

富山県地域交通戦略会議のこれまでの経過

< 令和4年度 >

6月2日

第1回富山県地域交通戦略会議 (6.2)

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。

7月
・
8月

第1回鉄軌道サービス部会 (7.1)
第1回地域モビリティ部会 (8.3)
第1回サービス連携高度化部会 (8.19)
第1回交通ワンチーム部会 (8.26)

ウェルビーイングの向上をもたらす地域交通サービスについて議論・整理。

9月1日

第2回富山県地域交通戦略会議 (9.1)

富山県地域交通戦略の**基本的な方針・考え方**を了承。

11月

第2回鉄軌道サービス部会 (11.4)
第2回交通ワンチーム部会 (11.10)

富山県地域交通戦略の**目標**を了承。

11月17日

第3回富山県地域交通戦略会議 (11.17)

富山県地域交通戦略の目標の議論と並行し、基本的な方針等に沿った施策等について議論を開始。

1月
・
2月

第3回鉄軌道サービス部会 (R5.1.12)
第2回サービス連携高度化部会 (R5.1.19)
第2回地域モビリティ部会 (R5.1.25)
第3回交通ワンチーム部会 (R5.2.3)

今年度の様々な検討を踏まえた**地域交通ネットワークの目指すべき姿**について了承。

2月8日

第4回富山県地域交通戦略会議 (R5.2.8)

< 令和5年度 >

5月16日

第4回交通ワンチーム部会 (5.16)

地域交通ネットワークの目指すべき姿を市町村・事業者と共有。

7月
・
8月

第3回サービス連携高度化部会 (7.26)
第4回鉄軌道サービス部会 (8.2)
第3回地域モビリティ部会 (8.8)
第5回交通ワンチーム部会 (8.21)

関係者間の役割分担・責任分担、具体的施策について議論・整理。

8月24日

第5回富山県地域交通戦略会議 (8.24)

富山県地域交通戦略における**関係者間の役割分担・責任分担**を了承。

- 関係者が一丸となって目指す地域交通の将来ビジョンとなる、計画の「基本的な方針・考え方」を整理。

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、使いやすく便利で安全快適に移動できる。
 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。

- 基本的な方針・考え方を踏まえ、計画期間（R6年度～R10年度）で達成を目指す目標として以下の3点を設定。
- 計画策定後、定期的にモニタリングし、その結果を踏まえ施策等についても、必要に応じブラッシュアップを図っていく。

戦略の目標

<目標1> 県民一人当たりの地域交通利用回数

- ・地域交通サービスの最適化を通じた県民の利用機会の増加を目指す。

<目標2> ガソリン車の台数

- ・カーボンニュートラルを推進するため、地域交通の利用を促進し、ガソリン車の台数の削減を目指す。


<目標3> 地域交通への満足度

- ・県政世論調査を通じて県民の満足度を把握し、ウェルビーイングの向上を目指す。


富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿 ①

- 全市町村に鉄道が通る本県の強みを活かし、鉄軌道や駅を中心に、あらゆるサービスが一つにつな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を実現。
- 県民に発信・共有を図りながら、実現に向けて目指すべき4つの姿について具体的な方策等を検討。

(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4)
ネットワーク内のサービスの統合・進化



(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



富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿 ②

(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。

<ポイント>

- ・鉄軌道サービスの利便性・快適性を強力に向上
- ・現行レベルから上乗せするサービスレベルの達成のため、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（関連部局の予算等の総動員）

(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。

<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）として駅空間を活用（＝待ち時間の有効活用）
- ・まちづくり、学び、交流、子育て等、関連分野との連携を強化（関連部局の予算等の総動員）



富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿 ③

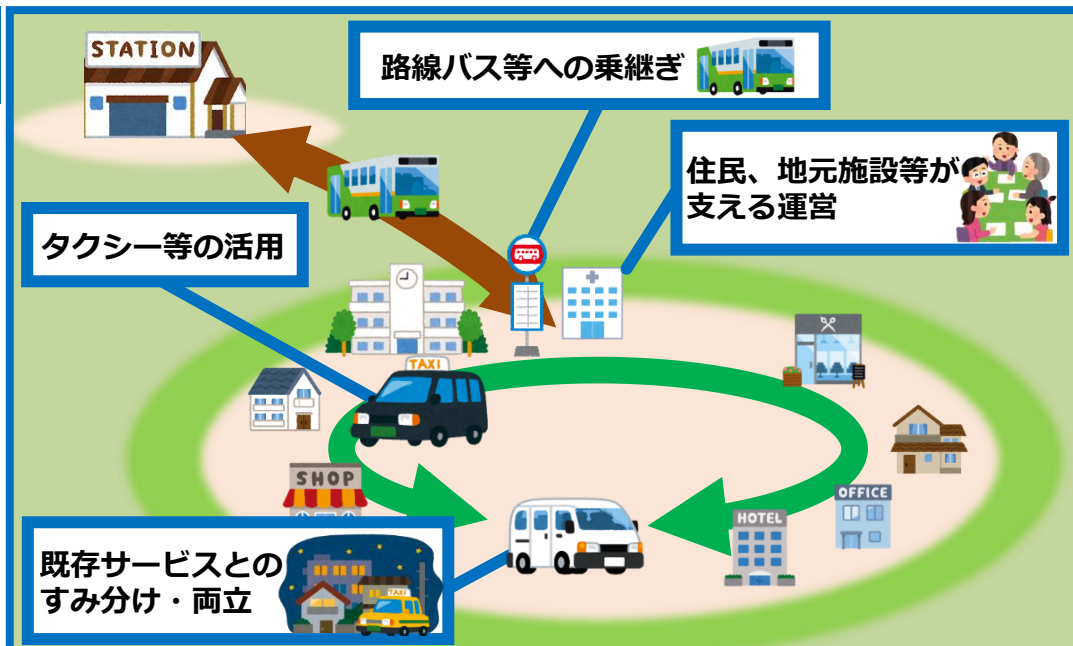
(目指すべき姿その3)

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）を支えるネットワークを実現。

<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
- ・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（関連部局の予算等の総動員）



(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。

<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（関連部局の予算等の総動員）



地域の活力・魅力の向上に向けた役割分担・責任分担

- 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。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。
- 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おそれ。
- **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。**

<自治体（県・市町村）>

- ・ 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。

※当事者となる地域の自治体が応分に投資

※投資効率を上げるため、国の支援も有効活用

<県民（沿線住民・企業・店舗等）>

- ・ 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」。

<交通事業者>

- ・ 安全を確保し、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む。

地域の活力・魅力

現在

- 交通事業者の経営・運行維持を自治体等が側面支援
- 人口減等に伴い利用減とサービス低下との悪循環に陥るおそれ

- 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

目標達成



地域の当事者としての関与