

## 第5章 戦略の進行管理

### 第1節 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	北陸新幹線の未整備区間の整備	国			
	②	関西、中京方面への鉄道による利便性確保	交通事業者			
	③	東海北陸自動車道の暫定2車線区間の4車線化	国			
	④	関西方面への高速バス路線の整備	交通事業者			
戦略1-2 飛越能地域との交通軸の強化	①	飛騨地方への高速バス路線の整備	交通事業者			
	②	能登地方への高速バス路線の整備	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	県西部地域へのバス路線の整備	交通事業者			
	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）	市、交通事業者			
戦略1-4 広域交通軸のハブ機能の構築	①	ハブ機能を持つ高速バス発着場の整備	市			

【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整備	交通事業者			
	③	高岡駅・新高岡駅間のバス走行環境の改善	県、県警、市			
戦略2-2 都市交通軸の強化	①	バス路線の再編	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			
	③	コミュニティバスの路線の改善	市			
	④	高岡駅・西高岡駅間での並行在来線新駅の整備	県、市			
戦略2-3 公共交通不便・空白地域の改善	①	デマンドバス・タクシーの導入	市、交通事業者			
	②	地域バスの導入支援	市			
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&ライド駐輪場の整備	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	駅等の待合環境の改善	交通事業者			
戦略3-3 情報提供手法の改善	①	公共交通情報提供システムの整備	市、交通事業者			
	②	パスロケーションシステムの整備	交通事業者			
	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	市			
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	車両、施設のエコ化	交通事業者			
	③	自転車通行帯の整備	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			
	②	公共交通利用誘導策の導入	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			
	②	まちなか居住支援制度の推進	市			
	③	まちなかイベントの実施	市			

## 第2節 評価指標

高岡市総合交通戦略推進の目安とするため、評価指標及び数値目標を設定します。また、数値目標の目標年次は、戦略の計画期間最終年次である、戦略策定から10年後の平成35年度とします。評価指標及び数値目標は、策定時点で設定するものであり、社会経済情勢の変化や関連計画の見直し等を踏まえ、適宜見直しを行うものとします。

評価指標・数値目標の設定にあたっては以下の点に留意します。

- ① **総合交通戦略の体系に対応した指標・目標**  
これまでに述べた戦略の体系ごとに対応した指標・目標を設定します。
- ② **わかりやすく定量的な指標・目標**  
市民にもわかりやすいアウトカム指標などを活用して指標・目標を設定します。
- ③ **効果計測が可能な指標・目標**  
計画期間において収集が可能な指標・目標を設定します。

### 評価指標の設定

#### 【戦略1】都市の成長を高める広域交通体系の構築

戦略1では、広域交通軸強化、広域交通拠点としての機能の構築を目指しています。このため、**高岡駅・新高岡駅の乗降客数**及び**高速バス路線利用者数**を評価指標とします。

#### 評価指標① 高岡駅・新高岡駅の乗降客数

##### 定義

高岡駅・新高岡駅の1日あたりの乗降客数の合計

従前値

**15,013 人/日** (平成24年度)

向上

目標値

**18,000 人/日** (平成35年度)

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

##### 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（共同運行事業者分含む）

従前値

**152,281 人/年** (平成24年度)

向上

目標値

**252,000 人/年** (平成35年度)

資料：国土交通省富山運輸支局、交通事業者提供

## 【戦略2】市内を円滑に移動できる交通体系の構築

戦略2では、新高岡駅と高岡駅、中心市街地を結ぶ都心交通軸強化や、市民生活に資する都市交通軸の強化などにより、誰もが市内を円滑に移動できる交通体系を目指しています。

このため、公共交通利用者数及び公共交通人口カバー率を評価指標とします。

### 評価指標③ 公共交通利用者数

#### 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、並行在来線、万葉線、路線バス、コミュニティバス、公営バス、タクシー、地域バス、デマンドバス・タクシー

ベースとなる人口の減少・各交通網の利用実績傾向を踏まえ、公共交通利用者数の減少を緩やかにする

従前値

**9,077,198人/年**(平成24年度)

減少を  
緩やかに

目標値

**9,025,000人/年**(平成35年度)

資料：交通事業者提供

### 評価指標④ 公共交通人口カバー率

#### 定義

総人口あたりの公共交通利用圏域に含まれる人口

$\text{利用圏域人口} \div \text{総人口} \times 100 = \text{公共交通人口カバー率}(\%)$

従前値

**79.1%**

(平成22年国勢調査・平成25年度圏域)

向上

目標値

**83%**(平成35年度)

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

### 【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では、交通モード間の乗り継ぎや交通施設等、情報提供手法の改善などにより、市民や来訪者の公共交通利用促進や公共交通利用者の快適性・利便性の向上などを目指しています。

このため、**公共交通利便性の満足度**を評価指標とします。

#### 評価指標⑤ 公共交通利便性の満足度

##### 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（五段階評定法）

##### 【満足度調査項目】

- ・ 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

**2.77**（平成25年度）

向上

目標値

**3.50**（平成35年度）

資料：市民アンケート調査

### 【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4では、モビリティ・マネジメントの推進や、都市機能の集約化により、過度に自動車に依存するライフスタイルからの脱却を目指しています。

このため、**公共交通利用率**を評価指標とします。

#### 評価指標⑥ 公共交通利用率

##### 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

**11.20%**（平成25年度）

向上

目標値

**16.00%**（平成35年度）

資料：市民アンケート調査

## 第3節 推進体制

---

関係者が相互に連携し、それぞれの事業を一体的に推進していくため、高岡市総合交通戦略策定協議会委員で構成される高岡市総合交通戦略推進協議会（仮称）を設置し、協力体制を構築した上で、施策を着実に展開していきます。また、施策の進行管理、効果検証を実施し、必要に応じて戦略の変更などに取り組みます。

さらに、より詳細な検討が必要な事業については、高岡市総合交通戦略推進協議会（仮称）の中に部会を設置し、専門的な見地からの検討を進めます。

このほか、高岡市総合交通戦略推進庁内会議（仮称）も設置し、推進協議会と同様に施策事業の推進のほか、庁内部課間で意見調整を実施します。

### 各組織の概要

---

#### 高岡市総合交通戦略推進協議会（仮称）

- ◇戦略に位置付けた施策事業の推進
- ◇施策事業の評価・検証を行い、必要に応じて戦略の変更協議

##### 【組織構成】

学識経験者、交通事業者、市民代表、経済団体  
関係行政機関（国、県、警察等）、高岡市

#### 高岡市総合交通戦略推進庁内会議（仮称）

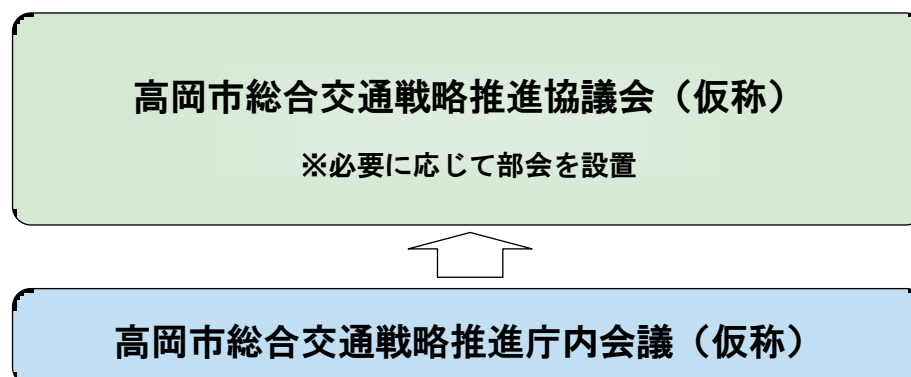
- ◇戦略に位置付けた施策事業の推進
- ◇庁内での意見調整

##### 【組織構成】

都市経営課、産業企画課、観光交流課、商業雇用課、都市計画課、駅周辺・新幹線対策課、道路建設課、土木維持課、地域振興課、地域安全課

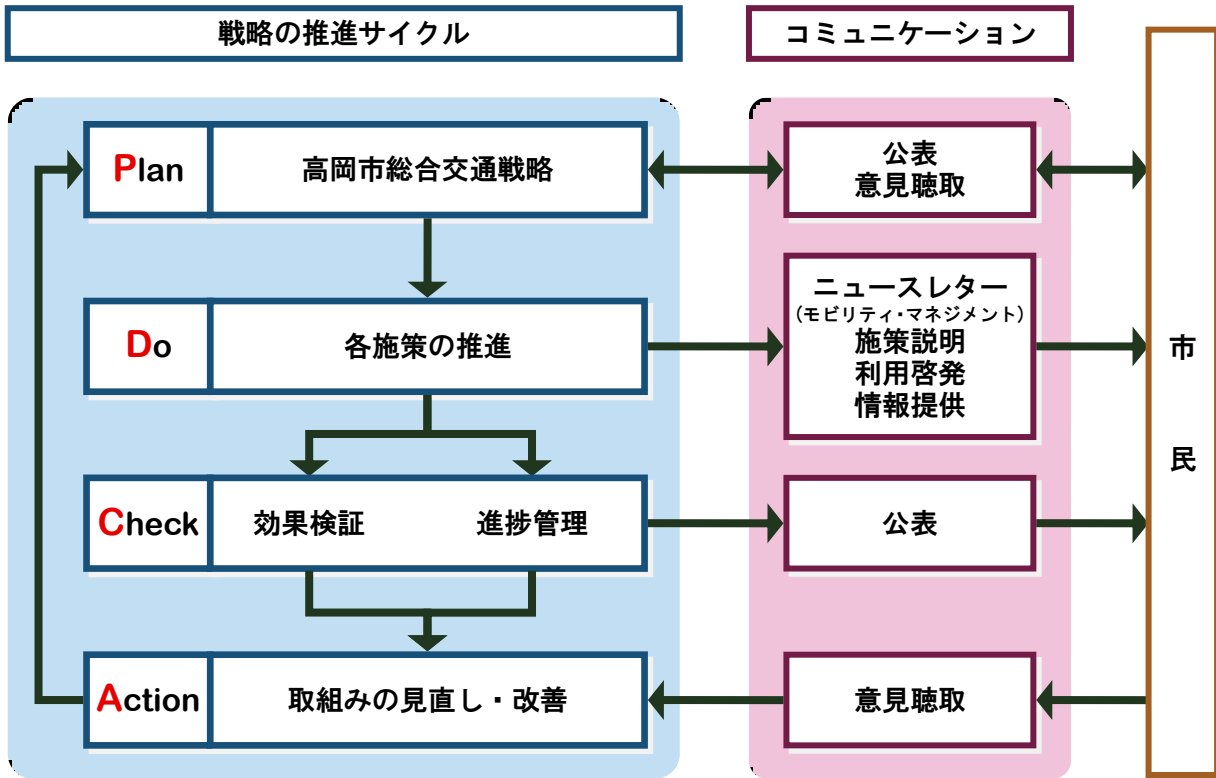
### 推進体制のイメージ

---



## 第4節 施策展開のマネジメント

高岡市総合交通戦略は、施策の推進や定期的な計画見直しのため、高岡市総合交通戦略推進協議会（仮称）のもとPDCAサイクル（計画策定～施策の推進～検証～改善）による進行管理を行い、段階に応じた市民とのコミュニケーションを図りながら、施策全体の実現に向けて取り組んでいきます



※評価・見直しサイクル（予定）  
 中間評価・見直し 平成 31 年度実施  
 最終評価・見直し 平成 36 年度実施