

政策の柱	安心とやま	政策名	13 生活交通の確保
政策目標	県民の生活を支える身近な公共交通サービスが安定的に確保され、高齢者、障害者など誰もが安全で快適に移動できること。		

1.【県民参考指標の動向】

指標名 (指標の定義)	参 考				H24 (評価)	目 標		達成見通し	
	H18 (概ね5年前)	H21	H22	H23		H28	H33		
	鉄道・バスの利用率 <small>(1人当たりの県内の鉄道・バスの年間利用回数)</small>	39.4回 (H18)	38.3	38.8					39.3
指標動向の補足説明	・鉄道、軌道では増加したが、バスでは減少した。 (鉄道H23:23.6 → H24:23.9, 軌道H23:6.8 → H24:6.9, バスH23:8.9 → H24:8.8)								
達成見通しの判断理由	利用率は、バスでは減少したが全体的には前年と比較すると増加しており、また、新幹線開業後の二次交通としての利用者の増加も見込まれるため、達成可能とした。								
旅客輸送分担率 <small>(旅客輸送のうちの鉄道・バスなど公共交通機関と自家用車の分担率)</small>	鉄道バス等 6.1%(H17)	5.6%	—	—	—	鉄道バス等 6%	鉄道バス等 7%	判定不能	
	自家用車 90.0%(H17)	92.6%	—	—	—	自家用車 91%	自家用車 90%		
	指標動向の補足説明	平成22年度の国土交通省による旅客地域流動調査から自家用乗用車・自家用バスが調査対象より除外となったため、数値把握できない。							
達成見通しの判断理由									
パークアンドライド駐車場 設置鉄道駅数	43 (H20)	44	—	46	48	53	60	達成可能	
	指標動向の補足説明	H23と比較し、パークアンドライド駐車場が設置されている鉄道駅が増加した。 (H23:46駅 → H24:49駅)							
	達成見通しの判断理由	今後、9駅でパークアンドライド駐車場の整備が見込まれているため達成可能とした。							
低床バス導入割合 <small>(民営乗合ノンステップバスの導入割合)</small>	17.1 (H18)	25.5%	28.1%	30.3%	—	40%	50%	達成可能	
	指標動向の補足説明	年々導入割合が増加しており、H23のデータも30.3%と順調な伸びを示している。							
	達成見通しの判断理由	H12に施行された交通バリアフリー法(H18よりバリアフリー新法)により、交通事業者が新規にバスを導入する際には、低床バスの導入が義務づけられており、補助制度と相まって導入割合が順調な伸びを示していることから、達成可能とした。							

2.【補足指標の動向】(新・元気とやま創造計画アクションプランで設定した「活動指標」の毎年度の進捗状況)

参考データ	数値実績	数値実績の補足説明
公共交通活性化調査実施件数累計	補助件数累計 H23年度:33件→H24年度:35件	活性化調査実施件数は、順調な伸びを示している。
低床路面電車導入台数	導入台数累計 H23年度:17台→H24年度:18台	低床路面電車(LRV)は順次導入されている。

3.【県民ニーズの状況】(県政世論調査結果)

区分	H24	H25
満足度(順位)	24.0% (8/68)	24.6% (11/68)
要望度(順位)	7.2% (17/68)	10.6% (9/68)
分類	B	B

分類：A＝要望度高・満足度低
 B＝要望度高・満足度高
 C＝要望度低・満足度低
 D＝要望度低・満足度高

※ 分類中の要望度及び満足度の高低はそれぞれの平均値を基準としている。

4.【政策をとりまく国、市町村、民間の動き】

- (1) 並行在来線(北陸本線)の経営分離について
- H17.7 北陸新幹線の開業(H26年度末予定)に伴い、JR西日本から経営分離される予定の並行在来線(北陸本線)の経営のあり方等を検討するため、「富山県並行在来線対策協議会」を設立した。
 - H20.12 政府・与党WGにおいて、下記事項について合意がなされた。
 - ①並行在来線の地方負担の軽減、運行の在り方について、さらに検討すること。
 - ②JRからの貸付料など幅広い観点から財源確保の方策を検討すること。
 - H21.12 民主党政権となり、国が「整備新幹線の整備に関する基本方針」を公表し、並行在来線については、JRもその維持のためできる限りの協力と支援を行うことが求められることなどが示された。
 - H22.12 国の予算案として、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金のうち1千億円(10年間)が、並行在来線の貨物調整金の財源として活用されることが示された。
 - H23.5 県並行在来線対策協議会において、富山県単独の三セク会社を設立する方向で検討を進めること等を内容とする「経営の基本方針」が了承された。
 - H23.6 鉄道・運輸機構の利益剰余金の一部を鉄道関連施策に活用する法案の可決、成立により、貨物調整金が拡充されることになった。
 - H24.1 県並行在来線対策協議会において、並行在来線の経営方針や経営区間など経営の基本事項をまとめた「富山県並行在来線経営計画概要(第1次)」や出資比率(県63%、市町村27%、民間10%)などが了承された。
 - H24.7 並行在来線の第三セクター会社「富山県並行在来線準備株式会社」が設立された。
 - H25.1 並行在来線の初期投資等に係る地方負担に対して新たな地方交付税制度が創設された。
 - H25.3 県並行在来線対策協議会において、運行計画、運賃水準、経営安定化対策などをとりまとめた「富山県並行在来線経営計画概要(最終)」を策定。
 - H25.4 あいの風とやま鉄道の経営の安定化を図るため、県、市町村、民間企業が拠出し、「経営安定基金」を設置した。
 - H25.6 マイレール意識の醸成と利用促進を図るため、「あいの風とやま利用促進協議会」を設立。
 - H25.7 社名を「あいの風とやま鉄道株式会社」に変更、資本金を15億円から40億円に増資し、本格会社に移行した。
 - H25.12 国に鉄道事業許可を申請。(H26. 2 許可)

- (2) 地域交通活性化に係る国の動きについて
- H22.12 国の予算案として、地域公共交通活性化・再生総合事業補助金や鉄道軌道輸送対策事業費補助金、地方バス路線維持費補助金等が地域公共交通確保維持改善事業に集約されることが示された。
 - H23.4 生活交通サバイバル戦略として、これまでの支援策を抜本的に見直した国庫補助スキーム(地域公共交通確保維持改善事業)が構築された。
 - H23.9 「運輸事業の振興の助成に関する法律」が施行され、運輸事業振興交付助成金の交付について、都道府県の努力義務が課された。

- (3) 地域交通活性化に係る県内の動きについて
- H20.2 富山市が、地域交通活性化・再生法に基づく「軌道運送高度化実施計画」の全国第1号認定を受け、路面電車の環状線化事業において、軌道の上下分離方式が導入されることとなった。
 - H20.3 富山市が、高山本線活性化実証実験の中で、新駅の婦中鶴坂駅を設置したほか、万葉線が新電停「末広町」を設置し、利用者の利便性の向上が図られた。
 - H20.4 滑川市、小矢部市が、地域交通活性化・再生法に基づく「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」の認定を受け、コミュニティバスの実証運行事業を行うこととなった。
 - H21.2~4 富山県・市町村・交通事業者等で構成する「富山県公共交通情報提供活性化協議会」が、地域交通活性化・再生法に基づく「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」の認定を受け、県内の鉄道・バス等公共交通の乗継情報を、パソコンや携帯電話から検索できるシステム(富山らくらく交通ナビ)の整備を行うこととなった。
 - H21.3 万葉線に新型低床車両全6編成の導入が完了した。
 - H21.12 富山市内電車環状線が開業した。
 - H22.3 富山地鉄(市内電車)に交通ICカードが導入され、富山ライトレールの交通ICカードとの相互利用が開始され、利便性の向上が図られた。
富山地鉄市内電車に新型低床車両が導入された。(H22.4発車式開催)
富山らくらく交通ナビの運用開始(H22.4タッチパネル運用開始)
 - H23.3 富山地鉄(バス)に交通ICカードが導入された。
 - H24.3 富山地鉄(鉄道)に交通ICカードが導入された。
富山地鉄市内電車に新型低床車両が導入された。(H25.1発車式開催)

5.【政策目標の達成(進捗)状況】

達成状況	目 概ね順調であるが、より一層の施策の推進が必要
公共交通機関の利用状況については、鉄道、バスとも減少傾向にある。ただし、市内軌道については、富山市内電車環状線の開業などにより利用者数の伸びがみられた。	
地域公共交通の維持・活性化の取り組みについては、富山地鉄市内電車への交通ICカードや新型低床車両の導入など、利用客の利便性向上が図られている。	
地域公共交通のバリアフリー化については、法律の整備等が行われたこともあり、低床車両の導入が概ね順調に進んでいる。	

6.【事業評価結果からの課題】

事業名	課題内容

7.【政策目標達成に向けての課題】

課題タイトル	課題内容	緊急性
地域公共交通の維持活性化	今後、人口減少・高齢化の進展への対応や、環境問題、まちづくり、観光の観点からも公共交通の維持・活性化について引き続き検討していく必要がある。	
人にやさしい公共交通サービスの推進	高齢者や障害者など、県民誰もが不自由なく外出できるよう、交通事業者等による人にやさしい公共交通サービスの推進について引き続き検討していく必要がある。	
並行在来線の安定経営と利便性確保	並行在来線については、県民の通勤通学の足を確保するため、あいの風とやま鉄道株式会社と連携して、開業に向けて適切かつ着実に準備を進める必要がある。一方で、厳しい収支が見込まれることから、利用者の増加や収支の改善を促す施策を推進するとともに、将来にわたり持続可能となる新たな仕組みについて、関係県とも連携し、引き続き関係方面に働きかけていく必要がある。	

8.【25年度の進捗状況(実績等)】

<p>利用者の利便性の確保と運営会社の経営安定化に資するため「富山県並行在来線経営安定基金」を設置した。また、H25年6月にあいの風とやま鉄道利用促進促進協議会を設置し、県民のマイレール意識の醸成や利用促進に向けた取り組み等について協議した。</p> <p>・北陸新幹線の接続新駅について、平成26年度末の新幹線開業にあわせた供用開始に向けて建設工事に着手された。(JR城端線新高岡駅:起工式9/14、地鉄本線新黒部駅:起工式11/7)</p> <p>・あいの風とやま鉄道において交通ICカード(ICOCA)導入に向けた基本設計が行われた。</p>
--

9.【26年度の改善内容】

高齢者や障害者の交通モビリティの確保と、利用者の利便性向上のため、低床車両の導入に対して、引き続き支援する。
交通情報提供システム(富山らくらく交通ナビ)について、新幹線ダイヤ、新運賃体系に併せたシステムの再構築を行う。
北陸新幹線開業時における県内二次交通体系等を周知するため、公共交通インフォメーションブースを現富山駅に設置する。
県内公共交通の利用促進を図るため、県内公共交通の企画きっぷ導入の社会実験を行う。
平成26年度末の開業に向けて、あいの風とやま利用促進協議会、あいの風とやま鉄道とも連携して、県民のマイレール意識の醸成や利用促進に向けた取り組みを進める。
あいの風とやま鉄道の交通ICカード導入について、平成26年度からの本格的な整備に支援する。
あいの風とやま鉄道の「高岡－西高岡間」の新駅設置に関し、高岡市が策定する「地域公共交通総合連携計画」に支援する。

10.【26年度の展開方向】

別添アクションプラン(平成26年度改訂版)のとおり