

高岡市地域公共交通計画（素案）概要版

I. 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地域交通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（地域公共交通活性化再生法）」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に、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。

II. 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て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。

III. 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

IV. 市の現状と課題

市内の公共交通網

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。



現状と課題

広域交通基盤の強み

都市間を結ぶ広域交通については、令和6年3月の北陸新幹線金沢・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、能登地域等との広域連携による域内交流の促進、関西圏との往來の拡大など、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。

地域公共交通の厳しい状況

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。

公共交通に対する市民の意識

75歳以上の人口が市全体の2割に迫っており（R5.9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。

国や県の動き

現在、国では、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、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に、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な公共交通の実現に向けて、行政、市民、民間事業者が一丸となって、地域交通サービスを公共サービスとして捉え、それぞれの立場で支えていく必要があります。

V. 計画の目指すべき将来像、基本理念・基本方針

【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

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。

【基本理念】

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る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、その中において、公共交通はそれぞれの機能、拠点を結び、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、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。

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。

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、地域毎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。

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。

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。

Ⅵ. 基本方針に基づく施策

基本方針に基づき、取り組む施策を以下のとおり位置づけます。

基本方針 1 都市の成長を高める広域交通体系の構築

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
- ② 北陸新幹線の利便性の確保・向上
- ③ 東海北陸自動車道の暫定 2 車線区間の 4 車線化

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
- 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）
- ③ 県西部地域とのバス路線の維持
- ④ 能越自動車道の整備

施策 1 - 3 広域観光と広域交流の促進

- ① 広域交通体系を活かした観光誘客の推進
- ② 北陸エリア内の交流促進

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

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
- ② 都心エリアと市街地エリアを結ぶ路線の維持・強化
- ③ 生活路線バス・公営バスの維持
- ④ 万葉線の利便性の向上

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
- 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
- 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

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
- 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
- ③ 公共交通サービスの安定運営に向けた体制の構築

施策 2 - 4 国や県と連携した担い手確保の推進

- ① 担い手確保に向けた取り組みの推進
- ② 働きやすい職場環境の整備

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

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
- ② 公共交通のシームレス化
- ③ 相互利用可能な交通系ICカードの導入

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
- ② 公共交通情報の提供充実
- ③ 先進情報技術の活用

施策 3-3 公共交通を活かしたにぎわいの創出

- ① ウォークアブルのまちづくりの推進
- 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）
- ③ 公共交通を組み合わせた観光企画やイベントの充実
- ④ ラッピング車両の運行

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
- ② 車両の改修、環境にも配慮した車両への更新
- ③ 安全で快適な自転車利用環境の整備

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

施策 4-1 利用者意識の醸成

- ① モビリティ・マネジメントの実施
- ② 地域におけるマイバス・マイレール意識の醸成

施策 4-2 都市機能の集約化

- ① まちなかへの都市機能の集約
- ② まちなか居住支援制度の推進

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
- ② パーク&ライドの推進
- ③ 民間事業と連携した公共交通の利用促進

Ⅶ. 計画目標（評価指標）

各基本方針に対し、計画目標、評価指標を以下のとおり設定します。

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 1 新高岡駅・高岡駅の利用者数の増加

評価指標：新高岡駅・高岡駅の利用者数

従前値（R4年度）：10,243人／日 ⇒ 目標値（R10年度）：13,000人／日

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 2 公共交通不便地域の削減

評価指標：公共交通不便地域の割合

従前値（R4年度）：9.2% ⇒ 目標値（R10年度）：5.0%

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 3 公共交通利用者の満足度の向上

評価指標：公共交通利用者の満足度

従前値（R4年度）：2.78／5点 ⇒ 目標値（R10年度）：3.50／5点

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 4 市民 1 人当たりの公共交通利用回数の増加

評価指標：市民 1 人当たりの公共交通利用回数

従前値（R4年度）：42.2回／年 ⇒ 目標値（R10年度）：52回／年

Ⅷ. 計画の進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取り組みの進捗状況を確認し、P D C Aサイクル【計画（P l a n）→実施（D o）→評価（C h e c k）→見直し（A c t i o n）】による計画の進行管理を行います。

