

## 第 19 回（平成 28 年度 第 3 回）黒部市公共交通戦略推進協議会 会議録

## 開催概要

- 日 時 平成 29 年 1 月 24 日（火）14：00～16：00
- 場 所 黒部市役所交流棟 2 階会議室
- 出席者 協議会委員 21 名

## 委員等名簿

区分	所属	役職	氏名	出欠等	備考
第 6 条 第 2 項 第 1 号	地域公共交通網形成 計画を作成しようと する市町村	黒部市長	堀内 康男	本人出席	会長
第 6 条 第 2 項 第 2 号	関係する公共交通 事業者等	富山地方鉄道株式会社専務取締役	中田 邦彦	本人出席	
		黒部市タクシー協会会長	神谷 尚機	本人出席	
		あいの風とやま鉄道株式会社代表取締役副社長	日吉 敏幸	本人出席	
	関係する道路管理者	富山県新川土木センター入善土木事務所長	米田 吉博	所長代理 浜田 守	
黒部市長《再掲》					
第 6 条 第 2 項 第 3 号	関係する公安委員会	黒部警察署長	津田 良夫	福井 司	
	地域公共交通の 利用者 市民ボランティア	黒部市自治振興会連絡協議会	能登 政雄	欠席	
		黒部市民生委員児童委員協議会長	田村 豊嗣	本人出席	
		特定非営利活動法人黒部まちづくり協議会 ワンコインプロジェクトリーダー	菅野 寛二	本人出席	
		黒部市老人クラブ連合会長	稲澤 孝雄	本人出席	
		くろべ女性団体連絡協議会長	牧野 和子	本人出席	
		公募委員	中谷 靖子	本人出席	
	政策支援 アドバイザー	東京大学大学院工学系研究科教授	原田 昇	本人出席	
	その他の当該市町村 が必要と認める者	北陸信越運輸局交通政策部交通企画課長	高橋 智彦	本人出席	
		北陸信越運輸局鉄道部計画課長	工藤 隆志	欠席	
		北陸信越運輸局富山運輸支局 首席運輸企画専門官	山岸 忠政	本人出席	
		富山県知事政策局総合交通政策室課長	助野 吉昭	主任 木田 猛	
		黒部商工会議所会頭	川端 康夫	本人出席	座長
		一般社団法人 黒部・宇奈月温泉観光局代表理事	川端 康夫	欠席	
		YKK株式会社特別顧問	佐々 裕成	本人出席	
富山県交通運輸産業労働組合協議会議長		石橋 剛	事務局長 石田 康博		
宇奈月商工振興会	羽柴 進一	本人出席			
交通政策参与	東京大学大学院工学系研究科教授	羽藤 英二	本人出席		

## ■事務局：黒部市総務企画部

寺嶋総務企画部長、長田企画政策課長、藤田班長、下坂主査、村山主任

## 会議次第

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 経過報告
- 4 協議事項
  - 協議第11号 平成28年度交通まちづくり創生事業の中間報告及び平成29年度交通まちづくり創生事業計画について
  - 協議第12号 南北循環線運行社会実験の期間延長および路線化について
  - 協議第13号 新幹線市街地線の運賃に係る社会実験結果およびダイヤ改正等について
  - 協議第14号 生地三日市循環線のルート変更及びダイヤ改正について
  - 協議第15号 バス停留所の変更及び整理について
- 5 報告事項
  - 報告第7号 富山地铁宇奈月温泉駅バリアフリー化整備事業について
  - 報告第8号 黒部宇奈月温泉駅乗降調査及びアンケート結果について
- 6 その他
- 7 閉会

## 会長挨拶（堀内市長）

○堀内会長挨拶

## 経過報告

平成28年7月20日に開催した前回の協議会以降の経過を報告する。

平成28年8月9日、9月12日、9月27日、11月1日に実施した書面協議では、委員の皆様には全て承認をいただいた。

8月10日、10月30日、11月17日には、黒部宇奈月温泉駅において乗降調査を実施しており、併せて10月と11月は、利用者アンケート調査を実施した。詳細については、後ほど報告する。

8月25日～平成29年1月17日にかけて、計6回の作業部会を開催した。

9月1日から11月30日までの計2ヶ月間、移動履歴調査を実施した。11月3日からは、石田地区住民に協力いただき、次世代型交通システムの実証実験を行った。これらについては、後ほど報告する。

11月7日から南北循環線の運行社会実験を開始している。今後の運行については、後ほど協議事項で詳しく説明する。

○進行：長田課長

ただいまの経過報告について、ご質問があればお願い致します。

特になし

それでは、議事に移らせていただきます。

## 座長挨拶（川端座長）

○座長より挨拶を行った。

## 協議事項

### （1）平成28年度交通まちづくり創生事業の中間報告及び平成29年度交通まちづくり創生事業計画について

#### ○事務局説明

今年度実施した交通まちづくり創生事業は、大きく5つの個別事業で構成されている。移動履歴調査・情報プラットフォーム構築、次世代型交通システムの実証実験の2つについては、後ほど東京大学の羽藤先生から説明いただく。

#### 1）モビリティハブの設計・設置

モビリティハブとは、交通結節点という意味である。バスに乗らない理由として「自宅からバス停まで遠い」「バスを降りてから目的地まで遠い」「バス停の環境が悪い」ということがある。自転車駐輪場とバス停留所を併設した屋根付きのバス停を設置し、バスと自転車を繋げて便利にしようというものである。

設置場所は、中央小学校前、郵便局前、市役所、市民病院、あいの風とやま鉄道黒部駅前の5箇所を想定している。中央小学校前のモビリティハブのイメージ図を配布した。バス停には、ベンチを設置し、夜には照明が点くように計画している。郵便局前のモビリティハブは、場所の関係からバス停のみの設置とする。市役所は正面玄関前にバス停があり、近くにサイン看板と自転車を固定するラックを設置する。市民病院も市役所と同様の施設である。郵便局の向かい側にあるパッシブタウン敷地内とあいの風とやま鉄道黒部駅前は、YKKによりモビリティハブを設置する。あいの風とやま鉄道黒部駅前は、K-TOWN敷地内に設置する予定である。現在設計中であり2月中旬に着工予定である。

#### 2）公共交通の官民共同運行検討・ゾーン制運賃検討

バスやタクシーなどの交通事業者、社員等を送迎する企業、行政が一体となり、公共交通を担う事業主体を将来的に形成していきたいという狙いである。同一の運賃制度等による自由な乗換えが可能になり、効率的で便利なサービスが提供できると考えている。市内の事業者が保有している車両や運転手に関する実態等の基礎調査は、近々実施する予定である。

黒部ワンコイン・フリーきっぷは、一種のゾーン運賃と捉えている。今年度、アンケート調査を実施しており、利用した駅や他の交通手段との利用実態について現在分析中である。南北循環線の社会実験はこの事業の一環であり、次の協議事項で取り上げる。

### 3) 利用促進事業

公共交通を持続させるには、とにかく使っていただく必要がある。住民の方々の意識を変えるのは困難であるが、少しでも公共交通に関心を持っていただき、大切さを知っていただく取組みを地道に進めていく必要がある。

交通まちづくり創生事業の取組みについては、市内広報誌である広報くろべに今年度3回の掲載を予定しており、今まで10月号、12月号の2回掲載した。また、公共交通の必要性や有効性について利用者の感想、ご意見を掲載したコミュニティ通信を今年度発行することとしており、この度1号を発行したところである。その他、HPの改修やマスコミを活用した取組みを実施している。

次に、東京大学より移動履歴調査及び次世代型交通システムの実証実験についてご報告いただく。

#### ○羽藤教授説明

##### 1) 移動履歴調査・情報プラットフォーム構築

###### [調査概要]

移動履歴調査は、9月と11月のそれぞれ1ヶ月間計2ヶ月にわたって黒部市の方に協力いただいた。調査は、スマートフォンのGPSを活用して行い、示している移動データは、徒歩、自動車、鉄道及び新しい公共交通であるタクシーを使った相乗りでの移動手段における期間中の全ての移動データを重ね合わせたものである。このような調査を黒部市のような自治体でこれだけの規模で実施した例は過去にほとんどなく、非常に基礎的な移動履歴のデータベースが得られたと考えている。実験に協力していただいた黒部市、YKK、石田地区の方々には、大変ご協力いただき感謝している。このデータを活用して黒部市の公共交通を展開していく中で、想定される問題等を検討していく。

###### [調査結果]

調査参加者は、性別・年代とも比較的バランスよく構成されている。ただし、被験者が市役所及びYKK職員と限られているため、黒部市全員を代表しているとは言いがたく注意する必要がある。一方で、人間の交通行動として「遠ければ歩かない」「近ければ歩く」「買物には車が便利」といった行動原理は変わらないことを踏まえれば、十分なサンプルのデータが得られたと考えている。

平日、休日における移動手段、移動目的の比較では、黒部市においては自動車の利用率が高い一方、徒歩で移動する方も結構いることがわかる。休日は、通勤での移動が大幅に減るため移動自体も減るが、買物・娯楽などとそれに伴う帰宅の割合が増える。また、車以外の他の移動手段の利用は非常に少なくなる。

買物先の分布では、黒部を中心にその周辺に向かう移動が多いが、富山市にもかなりの分布がある。黒部市内の活性化といいながら、富山市周辺との関係性を意識しながら計画を立てていく必要がある。

買物に絞った移動の出発地と目的地の分布では、マックスバリュや原信、メルシー、アピタに向かっている。かなり目的地が散っているものの、移動が集中する買物先に対しては、交通手段の検討が重要であろう。

利用交通手段について9月平日、9月休日、11月平日の別で集計を行った。通勤では、車以外にもバス、鉄道などの分担率があるが、買物では、荷物が発生するため車の利用がほとんどであった。

食事では、車の利用率が高いものの、徒歩や他の手段で食事に向かう割合は 19%であり、公共交通の活性化に活路を見出せるのではと思われる。

公共交通利用者の目的地を見る。サンプルの偏りがあるものの、普段皆さんがよく行くような主要な施設が多く挙がっている。勤務地やバス停の周りに限定される徒歩やバスでの移動に対して、広範な移動ニーズが車によって賄われていることが分かる。公共交通で動ける範囲は限定される。逆に言えば、公共交通を活性化するためには、ある程度市内の施設と連携した計画づくりがなければ、公共交通だけを整備しても難しいといえる。

送迎移動の出発地と目的地の分布では、さくら幼稚園、きらら保育園、石田こども園などの幼稚園保育園の送迎が非常に多い。子育て支援の面についても公共交通と連動しながら考えていくことが重要である。

公共交通のみの移動の出発地と目的地の分布では、被験者の特性上パッシブタウン等からの移動が非常に多い。バスに限っては、9月平日と11月平日でルートが変わっている。南北循環線の導入により移動経路が大きく変わっているためである。

公共交通利用者の分析をすると、通勤以外の行動における車依存率は、平日休日通じてかなり高いことが分かる。移動距離の分布では、かなり近い移動でも車の利用率が高く、車を中心にした暮らしが習慣的に定着していることが分かる。

歩いて暮らせるまちづくりとよく言われているが、黒部でそのようなまちづくりが本当に可能か、車が便利だから少し考えた方がいいか、意見は分かれるところである。徒歩の移動特性を分析すると、勤務地などを中心に数百m～1km圏であれば歩いている実績もある。ある程度集客力のある施設の周辺であれば、歩くことをある程度意識した地域の顔になるようなまちを作っていく戦略も考えられる。徒歩の経路をプロットしていくと、市内中心地を含めていろんな場所を歩いていることも分かる。500m以下の短距離トリップは、通勤以外での活動においても徒歩でなされている。平日は、昼や夕方に徒歩による活動が結構多いことも分かっている。

以上が移動履歴調査・情報プラットフォーム構築に関する報告である。データを活用し、それぞれの移動手段別に転換の可能性を探る基礎データが収集されたということになる。

## 2) 次世代型交通システムの実証実験

### [実験概要]

11月に石田地区の皆さんにご協力いただき実施した。既存の公共交通機関で市の中心地区と周辺の地区を結ぶ場合、バスが各地を経由するために所要時間がかかる。地元から「車の方が便利である」という声があるという話を事務局から聞いていた。この実験は「所要時間を短縮し公共交通機関の利便性を上げる」、交通事業者にとっては「利用が増えることで売り上げは増える」という利便と収益の両方を改善する施策の検討とするものである。

実験は「おでかけ便」「いますぐ便」の2段階の予約乗車システムで行った。「おでかけ便」は、同じような時間帯に同じ方面の移動をしたい方が相乗りして移動するものである。対して「いますぐ便」は、ICTの活用により「おでかけ便」が動いている時間に運行経路の付近を移動している方が今すぐ乗ることを可能としており、利用者の利便、潜在的需要を引っ張り出せないかというものである。実験車両は、予約型乗合タクシーとしてジャンボタクシー1台で運行した。

基本的な予約方法は、省力化、コスト削減の面からスマートフォンアプリによる予約方式とした。被験者は、高齢の方も多く、スマートフォンを使えないことも想定されるため電話による受付も併用しながら、タブレット端末、無線で情報を確認しながら車両を運行した。

地区内の実験参加登録者数は 42 名、期間中約 1 ヶ月で 16 名利用、延べ利用便数は 65 便である。他の自治体でも同様の実験を行っているが、黒部市では比較的多くの方に利用された実感がある。

[実験結果]

年齢では 40～70 代と高齢の方が比較的多く利用しており、日中は勤務中と想定される 30 代の方の利用は少なかった。

利用形態は、自宅と目的地との往復が多く、1 回の運行人数は 1 人での利用がほとんどであり、中には複数での利用も見られた。

目的施設は、図書館などの公共施設、メルシーなど商業施設、医療施設、金融機関や駅など多様な施設が見受けられる。

利用日は、平日と土日祝日が半々程度であり、時間帯もかなりばらついている。

予約については、1 日前より前に予約する方が多数いた。前もって予約していただくことで、予約の調整等が可能になる。予約に関しては抵抗もあったと思うが、スマートフォンのシステムを使って積極的に予約していただくことができた。

実験の感想についてアンケートを行った。回答者は、会社員や定年退職者など様々であった。スマートフォンアプリでの予約では、8 割が「簡単にできた」と回答しているものの、「アプリで予約しようと思わなかった」は 13%であった。こういった方に対応するため、電話などアナログでの予約方法も整備していくことが重要である。また、「難しくて予約できなかった」方が 7%あり改善の余地があると認識している。

「希望どおりのことができた」「他の行き先をあきらめた」「乗車予約時刻まで時間をつぶした」「用事の時間をずらした」等に関しては、色々な行動パターンが見られた。

相乗りにより収益改善を狙ったが、「避けたわけではないが相乗りにならなかった」が 91%と、相乗りはあまり多くない結果となった。利用の活性化を図っていくことが重要である。

さらに、「おでかけ便」を利用しなかった理由は、「自由に移動できないから」が多く、車に比べると制約があることや利用時間帯、営業時間が限られているために利用できるエリアと合わない等、改善の余地はあると考えている。

実運行への利用意向としては「利用する」が 24%、「改善されれば利用する」がほぼ 5 割であった。内容の改善、時間帯や利用エリアの拡充などの対応は必要不可欠と考える。一方で「内容が改善されても自分も家族も利用しない」という方が 17%であった。理由としては、「自分の好きなように移動できないから」が多い。やはり、車と比べると様々な制約があるということであろう。

一番重要な利用料金では、「300 円以上 500 円未満」が 28%。このようなアンケートを実施するとどうしても安い回答に寄りがちになるが、「300 円未満」が 52%であった。収益の改善も含めて、利用される利用料金設定と補助等も含めた組み合わせについては、今後検討していく必要がある。

多くの方に協力いただきながら 2 つの実験を実施し、十分なデータが得ることができた。このデータを使って、今後の公共交通の改善策を検討していく。

次世代型交通システムの実証実験では、多くの方々にご協力いただいた点は良かったが、今後

向けては利用料金やアプリケーションの改善等いくつか改善点がある。利用者から好評も得られているため、今後に向けては可能性があると考えられる。

以上が2つの実験の成果である。

#### ○事務局説明

続いて、平成29年度交通まちづくり創生事業計画について説明する。具体的な内容は、4月の協議会で提出するものであるが、現段階で考えている事業の方向性について説明させていただく。「交通まちづくり創生事業」全体のスケジュールでは、当初に予定していた4年間のロードマップによると平成29年度に官民共同運行の実証実験をすとしていたが、今年度からすでに実施しているため若干異なってきた。

個別の内容について説明する。

##### 1) 移動履歴調査

調査結果を活かした公共交通ネットワーク全体の改善に向けた検討を行いたい。分析したデータを元に、科学的に最適化を図った公共交通を策定し、その上で現実的な改善方法を検討する必要があると考えている。

##### 2) 次世代型交通システム実証実験

移動履歴調査結果を踏まえた全体的な見直しの中で、今年度の実験結果を基に既存バス路線に代わるデマンド型交通サービスの導入可能性の検討を行いたいと考えている。

##### 3) モビリティハブ

今年度事業費の関係で導入が困難となった自転車の配備を行う。また、公共自転車の貸し出し手続き、料金、運営方法等多くのことを検討する必要がある。さらに、新たなモビリティハブ、バス停の設置についても検討したいと考えている。

##### 4) 官民共同運行

南北循環線の問題解決を図り、本格運行を目指したいと考えている。具体的には、次の協議事項で説明させていただく。

##### 5) 利用促進事業

今年度実施したもののうち、効果的なものについてターゲットを絞って実施したいと考えている。

##### 6) (仮称) ネクストモビリティバザール

新しい取組みとして(仮称)ネクストモビリティバザールというものを開催したい。近年、電動アシスト三輪自転車、手漕ぎ自転車、足漕ぎ車椅子のような高齢者や障害のある方でも手軽に利用できるいわゆる「小さい交通」が現在多数開発されている。そのような「小さい交通」を展示し、市民に実体験してもらう機会としたい。また、今回設置するモビリティハブのように、バス、タクシーと「小さい交通」を繋ぐことで、誰でも自由に移動できる交通の大切さを考えるきっかけに

できればと思っている。

以上にかかる経費は、仮の金額で記載している。今後、国に対して補助金の申請を行うため、事業内容は東大の先生方と詳しく相談させていただきたい。

以上で説明を終える。

○川端座長

中間報告について説明いただいた。移動履歴調査や次世代交通システムの実証実験等、これまでにない先進的な取り組みをご指導いただき、大変興味深いデータを示していただいた。モビリティハブの設置や官民共同運行における検討など、公共交通を推進していく上で必要な要素にも取り組んでいるところである。来年度に向けた事業計画についても引き続き交通まちづくり創生事業を実施していきたいと考えている。

何かご意見があればお伺いしたい。

○佐々委員

大変わかりやすい説明であった。

一つお願いがある。29 年度の計画には、今回提供頂いた課題に対して新しい実験に対する方策を検討頂けたらいいと思う。羽藤先生に提案いただいたことに関して、何か事業に追加していただけたらいいと思う。

南北循環線については課題が多い。特に利用促進については、28 年度の中で実施したものからと説明があったが、もっと皆さんと一緒に知恵を出していくところだと思う。

委員の皆様や先生方とともに、少しでも市民の皆様にご利用いただけるよう何かを企画提案していきたい。

○事務局

移動履歴調査、次世代交通の実証実験では大変貴重なデータが得られたため、来年度十分生かしていきたいと考えている。活用については、来年度の事業で検討を進めていくものであるため、東京大学の先生方、YKK や交通事業者の皆様と協力してやっていきたい。

利用促進についても、ありきたりのことだけでなく、皆様のお知恵を拝借したい。

○川端座長

協議事項第 11 号について、異議が無いようなので承認させて頂いてよろしいか。

拍手にて承認

それでは協議事項第 11 号を承認する。

## （2）協議第 12 号 南北循環線運行社会実験の期間延長及び路線化について

### ○事務局より説明

南北循環線運行社会実験に関する目的は、9 月の書面協議で示しているため、説明は割愛し、南北循環線の考え方を説明する。

YKKのこれまでの通勤形態は、マイカーが主な手段であり、周辺道路での渋滞や駐車場不足といった問題が発生していた。また、公共交通利用者や寮からの通勤者には、社員専用の通勤バスが運行されていた。

南北循環線運行社会実験により、社員専用バス利用者の一部とマイカー通勤者の一部が通勤方法を転換している。現在は、まだわずかであるが、新たなニーズとして地域住民に南北循環線を利用している状況である。将来イメージとして社員専用バスの廃止とともに、マイカー通勤の更なる転換を図る。また、地域住民の生活の足として利用していただくことにより、南北循環線の充実、利便性の向上を図りたいと考えている。

利用状況は、11 月 7 日～1 月 15 日の 70 日間で合計 19,166 名、1 日平均 273 名の利用があった。YKK社員の一定の利用があるものの、一般市民の利用はまだまだ少ない状況である。通勤時間帯のまとまった需要に対応するため、既存の社員専用バスが依然必要であり、社員専用バスの利用者数は、南北循環線より多い状況となっている。

社会実験の期間延長については、次の 5 つの理由により試行期間と運用方法に変更が必要となったものである。①利用対象者に対する周知、参画意識の醸成期間が不足していること、②市民利用ニーズの活用時間帯における利用が不足していること、③本格運行には需要、利用実績を精査できる時間が必要なこと、④移動履歴調査等による社会実験効果の詳細な把握が必要なこと、⑤今後の予想需要等に対応するためのシミュレーションに一定の時間が必要なこと。

以上から、社会実験の実施期間を平成 29 年 9 月 30 日までの 11 ヶ月間に延長するものである。

その他変更点については、時間の都合上説明を割愛する。

次に、路線化に向けた課題を整理する。

輸送力と段階的な増加が見込まれる需要対応への課題である。現在の YKK社員通勤需要は、一部社員の通勤形態の転換にとどまっている。社員の公共交通利用への転換が進み市民の利用が促進された場合、現時点の運行体制では需要に見合った輸送力は確保できない可能性がある。

複数事業者での路線運行、将来の運行形態に係る課題では、将来大きな需要が見込まれる路線であるため、通勤で需要が集中する特定の時間帯に単独事業者が必要な台数のバスを確保するのは困難と考える。将来の運行ルートやダイヤ修正、運賃收受、運行事業等の管理のためには、複数事業者間での合意形成を図る必要があり、今後も十分な協議が必要である。

日中の需要対応及び利用促進策に係る課題では、通勤時間帯の運行需要に応える輸送力の余力を用いて、沿線住民の市民生活に貢献するため、日中の需要に柔軟に対応する運行方法を検討する必要がある。利用者の意見収集や実効性のある利用促進策の推進が必要である。

事業の持続可能性及び事業者の設備投資判断に係る課題では、運行事業者がサービス向上を図るために高質なバスを導入するなど、将来の投資に向けた中長期的な見通しを構築する必要がある。これらの課題解決に向け、今後作業部会等を通じて検討を進め、平成 29 年 7 月頃予定の本協議会において本格運行の可否について協議したい。

今後の検討スケジュールは時間の都合上説明を割愛する。

○川端座長

南北循環線の社会実験は、YKKの協力を得ながら進めている。本格運行に向けて作業部会で協議を進めているものの、課題が多い状況である。様々なデータを取りながら本格運行を検討するために、実験期間の延長を協議いただくこととなった。今後も課題を着実にクリアしながら本格運行に向けて検討を進めていく。皆様からの意見をいただければありがたい。

○原田教授

会社のバスを利用している点で非常にユニークな取組みであり、一定の成果が上がっていることや課題も整理されているため、大変すばらしい取組みである。

社員専用バスの退勤時間による利用が少ない理由は、東京大学の実験の中でわかっているか。もしわかっていたら大変参考になると思っている。

日中の需要の拡大により、市民の利用を増やすということを課題に挙がっていたが、先ほどの実験結果の報告の中で目的別の利用データを取り出すことができていた。このようなデータを有効に使って検討してほしい。

○事務局

1つ目の通勤用の社員専用バスの出勤、退勤時間帯の利用の差については、出勤は朝の決まった時間帯にまとまって出勤するため南北循環線に乗り切らない社員が専用バスで一気に運ばれてくると推測している。退勤については、社員専用バスは一直線に駅や寮に戻ってしまうため、買物などをして帰りたい場合は、南北循環線を利用して市内を回りながら帰るといった流れではないかと推測している。

今後もYKKと協議しながら、このような声を汲み取って、路線化に向けた取組みに結び付けていきたいと考えている。

また、交通政策参与として羽藤先生の知見を拝借しながら、今後も作業部会を定期的で開催し、成功路線に結び付けていきたい。

○川端座長

作業部会では、朝の時間帯は速達性の高いダイヤにした方がいいなどの意見も出ている。様々な需要を踏まえた上で検討を進めていく必要がある。

○羽藤教授

南北循環線については、相当な需要が確保できている。今後は、地域の公共交通軸に設定しうる路線として育てていけるかが重要である。しかし、現状はYKKの利用がほとんどであるため、市民の生活需要を既存の公共交通サービスも使いながら、新たに需要を掘り起こせるかというのが大事である。公共交通同士で取り合うことになったら本末転倒である。

南北循環線を育てていく上では、次年度に車から南北循環線への転換の可能性のあるものに対し

て需要をどう掘り起こすかについて検討を行っていくことが重要と思う。

○川端座長

協議事項第12号について、異議が無いようなので承認させて頂いてよろしいか。

拍手にて承認

それでは、協議事項第12号を承認する。ありがとうございました。

引き続き、作業部会で検討を進めていきたい。

### （3）協議第13号 新幹線市街地線の運賃にかかる社会実験結果及びダイヤ改正等について

○事務局説明

新幹線市街地線は、黒部宇奈月温泉駅と中心市街地やあいの風とやま鉄道黒部駅との結節機能を担っているものの、黒部宇奈月温泉駅からのアクセス交通の整理等により、利用状況は想定を下回っている。新幹線市街地線の利用促進を目的として、平成28年9月～11月の3ヶ月間社会実験を実施した。内容は、300円の運賃区間を200円に引き下げるものである。

周知方法としては、バス車内での広告、黒部市HP、公共交通HPへのお知らせの掲載の他ケーブルテレビでの放送等を行った。沿線地域住民に対しては、出前講座の実施、沿線自治振興会での説明及び呼びかけを実施し、積極的な利用に繋がるようPRを行った。

新幹線市街地線の利用状況の推移と利用促進策の取組み内容は、社会実験の効果を判断するために年度別の利用状況と主な利用促進策を記載している。残念ながら、社会実験期間中の利用人数はいずれの月も前年同月を下回る結果となった。

効果・検証である。平成27年度の取組みでは、バス車内へ市内各保育所等の園児の絵の掲載を行い、その保護者にダイヤ、ルート図、おためし乗車券の配布を実施した。また、沿線地域の方の乗車体験会の実施など「まずは乗ってもらおう」ことを目的として、公共交通を日頃利用していない30代と60代以上をターゲットとした体験を誘導する取組みを実施した。

平成28年度は属性を絞らず、長距離区間を乗車する方を対象として利用促進を実施したものの効果が見られなかった。特に10月は前年比80%を下回った。効果的な利用促進手段としては、運賃設定を低くするという取組み内容よりも、ターゲット層を明確にした新規利用者の開拓に繋がる取組みの方が一定の効果があることが推測できる。今後も利用促進策の方向性として、ターゲットを明確にした取組みの実施を検討したい。

平成29年3月4日にダイヤ改正に合わせて、北陸新幹線改正ダイヤへの接続利便性確保を図る変更案を示す。同日改正されるあいの風とやま鉄道のダイヤ等を踏まえ、必要があれば今後調整を行う予定である。

現在の黒部市民病院バス停は、駐車場に面する県道上に設置されている。病院の増改築工事が終了する3月中旬に病院駐車場内への乗入れを行う予定であり、バス停の位置の変更を実施する。具体的には後ほどの協議事項にて説明する。病院内への乗入れにより、2分程度の時間追加が必要となるが、これまでの運行所要時間の見直しにより、現在と同じ20分間の運行時間を予定している。

また、新幹線との接続を可能な限り 10 分以上確保するほか、あいの風とやま鉄道黒部駅の接続も最大限考慮する。

#### ○川端座長

新幹線市街地線の利用者を増やすための料金の一部割引の社会実験結果と、新幹線のダイヤ改正に伴うバスのダイヤ改正の提案である。

利用促進については、27 年度前半は開業後イベントやバスを利用して行くよう呼びかけを行った結果もあり、28 年度が正常な感じなのかと思う。少しでも利用していただきたいことから、いろいろな事を検討していくものである。

特に異議が無いようなので、承認される方は拍手にて承認お願いいたします。

拍手にて承認

それでは協議事項第 13 号を承認する。ありがとうございました。

### （４）協議第 14 号 生地三日市循環線のルート変更及びダイヤ改正について

#### ○事務局説明

生地三日市循環線の運行地区は、海沿いの生地地区、生地駅や吉田科学館がある村椿地区、大布施地区、電鉄黒部駅や市民病院がある三日市地区を通る経路で運行している。運行便数は 1 日当たり 12 便の循環である。生地三日市循環線の運行系統は、時間によって異なる 4 つの系統がある。

1 日当たりの平均乗車人数の比較では、平成 26 年度をピークに減少傾向にある。バス停別にみると、黒部駅、電鉄黒部駅、生地駅、市民病院前、岩井整形外科などターミナル駅や病院での乗降が多い。市街地エリアでは、生地方面からの往路便がなく電鉄黒部駅止まりになっていることから、寺町商店街、大町商店街、牧野、黒部農協本店前の利用は少ない状況である。メルシーの利用は、一定程度あるものの 1 便あたり 0.5 人程度にとどまっている。

生地三日市循環線のルート、ダイヤ並びに路線名称の見直しは、4 つの観点で実施し、路線の維持、活性化を図る。

1 点目は、運行系統を統一し、分かりやすい路線に改善することである。市街地の循環部分を見直し黒部駅へ接続する。ルート図でみると、市街地の循環部分である朱書き 6 箇所バス停は廃止する。現在の運行では、生地方面から市街地エリアへ行くときは、電鉄黒部駅前や市民病院前のバス停で降りて移動する必要があり、現在の利用状況では影響が少ないと考えられる。

2 点目は、バスを市民病院へ乗り入れして、利便性を高めるという点である。

3 点目は、朝と夜のターゲットを明確にして、通勤、通学の利用者を重視したダイヤ設計を行うものである。黒部駅と生地駅両方からあいの風とやま鉄道へ乗り継ぎが可能となるよう配慮する。その他に、これまで昼間の時間帯は、あいの風とやま鉄道への接続について考慮されていない時間帯があったが、最大限乗り継ぎを考慮してダイヤの見直しを行う。

4 点目は、路線の名称を「生地三日市循環線」から「生地循環線」に変更する。これは事前に地鉄と協議をしている。

これらの観点で改正を行い、路線の維持・活性化を図りたい。

#### ○川端座長

三日市の市街地エリアを循環していた部分の廃止とあいの風黒部駅まで延伸することにより、分かりやすいダイヤに見直したというものである。

特に異議が無いようなので、承認される方は拍手にて承認お願いいたします。

拍手にて承認

それでは協議事項第14号を承認する。ありがとうございました。

### (5) 協議第15号 バス停留所の変更及び整理について

#### ○事務局説明

新幹線生地線、南北循環線のYKK黒部栃沢工場バス停の位置変更である。南北循環線の社会実験の開始後バス利用者が通勤時間帯で急増したことにより、歩行動線・安全面が確保できず大きなリスクとなっていた。今回の変更は、停留所位置を歩行者と車の動線交差がない工場棟寄りの駐車場内へ移設し、交通事故発生リスクを大幅に削減するものである。すでに南北循環線は移設を行っており、今回、新幹線生地線も同様に移設するものである。位置などの詳細は説明を割愛する。

バス停留所の整理と必要性について説明する。

複数の路線が乗入れる市街地エリアでは、一部のバス停で位置の近接や名称の重複等があり、利用者の混乱を招きかねない箇所がある。そこで課題のあるバス停を抽出し、作業部会等で議論しながらバス停の調整を行った。バス停の整理にあたっては、重複の排除により利用者への分かりやすさ及び利用者の利便性の確保を図りつつ、乗降や待合時における安全性を確保することを重視した。なお、3月4日ダイヤ改正に合わせて実施する予定である。

各バス停の変更について説明する。

- ①YKK黒部寮（石田三日市線、南北循環線）は、利用のほとんどない石田三日市線のYKK黒部寮バス停を廃止し、南北循環線は維持する。
- ②熊野神社（石田三日市線）とYKK堀切寮（南北循環線）は、石田三日市線の熊野神社を南北循環線のYKK堀切寮の位置へ移設し、名称はYKK堀切寮に変更する。
- ③高橋（石田三日市線）と堀切新（南北循環線）は、それぞれを移設し、名称は堀切新に統一する。
- ④中新と中新公民館は、同じ場所に設置されているが名称が異なるということで、南北循環線中新公民館を中新に変更し、名称を統一する。
- ⑤石田三日市線の堀切公民館と南北循環線の堀切公民館は、現在異なる路線で異なる場所に堀切公民館というバス停が存在している。石田三日市線の堀切公民館を町堀切公民館に変更し、判断しやすくするものである。
- ⑥パッシブタウンの名称をパッシブタウン・黒部郵便局に名称変更する。

続いて、市民病院駐車場への乗入れについて説明する。市民病院周辺にある「市民病院前」には新幹線市街地線、生地三日市循環線、池尻線、南北循環線が発着する。「市民病院東」には、石田三

日市線のバス停が設置されている。これらのバス停を乗り入れが可能になる 3 月中旬に赤丸で示す市民病院の駐車場内に統一するという案である。病院の乗り入れが完了すると同時に各バス停は廃止する予定である。

○川端座長

路線が複数乗り入れしている箇所でお客様への分かりやすさと乗降の際の安全確保のためのバス停の統廃合である。市民病院周辺の整理についても、整備される病院の敷地内の新しいバス停に複数の路線が集中して乗り入れするということである。

他、特に異議が無いようなので、承認される方は拍手にて承認お願いいたします。

拍手にて承認

それでは協議事項第 15 号を承認する。ありがとうございました。

## 報告事項

### (1) 報告第 7 号 富山地鉄宇奈月温泉駅バリアフリー化整備事業について

○事務局より説明

概要と現状については、4 月の本協議会で報告しているので説明は割愛する。

バリアフリー化に向けた経緯としては、富山県知事、黒部市長、市議会議長、富山地鉄社長、宇奈月温泉自治振興会長が国に対して行った要望活動の成果があり、昨年 12 月 27 日に国土交通省から補正予算による補助金の採択について内示をいただいたところである。

今後の整備方針、負担割合については、資料のとおりであるため説明を割愛する。

バリアフリー化に係る EV の設置予定位置は、1 階ホームから 2 階改札付近への EV（11 人乗りを予定）が 1 箇所、2 階改札を出てからの外部に繋がる EV（13 人乗りを予定）を 1 基、計 2 基の EV を設置する予定である。

また、外国人観光客向けの多言語表記についても検討しているところであり、詳細は今後の実施設計で詰めることとしている。

○川端座長

宇奈月温泉駅のバリアフリー化は長年の懸案であった。北陸新幹線開業以降、多くの方に駅を利用していただいている。また、外国人の方が増えている実感があり、大きな荷物を持って階段を乗降するのは不都合ということが以前から指摘されている。今回 EV を設置することが決定し、バリアフリー化については、地域住民にとっても、今後の観光振興においても非常に大きな意義を持つものではないかと思う。ここで、運行事業者でもあり、事業主体となる富山地方鉄道より意見を頂きたい。

○中田委員

利用者にとっては非常に有意義と思うが、EV ができたから利用客が増えるというわけではない。

駅舎は、昭和57年に竣工したものであり、EV設置を想定していない建物であるため構造が複雑になってしまった。

開業年から比べれば、利用者数は15%強落ち込んでおり、特に冬場の活性化が課題である。本来温泉街は、冬場が強いはずである。どれだけ交通が便利になっても、目的がないと人は来ない。

バス路線においても、運行は便利になっても需要がないと利用が伸びない。最終の目標をもって対策を行わなければならない。場当たりの対策だけでは苦勞もある。今後もよろしく願いたい。

## （2）報告第8号 黒部宇奈月温泉駅乗降調査及びアンケート結果について

### ○事務局説明

乗降調査結果概要についてである。本年度は、現在まで計6回の調査を実施している。乗降人数は、昨年の同時期と比べると15～20%減少している状況である。平日は約1,500～2,000人、休日は3,000～3,500人であった。ビジネス客の割合は、平日が約50%、休日は5%以下である。

アンケート調査実施概要では、乗降調査を実施した10月30日と11月17日の両日アンケート用紙を配布した。配布数は2,680通。回収は688通、回収率は25.7%となっている。

属性について、性別及び年齢は説明を割愛する。回答者の住所、会社所在地については、「黒部市及び新川地域」が20%を超えており、「県外」「東京圏」が多い。職業は説明を割愛する。

「黒部宇奈月温泉駅を利用する頻度」では、乗車は「年に数回程度」が平日で35.1%と最も多く、「今回の利用が初めて」は、42.9%と休日で最も多い。平日においては、ビジネス客が多く複数回訪れているのに対し、休日は観光客で初めて訪れたという人が多いと思われる。降車についても同じ傾向が見られた。

北陸新幹線の利用目的では、乗車は「出張」が平日で40.3%と最も多く、休日では「旅行」が最も多い。降車についても同じ傾向が見られた。

出発地では、乗車降車ともに自宅から来た方が多かった。その他では、平日も休日も宇奈月温泉の旅館・ホテルの回答も多くなっている。目的地では、自宅以外では「東京圏」が20.8%で最も多い。観光で東京に出かけている人、出張で黒部に来て東京に帰る人が多いと思われる。また、休日では「宇奈月温泉」や「黒部峡谷」が「東京」の次に多い結果であった。

「黒部宇奈月温泉駅」で利用した施設は、乗車では駅構内の「おみやげ処」が34.4%と最も多い。降車については、「無料駐車場」が32.8%と最も多い。「無料駐車場」は、乗車でも30.8%と高い割合である。

立ち寄った場所、経由地については、「黒部峡谷」など市内の観光地への回答が多い。

黒部宇奈月温泉駅までの「移動手段」を複数回答で聞いている。乗車、降車ともに「自分で車を運転してきた」という人が最も多く、「家族等にさせてきてもらった」という人を合わせると半数以上の人が自家用車で来ている。次に多いのが「富山地铁」で、休日は平日の2倍の利用がある。結構多いのが「ホテル、企業の送迎車」である。(6)～(9)の説明は割愛する。

普段の黒部宇奈月温泉駅からの移動について、公共交通の利用頻度は、「公共交通は全く利用しない」が50.6%と最も多いが、「公共交通を使う」と答えた人が23%おり、これは決して低くないと考えている。公共交通に乗る可能性のある人に何とか乗ってもらうかということが重要と考えて

いる。公共交通を利用しない理由としては、「無料駐車場を使う方が便利だから」が乗車降車ともに最も多く、次いで「自宅や勤務地の近くに駅やバス停がない」というものであった。

黒部宇奈月温泉駅的环境では、駅及び周辺に必要なことを複数回答で聞いた。「飲食店やカフェ」が最も多く、次いで「待合スペース」「駅周辺の宿泊施設」という状況であった。最も必要なものを 1 つだけ回答してもらったところ、圧倒的に「飲食店やカフェ」が必要とのことであった。

公共交通について必要なことを複数回答で聞いた。この場合の公共交通は、新幹線や JR 等も含んでいる。「電車やバスの乗り継ぎの充実」「サンダーバードなどの乗り継ぎ」など関西方面への利便改善を望む意見が多い。同じ質問で最も必要なものを 1 つだけ答えてもらっているが、同じ傾向である。

北陸新幹線の満足度については、「新幹線駅施設」や「車両のバリアフリー」等は満足度が大変高く、反対に他の「鉄道やバスの乗り継ぎ」については評価が低い。昨年とも同様の傾向であったが、運行本数、運賃、その他鉄道バスの乗り継ぎについては、昨年よりやや評価が下がっている結果であった。

## 6. その他

### ○高橋委員

高齢運転者による交通事故防止対策の推進資料について

2 点ほど説明する。

1 点目、昨今高齢運転者の交通事故の報道が頻発していることを踏まえ、政府でも関係閣僚会議、関係する省庁の局長級会議を昨年 11 月以降、継続的に開催しているところである。閣僚会議の中は、総理大臣から今年 3 月に施行される改正道路交通法の円滑な施行、高齢者（高齢者の移動手段含む）の生活を社会全体で支える体制整備、更なる対策の必要性の検討について指示が出ている状況である。局長級ワーキングチームでは、平成 29 年 6 月を目途で全体的な取りまとめを行うという予定としている。国土交通省としては、運転に不安がある高齢者が自家用車に頼らなくても移動できる環境整備を行っていくことが重要と考えている。例えば、バス、タクシーの運賃補助や乗合タクシーの導入などが重要と考えている。

高齢者の移動手段の確保は、従来から各自治体において取り組まれており、実際黒部市でも検討されているため、引き続き検討を進めてほしい。

別添 1 では、今年 3 月の道路交通法の改正についてである。別添 2 では、地域公共交通網形成計画において乗合タクシーを導入している岡山県高梁市の例である。別添 3 として、デマンドタクシーの実証運行を踏まえて、最終的にタクシーへの運賃補助に落ち着いた茨城県稲敷市の例である。別添 4 では、事例集として若干ホームページに掲載している紹介である。是非、参考にさせていただきたいと考える。

平成 28 年度地域公共交通活性化セミナーの資料であるが、高齢運転者による交通事故防止対策に関して、本省の交通計画課の担当官ほか富山県警察本部の長澤科長にお越し頂き、関係する施策についてご紹介する予定である。参加申し込みは、2 月 13 日必着。入場無料定員 120 名である。興味のある方は、申し込みをお願いしたい。

## ○川端座長

高齢者の免許自主返納へのインセンティブを提供していく中でも、公共交通をキープしていくことが 1 つの要件になると考えている。

協議会の政策支援アドバイザーである原田先生から本日の協議会全体について、一言アドバイスをいただく。

## ○原田委員

作業部会、本協議会を活発に行っていることや資料がたくさん出てきていること、さらに改善するものが出てきていることは大変いい。

データをうまく活用し、YKKの資源もうまく活用して行ってほしい。市民の方々が車を使わない生活、誰もが自由に移動できる生活をどうイメージできるかが重要である。

集めたデータの中から、公共交通を上手に使っているいろいろな趣味をしている例があれば取り出し広く周知することや、上手に公共交通を使っている人のインタビューを皆さんに示す等が考えられる。こんなやり方もあるということを知ってもらうことが重要である。

全体的にとってもいい会議だった。

## ○事務局

事務局からの連絡事項がある。第 34 回 EST 創発セミナー地方小都市における持続可能な交通まちづくりの開催について案内する。

北陸信越運輸局、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団との共催により 2 月 20 日にホテルアークアで開催する。本協議会の東京大学原田先生の講演や北陸信越運輸局清水交通政策部長、YKK 井上黒部事業所長、富山地方鉄道福澤自動車部長、堀内黒部市長らによるパネルディスカッションも行われる。委員の皆さんも是非出席を願い、各所属団体等においても周知を願う。

先日「公共交通のうた～僕は、くろワン～」という歌が制作され、委員の皆様には CD を送付させていただいた。この歌を PR するため黒部まちづくり協議会がチラシとポスターを作成したため皆様に配布させていただいた。現在、市内保育所幼稚園の子どもたちがくろワンの歌を歌いながら踊る番組をケーブルテレビで放送している。春からは、この歌をアレンジした到着メロディーがあの風とやま鉄道黒部駅、生地駅で流されることとなっている。多くの場所や機会を見つけて歌を流し、黒部の公共交通のイメージアップにつなげたい。

## ○菅野委員

くろワンきっぷも 10 周年を迎えた。行政の方、特に部課長の皆さんには無理矢理でも買ってもらっており、市長も利用している。経済会のバックアップもありたくさんチケットを買っていただいている。南北循環線の社会実験と協働して YKK にも買っていただき、乗っていただくことはできないか。社会実験の路線でたくさんのファンを増やすということでは良いことである。YKK の皆さんに黒部市は電車もありバスがあり便利だと知ってもらいたい思いである。

第 21 回目を迎える春のくろワンきっぷの発売は、3 月 25 日（土）から 4 月末まで行う。地鉄としては観光シーズンに安い料金で企画を行うことで、まずはファンを獲得するというを理解い

ただければありがたい。

補助金を充てて実施するならくろワンにもお力添えいただきたい。

○川端座長

フリーきっぷ的なものをすべての公共交通に利用できることは、利用者にとってはとてもいいことである。意見があったので検討をしていけばよい。

○羽柴委員

くろワンきっぷの購入方法は、予約等により事前購入ではなく当日購入できないか。

○菅野委員

まちづくり協議会では当日も購入できるが、駅では当日販売は行っていない。是非、事前に購入してもらいたい。

○羽柴委員

PRしていきたい。

閉会