

高山本線のまちづくりにおける重要性

資料1-1

市のまちづくりの基本方針

鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、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実現

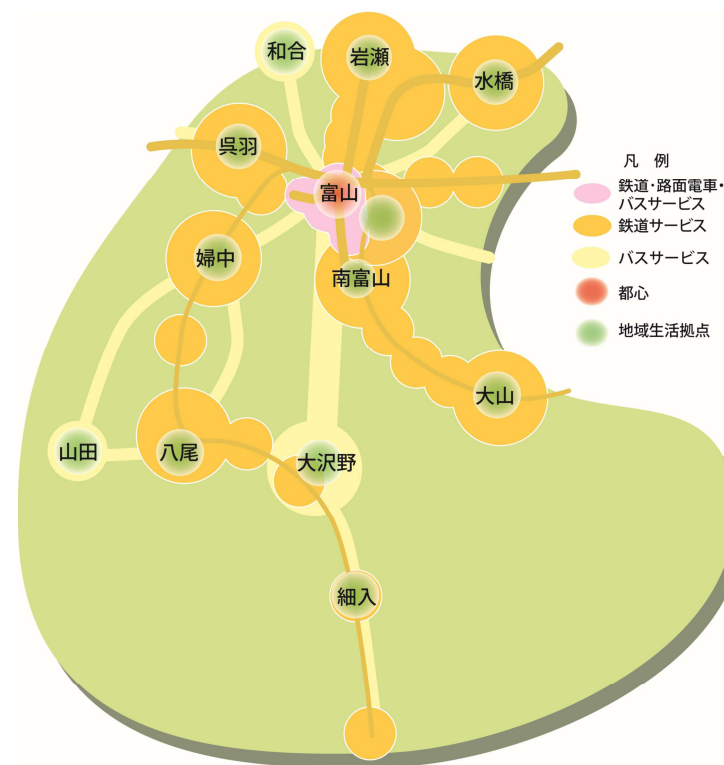
<概念図>

富山市が目指すお団子と串の都市構造

串 : 一定水準以上のサービスレベルの公共交通
お団子 : 串で結ばれた徒歩圏

<まちづくりにおける重要性>

JR高山本線は、本市の重要な南北公共交通軸「串」であることから、鉄道の活性化を図るとともに、沿線に人口や都市機能の集積等を図ることとしており、富山市のコンパクトなまちづくりを実現するために、重要な役割を果たしている



【鉄道の意義・必要性】公共財的役割としての鉄道

鉄道の優位性

大量輸送性

速達性

定時性

求められる
機能・サービス

輸送の安心・安全

サービス水準の向上

バリアフリーへの対応

新しい生活様式への対応

情報案内(運行情報等)

デザイン性を
考慮し、
車利用者から
より選ばれる
公共交通機関
への転換

地域の生活・経済の要(重要な社会インフラ)

公共・公益性

コンパクトなまちづくりの推進
まちづくりの要となる公共交通軸
としての役割

生活の足の確保
車を自由に使えない学生や
高齢者等の移動手段確保

社会的便益

外出機会の創出

中心市街地活性化

歩く機会や人との交流の増加
による健康増進・医療費抑制

道路交通・環境負荷の軽減

渋滞緩和(移動時間短縮)

CO2排出量の抑制

まちの魅力や都市の総合力の向上による持続可能な都市構築

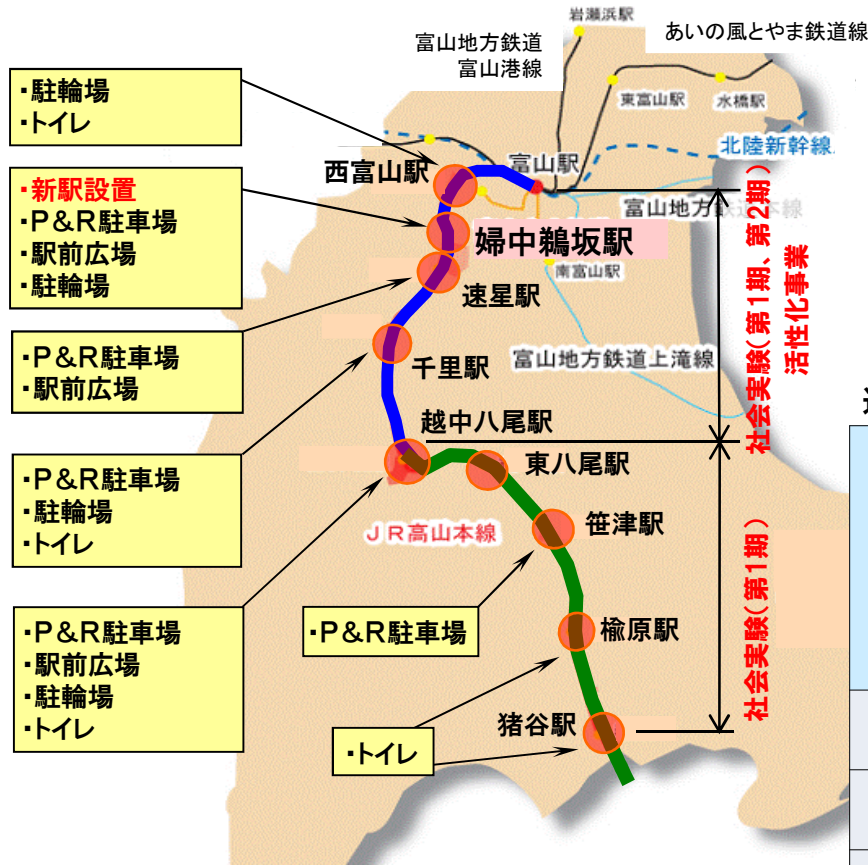
公共交通沿線居住者の増加や駅周辺での民間投資の誘発等
による人口減少の抑制と市税(市政運営財源)の確保

来街者等の交流人口の促進による地域経済の活性化

市民の生活の質の向上・地域活性化の推進

JR高山本線活性化事業

- 平成18年度から平成22年度まで増発運行による大規模な交通社会実験を実施。平成23年度からは、活性化事業として増便運行等を継続実施。
- 駅前広場、駐輪場、パーク&ライド駐車場等の駅周辺整備を行うとともに、新駅「婦中鶉坂駅」(平成20年3月：臨時駅として開業。平成26年3月：常設駅化)の設置や、ポケット時刻表の作成等の利用促進施策を実施。



JR高山本線の概要(富山市内区間)

事業者	JR西日本
延長	36.6km
動力	非電化
区間	富山駅～猪谷駅
線路	単線
駅数	9駅(富山駅を除く)



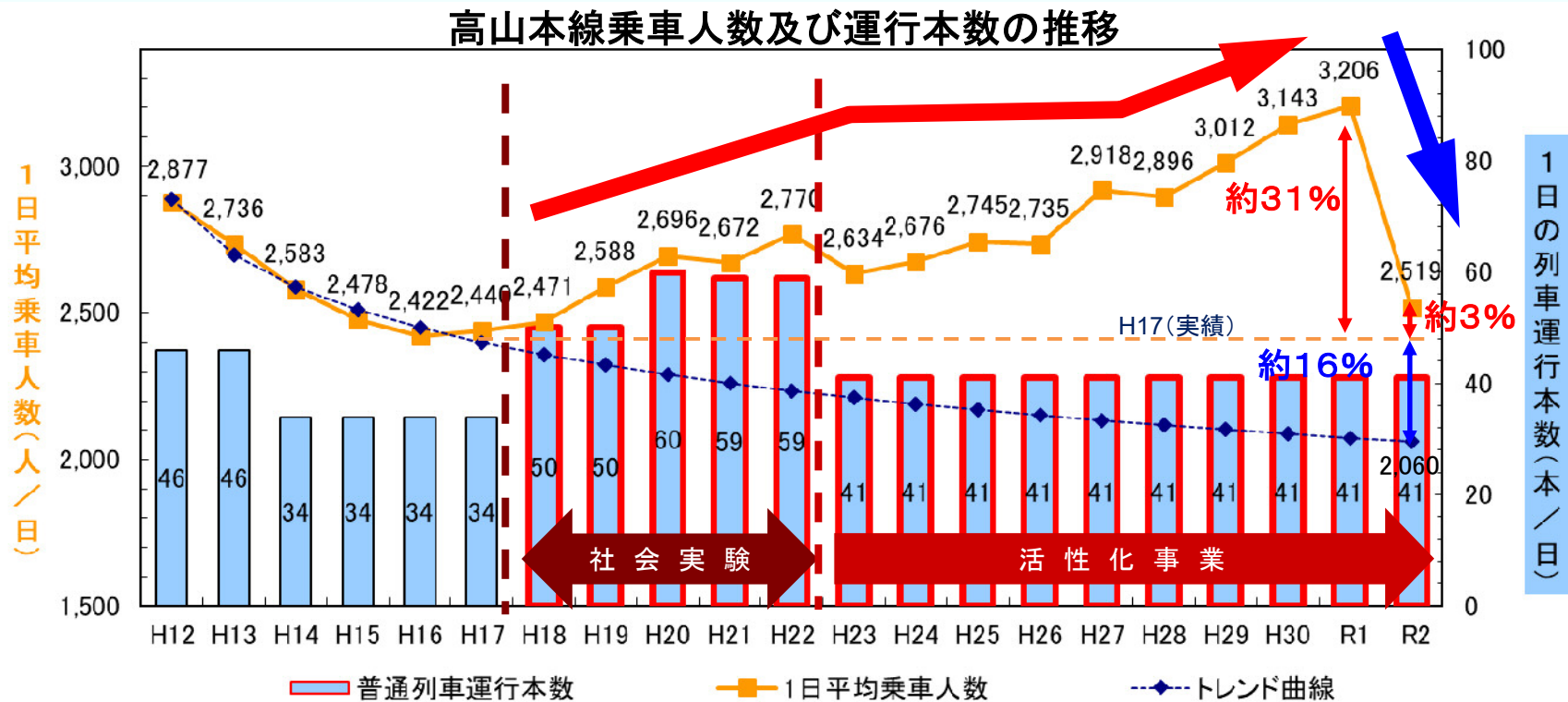
▲婦中鶉坂駅(平成20年3月開業)

運行本数の推移

区間 (富山駅～)	実験前 H17	社会実験			活性化事業		
		第1期 H18.10 ～H20.3	第2期		H23.3 ～ H24.3	H24.3 ～ R3.3	R3.3 ～
			H20.3 ～ H21.3	H21.3 ～ H23.3			
～速星駅	36本	50本	60本	59本	41本	43本	42本
～越中八尾駅	34本		<第2期社会実験期間> 日中、概ね30分に1本運行		41本	41本	40本
～猪谷駅	21本	33本	23本	24本	24本	22本	19本

JR高山本線活性化事業 ～利用者数の推移～

令和2年度の乗車人数は、実験前の平成17年度と比較すると約3%の増加
(西富山駅～越中八尾駅間)



平成17年度(実験開始前) 乗車人数	令和元年度 乗車人数	令和2年度		
		乗車人数	平成17年度との比較	令和元年度との比較
890,475人	約1,173千人	約919千人	約3%増 (約2.9万人増)	約21%減 (25.4万人減)

高山本線沿線人口の推移(各駅別)

- ・ 婦中地域（婦中鵜坂・速星）の人口増加により、婦中鵜坂駅及び速星駅の利用者は増加傾向
 ※高山本線沿線の居住推進補助対象地区内の住宅取得補助件数
 H19～R2の累計：153件 内、新駅・婦中鵜坂駅周辺 131件（全体の86%）
- ・ 千里駅及び越中八尾駅周辺では、人口減少傾向である中、利用者は増加傾向【P&R設置効果】

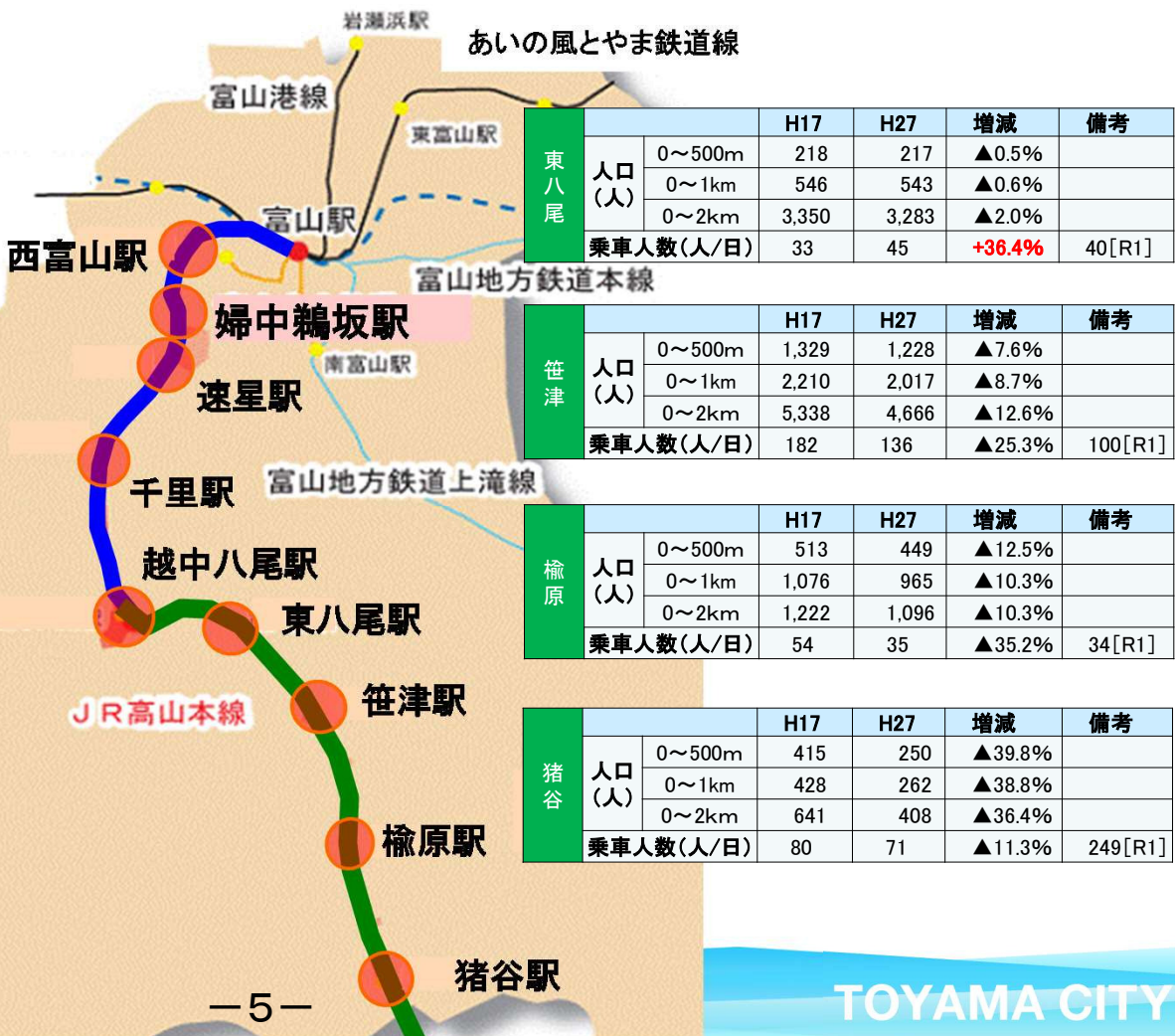
西富山			H17	H27	増減	備考
	人口(人)	0～500m	1,848	1,842	▲0.3%	
		0～1km	4,978	4,730	▲5.0%	
		0～2km	22,320	21,046	▲5.7%	
乗車人数(人/日)		271	365	+34.7%	389[R1]	

婦中鵜坂			H17	H27	増減	備考
	人口(人)	0～500m	957	1,279	+33.7%	
		0～1km	2,751	3,887	+41.3%	
		0～2km	10,006	11,965	+19.6%	
乗車人数(人/日)			193	+皆増	243[R1]	

速星			H17	H27	増減	備考
	人口(人)	0～500m	1,809	1,803	▲0.3%	
		0～1km	5,990	6,796	+13.5%	
		0～2km	13,158	16,689	+23.5%	
乗車人数(人/日)		914	1,048	+14.7%	1,203[R1]	

千里			H17	H27	増減	備考
	人口(人)	0～500m	1,386	1,383	▲0.2%	
		0～1km	3,163	3,091	▲2.3%	
		0～2km	7,529	7,352	▲2.4%	
乗車人数(人/日)		358	396	+10.6%	380[R1]	

越中八尾			H17	H27	増減	備考
	人口(人)	0～500m	1,479	1,414	▲4.4%	
		0～1km	5,066	4,539	▲10.4%	
		0～2km	11,649	10,546	▲9.5%	
乗車人数(人/日)		897	916	+2.1%	991[R1]	



本市のまちづくりにおける高山本線の課題と今後の取組み

高山本線の課題

- 高山本線沿線への居住誘導と魅力向上
- 高山本線のサービス向上による利用者の増
(特に、日中の利用促進が課題)



コンパクトなまちづくりの深度化
(郊外部においての公共交通の充実)

今後の取組み

- 引き続き、公共交通の活性化、公共交通沿線地区への居住推進、地域拠点の活性化を3本柱に、本市の重要な公共交通軸である高山本線においても、コンパクトなまちづくりの推進に取り組む
- さらに、人口減少・超高齢社会の到来を見据え、コミュニティバスを含め生活交通の確保・維持を図ることにより、車を自由に使えない高齢者等の生活の足の確保に努める

時間帯別利用者数（活性化社会実験）

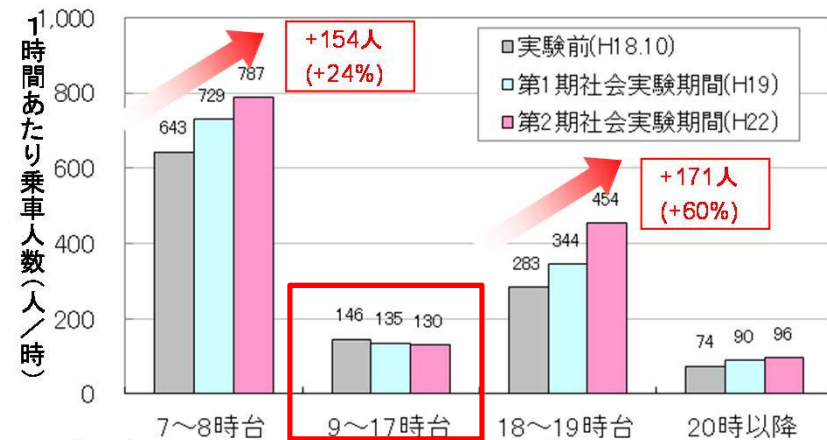


図 時間帯別1時間あたり乗車人数（富山～越中八尾間・平日）＜市調査＞