

# 平成 30 年度地方創生推進交付金事業の状況

(重要業績評価指標等による検証結果の公表)

- 1 事業名称 黒部市交通まちづくり創生事業
- 2 事業主体 黒部市公共交通戦略推進協議会
- 3 事業期間 平成 29 年度～平成 31 年度 (令和元年度)

## 4 事業概要

### (1) 背景

市民や来訪者の誰もが自由に移動できる都市を目指し、自動車に過度に依存することなく、必要な移動手段を選択でき、効率的で利便性の高い持続可能な公共交通を整備する必要がある。

市では、地方創生推進交付金を活用し、産学官連携のもと、市内公共交通を取り巻く課題解決とその方策について検討していくこととした。

### (2) 課題

- ・移住定住と交流人口の増加に対応した移動手段の提供、通勤利用の取り込み、市民利用の促進
- ・企業の本社機能一部移転に伴い増加した転入者及び県外からの関係来訪者の移動手段の確保
- ・運行支援には財政的な限界があり、官民共同運行路線の成功路線化と持続
- ・高齢化の進展及び免許自主返納支援制度の普及に伴う公共交通需要の拡大への対応

### (3) 事業項目 (内容・結果)

#### 【1】相乗り型タクシーの実証実験

〔事業概要〕バスや鉄道の安価さとタクシーの自由度を組み合わせた相乗り型タクシーの運行実証実験を実施。100 人以上の登録者を募り、小回りの利くタクシー車両の利点を生かし 100 地点以上の目的地 (停留所) を設定。需要の小さい地域に適した路線バスに代わる移動手段としての可能性を調査した。

〔結果概要〕利用が少なく、現段階での導入は困難と判断。

#### 【2】官民共同運行路線の最適化調査事業

〔事業概要〕市内大手企業と共同で運行支援するバス路線について、通勤帯を除く日中帯の市民利用促進策を模索。現行ルートを基準に、東側や西側へルートを振替た場合の利用者数や必要経費をシミュレーションし比較検討を行った。

〔結果概要〕利用者数及び必要経費とも現行ルートが最も高効率との結果となった。

#### 【3】モビリティハブの整備事業

〔事業概要〕バス停上屋やベンチの設置による待合環境の改善と合わせ、小さな公共交通「無料公共自転車 (ちょいのり黒部)」の駐輪場を併設。バス移動と自転車移動を組み合わせによる回遊利便を向上させ、バス利用者の移動可能範囲を広げ、公共交通利用意識の高揚を図る。

〔結果概要〕上屋及びベンチ整備前と比較し、バス停利用者数が 1.5 倍に増加した。

#### 【4】モビリティマネジメント・ブランディング事業

〔事業概要〕市内の公共交通に関する情報に特化した情報誌「公共交通で行こう！」を市内全世帯に配布し、公共交通利用の促進に努めた。(年 3 回発行/各 15000 世帯)

〔結果概要〕デマンドタクシーの利用について特集し PR。利用者が増加につながっている。

## 5 重要評価指標（KPI）

### （1）事業開始前

評価項目	KPI 1	KPI 2	KPI 3
KPIの名称	路線バス等の利用者数	路線バス等の1便当たりの乗車人数(人/便)	市民の公共交通に関する満足度
KPIの分類	総合的なアウトカム	—	総合的なアウトカム
計画時点 平成29年4月 (計測年月)	58,652人 (平成29年4月)	1.53人 (平成29年4月)	2.37 (平成27年3月)

### （2）目標値

事業終了時点 平成31年3月	138,293人 (58,652+増分79,641)	1.49 (1.39+0.1)	—
令和2年3月	184,000人		

### （3）実績値

事業終了 平成31年3月 (計測年月)	48,677人(増分) (186,970-138,293) (平成30年9月)	0.4 (平成30年9月)	アンケート R元年度実施予定
---------------------------	---	------------------	-------------------

## 6 外部組織等による事業の評価

（1）評価組織 黒部市公共交通戦略推進協議会及び作業部会

（2）開催日時 平成31年4月25日（木）、7月25日（木）

（3）事業評価 下記のとおり

### 【1】相乗り型タクシーの実証実験

○相乗り型タクシーを“利用する”というインセンティブと、相乗り型タクシーに“相乗りする”というインセンティブは別物と考える。知人と相乗りすれば1人当たり通常500円が400円となるなどの相乗り行為へのインセンティブの検討も必要。

○赤字補填の上限を設定し、上限超過の場合は路線バスを廃止し、相乗り型タクシーへの転換を図るなど導入のガイドラインで定めておくのもよい。

### 【2】官民共同運行路線の最適化調査

○南北循環線の趣旨はYKKの社員の通勤をメインとしながらも、市民利用にも寄与するものだが、開設（H29年10月）から日も浅く認知度が低いのが現状。バス停名をわかりやすくする、バス停新設、高校生需要の取り込みなどが必要。

### 【3】モビリティハブの整備

○南北循環線の大阪屋ショップへのバス停設置と合わせ名称を変更したことにより、利用者数が増加している。利用頻度が高い施設名をバス停名称に反映することが利用者数の増加に効果的であると言えよう。

### 【4】モビリティマネジメント・ブランディングの実施

○特になし

以上