

1)鉄軌道における公共交通軸の設定の考え方

鉄軌道は、富山駅を中心に放射状のネットワークを構成し、地域生活拠点と都心を連絡するにあたり、大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた交通機関であることから、すべての鉄軌道を「公共交通軸」に位置づけます。

2)バス路線における公共交通軸の設定の考え方

市内のバス路線のうち、鉄軌道を補完しながらコンパクトなまちづくりを形成するバス路線として、a) 運行頻度の高い路線、b) 地域生活拠点と都心を結ぶ路線、c) 主要施設と都心を結ぶ路線を幹線バス路線とし、「公共交通軸」に位置づけます。

a) 運行頻度の高いバス路線

公共交通の運行頻度と満足度は、市民意識調査結果から「時間あたり2本以上あれば、約半数以上の人が便利な本数との意識が強い」ことから、1日おおむね60本以上（＝ピーク時約2～3本/時以上、昼間時約2本/時以上運行されている状態）の運行頻度を確保しているバス路線を公共交通軸として位置づけます。

※1日あたりの運行本数が60本未満であるが、ピーク時約2～3本/時以上、昼間時約2本/時以上の条件がほぼ満たされている路線も、運行頻度の高いバス路線とする。

b) 地域生活拠点と都心を結ぶバス路線

日常生活や都市活動を公共交通の利用により都心で享受することができるようにするため、都心と地域生活拠点を結ぶバス路線を公共交通軸に位置づけます。

※地域生活拠点と都心を結ぶバス路線が複数ある場合は、運行本数などの利便性を考慮して1路線を選定する。

c) 主要施設と都心を結ぶバス路線

高等教育機関、病院、空港などの主要施設には多くの人が集中することから、アクセスには公共交通が大変重要な移動手段であるため、都心と主要施設を結ぶバス路線を公共交通軸に位置づけます。

主要施設については、以下の考え方に基づいて抽出します。

【高等教育機関】

本市の高等教育機関には、広範囲から多くの学生が集中することから、公共交通が重要な通学手段となるため、本市内にあるすべての大学、高等専門学校を主要施設に位置づけます。

表 3-1-2 本市に位置する高等教育機関と公共交通軸

施設名	公共交通軸
富山大学	(1) 富山駅前－富山大学前－老田口 (14)富山駅前－富山大学前－四方口・四方神明町 (19)富山駅前－富山大学前－富大附属病院
富山国際大学	(21)富山駅前－南富山駅前－富山国際大学
富山短期大学	(1) 富山駅前－富山大学前－老田口
桐朋学園大学院大学	① J R 北陸本線 (1) 富山駅前－富山大学前－老田口
富山工業高等専門学校	(22)富山駅前－南富山駅前－国立高専前

【病院】

本市内にある病院のうち、より多くの市民が利用すると考えられる公的病院を主要施設に位置づけます。

表 3-1-3 本市に位置する公的病院と公共交通軸

施設名	公共交通軸
富山大学附属病院	(19)富山駅前－富山大学前－富大附属病院
富山県立中央病院	(7) 富山駅前－西町－石金－中央病院
富山県高志リハビリテーション病院	(24)富山駅前－永楽町－県リハビリセンター
富山市立富山市民病院	(3) 富山駅前－市民病院前－笹津 (4) 富山駅前－南富山駅前－月岡中学校前 (17)富山駅前－市民病院前－笹津－楡原駅前 (21)富山駅前－南富山駅前－富山国際大学
富山赤十字病院	(11)富山駅前－富山駅北口－赤十字病院
済生会富山病院	(23)富山駅前－双代町－済生会病院
富山通信病院	⑥ 地鉄市内軌道線 (1) 富山駅前－富山大学前－老田口
国立富山病院	(15)富山駅前－速星－山田総合行政センター前

【空港】

富山空港は県外客のみならず、海外からの来訪者を迎える交通結節点であり、国内4路線、海外4路線の定期便ネットワークで、年間約136万人（平成16年度）が利用しています。特に県外、海外からの航空機利用者の多くは移動手段を持たないことから、適切な公共交通手段を提供するため、空港を主要施設に位置づけます。

表 3-1-4 富山空港と公共交通軸

施設名	公共交通軸
富山空港	(20)富山駅前－(市民病院前)－富山空港前

(2) 公共交通沿線居住推進地区

富山市都市マスタープランでは、公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを実現するため、用途地域内にある公共交通軸の鉄道駅及びバス停を中心とする徒歩圏の範囲を、公共交通沿線居住推進地区と設定しています。

本計画の推進においても、特に重要な区間として位置づけます。

1) 対象となる公共交通軸

公共交通軸のうち、市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い路線・区間を対象とする。

鉄 軌 道:すべての鉄軌道
バス路線:運行頻度の高い区間

2) 居住を推進する地区～用途地域内の約5割^{注1)}を設定

対象となる公共交通軸で、用途地域が設定されている区間
徒歩圏として鉄道駅から概ね 500m、バス停から 300mの範囲

居住を推進する地区は、既成市街地への人口誘導を図る趣旨から、対象となる公共交通軸上のうち、用途地域が設定されている区間とします。(工業専用地域及び工業地域^{注2)}は除く)

また、鉄軌道とバスとは、徒歩圏の広がりには違いがあると考えられるため、それぞれに徒歩圏を設定します。鉄軌道は10分以内で駅まで到達できる距離を徒歩圏と考え概ね500mとします。バスは5分以内で到達できる距離を徒歩圏と考え概ね300mとします。

居住を推進する地区のうち、富山市総合計画で位置付けられた都心地区(約436ha)は、まちなか居住推進事業を実施する地区として設定し、都心地区以外は公共交通沿線居住推進地区として、「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」を推進します。

注1) 工業専用地域及び工業地域を除く用途地域の面積に対する割合

注2) 工業専用地域及び工業地域は、都市計画法で決められた用途域のこと。工業専用地域は、特に工業の利便を増進するため定める地域のことで、工業専用地域では、工場以外のほとんどの建物は建てられない。一方、工業地域は基本的にどんな工場でも建てられるほか、住居、小規模店舗も建てられる。ただし、学校や病院、ホテルなどは建てられない。

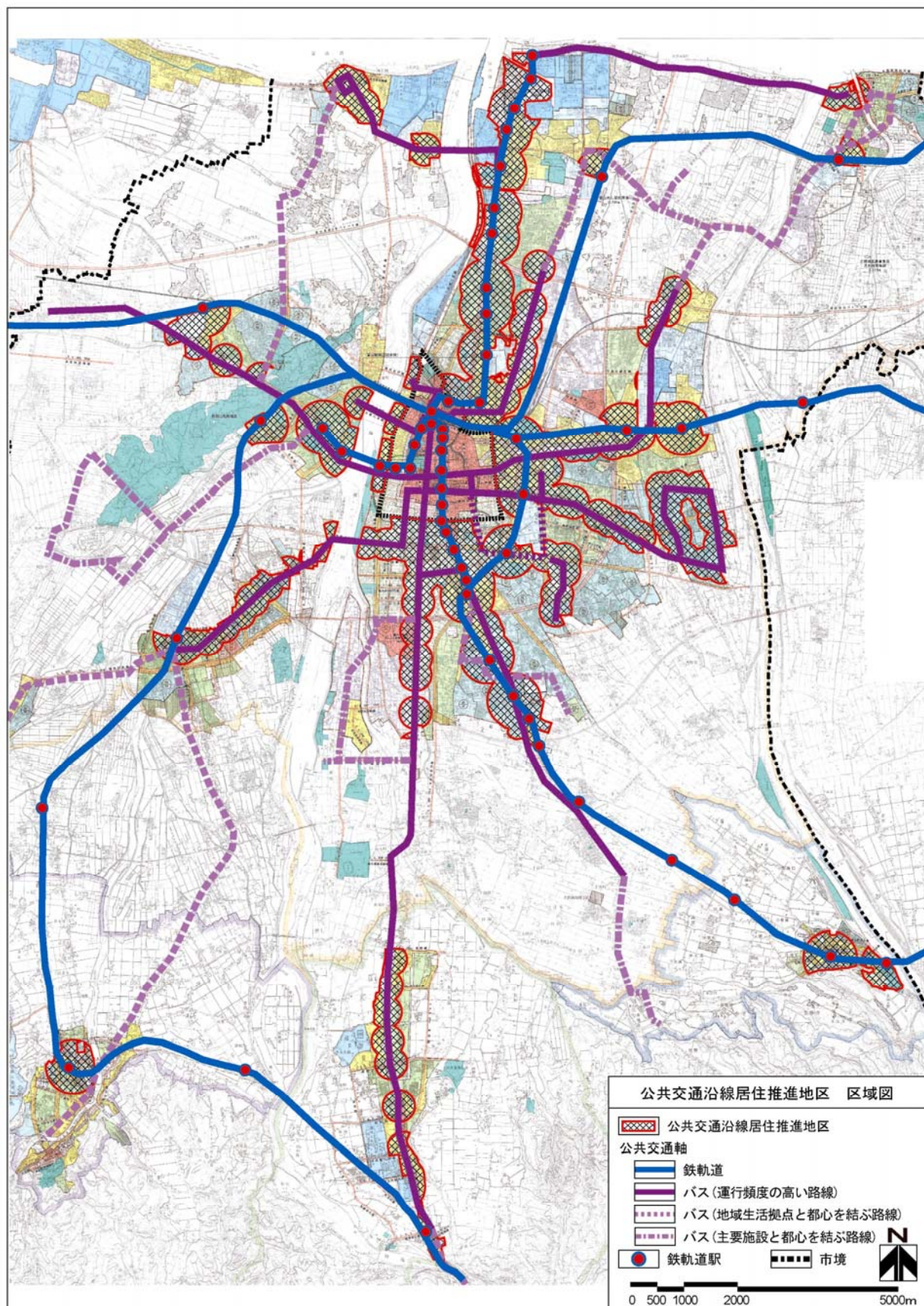


図 3-1-2 公共交通軸と公共交通沿線居住推進地区

2 数値目標の設定

目標「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」～概ね20年後に約4割を目指す

(1) 数値目標の設定の考え方

公共交通活性化の数値目標としては、「公共交通利用者数」や「公共交通分担率」などの数値がよく用いられます。しかし、本計画では、公共交通のサービス水準や利便性を高めることで、コンパクトなまちづくりの実現をめざしていることから、「**富山市民のうち、公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合**」を目標と設定します。

なお、公共交通が便利な地域は、都心地区と公共交通沿線居住推進地区とします。

(2) 現在の公共交通が便利な地域の沿線人口

鉄軌道については、現在1日50本以下の運行本数の路線は「利便性の高い鉄軌道」に含まないこととします。この考え方に基づくと、市民のうち利便性の高い鉄軌道の沿線人口は49,130人、全市民の11.7%となっています（都心地区を含めると人口67,790人、16.1%）。

また、運行頻度の高いバス路線の沿線人口は49,770人、全市民の11.8%となっています（都心地区を含めると人口68,430人、16.2%）。

表3-1-5 現在の公共交通軸の沿線人口（H17国勢調査）

公共交通軸		面積	沿線人口	全人口割合	
便 利	都心地区	389.0ha	18,660人	4.4%	
	利便性の 高い 鉄軌道	J R北陸本線	58.2ha	2,440人	0.6%
		地鉄本線	212.8ha	8,920人	2.1%
		富山ライトレール	505.4ha	22,810人	5.4%
		地鉄市内軌道線	316.0ha	14,960人	3.6%
		小計	1,092 ha	49,130人	11.7%
	運行頻度 の高い バス路線	10 呉羽方面	58.9ha	1,680人	0.4%
		20 婦中方面	174.1ha	7,020人	1.7%
		30 大沢野方面	359.4ha	8,490人	2.0%
		40 上堀方面	19.1ha	850人	0.2%
		50 山室方面	90.2ha	4,630人	1.1%
		60 藤の木方面	314.6ha	10,740人	2.5%
		70 針原方面	139.9ha	5,300人	1.3%
		80 豊田方面	126.4ha	5,550人	1.3%
		90 畑中方面	32.0ha	1,820人	0.4%
フィーダーバス四方方面		99.4ha	2,630人	0.6%	
フィーダーバス浜黒崎方面	31.9ha	1,060人	0.3%		
小計	1,446 ha	49,770人	11.8%		
計（利便性の高い地域）		2,927 ha	117,560人	28%	
不 便	鉄道	J R高山本線	173.8ha	5,330人	1.3%
		地鉄不二越・上滝線	387.7ha	16,800人	4.0%
	計（利便性の低い地域）	561.5ha	22,130人	5%	
合計（公共交通軸沿線）		3,489 ha	139,690人	33%	

※鉄軌道、バス路線で重複する区域でのサービス圏域は、鉄軌道のサービス圏域とする。

現在の公共交通が便利な地域の沿線人口は、都心地区（18,660）＋利便性の高い鉄軌道沿線（49,130）＋運行頻度の高いバス路線沿線（49,770）＝117,560人（A）です。

（3）公共交通軸沿線での人口誘導の考え方

1）利便性の低い鉄道を活性化させ、便利な鉄軌道になることによる人口増加（a）

今後、公共交通の活性化によりJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を便利な鉄軌道とし、沿線人口（ $a=[\text{現在人口}] \times [\text{トレンド}] = 20,460$ 人）を利便性の高い沿線人口へとめざします。

2）公共交通軸の利便性を高め、魅力の向上による人口増加（b）

公共交通軸の利便性向上により、都心及び鉄軌道沿線 約2,043ha（＝都心地区＋利便性の高い鉄軌道沿線＋利便性の低い鉄道沿線）の人口密度は、現在の44.0人/haから50人/haをめざします。これにより、将来の沿線人口は102,140人と想定されます。

一方、運行頻度の高いバス路線沿線 約1,446haの人口密度は、現在の34.4人/haから市街地の人口密度の目安である40人/haをめざします。これにより、運行頻度の高いバス路線沿線人口は60,040人^{注1)}と想定されます。

結果、将来の公共交通の便利な地域の人口は、102,140人＋60,040人＝162,180人^{注2)}（B）となります。

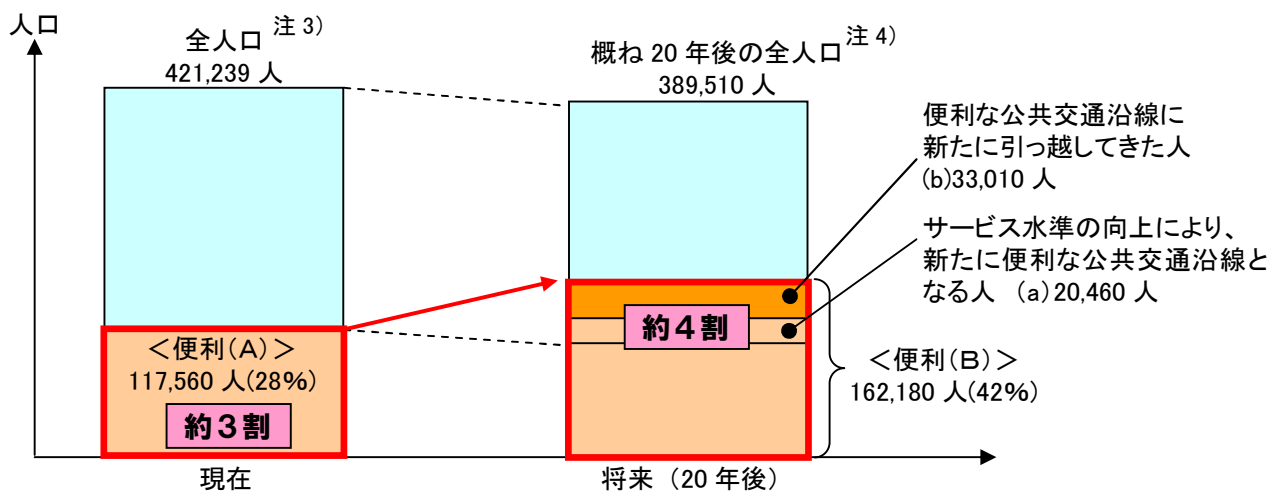
注1）人口密度40人/haとなることによる増加した沿線人口と、すでに人口密度が40人/haを超えている沿線（婦中・山室・上堀・豊田・畑中方面）の現在人口を足し合わせ、将来の沿線人口を60,040人としている。

注2）便利な公共交通沿線に新たに引っ越してきた人（b）を含む。

※(b)＝162,180－[現在の公共交通軸沿線人口]×[トレンド]＝33,010人

（4）公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合

本市の将来人口は、概ね20年後の平成37年には389,510人と予測されることから、公共交通が便利な地域に住む市民の割合を現在の約3割から概ね20年後に約4割（目標値42%（＝162,180人/389,510人））をめざします。



注3）現在人口：国勢調査結果（H17）

注4）将来人口：富山市将来人口推計報告書（H17.10）

図3-1-3 公共交通が便利な地域に住む人口の考え方

3 公共交通軸活性化計画

基本方針1に基づき、概ね20年で実現化を目指す公共交通の姿を示します。

(1) 鉄軌道活性化計画

●日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現

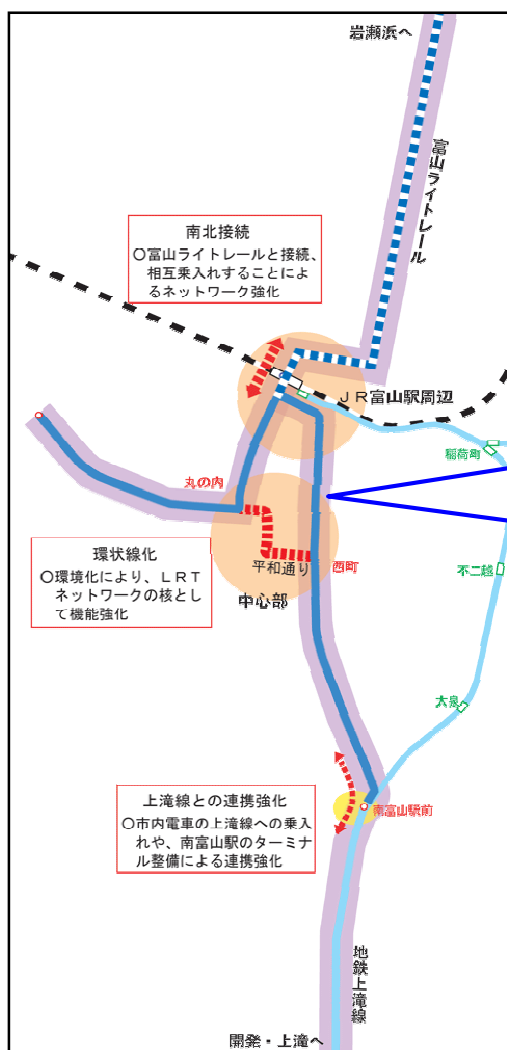
運行頻度の増加、駅や電停、車両の快適性の向上等により都市内の移動手段として利用されるよう取り組んでいきます。

<方向性>

① LRTネットワークの形成：市内軌道線／富山ライトレール／地鉄上滝線

市内軌道線の環状線化を軸に、富山ライトレールとの接続、上滝線との連携強化により、LRTネットワークの形成を図ります。

市内軌道線は、LRTスタンダードのサービス水準^{注1}の整備を図り、都心地区の都市機能や居住環境の向上を進め、コンパクトなまちづくりの推進を図ります。



LRTスタンダード

デザイン性が高くバリアフリーな車両

アクセス性が高く快適な電停

静かな軌道、中心部の賑わい

注1) LRTスタンダードのサービス水準とは、低床で快適な車両、バリアフリーな電停、高い走行環境を有し、運行頻度などのサービスも十分に高い路面電車システムのことです。

②運行本数の増便を核とした利便性向上：高山本線／地鉄不二越・上滝線

市民生活の足として利用可能なサービス水準を実現するために、運行頻度の向上や、端末交通（パーク&ライド用駐車場、駐輪場等）の整備による利用圏域の拡大を図ります。

地鉄不二越・上滝線は、市内電車の上滝線への乗入れや、シームレスなターミナル整備による市内軌道線との連携強化を進め、富山市南部地域から都心への直達性の向上を図ります。

※昼間時間帯において2本／時以上を目安に運行頻度の向上を図ります。

	現在の運行頻度	目標
高山本線	社会実験により昼間時間帯は1本／時	2本／時以上の運行頻度を目指す。
不二越	昼間時間帯は1本／時	
上滝線	(ピーク時：2本／時)	

③地域内鉄道としてのサービス強化：北陸本線／地鉄本線

北陸新幹線の開業をふまえ、新駅の整備やダイヤの見直し、端末交通の整備による駅勢圏の拡大など、地域内鉄道としてのサービス水準の向上を図ります。

※新幹線開業により地域内鉄道としての機能が高まった路線に、コンパクトな新駅が整備されています。



左：八代駅
（肥後おれんじ鉄道）
右：巢子駅
（IGR いわて銀河鉄道）

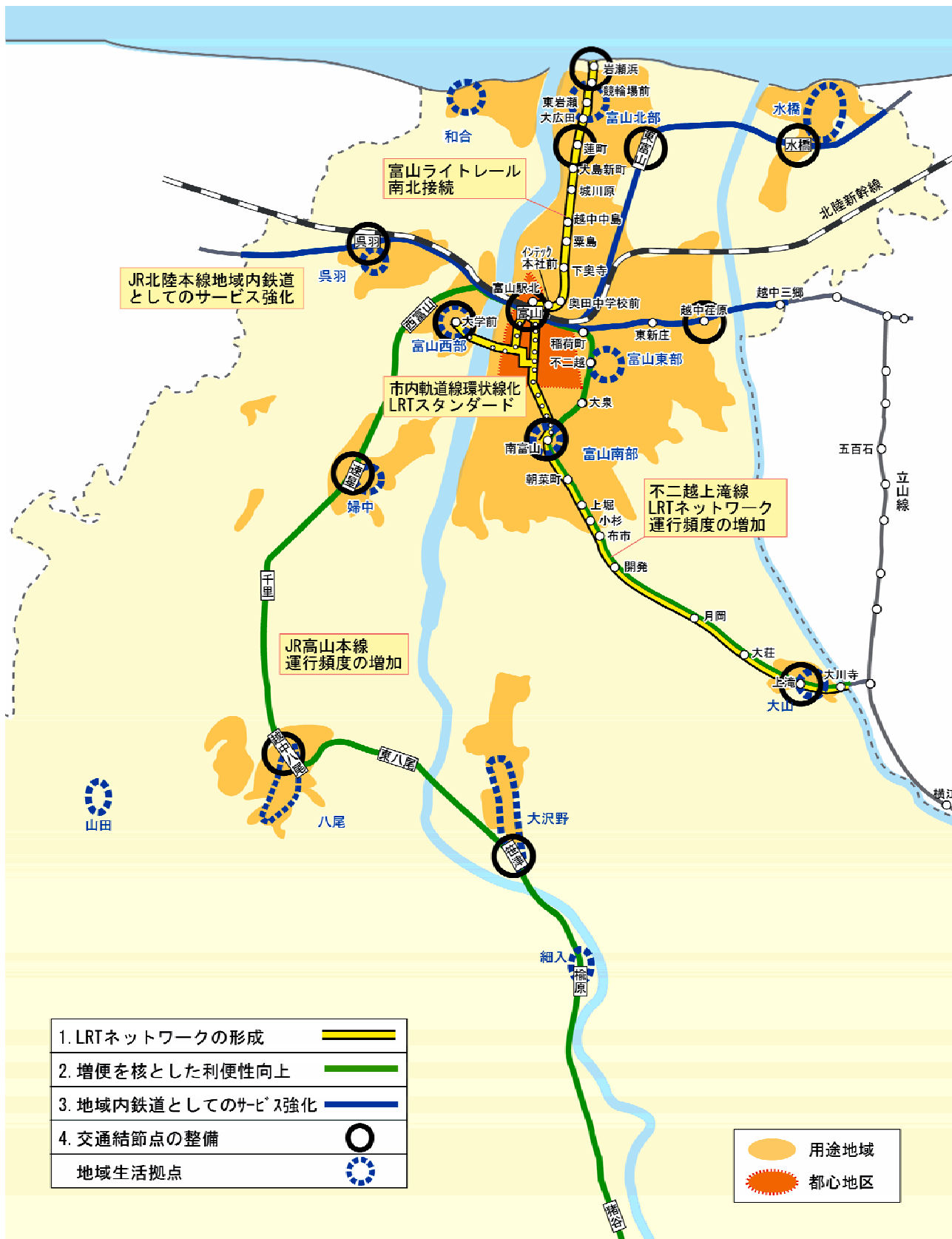
④交通結節点の整備：全路線

駅前広場、パーク&ライド用駐車場、駐輪場、新駅の整備による駅勢圏の拡大を図り、パーク&ライド、キス&ライド、サイクル&ライドの推進を図ります。

駅前広場整備やバスのルート・ダイヤ変更により、路線バス、コミュニティバス等と鉄道の連携強化を図ります。

また、公共交通結節点（トランジットセンター）として、駅舎の改修や多機能化による利便性、快適性の向上を図ります。

図 3-1-4 鉄軌道活性化構想図



(2) 幹線バス活性化計画

●より快適で利用しやすい路線バスの実現

わかりやすさ、利用しやすさ、利用者の快適性を向上し、市民にとって、より快適で使いやすいバスとして、利用されるように取り組んでいきます。

<方向性>

①快適性・分かりやすさの向上：運行頻度の高いバス路線

運行頻度が高いバス路線は、ノンステップバスの導入やバス停の上屋整備などにより快適性の向上を図るとともに、接近表示システムや路線図の整備、ICカードシステムの導入などにより分かりやすさの向上を図ります。

また、運行頻度の高い笹津線や、富山の玄関口である富山空港線などをイメージリーダー路線に設定し、グレードの高い車両やデザイン性の高いバス停を整備することにより、バスのイメージ向上を図ります。

ノンステップバスの導入



バス停の上屋整備



情報システムの強化



ICカードの導入



第3章 将来像の実現に向け必要となる交通サービスの目標

■対象路線

バス路線区間	1日あたり 運行本数	ピーク時 運行本数	昼間時 運行本数
(1) 富山駅前－富山大学前－老田口	70本/日	3本/時	2～3本/時
(2) 富山駅前－有沢－速星	73本/日	4本/時	2～4本/時
(3) 富山駅前－市民病院前－笹津（イメージリーダー候補）	105本/日	8本/時	3本/時
(4) 富山駅前－南富山駅前－月岡中学校前	61本/日	3本/時	2～3本/時
(5) 富山駅前－（大泉駅前・石金）－山室中学校前	81本/日	4本/時	2～3本/時
(6) 富山駅前－石金－藤の木団地前（イメージリーダー候補）	58本/日	3本/時	2本/時
(7) 富山駅前－西町－石金－中央病院	115本/日	6本/時	2～6本/時
(8) 富山駅前－双代町－針原新町	58本/日	4本/時	1～2本/時
(9) 富山駅前－永楽町－豊田口	55本/日	3本/時	1～2本/時
(10) 富山駅前－新富町－畑中	88本/日	6本/時	2～5本/時
(11) 富山駅前－富山駅北口－赤十字病院	106本/日	3本/時	5～7本/時
(12) 岩瀬浜駅前－浜黒崎小学校前－水橋漁港前	64本/日	2本/時	1～2本/時
(13) 蓮町－草島－四方神明町	65本/日	2本/時	1～2本/時

②路線維持と拠点バス停の整備：地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶバス路線

民間バス事業者と連携し運行サービスの維持を図るとともに、地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶバス路線のバス停整備や、情報システムなどの充実により利便性向上を図ります。

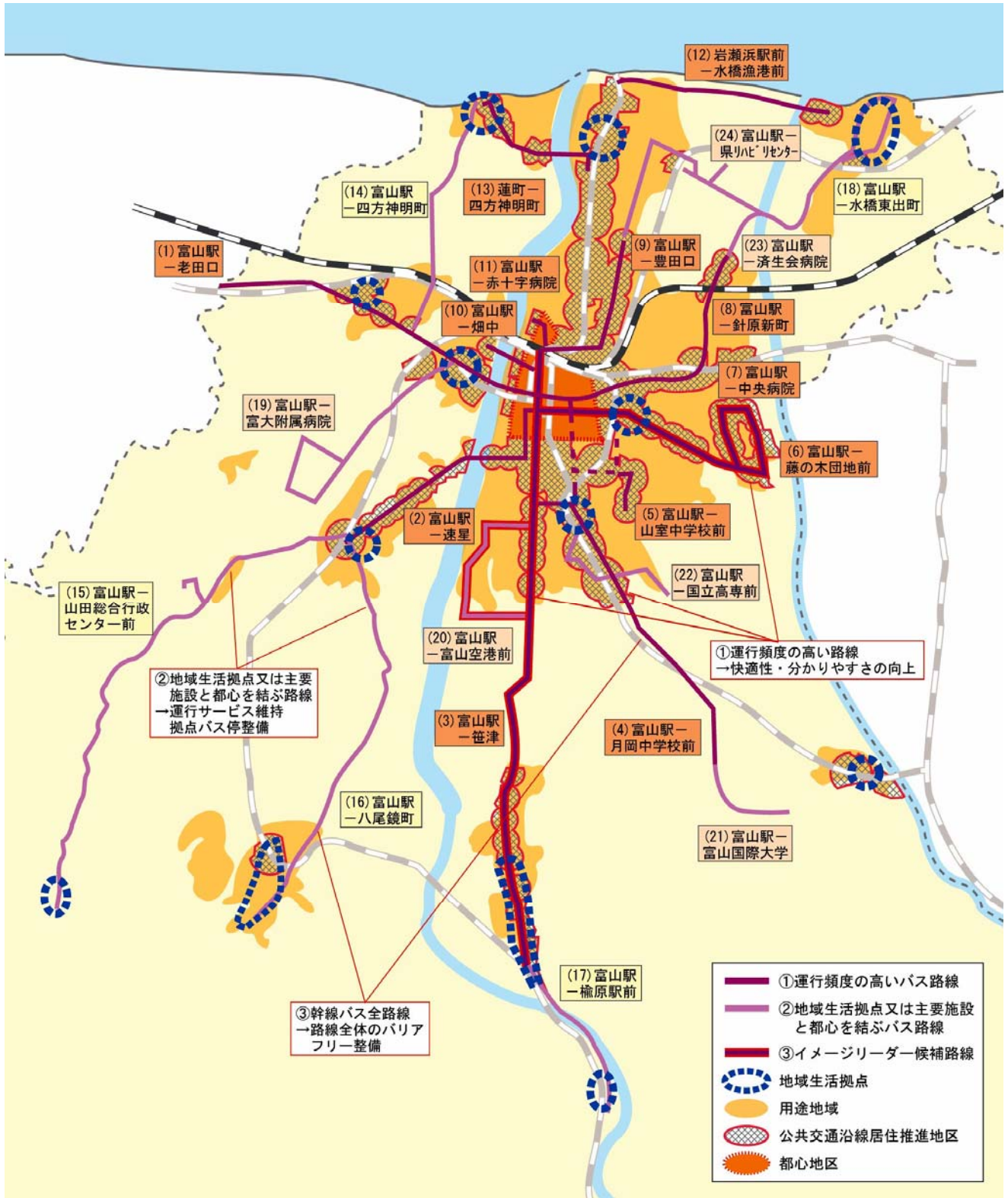
■対象路線

バス路線区間	地域生活拠点又は主要施設
(14) 富山駅前－富山大学前－四方口・四方神明町	四方の市街地
(15) 富山駅前－速星－山田総合行政センター前	山田総合行政センター周辺及び国立富山病院
(16) 富山駅前－有沢－八尾鏡町	婦中総合行政センター及び越中八尾駅周辺
(17) 富山駅前－市民病院前－笹津－楡原駅前	楡原駅周辺
(18) 富山駅前－双代町－水橋口・水橋東出町	水橋中部地区センター周辺
(19) 富山駅前－富山大学前－富大附属病院	富山大学附属病院
(20) 富山駅前－富山空港前（イメージリーダー候補）	富山空港
(21) 富山駅前－南富山駅前－富山国際大学	富山国際大学
(22) 富山駅前－南富山駅前－国立高専前	富山工業高等専門学校
(23) 富山駅前－双代町－済生会病院	済生会富山病院
(24) 富山駅前－永楽町－県リハビリセンター	富山県高志リハビリテーション病院

③路線全体のバリアフリー整備：幹線バス全路線

幹線バス路線は利用者数が比較的多いことから、ノンステップバスの導入や主要施設などのバス停のバリアフリー化により利便性向上を図ります。

図 3-1-5 幹線バス活性化構想図



4 生活交通サービス整備方針

(1) 生活交通サービスの考え方

1) 対象となる生活交通

富山市の路線バスは民間の交通事業者によって運行されており、事業採算性でカバーできる地域は限られています。

富山市には都市機能が集積している都心部、都市部周辺の郊外部、中山間地域などさまざまな地域があります。そして、民間の交通事業ではカバーできない地域では、公営バスや地域自主運行バス、乗合タクシー等様々な生活交通が運行しています。

本計画では、次の4つの交通サービスを対象として地域特性に応じた効率化を図り、生活交通の確保に取り組んでいきます。

①公営コミュニティバス (郊外・中山間地域)	婦中コミュニティバス (すいせん号) 八尾コミュニティバス 山田コミュニティバス 大山コミュニティバス
②地域自主運行バス	呉羽いきいきバス
③乗合タクシー	大沢野シルバータクシー
④生活バス路線維持 (赤字補填)	富山国際大学 大場経由西の番 富山駅前～総合運動公園 月岡団地経由福沢 熊野経由八尾 興人～市民病院～朝菜町経由国立高専 黄一バス (新庄・奥田)

平成18年度
対象路線

■道路運送法の改正（平成18年10月1日）について

現在、各地で導入されつつあるコミュニティバス、乗合タクシー等の普及促進のため、NPO等によるボランティア有償運送等の新たな運送サービスについて、地域の多様なニーズに的確に対応し、安心・安全なものとして提供されるよう制度化されました。主な改正内容は、次とおりです。

①地域のニーズに柔軟に対応したコミュニティバス・乗合タクシー等の普及促進

デマンドバスや乗合タクシーといった定期定路線以外の乗合旅客の運送についても「乗合事業」の許可でサービス提供を可能にすること、また地域の関係者の合意がある場合には、運賃・料金の設定について上限認可が不要となりました。

②市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化

過疎地における生活交通や移動制約者の移動手段の確保が、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地域関係者がその必要性を合意した場合、登録により、市町村バスやNPOによる有償運送を実施することが可能となりました。

■福祉移送サービスについて

高齢者や障害者の交通に対しては、福祉移送サービスや、タクシー券の補助などで取り組んでいます。現在富山市では4つのサービスがあり、NPOによる福祉有償運送が増えつつあります。福祉移送サービスについては福祉部局や民間NPOと連携し、サービスの向上に努めます。

高齢者移送サービス	社会福祉協議会が実施。高齢者で移動が困難な方（車いす利用者、山間で公共交通がない地域）を対象。60分600円。
外出支援タクシー券	在宅の要介護2以上の方を対象に、5,000円分のタクシーチケットを3,500円で販売（10冊まで）。
心身障害者福祉タクシー券	障害者の方を対象に、1年間15,120円分のタクシー券を配布。
福祉有償運送サービス	現在は4つのNPOが福祉有償運送サービスの許可を受けている。