資料4-2

第２次黒部市地域公共交通網形成計画

黒　　部　　市

令和２年３月

目　　次

第１章　計画策定の背景と目的 ---------- 1
１-１　背景と目的.....1
１-２　上位計画、関連計画.....2
第２章　黒部市と市内地域公共交通の現状 ---------- 5
２-１　黒部市の地勢.....5
２-２　黒部市の人口.....6
２-３　黒部市の公共交通.....12
２-４　まちづくりの現状と今後の動き.....30
第３章　アンケート調査結果（概要） ---------- 39
３-１　市民アンケート調査.....39
３-２　黒部宇奈月温泉駅利用者アンケート調査.....46
３-３　路線バス利用者アンケート調査結果.....50
第４章　地域公共交通網形成計画---------- 55
４-１　市内公共交通における課題整理.....55
４-２　計画期間と対象区域.....59
４-３　計画の基本方針と目指すべき都市構造.....59
４-４　計画の目標.....61
４-５　実施する事業.....62
４-６　事業の進捗管理.....78

第１章　計画策定の背景と目的

1-1　背景と目的

本市では、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、「黒部市地域公共交通網形成計画（平成 27 年４月策定、平成 30 年 12 月改定、以下「第１次計画」といいます。）」に基づき、「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」の構築に向け、路線バス・デマンドタクシーの整備・拡充を行い、市民の利便性向上に向けた取組を進めてきました。

公共交通利用者数の増加や公共交通空白地の解消については、一定の成果を得られましたが、現在のサービス水準の維持・拡充に向けては、公共交通のさらなる利用促進や担い手となるドライバーの確保、バス事業の収支改善と効率的な運行体系への見直しなどの官民協働による取組が求められています。

また、まちづくりの分野では、新たな拠点施設となる「道の駅（仮称）くろべ」や「（仮称）くろべ市民交流センター」の整備、観光分野では、「黒部ルートの一般開放」の動きも活発化しており、これらに対応するアクセス環境の向上に向けた取組が求められています。

これらのことから、第１次計画に基づく取組を通して顕在化した諸課題を解決し、地域住民や来訪者の利便性を確保しつつ、コンパクトな市街地形成の取組に沿った持続可能な公共交通網の実現を図るため、第２次黒部市地域公共交通網形成計画の策定を行います。

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 年度から令和９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ます。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）」を示しています。

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」で位置づけられ、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ます。

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ます。

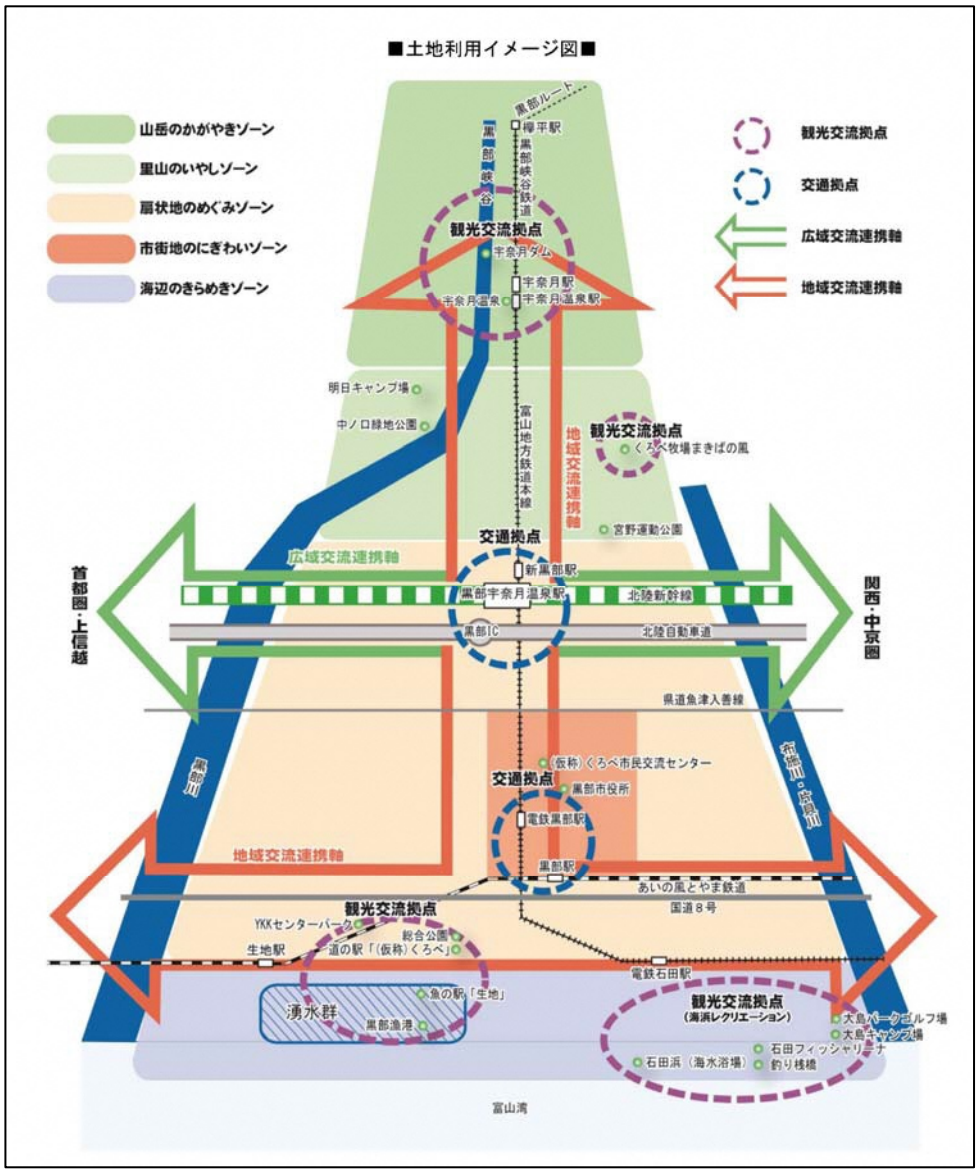


図 拠点と広域交流連携軸の将来構想イメージ

（２）黒部市総合戦略（第１期、第２期）

令和元年 12 月に国は、直面する人口減少・少子高齢化という課題に対し、将来にわたって活力ある社会を維持する観点から、2060 年に 1 億人程度の人口を維持することを引き続き目標とした「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」の改訂版とともに、第 1 期（2015 年度～2019 年度）を継承する「第 2 期（2020 年度～2024 年度）まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しました。また、富山県においても国に呼応し、「第 2 期とやま未来創生戦略」を策定しました。

このようなことから、黒部市では、令和 2 年 4 月に、2060 年に 33,000 人の人口を維持することを引き続き目標とした「黒部市人口ビジョン（改訂版）」、及び第 1 期総合戦略の基本的な枠組は踏襲しながら、「都市から地方へのひとの流れ」、「出産・子育て」などに対する取組を強化するとともに、Society5.0 の実現に向けた技術の活用や国連が定めた持続可能な開発目標（SDG s）など「新しい時代の流れ」や、女性や高齢者、外国人など「誰もが活躍できる地域社会の実現」などの「新たな視点」を加味した「第 2 期黒部市総合戦略」を策定しました。

「第 2 期黒部市総合戦略」においては、「Ⅰ　多様な雇用環境を創出し、活力ある地域をつくる」、「Ⅱ　交流を促進し、人を呼び込む地域をつくる」「Ⅲ　結婚・出産・子育ての希望が叶う地域をつくる」「Ⅳ　生き生きとした暮らしを実現し、愛着ある地域をつくる」の 4 つの基本目標を掲げています。

この中の基本目標「Ⅳ　生き生きとした暮らしを実現し、愛着ある地域をつくる」の基本方針「Ⅳ - ①　交通ネットワークなどの都市基盤の充実」のなかで、市内の公共交通ネットワークの充実とともに、道路や橋、公園などの都市基盤の充実、さらには情報通信基盤の整備等が位置づけられています。

（３）黒部市都市計画マスタープラン

平成 22 年から令和 11 年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ます。

（４）黒部市立地適正化計画

令和 17 年度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ます。

〔居住誘導区域の設定の考え方〕

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」を基本とします。
② 工業系用途地域（工業専用地域、工業地域）を除外します。
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します。

〔都市機能誘導区域の設定の考え方〕

① 居住誘導区域内に設定します。
② 鉄道駅から 800m以内とします。
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ます。
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ます。
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ます。

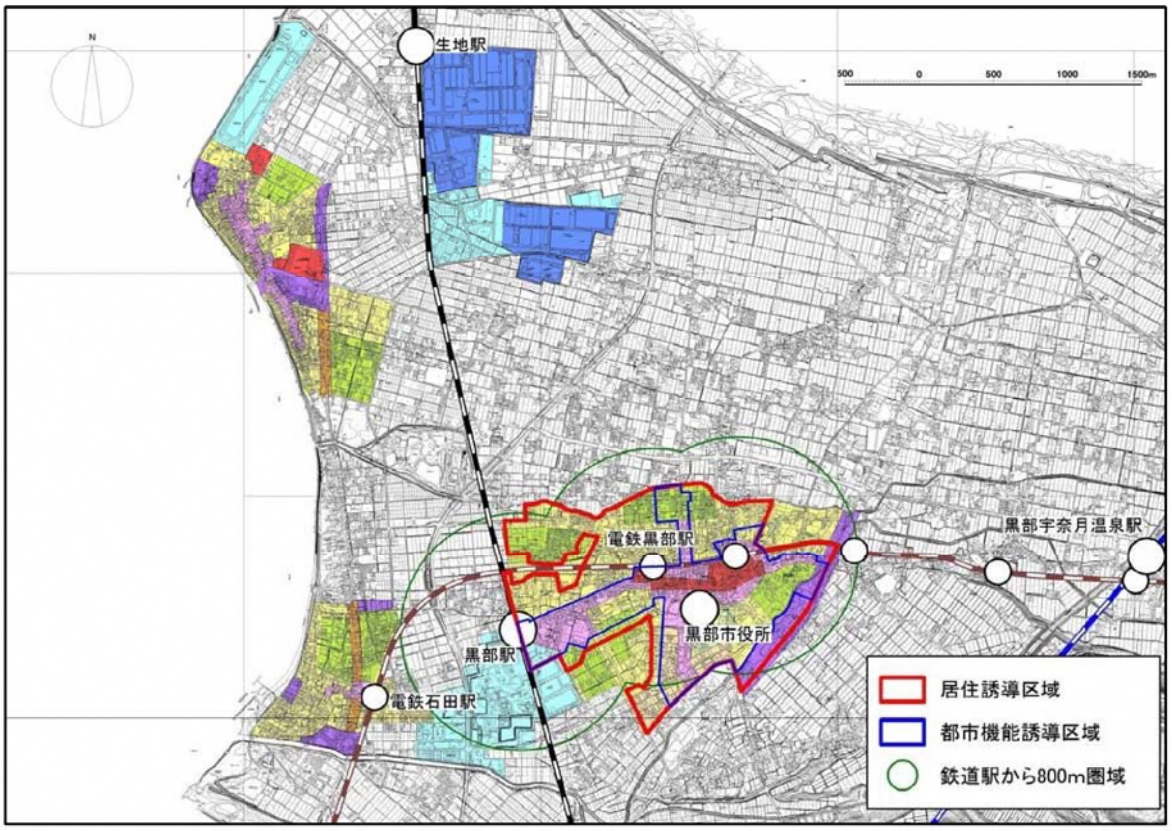


図 居住誘導区域・都市機能誘導区域の範囲

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

本市は、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 427.96km^2 で、富山県の約 10％を占めています。

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ます。

年間平均気温は平野部で 14℃、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ます。

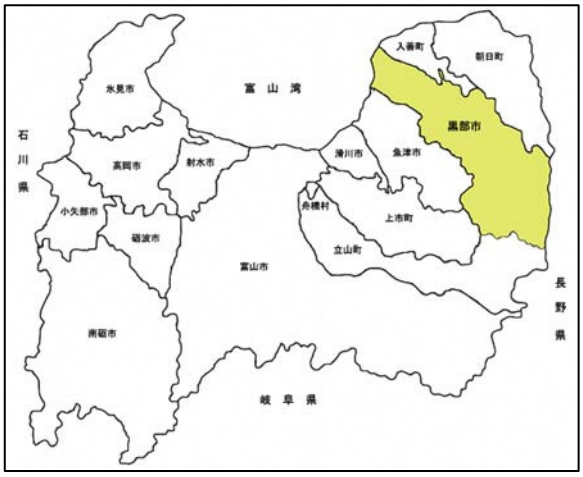


図 黒部市の位置

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

本市の 2015 年（平成 27 年）国勢調査人口は 40,991 人となっています。

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 人としています（2010 年（平成 22 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組や移住・定住施策などを推進することで、2060 年（令和 42 年）の人口を 33,010 人としています。

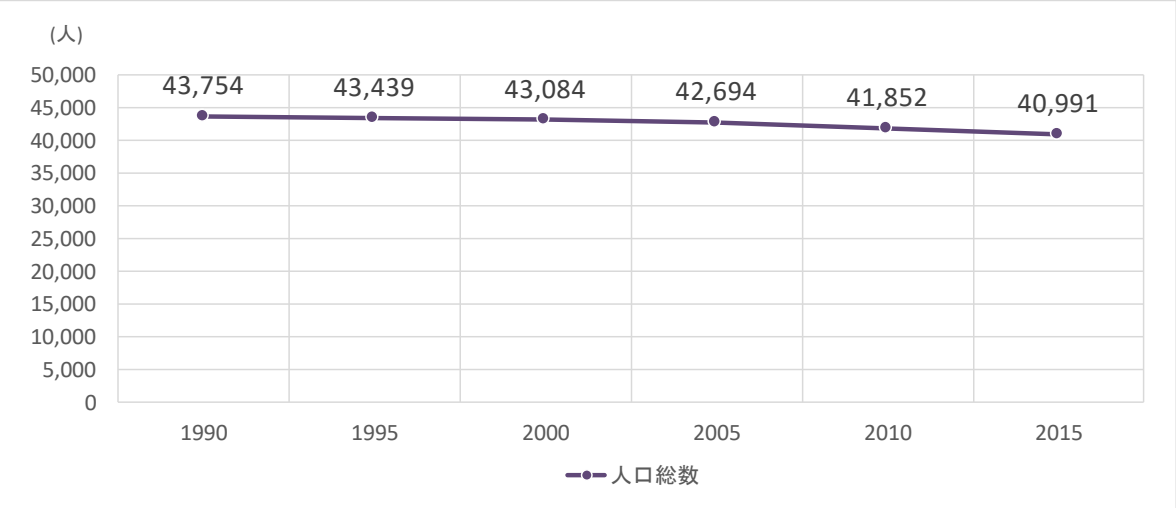


図 人口の推移（国勢調査）

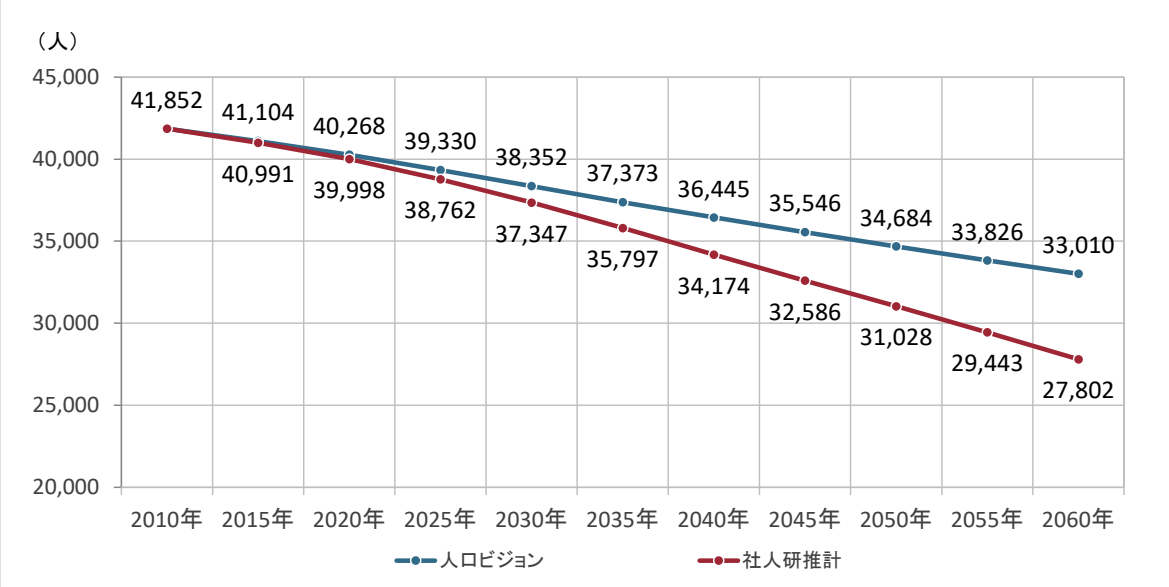


図 将来人口の推計
（国立社会保障・人口問題研究所、まち・ひと・しごと創生 黒部市人口ビジョン）

（２）年齢３区分別人口の推移

本市の高齢化率は 30.5％（2015 年（平成 27 年）国勢調査）となっています。

高齢化率は上昇傾向にあり、黒部市人口ビジョンの推計では 2045 年（令和 27 年）に 34.5％と予測しています。その後は減少に転じますが、30%台で推移する見込みです。

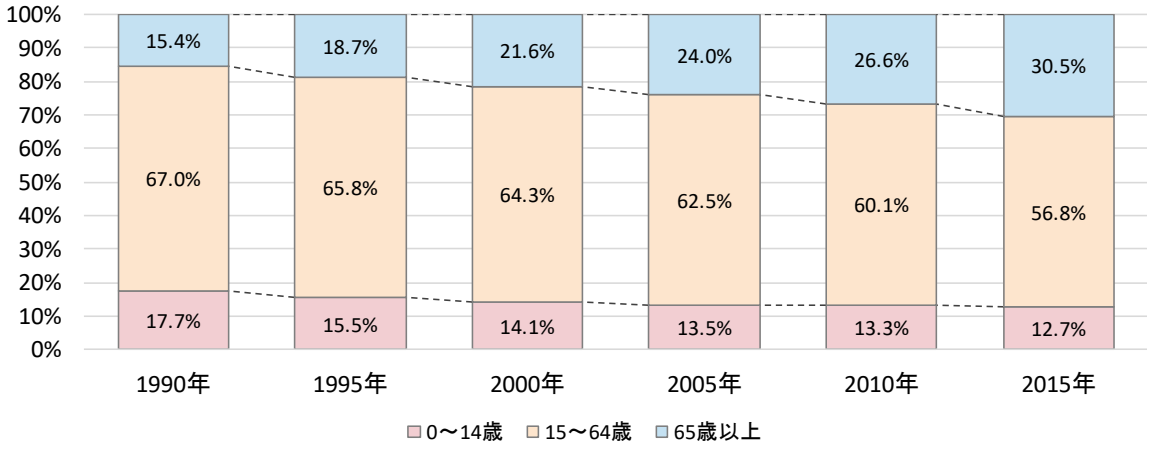


図 年齢３区分別人口構成比の推移（国勢調査）

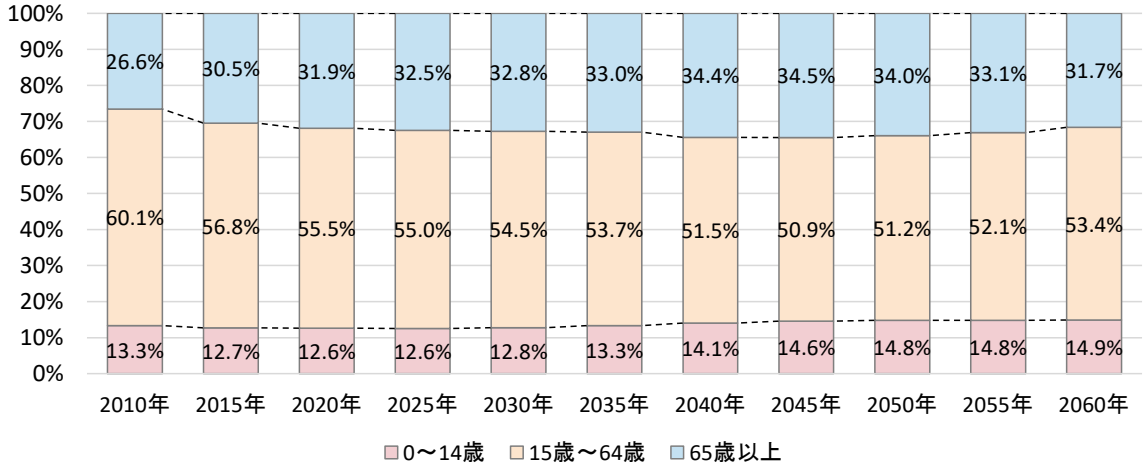


図 年齢３区分別将来人口構成比の推計
（まち・ひと・しごと創生 黒部市人口ビジョン）

（３）地区別の人口と世帯数

地区別の人口をみると、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となっています。

1999 年（平成 11 年）と 2019 年（令和元年）の人口変化をみると、旧宇奈月町では、すべての地区で大きく減少する一方、旧黒部市では、半数以上の地区で減少傾向にあるものの、石田地区以外の三日市地区を取り囲む地区では増加傾向となっています。

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となっています。

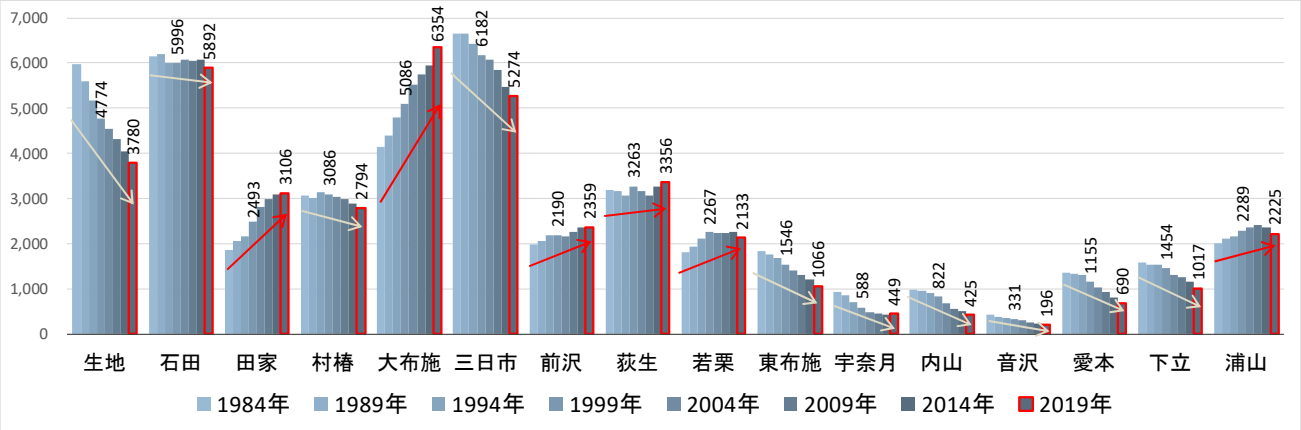


図 地区別の人口推移　（黒部市住民基本台帳）

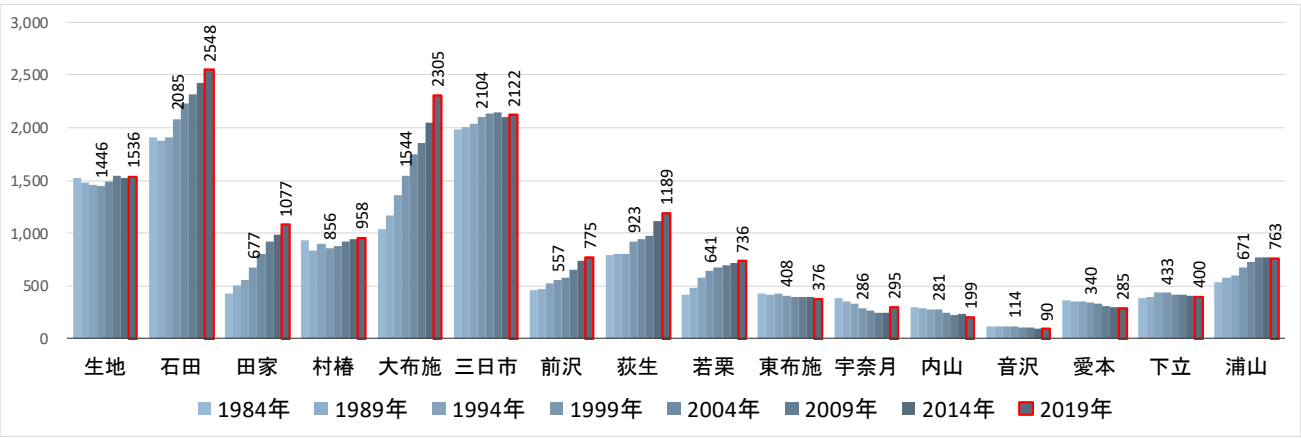


図 地区別の世帯数推移　（黒部市住民基本台帳）

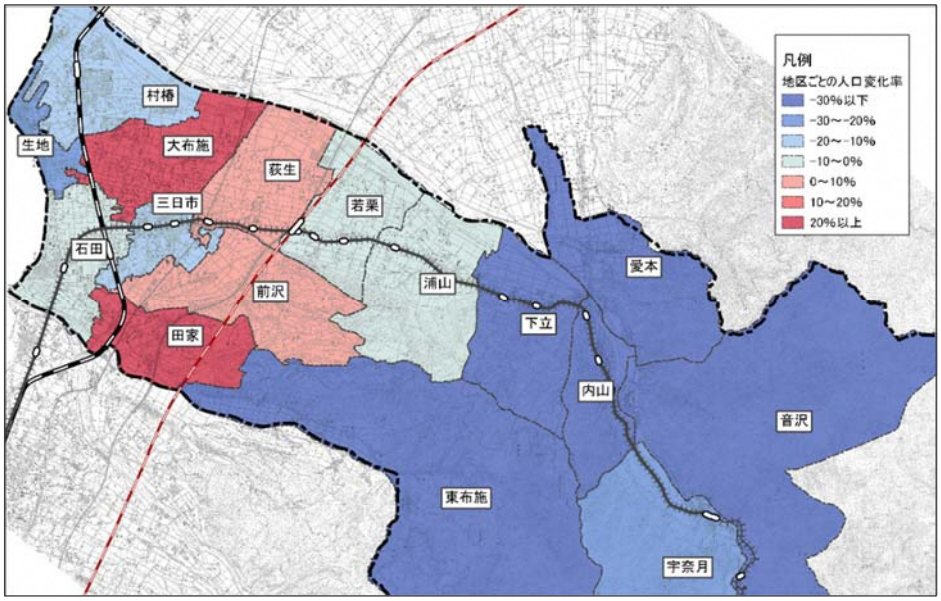


図 地区別の人口変化率 1999-2019 年比　（黒部市住民基本台帳）

（４）黒部市内の人口分布

① 2015 年（平成 27 年）国勢調査における人口分布

2015 年（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くなっています。三日市、生地、石田地区は特に人口が集中しています。

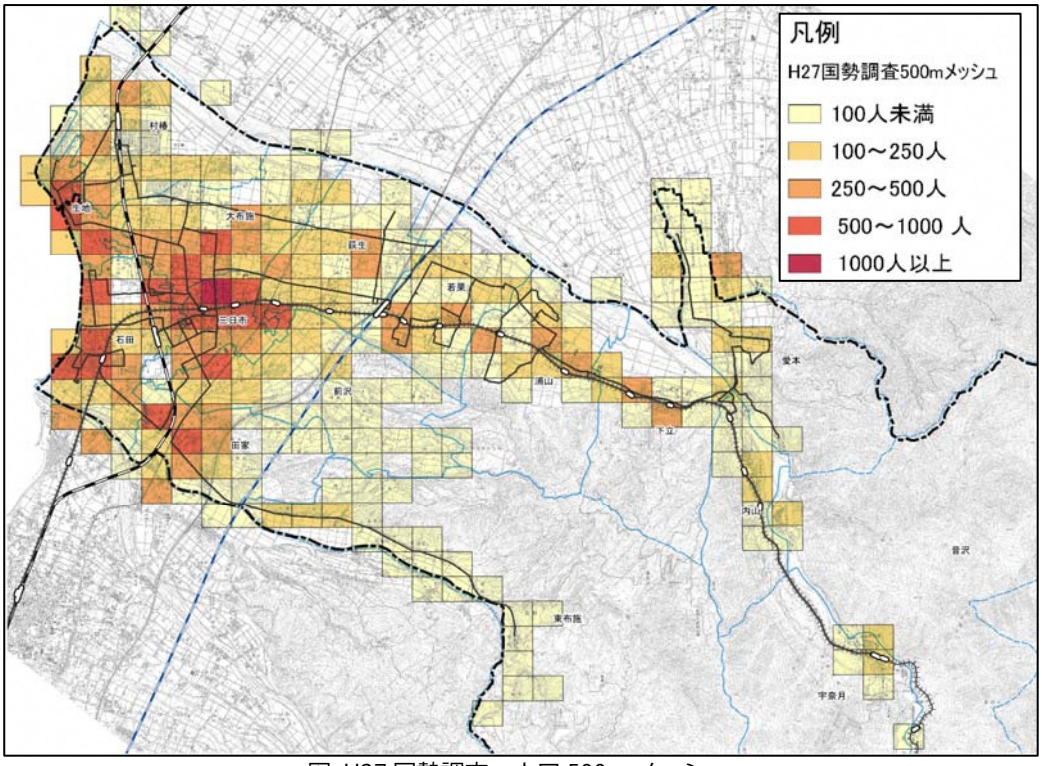


図 H27 国勢調査　人口 500m メッシュ

② 2014 年（平成 26 年）経済センサスにおける従事者数分布

2014 年（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、宇奈月地区が多くなっています。

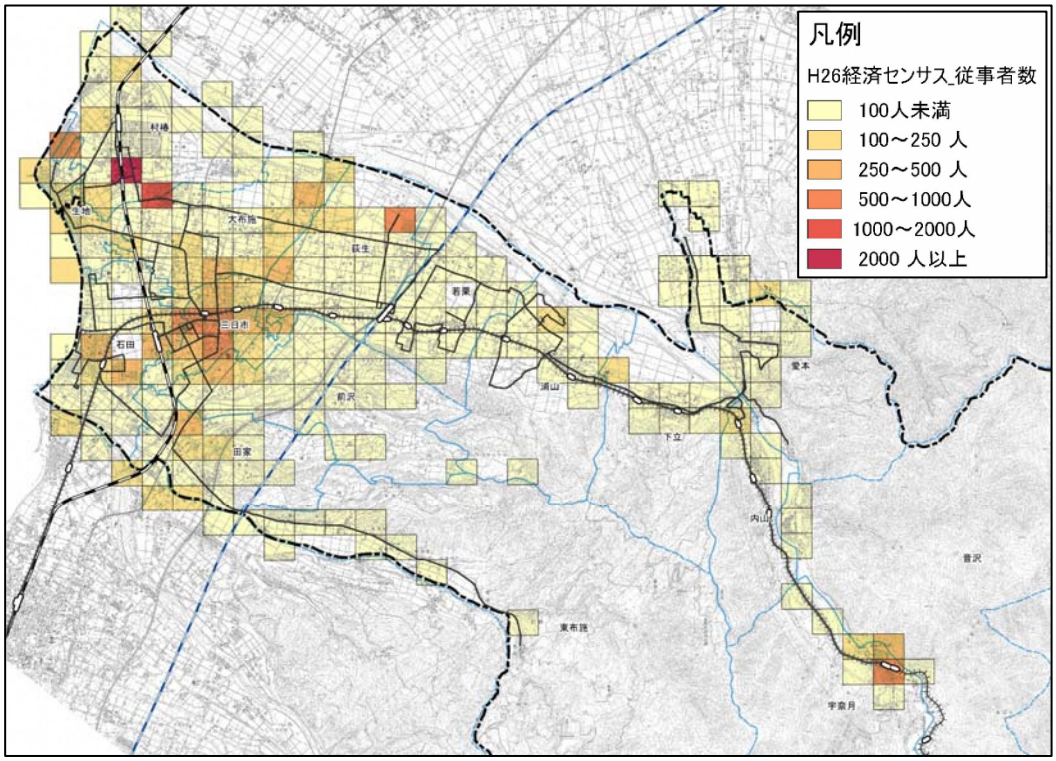


図 H26 経済センサス　従事者 500m メッシュ

（５）少子高齢化の状況

① 高齢化の状況（老年人口の分布）

2015 年（平成 27 年）国勢調査をもとに、65 歳以上の人口（老年人口）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ります。

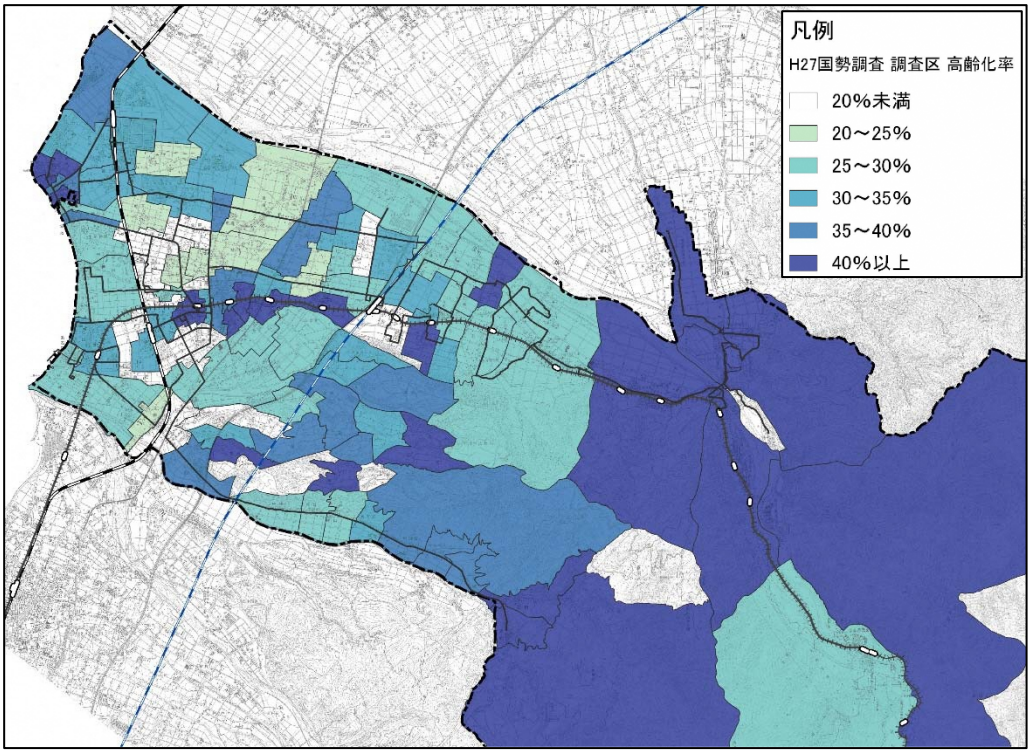


図 H27 国勢調査　地区ごとの高齢化率

② 少子化の状況（年少人口の分布）

2015 年（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ります。

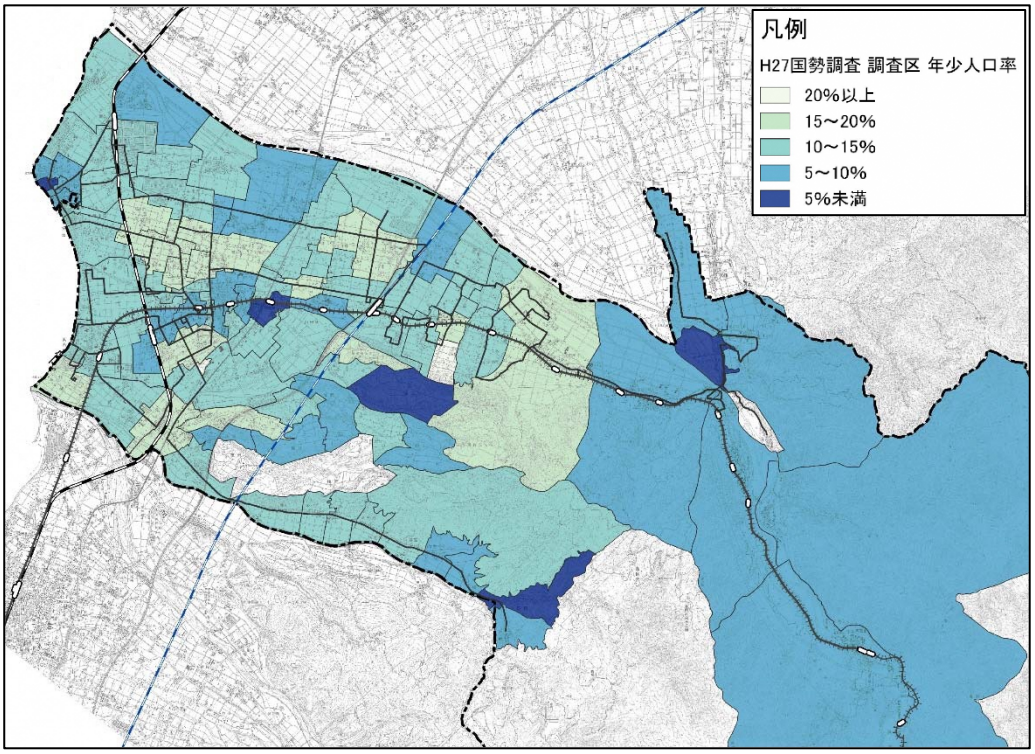


図 H27 国勢調査　地区ごとの年少人口率

③ 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ます。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％以上となっています。

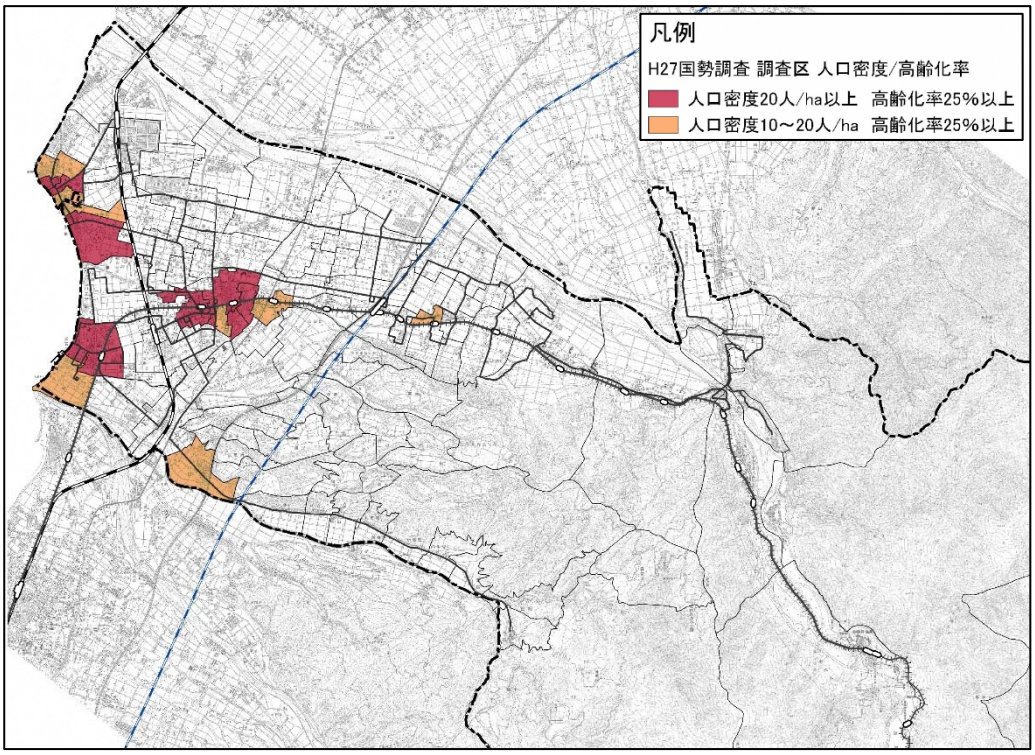


図 H27 国勢調査　人口密度と高齢化率の高い地区

④ 黒部市の人口ピラミッド

本市の人口ピラミッドをみると、男女ともに 65 歳以上の老年人口が多く、15 歳未満の年少人口が少ないつぼ型の形状となっています。

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ます。

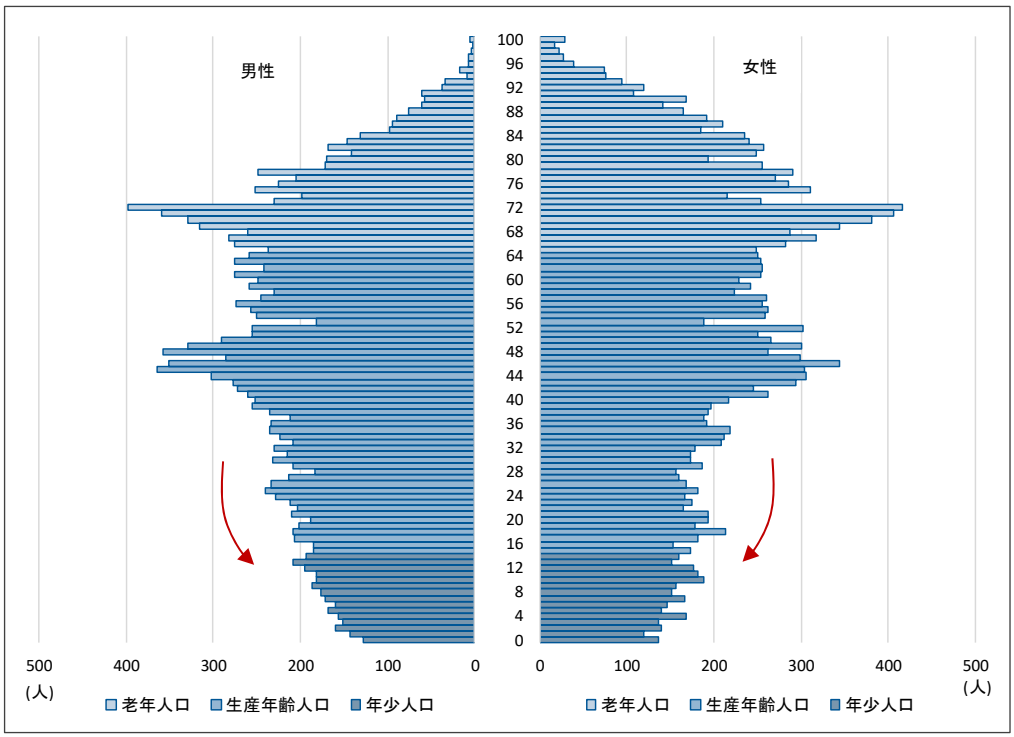


図 黒部市の人口ピラミッド（令和元年 12 月現在　住民基本台帳）

2-3　黒部市の公共交通

（1）黒部市の公共交通概要

本市では、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路線バス、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ます。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しています。

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ました。

さらに令和元年 12 月 25 日には、明峰中学校開校（令和２年４月）に向け、通学環境改善のため、移設新築された富山地方鉄道荻生駅が完成しました。

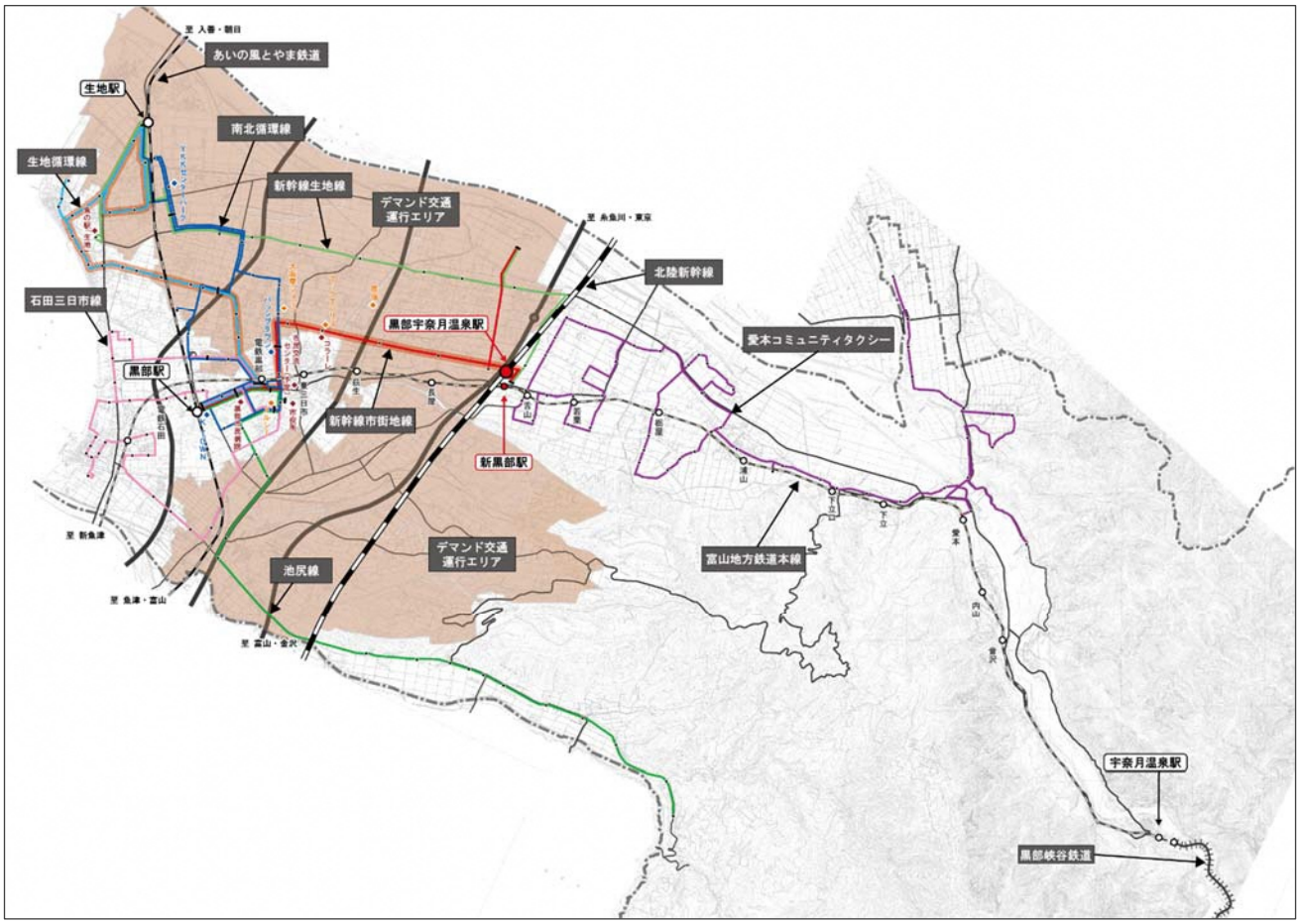


図 黒部市の公共交通網（令和元年 12 月時点）

（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、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 駅が立地しています。

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ます。

経営移管に伴い運賃の値上げが行われたほか、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」が運行されています。

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ます。

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(※)

※　令和２年１月現在の運行本数を記載しています。

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）

行先	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
泊	320 円	240 円	370 円	280 円
生地	190 円	―	210 円	―
黒部	―	190 円	―	210 円
富山	580 円	670 円	670 円	770 円
金沢	1,660 円	1,660 円	1,860 円	1,860 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、平成 27 年３月の同鉄道開業以降、概ね増加傾向が続いています。

黒部駅、生地駅の乗降客数を 10 年前と比較すると、黒部駅では約 12%、生地駅では約９%の減少となっています。

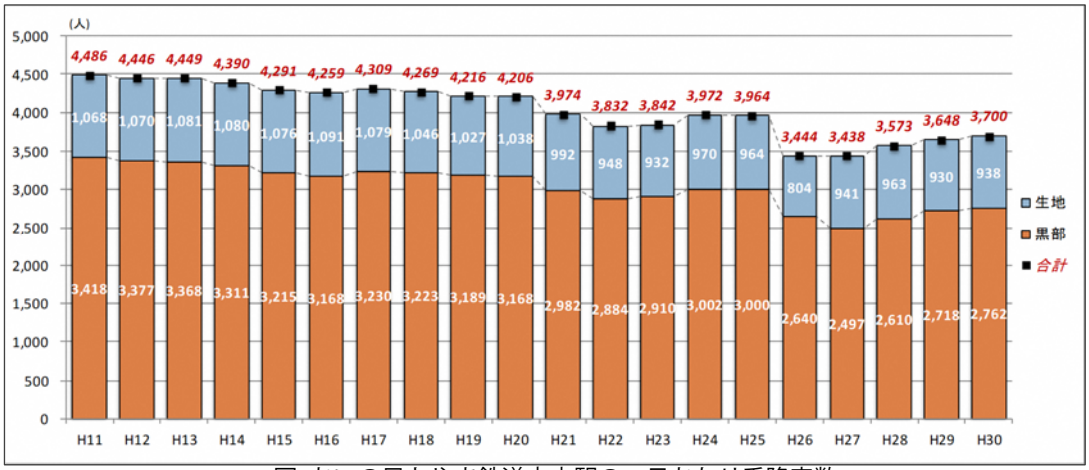


図 あいの風とやま鉄道市内駅の一日あたり乗降客数
※平成 26 年度については、ＪＲ北陸本線(3/13 以前)とあいの風とやま鉄道(3/14 以後)の各駅乗降客数の合計をもとに算出

（３）【鉄道】富山地方鉄道本線

① 富山地方鉄道本線の概要

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の軸となっています。

市内には電鉄黒部駅、宇奈月温泉駅を始めとする 16 駅が立地しています。

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ました。

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 線の無人駅です。

ホームへの経路がバリアフリー化されている駅は、新黒部駅、荻生駅、宇奈月温泉駅及び下立口駅で、その他の駅は階段の昇降が必要となっています。

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	14 台	朝	有	有
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	有(※1)	48 台	無(※2)	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
栃屋	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

※1　黒部宇奈月温泉駅駐車場

※2　アテンダントが常駐(日中時間帯)

図 移設新築された荻生駅
（令和元年 12 月）

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ます。

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推移しています。

平成 26 年度に新設された新黒部駅は、宇奈月温泉駅、電鉄黒部駅、東三日市駅に次いで 4 番目に乗降客数が多い駅となっています。

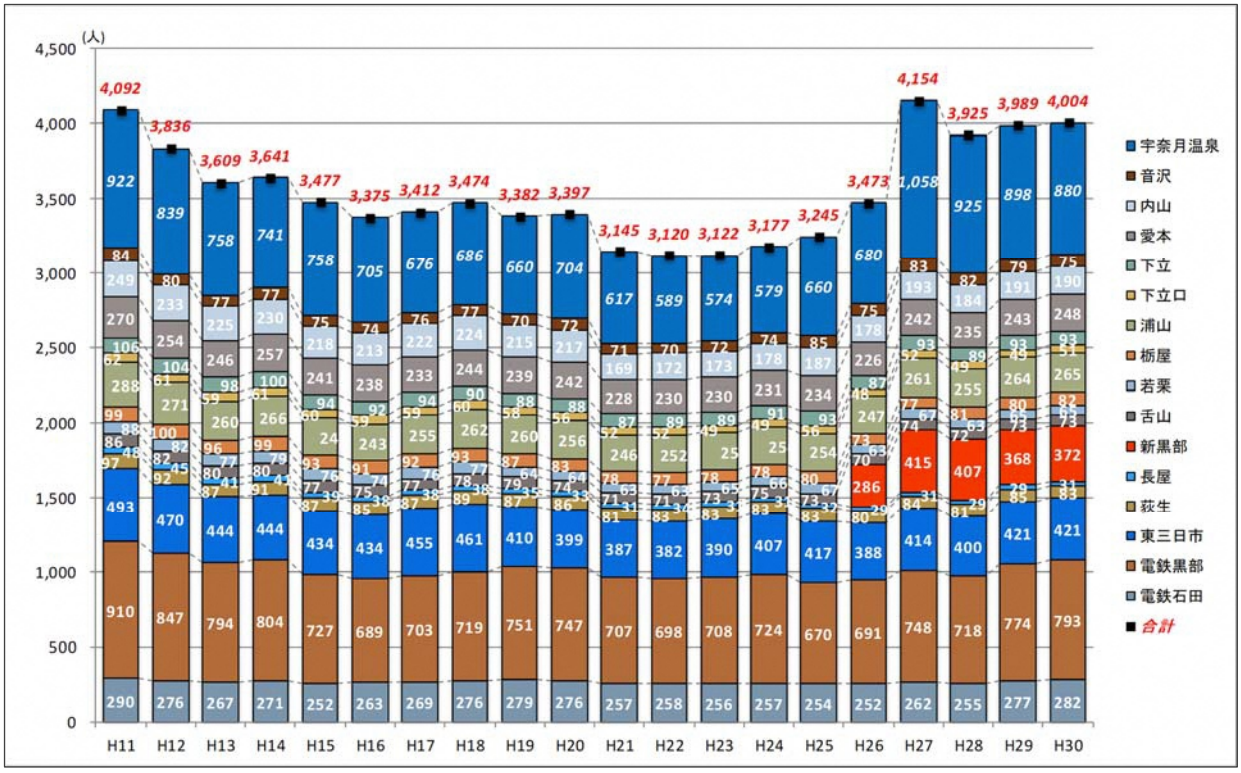


図 富山地方鉄道本線市内駅の一日あたり乗降客数

（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です。

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しています。

運賃は、距離別運賃制で 170～300 円となっています。

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 40～50 人の利用となっています。

平成 30 年度の 1 日平均利用者数は 40～50 人で推移し、1 便平均に換算すると 1.8 人となっており、前年度と比較すると改善傾向にあります。

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、利用者数が微増傾向となっています。

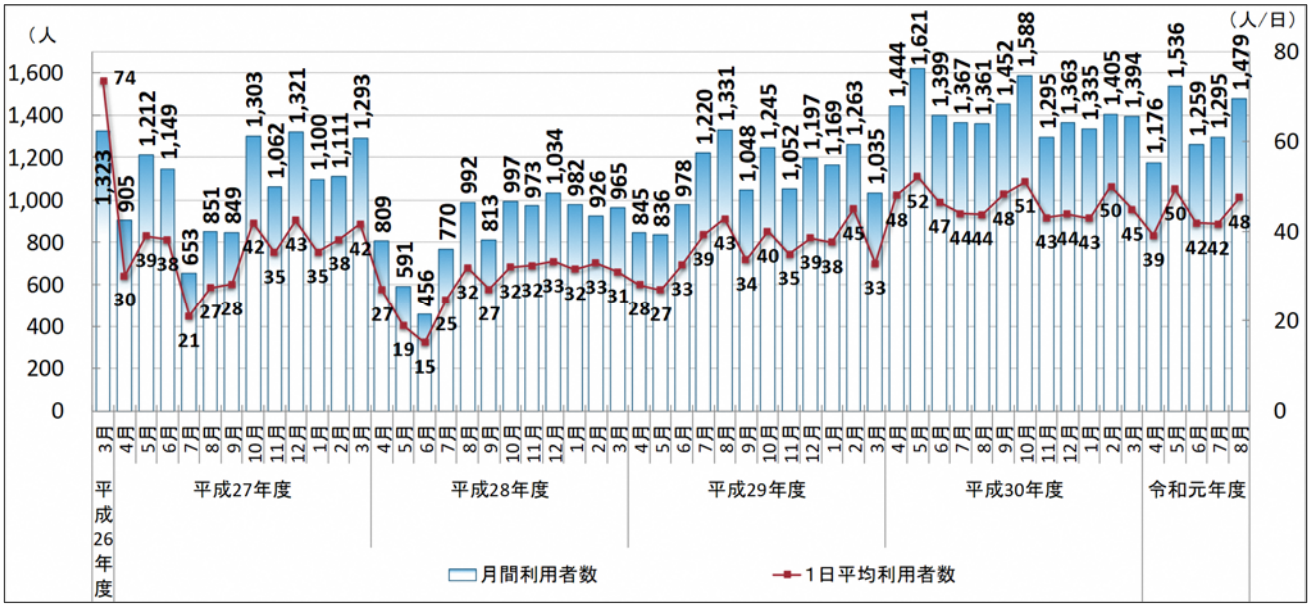


図 新幹線市街地線利用者数推移

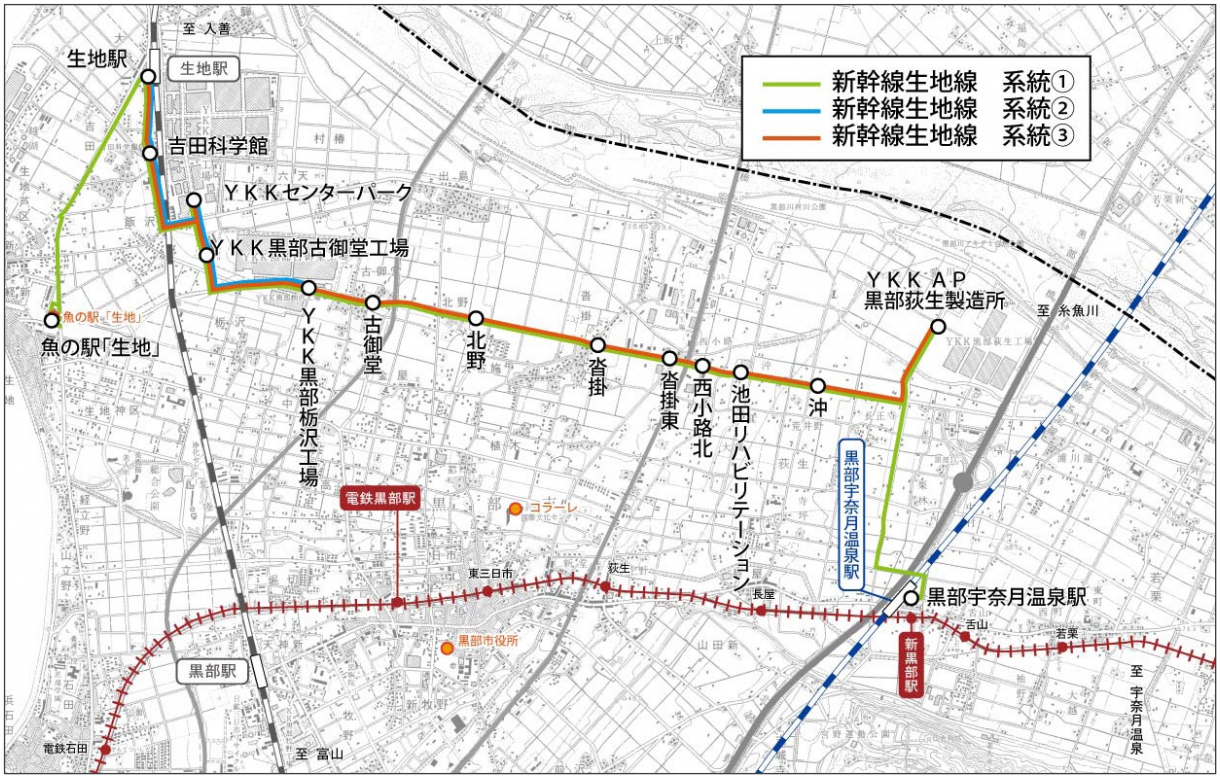
（５）【路線バス】新幹線生地線

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」のほか、ＹＫＫの工場を結ぶ、観光やビジネスに利用できる路線バスです。

平日は定時定路線バスとして運行していますが、休日は予約式の相乗りタクシーとして運行しています。

運賃は、平日・休日いずれも一律 200 円となっています。



※　令和２年４月改正予定の路線図を表示しています。

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ます。

路線の系統を増やした平成 29 年６月以降、利用者数が特に増加し、１日平均 80 人を超える利用で推移しています。

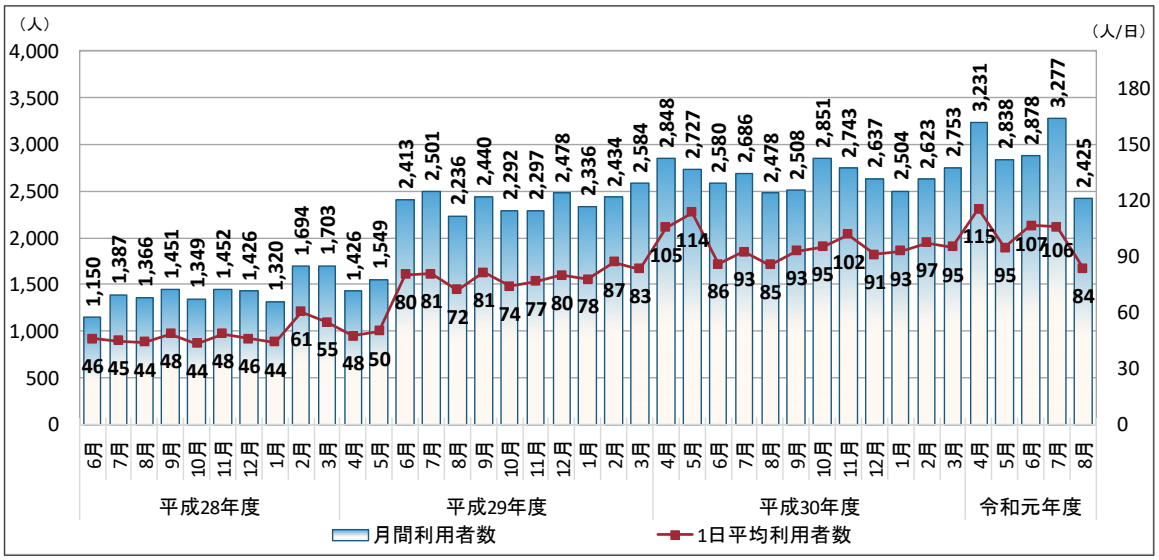


図 新幹線生地線利用者数推移

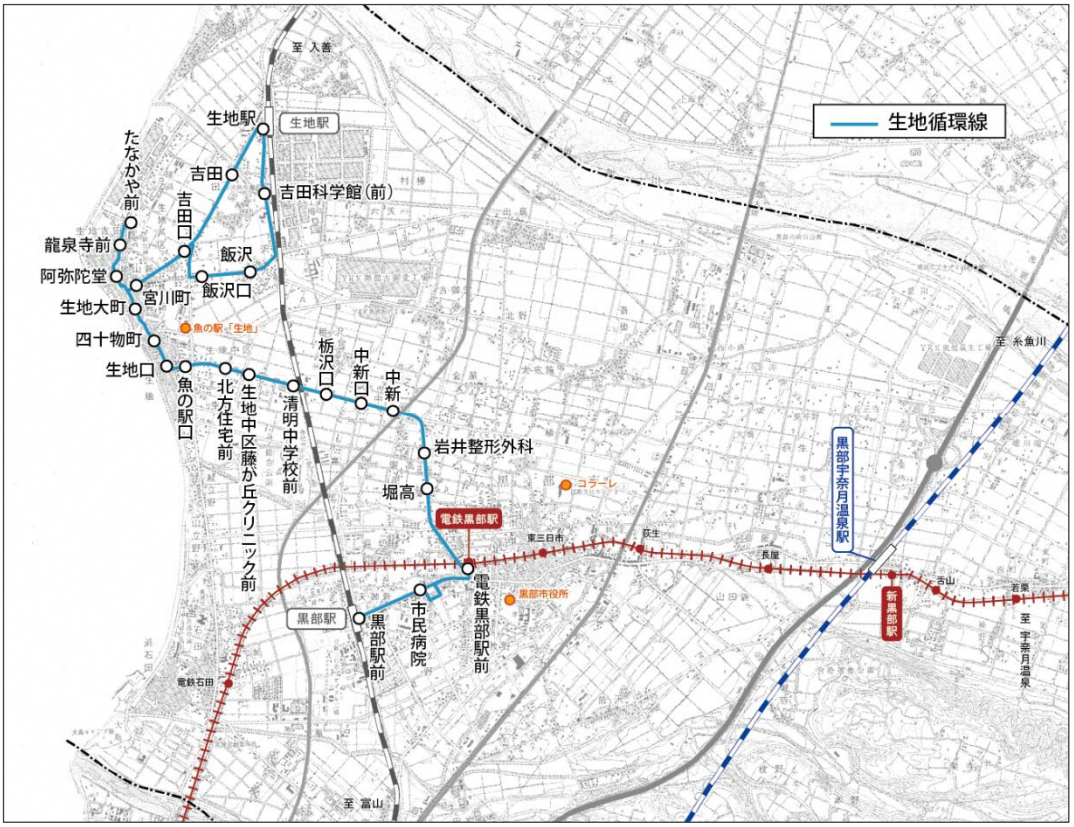
（６）【路線バス】生地循環線

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です。

１日 12 往復運行し、そのうち６往復がたなかや前を経由しています。

運賃は一律 200 円となっています。



※　令和２年４月改正予定の路線図を表示しています。

② 生地循環線の利用状況

生地循環線の利用者数は、平成 29 年度までは概ね１日平均 60 人前後で推移していましたが、平成 30 年度以降は概ね１日平均 50 人前後に減少しています。

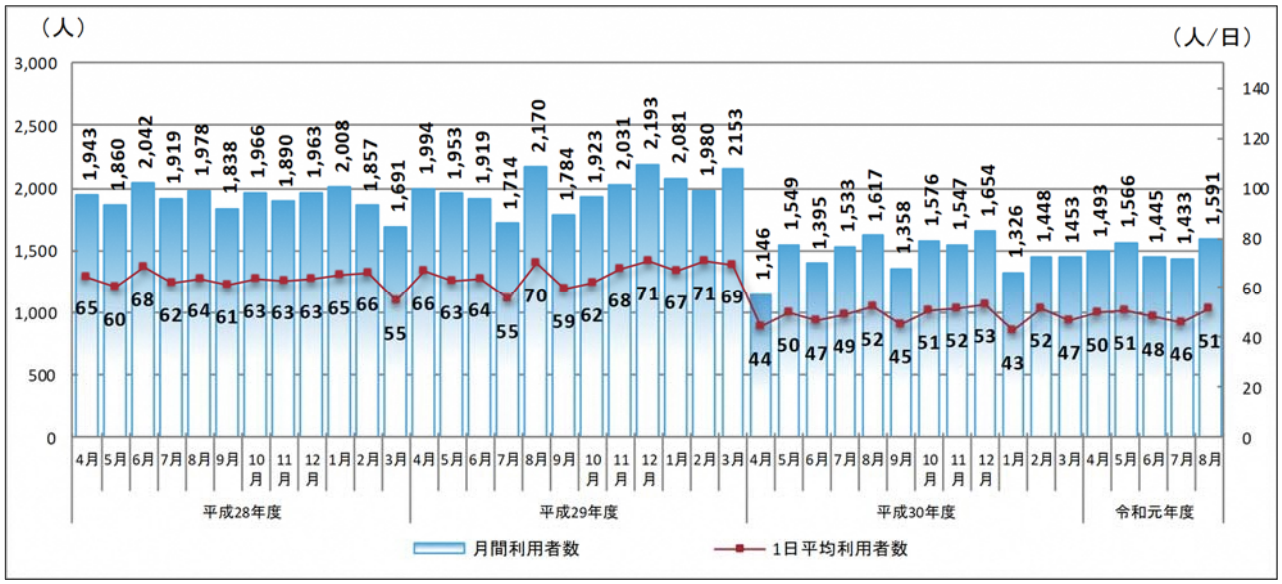


図 生地循環線利用者数推移

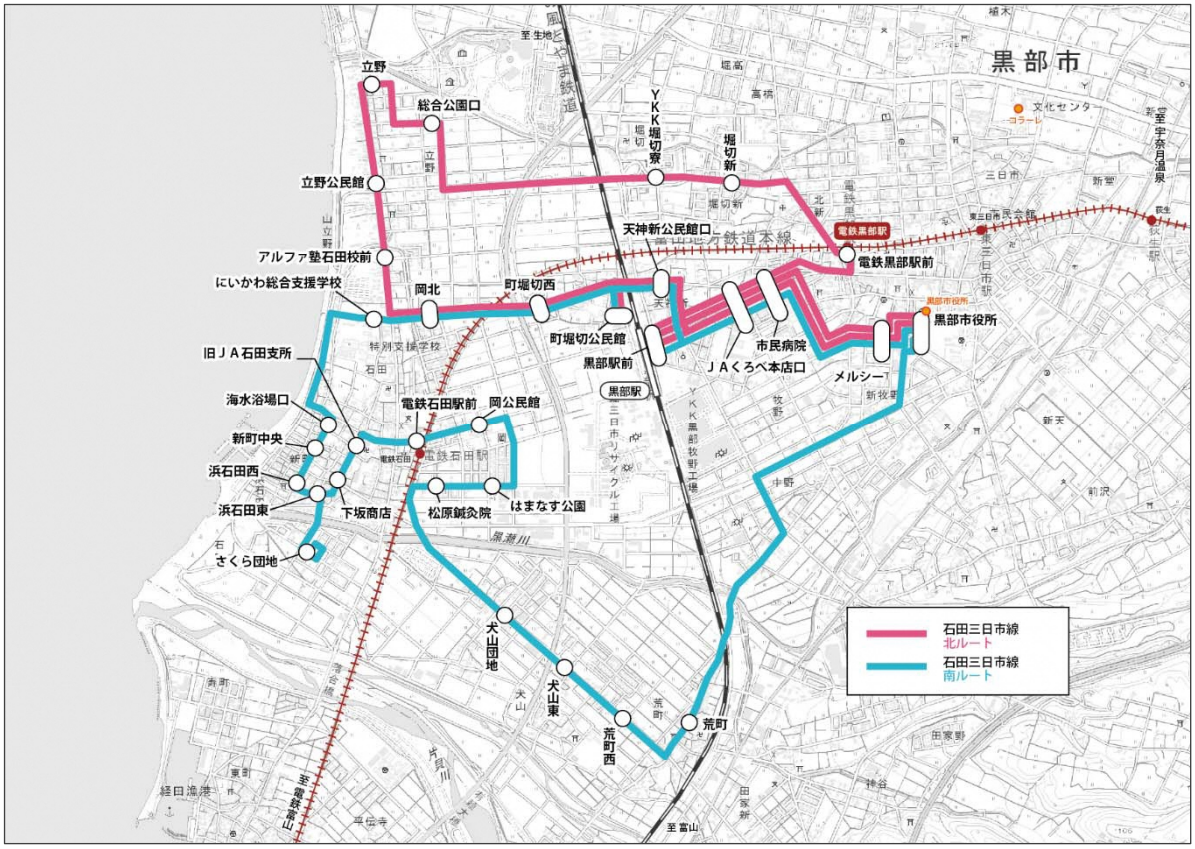
（７）【路線バス】石田三日市線

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です。

平日のみ北・南ルート共に６便運行し、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です。

運賃は一律 200 円となっています。



※　令和２年４月改正予定の路線図を表示しています。

② 石田三日市線の利用状況

石田三日市線の利用者数は、増加傾向にあります。

平成 30 年度の月あたり利用者数は、９月に若干落ち込んだものの、概ね前年度より増加して推移しています。１日平均利用者数は、35 人程度で推移しています。

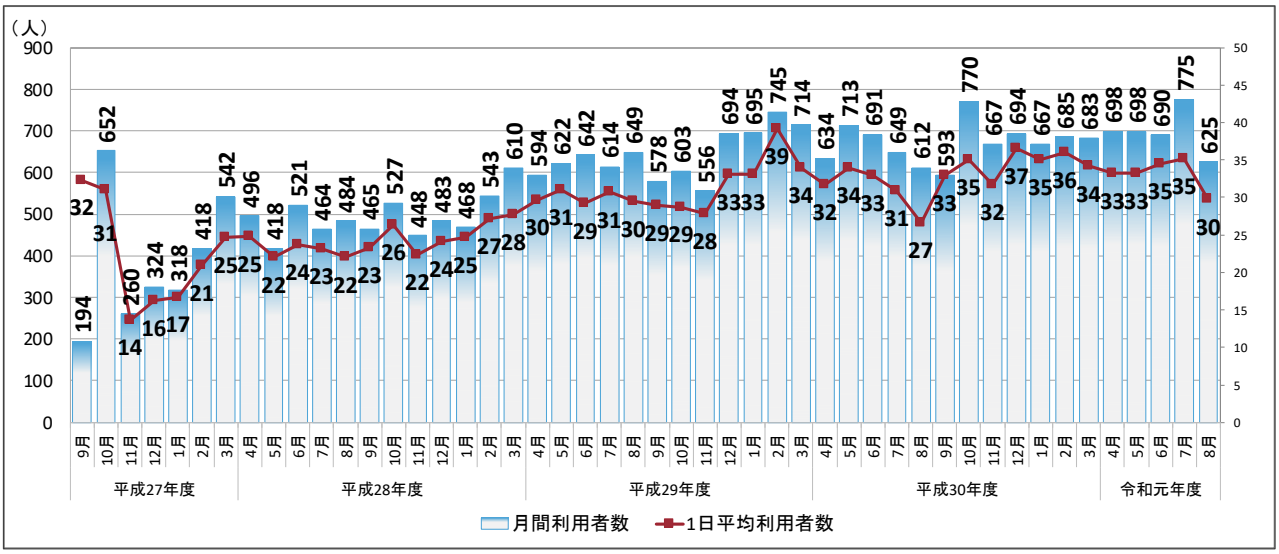


図 石田三日市線利用者数推移

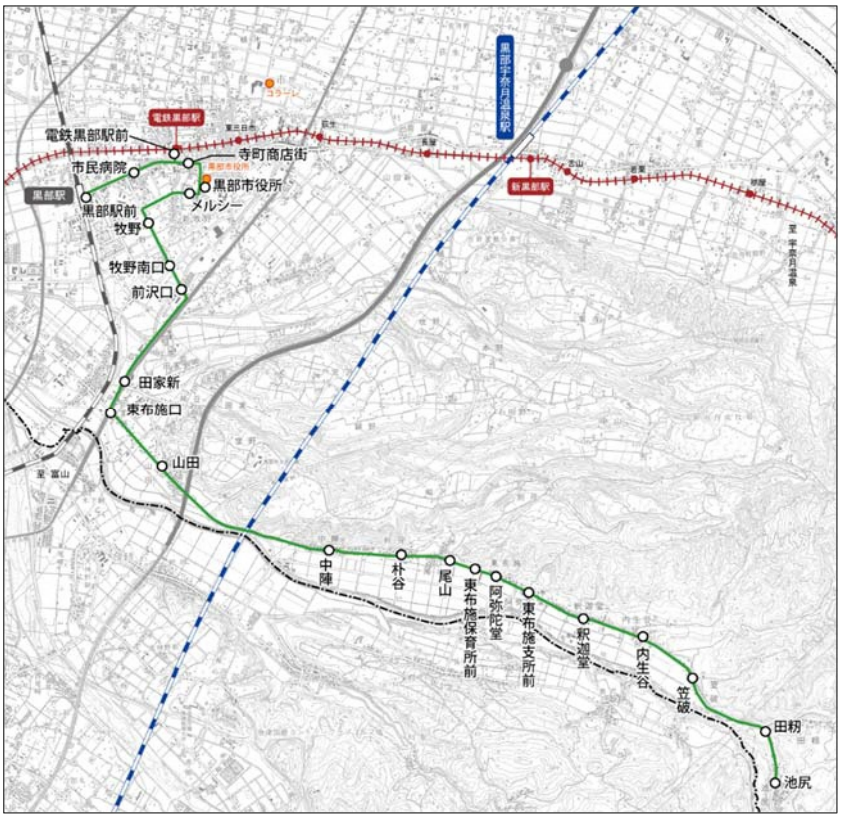
（８）【路線バス】池尻線

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です。

１日６往復運行しており、東布施口から田籾の区間は、路線上であればバス停以外でも乗降が可能です。

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 円となっています。



② 池尻線の利用状況

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傾向にあります。

平成 29 年度までは月ごとに利用者数の大きな増減が見られましたが、平成 30 年度以降は増減幅が小さくなっています。

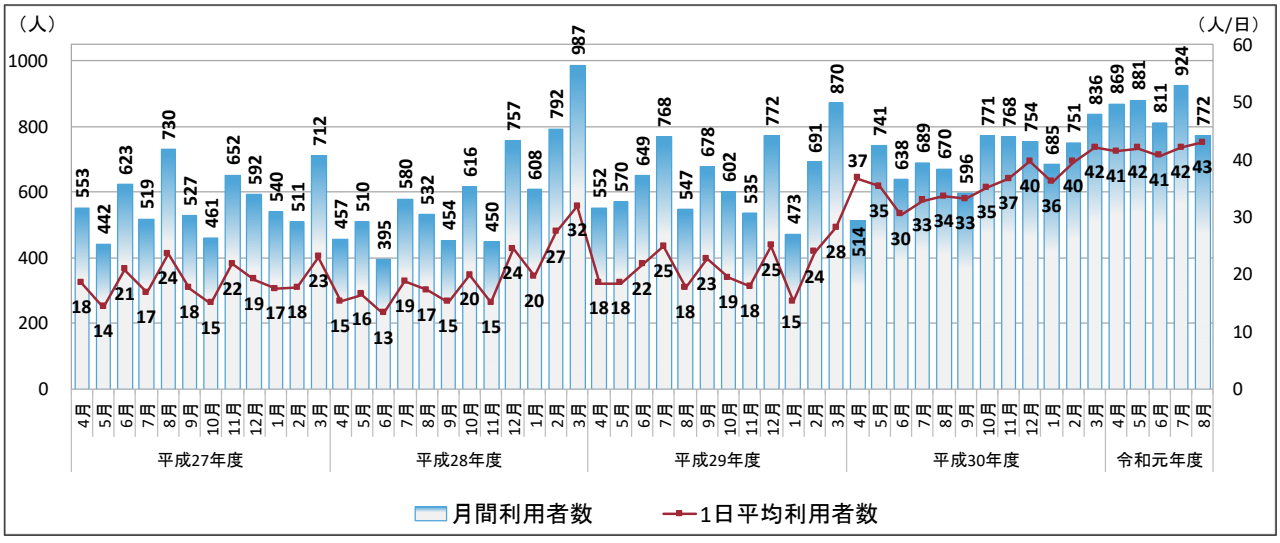


図 池尻線利用者数推移

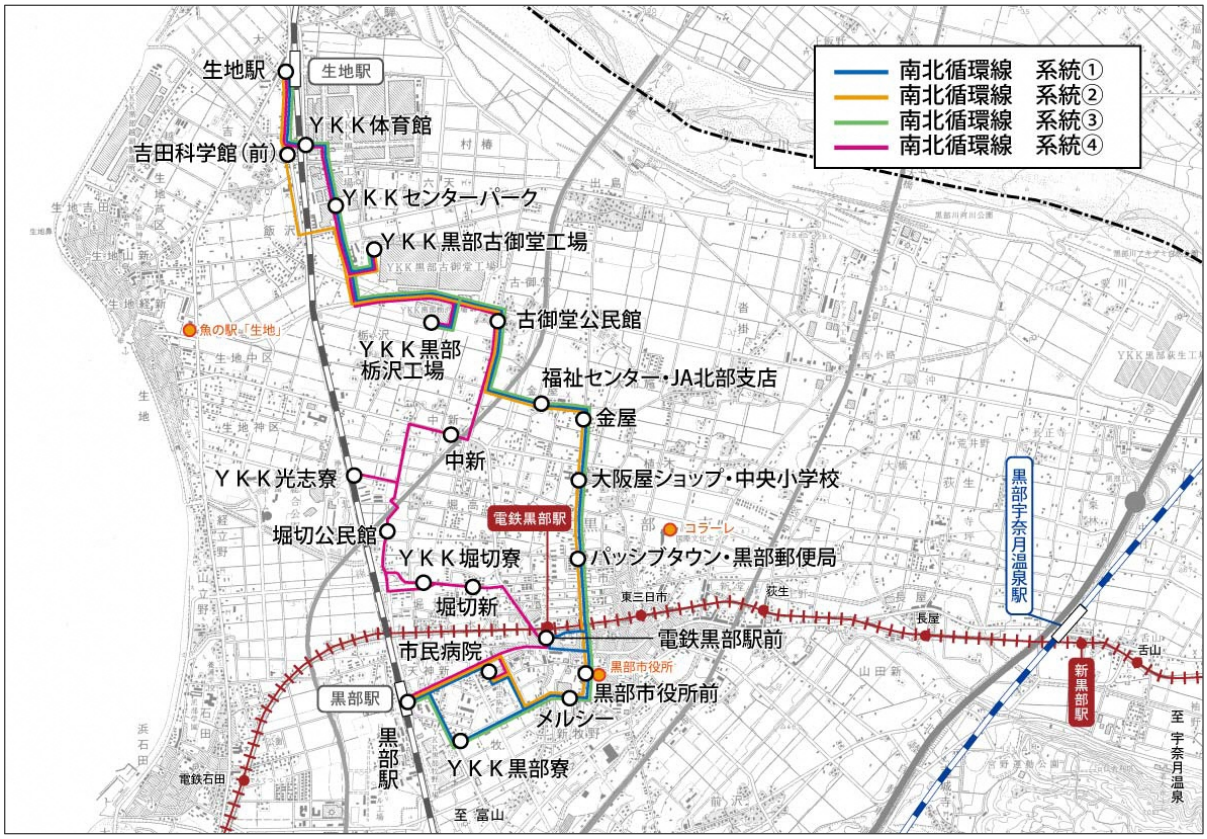
（９）【路線バス】南北循環線

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系統を有しています。

平日のみ運行し、時間帯によって運行ルートが異なります。

運賃は一律 200 円となっています。



※　令和２年４月改正予定の路線図を表示しています。

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、本格運行後は 400 人/日前後の利用があります。

当初想定としていた１日平均利用者数（440 人/日）を下回る状況が続いています。

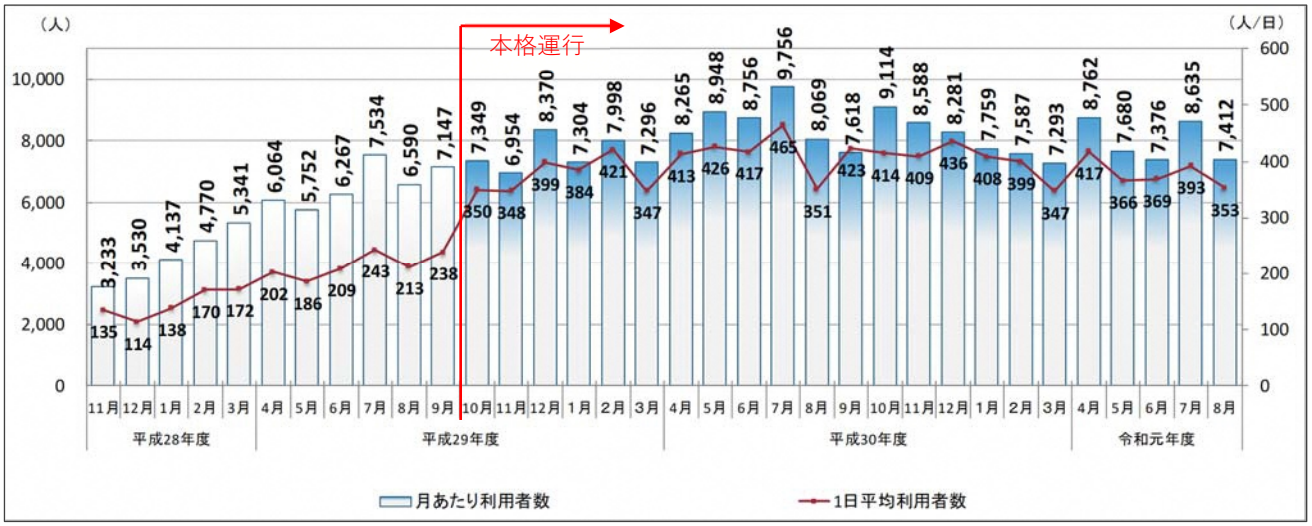


図 南北循環線利用者数推移

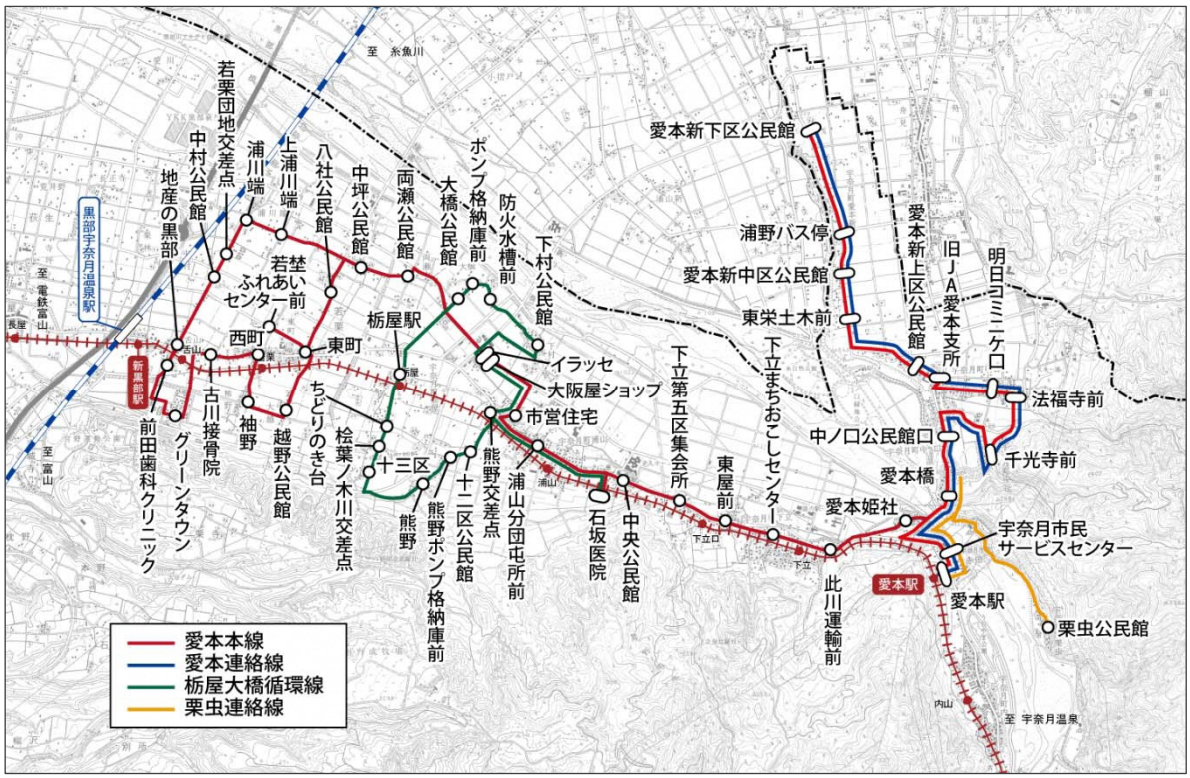
（１０）【コミュニティ交通】愛本コミュニティタクシーの利用状況

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です。
復路に限り、ルート上で自由に降車することが可能です。
運賃は 200 円、一部区間での乗降は 100 円となっています。

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
（愛本サポート便）	平日のみ（土日祝運休）	１日１便	愛本駅
愛本連絡線 （愛本フィーダー線）	平日のみ（土日祝運休） 【要予約（令和２年４月～）】	１日４便（２往復）	愛本駅
栗虫連絡線	平日のみ（土日祝運休） 【要予約】	１日４便（２往復）	愛本駅
栃屋大橋循環線	平日のみ（土日祝運休）	１日２便（２回り）	栃屋駅

※ 愛本フィーダー線は、令和２年４月から「愛本連絡線」に名称を変更します。



※　令和２年４月改正予定の路線図を表示しています。

② 一日あたりの利用状況

平成 30 年度の一日あたり利用者数は、16 人から 20 人程度で前年度に比べ前期で多く後期で少ない傾向にあります。

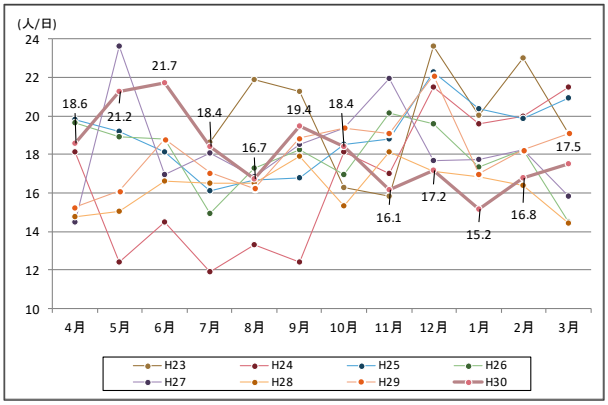
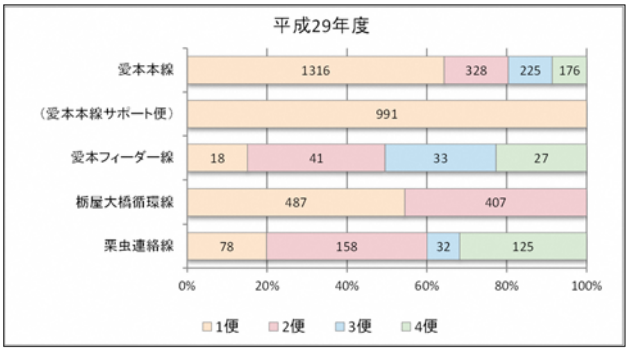


図 愛本コミュニティタクシー　一日あたりの利用状況推移

③ 便別の利用状況

平成 30 年度の便別利用状況は、平成 29 年度の利用状況と同様の傾向となっています。
愛本本線では 1 便の利用者数が半数以上を占めています。
愛本フィーダー線（愛本連絡線）、栗虫連絡線は 2 便の利用が最も多く概ね 4 割程度を占めています。
栃屋大橋循環線は 1 便、2 便ともに同程度の利用者数となっています。



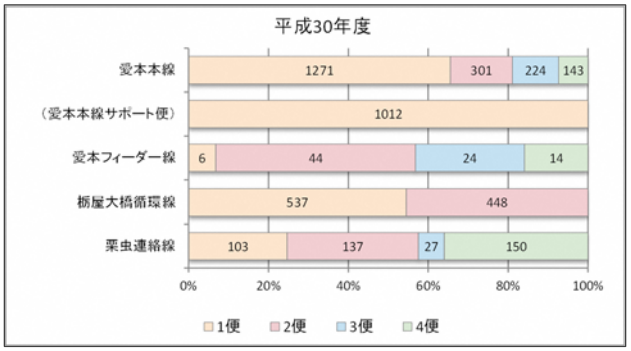


図 愛本コミュニティタクシー　便別の利用状況（左：平成 29 年度　右：平成 30 年度）

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しています。
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ます。
愛本フィーダー線（愛本連絡線）は利用者数の減少が進んでいます。

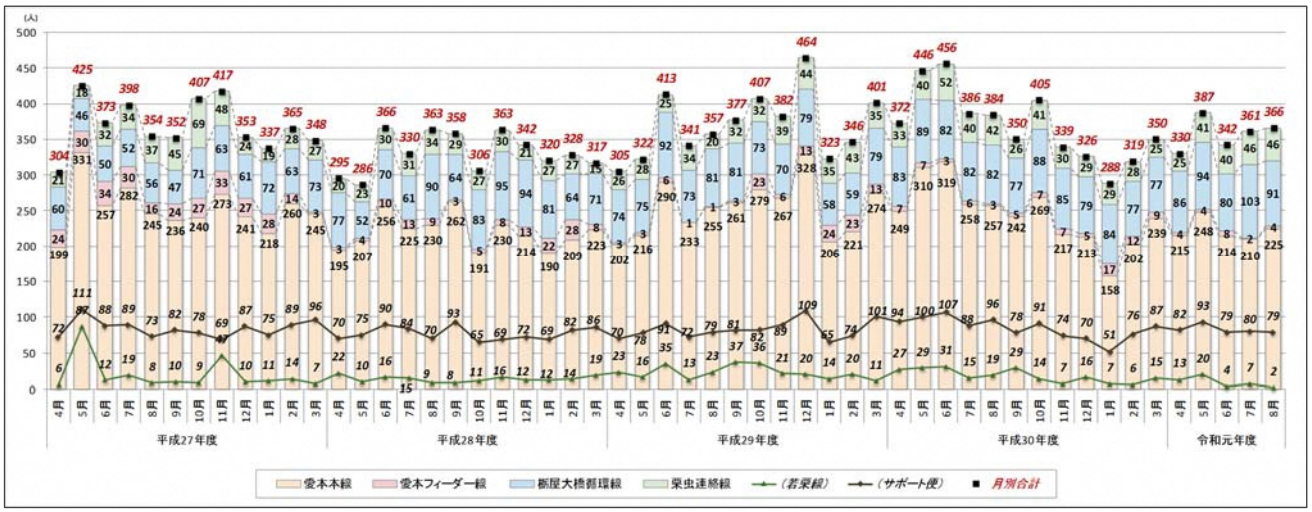


図 愛本コミュニティタクシー　路線ごとの利用状況

（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

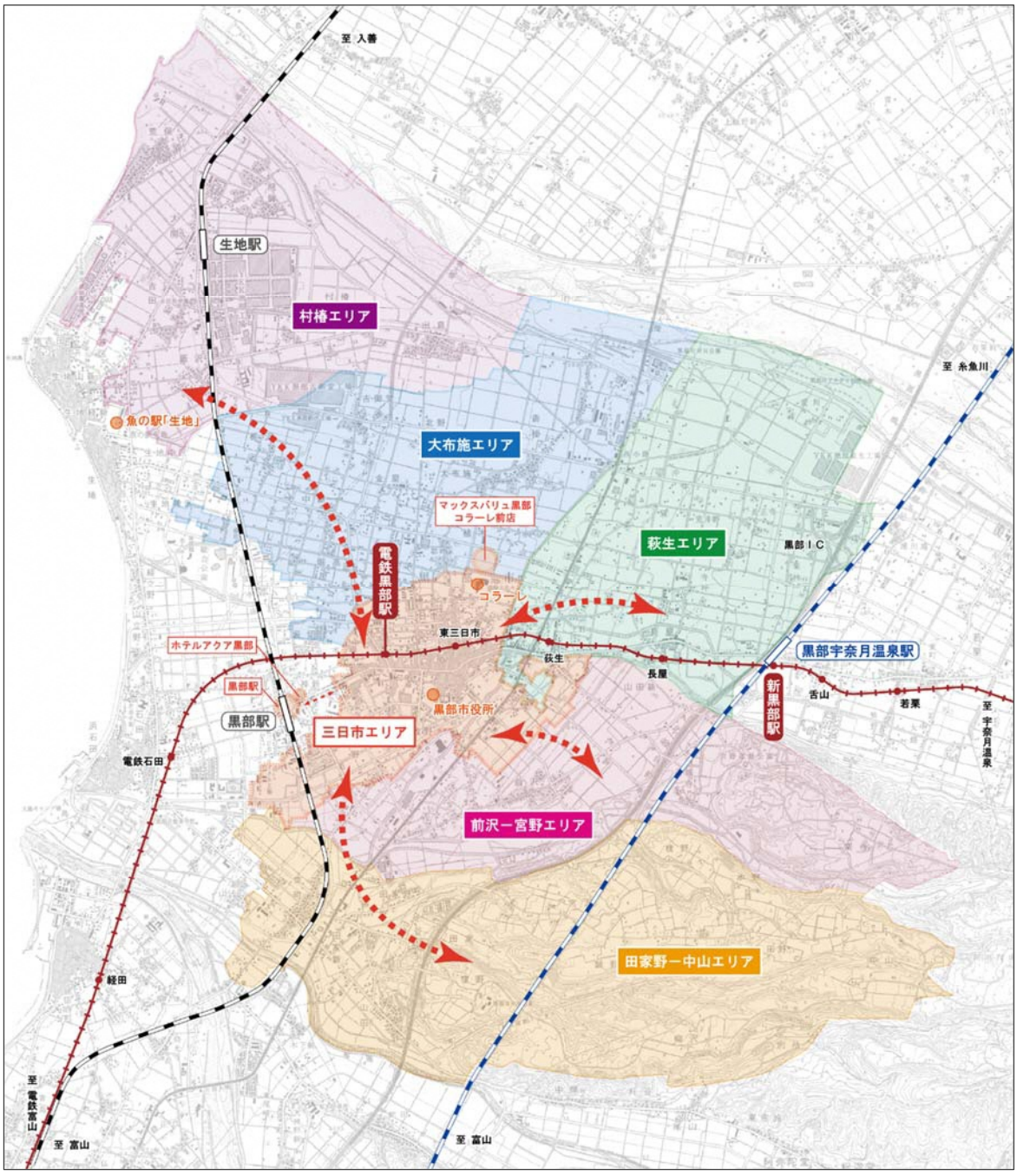
田家野―中山エリア及び前沢―宮野エリア並びに村椿・大布施エリア及び荻生エリアと三日市エリアを結ぶ予約式乗合タクシーです。

行先は限定されていますが、自宅から利用が可能な「ドア・ツー・ドア」型での運行となっています。

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）を設定しています。

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です。

運賃は 500 円となっています。



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/便で推移しています。

前沢―宮野エリアでは、利用者が増加傾向にあります。

村椿・大布施エリアの 1 日あたりの利用者数は、他路線よりも多い傾向にあります。

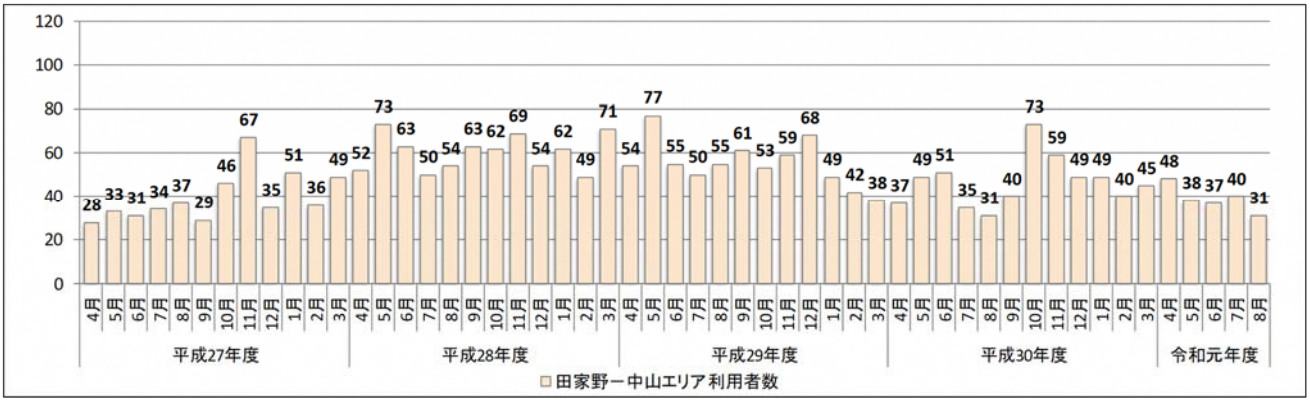


図 デマンドタクシー　月あたりの利用状況推移(田家野－中山エリア)

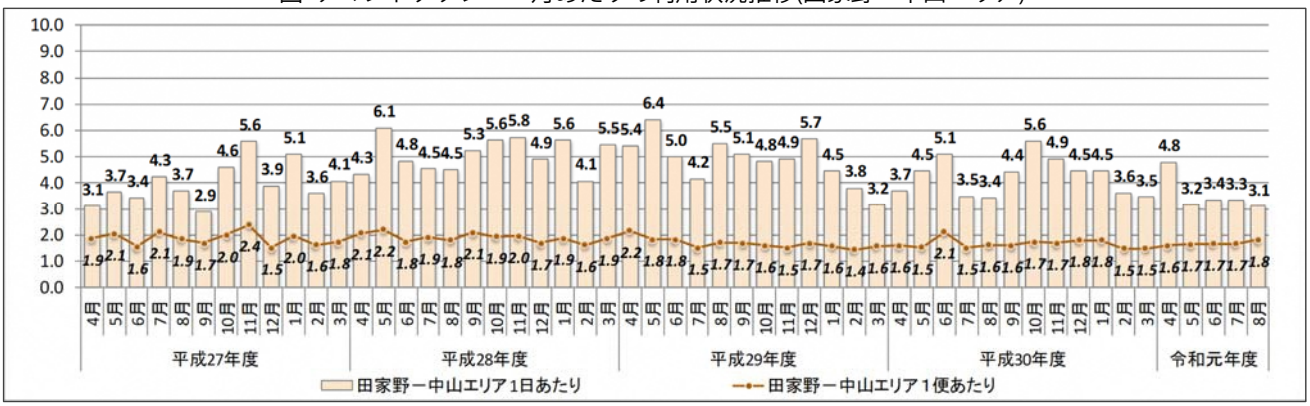


図 デマンドタクシー　1 日、1 便あたりの利用状況推移(田家野－中山エリア)

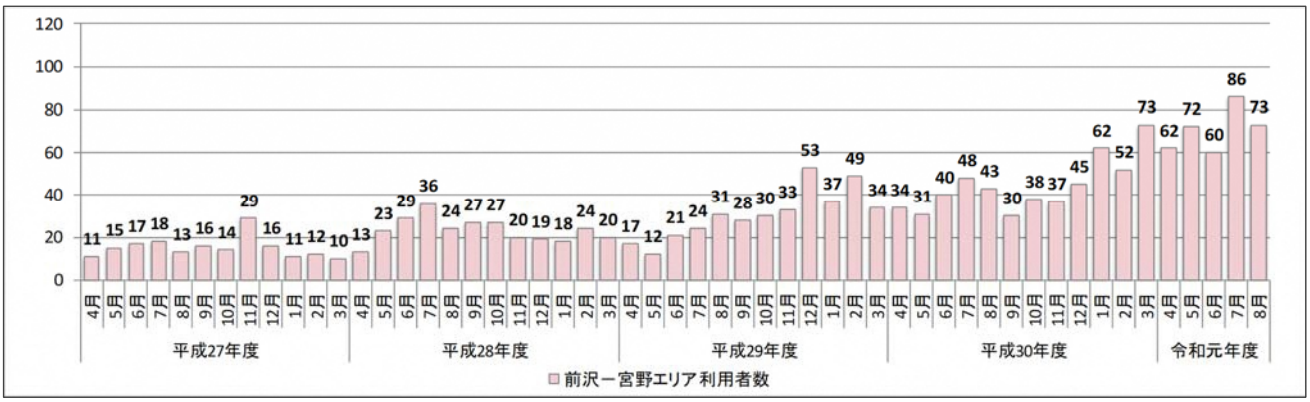


図 デマンドタクシー　月あたりの利用状況推移(前沢－宮野エリア)

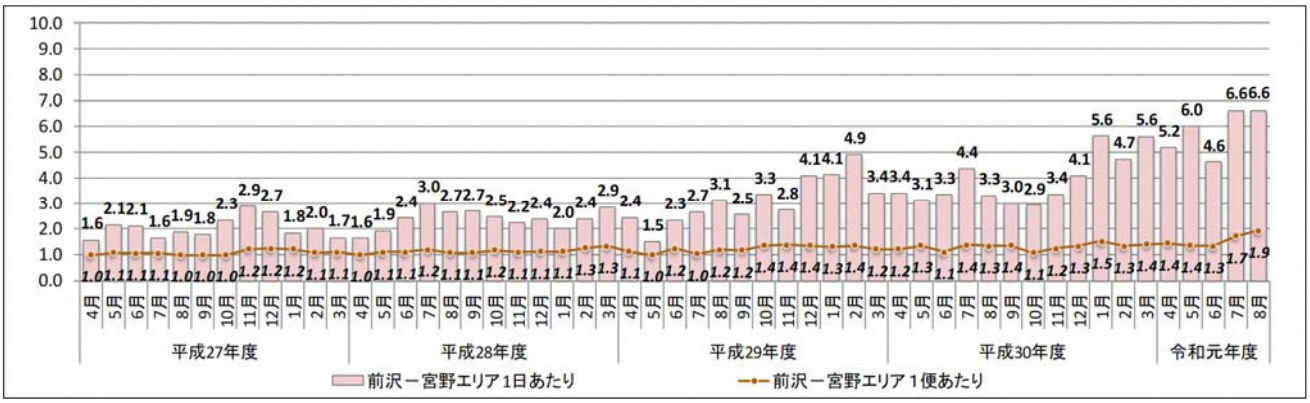


図 デマンドタクシー　1 日、1 便あたりの利用状況推移(前沢－宮野エリア)

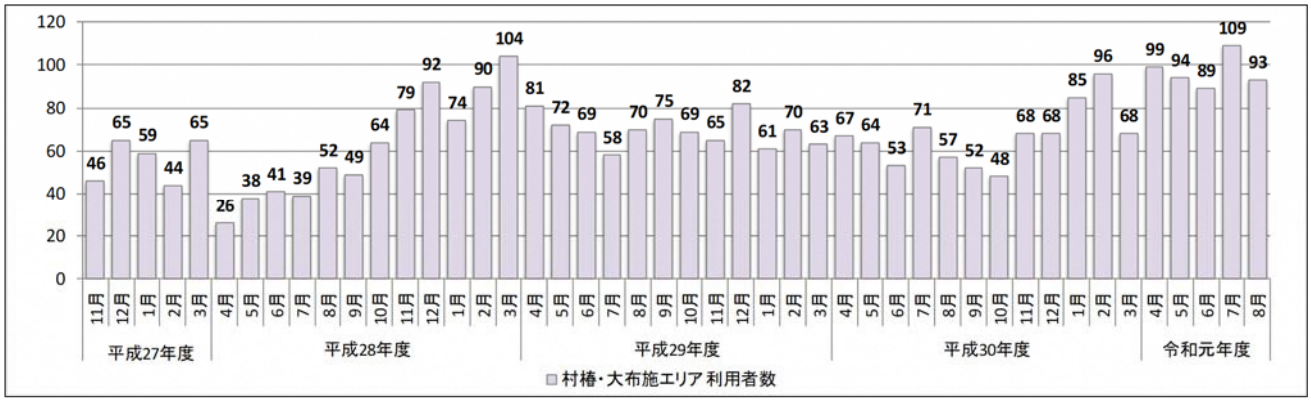


図 デマンドタクシー　月あたりの利用状況推移（村椿・大布施エリア）

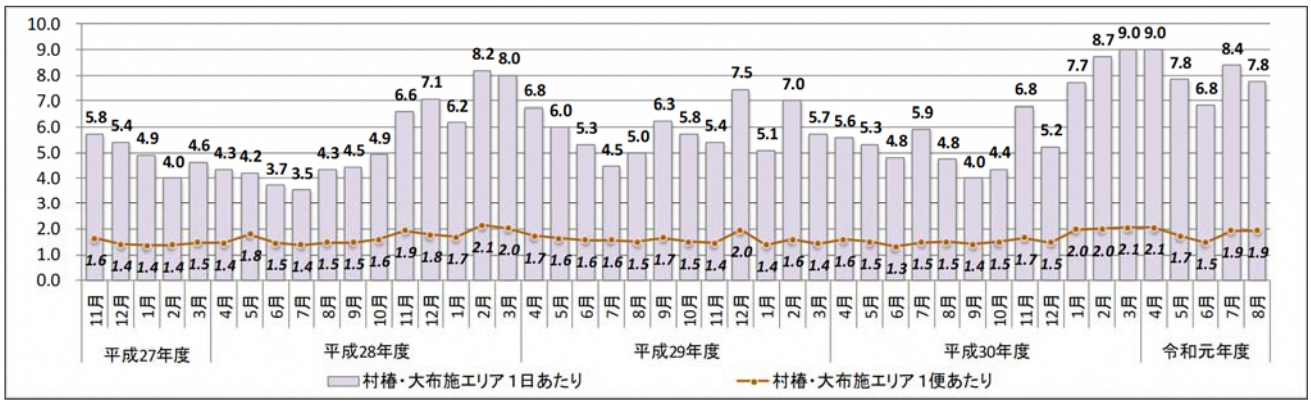


図 デマンドタクシー　１日、１便あたりの利用状況推移（村椿・大布施エリア）

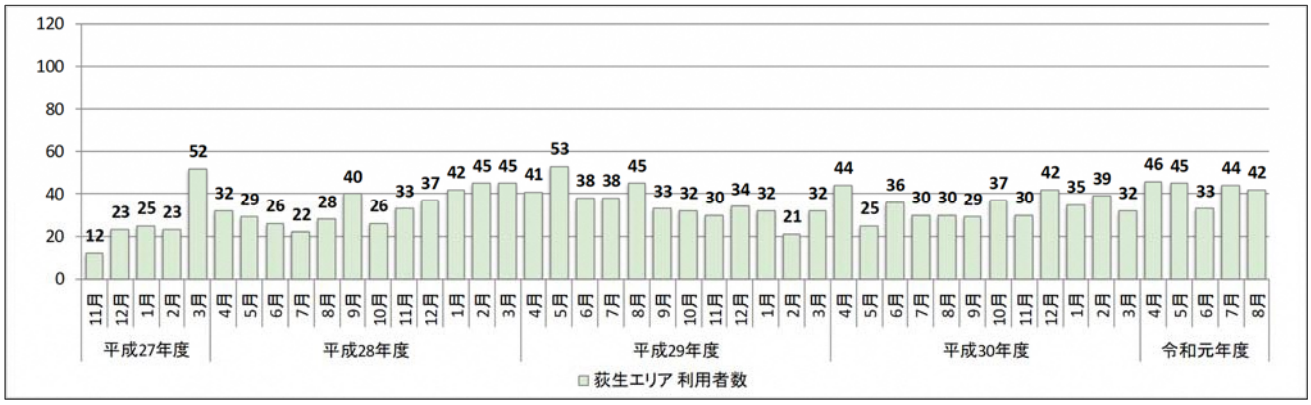


図 デマンドタクシー　月あたりの利用状況推移（荻生エリア）

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）

（１２）運行事業を担う人材の不足

全国的にも全産業において、人手不足が進んでいる中、特に交通事業者の人手不足が深刻となっています。

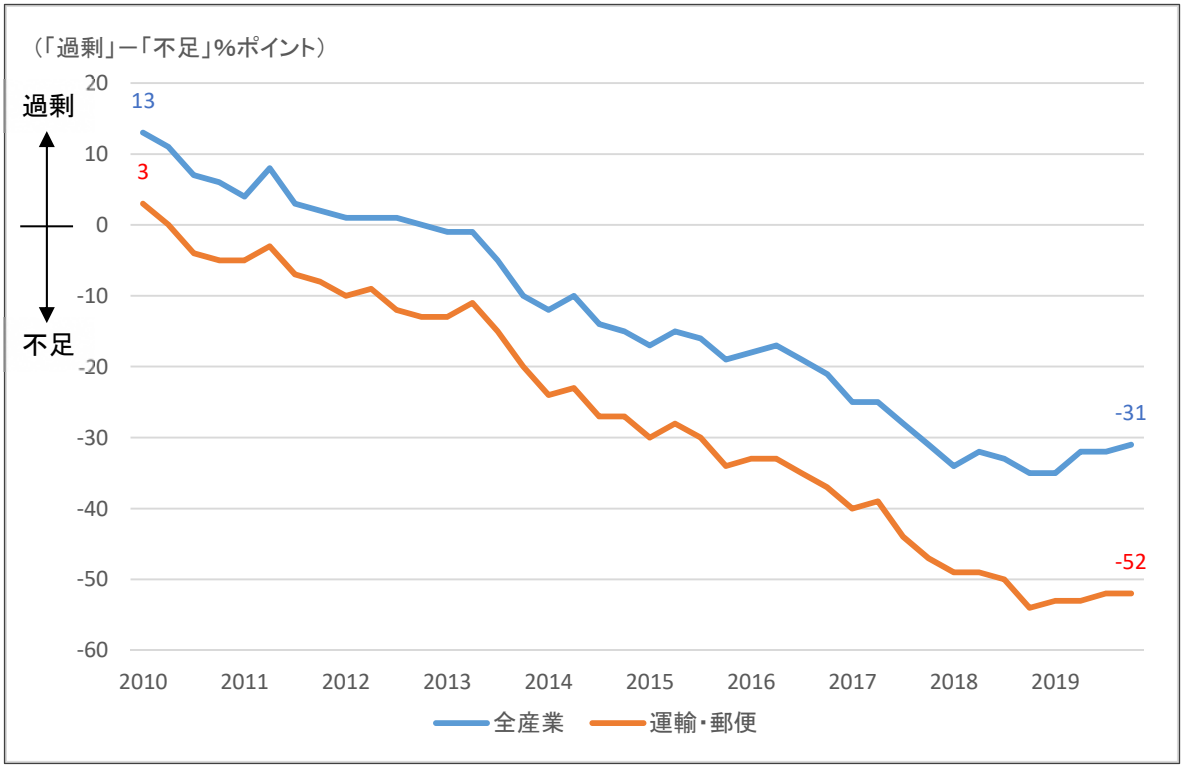


図 雇用人員判断 DI（「過剰」－「不足」）
（日本銀行「企業短期経済観測調査」）

（１３）路線バス及びデマンドタクシーにおける収支状況

本市の路線バス及びデマンドタクシーの収支状況は、平成 30 年度以降、新たな路線の運行により、運賃収入が増加しましたが、一方で、運行経費も大きく増加し、収支の差が大きくなっています。

なお、この収支の差額については、国、県、市及び民間事業者で負担しています。

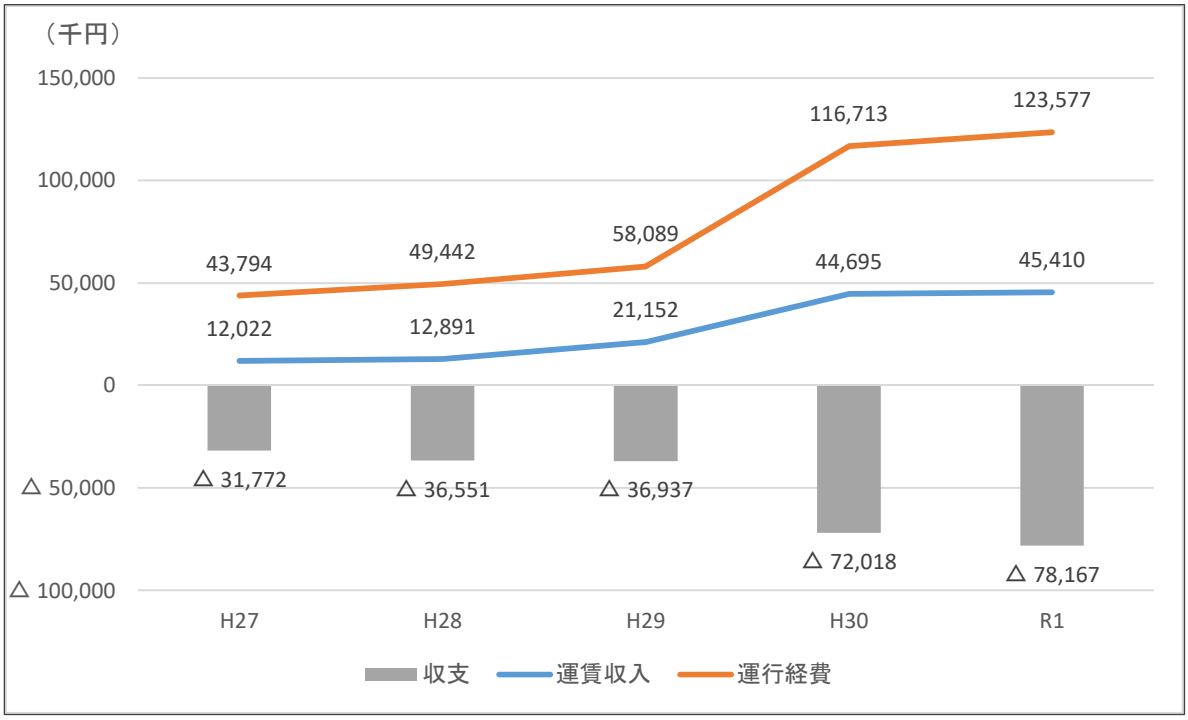


図 市内路線バス・デマンドタクシーの収支状況
（決算資料（平成27年度～30年度）及び予算資料（令和元年度））

（１４）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％を占める結果となりました。

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ます。

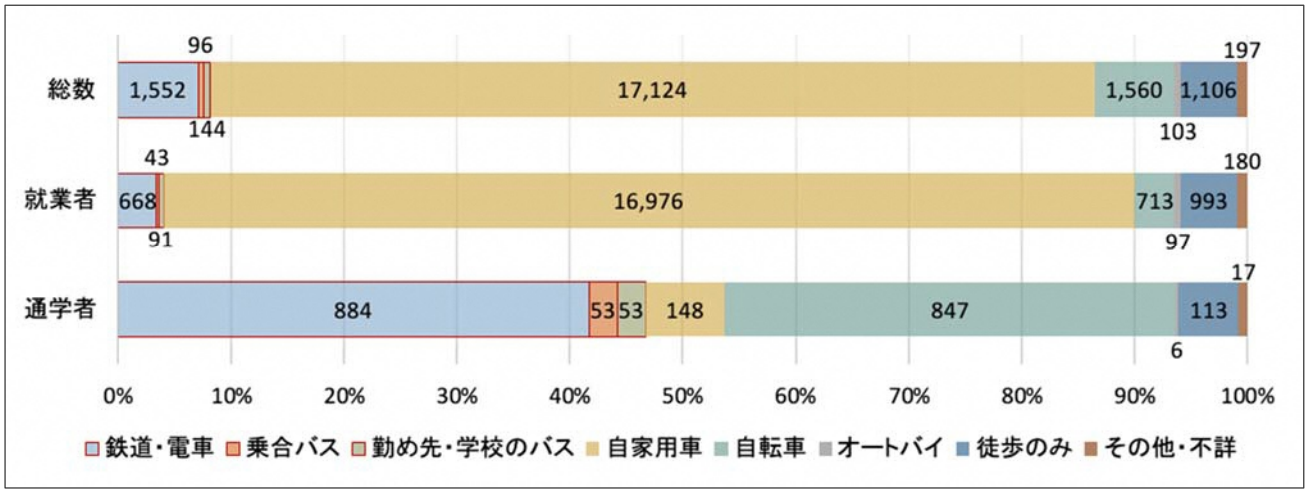


図 平成 22 年国勢調査 就業者・通学者の交通手段

※　当該調査は 2015 年（平成 27 年）国勢調査では実施されていません。

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

令和元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、知人の訪問で、車の利用が７～８割となっています。

通学では、車の利用が半数以下となっています。

旅行では、北陸新幹線の利用が３割を超えるなど公共交通の利用が約５割となっています。

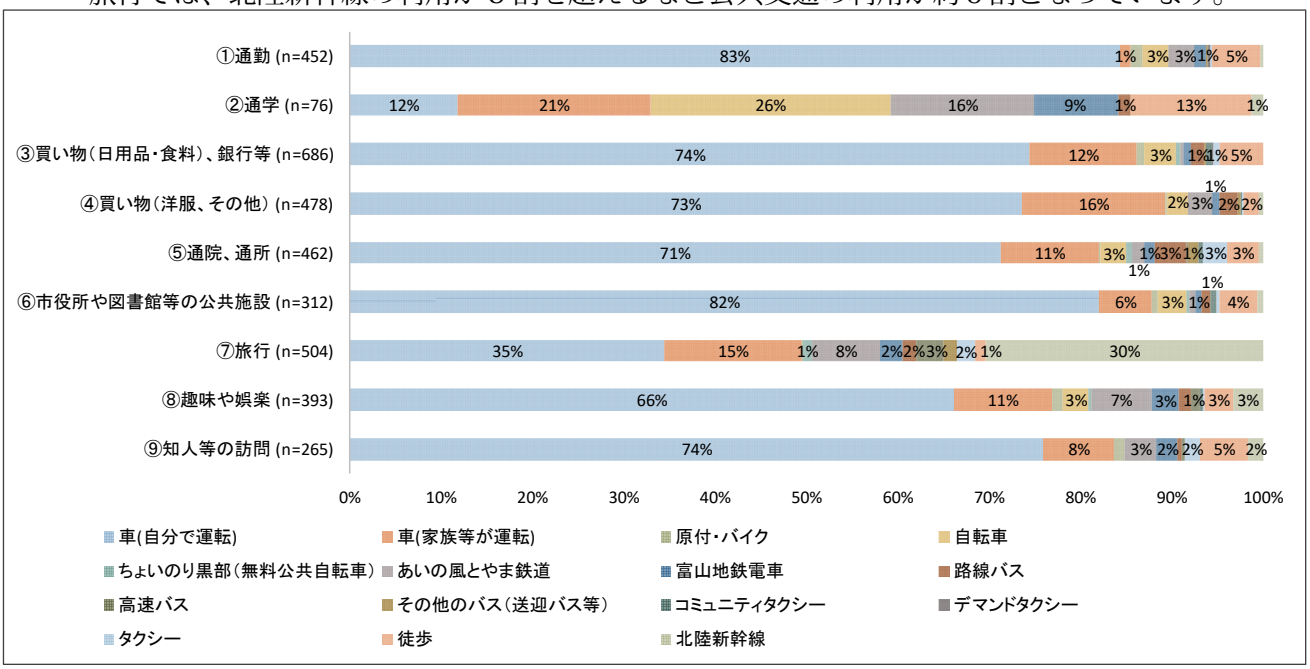


図 黒部市民のおでかけ目的ごとの交通手段

③ 主なおでかけの目的地

令和元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、主に三日市地区や主要幹線道路沿いに集中しています。

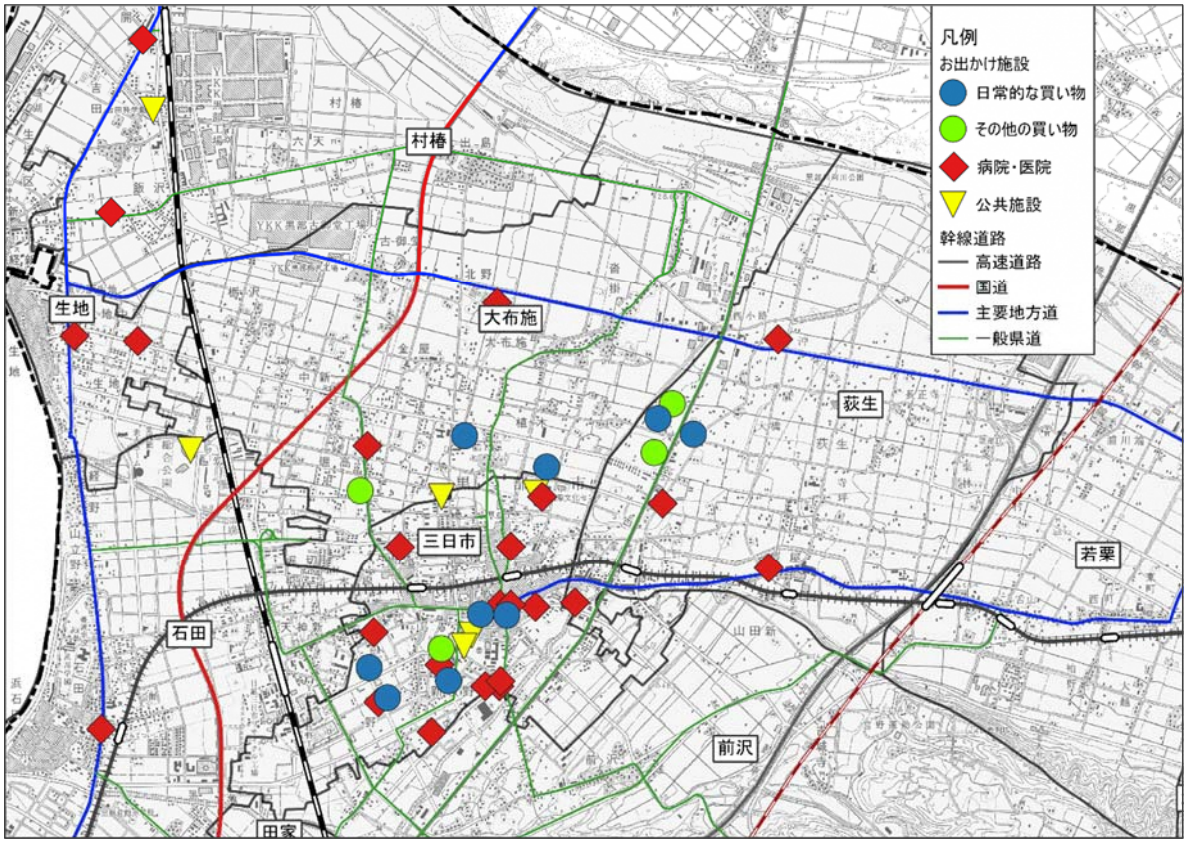


図 黒部市民のおでかけ目的ごとの目的地

表 おでかけごとの主な目的地（市町村・都道府県）の上位５件

①通勤	
黒部市	228
魚津市	55
富山市	30
滑川市	14
入善町	8

②通学	
黒部市	11
富山市	9
魚津市	6
下新川郡	1
滑川市	1

③買い物（日用品・食料）、銀行等	
黒部市	455
魚津市	27
黒部市,魚津市	13
富山市	4
入善町	2

④買い物（洋服、その他）	
黒部市	103
魚津市	93
富山市	90
高岡市	11
黒部市,魚津市	8

⑤通院、通所	
黒部市	274
魚津市	30
富山市	16
入善町	5
朝日町	4

⑥市役所や図書館等の公共施設	
黒部市	198
魚津市	8
富山市	3
黒部市,魚津市	1
黒部市,富山市	1

⑦旅行	
県外	75
黒部市	7
富山市	4

⑧趣味や娯楽	
黒部市	98
富山市	51
魚津市	32
県外	8
黒部市,魚津市	5

⑨知人等の訪問	
黒部市	66
魚津市	22
富山市	11
滑川市	6
高岡市	2

2-4　まちづくりの現状と今後の動き

（1）まちづくりの現状

① 北陸新幹線と富山地方鉄道新駅の開業

平成 27 年 2 月 26 日に富山地方鉄道新黒部駅、3 月 14 日に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ました。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ます。

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―黒部宇奈月温泉駅間は最速で 2 時間 20 分で結ばれています。（※平成 31 年 3 月 16 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）

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ました。新黒部駅は、新幹線駅と地域交通との乗継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しています。

駅周辺には自家用車等での利便性に配慮した駐車場が 703 台確保されているほか、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」が整備されています。また公園やレンタカー等の利便施設が立地するなど、駅利用者へのサービスの充実についても、配慮されています。

図 黒部宇奈月温泉駅、新黒部駅と駅周辺施設配置図

② 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ほか、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ました。

本市では、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」の運行を開始しました。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往復運行しています。

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、同地域内各方面へのアクセス交通網が形成されています。

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

③ 公共交通空白地域

平成 27 年 2 月時点では、市北西部や石田地区、生地地区の沿岸部に公共交通空白地域が残っていましたが、北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅の開業に合わせた新黒部駅の開業や新幹線市街地線、新幹線生地線、石田三日市線及び村椿・大布施・荻生地区をカバーするデマンドタクシーの運行開始により、新幹線開業後（平成 29 年 8 月時点）には、新黒部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、概ね市内全域をカバーできるようになりました。

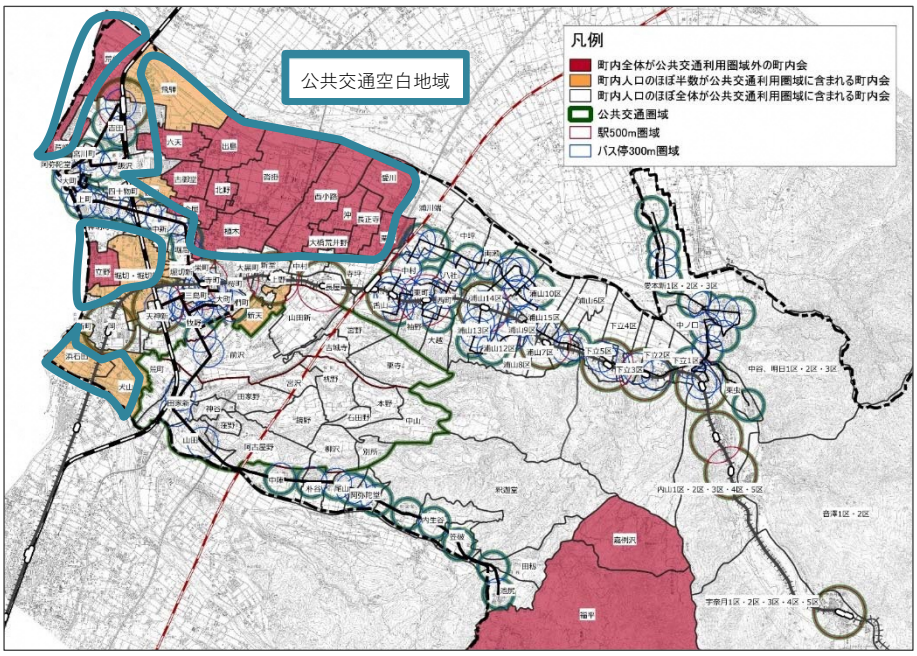


図 2015 年（平成 27 年）2 月現在の公共交通利用圏域と町内会の包含状況

・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%）

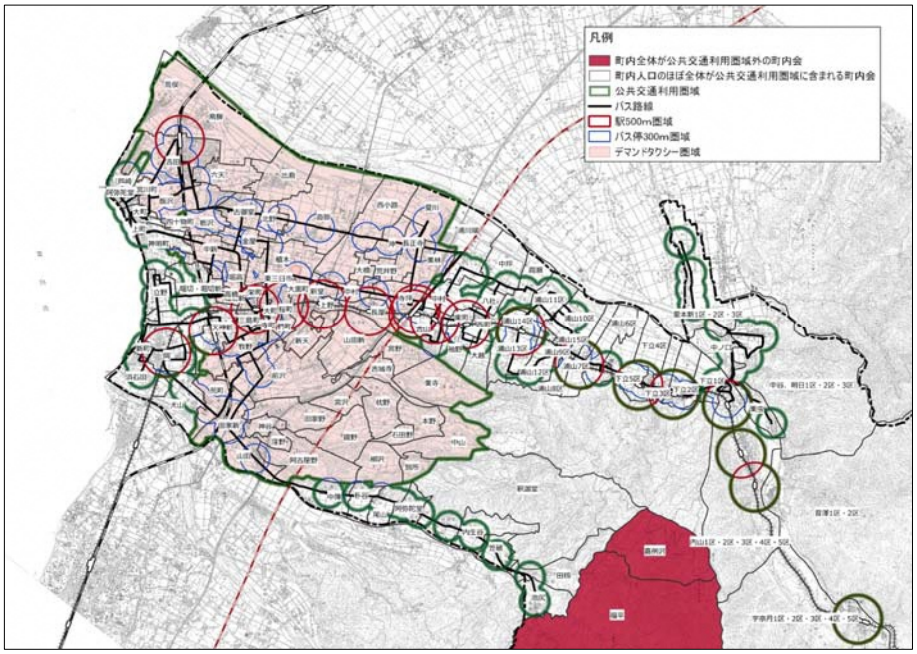


図 2018 年（平成 30 年）8 月現在の公共交通利用圏域と町内会の包含状況

・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%）

※　鉄道駅から 500m、バス停から 300m以内のエリアを公共交通圏域とみなし、市内の町内会が圏域内に含まれるかを判定し、町内人口の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しています。

④ その他公共交通関連の動き

例１：無料公共自転車「ちょいのり黒部」

本市では、持続可能な公共交通を構築するため、新たな利用促進策として、バス停または隣接地に駐輪場を併設し、無料公共自転車「ちょいのり黒部」を配置するモビリティハブの整備を進めています。

「路線バス」と「自転車」との“結節機能（ハブ）”を持たせ、バス降車後の多様な移動ニーズに対応できる環境を整えることにより、外出意欲を補完し、もって、公共交通の利用促進を図ることを目的としています。

〔ステーション設置場所〕
- あいの風とやま鉄道黒部駅
- 電鉄黒部駅
- 黒部市民病院
- 黒部市役所
- パッシブタウン・黒部郵便局
- 中央小学校
- 大阪屋ショップ（黒部店）

〔利用可能時間〕
- 7：00～21：00
（１回当たり３時間以内の利用）
（利用範囲は黒部市内に限る）

〔その他〕
- 利用には、事前登録が必要です。
- 配備台数 43 台（令和元年度現在）
- 冬期間は利用できません。

例２：高齢者運転免許自主返納支援事業

本市では、高齢運転者による悲惨な交通事故の根絶を目指して、運転免許を自主返納した高齢者を対象に、代替え移動手段に係る支援を行っています。

〔支援対象者〕
- 65 歳以上の黒部市民で、有効期間内に保有する運転免許の全部を自主返納された方

〔支援内容〕
- 希望される申請者全員に、市内バスのフリーパス（市内７路線(※)の無料乗車券、無期限）を交付します。
  ※ 対象路線：①新幹線市街地線、②新幹線生地線、③生地循環線、④石田三日市線、⑤池尻線、⑥南北循環線、⑦愛本コミュニティタクシー
- フリーパスに加えて、次の１から５のいずれかを選択できます。（１回限り）
  1．市内タクシー業者の利用券（２万円分、２年間有効）
  2．富山地方鉄道ＩＣカード「えこまいか」（２万円相当）
  3．富山地方鉄道ゴールドパスの購入費助成（上限２万円）
  4．電動補助機付自転車の購入費助成（上限２万円）
  5．デマンドタクシー回数券の購入費助成（上限２万円）

⑤ 立地適正化計画による都市機能の集約

本市の住宅地は、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ます。

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ます。

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ます。

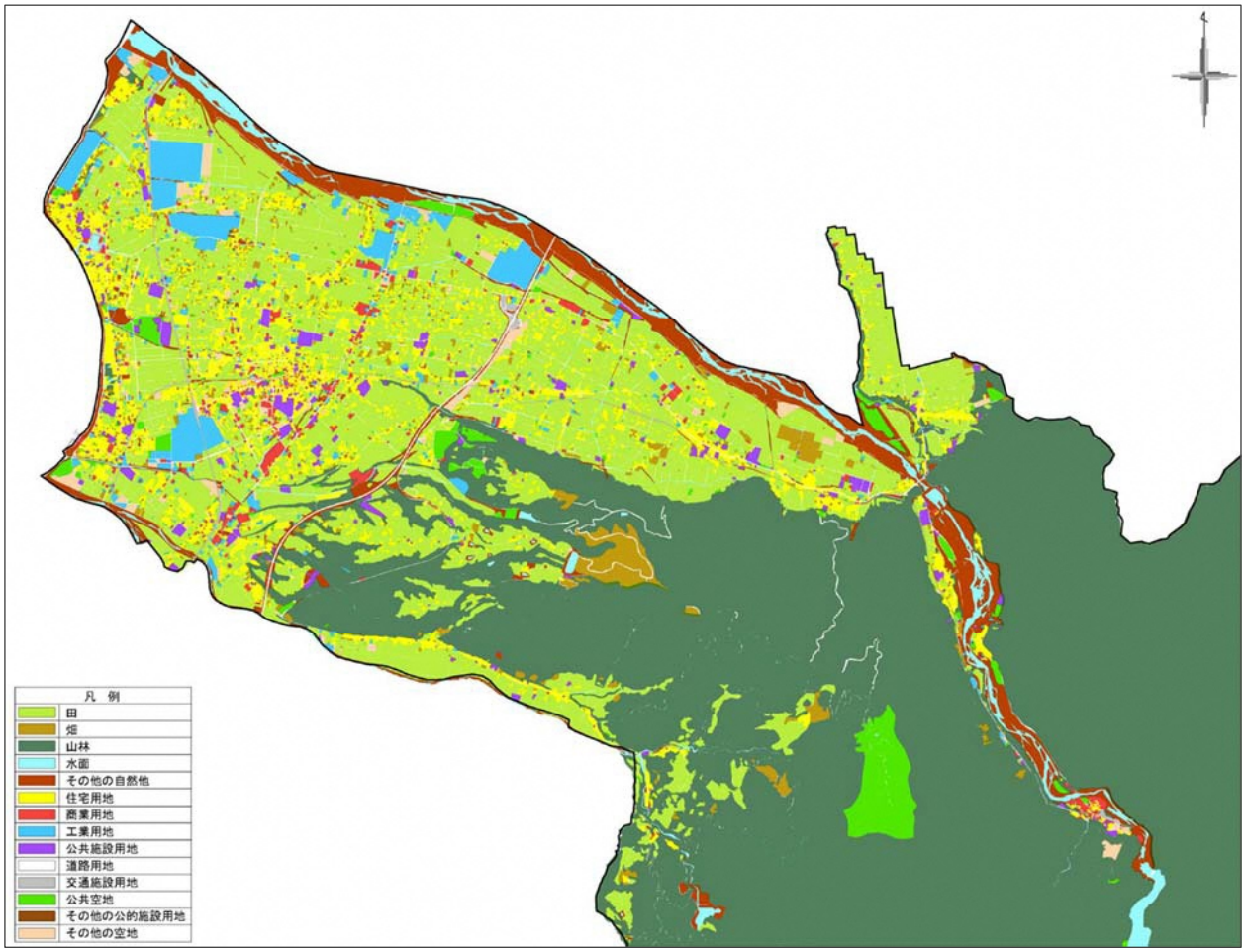


図 土地利用現況

黒部市立地適正化計画では、「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」の方針に沿って、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ます。

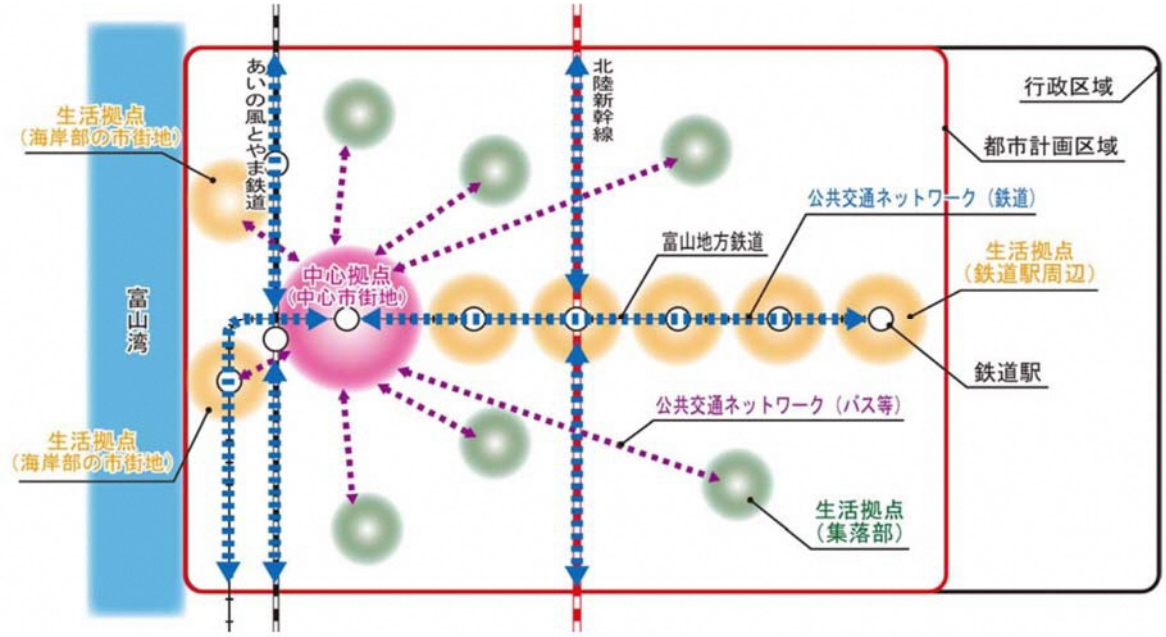
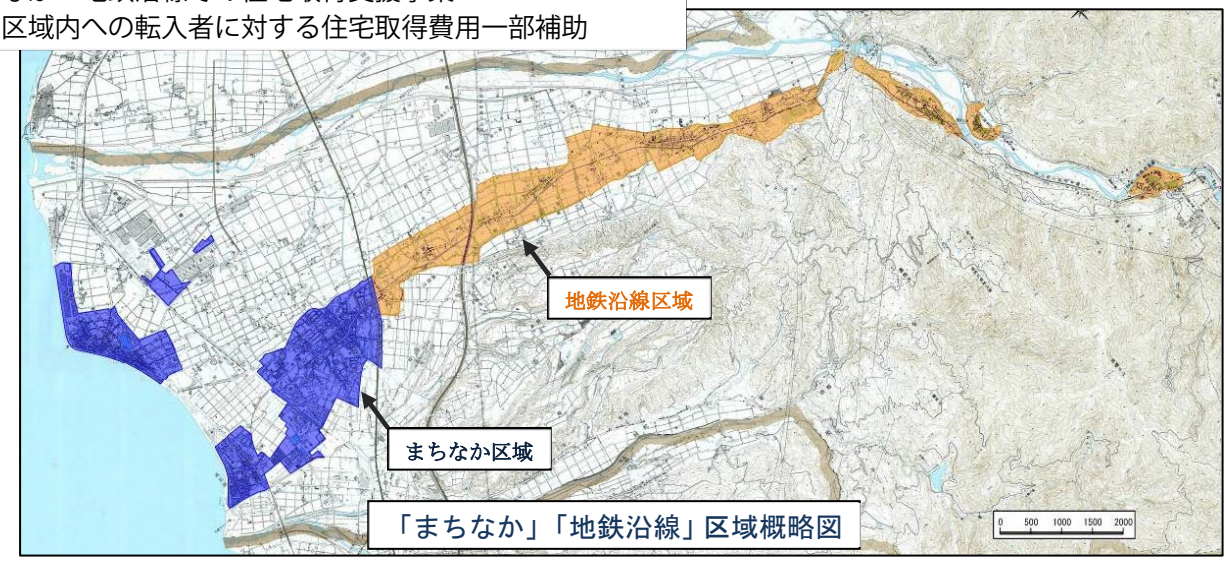


図 黒部市立地適正化計画の概念図（出典：黒部市立地適正化計画）

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者に対する住宅取得費用一部補助



⑥ 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

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ます。

事業主体：（一社）でんき宇奈月
事業エリア：宇奈月温泉地域

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

「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です。

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６期に分けて建設しており、現在第３期街区まで完成しています。

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

例３：「Ｋ－ＴＯＷＮ」開発計画

あいの風とやま鉄道 黒部駅前のまちづくりの一環として、駅前のランドマークとなるＫ－ＨＡＬＬと老朽化した社有単身寮の代替施設となる 100 戸の住居を整備するプロジェクトです。

事業主体：ＹＫＫ株式会社
事業エリア：黒部市天神新 同社工場跡地他

図 K－HALL（外観）

図 K－TOWN Ｃ街区（外観）

（２）今後のまちづくりの動き

① 道の駅（仮称）くろべの完成（令和３年度末）

黒部市域内で交通量の最も多い国道８号沿道で、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供と、本市の地域活性化を図るため、交通・環境・地産地消・地域振興・防災等の観点から「道の駅（仮称）くろべ」を令和３年度末までの竣工に向け、整備を進めています。

図 道の駅（仮称）くろべ（イメージ）

図 道の駅（仮称）くろべ（イメージ）

②　（仮称）くろべ市民交流センターの完成（令和４年度末）

建設基本構想の「市民が集い学ぶ文化・交流の拠点」、管理運営計画の「わたしのサードプレイス」を実現するため、図書館を核に市民会館や公民館での市民活動、生涯学習のほか子育て支援センターなど多機能融合施設として（仮称）くろべ市民交流センターの整備を進めています。

基本設計では、来館者と職員が関わりやすい空間づくり、本や情報を見つけやすい空間づくりとして『“ひと”“居場所”“コンテンツ”の親密な関係』の創出をコンセプトに、フロア中央のメイン動線（中央階段）と組み合わせた「ヒト・モノ・情報」が集まる交流空間を「コモンスペース」として賑わいの中心に位置づけています。

「コモンスペース（交流空間）」を中心に、各機能を持った「目的空間（図書館・市民活動・生涯学習・こども支援）」が融合する交流拠点施設として、賑わいを呼び戻し、活気ある中心市街地の再興が期待されます。

図　（仮称）くろべ市民交流センター基本構想（基本コンセプト）

図　（仮称）くろべ市民交流センター（基本設計）

③ 黒部ルートの一般開放・旅行商品化（令和６年～）

黒部ルートは、黒部川第三発電所や第四発電所の建設などに伴い、関西電力株式会社が工事専用軌道として整備したもので、黒部峡谷鉄道欅平駅と黒部ダムを結ぶルートです。

現在は公募見学会が行われているものの一般の観光客には開放されていませんが、令和６年度の一般開放・旅行商品化に向け、関西電力株式会社、富山県及び黒部市等が連携して、取組を進めています。

図 黒部ルートの位置（富山県ＨＰより）

図 黒部ルートのイメージ（富山県ＨＰより）

第３章　アンケート調査結果（概要）

3-1　市民アンケート調査

（１）調査の概要

黒部市における将来の公共交通網形成へ向けた取組の参考とするため、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いました。結果の概要は以下の通りとなっています。

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：2019 年（令和元年）９月 18 日（水）～2019 年（令和元年）10 月２日（水）
回収数・回収率：配布した 2,000 人のうち 855 人から回答があり、回収率は 42.8％

配布数	回収数	回収率
2,000	855	42.8%

（２）調査結果の概要

※以降、数値の多い項目、着目すべき項目に着色
※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

① 回答者の属性

■ 回答者の性別【一つに○】（n=832）

回答者の約 54％が女性、約 46％が男性となっています。

	回答数	割合
男性	385	46.3%
女性	447	53.7%
合計	832	100.0%

■ 回答者の年齢【一つに○】（n=840）

「70～79 歳」の回答者が 22.7％と最も多く、次いで 60～69 歳、40～49 歳等の順となっています。60 歳以上は、回答者全体の約 54％となっています。

	回答数	割合
15～19 歳	29	3.5%
20～29 歳	46	5.5%
30～39 歳	74	8.8%
40～49 歳	127	15.1%
50～59 歳	113	13.5%
60～69 歳	177	21.1%
70～79 歳	191	22.7%
80 歳以上	83	9.9%
合計	840	100.0%

■ 運転免許の有無【一つに○】（n=837）

回答者の約 84%が免許を所有しています。

免許を返納した回答者は 70 歳以上が大半を占めています。

運転免許	回答数	割合	年齢							
			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	702	83.9%	3	44	73	125	107	170	142	38
持っていない	102	12.1%	26	2	1	2	3	5	33	30
持っていたが返納した	33	3.9%	0	0	0	0	0	2	16	15
合計	837	100.0%	29	46	74	127	110	177	191	83

■ 将来いつ頃まで運転を続けたいか【一つに○】（n=756）

回答者の約 49%が、できる限り運転を続けたい意向を示しています。

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回答者が約 4 割となっています。

将来の運転意向	回答数	割合
できる限り続けたい	371	49.1%
一定の年齢になったらやめたい	269	35.6%
代わりの移動手段があればやめたい	59	7.8%
現在運転を控えている	21	2.8%
その他	36	4.8%
合計	756	100.0%

■ この 1 年間における公共交通の利用頻度【一つに○】（n=837）

「利用していない」が約 42%と最も多く、次いで「年に数日」が約 36%となり、公共交通をほとんど利用しない回答者が合わせて約 8 割となっています。

一方、公共交通を月に 1 日以上利用する回答者は約 2 割に留まり、日常的に公共交通を利用する習慣のある市民が少ない状況が伺えます。

一年間の公共交通利用頻度	回答数	割合
週５日以上	39	4.7%
週３～４日	14	1.7%
週１～２日	24	2.9%
月に１～２日	89	10.6%
年に数日	297	35.5%
冬期や悪天候(降雨・降雪)時のみ	23	2.7%
利用していない	351	41.9%
合計	837	100.0%

月に 1 日以上利用する割合
19.8%

② おでかけや行動の状況

■ 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」が最多となっています。

「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 90%が週１回以上の外出頻度となっています。

「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日が最多となっています。

「⑥市役所や図書館等の公共施設」「⑦旅行」「⑨知人等の訪問」は年に数回が最多となっています。

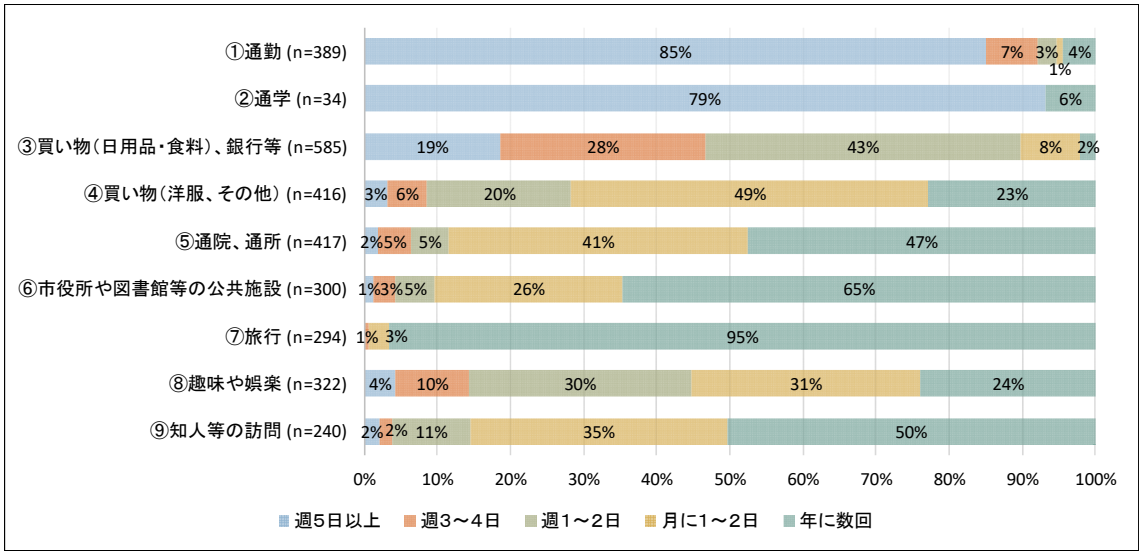


図　おでかけの目的ごとの頻度

■ 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ます。

「②通学」「⑦旅行」では、車の利用が半数以下となっています。

「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割となっています。

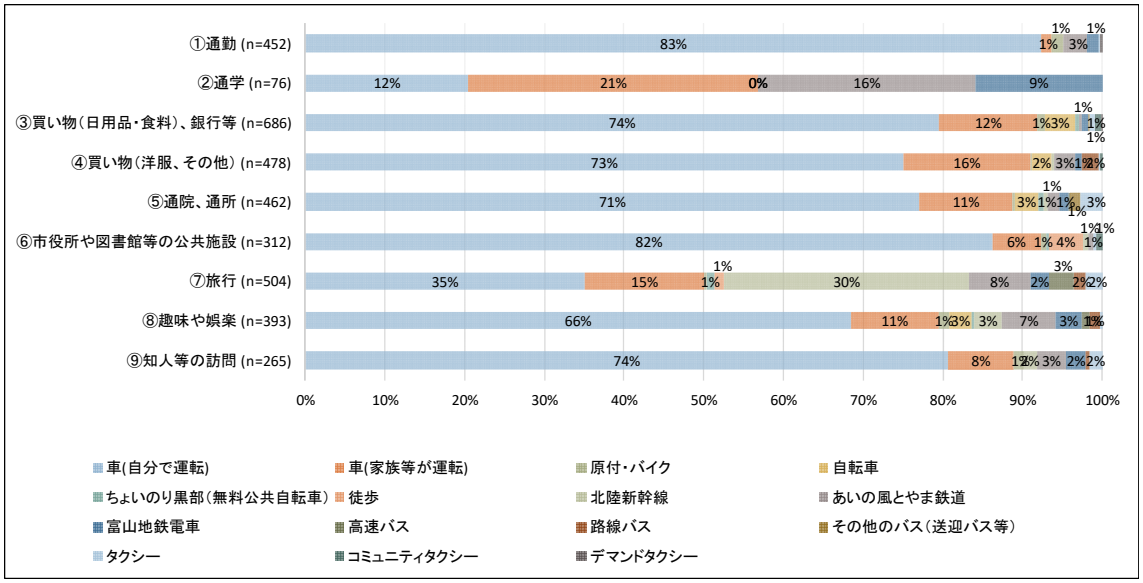


図　おでかけ目的ごとの交通手段

■ 日常のおでかけに不便を感じているか（１つに○）

日常のおでかけに不便を感じていない回答者が約７割となっています。

年代別では、特に 15～19 歳や 20 歳代の若年層や 80 歳以上の高齢層で、不便を感じる割合が高い傾向となっています。

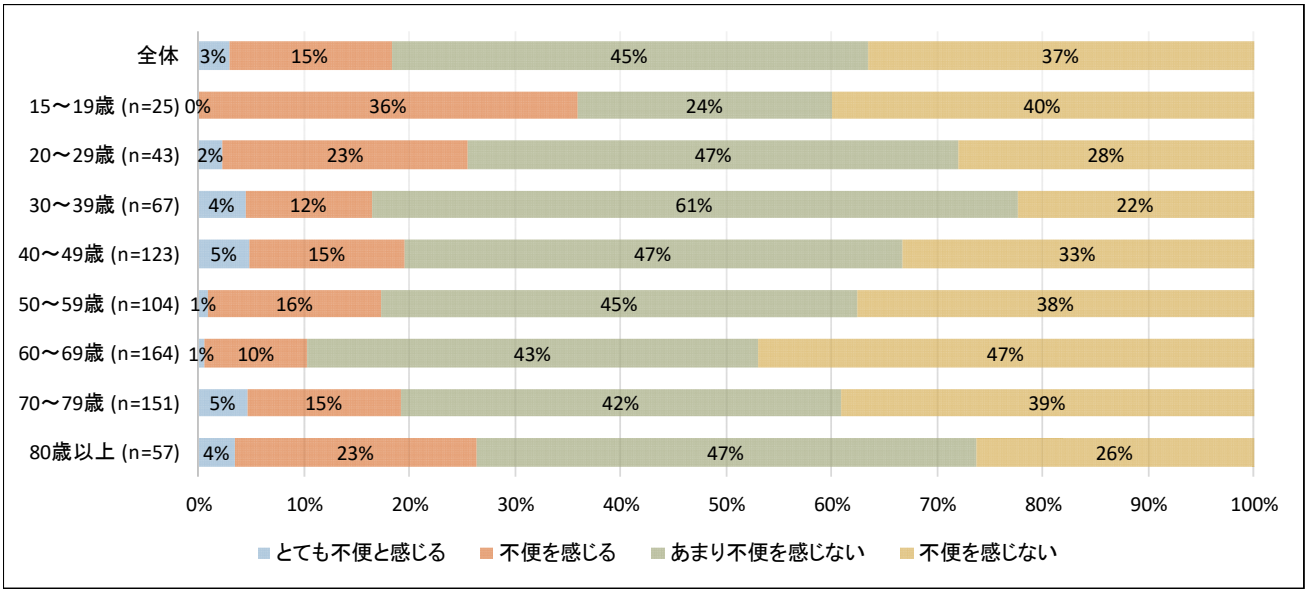


図　おでかけの不便さに対する意識

■ 日常のおでかけに不便を感じる理由【複数回答】

「鉄道やバスの運行本数が少ない」が最も多く、次いで、「自宅から駅やバス停までが遠い」、「目的地から駅やバス停までが遠い」等の順となっています。

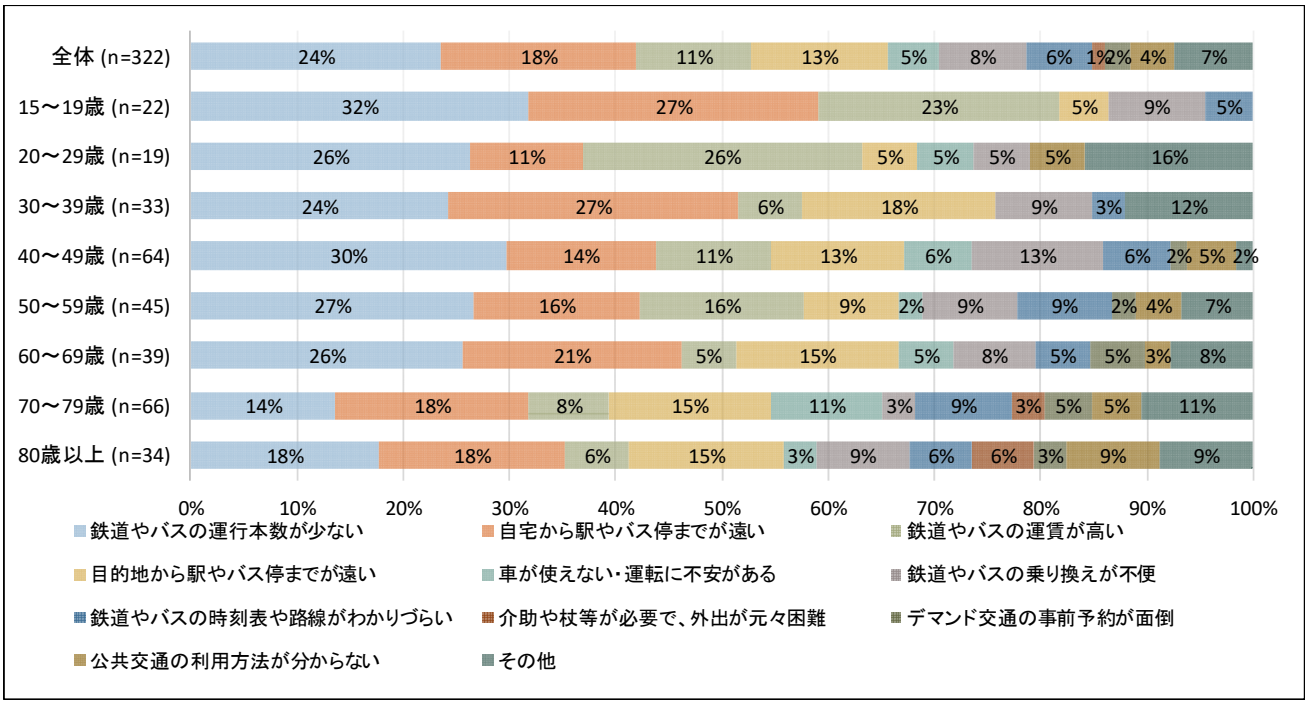


図　おでかけに不便を感じる理由

③ 黒部市内の公共交通について

■ 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」が低い結果となっています。

「運行時間の正確さ・定時性」「北陸新幹線のサービス水準」では高い満足度となっています。

※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

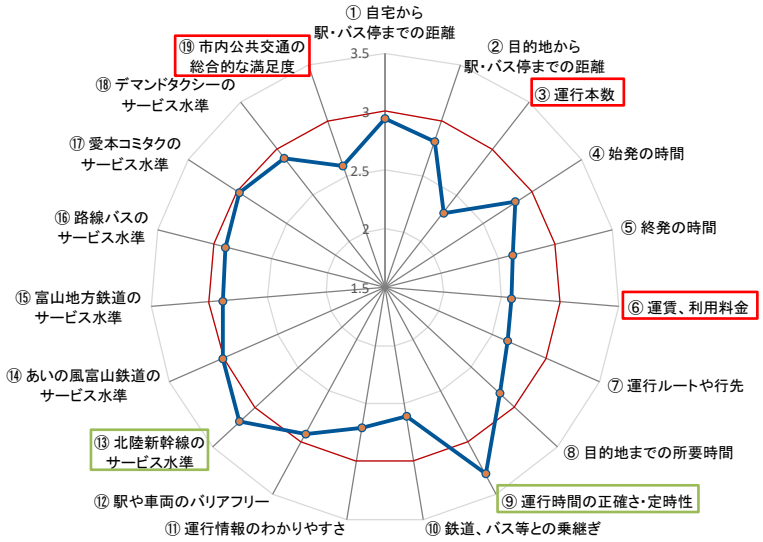


図　黒部市の公共交通に関する印象（満足度）

■ 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回答者は、合わせて約 45％となっています。

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回答者は、合わせて約 37％となっています。

スマートフォンによる検索は、15 歳から 59 歳では最も多い一方、60 歳以上では急激に減少しています。

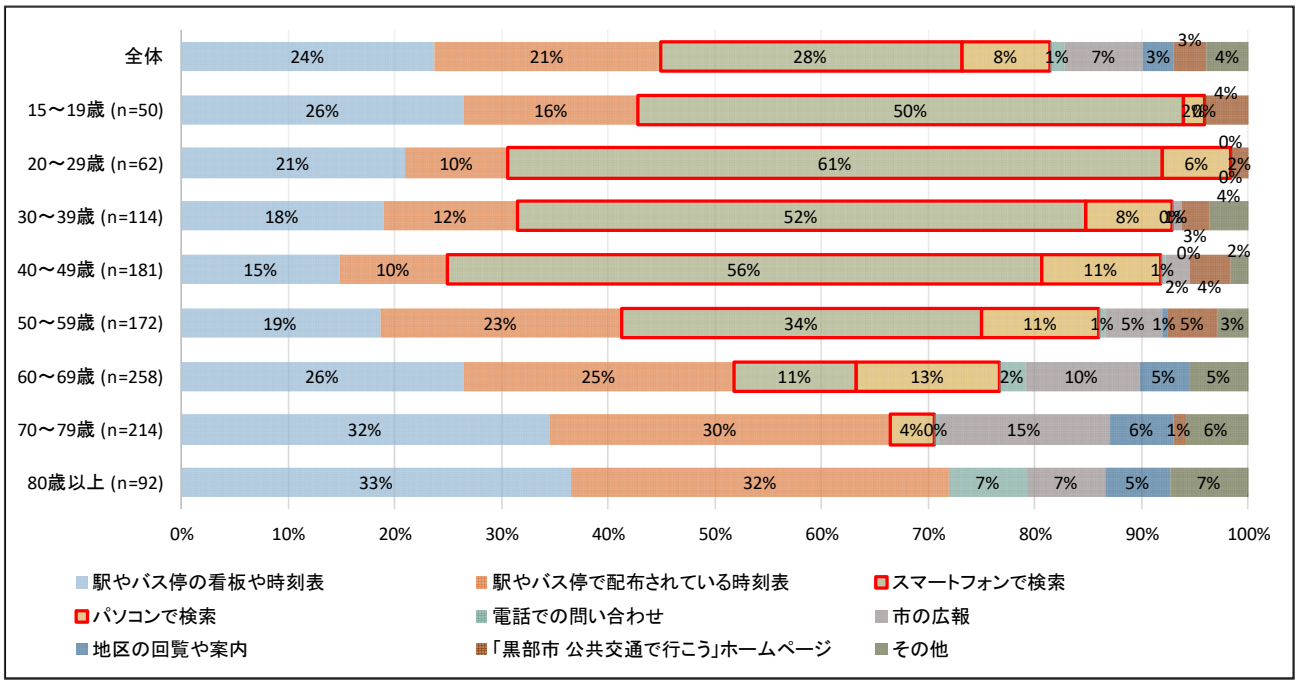


図　公共交通を利用する際の時刻等の情報取得方法

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 90％を超え、大多数を占めています。
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傾向となっています。

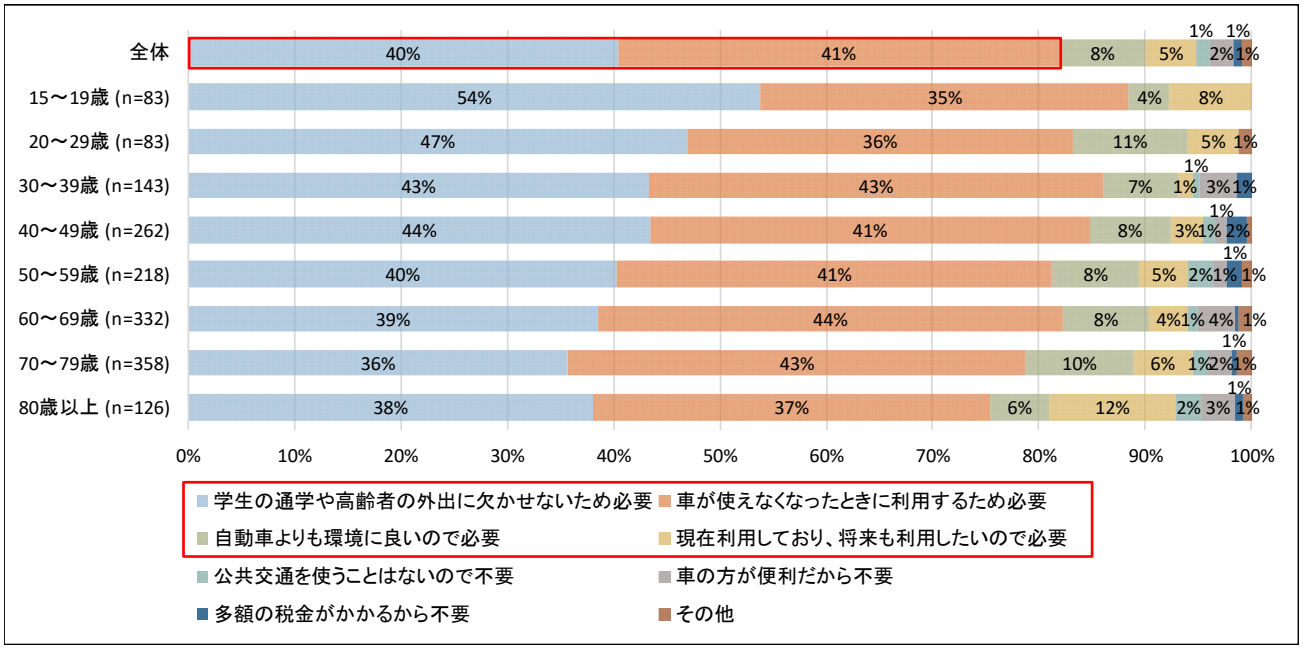


図　公共交通の必要性について

■ 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】

「税金を投入して路線やサービス水準を維持すべき」が最も多く約 46％で、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 78％となっています。
赤字路線は廃止すべきという意見は、約 10％となっています。
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」という考えが多数を占めています。

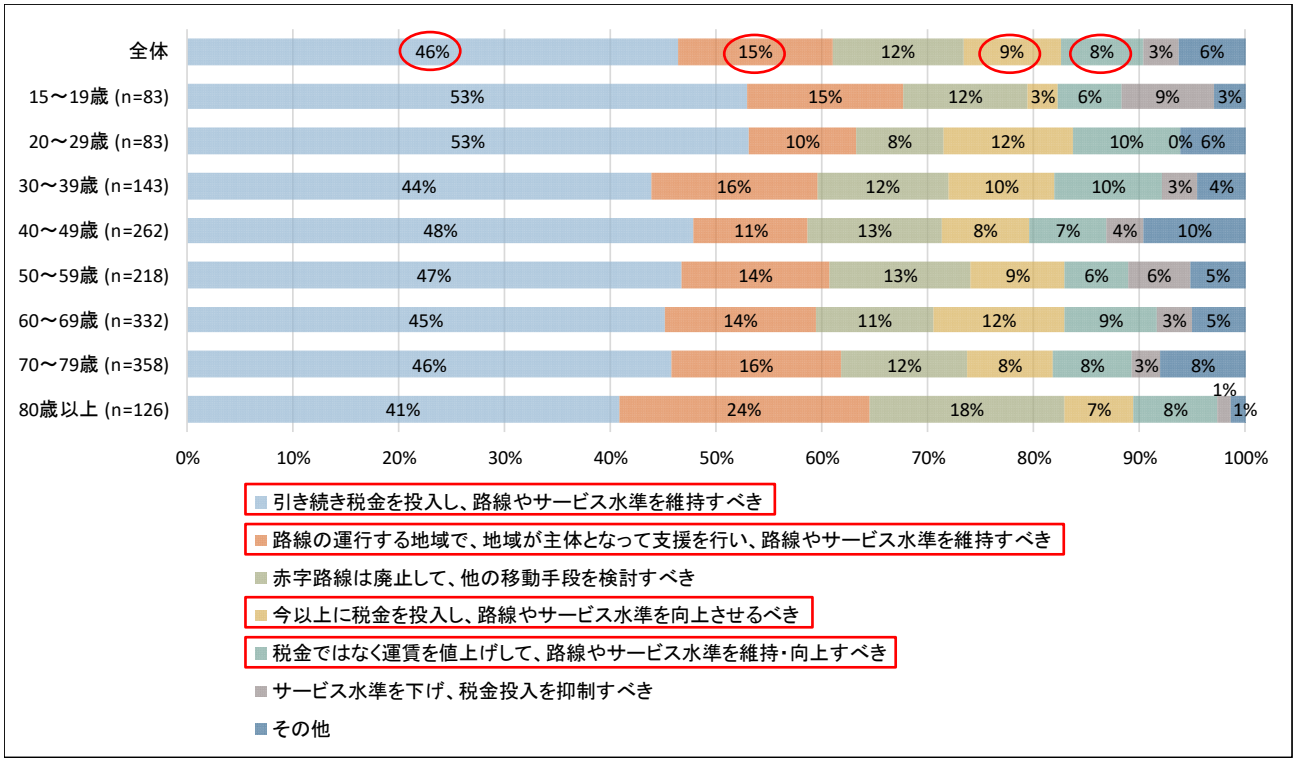


図　公共交通のサービス維持のあり方について

■ 公共交通のサービス維持のための、地域や個人での取組についての考え方【複数回答】

「自動車などによる移動を、可能な範囲で公共交通を利用する」が約 30％と最も多く、「公共交通の利用を周囲に呼びかける」、「公共交通の維持に向けた検討に参画する」の順となっています。

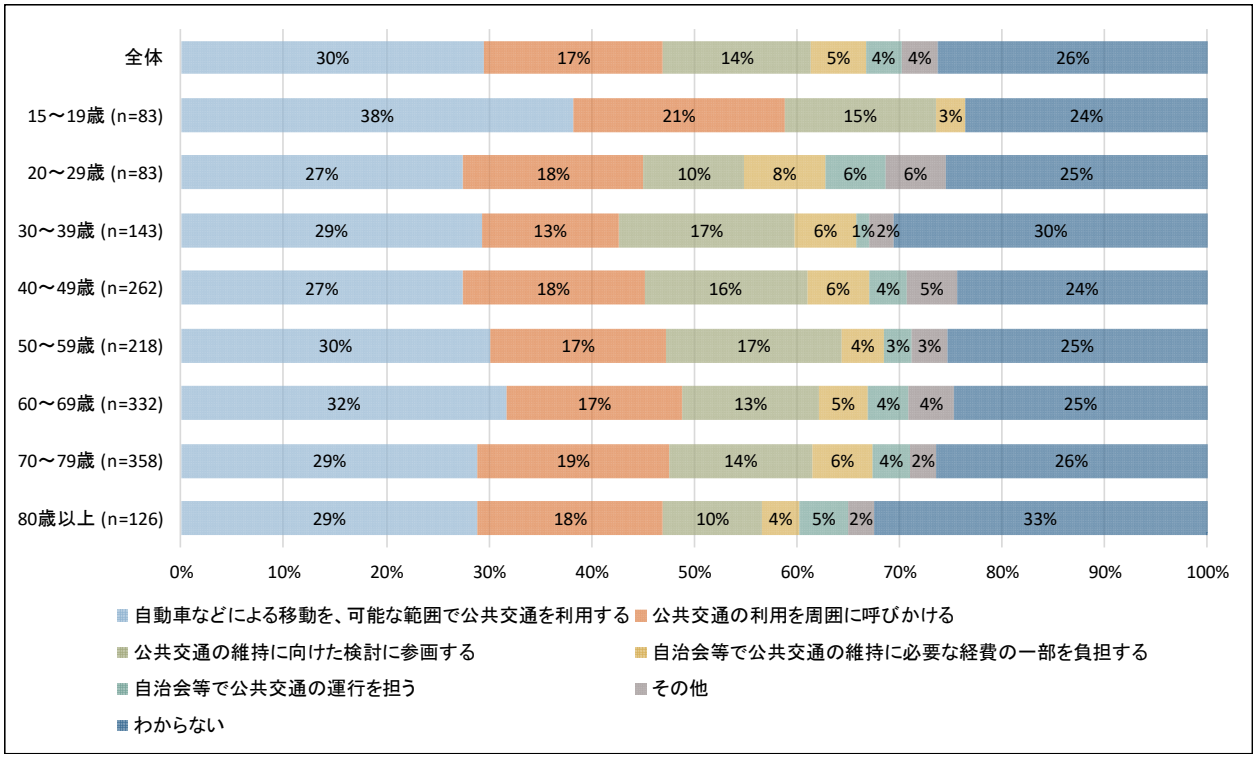


図　地域や個人で可能なサービス維持に必要な取組について

■ 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」が最も多く、「運賃の割引」、「バス停から自宅、目的地までの移動手段の確保」、「鉄道とバスの乗継ぎ改善」の順となっています。

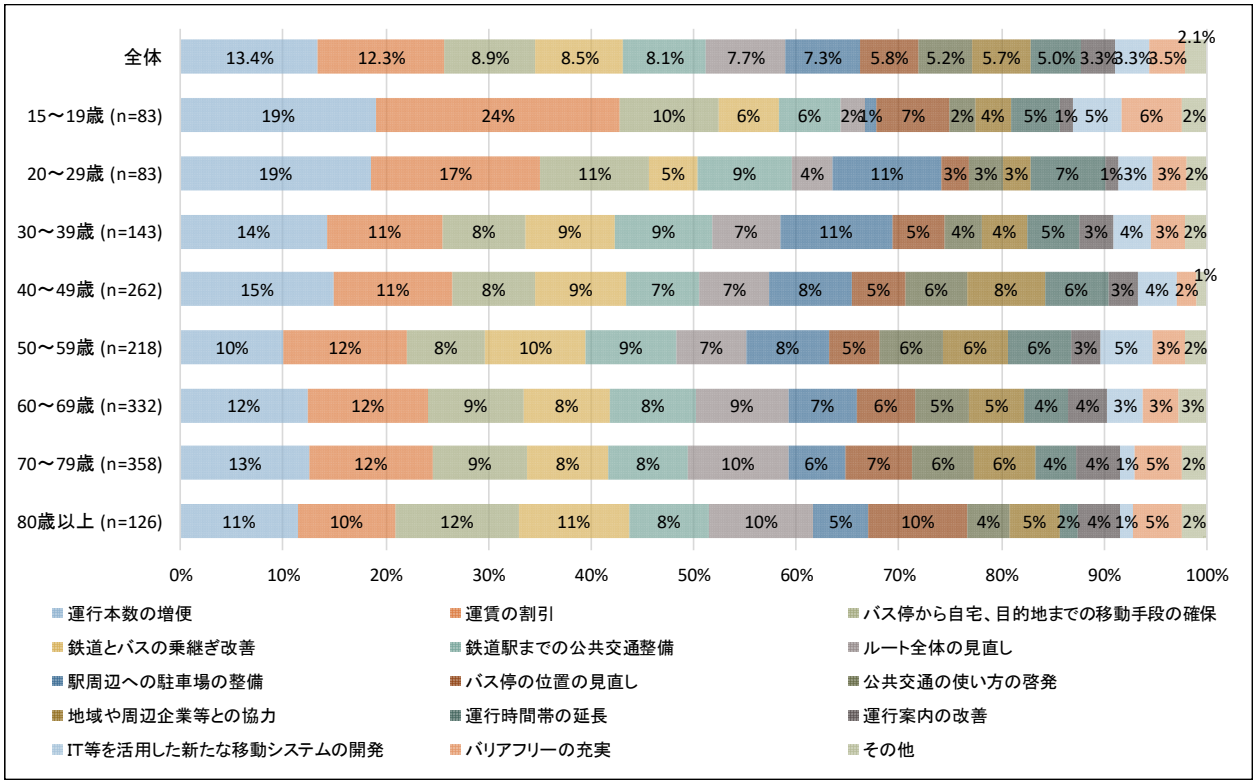


図　過度に車に依存せず、公共交通を利用する生活にするために必要なこと

3-2　黒部宇奈月温泉駅利用者アンケート調査

（1）調査の概要

北陸新幹線開業直後からの北陸新幹線利用者の交通行動や黒部宇奈月温泉駅の利用環境に対する評価の変化を把握するため、黒部宇奈月温泉駅利用者に対するアンケート調査を行いました。調査結果の概要は以下の通りとなっています。

調査対象：黒部宇奈月温泉駅乗降客
実施方法：黒部宇奈月温泉駅改札前での手渡しによる調査票の配布・郵送による回収（留置方式）
調査票の配布：2019年（令和元年）9月19日（木）【平日】、2019年（令和元年）9月22日（日）【休日】
調査票の回収：2019 年（令和元年）10 月３日（木）まで
回収数・回収率：本調査では 2,206 通の配布に対し 606 通の回答があり、回収率は 24.4％

	配布数	回収数	回収率
9 月 19 日（木）【平日】	898 通　（乗車　493 通）（降車　405 通）	264 通	29.7%
9 月 22 日（日）【休日】	1,419 通　（乗車　898 通）（降車　884 通）	342 通	19.1%
合計	2,206 通　（乗車 1,292 通）（降車　914 通）	606 通	24.4%

（2）調査結果の概要

※以降、数値の多い項目、着目すべき項目に着色
※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

① 回答者の属性

■ 回答者の性別【一つに○】（n=666）

回答者の約 53％が女性、約 47％が男性となっています。

	回答数	割合
男性	318	53.4%
女性	278	46.6%
合計	596	100.0%

■ 回答者の年齢【一つに○】（n=667）

60 歳代の回答者が 25.8%と最も多く、50 歳代、40 歳代の順となっています。

	回答数	割合
14 歳以下	2	0.3%
15～19 歳	6	1.0%
20～29 歳	51	8.5%
30～39 歳	63	10.5%
40～49 歳	87	14.5%
50～59 歳	144	24.0%
60～69 歳	155	25.8%
70～79 歳	78	13.0%
80 歳以上	14	2.3%
合計	600	100.0%

② 調査日の北陸新幹線利用を含む行動の行程

■ 調査日の北陸新幹線の利用目的【一つに○】(n=594)

平日及び休日ともに、「旅行」の割合が最も高く、「ビジネス・出張」や「帰省・訪問」でも高い傾向となっています。

休日に比べ平日では、乗降ともに「ビジネス・出張」が「帰省・訪問」を上回る結果となっています。

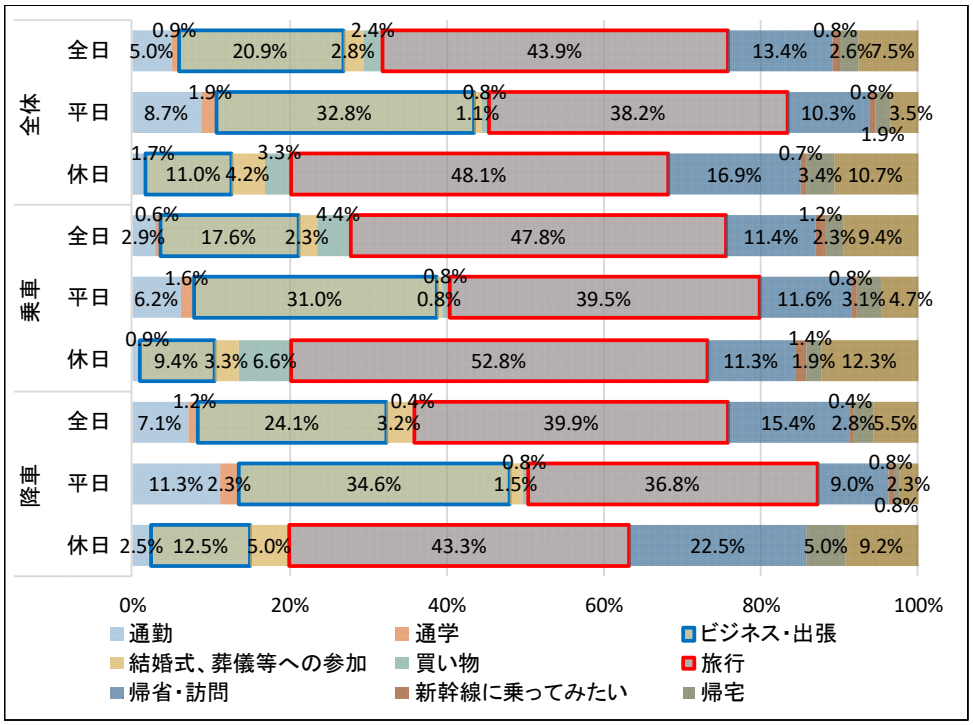


図　調査日の北陸新幹線の利用目的

③ 普段の「黒部宇奈月温泉駅」からの移動状況

■ 「黒部宇奈月温泉駅」を起点とするアクセスの際に公共交通を利用する頻度【一つに○】(n=541)

平日及び休日とも、また乗降ともに、「公共交通は全く利用しない」の割合が最も高く、それぞれ全体の約４割から５割となっています。

公共交通の利用頻度は、「毎回」から「たまに使う」を合わせ、全体の概ね２割前後となっています。

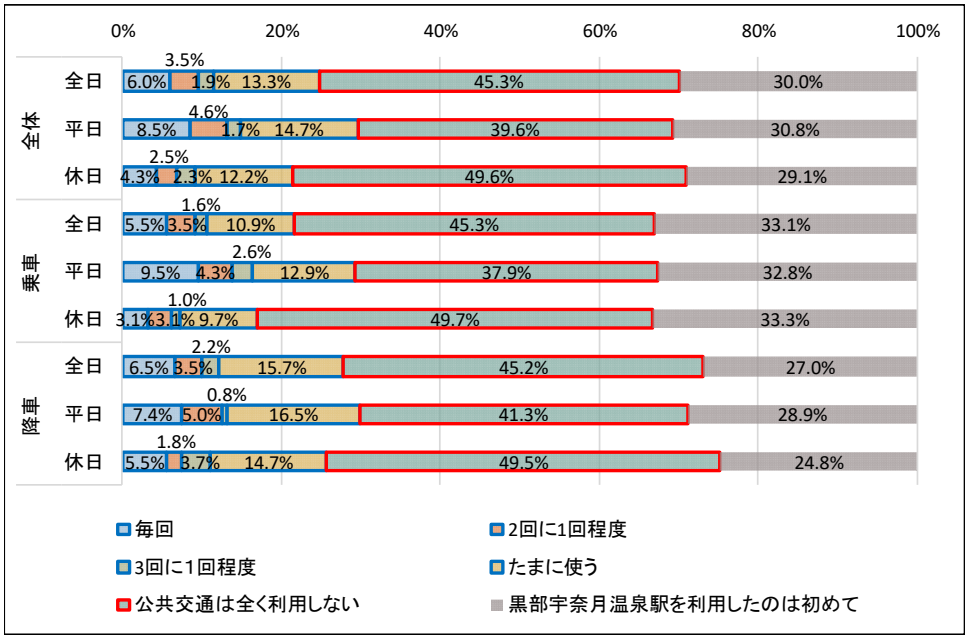


図　「黒部宇奈月温泉駅」を起点とするアクセスの際に公共交通を利用する頻度

■ 普段、「黒部宇奈月温泉駅」からの移動に公共交通を利用しない理由【一つに○】(n=211)

平日及び休日とも、また乗降ともに、「自宅、勤務地周辺に駅やバス停がない」の割合が最も高く、次いで、「黒部宇奈月温泉駅の無料駐車場が便利」となっています。

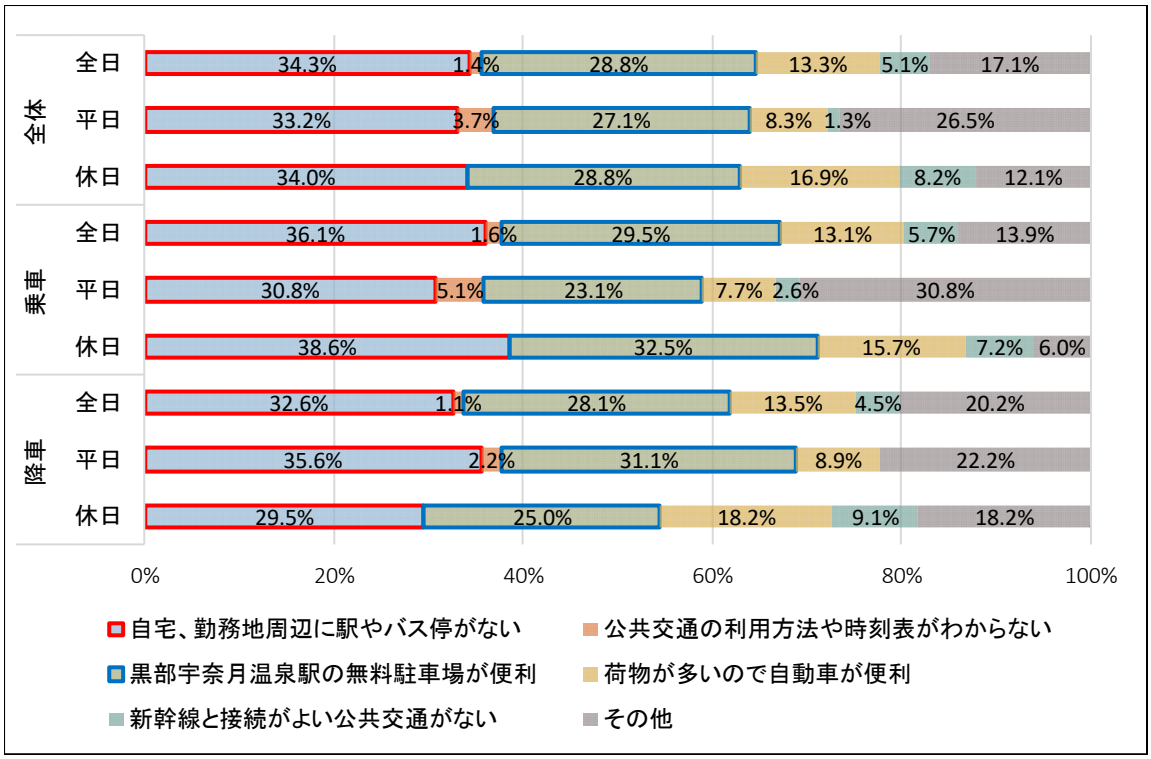


図　普段、「黒部宇奈月温泉駅」からの移動に公共交通を利用しない理由

④　「黒部宇奈月温泉駅」の利用環境に対する評価

■ 駅施設の利用環境について利便性を向上させるために必要なこと【複数回答】

乗降ともに、「飲食、カフェスペースの充実」の割合が最も高く概ね６割から７割となっています。「待合環境の充実」や「駅周辺の宿泊施設の充実」の割合も比較的高い傾向にあります。

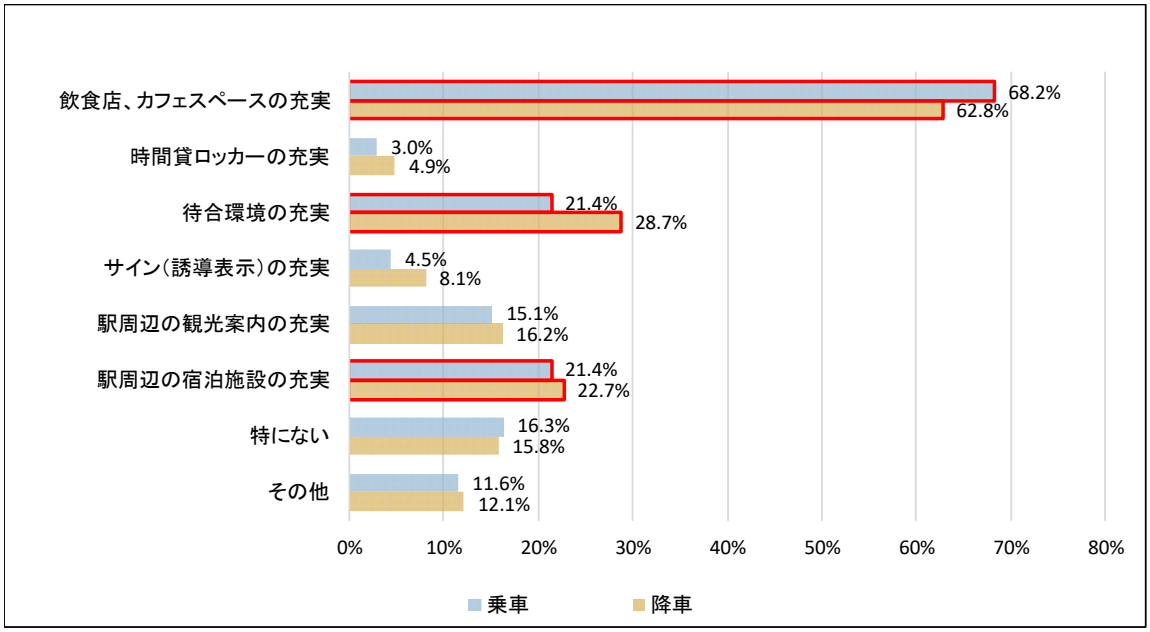


図　駅施設の利用環境について利便性を向上させるために必要なこと

■ 公共交通の利用環境について利便性を向上させるために必要なこと【複数回答】

乗降ともに、「乗継公共交通機関（電車）の充実」や「乗継公共交通機関（路線バス）の充実」、「金沢発サンダーバードにスムーズに乗り継げる便の運行」といった「乗継利便性の向上」を求める声が高い傾向となっています。

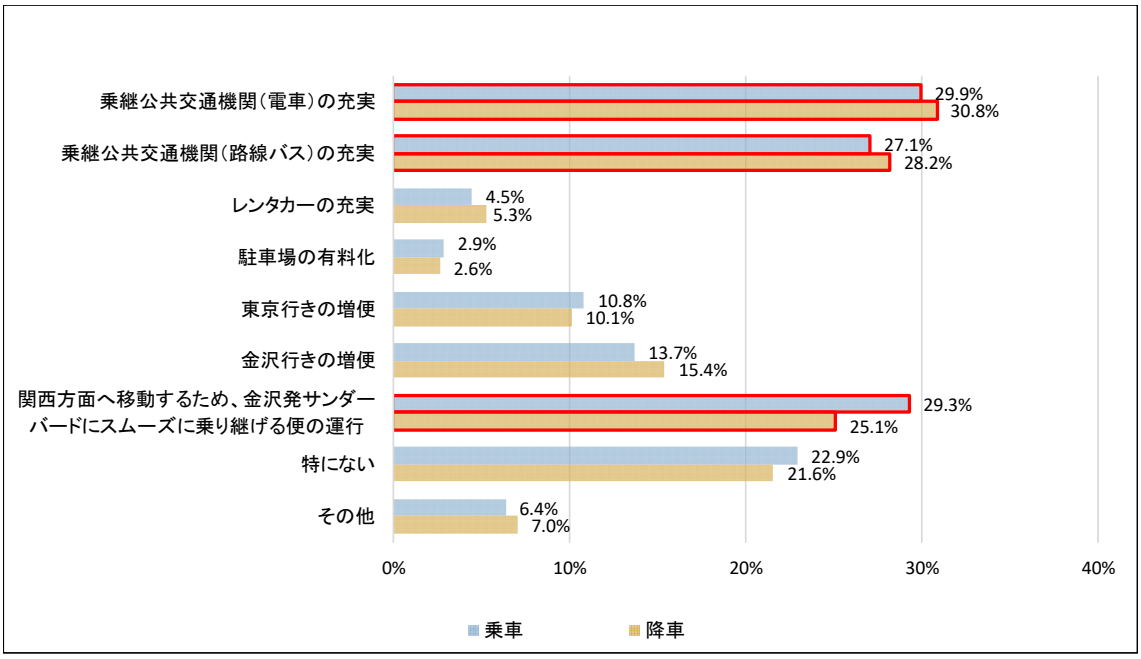


図　公共交通の利用環境について利便性を向上させるために必要なこと

■ 北陸新幹線に対する評価【一つに○】

平日及び休日ともに、「⑥北陸新幹線の駅や車両のバリアフリー」や「⑤北陸新幹線の運行情報のわかりやすさ」、「⑦観光案内等のサービス水準」で高い評価となっています。

「④北陸新幹線と鉄道、バス等との乗継ぎ」では低い評価となっています。

※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

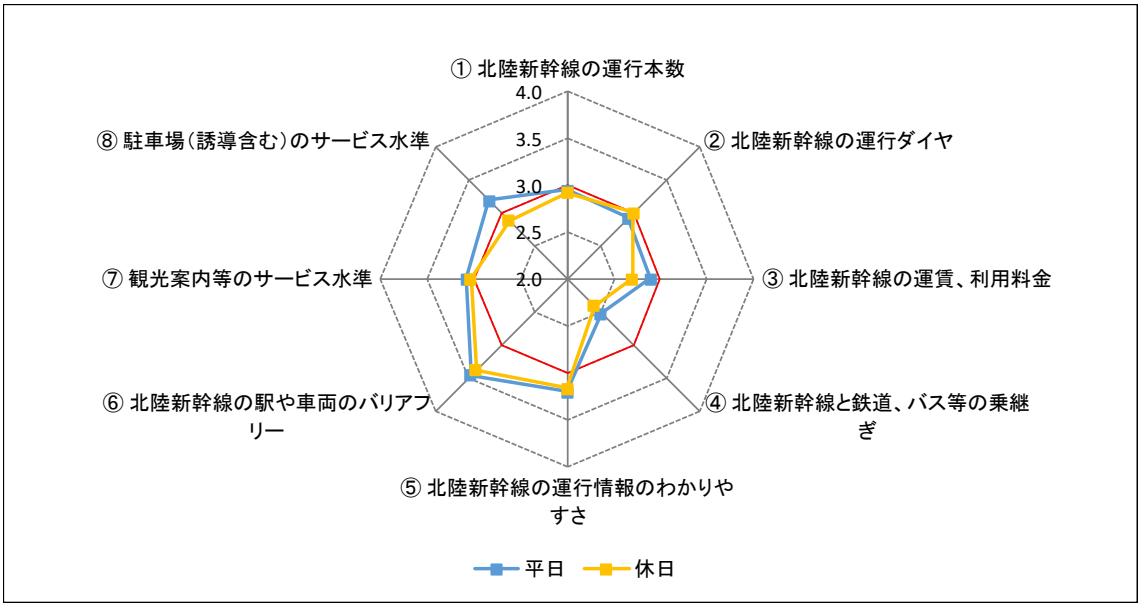


図　北陸新幹線に対する評価

3-3　路線バス利用者アンケート調査結果

（1）調査の概要

黒部市における将来の公共交通網形成へ向け、路線バス利用者の交通行動や路線バスの利用環境に対する評価を把握するため、路線バス利用者に対するアンケート調査を行いました。調査結果の概要は以下の通りとなっています。

調査対象：路線バス乗車客
調査方法：主要バス停での手渡しによる調査票の配布・郵送による回収（留置方式）
調査場所：市民病院 バス停、黒部駅前 バス停、メルシー バス停、生地駅 バス停
調査票の配布：2019 年（令和元年）9 月 26 日（木）
調査票の回収：2019 年（令和元年）10 月 10 日（木）
回収数・回収率：配布した 218 通のうち 74 通の回答があり、回収率は 33.9%。

配布数	回収数	回収率
218	74	33.9%

（2）調査結果の概要

※以降、数値の多い項目、着目すべき項目に着色
※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

① 回答者の属性

■ 回答者の性別【一つに○】（n=74）

回答者の約 57%が女性、約 43%が男性となっています。

	回答数	割合
男性	32	43.2%
女性	42	56.8%
合計	74	100.0%

■ 回答者の年齢【一つに○】（n=73）

「80 歳以上」が約 20.5%と最も多く、そのあとに「70 歳代」、「20 歳代」、「40 歳代」と続きます。

	回答数	割合
15～19 歳	6	8.2%
20～29 歳	10	13.7%
30～39 歳	5	6.8%
40～49 歳	10	13.7%
50～59 歳	8	11.0%
60～69 歳	9	12.3%
70～79 歳	10	13.7%
80 歳以上	15	20.5%
合計	73	100.0%

② 路線バスの利用状況

■ 利用目的【一つに○】（n=73）

「通勤」が最も多く、次いで「買い物」、「通院」等となっています。

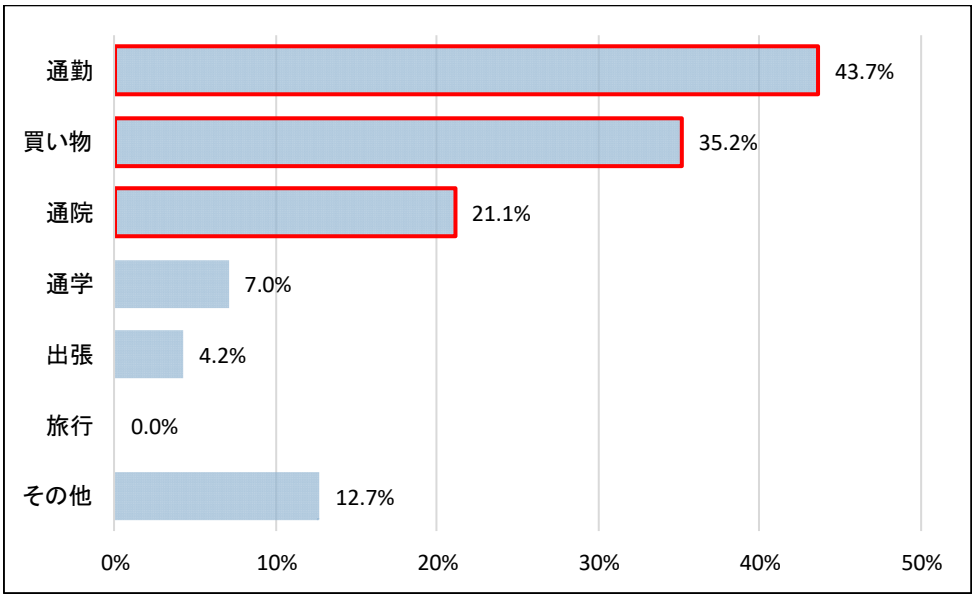


図　路線バスの利用目的

■ 路線バス以外で利用した交通手段【複数回答】（n=68）

「あいの風とやま鉄道」が最も多く、次いで「徒歩」や「タクシー」等となっています。

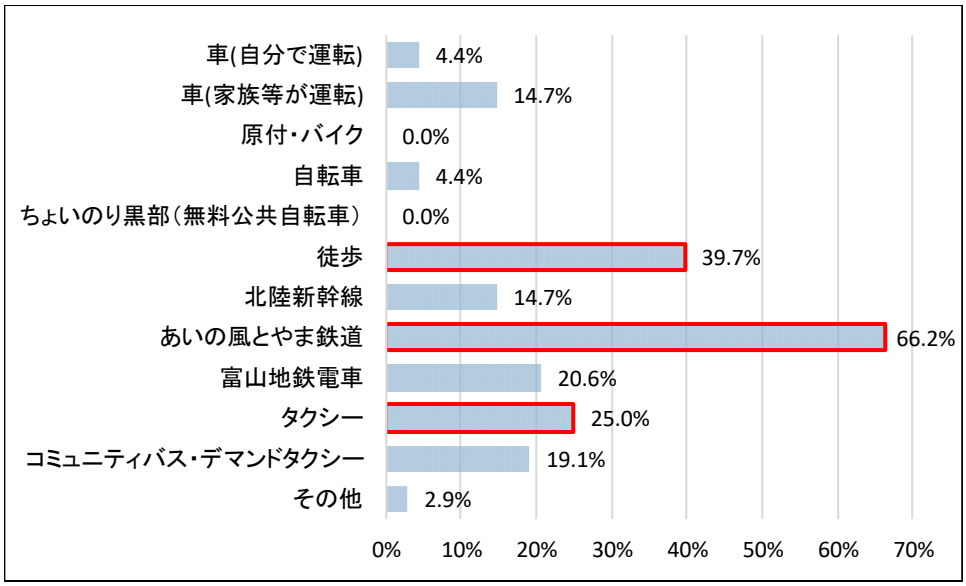


図　路線バス以外で利用した交通手段

■ 路線バスの利用頻度【一つに○】（n=74）

全体では「週５日以上」利用する回答者が 46％と最も多く、週に 1 回以上路線バスを利用する回答者は、約９割弱となっています。

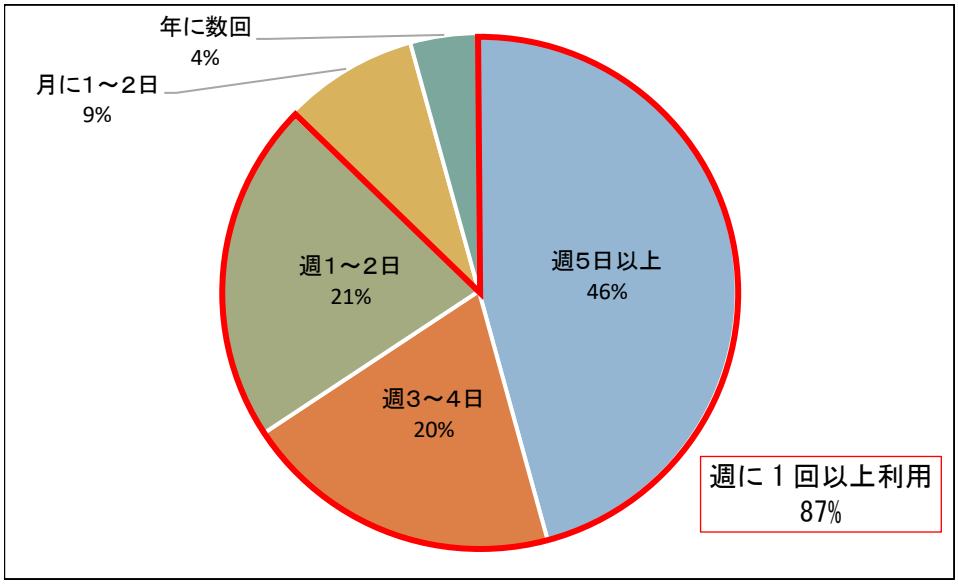


図　路線バスの利用頻度

■ 路線バスを利用する理由【複数回答】（n=70）

「目的地の近くにバス停があるから」が最も多く、次いで「ほかに移動手段がないから」、「車や免許を持っていないから」、「自宅の近くにバス停があるから」等となっています。

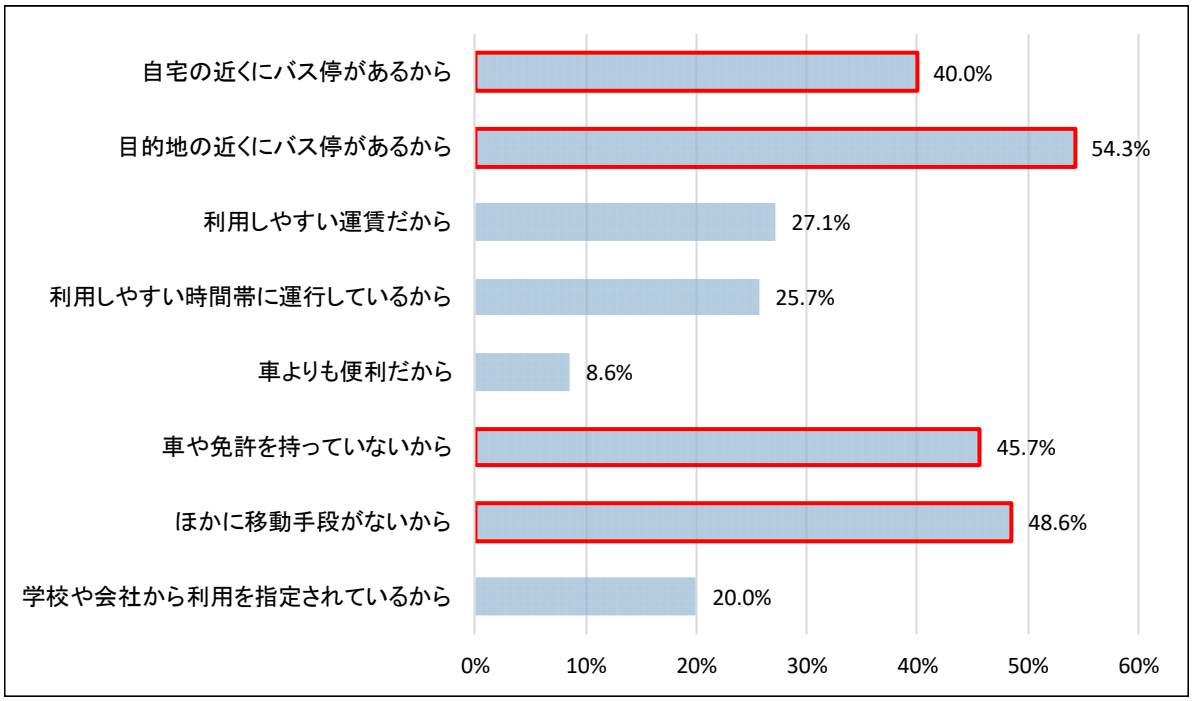


図　路線バスを利用する理由

③ 黒部市内の路線バスに関する評価等

■ 黒部市内の路線バスの満足度（「行き」の利用環境）【1 つに○】

「⑥運行ダイヤ（利用できる時間）」及び「⑦運行本数（利用できるバスの本数）」除く項目で、満足度が中央値（2.5 ポイント）を超えています。

特に、「①自宅からバス停までの距離」で高い満足度となっています。

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

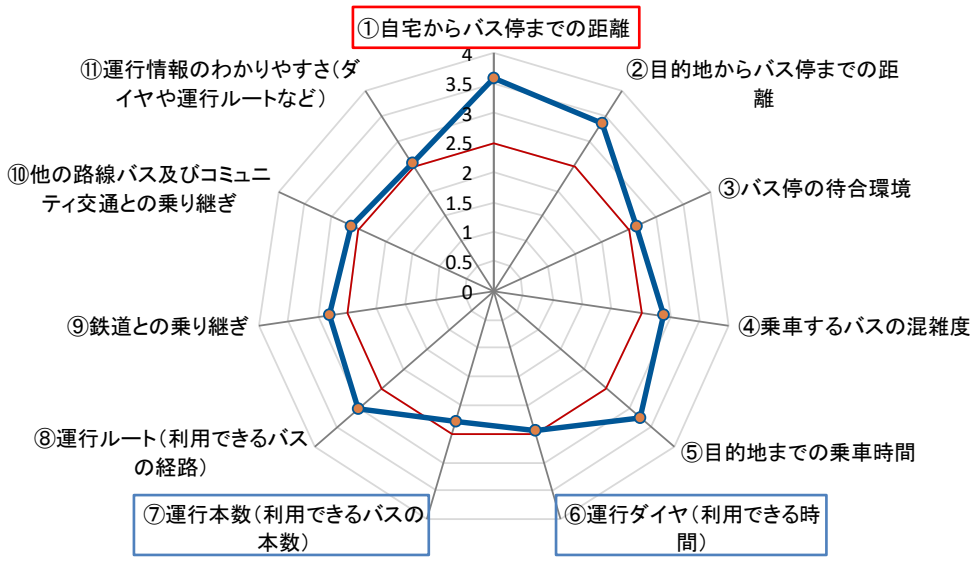


図　「行き」の利用環境に対する満足度

■ 黒部市内の路線バスの満足度（「帰り」の利用環境）【1 つに○】

「行き」と同様、ほとんどの項目で満足度が中央値を超えています。

「帰り」では、「行き」で満足度が低かった「⑥運行ダイヤ（利用できる時間）」及び「⑦運行本数（利用できるバスの本数）」に加え、「⑪運行情報のわかりやすさ（ダイヤや運行ルートなど）」や「⑨鉄道との乗り継ぎ」で低い満足度となっています。

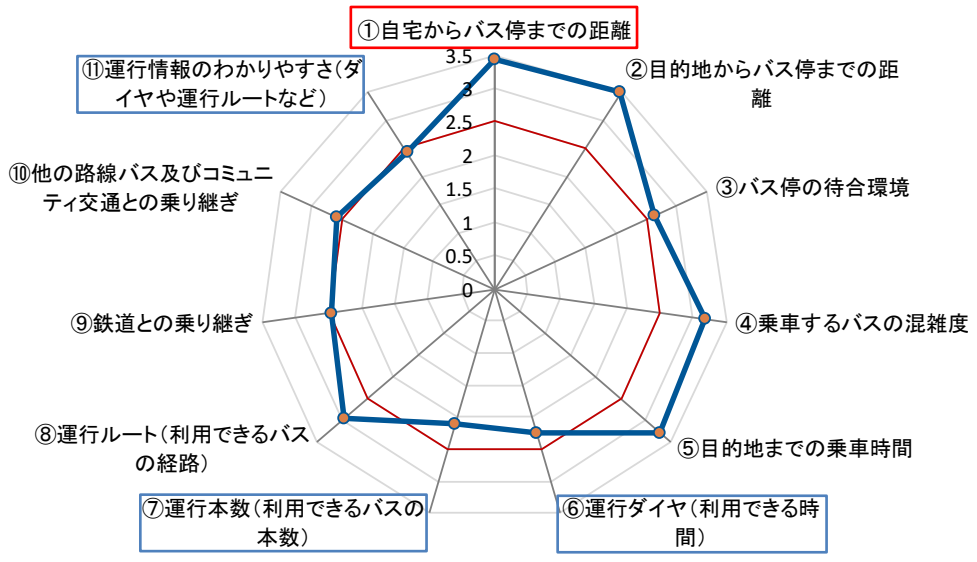


図　「帰り」の利用環境に対する満足度

■ 路線バスをさらに利用するために必要な取組【複数回答】(n=70)

「土日の運行」が最も多く、次いで「平日夕方の時間帯（16～20 時台）の増便」、「鉄道や他路線バスとの乗り継ぎの改善」、「バスの待合環境の改善」等となっています。

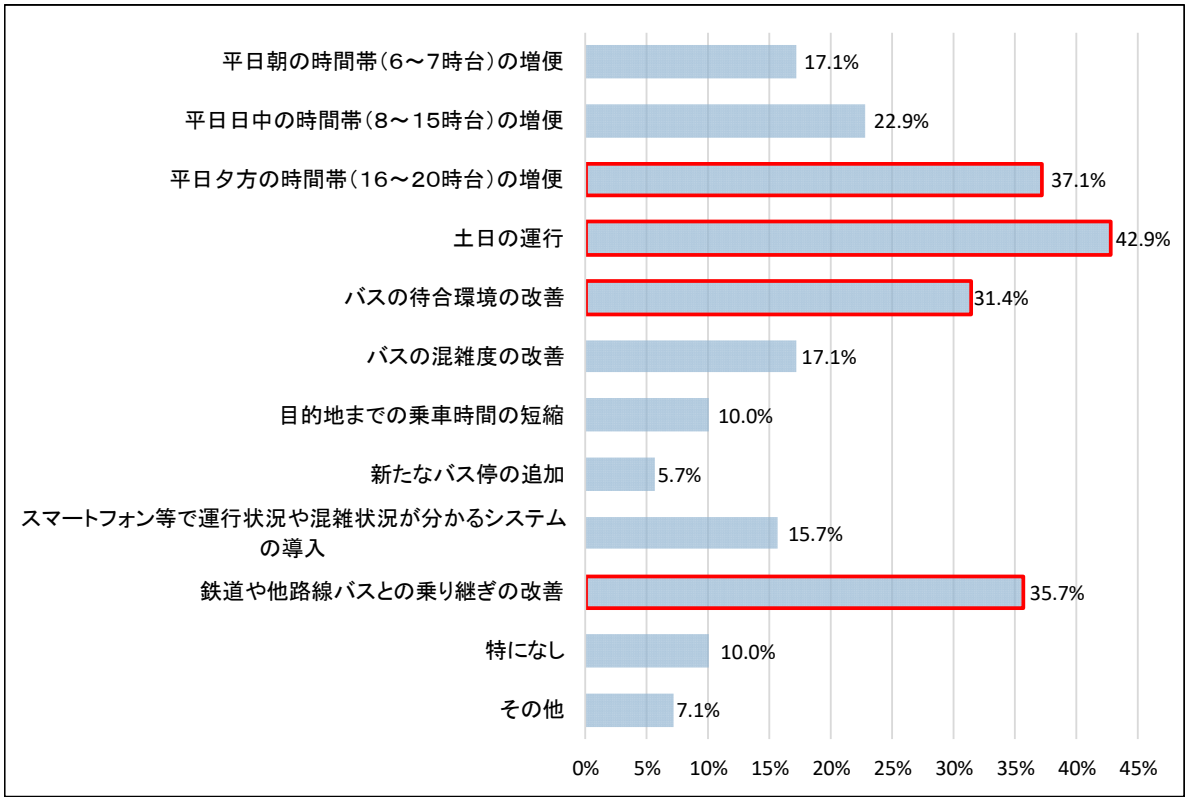


図　路線バスをさらに利用するために必要な取組

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

（1）第１次計画の目標の達成状況

第１次計画で設定した数値指標については、目標指標１及び２、３で目標を達成しました。

一方、目標指標４は指標が改善せず目標を達成することができなかったほか、目標指標５は指標が改善するものの目標を達成することができませんでした。

	現状値 （集計期間）	評価値 （集計期間）	目標値 （集計期間）	数値目標の達成状況
目標指標１ 市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数	36,613人/年 （H25/10～H26/9）	189,886人/年 （H30/10～H31/9）	180,000人/年 （H30/10～H31/9）	◯ （確定値）
目標指標２ 市内鉄道の利用者数	2,631,285人/年 （H25/4～H26/3）	3,471,161人/年 （H30/4～H31/3）	3,393,000人/年 （H30/4～H31/3）	◯ （確定値）
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）	76% （H27/3 時点）	99.9% （H31/3 時点）	100% （H31/3 時点）	◯ （確定値）
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	61.0% （H26年度アンケート）	58.1% （R1年度アンケート）	80.0% （R1年度アンケート）	× （確定値）
目標指標５ 市内公共交通への満足度	2.37 （H26年度アンケート）	2.59 （R1年度アンケート）	3.50 （R1年度アンケート）	△ （確定値）

数値目標の達成状況	評価の基準
◯	・評価値が目標値を上回った場合
△	・評価値が目標値には達していないものの、近年の傾向よりは改善していることが認められる場合
×	・評価値が目標値には達しておらず、かつ近年の傾向よりも改善がみられない場合
―	・現時点での評価が難しい場合

（２）第１次計画での主な成果

① 鉄道を軸とした公共交通網を構築

北陸新幹線の開業やまちづくりの動向と連動しながら、バス路線やコミュニティ交通の新設・再編を実施し、鉄道を軸とした公共交通網を構築しました。

（具体例）

・市内の各地域や新幹線駅、観光地と市街地とのアクセス性を確保

・公共交通空白地域を解消（公共交通利用圏域内町内会人口率 76％→99.9％）

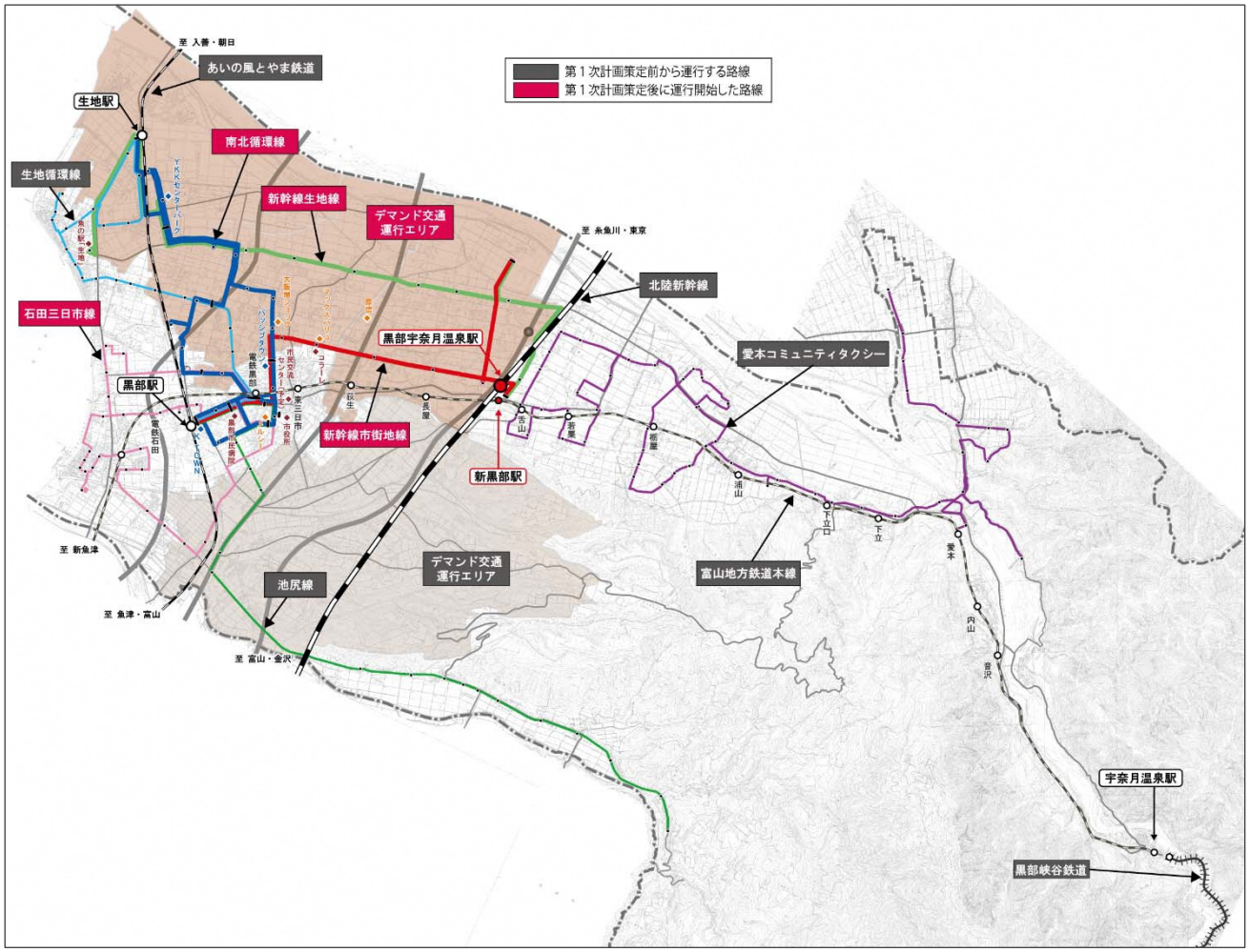


図　第１次計画策定以降に運行開始した公共交通（2019 年（令和元年）12 月時点）

② 公共交通の利便性を確保

市民ニーズや運行効率の効率化等の視点から、既存バス路線の再編や定期的な見直し、利用環境の改善等を実施し、公共交通の一定水準の利便性を確保しました。

（具体例）

・市民の公共交通に対する満足度が向上
・新幹線利用者で高い満足度
・路線バス利用者も高い満足度

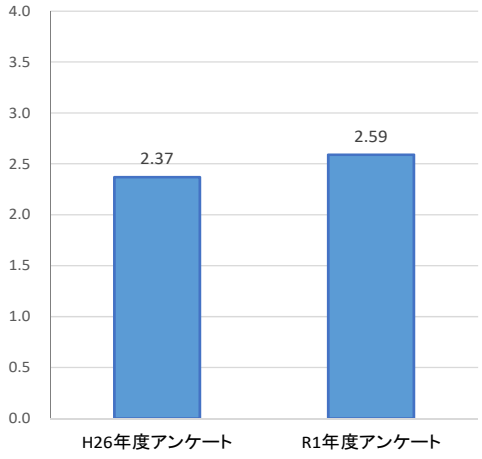


図　市民の公共交通に対する満足度
（市民アンケート調査）

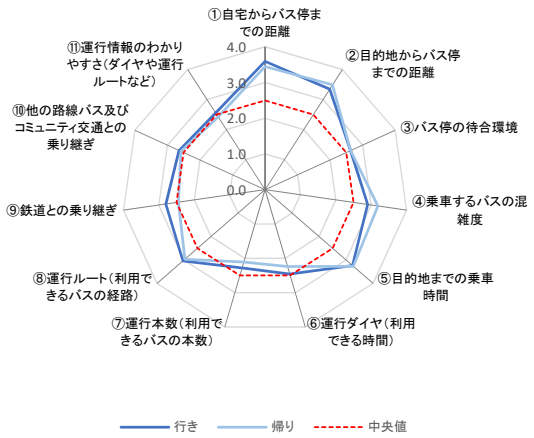


図　路線バスに対する満足度
（路線バス利用者アンケート調査）

③ 公共交通利用者数が増加

バス路線やコミュニティ交通の新設・再編や利用環境の改善、利用促進の取組等を実施し、公共交通利用者数が増加しました。

（具体例）

・鉄道利用者数が増加
・路線バス・コミュニティ交通利用者数が増加

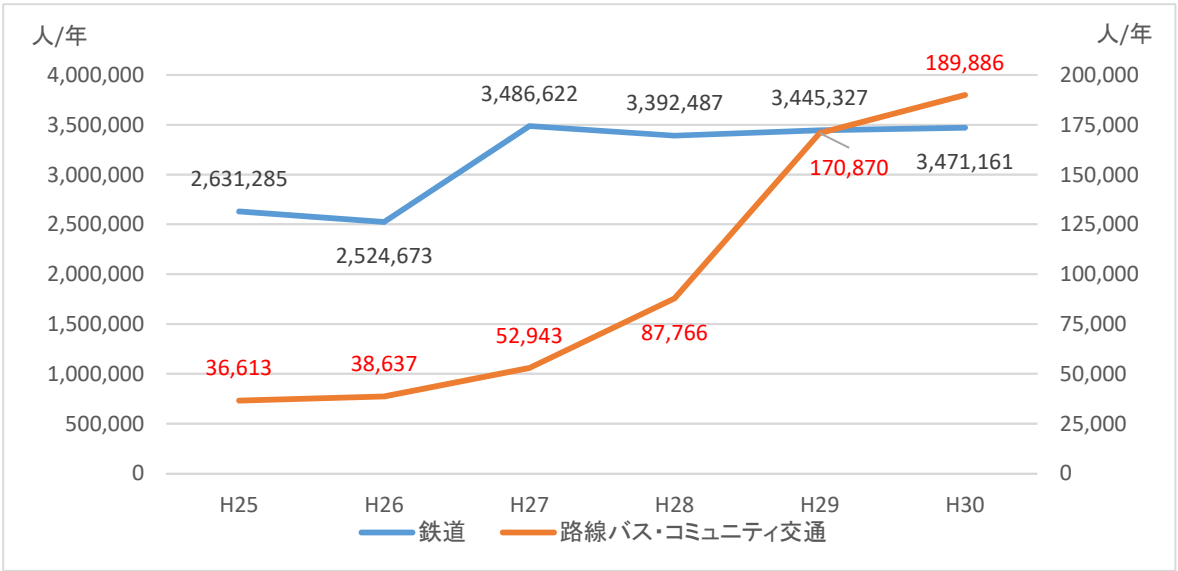


図　公共交通利用者数の推移

（３）まちづくり等の動き

① これまでの動き

・黒部市立地適正化計画の策定（平成 29 年度）
・民間によるまちづくりの取組の進展（パッシブタウン、Ｋタウン等）
・高齢者運転免許自主返納支援事業の普及

② 今後の動き

・道の駅（仮称）くろべの完成（令和３年度末）
・（仮称）くろべ市民交流センターの完成（令和４年度末）
・黒部ルートの一般開放・旅行商品化（令和６年～）

（４）主な課題

① 公共交通網の維持・さらなる利便性向上

新設・再編により構築した公共交通網を維持するとともに、利用者ニーズに応じた、より一層の利便性の向上を図る必要があります。

② 新幹線効果の持続と新たなまちづくりへの対応

新幹線駅と市街地並びに観光地を結ぶ公共交通を維持するとともに、新たな観光地へのアクセス環境を確保する必要があります。

より一層の都市機能の集約化を推進するとともに、新たな市街地開発の動向に対応する必要があります。

③ 将来的な公共交通網の持続に向けた対応

将来的な公共交通網の持続に向けては、利用者数と収支バランスを考慮した運行体系を確立する必要があります。

そのため、利用者数増加に向けた取組と運行ルートや運賃の見直しによる運行事業の効率化を図る必要があります。

また、これらに対する市民（利用者）との円滑な合意形成を図る必要もあります。

さらに運行事業の根幹となる運転手を継続的に確保するための取組も必要となります。

④ 公共交通のさらなる利用促進

依然として市民の公共交通利用頻度が低い水準にある中で、高齢者をはじめとする市民に対する情報提供や啓発活動を充実させる必要があります。

併せて、より一層の利便性の向上に向け、新たな技術の導入を含め、公共交通の運行方法（車両やダイヤ、ルート等）や利用環境を改善する必要があります。

黒部市地域公共交通網の大きな課題・・・

鉄道を軸とした公共交通網の維持と効率化
公共交通を身近に感じる機会づくりと利用する習慣づくり

4-2　計画期間と対象区域

第２次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します。

計画期間：令和２年度（2020 年度）から令和６年度（2024 年度）の５年間とします。
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

公共交通の効率化及び利用の定着に必要な様々な事業を着実に推進し、持続可能な公共交通網の実現を図るため、地域公共交通網形成計画を策定します。

基本方針① 鉄道を軸とした公共交通網の維持

鉄道を軸として、市内ほぼ全域に構築されている現在の公共交通ネットワークを維持するため、既存の鉄道や路線バス及びコミュニティバスのさらなる利便性向上を目指します。

基本方針② 公共交通網を支える潜在的需要の開拓

人口減少や少子高齢化の中でも、一定の利用者数を確保するため、免許証を持っていない方や返納した方への周知を行うほか、市内の新たな拠点施設へ路線バスを乗り入れることにより、今まで公共交通を利用できなかったいわゆる「潜在的需要」の開拓を行います。

基本方針③ 公共交通網の持続に向けた運行体系の確立

公共交通網の持続に向け、路線バスの運行ルート及びダイヤ等の見直しを行い、運行の効率化と収支の改善を図ることや利便性の向上ため、路線バスと他の交通手段との重複区間の解消に向けた検討を行います。

また、運行事業者への過度な負担を解消するため、運転手確保に向けた取組を行います。

さらに新たな課題となっている駅、バス停から目的地への移動手段についても検討を行います。

基本方針④ 新幹線効果の維持・向上

新たな観光資源となる黒部ルート一般開放の本市側の出発点である宇奈月温泉への移動手段としての既存公共交通の利用促進を図ります。

基本方針⑤ 利便性と魅力を高める公共交通環境の提供

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、ユニバーサルデザインを意識した施設の改善等を行い、利便性と魅力を高める公共交通環境の提供を行います。

基本方針⑥ 「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」の推進

適切な都市機能や居住機能の誘導の推進や、持続可能な公共交通網の実現を図るための評価・検証により、本市立地適正化計画の基本方針である「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」を推進します。

（２）黒部市の目指す鉄道を軸とした都市構造のイメージ

鉄道を軸として、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」を目指します。

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ります。

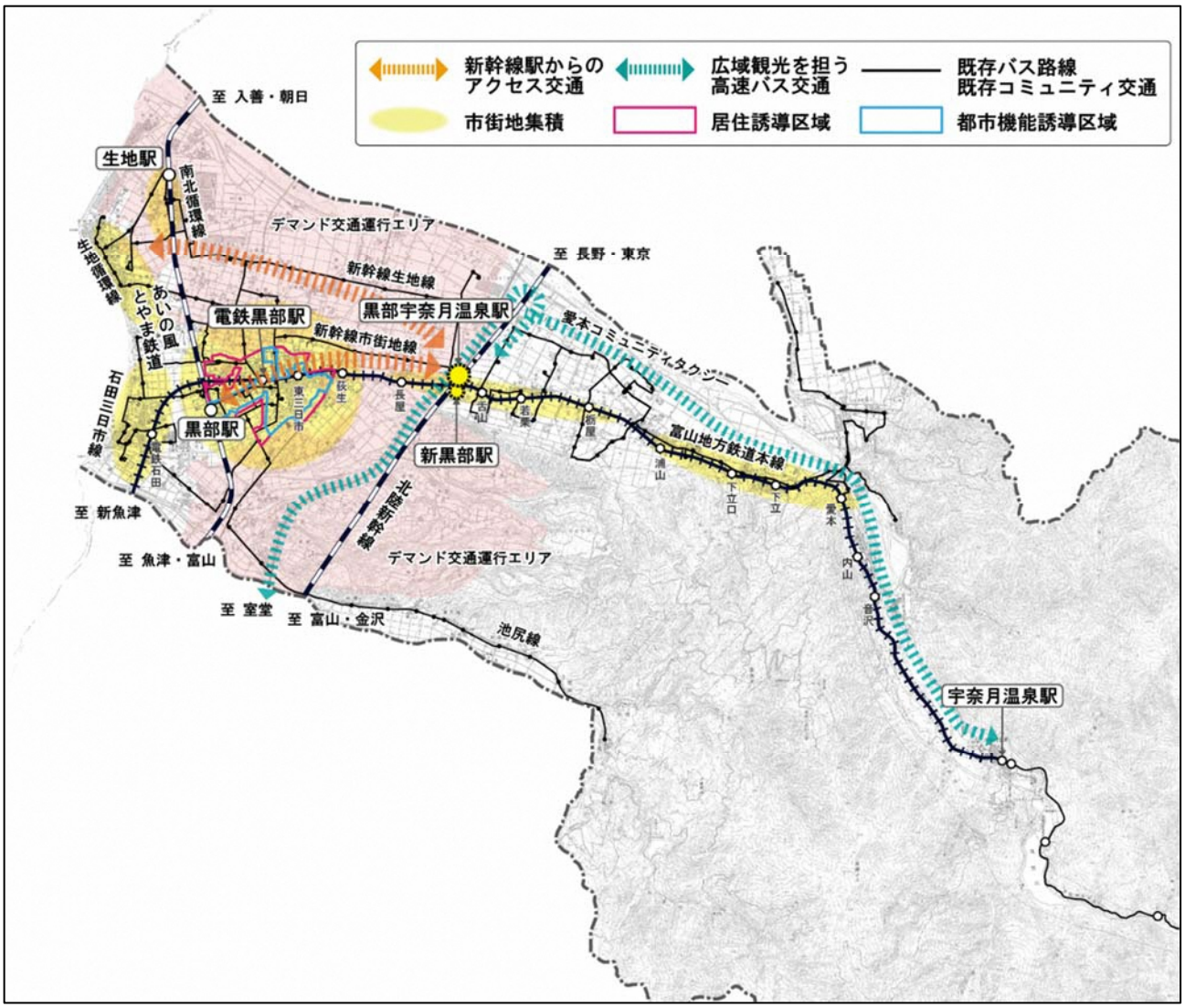


図　鉄道を軸とした都市構造のイメージ

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
189,886 人/年 （集計期間：H30/10～R1/9） 189,787 人/年 （集計期間：H30/4～H31/3）	200,000 人/年 （集計期間：R5/10～R6/9） （集計期間：R5/4～R6/3）

・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
3,471,161 人/年 （集計期間：H30/4～H31/3）	3,674,000 人/年 （集計期間：R5/4～R6/3）

・富山地方鉄道本線、あいの風とやま鉄道、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
99.9%（H31/3 時点）	99.9%（R6/3 時点）

・市内の各町内会のうち、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
58.1%（R1 年度アンケート）	80.0%（R6 年度アンケート）

・市民アンケート調査により把握する、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
2.59（R1 年度アンケート）	3.50（R6 年度アンケート）

・市民アンケート調査により把握する、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）

4-5　実施する事業

：新規事業

基本方針	基本施策	番号	実施事業
①鉄道を軸とした公共交通網の維持	①都市の骨格となる鉄道の持続的な運行	1	北陸新幹線と市内交通機関との連携
		2	あいの風とやま鉄道と市内交通機関との連携
		3	富山地方鉄道本線と市内交通機関との連携
	②路線バスの持続的な運行	4	新幹線市街地線の維持及び利便性向上
		5	新幹線生地線の維持及び利便性向上
		6	生地循環線の維持及び利便性向上
		7	石田三日市線の維持及び利便性向上
		8	池尻線の維持及び利便性向上
		9	南北循環線の維持及び利便性向上
	③コミュニティ交通の持続的な運行	10	愛本コミュニティタクシーの維持及び利便性向上
		11	デマンドタクシーの維持及び利便性向上
	④観光地を結ぶ交通網の維持	12	アルペンライナー（宇奈月温泉立山室堂線）の維持及び利便性向上
②公共交通網を支える潜在的需要の開拓	⑤公共交通の利用促進	13	情報提供や利用促進に向けた取組の充実
		14	利用促進に向けた運賃設定と企画切符等の発行
		⑮	運転免許自主返納と連携した利用促進
		16	黒部宇奈月温泉駅駐車場の運用方法の検討
	⑥まちづくりと連動した交通環境の整備	⑰	交流施設の整備に合わせたバス路線の見直し
③公共交通網の持続に向けた運行体系の確立	⑦運行事業の効率化	⑱	バス路線等の定期的な見直しの検討
		19	路線バスとスクールバス等との一体的な運行に向けた検討
	⑧公共交通の担い手の確保	20	運転手確保の取組への支援
		21	地域バス・タクシー導入可能性の検討
④新幹線効果の維持・向上	⑨新たな観光地へのアクセス環境の向上	22	黒部ルート一般開放に伴う既存公共交通の利用促進
⑤利便性と魅力を高める公共交通環境の提供	⑩公共交通利用環境の充実	23	バス待合環境の改善
		24	無料公共自転車「ちょいのり黒部」の整備・運用
		25	駅施設の修繕・改善とパーク＆ライド駐車場の整備
		26	交通情報提供システムを利用した利便性の向上
		27	車両及びバス停のデザイン化促進
	⑪新たな技術の導入による利便性・魅力の向上	28	環境配慮型車両、バリアフリー車両や新システム等の導入可能性の検討
⑥「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」の推進	⑫コンパクトなまちづくりの推進	29	居住誘導区域への居住推進
		30	都市機能集積の推進
	⑬公共交通に関する調査・計画・評価検証	31	市民アンケート調査や新幹線の利用状況調査の実施
		32	公共交通の評価、検証

⑯ ：　計画早期に着手すべき事業　　無印：計画期間を通じて実施又は検討する事業

No ：　計画後期に着手する事業

基本方針① 鉄道を軸とした公共交通網の維持

基本施策① 都市の骨格となる鉄道の持続的な運行

定期的な運行ダイヤの改善や市民のさらなる利用促進を図りながら、本市の広域的な移動を担う公共交通である北陸新幹線や地域間交流の主体となるあいの風とやま鉄道や富山地方鉄道の持続的な運行を図ります。　（注）実施主体のうち［　　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業１　【新規】北陸新幹線と市内交通機関との連携

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、［交通事業者］、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

北陸新幹線は、本市と首都圏並びに関西圏を結ぶ広域間移動の要となっており、また、インバウンドを含めた観光、交流人口の拡大に大きな役割を担っています。本市では、来訪者に対するおもてなしとして、観光振興施策を推進するとともに、黒部宇奈月温泉駅周辺施設の利便性の向上、新幹線通勤通学支援、駅へのアクセス手段となる路線バスの運行など、駅利用環境の利便性向上に向け、さらなる鉄道利用の促進を図ります。

事業２　【新規】あいの風とやま鉄道と市内交通機関との連携

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、［交通事業者］、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

あいの風とやま鉄道は、交通拠点となる黒部駅と観光拠点となる生地駅が立地し、県内市町村、隣県とを結ぶ、中・長距離の地域間移動路線として、市外から、また市外への通勤、通学をはじめとするおでかけ利用など、日常生活の足としての役割を担っています。本市では、利用しやすい駅となるよう、市営駐車場や駐輪場の運営と合わせ、両駅へのアクセス手段となる路線バスを運行しており、さらなる鉄道利用の促進を図ります。

事業３　【新規】富山地方鉄道本線と市内交通機関との連携

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、［交通事業者］、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

富山地方鉄道は、本市域の東西に 16 の駅が連なり、通勤、通学などの日常生活の移動のほか、中心市街地、黒部宇奈月温泉駅、宇奈月温泉など、市内各拠点を結ぶ極めて恵まれた交通環境が整っています。本市では、富山地方鉄道と連携し、必要に応じて駅施設等の利用環境の改善を図るとともに、沿線地域の公共交通環境にあわせ、結節する路線バスを運行し、さらなる鉄道利用の促進を図ります。

基本施策②　路線バスの持続的な運行

定期的な運行ダイヤの改善等による利用促進を図りながら、市内の地域間移動を担う路線バスの持続的な運行を図ります。（注）実施主体のうち［　　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業４　新幹線市街地線の維持及び利便性向上

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、［交通事業者］、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

あいの風とやま鉄道「黒部駅」を起終点に中心市街地を経由し、北陸新幹線「黒部宇奈月温泉駅」への“アクセス路線”として、新幹線のダイヤにあわせ一日 13 往復 26 便を運行しています。新幹線との乗継のほか、経路沿線では通勤、通学、通院、買い物などにも利用できます。

開設から５年（平成 27 年度～令和元年度）が経過しましたが、利用者数は低迷しており、利用ニーズの実態と経路を再検討し、運行経路やダイヤの抜本的な見直しを進め、さらなる利用を促進します。

事業５　新幹線生地線の維持及び利便性向上

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、［交通事業者］、市民、ＹＫＫ株式会社
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

黒部宇奈月温泉駅と魚の駅「生地」、吉田科学館、ＹＫＫセンターパーク、ＹＫＫの事業所・工場など、“観光・ビジネス路線”として、一日 23 便を運行しています。

市域北部を東西に結ぶ唯一の路線であり、生地・大布施・荻生の３地区を経由しています。開設から４年（平成 28 年度～令和元年度）が経過し、利用者数は大幅に増加していますが、利用者の多くが企業関係者であり、運行経路やダイヤの見直しを進め、一般利用のさらなる利用を促進します。

事業６　生地循環線の維持及び利便性向上

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、［交通事業者］、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

あいの風とやま鉄道の生地駅と黒部駅の両駅を起終点とし、生地地区と中心市街地を結ぶ“生活路線”として、一日 12 往復 24 便を運行しています。経路上にある２つの医院、中心市街地に位置する市民病院、電鉄黒部駅など、主に通院、通勤に利用されています。

現行の運行形態となり２年（平成 30 年度～令和元年度）が経過し、利用者数は増加傾向にありますが、新たなまちづくり拠点施設の整備にあわせた運行経路やダイヤの見直しによる買い物利用を取り込むなど、さらなる利用を促進します。

事業７　石田三日市線の維持及び利便性向上

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、交通事業者、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

石田地区と中心市街地を結ぶ“生活路線”として、石田地区を南北に分け、各エリア一日６便（計 12 便）を運行しています。中心市街地に立地するあいの風とやま鉄道黒部駅、市民病院、商業施設など、通勤、通院、買い物利用が多く、近年では通学にも利用されています。

通年開設から４年（平成 28 年度～令和元年度）が経過し、利用者数は毎年増加していますが、地区人口に対し少ない状況となっています。新たなまちづくり拠点施設の整備に合わせた運行経路やダイヤの見直しによる新たな買い物利用を取り込むなど、さらなる利用を促進します。

事業８　池尻線の維持及び利便性向上

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、交通事業者、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

東布施地区と中心市街地を結ぶ“生活路線”として、一日６往復 12 便を運行しています。同地区には、鉄道駅、病院、商業施設、金融機関がなく、地域にとって重要な公共交通機関となっています。運行経路は、地区を縦断する幹線道路に居住が集約しており、経路の設定やバス停の設置において効率化が図られる利点があります。

現行の運行形態となり２年（平成 30 年度～令和元年度）が経過し、利用者数は増加の傾向が顕著に表れていますが、路線の維持に向けたさらなる利用を促進します。

事業９　南北循環線の維持及び利便性向上

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、交通事業者、ＹＫＫ株式会社、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

黒部駅と生地駅を起終点とし、朝夕は沿線上のＹＫＫ社員の居住エリアと工場群を効率的に結ぶ“通勤路線”として、また、日中は吉田科学館やＹＫＫセンターパークなどの観光施設のほか、福祉センターや市民病院、商業施設を経由する“生活路線”としても利用される「官民共同路線」として位置づけられています。運行本数は、一日 40 便弱と最も多い路線となっています。

通年開設から２年（平成 30 年度～令和元年度）が経過し、利用者数は年間 10 万人前後で推移し、その多くが通勤利用となっています。日中の経路やダイヤの見直しを進め、さらなる利用を促進します。

基本施策③　コミュニティ交通の持続的な運行

定期的な運行ダイヤ等の改善による利用促進を図りながら、地域にとって身近な公共交通である愛本コミュニティタクシーやデマンドタクシーの持続的な運行を図ります。　（注）実施主体のうち［　　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業 10　愛本コミュニティタクシーの維持及び利便性向上

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、［交通事業者］、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

愛本地区と宇奈月地域内の商業施設、病院などを結ぶ“生活路線”として、「愛本本線」のほか、愛本新・明日・栗虫地区と愛本駅を結ぶ「連絡線」、「栃屋大橋循環線」など、複数の系統により運行しています。

開設から９年（平成 23 年度～令和元年度）が経過しましたが、利用者数は横ばいの状況が続いています。富山地方鉄道沿線という地の利を活かしながら、愛本地区と他の沿線地区の利用実態に即した路線の維持に向け、さらなる利用を促進します。

事業 11　デマンドタクシーの運行と定期的な改善

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、［交通事業者］、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

田家野―中山エリア及び前沢―宮野エリア並びに村椿―大布施エリア及び荻生エリアと三日市エリアを結ぶ“生活路線”として、予約式乗合タクシー「デマンドタクシー」を運行しています。

平成 27 年 11 月に現行の運行形態となり、４年が経過しましたが、特に前沢―宮野エリアで利用者数が増加傾向にあります。エリア間での「ドア・ツー・ドア」型運行方式を広く周知し、さらなる利用促進を図ります。

基本施策④　観光地を結ぶ交通網の維持

本市と県内有数の観光地である立山黒部アルペンルートを結ぶアルペンライナーの持続的な運行を図ります。　（注）実施主体のうち［　　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業 12　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：富山県、［市］、魚津市、公共交通戦略推進協議会、［交通事業者］
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 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路線バスを運行し、本市の観光拠点から市外の観光拠点へのアクセスを確保します。

令和６年度（2024 年度）に予定されている黒部ルートの一般開放・旅行商品化を意識し、同ルートとの乗継も検討し、利便性の向上を図ります。

基本方針② 公共交通網を支える潜在的需要の開拓

基本施策⑤ 公共交通の利用促進

乗り方や運賃の支払い方の説明など、利用者に配慮した時刻表や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等による総合的な施策の実施により、公共交通の利用促進を図ります。　（注）実施主体のうち［　　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業 13　情報提供や利用促進に向けた取組の充実

実施主体：市、［公共交通戦略推進協議会］、交通事業者、［市民］、［各種団体］
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 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を引き続き広く発信します。

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います。

富山県が主体となって実施する「とやまロケーションシステム」の周知に向けた取組を行います。

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ります。

市役所をはじめ沿線企業への公共交通での通勤や、学生をはじめとする若年層への公共交通での通学を促進し、環境負荷の低減や健康増進への寄与を狙います。

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施策への理解を深めて頂けるような取組を実施します。

図　公共交通で行こう！ホームページ

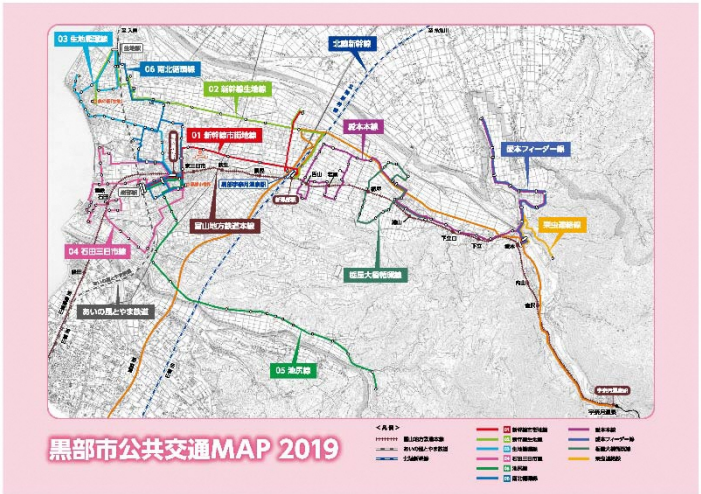


図　黒部市公共交通マップ

事業 14　利用促進に向けた運賃設定と企画切符等の発行

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、市民、事業実施団体
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

運賃体系や類似区間の運賃の見直しにより、利用者負担をわかりやすくし、さらなる利用促進を図ります。

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、周遊パス、学生向け割引切符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ります。

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 15　【新規】運転免許自主返納と連携した利用促進

実施主体：市、警察、市民、各種団体
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

黒部市高齢者運転免許自主返納支援事業では、運転免許を自主返納した高齢者を対象に、市内バスのフリーパスの交付などの代替え移動手段に係る支援を行っています。

交通事業者でも、運転経歴証明書を提示して乗車券を購入する場合に普通運賃が半額となるなどの運転免許自主返納者に対する割引制度を設けています。

「公共交通で行こう」ホームページや市のホームページ、広報くろべなどの広報媒体や出前講座、警察署等を通じ黒部市高齢者運転免許自主返納支援事業や交通事業者による運転免許自主返納者に対する割引制度を周知し、公共交通の利用促進を図ります。

自治振興会や老人クラブ等への働きかけを行い、高齢者による公共交通の利用促進を図ります。

事業 16　【新規】黒部宇奈月温泉駅駐車場の運用方法の検討

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

黒部宇奈月温泉駅周辺では、休日や観光シーズンで自家用車による混雑や渋滞が発生する一方、接続する路線バスの利用者数が伸び悩んでいます。

無料で利用できる市営新幹線駅駐車場の有料化等を検討しながら運用方法を改善し、黒部宇奈月温泉駅までの公共交通の利用促進を図ります。

基本施策⑥　まちづくりと連動した交通環境の整備

道の駅（仮称）くろべや（仮称）市民交流センター等の交流施設整備に合わせたバス路線の見直しを行い、これらの施設へのアクセスを確保し、利用促進を図ります。　（注）実施主体のうち［　　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業 17　【新規】交流施設の整備に合わせたバス路線の見直し

実施主体：市、［公共交通戦略推進協議会］、交通事業者
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和５年度（2023 年度）

道の駅（仮称）くろべや（仮称）市民交流センター等の交流施設の整備に合わせ、乗り入れ路線を検討し、その路線の運行ルート及びダイヤ等を見直します。

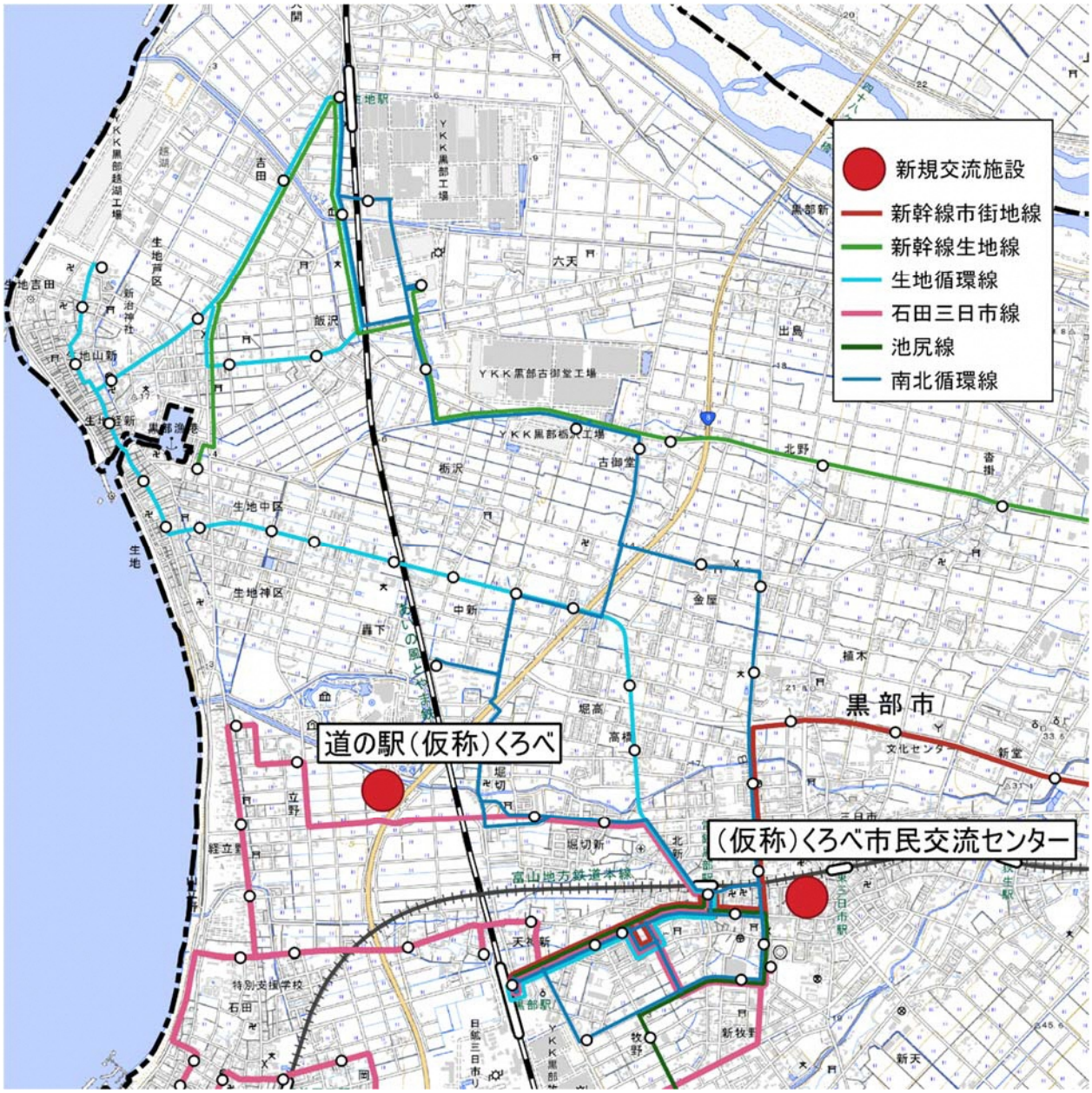


図　道の駅（仮称）くろべ整備場所及び（仮称）市民交流センター整備場所周辺のバス路線の状況（令和元年12月現在）

基本方針③ 公共交通網の持続に向けた運行体系の確立

基本施策⑦ 運行事業の効率化

路線バス等における運行形態や運行ルート及びダイヤ等の定期的な評価と見直しを実施するとともに、路線バスとスクールバス等との一体的な運行に向けた検討を進め、運行事業の更なる効率化を図ります。　（注）実施主体のうち［　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業 18　【新規】バス路線等の定期的な見直し

実施主体：［市］、［公共交通戦略推進協議会］、［交通事業者］、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

利用者数増と運行の効率化及び収支の改善に向け、市や交通事業者等の関係者間による協議や沿線自治会等への説明を行い、定期的に運行ルートやダイヤの見直しを行います。

また、これらの見直しにあたっては、概ね３年ごとに各路線バスの収支状況や利用者数、そのほか運行ルート及び運行ダイヤ等に関する評価を行い、必要に応じて、改善策を講じることとします。

【運行事業の効率化（イメージ）】

① 運行事業の評価

路線バスやコミュニティ交通については、１年ごとに路線ごとの利用者数や収支状況、沿線自治会による利用促進等の取組状況を把握し、概ね３年ごとに運行形態や運行ルート、運行ダイヤ等の評価を行います。

評価や見直しに当たっては、下記の考え方を基本とし、市や交通事業者、沿線自治会等による協議により、進めていきます。

② 運行事業の改善策の実施

下記の考え方に基づき、一人あたりの収支改善を目指すため、利用促進に向けた取組、運行ルート及びダイヤの変更やデマンド（予約式）運行への移行等、改善策を講じることとします。

③ 改善後の評価と見直しについて

改善後についても、１年ごとの取組状況の把握、概ね３年ごとの評価を行い、改善後の効果がみられない場合は、再度、改善に向けた協議を進め、見直し等を繰り返し行うこととします。

なお、デマンド（予約式）運行に移行したものについては、利用頻度に基づき評価します。

【バス路線等の見直しに向けた考え方】

現行のバス路線等の持続に向け、利用者数増と収支改善をバランス良く進めていくための指標として、「（運賃収入－運行経費）÷利用者数」で算出される「一人あたりの収支（赤字額）」に着目します。

現在運行している既存の７つの路線バス及びコミュニティタクシーの平成 30 年度の１人あたり収支は、平均で△355 円で、その内訳については、△500 円を下回るものが３路線で、△500 円を上回るものが４路線となっています。

今後の見直しにあたっては、まずは１人あたりの平均収支の底上げを図るため、特に△500 円を上回った路線については、改善に向けた検討を行うこととします。

また、△500 円を下回る場合でも、必要に応じ、さらなる運行の効率化や利用者数増に向けた検討を行うこととします。

なお見直しに伴う路線沿線の自治会等の説明においては、見直し後であっても、定期的な評価に伴う再度の見直しがあることを説明し、柔軟な路線設定に対する理解を得られるようにします。

【平成 30 年度の路線バス等の収支状況】

※ 27 ページの平成 30 年度収支からデマンドタクシーを除いた収支を記載しています。

年度	運賃収入（千円）	運行経費（千円）	収支（千円）	利用人数（人）	１人あたりの収支（円）
平成30年度	43,949	110,457	△ 66,508	187,490	△ 355

事業 19　路線バスとスクールバス等との一体的な運行に向けた検討

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、交通事業者、学校関係者、市民
事業年度：令和５年度（2023 年度）～令和６年度（2024 年度）

公共交通において、バス車両は財産であり、運転手は貴重な人材であることを踏まえ、スクールバス車両の有効活用や不足する運転手の効率的な配置など、路線バスとの一体的な運行に向けた可能性について検討します。

基本施策⑧　公共交通の担い手の確保

運転手不足を公共交通全体の問題として捉え、運行事業者が行う取組、市及び公共交通戦略推進協議会等が行うべき取組を整理し、運転手の確保に努めるほか、バス停、駅からの自宅、目的地への移動手段としての地域バス、タクシーの導入可能性を検討します。　（注）実施主体のうち　　で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業 20　【新規】運転手確保の取組への支援

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、交通事業者、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

交通事業者に対し、人材開発支援助成金（厚生労働省）や「女性ドライバー応援企業」認定制度（国土交通省）等の人材の雇用・育成等に関する制度を周知し、幅広い世代の運転手の確保を促進します。

複数の交通事業者が合同で実施する就職フェアなどの取組を支援し、運転手の確保を促進するとともに、交通事業者の採用マーケティング力の向上や雇用環境の改善を図ります。

事業 21　【新規】地域バス・タクシー導入可能性の検討

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、交通事業者、各種団体、市民
事業年度：令和４年度（2022 年度）～令和６年度（2024 年度）

交通事業者のみでは対応しきれないバス停、駅までの移動手段という新たな課題について、地域住民等が運行主体となる地域バス・タクシー等の導入可能性の検討を行います。

基本方針④ 新幹線効果の維持・向上

基本施策⑨ 新たな観光地へのアクセス環境の向上

新たな観光資源である黒部ルートの本市側の出発点となる宇奈月温泉駅周辺地区の歩行環境や黒部宇奈月温泉駅から富山地方鉄道への乗継についても、同ルートとの連携を図ることにより、新幹線効果の維持・向上を図ります。（注）実施主体のうち［　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業 22　【新規】黒部ルート一般開放に伴う既存公共交通の利用促進

実施主体：［市］、公共交通戦略推進協議会、［交通事業者］、市民
事業年度：令和４年度（2022 年度）～令和６年度（2024 年度）

黒部ルートの一般開放・旅行商品化に合わせ、富山地方鉄道と黒部峡谷鉄道並びに北陸新幹線との乗継利便性を配慮したダイヤを考え、新幹線利用客の宇奈月温泉へのアクセス利便性向上を図ります。

主要な交通結節点に設置しているデジタルサイネージ（電子看板）についても、黒部ルートと連携したものに改善し、乗継の円滑化を図ります。

基本方針⑤ 利便性と魅力を高める公共交通環境の提供

基本施策⑩ 公共交通利用環境の充実

ユニバーサルデザインに配慮することにより交通施設・待合環境・歩行環境のさらなる向上を目指し、バス停の改善やちょいのり黒部の増設、鉄道駅施設の改善、車両のカラーリングを進めていきます。

（注）実施主体のうち［　　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業 23　バス待合環境の改善

実施主体：［市］、公共交通戦略推進協議会
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

バス停上屋やベンチ等の整備や停留所案内板の再整備を進め、バスの待合環境改善やイメージを向上します。

〔バス停上屋の整備状況（令和元年度末現在）〕
- 大阪屋ショップ黒部店
- 中央小学校
- 黒部郵便局
- メルシー

図　バス停上屋やベンチ等の整備

事業 24　無料公共自転車「ちょいのり黒部」の整備・運用

実施主体：［市］、［公共交通戦略推進協議会］、ＹＫＫ株式会社
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

バスや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、無料公共自転車「ちょいのり黒部」の整備を進めます。

〔専用駐輪場の整備状況（令和元年度末現在）〕
- 黒部駅
- 黒部郵便局
- 黒部市民病院
- 中央小学校
- 電鉄黒部駅
- 大阪屋ショップ黒部店
- 黒部市役所

図　ちょいのり黒部の整備

事業 25　駅施設の修繕・改善とパーク＆ライド駐車場の整備

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、交通事業者、市民
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

駅施設について、必要に応じた修繕や改修を行うことにより、ユニバーサルデザインに配慮した利用環境に改善し、公共交通に対するイメージの向上を図ります。

あいの風とやま鉄道黒部駅における東西連絡通路や駅西広場、駅西駐車場等の整備を進め、利用者の利便性や周辺地域の活性化を図ります。

また、市内鉄道駅のパーク＆ライド用駐車場の整備の必要性を検討し、鉄道利用環境の向上や環境負荷の低減、健康増進への寄与を図ります。

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

図　駅施設の改善（荻生駅）

事業 26　交通情報提供システムを利用した利便性の向上

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、交通事業者、富山県地域公共交通情報提供推進協議会
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

市では、富山県地域公共交通情報提供推進協議会が実施する「とやまロケーションシステム（令和元年 11 月運用開始）」と連携し、利用可能なバス路線、ルートや経由地、最寄りのバス停の検索、運行中のバスの位置や遅延情報など、パソコンやスマートフォンを通じ提供します。

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、市民病院に設置しているデジタルサイネージ（電子看板）の適正管理とともに「とやまロケーションシステム」と連動した情報を提供します。

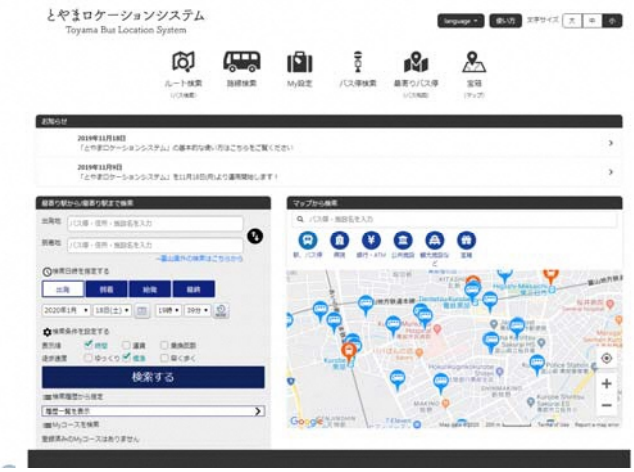


図　とやまロケーションシステム

事業 27　車両及びバス停のデザイン化促進

実施主体：市、公共交通戦略推進協議会、交通事業者
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

市内公共交通の統一感の醸成とイメージ向上を図るため、第１次計画から設定・採用してきた路線ごとのナンバリングやカラーリングを継承し、車両やバス停、印刷物などに反映するなど公共交通のユニバーサルデザイン化を順次進めます。

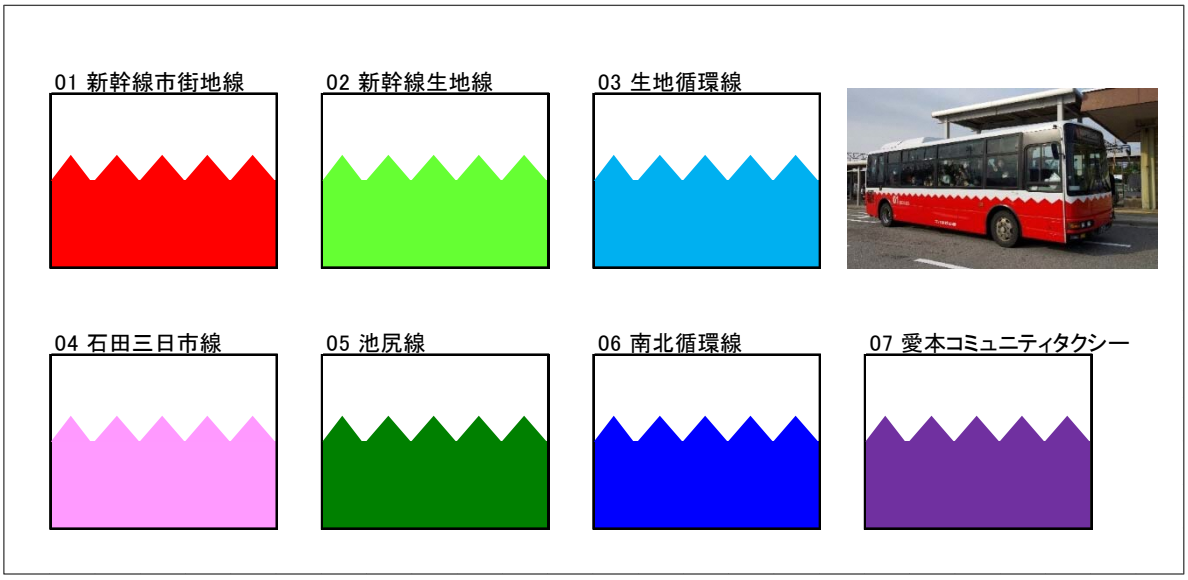


図　各路線ナンバーとカラーリング、統一デザイン

基本施策⑪　新たな技術の導入による利便性・魅力の向上

公共交通に関する技術革新の動向に注視しながら、更なる利便性や魅力の向上を図るため、導入の可能性を検討します。（注）実施主体のうち［　　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業 28　環境配慮型車両、バリアフリー車両や新システム等の導入可能性の検討

実施主体：市、［交通事業者］
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

中長期的な課題としては、車両更新の機会を捉えるなど必要に応じてＥＶ（電気自動車）、ＦＣＶ（燃料電池自動車）等の環境配慮型バス車両、バリアフリー型車両の導入について検討し、人にやさしく利用しやすい公共交通環境を目指すとともに、新たなモビリティサービスや新型輸送サービスの動向を注視していくこととします。

図　先進的な車両のイメージ

【新たなモビリティサービスへの取組】

以下のような取組については、住民等のラストワンマイル（駅や停留所等の交通拠点から自宅や目的地までの移動）の交通手段としての活用が期待されます。

・ＭａａＳ（図参照）
・バス・タクシー運行時における
　ＡＩや自動運転技術の活用
・超小型モビリティ
・グリーンスローモビリティ（宇
　奈月温泉街で運行しているＥ
　ＭＵ等）

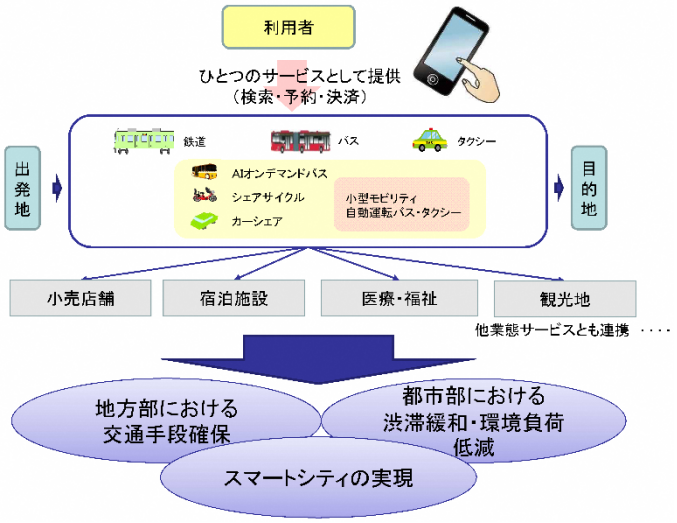


図　ＭａａＳの概要
資料）日本版 MaaS の実現に向けて（平成 31 年４月
国土交通省総合政策局公共交通政策部）

基本方針⑥　「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」の推進

基本施策⑫　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を推進し、効率的な公共交通の運行と利用ができるコンパクトなまちづくりを推進します。　（注）実施主体のうち［　　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業 29　居住誘導区域への居住推進

実施主体：［市］
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

黒部市住宅取得支援制度や賃貸住宅支援制度など、住環境整備等を進め、立地適正化計画で定める居住誘導区域への移住・定住を促進します。

事業 30　都市機能集積の推進

実施主体：［市］、各種団体
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

まちなかでの賑わい創出事業や教育交流拠点の整備等を進め、立地適正化計画で定める都市機能誘導区域への都市機能の集積を進めます。

基本施策⑬　公共交通に関する調査・計画・評価検証

定期的なアンケートや利用状況調査を実施し、本市の公共交通施策の推進や改善の基礎資料とします。（注）実施主体のうち［　　］で囲ってあるものは、中心的役割を果たす団体等です。

事業 31　市民アンケート調査や新幹線の利用状況調査の実施

実施主体：市、［公共交通戦略推進協議会］、市民、各種団体
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

公共交通に対する市民意識を把握し、公共交通網の改善を図るため、継続的に市民意見の聴取やアンケート調査を実施します。

新幹線開業効果の維持や利用促進の計画検討、アクセス交通や周辺案内、広報の改善等に活用するため、北陸新幹線の利用状況調査を実施します。

事業 32　公共交通利用状況の評価、検証

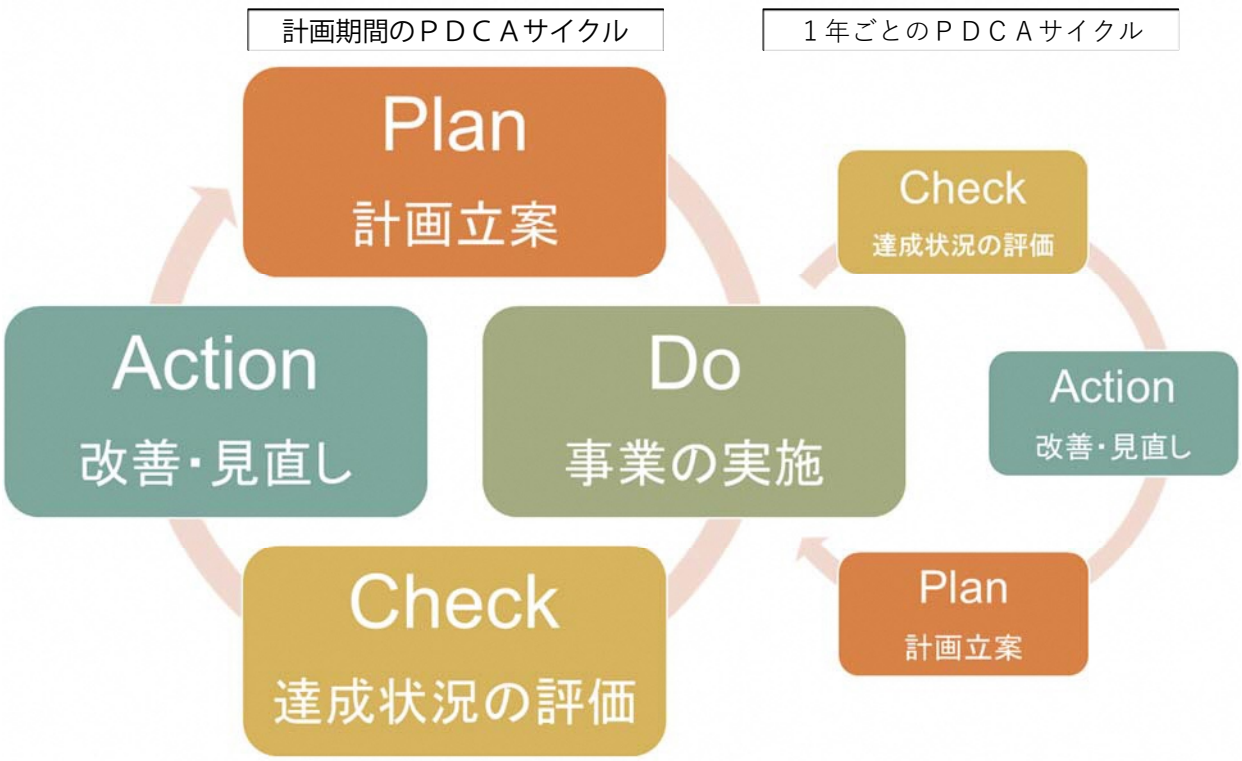
実施主体：市、［公共交通戦略推進協議会］、交通事業者
事業年度：令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）

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います。

4-6　事業の進捗管理

第２次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ＰＤＣＡサイクルに基づき進捗管理を行います。

確認・評価・検証にあたっては、１年ごとのＰＤＣＡサイクルと計画期間全体のＰＤＣＡ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い、必要に応じた計画の見直しを行います。



	計画期間のＰＤＣＡ	１年ごとのＰＤＣＡ
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

（1）１年ごとのＰＤＣＡ

① 路線バス・コミュニティ交通の運行ダイヤ等に関する事項

路線バス・コミュニティ交通に関する事業については、系統別便別バス停別利用者数を収集し、1年間の運行状況を評価・検証します。

これにより運行ダイヤ等の見直しが必要と考えられる系統については、公共交通戦略推進協議会、交通事業者及び地元等との協議を行い、合意を経たうえで、見直しを実施します。

運行ダイヤ等の見直しについては､各年 10月までの利用状況に関するデータを集計･検証を行い、地元協議や同協議会協議を踏まえ、４月に見直しを実施するスケジュールを原則とします。

② 路線バス・コミュニティ交通の運行ダイヤ等以外の事項

路線バス･コミュニティ交通の運行ダイヤ等以外の事項については、各年度末に事業の実施状況や実施内容等を収集し、１年間の進捗状況を評価・検証します。

これにより事業内容等の見直しが必要と考えられる事業については、公共交通戦略推進協議会や地元等との協議を行い、合意を経たうえで、見直しを実施します。

（2）計画期間のＰＤＣＡ

計画最終年度（令和６年度）に市民に対するアンケート調査を実施し、市民の行動意識の転換や公共交通の満足度等の確認を行い、その結果を受けて必要な利用促進策や施設整備を改めて検証し、公共交通戦略推進協議会での協議を経て、最終評価を行います。なお、最終評価においては、計画全体の事業結果の検証とともに、次期計画策定に向けた協議も行います。

路線バス･コミュニティ交通については､本計画で位置づける｢見直しに向けた考え方｣に基づき、概ね３年ごとに運行形態や運行ルート、運行ダイヤ等の評価を行います。

これにより運行形態や運行ルート、運行ダイヤ等の見直しが必要と考えられる場合については、同協議会、交通事業者及び地元等との協議を行い、合意を経たうえで、運行ルート、運行ダイヤの見直しやデマンド（予約式）運行への移行等、改善策を講じることとします。

（３）評価・検証のために収集するデータと収集方法

評価・検証のために必要な各種データを定期的に収集します。

目標指標	収集するデータ	集計主体 （計測主体）	計測時期
目標指標１ 市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数	系統別便別バス停別利用者数 （乗降者数）	黒部市 （運行事業者）	月１回 （９月末に年間集計）
目標指標２ 市内鉄道の利用者数	駅別利用者数 （乗降者数）	黒部市 （運行事業者）	年１回 （年度末集計）
目標指標３ 公共交通利用圏域内町内会人口率	市内の各町内会のうち、公共交通利用圏域に入っているエリアの人口割合	黒部市 （運行事業者）	年１回 （年度末集計）
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	１年間に１回以上公共交通を利用する市民の割合 （市民アンケート調査により把握）	黒部市 （運行事業者）	計画最終年 （令和６年中）
目標指標５ 市内公共交通への満足度	公共交通全般に対する満足度の五段階評価 （市民アンケート調査により把握）	黒部市 （運行事業者）	計画最終年 （令和６年中）
―	計画に位置づけた事業の進捗状況 （実施状況、実施内容）	黒部市 （事業主体）	年１回 （年度末集計）
―	系統別運行日別運行回数 （地域公共交通確保維持改善事業対象事業）	黒部市 （運行事業者）	年１回 （９月末に年間集計）
―	系統別収支状況 （地域公共交通確保維持改善事業対象事業）	黒部市 （運行事業者）	年１回 （９月末に年間集計）
―	系統別利用促進施策実施状況 （地域公共交通確保維持改善事業対象事業）	黒部市 （運行事業者）	年１回 （９月末に年間集計）

第２次黒部市地域公共交通網形成計画

令和２年３月発行

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