

高岡市総合交通戦略の成果および課題

戦略の基本理念：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

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：公共交通を利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。

総合交通戦略のこれまでの取り組み

- 【H26年度】北陸新幹線金沢開業 能越自動車道七尾開通 高岡砺波SICの供用 新高岡駅バスターミナル開設
【H27年度】「ベル・モンターニュ・エ・メール」の運行開始 高速バスわくライナー運行開始
【H28年度】地域タクシーの運行開始 高岡市民かがやき一斉乗車の日
【H29年度】新高岡駅でIC改札機運用開始 ソラエ高岡の供用 高岡やぶなみ駅の供用 高岡駅前東自転車駐車場の供用
【H30年度】世界遺産バス停留所新設（能作前） TEKリトルパークの開園 高岡市立地適正化計画の策定
【R1年度】高岡まちなか乗り放題1日フリーきっぷの販売開始 瑞龍寺線シャトルバスの運行開始
【R2年度】高速バス高山便の運行開始

指標・成果（R2.8中間評価）

【戦略1：都市の成長を高める広域交通体系の構築】

評価指標① 高岡駅・新高岡駅の乗降客数

Table with 4 columns: 従前値(H24), H30年度, 目標値(R5), 評価. Values: 15,013人/日, 17,276人/日, 18,000人/日, O

評価指標② 高速バス路線利用者数

Table with 4 columns: 従前値(H24), H30年度, 目標値(R5), 評価. Values: 152,281人/年, 354,903人/年, 252,000人/年, O

【戦略2 市内を円滑に移動できる交通体系の構築】

評価指標③ 公共交通利用者数

Table with 4 columns: 従前値(H24), H30年度, 目標値(R5), 評価. Values: 9,077,198人/年, 8,479,944人/年, 9,025,000人/年, Δ

評価指標④ 公共交通人口カバー率

Table with 4 columns: H22人口・H24圏域, H27人口・H30圏域, 目標値(R5), 評価. Values: 79.1%, 77.2%, 83%, Δ

※市民アンケート実施により中間評価時から追加

【戦略3 安全・安心な交通環境とサービス水準の向上】

評価指標⑤ 公共交通利便性の満足度(市民アンケート調査)

Table with 4 columns: 従前値(H25), R2年度, 目標値(R5), 評価. Values: 2.77, 2.85, 3.5, Δ

【戦略4：公共交通を利活用するライフスタイルへの転換】

評価指標⑥ 公共交通利用率(市民アンケート調査)

Table with 4 columns: 従前値(H25), R2年度, 目標値(R5), 評価. Values: 11.20%, 8.40%, 16.00%, Δ

現況と課題

・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。

・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高速バス利用者数が増加した。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。

・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。

・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。

・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。

・高岡駅や新高岡駅の駅周辺整備事業により、各公共交通の利便性の満足度の総合平均は、H25年調査から+0.08上昇。ただし、個別をみるとバス路線の統廃合等が影響し、バスの満足度のみが低下(R2調査2.64(H25調査から-0.03))。

・「万葉線の延伸」や「コミュニティバスの代替交通手段」といった公共交通の拡充を求める意見がある一方で、「現在は自動車を利用しているため困っていないが、高齢者になった時や運転できなくなった時のために公共交通を維持してほしい」という趣旨の意見が30歳代から70歳以上まで幅広くあり、将来に不安を感じながらも、現在の移動手段の中心は自家用車であることが伺える。

交通を取り巻く環境の変化への対応（見直しの視点）

①広域交通体系の構築に伴う一層の交流拡大

・北陸新幹線敦賀延伸後における関西方面の広域交流による経済効果を取り込んでいくため、北陸新幹線、東海北陸・能越自動車道の整備や高速バス路線などの広域交通基盤の強みを生かした一層の交流拡大を図る必要がある。

②少子高齢化とモータリゼーションの同時進行

・団塊世代の高齢化に伴い70歳以上の高齢ドライバーが増加しており、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る。市民アンケートでも、「現在は自動車を利用しているため困っていないが、高齢者になった時や運転できなくなった時のために公共交通を維持してほしい」という趣旨の意見が、30歳代から70歳以上まで幅広くあり、公共交通の必要性は感じているものの、現在の移動手段の中心は自家用車となっており、公共交通への転換を促していく必要がある。

・限られた交通資源を有効に活用するためには、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、地域および交通事業者と連携し、地域で主体的に運行する市民協働型交通システムの導入を更に押し進めていく必要がある。

③IoTやAIなどの先進情報技術の活用

・公共交通の利便性や利用促進、ひいては交通事業の担い手不足などに対応するため、IoTやAI技術を活用した各交通モードを繋ぐ新たなサービスを検討していく必要がある。

④新しい生活様式への対応

・公共交通を維持するため、行政、交通事業者、地域が連携して、公共交通利用意識の醸成を図っていく必要がある。新型コロナウイルス感染症が公共交通の利用に大きな影響を与えている中、各交通事業者が感染拡大防止対策に取り組むとともに、市民ひとり一人が日常生活の中で「新しい生活様式」を実践しながら、公共交通を守り育てていく必要がある。

高岡市総合交通戦略（改訂版）の骨子（案）

戦略の方向性

計画期間：R3からR5まで

これまで取り組んできた施策事業の方向性を維持しつつ、新たな課題に対応するため、市民・交通事業者・行政機関等が共通の目標のもと一体となり、本戦略の残り期間において集中的に取り組むを進める。

目指すべき将来像

「コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり」の基本方針のもと、広域交通基盤の強みを生かした交流拡大を図りながら、地域においては鉄軌道や地域間バスなどの骨格的公共交通を維持し、市民協働型の地域交通システムで骨格的公共交通を補完する、持続可能な交通システムの構築を目指す。

基本方針 ※戦略策定時の基本方針1～4を維持

基本方針1：都市の成長を高める広域交通体系の構築

広域交通体系の利便性向上を図り、北陸新幹線敦賀開業に向けては、関西方面への誘客など観光に軸足を置いた広域交流の取り組みにより、経済活動の更なる活発化を図る。

基本方針2：市内を円滑に移動できる交通体系の構築

骨格的公共交通を補完する市民協働型の地域交通システムの推進および地域内フィーダー系統の運行による、持続可能な交通網の形成を図る。

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のほか、移動の最適化を図るためIoTやAI技術を活用していく。

基本方針4：公共交通を利活用するライフスタイルへの転換

コロナ禍の中、次世代へと公共交通を繋いでいくため、地域公共交通に関わる者すべてが一体となって感染拡大防止対策に取り組むながら、自動車に依存しないライフスタイルへの転換を図る。

※下線部は見直しの視点から新たに盛り込んだ箇所