

黒部市地域公共交通網形成計画 (改定版)

黒 部 市
平成 27 年 4 月
平成 30 年 1 2 月 改定

目 次

第1章 計画策定の背景と目的	1
1 - 1 計画策定の背景	1
1 - 2 上位計画、関連計画	2
1 - 3 形成計画策定（改定）の目的	5
第2章 黒部市と市内地域公共交通の現状	6
2 - 1 黒部市の地勢	6
2 - 2 黒部市の人口	7
2 - 3 黒部市の公共交通	13
2 - 4 北陸新幹線と富山地方鉄道新駅の開業	28
2 - 5 公共交通空白地域の存在	30
2 - 6 まちづくりの現状	32
2 - 7 市民の主な交通手段と目的地	35
第3章 市民アンケート調査結果	37
3 - 1 住民へのアンケート調査結果概要	37
3 - 2 アンケート調査結果	37
第4章 地域公共交通網形成計画	53
4 - 1 市内公共交通における課題整理	53
4 - 2 計画期間と対象区域	54
4 - 3 計画の基本方針と目指すべき都市構造	54
4 - 4 計画の目標	56
4 - 5 実施する事業の体系	57
4 - 6 実施する事業	58
4 - 7 重点施策	69
4 - 8 事業の進捗管理	73

第1章 計画策定の背景と目的

1-1 計画策定の背景

現在の黒部市の公共交通は、海岸部付近を南北方向に走るあいの風とやま鉄道、市域を東西方向に走る富山地方鉄道本線が骨格となり、地域の状況に応じたバス路線、コミュニティタクシー、デマンド交通により接続されている。また、平成27年3月の北陸新幹線開業に伴い、広域交通の結節点が黒部駅から黒部宇奈月温泉駅に代わり、ビジネスや観光等の交流促進を支えるために、市街地と新幹線を結ぶ地域公共交通の確保が進められている。

公共交通の利用状況は若干の回復が見られるものの、地形的な制約、居住地等の分散状況等から交通空白・交通不便地域が存在し、サービス水準が低い地域も残る現在の公共交通網は、市民のニーズを充分に満たしているとは言えない状況である。今後ますます進展する少子高齢化により、生産年齢人口や若年人口の大幅な減少と老人人口の増加が推計されており、自家用車に過度に依存しない市民の自由な移動を確保する公共交通の必要性がますます高まっている。

また、市庁舎の移転整備や市民病院の増改築、区画整理や土地利用の誘導等、本市の進めるコンパクトなまちづくりにより計画的に配置される拠点形成に合わせた、生活交通を結ぶ公共交通ネットワークの構築、再編を実施する必要がある。

さらに、公共交通の利便性を高めるためのバスロケーションシステムの導入等による情報提供力の向上や、バスラッピングや環境配慮型車両の導入等によるイメージの向上を図ることで、今後の公共交通ネットワークが持続可能で先進的な公共交通網の形成に取り組む必要がある。

1-2 上位計画、関連計画

(1) 第2次黒部市総合振興計画 前期基本計画

平成30年度から平成39年度を計画期間とした基本構想に基づき、黒部市の長期的かつ基本的な方向性を示す第2次黒部市総合振興計画が策定されている。平成30年度からの前期基本計画では、基本構想で定めた6つのまちづくりの基本方針について、全36施策に区分し、各施策区分で「現況と課題」「施策の展開方針」「施策の内容」「市民・NPO・事業者等へのメッセージ(役割)」を示している。

公共交通網の形成やまちづくりとの連携に関しては、主に『第3章 都市基盤の充実した住みやすいまちづくり』における「公共交通対策の推進」「市街地・住宅の整備」で位置付けられ、公共交通の利用環境の改善や、コンパクトなまちづくりと公共交通が連携した整備について施策が整理されている。

また、観光交流、商業振興、少子高齢化（人口減少）への対応、定住環境の充実など、多くの項目で公共交通との連携強化が求められている。

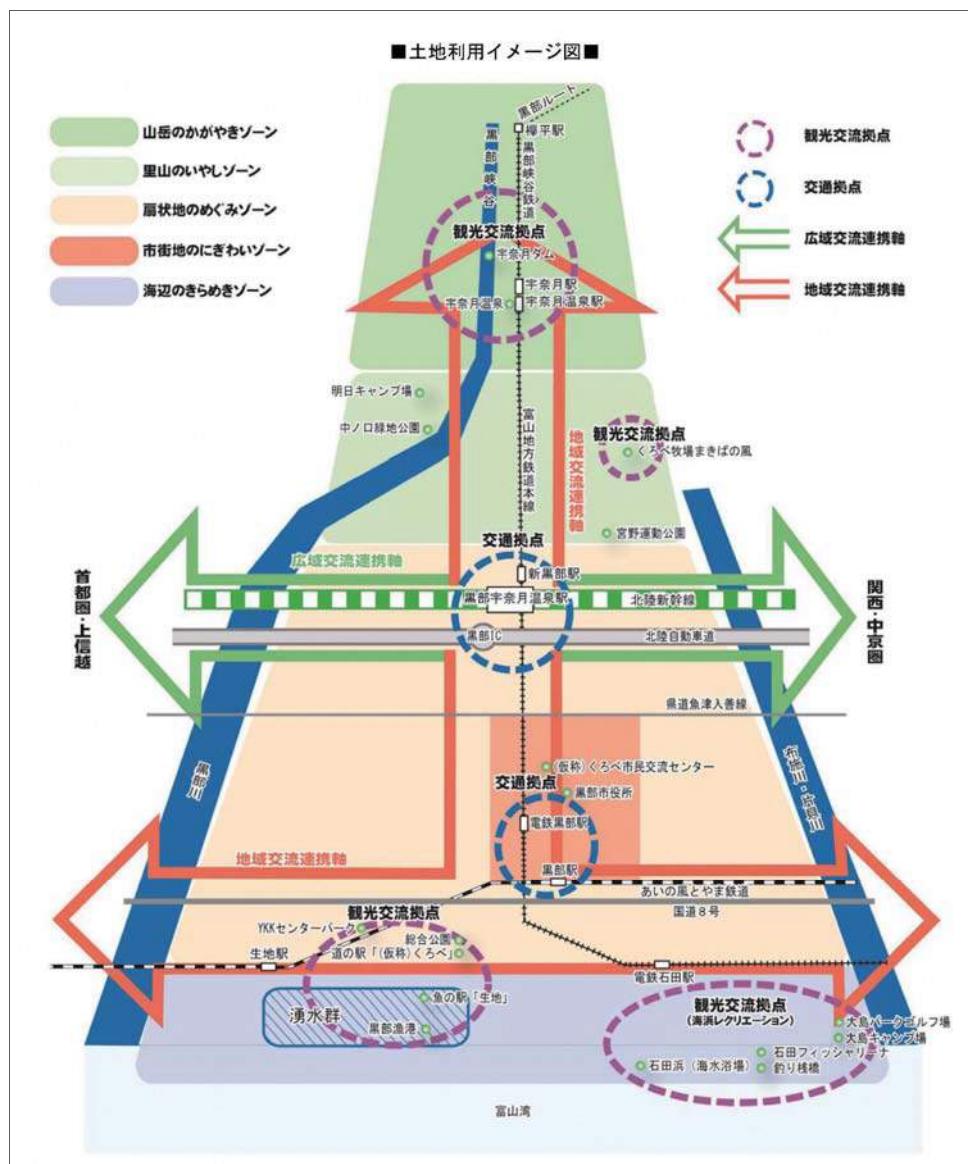


図 拠点と広域交流連携軸の将来構想イメージ

(2) 黒部市都市計画マスタープラン

平成22年度から平成41年度を計画期間とする黒部市都市計画マスタープランでは、都市の将来像『人・水・緑がきらめく ふれあいのまち』の実現に向けた都市整備の柱として、「北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅を交流拠点としたまちづくり」「交通ネットワークを活かしたまちづくり」等を設定し、メリハリのある土地利用と公共交通を重視した「コンパクトなまちづくり」等を理念に掲げて施策を取りまとめている。

(3) 黒部市立地適正化計画

平成47年を目標年次としている黒部市立地適正化計画では、まちづくり方針として『コンパクトかつ公共交通等ネットワークが充実したまちづくり』を掲げており、コンパクトな市街地への誘導方策として、居住誘導区域、都市機能誘導区域を設定している。

[居住誘導区域の設定考え方]

- ① 黒部市都市計画マスタープランで位置づけられた「中心市街地」を基本とする。
- ② 工業系用途地域（工業専用地域、工業地域）を除外する。
- ③ 中心市街地において宅地化が進展していないエリアを除外する。

[都市機能誘導区域の設定考え方]

- ① 居住誘導区域内に設定する。
- ② 鉄道駅から800m以内とする。
- ③ 商業系用途地域（商業地域、近隣商業地域）は指定エリアに含める。
- ④ 路線バスやコミュニティ交通の路線が重複する幹線道路沿道をエリアに含める。
- ⑤ 土地区画整理事業等の都市基盤整備を行った区域のうち、誘導施設の立地が予想される区域をエリアに含める。

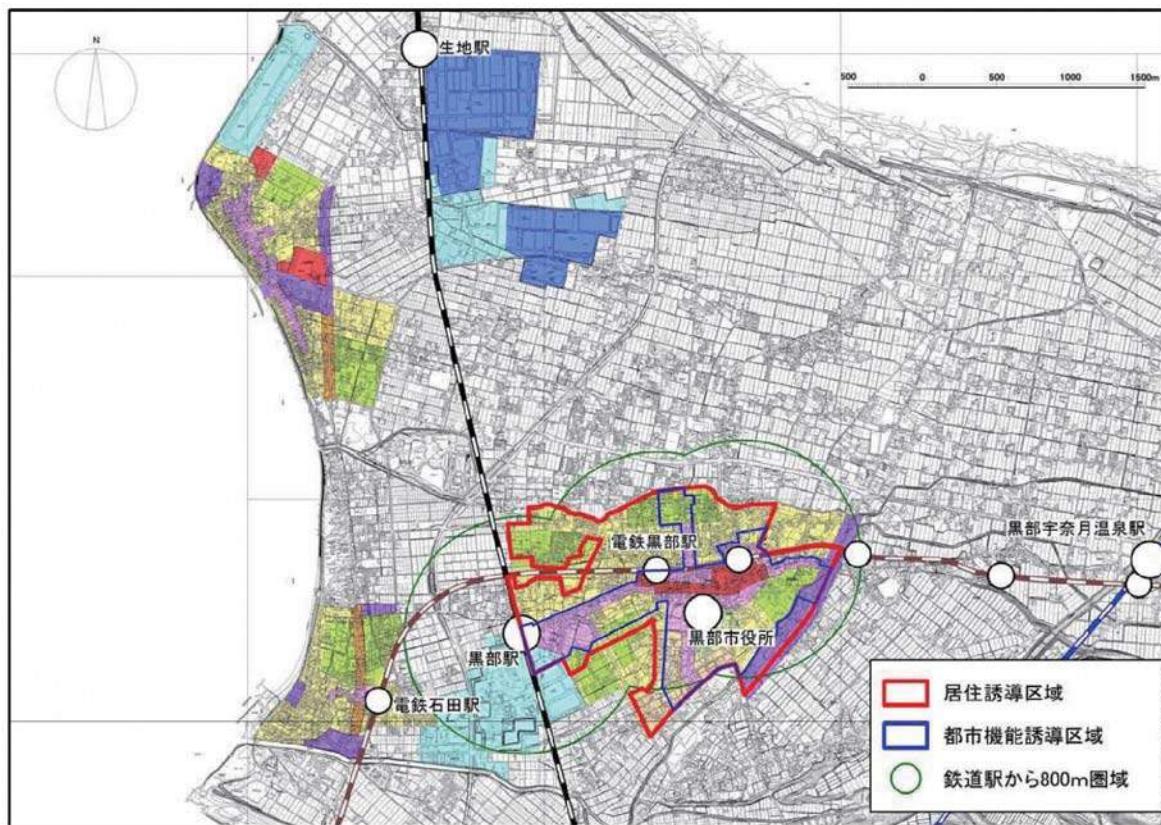


図 居住誘導区域・都市機能誘導区域の範囲

(4) 黒部市地域公共交通総合連携計画

黒部市の公共交通に関する既存計画である『黒部市地域公共交通総合連携計画』は、平成23年3月に策定され、10年後の平成32年度を計画期間としている。平成25年度までの短期的な事業と、平成26年度からの中長期的な事業を位置付けており、主に北陸新幹線駅周辺整備、地鉄新駅整備や、生地三日市循環線実証運行、各種調査等を短期的な事業として行ってきた。

策定以降、施策に取り組んだ結果、公共交通空白地域が広範囲で解消したほか、路線・ダイヤ・乗継ぎ利便性が随時改善され公共交通の利用者数が増加に転じるなど、一定の成果が上げられた。

表 黒部市地域公共交通総合連携計画の事業体系

基本方針	目標	施策内容
方針1： 鉄道を軸とした 地域間の連携強化	目標1-1： 新幹線新駅からの 地域交通ネットワークの整備	○地鉄新駅の整備 ○新幹線からの乗継の利便性確保 ○DMVの調査検討事業
	目標1-2： 鉄道駅の利用環境の向上	○地鉄パーク＆ライド駐車場の整備 ○地鉄駅舎の修繕 ○JR黒部駅及び駅周辺の整備
方針2： 身近な交通手段の充実	目標2-1： 既存路線バスの再生	○地鉄生地三日市循環線（仮称）バス路線の実証運行 ○低床ノンステップバスの導入
	目標2-2： 新たな交通システム（路線）の導入	○愛本コミュニティタクシーの実証運行 ○デマンドタクシーの実証運行 ○市街地循環バス路線の新規導入
	目標2-3： 地域公共交通の利便性の向上	○公共交通のニーズ把握調査
方針3： 利用しやすい 公共交通環境の構築	目標3-1： 公共交通の相互連携の強化	○運賃制度の見直し（お得乗車券の導入） ○地鉄・バス等とのダイヤ連続性の確保
方針4： 市民との協働による 公共交通の整備・維持	目標4-1： 公共交通利用の意識啓発	○公共交通マップの作成 ○公共交通利用促進事業

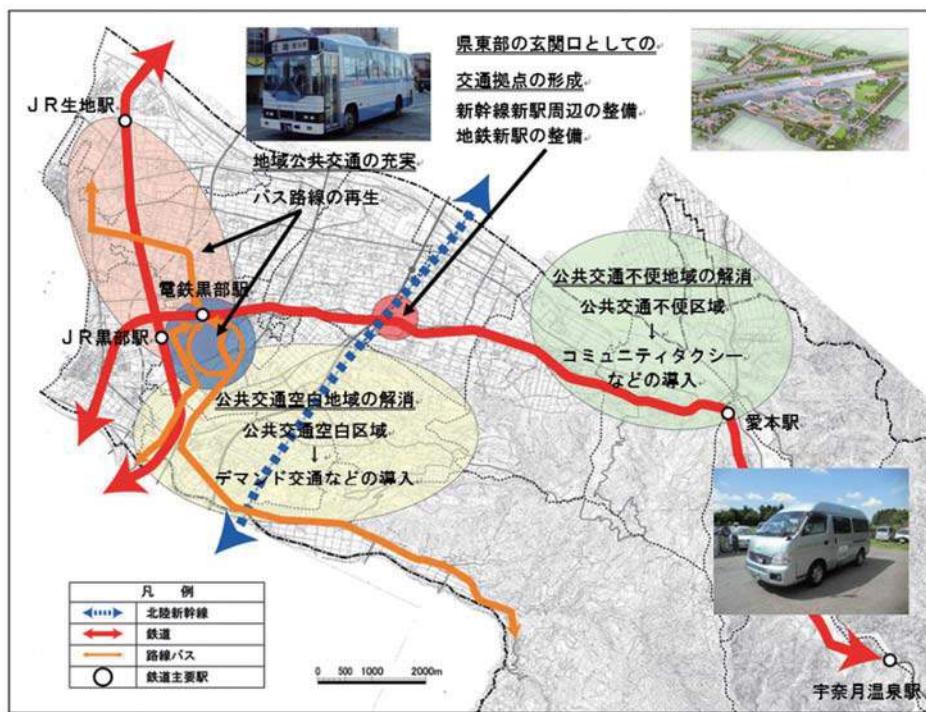


図 黒部市地域公共交通総合連携計画の施策イメージ

1-3 形成計画策定（改定）の目的

黒部市では、平成27年3月の北陸新幹線開業への対応と市街地開発等の進捗を見据え、市街地等と黒部宇奈月温泉駅を結ぶアクセス交通を始めとした持続可能なバス交通ネットワークの構築を図るために、段階的な再編イメージを検討している。

これまで、北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅の開業、市庁舎の移転整備、市民病院の増改築、パッシブタウンの整備の進行など、交通体系の変更やまちづくりの進展により、黒部市内の公共交通を取り巻く情勢が変化している。その他、本計画策定以降に、第2次黒部市総合振興計画や黒部市立地適正化計画といった形成計画の上位関連計画が、新たに策定されており、それらの計画との整合性を図ることが必要となってきた。

これらのことから、新幹線開業効果を維持しつつ、公共交通網の再編に必要な事業を着実に推進し、コンパクトな市街地形成の取り組みと連動した持続可能な公共交通網の形成を図り、地域住民の次の10年の移動を支えるため、地域公共交通網形成計画の改定を行う。

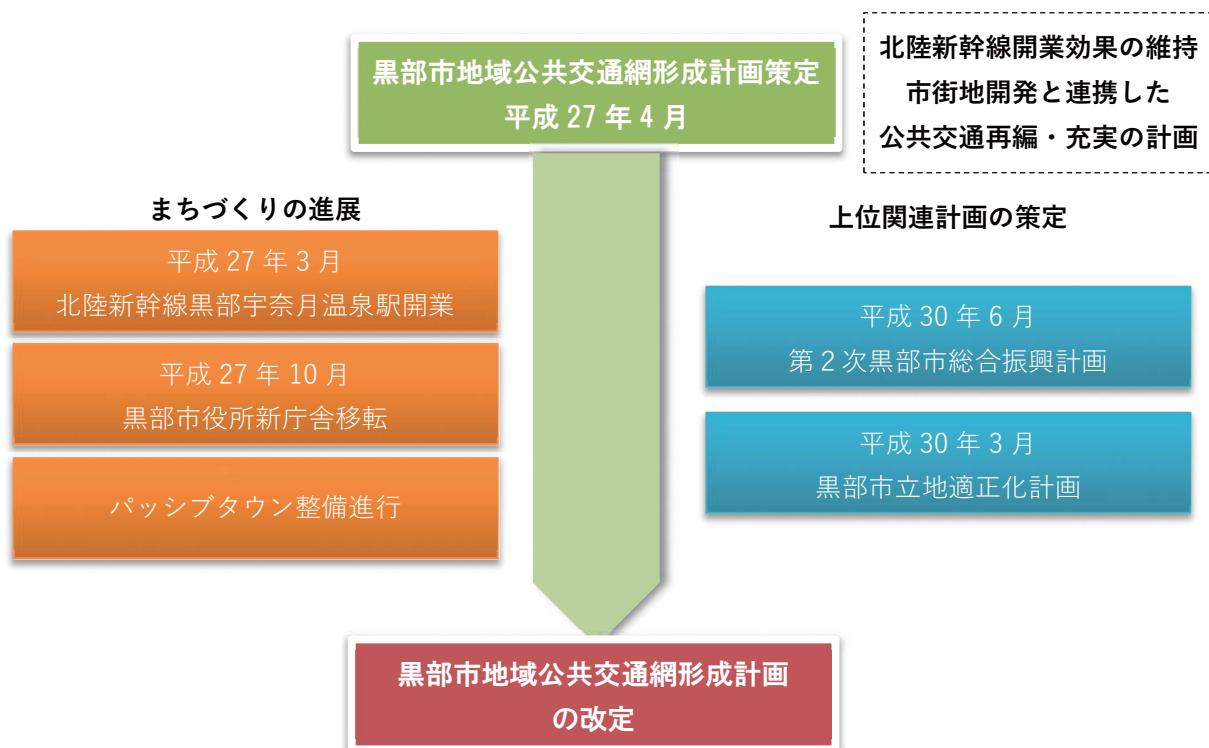


図 地域公共交通網形成計画の見直し背景

第2章 黒部市と市内地域公共交通の現状

2-1 黒部市の地勢

黒部市は、富山県北東部に位置し、北から東には入善町・朝日町・長野県の県境が、南から西は魚津市・上市町・立山町に接しており、面積は 427.96km²で、富山県の約 10%を占める。

黒部市の地形は、北アルプスから富山湾まで約 3,000m の標高差があり、高山帯から低山帯、さらに黒部川の広大な扇状地、富山湾沿岸部など変化に富んでいる。

年間平均気温は平野部で 14°C、年間降水量は平野部で 2,277mm、山岳部で 4,000mm 以上と、我が国屈指の多雨多雪地帯となっている。

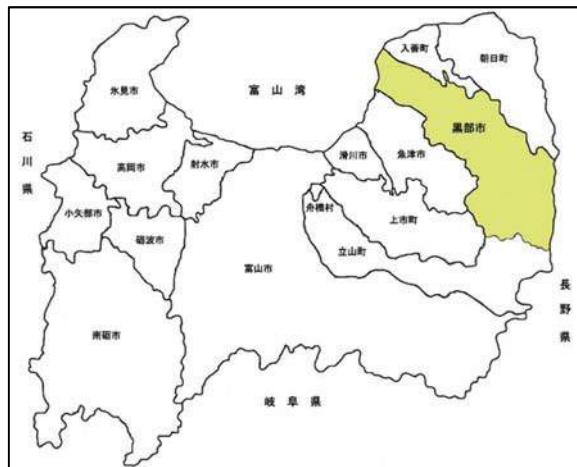


図 黒部市の位置



図 黒部川扇状地に広がる市街地

2-2 黒部市の人口

(1) 人口の推移

- ・黒部市の2015年国勢調査人口は40,991人。
- ・総人口は減少傾向にあり、国立社会保障・人口問題研究所（以下：社人研）の推計では2060年の人口は24,930人としている（2010年の約6割まで減少）。
- ・「まち・ひと・しごと創生 黒部市人口ビジョン」では、出生率の向上に向けた取り組みや移住・定住施策などを推進することで、2060年の人口を33,010人としている。

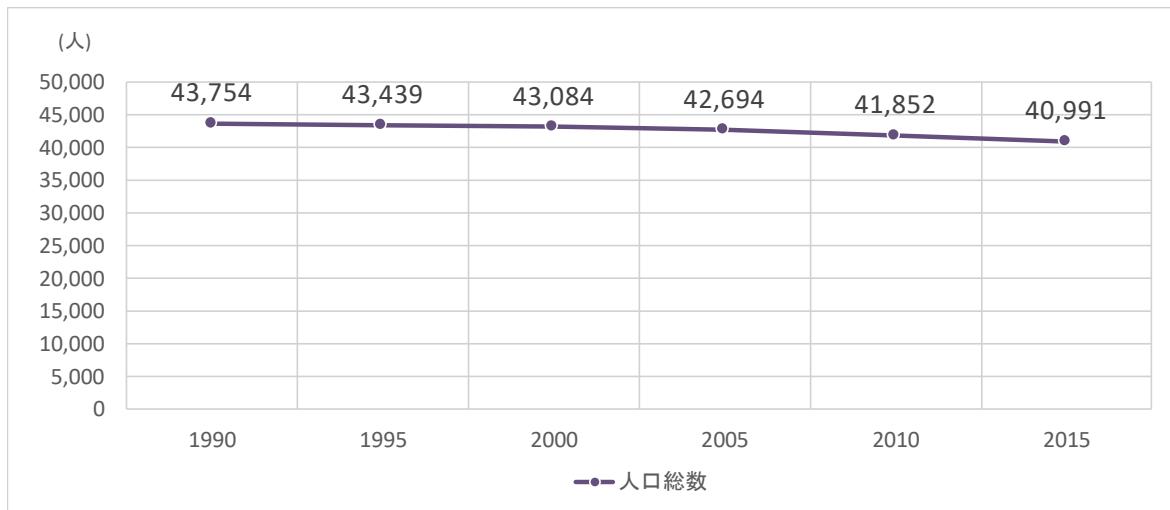
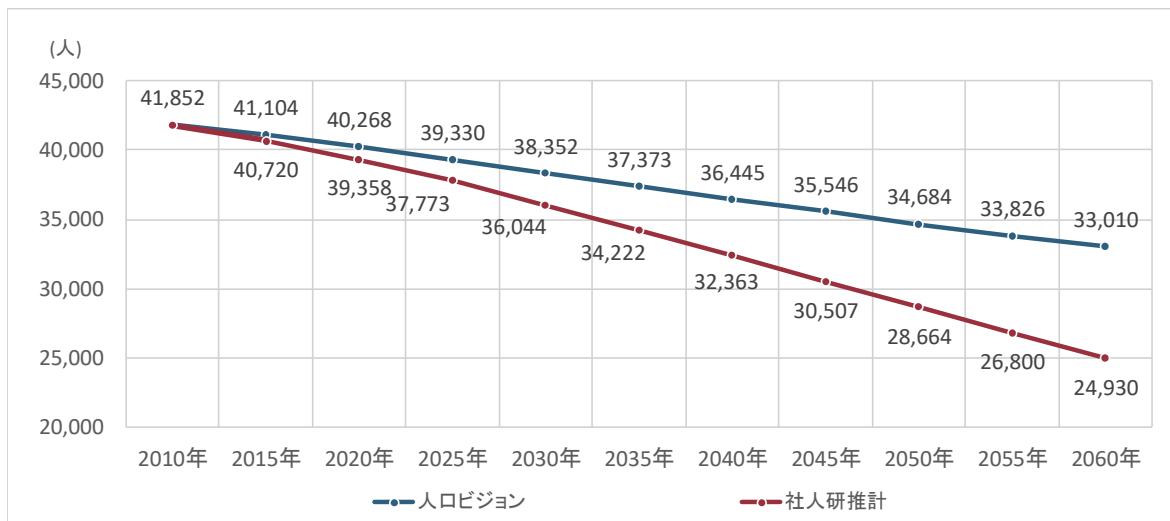


図 人口の推移（国勢調査）

図 将来人口の推計
(国立社会保障・人口問題研究所、まち・ひと・しごと創生 黒部市人口ビジョン)

(2) 年齢3区分別人口の推移

- ・黒部市の2015年国勢調査より高齢化率は30.5%。
- ・高齢化率は増加傾向にあり、黒部市人口ビジョンの推計では2045年に34.5%と予測している。その後は減少に転じるが30%台で推移する見込みである。

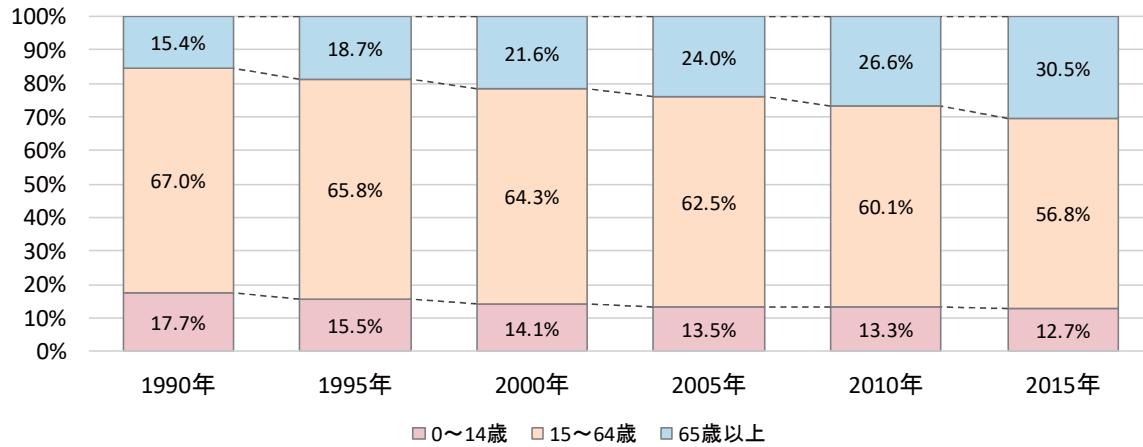
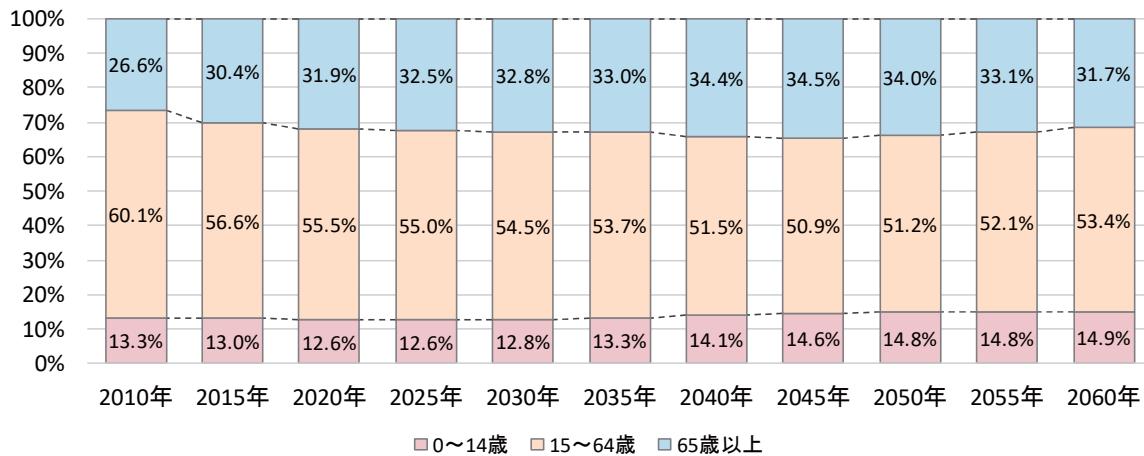


図 年齢3区分別人口構成比の推移（国勢調査）

図 年齢3区分別将来人口構成比の推計
(まち・ひと・しごと創生 黒部市人口ビジョン)

(3) 地区別の人口と世帯数

- 地区別の人口を見ると、大布施、田家地区で大きく増加するものの、多くの地区では減少傾向。
- 世帯数は多くの地区で増加する一方、人口減少が大きい宇奈月、内山、音沢、愛本地区では減少傾向。
- 1994年（平成6年）と2014年（平成26年）の人口変化を見ると、旧宇奈月町では、浦山を除く全域で大きく減少し、旧黒部市では三日市、生地地区で減少するものの、三日市地区を取り囲む地区では増加傾向にある。

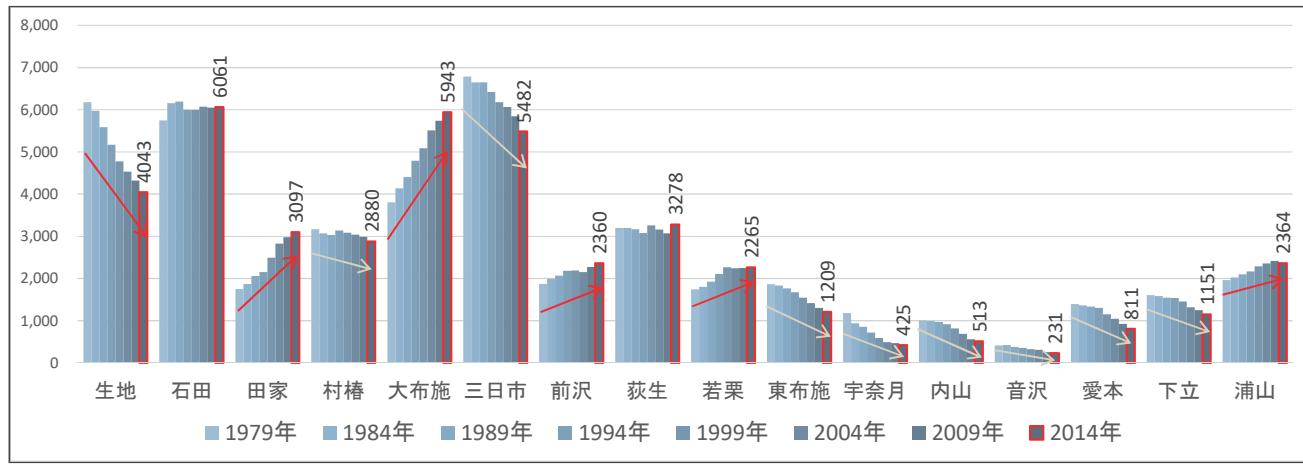


図 地区別の人口推移（黒部市住民基本台帳）

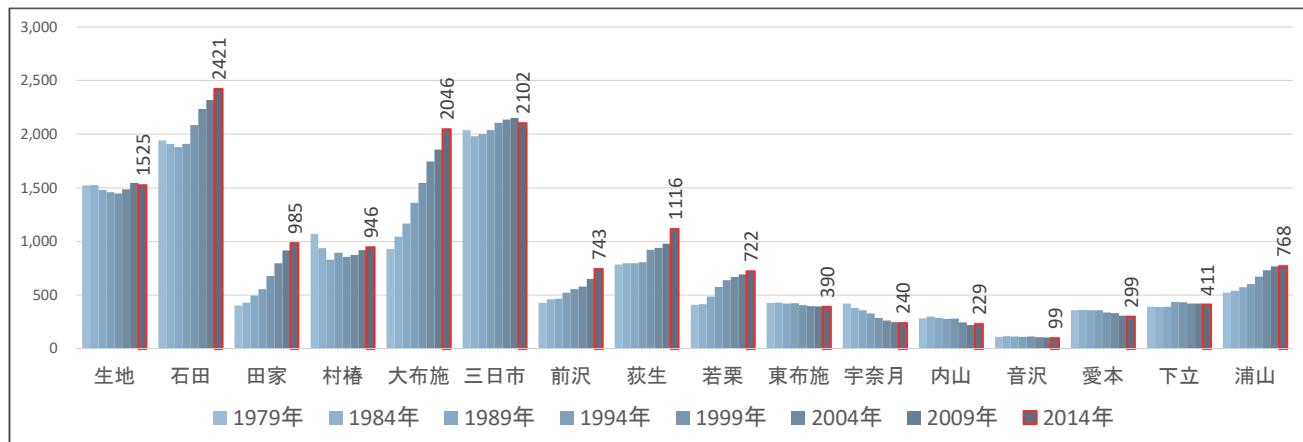


図 地区別の世帯数推移（黒部市住民基本台帳）

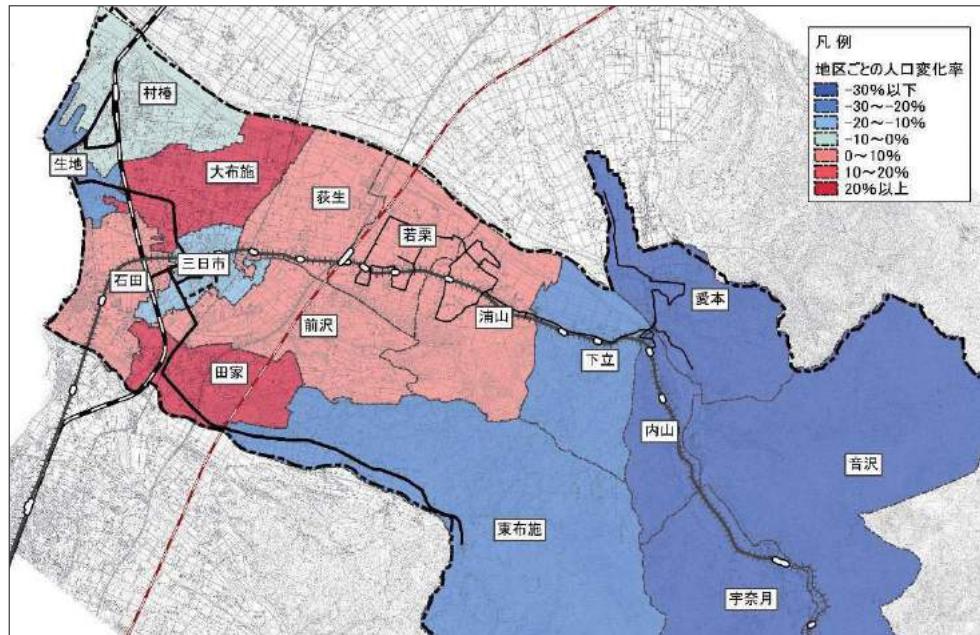


図 地区別の人口変化率 1994-2014年比（黒部市住民基本台帳）

(4) 黒部市内の人団分布

① 平成 27 年国勢調査における人口分布

- ・平成 27 年国勢調査の 500m メッシュ人口をみると、市西部及び公共交通の沿線で人口が多い。
- ・三日市、生地、石田地区は特に人口が集中している。

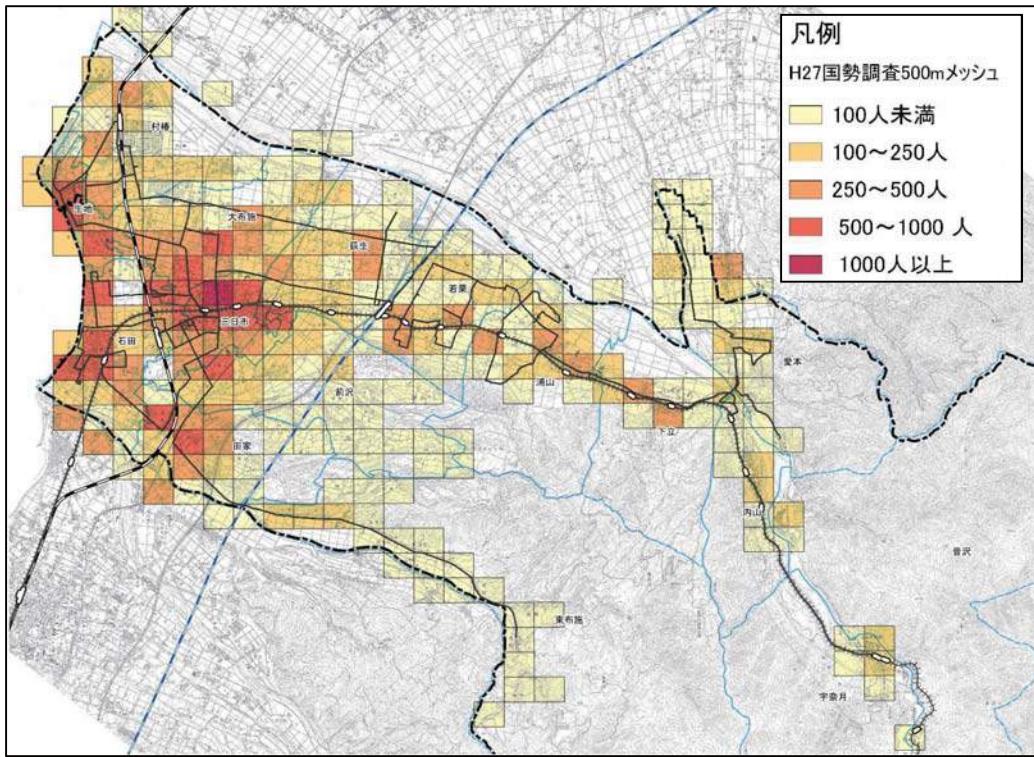


図 H27 国勢調査 人口 500m メッシュ

② 平成 26 年経済センサスにおける従事者数分布

- ・平成 26 年経済センサスの 500m メッシュあたり従事者数をみると、三日市地区や、村椿、大布施、荻生地区における事業所立地箇所周辺、宇奈月地区が多い。

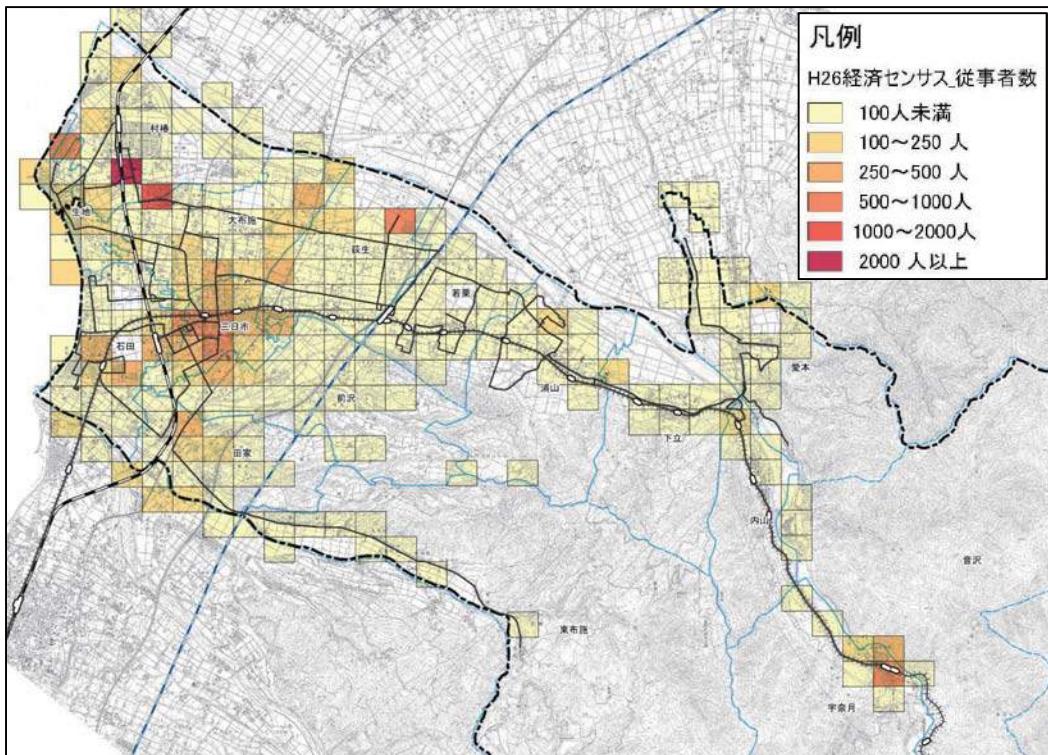


図 H26 経済センサス 従事者 500m メッシュ

(5) 少子高齢化の状況

① 高齢化の状況（老人人口の分布）

- 平成27年国勢調査をもとに、65歳以上の人口（老人人口）の割合を示した高齢化率を地区別にみると、鉄道駅周辺の市街地や、生地地区、市東部地域で高い傾向にある。

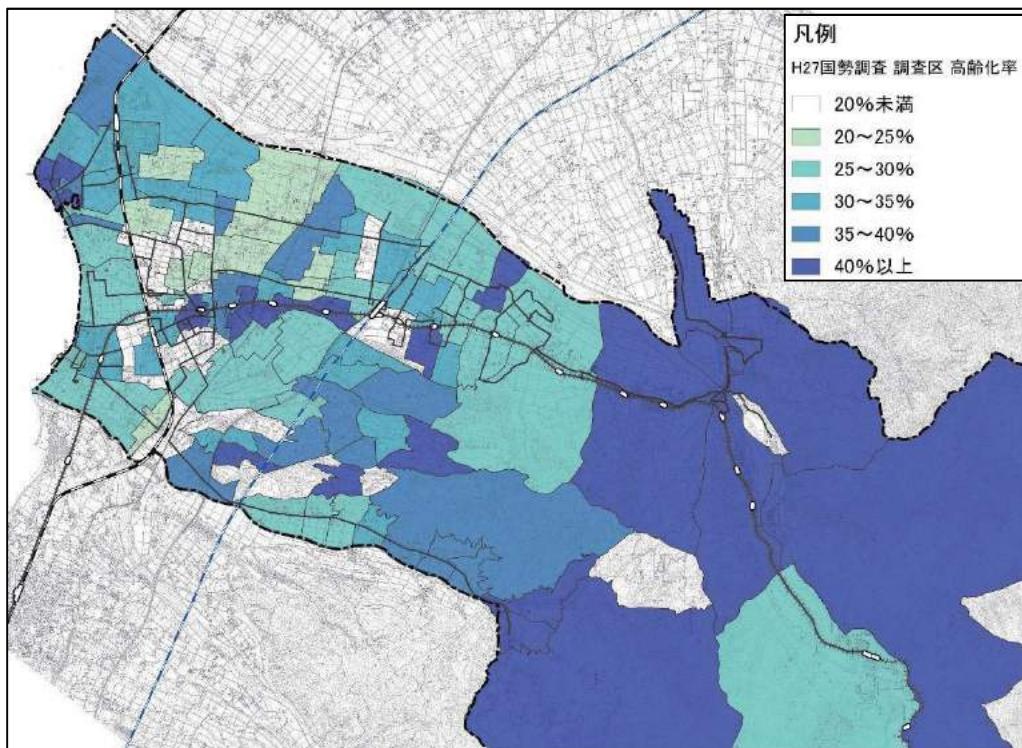


図 H27 国勢調査 地区ごとの高齢化率

② 少子化の状況（年少人口の分布）

- 平成27年国勢調査をもとに、15歳未満の人口（年少人口）の割合を地区別にみると、大布施地区、石田地区、荻生地区、浦山地区で高い傾向にある。

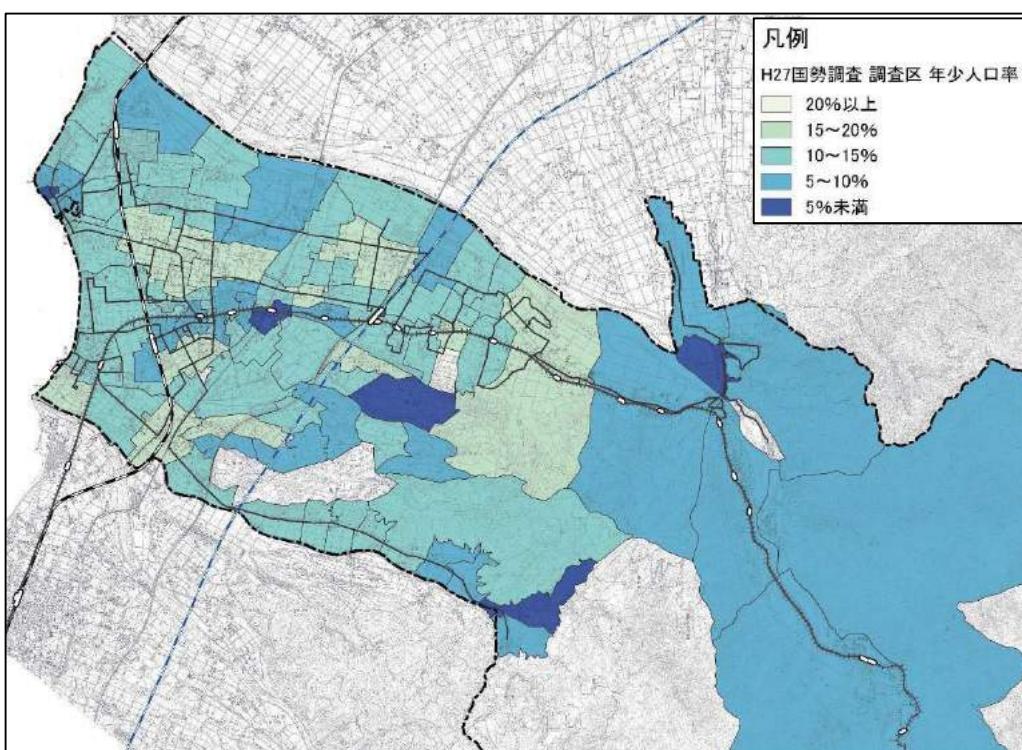


図 H27 国勢調査 地区ごとの年少人口率

② 老年人口の集中状況

- 人口密度と高齢化率が共に高い地区を抽出すると、三日市、石田、生地地区などで高い箇所が見られる。電鉄石田、電鉄黒部、東三日市駅周辺では、人口密度が20人/ha以上かつ高齢化率が25%以上となっている。

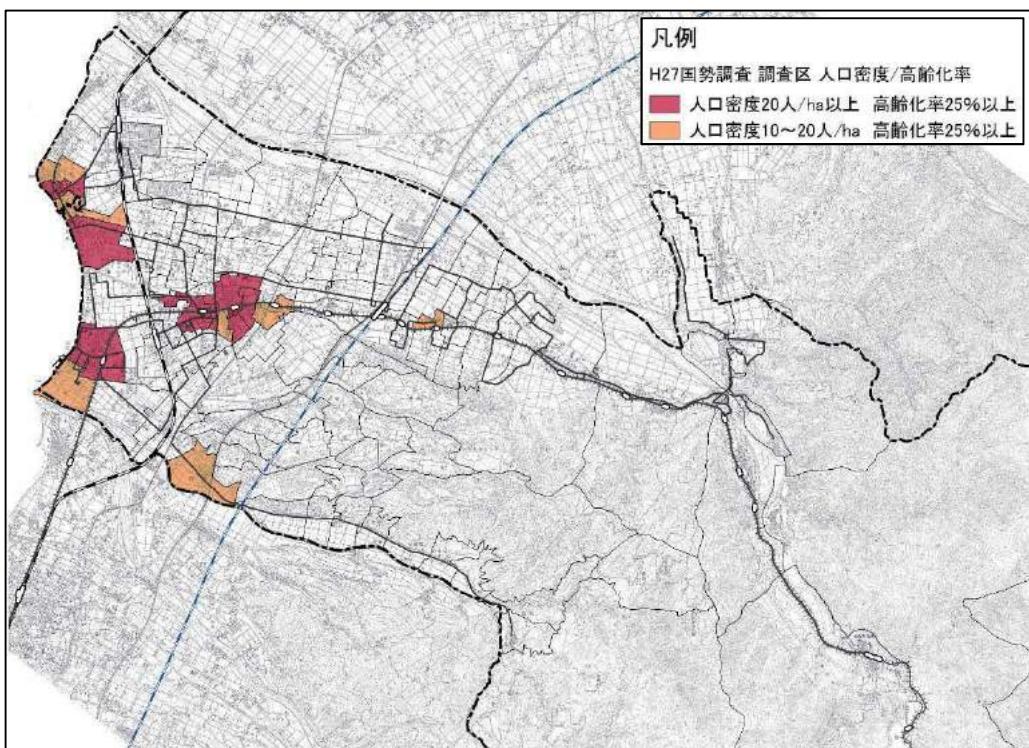


図 H27 国勢調査 人口密度と高齢化率の高い地区

③ 黒部市の人口ピラミッド

- 本市の人口ピラミッドを見ると、男女ともに65歳以上の老人人口が多く、15歳未満の年少人口が少ないつぼ型の形状となっている。
- 年少人口は減少傾向にあることから、今後通学需要が減少することが予想される。

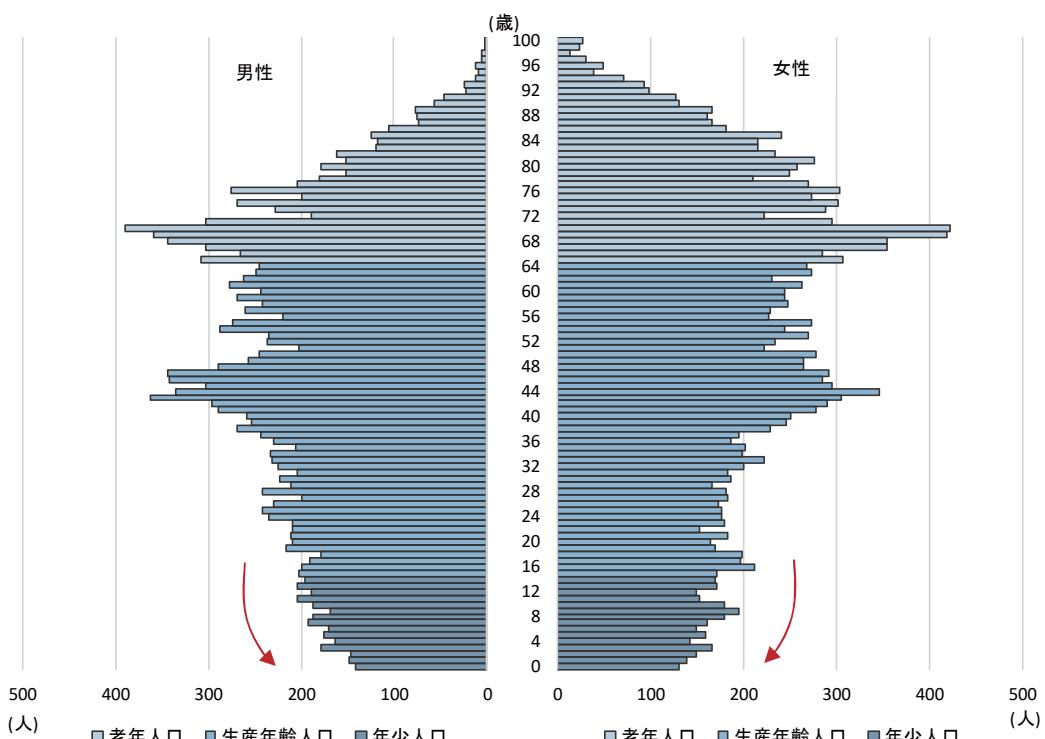


図 黒部市の人口ピラミッド（平成30年3月現在 住民基本台帳）

2-3 黒部市の公共交通

(1) 黒部市の公共交通概要

黒部市では、海岸部付近を南北方向に走るあいの風とやま鉄道、市域を東西方向に走る富山地方鉄道本線が骨格となり、地域の状況に応じたバス路線、コミュニティタクシー、デマンド交通により接続されている。市東部の宇奈月温泉地区から奥山へは、観光列車である黒部峡谷鉄道が運行する。

平成27年3月14日には、北陸新幹線とあいの風とやま鉄道が開業し、市内では黒部宇奈月温泉駅及び富山地方鉄道新黒部駅が新設された。

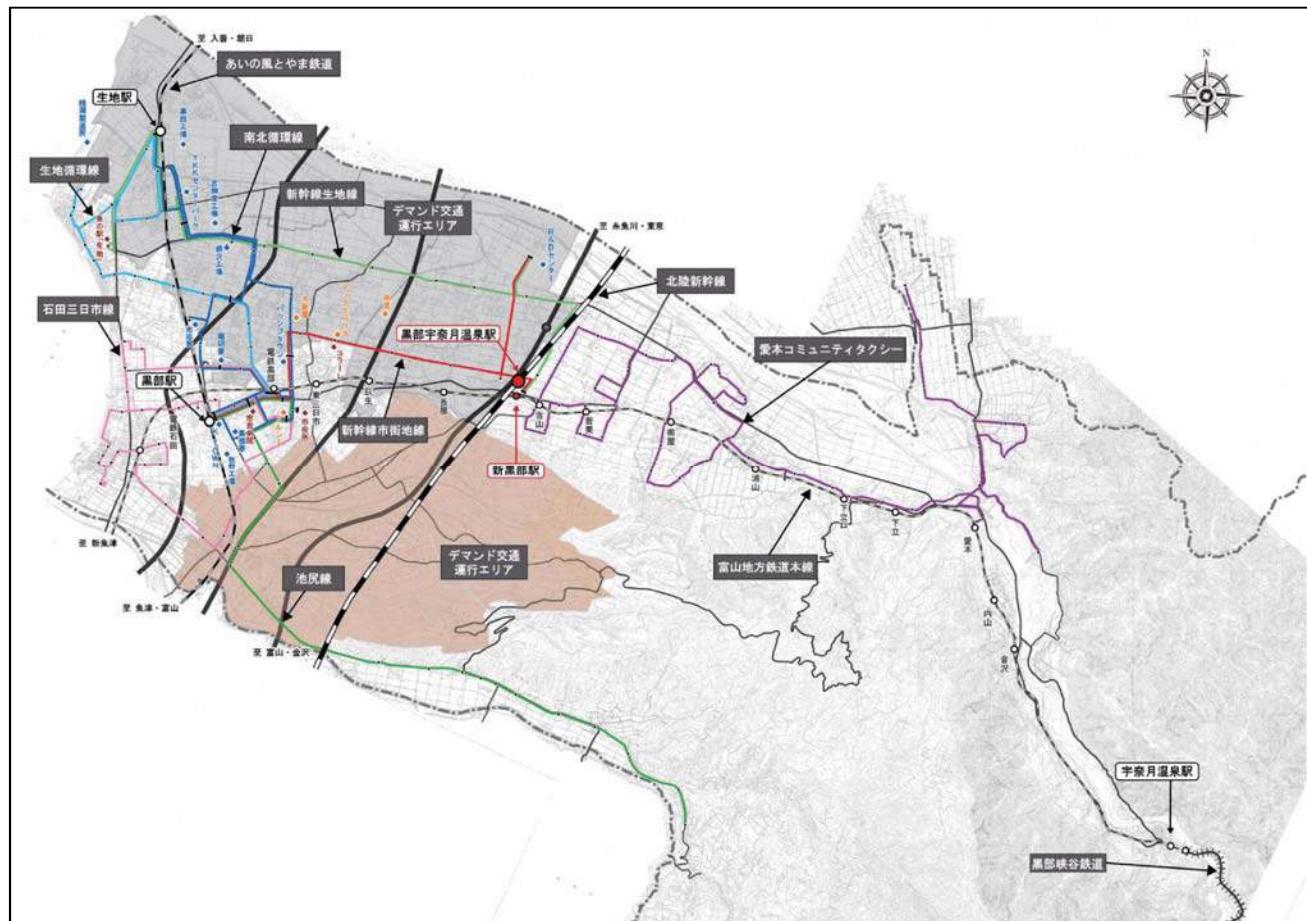


図 黒部市の公共交通網（平成30年3月時点）

(2) 【鉄道】あいの風とやま鉄道

① あいの風とやま鉄道の概要

- ・あいの風とやま鉄道は、富山県内を東西に走る幹線鉄道であり、市内には黒部駅、生地駅の2駅が立地する。
- ・平成27年3月14日の北陸新幹線開業に伴ってJR西日本から経営分離され、県、市町村、民間の出資する第三セクターとして運営している。
- ・経営移管に伴い運賃の値上げが行われた他、黒部駅に発着していた特急列車（「はくたか」「北越」「おはようエクスプレス」）は廃止され、あいの風とやま鉄道による快速列車「あいの風ライナー」が運行されている。
- ・全国相互利用可能なICカード「ICOCA」が導入され、来訪者の利便性向上が図られている。

表 運行本数の変化（平日本数）

(JR北陸本線：平成27年2月公表資料 あいの風とやま鉄道：あいの風とやま鉄道HP)

	JR北陸本線（H27.3.13まで）		あいの風とやま鉄道移管後	
	黒部駅発	生地駅発	黒部駅発	生地駅発
特急 はくたか	上り5本・下り5本	停車無し	廃止	—
特急 北越	上り4本・下り4本	停車無し	廃止	—
特急 おはようエクスプレス	上り1本	停車無し	廃止	—
あいの風ライナー	—	—	上り2本・下り3本	停車無し
各駅停車	上り32本 下り25本	上り27本 下り25本	上り33本 下り30本	上り30本 下り30本

表 運賃の変化

(JR北陸本線：平成27年2月公表資料 あいの風とやま鉄道：あいの風とやま鉄道HP)

	JR北陸本線（H27.3.13まで）		あいの風とやま鉄道移管後	
行先	黒部駅発	生地駅発	黒部駅発	生地駅発
泊	320円	240円	360円	270円
生地	190円	—	210円	—
黒部	—	190円	—	210円
富山	580円	670円	660円	760円
金沢	1,660円	1,660円	1,820円	1,820円

② あいの風とやま鉄道の利用状況

- ・あいの風とやま鉄道市内駅の一日平均乗降客数は、近年持ち直しがみられたが、平成26年以降大きく減少した。
- ・黒部駅、生地駅の平成20年と平成29年の乗降客数を比較すると、黒部駅では約14%、生地駅では約10%の減少となっている。

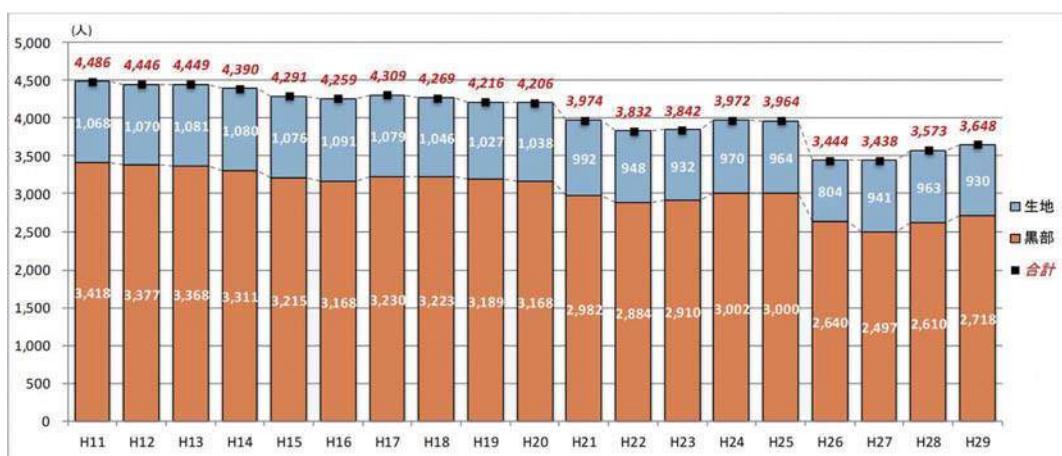


図 あいの風とやま鉄道市内駅の一日あたり乗降客数

※平成26年度については、JR北陸本線(3/13以前)とあいの風とやま鉄道(3/14以後)の各駅乗降客数の合計をもとに算出

(3) 【鉄道】富山地方鉄道本線

① 富山地方鉄道本線の概要

- ・黒部市内を東西に横断して富山駅まで運行する富山地方鉄道本線は、市内外を結びつける地域交通軸である。
- ・市内には電鉄黒部駅、宇奈月温泉駅を始めとする16駅が立地する。
- ・北陸新幹線開業に合わせ、平成27年2月26日より、16駅目となる「新黒部駅」が長屋－舌山駅間に開業し、北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅との接続が図られたほか、ダイヤ改正により大幅な増便が行われた。

② 富山地方鉄道本線市内駅の設備

- ・富山地方鉄道本線の市内駅は、多くが1面1線の無人駅である。
- ・ホームへの経路がバリアフリー化されている駅は、新設された新黒部駅、宇奈月温泉駅及び下立口駅のみで、その他の駅は階段の昇降が必要となっている。

駅名	駅構造	ホームへの経路	駅舎 待合室	駐車場	駐輪場	駅員 配置	トイレ	多機能 トイレ
電鉄石田	2面2線	構内踏切・階段	有	有	40台	無	有	有
電鉄黒部	3面3線	構内踏切・階段	有	有	60台	終日	有	無
東三日市	1面1線	階段	有	月極 10台	25台	朝	有	無
荻生	1面1線	スロープ	有	無	15台	無	有	無
長屋	1面1線	階段	有	無	無	無	無	無
新黒部	1面1線	階段・ 車いすスロープ	有	206台	48台	無(※)	有	有
舌山	2面2線	構内踏切・階段	有	10台	15台	無	有	無
若栗	1面1線	階段	有	無	15台	無	無	無
柄屋	1面1線	階段	有	無	15台	無	無	無
浦山	1面2線	構内踏切・階段	有	10台	10台	無	有	無
下立口	1面1線	階段・ 車いすスロープ	有	無	無	無	無	無
下立	1面1線	階段	有	無	無	無	有	無
愛本	1面1線	階段	有	無	15台	無	有	無
内山	1面1線	階段	有	無	無	無	有	無
音沢	2面2線	階段	有	無	無	無	無	無
宇奈月温泉	1面2線	橋上駅・階段・ エレベーター	有	無	無	終日	有	有

※アテンダントが常駐(日中時間帯)



図 構内踏切とホームへの階段
(電鉄黒部駅)



図 バリアフリー化のため設置されたエレベーター
(宇奈月温泉駅)

③ 富山地方鉄道本線の利用状況

- 富山地方鉄道本線の一日平均乗降客数は、平成 22 年まで減少していたものの、平成 23 年から増加に転じ、北陸新幹線が開業した平成 27 年は大幅に増加している。
- 駅ごとの乗降客数では、北陸新幹線開業後、宇奈月温泉駅では大きく増加し、そのほかの駅では前年を上回るか同等である。
- 平成 28 年度に新設された新黒部駅は、宇奈月温泉駅、電鉄黒部駅に次いで 3 番目に乗降客数が多い駅となっている。

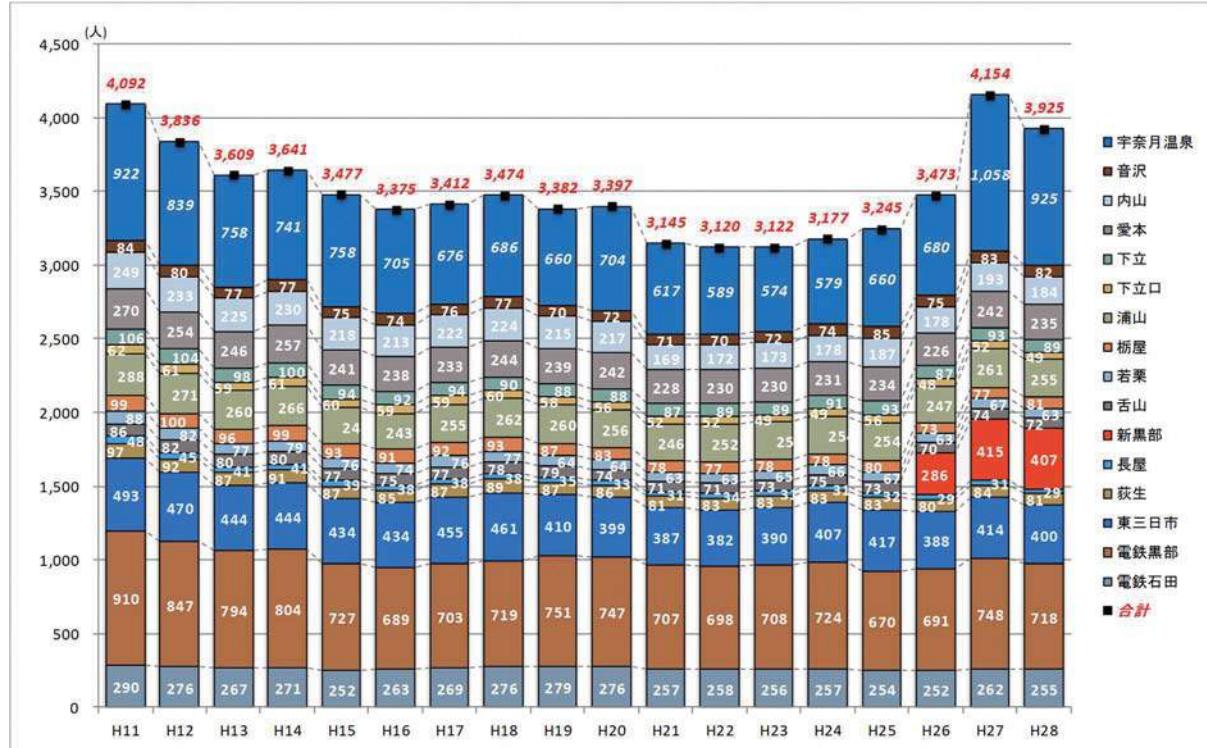


図 富山地方鉄道本線市内駅の一日あたり乗降客数

(4) 【路線バス】新幹線市街地線

① 新幹線市街地線の概要

- ・黒部宇奈月温泉駅と中心市街地、黒部駅を結ぶ路線バス。
- ・1日13往復運行し、通勤者を取り込むため、朝夕1便ずつ黒部宇奈月温泉駅西口とYKK AP黒部荻生製造所を経由する。
- ・運賃は、距離別運賃制で170~300円。



② 新幹線市街地線の利用状況

- ・新幹線市街地線の利用者数は、1日平均30~40人の利用。
- ・平成29年度の利用者数は、平成28年度より増加しており、通勤需要を取り込むため、YKK AP黒部荻生製造所まで延伸した平成29年7月以降は、運行開始当初の平成27年度より多くなっている。
- ・平成29年度の1日平均利用者数は36人、1便平均は1.4人であり、前年度から改善傾向にある。



図 新幹線市街地線利用者数推移

(5) 【路線バス】新幹線生地線

① 新幹線生地線の概要

- ・黒部宇奈月温泉駅とYKKセンターパークや魚の駅「生地」の他、YKKの工場を結ぶ、観光やビジネスに利用できる路線バス。
- ・平日は定時定路線バスとして運行しているが、休日は予約式の相乗りタクシーとして運行。
- ・運賃は、平日・休日いずれも一律 200 円。



② 新幹線生地線の利用状況

- ・新幹線生地線は運行開始以降、安定して利用されており、年々利用者数が増加している。
- ・路線の系統を増やした平成 29 年 6 月以降、利用者数がとくに増加し、1 日平均 80 人を超える利用で推移している。

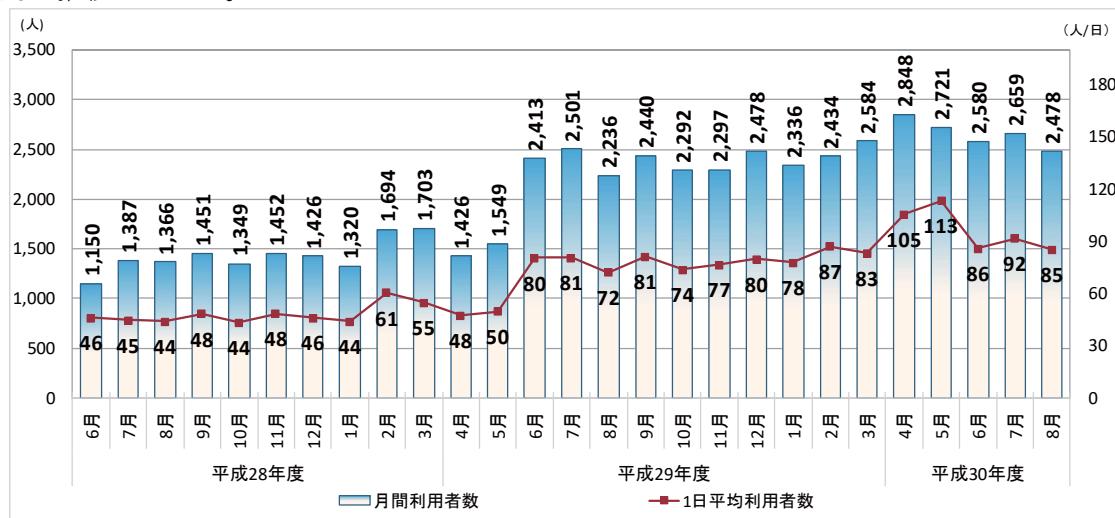
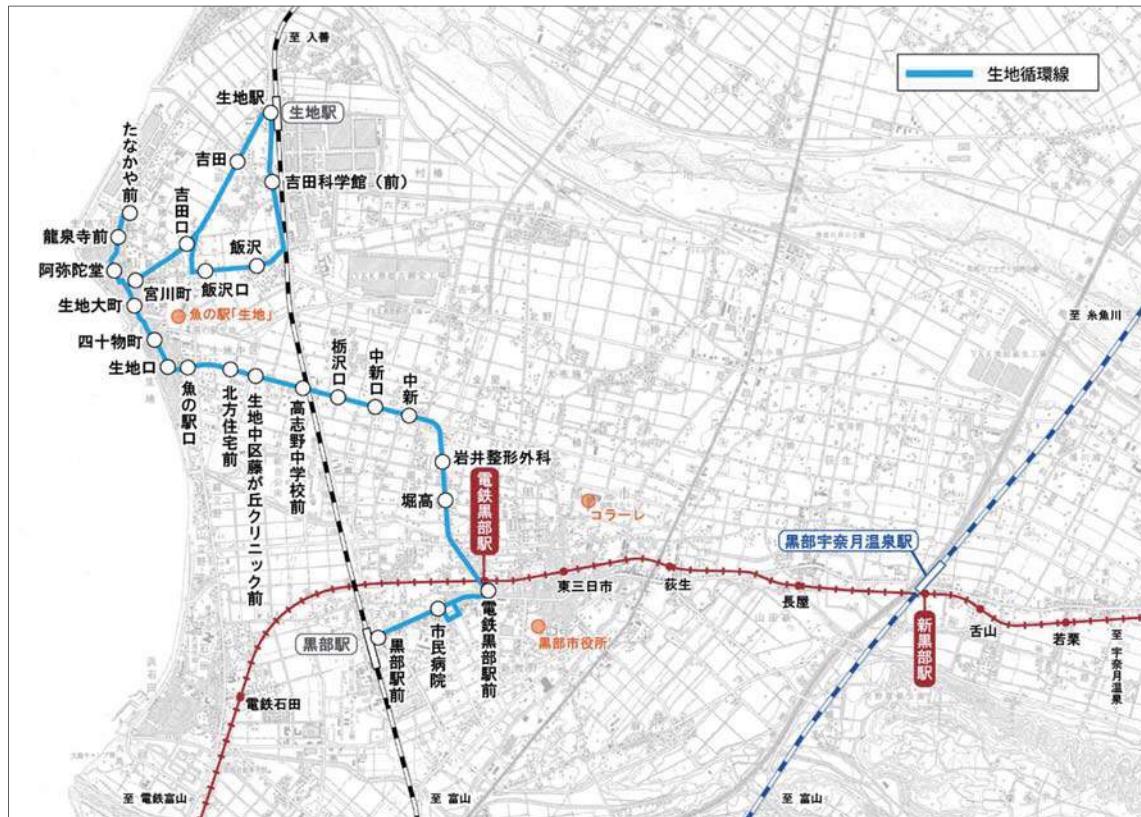


図 新幹線生地線利用者数推移

(6) 【路線バス】生地循環線

① 生地循環線の概要

- ・生地地区と電鉄黒部駅、黒部駅を結ぶ路線バス。
- ・1日 12 往復運行し、そのうち 6 往復がたなかや前を経由する。
- ・運賃は一律 200 円。



② 生地循環線の利用状況

- ・生地循環線の利用者数は堅調に推移しており、平成 29 年度までは概ね 1 日平均 60 人前後の利用がある。
- ・ルートの見直しを行った平成 29 年度は、利用者数が前年度を上回った。

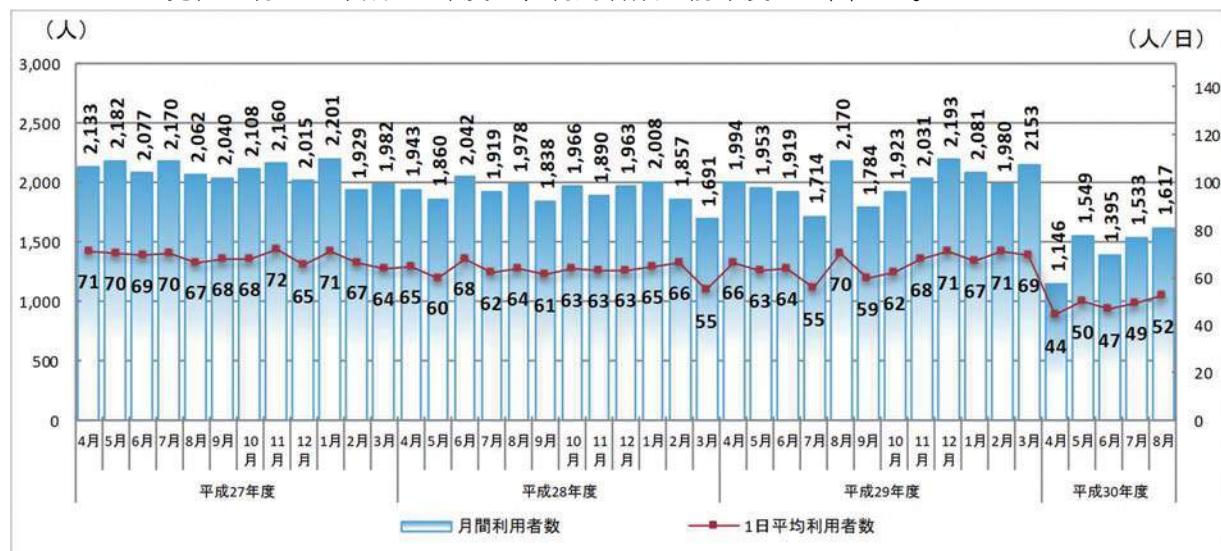
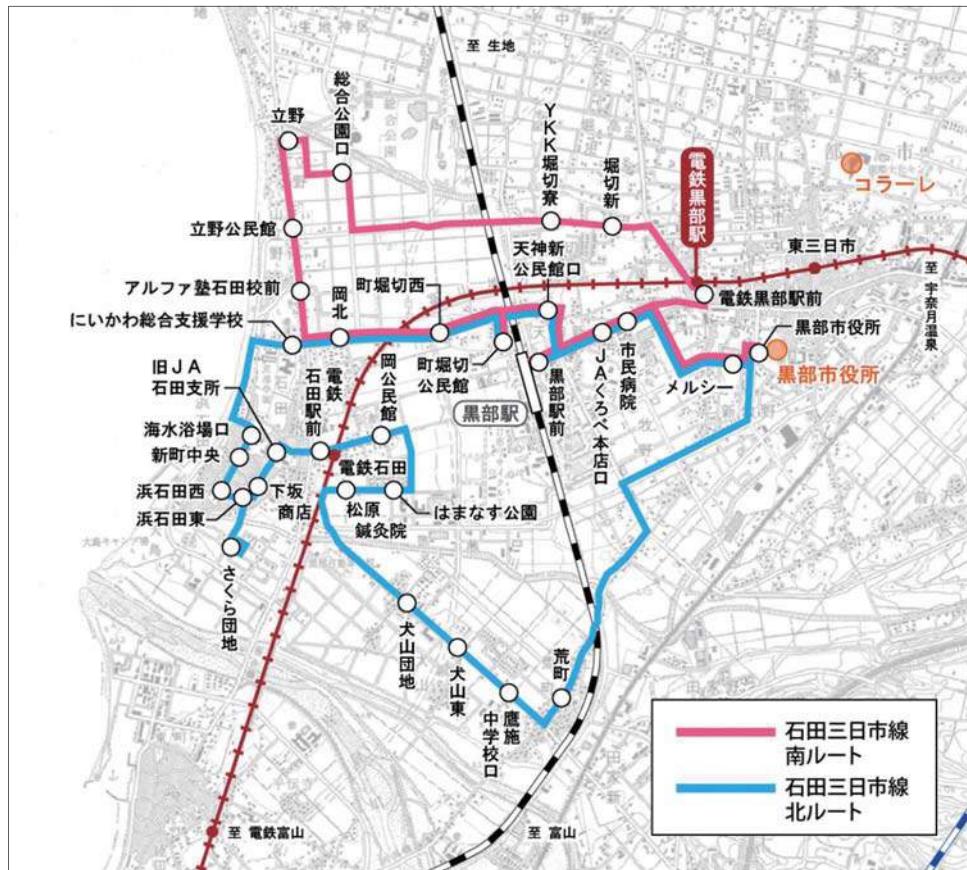


図 生地循環線利用者数推移

(7) 【路線バス】石田三日市線

① 石田三日市線の概要

- ・石田地区と中心市街地を結ぶ路線バス。
- ・平日のみ北・南ルート共に6便運行。一部を除き、ルート上であればバス停以外でも降車が可能。
- ・運賃は一律200円。



② 石田三日市線の利用状況

- ・石田三日市線の利用者数は、増加傾向にある。
- ・平成29年度の月あたり利用者数は、9~11月に若干落ち込んだものの、前年度より増加して推移している。1日平均利用者数は、30人程度で推移している。

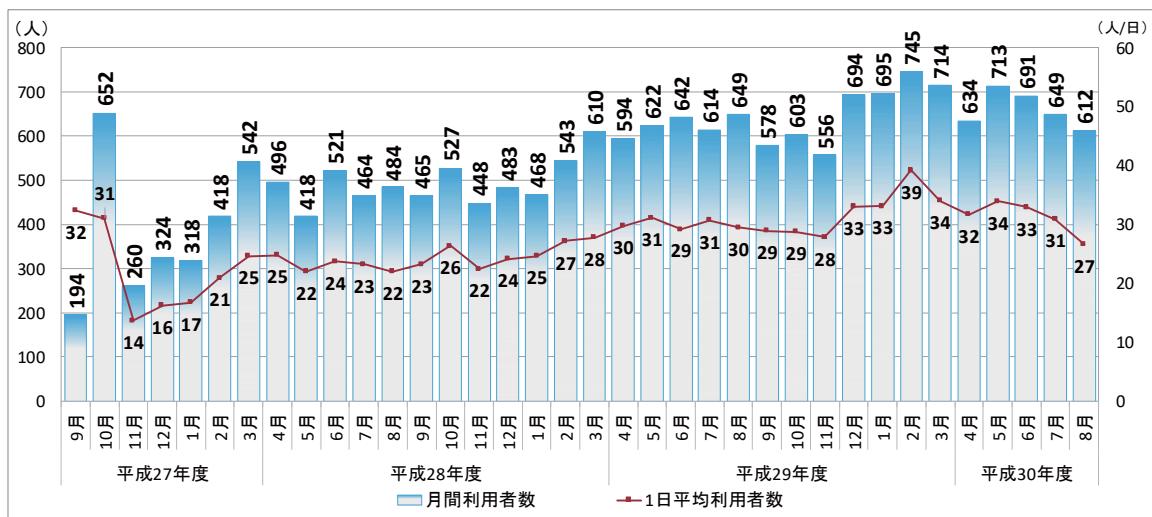
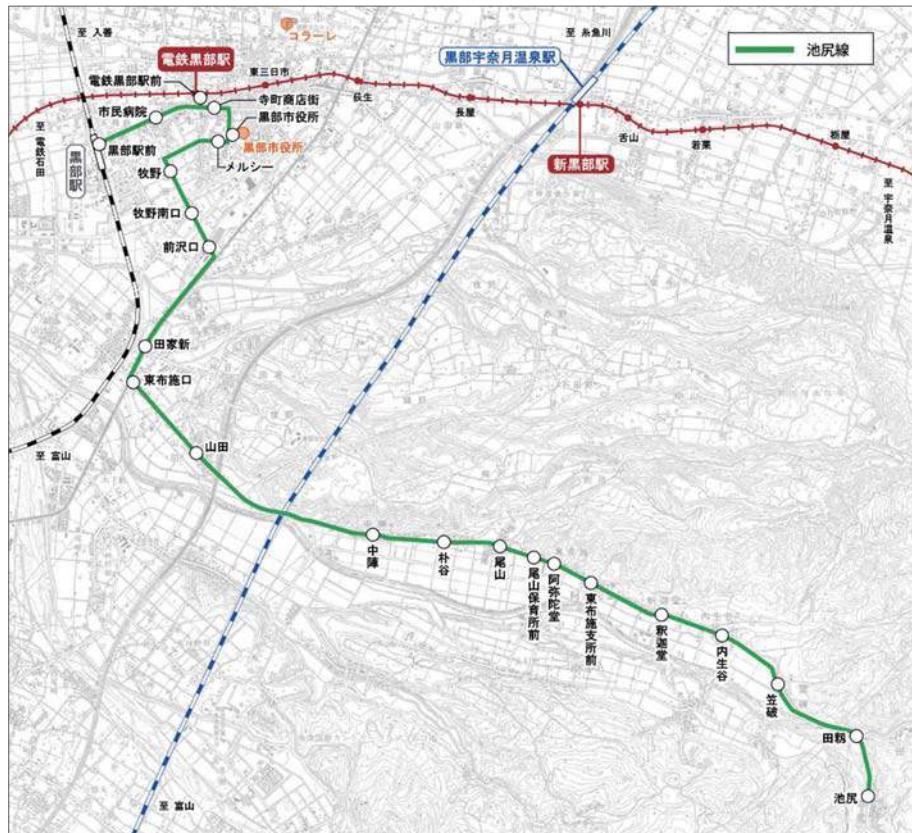


図 石田三日市線利用者数推移

(8) 【路線バス】池尻線

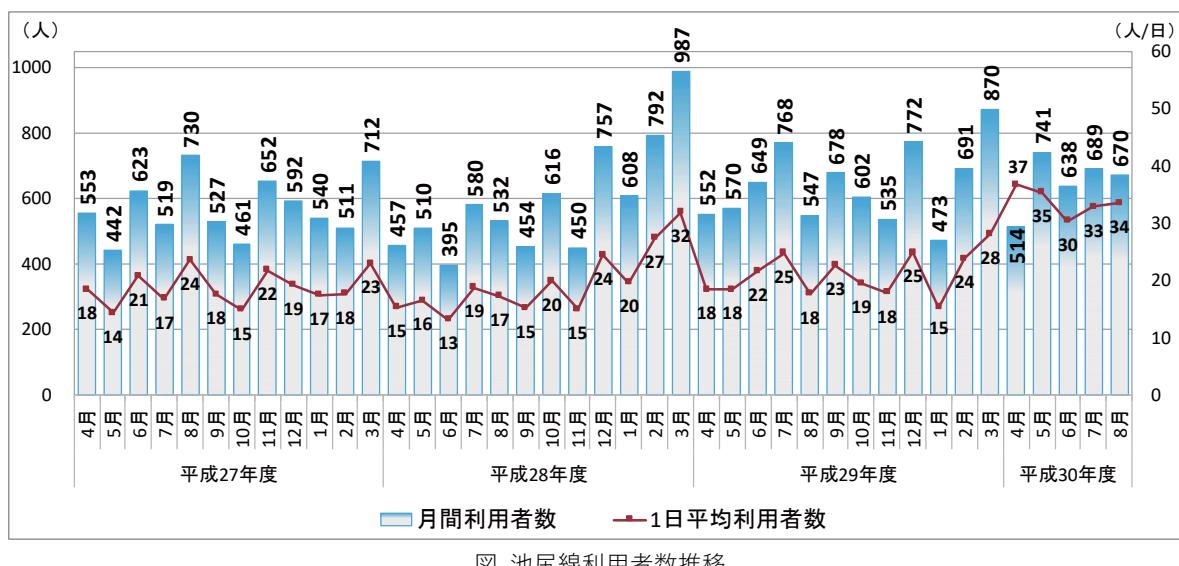
① 池尻線の概要

- ・東布施地区や田家地区と中心市街地を結ぶ路線バス。
- ・1日6往復運行しており、東布施口から田畠の区間は、路線上であればバス停以外でも乗降が可能。
- ・運賃は、田家地区から中心市街地までは100円。東布施地区から中心市街地までは200円。



② 池尻線の利用状況

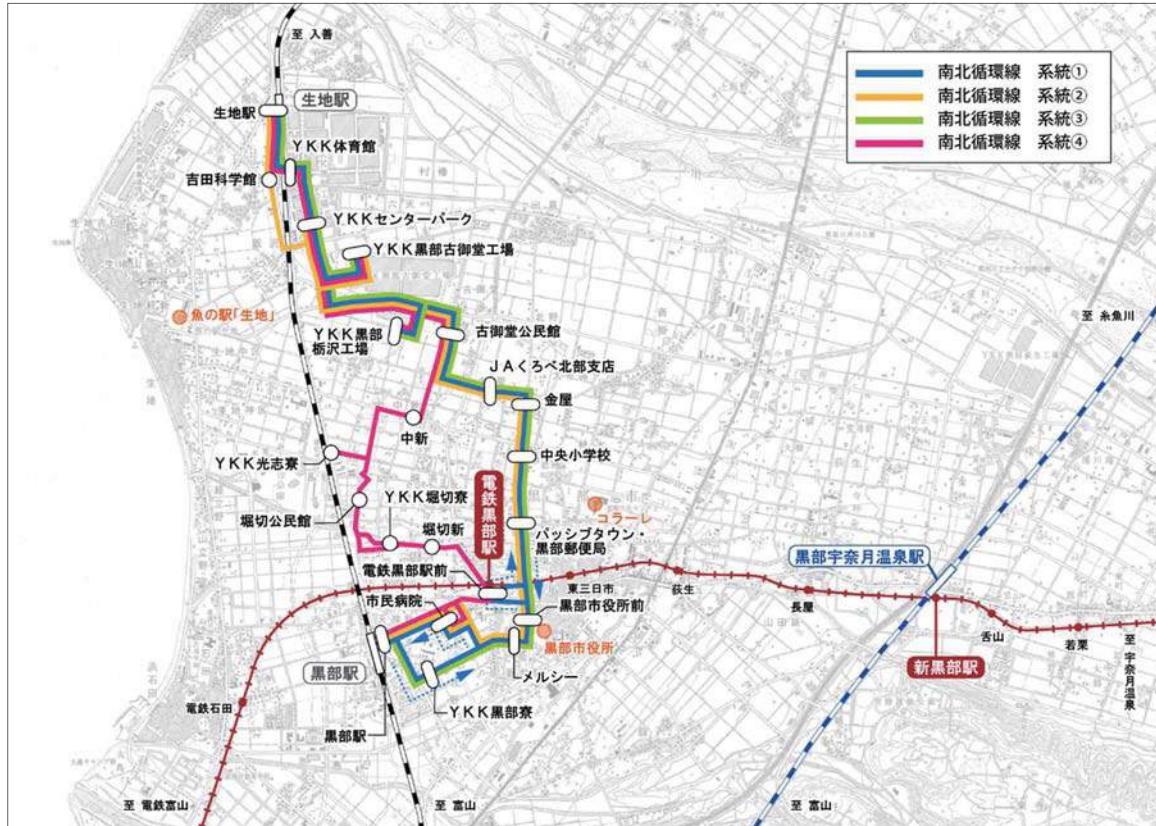
- ・12月や3月に利用者が多い傾向にある。
- ・平成30年度から平日運行となり、1日平均利用者数が増加した。



(9) 【路線バス】南北循環線

① 南北循環線の概要

- ・黒部駅と生地駅を南北に結び、民間企業の通勤需要を取り込んだ路線バスで4系統を有する。
- ・平日のみ運行し、時間帯によって運行ルートが異なる。
- ・運賃は一律200円。



② 南北循環線の利用状況

- ・南北循環線は、平成29年10月から本格運行を開始し、利用者数は月ごとの増減があるものの増加傾向にあり、本格運行後は400人/日前後の利用がある。
- ・当初想定していた1日平均利用者数(440人/日)を下回る状況が続いている。

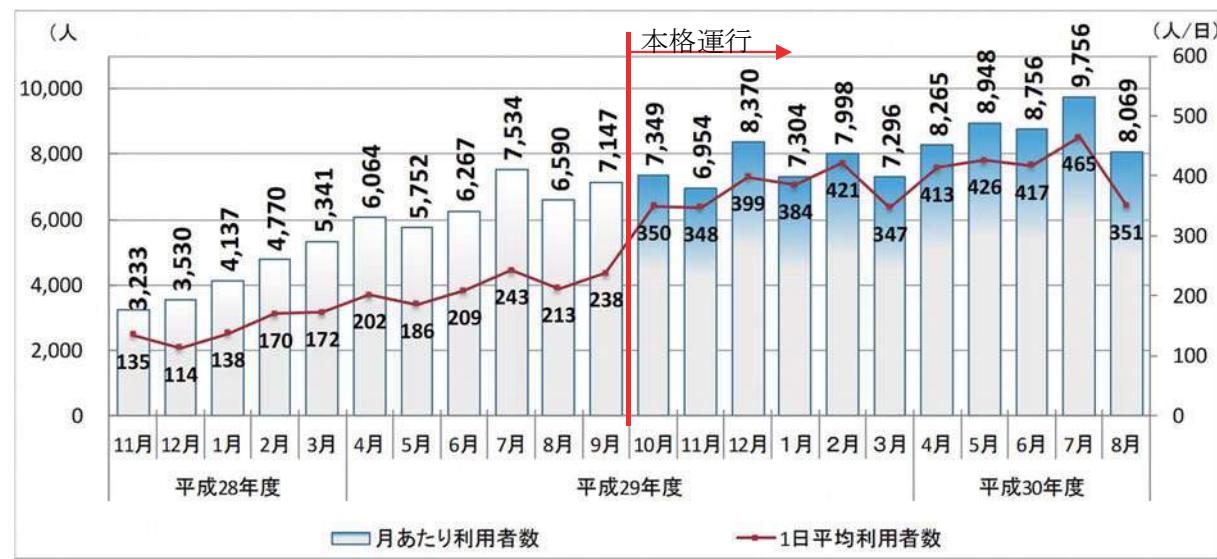


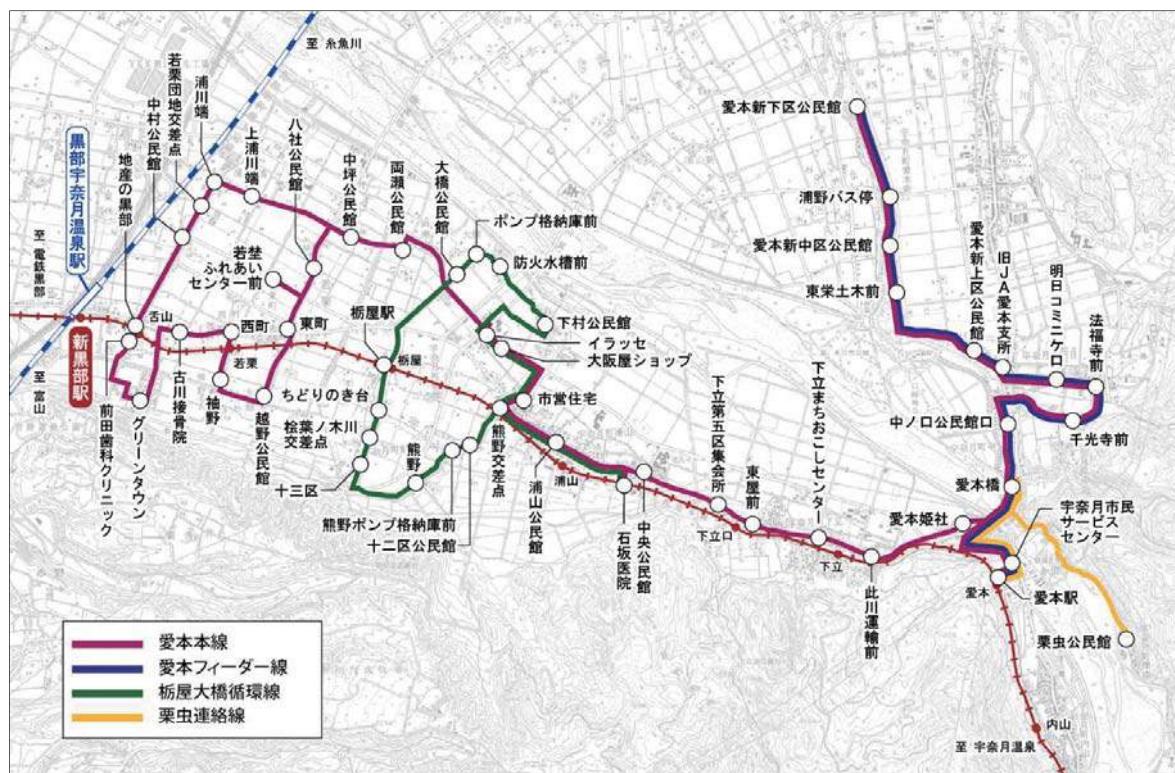
図 南北循環線利用者数推移

(10) 【コミュニティ交通】愛本コミュニティタクシーの利用状況

① 愛本コミュニティタクシーの概要

- ・舌山駅以西の富山地方鉄道沿線地区を運行する、定時定路線の乗合タクシー。
- ・復路に限り、ルート場で自由に降車することが可能。
- ・運賃は 200 円、一部区間での乗降は 100 円。

路線名	運行日	運行本数	主な接続駅
愛本本線	平日のみ（土日祝運休）	1 日 4 便（2 往復）	愛本駅
(愛本本線サポート便)	平日のみ（土日祝運休）	1 日 1 便	愛本駅
愛本フィーダー線	平日のみ（土日祝運休）	1 日 4 便（2 往復）	愛本駅
栗虫連絡線	要予約・平日のみ（土日祝運休）	1 日 4 便（2 往復）	愛本駅
柄屋大橋循環線	平日のみ（土日祝運休）	1 日 2 便（2 回り）	柄屋駅



② 一日あたりの利用状況

- 年間を通して16人/日から20人/日程度の利用が多い。
- 平成29年度の一日あたり利用者数は、ほぼ前年度同様に推移している。

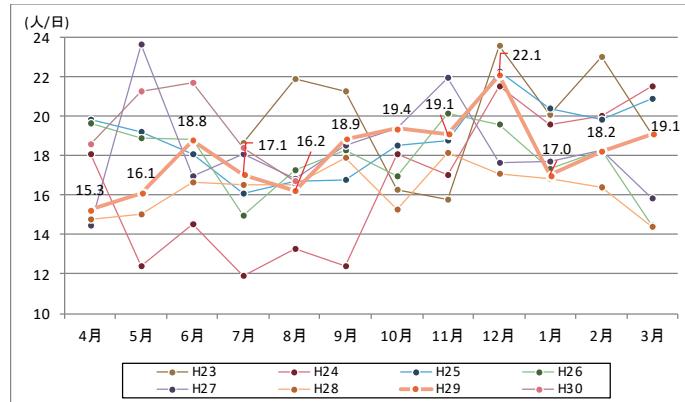


図 愛本コミュニティタクシー 一日あたりの利用状況推移

③ 便別の利用状況

- 平成29年度の便別利用状況は、平成28年度の利用状況と同様の傾向となった。
- 愛本本線では1便の利用者数が半数以上を占めている。
- 愛本フィーダー線、栗虫連絡線は2便の利用が最も多く概ね4割程度を占めている。
- 柄屋大橋循環線は1便、2便ともに同程度の利用者数となっている。

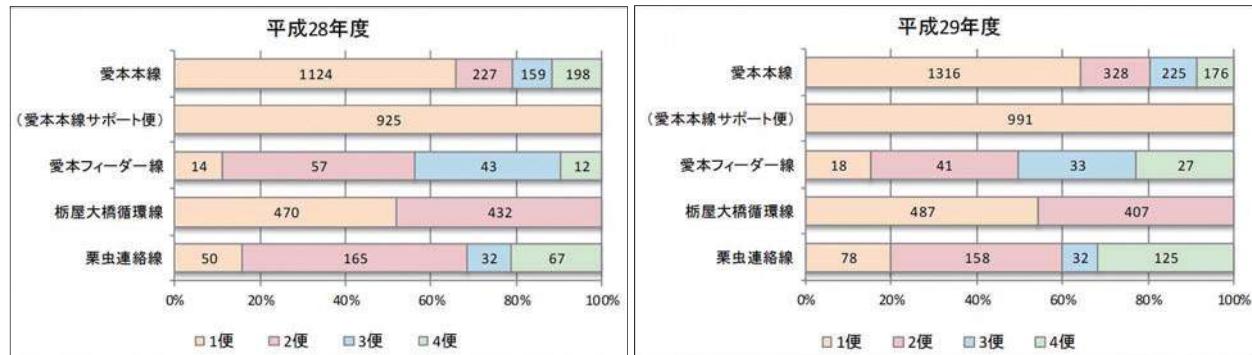


図 愛本コミュニティタクシー 便別の利用状況（左：平成28年度 右：平成29年度）

④ 路線ごとの利用状況

- 月別合計利用者数は、概ね400人前後の利用があり安定的に推移する。
- 愛本本線（サポート便・若栗区間含む）の利用が最も多く、利用者数の半数以上を占める。
- 愛本フィーダー線は利用が減少傾向にある。

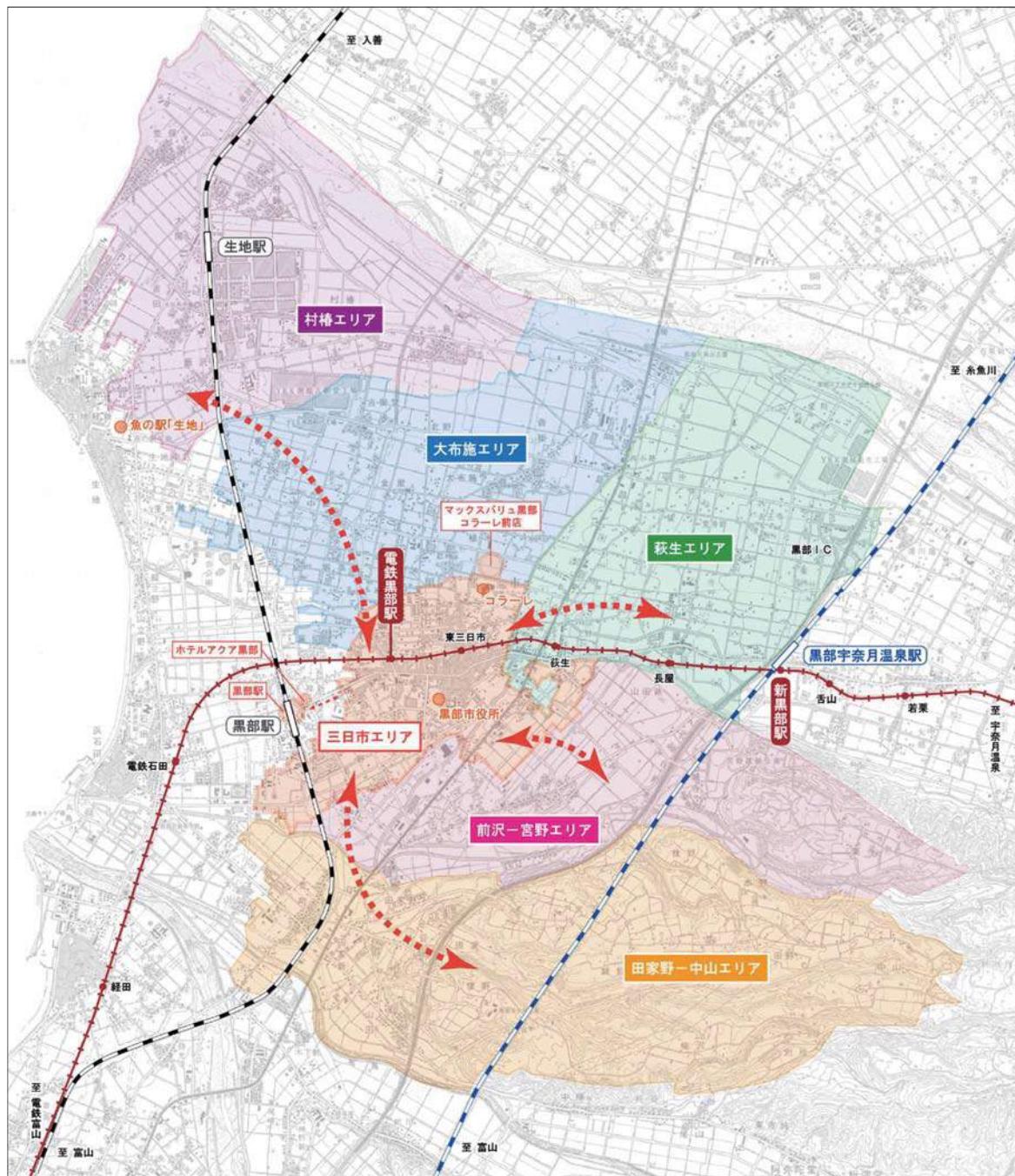


図 愛本コミュニティタクシー 路線ごとの利用状況

(11) 【コミュニティ交通】デマンドタクシー

① デマンドタクシーの概要

- ・田家野一中山エリア及び前沢一宮野エリアと三日市エリアを結ぶ予約式乗合タクシー。平成27年度から、新たに村椿・大布施エリア及び荻生エリアが追加された。
- ・行先は限定されているが、自宅から利用が可能なドアツードア型での運行。
- ・祝日を除く月曜日から土曜日まで、エリアを分けて隔日運行し、一日6便（3往復）設定。
- ・利用には、事前登録と運行時間の2時間前までに予約申込が必要。
- ・運賃は500円。



② デマンドタクシーごとの利用状況

- ・全エリアとも1便あたり利用者数は、概ね1人/便で推移している。
- ・前沢一宮野エリアでは、利用者が増加傾向にある。
- ・村椿・大布施工エリアの1日あたりの利用者数は、他路線よりも多い傾向にある。

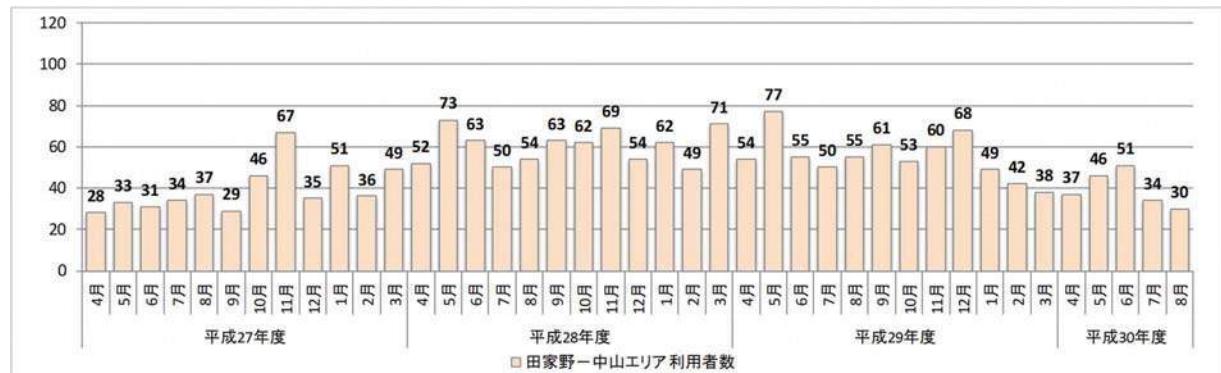


図 デマンドタクシー 月あたりの利用状況推移(田家野－中山エリア)



図 デマンドタクシー 1日、1便あたりの利用状況推移(田家野－中山エリア)

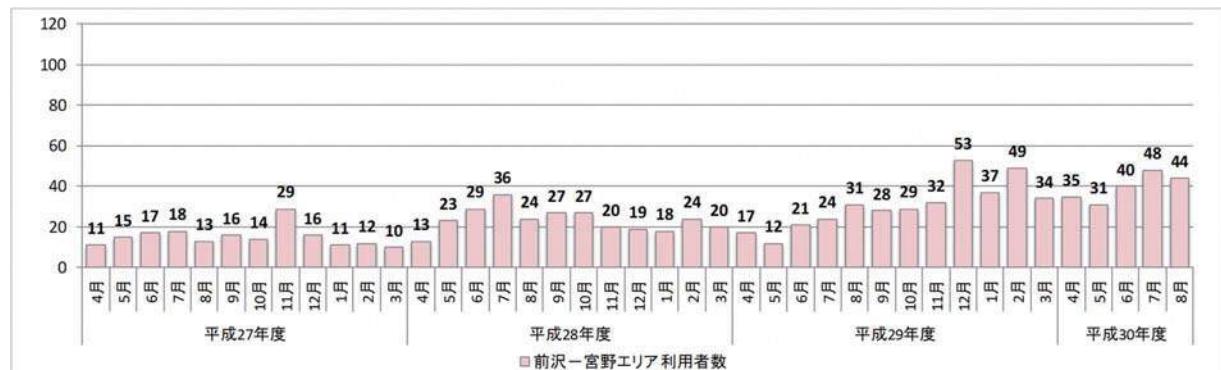


図 デマンドタクシー 月あたりの利用状況推移(前沢－宮野エリア)



図 デマンドタクシー 1日、1便あたりの利用状況推移(前沢－宮野エリア)

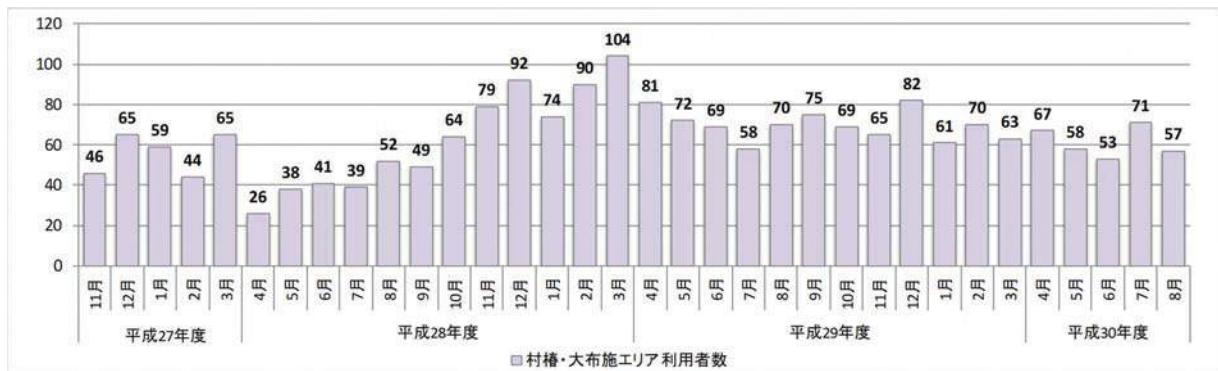


図 デマンドタクシー 月あたりの利用状況推移（村椿・大布施工エリア）

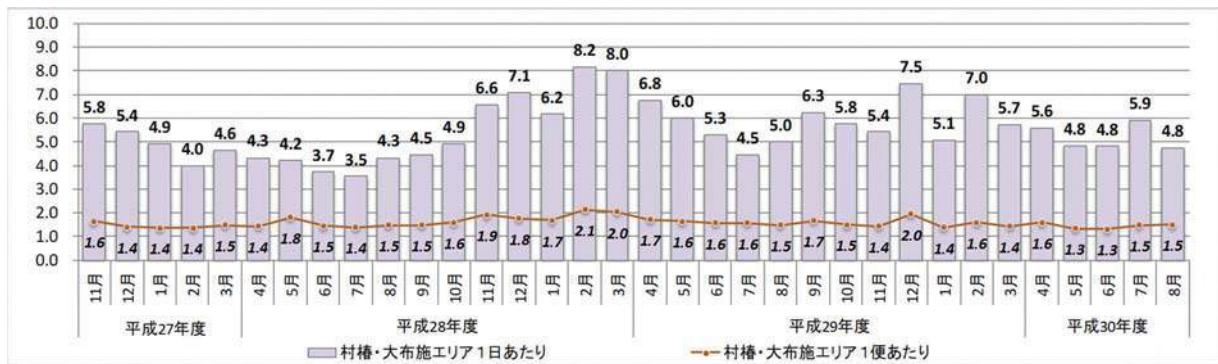


図 デマンドタクシー 1日、1便あたりの利用状況推移（村椿・大布施工エリア）



図 デマンドタクシー 月あたりの利用状況推移（荻生エリア）



図 デマンドタクシー 1日、1便あたりの利用状況推移（荻生エリア）

2-4 北陸新幹線と富山地方鉄道新駅の開業

(1) 北陸新幹線の開業

平成27年2月26日に富山地方鉄道の新黒部駅が開業、3月14日には北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅が開業し、本市の交通網は大きな転換期を迎える。市内だけでなく、新川地域の玄関口としてビジネスや観光の交流人口増大が期待されている。

黒部宇奈月温泉駅では、北陸新幹線「はくたか」が一日15往復停車することとなり、東京一黒部宇奈月温泉駅間は最速で2時間20分で結ばれる。(※平成30年3月17日ダイヤ改正時)



図 北陸新幹線の概要と黒部宇奈月温泉駅の位置 (富山県北陸新幹線対策連絡協議会HPより)

(2) 北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅と富山地方鉄道新黒部駅の概要

黒部宇奈月温泉駅は、黒部市の駅周辺整備コンセプトである「森の中の駅」に基づいた「見えない駅、魅せる駅」をデザインコンセプトとして整備された。新黒部駅は、新幹線駅と地域交通との乗継ぎ利便性向上のため新幹線駅南側に整備され、屋根付の通路で新幹線駅と接続する。

駅周辺には自家用車等での利便性に配慮した駐車場が663台確保されるほか、駅の関連施設には、フィールドミュージアムの玄関口として地域の観光案内等を担う「地域観光ギャラリー」や、休憩や待合だけでなくイベント等に活用できる「ふれあいプラザ」が整備され、また公園やレンタカー等の利便施設が立地するなど、駅利用者への充実したサービスに配慮している。



図 黒部宇奈月温泉駅、新黒部駅と駅周辺施設配置図

(3) 黒部宇奈月温泉駅からのアクセス交通網

黒部宇奈月温泉駅からのアクセス交通について、北陸新幹線開業を契機に、富山地方鉄道本線新黒部駅から宇奈月温泉駅や電鉄黒部駅、新魚津駅方面へのアクセスの他、駅東口広場からのバス・タクシーによる市内外へのアクセス交通網が整備された。

黒部市では、黒部宇奈月温泉駅と市街地や黒部駅を結ぶ路線バス「新幹線市街地線」、黒部宇奈月温泉駅とYKKセンターパークや魚の駅「生地」を結ぶ路線バス「新幹線生地線」の運行を開始した。このほか、宇奈月温泉駅や黒部宇奈月温泉と立山室堂方面を結ぶ路線バス「アルペンライナー」を4月～10月の間、土・日曜、祝日を中心に一日1往復運行する。

また、近隣市町では「入善新幹線ライナー」、「おもてなし魚津直行便」、「あさひまちエクスプレス」が運行されるなど、新川地域の玄関口として、地域内各方面へのアクセス交通網が形成されている。



図 黒部宇奈月温泉駅東口広場 バス・タクシー乗降場配置



図 黒部宇奈月温泉駅からのアクセス交通運行イメージ

2-5 公共交通空白地域の存在

(1) 2015年2月時点の公共交通空白地域

- ・鉄道駅から500m、バス停から300m以内のエリアを公共交通利用圏域とみなし、市内の町内会が圏域内に含まれるかを判定。半数以上が利用圏域に含まれない地域を公共交通空白地域とする。
- ・2015年2月時点の公共交通空白地域は解消傾向にあるものの、市北西部、石田地区や生地地区の沿岸部に公共交通空白地域が残っている。

公共交通利用圏域内町内会の人口カバー率

平成27年1月末現在の住民基本台帳人口 : 42,061人

公共交通利用圏域内の町内会人口 : 31,769人

公共交通利用圏域内町内会の人口カバー率 : 75.5%

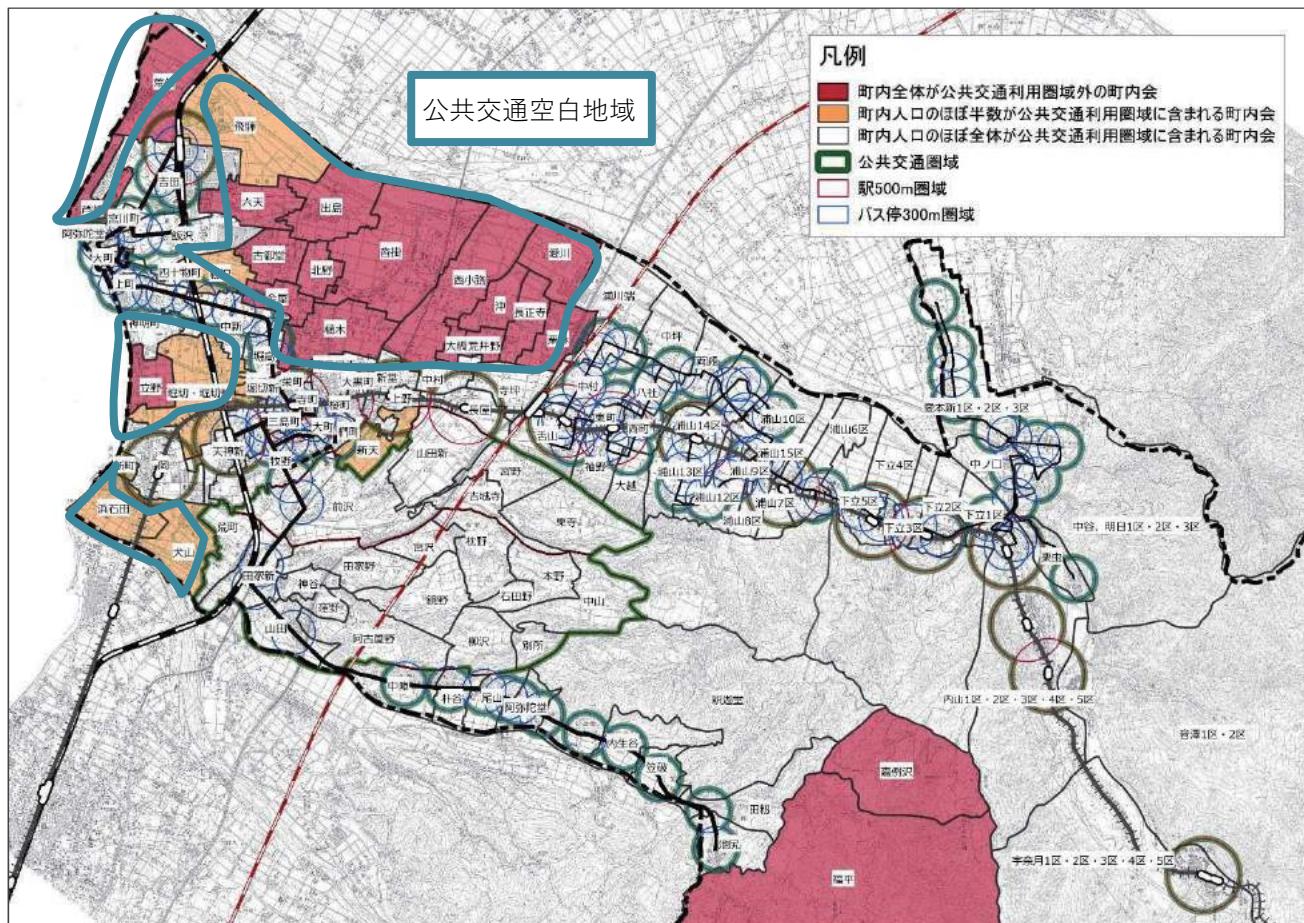


図 2015年2月現在の公共交通利用圏域と町内会の包含状況

(2) 新幹線開業後（2018年8月時点）の公共交通の人口カバー率

- ・北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅の開業に合わせ、新黒部駅が開業したほか、新幹線市街地線、新幹線生地線、石田三日市線、村椿・大布施・荻生地区をカバーするデマンドタクシーの運行を開始した。
- ・新駅及び新規バス路線沿線などで公共交通空白地域が解消され、概ね全域をカバーできるようになった。

公共交通利用圏域内町内会の人口カバー率

平成30年8月末現在の住民基本台帳人口：41,524人

公共交通利用圏域内の町内会人口：41,495人

公共交通利用圏域内町内会の人口カバー率：99.9%

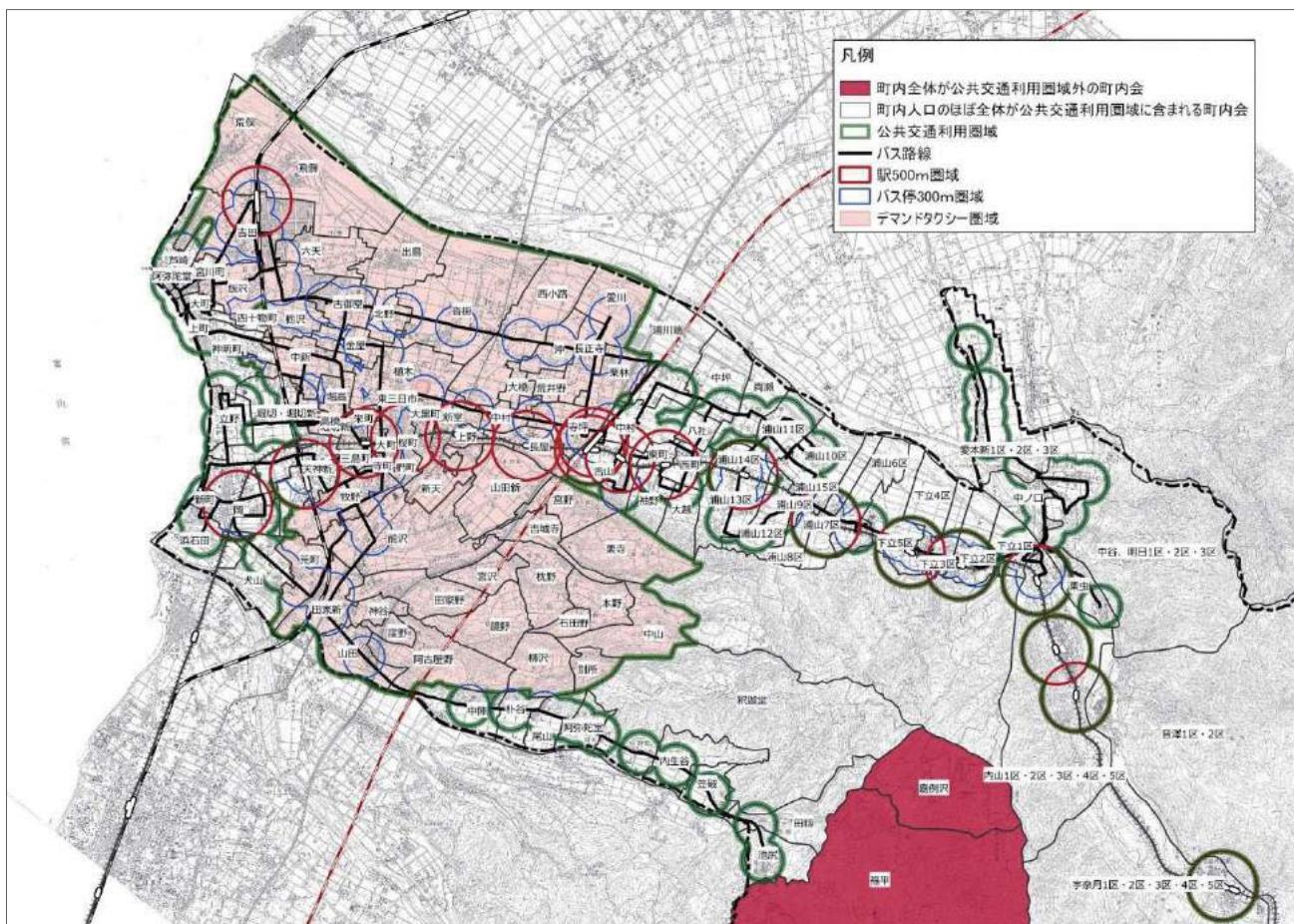


図 2018年8月現在の公共交通利用圏域と町内会の包含状況

2-6 まちづくりの現状

(1) 土地利用と人口集積の状況

- ・住宅地は、主に市西部の三日市、生地、石田地区などに集積しているほか、富山地方鉄道本線と並行する幹線道路の沿線等に集落が形成されている。
- ・商業地は、三日市、生地、石田地区及び宇奈月温泉地区などに集積している。
- ・工業地は、主に市北部の村椿、大布施、荻生地区及びあいの風とやま鉄道黒部駅周辺などに大規模工場が立地している。

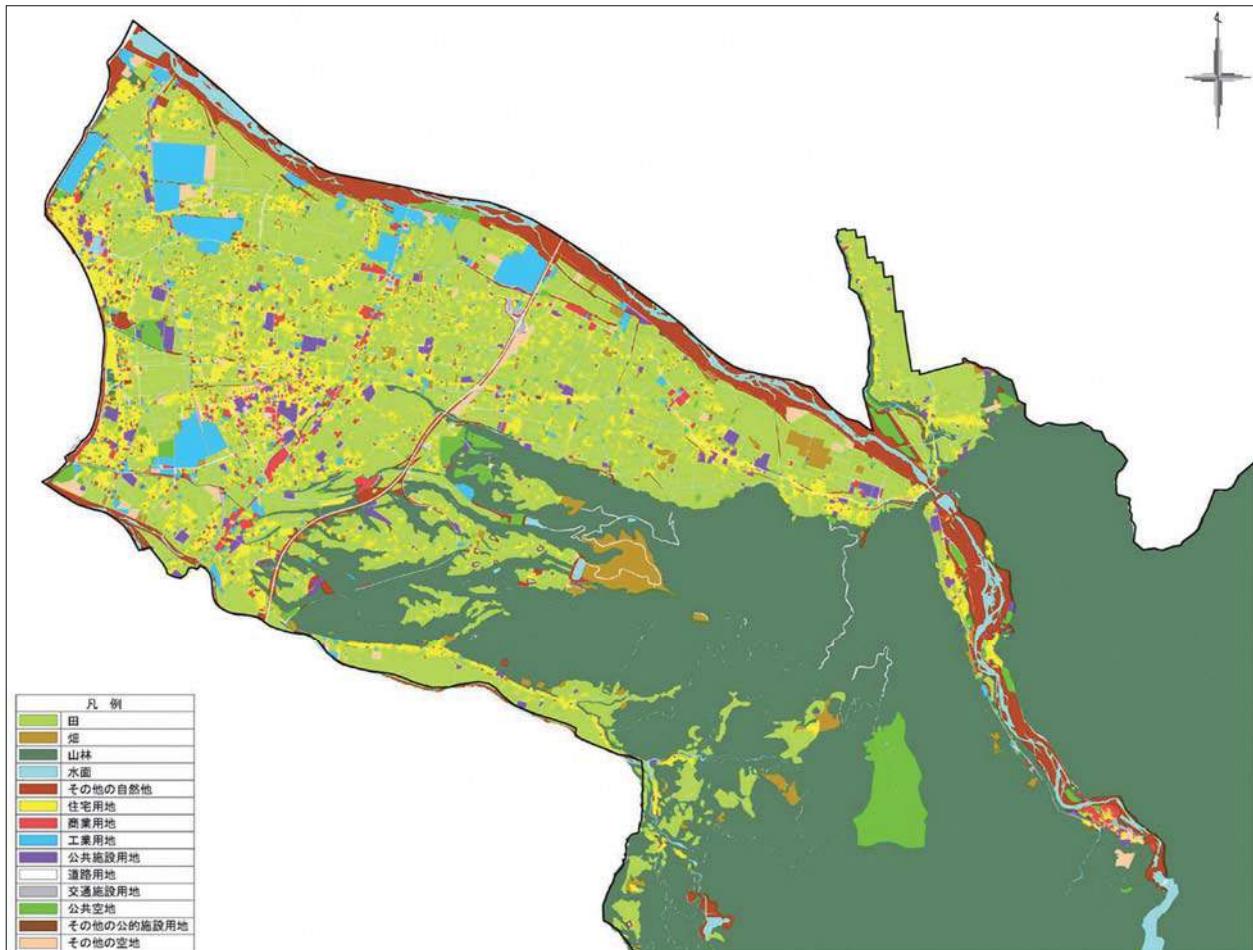


図 土地利用現況

(2) 市内の主な計画

① 新市庁舎の整備を始めとする都市機能の集約

黒部市立地適正化計画では、コンパクトなまちづくりを位置付けており、新市庁舎の建設をはじめ、市民病院の増改築事業、土地区画整理事業や住宅取得支援による土地利用の誘導、景観保全、道路整備等が行われ、鉄道駅周辺エリアを中心とした拠点整備が推進されている。

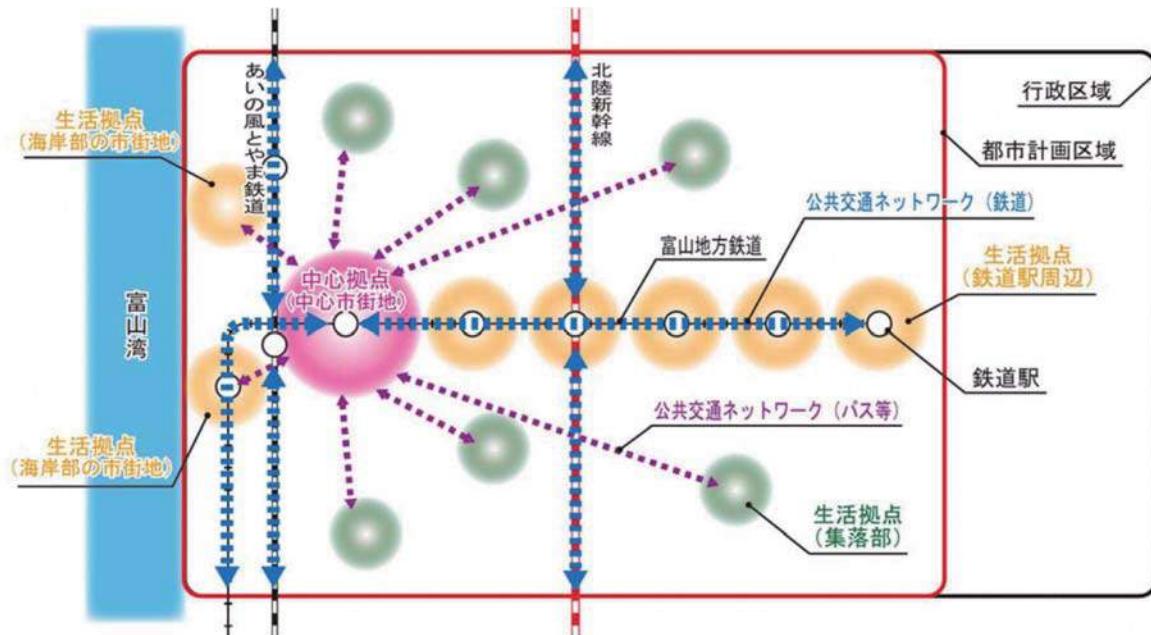


図 黒部市立地適正化計画の概念図（出典：黒部市立地適正化計画）

まちなか・地鉄沿線での住宅取得支援事業
指定区域内への転入・転居者に対する住宅取得費用一部補助



② 市内における環境配慮型のまちづくり

例1：でんき宇奈月プロジェクト

事業主体：(一社) でんき宇奈月

事業エリア：宇奈月温泉地域

- ・宇奈月温泉において、小水力発電をはじめとした再生可能エネルギーとEVバスを導入し、電源開発で発展してきた宇奈月温泉を、先進的なエコ温泉リゾートとして観光客誘致を促進するとともに、エネルギーの地産地消を切り口に自立した地域づくりを推進している。



図 EVバス「EMU」とでんき宇奈月の概要

例2：「パッシブタウン」開発計画

事業主体：YKK株式会社

事業エリア：黒部市三日市 同社茅堂社宅跡地

- ・「21世紀の持続可能な社会にふさわしいローエネルギーのまちと住まいを実現する」をコンセプトとして、YKK社宅の「茅堂社宅」跡地を活用したまちづくり事業。
- ・自然エネルギーを活用したまちづくりプロジェクト「パッシブタウン」として、複合型賃貸集合住宅を建設しており、現在第3期街区まで完成している。



図 パッシブタウン

2-7 市民の主な交通手段と目的地

(1) 国勢調査における就業者・通学者の交通手段

- 平成22年国勢調査における黒部市民の交通手段をみると、就業者・通学者全体で「鉄道・電車」「乗合バス」「勤め先・学校のバス」の公共交通手段を利用した人は1割に満たなかったのに対し、「自家用車」は75%を占める結果となった。
- 就業者では公共交通を利用した人は5%以下である一方、通学者では5割弱となっており、公共交通は通学者にとって欠かせない交通手段であると言える。

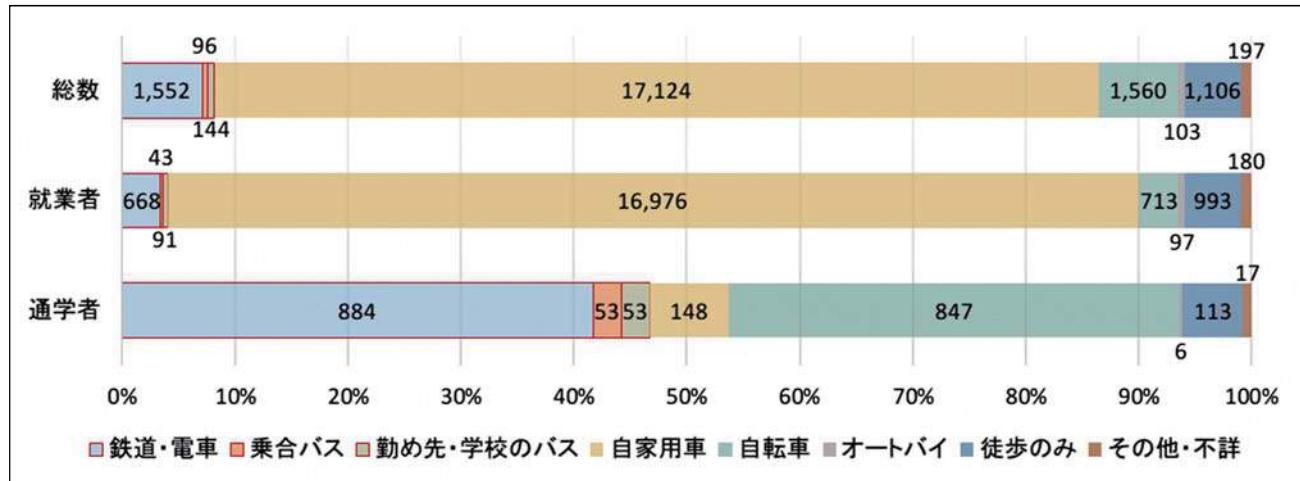


図 平成22年国勢調査 就業者・通学者の交通手段

(2) 市民アンケートにおけるおでかけ目的ごとの交通手段

- 平成26年度に実施した市民アンケート結果（第3章で詳述）によると、通勤、買い物、通院、公共施設利用、趣味や娯楽、知人の訪問で、車の利用が7～8割となった。
- 通学と旅行では、車の利用が半数以下となった。
- 旅行では、北陸本線の利用が3割を超え、公共交通の利用が約5割となった。

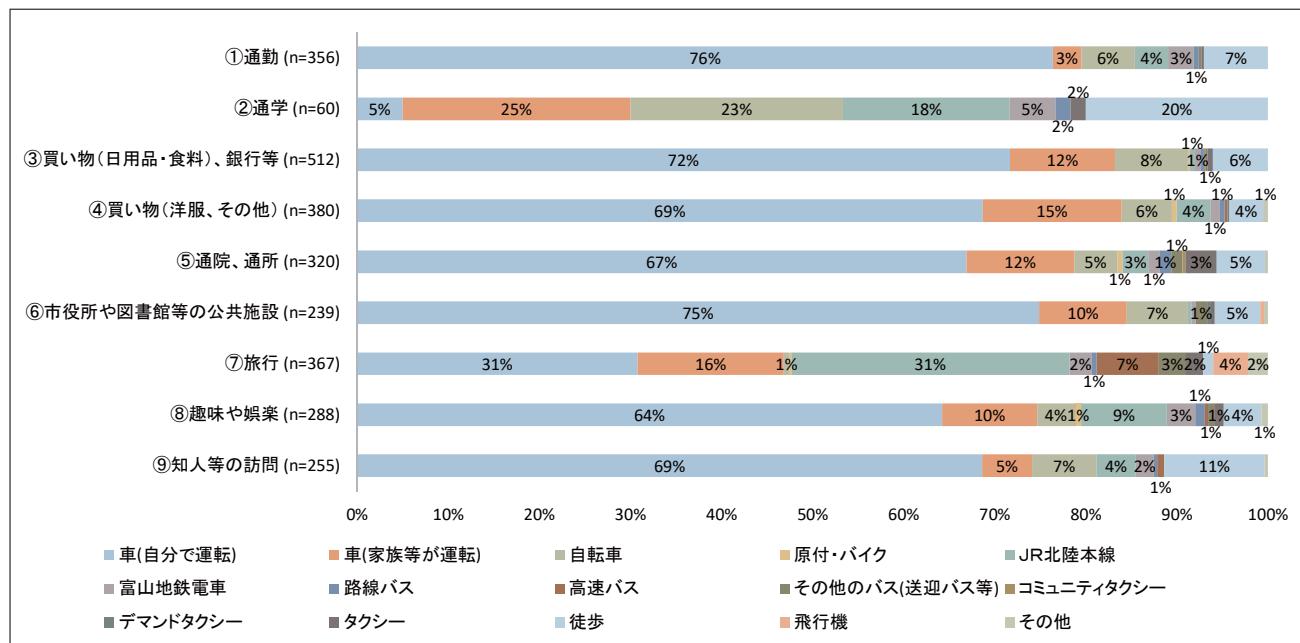


図 黒部市民のおでかけ目的ごとの交通手段

(3) 主なおでかけの目的地

- 平成26年度に実施した市民アンケート結果によると「買い物」「通院」「公共施設」へのおでかけの目的地は、主に市中心部や国道8号線沿いに集中している。

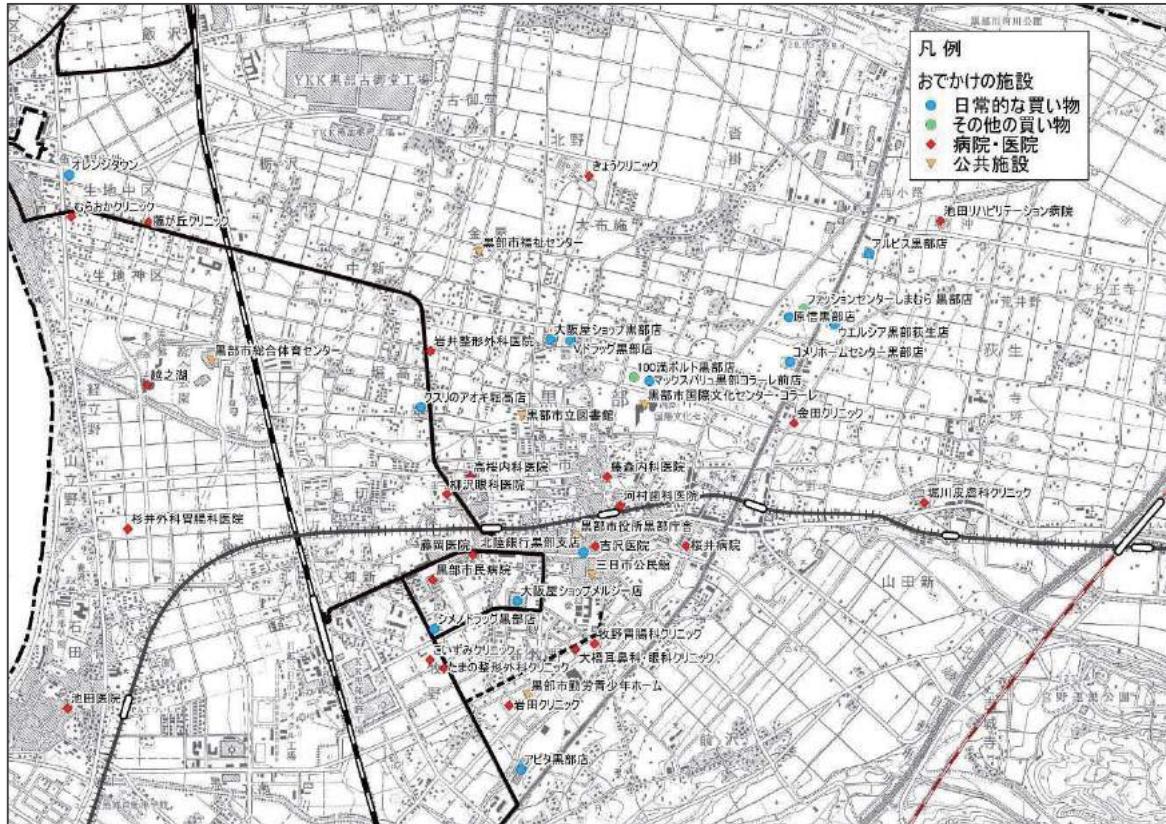


図 黒部市民のおでかけ目的ごとの目的地

表 おでかけごとの主要な目的地（市町村・都道府県）の上位5件

①通勤	
黒部市	180
魚津市	44
富山市	30
入善町	14
滑川市	7

②通学	
魚津市	6
富山市	5
黒部市	4
入善町	3
朝日町	2

③買い物（日用品・食料）、銀行等	
黒部市	375
魚津市	17
黒部市,魚津市	6
入善町	2
朝日町	2

④買い物（洋服、その他）	
黒部市	131
富山市	68
魚津市	50
黒部市,魚津市	8
黒部市,富山市	3

⑤通院、通所	
黒部市	247
魚津市	15
富山市	11
入善町	4
朝日町	2

⑥市役所や図書館等の公共施設	
黒部市	165
魚津市	8
入善町	1
黒部市,魚津市	1

⑦旅行	
県外	73
黒部市	6
富山市	3
魚津市	2
入善町	1

⑧趣味や娯楽	
黒部市	84
富山市	42
黒部市,魚津市	4
県外	4
滑川市	2

⑨知人等の訪問	
黒部市	89
魚津市	16
富山市	12
県外	5
滑川市	4

第3章 市民アンケート調査結果

3-1 住民へのアンケート調査結果概要

黒部市における将来の公共交通網形成へ向けた取り組みの参考とするため、市民の外出活動の状況や、現在の公共交通の利用状況や満足度、将来の利用意向等を伺い、利用促進に向けたご意見等を頂くため、アンケート調査を行った。結果の概要は以下の通り。

調査対象：黒部市に居住する 15 歳以上の市民のうち、年代別で無作為に抽出した 2,000 名

実施方法：アンケート票の郵送、同封の返信用封筒にて回収

調査期間：平成 26 年 12 月 13 日～平成 27 年 1 月 10 日

回収数・回収率：配布した 2,000 人のうち 677 人から回答があった。回収率は 33.9% となった。

配布数	回収数	回収率
2,000	677	33.9%

3-2 アンケート調査結果

※以降、数値の多い項目、着目すべき項目に着色した。

※回答数は、回収数から「無回答」や「指定の回答方法以外の回答」を除いた数値を記載しており、その総数は (n=○○○) として、質問項目の末尾等に記載した。

(1) 回答者の属性

① 回答者の性別【一つに○】(n=666)

- 回答者の約 57%が女性。約 43%が男性。

	回答数	割合
男性	286	42.9%
女性	380	57.1%
合計	666	100%

② 回答者の属性【一つに○】(n=667)

- 「60～69 歳」の回答者が 22.3%と最も多く、次いで 70～79 歳、50～59 歳の順。
 ■ 60 歳以上は、回答者全体で約 52%。

	回答数	割合
15～19 歳	25	3.7%
20～29 歳	42	6.3%
30～39 歳	63	9.4%
40～49 歳	83	12.4%
50～59 歳	106	15.9%
60～69 歳	149	22.3%
70～79 歳	131	19.6%
80 歳以上	68	10.2%
合計	667	100%

③ 運転免許の有無【一つに○】(n=667)

- 回答者全体の約 83%が免許を保有している。
 ■ 持っていない人は 15～19 歳及び 60 歳以上が殆どであり、70～79 歳が最も多い。
 ■ 持っていたが返納した人は 70 歳以上が殆どであり、80 歳以上が最も多い。

運転免許	回答数	割合	年齢とのクロス							
			15～19 歳	20～29 歳	30～39 歳	40～49 歳	50～59 歳	60～69 歳	70～79 歳	80 歳以上
持っている	551	82.6%	5	41	63	83	103	138	92	25
持っていない	100	15.0%	20	1	0	0	2	11	35	31
持っていたが返納した	16	2.4%	0	0	0	0	1	0	4	11
合計	667	100%	25	42	63	83	106	149	131	67

④ 将来いつ頃まで運転を続けたいか【一つに○】(n=579)

- 回答者全体の約 68%が、運転ができる限り続ける意向を示した。
- 一定の年齢に達することや、代わりの交通手段の確保により、運転をやめても良いと考える方が約 3割となった。

将来の運転意向	回答数	割合
できる限り続けたい	392	67.7%
一定の年齢になったらやめたい	135	23.3%
代わりの移動手段があればやめたい	27	4.7%
現在運転を控えている	10	1.7%
その他	15	2.6%
合計	579	100%

⑤ この1年間における公共交通の利用頻度【一つに○】(n=657)

- 「利用していない」が約 39%と最も多く、次いで「年に数日」が約 38%となり、公共交通を殆ど利用しない市民が合わせて約 8割となった。
- 回答者全体としては、月に1~2日以上利用する方が2割、一度も利用しない方が4割となった。
- 年代別では、15~19歳の半数が公共交通を週5日以上利用しているが、20代以上では利用頻度が減少する。60歳以上の場合、公共交通を利用していないと答えた割合がほぼ半数を占める。
- 公共交通を利用していない人は、年代が上がるにつれて増加する傾向にある。
- 職業別では学生の利用頻度が多く、次いで公務員が多い。
- 免許の有無別では、免許を保有していない人の方が比較的多く公共交通を利用している。

一年間の公共交通利用頻度	回答数	割合
週5日以上	43	6.5%
週3~4日	9	1.4%
週1~2日	18	2.7%
月に1~2日	70	10.7%
年に数日	250	38.1%
冬期や悪天候(降雨・降雪)時のみ	11	1.7%
利用していない	256	39.0%
合計	657	100%

} 月に1日以上利用する割合
21.3%

(2) おでかけや行動の状況

おでかけの目的ごとの「頻度」「時間帯」「交通手段」「目的地」や、行動の変化を伺った。

① おでかけの目的ごとの頻度【一つに○】

- おでかけの目的としては、「③買い物（日用品・食料）、銀行等」が最も多い。
 - 「①通勤」「②通学」の外出頻度は週5日以上が最も多く、「③買い物（日用品・食料）、銀行等」では約87%が週1回以上の頻度で外出する。
 - 「④買い物（洋服、その他）」「⑤通院、通所」「⑧趣味や娯楽」は月に1～2日が最も多い。
 - 「⑥市役所や図書館等の公共施設」「⑦旅行」「⑨知人等の訪問」は年に数回が最も多い。
- 【目的と年代ごとのおでかけの頻度差】
- 「⑤通院・通所」、「⑥市役所や図書館等の公共施設」「⑨知人等の訪問」では、年齢が上がる程頻度が多くなる傾向にある。
 - 年齢が上がるほど、同一目的で週5日以上のおでかけをする頻度は減り、週1～2日、月に1～2日が増える傾向にある。

目的	合計	週5日以上	週3～4日	週1～2日	月に1～2日	年に数回
①通勤	290	250	26	3	2	9
②通学	21	20	0	0	0	1
③買い物（日用品・食料）、銀行等	431	84	139	153	47	8
④買い物（洋服、その他）	324	19	7	57	174	67
⑤通院、通所	285	5	9	29	125	117
⑥市役所や図書館等の公共施設	212	2	2	12	56	140
⑦旅行	218	0	1	0	10	207
⑧趣味や娯楽	229	3	16	69	78	63
⑨知人等の訪問	219	3	5	28	89	94

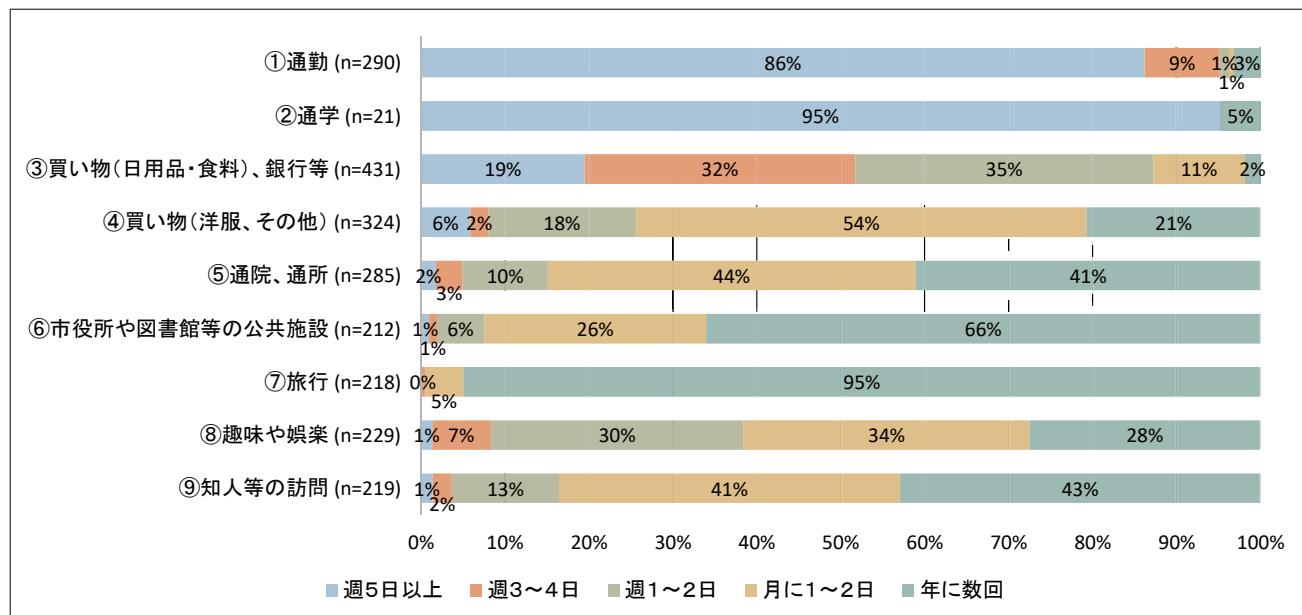


図 目的別 おでかけの頻度

② おでかけの目的ごとの時間帯（行き・帰り）【一つに○】

- 行きの時間帯は10時が最も多く、7時から9時、13時が多い。
- 帰りの時間帯は広がっており、11時から12時、15時から18時にかけてが多い。

【目的別の時間帯】

- 「①通勤」「②通学」では、行きは7時、帰りは18時が最も多い。
- 「⑦旅行」が最も行き、帰りの時間帯差が大きい。
- 「③買い物（日用品・食料）、銀行等」と「④買い物（洋服・その他）」では、行きは共に10時が最も多いが、帰りは「③買い物」では11時が最も多く、以降の時間帯にも多く広がる結果となり、「④買い物」では16時が最も多く、前後の時間帯にも多く広がる結果となった。
- 「⑤通院、通所」では、行きは通勤・通学や買い物の間の時間帯である9時が最も多く、帰りは11時が最も多い。

【平均的な所要時間】

- 「①通勤」「②通学」では平均所要時間が約10～11時間となった。
- 「③買い物」と「⑥公共施設」は所要時間1時間が最も多く、平均所要時間も2時間弱となった。

【年代別の時間帯】

- 「①通勤」「②通学」では年代ごとの差は見られない。
- 「③買い物」「④買い物（洋服・その他）」「⑥」では、20～59歳で行き帰りの時間帯幅が広く、60歳以上では幅が狭くなる傾向にある。
- 「⑦旅行」「⑧趣味や娯楽」「⑨知人等の訪問」の帰りの時間帯は、年代が上がるほど時間帯が早くなる傾向にある。

行き 目的	時間帯																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
①通勤 (n=298)	0	0	1	2	2	23	131	97	25	8	2	2	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
②通学 (n=23)	0	0	0	0	0	3	13	4	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
③買い物（日用品・食料）、銀行等 (n=396)	0	0	0	0	0	0	0	2	22	123	52	5	37	35	29	20	29	26	12	3	0	1	0	0
④買い物（洋服・その他）(n=272)	0	0	0	0	0	0	0	5	22	96	34	2	56	29	15	6	1	4	2	0	0	0	0	0
⑤通院、通所 (n=270)	0	0	0	0	0	2	10	53	80	50	17	1	8	14	12	7	14	2	0	0	0	0	0	0
⑥市役所や図書館等の公共施設 (n=164)	0	0	0	0	0	0	1	4	24	59	11	3	24	17	7	6	5	3	0	0	0	0	0	0
⑦旅行 (n=119)	0	0	0	0	2	19	33	31	18	12	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
⑧趣味や娯楽 (n=177)	0	0	0	1	1	2	8	19	29	57	8	1	20	7	6	4	0	5	4	4	0	1	0	0
⑨知人等の訪問 (n=150)	0	0	0	0	0	1	1	3	18	50	11	3	29	25	2	2	3	1	1	0	0	0	0	0
⑩その他 (n=34)	0	0	0	0	1	3	4	2	5	2	3	0	4	2	1	0	1	4	2	0	0	0	0	0
合計	0	0	1	3	6	53	201	220	244	458	140	19	180	130	73	45	54	45	21	7	1	2	0	0

帰り 目的	時間帯																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
①通勤 (n=295)	1	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	3	7	7	16	15	51	89	62	21	13	3	2	0
②通学 (n=23)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	7	4	4	3	0	0
③買い物（日用品・食料）、銀行等 (n=376)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	63	47	28	26	39	48	39	39	25	13	3	1	0	0
④買い物（洋服・その他）(n=264)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	25	9	35	48	54	42	18	8	9	0	1	1	0
⑤通院、通所 (n=240)	0	0	0	0	0	0	0	1	5	11	68	52	22	16	18	23	5	17	1	1	0	0	0	0
⑥市役所や図書館等の公共施設 (n=149)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	13	33	28	6	11	21	13	12	5	4	1	1	0	0	0
⑦旅行 (n=105)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	6	9	7	14	9	18	21	12	6	0
⑧趣味や娯楽 (n=175)	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	4	25	7	13	24	21	26	15	5	7	5	13	5	1
⑨知人等の訪問 (n=147)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	10	10	7	31	31	22	13	3	7	1	0	1	0
⑩その他 (n=34)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	4	3	2	4	1	4	4	4	2	0
合計	3	0	0	0	0	0	0	2	11	32	194	192	91	117	207	219	209	221	122	85	51	34	17	1

図 おでかけの目的ごとの時間帯

③ おでかけの目的ごとの所要時間（参考値）

※「⑦旅行」は一日以上の移動が考えられることから集計から除外

目的	所要時間の度数																								平均時間
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
①通勤 n=(295)	2	2	3	5	8	9	16	10	31	66	56	55	17	11	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	10.1
②通学 n=(23)	0	0	0	0	0	0	0	2	2	6	5	1	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11.1
③買い物（日用品・食料）、銀行等 n=(339)	191	78	31	18	7	6	2	2	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.9
④買い物（洋服、その他）n=(253)	50	59	30	31	24	19	16	8	6	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.8
⑤通院、通所 n=(235)	62	78	39	21	15	12	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.7
⑥市役所や図書館等の公共施設 n=(135)	75	34	12	6	2	2	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.0
⑧趣味や娯楽 n=(169)	10	33	26	16	15	12	20	10	5	6	4	2	5	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5.3
⑨知人等の訪問 n=(139)	16	38	24	17	12	10	8	7	3	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.9

④ おでかけ目的ごとの交通手段【複数回答】

- 「①通勤」「③買い物（日用品・食料）、銀行等」「④買い物（洋服、その他）」「⑤通院、通所」「⑥市役所や図書館等の公共施設」「⑧趣味や娯楽」「⑨知人等の訪問」で、車の利用が7～8割となり、車に依存した様子がうかがえる。
- 「②通学」「⑦旅行」では、車の利用が半数以下となった。
- 「⑦旅行」では、北陸本線の利用が3割を超え、公共交通の利用が約5割となった。
- 目的別に、交通手段と時間帯を比較すると、「①通勤」では、公共交通を利用する人は車よりも早い時間帯に移動する傾向にあった。
- 「③買い物」では、車を利用する人は行き、帰りの時間帯に幅があり、遅い時間帯でも多く移動する傾向にあった。

	車 (自分で運転)	車 (家族等が運転)	自転車	原付・バイク	JR北陸本線	富山地鉄電車	路線バス	高速バス	その他のバス(送迎バス)	コミニティタクシー	デマンドタクシー	タクシー	徒歩	飛行機	その他
①通勤	27 2	11	21	0	13	10	2	0	1	0	0	1	25	0	0
②通学	3	15 14	0	11	3	1	0	0	0	0	0	1	12	0	0
③買い物（日用品・食料）、銀行等	36 7	59	41	1	3	3	2	0	0	1	1	3	31	0	0
④買い物（洋服、その他）	26 1	58	21	2	14	4	2	1	0	0	1	0	14	0	2
⑤通院、通所	21 4	38	15	2	9	4	4	0	4	1	0	11	17	0	1
⑥市役所や図書館等の公共施設	17 9	23	16	0	1	1	0	0	3	0	1	1	12	1	1
⑦旅行	11 3	59	2	1	11 2	9	2	25	11	0	0	7	4	14	8
⑧趣味や娯楽	18 5	30	12	2	27	9	3	1	2	0	0	3	12	0	2
⑨知人等の訪問	17 5	14	18	0	11	5	1	2	0	0	0	0	28	0	1

⑤ この一年の間の行動変化【一つに○】

- この一年の間での行動変化について、「増えた」「減った」の比較を中心に見る。
- 公共交通の利用状況をみると、北陸本線はやや増えているが、富山地方鉄道や路線バス、愛本コミュニティタクシーは減ったと答えた方が多い。
- 車の利用回数は20%以上の方が増えたと答えている。
- 外出の機会は増えているものの、公共交通を使う機会が多い旅行や買い物の回数は減っている。
- 歩く距離や時間が減少し、病院の受診回数が増えている。
- 市中心部へ行く回数が減ったと答えた人の方が多い。
- 公共交通を利用しないと答えた方が多い。

行動	増えた		変わらない	減った		利用しない
	増えた	少し増えた		少し減った	減った	
① JR北陸本線の利用回数	16	38	234	13	37	266
② 富山地方鉄道の利用回数	7	16	136	11	20	422
③ 路線バスの利用回数	2	5	50	2	9	531
④ 愛本コミュニティタクシーの利用回数	0	0	29	0	2	557
⑤ デマンドタクシーの利用回数	3	1	36	1	3	534
⑥ 車の利用回数	79	42	383	28	16	47
⑦ 外出の機会	49	63	388	60	35	17
⑧ 人と接する機会	42	56	398	60	39	19
⑨ 旅行の回数	18	47	282	62	101	98
⑩ 歩く距離や時間	19	42	370	79	82	25
⑪ 買い物の回数	20	56	426	55	39	20
⑫ 病院の受診回数	35	91	377	21	32	69
⑬ 市中心部(三日市)へ行く回数	17	46	387	39	61	64

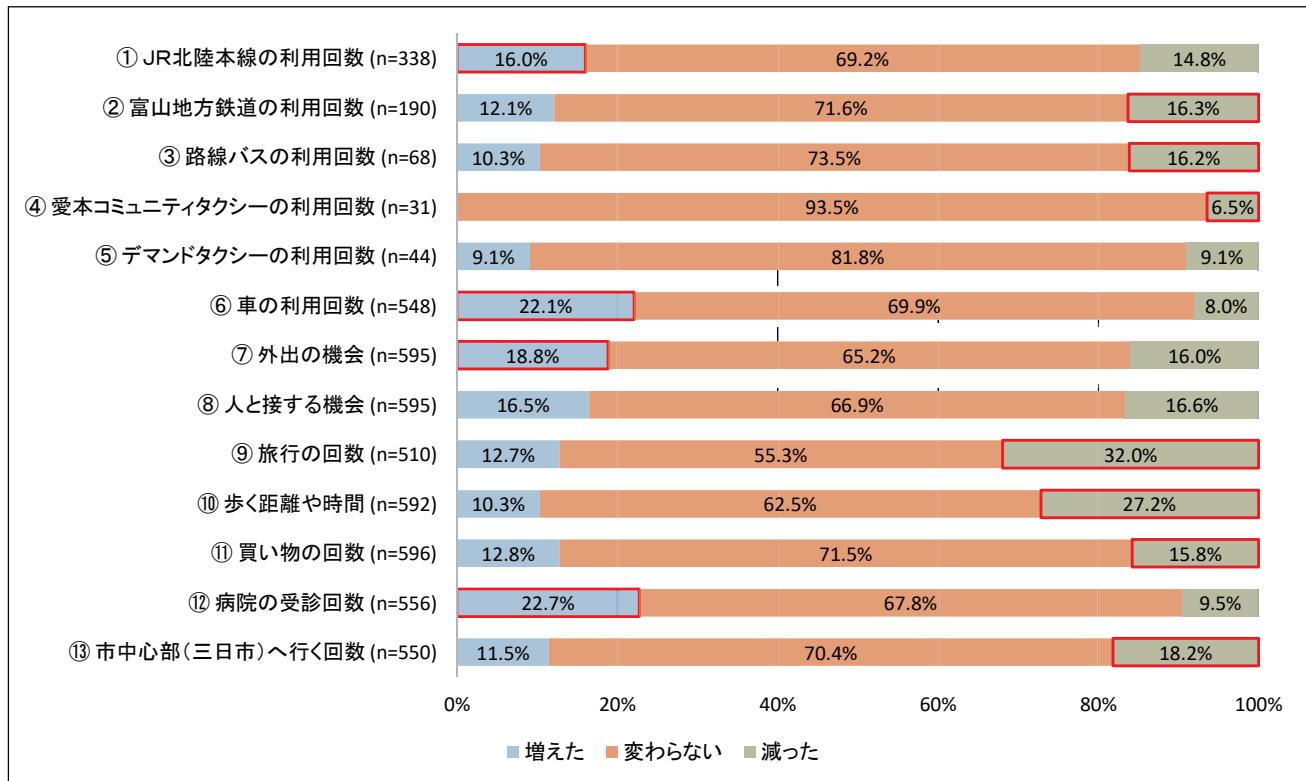


図 目的別 行動の変化

(3) 黒部市内の公共交通について

① 黒部市の公共交通に関する印象【一つに○】

- 公共交通に関する満足度は総じて低く、特に「運行本数」、「運賃、利用料金」と総合的な満足度が低い結果となった。
- 「運行時間の正確さ・定時性」では高い満足度を得られた。

※満足度は、満足=5、やや満足=4、普通=3、やや不満=2、不満=1とした五段階評定法による平均値

項目	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	満足度
① 自宅から駅・バス停までの距離 (n=475)	54	33	233	76	79	2.80
② 目的地から駅・バス停までの距離 (n=373)	18	25	179	91	60	2.60
③ 運行本数 (n=366)	10	8	119	120	109	2.15
④ 始発の時間 (n=319)	16	6	225	44	28	2.81
⑤ 終発の時間 (n=324)	13	5	177	68	61	2.51
⑥ 運賃、利用料金 (n=361)	7	8	165	101	80	2.34
⑦ 運行ルートや行先 (n=311)	7	7	192	58	47	2.58
⑧ 目的地までの所要時間 (n=331)	7	14	232	50	28	2.76
⑨ 運行時間の正確さ・定時性 (n=330)	34	37	219	28	12	3.16
⑩ 鉄道、バス等との乗継ぎ (n=267)	3	11	149	61	43	2.51
⑪ 運行情報のわかりやすさ (n=332)	3	23	189	70	47	2.59
⑫ 駅や車両のバリアフリー (n=313)	4	11	200	64	34	2.64
⑬ JR北陸本線のサービス水準 (n=371)	7	22	266	49	27	2.82
⑭ 富山地方鉄道のサービス水準 (n=299)	4	14	204	44	33	2.71
⑮ 路線バスのサービス水準 (n=173)	2	1	125	21	24	2.63
⑯ 愛本コミタクのサービス水準 (n=96)	1	2	76	11	6	2.80
⑰ デマンドタクシーのサービス水準 (n=95)	0	4	76	8	7	2.81
⑱ 市内公共交通の総合的な満足度 (n=317)	3	12	143	101	58	2.37

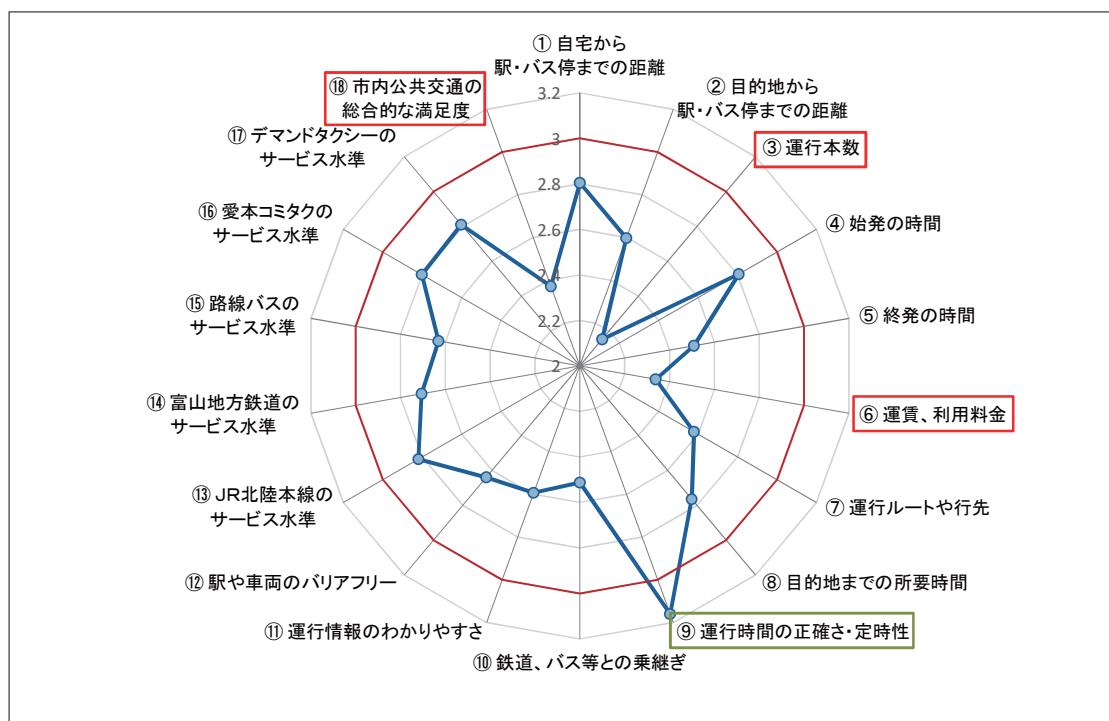


図 黒部市の公共交通に関する印象（満足度）

② 公共交通を利用する際、時刻等の情報取得方法【複数回答】

- 駅やバス停の看板や時刻表、駅やバス停で配布されている時刻表により情報取得している人は、合わせて約 52% と全体の半数を占めた。
- スマートフォン、パソコンを用い検索により情報取得している人は、合わせて約 31% となった。
- スマートフォンによる検索は、15 歳から 49 歳では最も多いが、60 歳以上では急激に減少する。

情報取得方法	回答数	割合	15～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～79歳	80歳以上
駅やバス停の看板や時刻表	258	26.7%	14	15	24	28	47	60	46	22
駅やバス停で配布されている時刻表	240	24.8%	12	15	10	26	42	64	48	17
スマートフォンで検索	160	16.5%	16	25	38	40	32	7	0	0
パソコンで検索	139	14.4%	6	13	24	32	44	16	3	0
電話での問い合わせ	57	5.9%	1	1	2	3	3	16	20	9
市の広報	39	4.0%	0	1	3	1	9	8	11	6
地区的回覧や案内	23	2.4%	0	0	0	1	5	9	7	1
「黒部市 公共交通で行こう」ホームページ	15	1.5%	1	2	1	2	7	0	3	0
その他	37	3.8%	0	0	1	2	4	15	8	6
合計	968	100%	50	72	103	135	193	195	146	61

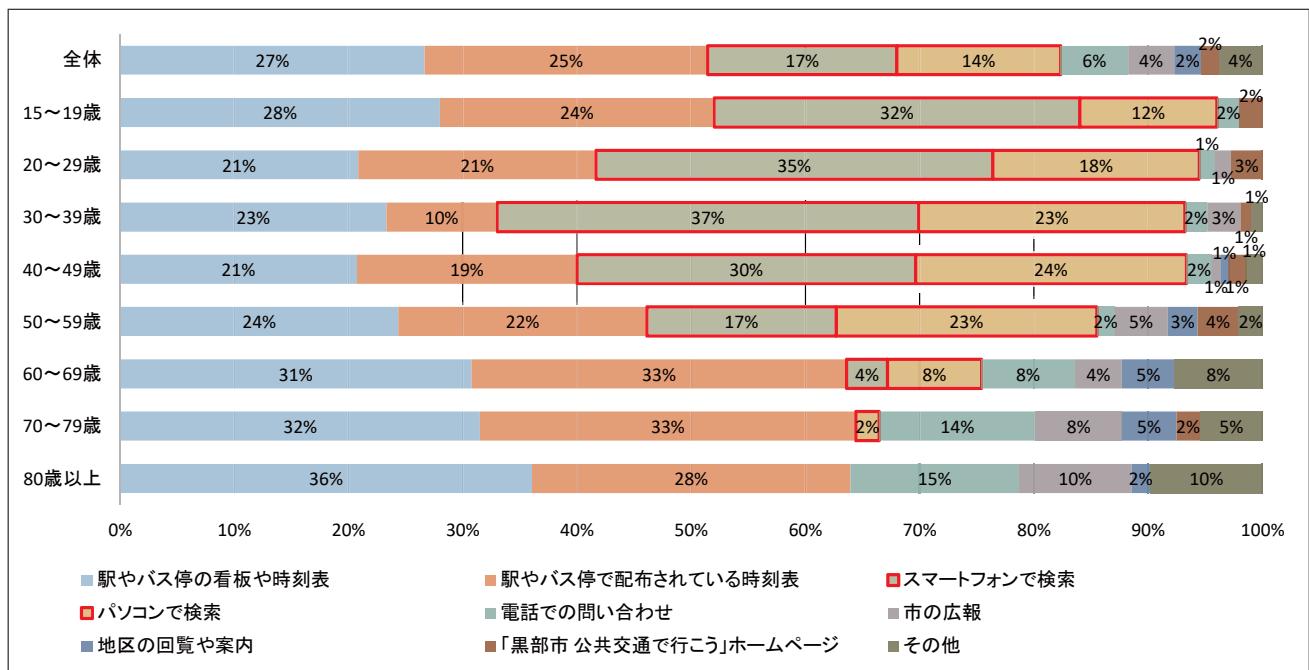


図 公共交通を利用する際の時刻等の情報取得方法

(4) 黒部市における将来の公共交通のあり方について

公共交通の必要性や、維持のあり方について伺った。

① 公共交通の必要性についての考え方 【複数回答】

- 公共交通を「必要」と考える回答は、合わせて約 93%と大多数を占めた。
- 学生や高齢者などに配慮した必要性、自らの将来に鑑みた必要性についての回答が多い。

単位：人		回答数	割合	15～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～79歳	80歳以上
必要とする考え方	学生の通学や高齢者の外出に欠かせないため必要	440	46.8%	18	22	50	76	80	96	63	33
	車が使えなくなったときに利用するため必要	368	39.1%	5	22	27	33	66	96	86	29
	自動車よりも環境に良いので必要	37	3.9%	2	1	3	8	6	9	5	1
	現在利用しており、将来も利用したいので必要	31	3.3%	5	0	0	1	7	3	8	6
不要とする考え方	公共交通を使うことはないので不要	20	2.1%	0	3	1	0	0	4	7	5
	車の方が便利だから不要	17	1.8%	1	2	2	1	1	3	5	2
	多額の税金がかかるから不要	8	0.9%	1	0	2	0	0	0	3	1
	その他	19	2.0%	2	1	1	2	1	1	5	6
合計		940	100%	34	51	86	121	161	212	182	83

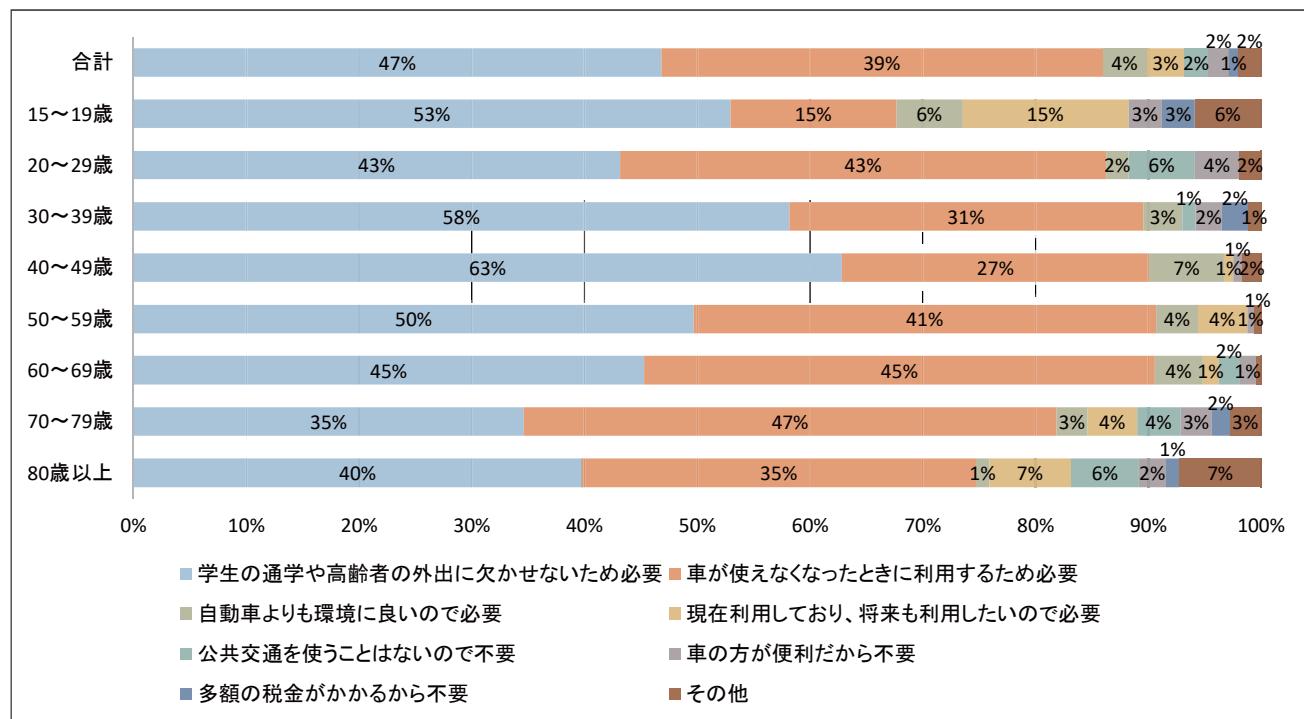


図 公共交通の必要性について

② 公共交通のサービス維持のあり方についての考え方【複数回答】

- 公共交通への税金投入について率直に考えを伺ったところ、税金を投入して路線やサービス水準を維持すべきという回答が最も多く、約 56% となった。
- サービス水準を維持、または向上すべきという意見を合わせると、約 79% となった。
- 赤字路線は廃止すべきという意見は、約 10% となった。
- 全ての年代で、「引き続き税金を投入し、路線やサービス水準を維持すべき」という考え方が多い。

	回答数	割合	15～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～79歳	80歳以上
引き続き税金を投入し、路線やサービス水準を維持すべき	310	46.1%	9	21	25	54	60	66	50	22
路線の運行する地域で、地域が主体となって支援を行い、路線やサービス水準を維持すべき	110	16.3%	6	6	13	7	18	23	26	9
赤字路線は廃止して、他の移動手段を検討すべき	82	12.2%	0	4	9	8	7	25	19	9
今以上に税金を投入し、路線やサービス水準を向上させるべき	68	10.1%	3	4	7	2	17	20	11	4
税金ではなく運賃を値上げして、路線やサービス水準を維持・向上すべき	43	6.4%	3	3	3	3	5	6	12	7
サービス水準を下げ、税金投入を抑制すべき	16	2.4%	3	3	2	0	1	1	4	2
その他	44	6.5%	0	1	8	7	6	6	10	6
合計	673	100%	24	42	67	81	114	147	132	59

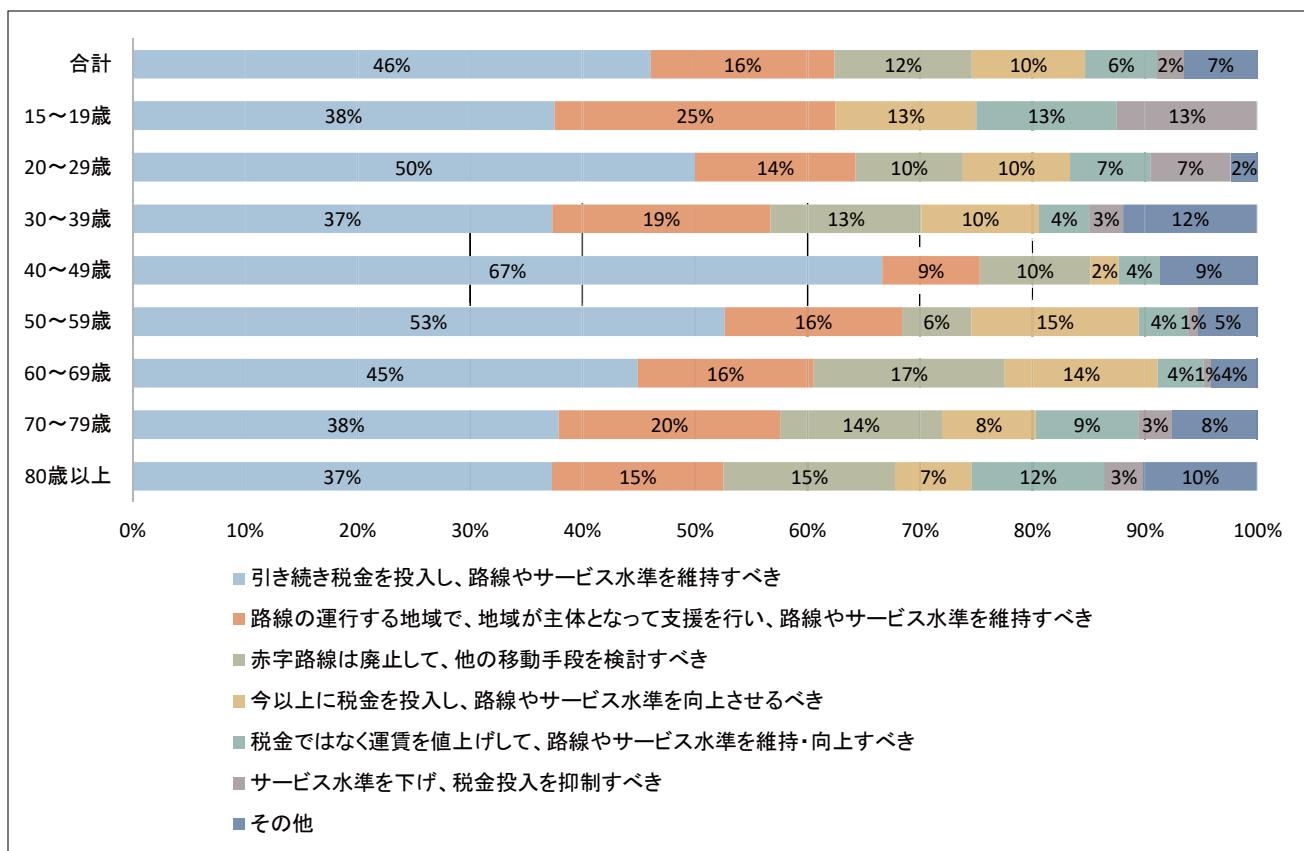


図 公共交通の必要性について

③ 過度に車に依存せず、公共交通を利用する生活にするために必要なこと【複数回答】

- 「運行本数の増便」「運賃の割引」「駅周辺に駐車場の整備」「鉄道駅までの公共交通整備」等の公共交通網の利便性向上に関する意見が多い。
- 次いで「バスルート、バス停の見直し」「鉄道とバスの乗継ぎ改善」などの、既存交通網の見直しに係る意見が多い。

公共交通を利用する生活に必要なこと	回答数	割合	15～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～79歳	80歳以上
運行本数の増便	231	16.7%	12	21	22	32	43	45	37	16
運賃の割引	203	14.6%	12	14	17	26	43	31	37	21
駅周辺に駐車場の整備	175	12.6%	2	15	24	22	34	38	30	8
鉄道駅までの公共交通整備	131	9.4%	3	8	14	18	30	23	25	6
ルート全体の見直し	127	9.2%	3	4	11	20	27	35	18	7
鉄道とバスの乗継ぎ改善	122	8.8%	3	7	12	11	28	34	21	4
バス停の見直し	92	6.6%	2	1	10	18	17	21	14	7
地域や周辺企業等との協力	77	5.6%	2	5	11	13	10	19	9	8
公共交通の使い方の啓発	72	5.2%	0	1	11	11	15	22	5	7
運行時間帯の延長	55	4.0%	2	8	7	11	14	8	3	2
バリアフリーの充実	46	3.3%	2	3	2	4	12	11	7	3
IT等を活用した新たな移動システムの開発	25	1.8%	0	1	2	3	7	7	5	0
その他	31	2.2%	1	0	1	1	5	11	17	12
合計	1387	100%	44	88	144	190	285	305	228	101

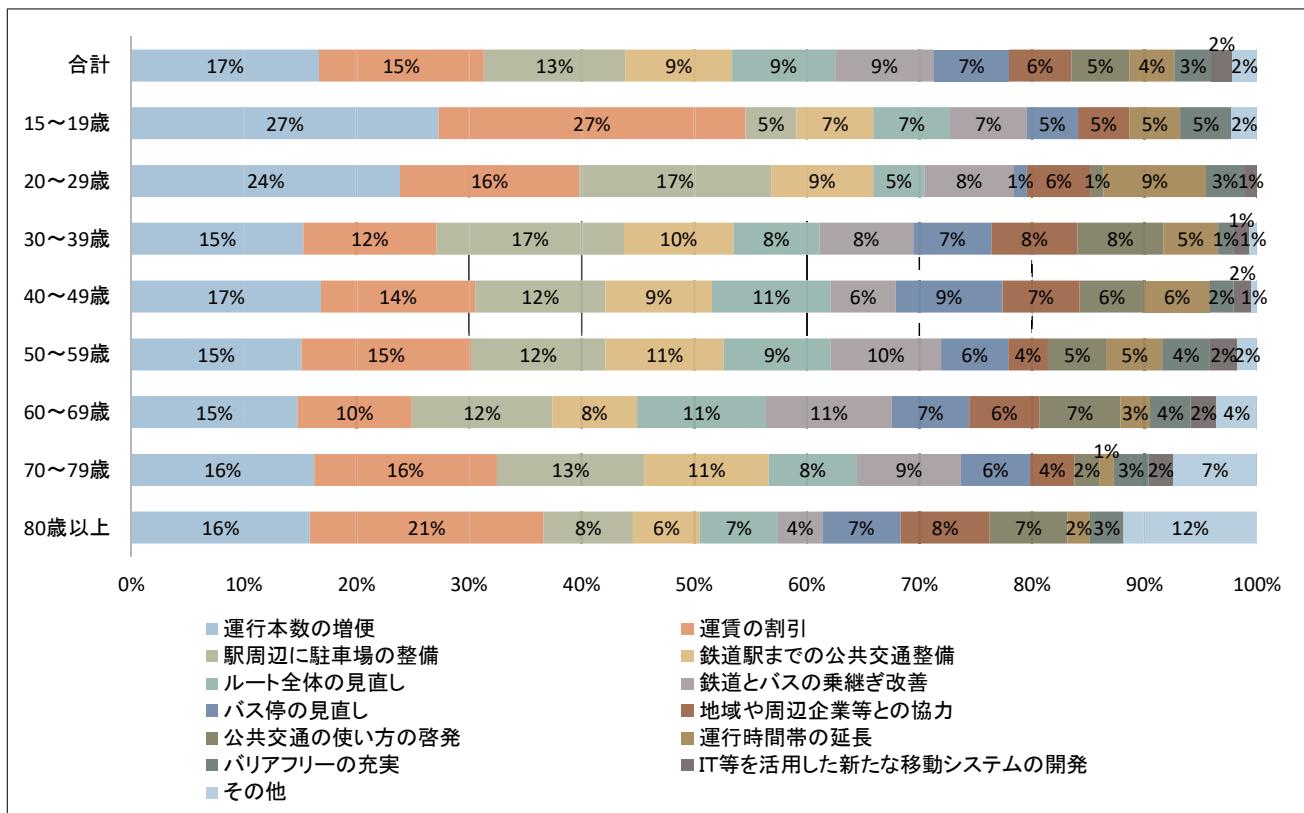


図 公共交通の必要性について

(5) 黒部市に『新しい公共交通』が運行された場合について

以下のような『新しい公共交通』が市内で運行された場合を想定して頂き、回答頂いた。

- ・自宅等の「乗りたい場所」付近で乗車でき、目的地等の「降りたい場所」付近で降車できる
- ・路線バスのように決まったルートは無く、タクシーのように柔軟なルートで運行
- ・通勤や通学にも使えるように、朝晩も運行
- ・同じ方向や目的地に向かう際は、乗合で運行
- ・この公共交通は、利用の前に、車両を呼び出すための予約が必要
- ・予約後は、5~20分程度で乗車可能

①予約方法として利用できる手段【複数回答】

- 予約の方法として利用できる手段は、携帯電話もしくは自宅等の固定回線からの電話が最も多く、ともに約26%となったが、年代をみると携帯電話からの電話が20~69歳、固定回線からの電話が70歳以上に集中している。
- 15~32歳では、スマートフォンのアプリと回答した方が最も多い。

利用できる手段	回答数	割合	15~19歳	20~29歳	30~39歳	40~49歳	50~59歳	60~69歳	70~79歳	80歳以上
携帯電話からの電話	401	26.2%	15	32	52	60	81	97	52	10
自宅等の固定回線からの電話	401	26.2%	11	14	28	54	62	96	87	45
携帯電話のメール	256	16.7%	13	24	46	53	56	45	16	1
インターネットに接続したパソコン	194	12.7%	14	23	38	43	49	22	3	1
スマートフォンのアプリ	191	12.5%	21	32	44	47	33	9	3	0
市が配布する予約専用端末の利用	82	5.4%	1	4	6	9	21	20	14	6
その他	5	0.3%	0	0	0	0	0	0	5	0
合計	1530	100%	75	129	214	266	302	289	180	63

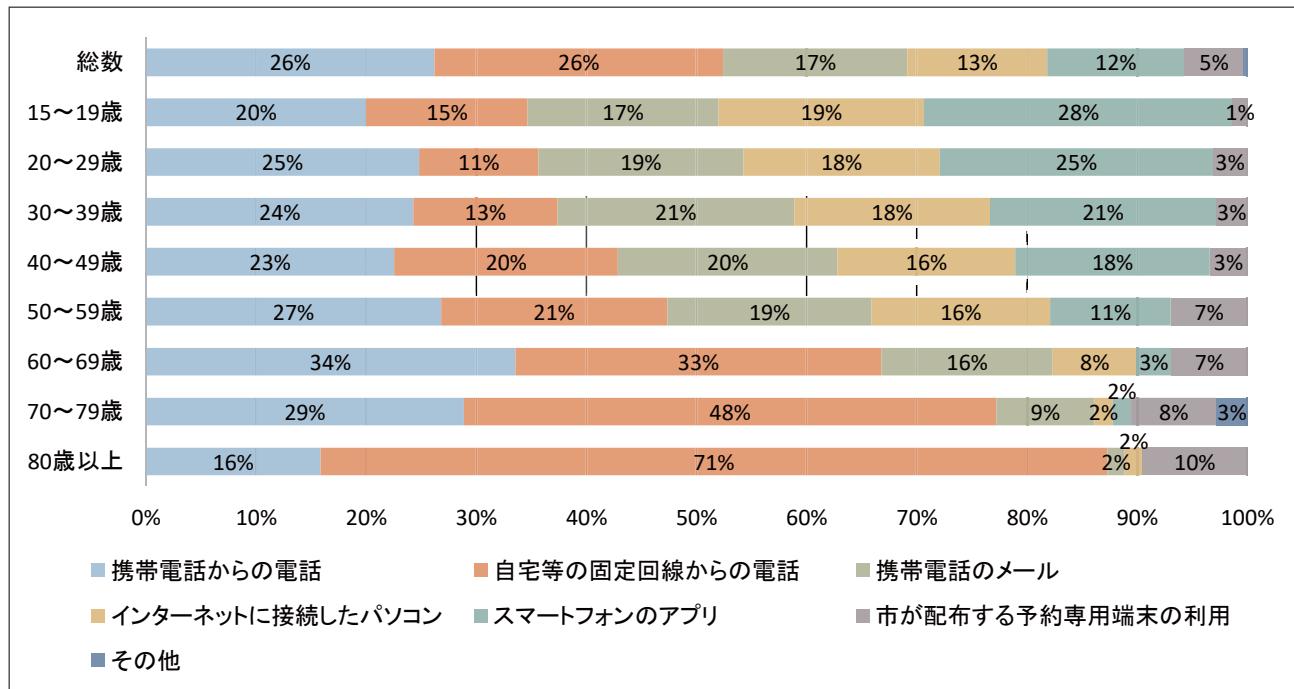


図 予約方法として利用できる手段

② 『新しい公共交通』が運行された場合の利用頻度【一つに○】(n=621)

- 「冬期や悪天候時のみ」が約 21%と最も多く、「週 1~2 日」「年に数日」と続く。
- 60 歳以上では週 1~2 日が最も多い。
- 現在の公共交通利用頻度（問 1-10）と、『新しい公共交通』の利用頻度意向を比較すると、現在の利用頻度より、『新しい公共交通』の利用頻度の方が増えるとした人が、全体の約 49%と約半数となった。
- 現在の利用頻度が高い人で減少すると回答した人は、現在の公共交通を使い続けるために『新しい公共交通』を利用しないことが想定される。一方で、現在の利用頻度が低い人は、『新しい公共交通』により、公共交通を利用する生活に転換する可能性が高いと言える。
- 特に、現在の利用頻度が「利用していない」人は、『新しい公共交通』の利用頻度が「週 1~2 日」が最も多くなり、生活が大きく変わる可能性がある。

単位：人	回答数	割合	15～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～79歳	80歳以上
週 5 日 以 上	20	3%	4	2	1	4	3	5	1	0
週 3 ～ 4 日	51	8%	4	1	2	7	5	15	11	6
週 1 ～ 2 日	115	19%	2	4	4	5	18	25	40	14
月 に 1 ～ 2 日	88	14%	2	6	8	7	17	25	9	13
年 に 数 日	110	18%	4	10	20	23	17	23	9	4
冬期や悪天候(降雨・降雪)時のみ	129	21%	8	7	17	21	23	21	24	8
利 用 し な い	108	17%	1	11	6	15	18	26	19	11
合 計	621	100%	25	41	58	82	101	140	113	56

現在の公共交通利用頻度 (問 1-10 結果)	『新しい公共交通』の利用頻度							利用頻度の変化		
	週 5 日 以 上	週 3 ～ 4 日	週 1 ～ 2 日	月 に 1 ～ 2 日	年 に 数 日	冬期や 悪天候 時のみ	利 用 し な い	増加	変わら ない	減少
週 5 日 以 上	5	5	6	1	10	12	2	—	5	36
週 3 ～ 4 日	0	2	2	0	0	0	2	0	2	4
週 1 ～ 2 日	0	1	9	3	1	2	1	1	9	7
月 に 1 ～ 2 日	3	5	14	18	8	14	3	22	18	25
年 に 数 日	5	16	28	39	56	49	44	88	56	93
冬期や悪天候(降雨・降雪)時のみ	1	1	3	1	1	4	0	7	4	0
利 用 し な い	5	20	50	25	34	47	55	181	55	—
合 計	19	50	112	87	110	128	107	299	149	165

赤：現在の利用頻度より多い部分 青：現在の利用頻度より少ない部分

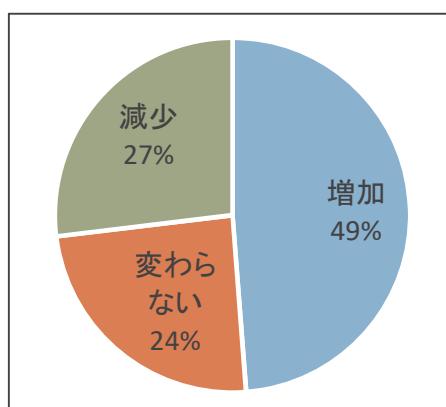


図 利用頻度の変化

問5-4 『新しい公共交通』が運行された場合に負担可能な運賃額【一つに○】(n=611)

- 「1回あたり200円」が最も多く、全体の約37%となった。
- 利用頻度別では、「週5日以上」と「利用しない」では「1回あたり100円」が最も多く、その他では「1回あたり200円」が最も多い。
- 「利用距離に応じて変動」は全体の約12%となった。

	回答数	割合	週5日以上	週3～4日	週1～2日	月に1～2日	年に数日	冬期や悪天候時のみ	利用しない
1回あたり200円	223	36.5%	5	21	45	39	27	52	24
1回あたり100円	143	23.4%	9	15	19	10	22	29	33
1回あたり300円	108	17.7%	1	7	23	21	20	20	12
1回あたりの利用距離に応じて変動	70	11.5%	4	5	10	6	17	18	7
1回あたり500円	50	8.2%	0	0	11	7	18	6	7
1回あたり500円以上	8	1.3%	0	1	2	2	1	0	1
その他	9	1.5%	0	0	2	1	0	1	5
合計	611	36.5%	19	49	112	86	105	126	89

(6) 北陸新幹線の利用予定について

① 北陸新幹線開業後の東京方面への交通手段【一つに○】(n=619)

- 新幹線開業後の東京方面への交通手段は、黒部宇奈月温泉駅からの新幹線利用が8割を占める。

理由	回答数	割合
北陸新幹線（黒部宇奈月温泉駅利用）	507	81.9%
車	53	8.6%
高速バス	27	4.4%
北陸新幹線（その他の駅利用）	13	2.1%
飛行機（富山空港利用）	3	0.5%
その他	16	2.6%
合計	619	100%

② 北陸新幹線開業後の関西方面への交通手段【一つに○】(n=612)

- 新幹線開業後の関西方面への交通手段は、黒部宇奈月温泉駅から北陸新幹線を利用し、金沢駅で特急乗換が全体の約57%となった。
- 関西方面では、あいの風鉄道の利用や、富山駅での北陸新幹線乗換による移動も一定数みられた。

理由	回答数	割合
北陸新幹線（黒部宇奈月温泉駅利用・金沢駅で特急に乗換え）	349	57.0%
あいの風とやま鉄道（金沢駅で特急に乗換え）	98	16.0%
車	77	12.6%
北陸新幹線（富山駅利用・金沢駅で特急に乗換え）	43	7.0%
高速バス	20	3.3%
その他	25	4.1%
合計	612	100%

③ 北陸新幹線の利用目的【一つに○】(n=583)

- 新幹線の利用目的は、「旅行」が最も多く、約 56%を占める。

理由	回答数	割合
旅行	325	55.7%
新幹線に乗ってみたい	86	14.8%
知人等の訪問	83	14.2%
出張	43	7.4%
買い物	13	2.2%
通勤	1	0.2%
通学	1	0.2%
その他	31	5.3%
合計	583	100%

④ 黒部宇奈月温泉駅までの交通手段【複数回答】

- 黒部宇奈月温泉駅までの交通手段は、自分や家族が運転する車が多い。
 ■ 富山地鉄電車及びシャトルバスの公共交通利用については、合わせて約 12.2%となった。

理由	回答数	割合
車（自分で運転）	392	49.6%
車（家族等が運転）	237	30.0%
富山地鉄電車（新黒部駅）	54	6.8%
シャトルバス（新規路線）	43	5.4%
徒歩	22	2.8%
タクシー	20	2.5%
自転車	15	1.9%
原付・バイク	2	0.3%
その他	5	0.6%
合計	790	100%

第4章 地域公共交通網形成計画

4-1 市内公共交通における課題整理

現状の整理、市民アンケート等から、以下の通り課題を整理する。

① 北陸新幹線の開業への対応

- ・新幹線アクセス路線の整備を始めとする新幹線駅からの利便性確保が必要
- ・市民生活だけでなく、ビジネス、観光へ波及する公共交通による利便性確保が必要
- ・開業効果を持続させる多様な方策の検討が必要

② 新庁舎建設や市街地の開発など、都市機能の集約化の進展と連動した交通網の形成

- ・新庁舎建設や市民病院の増改築、区画整理事業、住宅取得支援など、市街地開発の進展と都市機能の集約化に応じた公共交通網の整備が必要
- ・市内における、自然環境と共生する環境配慮型まちづくりなどの連動が必要

③ 将来的な地域公共交通網の持続可能性確保

- ・路線の再編による効率的な運行方法の検討が必要
- ・人材の確保や設備更新、路線収支の安定化など、運行事業の持続可能性確保が必要
- ・公共交通を支える意思があることを市民が示している一方、満足のいく交通網を提供できていなければ、公共交通空白地域の解消や路線再編による利便性向上を通じて、より使いやすく持続可能性の高い公共交通網の形成が必要

④ 人口減少社会に対応した利用促進の取組み

- ・公共交通に関する積極的な情報提供やモビリティマネジメントなどの利用促進の取組が必要
- ・デマンド交通やコミュニティタクシー等において、利用者が固定化しつつある状況の改善が必要
- ・黒部駅、電鉄黒部駅の利用減少、利用の伸びが鈍化する路線があることから、鉄道も含めた市街地での公共交通利用促進が必要

⑤ 新たな技術、交通システムの検討

- ・路線運行のみで全ての公共交通ニーズに応えるのは困難である一方、デマンド運行等の柔軟な交通システムにおいても、利用方法での不満があることから、新たな交通システムの検討が必要
- ・環境やバリアフリーに配慮した先進的な車両の導入、ICTを活用した新技术の導入検討が必要

⑥ 公共交通を利用していない、利用したことがない市民への対応

- ・アンケート結果からは、多くの市民が公共交通を利用していない、利用したことが無い実情が浮かび上がることから、一度体験するためのきっかけづくりや乗車体験、市民が無理なく出来る範囲で公共交通を使うための取組、意向調査が必要



黒部市地域公共交通網の大きな課題…

中心市街地への都市機能の集約化に合わせた公共交通網の形成
公共交通にまずは一度乗って頂く、体験し身近に感じる機会づくり

4-2 計画期間と対象区域

黒部市地域公共交通網形成計画の計画期間と対象区域は以下の通りとする。

計画期間：新幹線開業やまちづくりの進展と連動した計画とするため、

平成27年度から平成31年度の5年間

対象区域：黒部市全域

4-3 計画の基本方針と目指すべき都市構造

(1) 計画の基本方針

公共交通網の再編に必要な様々な事業について着実に推進し、新幹線開業効果を維持しながら地域住民の将来の移動を支えるため、地域公共交通網形成計画を策定する

基本方針① 鉄道を軸とした公共交通ネットワークの形成

北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅や、富山地方鉄道新黒部駅の開業により、黒部市の広域・地域間交流を支える鉄道はこれまで以上に重要な役割を担う。また、新庁舎建設や市街地の開発等、まちづくりが進展する中、市民生活だけでなく、ビジネス、観光の利用者の利便性が確保され、持続するよう、鉄道を軸とした公共交通ネットワークを形成する

基本方針② 持続可能性を高める公共交通の利用促進や利用環境整備

過度に車に依存した生活からの脱却を図り、少子高齢化の中でも公共交通が持続し、市民の自由な移動が確保出来るよう、持続可能性を高める公共交通の利用促進や利用環境整備を行う。

基本方針③ 利便性と魅力を高める公共交通環境の提供

公共交通を利用していない市民が公共交通に対して愛着を抱き、乗りたくなるようなデザインの導入や、利用しづらい施設の改善により、利便性と魅力を高める公共交通環境の提供を行う。

基本方針④ 公共交通に関する新たな技術の導入

既存の仕組みやシステムでは実現が困難な公共交通ニーズに応えるため、環境やバリアフリーに配慮した先進的な車両や、ICTを活用した新技術等、公共交通に関する新たな技術の導入を行う。

基本方針⑤ 公共交通網の将来構想の推進

今後の長期的なまちづくりの進展を見据え、段階的に公共交通網を整備しつつ、市民だけでなく、市外からのビジネス・観光等での来街者も自由に移動が出来るような、公共交通網の将来構想を推進する。

(2) 黒部市の目指す鉄道を軸とした都市構造のイメージ

鉄道を骨格として、三日市、生地、石田地区や富山地方鉄道沿線に集積する市街地を結び、主要交通結節点や観光拠点をバス交通が結ぶ、「路線バス・コミュニティバス等が鉄道を補完する都市構造」を目指す。

北陸新幹線による広域的な交流、あいの風とやま鉄道と富山地方鉄道による地域間交流を路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーによるネットワークが市内に波及させ、市民や来訪者が、市街地や観光・産業の拠点へ自由に移動できる体系となる。

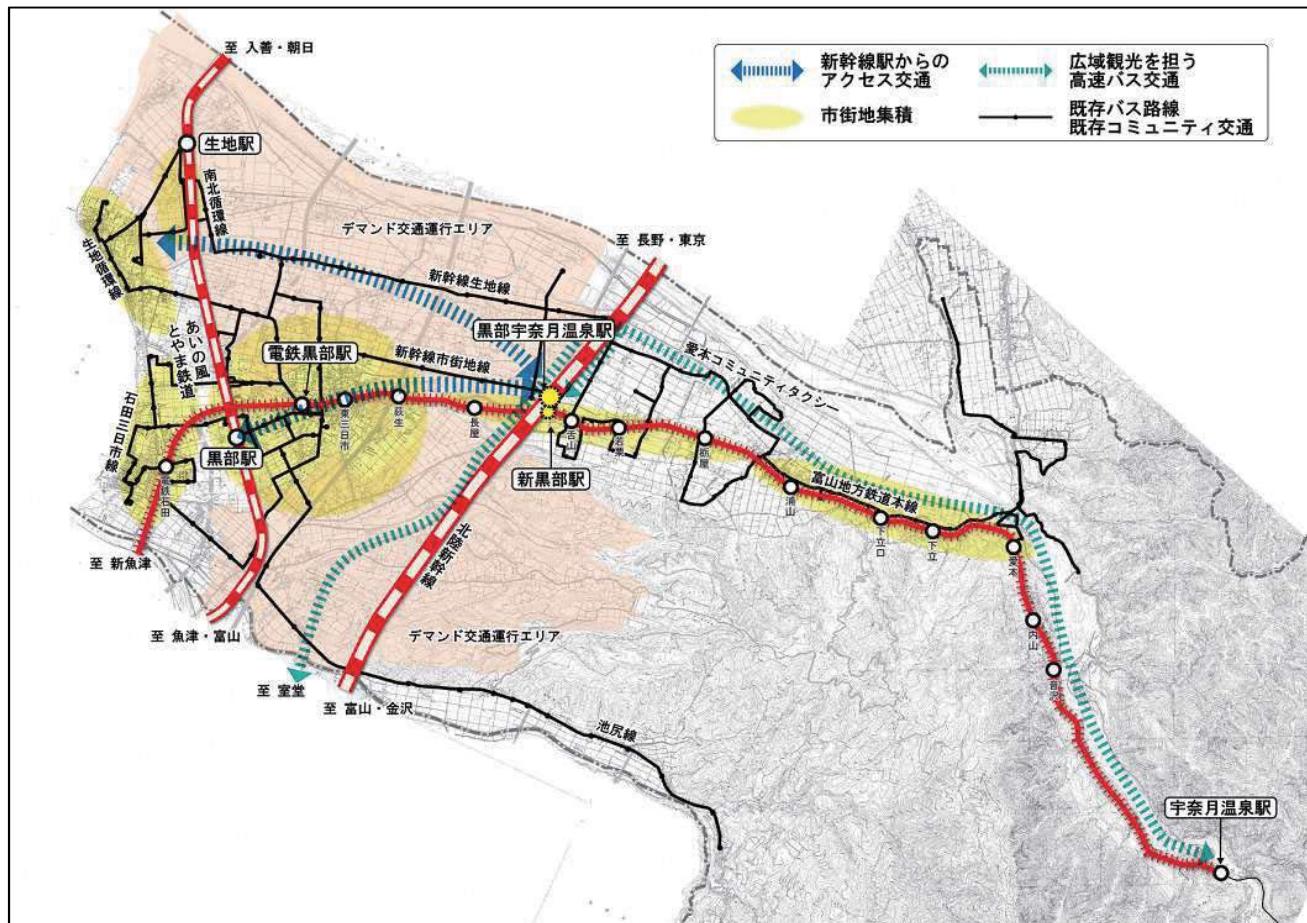


図 鉄道を軸とした都市構造のイメージ

4-4 計画の目標

目標指標1 市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数

現状値	目標値
36,613人/年 (集計期間:H25/10~H26/9)	180,000人/年 (集計期間:H30/10~H31/9)

●新幹線市街地線、新幹線生地線、生地循環線、石田三日市線、池尻線、南北循環線、愛本コミュニティタクシー及びデマンドタクシーの利用者数の合計値

目標指標2 市内鉄道の利用者数

現状値	目標値
2,631,285人/年 (集計期間:H25/4~H26/3)	3,393,000人/年 (集計期間:H30/4~H31/3)

●富山地方鉄道本線、あいの風とやま鉄道（旧JR北陸本線）、北陸新幹線の市内駅乗降客数の合計値

目標指標3 公共交通利用圏域内 町内会人口率（交通空白地域の解消）

現状値	目標値
76% (H27/3 時点)	100% (H31/3 時点)

●市内の各町内会内のうち、公共交通利用圏域に入っているエリアの人口割合を集計

目標指標4 1年に1回以上公共交通を利用する市民の割合

現状値	目標値
61.0% (H26年度アンケート)	80.0% (H31年度アンケート)

●市民アンケートにより把握する、1年間に1回以上公共交通を利用する市民の割合

目標指標5 市内公共交通への満足度

現状値	目標値
2.37 (H26年度アンケート)	3.50 (H31年度アンケート)

●市民アンケートにより把握する、公共交通全般に対する満足度の五段階評価
(満足=5、やや満足=4、普通=3、やや不満=2、不満=1とした五段階評定法による平均値)

※目標指標1及び目標指標2については、北陸新幹線の開業や新規路線の運行開始に伴い、利用実績値が当初計画の目標値を上回っている。また、北陸新幹線開業後の平成28年度実績値をベースに設定された、第2次黒部市総合振興計画及び黒部市立地適正化計画の数値目標との整合が取れなくなっているため、上方修正を行う。

4-5 実施する事業の体系

体系① 新幹線開業効果を高める公共交通網の形成

北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅と市街地、周辺市町を結ぶため、黒部宇奈月温泉駅を起終点とした、バス路線の整備や観光路線の運行などにより、新幹線開業効果を高める公共交通網の形成を図る。

体系② まちづくりと連動した地域公共交通網の形成

市内で進む新市庁舎整備や黒部市民病院の改修事業等のまちづくりの進展と連動して、バス路線やコミュニティ交通を新設するとともに、既存バス路線の再編を行い、地域の利便性を高める公共交通網の形成を図る。

体系③ 公共交通利用環境の整備

バリアフリーに配慮した交通施設・待合環境・歩行環境の整備による利便性や快適性を向上し、一度乗ってみたくなるような愛着を醸成する公共交通車両のデザイン化推進等により、総合的な公共交通利用環境の整備を図る。

体系④ 公共交通利用時の利便性向上

主要拠点における公共交通の運行状況と連動した発車時刻案内やホームページ等を活用した交通情報の提供、多様な交通モード間の待ち時間を最適化する乗継ぎ利便性の確保により、公共交通利用時の利便性向上を図る。

体系⑤ 公共交通の利用促進

様々な交通モードを網羅し、乗り方や運賃の支払い方の説明など、利用者に配慮した公共交通マップを作成するとともに、多様な機会を活用した広報活動を行い、総合的な施策の実施により、公共交通の利用促進を図る。

体系⑥ コンパクトなまちづくりの推進

市街地及び鉄道沿線への居住誘導や都市機能集積の推進等を通して、公共交通網と一体となったコンパクトなまちづくりの推進を図る。

体系⑦ 公共交通に関する調査・計画・評価検証

公共交通網を維持するとともに、更なる利便性の向上と継続的な改善を図るために、ICTを活用した新たな交通システムや先進的な車両の導入に関し、調査・計画を行う。また、新幹線を含めた公共交通の総合的な利用状況等、公共交通に関する評価検証を行う。

4-6 実施する事業

事業の体系	番号	事業名
新幹線開業効果を高める 公共交通網の形成	1	新幹線市街地線の運行
	2	新幹線生地線の運行
	3	新川地域観光周遊タクシー「にいタク」の運行
	4	アルペニライナー（宇奈月温泉立山室堂線）の運行
まちづくりと連動した 地域公共交通網の形成	5	生地循環線の運行と定期的な改善
	6	石田三日市線の計画と運行
	7	【新規】南北循環線の計画と運行
	8	愛本コミュニティタクシーの運行改善
	9	田家・前沢地区でのデマンドタクシーの運行
	10	村椿・大布施・荻生地区でのデマンドタクシーの計画と運行
公共交通利用環境の整備	11	宇奈月温泉駅及び周辺地区の歩行環境整備
	12	バス待合環境の改善（モビリティハブの整備）
	13	【新規】無料公共自転車「ちょいのり黒部」の整備・運用
	14	駅施設の修繕・改善
	15	環境配慮型車両、バリアフリー車両の導入
	16	車両及びバス停のデザイン化促進
	17	パーク & ライド駐車場の整備
公共交通利用時の 利便性向上	18	交通情報提供システムの導入・運用
	19	乗継ぎ利便性の確保
公共交通の利用促進	20	公共交通情報提供ホームページの運営
	21	企画切符の発行
	22	公共交通マップの作成
	23	モビリティマネジメントの実施
コンパクトなまちづくりの 推進	24	住宅取得支援補助事業の推進
	25	都市機能集積の推進
公共交通に関する 調査・計画・評価検証	26	新幹線の利用状況調査
	27	【新規】池尻線とスクールバスの一体的な運行計画の検討
	28	ICTを活用した予約制相乗り型交通システムの実証実験、導入可能性調査、計画検討
	29	公共交通の評価、検証
	30	市民意見の聴取、アンケート調査の実施

体系① 新幹線開業効果を高める公共交通網の形成

事業1 新幹線市街地線の運行

実施主体：市、協議会、交通事業者

事業年度：平成27年度～平成31年度

- ・黒部宇奈月温泉駅と市中心部、あいの風とやま鉄道の黒部駅を結ぶ「新幹線市街地線」を運行する。
- ・北陸新幹線との乗継ぎ利便性に配慮したダイヤを設定し、富山地方鉄道本線とあわせ、新幹線利用客の市街地へのアクセス利便性向上を図る。
- ・使用するバス車体をラッピングし、分かりやすく、乗りたくなるようなバス路線とする。
- ・公共交通空白地域の解消や、中間停留所沿線に立地する小売店への買い物等、生活路線としての役割も担うことで、利用促進を図る。

事業2 新幹線生地線の運行

実施主体：市、協議会、交通事業者、各種団体

事業年度：平成27年度～平成31年度

- ・黒部宇奈月温泉駅と生地地区の観光拠点、ビジネス拠点を結ぶアクセス路線バス「新幹線生地線」を運行する。
- ・沿線企業等と協議の上、運行ルートやダイヤ等の運行計画を策定する。

事業3 新川地域観光周遊タクシー「にいタク」の運行

実施主体：市、協議会、交通事業者、各種団体

事業年度：平成27年度～平成31年度

- ・黒部宇奈月温泉駅から新川地区の観光施設への移動手段を提供する観光乗合タクシーを運行する。
- ・運行主体を民間事業者に移行し、必要に応じてサポートの検討を行う。

事業4 アルペンライナー（宇奈月温泉立山室堂線）の運行

実施主体：市、協議会、交通事業者

事業年度：平成27年度～平成31年度

- ・富山地方鉄道の宇奈月温泉駅、北陸新幹線の黒部宇奈月温泉駅及び立山黒部アルペンルートの室堂ターミナルを結ぶ乗合バス路線を運行し、北陸新幹線を利用した県内観光の出発地としての魅力を発信する。

体系② まちづくりと連動した地域公共交通網の形成

事業5 生地循環線の運行と定期的な改善

実施主体：市、協議会、交通事業者

事業年度：平成27年度～平成31年度

- ・新庁舎建設や黒部市民病院改築等のまちづくりの進展に合わせ、生地循環線の運行ルートやダイヤの見直しを行い、利用者の利便性を確保する。
- ・利用状況の推移や、黒部駅や生地駅で接続するあいの風とやま鉄道のダイヤ改正時などの機会を通じ、利便性の高いダイヤに改正するなど、定期的な改善を行う。

事業6 石田三日市線の計画と運行

実施主体：市、協議会、交通事業者、市民

事業年度：平成27年度～平成31年度

- ・新庁舎建設や黒部市民病院改築等のまちづくりの進展に合わせ、石田地区と三日市地区を結ぶコミュニーターバスを運行し、石田地区における公共交通空白地域の解消を図る。
- ・地区住民の実情に応じ、運行ルートやダイヤの検討を行う。

事業7 【新規】南北循環線の計画と運行

実施主体：市、協議会、交通事業者、YKK株式会社

事業年度：平成29年度～平成31年度

- ・YKK株式会社では、社員の自動車通勤による渋滞や駐車場不足などの課題を抱えており、社員の公共交通を利用した通勤・ライフスタイルへの転換を図るため、関係機関が連携し、YKK社員の通勤需要を取り込んだ路線の計画と運行を行う。
- ・YKKの関連事業所や社員寮等を循環するとともに、市民の移動ニーズのある場所を結ぶ路線を計画し、官民連携の下、社会実験等を通して効果把握を行い、本格運行への移行を図る。

事業8 愛本コミュニティタクシーの運行と定期的な改善

実施主体：市、協議会、交通事業者、市民

事業年度：平成27年度～平成31年度

- ・新庁舎建設や黒部市民病院改築等のまちづくりの進展を踏まえた公共交通網の再編整備に合わせ、愛本コミュニティタクシーの運行ルートやダイヤの見直しを行う。
- ・利用状況の推移や、愛本駅や柄屋駅で接続する富山地方鉄道本線のダイヤ改正時などの機会を通じ、利便性の高いダイヤに改正するなど、定期的な改善を行う。

事業9 田家・前沢地区でのデマンドタクシーの運行と定期的な改善

実施主体：市、協議会、交通事業者、市民

事業年度：平成27年度～平成31年度

- ・新庁舎建設や黒部市民病院改築等のまちづくりの進展に合わせ、田家・前沢地区におけるデマンドタクシーの運行ルートやダイヤの見直しを行う。
- ・予約方式や新規登録の方法等、乗車にかかる手続きについて、利便性の向上策を検討する。

事業10 村椿・大布施・荻生地区でのデマンドタクシーの計画と運行

実施主体：市、協議会、交通事業者、市民

事業年度：平成27年度～平成31年度

- ・新庁舎建設や黒部市民病院改築等のまちづくりの進展に合わせ、村椿・大布施・荻生地区と三日市地区を結ぶデマンドタクシーを運行し、村椿・大布施・荻生地区における公共交通空白地域の解消を図る。
- ・他地区における既存デマンドタクシーと同様に、エリア間でのドアツードア型運行を検討し、地域住民の利便性向上を図る。
- ・予約方式や新規登録の方法等、乗車にかかる手続きについて、利便性の向上策を検討する。

体系③ 公共交通利用環境の整備

事業 11 宇奈月温泉駅及び周辺地区の歩行環境整備

実施主体：市、事業者、市民、各種団体

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・宇奈月温泉駅は、橋上駅でありながらバリアフリー化未対応(エレベーター未設置)の駅であることから、エレベーターの設置や多機能トイレの整備など、駅舎の一体的なバリアフリー化整備を行う。
- ・駅周辺地区の歩行者環境の改善に向けた取り組みを検討する。

事業 12 バス待合環境の改善（モビリティハブの整備）

実施主体：市、協議会

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・バス停の整備や停留所案内板の再整備を行うことで、バスの待合環境改善や、バス路線のイメージ向上を図る。
- ・バス、電車などの公共交通と自転車の移動手段を結びつけることで、公共交通利用者の市街地での回遊性を確保し、公共交通全体の利便性向上を図るため、市街地を中心に公共自転車の駐輪場(ステーション)を併設した、多機能型バス停(モビリティハブ)を整備する。

事業 13 【新規】無料公共自転車「ちょいのり黒部」の整備・運用

実施主体：市、協議会、YKK 株式会社

事業年度：平成 29 年度～平成 31 年度

- ・バス、電車利用者の市街地での回遊性を確保し、公共交通全体の利便性向上を図るため、所定のステーションに返却可能な無料公共自転車「ちょいのり黒部」を配備する。
- ・実情に即した管理運営方法を模索し、利便性の向上策を検討する。

事業 14 駅施設の修繕・改善

実施主体：市、協議会、交通事業者、市民

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・駅施設について、必要に応じた修繕や利便性の改善を行うことでバリアフリー化の促進や、利用環境の向上、公共交通に対するイメージの向上を図る。



図 黒部まちづくり協議会と市民ボランティアによる駅舎ラッピング事業

事業15 環境配慮型車両、バリアフリー車両の導入

実施主体：市、事業者

事業年度：平成27年度～平成31年度

- 路線の役割や必要性に応じて、EV、FCV等の先進的な環境配慮型バス車両の導入を行い、環境負荷の低減や公共交通に対するイメージの向上を図る。
- 路線の役割や必要性に応じて、コミュニティ交通に活用するバリアフリー対応型ワゴン車等の車両を導入する。



図 先進的な車両のイメージ

事業16 車両及びバス停のデザイン化促進

実施主体：市、事業者

事業年度：平成27年度～平成31年度

- 新規に整備する路線を中心に、導入車両へのラッピングを行い、市内公共交通の統一感の醸成とイメージ向上を図る。
- 路線ごとのナンバリングや方向幕へ記載する情報整理を行い、案内板へ記載する際の統一的なカラーリングに配慮するなど、見た目だけでなく、使いやすさに配慮しトータルで公共交通のデザインを検討する。

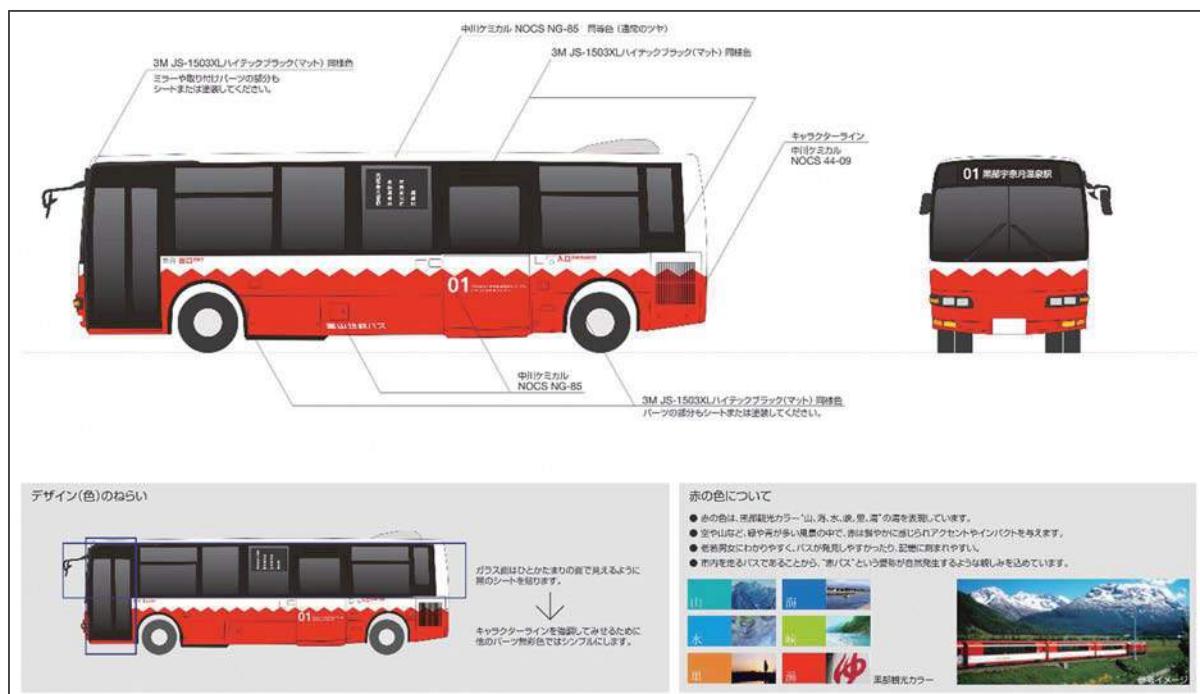


図 車両のデザイン化検討イメージ（新幹線市街地線の例）

事業 17 パーク＆ライド駐車場の整備

実施主体：市

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・市内鉄道駅に、必要に応じてパーク＆ライド用駐車場を整備し、鉄道利用環境の向上を図る。
- ・車に過度に依存する生活からの脱却を図り、環境負荷の低減や健康増進への寄与を図る。

体系④ 公共交通利用時の利便性向上

事業 18 交通情報提供システムの導入・運用

実施主体：市、協議会

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・主要なバス路線についてバスロケーションシステムを導入し、安心してバスを利用できる環境を整備し、情報更新等継続的に運用する。
- ・黒部宇奈月温泉駅や黒部駅等の主要な交通結節点や、市庁舎、市民病院へバスロケーション情報や時刻表を表示するデジタルサイネージを設置する。

事業 19 乗継ぎ利便性の確保

実施主体：市、協議会

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・鉄道ダイヤ改正時などの機会に、各交通モード間の乗継ぎ利便性に配慮したダイヤの検討を行い、スムーズな乗継ぎ環境を確保する。

体系⑤ 公共交通の利用促進

事業 20 公共交通情報提供ホームページの運営

実施主体：市、協議会

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- 「公共交通で行こう」ホームページを運営し、市内公共交通に関する情報の発信を行うと共に、ホームページの周知の取組を行う。



図 公共交通で行こうホームページ

事業 21 企画切符の活用

実施主体：市、協議会、市民、各種団体

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- 黒部市内の公共交通機関がワンコインで乗り放題となる期間限定のくろワンきっぷや、周遊バス等のお得な企画乗車券を活用し、路線の利用促進だけでなく沿線全体の活性化や、沿線の魅力発信を図る。



図 黒部ワンコイン・プロジェクト実行委員会による「くろワンきっぷ」

事業22 公共交通マップの作成

実施主体：市、協議会

事業年度：平成27年度～平成31年度

- 市内公共交通に関する情報をとりまとめた公共交通マップを定期的に発行し、利用目的に応じて最適な交通機関の選択に役立つような情報提供を行う。



図 黒部市公共交通ガイド

事業23 モビリティマネジメントの実施

実施主体：市、協議会、交通事業者、市民、各種団体

事業年度：平成27年度～平成31年度

- 転入者や沿線企業に対して市内公共交通に関する情報提供を行い、自動車に過度に依存しない生活への転換を図る。
- 市役所を始め、沿線企業に公共交通での通勤を促進し、環境負荷の低減や健康増進への寄与を狙う。
- コミュニティタクシーやデマンドタクシーの乗車体験会、交通政策に関する出前講座、保育所等への公共交通イベントの情報提供など、様々な機会を通して公共交通に親しみ、施策の理解を深めて頂けるような取組を実施する。

体系⑥ コンパクトなまちづくりの推進

事業 24 住宅取得支援補助事業の推進

実施主体：市

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・まちなかや地鉄沿線への定住促進を図るため、住宅取得支援補助事業を推進する。

事業 25 都市機能集積の推進

実施主体：市、各種団体

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・市役所新庁舎、市民病院、パッシブタウン等、まちなかへの都市機能集積を推進する。

体系⑦ 公共交通に関する調査・計画・評価検証

事業 26 北陸新幹線の利用状況調査

実施主体：市、各種団体

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・北陸新幹線の利用状況について調査することで、開業効果維持や利用促進の計画検討、アクセス交通や周辺案内、広報等の改善に活用する。

事業 27 【新規】池尻線とスクールバスの一体的な運行計画の検討

実施主体：市、協議会、交通事業者

事業年度：平成 30 年度～平成 31 年度

- ・池尻線の持続可能性を高めるため、平成 32 年度の清明中学校の開校に伴うスクールバスとの一体的な運行計画について検討を行う。

事業 28 ICT を活用した予約制相乗り型交通システムの実証実験、導入可能性調査、計画検討

実施主体：市、協議会、交通事業者、市民、各種団体

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・まちづくりの進展や都市機能の集積にあわせ、市街地での自由な移動を確保する新たな交通システムの実証実験や導入可能性の調査を行う。
- ・実証実験や導入可能性調査結果を踏まえ、運行計画や収支シミュレーション、システムの開発支援を行い、中期的な実用化を目指す。

事業 29 公共交通利用状況の評価、検証

実施主体：市、協議会、交通事業者

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・運行状況、評価指標について継続的に確認、検証し、公共交通網の改善を行う。

事業 30 市民意見の聴取、アンケート調査の実施

実施主体：市、協議会、市民、各種団体

事業年度：平成 27 年度～平成 31 年度

- ・公共交通網の改善のため、継続的な市民意見の聴取やアンケートを実施する。

4-7 重点施策

(1) バス交通ネットワークの段階的な再編・最適化

- ・北陸新幹線開業に合わせた新幹線市街地線の導入を皮切りに、新幹線生地線の導入等、事業に位置付けたバス路線やコミュニティ交通について、段階的な整備・再編を実施するとともに、持続可能な運行形態の構築に向け、路線の最適化を行う。
- ・「路線バス・コミュニティバス等が鉄道を補完する都市構造」を目指し、市内外の移動と地域住民の日常生活交通を結節し、誰もが自由に移動できる公共交通網の形成を目指す。

第一段階 【平成 26 年度末】

- ・北陸新幹線開業に合わせ、黒部宇奈月温泉駅と黒部駅、市街地を結ぶ新幹線市街地線の整備を行う。

第二段階 【平成 27 年度中】

- ・新庁舎建設等のまちづくりの進展を踏まえ、石田地区と市街地を結ぶ石田三日市線の運行、デマンド交通の新規運行のほか、既存路線の見直しや運行の充実を図る。

第三段階 【平成 28 年度】

- ・黒部宇奈月温泉駅と生地地区を結ぶ路線の新設を行うとともに、時間帯によって異なるニーズに柔軟に対応できる、新たな交通システムの導入を検討する。

- ・新幹線生地線の運行
- ・「次世代型交通システム」の実証実験

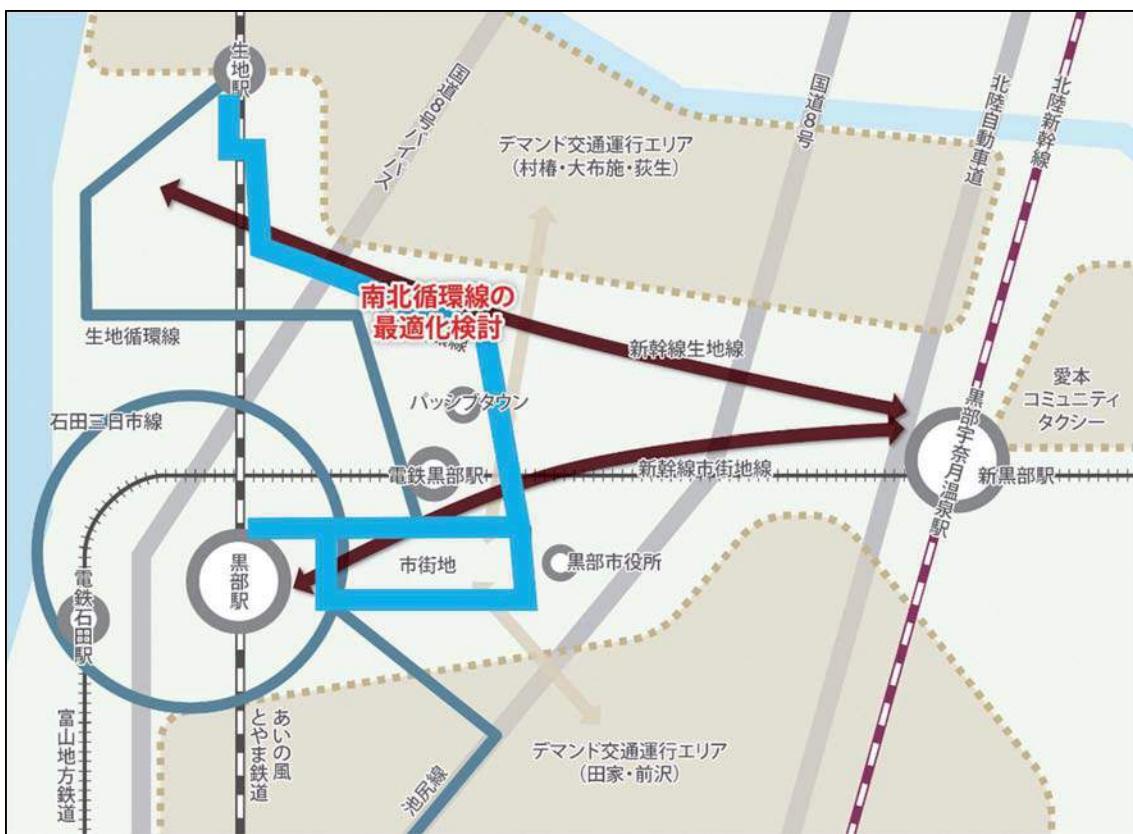
第四段階 【平成 29 年度】

- ・企業と連携を図り、社員の通勤需要を取り込みながら、一般乗合バスとして持続可能な運行形態の構築を目指す。

- ・南北循環線の運行

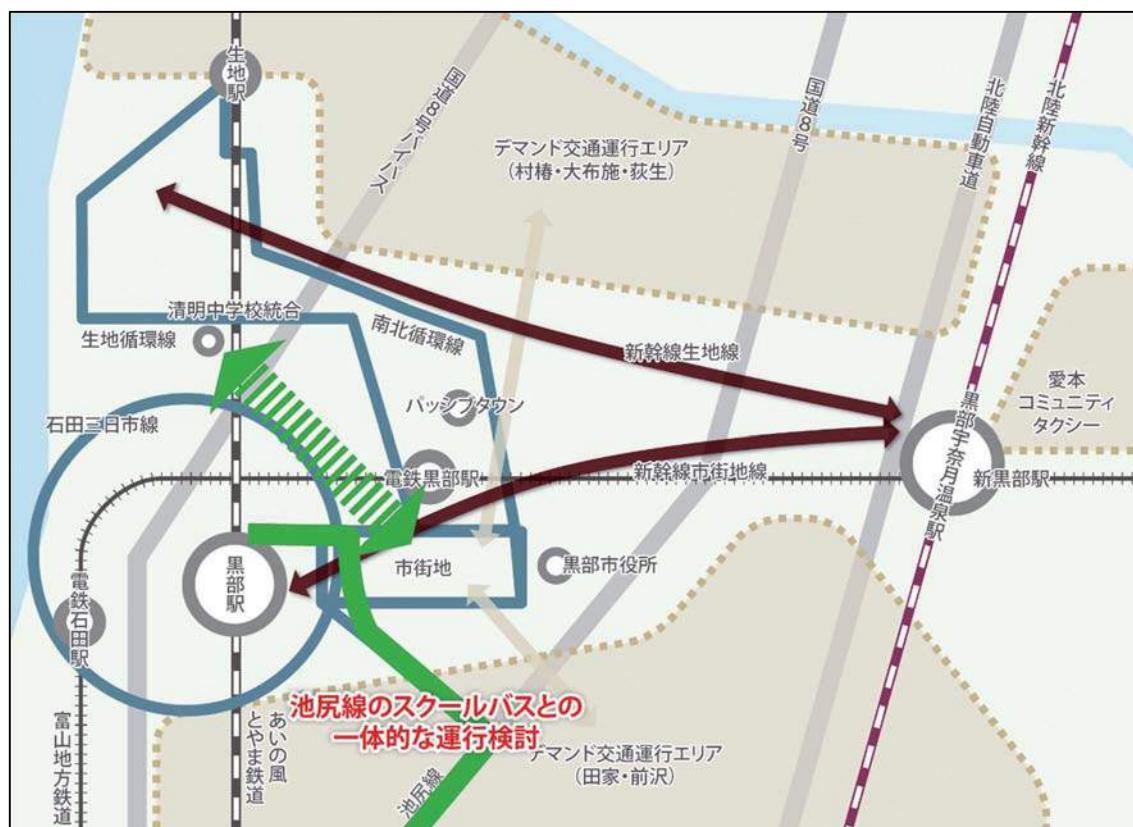
第五段階 【平成 30 年度】

- ・バス利用者及び沿線住民へのアンケート結果や移動履歴調査のデータ分析結果を踏まえ、南北循環線の最適化を図りながら、持続可能な運行形態を検討する。

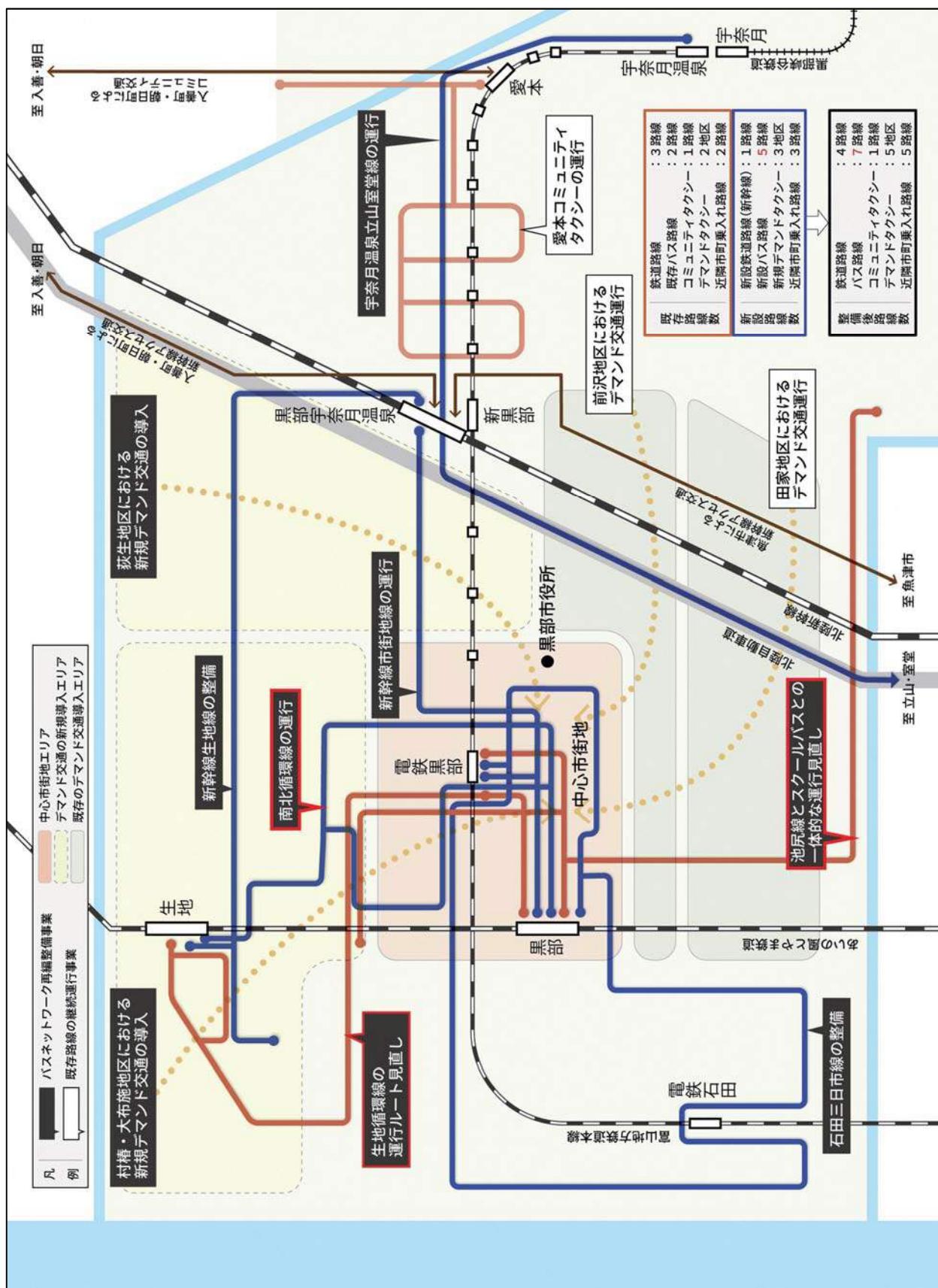


第六段階 【平成 31 年度】

- ・公共交通の利用状況や中学校の統合を踏まえ、池尻線とスクールバスの一体的な運行を検討する。



市内公共交通ネットワークの整備構想 【平成31年度末におけるイメージ】



(2) 公共交通のデザイン化や交通情報の積極的提供による利便性向上とイメージアップ

- 新幹線アクセス交通や、今後導入を進める路線について、ラッピングやトータルデザインの導入による市の公共交通イメージの形成を図る。
- バスロケーションシステムを導入し、デジタルサイネージやWEBサイトを通して利便性の高い公共交通情報を積極的に提供する。

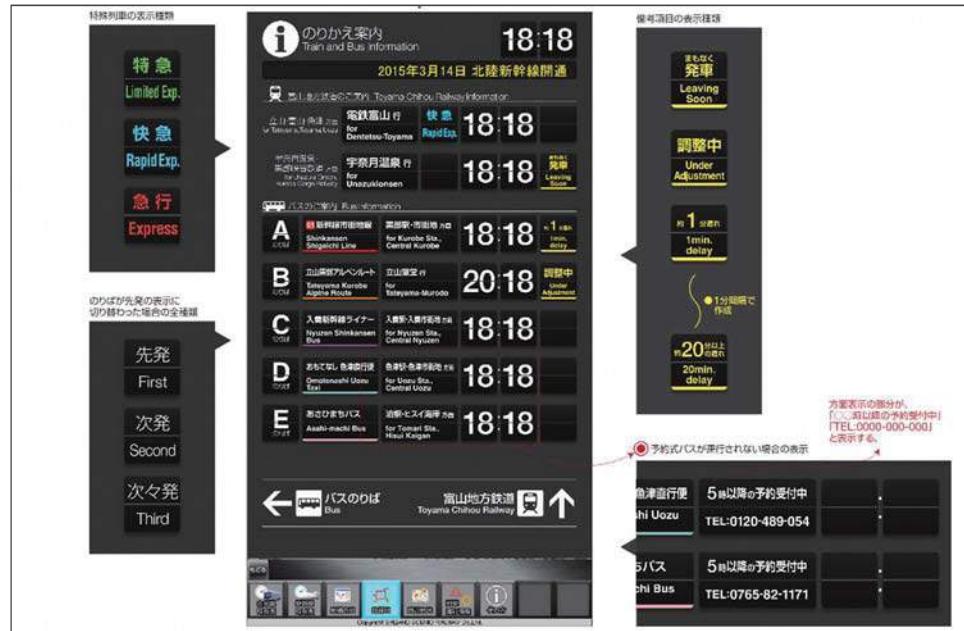


図 公共交通情報提供サイネージの表示情報デザイン検討

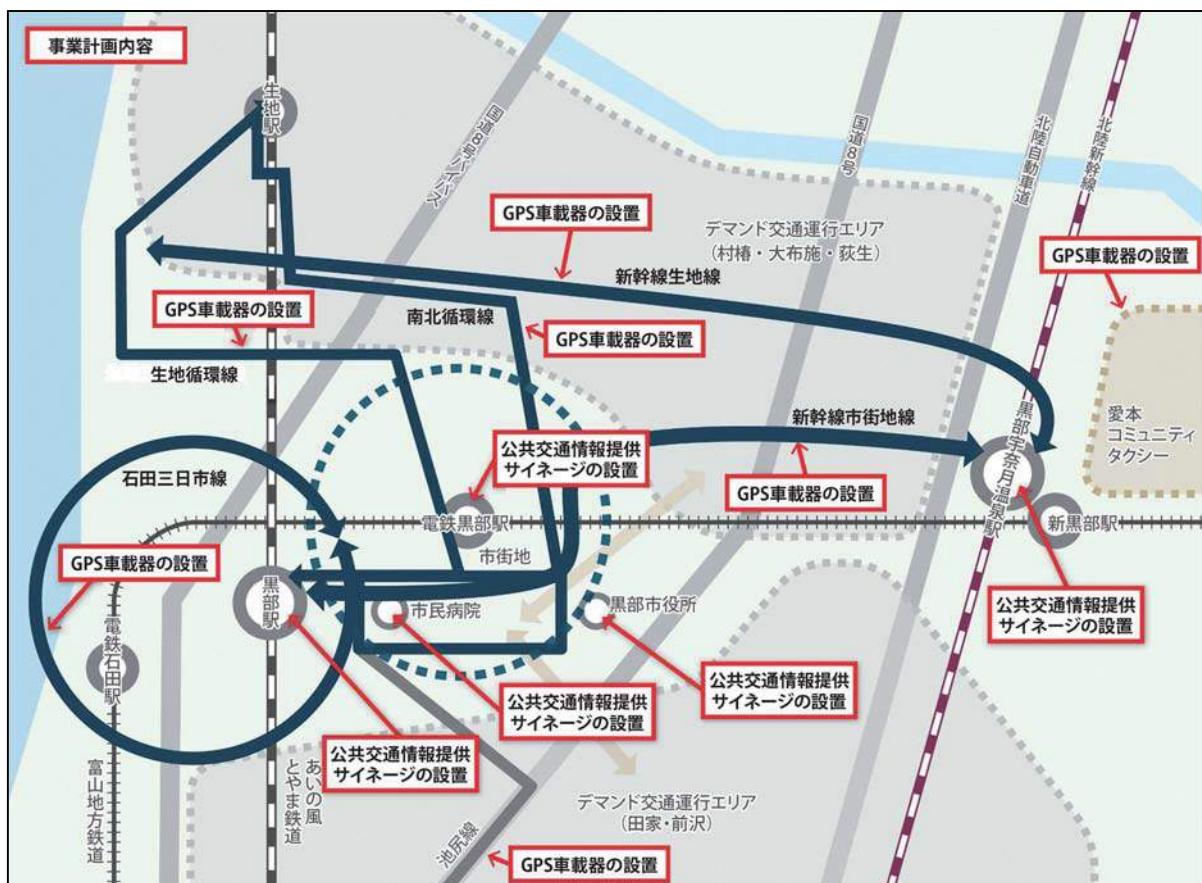


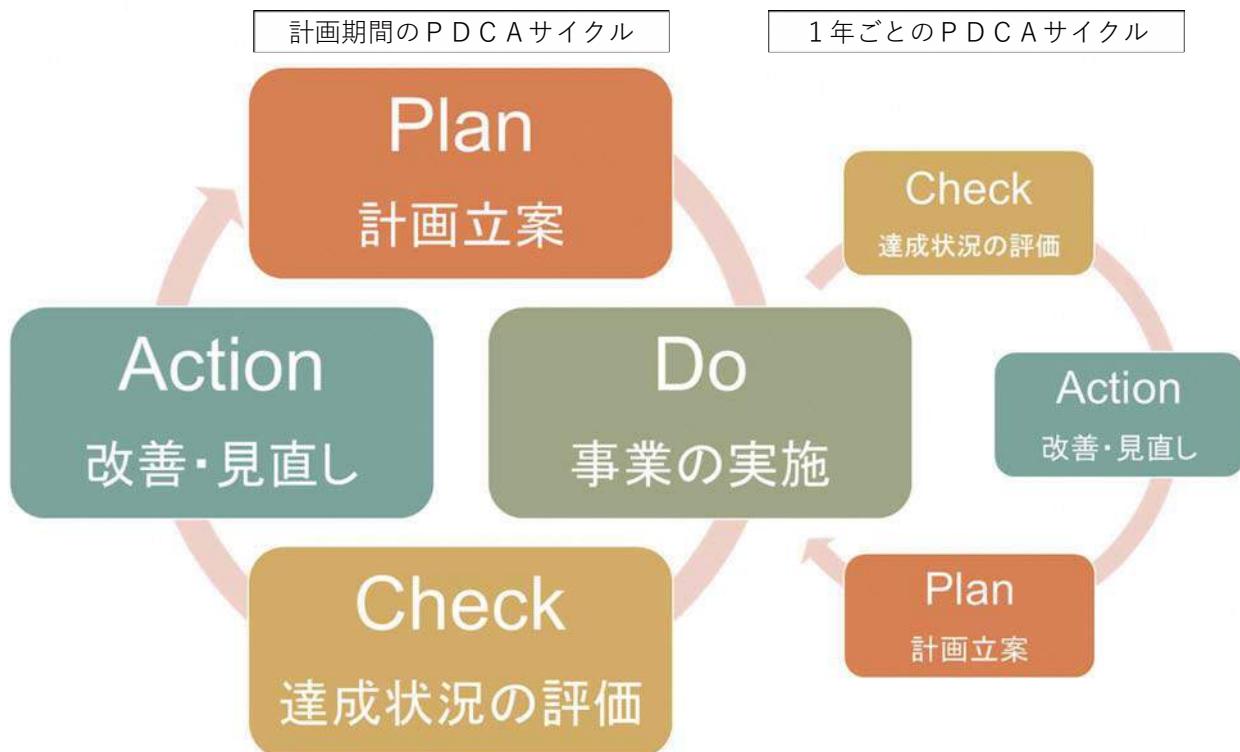
図 公共交通情報提供サイネージ、バスロケーションシステムの導入計画

4-8 事業の進捗管理

黒部市地域公共交通網形成計画の実施にあたっては、計画に基づく事業の実施状況、目標指標の達成状況を定期的に確認・評価・検証を行い、改善や見直しを図るP D C Aサイクルに基づき進捗管理する。

確認・評価・検証にあたっては、1年ごとのP D C Aサイクルと計画期間全体のP D C Aサイクルによる二輪のサイクルを組み合わせて進捗管理を行う。

また、黒部市においては、北陸新幹線開業やまちづくりの進展に伴い公共交通環境が劇的に変化することから、1年ごとのP D C Aサイクルを着実に実施し、必要に応じた計画の見直しを行う。



	計画期間のP D C A	1年ごとのP D C A
P (計画)	地域公共交通網形成計画の策定	各路線の運行計画、利用促進策、個別事業の実施計画策定
D (実施)	計画に基づく各種事業の実施	各路線の運行、個別事業の実施
C (評価)	事業実施による目標指標の評価	運行状況、利用状況の評価 事業実施効果の評価
A (改善)	地域公共交通網形成計画の見直しの検討	運行計画、利用促進策、個別事業計画の見直しの検討

黒部市地域公共交通網形成計画（改定版）

平成 27 年 4 月発行

平成 30 年 12 月改定

編集・発行 黒部市役所

〒938-8555 富山県黒部市三日市 1301 番地

TEL 0765-54-2111 FAX 0765-57-2502