

高岡市総合交通戦略（改訂版） 概要版

令和3年3月

高岡市総合交通戦略の目的

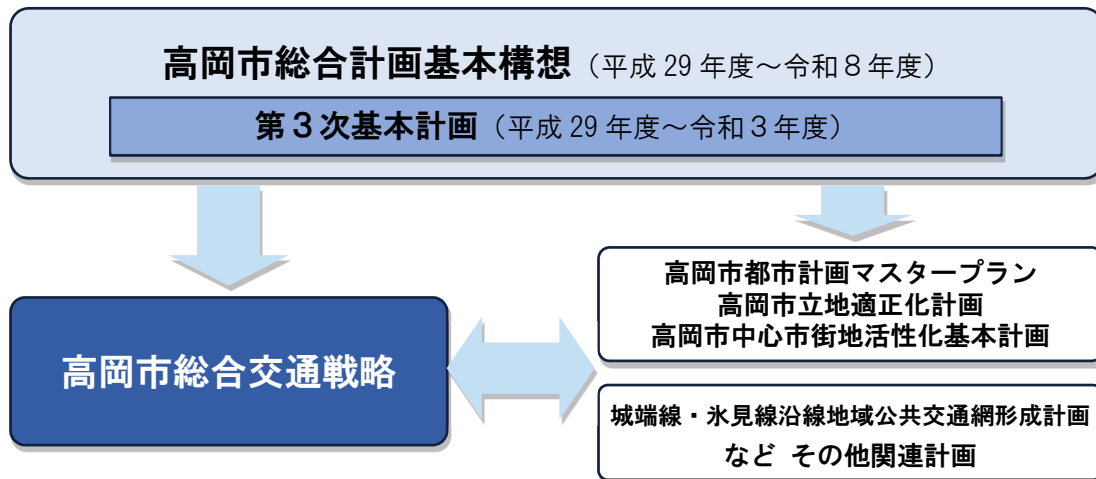
高岡市では、急速な人口減少や少子高齢化が進展していく中において、既存の都市インフラを効率的に活用することで持続可能な都市構造を目指す、コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくりを進めています。高岡市の交通を巡る環境は、平成27年3月の北陸新幹線の金沢開業や能越自動車道の七尾開通などにより、首都圏をはじめとする三大都市圏や飛越能地域などとの広域交流が浸透しつつあるなど、大きく変貌を遂げました。

一方、地域における公共交通は、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おり、人口減少と高齢化の進展を背景とする利用者の減少や交通事業収益の悪化、運転手の担い手不足など、社会全体においても深刻化しています。

このため、高岡市が今後目指すべき交通について、まちづくりと一体的に構想し、高岡市の公共交通の多様な課題に対応すべく基本計画として、「高岡市総合交通戦略」を策定します。

戦略の位置付け

高岡市総合交通戦略は、高岡市総合計画に基づく将来都市構造を実現するため、関連する高岡市都市計画マスタープランや高岡市立地適正化計画、高岡市中心市街地活性化基本計画などを踏まえながら、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものです。



戦略の対象区域・計画期間

高岡市総合交通戦略は、策定の次年度である平成26年度（2014年度）を開始年次とし、令和5年度（2023年度）までの10年間を計画期間としています。

本戦略の残り期間においては、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、集中的に取り組みを進めていきます。



高岡市総合交通戦略のこれまでの取り組み

- 【平成 26 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 S I C の供用 ■新高岡駅バスターミナル開設
■高岡高速バスターミナル開設 ■城端線増便試行 ■高速バスわくライナー運行開始
- 【平成 27 年度】 ■「ベル・モンターニュ・エ・メール」の運行開始 ■高速バス京都・大阪線運行開始
■市内周遊観光バス「まわるん」の運行開始
- 【平成 28 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
- 【平成 29 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
- 【平成 30 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
- 【令和元年度】 ■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
■とやまロケーションシステムの運用開始 ■東海北陸自動車道の白鳥 IC-飛騨清見 IC の 4 車線化が完了
- 【令和 2 年度】 ■高速バス高山便の運行開始

高岡市における交通の現状と課題

【戦略 1：都市の成長を高める広域交通体系の構築】

- ◇新高岡駅の乗降客数は、団体旅行誘致や J R 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、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が期待されます。
- ◇高速バス路線利用者数は、北陸新幹線金沢開業に伴い、J R の直通特急便が無くなったことにより、名古屋方面と関西方面の利用者数が増加しています。また、飛越能地域の玄関口としての役割を担う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います。

| | 評価指標 | 算出方法 | 従前値 | 中間評価 | 目標値 |
|------|-----------------|--|---------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 戦略 1 | ①高岡駅及び新高岡駅の乗降客数 | 高岡駅・新高岡駅の 1 日あたりの乗降客数の合計 | 15,013 人/日 (平成 24 年度) | 17,276 人/日 (平成 30 年度) | 18,000 人/日 (令和 5 年度) |
| | ②高速バス路線利用者数 | 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 | 152,281 人/年 (平成 24 年度) | 354,903 人/年 (平成 30 年度) | 252,000 人/年 (令和 5 年度) |

【戦略 2：市内を円滑に移動できる交通体系の構築】

- ◇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きています。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ます。
- ◇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加したものの、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は減少傾向にあります。
- ◇公共交通の利用者数は、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ます。

| | 評価指標 | 算出方法 | 従前値 | 中間評価 | 目標値 |
|------|-------------|------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| 戦略 2 | ③公共交通利用者数 | 市内公共交通利用者数の合計 | 9,077,198 人/年 (平成 24 年度) | 8,479,944 人/年 (平成 30 年度) | 9,025,000 人/年 (令和 5 年度) |
| | ④公共交通人口カバー率 | 総人口あたりの公共交通利用圏域に含まれる人口 | 79.1% (平成 22 国勢調査・平成 25 圏域) | 77.2% (平成 27 国勢調査・平成 30 圏域) | 83% (令和 5 年度) |

【戦略3：安全・安心な交通環境とサービス水準の向上】

◇令和2年8月に実施した市民アンケート調査では、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平均値が2.85ポイントとなっており、平成25年調査の2.77ポイントを0.08ポイント上回っています。しかしながら、日常生活における習慣的な公共交通利用の転換には至っていません。

| | 評価指標 | 算出方法 | 従前値 | 中間評価 | 目標値 |
|----|--------------|--------------------------------------|------------------|-----------------|-----------------|
| 戦略 | ⑤公共交通利便性の満足度 | 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（五段階評定法） | 2.77 （平成25年度） | 2.85 （令和2年度） | 3.50 （令和5年度） |

【戦略4：公共交通を利活用するライフスタイルへの転換】

◇令和2年8月に実施した市民アンケート調査では、通勤・通学、通院、買い物、趣味・レジャーの外出目的ごとの公共交通利用率が8.4%となっており、平成25年調査の11.2%から2.8%下落していることから、自家用車による移動が増加しています。

◇市民アンケートでは、「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ます。

| | 評価指標 | 算出方法 | 従前値 | 中間評価 | 目標値 |
|-----|----------|---|--------------------|------------------|-------------------|
| 戦略4 | ⑥公共交通利用率 | 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 | 11.20% （平成25年度） | 8.40% （令和2年度） | 16.00% （令和5年度） |

～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ります。

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ます。

◇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ります。

◇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地域交通システムの導入を更に押し進めていく必要があります。

3 IoT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ります。

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ります。

◇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ります。

戦略の理念と基本方針

【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

高岡市では、人口減少・少子高齢社会の中でも発展を続けるための持続可能な都市構造として、「コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり」を掲げ、過度に車に依存することなく、徒歩や公共交通を利用し市内を円滑に移動できるよう、公共交通で拠点等へのアクセスを確保することで安心・快適に暮らし続けられる都市構造の実現に向けて取り組んでいます。

このため、限りある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するとともに、既存路線の利活用や地域が主体となって運行する市民協働型の地域交通システムにより骨格的公共交通を補完し、持続可能な地域交通システムの構築に向けて取り組みます。

【戦略の理念と基本方針】

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

高岡市総合交通戦略では、「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」を戦略の理念とし、安全・安心で利便性の高い公共交通体系を構築するとともに、公共交通を利活用できる市民生活が実現するよう、実効性のある施策を進めます。

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、関西方面から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みながら、自動車に依存しないライフスタイルへの転換を図る。

【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・飛越能地域・県西部地域それぞれとの交通軸の利便性向上や、広域交通拠点としての環境充実に図るとともに、北陸新幹線敦賀開業に向けては、関西方面から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っていきます。

戦略1-1. 大都市圏との交通軸の強化

- ①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
- 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



北陸新幹線の未整備区間の整備促進

戦略1-2. 飛越能地域との交通軸の強化

- 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

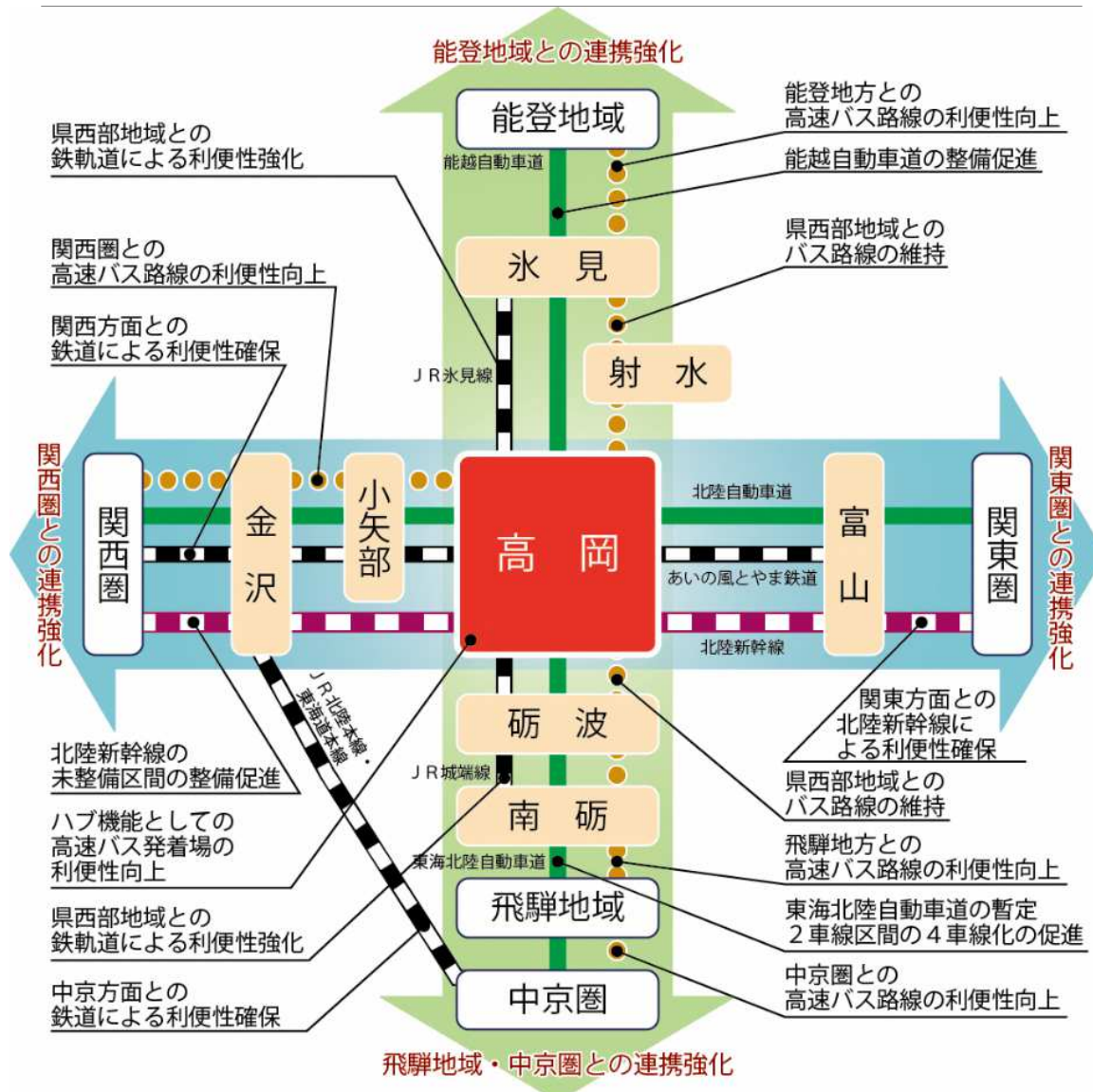


観光列車の運行による広域交流の拡大
(ベル・モンターニュ・エ・メール H27.10～)

戦略1-3. 県西部地域との交通軸の強化

- 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

戦略1の実施イメージ



【戦略2】市内を円滑に移動できる交通体系の構築

都心・都市交通軸の利便性向上、観光を促進する公共交通の乗り継ぎ改善を図り市内を円滑に移動できる交通体系を構築するとともに、地域においては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システムの運行による、持続可能な交通網の形成を図っていきます。

戦略2-1. 都心交通軸の強化

- ①万葉線の延伸
- ②高岡駅・新高岡駅間のバス路線の維持

戦略2-2. 都市交通軸の強化

- ①都心エリアと市街地エリアを結ぶ路線の強化
- ②生活路線バス・公営バスの維持

戦略2-3. 公共交通網の持続に向けた交通体系の再構築

- ①市民協働型地域交通システムの導入
- ②持続可能な公共交通網の検討

戦略2-4. 観光を促進する交通環境の充実

- 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



バス路線の維持



持続可能な公共交通網の検討

都心交通軸・都市交通軸のイメージ

【都心交通軸】

新高岡駅、高岡駅、中心市街地を結ぶ交通軸

【都市交通軸】

都心エリアと市街地エリアを結ぶ交通軸

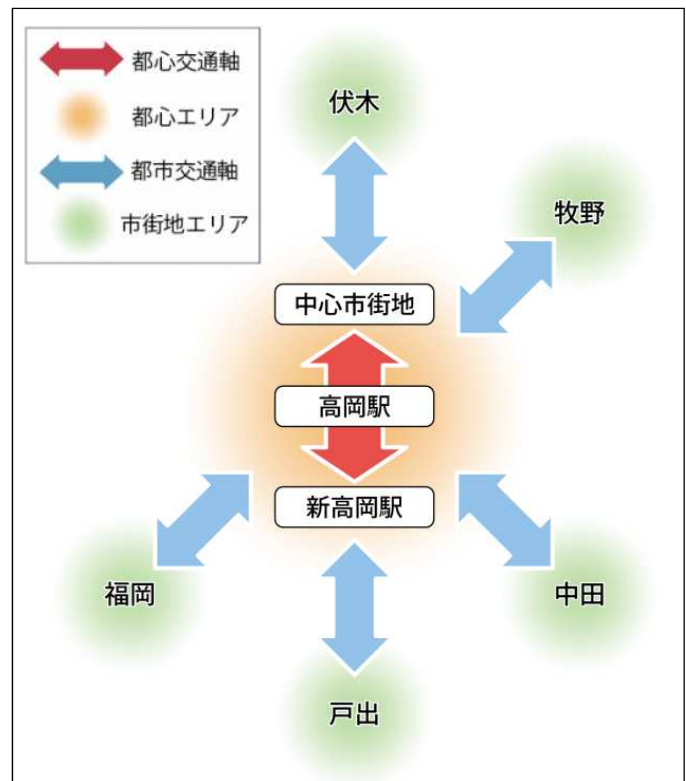
中心市街地と周辺市街地をつなぐ鉄軌道や地域間バスなどの骨格的公共交通を維持するとともに、既存路線の利活用や地域が主体的に運行する市民協働型の地域交通システムで骨格的公共交通を補完し、持続可能な地域交通システムの構築に向けて取り組みます。

【都心交通軸の強化】

◇高岡駅・新高岡駅のバスターミナルのハブ機能を活かし、様々な交通モードとの乗り継ぎ利便性を確保するため、交通事業者と連携し、高岡駅・新高岡駅間におけるバス路線の運行本数の維持に努めます。

【都市交通軸の強化】

◇市内を円滑に移動できる交通体系の構築のため、交通事業者と連携し、都心エリアと市街地エリアを結ぶ鉄軌道・バス路線の維持・強化に努めます。



持続可能な公共交通システムのイメージ

【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、交通施設等や情報提供手法の改善のほか、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などの先進情報技術を活用していきます。

戦略3-1. 交通モード間の乗り継ぎ改善

- 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

戦略3-2. 交通施設等の改善

- 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

戦略3-3. サービス提供手法の改善

- ①公共交通情報提供システムの機能充実
- 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先進情報技術の活用

戦略3-4. 公共交通等を活用したにぎわいの創出

- 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3-5. 環境に配慮した車両、施設の改善

- ①環境配慮型車両の運行
- ②自転車通行帯等の整備



公共交通情報提供システムの機能充実
(事例：とやまロケーションシステム)



公共交通情報ホスピタリティの向上
(事例：新高岡駅南北自由通路サイネージ)

【戦略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みながら、自動車に依存しないライフスタイルへの転換を図っていきます。

戦略4-1. 利用者意識の醸成

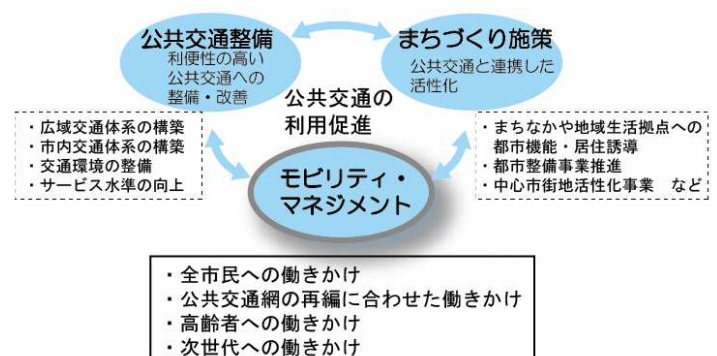
- ①モビリティ・マネジメントの実施
- ②公共交通利用誘導策の継続的な実施

戦略4-2. 都市機能の集約化

- 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

戦略4-3. ライフスタイルの転換

- ①新しい生活様式への対応
(新型コロナウイルス感染拡大対策)
- ②みんなで守り育てる公共交通



公共交通利用促進に向けた取り組み概念図

実施プログラム

| 【戦略1】都市の成長を高める広域交通体系の構築 | | | | | | |
|-------------------------------|------------------------------------|-------------|----|----|----|--|
| 戦略名 | 実施事業名 | 事業主体 | 短期 | 中期 | 長期 | |
| 戦略1-1 大都市圏との交通軸の強化 | (1) 北陸新幹線による利便性確保 | 交通事業者、市、民間 | | | | |
| | (2) 北陸新幹線の未整備区間の整備促進 | 国 | | | | |
| | (3) 東海北陸自動車道の暫定2車線区間の4車線化 | 国 | | | | |
| | (4) 関西方面との高速バス路線の利便性向上 | 交通事業者 | | | | |
| 戦略1-2 飛越能地域との交通軸の強化 | (1) 飛騨地方との高速バス路線の利便性向上 | 交通事業者 | | | | |
| | (2) 能登地方との高速バス路線の利便性向上 | 交通事業者 | | | | |
| | (3) 能越自動車道の整備 | 国 | | | | |
| 戦略1-3 県西部地域との交通軸の強化 | (1) 県西部地域とのバス路線の維持 | 交通事業者 | | | | |
| | (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 | 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 | | | | | | |
| 戦略名 | 実施事業名 | 事業主体 | 短期 | 中期 | 長期 | |
| 戦略2-1 都心交通軸の強化 | (1) 万葉線の延伸 | 市、交通事業者 | | | | |
| | (2) 高岡駅・新高岡駅間のバス路線の維持 | 交通事業者 | | | | |
| 戦略2-2 都市交通軸の強化 | (1) 都心エリアと市街地エリアを結ぶ路線の強化 | 市、交通事業者 | | | | |
| | (2) 生活路線バス・公営バスの維持 | 市、交通事業者 | | | | |
| 戦略2-3 公共交通網の持続に向けた運行体制の再構築 | (1) 市民協働型地域交通システムの導入 | 市、市民、交通事業者 | | | | |
| | (2) 持続可能な公共交通網の検討 | 市、交通事業者 | | | | |
| 戦略2-4 観光を促進する交通環境の充実 | (1) 歩いて楽しいまちづくりの推進 | 市 | | | | |
| | (2) レンタルサイクルの拡充 | 市、民間 | | | | |
| | (3) 公共交通を活用した観光企画の充実 | 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 | | | | | | |
| 戦略名 | 実施事業名 | 事業主体 | 短期 | 中期 | 長期 | |
| 戦略3-1 交通モード間の乗り継ぎ改善 | (1) ダイヤの改善・相互調整 | 交通事業者 | | | | |
| | (2) 公共交通のシームレス化 | 交通事業者 | | | | |
| | (3) サイクル&ライドの推進 | 市、交通事業者 | | | | |
| | (4) 相互利用可能な交通系ICカードの導入 | 市、交通事業者 | | | | |
| 戦略3-2 交通施設等の改善 | (1) 車両の改修、新型車両への更新 | 交通事業者 | | | | |
| | (2) 駅等の利用環境の改善 | 交通事業者 | | | | |
| 戦略3-3 サービス提供手法の改善 | (1) 公共交通情報提供システムの機能充実 | 県、市、交通事業者 | | | | |
| | (2) 高岡駅・新高岡駅における公共交通情報提供ホスピタリティの向上 | 市、交通事業者 | | | | |
| | (3) 先進情報化技術の活用 | 市、交通事業者 | | | | |
| 戦略3-4 公共交通等を活用したにぎわいの創出 | (1) 公共交通イベント等の実施 | 市、交通事業者 | | | | |
| | (2) ラッピング車両の運行 | 市、交通事業者 | | | | |
| 戦略3-5 環境に配慮した車両、施設の改善 | (1) 環境配慮型車両の運行 | 市、交通事業者 | | | | |
| | (2) 自転車通行帯等の整備 | 国、県、市 | | | | |
| 【戦略4】公共交通を利活用するライフスタイルへの転換 | | | | | | |
| 戦略名 | 実施事業名 | 事業主体 | 短期 | 中期 | 長期 | |
| 戦略4-1 利用者意識の醸成 | (1) モビリティ・マネジメントの実施 | 市民、行政、交通事業者 | | | | |
| | (2) 公共交通利用誘導策の継続的な実施 | 市、交通事業者 | | | | |
| 戦略4-2 都市機能の集約化 | (1) まちなかへの都市機能の集約 | 市、民間 | | | | |
| | (2) まちなか居住支援制度の推進 | 市 | | | | |
| 戦略4-3 ライフスタイルの転換 | (1) 新しい生活様式への対応（新型コロナウイルス感染拡大対策） | 市民、行政、交通事業者 | | | | |
| | (2) みんなで守り育てる公共交通 | 市民、行政、交通事業者 | | | | |