

高岡市総合交通戦略

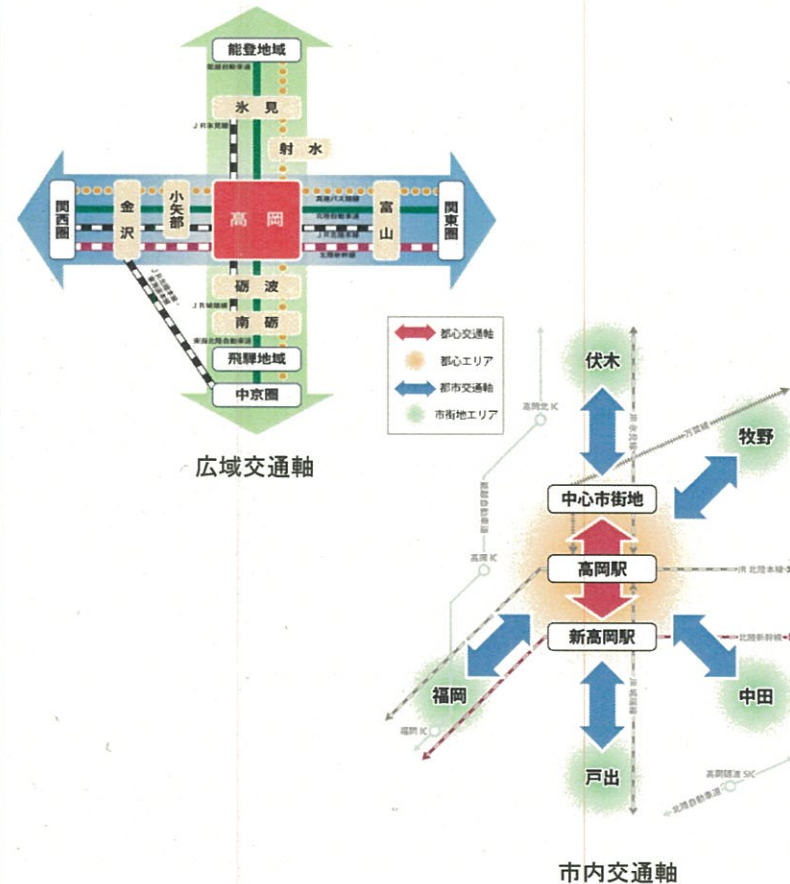
1
北陸

1. 概要

理念・方針	(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) 1. 都市の成長を高める広域交通体系の構築 2. 市内を円滑に移動できる交通体系の構築 3. 安全・安心な交通環境とサービス水準の向上 4. 公共交通を利活用するライフスタイルへの転換
目標年次	短期: 平成26～28年度(策定から3年) 中期: ～平成30年度(策定から5年) 長期: ～平成35年度(策定から10年)

位置づけ	高岡市総合計画に基づく将来都市構造を実現するため、高岡市中心市街地活性化基本計画や高岡市都市計画マスタープランなどを踏まえながら、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進するため策定		
	総合交通体系(PT調査)	○	H10
	総合計画第2次基本計画	○	H24
	都市計画マスタープラン	○	H17
戦略策定範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		

目指すべき将来の都市交通像



- ・他地域との広域交流による地域活性化をもたらす公共交通
- ・市内公共交通の利便性の向上と利用の定着化
- ・人口減少社会対応型都市構造にあわせて整備された交通ネットワーク
- ・恵まれた歴史・文化資産を活かす交通・観光ネットワーク

高岡市総合交通戦略

2

北陸

2. 目標と指標

評価指標・数値目標の設定の考え方

1. 総合交通戦略の体系に対応した指標・目標
戦略の体系ごとに対応した指標・目標を設定
2. わかりやすく定量的な指標・目標
市民にもわかりやすいアウトカム指標などを活用して指標・目標を設定
3. 効果計測が可能な指標・目標
計画期間内において収集が可能な指標・目標を設定

具体的な指標と目標

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	○
		鉄道、路面電車利用者数	○
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	○
		商品販売額	
その他指標	環境	交通事故件数・死傷者数	
		CO ₂ 排出量	
		中心的な交通拠点の乗降客数 タクシー、過疎地有償運送等の利用者数 公共交通に対する満足度	○

		名称	定義 (算出方法)	従前値	目標値
戦略1	指標①	高岡駅及び新高岡駅の乗降客数	高岡駅及び新高岡駅の1日あたりの乗降客数の合計	15,013人 (H24)	18,000人 (H35)
	指標②	高速バス路線利用者数	本市を起点として、又は経由して市街に定期的に運行する県内高速乗合バス路線の利用者数の合計	152,281人 (H24)	252,000人 (H35)
戦略2	指標③	公共交通利用者数	市内公共交通利用者数の合計	9,077,198人 (H24)	9,025,000人 (H35)
	指標④	公共交通人口カバー率	総人口あたりの公共交通利用圏域に含まれる人口	79.1% (H22人口・H25圏域)	83.0% (H35)
戦略3	指標⑤	公共交通利便性の満足度	市民アンケート調査における各公共交通機関の満足度の総合点(5段階評定法)	2.77 (H25)	3.50 (H35)
戦略4	指標⑥	公共交通利用率	市民アンケート調査における「通勤・通学」、「通院」、「買い物」、「趣味・レジャー」での移動手段に対する公共交通の利用率	11.2% (H25)	16.0% (H35)

高岡市総合交通戦略

3

北陸

3. 展開施策(1)

戦略1. 都市の成長を高める広域交通体系の構築

大都市圏、飛越能地域・県西部地域それぞれとの交通軸の強化や、広域交通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を構築します。

■主な現状と課題

- ・北陸新幹線の開業により関東圏との結びつきが強まる一方、JR北陸本線の並行在来線化後における関西・中京方面との鉄道による利便性確保が必要。
- ・新高岡駅は、飛越能地域、県西部地域における新幹線最寄り駅となることから、当該地域とのアクセス強化、新高岡駅の拠点機能の向上が必要。
- ・広域交流を支える高速道路による利便性の確保が必要。

■実施事業

戦略1-1. 大都市圏との交通軸の強化

- ①北陸新幹線の未整備区間の整備、②関西、中京方面への鉄道による利便性確保、③東海北陸自動車道の暫定2車線区間の4車線化④関西方面への高速バス路線の整備

戦略1-2. 飛越能地域との交通軸の強化

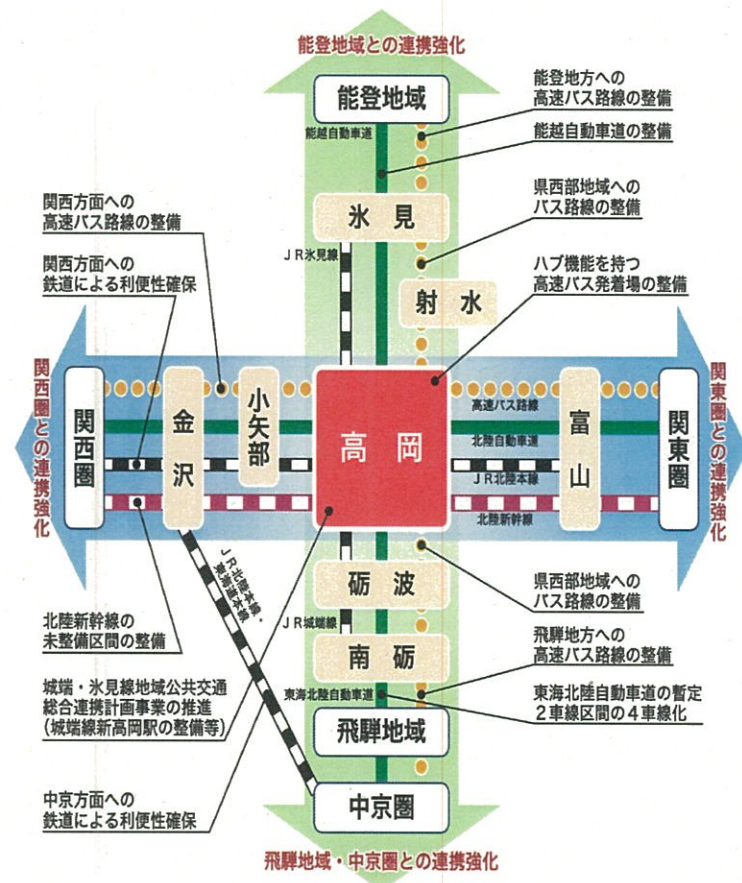
- ①飛騨地方への高速バス路線の整備、②能登地方への高速バス路線の整備、③能越自動車道の整備

戦略1-3. 県西部地域との交通軸の強化

- ①県西部地域へのバス路線の整備、②城端・氷見線地域公共交通総合連携計画の推進(城端線新高岡駅の整備等)

戦略1-4. 広域交通軸のハブ機能の構築

- ①ハブ機能を持つ高速バス発着場の整備



3. 展開施策(2)

戦略2. 市内を円滑に移動できる交通体系の構築

都心・都市交通軸の強化、交通不便・空白地域の改善、観光を促進する公共交通の整備を図り、市内を円滑に移動できる交通体系を構築します。

■主な現状と課題

- ・新たな交通拠点となる新高岡駅は、高岡駅より約1.5km南に位置する分離駅であり、両駅を一体的に機能させることが必要。
- ・高岡駅から中心市街地を経て昭和町方面へと続くゾーンには、ビジネス拠点、歴史・文化拠点、学校等が集積している。
- ・両駅間の自動車交通量の増加が予測されることから、交通円滑化を図ることが必要。
- ・高岡駅を中心として周辺に地域拠点が広がっており、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりが必要。
- ・路線バス、コミュニティバスなどによる充実した路線網が整備されている一方、路線の重複や需要と供給に差が見られる。
- ・公共交通不便・空白地域が、人口集積度が低い中山間地域のほか、既成市街地にも存在している。
- ・観光地が中心市街地を中心に点在しており、鉄軌道、生活路線バス等の観光利用促進、徒歩や自転車によるアクセスのための環境整備が必要。



■実施事業

戦略2-1. 都心交通軸の強化

①万葉線の延伸、②高岡駅・新高岡駅間のバス路線の整備、③高岡駅・新高岡駅間のバス走行環境の改善

戦略2-2. 都市交通軸の強化

①バス路線の再編、②生活路線バス・公営バスの維持、③コミュニティバスの路線の改善、④高岡駅・西高岡駅間での並行在来線新駅の整備

戦略2-3. 公共交通不便・空白地域の改善

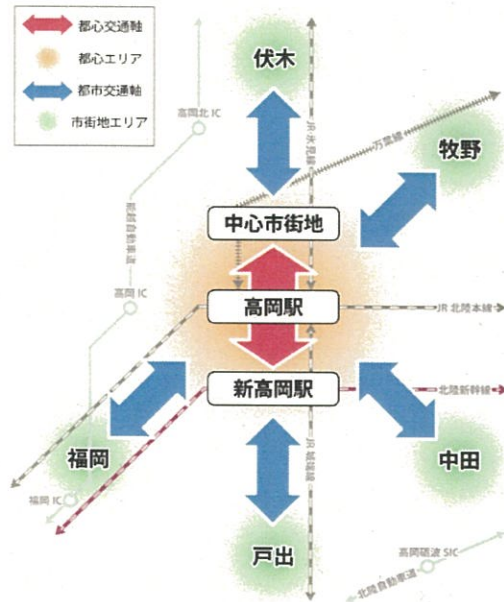
①デマンドバス・タクシーの導入、②地域バスの導入支援

戦略2-4. 観光を促進する交通環境の充実

①歩いて楽しいまちづくりの推進、②レンタルサイクルの拡充、③公共交通を活用した観光企画の充実

3. 展開施策(3)

戦略2. 市内を円滑に移動できる交通体系の構築



都心交通軸・・・新高岡駅、高岡駅、中心市街地を結ぶ交通軸
都市交通軸・・・都心エリアと市街地エリアを結ぶ交通軸

東西南北に広がる鉄軌道を基本軸とし、これを支えるバスネットワークの構築により交通軸の強化を図る

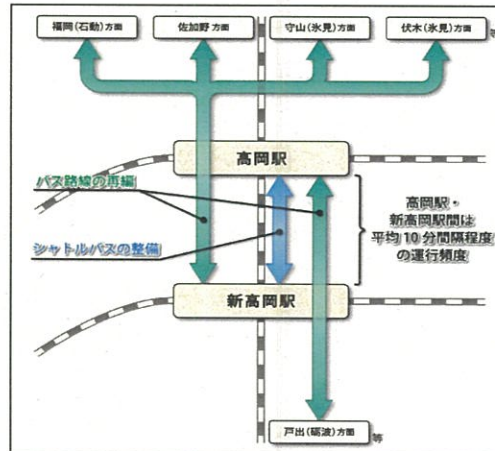
【都心交通軸の強化】

- ・高岡駅・新高岡駅間において路線バスとシャトルバスの運行、右折レーンや信号制御により高頻度で定時定速なバス路線を整備(10分間隔程度)
- ・昭和町方面、新高岡駅方面への万葉線延伸について市民のコンセンサスを得るとともに、関係機関と協議を深めながら検討を進める

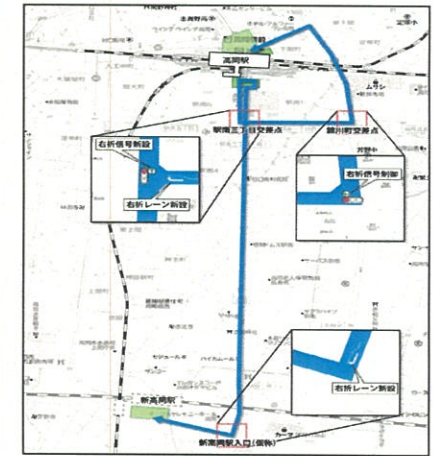
【都市交通軸の強化】

- ・地域の実情、住民ニーズを踏まえながら、合理的で利便性が高いバス路線に再編
- ・バス路線再編を踏まえたコミュニティバスの路線の改善
- ・高岡駅、西高岡駅間での新駅の早期整備を目指す

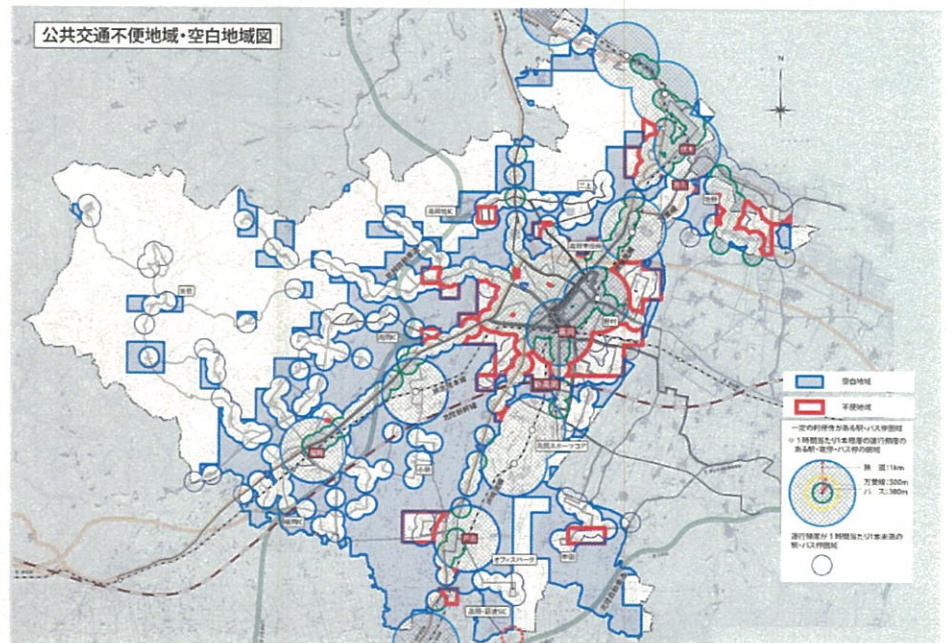
高岡駅・新高岡駅間のアクセス強化



駅間バス路線の整備イメージ



駅間バス走行環境の改善イメージ



3. 展開施策(4)

戦略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をはじめ、公共交通等を活用した賑わいの創出、環境に配慮した車両・施設の改善を図り、安全・安心で利用しやすい公共交通サービスを提供します。

■主な現状と課題

- ・北陸新幹線の開業やJR北陸本線の並行在来線化等に対応する事業者間の連携強化が必要。
- ・安全性・利便性・快適性の高い交通環境が必要。
- ・にぎわいの創出や市のイメージアップなど公共交通の活用を拡げることが必要。
- ・公共交通におけるエコ化、環境負荷の少ない自転車の活用など環境に配慮した取り組みが必要。



■実施事業

戦略3-1. 交通モード間の乗り継ぎ改善

- ①ダイヤの改善・相互調整、②公共交通のシームレス化、③サイクル&ライド駐輪場の整備、④相互利用可能な交通系ICカードの導入

戦略3-2. 交通施設等の改善

- ①車両の改修、新型車両への更新

戦略3-3. 情報提供手法の改善

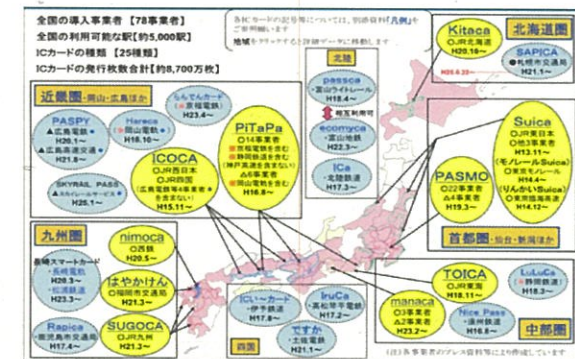
- ①公共交通情報提供システムの整備、②バスロケーションシステムの整備、高岡駅・新高岡駅における公共交通情報提供機能の充実

戦略3-4. 公共交通等を活用したにぎわいの創出

- ①公共交通イベント等の実施、②ラッピング車両の運行

戦略3-5. 環境に配慮した車両・施設の改善

- ①環境配慮型車両の運行、②車両、施設のエコ化、③自転車通行帯の整備



ICカードの導入検討



バスロケーションシステムの整備・機能充実



環境配慮型車両の運行

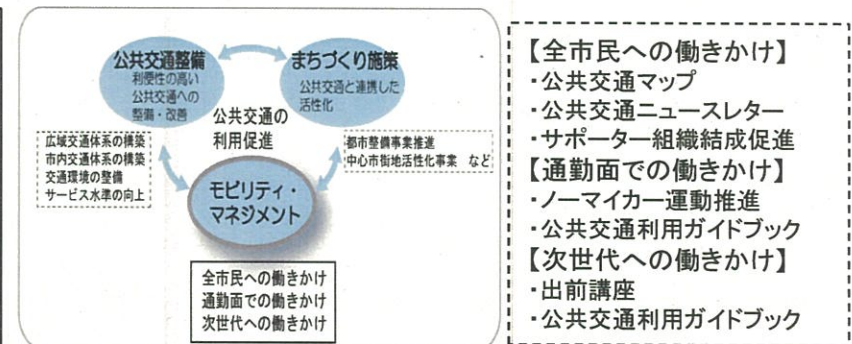
3. 展開施策(5)

戦略4. 公共交通を利活用するライフスタイルへの転換

利用者意識の醸成、利用者へのインセンティブ強化、都市機能の集約化を図り、公共交通を利活用するライフスタイルへの転換を進めます。

■主な現状と課題

- ・モータリゼーションの進展などにより、市民の公共交通離れが深刻化しており、公共交通の利用の定着化を図ることが必要。
- ・市民ひとりひとりの意識を自動車から公共交通へと自発的に変化することを促すことが必要。
- ・公共交通利用へのインセンティブを強化し、新たな需要を生み出すことが必要。
- ・人口減少、少子高齢社会の中にあって、市街地の拡散、中心市街地の衰退などに歯止めをかけるため、集約型都市構造への再編、それと一体化した公共交通の整備が必要。
- ・中心市街地の活性化により公共交通の利用促進を図ることが必要。



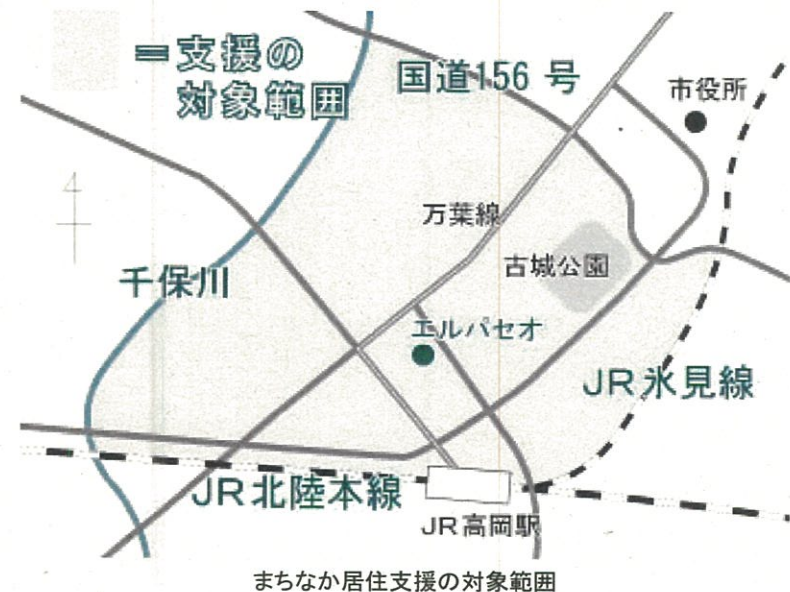
■実施事業

戦略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公共交通利用誘導策の導入

戦略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まちなか居住制度の推進、③まちなかイベントの実施



高岡市総合交通戦略

8

北陸

4. 総合交通戦略の推進及び評価

実施プログラム

【戦略1】都市の成長を高める広域交通体系の構築						【戦略3】安全・安心な交通環境とサービス水準の向上					
戦略名	実施事業	事業主体	短	中	長	戦略名	実施事業	事業主体	短	中	長
戦略1-1 大都市圏との交通軸強化	① 北陸新幹線の未整備区間の整備	国				戦略3-1 交通モード間の乗り継ぎ改善	① ダイヤの改善・相互調整	交通事業者			
	② 関西、中京方面への鉄道による利便性確保	交通事業者					② 公共交通のシームレス化	交通事業者			
	③ 東海北筑自動車道の暫定2車線区間の4車線化	国					③ サイクル&ライド駐輪場の整備	市、交通事業者			
	④ 関西方面への高速バス路線の整備	交通事業者					④ 相互利用可能な交通系ICカードの導入	市、交通事業者			
戦略1-2 飛越能地域との交通軸の強化	① 飛騨地方への高速バス路線の整備	交通事業者				戦略3-2 交通施設等の改善	① 車両の改修、新型車両への更新	交通事業者			
	② 能登地方への高速バス路線の整備	交通事業者					② 駅等の待合環境の改善	交通事業者			
	③ 能越自動車道の整備	国				戦略3-3 情報提供手法の改善	① 公共交通情報提供システムの整備	市、交通事業者			
戦略1-3 県西部地域との交通軸の強化	① 県西部地域へのバス路線の整備	交通事業者					② バスロケーションシステムの整備	交通事業者			
	② 城端・氷見線地域公共交通総合連携計画事業の推進(城端線新高岡駅の整備等)	市、交通事業者					③ 高岡駅・新高岡駅における公共交通情報提供機能の充実	市			
戦略1-4 広域交通軸のハブ機能の構築	① ハブ機能を持つ高速バス発着場の整備	市				戦略3-4 公共交通等を活用したにぎわいの創出	① 公共交通イベント等の実施	市、交通事業者			
							② ラッピング車両の運行	市、交通事業者			
【戦略2】市内を円滑に移動できる交通体系の構築						戦略3-5 環境に配慮した車両、施設の改善	① 環境配慮型車両の運行	市、交通事業者			
戦略名	実施事業	事業主体	短	中	長		② 車両、施設のエコ化	交通事業者			
戦略2-1 都心交通軸の強化	① 万葉線の延伸	市、交通事業者					③ 自転車通行帯の整備	市			
	② 高岡駅・新高岡駅間のバス路線の整備	交通事業者				【戦略4】公共交通を活用するライフスタイルへの転換					
	③ 高岡駅・新高岡駅間のバス走行環境の改善	県、県警、市				戦略名	実施事業	事業主体	短	中	長
戦略2-2 都市交通軸の強化	① バス路線の再編	交通事業者				戦略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			
	② 生活路線バス・公営バスの維持	市、交通事業者					② 公共交通利用誘導策の導入	市、交通事業者			
	③ コミュニティバスの路線の改善	市				戦略2-2 都市交通軸の強化	① まちなかへの都市機能の集約	市			
	④ 高岡駅・西高岡駅間での並行在来線新駅の整備	県、市					② まちなか居住支援制度の推進	市			
戦略2-3 公共交通不便・空白地域の改善	① デマンドバス・タクシーの導入	市、交通事業者					③ まちなかイベントの実施	市			
	② 地域バスの導入支援	市									
戦略2-4 観光を促進する交通環境の充実	① 歩いて楽しいまちづくりの推進	市									
	② レンタルサイクルの拡充	市、民間									
	③ 公共交通を活用した観光企画の充実	市、交通事業者									

高岡市総合交通戦略

9

北陸

4. 総合交通戦略の推進及び評価

推進体制

高岡市総合交通戦略推進協議会

- ◇戦略に位置付けた施策事業の推進
- ◇施策事業の評価・検証を行い、必要に応じて戦略の変更協議

【組織構成】

学識経験者、交通事業者、市民代表、経済団体、関係行政機関(国、県、警察等)、高岡市

高岡市総合交通戦略推進協議会

- ◇戦略に位置付けた施策事業の推進
- ◇庁内での意見調整

【組織構成】

都市経営課、産業企画課、観光交流課、商業雇用課、都市計画課、駅周辺・新幹線対策課、道路建設課、土木維持課、地域振興課、地域安全課

高岡市総合交通戦略推進協議会（仮称）

※必要に応じて部会を設置

高岡市総合交通戦略推進庁内会議（仮称）

施策展開のマネジメント

施策の推進や定期的な計画見直しのため、高岡市総合交通戦略推進協議会のもと、PDCAサイクル(計画策定～施策の推進～検証～改善)による進行管理を行い、段階に応じた市民とのコミュニケーションを図りながら、施策全体の実現に向けて取り組んでいきます。

