

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和5年6月28日策定

令和5年10月20日変更

令和6年6月28日変更

高岡市地域公共交通活性化推進協議会

生活交通確保維持改善計画の名称

高岡市地域内フィーダー系統確保維持計画（令和6年度）

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) 高岡市における交通の現状と課題

高岡市では、平成27年3月に北陸新幹線が開業し、広域交通を担っているほか、高岡駅を中心とした鉄軌道による交通軸が形成されており、東西に延びるあいの風とやま鉄道、市街地南部をJR城端線、北部をJR氷見線が運行している。また、市街地北部には路面電車である万葉線が運行している。

バス交通としては、加越能バス、富山地方鉄道バスの路線バスが高岡駅や新高岡駅を起点として放射状に運行されているほか、高岡市公営バス、地域バスが運行されている。

また、主要な駅にはタクシーが配車され、タクシーによる輸送サービスも行われている。

その一方で、モータリゼーションの進展と人口減少により、地域における公共交通利用者は減少傾向にあり、交通事業の収益の悪化や行政負担の増加を引き起こしているほか、人口減少と高齢化の進展を背景に、運転手の担い手不足が深刻化しつつある。

(2) 目指すべき姿

高岡市では、人口減少、少子高齢化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、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「コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり」を目指している。

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、これらと地域とを地域が主体となって運行する「市民協働型地域交通システム」によって繋ぐことで、市域全体の移動利便性を高め、市民が安心・快適に暮らし続けられる、持続可能な地域社会の実現を目指す。（高岡型コミュニティ交通）

(3) 市民協働型地域交通システムの導入

・守山地区：地域タクシー「もりまる」

守山地区では、令和2年より地区内を運行していた加越能バス「五十里循環線」ほか2路線が利用者の減少により廃線となり、地区内で比較的人口の多い集落等の半径1km以内に公共交通がない状態となった。そのため地域の交通課題である「冬季期間中の中学生の通学手段の確保」と「高齢者の移動手段の確保」のため、予約型乗合タクシーの運行を開始した。

地域公共交通確保維持事業により、当該地区住民の生活交通手段を持続可能なかたちで存続させるため、予約型乗合タクシーの運行を継続しつつ、域内を運行する地域間幹線系統である加越能バス「守山経由氷見線」への接続と、電話予約の煩雑さを改善するためのLINE機能を用いた予約システムを導入することによって地域公共交通の維持・確保を図る。

・中田地区：事業者協力型自家用有償旅客運送「ノッカル中田」

高岡市中田地区は町部と山間部から成る地域である。町部では、加越能バス「済生会中田団地線」が運行されているが、山間部までは路線が届いていないことから、高齢者や学生を中心に、居住地区から病院、スーパー等がある町中心部や、最寄りのバス停、駅までの移動手段を確保するため、マイカーを活用した乗合交通サービス「ノッカル中田」の運行を開始した。

地域公共交通確保維持事業により、当該地区住民の生活交通手段を持続可能なかたちで確保するため、事業者協力型自家用有償旅客運送「ノッカル中田」の運行を行う。併せて、ノッカル中田と域内を運行する地域間幹線系統である加越能バス「済生会中田団地線」を接続させることにより、地区住民の移動利便性の向上と、地域公共交通の維持・確保を図る。

・野村地区：地域タクシー「のむタク」

平成30年度末に加越能バス「石瀬・牧野・海王丸パーク線」が廃線となり、バス路線が富山地鉄バス「富山—高岡線」のみとなった。令和3年度に野村地区まちづくり協議会において、アンケート調査を実施し、地区の公共交通に不便を感じている、新たな移動手段の確保が必要との回答があったことから、予約型乗合タクシーの運行を開始した。

地域公共交通確保維持事業により、当該地区住民の生活交通手段を持続可能なかたちで確保するため、予約型乗合タクシーの運行を継続しつつ、域内を運行する地域間幹線系統である富山地鉄バス「富山—高岡線」への接続することによって地区住民の移動利便性の向上と、地域公共交通の維持・確保を図る。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

【目標1】市内公共交通利用者数

- ・評価対象 J R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）、公営バス、地域バス、ノッカル
- ・目標値 9,025,000 人／年（R5/4～R6/3）
- ・実績値 6,358,306 人／年（R3/4～R4/3）
6,129,767 人／年（R2/4～R3/3）
8,274,573 人／年（H31/4～R2/3）
- ・目標値の考え方 ベースとなる人口の減少・各交通網の利用実績傾向をふまえ、公共交通利用者数の減少を緩やかにする。

【目標2】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
利用圏域人口 ÷ 総人口 × 100 = 公共交通人口カバー率（%）
- ・目標値 83% （令和5年度）
- ・実績値 74.5% （令和3年度）
77.2% （平成30年度）
- ・目標値の考え方 誰もが地域内を円滑に移動できる交通体系を目指し、最寄りの公共交通から一定の利便性のある圏域内に含まれる沿線人口の割合を高める。（公共交通利用圏域は、鉄軌道から半径1km、軌道駅から半径500m、バス停から半径300m、デマンド型交通は対象エリアと設定）
鉄軌道駅から離れたエリアにおいても、住民ニーズに応じた交通サービスの提供に取組み、公共交通利用圏域内の居住人口カバー率を高める。

【目標３・フィーダー事業目標】

- ・地域タクシー「もりまる」の LINE の機能を用いた予約人数の割合を 40%以上とする。
(令和 5 年 5 月 (LINE 予約システムの実証実験中) の実績 : 28.6%、別紙参照)
- ・「ノッカル中田」の年間利用者数を 240 人以上 (20 人/月以上) とする。
(実証運行 (令和 4 年 11 月～令和 5 年 9 月) の実績 : 127 人)
- ・地域タクシー「のむタク」 年間利用者数を 816 人以上 (68 人/月以上) とする。
(実証運行 (令和 4 年 6 月～令和 5 年 5 月) の実績 : 548 人)

(2) 事業の効果

市民協働型地域交通システムの導入・維持により、車を持たず、移動に困難を感じる高齢者・学生等の日常生活において必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することや、システムを利用して予約方法を改善することにより公共交通の利便性が向上し、市内公共交通の活性化が見込まれる。さらには、住民の外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

(1) 市民協働型地域交通システムの導入

地域が主体となって運行する「市民協働型地域交通システム」の導入に向け、地域住民や交通事業者と連携し、事業化への取組みを進めるとともに、運行について支援する。
(高岡市、市民、交通事業者)

地域にとって利便性が高く効率的な運行となるよう、地域ニーズや地理的特性に応じた運行方式 (定時定路線、デマンド、ドア・ツー・ハブ等) を検討する。(高岡市、市民、交通事業者)

(2) 持続可能な公共交通網の検討

鉄軌道や地域間バスなどの都市交通軸に接続する支線の役割をもって運行される地域内フィーダー系統の運行形態を検討する。(高岡市、交通事業者)

公共交通と福祉施設や温浴施設、小売店等で提供されている輸送サービスとの適性分担による、持続可能な公共交通網の構築を検討する。(高岡市、交通事業者)

(3) 都心エリアと市街地エリアを結ぶ路線の強化

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、都市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る。(高岡市、交通事業者)

(4) 生活路線バスの維持

市民の日常生活の足を確保するため、交通事業者と連携し、生活路線バスの維持に努めるとともに、持続可能な交通網の構築に向け、地域の実情や利用実績などをふまえ、需要に応じた効率的な路線を検討する。(高岡市、交通事業者)

(5) ダイヤの改善・相互調整

公共交通を利用しやすい環境づくりのため、交通事業者と連携し、利用者ニーズをふまえた運行本数やダイヤの見直しに努める。(交通事業者)

(6) 公共交通のシームレス化

乗り継ぎ利便性の向上を図るため、交通事業者と連携し、鉄道駅、電停、バス停の移動円滑化などシームレスなネットワークの構築に努める。(交通事業者)

(7) 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等に対応するため、IoTやAI技術、MaaS等を活用し、各交通モードをつなぐ新たなサービスの導入に向けた検討を進める。(高岡市、交通事業者)

(8) モビリティ・マネジメントの実施

公共交通の利用促進やマイレール・マイバス意識の醸成等、公共交通の利便性向上に向けた取組みやまちづくり施策と連携しながら、自動車から公共交通へと利用者意識の自発的変革を促す取組みを推進する。(高岡市、市民、交通事業者)

取組み内容：公共交通マップの作成、公共交通ニュースレターの作成、
ノーマイカー運動の推進、サポーター組織の結成促進、
まちづくり出前講座等での働きかけ

(9) 公共交通利用誘導策の継続的な実施

公共交通の利用意識の自発的変革を図るため、新幹線通学補助や高齢者運転免許自主返納支援事業等、公共交通利用を促す誘導策を継続的に実施する。(高岡市、交通事業者)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

表1を添付。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

・ 守山地区、野村地区

運行主体（守山地区連合自治会、野村地区まちづくり協議会）から運行事業者に対し、運行経費から運行収入、国庫補助金及び県補助金を差し引いた差額分を負担する。高岡市から運行主体への補助金額については、運行に係る経費全体の1/3又は1,000千円のうち低い金額を限度として、運行事業者への負担額を補助することとしている。(下図参照)

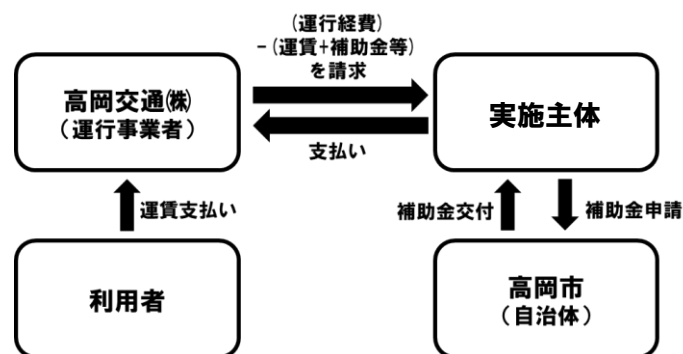


図 運行費用に係る補助スキーム

・ 中田地区

高岡市から運行主体（中田地区コミュニティ協議会）への補助金額については、運行経費から運行収入、国庫補助金及び県補助金を差し引いた差額分（ただし、運行に係る経費の1/2又は2,000千円のうち低い金額を限度とする）を負担することとしている。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

高岡交通株式会社
中田地区コミュニティ協議会

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
※該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付。
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし

(2) 事業の効果
※該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
20. 協議会の開催状況と主な議論
・ 令和5年6月28日 本計画策定に係る協議（書面協議）を実施し、合意を得た。 ・ 令和5年10月20日 本計画の変更に係る協議（書面協議）を実施し、合意を得た。 ・ 令和6年6月28日 本計画の変更に係る協議（書面協議）を実施し、合意を得た。

21. 利用者等の意見の反映状況

守山地区において、住民の外出先と移動手段を把握するため、令和3年6月に守山地区連合自治会に加入している791世帯を対象にアンケート調査を実施した。地域の移動について、①冬季期間中の志貴野中学校への通学手段の確保、②最寄りのバス停が遠くなったことによる高齢者の外出機会の減少と家族送迎の負担増（買い物、通院）に対し、新たな移動手段導入への要望が大きかったため、その点に重点を置いた系統の確保維持計画とした。また、電話予約の煩雑さを改善してほしいとの声が、住民及び交通事業者から得られたため、その点についても考慮した計画を作成した。

中田地区においては、令和3年3月に、中田地区連合自治会に加入する1,695世帯を対象に「加越能バス済生会中田団地線利用促進キャンペーン」事後調査アンケートを実施し、バスの利用等について住民の要望調査を行った。また、令和4年6月から7月にかけて、中田地区内16単位自治会（752世帯）の住民を対象に、外出先と移動手段を把握する聞き取り調査を実施した。調査の結果、高齢者や学生を中心に、居住地区から病院、スーパー等がある町中心部や、最寄りのバス停、駅までの移動の需要が明らかとなったため、その点に重点を置いた系統の確保維持計画とした。

野村地区においては、令和3年9月に野村地区連合自治会に加入する6,256世帯を対象にアンケート調査を実施した。7割を超える世帯が新しい公共交通を導入して地域住民の移動手段を確保すべきと回答し、日常の通院、買い物、最寄りの公共交通までの移動の需要が明らかとなったため、その点に重点を置いた系統の確保維持計画とした。

今後とも地域において、利用実績やアンケート調査・住民への聞き取り調査の結果をふまえ運行の見直しを検討する。

22. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	富山県交通政策局交通戦略企画課、 富山県高岡土木センター
関係市区町村	高岡市未来政策部総合交通課
交通事業者・交通 施設管理者等	あいの風とやま鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、加越能バス株式会社、万葉線株式会社、富山県タクシー協会高岡ブロック会、高岡警察署
地方運輸局等	国土交通省北陸信越運輸局交通政策部、北陸信越運輸局富山運輸支局、国土交通省北陸地方整備局富山河川国道事務所
その他協議会が必 要と認める者	金沢大学、高岡商工会議所、高岡市商工会、公益社団法人高岡市観光協会、高岡市社会福祉協議会、高岡市連合自治会

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）富山県高岡市広小路7番50号

（所 属）高岡市未来政策部総合交通課

（氏 名）窪田 真治、番井 真由香

（電 話）0766-20-1139

（e-mail）kotsu@city.takaoka.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

6年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
高岡市	高岡交通株式会社	(1) 地域タクシー「もりまる」		守山地区		往 km 復 km	193日	409回		区域運行	①	新守山で補助対象地域 間幹線系統守山經由水 見線と接続。及び伏木 經由水見線各停留所と 接続	①
	中田地区コミュニティ協議会	(2) ノッカル中田		中田地区		往 km 復 km	61日	119回		区域運行	①	中田北口又は常国西で 補助対象地域間幹線系 統済生会中田団地線と 接続。	①
	高岡交通株式会社	(3) 地域タクシー「のむタク」		野村地区		往 km 復 km	39日	121回		区域運行	①	高岡自動車学校前で補 助対象地域間幹線系統 富山高岡線と接続	①
		(4)				往 km 復 km	日	回					
		(5)				往 km 復 km	日	回					

- (注)
- 1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
 - 2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
 - 3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
 - 4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
 - 5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
 - 6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	高岡市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	82679
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度

(1)記載要領

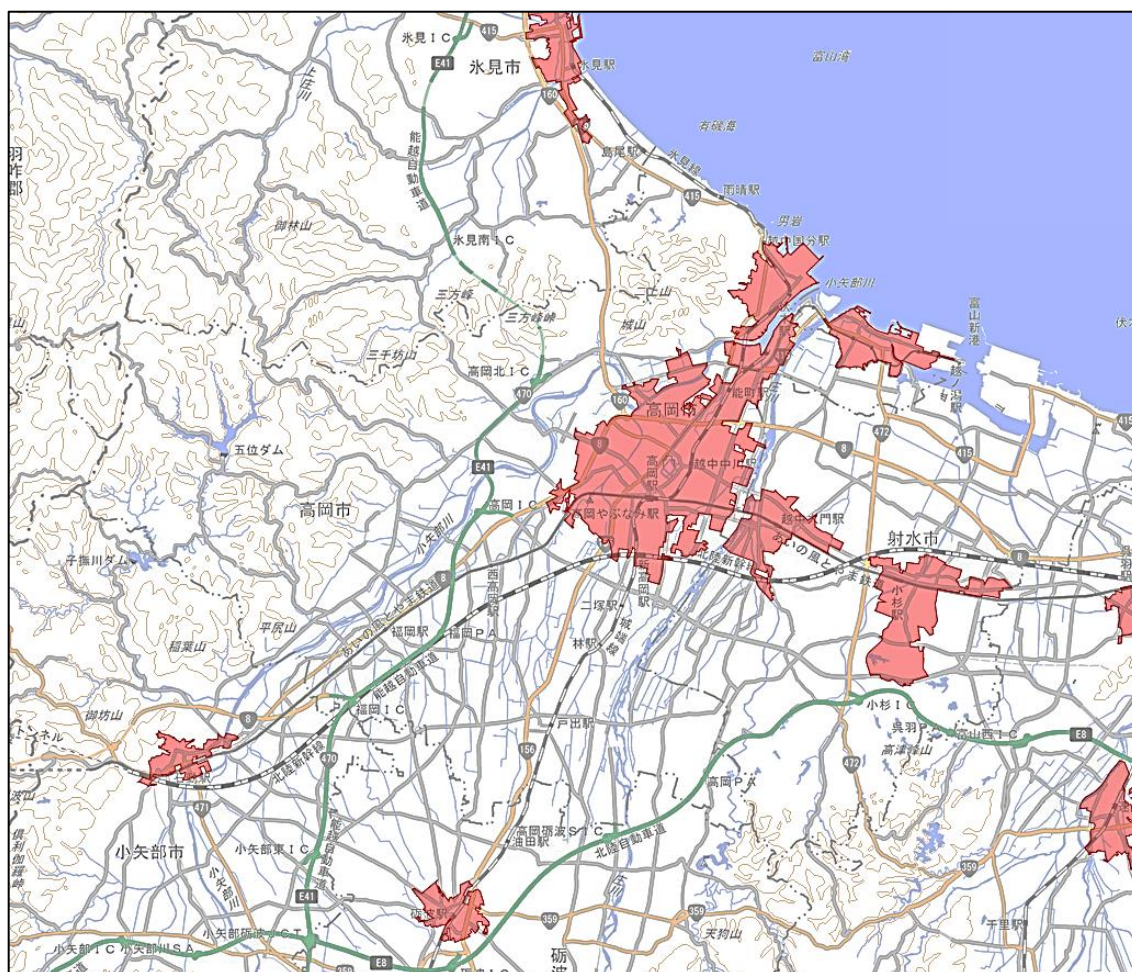
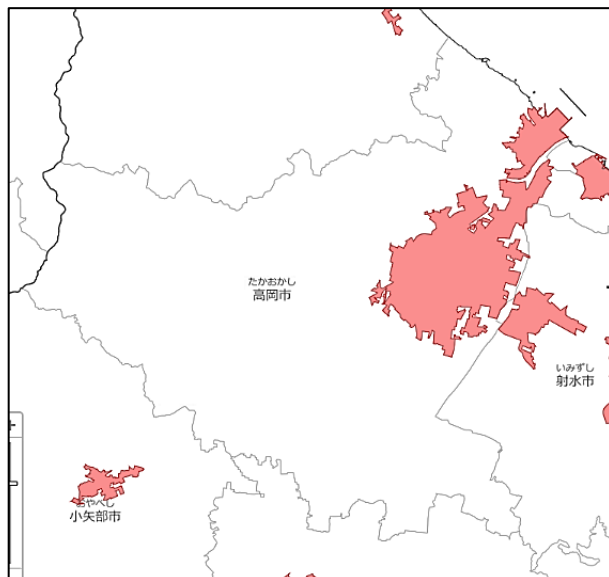
1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

表 5 (2) 添付書類

高岡市における人口集中地区以外の地区がわかる地図（※赤色範囲が人口集中地区）



国土地理院ウェブサイト (<http://maps.gsi.go.jp/>) を加工して作成