

北陸新幹線開業(分離駅)に合わせた公共交通整備検討



大門 健一
設計計画本部 都市デザイン部 都市計画グループ 課長
(技術士 建設部門・総合技術監理部門)
daimon@shinnihon-cst.co.jp



道木 健
設計計画本部 都市デザイン部 都市計画グループ 主任
michiki@shinnihon-cst.co.jp

1 北陸新幹線開業によるまちづくりへの影響

(1) 富山県内の北陸新幹線駅の整備

本年3月に開通した北陸新幹線において、富山県内で開設された3駅の内2つの新幹線駅(新高岡駅、黒部宇奈月温泉駅)は既存駅とは離れた郊外部に開設され、人の流れが大きく変わることが想定された。

黒部宇奈月温泉駅は黒部駅から東側約4kmのところ整備された新駅である。

新高岡駅は高岡駅の南側約1.5kmの場所に整備された新駅である。新駅は新幹線が1日上下各15~20本運行・停車する一方で、既存駅はともこの開業に伴い、特急が運行されないこととなった。

(2) 新駅と接続する二次交通の現状

両駅とも既存の鉄道に接続するものの、接続する鉄道には輸送能力に大きな課題がある。ともに運行本数が1時間に1~2本程度と非常に少なく、ともに乗換え需要を十分に満たせない状況である。

(3) まちづくりへの影響

上記のようなことより、既成市街地への来街者の減少が想定された。このことは両市のまちづくり計画に多大な影響が及ぶことになり、既成市街地の衰退に拍車がかかる可能性が危惧されるものである。

2 二次交通整備・再編

既成市街地への移動利便性を高めることにより、既成市街地への開業効果を波及させることを目的として、二次交通の整備・再編について検討した。以下に両市における二次交通整備、地域公共交通の再編整備計画について示す。

(1) 黒部宇奈月温泉駅からの二次交通整備検討

a) 黒部宇奈月温泉駅からの既存鉄道

黒部宇奈月温泉駅で接続する富山地方鉄道線においては、宇奈月温泉方面、魚津市方面に関してはアクセス可能であるが、あいの風とやま鉄道黒部駅周辺、



図-1 黒部宇奈月温泉駅と黒部駅を結ぶバス運行ルート図

生地地区に関してはアクセスすることが不便となり、非常に不便な状況となる。これらを補完する、二次交通の整備が必要と考えた。

b) 新規アクセスバスの運行

このことから、あいの風とやま鉄道の黒部駅と接続する新規路線バス路線を運行することを計画した。

新規バス路線の運行は黒部宇奈月温泉駅と黒部駅前間を片道約20分で毎日13往復運行するものであり、富山地方鉄道線と連携して利便性確保を図る。

運行ダイヤについてはできる限り新幹線の停車時間に合わせたものとし、乗換え需要を満たすようにするため、以下のようなダイヤ計画を行った。

- ・乗継ぎ時間を出来るだけ10~15分に設定
- ・バスの起終点である黒部宇奈月温泉駅、黒部駅の発着時刻を5分単位とし、わかりやすくした。

c) 認知されにくいバス交通を踏まえた取り組み

- ・以下のような取り組みを計画した。
- ・運行バスをデザインラッピングした。
- ・乗換案内として、新幹線改札口付近のデジタルサイネージで、バス等の時刻を表示する。

(2) 新高岡駅からの二次交通整備検討

a) 開業前の新高岡駅周辺における公共交通の状況

新高岡駅で接続するJR城端線は1時間当たり平均0.85本の運行と非常に頻度が低い運行本数であった。単線であることなどから大幅な増便は見込めない状況であった。

b) 新高岡駅と高岡駅間の二次交通検討

前述のようなJR城端線の輸送能力における課題と、近接して運行する多くの既存バス路線を踏まえて、バス運行事業者との調整の上、既存のバス路線の運行ルートの一部変更して、10分に1本程度のバス運行を確保する計画とした。

既存のバス路線の活用により、新規のバス運転手

の確保を極力抑え、効率よく二次交通を整備するものであった。

c) バスの分かりやすさに向けた工夫

バス交通の利用促進を図るため、9路線による編成で時刻の分かりやすさを工夫している。新高岡駅、高岡駅のバス発車時刻を毎時6のつく時間帯(6、16、26、36、46、56分)に設定し、「シャトル6」と命名することで分かりやすく工夫をしている。

平日 新高岡駅→高岡駅瑞龍寺口(南口)方面						
6				30	46	56
7	06	16	26	36	41,46	50,56
8	06	16	26	36	41,46	56
9	06	16	26	36	41,46	56
10	01,06	16	26	36	46	56
11	05,06	16	26	36	46	56
12	06	16	26	36	46,49	56
13	06	16	26	36	46,49	56
14	06	16	26	36	46	56
15	06	10,16	26	36	46	56
16	06	16	26	36	46	56,59
17	06	10,16	26	36	46	56
18	06	16	26,29	36	46	56
19	06	16	26	36	46	56
20	06	16	26	36	46	56
21	06		21	36	46	51
22			26		46	
23		16		36		56

図-2 駅間バス路線の時刻表(出典:シャトル6バス時刻表)

3 今後の課題

黒部市の新規路線では1日平均54人(開業1ヶ月速報値)の利用が見られ、一定の利用が見られる。

前年同期の在来線特急と比べ、乗車人数が3.3倍に増加(JR西日本の発表による)しているように来訪者は確実に増加している。しかしながら、既成市街地の人通りは変化があまり見られていないのが実情である。

このようなことを踏まえ、今後も以下のような取り組みを継続していくことが必要と考える。

- ・利用実績分析を踏まえた、ルートやダイヤ改善
- ・バス交通の認知度を上げる取り組み
- ・中心市街地のまちづくりによる集客性の向上と集客施設と連携した公共交通の整備

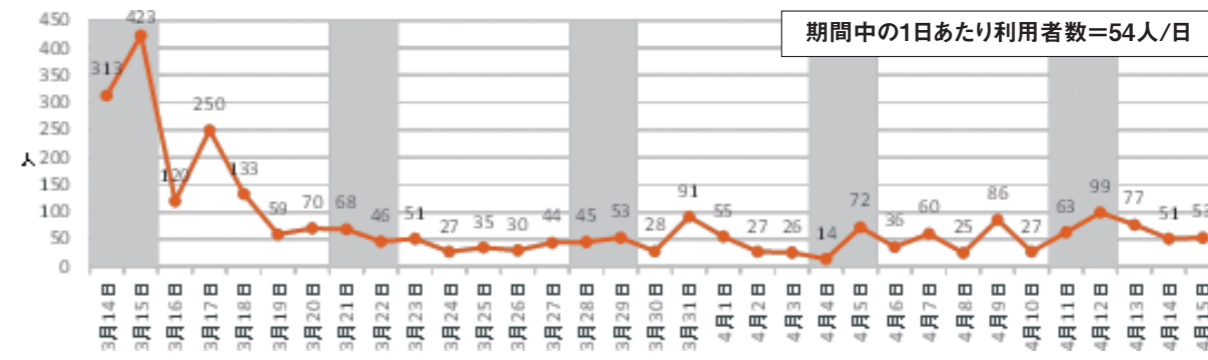


図-3 黒部宇奈月温泉駅と黒部駅を結ぶバスの利用者数の推移(開業後1ヶ月) 網掛けは土日を示す