

高岡市総合交通戦略の中間評価について

<はじめに>

本市では、急速な人口減少や少子高齢化が進展していく中において既存の都市インフラを効率的に活用することで持続可能な都市構造を目指す、コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくりを進めている。モータリゼーションの進展によって自家用車による移動を前提とした生活様式が定着している現代において、徒歩、自転車、公共交通との適正分担による安全・安心で利便性の高い交通を実現するため、総合交通戦略を策定し、施策に取り組んできた。

高速交通基盤である北陸新幹線の金沢開業や能越自動車道の七尾開通から5年が経過し、首都圏をはじめとする三大都市圏や飛越能地域などとの広域交流が浸透しつつあるなど、総合交通戦略策定時から情勢が変化してきている。このようなことから、今般、戦略の施策の方向性や推進手法について見直しを行うため、これまでの取り組みに対する現況分析や情勢の変化から課題を抽出した。

<高岡市総合交通戦略（H26.3策定）の概要>

1. 総合交通戦略における目指すべき将来像

- ・他地域との広域交流による地域活性化をもたらす公共交通
- ・市内公共交通の利便性の向上と利用の定着化
- ・人口減少社会対応型都市構造にあわせて整備された交通ネットワーク
- ・恵まれた歴史・文化資産を活かす交通・観光ネットワーク

2. 戦略の理念と基本方針

(1) 戦略の理念

公共交通からまちを変える
アクティブ交流拠点都市 高岡を目指して

(2) 戦略の基本方針

基本方針 1 都市の成長を高める広域交通体系の構築

大都市圏・飛越能地域・県西部地域それぞれとの交通軸の強化や、広域交通拠点としての環境充実を図る

基本方針 2 市内を円滑に移動できる交通体系の構築

都心・都市交通軸の強化、公共交通不便・空白地域の改善、観光を促進する公共交通の整備を図る

基本方針 3 安全・安心な交通環境とサービス水準の向上

交通モード間の乗り継ぎ、交通施設等や情報提供手法の改善、公共交通等を活用した賑わいの創出、環境に配慮した車両・施設の改善を図る

基本方針 4 公共交通を活用するライフスタイルへの転換

利用者意識の醸成、利用者へのインセンティブ強化、都市機能の集約化を図る

3. 高岡市総合交通戦略施策事業の進行状況について

【戦略1】都市の成長を高める広域交通体系の構築

◆現況分析

- 戦略策定以降、北陸新幹線金沢開業、能越自動車道七尾開通のほか、高速バスターミナル整備や新規バス路線の展開などにより、順調に広域交通体系の構築が図られている。
- 新高岡駅の乗降客数は、団体旅行誘致やJR西日本の観光列車「ベル・モンターニュ・エ・メール」の運行などによって増加しており、平成27年と平成30年の対比で7.5%増加している。年々観光面での注目度が高まっている中、今後も、観光誘客を中心とした効果的な施策の展開により乗降客数の増加を見込んでいる。
- 北陸新幹線金沢開業に伴い、従前の高岡駅利用者のうち、10%程度の広域利用者が新高岡駅へ移行すると見込まれていたが、城端線との乗り継ぎ改善や乗り継ぎ割引、あいの風とやま鉄道による利用促進策などにより、新幹線開業前年の平成26年と平成30年の対比で7.8%の減少幅に抑えている。
- 新高岡駅は観光や出張を目的とした広域利用が約85%を占めているのに対し、高岡駅は通勤・通学といった地域利用が約65%を占めている。今後、地域利用の比率が大きい高岡駅の乗降客数は地域の人口減少に伴って毎年減少傾向が進むと見込まれる。
- 評価指標の高岡駅・新高岡駅の乗降者数(図1)は、新高岡駅の乗降者数の増加に合わせて毎年増加することが予測されることに加え、高岡駅・新高岡駅の広域拠点整備を起因とする、ホテルやマンション、大型商業施設などの開発の動きがあったことから、今後、利用者数の増加が期待できる。
- 高速バス路線利用者数は、北陸新幹線金沢開業に伴い、JRの直通特急便が無くなり、名古屋方面と関西方面の利用者数が増加している。また、新高岡駅を起点とする飛騨・能登地方への観光路線の展開によって新たな需要を取り込んでおり、計画策定時の平成24年と平成30年の比較で約2.3倍に増加した。また、平成30年時点で目標値である252,000人/年の約1.4倍となっており、低廉な価格設定で快適性が向上した高速バス路線の需要は高く、観光やビジネス目的の利用が広がってきている(図2)。

◆評価指標の達成状況

評価指標①	高岡駅・新高岡駅の乗降客数	達成状況	◎
定義	高岡駅・新高岡駅の1日あたりの乗降客数の合計 ※高岡駅の乗降客数にはJR城端線・氷見線からの乗り継ぎを含まない。		
従前値(H24年度)	15,013人/日	H30年度	17,276人/日
		目標値(R5年度)	18,000人/日

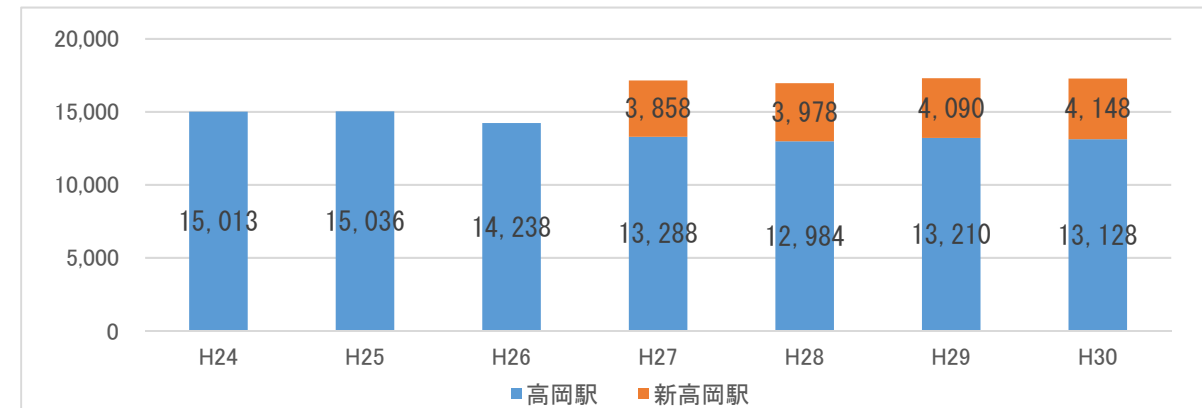


図1. 1日あたりの高岡駅・新高岡駅乗降客数

資料：富山県、交通事業者提供

評価指標②	高速バス路線利用者数	達成状況	◎
定義	本市を起点として、又は経由して市外に定期的に運行する県内高速乗合バス路線の利用者数の合計(共同運行事業者分も含む)		
従前値(H24年度)	152,281人/年	H30年度	354,903人/年
		目標値(R5年度)	252,000人/年

資料：国土交通省富山運輸支局、交通事業者提供

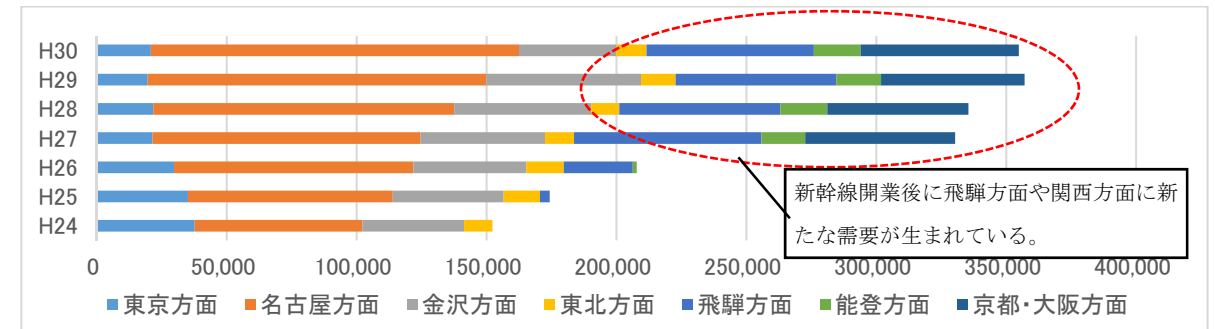


図2. 高速路線バス利用者数

◆施策の取組状況

① 北陸新幹線の整備

H27.3：長野—金沢間開業、R4：金沢—敦賀間開業予定

② 高速道路等の整備

○東海北陸自動車道

R1 飛騨清見IC～南砺スマートIC間が4車線化優先整備区間に選定

○能越自動車道

H27 灘浦IC - 七尾大泊IC間、七尾城山IC - 七尾IC間開通



図 能越自動車道

③ 高速バス路線の整備

○飛騨方面

・世界遺産バス(H25.10～) 経路：高岡駅～新高岡駅～城端駅～五箇山～白川郷

H29.5～白川郷・五箇山ルートきつぷ発売開始

・高山便(R2 予定：5往復/日) 経路：高岡駅～新高岡駅～砺波駅～白川郷～飛騨高山

○能登方面

・わくライナー(H27.1～) 経路：高岡駅～新高岡駅～ひみ番屋街～七尾駅～和倉温泉

○関西方面

・京都・大阪線(H27.4～) ※高岡砺波スマートICの開通により高岡を經由

経路：富山駅～高速高岡バスターミナル～砺波駅～京都駅～新大阪～USJ

○広域交通軸のハブ機能の構築

・新高岡駅バスターミナル・・・H27.3開設 (5路線発着)

・高岡高速バスターミナル・・・H27.4開設 (2路線発着)

④ JR城端線・氷見線

○城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画

H29.3策定、計画期間：H29～R3

○城端線の増便試行

H27.3～上り4本、下り4本 計8本増便運行

○ベル・モンターニュ・エ・メールの運行

H27.10～(運行日：土日を中心に年間100日程度)



ぷち富山湾鮭セット

【戦略2】市内を円滑に移動できる交通体系の構築

◆現況分析

- ・モータリゼーションの進展は、これまで市街地に形成されてきた居住地や職場、商業店舗などを郊外へと移すこととなり、それにあわせて生活の行動範囲も広がっている。この結果、目的地が多様化・分散化し、移動手段の中心を自家用車とする傾向が強まっている。
- ・計画策定時の従前値である平成24年度から平成30年度までの間に市内の人口は3.5%（約6,200人）減少する一方で、市内乗用自動車保有台数は3.9%（約4,200台）増加し、運転免許証保有者率も68.0%から69.9に1.9%上昇した。
- ・この間、鉄道は、北陸新幹線の開業によって本市の広域拠点性が高まり広域移動者が増加したことや、高岡やぶなみ駅の新設をはじめ、鉄道駅を中心としたまちづくりが進み、通勤通学といった鉄道の日常利用が増えたことにより、11.1%増加した。
- ・万葉線は、クルン高岡の開業などにより平成26年度まで増加傾向であったが、通学利用者の減少や北陸新幹線開業に伴う人の流れの変動によって高岡駅への県外からの来訪者が減少したことにより、利用者は計画策定時の推計を下回っている。
- ・路線バスは、北陸新幹線の開業にあわせて路線を再編し、高岡駅及び新高岡駅の接続性、二次交通としての受け皿を強化した。しかし、通学利用の減少や自家用車での移動が増加したことによって利用者は大きく減少した。路線バスは、郊外の学校や病院への利用の割合が高く、他の交通機関よりもその影響を大きく受けたためと考えられる。
- ・タクシーは、長引く景気の低迷を受けて利用者が減少傾向にあるものの、計画策定時の推計より緩やかとなっている。北陸新幹線開業によって観光目的や新高岡駅からの移動といった二次交通の需要が増加したためと考えられる（図3）。
- ・これらのことから、平成24年度から平成30年度までの間に公共交通利用者数は約59万人（6.6%）減少した。北陸新幹線の開業によって鉄道が増加する一方、自家用車による移動の増加の影響を受けた万葉線や路線バスが減少し、広域移動は鉄道、地域移動は自家用車といった移動手段の二極化が進んでいる。

◆評価指標の達成状況

評価指標③ 公共交通利用者数	達成状況		△
定義 市内公共交通利用者数の合計 【対象とする公共交通（将来導入が予想されるものも含む）】 JR線、あいの風とやま鉄道線、万葉線、路線バス、タクシー（地域タクシー含む。）、コミュニティバス、公営バス、地域バス			
従前値 (H24年度)	9,077,198人/年	H30年度	8,479,944人/年
		目標値 (R5年度)	9,025,000人/年

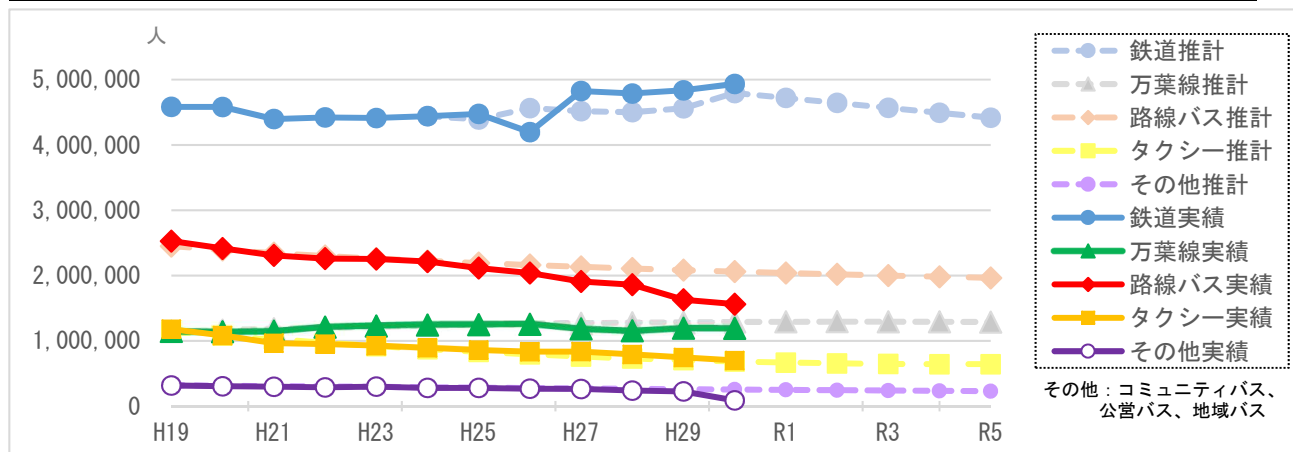


図3. 公共交通利用者数（策定時の見込みと実績）

資料：交通事業者提供

評価指標④ 公共交通人口カバー率	達成状況		△
定義 総人口あたりの公共交通利用圏域に含まれる人口 利用圏域人口 ÷ 総人口 × 100 = 公共交通人口カバー率 (%)			
従前値	79.1% (H22 国勢調査・H25 圏域)	H30年度	77.2% (H27 国勢調査・H30 圏域)
		目標値 (R5年度)	83%

資料：国勢調査人口メッシュ、市内公共交通路線・駅・電停・バス停の現況

◆施策の取組状況

- ① 万葉線・城端線**
 - 城端線新高岡駅の整備・・・H27.3 開業
 - 万葉線の高岡駅構内までの延伸・・・H26.3 供用
- ② 路線バス**
 - バス路線の再編
 - ・高岡駅-新高岡駅間のバス運行・・・10～20分の頻度でバスが運行するよう再編
 - ・利用状況に応じた路線の統廃合を実施
 - コミュニティバス「こみち」・・・H29.3 運行終了
利用者数の減少や利用実態の変化等を踏まえ、平成29年度末をもって「こみち」を廃止し、地域の実情やニーズ等に柔軟に対応できる市民協働型の地域交通システムへ転換を図る。
- ③ あいの風とやま鉄道『高岡やぶなみ駅』の整備・・・H30.3 開業**
所在地：羽広地内（高岡駅から西に約2.6km、西高岡駅から東に約2.7km）
→ 木津土地地区画整理事業（H21～H30、450区画）の隣接地に新駅を整備することにより、駅利用者の増加に繋がっており、現在においても駅西側の民間宅地開発により（H30.11月、98区画）、居住人口が増加している。
- ④ 市民協働型の地域交通システム**
 - 地域バス・・・地域住民でNPO法人を設立し、バスの運行事業者となるシステム
“ぐるっと おぜ地区バス”（H21～） 小勢地区活性化協議会
 - 地域タクシー・・・地域住民がタクシー事業者と契約し、予約に応じてタクシー事業者が運行するシステム
泉が丘地域タクシー（H28～H30） 泉が丘自治会
- ⑤ 公共交通を活用した観光企画の充実**
 - 高岡まちなか乗り放題1日フリーきっぷ（H31.4～）
 - ・まちなか区間限定で加越能バスと万葉線が1日乗り放題
 - ・大人500円、小人250円（小人は小学生以下）
 - ・利用可能区間：①加越能バス：「新高岡駅～高岡駅」、「高岡駅～金屋」
②万葉線：「高岡駅～志貴野中学校前」
 - 高岡雅美クーポン
 - ・上記「高岡まちなか乗り放題1日フリーきっぷ」の利用区間沿線上の店舗において体験メニュー（5つから1つ選択）、スイーツ（5つから2つ選択）を楽しめる。
 - ・料金：2,000円（税込、おとな、こども共通料金）



高岡やぶなみ駅



【戦略3】安全・安心な交通環境とサービス水準の向上

◆現況分析

- ・高岡駅周辺では、橋上駅舎化や自由通路及び駅前広場の整備に合わせ、万葉線の高岡駅の構内までの延伸、エレベーターや多目的トイレの整備など建築物と道路の連続性を確保した面的・一体的なバリアフリー化によりハード面での利用環境が向上している。
- ・各公共交通機関では、インターネット予約やキャッシュレス化の導入が進んできている。また、路線バスでは「とやまロケーションシステム」の運用開始により、鉄道に比べて複雑な運行経路やバスの位置情報等が容易に検索できるようになるなど、スマートフォン等のICTを活用し、利便性が着実に向上している。
- ・観光列車やラッピング電車の運行、公共交通を活用したイベントの取り組みによって、都市部からの誘客だけでなく、日常生活で公共交通を利用しない方に対しても公共交通に接する機会を増やし、利用促進に一定の効果を上げている。しかし、日常生活における習慣的な公共交通利用の転換には、まだまだ時間がかかっている。

◆評価指標の達成状況

評価指標⑤ 公共交通利便性の満足度	達成状況	△(推計値)
算出方法 市民アンケート調査における各公共交通機関の満足度の総合点（五段階評価法） 【満足度調査項目】 <ul style="list-style-type: none"> ・自宅から駅（電停・バス停）への行きやすさ ・駅舎（電停・バス停）の安全性（バリアフリー化など） ・駅舎（電停・バス停）の快適性 ・運行情報の分かりやすさ（時刻表等） ・駅舎（電停・バス停）周辺の駐車場、駐輪場の量 ・運行本数 ・運行時間帯 ・遅滞状況 ・運賃 ・乗降のしやすさ ・車両の快適性（混み具合等） ・車両のデザイン 		
従前値 (H24年度)	2.77	目標値 (R5年度) 3.50

【類似のアンケート調査（「城端線・氷見線」に関する市民アンケート調査（H28.2））より、参考値を算出（2.94）】

<施策の取組状況>

① サイクル&ライド駐輪場の整備

○高岡駅前東自転車駐車場の開設（H30.3.26）

② 交通系ICカードの導入

○あいの風とやま鉄道

- ・JR西日本のICOCAを導入
- 高岡駅、高岡やぶなみ駅、西高岡駅、福岡駅でICカードの利用が可能

○万葉線

- ・ICカード導入に向けて調査・検討

○JR城端線

- ・新高岡駅でIC改札機運用開始（H29.4.15）



高岡駅前東自転車駐輪場

③ 駅・停留所の利用環境改善

○万葉線

- H29 海王丸待合所改修、新吉久電停の島式電停整備
- H30 越ノ瀧待合所改修

○JR城端線

- R1 林駅待合室建替え改修

○あいの風とやま鉄道線

- R1 西高岡駅 下り（金沢方面）ホーム上屋設置



新吉久電停(下り)

④ 情報提供手法の改善

○高岡駅待合室サイネージ（H29.4～）

- ・JR、あいの風とやま鉄道、万葉線、加越能バスの時刻表・運行情報を一元表示

○とやまロケーションシステムの運用開始（R1.11～）

- ・県・市町村・交通事業者が連携し県統一のバスロケーションシステムを整備
- ・加越能バス、富山地方鉄道、高岡市公営バス、万葉線（ドラえもんトラム）の運行状況（時刻表・車両の所在地・遅延情報等）が専用サイトにて確認可能



バス位置情報



乗継情報

とやまロケーションシステム

⑤ イメージアップ・魅力の向上

○公共交通イベント等の実施

- ・各種イベントの実施
- ・JR城端線・氷見線
利用促進イベント（日本海高岡なべ祭り、道の駅雨晴等）
- ・あいの風とやま鉄道
市町イベントタイアップ切符（高岡御車山祭、日本海高岡なべ祭り等）
- ・万葉線
ビール電車、おでん電車、クリスマス電車 等

○ラッピング車両の運行

- ・城端・氷見線でのラッピング列車の運行
忍者ハットリくんラッピング（H16.3～）、あみたん娘ラッピング（H24.10～H28.11）
- ・万葉線ドラえもんラッピング「ドラえもんトラム」の運行（H24.9.8～運行開始）
R1.12 ドラえもんトラムの内装リニューアル等の改良

○TEKリトルパーク・「デ5022号」の保存（H30.10.13開園）

万葉線(株)⇒(株)高岡市衛生公社へ譲渡



TEKリトルパーク

⑥ 環境配慮型車両の運行

○LPGバスによる市内周遊観光バス「まわるん」の運行

- H27.4.24～12.27 金・土・日・祝日に実証運行（1日7便）
- H28.4.2～12.25 土・日・祝日運行（1日6便）
- H29.4.29～11.26 土・日・祝日運行（1日6便）

【戦略4】公共交通を利活用するライフスタイルへの転換

<現況分析>

- ・モータリゼーションの進展により、企業や商業施設の大型化に伴う郊外移転や住居の郊外化などが進み、さらに自家用車への依存が進んでいる。それによって目的地がまちなかから郊外へ分散し、自家用車による移動を前提した生活様式が定着している。
- ・また、平成24年に創設されたエコカー補助金や平成26年からのエコカー減税などの影響もあって、市内の乗用自動車台数は増加しており、平成30年度末の台数は113,692台、市内18歳以上の人口一人当たり0.77台となっている(図4)。
- ・20歳以上の運転免許保有者率は80%台で推移しており、中でも70歳代の保有者率は、平成24年度から平成30年度までの間で15.8%上昇して78.1%となった。これは、団塊の世代の高齢化によるもので、高齢者の運転免許保有者の割合が増加している。(図5)。
- ・高齢ドライバーが急激に増加する一方で、高齢者による交通事故の増加が社会問題となり、高齢者の運転免許証自主返納が増加している。このため、自家用車を自ら運転することができない高齢者が増加し、公共交通の必要性が再認識されてきている。
- ・このような中、出前講座などを通じて地域で公共交通を守る意識の醸成を図るとともに、平成30年に策定した立地適正化計画では、居住や都市機能を誘導する区域・施設・施策を定め、自家用車に過度に依存した都市構造から転換し、公共交通を利活用しながら安心して暮らせるよう土地利用の誘導を図っている。

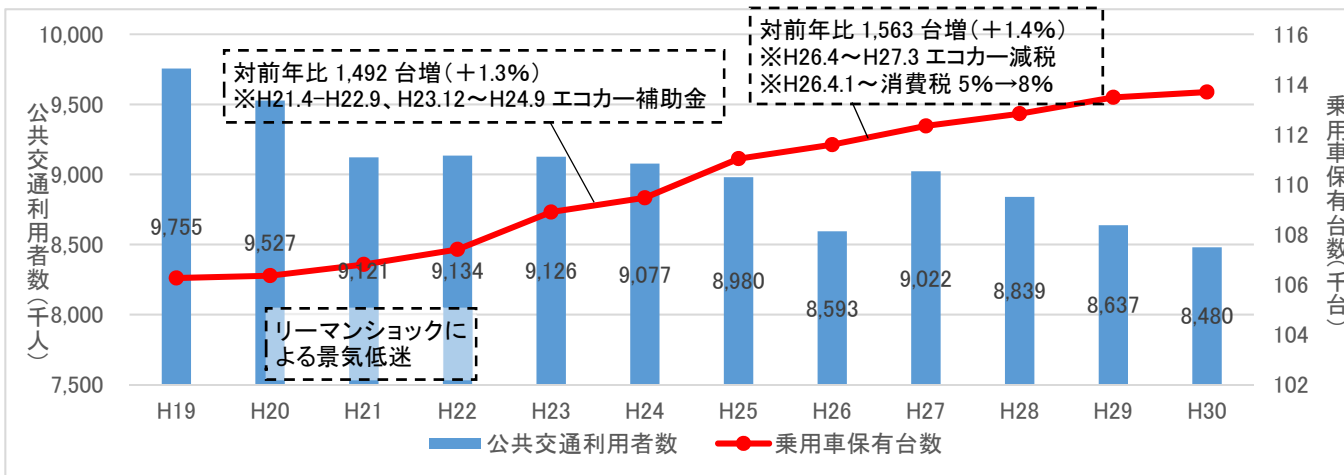


図4. 公共交通利用者数と乗用自動車保有数の推移 資料:交通事業者、北陸信越運輸局富山運輸支局

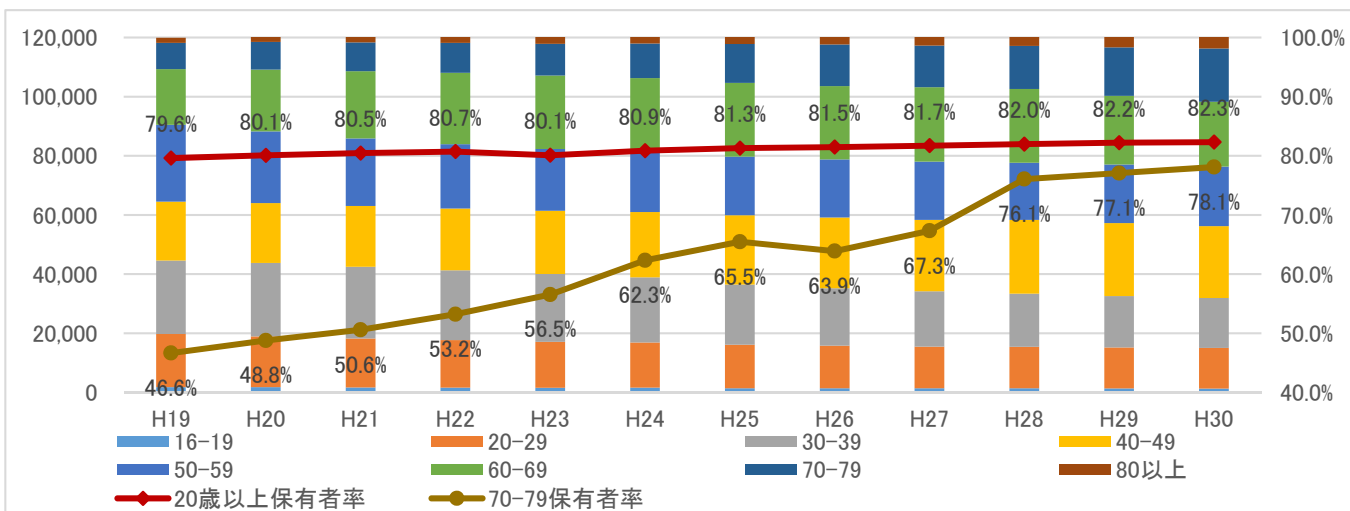


図5. 市内の各年代別人口における運転免許証数の推移 資料:高岡市地域安全課

◆評価指標の達成状況【戦略4】

評価指標⑥	公共交通利用率	達成状況	△(推計値)
算出方法	市民アンケート調査における「通勤・通学」、「通院」、「買い物」、「趣味・レジャー」での移動手段に対する公共交通の利用率		
従前値 (H24年度)	11.20%	目標値 (R5年度)	16.00%

【類似のアンケート調査(「城端線・氷見線」に関する市民アンケート調査(H28.2))より、参考値を算出(13.00%)】

<施策の取組状況>

① モビリティ・マネジメントの実施

- 公共交通マップの作成・配布・・・公共施設、宿泊施設、小中支援学校等に配布
- 市民ノーマイカーデーの実施・・・年2回(4月、10月)実施
- 市内小中学生への万葉線体験無料乗車券の配布
 - ・中学3年生に送る春休み6ticket
 - ・小中学生夏休み1日フリー切符
- 地域バス・地域タクシー出前講座・・・自治会等を対象に出前講座の実施

② 高岡市高齢者運転免許自主返納支援事業

- ・65歳以上の運転免許自主返納者に公共交通機関等の乗車券等を交付

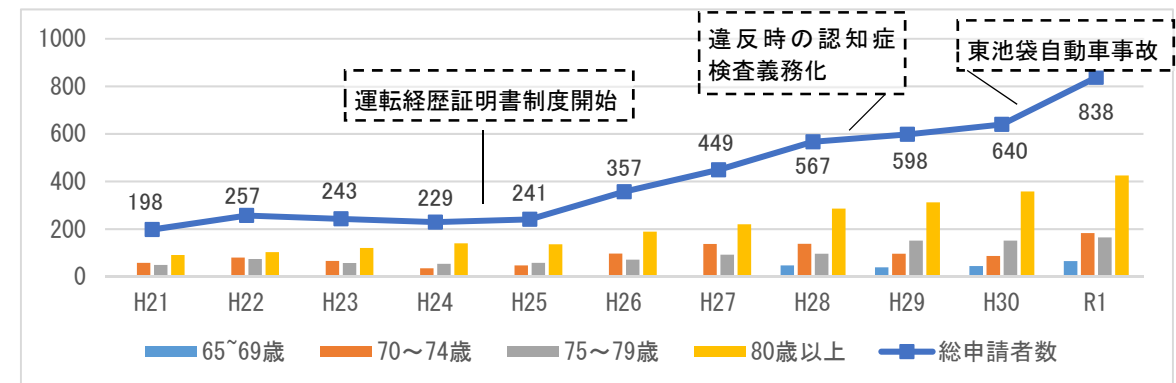


図6. 高齢者運転免許自主返納支援申請者数の推移 資料:高岡市地域安全課

③ 都市機能の集約化

- 立地適正化計画の策定 (H30.12)
 - 居住誘導区域、都市機能誘導区域の設定
 - 都市機能や生活機能を集積・集約し、公共交通が基盤となる市民生活を目指している。

○高岡駅前東地区の整備

高岡駅の拠点性を高めるため、平成26年3月に「高岡駅前東地区整備基本構想」を策定し、民間ノウハウを活かした、民間主導によるまちづくりを目指す。

- ・H29.3～ ホテルルートインオープン(207室)
- ・H29.4～ ソラエ高岡の供用(看護専門学校、高岡市医師会、商業施設)
- ・H30.3～ 高岡駅前東自転車駐車場の供用(760台)
- ・R1.11～ 富山銀行本店のオープン
高岡駅北口交流広場の供用
- ・R2.3～ アパホテルオープン(373室)
- ・現在の動き 分譲住宅130戸建設中、分譲住宅65戸計画中

5. まとめ

北陸新幹線開業や高速バス路線の拡充など広域交通基盤の整備とそれに伴う経済活動の活発化に加え、観光に軸足を置いた取り組みによって広域交流が拡大した。今後も、この広域交通基盤の強みを生かし、広域交流による経済効果を取り込んでいく必要がある。

本市の地域公共交通は、北陸新幹線の二次交通として観光やビジネスなどの広域利用の需要が増えたものの、モータリゼーションの進展と人口減少が相乗的に働き、地域における公共交通利用者の減少を加速させている。公共交通利用者の減少は、交通事業の収益を悪化させ、公共交通を維持するための市の補助金や負担金も増大している（図7）。

さらには、人口減少と高齢化の進展を背景に、運転手の担い手不足は社会全体においても深刻化していると言われている。

そのような中、団塊の世代が75歳以上となる、いわゆる2025年問題が表面化する5年後には、75歳以上の人口が市全体の2割を超えると推計されており、運転免許証を返納する高齢者や認知機能の低下などによって自家用車を自ら運転することに不安を抱く高齢者の増加が見込まれ、あらためて公共交通の必要性が見直されてきている（図8）。

そのため、公共交通と福祉施設や温浴施設、小売店などで提供されている輸送サービスとの適正分担を図り、公共交通を利活用するライフスタイルへの転換には、ノーマイカー運動や公共交通を支える次世代市民の育成などのモビリティ・マネジメントに取り組んでいかなければならない。そして限られた交通資源を有効に活用し、中心市街地と周辺市街地をつなぐ鉄軌道や地域間バスなどの骨格的公共交通を維持しながら、地域の年齢構成や地理的特性に応じた市民協働型の交通システムの導入を推進し、コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくりを推進していく必要がある。

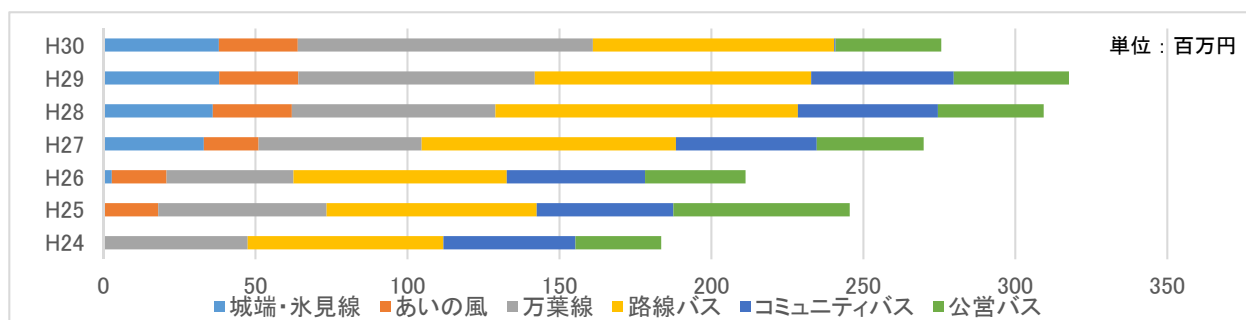


図7 年度別市補助金・負担金額

資料: 高岡市決算資料

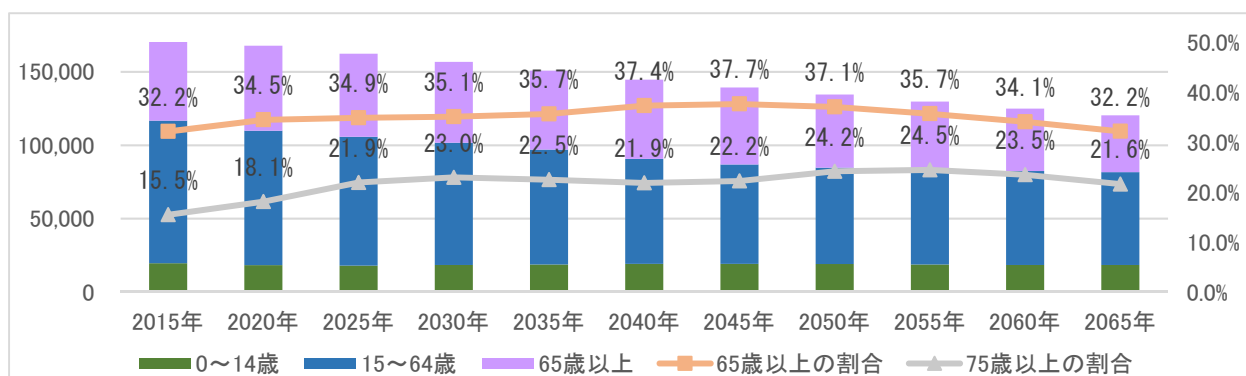


図8 年齢3区分別人口の将来展望

資料: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所