

# 富山県高岡市の交通まちづくりに関する提案

高橋 冨侑<sup>(1)</sup>、佐藤 寛徳<sup>(1)</sup>、真田 朋弥<sup>(2)</sup>、東方 柚葵<sup>(1)</sup>、服部 令汰<sup>(1)</sup>、永原 健吾<sup>(3)</sup>、松原 光也<sup>(1),(3)</sup>  
(1) 名古屋大学大学院環境学研究科 (2) 金沢泉丘高等学校通信制課程 (3) NPO 法人 RACDA 高岡

## はじめに

本提案は、NPO 法人 RACDA 高岡主催の公共交通まちづくり人材育成プログラム（国土交通省補助金）において、高岡市を対象として行った活動で得られた成果を取りまとめたものである。

## 1. 高岡市の現況について

高岡市は富山県北西部に位置する呉西地区の中心都市であるが、市内の総人口数は減少の一途をたどっており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると 2050 年には 2026 年比で約 3 割減になると予想されている。また、中心市街地活性化基本計画の範囲内である高岡駅前の商店街における空き店舗率は約 2 割を超えており、空き店舗が目立つ状況である。

## 2. 高岡駅-新高岡駅間の接続について

2015 年に北陸新幹線が金沢駅まで開業し、広域拠点が高岡駅に遷移したことに伴い、従来の広域拠点であった高岡駅と新幹線の新高岡駅間の接続の強化が必要となった。現状、両駅間を移動する手段は JR 城端線と加越能バスの 2 つだが、新幹線との接続に着目すると、時間帯によっては両者とも 40 分以上の待ち時間が発生することがある。また、新高岡駅では JR 城端線と加越能バスの発車時刻は別々に案内されており、どちらが先に高岡駅に到着するか把握しづらい。

そこで、JR 城端線と加越能バスのダイヤを調整することで新幹線とのシームレスな接続を実現し、既存のデジタル案内板に両者の発車時刻を併記した画面を表示する情報提供を併せて行うことを提案する。

## 3. 市民協働型地域交通システムについて

高岡市では、地域住民が主体となって運営する「市民協働型地域交通システム」が 5 地区で運行されている。定時定路線バスや予約制地域タクシー、事業者協力型自家用有償運送の 3 つの運行形態があるが、実態が非公開であり、運営上の課題も不明であった。そこで、全 5 地区の運営団体にヒアリング調査を実施し、地区ごとの運営実態とその課題を整理した。調査は 2025 年 12 月 1 日～12 月 5 日にかけて行い、地区内外の移動の目的地や幹線交通との接続の有無、実際の利用状況、運営上の課題等をヒアリングした。調査の結果、運営上の課題について共通している部分も見受けられた。表-1 に、各地区の運営上の課題を示す。

表-1 各地区の運営上の課題

| 地区名  | 運行形態と主な運営上の課題   |
|------|---|
| 小勢地区 | 定時定路線バス「ぐるっと小勢地区バス」<br>1名の常駐運転手で運行しており、<br>引退した際の見通しが立っていない                                     |
| 木津地区 | 定時定路線バス「木津ぐるりんバス」<br>5名の運転手で運行しているが、<br>引退した際の見通しが立っていない  |
| 守山地区 | 予約制地域タクシー「もりまる」<br>利用者が少なく、毎年協賛金の継続に<br>苦慮している  |
| 野村地区 | 予約制地域タクシー「のむたく」<br>運営費が足りず、野村地区の自治会から<br>持ち出しで補填しているが、利用しない<br>住民からの理解が得られにくい                   |
| 中田地区 | 事業者協力型自家用有償運送「ノッカル中田」<br>仕組みや使い方が浸透していない<br>通学時間帯に運行したいが、欠便せずに<br>運行するには子育て世代の担い手を確保<br>する必要がある |

定時定路線で運行する地区では、継続的な運行を行うには運転手の確保が課題であると明らかとなった。二種免許保有者の確保が困難であることや、兼業農家が多い地区では、運転手を

できる時間的余裕がある人が地区にいないといった理由が挙げられた。そこで、岐阜県飛騨市にて検討が行われている「ドライバーズバンク」を設置することで、全市的にドライバーを融通することを提案する。

また、協賛金の確保や運営費への理解の得られにくさといった、資金面の課題が明らかとなった。これらは、公共交通に対する関心が薄く、その必要性が理解されていないことが一因と考えられる。そこで、地区ごとに公共交通に関するワークショップを開催することで、地域住民の公共交通に対する理解を深め、利用促進や担い手の確保を図ることを提案する。

#### 4. 高岡駅周辺の活性化について

高岡駅北側には6つの商店街があるが、全ての商店街において空き店舗が目立つ状況となっている。また、末広町電停付近の商業施設「御旅屋セリオ」も同様である。駅南側には駅前に市用地があるものの、平置き駐車場としての使用に留まり、活用方策が議論されている。こうした状況に対し、提案策を図-1に示す。



図-1 高岡駅周辺の活性化に関する提案策

高岡駅に繋がり、万葉線が通る末広町商店街・末広坂商店街に営業中の店舗を集約統合する。併せて御旅屋セリオを改修し、建替えが検討されている高岡市役所を移設する。さらに、駅南側の駐車場用地に、開業から約40年が経

つ「富山県高岡文化ホール」を移設することで、高岡駅前の活性化を促すことを提案する。

#### 5. 高岡市広域の交通体系について

高岡駅を中心に、氷見、新湊、砺波方面との南北の幹線軸を充実させることを提案する。万葉線に公共交通優先信号を導入し、米島口～高岡駅間の所要時間を短縮する。また、JR城端線とJR氷見線沿線の商業地や公共施設、住宅地周辺に新駅を設置し利便性を向上させる。既存の車両をより加速性能が優れた車両で置き換えることで、所要時間の増加を防ぐ。

バスについては、高岡駅北側の山町筋や金屋町といった重要伝統的建造物群保存地区の回遊性を高める循環バスを導入する。また、現在の鉄軌道と並行するバス路線は経路の見直しを行い、駅と各地区を結ぶバスに再編することを提案する。なお、現行の市民協働型地域交通システムも、地区内の要望に応じて支援を実施する。

#### おわりに

本稿では、公共交通まちづくり人材育成プログラムで得られた成果を示した。2, 3では、現在の高岡市が抱える公共交通に関する課題点を整理し、その解決策を提案した。4, 5では、将来の高岡市の土地利用や交通体系について提案を行った。実現へのハードルは決して低くないが、本稿で示した提案が、今後の検討における一助となれば幸いである。

#### 参考文献

- 1). 国立社会保障・人口問題研究所：3. 都道府県・市区町村別の男女・年齢（5歳）階級別将来推計人口（富山県），<https://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson23/3kekka/Municipalities.asp>（最終閲覧：2026年2月7日）
- 2). 高岡市：高岡市中心市街地活性化基本計画，<https://www.city.takaoka.toyama.jp/material/files/group/17/4444.pdf>（最終閲覧：2026年2月7日）