



たかやまほんせんえんせん

# 高山本線沿線地区

（富山県富山市）

**ポイント** 鉄道の利便性向上と沿線主要駅を核としたコンパクトなまちづくり

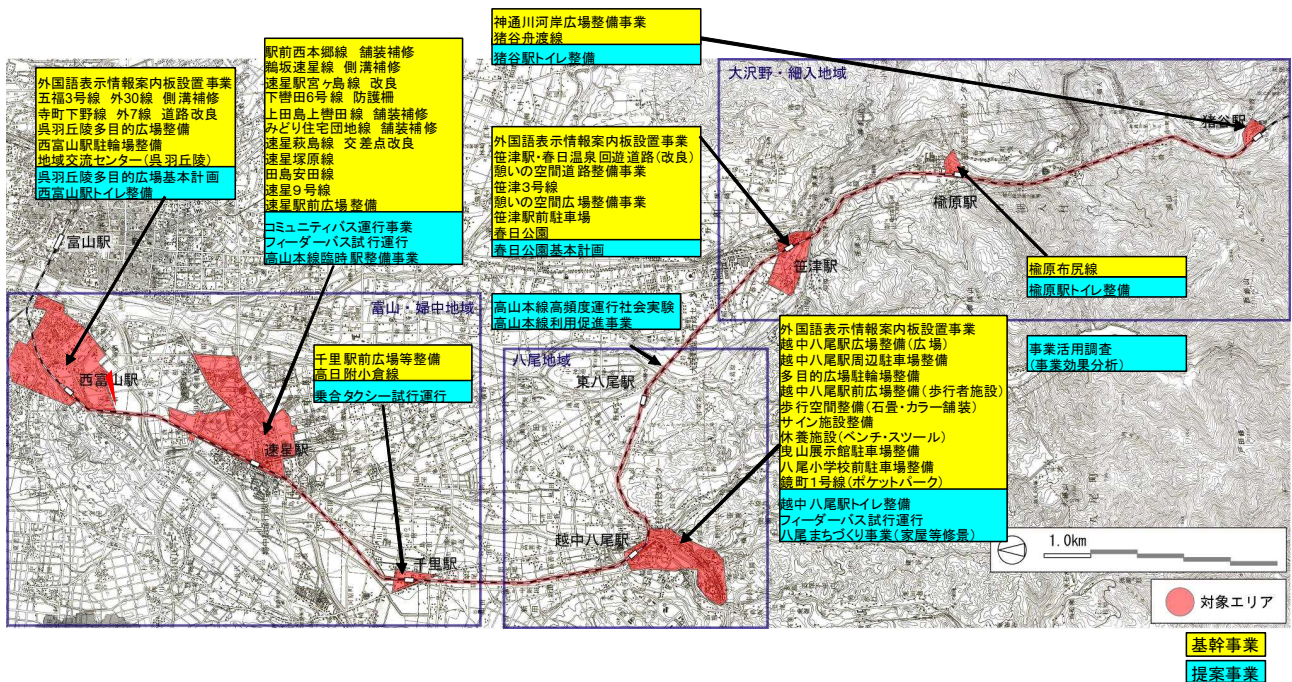
**地区概要** 主要駅における駅前広場やアクセス道路整備等の基幹事業と公共交通の利便性向上により、コンパクトなまちづくりを推進するとともに、八尾の歴史的なまち並み等の観光資源を活かし、観光客のさらなる誘導を図る。

**目標** 高山本線沿線主要駅周辺において、機能集積や居住、観光振興の推進を図るとともに、鉄道の利便性を活かしたコンパクトなまちづくりを実現する。

**指標** 公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進するため、公共交通の利用者数、観光客入込数及び沿線居住者数を目標とした。

高山本線の乗車数(千人/年)	1,018 (H17)	→	1,044 (H22)
八尾地域観光客入込数(千人/年)	33 (H17)	→	39 (H22)
沿線(1.5km)以内居住者数(千人)	43 (H17)	→	44 (H22)

**事業内容** 基幹事業（4,542.5百万円）→ 道路（68路線）、公園（1箇所1.9ha）、地域生活基盤（駅前広場整備外12事業）、高質空間形成施設（サイン施設ほか2事業）、高次都市施設（地域交流センター）  
提案事業（1,401.9百万円）→ 地域創造支援（高山本線臨時駅整備等）、事業活用調査（基本計画等）まちづくり活動推進（高山本線高頻度運行社会実験等）

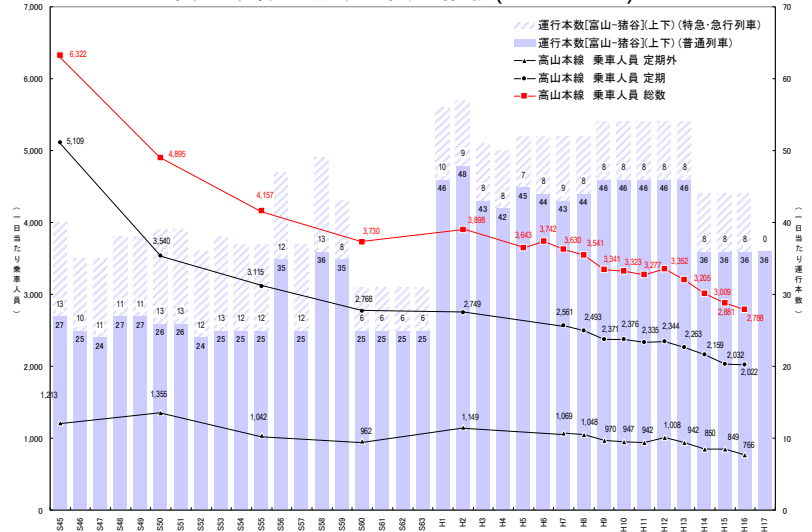


完了地区 富山県

## 地区の現況と課題

- 近年の高山本線の利用者数は減少の一途をたどり、現在の状況を放置すれば、今後さらに運行サービスレベルの低下をきたすことは必至で、近い将来、路線の存続自体も楽観を許さない状況に陥ることも予想される。
- 少子高齢化などの課題に対応したコンパクトなまちづくりを進めるため、主要駅周辺での定住人口の増加を促す施策が必要である。
- 都心部へのアクセス向上と観光客の利便性向上のため、鉄道の利便性向上、駅へのアクセス道路の整備、駅周辺施設の整備が必要である。
- 「おわら風の盆」は全国的にも知名度が高く開催時期には多くの観光客が訪れている。また、八尾地区は「おわら」以外にも歴史的な町並みやまつりなどの観光資源が豊富にあることから、これらを周遊する道路や公園、サインを整備するなど、「おわら」の開催時期以外にも多くの観光客に訪れていただけるようなまちづくりを行う必要がある。

＜高山本線の乗車人員の推移(S45～H16)＞



## 提案事業の特徴

### 高山本線高頻度運行社会実験

(実験期間)

平成18年10月21日～平成20年3月14日(第1期)

平成20年 3月15日～平成23年春(第2期)

(実験概要)

- ① 運行頻度の増加(ピーク時:30分間隔、日中:概ね1時間間隔)
- ② 終発時間の延長等

(富山駅発の終発時刻を20分繰り下げ、23時18分に延長)

### 高山本線利用促進事業

- ① ソフト施策(利用啓発ポスター、チラシ等)
- ② 駅舎・車両のイメージアップ等

### 高山本線臨時駅整備事業

(期間)平成20年3月～平成23年3月

(整備内容)

- ① ホーム整備
- ② 進入路・広場整備

＜高山本線利用状況＞



＜利用啓発ポスター＞



## 計画策定プロセス

本市では、まちづくりの基本方針として「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を推進しており、その第1弾プロジェクトとして富山港線をLRT化させ、その周辺のまちづくりを実施してきた。

このような中、JR高山本線は、合併前の旧5市町村を結ぶ新市の南北骨格交通軸であるが、モータリゼーションの進展に伴う利用者の減少とともに運行サービスが低下し、将来の存続や市街地の拡散が危惧される状況である。

このことから、高山本線沿線においてもコンパクトなまちづくりを推進するため、富山ライトレールに続き、第2の鉄軌道活性化事業として既存鉄道の高頻度運行社会実験と、沿線のまちづくりをまちづくり交付金事業として一体的に推進するものである。