

○趣旨

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年 10 月施行）に基づき、沿線 4 市を中心に交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等の地域の関係者が一体となって、地域の様々なニーズ、課題に取り組むため策定したものの。

○計画期間

平成 24 年度（2012 年度）～平成 28 年度（2016 年度）

○全体理念

周辺地域が連携した城端・氷見線の駅・鉄道の活性化

○4 つの活性化の基本方針

【基本方針 1】地域生活利用（通学や生活利用等）における利便性向上	
・定期利用者数の増加	・城端線・氷見線 定期利用者数 城端線 3,297 人/日（H23）→ 3,515 人/日（H28） 氷見線 2,600 人/日（H23）→ 2,676 人/日（H28） 全体 5,897 人/日（H23）→ 6,191 人/日（H28） 沿線人口の減少並びに少子化が進展している中において、駅舎の整備や駐輪場整備等の環境改善に取り組むとともに、両線のダイヤに合わせた路線バスのダイヤ設定など、利便性向上に資する事業に取り組んだ結果、通勤・通学定期利用者の増加が図られた。
・定期外利用者数（生活利用者）の増加	・城端線・氷見線定期外利用者数 城端線 667 人/日（H23）→ 940 人/日（H28） 氷見線 428 人/日（H23）→ 448 人/日（H28） 全体 1,095 人/日（H23）→ 1,388 人/日（H28） 新幹線開業に向けた沿線各市の観光促進の取り組み等により、観光客を中心に定期外利用者の増加が図られた。観光利用以外にも、定期外利用者の増加は、日常的に利用しない方の鉄道利用のきっかけづくり、マイレール意識の向上が、効果として現れたものとも評価できる。
・運行サービスの改善・向上	・交通 IC カード導入にあたっての課題整理 交通 IC カードによる利用者の利便性や導入に掛かるコスト面、導入時期、開発時期の検討等により導入に向けた課題の整理に取り組んだ。
・駅へのアクセス手段の確保	・万葉線の高岡駅構内延伸 ・高岡駅南北駅前広場整備（バスロータリー、タクシーのりば、アクセス道路整備等） ・氷見駅前広場整備（トイレ、キャノピー、自転車・自動車駐車場、アクセス道路の整備） ・砺波駅・油田駅・東野尻駅駐輪場整備（防犯カメラ設置等の環境整備） ・福野駅トイレ整備 ・列車ダイヤに合わせた市営バスのダイヤ検討、新設（JR ダイヤ改正に合わせ毎年実施） ・新高岡駅と高岡駅のアクセス向上に向けた生活路線バスの新高岡駅までの延伸（高岡駅－新高岡駅間を 10 分間隔で結ぶシャトル 6 の運行） 高岡駅への接続性の向上を始め、各駅にアクセスする二次交通等の充実、氷見駅、砺波駅等の利便性向上や環境改善に取り組んだことにより、駅利用者の利便性の向上が図られた。
【基本方針 2】広域利用（観光利用等）における利便性の向上	
・観光目的の利用者の増加 ・地域への来訪者数の増加	・4 市の主要な観光施設、イベントへの入込数 ※出典…富山県観光客入込数（推計） 氷見市 1,630 千人(H23)→2,090 千人(H28) 高岡市 3,650 千人(H23)→3,741 千人(H28) 砺波市 1,575 千人(H23)→1,774 千人(H28) 南砺市 3,069 千人(H23)→3,797 千人(H28) 観光客の増加、来訪者の増加は、沿線 4 市の魅力発信、交流人口の拡大、駅周辺や中心市街地活性化等で、一定の効果に繋がるものである。また、各観光地、観光施設における受入れ環境の改善の取り組み等にも繋がり、多方面での効果が期待される。

・駅へのアクセス手段の改善 【再掲】	・万葉線の高岡駅構内延伸 ・高岡駅南北駅前広場整備（バスロータリー、タクシーのりば、アクセス道路整備等）、 ・氷見駅駅前広場整備（トイレ、キャノピー、自転車・自動車駐車場、アクセス道路の整備） ・砺波駅・油田駅・東野尻駅駐輪場整備（防犯カメラ設置等の環境整備） ・福野駅トイレ整備 ・列車ダイヤに合わせた市営バスのダイヤ検討、新設（JR ダイヤ改正に合わせ毎年実施） ・新高岡駅と高岡駅のアクセス向上に向けた生活路線バスの新高岡駅までの延伸（高岡駅－新高岡駅間を 10 分間隔で結ぶシャトル 6 の運行） 高岡駅への接続性の向上を始め、各駅にアクセスする二次交通等の充実、氷見駅、砺波駅等の利便性向上や環境改善に取り組んだことにより、駅利用者の利便性の向上が図られた。
【基本方針 3】新幹線・北陸本線との接続性の強化（交通ネットワークの強化）	
・高岡駅における接続状況の改善	・万葉線の高岡駅構内延伸【再掲】 ・城端線増便試行 ・城端線・氷見線の直通化の課題整理 万葉線の高岡駅構内への乗入れ、バス停の整備等により鉄道、路面電車、バスの接続性向上を図った。全天候型の整備により、高岡駅構内の移動の利便性、快適性は高まったものと考えられる。 鉄道間の乗り継ぎについては、城端線増便試行による運行本数の増加で、高岡駅での他線との接続性向上が図られた。運行本数に関する利用者の満足度についても、アンケート調査等で一定の評価が得られている。 城端線・氷見線の直通化については、費用対効果、概算整備費の検証等により、実現に向けた課題の整理に取り組んだ。
・新駅の設置による城端線・氷見線を取りまくネットワーク拡大	・城端線新高岡駅の整備 ・新高岡駅と高岡駅のアクセス向上に向けた生活路線バスの新高岡駅までの延伸（高岡駅－新高岡駅間を 10 分間隔で結ぶシャトル 6 の運行）【再掲】 新高岡駅の整備により、新幹線への鉄道によるアクセス手段が確保され、沿線住民ほか首都圏等からの新幹線利用者の利便性向上が図られた。また、新高岡駅周辺には住居、商業施設も多く集積しており、日常の通勤・通学利用のほか、休日の利用増にも効果が出ている。
【基本方針 4】地域との連携による鉄道の活性化、地域の活性化	
・関係者の協働による取組み（イベント、利用促進策等）の実施	・住民団体等の鉄道利用の際の助成制度などを実施。 ・花植え等による美化運動の取組み（西日本鉄道 O B 会との連携による各駅での花植え、砺波駅周辺の植栽 等。） ・高岡・城端鉄道少年団の活動支援 ・戸出駅での物産販売等の実施、七夕祭りでの駅舎の活用（駅の装飾等） 駅周辺の美化活動等、地域と連携した取組みにより、地元駅への愛着醸成、鉄道そのものへの関心、公共交通利用意識の向上が図られた。にぎわいの創出の場として、駅舎を活用することは、駅の拠点性向上にも繋がるものと考えられる。
・駅周辺への集客	・駅周辺でのイベントの開催（4 市で様々なイベントを実施） ・高岡駅周辺の開発（高岡駅前東地区複合ビル整備、末広西地区集合住宅整備、宿泊施設オープン、金融機関を始めとする拠点機能の集約 等） ・新高岡駅周辺、戸出駅周辺の市街化区域編入（商業編入、居住地区編入） ・駅周辺での民間住宅開発（越中中川駅（志貴野）） 駅周辺への集客は、駅の拠点性向上、交流人口の拡大、まちなかのにぎわい創出、新事業創出機会の拡大等、様々な波及効果がある。イベント集客以外でも、駅周辺の再開発事業、土地区画整理、民間開発、市街化区域の変更等による商業施設、居住誘導策などが行われており、まちづくりの方針としても、駅が拠点となり機能している。