高岡市地域公共交通計画
【改訂版】

高岡市

令和６年６月

［目　次］

1．　計画の概要 1
1-1　計画策定の背景・目的 1
1-2　計画の位置づけ 1
1-3　計画の策定経緯 2
1-4　計画の区域及び対象 3
1-5　計画期間 3

2．　地域公共交通を取り巻く現状と課題 4
2-1　高岡市の概況 4
2-2　公共交通の状況 10
2-3　公共交通の現状と課題 20

3．　計画の基本的な方針 21
3-1　目指すべき将来像 21
3-2　基本理念・基本方針 22

4．　計画目標達成に向けた施策及び実施主体 25
4-1　基本方針に基づく具体的な施策及び実施主体 25
4-2　評価指標（目標値） 35

5．　計画の推進体制 37
5-1　推進体制 37
5-2　進捗管理手法 37

資料編 38
・高岡市地域公共交通活性化推進協議会の開催概要
・高岡市地域公共交通活性化推進協議会の委員名簿
・高岡市民の交通実態に関するアンケート調査結果（概要版）
・ビッグデータを活用した交通分析
・用語解説

資料編の用語解説（51～52 ページ）に記載の用語の内、本文中で具体的な説明のない用語については、初出箇所に「＊」を付記しています。

１．計画の概要

１-１ 計画策定の背景・目的

高岡市では、人口減少や少子高齢化が進展する中で、既存の都市インフラを効率的に活用することで持続可能な都市構造を目指す、「コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり」を進めています。市内には、高岡駅・新高岡駅を中心とする都心エリアと周辺市街地とを結ぶ、鉄軌道や路線バスといった骨格的な公共交通によるネットワークが形成されており、通勤通学をはじめとする市民の生活を支える公共インフラとして、重要な役割を担っています。

一方で、地域における公共交通を取り巻く環境は、人口減少や少子高齢化の進展を背景として利用者が減少する中で、コロナ禍に伴う移動需要の減少、交通事業の収益悪化、運転士の担い手不足などによって、一層厳しい状況となっています。

現在、国では、これらの課題への対策を急務として「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」を改正し、あらゆる交通モード*における地域の関係者の連携・協働を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークの「リ・デザイン」（再構築）を進めることとしています。

このような状況を踏まえ、高岡市が今後目指すべき公共交通について、まちづくりと一体的に構想し、公共交通を取り巻く多様な課題に対応することで、将来に渡って持続可能な交通体系の構築を目指す基本計画として、「高岡市地域公共交通計画」を策定します。

１-２ 計画の位置づけ

本計画は、高岡市総合計画に掲げる将来像の実現に向け、本市のまちづくりに関する計画である、高岡市立地適正化計画*や高岡市都市計画マスタープラン*等を踏まえながら、交通事業とまちづくりが連携した交通施策の推進を図るものです。

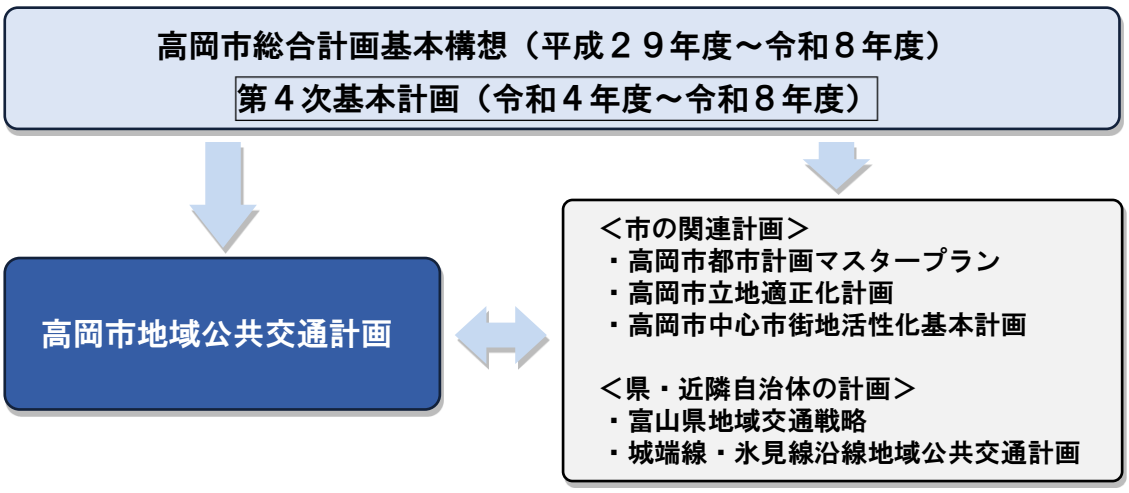
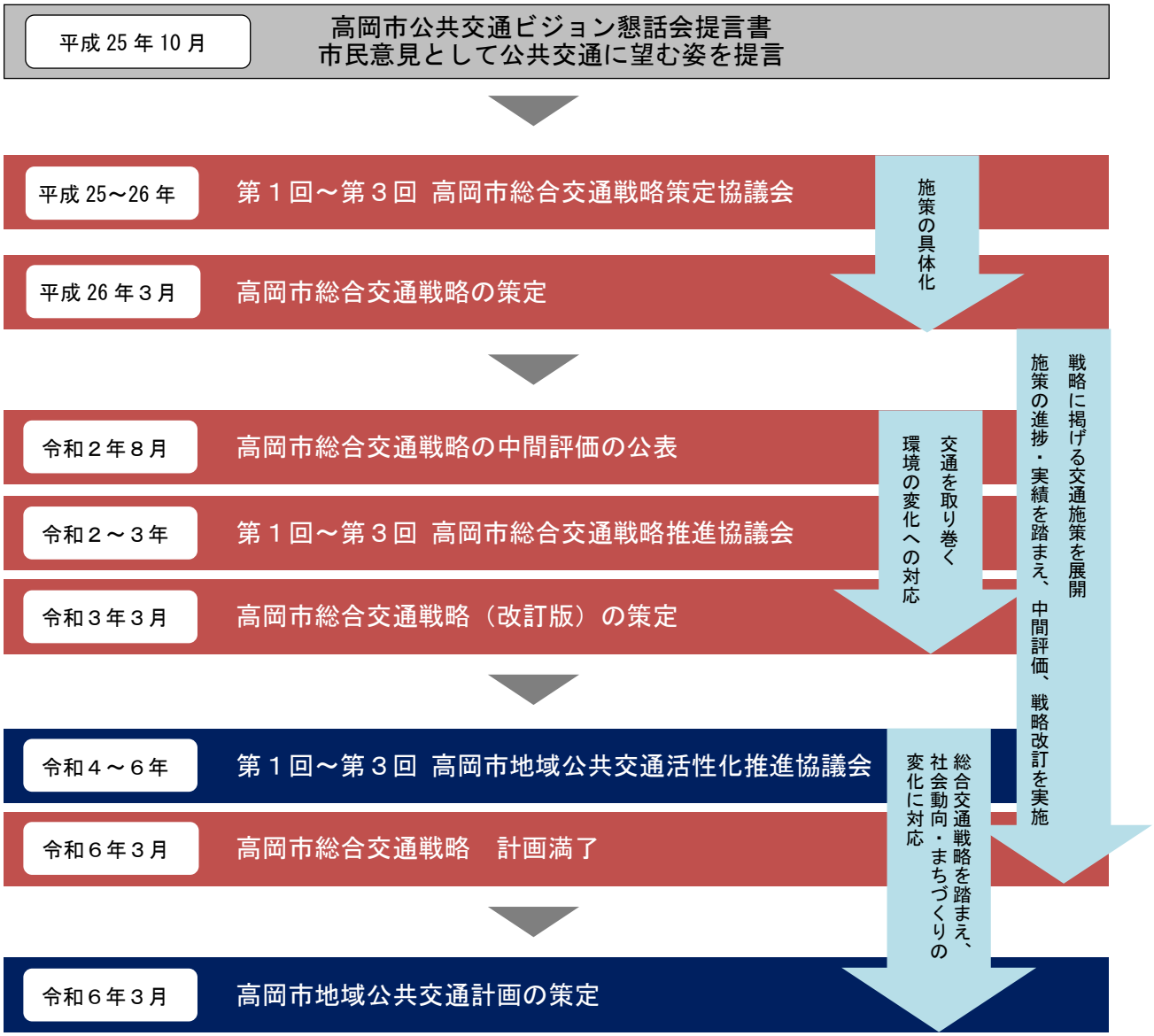


図　計画の位置づけ

１-３ 計画の策定経緯

本市では、平成 25 年に設置・開催された高岡市公共交通ビジョン懇話会において、本市の交通のあるべき姿についての提言書が取りまとめられました。この提言を踏まえ、学識経験者、市民、経済団体、交通事業者、関係行政機関によって構成された協議会によって、目指すべき将来像を実現するための具体的施策や事業目標等について、協議検討が行われ、平成 26 年３月に「高岡市総合交通戦略」が策定されました。戦略の期間は平成 26 年４月から令和６年３月までの１０年間となっており、計画期間において、戦略に掲げる交通施策を展開するとともに、中間年度にあたる令和２年度には、施策の進捗・実績を踏まえ、中間評価、戦略改訂を実施し、環境の変化等に対応した施策展開を進めてきました。

新たな高岡市地域公共交通計画については、この戦略を踏襲し、施策の取り組み状況やその課題等を踏まえつつ、社会動向やまちづくりの変化に対応して、策定を進めるものです。



1-4 計画の区域及び対象

本計画の区域は、高岡市全域とし、市内を運行する全ての公共交通サービスを計画の対象とします。また、市域を越える公共交通や幹線道路では、これまでも沿線自治体などと連携した取り組みを進めていることから、そうした広域的な取り組みも合わせて計画をとりまとめるものとします。

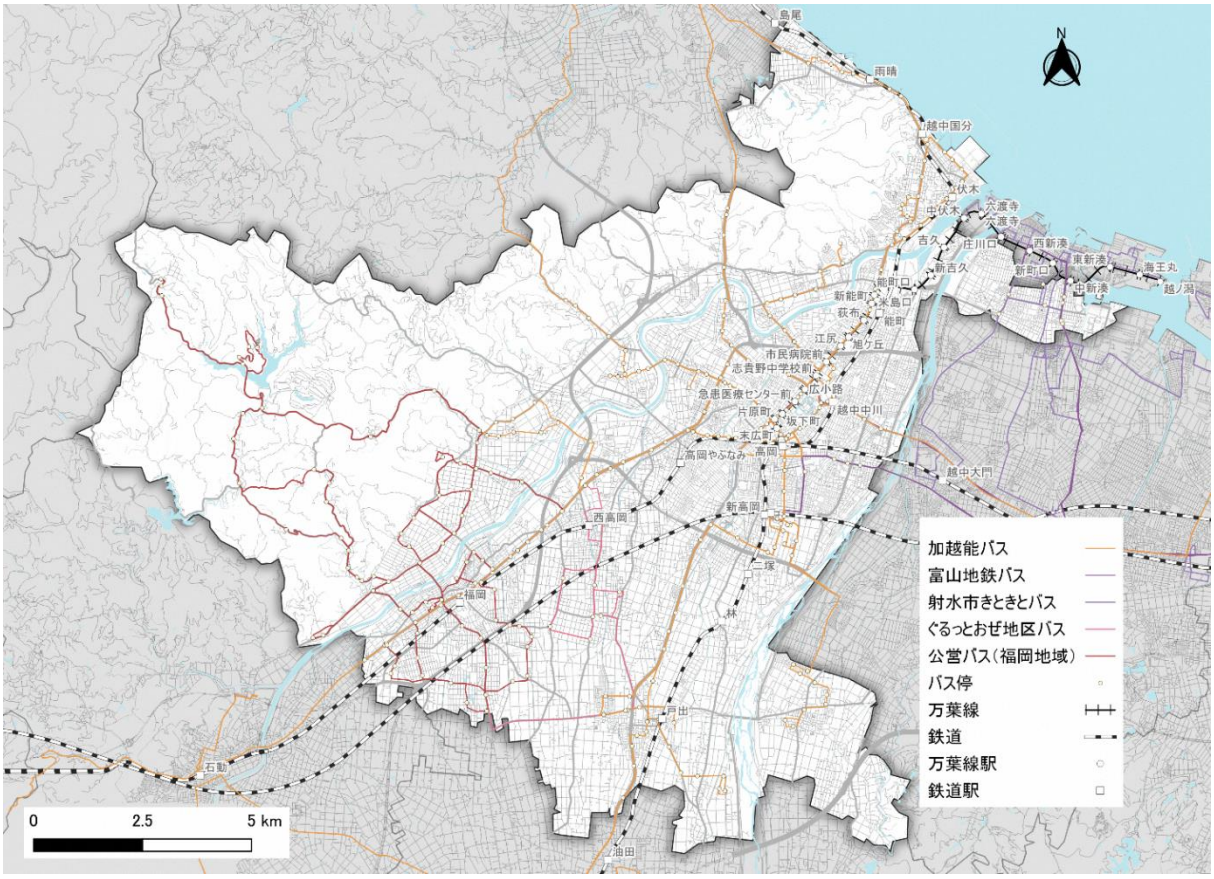


図　計画の対象区域

1-5 計画期間

計画期間は令和６年度～令和 10 年度の５年間とします。なお、社会情勢の変化やまちづくりの動きなどにも対応するため、必要に応じて、適宜、改定を行います。

2．地域公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 高岡市の概況

2-1-1 位置・地勢

高岡市は、富山県西部に位置し、北は氷見市、南は砺波市、東は射水市、北西は石川県宝達志水町・津幡町、南西は小矢部市に接しています。また、県都富山市へは東に約 20km、隣県石川県の県都金沢市へは南西に約 40km の位置にあり、県西部の中核的都市として発展してきました。

現在の高岡市は、平成 17 年 11 月に旧高岡市と福岡町が合併して誕生しました。合併後の市域は、東西約 24.5km、南北約 19.2km、面積は約 209.58 ㎢で、富山県全体の面積の約５％を占めています。

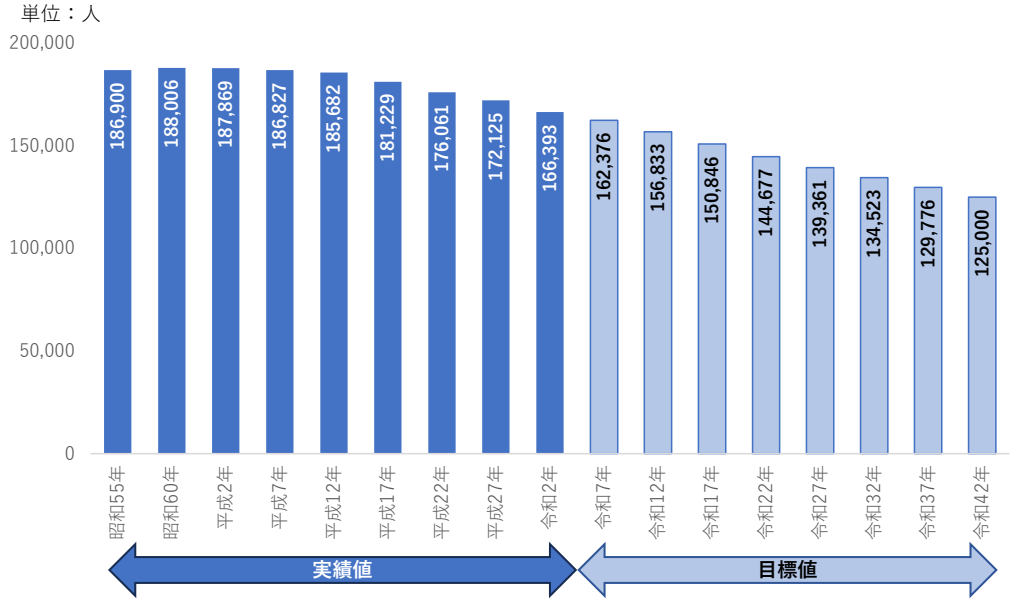
北は富山湾に面して国際拠点港湾伏木富山港を擁し、東は射水平野、西に二上から沢川に延びる西山丘陵地帯が連なり、庄川と小矢部川によって生じた平坦な沖積平野によって形成される南方平野部は、その大部分が庄川扇状地からなり、豊富で良質な庄川伏流水を包蔵しています。

広域的には、東京、大阪、名古屋の３大都市圏からほぼ等距離に位置しており、東西方向を結ぶ北陸新幹線と北陸自動車道、南北方向を結ぶ東海北陸自動車道と能越自動車道による広域交通ネットワークが交差する位置にあります。また、本市から放射状に延びる鉄軌道、バス路線によって県西部の全市と連絡しており、交通面だけでなく、経済、文化、観光等の面でも、県西部の中核的な役割を担っています。

2-1-2 人口

1） <u>総人口の推移及び将来推計</u>

高岡市の総人口は、平成 17 年に福岡町と合併後、平成 22 年をピークに減少傾向にあり、概ね 20 年後（令和 22 年）には、令和２年より約２割減少する見通しです。



資料：実績値_国勢調査（総数には年齢不詳を含む）、目標値_第２期高岡市総合戦略「みらい・たかおか」

図　高岡市の人口の推移

2） 地区別人口

市内の人口は、平成 25 年末から令和５年末までの間に 7.3%（12,941 人）減少しています。市内全域において減少傾向にある一方、牧野、野村、福田、木津では、土地区画整理事業や民間宅地開発などの市街地整備が実施されたことから人口増加が見られます。

表　地区ごとの人口の推移

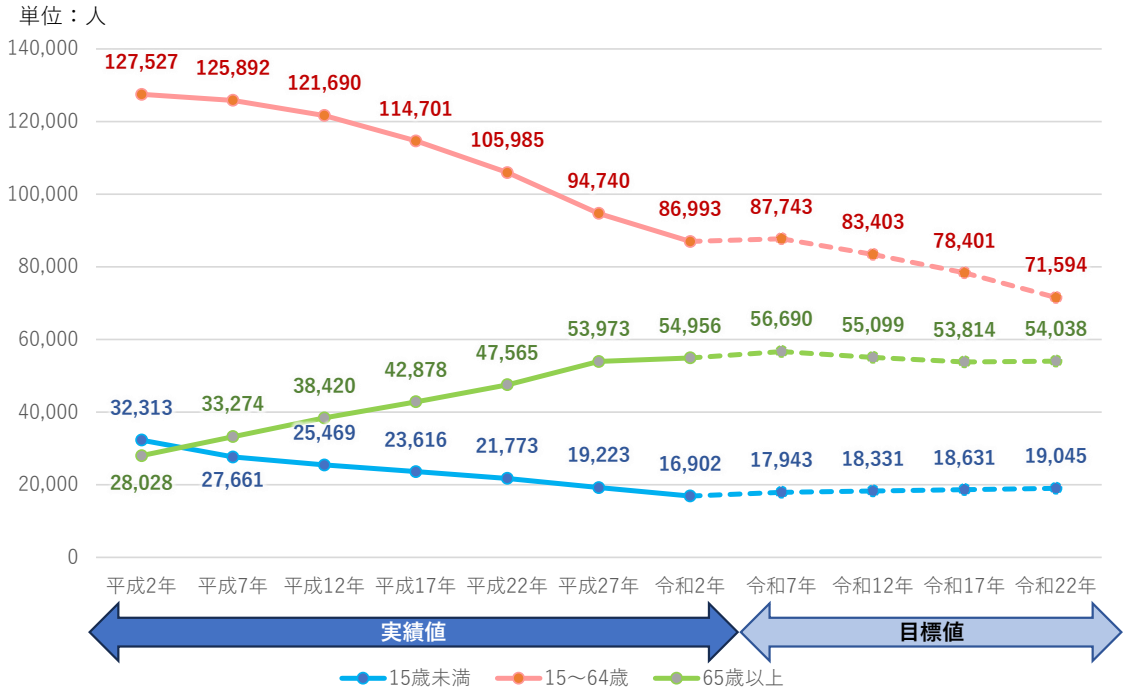
	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	H25年からの増減
平米	3,516	3,412	3,361	3,310	3,259	3,185	3,094	3,018	2,962	2,917	2,842	80.8%
定塚	9,527	9,444	9,372	9,277	9,191	9,084	9,103	9,117	9,181	9,153	9,100	95.5%
下関	8,988	9,002	9,025	8,978	9,033	9,067	9,168	9,155	9,018	8,961	9,017	100.3%
博労	6,801	6,691	6,604	6,552	6,425	6,302	6,186	6,054	5,863	5,783	5,650	83.1%
横田	6,040	5,943	5,866	5,700	5,622	5,547	5,440	5,311	5,209	5,084	5,018	83.1%
西条	7,084	7,037	6,967	7,006	6,940	6,897	6,824	6,678	6,566	6,497	6,500	91.8%
川原	3,266	3,246	3,251	3,190	3,192	3,174	3,074	3,044	3,020	2,992	2,947	90.2%
成美	8,455	8,350	8,266	8,099	7,931	7,774	7,658	7,525	7,445	7,263	7,099	84.0%
二上	2,643	2,627	2,632	2,583	2,533	2,509	2,457	2,417	2,406	2,364	2,340	88.5%
能町	11,634	11,577	11,530	11,518	11,589	11,638	11,538	11,509	11,466	11,454	11,519	99.0%
牧野	9,464	9,539	9,600	9,732	9,755	9,774	9,760	9,692	9,640	9,627	9,563	101.0%
野村	17,269	17,357	17,532	17,776	17,874	17,898	17,869	17,894	17,926	17,926	17,812	103.1%
二塚	3,743	3,689	3,649	3,623	3,598	3,601	3,563	3,535	3,489	3,419	3,368	90.0%
佐野	5,644	5,594	5,520	5,459	5,384	5,347	5,272	5,280	5,214	5,184	5,076	89.9%
福田	2,692	2,656	2,666	2,643	2,622	2,631	2,795	2,927	2,965	2,915	2,974	110.5%
木津	5,693	5,706	5,782	5,903	6,036	6,062	6,073	6,101	6,171	6,206	6,250	109.8%
小勢	1,018	987	966	944	931	906	901	871	838	820	799	78.5%
立野	3,325	3,312	3,284	3,272	3,244	3,219	3,209	3,165	3,106	3,142	3,077	92.5%
東五位	4,938	4,893	4,917	4,934	4,947	4,943	4,839	4,744	4,667	4,629	4,579	92.7%
石堤	1,236	1,244	1,227	1,207	1,176	1,156	1,128	1,102	1,075	1,050	1,022	82.7%
国吉	3,667	3,617	3,542	3,496	3,427	3,353	3,311	3,249	3,164	3,131	3,074	83.8%
守山	2,740	2,666	2,624	2,604	2,536	2,502	2,463	2,408	2,336	2,275	2,214	80.8%
伏木	11,642	11,444	11,258	11,118	10,891	10,717	10,455	10,244	10,040	9,843	9,570	82.2%
太田	2,689	2,646	2,592	2,547	2,467	2,428	2,382	2,334	2,283	2,197	2,158	80.3%
戸出	13,714	13,617	13,614	13,660	13,602	13,470	13,413	13,339	13,215	13,070	12,951	94.4%
中田	6,394	6,332	6,270	6,183	6,086	6,010	5,880	5,772	5,659	5,620	5,552	86.8%
福岡町福岡	3,116	3,117	3,100	3,110	3,109	3,056	3,029	2,976	2,947	2,926	2,899	93.0%
福岡町山王	3,967	3,961	3,930	3,948	3,907	3,898	3,855	3,848	3,819	3,768	3,704	93.4%
福岡町大滝	2,463	2,448	2,440	2,443	2,479	2,493	2,451	2,386	2,362	2,378	2,324	94.4%
福岡町西五位	1,984	1,936	1,901	1,865	1,847	1,810	1,798	1,787	1,771	1,739	1,724	86.9%
福岡町五位山	440	420	410	406	390	372	361	341	321	307	293	66.6%
福岡町赤丸	1,202	1,197	1,178	1,166	1,151	1,135	1,121	1,092	1,072	1,074	1,038	86.4%
計	176,994	175,707	174,876	174,252	173,174	171,958	170,470	168,915	167,216	165,714	164,053	92.7%

資料：高岡市住民基本台帳から抽出（各年 12 月 31 日）

3） 年齢別人口

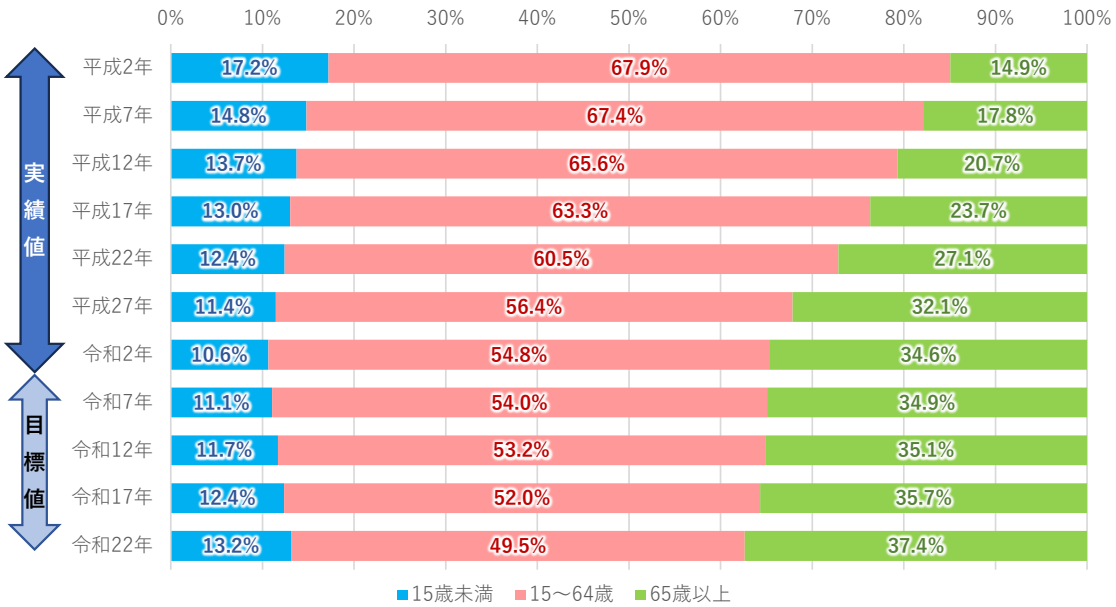
年少人口は減少傾向が続いていますが、高岡市では、令和２年から概ね 20 年後（令和 22 年）には、現在より約５％増加することを目指しています。また、生産年齢人口も減少傾向が続き、概ね 20 年後には、現在より約２割減少する見通しとなっています。

一方、高齢者人口（老年人口）は増加傾向が続き、令和７年にピークを迎える見通し（概ね 20 年後には、令和２年より約１割減少）ですが、高齢化率も概ね 20 年後には約 37％と上昇傾向にあり、高齢化の進展が予想されます。



資料：実績値_国勢調査　目標値_第２期高岡市総合戦略「みらい・たかおか」

図　年齢三区分別人口の推移



資料：実績値_国勢調査　目標値_第２期高岡市総合戦略「みらい・たかおか」

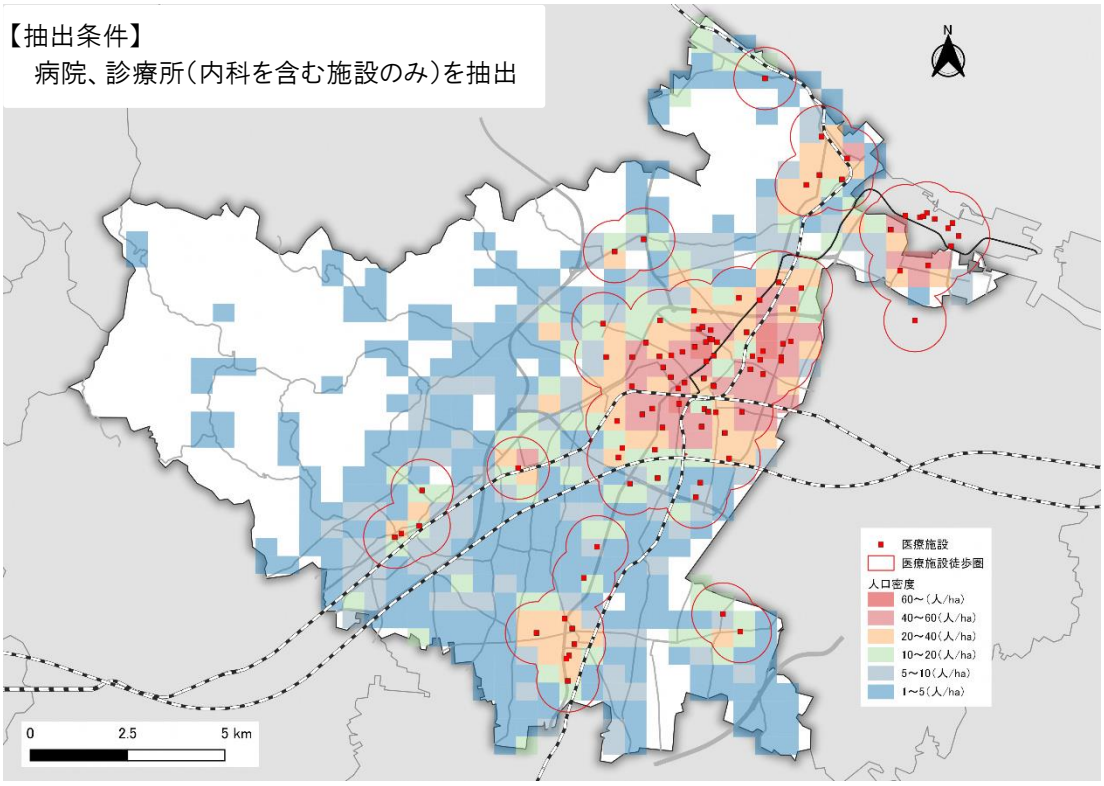
図　年齢三区分別人口の割合の推移

2-1-3 施設分布状況

1） 医療施設

医療施設は市街地を中心に集積しており、市全域に立地が見られます。

また、人口密度が 10 人/ha 以上の地域は概ね医療施設徒歩圏内にありますが、10 人/ha 未満の地域の多くは医療施設徒歩圏外となっています。



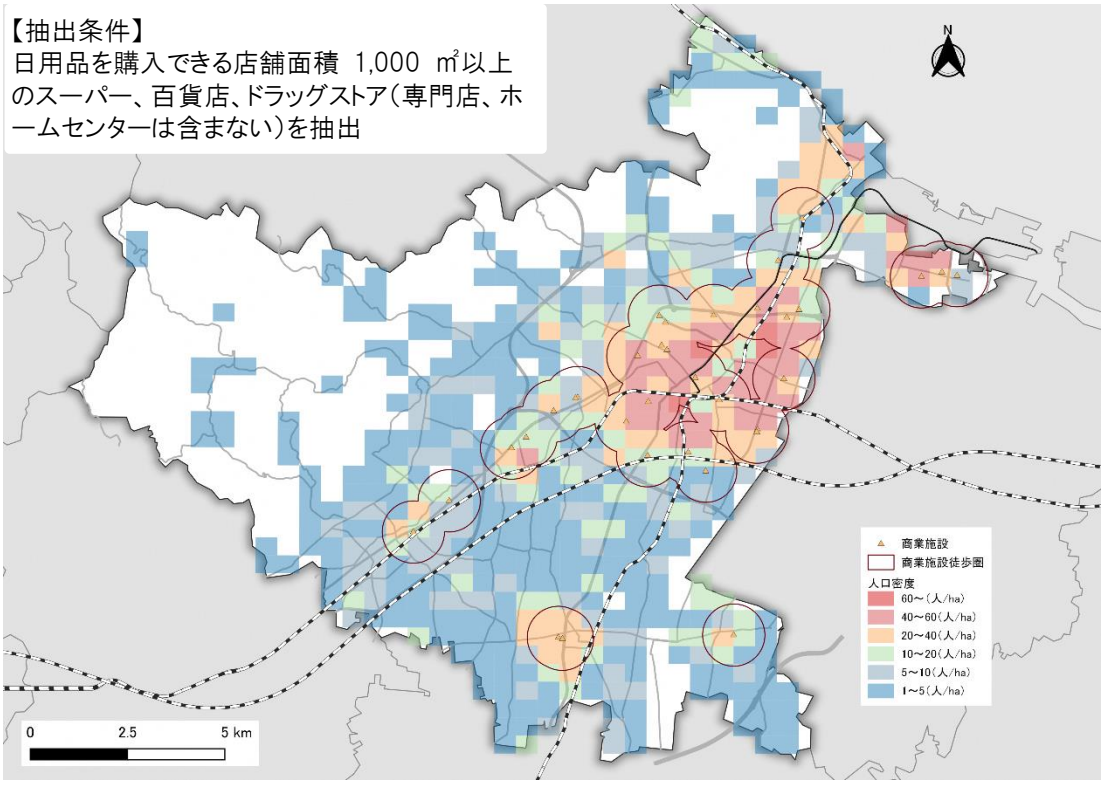
資料：高岡市立地適正化計画（令和５年時点）

図　医療施設分布状況

2） 商業施設

商業施設は市街地や鉄道駅周辺に立地が見られます。

人口密度 20～40 人/ha の地域においても、一部には商業施設徒歩圏外となる地域がある状況となっています。



資料：高岡市立地適正化計画（令和５年時点）

図　商業施設分布状況

2-1-4 観光入込客数

観光入込客数は平成 27 年から令和元年までは約 380 万人前後で推移していましたが、令和２年から令和３年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって半分以下となる約 180 万人まで減少しました。令和４年には大きく回復したものの、コロナ禍前の水準には戻っていません。

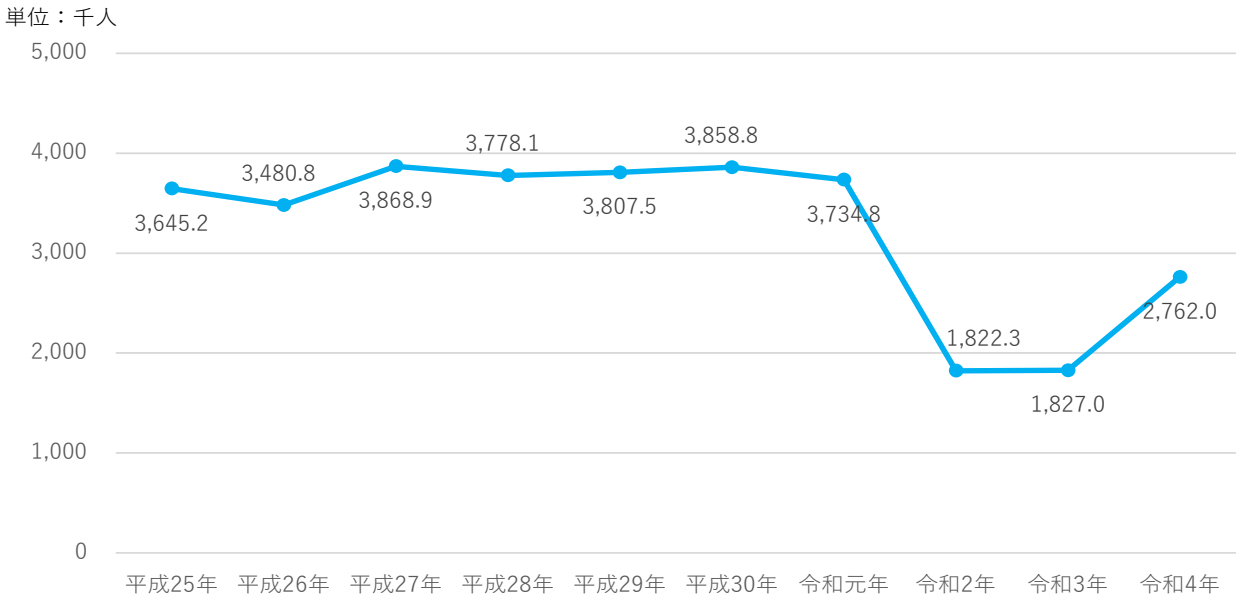


図　観光客入込数

2-2 公共交通の状況

2-2-1 公共交通ネットワーク

高岡市では、平成 27 年３月に北陸新幹線が開業し、高速バス路線とともに広域交通を担っています。また、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ます。また、市街地北部には路面電車である万葉線が運行し、市のシンボルとなっています。

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、福岡地域では公営バスも運行されています。

また、タクシーによって、市内全域に交通サービスが提供されています。

そのほか、既存の公共交通サービスだけでは十分な移動手段が確保できない地域や、市街地や既存の公共交通機関から離れている地域において、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」の導入が進んでいます。

図　公共交通ネットワーク図（令和５年３月末時点）

2-2-2 鉄軌道

北陸新幹線やあいの風とやま鉄道、万葉線の運行頻度は、１時間当たり概ね 1.5～３本が確保されています。一方、ＪＲ城端線、ＪＲ氷見線は、１時間当たり１本程度で運行されています。特にＪＲ城端線においては、平成 27 年３月からの増便試行運行（１日４往復８便の増便）により、通勤通学の日常利用や新幹線の二次交通としての利便性を確保しています。

乗車人数については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、令和２年から令和３年にかけては全ての路線で大幅な減少が見られましたが、令和４年では８割程度の回復が見られます。

また、北陸新幹線開業に伴い設置された新高岡駅は、県西部、飛騨・能登地域の新幹線最寄り駅に相当し、広域交通拠点としての大きな役割を担っています。併せて、ＪＲ城端線には新幹線駅と隣接する新駅が整備され、新幹線利用者の利便性向上が図られたほか、あいの風とやま鉄道においても新駅（高岡やぶなみ駅）が設置されるなど、沿線住民の利便性向上が図られています。

表　路線別運行本数（新高岡駅発 平日定期便）

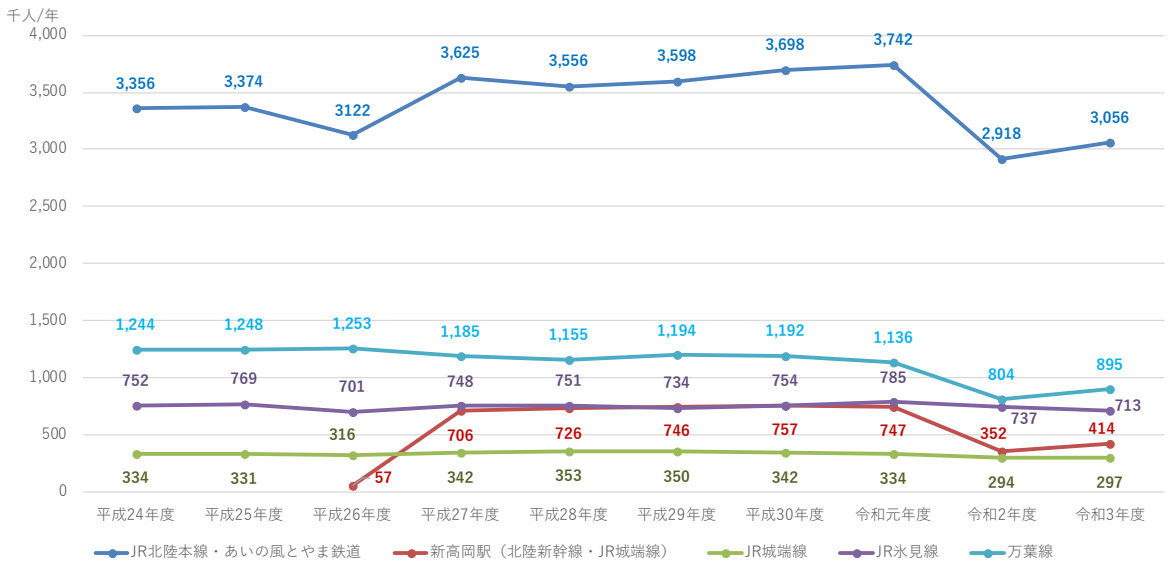
		運行本数	運行頻度	運行時間帯
北陸新幹線	金沢方面行	33 本/日	1.83 本/ｈ	６時台～23 時台
	富山方面行	33 本/日	1.83 本/ｈ	６時台～23 時台

資料：運行事業者ＨＰより編集（令和５年９月）

表　路線別運行本数（高岡駅発 平日）

		運行本数	運行頻度	運行時間帯
あいの風とやま鉄道	金沢方面行	31 本/日	1.63 本/ｈ	５時台～23 時台
	富山方面行	44 本/日	2.32 本/ｈ	５時台～23 時台
ＪＲ城端線	城端行	21 本/日	1.11 本/ｈ	５時台～23 時台　（22 時台なし）
ＪＲ氷見線	氷見行	18 本/日	1.00 本/ｈ	５時台～22 時台　（10 時台・14 時台なし）
万　葉　線	越の潟行	61 本/日	3.39 本/ｈ	６時台～23 時台

資料：各運行事業者ＨＰより編集（令和５年９月）※運行頻度は運行本数／運行時間



資料：とやま統計ワールド、高岡市統計書

図　市内鉄軌道　乗車人数

2-2-3 バス

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ます。また、福岡地域では公営バスが運行し、地域の生活の足として利用されています。

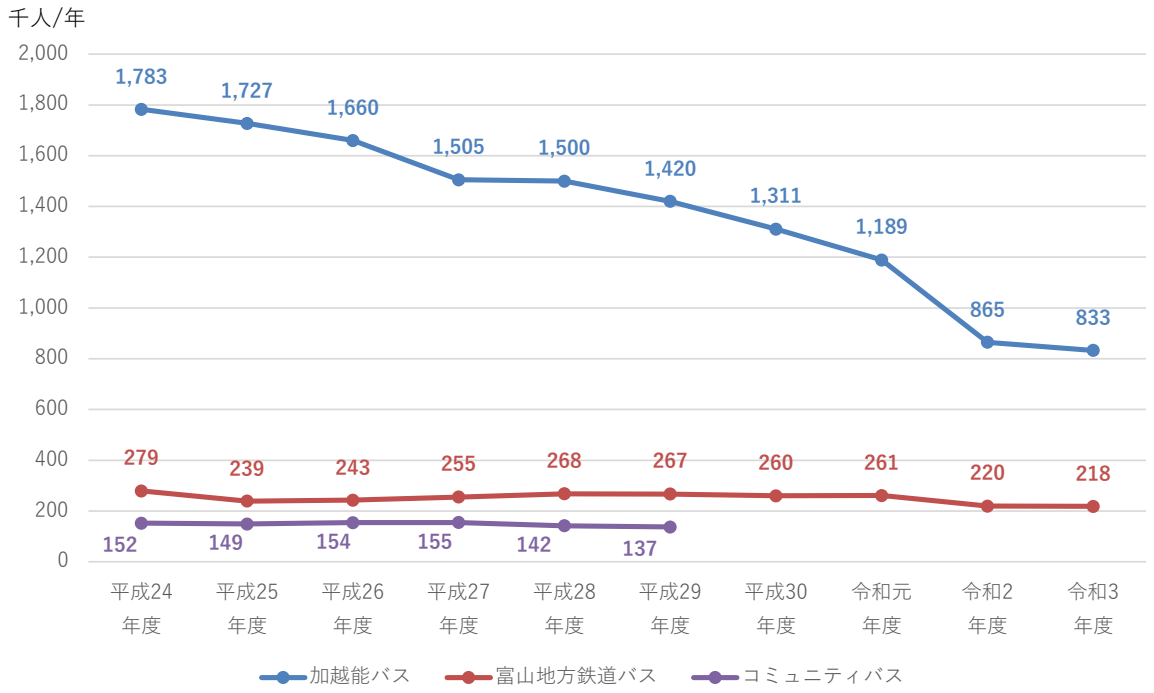
バス路線のうち、氷見、富山方面などへの路線は１日当たり概ね 30 本以上の運行本数が確保されていますが、それ以外の路線では１日当たり概ね 30 本未満の運行頻度となっています。

バスの利用者数は、通学利用の減少や自家用乗用車（以下、「自家用車」）での移動の増加、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって、路線バス、公営バスともに減少傾向にあります。

表　バス路線別系統数・１日当たり運行回数

事業者	路　　線	系統数	１日当たり運行回数
加越能バス	氷見（守山経由）方面	４系統	25.0 本/日
	氷見（伏木経由）方面	２系統	8.5 本/日
	氷見（佐加野経由）方面	１系統	7.0 本/日
	伏木方面	６系統	4.0 本/日
	二上、城光寺方面	２系統	6.0 本/日
	石動、福岡方面	３系統	11.0 本/日
	佐加野、国吉方面	１系統	14.0 本/日
	中田方面	１系統	7.5 本/日
	戸出、砺波方面	６系統	17.0 本/日
	市内線	７系統	9.0 本/日
富山地方鉄道	富山方面	１系統	31.0 本/日
高岡市	公営バス	５系統	35.0 本/日

資料：公営バス以外は運行事業者提供（令和５年版）



資料：高岡市統計書の時系列データ
※コミュニティバスは平成 30 年３月 31 日に運行終了

図　市内バス路線　乗車人数

2-2-4 市民協働型地域交通システム

1） 運行状況

市民協働型地域交通システムは、骨格的公共交通（鉄軌道や路線バス等）と接続する交通サービスを地域住民が主体となって運営し、市が調整、補助などの支援をする運行形態を指します。現在、小勢地区の地域バス「ぐるっとおぜ地区バス」、守山地区の地域タクシー「もりまる」、中田地区の自家用車を活用した乗合交通「ノッカル中田」が本格運行し、地域住民の生活を支えているほか、木津地区の地域バス「木津ぐるりんバス」、野村地区の地域タクシー「のむタク」が令和６年７月からの本格運行を予定しているなど、地域が主体となった取組みが拡がっています。この他、市内の複数の地域で導入に向けた検討が行われています。

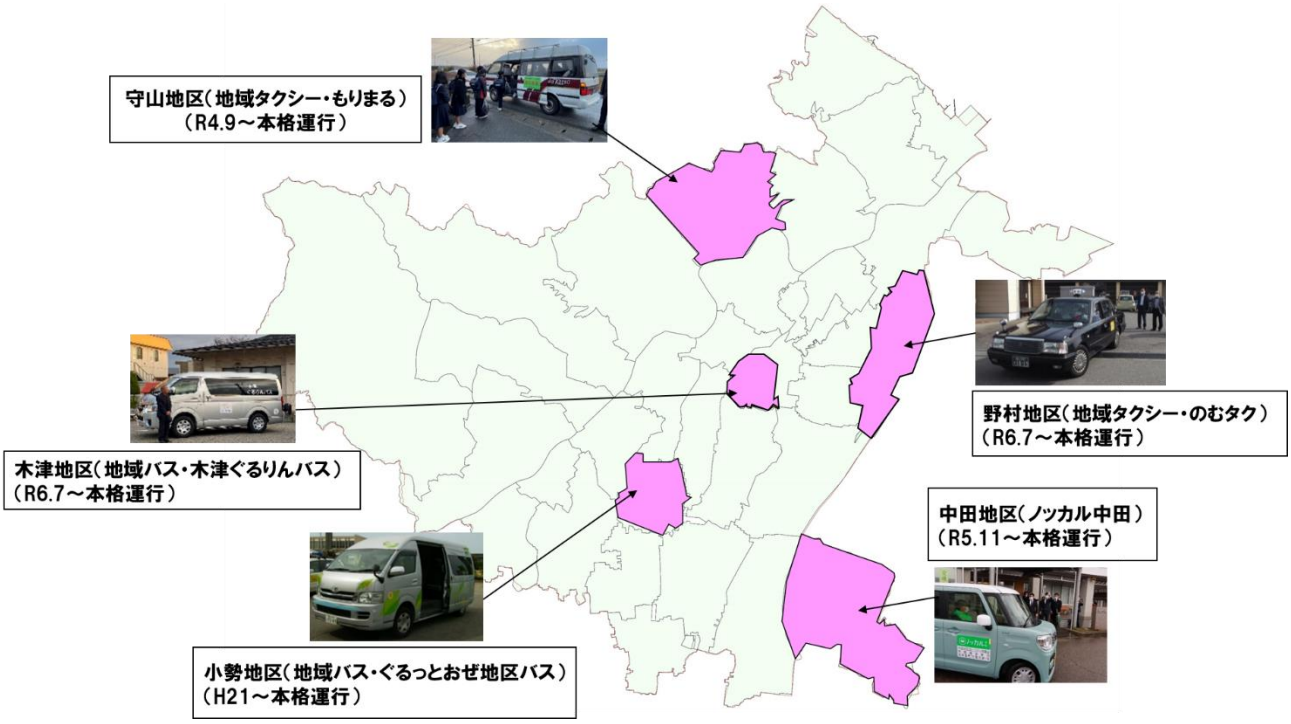


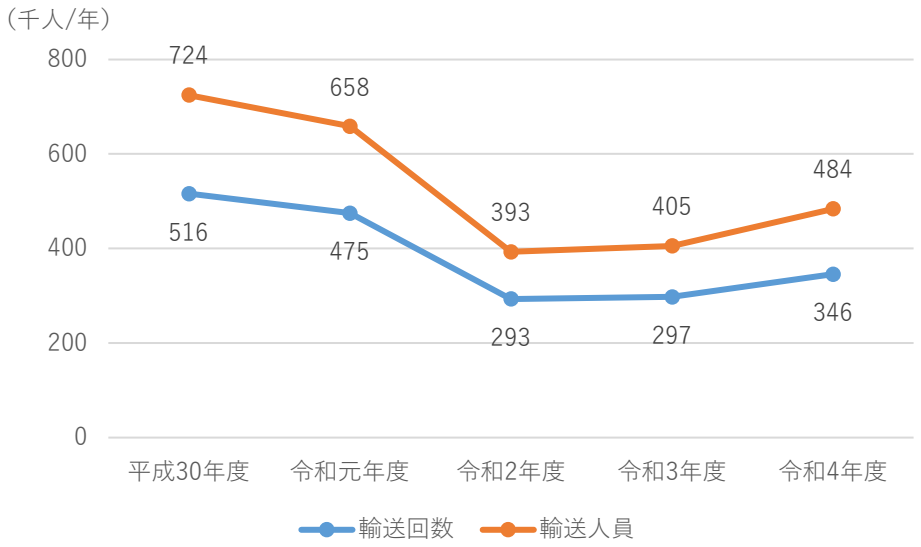
表　運行概要

運行形態	導入地区	運行概要
地域 タクシー （予約制 タクシー）	守山地区	地区が運行及び運行管理の全てを交通事業者へ委託 【実施主体】守山地区連合自治会 （運行主体：高岡交通株式会社） 【運転手】　高岡交通株式会社 【運行形態】予約型乗合タクシー 【運行便数】１日６便（予約された便のみ運行） 【運行車両】タクシー事業者の車両
	野村地区	地区が運行及び運行管理の全てを交通事業者へ委託 【実施主体】野村地区まちづくり協議会 （運行主体：高岡交通株式会社） 【運転手】　高岡交通株式会社 【運行形態】予約型乗合タクシー 【運行便数】１日６便（予約された便のみ運行） 【運行車両】タクシー事業者の車両
ノッカル （自家用車を 活用した 乗合交通）	中田地区	地区住民が運行を担い、運行管理は交通事業者へ委託 【実施主体】中田地区コミュニティ協議会 （協力事業者：高岡交通株式会社） 【運転手】２種免許保有または国土交通大臣認定講習を受講した地区住民 【運行形態】予約型乗合サービス 【運行便数】予約された時間のみ運行 【運行車両】地区住民の自家用車
地域バス	小勢地区	地区住民が運行及び運行管理を実施 【実施主体】特定非営利活動法人小勢地区活性化協議会 【運転手】２種免許保有または国土交通大臣認定講習を受講した地区住民 【運行形態】定時定路線 【運行便数】１日８便（うち２便は予約制） 【運行車両】市から車両を無償貸与
	木津地区	地区住民が運行及び運行管理を実施 【実施主体】木津ぐるりんバス運営協議会 【運転手】２種免許保有または国土交通大臣認定講習を受講した地区住民 【運行形態】定時定路線 【運行便数】１日６便 【運行車両】市から車両を無償貸与

2-2-5 タクシー

市内では新高岡駅、高岡駅、西高岡駅、福岡駅、戸出駅、伏木駅に配車され、ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う公共交通機関として利用されています。また、高岡駅や新高岡駅を発着とし、２～３時間の定額制で気軽に観光地を周遊できる「駅から観タクン」５コースが設定されています。

輸送回数、輸送人員とも減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和２年度に大きく落ち込んで以降は、緩やかに回復してきています。



資料：交通事業者提供

図　高岡市内　タクシー年間輸送回数・人員

表　駅から観タクン富山のコース

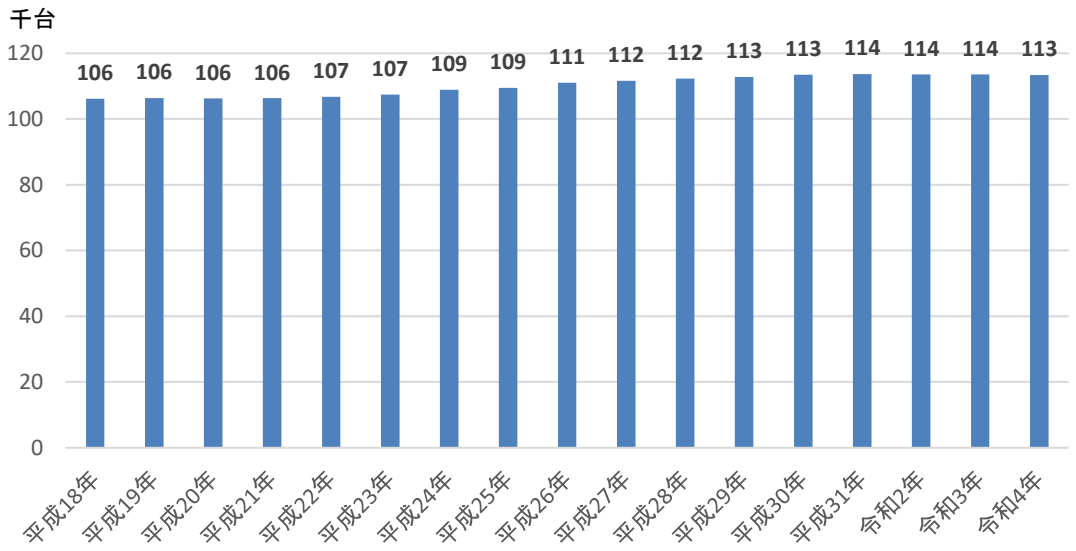
コース名	所要時間・費用	コース内容
高岡の魅力を巡るコース（利長くんコース）	２時間 7, 900 円/台	新高岡駅→国宝 高岡山瑞龍寺→高岡大仏→金屋町（千本格子の家並み）→高岡御車山会館→高岡駅・新高岡駅
万葉ゆかりの地と国宝 勝興寺を巡るコース（家持くんコース）		新高岡駅→国宝 雲龍山勝興寺・歌碑（国庁跡）→高岡市万葉歴史館→歌碑（寺井の跡）→高岡駅・新高岡駅
氷見の魅力満喫コース	３時間 11, 850 円/台	新高岡駅→雨晴・義経岩→まんがロード・氷見市漁業文化交流センターまたは上日寺→氷見市潮風ギャラリー（藤子不二雄Ⓐアートコレクション）・ひみ番屋街（道の駅氷見）→高岡駅・新高岡駅
海王丸と新湊大橋ドライブコース		新高岡駅→海王丸パーク（帆船海王丸）→新湊大橋＆あいの風プロムナード→新湊きっときと市場→川の駅新湊（曳山展示）または夢テラス海王→高岡駅・新高岡駅
北陸随一の大伽藍と井波彫刻の真髄をめぐるコース		新高岡駅→瑞泉寺・八日町通り→井波彫刻総合会館→高岡駅・新高岡駅

※上記コースの利用期間：2023 年 10 月 1 日～2024 年３月 31 日

2-2-6 自家用車

1） 自家用車保有台数の推移

市内における自家用車の保有台数は、令和４年３月末時点で 113,395 台となっており、近年は横ばいで推移しています。

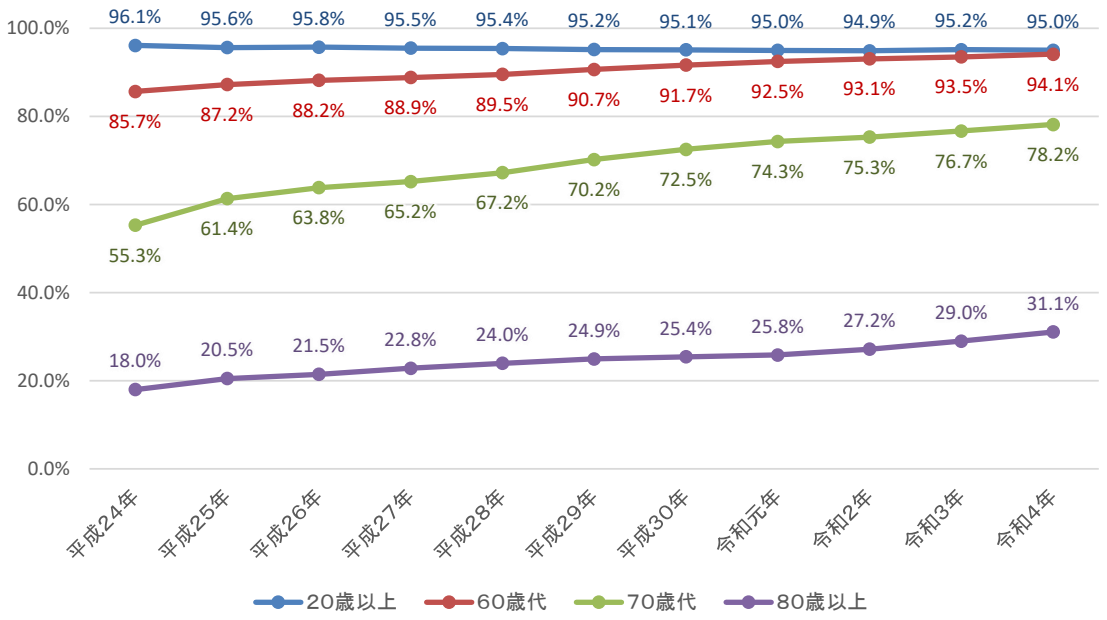


高岡市統計書時系列データ（各年３月 31 日現在）

図　自家用車保有台数の推移

2） 運転免許証保有者率

60 歳以上の運転免許保有率は増加傾向にあり、令和４年で 60 歳代の 94.1%、70 歳代の 78.2%が運転免許を保有しています。80 歳以上においては 31.1%となっています。

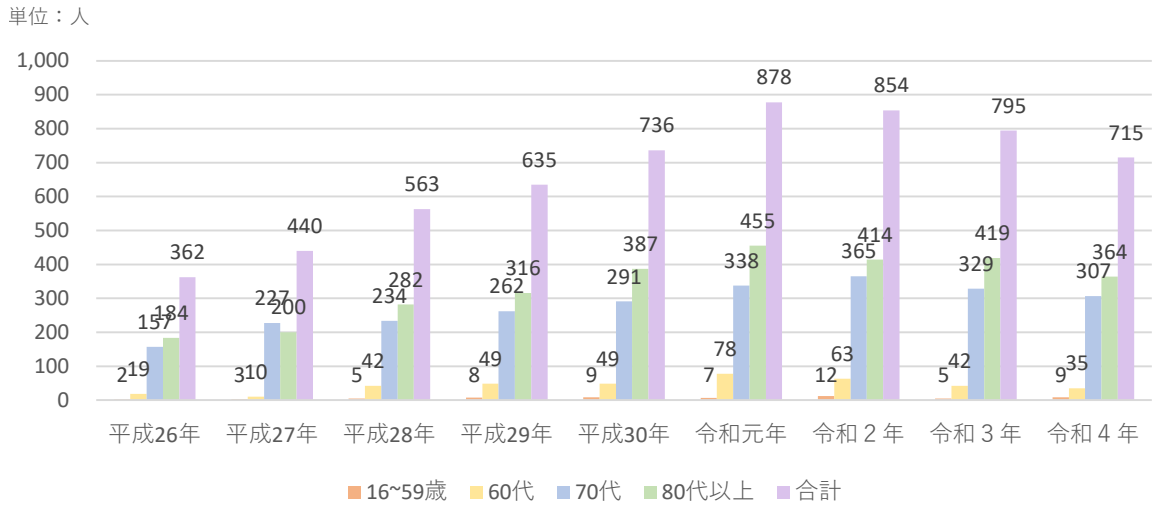


資料：富山県警察、運転免許センター提供

図　年代別の運転免許保有率

3） 運転免許返納者数

直近５年の運転免許返納者数は、年間 700 人～800 人台で推移しています。60 代以下の返納がほとんどなく、返納される方の大半は 70 代以上となっています。



資料：富山県警察、運転免許センター提供

図　免許返納者数の推移

4） 自家用車利用率と公共交通利用率

令和４年度に実施した市民アンケート調査による自家用車利用率は 95.0%となっており、市民の移動手段は、自家用車移動が主体となっています。また、公共交通全体の利用率は、令和２年調査から大きく変動していないものの、目的別では通勤通学で 5.6 ポイント、通院・通所で 1.5 ポイント上昇しています。

表　目的別移動手段

交通手段	通勤通学	通院・通所	買い物（日用品、食料品等）	買い物（洋服、家具、家電等）	趣味・娯楽	（旅行等）	計
徒歩	75	74	109	40	50	-	348
自転車	54	40	70	34	25	-	223
原付バイク	4	1	1	1	5	-	12
自家用車（運転）■	568	639	817	680	555	-	3,259
自家用車（同乗）■	34	84	113	127	83	-	441
あいの風とやま鉄道●	51	4	6	14	26	-	101
JR城端線・氷見線●	22	5	7	10	12	-	56
万葉線●	10	7	11	9	4	-	41
路線バス●	21	13	17	20	15	-	86
市民協働型地域交通システム●	0	2	4	0	0	-	6
タクシー●	6	19	4	2	9	-	40
自家用車…A　※■印	602	723	930	807	638	-	3,700
公共交通…B　※●印	110	50	49	55	66	-	330
母数（回答者数）…C	674	792	974	798	657	-	3,895
R4調査の自家用車利用率…A/C	89.3%	91.3%	95.5%	101.1%	97.1%		95.0%
R2調査の自家用車利用率…A/C	91.5%	98.7%	107.8%		-	113.4%	103.9%
R4調査の公共交通利用率…B/C	16.3%	6.3%	5.0%	6.9%	10.0%	-	8.5%
R2調査の公共交通利用率…B/C	10.7%	4.8%	5.8%		-	12.3%	8.4%

資料：令和４年高岡市市民アンケート

2-2-7 公共交通不便・空白地域

駅や電停、バス停からの距離、人口密度、公共交通の利便性を整理し、以下の条件により、公共交通不便地域、公共交通空白地域を抽出します。

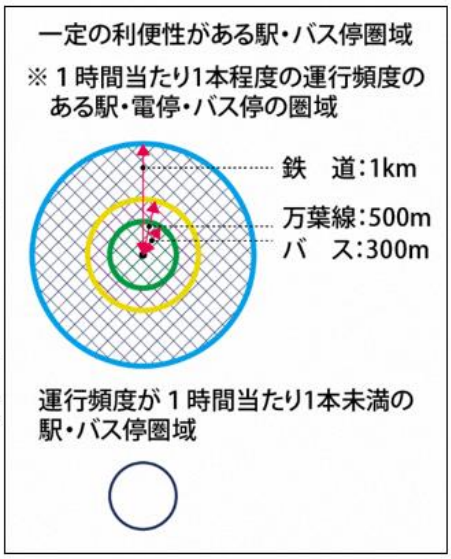
公共交通不便地域

一定の人口集積があり（20 人/ha 以上）、かつ一定の利便性がある（１時間当たり１本程度の運行頻度）駅・電停・バス停圏域に入っていない区域

公共交通空白地域

人口密度が 20 人/ha 未満の地域であり、かつ駅・電停・バス停圏域に入っていない区域

※ 人口密度の区分区域は令和２年国勢調査（500mメッシュ区分）に準拠



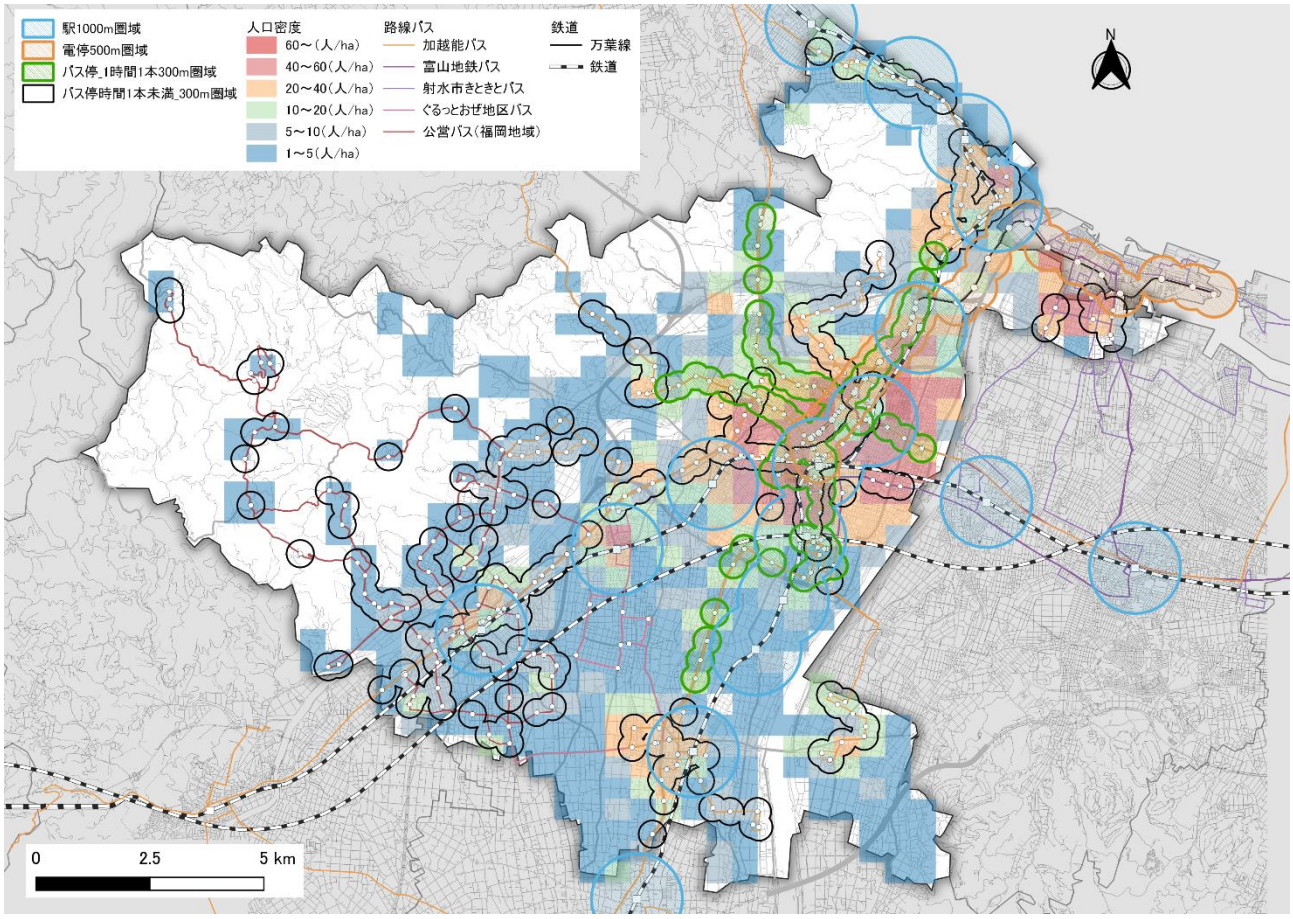
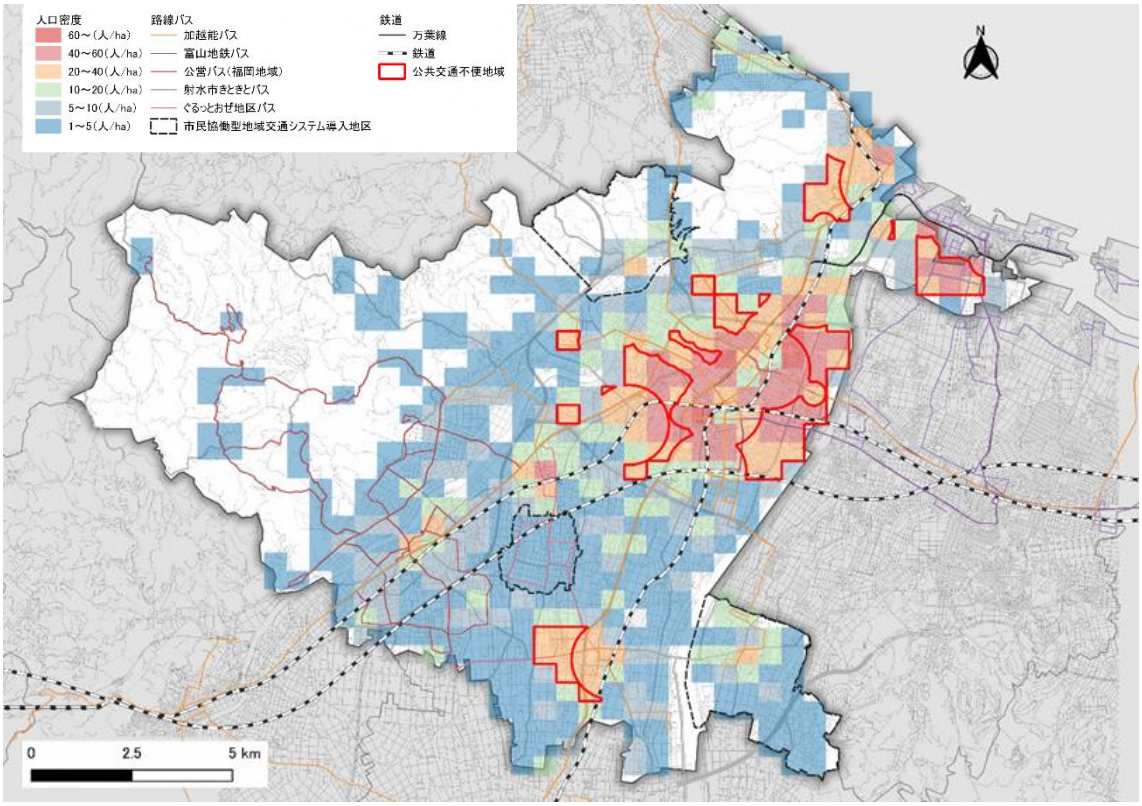
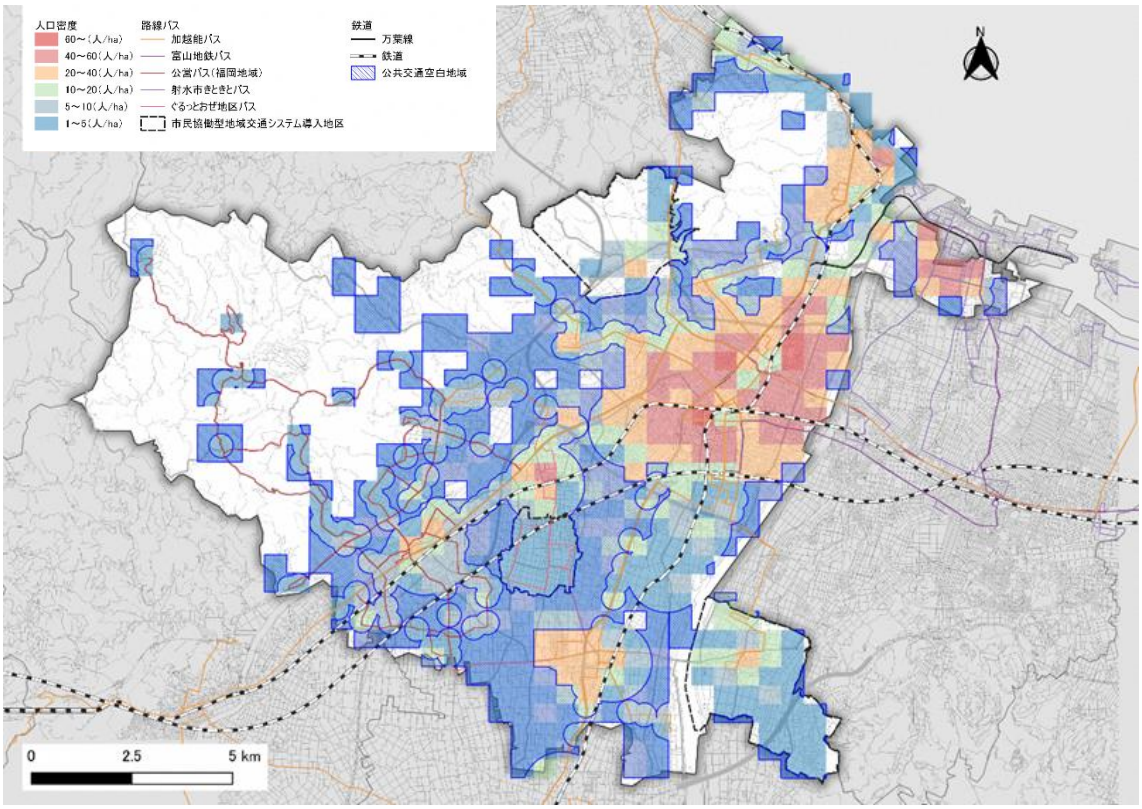


図　公共交通利用圏と人口密度

1） 公共交通不便地域



2） 公共交通空白地域



2-3 公共交通の現状と課題

都市間を結ぶ広域交通については、北陸新幹線や高速バス路線などの広域交通基盤の強みを活かして、令和６年３月の北陸新幹線金沢・敦賀間開業も追い風に、インバウンドを含む首都圏、関西圏からの観光誘客のほか、北陸、飛騨、能登地域等との広域連携や域内交流の促進、関西圏との往来の拡大など、地域の活性化に向けて更なる交流拡大を図る必要があります。

新型コロナウイルス感染症が５類に移行し、社会経済活動の正常化が進む中で、本市の地域公共交通は回復傾向にあるものの、依然として厳しい状況が続いています。利用者の減少は交通事業の収益を悪化させることから、利便性の高い交通サービスの維持が困難となり、結果としてさらに利用者が減少するというような、負のスパイラルに陥る可能性を孕んでいます。加えて、運転手の担い手不足が全国においても深刻化しており、早期の対応が必要となっています。

一方、75 歳以上の人口が市全体の２割に迫っており（令和５年９月末で 19.68%）、運転免許証を返納する高齢者や、認知機能の低下などによって自家用車を自ら運転することに不安を抱く高齢者の増加が見込まれています。令和４年度に実施した市民アンケート調査では、60 代以上の世代全体で６割以上が将来的な免許返納を考えており、将来に向けて公共交通の必要性を感じている状況となっています。また、公共交通のあり方についての項目では、「市の財政負担が増額となっても、サービス維持・向上を図るべき」、「自治会や地域の協働など、地域で支えることでサービス維持・向上を図るべき」とする意見が、それぞれ約４割を超える高い結果となっており、公共交通に対する行政の積極的な関与を求める考えや、公共交通を地域の課題として捉える考えが、浸透しつつあります。

現在、国では、地域交通法を改正し、深刻な公共交通需要の減少を解決するため、地域の輸送資源の総動員、「交通ＤＸ*」と「交通ＧＸ」の推進、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークの「リ・デザイン」（再構築）を進めることとしています。また、県では、地域交通戦略の策定にあたって、地域交通サービスをその地域の活力・魅力に直結する「公共サービス」とし、自らの地域をより良くするため必要なサービスの確保・向上について、自治体・県民の役割を、事業者への側面支援から、自らの地域に対する「投資」・「参画」として、地域の当事者としての関与を高めていくこととしています。

このような状況を踏まえ、本市においても、将来に向けて持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワークの実現に向けて、行政、市民、民間事業者が一丸となって、それぞれの立場で支えていく必要があります。

3．計画の基本的な方針

3-1 目指すべき将来像

＜高岡市が目指す将来像＞
コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり

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

限りある交通資源を有効に活用し、広域都市拠点である都心エリアと地域生活拠点である周辺市街地エリアをつなぐ、鉄軌道や路線バスなどの骨格的公共交通を維持するとともに、これらを補完する、地域が主体となった市民協働型地域交通システムの展開を図ることで、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します。

「コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり」のイメージ

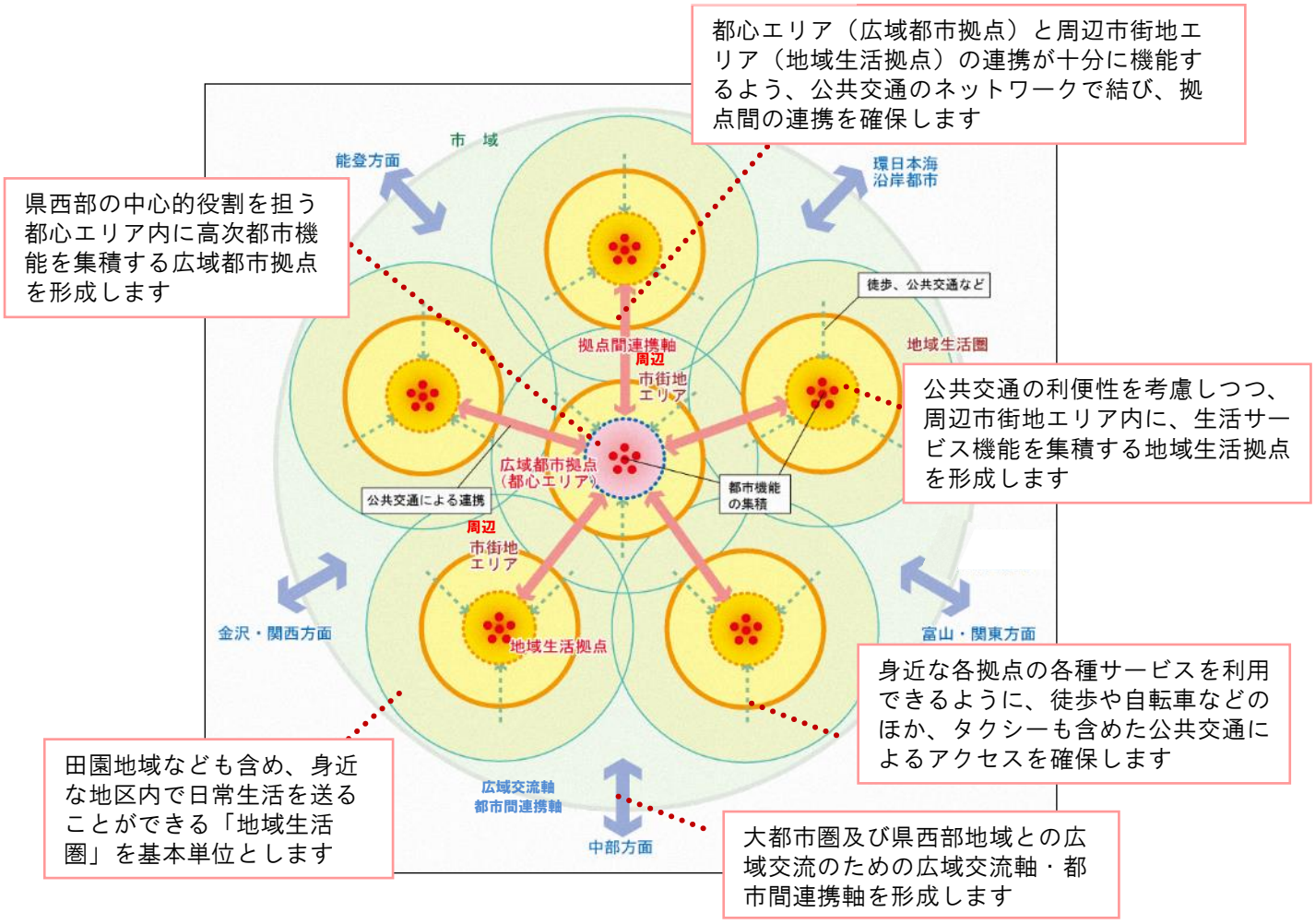


図　「コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり」のイメージ

3-2 基本理念・基本方針

目指すべき将来像の実現のためには、市民・交通事業者・民間事業者・行政機関等が共通の目標のもと一体となり、総合的に取り組みを進めることが必要です。

基本理念では、公共交通が果たすべき役割を明確化するとともに、本市の公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性を基本方針としてまとめ、これに基づいて各交通施策の推進を図ります。

3-2-1 基本理念

＜基本理念（公共交通が果たすべき役割）＞
「高岡型コミュニティ交通」の確立による、持続可能な公共交通ネットワークの構築

令和６年３月の北陸新幹線金沢・敦賀間開業により、高岡市では、これまでの首都圏との交通利便性が確保されるとともに、関西圏との交通利便性が格段に向上することとなりました。北陸３県が新幹線１本で繋がることも相まって、飛越能エリアを背後地に持つ新高岡駅の拠点性がこれまで以上に高まることとなります。

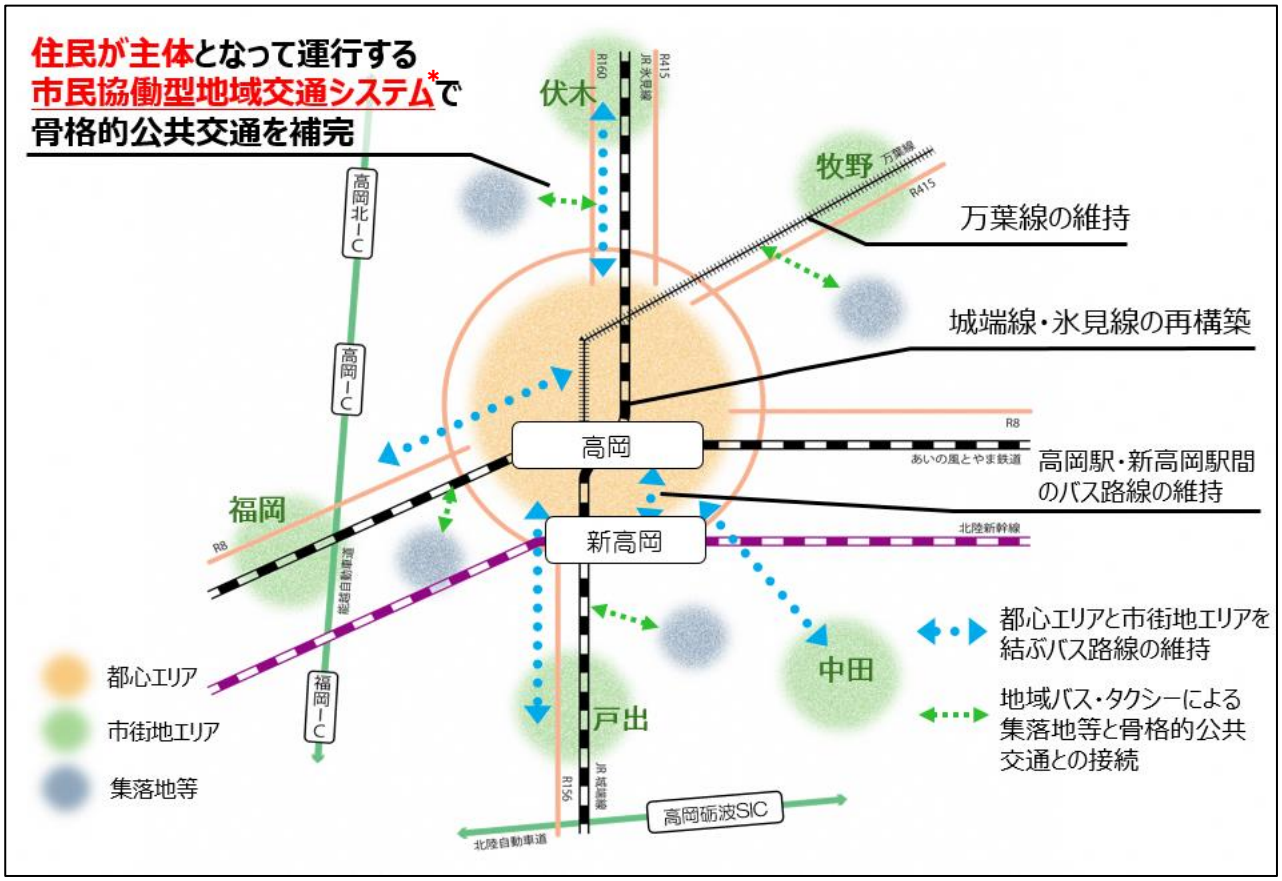
また、令和５年度には、城端線・氷見線の将来にわたって持続可能な路線を実現するため、７月に城端線・氷見線再構築検討会が設置され、富山県、沿線４市、JR 西日本、あいの風とやま鉄道により鉄道事業再構築実施計画を策定しました。今後、新型鉄道車両の導入や両線の直通化といった利便性向上に資する取り組みが進められようとしています。

人口減少・少子高齢化の中にあっても、持続可能で安心して暮らし続けられる都市を目指すため、高岡市においては、都市機能や居住機能の集約化と、これらのネットワーク化による「コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり」を進めていくこととしており、その中にあって、公共交通はそれぞれの機能、拠点を結ぶ、重要な役割を担っています。

鉄軌道、路線バス等の骨格的公共交通と、これらを補完する市民協働型地域交通システムによって、市域全体の移動利便性を高める「高岡型コミュニティ交通」を確立し、ヒト・モノ・コトの循環を支える公共交通ネットワークを構築することで、持続可能な未来都市高岡を目指します。

「高岡型コミュニティ交通」の確立にあたっては、公共交通の維持を交通事業者だけの役割とせず、地域交通サービスを「公共サービス」と捉え、行政、市民、民間事業者が一丸となって取り組むとともに、それぞれが必要と考える利便性の確保に向けて、当事者として自らの「投資」と「参画」により実現を目指します。

「高岡型コミュニティ交通」のイメージ



3-2-2 基本方針及び計画目標

基本方針１　都市の成長を高める広域交通体系の構築

北陸新幹線金沢・敦賀間開業を追い風に、インバウンドを含む首都圏、関西圏からの観光誘客や、北陸、飛騨、能登地域などとの広域連携による域内交流の促進など、北陸新幹線や高速バス路線などの広域交通基盤の強みを活かし、更なる交流拡大を図る必要があります。

広域交流拠点である新高岡駅、地域交流拠点である高岡駅の利便性向上に取り組むとともに、これらを起点として、飛騨・能登地域を結ぶ高速バス路線や県西部地域をつなぐ城端線・氷見線などの２次交通の充実を図ることで、本市における観光誘客や広域交流の促進につなげます。

計画目標：新高岡駅・高岡駅の利用者数の増加

基本方針２　交通資源のフル活用による市内の移動利便性の確保

高齢化の進展により、将来的な免許返納の増加が予測される中で、鉄軌道や路線バスなどの骨格的公共交通を維持していく必要性が高まっており、都心エリアを起点に放射状に展開する公共交通ネットワークの強みを活かすとともに、これらを補完する市民協働型地域交通システムの普及拡大により、地域ごとに異なる移動ニーズに応えていく必要があります。

公共交通への積極的な投資や交通事業に従事する担い手確保、地域住民の参画など、交通資源のフル活用により、市内の移動利便性を確保します。

計画目標：公共交通不便地域の解消

基本方針３　交通 DX 推進等によるサービス水準の向上と安全・安心な交通環境の維持

公共交通を維持、活性化していくためには、乗り継ぎに伴う不都合の解消やダイヤの見直し、分かりやすい情報発信や交通施設・設備の改修など、利用者にとって使い勝手の良いサービスを提供していく必要があります。

交通系 IC カードの導入や MaaS の活用など、デジタル技術の実装による交通 DX の推進や、鉄軌道における設備投資への支援など、公共交通におけるサービス水準の向上と安全・安心な公共交通の維持に努めます。

計画目標：公共交通利用者の満足度の向上

基本方針４　生活の中で公共交通を利用するライフスタイルの普及・浸透

人口減少に伴って公共交通の利用者数が減少することが想定される中で、過度に自家用車に依存しないライフスタイルへの転換を図っていくことは、公共交通の維持に資するだけでなく、移動に伴う CO2 排出を減らすなど、個々人が身近にできる SDGs として、また、歩くライフスタイルを推進することで、地元商業や観光産業の活性化、健康寿命の延長や医療費の抑制など、様々な効果が期待されます。

地域公共交通に関わる者が一体となって、生活の中に公共交通を取り入れるためのきっかけづくりや意識醸成に取り組みます。

計画目標：市民１人当たりの公共交通利用回数の増加

４．計画目標達成に向けた施策及び実施主体

４-１ 基本方針に基づく具体的な施策及び実施主体

４-１-１ 基本方針１

都市の成長を高める広域交通体系の構築

計画目標：新高岡駅・高岡駅の利用者数の増加

１） 施策１－１　大都市圏との交通軸の強化

① 北陸新幹線の大阪までのフル規格による早期整備

- 県や関係自治体、関係団体と連携し、北陸新幹線の大阪までのフル規格による早期整備に向けた取り組みを進めます。

② 北陸新幹線の利便性の確保・向上

- 県や関係自治体、関係団体と連携し、首都圏や関西圏への北陸新幹線による移動利便性の向上を目指し、新高岡駅における「かがやき」定期便の停車や運行本数の拡大、乗り継ぎ改善に向けた取り組みを進めます。

③ 東海北陸自動車道の暫定２車線区間の４車線化

- 中京圏などへの円滑なアクセスを確保し、高速バス等の公共交通の拡充と交流拡大に繋げるため、県や関係自治体と連携し、東海北陸自動車道の４車線化を目指します。

２） 施策１－２　飛越能地域、県西部地域との交通軸の強化

① 飛騨地方、能登地方との高速バス路線の利便性の向上

- 飛騨・能登地域との連携強化を図るため、県や交通事業者と連携し、新高岡駅から両地域に向かう高速バス路線の維持拡充を図るとともに、利用促進のための取り組みを進めます。

② 城端線・氷見線の再構築（城端線・氷見線沿線地域公共交通計画の推進）

- 県や関係自治体、交通事業者と連携し、城端線・氷見線の利便性向上に向け、新型車両の導入やダイヤ改善などの具体的な検討、取り組みを進めます。

③ あいの風とやま鉄道の利便性向上

- 県や沿線市、交通事業者と連携し、あいの風とやま鉄道の利用促進、利便性向上の取り組みを進めます

④ 県西部地域とのバス路線の維持

- 県や関係自治体、交通事業者と連携し、県西部地域のバス路線や運行本数の維持を図るとともに、利用実態に応じた運行ダイヤの設定により、利便性の向上に努めます。

⑤ 能越自動車道の整備

- 高速バス等の公共交通網を活かした広域観光ルートの形成による交流拡大に繋げるため、県や関係自治体と連携し、能越自動車道全線の整備促進・早期完成を目指します。

３） 施策１－３　広域観光・広域交流の促進

① 広域交通体系を活かした観光誘客の促進

- 民間事業者や交通事業者と連携し、広域交通体系を活かした団体旅行誘致、個人旅行の増加に向けた着地型旅行商品の充実などの取り組みを進めます。

- 北陸新幹線新高岡駅の利用拡大に向け、PR 等の取り組みを進めます。

② 北陸エリア内の交流促進

- 民間事業者や交通事業者と連携し、北陸新幹線沿線地域との相互交流や、マイクロツーリズムの推進などにより、北陸エリアの交流を促進します。

【基本方針１】都市の成長を高める広域交通体系の構築 計画目標：新高岡駅・高岡駅の利用者数の増加						
施策名	事業名		実施主体	短期	中期	長期
1－1 大都市圏との交通軸の強化	(1)	北陸新幹線の大阪までのフル規格による早期整備の促進	県、関係自治体、市、関係団体			
	(2)	北陸新幹線の利便性の確保・向上	県、関係自治体、市、関係団体			
	(3)	東海北陸自動車道の暫定２車線区間の４車線化	県、関係自治体、市			
1－2 飛越能地域、県西部地域との交通軸の強化	(1)	飛騨地方、能登地方との高速バス路線の利便性の向上	県、市、交通事業者			
	(2)	城端線・氷見線の再構築（城端線・氷見線沿線地域公共交通計画の推進）	県、関係自治体、市、交通事業者			
	(3)	あいの風とやま鉄道の利便性向上	県、関係自治体、市、交通事業者			
	(4)	県西部地域とのバス路線の維持	県、関係自治体、市、交通事業者			
	(5)	能越自動車道の整備	県、関係自治体、市			
1－3 広域観光・広域交流の促進	(1)	広域交通体系を活かした観光誘客の促進	市、民間事業者、交通事業者			
	(2)	北陸エリア内の交流促進	市、民間事業者、交通事業者			

4-1-2 基本方針２

交通資源のフル活用による市内の移動利便性の確保

計画目標：公共交通不便地域の解消

1） 施策２－１　都心交通軸・都市交通軸の強化

① 高岡駅・新高岡駅間のバス路線の維持

- 高岡駅・新高岡駅のバスターミナルのハブ機能を活かし、様々な交通モードとの乗継利便性を確保するため、交通事業者と連携し、高岡駅・新高岡駅間におけるバス路線の利便性確保に努めます。

② 都心エリアと市街地エリアを結ぶ路線の維持・強化

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

③ 生活路線バス・公営バスの維持

- 市民の日常生活の移動手段を確保するため、交通事業者と連携し、市内に放射状に運行されている生活路線バス・公営バスの維持に努めるとともに、地域の実情や利用実態などを踏まえ、需要に応じた効率的な路線を検討していきます。

④ 万葉線の利便性向上

- 交通事業者と連携し、万葉線の利便性向上に向けて安定的な運行体制を維持するための取り組みを進めます。

2） 施策２－２　市民協働型地域交通システムの普及拡大

① 市民協働型地域交通システムのエリア拡大

- 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エリアの拡大に向けて、地域住民や交通事業者と連携して事業化を推進するとともに、地域による調査活動や実証運行、本格運行など、各段階それぞれの取り組みを支援します。
- 導入にあたっては、地域にとって利便性が高く効率的な運行形態となるよう、導入事例を含めた情報提供、地域ニーズや地理的特性に応じた運行方式等を地域とともに検討し、提案していきます。

② デジタルを活用した市民協働型地域交通システムの利便性向上

- 地域住民や交通事業者、民間事業者と連携し、デジタル技術（MaaS*）を活用した予約、配車のサービス充実など、市民協働型地域交通システムの利便性向上に取り組みます。

③ 民間事業者と地域との連携による輸送サービスの充実

- 地域住民と民間事業者等との連携による地域送迎など、新たな輸送サービスの充実に向けて検討していきます。

3） 施策２－３　公共交通の維持・発展に向けた協力体制の構築

① 公共交通の効率的な運行に向けた交通事業者間の連携

- 市内を運行する様々な交通モードが将来に渡って持続的に運行されるよう、交通事業者間の連携を図り、効率的な運行のあり方などについて検討していきます。

② 交通事業者と異業種事業者の連携によるサービスの充実

- 他分野の民間事業者と交通事業者の連携による、コトづくりや運行のサポートなど、サービスの充実に向けて検討していきます。

③ 公共交通サービスの安定運営に向けた体制の構築

- 地域交通サービスを公共サービスとして捉え、将来に渡って持続可能な公共交通の実現に向けて、地域交通サービスの安定運営に向けた体制の構築に努めます。

4） 施策２－４ 担い手の確保

① 担い手確保に向けた取り組みの推進

- 交通事業者が人材確保に向けて取り組む、一時金制度や運転手紹介サービスの利用に対しての支援を進めます。
- 国や県の支援制度とも連携し、交通事業者の業務デジタル化や大型二種免許等の取得などの取り組みを支援します。
- 交通事業者と連携し、就業の機会創出に結びつくような、乗車体験会や職場体験会などの取り組みを進めます。

② 働きやすい職場環境の整備

- 国や県の支援制度とも連携し、交通事業者が職場環境整備を推進するために取り組む、働きやすい職場認証制度の取得や施設環境整備に対して支援します。

【基本方針２】交通資源のフル活用による市内の移動利便性の確保
計画目標：公共交通不便地域の解消

施策名		事業名	実施主体	短期	中期	長期
２－１ 都心交通軸・都市交通軸の強化	(1)	高岡駅・新高岡駅間のバス路線の維持	市、交通事業者			
	(2)	都心エリアと市街地エリアを結ぶ路線の維持・強化	市、交通事業者			
	(3)	生活路線バス・公営バスの維持	市、交通事業者			
	(4)	万葉線の利便性の向上	市、関係市、市民、交通事業者			
２－２ 市民協働型地域交通システムの普及拡大	(1)	市民協働型地域交通システムのエリア拡大	市、地域、交通事業者			
	(2)	デジタルを活用した市民協働型地域交通システムの利便性向上	市、地域、交通事業者			
	(3)	民間事業者と地域との連携による輸送サービスの充実	市、民間事業者、交通事業者			
２－３ 公共交通の維持・発展に向けた協力体制の構築	(1)	公共交通の効率的な運行に向けた交通事業者間の連携	市、交通事業者			
	(2)	交通事業者と異業種事業者の連携によるサービスの充実	市、交通事業者、民間事業者			
	(3)	公共交通サービスの安定運営に向けた体制の構築	市			
２－４ 担い手の確保	(1)	担い手確保に向けた取り組みの推進	国、県、市、交通事業者			
	(2)	働きやすい職場環境の整備	国、県、市、交通事業者			

【施策２－２ 市民協働型地域交通システムの普及拡大】における、高岡市地域公共交通計画と地域公共交通確保維持事業（国の補助制度）との連動化について

●補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割

	系統	位置づけ・役割	確保・維持策
骨格的公共交通	地域間幹線系統バス 路線バス６系統（脇・守山経由氷見・新高岡守山経由氷見・伏木経由氷見・済生会中田団地・富山-高岡線） 青系統	高岡駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	加越能バス株式会社及び富山地方鉄道株式会社と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
市民協働型地域交通システム	地域タクシー「もりまる」 【４条乗合（区域）】 赤系統	市内地域を運行し、骨格的公共交通や軸となる地域生活拠点に接続する。	守山地区連合自治会、高岡交通株式会社及び高岡市が連携・協議の上、一定以上の運行水準を確保。
			地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	ノッカル中田 【事業者協力型自家用有償運送（区域）】 緑系統	市内地域を運行し、骨格的公共交通や軸となる地域生活拠点に接続する。	中田地区コミュニティ協議会、高岡交通株式会社及び高岡市が連携・協議の上、一定以上の運行水準を確保。
			地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	地域タクシー「のむタク」 【４条乗合（区域）】 橙系統	市内地域を運行し、骨格的公共交通や軸となる地域生活拠点に接続する。	野村地区まちづくり協議会、高岡交通株式会社及び高岡市が連携・協議の上、一定以上の運行水準を確保。
			地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

運行系統図

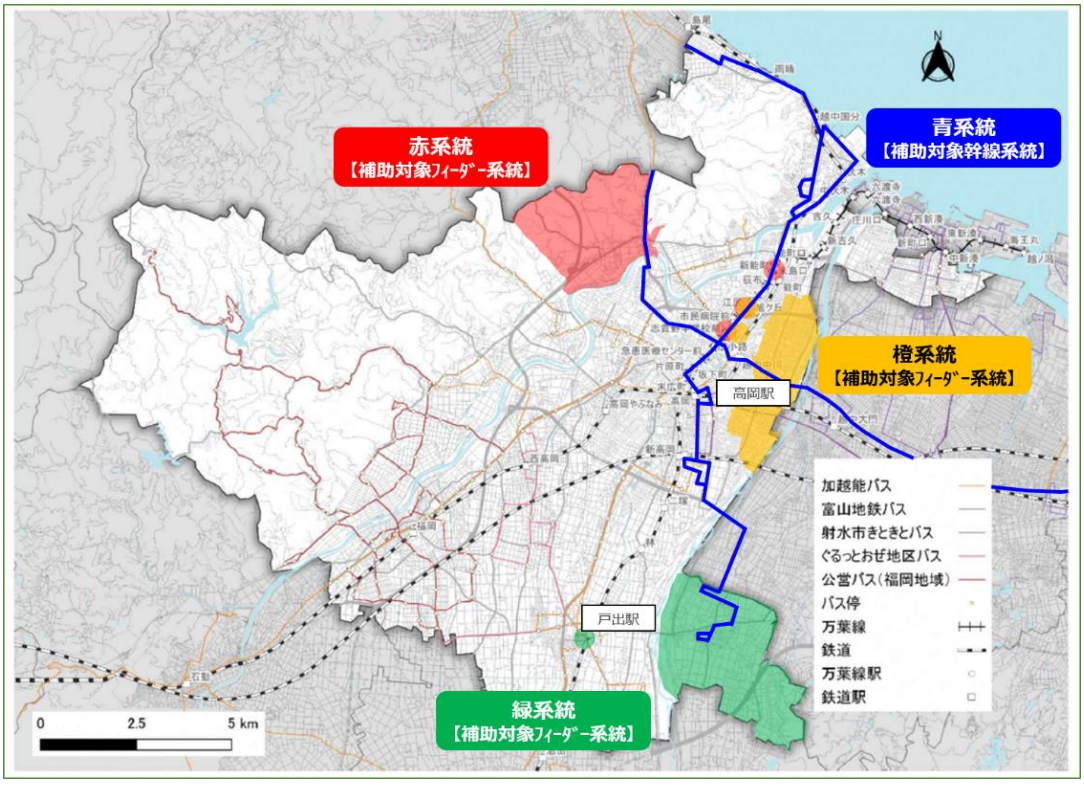


図　高岡市のフィーダー系統位置図

● 地域公共交通確保維持事業の必要性

・地域タクシー「もりまる」（守山地区）

守山地区は、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りました。そのため、地域タクシー「もりまる」は、地域住民に必要な「冬季期間中の中学生の通学手段」と「高齢者の移動手段」としての役割を担うとともに、脇線、守山経由氷見線、新高岡守山経由氷見線及び伏木経由氷見線への接続により、広域への移動も可能とするなど、これらの地域間幹線系統を補完する欠かせない路線となっています。

一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

・事業者協力型自家用有償旅客運送「ノッカル中田」（中田地区）

中田地区は、町部と山間部からなる地域で、町部では、加越能バス「済生会中田団地線」が運行されていますが、山間部まで路線が届いていません。

このことから、高齢者や学生を中心に、居住地区から病院やスーパー等のある町中心部や、最寄りの公共交通機関への移動手段として、自家用車を活用した乗合交通サービス「ノッカル中田」が運行されています。「ノッカル中田」は済生会中田団地線への接続により、広域への移動も可能であることから、地域間幹線系統を補完する欠かせない路線となっています。

一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

・地域タクシー「のむタク」（野村地区）

野村地区は、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」のみとなりました。そのため、地域タクシー「のむタク」は、「日中の高齢者の移動手段」としての役割を担うとともに、富山地鉄バス「富山―高岡線」への接続により、広域への移動を可能とし、地域間幹線系統を補完する欠かせない路線となっています。

一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

● 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
地域タクシー「もりまる」（赤系統）	守山地区			４条乗合	区域運行	守山地区連合自治会（運行は交通事業者）	フィーダー補助
ノッカル中田（緑系統）	中田地区			79 条（事業者協力型交通空白地有償運送）	区域運行	中田地区コミュニティ協議会	フィーダー補助
地域タクシー「のむタク」（橙系統）	野村地区			４条乗合	区域運行	野村地区まちづくり協議会（運行は交通事業者）	フィーダー補助

● 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果について

本市が進める市民協働型地域交通システムは、地域ごとに異なる移動ニーズや交通課題に対して最適な交通モードを、住民が主体となって導入していく取り組みです。地域の実情や導入される交通モードに応じて、事業の目標となる利用者数や利用率、地域負担額等が異なるほか、市の財政負担額も変動することから、毎年地域ごとに運行の実績等を運行実施主体からの報告により正確に把握したうえで定量的な目標を設定し、効果を測定していく必要があります。このため、毎年協議会にて協議の上、補助系統ごとの目標・効果を定めます。

4-1-3 基本方針３

交通ＤＸ推進等によるサービス水準の向上と安全・安心な交通環境の維持

計画目標：公共交通利用者の満足度の向上

1） 施策３－１　交通モード間の乗継改善

① ダイヤ等の改善・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、利用者ニーズを踏まえた運行本数やダイヤの改善、交通モード間の円滑な乗継環境の実現に努めます。

② 公共交通のシームレス*化

- 交通事業者と連携し、鉄道駅、電停、バス停における乗継利便性の向上を図り、スムーズでシームレスな地域公共交通ネットワークの構築に努めます。

③ 相互利用可能な交通系ＩＣカードの導入

- 乗継時間の短縮など公共交通の利便性向上のため、交通事業者と連携し、相互利用可能な交通系ＩＣカードの導入に取り組みます。

2） 施策３－２　デジタル技術等を活用したサービスの充実

① 観光型 MaaS を活用した周遊チケットや企画商品の充実

- 交通事業者や民間事業者と連携し、観光型 MaaS の活用による周遊チケットのデジタル化や企画商品の販売などの取り組みを進めます。

② 公共交通情報の提供充実

- 県や交通事業者と連携し、公共交通情報を集約・提供する「とやまロケーションシステム」の機能充実に努めます。
- 大雨や大雪の天候不良などによる運行遅延・休止の情報をリアルタイムで取得できるよう、交通事業者と連携し、情報提供手法の改善に努めます。
- 高岡駅、新高岡駅の交通ターミナルとしての機能を高めるため、交通事業者と連携し、分かりやすい案内サインや交通情報の発信など、公共交通情報ホスピタリティの向上に努めます。

③ 先進情報技術の活用

- 交通事業者と連携し、公共交通の利便性向上や利用促進のほか、交通事業者の担い手不足などに対応するため、AI や MaaS などのデジタル技術の活用を進めます。

3） 施策３－３　公共交通を活かしたにぎわいの創出

① ウォーカブル*なまちづくりの推進

- 「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進し、魅力的なまちづくりを推進します。

② 自転車の利活用（サイクル＆ライドやレンタルサイクル等の推進）

- まちなかを訪れる観光客等の利便性と周遊性の向上のため、レンタルサイクルの拡充に努めます。
- 鉄軌道駅周辺の自転車駐車場の案内の充実や自転車持ち込み可能な車両の導入促進など、自転車を併用した公共交通の利用促進（サイクル＆ライド）を図ります。

③　公共交通を組み合わせた観光企画やイベントの充実

- 交通事業者や民間事業者と連携し、鉄軌道沿線でのイベントや、万葉線、路線バスの車両、駅舎などを活用した観光企画やイベントの充実に取り組みます。
- 中心市街地活性化基本計画に位置づけられた事業の推進を図るとともに、交通施策との連携によるまちなかの賑わい創出を推進します。

④　ラッピング車両の運行

- 交通事業者や関係機関と連携し、市や公共交通のイメージアップを図るラッピング車両の運行に取り組みます。

4）施策３－４　交通施設・車両設備等の改善

①　駅等の利用環境の改善

- 利便性・安全性向上のため、交通事業者や関係団体と連携し、施設・設備の状態や利用状況などを踏まえ、計画的な更新やバリアフリー化など利用環境の改善に努めます。

②　車両の改修、環境にも配慮した車両への更新

- 交通事業者と連携し、車両の計画的な改修、更新やバリアフリー車両などの利便性の高い車両や環境配慮型車両の導入に努めます。

③　安全で快適な自転車利用環境の整備

- 交通実態や周辺道路環境などを踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の整備に努めます。

【基本方針３】交通ＤＸ推進等によるサービス水準の向上と安全・安心な交通環境の維持
計画目標：公共交通利用者の満足度の向上

施策名	事業名		実施主体	短期	中期	長期
３－１ 交通モード間の乗継改善	(1)	ダイヤ等の改善・相互調整	市、交通事業者			
	(2)	公共交通のシームレス化	市、交通事業者			
	(3)	相互利用可能な交通系ＩＣカードの導入	市、交通事業者			
３－２ デジタル技術等を活用したサービスの充実	(1)	観光型 MaaS を活用した周遊チケットや企画商品の充実	市、交通事業者、民間事業者			
	(2)	公共交通情報の提供充実	県、市、交通事業者			
	(3)	先進情報技術の活用	市、交通事業者			
３－３ 公共交通を活かしたにぎわいの創出	(1)	ウォーカブルなまちづくりの推進	市、市民、民間事業者			
	(2)	自転車の利活用（サイクル＆ライドやレンタルサイクル等の推進）	市、民間事業者			
	(3)	公共交通を組み合わせた観光企画やイベントの充実	市、民間事業者、交通事業者			
	(4)	ラッピング車両の運行	市、交通事業者			
３－４ 交通施設・車両設備等の改善	(1)	駅等の利用環境の改善	市、交通事業者			
	(2)	車両の改修、環境にも配慮した車両への更新	市、交通事業者			
	(3)	安全で快適な自転車利用環境の整備	市、交通事業者			

4-1-4 基本方針４

生活の中で公共交通を利用するライフスタイルの普及・浸透

計画目標：市民１人当たりの公共交通利用回数の増加

１） 施策４－１　利用者意識の醸成

① モビリティ・マネジメントの推進

- 全市民を対象として、公共交通の利用促進や、施策の１～３でも位置づけた公共交通の利便性向上に向けた取り組みやまちづくり施策と連携し、市民に「週に１回以上の利用」を呼び掛けるなど、自家用車から公共交通へと利用者意識の自発的変革を促すため、取り組みを推進します。
- ライフサイクルの各シーンに応じ、公共交通の利用促進、意識啓発に取り組みます。

② 地域におけるマイバス・マイレール意識の醸成

- 交通事業者や地域団体と連携し、生活する地域を運行する路線バスや鉄軌道に対する、マイバス・マイレール意識を高めるための取り組みを推進します。

２） 施策４－２　都市機能の集約化

① 都市機能誘導区域への都市機能の集約

- 立地適正化計画に基づき、既存の都市インフラを効率的に活用しながら、都市機能誘導区域への公共、医療、福祉などの都市機能の誘導を図ります。

② まちなか居住支援制度の推進

- まちなか居住を促進する支援制度の推進を図り、公共交通による移動を前提とした持続可能な都市構造を目指す、コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくりを推進します。

３） 施策４－３　生活の中に公共交通を取り入れる取り組みの推進

① ノーマイカー運動の推進

- 民間事業者や交通事業者と連携し、通勤をはじめとした生活移動の中に公共交通の利用を促す、ノーマイカー運動を推進します。

② パーク＆ライドの推進

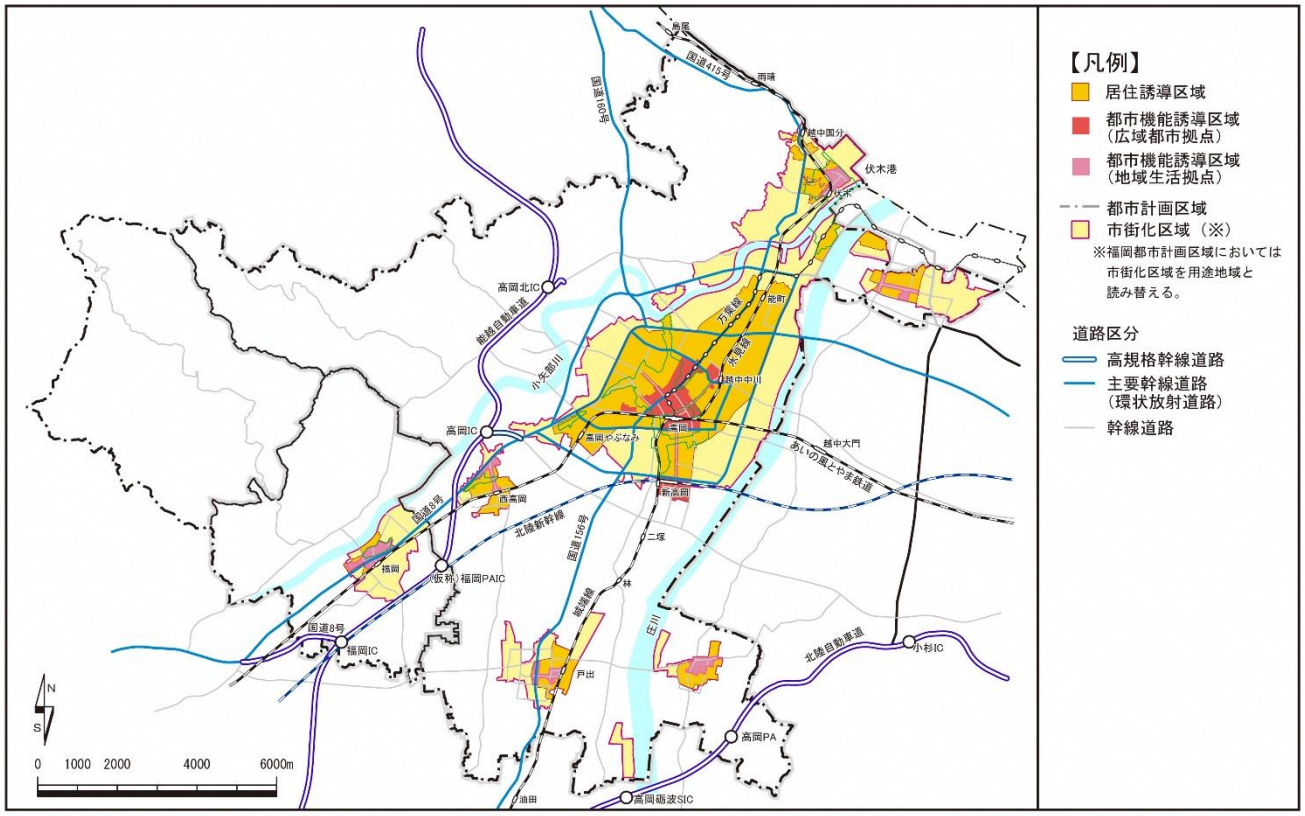
- 民間事業者や交通事業者と連携し、自家用車と公共交通を組み合わせた移動の促進を図るパーク＆ライドを推進します。

③ 民間事業者と連携した公共交通の利用促進

- 民間事業者と連携し、移動に伴う CO2 排出の削減という環境配慮や、SDGs 達成に向け身近に取り組むことができる、公共交通の利用促進を図るための取り組みを進めます。

【基本方針４】生活の中で公共交通を利用するライフスタイルの普及・浸透 計画目標：市民１人当たりの公共交通利用回数の増加						
施策名	事業名		実施主体	短期	中期	長期
4－1 利用者意識の醸成	(1)	モビリティ・マネジメントの推進	市、市民、交通事業者			
	(2)	地域におけるマイバス・マイレール意識の醸成	市、市民、交通事業者			
4－2 都市機能の集約化	(1)	都市機能誘導区域への都市機能の集約	国、県、市、民間事業者			
	(2)	まちなか居住支援制度の推進	市			
4－3 生活の中に公共交通を取り入れる取り組みの推進	(1)	ノーマイカー運動の推進	市、市民、交通事業者、民間事業者			
	(2)	パーク＆ライドの推進	市、市民、交通事業者、民間事業者			
	(3)	民間事業者と連携した公共交通の利用促進	市、市民、交通事業者、民間事業者			

居住誘導区域・都市機能誘導区域（高岡市立地適正化計画）



4-2 評価指標（目標値）

高岡市地域公共交通の計画目標について、計画期間中の事業進捗の目安とするため、以下のとおり評価指標（目標値）を設定します。

【基本方針１】都市の成長を高める広域交通体系の構築

計画目標：新高岡駅・高岡駅の利用者数の増加

基本方針１では、広域交通拠点としての機能の充実、利便性の向上を目指しています。このため、新高岡駅・高岡駅の利用者数を評価指標（目標値）とします。

評価指標①　新高岡駅・高岡駅の利用者数

定義

新高岡駅・高岡駅の１日当たりの乗客数の合計

従前値		目標値
10,243 人/日 **（令和４年度）**	→	**13,000 人/日** **（令和 10 年度）**

資料：富山県、交通事業者提供

【基本方針２】交通資源のフル活用による市内の移動利便性の確保

計画目標：公共交通不便地域の解消

基本方針２では、市内の交通資源をフル活用することで、市域全体の移動利便性の確保を目指しています。このため、公共交通不便地域の割合を評価指標とします。

評価指標②　公共交通不便地域の割合

定義

本市全区域の居住地面積に対し、20 人/ha 以上の人口集積があり、かつ１時間当たり１本程度の運行頻度の公共交通圏域に入っていない区域面積の割合

従前値		目標値
9.2% **（令和４年度）**	→	**5.0%** **（令和 10 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・バス停等の現況

【基本方針３】交通ＤＸ推進等によるサービス水準の向上と安全・安心な交通環境の維持

計画目標：公共交通利用者の満足度の向上

基本方針３では、交通モード間の乗り継ぎや MaaS 等の活用によるサービス拡充などにより、快適で、安全・安心な公共交通の利用を目指しています。このため、公共交通の満足度を評価指標とします。

評価指標③　公共交通利用者の満足度

定義

市民アンケート調査等における市内公共交通利用者の満足度

従前値		目標値
2.78 （令和４年度）	→	**3.50** （令和 10 年度）

資料：令和４年度市民アンケート調査

【基本方針４】生活の中で公共交通を利用するライフスタイルの普及・浸透

計画目標：市民１人当たりの公共交通利用回数の増加

基本方針４では、モビリティ・マネジメントの推進や生活の中で公共交通を利用する取り組みの展開により、過度に自家用車に依存するライフスタイルからの転換を目指しています。このため、市民１人当たりの公共交通利用回数を評価指標とします。

評価指標④　市民１人当たりの公共交通利用回数

定義

公共交通利用者数を本市の人口で割り返した数値

（市民に対しては、「週に１回以上の利用」を呼びかけます。）

従前値		目標値
42.2 回／年 （令和４年度）	→	**52.0 回／年** （令和 10 年度）

資料：県・交通事業者提供

5．計画の推進体制

5-1 推進体制

高岡市地域公共交通活性化推進協議会において、毎年度、計画に掲げる取り組みの実施状況の確認、効果検証や取り組みの改善案等について協議を行います。

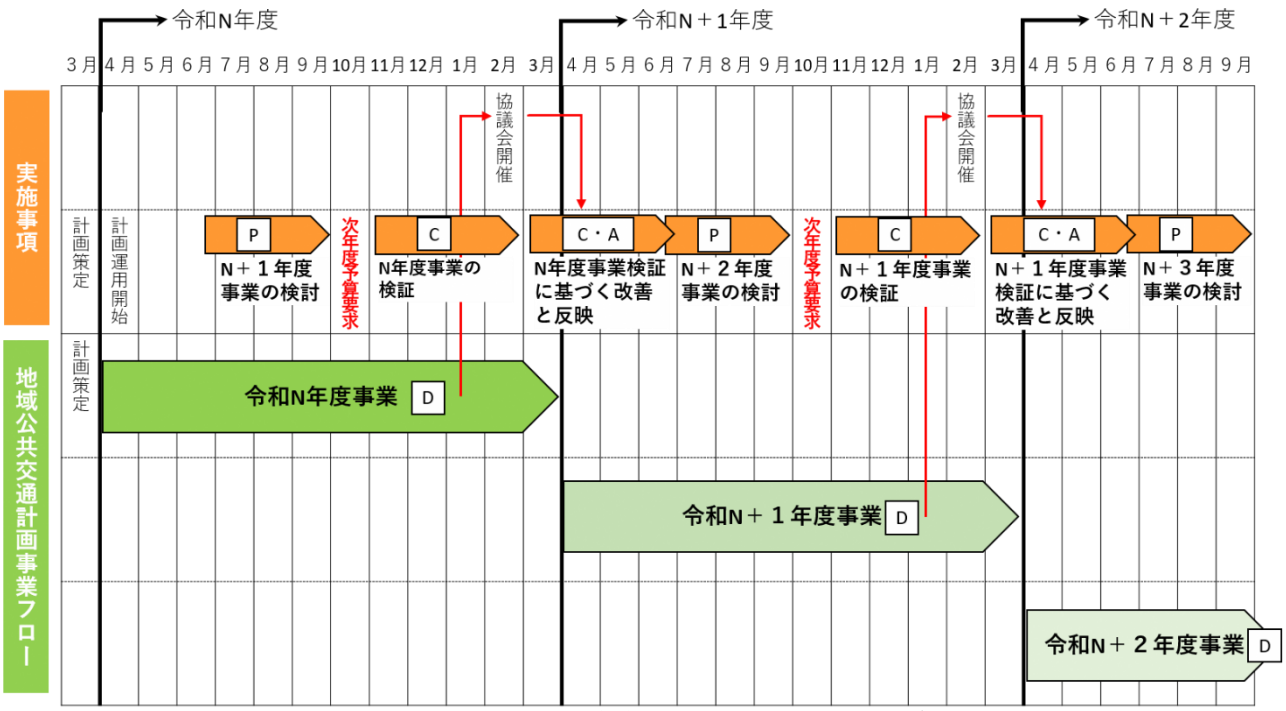
また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を実施します。

推進組織	構成員	役割
高岡市地域公共交通活性化推進協議会	交通事業者、警察、国の交通施策担当者等	本計画に位置づけた取り組みの実施状況の確認、効果検証や取り組みの改善案等について協議し、計画の進捗管理を行う。 また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。

5-2 進捗管理手法

目標に応じた評価指標の達成状況や各方針、施策ごとの取り組みの進捗状況を確認し、ＰＤＣＡサイクル【計画（Ｐｌａｎ）→実施（Ｄｏ）→評価（Ｃｈｅｃｋ）→見直し（Ａｃｔｉｏｎ）】による計画の進行管理を行います。

地域公共交通計画のＰＤＣＡサイクルのイメージ



※このほか、国の補助制度活用に伴う計画策定の協議など、必要に応じて協議会を開催する。

※上記イメージについては、国土交通省作成「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」及び「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット」を参照して作成

資料編

① 高岡市地域公共交通活性化推進協議会の開催概要

日　時	議　題
令和４年３月	・高岡市地域公共交通活性化推進協議会の設置について
令和５年３月 27 日	・地域公共交通計画策定の流れ及び今年度の取り組み経過について ・移動実態の把握に関する調査（市民アンケート、ビッグデータ）結果の概要について ・地域公共交通計画策定の流れ及び今年度の取り組み経過について ・令和４年度協議会事業の国補助金活用（事後評価）について
令和５年８月 28 日	・総合交通戦略の取り組み状況及び高岡市地域公共交通計画の骨子(案)について ・今後の進め方について
令和５年 11 月 30 日	・高岡市地域公共交通計画の素案について ・今後のスケジュールについて
令和６年２月 16 日	・パブリックコメントの実施結果について ・高岡市地域公共交通計画案について

② 高岡市地域公共交通活性化推進協議会の委員名簿

役職	氏名	所属	職名
会長	鶴谷 俊幸	高岡市	未来政策部長
副会長	中山 晶一朗	金沢大学	教授
委員	新倉 孝礼	国土交通省北陸信越運輸局	交通政策部 交通企画課長
委員	景山 隼人	国土交通省北陸信越運輸局 富山運輸支局	首席運輸企画専門官（企画・調整担当）
委員	廣井 和幸	国土交通省北陸信越運輸局 富山運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）
委員	堀口 淳	国土交通省北陸地方整備局 富山河川国道事務所	計画課長
委員	有田 翔伍	富山県	交通政策局 交通戦略企画課長
委員	石井 雅	富山県高岡土木センター	技術次長
委員	助野 吉昭	あいの風とやま鉄道㈱	専務取締役
委員	鹿野 剛史	西日本旅客鉄道㈱ 金沢支社	地域共生室 企画課 交通企画室長
委員	山崎 勝	加越能バス㈱	取締役自動車部長
委員	楠　達男	万葉線㈱	代表取締役専務
委員	渡邊　寛人	富山県タクシー協会 高岡ブロック	高岡交通株式会社 代表取締役専務
委員	中山　慎一	高岡警察署	地域交通官
委員	西田　隆文	高岡商工会議所	専務理事
委員	斉田　仁	高岡市商工会	事務局長
委員	原野 豊文	公益社団法人高岡市観光協会	専務理事
委員	尾崎 憲子	高岡市社会福祉協議会	会長
委員	藤田 晴久	高岡市連合自治会	副会長

※令和６年３月時点

③ 高岡市民の交通実態に関するアンケート調査結果（概要版）

■調査概要

対　象	高岡市内に居住する 16 歳以上の市民 3,000 人 （令和４年 11 月１日時点）
方　法	アンケート票の郵送、同封の返信用封筒にて回収 ※アンケート調査票に QR コードを添付し、Web 回収も併用
期　間	令和４年 12 月７日～20 日
回収状況	回数数：1,197 人 回収率：39.9%

■調査結果

＜回答者の「年齢構成」「免許保有率」について＞

○　回答者の年齢構成は、60 歳未満の現役世代、60 歳以上それぞれ ５割程度の回答構成となっている。

○　免許保有率を見ると、20 代～60 未満の世代では ９割以上、60 以上の世代では ８割以上となっており、20～60 未満の世代の保有割合が高い（※自家用車保有も同様の傾向）

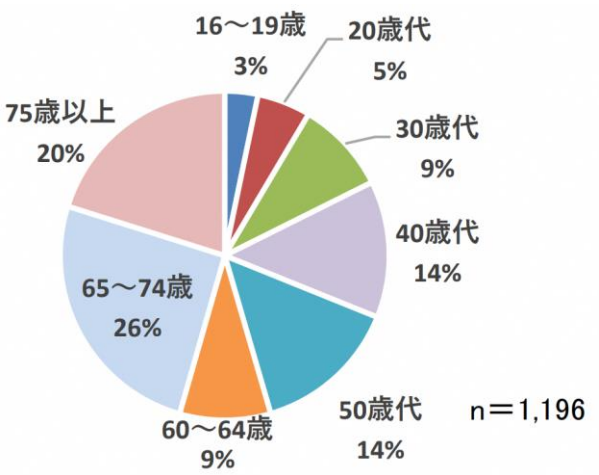


図　回答者の年齢構成

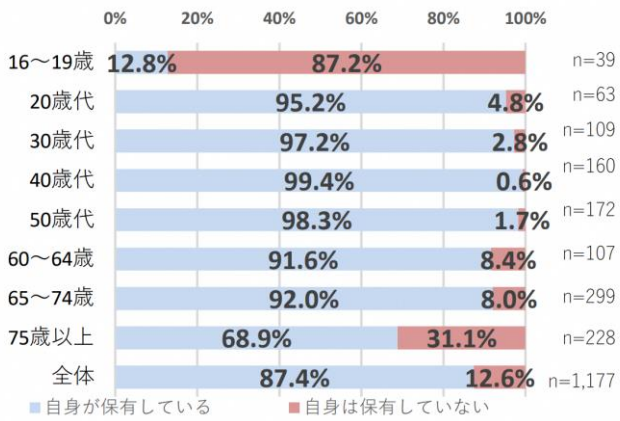


図　免許証の保有状況

＜公共交通利用状況、公共交通利用率について（全体及び目的別利用率）＞

○　公共交通利用率は、「公共交通」は 8.5%であり、95%以上が「自家用車」利用となっている。

○　公共交通利用率は、「通勤通学」で 16.2%、「趣味・娯楽（旅行を含む）」で 10.0%と他に比べて高い。

○　20～50 代の通勤通学時の移動手段で公共交通を活用している人は 9.7%であり、年代平均の 16.2%から 6.5 ポイント下回っている。

図　公共交通利用率（目的別）

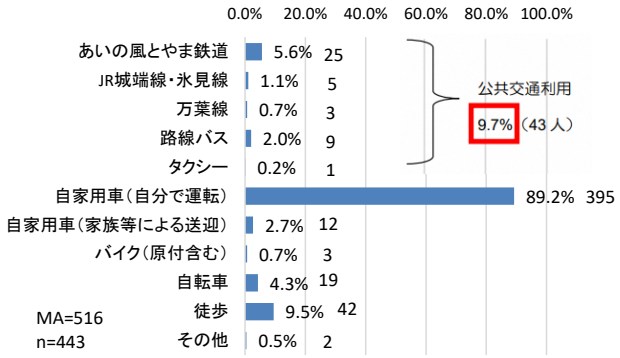


図　20～50 代の通勤通学の移動手段

＜公共交通利便性満足度評価（利用経験有無別評価）＞

○　全項目において「利用経験なし」の方より「利用経験あり」の方の評価が高く、特に「自宅から駅への行きやすさ」、「運行情報のわかりやすさ」、「駅周辺の駐車場や駐輪場の量」の差が大きい。

○　「自宅から駅への行きやすさ」、「駅周辺の駐車場や駐輪場の量」の評価は全体で低い傾向。

○　「交通拠点の快適性」、「運行情報のわかりやすさ」、「運行本数」、「運行時間帯」については、それぞれの公共交通で評価に差がある。

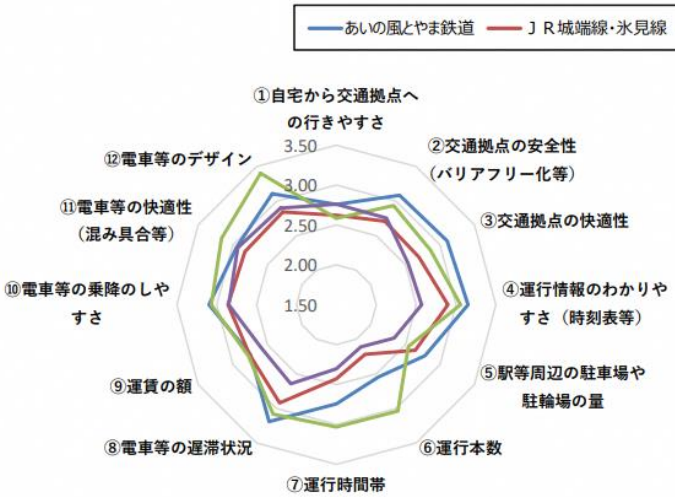


図　利用経験ありの満足度評価

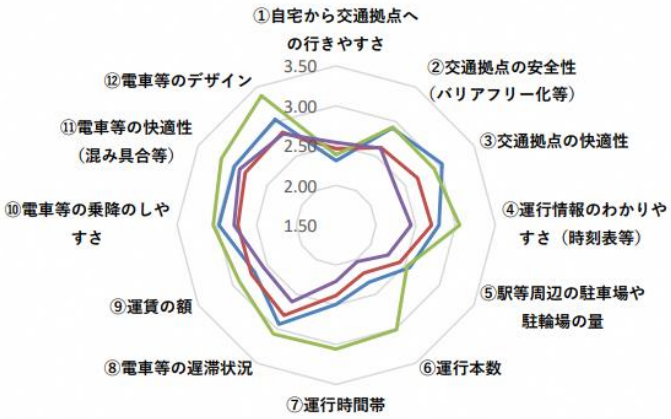


図　利用経験なしの満足度評価

【満足度評価の方法】
各公共交通に対する 12 項目の設問ついて、「大変満足」を５点、「満足」を４点、「普通」を３点、「やや不満」を２点、「不満」を１点として集計し平均値を比較。

＜公共交通に関する考えについて＞

○　公共交通に対する考え方としては、「公共交通サービスの充実・拡大を図るべき」が最も多く、５割近くを占めている。

○　今後の公共交通における負担に対する考え方については、「市の財政負担が増額となっても、サービス維持・向上を図るべき」及び「自治会や地域の協働など、地域で支えることでサービス維持・向上を図るべき」が 40%以上と高い。

○　今後の公共交通におけるふさわしい形に対する考え方としては、「一部地域で導入が進められている市民協働型地域交通システムへの切り替え」と回答されている方が42.9%と多く、市民協働型地域交通システムを求める意見・意向が比較的高い。

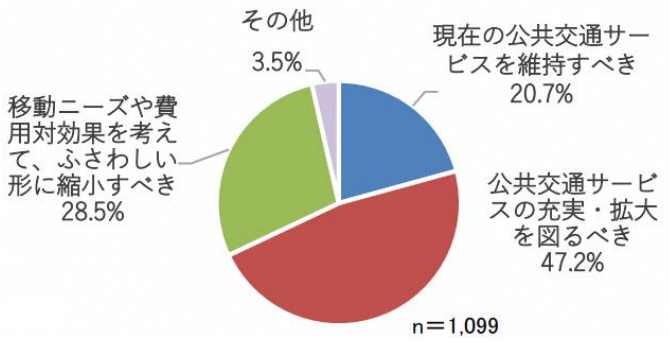


図　公共交通に関する考え

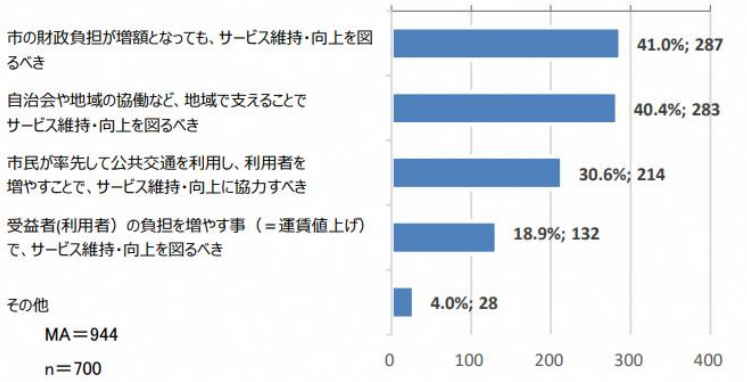


図　公共交通サービスの維持・充実・拡大による
運行経費等の負担増についての考え

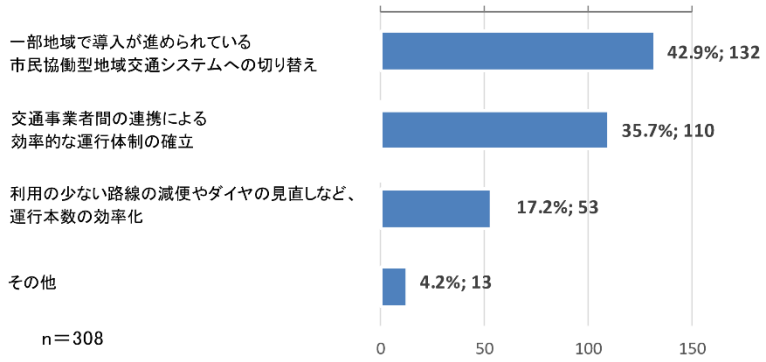


図　公共交通におけるふさわしい形としての考え

＜60 歳以上の方の免許返納意向について＞

○　免許返納意向については、「返納することを考えている」と「将来的に返納を考えている」で６割に達している。

○　75 歳以上の方は「返納することを考えている」が 12.1%と高くなる一方、「できる限り運転したい」と回答する割合も高くなる傾向が見られる。

○　地区別をみると、地区によって免許返納の意向に差が見られる。

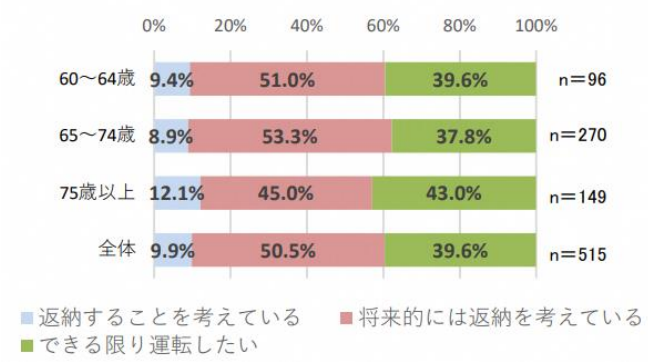


図　60 歳以上の免許返納意向

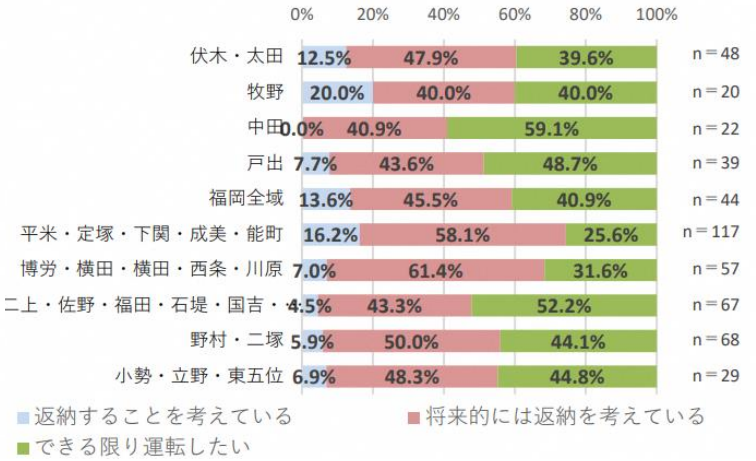


図　地区別　免許返納意向

＜免許返納後の移動手段＞

○　「免許返納後の移動手段」を見ると、公共交通では「タクシー」49.0%、「路線バス」48.1%と回答者の約５割が選択している。

○　自家用車を「できる限り運転したい理由」を見ると、「移動が不便になるから」が 82.7%と高く、自家用車の便利さと比較される傾向にある。

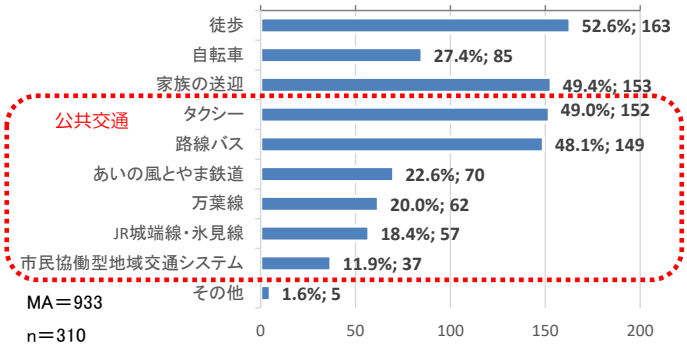


図　免許返納後の移動手段

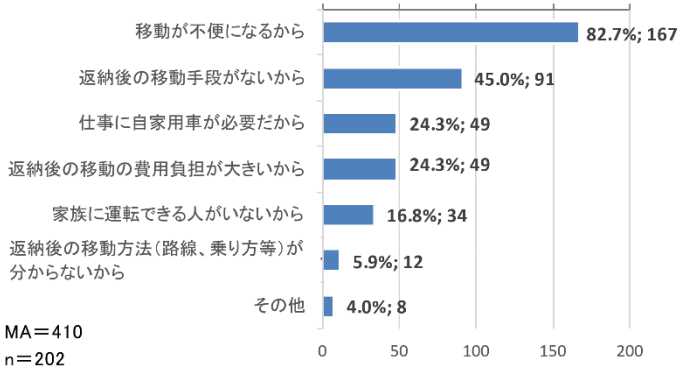


図　できる限り運転したい理由

＜新型コロナウイルス感染症拡大前後の交通手段及び行動変化＞

○　新型コロナウイルス感染症拡大（以下、「コロナ」とする。）前後の移動手段を見ると、「公共交通（鉄道・バス・タクシー）」が 23.5%から 17.0%に減少。

○　「公共交通（鉄道・バス・タクシー）」利用から「自家用車（自分で運転、家族等の送迎）」利用に転換した方が一定数存在。

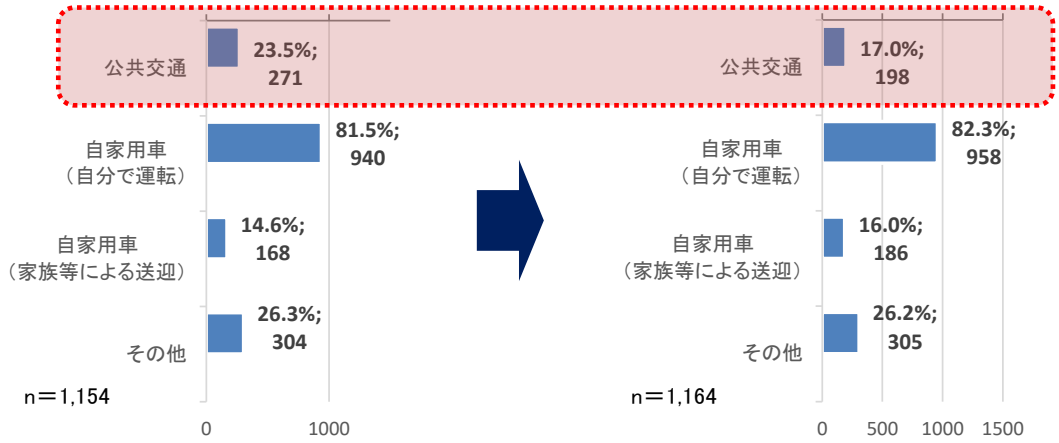


図　コロナ前後の交通手段

＜公共交通に対する必要な対策について＞

○　公共交通に対する必要な対策を見ると、「公共交通間の乗継ぎ、連絡時間の改善」「運行ダイヤの見直し、調整」「最寄り駅等の駐車場、駐輪場の整備または拡張」が全目的で30%以上となっている。

○　目的別では通勤通学の「朝タラッシュ時の増便」が 52.1%で全項目中、最大値となっている。

○　目的別に選択、回答されている必要な対策は、下記「□」となる。

表　目的別公共交通に対する必要な対策

	回答者	朝タラッシュ時の増便	昼間時間帯の増便	始発の時刻を早くする	終発の時間を遅くする	公共交通間の乗継ぎ、連絡時間の改善	運行ダイヤの見直し、調整	運賃の見直し	交通系ICカード等の導入	環境に配慮した車両の導入	施設や車両のバリアフリー	最寄り駅・電停・バス停の駐車場、駐輪場の整備または拡張	公共交通沿線の機能・施設の整備または拡張	その他
通勤・通学	140	73	16	16	15	56	44	35	18	1	6	48	32	6
	100.0%	52.1%	11.4%	11.4%	10.7%	40.0%	31.4%	25.0%	12.9%	0.7%	4.3%	34.3%	22.9%	4.3%
買い物（日用品、食料品等）	162	9	41	2	2	49	48	42	18	10	18	50	54	9
	100.0%	5.6%	25.3%	1.2%	1.2%	30.2%	29.6%	25.9%	11.1%	6.2%	11.1%	30.9%	33.3%	5.6%
買い物（家具、家電、洋服等）	145	5	38	4	4	54	43	34	20	10	8	54	43	10
	100.0%	3.4%	26.2%	2.8%	2.8%	37.2%	29.7%	23.4%	13.8%	6.9%	5.5%	37.2%	29.7%	6.9%
通院・通所	155	15	44	4	4	57	53	38	21	9	20	46	45	10
	100.0%	9.7%	28.4%	2.6%	2.6%	36.8%	34.2%	24.5%	13.5%	5.8%	12.9%	29.7%	29.0%	6.5%
趣味・娯楽	138	7	40	9	11	45	44	39	22	6	5	56	39	7
	100.0%	5.1%	29.0%	6.5%	8.0%	32.6%	31.9%	28.3%	15.9%	4.3%	3.6%	40.6%	28.3%	5.1%

④ ビッグデータを活用した交通分析

■実施概要

調査概要	駅・電停の利用者の属性・時間帯・居住地を分析して利用特性等を把握する
分析データ	KLA（KDDI Location Analyzer）データ（KDDI 社の利用データ）
分析対象者	高岡市民（20 歳以上） ※KLA のデータは 10 代のデータを抽出できないため、高校生等は集計に含まれていない
抽出期間	2021 年 12 月 1 日～2022 年 11 月 30 日（最大期間）
抽出時間帯	5時～29 時
集計方法	全人口推計（日ユニーク）
抽出対象施設	市内の全駅（13 駅）、全電停（25 電停）

※本調査における利用者数とは、ビッグデータにおいて駅を利用したと想定される人数を指すものとする。

■分析結果

＜地域交通拠点としての鉄道駅の利用特性＞

※高岡駅・新高岡駅（城端線のみ）駅 5km 圏内居住者データを抽出

○ 両駅ともに 2～5km 圏内の割合が高く、市内各所から利用されていると考えられる。

○ 新高岡駅利用者は 20～40 代が6割を占めている一方で、高岡駅は年齢層に大きな偏りはなく、幅広い年齢層に利用されている。

○ 5～8 時、17～20 時の利用（＝通勤時間帯）割合が高いものの、日中の割合も多く、多様な目的での利用が見受けられる。

図　地域交流拠点・鉄道駅別利用圏域内の利用者分布

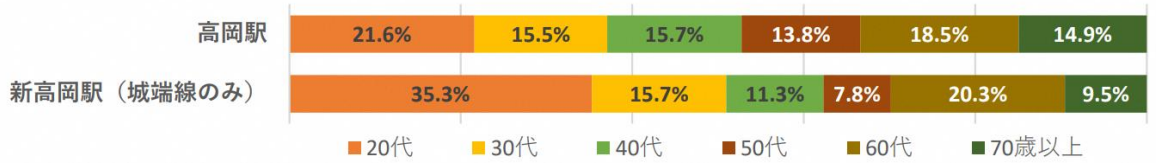


図　地域交流拠点・鉄道駅別利用者の年齢構成

＜日常生活拠点としての鉄道駅の利用特性＞

※高岡駅・新高岡駅以外　駅２km 圏内居住者データを抽出

◯　鉄道駅全体では 20 代～50 代の利用が 66%と３分の２を占めており、５時～８時台の利用が 30%となっている。

⇒ 鉄道利用全体としては通勤利用が中心となっていることが想定される。

◯　1km 以内の範囲に利用が集中している駅（雨晴駅、越中国分駅、伏木駅、二塚駅、林駅、戸出駅）については、戸出駅を除く駅で 60 代以上の利用が概ね 45%以上となっている。

⇒ 高齢者利用が主体と想定される。

表　鉄道駅別利用圏域内の利用者分布

	2km圏域内の年間のべ利用者数	利用圏域内の利用者分布			
		～500m	500m～1km	1～1.5km	1.5～2km
西高岡駅	18,480	22.9%	21.9%	17.4%	37.9%
福岡駅	26,336	23.9%	31.6%	20.5%	24.0%
高岡やぶなみ駅	12,897	31.6%	23.1%	33.6%	11.8%
雨晴駅	1,582	50.3%	23.5%	16.9%	9.3%
越中国分駅	3,351	41.8%	38.2%	15.9%	4.1%
伏木駅	5,230	27.4%	45.2%	17.0%	10.4%
能町駅	2,415	34.1%	16.8%	14.2%	34.9%
越中中川駅	1,809	17.7%	26.6%	37.9%	17.9%
二塚駅	1,180	58.5%	21.2%	14.2%	6.1%
林駅	173	33.0%	41.9%	21.6%	3.5%
戸出駅	8,929	50.3%	31.2%	10.4%	8.1%

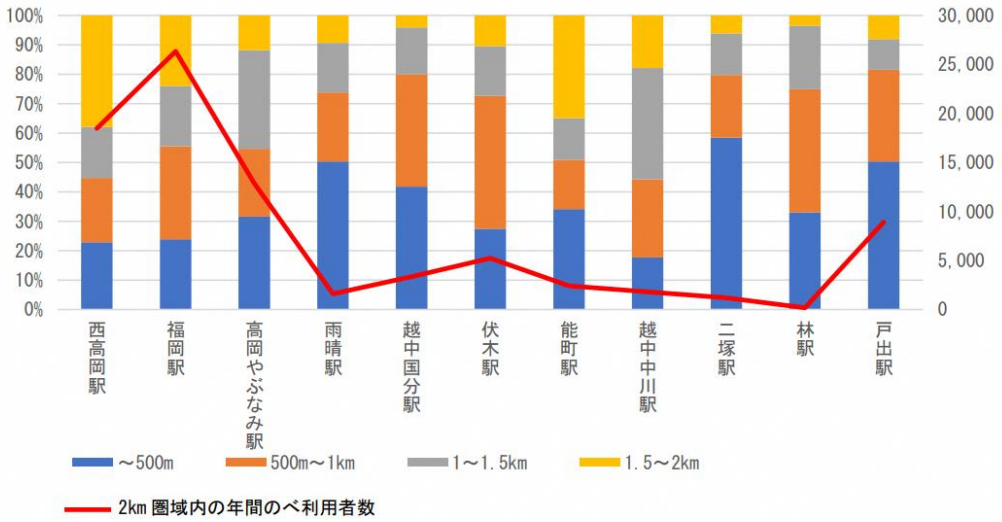


図　鉄道駅別利用圏域内の利用者分布

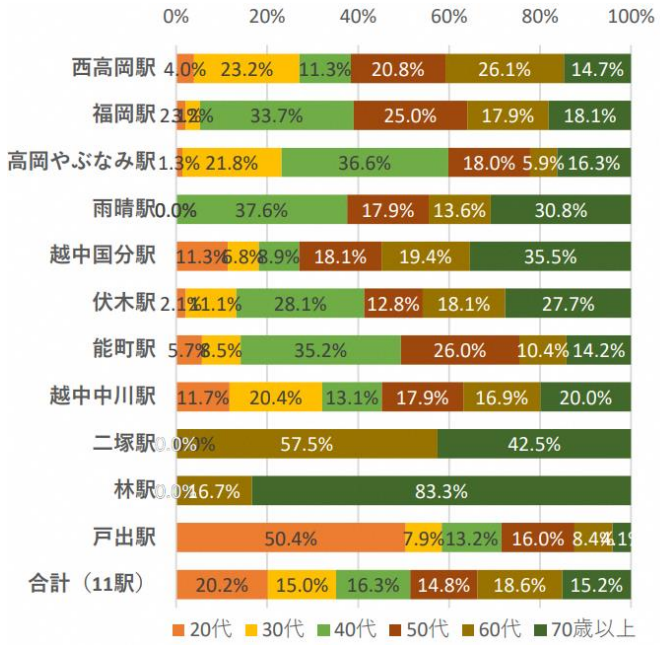


図　日常生活拠点・鉄道駅別利用者の年代

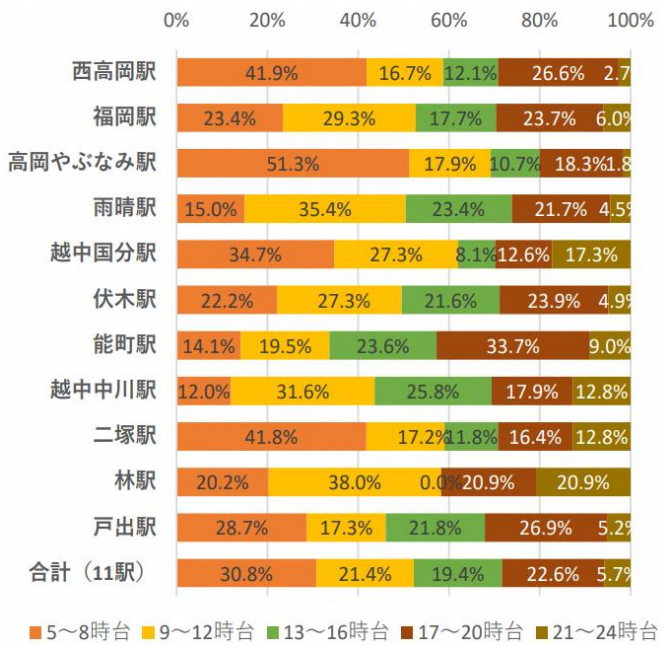


図　日常生活拠点・鉄道駅別利用時間帯

＜電停の利用圏域（各電停の利用者の居住地まで）＞

○全体として 500m～1.5ｋm圏内においても一定の利用がある傾向。（運行本数が多く利便性が高いことが要因として考えられる）

○高岡駅～市民病院の区間は比較的広範囲から利用されている傾向。

○　江尻～中伏木の区間は概ね 500m～1km 圏域からの利用割合が高い。
⇒市中心部に向かうにつれ、遠方からの利用者が増えている。

表　電停別利用圏域内の利用者分布

	1.5km圏域内の年間のべ利用者数	利用圏域内の利用者分布			
		～300m	300～500m	500m～1km	1～1.5km
高岡駅	14,729	5.4%	12.2%	40.4%	42.0%
末広町	6,553	16.7%	10.5%	36.1%	36.7%
片原町	4,038	10.9%	8.6%	36.0%	44.5%
坂下町	5,500	17.7%	19.2%	25.9%	37.2%
急患医療センター前	16,742	14.1%	16.0%	33.0%	36.8%
広小路	10,976	7.4%	15.6%	41.4%	35.7%
志貴野中学校前	6,263	13.6%	20.0%	27.4%	39.0%
市民病院前	11,640	15.1%	11.1%	36.4%	37.4%
江尻	25,227	8.6%	29.0%	41.6%	20.9%
旭ヶ丘	7,849	26.5%	28.9%	27.0%	17.6%
荻布	3,819	27.3%	20.0%	30.5%	22.2%
新能町	4,634	11.2%	10.0%	43.6%	35.2%
米島口	16,750	3.9%	6.2%	46.9%	43.0%
能町口	2,146	2.7%	6.8%	34.3%	56.1%
新吉久	1,675	27.3%	20.8%	33.8%	18.1%
吉久	1,861	23.9%	32.3%	34.0%	9.8%
中伏木	363	0.0%	6.9%	54.1%	39.0%
六渡寺	313	0.0%	0.0%	43.4%	56.6%
庄川口	1,196	16.7%	28.4%	31.2%	23.6%
西新湊	1,727	0.0%	3.8%	41.9%	54.3%
新町口	2,858	0.0%	12.9%	75.0%	12.1%
中新湊	1,756	39.5%	19.0%	36.6%	4.9%
東新湊	321	0.0%	0.0%	2.9%	97.1%
海王丸	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
越ノ潟	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

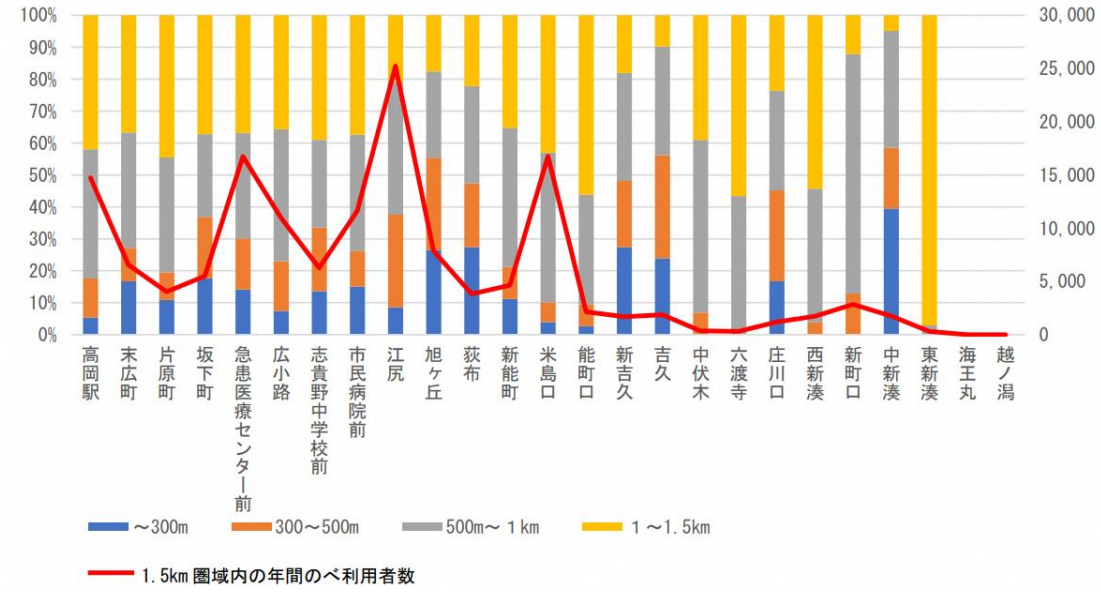


図　電停別利用圏域内の利用者分布

＜電停の利用特性＞

○　万葉線全体では 60 代以上の利用が 43%と半数近くとなっており、ピーク時間外の９時～16 時台の利用については、約５割となっている。
⇒通勤利用だけでなく、高齢者を中心とした日常利用も多い。電停へのアクセスが容易な万葉線は地域に密着した交通であることが伺える。

【利用の多い電停の特性】

○　江尻は、各年代の利用が見られるほか、利用時間帯は 5～８時台、9～16 時台が３～４割であり、通勤利用と高齢者の日常利用の両方の利用が想定される。

○　米島口は、比較的広範囲の利用があること、パーク＆ライド駐車場に 14 台の利用があることなどから、パーク＆ライドの推進に有効な駅だと考えられる。

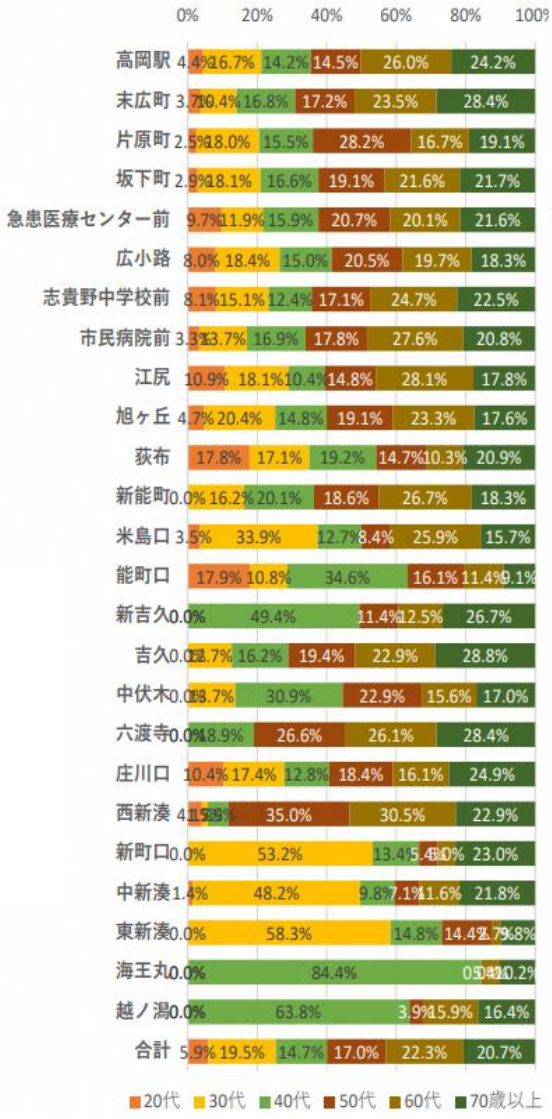


図　電停別利用者の年齢構成

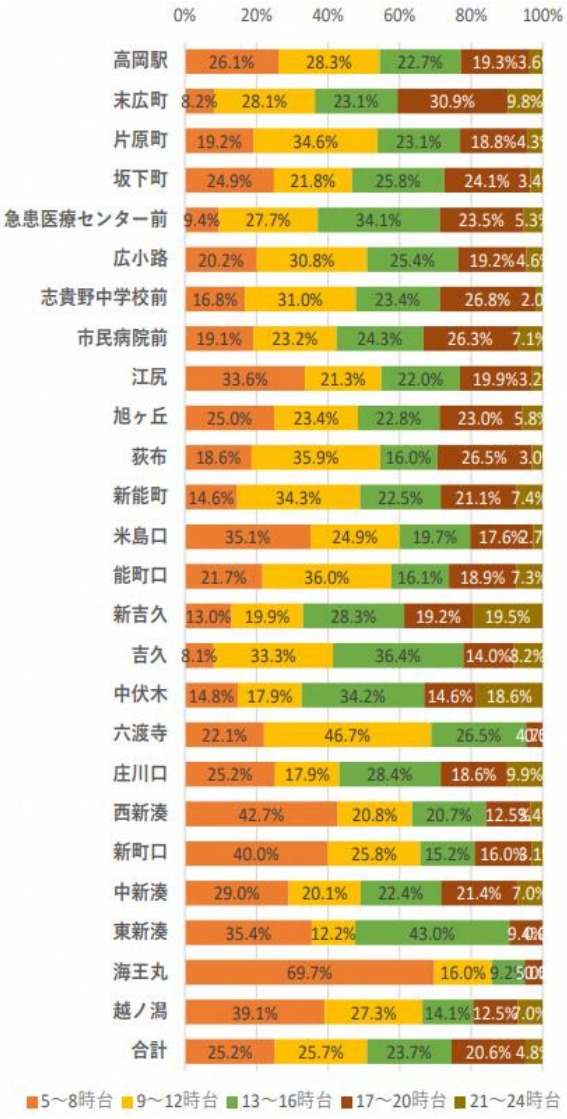


図　電停別利用時間帯の割合

⑤ 用語解説

用　語		意　味
あ行	ウォーカブル	「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」という意味を持つ。車中心の都市から歩行者中心の都市へのシフトを目指す都市戦略用語としても使用される。
か行	交通モード	移動手段のことを指し、輸送を担う公共交通手段や輸送機関を意味することもある。
	交通 DX	デジタルテクノロジーを駆使して交通や輸送を効率化する手法。
さ行	サイクル＆ライド	外出時に自転車と公共交通（鉄軌道やバス等）を組み合わせることを指す。
	市民協働型地域交通システム	骨格的公共交通（下記参照）を補完し、市民の生活交通手段の確保を目的として地域住民が主体となって運行する交通システム。
	シームレス	「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとすることを指す。
た行	高岡型コミュニティ交通	鉄軌道、路線バスといった骨格的公共交通と、これらを補完する市民協働型地域交通システムによって市域全体の交通利便性を高める公共交通体系を指す。
	地域公共交通	地域住民の日常生活における移動、また観光客等の地域を訪れる方の移動を支える公共交通機関を指す。
	都市計画マスタープラン	都市計画法第 18 条の２に基づき、市町村の都市計画に関する基本的な方針を定める計画。 長期的な観点から都市の将来像を明らかにするとともに、市街地を中心とする土地利用や都市施設などのあり方について基本的な方針を示し、この計画を基に都市計画に関する施策等を進める。
な行	ノーマイカー	主に自家用車利用が浸透する自治体で取り入れられるコンセプトを指す。これに基づき公共交通利用を促すキャンペーンなどを行い、交通事故軽減、交通渋滞緩和、CO2 削減または二酸化炭素排出抑制等を図る取り組みがある。
は行	パーク＆ライド	外出時に自家用車と公共交通（鉄軌道やバス等）を組み合わせることを指す。

用　語		意　味
ら行	立地適正化計画	都市再生特別措置法第 81 条（H26.8 施行）に基づき、都市の人口密度を維持することや、生活サービス機能を計画的に配置し、コンパクトシティを目指すもの。概ね 20 年後の都市の姿を展望しつつ、その先の将来も考慮して策定することとされている。
ま行	モビリティ・マネジメント	「過度に自家用車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。
A～Z	MaaS （mobility as a service）	地域住民や旅行者など利用者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通や移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービス。