

富山県地域交通戦略（素案）

—ウェルビーイングの向上を目指して—

令和5年12月



富山県地域交通戦略 目次

第1章	はじめに	1
1	計画策定の趣旨	1
2	計画の区域	2
3	計画の期間	2
4	計画の検討体制・進め方	3
第2章	上位計画及び関連計画の整理	5
1	計画の位置づけ	5
2	県内市町村における地域公共交通計画・立地適正化計画の概要整理	6
第3章	地域現況の整理	9
1	地勢・自然特性	9
2	土地利用状況	11
3	人口動向	13
4	移動特性	17
5	自家用車関係の動向	22
第4章	地域交通の現状	24
1	地域交通の運行状況	24
2	地域交通の人口カバー率の状況	36
3	地域交通の利用・運営状況	37
第5章	計画の基本方針・目標	43
1	検討の過程	43
2	基本的な方針・考え方	44
3	地域交通ネットワークの目指すべき姿	45
4	計画の目標	50
第6章	関係者でともの取り組む施策	53
1	関係者の役割分担	53
2	関係者でともの取り組む施策の体系	55
3	施策内容	56
第7章	目標の評価指標と計画の進行管理	68
1	計画の推進体制	68
2	計画の進捗管理	69

第1章 はじめに

1 計画策定の趣旨

鉄軌道、バス、タクシー等の地域交通は、交通弱者等にとってのセーフティネットであるだけでなく、地域の観光や商業、福祉、子育て、教育等、様々な分野の振興を移動の面から支え、人と人との交流を生み出すなど、生き生きと暮らせる魅力的なまちづくり、そして県民のウェルビーイングの向上にとって欠かせないサービスです。また、CO2の削減や道路の渋滞緩和、交通事故の削減など、利用者だけでなく地域全体に幅広くメリットをもたらす地域の誰もが関わる大事なサービスです。

本県の県民一人当たりの地域交通の利用回数は、平成27年3月の北陸新幹線開業等を背景に、コロナ禍まで増加が続いていました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の流行により、地域交通の利用回数は大きく減少し、さらには燃料価格など物価の高騰の影響を大きく受け、今後も人口減少・少子高齢化が進展するなど、地域交通をとりまく環境はこの数年で大きく変化し、厳しさを増しています。

こうした中、将来にわたって持続可能な地域交通サービスを確保するため、県では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画として、この「富山県地域交通戦略」（以下「計画」といいます。）を策定することとしました。この計画では、本県の地域交通のマスタープランとして、今後の本県の地域交通のあるべき姿や自治体・県民等が果たすべき役割、そして今後関係者でともに取り組むべき施策などをまとめています。

計画の策定にあたっては、「富山県地域交通戦略会議」（以下「会議」といいます。）を立ち上げ、市町村、県民の代表、交通事業者、県内外の有識者等とともに議論を重ねました。

また、この会議では、欧州における「持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）」の考えを参考に議論を進めました。SUMPでは①人に焦点を当てた計画で、事業の採算性の確保ではなく、生活の質（QoL）の向上を重視していること、②目標とする将来像をまず描き、そこから逆算して実現に必要な施策等を考えるバックキャスト型のプロセスをとること等がポイントとされています。

そのため会議では、地域交通の事業としての収支採算性の改善の視点ではなく、「県民のウェルビーイング向上」の視点から、これまでの考え方や経緯等にとらわれず、地域交通のあるべき姿や将来像、自治体・県民等が果たすべき役割等について、重点的に議論を行いました。

この計画のもと、今後は、自治体（県・市町村）、県民（地域住民・企業・店舗等）、交通事業者など、本県の地域交通に関わるあらゆる人がワンチームとなり、地域の活力・魅力の向上、そしてウェルビーイングの向上をもたらす持続可能で最適な地域交通サービスの実現に向けてチャレンジしていきます。

SUMP の定義

生活の質（QoL）を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画

SUMP の特徴

- 「人」に焦点をあてたモビリティ計画
 - バックキャスティング型の交通計画（SDGs と同様の手法）
- 等



図1.1 SUMPの定義・特徴と策定12ステップ（第2版）
（出典：持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン）

2 計画の区域

県内全域

※市町村によるまちづくりと連携した駅の機能強化、地域内のモビリティサービスの確保等の事項に関しても、この計画において、県全域の地域交通ネットワークを形成するにあたり望ましい方向性等を示すものとする。

3 計画の期間

令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）までの5年間

※城端線・氷見線の鉄道事業再構築事業に関する事項については令和15年度（2033年度）まで

4 計画の検討体制・進め方

計画策定に向けた協議の場として、県、市町村、県民の代表、交通事業者、県内外の学識者・有識者等が参加する「富山県地域交通戦略会議」を設置しました。また、特定のテーマについて議論を深掘りするため、会議の下に4つの部会を設置しました。

設置から計画策定までの間、計〇回の会議・部会を開催し、議論を重ねました。

会議等では、欧州における「持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）」の①人に焦点を当て、事業の採算性の確保ではなく、生活の質（QoL）の向上を重視すること、②目標とする将来像をまず描き、そこから逆算して実現に必要な施策等を考えるバックキャスト型のプロセスをとること等のポイントを参考に、ウェルビーイングの向上の視点のもと、地域交通のあるべき姿や将来像などから議論を開始しました。

富山県地域交通戦略会議	
○市町村	富山市、高岡市、上市町
○事業者	富山地方鉄道、加越能バス、万葉線、 あいの風とやま鉄道、JR西日本、 富山県バス協会、富山県タクシー協会
○学識者	東洋大学名誉教授 石井晴夫氏（会長） 富山国際大学名誉教授 長尾治明氏 関西大学教授 宇都宮浄人氏 富山大学教授 大西宏治氏 富山大学教授 本田豊氏
○国	北陸信越運輸局
○県	交通政策局を事務局として、部局横断で対応
○県民の代表	高校PTA連合会 老人クラブ連合会、自治会連合会
○その他有識者	富山県トヨタグループ 品川祐一郎氏 博報堂 島山洋平氏 モビリティジャーナリスト 楠田悦子氏
○道路管理者	河川国道事務所、県土木部道路課
○公安委員会	富山県警察本部
○その他	商工会議所連合会、観光推進機構、 交通運輸産業労働組合協議会

図1.2 富山県地域交通戦略会議の委員構成

富山県地域交通戦略会議			
鉄軌道	生活圏内の身近な移動を支えるいわゆる二次交通	地域交通ネットワーク全体	交通事業者、沿線市町村等による実務的内容についての協議の場
鉄軌道サービス部会 鉄軌道の利便性・持続性確保のため、利用者視点に立った鉄軌道サービスの維持・改善等について議論 ○有識者 宇都宮浄人氏（部会長） ○事業者 富山地方鉄道 あいの風とやま鉄道 万葉線 JR西日本 ○事務局 県（交通政策局）	地域モビリティ部会 地域の関係者によるモビリティ確保に向けた意欲的な取り組みの創出推進、横展開等について議論 ○有識者 大西宏治氏（部会長） ○事業者 富山県バス協会 富山県タクシー協会 ○市町村 砺波市、朝日町 ○事務局 県（交通政策局）	サービス連携高度化部会 各交通機関や目的地が提供するサービスの連携・高度化による公共交通機関等の需要喚起について議論 ○有識者等 長尾治明氏（部会長） ○事業者 富山地方鉄道 高岡交通 ○関係者 武内孝憲氏 ○事務局 県（交通政策局）	交通ワンチーム部会 交通事業者、沿線市町村等と会議や部会の議論を共有し、実務的な視点から議論 ○県 交通政策局長（部会長） ○市町村 15市町村 ○事業者 JR西日本 富山地方鉄道 あいの風とやま鉄道 万葉線 加越能バス 富山県バス協会 富山県タクシー協会 道路管理者 公安委員会 ○国 北陸信越運輸局 富山運輸支局

図1.3 富山県地域交通戦略会議の部会構成

表1.1 富山県地域交通戦略会議の議論の流れ

会議回		会議結果の概要
令和4年度	第1回	<u>ウェルビーイングの向上の視点から議論</u> を始めることを確認
	第2回	富山県地域交通戦略の <u>基本的な方針・考え方</u> を議論
	第3回	富山県地域交通戦略の <u>目標</u> を議論
	第4回	富山県の <u>地域交通ネットワークの目指すべき姿</u> について議論
令和5年度	第5回	富山県地域交通戦略における <u>関係者間の役割分担・責任分担</u> を議論
	第6回	<u>富山県地域交通戦略（素案）</u> をとりまとめ

※このほか、各部会を計〇回開催

第2章 上位計画及び関連計画の整理

1 計画の位置づけ

本計画は、県政の方針等を定める「元気とやま創造計画（総合計画）」「富山県成長戦略」を上位計画として位置付け、「真の幸せ」（ウェルビーイング）中心の成長戦略の考え方・方向性と整合性を図るものとします。

また、都市計画や環境、DX、観光、地域振興などの各分野における各種計画を関連計画として位置付け、これら計画に掲げる施策等とも連携し、相互に補完し合いながら、ウェルビーイングを向上させる持続可能で最適な地域交通サービスの実現を目指します。

さらに各市町村が策定する「地域公共交通計画」などの地域交通関連計画等を策定するうえでの望ましい方向性等を本計画で示し、市町村の計画との整合・連携を図ります。

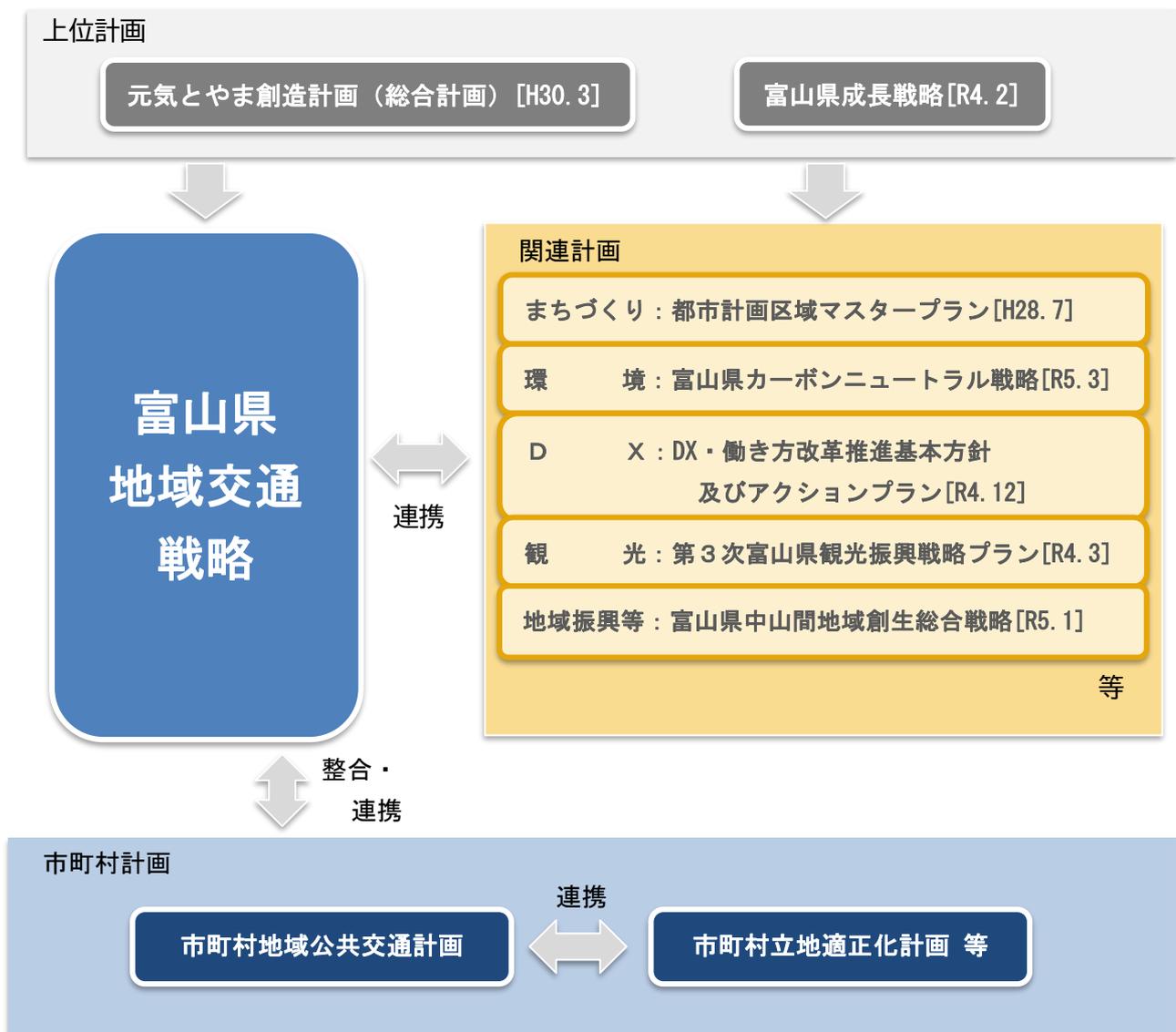


図2.1 本計画の位置づけ

2 県内市町村における地域公共交通計画・立地適正化計画の概要整理

(1) 地域公共交通計画

県内 15 市町村のうち、12 市町・1 地域において地域公共交通計画（活性化再生法に基づく法定計画）が策定されています。

表2.1 地域公共交通計画の策定状況（令和5年10月現在、策定年月のみ記載）

市町村	計画名称	将来像、基本方針等
富山市	富山市地域公共交通網形成計画 (平成 28 年 9 月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現（都心部・地域生活拠点） 2. 地域特性に応じた多様な生活交通の確保（郊外部・中山間地域） 3. 公共交通利用促進（共通事項）
高岡市	あいの風とやま鉄道地域公共交通網形成計画 (平成 27 年 3 月) ※計画期間満了	<ol style="list-style-type: none"> 1. あいの風とやま鉄道を中心とした公共交通ネットワークの形成 2. まちづくり戦略との連携 3. 公共交通利用促進と持続可能性の確保 4. 沿線交通全体の利便性向上 5. 公共交通利用意識の醸成
魚津市	魚津市地域公共交通計画 (令和 4 年 3 月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 魚津市が目指すまちづくりを実現するための地域公共交通ネットワークの再編 2. 市民・事業者・行政等、多様な主体が関わり、地域公共交通をつくること 3. 誰もが自動車に頼らなくても豊かに暮らせるよう地域公共交通の利便性の向上 4. 効率的な運行をし、持続可能な地域公共交通体系の構築 5. 健康づくり、魅力づくり等、まちづくりを促進させる地域公共交通
氷見市	氷見市地域公共交通計画 (令和 5 年 9 月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 市民、来訪者の移手段の維持確保 2. 地域社会全体の価値向上に資する「持続可能な交通網の構築」 3. 安全・安心で質の高い旅客運送サービスの提供 4. 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進
滑川市	滑川市地域公共交通計画 (令和 5 年 3 月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高齢者や通勤・通学者のニーズに沿った利用環境の再整備 2. 公共交通への関心度の向上 3. 都市計画や福祉などほかの政策との連携 4. 持続可能な運営に向けた運行の効率化

市町村	計画名称	将来像、基本方針等
黒部市	第2次黒部市地域公共交通網形成計画 (令和2年3月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鉄道を軸とした公共交通網の維持 2. 公共交通網を支える潜在的需要の開拓 3. 公共交通網の持続に向けた運行体系の確立 4. 新幹線効果の維持・向上 5. 利便性と魅力を高める公共交通環境の提供 6. 「コンパクトかつ公共交通等ネットワークが充実したまちづくり」の推進
砺波市	砺波市地域公共交通計画 (令和4年3月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ずっと住み続けられる地域社会を支える「安心」な地域づくり 2. 住みやすさ・育てやすさを後押しする「幸せ」な暮らしづくり 3. 地域の活力と交流を創出し、都市の魅力を高める「元気」なまちづくり 4. 市民・交通事業者・行政が一体となった「持続可能」な地域公共交通ネットワークの構築
小矢部市	第2期小矢部市地域公共交通網形成計画 (令和2年3月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「地域（都市）間交通の連携強化」 2. 「生活交通の持続可能性の向上」
南砺市	南砺市地域公共交通網形成計画 (平成31年3月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 地域拠点を中心としたコンパクトアンドネットワークを構築する 2. 公共交通情報提供の先進モデルを目指す 3. 広域的な交通と観光における拠点化を進める
射水市	射水市地域公共交通網形成計画 (令和2年3月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. まちづくりと連携した公共交通網の整備 2. 持続可能な公共交通の仕組みづくり 3. 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実
舟橋村	(未策定)	
上市町	上市町地域公共交通網形成計画 (令和2年3月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 町中心部を起点とした、効率的な地域公共交通網の形成 2. 地域公共交通を使い続けたいくなる交通環境の整備・改善 3. まちづくりと連携した公共交通の利用機会創出
立山町	(未策定)	
入善町	(未策定)	
朝日町	朝日町地域公共交通計画 (令和5年3月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 既存ユーザーのロイヤルティ向上(もっと使ってもらおう) 2. 新しいユーザー層の獲得(まずは使ってもらおう) 3. 継続的な運用体制づくり(ずっと使ってもらおう)
高岡市 氷見市 砺波市 南砺市	城端線・氷見線沿線地域公共交通計画 (令和4年6月)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 日常生活の足として利用される利便性の高い公共交通の実現～生活利用の視点から～ 2. 沿線地域の発展に繋がる交通ネットワークの形成～広域交流の視点から～ 3. 人口減少社会を見据えた、公共交通を中心としたライフスタイルの定着～将来のまちづくりを見据えて～

(2) 立地適正化計画

市町村のまちづくり計画である立地適正化計画（都市再生特別措置法に基づく法定計画）については、県内15市町村のうち9市町において策定されています。

以下表に策定状況を示します。

表2.2 立地適正化計画の策定状況（令和5年10月現在、策定年月のみ記載）

市町村	計画名称	将来像、基本方針等
富山市	富山市立地適正化計画 (平成29年3月)	『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、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』の実現
高岡市	高岡市立地適正化計画 (平成30年12月)	各地域の特性に応じた都市機能や居住機能をそれぞれの地域内に誘導するとともに、それらを公共交通等で結び、安心・快適に暮らし続けられる持続可能な都市構造「コンパクト・アンド・ネットワーク」のまちづくりを実現する
魚津市	魚津市立地適正化計画 (令和2年3月)	『中心市街地を活性化し、生活・交通の利便性を高く確保し、未来を担う若者たちにつなげる魅力的なまちづくり』を実現
氷見市	氷見市立地適正化計画 (令和元年3月)	1. 公共施設の集約・再編と公民連携による公共空地の利活用 2. 中心市街地への子育て世代の定住促進 3. 利便性向上による路線・市街地循環バス利用者の増加
滑川市	(未策定)	
黒部市	黒部市立地適正化計画 (平成30年3月)	『コンパクトかつ公共交通等ネットワークが充実したまちづくり』を実現
砺波市	(未策定)	
小矢部市	小矢部市立地適正化計画 (平成29年3月)	1. 都市機能の集積などによる市街地の活性化 2. 良質な居住環境の形成と定住促進 3. 公共交通の充実による「まちなか居住」の利便性の向上 4. 自然災害リスクへの対策
南砺市	(未策定)	
射水市	射水市立地適正化計画 (令和5年3月)	「多核連携型の都市構造の構築」 人口減少・少子高齢化及び自然災害リスクに対応し、都市全体での活力の維持・向上を図るため、将来にわたって持続可能な都市構造の実現を目指す
舟橋村	(未策定)	
上市町	(未策定)	
立山町	(未策定)	
入善町	入善町立地適正化計画 (平成29年4月)	次代に繋げる持続可能な定住都市
朝日町	朝日町立地適正化計画 (令和4年10月)	まちなかと郊外部の魅力が協調・連携し、次世代に夢と希望をつなげるコンパクトシティの実現

※この他、各市町村では立地適正化計画以外のまちづくりに関する計画を作成している場合がある。

第3章 地域現況の整理

1 地勢・自然特性

(1) 地勢

本県は本州中央部の日本海側に位置し、東側は新潟県、南側は岐阜県、西側は石川県に接し、北は日本海に面しています。3000m級の山々が連なる立山連峰や南の飛騨山地、西の氷見丘陵といった、三方を急峻な山に囲まれ、深い湾を抱くように平野が広がっています。

各山地を源とした黒部川、常願寺川、神通川、庄川、小矢部川等の急流で大きな河川がほぼ南北に富山湾に流れており、それら河川の扇状地として平野が発達しています。

表3.1 地目別面積（令和3年1月1日現在、出典：県勢要覧）

項目	総数	田	畑	宅地	山林	原野	雑種地	その他
面積 (ha)	424,754	61,423	6,456	26,428	61,779	4,382	6,242	258,069
割合 (%)	—	14%	2%	6%	15%	1%	1%	61%

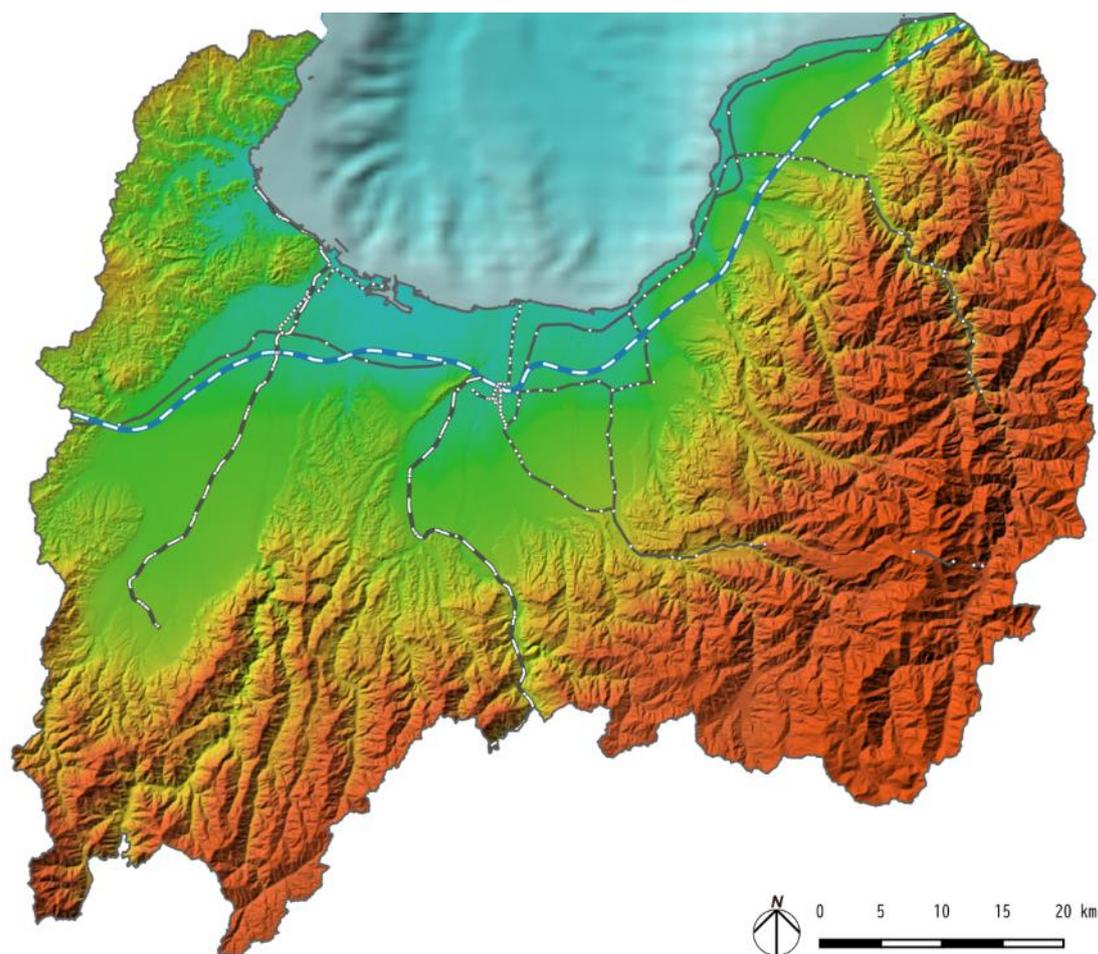


図3.1 色別標高図（国土地理院）

(2) 気候

気候は日本海側気候であり、冬季の冬型の季節風による降雪が特徴であり、平年では12月から3月にかけて積雪が記録されています。

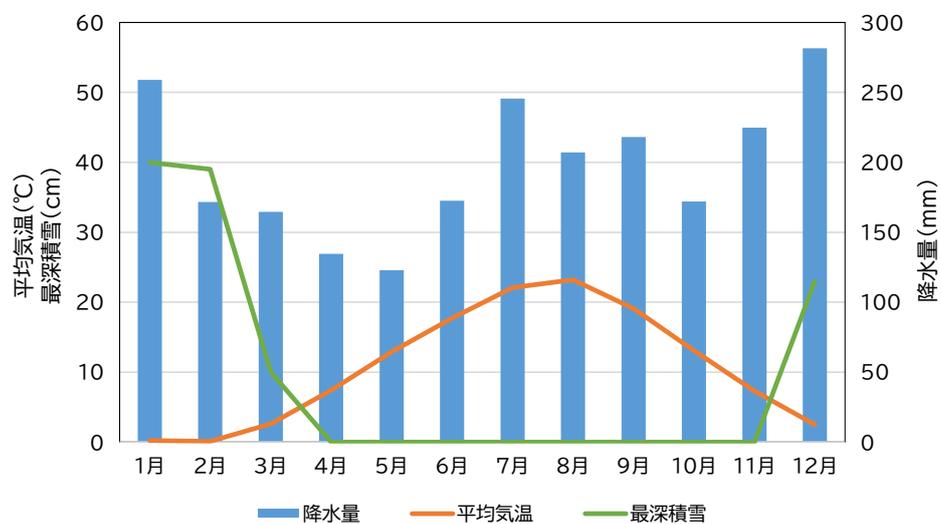


図3.2 富山 月別平均気温と積雪深の推移 (平年値 1991~2020年) (気象庁)

2 土地利用状況

富山県では全15市町村に鉄道駅があるなど、豊かな鉄軌道ネットワークを有しています。また、その鉄軌道駅圏域を中心に建物用地が集中しているほか、沿線に建物用地が広がっています。（県東部、南部、西部の中山間地域等にも、建物用地が点在している箇所があります。）

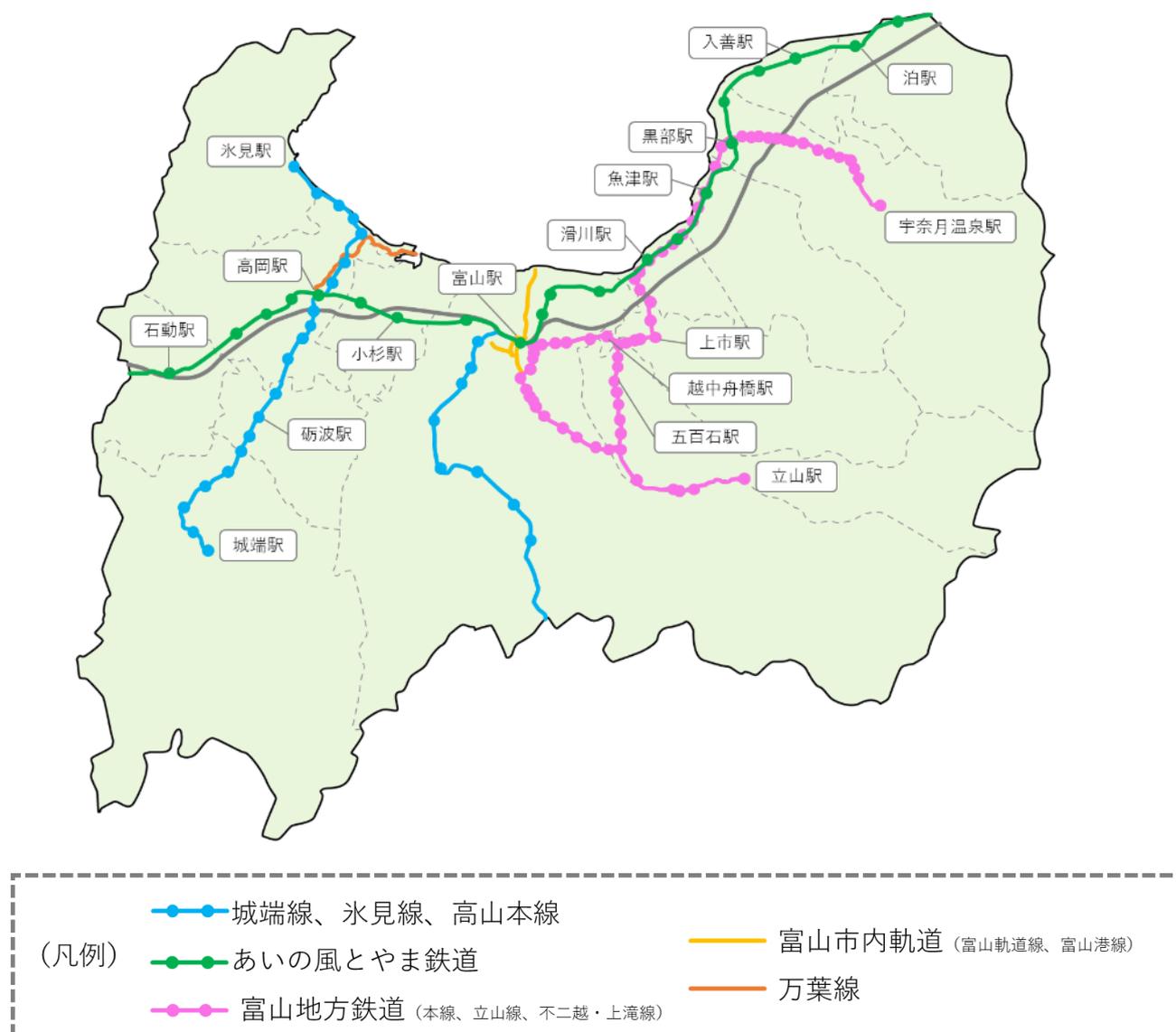


図3.3 富山県内の鉄軌道ネットワーク

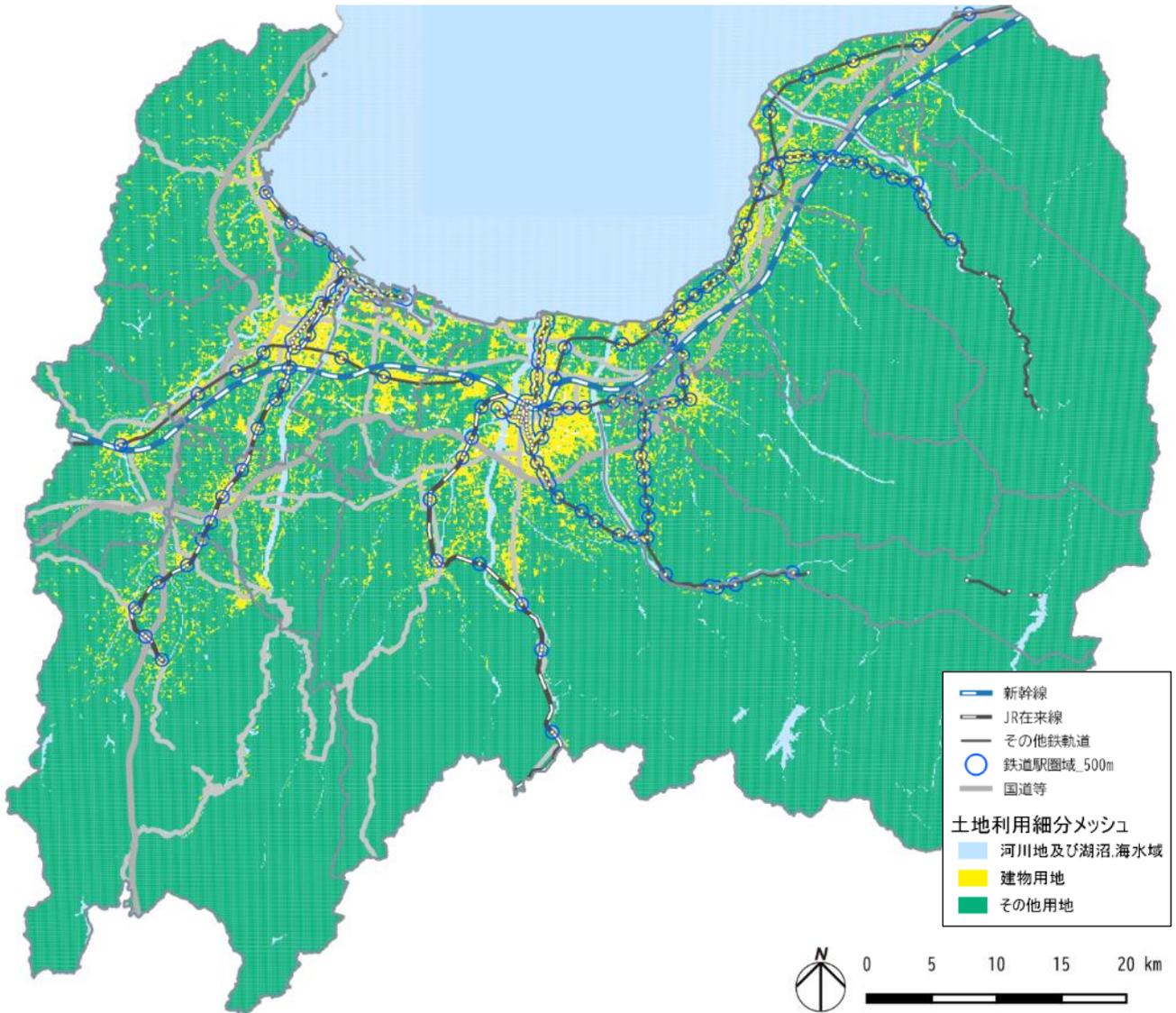


図3.4 富山県内の土地利用状況図
(資料：国土数値情報：100mメッシュ)

使用データ：国土数値情報（国土交通省）

データ年：平成28年度

データ概要：生成画像を用いて土地利用状況を100mメッシュごとに判別し、整理したデータ。家屋や様々な施設などに利用されている「建物用地」と「その他用地」に分類し、色分けで整理。

3 人口動向

(1) 人口推移・少子高齢化の進展

令和2年10月1日現在の富山県の人口は1,034,814人であり、平成17年以降減少傾向が続いています。減少傾向は今後も続く見込みで、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計では、令和17年には、910,161人まで減少するとされています。

年齢3区分別の人口割合では、生産年齢人口と年少人口の割合が減少するなど、高齢人口の割合が増加してきており、令和2年の32.6%から、令和17年には36.0%まで増えると推計されています。

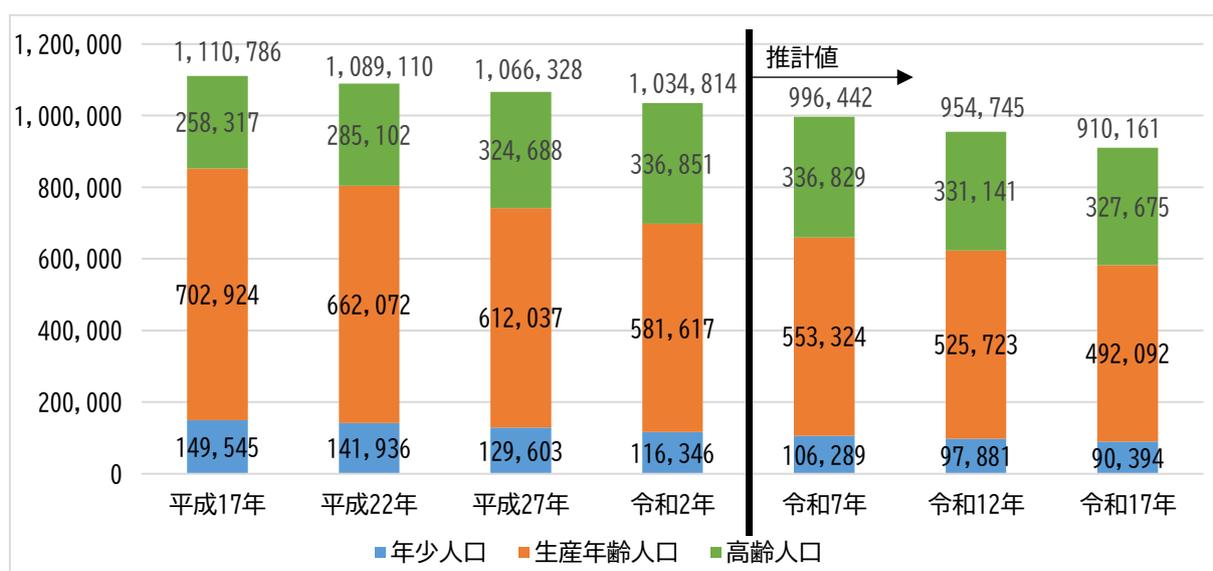


図3.5 総人口及び年齢3区分人口の推移及び将来推計
 (資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口)
 ※将来推計人口は平成27年人口に基づく推計

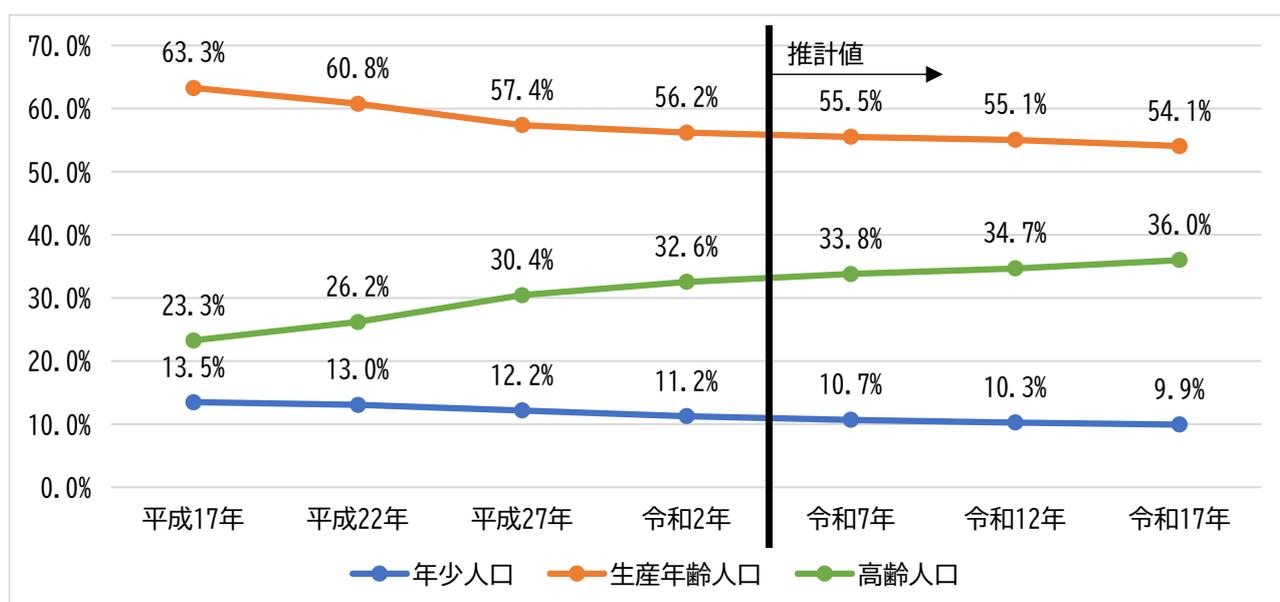


図3.6 年齢3区分割合の推移及び将来推計
 (資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口)
 ※将来推計人口は平成27年人口に基づく推計

(2) 人口分布の状況

本県の夜間人口は、富山市、高岡市、射水市で特に人口が集中しています。

各市町村においては鉄軌道駅圏域を中心に人口が集中しているほか、富山市では富山駅南東部5km圏内、高岡市では万葉線沿線2km圏内、射水市では富山新港南部、太閤山エリアにおいて人口が集積している地域があります。

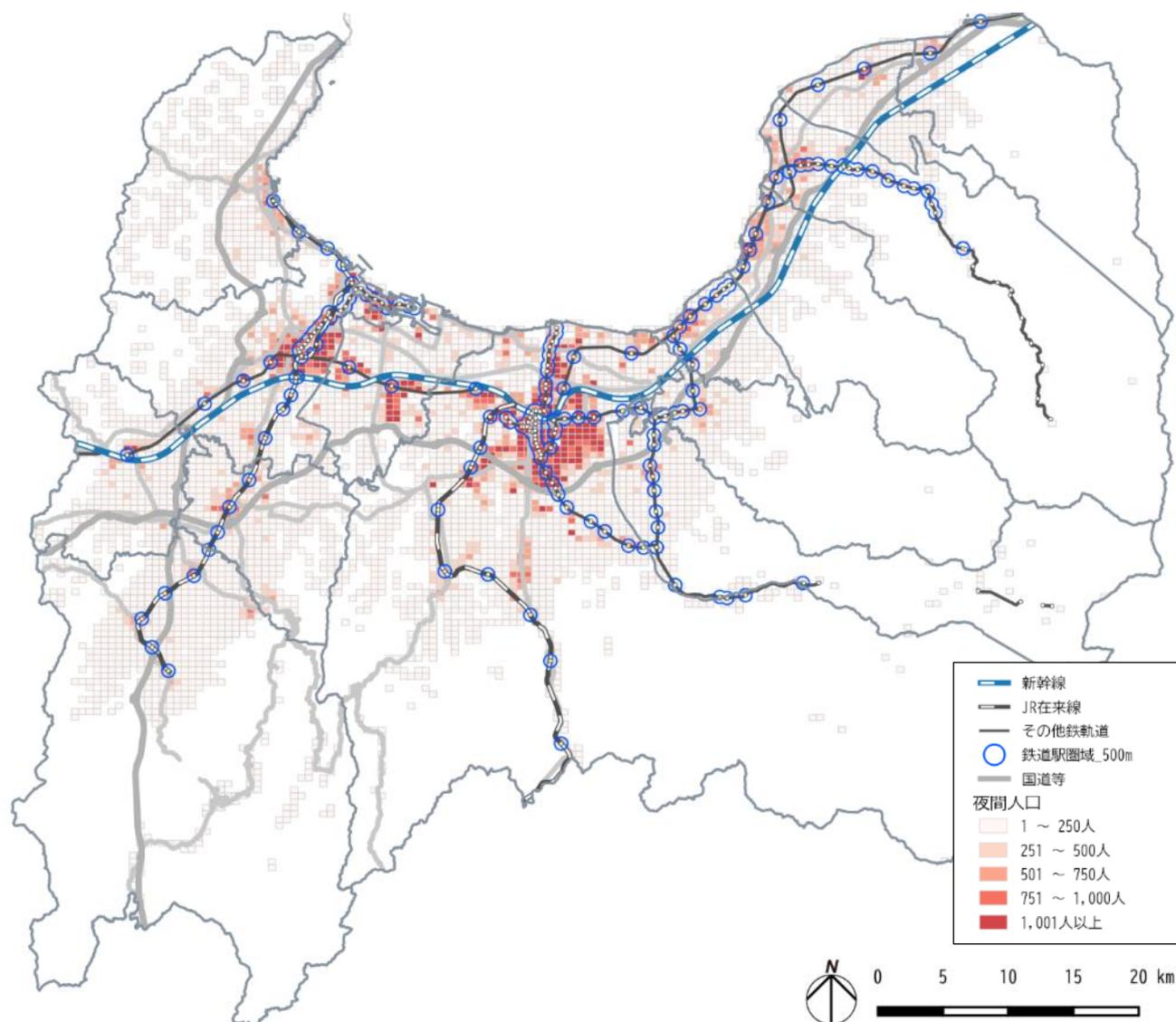


図3.7 夜間人口の分布（令和2年国勢調査データ、500mメッシュ）

使用データ：国勢調査

データ年：令和2年（2020年）

データ概要：夜間人口（居住人口）、昼間人口（15歳以上の従業地における人数）、高齢者人口（居住人口のうちの65歳以上の人口）、将来人口（平成27年国勢調査結果に基づいて推計された令和17年（2035年）の推計人口）

昼間人口の分布は、夜間人口とほぼ同じような分布が見られます。
 夜間人口との分布の変化を比較すると、万葉線沿線と富山新港南部の人口分布が若干縮小しています。

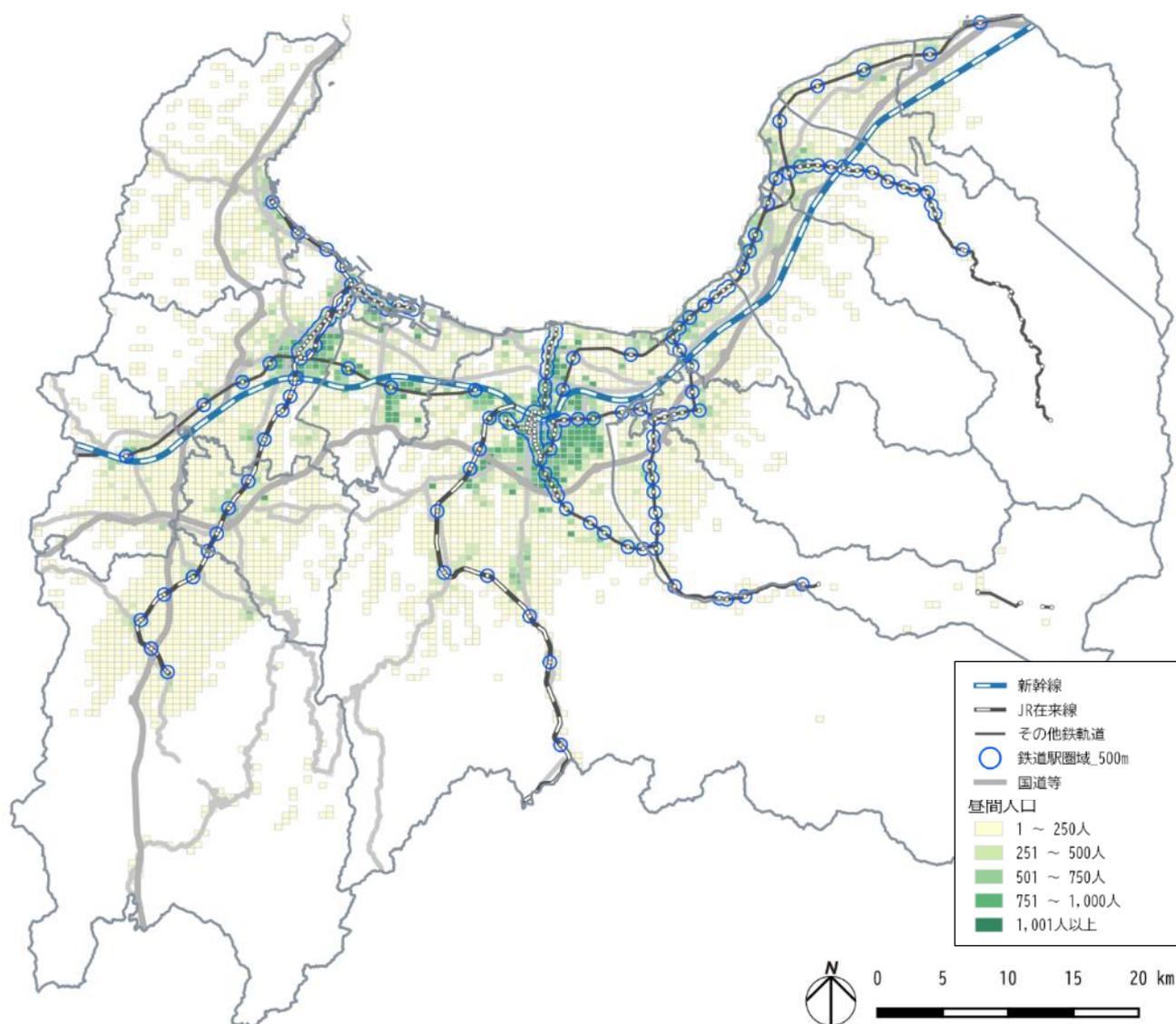


図 3.8 昼間人口の分布（令和 2 年国勢調査データ、500m メッシュ）

使用データ：国勢調査

データ年：令和 2 年（2020 年）

データ概要：夜間人口（居住人口）、昼間人口（15 歳以上の従業地における人数）、
 高齢者人口（居住人口のうちの 65 歳以上の人口）、将来人口（平成 27 年国勢調
 査結果に基づいて推計された令和 17 年（2035 年）の推計人口）

令和17（2035）年の将来推計人口の分布は、全体としての人口は減少するものの、令和2年の夜間人口と同様の分布が見られます。

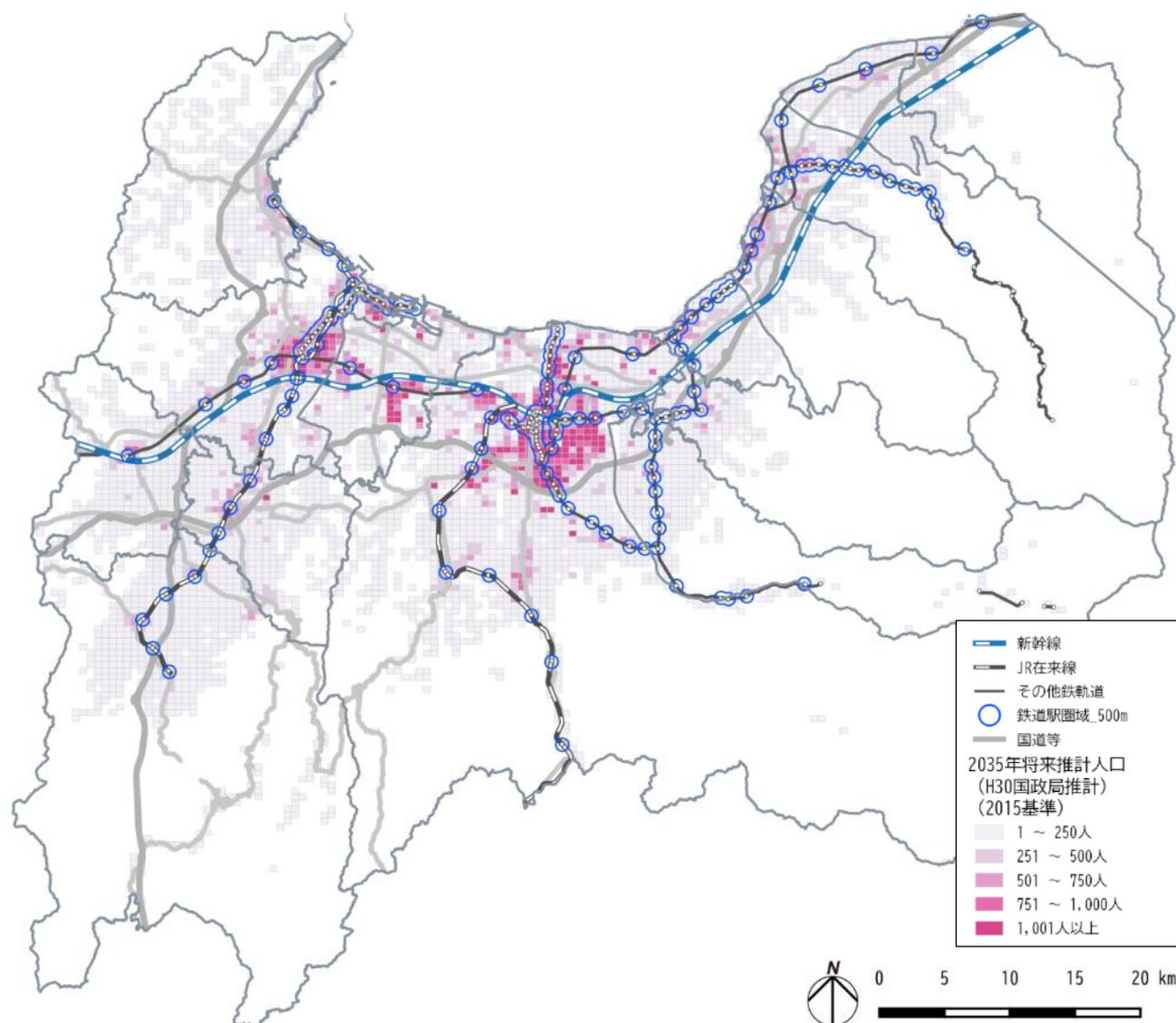


図3.9 将来人口の分布（平成27年国勢調査人口を基準に推計した令和17年の人口推計値）

使用データ：国勢調査

データ年：令和2年（2020年）

データ概要：夜間人口（居住人口）、昼間人口（15歳以上の従業地における人数）、高齢者人口（居住人口のうちの65歳以上の人口）、将来人口（平成27年国勢調査結果に基づいて推計された令和17年（2035年）の推計人口）

4 移動特性

国勢調査に基づく、市町村間をまたぐ通勤・通学における移動者数及び交通手段については、以下のとおりです。

(1) 通勤流動

① 富山地域

富山地域の市町村の移動は、他市町村から富山市への移動者数が多く、富山市からは、射水市、高岡市、滑川市、立山町との間の移動者数が多くなっています。

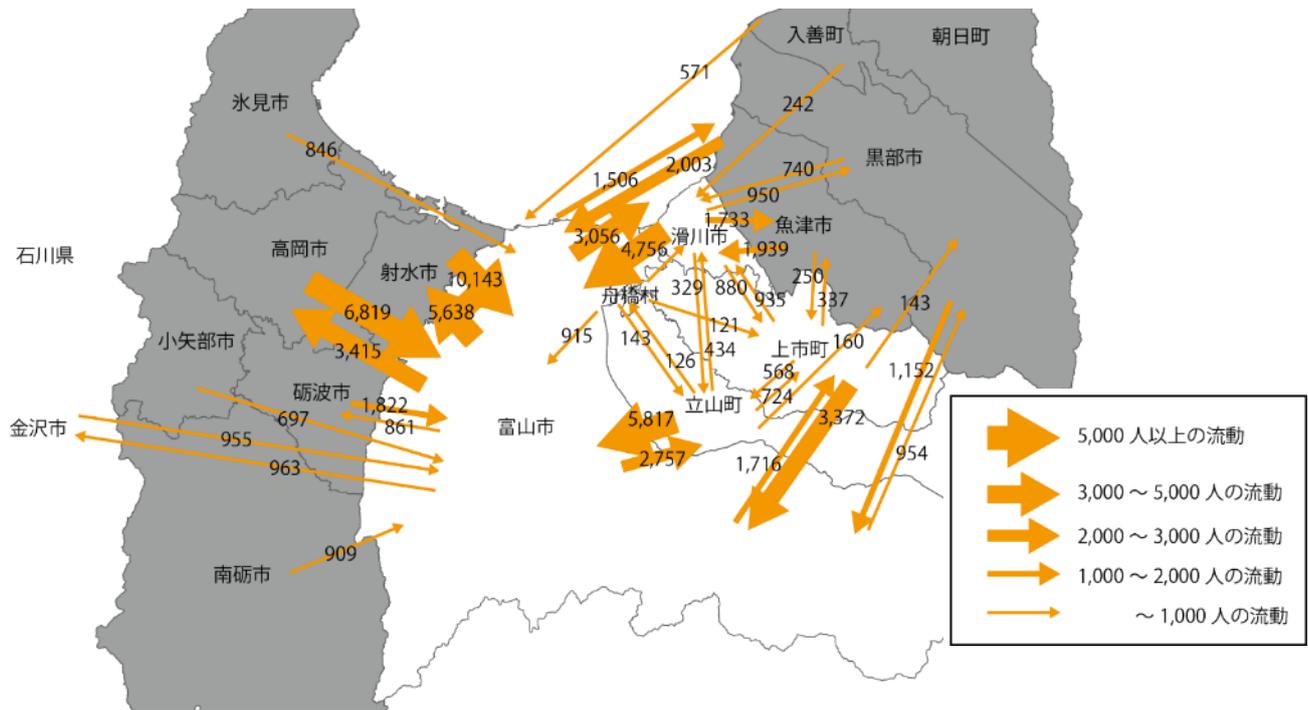


図3.10 通勤流動（富山地域）（令和2年国勢調査）

② 高岡・射水地域

高岡・射水地域の移動は、高岡市、射水市間の移動者数が最も多く、県西部の市からは高岡市への移動者数が多くなっています。

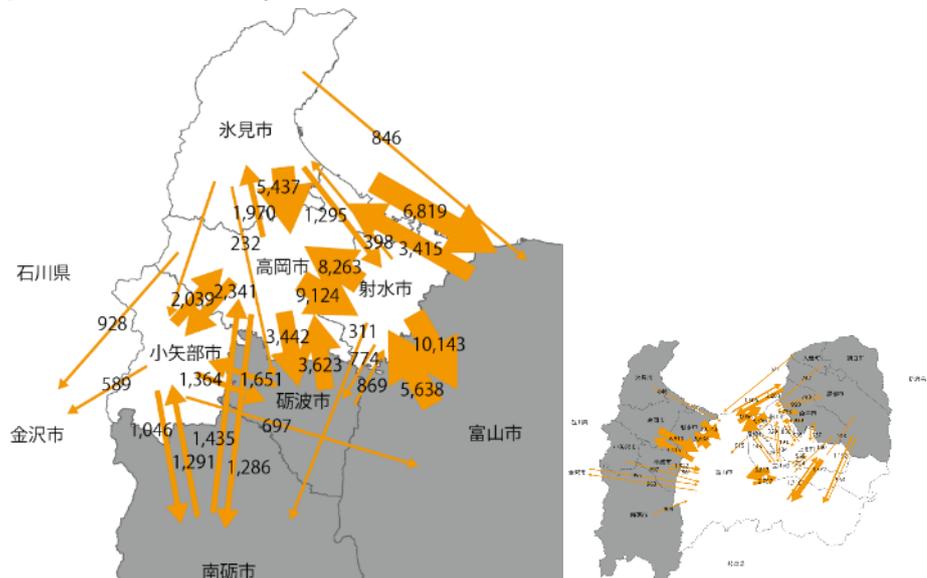


図3.11 通勤流動（高岡・射水地域）（令和2年国勢調査）

③ 砺波地域

砺波地域の移動は、砺波市、南砺市間の移動者数が多く、両市からは高岡市への移動者数が多くなっています。

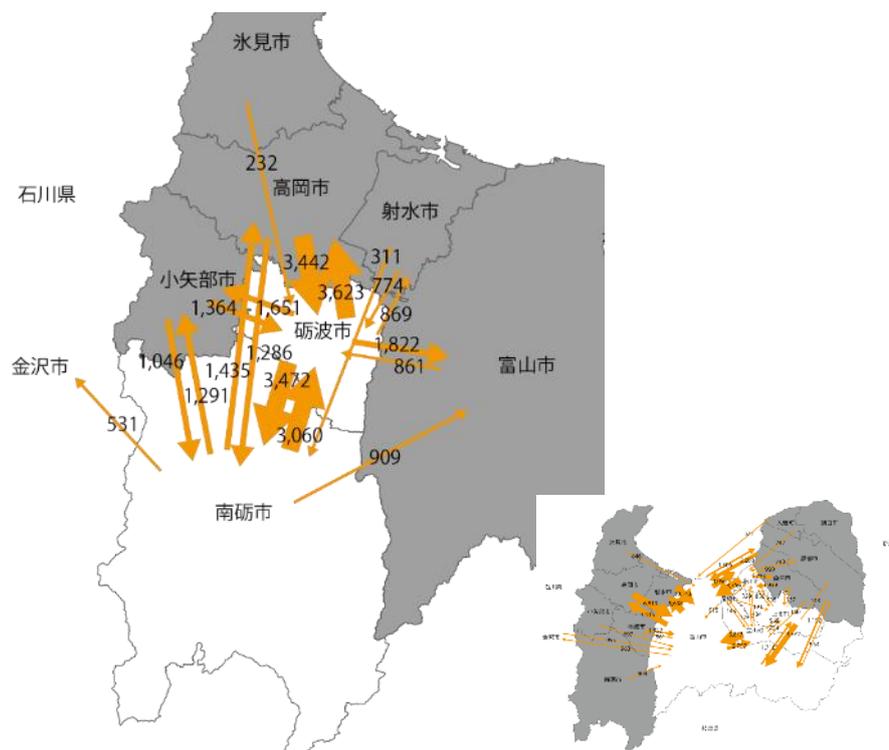


図3.12 通勤流動（砺波地域）（令和2年国勢調査）

④ 新川地域

新川地域の移動は、魚津市と黒部市間、黒部市と入善町間の移動者数が多くなっています。

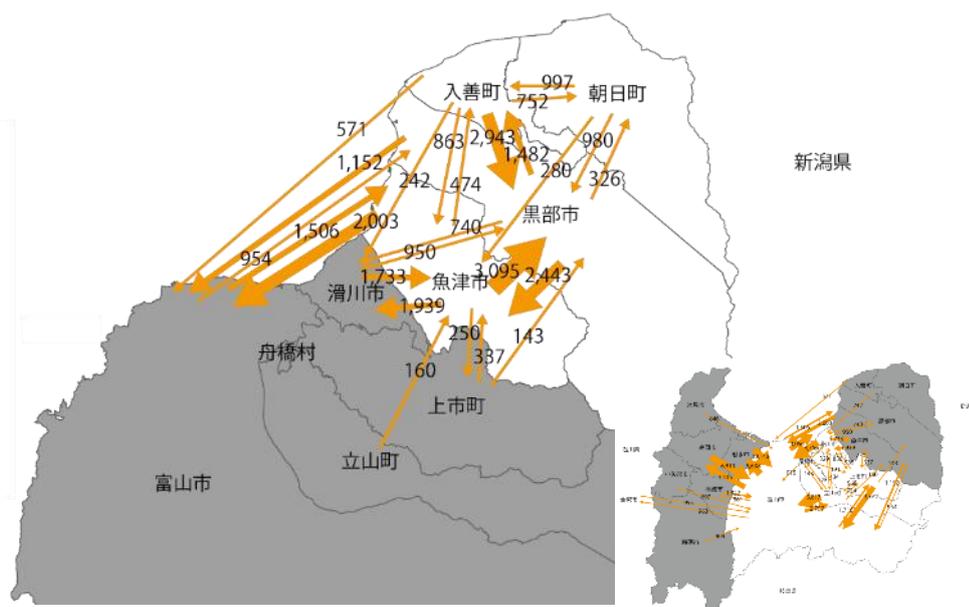


図3.13 通勤流動（新川地域）（令和2年国勢調査）

(2) 通学流動

① 富山地域

富山地域の市町村の移動は、他市町村から富山市への移動者数が多く、富山市からは、射水市、高岡市との間の移動者数が多くなっています。

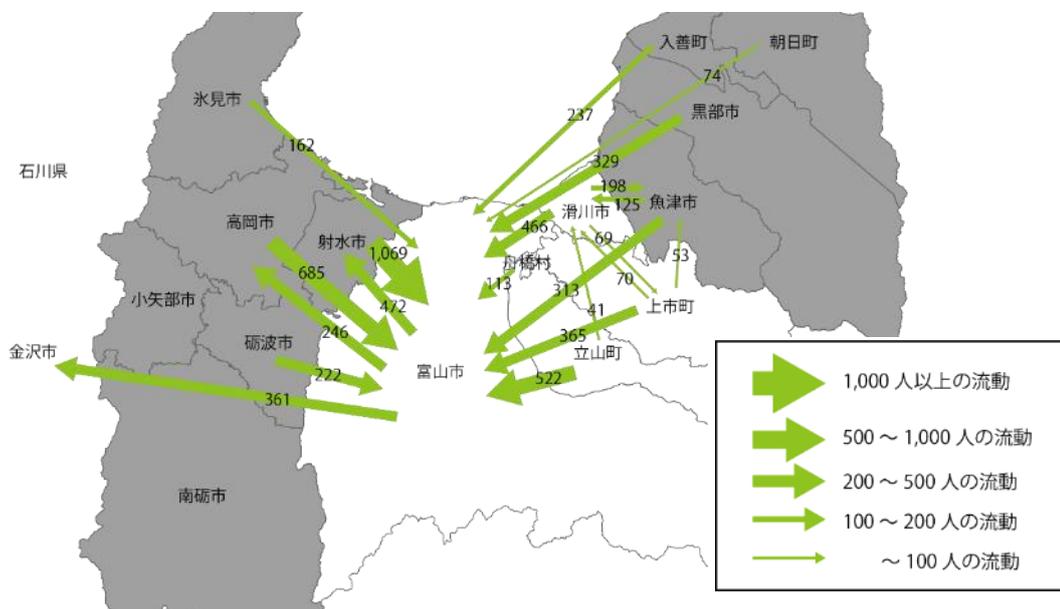


図3.14 通学流動（富山地域）（令和2年国勢調査）

② 高岡・射水地域

高岡・射水地域の移動は、高岡市、射水市間の移動者数が最も多く、県西部の市からは高岡市への移動者数が多くなっています。

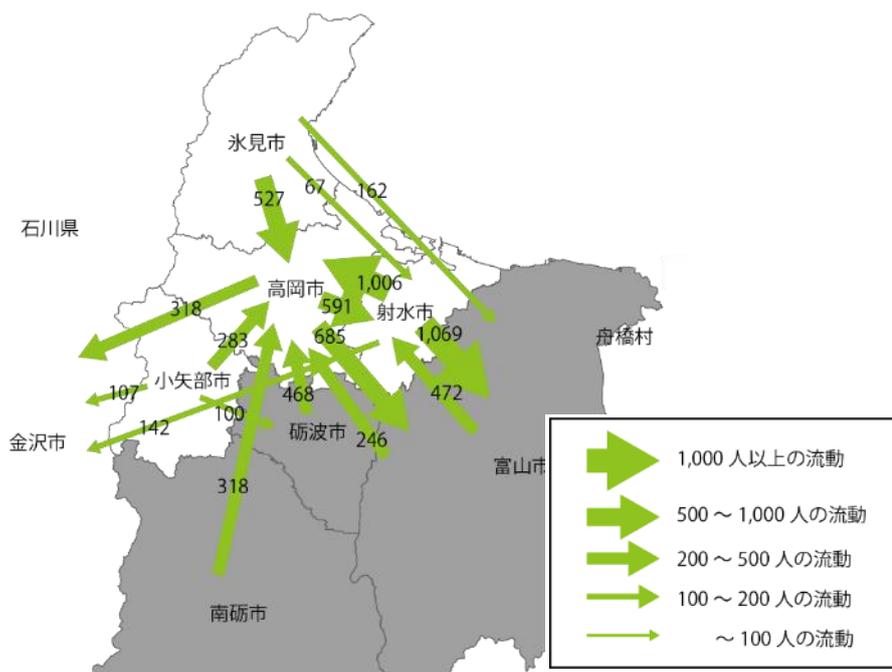


図3.15 通学流動（高岡・射水地域）（令和2年国勢調査）

③ 砺波地域

砺波地域の移動は、砺波市、南砺市間の移動者数が多く、両市からは高岡市への移動者数が多くなっています。

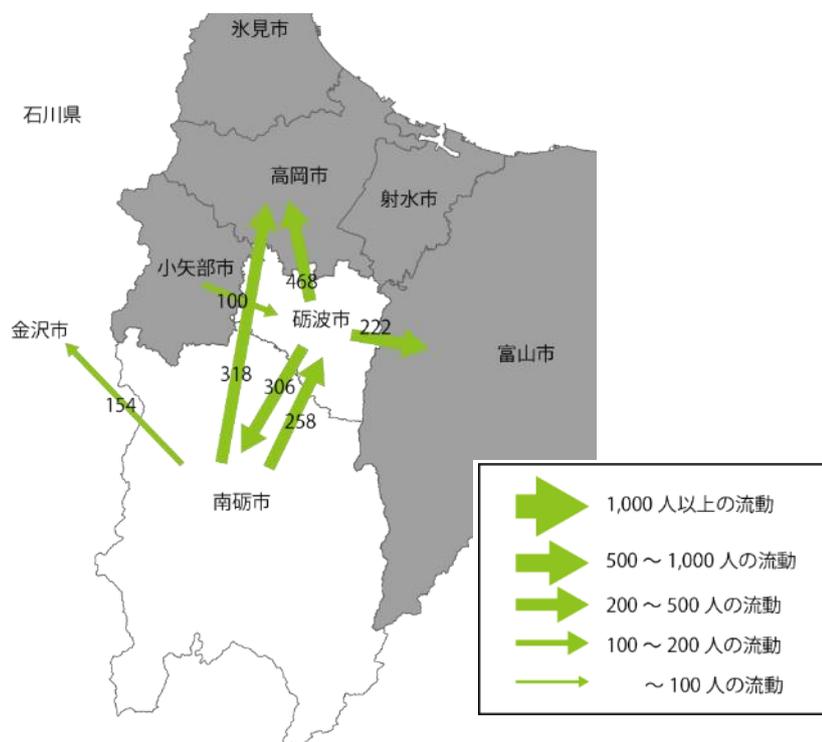


図3.16 通学流動（砺波地域）（令和2年国勢調査）

④ 新川地域

新川地域の移動は、魚津市、黒部市から富山市への移動者数が多く、新川地域の各所から魚津市への移動者数が多くなっています。

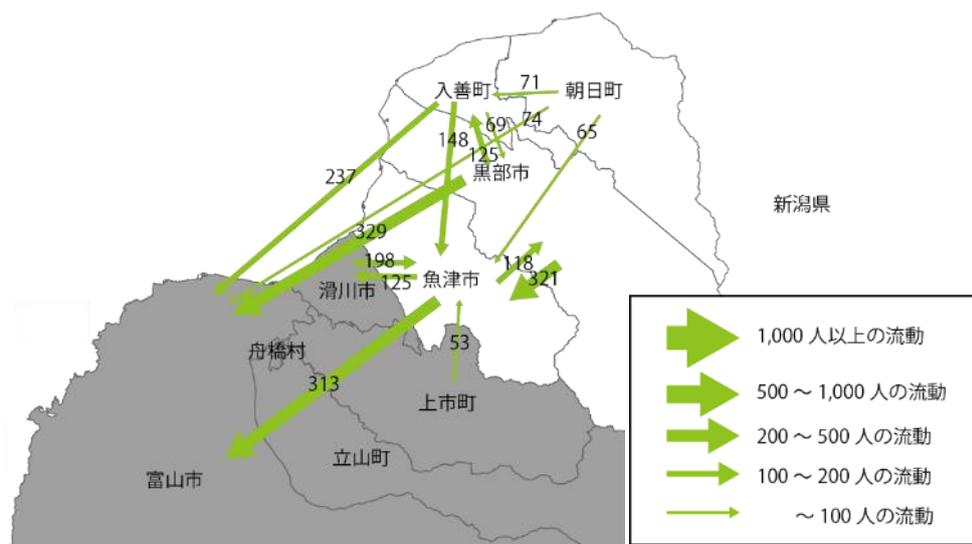


図3.17 通学流動（新川地域）（令和2年国勢調査）

(3) 通勤・通学における交通手段

①市町村間の通勤・通学移動における交通手段

市町村間の通勤・通学の移動の際の交通手段としては、令和2（2020）年は「自家用車」が約87%を占め、全国平均（約45%）を上回っています。地域交通（鉄道・電車、乗合バス、勤め先・学校のバスの合計）の利用率は約13%となっています。

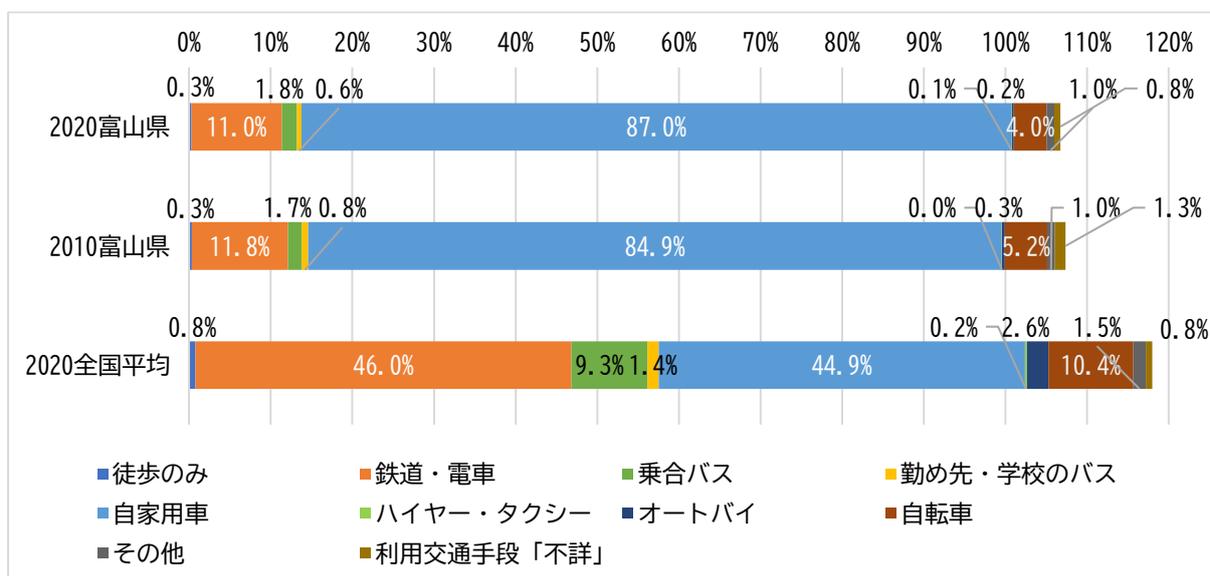


図3.18 通勤・通学流動における交通手段の状況（市町村間移動、国勢調査）

※グラフ内割合(%)は、回答者数に占める割合であり、複数回答のため合計100%を超える。

②市町村内の通勤・通学移動における交通手段

市町村内での通勤・通学の移動の際の交通手段としては、令和2（2020）年は「自家用車」が約78%を占め、全国平均（約56%）を上回っています。地域交通（鉄道・電車、乗合バス、勤め先・学校のバスの合計）の利用率は7%となっています。

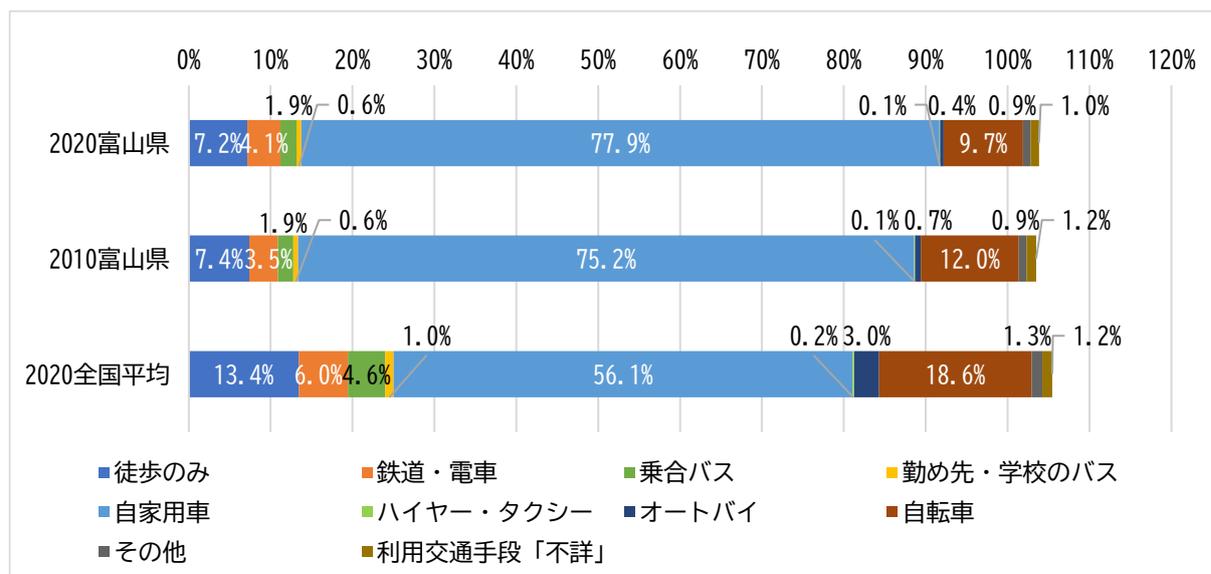


図3.19 通勤・通学流動における交通手段の状況（市町村内移動、国勢調査）

※グラフ内割合(%)は回答者数に占める割合であり、複数回答のため合計100%を超える。

5 自家用車関係の動向

(1) 自家用乗用車保有状況

本県の自家用乗用車保有台数は平成28年以降横ばい傾向が続いており、令和4年の一世帯あたり保有台数は全国2位となっています。

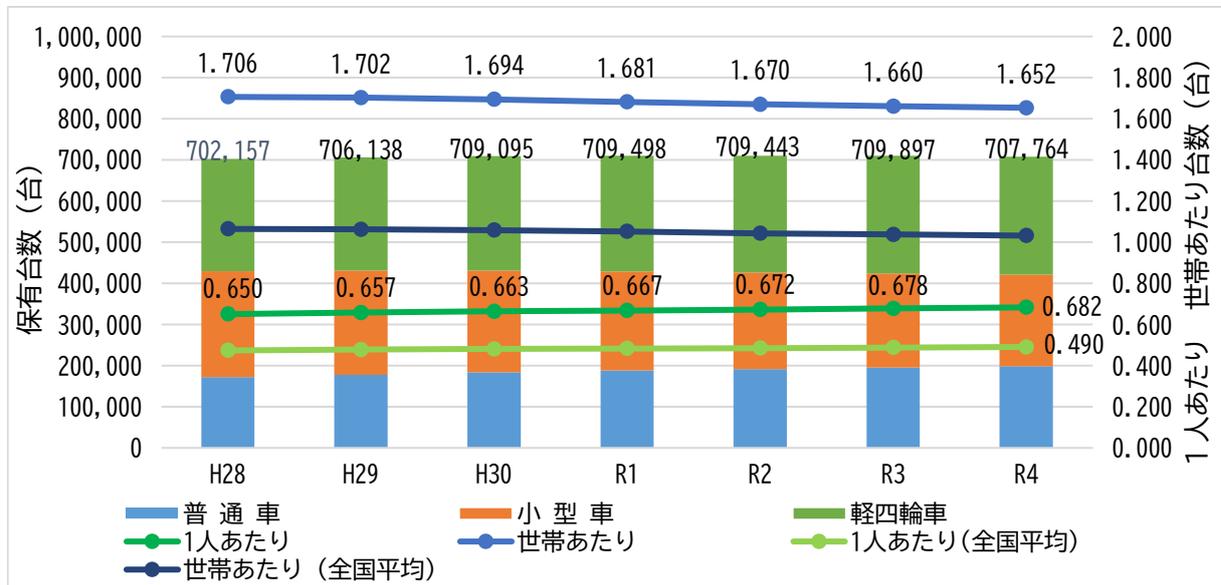


図3.20 自家用乗用車保有台数の推移（資料：北陸信越運輸局富山運輸支局資料、「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（総務省））

(2) 自家用乗用車による環境負荷

本県のガソリン車の台数（電動車（電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車）以外の車）は減少しており、自動車（旅客）からのCO2排出量は年々減少しています。令和元年度は1,154千tで全体排出量の約11%（全国平均10%）を占めています。

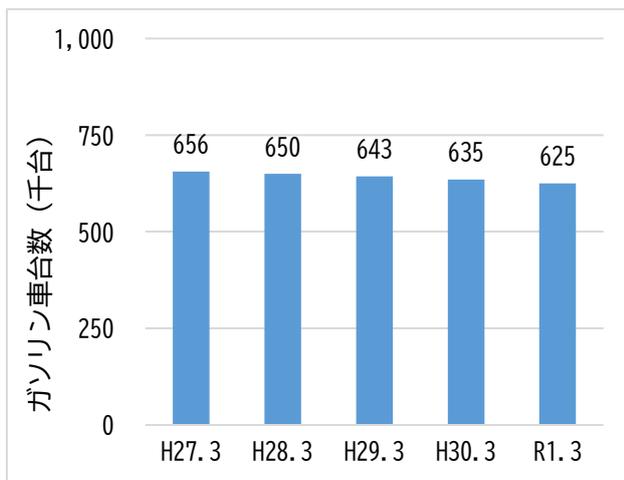


図3.21 ガソリン車（乗合・乗用）の台数の推移（資料：（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数（月報）」）

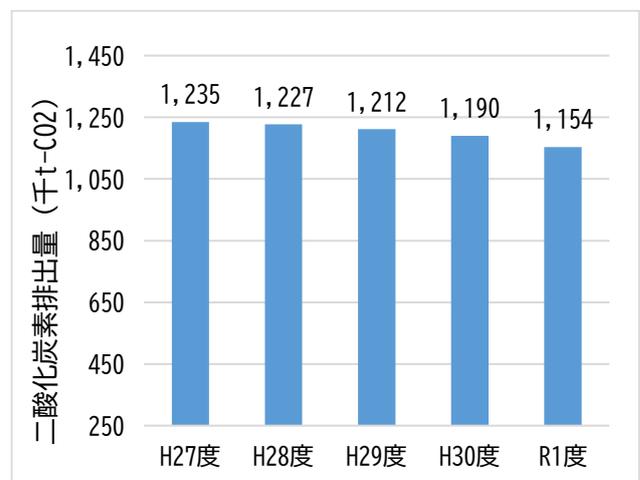


図3.22 運輸部門自動車（旅客）のCO2排出量の推移（資料：自治体排出量カルテ（環境省））

(3) 高齢者の運転免許保有・返納状況

県内の高齢者（65歳以上）の運転免許保有者数は年々増加しており、全ドライバーに占める割合も増加しています。高齢ドライバーの割合は全国平均を上回って推移しています。

また免許返納数は令和元年までは増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症が流行し、地域交通の利用が大きく減少した令和2年以降、減少しています。

このうち免許返納者の免許保有者に対する割合を全国と比較すると、富山県の返納率は低くなっています。

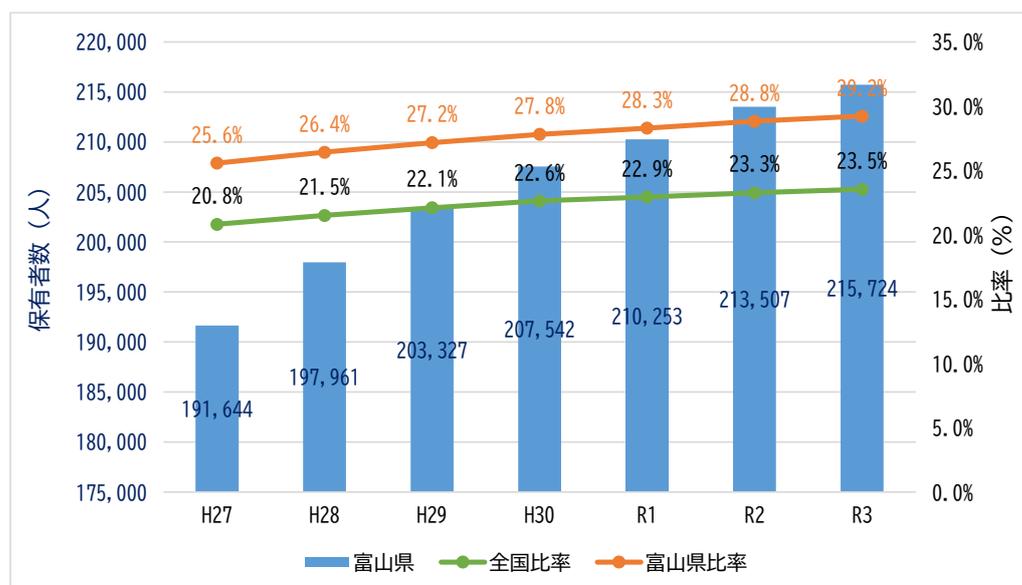


図3.23 高齢者の免許保有者数と割合の推移（資料：運転免許統計（警察庁））の推移

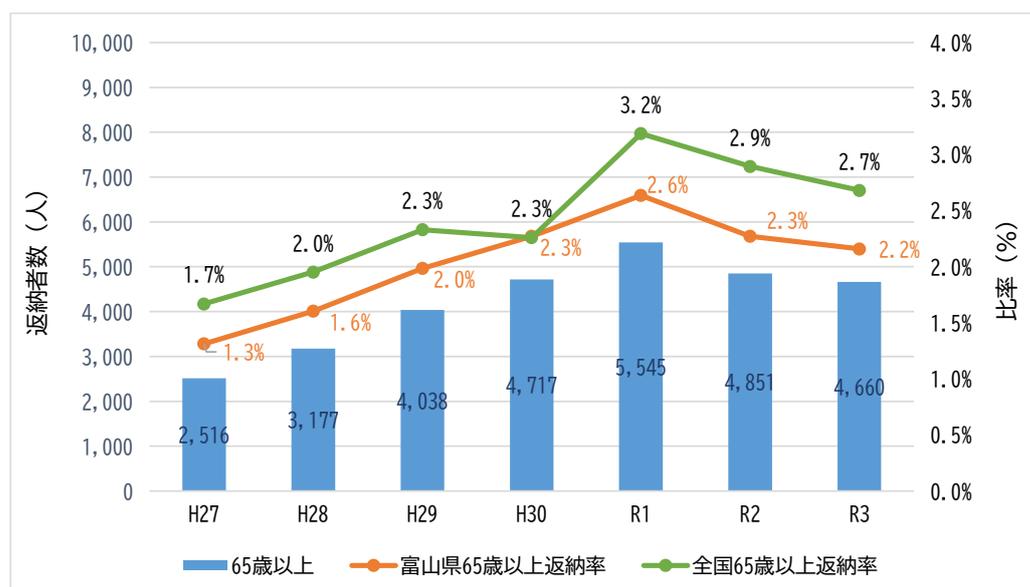


図3.24 高齢者の免許返納数と返納率の推移（資料：運転免許統計（警察庁））

第4章 地域交通の現状

1 地域交通の運行状況

(1) 交通モードの状況

県内の市町村間等を移動する交通手段としては、「鉄軌道」、「路線バス」があります。特に鉄道は、県内の全市町村に駅が存在しており、県内の地域交通ネットワークの骨格を形成しています。

各市町村内を移動する交通手段としては、「路線バス」「公営バス」「コミュニティバス」や「デマンドタクシー」などがあります。

県外との間の移動を担う交通手段としては、主に「北陸新幹線」「航空」「高速バス」があります。

(2) 地域交通網の状況

① ネットワークの分布状況

富山市においては、富山駅を中心に鉄軌道が東西南北に運行し、路線バスも富山駅を中心に放射線状に運行しています。そのほか、鉄軌道及び路線バスを補完する形で、コミュニティバスが運行しています。

滑川市、上市町、立山町については鉄軌道の主要駅と接続した形で、公営のバスが運行しています。また、上市町は2路線の予約乗合バスが運行しています。

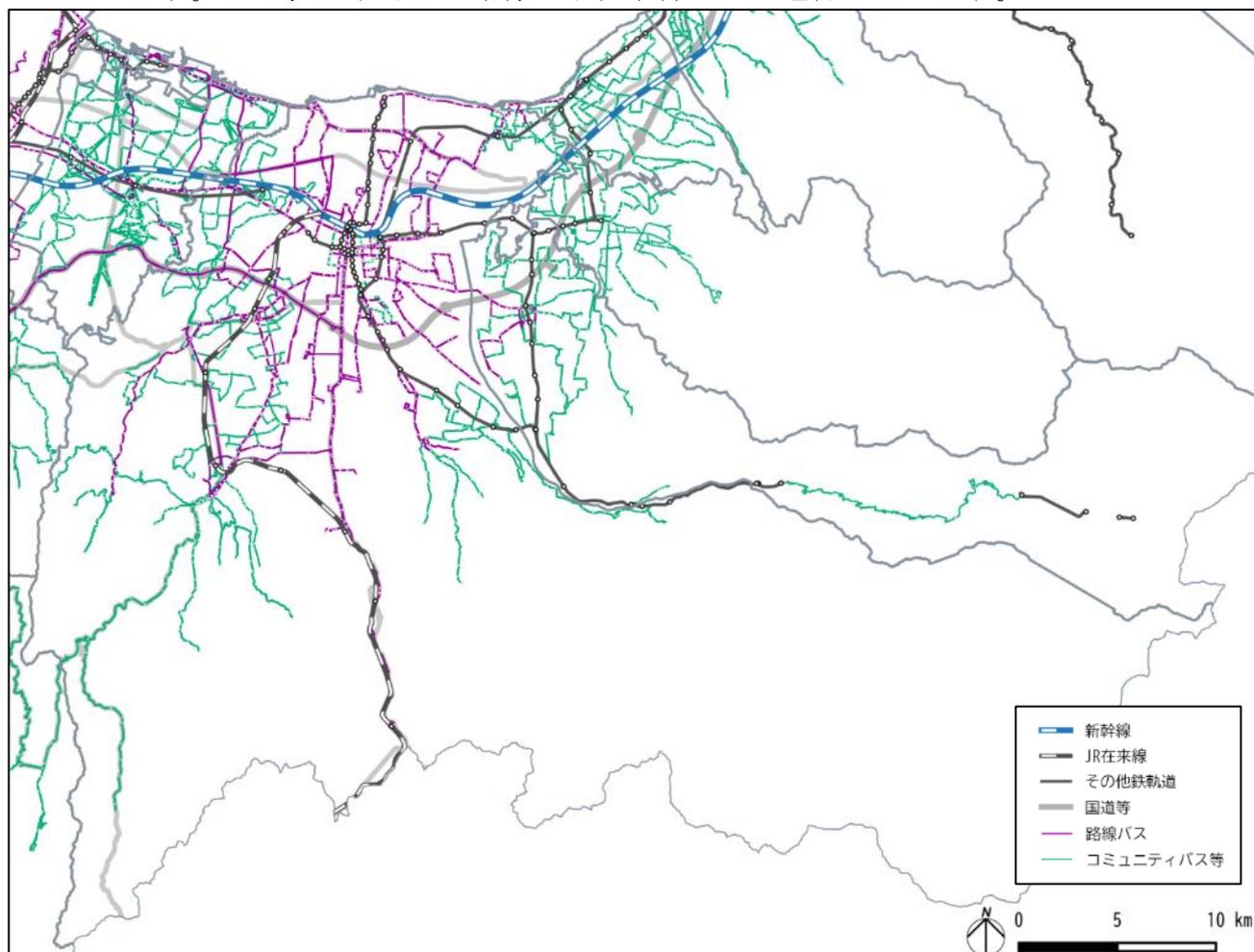


図4.1 地域交通網の状況（富山地域）（令和5年10月GTFSデータ）

高岡市においては、鉄軌道が東西南北に運行しているほか、高岡駅を中心に路線バスが市内の各地区を結んでおり、また、路線バスを補完する形でNPO等、地域住民が主体となった地域バス、地域タクシーが運行しています。

射水市においては、小杉駅や万葉線の駅と各地区を結ぶ形で、射水市コミュニティバス等が運行しています。

小矢部市においては、石動駅を中心に市内各地区へ5路線のコミュニティバスやデマンド交通が運行しています。

氷見市においては路線バスのほか、NPOによる地域主体のバスが運行され、氷見駅と各地区を結んでいます。

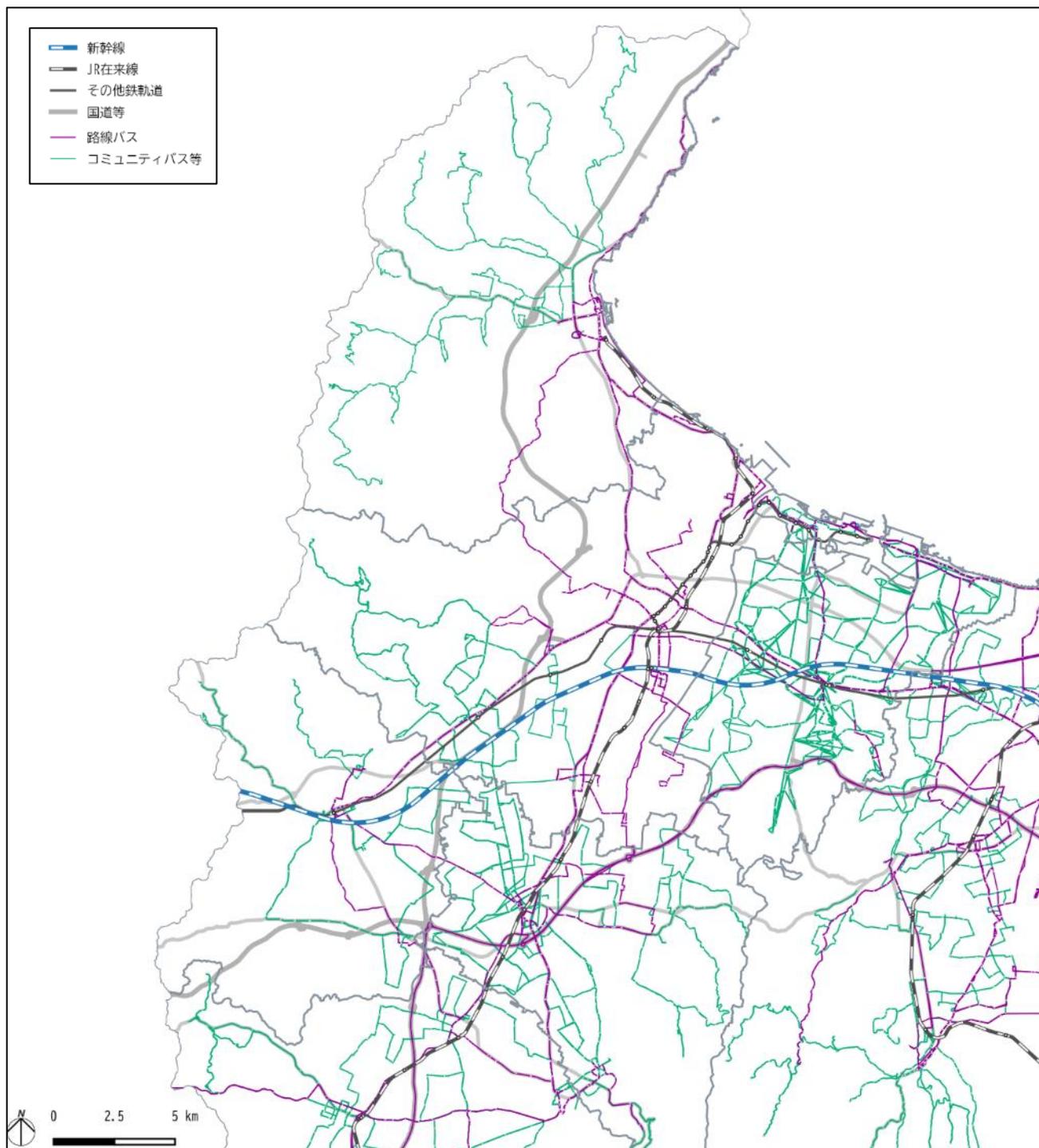


図4.2 地域交通網の状況（高岡・射水地域）（令和5年10月GTFSデータ）

砺波市、南砺市においては、城端線の砺波駅、福野駅、福光駅、城端駅を起点として、市内各地域を結ぶ市営バスやデマンド交通が運行しています。

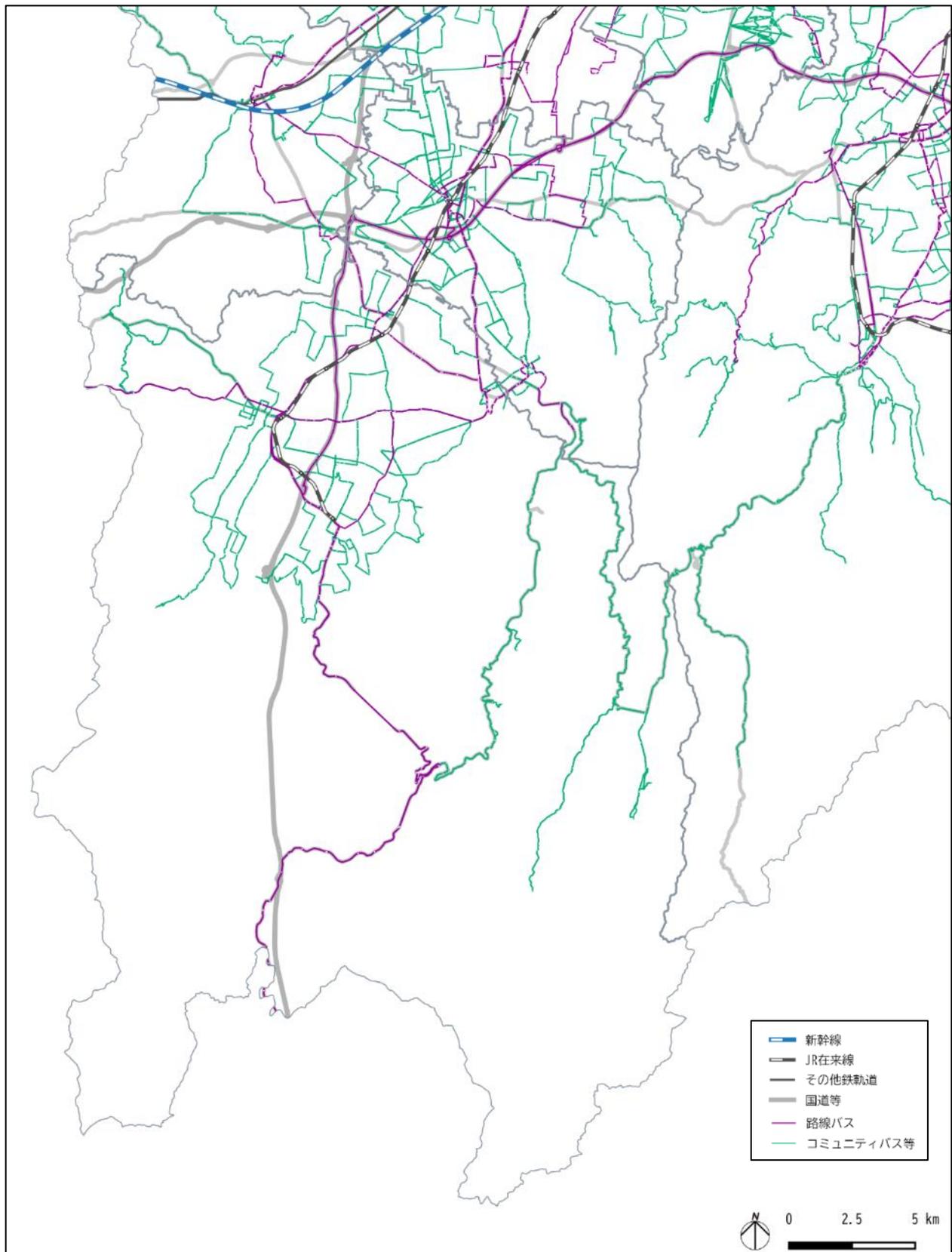


図4.3 地域交通網の状況（砺波地域）（令和5年10月GTFSデータ）

魚津市においては、鉄軌道が南北に運行しているほか、あいの風とやま鉄道の魚津駅と電鉄魚津駅を起点として、市内各所を市民バス等が運行しています。

黒部市では北陸新幹線の黒部宇奈月温泉駅、黒部駅、電鉄黒部駅、生地駅等を起点とした路線バスが市内各所と結んでいるほか、コミュニティタクシーやデマンドタクシーが市内のエリアを運行しています。

入善町では、鉄軌道が町内を横断するほか、あいの風とやま鉄道の入善駅と南北の地域を結ぶコミュニティバスが運行しています。

朝日町ではコミュニティバスに加え、コミュニティバス等を補完する形で「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」を活用した移動サービスが運行しています。

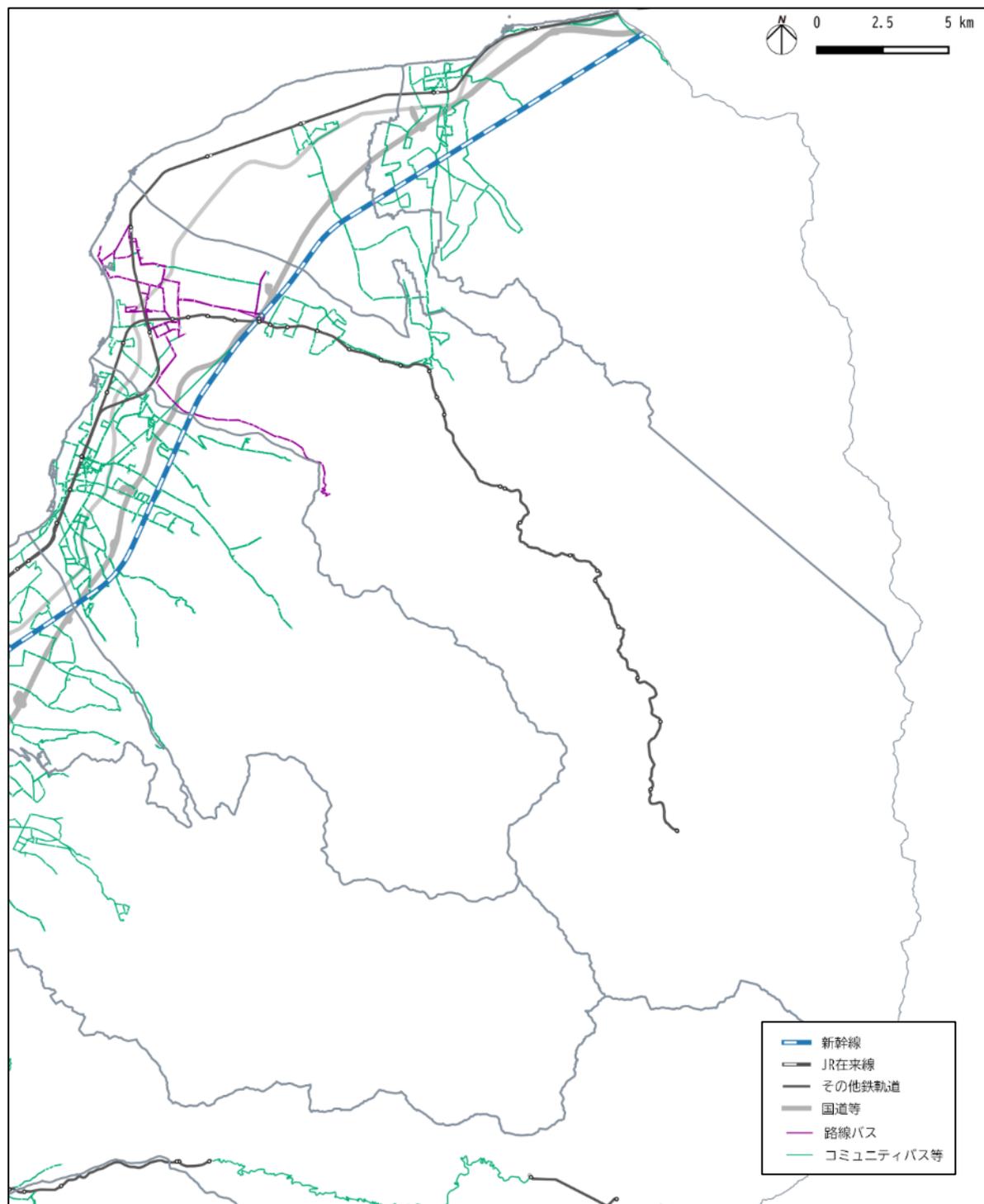


図4.4 地域交通網の状況（新川地域）（令和5年10月GTFSデータ）

②鉄軌道の現状

富山県内の鉄軌道は以下の通りです。

表4.1 鉄軌道の路線状況・運行本数（令和5年2月末現在）

交通事業者	路線名	起点	終点	運行本数		備考
				平日	休日	
あいの風 とやま鉄道	あいの風 とやま鉄道	石動	高岡	63	57	うち5本 あいの風ライナー (平日のみ)
		高岡	富山	89	82	うち5本 あいの風 ライナー (平日のみ)
		富山	黒部	73	67	うち5本 あいの風ライナー (平日のみ)
		黒部	泊	65	59	うち6本 あいの風ライナー ほか(平日のみ)
		泊	市振	38	38	
JR西日本	高山線	富山	越中八尾	50	50	うち8本 特急ひだ
		越中八尾	猪谷	27	27	うち8本 特急ひだ
	氷見線	高岡	氷見	36	36	べるもんたは 除く
	城端線	高岡	城端	42	40	べるもんたは 除く
富山地方鉄道	地鉄本線	電鉄富山	上市	92	80	
		上市	中滑川	50	42	
		中滑川	電鉄黒部	46	42	
		電鉄黒部	浦山	47	44	
		浦山	宇奈月温泉	46	44	
	地鉄不二越・ 上滝線	電鉄富山	岩峯寺	56	42	
	地鉄立山線	電鉄富山	岩峯寺	52	46	
		岩峯寺	立山	32	32	
	富山軌道線	富山駅	南富山駅前	364	347	
		富山駅	富山大学前	228	192	
環状線		55	55			
富山港線	富山駅	城川原・ 越中中島	140	126		
	越中中島 ・城川原	岩瀬浜	135	124		
万葉線	万葉線	高岡駅	米島口	122	118	
		米島口	中新湊	129	128	
		中新湊	越ノ潟	124	124	

③路線バスの現状

富山県内の路線バスについて、地域内・地域間の運行系統について以下の通り整理しました。

なお、一部の路線バスは、国の支援制度である地域公共交通確保維持事業等を活用しており、それぞれが地域をまたがる移動を支えています。今後も路線バスの持続性の確保のために、車両の更新も含めて国の支援制度等を積極的に活用します。

表4.2 路線バスの運行概要（令和5年2月末現在）

事業者	運行区間	系統数	系統の内訳	平均運行本数							
				平日	休日						
富山地方鉄道	地域内	17	富山市（9） 魚津市（2） 黒部市（4） 射水市（1） 立山町（3）	38.6	27.9						
	地域間	6	富山市－滑川市（1） 富山市－立山町（2） 富山市－射水市（2） 富山市－射水市－高岡市（2）	44.7	26.2						
						1	富山市－砺波市－南砺市（1） （高速バス）	8.0	4.0		
						富山港線 フィーダーバス	地域内	2	富山市（2）	64.5	37
						加越能バス	地域内	16	高岡市（8） 氷見市（4） 砺波市（1） 小矢部市（2）	9.4	6.7
地域間	8	高岡市－氷見市（5） 高岡市－小矢部市 高岡市－砺波市（2） 小矢部市－砺波市 南砺市－金沢市（2）	17.6	13.9							
					富山地方鉄道・桜井交通 桜井交通 黒部モビリティサービス		地域内	5	黒部市（5）	15.8	2.0

表4.3 路線バス（幹線）の一覧（令和5年9月末時点）

運行事業者名	番号	運行系統名	起点	経由地	終点	目的・必要性
富山地方 鉄道㈱	1	滑川	富山駅前	針原新町	滑川駅前	滑川市・富山市水橋地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	2	猪谷	富山駅前	笹津	猪谷	細入・大沢野地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	3	富山ー高岡	富山駅前	呉羽・小杉	高岡駅前	高岡市・射水市と富山市相互間の通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	4	富山ー小杉	富山駅前	呉羽	小杉駅前	射水市と富山市相互間の通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	5	山田	富山駅前	速星・羽根	山田中核型地区センター前	山田・婦中地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	6	ファボーレ経由 萩の島	富山駅前	ファボーレ	富山駅前	婦中地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院及びショッピングセンターファボーレへの買い物手段として必要
	7	熊野経由八尾	富山駅前	新布瀬・分田	八尾鏡町	八尾・婦中地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	8	城端	富山駅前	砺波駅前	城端行政センター	城端・福光・福野・砺波地区から富山市中心地への通勤・通学の手段として必要
	9	国立富山病院	富山駅前	速星・羽根	国立富山病院	婦中地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院及び国立富山病院への交通手段として必要
	10	布目経由新港東口	富山駅前	布目・練合	新港東口	射水市及び富山市北西地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院の交通手段として必要
	11	富山国際大学 (市民病院)	富山駅前	市民病院前	富山国際大学	沿線の高校・大学への通学、福沢地区等富山市南部地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院手段として必要
	12	月岡団地経由福沢	富山駅前	下堀	福沢	福沢地区等富山市南部地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院手段として必要
	13	石金経由五百石	富山駅前	石金	五百石駅前	沿線の高校への通学、立山町及び富山市天正寺・町村・藤の木台等から富山市中心部への通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	14	大泉経由五百石	富山駅前	大泉	五百石駅前	沿線の高校への通学、立山町及び富山市大泉・中市・中川原等から富山市中心部への通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
加越能 バス㈱	15	脇	高岡駅前	新守山	脇	灘浦小学校、氷見高校、高岡商業高校、高岡工業高校、高岡第一高校への通学、灘浦地区からの氷見及び高岡市街地への買い物 一部新高岡駅まで延伸
	16	守山経由氷見	高岡駅前	新守山・氷見駅口	氷見市民病院	氷見高校、高岡商業高校、高岡第一高校への通学、氷見市民病院への通院、高岡市街地への買い物 一部新高岡駅まで延伸
	17	新高岡守山 経由氷見	済生会病院	新守山・氷見駅口	氷見市民病院	氷見高校、高岡商業高校、高岡第一高校への通学、氷見市民病院・済生会病院への通院、新高岡駅・高岡市街地への買い物
	18	伏木経由氷見	済生会病院	伏木駅前・氷見駅口	氷見市民病院	氷見・伏木からの新高岡駅・高岡市街地への通勤・買い物等や氷見・高岡からの高岡ふしき病院への通院
	19	仏生寺	済生会病院	仏生寺・氷見駅口	氷見市民病院	氷見・高岡からの高岡商業高校、氷見高校、高岡第一高校への通学、新高岡駅・高岡市街地への買い物等
	20	石動	済生会病院	立野・福岡町	石動駅前	沿線企業への通勤、高岡からの福岡高校への通学 新高岡駅へ乗り継ぎ、アウトレットへの買い物
	21	済生会・ 中田団地	高岡駅南口	済生会病院 中田団地	中田中学校前	中田地区から高岡への通勤、済生会病院への通院、イオンへの買い物
	22	城端白川郷	城端駅前	西赤尾	白川郷	五箇山地区から南砺市への通院、買い物、平高校への通学
	23	庄川町	高岡駅前	戸出団地・ 砺波総合病院	庄川町	高岡南高校、高岡聴覚総合支援学校への通学、砺波総合病院への通院やイオンへの買い物、新高岡駅・小牧船泊への乗り継ぎ
	24	南砺金沢	井波	福光駅前	金沢駅西口	南砺市から金沢市内への買い物・通勤・通学等

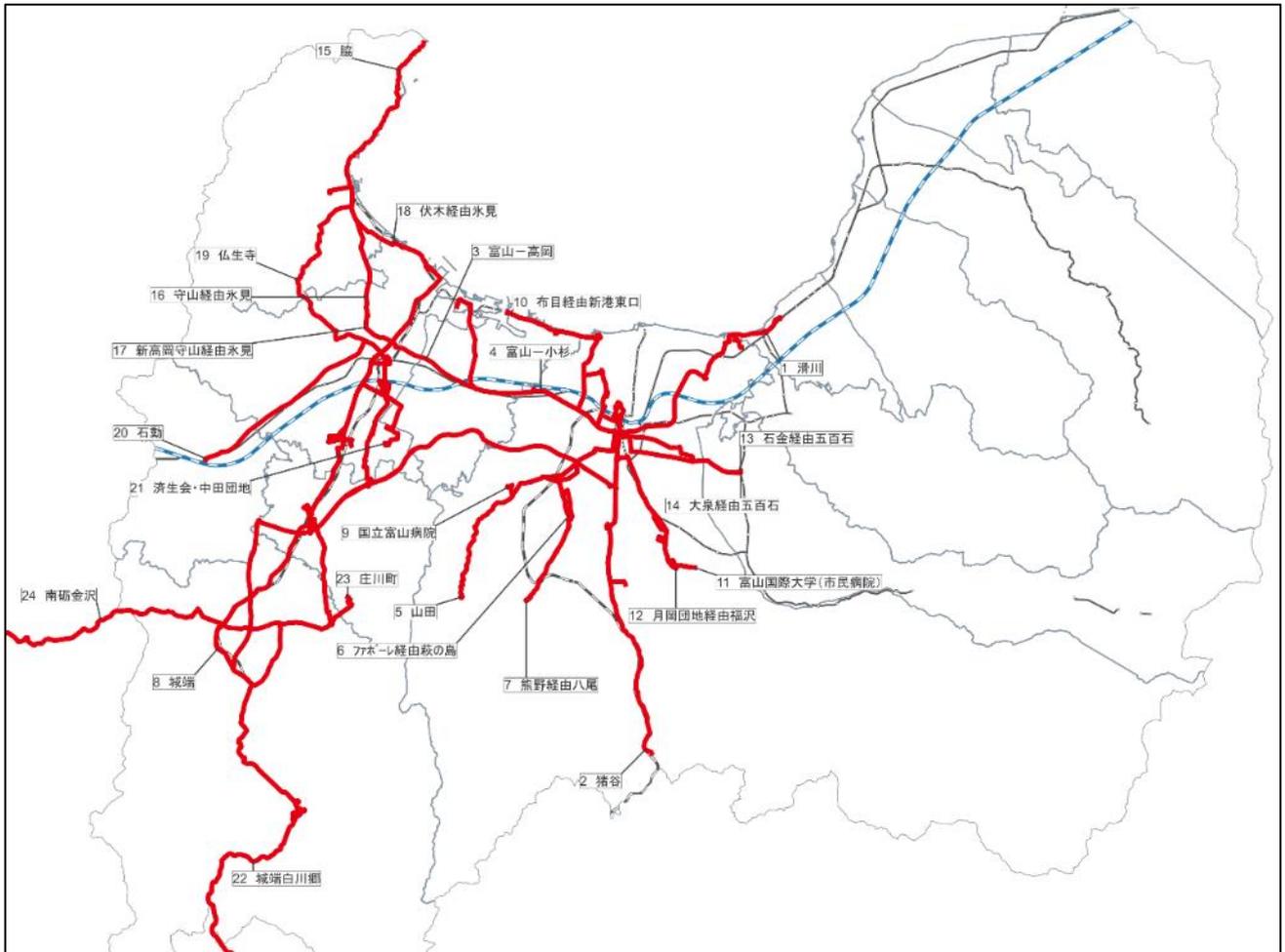


図4.5 路線バス（幹線）の路線図（令和5年9月末時点）

④各市町村のコミュニティバス等の現状

各市町村等で運行されているコミュニティバスについて、地域内・地域外の運行系統を以下の通り整理しました。

表4.4 コミュニティバスの運行概要（1/2）（令和5年2月末現在）

バス名称	運行区間	系統数	系統の内訳	平均運行本数	
				平日	休日
まいどはやバス	地域内	2	富山市（2）	21	21
呉羽いきいきバス	地域内	2	富山市（2）	11	7
水橋ふれあい コミュニティバス	地域内	4	富山市（4）	2	0
堀川南地域 コミュニティバス	地域内	1	富山市（1）	8	0
婦中 コミュニティバス	地域内	4	富山市（4）	4	0
富山市 コミュニティバス （八尾地域）	地域内	11	富山市（11）	5.3 （冬5.4）	4.5
富山市 コミュニティバス （大山地域）	地域内	5	富山市（5）	4	2.8
富山市 コミュニティバス （山田地域）	地域内	3	富山市（3）	4.7	3.4 （冬5.0）
高岡市公営バス	地域内	5	高岡市（5）	5	8
ぐるっとおぜ地区 バス	地域内	3	高岡市（3）	8 （デマンド2含む）	0
魚津市民バス	地域内	9	魚津市（9）	12 （冬11.8）	11.6 （冬11.3）
久目線「くめバス」	地域内	1	氷見市（1）	8.0	4.0
熊無線 「くまなしバス」	地域内	1	氷見市（1）	8.0	4.0
速川線 「はやかわバス」	地域内	1	氷見市（1）	8.0	4.0
磯辺線「ますがた」	地域内	1	氷見市（1）	10.0	6.0
灘浦線「なだうら」	地域内	1	氷見市（1）	4.0	4.0
碁石線「やまびこ」	地域内	2	氷見市（1）	7.0	4.0

表4.4 コミュニティバスの運行概要（2/2）（令和5年2月末現在）

バス名称	運行区間	系統数	系統の内訳	平均運行本数	
				平日	休日
滑川市 コミュニティバス	地域内	7	滑川市（7）	5.1	7.1
砺波市営バス	地域内	8	砺波市（8）	3.0 (冬3.3)	1.25
小矢部市営バス	地域内	5	小矢部市（5）	13.2	8.4
南砺市営バス	地域内	20	南砺市（20）	6.4	1.6
	地域外	1	南砺市－富山市（1）	4.0	8.0
射水 コミュニティバス	地域内	24	射水市（24）	10.5 (冬11.4)	11.25 (冬11.8)
	地域外	1	射水市－富山市（1）	12.0	16.0
立山町営バス	地域内	6	立山町（6）	8.3	5.0
上市町営バス	地域内	5	上市町（5）	5.8	5.6 (冬6.2)
入善町営バス	地域内	2	入善町（2）	7.5	14.0
あさひまちバス	地域内	8	朝日町（8）	6.1	0.0
	地域外	1	朝日町－黒部市（1） 朝日町－糸魚川（1）	12.0	0.0

※一部、予約に応じて運行するものが含まれる。

⑤ デマンド交通等の現状

利用者の予約に応じて運行するデマンド交通の県内の運行状況について、以下の通り整理しました。

表4.5 デマンド交通の概要（令和5年2月末現在）

事業名	路線・ルート	起点	終点	運営主体	運行委託先	運行形態	利用対象	バス等との接続	その他交通との関係性	予約時間等	利用料金	運行本数		
												平日	土曜	休日
八尾コミュニティバス	室牧線	八尾駅	細滝	富山市	-	定路線型	制限なし	駅	バス空白エリア運行	1時間前まで WEB予約可	200円	2	2	-
	野積線	八尾駅	西松瀬									1	1	-
	黒瀬谷線	八尾駅	宮腰									2	2	-
大山コミュニティバス	才覚地線	老人センター	中地山	富山市	-	定路線型	制限なし	駅	バス空白エリア運行	1時間前まで WEB予約可	200円	4	2	-
	小坂線	大山行政SC	小坂									4	3	-
	西小俣循環線	老人センター	老人センター									1	1	-
	欄ヶ原線	大山行政SC	檜の木									1	1	-
大沢野シルバータクシー	-	大沢野地域		富山市	大和交通	ドアto指定目的地型	大沢野地域に住所を有する満65歳以上	-	-	前日の17:30まで	300円	-	-	連休
地域タクシー「もりまる」	-	守山地区		守山地区連合自治会	高岡交通	自由経路ミーティングポイント型	地区住民	バス停、万葉線停留所	路線バス補充	前日17時まで	300円	4 または6	-	-
愛本コミュニティタクシー	愛本連絡線	愛本新下区公民館	愛本駅	宇奈月交通	-	定路線型	制限なし	-	-	前日の19:00まで	100円	4	-	-
	栗虫連絡線	栗虫公民館	愛本駅								100円乗継の場合200円	4	-	-
デマンドタクシー	田家野-中山エリア	別所/柳沢	市街地エリア	くろべ交通	-	ドアto指定目的地型	登録者のみ	駅等	バス空白エリア運行	2時間前まで	500円	6	-	-
	前沢-宮野エリア	栗寺										6	-	-
	村椿-大布施エリア	荒俣/大開/飛騨/出島										6	6	-
	荻生エリア	愛川/栗林/長生寺										6	6	-
チョイソコとなみ	市内全域	自宅	指定停留所	砺波市	となみ観光交通	ドアto指定目的地型	住民登録者のみ	駅等	既存バス補充	1時間前まで (第1便は前日まで)	500円	6	6	-
乗合タクシー	五間橋線	五間橋	石動駅北口	小矢部市	高岡交通	定路線型	制限なし	駅等	バス空白エリア運行	前日21時まで	200円	6	-	-
	水島線	胡麻島	津沢あんどんふれあい会館									6	-	-
	小森谷線	養輪中央	北陸中央病院									4	-	-
	岡線	岡公民館前	保健福祉センター									4	-	-
	内山・臼谷線	内山	北陸中央病院									4	-	-
南砺市営バス	小来栖線	下梨ポケットパーク前	上松尾	南砺市	-	定路線型	制限なし	バス停	バス空白エリア運行	前日17時まで	210円	3	-	-
射水市デマンドタクシー	-	大門地区		射水市	大門タクシー	ドアto指定目的地型	制限なし	駅等	バス空白エリア運行	午前便は前日18時まで 午後便は当日11時まで	300円	11	11	11
予約のりあいバス	白萩線	上市駅前等	上市駅前等	上市町	-	定路線型	制限なし	駅等	バス空白エリア運行	1時間前まで (第1便は前日18時まで)	200円	4	4	-
	陽南線											4	4	-
ウチマエくん	-	自宅	バス停(目的地)	入善町	-	ドアto指定目的地型	町内在住登録者のみ	-	路線バス補充	1時間前まで (10時までの便は前日16時まで)	500円	-	-	連休
あさひまちエクスプレス	-	朝日町立ふるさと美術館	黒部宇奈月温泉駅	朝日町	-	定路線型	制限なし	新幹線直通	路線バスと目的差別化	1時間前まで WEB予約可 (1~4便は前日まで)	-	44	44	44
ノッカルあさひまち	-	各地区	泊地区				登録者のみ	駅等	路線バス補充	前日17時までWEB予約可	400~600円	-	-	-

⑥県外との間を結ぶ交通網の現状

富山県外との間を結ぶ交通網としては、北陸新幹線、飛行機、高速バスなどがあります。

表4.6 県外との間を結ぶ交通手段（令和5年2月末現在）

交通モード	交通事業者	路線名・系統	起点	終点	運行本数		備考
					平日	休日	
新幹線	JR東日本・ JR西日本	北陸新幹線	東京	金沢	16	16	かがやき
					30	30	はくたか
					36	35	つるぎ
飛行機	ANA	東京便	羽田	富山	3	3	
		札幌便	富山	新千歳	1	1	
鉄道	JR東海・ JR西日本	特急ひだ	名古屋	富山	8	8	
高速バス	富山地方鉄 道等	東京線	富山駅前 ・氷見	東京	4	4	6便運休中
		京都・大阪 線	富山駅前	大阪	6	6	2便運休中
		名古屋線	富山駅前	名古屋	20	20	8便運休中
		新潟線	富山駅前	新潟	4	4	
		高山線	富山駅前	高山	4	4	8便運休中
		金沢線	富山駅前	金沢	28	28	4便運休中
	加越能バス	名古屋線	加越能バス 本社前・ ひみ番屋街	名古屋	10	12	2便運休中
		金沢線	砺波 市役所前	金沢	9	6	1便運休中
	加越能バ ス・イルカ 交通等	高山線	高岡バス ターミナル・ 高岡駅前	高山	6	6	4便運休中
観光バス	加越能バス	世界遺産 バス	高岡駅前・ 城端駅前	白川郷	10	10	8便運休中
		わくライ ナー	高岡駅前	和倉温泉	4	4	平日は 基本的に 月曜日のみ運 行

2 地域交通の人口カバー率の状況

人口カバー率の算定においては、以下のような基準のエリアをカバーしている範囲と設定します。

- 鉄軌道駅から 500m^{*}の範囲
- 路線バス・コミュニティバス等の停留所から 300m^{*}の範囲
- エリア運行しているデマンド交通の運行範囲

※駅やバス停の圏域範囲については、様々な基準があるが、ここでは「地域公共交通づくりハンドブック」（国土交通省）における都市部の基準を採用する。

人口カバー率については、以下の通りであり、富山県の地域交通の骨格となっている鉄軌道では約 20%であり、路線バス・コミュニティバス、デマンド交通等、タクシーを除くすべての地域交通の圏域を含めると、約 75%です。

表4.7 人口カバー率の状況

人口種別	人口（人）	人口カバー率
富山県内人口総数（令和2年）	1,034,814	—
鉄軌道圏域のみに含まれる人口	203,704	19.7%
地域交通の圏域に含まれる人口	777,448	75.1%

※人口は令和2年国勢調査、路線は令和5年10月富山県バス情報データ GTFSに基づく。

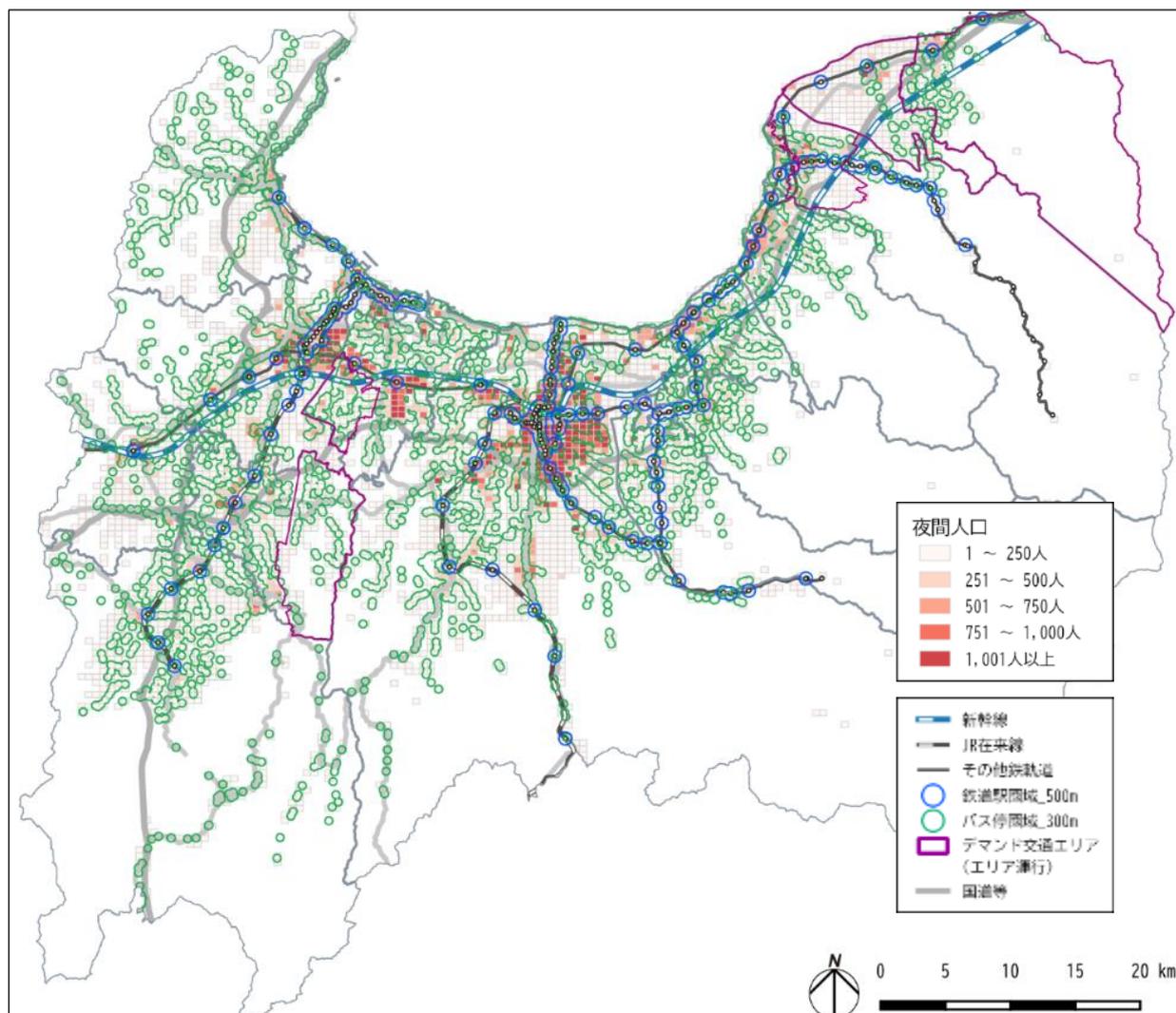


図4.6 人口カバーの状況（令和5年10月時点）

3 地域交通の利用・運営状況

(1) 地域交通の利用状況

① 県民一人当たりの地域交通の利用回数

県民一人当たりの地域交通の利用回数は、近年増加が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症等の影響により、令和2年度に大幅に減少しました。

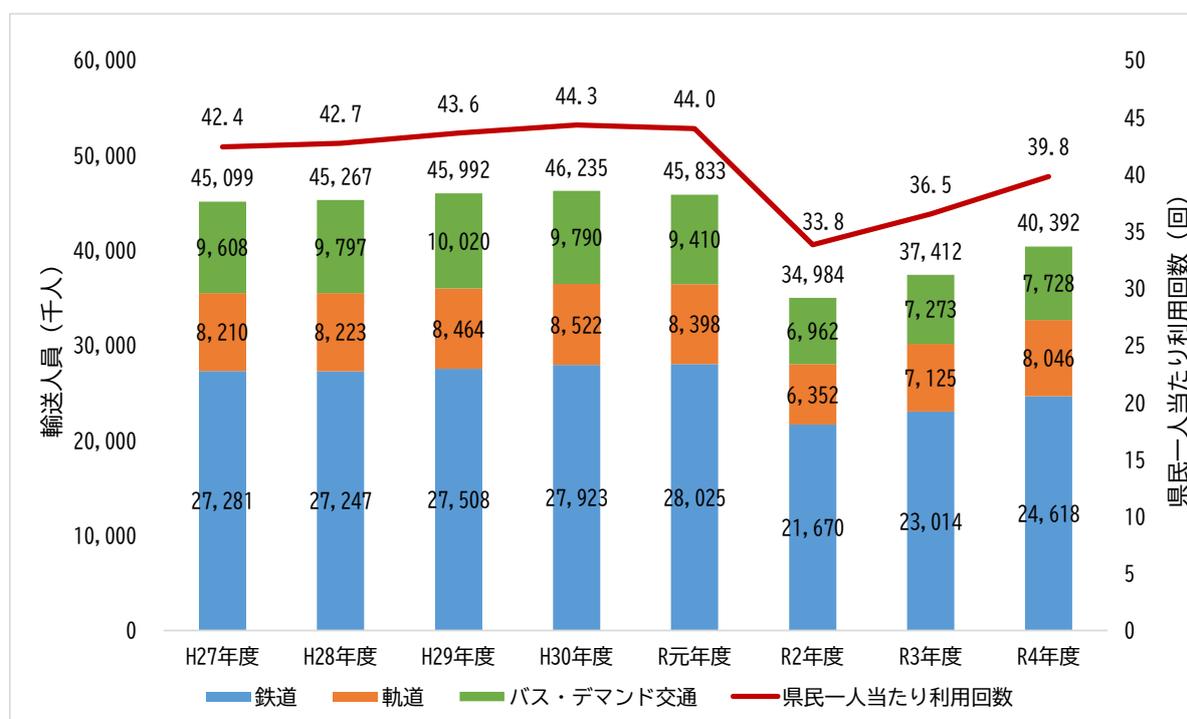


図4.7 県民一人当たりの地域交通利用回数の推移

図4.7 出典

[鉄道、軌道] 北陸信越運輸局提供データより（北陸新幹線、黒部峡谷鉄道を除く県内の鉄道、軌道の輸送人員）

[バス・デマンド交通] 富山運輸支局提供データより（立山黒部貫光を除く県内の一般乗合旅客自動車運送事業、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の輸送人員）

[人口] 富山県人口移動調査結果（各年度10月1日時点）

②鉄軌道の利用状況

鉄軌道の年間輸送人員は、鉄道、軌道ともに、令和元年度までは増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症等の影響により、令和2年度に大幅に減少しました。

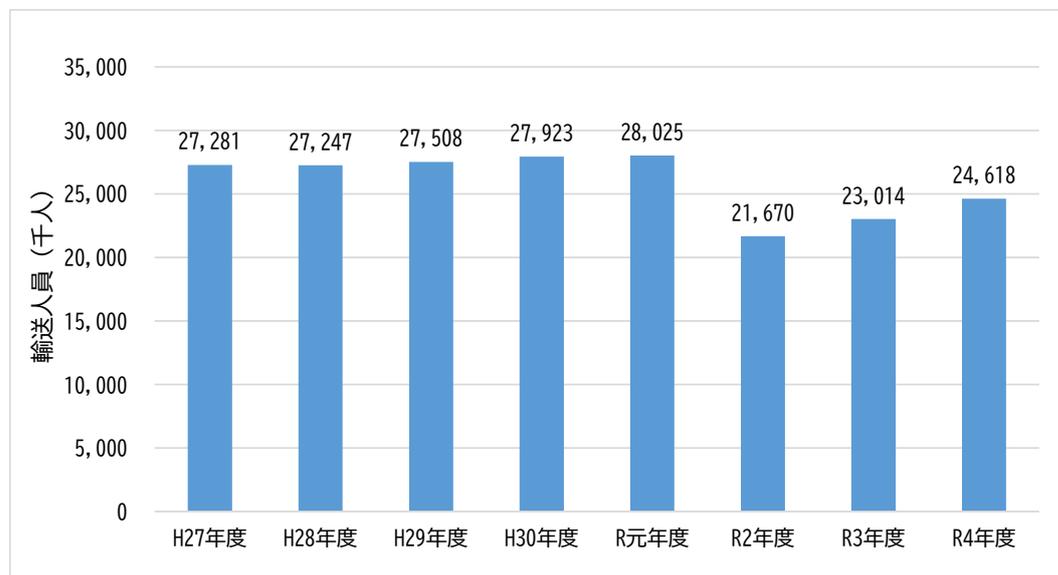


図4.8 鉄道の利用者数推移（資料：北陸信越運輸局富山運輸支局資料）

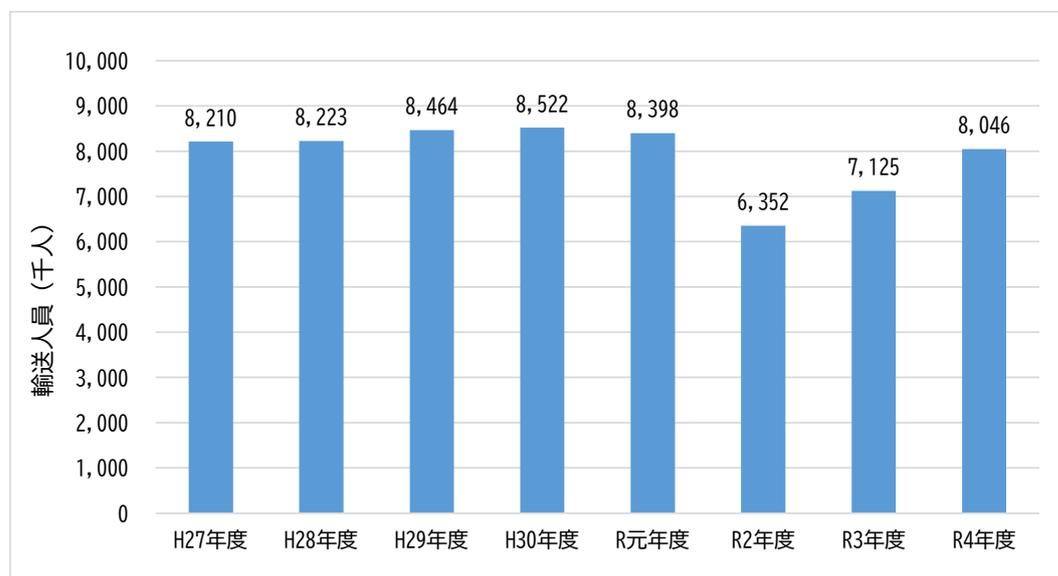


図4.9 軌道の利用者数推移（資料：北陸信越運輸局富山運輸支局資料）

③バス・デマンド交通の利用状況

バス・デマンド交通の年間輸送人員は、平成29年度まで増加していましたが、新型コロナウイルス感染症等の影響により、令和2年度に大幅に減少しました。

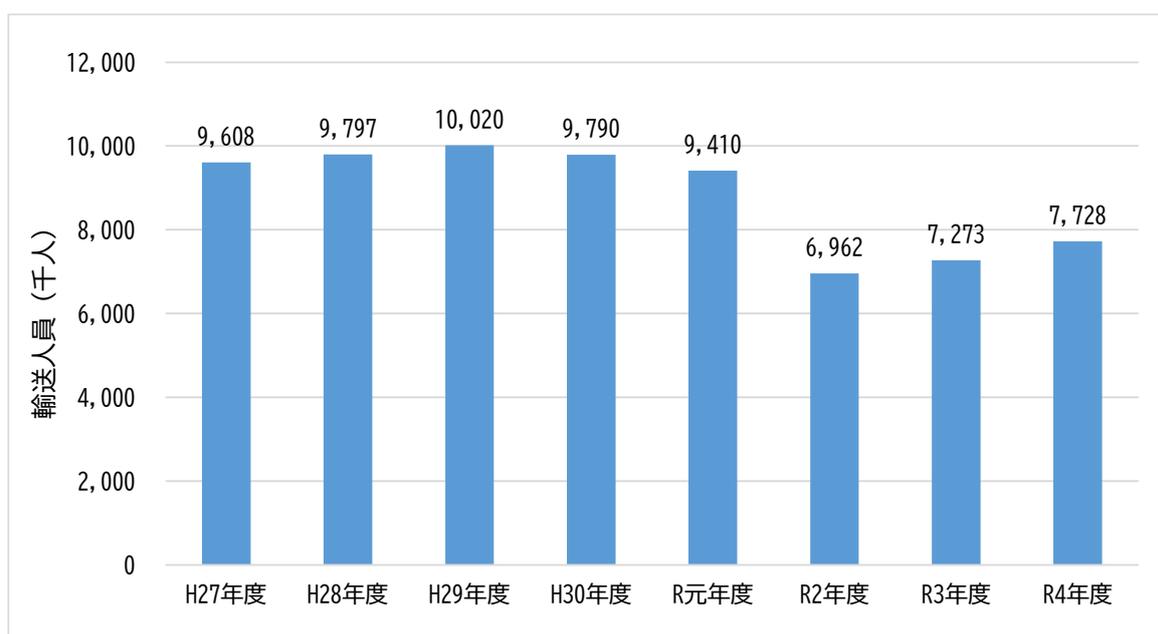


図4.10 バス・デマンド交通の輸送人員の推移（資料：北陸信越運輸局富山運輸支局資料）

(2) 地域交通等の収入状況

① 鉄軌道の収入状況

鉄軌道の運輸収入は新型コロナウイルス感染症等の影響により、令和2年度以降、大幅に減少しています。

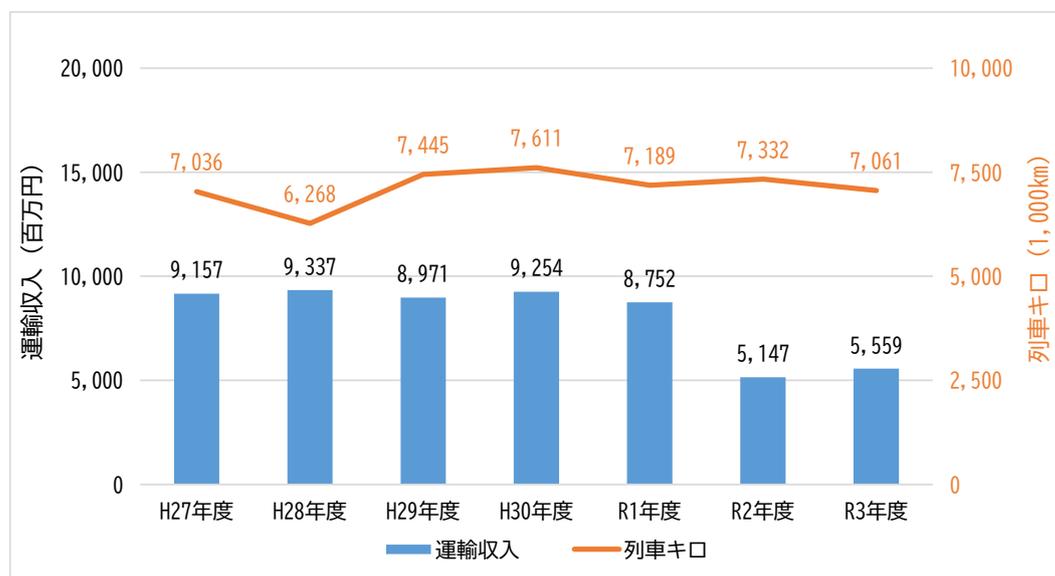


図4.11 鉄軌道（JRを除く）の運輸収入の推移
（資料：北陸信越交通・運輸統計年鑑（北陸信越運輸局））

② バス・デマンド交通等の収入状況

バス・デマンド交通等の一般乗合旅客自動車輸送事業の営業収入は新型コロナウイルス感染症等の影響により、令和2年度以降、大幅に減少しています。

なお、一部の路線バスは、国の支援制度である地域公共交通確保維持事業を活用しています。今後もバスの持続性の確保のために、国の支援制度等を積極的に活用し、収支率・公的資金負担額について計画期間において現状を維持することを目指し、毎年度事業の実績をもとに評価します。

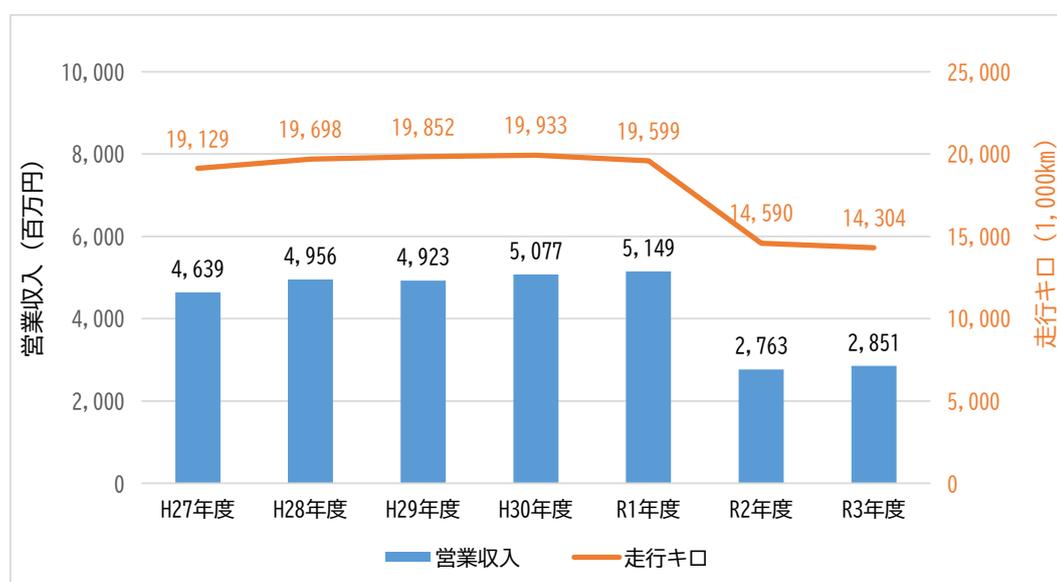


図4.12 一般乗合旅客自動車輸送事業の営業収入の推移
（資料：数字で見るとやまの運輸（北陸信越運輸局富山運輸支局））

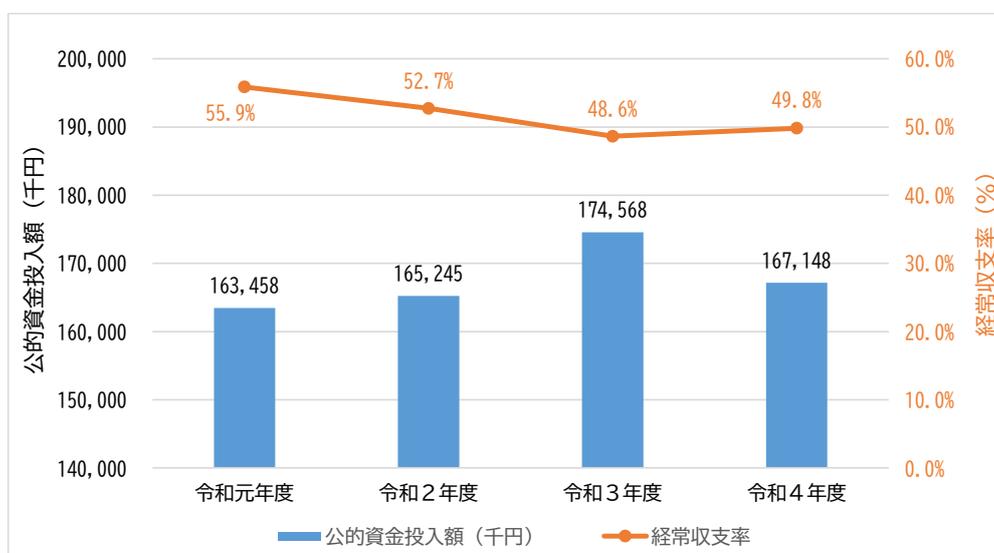


図4.13 幹線補助対象路線の収支率の推移
 (資料：富山県)
 ※N年度=N-1年10月～N年9月

③タクシーの収入状況

デマンド交通等の運行の担い手等としての役割も持つタクシー（一般乗用旅客自動車輸送事業）の営業収入・走行キロは、新型コロナウイルス感染症等の影響により令和2年度に大幅に減少しています。

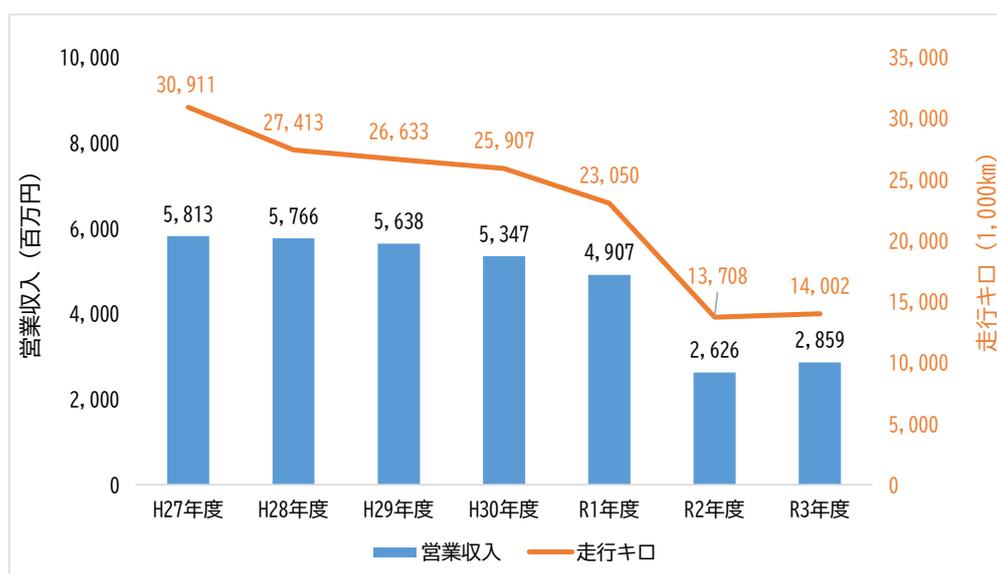


図4.14 一般乗用旅客自動車輸送事業の営業収入の推移
 (資料：数字で見るとやまの運輸（北陸信越運輸局富山運輸支局）)

(3) 地域交通の担い手の状況

バス・デマンド交通等を担う運転手に必要な第二種免許の保有者数は年々減少傾向にあります。

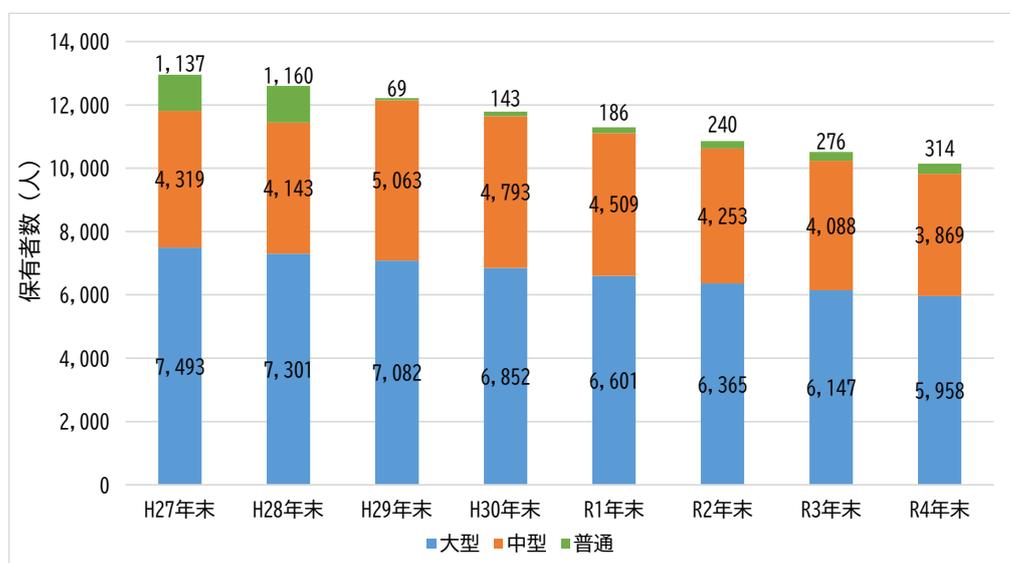


図4.15 富山県内の第二種免許保有者数の推移（資料：運転免許統計（警察庁））

※平成29年末に普通免許が大きく減少しているのは、普通免許であった準中型免許（5t限定）が中型免許へ変更となったため。

全国的にも全産業において人手不足感が強まる中、特に交通分野では不足感が強くなっています。

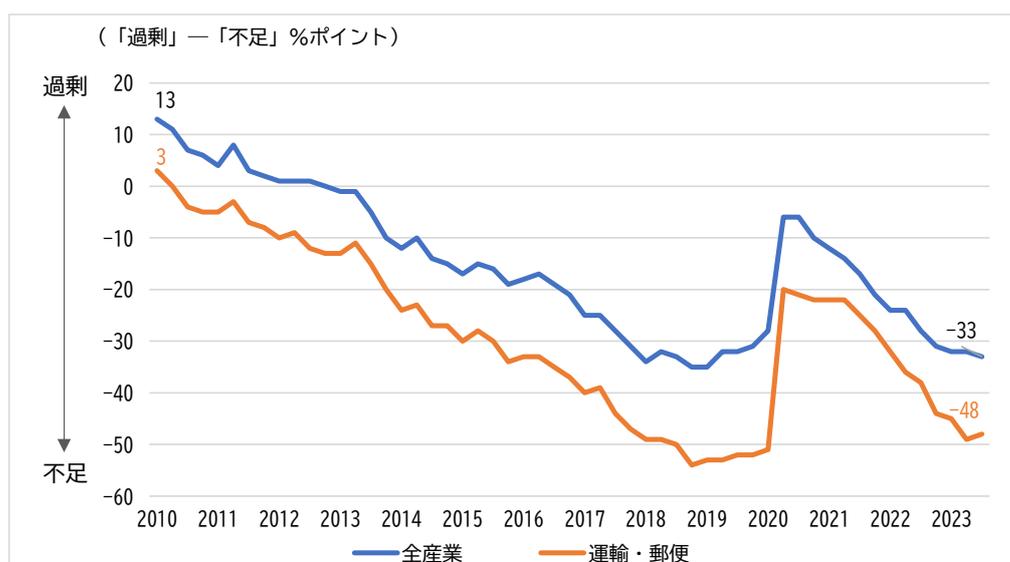


図4.16 雇用人員判断DI（「過剰」—「不足」）

（資料：日本銀行「企業短期経済観測調査」）

第5章 計画の基本方針・目標

1 検討の過程

計画策定にあたっては富山県地域交通戦略会議とその下に4つの部会を設置し、欧州における「持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP)」の考え方を参考として、以下のように議論を進めてきました。第5章～第7章においては、下記の議論①～④に沿って各項を示します。

表5.1 富山県地域交通戦略会議の議論の流れ

会議回		会議結果の概要
令和4年度	第1回	ウェルビーイングの向上の視点から議論を始めることを確認
	第2回	富山県地域交通戦略の① <u>基本的な方針・考え方</u> を議論
	第3回	富山県地域交通戦略の③ <u>目標</u> を議論
	第4回	富山県の② <u>地域交通ネットワークの目指すべき姿</u> について議論
令和5年度	第5回	富山県地域交通戦略における④ <u>関係者間の役割分担・責任分担</u> を議論
	第6回	<u>富山県地域交通戦略(素案)をとりまとめ</u>

※このほか、各部会を計〇回開催

2 基本的な方針・考え方

鉄軌道、バス、タクシー等の地域交通は、交通弱者等にとってのセーフティネットであるだけでなく、地域の観光や商業、福祉、子育て、教育等、様々な分野の振興を移動の面から支え、人と人との交流を生み出すなど、生き生きと暮らせる魅力的なまちづくり、そして県民のウェルビーイングの向上にとって欠かせないサービスです。また、CO2の削減や道路の渋滞緩和、交通事故の削減など、利用者だけでなく地域全体に幅広くメリットをもたらす地域の誰もが関わる大事なサービスです。

この計画では、自治体（県・市町村）、県民（地域住民・企業・店舗等）、交通事業者など、本県の地域交通に関わる全ての人と共有する基本理念として、以下の通り、基本的な方針・考え方を設定します。

計画の基本的な方針・考え方

- カーボンニュートラル等の社会からの要請に応え、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指す。

＜ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービス＞

- 1 誰もが利用でき、使いやすく便利で快適に移動できる。
 - 2 これまで以上に社会と関わりをもち、生き生きと暮らせるようになる。
 - 3 日々の生活の中でお得感、満足感、新しい発見を得られる。
- 自治体や地域住民の積極的関与・参画、事業者間の協調など、関係者間の役割分担・責任分担について考え、地域全体で実現を目指す。

3 地域交通ネットワークの目指すべき姿

基本理念である基本的な方針・考え方の下、本県の地域交通に関わる全ての人とともに目指す本県の地域交通ネットワークの将来像として、「地域交通ネットワークの目指すべき姿」を以下の通り設定します。

富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿

全市町村に鉄道が通る富山県の強みを活かし、幹となる鉄軌道や駅を中心にあらゆるサービスが一つに繋がるネットワークを県全体で形成し、ウェルビーイングを向上させる持続可能で最適な地域交通サービスの実現を目指す。そのために、以下の4つの姿の実現を目指す。

- (目指すべき姿その1) 鉄軌道サービスの利便性・快適性向上
- (目指すべき姿その2) 結節点となる駅の機能強化
- (目指すべき姿その3) 地域内のモビリティサービスの確保
- (目指すべき姿その4) ネットワーク内のサービスの統合・進化

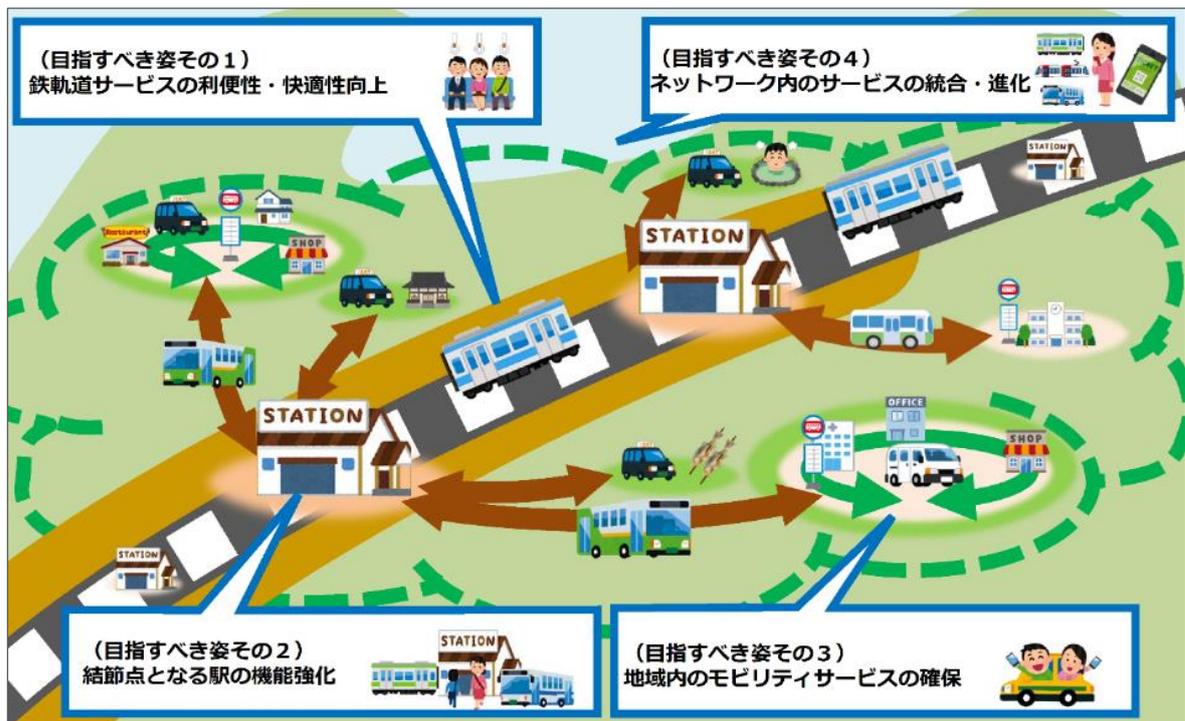


図5.1 富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿全体イメージ図

※この目指すべき姿のイメージ図のように、本県の地域交通ネットワークの「幹」である鉄軌道、幹と枝の「結節点」となる拠点駅、「枝」や「葉」となるバス・タクシーなど地域内のモビリティサービス、そして目的地の観光、買い物、病院などあらゆるサービスが、木のように一つに繋がるネットワークを形成し、ウェルビーイングを向上をもたらす持続可能で最適な地域交通サービスの実現を目指します。

4つの目指すべき姿について、以下のポイントを押さえながら、本県の地域交通に関わる全ての人とともに実現を目指します。

【目指すべき姿その1】 鉄軌道サービスの利便性・快適性向上

- 本県の地域交通ネットワークの「骨格」となる鉄軌道を中心としたネットワークを実現します。

ポイント

- ・鉄軌道サービスの利便性・快適性を強力に向上
- ・サービスの強化の達成のため、自治体が積極的に関与
- ・駅中心のまちづくりを進める市町村と連携
- ・通学・通勤・通院、観光、買い物等、関連分野との連携を強化

【目指すべき姿その2】 結節点となる駅の機能強化

- まちづくりの中心となる駅を「拠点」化し、快適な乗継ぎができるネットワークを実現します。

ポイント

- ・市町村のまちづくりと連携
(市町村が立地適正化計画等で地域の中心に位置づけた駅と連携)
- ・駅での乗継ぎの円滑化のため、自治体が積極的に関与
- ・地域の拠点(学び、交流、子育て等)として駅空間等を活用
(=待ち時間の有効活用ができる駅空間等)
- ・まちづくり、学び、交流、子育て等、関連分野との連携を強化



図5.2 目指すべき姿その1、2のイメージ図

【目指すべき姿その3】 地域内のモビリティサービスの確保

- 自宅から最寄りの施設までの身近な移動（ファーストワンマイル）等を支えるネットワークを実現します。

ポイント

- ・ 地域住民、地元企業・店舗など、地域全体が受け手にも支え手にもなるサービス
- ・ 路線バス等への乗継ぎや一体的な利用促進
- ・ 地元のタクシー・バス会社と協力した運行等の実施
- ・ タクシーなど既存の交通サービスとの両立
- ・ 免許返納、子育て等、地域の生活課題との連携を強化

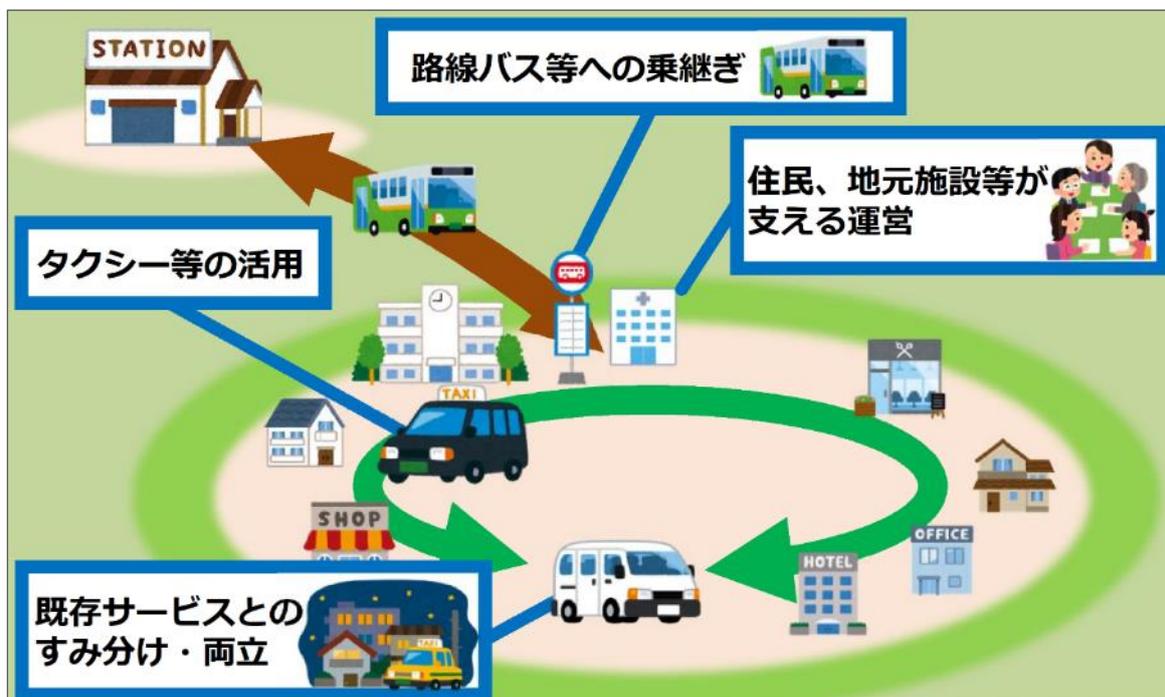


図5.3 目指すべき姿その3のイメージ図

【目指すべき姿その4】 ネットワーク内のサービスの統合・進化

- これまでにないサービスの創出等により、出かけたくなる、乗りたくなるネットワークを実現します。

ポイント

- ・ データ連携基盤の整備、MaaSによりネットワーク内のサービスを統合・進化
- ・ オープンデータ化や関係者間共有に必要なデータ連携基盤の整備等に対し、自治体が積極的に関与
- ・ 鉄道やバスなどモード横断的なサービスや、観光・宿泊施設や商店等と一緒に創るサービス
- ・ 何度も乗りたくなるサービス・仕掛けづくり
- ・ 観光、商店、環境、健康増進等、関連分野との連携を強化



図5.4 目指すべき姿その4のイメージ図

4 計画の目標

基本的な方針・考え方の下、地域交通ネットワークの目指すべき姿の実現に向けて、計画期間（令和6年度～令和10年度）において本県の地域交通に関わる全ての人とともに達成を目指す基本目標として以下の3点を設定します。

目標① 県民一人当たりの地域交通利用回数 50回/年

目標設定の考え方

市町村における駅を中心としたまちづくり等と連携し、地域交通サービスの確保・向上を図ることで、県民一人当たりの地域交通利用回数について、ワンランク上の水準まで増やすことを目指します。

評価手法

北陸信越運輸局及び富山運輸支局提供データ、富山県人口移動調査結果を用いて、鉄道、軌道、バス・デマンド交通の輸送人員、富山県人口を毎年度確認します。



図5.5 県民一人当たりの地域交通利用回数の推移

図5.5 出典

- [鉄道、軌道] 北陸信越運輸局提供データより（北陸新幹線、黒部峡谷鉄道を除く県内の鉄道、軌道の輸送人員）
- [バス・デマンド交通] 富山運輸支局提供データより（立山黒部貫光を除く県内の一般乗合旅客自動車運送事業、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の輸送人員）
- [人口] 富山県人口移動調査結果（各年度10月1日時点）

目標② ガソリン車の台数 ▲20万台

目標設定の考え方

カーボンニュートラルの実現に貢献するため、地域交通を利用する暮らしや、環境性能を考慮した公共交通車両の導入等を推進し、ガソリン車*の台数（乗合・乗用）の削減を目指します。なお、目標値については、富山県カーボンニュートラル戦略と整合を図り、数値を設定しています。

評価手法

自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数（月報）」を用いて、ガソリン台数を毎年度確認します。

車種	基準	現況	目標	
	H25年度	R元年度	R10年度	R12年度
ガソリン車	835,560 台	▲ 46,232 台	【カーボンニュートラル戦略の目標】 ▲ 29万台	
乗合・乗用	661,569 台	▲ 36,696 台 (▲ 5.5%)	【地域交通戦略の目標】 ▲ 20万台 (▲ 30%)	
貨物・特種	173,991 台	▲ 9,536 台		

図5.6 ガソリン車台数についての目標設定

※ガソリン車

電動車（電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車）以外の車のこと。

目標値に用いている統計は、登録車はガソリン車・軽油車・LPG車の台数、軽自動車は燃料に依らない全台数を計上している。

目標③ 地域交通への満足度 1.25倍

目標設定の考え方

県民のウェルビーイング向上に向けて、地域交通への県民の満足度を高めることを目指します。県政世論調査（令和5年度）の結果をもとに、目標値として以下の数値を設定します。

なお、「目標1 県民一人当たりの地域交通利用回数」において、目標値を50回（令和4年度比25%増）と設定したとと整合を図ります。

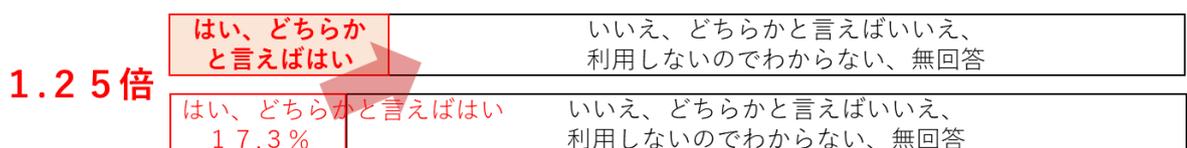
評価手法

県政世論調査結果を用いて、地域交通への県民の満足度についての設問（3問）を、定期的に確認します。

- ①鉄道、路面電車、バス、タクシーなどを利用して、便利で使いやすい、安全快適に移動できると感じたことはありますか。



- ②鉄道、路面電車、バス、タクシーなどを利用して、自分の住む地域や人との関わりあいができた、暮らしの中で生きがいをもてたと感じたことはありますか。



- ③鉄道、路面電車、バス、タクシーなどを利用して、お得に出かけることができた、健康や環境などにいいことができたと感じたことはありますか。

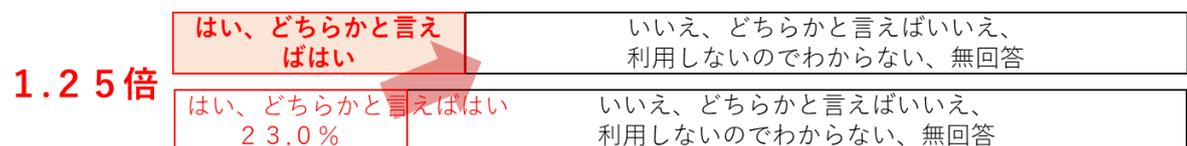


図5.7 県政世論調査「地域交通への満足度」についての目標設定

第6章 関係者でとにも取り組む施策

第5章で設定した本県の地域交通の基本理念である「基本的な方針・考え方」のもと、本県の地域交通ネットワークが目指す将来像の「富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿」の実現を目指し、計画の基本目標を達成するため、第6章では、計画期間において本県の地域交通にかかわるすべての人（以下「関係者」といいます。）でとにも取り組む施策について設定します。

各施策については、以下の役割分担の下、取り組むこととします。

1 関係者の役割分担

これまで地域交通は、交通事業者の経営努力のもと、事業者として採算性が確保できる範囲において、サービスを維持・確保してきました。また、自治体等も事業者の採算性確保のための経営努力を側面支援してきました。

人口減等により交通事業者の経営環境は厳しさを増しており、事業者の経営改善・採算性確保の視点に立てば、利用減に伴うコストカット（サービスの低下）を招き、さらなる利用減やサービス低下の悪循環に陥る恐れがあります。

地域交通サービスはその地域の活力・魅力に直結する「公共サービス」であり、自らの地域をより良くするため必要なサービスの確保・向上についての **自治体・県民の役割を、事業者への側面支援から、自らの地域に対する「投資」・「参画」へと舵を切る**ことが必要です。

<自治体（県・市町村）の主な役割>

交通事業者の経営の範囲を超えるものの、その地域が必要と考えるサービスレベルの確保・向上について、地域の当事者として自らの「投資」により実現します。

- ※ 当事者となる地域の自治体が応分に投資を行います。
- ※ 投資効率を上げるため、国の支援も有効活用します。

<県民（沿線住民・企業・店舗等）の主な役割>

地域の活力・魅力に直結する地域の財産である駅や地域交通を中心としたまちづくりに主体的に「参画」します。

<交通事業者の主な役割>

安全運行を確保し、投資や参画の効果向上に資するダイヤ改善（乗継時間の短縮等）など地域と連携した利便性向上等に、事業者間で協調しつつ継続的に取り組みます。

関係者の役割分担のイメージ図です。これまでの交通事業者における採算性を確保するための経営努力を自治体が側面支援する形では、人口減少下では、事業の収支採算性が悪化した場合、コストカット・サービスカットを招く恐れがあります。

鉄軌道、バス、タクシー等の地域交通は、交通弱者等にとってのセーフティネットであるだけでなく、地域の観光や商業、福祉、子育て、教育等、様々な分野の振興を移動の面から支え、人と人との交流を生み出します。地域交通サービスが確保・向上すれば、あらゆる人が生き生きと暮らせる魅力的な地域をつくることにつながります。

このため、図の右上のウェルビーイングの向上、カーボンニュートラルへの貢献等を達成するためには、これからは地域交通サービスを地域の活力・魅力に直結する「公共サービス」として認識し、沿線自治体や地域住民・企業・店舗等が地域の当事者として地域交通サービスをどうしていくのか自ら考え、積極的に関与（「投資」「参画」）していくことが必要です。

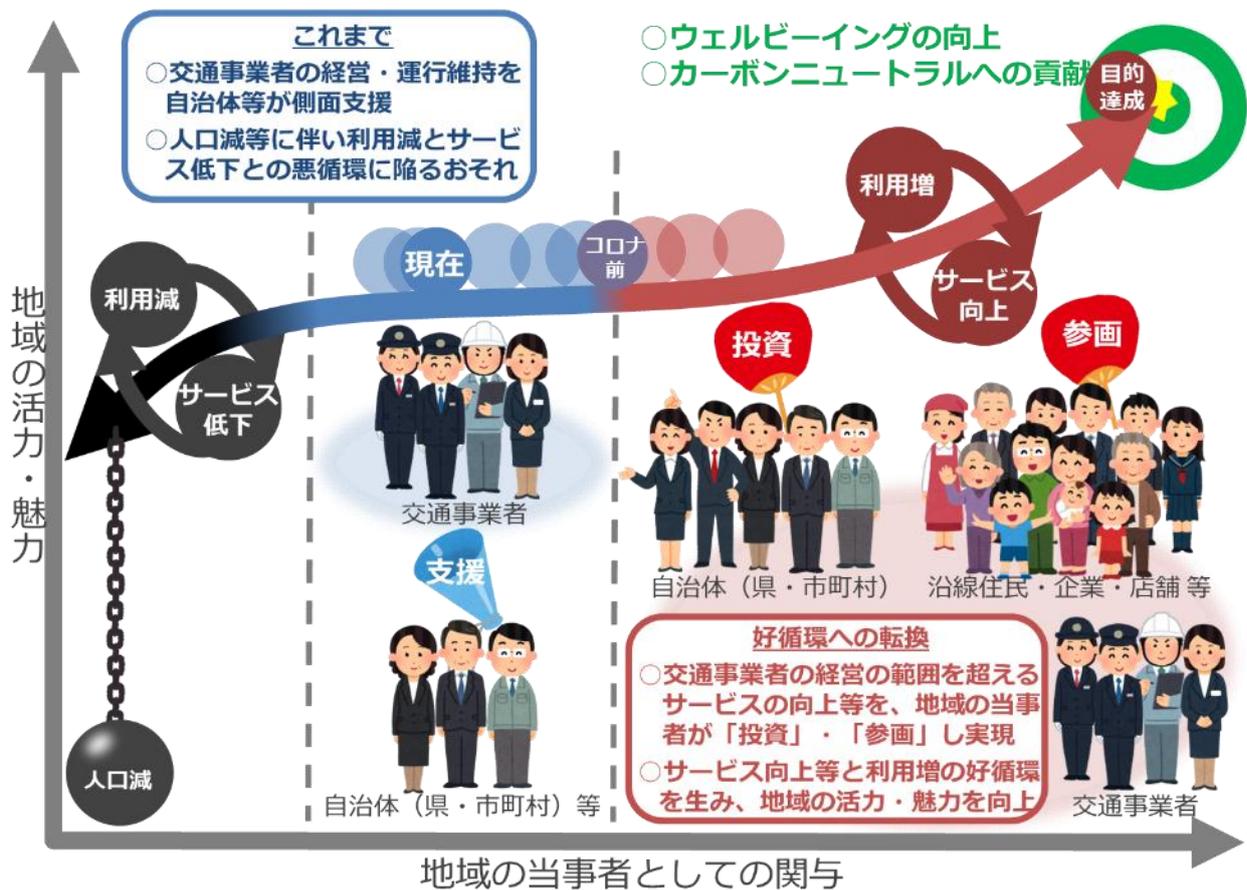


図6.1 関係者の役割分担のイメージ

2 関係者でともに取り組む施策の体系

本計画の計画期間において、前項の関係者の役割分担に基づき、以下の施策体系にのって、各施策を総合的に推進します。

基本的な方針・考え方（抜粋）

＜ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービス＞

- ① 誰もが利用でき、使いやすく便利で快適に移動できる。
- ② これまで以上に社会と関わりをもち、生き生きと暮らせるようになる。
- ③ 日々の生活の中でお得感、満足感、新しい発見を得られる。

＜地域交通ネットワークの目指すべき姿＞

その1 鉄軌道サービスの 利便性・快適性向上

本県の地域交通ネットワークの「骨格」となる鉄軌道を中心としたネットワークを実現

その2 結節点となる 駅の機能強化

まちづくりの中心となる駅を「拠点」化し、快適な乗継ぎができるネットワークを実現

その3 地域内のモビリティ サービスの確保

自宅から最寄りの施設までの身近な移動等を支えるネットワークを実現

その4 ネットワーク内の サービスの統合・進化

これまでにないサービスの創出等により、出かけたくなる、乗りたくなるネットワークを実現

（1）地域の活力・魅力向上のための「投資」

施策1 鉄軌道等のサービスレベル向上に対する投資

施策2 まちづくりと連携した駅の機能強化に対する投資

施策3 地域内のモビリティサービスに対する投資

施策4 ネットワーク内の移動・交流の創出に対する投資

（2）地域の活力・魅力向上のための「参画」

施策5 利用者としての参画

施策6 支え手・担い手としての参画

施策7 沿線まちづくりとしての参画

施策8 地域交通サービスとの連携等を通じた参画

3 施策内容

(1) 地域の活力・魅力向上のための「投資」

地域の活力・魅力の向上のための「投資」として、地域自らが必要とする地域交通サービスの確保・向上に向けて、以下の施策に関係者でともに取り組みます。

なお、城端線・氷見線においては、城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画に基づく事業にも取り組むこととします。

施策1 鉄軌道等のサービスレベル向上に対する投資

施策1-1：鉄軌道の混雑緩和等のための輸送力の強化

- 朝夕の混雑緩和等に必要となる車両の導入や設備の整備等、地域の活力・魅力向上のため必要となる輸送力の維持・強化を図ります。
- 輸送力の維持・強化のための投資の効果が最大限発揮されるよう、運行間隔等の調整による乗継ぎ時間の短縮やパターンダイヤ・タクトダイヤの導入の検討等、使いやすい・分かりやすいダイヤの設定に、関係者間で連携・協調して取り組みます。

施策1-2：快適性・環境性の向上のための鉄道車両の導入、鉄軌道設備の更新・改良等

- 環境性能や再生可能エネルギーの利用、バリアフリー等を考慮した車両を導入するなど、カーボンニュートラルやSDGsの実現に向けた取組みとして鉄軌道等の公共交通車両を積極的に活用・PRします。
- 持続性・安全性に関わり、乗り心地など快適性の向上にもつながる鉄軌道設備の更新・改良などを進めます。

施策1-3：キャッシュレス決済の導入

- 地域の活力・魅力向上のため必要となるキャッシュレス決済サービスを導入するなど、運賃支払い時における利便性の向上や乗降の円滑化、定時性の向上を図ります。
- MaaSアプリ等を活用し、鉄軌道を含む様々な交通機関の運賃の支払いを一括で行い、自由に乗り降りできる新たなサービス（例：サブスクリプションサービス等）の創出等の可能性について検討・研究するなど、関係者間で連携・協調して移動・乗継ぎの円滑化を目指します。

施策1-4：サービスを支える担い手の確保・育成

- 女性や若者をはじめ多様な人材の活躍を推進するため、地域交通の担い手のウェルビーイングの向上につながる働きやすい職場環境の整備、その他担い手の確保・育成・定着に向けたノウハウの習得の推進等に取り組みます。
- また、地域交通の担い手のウェルビーイングの向上につながるデジタル技術等を活用した業務の効率化・負担軽減など、地域交通の担い手が長く働き続けられる職場環境の整備の促進等に取り組みます。
- 担い手確保やカーボンニュートラルの実現等に向けた対応に当たっては、利便性の確保・向上を図りつつ、地域の実情を踏まえ、DX・GXの導入・推進を図ります。

施策1-5：教育・子育て・福祉等を支える鉄軌道サービス等の確保

- 通学定期券や高齢者向け切符等の運賃割引に対する自治体の取組事例を県内市町村に共有するなど、前向きな取組みの横展開等に向けて取り組みます。
- 教育・子育てを支える県内の通学定期券の料金差について、地域の実情も踏まえながら今後のあり方について検討します。

施策2 まちづくりと連携した駅の機能強化に対する投資

施策2-1：駅を中心としたまちづくりや駅の交通結節機能の強化

- 市町村が策定するまちづくり計画（立地適正化計画等）に地域の拠点として位置付けられた駅や改札口の整備、パークアンドライド駐車場・駐輪場の整備による駅へのアクセスの改善等、駅を中心としたまちづくりや交通結節機能の強化のための地域の取組みを推進します。
- 駅や公共施設等において、最寄りのバスや鉄道等の運行情報を案内するデジタルサイネージを設置するなど、地域による地域交通サービスを中心としたまちづくりの取組みを推進します。

施策2-2：市町村のまちづくりの拠点となる駅の空間を活用した地域拠点機能の強化

- 市町村が策定するまちづくり計画（立地適正化計画等）に地域の拠点として位置付けられた駅を中心に、生活・行政関連等のサービス提供など、地域の生活拠点等としての地域による駅空間の活用を推進します。
- 地域の景観向上や愛着醸成につながる駅施設等のデザイン性の向上・イメージアップなど、自治体や地域住民等によるまちづくりへの駅の積極的な活用を推進します。

施策2-3：駅施設のバリアフリー化

- 市町村が策定するまちづくり計画に基づく地域の拠点として位置付けられた駅へのエレベーターの設置など、まちづくりと連携して誰もが利用しやすい駅の環境整備を図ります。

施策3 地域内のモビリティサービス(バス・タクシー・新モビリティサービス)に対する投資

施策3-1：新たなサービスの立上げなど地域主体の取組みの推進

- 地域住民や地元企業・店舗・住民組織・NPO等がサービスの支え手にもなる、交通空白地の解消等を目指す地域主体の新たなモビリティサービスの立上げを推進します。
- その際、路線バス等への乗継ぎや一体的な利用促進、交通事業者と協力した運行等、タクシーやバスなどの地域交通サービスとの両立等により、地域の交通ネットワーク全体として持続性や利便性等の確保を図ります。
- バスやタクシー、実証期間終了以降の新たなモビリティサービスの持続性の確保を図るため、国の支援制度[※]等を積極的に活用するとともに、免許返納促進や通学・通院の足の確保など地域の生活課題の解決に地域にかかわる交通資源(人材・車両等)を積極的に活用し、地域として利用促進・活性化に取り組みます。
- 新型コロナウイルス感染症の流行等のように、地域交通サービスが突発的に大きな影響を受けた際、県民生活への影響を最小限に抑えるため、エッセンシャルサービスである地域交通サービス(鉄軌道、バス、タクシー等)の運行の確保を、国の支援制度等を活用しつつ関係者でともに支えます。

※生活交通確保維持改善事業等

施策3-2：サービスを支える担い手の確保・育成等

- 女性や若者をはじめ多様な人材の活躍を推進するため、地域交通の担い手のウェルビーイングの向上につながる働きやすい職場環境の整備、資格取得、その他担い手の確保・育成・定着に向けたノウハウの習得の推進等に取り組みます。
- また、地域交通の担い手のウェルビーイングの向上につながるデジタル技術等を活用した業務の効率化・負担軽減など、地域交通の担い手が長く働き続けられる職場環境の整備の促進等に取り組みます。
- 担い手確保やカーボンニュートラルの実現等に向けた対応に当たっては、利便性の確保・向上を図りつつ、地域の実情を踏まえ、DX・GXの導入・推進を図ります。

施策4 ネットワーク内の移動・交流の創出に対する投資

施策4-1：ネットワーク内のサービス等の連携（MaaSの充実等）

- 地域住民や地元店舗等との連携により、地域の魅力発見・創造につながる新たな企画乗車券・クーポンの企画立案・作成や、地域ぐるみのプロモーションなど、MaaSアプリの普及に向けた取組みの強化を図ります。
- 活発な移動・交流の創出に向けて、日常的に利用したくなる新たなMaaSアプリ等の機能・サービス等について関係者で連携・協働して検討・研究します。
- ネットワーク内の地域交通サービスの利便性向上や業務の効率化に向けて、交通事業者間で連携・協働を図ります。

施策4-2：とやまロケーションシステムの充実・利活用

- 各バス停や駅に対応したQRコードを作成し、自宅や沿線店舗等で印刷・掲示できるようにするなど、とやまロケーションシステムの使いやすさの向上に取り組み、リアルタイムの運行情報に、誰もがより簡単にアクセスできる環境を整備します。
- とやまロケーションシステムで蓄積された運行情報のデータ等をもとに、路線バスの遅延状況等を解析し、遅延低減のためのダイヤの見直しを検討するなど、とやまロケーションシステムのデータを地域交通サービスの改善に活用します。

施策4-3：地域交通に関するデータ連携基盤の構築

- 各交通機関が保有するデータや、とやまロケーションシステム等の各種データを連携させることで、地域交通の動向を把握できるデータ連携基盤を構築するなど、計画に基づく取組みの進捗・効果等についてのモニタリング体制を整備します。
- データ連携基盤やその活用ノウハウ等を関係者間で共有・オープン化し、各地域におけるサービスの改善に向けたデータ分析・検討や、関係者間で連携・協働したルートやダイヤ等の見直しを促します。

(2) 地域の活力・魅力向上のための「参画」

地域の活力・魅力の向上のための「参画」として、地域自らが必要とする地域交通サービスの確保・向上に向けて、以下の施策に関係者でともに取り組みます。

施策5 利用者としての参画

施策5-1：地域交通を中心としたライフスタイルへの転換

- 地域交通を中心としたライフスタイルへの自発的な転換を促すため、地域交通を使いたくなる多面的な効果（経済面、健康面、環境面等）についての見える化・普及啓発に、関係者間で連携して取り組みます。
- ノーマイカー運動など地域交通を日常的に使うきっかけをつくる利用促進の取組みに関係者間で連携して取り組みます。
- 運転免許証返納後の生活について不安を抱かず、スムーズに地域交通を中心としたライフスタイルに転換できるよう、地域内のモビリティサービスの利用方法・メリット等について免許の更新時期の機を捉えて周知を図るなど、免許返納がしやすい環境整備に関係者間で連携して取り組みます。
- 通勤通学時間帯における利用の分散のため、時差出勤制度等を導入するなど、混雑緩和や快適な車内空間づくりに関係者間で連携して取り組みます。

施策6 支え手・担い手としての参画

施策6-1：地域交通の支え手としての積極的な参画

- 交通空白地の解消等を目指し、地域住民や地元企業・店舗・住民組織・NPO等がサービスの支え手にもなる地域主体の新たなモビリティサービスの立上げを推進します。
- 出前講座の開催等を通じ、地域の当事者である県民との対話を図り、地域交通サービスの「公共サービス」としての位置づけ、投資・参画の意義等について県民と共有し、参画意識の醸成を図ります。
- 市町村や交通事業者等と、地域住民の参画の意識や、「地域交通ネットワークの目指すべき姿」に基づく地域内のモビリティサービスの確保等についてのポイント、事業者協力型自家用有償旅客運送など新たなモビリティサービスに関する最新制度の研究や先行事例の共有など、参画意識の醸成やノウハウの蓄積を図ります。
- 最寄りの駅やバス停の待合スペースとして活用するための店舗の開放、地域内のモビリティサービスへの協賛等、持続性・利便性の向上につながる沿線企業・店舗等による取組みを推進します。
- 本県の地域交通サービスに対する県内外のサポーターの獲得を関係者間で連携して目指します。

施策7 沿線まちづくりとしての参画

施策7-1：駅を拠点としたまちづくり

- 駅を拠点とした施設の誘導・集約を進めるための市町村のまちづくり計画（立地適正化計画等）と連携した地域公共交通計画に基づく、教育・福祉・商工業等の視点を踏まえたまちづくりと一体となった地域交通サービスの確保・向上等について、関係者一丸となった地域の取組みを推進します。
- 地域の当事者である市町村やその地域の住民等が自分事として地域交通サービスの確保・向上等について、まちづくりの観点から考えることを促すため、自治体・県民の投資・参画の意義など、本計画の趣旨・内容を関係者と共有し、機運の醸成を図ります。

施策7-2：拠点駅の駅空間等を活用した事業活動・社会活動

- 市町村のまちづくり計画（立地適正化計画等）に地域の拠点として位置付けられた駅空間や駅前空間におけるにぎわいの創出に向けた、市町村や沿線の地域住民・店舗等、地域の関係者が主体となった取組みを推進します。

施策7-3：地域の魅力向上につながる駅設備・車両のデザイン性向上

- 地域の景観の向上やPRにつながる車両のデザイン性の向上・イメージアップの取組みなど、自治体や地域住民等による地域の観光資源やアニメ・マンガ等を活用した沿線まちづくりにおける鉄軌道等の積極的な活用を推進します。
- 愛着醸成に向けた地域住民等と連携して行う駅施設・車両ラッピングのデザインなど、地域住民等が参画する沿線まちづくりを推進します。

施策8 地域交通サービスとの連携等を通じた参画

施策8-1：各文化・商業施設や観光地等における地域交通の運行情報等の案内

- 駅や公共施設等において、最寄りのバスや鉄道等の運行情報を案内するデジタルサイネージを設置するなど、地域交通サービスを中心としたまちづくりに向けた地域の取組みを推進します。
- 駅やバス停に関する運行情報を、最寄りの店舗や自宅等でもデジタルサイネージやQRコードで掲示・案内するなど、地域住民・店舗等、地域の関係者による地域交通サービスにアクセスしやすい環境づくりを推進します。

施策8-2：沿線地域の関係者と連携したMaaSアプリでの新たなデジタル乗車券の企画・作成

- 地域住民や地元店舗等との連携により、地域の魅力発見・創造につながる新たな企画乗車券・クーポンの企画立案・作成など、MaaSを通じた地域の関係者の参画を進めます。

施策8-3：各地域のイベントと連携した地域交通の誘客や観光資源としての活用

- バリエティに富んだ観光列車・イベント列車等の導入・運行、サイクルトレインの運行など、北陸三県や三大都市圏等、国内外からの観光客の誘客や地域観光の高付加価値化に地域交通を積極的に活用します。
- 県内外からの来場者の多いイベント等において、地域交通への誘客やMaaSアプリ等の利用普及を図るなど、イベント等を通じた利用促進のため、関係者間で連携を図ります。

施策8-4：地域交通サービスによる観光客の移動環境の整備

- わかりやすい路線情報やきっぷ情報等の案内、新幹線駅等からのアクセスの確保、クレジットカード決済等への対応の研究など、国内外からの観光客にとっても利便性の高い地域交通サービスを目指します。
- 観光施設等における運行情報の案内、最寄りの駅やバス停・タクシー乗り場への誘導、観光施設等へのアクセスにおける地域交通サービスの活用の積極的なPR等、地域交通サービスを使った国内外からの観光客の移動環境の整備や利用促進に、観光地側も積極的・主体的に取り組めます。
- 地域住民や地元店舗等との連携により、地域の魅力発見・創造につながる新たな企画乗車券・クーポンの企画立案・作成など、MaaSを通じた地域の関係者の参画を進めます。

施策8-5：その他、他分野・他業種と地域交通サービスの連携の検討

- 生活利便施設等への移動・送迎における地域交通サービスの活用、各種施設の送迎サービスの地域交通サービスとしての活用、地域交通サービスと一体となったサービス・特典の提供など、各分野の関係者による地域交通サービスとの連携の積極的な検討を促します。

第7章 目標の評価指標と計画の進行管理

1 計画の推進体制

本計画を推進するため、「富山県地域交通戦略」の策定に際し設置した「富山県地域交通戦略会議」を活用し、「市町村・地域交通会議等」と連携して、本計画に位置付けられた施策に取り組むとともに、達成状況の評価・見直しや、必要に応じて計画の変更を継続的に行います。

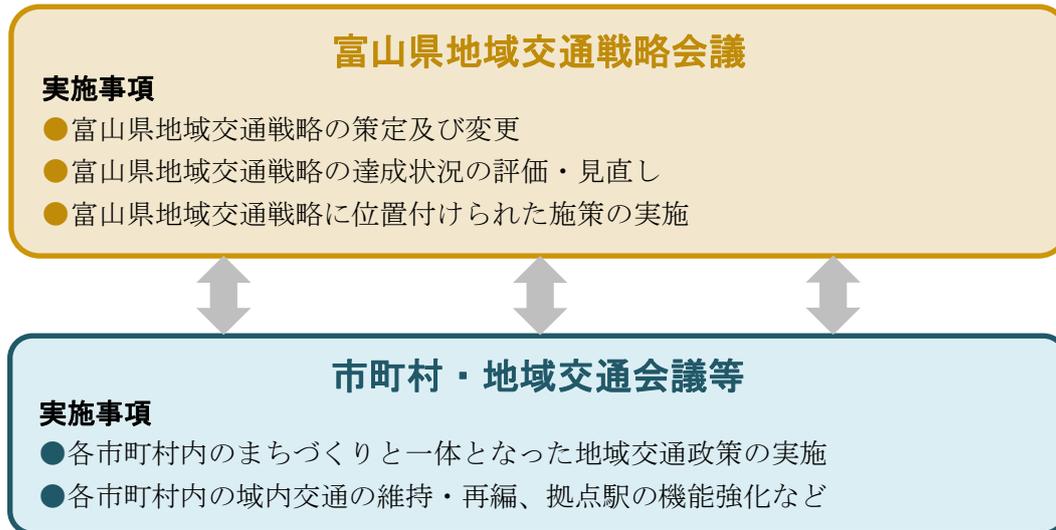


図7.1 計画の推進体制

2 計画の進捗管理

計画の進捗管理にあたっては、1年ごとのPDCAサイクルと計画期間全体のPDCAサイクルによる二輪のサイクルを組み合わせて進捗管理を行います。

富山県地域交通戦略会議等において、本計画への位置づけ（P）に基づき、施策の実施（D）を進めるとともに、計画の目標等に対して達成状況の確認（C）を行い、施策の継続・見直し（A）、必要に応じて計画の変更（P）を実施し、PDCAサイクルにより推進します。

計画期間全体では、計画最終年度である令和10年度には計画全体の評価等を行いつつ、計画の見直し、及び次期計画の策定に向けた検討を進めます。

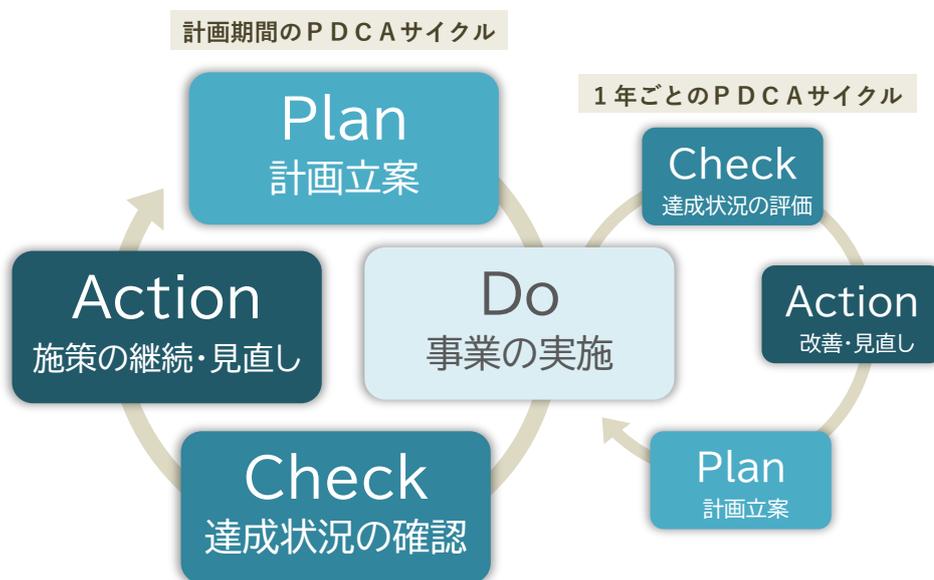


図7.2 PDCAサイクル

進捗状況等の確認においては、第5章で示した計画の目標の達成状況、第6章で示した各施策の実施状況等について、関連データを活用してモニタリングします。また、モニタリングの精度を高めるため、第6章の施策4-3で示した地域交通に関するデータ連携基盤の構築を図ります。

また、計画の進捗等により、地域交通サービスが地域の観光や商業、福祉、子育て、教育等、様々な分野に幅広く影響を与え、ウェルビーイングの向上をもたらしている効果などについて、県民等関係者への発信・共有を図るなど、「投資」「参画」の意義の普及啓発や機運醸成につなげていきます。

モニタリングの結果等を踏まえ、必要に応じ、計画のブラッシュアップを図っていきます。

富山県地域交通戦略

—ウェルビーイングの向上を目指して—

令和6年〇月発行

編集・発行 富山県

〒930-8501 富山市新総曲輪 1-7

TEL 076-444-3124 FAX 076-444-9656