

第2次黒部市地域公共交通網形成計画策定における主な意見に対する対応について

1 第26回黒部市公共交通戦略推進協議会（平成31年4月25日（木））

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
担い手の確保について、具体的にはどのような計画を考えているのか。もし今の段階でお考えがあれば教えていただきたい。	公共交通網を持続させるための解決すべき課題として認識し、計画書に記載しました。	第2章 黒部市と市内地域公共交通の現状 2-3 黒部市の公共交通 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 4-5 実施する事業（事業20）

2 第27回黒部市公共交通戦略推進協議会（令和元年9月3日（火））

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
計画に関しては行政主導ではなく、協議会の委員それぞれの立場で推進していくべきであり、そうすると官民の連携が大切になってくる。	計画書記載の事業説明部分に実施主体を複数記載するとともに、中心となるべき実施主体を強調しました。	第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業
地域公共交通網形成計画は5年間の計画であり、その5年間と5年後の市の姿を見据えた計画を作成するという共通認識が必要である。	計画書で今後5年間に予定されているまちづくり等を記載しました。	第2章 黒部市と市内地域公共交通の現状 2-4 まちづくりの現状と今後の動き
人口の推移も重要な指標となる。課題の中長期的な施策のロードマップの中で、想定される人口についても検討していくべきである。	公共交通を持続させる上で、人口推移を分析することは極めて重要なことであり、計画書で今後の人口予測を図示しました。	第2章 黒部市と市内地域公共交通の現状 2-2 黒部市の人口
全国的な傾向だが、地域住民の意見を重視して路線を整備すると赤字額が想定よりも大きくなってしまい、黒部市でも同様の傾向がみられる。	路線整備においては、地域住民の意見も大切ですが、その部分に固執しないよう計画書において、地域住民との協議のあり方についても言及しました。	第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業18）

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
先進的な地域では、実証実験により収支を算出したり、乗降数を調査して少ない場合は乗合タクシーに変更するなど、逆の基準を取り入れている。	本計画では、路線の見直しについての考え方を記載し、その中で、収支分析を行い、改善に向けた検討を行うこととしました。	第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業18）
市内路線は距離運賃、一律100円、200円と統一されておらず、運賃についても今後議論する必要がある。	運賃の平準化については、利用しやすい公共交通を実現する上で重要なことであり、本計画でも検討することとしました。	第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業14）

3 第28回黒部市公共交通戦略推進協議会（令和元年12月5日（火））

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
新幹線生地線については、利用者の少ないバス停の廃止と危険な寺田商事前交差点を避けるルートに変更することにより安全性を確保できる。 当該路線は通勤時間帯にYKK社員が多く利用している一方、昼間帯はほとんど人が乗っていない状況である。	新幹線生地線の見直しについては、本計画に先立つ、先行事例として、実施事業の参考とさせて頂きました。	第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業18）
高齢者人口や免許返納者が増加する中で、本市では免許返納者には公共交通を無料で使えるフリーパスが配布されている。 公共交通利用者は若干の増加傾向にあるものの将来的に人口が減少するというハンデもあり、相対的に公共交通利用者が増加するという理想には届いていない。 一人でも多くの人に公共交通を利用してもらえるような方法を考えていく必要がある。	今後、公共交通の利用者数は大きく伸びる状況ではありませんが、人口に対する一定の割合が利用する仕組みを作ることは必要と考えられますので、基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」の中で利用促進に向けた事業を設定しました。	第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業13～15）

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
<p>人口が減少している中で、公共交通の利用促進の取組はいったん楽をすると元には戻らないという意識を持って、公共交通を考えるべきである。</p>	<p>本計画の実施する事業の実施主体に「市民」を加えることにより、公共交通の持続に向けては市民の努力も必要であることを位置付けました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業</p>
<p>富山地方鉄道の最近の傾向としては、学生数が減少する中でも、通学での利用者が増加している。</p> <p>学生の利用者が増加している大きな要因としては、自転車による通学が減少し公共交通での通学にシフトしているのではないかと思う。</p> <p>最近では若い人でも自動車に乗らない人も増加している。</p> <p>計画の策定に当たっては、このような環境の変化にも留意すべきであろう。</p>	<p>学生の公共交通利用が増加傾向という環境変化にも留意することについては、基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」の事業を設定する際の参考とさせて頂きました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業13、14）</p>
<p>あいの風とやま鉄道も地域住民の利用が多く、特徴としては、紙媒体の乗車券の利用者が減少する一方、ICカード利用者がここ数年で増加してきている。</p> <p>今回の計画骨子(案)の中で、増便等の働きかけが記載されている。</p> <p>当社では、所有する車両をフルに活用している現状ではあるが、可能な限り協力したい。</p> <p>駅の周辺地域については、立地適正化計画等も含めて考えるということであるので、周辺開発など、お互いにウィン・ウィンの利用促進となればよいと思う。</p>	<p>あいの風鉄道の利用促進や駅の周辺開発については、本計画の基本方針①「鉄道を軸として公共交通網の維持」や基本方針⑤「利便性と魅力を高める公共交通環境の提供」の実施事業に位置付けました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業2、25）</p>

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
<p>警察としては、運転に不安のある方は運転免許証を返納し、公共交通等を利用しながら生活していただくことを推奨している。</p> <p>計画骨子(案)の「運転免許自主返納と連携した利用促進」について協力しながら進めていきたいと考えている。</p> <p>免許返納に訪れた人の中には、返納後の移動手段を確保していない人がみられる。このような問題は、警察だけでなく社会全体で取り組む必要があるだろう。</p>	<p>運転免許自主返納と連携した利用促進については、基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」の実施事業に位置付けました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業15）</p>
<p>新幹線市街地線については、当該系統に平行して運行している鉄道もあるため、利用者が少ないのであれば一時的に廃止してもいいのではないかと考えている。</p> <p>その分の経費を他の路線に充当することも考えていくべきではないか。</p>	<p>経費を含む路線バスの見直しについては、基本方針③「公共交通網の持続に向けた運行体系の確立」の実施事業に位置付けました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業18）</p>
<p>運転免許返納については、現時点で自動車を運転できる高齢者は公共交通を利用しないのではないかと。</p> <p>このような人は、公共交通の存在意義をあまり理解していないと思うので、自治振興会や老人クラブの集まりなどの機会に、公共交通のPRを積極的にしてほしい</p>	<p>運転手免許返納と連携した公共交通の利用促進については、基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」の実施事業として位置付けました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業15）</p>

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
<p>黒部宇奈月温泉駅の駐車場が無料であることが原因で、自動車を利用して黒部宇奈月温泉駅に来る人が多いと思われる。</p> <p>少額でもよいから駐車料金を徴収することを検討すべきではないか。</p>	<p>黒部宇奈月温泉駅駐車場の有料化と公共交通の利用促進については、基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」の実施事業として位置付けました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業16）</p>
<p>免許返納については、誰も免許を返納したいとは思っていないのではないか。</p> <p>これは、現在の交通網では免許返納後に外出しにくくなるうえに、家族の中に自動車を運転できる人がいなくなる場合も生じるからである。</p>	<p>運転手免許返納と連携した公共交通の利用促進については、基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」の実施事業として位置付けました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業15）</p>
<p>市民の意識が公共交通を利用することが前提にならないと、利用者視点の改善点などもわからないままになるため、免許返納しない高齢者も含めた全ての高齢者のバス運賃を無料にするなど、市民に対して公共交通利用を意識的に働きかける必要があるのではないか。</p>	<p>市民に対する意識的な働きかけについては、基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」の実施事業を位置付ける際の参考とさせて頂きました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業14、15）</p>
<p>標識があるだけで椅子や屋根がないバス停では、バスを待つのがつらいのではと感じた。</p> <p>バス停が利用しやすい場所にあったり、利用目的が分かりやすい場所にあったりすれば、もっと利用してもらえないかと思う。</p>	<p>バス停の環境改善については、基本方針⑤「利便性と魅力を高める公共交通環境の提供」の実施事業に位置付けました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業23）</p>

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
<p>骨子(案)の実施事業(案)に「バス路線等の定期的な見直しの検討」が位置づけられているが、実施時期や頻度を明確にすべきである。</p>	<p>バス路線等の定期的な見直しについては、基本方針③「公共交通網の持続に向けた運行体系の確立」の実施事業に位置付け、さらに実施時期については、計画早期に実施するものとしました。</p> <p>また、頻度については、柔軟な見直しを図ることとするため、概ね3年ごとに見直しの検討を行うこととしました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業18）</p>
<p>骨子(案)の実施事業(案)に「黒部ルート一般開放に伴う既存公共交通の利用促進」が位置づけられているが、現時点で具体的な整備事業などは想定されているのか。</p> <p>黒部ルート一般開放については、この会議とは別に商工観光課が主体となった取組もあるので、部局間の連携を図りながら実施すれば、我々も協力できると思う。</p>	<p>黒部ルート一般開放における既存公共交通の利用促進については、基本方針③「新幹線効果の維持・向上」の実施事業で新幹線、富山地方鉄道、黒部峡谷鉄道の乗継利便性の向上を目指すことを記載しました。</p> <p>また、基本方針①「鉄道を軸とした公共交通網の維持」の中のアルペンライナーの運行の説明でも黒部ルートとの連携を意識しました。</p> <p>なお、部局間の連携についても、まずは、乗継利便性を中心に考えていくこととなります。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業12、22）</p>
<p>市外に居住する社員には通勤時にはできるだけ電車を利用するよう働きかけているが、自宅から駅までの距離が遠い社員は電車を利用することが難しい。</p> <p>各自治体でのパークアンドライド駐車場の整備が重要であると思う。</p>	<p>パークアンドライド駐車場の整備の検討については、基本方針⑤「利便性と魅力を高める公共交通環境の提供」の実施事業に位置付けました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業25）</p>

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
<p>現在、黒部宇奈月温泉駅の案内所で来訪者への対応を行っているが、3時間程度の空き時間がある人が多くみられる。</p> <p>そのような方に対しては、生地を案内している。</p> <p>黒部宇奈月温泉駅から生地には、平日であれば路線バスを利用し片道200円で行くことができるが、土日はタクシーを利用してもらう必要がある。利用者の絶対数は少ないが、今後も是非続けてほしい。</p> <p>観光地に連絡するバスの運行ダイヤは少なくとも1年間は変更しないしてほしい。そうすれば、1日フリー切符を活用した移動手段を含めたツアーを提案できる。</p>	<p>黒部宇奈月温泉駅と生地を結ぶ新幹線生地線の利用促進については、基本方針①「鉄道を軸とした公共交通網の維持」の実施事業として位置付けました。</p> <p>また、企画切符については、基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」の実施事業の中で考えることとしています。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業5、14）</p>
<p>コミュニティ通信の「公共交通で行こう！」の中で、バス・タクシー運転手に関する記事を掲載いただき、感謝している。</p> <p>乗務員の高齢化が著しく、タクシー乗務員の平均年齢が60歳近くになっている。</p> <p>運転手確保の取組にも力を入れて頂ければ、増便することになって対応できる。</p> <p>公共交通は乗継などによって時間にかかるため、自家用車に比べ利便性が劣る。</p> <p>現行計画や次期計画の骨子(案)にも記述があるデマンド形式の公共交通が、最終的には必要になってくると思う。</p>	<p>運転手確保については、基本方針③「公共交通網の持続に向けた運行体系の確立」の実施事業に位置付けました。</p> <p>また、デマンド形式の導入の検討については、同じく基本方針③の実施事業のバス路線等の定期的な見直しの中で検討していくこととなります。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業18、20）</p>

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
<p>「地域バス・タクシー導入可能性の検討」に関連して、他の自治体でNPOが公共交通の運行に取り組む事例もあるが、最終的にはNPOに対し財政的に補填をすることとなるため、運行をNPOに任せるよりは、まずは地域の公共交通事業者と摺り合わせを行っていただきたい。</p>	<p>「地域バス・タクシー導入可能性の検討」における運行事業者については、今後の計画を進める上での参考させていただきます。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業21）</p>
<p>バス車両にも様々な種類があると思うが、将来的には車いすに配慮した車両も必要になると思う。検討していただきたい。</p>	<p>車いすに配慮した車両の検討については、基本方針⑤「利便性と魅力を高める公共交通環境の提供」の実施事業に位置付けました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業28）</p>
<p>黒部市の公共交通のハブ駅は黒部宇奈月温泉駅だと思うが、同駅にアクセスするためには、路線バスを3、4回乗り継ぎする必要がある市内の地区が複数ある。</p> <p>同駅に乗り入れる入善・魚津方面の公共交通とタイアップできれば、その沿線の地域については、直通で黒部宇奈月温泉駅にアクセスできるようになるのではないかな。</p> <p>そのような地区を解消することで、黒部市のハブ駅としての位置づけを明確化できるのではないかな。</p>	<p>黒部宇奈月温泉駅へのアクセスにおける公共交通利用については、基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」で黒部宇奈月温泉駅の運用方法を検討する際の参考とさせていただきます。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業16）</p>
<p>メルシーバス停留所について、ベンチが通行の支障にならないかな。</p> <p>今後は、跳ね上げ式のベンチの採用なども検討してはいかがかな。</p>	<p>バス停の設備については、基本方針⑤「利便性と魅力を高める公共交通環境の提供」でバス停待合環境の改善を進める際の参考とさせていただきます。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業23）</p>

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
<p>運用を開始したとやまロケーションシステムでは、県内全域のバスの路線検索やルート検索ができるとともに、運行するバスの位置情報も得られる。</p> <p>同システムは、スマートフォンを利用するケースが多いが、フィーチャーフォン（ガラケー）でも利用することができる。</p> <p>価値があるシステムなので、利用の働きかけをしていただける機会があればご協力お願いしたい。</p>	<p>とやまロケーションシステムを利用した情報提供については、基本方針⑤「利便性と魅力を高める公共交通環境」で実施事業に位置付けました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業26）</p>
<p>決まっていないことは記載できないため「検討する」という表現ばかりの計画になってしまう場合もあるので、是非とも自主的な議論をお願いしたい。</p>	<p>計画に実行性を持たせるため、できる限り、「検討する」という表現を少なくしました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画</p>
<p>5つの目標指標が示されていたが、現行計画では現在未達成の目標指標もある。</p> <p>未達成である理由を考慮せずにこれまでどおりの施策を継続しても目標指標の4や5は次期計画でも達成できないのではないかと。</p> <p>どうすれば達成できるのかという観点から、具体的な事業を検討していただきたい。</p>	<p>目標指標4については、基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」で利用促進に向けた取組等を充実させることで、達成することを考えています。</p> <p>目標指標5については、同じく基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」や基本方針⑤「利便性と魅力を高める公共交通環境」の取組を進めて、達成することを考えています。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-4 計画の目標 4-5 実施する事業 （事業13～15、23～28）</p>

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
<p>現行計画の目標値のうち、達成している指標の目標値を変更することや、未達成の指標の目標値はそのままにすることは設定方法の一つであると思うが、そもそも何のために目標を設定しているのかということ振り返って考えておくべきであろう。</p>	<p>本計画の目標指標の設定については、現行の公共交通網を維持と利用促進を図り、さらに、それを定点観測することを基本的な考え方としています。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-1 市内公共交通に課題整理 4-4 計画の目標 4-6 事業の進捗管理</p>

3 第29回黒部市公共交通戦略推進協議会（令和2年3月5日（火））

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
<p>事業25の名称は「駅施設の修繕・改善とパーク&ライド駐車場の整備」であるため、「検討する」ということではなく、基本的にはパーク&ライド用駐車場を整備する方向で進めていただきたい。</p> <p>併せて、その中に生地駅も盛り込んでいただきたい。</p>	<p>市内の各鉄道駅については、それぞれの役割や立地上の制約があることから、一概に整備することは難しいと考えられますが、ご意見を踏まえ、「必要に応じ、市内鉄道駅のパーク&ライド駐車場の整備を検討し、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。」という部分を「市内鉄道駅のパーク&ライド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。」に改め、生地駅をはじめとする市内各駅における必要性を考慮した上で、駅施設の修繕・改善を前向きに図っていくこととしています。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業25）</p>

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
<p>計画案の62ページでは各公共交通について「維持及びさらなる利便性向上」と記載されているが、計画に「現状維持」という表現を位置付けることに抵抗があるため、このような表現になっているのかもしれないが、課題がないのであれば無理に「利便性向上」という表現を用いる必要はなく、「現状維持」という表現でもいいのではないかと考えています。</p> <p>例えば、あいの風とやま鉄道と富山地方鉄道に関する事業で「さらなる利便性向上」という表現があるが、現時点でも事業者による十分な取組がなされている可能性もある。</p> <p>これについては、現状維持で十分な部分と現状維持より改善を目指す部分の濃淡をこの協議会の委員の中で共有する必要があるのではないかと申し立てました。</p> <p>これに関しては、活性化再生法の基本方針においても網形成計画に記載する事項として、「新たに実施する事業や公的負担を伴う事業のみならず、既存路線の維持といった継続的な取り組みなども網羅的に記載すること」とされているため、この点に留意していただきたいと思います。</p>	<p>ご意見を踏まえ、基本方針①「鉄道を軸とした公共交通網の維持」の「(鉄道名)の維持及びさらなる利便性向上」という事業名称について、鉄道事業者と再度協議し、鉄道の現状維持と市内交通機関と連携した市民のさらなる利用促進を図るため、事業名称を「(鉄道名)と市内交通機関との連携」に改めました。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業(事業1~3)</p>

意見の内容	意見に対する対応	計画書の該当部分
<p>路線バスの利用者一人当たりの赤字額は平均 355 円となっており、人口が減少していく中で、公共交通利用者を増加させていかないと赤字額の改善は難しい。</p> <p>公共交通利用者を増加させるためには、市民の足を維持するために市や事業者が赤字額を負担しながら公共交通を運行しているという実態を市民に知ってもらうべきだと思う。</p> <p>市民が市や事業者負担をかけないという意識を持てば、現在の状況が変わっていくのではないかと考えています。</p>	<p>本計画に基づき、路線バスの見直しを進める際は、地域住民に公共交通の現状を知ってもらい、課題を共有して、見直しを図っていきたいと考えています。</p>	<p>第4章 地域公共交通網形成計画 4-5 実施する事業（事業18）</p>