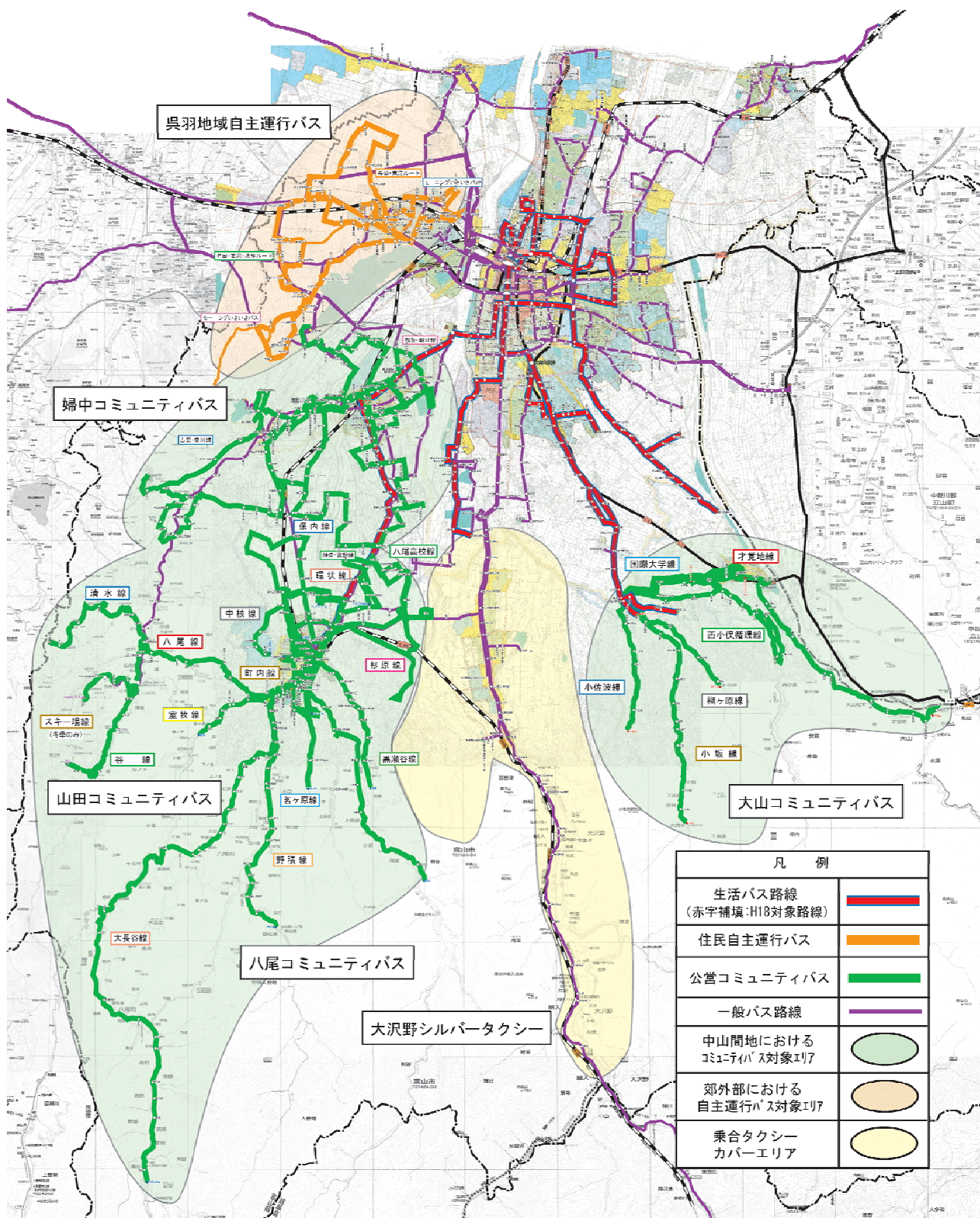


図 3-1-6 生活交通サービスの現況



(2) 生活交通サービスの課題

1) 公営コミュニティバス（郊外・中山間地域）の課題

●運行サービスの統一

郊外や中山間地域における公営コミュニティバスは、合併前の各自治体で独自に導入した経緯から、運賃や運行本数などが統一されたシステムになっていません。

地域の実情に応じ、サービスレベルは多様な方式を導入しますが、運賃などは統一のシステムにする必要があります。

●スクールバスの維持

多くの路線がスクールバスを兼用しています。スクールバス機能は維持が必要ですが、利用人数に応じてサービスの効率化が求められます。

●利用者数に対して適切な運行方法を導入

1 便当たりの利用者は1人を切る路線から、30人を超える路線まで様々有りますが、主な運行方法は路線バス方法になっています。

乗合タクシーや、デマンド方式などを導入し、利用者数に対する適切な運行方法を導入する必要があります。

●運行コストの軽減

運行距離あたりのコストや、利用者1人あたりのコストをみると、過大なコストがかかっている路線があります。

サービスを維持していくためにも、民間委託や住民の協力、運行方法の見直しなどにより、運行コストの軽減が必要です。

表 3-1-6 公営コミュニティバスの状況（H17 年度）

	運賃	路線数	運行本数 (1路線あたり)	利用者数	収支率	市負担額 (利用者1人あたり)
婦中コミュニティバス	小学生以上 100円	3	6本/日	5.3~9.6人/便	12~15%	531~689円
八尾コミュニティバス	高校生以上 100円	12	2~15本/日	3.0~33人/便	11~100%	0~1,242円
山田コミュニティバス	高校生以上 200円	4	3~4本/日	1.2~9.0人/便	9~10%	486~4,408円
大山コミュニティバス	無料	7	2~4本/日	0.7~9.8人/便	0%	907~4,002円

※収支率=運賃収入/運行経費

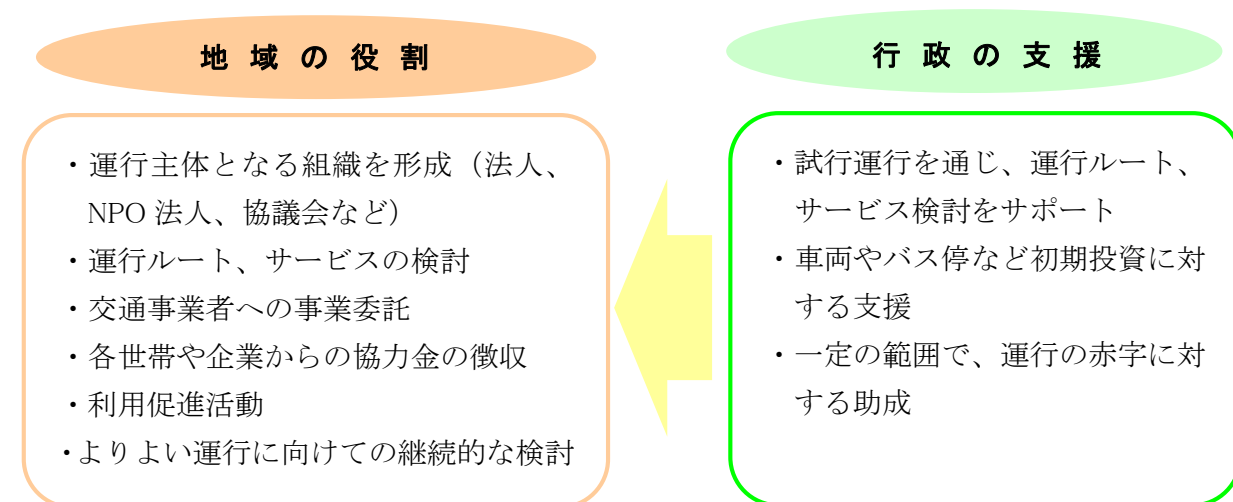
※市負担額は、運行経費に車両の減価償却費を概算で計上した額から運賃収入を差し引いた額を総利用者数で除した額

2) 地域自主運行バスの課題

地域自主運行バスは、地域が主体となり地域に必要なバスの運行を行う際に、行政が試行運行や初期投資、運行経費に一定の支援を行う方式です。

今後、地域のコミュニティ活動の活性化のため、自主的な導入へ向けた検討を推進するとともに、地域での運行経費負担の合意形成など、導入環境を整えることが課題です。

■地域自主運行バスの運行方法



■呉羽地域で運行している地域自主運行バス（呉羽いきいきバス）



表 3-1-7 呉羽いきいきバスの状況（H17 年度）

	運賃	路線数	運行本数 (1 路線あたり)	利用者数	収支率	市負担額 (利用者 1 人あたり)
呉羽いきいきバス	小学生以上 100 円	2	11 本/日	5.6~6.3 人/便	64~65%	186~209 円

※ 収支率 = (運賃収入 + 協賛金等) / 運行経費

3) 乗合タクシーの課題

高齢者で移動が不便な方が利用できるデマンド型の乗合タクシーが、大沢野地域で導入されています（大沢野シルバータクシー）。前日までの電話予約により利用が可能であり、高齢者の通院や買い物などに多く利用されています。

今後、より利用しやすい環境を整えることが課題です。

表 3-1-8 大沢野シルバータクシーの状況（H17 年度）

	運賃	路線数	運行本数 (1路線あたり)	利用者数	収支率	市負担額 (利用者1人あたり)
シルバー タクシー	300 円	—	—	1.4 人/便	29%	1,137 円

※ 収支率＝（運賃収入+利用証発行収入）/運行経費

※ 利用できる市民は、大沢野地域に住所を有する満 65 歳以上の高齢者世帯で移動が不便な市民または満 70 歳以上の市民のうち、利用証の交付を受けた方。（利用時は、事前予約が必要で、運行時間の制限有。）

4) 生活バス路線維持（赤字補填）の課題

民間の赤字バス路線に対して、一定の要件により赤字を補填し、路線の維持に努めています。

現在の補助対象要件に加え、路線の重要度を含めて、維持を図る必要があります。

●富山県生活路線運行費補助金交付要綱について

補助対象路線は、つぎの要件を全て満たす路線

- ・キロ程が 10km 以上のもの
- ・1 日当たりの運行回数が平日又は日曜・祝日のいずれかで 3 回以上のもの
- ・1 日当たりの輸送量が 15 人以上 150 人以下のもの
- ・国の補助金交付要綱の対象外であるもの
- ・経常収益が経常費用の 11/20 以上の路線又は、経常収益が経常費用の 11/20 に満たない路線で、市町村が補助することにより経常収益及び当該市町村の補助額の合計額が経常費用の 11/20 に相当する額に達するもの

※ 国の補助金交付要綱は、上記内容に複数市町村にまたがる路線であることが要件。なお、「市町村」は、「都道府県及び市町村」と読み替える。

●富山市生活路線運行費補助金交付要綱について

補助対象路線は、生活路線であって、経常収益が経常費用の 11/20 に満たない路線。ただし、補助限度額は、経常費用の 9/20 に相当する額。

(3) 生活交通サービス整備方針

●生活交通の確保

民間によるバス交通の提供のほか、シビルミニマムとしての交通サービス水準等を考慮し、行政と地域が協働で効率的な生活交通の確保に取り組んでいきます。

<方向性>

①公営コミュニティバスの効率的な運行

市が運営主体であるコミュニティバス、乗合タクシーに対しては、導入経緯と現在の利用状況をふまえ、ルートの見直しを含め多様な運行方式による効率化に取り組んでいきます。

合併前の行政区域にこだわらずルートの再編を行い、利用者数に応じて小型車両の活用や、乗合タクシーの導入を検討します。

また、料金システムの統一を図り、サービスの公平性を図ります。

■シビルミニマムとは

路線バスの運行本数において、一般的には4本/日(2往復)がシビルミニマムであるといわれています。これは通勤・通学の時間帯に1往復、私事交通(買い物、通院)の時間帯に1往復のサービス水準です。

②地域自主運行バスの導入支援

地域が主体となった自主運行バスを検討する地域には、出前講座の実施や試行運行の提案などによる支援を図ります。

また、継続的な運行ができるよう積極的に支援を行います。

③生活バス路線(民間赤字路線)の維持

市民生活にとって重要な生活バス路線は、国・県・市の補助要綱に基づき、路線の維持に努めます。特に、地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶ路線等は、本市のまちづくりにとって極めて重要であることから、維持を図ります。

④NPO等による福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用

福祉移送サービスは、福祉部局やNPO等と連携し、サービスの向上を図ります。

また、過疎地有償運送について、NPO等による有償運送サービスの導入を推進します。

5 公共交通全体に共通する事項

(1) 公共交通の利用促進

●使いやすさの向上と利用促進活動の推進

ICカードの導入やバリアフリーの推進など、公共交通の使いやすさの向上に取り組んでいきます。また、利用促進キャンペーンやPR、情報提供、モビリティ・マネジメントを推進し、市民意識の高揚を図り、利用促進に取り組んでいきます。

<方向性>

①市民や企業との連携による利用促進

ノーマイカーデーや企業と連携したキャンペーン、地域の自主的な活動の推進など、多様な連携方策を模索し、公共交通の利用促進を図ります。

また、増便や終発時間の繰下げなどといった公共交通のサービス水準の向上に合わせてモビリティ・マネジメント^(注)を推進し、日常的な公共交通利用を働きかけていきます。

(注) モビリティ・マネジメントとは、市民一人ひとりの移動が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを期待するマネジメント手法です。

■ノーマイカーデーPRパンフ（富山県）

～車中心の生活を少し変えて見ませんか～

ノーマイカーデー

人と地球に思いやり

マイカー通勤は2週間に1回は公共交通に変えましょう。
身近なところへは徒歩や自転車出かけましょう。

車中心の生活により公共交通や中心市街地の衰退、交通事故や交通渋滞の発生、地球温暖化など様々な社会問題を生じています。

通勤 毎日車で通勤
本が読めるから
考え事ができるから

買物 毎日車で買物
健康にいいから
省工ネになるから

通園 毎日車で通園
子どもと話ができるから
人と自然に触れ合えるから

ワンストップで便利だよ
鉄道って速いな
バスっていいネ

考えてみませんか？
あなたの街の未来を

富山県公共交通利用促進協議会 富山県交通対策協議会
(財) 富山県交通安全協会 (財) とやま環境財団
(協) 富山県社会福祉協議会 (財) 富山県いきいき長寿財団
(財) 富山県老人クラブ連合会 (財) 富山県健康スポーツ財団
富山県・富山県警察本部・富山県教育委員会・市町村

問い合わせは 富山県交通対策課 (TEL 076-444-3122)

第2節 中心市街地の交通サービス目標

1 公共交通

(1) 市内電車

南富山駅から富山駅前、富山大学前まで運行している市内電車は、中心市街地へのアクセス手段としてだけでなく、交通結節点である富山駅と富山市南部、西部とをつなぐ市民の通勤、通学の足として重要な役割を果たしていることから、現行のサービスレベルの維持に努めます。

さらに、富山駅周辺地区と中心市街地の回遊性を向上させ、賑わいの創出と公共交通の利便性の向上を図る観点から、丸の内交差点から西町交差点間に軌道を延伸し、市内電車の環状線化を図ります。

運行頻度

南富山駅前～富山駅前間	4. 2 km (17分)	日中5分間隔で運行
南富山駅前～大学前	6. 4 km (33分)	日中10分間隔で運行
環状線ルート	3. 5 km (約20分)	10分～15分間隔で運行予定

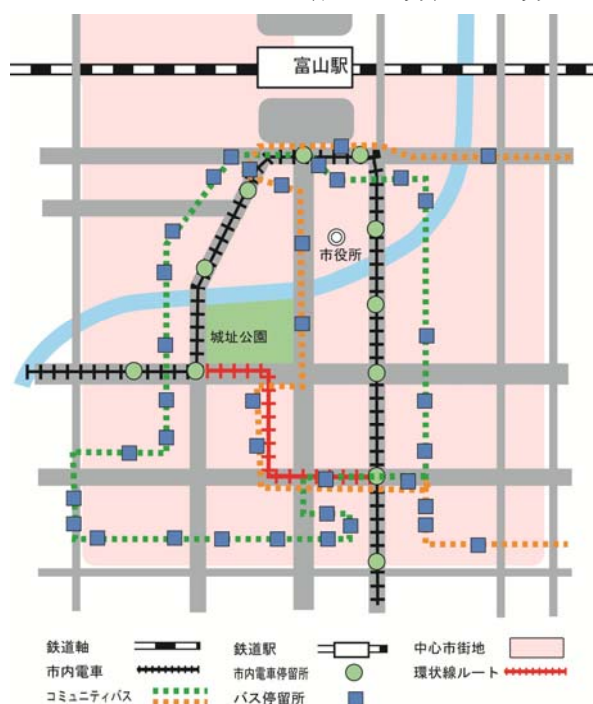


図 3-2-1 中心市街地の公共交通

(2) ICカードの利用拡大

1) 多様な公共交通機関への導入

富山ライトレールが導入しているICカードで他の公共交通機関の運賃も支払えるようにすることで、乗換えのたびに発生する運賃支払いのわずらわしさを緩和し、都心地区へのアクセス性の向上を図ります。



図3-2-2 ICカード
「passca」

2) 都心地区の駐車場への導入

都心地区にある時間貸し駐車場の料金支払いの際にもICカードを使えるようにすることで、自動車で来街した人も公共交通機関を気軽に利用できるようにし、都心地区での回遊性の向上を図ります。このような自動車から公共交通機関への乗継ぎを通じて、都心地区内の道路交通の適正化を図ります。

(3) コミュニティバス

中心市街地を循環運行しているコミュニティバス（愛称：まいどはや）は、沿線の居住者の利便性の向上とともに、都心地区の回遊性を強化し来街者の増加を図る観点から、現行のサービスレベルの維持に努めます。

現行の運行頻度 2ルート 1日31便(20分間隔、運行時間9:00~20:00)

2 広域交通結節拠点

将来新幹線駅となる富山駅では、鉄道、路面電車、バス、タクシー及び一般車等を使って富山駅を訪れ、乗り換える人々が、雨天や冬季でも便利で、快適に使える駅として整備します。

また、歩行者、自転車利用が容易であり、バリアフリーにも対応した交通結節拠点の形成を図ります。

さらに、待合わせの場、鉄道の待ち時間を過ごす場、買い物等をする場として、生活利便性も兼ね備えた快適性の高い駅空間の実現を図ります。

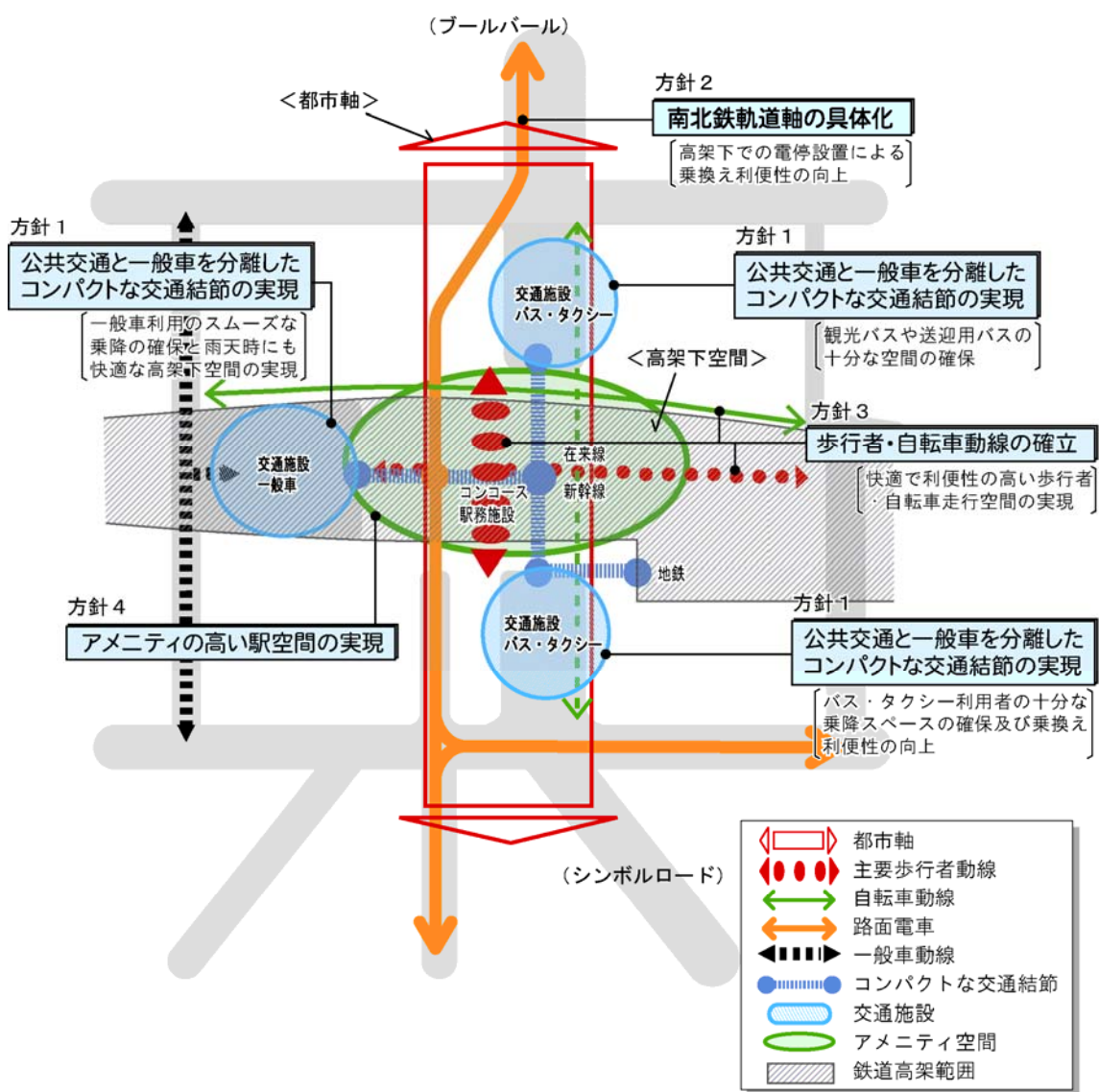


図 3-2-3 富山駅及び駅周辺整備のイメージ

3 歩行者・自転車交通環境

中心市街地では、公共交通網と結びつく歩行者・自転車の交通環境の整備を進め、公共交通と歩行・自転車が一連の交通ネットワーク化を図り、公共交通の利用促進につなげます。

また、誰もが使いやすく快適な歩行空間を形成し、まちなかの回遊性向上を図り、まちの賑わい、まちなか居住の推進に努めます。

●歩行・自転車＋公共交通を一連の交通体系としてネットワーク化します
(公共交通の駅から各目的地へ快適な歩行、自転車による走行を促す、交通環境を整備します)

●ユニバーサルデザインの歩道空間を形成します
(あらゆる人の使いやすさ、快適さを実現する歩道空間の形成)

- ・主要幹線道路におけるバリアフリー化の充実
- ・歩道空間の緑陰空間化
- ・沿道建築物の建替えや再開発、また、公開空地等の活用により、歩道空間と一体的に利用することのできる広場空間を確保して、休息等の機能を確保します

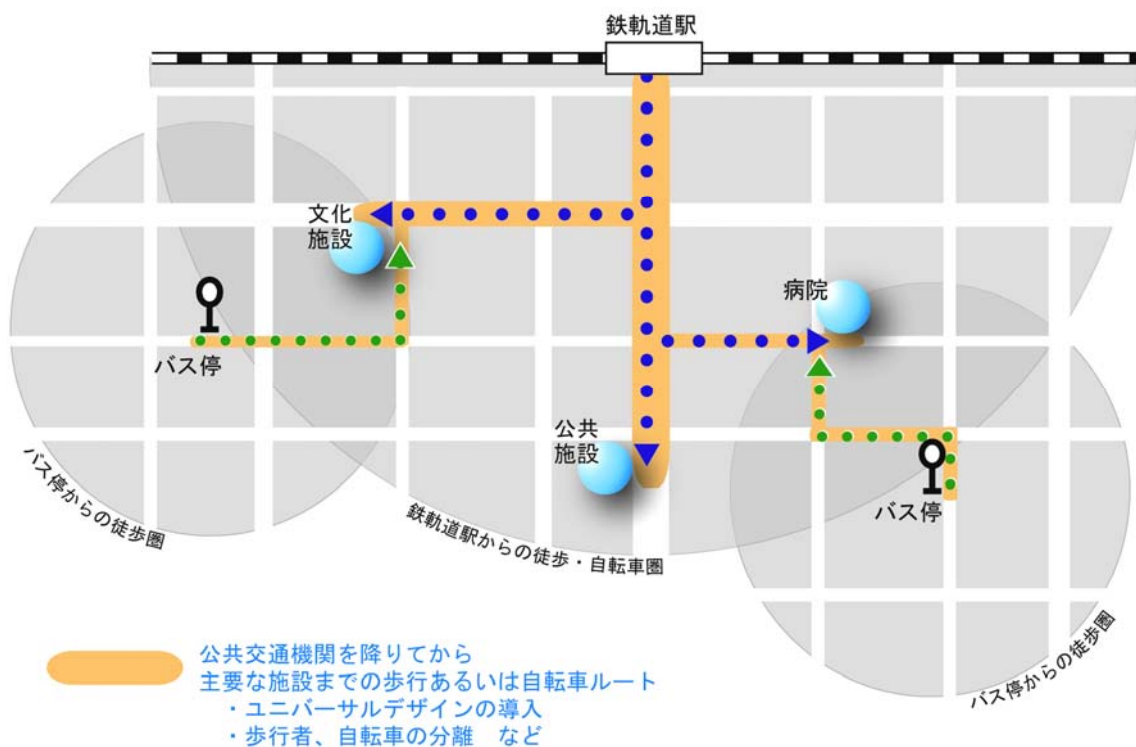
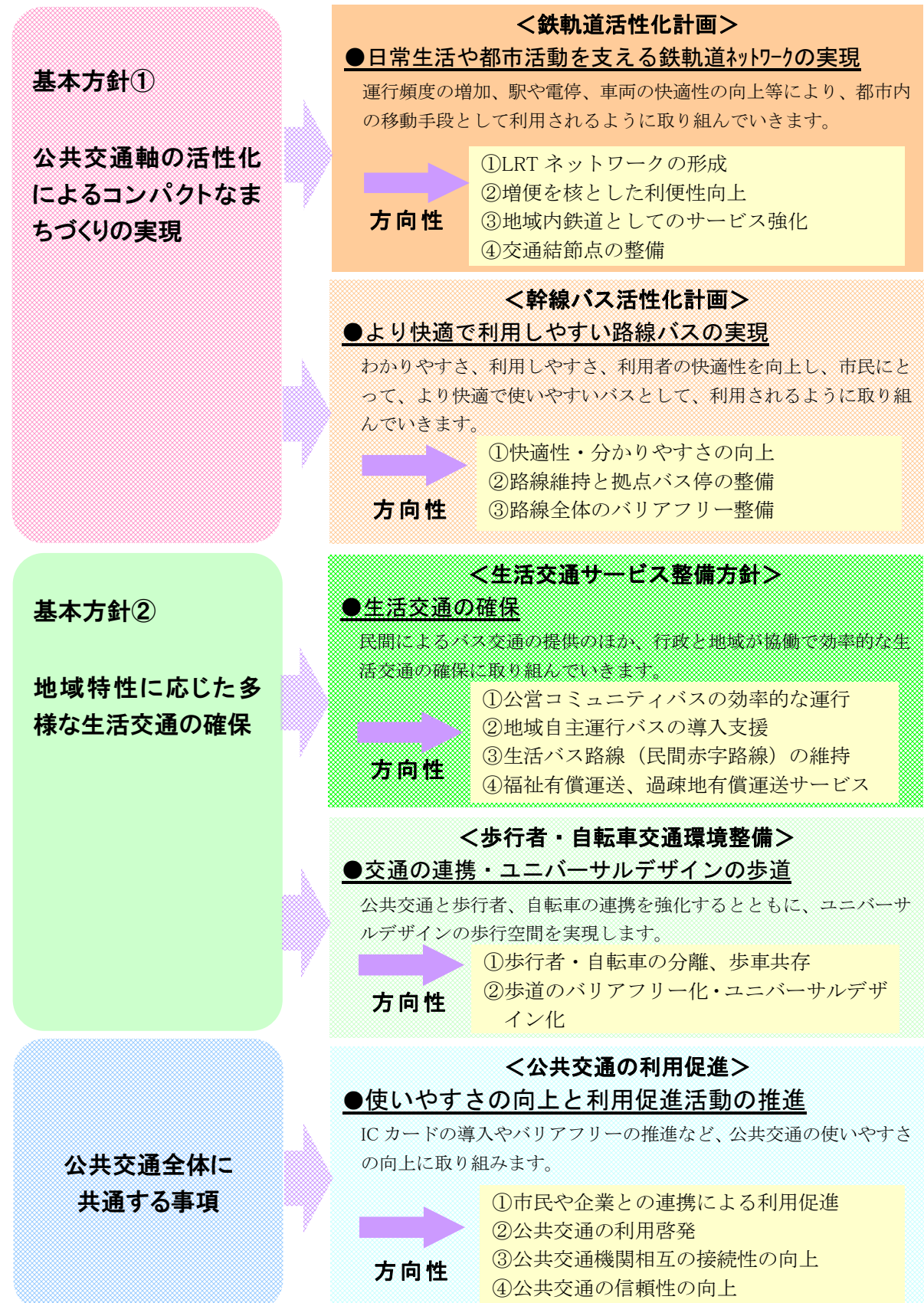


図 3-2-4 駅と主要な施設をつなぐ交通環境整備のイメージ

第4章 今後必要となる施策

第1節 市域全体の施策



1 JR北陸本線及び高山本線活性化事業

隣県や首都圏・関西圏など他の圏域とを結ぶ幹線鉄道としてはもとより、地域内鉄道として広域的な連携に重要な役割を果たしているJR北陸本線については、呉羽駅のバリアフリー化や新駅設置の検討など、さらなる利便性向上と利用促進に取り組みます。

また、北陸本線は、平成26年度末の北陸新幹線の開業に伴い、並行在来線としてJR西日本から経営分離されることから、並行在来線への対応の協議と並行して路線の活性化策を検討していきます。

さらに、富山市域を南北に結ぶ重要な路線であるJR高山本線については、平成18年10月からの増便を柱とした「活性化社会実験」の成果を踏まえ、朝夕の時間帯での増発運行に加え、平成20年3月に新設した婦中鵜坂駅や、沿線にP&R駐車場等を継続的に設置するなど、路線の活性化に取り組みます。

2 富山地方鉄道・鉄軌道線活性化事業

富山地方鉄道不二越・上滝線は、富山駅から南富山、上滝、岩嶺寺までを結び、富山市の南東部と中心市街地を結ぶ重要な交通軸であることから、交通社会実験を行いつつ列車の増便運行や施設の更新等による利用環境の改善、駅へのアクセス可能圏域の拡大、P&R駐車場の整備推進による交通結節点の強化を図ります。

また、南富山駅での市内電車の上滝線への乗り入れにより、市内軌道線と上滝線の連携を強化し、富山市南部方面から中心市街地へのアクセス性の向上を図ります。

一方、富山地方鉄道本線については、富山市東部地区と中心市街地を結ぶ移動手段として重要な役割を担っており、運行本数も比較的多い状況にあることから、鉄道施設のバリアフリー化や利便性・安全性の向上に資する施設整備を引き続き推進し、路線の活性化に取り組みます。

さらに、市内軌道線については、路面電車ネットワークの機能強化を図るため、富山西部地区の大学エリア等への延伸について構想しています。

◆実施主体

富山市

富山地方鉄道株式会社

富山市都市交通協議会 [実行主体：富山市、富山地方鉄道株式会社]

3 富山地方鉄道・路線バス活性化事業

富山地方鉄道の路線バスは、富山駅を中心として放射状に運行されており、すべての利用者にとってより快適で利用しやすい環境を実現するため、バリアフリーに配慮したノンステップバスの導入を推進するとともに、ハイグレードなバス停上屋の整備や情報案内システムの充実などによる利便性・快適性の向上を図ります。