

富山地方鉄道沿線地域公共交通総合連携計画

(案)

平成22年2月

**富山市、高岡市、射水市、魚津市、滑川市、
黒部市、立山町、上市町、舟橋村**

－ 目 次 －

1. はじめに

1－1 背景と目的

2. 富山地方鉄道の現状と課題

2－1 沿線地域の概況

2－2 富山地方鉄道の現況

2－3 課題の整理

3. 地域公共交通総合連携計画

3－1 基本的な方針

3－2 連携計画の目標

3－3 連携計画の対象区域

3－4 連携計画の期間

3－5 公共交通活性化施策

3－6 目標を達成するために行う事業及び実施主体

1. はじめに

1-1 背景と目的

富山地方鉄道株式会社が運行する鉄道や路線バスは、通勤や通学、買い物など沿線住民の生活を支える地域交通の担い手として、また、地域社会の興隆と生活文化の向上に大きな役割を果たしてきましたが、昨今のモータリゼーションの進展に伴う交通構造の変化や、人口減少・少子高齢化などの影響により、鉄道や路線バスなどの利用者数は年々減少し、経営環境の悪化による路線の統廃合やサービス水準の低下等が懸念されています。

しかしながら、鉄道や路線バスなどの公共交通機関は、地域住民の生活の足として、特に交通弱者と言われる学生やお年寄りなど、自由に車を使えない人にとって、極めて重要な交通手段であるとともに、今後の少子高齢社会の到来や環境問題への対応等の観点からも必要不可欠なものであり、その活性化と再生に向けた取り組みが求められています。

こうした中、平成19年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、富山市では平成19年11月に「富山市都市交通協議会」が、平成20年2月には小矢部市で「小矢部市地域公共交通協議会」が設置されるなど、県内各市町村において、交通事業者や行政、住民等が一体となった公共交通の活性化に向けた取り組みがはじめられています。

一方、複数市町村に跨る路線を維持するとともに、その活性化・再生を図るためには、当該路線が抱える現状や課題を地域の関係者が共有し、総合的かつ一体的に取り組む体制を整備する必要があります。

このことから、交通事業者や沿線自治体、地域住民等の関係者が連携し、県内の複数市町村に跨って運行されている富山地方鉄道株式会社の鉄道や路線バスの活性化及び利用促進を図るため、富山地方鉄道沿線地域公共交通活性化協議会を設置するとともに、その基本構想や取り組みを明らかにした「富山地方鉄道沿線地域公共交通総合連携計画」を策定するものです。

2. 富山地方鉄道の現状と課題

2-1. 沿線地域の概況

(1) 人口

平成 17 年国勢調査による富山県の総人口は、1,111,729 人で、前回に比べ 9,112 人の減少となっています。

富山県の総人口は、大正 9 年（第 1 回国勢調査）では 724,276 人でありましたが、平成 17 年までの約 80 年間に 387,453 人増加しています。

総人口の推移を見ると、大正 9 年から昭和 25 年まで比較的順調な伸びで推移し、昭和 25 年の国勢調査で初めて 100 万人台に達しました。その後、全国的な大都市圏への社会移動（転出超過）の傾向から増加率は低下しましたが、この社会移動が昭和 46 年以降は減少傾向となったこと、及び昭和 46 年から 49 年にかけて第 2 次ベビーブームを迎えたことにより、昭和 45 年からは増加率は上昇に転じました。しかし、昭和 50 年以降、増加率は再び低下し、総人口については、全国より早く平成 10 年にピークを迎え、平成 11 年からは減少に転じました。

年齢構成の高齢化についても全国より先行しており、平成 5 年に老年人口（65 歳以上）が年少人口（0～14 歳）を上回りました。今後、老年人口と年少人口の差はさらに大きくなり、平成 32 年頃には、老年人口は、年少人口の 3 倍を越すと予測されています。

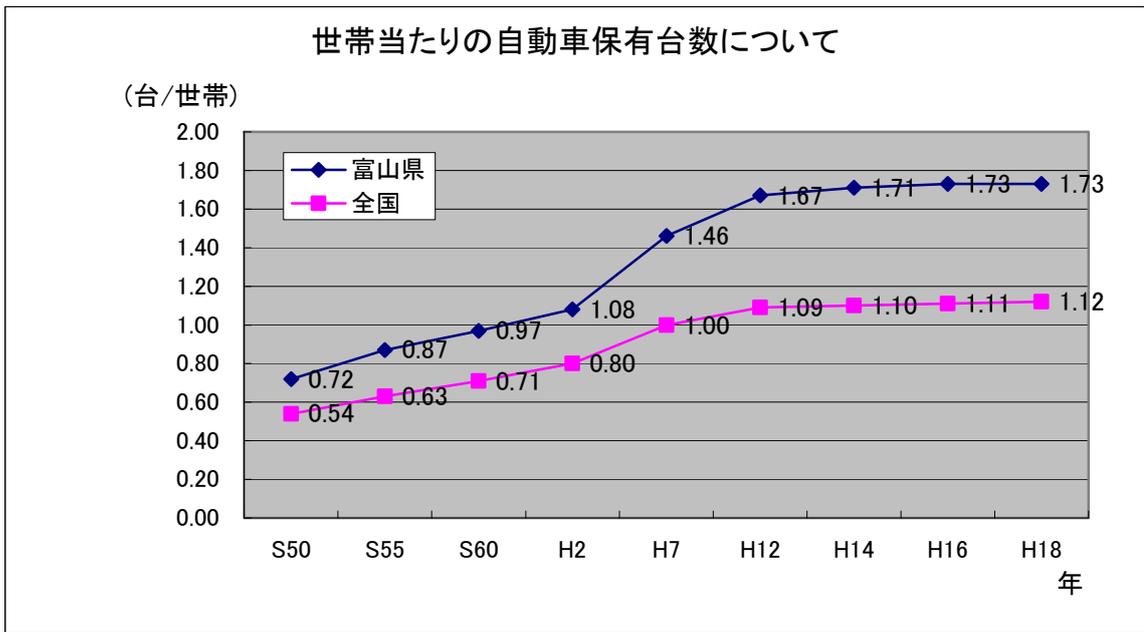
また、全国総人口に占める富山県の割合は、昭和 22 年以降年々低下し、昭和 40 年代前半には 1%を割り、平成 17 年には 0.87%となっています。

人口密度（1km²あたり）は平成 7 年の 264.5 人をピークとして、平成 12 年に初めて減少へ転じ、平成 17 年には 261.7 人となっています。

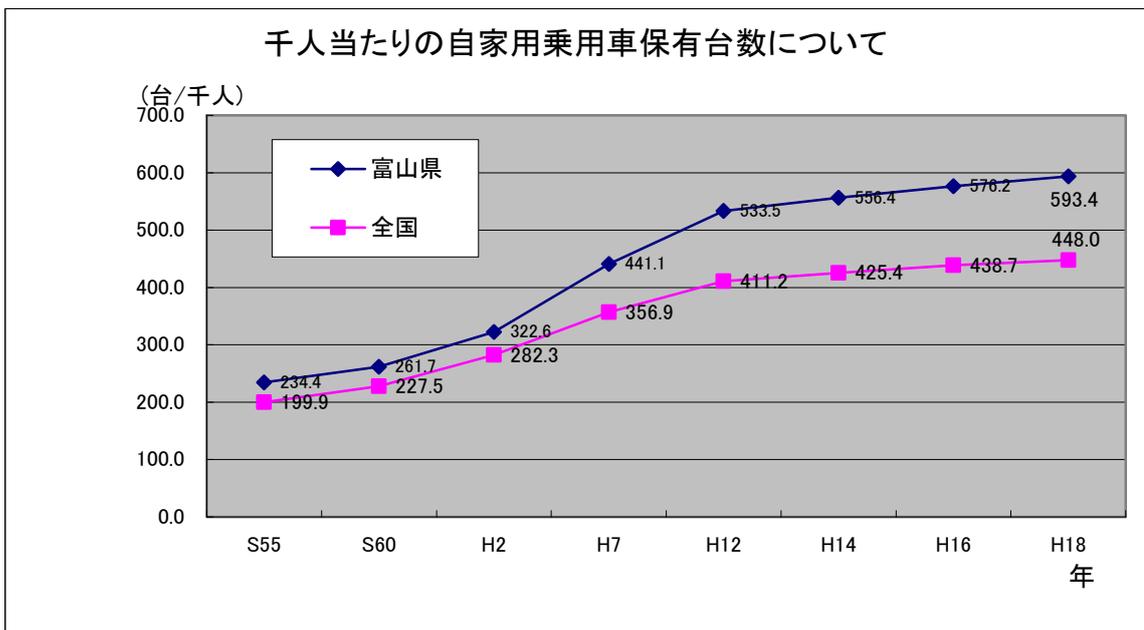
(2) 車社会の進展

富山県の 1 世帯あたりの自動車保有台数は、平成 18 年で 1.73 台と全国第 2 位となっており、全国平均 1.12 台を大きく上回っています。

また、人口千人当たりの自家用自動車数についても、昭和 55 年に 234.4 台であったものが、平成 18 年には 593.4 台となっており、全国の値を大きく上回っており、車社会が進展しています。

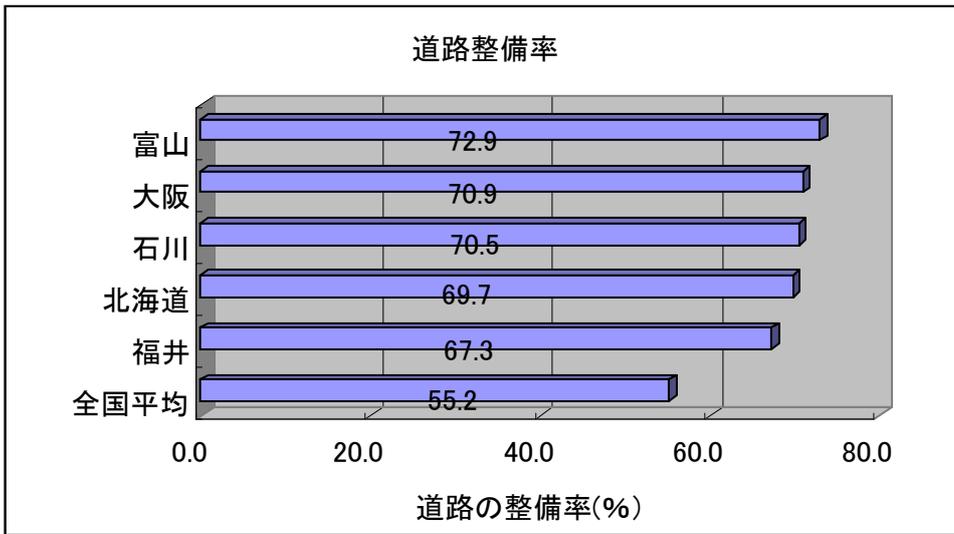


(富山県統計年鑑)

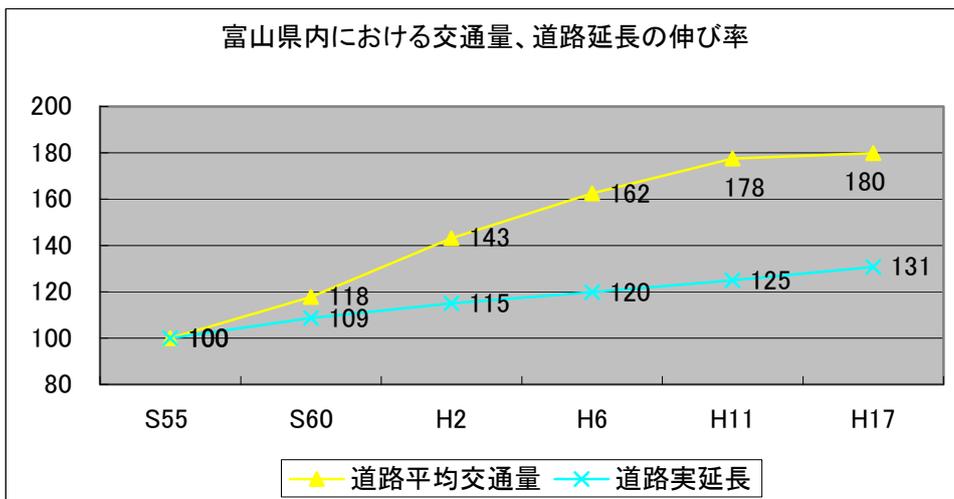


(社会生活統計指標)

道路整備率も 72.9%(平成 18 年)で全国第 1 位となっており、県内の自動車交通量についても、道路延長の伸び率を上回って年々増加しています。



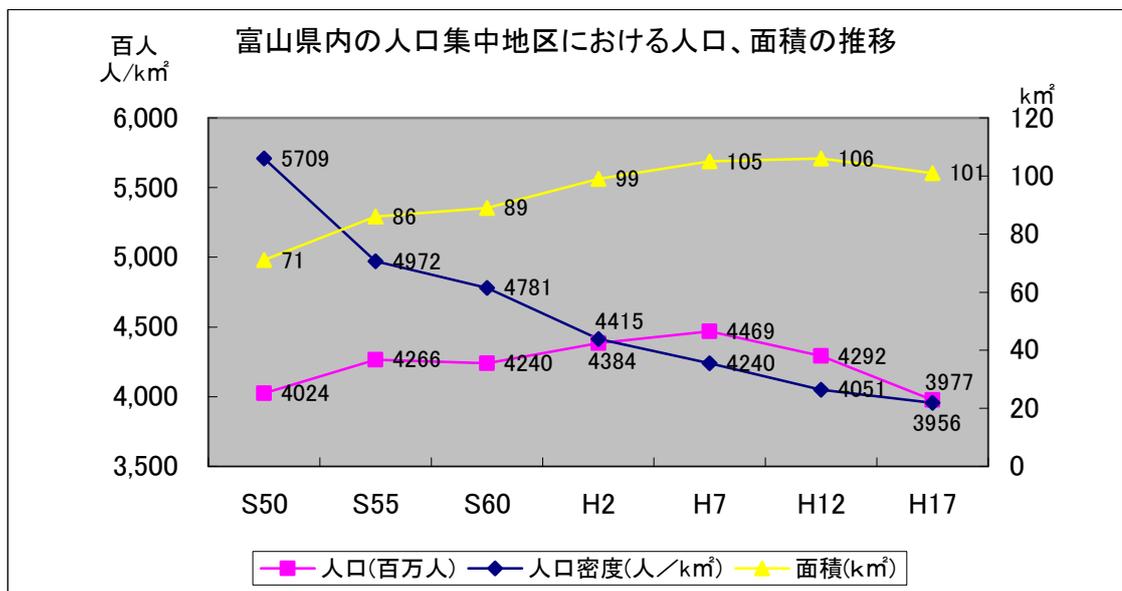
(H18 道路統計年報)



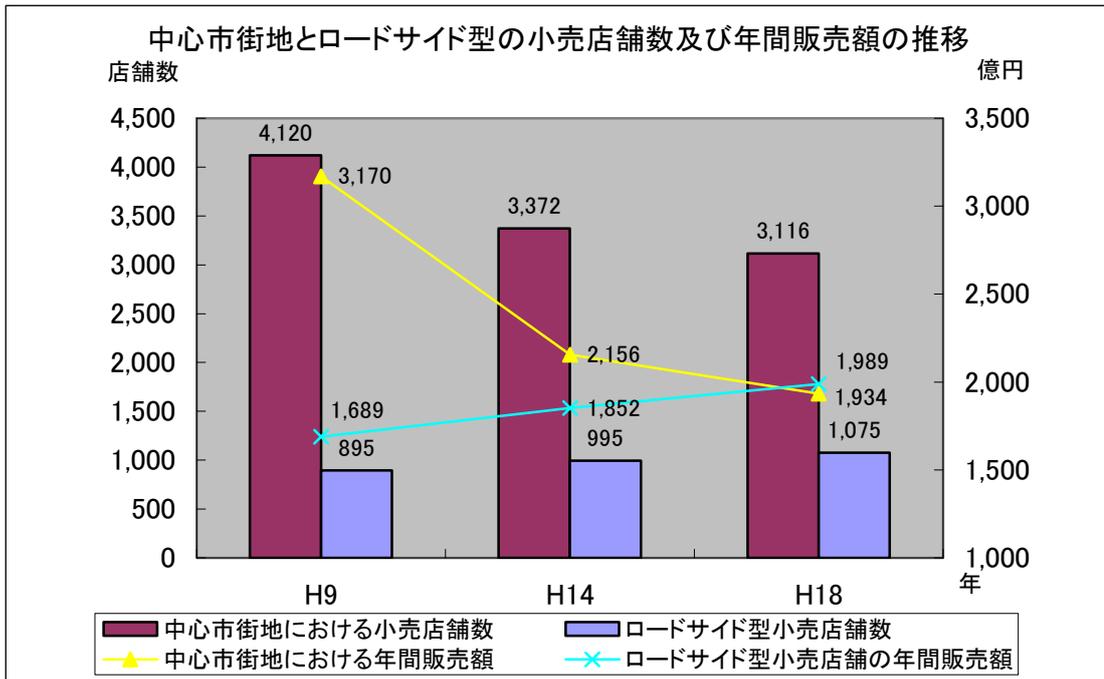
(富山県総合交通政策課調べ)

(3) 分散居住の進展と商業・業務施設の郊外化

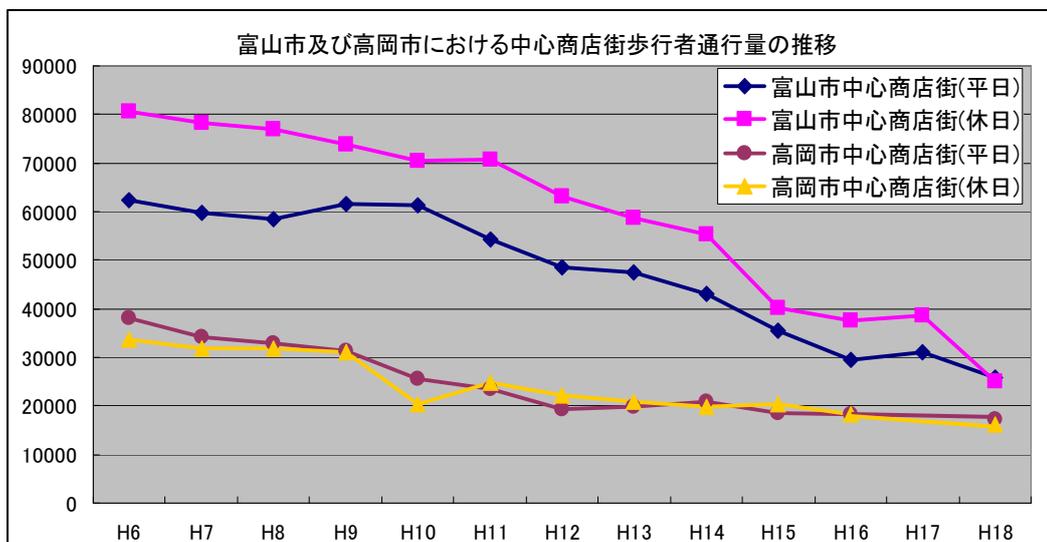
富山県は、広大な平野部一帯に低密度に広がる分散居住の形態となっています。県民は、一戸建て住居の指向が強く、富山県は、持ち家比率が79.1%（平成17年国勢調査）で全国第1位となっています。人々が広い一戸建てを求めて郊外に移り住んだことや、車社会が進展したこと、また、広い駐車場確保の容易さなどの要因から、商業・業務施設、公共・公益施設等の郊外移転が進み、人口集中地区の人口密度は39.6人/ha（全国平均67.1人/ha）で全国第46位となるなど、広く薄い市街地が形成されています。



(国勢調査)



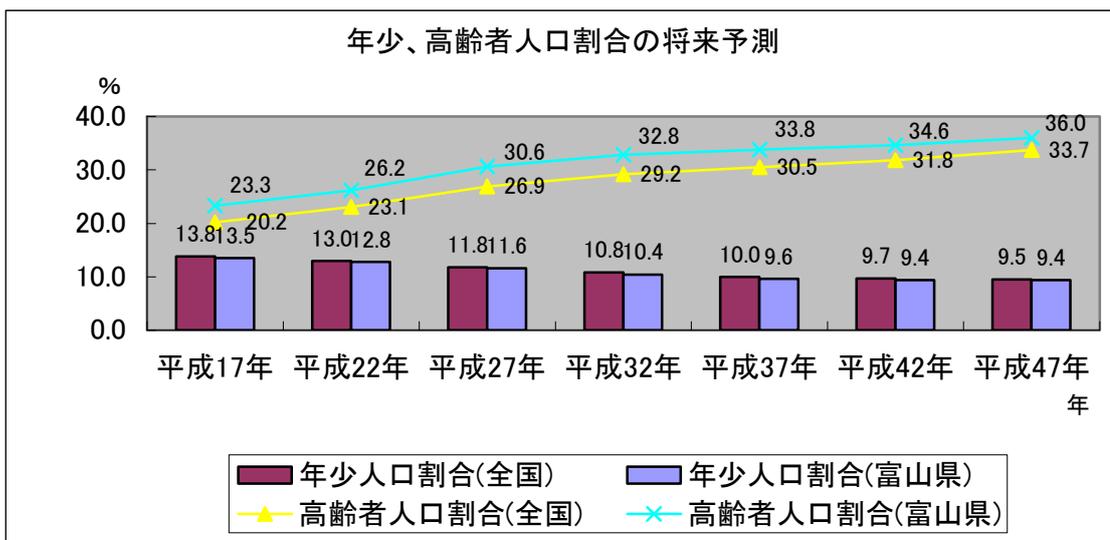
(商業統計)



(歩行者通行量調査)

(4) 少子・高齢化の進展

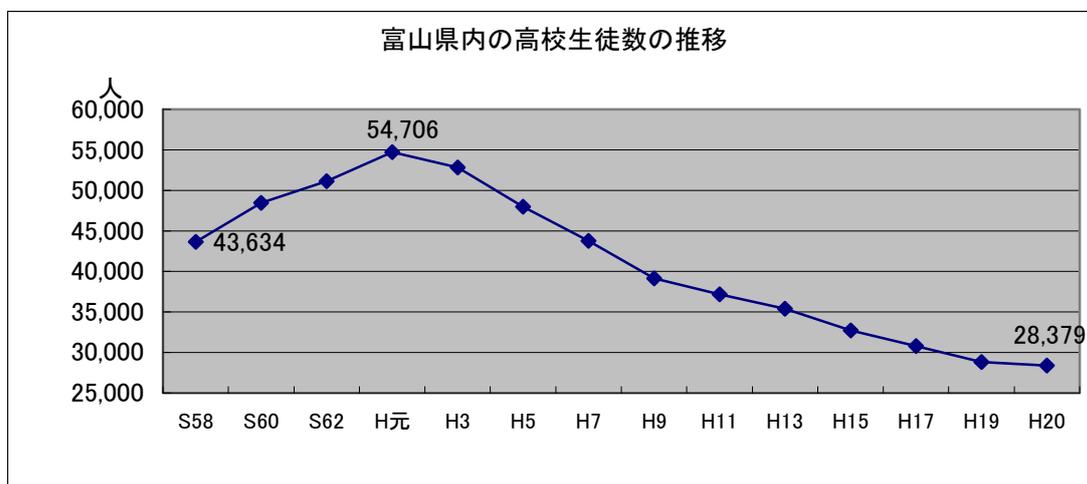
少子化の原因としては、晩婚化や未婚化が進行していることに加え、若者の流出等により親となる世代の人口が縮小していることなどが指摘されているが、富山県の15歳未満の年少人口の割合は、ほぼ一貫して減少し、常に全国を下回っています。また、高齢化については、全国平均より早いスピードで進んでいます。



(国立社会保障・人口問題研究所「都道府県別将来推計人口」(H19.5推計)

ただし、H17は国勢調査)

通学で公共交通機関を利用する機会が多い高校の生徒数は、平成元年度の54,706人をピークに減少しており、平成20年度で28,379人とピーク時の52%となっています。



(学校基本調査)

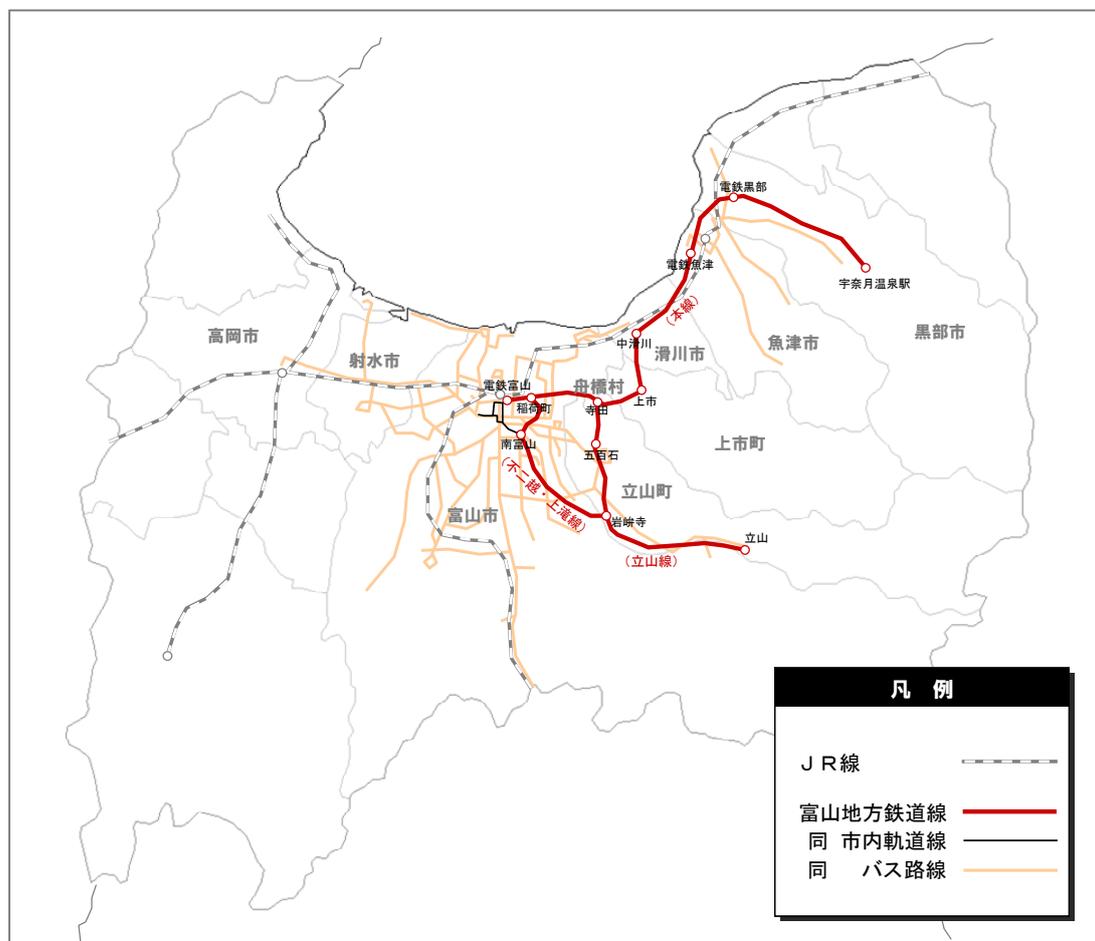
2-2. 富山地方鉄道の現況

(1) 概要

富山地方鉄道は、富山市を中心に富山県東部地域に鉄道線・軌道線・路線バスのネットワークを形成し、地域交通を担っており、また、黒部峡谷の玄関口である宇奈月温泉、あるいは立山黒部アルペンルートへの観光アクセスとしても位置づけられます。

富山地方鉄道（株）の鉄道線は、富山市、滑川市、魚津市、黒部市、立山町、上市町、舟橋村の7市町村に、軌道線は富山市のみに、路線バスは、富山市、滑川市、魚津市、黒部市、立山町、高岡市、射水市の7市町村に亘って、運行しています。

富山地鉄中央バス（株）は、富山地方鉄道（株）がバス事業の運営経費の圧縮のために平成16年に分社化して設立した100%子会社で、富山市及び射水市内の一部のバス路線を運行しています。



図：富山地方鉄道路線図

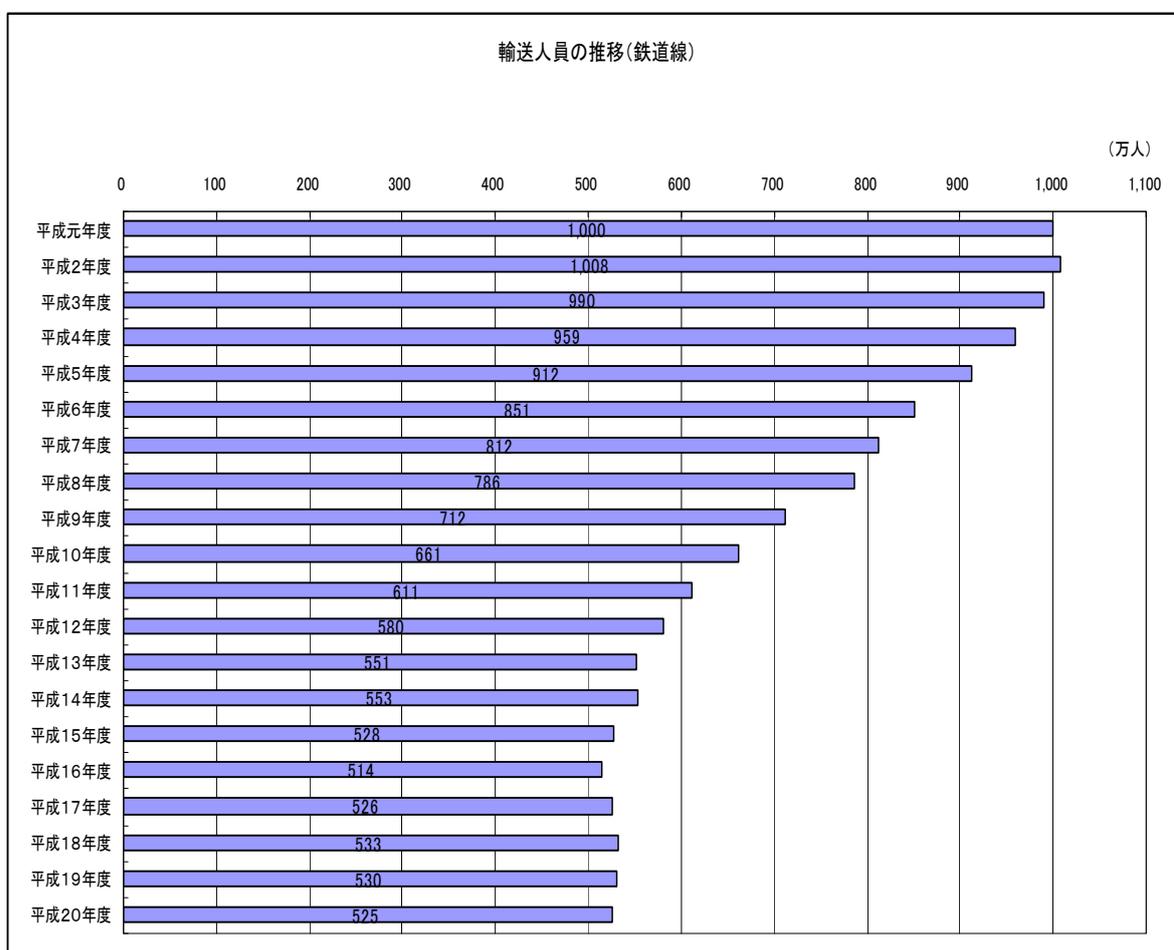
(2) 利用状況(輸送人員)

1) 鉄道線(本線、立山線、不二越・上滝線)

平成15年3月に上滝線に45年ぶりに新駅(小杉駅)を設置、平成16年3月のダイヤ改正より電鉄富山～上市間を29本増発するなど、改善策に取り組んできましたが、鉄道線の輸送人員は、平成16年度まで年々減少が進みました。

平成17年3月に沿線自治体と富山地方鉄道により「富山地方鉄道線再生協議会」を発足し、鉄道線の利用促進等を進めるための施策に取り組んできました。

平成17年度以降、減少に若干歯止めがかかったように見受けられましたが、平成21年度は、上半期の実績が前年同期対比3.6%減となっており、再び減少幅が拡大しています。

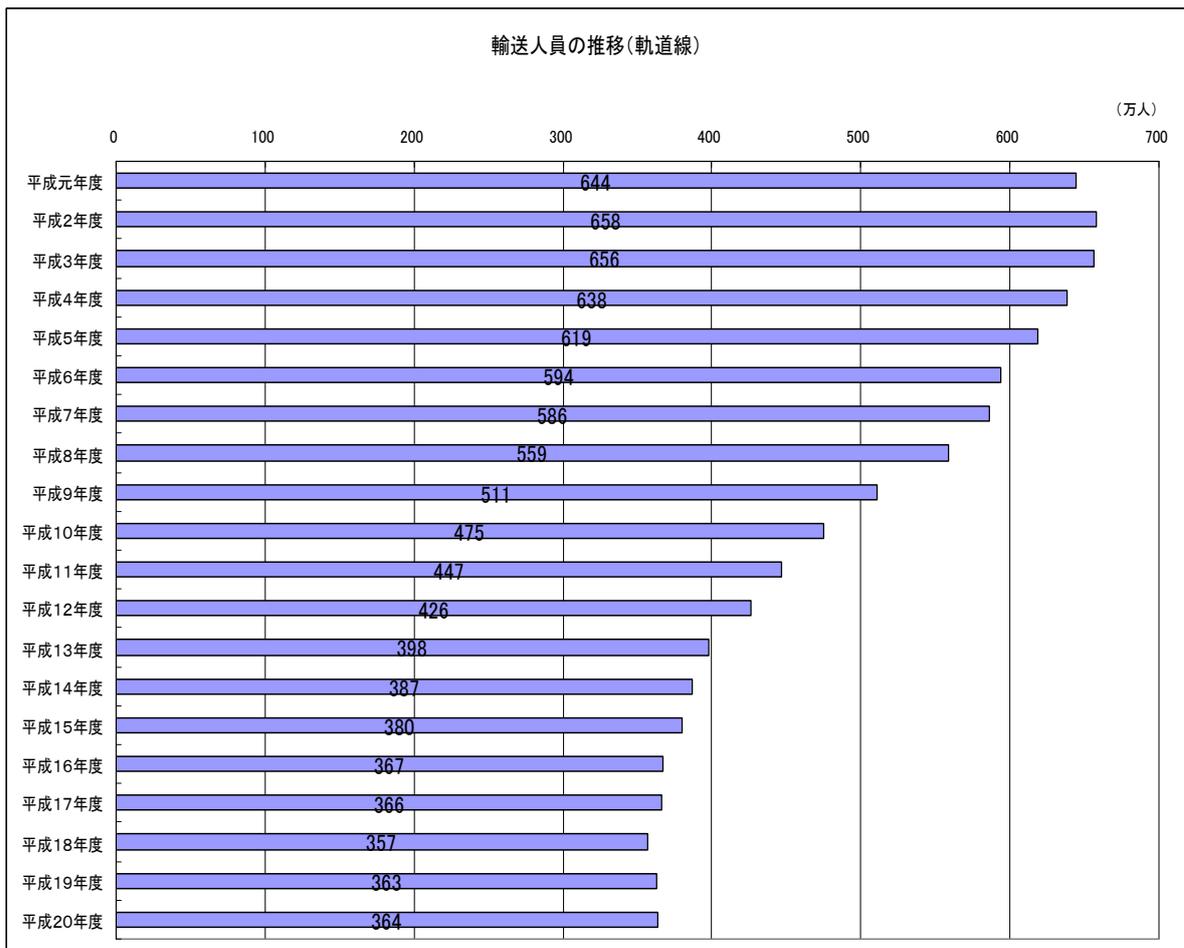


(富山地方鉄道(株))

2) 軌道線（富山軌道線）

軌道線の輸送人員は、平成18年度まで年々減少が進んできました。平成19年度、20年度と、減少に歯止めがかかったように見受けられましたが、平成21年度は、上半期の実績が前年同期対比1.8%減と、減少に転じています。

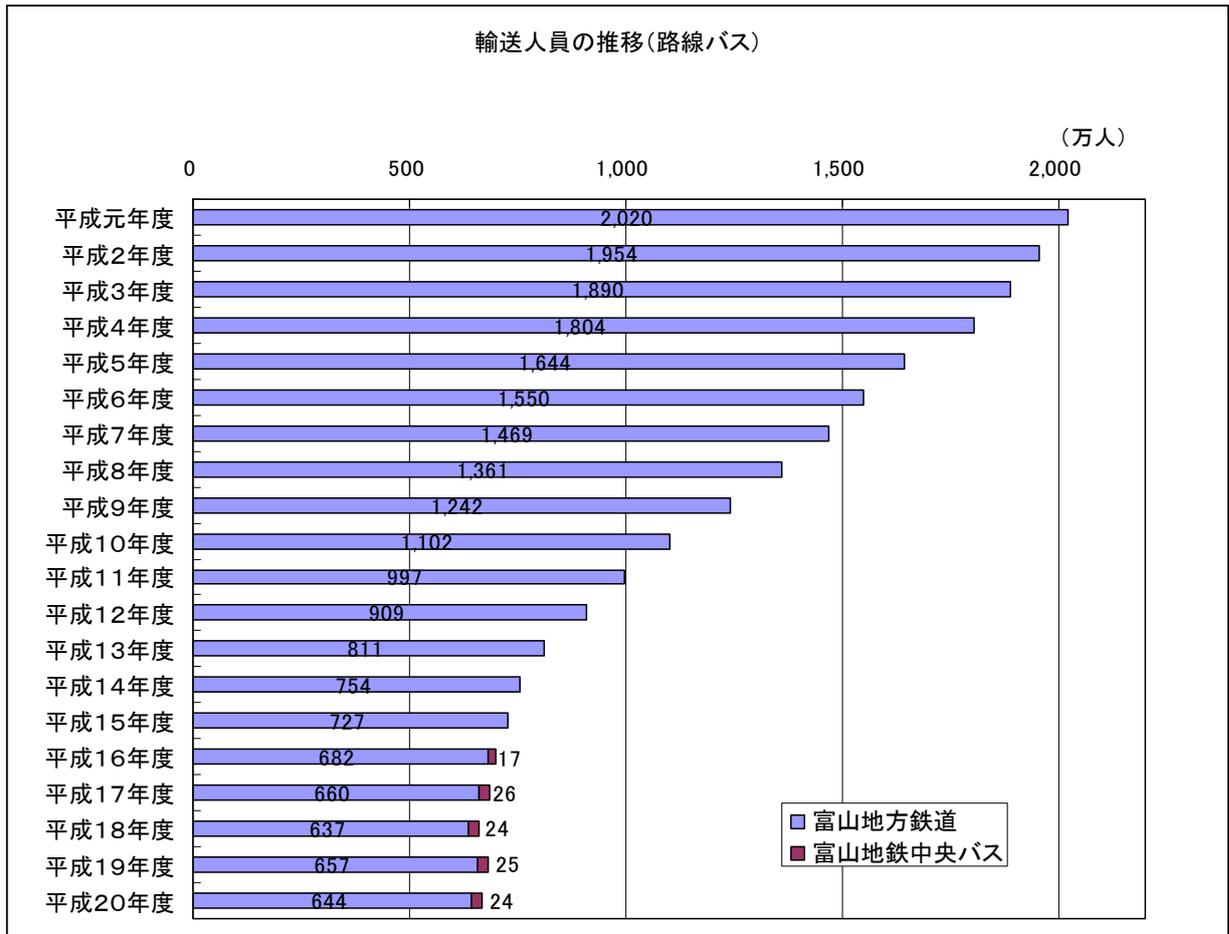
平成21年12月には、「富山市中心市街地活性化基本計画」の事業にも位置づけられた富山市軌道線環状線化事業を公設民営の形で実施し、都心地区の利便性と魅力の向上が図られ、今後の利用状況の動向が注目されます。



(富山地方鉄道(株))

3) 路線バス（富山地方鉄道及び富山地鉄中央バス）

路線バスの輸送人員は、平成18年度まで年々減少が進んできました。平成19年度に、減少に若干歯止めがかかったように見受けられましたが、平成20年度に再び減少し、平成21年度上期の実績も前年同期対比4.7%減と、減少に転じています。

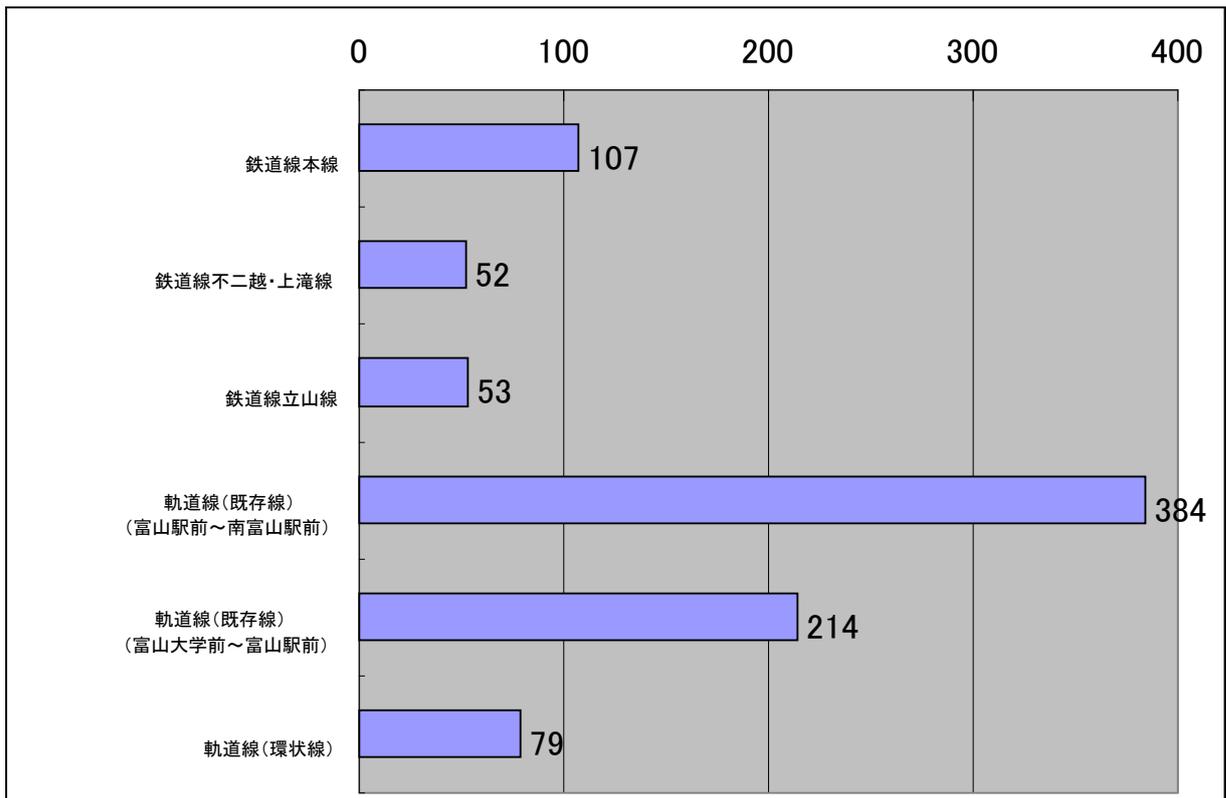


(富山地方鉄道(株)、富山地鉄中央バス(株))

(3) サービス面

1) 鉄軌道線

- ・ 地鉄本線は、1日あたりの本数が電鉄富山駅～越中舟橋駅間で107本と多く、上市駅から終点の宇奈月温泉駅へ向かって運行本数が減少しています。
- ・ 地鉄立山線は、電鉄富山駅～岩嶽寺駅間が53本、岩嶽寺駅～立山駅間が28本、地鉄不二越・上滝線は、52本と運行本数が少ないです。
- ・ 軌道線は、5分～10分間隔と高頻度で運行しています。



鉄軌道線の平日1日あたりの運行本数（特急・急行列車、季節運行を除く）

	(電鉄富山駅 ～越中舟橋駅)	(越中舟橋駅 ～上市駅)	(上市駅 ～滑川駅)	(滑川駅 ～早月加積駅)	(早月加積駅 ～電鉄黒部駅)	(電鉄黒部駅 ～宇奈月温泉駅)
本線	107	106	69	63	62	33

	(電鉄富山駅 ～岩嶽寺駅)	(岩嶽寺駅 ～立山駅)
立山線	53	28

鉄道線の平日1日あたりの区間別運行本数（特急・急行列車、季節運行を除く）

2) 路線バス（富山地方鉄道及び富山地鉄中央バス）

○富山駅前から富山大学前方面、有沢方面、市民病院前方面、南富山駅前方面が比較的サービス水準が高いバス路線となっています。

- ・路線系統では、富山市中心部と富山大学を結ぶ「富山駅－富山大学前」、有沢を結ぶ「富山－有沢」、市民病院を結ぶ「富山駅－市民病院前」、南富山駅を結ぶ「富山駅－南富山駅前」は運行頻度が高く、おおむね30分に1本以上の頻度が確保されています。

○魚津市、黒部市の地域や富山市細入地域や山田地域へのバス路線は1時間に1本以下と少なくなっています。

- ・山間部は幹線道路に沿って集落が形成されているところが多いため、本数は少ないものの、ある程度バスサービスのカバー率は高いと考えられます。
- ・水橋地域や八尾地域、大山地域へのバス路線は、おおむね1時間に1本程度の運行本数となっています。
- ・細入地域や山田地域へのバス路線は、1時間に1本以下と少ない状況になっています。特に鉄道路線のない山田地域では、2時間に1本程度の時間帯もあります。
- ・魚津市、黒部市の市域では、路線も運行本数も大きく減少しており、特に黒沢地域や池尻地域など、1日運行本数が10本以下と大変少ない状況の地域もあります。

○富山市中心部はおおむね30分に1本以上のバス路線で網羅されています。

- ・JR北陸本線と地鉄不二越・上滝線、国道359号線（婦中大橋）、神通川に囲まれた富山市中心部は、おおむね30分に1本以上のバス路線で網羅されています。

方面別運行状況（富山地方鉄道及び富山地鉄中央バス）

方面	主な行き先	代表バス停での運行本数（平日）			
		代表バス停	1日当り	ピーク時 (8時台)	昼間時 (10～15時)
富山大学前	小杉、高岡、新湊	富山大学前	169本/日	12本/日	12本/時
有沢	速星、山田、八尾	有沢	95本/日	7本/日	7本/時
市民病院前	笹津、猪谷、富山空港	市民病院前	139本/日	13本/日	7本/時
南富山駅前	月岡、福沢、辰尾団地	南富山駅前	136本/日	14本/日	8本/時
大泉駅前	五百石、不二越	大泉駅前	72本/日	5本/日	4本/時
石金	藤の木、大場、西の番	石金	243本/日	18本/日	17本/時
双代町	針原、水橋、滑川、済生会病院	双代町	84本/日	6本/日	6本/時
永楽町	米田すずかけ台	永楽町	71本/日	4本/日	6本/時
畑中	四方、石坂、新港東口	畑中	88本/日	7本/日	6本/時
魚津駅前	黒沢、東蔵、労災病院	魚津駅前	23本/日	3本/日	2本/時
黒部駅前	金太郎温泉、生地、池尻、桜井高校	黒部駅前	31本/日	4本/日	2本/時

(4) 施設面

1) 鉄軌道線

① 駅・駅前広場

- ・ 鉄道線本線、不二越・上滝線、立山線ともに、一部の駅で改修が行われていますが、老朽化が進んだ駅舎・駐輪場等の施設も見られ、快適な待ち環境が確保されていません。
- ・ 駅前広場や駐車場、駐輪場等が整備されていない駅がいくつか見られ、端末交通の導入による駅勢圏の拡大が図られていません。



② 電停

- ・ 歩道橋を使わなければアクセスできない電停がいくつか見られ、バリアフリーに対応できていません。



③ 車両

- ・ 鉄道線本線、不二越・上滝線、立山線では、車両の更新は平成5年に中古車両が購入されたのを最後に16年以上行われていません。
- ・ 軌道線既存線では、平成5年に一部が更新されています。
- ・ 平成21年12月に公設民営方式で開業した軌道線環状線では、ノンステップ車両3編成が導入されています。また、既存線においても平成22年3月にはノンステップ車両が1編成導入される予定です。



軌道線既存線の車両（8000形）



軌道線環状線の車両（9000形）

2) 路線バス

①バス停

- ・利用者の比較的多いバス停では、上屋やバスロケーションシステムが整備されています。
- ・主要な箇所のバス停では上屋の付いたハイグレードなバス停がある反面、一部のバス停では表示の見つらいものや老朽化の進んだものも見られます。



よく見られるバス停（上屋あり（左）と上屋なし（中・右））



ハイグレードなバス停（左）と表示の見つらいバス停（右）

②車両

- 富山地方鉄道(株)及び富山地鉄中央バス(株)では、平成9年度から平成21年度の間、35台、年間約3台の割合でノンステップバスが導入されています。

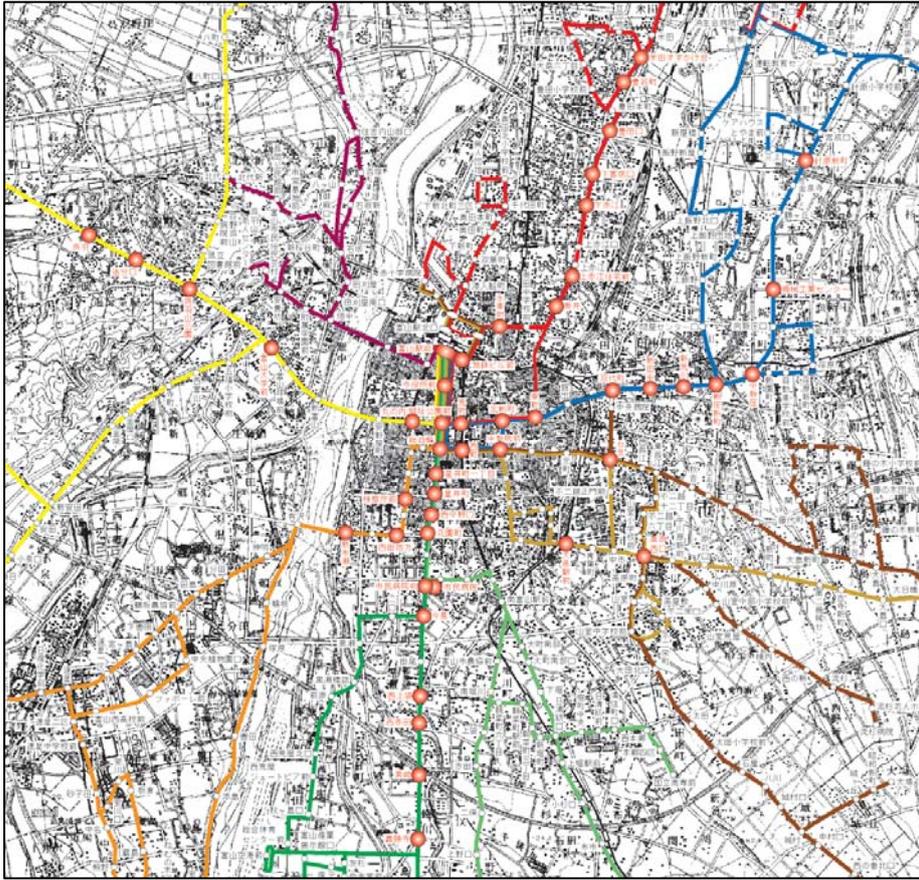
ノンステップバスの導入状況

	配置車両数 平成21年末	ノンステップバス年間導入台数 (平成9年～21年度)	導入率
富山地方鉄道及び 富山地鉄中央バス	139台	35台(2.7台/年)	25.2%



③バス停施設 (バスロケーションシステム)

- 富山地方鉄道(株)のバスロケーションシステム(接近表示機)は、富山市内60箇所に計73基設置(平成21年12月現在)されていますが、20年以上前に設置されたバスロケーションシステムもあり、更新があまり進んでいない状況となっています。
- 運行本数が約1本/時の針原新町方面や米田すずかけ台方面はバスロケーションシステムが整備されていますが、運行本数の多い速星方面や開発方面は導入が進んでいません。
- 富山市以外の区域には、全く導入されていません。



バスロケーションシステムの位置



2-3 課題の整理

(1) 鉄軌道の課題

◆ 利用しやすい施設の整備

鉄道線における駅舎には、老朽化が進んだものやトイレなどの関連施設のないもの、バリアフリーに対応していないものなどが見受けられることから、利用者がより快適で利用しやすい施設の整備が必要です。

◆ 利用しやすいサービス水準の確保

県内広域に跨って運行している鉄道線においては、運行頻度の改善や定時性・速達性の向上に努めるなど、広域公共交通としてより利用しやすいサービス水準を確保する必要があります。

◆ 駅勢圏の拡大やシームレス化

鉄軌道線では、さらなる利用促進を図るため、駐車場・駐輪場の整備や関連交通機関との連携強化を図るなど、より乗り継ぎ利便の高い公共交通の実現が必要です。

(2) 路線バスの課題

◆ 快適で利用しやすいバス交通の実現

路線バスの停留所には、老朽化が進んでいるものや上屋のないもの、案内表示が見づらいものなどが見受けられることから、より快適で利便性の高いバス停施設の整備が必要です。

また、バス車両についても、ノンステップ車両等のバリアフリーに対応した車両への更新を進めるなど、利用者がより利用しやすい環境への整備が求められます。

◆ 定時性・速達性の向上

バス交通は、利用者にとって一番身近な公共交通機関である一方、当該路線の道路状況や利用状況に影響を受けやすく、定時性が確保されにくいことから、走行空間の確保や乗降時間の短縮等による定時性や速達性の向上により、市民生活の足として信頼できる公共交通を実現する必要があります。

3. 地域公共交通総合連携計画

3-1 基本的な方針

富山地方鉄道株式会社及び富山地鉄中央バス株式会社が運行する鉄道や路線バス等の広域に跨る公共交通を維持するとともに、その活性化・再生を図るためには、各沿線自治体がまちづくりや住民ニーズに基づいた施策を展開するだけでなく、その枠を超えた広域的な観点からの取組みが非常に有効であると考えられることから、本計画においては、相互に円滑で効率的な乗換えが可能であることや定時性が確保されていることなど、広域的な観点から利用者本位の十分に使いやすい公共交通の実現を目指します。

3-2 連携計画の目標

本計画においては、交通事業者、沿線自治体、地域住民等の地域の関係者が連携し、県内広域にわたるシームレスな公共交通ネットワークの実現を目指すとともに、その利便性向上や利用促進を図ることを目標とします。

3-3 連携計画の対象区域

本計画の対象区域は、富山地方鉄道株式会社及び富山地鉄中央バス株式会社が運行する鉄軌道及び路線バスの沿線市町村とします。

〔富山市、高岡市、射水市、魚津市、滑川市、黒部市、舟橋村、上市町、立山町〕

3-4 連携計画の期間

本計画の期間は、平成22年度から平成31年度までの10年間とします。

3-5 公共交通活性化施策

**【目標①】
シームレスな
公共交通ネットワーク
の実現**

■シームレスな公共交通ネットワークの実現策

①交通結節点の整備

【施策】 P & R用駐車場・駐輪場の整備、
駅機能の強化、他交通機関との連携強化

②公共交通の接続性の向上

【施策】 ICカードの導入、運行ダイヤの調整、
乗継案内システムの充実

③広域公共交通としてのサービス強化

【施策】 時刻表の充実

**【目標②】
広域公共交通の
利用促進**

■公共交通の利用促進策

①公共交通の快適性の向上

【施策】 バリアフリー化の推進、案内設備の充実、
駅及びバス停等の関連施設整備

②公共交通の速達性の向上・定時性の確保

【施策】 ICカードの導入、PTPSの整備

③公共交通の利用啓発

【施策】 モビリティマネジメントの実施、
シンポジウム・フォーラムの開催

④地域との連携による利用促進

【施策】 サポーター組織の拡充、
ICカードの多機能化、
ノーマイカーデーの推進・強化

3-6 目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 交通系 I C カード導入推進事業

◆事業内容

県内公共交通のシームレス化を実現するとともに、乗降時間の短縮による速達性の向上や定時性の確保を図るため、富山地方鉄道株式会社が発行する交通系 I C カード「ecomyca (えこまいか)」の利用範囲を県内広域に跨り運行する同社や富山地铁中央バス株式会社の路線バス及び鉄道線へ拡大します。

また、中心商店街や各種団体と連携したポイントサービスや電子マネー等の実現による I C カードの多機能化に向けた取り組みについて検討します。

◆実施主体

富山地方鉄道株式会社
富山地铁中央バス株式会社

◆実施期間

平成 22 年度～平成 23 年度



(2) パーク&ライド施設整備事業

◆事業内容

交通結節点の整備による公共交通のシームレス化や利用促進を図るとともに、交通渋滞の緩和等による環境負荷の低減に努めるため、富山地方鉄道株式会社の鉄道駅やバス停にパーク&ライド用駐車場や駐輪場を整備します。

また、パーク&ライド用駐車場や駐輪場の設置状況を広く周知し、その利用促進を図るため、ホームページ等を活用した情報提供の実施について検討します。

◆実施主体

沿線市町村
富山地方鉄道株式会社

◆実施期間

平成 22 年度～平成 31 年度



図：上滝線「大庄駅」の P & R 駐車場

(3) 富山地方鉄道バリアフリー化推進事業

◆事業内容

すべての利用者にとってより快適で利用しやすい公共交通を実現するため、富山地方鉄道の鉄道駅舎改修や駅ホームへのスロープ及び点字の設置等を行い、鉄道施設のバリアフリー化を推進します。

◆実施主体

富山地方鉄道株式会社

◆実施期間

平成22年度～平成31年度



図：本線「東新庄駅」のホームへのスロープ

(4) 富山地方鉄道路線バス快適性向上事業

◆事業内容

すべての利用者にとってより快適で利用しやすい公共交通を実現するため、富山地方鉄道及び富山地铁中央バスのバス路線へバリアフリーに配慮したノンステップ車両を導入するとともに、バス停上屋の整備や案内設備の充実などによる利便性・快適性の向上を図ります。

◆実施主体

富山地方鉄道株式会社
富山地铁中央バス株式会社

◆実施期間

平成22年度～平成31年度



図：整備されたバス停上屋とノンステップ車両

(5) 公共交通利用促進啓発事業

◆事業内容

過度に自動車に依存した生活を見直し、今後の公共交通のあり方や環境問題について考える契機とするとともに、地域との連携による公共交通の利用促進に努めるため、住民、地元企業、沿線自治体が一致協力し、富山県公共交通利用促進協議会が主体となり実施している「県・市町村統一ノーマイカーウィーク」における取り組み強化を図るとともに、モビリティマネジメントの実施等による住民意識の啓発に努めます。

◆実施主体

沿線市町村

富山地方鉄道株式会社

富山地鉄中央バス株式会社

◆実施期間

平成22年度～平成31年度



図：平成22年度県・市町村統一ノーマイカーウィーク