

城端線・氷見線沿線地域公共交通計画

令和4年6月

(令和5年12月改訂)

高岡市・氷見市・砺波市・南砺市

目次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の区域	2
1.3 計画の期間	2
1.4 計画の位置づけ	2
第2章 城端線・氷見線沿線地域を取り巻く状況	3
2.1 城端線・氷見線沿線地域の概況	3
(1) 城端線・氷見線の位置	3
(2) 沿線の地勢	4
2.2 城端線・氷見線沿線地域の人口動向	5
(1) 人口・世帯数	5
(2) 年齢3区分別人口	7
(3) 人口分布	10
2.3 各種施設の分布状況	13
(1) 観光拠点	13
(2) 医療施設	14
(3) 大規模小売店舗	15
(4) 高等教育施設	16
第3章 沿線地域の公共交通の現状	17
3.1 城端線・氷見線及び沿線地域の広域的な位置づけ	17
(1) 富山県の公共交通網から見た城端線・氷見線	17
(2) 県内主要観光地との関係	19
3.2 公共交通サービスの状況	20
(1) 4市の公共交通網	20
(2) 公共交通の運行状況	21
3.3 公共交通の利用状況	33
(1) 鉄道の利用状況	33
(2) バスの利用状況	38
(3) 鉄軌道の利用状況市民の生活と移動手段	43
第4章 沿線市民の移動実態及び意向	45
4.1 アンケート調査概要	45
(1) 調査目的	45
(2) 調査概要	45
(3) 集計結果の表記について	45
4.2 アンケート調査結果	46
(1) 回答者の属性	46
(2) 外出活動	49
(3) JR城端線・氷見線について	51
(4) その他の公共交通の満足度	54
(5) 北陸新幹線の利用状況	56
(6) 新型コロナウイルス感染症が流行してからの行動の変化	57
(7) 将来の公共交通のあり方	59

第5章 公共交通を取り巻く課題	62
5.1 上位・関連計画の整理	62
(1) 総合計画	62
(2) 地方版総合戦略	64
(3) 都市計画マスタープラン	65
(4) 立地適正化計画	67
(5) 公共交通関連計画	68
5.2 現行計画の評価	70
(1) 施策の進捗状況	70
(2) 数値目標の達成状況	75
5.3 課題の整理	76
(1) 地域公共交通網の共通課題	76
(2) 城端線・氷見線の課題	77
(3) バス交通等の課題	77
(4) 交通施設、駅周辺の課題	78
(5) 利用者増加への課題	78
第6章 計画の基本方針及び目標	79
6.1 計画の基本理念及び基本方針	79
(1) 計画の基本理念	79
(2) 計画の基本方針	79
6.2 計画の目標及び指標	81
(1) 計画の目標	81
(2) 計画の数値目標	82
6.3 関係者の役割	85
(1) 交通事業者の役割	85
(2) 市民・地域・企業等の役割	85
(3) 行政の役割	85
第7章 目標達成のための取組み	86
7.1 城端線・氷見線に関する施策	86
7.2 鉄軌道に関する施策	87
7.3 バス等に関する施策	88
7.4 交流拡大に関する施策	89
7.5 モビリティマネジメントに関する施策	90
7.6 まちづくりとの連携・マイレール意識醸成に関する施策	91
7.7 事業一覧	92
第8章 計画の管理	94
8.1 推進体制	94
8.2 計画管理方法	94

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の目的

高岡市、氷見市、砺波市、南砺市は、沿線地域を南北に走るＪＲ城端線・氷見線と、東西に走るあいの風とやま鉄道により鉄道路線で結ばれるほか、沿線地域内外を繋ぐバス路線や万葉線など、多様な公共交通機関により結ばれています。特に、ＪＲ城端線・氷見線は、通勤・通学者を中心に、従来から沿線住民の日常生活の足として、多くの方に利用されてきました。

今後は、通勤・通学だけではなく、高齢化に伴う免許自主返納者や自家用車を持たない若者、都市圏からの移住者等の移動手段のほか、広域観光の二次交通としての利用も考えられ、ＪＲ城端線・氷見線をはじめとした公共交通には、これまで以上の役割を担うことが期待されています。

しかしながら、人口減少の進展に加え、新型コロナウイルス感染拡大の影響による「新しい生活様式」の定着などのライフスタイルの変化などにより、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況が続くものと考えられます。

これまで、沿線４市を含む城端・氷見線活性化推進協議会は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（２００７年１０月施行）（以下、「活性化再生法」という。）に沿い、２０１２年に「城端・氷見線地域公共交通総合連携計画」、２０１７年に「城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画」を策定しました。これらの計画に基づき、城端線・氷見線沿線の活性化及び利便性向上のため、城端線新高岡駅の整備を始め、城端線の増便試行、観光列車の運行、ラッピング列車等を実施してきたところです。

今回、「活性化再生法」が改正（２０２０年１１月施行）されたことや、現行計画「城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画」の策定から５年が経過し、社会情勢が大きく変化している中で、それらの課題に対応し、沿線地域の実情に合った持続可能な公共交通網の形成が求められることから、新たな計画として「城端線・氷見線沿線地域公共交通計画」を令和４年６月に策定したものです。

一方、城端線・氷見線については、これまで、富山県、沿線市、ＪＲ西日本でＬＲＴ化など新しい交通体系について議論が進められ、令和５年３月には、新型鉄道車両の導入や、運行本数の増加、交通系ＩＣカードの導入、両線の直通化等の利便性向上策のほか、関係者間の役割分担・責任分担についても検討することとなりました。

その後、令和５年７月には、新たな検討組織として「城端線・氷見線再構築検討会」が設置され、事業構造の変更の内容、利用者の利便の確保に関する事項、地方公共団体その他の者による支援の内容等の検討が進められたところであり、これらの方向性にあわせて、計画の一部を改訂するものです。

【旧計画】 「城端・氷見線地域公共交通総合連携計画（２０１２年度～２０１６年度）」

【既存計画】 「城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画（２０１７年度～２０２１年度）」

【新規計画】 「城端線・氷見線沿線地域公共交通計画（２０２２年度～２０２６年度）」

※令和５年１２月改訂

1.2 計画の区域

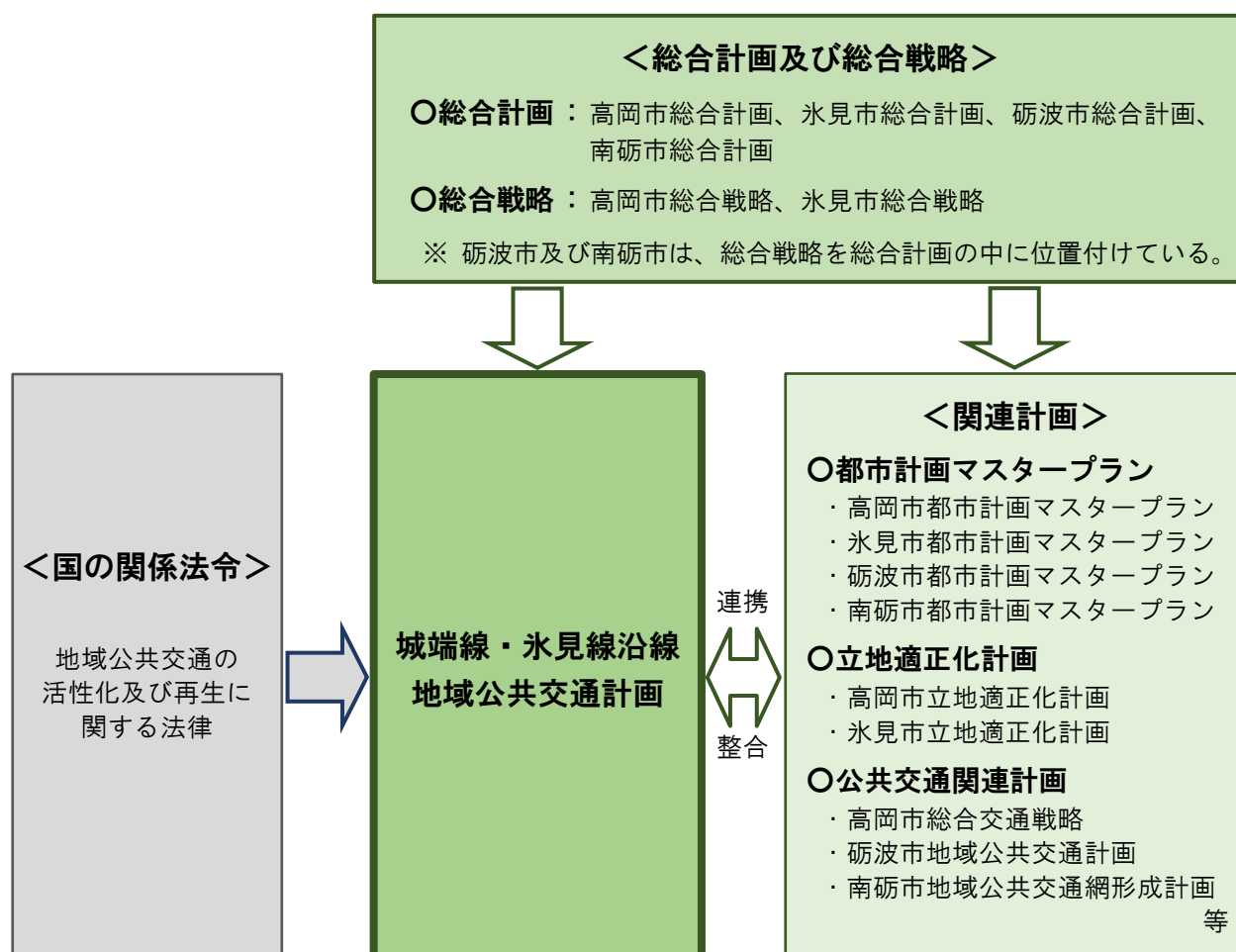
計画区域は、城端線・氷見線沿線4市で、高岡市、氷見市、砺波市、南砺市とします。

1.3 計画の期間

本計画は令和4年度（2022年度）から令和8年度（2026年度）の5年間を対象期間とします。

1.4 計画の位置づけ

本計画は、活性化再生法や沿線4市の総合計画及び総合戦略に基づくとともに、これらに基づく将来都市構造を実現するための計画である都市計画マスタープランや立地適正化計画など関連計画との連携・整合を図りながら策定するものです。



第2章 城端線・氷見線沿線地域を取り巻く状況

2.1 城端線・氷見線沿線地域の概況

(1) 城端線・氷見線の位置

富山県西部地域を南北に運行する城端線・氷見線は、高岡市、氷見市、砺波市、南砺市を結ぶ路線で、両線ともに西日本旅客鉄道（ＪＲ西日本）が所有・運営しています。

城端線は、高岡駅（高岡市）を起点とし、北陸新幹線と交差する新高岡駅（高岡市）や砺波駅（砺波市）等を経由し城端駅（南砺市）に至る路線総延長が 29.9km、全線単線で非電化の路線です。高岡駅を含め 14 の駅があります。

氷見線は、高岡駅を起点とし氷見駅（氷見市）に至る路線総延長が 16.5km、全線単線で非電化の路線です。高岡駅を含め 8 の駅があります。

両線は高岡駅で接続しますが、城端線・氷見線間にはあいの風とやま鉄道及びＪＲ貨物線の線路があり、また相互直通運転が難しい線路構造となっているため、高岡駅構内での乗換えが必要となります。ただし、観光列車「ベル・モンターニュ・エ・メール号（愛称：べるもんた）」の一部運行路線において、高岡駅構内をスイッチバックすることで城端線・氷見線間の直通運転を実現しています。

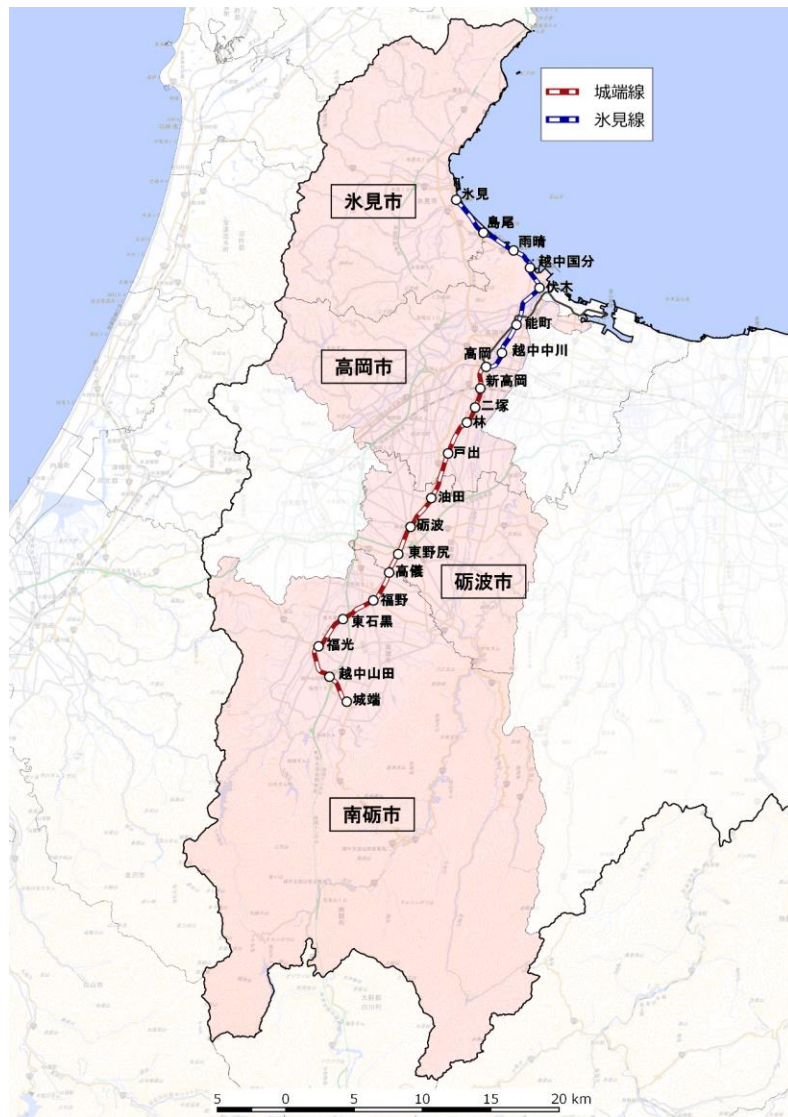


図 城端線・氷見線の位置

(2) 沿線の地勢

城端線、氷見線は4市の平野部を運行しています。

城端線は、高岡駅から新高岡駅にかけて市街地を通り、以降は砺波平野に広がる田園地帯や散居村の間を縦断しています。春先にはチューリップが咲き誇り色とりどりの鮮やかな風景が目に入ります。福野駅に入る頃には南に見える五箇山へ続く山並みが近付き始めます。

氷見線は、伏木駅から氷見駅にかけて富山湾に面する海岸線を運行しています。特に、越中国分駅から雨晴駅にかけてはほぼ海の真横を運行するため、車窓からの眺望が良く、晴天時には富山湾越しに立山連峰を望む雄大な景色を眺めることができます。

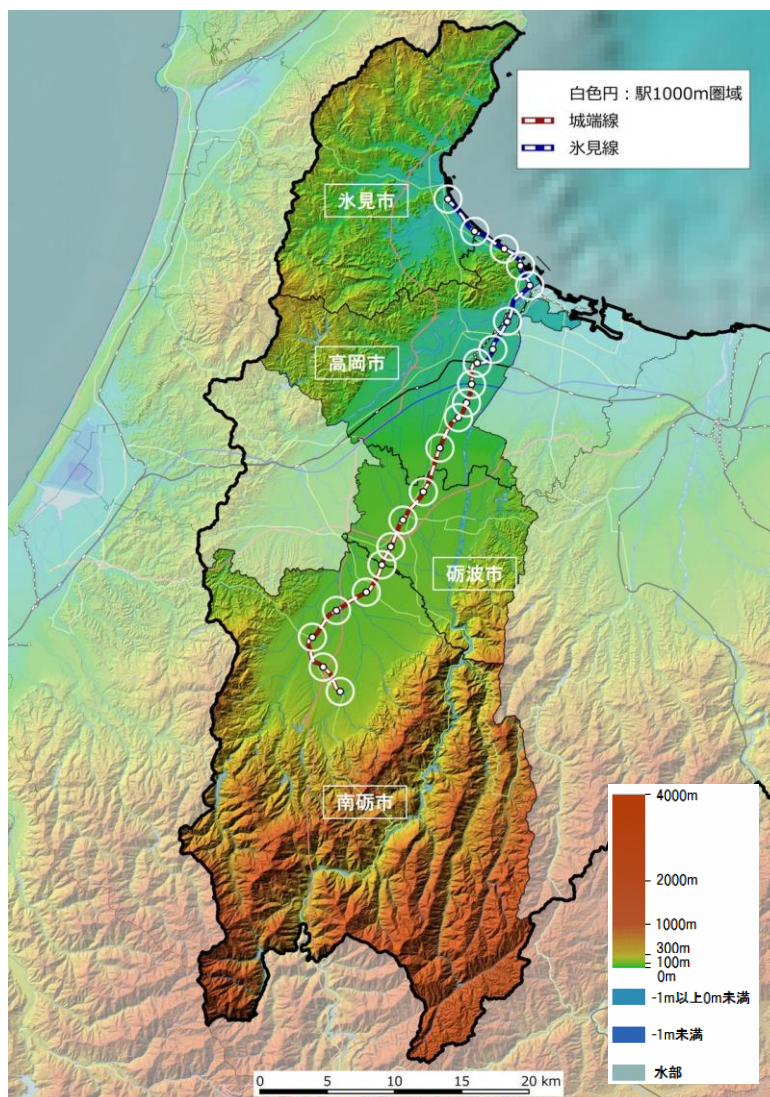


図 4市の地形
(出典:地理院タイル「色別標高図」に加筆して作成)

2.2 城端線・氷見線沿線地域の人口動向

(1) 人口・世帯数

① 市別人口と世帯数

国勢調査（2020年）に基づく4市の人口や世帯数を整理します。

人口は、4市合計で306,434人（高岡市166,393人、氷見市43,950人、砺波市48,154人、南砺市47,937人）であり、富山県全体（1,034,814人）に占める4市合計人口の割合は約29.6%となっています。

人口密度は、4市合計で248.0人/km²（高岡市794.0人/km²、氷見市190.6人/km²、砺波市379.1人/km²、南砺市71.7人/km²）であり、富山県全体（243.6人/km²）をやや上回っています。

5年間（2015年～2020年）の増減を見ると、各市ともに人口が減少しています。世帯数は、富山県全体や4市合計では増加するものの、氷見市、南砺市では減少しています。

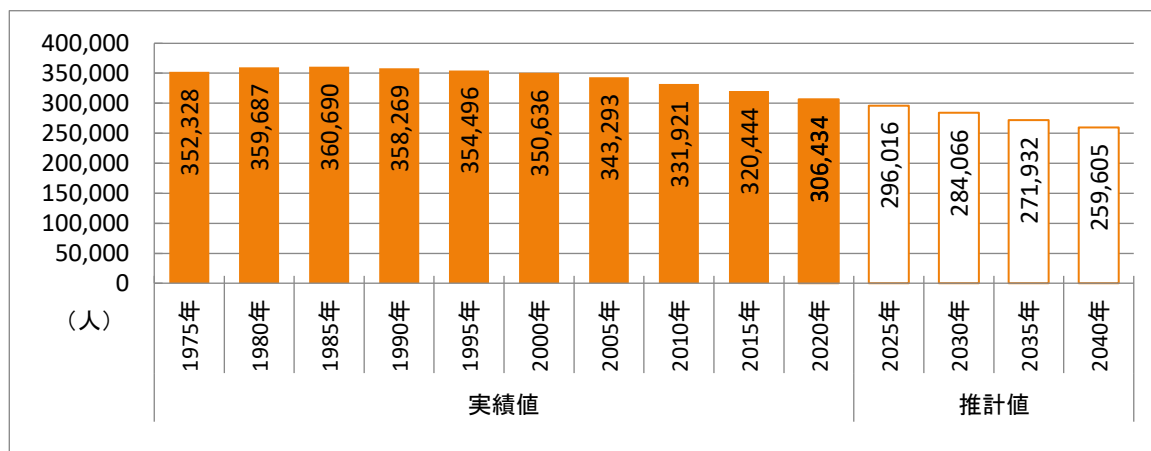
市名	総数	男	女	世帯数	1世帯 当たり 人員	面積	人口 密度	2015～20年の増減		人口 構成比(県)
								人口	世帯	
	人	人	人	世帯	人/世帯	km ²	人/km ²	上段:人 下段:%	上段:世帯 下段:%	%
県合計	1,034,814	502,637	532,177	403,989	2.56	4,247.58	243.6	△ 31,514 △ 2.96	12,818 3.28	100.0
4市合計	306,434	147,724	158,710	114,975	2.67	1,235.78	248.0	△ 14,010 △ 4.37	2,251 2.00	29.6
高岡市	166,393	80,482	85,911	65,586	2.54	209.57	794.0	△ 5,732 △ 3.33	1,772 2.78	16.1
氷見市	43,950	20,883	23,067	15,759	2.79	230.54	190.6	△ 4,042 △ 8.42	△ 337 △ 2.09	4.2
砺波市	48,154	23,419	24,735	17,147	2.81	127.03	379.1	△ 846 △ 1.73	927 5.72	4.7
南砺市	47,937	22,940	24,997	16,483	2.91	668.64	71.7	△ 3,390 △ 6.60	△ 111 △ 0.67	4.6

出典 国勢調査

② 沿線4市の総人口の推移及び今後の見通し

4市の合計人口は、1985年の360,690人をピークに減少傾向にあります。

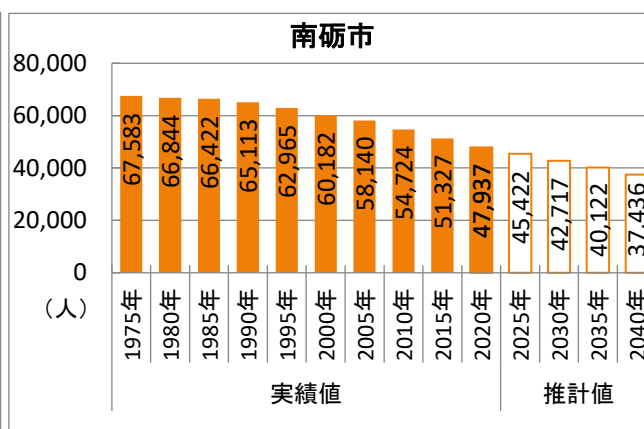
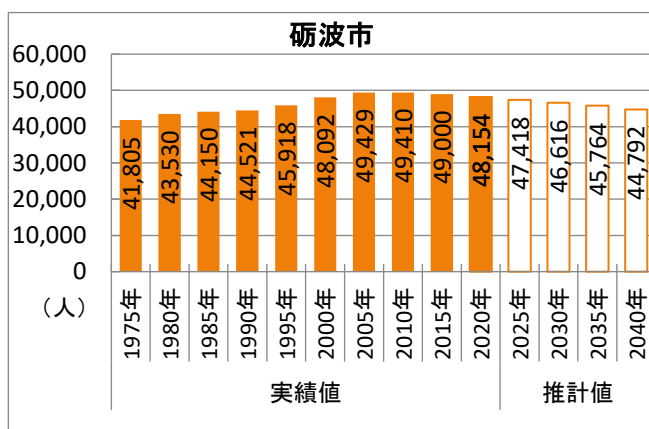
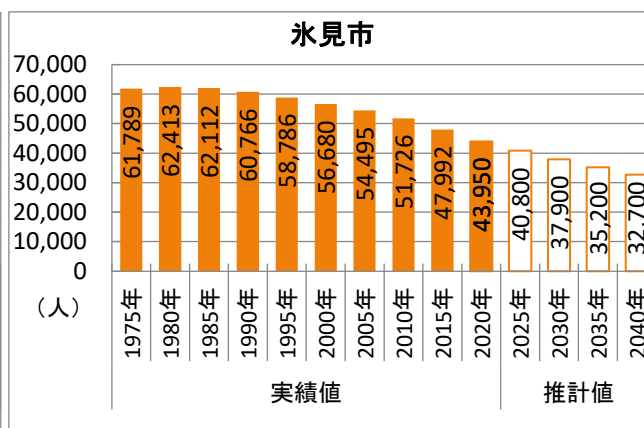
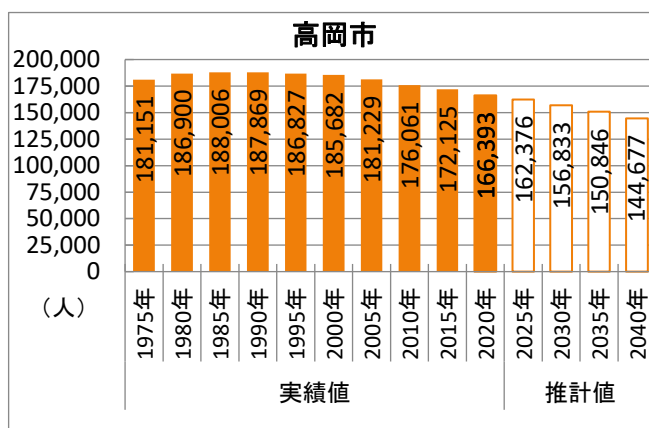
各市の人口ビジョンにおける将来目標人口では、2040年の4市合計人口は259,605人となり、2020年からの20年間で、15.3%の減少が見込まれています。



4市の合計人口推移
(出典 実績値:国勢調査 推計値:各市人口ビジョン)

総人口は、4市ともに減少傾向にあり、今後も減少することが見込まれています。

高岡市、氷見市及び南砺市の総人口は、1970年代から1980年代をピークに減少傾向が続いています。砺波市では、2005年をピークに減少傾向が続いています。



各市の総人口推移
(出典 実績値:国勢調査 推計値:各市人口ビジョン)

(2) 年齢3区分別人口

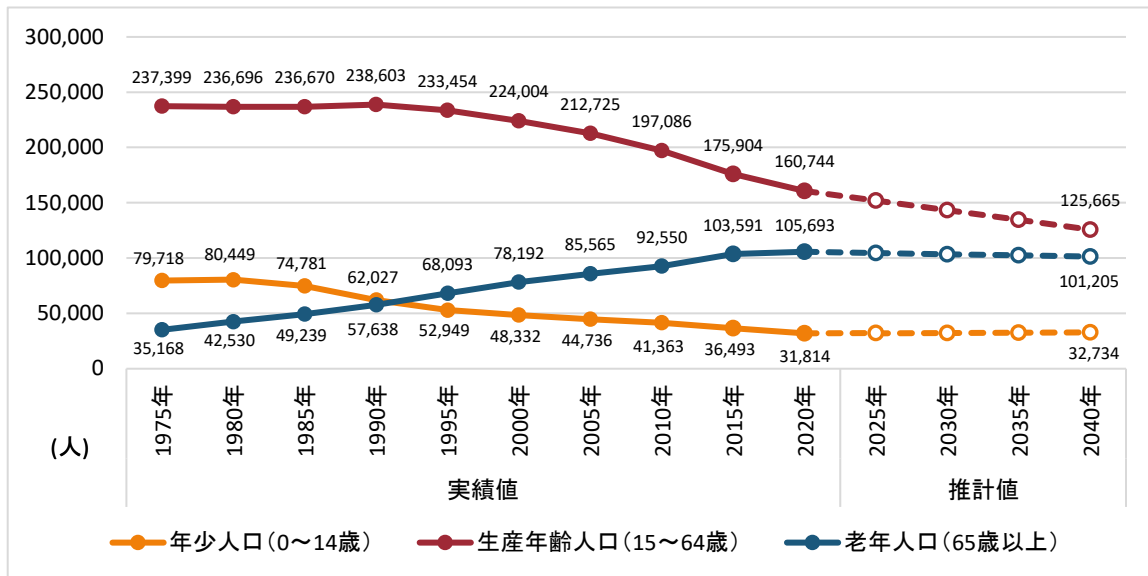
① 4市の合計

年齢3区分別の人口推移及び人口構成比について、4市の合計値を整理します。

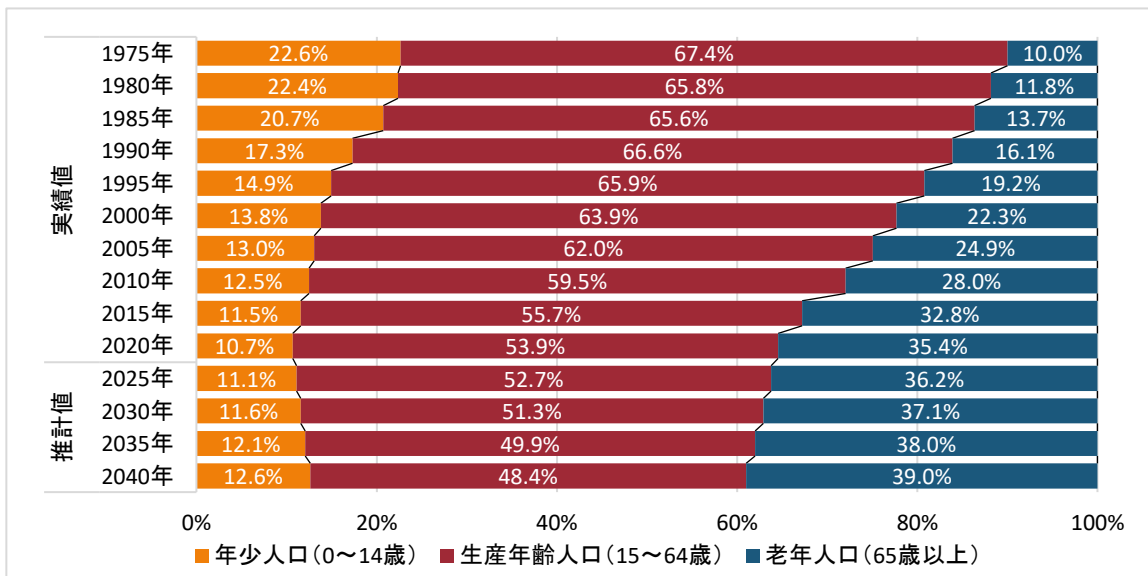
4市合計では、年少人口（0～14歳）及び生産年齢人口（15～64歳）が継続して減少傾向にある一方、老年人口（65歳以上）は2015年以降10万人前後で推移するものと見込まれています。

年少人口と老年人口それぞれの合計は1990年以降に逆転し、2040年の時点では老年人口が年少人口の約3.1倍になるものと見込まれています。

人口構成比をみると、高齢化率（65歳以上）が一貫して上昇する見込みとなっており、2015年に30%を超え、2040年には約39.0%になるものと見込まれています。一方で年少人口割合（0～14歳）は、今後も10%台前半で推移するものと見込まれています。



4市の合計 年齢3区分別人口推移
(出典 実績値:国勢調査(年齢不詳を除く) 推計値:各市人口ビジョン)



4市の合計 年齢3区分別人口構成比推移
(出典 実績値:国勢調査(年齢不詳を除く) 推計値:各市人口ビジョン)

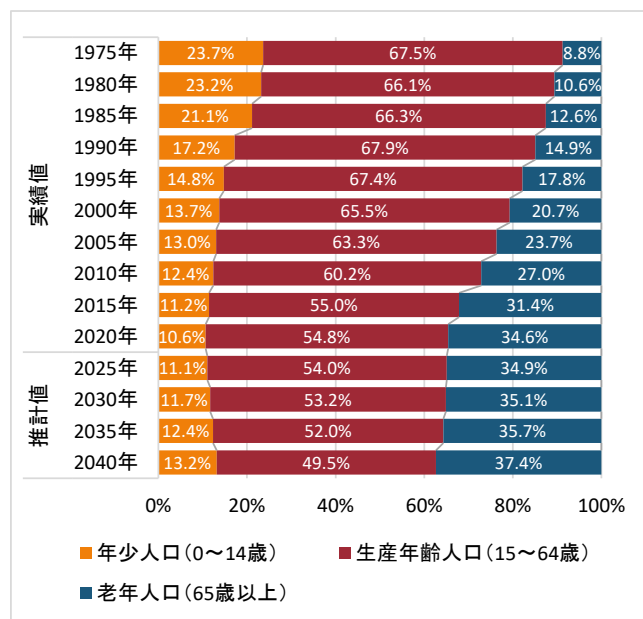
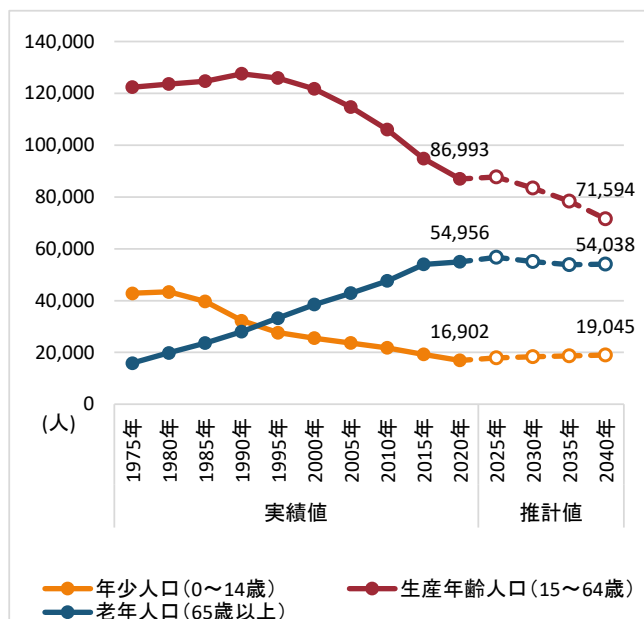
② 各市の状況

年齢3区分別の人口推移及び人口構成比について、各市の状況を整理します。

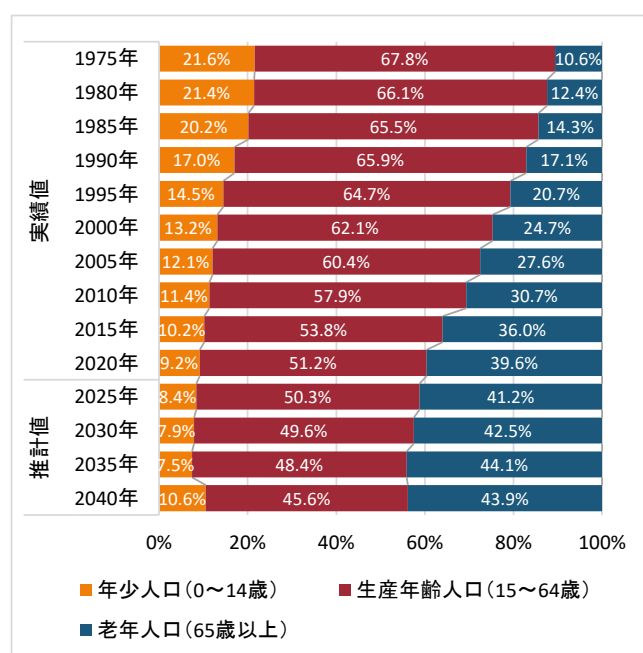
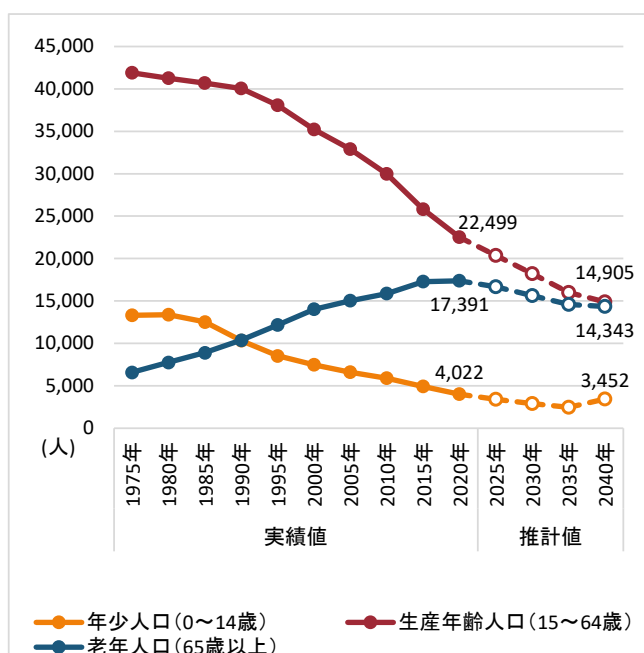
各市とも生産年齢人口は減少傾向が見込まれるとともに、年少人口は概ね現状維持あるいは微減傾向が見込まれています。

老年人口は、砺波市で増加傾向が見込まれる一方、その他の市では概ね微減傾向が見込まれています。

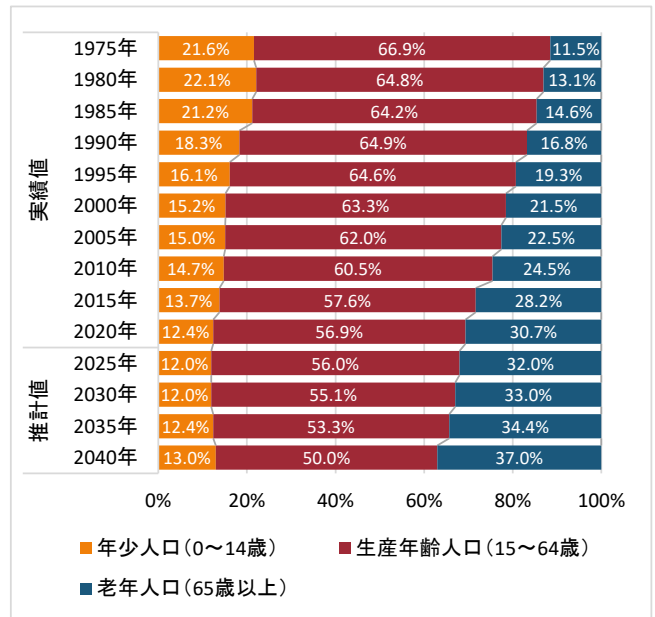
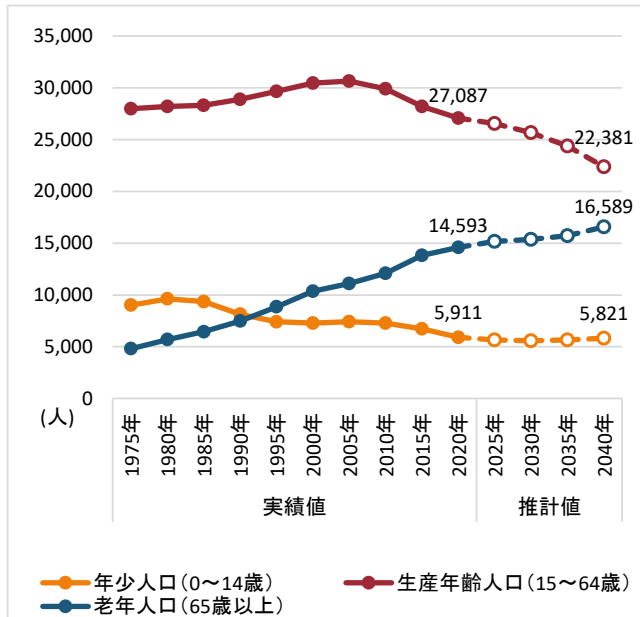
高齢化率の将来見通しは、2040年では、高岡市で37.4%、氷見市で43.9%、砺波市で37.0%、南砺市で43.4%となっています。



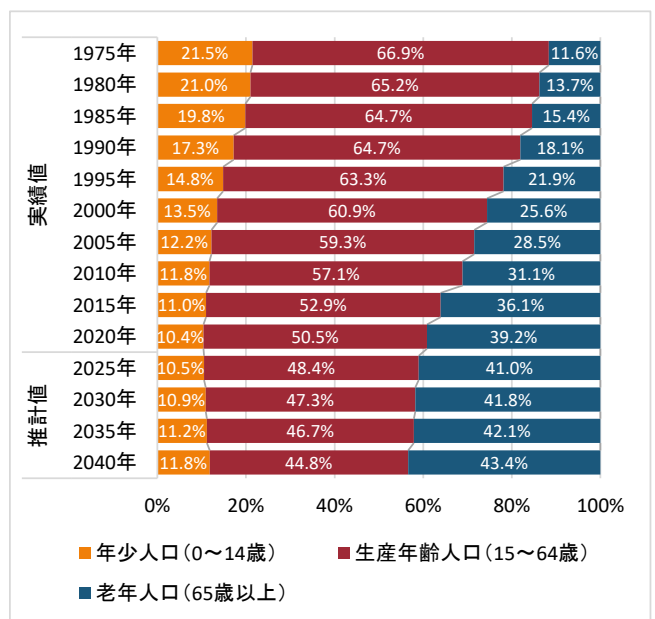
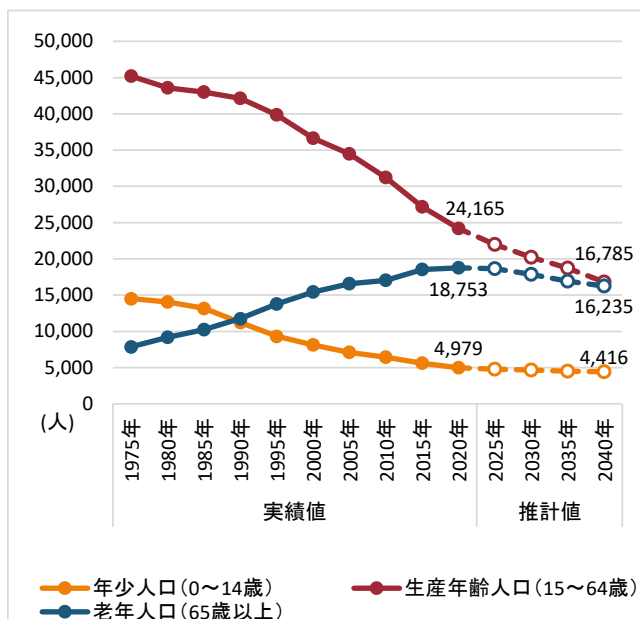
高岡市の年齢3区分別人口推移及び構成比推移
(出典 実績値: 国勢調査(年齢不詳を除く) 推計値: 各市人口ビジョン)



氷見市の年齢3区分別人口推移及び構成比推移
(出典 実績値: 国勢調査(年齢不詳を除く) 推計値: 各市人口ビジョン)
※ 2025年から2035年は、社人研推計(準拠)



砺波市の年齢3区分別人口推移及び構成比推移
(出典 実績値:国勢調査(年齢不詳を除く) 推計値:各市人口ビジョン)



南砺市の年齢3区分別人口推移及び構成比推移
(出典 実績値:国勢調査(年齢不詳を除く) 推計値:各市人口ビジョン)

(3) 人口分布

① 総人口の分布状況

J R城端線及びJ R氷見線の沿線の鉄道駅周辺及び自動車の利便性が高い幹線道路沿いに人口が集積しています。

高岡市、氷見市には都市的地域の広がりを示す指標である人口集中地区(DID)が設定されています。

4市全ての山間部では低密な地域が広がっています。

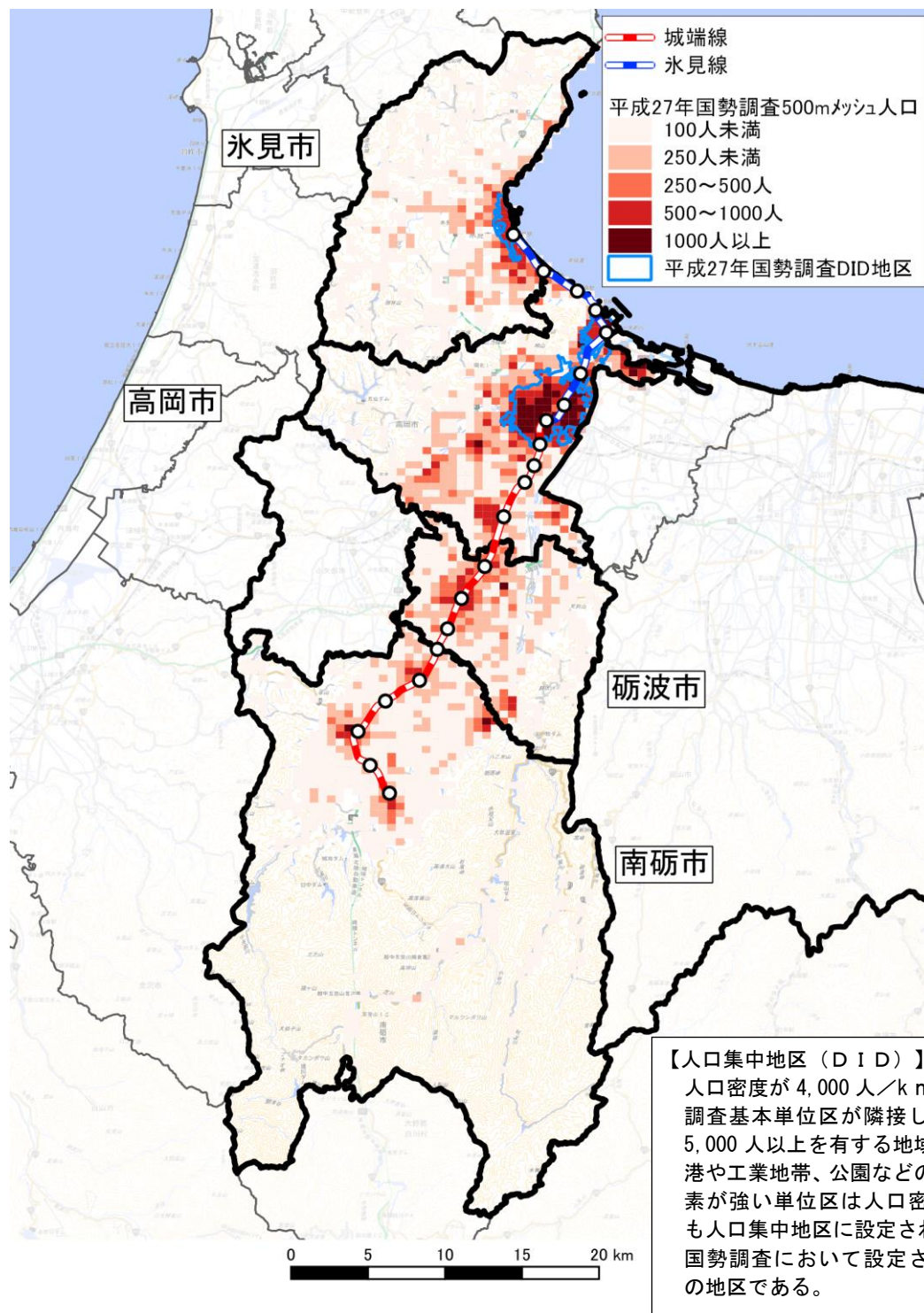


図 平成27年国勢調査 500mメッシュ人口分布状況
(出典 平成27年国勢調査メッシュ統計情報)

② 地区別年齢3区分別人口の分布状況

地区別に年齢3区分別人口の分布状況を整理します。

年少人口は総数が少なく、外縁部の密度が低い状況にあります。他の年代に比べてより狭い範囲に集積しており、J R城端線・氷見線やあいの風とやま鉄道等の鉄道沿線に集積する傾向が強い状況にあります。生産年齢人口及び老年人口は城端線・氷見線沿線の鉄道駅周辺及び幹線道路沿い等に集積しています。

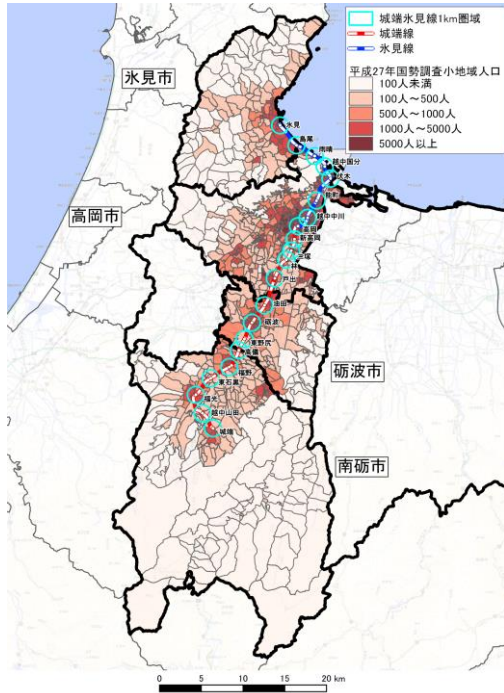


図 平成 27 年国勢調査 1km²あたり人口密度
(出典 平成 27 年国勢調査)

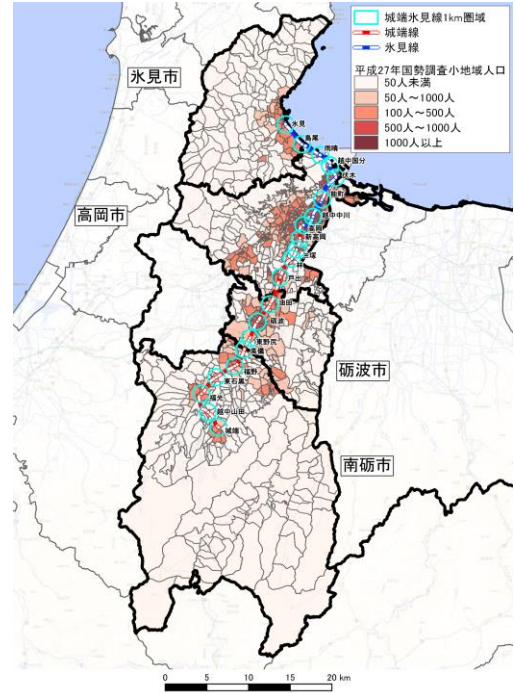


図 平成 27 年国勢調査 1km²あたり人口密度 0～14 歳
(出典 平成 27 年国勢調査)

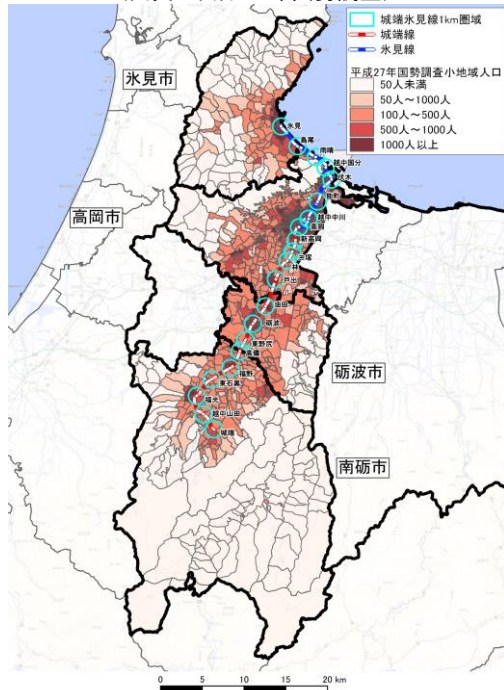


図 平成 27 年国勢調査 1km²あたり人口密度 15～64 歳
(出典 平成 27 年国勢調査)

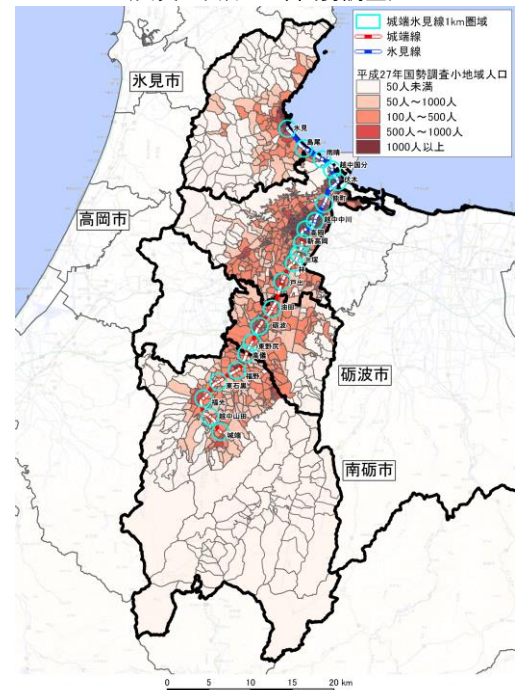


図 平成 27 年国勢調査 1km²あたり人口密度 65 歳以上
(出典 平成 27 年国勢調査)

③ 沿線地域の高齢化率の状況

地域別の高齢化率をみると、各市の沿線拠点駅の周辺市街地や、外縁部・山間部で高齢化率が高い傾向にあります。

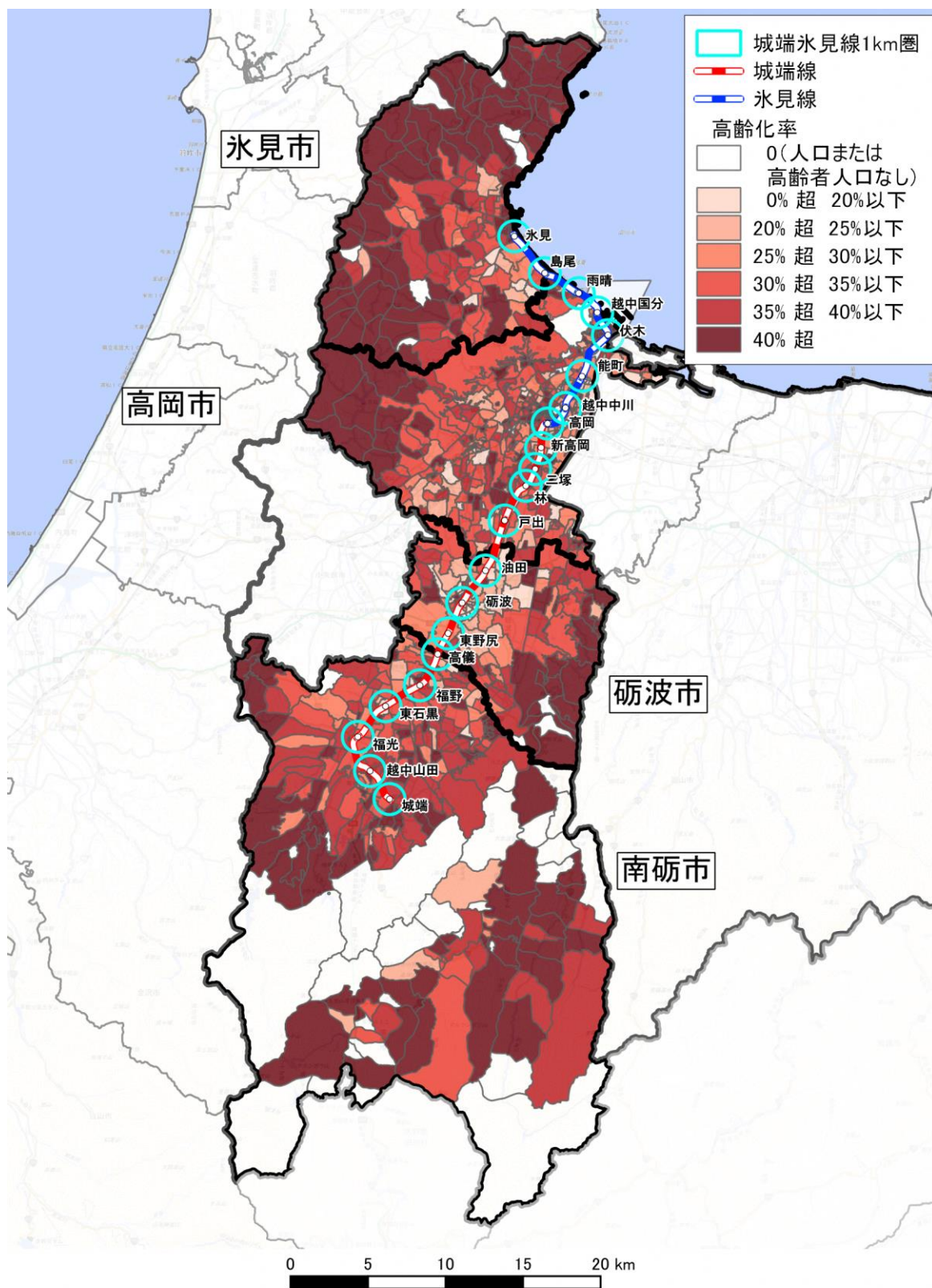


図 平成 27 年国勢調査 小地域別高齢化率
(出典 平成 27 年国勢調査)

2.3 各種施設の分布状況

(1) 観光拠点

J R城端線・氷見線沿線には、各市の歴史や文化を反映した観光拠点が数多く立地しています。ただし、沿線に位置しているものの、駅から離れたところにある観光拠点も多く点在しています。

世界遺産である五箇山の合掌造り集落やひみ番屋街など、城端線・氷見線沿線から離れたところに位置する集客力のある観光拠点も存在します。

平成28年12月には新たに「高岡御車山祭の御車山行事」と「城端神明宮祭の曳山行事」がユネスコの無形文化遺産登録を受けたほか、令和3年4月に重要文化財勝興寺の平成の大修理が竣工するなど、国内外からの旅行者の今後の更なる増加が期待されます。

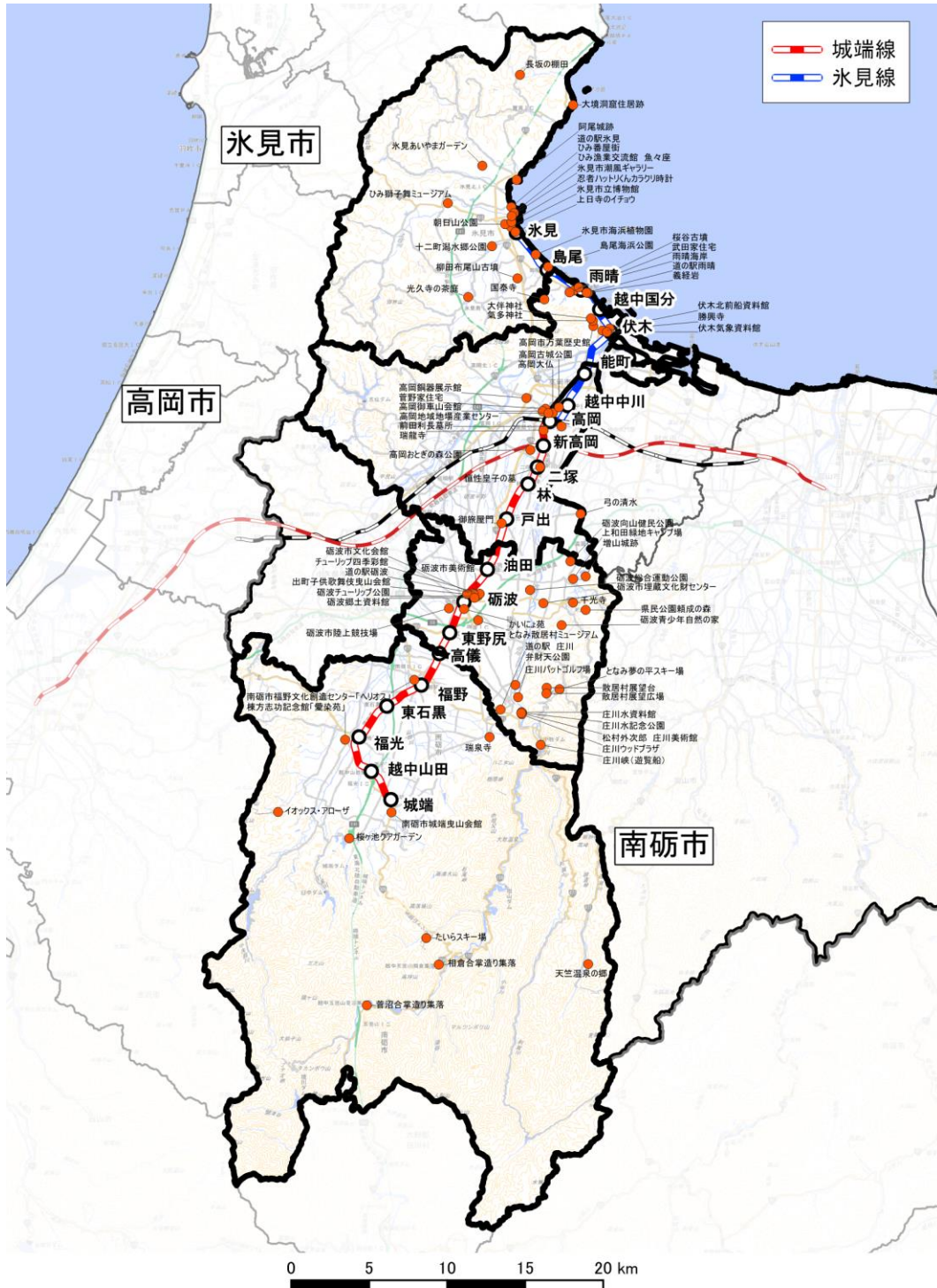


図 主な観光拠点の分布

(2) 医療施設

4市に整備されている病院30施設のうち、JR城端線・JR氷見線沿線各駅から半径2km以内に立地する施設は22施設(73.3%)です。

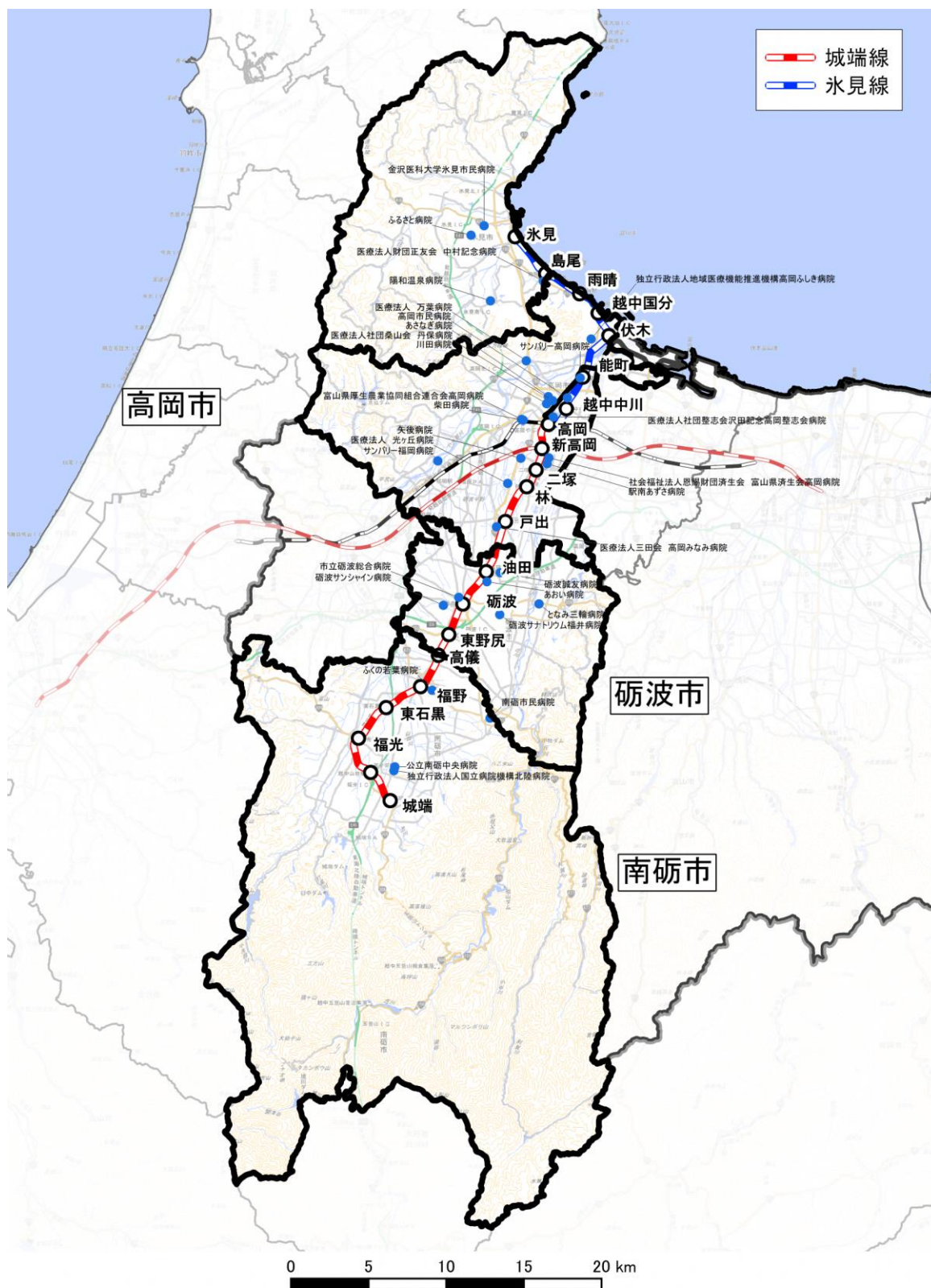


図 医療施設(病院)の分布
(出典 富山県「とやま医療情報ガイド(病院)」(平成31年3月31日時点))
※病院:病床数20床以上

(3) 大規模小売店舗

沿線4市の大規模小売店舗96施設のうち、J R城端線・J R氷見線沿線各駅から半径2 km以内に立地する施設は71施設(74.0%)です。

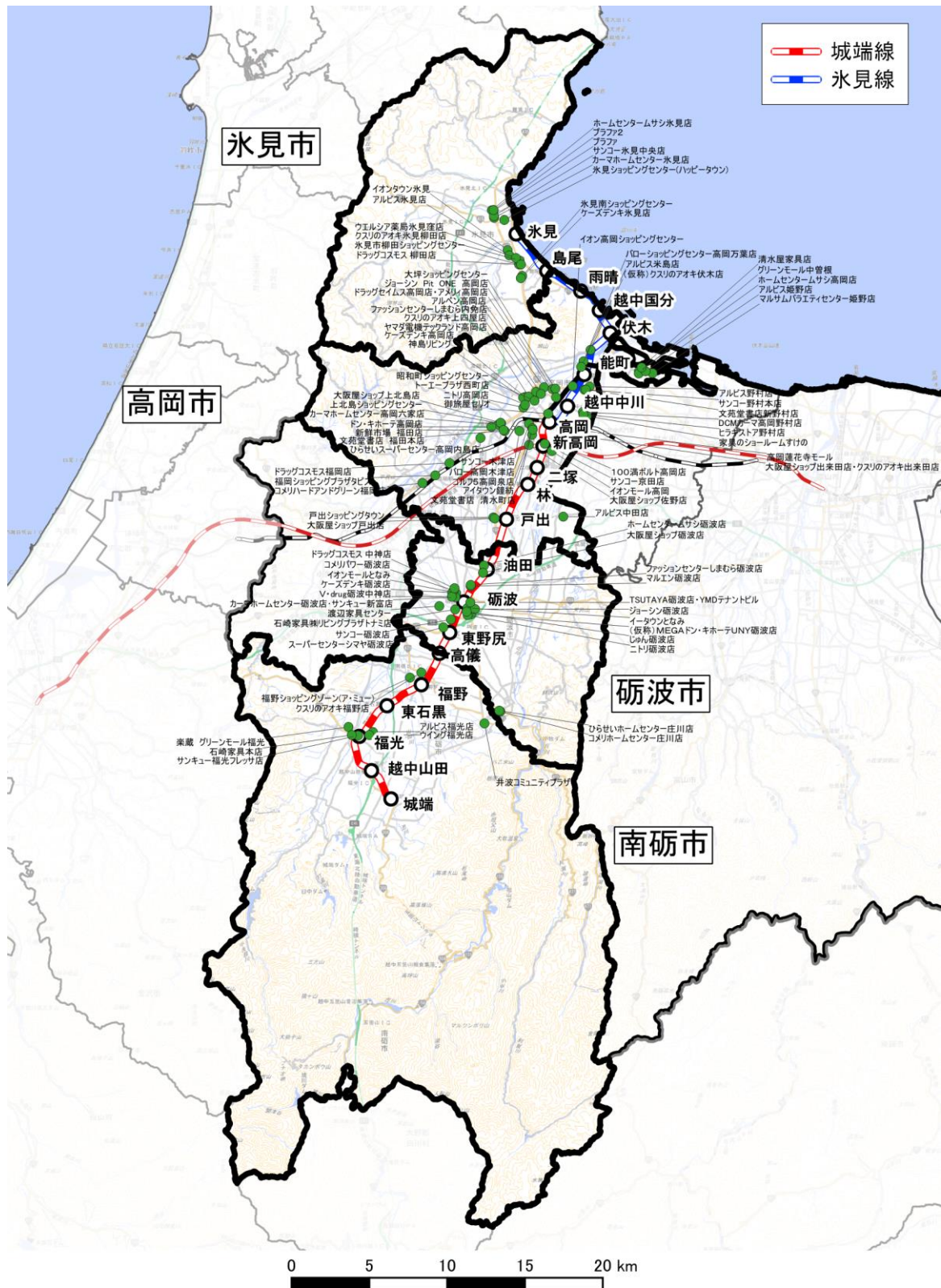


図 大規模小売店舗の分布

(出典 富山県「大規模小売店舗の概要」(令和3年4月1日時点))

※大規模小売店舗:直近の届出日の欄の日付が平成12年6月1日より前のものは「大規模小売店舗における小売業の事業活動の調整に関する法律」に基づく届出があったもののうち店舗面積が1,000㎡超のものであり、平成12年6月1日以降のものは「大規模小売店舗立地法」(大店立地法)に基づく届出があったもの

(4) 高等教育施設

沿線4市に立地する高等教育施設 29 校（大学 2 校、高等学校 15 校、私立専修・各種学校 12 校）のうち、城端線・氷見線各駅から半径 2 km 以内に立地する施設は 24 施設（82.8%）です。

なお、高等学校のうち、2 校が 2022 年 4 月に統合しました（高岡西高等学校が高岡高等学校への統合、南砺福光高等学校が南砺福野高等学校への統合、集計対象外）。

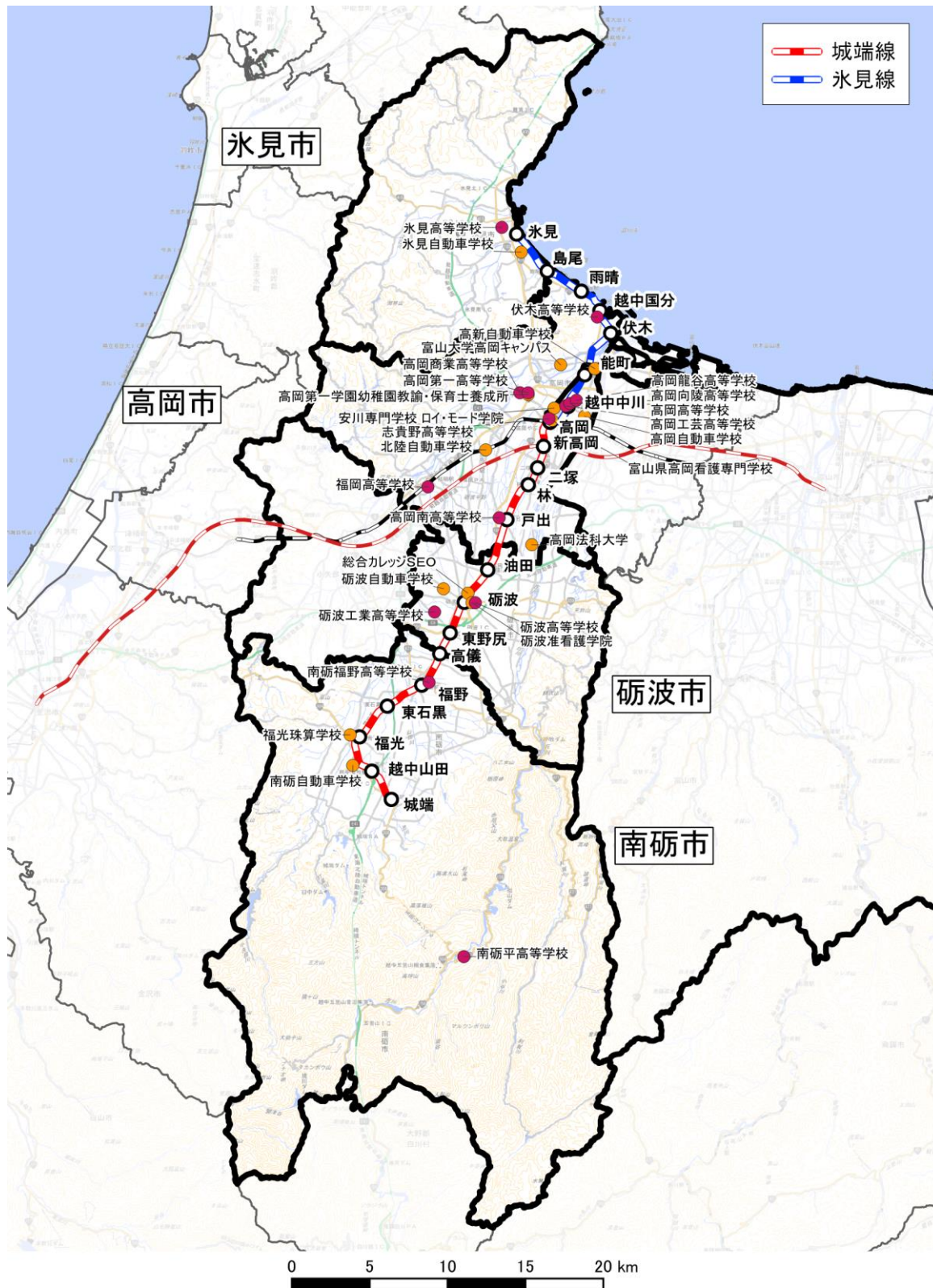


図 高等教育施設の分布

（出典 富山県「県立学校一覧」、富山県「富山県内の私立高等学校一覧」、富山県「令和2年度富山県の高等教育機関」、富山県「富山県内の私立専修学校一覧」、富山県「富山県内の私立各種学校一覧」）（各令和3年4月1日時点）

第3章 沿線地域の公共交通の現状

3.1 城端線・氷見線及び沿線地域の広域的な位置づけ

(1) 富山県の公共交通網から見た城端線・氷見線

富山県内には、平成27年3月に開業した北陸新幹線を始め、J R西日本やあいの風とやま鉄道、富山地方鉄道が運行する鉄道線、富山地方鉄道や万葉線が運行する軌道線、富山きときと空港を発着する航空路線、民間事業者や市町村等が運行するバス路線、黒部峡谷鉄道やアルペンルートのような観光路線、タクシー、観光船や渡船等が運行されています。

J R城端線・氷見線は鉄軌道では北陸新幹線及びあいの風とやま鉄道、万葉線に接続し、富山・東京圏や関西圏との交流につながる路線となっています。

それぞれの沿線地域における生活の足としてだけでなく、観光資源としての活用が可能なほどの多様性を有しています。

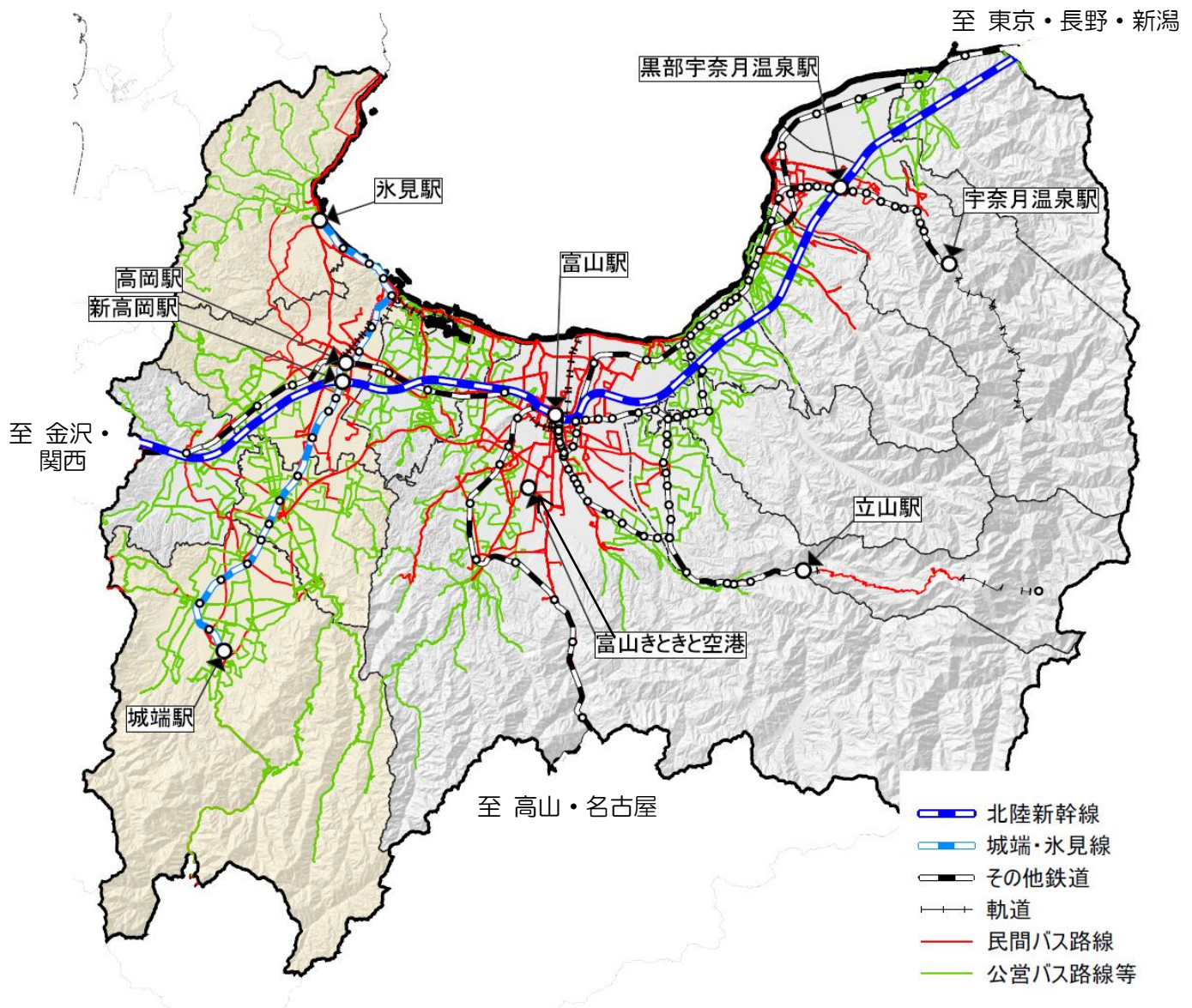


図 富山県内の公共交通網
(市町村、交通事業者等の公開情報より作成)

表 各市町村で利用できる公共交通網

	北陸新幹線	航空路線	あいの風とやま鉄道	JR高山本線	JR城端線	JR氷見線	富山地方鉄道(鉄道線)	富山地方鉄道(軌道線)	万葉線	民間バス路線	コミュニティバス 公営バス・ 民営バス	(※予約式乗合タクシー型路線) デマンド交通	(自主運行型など) 地域バス	(定期路線) 高速バス	(峡谷鉄道・アルペンルート) 観光路線	(高岡・氷見・和倉温泉 特急バス・ 世界遺産バス・ 高山線・ぶりにかにバス) 定期観光路線等
高岡市	○		○		○	○			○	○	○		○	○		○
氷見市						○				○			○	○		○
砺波市					○					○	○	○		○		○
南砺市					○					○	○			○		○
富山市	○	○	○	○			○	○		○	○	エリア	○	○		○
魚津市			○				○			○	○	路線		○		
滑川市			○				○			○	○			○		
黒部市	○		○				○			○	○	エリア		○	○	
小矢部市			○							○	○	路線		○		○
射水市			○						○	○	○	エリア		○		○
舟橋村							○									
上市町							○				○					
立山町							○			○	○				○	
入善町			○								○					
朝日町			○								○	路線				

※各自治体において駅、停留所のあるものを記載。その他、タクシー、渡船、遊覧船や期間限定の観光路線(バスやタクシー)が存在
※期間限定観光路線バスの運行は、令和3年4月末時点

定期観光路線バス（令和3年4月末時点）

- ・高岡・氷見・和倉温泉 特急バス
(高岡駅・新高岡駅・ひみ番屋街・七尾駅・和倉温泉 1日2往復)
- ・世界遺産バス (高岡駅・新高岡駅・城端駅・白川郷 1日5往復)
- ・ぶりにかにバス (富山駅・新湊きつときと市場・ひみ番屋街 1日2～3往復)
- ・高山ー白川郷ー高岡線 (高岡駅ー新高岡駅ー白川郷ー高山 1日3往復)

観光タクシーの例（令和3年4月末時点）

- ・駅から観タクン 新高岡駅を発着し、近隣観光拠点を周遊
(予約不要 定時間周遊コース制 各コースの車両一台分定額)
- ・コンベンションタクシー 来県したコンベンション参加者の観光目的でのタクシー利用料金について、半額を助成するもの(事前申し込み等条件有)
- ・その他、タクシー事業者による自主事業設定が存在

渡船・観光船の例（令和3年4月末時点）

- ・富岩水上ライン、松川遊覧船、新湊観光船、IMATO 海上観光、庄川峡遊覧船、氷見沖クルージング、富山湾岸クルージング、富山湾しろえび倶楽部白えび観光船

（２） 県内主要観光地との関係

城端線・氷見線沿線には、世界遺産である「五箇山合掌造り集落」、平成 28 年に新たにユネスコ無形文化遺産登録を受けた「高岡御車山祭の御車山行事」「城端神明宮祭の曳山行事」や「となみチューリップフェア」をはじめ、ひみ番屋街、瑞龍寺や高岡市中心部の歴史的な街並等の観光拠点が立地しています。

富山県全体では、大自然の魅力に触れる観光地に恵まれているものの、公共交通によりこれらの観光拠点を周遊する際は複数回の乗換えが必要であり、また駅から離れた観光拠点多いことから、利便性が低い状況にあります。

公共交通を利用する観光の利点である道中の風景や飲酒・飲食を楽しみたい方、車の運転ができない方、外国人旅行者等、公共交通を利用したい方々にとって使いやすいものとなるよう、利便性の向上が必要と考えられます。

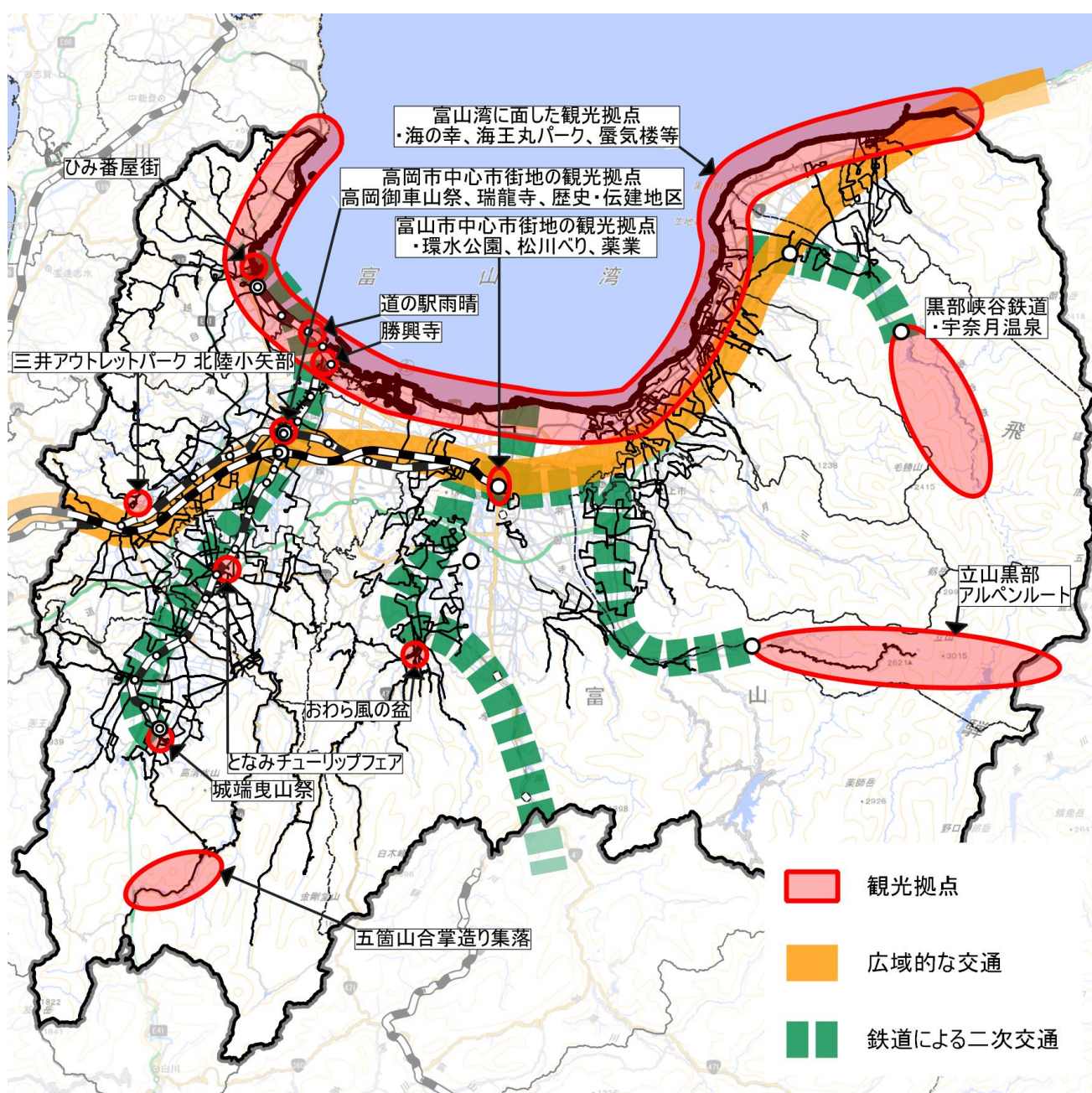


図 富山県内の主な観光拠点と公共交通網

3.2 公共交通サービスの状況

(1) 4市の公共交通網

鉄軌道では、4市を南北に「JR城端線」「JR氷見線」が結び、高岡駅から東西に「あいの風とやま鉄道」及び射水市方面へ「万葉線」が、新高岡駅から東西に「北陸新幹線」が運行しています。

バス交通網は各市の拠点から放射状に延びているほか、民間バス路線では複数の市をまたいで運行する路線が見られます。

市営のバス路線は、鉄軌道や民間バス路線が行き届かない地域や山間部等へ多様な路線が運行されています。

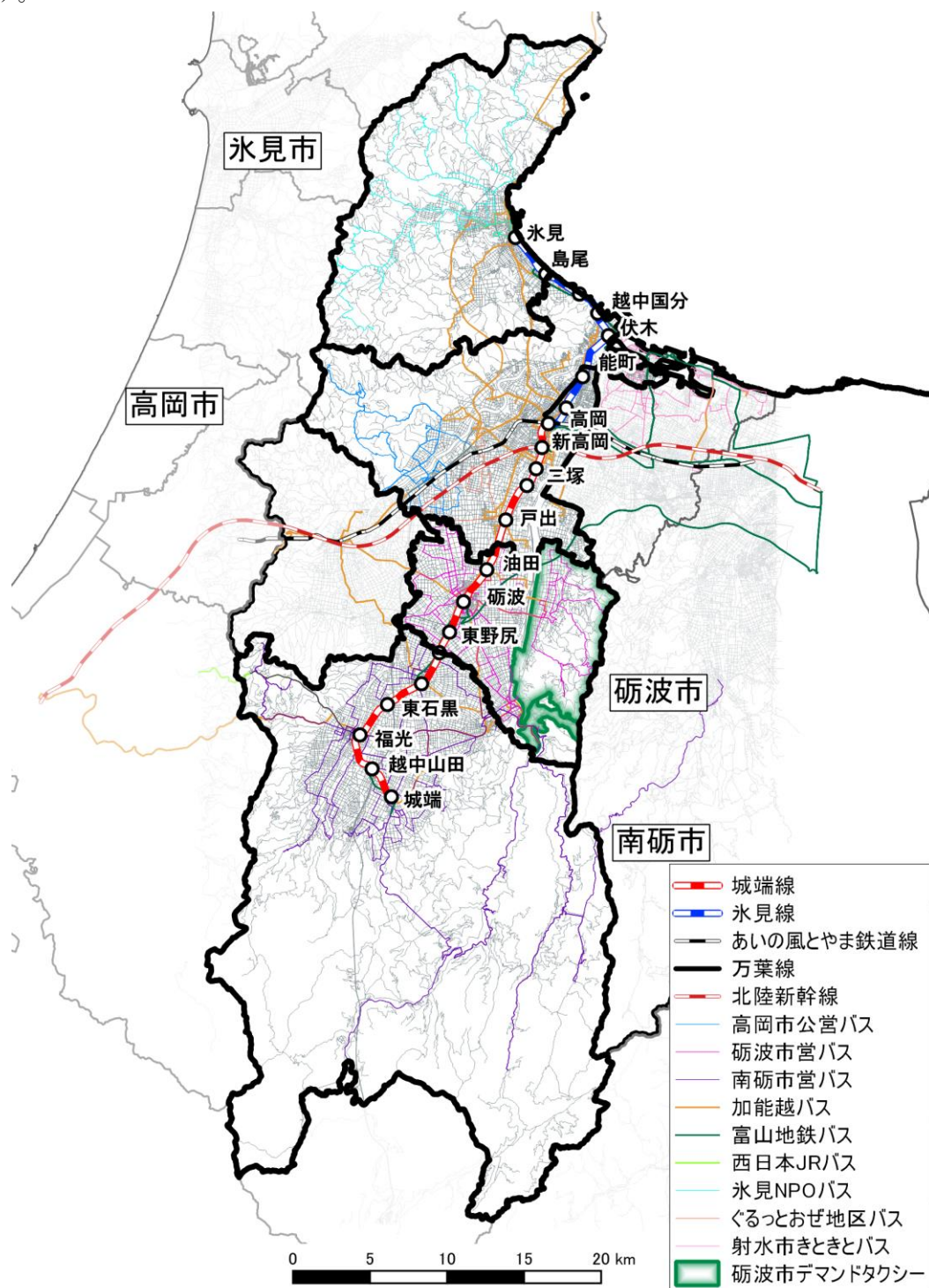


図 4市の公共交通網(2021年4月現在)

(2) 公共交通の運行状況

① 主要駅における鉄軌道運行状況

J R 城端線では、北陸新幹線との接続など乗継利便性の向上による城端線の利用促進を目的に、新幹線開業と同時に、試行的な増便運行を行っています（城端～高岡駅間で1日4往復8便を増便）。

JR氷見駅の路線別運行本数

路線名・方面			種別	運行本数		運行時間帯		備考
				平日	休日	平日	土日祝日	
JR氷見線	高岡方面	高岡行	普通	18本/日	18本/日	6時台～22時台 (13,15,21時台なし)	6時台～22時台 (13,15,21時台なし)	
		高岡行	観光列車	—	2本/日	—	11時台、15時台	※日曜運行

出典：JR西日本時刻表（2022年3月12日改正）

高岡駅の路線別運行本数

路線名・方面			種別	運行本数		運行時間帯		備考
				平日	休日	平日	土日祝日	
JR城端線	城端方面	城端行	普通	21本/日	20本/日	5時台～23時台 (22時台なし)	5時台～23時台 (22時台なし)	
			観光列車	—	2本/日	—	9時台、13時台	※土曜運行
		新高岡行	観光列車	—	1本/日	—	12時台	※日曜運行
JR氷見線	氷見方面	氷見行	普通	18本/日	18本/日	5時台～22時台	5時台～22時台	
			観光列車	—	2本/日	—	10時台、14時台	※日曜運行
あいの風 とやま鉄道	金沢方面	金沢行	快速	2本/日	—	7時台、19時台	—	
			普通	29本/日	29本/日	5時台～23時台	5時台～23時台	
	富山方面	泊行	快速	3本/日	—	17,18,20時台	—	
			普通	16本/日	16本/日	7時台～21時台 (9,15時台なし)	7時台～21時台 (9,15時台なし)	
		富山行	普通	21本/日	19本/日	5時台～23時台 (10,12,17時台なし)	5時台～23時台 (10,12,17時台なし)	
			普通	3本/日	3本/日	7、8、22時台	7、8、22時台	
		糸魚川行	普通	1本/日	1本/日	18時台	18時台	
			普通	1本/日	1本/日	18時台	18時台	
万葉線	越ノ潟方面	越ノ潟方面	各停	61本/日	60本/日 59本/日	6時台～23時台	6時台～22時台	※土曜ダイヤ ※日曜ダイヤ

出典：JR西日本時刻表（2022年3月12日改正）、あいの風とやま鉄道時刻表（2022年3月12日改正）、万葉線時刻表（2015年3月14日改正）

JR新高岡駅の路線別運行本数

路線名・方面			種別	運行本数		運行時間帯		備考
				平日	休日	平日	土日祝日	
北陸新幹線	東京方面	東京行	かがやき	—	—	—	—	
			はくたか	14本/日	14本/日	6時台～20時台 (10時台なし)	6時台～20時台 (10時台なし)	
		長野行	はくたか	1本/日	1本/日	21時台	21時台	
		富山行	つるぎ	18本/日	18本/日	7時台～23時台 (9,16,20時台なし)	7時台～23時台 (9,16,20時台なし)	
	金沢方面	金沢行	かがやき	—	—	—	—	
			はくたか	15本/日	15本/日	7時台～23時台 (8,20時台なし)	7時台～23時台 (8,20時台なし)	
			つるぎ	18本/日	17本/日	6時台～23時台 (9,22時台なし)	6時台～23時台 (9,22時台なし)	
			つるぎ	18本/日	17本/日	6時台～23時台 (9,22時台なし)	6時台～23時台 (9,22時台なし)	
JR城端線	城端方面	城端行	普通	21本/日	20本/日	5時台～23時台 (22時台なし)	5時台～23時台 (22時台なし)	
			観光列車	—	2本/日	—	9時台、13時台	※土曜運行
	高岡方面	高岡行	普通	19本/日	20本/日	6時台～23時台	6時台～23時台	
		富山行	普通	2本/日	—	6時台、7時台	—	
		氷見行	観光列車	—	2本/日	—	10時台、13時台	※日曜運行
		高岡行	観光列車	—	2本/日	—	11時台、14時台	※土曜運行

出典：JR西日本時刻表（2022年3月12日改正）

JR砺波駅の路線別運行本数

路線名・方面			種別	運行本数		運行時間帯		備考
				平日	休日	平日	土日祝日	
JR城端線	城端方面	城端行	普通	21本/日	20本/日	5時台～23時台 (15,21時台なし)	5時台～23時台 (15,21時台なし)	
			観光	—	2本/日	—	9時台、13時台	※土曜運行
	高岡方面	高岡行	普通	19本/日	20本/日	6時台～23時台 (8,20時台なし)	6時台～23時台 (8,20時台なし)	
			観光	—	2本/日	—	11時台、14時台	※土曜運行
		富山行	—	—	1本/日	—	9時台	※日曜運行
			普通	2本/日	—	6時台、7時台	—	

出典：JR西日本時刻表(2022年3月12日改正)

JR城端線の路線別運行本数

路線名・方面			種別	運行本数		運行時間帯		備考
				平日	休日	平日	土日祝日	
JR城端線	高岡方面	高岡行	普通	19本/日	20本/日	5時台～22時台 (9時台なし)	5時台～22時台 (9時台なし)	
			観光	—	2本/日	—	10時台、14時台	※土曜運行
		富山行	普通	2本/日	—	6時台	—	

出典：JR西日本時刻表(2022年3月12日改正)

JR城端線の駅構造

駅名	駅間キロ	接続路線	駅構造	ホーム構造	行き違い	管理		所在地
高岡駅		JR氷見線、あいの風 とやま鉄道、万葉線	橋上駅舎	4面7線	可	業務委託	有人	高岡市
新高岡	1.8	北陸新幹線		1面1線	不可		無人	
二塚	1.5	—	跨線橋	2面3線	可		無人	
林	1.3	—		1面1線	不可		無人	
戸出	2.7	—	跨線橋	2面2線	可	簡易委託	有人	
油田	3.4	—		1面1線	不可		無人	砺波市
砺波	2.6	—	橋上駅	2面2線	可	業務委託	有人	
東野尻	2.2	—		1面1線	不可		無人	
高儀	1.5	—		1面1線	不可		無人	南砺市
福野	2.4	—	跨線橋	2面2線	可	簡易委託	有人	
東石黒	2.6	—		1面1線	不可		無人	
福光	2.7	—	跨線橋	2面2線	可	簡易委託	有人	
越中山田	2.8	—		1面1線	不可		無人	
城端	2.4	—	構内踏切	2面2線	可	簡易委託	有人	

JR氷見線の駅構造

駅名	駅間キロ	接続路線	駅構造	ホーム構造	行き違い	管理		所在地
高岡駅		JR城端線、あいの風 とやま鉄道、万葉線	橋上駅舎	4面7線	可	業務委託	有人	高岡市
越中中川	1.7	—		1面1線	不可	簡易委託	有人	
能町	2.4	—	構内踏切	1面2線	可		無人	
伏木	3.2	—	跨線橋	1面2線	可	簡易委託	有人	
越中国分	1.7	—		1面1線	不可		無人	
雨晴	1.9	—	構内踏切	2面2線	可	簡易委託	有人	
島尾	2.6	—		1面1線	不可		無人	氷見市
氷見	3.0	—		1面1線	可	業務委託	有人	

② 民間路線バスのネットワーク

高岡市中心部を除く多くの路線が主に南北方向の移動を支えています。

北陸新幹線新高岡駅開業後は、高岡駅が起終点となっていた各方面のバス路線を新高岡駅まで延伸又は新高岡駅経由とし、高岡駅・新高岡駅間を約10分から20分間隔の運行頻度で結んでいます。

富山、金沢、和倉温泉、白川郷といった、他市・他県の拠点と結ぶ路線も運行されています。

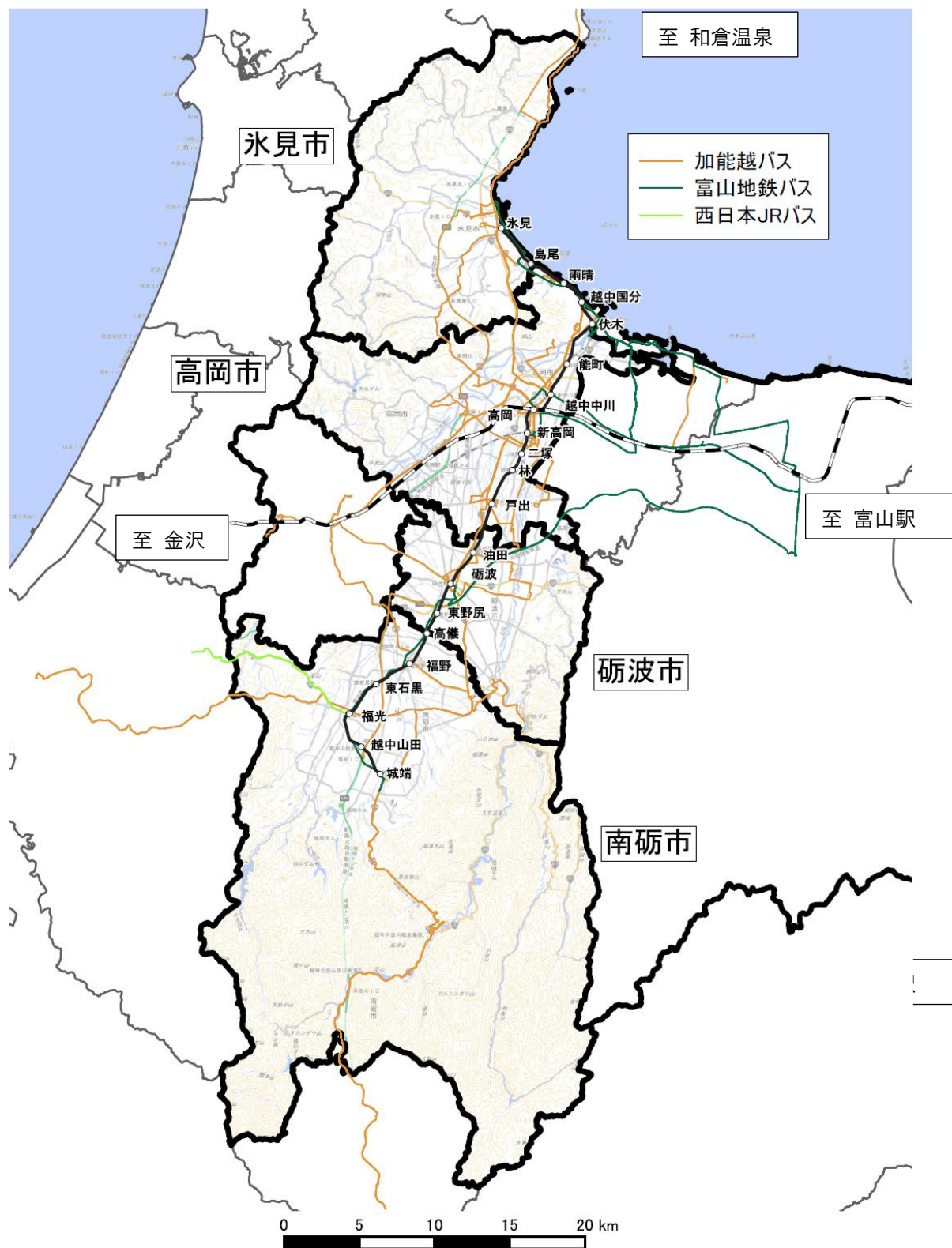


図 4市の民間路線バス網(2021年4月現在)

③ 公営バス等のネットワーク

高岡市では、あいの風とやま鉄道福岡駅を拠点に戸出地区や山間部等を結ぶ路線が運行しています。

砺波市、南砺市では市全域に渡り多様な路線が運行しています。

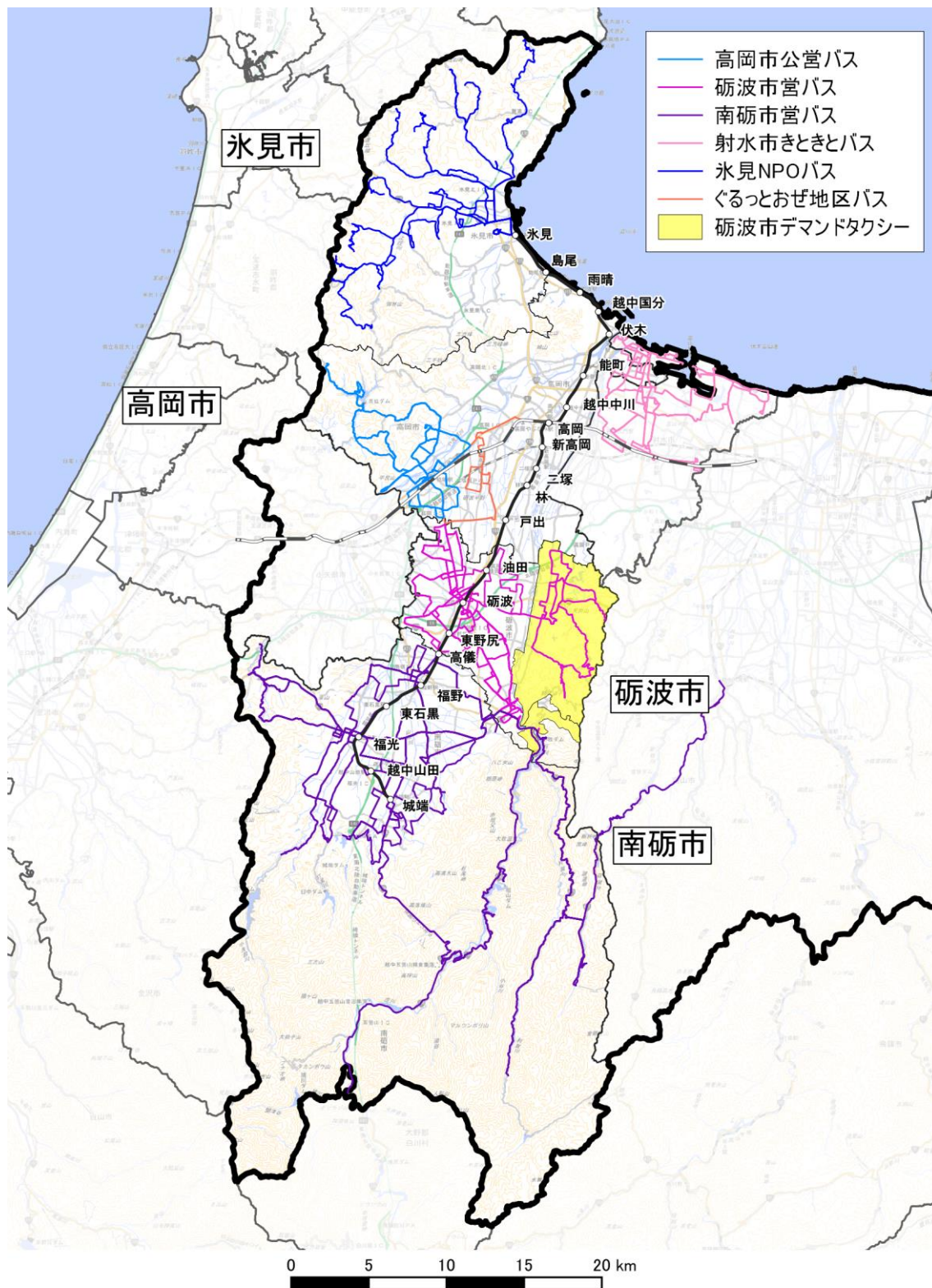


図 4市の公営バス等網(2021年4月現在)

④ バス路線の運行状況

民間バス路線

多くの路線を運行する加越能バス、富山市方面へ比較的長距離の運行を行う富山地方鉄道バス等、J R 城端線・氷見線沿線では多様なバス路線が運行されています。

高岡から城端、五箇山と白川郷を結ぶ「世界遺産バス」や、高岡と氷見、和倉温泉を結ぶ「高岡・氷見・和倉温泉 特急バス」といった観光路線も運行されています。

1 路線あたりの運行本数は少ないものが多い状況にあります。

	方面	系統路線名	起点	主な経由地	終点	運行本数		運行時間帯	
						平日	休日	平日	休日
加越能バス	新守山(氷見)	新守山經由氷見線	済生会高岡病院	高岡駅前・新守山・氷見中央	氷見市民病院	8	6	8時台～21時台	7時台～18時台
		脇線	済生会高岡病院	高岡駅前・新守山・氷見中央・阿尾・宇波	脇	4	5	6時台～19時台	8時台～16時台
	伏木(氷見)	伏木經由氷見線	済生会高岡病院	高岡駅前・伏木駅前・雨晴・氷見駅口	氷見市民病院	5	6	9時台～18時台	6時台～18時台
		高岡ふしき病院經由氷見線	済生会高岡病院	高岡駅前・高岡ふしき病院・雨晴・氷見駅口	氷見市民病院	3	3	11時台～14時台	8時台～16時台
		伏木循環線	イオンモール高岡	伏木駅前・国分・古府	矢田	1	1	20時台	20時台
		古府循環線	高岡駅(イオンモール高岡)	高岡ふしき病院・国分・伏木駅前	高岡駅前	6	4	7時台～19時台	7時台～18時台
		市民病院經由古府循環線	高岡駅前	高岡ふしき病院・国分・伏木駅前	高岡駅前	7	3	8時台～13時台	8時台～19時台
	二上・守山	富大高岡經由城光寺線	イオンモール高岡	高岡駅前・開発町・富大高岡キャンパス	城光寺運動公園	5	2	7時台～15時台	7時台～12時台
	佐加野	国吉線	イオンモール高岡	高岡駅前・佐加野	国吉	5	2	7時台～19時台	7時台～19時台
		仏生寺經由氷見線	済生会高岡病院	高岡駅前・佐加野・仏生寺・万尾	氷見市民病院	7	4	6時台～19時台	8時台～18時台
	福岡・石動	東五位經由石堤循環線	高岡駅前	厚生連病院・東六家・東五位・石堤	高岡駅前	3	2	7時台～18時台	8時台～15時台
		高岡～石動～アウトレットパーク線	済生会高岡病院	高岡駅南口・立野・福岡町・石動駅前	三井アウトレットパーク北陸小矢部	5	5	8時台～16時台	8時台～16時台
	戸出・砺波	高岡法科大学線	高岡駅前	新高岡駅・戸出町・戸出駅前	高岡法科大学前	6	1(土)	8時台～17時台	8時台
		砺波総合病院經由庄川町線	高岡駅前	新高岡駅・戸出団地・砺波駅前・砺波総合病院前・イオンモールとなみ前・井波	庄川町	6	7	9時台～19時台	9時台～19時台
		砺波総合病院經由小牧線	高岡駅前	新高岡駅・戸出団地・砺波駅前・砺波総合病院前・イオンモールとなみ前・井波・庄川支所前	小牧	4	4	6時台～13時台	6時台～13時台
		戸出東部小学校線	高岡駅前	新高岡駅・市野瀬	戸出東部小学校前	1	—	6時台	—
		中田町	中田町線	高岡駅南口	済生会病院・中田団地・中田町	7	3	6時台～18時台	8時台～16時台
	高岡市内	市内線	ハローワーク前	高岡駅前・横田本町・厚生連病院	ハローワーク前	6	2	7時台～18時台	17時台、18時台
		高岡駅南口～イオン線	高岡駅南口	瑞龍寺口・新高岡駅	イオンモール高岡・新高岡駅・済生会高岡病院	53	52	6時台～21時台	6時台～21時台
		南波岡線	高岡駅前	横田本町・高岡商業高校前	南波岡	3	—	7時台～17時台	—
		四ツ屋循環線	高岡駅前	横田本町・第一高校前・広小路	高岡駅前	1	—	7時台	—
		富山高専	高岡駅前～富山高専線	高岡駅前	広小路・中川	1	—	8時台	—
	氷見市内	氷見市民病院～脇線	脇	氷見中央・阿尾・宇波	氷見市民病院	1	—	8時台	—
		氷見高校線	氷見駅前	氷見駅口	氷見高校前	1	—	8時台	—
		ひみ番屋街經由氷見市民病院線	氷見駅前	氷見中央・氷見漁港前	ひみ番屋街	—	8(日)	—	8時台～16時台
		市街地循環線	氷見市民病院	氷見駅前・氷見中央・ひみ番屋街	氷見市民病院	12	16(土)	7時台～16時台	7時台～17時台
	砺波市内	砺波総合運動公園線	砺波駅南	砺波総合運動公園	砺波市役所前	4	4	7時台～17時台	7時台～16時台
		若林線	砺波市役所前	砺波駅前・若林農協前	石動駅前	6	—	7時台～16時台	—
		城端經由南砺～金沢線	井波	城端駅前・福光駅前・金沢大学中央	金沢駅西口	3	3	6時台～9時台	6時台～9時台
	南砺～金沢線	南砺～金沢線	井波	福光駅前・金沢大学中央	金沢駅西口	3	3	13時台～18時台	13時台～18時台
		加越線	石動駅前	経田・津沢町・福野駅前	庄川町	8	6	7時台～17時台	8時台～18時台
		南砺～金沢線	井波	福光駅・金沢大学中央	金沢駅西口	6	6	6時台～18時台	6時台～18時台
	金沢	砺波・高岡線	加越能バス本社前	高岡駅前・砺波駅前・金沢駅東口	兼六園下	6	7	6時台～18時台	9時台～19時台
		特急・観光路線	城端・白川郷線 世界遺産バス 高岡・氷見・和倉温泉 特急バス	高岡駅前・城端駅前 城端駅前・西赤尾・鳩ヶ谷 ひみ番屋街・七尾駅前	白川郷 和倉温泉	6 2	9 2	7時台～16時台 8時台～14時台	7時台～16時台 8時台～14時台
富山地鉄バス	富山方面	高岡線	高岡駅	小杉	富山駅前	18	15	6時台～21時台	6時台～20時台
		砺波・城端線	城端市民センター前	城端駅・砺波駅前	富山駅前	4	2	6時台、7時台	6時台、9時台
		国際大付属高校線	新高岡駅	小杉	国際大付属高校	1	—	7時台	—
JR西日本バス	金沢	名金線	福光駅	中の江	金沢駅前	4	4	7時台～17時台	7時台～17時台

出典： 加越能バス時刻表(2021年04月01日改正)
富山地鉄バス時刻表 2021年04月01日改正)
西日本ジェイアールバス時刻表(2020年04月01日改正)

公営バス路線

高岡市、砺波市、南砺市で多様な路線が運行されています。

市域が広大に広がる南砺市では、ＪＲ城端線の駅と各地域を結ぶ路線が多数運行されています。

	方面	系統路線名	起点	主な経由地	終点	運行本数		運行時間帯	
						平日	休日	平日	休日
高岡市公営バス	福岡方面	五位山線	沢川	小野・砺丘	福岡小学校前	4	4 (土日)	7時台～17時台	7時台～17時台
		花尾線	山ぼうし前	花尾・こぶし荘前	福岡小学校前	6	6(土) 2(日)	6時台～17時台	6時台～17時台(土) 9時台、15時台(日)
		向野循環線	Uホール前	立野・赤丸	福岡小学校前	5	—	7時台～16時台	—
		東廻循環線	Uホール前	開野口・西川原島	福岡小学校前	5	—	7時台～16時台	—
		南廻循環線	福岡小学校前	大進・本領	福岡小学校前	5	—	7時台～17時台	—
		福祉バス線	Uホール前	福岡・こぶし荘前	山ぼうし前	1 (第2火)	—	9時台 (第2火曜のみ)	—
砺波市営バス	砺波市内	庄川線	砺波市役所前	砺波駅前、庄川支所	砺波市役所前	6	6 (土)	6時台～19時台	6時台～19時台
		高波線	砺波市役所前	砺波駅前、江波	砺波市役所前	4	—	7時台～17時台(夏) 7時台～18時台(冬)	—
		北・西部循環線	北部苑	高儀駅前、砺波駅前	砺波市役所前	3	—	7時台～17時台(夏) 7時台～18時台(冬)	—
		東部循環線	麦秋苑・油田駅前	油田駅前、砺波駅前、荒屋公民館	砺波市役所前	2	—	8～9時台、 14～15時台	—
		南部循環線	北部苑	庄南小学校前、古上野公民館	砺波市役所前	2	—	8～9時台、 14～16時台	—
		庄川北回り線	庄川支所	庄川小学校前、ゆずの郷やまふき (冬のみ)東野尻駅前、砺波工業高校前	庄川支所	3(夏) 5(冬)	—	8時台～17時台(夏) 7時台～19時台(冬)	—
		梅檀山線	砺波市役所前	砺波総合病院前、庄東センター、 中尾	庄東センター	2	2 (土)	6時台～17時台	6時台～17時台
		東般若・梅檀野線	般若中学校	東保	砺波市役所前	2	2 (土)	6時台～17時台	6時台～17時台
南砺市営バス	南砺市内	城端循環 (東回り、西回り)	城端庁舎じょうはな産前	北陸病院、南砺中央病院循環	城端庁舎じょうはな産前	10	—	7時台～16時台	—
		南砺中央病院線	城端庁舎じょうはな産前	北陸病院、南砺中央病院	福光駅	4	—	8時台～15時台	—
		城端井波線	城端庁舎じょうはな産前	南砺中央病院、南砺市民病院	木影りの里	5	—	7時台～16時台	—
		城端さくら線	城端駅	桜ヶ池クアガーデン、北陸病院、 南砺中央病院	城端駅	10	10	7時台～21時台	7時台～21時台
		祖山線	下梨ポケットパーク前	平高校、大島	祖山	5	—	7時台～17時台	—
		小来栖線	下梨ポケットパーク前	相倉口	上松尾	2	—	11時台、16時台	—
		成出城端線	成出	下梨ポケットパーク前	城端駅前	3	—	6時台～18時台	—
		下梨井波線	下梨ポケットパーク前	南砺市民病院	アスモ	2 (火金)	—	8時台、11時台	—
		利賀井波線	大前場	南砺市民病院	井波	3	3	6時台～14時台	6時台～14時台
		利賀八尾線	天竺温泉	利賀市民センター	八尾駅	2	2	7時台、14時台	7時台、14時台
		村内線	学校口	利賀市民センター	下村	2(※)	—	8時台、15時台(※)	—
		福野・井波・井口循環線(右回り)	福野駅	南砺家庭・地域医療センター、南 砺市民病院	南砺家庭・地域医療セン ター、福野駅	6	—	7時台～18時台	—
		福野・井波・井口循環線(左回り)	福野小学校	南砺家庭・地域医療センター、南 砺市民病院	福野駅	5	—	7時台～17時台	—
		福光・福野循環線	福光駅	JR福野駅、南砺中央病院、北陸 病院	福光駅	11	—	7時台～17時台	—
		安居循環線	福野駅	南砺家庭・地域医療センター	福野駅	4	—	8時台～16時台	—
		立美循環線	福光駅	中央図書館前	福光駅	5	—	7時台～17時台	—
		土山線	福光駅	砂子口	法林寺温泉	5	—	7時台～18時台	—
		井波福光線	福光高校、福光駅	南砺市民病院、井波、土山	福光駅	7	—	7時台～18時台	—
		立野脇線	高儀駅	福野駅、福光駅	立野脇	5	—	6時台～18時台	—

※ 一部デマンド運行

注) 福祉バス線(高岡市公営バス)は、令和4年4月1日より廃止

出典: 高岡市 HP(2021 年 04 月 01 日改正)
 砺波市 HP(2021 年 04 月 01 日改正)
 南砺市 HP(2021 年 04 月 01 日改正)

地域バス・NPOバス路線

高岡市では、地域住民による地域バスが運行されています。

氷見市では、過疎地域及び交通空白地においてNPOによるバス路線が運行されています。

	方面	系統路線名	起点	主な経由地	終点	運行本数		運行時間帯	
						平日	休日	平日	休日
ぐるっとおぜ地区バス	高岡市小勢地区	西高岡駅行	小勢公民館		西高岡駅	8	—	6時台～17時台	—
		高岡方面行	小勢公民館		高岡駅				
		戸出・福岡・立野循環	小勢公民館		小勢				
氷見NPOバス	氷見市内	磯辺線	村木西	磯辺	氷見駅前	5	3 (土・祝)	7時台～16時台	7時台～12時台 (土・祝)
		瀬浦線	平	上戸公民館前	氷見駅前	2	2 (土・祝)	7時台、13時台	7時台、13時台 (土・祝)
		碓石線(懸札便・吉懸便)	懸札上、吉懸	余川第7公民館	氷見駅前	3.5	2(土)	7時台～13時台	9時台、13時台(土)
		久目線	赤毛	JA久目前	氷見駅前	4	2(土)	7時台～15時台	8時台、11時台(土)
		速川線	葛葉		氷見駅前	4	2(土)	6時台～14時台	8時台、11時台(土)
		熊無線	下論田		氷見駅前	4	2(土)	7時台～15時台	8時台、12時台(土)

⑤ 公共交通利用圏域内の人口

鉄道駅から半径1 km、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（各令和3年4月時点）を公共交通利用圏域と設定し、平成27年国勢調査500mメッシュ人口統計を用いて圏域内の人口を試算します。

城端線・氷見線の圏域内人口は、4市合計で90,840人となりました。

4市の公共交通利用圏域内人口は238,123人となり、人口カバー率は74.1%となりました。

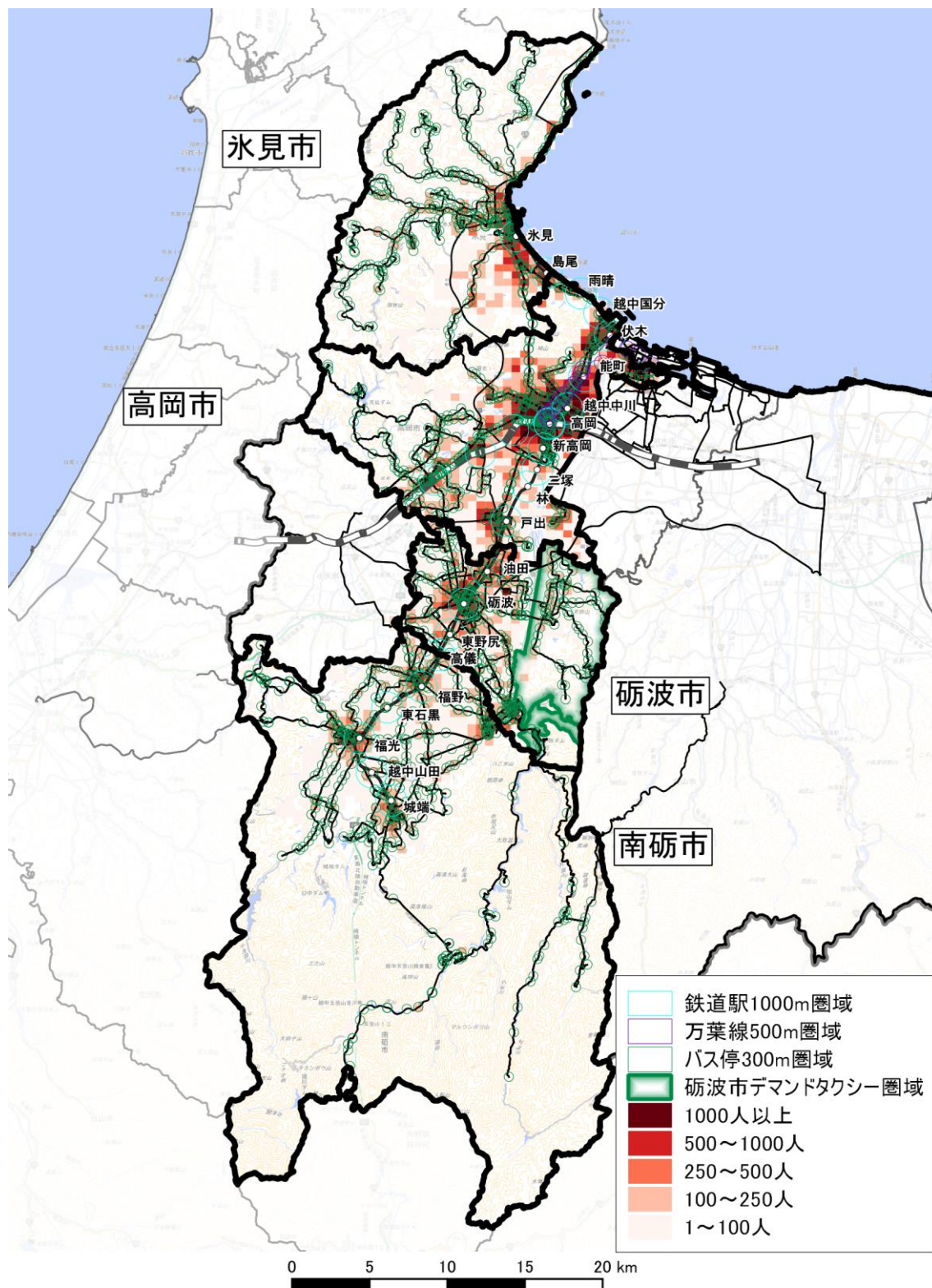


図 公共交通利用圏域図

（出典：令和3年4月時の公共交通圏域、平成27年国勢調査500mメッシュ人口を用いて加工）

各市の人口メッシュ概要

各市のメッシュ	メッシュ上の 総人口	メッシュ上の 総世帯数
高岡市	174,148 人	64,499 世帯
氷見市	47,652 人	15,974 世帯
砺波市	48,080 人	15,950 世帯
南砺市	51,568 人	16,661 世帯
4 市	321,448 人	113,084 世帯

※市域に含まれるメッシュ人口を総計した結果であり、市域の総人口とは一致しない

交通モード別の圏域内人口と公共交通圏域内の人口カバー率

	鉄道 圏域内人口	城端線・氷見線 圏域内人口	万葉線 圏域内人口	バス等 圏域内人口	公共交通 圏域内人口	メッシュ上の 人口カバー率
高岡市	71,260 人	53,764 人	23,085 人	97,645 人	129,792 人	74.5 %
氷見市	9,378 人	9,378 人	0 人	32,888 人	34,904 人	73.2 %
砺波市	13,010 人	13,010 人	0 人	33,809 人	37,025 人	77.0 %
南砺市	14,688 人	14,688 人	0 人	33,669 人	36,402 人	70.6 %
4 市	108,336 人	90,840 人	23,085 人	198,011 人	238,123 人	74.1 %

※ バス等圏域内人口：砺波市デマンドタクシー「愛のりくん」(庄東・雄神地区、小牧・湯山・落シ・名ヶ原自治会)を含む

城端・氷見線の駅ごとの圏域人口

	氷見市	高岡市	砺波市	南砺市	4 市全体	
氷見	6,995				6,995	氷見線全体の圏域内人口 50,067 人
島尾	2,383	993			3,376	
雨晴		1,078			1,078	
越中国分		1,697			1,697	
伏木		4,893			4,893	
能町		7,421			7,421	
越中中川		11,554			11,554	
高岡		13,053			13,053	城端線全体の圏域内人口 53,826 人
新高岡		4,988			4,988	
二塚		1,985			1,985	
林		823			823	
戸出		4,855			4,855	
油田		424	3,601		4,025	
砺波			6,846		6,846	
東野尻			2,102		2,102	
高儀			461	913	1,374	
福野				3,960	3,960	
東石黒				979	979	
福光				5,039	5,039	
越中山田				888	888	
城端				2,909	2,909	
合計	9,378	53,764	13,010	14,688	90,840	

各市の圏域図

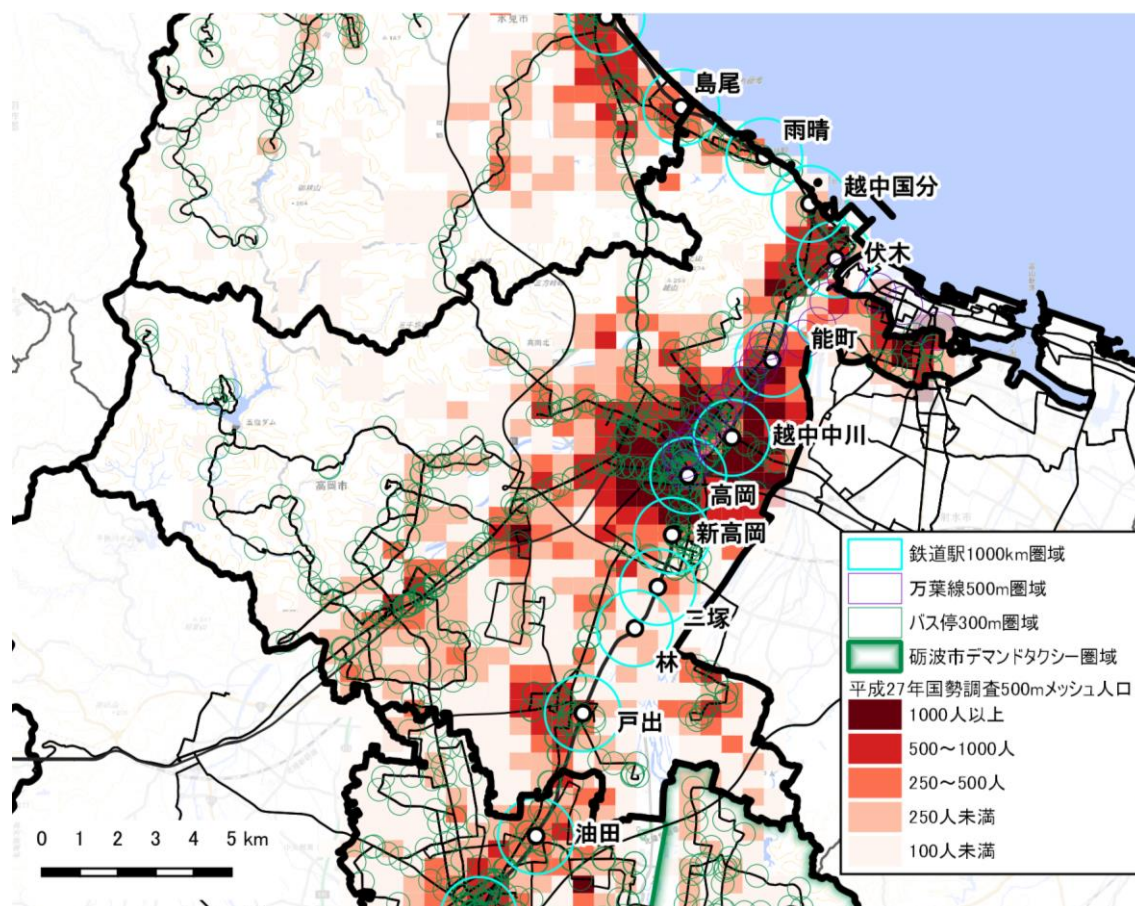


図 高岡市の公共交通利用圏域図

(出典: 令和3年4月時の公共交通圏域、平成27年国勢調査500mメッシュ人口を用いて加工)

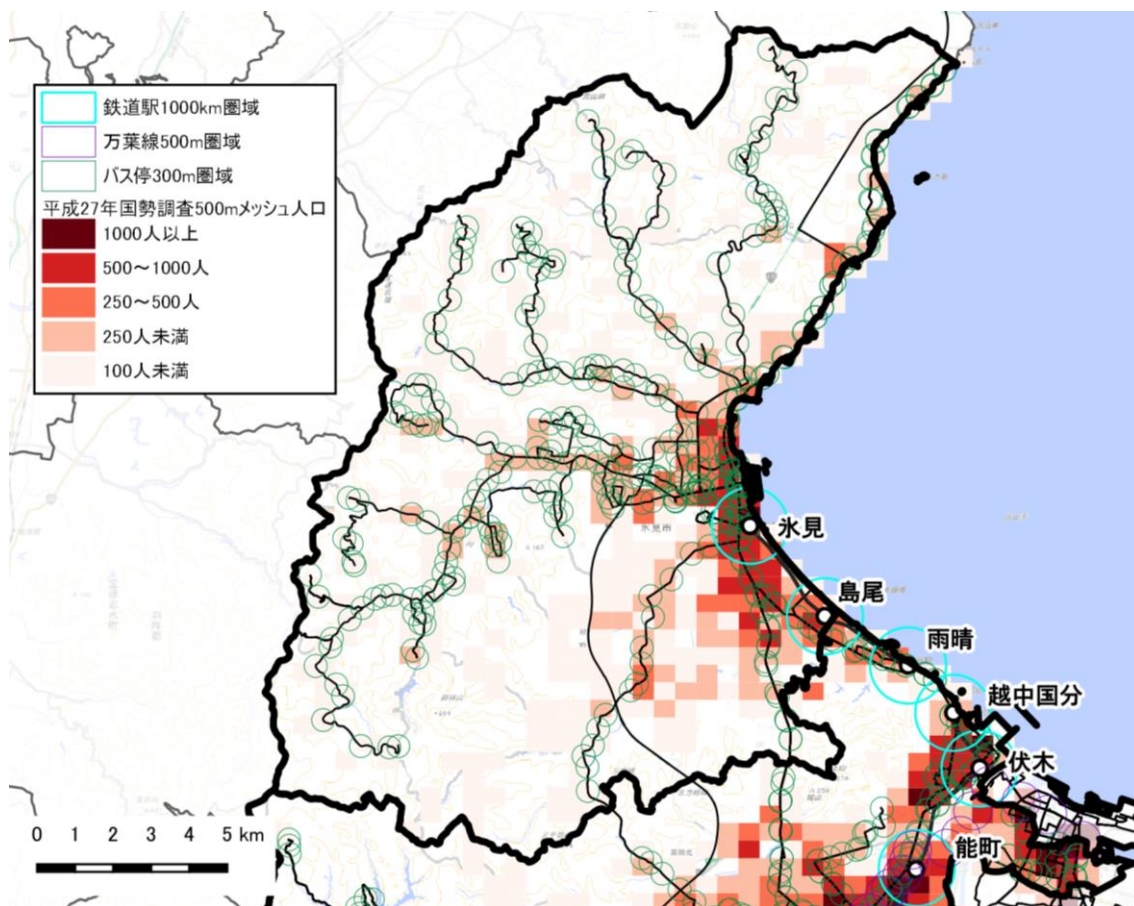


図 氷見市の公共交通利用圏域図

(出典: 令和3年4月時の公共交通圏域、平成27年国勢調査500mメッシュ人口を用いて加工)

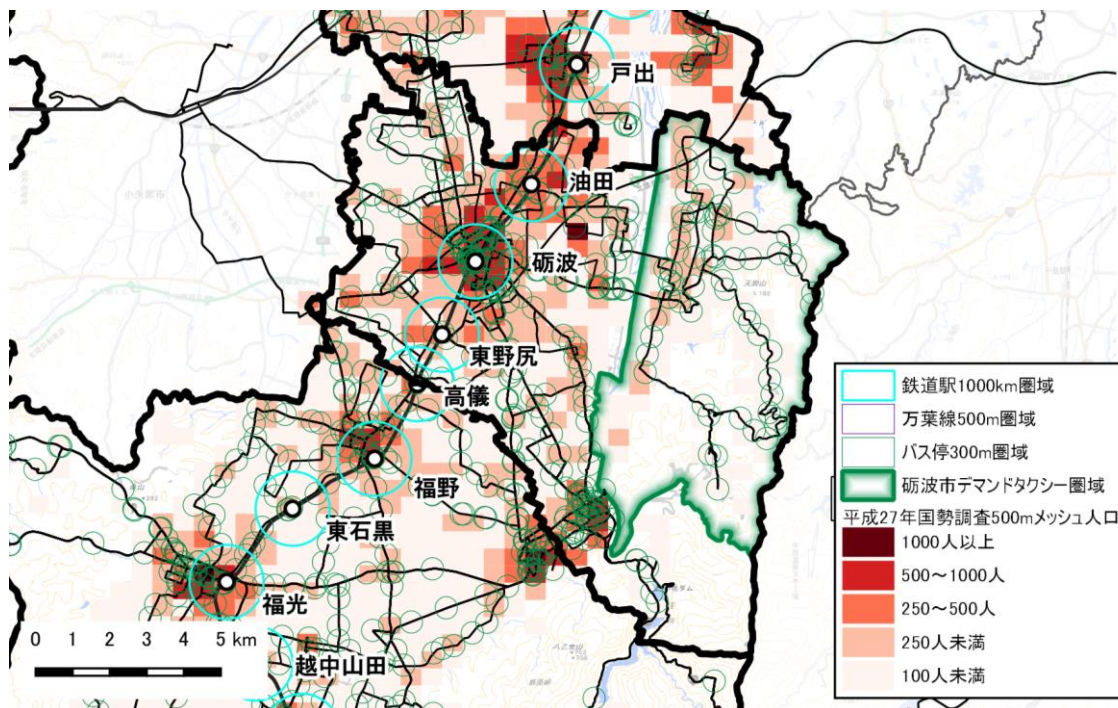


図 砺波市の公共交通利用圏域図

(出典: 令和3年4月時の公共交通圏域、平成27年国勢調査500mメッシュ人口を用いて加工)

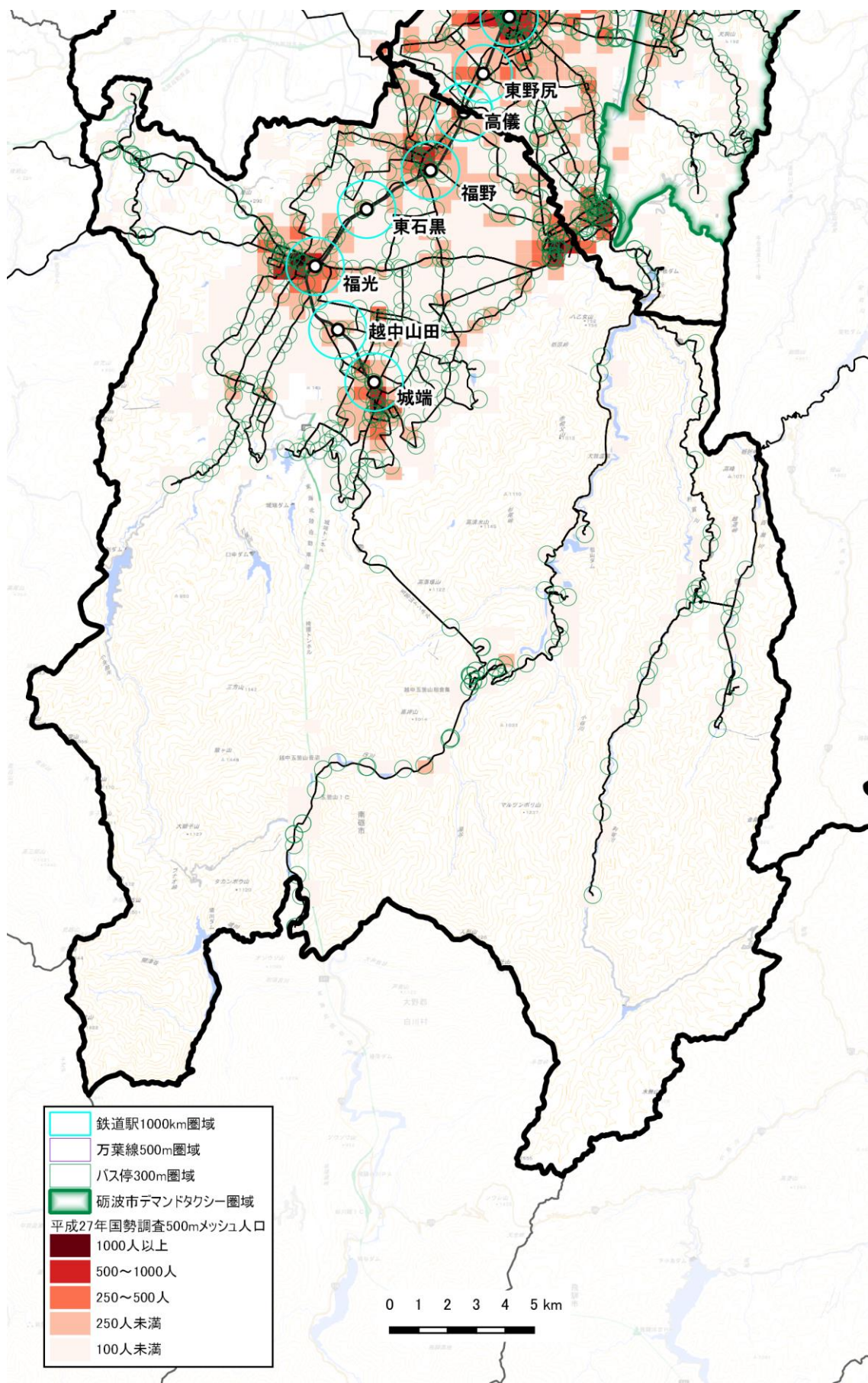


図 南砺市の公共交通利用圏域図
(出典:令和3年4月時の公共交通圏域、平成27年国勢調査500mメッシュ人口を用いて加工)

⑥ 観光列車・ラッピング列車の運行状況

平成 27 年 10 月 10 日より、城端線と氷見線を直通運転する観光列車「ベル・モンターニュ・エ・メール号」が運行されています。この名称は、沿線の特徴である「美しい山と海」をフランス語で表現したもので、愛称として「べるもんた」と名付けられています。

1 両編成、全車指定席（定員 39 名）の快速列車として運行され、期間中の土日に 1 日 2 往復運行されています。

氷見線の運転区間は城端線の新高岡駅から氷見線・氷見駅間で、停車駅は新高岡・高岡・伏木・雨晴・氷見となっています（べるもんた 1 号は砺波駅始発として設定）。本区間の運行時に城端線ー氷見線間を渡るため、高岡駅構内をスイッチバックしながら移動します。城端線の運転区間は高岡駅ー城端駅間で、停車駅は高岡・新高岡・砺波・福野・福光・城端となっています。



図 ベル・モンターニュ・エ・メール号（愛称「べるもんた」）
（出典：JR西日本ホームページ）

平成 16 年から運行されている忍者ハットリくん列車は、令和 3 年に沿線 4 市の観光地を忍者ハットリくんと仲間たちが旅するデザインにリニューアルされました。



図 忍者ハットリくん列車
（出典：氷見市）

3.3 公共交通の利用状況

(1) 鉄道の利用状況

① JR城端線の利用状況

JR城端線（高岡駅除く）の1日あたり乗車人員は長期的に減少傾向にありましたが、平成22年以降、増加傾向に転じました。平成27年3月の北陸新幹線開業及び新高岡駅の供用開始に伴い、運行本数が試行的に増便（1日4往復8便）されたこともあり、1日あたり乗車人員が底上げされています。

平成27年度以降は定期外利用者の微減傾向が続く一方、通勤・通学目的での定期利用者が微増し、全体として横ばい傾向が続く状況となっていました。令和2年度はコロナ禍により定期外、定期ともに減少となり、定期外については旅行控え等から令和元年度比で半分以下となっています。

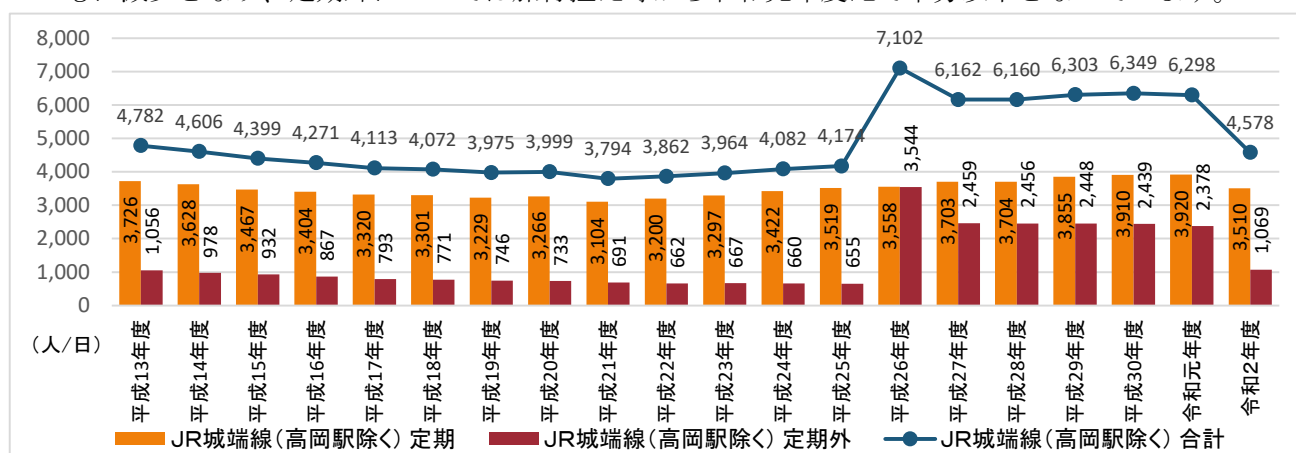


図 JR城端線の1日あたり乗車人員
（出典 富山県統計年鑑、西日本旅客鉄道㈱(R2のみ)）

※H26からは、新幹線利用者を含む新高岡駅の乗車人数込の実績
（H27 新高岡駅：1,929人。うち定期240人、定期外1,689人）

※定期：定期券利用者
定期外：普通乗車券利用者

② JR氷見線の利用状況

JR氷見線の一泊あたり乗車人員は長期的に減少傾向にありましたが、平成20年度から平成25年度までは増加傾向が見られました。平成26年度に一時的に減少するものの、北陸新幹線の開業および観光列車「べるもんた」が運行開始した平成27年度以降は概ね平成22年度から平成25年度の水準で推移しています。

平成27年度以降は、定期外利用者の微減傾向が続く一方、定期利用者の横ばい傾向が続く結果、全体として横ばい傾向が続く状況となっていました。令和2年度はコロナ禍により定期外、定期ともに減少となり、定期外については旅行控え等から令和元年度比で4割程度減少しています。

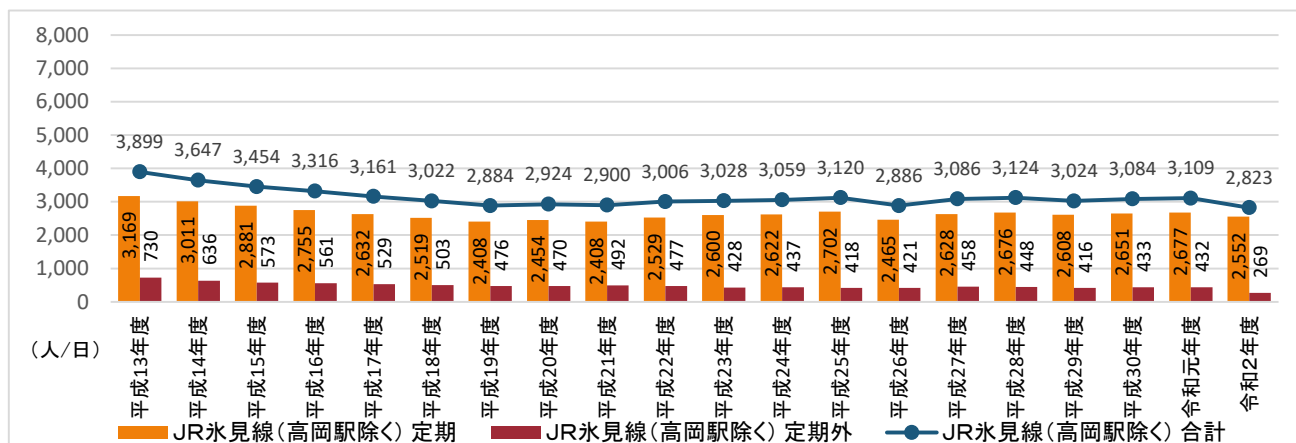


図 JR氷見線の1日あたり乗車人員
（出典 富山県統計年鑑、西日本旅客鉄道㈱(R2のみ)）

※定期：定期券利用者
定期外：普通乗車券利用者

③ あいの風とやま鉄道(旧JR北陸本線)の利用状況

あいの風とやま鉄道(旧JR北陸本線)の一日あたり乗車人員は長期的に減少傾向にあり、平成26年度にはJR西日本からあいの風とやま鉄道への運営移管及び特急列車の廃止(北陸新幹線ご利用への転移)が実施され、乗車人員の著しい減少がみられましたが、その後は横ばい傾向が続いています。

平成27年度以降は、定期外利用者の微減傾向が続く一方、定期利用者の微増傾向が続く結果、全体として横ばい傾向が続く状況となっています。

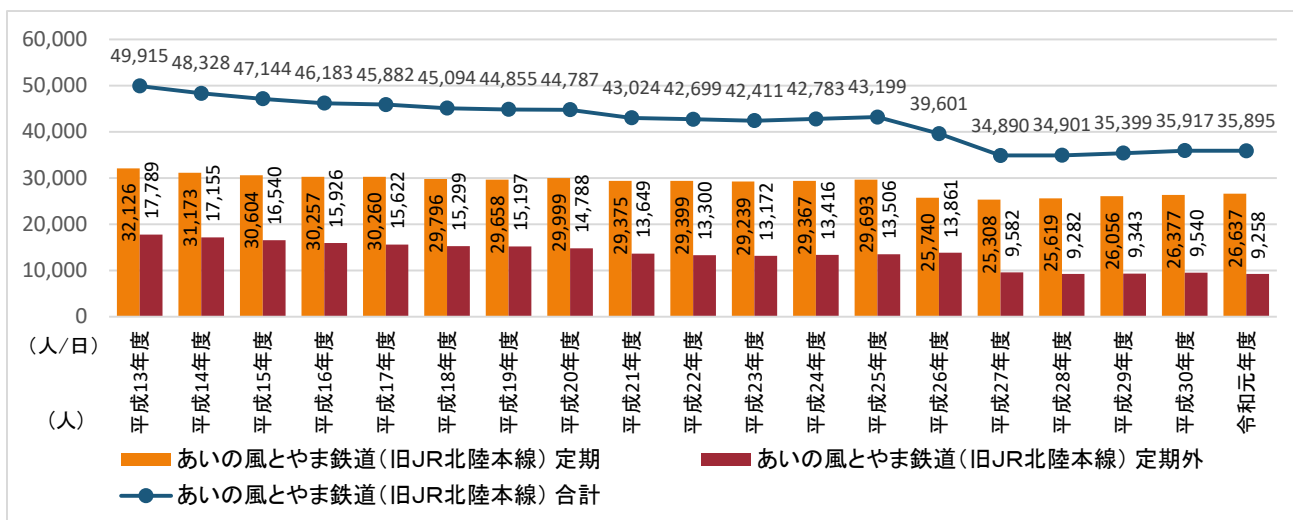


図 あいの風とやま鉄道(旧北陸本線)の1日あたり乗車人員
(出典 富山県統計年鑑)

注) H27.3.14 に JR より移管されたため、H26 の運行日数は 347 日
※定期 : 定期券利用者
定期外: 普通乗車券利用者

④ 万葉線の利用状況

万葉線の一日あたり乗車人員は長期的に増加傾向にありましたが、平成27年度以降は概ね微減傾向となっています。

平成27年度以降は、定期外利用者の微減傾向が続く一方、定期利用者の横ばい傾向が続く結果、全体として概ね微減傾向となっています。

他の鉄道線と比べ、定期外利用の比率が高いことが特徴となっています。

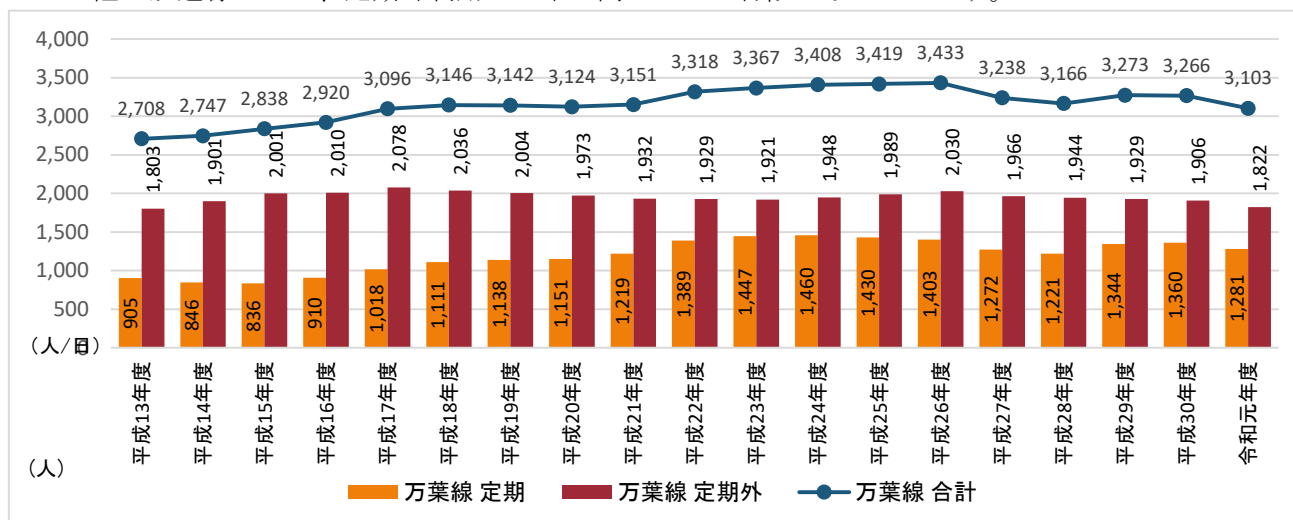


図 万葉線の1日あたり乗車人員
(出典 高岡市統計書)

※定期 : 定期券利用者
定期外: 普通乗車券利用者

⑤ JR城端線・氷見線・あいの風とやま鉄道(旧JR北陸本線)の駅ごとの利用状況

J R城端線では、平成 21 年度頃から増加に転じた駅が多く、油田、砺波、東野尻、福野、越中山田駅で平成 21 年から令和 3 年度の間に 10%以上増加しています。ただし、令和 2 年度は、全ての駅で前年を下回る結果となっています。

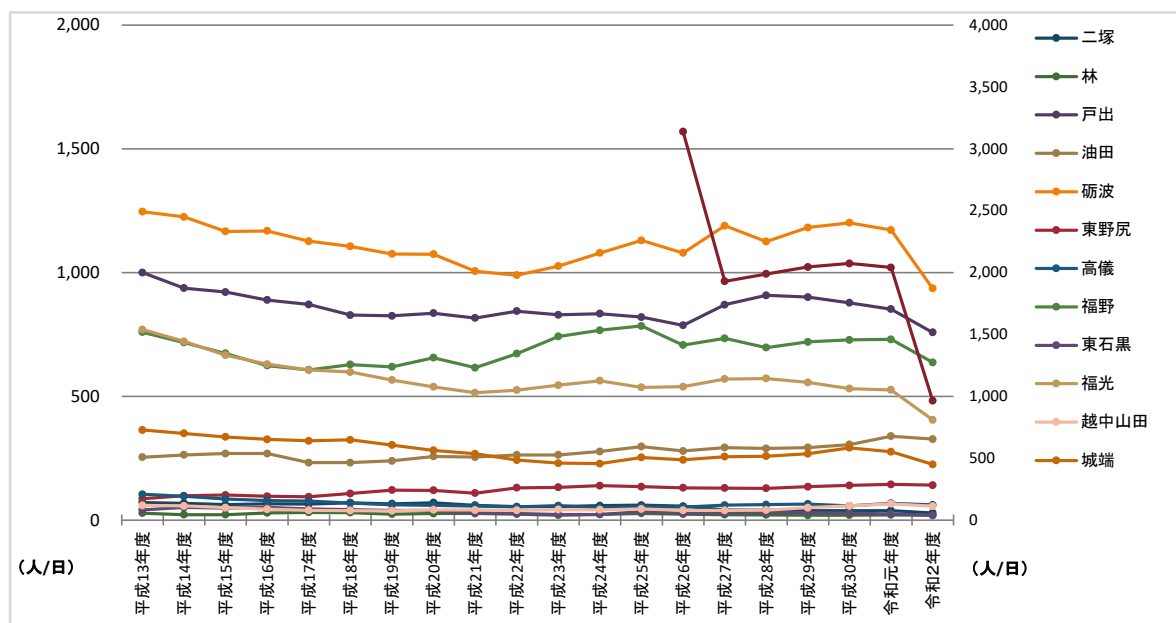


図 城端線の駅別乗車人員(1日あたり平均)

(出典 富山県統計年鑑、西日本旅客鉄道株(R2のみ) ※新高岡駅:北陸新幹線新高岡駅とJR城端線新高岡駅の合算)

J R氷見線では総じて平成 20 年度頃まで減少傾向にありましたが、越中中川駅や氷見駅では概ね増加基調にあります。なお、J R城端線と同様に、令和 2 年度は、全ての駅で前年を下回る結果となっています。

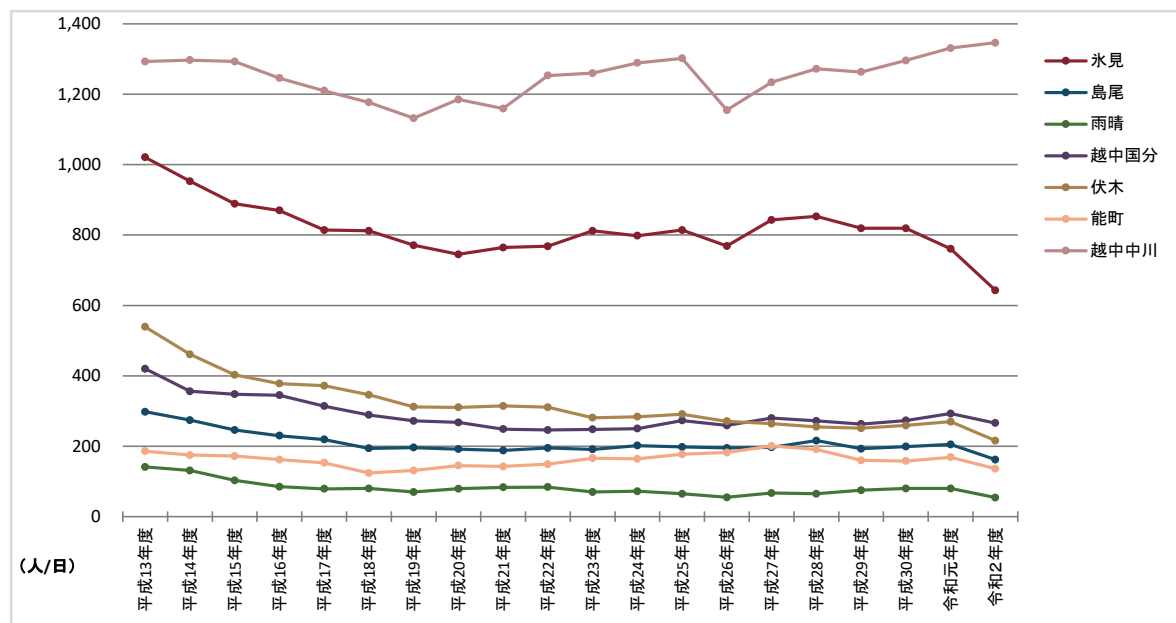
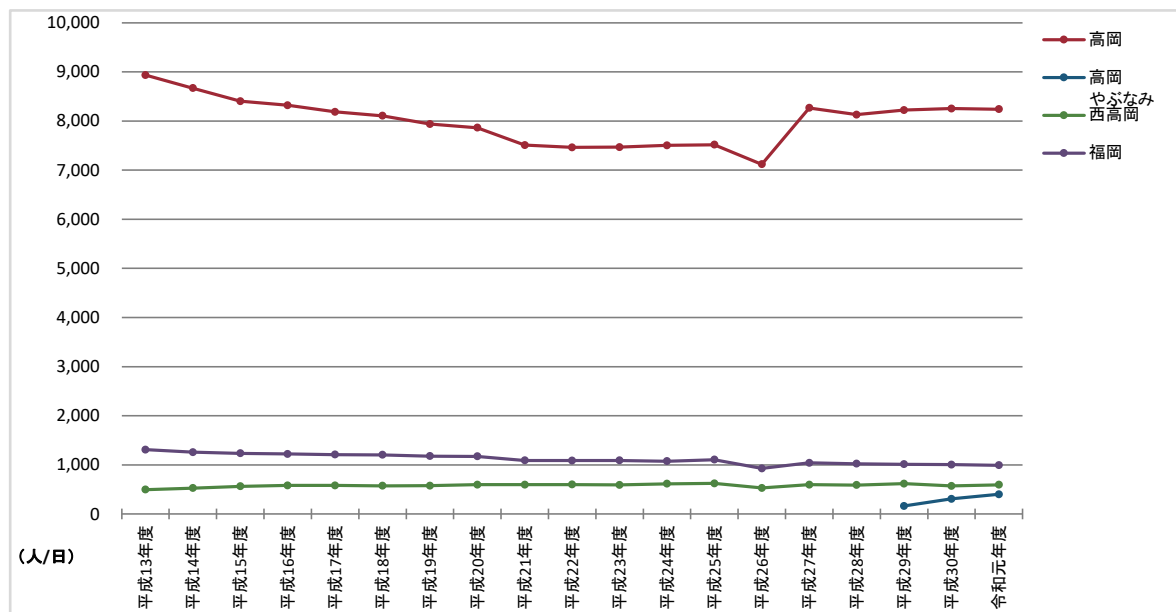


図 氷見線の駅別乗車人員(1日あたり平均)

(出典 富山県統計年鑑、西日本旅客鉄道株(R2のみ))

あいの風とやま鉄道の高岡駅は平成 22 年度を底に回復傾向にあり、平成 27 年度の並行在来線化に伴い乗車人員が底上げされました。

一方で、福岡駅は減少傾向、西高岡駅は横ばい傾向にあります。



(注) H26 までの高岡駅は特急を含む旧北陸本線、城端線・氷見線の乗車数を含んだ人数
 H26.3.14 に JR 西日本より移管されたため、運行日数は 347 日
 H27 高岡駅は JR 西日本、あいの風とやま鉄道の合算値

図 あいの風とやま鉄道(旧北陸本線)の駅別乗車人員(1 日あたり平均)

(出典: 富山県統計年鑑)

⑥ JR城端線・JR氷見線の定期利用・定期外利用率の推移

平成21年度から5年ごとの定期利用・定期外利用率の推移をみると、JR城端線・JR氷見線ともに定期利用率が高まってきています（JR城端線において平成26年度以降に定期利用率が低下したのは、新幹線利用者を含む新高岡駅の利用者数が計上されているため）。

令和元年度の定期利用率が高い駅は、越中国分駅（98.3%）、東野尻駅（97.2%）、越中山田駅（95.5%）等であり、90%を超える駅が10駅あります。

令和元年度の定期外利用率が高い駅は、新幹線利用者が含まれている新高岡駅（83.9%）、雨晴駅（50.0%）等です。

	令和元年度 1日平均 乗車人員	定期利用率				定期外利用率			
		平成 21年度	平成 26年度	令和 元年度	参考) 令和 2年度	平成 21年度	平成 26年度	令和 元年度	参考) 令和 2年度
JR城端線 (高岡駅除く)	6,298 人	81.8%	50.1%	62.2%	76.7%	18.2%	49.9%	37.8%	23.3%
JR氷見線 (高岡駅除く)	3,109 人	83.0%	85.4%	86.1%	90.4%	17.0%	14.6%	13.9%	9.6%
氷見	761 人	73.2%	75.9%	75.6%	82.9%	26.8%	24.1%	24.4%	17.1%
島尾	205 人	76.1%	81.5%	79.5%	87.0%	23.9%	18.5%	20.5%	13.0%
雨晴	80 人	66.9%	58.2%	50.0%	55.6%	33.1%	41.8%	50.0%	44.4%
越中国分	293 人	97.4%	98.5%	98.3%	98.5%	2.6%	1.5%	1.7%	1.5%
伏木	270 人	67.4%	74.2%	78.1%	83.8%	32.6%	25.8%	21.9%	16.2%
能町	169 人	80.3%	85.2%	83.4%	84.4%	19.7%	14.8%	16.6%	15.6%
越中中川	1,331 人	93.3%	93.4%	94.6%	96.0%	6.7%	6.6%	5.4%	4.0%
高岡	8,240 人	57.9%	56.2%	70.8%	85.6%	42.1%	43.8%	29.2%	14.4%
新高岡	2,041 人		8.3%	16.1%	31.7%		91.7%	83.9%	68.3%
二塚	38 人	65.1%	64.3%	94.7%	96.6%	34.9%	35.7%	5.3%	3.4%
林	21 人	91.7%	91.7%	90.5%	89.5%	8.3%	8.3%	9.5%	10.5%
戸出	852 人	88.0%	89.5%	90.3%	92.1%	12.0%	10.5%	9.7%	7.9%
油田	339 人	95.8%	95.7%	94.1%	96.0%	4.2%	4.3%	5.9%	4.0%
砺波	1,172 人	75.2%	76.6%	76.5%	82.9%	24.8%	23.4%	23.5%	17.1%
東野尻	144 人	96.2%	96.2%	97.2%	97.2%	3.8%	3.8%	2.8%	2.8%
高儀	68 人	93.5%	92.3%	92.6%	95.1%	6.5%	7.7%	7.4%	4.9%
福野	730 人	81.5%	84.0%	85.6%	89.5%	18.5%	16.0%	14.4%	10.5%
東石黒	25 人	92.1%	92.9%	92.0%	94.7%	7.9%	7.1%	8.0%	5.3%
福光	526 人	78.9%	80.9%	82.1%	86.2%	21.1%	19.1%	17.9%	13.8%
越中山田	66 人	95.3%	94.9%	95.5%	96.5%	4.7%	5.1%	4.5%	3.5%
城端	276 人	71.6%	72.0%	75.0%	81.9%	28.4%	28.0%	25.0%	18.1%

※高岡駅は JR 城端線（・JR氷見線）・あいの風とやま鉄道の利用者数

※

利用者が 90%以上の駅（R1, 2）

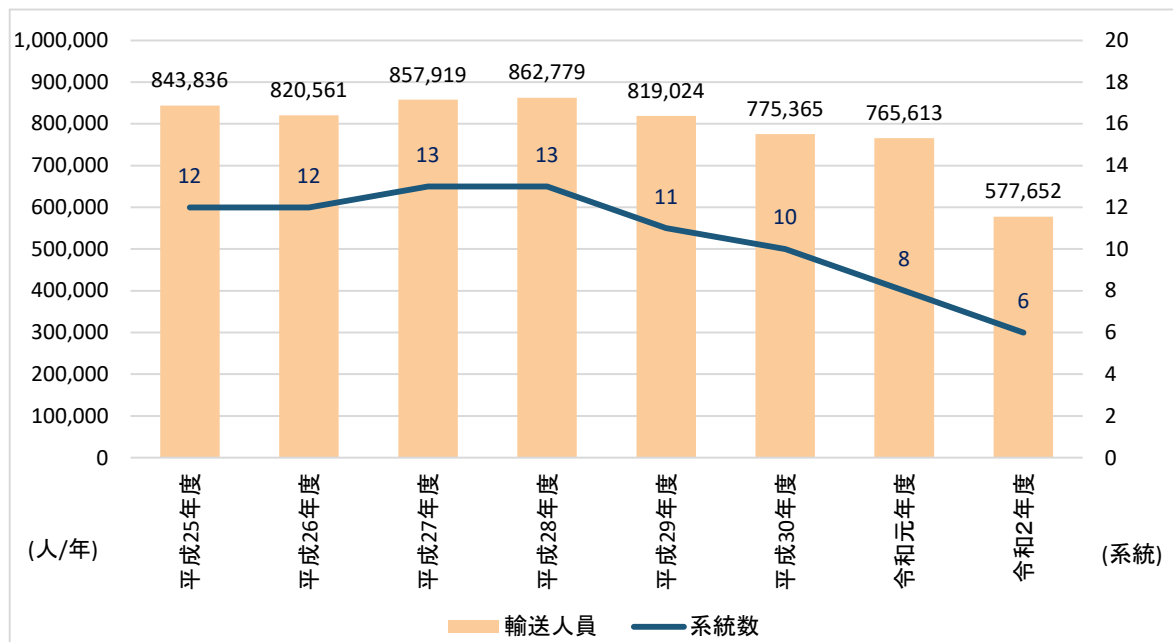
利用者が 70%以下の駅（R1, 2）

（出典 富山県統計年鑑、西日本旅客鉄道㈱（R2 のみ））

(2) バスの利用状況

① 幹線系統バス(加越能バス)

4 市内を運行する地域幹線系統バス(複数の都市を結ぶバス)のうち、沿線2市以上をまたがって運行するバスの利用者は、系統の統廃合等に伴い減少傾向にあります。



系統名	起点	主な経由地	終点	備考
高岡脇	高岡駅前	新守山 氷見駅口	脇	
氷見中田	高岡駅前	新守山 氷見駅口	中田口	H28.9.30 廃止
守山経由氷見	高岡駅前	新守山 氷見駅口	氷見市民病院	
新高岡守山経由氷見	済生会病院	新守山 氷見駅前	氷見市民病院	H27 より運行
高岡坪池	高岡駅前	氷見駅口 桑の院	坪池	H28.9.30 廃止
伏木経由氷見	済生会病院	伏木駅前 氷見駅口	氷見市民病院	
ふしき病院経由氷見	済生会病院	ふしき病院 氷見駅口	氷見市民病院	H30.10.1 伏木経由氷見線とみなし統合
仏生寺経由氷見	済生会病院	仏生寺 氷見駅口	氷見市民病院	
加越	石動駅前	福野町 井波町	庄川町	R1.12.1 一部区間廃止 (終点:庄川町→北川)
砺波立野脇	砺波市役所前	福野町 福光駅前	立野脇	R1.9 月末 廃止
庄川町	高岡駅前	砺波駅前 井波町	庄川町	
小牧	高岡駅前	砺波駅前 井波町	小牧堰堤	H30.10.1 庄川町線とみなし統合
戸出団地	職業安定所前	戸出団地 砺波駅前	砺波総合病院前	H29.10 庄川町線と統合

② 高岡市内

高岡市内における民間路線バスの利用者数は、加越能バスの系統廃止等に伴い減少傾向にあります。

高岡市公営バスや地域バス等の利用者数も減少傾向にあります。

なお、高岡市コミュニティバスこみちは平成29年度末で廃止、泉が丘地域タクシーは平成30年度末をもって終了となりました。

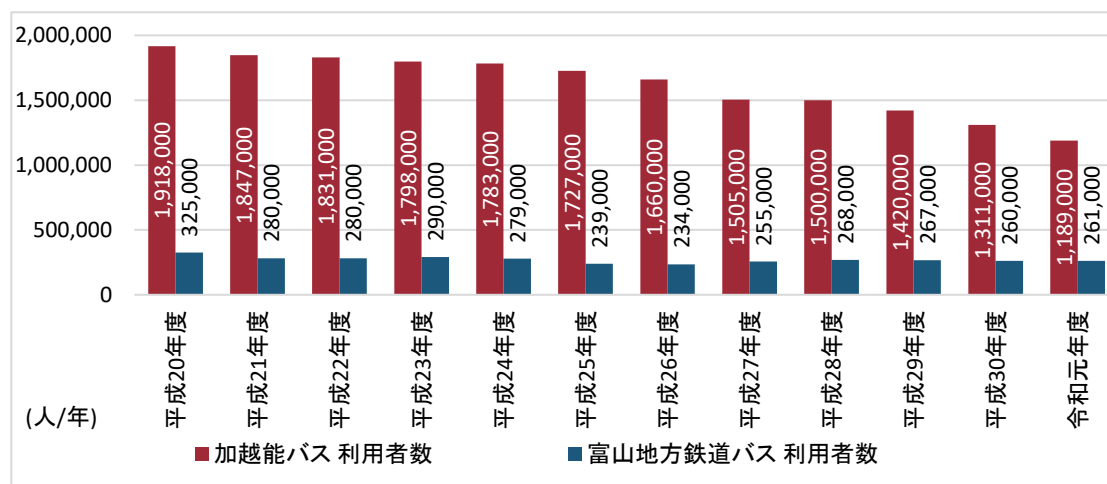


図 高岡市内における加越能バス、富山地方鉄道バスの利用者数推移
(出典:高岡市統計書)

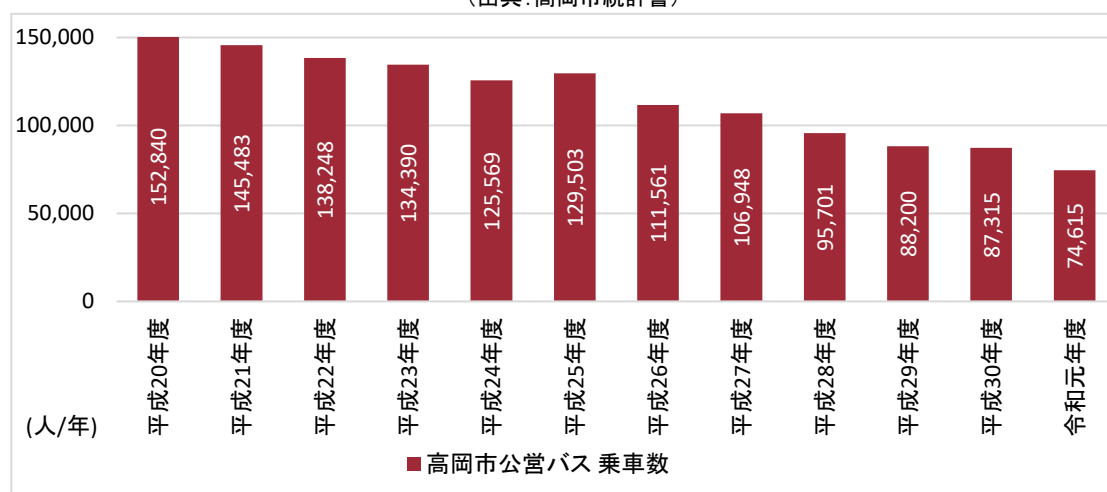


図 高岡市公営バスの利用者数推移
(出典:高岡市資料)

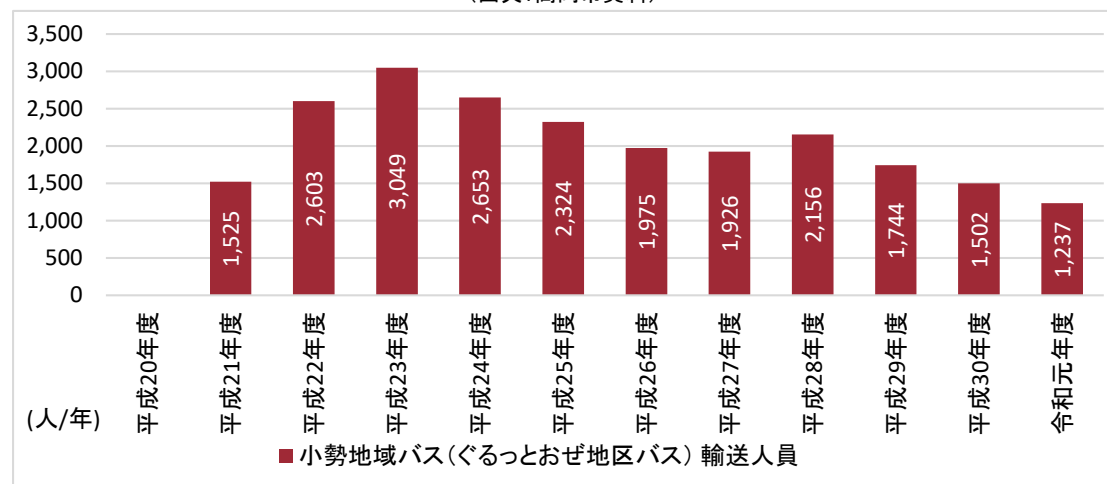


図 高岡市小勢地域バス(ぐるっとおぜ地区バス)の輸送人員推移
(出典:高岡市資料)

③ 氷見市内

氷見営業所管内の加越能バス利用者数は減少傾向にあるものの、路線の改編に伴い令和元年度にやや回復しています。

NPOバス利用者数は、路線の拡大に伴い増加傾向にあります。

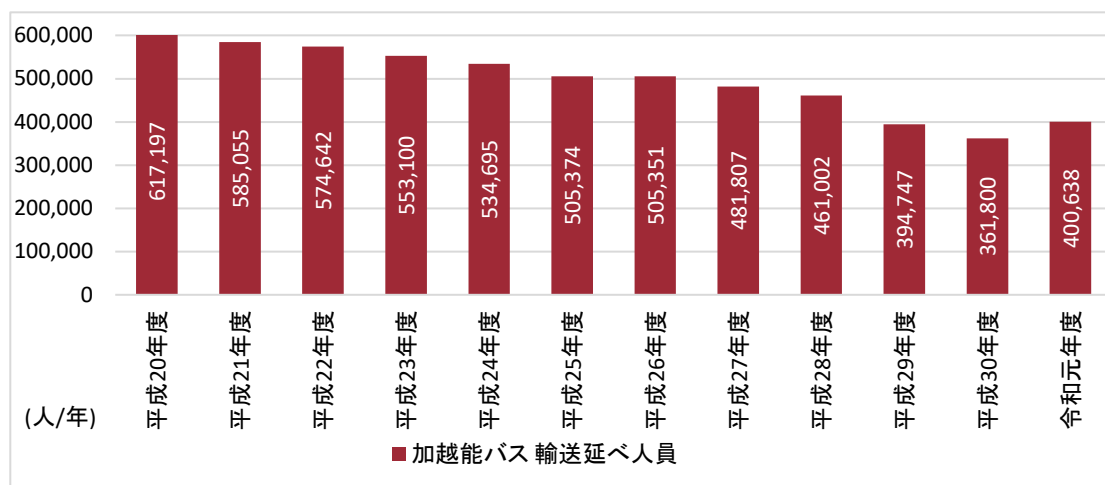


図 氷見営業所管内の加越能バスの利用者数推移
(出典:氷見市の統計)

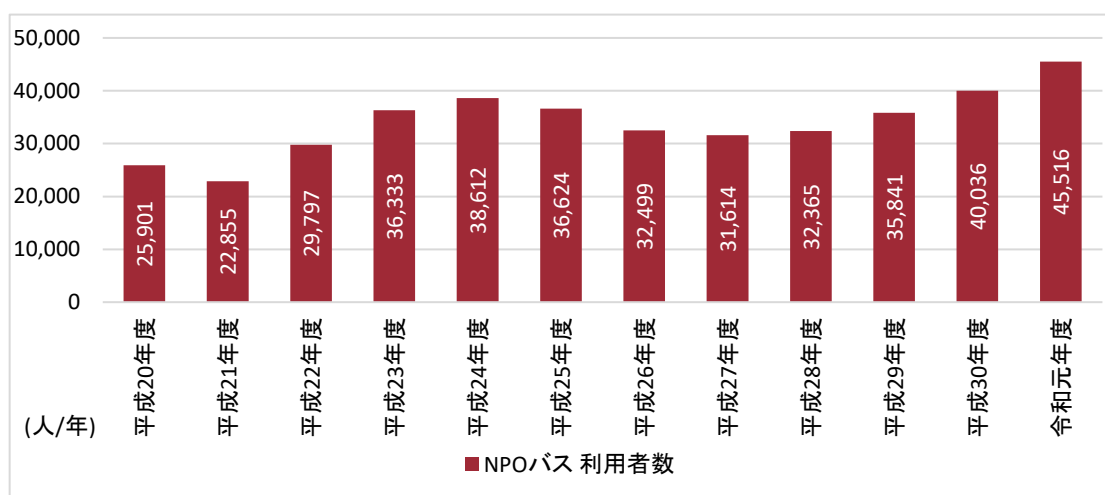


図 NPOバスの利用者数推移
(出典:氷見市資料)

④ 砺波市内

砺波営業所管内の加越能バス利用者数は概ね減少傾向にあり、特に直近3年間の減少が顕著です。

砺波市営バスは、平成23年10月の路線の増加、平成26年10月及び平成29年10月の路線の統合に伴い利用者数が底上げされましたが、近年は減少傾向が続き、直近5年間の減少が顕著です。

福祉有償運送（ふれあい号）の利用者数は、平成24年度以降、横ばい傾向が続いています。

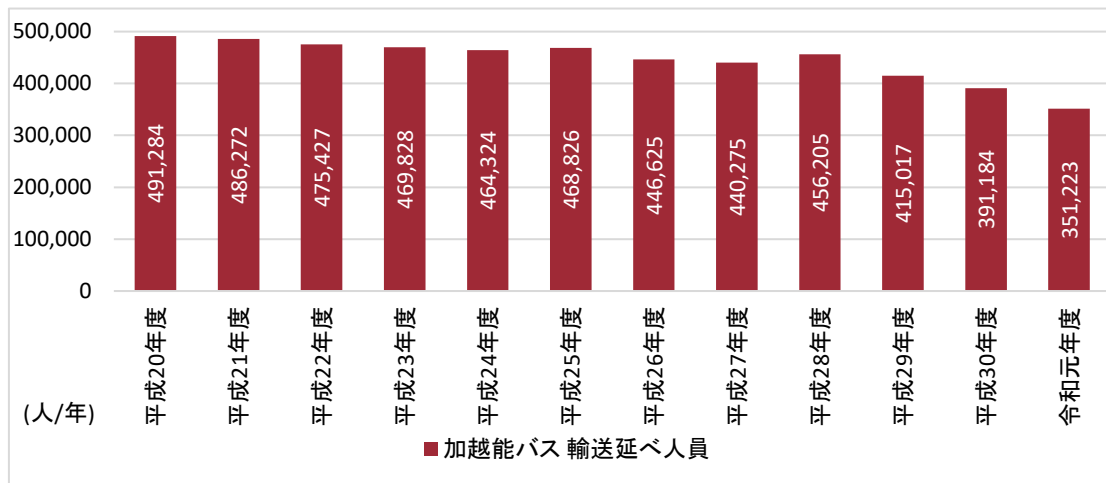


図 砺波営業所管内の加越能バスの利用者数推移
(出典:統計となみ)

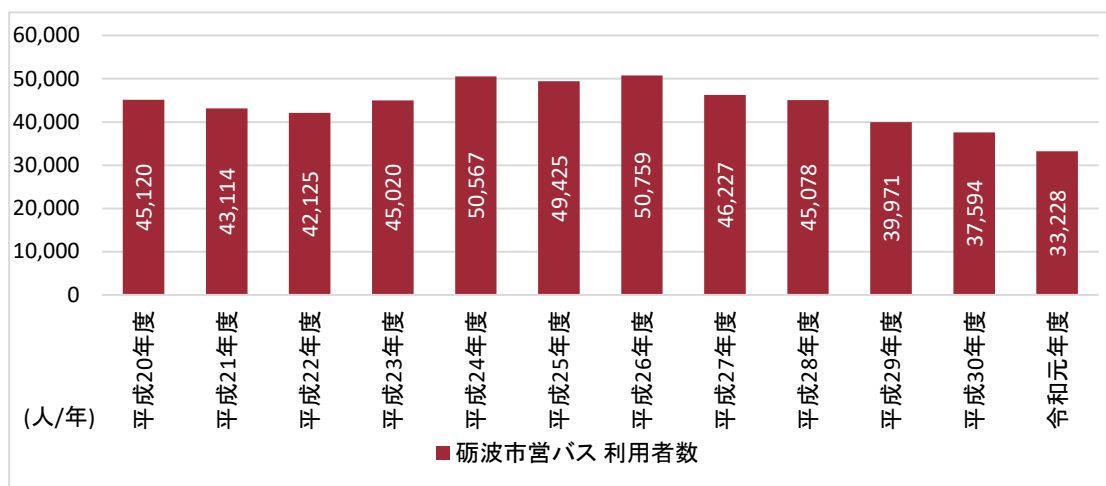


図 砺波市営バスの利用者数推移
(出典:統計となみ)

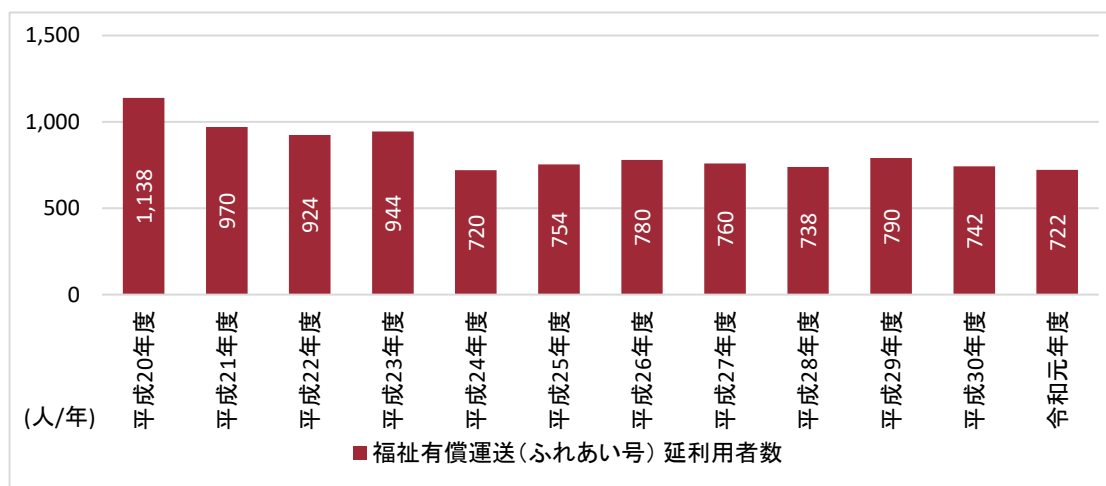


図 福祉有償運送(ふれあい号)の利用者数推移
(出典:砺波市資料)

⑤ 南砺市内

なんバス（南砺市営バス）の利用者数は、平成28年4月の新路線の運行（城端さくら線）に伴い利用者数が底上げされましたが、近年は横ばい傾向が続いています。

福祉有償運送（送迎サービス）の利用件数は、平成20年度以降に著しく減少した後、平成26年度以降は、横ばい傾向が続いています。

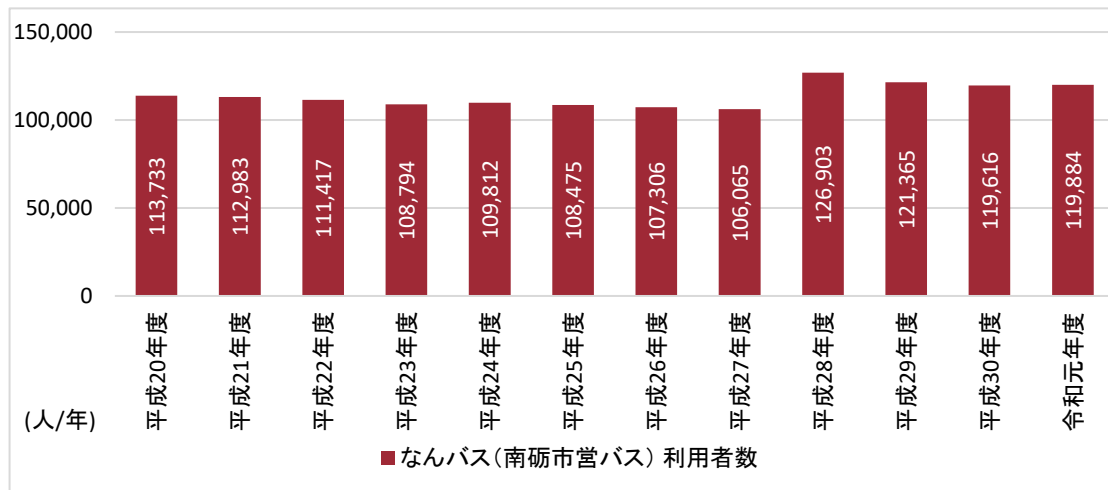


図 なんバス(南砺市営バス)の利用者数推移
(出典:南砺市資料)

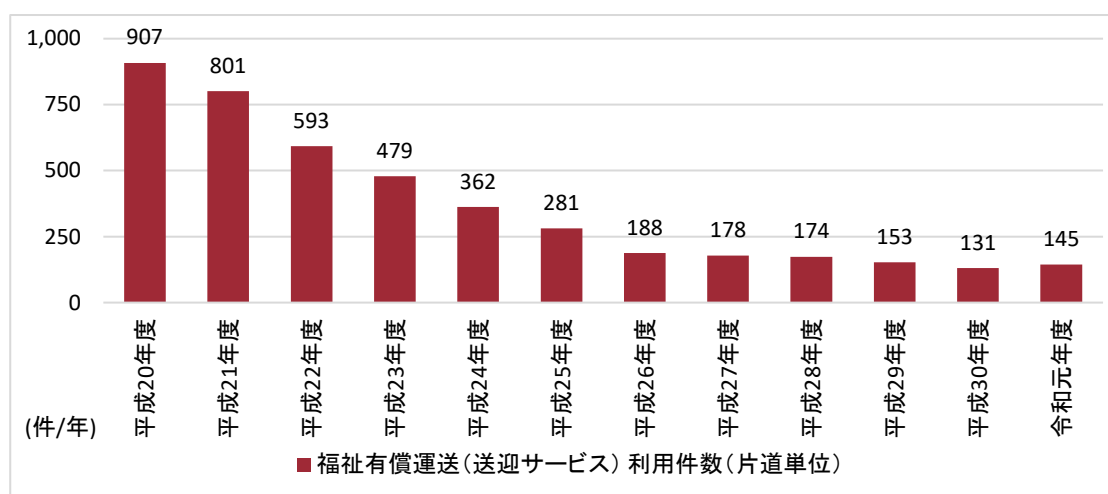


図 福祉有償運送(送迎サービス)の利用件数推移
(出典:南砺市資料)

(3) 鉄軌道の利用状況市民の生活と移動手段

① 国勢調査(利用交通手段)

4市における通勤・通学時の利用交通手段は、車の利用が最も多く、モータリゼーションの進展によりその割合は増加しています。一方、鉄道・電車の利用は、平成12年は4市全体で5.6%となっていました。平成22年には5.2%まで減少しています。また、乗合バスについても、平成12年の利用割合は1.9%だったものが、平成22年には1.4%まで減少しています。

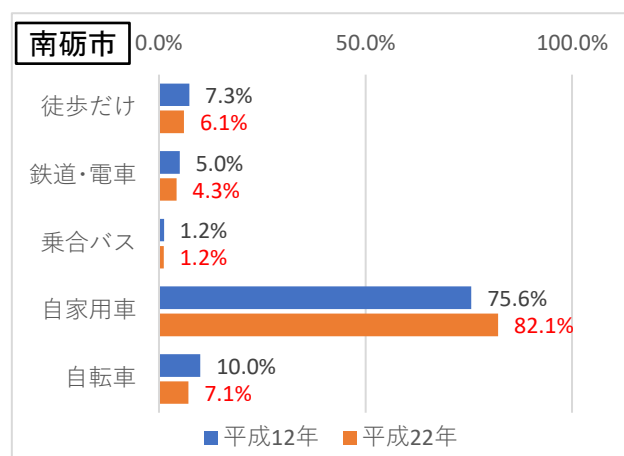
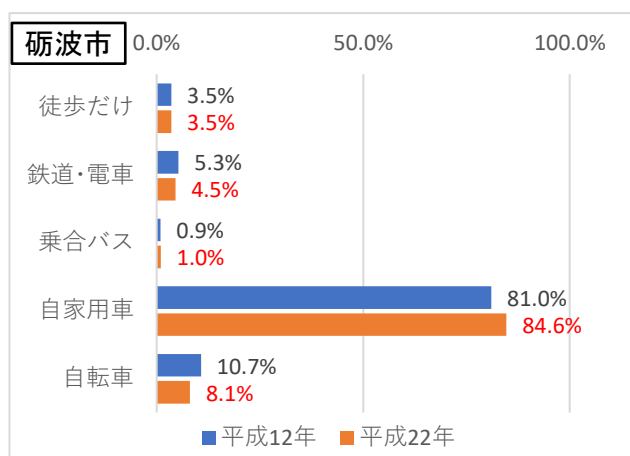
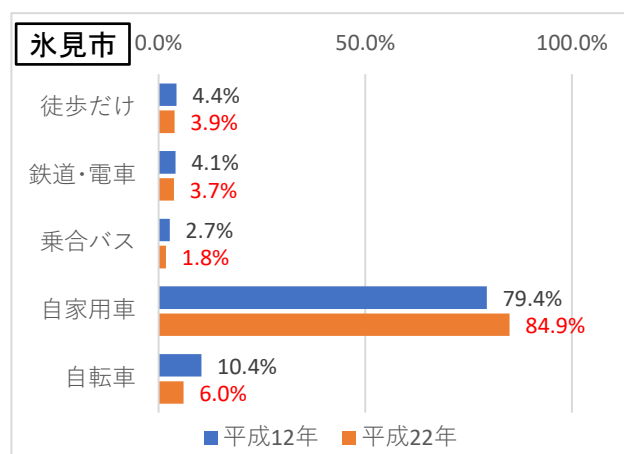
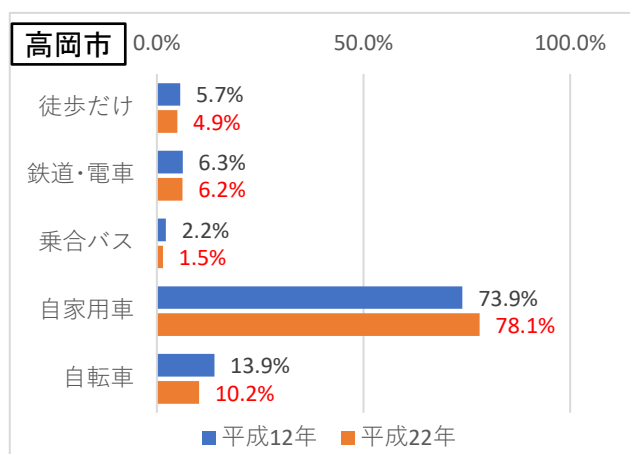
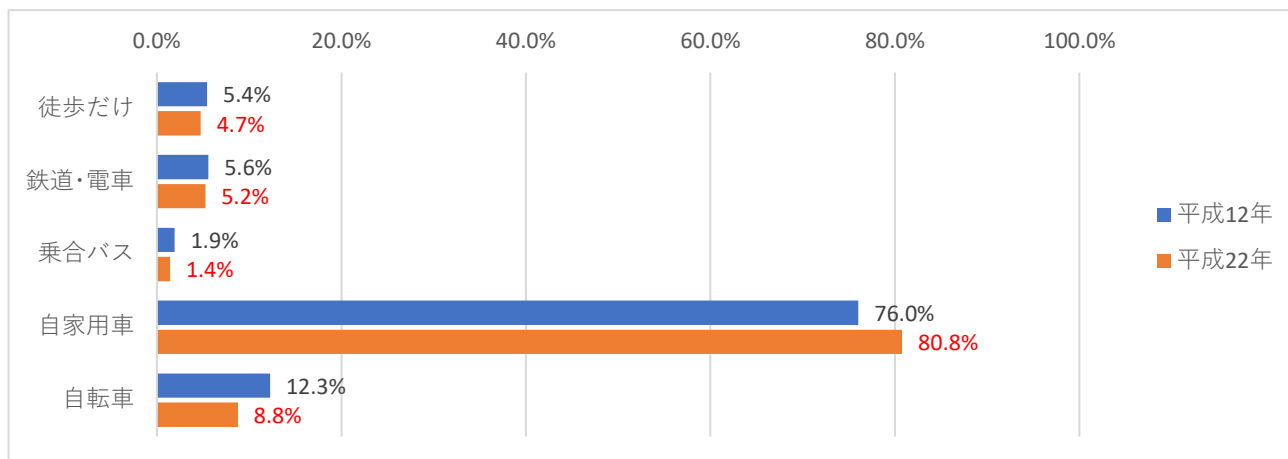


図 利用交通手段
(出典:国勢調査)

② 車両の保有台数

4市の乗用自動車保有台数は増加傾向にあり、令和2年度には210,244台となっています。

小型自動車が減少傾向にある一方で軽自動車が増加傾向にあり、平成26年度以降は3種のうち最も多く保有されています。

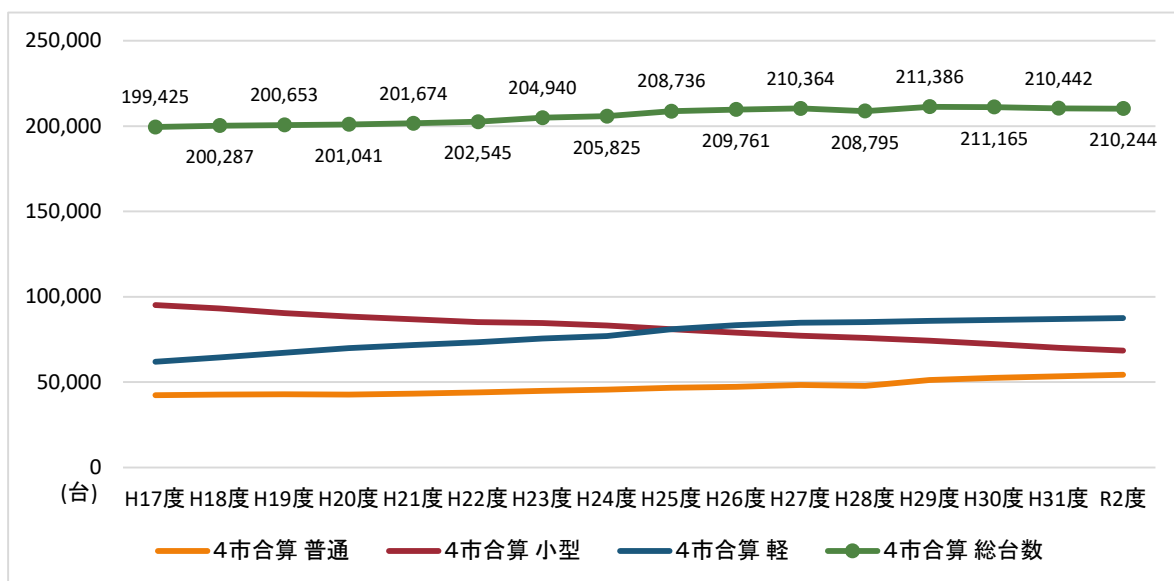


図 自動車の保有台数
(出典:北陸信越運輸局富山運輸支局資料)

第4章 沿線市民の移動実態及び意向

4.1 アンケート調査概要

(1) 調査目的

城端線・氷見線沿線の高岡市、氷見市、砺波市、南砺市の4市における、将来の公共交通網形成へ向けた取組みの参考とするため、アンケート調査を行いました。

(2) 調査概要

調査対象：高岡市、氷見市、砺波市、南砺市において、JR城端線・氷見線沿線に在住する16歳以上の市民のうち、無作為に抽出した2,500名

配布数：2,500通（高岡市：1,000通 氷見市・砺波市・南砺市：それぞれ500通）

実施方法：アンケート票の郵送、同封の返信用封筒にて回収（インターネットによる回答を併用）

調査期間：令和3年7月30日（金）～令和3年8月18日（水）

回収数：930通

回収率：37.2%

配布数・回収数・回収率

	配布数	回収数	回収率
高岡市	1,000	339	33.9%
砺波市	500	195	39.0%
氷見市	500	169	33.8%
南砺市	500	209	41.8%
無回答		18	
合計	2,500	930	37.2%

※無回答は、居住地の回答がなかったもの

(3) 集計結果の表記について

- ・設問の後ろに（SA）、（MA）、（FA）と表記している。これは、それぞれの質問の回答方法を示しており、SA⇒単数回答（Single Answer）、MA⇒複数回答（Multi Answer）、FA⇒自由筆記（Free Answer）を意味する。
- ・回答結果の割合（％）は、サンプル数に対する回答数の割合を小数点以下第2位で四捨五入しており、合計が100％にならない場合がある。
- ・回答結果の図表中で「無回答」としているものは、その設問に対して回答されていないもの、回答方法が誤っているもの、判読が困難なものの総計である。
- ・回答結果の図表中で「n=〇〇」は、集計対象者の総数を示している。回答者が限定されている設問やクロス集計の場合は、その条件に該当する人の総数を示している。
- ・設問、回答項目は一部省略して表記することがある。

4.2 アンケート調査結果

(1) 回答者の属性

① 基本属性

- 回答者の55.9%が「女性」、42.6%が「男性」となっています。
- 「60～69 歳」が最も多く、全体の23.5%を占めます。また、60 歳以上の回答が全体の51.9%を占めます。
- 「高岡市」の回答者が最も多く36.5%を占めます。次いで「南砺市」、「砺波市」、「氷見市」の順となっています。

回答者の性別 (n=930)

項目	回答数	割合
男性	396	42.6%
女性	520	55.9%
無回答	14	1.5%
合計	930	100.0%

回答者の居住地 (n=930)

項目	回答数	割合
高岡市	339	36.5%
砺波市	195	21.0%
氷見市	169	18.2%
南砺市	209	22.5%
無回答	18	1.9%
合計	930	100.0%

回答者の年齢 (n=930)

項目	回答数	割合
16～19 歳	24	2.6%
20～29 歳	40	4.3%
30～39 歳	77	8.3%
40～49 歳	154	16.6%
50～59 歳	143	15.4%
60～69 歳	219	23.5%
70～79 歳	186	20.0%
80 歳以上	78	8.4%
無回答	9	1.0%
合計	930	100.0%

60 歳以上
51.9%

② 最も利用する駅までの主な移動手段と駅までの所要時間 (FA)

- 「徒歩」の回答が最も多く42.5%、次いで「車」35.8%等が続きます。
- 駅までの「バス」の利用は全体の0.8%にとどまっています。
- 駅までの所要時間は、「10 分以内」が全体の61.8%、「20 分以内」が全体の84.6%を占めます。

最も利用する駅までの移動手段 (n=369)

項目	回答数	割合
徒歩	157	42.5%
車	132	35.8%
自転車	34	9.2%
バイク	1	0.3%
バス	3	0.8%
タクシー	0	0.0%
万葉線	7	1.9%
無回答	35	9.5%
合計	369	100.0%

最も利用する駅までの所要時間 (n=369)

項目	回答数	割合
5 分以内	97	26.3%
5 分超 10 分以内	131	35.5%
10 分超 20 分以内	84	22.8%
20 分超 30 分以内	18	4.9%
30 分以上	10	2.7%
無回答	29	7.9%
合計	369	100.0%

※自由回答を上記の区分で集計した

※移動手段を2つ以上回答した場合、一つ目に記載されたものを集計した

※最も利用する鉄道駅「全く利用しない」回答者は除く

③ 最寄りバス停までの主な移動手段と駅までの所要時間（FA）

■「徒歩」が最も多く 80.1%を占めます。

■バス停までの所要時間は、「5分以内」が全体の 55.1%を占め最も多く、「10分以内」で 79.5%を占めます。

最寄りバス停までの移動手段（n=632）

項目	回答数	割合
徒歩	512	81.0%
車	40	6.3%
自転車	4	0.6%
無回答	76	12.0%
合計	632	100.0%

※移動手段を2つ以上回答した場合、
一つ目に記載されたものを集計した
※最寄りバス停が「わからない」回答者は除く

最寄りバス停までの所要時間（n=632）

項目	回答数	割合
5分以内	348	55.1%
10分以内	154	24.4%
20分以内	49	7.8%
30分以内	3	0.5%
30分以上	0	0%
無回答	78	12.3%
合計	632	100.0%

※自由回答を上記の区分で集計した

④ 自動車の利用状況（SA）

■「自由に使える自動車がある」が全体の 83.7%と最も多く、「家族に送迎してもらえる」を含めた「自動車を利用して移動」する割合は全体の 93.5%となります。

■一方、「家族に送迎を頼むことができないことが多い」と「世帯で自動車を保有していない」を合わせた「自身で自動車での移動ができない」割合は、全体の 3.6%となります。

自動車の利用状況（n=930）

項目	回答数	割合
自由に使える自動車がある	778	83.7%
家族に送迎してもらえる	91	9.8%
家族に送迎を頼むことができないことが多い	16	1.7%
世帯で自動車を保有していない	18	1.9%
その他	10	1.1%
無回答	17	1.8%
合計	930	100.0%

自動車を利用して移動
93.5%

自身で自動車での移動ができない
3.6%

⑤ 運転免許の有無（SA）

■運転免許証所有率は、88.1%となっています。

■返納してからの年数は、「5年以内」が 47.4%、「10年以内」が 57.9%となります。

免許証の有無（n=930）

項目	回答数	割合
持っている	819	88.1%
持っていない	83	8.9%
持っていたが返納した	19	2.0%
無回答	9	1.0%
合計	930	100.0%

返納してからの年数（n=19）

項目	回答数	割合
1年以内	3	15.8%
1年超 5年以内	6	31.6%
5年超 10年以内	2	10.5%
10年以上	4	21.1%
無回答	4	21.1%
合計	19	100.0%

※自由回答を上記の区分で集計した

⑥ 運転の継続意向（SA）

- 「できる限り続けたい」が全体の 49.6%を占め、代わりの移動手段の確保や年齢によって運転をやめたいと考えている人は全体の 36.3%となります。
- 「一定の年齢になったらやめたい」の回答者の免許証返納時期は、「80 歳頃」が 35.8%と最も多く、70 歳～80 歳頃が 85.8%を占めます。

運転の継続意向（n=930）

項目	回答数	割合
できる限り続けたい	461	49.6%
一定の年齢になったらやめたい	296	31.8%
代わりの移動手段があればやめたい	42	4.5%
現在運転を控えている	9	1.0%
運転しない	66	7.1%
その他	10	1.1%
無回答	46	4.9%
合計	930	100.0%

「運転をやめたい年齢（「一定の年齢になったらやめたい」の回答者）」（n=296）

項目	回答数	割合
65 歳頃	8	2.7%
70 歳頃	68	23.0%
75 歳頃	80	27.0%
80 歳頃	106	35.8%
85 歳頃	19	6.4%
90 歳頃	5	1.7%
無回答	10	3.4%
合計	296	100.0%

※自由回答を上記の区分で集計した

⑦ 過去1年に利用した交通手段（MA・ALL）

- 「車（自分で運転）」が全体の 85.4%と最も多い結果となりました。
- 公共交通の中で最も多いのが「城端線」で 18.5%を占め、「あいの風とやま鉄道」、「北陸新幹線」などが続きます。
- 「氷見線」の利用割合は 9.6%、「バス」で 12.5%に留まります。

過去1年に利用した交通手段（n=930）

項目	回答数	割合
車(自分で運転)	794	85.4%
車(家族等が運転)	564	60.6%
自転車	311	33.4%
原付・バイク	34	3.7%
徒歩	553	59.5%
タクシー	139	14.9%
城端線	172	18.5%
氷見線	89	9.6%
あいの風とやま鉄道	160	17.2%
万葉線	59	6.3%
バス(加越能バス、市営バス、NPO バスなど)	116	12.5%
デマンドタクシー	0	0.0%
北陸新幹線	147	15.8%
高速バス	47	5.1%
飛行機	22	2.4%
その他	4	0.4%
無回答	15	1.6%

その他の回答の内訳	回答数
親戚から借りた	1
友人の運転	1
富山地方鉄道	1
介護施設の送迎車両	1
合計	4

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が 100.0%にならない

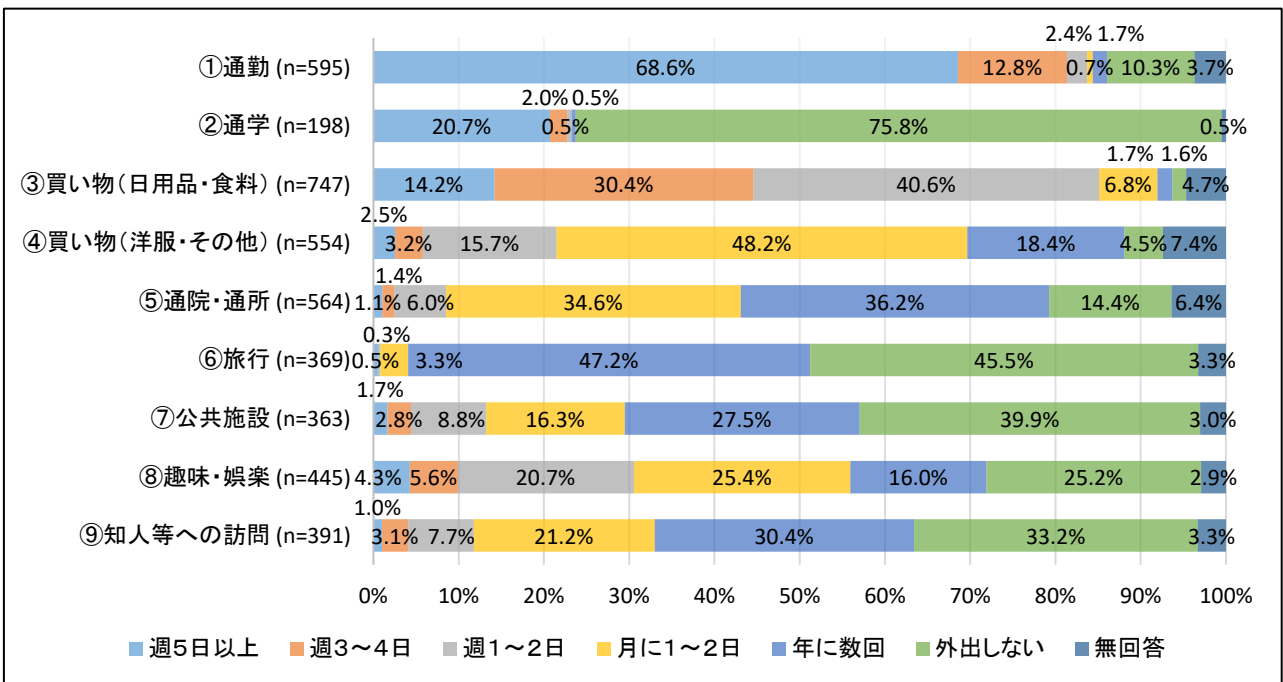
(2) 外出活動

① 外出目的ごとの頻度 (SA)

- 「①通勤」及び「②通学」は、「週5日以上」の割合が高い傾向がみられます。
- 「③買い物(日用品・食料)」は、「週に1～2日」以上が全体の85.2%を占めます。
- 「④買い物(洋服・その他)」は、「月に1～2日」が最も多く48.3%となります。
- 「⑤通院・通所」は「月に1～2日」と「年に数回」を合わせると全体の70.8%を占めます。

外出の頻度 (n=930)

項目	①通勤 (n=595)	②通学 (n=198)	③買い物 (日用品・ 食料) (n=747)	④買い物 (洋服・そ その他) (n=553)	⑤通院・ 通所 (n=564)	⑥旅行 (n=369)	⑦公共 施設 (n=363)	⑧趣味・ 娯楽 (n=445)	⑨知人等 への訪問 (n=391)
週5日以上	68.6%	20.7%	14.2%	2.5%	1.1%	0.5%	1.7%	4.3%	1.0%
週3～4日	12.8%	2.0%	30.4%	3.3%	1.4%	0.0%	2.8%	5.6%	3.1%
週1～2日	2.4%	0.5%	40.6%	15.7%	6.0%	0.3%	8.8%	20.7%	7.7%
月に1～2日	0.7%	0.0%	6.8%	48.3%	34.6%	3.3%	16.3%	25.4%	21.2%
年に数回	1.7%	0.5%	1.7%	18.4%	36.2%	47.2%	27.5%	16.0%	30.4%
外出しない	10.3%	75.8%	1.6%	4.5%	14.4%	45.5%	39.9%	25.2%	33.2%
無回答	3.7%	0.5%	4.7%	7.2%	6.4%	3.3%	3.0%	2.9%	3.3%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



② 外出目的ごとの交通手段（MA・ALL）

- 「①通勤」、「③買い物（日用品・食料）」、「④買い物（洋服・その他）」、「⑤通院」では、「車（自分で運転）」「車（家族等が運転）」の割合が回答者全体の7割～9割を占めます。
- 「②通学」では、「城端線」を利用している割合が44.4%、「氷見線」は8.3%となります。
- 「⑥旅行」では、「②通学」を除いた他の目的と比較して、「城端線」、「氷見線」利用の割合が高い傾向がみられます。

交通手段（n=930）

項目	①通勤 (n=538)	②通学 (n=51)	③買い物 (日用品・食料) (n=736)	④買い物 (洋服・その他) (n=507)	⑤通院・ 通所 (n=486)	⑥旅行 (n=208)	⑦公共 施設 (n=221)	⑧趣味・ 娯楽 (n=336)	⑨知人 等への 訪問 (n=263)
車(自分で運転)	87.0%	29.4%	80.6%	79.5%	70.8%	62.0%	77.8%	76.5%	79.1%
車(家族等が運転)	3.0%	35.3%	20.0%	23.9%	15.0%	31.3%	12.7%	16.1%	15.6%
自転車	5.4%	29.4%	8.7%	5.1%	4.5%	1.4%	7.2%	4.5%	4.2%
原付・バイク	0.9%	0.0%	0.8%	1.0%	0.6%	1.0%	1.4%	2.1%	0.8%
徒歩	8.7%	29.4%	11.0%	4.7%	7.4%	2.4%	11.8%	7.7%	8.4%
タクシー	0.2%	2.0%	0.3%	0.4%	2.3%	3.4%	0.5%	0.6%	1.1%
城端線	1.9%	13.7%	1.0%	2.0%	1.4%	9.6%	2.3%	3.6%	1.9%
氷見線	1.9%	13.7%	0.5%	0.6%	0.4%	3.4%	1.4%	2.7%	0.8%
あいの風とやま鉄道	1.9%	17.6%	0.1%	0.8%	0.4%	6.3%	1.4%	3.9%	0.8%
万葉線	0.6%	5.9%	0.1%	0.4%	0.8%	0.5%	0.9%	0.6%	0.0%
バス(加越能バス、市営 バス、NPOバスなど)	1.1%	5.9%	1.1%	2.0%	2.3%	3.4%	1.4%	1.8%	1.9%
デマンドタクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
北陸新幹線	0.6%	0.0%	0.3%	0.4%	0.0%	40.9%	0.0%	1.8%	1.1%
高速バス	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.6%	0.0%	1.5%	0.4%
飛行機	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	10.6%	0.0%	0.6%	0.0%
その他	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	1.0%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	2.6%	11.8%	6.3%	7.7%	10.7%	9.6%	8.1%	8.9%	9.5%

※MAIは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100.0%にならない

その他の交通手段（n=11）

その他の回答の内訳	回答数
サンダーバード	1
北陸線	1
施設の送迎	1
無回答	8

(3) JR城端線・氷見線について

① JR城端線に関する印象 (SA)

※設問は、各項目「満足」「やや満足」「普通」「やや不満」「不満」「わからない」の6項目で回答しています。

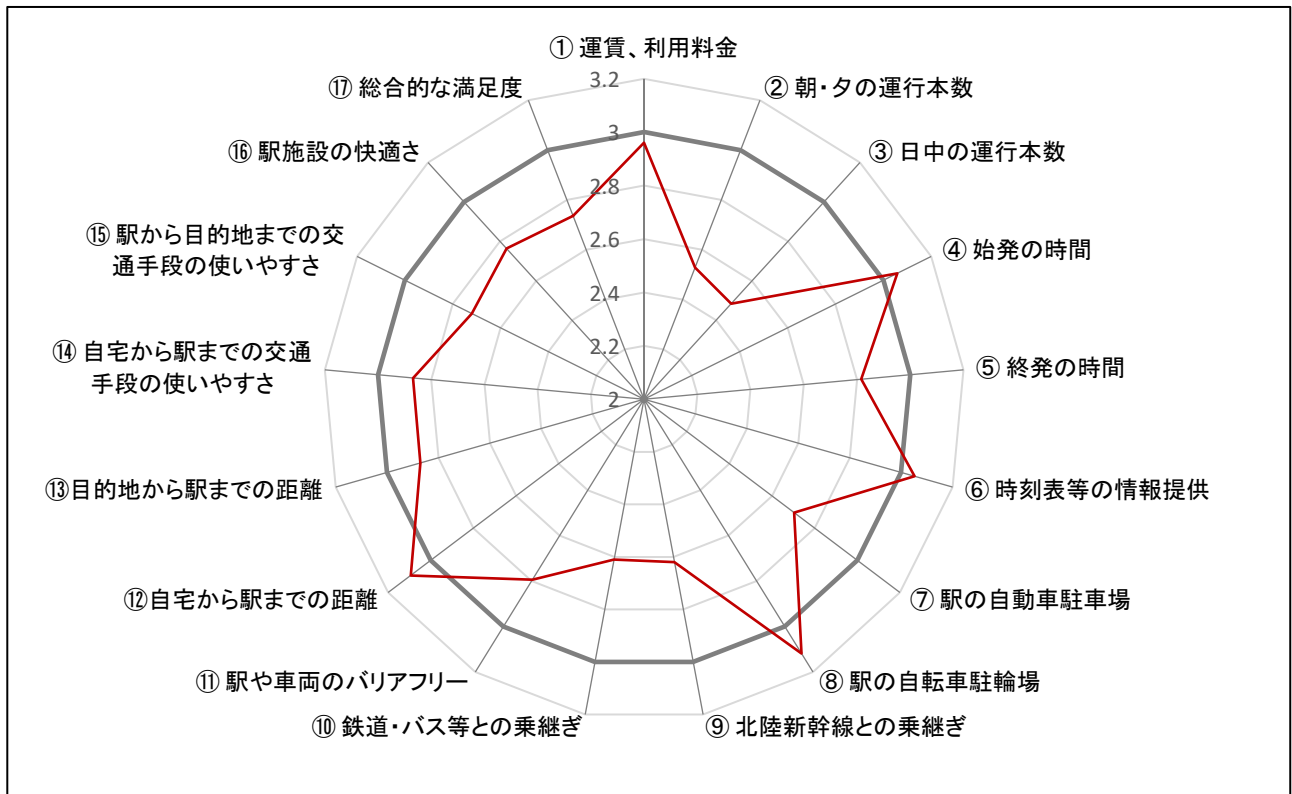
集計では、「わからない」の回答を除いた5段階についてそれぞれ得点を付け評価します。具体的には、「満足:5」「やや満足:4」「普通:3」「やや不満:2」「不満:1」点とし、平均評価点を算出、分析を行います。(②JR氷見線に関する印象も同様)

■城端線に関する総合満足度は2.73となりました。

■特に「運行本数」や「北陸新幹線、鉄道、バスとの乗継ぎ」のような運行、乗継ぎの利便性に関する項目と、「駅の自動車駐車場」や「駅から目的地までの交通手段」のような、自宅、駅、目的地までのアクセスに関する項目で低い傾向がみられます。

■「始発の時間」や「時刻表の情報提供」、「駅の自転車駐輪場」、「自宅から駅までの距離」の満足度は平均評価点(3)を超えています。

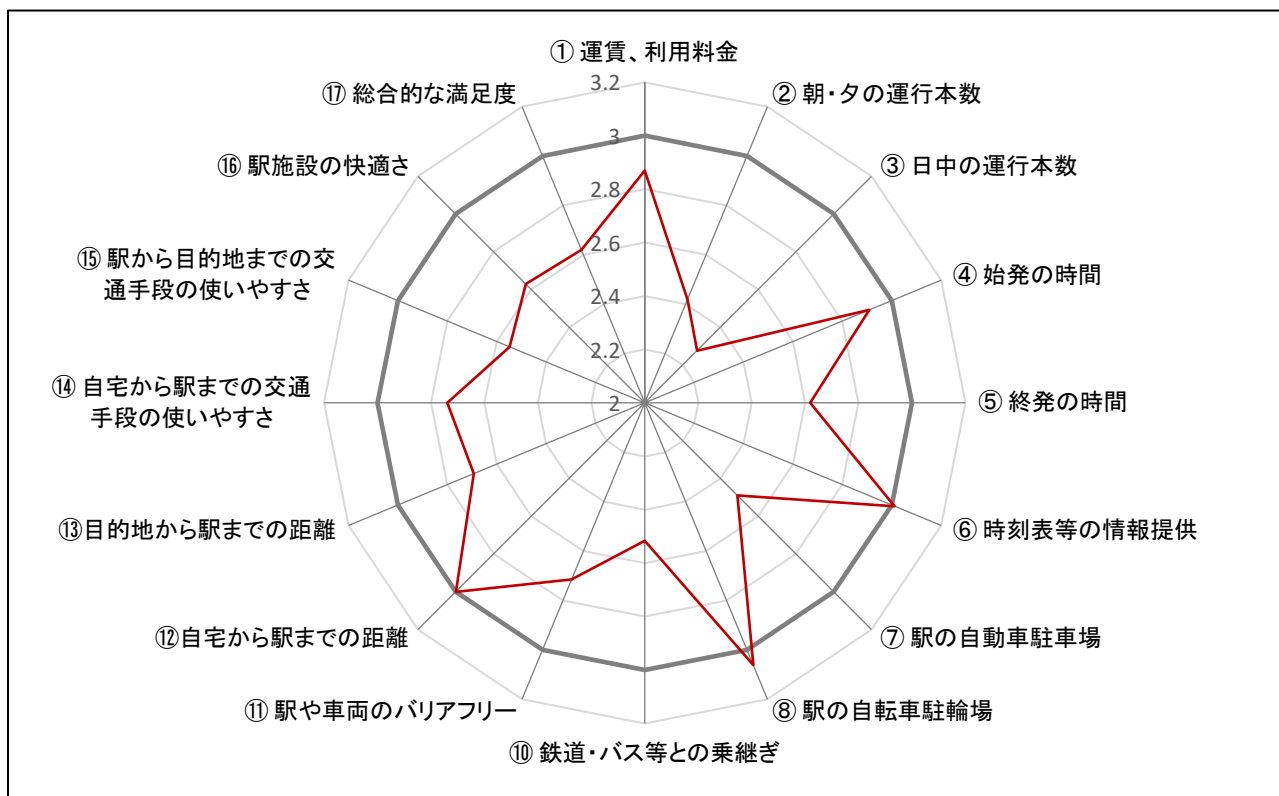
JR城端線の印象 (n=741)



② JR氷見線に関する印象（SA）

- 氷見線に関する総合満足度は2.62となりました。
- 城端線と比べ、氷見線に関する満足度は総じて低い傾向がみられます。
- 特に満足度が低い項目は、「運行本数」や「終発の時間」のような運行に関する項目や、「駅の自動車駐車場」や「駅施設の快適さ」等、駅自体の施設整備に関する項目、「鉄道・バス等の乗継ぎ」でした。
- 「駅の自転車駐輪場」及び「自宅から駅までの距離」は他の項目に比べ満足度が高い傾向がみられますが、概ね平均評価点(3)に留まります。

JR氷見線の印象（n=635）



③ ラッピング列車、観光列車「ベル・モンターニュ・エ・メール号(愛称:べるもんた)」の認知度と利用促進効果(SA)

- ラッピング列車、観光列車(愛称:べるもんた)を「知っていた」とした人の割合は、ラッピング列車が81.0%、べるもんたが71.7%と高く、ともに市民に広く認知されていることがわかります。
- 利用促進効果について、ラッピング列車、べるもんたともに、その存在を認知していない回答者に比べ、認知する回答者で、施策の有効性を感じる傾向が高い結果となっています。

ラッピング列車の認知度 (n=930)

項目	回答数	割合
知っていた	753	81.0%
知らなかった	63	6.8%
無回答	114	12.3%
合計	930	100.0%

べるもんたの認知度 (n=930)

項目	回答数	割合
知っていた	667	71.7%
知らなかった	142	15.3%
無回答	121	13.0%
合計	930	100.0%

ラッピング列車の利用促進効果 (n=816)

項目	知っていた (n=753)	知らなかった (n=63)
大変有効である	27.4%	14.3%
どちらかといえば有効	36.1%	6.3%
普通	23.2%	12.7%
有効ではない	4.8%	3.2%
分からない	7.2%	39.7%
無回答	1.3%	23.8%
合計	100.0%	100.0%

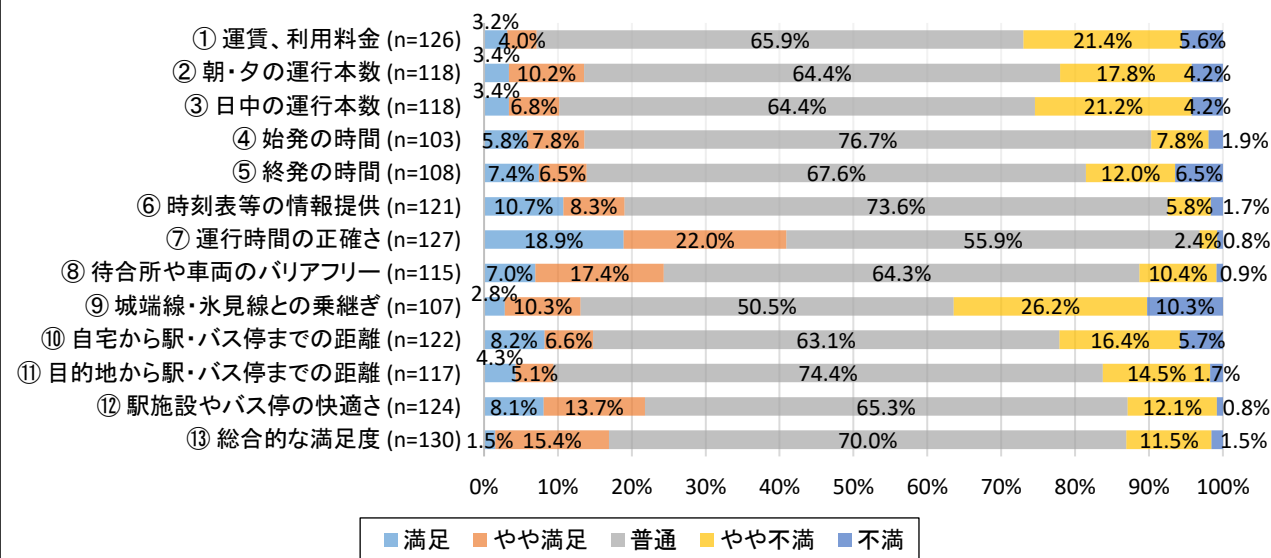
べるもんたの利用促進効果 (n=809)

項目	知っていた (n=667)	知らなかった (n=142)
大変有効である	31.4%	7.7%
どちらかといえば有効	34.4%	11.3%
普通	18.8%	12.7%
有効ではない	3.0%	2.8%
分からない	10.5%	47.2%
無回答	2.0%	18.3%
合計	100.0%	100.0%

(4) その他の公共交通の満足度

① あいの風とやま鉄道の満足度 (SA)

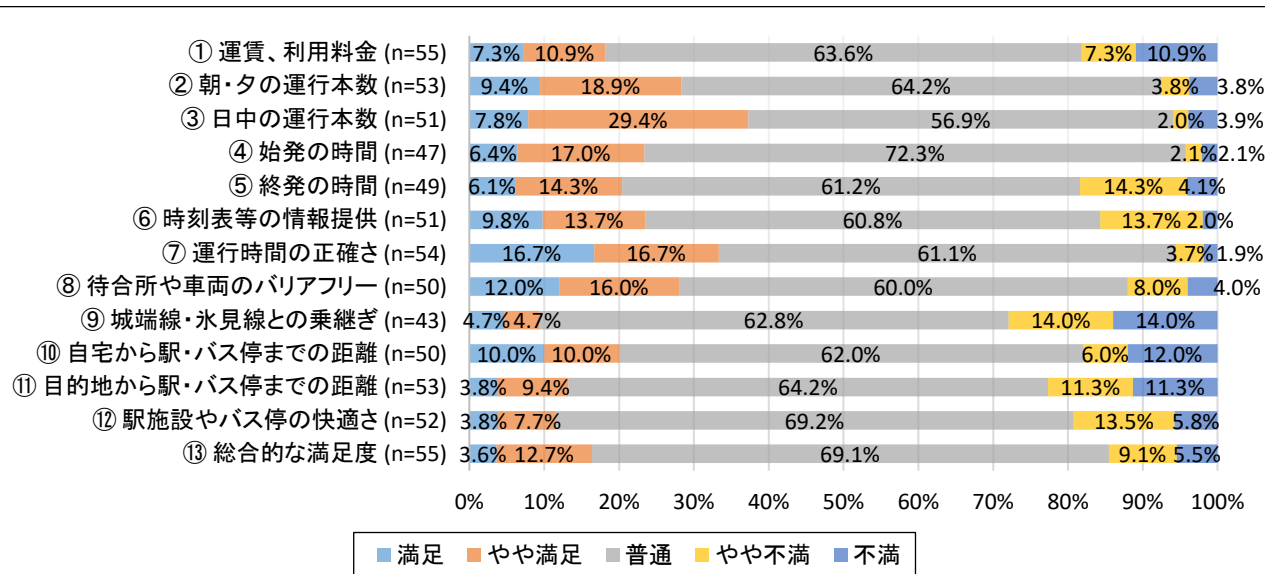
- 「満足」と「やや満足」を合わせた「満足系」の割合は、「運行時間の正確さ」で最も高く 40.9%となるほか、「待合所や車両のバリアフリー」や「駅施設やバス停の快適さ」等が続きます。
- 「城端線、氷見線との乗継」は、他の項目に比べ「不満」と「やや不満」を合わせた「不満系」の割合が高い結果となりました。



② 万葉線の満足度 (SA)

- 他の交通モードに比べ、全体的に「満足系」の割合が高い傾向がみられます。
- 「満足系」の割合は、「日中の運行数」で最も高く 37.2%となるほか、「運行時間の正確さ」や「朝夕の運行本数」、「バリアフリー」等が続きます。

万葉線の満足度 (n=60)

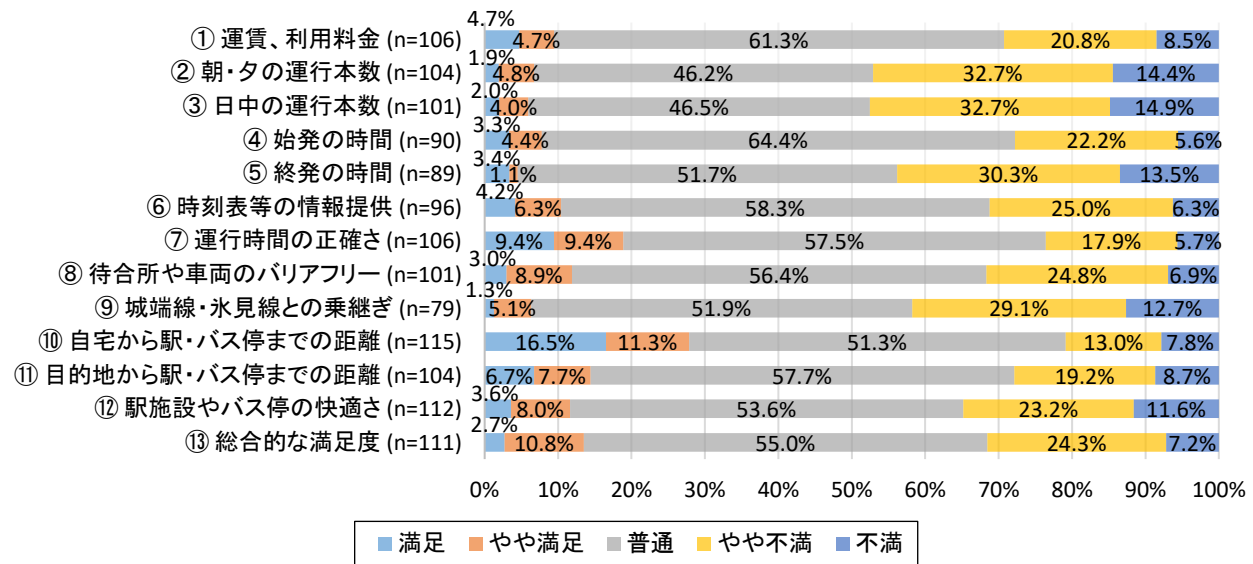


③ バスの満足度（SA）

■他の交通モードに比べ、全体的に「不満系」の割合が高い傾向がみられます。

■「不満系」の割合は、「運行本数」や「終発の時間」、「城端線・氷見線との乗継」、「時刻表等の情報提供」で高い傾向がみられます。

バスの満足度（n=150）

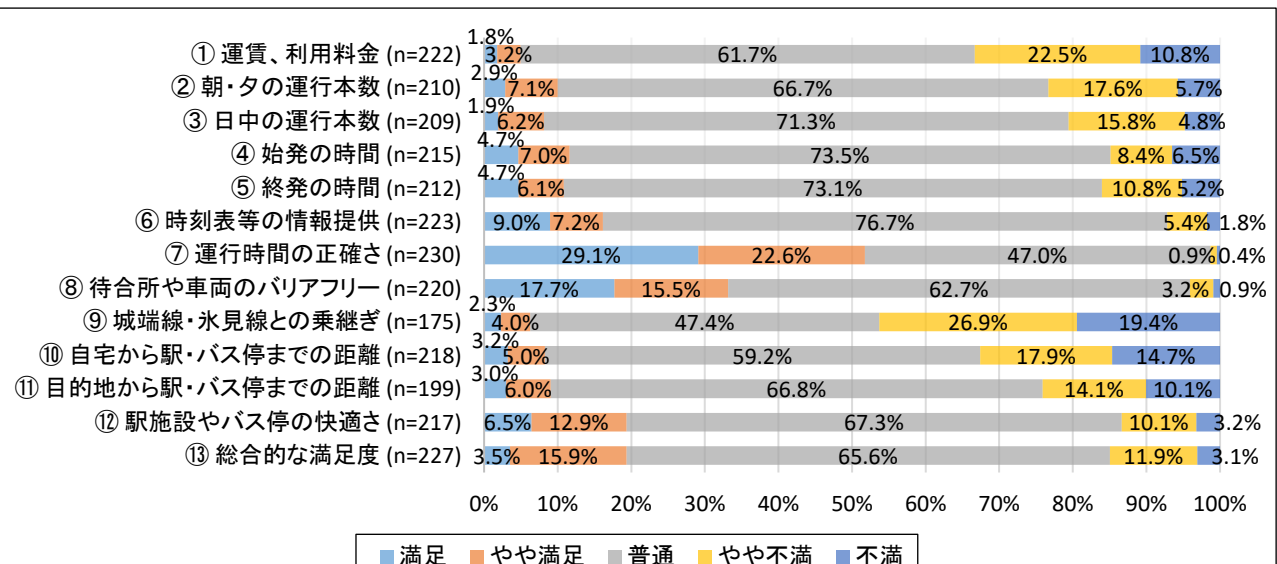


④ 北陸新幹線の満足度（SA）

■総合的な満足度は、「満足系」の割合が「不満系」の割合を上回っています。

■特に、「運行時間の正確さ」については、「満足系」の割合が5割を超えています。

■一方、「城端線・氷見線との乗継」については、「不満系」の割合が約5割を占めます。



(5) 北陸新幹線の利用状況

① 東京方面への移動手段 (SA)

■東京方面への移動は、「北陸新幹線(新高岡駅で乗車)」の利用が最も多く、68.1%となります。

東京方面への移動手段 (n=930)

項目	回答数	割合
北陸新幹線(新高岡駅で乗車)	633	68.1%
北陸新幹線(その他の駅で乗車)	56	6.0%
飛行機(富山空港利用)	30	3.2%
高速バス	32	3.4%
車	56	6.0%
分からない	70	7.5%
その他	15	1.6%
無回答	38	4.1%
合計	930	100.0%

② 北陸新幹線を利用する際、新高岡駅までの交通手段 (MA)

■「車(自分で運転)」が最も多く65.0%を占めるほか「車(家族等が運転)」も36.2%を占めるなど、新高岡駅への交通手段のほとんどが「自動車」となっています。

■「城端線」は22.5%となる一方、「路線バス」は3.3%に留まります。

新高岡駅までの交通手段 (n=448)

項目	回答数	割合
城端線	101	22.5%
氷見線	28	6.3%
路線バス	15	3.3%
車(自分で運転)	291	65.0%
車(家族等が運転)	162	36.2%
原付・バイク	2	0.4%
自転車	3	0.7%
徒歩	22	4.9%
その他	5	1.1%
無回答	12	2.7%

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100%にならない

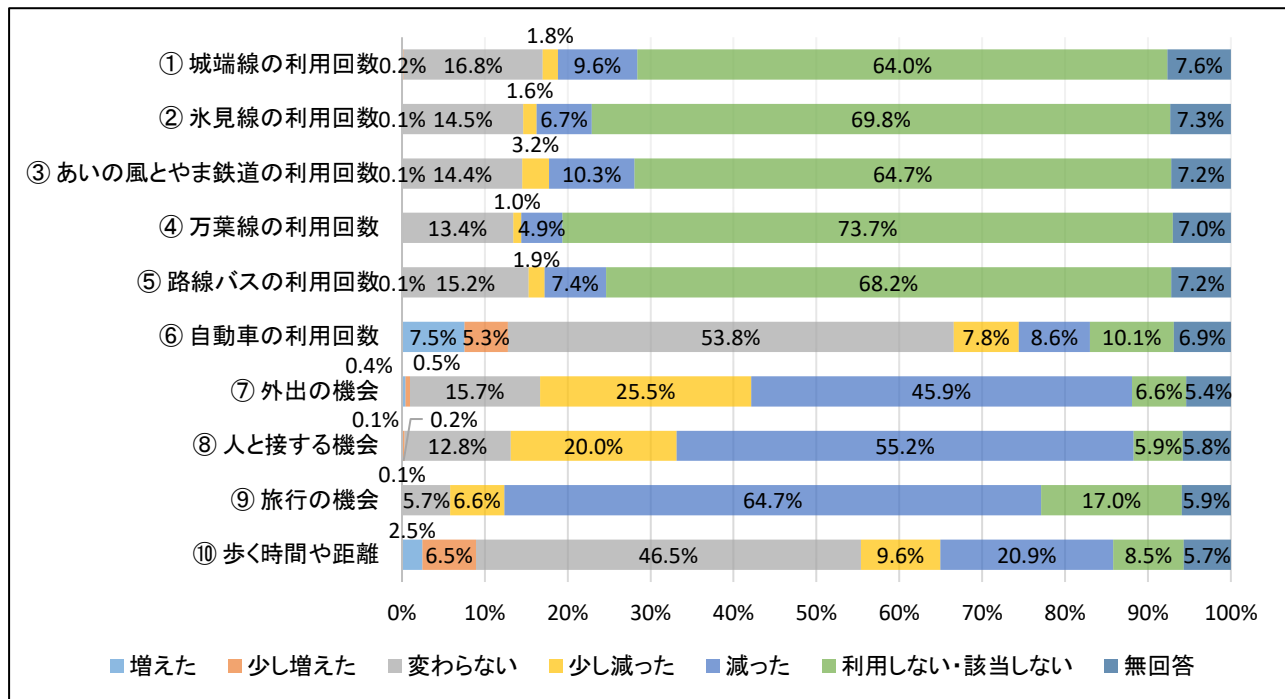
※「利用しない」、「無回答」と回答した人は除く

(6) 新型コロナウイルス感染症が流行してからの行動の変化

① 新型コロナウイルス感染症が流行してからの行動の変化 (SA)

- 公共交通の利用については、「利用しない・該当しない」が全体の概ね6～7割を占めます。また、「少し減った」と「減った」を合わせた「減少系」が、「増えた」と「少し増えた」を合わせた「増加系」を上回る結果となりました。
- 「⑥自動車の利用回数」についても、「減少系」が「増加系」を上回る結果となりました。
- 特に、「⑦外出の機会」及び「⑧人と接する機会」、「⑨旅行の機会」で「減少系」が「増加系」を大きく上回る結果となりました。

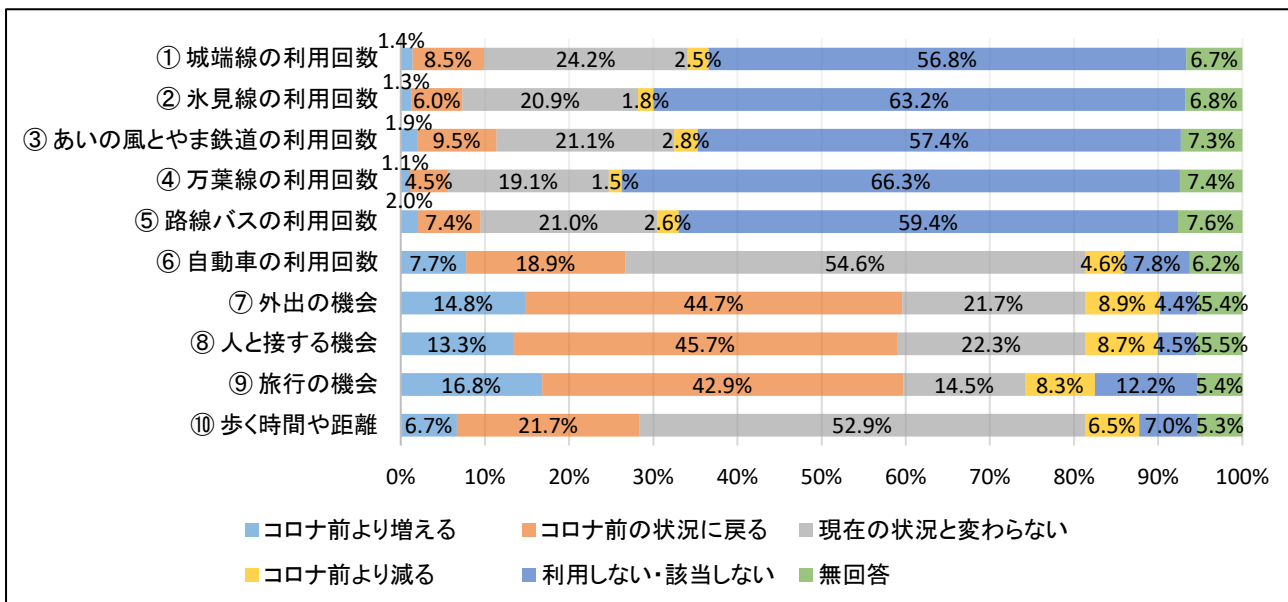
新型コロナウイルス感染症が流行してからの行動の変化 (n=930)



② 新型コロナウイルス感染症の収束後の行動の変化（SA）

- 公共交通の利用については、「利用しない・該当しない」が全体の概ね6～7割を占めます。また、「増加系」が「減少系」を上回る結果となりました。
- 「⑥自動車の利用回数」についても、「増加系」が「減少系」を上回る結果となりました。
- 特に、「⑦外出の機会」及び「⑧人と接する機会」、「⑨旅行の機会」で「増加系」が「減少系」を大きく上回る（概ね5割以上）ことが大きな特徴として挙げられます。

新型コロナウイルス感染症の収束後の行動の変化（n=930）



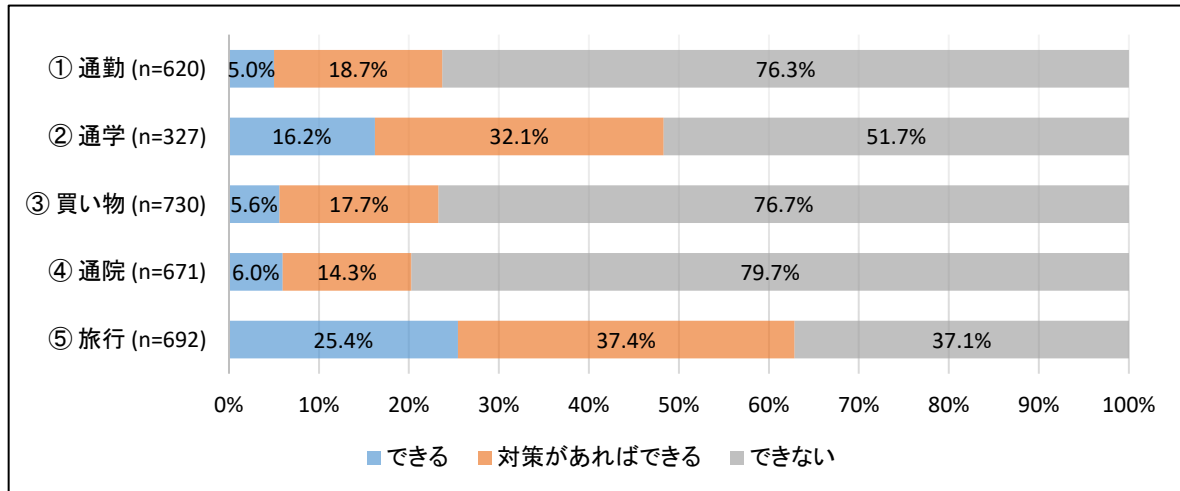
(7) 将来の公共交通のあり方

① 日常的な移動のJR城端線・氷見線への転換可否 (SA)

■「②通学」や「⑤旅行」については、「できる」と「対策があればできる」を合わせた「転換可能系」が概ね5～6割と、転換の可能性が大きい結果となりました。

■一方、「①通勤」や「③買物」、「④通院」については、「転換可能系」が概ね2割に留まります。

日常的な移動のJR城端線・氷見線への転換 (n=930)



※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100%にならない

② 転換に必要な対策 (MA・ALL)

■「①通勤」、「②通学」、「③買物」、「④通院」では「列車の増便」、「他公共交通との乗継ぎ、連絡時間の改善」等の公共交通利用にかかる時間短縮に関する意見が多い結果となりました。

■「⑤旅行」では「他公共交通との乗継ぎ、連絡時間の改善」「新幹線との乗継ぎの改善」「最寄り駅駐車場の整備または拡張」等、乗継利便性の向上に関する意見が多い結果となりました。

転換に必要な対策 (n=930)

項目		① 通勤 (n=116)	② 通学 (n=105)	③ 買い物 (n=129)	④ 通院 (n=96)	⑤ 旅行 (n=259)
必要な対策	朝ラッシュ時の列車の増便	69.0%	67.6%	7.8%	6.3%	5.8%
	昼間時間帯の列車の増便	14.7%	17.1%	47.3%	40.6%	11.6%
	始発の時刻を早くする	16.4%	20.0%	3.1%	5.2%	13.5%
	終発の時間を遅くする	19.0%	11.4%	9.3%	2.1%	15.4%
	駅までのバス本数の増加	21.6%	26.7%	23.3%	24.0%	13.1%
	他公共交通との乗継ぎ、連絡時間の改善	38.8%	41.0%	41.1%	36.5%	31.7%
	運行ダイヤの見直し、調整	29.3%	22.9%	21.7%	21.9%	14.3%
	運賃の見直し	12.1%	14.3%	20.9%	16.7%	15.1%
	交通系ICカードの導入	20.7%	21.0%	19.4%	7.3%	13.5%
	城端・氷見線の直通化	14.7%	16.2%	10.9%	3.1%	14.3%
	城端・氷見線での新たな交通システムの導入	15.5%	13.3%	17.8%	15.6%	12.0%
	車輛の更新	1.7%	4.8%	7.0%	5.2%	4.6%
	新幹線との乗継ぎの改善	10.3%	7.6%	10.9%	2.1%	42.9%
	駅施設や車両のバリアフリー	5.2%	3.8%	6.2%	14.6%	5.0%
	最寄り駅駐車場の整備または拡張	19.8%	6.7%	14.0%	13.5%	27.8%
	最寄り駅駐輪場の整備または拡張	6.9%	14.3%	3.1%	2.1%	4.2%
	駅の新設	4.3%	1.9%	1.6%	3.1%	2.7%
	その他(必要な対策)	2.6%	1.0%	1.6%	1.0%	1.9%

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100%にならない

※転換の可否について「対策があればできる」と回答した方のみ

③ 転換できない理由

- どの目的についても「車よりも時間がかかる」「移動が遠回りになる」の割合が高い結果となりました。
- その他、「目的の時間、場所へ行く公共交通がない」「自宅、目的地が駅から遠い」等、既存の公共交通網の見直しに関する意見が多い結果となりました。
- 「バス路線がわからない」「時刻表がわからない」といった公共交通の運行情報に対する意見は少ない結果となりました。

転換できない理由 (n=930)

項目		① 通勤 (n=473)	② 通学 (n=169)	③ 買い物 (n=560)	④ 通院 (n=535)	⑤ 旅行 (n=257)
できない理由	移動が遠回りになる	37.6%	25.4%	34.5%	38.9%	26.1%
	車より時間がかかる	52.2%	27.2%	57.3%	59.4%	46.7%
	目的の時間、場所へ行く公共交通がない	35.5%	20.7%	25.5%	25.2%	16.0%
	自宅、目的地が駅から遠い	21.6%	7.7%	16.3%	18.9%	16.3%
	荷物が多い	6.8%	3.0%	38.0%	3.0%	25.3%
	バス路線がわからない	3.6%	1.8%	3.0%	5.0%	1.2%
	時刻表がわからない	2.7%	0.6%	2.1%	3.4%	2.3%
	その他(できない理由)	9.7%	16.0%	5.0%	8.4%	12.5%

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100.0%にならない

※転換の可否について「できない」と回答した方のみ

④ 公共交通の必要性 (SA)

- 全体的に、「必要系」の割合が「不要系」の割合を大きく上回ります。
- 特に、「学生の通学や高齢者の外出に欠かせないため必要」や「車が使えなくなったときに利用するため必要」の割合が高い結果となりました。

公共交通の必要性 (n=930)

項目	回答数	割合
学生の通学や高齢者の外出に欠かせないため必要	766	82.4%
車が使えなくなったときに利用するため必要	644	69.2%
自動車よりも環境に良いので必要	162	17.4%
現在利用しており将来も利用したいので必要	68	7.3%
車の方が便利だから不要	52	5.6%
公共交通を使うことはないので不要	23	2.5%
運行に多額の費用がかかるため不要	14	1.5%
その他	23	2.5%
無回答	33	3.5%

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100.0%にならない

⑤ 公共交通のサービス維持のあり方について（MA）

■「行政が支援し、路線やサービス水準を維持すべき」が最も多く 56.5%を占めるほか、「行政の支援を増加し、路線やサービス水準を向上させるべき」が 35.2%と高く、行政からの何らかの支援を求める声が多い結果となりました。

公共交通のサービス維持のあり方（n=930）

項目	回答数	割合
行政が支援し、路線やサービス水準を維持すべき	525	56.5%
行政の支援を増加し、路線やサービス水準を向上させるべき	327	35.2%
行政の支援ではなく運賃を値上げして、路線やサービス水準を維持・向上すべき	37	4.0%
サービス水準を下げ、行政の支援を抑制すべき	29	3.1%
路線の運行する地域で、地域が主体となって支援を行い、路線やサービス水準を維持すべき	170	18.3%
赤字路線は廃止して、他の移動手段を検討すべき	99	10.6%
その他	46	4.9%
無回答	69	7.4%

※MAは（回答数）／（回答者数）として割合を算出しているため、合計が 100.0%にならない

第5章 公共交通を取り巻く課題

5.1 上位・関連計画の整理

沿線4市における上位・関連計画を整理します。城端線・氷見線に関連する主な施策及び計画の目標指標は次のとおり位置づけられています。

(1) 総合計画

① 高岡市総合計画基本構想(高岡市総合計画第4次基本計画)

- ◆計画期間：基本構想 平成29年度～令和8年度 / 第4次基本計画 令和4年度～令和8年度
- ◆まちの将来像：「豊かな自然と歴史・文化につつまれ 人と人がつながる 市民創造都市 高岡」
- ◆施策の主な内容

【交通ネットワークを活かし、県西部の中核的役割を果たしている】

○新高岡駅周辺から中心市街地までの一体化

- ・都心エリアとして一体的に賑わいが創出されるよう、城端線の増便やバス路線の強化によるアクセス機能の向上を図るとともに、民間主導による開発を促進し、都心軸の沿道サービス施設や業務施設の集積を図り、歩いて楽しいまちづくりを推進します。

○公共交通機関の機能充実

- ・大都市圏・飛越能地域を結ぶ広域交流軸の強化、広域交流拠点としての環境充実を図り、都市の成長を高める広域交通体系の活用を促進します。
- ・城端線・氷見線について、県や沿線市とともに安全で持続可能な公共交通の実現に向けて、直通化を含めたLRT化などの検討を進めます。
- ・中心市街地と高岡駅、新高岡駅を結ぶ都心軸や都心エリアと周辺地域とをつなぐ拠点間連携軸など鉄軌道や路線バスによる公共交通体系を維持しながら、地域の年齢構成や地理的特性に応じた市民協働型地域交通システムの導入を推進し、コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくりを推進します。相互の結節性を活かして、広域的な拠点としての交通ネットワークの充実を図ります。

② 氷見市総合計画(第9次氷見市総合計画基本計画)

- ◆計画期間：基本構想 令和4年度～令和13年度 / 前期基本計画 令和4年度～令和8年度
- ◆目指す都市像：「人 自然 食 文化で未来を拓く交流都市 ひみ」
- ◆施策の主な内容

【住みたいまち ― 第3節 快適で住みやすい都市環境の整備 ―】

○地域交通網の確保

― 地域交通の維持・確保

- ・関連自治体との広域的な地域公共交通計画に基づき、交通拠点を結ぶ公共交通の活性化を図ります。JR城端線・氷見線について、LRT化等による将来的な直通化や持続可能な交通体系の調査・検討を連携して行っていきます。
- ・まちの玄関口であるJR氷見駅前施設において、適切な維持管理に努めるとともに、周囲の交通安全確保や利便性向上に資するよう施設整備を進めます。
- ・生活バス路線を維持・確保していくため、将来的な地域交通の在り方についての基礎調査を行い、氷見市地域公共交通計画を策定し、NPOバスや路線バスの支援を継続します。

【働きたいまち ― 第4節 戦略的な観光の振興 ― 】

○戦略的な観光振興

― 広域・滞在型観光の推進

- ・北陸新幹線敦賀延伸などにより、新しい観光需要が期待できることから、既存の移動手段の利用促進や利便性の向上を図り、観光客の回遊性を高めます。

③ 砺波市総合計画(第2次砺波市総合計画 基本計画(後期))

◆計画期間：平成29年度～令和8年度 / 基本計画(後期) 令和4年度～令和8年度

◆市の将来像：～ 庄川と散居が織りなす花と緑のまち ～

「もっと元気 ほっと安心 ずっと幸せ “やっぱり砺波”」

◆施策の主な内容

【みらいに活力をつなげるまちづくり】

○主要施策：生活基盤の充実 個別施策：公共交通ネットワークの充実・強化

- ・城端・氷見線のLRT化等新しい交通体系について、実現方法及びその可能性も含めて検討を進めます。
- ・市民が利用しやすい公共交通網の整備促進を図るとともに、県や関係自治体、その他関係団体等と連携し、JR城端線、北陸新幹線及びあいの風とやま鉄道の利用促進を図ります。
- ・持続可能な交通網の形成に向け、市営バス路線の適正化を進めるとともに、デマンドタクシーのエリア拡大を検討し、市民ニーズに合った公共交通体系の充実を図ります。
- ・公共交通のキャッシュレス化を進めるとともに、県や民間交通事業者と連携しながらMaaSの導入など、シームレスな公共交通利用の促進に取り組みます。

○主要施策：観光の振興 個別施策：観光情報発信・受入体制の充実

- ・イベント等に合わせたJR城端線臨時列車の運行や砺波と金沢を結ぶバスの利便性の向上について、関係機関や交通事業者に働きかけるとともに、県や観光事業者との連携を図り、観光タクシーやコンベンションタクシーなど二次交通の充実に努めます。
- ・JR城端線利用者に市内イベントなどで使用できる割引券を配布することにより、公共交通を利用した誘客を促進するほか、観光列車「べるもんた」を活用し観光ガイドの案内や観光PRを行います。

④ 第2次南砺市総合計画(南砺まちづくりビジョン)

◆計画期間：基本構想 令和2年度～令和11年度 / 前期基本計画 令和2年度～令和7年度

◆将来像：「誰ひとり取り残さない誰もが笑顔で暮らし続けられるまちへ」

◆施策の主な内容

【心豊かな暮らしができるまち 「暮らしやすさの実感の向上」】

○誰もが暮らしを楽しめる生活環境の充実

― 公共交通の利便性の向上

- ・なんバスで暮らそう事業

○地域の活力を支える産業の発展

― インバウンドで稼げる観光の育成

- ・なんと！幸せのおすそわけキャンペーン事業
- ・南砺金沢線活用誘客促進事業
- ・コンベンション支援等事業

(2) 地方版総合戦略

国の「まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、各市では地方版総合戦略が策定され、まち・ひと・しごとに関連した公共交通に関する施策と重要業績評価指標（KPI）が位置づけられています。

① 第2期高岡市総合戦略「みらい・たかおか」

◆計画期間：令和2年度～令和6年度

◆基本目標と具体的施策

【基本目標①（ひとの創生）『多様なひとが住みたい感じるまちをつくる』】

○まちなかにおける安全・安心な生活環境の整備と居住の促進

・まちなか居住の推進

【基本目標③（しごとの創生）『魅力的なしごと挑戦できるまちをつくる』】

○産学官金の連携強化による新事業創出と創業・事業者間交流の促進

・中心市街地・観光地における開業の支援 など

○魅力的な観光地域づくりと広域観光の推進

・広域観光の推進

・観光地の魅力の向上と発信

・MICE（コンベンション等）及びインバウンドの誘致促進

・観光関連産業の活性化

【基本目標④（まちの創生）『誰もが自分らしく活躍し、地域が輝き続ける創造的なまちをつくる』】

○コンパクト・アンド・ネットワークの推進による快適な生活と持続可能な都市経営の確保

・市街地間交通ネットワークの連携強化による「多極ネットワーク型」の都市づくり など

○広域連携による活力ある経済・生活圏の形成

・地域連携による経済・生活圏の形成

② 第2期「氷見市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

◆計画期間：令和2年度～令和6年度

◆基本戦略と具体的施策

【基本戦略Ⅰ 住みたい街】

○持続可能な地域社会の体制・仕組みの確立

・交通弱者の移動手段確保

・Society 5.0の実現に向けた技術活用 など

【基本戦略Ⅱ 働きたい街】

○氷見市内での経済活動規模拡大

・まちなかの賑わいの創出 など

○氷見ならではの魅力・強みを生かした観光振興

・地域資源を活かした滞在型観光の推進

・インバウンドの誘致

③ 砺波市総合計画(第2次砺波市総合計画 基本計画(後期))【再掲】

・第2次砺波市総合計画 基本計画（後期）を砺波市版総合戦略として位置付け

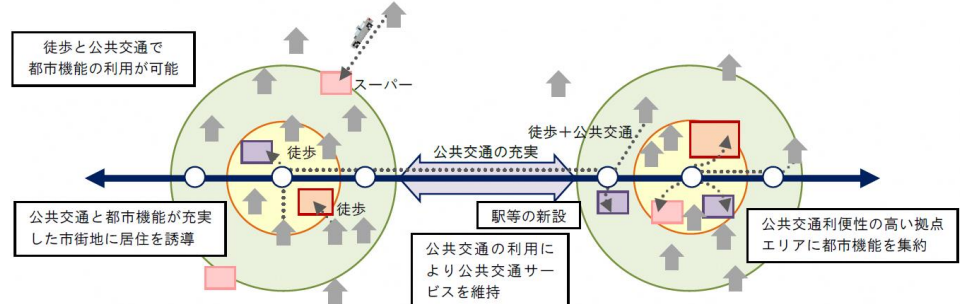
④ 第2次南砺市総合計画【再掲】

・第2次南砺市総合計画を南砺市版総合戦略として位置付け

(3) 都市計画マスタープラン

① 高岡市都市計画マスタープラン

- ◆計画期間：平成30年～令和17年
- ◆目指す将来像：豊かな自然と歴史・文化につつまれ 人と人がつながる 市民創造都市 高岡
- ◆将来都市構造：コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり



◆都市整備方針（抜粋）

○中心市街地と周辺市街地が連携して躍動する都市づくり

- ・中心市街地を含む都心エリアにおける高次都市機能の集積
- ・周辺市街地における身近な生活サービス機能の集積
- ・徒歩と公共交通で暮らせる都市構造への転換
- ・市街地縁辺部や集落地における生活利便性の維持
- ・市街地を取り巻く優良農地や自然環境の保全・活用

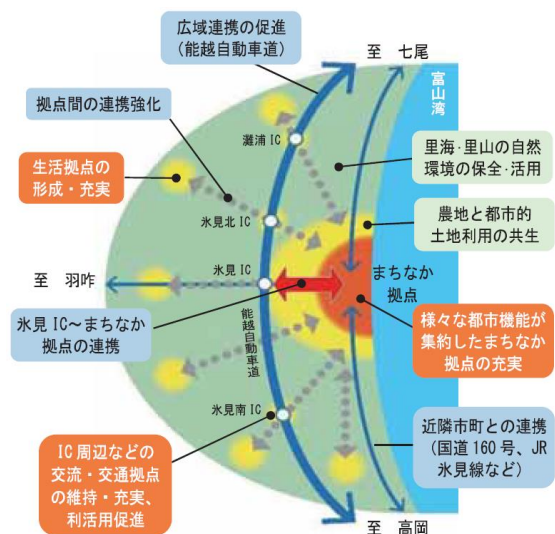
○広域間と拠点間の交通ネットワークが充実した都市づくり

- ・大都市圏に連絡する広域連携ネットワークの強化・充実
- ・拠点間連携の骨格を担う道路ネットワークの形成
- ・公共交通による都心・都市交通軸の充実・強化
- ・地域特性に応じた公共交通サービスの充実

② 氷見市都市計画マスタープラン

- ◆計画期間：平成31年度（令和元年度）～令和20年度
- ◆将来像：『里海・里山とまちなかが連携した、魅力と活力ある交流都市ひみ』
- ◆整備方針（公共交通ネットワーク）

- ・地域内・地織間の交流を支える移動システムとして、地域・交通事業者・行政が連携・協働と役割分担のもと、流域に広がる集落と市街地を結ぶ支線交通ネットワーク、市街地の利便性を高める循環系交通ネットワークの確立、公共交通困難地域と市街地を結ぶ交通機能の充実など、様々な交通システムを組み合わせ、氷見市独自の交通ネットワークを構築します。
- ・既存施設の多機能・複合化の検討と合わせ、各種交通機関の乗り換えや交流の核となる交通結節点の充実を図ります。
- ・市民が自ら公共交通を“使って支える”意識の啓発や地域ごとの利用促進を進めるとともに、多様な交通機関の維持・活性化に向けた交通まちづくりを推進します。



将来都市構造の考え方イメージ

③ 砺波市都市計画マスタープラン

◆計画期間：平成 21 年～令和 10 年

◆まちづくりの将来像：「庄川と散居に広がる 健康フラワー都市」

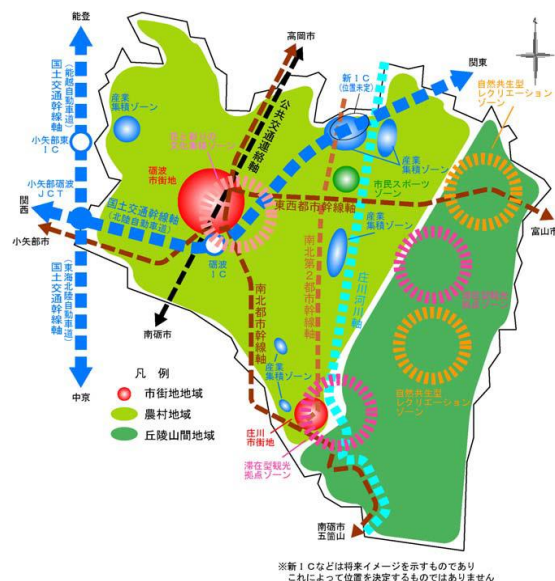
◆都市整備の方針（抜粋）

○土地利用区分

- ①都市計画区域は1つとし、丘陵山間地も含めた範囲を想定します
- ②コンパクトなまちづくりの推進
- ③土地区画整理事業と併せて用途地域の見直し
- ④農村は無秩序な開発を抑制する規制や誘導を推進し、散居景観の保全
- ⑤自然環境の保全や自然と共生した山村集落の形成

○交通体系の整備方針

- ①東海北陸自動車道の全線四車線化及び能越自動車道の早期完成
- ②北陸自動車道新 I C の早期実現
- ③国道 359 号砺波東バイパスの早期整備
- ④長期未着手の都市計画道路の見直し
- ⑤北陸新幹線の早期完成
- ⑥北陸新幹線への連絡など J R 城端線の利便性向上
- ⑦散居村にふさわしい公共交通の導入



将来都市構造

④ 南砺市都市計画マスタープラン

◆計画期間：平成 21 年～令和 10 年

◆将来都市像：「豊かな自然と文化と人を繋ぐ 多核ネットワーク都市」

◆将来都市構造

- ・既存の 4 つの市街地を拠点とし、ここに都市機能を集約させ、これらの市街地を密接に連絡することにより、本市として一体感のある都市構造の構築を図ります。

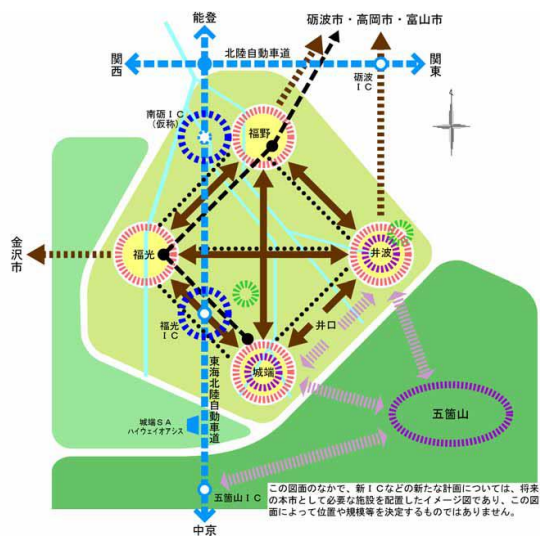
◆都市整備方針（抜粋）

○土地利用方針

- ・環境問題や高齢化等の課題に対応しながら、本市の特性を発揮していくため、拡散を抑えたコンパクトな市街地形成を目指し、計画的な土地利用を進めるため整備誘導を図ります。

○交通体系の整備方針

- ・本市の新たな枠組みを受けて、道路網および鉄道・バス等の公共交通網の強化を図ることにより、総合的な交通体系を構築します。

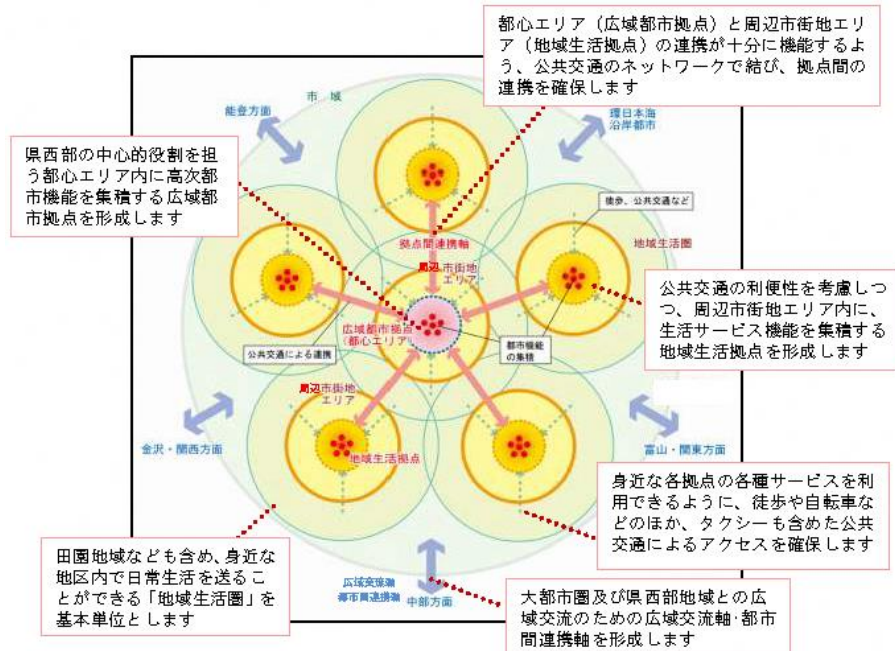


将来都市構造イメージ

(4) 立地適正化計画

① 高岡市立地適正化計画

- ◆計画期間：平成30年～令和17年
- ◆市が目指す都市構造のイメージ



◆実現に向けた具体的な施策（ストーリー）

【集める】 一都市機能とそれを支える居住人口を集める 一

- 高岡駅前東地区整備基本構想の推進（まちなか居住と都市機能の集約）
- 公共施設の再編（統廃合、公有財産の有効活用）
- 空き家・空き地（都市のスポンジ化）対策の推進（空き家・空き地情報バンクの活用、リノベーションまちづくりの推進等）
- 防災まちづくり事業（密集市街地や狭小道路・敷地の改善）
- 居住誘導区域内での居住支援（子育て世帯、移住・定住者）

【繋ぐ】 一拠点を徒歩で、拠点間を公共交通で繋ぐ 一

- 歩いて楽しいまちづくりの推進（ストリート構想の推進）
- 都心交通軸の強化・都市交通軸の維持（JR城端線・氷見線の直通化検討、万葉線の延伸に向けた取組支援）
- 公共交通の利用促進（モビリティマネジメントの推進、ICカードの導入）
- 市民協働型の地域公共交通システム（地域タクシー等）の導入・強化

【増やす】 一集積と連携から新たな民間投資や交流人口を呼び込む 一

- まちのコンテンツづくり（リノベーションまちづくりの推進、商店街や観光地における開業支援）
- 高岡駅前東地区整備基本構想の推進（民間活力による事業開発への開発支援）
- 本社機能の拡充、又は市内へ移転する企業への支援

② 氷見市立地適正化計画

- ◆計画期間：平成31年度（令和元年度）～令和20年度
- ◆市が目指す都市構造のイメージ：「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくり
- ◆まちづくりの方針（ターゲット）

- 方針1 公共施設の集約・再編と公民連携による公共空地の利活用
- 方針2 中心市街地への子育て世代の定住促進
- 方針3 利便性向上による路線・市街地循環バス利用者の増加

(5) 公共交通関連計画

① 高岡市総合交通戦略(改訂版)

- ◆計画期間：平成26年度～令和5年度
- ◆戦略の理念：「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（抜粋）

○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。

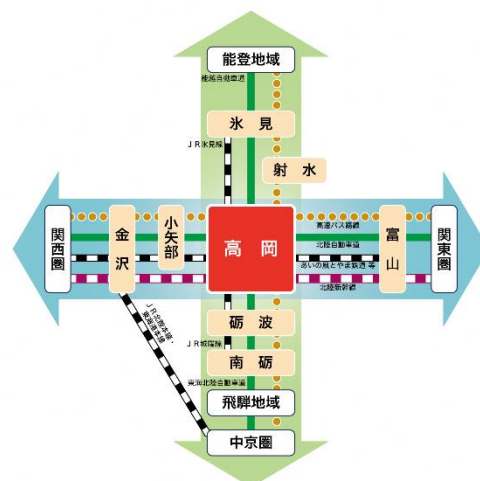


図 広域交通体系のイメージ

② 砺波市地域公共交通計画

- ◆計画期間：令和4年度～令和8年度
- ◆全体目標：「元気」・「安心」・「幸せ」を結ぶ、「持続可能」な地域公共交通の実現
- ◆基本方針・目標

基本方針1 ずっと住み続けられる地域社会を支える「安心」な地域づくり

- 目標1 住む場所を選ぶことなく移動できる公共交通手段の確保
- 目標2 利用者目線による分かりやすい情報提供

基本方針2 住みやすさ・育てやすさを後押しする「幸せ」な暮らしづくり

- 目標3 多分野の連携による子供や子育て世代の暮らしを支える交通体系の整備

基本方針3 地域の活力と交流を創出し、都市の魅力を高める「元気」なまちづくり

- 目標4 利便性の高い地域公共交通ネットワークの維持
- 目標5 地域内外をつなぎ、生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成

共通方針 市民・交通事業者・行政が一体となった「持続可能」な地域公共交通ネットワークの構築

- 目標6 持続可能な公共交通を実現する仕組みづくり

③ 南砺市地域公共交通網形成計画

- ◆計画期間：平成31年度（令和元年度）～令和5年度
- ◆全体目標：多核型地方都市における公共交通先進地域を目指す
- ◆目標

目標1 地域拠点を中心としたコンパクトアンドネットワークを構築する

- 1-1 基幹路線（JR城端線・都市間基幹バス・一般バス路線）のより一層の利用者増を目指した利便性の向上と利用促進活動を進める。
- 1-2 市営バスは、基幹路線を補完して地域拠点・病院・各集落を結ぶ重要な路線として引き続き運行し、必要に応じて改良を進める。
- 1-3 基幹路線と市営バスによる連携ネットワークの構築に向けて、路線およびダイヤのより一層の整合を図る。
- 1-4 基幹路線と市営バスではカバーできない交通ニーズに対応する新たなシステムを検討し、必要に応じて実証実験を行う。

目標2 公共交通情報提供の先進モデルを目指す

- 2-1 高齢者を含めたあらゆる市民および来訪者にわかりやすい情報提供を行う。
- 2-2 バス情報標準フォーマットデータを活用して、さらに便利な情報システムを構築する。
- 2-3 端末機器等を持たない市民に向けた紙レベルでのきめ細かい情報提供も行う。

目標3 広域的な交通と観光における拠点化を進める

- 3-1 拠点となる駅・バス停を交通ハブ（モビリティセンター）として充実を図る。
- 3-2 金沢・高岡・白川郷・高山などの広域観光の拠点の1つとなるネットワークの充実を図る。

5.2 現行計画の評価

(1) 施策の進捗状況

現行計画に位置付けた施策・事業の進捗状況を整理します。

① 城端線・氷見線運行関連施策

城端線・氷見線運行関連施策・事業（計4事業）は、概ね継続的に実施されています。

事業		取組み内容	主な取組状況	進捗状況
1	利用向上につながる車両の検討	■ラッピング列車を活用したイメージアップ	・ラッピング列車の運行 ・ラッピング車両の導入	継続的に実施
		■車内環境の快適性向上の検討	—	未実施
2	新幹線開業後の運行本数増便の検討	■増便試行の継続実施と効果検証	・城端線増便試行検証・次年度検討 ・城端氷見線利用実態調査（乗降者数調査） ・「城端線・氷見線」に関する市民アンケート調査実施（満足度調査）	継続的に実施
		■効果検証に基づく運行本数増便の検討		
3	交通 IC カード利用拡大に向けた課題整理	■交通 IC カードシステム利用可能エリア拡大検討調査	・アンケート調査の実施 ・アンケート結果の検証 ・先進事例の研究 ・交通 IC カード導入に向けた検討	継続的に実施
4	城端・氷見線の直通化に向けた検討	■課題整理の結果を踏まえた課題の解決調整、直通化に向けた検討調査（直通化概算整備費の検証、ダイヤシミュレーション、運行経費等）	・直通化の需要予測調査 ・関係者との協議 ・LRT 化を見据えた直通化検討調査 ・富山大学との連携調査	継続的に実施

② 交通機関に関する施策（主に鉄軌道）

交通機関に関する施策（主に鉄軌道）・事業（計3事業）は、概ね継続的に実施されています。

事業		取組み内容	主な取組状況	進捗状況
5	あいの風とやま鉄道、万葉線との接続性の向上 【地域交通】	■あいの風とやま鉄道及び万葉線との接続を考慮したダイヤの検討	・JR西日本、あいの風とやま鉄道ダイヤ改正における対応	継続的に実施
6	北陸新幹線との接続性の向上 【広域交通】	■新幹線との接続を考慮した城端線ダイヤの検討	・JR西日本、あいの風とやま鉄道ダイヤ改正における対応	継続的に実施
7	観光列車等とのタイアップ 【観光交通】	■ベル・モンターニュ・エ・メール号での乗客サービスの提供	・べるもんだ車内での食事提供サービス(富山湾鮎ほか地酒セットなど、継続)	継続的に実施
		■観光客おもてなし企画の検討	・「べるもんだ」車内での、飲食サービスの提供、沿線4市の観光ガイドによる観光案内PR	継続的に実施
		■あいの風とやま鉄道観光列車(H30予定)とのタイアップ企画の検討	・クルーズ客船「飛鳥Ⅱ」とのタイアップ企画の実施	単発的に実施
		■関連グッズの検討	・べるもんだ関連ノベルティグッズ作成・配布(南砺市観光協会)	継続的に実施

③ 交通機関に関する施策(バス)

全ての交通機関に関する施策(バス)・事業(計3事業)は、継続的に実施されています。

事業		取組み内容	主な取組状況	進捗状況
8	利用者ニーズに合わせたバスの運行ルート、ダイヤの検討 【地域生活路線】	■運行ルートやダイヤの検討	・加越能バスダイヤ改正 ・南砺市営バスの路線、ダイヤ見直し	継続的に実施
		■沿線のまちづくりや都市機能の集積と連動したバス路線網の検討	・瑞龍寺線シャトルバスの運行	継続的に実施
9	広域バスネットワークとの連携強化 【広域生活路線】	■複数の自治体や県域をまたぐ広域生活路線バスネットワークとの連携強化	・南砺金沢線バスダイヤ検討 ・南砺金沢線の一部の便についてJR城端駅経由へ運行経路変更	継続的に実施
10	観光路線バスの運行 【観光路線】	■既存観光路線バスの利用促進	・世界遺産バス、高岡・氷見・和倉温泉 特急バスの運行 ・高岡・氷見・和倉温泉 特急バスひみ番屋街クーポン配布 ・世界遺産バス・高岡・氷見・和倉温泉 特急バス・高山ー白川郷ー高岡線の乗車料金割引キャンペーンの実施 ・周遊プランの造成	継続的に実施
		■主要駅発着の観光路線の検討	・世界遺産バスルート見直し、停留所新設、ダイヤ改正 ・高速バス「高岡ー白川郷ー高山線」の運行開始	継続的に実施

④ 交流拡大に関する施策

交流拡大に関する施策・事業(計5事業)は、概ね継続的に実施されています。

事業		取組み内容	主な取組状況	進捗状況
11	終着駅の魅力向上	■氷見駅、城端駅について、終着駅としての拠点性向上、目的地としての魅力向上等の方策検討	・城端駅舎での観光案内機能強化・レンタサイクル、コインロッカーのサービス開始 ・城端駅転車台跡地整備、花き植栽 ・氷見駅におけるまちなか回遊促進モビリティ「ヒミカ」の導入 ・氷見線利用者へのレンタサイクルまたは「ヒミカ」利用券進呈	継続的に実施
12	駅施設整備及び駅周辺整備	■駅施設、付属施設、駅前広場、アクセス経路の整備	・砺波駅前広場イメージアップ事業 ・城端駅情報・交通拠点化周辺整備事業 ・高岡駅:ホーム案内看板の更新 ・東野尻駅待合所の建替 ・福光駅東口駅前広場整備事業 ・福光駅に線橋の自由通路化 ・高岡駅、新高岡駅へのデジタルサイネージの設置	継続的に実施

事業		取組み内容	主な取組状況	進捗状況
13	観光周遊ルート の作成	■公共交通利用を前提とした観光モデルプランの作成	・旅行商品の企画 ・首都圏・中京、関西でのPRキャンペーンの充実 ・北陸新幹線新高岡駅商品開発PT旅行商品造成 ・高岡・氷見・和倉温泉 特急バススイーツチケット付きフリーきっぷの販売	継続的に実施
		■訪日外国人旅行者向けの情報提供、情報発信の充実	・観光や交通に関するチャットボット(問い合わせに自動でチャットにより回答するサービス)を開設(英語対応)	継続的に実施
14	沿線でのイベントとの連携	■城端線・氷見線を利用したイベントの開催促進、支援	・JR 城端線を使ったイベントツアー ・「べるもんた」の日 みんなで観光列車「べるもんた」に手を振ろう！事業 ・なんと食彩まつり連携事業「城端線にのって城端へGO!!」事業	継続的に実施
		■アニメ等地元資源を活用したイベントの共催、開催支援	・氷見線でGo！ミステリーナイトウォーク”よるの動物＆植物探検ツアー ・城端線利用者への「日本海高岡なべ祭り」でのなべ券付与事業	
		■万葉線との連携イベントの共催	・城端線や万葉線等公共交通を利用した県内観光ツアー	単発的に実施
15	観光用フリーWi-Fi スポット設置	■Wi-Fi 設備の設置	・氷見駅、高岡駅、新高岡駅、油田駅、砺波駅、福野駅、福光駅、城端駅で運用	継続的に実施

⑤ モビリティマネジメントに関する施策

モビリティマネジメントに関する施策・事業（計3事業）は、概ね継続的に実施されています。

事業	取組み内容	主な取組状況	進捗状況
16 モビリティマネジメントのPR	■自動車通勤者に対する情報提供やアンケートの実施・公共交通のお試し利用の実施	・「城端線・氷見線」に関する市民アンケート調査実施 ・沿線企業へのモビリティ・マネジメント手法を活用した企業アンケートの実施	継続的に実施
	■自動車運転免許返納者への公共交通利用割引の適用等サービスの導入・拡充検討	・免許返納時、軌道、バス、タクシー等の利用券を配布	単発的に実施
17 公共交通案内の作成、PR（紙ベース、ホームページ等）	■バスと連携した時刻表の作成	・スタンプラリー企画と合わせた観光マップ作成（4市）	単発的に実施
	■沿線公共交通マップの作成		
	■駅施設のバリアフリー対応に関する情報提供	・JR 西日本 HP（JR おでかけネット）での掲載	継続的に実施
	■バス時刻表、乗換え案内のインターネット検索システムへの反映	・バスロケーションシステムの運用 ・大手検索サイトを活用した情報発信	継続的に実施
18 公共交通利用者へのインセンティブ	■多言語対応の交通・観光案内板、パンフレット作成	・観光パンフレットの作成（日・英・繁・簡等）	継続的に実施
	■異なる交通機関利用時に併用できる共通乗車券、定期券の導入検討	・「氷見線でGo！百縁笑店街でお買い物！」事業 ・城端線で出かけよう事業 ・氷見線利用者への市街地周遊バス乗り継ぎ助成 ・氷見線利用者への「道の駅雨晴」誘客キャンペーン	継続的に実施
	■児童、生徒らの体験学習時の利用支援	・城端線で体験学習事業	単発的に実施
	■公共交通利用促進運動等実施事業所への補助方策検討	・城端線を利用した会員交流会への補助	単発的に実施
	■児童、生徒向けのホリデーバス、1日乗車券等	・中学生往復半額ホリデーパス（あいの風とやま鉄道）	継続的に実施

⑥ 地域連携・マイレール意識醸成に関する施策

地域連携・マイレール意識醸成に関する施策・事業（計5事業）は、概ね継続的に実施されています。

事業		取組み内容	主な取組状況	進捗状況
19	駅施設の有効活用	■まちづくり拠点としての駅舎、駅周辺施設の整備検討	・砺波駅コミュニティプラザ内の観光案内所において、各種観光案内のほか物産販売を実施 ・城端駅舎に南砺市観光協会が入居 ・城端駅での観光案内のほか、レンタサイクル、コインロッカーのサービス開始	継続的に実施
20	城端線、氷見線グッズ作成	■オリジナルグッズの作成等による親しみやすさの向上 ■グッズ販売による収益改善	・城端線ノベルティ作成 ・べるもんた関連ノベルティグッズ作成・配布 ・城端線ペーパークラフトの作成 ・城端線利用啓発に向けたオリジナル絵本「のろうよ！じょうはなせん」の作成	継続的に実施
21	利用者マナーの向上	■利用者マナー向上の車内アナウンス、広告等 ■学校を通じた利用者マナー向上啓発	・高岡・城端鉄道少年団の乗車マナー啓発活動 ・民間団体によるマナー向上運動の実施 ・利用マナー啓発チラシ作成、沿線高校への配布	継続的に実施 単発的に実施
22	駅への愛着醸成	■地元ボランティアによる環境美化活動 ■駅や鉄道に親しむイベントの開催等、駅周辺に集まる機会の創出	・高岡・城端鉄道少年団の清掃活動等 ・西日本鉄道 OB 会高岡支部と連携した花植え・美化活動 ・氷見・雨晴駅及びハットリくん列車清掃事業 ・砺波駅での「にぎわい市」の開催（月1回の）など ・高岡駅での高岡なべ祭りの開催など	継続的に実施 継続的に実施
23	花のある景観づくり	■城端・氷見線の各駅への花植の実施 ■車窓からの眺望が楽しめる景観づくり	・高岡・城端鉄道少年団の清掃活動等 ・西日本鉄道 OB 会高岡支部と連携した花植え・美化活動 ・城端駅転車台跡地へ花き植栽 ・歓迎花文字による車窓からの景観づくり事業	継続的に実施 継続的に実施

(2) 数値目標の達成状況

5つの数値目標の達成に向け、諸施策・事業を実施してきましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響等を受け、総じて目標を達成できない見込みとなりました。

指標1については、令和元年度までは増加傾向かつ目標達成見込みでしたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、目標を達成できない見込みとなりました。

指標2については、令和元年度までは横ばい傾向かつ目標未達成見込みであり、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けさらに指標が悪化し、目標を達成できない見込みとなりました。

指標3については、加越能バスの路線統廃合があった一方で、各市における代替路線の確保に向けた取組を実施した結果、指標は改善するものの目標を達成できませんでした。

指標4については、城端線・氷見線とその他の公共交通との継続的なダイヤ調整を実施した結果、城端線で指標が改善（目標は未達成）し、氷見線で目標を達成することとなりました。

指標5については、沿線市民の公共交通利用習慣の希薄化が進むほか、新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、指標が悪化し目標を達成できませんでした。

指標	現状値	評価値	目標値	達成状況
指標1 城端線・氷見線の1日あたり乗車人員	10,840人/日 (城端線：6,387人/日) (氷見線：4,453人/日) (集計：平成27年度)	9,529人/日 (城端線：5,515人/日) (氷見線：4,014人/日) (集計：令和2年度)	10,840人/日 (集計：令和3年度)	未達成 (見込み)
指標2 定期外利用者数割合	城端線：21.9% 氷見線：16.9% (集計：平成27年度)	城端線：15.3% 氷見線：10.0% (集計：令和2年度)	城端線：26% 氷見線：21% (集計：令和3年度)	未達成 (見込み)
指標3 公共交通利用圏域内の人口カバー率	71.7% (対象人口：平成22年国勢調査 公共交通圏域：平成28年4月時)	74.1% (対象人口：平成27年国勢調査 公共交通圏域：令和3年4月時)	75% (対象人口：平成27年国勢調査 公共交通圏域：令和3年4月時)	未達成
指標4 城端線・氷見線とその他鉄道やバスとの乗継ぎ満足度	城端線：平均評価2.4 氷見線：平均評価2.2 (集計：平成27年調査)	城端線：平均評価2.6 氷見線：平均評価2.5 (集計：令和3年調査)	一定の改善 城端線：平均評価2.7 氷見線：平均評価2.5 (集計：令和3年調査)	一部達成
指標5 過去1年に利用した交通手段における城端線・氷見線利用割合	城端線：26.9% 氷見線：13.8% (集計：平成27年調査)	城端線：18.5% 氷見線：9.6% (集計：令和3年調査)	約5%の向上 城端線：32% 氷見線：20% (集計：令和3年調査)	未達成

5.3 課題の整理

(1) 地域公共交通網の共通課題

① 沿線人口の減少に伴う公共交通需要減少の懸念

モータリゼーションの進展により、利用交通手段における自家用車の割合は増加する一方、鉄道・電車の割合は減少しています。また、城端線・氷見線の沿線4市の総人口は1985年をピークに減少傾向が続いており、将来的にも減少傾向が続くものと見込まれていることから、将来的に公共交通需要が減少することが懸念されます。そのため、公共交通の果たす役割を再認識するとともに、持続可能な公共交通の実現に向けて自家用車から公共交通への転換を推進する必要があります。

② 新型コロナウイルス収束後の需要回復の懸念

城端線・氷見線の利用者数は、北陸新幹線の開業後から令和元年度までは横ばい傾向が続いていましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の流行の影響を受け減少に転じています。また、高岡以南の路線バスや地域内交通（公営バス・福祉有償運送等）の減少傾向も続いています。さらに、新型コロナウイルス感染症収束後に公共交通の利用回数が減少すると回答した市民割合が高く、新型コロナウイルス収束後に公共交通需要が十分に回復できないことが懸念されることから、公共交通利用の安全・安心のPRとともに、利用促進を図る必要があります。

③ 高齢者等の移動手段の確保

沿線4市の高齢化率は上昇傾向が続いており、将来的にも上昇傾向が続くものと見込まれています。また、市民アンケート結果によると、高齢者による自動車運転免許証の返納の動きの活発化を受け、自動車運転免許証の返納者を含む自動車を利用できない高齢者等に対する移動手段の確保の必要性が沿線市民から求められつつあることから、将来にわたる公共交通サービスの維持・改善が必要となります。

④ 公共交通相互の乗継ぎの改善

城端線・氷見線ともに「鉄道・バス等との乗継」に対する満足度は改善するものの低水準にあります。また、他の交通手段においても「城端線・氷見線との乗継」に対する満足度も低水準であることから、引き続き公共交通相互の乗継ぎの改善が必要となります。

（２） 城端線・氷見線の課題

① 城端線・氷見線間のアクセス改善

市民アンケート結果から、高岡駅を跨がって両線を利用する利用者数は、城端線・氷見線の日あたり利用者数の10%程度となっています。新幹線新高岡駅を拠点とした首都圏方面と沿線地域の交流人口が拡大する中で、新高岡駅から砺波・南砺方面のみならず、氷見・伏木方面へのアクセス改善を図ることは、新幹線開業効果を沿線地域に最大限に波及させるためにも、重要な課題となります。

② 北陸新幹線との乗継ぎの改善

城端線・氷見線は、これまでの通勤・通学の日常利用に加え、北陸新幹線の開業により新たに新幹線を介した広域交流の裾野を広げる役割を担っています。一方で「北陸新幹線との乗継ぎ」に関する利用者の満足度は改善するものの依然として低水準であり、「運行本数」に関する利用者の満足度も低水準であることから、新幹線新高岡駅の利用拡大を図るためにも運行本数の確保を含めた新幹線との乗継ぎ利便性の向上を図っていく必要があります。

③ 持続可能な交通体系の確保

線区の維持が厳しい状況において、将来にわたり城端線・氷見線を持続可能な公共交通としていくため、沿線市のまちづくりとの整合、利用者の利便性向上、観光振興による活性化など様々な観点から、新しい交通体系の検討を進める必要があります。

（３） バス交通等の課題

① バスダイヤと利用者ニーズの不一致

公共交通利用の観点で、バスのダイヤや終発時間などに関する不満が大きいため、ニーズに合わせた改善が必要となります。

② バスネットワークの活性化

複数の自治体をまたがる生活路線として利用可能な広域バス路線は、概ね鉄道網と並行したルートを運行しており、鉄道網を補完する役割を有しています。また、地域内を運行する地域生活路線（路線バス、公営バス、NPOバス等）は、地域住民のきめ細やかな移動を支える役割を有しています。このため、鉄道と相互に支え合うバスネットワークの活性化に向けた検討が必要となります。

③ 観光目線での公共交通網の整備・サービスの提供

観光列車べるもんたが運行されるなど、公共交通利用を前提とした観光モデルに注目が集まっています。鉄道、バスを乗り継ぐ観光周遊ルートの作成など、公共交通網の整備が求められるほか、観光案内サインやパンフレット、公共交通マップの作成、インターネットの乗換え検索システムのサービスなど、情報提供・情報発信に関する積極的な取り組みが必要となります。

（４）交通施設、駅周辺の課題

① 駅舎のバリアフリー化など利用環境の改善

「駅施設の快適さ」に対する満足度は改善するものの低水準であり、バリアフリー化や老朽化の対策など、駅舎の利用環境の改善を図ることが必要となります。

② 駅周辺の駐車場ニーズに対する対策

「駅周辺の自動車駐車場」に対する満足度は低水準であり、自動車以外の駅への交通手段の確保に加え、実情に合わせた駐車場整備の検討や既にある駐車場の周知等の対策が必要となります。

③ 運行状況、乗換え案内等の情報提供の充実

「情報提供」に対する満足度は改善し市民による一定の評価が得られましたが、情報提供に対する関心の高さに対応するため、運行状況や乗換え案内等の情報提供のさらなる充実が求められます。

④ 観光客の利用を考慮した駅施設等の環境整備

駅から観光地へのルート案内や乗換え案内、待ち時間に利用できる土産物施設や観光情報発信ツールなど、観光客の利用を考慮した駅施設等の環境整備が求められます。

⑤ ターミナル周辺の利便性向上

「自宅や目的地が駅から遠いこと」が自動車等から公共交通利用に転換できない理由のひとつとなっています。沿線各市で集約型まちづくりが進められる中で、ターミナル周辺への都市機能や居住機能の集積を促進する必要があります。

（５）利用者増加への課題

① 公共交通利用習慣の低下

過去1年間に公共交通を利用しない割合が上昇しており、沿線市民の公共交通利用習慣が低下しているものと考えられます。このため、公共交通の利用者数増加に向け、乗車機会や目的地の創出、情報提供等の公共交通の利用を促すような施策を検討する必要があります。また、カーボンニュートラル実現のための生活習慣の見直しや、公共交通が持つ多様な社会便益について啓発していく必要があります。

② 通勤・通学など日常利用者にとっての利便性向上

沿線地域の公共交通利用者の多くは通勤・通学目的の日常生活利用者です。朝夕の通勤・通学時間帯など、日常利用者が多い時間帯での利便性の高いダイヤ、乗り継ぎなどを検討していく必要があります。

③ 観光需要と公共交通需要の喚起

城端線・氷見線沿線には歴史や文化を反映した観光地、観光施設が数多く立地している一方で、五箇山合掌造り集落やひみ番屋街等、集客力があるものの鉄道駅から離れている観光地も存在します。このため、公共交通によるアクセスの充実とともに決済方法の改善等による観光需要と公共交通需要を喚起するための対策が必要となります。

④ 利用者マナー向上、駅美化、沿線の景観づくりなど、愛着の醸成

利用者マナーの向上や駅的环境美化活動、駅周辺の花の植栽など、地元駅に対する愛着の造成を図る取り組みを行うことで、公共交通の利用意識の改善を図っていくことが必要となります。

第6章 計画の基本方針及び目標

6.1 計画の基本理念及び基本方針

(1) 計画の基本理念

地域に利用され続ける交通ネットワークの形成 ～城端線・氷見線沿線地域の自立的な発展を目指して～

(2) 計画の基本方針

【基本方針1】 日常生活の足として利用される利便性の高い公共交通の実現

～ 生活利用の視点から ～

J R城端線・氷見線を始めとする沿線地域の公共交通は、通学・通勤利用者を中心に、従来から沿線住民の日常生活の足として多くの方に利用されています。日常生活における移動手段として、地域生活者にとって利便性の高い、満足度の高い公共交通網の形成を目指します。

【基本方針2】 沿線地域の発展に繋がる交通ネットワークの形成

～ 広域交流の視点から ～

北陸新幹線新高岡駅によって首都圏から多くのビジネス目的や観光目的の利用者が訪れており、令和5年度末の北陸新幹線敦賀開業により関西圏からの更なる交流拡大が期待され、沿線地域の公共交通は、この広域交流の裾野を広げるツールとしての役割を担っています。ビジネス目的や観光目的など、多くの方に、分かりやすく利用しやすい交通ネットワークの形成を目指します。

【基本方針3】 人口減少社会を見据えた、公共交通を中心としたライフスタイルの定着

～ 将来のまちづくりを見据えて ～

少子高齢化、人口減少が進む中、都市機能の配置や再開発など、まちづくりを進める上で公共交通との連携は欠かせない視点となります。都市と居住エリア、沿線地域間を結ぶ移動しやすい公共交通ネットワークを確立することで、自動車依存からの脱却を図り、公共交通を中心としたライフスタイルの定着を目指します。

城端線・氷見線に関する施策

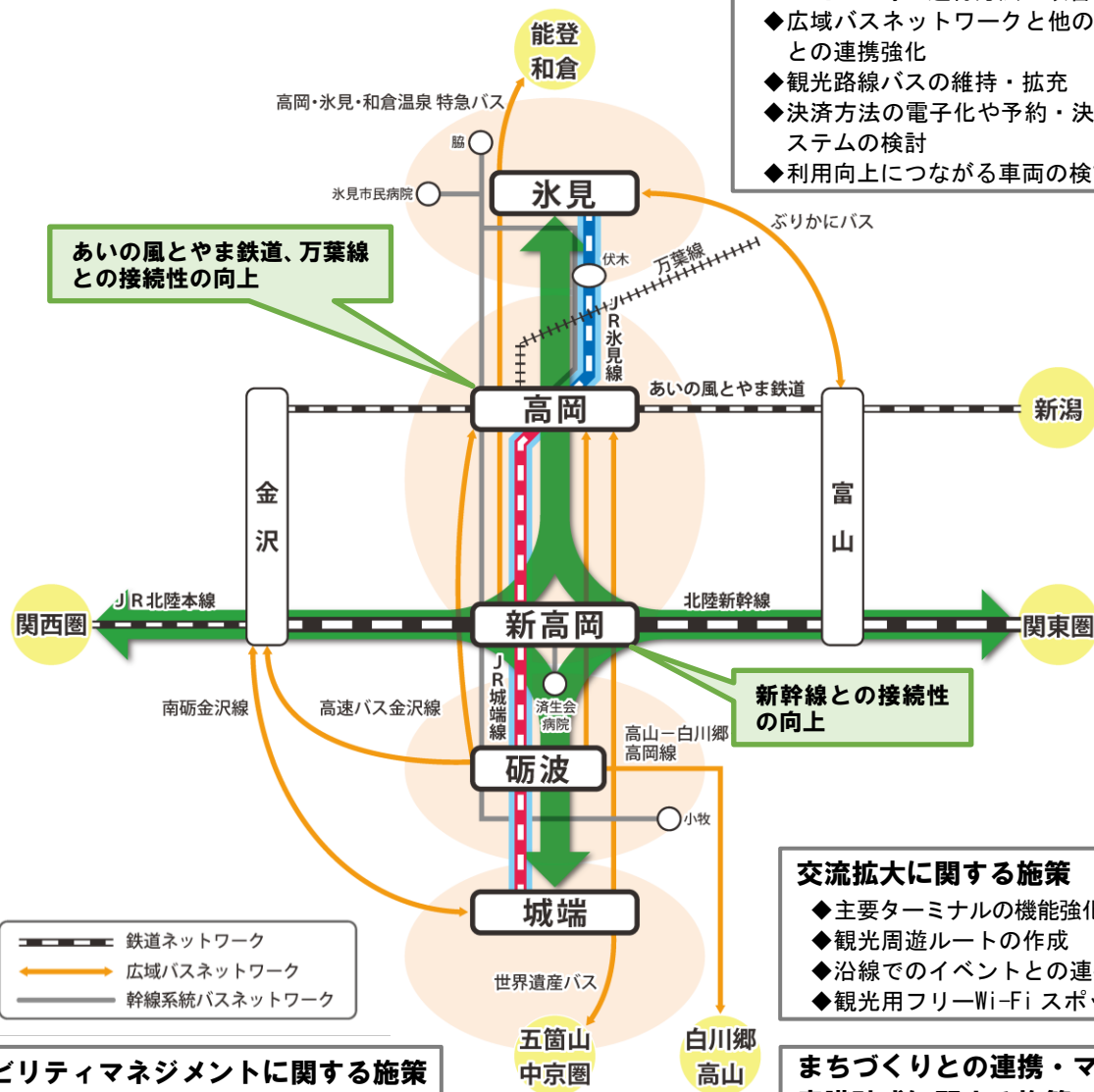
- ◆鉄道事業再構築事業の実施
- ◆運行本数増便の検討
- ◆利用拡大に繋がるシステムやラッピング車両の検討

鉄軌道に関する施策

- ◆あいの風とやま鉄道、万葉線との接続性の向上
- ◆北陸新幹線との接続性の向上
- ◆観光列車等とのタイアップ

バス等に関する施策

- ◆利用者ニーズや沿線のまちづくりに合わせたバス等の運行方法の改善
- ◆広域バスネットワークと他の交通モードとの連携強化
- ◆観光路線バスの維持・拡充
- ◆決済方法の電子化や予約・決済・割引システムの検討
- ◆利用向上につながる車両の検討



モビリティマネジメントに関する施策

- ◆モビリティマネジメントの推進
- ◆安心・安全性のPR
- ◆公共交通案内の作成、PR
- ◆公共交通利用者へのインセンティブ

交流拡大に関する施策

- ◆主要ターミナルの機能強化・魅力向上
- ◆観光周遊ルートを作成
- ◆沿線でのイベントとの連携
- ◆観光用フリーWi-Fiスポット設置

まちづくりとの連携・マイレール意識醸成に関する施策

- ◆まちづくりとの連携
- ◆公共交通への愛着の醸成
- ◆利用者マナーの向上
- ◆花のある景観づくり

図 地域公共交通計画の目指す交通網のイメージ

6.2 計画の目標及び指標

(1) 計画の目標

【目標1】地域の暮らしを支え利便性の高い公共交通網の形成

「基本方針1 日常生活の足として利用される利便性の高い公共交通の実現」に向け、城端線での増便試行運行やバスの運行方法の改善、交通モード間の乗継ぎの改善などによる地域生活者の利便性を高める取組み等を実施し、地域の暮らしを支え利便性の高い公共交通網の形成を図ります。

【目標2】広域交流を促進し地域の発展につながる公共交通網の形成

「基本方針2 沿線地域の発展に繋がる交通ネットワークの形成」の実現に向け、北陸新幹線等との乗継ぎの改善や公共交通案内の充実などによる来訪者の利便性を高める取組みや、観光周遊ルート之作成や沿線イベント等との連携などによる来訪者の沿線地域での回遊・滞留を促進する取組み等を実施し、広域交流を促進し地域の発展につながる公共交通網の形成を図ります。

【目標3】まちづくりと連動した持続可能な公共交通網の形成

「基本方針3 人口減少社会を見据えた、公共交通を中心としたライフスタイルの定着」の実現に向け、モビリティマネジメントや公共交通に親しむことのできる機会づくりなどによる沿線住民等の意識変容を促す取組みや、沿線のまちづくりやターミナル周辺地域の魅力づくりと連動した取組み等を実施し、カーボンニュートラルを推進するとともに、持続可能な公共交通網の形成を図ります。

(2) 計画の数値目標

地域公共交通計画を推進するため、以下の目標を定めます。

【指標1】 城端線・氷見線の1日あたり乗車人員

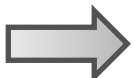
現状値		目標値
11,217 人/日 (城端線 : 6,722 人/日 氷見線 : 4,495 人/日) (集計: 令和元年度) ※参考値 9,529 人/日 (城端線 : 5,515 人/日 氷見線 : 4,014 人/日) (集計: 令和2年度)		11,217 人/日 以上 (集計: 令和8年度)

【目標値の考え方】

・今後、沿線4市の人口減少率が更に高まることが予測される中であっても、城端線・氷見線の乗車人員は、現状の 11,217 人/日以上を目指します。

※高岡駅の乗車人員は、高岡駅を除く城端線と氷見線の乗車人員数により両線に按分しました。

【指標2】 地域幹線バスの年間輸送人員

現状値		目標値
706,420 人/年 (集計: 令和元年度) ※参考値 577,652 人/年 (集計: 令和2年度)		706,420 人/年 以上 (集計: 令和8年度)

【目標値の考え方】

・今後、沿線4市の人口減少率が更に高まることが予測される中であっても、地域幹線バスの年間輸送人員は、現状の 706,420 人/年以上を目指します。

※地域幹線バスは、沿線2市以上をまたがる系統を対象としました(対象系統: 高岡脇、守山経由氷見、新高岡守山経由氷見、伏木経由氷見、仏生寺経由氷見、庄川町)。

【指標3】 城端線・氷見線の定期外利用者数割合

現状値	目標値
城端線：21.7% 氷見線：15.2% （集計：令和元年度） ※参考値 城端線：15.3% 氷見線：10.0% （集計：令和2年度）	城端線：26% 氷見線：20% （集計：令和8年度）

【目標値設定の考え方】

- ・城端線・氷見線の定期外利用者数割合の増加を目指します。
- ・沿線人口が減少傾向にある中で、通勤・通学等の定期利用者数を維持していくことは容易ではありません。定期利用者数が、人口減少と同様の割合で減少すると仮定し、その減少分を、観光利用や沿線でのイベント開催、公共交通の利用啓発等の取組みのほか、鉄道沿線地域での民間開発等の要因も勘案し、定期外利用者を増加させることでカバーします。

【指標4】 公共交通利用圏域内の人口カバー率

現状値	目標値
74.1% （対象人口：平成27年国勢調査 公共交通利用圏域：令和3年4月時）	77% （対象人口：令和2年国勢調査 公共交通利用圏域：令和8年4月時）

【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、鉄軌道駅・バス停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ます（公共交通利用圏域は、鉄道駅から半径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します。）。
- ・現在、公共交通の利便性が高い地域でのまちづくりやターミナル周辺地域の魅力づくりが行われています。鉄軌道駅から離れたエリアにおいても、バス路線の再編など、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ます。

【指標5】 城端線・氷見線とその他鉄道やバスとの乗継ぎ満足度

現状値	目標値
城端線：平均評価 2.6 氷見線：平均評価 2.5 （集計：令和3年調査）	一定の改善 城端線：平均評価 2.9 氷見線：平均評価 2.8 （集計：令和8年調査）

【目標値の考え方】

- ・沿線住民へのアンケート調査により、「城端線・氷見線と鉄道・バス等との乗継ぎ」に関する満足度の改善を図ります（満足度は5段階評価）。
- ・城端線・氷見線とその他の鉄道、路線バス、高速バス等との乗り継ぎについて改善を図り、交通ネットワークの充実を図ることで、評価点のさらなる改善を目指します。

【指標6】 過去1年に利用した交通手段における城端線・氷見線利用割合

現状値		目標値
城端線：18.5% 氷見線：9.6% （集計：令和3年調査）	➡	城端線：26.9% 氷見線：13.8% （集計：令和8年調査）

【目標値の考え方】

- ・沿線住民へのアンケート調査により、過去1年間で利用した交通手段における「城端線・氷見線の利用割合」の上昇を目指します。（※過去1年間に1度でも城端線・氷見線を利用した人の割合）
 - ・観光周遊ルート作成、沿線でのイベントとの連携等により、これまで利用機会のなかった沿線住民に、城端線・氷見線を利用してもらうきっかけを作ります。
 - ・新幹線利用者の新高岡駅への移動利便性を高め、ビジネスや観光目的など、日常生活以外の場における、城端線・氷見線の利用機会を高めます。
- ※新型コロナウイルスの影響により令和3年の調査結果は著しく低い結果となりましたが、施策を講じることで、前回（平成27年）のアンケート調査結果（城端線：26.9%、氷見線：13.8%）の水準までの回復を図ります。

【指標7】 城端線・氷見線沿線の観光施設入込数

現状値		目標値
425 万人/年 （集計：令和元年） ※参考値 281 万人/年 （集計：令和2年）	➡	470 万人/年 （集計：令和8年）

【目標値の考え方】

- ・城端線・氷見線沿線の観光施設入込数の増加を目指します。
 - ・公共交通の利便性を高める取組みや沿線地域での回遊・滞留を促進する取組み等を実施することにより、広域交流を促進し地域の発展につなげます。
- ※コロナ禍前の令和元年までの実績値及び沿線市の観光関連計画の目標値を基に当該指標の目標値を設定

【指標8】 高齢者の運転免許自主返納者数

現状値		目標値
1,495 人/年 （集計：令和3年）	➡	1,900 人/年 （集計：令和8年）

【目標値の考え方】

- ・認知機能や身体機能の低下によって運転に不安を感じる高齢者等が、運転しなくても安心して暮らせる環境づくりが大切であり、他の交通手段との乗継ぎの改善等の利便性向上に向けた施策の実施や、運転免許返納者への公共交通利用割引等のサービスにより、公共交通利用を中心としたライフスタイルへの転換を促していくことで、高齢者の運転免許自主返納者の更なる増加を目指します。

6.3 関係者の役割

以下に掲げる地域の公共交通に関わる各主体の役割に基づき、関係者相互に連携しながら目標の達成に向けた取組を進めます。

(1) 交通事業者の役割

- ・ 公共交通サービスの提供・改善
- ・ 利用者ニーズの把握
- ・ 情報提供・発信

(2) 市民・地域・企業等の役割

- ・ 公共交通サービスの積極的な利用と他者への働きかけ
- ・ 公共交通の維持や活性化への主体的な関与
- ・ 利用促進イベント等への参加
- ・ 公共交通に対する意見・要望の伝達

(3) 行政の役割

- ・ 計画推進のための調整
- ・ 市民・地域・企業等に対する利用促進の働きかけ
- ・ 市民ニーズの把握
- ・ 交通事業者に対するサービス向上のための支援
- ・ 市民・地域・企業等・交通事業者への情報提供・発信

第7章 目標達成のための取組み

7.1 城端線・氷見線に関する施策

事業1 鉄道事業再構築事業の実施	
① 実施主体	各自治体、西日本旅客鉄道(株)、あいの風とやま鉄道(株)
② 実施時期	令和5年度(2023年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	鉄道事業再構築実施計画に基づき、城端線・氷見線の持続性と利便性・快適性の向上を目指します。
④ 取組み内容	■事業構造の変更に向けた協議、施設整備 ■利便性・快適性向上の取組み

事業2 運行本数増便の検討	
① 実施主体	各自治体、西日本旅客鉄道(株)
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	継続的に取り組んでいる城端線での増便試行運行(1日4往復8便の増便)の検証を通じ、新型コロナウイルス感染症の収束後の観光客や沿線住民も含めた利用状況、市民ニーズ等を勘案しながら、日常利用や新幹線の二次交通としての利便性向上と利用者数の維持向上を目指します。
④ 取組み内容	■増便試行の継続実施と効果検証 ■効果検証に基づく運行本数増便の検討

事業3 利用拡大に繋がるシステムやラッピング車両の検討	
① 実施主体	各自治体、西日本旅客鉄道(株)
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	MaaSなどの新技術の活用による他の交通手段や沿線店舗等との連携した予約・決済・割引システムや車両のラッピングにより、利用者数の維持向上と城端線・氷見線への愛着醸成やイメージアップを目指します。
④ 取組み内容	■他の交通手段や沿線店舗等と連携した予約・決済・割引システムの検討 ■ラッピング列車を活用したイメージアップ

7.2 鉄軌道に関する施策

事業4 あいの風とやま鉄道、万葉線との接続性の向上

① 実施主体	西日本旅客鉄道(株)、あいの風とやま鉄道(株)、万葉線(株)
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	日常利用の利便性を強化するため、各路線の接続を考慮した運行ダイヤを検討することで相互に利用者数の維持向上を目指します。
④ 取組み内容	■あいの風とやま鉄道及び万葉線との接続を考慮したダイヤの検討

事業5 北陸新幹線との接続性の向上

① 実施主体	西日本旅客鉄道(株)
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	広域交通としての利便性を強化するため、新幹線との乗り継ぎ利便性の高い運行ダイヤを検討し、利用者数の維持向上を目指します。
④ 取組み内容	■新幹線との接続を考慮した城端線ダイヤの検討

事業6 観光列車等とのタイアップ

① 実施主体	西日本旅客鉄道(株)、あいの風とやま鉄道(株)、各自治体、関係団体
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	沿線地域の魅力を発信するツールとして、観光列車の運行やタイアップ企画等について検討します。地域の魅力発信による観光の振興を図り、定期外利用者数の増加に繋がります。
④ 取組み内容	■ベル・モンターニュ・エ・メール号での乗客サービスの提供 ■観光客おもてなし企画の実施 ■関連グッズの販売促進

7.3 バス等に関する施策

事業7 利用者ニーズや沿線のまちづくりに合わせたバス等の運行方法の改善

① 実施主体	各交通事業者、各自治体
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	通勤・通学利用者や高齢者等の自動車を利用できない市民のニーズ、沿線のまちづくりの動向等に合わせ、主要ターミナルを中心とした運行ルートや必要なバス路線・異なる交通間の乗り継ぎダイヤを検討するとともに、地域が主体となって取り組む地域交通の導入やスクールバス・福祉有償運送等との連携方策を検討することで、利便性の向上と利用者数の維持向上、運行の合理化を図ります。
④ 取組み内容	■運行ルートやダイヤの検討 ■地域生活路線の充実・合理化の検討

事業8 広域バスネットワークと他の交通モードとの連携強化

① 実施主体	各交通事業者、各自治体
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	地域生活路線と、計画区域をまたぐ移動を支える広域バスネットワークとの連携強化・乗り継ぎ改善により、多様な広域移動路線の確保を図ります。
④ 取組み内容	■複数の自治体や県域をまたぐ広域生活路線バスネットワークと他の交通モードとの連携強化

事業9 観光路線バスの維持・拡充

① 実施主体	各交通事業者、各自治体
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	既存観光路線バスと他の交通モードとの連携強化・乗り継ぎ改善や、新たな観光路線の検討を行うことで、観光やビジネスに資する広域交流の拡大を図ります。
④ 取組み内容	■既存観光路線バスと他の交通モードとの連携強化 ■主要ターミナル発着の観光路線の検討

事業10 決済方法の電子化や予約・決済・割引システムの検討

① 実施主体	各自治体、各交通事業者
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	交通系ICカードやバーコード・QRコード決済の導入可能性の検討を行います。併せて、MaaSなどの新技術の活用による他の交通手段や沿線店舗等と連携した予約・決済・割引システムの導入可能性の検討を行います。
④ 取組み内容	■決済方法の電子化の検討 ■他の交通手段や沿線店舗等と連携した予約・決済・割引システムの検討

事業11 利用向上につながる車両の検討

① 実施主体	各自治体、各交通事業者
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	車両へのラッピング等の検討や車両のバリアフリー化を図ることで、バス交通への愛着醸成やイメージアップと利用者数の維持向上を目指します。
④ 取組み内容	■ラッピング車両やバリアフリー車両の導入検討

7.4 交流拡大に関する施策

事業12 主要ターミナルの機能強化・魅力向上

① 実施主体	各自治体
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	高岡駅、氷見駅、城端駅の起終点駅としての拠点性及び目的地としての魅力の向上により、利用者数の維持向上と、終着駅から沿線地域全体への観光交流の拡大を図ります。 併せて、駅施設や駅周辺施設の地域の拠点機能としての役割強化に向け、施設整備と利活用促進を図り、利用者の利便性向上と公共交通利用への転換を図ります。
④ 取組み内容	■ 高岡駅、氷見駅、城端駅について、起終点駅としての拠点性向上、目的地としての魅力向上等の方策検討 ■ 駅施設、付属施設、駅前広場、アクセス経路の整備・維持、バリアフリー化 ■ まちづくり拠点としての駅舎、駅周辺施設の整備・利活用の促進

事業13 観光周遊ルートの作成

① 実施主体	各自治体、各交通事業者
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	城端線・氷見線を活用した観光モデルプランの作成やサイクルツーリズムとの連携により、定期外利用者数の増加と観光交流の拡大を図ります。 今後、増加が期待される訪日外国人旅行者など、海外の需要を取り込むため、多言語対応による交通・観光案内板の整備、パンフレット作成等、海外からの団体・個人旅行者の利用増加に繋がります。
④ 取組み内容	■ 公共交通利用を前提とした観光モデルプランの作成・PR ■ サイクルツーリズムと連携した公共交通の利用促進 ■ 訪日外国人旅行者向けの情報提供、情報発信の充実

事業14 沿線でのイベントとの連携

① 実施主体	協議会
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	沿線の地域資源や観光地、イベント等と連携し、公共交通を介した交流拡大、利用者数の維持向上、乗車機会の創出等を図ります。
④ 取組み内容	■ 城端線・氷見線を利用したイベントの開催促進、支援 ■ アニメ等地元資源を活用したイベントの共催、開催支援 ■ 万葉線との連携イベントの共催促進

事業15 観光用フリーWi-Fiスポットの設置

① 実施主体	各自治体、各交通事業者
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	観光客等が利用できるWi-Fiスポットの設置拡大により案内機能の強化や利便性の向上を図ります。訪日外国人旅行者にとっても、安心して沿線を訪れることができるよう、受入環境の整備に取り組めます。
④ 取組み内容	■ Wi-Fi設備の設置促進

7.5 モビリティマネジメントに関する施策

事業16 モビリティマネジメントの推進

① 実施主体	各自治体、各交通事業者
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	モビリティマネジメント手法を取り入れた自動車通勤者や地域住民に対する情報提供や公共交通を利用するライフスタイルの検討・提案等により、沿線市民の公共交通利用への意識変容やカーボンニュートラルの実現に向けた取組みを促します。
④ 取組み内容	■自動車通勤者や沿線住民に対する情報提供 ■公共交通を利用するライフスタイルの検討・提案 ■パークアンドライド等の推進

事業17 安心・安全性のPR

① 実施主体	各自治体、各交通事業者
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	新型コロナウイルス感染防止対策の実施・PRにより定期利用者や観光客による利用者数の回復を図ります。併せて、公共交通利用習慣のない市民に対する乗り方教室等の開催により、公共交通の利用抵抗の軽減を図り、定期外利用者の底上げを図ります。
④ 取組み内容	■新型コロナウイルス感染防止対策の実施・PR(車内・ホームページ等) ■小学生を対象とした乗り方教室等の開催の検討

事業18 公共交通案内の作成、PR(紙媒体、ホームページ等)

① 実施主体	各自治体、各交通事業者
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	沿線地域の公共交通網に関して、異なる交通手段を含めた広域的な交通マップの作成等積極的な情報提供を行い、公共交通利用への転換を図ります。また、訪日外国人旅行者向けの多言語対応による交通・観光案内板の整備、パンフレット作成等に取り組む、受入環境の整備を図ります。
④ 取組み内容	■バスと連携した時刻表の作成検討 ■沿線公共交通マップの作成 ■駅施設のバリアフリー対応に関する情報提供 ■バス時刻表、乗換え案内のインターネット検索システムへの反映 ■多言語対応の交通・観光案内版、パンフレットの作成

事業19 公共交通利用者へのインセンティブ

① 実施主体	各自治体、各交通事業者、関係団体
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	公共交通利用に転換することに意義を見い出せるようなインセンティブ施策の導入を検討し、利用者数の維持向上を図ります。
④ 取組み内容	■自動車運転免許返納者への公共交通利用割引の適用等サービスの拡充 ■児童、生徒に対する体験学習時の利用支援、ホリデーパス・1日乗車券等の導入検討 ■異なる交通機関利用時に併用できる共通乗車券、定期券の導入検討 ■公共交通利用促進運動等実施事業所への補助方策の検討・実施 ■周辺地域と連携した公共交通利用者に対する割引クーポン発行の検討

7.6 まちづくりとの連携・マイルール意識醸成に関する施策

事業 20 まちづくりとの連携

① 実施主体	各自治体、各交通事業者
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	沿線各市のまちづくりと連携した公共交通網の形成を図るとともに、都市施策や商業施策等によるターミナル周辺の魅力づくりを推進し、公共交通需要の底上げを目指します。
④ 取組み内容	■ 立地適正化計画等に基づく都市機能・居住の誘導 ■ ターミナル周辺地域の魅力づくり

事業 21 公共交通への愛着の醸成

① 実施主体	各自治体、西日本旅客鉄道(株)、関係団体
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	城端線・氷見線に関するオリジナルグッズを作成・販売するとともに、地元ボランティアによる美化活動や防犯活動などの駅を中心とした多様な活動を促進することにより話題づくり、愛着の醸成を図ります。
④ 取組み内容	■ オリジナルグッズの作成等による親しみやすさの向上 ■ 地元ボランティアによる環境美化・防犯活動の促進 ■ 駅や鉄道に親しむイベントの開催等、駅周辺に集まる機会の創出

事業 22 利用者マナーの向上

① 実施主体	協議会、関係団体
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	朝夕の通勤・通学時間帯等における利用者マナーの向上を図り、利用者が安心して乗車できる車内環境を創出します。
④ 取組み内容	■ 利用者マナー向上のための車内アナウンス、広告等の実施 ■ 学校を通じた利用者マナー啓発

事業 23 花のある景観づくり

① 実施主体	協議会、関係団体
② 実施時期	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
③ 事業目的	城端線・氷見線の各駅や沿線において、花のある景観づくりを行い、季節ごとの魅力創出を図るとともに路線への愛着を醸成します。
④ 取組み内容	■ 城端・氷見線の各駅への花植の実施 ■ 車窓からの眺望が楽しめる景観づくり

7.7 事業一覧

目標達成のために行う事業			実施年度					目標との関連 (●:強く関連 ○:関連)			指標との関連 (●:強く関連 ○:関連)							
			R4	R5	R6	R7	R8	目標 1	目標 2	目標 3	指標 1	指標 2	指標 3	指標 4	指標 5	指標 6	指標 7	指標 8
城端線・氷見線に関する施策	1	鉄道事業再構築事業の実施						●	●	●	●		●		●	●	●	○
	2	運行本数増便の検討						●	○	●	●		●		●	●	●	○
	3	利用拡大に繋がるシステムやラッピング車両の検討						●	●	○	●		●		●	●		
鉄軌道に関する施策	4	あいの風とやま鉄道、万葉線との接続性の向上						●	○	●	●				●		●	
	5	北陸新幹線との接続性の向上						○	●	●	●		●		●		●	
	6	観光列車等とのタイアップ							●	○	●		●	●		●		
バス等に関する施策	7	利用者ニーズや沿線のまちづくりに合わせたバス等の運行方法の改善						●		●	●	●		●	●	●		
	8	広域バスネットワークと他の交通モードとの連携強化						●	○	●	●	●			●	●		
	9	観光路線バスの維持・拡充							●	○	●		●		●	●	●	
	10	決済方法の電子化や予約・決済・割引システムの検討						●	●	●	●	●	●			●	●	
	11	利用向上につながる車両の検討							○	●	●	●	●			●	●	
交流拡大に関する施策	12	主要ターミナルの機能強化・魅力向上						●	●	●	●	●	●	●	○	●		
	13	観光周遊ルート作成							●	○	●		●		●	●	●	
	14	沿線でのイベントとの連携							●	○	●		●		○	●	●	
	15	観光用フリーWi-Fi スポット設置							●		●		●				○	

目標達成のために行う事業			実施年度					目標との関連 (●:強く関連 ○:関連)			指標との関連 (●:強く関連 ○:関連)							
			R4	R5	R6	R7	R8	目標 1	目標 2	目標 3	指標 1	指標 2	指標 3	指標 4	指標 5	指標 6	指標 7	指標 8
モビリティマネジメント に関する施策	16	モビリティマネジメントの推進						○		●	●		●	○	○	●		
	17	安心・安全性のPR						●	●	●	●		●		○	●		
	18	公共交通案内の作成、PR (紙媒体、ホームページ等)							●	●	●		●			●		
	19	公共交通利用者へのインセンティブ						○		●	●		●		○	●		●
まちづくりとの連携 意識醸成に関する施策	20	まちづくりとの連携						●		●	●		●	○	○	●		●
	21	公共交通への愛着の醸成						○		●	●		●			●		○
	22	利用者マナーの向上						●		○	●		●			●		
	23	花のある景観づくり							○	●	●		●			●		

【凡例】

○目標

目標1 地域の暮らしを支え利便性の高い公共交通網の形成

目標2 広域交流を促進し地域の発展につながる公共交通網の形成

目標3 まちづくりと連動した持続可能な公共交通網の形成

○指標

指標1 城端線・氷見線の1日あたり乗車人員

指標2 地域幹線バスの年間輸送人員

指標3 城端線・氷見線の定期外利用者数割合

指標4 公共交通利用圏域内の人口カバー率

指標5 城端線・氷見線とその他鉄道やバスとの乗継ぎ満足度

指標6 過去1年に利用した交通手段における城端線・氷見線利用割合

指標7 城端線・氷見線沿線の観光施設入込数

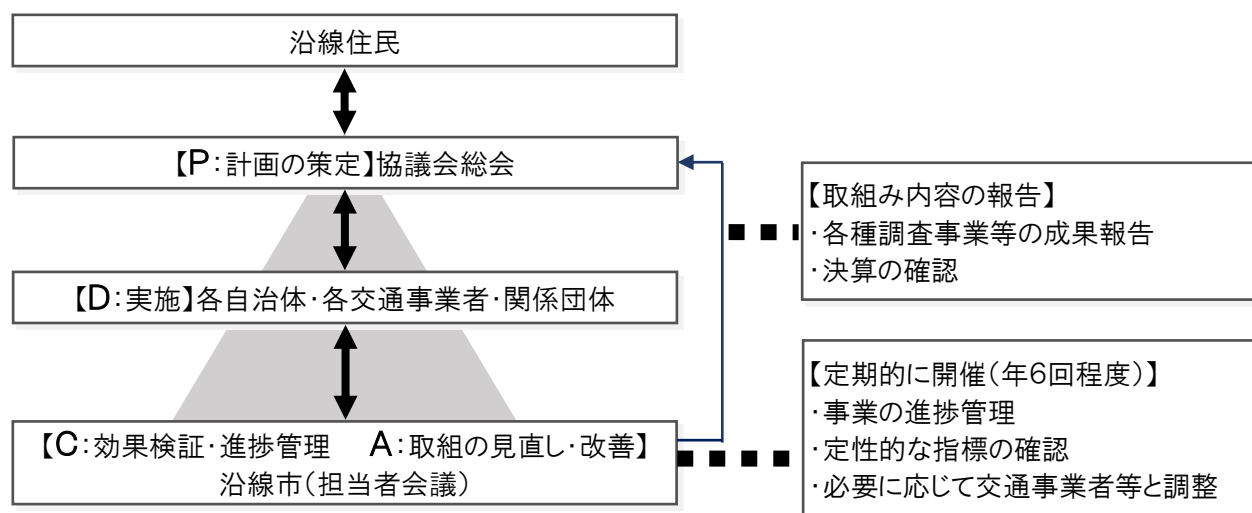
指標8 高齢者の運転免許自主返納者数

第8章 計画の管理

8.1 推進体制

施策の効果検証・進捗管理、取組みの見直し・改善等は、沿線市が中心となり実施します。毎年の取組み内容を協議会（総会）で報告し、交通事業者、関係団体の確認を受けるほか、沿線住民の意見も反映しながら、より効果的な施策の実行に繋がります。

計画期間終了時又は計画の変更時に、本計画の達成状況の評価を行います。未達の課題と新たな課題を整理し、環境の変化と利用者ニーズに柔軟に対応し、施策を展開していきます。



8.2 計画管理方法

本計画に掲げる取組みを効果的に実施していくため、PDCAサイクル（計画の策定～各施策の推進～効果検証・進捗管理～取組みの見直し・改善）による進行管理を行います。沿線地域を取り巻く環境の変化も勘案しながら、効果検証及び進捗管理、取組みの見直し、改善を行い、本計画に掲げる基本方針と5つの目標の達成に向け、取組みを進めていきます。

取組みにあたり、沿線住民への情報提供、施策の周知、利用啓発の呼びかけ、ニーズの把握等により、自治体、交通事業者、関係団体、沿線住民相互のコミュニケーションを図っていきます。

