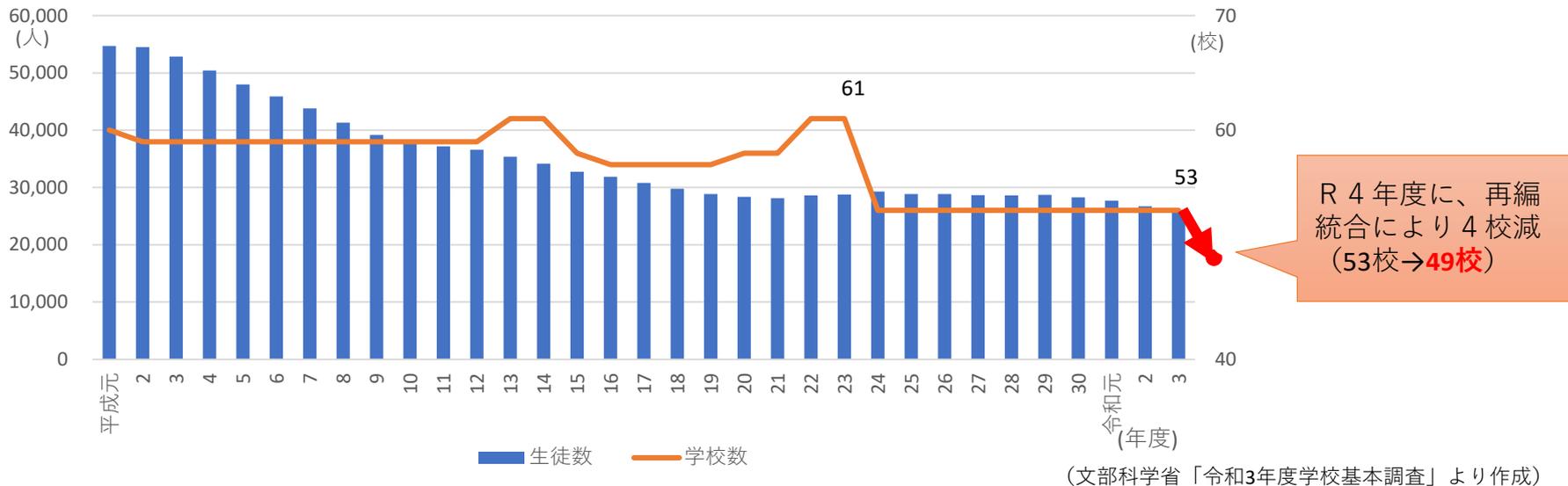


(国立社会保障・人口問題研究所の推計により作成)

# 少子高齢化・人口減少社会の本格化②

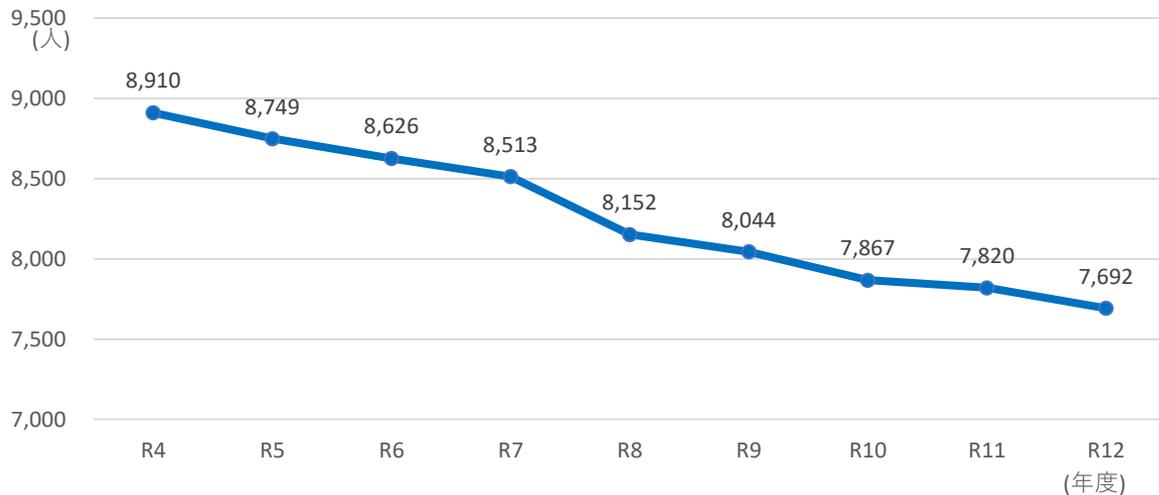
- 通学等で公共交通機関を高頻度で利用することの多い学生の数も、減少がさらに進む見込み。
- また、各駅・停留所の通学利用に大きな影響を及ぼす学校数も、減少する見込み。

■ 県内の高等学校（全日制・定時制）の生徒数及び学校数の推移



R 4 年度に、再編統合により4校減 (53校→49校)

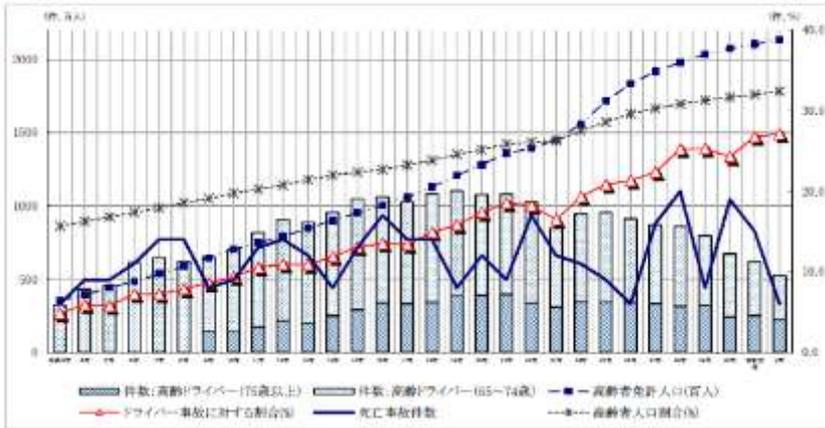
■ 県内の中学校卒業生数の見込み（高校入学年度別）



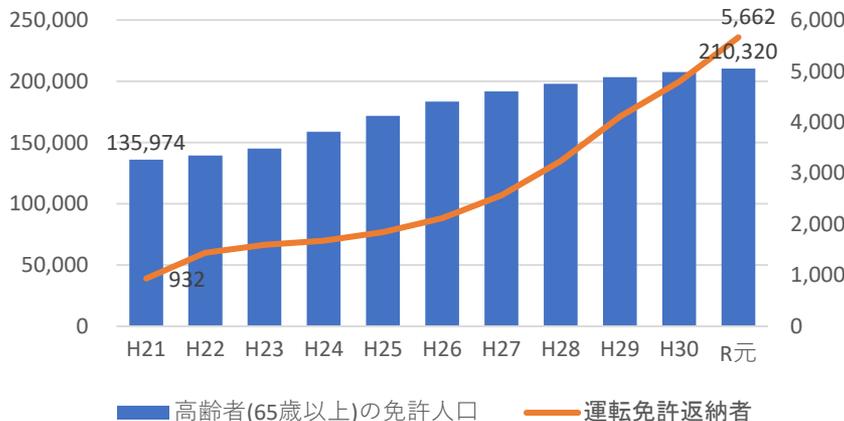
# 少子高齢化・人口減少社会の本格化③

- 近年、高齢者による交通事故数が増加。また、高齢者の免許返納数も年々増加。
- 免許返納により、生活に最低限必要な買物や通院等だけでなく、趣味や娯楽、仕事等のための外出機会の減少に不安を抱える者も多く、生活のセーフティネットとしてだけでなく、「ウェルビーイングの向上」の観点からも、高齢社会における交通サービスの確保は重要。

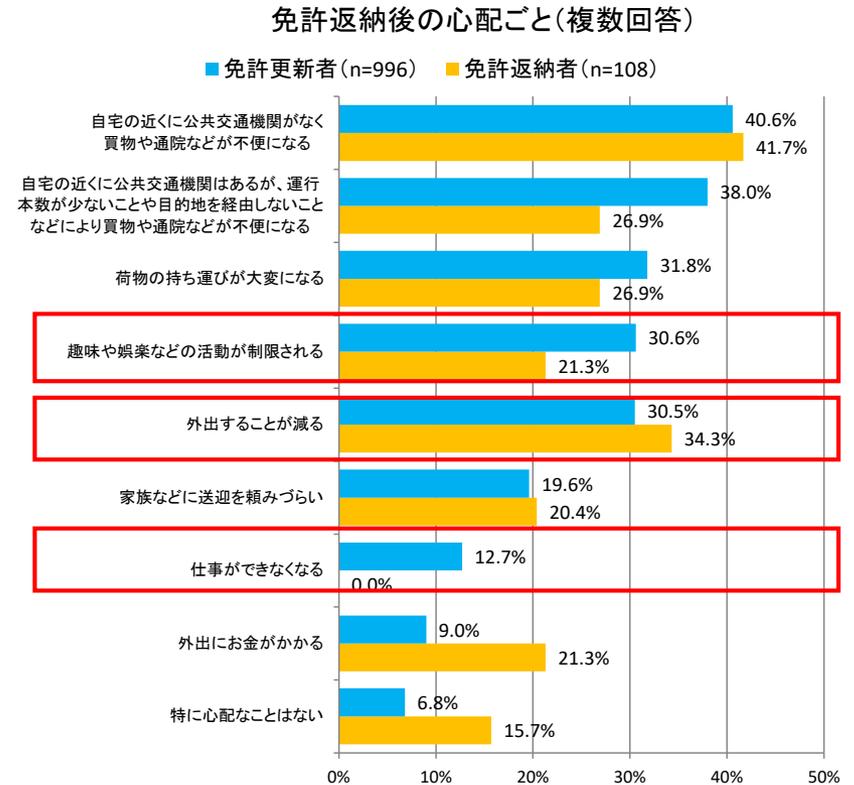
## ■ 県内の高齢ドライバー事故の推移



## ■ 高齢者免許人口と返納者の推移



## ■ 免許返納後の心配ごと



(高齢者の運転免許の自主返納に関するアンケート調査 (H28.1))

## (参考) 「ウェルビーイングの向上」 (富山県成長戦略中間とりまとめ (R3. 8. 25公表))

○新しい富山県のさらなる発展に向けたビジョンや戦略を策定するため、令和3年2月に「富山県成長戦略会議」を設置。8月25日に「富山県成長戦略中間とりまとめ」を公表。

〔中間とりまとめ抜粋〕

### 「真の幸せ」(ウェルビーイング)中心の成長戦略

・今後は、収入や健康といった外形的な価値だけでなく、キャリアなど社会的な立場、周囲の人間関係や地域社会とのつながりなども含めて、自分らしく生き生きと生きられること、主観的な幸福度を重視した「真の幸せ」(ウェルビーイング)を目指すことが経済成長の目的であり、手段でもある時代となり、新しい産業政策、新しい人材政策が必要となっています。

・産業政策の出発点となる人材集積を図るため、「新しい価値」「新しい産業」を生み出すことのできる人々が富山に育ち、定着するために、多様な人材が生き生きと暮らせる環境作りに取り組み、富山のウェルビーイングの向上を目指します。

・県民の活躍を支援するだけでなく、県外から富山を訪れる方々も温かく受け入れ、誰もが活躍できる文化を育むことで、人材交流を活発にし、世界で活躍できる人材を輩出するとともに、県外からの人材も活躍できる環境を作るなど、ウェルビーイングを通じた人材集積により、活力のある地域社会を作ることを目指します。

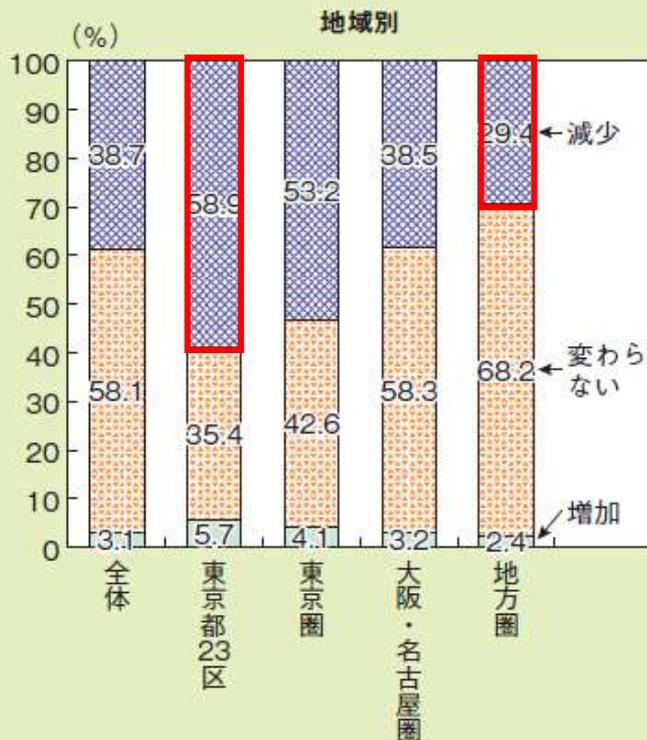
#### ※ ウェルビーイング (well being)

世界保健機関 (WHO) 憲章の前文において、「健康とは、病気ではないとか、弱っていないということではなく、肉体的にも、精神的にも、そして社会的にも、すべてが満たされた状態 (well being) にあること」と定義

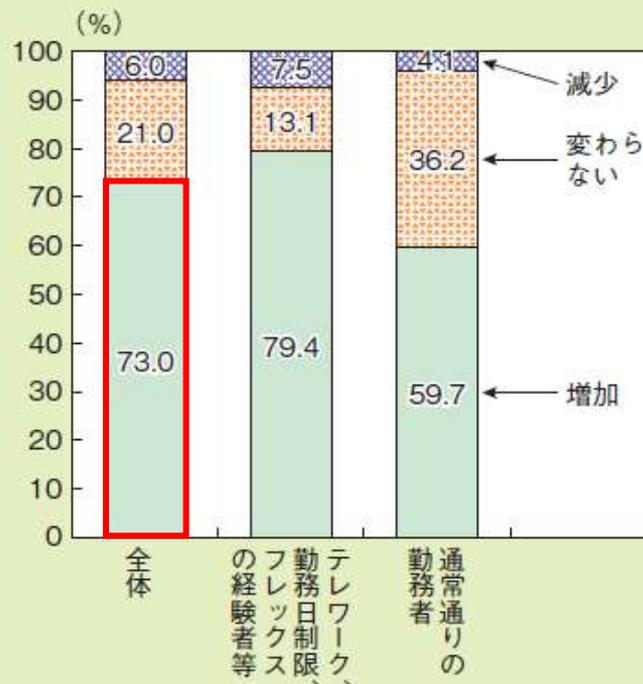
# ライフスタイル・ワークスタイルの変化

- コロナ禍におけるリモート化などの「新しい生活様式」の広がりにより、特に三大都市圏を中心に、通勤時間が減少する一方で、余暇などの時間が増加。
- ウィズコロナ・アフターコロナでは、ライフスタイル・ワークスタイルの変化に伴い、全国で移動のニーズが変化していくことも考えられる。

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響下における通勤時間の変化



(4) 新型コロナウイルス感染症の影響下における家族と過ごす時間の変化



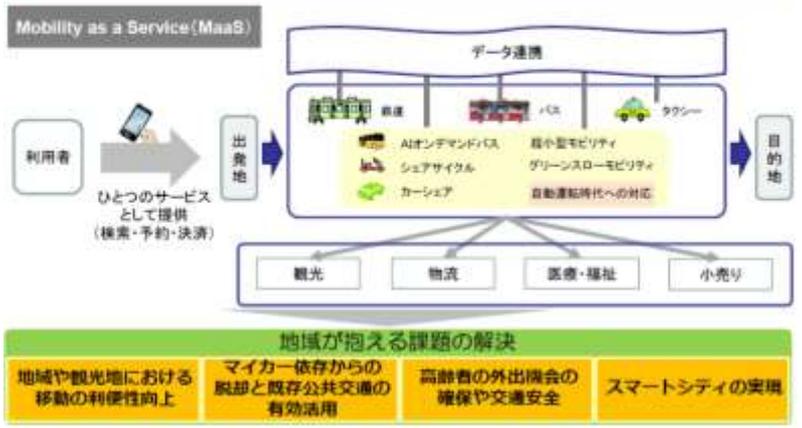
- (備考) 1. 総務省「社会生活基本調査」、内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」により作成。  
 2. (1)、(2) は有業者における週全体の総平均時間。  
 3. (3)、(4) の調査期間は、2020年5月25日～6月5日。

# 利便性向上や生産性向上等に向けたデジタル化や新技術の活用

- 近年、北欧で発祥したMaaSのように、デジタル技術等を活用した新たなモビリティサービスが誕生。
- 交通分野における新技術の開発も進捗しており、本格的な実用に向けた更なる技術開発等が進められているところ。

## ■MaaSとは？

MaaS (Mobility as a Service)は、スマホアプリにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスです。新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組み合わせられます。



(国土交通省資料より)

## ■フィンランドヘルシンキMaaSアプリ「Whim」

フィンランド企業のMaaS Global社が、世界で初めて2018年末に実用化したMaaS。ヘルシンキ市周辺エリアを対象に、3つの料金プラン(うち2つは定額制)が提供され、利用者に合ったものを選べる。

The screenshot shows the Whim app interface with three main plans:
 

- Whim Urban 30**: €62 / 30 days. Includes: Helsinki Transport (city bus, tram, LRT) 1-month monthly ticket, Taxi up to 5km for 10 euros, Rental car for 1 day for 49 euros, and free use of the first 30 minutes of the shared bike.
- Whim Unlimited**: €499 / month. Includes: Helsinki Transport 1-month monthly ticket, Taxi (5km max), Rental car, and shared bike.
- Whim To Go**: Pay as you go. Includes: Free monthly fee and pay only for what you use.

 At the bottom, it notes: '公共交通機関の利用シェアの増加' (Increase in share of public transport use) and 'Whimユーザーの公共交通利用率: Whimユーザー 63% ← 一般 49%' (Public transport usage rate of Whim users: Whim users 63% ← General 49%).

(国土交通省資料より)

## ■デジタル化・新技術等を活用した生産性・利便性向上

＜AIオンデマンド輸送＞



(国土交通省資料を元に作成)

## ■自動運転車両の開発など



(トヨタ自動車ホームページより)

# (参考) 県内での新たなモビリティサービスの創出に向けた取組み

- 県では、全国初の取組みとして、県内全域のバス等の運行・遅延情報をリアルタイムで確認できる「とやまロケーションシステム」を運営開始 (R元.11～)。
- また、朝日町で開始された住民参加型交通サービス「ノッカルあさひまち」 (R3.10～本格運行)、県内の交通機関を繋ぐMaaSアプリ「my route」のサービス開始 (R3.3～) など、新たなサービスが全国に先駆けて導入されている。

## ■ 県内全域のリアルタイムのバス運行情報を確認できる「とやまロケーションシステム」



<デジタルサイネージによる情報提供 (黒部駅) >

## ■ MaaSアプリ「my route」のサービス開始 (R3.3～)

② デジタル乗車券の販売/モビリティの予約・利用

富山地方鉄道、あいの風とやま鉄道所の【バス・電車 1日フリー乗車券】のデジタル販売販売。  
またタクシーの配車予約やカーシェアの利用が可能です。  
富山地方鉄道所は2021年3月19日リリース日より販売  
あいの風とやま鉄道所は2021年4月30日より販売

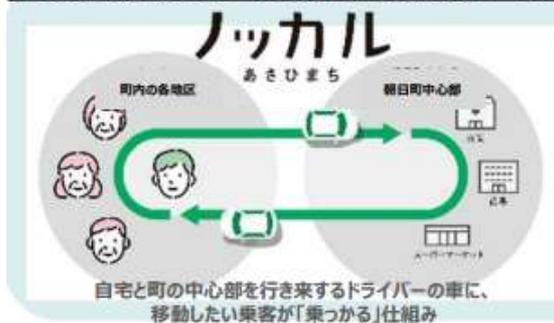


24時間・どこでも・キャッシュレスで購入可能!



## ■ 朝日町「ノッカルあさひまち」

### 「ノッカルあさひまち (自家用有償旅客サービス)」



#### ■ 車両イメージ



#### ■ 時刻表・運行エリアイメージ



〔実証実験スケジュール〕

- ・ 2020年8月～ 実証実験を開始
- ・ 2021年1月～ 有償での実証実験を開始
- ・ 2021年10月～ 本格運行

1. 富山県地域交通ビジョン(H28.3)の概要
2. 県内地域交通を取り巻く状況の変化
- 3. 地域公共交通活性化・再生法の改正**
4. ビジョンの見直しについて

# 地域公共交通活性化・再生法の改正について

- 人口減少等により、全国で輸送サービスの提供が困難となる地域が増加している状況等を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正（R2.11施行）。
- 改正により、地域の公共交通のあり方やビジョン、事業体系などを具体的に示す「地域公共交通計画」の策定が、地方公共団体の努力義務となった。

## ■地域公共交通計画とは

- ・地域公共交通のマスタープランとして、地域の公共交通のあり方、施策の方向性、具体的な施策等について記載。
- ・計画策定に当たっては、県や地域の交通事業者をはじめとする関係者による法定協議会の立上げが必要。

### 地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

### 地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、**地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業**。
- ・**地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成**。国土交通大臣の認定を受けることで、**法律上の特例措置**を受けることができる。

#### 地域公共交通特定事業

- **地域旅客運送サービス継続事業**  
：公募を通じて廃止予定路線の交通を維持。
- **地域公共交通利便増進事業**  
：ダイヤ、運賃等のサービス改善により交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の上下分離、貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。

地方公共団体  
又は事業者が、  
事業ごとに実  
施計画を作成

国土交通大臣  
が認定、事業  
許可のみなし  
特例等の特例  
措置

利用者数等の定量的な目標を設定の上、

- ・観光振興施策等との連携方策
- ・地域の多様な輸送資源の最大限の活用方法・整理
- ・MaaSの導入等、新たな技術の活用
- ・住民の協力を含む関係者の連携

等の観点を踏まえた事業体系について具体的に記載

計画に基づき、法律に位置付けられる  
特定の事業を実施する場合

国の支援や許認可等に係る  
特例措置の活用が可能

# (参考) 他県における地域公共交通計画の策定・取組事例

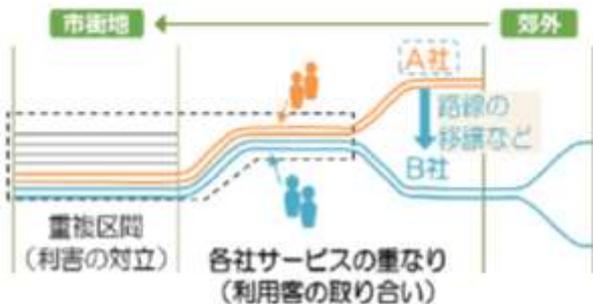
○他県では、全県的な地域公共交通計画等を策定し、持続可能な公共交通の実現に向けて、同計画に基づく新たな取組み（バスの共同経営、路線の再編等）を実施している例もある。

## ◇熊本県地域公共交通計画（R3.3月策定）

（路線バスの共同経営）

複数のバス事業者が競合する運行区間を再編し、需給バランスを調整。

○路線の移譲などにより重複区間を解消。



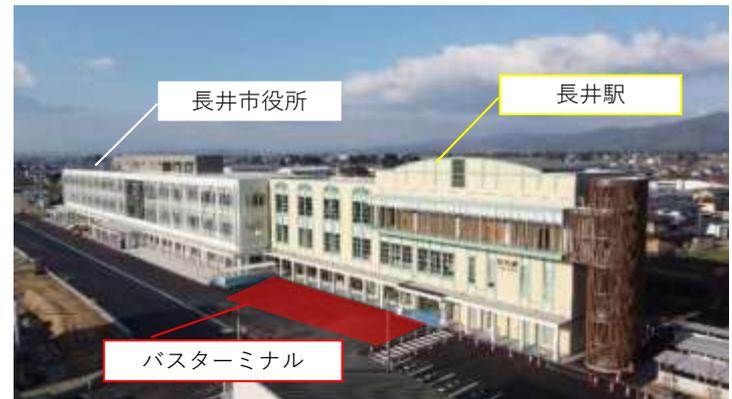
○事業者間の重複ダイヤの解消や、待ち時間を平準化。



## ◇山形県地域公共交通利便増進実施計画（長井市版）

（R3.8月策定）

新たに完成した市役所等を結節点としたバス路線の再編を実施。



- ・市役所と鉄道駅とが一つの建物でつながり、令和3年5月に開庁
- ・幹線バス等の重複路線の解消とともに、市役所にアクセスする路線の再構築を併せて実施

⇒ 計画の策定等により受けられる特例措置※を活用しながら地域交通の持続可能性を確保

※ 共同経営に対する独禁法規制の適用免除、幹線バスの補助要件の緩和等

1. 富山県地域交通ビジョン(H28.3)の概要
2. 県内地域交通を取り巻く状況の変化
3. 地域公共交通活性化・再生法の改正
- 4. ビジョンの見直しについて**

# 富山県地域交通ビジョン（H28.3）の概要（再掲）

- 県では、北陸新幹線等の開業による環境変化を踏まえ、本県の地域交通の基本的な方向性や重点施策等をまとめた「富山県地域交通ビジョン」を策定（H28.3）。
- ビジョンに記載した各取組の実施状況の確認や課題の協議のため、「富山県地域交通活性化推進会議」を定期的に開催。

## （1）策定方針

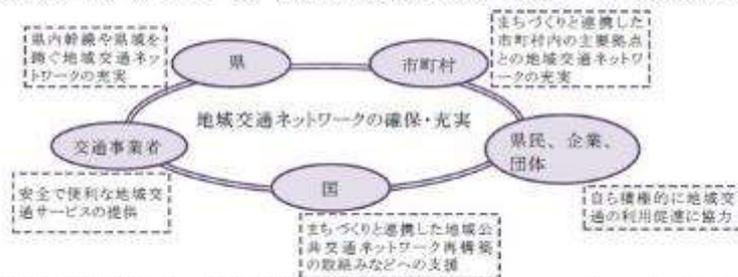
地域交通ネットワークの確保・充実に向け、今後10年間の地域交通の目指すべき目標や基本的な方向性を示す

## （2）基本理念と基本目標

- 基本理念 利用目的に応じた利便性の高い地域交通ネットワークを形成すること
- 基本目標 ①利便性向上による県民等の地域交通の利用促進  
②国内外の来訪者の円滑な移動の実現  
③持続可能で多様な地域交通サービスの実現

※基本目標の実現に向けた取り組みを進めることで、新幹線開業後の現在の利用水準の維持に努める

## （3）関係者の役割分担と連携



## （4）取組みの視点

- ①域内交通：市町村のまちづくり計画と連携した地域内の交通ネットワークの充実と利用促進
- ②域間交通：豊富な鉄軌道網等を活用した地域間の交通ネットワークの充実と利用促進
- ③広域交通：新幹線駅や空港を起点とした広域的な交通ネットワークの充実と利便性の向上
- ④交通環境の整備：利用者にやさしい、安全・安心な地域交通環境の整備
- ⑤関係者の連携による取組みの推進：交通事業者・行政・県民等が連携協力し、地域交通の利用啓発や持続可能な事業環境の整備

- ビジョン策定から約5年が経過し、県内の地域交通を取り巻く環境も目まぐるしく変化。
- 前述した社会の変化に、必ずしも十分に対応できなくなっているのではないか。

# 「富山県地域交通ビジョン」における具体的取組みとKPIについて

- ビジョンでは、主に利便性向上の観点から、取組みの方向性やKPIを設定。
- 一方、「地域公共交通計画」(19頁)では、利用者数、収支、行政負担額など、地域公共交通が現在直面する最も大きな課題である持続可能性の確保に向けたKPIの設定も求めているところ。
- また、ビジョンの策定から約5年が経過し、デジタル化や新技術等、最新動向を踏まえた新たなモビリティサービスを念頭に置いた施策等についても十分ではない。

## ■取組みの方向性



## ■ K P I

