

## 高岡市総合交通戦略の取り組み状況及び公共交通を取り巻く情勢変化への対応

## 高岡市総合交通戦略（計画期間：H26年度～R5年度）の成果及び課題

目指すべき将来像：コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり  
 基本理念：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

## 基本方針１：都市の成長を高める広域交通体系の構築

広域交通体系の利便性向上を図り、北陸新幹線敦賀開業に向けては、関西方面への誘客など観光に軸足を置いた広域交流の取り組みにより、経済活動の更なる活発化を図る。

## 基本方針２：市内を円滑に移動できる交通体系の構築

骨格的公共交通を補完する市民協働型の地域交通システムの推進および地域内フィーダー系統の運行による、持続可能な交通網の形成を図る。

## 基本方針３：安全・安心な交通環境とサービス水準の向上

交通モード間の乗り継ぎ、交通施設等や情報提供手法の改善のほか、移動の最適化を図るためＩｏＴやＡＩ技術を活用していく。

## 基本方針４：公共交通を活用するライフスタイルへの転換

コロナ禍の中、次世代へと公共交通を繋いでいくため、地域公共交通に関わる者すべてが一体となって感染拡大防止対策に取り組みながら、自動車に依存しないライフスタイルへの転換を図る。

## これまでの主な取り組み（H26～R4）

- 【H26年度】 ■北陸新幹線金沢開業 ■能越自動車道七尾IC開通  
 ■高岡砺波ＳＩＣの供用開始 ■新高岡駅バスターミナル開設  
 ■高岡高速バスターミナル開設 ■城端線増便試行開始  
 ■高速バスわくライナー運行開始
- 【H27年度】 ■「ベル・モンターニュ・エ・メール」の運行開始  
 ■高速バス京都・大阪線運行開始
- 【H28年度】 ■地域タクシーの運行開始 ■高岡市民かがやき一斉乗車の日
- 【H29年度】 ■新高岡駅でIC改札機運用開始 ■ソラエ高岡の供用開始  
 ■高岡やぶなみ駅の供用開始 ■高岡駅前東自転車駐車場供用の開始
- 【H30年度】 ■世界遺産バス停留所新設（能作前）  
 ■高岡市立地適正化計画の策定
- 【R1年度】 ■高岡まちなか乗り放題 1日フリーきっぷの販売開始  
 ■瑞龍寺線シャトルバスの運行開始  
 ■とやまロケーションシステムの運用開始  
 ■東海北陸自動車道白鳥IC-飛騨清見ICの4車線化完了
- 【R2年度】 ■高速バス高山便の運行開始
- 【R3年度】 ■守山地区で地域タクシーの実証運行開始
- 【R4年度】 ■城端線・氷見線沿線地域公共交通計画の策定  
 ■守山地区で地域タクシー本格運行開始  
 ■野村地区で地域タクシーの実証運行開始、  
 ■中田地区で自家用車を活用した乗合交通（ノッカル）実証運行開始

## 指標・成果（R5.6時点）

## 【戦略１：都市の成長を高める広域交通体系の構築】

## 評価指標① 高岡駅・新高岡駅の乗降客数（人/日）

| 従前値(H24) | 中間評価(H30) | R4     | 目標値(R5) | 評価 |
|----------|-----------|--------|---------|----|
| 15,013   | 17,276    | 14,150 | 18,000  | △  |

※H29年度：17,300人（計画期間の最大値）

## 評価指標② 高速バス路線の利用者数（人/年）

| 従前値(H24) | 中間評価(H30) | R4      | 目標値(R5) | 評価 |
|----------|-----------|---------|---------|----|
| 152,281  | 354,903   | 185,559 | 252,000 | △  |

※R1年度：363,431人（計画期間の最大値）

## 【戦略２：市内を円滑に移動できる交通体系の構築】

## 評価指標③ 公共交通利用者数（人/年）

| 従前値(H24)  | 中間評価(H30) | R4        | 目標値(R5)   | 評価 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|----|
| 9,077,168 | 8,479,944 | 6,997,958 | 9,025,000 | △  |

※H27年度：9,022,183人（計画期間の最大値）

## 評価指標④ 公共交通人口カバレッジ率（％）

| 従前値<br>(H22人口+H24圏域) | 中間評価<br>(H27人口+H30圏域) | R4<br>(R2人口+R4圏域) | 目標値(R5) | 評価 |
|----------------------|-----------------------|-------------------|---------|----|
| 79.1                 | 77.2                  | 73.7              | 83.0    | △  |

## 【戦略３：安全・安心な交通環境とサービス水準の向上】

## 評価指標⑤ 公共交通利便性の満足度（点） [R4.12市民アンケート]

| 従前値(H24) | 中間評価(R2) | R4   | 目標値(R5) | 評価 |
|----------|----------|------|---------|----|
| 2.77     | 2.85     | 2.78 | 3.50    | △  |

## 【戦略４：公共交通を活用するライフスタイルへの転換】

## 評価指標⑥ 公共交通利用率（％） [R4.12市民アンケート]

| 従前値(H24) | 中間評価(R2) | R4   | 目標値(R5) | 評価 |
|----------|----------|------|---------|----|
| 11.20    | 8.40     | 8.50 | 16.00   | △  |

## 現況と課題

・評価指標①は、北陸新幹線金沢開業による観光利用の増加などにより、R1年度まで17,000人台で推移。R2年以降はコロナ禍による観光需要の落ち込みに加え、リモート会議等の浸透によるビジネス利用の低下によって、R4年とH30年の対比で18.1%減少している。

・評価指標②は、北陸新幹線金沢開業に伴うJR直通特急便の廃止により、名古屋方面の高速バス利用者数が増加。また、新高岡駅から飛騨・能登方面への観光路線展開により新規需要を取り込み、中間評価で目標値を達成。しかし、R2年度以降は、コロナ禍によりR4年とH30年の対比で47.7%減少している。

⇒ 新型コロナウイルスの5類移行により広域交通の利用者数は回復基調。敦賀開業を契機にコロナ禍前の水準への回復、更なる利用拡大を目指す必要がある。

・評価指標③は、人口減少により、北陸新幹線金沢開業のH27年度を除き、毎年減少で推移。特にコロナ禍に伴う自動車の利用増加により、R4年とH30年の対比で17.5%減少している。

・評価指標④は、バス路線の再編に伴い減少した一方で、市民協働型交通システムの導入地区の拡大など、改善に向けた取り組みが進展している。

⇒ 骨格的公共交通を維持するとともに、移動ニーズに基づく公共交通不便地域の解消に努める必要がある。

・評価指標⑤は2.78で、中間値、従前値との大きな変化はない状況。

・満足度を公共交通利用の経験の有無で分類すると「経験なし」が2.71、「経験あり」が2.80と、経験者ほど満足度が高い傾向。

・公共交通に対する必要な対策として、「乗り継ぎ、連絡調整」、「ダイヤ見直し」について改善を求める意見が多い。

⇒ 満足度向上を図るためには、乗り継ぎ改善やダイヤ見直しなど、利用者の使い勝手が良く、利用しやすくなるような公共交通を目指す必要がある。

・評価指標⑥は8.50%で、R2年と大きく変わらないものの、H24年から2.7ポイント減少しており、R2年、R4年の数値がコロナ禍に起因するものと想定される。

・用途別では、通勤・通学の利用率が16.20%と評価指標⑥の1.9倍となっている一方、20～50代に限ると9.70%で、評価指標⑥と余り差がない状況。

・免許返納の項目では60代以上の世代で6割以上が将来的な免許返納を考えている一方で、現状、同世代の利用率は9.68%と低い状況にある。

⇒ コンパクト・アンド・ネットワークまちづくりにより、過度に自動車に依存しない生活様式を促していく必要がある。

## 公共交通を取り巻く情勢変化への対応（新たな計画策定の視点）

## ① 広域交通体系の活用による一層の交流拡大

◇北陸新幹線敦賀開業を追い風に、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、飛越能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る。

## ② 骨格的公共交通の維持と交通ネットワークの強みを活かした展開、D Xの利活用

◇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、中心市街地と周辺市街地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していく必要性がより高まっている。

◇骨格的公共交通の維持にあたっては、ダイヤ改善など路線毎の利便性向上を図るとともに、情報提供の充実や乗り継ぎに伴う不便の解消など、都心エリアを起点に放射状に展開する交通ネットワークの強みを活かしていく必要がある。

◇交通D Xの推進など、今ある交通資源を有効利用するための技術や手法を活用していく必要がある。

## ③ 市民・交通事業者・行政などの協働による市民協働型地域交通システムの普及拡大

◇市民アンケート結果では、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約4割と高い状況。また、市内においては、市民協働型地域交通システムが2地区で本格運行、2地区で実証運行が行われるなど、市内各地に取り組みが拡大している。

◇骨格的公共交通を補完するフィーダー路線として、市民協働型地域交通システムの普及拡大を図ることにより、地域毎に異なる移動ニーズに応えていく必要がある。

## ④ 公共交通の担い手の確保

◇交通事業者における運転手の不足や高齢化が深刻化しており、安定した交通サービスの維持確保のためには、地域公共交通に共通する課題の解決について、国や県に対し働きかけていく必要がある。

◇併せて、国や県と連携し、本市の実状に促して、担い手確保に向けた市独自の取り組みを進めていく必要がある。

## ⑤ 国・県の動き、本市の上位計画等との関連性

◇国は、地域公共交通活性化再生法を改正し、深刻な公共交通需要の減少を解決するため、デジタル技術を実装する「交通D X」、車両電動化や再エネ地産地消などの「交通G X」のほか、官民共創、交通事業者間共創、他分野共創の「3つの共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めることとしている。

◇県は、新たな地域公共交通計画（県交通戦略）の策定にあたり、全市町村に鉄道が通る強みを活かし、鉄軌道や駅を中心に、あらゆるサービスが一つにつながるネットワークを県全体で形成し、ウェルビーイングを向上させる持続可能で最適な地域サービスを実現することとしている。（実現に向け目指すべき4つの姿として、①鉄軌道の利便性・快適性向上、②結節点となる駅の機能強化、③地域内のモビリティサービスの確保、④ネットワーク内のサービスの結合・進化を掲げている）

◇高岡市総合計画第4次基本計画（R4.3）では、都市構造として「コンパクト・アンド・ネットワークの都市構造」により持続可能な都市の実現を図ることとしており、都市計画マスタープラン（H30.12）では「コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり」の実現に向け、「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」を掲げている。