

問① 軌道複線化を含む今回の事業全体により、どのような点で安全性の向上が見込まれるのか。

答 LRTは、都市における各種交通との連携や低床車両の導入、軌道や停留所の改良による乗降の容易性などの面で優れた交通システムであり、その整備により、自動車交通からの転換による道路交通の円滑化、安全性向上などが図られるものであります。

今回の富山市の南北接続事業においては、富山港線の軌道の一部を複線化することにより、単線区間の延長が短くなることから、富山駅からの折り返しに要する時間が短くなり、余裕のあるダイヤとなることで、より安全な運行が可能となると考えています。

また、今回整備する軌道は溝レールを樹脂で固定する制振軌道となっています。通常の軌道に比べ溝幅が小さいことから、横断歩行者や車椅子、ベビーカー、二輪車が軌道を横断する際により安全に通行することが可能となります。

なお、従来から導入されている低床車両については、停留場と乗降口の段差やすき間が小さくなることから安全に乗降することが可能であり、車両内にも段差がないので、全ての人に使いやすい車両となっています。

問② 今回の事業について、関係者から理解を得ているとのことだったが、利用者からの反対意見は一切なかったのか。

答 今回の事業については、富山市が富山ライトレールの開業時から市民に将来構想として説明してきたものであり、市長がタウンミーティング等でも繰り返し公共交通の重要性を説明しています。

一部の反対意見は、富山市によると、用地買収に対する反対や停留場設置に伴い自動車が右折できなくなることにに対する意見であり、事業自体についての反対はないとのことでした。

なお、用地買収は既に終了しており、また停留場設置により右折ができなくなることについては、富山市が、市民に南北接続による地域のメリットを説明し理解されているとのことでした。

また、バスやタクシー事業者からの反対についても、特段ないとのことでした。

問③ 富山市内中心部への自家用車の乗り入れ規制等、自家用車やその動線について、何らかの規制を実施することを検討（又は今後検討していくことを予定）しているのか。

答 富山市では、公共交通を活性化し、沿線の魅力を高めることで、誘導的にコンパクトなまちづくりを進めていますが、現在のところ規制等を行うことは考えていません。

問④ 今回の事業により、「富山市地域公共交通総合連携計画」に位置づけられた、富山駅の南北の路面電車の接続が実現するが、路線バスやコミュニティバス、タクシー等の他の公共交通のモードについては、富山市の推進する「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」において、どのように位置づけられているのか。

答 富山市地域公共交通総合連携計画の上位計画である富山市公共交通活性化基本計画（平成19年3月策定）では公共交通活性化に向けて次の基本方針を掲げています。

○基本方針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
全ての鉄軌道と運行頻度の高いバス路線や地域生活拠点等と都心を結ぶバス路線の活性化により、沿線に人口や都市機能の集積を図り、拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現する。

- ① 快適性・分かりやすさの向上：運行頻度の高いバス路線
- 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
- ③ 路線全体のバリアフリー整備：幹線バス全路線

○基本方針2：地域特性に応じた多様な生活交通の確保
郊外や中山間地域の生活環境を改善し、人口の維持を図るため、生活の足となる公共交通を確保する。

- ① 公営コミュニティバスの効率的な運行
- ② 地域自主運行バスの導入支援
- ③ 生活バス路線の維持
- ④ NPO等による福祉有償運送、過疎地有償サービスの活用

富山市公共交通活性化計画

～ 富山市公共交通戦略～

平成19年3月

富山市

2 公共交通活性化の基本方針

都心や地域生活拠点については、前述した富山型コンパクトなまちづくりの考え方に基づいて、公共交通の活性化を図っていきます。

一方、市町村合併によって大きな面積を占めることになった中山間地域では、過疎化・高齢化が進行しており、公共交通が運行されていない地域や民間事業者による公共交通サービスが提供できない地域なども見られます。しかし、公共交通サービスの低下は地域社会の生活条件を大きく脅かし、過疎化を助長する恐れがあります。こうした中山間地域の生活環境を改善し人口の維持を図るために、公共交通の活性化を図る必要があります。

そこで公共交通の活性化に向けて、次の2つの基本方針を掲げます。

【都心部や地域生活拠点における公共交通活性化の基本方針】

基本方針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

全ての鉄軌道と運行頻度の高いバス路線や地域生活拠点等と都心を結ぶバス路線の活性化により、沿線に人口や都市機能の集積等を図り、拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現します。

【郊外や中山間地域における公共交通活性化の基本方針】

基本方針② 地域特性に応じた多様な生活交通の確保

郊外や中山間地域の生活環境を改善し、人口の維持を図るため、生活の足となる公共交通を確保します。

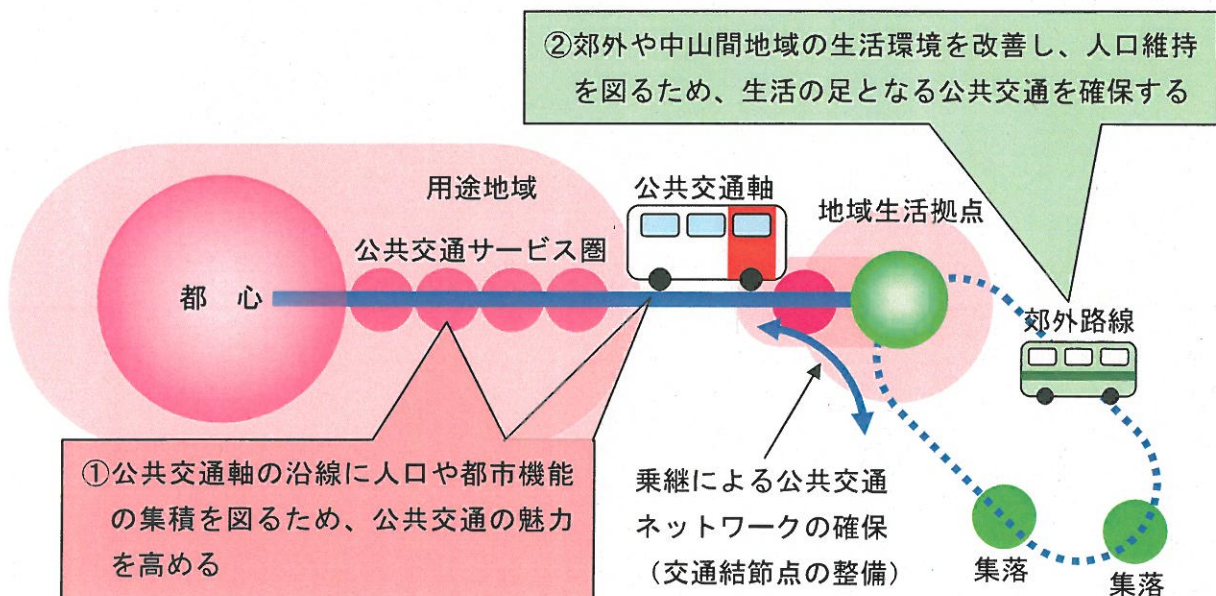


図 3-1-4 公共交通活性化の基本方針イメージ

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



■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 3-2-5 幹線バス活性化構想図



(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。