

黒部市地域公共交通計画

出かけてたのしいまちを育み
地域が一体となってまもり育てる
未来へつながる公共交通

(素案)

黒 部 市
令和 6 年 2 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 計画の位置付けと上位計画、関連計画	1
第2章 黒部市と地域公共交通の現状	6
2-1 黒部市の地勢	6
2-2 黒部市の土地利用	7
2-3 黒部市の人口	8
2-4 黒部市の公共交通	14
2-5 まちづくり・観光に関する動き	30
2-6 公共交通を取り巻く社会動向	37
第3章 アンケート調査結果（概要）	41
3-1 市民アンケート調査	41
3-2 黒部宇奈月温泉駅利用者アンケート調査	49
3-3 路線バス利用者アンケート調査	53
第4章 市内公共交通における課題整理	58
4-1 実施事業の進捗状況	58
4-2 第2次網形成計画における目標の達成状況と要因	62
4-3 本市の特性及び課題の整理	67
第5章 地域公共交通計画	69
5-1 計画の基本理念と基本方針	69
5-2 計画期間と対象区域	73
5-3 計画の目標	73
5-4 実施する事業及び事業スケジュール	76
5-5 計画達成状況の評価	99
5-6 計画の推進体制	101

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や市街地開発等を見据え、「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月改訂、以下「第1次網形成計画」といいます。）」を策定し、「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。

令和2年3月には「第2次黒部市地域公共交通網形成計画（以下「第2次網形成計画」といいます。）」を策定し、第1次網形成計画で構築した公共交通網の維持とさらなる利便性の向上、持続に向けた運行体系の効率化や潜在的需要の開拓等に向けた取組を進めてきました。

しかしながら、人口減少・少子高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴うライフスタイルの変化、物価高騰による運行経費の増大、運転手不足の深刻化など、公共交通を取り巻く環境はこれまで以上に厳しさを増しています。

このような状況を踏まえ、第2次網形成計画に基づく取組を通して得られた知見を活かしながら、地域の関係者と一体となって公共交通に関する課題に対応し、まちづくりの取組に沿った持続可能な公共交通ネットワークの実現を図るため、「黒部市地域公共交通計画」の策定を行います。

1-2 計画の位置付けと上位計画、関連計画

本計画は、本市まちづくりの指針である「第2次黒部市総合振興計画基本構想」及び「第2次黒部市総合振興計画後期基本計画」を上位計画とし、まちづくり施策と一体的かつ効果的に交通施策を推進するため、「黒部市都市計画マスタープラン」や「黒部市立地適正化計画」との連携を図ります。

以降に、上位・関連計画の概要を示します。

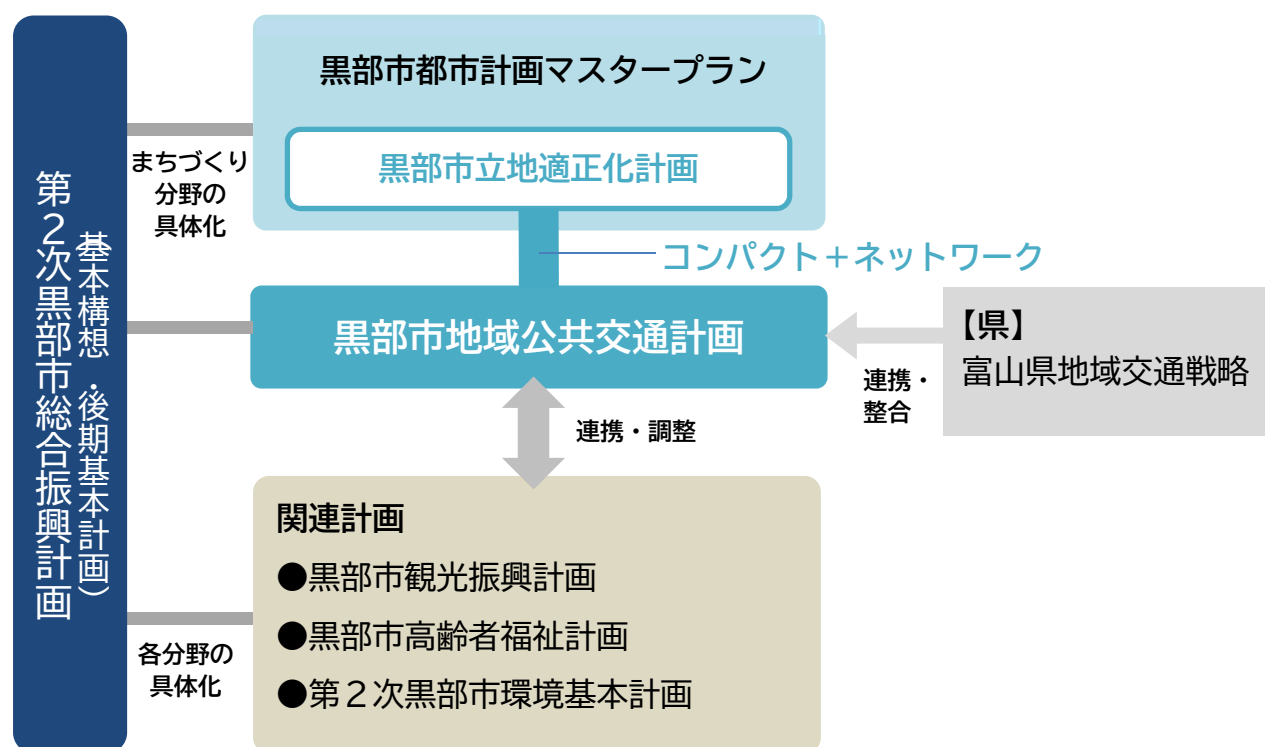


図 黒部市地域公共交通計画の位置付け

(1) 第2次黒部市総合振興計画 基本構想 (H30.3) 及び 後期基本計画 (R5.3)

■計画期間

基本構想2018 年度（平成 30 年度）～2027 年度（令和 9 年度）
後期基本計画2023 年度（令和 5 年度）～2027 年度（令和 9 年度）

■黒部市の将来像

将来都市像
大自然のシンフォニー 文化・交流のまち 黒部
基本理念
・市民の参画と協働によるまちづくり
・みんなでつくろう黒部の未来
・みんなのチャレンジを応援し、住む人が輝き、人が人を呼び込むまち

■まちづくりの基本方針

1 自然と共生し、安全で安心して暮らせるまちづくり
2 地域の活力を生み出す産業育成のまちづくり
3 都市基盤の充実した住みやすいまちづくり
4 健やかで笑顔あふれる、ぬくもりのあるまちづくり
5 豊かな心と生きがいを育み、人が輝くまちづくり
6 市民と行政がともに支えるまちづくり

■公共交通の位置付け

基本構想
基本方針 3 都市基盤の充実した住みやすいまちづくり
公共交通対策の推進
○駅舎及び駅周辺アクセス道路等の整備による駅利用の利便性の向上と充実した鉄道網を活かしたまちづくりを推進します。
○市民に身近な存在となり、気軽に利用できるよう、利用者ニーズを踏まえた便利で優しい地域交通ネットワークの充実を図ります。
後期基本計画
第 3 章 都市基盤の充実した住みやすいまちづくり
3－2 公共交通対策の推進
各分野と連携した持続可能な公共交通ネットワークの構築によるまちづくり
① 公共交通対策事業
地域交通ネットワークの整備推進／公共交通の基軸となる鉄道の環境整備／公共交通の利用促進

主な指標と目標 （★は総合戦略に係る KPI）	単位	参考 （コロナ前） 2019 年（R1）	現状値 2021 年（R3）	目標値 2027（R9）
★路線バス、コミュニティ交通の利用者数	人/年	189,886	123,861	214,000

※備考：現状値は、コロナウイルス感染症の影響を大きく受けています。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、デマンドタクシー

② 駅周辺整備事業
北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅周辺整備／あいの風とやま鉄道駅周辺整備

主な指標と目標 （★は総合戦略に係る KPI）	単位	参考 （コロナ前） 2019 年（R1）	現状値 2021 年（R3）	目標値 2027（R9）
★黒部宇奈月温泉駅の乗車人数	人/年	313,959	150,571	400,000

※備考：現状値は、コロナウイルス感染症の影響を大きく受けています。

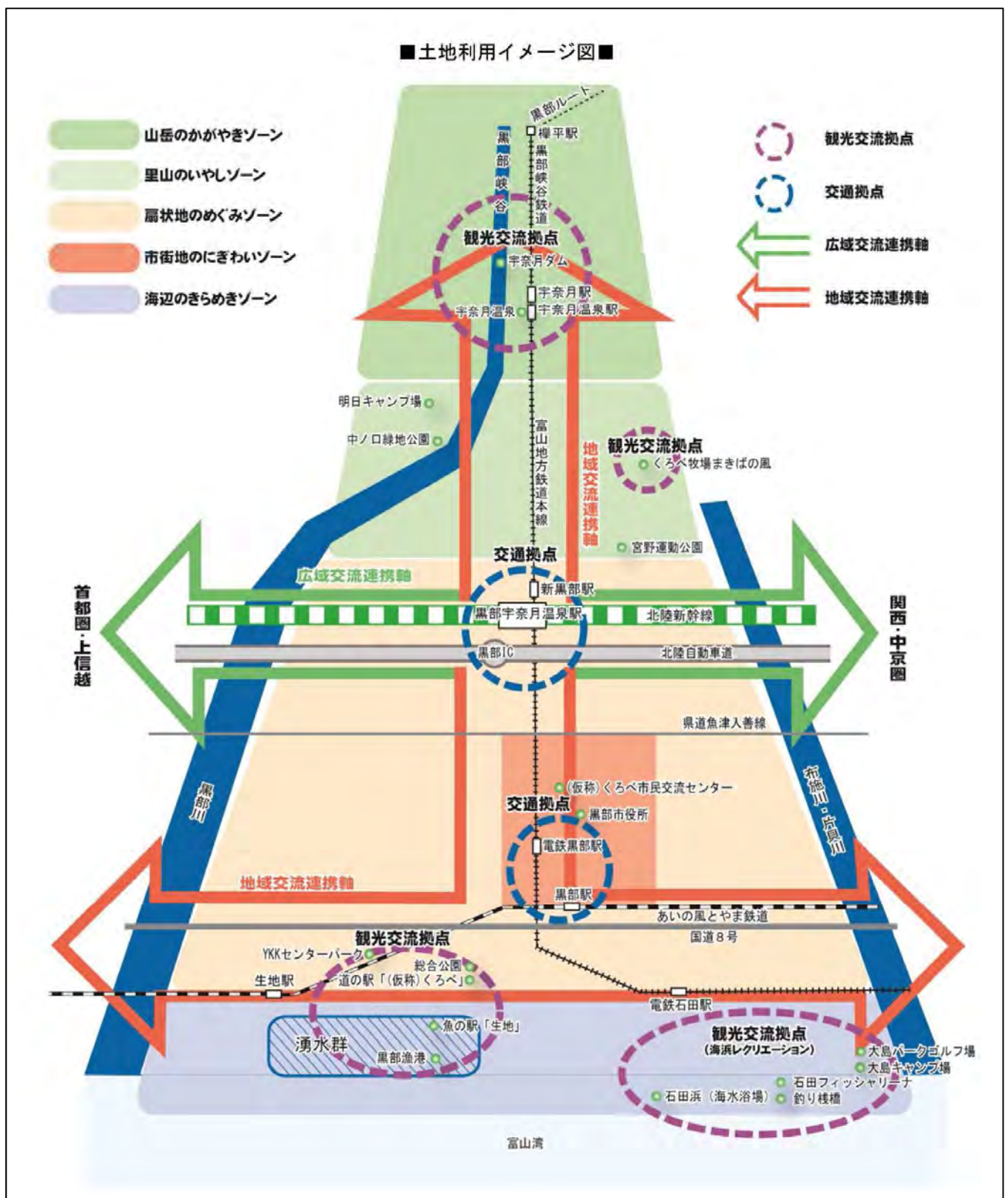
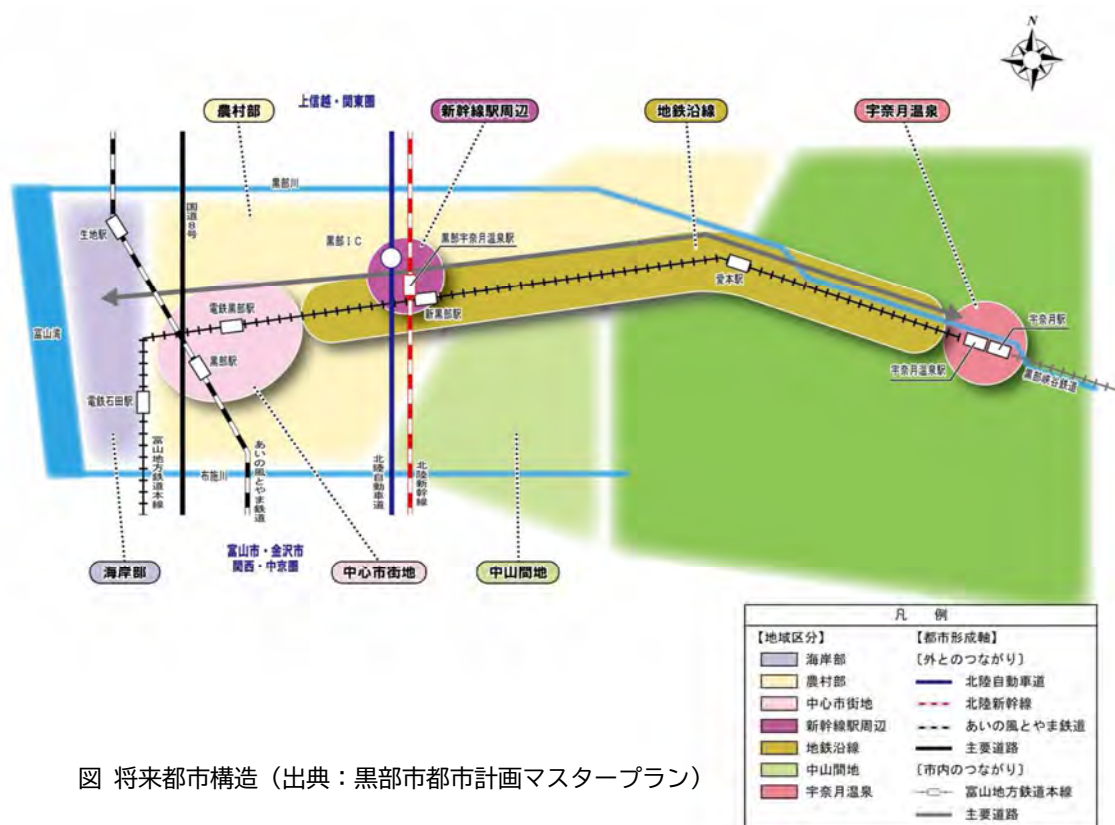


図 拠点と広域交流連携軸の将来構想イメージ
(出典：第2次黒部市総合振興計画 基本構想)

(2) 黒部市都市計画マスタープラン（見直し中）

■計画期間	2010 年度（平成 22 年度）～2029 年度（令和 11 年度）
■都市の将来像	「出かけやすい・出かけて楽しいまちづくり」 「住む人が輝き、人が人を呼び込むまち」
■まちづくりの理念・手法	・市民の参画と協働によるまちづくり ・みんなでつくろう黒部の未来 ・みんなのチャレンジを応援 ・コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり
■都市整備の柱	(1) 交通ネットワークを活かしたまちづくり (2) 地域（山・里・川・海）の特性を活かしたまちづくり (3) 安全で安心して暮らせるまちづくり (4) 自然と共生し、景観に配慮したまちづくり
■公共交通の位置付け	第4章 都市の将来目標 4-2 都市整備の柱 (1) 交通ネットワークを活かしたまちづくり ・鉄道、道路などの交通網による都市機能の向上による各地域の有機的な連携 ・北陸自動車道、国道 8 号などの道路網や、鉄道・バス路線などの公共交通網の充実 ・公共交通等の充実による中心市街地までの移動の円滑化 ・中心市街地での電動小型カートの導入などにより暮らしの足を充実 ・「出かけやすい・出かけて楽しいまちづくり」を推進し、中心市街地への居住や都市機能の誘導 ・一般のドライバーが自家用車を使って有償で人を運ぶ「ライドシェア」の導入の可能性の検討 ・黒部宇奈月温泉駅周辺を広域的な交通拠点として位置付け、公共交通や幹線道路との円滑で快適な道路・交通ネットワークを構築 ・近接する新黒部駅や黒部 I C との円滑な連絡 ・広域観光情報の発信、適切な景観誘導などの県東部の交通拠点としての取組を推進



(3) 黒部市立地適正化計画（改訂版を策定中）

■計画期間	2010 年度（平成 30 年度）～2035 年度（令和 17 年度）			
■計画のターゲット	新しいチャレンジを応援し、人が輝き、その人の魅力により人が人を呼び込む 中心市街地の再興			
■まちづくりの方針	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			
■基本方針	1）中心拠点（中心市街地） ・居住及び都市機能の誘導 2）生活拠点（鉄道駅周辺及び海岸部の市街地） ・鉄道を基軸とする公共交通ネットワークの充実を進めることで中心市街地との連携強化により生活の利便性を確保し居住を維持 3）生活拠点（集落部） ・自然環境や優良な農地等との調和に配慮した居住を維持 ・公共交通ネットワークの充実により、まちなかや交通結節点となる鉄道駅との連携を強化			
■公共交通の位置付け	7. 誘導施策の設定			
	7－1 居住及び都市機能を誘導するための施策			
	（1）施策の方向性			
	④多くの市民の日常生活を支える、快適で利便性のある公共交通機能を確保します。			
	（4）公共交通の充実に向けた施策			
	1）いつまでも出かけやすい公共交通			
	2）まちづくりや観光と共創する公共交通			
	3）みんなで支え合う公共交通			
	4）みんなにやさしい公共交通			
	8. 目標の設定			
	8－1 目標の設定			
	中心市街地の再興を図ることで、本市の公共交通ネットワークを形成する鉄道及びバス等の利用者数を増加させ、公共交通の持続可能性を確保します。			
	目標（項目）	現況	中間（令和 10 年）	目標年次（令和 17 年）
	公共交通の利用者数増加	2,885,067 人／年 （令和 4 年時点）	3,612,000 人／年	3,650,000 人／年

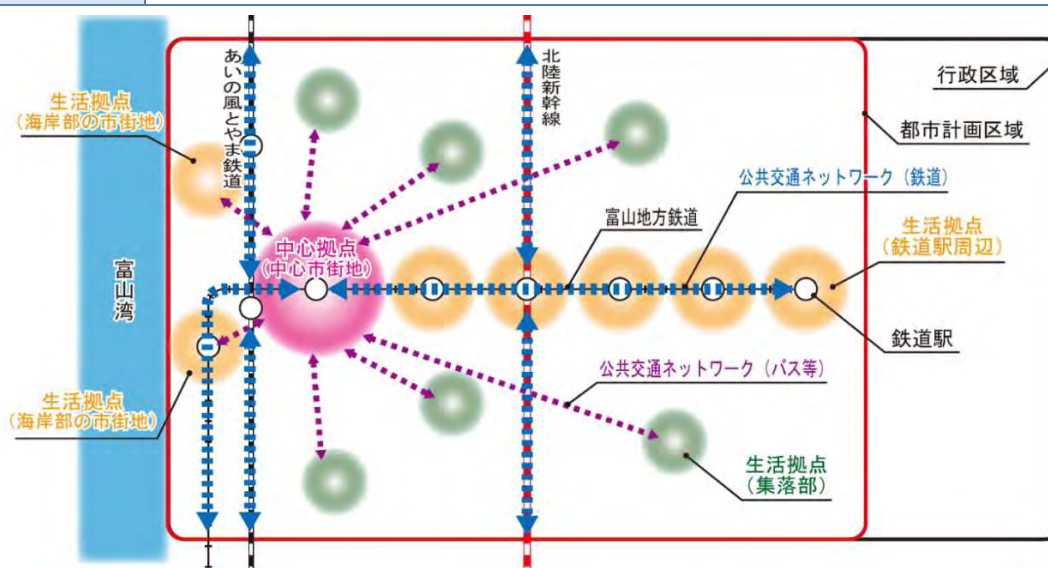


図 黒部市立地適正化計画の概念図（出典：黒部市立地適正化計画）

第2章 黒部市と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427.96 km²で、富山県の約10%を占めています。

本市の地形は、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。



図 黒部市の位置



図 黒部川扇状地に広がる市街地

2-2 黒部市の土地利用

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。

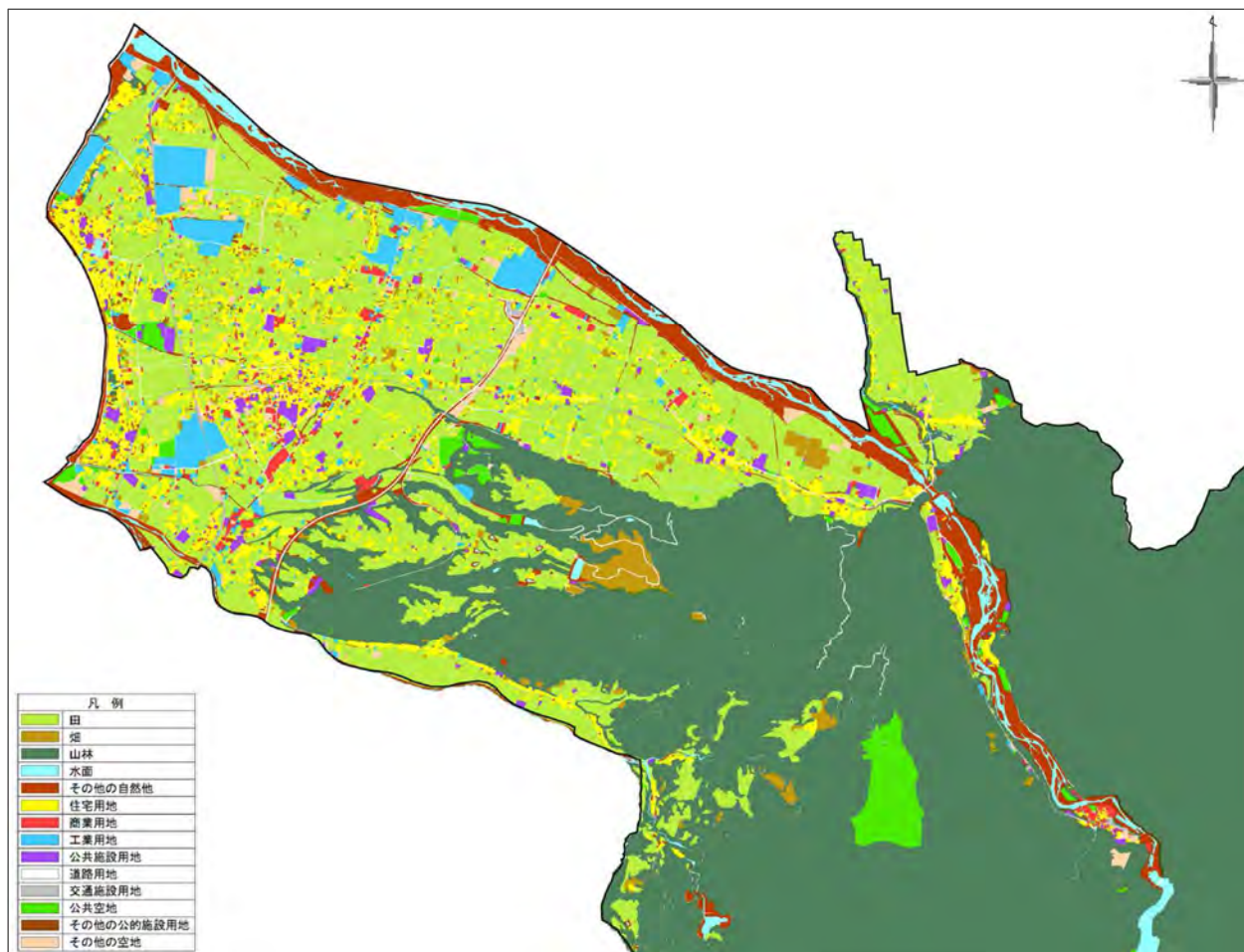


図 土地利用現況

2-3 黒部市の人口

(1) 人口の推移

本市の2020年（令和2年）国勢調査人口は39,638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27,802人としています（2010年（平成22年）の約7割まで減少）。

「まち・ひと・しごと創生 黒部市人口ビジョン（令和2年改訂版）」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33,000人としています。

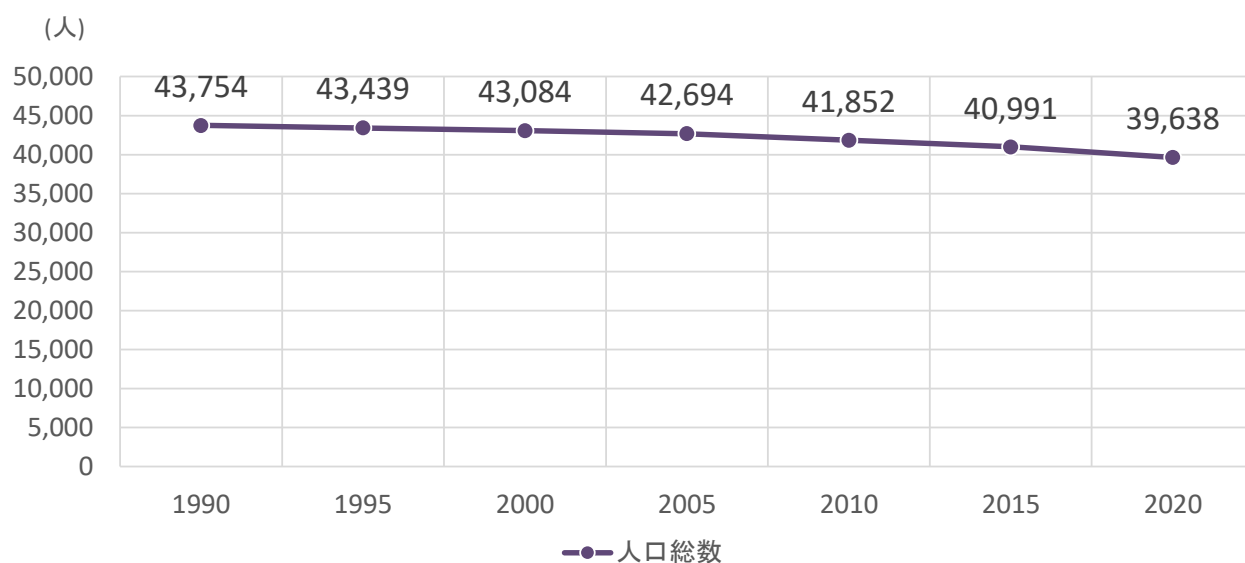


図 人口の推移（国勢調査）

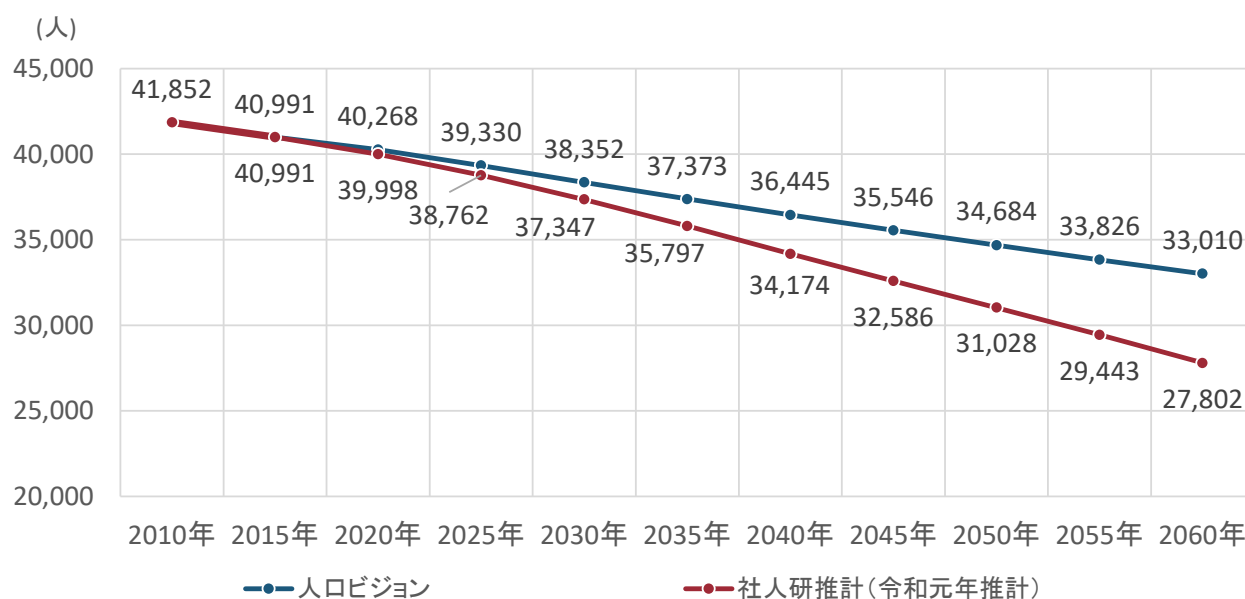


図 将来人口の推計

（国立社会保障・人口問題研究所（令和元年推計）、まち・ひと・しごと創生 黒部市人口ビジョン（令和2年改訂版））

(2) 年齢3区分別人口の推移

本市の高齢化率は32.0%（2020年（令和2年）国勢調査）となっています。

高齢化率は上昇傾向にあり、「まち・ひと・しごと創生 黒部市人口ビジョン（令和2年改訂版）」の推計では2045年（令和27年）に34.5%と予測しています。その後は低下傾向に転じますが、30%台で推移する見込みです。

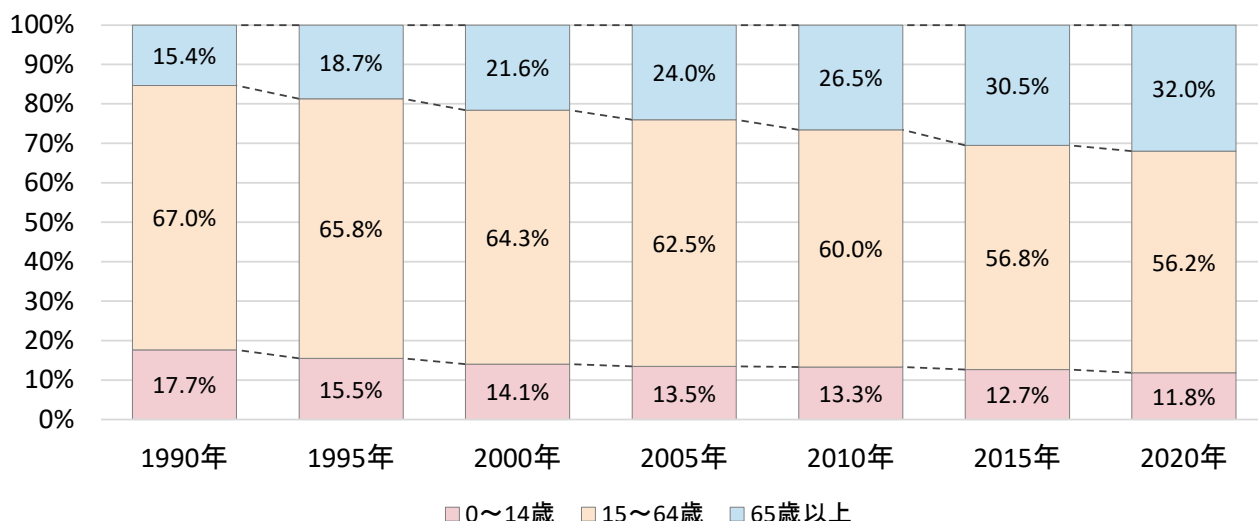


図 年齢3区分別人口構成比の推移(国勢調査)

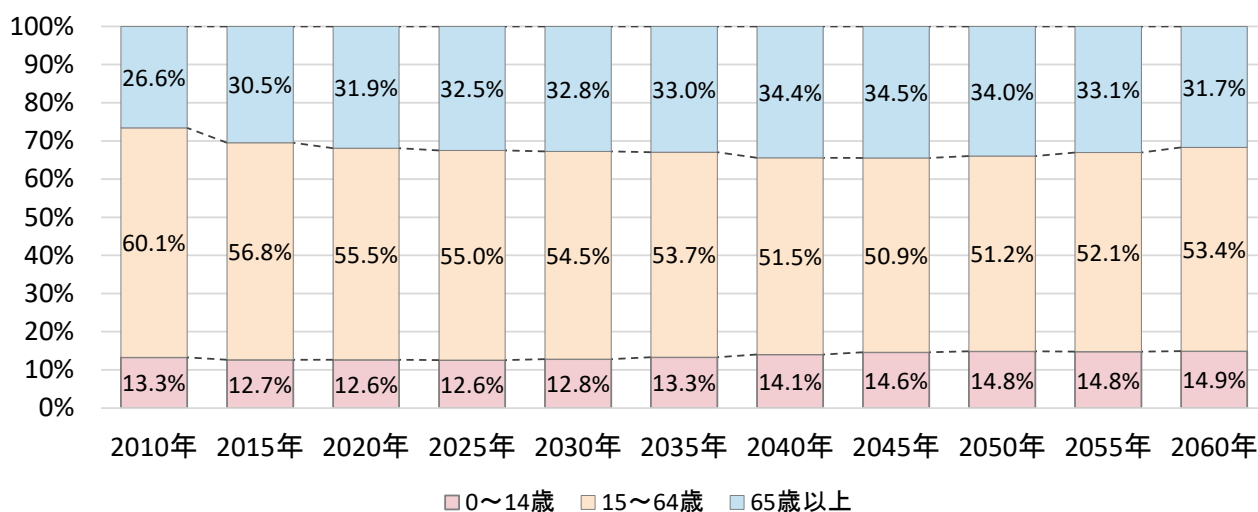


図 年齢3区分別将来人口構成比の推計
（まち・ひと・しごと創生 黒部市人口ビジョン（令和2年改訂版））

(3) 地区別の人口と世帯数

1992年（平成4年）と2022年（令和4年）の地区別の人口変化をみると、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。特に、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。一方、旧宇奈月町では、浦山地区を除く全ての地区で大きく減少しています。

地区別の世帯数をみると、旧黒部市では、東布施地区で減少傾向にある以外は、増加傾向にあります。一方、旧宇奈月町では、浦山地区で増加傾向にある以外は、減少傾向にあります。

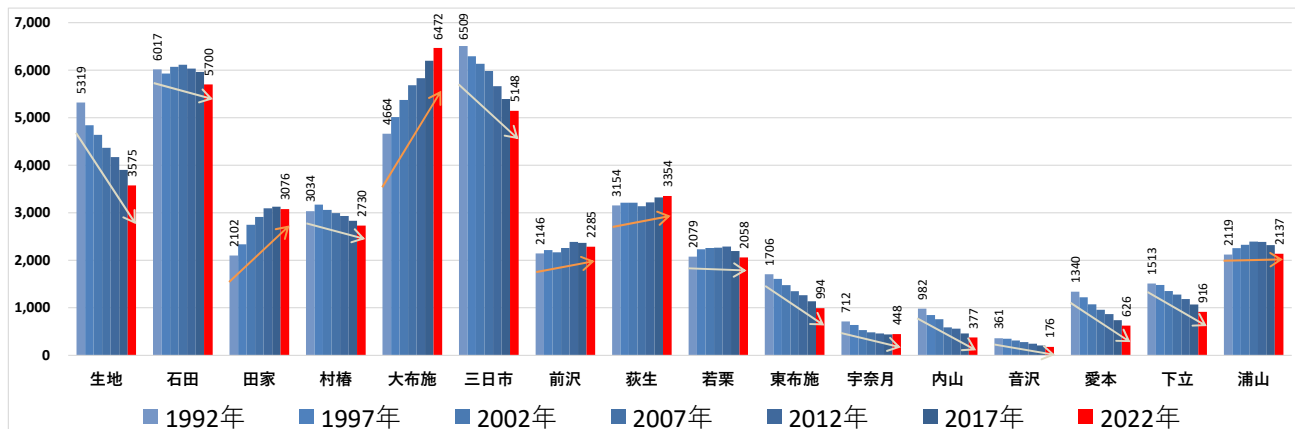


図 地区別の人口推移（黒部市住民基本台帳）

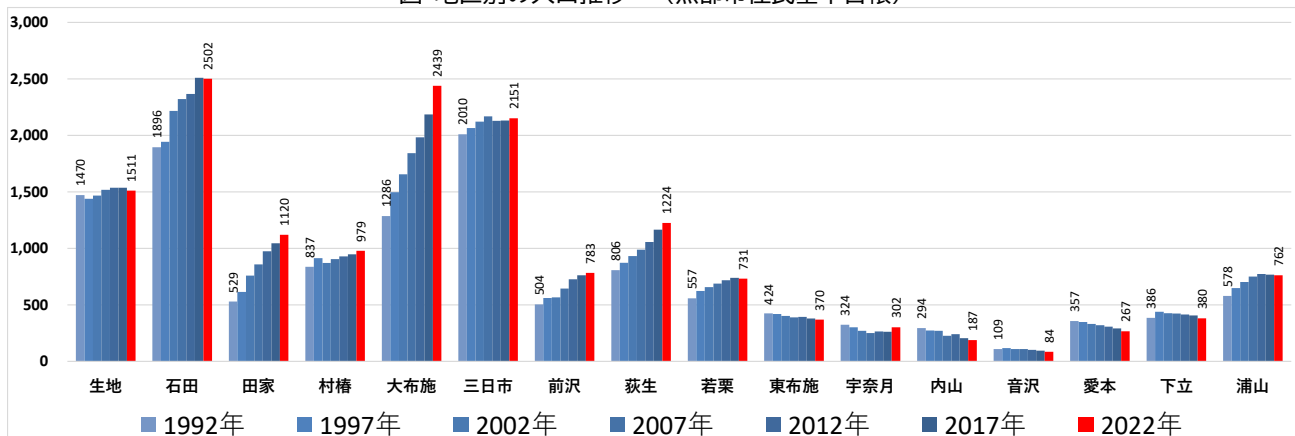


図 地区別の世帯数推移（黒部市住民基本台帳）

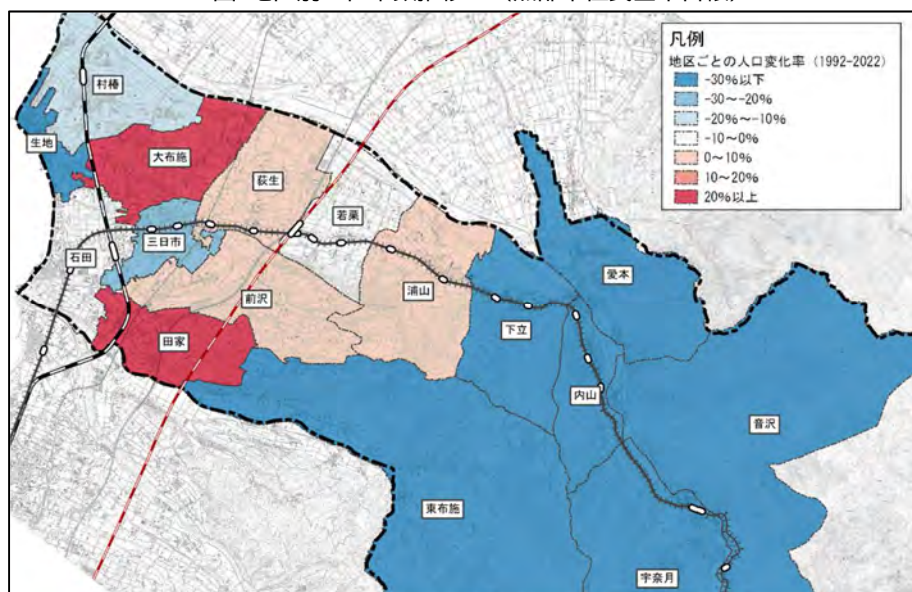


図 地区ごとの人口変化率（黒部市住民基本台帳）

(4) 黒部市内の人口分布

① 2020 年（令和 2 年）国勢調査における人口分布

2020 年（令和 2 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の地域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。

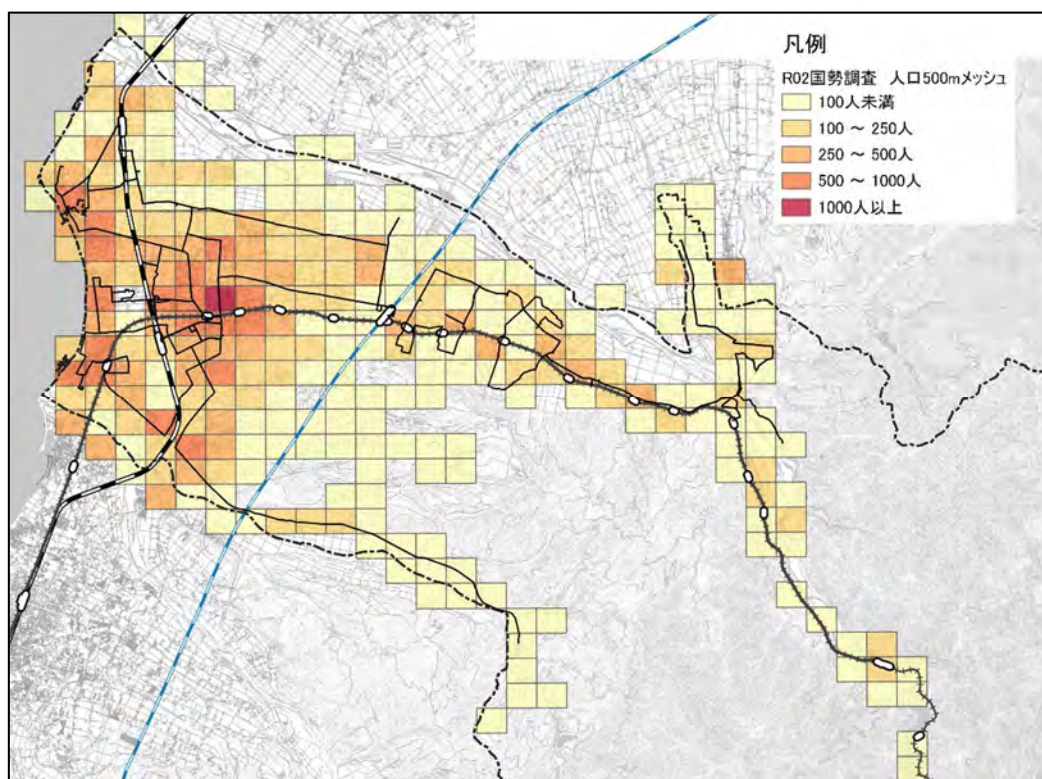


図 R02 国勢調査 人口 500m メッシュ

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 メッシュ当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。

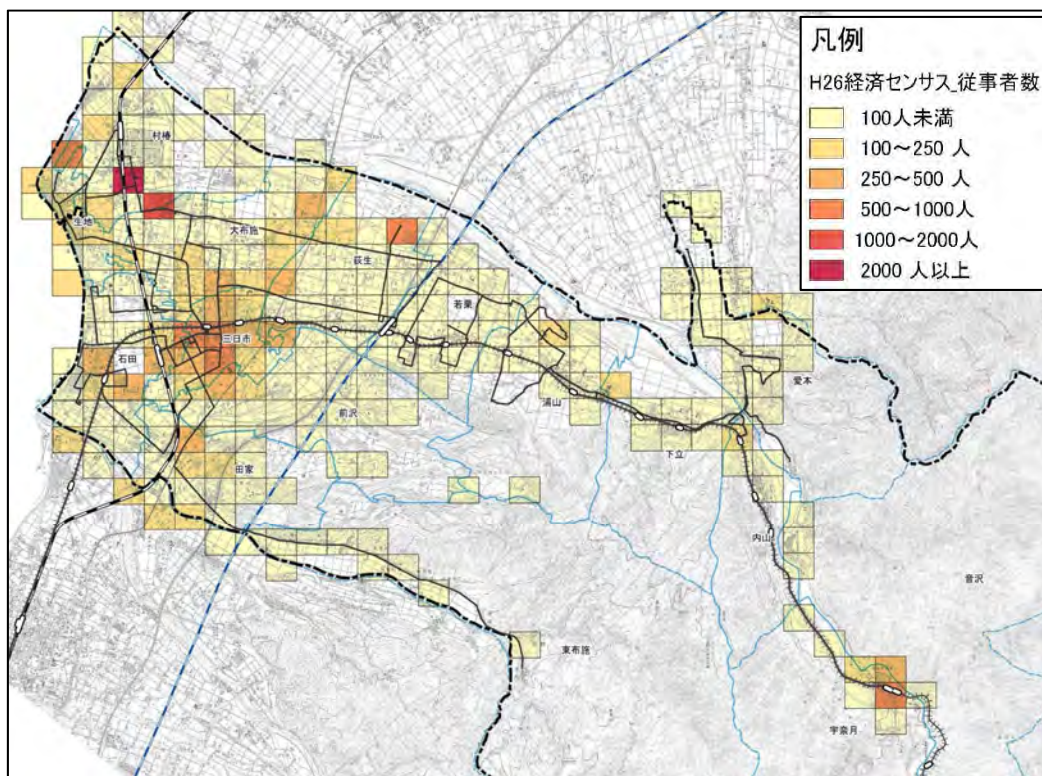


図 H26 経済センサス 従事者 500m メッシュ

(5) 少子高齢化の状況

① 高齢化の状況（老年人口の分布）

2020 年（令和 2 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。

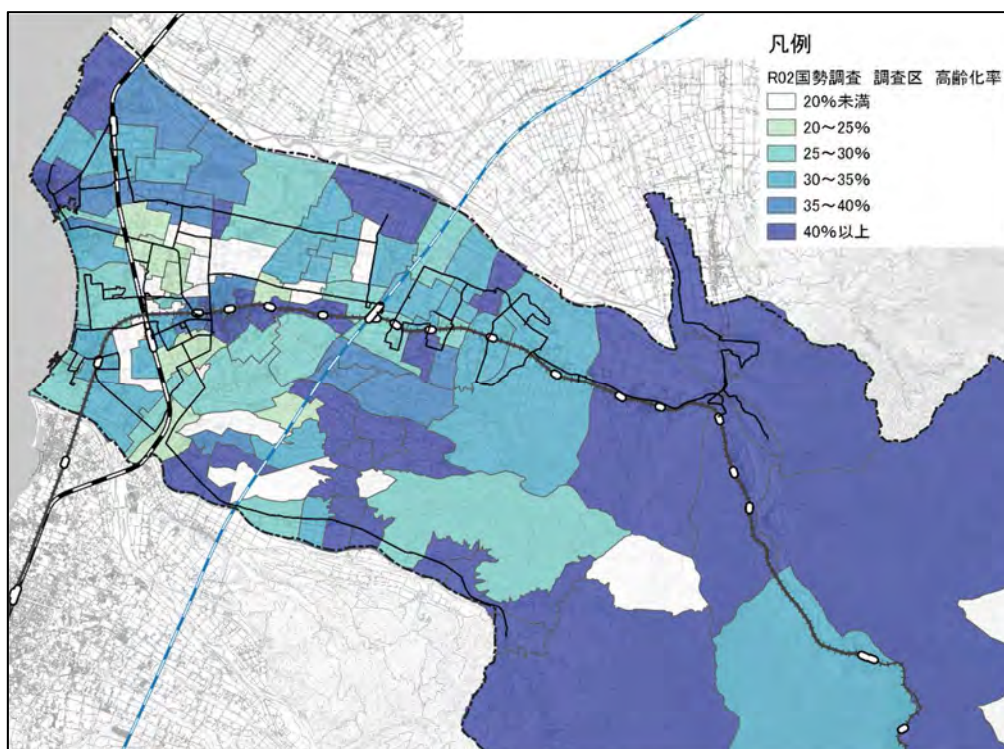


図 R02 国勢調査 地区ごとの高齢化率

② 少子化の状況（年少人口の分布）

2020 年（令和 2 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、荻生地区で高い傾向にあります。

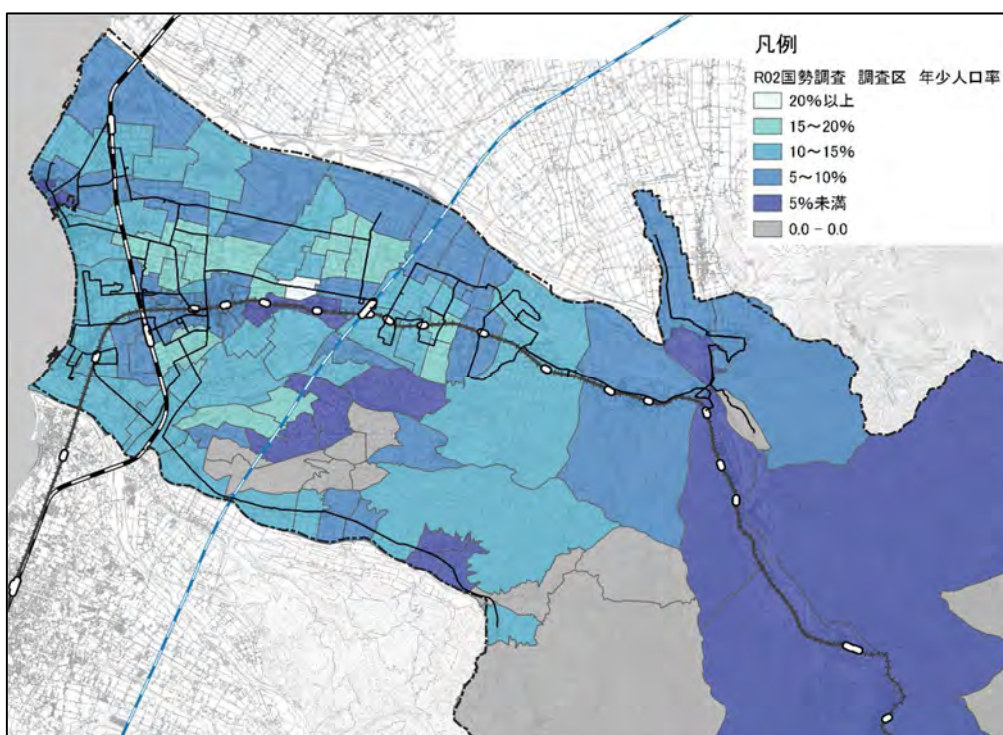


図 R02 国勢調査 地区ごとの年少人口率

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。

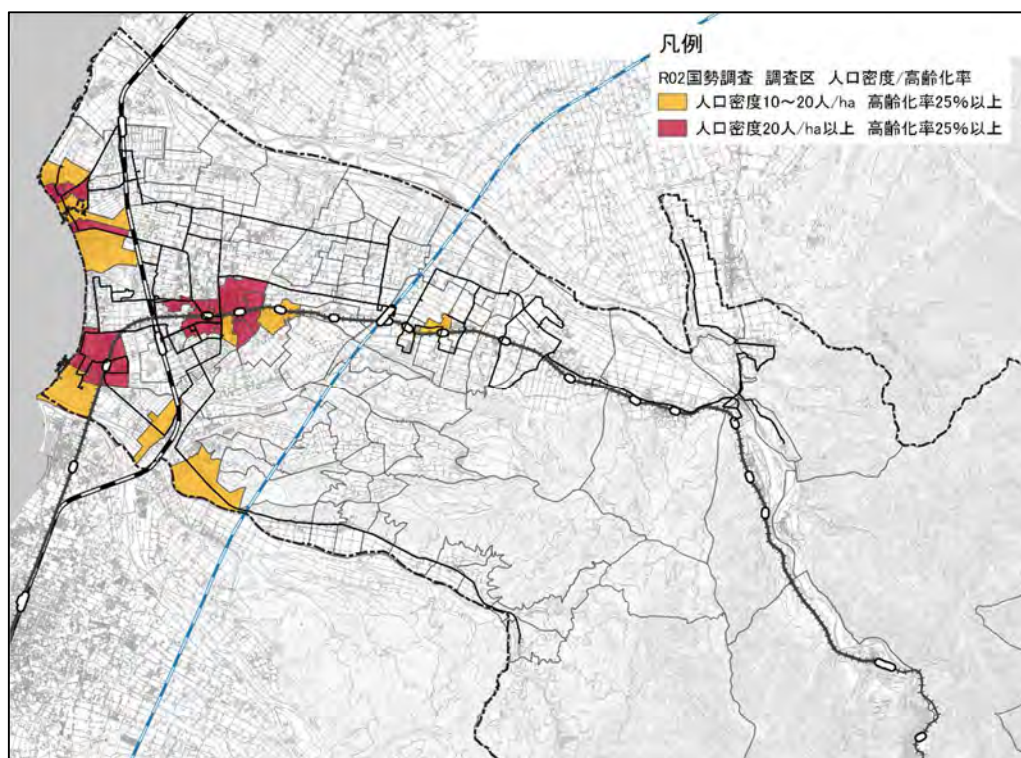


図 R02 国勢調査 人口密度と高齢化率の高い地区

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。

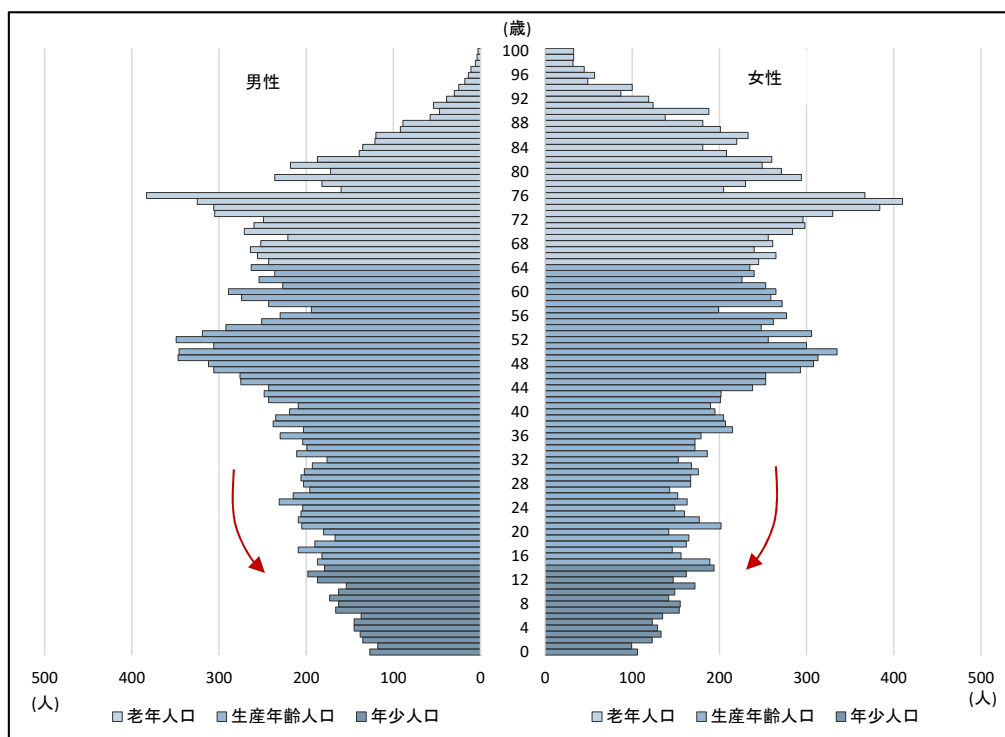


図 黒部市の人口ピラミッド（令和5年9月末現在 住民基本台帳）

2-4 黒部市の公共交通

(1) 黒部市の公共交通概要

本市では、広域交通軸として南北に縦断する北陸新幹線、地域交通軸として海岸部付近を南北方向に走るあいの風とやま鉄道（市内2駅）、市域を東西方向に走る富山地方鉄道本線（市内16駅）が骨格となっています。

地域の状況に応じた路線バス（6路線）、コミュニティ交通（愛本コミュニティタクシー、デマンドタクシー※）によるネットワークが形成されています。また、市東部の宇奈月温泉地区では、観光列車として有名な黒部峡谷鉄道が運行しています。

このほか、令和5年7月から内山・音沢地区においてスクールバスの空き時間を活用した実証運行事業を行っています。

※デマンドタクシーは、固定の運行ルートはなく、所定の地区や施設へ直接出かけることができる予約式乗り合いタクシー

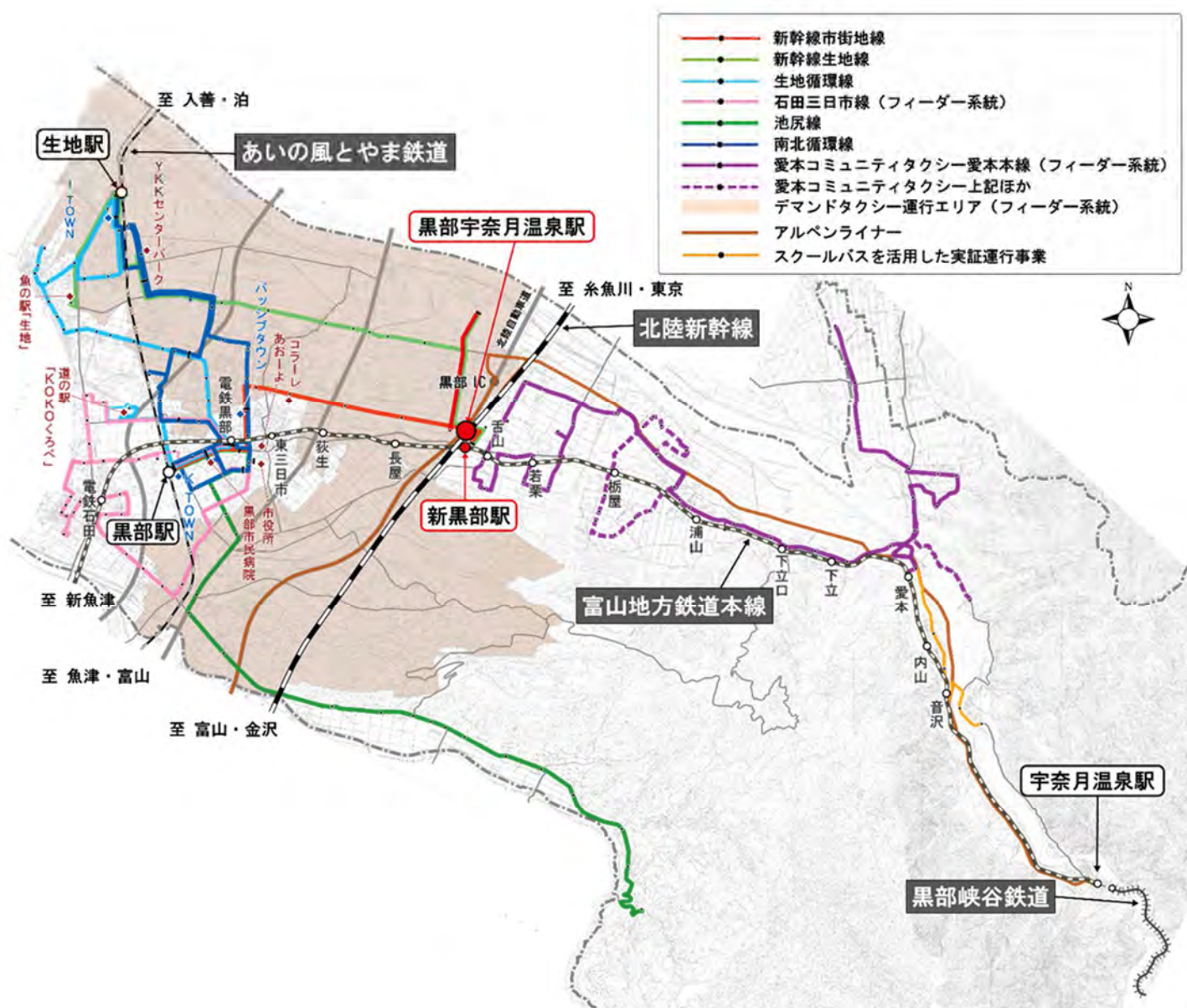


図 黒部市の公共交通網（令和5年10月現在）

(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、市内には黒部駅及び生地駅の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、市町村及び民間が出資する第三セクターとして運営しています。

黒部駅は各駅停車の他に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（平日本数）（あいの風とやま鉄道HP）

	あいの風ライナー		各駅停車	
	上り	下り	上り	下り
黒部	2本	3本	33本	30本
生地	-	-	30本	30本

※令和5年3月現在

表 駅の設備状況（あいの風とやま鉄道HP） 凡例：○あり、×なし

駅名	バリアフリー 経路	駅舎待合室	駐車場	駐輪場	トイレ	多機能 トイレ
黒部	×	○	○	○	○	×
生地	×	○	○	○	○	×

※令和5年3月現在

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、概ね増加傾向にありましたが、新型コロナウイルスの影響で令和元年度から減少に転じ、令和2年は大きく前年を下回っています。令和3年度以降は回復傾向にありますが、令和元年度以前の水準には達していません。

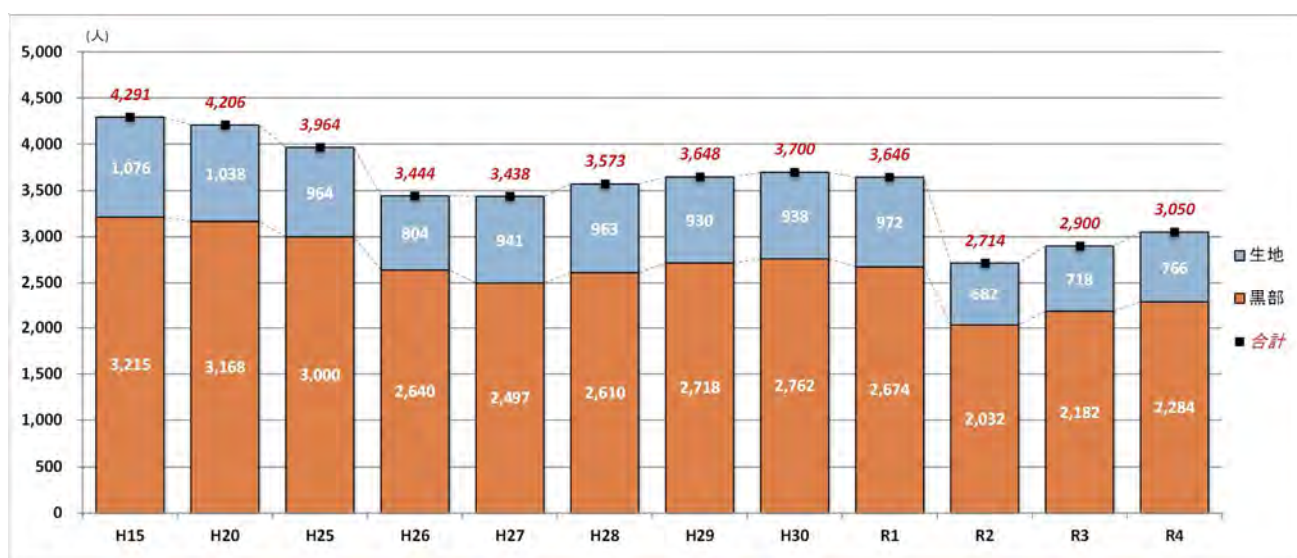


図 あいの風とやま鉄道市内駅の一日あたり乗降客数

※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電鉄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」が長屋ー舌山駅間に新設され、北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅との接続が図られました。

表 電鉄石田駅～宇奈月温泉駅 運行本数（平日本数）
(富山地方鉄道HP)

	上り	下り
特急	1本 ¹⁾	1本 ³⁾
各駅停車	24本 ²⁾	23本 ⁴⁾

- 1) 宇奈月温泉駅発、電鉄黒部駅行
- 2) うち2本電鉄黒部止まり
- 3) 電鉄黒部駅発、宇奈月温泉駅行
- 4) 電鉄石田駅発のうち3本電鉄黒部駅止まり

※令和5年4月現在

表 駅の設備状況 凡例：○あり、×なし

駅名	バリアフリー	駅舎待合室	駐車場	駐輪場	トイレ	多機能トイレ
電鉄石田	×	○	○	○	○	○
電鉄黒部	×	○	○	○	○	×
東三日市	×	○	○	○	○	×
荻生	○	○	×	○	○	○
長屋	×	○	×	×	×	×
新黒部	○	○	○(※)	○	○	○
舌山	×	○	○	○	○	×
若栗	×	○	×	○	×	×
栃屋	×	○	×	○	×	×
浦山	×	○	○	○	○	×
下立口	○	○	×	×	×	×
下立	×	○	×	×	○	×
愛本	×	○	×	○	○	×
内山	×	○	×	×	○	×
音沢	×	○	×	×	×	×
宇奈月温泉	○	○	×	×	○	○

※市営新幹線駅駐車場



図 移設新築された荻生駅



図 宇奈月温泉駅に設置されたエレベーター

② 富山地方鉄道本線の利用状況

富山地方鉄道本線の日平均乗降客数は、北陸新幹線が開業した平成27年度に大幅に増加し、その後、概ね横ばい傾向が続いていましたが、新型コロナウイルスの影響で令和元年度から減少に転じました。新型コロナウイルスの状況が改善した令和4年度に増加に転じましたが、コロナ禍前の令和元年度以前の水準には回復していません。

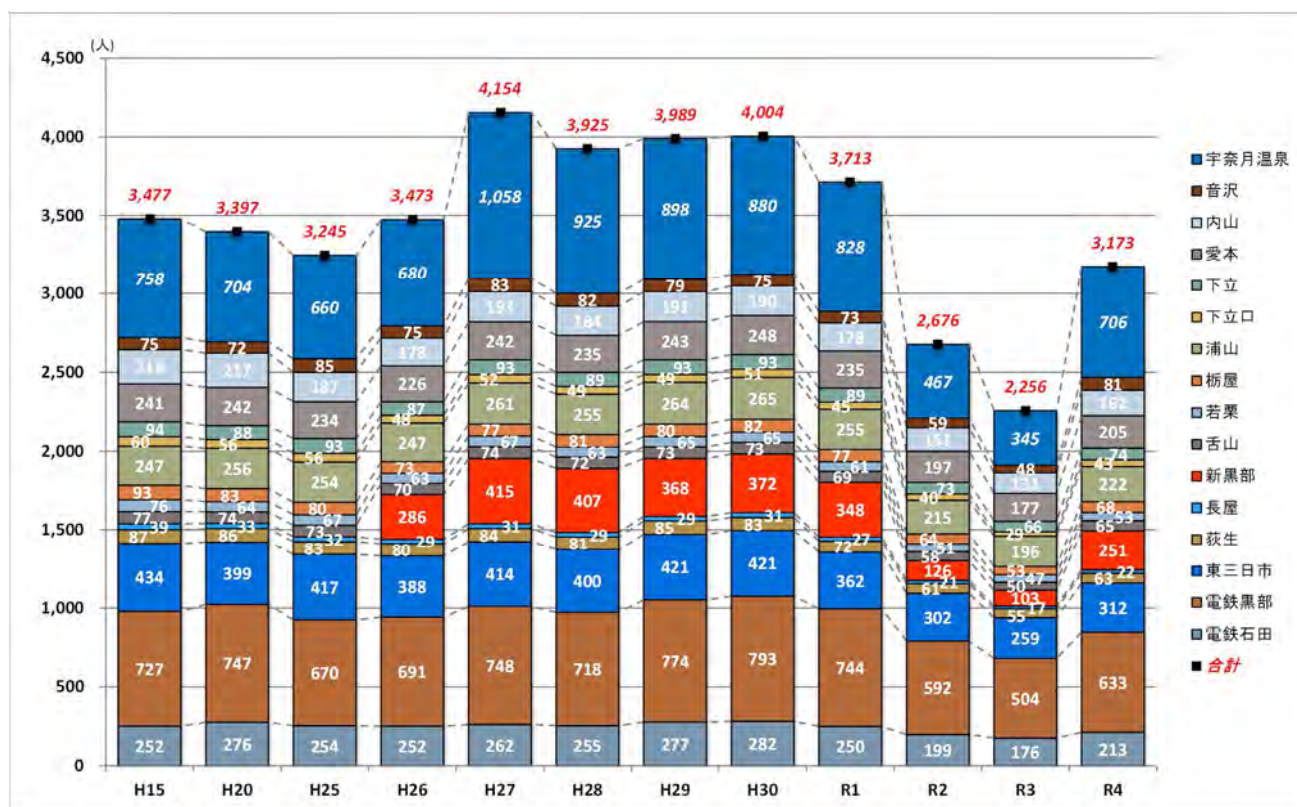


図 富山地方鉄道本線市内駅の1日当たり乗降客数

(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1便と夕方2便は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。



図 路線バス「新幹線市街地線」

② 新幹線市街地線の利用状況

YKK AP黒部荻生製造所まで延伸した平成29年7月から令和元年度においては、利用者は概ね増加傾向にあり、延伸効果がみられました。

一日平均利用者は、令和元年度まで40～50人となっていました。令和2年度以降は新型コロナウイルスの影響から30人前後となっています。

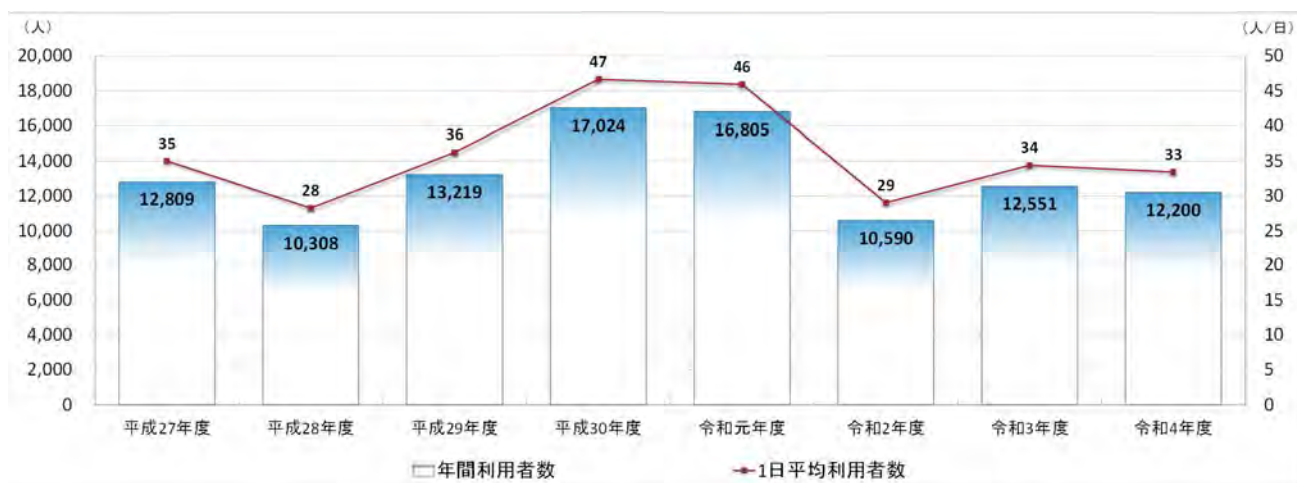


図 新幹線市街地線利用者数推移 (H27.4～R5.3)

(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。



図 路線バス「新幹線生地線」

② 新幹線生地線の利用状況

系統を増やした平成 29 年 6 月以降は利用者数が大幅に増加しており、一日平均利用者数は平成 30 年度及び令和元年度に 90 人を超える水準となりました。一方、新型コロナウイルスの影響で令和 2 年度に減少に転じ、近年は増加傾向に転じるもののコロナ禍前の令和元年度の水準には回復していません。

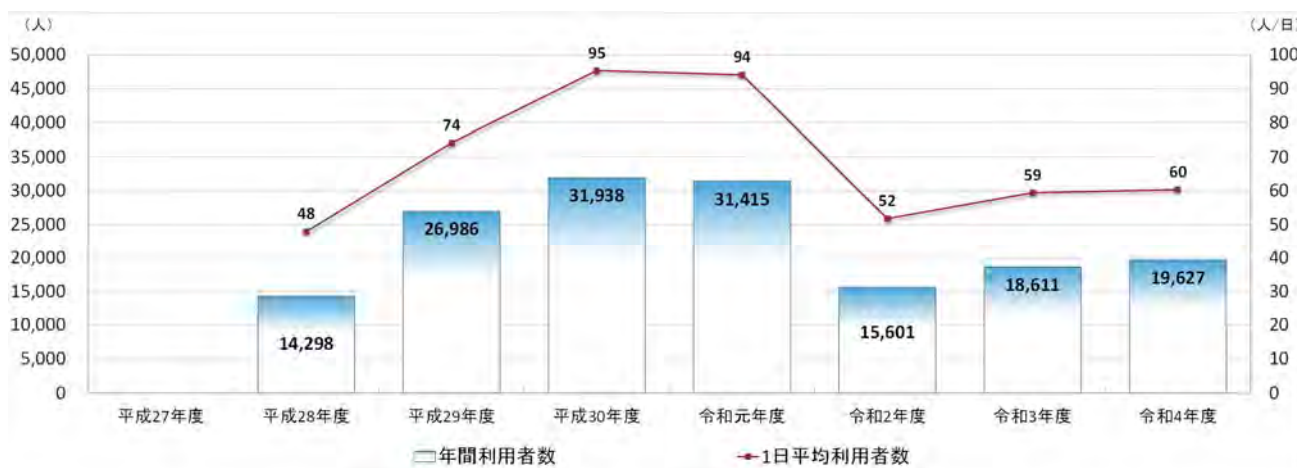


図 新幹線生地線利用者数推移 (H28. 6 ~ R5. 3)

① 生地循環線の概要

1日11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。

② 生地循環線の利用状況

年度	年間利用者数 (人)	1日平均利用者数 (人/日)
平成27年度	25,059	68
平成28年度	22,955	63
平成29年度	23,895	65
平成30年度	17,602	49
令和元年度	18,945	52
令和2年度	14,857	41
令和3年度	14,327	39
令和4年度	15,285	42

- 20 -

(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。

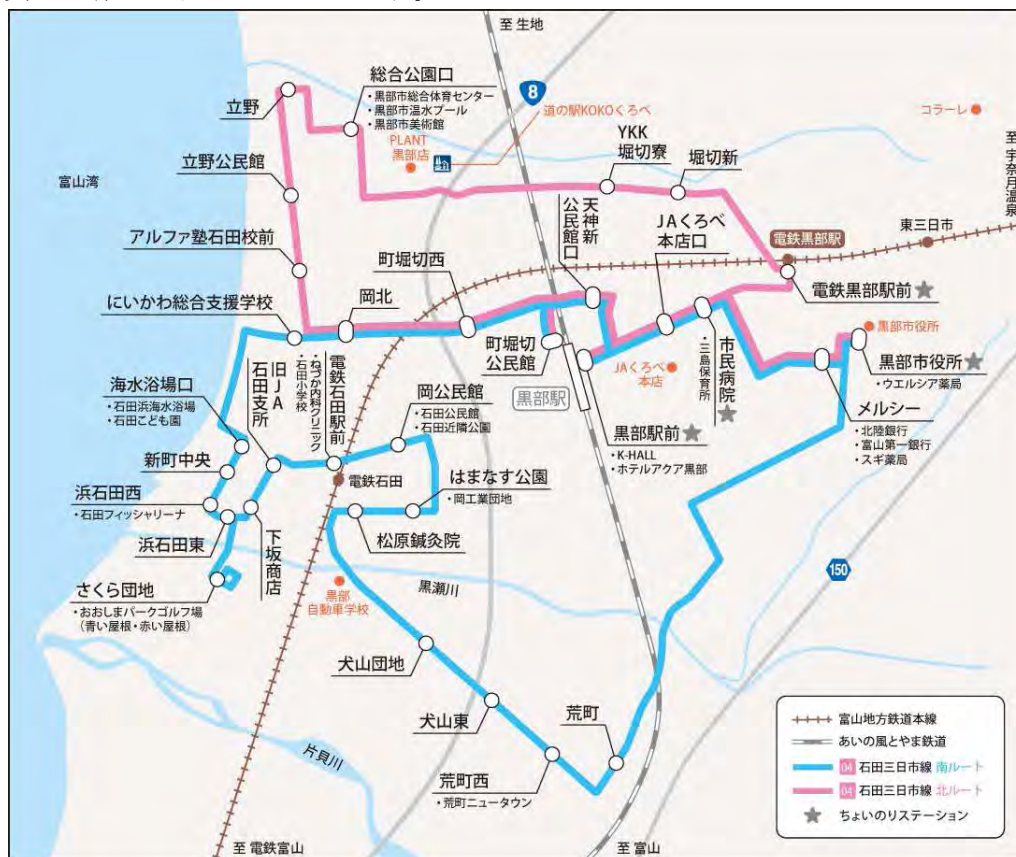


図 路線バス「石田三日市線」

② 石田三日市線の利用状況

ルート変更を実施しました平成28年度以降は、利用者数の横ばい傾向が続く中で、令和2年度に新型コロナウイルスの影響で利用者数は大幅に減少しました。令和3年度以降、利用者数は着実に回復してきており、令和4年度の利用者数はコロナ禍前の令和元年度の水準を上回っており、路線の周知・活用が進んでいるものと考えられます。

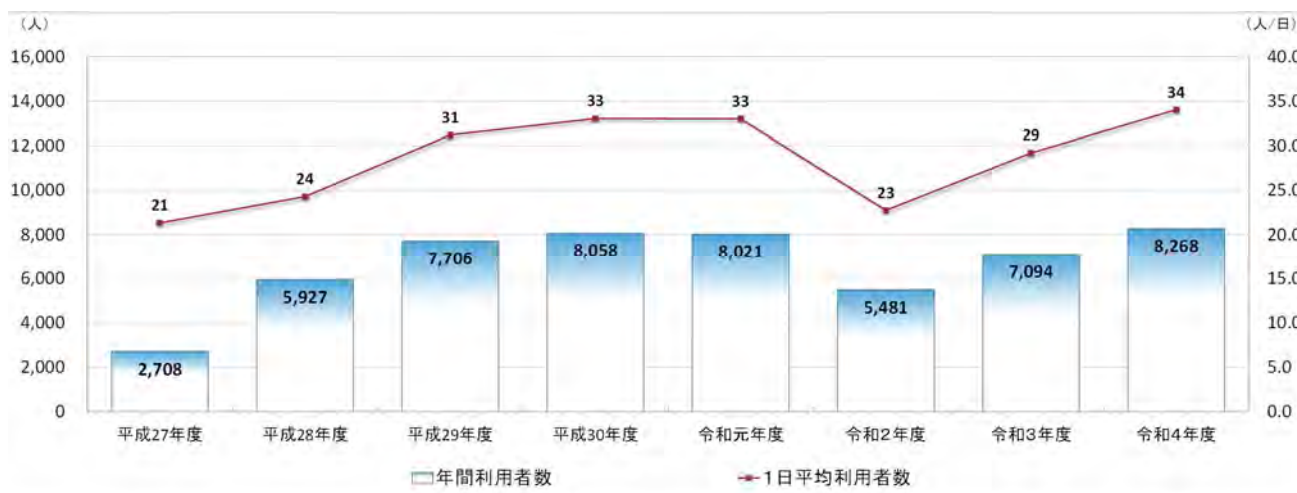


図 石田三日市線利用者数推移 (H27. 9 ~ R5. 3)

(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、東布施口から田家の区間は、路線上であればバス停以外でも乗降が可能です。また、令和5年4月からは1日2往復が福平まで延伸（冬期間は除く。）して運行しています。

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。



図 路線バス「池尻線」

② 池尻線の利用状況

平成30年度から平日運行となり、一日平均利用者数が増加傾向にありましたが、令和2年度に新型コロナウイルスの影響で利用者数は大幅に減少しました。令和3年度には利用者数が回復しましたが、令和4年度に再び減少に転じる結果となりました。

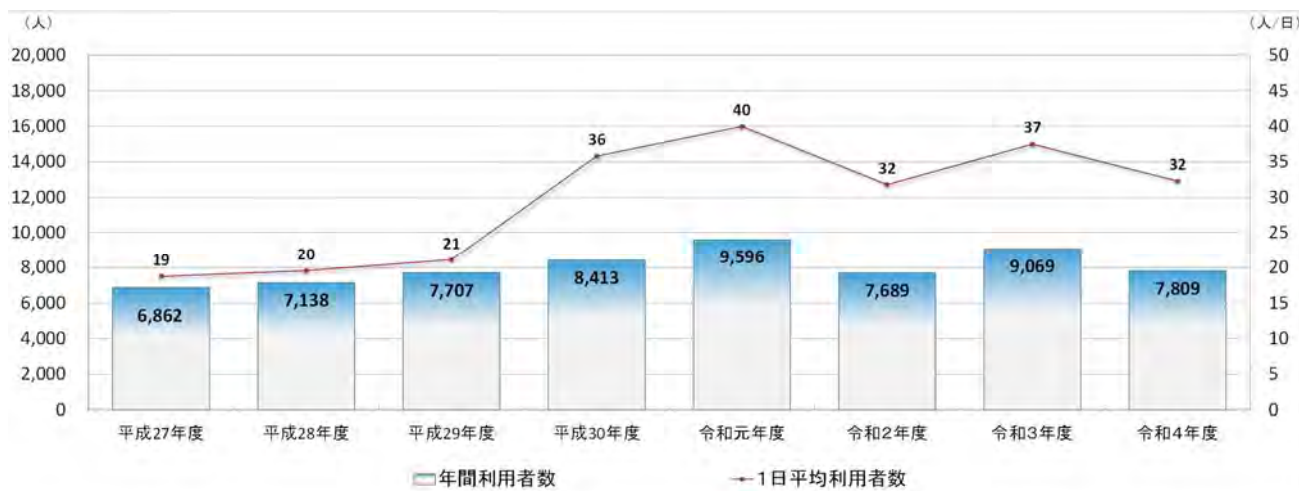


図 池尻線利用者数推移（H27.4～R5.3）

(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。



図 路線バス「南北循環線」

② 南北循環線の利用状況

平成 29 年 10 月から本格運行を開始し、一日平均利用者数は 400 人/日前後の水準となっていました。令和 2 年度に新型コロナウイルスの影響で大幅に減少しました。令和 3 年度以降、増加傾向に転じましたが、コロナ禍前の令和元年度の水準を大きく下回っており、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。

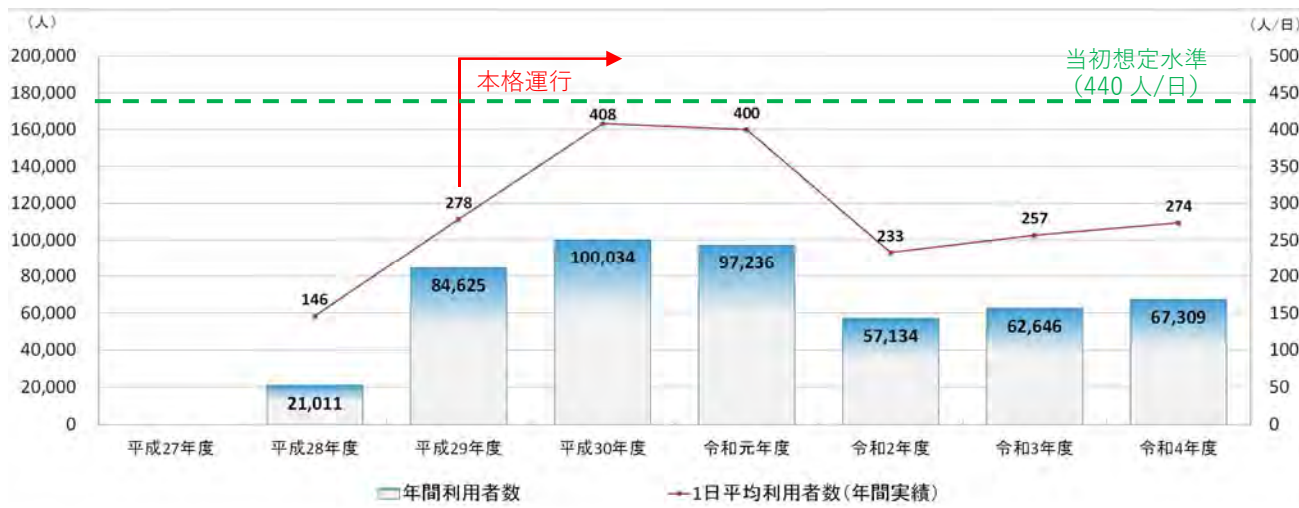


図 南北循環線利用者数推移 (H28. 11~R 5. 3)

① 愛本コミュニティタクシーの概要

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	平日のみ（土日祝運休）【要予約】	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

The map illustrates the Aomori Bay Area, highlighting the Aomori Main Line (Aomori Honsen), Aomori Connecting Line (Aomori Senryō), and Aomori Loop Line (Aomori Kōrin). The map shows the Aomori Bay, Aomori River, and surrounding areas. Key stations and landmarks are marked, including Aomori Station, Aomori Bay, Aomori River, and Aomori Bay Area. The legend at the bottom identifies the lines and the Aomori Bay Area.

Legend:

- 富山地方鉄道本線 (Fukushima Local Railway Main Line)
- 愛本本線 (Aomori Main Line)
- 柵屋大橋循環線 (Sakurayama Daibashi Kōkan Line)
- 北陸新幹線 (Tohoku Shinkansen)
- 愛本連絡線 (Aomori Connecting Line)
- 栗虫連絡線 (Kishimushi Connecting Line)

- 24 -

② 愛本コミュニティタクシーの利用状況

年間合計利用者数は、令和３年度までは概ね横ばい傾向にあり、4,000人前後の利用がありました。令和４年度は前年度を大きく下回る状況となりました。

路線別にみると、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。



図 愛本コミュニティタクシー 路線ごとの利用者数推移 (H27.4～R5.3)
※若栗線・サポート便はH27.10運行開始

(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。



図 デマンドタクシー 運行エリア

② デマンドタクシーの利用状況

年間利用者数は、前沢一宮野エリアで利用者が増加傾向にある中で令和4年度に減少転じましたが、それ以外のエリアでは概ね横ばいで推移しています。

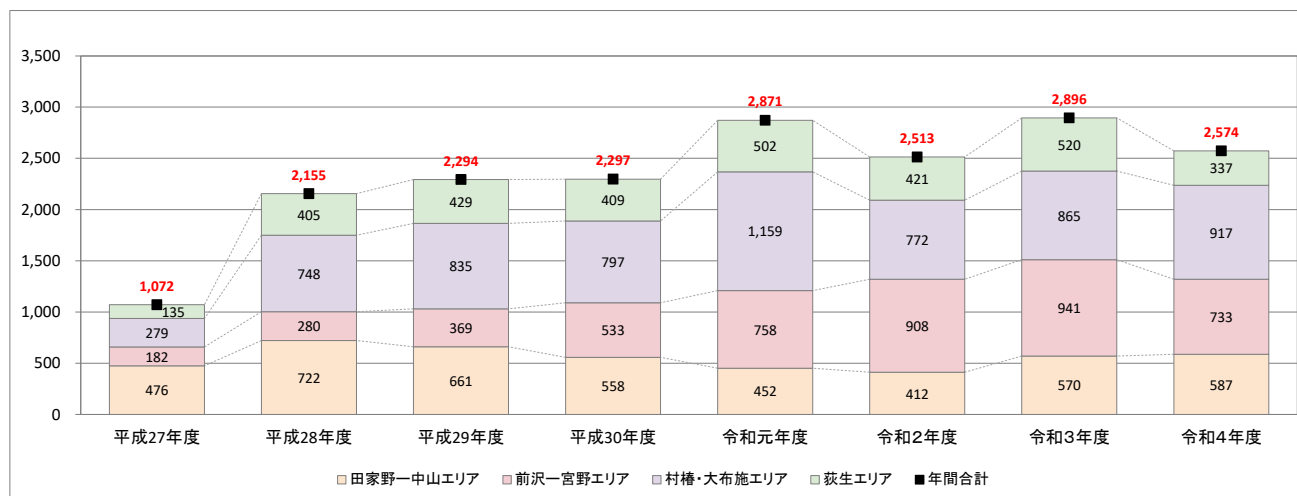


図 デマンドタクシーの利用者数推移
※村椿・大布施エリア・荻生エリアはH27.11 運行開始

(12) 暮らしのサポート便（スクールバスを活用した実証運行事業）

路線バス・デマンドタクシーが運行していない内山・音沢地区において、宇奈月小学校スクールバス空き時間を利用して当該地区と宇奈月サービスセンター（愛本コミュニティタクシーと接続）とを結ぶバスの実証運行を行っています。

運 行 日：火曜日・金曜日（祝日は運休）、1往復/日

運行区間：行き：音沢公民館→音沢→内山一区→内山公民館→宇奈月サービスセンター

帰り：宇奈月サービスセンター→内山公民館→内山一区→音沢→音沢公民館



図 暮らしのサポート便 運行路線

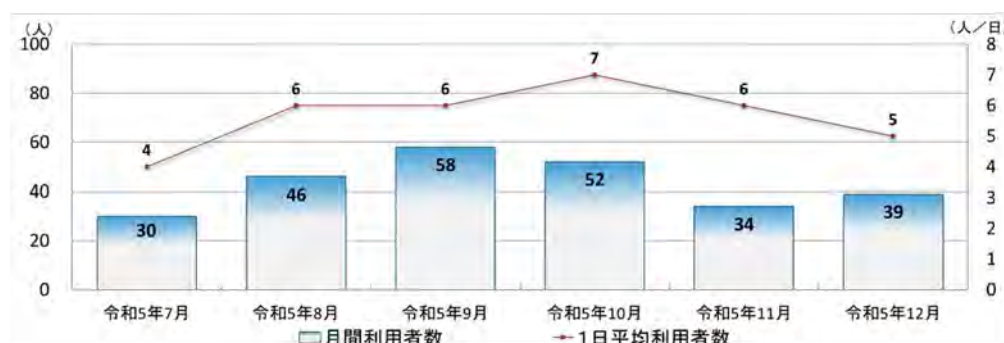


図 暮らしのサポート便の利用状況（R5.7～R5.12）

(13) 路線バス及びコミュニティ交通における収支状況

本市の路線バス及びコミュニティ交通の収支状況は、令和2年度以降、新型コロナウイルスの影響により利用者数が減少したことで運賃収入が減少し、さらに運行経費も増加したことにより、収支の差が拡大傾向にあります。なお、この収支の差額については、国、県、市及び民間企業で負担しています。

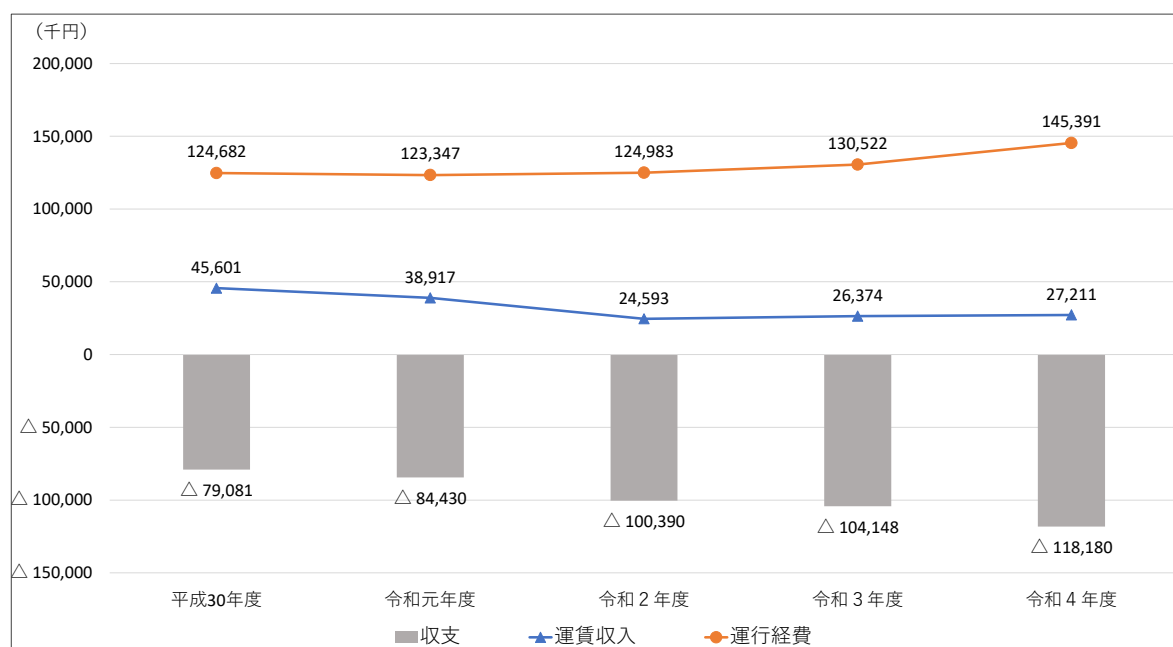


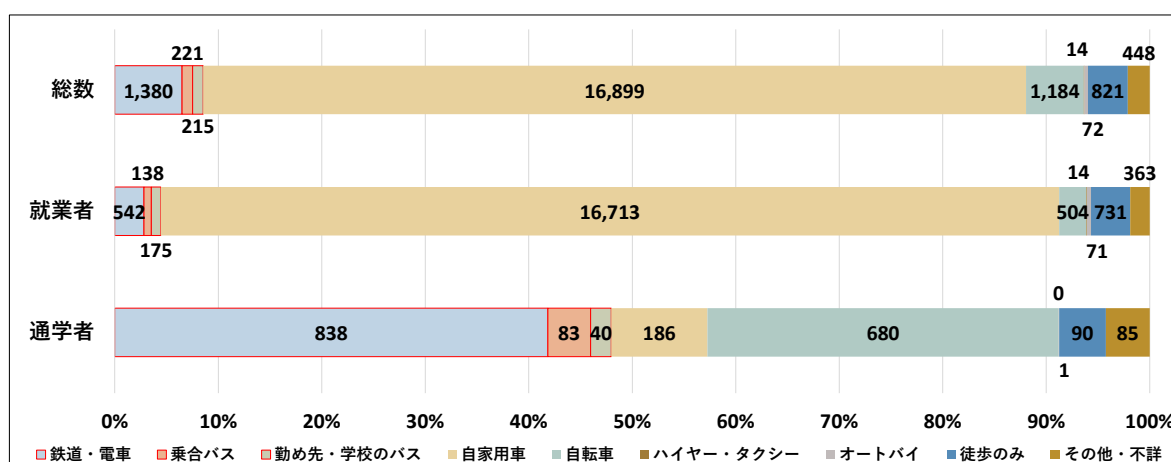
図 市内路線バス・コミュニティ交通の収支状況
(決算資料(平成30年度～令和4年度))

(14) 市民の主な交通手段

① 国勢調査における就業者・通学者の交通手段

令和2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」は約8割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。



(15) 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、中心市街地などのバス停又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5年10月現在）
- ・冬期間は利用できません。



(16) 公共交通空白地域の状況

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、更に令和 5 年 4 月から池尻線を福平まで延伸したことで、市内全域をカバーできるようになりました。

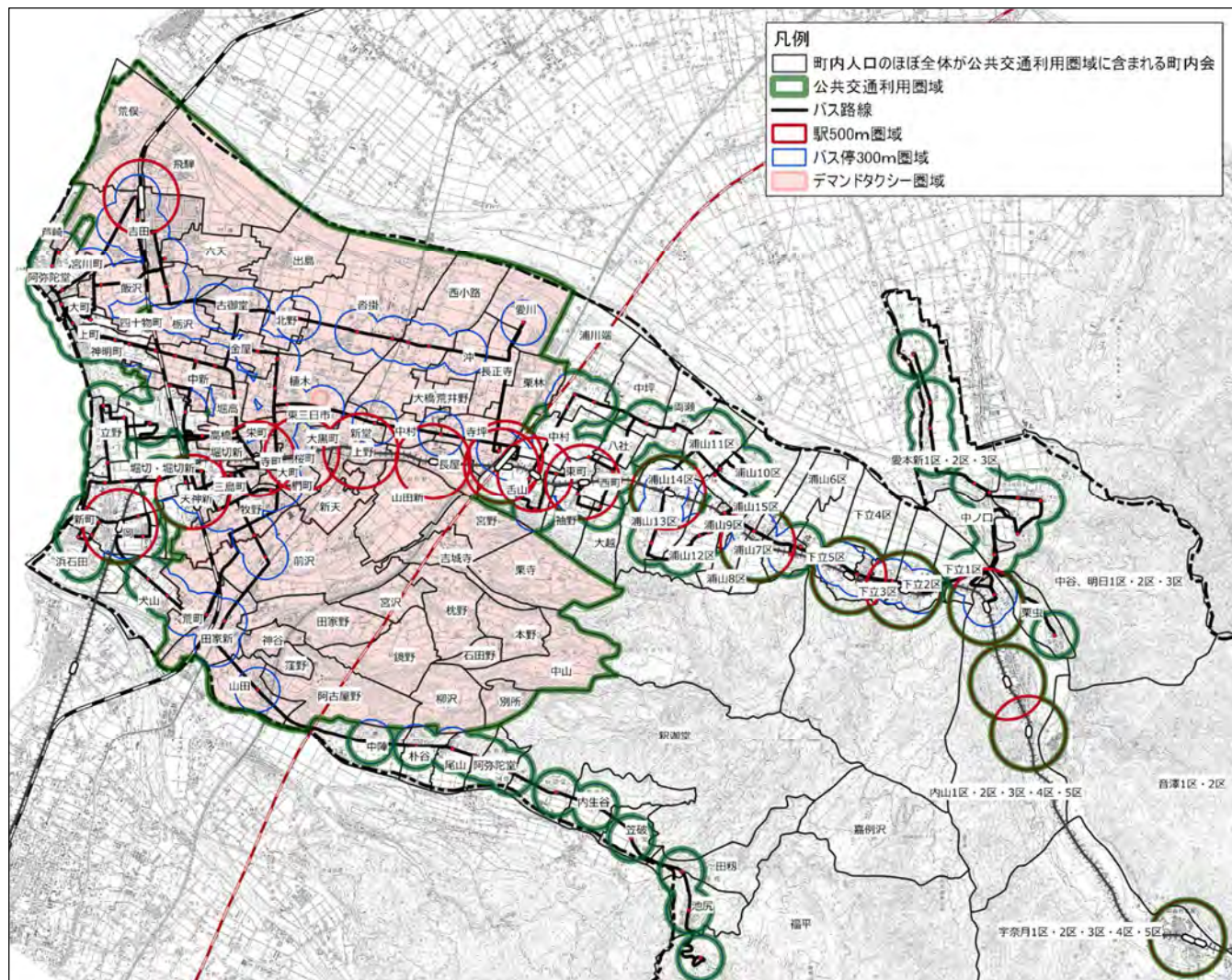


図 2023 年（令和 5 年）10 月現在の公共交通利用圏域と町内会の包含状況

●公共交通利用圏域内町内会の人口カバー率の考え方

公共交通利用圏域内
町内会の人口カバー率
(100%)

=

公共交通利用圏域内
の町内会人口
(39,804 人)

÷

令和 5 年 9 月末現在の
住民基本台帳人口
(39,804 人)

※ 地域を公共交通空白地域…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としています。

2-5 まちづくり・観光に関する動き

(1) まちづくり・観光に関するこれまでの動き

① 北陸新幹線と富山地方鉄道新駅の開業

平成 27 年に富山地方鉄道新黒部駅、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。北陸新幹線の開業は新たな誘客機会の創出や、通勤通学圏の拡大、企業の本社機能の一部移転など、交流人口の増加や移住・定住に大きな効果をもたらしました。

黒部宇奈月温泉駅には、北陸新幹線「はくたか」が一日 15 往復停車しており、東京―黒部宇奈月温泉駅間は最速で 2 時間 17 分で結ばれています*。

※令和 5 年 3 月 18 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一部加工）

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 682 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駐車場

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あいの風とやま鉄道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駅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「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 北陸新幹線の敦賀延伸

令和6年3月16日には北陸新幹線の金沢―敦賀間の開業が予定されています。北陸新幹線の敦賀延伸による関西圏・中京圏との時間的・心理的距離の短縮は、観光やビジネスにおけるさらなる交流人口の拡大につながるとともに、北陸三県が新幹線で結ばれることにより、広域観光連携の可能性が一段と高まることなどが期待されます。

④ 共創のまちづくりの進展

例1：でんき宇奈月プロジェクト（平成25年度～）

電源開発で発展してきた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、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（平成28年度～）

「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5期に分けて建設しており、現在第4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



図 「パッシブタウン」開発計画

例3：「K－TOWN」開発計画（平成29年度～）

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戸の住居が整備されています。

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）

例4：「I－TOWN」開発計画（令和5年度～）

あいの風とやま鉄道 生地駅周辺のまちづくりの一環として、将来的に約270戸の社有寮を整備するプロジェクトです。現在は第1期94戸が完成しています。

事業主体：YKK株式会社

事業エリア：黒部市吉田地内（YKK黒部事業所近接地）



図 I－TOWNイメージ（YKK株式会社HP）



図 I－TOWNイメージ（YKK株式会社HP）

⑤ 新たな交流施設の整備

例1：「道の駅KOKOくろべ」の開業（令和4年度）

道の駅KOKOくろべは、市内で最も交通量の多い国道8号に面する交通の利便性に優れた場所において、道路利用者に癒しと快適な休憩の場を提供するとともに、地元生産物等の販売や地元の素材を活かした飲食等の提供を通じて、地産地消の促進と地域ブランドの確立を図り、地域振興に貢献する拠点を目指す施設として、令和4年4月に開業しています。



図 屋外で多くの親子連れが遊ぶ 「道の駅KOKOくろべ」（市資料）

例2：くろべ市民交流センター「あおーよ」の開館（令和5年度）

くろべ市民交流センター「あおーよ」は、「市民が集い学ぶ、文化・交流の拠点」を基本コンセプトに、あおーよ図書館を核として、三日市公民館、ほがらか子育て支援センター、移住・人つなぎセンター、市民活動推進施設など多機能が融合する中心拠点誘導施設として、令和5年10月に開館しています。

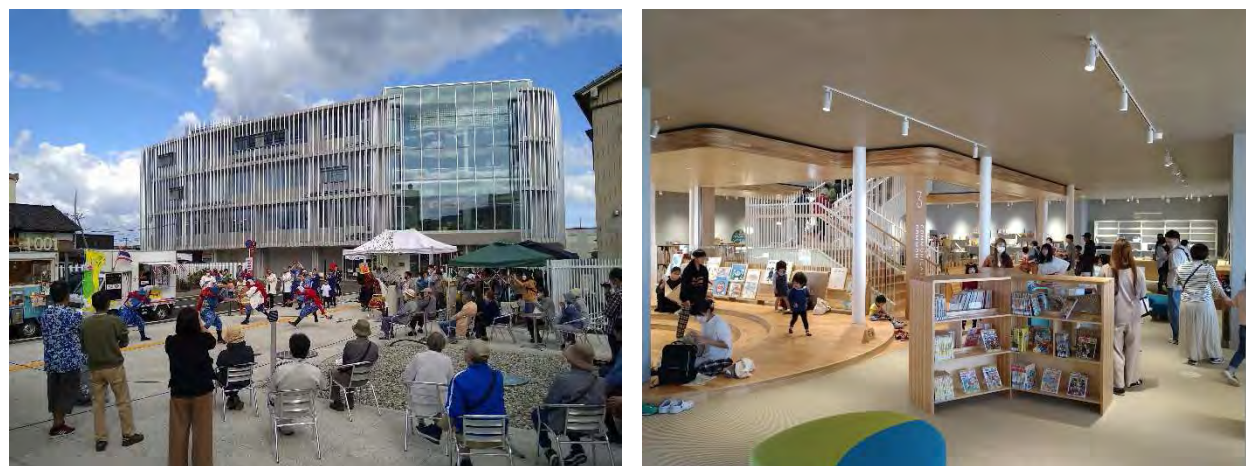


図 くろべ市民交流センター「あおーよ」外観及び内観（市資料）

(2) まちづくり・観光に関する今後の動き

① 国道8号バイパスの4車線化（整備中）

一般国道8号入善黒部バイパスは平成27年3月に暫定2車線で供用開始され、北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅へのアクセス向上、県東部の物流の拡大、企業立地の促進や観光の振興などの多方面にわたる整備効果をもたらしています。

現在、交通渋滞の緩和や交通事故の削減などを目的として4車線への拡幅整備が進められています。



図 4車線化が進む国道8号 道の駅KOKOくろべ交差点付近

② 道の駅KOKOくろべ周辺のにぎわいの創出

道の駅は平成5年4月に制度創設されており、全国の道の駅に求められる役割は、第1ステージの「通過する道路利用者のサービス提供の場」から第2ステージの「道の駅自体が目的地」へと変化し、現在では第3ステージとしてさらなる地域全体の活性化を図るため、「地方創生・観光を加速する拠点」を目指すことが求められています。このことから、道の駅KOKOくろべにおいても、地域振興や観光、関係人口増加を加速させる拠点としての役割が期待されています。

道の駅KOKOくろべの周辺では、商業施設や温浴施設、宿泊施設などの新たな施設整備が進展しており、道の駅を核として集客力のある施設が集積することで、複合的に一体感のあるエリアを生み出し、地域振興や観光振興に貢献するにぎわいの創出が図られています。

③ 黒部宇奈月キャニオンルート的一般開放（令和6年度～）

黒部宇奈月キャニオンルートは、黒部川第四発電所などの建設などに伴い、日本電力株式会社や関西電力株式会社が工事用ルートとして整備したもので、黒部峡谷鉄道樺平駅と黒部ダムを結ぶルートで、令和6年6月からの一般開放が予定されています。



図 黒部宇奈月キャニオンルートの概要（富山県HPより）



図 黒部宇奈月キャニオンルートの概要（富山県HPより）

2-6 公共交通を取り巻く社会動向

(1) SDGs（持続可能な開発目標）の推進

2015 年 9 月の国連サミットにおいて、2030 年（令和 12 年）までに、誰一人取り残さない持続可能でより良い社会の実現を目指す世界共通の目標として、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ（2030 アジェンダ）」が採択されました。2030 アジェンダでは、先進国を含む国際社会全体の開発目標として、SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）の 17 のゴール（目標）と 169 のターゲットが掲げられました。

本市においては、第 2 次黒部市総合振興計画後期基本計画において、計画全体を通じて持つべき視点としてあげており、SDGs の考え方にに基づき、「誰一人取り残さない」持続可能でより良い社会に向けたまちづくりを推進する必要があります。



図 SDGs の 17 のゴール（出典：国連広報センターHP）

17 のゴールのうち地域公共交通に関連が深い項目（出典：国連広報センターHP）

	目標 3 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する
	目標 8 すべての人々のための包摂的かつ持続可能な経済成長、雇用およびディーセント・ワークを推進する
	目標 9 レジリエントなインフラを整備し、持続可能な産業化を推進するとともに、イノベーションの拡大を図る
	目標 11 都市を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする ※地域公共交通計画と最も関連が深いゴール
	目標 12 持続可能な消費と生産のパターンを確保する
	目標 13 気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る
	目標 17 持続可能な開発に向けてグローバル・パートナーシップを活性化する

（２）地球温暖化対策・脱炭素社会の実現

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015年にパリ協定が採択され、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げています。

我が国においても、2020年に、2050年までに温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させ、全体として差し引きゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。公共交通分野では、重点対策として「コンパクト・プラス・ネットワーク等による脱炭素型まちづくり」や個別分野別の対策・促進施策として「まちづくり・交通・観光」が2021年地域脱炭素ロードマップに施策として位置付けられています。

本市においては、自然環境の保全や快適な生活環境の創造による持続可能な社会の構築及び地球環境保全の推進に向けて、「黒部市環境基本計画」を策定し取組を進めています。

また、脱炭素社会の実現に向けて市民、事業者、行政が一体となって取組を行う「黒部市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」の策定を進めています。

（３）新型コロナウイルス感染症の流行

2020年1月に我が国で初めて新型コロナウイルスの感染者が報告され、富山県においても緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されました。

コロナ禍においては、いわゆる「三つの密」を回避することが必要とされる中、テレワークやオンライン授業などが推奨されたことでライフスタイルが変化し、公共交通による移動そのものがなくなったケースもみられるようになりました。これにより、交通事業者の経営状況はますます厳しいものとなってきています。

（４）燃料価格の高騰

国内における燃料価格は、新型コロナウイルス感染症拡大による世界的な石油需要の減少等により、2020年には大きく下落しましたが、その後再び上昇し2022年2月から始まったロシアによるウクライナ侵攻の影響によりさらに価格は高騰しています。これらの燃料価格の上昇は、交通事業者等にとって大きな負担となっています。

こうした中、本市においては、富山県と協調して燃料価格の高騰に対する支援を行い、公共交通機関の運行の維持を図っています。

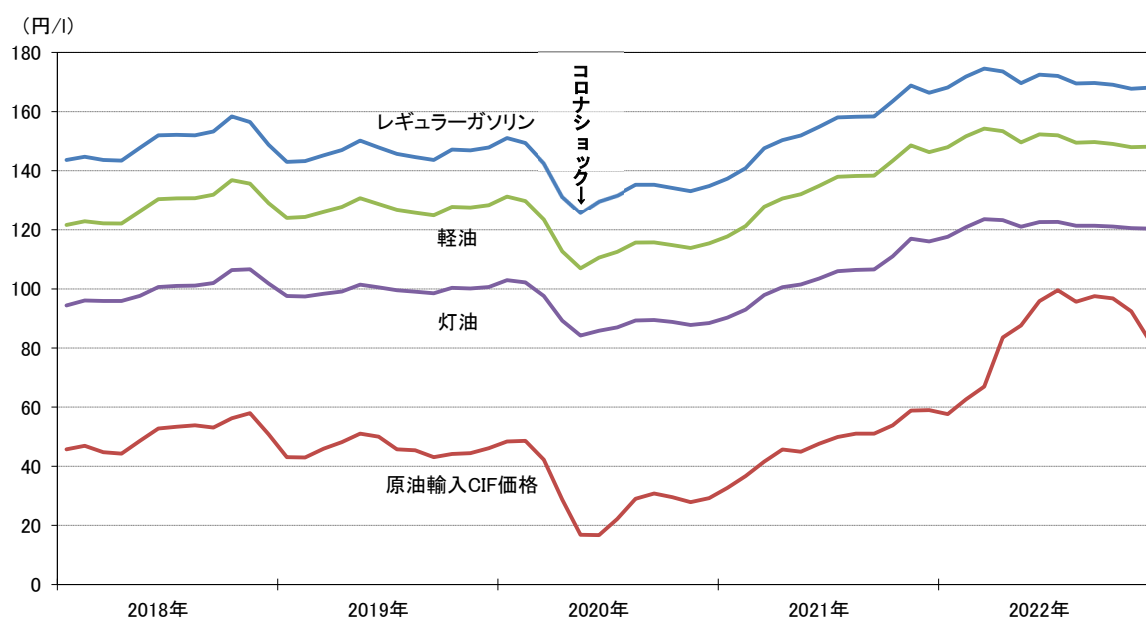


図 原油輸入価格と石油製品小売価格の推移（エネルギー白書 2023）

資料：日本エネルギー経済研究所石油情報センター、財務省「日本貿易統計」を基に作成

(5) 交通DXの進展

DXとは「Digital Transformation (デジタルトランスフォーメーション)」の略称で「企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること」*で、近年DXが進展してきています。

交通分野では、スマートフォンによるタクシーの配車アプリを用いた配車予約が広がっているほか、MaaS (Mobility as a Service)、AIを活用したデマンド交通など新たな技術を活用した取組が全国各地で進められています。

※経済産業省資料

(6) 運転手不足の深刻化

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。2020年より新型コロナウイルス感染症のまん延に伴い、需要の低迷から数値としては一時的に改善しているように見えますが、依然として人手不足は深刻です。

国においては、地域の自家用車・ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする制度の導入について検討が行われています。

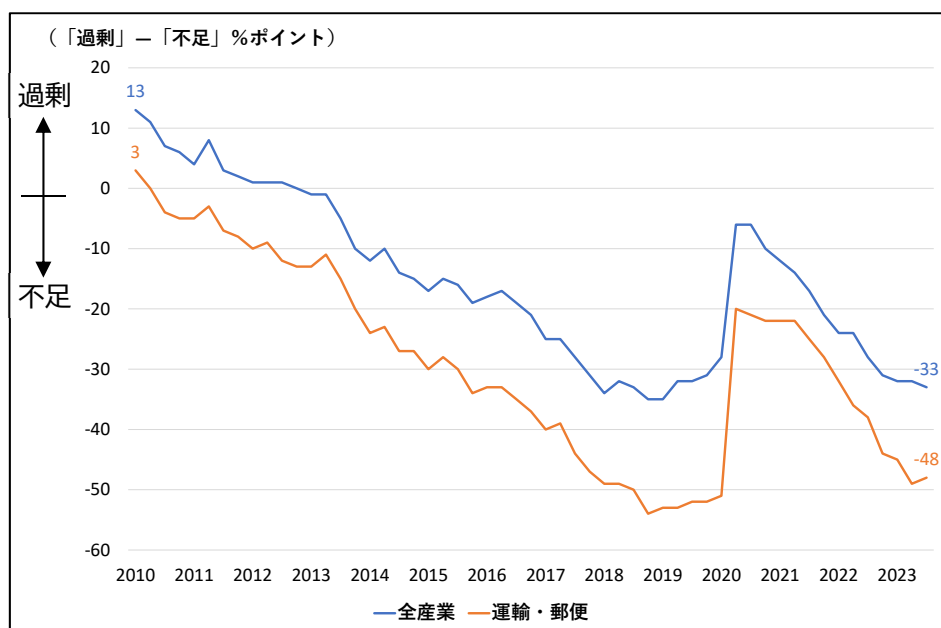


図 雇用人員判断DI (「過剰」－「不足」)
(日本銀行「企業短期経済観測調査」)

(7) 運転免許返納者の状況

運転免許返納者数は、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年が 267 件と最も多く、その後はやや減少しており、令和 4 年の免許返納者は 192 件となっています。

本市においては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として「高齢者運転免許自主返納支援事業」を行っており、本事業による免許自主返納支援者数についても返納者数と同傾向となっています。

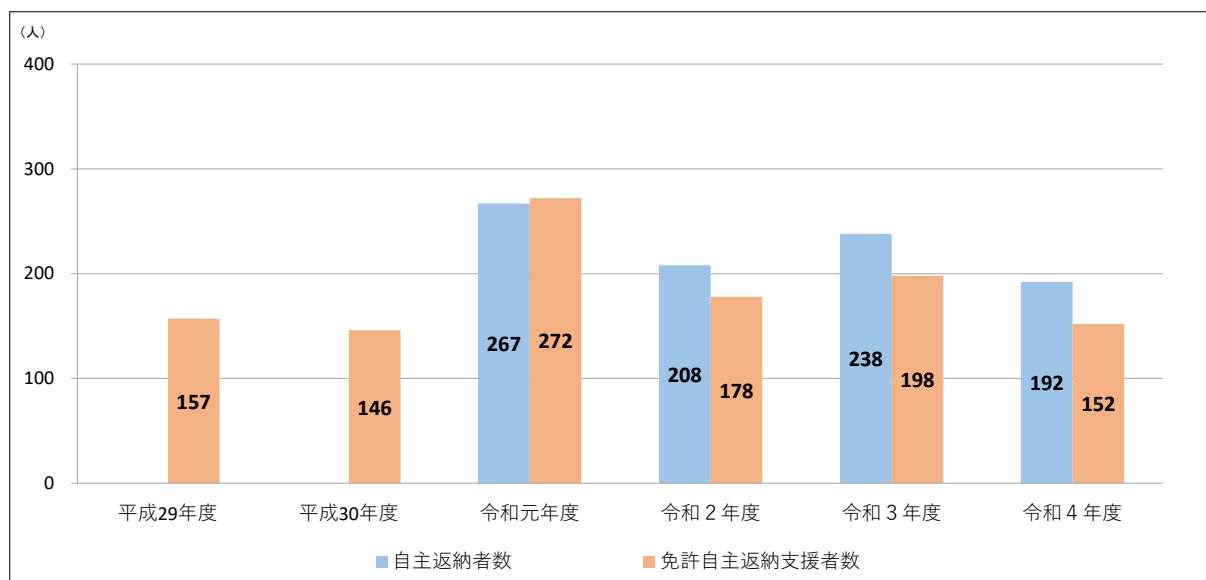


図 黒部市における運転免許返納者の状況（県警及び市資料）

※免許自主返納支援者数は年度集計、自主返納者数は年間集計。H30 以前は自主返納者数データなし

●高齢者運転免許自主返納支援事業

〔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. 市内タクシー業者の利用券（1 万 5 千円分、2 年間有効）
 2. 富山地方鉄道 IC カード「えこまいか」（1 万 5 千相当）
 3. 富山地方鉄道ゴールドパスの購入費助成（上限 1 万 5 千円）
 4. 電動補助機付自転車の購入費助成（上限 1 万 5 千円）
 5. デマンドタクシー回数券の購入費助成（上限 1 万 5 千円）

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・回収及びWeb方式の併用

調査期間：2023年（令和5年）9月11日（月）～2023年（令和5年）9月27日（水）

回収数・回収率：配布した2,000人のうち751人から回答があり、回収率は37.6%

配布数	回収数	回収率
2,000	751	37.6%

（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=〇〇〇）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【一つに〇】（n=734）

回答者の53%が女性、47%が男性となっています。

	回答数	割合
男性	347	47%
女性	387	53%
合計	734	100%

■ 回答者の年齢【一つに〇】（n=738）

「70歳代」が25%と最も割合が高く、次いで「60歳代」「50歳代」等と続きます。40歳代以上で全体の81%を占めています。

	回答数	割合
15～19歳	36	5%
20～29歳	43	6%
30～39歳	59	8%
40～49歳	85	12%
50～59歳	110	15%
60～69歳	128	17%
70～79歳	185	25%
80歳以上	92	12%
合計	738	100%

40歳代以上
81%

■ 運転免許の有無【一つに○】(n=734)

回答者の 80%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	587	80%	13	36	47	71	99	122	160	39
持っていない	106	14%	21	4	9	10	9	5	16	32
持っていたが返納した	41	6%	0	3	3	4	2	0	8	21
合計	734	100%	34	43	59	85	110	127	184	92

■ 将来いつ頃まで運転を続けたいか【一つに○】(n=648)

回答者の 54%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替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	348	54%
一定の年齢になったらやめたい	221	34%
代替りの移動手段があればやめたい	57	9%
現在運転を控えている	18	3%
その他	4	1%
合計	648	100%

将来的な運転の
とりやめ希望
43%

■ この 1 年間における公共交通の利用頻度【一つに○】(n=738)

「利用していない」が 48%と最も多く、次いで「年に数日」が 34%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 割にとどまり、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	22	3%
週 3～4 日	8	1%
週 1～2 日	26	3%
月に 1～2 日	63	9%
年に数日	252	34%
冬期や悪天候(降雨・降雪)時のみ	13	2%
利用していない	354	48%
合計	738	100%

公共交通をほとんど利用しない
84%

② おでかけや行動の状況

■ おでかけの目的ごとの頻度【一つに〇】

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9割、「⑥通所（デイサービス等）」では8割が、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（病院、薬局）」「⑨趣味や娯楽」は月に1～2日が最多となっています。

「⑦市役所や図書館等の公共施設」「⑧旅行」「⑩知人等の訪問」は年に数回が最多となっています。

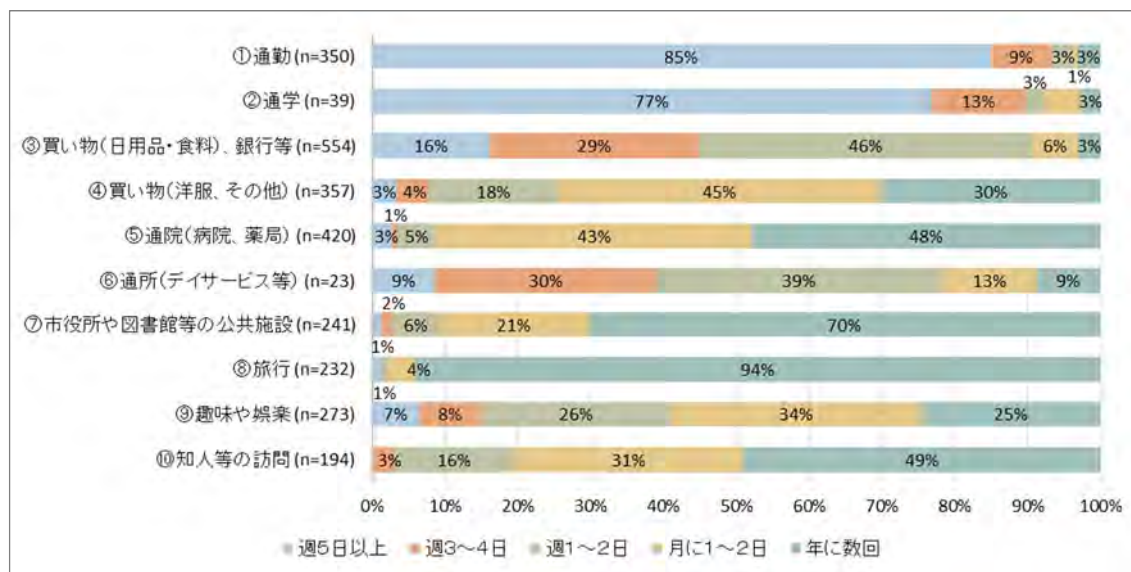


図 おでかけの目的ごとの頻度

■ おでかけ目的ごとの交通手段【複数回答】

ほとんどの外出目的で「車（自分の運転）」「車（家族等が運転）」が高い割合を占める中で、「②通学」「⑥通所（デイサービス等）」「⑧旅行」では公共交通等を利用する割合が高くなっています。

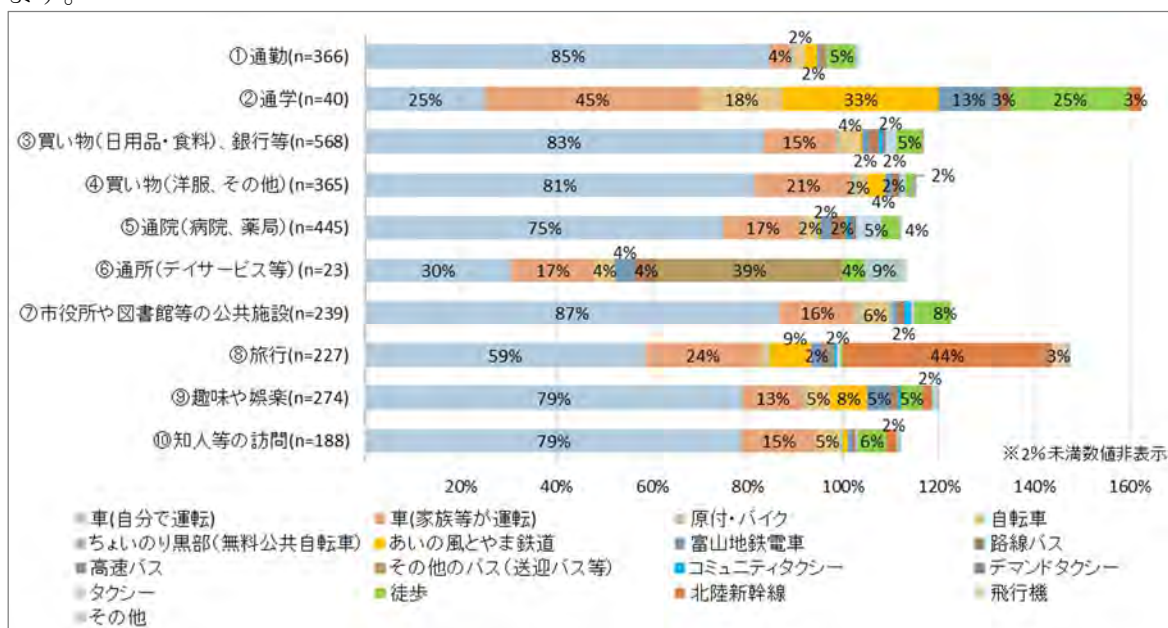


図 おでかけ目的ごとの交通手段

■ 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8割となっています。

年代別では、特に15～19歳の10代や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。

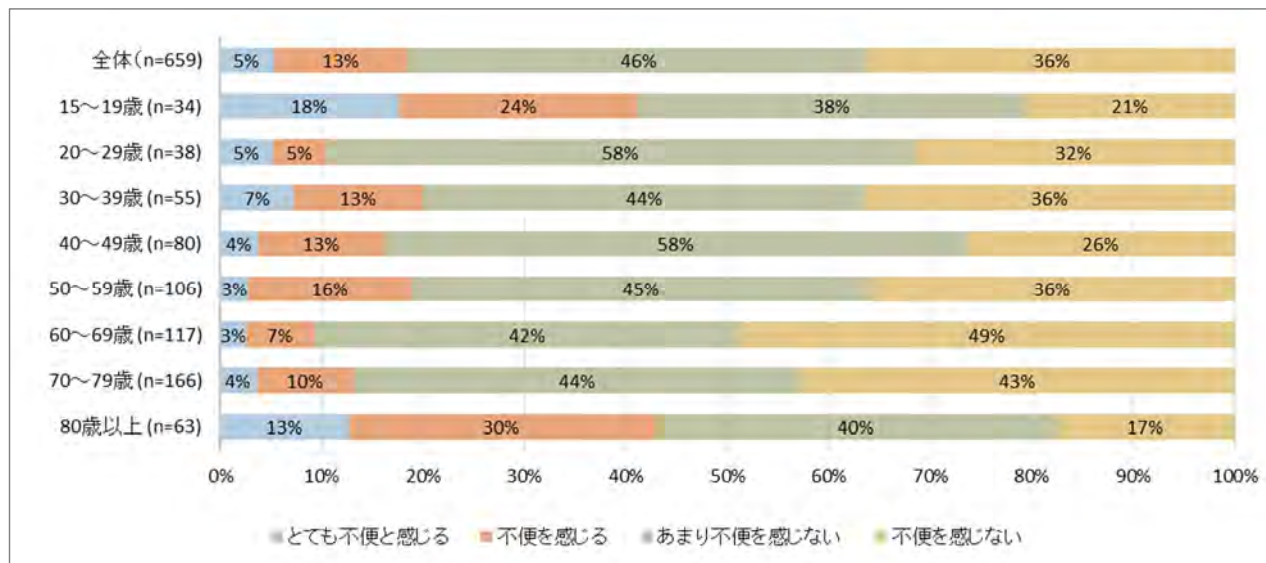


図 おでかけの不便さに対する意識

■ 日常のおでかけの不便に対する意識と免許保有状況

運転免許所有者に比べ、運転免許返納者を含む運転免許非所有者で「とても不便と感じる」「不便を感じる」の割合が高い傾向があります。

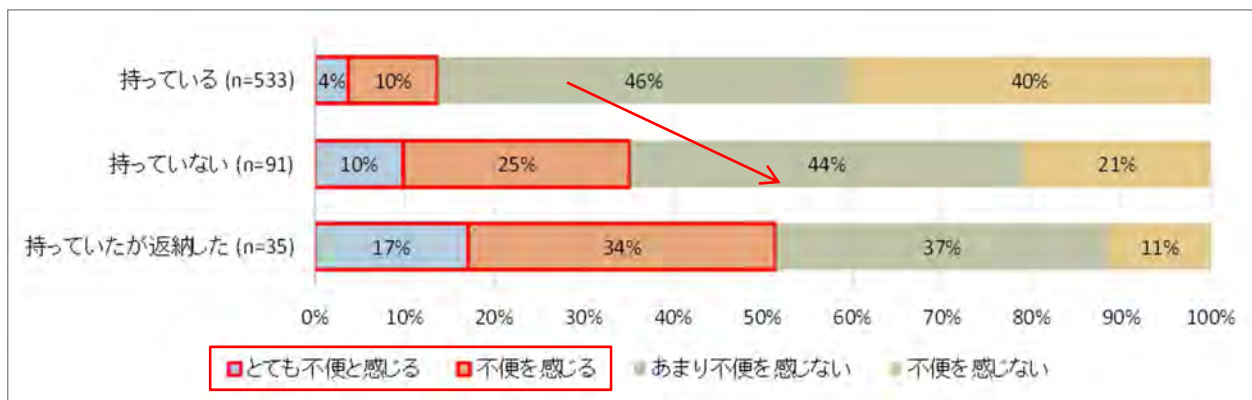


図 おでかけの不便さに対する意識と免許保有状況

■ 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」「自宅から駅やバス停までが遠い」が最も多く、次いで「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。

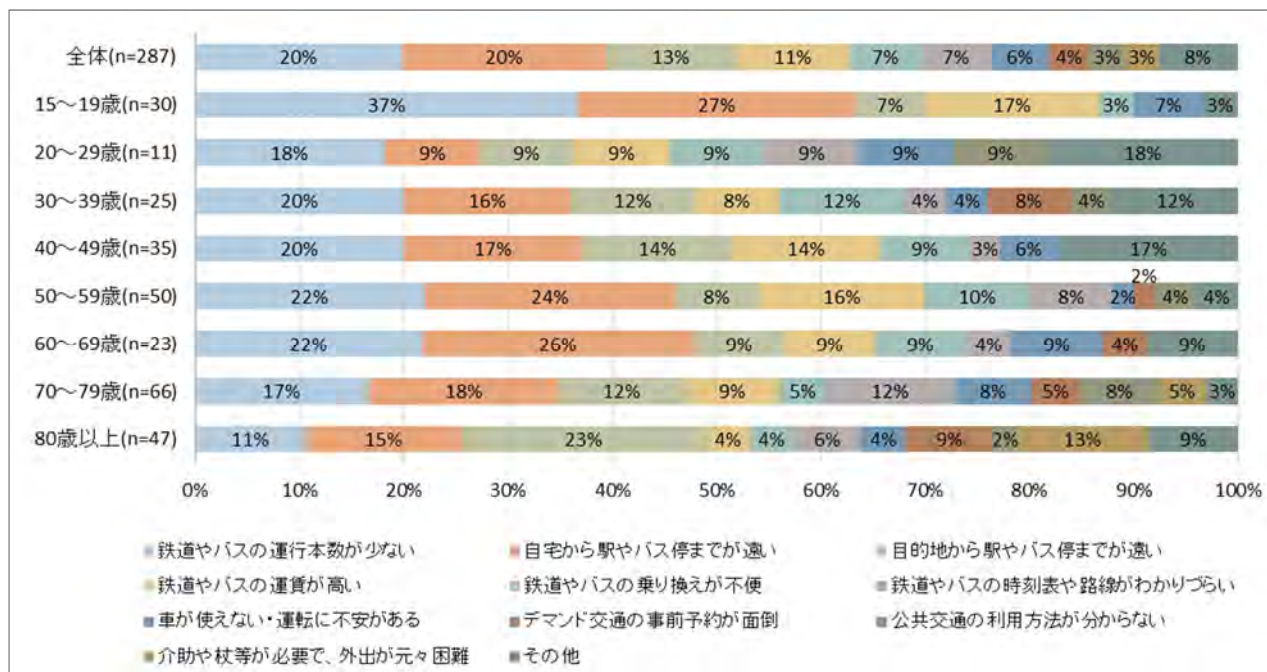


図 おでかけに不便を感じる理由

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【一つに〇】

公共交通に関する満足度は総じて低く、特に「運行本数」「終発の時間」「運賃、利用料金」「鉄道、バス等との乗継ぎ」「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」「あいの風とやま鉄道のサービス水準」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

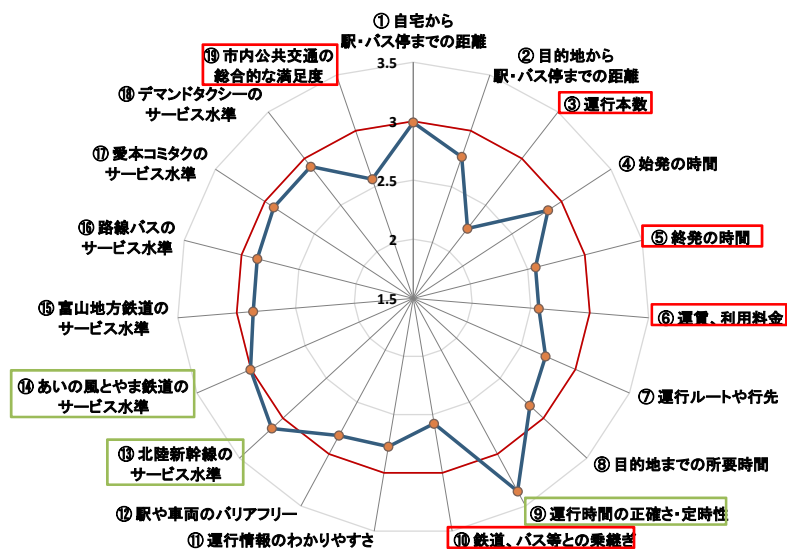


図 黒部市の公共交通に関する印象（満足度）

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、大多数を占めています。

自らの将来を鑑みた必要性、学生や高齢者などに配慮した必要性についての回答が多い傾向となっています。

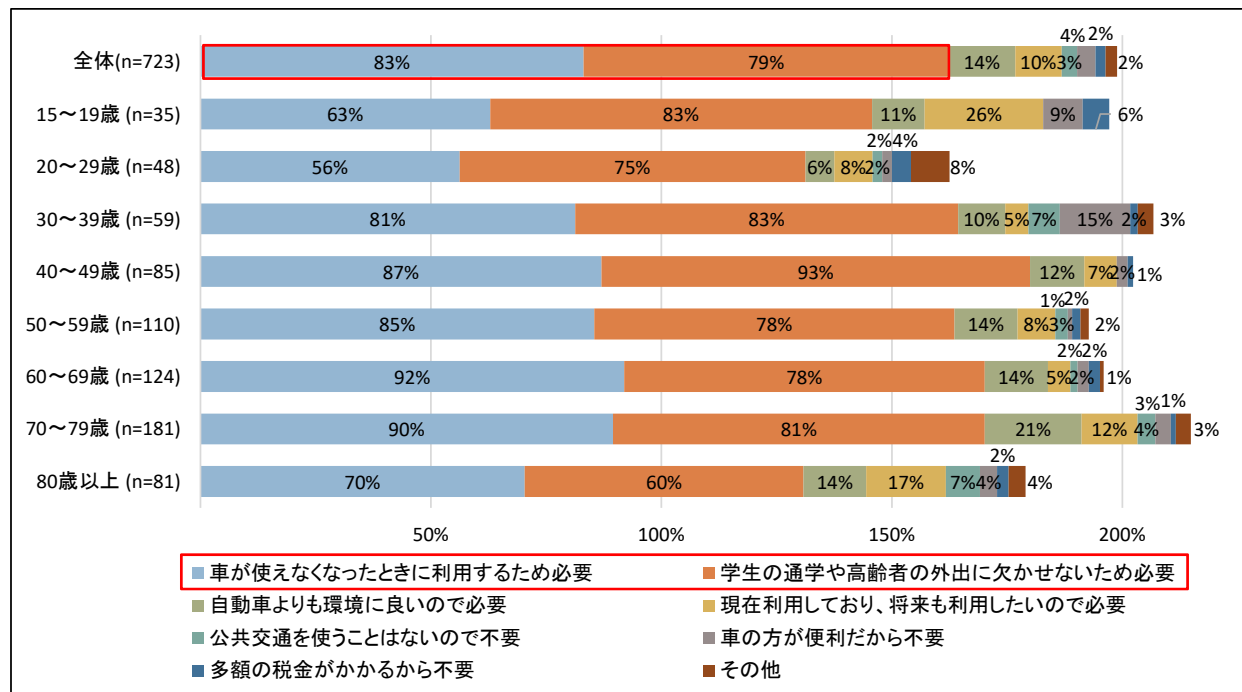


図 公共交通の必要性について

■ 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」が突出して割合が高くなっています。

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。

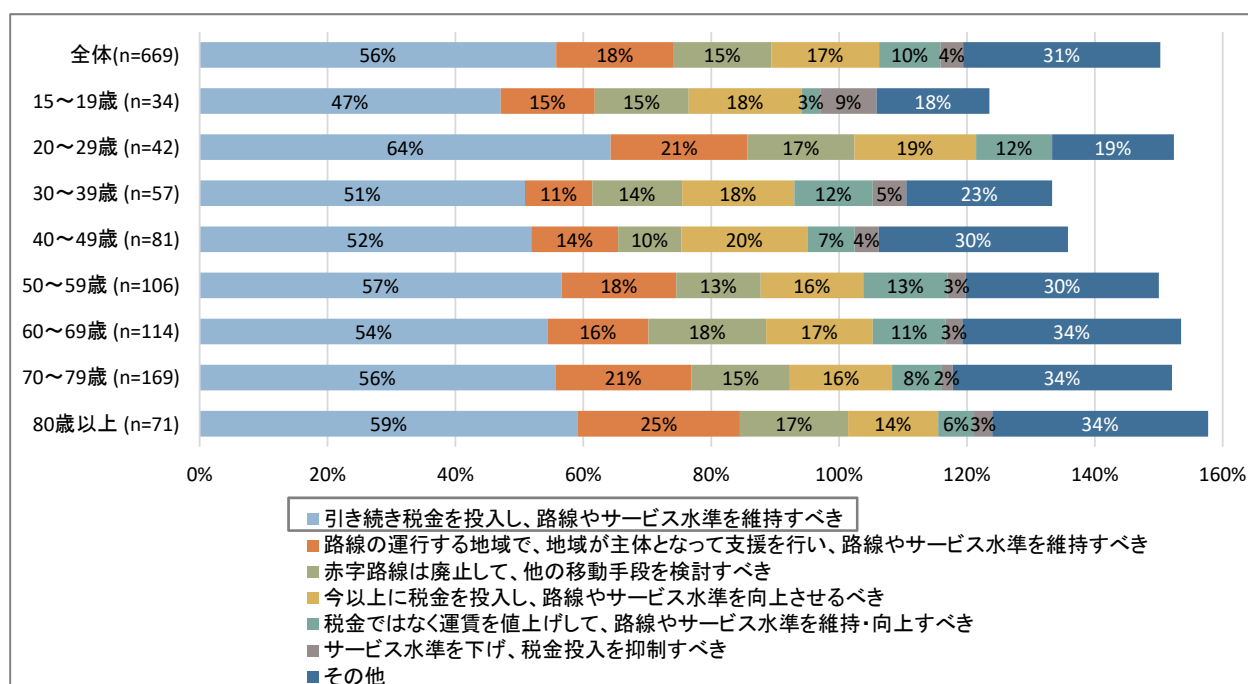


図 公共交通のサービス維持のあり方について

⑥ 車の利用から公共交通への転換について

■ 公共交通のサービス維持のために、車から公共交通へ転換できる外出目的【複数回答】

可能な範囲で公共交通を利用することができる外出について、回答数が多いのは「③買い物（日用品・食料）、銀行等」（日用品・食料）、銀行等」「⑤通院（病院、薬局）」です。

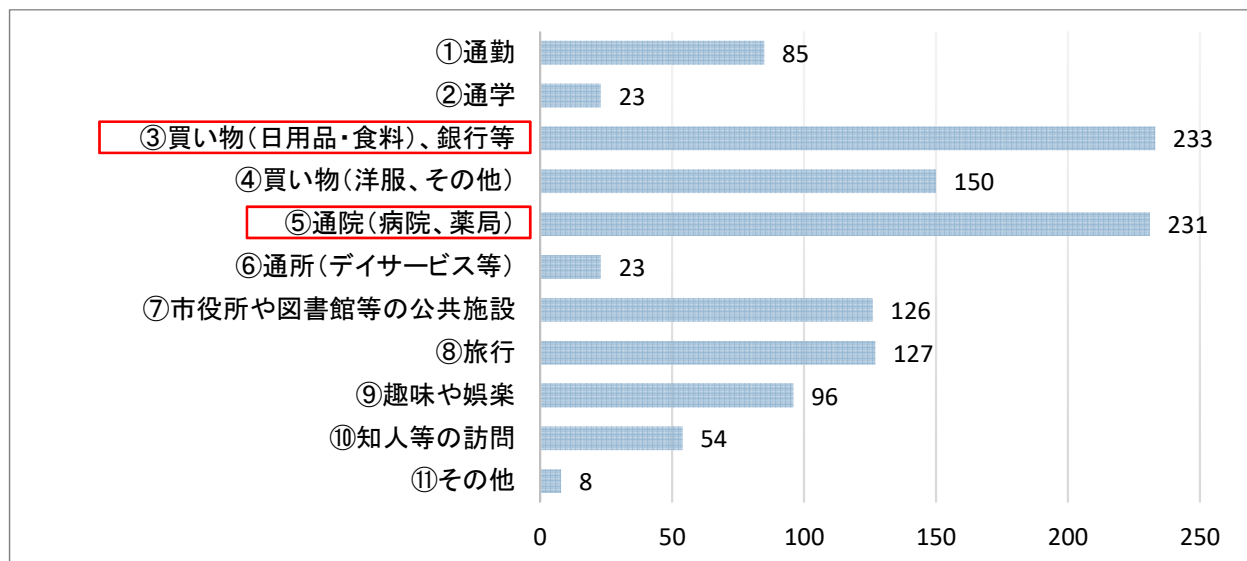


図 車から公共交通へ転換できる外出目的

■ 車から公共交通へ転換できる外出目的ごとの頻度

回答数が最も多い「買い物（日用品・食料）、銀行等」では月に1回以上でほとんどを占め、「通院（病院、薬局）」では月に1回以上が半数程度となっています。

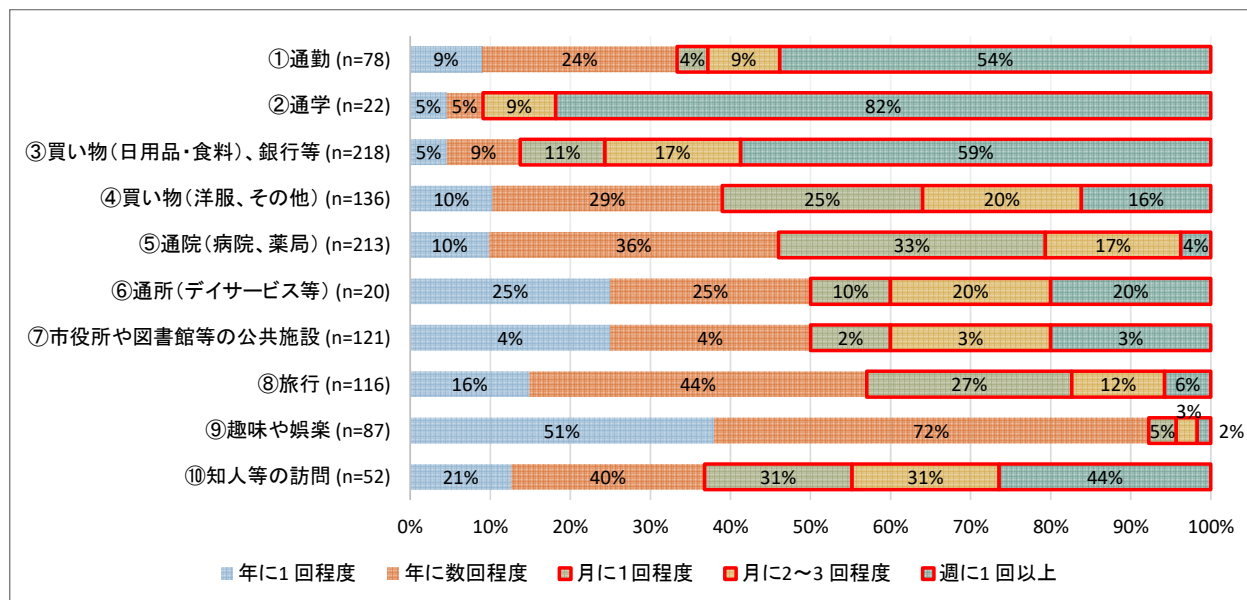


図 車から公共交通へ転換できる外出目的

■ 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 40%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。

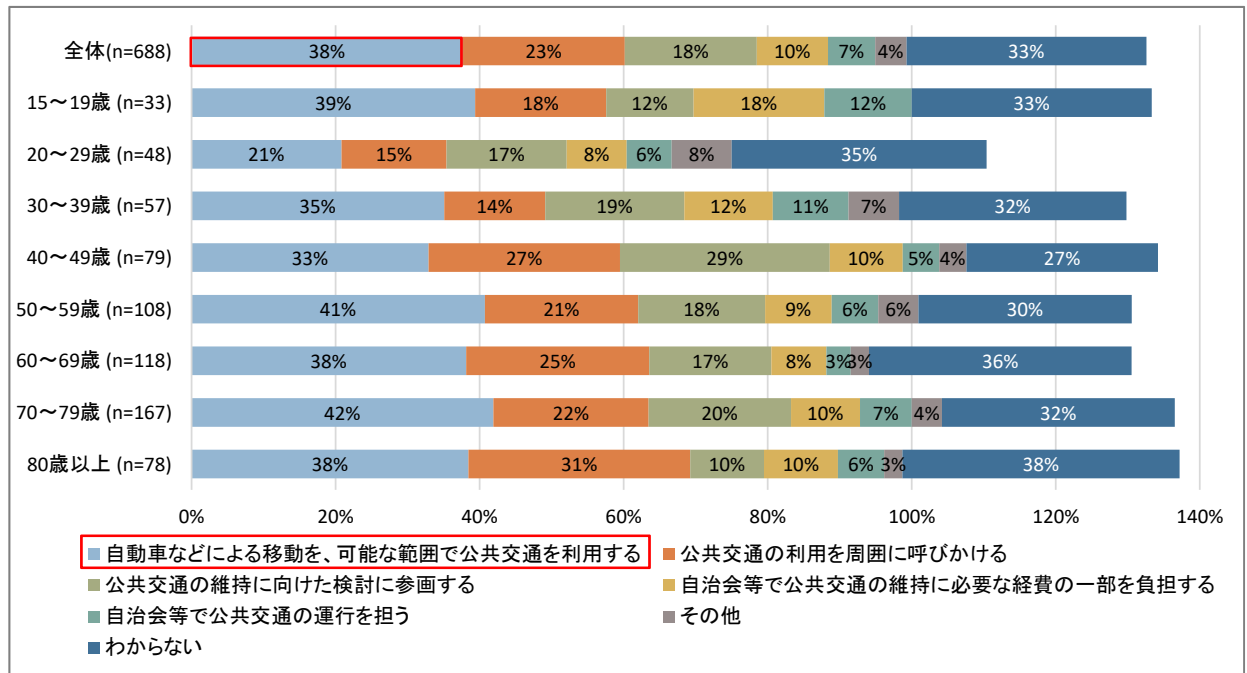


図 地域や個人で可能なサービス維持に必要な取組について

■ 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】

「高齢者向けの運賃割引制度の導入」が最も多く、「運行本数の増便」「学生向けの運賃割引制度の導入」「運賃の割引」の順となっています。

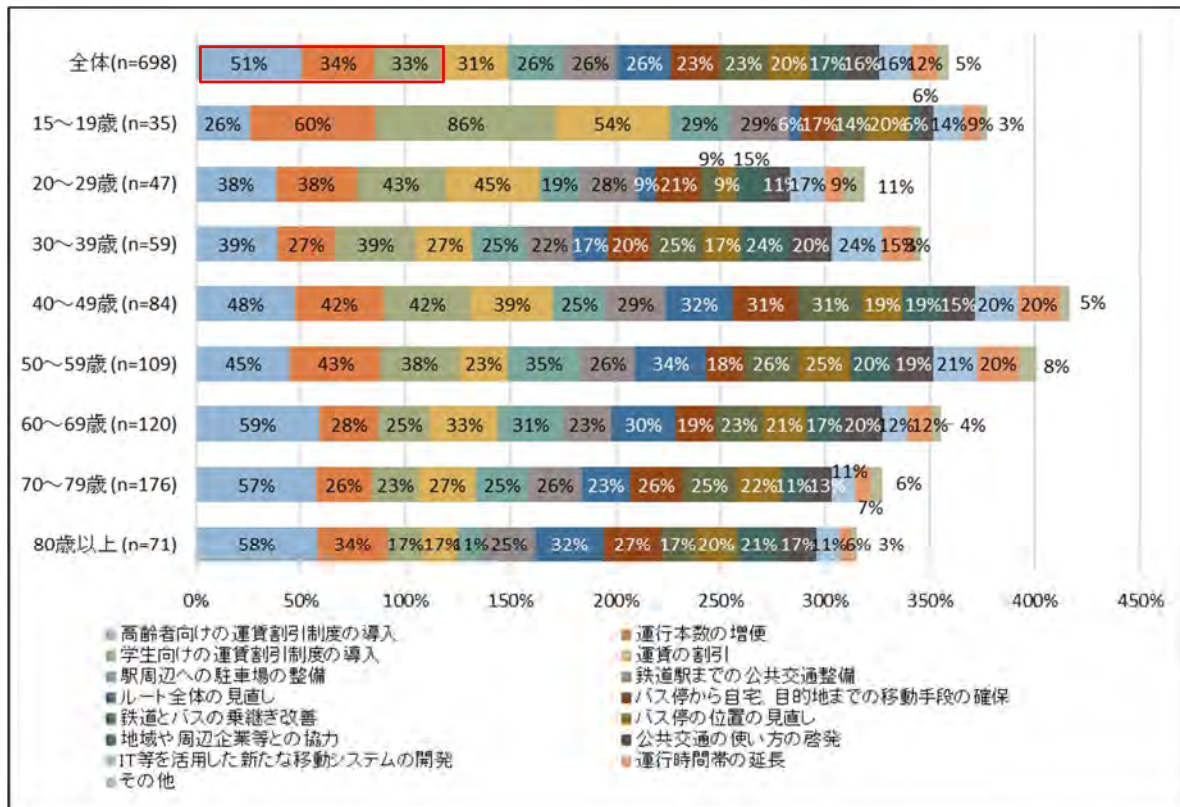


図 過度に車に依存せず、公共交通を利用する生活にするために必要なこと

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：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）及びWeb方式併用

調査票の配布：2023年（令和5年）9月21日（木）【平日】、2023年（令和5年）9月24日（日）【休日】

調査票の回収：2023年（令和5年）10月5日（木）まで

回収数・回収率：本調査では844通の配布に対し329通の回答があり、回収率は39.0%

	配布数	回収数	回収率
9月21日（木）【平日】	342通 (乗車 178通 降車 164通)	150通	43.9%
9月24日（日）【休日】	502通 (乗車 290通 降車 212通)	179通	35.7%
合計	844通 (乗車 468通 降車 376通)	329通	39.0%

(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=〇〇〇）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【一つに〇】（n=324）

回答者の約52%が女性、約48%が男性となっています。

	回答数	割合
男性	168	52%
女性	156	48%
合計	324	100%

■ 回答者の年齢【一つに〇】（n=324）

60歳代の回答者が24.5%と最も多く、50歳代、70歳代の順に多くなっています。

	回答数	割合
14歳以下	1	0.3%
15～19歳	3	0.9%
20～29歳	18	5.6%
30～39歳	30	9.3%
40～49歳	52	16.0%
50～59歳	72	22.2%
60～69歳	76	24.5%
70～79歳	55	17.0%
80歳以上	17	5.2%
合計	324	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=324)

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。

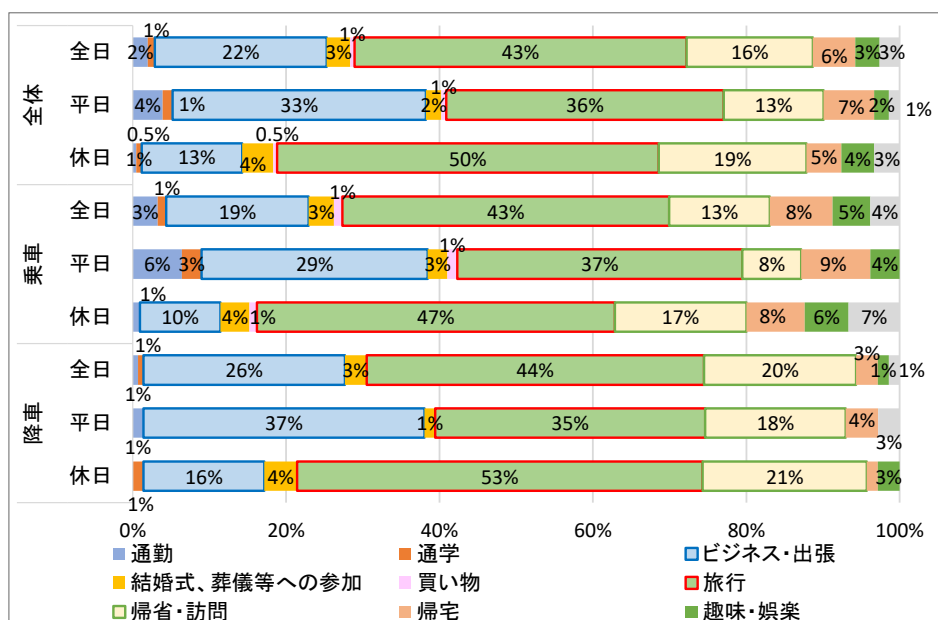


図 調査日の北陸新幹線の利用目的

■ 黒部宇奈月温泉を起点とする移動手段【複数回答】(n=319)

出発地から駅、駅から目的地のいずれにおいても、「車（家族・友人等が運転）」「富山地方鉄道」の割合が高くなっています。

休日よりも平日が多い交通手段は、駅からの「車（自分で運転）」「レンタカー」、駅までの「ホテル、企業の送迎車」です。逆に休日が多い交通手段は、駅までの「車（家族・友人等が運転）」、駅からの「富山地方鉄道」です。

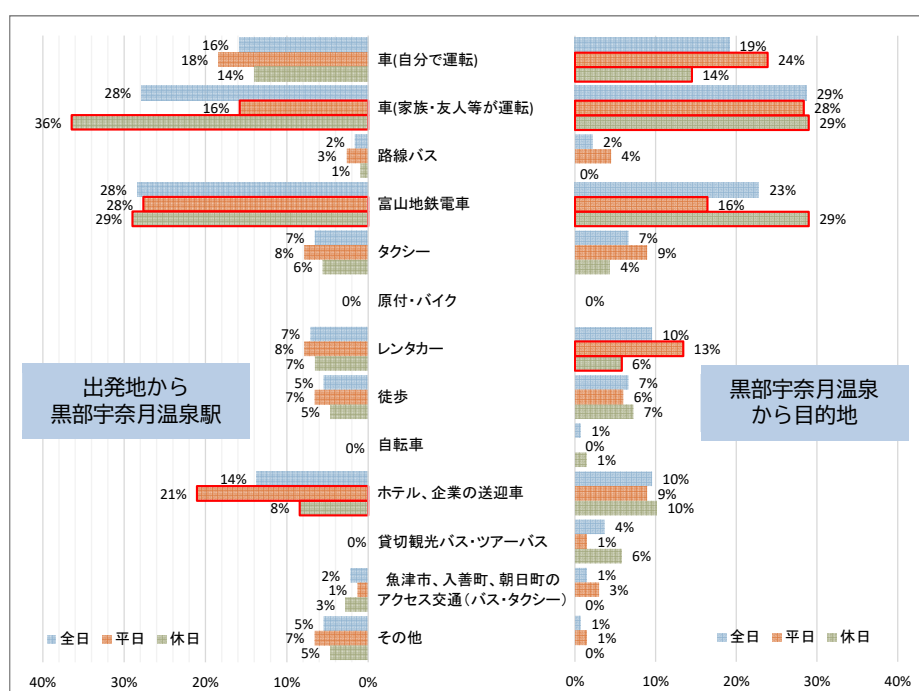


図 調査日の北陸新幹線の利用目的

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=314)

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」の割合が高く、それぞれ全体の約4～5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。

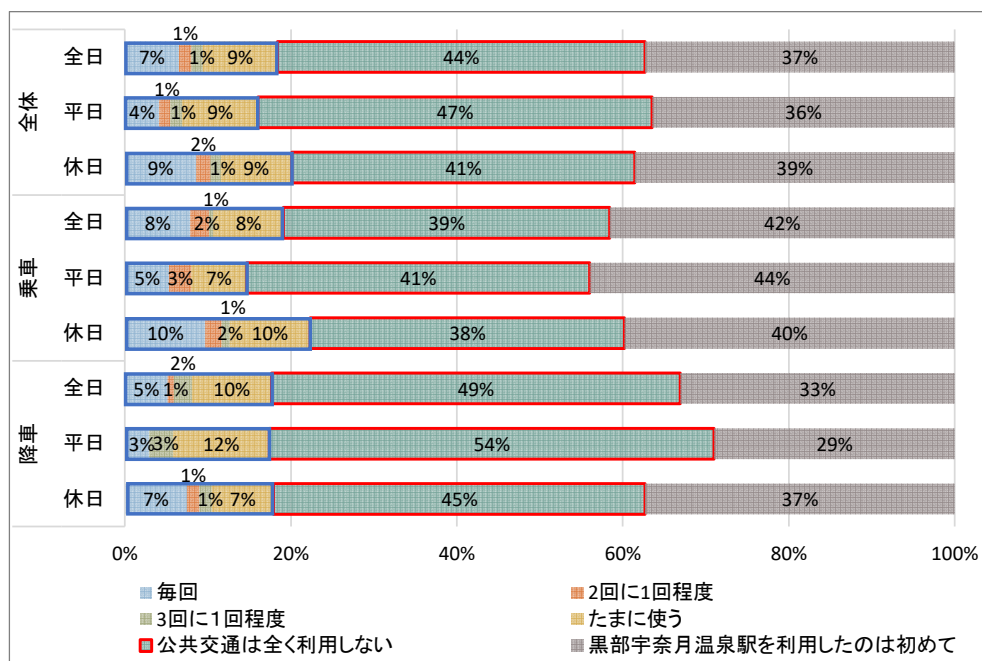


図 「黒部宇奈月温泉駅」を起点とするアクセスの際に公共交通を利用する頻度

■ 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=129)

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「荷物が多いので自動車が便利」となっています。

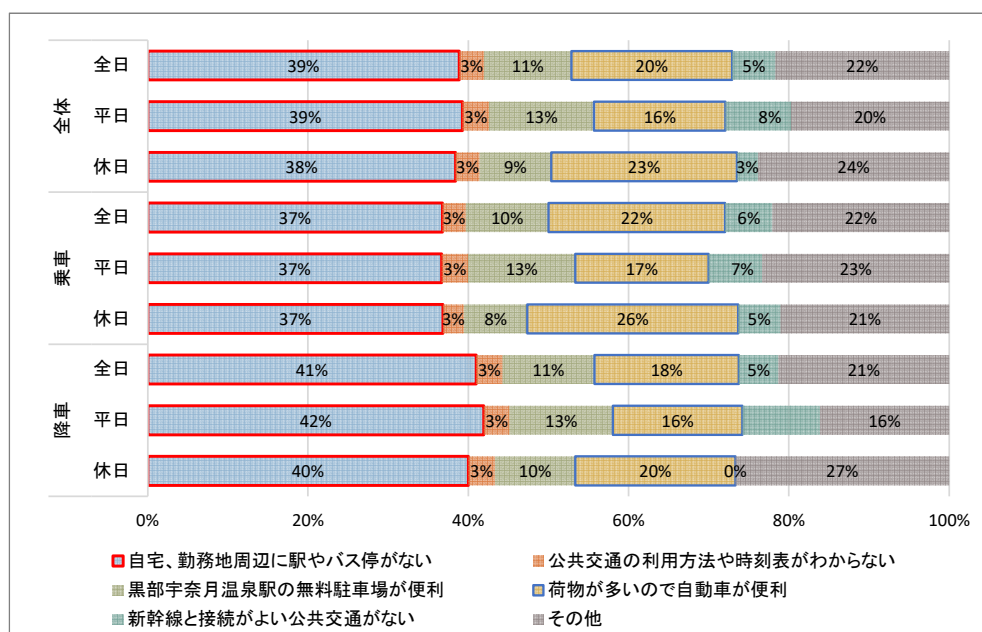


図 普段、「黒部宇奈月温泉駅」からの移動に公共交通を利用しない理由

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、「駅周辺の飲食店、カフェスペースの充実」の割合が最も高く概ね5割を占めています。次いで「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」の割合も比較的割合が高い傾向となっています。

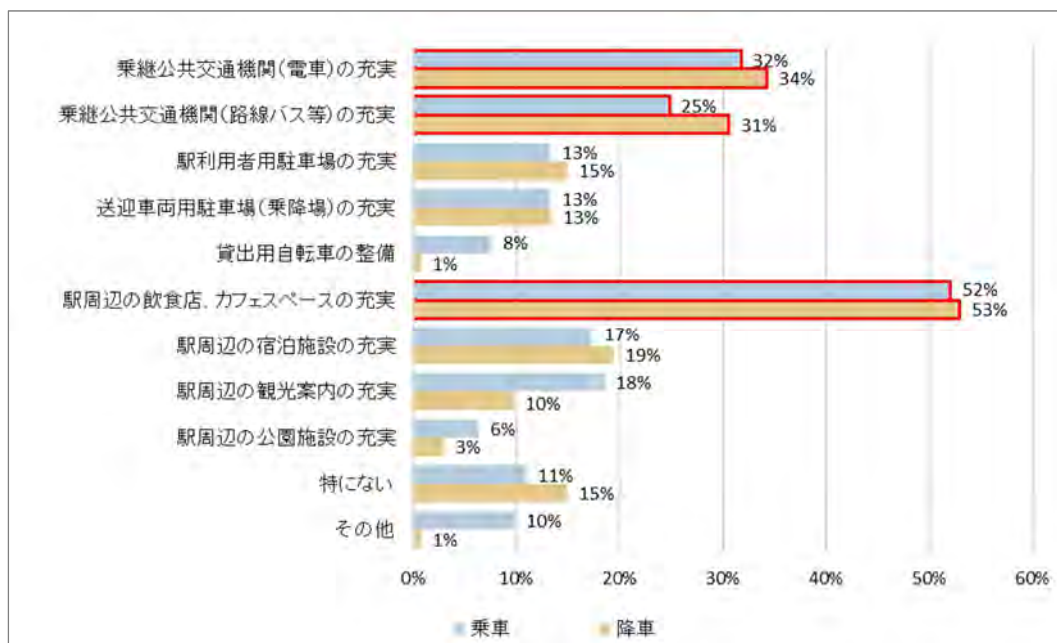


図 公共交通の利用環境について利便性を向上させるために必要なこと

■ 敦賀開業後の「黒部宇奈月温泉駅」の利用の見通しと増加頻度【一つに〇】

敦賀開業後の利用の見通しについては、乗降ともに「変わらない」が半数程度と割合が高く、次いで「わからない」の割合が高くなっています。

利用が増加する方の増加頻度は、「年に数回以下」との回答が8割を占めています。

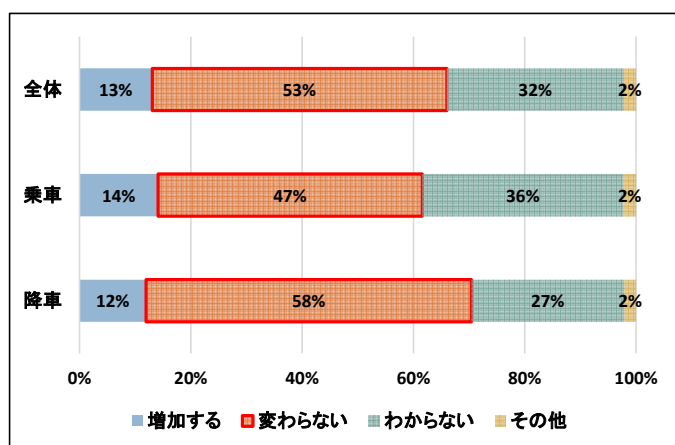


図 敦賀開業後の利用の見通し

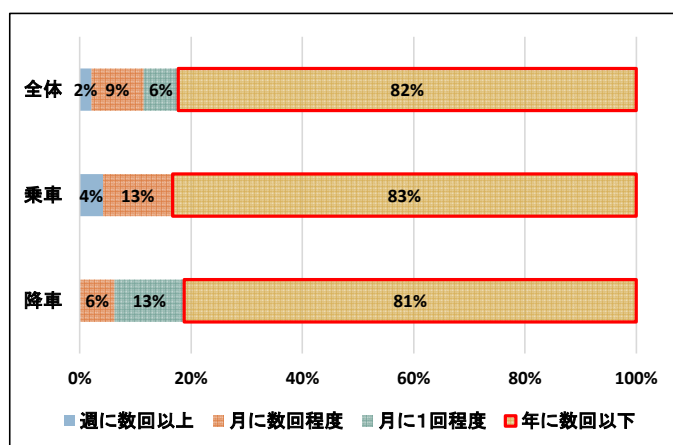


図 敦賀開業後の増加頻度（増加する人のみ）

3-3 路線バス利用者アンケート調査

(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、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・郵送回収（留置方式）及びWeb方式併用

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：2023年（令和5年）9月12日（火）、9月14日（木）

調査票の回収：2023年（令和5年）9月27日（水）

回収数・回収率：配布した265通のうち96通の回答があり、回収率は36.2%

配布数	回収数	回収率
265	96	36.2%

(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=〇〇〇）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【一つに〇】（n=96）

回答者の64%が女性、54%が男性となっています。

	回答数	割合
男性	52	54%
女性	44	64%
合計	96	100%

■ 回答者の年齢【一つに〇】（n=95）

「40歳代」が約19%と最も割合が高いが、各年代には大きな差はありません。

	回答数	割合
15～19歳	—	—
20～29歳	16	17%
30～39歳	10	10%
40～49歳	18	19%
50～59歳	13	14%
60～69歳	16	17%
70～79歳	14	15%
80歳以上	8	8%
合計	95	100%

② 路線バスの利用状況

■ 利用目的【一つに○】(n=92)

「通勤」が最も多く、次いで「買い物」、「通院」となっています。

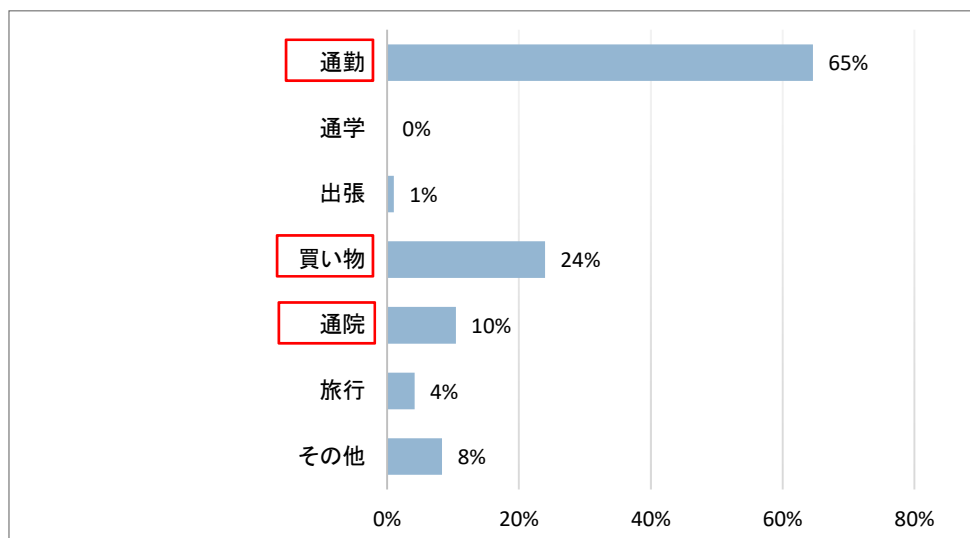


図 路線バスの利用目的

■ 路線バス以外で利用した交通手段【複数回答】(n=88)

「あいの風とやま鉄道」が最も多く、次いで「徒歩」となっています。

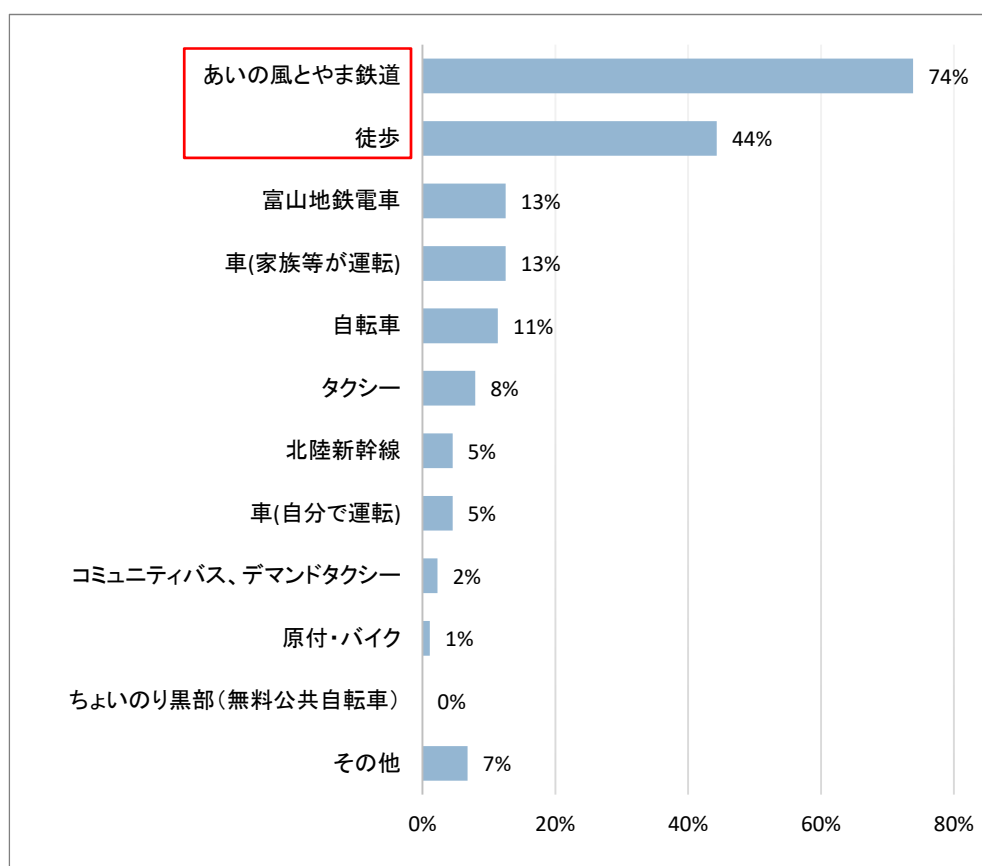


図 路線バス以外で利用した交通手段

■ 路線バスの利用頻度【一つに〇】(n=92)

全体では「週 5 日以上」利用する回答者が 58%と最も割合が高く、週に 1 回以上路線バスを利用する回答者は、約 8 割となっています。

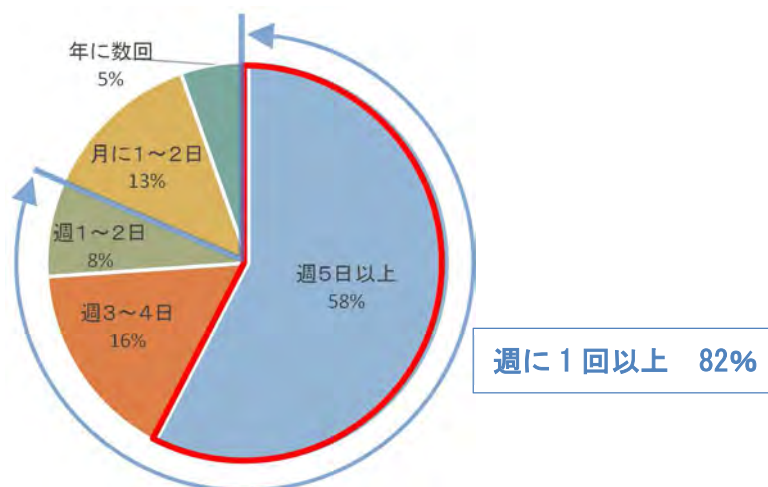


図 路線バスの利用頻度

■ 路線バスを利用する理由【複数回答】(n=91)

「目的地の近くにバス停があるから」が最も多く、次いで「利用しやすい時間帯に運行しているから」や「利用しやすい運賃だから」「自宅の近くにバス停があるから」となっています。

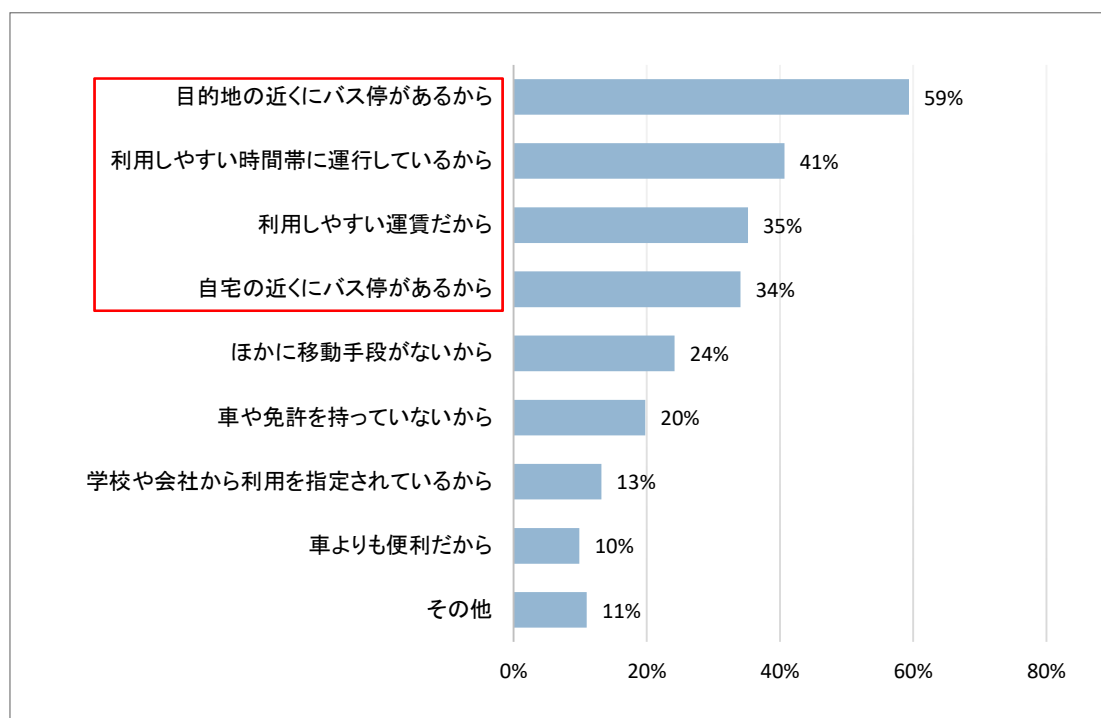


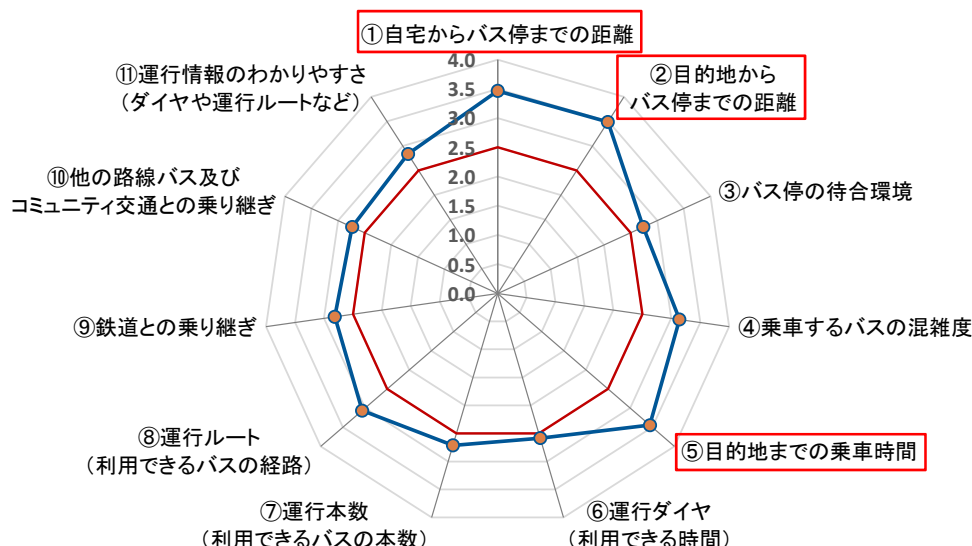
図 路線バスを利用する理由

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○】

全ての項目で、満足度が中央値（2.5 ポイント）を超える。特に、「①自宅からバス停までの距離」「②目的地からバス停までの距離」「⑤目的地までの乗車時間」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



■ 黒部市内の路線バスの満足度（「帰り」の利用環境）【1 つに○】

「帰り」では、「行き」で満足度が高かった「①自宅からバス停までの距離」「②目的地からバス停までの距離」「⑤目的地までの乗車時間」に加え、「④乗車するバスの混雑度」の満足度が高くなっています。また、満足度が中央値（2.5 ポイント）を下回る項目が4項目みられており、「行き」と比べて評価が低くなっています。

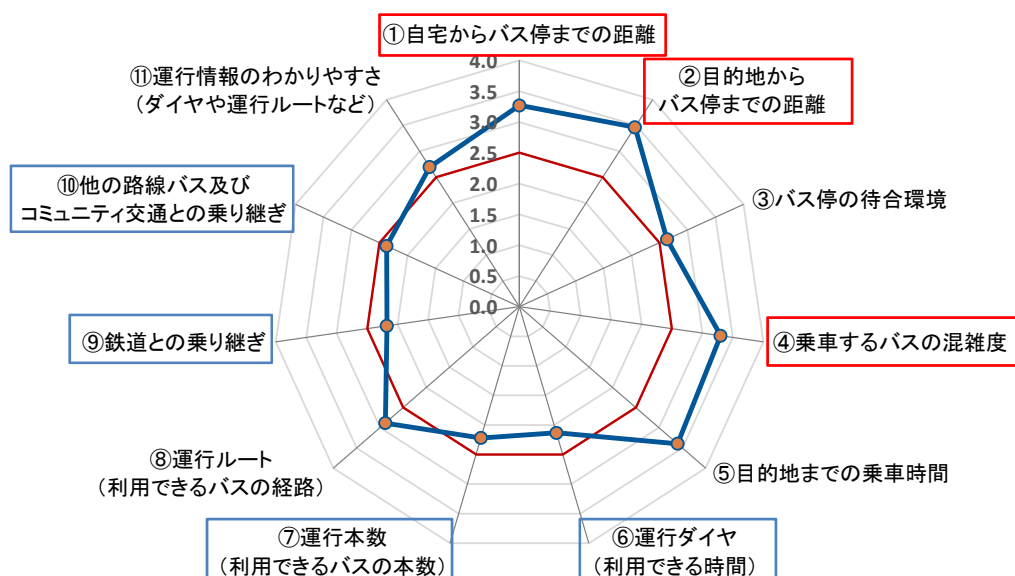


図 「帰り」の利用環境に対する満足度

■ 路線バスをさらに利用するために必要な取組【複数回答】

バスの増便では、「平日夕方の時間帯の増便」「休日の運行」の割合が高くなっています。

バスの混雑度の改善では、「平日朝の時間帯（6～7時台）」が最も割合が高く、7割を占めています。

バス乗車が楽しくなる取組の実施では、「目的地のお店や公共施設と連携した取組」が最も割合が高く、半数程度を占めています。

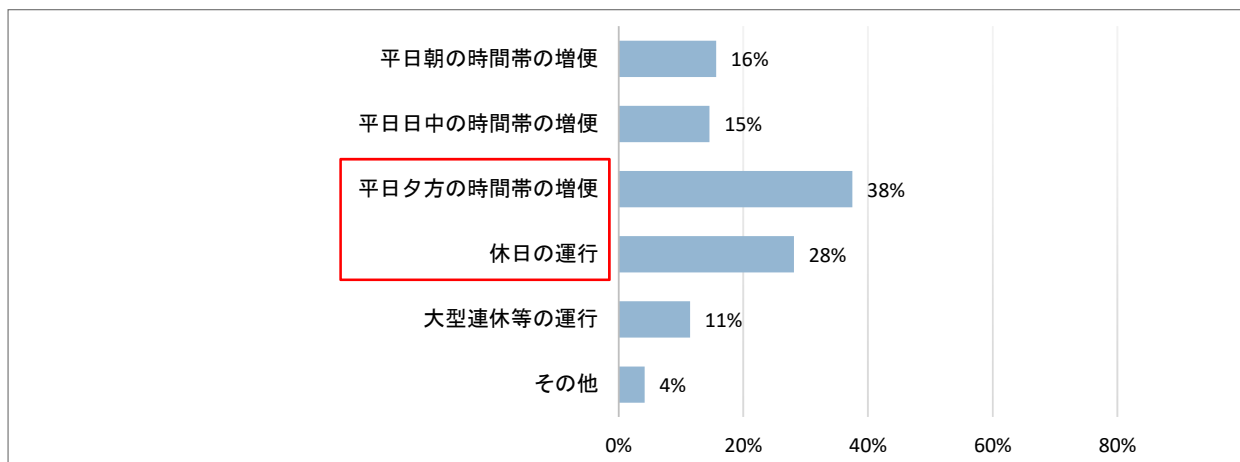


図 バスの増便

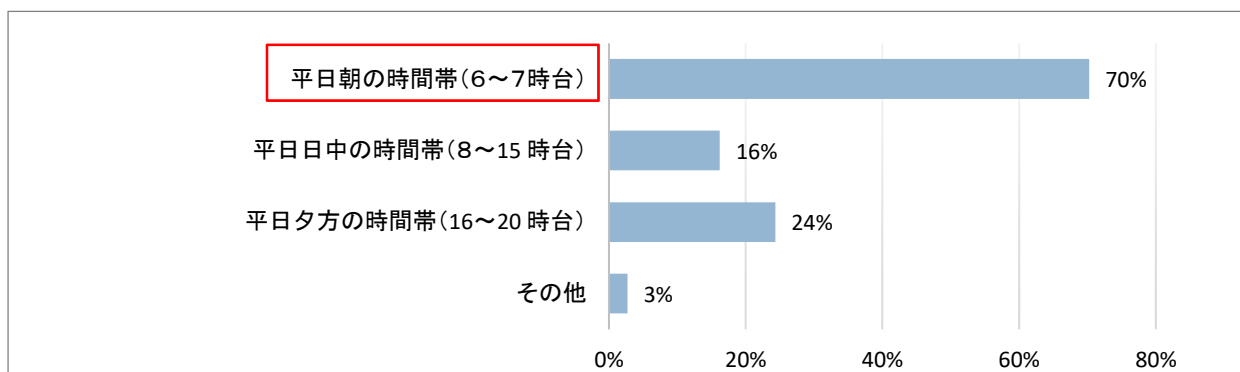


図 バスの混雑度の改善

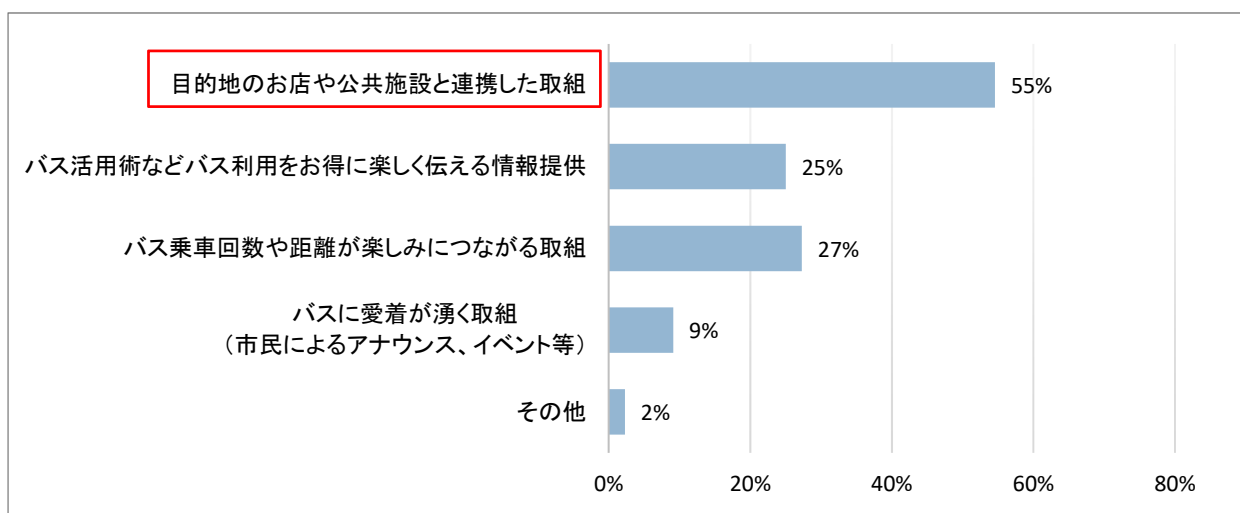


図 バス乗車が楽しくなる取組の実施

第4章 市内公共交通における課題整理

4-1 実施事業の進捗状況

第2次網形成計画に位置付けた32の事業については、進捗状況を示します。

体系① 鉄道を軸とした公共交通網の維持

体系①に位置付けた事業は、新型コロナウイルスの影響を受けた取組があるものの、概ね計画通り事業を実施中です。

実施状況凡例 [○：計画通り進捗 △：進捗に課題がある]

番号	事業名	令和5年度までの進捗	
		実施状況	主な実施概要
1	北陸新幹線と市内交通機関との連携	○	・新幹線乗降調査は、継続して定点調査を実施しました。 ・「新幹線通勤通学支援補助金」による支援を継続的に実施しました。
2	あいの風とやま鉄道と市内交通機関との連携	○	・黒部駅と道の駅KOKOくろべを結ぶ路線の見直しを実施しました。 ・コロナ禍においても感染拡大防止対策やダイヤの維持に努めました。
3	富山地方鉄道本線と市内交通機関との連携	○	・明峰中学校の開校とその後の通学実態に合わせたダイヤ改正を行い、利便性の確保に努めました（R2・R3）。 ・コロナ禍においても感染拡大防止対策やダイヤの維持に努めました。
	（4～11 共通）		・コロナ禍においても感染拡大防止対策やダイヤの維持に努めました。
4	新幹線市街地線の維持及び利便性向上	△	・路線バス動態調査による利用ニーズの再検討や課題の整理を実施しました。 ・運行経路やダイヤの見直しは実施できませんでした。
5	新幹線生地線の維持及び利便性向上	△	・路線バス動態調査による利用ニーズの再検討や課題の整理を実施しました。 ・運行経路やダイヤの見直しは実施できませんでした。
6	生地循環線の維持及び利便性向上	○	・道の駅KOKOくろべへの運行を開始しました（R4）。
7	石田三日市線の維持及び利便性向上	△	・路線バス動態調査による利用ニーズの再検討や課題の整理を実施しました。 ・道の駅KOKOくろべへの乗入れの見直しは実施できませんでした。
8	池尻線の維持及び利便性向上	○	・福平地域までの延伸を開始しました（R5）。
9	南北循環線の維持及び利便性向上	△	・路線バス動態調査による利用ニーズの再検討や課題の整理を実施しました。 ・運行経路やダイヤの見直しは実施できませんでした。
10	愛本コミュニティタクシーの維持及び利便性向上	○	・スクールバスを活用した実証運行事業と連携した運行を行いました。
11	デマンドタクシーの維持及び利便性向上	○	・周知活動や運転免許証自主返納の取組などにより、登録者が増加しました。
12	アルペンライナー（宇奈月温泉立山室堂線）の運行	△	・観光客へのPRの取組は、積極的に実施することができませんでした。 ・令和2・3年度において利用者が大きく減少したが、令和4年度には県と連携し運行の拡充を図り、利用者の回復に努めました。

体系② 公共交通網を支える潜在的需要の開拓

体系②に位置付けた事業は、計画どおり事業を実施中です。

実施状況凡例 [○：計画通り進捗 △：進捗に課題がある]

番号	事業名	令和5年度までの進捗	
		実施状況	主な実施概要
13	情報提供や利用促進に向けた取組の充実	○	- 毎年、市民へのバス時刻表、コミュニティ通信の配布を実施しました。 - 毎年、公共交通マップを更新し、主要施設や各地区公民館へ配布し、市内路線バスの周知を図りました。 - ホームページ、市のLINEとも連携し、市内公共交通に係る情報発信を行いました。
14	利用促進に向けた運賃設定と企画切符等の発行	○	「くろワンきっぷ」や「親子でお出かけ事業」における企画切符や新幹線生地線の1日フリー切符の発行などによる利用促進に努めました。 - 近隣市町路線バス運賃との比較など今後の運賃体系の方向性の整理を行いました(R3)。 - 運賃単価の平準化に向けた検討を実施しました。
15	運転免許自主返納と連携した利用促進	○	- 広報、コミュニティ通信、出前講座等で制度の周知に努めました。 - 黒部市高齢者運転免許自主返納支援事業を通じたフリーパスの交付は、路線バスの利用促進にも寄与しています。
16	黒部宇奈月温泉駅駐車場の運用方法の検討	○	週末や連休における満車の改善を図るため、第2、第3駐車場について低価格での有料化整備を行いました。
17	交流施設の整備に合わせたバス路線の見直し	○	- 令和4年度から生地循環線が道の駅KOKOくろべまでの運行を開始しました。 - 令和5年度は、石田三日市線について道の駅KOKOくろべへの乗入れの検討を実施しています。

体系③ 公共交通網の持続に向けた運行体系の確立

体系③に位置付けた事業は、進捗に課題がありました。

実施状況凡例 [○：計画通り進捗 △：進捗に課題がある]

番号	事業名	令和5年度までの進捗	
		実施状況	主な実施概要
18	バス路線等の定期的な見直しの検討	△	- 改善に向けて路線ごとの利用者数、収支状況を年度ごとに取りまとめて、作業部会及び協議会で報告を行いました。 - 路線バス動態調査による利用ニーズの把握や課題整理を実施し、いくつかの路線については、見直しに向けた作業を進めています。
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	△	- 路線バスとスクールバス等の一体的な運行については情報収集のみにとどまっています。 - スクールバスの空き時間を活用して令和5年度に内山・音沢地区で愛本コミュニティタクシーに接続する暮らしのサポート便の実証運行を実施しています。
20	運転手確保の取組への支援	△	- 作業部会において、運転手育成の課題について、他自治体の補助制度を研究するため、情報収集を行いました。 - 協議会発行のコミュニティ通信による広報活動を継続しました。
21	地域バス・タクシー導入可能性の検討	△	「地域内の移動を住民同士で支え合う」仕組みについて、他自治体の先進事例の研究にとどまっています。

体系④ 新幹線効果の維持・向上

体系④に位置付けた事業は、進捗に課題がありました。

実施状況凡例 [○：計画通り進捗 △：進捗に課題がある]

番号	事業名	令和5年度までの進捗	
		実施状況	主な実施概要
22	黒部ルート一般開放に伴う既存公共交通の利用促進	△	・ ツアー内容の詳細（時間帯等）が確定していないため、令和5年度では具体的な事業を実施する段階には至っていません。

体系⑤ 利便性と魅力を高める公共交通環境の提供

体系⑤に位置付けた事業は、おおむね計画どおり事業を実施中です。

実施状況凡例 [○：計画通り進捗 △：進捗に課題がある]

番号	事業名	令和5年度までの進捗	
		実施状況	主な実施概要
23	バス待合環境の改善	○	・ 電鉄黒部駅バス停に上屋を整備し、待合環境の改善を図りました（R3）。 ・ 道の駅KOKOくろべバス停の上屋工事の実施設計を行いました（R4）。
24	無料公共自転車「ちょいのり黒部」の整備・運用	○	・ 新たなステーションの設置に向けた検討を行いました。 ・ 登録者数は順調に伸びています。 ・ 観光需要の把握のため、黒部宇奈月温泉駅で実証実験に活用した。 ・ 「公共交通で行こう」ホームページやコミュニティ通信による制度周知を継続しています。
25	駅施設の修繕・改善とパーク＆ライド駐車場の整備	○	・ 東三日市駅トイレの改修を行い、利用環境の改善を図りました（R3）。 ・ 黒部駅の施設整備に向けた検討・協議を実施しました。 ・ 黒部宇奈月温泉駅の無料駐車場によるパーク＆ライド機能の確保を行いました。 ・ 黒部駅駐輪場及び生地駅駐輪場の照明のLED化を行いました（R5）。
26	交通情報提供システムを利用した利便性の向上	○	・ 令和元年度から運用を開始した「とやまロケーションシステム」や黒部駅、市民病院等の「デジタルサイネージ」により、分かりやすい交通情報の提供に努めました。
27	車両及びバス停のデザイン化促進	○	・ 路線ごとの識別については、車両の運用を優先したため、一部路線でのカラーリングの統一が図れませんでした。
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	○	・ 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については、市の脱炭素化事業との連携による路線バスでのEV車両導入や中心市街地をめぐるグリーンスローモビリティ（電動小型カート）の研究にとどまりました。

体系⑥ コンパクトなまちづくりの推進

体系⑥に位置付けた事業は、計画どおり事業を実施中です。

実施状況凡例 [○：計画通り進捗 △：進捗に課題がある]

番号	事業名	令和5年度までの進捗	
		実施状況	主な実施概要
29	居住誘導区域への居住推進	○	・市外から居住誘導区域への移住や市内における転居を促進するため、支援制度の拡充と周知を図りました。
30	都市機能集積の推進	○	・立地適正化計画の都市機能の集積の中に位置付けられている文化・交流の拠点としてくろべ市民交流センター「あおーよ」の整備が完了し、令和5年10月にオープンしました。
31	市民アンケート調査や新幹線の利用状況調査の実施	○	・令和2年度から4年度にかけて、市内の路線バスにおいて利用目的や乗降バス停等の利用者ニーズ調査を実施しました。 ・令和5年度は、市民アンケート調査、路線バス利用者アンケート調査、北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅利用者アンケート調査を実施しました。
32	公共交通の評価、検証	○	・現行の第2次網形成計画のフォローアップを毎年実施し、進捗状況や指標を整理しています。

4-2 第2次網形成計画における目標の達成状況と要因

(1) 目標の達成状況

第2次網形成計画で設定した目標指標3については、目標を達成しました。

一方、目標指標1、2、4、5については、新型コロナウイルスの影響等があり、目標を達成することができませんでした。

目標指標	R1 現状値 (集計期間)	評価値 (集計期間)	R6 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	189,886 人/年 (H30/10～R1/9) 189,787 人/年 (H30/4～H31/3)	136,478 人/年 (R4/4～R5/3)	200,000 人/年 (R5/10～R6/9) (R5/4～R6/3)	×
目標指標2 市内鉄道の利用者数	3,471,161 人/年 (H30/4～H31/3)	2,732,053 人/年 (R4/4～R5/3)	3,674,000 人/年 (R5/4～R6/3)	×
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)	99.9% (H31/3 時点)	100.0% (R5/4 時点)	99.9% (R6/3 時点)	○
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	58.1% (R1年度アンケート)	50.3% (R5年度アンケート)	80.0% (R6年度アンケート)	×
目標指標5 市内公共交通への満足度	2.59 (R1年度アンケート)	2.57 (R5年度アンケート)	3.50 (R6年度アンケート)	×

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

(2) 主な目標における評価値の整理

【目標指標1】市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 【目標未達成】

利用者は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2年度は令和元年度と比べ全国値を大きく下回るマイナス38%の減少率となり、目標を達成できなかったものの、その後サービス維持に努めた結果、全国と同レベルの回復傾向となっています。

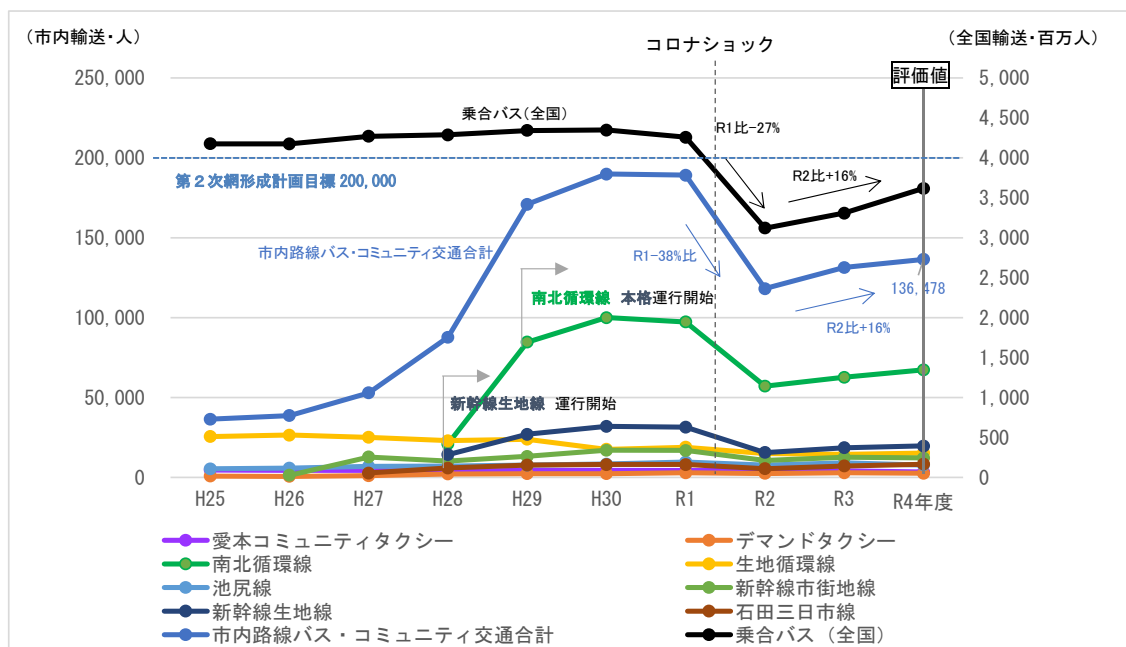


図 市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数の推移
(出典：国土交通省自動車輸送統計、市内路線バス等運行実績データ)

【目標指標2】市内鉄道の利用者数 【目標未達成】

利用者は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け減少し目標を達成できなかったものの、サービス維持に努めた結果、全国的な減少レベルに抑えることができました。

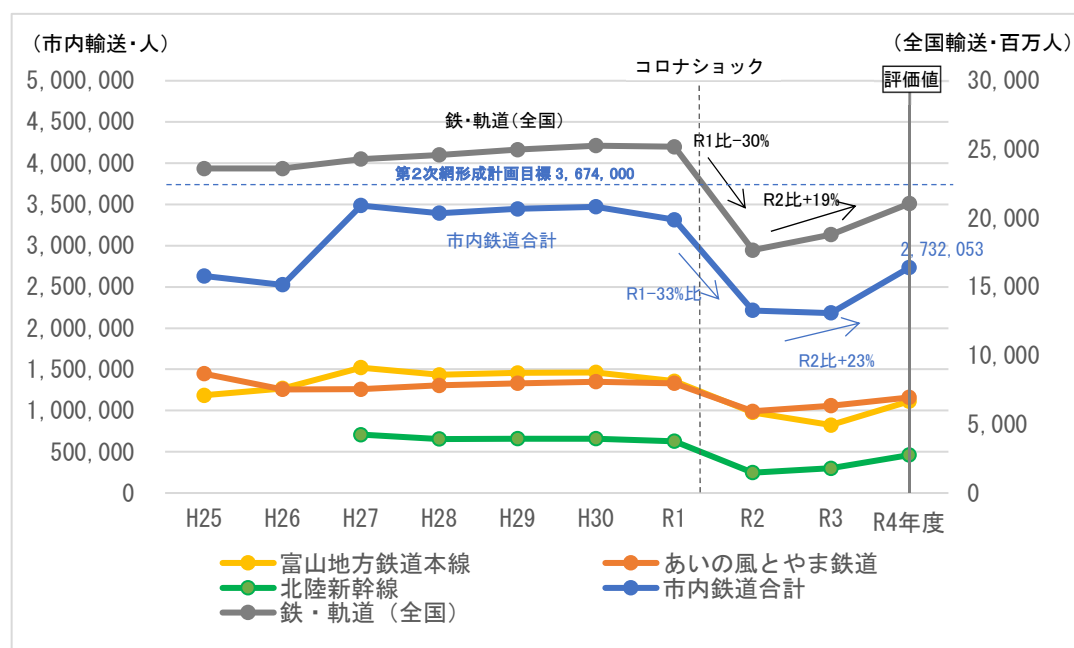


図 市内鉄道利用者数の推移
(出典：国土交通省鉄道輸送統計調査、JR・あいの風とやま鉄道乗車人員統計ほか)

【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） 【目標達成】

コロナ禍に伴い利用者数が減少する厳しい事業環境の中で、公共交通の一定水準の利便性を確保するとともに路線バス池尻線を福平まで延伸し、市内の公共交通空白地域を全て解消しました。

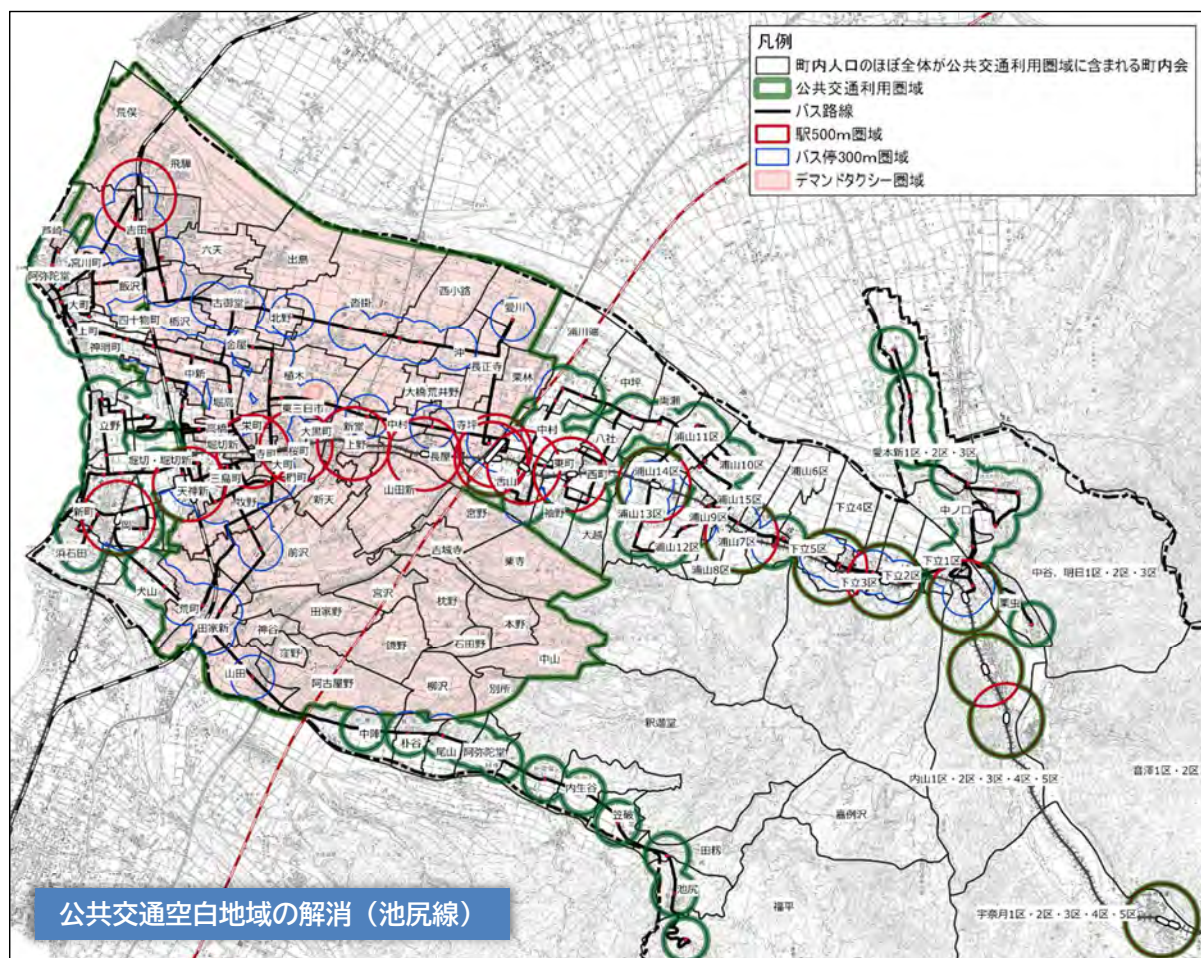


図 2023 年（令和 5 年）10 月現在の公共交通利用圏域と町内会の包含状況

【目標以外の成果】まちづくりと連携した公共交通の利便性の向上

新たな交流施設や居住施設の整備に合わせた路線の延伸等により、公共交通の利便性が向上しました。



図 まちづくりと連携した公共交通の利便性の向上

(3) 目標達成・未達成要因の整理

【目標指標1】市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 【目標未達成】

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、利用者が大きく減少し目標を達成できなかったものの、サービス維持に努めた結果、全国と同等レベルの回復傾向にあります。新たな交流施設や居住施設の整備に合わせた路線の延伸、企画切符の販売等については、利用者の維持に貢献しています。また、バス停整備やデジタルサイネージによる情報提供に努めた結果、利用環境の維持・向上が利用者維持に寄与したと推察されます。

観光客に向けては、各種路線等を維持するのみであり、利用者増加に寄与するまでには至りませんでした。

【目標指標2】市内鉄道の利用者数 【目標未達成】

利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け減少し目標を達成できなかったものの、サービス維持に努めた結果、全国的な減少レベルに抑えることができました。「くろワンきっぷ」や「親子でお出かけ事業」における企画切符の発行や、広報やコミュニティ通信、ホームページによる情報発信、免許自主返納等の取組により、利用者数の維持に貢献しています。また、駅トイレの改修やパーク＆ライド機能の確保等も引き続き実施した結果、利用者数の維持に貢献していると推察されます。

一方で、バス路線網の見直しは進捗に課題があり、間接的な鉄道利用者数の増加には寄与していません。

【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） 【目標達成】

現在の公共交通ネットワークを維持するとともに、路線バス池尻線の福平延伸により、市内全域をカバーすることができました。

【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 【目標未達成】

新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、国において3密を避ける行動指針が示されたことから、公共交通の利用を避ける行動が求められ、黒部市民においてはこれまで以上に車利用が進んだ結果となりました。そのため、路線やダイヤ維持、広報等の情報発信、企画切符の発行、免許自主返納の取組などの実施は、新たな公共交通利用者の増加にはつながらず、施策効果が発揮されませんでした。

その一方で、公共交通の存続は地域インフラとして安心感を生み、利用転換の基礎となったと推察されます。市民アンケートでは、これから外出行動が活発化する傾向が見られており、今後、施策効果が発揮され公共交通の利用割合が徐々に高まると想定されます。

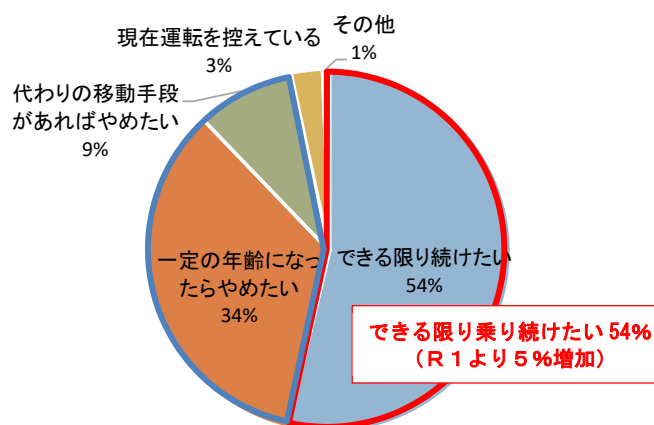


図 運転継続意向 n=648（市民アンケート）

【目標指標5】市内公共交通への満足度 【目標未達成】

市内公共交通への満足度は目標値を達成しなかったものの、コロナ禍などで利用者は減少する中、公共交通の満足度は2.57であり、令和元年度を若干下回った程度で満足度は維持されています。ダイヤや路線維持、カバー圏域の拡大が満足度維持に寄与したと推察されます。

そのほか、広報やホームページ等による情報提供、運賃設定検討や企画切符などの継続的な取組を実施しましたが、満足度は大きく改善せず、維持にとどまっています。駅やバス停などの施設の維持改善についても同様であり、満足度を大きく高める結果には至りませんでした。

より満足度の高い持続可能な交通体系を目指し、路線バス等の見直し等を進めましたが検討にとどまるケースが多く、満足度向上に直接結びつきませんでした。

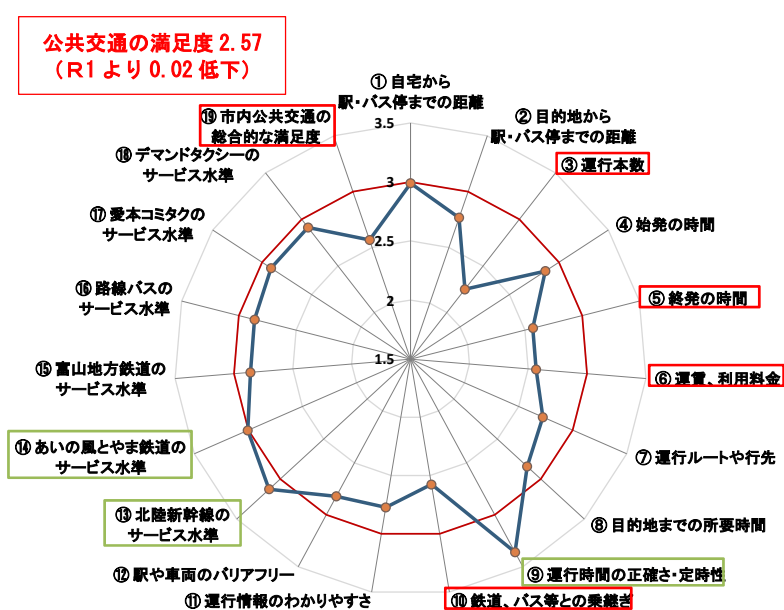


図 黒部市の公共交通に関する印象（満足度）（市民アンケート）

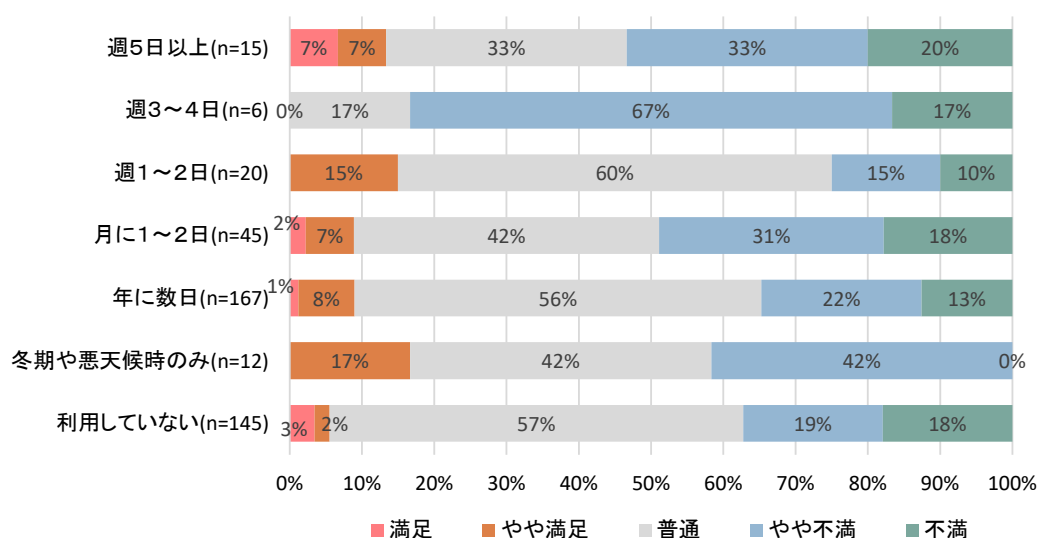


図 利用頻度別満足度 n=410（市民アンケート）※わからないを除く

4-3 本市の特性及び課題の整理

地域公共交通の現状やアンケート調査結果、これまでの施策の達成状況をふまえ、課題を整理します。

項 目	本市の特性及び 取巻く環境の変化	課 題
(1) 公共交通サービスのさらなる改善		
○市内の交通資源の効率的な活用と充実	・鉄道・路線バス・コミュニティタクシー・デマンド交通による市域を網羅する公共交通ネットワークを形成 ⇒交通空白地域の解消 ・運行水準を継続的に維持 ・運行経路やダイヤの見直しの取組は道半ば ・燃料価格の高騰やコロナ禍に伴う利用者数の減少等による運行収支の悪化 ・公共交通以外に、スクールバスのほか、福祉施策一環としての移動サービスの提供等の取組が進展 ・高齢化率の継続的な上昇 ・通勤・通学や買い物、通院による外出頻度が高い（アンケート結果） ・運転免許非所有者の約半数で外出の不便さを実感（アンケート結果） ・自宅や目的地からの遠さが外出の不便さを感じる理由のひとつ（アンケート結果）	・公共交通網の持続、利便性の向上を図るには、既存公共交通資源の効率的な運用と、公共交通以外の輸送資源の活用が必要 ・高齢化社会の進展や多様化する移動ニーズ（暮らしの足の充実、駅やバス停などから最終目的までの移動手段の充実等）に対応するため、よりきめ細かな移動手段の確保により、出かけやすい、出かけてたのしいまちづくりが必要
○交通DXへの対応	・交通DXの進展 ・交通事業者の経営悪化 ・鉄道、バス等との乗継ぎで低い評価（アンケート結果） ・（特にバス事業者で）運行事業のデジタル化が進んでいない状況 ・ICカードは、鉄道と路線バスの一部で対応済 ・Ma a Sの取組が開始	・運行サービス改善作業の効率化に向け、運行実績等のデータを効率的に取得する仕組みが必要 ・デジタル技術を活用した新たなサービス（キャッシュレス決済、運行情報等）の検討が必要 ・AI等を活用した効率的な運行の検討が必要
○継続的な担い手の確保	・運転手不足の深刻化 ・人材確保に向けた取組は情報収集・広報にとどまる状況 ・地域バス・タクシーの導入可能性の検討は、先進事例の研究にとどまる状況	・公共交通網の持続を図るには、運転手の継続的な確保（人材流出の抑制・新規雇用）に向けた取組が必要 ・町内会や地域住民で支え合う移動手段やライドシェアなどの運転手不足に対応する新たな取組が必要
(2) 移動需要の創出・集約の取組との連携強化		
○さらなる公共交通の移動需要の創出	・車を乗り続けたい市民が増加（アンケート結果） ・公共交通のサービス維持のため、可能な範囲で公共交通を利用する取組を支持する市民が多い状況（アンケート結果） ・公共交通が、車の代替や交通弱者に必要とする一方、環境によいとの意見が増加（アンケート結果） ・免許返納者がより外出が不便と感じている（アンケート結果） ・情報発信等による利用促進の取組は一定の成果	・健康増進、環境負荷、行政コスト等を考慮し、車への過度な依存から公共交通等の多様な交通手段を適度に利用する生活への移行を促進する取組が必要（市民に対する多面的メリットの啓発、公共交通利用習慣づくり等） ・運転免許返納時だけでなく、返納を検討した際に支援策があることを知ってもらえるような啓発手法や関係機関との連携が必要

項 目	本市の特性及び 取巻く環境の変化	課 題
(2) 移動需要の創出・集約の取組との連携強化		
○コンパクト プラス公共 交通ネット ワークの充 実	・SDGsの推進 ・地球温暖化対策・脱炭素社会の実現 ・道の駅「KOKOくろべ」、くろべ市民交流センター「あおーよ」のオープン ・集客施設への路線の見直し ・立地適正化計画と連携したまちづくりの進展	・鉄道を基軸とした公共交通ネットワークによる生活拠点と中心市街地との連携の推進が必要
○駅・駅周辺ま ちづくりと の連携強化	・立地適正化計画と連携したまちづくりの進展（再掲） ・共創のまちづくりの進展（K-TOWN、I-TOWNなど） ・道の駅「KOKOくろべ」、くろべ市民交流センター「あおーよ」のオープン（再掲）	・交通結節点としての駅機能の強化とともに、公共交通と中心市街地や駅周辺のまちづくりとの連携が必要
○新たな観光 資源の活用	・黒部宇奈月キャニオンルート的一般開放 ・ツアー内容が未確定のため、既存公共交通の利用促進に向けた取組は未実施	・黒部宇奈月キャニオンルート的一般開放などの新たな需要に対応するため、アクセス環境の確保とともに利便性向上に向けた取組が必要
○観光まちづ くりとの連 携強化	・北陸新幹線敦賀延伸 ・旅行や新幹線利用頻度の低下（アンケート結果） ・コロナ禍によりアルペンライナーのPRは積極的には実施できず	・北陸新幹線敦賀延伸を契機とした観光誘客を促進するため、ターゲットを見据えた観光まちづくりを推進する交通サービスの提供が必要
(3) 公共交通に対する関係者の連携・協働による取組の強化		
○地域の多様 な関係者の 連携・協働	・地域の関係者連携・共創（リ・デザイン、国土交通省） ・投資と参画（県地域交通戦略） ・税金を投入して公共交通を維持する意見が多い一方、地域運行やその他意見が増加（アンケート結果）	・公共交通は、「安全・安心でくらしやすく、魅力あふれる地域を作り上げるために必要な基盤的サービス」であることから、多様な関係者が公共交通を“自分ごと”として捉え、連携・協働して取り組んでいくことが必要
○市民・企業・ 店舗等の取 組の強化	・公共交通の利用頻度の低下（アンケート結果） ・利用促進にお店や施設と連携した取組が必要（アンケート結果） ・公共交通へ転換できる外出は、主に買い物や通院（アンケート結果） ・企業と連携した路線の維持（南北循環線）	・地域の活力・魅力に直結する公共交通を、地域住民の側から支えるべく、利用者としての取組（利用頻度の向上）とともに、支え手・担い手としての取組の検討が必要
(4) 公共交通環境のさらなる向上		
○公共交通の 利用環境の 向上	・公共交通の利用者数、利用頻度、満足度の低下（アンケート結果ほか）	・利用者数の回復・向上に向け、運行情報の充実や待合環境の改善などの利用環境の向上のための取組が必要

第5章 地域公共交通計画

5-1 計画の基本理念と基本方針

(1) 基本理念

本市の公共交通の現状と課題を踏まえ、基本理念を次のように設定します。

【基本理念】

**出かけてたのしいまちを育み 地域が一体となってまもり育てる
未来へつながる公共交通**

- ▶ まちづくりの推進と公共交通の連携により誰もが出かけやすい、出かけて楽しいまちを育みます。
- ▶ 市民・黒部市・交通事業者等の関係者が一体となって公共交通を育てます。
- ▶ 鉄道を基軸とした持続可能な公共交通ネットワークを確立します。

本計画の上位計画である第2次総合振興計画基本構想の公共交通分野における施策は、便利で優しい地域交通ネットワークの充実を掲げており、関連計画の立地適正化計画においては「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」を基本理念としています。

これらの施策を推進するためには、出かけて楽しいまちづくりとそれを支える移動手段を確保することや、公共交通利用者である市民だけでなく黒部市や交通事業者等が一体となって取組を実施すること、鉄道をはじめ、路線バスやコミュニティ交通など多様な交通手段が連携することが必要です。

本計画では、本市の公共交通の目指すべき姿の実現に向け、基本理念を『出かけてたのしいまちを育み 地域が一体となってまもり育てる 未来へつながる公共交通』と定めるものです。

(2) 黒部市の公共交通ネットワークのイメージ

鉄道を基軸として、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路線バス等が結ぶ「路線バス・コミュニティ交通が鉄道を補完する公共交通ネットワーク」の形成を目指します。

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やコミュニティ交通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。

公共交通の充実により中心市街地までの移動をスムーズにするとともに、中心市街地においては、高齢者にも利用しやすい電動小型カートの導入などにより暮らしの足を充実させ、回遊性を高めます。さらに、自転車や徒歩による移動を含む一体的な取組により、「出かけやすい・出かけて楽しいまちづくり」を推進します。

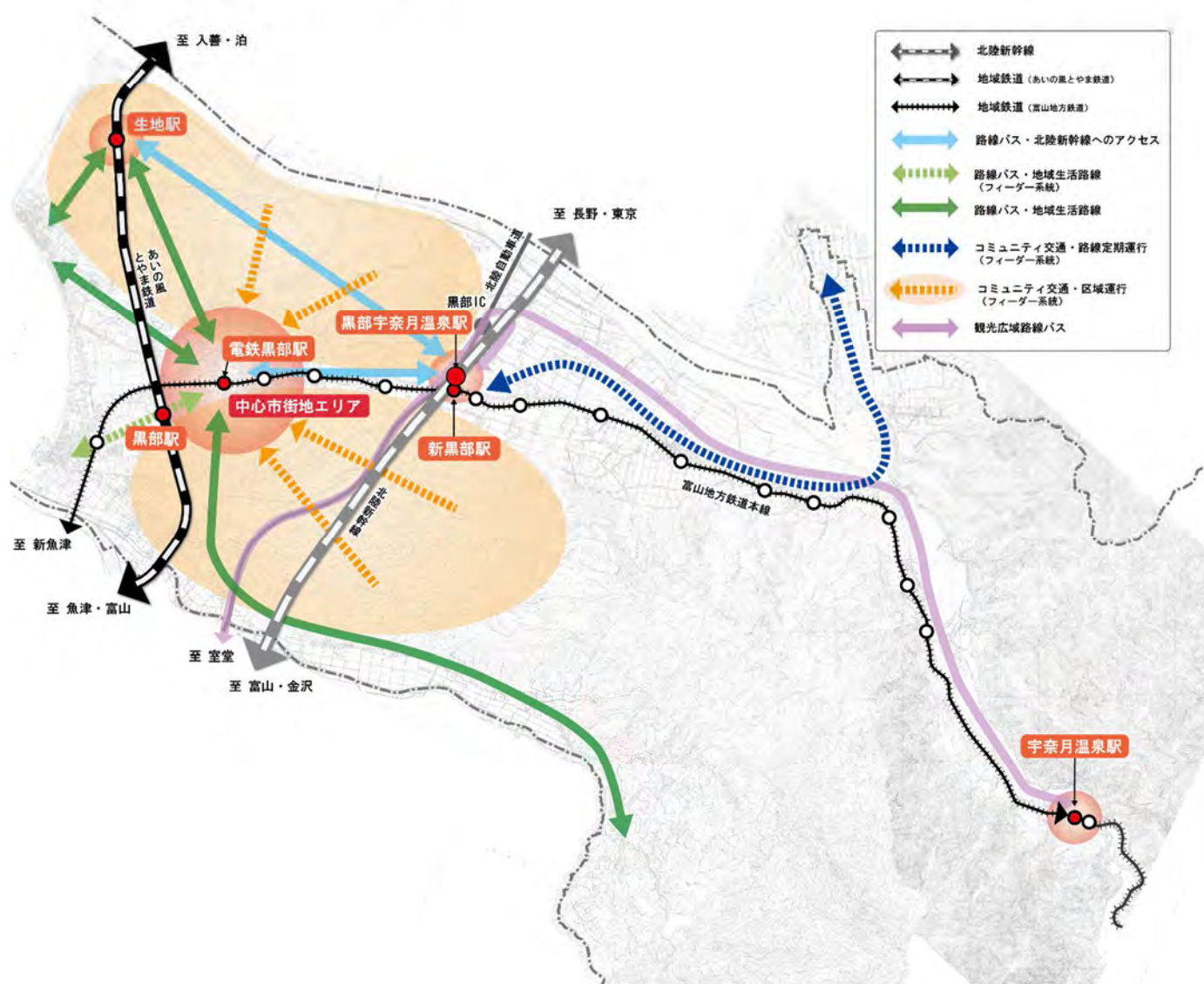


図 鉄道を基軸とした公共交通ネットワークイメージ

表 黒部市の公共交通等の役割

分類	形態	対象路線	路線の役割
広域交通	広域鉄道	北陸新幹線	県外との移動も含む広域的な移動需要に対応
	広域バス	高速バス	
域間交通	地域鉄道	あいの風とやま鉄道	市内外を結ぶ地域間の移動需要に対応
		富山地方鉄道本線	
域内交通	路線バス (北陸新幹線へのアクセス)	新幹線市街地線	黒部宇奈月温泉駅と黒部駅、中心市街地を結ぶ地域内の移動需要に対応
		新幹線生地線	黒部宇奈月温泉駅と市内の観光拠点・産業拠点を結ぶ地域内の移動需要に対応
	路線バス (地域生活路線)	石田三日市線 (フィーダー系統※)	石田地区と中心市街地を結ぶ地域内の移動需要に対応
		生地循環線	生地地区と中心市街地を結ぶ地域内の移動需要に対応
		池尻線	東布施・田家地区と中心市街地を結ぶ地域内の移動需要に対応
		南北循環線	黒部駅と生地駅を南北に結び、民間企業の通勤需要を含む地域内の移動需要に対応
	コミュニティ交通 (路線定期運行)	愛本コミュニティタクシー ・愛本本線(フィーダー系統) ・愛本連絡線 ・栗虫連絡線 ・栃屋大橋循環線	愛本・下立・浦山・若栗地区と商業施設や富山地方鉄道の駅等を結ぶ地域内の移動需要に対応
	コミュニティ交通 (区域運行)	デマンドタクシー (フィーダー系統)	鉄道や路線バスが運行していない地域と中心市街地を結ぶ地域内の移動需要に対応
	個別輸送	タクシー	ドア・ツー・ドアの個別の移動需要に対応。鉄道や路線バス等を空間的・時間的に補完し、鉄道や路線バス等が運行されていない地域や時間帯の移動需要にも対応
		自転車 ・ちよいのり黒部 ・レンタルサイクル	中心市街地における路線バス降車後の多様な移動需要や観光地内・観光地間の移動需要に対応
観光交通	広域路線バス	アルペンライナー (宇奈月温泉立山室堂線)	観光地への広域的な移動需要に対応

※「フィーダー系統」は、地域公共交通確保維持改善事業による地域内フィーダー系統確保維持費補助金を活用する路線を示します。

(3) 計画の基本方針

計画の基本理念の実現に向け、以下のとおり4つの方針を設定します。

基本方針① いつまでも出かけやすい公共交通

鉄道を基軸として、市内ほぼ全域に構築されている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、コミュニティ交通の見直しや改善を進め、さらなる利便性向上と利用促進を目指します。

さらに、持続可能な公共交通の実現に向けて、地域の輸送資源を有効活用する取組や厳しい経営状況が続く交通事業の経営を支援する取組を推進します。

基本方針② まちづくりや観光と共創する公共交通

まちづくりの拠点となる駅施設の整備や駅周辺の整備事業を推進します。また、公共交通の充実により中心市街地までの移動をスムーズにし、中心市街地においては、高齢者にも利用しやすい電動小型カートの導入などにより、暮らしの足を充実させ、回遊性を高め、「出かけやすい・出かけて楽しいまちづくり」を推進します。

併せて、観光地を結ぶアクセス交通の維持や利便性向上、観光地での周遊を支える移動手段の充実により、観光まちづくりと連携しにぎわい創出に寄与します。

基本方針③ みんなで支え合う公共交通

公共交通を確保・維持するためには、公共交通利用者である市民だけでなく黒部市や交通事業者等の多様な主体の連携・協働による取組が必要です。公共交通を身近に感じ、積極的な利用を促進する取組とともに、企業や店舗等との共創や地域住民で支える新しい移動手段の検討等により、地域の関係者が一体となって公共交通を支えます。

基本方針④ みんなにやさしい公共交通

交通情報システムやホームページのほか、高齢者にも配慮した様々な媒体・方法を活用して市民の利用シーンに応じた運行情報等を分かりやすく適切に伝えるとともに、運転免許自主返納支援事業の周知など積極的な情報発信を行うことで利用促進に寄与します。

また、交通施設や待合環境の改善などにより利便性と魅力を高める公共交通環境の提供を行います。

5-2 計画期間と対象区域

黒部市地域公共交通計画の計画期間及び対象区域は以下のとおりとします。

計画期間：令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間

対象区域：黒部市全域

5-3 計画の目標

目標指標① 利便性の高い公共交通の維持

鉄道の乗継や、市内路線等のダイヤ、ルート、運賃などを見直し・改善することで、路線の維持・充実に図り、市内において利便性の高い公共交通ネットワークを確保します。

【目標指標】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
152,850 人/年 (集計期間：R4/10～R5/9)	219,000 人/年 (集計期間：R9/10～R10/9)

【目標設定の考え方】

- ・企業の通勤需要を段階的に取り込むとともに、一般市民の利用を年1%増加させます（立地適正化計画）。

【評価手法】

- ・交通事業者からの実績データを用いて、市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数を毎年度確認します。

【目標指標】市内鉄道の利用者数

現状値	目標値
2,732,217 人/年 (集計期間：R4/4～R5/3)	3,393,000 人/年 (集計期間：R10/4～R11/3)

【目標設定の考え方】

- ・公共交通の基軸となる鉄道の利用者を増加させます（立地適正化計画）。

【評価手法】

- ・交通事業者からの実績データを用いて、富山地方鉄道本線、あいの風とやま鉄道、北陸新幹線利用者数を毎年度確認します。

目標指標② 公共交通事業の運営効率化

市内路線等の見直しや交通資源のフル活用等により、公共交通事業の効率的な運行を図り、持続可能な公共交通を目指します。

【目標指標】市内路線バス・コミュニティ交通の利用者一人当たりの財政負担額	
現状値	目標値
866 円/人 (集計期間：R4/4～R5/3)	866 円/人以下 (集計期間：R10/4～R11/3)

※利用者一人当たりの財政負担額は、収支／利用者数で算出するもので、財政負担額及び収支について把握・評価します。

【目標設定の考え方】

- ・増加傾向が続く財政負担額について、現状維持に努めます。

【評価手法】

- ・交通事業者からの実績データを用いて、市内路線バス・コミュニティ交通の利用者一人当たりの財政負担額を毎年度確認します。

目標指標③ 出かけやすい交通手段の提供による中心市街地の活性化

拠点となる駅を位置づけ、駅までの路線の維持や中心市街地内の回遊を促し、出かけやすい交通手段を提供することにより、市民の生活を支え、中心市街地の活性化に寄与します。

【目標指標】中心市街地バス停利用者数	
現状値	目標値
26,906 人/年 (集計期間：R4/10～R5/9)	28,000 人/年 (集計期間：R9/10～R10/9)

【目標設定の考え方】

- ・中心市街地の主要なバス停（黒部駅、市民病院、電鉄黒部駅、メルシー、市役所、市民交流センター（予定））の利用者数について、計画期間で5%の増加を目指します。

【評価手法】

- ・交通事業者からの実績データを用いて、主要なバス停利用者数を毎年度確認します。

目標指標④ 観光まちづくりとの連携によるにぎわいの創出

観光地までの路線の維持や利便性向上、観光地での周遊を支える交通の充実により、観光まちづくりと連携し賑わい創出に寄与します。

【目標指標】黒部宇奈月温泉駅乗車人数	
現状値	目標値
230,329 人/年 (集計期間：R4/4～R5/3)	407,000 人/年 (集計期間：R10/4～R11/3)

【目標設定の考え方】

- ・黒部宇奈月温泉駅乗車人数の増加を目指します（総合振興計画）。

【評価手法】

- ・交通事業者からの実績データを用いて、黒部宇奈月温泉駅乗車人数を毎年度確認します。

目標指標⑤ 公共交通を地域で支える意識の醸成

アフターコロナを見据え、免許返納や乗車体験会などをきっかけとして、公共交通を身近に感じ、利用を促進するとともに、地域で公共交通を支える意識を醸成します。

【目標指標】スポンサー、サポーター制度の立上げ、参加者数	
現状値	目標値
制度未導入 (集計期間：R4/4～R5/3)	制度導入 (集計期間：R10/4～R11/3)

【目標設定の考え方】

- ・未導入であるスポンサー・サポーター制度の立上げを実施します。

【評価手法】

- ・スポンサー制度の立上げ実績について、毎年度確認します。

目標指標⑥ 誰もが分かりやすい交通情報の提供

ホームページや交通情報提供システム等の充実を図ることにより、誰もが分かりやすい利用環境づくりを行います。

【目標指標】「公共交通で行こう」ホームページアクセス数	
現状値	目標値
平均 5,488 件/月 (集計期間：R4/4～R5/3)	平均 6,800 件/月 (集計期間：R10/4～R11/3)

【目標設定の考え方】

- ・「公共交通で行こう」ホームページアクセス数について、計画期間で25%の増加を目指します。

【評価手法】

- ・「公共交通で行こう」ホームページアクセス数を毎年確認します。

5-4 実施する事業及び事業スケジュール

計画の基本方針を実現するため、基本施策及び実施事業を以下のとおり整理します。

また、基本方針において関連する SDGs（持続可能な開発目標）の目標について示します。

表 実施事業一覧

基本方針	目標	基本施策	番号	実施事業
①いつまでも出 かけやすい公 共交通 	目標① 目標② 公共交通事業の運営効率化 利便性の高い公共交通の維持	(1) 鉄道・路線バス等のサービスを維持・改善する	①-1	北陸新幹線の利用促進と活用
			①-2	地域鉄道の維持及び利便性向上
			①-3	路線バス・コミュニティ交通の運行及び利便性向上
			①-4	集客施設への需要に合わせたバス路線の見直しによる利用促進
			①-5	実情を踏まえた運行形態の見直しの検討
			①-6	路線バス・コミュニティ交通の運賃制度の見直しの検討
		(2) 輸送資源を総動員する	①-7	福祉、教育、観光、医療、商業等と連携した運行の検討
		(3) 交通事業者の経営を支える	①-8	運転手確保の取組への支援
②まちづくりや 観光と共創す る公共交通 	目標③ 目標④ 観光まちづくりとの連携による にぎわいの創出 出かけるやすい交通手段の提供 による市街地の活性化	(4) 駅周辺のまちづくりと中心市街地の活性化を促進する	②-1	黒部駅における施設整備の推進
			②-2	生地駅移転事業の調査・検討
			②-3	中心市街地における、よりきめ細かな移動手段の創出
			②-4	無料公共自転車「ちょいのり黒部」の整備・運用
			②-5	黒部宇奈月温泉駅周辺施設等のあり方の検討
		(5) 観光とともににぎわいをつくる	②-6	アルペンライナーの維持及び利用促進
			②-7	黒部宇奈月キャニオンルート一般開放に伴う既存公共交通の利用促進
			②-8	自転車事業の推進
③みんなで支え 合う公共交通 	目標⑤ 公共交通を地域で 支える意識の醸成	(6) 公共交通を積極的に利用する	③-1	運転免許自主返納と連携した利用促進
		(7) 支え手・担い手の参加を促す	③-2	モビリティ・マネジメントの推進
			③-3	交通DXの推進による利用促進
			③-4	企業・店舗等との共創の促進
			③-5	地域で支える新しい移動手段の検討
④みんなにやさ しい公共交通 	目標⑥ 誰もが分かりやすい 交通情報の提供	(8) 分かりやすく運行情報を伝える	④-1	情報提供の充実
		(9) 施設や車両を改善する	④-2	交通情報提供システム等の活用・利用促進
			④-3	駅舎及び附帯施設の修繕・更新
			④-4	バス停の増設と待合環境の改善
			④-5	環境配慮型車両、バリアフリー車両による運行や新システム等の導入の検討
			④-6	車両、バス停等のデザイン化の検討

実施事業ごとのスケジュール及び関連する基本方針について以下に示します。

表 実施スケジュール

実施事業	スケジュール			関連する基本方針			
	短期	中期	長期	①	②	③	④
基本方針1 いつまでも出かけやすい公共交通							
(1)鉄道・路線バス等のサービスを維持・改善する							
①-1北陸新幹線の利用促進と活用	実施			◎	○	○	○
①-2地域鉄道の維持及び利便性向上	実施			◎	○	○	○
①-3路線バス・コミュニティ交通の運行及び利便性向上	実施			◎	○	○	○
①-4集客施設への需要に合わせたバス路線の見直しによる利用促進	実施			◎	○	○	
①-5実情を踏まえた運行形態の見直しの検討	検討	実施		◎		○	
①-6路線バス・コミュニティ交通の運賃制度の見直しの検討	検討	実施		◎		○	
(2)輸送資源を総動員する							
①-7福祉、教育、観光、医療、商業等と連携した運行の検討	実施			◎	○	○	
(3)交通事業者の経営を支える							
①-8運転手確保の取組への支援	検討	実施		◎		○	
基本方針2 まちづくりや観光と共創する公共交通							
(4)駅周辺のまちづくりと中心市街地の活性化を促進する							
②-1黒部駅における施設整備の推進	実施			○	◎	○	○
②-2生地駅移転事業の調査・検討	実施			○	◎	○	○
②-3中心市街地における、よりきめ細かな移動手段の創出	実施			○	◎	○	○
②-4無料公共自転車「ちよいのり黒部」の整備・運用	実施			○	◎		
②-5黒部宇奈月温泉駅周辺施設等のあり方の検討	検討	実施			◎	○	○
(5)観光とともに賑わいをつくる							
②-6アルペンライナーの維持及び利用促進	実施				◎		
②-7黒部宇奈月キャニオンルート一般開放に伴う既存公共交通の利用促進	実施			○	◎		
②-8自転車事業の推進	実施				◎		
基本方針3 みんなで支え合う公共交通							
(6)公共交通を積極的に利用する							
③-1運転免許自主返納と連携した利用促進	実施			○		◎	
③-2モビリティ・マネジメントの推進	実施			○		◎	
③-3交通DXの推進による利用促進	検討		実施	○		◎	○
(7)支え手・担い手の参加を促す							
③-4企業・店舗等との共創の促進	検討	実施		○	○	◎	○
③-5地域で支える新しい移動手段の検討	検討	実施		○	○	◎	
基本方針4 みんなにやさしい公共交通							
(8)分かりやすく運行情報を伝える							
④-1情報提供の充実	実施			○			◎
④-2交通情報提供システム等の活用・利用促進	実施			○		○	◎
(9)施設や車両を改善する							
④-3駅舎及び附帯施設の修繕・更新	実施			○			◎
④-4バス停の増設と待合環境の改善	実施			○	○		◎
④-5環境配慮型車両、バリアフリー車両による運行や新システム等の導入の検討	検討		実施	○			◎
④-6車両、バス停等のデザイン化の検討	検討	実施		○			◎

基本方針① いつまでも出かけやすい公共交通

基本施策(1) 鉄道・路線バス等のサービスを維持・改善させる

鉄道や路線バス等の利用促進や利便性向上のための取組を推進し、本市の広域的な移動を担う公共交通である北陸新幹線、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、地域内移動を担う路線バス・コミュニティ交通のサービス水準の維持・改善を図ります。

事業 ①-1 北陸新幹線の利用促進と活用

「北陸新幹線」は、本市と首都圏、関西圏等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。

このため、さらなる利用促進を図るため、地域鉄道や路線バスとの乗継ぎの利便性向上を図るとともに、新幹線市街地線や新幹線生地線の周知に努めます。

また、北陸新幹線の敦賀延伸に伴う広域的な観光振興施策との連携や新幹線通勤通学支援の取組により、利用促進と本市への定住の促進を図ります。

さらに、黒部宇奈月温泉駅における北陸新幹線の運行に関する課題について関係機関と共有し、解決に向けて協議を行います。

事業内容

- ・地域鉄道や路線バスとの接続
- ・黒部宇奈月温泉駅に乗り入れる路線バスの周知
- ・沿線温泉地等と連携した観光振興施策（三温泉駅物語など）による利用促進
- ・通勤通学支援補助金の継続的な実施
- ・関係機関と連携した取組



図 新幹線通勤通学支援補助金リーフレット

実施主体

黒部市、交通事業者

事業 ①-2 地域鉄道の維持及び利便性向上

市内には地域鉄道として、「あいの風とやま鉄道」・「富山地方鉄道本線」が通っており、地域間交流の促進に大きな役割を担っています。「あいの風とやま鉄道」は本市と県内市町村や隣県とを結ぶ中・近距離の地域間移動路線として、「富山地方鉄道本線」は、市内の各拠点や県東部の市町村を結ぶ路線として、広域的な移動の役割を担っています。

一方で、これらの地域鉄道は、コロナ禍による利用者の減少などにより厳しい経営状況が続いていることから、本市においては国・県や沿線自治体と連携し、利便性向上や安全性の確保のための財政的支援を行い、地域鉄道の維持に努めます。

併せて、さらなる利用促進を図るため、路線バスとの乗継ぎの利便性向上を図るとともに、本市の自然豊かな観光ニーズへの対応として自転車を列車にそのまま持ち込めるサイクルトレイン等の利用促進策を進めながら、交通サービスのさらなる利便性向上を図ります。

事業内容

- ・鉄道事業者への財政的支援の継続的な実施
- ・路線バスとの接続
- ・サイクルトレイン等の利用促進

実施主体

黒部市、交通事業者

事業 ①-3 路線バス・コミュニティ交通の運行及び利便性向上

市内には路線バス（6路線）やコミュニティ交通（愛本コミュニティタクシー・デマンドタクシー）が運行されており、北陸新幹線や地域鉄道による広域的な交通を補完しつつ、市内の各地を結ぶ日常の足としての大きな役割を担っていることから、引き続き運行の確保・維持に努めます。

これらの交通ネットワークを持続していくには、さらなる利用者数の増加と運行の効率化・収支の改善が求められることから、定期的な評価を行いながらダイヤやルートの見直しを行います。併せて、きめ細かな利用ニーズに対応できるよう、地域イベントに対応した運行を検討します。なお、定期的なダイヤやルートの見直しに当たっては、利用者数や収支状況、沿線自治振興会による利用促進等の取組状況とともに、カーボンニュートラルの視点やクロスセクター効果※等を考慮しながら評価を行った上で実施するものとします。

また、市内路線バス・コミュニティ交通は、コロナ禍による利用者の減少や運行経費の増加などにより厳しい収支状況が続いており、市や民間企業による財政的支援に加え、一部の路線では、国や県の支援制度も有効活用して持続可能な運行を目指します。

事業内容

- ・ 定期的な評価に基づくダイヤ、ルート等の見直し
- ・ 地域イベントに対応した運行の検討
- ・ カーボンニュートラルの推進
- ・ クロスセクター効果の把握・分析
- ・ 運行事業者への財政的支援

【ダイヤやルート等の見直しフロー（イメージ）】

① 運行事業の評価

- ・ 利用者数や収支状況、沿線自治振興会による利用促進等の取組状況の把握
- ・ カーボンニュートラルの視点やクロスセクター効果も考慮し、定期的に運行形態や運行ルート、運行ダイヤ等を評価

② 運行事業の改善策の実施

- ・ 運行事業の評価に基づき運行ルート及びダイヤの変更や、デマンド（予約式）運行への移行等の改善策を実施

③ 評価と見直しについて

- ・ 改善後の運行事業の評価を実施し、必要に応じてさらなる改善策を検討

※クロスセクター効果とは

公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政分野の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している行政支出を比較することにより把握できる公共交通の多面的な効果です。

実施主体

黒部市、交通事業者、企業等

表 市内路線バス・コミュニティ交通の運行概要

分類	路線名・系統	起点	終点	運行態様	実施主体	補助事業等の活用
路線バス	新幹線市街地線	黒部駅前	黒部宇奈月温泉駅	路線定期運行	地鉄バス	市補助
	新幹線生地線	生地駅、 魚の駅生地	黒部宇奈月温泉駅	路線定期運行 (休日路線不定期 運行)	黒部 モビリティ サービス	民間補助
	生地循環線	黒部駅前、 道の駅KOKO くろべ	黒部駅前、 道の駅KOKOくろべ (生地駅経由)	路線定期運行	地鉄バス	県補助 (生活路線運行費補助) 市補助
	石田三日市線	黒部市役所	黒部市役所	路線定期運行	桜井交通	国補助 (フィーダー補助) 県補助 (バス運行対策費補助) 市補助
	池尻線	池尻・福平	黒部駅前	路線定期運行	地鉄バス	県補助 (生活路線運行費補助) 市補助
	南北循環線	黒部駅	生地駅	路線定期運行	地鉄バス 桜井交通	市補助 民間補助
コミュニティ交通	愛本コミュニティ タクシー (愛本本線)	愛本新下区 公民館	イラッセ	路線定期運行	桜井交通	国補助 (フィーダー補助) 県補助 (バス運行対策費補助) 市補助
	愛本コミュニティ タクシー (栃屋大橋循環線)	イラッセ	イラッセ (栃屋駅経由)	路線定期運行	桜井交通	市補助
	愛本コミュニティ タクシー (愛本連絡線)	愛本新下区 公民館	愛本駅	路線不定期運行	宇奈月交通	
	愛本コミュニティ タクシー (栗虫連絡線)	栗虫公民館	愛本駅	路線不定期運行	宇奈月交通	
	デマンドタクシー (田家野-中山エリア)	別所/柳沢	市街地エリア	区域運行	くろべ交通	国補助 (フィーダー補助) 県補助 (バス運行対策費補助) 市補助
	デマンドタクシー (前沢-宮野エリア)	栗寺	市街地エリア	区域運行	くろべ交通	
	デマンドタクシー (村椿-大布施エリア)	荒俣/大開/ 飛騨/出島	市街地エリア	区域運行	くろべ交通	
	デマンドタクシー (荻生エリア)	愛川/栗林/ 長生寺	市街地エリア	区域運行	くろべ交通	

【国】地域公共交通確保維持事業 地域内フィーダー系統確保維持費補助金（フィーダー補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行に対する国の支援制度です。

【県】富山県バス運行対策費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費補助金）

地域住民の生活に必要な路線の維持確保を図るため、国の地域内フィーダー系統確保維持費補助金の対象となるバス交通・デマンド交通の運行に対する富山県の支援制度です（国協調補助）。

【県】富山県生活路線運行費補助金

富山県生活路線バス協議会が地域住民の生活上必要と認め、一定の要件を満たす路線の運行に対する富山県の支援制度です。

表 路線バス・コミュニティ交通の確保・維持策

路 線	路線の確保・維持策
新幹線市街地線	当該路線は、広域交通の拠点である北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅と中心市街地、あいの風とやま鉄道黒部駅を結ぶアクセス路線であり、観光、ビジネスでの利用に加え、経路沿線での通勤や買い物などにも利用できる重要な路線です。一方で、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、市により運行を確保・維持する必要があります。
新幹線生地線	当該路線は、市域北部を東西に結ぶ唯一の路線で、生地・大布施・荻生の3地区を経由しています。広域交通の拠点である北陸新幹線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、観光やビジネスを目的とした移動に利便性の高い重要な路線であり、民間企業との協働により運行を確保・維持する必要があります。
石田三日市線	当該路線が運行する石田地区は、集落が地区全体に広がっているほか、一部の集落は宅地が密集し狭隘な道路が多くなっています。富山地方鉄道本線及びあいの風とやま鉄道が一部地内で運行しているものの、鉄道駅やバス停から離れた地域が分布し、また鉄道線や国道8号バイパス線により地区が分断されているため、自動車を利用できない方の日常的な移動手段としての役割を担っています。また、当該地区内には食料品店や金融機関等の便利施設が少ないため、当該路線は鉄道駅に接続することで広域的な移動を可能とするとともに、中心市街地までの日常的な移動手段として欠かせない路線となっています。一方で、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業も活用し、運行を確保・維持する必要があります。
生地循環線	当該路線は、海岸部の生地地区と電鉄黒部駅、あいの風とやま鉄道黒部駅、道の駅KOKOくろべを結ぶ路線です。市街地と中心市街地を結び、医療機関や商業施設までの日常的な移動手段として重要な役割を担っています。一方で、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、県の生活路線運行費補助も活用し、運行を確保・維持する必要があります。
池尻線	当該路線が運行する東布施地区は、鉄道駅、病院、商業施設、金融機関がなく、当該路線は中心市街地までの日常的な移動手段としての役割を担う重要な路線となっています。一方で、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、県の生活路線運行費補助も活用し、運行を確保・維持する必要があります。
南北循環線	当該路線は、あいの風とやま鉄道黒部駅とあいの風とやま鉄道生地駅を南北に結び、民間企業の通勤需要を取り込んだ通勤路線として、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」として位置付けられており、引き続き、民間企業との協働により運行を確保・維持する必要があります。
愛本コミュニティ タクシー ・愛本本線 ・愛本連絡線 ・栗虫連絡線 ・栃屋大橋循環線	当該路線が運行する愛本・下立・若栗地区にはスーパーや金融機関が立地していないことから、富山地方鉄道本線への接続により鉄道を補完する重要な役割を担うとともに、商業施設や病院等への日常的な移動手段としても重要な役割を担っています。一方で、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業も活用し、運行を確保・維持する必要があります。
デマンドタクシー ・田家野－中山エリア ・前沢－宮野エリア ・村椿－大布施エリア ・荻生エリア	当該運行地区では、鉄道駅やバス停から離れた地域が広く分布し、また集落が分散しているため、中心市街地の医療機関や商業施設までの日常的な移動手段として重要な役割を担っています。また鉄道駅やバス停への接続により広域への移動も可能とし、鉄道等を補完する欠かせない路線となっています。一方で、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業も活用し、運行を確保・維持する必要があります。

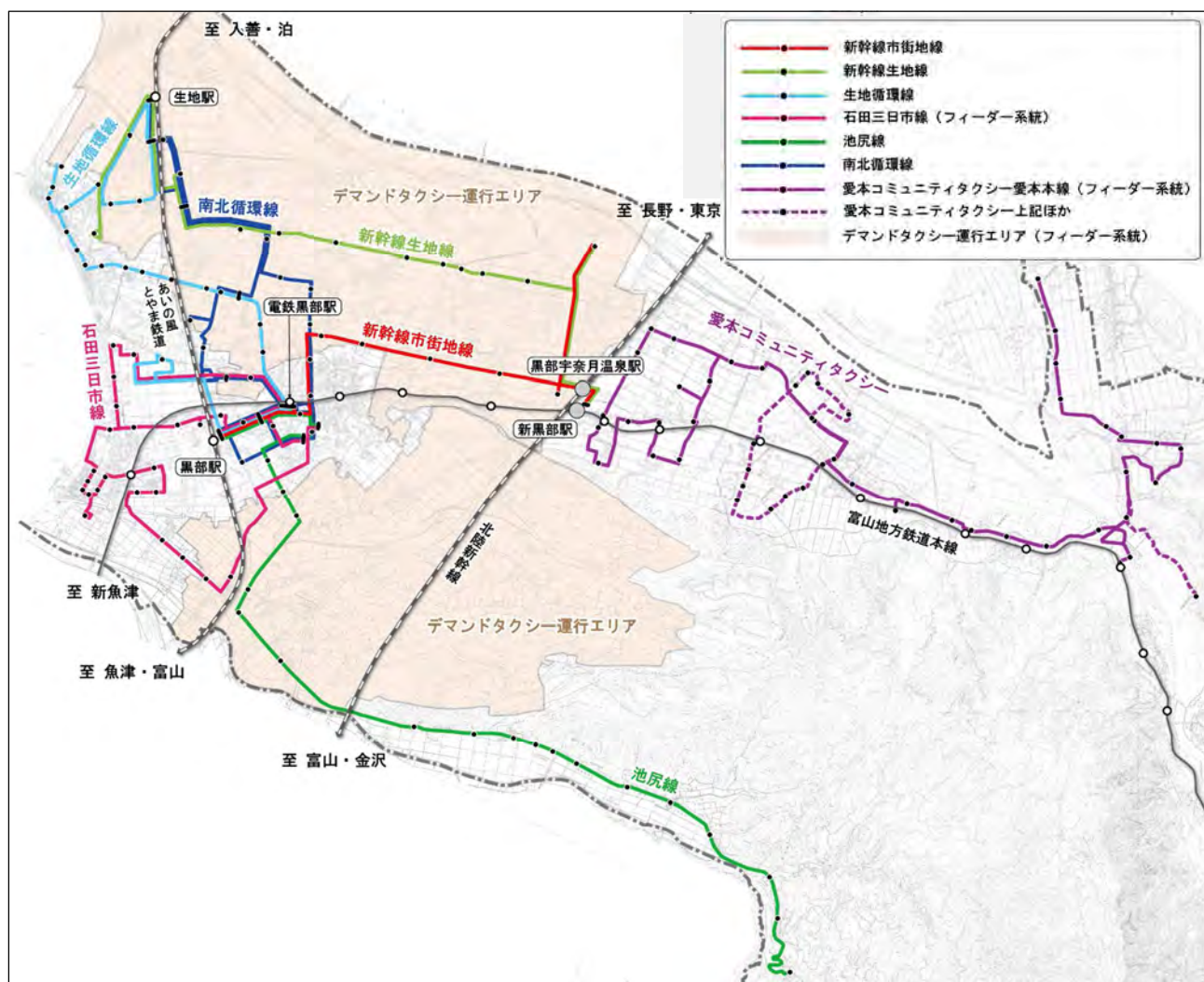


図 市内路線バス・コミュニティ交通 路線図（令和 5 年 10 月現在）

事業 ①-4 集客施設への需要に合わせたバス路線の見直しによる利用促進

近年整備された新たな交流施設や今後の集客施設の整備動向に合わせ、乗入れ路線を検討し、その路線の運行ルート、ダイヤ等を見直します。

- ・新たな施設利用に対応した路線バスの運行の見直し

事業内容

図 道の駅KOKOくろべへ乗入れを検討し路線変更を行ったバス路線「生地循環線」



実施主体

黒部市、交通事業者

事業 ①-5 実情を踏まえた運行形態の見直しの検討

市内の路線バスの中には、朝夕の通勤時間帯には一定の利用があるものの、日中の時間帯においては十分な利用者が確保できない路線がみられます。

これらの路線の維持については、利用者の需要規模やニーズに応じて、通常の定時定路線の交通から運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できるデマンド交通等へ運行形態の見直しの検討を行います。また、AI技術の活用により、より効率的な運行を目指します。

- ・デマンド交通等の導入検討
- ・AIによる効率的な運行の検討

事業内容

乗客はスマートフォンや電話から乗車予約

AIによる決定



図 AIオンデマンド交通の運行イメージ（国土交通省資料）

実施主体

黒部市、交通事業者

事業 ①-6 路線バス・コミュニティ交通の運賃制度の見直しの検討

市内には、路線バスやコミュニティ交通など様々なタイプの交通が運行していますが、運賃体系や類似区間の運賃が異なる路線が混在しています。

さらなる利用促進を図るため、利用者に分かりやすい運賃体系や運賃への見直しを検討するとともに、学生や高齢者に対する割引制度や定期券導入に向けた検討を行います。

事業内容

- ・ 運賃体系や運賃の見直しの検討
- ・ 学生や高齢者に対する割引制度の検討
- ・ 定期券、共通パスの導入の検討



ポスター: 65歳以上の方は 楽しい お得! 元気! おでかけ定期券で中心市街地へでかけてみませんか

「おでかけ定期券」は、市内在住の65歳以上の方が市内各地から中心市街地へおでかけになる際に、公共交通機関を1乗車100円で利用できる定期券です。「おでかけ定期券」を「おでかけ定期券利用時の運賃」

公共交通機関	9時より前(朝の通勤)	9時～17時 (朝の通勤)	17時より後(夜の通勤)
路線バス	通常運賃の10%割引	おでかけバス (100円) 通常運賃の10%割引	通常運賃の10%割引
路線電車	通常運賃の10%割引	おでかけ電車 (100円) 通常運賃の10%割引	通常運賃の10%割引
市内電車 (富山県 富山駅 富山駅)	180円	おでかけ市内電車 (100円) 180円	180円
フィーダーバス	180円	100円	180円
まいどはやバス	-	100円	180円

図 高齢者に対する割引制度 (おでかけ定期券 (富山市))

実施主体

黒部市、交通事業者

基本施策(2) 輸送資源を総動員する

本市の公共交通が、市民の多様な移動ニーズにきめ細かく対応していくためには、鉄道や路線バス、コミュニティ交通に加え、市内にある福祉バスやスクールバスなどの本地域の輸送資源（車両・人材など）を総動員していく取組が求められます。

このため、福祉や教育などの多様な分野と連携し、輸送資源の運用方法の効率化を図りながら、公共交通サービス水準・持続可能性の向上を図ります。

事業 ①-7 福祉、教育、観光、医療、商業等と連携した運行の検討

公共交通サービス水準の向上に向け、地域で利用されているスクールバスや福祉バス、宿泊者送迎バス等の多様な分野の輸送資源の活用（車両の活用方策や運転手の効率的な配置など輸送資源の総動員）を検討します。

事業内容

- ・ 多様な分野との連携など輸送資源の活用方策の検討（福祉バス、スクールバス、宿泊者送迎バス）

図 スクールバスの空き時間を活用したバス運行の実証実験



実施主体

黒部市、交通事業者、企業等、市民

基本施策(3) 交通事業者の経営を支える

人口減少の本格化やライフスタイルの変化などにより、交通事業者の経営環境は厳しい状況が続いています。公共交通を持続的に展開していくには、サービスの担い手である事業者の力が不可欠であることから、交通事業者による経営の安定に向けた取組を、国や県と連携して継続的に支援していきます。

事業 ①-8 運転手確保の取組への支援

本市においても運転手不足の問題が顕在化してきており、今後さらにこの問題が深刻化することが懸念されます。

このため、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するとともに、女性や若者をはじめ、多様な人材の活躍を推進するため、資格取得や働きやすい職場環境について、国・県と連携した支援等を検討します。

事業内容

- ・人材の雇用・育成等に関する支援策等の検討
- ・労働環境整備への支援策等の検討



働きやすい職場認証制度審査の要件(国土交通省)

[1]法令遵守等、[2]労働時間・休日、[3]心身の健康、[4]安心・安定、[5]多様な人材の確保・育成、[6]自主性・先進性等の6分野について、基本的な取組要件を満たせば、認証を取得可能。

実施主体

黒部市、交通事業者

基本方針② まちづくりや観光と共創する公共交通

基本施策(4) 駅周辺のまちづくりと中心市街地の活性化を促進する

人口減少・高齢化が進む中、まちの活力を維持するためには、公共交通と連携してコンパクトなまちづくりを進めることが重要です。あいの風とやま鉄道黒部駅のバリアフリー化を含めた西側出口等の利便性向上施設の整備推進をはじめ、まちの中心となる駅施設の整備や駅周辺の整備事業を推進するとともに、中心市街地において電動小型カートなどの地域住民の生活に密着したきめ細かな移動手段を確保することにより、新たな移動需要を創出し、誰もが出かけやすい、出かけて楽しいまちづくりを推進します。

事業 ②-1 黒部駅における施設整備の推進

あいの風とやま鉄道黒部駅の西側においては、国道8号の開通や商業施設の出店などの活発な土地利用が進められています。このことから、駅西側からのアクセスを考慮して、バリアフリー化を含めた西側出口等の利便性向上施設の整備など、黒部駅施設整備事業を計画的に進めていきます。

事業内容

- ・バリアフリー化を含む西側出口等の利便性向上施設の整備



図 あいの風とやま鉄道黒部駅（駅西側より）

実施主体

黒部市、交通事業者、市民

事業 ②-2 生地駅移転事業の調査・検討

駅周辺の活性化を目指し、あいの風とやま鉄道生地駅の周辺においては、地域住民と民間企業が連携した公共交通を活用したまちづくりを検討するため、令和元年4月に生地駅周辺活性化促進協議会が設立されました。協議会においては、民間活力を生かした生地駅周辺活性化構想の実現に向けて検討が進められています。

生地駅周辺活性化構想については、生地駅の移転など多大な事業費が見込まれているものもあり、市内に及ぼす効果などについて精緻に調査・検討を行い、整備効果を市民に明らかにしながら、事業を推進していきます。

事業内容

- ・事業による波及効果や財源の検討

実施主体

黒部市、交通事業者、企業等、市民

事業 ②-3 中心市街地における、よりきめ細かな移動手段の創出

外出機会の創出による健康づくりと中心市街地活性化の観点から、既存の公共交通では対応が難しい、よりきめ細かな暮らしの足を確保することが必要です。

そのため、環境に配慮し、誰でも気軽に利用できるグリーンスローモビリティ※として、中心市街地において主要施設をめぐる電動小型カートを導入することで、市民の気軽なお出かけや市内の散策など、出かけやすいまちづくり、出かけて楽しいまちづくりを進めていきます。

事業内容

- ・電動小型カートの導入



図 電動小型カートのイメージ（富山市内）

※グリーンスローモビリティとは
グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。

実施主体

黒部市、交通事業者

事業 ②-4 無料公共自転車「ちょいのり黒部」の整備・運用

「ちょいのり黒部」は、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に整備した無料公共自転車です。

さらなる利用を促進するため、自転車の増台や新たなステーションの増設とともに、運用方法の見直しなどの利便性向上を図るための取組を進めます。

事業内容

- ・自転車の増台
- ・ステーションの増設
- ・運用の見直しの検討

【ステーションの整備状況】

- ・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

【登録者】

- ・令和5年9月末現在 337人



図 ちょいのり黒部の整備

実施主体

黒部市

事業 ②-5 黒部宇奈月温泉駅周辺施設等のあり方の検討

黒部宇奈月温泉駅周辺の市営新幹線駅駐車場では、大型連休などにおいて、自家用車による混雑が発生していたことから、これまでに第2駐車場・第3駐車場の低価格での有料化を進め、利用しやすさの維持と混雑緩和の両立を図ってきました。

今後は北陸新幹線敦賀延伸による駐車場の利用状況を注視しながら、必要に応じて駐車場の規模や運用方法について検討します。

また、路線バス、貸切バス及びタクシーに限定した乗降場である駅東口広場と一般車乗降場の駅南口広場の運用方法についても検討が必要となっています。

黒部宇奈月温泉駅は開業から一定の期間が経過し、今後は、将来的な大阪開業も見据え、駅利用者のさらなる利便性向上に向けて、各交通広場の機能分担や、駐車場、公園等の駅周辺施設のあり方について検討します。

- ・ 駐車場の規模や運用方法の検討
- ・ 駅周辺施設のあり方の検討

市営新幹線駅駐車場(令和5年10月現在)

駐車場名	台数
第1駐車場(有料)	84
第2駐車場(有料)	156
第3駐車場(有料)	213
第4駐車場(無料)	122
第5駐車場(無料)	51
臨時駐車場(無料)	50
障がい者等用駐車場(無料)	6



図 黒部市営新幹線駅駐車場位置図

事業内容



図 駅東口広場



図 駅西側の様子

実施主体

黒部市

基本施策(5) 観光とともににぎわいをつくる

本市は、黒部峡谷、宇奈月温泉、富山湾など豊かな大自然の魅力があり、国内外を問わず多くの観光客が訪れる観光地を有しています。また、新川地域玄関口として北陸新幹線「黒部宇奈月温泉駅」が位置しています。国内各地からの観光客のニーズを的確にとらえながら、地域の観光事業者と連携し、観光地を結ぶアクセス交通や観光地内のきめ細かな交通網を整備することで、観光まちづくりと一体となってにぎわいを創出します。

事業 ②-6 アルペンライナーの維持及び利用促進

アルペンライナー（宇奈月温泉立山堂線）は、宇奈月温泉や北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅などと立山黒部アルペンルート内の室堂ターミナルとを結ぶ広域路線バスです。

令和6年度に予定されている黒部宇奈月キャニオンルート一般開放に合わせ、同ルートとの乗継利便性にも配慮し、利用の促進を図ります。

アルペンライナーの運行や利用促進に対し関係機関と連携して支援を行い、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することで、観光まちづくりとしてのにぎわい創出に寄与します。

事業内容

- ・運行や利用促進に対する支援
- ・黒部宇奈月キャニオンルートとの連携

実施主体

富山県、黒部市、魚津市、交通事業者、観光事業者

事業 ②-7 黒部宇奈月キャニオンルート一般開放に伴う既存公共交通の利用促進

令和6年度に予定されている黒部宇奈月キャニオンルート一般開放に合わせ、イベントや企画旅行とタイアップした運賃割引制度や「my route 富山 (M a a S)」のコンテンツを充実させながら、既存公共交通の利用促進を図ります。

事業内容

- ・イベントや企画旅行とタイアップした運賃割引
- ・M a a S コンテンツの充実

実施主体

黒部市、交通事業者、観光事業者

事業 ②-8 自転車事業の推進

本市の観光拠点である黒部宇奈月温泉駅、宇奈月温泉等において、レンタルサイクルを配置し、観光客の利便性を向上させます。さらに、隣接する魚津市との連携や、鉄道での輸送との連携により、観光地間の周遊性やまちなかの回遊性を高め、にぎわいの創出を図ります。

また、ビュースポットなどを盛り込んだサイクリングロードマップを作成し、市内の豊かな大自然を肌で楽しめる周遊観光の活性化を推進します。

このほか、「ちょいのり黒部」も含め、市内で実施している様々な貸出し用自転車に関する事業の整理・統合を進め、観光分野と連携を図り、利便性の高い自転車事業の実現を図ります。

事業内容

- ・レンタルサイクル事業の実施
- ・サイクリングロードマップの活用
- ・観光分野と連携した自転車事業の整理・統合

実施主体

黒部市、各種団体

事業 ③-2 モビリティ・マネジメントの推進

市民の公共交通の利用習慣づくりを進めるため、自治振興会等を通じたPR、市内路線バス等の体験乗車会、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。併せて、富山地方鉄道の市内区間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。

また、「公共交通で行こう！」ホームページ等を通じ、公共交通の多面的な効果（経済面、健康面、環境面等）の視点から公共交通の利用を促すモビリティ・マネジメントに関する情報を発信し、自動車に過度に依存しない生活への転換を図ります。

事業内容

- ・自治振興会等と連携した利用促進
- ・体験乗車会等の開催
- ・親子でおでかけ事業の実施
- ・企画切符等の発行
- ・ノーマイカーデーの促進
- ・ホームページ等を活用したモビリティ・マネジメントの情報発信
- ・子供たちへのモビリティ・マネジメントの検討

モビリティ・マネジメントとは

モビリティ・マネジメント（MM:Mobility Management）とは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するものです。

（国土交通省パンフレット）



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」



図 保育園児による体験乗車会の様子

実施主体

黒部市、交通事業者、市民、各種団体

事業 ③-3 交通DXの推進による利用促進

公共交通の利用促進を図るため、市内の多様な公共交通において、共通に利用できるMaaSアプリの導入を検討します。MaaSアプリの導入により、手元のスマートフォン等で経路探索から公共交通や利用施設でのキャッシュレス決済による料金支払も一括して可能となるため、利用者の利便性が高まり一層の利用促進が期待されます。

事業内容

・MaaSアプリの導入検討



図 MaaSイメージ
(出典：国土交通省 HP)

MaaSとは

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

実施主体

黒部市、交通事業者

基本施策(7) 支え手・担い手の参加を促す

公共交通サービスを継続的に維持していくには、交通事業者や黒部市のみならず多様な主体の協働により公共交通事業の運営に関わることが重要となります。このため、市民が公共交通を利用するだけでなく、公共交通を中心としたまちづくりの支え手・担い手として主体的に参画を促すための取組や、事業者と地域住民の連携で生活の移動を支え合う新しい移動手段の検討を進めます。

事業 ③-4 企業・店舗等との共創の促進

地域関係者である沿線企業や店舗等が、公共交通の運営に参加していただけるよう、市のホームページや広報を通じて支え手としての参加に向けた意識啓発活動を実施するとともに、スポンサーやサポーター制度の導入やタイアップ企画などの検討を行い、支え手・担い手として主体的な参加を促します。

また、交通を地域の暮らしと一体として捉え、交通以外の多様な分野との「共創」により公共交通の維持・活性化を図ります。

- ・HP等による支え手・担い手としての参画に向けた意識啓発の実施
- ・スポンサー、サポーター制度の導入
- ・企業、店舗等とのタイアップ企画の検討（スタンプラリー事業等）
- ・企業による利用促進施策の推進



図 他分野を含めた「共創」のイメージ
(出典：国土交通省資料)

事業内容

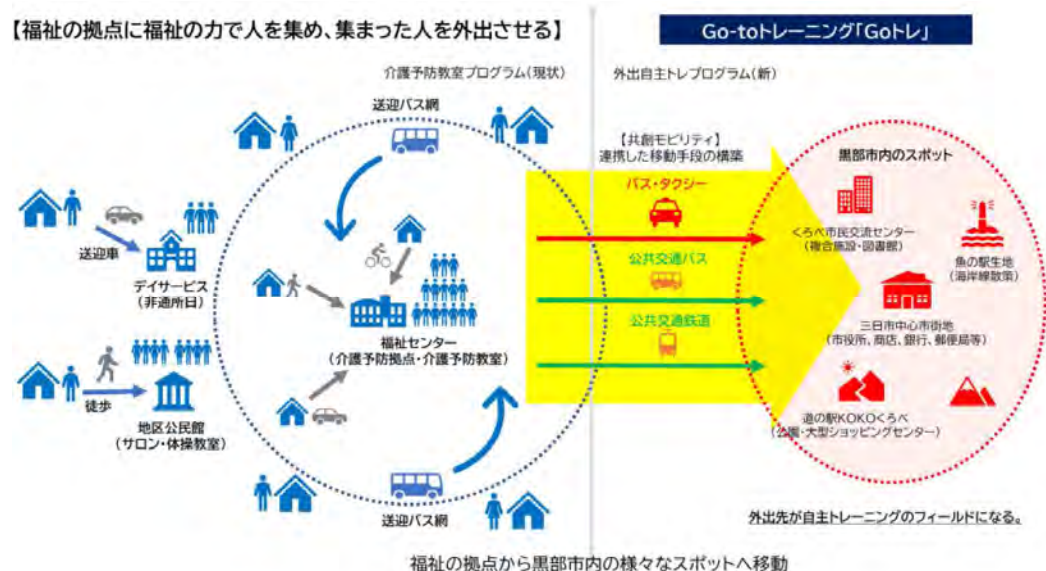


図 福祉分野と交通との共創による取組（一般社団法人SMARTふくしラボ）

実施主体

黒部市、交通事業者、企業等、市民

事業 ③-5 地域で支える新しい移動手段の検討

よりきめ細かな移動手段の確保のため、事業者と地域住民の連携で生活の移動を支え合う「ノッカル」のような自家用有償旅客運送の導入について検討します。

また、一般のドライバーが自家用車を使って有償で人を輸送するライドシェアについても、国の動向も注視しながら、その導入について検討します。

事業内容

- ・町内会や地域住民で支え合う移動手段の導入検討
- ・ライドシェアの導入検討



図 地域住民が運行等の担い手となる取組
(ノッカルあさひまち(朝日町))

実施主体

黒部市、交通事業者、市民

基本方針④ みんなにやさしい公共交通

基本施策(8) 分かりやすく運行情報を伝える

鉄道、バスをはじめ様々な運行路線、運行形態があり、それらの運行情報、乗継ぎ情報等を分かりやすく、利用できることが必要です。気軽なお出かけの足として安心・快適な利用ができるよう、公共交通に関する必要な情報を適切な場所・媒体で提供していきます。

事業 ④-1 情報提供の充実

「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。また、路線バス等の時刻表のほか、市内公共交通に関する情報をとりまとめたニュースレターや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。

このほか、高齢者等のホームページの利用が難しい方にも配慮し、自治振興会等とも連携して広報や回覧板など様々な方法により積極的な情報発信に努めます。また、時刻表やマップが複雑で分かりにくいというご意見から、利用するバス停と時刻のみを記載した「マイ時刻表」の作成サービスを導入します。

- ・ホームページ、広報、回覧板等による周知
- ・マイ時刻表の作成

事業内容



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

【青柳公民館前】(発) ○○ 〇〇 様 マイ時刻表				
平成27年〇〇月〇〇日 現在				
黒部市バス 安部ルート 6:52	黒部市バス 安部ルート 8:22	黒部市バス 安部ルート 10:12	黒部市バス 安部ルート 15:17	黒部市バス 安部ルート 10:12
黒部市バス 安部ルート 7:16	黒部市バス 安部ルート 9:05	黒部市バス 安部ルート 10:55	黒部市バス 安部ルート 15:55	黒部市バス 安部ルート 10:55
黒部市バス 安部ルート 7:32	黒部市バス 安部ルート 9:38	黒部市バス 安部ルート 11:23	黒部市バス 安部ルート 16:15	黒部市バス 安部ルート 11:23
黒部市バス 安部ルート 7:37	黒部市バス 安部ルート 9:43	黒部市バス 安部ルート 11:33	黒部市バス 安部ルート 16:27	黒部市バス 安部ルート 11:33

※ バス時刻は、定期表に修正されますので、急な変更の時刻表もご確認ください。
※ 各ルートについては、バスの色と路線の色とを一致させていますので、ご乗車の際の目安にしてください。(地鉄バス除く)

図 マイ時刻表(魚津市)

実施主体

黒部市、交通事業者

事業 ④-2 交通情報提供システム等の活用・利用促進

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。

併せて、黒部宇奈月温泉駅や黒部駅等の主要な交通結節点や市役所、市民病院に設置しているデジタルサイネージ（電子看板）の適正管理を行うとともに、主要バス停でのQRコードの設置により「とやまロケーションシステム」と連動したリアルタイム運行情報等を提供します。

事業内容

- ・とやまロケーションシステム、デジタルサイネージの運用、周知
- ・主要バス停へのQRコードの設置によるリアルタイム運行情報等へのアクセス改善

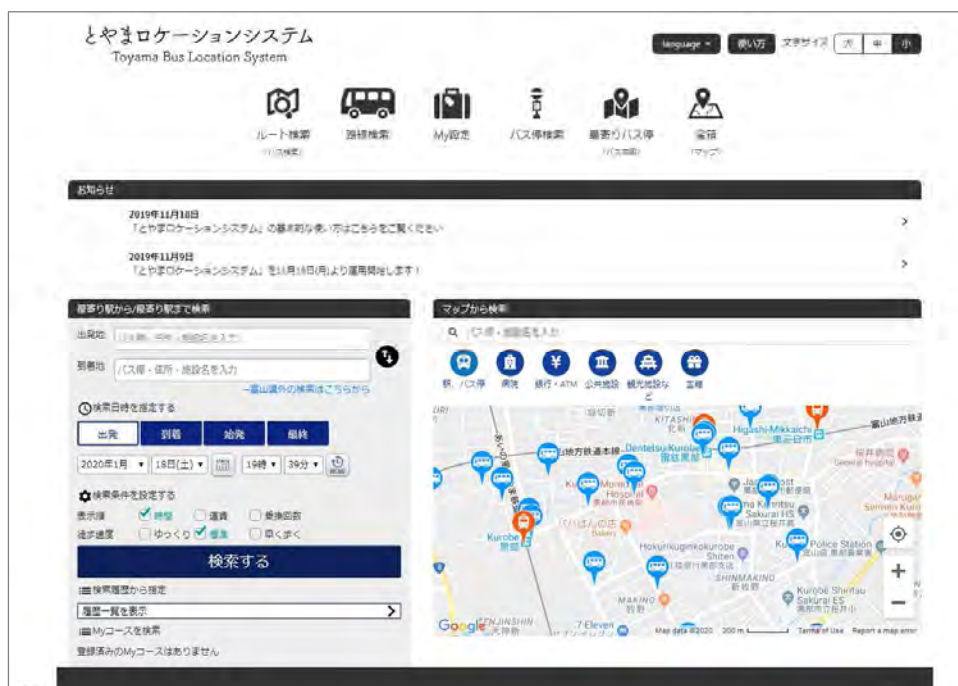


図 とやまロケーションシステム

実施主体

黒部市、交通事業者

基本施策(9) 施設や車両を改善する

バリアフリーや環境負荷の低減等の視点から、交通施設・待合環境・歩行環境、公共交通イメージのさらなる向上を目指し、鉄道駅施設の修繕やバス停上屋の増設等の取組を進めていきます。

事業 ④-3 駅舎及び附帯施設の修繕・更新

多様な利用者の利用しやすさの向上、公共交通に対するイメージの向上を図る観点から、駅施設（駅舎やトイレ、駐輪場など）について、必要に応じた改修・整備や保全を行います。また、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る観点から、引き続き、市内鉄道駅のパーク＆ライド用駐車場の利用促進を図ります。

事業内容

- ・駅施設の改善、バリアフリー化、保全
- ・地鉄駅のトイレ整備の検討
- ・駐輪場の維持管理



図 駅施設の改善（荻生駅）



図 駅トイレの改修（東三日市駅）

実施主体

黒部市、交通事業者、市民

事業 ④-4 バス停の増設と待合環境の改善

バス路線の見直しに応じたバス停の増設を行うとともに、バスの待合環境の改善やバス停イメージの向上を図るため、バス停上屋やベンチ等の整備や停留所案内板の更新を進めます。

事業内容

- ・バス停上屋、ベンチ等の整備



図 バス停上屋やベンチ等の整備（電鉄黒部駅）

実施主体

黒部市

事業 ④-5 環境配慮型車両、バリアフリー車両による運行や新システム等の導入の検討

交通分野における、さらなる二酸化炭素排出量の削減や多様な利用者の利用しやすさの向上を図る観点から、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やバリアフリー型車両の導入を検討します。
併せて、自動運転等の先進技術の動向を注視しながら、その導入を検討します。

事業内容

- ・環境配慮型車両、バリアフリー車両の拡充
- ・自動運転等の先進技術の導入の検討



図 先進的な車両のイメージ

実施主体

黒部市、交通事業者

事業 ④-6 車両、バス停等のデザイン化の検討

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、これまで設定・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、バス停や印刷物などに反映するとともに、より親しんでもらえる方策を検討します。

事業内容

- ・バス停、印刷物等の路線別ナンバリング及びカラーリング
- ・親しみやすいデザインの検討

01	新幹線市街地線	05	池尻線
02	新幹線生地線	06	南北循環線
03	生地循環線	07	愛本コミュニティタクシー
04	石田三日市線		

図 各路線ナンバーとカラーリング

実施主体

黒部市、交通事業者

5-5 計画達成状況の評価

黒部市地域公共交通計画の実施に当たっては、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・検証に当たっては、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。

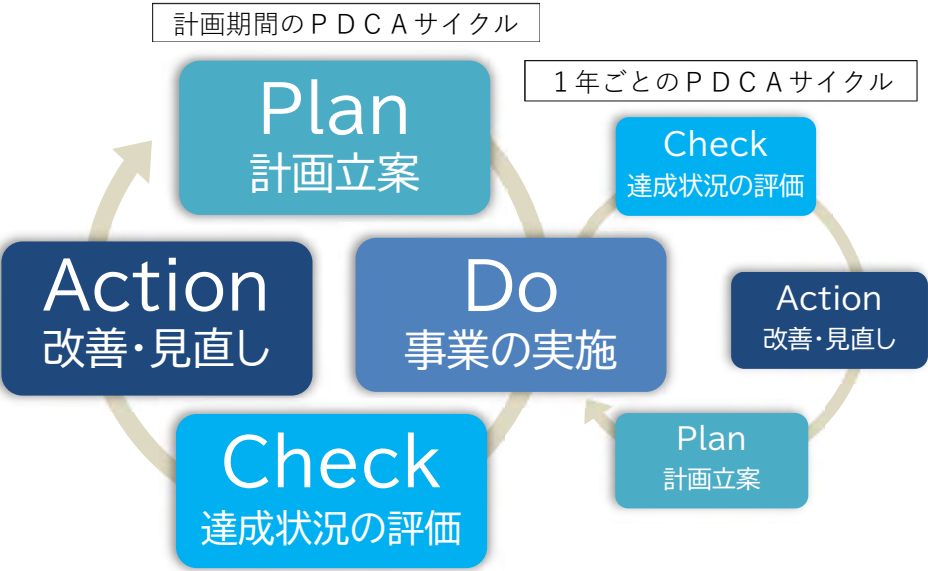


表 計画期間 5 年及び 1 年ごとの PDCA

	計画期間のPDCA	1年ごとのPDCA
P（計画）	地域公共交通計画の策定	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

表 各年度のスケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
公共交通戦略推進協議会			● 計画案							● 計画達成状況評価		
庁内調整							○ 次年度予算要求					
補助事業関連			● 計画認定申請			○ 認定		● 補助金交付申請				
地域公共交通計画実施事項（PDCA）	P 計画の変更											
	D 事業の実施											
									C 達成状況の評価			
											A 改善・見直し検討	

(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、合意を経た上で、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、合意を経た上で、見直しを実施します。

(2) 計画期間のPDCA

計画最終年度（令和10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、定期的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、合意を経た上で、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。

5-6 計画の推進体制

(1) 関係機関の連携

本計画の基本理念である「出かけてたのしいまちを育み 地域が一体となってまもり育てる未来へつながる公共交通」を目指すに当たっては、「黒部市」「交通事業者」「市民」などの関係機関がそれぞれの役割を担い、協働・共創により取り組むことが不可欠です。連携・協働を推進するため、公共交通戦略推進協議会を活用していきます。



図 関係機関の連携・協働のイメージ

(2) 関係者の役割分担

人口減少やコロナ禍の影響により、公共交通を担う交通事業者の経営環境は厳しさを増しており、事業者の努力や行政の側面支援だけでは対応が難しくなっています。そのため、市民・企業・店舗等を含めた多様な主体との協働により、公共交通を担う重要性が高まっています。

本市においても、今後さらに住民等の参画や協働の取組を進めるため、以下のとおり役割分担のもと、市民、交通事業者、黒部市との協働・共創により持続可能な公共交通の実現に向けて取り組んでいきます。

<黒部市の役割>

地域の当事者として、暮らしの足を確保し、出かけやすい、出かけて楽しいまちづくりの推進に向けて必要な投資を行います。

<市民の役割>

市民一人ひとりが公共交通を我がこととして捉え、公共交通を中心としたまちづくりに主体的に参画し、積極的な利用や共創による取組を進めます。

<交通事業者の役割>

地域の移動を支える役割のもと、安全の確保や利用者の利便性向上に向けて取り組みます。