

高岡市地域公共交通計画 (素案)

高岡市

令和 5 年 11 月時点

[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）.....	33
5. 計画の推進体制	35
5-1 推進体制.....	35
5-2 進捗管理手法.....	35
資料編	36

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を結び、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。

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。

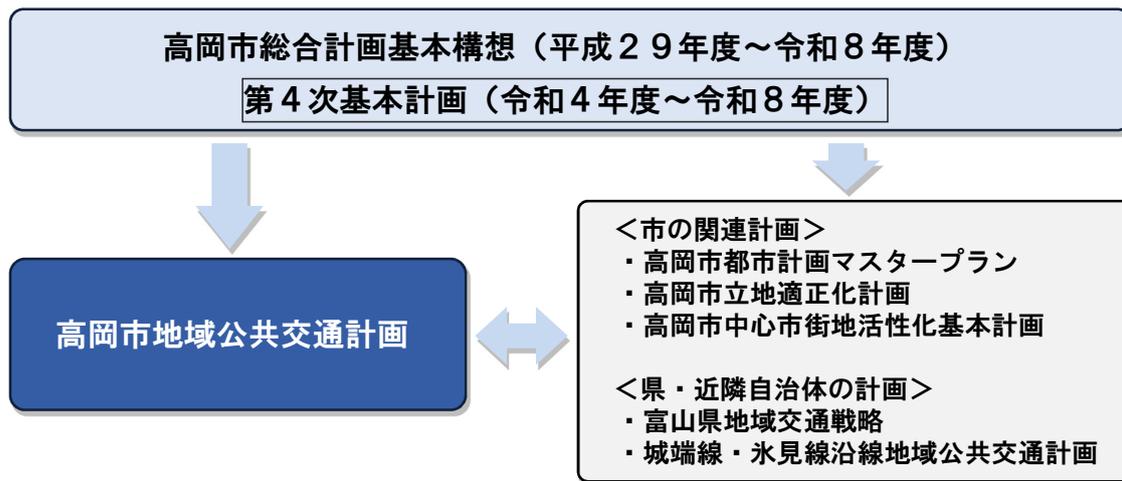
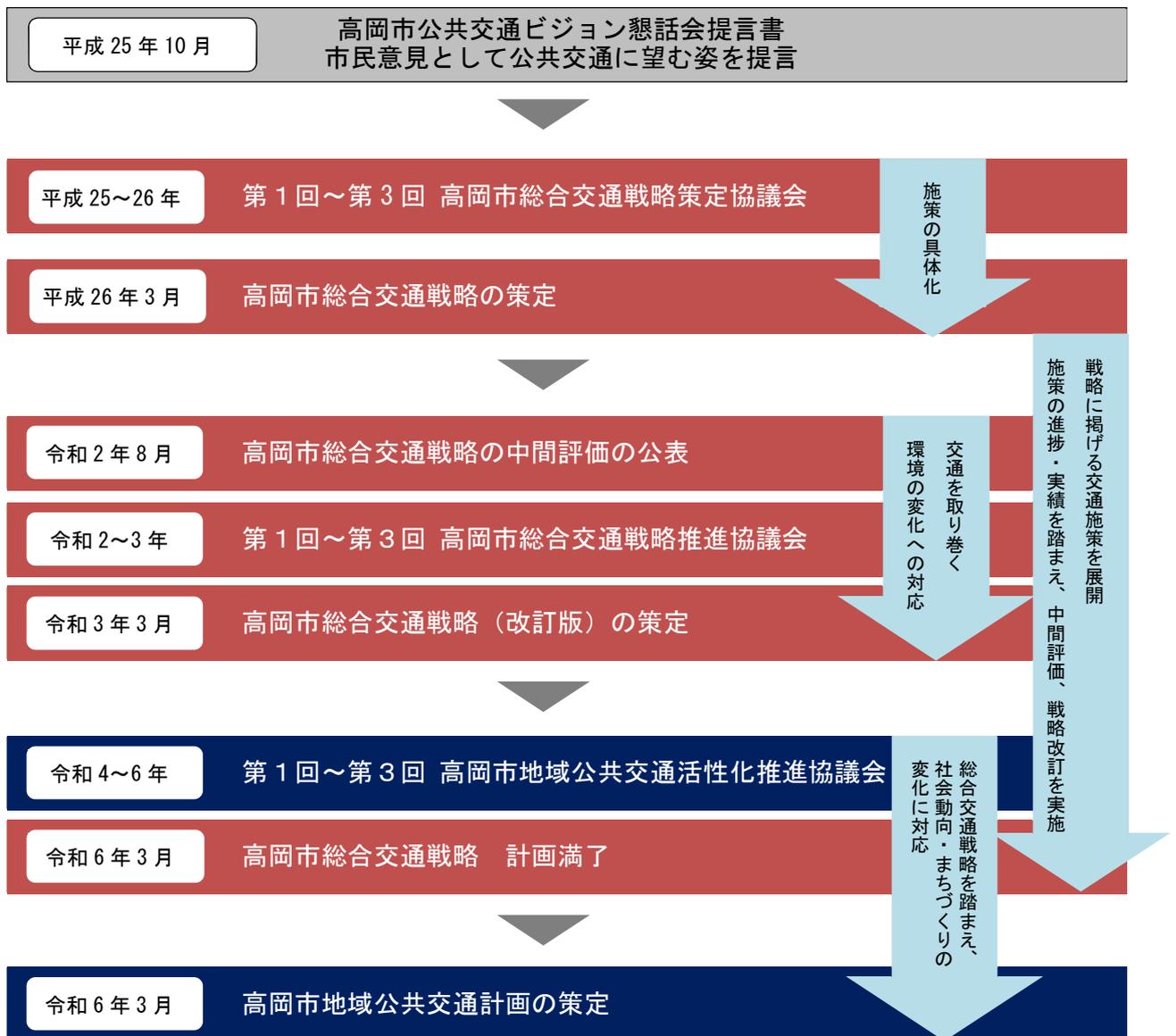


図 計画の位置づけ

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、取り巻く環境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を踏まえて、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。

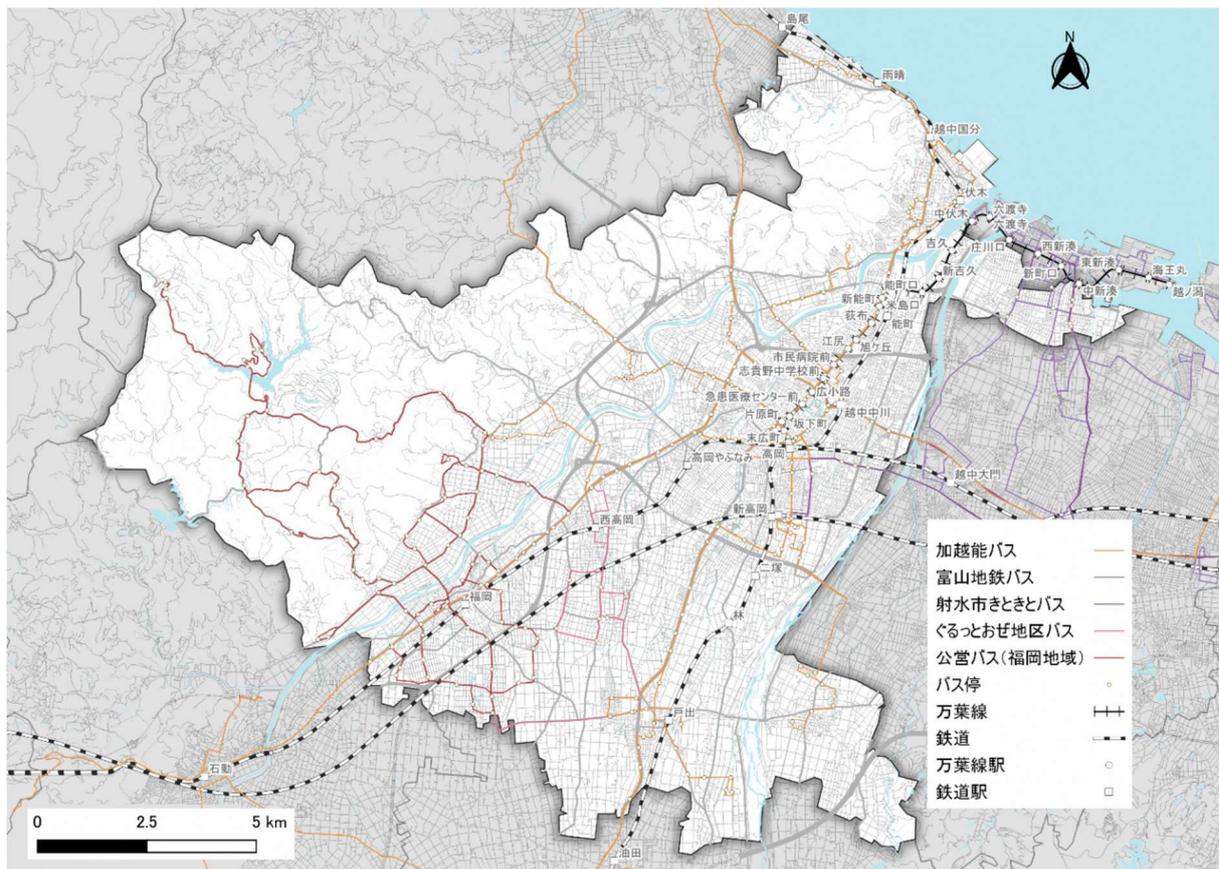


図 計画の対象区域

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して、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209.58km²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) 総人口の推移および将来推計

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。



図 高岡市の人口の推移

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」

2) 地区別人口

市内の人口は、平成25年3月末から令和4年3月末までの間に6.4%（11,280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	平成31年	令和2年	令和3年	令和4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	↓ 83.0%
定塚	9,527	9,444	9,372	9,277	9,191	9,084	9,103	9,117	9,181	9,153	⇒ 96.1%
下関	8,988	9,002	9,025	8,978	9,033	9,067	9,168	9,155	9,018	8,961	⇒ 99.7%
博労	6,801	6,691	6,604	6,552	6,425	6,302	6,186	6,054	5,863	5,783	↓ 85.0%
横田	6,040	5,943	5,866	5,700	5,622	5,547	5,440	5,311	5,209	5,084	↓ 84.2%
西条	7,084	7,037	6,967	7,006	6,940	6,897	6,824	6,678	6,566	6,497	⇒ 91.7%
川原	3,266	3,246	3,251	3,190	3,192	3,174	3,074	3,044	3,020	2,992	⇒ 91.6%
成美	8,455	8,350	8,266	8,099	7,931	7,774	7,658	7,525	7,445	7,263	↓ 85.9%
二上	2,643	2,627	2,632	2,583	2,533	2,509	2,457	2,417	2,406	2,364	↓ 89.4%
能町	11,634	11,577	11,530	11,518	11,589	11,638	11,538	11,509	11,466	11,454	⇒ 98.5%
牧野	9,464	9,539	9,600	9,732	9,755	9,774	9,760	9,692	9,640	9,627	↑ 101.7%
野村	17,269	17,357	17,532	17,776	17,874	17,898	17,869	17,894	17,926	17,926	↑ 103.8%
二塚	3,743	3,689	3,649	3,623	3,598	3,601	3,563	3,535	3,489	3,419	⇒ 91.3%
佐野	5,644	5,594	5,520	5,459	5,384	5,347	5,272	5,280	5,214	5,184	⇒ 91.8%
福田	2,692	2,656	2,666	2,643	2,622	2,631	2,795	2,927	2,965	2,915	↑ 108.3%
木津	5,693	5,706	5,782	5,903	6,036	6,062	6,073	6,101	6,171	6,206	↑ 109.0%
小勢	1,018	987	966	944	931	906	901	871	838	820	↓ 80.6%
立野	3,325	3,312	3,284	3,272	3,244	3,219	3,209	3,165	3,106	3,142	⇒ 94.5%
東五位	4,938	4,893	4,917	4,934	4,947	4,943	4,839	4,744	4,667	4,629	⇒ 93.7%
石堤	1,236	1,244	1,227	1,207	1,176	1,156	1,128	1,102	1,075	1,050	↓ 85.0%
国吉	3,667	3,617	3,542	3,496	3,427	3,353	3,311	3,249	3,164	3,131	↓ 85.4%
守山	2,740	2,666	2,624	2,604	2,536	2,502	2,463	2,408	2,336	2,275	↓ 83.0%
伏木	11,642	11,444	11,258	11,118	10,891	10,717	10,455	10,244	10,040	9,843	↓ 84.5%
太田	2,689	2,646	2,592	2,547	2,467	2,428	2,382	2,334	2,283	2,197	↓ 81.7%
戸出	13,714	13,617	13,614	13,660	13,602	13,470	13,413	13,339	13,215	13,070	⇒ 95.3%
中田	6,394	6,332	6,270	6,183	6,086	6,010	5,880	5,772	5,659	5,620	↓ 87.9%
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	⇒ 93.9%
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	⇒ 95.0%
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	⇒ 96.5%
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	↓ 87.7%
福岡町五位山	440	420	410	406	390	372	361	341	321	307	↓ 69.8%
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	↓ 89.4%
計	176,994	175,707	174,876	174,252	173,174	171,958	170,470	168,915	167,216	165,714	⇒ 93.6%

資料：高岡市統計書の時系列データ（各年12月31日現在）

3) 年齢別人口

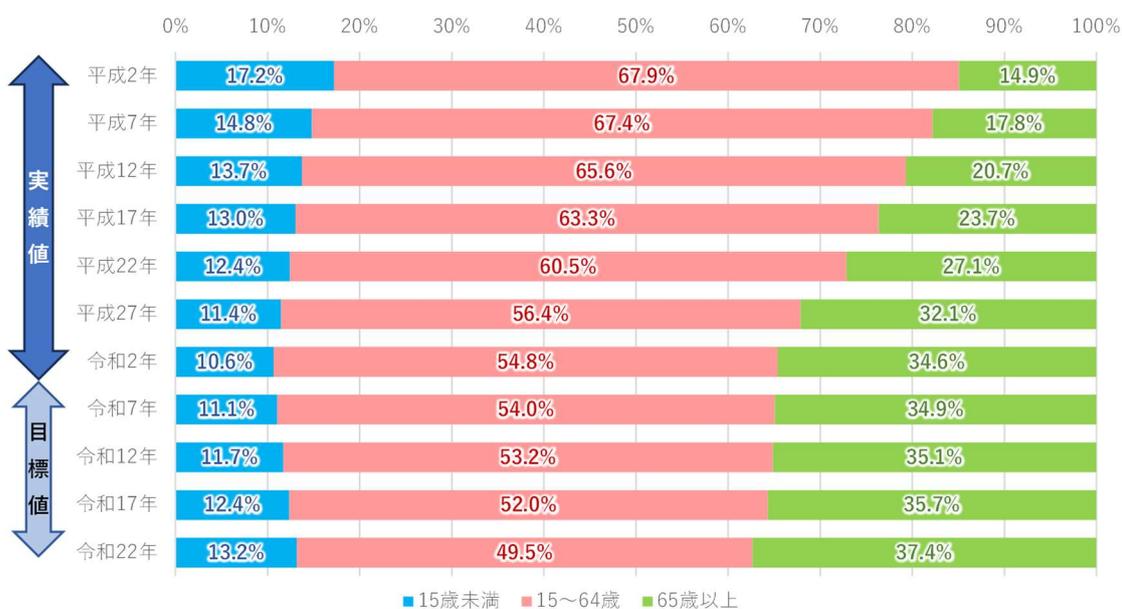
年少人口は減少傾向が続いていますが、高岡市では、令和2年から概ね20年後（令和22年）には、現在より約5%増加することを目指しています。また、生産年齢人口も減少傾向が続き、概ね20年後には、現在より約2割減少の見通しとなっています。

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、少子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、市全域に立地がみられます。

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。

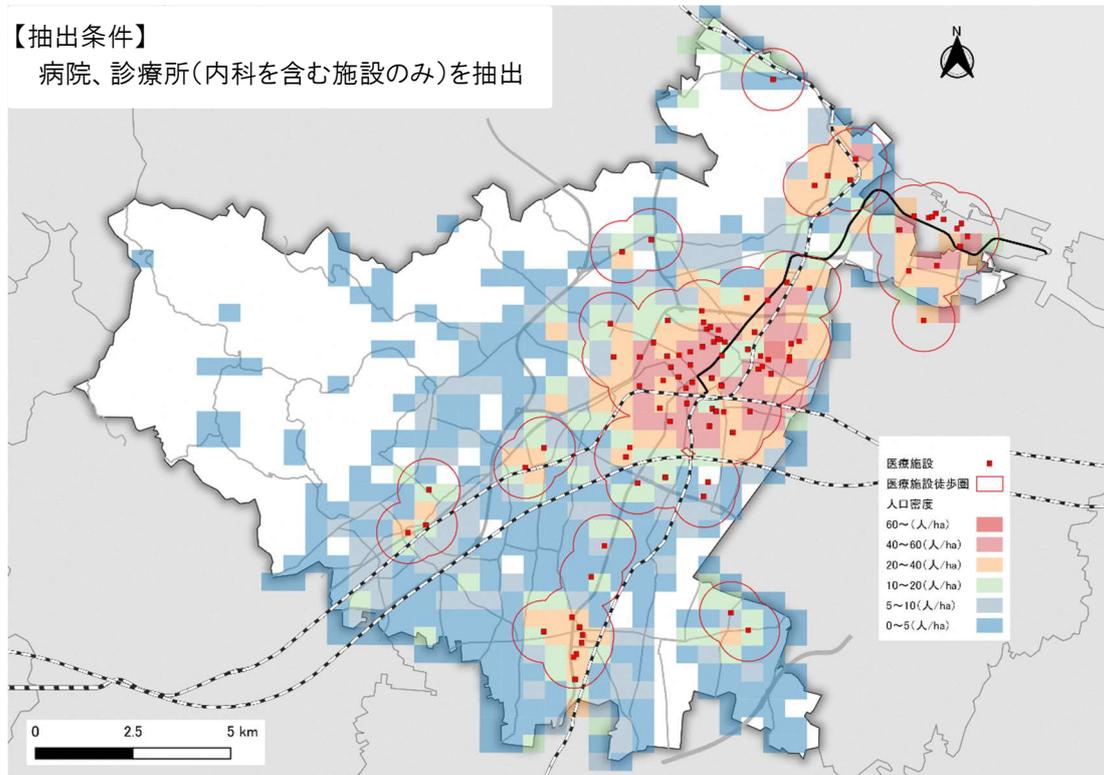


図 医療施設分布状況

資料：高岡市立地適正化計画

2) 商業施設

商業施設は市街地や鉄道駅周辺に立地がみられます。

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。

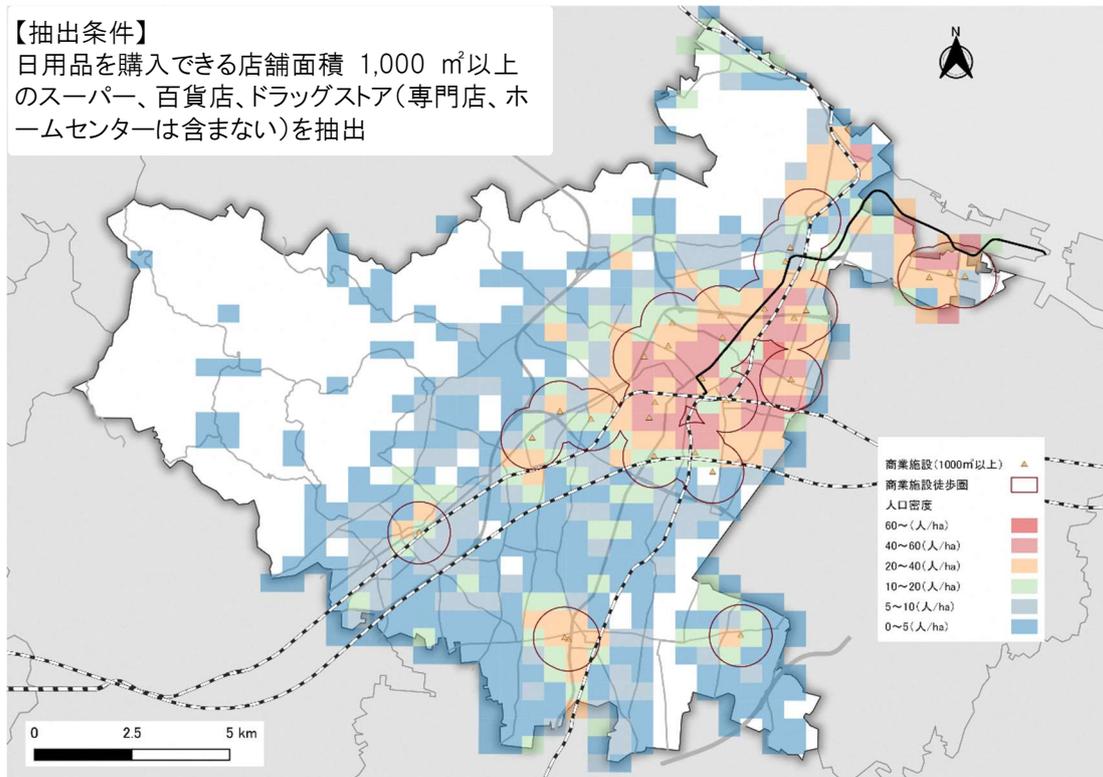


図 商業施設分布状況

資料：高岡市立地適正化計画

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380万人前後を推移していましたが、令和2年から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180万人で推移しています。

単位：千人



資料：高岡市統計書の時系列データ

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時間あたり概ね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時間あたり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拡大の影響もあり、令和元年から令和2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割程度の回復がみられます。

また、北陸新幹線開業に合わせ設置された新高岡駅は、広域交通拠点として、県西部・飛騨・能登地域からの新幹線最寄り駅として、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、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）括弧内は戦略策定時、※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 路線別運行状況

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、福岡地域を走る公営バスが運行し、地域の生活の足として利用されています。

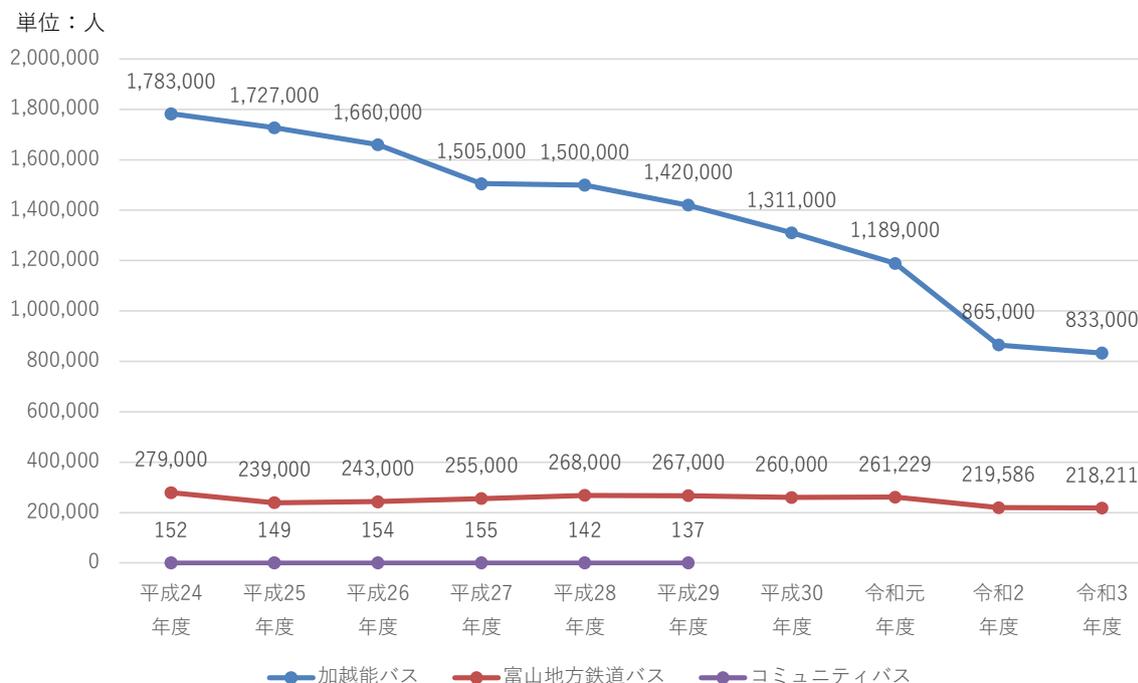
バス路線のうち、氷見、富山、佐加野方面などへの路線は一日当たり概ね 30 本以上の運行本数が確保されていますが、それ以外の路線では一日当たり概ね 30 本未満の運行頻度となっています。

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 路線バス路線別系統数・一日当たり運行回数

事業者	路線	系統数	一日当たり運行回数
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	9 系統	7.5 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	9.5 本/日
	佐加野、国吉方面	2 系統	15.0 本/日
	中田方面	1 系統	7.5 本/日
	戸出、砺波方面	5 系統	16.5 本/日
	市内線	7 系統	14.5 本/日
富山地方鉄道	富山方面	1 系統	32.0 本/日
高岡市	公営バス	5 系統	35.0 本/日

資料：高岡市統計書（令和 4 年版）、公営バスは高岡市提供資料



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。現在では、小勢地区の地域バス「ぐるっとおぜバス」、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」が本格運行しており、地域住民の生活を支えています。この他、市内の複数の地域で導入に向けた検討や実証運行が行われています。

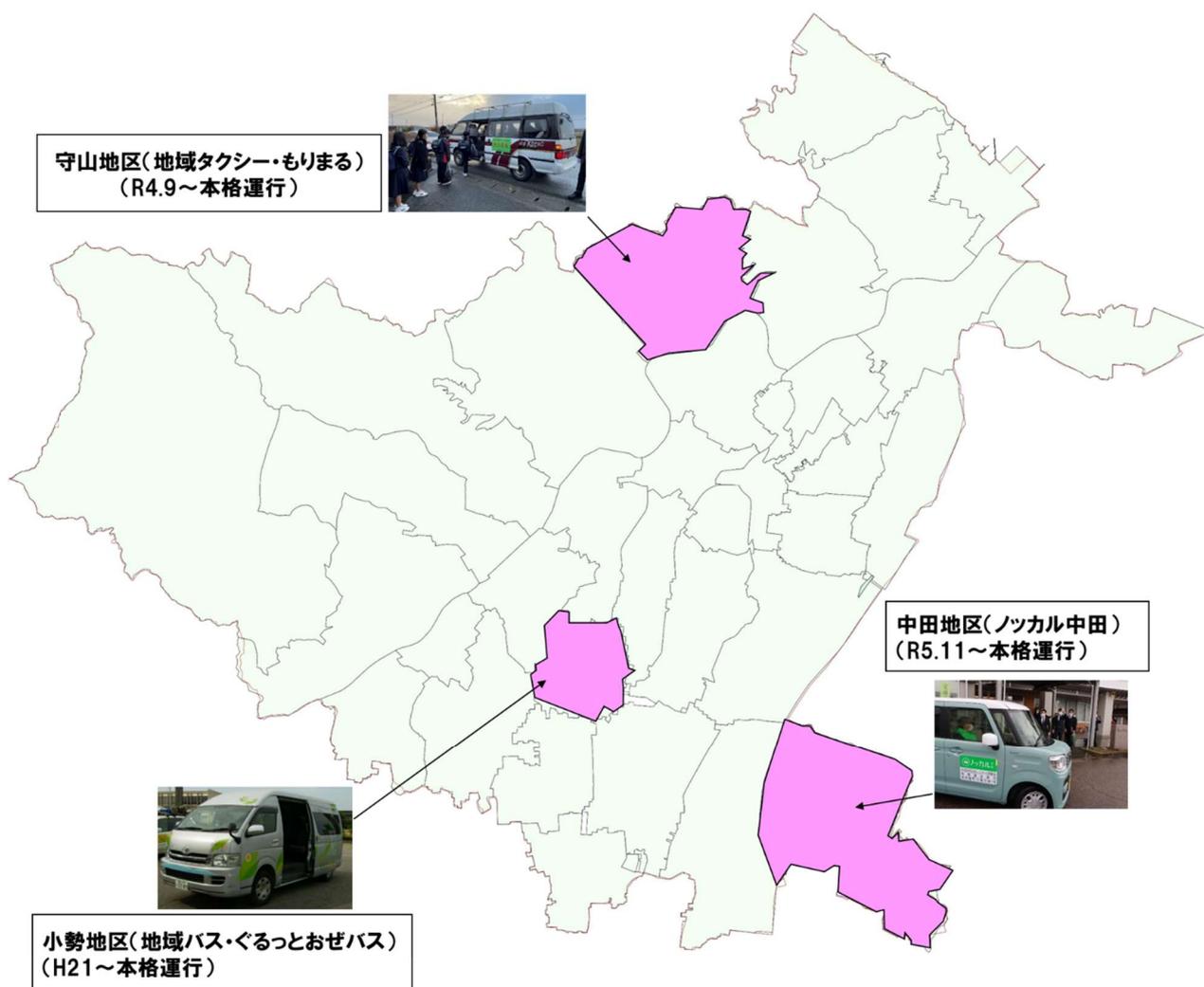


図 市民協働型地域交通システムの導入および検討地域

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
ノックル (マイカーを 活用した 乗合交通)	中田地区	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種免許保有又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】 地区住民のマイカー
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種免許保有又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(7・8便は予約制) 【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JR新高岡駅、高岡駅、西高岡駅、福岡駅、戸出駅、伏木駅の交通結節点に配車され、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、輸送人員は、人口減少やマイカーの普及により減少傾向にあります。新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度に落ち込みが見られましたが、徐々に回復傾向にあります。

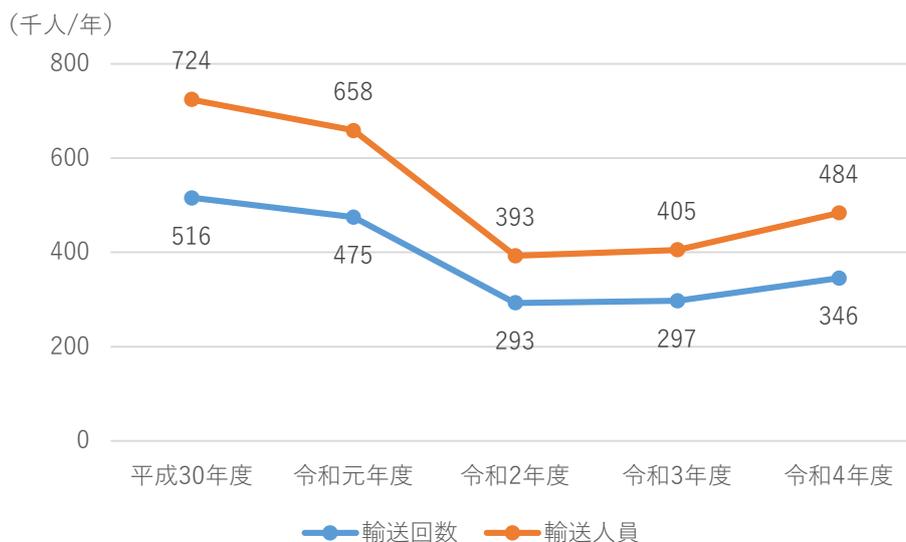


図 高岡市内 タクシー年間輸送回数・人員

資料：交通事業者より提供

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りコース		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 自動車

1) 乗用車保有台数の推移

市内の乗用車自動車保有台数は、令和4年度末時点で113,395台となっており、近年は横ばいで推移しています。

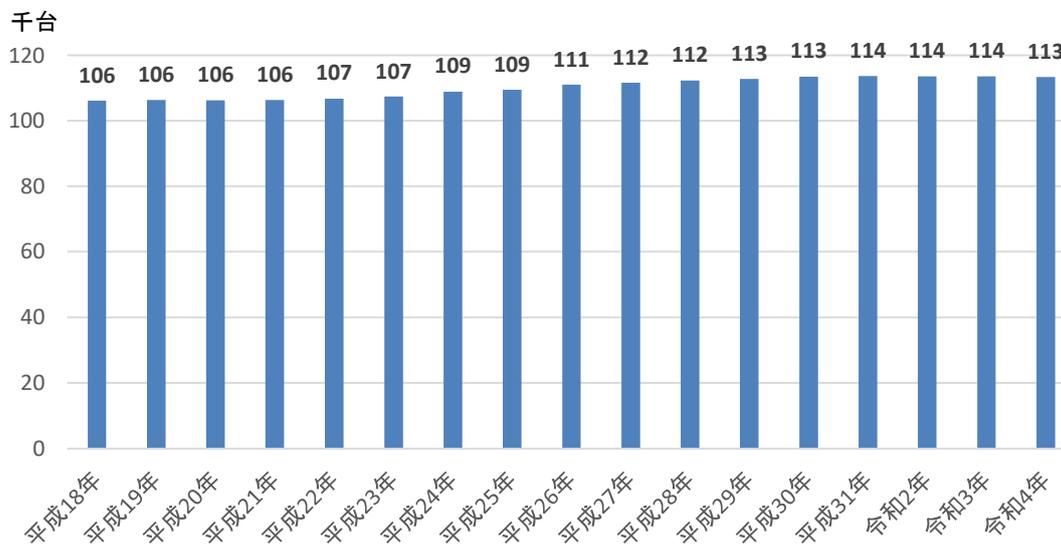
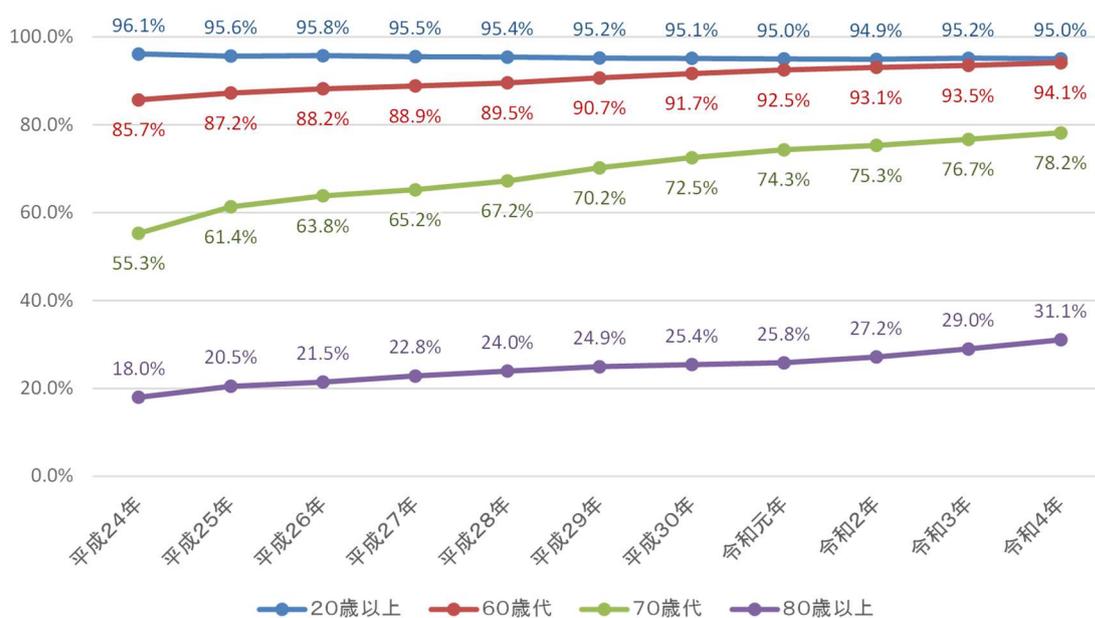


図 乗用車保有台数の推移

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年度時点で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。



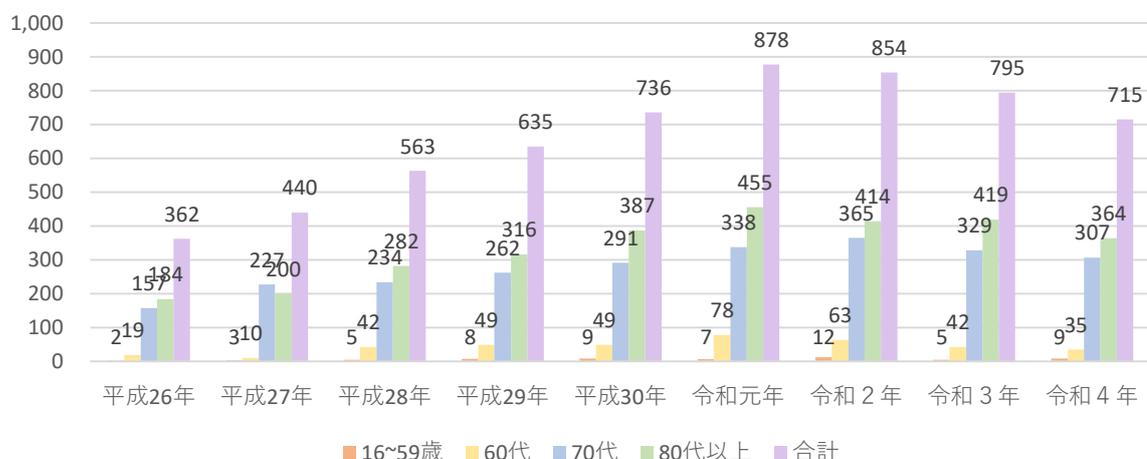
資料：富山県警察、運転免許センター提供資料、高岡市統計書時系列データ（各年度12月31日現在）

図 年代別の運転免許保有率

3) 運転免許返納者数

直近の運転免許返納者数は、年間 700 人～900 人を推移しており、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 代以上の高齢者となっています。

単位：人



資料：富山県警察、運転免許センター

図 免許返納者数の推移

4) 自動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外出目的ごとの公共交通利用率は、自動車の利用率が令和2年調査から 8.9%減少が見られるものの、公共交通の利用率は令和2年調査から大きく変動していません。

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
自動車(運転) ■	568	639	817	680	555	-	3,259
自動車(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
市民協働型交通システム ●	0	2	4	0	0	-	6
タクシー ●	6	19	4	2	9	-	40
自動車…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調査の自動車利用率…A/C	89.3%	91.3%	95.5%	101.1%	97.1%	-	95.0%
R2調査の自動車利用率…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：R4 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時間あたり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

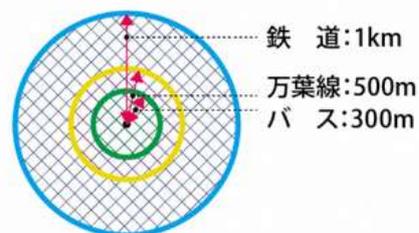
公共交通空白地域

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

一定の利便性がある駅・バス停圏域

※ 1時間あたり1本程度の運行頻度のある駅・電停・バス停の圏域



運行頻度が1時間あたり1本未満の駅・バス停圏域

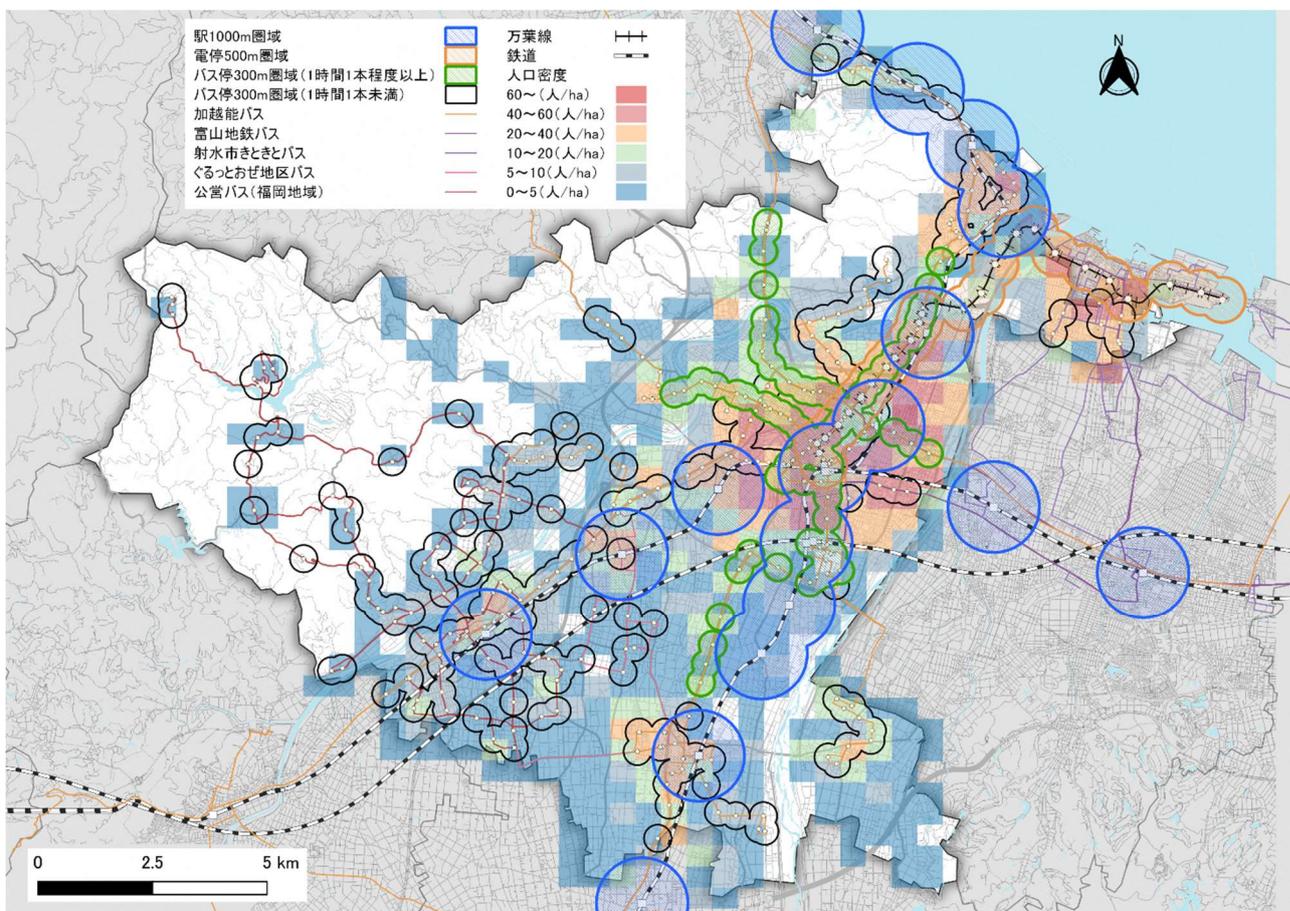
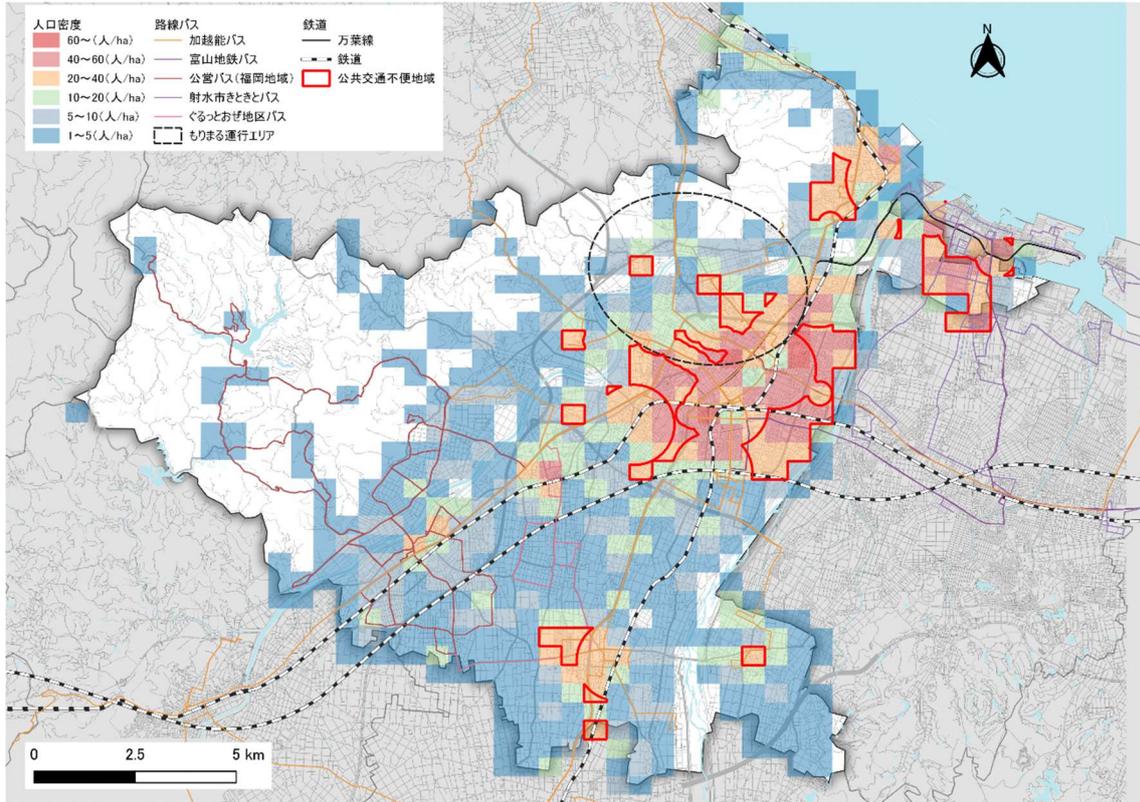
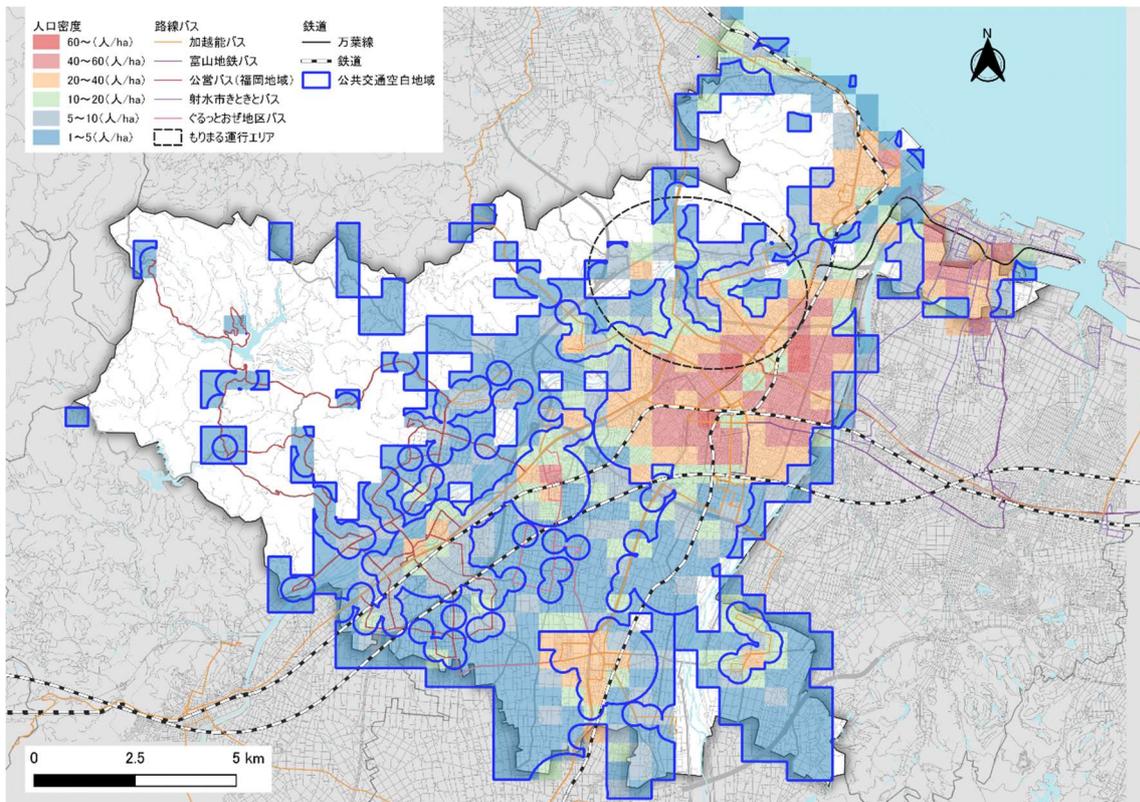


図 公共交通利用圏と人口密度

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、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、関西圏との往来の拡大など、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。

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。

こうした中、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。

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、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。

3. 計画の基本的な方針

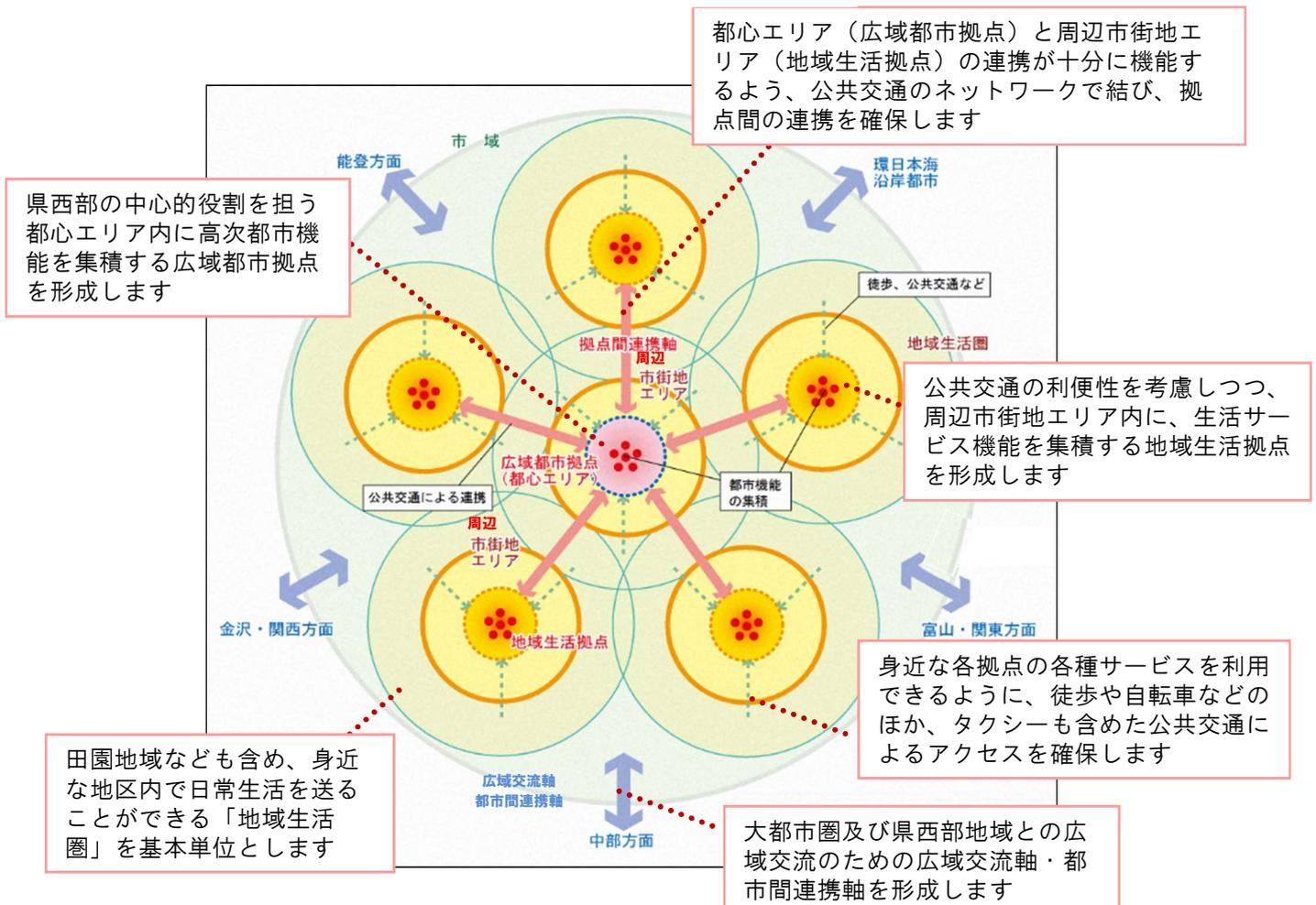
3-1 目指すべき将来像

＜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



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。

基本理念として、公共交通が果たすべき役割を掲げ、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、高岡市地域公共交通計画における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。

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 대응し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削減

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タイヤの見直し、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めます。

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 北陸新幹線の大坂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、北陸新幹線の大坂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確保のため、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運行本数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 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。

④ 能越自動車道の整備

- 県や関係自治体と連携し、広域観光ルートの形成、緊急時・災害時のネットワークの形成のため、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) 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			
	(4) 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推進	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削減

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、事業化への取り組みを進めるとともに、地域による調査活動や実証運行、本格運行について支援します。
- 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 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

- 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削減					
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 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	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			

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

- ・ 乗継利便性の向上を図るため、交通事業者と連携し、鉄道駅、電停、バス停の移動円滑化やシームレスな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

- ・ 公共交通の利便性向上や乗継時間短縮を目指し、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の運行遅延・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、公共交通の利便性や利用促進、ひいては交通事業者の担い手不足などに対応するため、AI技術やMaaSなどのデジタル技術の実装に向けて、検討を進めます。

3) 施策3-3 公共交通を活かしたにぎわいの創出

① ウォークブルのまちづくりの推進

- ・ 「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付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) ウォーカーブルのまちづくりの推進	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・マネジメントの実施

- ・ 全市民を対象として、公共交通の利用促進や、施策の1～3でも位置付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、自動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。

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 まちなか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、まちなかへの公共、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・アンド・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・マネジメントの実施	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) まちなか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			

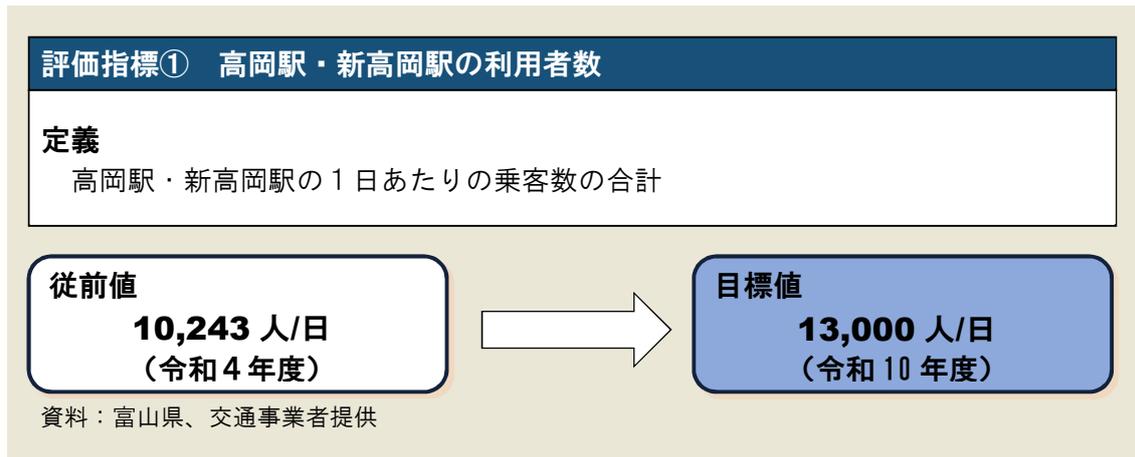
4-2 評価指標（目標値）

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

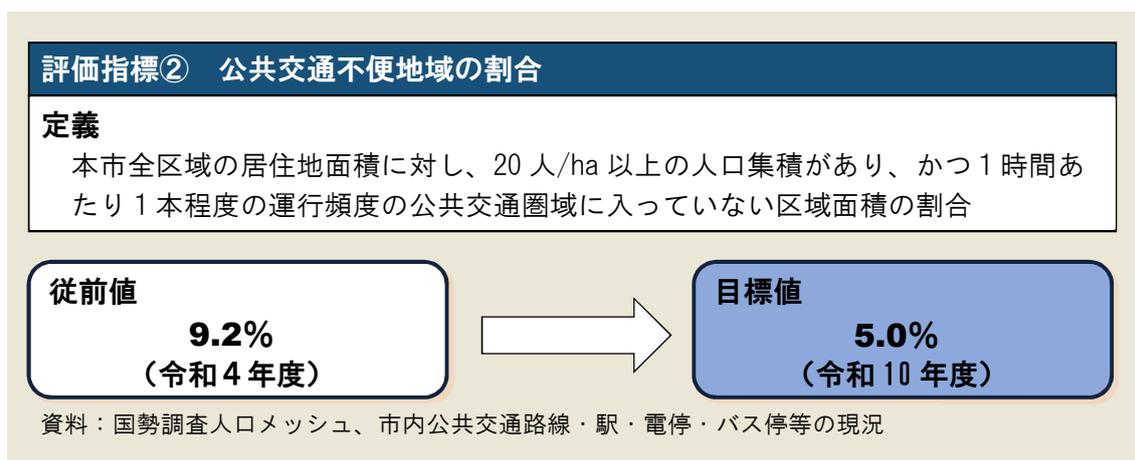
基本方針1では、広域交通拠点としての機能の充実、利便性の向上を目指しています。このため、新高岡駅・高岡駅の利用者数を評価指標（目標値）とします。



【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削減

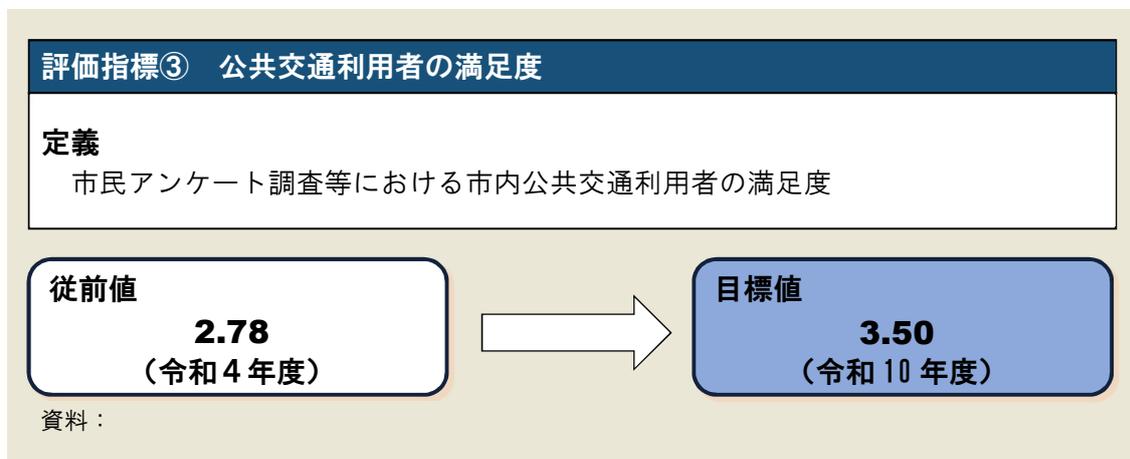
基本方針2では、市内の交通資源をフル活用することで、市域全体の移動利便性の確保を目指しています。このため、公共交通不便地域の割合を評価指標とします。



【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

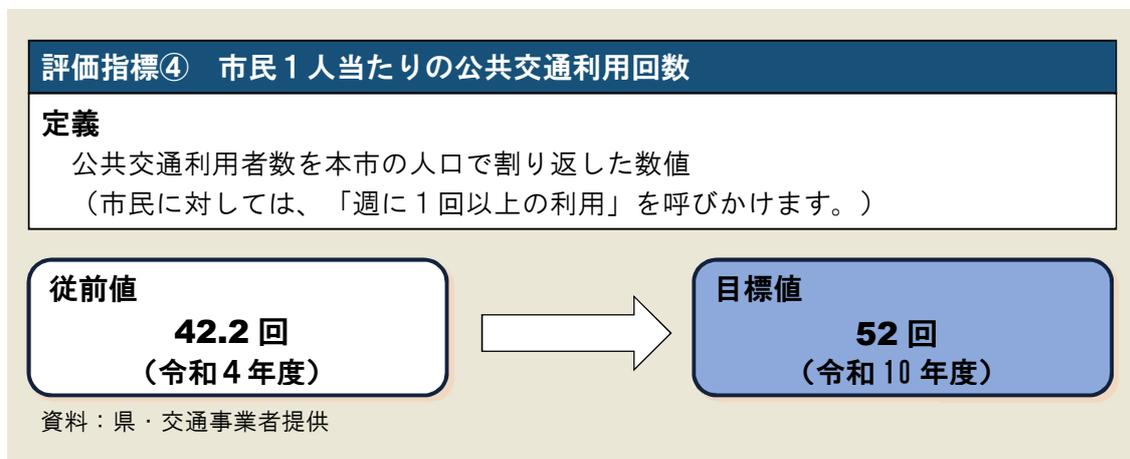
基本方針3では、交通モード間の乗り継ぎやMaaS等の活用によるサービス拡充などにより、快適で、安全・安心な公共交通の利用を目指しています。このため、公共交通の満足度を評価指標とします。



【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、過度に自動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。



5. 計画の推進体制

5-1 推進体制

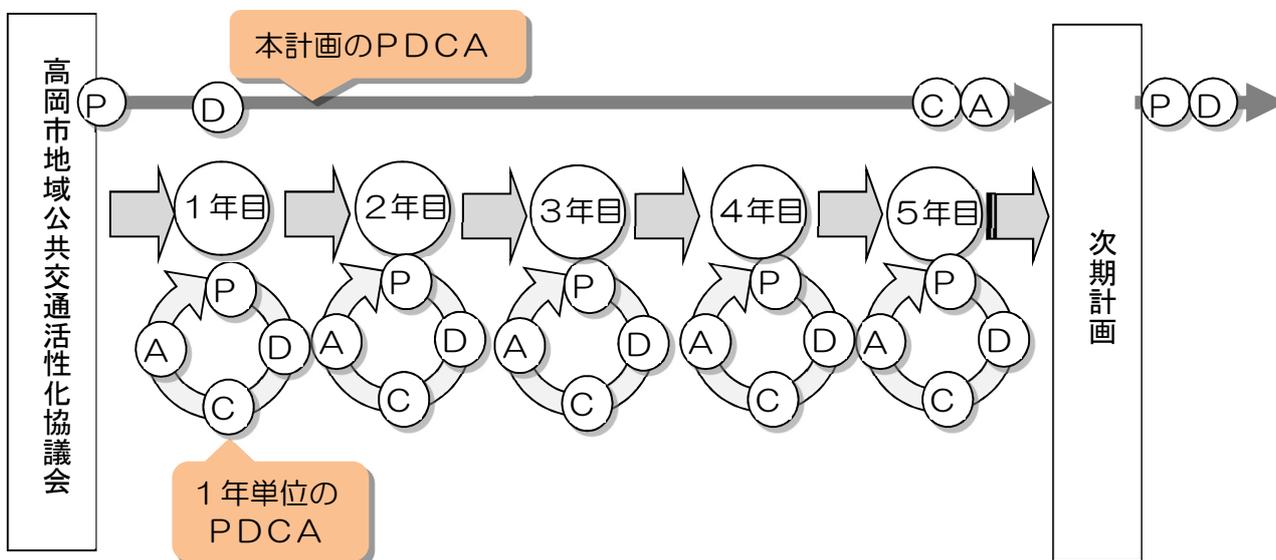
高岡市地域公共交通活性化推進協議会において、毎年度、計画に掲げる取り組みの実施状況の確認、効果検証や取り組みの改善案等について協議を行います。

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	本計画に位置付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、計画の改訂に係る協議を行う。

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。



資料編
