

富山県地域交通ビジョン

平成 28 年 3 月

富 山 県

富山県地域交通ビジョン

目次

1. 富山県の地域交通の現状と課題	1
2. 策定方針と基本目標	12
(1) 策定方針	12
(2) 基本理念と基本目標	12
(3) 関係者の役割分担と連携	12
(4) 取組みの視点	13
3. 取組み内容	14
(1) 域内交通	15
(2) 域間交通	16
(3) 広域交通	18
(4) 交通環境の整備	20
(5) 関係者の連携による取組みの推進	22
4. ビジョンの実現に向けて	24
(1) ビジョンの推進とフォローアップ	24
(2) 地域交通にかかるデータの活用と分析	24
(3) 地域交通に関する新たなシステムや取組みの情報収集と有効活用	24

富山県地域交通ビジョン

～つかいやすく、わかりやすい、持続可能な地域公共交通の実現～

北陸新幹線及びあいの風とやま鉄道の開業により、富山県の地域交通を取り巻く環境が大きく変化する中で、今後とも県内の地域交通ネットワークの維持、確保や地域交通の活性化が図られるよう、本県の地域交通にかかる基本的な方向や重点的に進める施策等について「富山県地域交通ビジョン」を策定する。

※本ビジョンでは、「地域交通」は、主に鉄軌道、バス、タクシーなど公共交通を対象とする。

地域交通は、通勤・通学など県民の日常生活を支えるとともに、観光やビジネスなど県外からの来訪者にとっても必要な移動手段であり、また、「とやまの未来創生」の実現に向けた重要な基本的な社会インフラとなるものである。

このため、交通事業者、行政が、県民や来訪者にとって地域交通を便利に利用できるよう連携して取り組むとともに、県民の皆さんも、可能な限り日常生活において利用機会を増やすことが、将来の本県の地域交通の維持・発展を支える重要な要素であることを理解し、ご協力いただくことが求められる。

また、ビジョンでは、

○運行ダイヤや乗継ぎが便利で、誰もが利用しやすい鉄軌道やバスを目指す
「つかいやすい」地域交通、

○運行・乗継情報や交通案内が充実し、誰もが円滑に移動できることを目指す
「わかりやすい」地域交通、

○一定の利用水準を維持するとともに、効率性や採算性等も考慮しながら、県内の地域公共交通ネットワークを確保し続けることを目指す「持続可能な」地域交通
を3つのキーワードとして、「つかいやすく、わかりやすい、持続可能な地域公共交通」の実現により、新幹線新時代にふさわしく、全国のモデルとなる地域交通を目指すものである。



JR 城端線を利用する家族

1 富山県の地域交通の現状と課題

富山県には、平成27年3月14日に開業した北陸新幹線のほか、JR西日本から経営分離したあいの風とやま鉄道線、JR城端線、氷見線、高山本線、富山地方鉄道線、富山市内軌道や富山ライトレール、万葉線の軌道線が鉄軌道ネットワークを形成している。(図1)

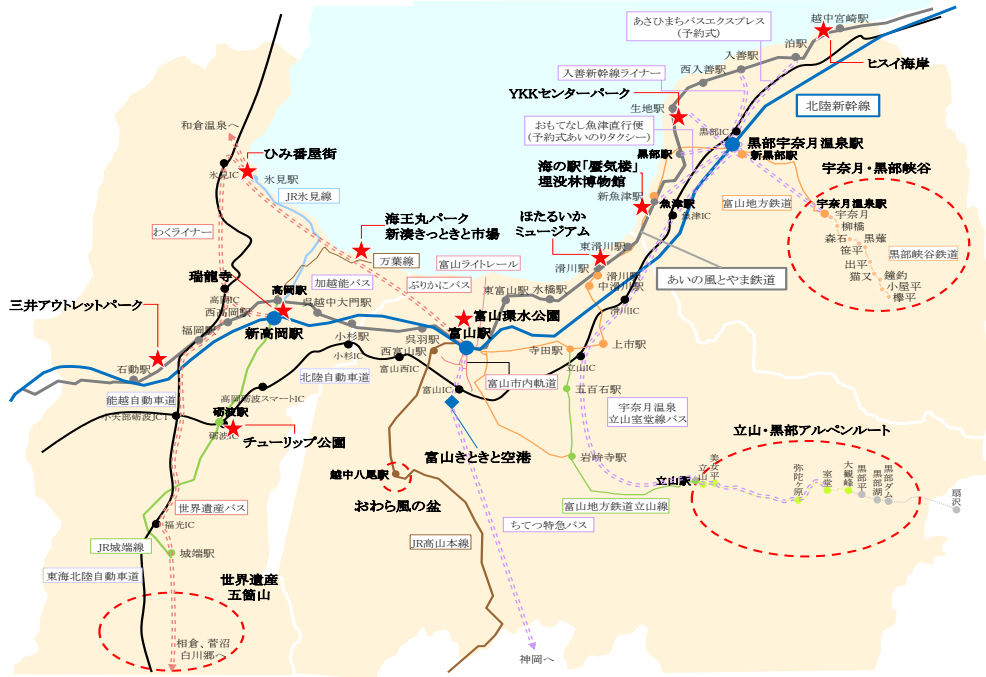
こうした鉄軌道の主要駅を拠点として、富山地方鉄道、加越能バス等により生活交通として定期路線バスが運行されているほか、民営バスが廃止された地域等においては、生活交通を維持するため、14市町においてコミュニティバスが運行されている。



富山県内を走る北陸新幹線

また、定期路線バスが適さない地域では、近年、5市町においてデマンド交通の導入が進められている。さらに、新幹線を利用した来訪者に対応するため、新幹線駅等から主要な観光地等に定期観光バスが運行されている。民間タクシーは、54事業者により、富山交通圏、高岡・氷見交通圏、にいかわ交通圏等で運行されている。

(図1) 富山県公共交通ネットワーク図



※県総合交通政策室作成

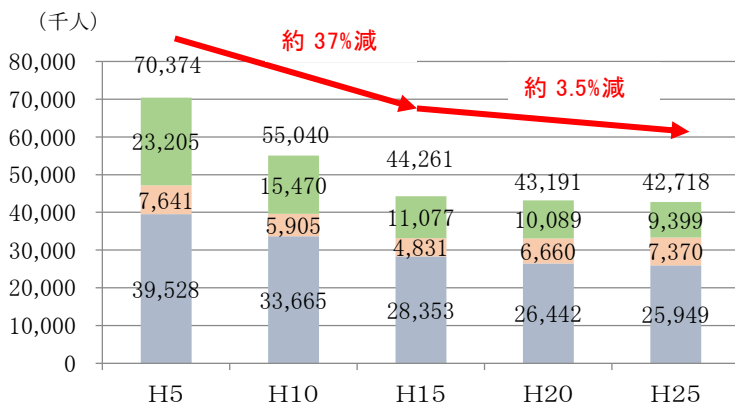
(新幹線開業後の利用状況等)

近年、本県の鉄軌道及びバスの輸送人員は減少傾向（H5～H15で約37%減少）が続いていたが、直近の10年間（H15～H25）は軌道の利用者の増加等により、3.5%の減少にとどまっている。特に、軌道については、万葉線の第三セクター化（H14.4）、富山港線の路面電車化による富山ライトレールの開業（H18.4）、富山市内軌道の環状線化（H21.12）により、ダイヤの利便性向上や新たな停留所の設置など利用促進が図られ、ここ10年間（H15～H25）で約53%の増加となっている。

また、コミュニティバスを運行している市町村においても、利便性向上により、増加しているところが見られる。（朝日町、入善町、砺波市など）

北陸新幹線開業により、鉄道を利用した北陸地域と首都圏との流動人口は、開業前と比べて約3倍となるなど大幅に増加しており、県内観光地の入込客数も増加している。こうしたことを背景に、あいの風とやま鉄道など地域交通の利用者も開業前に比べて増加（約6%）している。（図2、図3）

(図2) 地域交通（鉄軌道、バス）の年間利用者数の推移

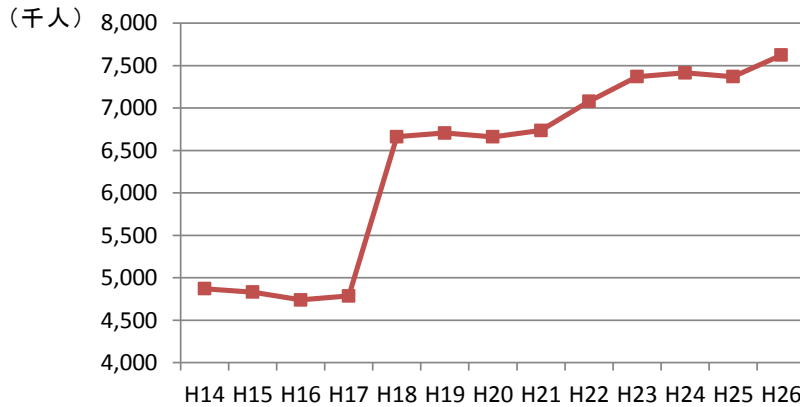


<増減率>

	H5-H15	H15-H25
鉄道	▲28.3%	▲8.5%
軌道	▲36.8%	52.5%
バス	▲52.3%	▲15.1%
合計	▲37.1%	▲3.5%

※県総合交通政策室作成

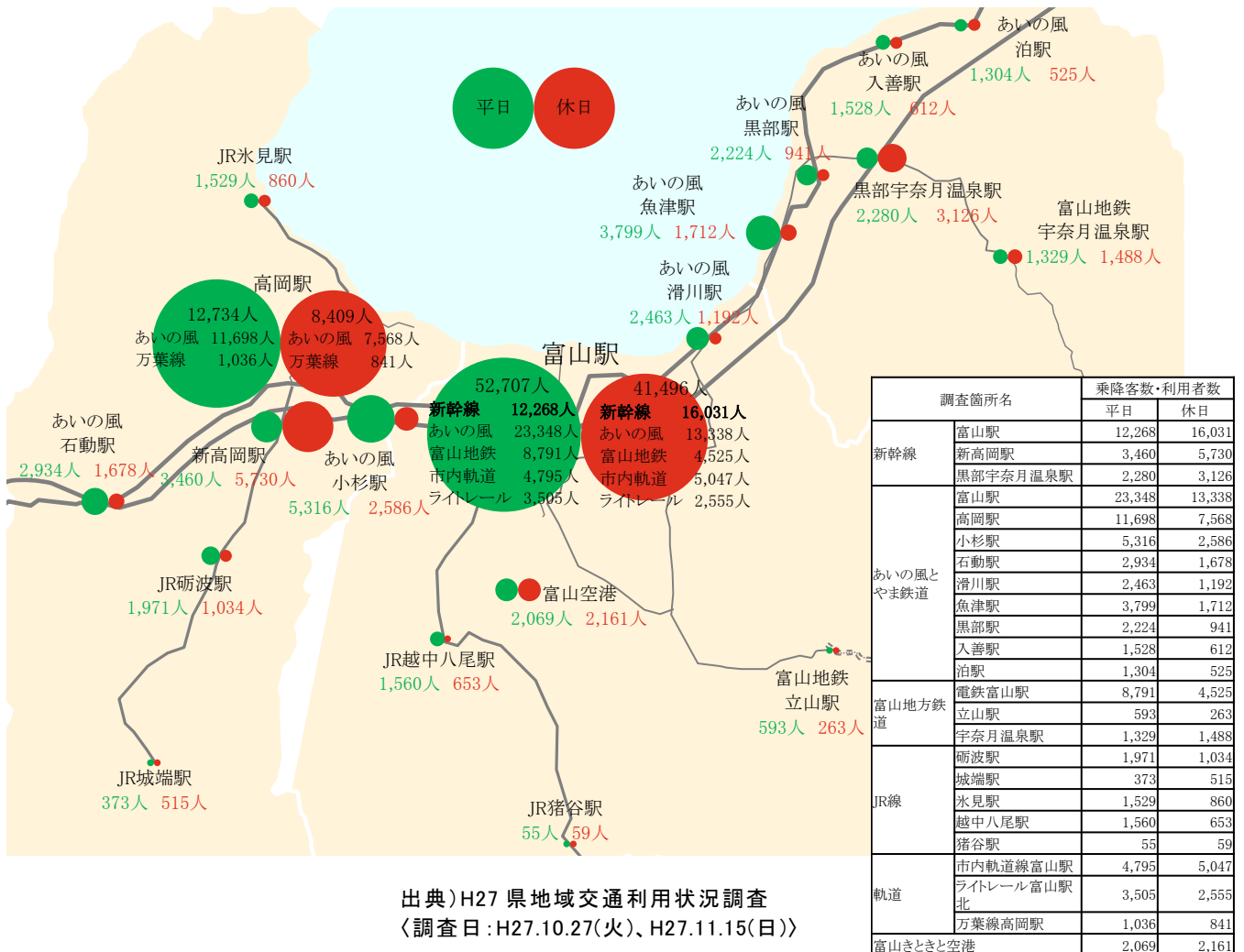
(図3) 軌道の年間利用者数の推移



※県総合交通政策室作成

また、新幹線開業後の県内主要駅の利用者数は、富山駅が最大で、高岡駅、小杉駅、魚津駅の順となっている。このうち新幹線駅は休日利用が多くなっている一方、あいの風とやま鉄道など在来線は平日利用が多くなっており、通勤・通学等の日常生活の場面で多く利用されている。(図4)

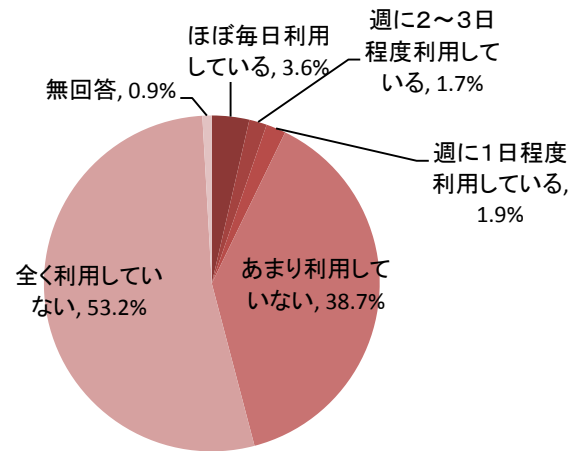
(図4) 県内の主要駅・空港の乗降客数の状況



しかしながら、本県は車を保有する世帯の割合が高く、県民の地域交通の利用頻度については、週1回以上利用している者は7%程度と低く、あまり利用しないが40%弱、全く利用しないが50%強となるなど、多くの方には利用されていない状況にある。

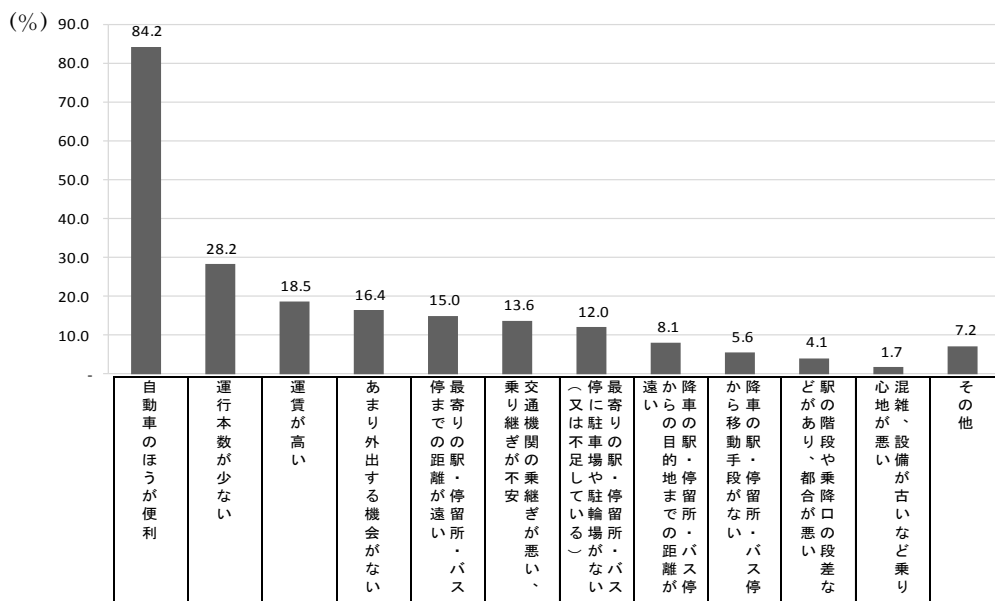
また、その理由については、「自動車のほうが便利（84%）」とする者が多いが、そのほか、地域交通の「運行本数が少ない（28%）」や「運賃が高い（19%）」、「交通機関の乗り継ぎが悪い、乗り継ぎが不安（14%）」など交通機関の利便性に対する意見もみられる。（図5、図6）

（図5）現在地域交通を利用する頻度について



出典)H27 県政世論調査

（図6）地域交通を利用しない主な理由について（複数回答：3つ以内）



出典)H27 県政世論調査

また、地域交通利用者の地域交通に対する改善点としては、県内居住者は、鉄軌道では、「車両の改善や混雑改善など車両環境」、「乗継時間の短縮など乗継を便利にする」などの意見が多く、バスは、「時刻・経路や乗継案内等の情報の充実」などの意見が多い。県外居住者は、鉄道では、「乗継時間の短縮など乗継を便利にする」との意見が多く、軌道やバスは「交通ICカードを利用できるようにする」などの意見が多くみられる。

駅やバス停などの施設に関しては、県内居住者は、鉄道では、「駐輪場や駐車場を充実」や「案内板などの案内施設の充実」を求める意見が多く、路面電車やバスは「運行状況がわかるようにする」などの意見が多くみられる。県外居住者は、鉄軌道、バスともに、「案内板などの案内施設の充実」、「交通案内や観光案内の充実」を求める意見が多くみられる。

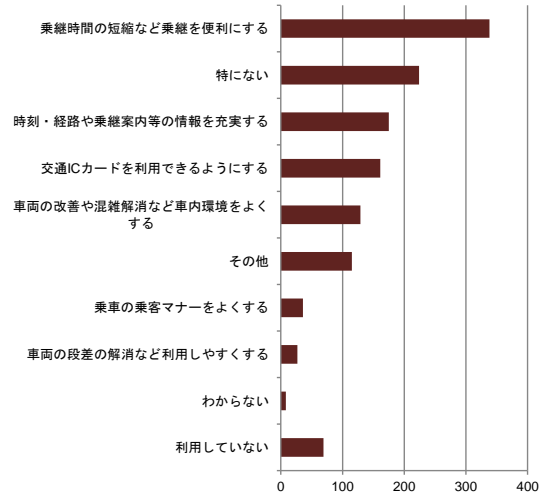
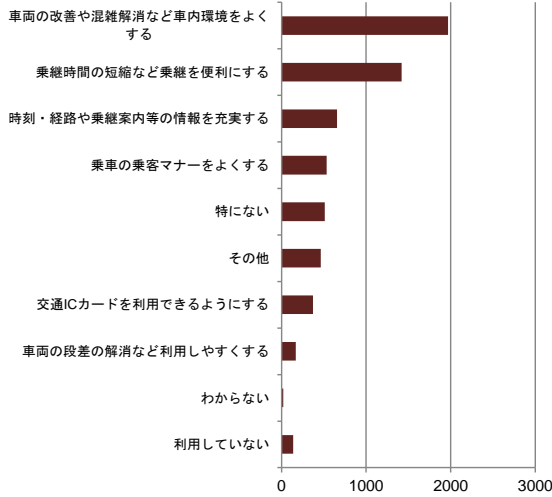
（図7、図8）

(図7) 鉄道、路面電車、バスに関して改善してほしい点

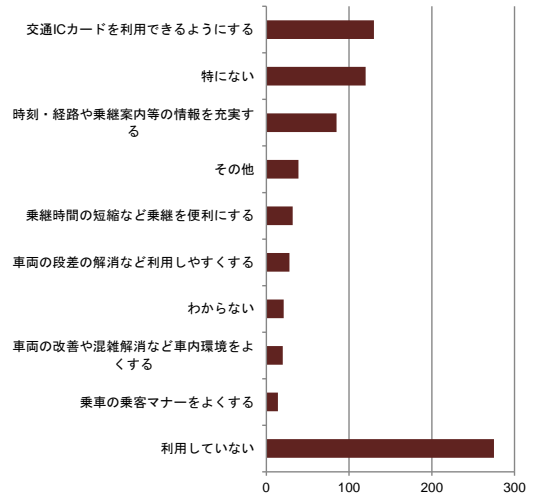
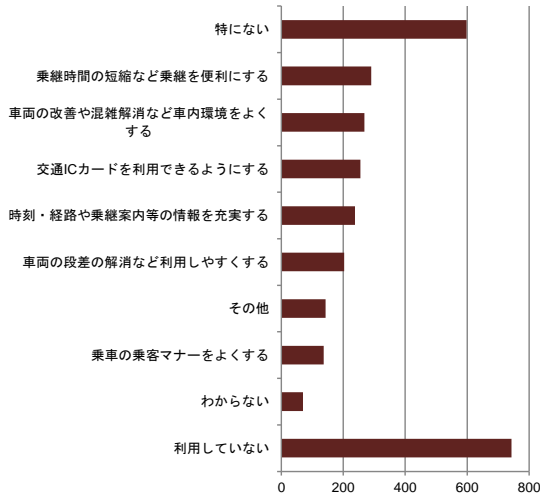
県内居住者

県外居住者

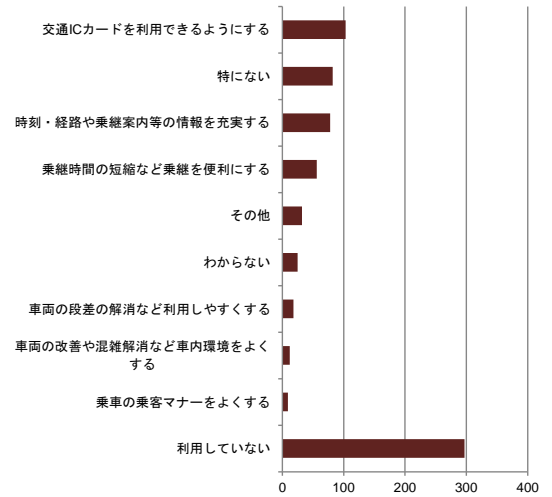
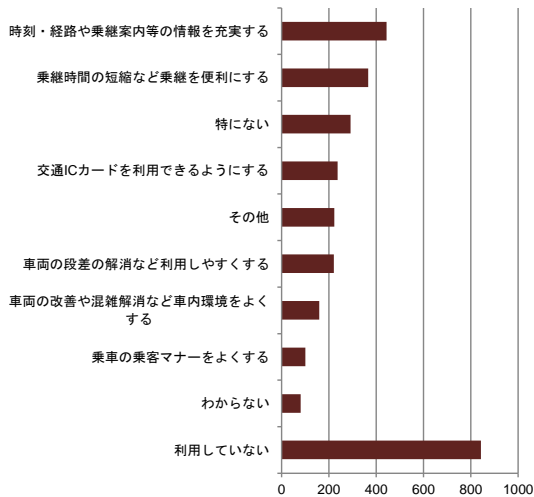
<鉄道>



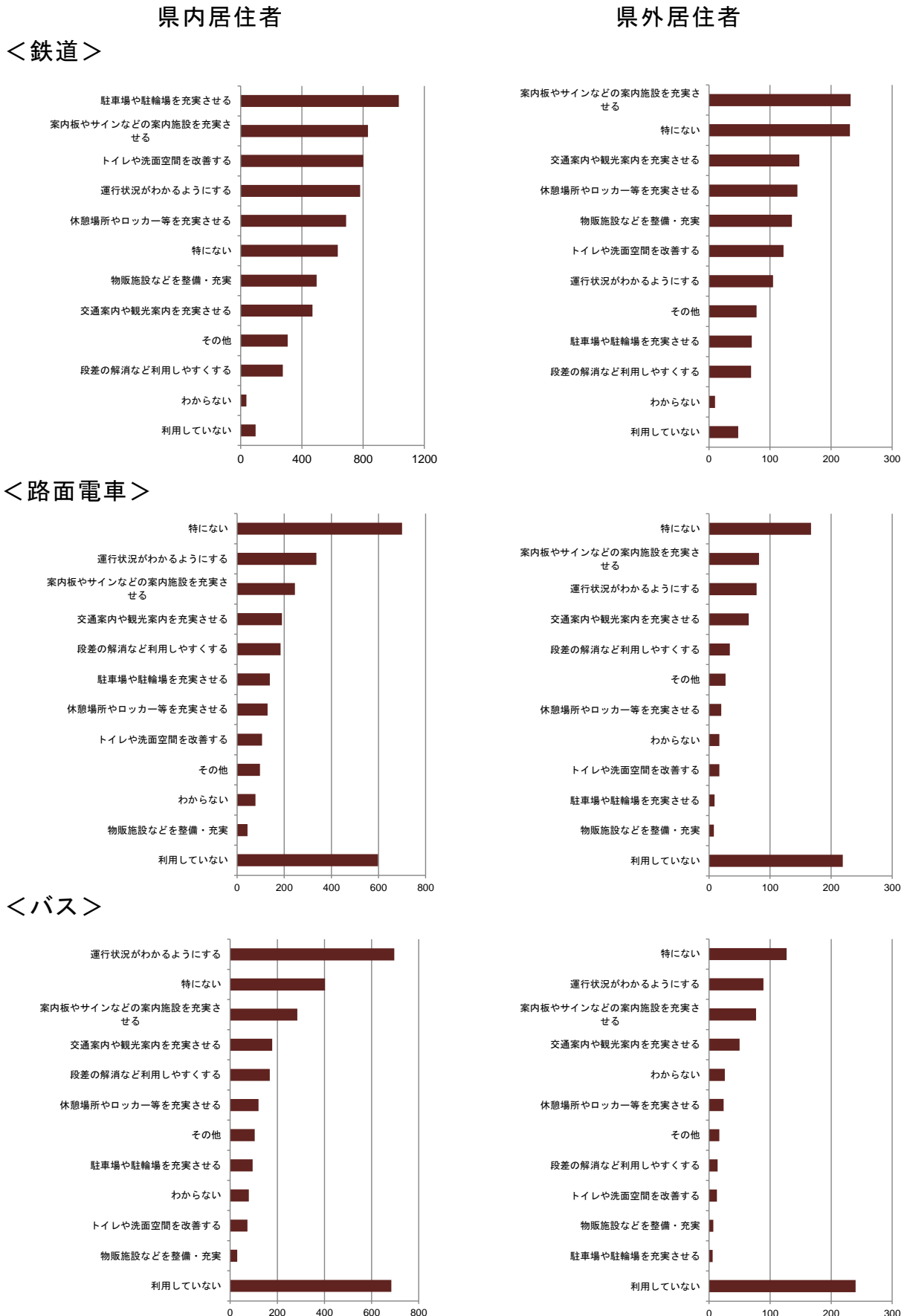
<路面電車>



<バス>



(図8) 駅やバス停などの施設に関して改善してほしい点



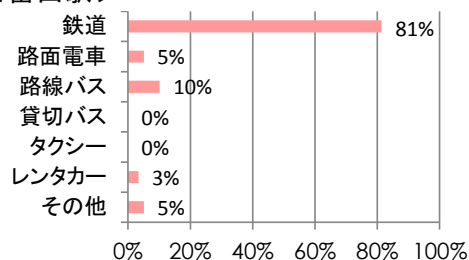
一方、外国人のアンケート調査では、新幹線駅利用者は鉄道を中心に路線バスなど地域交通を幅広く利用し、富山きときと空港利用者は、貸切バスの利用が多い。

また、到着後の訪問先については、富山駅では、平日・休日ともに、通過のみとする者が約7割となっており、県内での周遊がされていない状況である。新高岡駅では、平日は通過のみとする者が約4割となっており、休日は五箇山（世界遺産合掌造り集落）のほか、万葉線のドラえもんトラムやアウトレットパークの利用が多い。黒部宇奈月温泉駅では、黒部峡谷・宇奈月温泉を訪れるとする者が9割を超えている状況である。一方、富山きときと空港では、立山黒部アルペンルート、黒部峡谷・宇奈月温泉の順に訪れるとする者が多く、休日はアウトレットパークや富岩運河環水公園の利用も比較的多い。（図9、図10）

（図9）新幹線駅・空港を利用した外国人の富山県内での利用交通機関

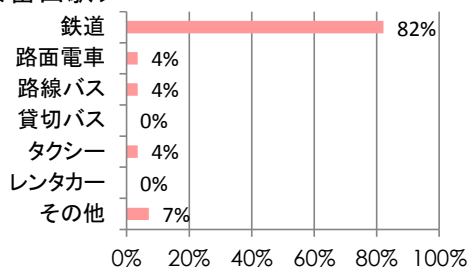
【平日】

<富山駅>

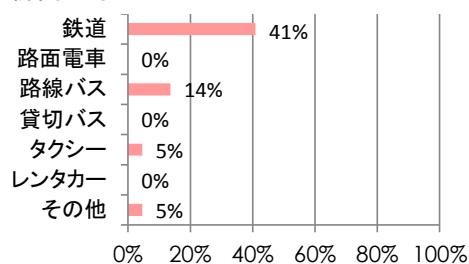


【休日】

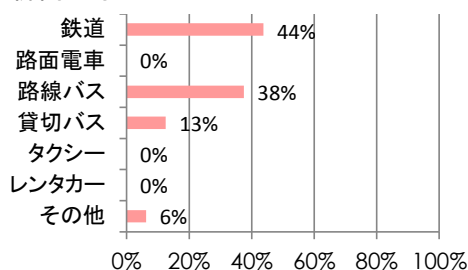
<富山駅>



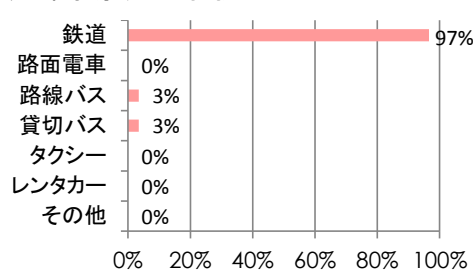
<新高岡駅>



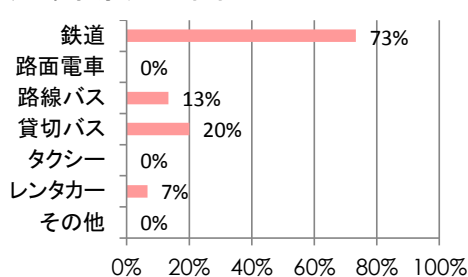
<新高岡駅>



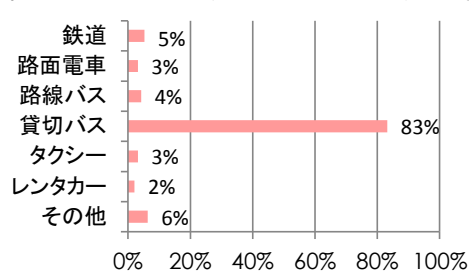
<黒部宇奈月温泉駅>



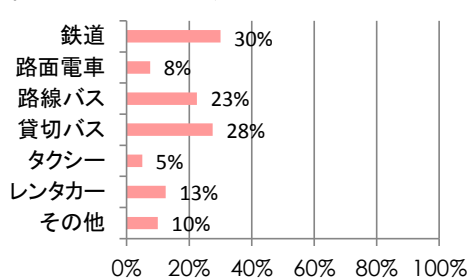
<黒部宇奈月温泉駅>



<富山きときと空港>（ソウル便、上海便）



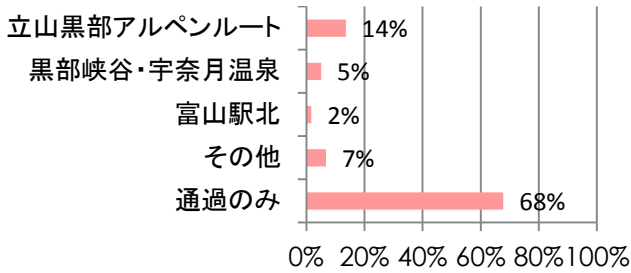
<富山きときと空港>（ソウル便）



出典)H27 県地域交通利用状況調査

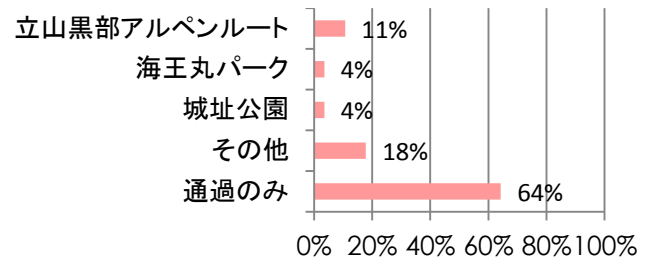
(図10) 新幹線駅・空港を利用した外国人の富山県内での訪問先
【平日】

<富山駅>

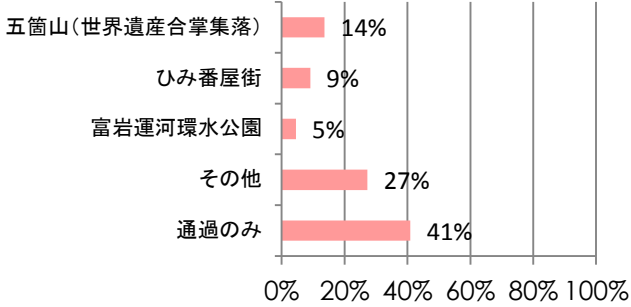


【休日】

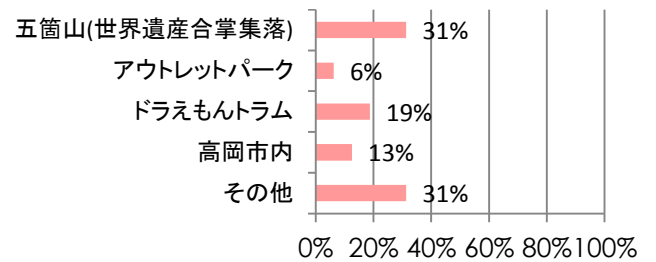
<富山駅>



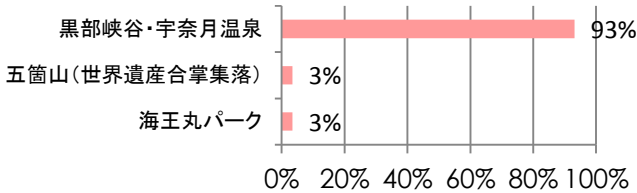
<新高岡駅>



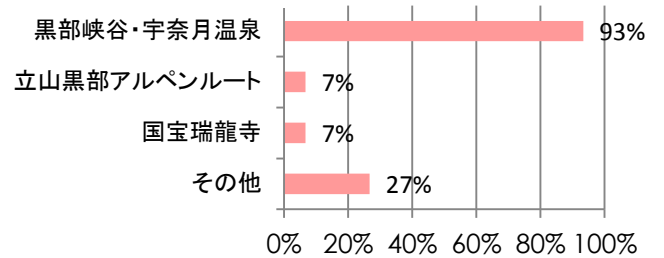
<新高岡駅>



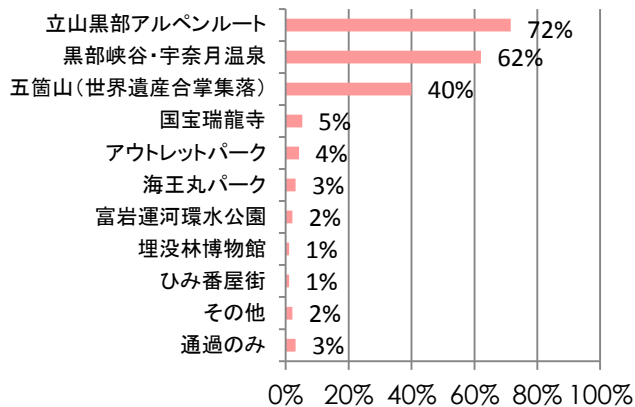
<黒部宇奈月温泉駅>



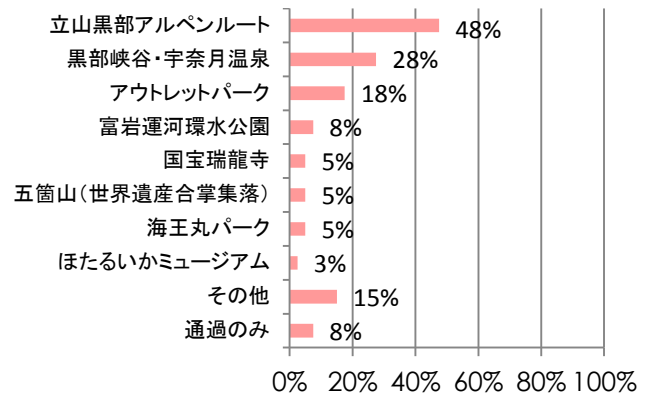
<黒部宇奈月温泉駅>



<富山きときと空港> (ソウル便、上海便)



<富山きときと空港> (上海便)



出典)H27 県地域交通利用状況調査

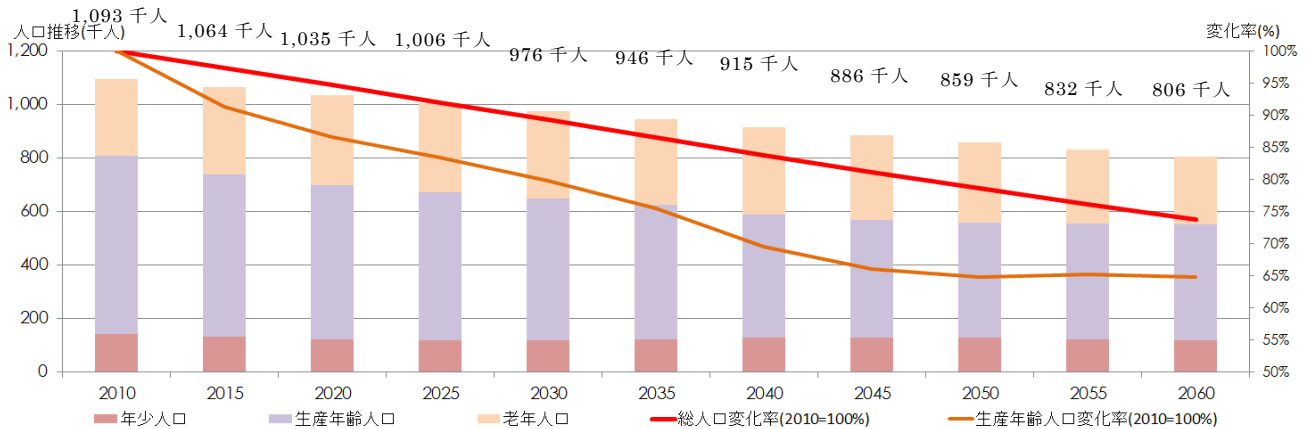
(今後の見込み等)

今後、少子高齢化の進展により、本県も人口減少が見込まれ、地域交通を取り巻く環境は厳しく、利用者の減少やそれに伴う交通サービスの低下が懸念される。(図11)

一方、高齢者の免許返納者の増加や、車を使用しない県外からの移住者の増加なども見込まれる。また、近年、高齢者の交通事故も増えており、こうした車を利用しない方々の日常生活を支える交通サービスの確保・充実が重要となる。(図12)

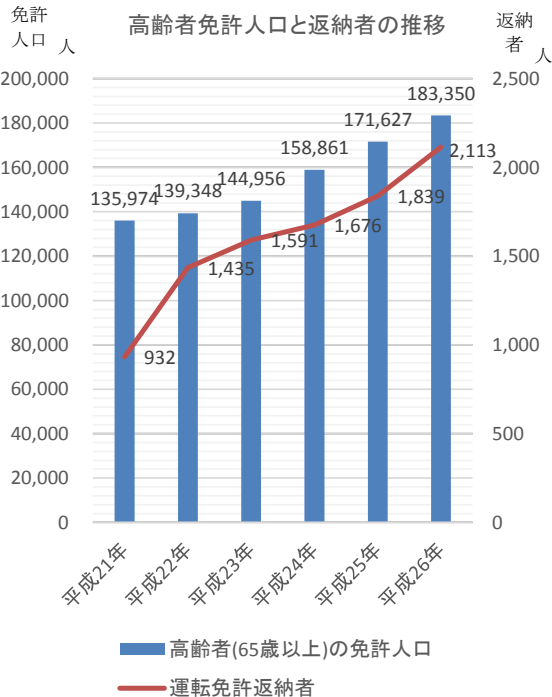
このため、本県の多様な地域交通網を有効に活用し、交通事業者、行政、県民、企業、団体等が連携協力し、持続可能な地域交通を目指した取組みを推進していく必要がある。

(図11) 富山県の将来人口の展望



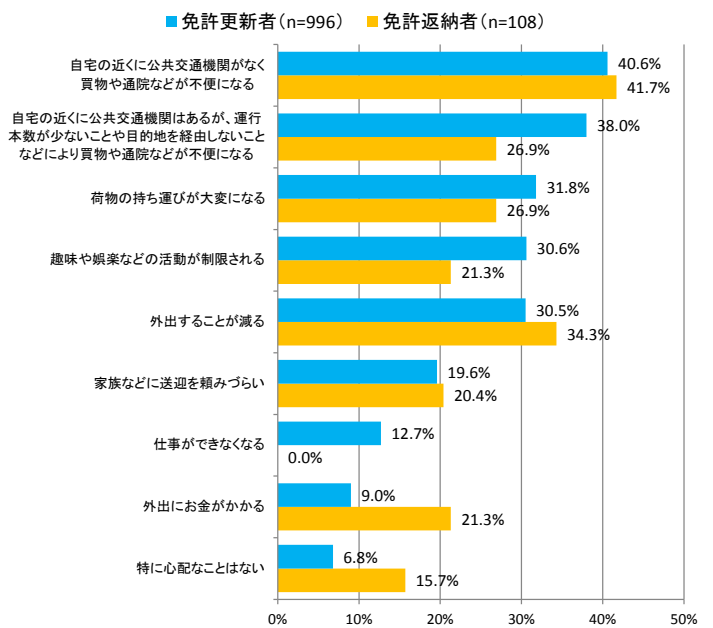
出典)富山県人口ビジョン(H27)

(図12) 富山県の免許返納者数の現状



出典)交通事故白書及び運転免許統計

免許返納後の心配ごと(複数回答)



出典)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月)

○域内交通（住民の身近な生活圏域内での移動）

- ・ 住民の身近な生活圏域内での移動を支える域内交通については、交通事業者や市町村が中心となり、地域の実情に応じた生活交通サービスが展開されている。
- ・ 近年、路線バスの廃止された地域等では、市町村がコミュニティバスの運行により生活の足を確保しているが、路線バスの運行が適さない地域では、交通サービスの空白地域となっている。また、コミュニティバスについては、利用者の減少等により、大多数が赤字路線となっており、多額の公費（市町村の負担ほか、県補助）により支えられている状況にある。
- ・ 公共交通空白地域の解消のため、デマンド交通など地域の実情に応じた生活交通サービスの提供や、高齢者が利用しやすい多様な移動サービスの展開が期待される。
- ・ 市町村では、地域のまちづくり計画と連携し、地域交通ネットワークの形成や充実が求められる。

○域間交通（市町村間など地域間を跨ぐ移動）

- ・ 市町村間など地域間を跨ぐ移動を支える域間交通については、あいの風とやま鉄道線やJR城端線、氷見線、高山本線など、地域間を結ぶ鉄道網や、駅や病院など拠点施設を結ぶ幹線バス網が整備されている。
- ・ 交通機関相互の接続利便性が低い地域においては、拠点施設への移動に時間がかかることなどから、地域交通が利用されない傾向がある。
- ・ 交通事業者間の連携により、路線間の接続利便性を高めることなど、鉄軌道や幹線バスなどの利用促進を図る工夫が求められる。

○広域交通（県境を跨ぐ移動も含む広域的な移動）

- ・ 広域的な移動を支える広域交通については、新幹線駅などから立山・黒部、世界遺産五箇山、海王丸パーク、ひみ番屋街など県内の主要観光地への観光バスの運行など、交通アクセスの整備が図られている。
- ・ 県境を跨ぐ広域観光の推進の観点から、石川県や岐阜県などと連携し、周遊企画きっぷの造成や路線の利用促進に努めている。
- ・ 北陸新幹線開業を契機に、県外や国外からの来訪者が増加しており、県内観光地等に地域交通を利用して移動する方が多く、観光地を周遊できる地域交通ネットワークのさらなる充実が求められる。
- ・ 各新幹線駅では、主要観光地等への交通情報を提供しているが、駅を利用する観光客等からは交通手段がわかりにくいとの意見が多い。
- ・ 来訪者の多様なニーズに対応できるよう、駅やバス停のほか、車両やバス内において、多言語対応の案内表記等、個人旅行客が地域交通を利用しやすい環境整備が求められる。

○交通事業者

- ・ 交通事業者は、交通サービスの維持向上に努めているが、利用者の減少など、経営環境は厳しい状況にある。
- ・ 一部の施設・設備は老朽化が進み、計画的な更新が必要となっているほか、バス運転手など交通サービスの担い手の確保が重要な課題となっている。

- ・ 利用者の増加を図るため、引き続き、利用者ニーズを踏まえ、きめ細かな交通サービスの質の向上に努めることが求められる。
- ・ また、持続可能な地域交通の確保のためには、交通事業者のみならず、行政や県民、企業、団体等が連携した取組みが求められる。

2 策定方針と基本目標

(1) 策定方針

本ビジョンでは、北陸新幹線開業後の交通環境の変化等を踏まえ、地域交通ネットワークの確保・充実に向け、今後10年間の富山県の地域交通の目指すべき目標や基本的な方向性を示す。

また、本ビジョンの目標の実現に向けて、取り組む施策や具体的な目標指標等を示し、実施状況等を計画的にフォローアップしていくものとする。

(2) 基本理念と基本目標

本県の地域交通を取り巻く環境は厳しいが、欧州等の地域交通の先進地域では、利便性の向上を図ることで利用者の増加に結びついていること、また本県では北陸新幹線の開業による来訪者の増加や、多様な地域鉄軌道網が存続し運行されているなどプラス要素も見られる。こうしたことを踏まえ、ビジョンでは、**基本理念として、「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」とし、つかいやすく、わかりやすい、持続可能な地域公共交通を目指す。**

また、県、市町村、交通事業者、県民が連携、協力し、国の支援制度も活用しつつ必要な取組みを進め、以下の3つの基本目標の実現に努める。

(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

地域交通サービスの利便性向上により、県民の生活の質を確保し、県民等の地域交通の利用を促進する。

② 国内外の来訪者の円滑な移動の実現

北陸新幹線の開業を契機とする国内外の来訪者の増加に対応し、円滑な移動の実現により、地域交通の活性化を図る。

③ 持続可能で多様な地域交通サービスの実現

少子高齢化・人口減少社会の中で、今後も一定の利用水準を維持するとともに、効率性や採算性等も考慮した持続可能で多様な地域交通サービスの実現を図る。

地域交通の一日あたりの乗車人員については、近年、減少傾向が続いているが、こうした基本目標の実現に向けた取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ものとする。

(3) 関係者の役割分担と連携

本ビジョンの実現に向けて、関係者がそれぞれ以下のとおり役割分担を行い、連携、協力し、必要な取組みを進める。(図13)

○県

- ・国の補助制度を有効に活用しながら、県内の幹線となる地域間の交通ネットワークの充実と利用促進を支援するほか、県域を跨ぐ隣県とのネットワークも含め、新幹線駅や空港とのアクセスなど広域交通ネットワークの充実や利用促進を図る。

○市町村

- ・地域のまちづくりと連携し、市町村内の主要拠点（駅、学校、病院等）との交通ネットワークの充実や地域交通の利用促進を図るほか、隣接する沿線市町村との連携協力を努める。
- ・特に、地域内のバス路線については、利便性や効率性を踏まえ、デマンド交通の可能性の検討も含め、持続可能となるよう見直しに努める。

○交通事業者

- ・安全で便利な地域交通サービスを提供するほか、利用者のニーズを踏まえた交通サービスの利便性向上や事業者間の連携推進などに努める。
- ・また、関係者が連携し、効果的な取組みを進めるため、地域交通に係る利用情報等の積極的な提供、活用に努める。

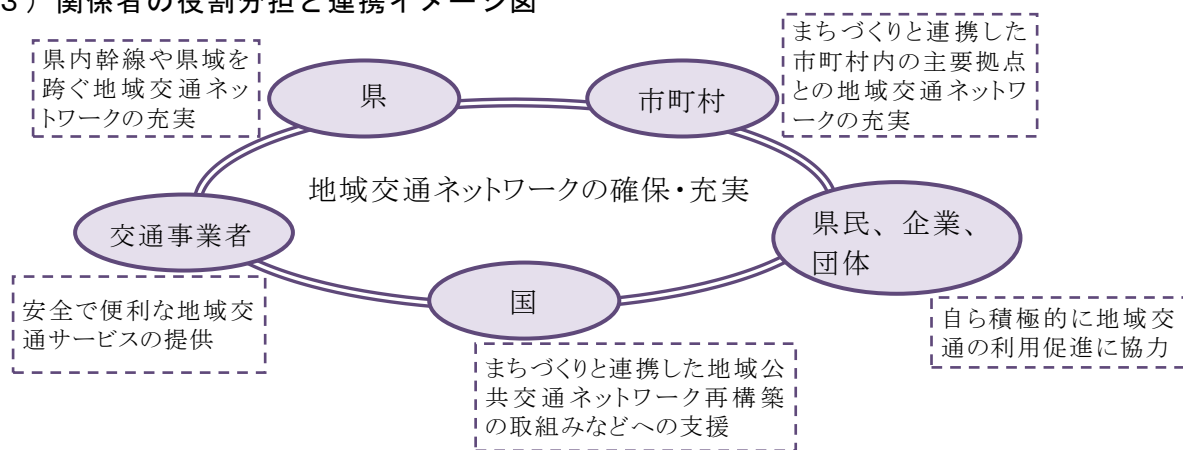
○県民、企業、団体

- ・地域交通の大切さを理解し、通勤・通学の利用のほか、家族、団体等での移動においても可能な限り地域交通を利用する機会を増やすなど、自ら積極的に地域交通の利用促進に努める。
- ・また、地域においても、地域交通利用者への特典付与など利用促進の協力を努める。

○国

- ・交通政策基本法（H25年）に基づき、交通政策基本計画の策定と推進に努めることとされ、各地域に対して、地域公共交通活性化再生法（H26年改正）に基づき、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再構築の取組みなどに支援する。

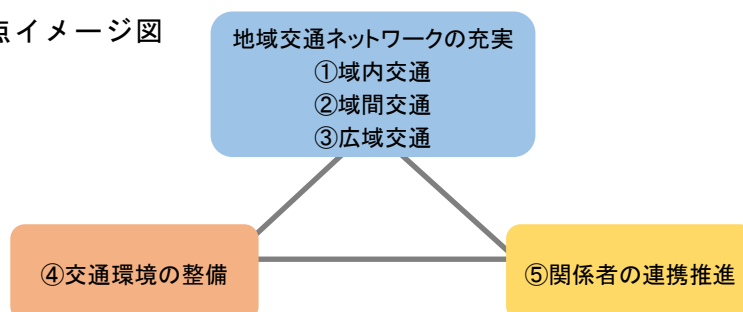
（図13）関係者の役割分担と連携イメージ図



（4）取組みの視点

本ビジョンに定める基本目標の実現を図るため、以下の5つの視点から必要な取組みを進める。（図14）

（図14）取組みの視点イメージ図

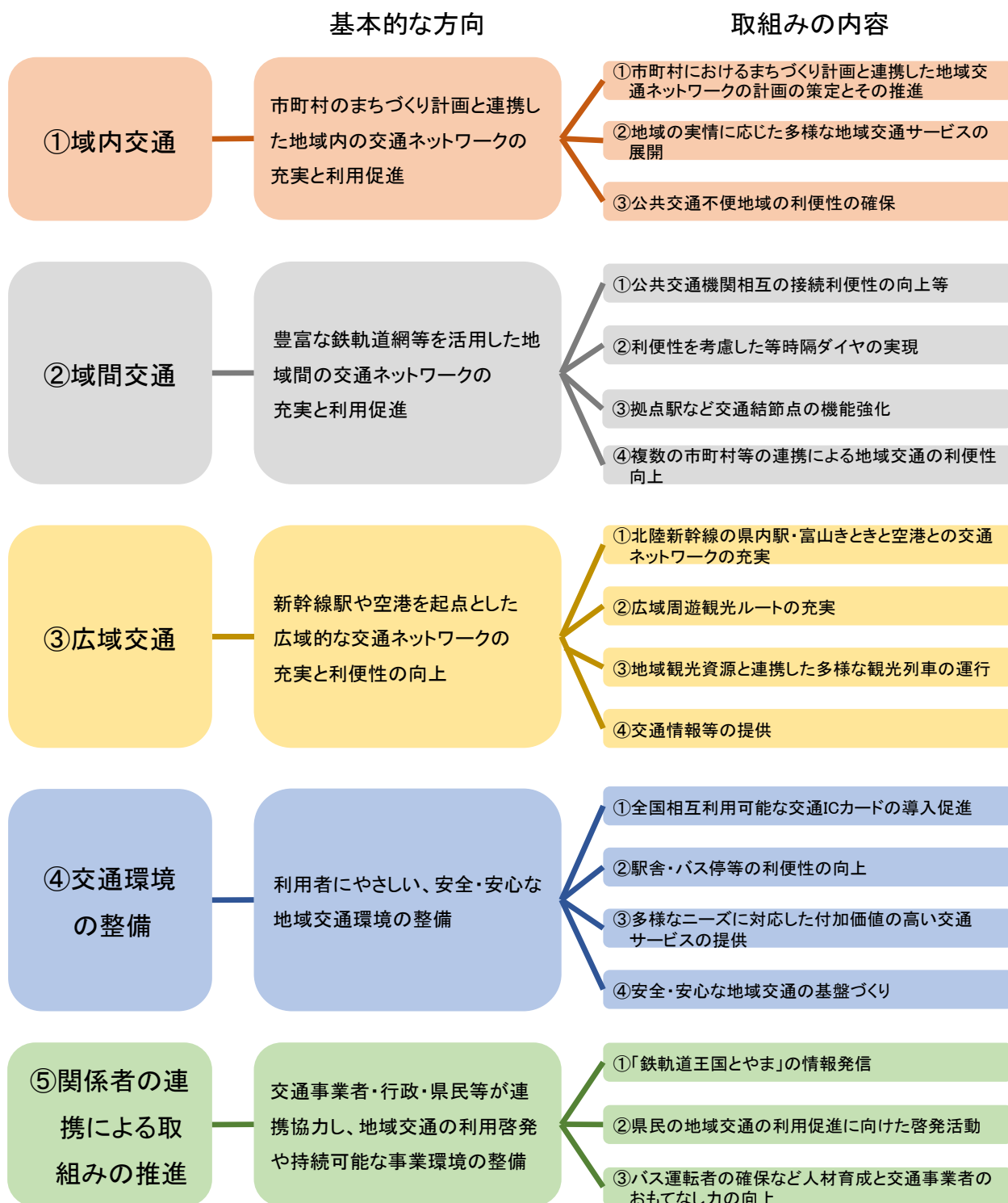


3 取組み内容

策定方針や基本目標等を踏まえ、今後、5つの視点毎に以下の方向で取り組むこととする。(図15)

なお、取組みの実施にあたっては、安全で利便性の高い地域交通サービスの提供を、県民や地域住民のコンセンサス・まちづくりとの関係や、投資の効率性・採算性等に留意しながら進める。

(図15) 取組みの体系図



(1) 域内交通

地域住民の身近な生活圏域内での移動を確保するため、市町村のまちづくり計画と連携し、地域内の交通ネットワークの充実と利用促進を図る。

① 市町村におけるまちづくり計画と連携した地域交通ネットワークの計画の策定とその推進

- ・市町村において、交通事業者など関係者が連携し、地域のまちづくり計画を踏まえながら、地域交通計画の策定を進め、まちづくりと一体となった域内の地域交通ネットワークの充実に努める。(市町村、交通事業者など)
- ・各市町村に設置されている「地域交通会議」において、関係者が連携協議し、地域交通サービスの充実方策について検討し推進する。また、県としても国と連携し、情報提供などの協力や助言などを行う。(市町村、交通事業者、地域住民・団体、県)
- ・地域の交通環境は、住民生活の動向等により変化することから、地域内の交通計画は、住民ニーズや利用状況等を定期的に検証し、適切に必要な見直しを図る。特に、バス路線については、多額の公費により維持運行されている状況等を踏まえ、利便性と効率性の観点から、持続可能なバス路線となるよう見直しに努める。(市町村、交通事業者など)

② 地域の実情に応じた多様な地域交通サービスの展開

- ・地域住民のニーズを踏まえ、かつ持続可能な地域交通を確立するには、民間事業者の交通サービスのみならず、行政やNPO等が運行する交通サービスなど多様な主体によるサービスの提供を検討する。(市町村、NPOなど)
- ・バス路線については、適宜、地域内の主要拠点(駅、学校、病院等)を効果的に結ぶ路線となっているかの観点から、ルートや運行本数を見直すなど、路線バス事業の充実を図る。(交通事業者、市町村)
- ・域内の地域交通の利用状況等を調査するとともに、必要に応じて実証運行等によりニーズを確認しながら、生活路線の確保、充実に努める。(市町村、交通事業者など)

③ 公共交通不便地域の利便性の確保

- ・山間地など地域によっては、定期路線バスは効率が悪く運行に適さないことから、路線バスを廃止し、その代替としてデマンドバスやタクシーなどデマンド交通により対応するなど、ニーズを勘案しつつ、公共交通不便地域の利便性の確保に努める。(市町村、交通事業者など)

◇目標指標	(現状)	(目標)
・地域交通計画を策定している市町村数	6市町村	→ 15市町村
・公共交通空白地域	市町村ごとに一部存在	できる限り解消

※目標はH37までを想定

◇県の主要施策

- ・民間路線バスの運行支援
- ・市町村による路線バス、コミュニティバスの運行支援
- ・市町村交通ネットワーク再編計画の策定への支援
- ・コミュニティバスの利便性向上のモデル的な運行への支援
- ・市町村や交通事業者が実施する先駆的な活性化施策の実証実験への支援
- ・コミュニティバスの運行に係る施設整備等への支援
- ・NPOによる過疎地バス路線の運行支援
- ・デマンド交通実証運行への支援

(2) 域間交通

本県の豊富な鉄軌道網や幹線バス網を活用し、交通機関相互の接続利便性の向上により、地域間の交通ネットワークの充実と利用促進を図る。

① 公共交通機関相互の接続利便性の向上等

- ・交通機関相互の接続利便性を高めるには、県全体で関係する交通事業者がダイヤづくりのコンセプトを共有することが効果的であり、こうした協議の場の設置について検討する。(交通事業者、県)
- ・接続する交通機関においては、ダイヤ調整のほか、相互の乗継ぎ案内など、接続する交通事業者間の連携による利便性の向上に努める。(交通事業者、県、関係市町村)
- ・これまで北陸新幹線との接続路線での増便試行などが行われており、接続利便性の向上や利用状況等を確認し、安定的な運行となるよう関係者で検討を進める。(市町村、交通事業者、県)
- ・利用者ニーズや期待される効率性を踏まえ、引き続き、県内周遊乗り放題きっぷや一日フリーきっぷの造成、市町村のイベントとのタイアップきっぷの造成など交通事業者が連携した企画きっぷの造成を進める。(交通事業者、県、関係市町村、沿線施設等)
- ・利便性や鉄道経営の観点のほか、地域のまちづくりとも連携し、あいの風とやま鉄道の「高岡～西高岡間」、「富山～東富山間」において新駅整備を進める。(あいの風とやま鉄道、県、関係市)
- ・鉄道の既存駅について、地域のまちづくりと連携し、必要に応じて改札口の改良や、スロープや手すりの設置などのバリアフリー化を進めるなど利便性の向上に努める。(鉄道事業者、関係市町村)

② 利便性を考慮した等時隔ダイヤの実現

- ・地域交通における等時隔ダイヤは、単線の路線などでは車両運用などで制約もあるが、時間を気にすることなく交通機関を利用することができること、また欧州等ではコスト削減のために等時隔ダイヤの導入が進められていることなど、利便性の向上と事業の効率的な運営が期待されることから、可能なかぎり実現できるよう検討を進める。(交通事業者)

③ 拠点駅など交通結節点の機能強化

- ・ 富山駅連続立体交差事業による富山駅の高架化、あいの風とやま鉄道魚津駅・地鉄新魚津駅、あいの風とやま鉄道石動駅、JR氷見線、城端線などの拠点駅において、利用者ニーズや事業効率等を踏まえ、待合室や案内表示などの駅舎の整備や駅周辺整備を進め、拠点機能の強化を図る。（関係市町村、交通事業者、県）
- ・ 富山駅での富山市内軌道と富山ライトレールの南北接続や、中長期的には、富山市内軌道と富山地方鉄道上滝線の連携、富山駅連続立体交差事業完成後のあいの風とやま鉄道と富山地方鉄道の相互乗り入れの検討など交通機関相互の連携により、アクセス利便性の向上に努める。（交通事業者）
- ・ あいの風とやま鉄道や富山ライトレールなどの拠点駅からのフィーダーバスの運行など、利用者ニーズを踏まえ、鉄軌道駅からのフィーダー系バスの充実に努める。（交通事業者、関係市町村等）
- ・ 利用者ニーズ等を踏まえ、鉄軌道駅、主要バス停周辺でのパークアンドライド駐車場や駐輪場の整備により、車利用者による地域交通の利用機会の拡大を図る。（市町村、交通事業者等）

④ 複数の市町村等の連携による地域交通の利便性向上

- ・ 「城端・氷見線活性化推進協議会」によるJR城端線の増便試行や、交通ICカードの導入や直通化の検討など、鉄道や幹線バスに係る複数の沿線市町村の連携協力により、地域交通の利便性の向上に努める。また、その際にはこれまでの事業の成果や課題等を踏まえ取組みを進めるものとする。（関係市町村、交通事業者、県）
- ・ JR高山本線では利用状況等を踏まえ、引き続き普通列車の増便により、利便性の確保を目指す。（関係市、交通事業者）
- ・ 利用者ニーズや路線採算性を踏まえ、複数の市町村に跨る路線バスやコミュニティバスの安定的な運行に努める。（交通事業者、関係市町村、県）

◇目標指標	（現状）	（目標）
・ 幹線鉄道の運行間隔 （最大運行間隔の短縮）	1. 5時間 から2時間程度	概ね1時間程度

◇県の主要施策

- ・ 市町村を跨ぐ幹線路線バスの運行支援
- ・ あいの風とやま鉄道の新駅設置や駅舎活用の支援
- ・ JR城端線、地鉄本線の増便試行の支援
- ・ 城端・氷見線活性化推進協議会への支援
- ・ 交通事業者間の連携による県内周遊企画きっぷの造成支援
- ・ 駅等でのパークアンドライド駐車場や駐輪場の整備の支援

(3) 広域交通

北陸新幹線駅や富山きときと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を図る。

① 北陸新幹線の県内駅、富山きときと空港との交通ネットワークの充実

- ・新幹線各駅と主要駅を結ぶアクセスバスの運行や、富山きときと空港の国内線、国際線の運航ダイヤに合わせた空港と拠点駅とのアクセスバスや乗り合いタクシーの運行など、利用者のニーズ等を踏まえ、本県の交通の玄関口からの交通ネットワークの充実を図る。(交通事業者、関係市町村、県)
- ・世界遺産バスやぶりにバス、わくライナーなど新幹線駅と県内外主要観光地等を結ぶ観光路線バスの運行や、観光イベント等に併せた鉄道やバスの広域的な臨時便の運行や観光タクシーの運行など、利用者の利便性を踏まえ、利用状況について確認、検証しながら観光路線の整備・充実を図る。(交通事業者、関係市町村、県)
- ・新幹線駅の駅前交通広場の整備や富山きときと空港での観光バス駐車場の整備など、交通玄関口の整備充実を図るとともに、駐車場の空き情報等についてわかりやすい案内となるよう工夫する。(関係市町村、県、交通事業者)
- ・国内外からの多くの来訪者に対して、新幹線駅からの広域的なアクセス情報を分かりやすく提供する。(県、交通事業者、関係市町村)

② 広域周遊観光ルートの充実

- ・北陸新幹線との接続ダイヤの改善や高速バスによる県外観光地とのアクセス整備、隣接県と連携した広域周遊きっぷの造成など、観光需要に応じた広域周遊ルートの整備充実に努める。(交通事業者、県、市町村)
- ・新高岡駅を飛越能の玄関口としての広域観光ルートの充実や、黒部宇奈月温泉駅を新川地域など周辺観光の拠点としての周遊ルートの充実など、周辺観光地等と連携した効果的な取組みを進める。(交通事業者、沿線市、県)
- ・北陸新幹線とJR高山本線を活用した広域周遊観光ルートについては、外国人向けポータルサイトでの情報発信やリーフレットの作成配布など、交通事業者のほか、隣県や沿線市と連携し、魅力発信に努める。(交通事業者、沿線市、県)

③ 地域観光資源と連携した多様な観光列車の運行

- ・これまで富山地方鉄道の「アルプスエクスプレス」や「ダブルデッカーエクスプレス」、JR城端線・氷見線の「べるもんた」など観光列車が運行されており、こうした観光列車やこれを活用した沿線市町村でのおもてなしの充実などにより広域観光の推進に努める。
また、新たにあいの風とやま鉄道においても観光列車の導入を進める。(交通事業者、沿線市町村)
- ・県内の観光列車を楽しむ「鉄軌道王国とやまの旅」や観光列車一日フリーきっぷの造成など、観光列車の旅行商品による誘客促進を図る。(旅行事業者、交通事業者)

④ 交通情報等の提供

- ・ 英語や中国語等の外国語での表示を行うなど、観光客への駅構内でのわかりやすい案内板の整備充実に努める。特に駅における外国語での表示について、目的地を明示するなどの工夫が求められる（例：「立山への電車」と表示するなど）。（交通事業者）
- ・ 観光地を経由する路線バスは、外国人観光客など地域住民以外の方の利用も想定されることから、外国語表示など車内案内等の充実に努める。（交通事業者）
- ・ 「富山らくらく交通ナビ」による本県交通機関の交通接続情報の提供のほか、民間アプリを活用した県内交通機関の乗継情報の提供や新幹線駅等からのアクセスマップの整備など、増加する国内外の個人観光客向けの交通案内情報の提供の充実に努める。（交通事業者、県、市町村）
- ・ インターネットでの情報収集が円滑に行えるよう、駅舎等でのフリーWi-Fi（“TOYAMA Free Wi-Fi”など）の整備を進める。（交通事業者、県、市町村）
- ・ 増加する国内外の個人観光客のニーズを踏まえ、富山駅に「訪日旅行・富山旅行センター」の整備を進める。（県、富山市、関係団体等）

「訪日旅行・富山旅行センター」

- ・ 富山駅に県内外の旅行者向けサービスをワンストップで行う拠点として設置
- ・ 県内外の観光地や交通の情報に加え、産業観光、工芸品、特産品などに関しても幅広く情報提供、宿泊・交通・観光施設の手配や着地型旅行商品などの販売
- ・ 多言語での対応や全国レベルの観光案内を提供

「新・富山県観光振興戦略プラン」より

◇目標指標	(現状)	→	(目標)
・ 観光客の県内交通機関の満足度	49%	→	70%
・ 新幹線駅に地域交通で1時間以内にアクセスできる県民の割合※	90%程度	→	できる限り高める

※利便性のよい朝のダイヤでのアクセスを想定

◇県の主要施策

- ・ 新幹線アクセス路線バスの実証運行の支援
- ・ 富山駅と空港を結ぶ連絡バスの実証運行の支援
- ・ 空港と県内各地を結ぶ乗合タクシーの実証運行の支援
- ・ 隣県と連携した広域周遊企画きっぷの造成支援
- ・ 「富山らくらく交通ナビ」の整備運用
- ・ 県内の観光列車の情報発信の支援
- ・ 各駅での交通案内板における多言語表示の支援
- ・ 路線バスにおける車両や車内の案内表示整備の支援
- ・ 高山本線等を活用した広域周遊観光ルートのPR
- ・ 新幹線駅等からのアクセスマップの作成
- ・ 県内主要駅と観光地を結ぶ観光路線バスやツアーバスの運行支援
- ・ 訪日旅行・富山旅行センターの設置・運営
- ・ 新幹線駅・空港から富山・飛騨地域を巡る着地型バスツアーへの支援

(4) 交通環境の整備

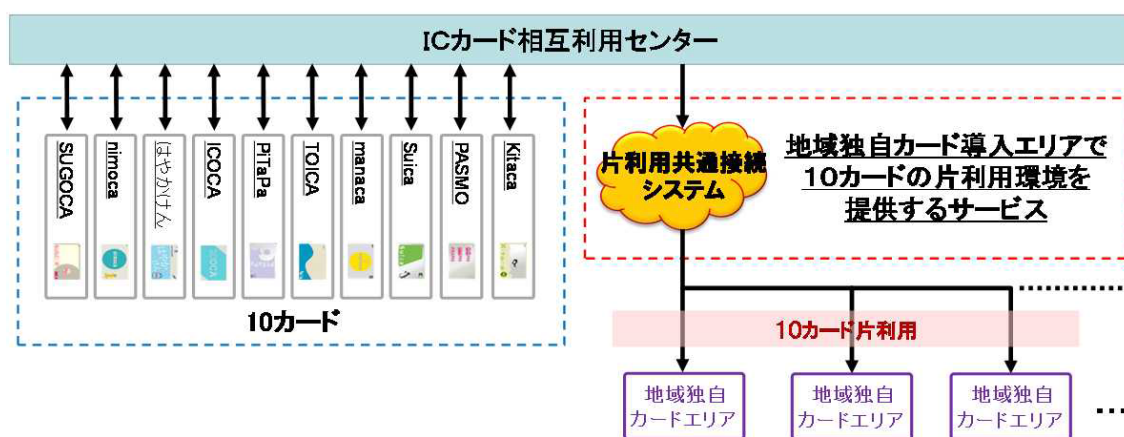
環境負荷の低減につながる地域交通の利用を推進するため、高齢者のほか、利用者にやさしい、安全・安心な地域交通環境の整備に努める。

① 全国相互利用可能な交通ICカードの導入促進

- ・ あいの風とやま鉄道では、県内利用者の利便性の向上に加え、首都圏や関西圏等からの県外客の利便性も勘案し、全国の主要交通ICカードとの相互利用が可能な交通ICカード（ICOCA）が導入され、今後、JR城端線新高岡駅やJR北陸本線の金沢駅などでICOCAの導入が予定されており、万葉線にも同様の交通ICカードの導入の検討を進める。（交通事業者、関係市）
- ・ 富山地方鉄道や富山ライトレールにおいても、既に独自の交通ICカードが導入されている（ただし全国の主要カードとの相互利用はできない）。相互利用型交通ICカードが県内や県境を越えて北陸地域で広く導入が進めば、県民や県外客にとって利便性が高まること、国においては、地方での全国で相互利用可能な交通ICカードの導入促進（片利用共通接続システムの構築）に向け検討が進められていることから、こうした国の検討状況等も踏まえながら、県内での全国相互利用可能な交通ICカードの導入（片利用を含む）について研究を進める。（交通事業者、県、関係市町村、国）（図16）

（図16）国における相互利用型交通ICカードの検討

<「片利用共通接続システム」の構築>



- 片利用の共通接続システムを構築し、それを共同利用することで個別事業者ごとの導入費用を削減
- 10カード側とのシステム面での調整等を代行することで、10カードの利用環境の整備を促進

出典)国土交通省 交通系ICカードの普及・利便性拡大に向けた検討会資料

② 駅舎・バス停等の利便性の向上

- ・ 地域において拠点性の高い駅については、交通ネットワークの中心となることから、国の支援制度を活用しながらエレベータの設置などバリアフリー化を進める。また、駅周辺のまちづくりの観点から必要に応じて、跨線橋を自由通路と共用して使用することを検討する。（交通事業者、市町村、国、県）

- ・利用者のニーズを踏まえ、路面電車電停等におけるスロープの設置や、地元市町村等と連携した駅のトイレの環境改善、バス停における上屋やベンチの設置などを進める。(交通事業者、市町村、県)
- ・高齢者等の利用に配慮し、計画的に低床車両やノンステップバスの導入を推進する。(交通事業者、県、市町村)
- ・降積雪時などにおけるバスなどの地域交通の運行情報について、運行状況が容易に把握できる「バスロケーションシステム」の導入の推進など迅速な情報提供を図る。(交通事業者、市町村等)
- ・地元自治会や駅周辺団体などと連携し、駅舎や駅周辺の環境整備活動を推進する。(交通事業者、地元住民、団体、市町村)
- ・主要幹線路線等において、事業効率等を勘案しながら、環境に配慮したハイブリッドバスや電気バスの導入を推進する。(交通事業者、県)
- ・沿線市町村等と連携し、車両のラッピングなど車体を活用した地域交通のイメージアップを進める。(交通事業者、市町村、県)

③ 多様なニーズに対応した付加価値の高い地域交通サービスの提供

- ・市町村等による福祉タクシーの導入、タクシー事業者によるマタニティタクシーやUDタクシー(ユニバーサルデザインタクシー)の取組みなど、高齢者や車いす利用者、ベビーカー利用者、妊娠中の方などを援助するタクシー事業を推進する。(タクシー事業者、市町村)
- ・スーパーマーケット等の商業施設において買い物バスを運行するなど高齢者等の買い物支援を進める。(民間事業者、市町村、県)
- ・通院時の移送サービスの充実ほか、福祉、健康施策と連携し、高齢者の外出機会の拡大と地域交通の利用促進を図る。(市町村)
- ・車免許返納者へのバスやタクシーの利用券の配布など免許返納者への生活交通の利用を支援する。(市町村)

④ 安全・安心な地域交通の基盤づくり

- ・枕木、レール等の計画的な更新、長大鉄橋の老朽化対策の推進など、鉄軌道施設の適切な維持管理や老朽化対策を計画的に行い、安全・安心な地域交通の基盤づくりを進める。(交通事業者、国、県、市町村)

◇目標指標	(現状)		(目標)
・全国相互利用可能な交通ICカードの鉄軌道・バス数	1路線	→	できる限り増やす
・ノンステップバス導入率	53%	→	80%以上
・バスロケーションシステムを導入している事業者数	6事業者	→	できる限り増やす

◇県の主要施策

- ・ 全国相互利用可能な交通ICカード導入の支援
- ・ 駅舎・ホームのバリアフリー化の支援
- ・ 低床車両や低床バス（ノンステップバス）の導入の支援
- ・ 鉄軌道の安全輸送設備の支援
- ・ バス停上屋やバスロケーションシステム導入など施設整備の支援
- ・ 買い物バス事業の支援
- ・ バス車両、軌道車両のラッピングの支援

(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を進める。

① 「鉄軌道王国とやま」の情報発信

- ・ 北陸新幹線の開業により、本県が気軽に訪問できる観光の目的地になったが、本県の多様な鉄軌道は、特色ある地域資源や文化の一つとなるものであり、「鉄軌道王国とやま」として関係者が連携し、国内外に継続的に情報発信を行う。（交通事業者、県、市町村）（図17）

(図17) 「鉄軌道王国とやま」路線一覧



② 県民の地域交通の利用促進に向けた啓発活動

- ・ 地域交通は、地域住民の利用により支えられていることを周知・啓発し、日常的な買い物などのほか、文化活動や地域イベントなどで地域交通を利用する機会を増

4 ビジョンの実現に向けて

(1) ビジョンの推進とフォローアップ

今後、本ビジョンに基づき、関係者が連携協力し、相互に進捗状況等を確認しながら、効果的に取組みを進めることが求められる。このため、関係者によるフォローアップ会議を設置し、本ビジョンに記載する各取組みについて、短期、中期、長期等の取り組む時期等を検討、調整するとともに、定期的実施状況等を確認し、課題等について協議していくものとする。また、その際には、必要に応じて、取り組む施策の検討や、目標指標の見直しなどを行うものとする。

(2) 地域交通にかかるデータの活用と分析

地域交通の状況を的確に把握するためには、本県の交通機関の利用状況を適宜把握することが不可欠である。このため、今後とも、交通事業者の協力により、利用状況等のデータの提供と分析を進めることとするが、交通事業者の交通ＩＣカード導入の状況や、国における新たなビッグデータの利活用の進展なども踏まえながら、検討、分析する。

(3) 地域交通に関する新たなシステムや取組みの情報収集と有効活用

今後も情報技術の進展や交通システムの改良など地域交通を取り巻く環境の変化が想定されることから、地域交通に関する国内外における先進的なシステムや取組みについて情報収集するとともに、関係者間で情報共有を図り、本県での導入可能性の研究など利便性向上の取組みを進める。

富山県地域交通利用状況調査の概要

1 趣 旨

新幹線開業後の県内地域交通の利用状況を把握するため、県内新幹線3駅や富山きときと空港、鉄軌道主要駅など県内24箇所において、乗降客数調査、利用者アンケート調査及び外国人アンケート調査を実施した。

2 調査対象（計24箇所）

区分（路線名等）	調査箇所（駅名等）
北陸新幹線	富山駅、新高岡駅、黒部宇奈月温泉駅（3駅）
あいの風とやま鉄道線	富山駅、高岡駅、小杉駅、石動駅、滑川駅、魚津駅、黒部駅、入善駅、泊駅（9駅）
富山地方鉄道本線	電鉄富山駅、立山駅、宇奈月温泉駅（3駅）
JR城端線	砺波駅、城端駅（2駅）
JR氷見線	氷見駅（1駅）
JR高山本線	越中八尾駅、猪谷駅（2駅）
路面電車	富山地方鉄道軌道線富山駅、富山ライトレール富山駅北、万葉線高岡駅（3電停）
富山きときと空港	—（1箇所）

3 調査実施日

平日調査：平成27年10月27日（火）

休日調査：平成27年11月15日（日） 計2日間

4 調査内容

（1）乗降客数調査

駅の改札毎（空港の場合は路線バスのバス停及びタクシー乗り場）に調査員を配置し、乗車・降車をそれぞれカウントした。乗降客数調査は、始発から終発まで実施した。

（2）利用者アンケート調査

駅の改札付近（空港の場合は到着出口及び搭乗入口付近）に調査員を配置し、回収用の封筒に入れたアンケート調査票を配布した。回収は郵送により行った（当日に限りアンケート調査員への提出も可とした）。アンケート調査票等の配付は、7時から21時まで実施した。

■アンケートの回収結果

【平日：平成27年10月27日（火）】4,058票（配布数：14,781票）

【休日：平成27年11月15日（日）】2,504票（配布数：13,963票）

（3）外国人アンケート調査

英語、中国語（簡体字及び繁体字）、韓国語、ロシア語の調査用紙を用意し、新幹線駅及び富山きときと空港において、来訪目的や来訪場所、利用した交通手段等を聞き取り等により調査した。外国人アンケート調査は、10時から17時まで実施した（ただし、富山きときと空港においては、10時から13時30分までの実施）。

■聞き取りの状況

【平日：平成27年10月27日（火）】205名

【休日：平成27年11月15日（日）】99名

富山県地域交通ビジョン検討会 委員名簿

(五十音順、敬称略、所属・職名は平成27年3月17日現在)

氏 名	所属・職名	備 考
石井 晴夫	東洋大学経営学部教授	座長
岩田 繁子	富山県婦人会会長	
梅田 ひろ美	富山県商工会議所女性会連合会会長	
永崎 泰雄	立山黒部貫光株式会社常務・営業推進部長	
江幡 和代	高岡商工会議所女性会会長	
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科准教授	
金尾 雅行	富山商工会議所副会頭	
清澤 新一	富山県タクシー協会専務理事	
小竹 典吉	富山県バス協会専務理事	
島田 祐三	富山県老人クラブ連合会会長	
新庄 一洋	加越能バス株式会社取締役自動車部長	
瀬井 威公	国土交通省北陸信越運輸局交通政策部長	
中川 大	京都大学大学院工学研究科教授 交通政策研究ユニット長	
中川 行孝	上市町副町長	
中田 邦彦	富山地方鉄道株式会社専務取締役	
中村 純	富山市副市長	
永山 樹	万葉線株式会社代表取締役専務	
林 説則	富山県商工会連合会副会長	
日吉 敏幸	あいの風とやま鉄道株式会社代表取締役副社長	
藤田 義弘	黒部峡谷鉄道株式会社営業部長	
牧田 和樹	富山県高等学校PTA連合会会長	
村上 高文	富山ライトレール株式会社経営企画部長	
森田 由樹子	富山県旅行業協会理事・地旅推進委員会委員	
山田 潤一	西日本旅客鉄道株式会社金沢支社副支社長	
渡辺 康洋	富山大学名誉教授・桜美林大学教授	

(25名)

富山県地域交通ビジョン検討会の経過

開催等年月日	内 容
平成27年6月8日	<ul style="list-style-type: none">・富山県地域交通ビジョン検討会設置・第1回富山県地域交通ビジョン検討会開催
平成27年9月2日	<ul style="list-style-type: none">・富山県地域交通ビジョン検討会委員による県内地域交通の現地視察実施・第2回富山県地域交通ビジョン検討会開催
平成27年10月27日	<ul style="list-style-type: none">・富山県地域交通利用状況調査実施（平日調査）
平成27年11月15日	<ul style="list-style-type: none">・富山県地域交通利用状況調査実施（休日調査）
平成28年1月19日	<ul style="list-style-type: none">・第3回富山県地域交通ビジョン検討会開催
平成28年2月23日	<ul style="list-style-type: none">・第4回富山県地域交通ビジョン検討会開催
平成28年3月17日	<ul style="list-style-type: none">・富山県地域交通ビジョン案の手交