

Ⅷ. まとめ

1. 新駅・現駅間の公共交通体系のあり方と方策

交通手段	特性 (代表的なもの)	あり方	方策	対応案
鉄軌道交通	<ul style="list-style-type: none"> ・大量輸送が容易 ・定時性に優れている ・安全性に優れている ・料金が安価 	「新幹線ダイヤに連動したスムーズな乗り換えを確保する交通手段」	新幹線ダイヤに連動した城端線運行の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線乗降客に対して円滑な乗り継ぎを確保する。 ・運行頻度を上げることが可能なダイヤ編成、それに対応する城端線新駅の整備
		「来訪者に安心感、快適性を与える交通手段」	ラッシュ時の快適性の確保	・車両の増便
			安心感を与える案内性の確保	・案内看板 ・パンフレット
			バリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー車両 ・エレベーター ・スロープ
アメニティ強化	・城端線への先進的デザインの新型車両の導入			
バス交通	<ul style="list-style-type: none"> ・設備投資が比較的小さい ・経路設定の自由度が高い 	「来訪者の目的地までの移動を細やかに支える交通手段」	ラッシュ時の快適性の確保	・車両の増便
			安心感を与える案内性の確保	・案内看板 ・パンフレット
			バリアフリー化	・バリアフリー車両の増便
		アメニティ強化	<ul style="list-style-type: none"> ・先進的デザインの新型車両の導入 ・ラッピングバスの運行 	
「生活利用者の身近な足となる交通手段」	新幹線ダイヤに連動したバス運行の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・現行、近隣バス路線を迂回し、運行本数を確保する。 ・運行頻度を上げる際、運行時間、運行目的等から既存路線にとらわれない運行路線を検討 		
タクシー交通	<ul style="list-style-type: none"> ・待たなくてよい ・走行ルートが自由 	「利用者を目的地までの確に運送する交通手段」	ラッシュ時の快適性の確保	・車両の増配
			バリアフリー化	・福祉タクシー
			アメニティ強化	・ホスピタリティが見えるサービスの提供

自転車・レンタサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ・移動を楽しむ ・小回りがきく ・健康志向 ・環境志向 	「移動を楽しむ来訪者に快適性を与える交通手段」	利用時の快適性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化を防ぐ車両管理 ・車両の更新 ・貸出方法、料金設定等の見直し
			安心感を与える案内性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・案内看板 ・パンフレット
歩行移動	<ul style="list-style-type: none"> ・のんびりと移動 ・健康志向 ・環境志向 	「ゆっくりとした移動を楽しむ来訪者に安心感、快適性を与える交通手段」	歩行時の快適性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・景観整備
			安心感を与える案内性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・案内看板 ・パンフレット
			バリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備
			アメニティ強化	<ul style="list-style-type: none"> ・立ち寄りスポットの整備 ・観光土産店等便益施設の立地

2. 利便性の高い交通結節点への方策

○新幹線新駅

交通手段	方策	対応案
鉄軌道交通	城端線新駅とのスムーズな乗換え	城端線新駅と新幹線新駅をシェルターで連結
		バリアフリー化
バス交通	新幹線からのスムーズな乗り換え	<ul style="list-style-type: none"> シェルター設置による雨天対策 わかりやすい案内表示
タクシー交通	新幹線からのスムーズな乗り換え	<ul style="list-style-type: none"> シェルター設置による雨天対策 わかりやすい案内表示

○現高岡駅

交通手段	方策	対応案
鉄軌道交通	北陸本線からのスムーズな乗り換え	北陸本線・城端線ダイヤ連結の強化

	氷見線からのスムーズな乗り換え	氷見線と城端線ダイヤの連結の強化
		氷見線・城端線ホームの近接化
	万葉線からのスムーズな乗り換え	駐車場の近接化
バス交通	他の公共交通機関へのスムーズな乗り換え	J R、万葉線とバスターミナルとの近接化
		南口広場でのバス乗降場の検討
タクシー交通	他の公共交通機関へのスムーズな乗り換え	J R、万葉線、バスターミナルとの近接化
		南口広場の活用方法の検討

3. 今後の検討課題

○新駅・現駅間の公共交通

交通手段	検討課題	調査・検討項目
鉄軌道交通	万葉線の城端線への乗り入れ	<p>【管理運営面】</p> <ul style="list-style-type: none"> 万葉線(株)の城端線での第二種鉄道事業者の許可 万葉線の定時性の確保 J Rと万葉線の料金精算方法の違い <p>【施設面】</p> <ul style="list-style-type: none"> J Rと万葉線で車高が違うことから必要なホームの高さが違う。 J Rと万葉線で車両幅が違うことから必要なホームと軌道の距離が違う A T S等運転保安設備が違う 城端線軌道回路の改修が必要 城端線の電化 <p>【経路】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「氷見線と城端線の直通化」と同様の課題がある 平面交差する場合、北陸本線と万葉線の電流・電圧の違い <p>【車両】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平面交差する場合、電池駆動L R Vの新規導入が必要 <p>※万葉線を新駅へ延伸させることを目的とするならば、道路への新軌道の敷設についても同様に検討する余地があると考え。今後、市民、専門家等多くの方の意見を聞きながら、多面的に検討していく課題。</p>
	城端線の電化	<ul style="list-style-type: none"> 建設基準についてJ R西日本と協議が必要 建築限界の特例、電車線と建造物の離隔距離について専門家の検証が必要

	瑞龍寺新駅の設置について	<ul style="list-style-type: none"> ・文化財保護、景観保全の観点から設置位置、整備規模について配慮が必要
バス交通	BRTの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・連節する場合、道路運送法の特例を受ける必要 ・経路とその需要予測の検討 ・求められるデザインとその実現可能性について調査・検討が必要

○交通結節点

現駅の交通結節点	氷見線と城端線の直通化	<ul style="list-style-type: none"> ・専門家による直通化の詳細な線形の検討 ・概算事業費の算出 ・並行在来線の運行ダイヤが明確になった段階で横断可能かについての具体的検証 ・費用対効果の検証
----------	-------------	--

4. 新幹線開業に向けた整備・検討方針

これまで交通端末ごとに検証した結果について、新駅・現駅間の公共交通体系と交通結節点機能を軸に、上記の通り改めて取りまとめた。

新駅と現駅が一体的な活用が図られる公共交通体系の実現に向けた事業の遂行に向け、今後、以下の方針で取り組む必要があると考える。

①総合的な判断

一般的に公共交通は、「交通事業者に安全に輸送してもらおう」という点では、どの交通手段においても共通の利用目的となる。一方で、目的地、料金、荷物の有無、身体的条件等の利用条件により選択枝は大きく異なる。そのため、それぞれの交通手段がそれぞれに最善策を望んだ場合、公共交通体系全体として利用目的が重複する部分が生ずる可能性が高い。その結果、公共交通の過度な分散利用が進み、利用率の低下が生ずることから、新駅・現駅間の公共交通体系の維持に支障が生じる場合がある。

また、新駅の利用者には、公共交通利用者のみならず自家用車利用者も多数存在する。例えば、城端線新駅の設置は、隣接する都市計画道路下伏間江福田線の城端線横断に影響を与えることが予想される。その場合、新駅西側からの自家用車利用者を主要地方道高岡環状南線に誘導し自動車通行量を分散させるなど、城端線利用者の便益とともに自家用車利用者の便益を確保する仕組みが必要である。

「対応案」については、あくまでも現段階での例示である。新駅・現駅間の公共交通体系の整備に当たっては、まず始めに交通体系の全体最適を求め

て検討する必要があると考える。

②十分な検証

次に、今後の検討課題の事業化については、全体最適を見据えて、専門家の知見が必要なものについては依頼をし、課題、問題点、必要性について十分考慮するとともに、技術的検討・費用等を十分に加味し総合的に判断して決めていくべきものとする。

③ 目標年次の段階的設定

最後に事業の検証、実施については、ワーキング案として「金沢開業時」「金沢開業以降、大阪開業まで」「大阪開業時」の3段階に目標時期を設定し、かつ、その期間における作業過程等を勘案しながらロードマップを作成する。

新駅と現駅間の公共交通体系のあり方と方策、利便性の高い交通結節点の方策を具体化する事業の実施時期については、金沢開業時までがベンチマークとなるものとする。

一方で、城端線・氷見線の直通化や万葉線の城端線への乗り入れなどについては、高岡駅構内における平面交差が一番安価な事業手法であり、その可否等の検証がまず必要なことから、実質的には、並行在来線の運行形態が決定し、一定の期間を要した後でないと事業実施の適否判断が困難と考える。

また、瑞龍寺新駅についても、万葉線の城端線への乗り入れの検討結果いかんで駅構造が変わるため、それと合わせての検討となると考える。

BRTについては、大量輸送手段であり、鉄軌道と利用目的が重複する部分が多いことや既存の路線バスでも当面のバス需要に応えられる体制にあることから、今後の需要の推移をみながら、鉄軌道の議論を踏まえ検討していくべきと考える。

大阪開業時には、新高岡駅（仮称）が東西への広域交通体系の拠点として機能することから、これらの検討結果を踏まえ、大阪開業時までに必要なものについて段階的に整備していくべきと考える。

これらのポイントを踏まえ、現駅・新駅間の公共交通アクセス体系の目標とする整備・検討スケジュールを次に示した。

北陸新幹線の開業を機に、高岡は飛越能の玄関口として、多くの方に来訪していただけるまちとしての骨格ができる。この好機を逃すことなく、開町400年を超えた高岡新時代の幕開けとしてふさわしいプロムナードづくりを進めるべきと考える。

○目標とする整備・検討スケジュール

