

高岡市総合交通戦略の新旧対照表

基本方針		現 実施プログラム【計画期間：H26～R5】		戦略策定時からの動向（●完了、○拡充、△見直し）		新 実施プログラム【計画期間：H26～R5（変更なし）】		
		戦略名	実施事業名			戦略名	実施事業名	事業主体
【戦略1】 都市の成長を高める広域交通体系の構築	大都市圏との交通軸の強化	戦略1-1	(1) 北陸新幹線の未整備区間の整備 (2) 関西、中京方面への鉄道による利便性確保 (3) 東海北陸自動車道の暫定2車線区間の4車線化 (4) 関西方面への高速バス路線の整備	○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。H27(3,858人/日)とH30(4,148人/日)の対比で7.5%増加。今後も、観光誘客を中心とした施策の展開により乗降客数の増加を見込む。 △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。 ○京都・大阪便（H27.4～） ○世界遺産バス（H25.10～）、○高山便（R2.8～） ○わくライナー（H27.1～） ○H31.3.29 白川郷IC-五箇山IC間の4車線化の事業許可 ・R1.9.4 国交省が飛騨清見IC-小矢部砺波JCTの全線を10～15年後を目処に全線4車線化する方針を発表 ・R1.11.29 白鳥IC-飛騨清見ICの4車線化が完了 ○新高岡駅バスターミナル（H27.3～） ○高岡高速バスターミナル（H27.4～） ・バスターミナルのハブ機能を活かした高速バス利用の促進	【戦略1】 都市の成長を高める広域交通体系の構築	戦略1-1	(1) 【新規】北陸新幹線による利便性確保 (2) 北陸新幹線の未整備区間の整備促進 (3) 東海北陸自動車道の暫定2車線区間の4車線化 (4) 関西方面との高速バス路線の利便性向上	交通事業者 市、民間 国 国 交通事業者
		戦略1-2	(1) 飛騨地方への高速バス路線の整備 (2) 能登地方への高速バス路線の整備 (3) 能越自動車道の整備			戦略1-2	(1) 飛騨地方との高速バス路線の利便性向上 (2) 能登地方との高速バス路線の利便性向上 (3) 能越自動車道の整備	交通事業者 交通事業者 国
		戦略1-3	(1) 県西部地域へのバス路線の整備 (2) 城端・氷見線地域公共交通総合連携計画事業の推進（城端線新高岡駅の整備等）			戦略1-3	(1) 県西部地域とのバス路線の維持 (2) 城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画事業の推進	交通事業者 市、交通事業者
		戦略1-4	(1) ハブ機能を持つ高速バス発着場の整備			戦略1-4	(1) 万葉線の延伸	市、交通事業者
【戦略2】 市内を円滑に移動できる交通体系の構築	都市交通軸の強化	戦略2-1	(1) 高岡駅・新高岡駅間のバス路線の整備 (2) 高岡駅・新高岡駅間のバス走行環境の改善 (3) バス路線の再編 (4) 生活路線バス・公営バスの維持	△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が加速。計画策定時の従前値であるH24年度からH30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。 △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行動範囲も広がっている。この結果、移動目的の多様化と目的地が分散化し、移動手段の中心を自家用車とする傾向が強まっている。この結果、路線バスの減便・路線の統廃合が進んでいる。 △コミュニティバス「こみち」運行終了（H30.3） ・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。 ●高岡やぶなみ駅開業（H30.3～） ○小勢地区で地域バスを維持（H21～）・R2 現在、伏木地区、野村地区において地域バス・地域タクシーの導入に向けた検討会を開催中	【戦略2】 市内を円滑に移動できる交通体系の構築	戦略2-1	(1) 高岡駅・新高岡駅間のバス路線の維持 (2) 生活路線バス・公営バスの維持	交通事業者 市、交通事業者
		戦略2-2	(1) デマンドバス・タクシーの導入 (2) 地域バスの導入支援			戦略2-2	(1) デマンドバス・タクシーの導入 (2) 地域バス・地域タクシーの導入 (3) 【新規】持続可能な公共交通網の検討	市、交通事業者 市、市民 交通事業者 市、交通事業者
		戦略2-3	(1) 歩いて楽しいまちづくりの推進 (2) レンタルサイクルの拡充 (3) 公共交通を活用した観光企画の充実			戦略2-3	(1) 歩いて楽しいまちづくりの推進 (2) レンタルサイクルの拡充 (3) 公共交通を活用した観光企画の充実	市 市、民間 市、交通事業者
		戦略2-4	(1) 歩いて楽しいまちづくりの推進 (2) レンタルサイクルの拡充 (3) 公共交通を活用した観光企画の充実			戦略2-4	(1) 歩いて楽しいまちづくりの推進 (2) レンタルサイクルの拡充 (3) 公共交通を活用した観光企画の充実	市 市、民間 市、交通事業者
【戦略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改善	戦略3-1	(1) ダイヤの改善・相互調整 (2) 公共交通のシームレス化 (3) サイクル&ライド駐輪場の整備 (4) 相互利用可能な交通系ICカードの導入	○R2 市民アンケート調査の結果、あいの風とやま鉄道、JR城端線・JR氷見線、万葉線および路線バスの各公共交通の利便性の満足度の総合平均は「2.85（前回+0.08）」と、H25年調査から上昇。 ●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。 ○新高岡駅、高岡駅前東、高岡やぶなみ駅、福岡駅など、駅周辺整備にあわせて自転車駐車場を整備 ○あいの風線：JR西日本のICOCAを導入、R1 西高岡駅下り（金沢方面）ホーム上屋設置 ○JR城端線：新高岡駅IC改札機運用（H29.4.15）、R1 林駅待合室改修 ○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 越ノ潟待合所改修 ○県統一の「とやまロケーションシステム」が運用開始（R1.11～） ・鉄道に比べて複雑なバス運行経路や位置情報等が容易に検索 ○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など、スマートフォン等のICT活用により利便性が向上。 ○JR氷見線・氷見線「忍者ハットリくん列車」の運行開始（H16.3～） ○万葉線「ドラえもんトラム」の運行開始（H24.9.8～）	【戦略3】 安全・安心な交通環境とサービス水準の向上	戦略3-1	(1) ダイヤの改善・相互調整 (2) 公共交通のシームレス化 (3) サイクル&ライドの推進 (4) 相互利用可能な交通系ICカードの導入	交通事業者 交通事業者 市、交通事業者 市、交通事業者
		戦略3-2	(1) 車両の改修、新型車両への更新 (2) 駅等の待合環境の改善			戦略3-2	(1) 車両の改修、新型車両への更新 (2) 駅等の利用環境の改善	交通事業者 交通事業者
		戦略3-3	(1) 公共交通情報提供システムの整備 (2) バスロケーションシステムの整備 (3) 高岡駅・新高岡駅における公共交通情報提供機能の充実			戦略3-3	(1) 公共交通情報提供システムの機能充実 ● ※戦略3-3-(2)バスロケーションシステムを統合 (2) 高岡駅・新高岡駅における公共交通情報 ホスピタリティの向上 (3) 【新規】先進情報技術の活用	県、市 交通事業者 市、交通事業者 市、交通事業者
		戦略3-4	(1) 公共交通イベント等の実施 (2) ラッピング車両の運行			戦略3-4	(1) 公共交通イベント等の実施 ● ※戦略4-2-(1)まちなかイベントの実施を統合 (2) ラッピング車両の運行	市、交通事業者 市、交通事業者
【戦略4】 公共交通を活用するライフスタイルへの転換	環境に配慮した車両、施設の改善	戦略3-5	(1) 環境配慮型車両の運行 (2) 車両、施設のエコ化	△R2 市民アンケート調査では、団塊世代の高齢化により、70歳代で運転免許証を持ち、自動車を保有すると回答した人の割合は、78.2%とH25 調査から23%上昇した。 △アンケート自由記述では、「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」という趣旨の意見は、30歳代から70歳代まで幅広くあり、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。	【戦略4】 公共交通を活用するライフスタイルへの転換	戦略3-5	(1) 環境配慮型車両の運行 ● ※戦略3-5-(2)車両、施設のエコ化を統合 (2) 自転車通行帯等の整備	市、交通事業者 市
		戦略4-1	(1) モビリティ・マネジメントの実施 (2) 公共交通利用誘導策の導入			戦略4-1	(1) モビリティ・マネジメントの実施 (2) 公共交通利用誘導策の継続的な実施	行政 交通事業者 市、交通事業者
		戦略4-2	(1) まちなかへの都市機能の集約 (2) まちなか居住支援制度の推進 (3) まちなかイベントの実施			戦略4-2	(1) まちなかへの都市機能の集約 (2) まちなか居住支援制度の推進	市、民間 市
					【新規】 戦略4-3	(1) 【新規】新しい生活様式への対応（新型コロナウイルス感染症拡大対策） (2) 【新規】みんなで守り育てる公共交通	市民、行政 交通事業者 市民、行政 交通事業者	