

協議会の意見と対応

水色は第3回交通WGの意見、緑色は第2回庁内WGの意見、黄色は第6回本会議の意見

項目	意見No	意見	キーワード	資料反映
目的・問題点・課題	No. 1	「利益を求める事業」と「立山町の公共交通」の両立こそが課題 である。(第3回本会議、鉄道事業者)	○事業性確保	施策1-1
	No. 2	これまで経費削減のために給与を削減し続けており、それが 運転手不足 につながっている。(第3回本会議、鉄道事業者)	○運転手不足	施策2-6
	No. 3	25年前の規制緩和で交通運輸業界は一度大きく壊れ、そのしわ寄せとなったのが「従事者」である。国の補助制度が大きく変わっており、県主導で取り組むことがキーとなる。 従業員不足 による時間外労働、賃金カット等に長年辛抱しており、地域交通の従事者が張り合いを持って従事できるターニングポイントになると良い。(第3回本会議、労働者団体)	○運転手不足	施策2-6
	No. 4	運転士不足が大きな課題 である。また、コロナ禍以降の 収支はかなり悪化 している。立山黒部アルペンルートへ行く利用者は回復しつつあるものの、通学定期券利用者は減少している。(第1回交通WG、鉄道事業者)	○運転手不足 ○収支悪化	施策1-1 施策2-6
	No. 5	人材不足が深刻化 しており、働き方を変えていきたい。立山町に乗り入れるバス路線の 乗車率は年々低下 している。路線バスでは鉄道線で担える場所は極力運行しない方針である。 運転手不足 により運行に苦戦している。求人に対する応募はあるが採用には至らない場合がある。業績は回復傾向にあるものの、貸切バスは予約の多くを断らざるを得ない状況である。利用者はコロナ禍以降若干減少している。 車両の維持管理費や修繕費の増加 で赤字も増加している。今後は、ニーズを把握した上で、どのように効率的な運行ができるかを考えていかなければならない。(第1回交通WG、バス事業者)	○運転手不足 ○利用者減少 ○維持管理費の増加	施策2-6~7 施策4-1~3
	No. 6	人員の確保が課題 である。また、一日の時間帯によって繁閑差があるため、正社員が雇えない状況であり、人の流れができる取組を期待している。 運転手確保が最大の課題 で、応募が無い若しくは採用に至らない状況である。また、売上が上がらないため、人員確保が困難である。(第1回交通WG、タクシー事業者)	○運転手不足	施策2-6
	No. 7	最大の課題である 資格保有者の人材確保 のほか、 要介護者の通院移動の依頼を受けきれない点や運行の遅延、運行中の介助における性別の壁 などが課題としてある。また、 介護保険制度が事業の足かせ となっている面もある。(第1回交通WG、介護タクシー事業者)	○資格保有者や運転士不足 ○介護制度との連携	施策2-4
	No. 52	課題は、 交通事業者の労働環境が他産業と比べて大きく差があり 、これを一因として職業運転士が選ばれなくなったことである。(第4回本会議、労働者団体)	○労働環境の改善	施策2-4~5
	No. 53	課題への対応を細部まで考える場合には、交通手段や利用目的などの 視点を絞った話し合い が必要である。(第4回本会議、町(教育))	○視点を絞った検討	施策全般
	No. 97	関係機関の協力の下、 運転手不足を解消 するために様々な施策を進めている。応募は増えていかない現状にあるが、日々工夫・改善をしていきたい。(第2回交通WG、バス事業者)	○運転手不足	施策2-6
	No. 98	スクールバスの運行の面でも、交通事業者の 人材不足は大きな影響 を及ぼしている。また、人材不足に起因するこの春からのバスの運行時間繰上げにより、教員の始業時間前に登校する児童が生じるなどの課題も出てきている。今後の 学校統合の際にも、人材不足が影響 してくることを懸念している。(第1回庁内WG、教育委員会)	○運転手不足	施策2-6
	No. 138	課題4の事業環境の改善については、コロナ禍前と比べ 運転手は約8割に減少 しており、特に 夜の需要が相当数減少 している。また、 スマホ配車やカード決済対応 などにより、 経費は増加 しており、 経営環境は大変厳しい状況 。(第5回本会議、タクシー事業者)	○厳しい経営環境	課題

目的・問題点・課題	No. 231	背景と目的の記載にある“関係者の「共通認識」”について、正しく理解いただけるよう 地域公共交通活性化再生法 に記載される、 国県、市町村、交通事業者の4者の役割義務 について掲載を検討できないか。(第6回本会議、鉄道事業者)	○関係者の役割義務の明示	背景と目的
	No. 232	立山町と他の市町村や県との 共通課題 については、 他の市町村や県と連携 して取り組めるとよい。(第6回本会議、県)	○県等と連携した課題対応	課題
	No. 233	7つの課題において事業環境の改善の中で、 ドライバー不足 を記載いただき大変ありがたい。各施策では ITの共通化 が大きな課題となっているが、現在IT化を推進している最中であることをご理解いただきたい。(第6回本会議、タクシー事業者)	○事業環境の改善への対応	課題
	No. 234	課題の1つである 財政負担の軽減は「財源の確保」 などの表現にすべきではないか。(第6回本会議、鉄道事業者)	○課題の表現	課題
基本理念・方針	No. 139	基本理念の「 アシタ 」の カタカナ表記 に引っかかりがあり、表記や読み方について、意見があれば伺いたい。(第5回本会議、町)	○基本理念の表現	基本理念
	No. 140	基本理念の「 アシタ 」の カタカナ表記 や「 ヒト 」「 マチ 」「 アシタ 」の 並列表記 、 誰にとつての「ちょうどいい」 なのかについては、議論が必要。(第5回本会議、県)	○基本理念の表現	基本理念
	No. 141	基本方針4を見て、 我々住民も町と一緒に頑張っていかなければならない と思った。(第5回本会議、利用者)	○町民の参画	基本方針
	No. 142	基本理念は、社会情勢の変化を受け入れ、人口減少や運転手不足等の中で、 身の丈にあった、必要なレベルや実現可能なレベル について、 時代の変化を柔軟に捉えながら 、“ちょうどいい”たてやま型の公共交通の実現を目指すといった新しい表現であり、感心し賛同した。地域と行政、事業者と一緒に取り組んでいくことが重要であり、ポイントは、利用者が他人事ではなく、 自分事と捉えること にある。(第5回本会議、鉄道事業者)	○基本理念の表現 ○自分事と捉える	基本理念
	No. 143	基本方針3では、都市計画マスタープランや立地適正化計画に触れずに駅周辺まちづくりの推進と観光まちづくりの推進の2本立てとしたところに、少し違和感がある。(第5回本会議、道路管理者)	○まちづくりの項目立て、表現方法	基本方針
	No. 144	クロスセクターの考え方が基本理念に盛り込まれたものと思う。(第5回本会議、労働者団体)	○施策の多面的効果	基本理念
	No. 145	基本理念のキャッチフレーズは答えが何か1つに言い表せるものではなく、一人一人にその答えがそれぞれにあってもよいと思っている。今回の案は、今の時代には、 皆さんの心に入っていくやすい表現 であると思う。(第5回本会議、労働者団体)	○町民へ浸透する基本理念	基本理念
	No. 146	基本理念の「 アシタ 」や「 ちょうどいい 」など、その言葉を使った 意味合いを明確 に示した方がよい。(第5回本会議、町(教育))	○基本理念の意図の明確化	基本理念
	No. 147	基本理念は、 議論の余地がある と思う反面、 これが“ちょうどいい” と思ったりもしている。ここは、町民に向けた広報の観点の踏まえ、今後調整が必要などところ。(第5回本会議、学識経験者)	○基本理念の表現	基本理念
	No. 235	基本理念の「ヒト」をカタカナで書く理由 について説明しておく方がよい。(第6回本会議、学識経験者)	○基本理念の表現	基本理念
No. 236	基本理念の「ヒト・マチ・アシタ」が外来語のようにカタカナ表記である理由 について、見解を聞きたい。(第6回本会議、利用者)	○基本理念の表現	基本理念	
役割・責任交通網	No. 8	鉄道の役割は、市町村をまたぐ 通勤通学 の移動を支えることや 立山黒部アルペンルート の 玄関口までの運行 である。全てのサービスを赤字のまま運行し続けるのは困難である。(第1回交通WG、鉄道事業者)	○通勤通学 ○観光	役割・責任
	No. 9	バスでは 通学 の移動や 五百石駅から蔵本へ の移動を担うことを心がけている。運行全体としては、鉄道線で賄える地域やタクシー事業者の担える深夜帯は行わない方針。(第1回交通WG、バス事業者)	○通学 ○蔵本方面	役割・責任

役割・責任、交通網	No. 10	町では「たてぽ」に加え、町内区間限定のバスや電車の定期券を発行しており、毎月これらを購入しに来られる方がいる。町営バスを目的地まで直接運行してほしいといった要望もあるが、 民間の事業を圧迫しないような役割 を考えていきたい。(第1回交通WG、バス事業者)	○民間事業者との棲み分け	役割・責任
	No. 11	五百石駅周辺では深夜帯のタクシー利用者がおらず、深夜帯のタクシー運行の方針について見当がついていない。立山町では高齢者の約7割が「たてぽ」を利用している。タクシーは、金、土曜日以外は立山町で深夜帯の待機をしておらず、終電で乗り越した場合の依頼にのみ対応している。日中の利用者の約9割は 高齢者で、通院や買い物の移動 であり、業務利用は少なくなっている。(第1回交通WG、タクシー事業者)	○高齢者の通院、買い物	役割・責任
	No. 12	今後は、 観光 ができるサービスや 冠婚葬祭 にも出席ができるサービスを提供したいと考えている。(第1回交通WG、介護タクシー事業者)	○観光、冠婚葬祭	役割・責任
	No. 13	国土交通省の役割は、問題の解決のために 共に考え支えていくこと である。(第1回交通WG、国)	○課題解決支援	役割・責任
	No. 14	県では鉄道やバス、タクシーがそれぞれの役割を果たしつつ 公共交通のネットワークを構築 することが重要だと考えており、様々なことを議論の場で検討していきたい。(第1回交通WG、県)	○ネットワークの構築	役割・責任
	No. 15	国土交通省は多様な関係者が共創する事業に加え、新たに交通空白解消に関する事業も創設したため、 様々な補助メニューを紹介 するなどして協力していきたい。(第1回交通WG、国)	○補助事業による支援	役割・責任
	No. 16	役割分担については、交通事業者に偏った責任のあり方から、公共である 自治体と民間事業者がそれぞれの責任の範囲を定める ことが重要かつ基本である。(第3回本会議、鉄道事業者)	○官民役割分担	役割・責任
	No. 17	タクシーの役割は、 鉄道、バス以外の部分の補完 と、駅からの 2次交通 である。(第3回本会議、タクシー事業者)	○鉄道・バス補完、2次交通	役割・責任
	No. 18	この協議会の責務は、住民が目的地へ行く移動を支えることである。 最適な交通分担の目標 を定め、令和8年度からの取組につなげる必要がある。(第3回本会議、道路管理者)	○最適な交通分担の設定	目標
	No. 19	利用者の役割は「利用すること」 である。(第3回本会議、利用者)	○利用による住民参画	役割・責任
	No. 54	富山県バス協会では、 安全運行 に係る情報提供や研修実施、 車両等導入 や 施設改良 への助成や 人材確保 や 待遇改善 に繋がる広報活動等を行いながら、 まちづくり や 他の輸送モードとも連携 しつつ利便性向上を図り、地域公共サービスの提供主体の中核として移動手段を維持出来るよう支援したい。(第3回本会議、バス事業者)	○安全運行、車両・施設維持、人材確保 ○まちづくりや事業者との連携	役割・責任
	No. 55	公募委員の立場で果たすことのできる役割は、立山線の役割を知ってもらうための 歴史探訪 や、 鉄道イベント実施時の企画・運営スタッフ である。(第3回本会議、利用者)	○イベント時の住民参画	役割・責任
	No. 56	関係者の役割分担等の考え方をとりまとめた 富山県地域交通戦略と整合 を図り、議論を進めていただきたい。(第3回本会議、県)	○県計画との整合	役割・責任
	No. 57	交通は公益性の高い事業のため、やめられない背景があるが、人手不足に拍車がかかる中で、 役割として求められる部分とそうでない部分を取舍選択 していく必要がある。また、職業運転士としては、求めに応じた役割を果たしていきたいという気持ちがある。(第4回本会議、労働者団体)	○交通事業者の役割	役割・責任
No. 58	福祉ワゴン、 くつろぎサロンの参加 とともに、 買い物等の生活支援 を目的としており、運行希望が多い。福祉バスは、町営バスの代替としてくつろぎサロンの参加者が利用しており、サロン向けに町営バスのダイヤを充実されると利便性が高まるのではないかと。(第4回本会議、福祉団体)	○福祉バス等の役割	役割・責任	
No. 59	本校の生徒は、40%が地鉄電車で通学しており、そのほかには自転車通学や自家用車での送迎がある。公共交通の利用は、学びの多い公共の場を経験する良い機会であることから、是非 公共交通の利用を勧めたい 。(第4回本会議、教育関係者)	○高校生の利用促進 ○高校生イベントボランティア参画	役割・責任	

役割・責任、交通網	No. 60	交通事業者の役割には車両の整備や運転手の人員確保があるが、 沿線の樹木の枝や雑草の維持管理 はどうしていくべきかと感じている。また、 送迎で通う小中学生 を、公共交通の利用につなげるための働き掛けを考える必要がある。(第4回本会議、町(教育))	○線路沿線管理の役割分担 ○学校送迎への対応	役割・責任
	No. 61	受益者 という考えは珍しく、納得する部分である。(第4回本会議、町)	○受益者の役割・責任	役割・責任 施策4-4
	No. 62	不足する 葉の交通 である タクシーやデマンド交通 も検討し、幹・枝・葉が繋がり、利用しやすい公共交通になるとよい。(第4回本会議、県)	○葉の交通の強化	施策2-3
	No. 63	地鉄電車に対して 税金を投入する場合 には住民との合意が必要であり、 限界線を設定 しておく必要がある。(第4回本会議、利用者)	○行政と交通事業者の役割分担	役割・責任
	No. 64	当協会で行う E-BIKEの貸出し は、点在する観光地へのアクセス性を高めるために実施している。今後この手段も含め、町内全域のアクセスを確保したいと考えている。(第4回本会議、観光団体)	○自転車事業の役割	役割・責任
	No. 65	鉄道を利用する人の移動を タクシーとバスで補完 する対策があってもよい。(第4回本会議、バス事業者)	○交通体系再編	役割・責任
	No. 66	五百石から岩嶺寺までは、民家があり往来もあるため地域交通として必要な区間であり、これまで同様主体的に事業を行う必要があると考えている。一方、 岩嶺寺から立山までは観光アクセスという役割が大きく、鉄道線を廃止 する方向性で今後取り組んでいく。この区間の線路やその周辺は、管理するには非常に厳しい自然環境である。そして、採算の合わない鉄道輸送サービスを含めた全てを民間企業である地鉄に任せるとすれば、その全てに対応できないこともご理解いただきたい。民間事業者である地鉄が役割・責任を果たせる事業やサービスレベルの上に成り立つ「 公共性の高い事業 」は、 立山町を中心とする公共で果たす役割・責任と捉えてほしい 。(第4回本会議、鉄道事業者)	○交通事業者と行政の役割	役割・責任
	No. 67	公共交通という課題に対し、民間事業者の既存の移動手段があるとすれば 共同運営 を考えていくべきではないか。(第4回本会議、監査委員)	○官と民の共同運営	役割・責任
	No. 99	早朝や深夜の配車依頼 への対応は、 立山町を本拠地とする会社 に頑張ってもらいたい。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○早朝・深夜のタクシー運行	役割・責任
	No. 100	夜間のタクシー運行 は、長時間の貸切バス運行後の勤務となるため 難しい面 がある。いずれの交通モードでも必ず運転手が必要であり、 運転手の確保・育成がどの会社でも問題 となっている。(第2回交通WG、バス事業者)	○深夜のタクシー運行 ○運転手の確保	役割・責任
	No. 101	昨年度末に策定した立地適正化計画に基づき、今後、町中心部に人を誘導することで、公共交通の利用促進につなげていきたい。また、同じく改定した都市計画マスタープラン上の 地域生活振興拠点には、3駅を位置付けている 。いずれも学校が近接している場所であり、こうした場所にも宅地造成を誘導していきたい。近年は 公共交通機関の有無を気にせずに居住地を選ぶ 方が一定いるが、その部分は 大事なポイント であると思っている。原則、新たな道路はつくり、町中心部の歩道の拡幅等により公共交通利用につながる歩行者にやさしい道づくりを行っている。(第1回庁内WG、建設課)	○まちづくりと公共交通ネットワークの役割	役割・責任
	No. 148	関係者の役割・責任に「 投資 」の文言を盛り込むに当たっては、 財政支援 が求められることとなる。 実効性のある施策 を期待したい。(第5回本会議、県)	○実効性のある施策	役割・責任
	No. 149	公共交通ネットワークの中に、 稚子塚駅が生活拠点駅 として位置付けられており、大変ありがたい。中心市街地以外が 実情に即した運行 とされていることに不安を感じる。(第5回本会議、利用者)	○生活拠点駅 ○実情に即した運行	役割・責任
	No. 150	関係者の役割・責任の部分にあった「 投資 」の文言は、税金が垂れ流される意味ではなく 未来に向けたりターン があるものと受け止めたが、あっているか。(第5回本会議、利用者)	○投資に対するリターン	役割・責任

役割・責任、公共交通網	No. 151	関係者の役割、責任については、 既存の交通事業者の活用 の要素を追記してほしい。(第5回本会議、タクシー事業者)	○既存の交通事業者の活用	役割・責任
	No. 152	役割、責任について、公共交通の要否、そのサービスレベルなどを地域、住民、交通事業者が自分事として考えていく転換期にある現在、 県地域交通戦略で整理されたことが追記されたことは、非常にありがたい 。また、主体となる行政、交通事業者、町民に 受益者を加えたことは、新しい考え方 として評価したい。(第5回本会議、鉄道事業者)	○町の投資の責任 ○受益者	役割・責任
	No. 153	関係者の役割、責任について、町民の責任の欄にある「 施策事業への資金面での参加・協力 」という表現は、 インパクトが強い のではないかと。(第5回本会議、道路管理者)	○町民の責任の表現	役割・責任
	No. 154	バスに関する事故では、歩行者や車が悪くとも、 乗客の矛先はバスの運転手に向きがち であり、運転手はこのような理不尽な中、業務にあたっておられる。交通事業では、タイヤや運行などの工夫により 事故が起きない“ちょうどいい” を考えてほしい。(第5回本会議、公安委員会)	○事故が起きない安全確保 ○運転手への理不尽な対応	役割・責任
	No. 155	関係者の役割、責任の部分にある「 立山町の目指す姿 」は、どのような姿か。基本理念等の部分において明確に示した方が分かりやすい。利用者増はマストである一方で、他の 行政サービスとのバランス についても吟味が必要と感じる。(第5回本会議、町(教育))	○目指す姿の明確化 ○行政サービスとのバランス	役割・責任 基本理念 施策全般
	No. 156	安全第一及び運転手不足への対応を念頭に考える必要がある。役割・責任に記載した「投資」については、県の計画やクロスセクター効果などを踏まえた補足説明が必要。交通事業者の役割としては、 既存事業者をどう活用するかが今後重要 となってくると認識しており、町民の役割には、 車内事故防止への努力・協力 などを盛り込むことも一案である。今後の町民の役割としては、お金の面もあるかもしれないが、 手間や労働力の提供が増加 すると考えられる。(第5回本会議、学識経験者)	○投資効果 ○既存事業者の活用 ○車内事故防止の協力	役割・責任
	No. 157	行政の役割 として、中学生、高校生、大学生の 通学手段の確保 をお願いしたい。(第5回本会議、教育関係者)	○通学手段の確保の役割	役割・責任
	No. 158	公共交通の維持には、 町民に積極的に利用 してほしい。必要な路線は 行政へ要望 を上げてほしい。(第5回本会議、教育関係者)	○利用による町民の参画 ○必要路線の要望	役割・責任
	No. 194	計画は電車とバスを中心に作成されており、 タクシーが関与できるところがあまりない 。町内に 商業施設が少ないため、タクシーが稼働しにくい 。 タクシーの役割は電車やバスの補完 と考えている。(第3回交通WG、タクシー事業者)	○タクシーの稼働状況	役割・責任
	No. 206	所管所属(案) について、各課に改めて確認してほしい。(第2回庁内WG、住民課)	○所管所属の検討	役割分担
No. 237	役割・責任分担を負う主体の「 町民の責任 」は 強い言葉であり、町民の理解と協力を得ることが不可欠 である。パブコメなどの際には、本計画を 分かりやすい言葉で情報発信 をしてほしい。(第6回本会議、町(教育))	○町民理解	役割・責任	
施策全般	No. 68	施策は、現場も含めた様々な方の想いを汲み取り、 実務的にも着実に進められるような方向や表現 に変更・絞込みを行っていく必要がある。(第4回本会議、町)	○施策の着実性確保	施策全般
	No. 69	施策の体系として非常にまとまっており、網羅されている印象である。施策に落とし込んでいく際に「 立山町らしさ 」の出し方が求められている。五百石駅周辺が有するポテンシャル・強みも含め検討いただくとうい。(第4回本会議、県)	○立山町らしさ	施策全般
	No. 159	ポイントとなる 重点事業は、目立つ形で掲載 しており見せ方はよい。(第5回本会議、町)	○重点事業の掲載方法	施策全般

施策全般	No. 160	重点事業の 決め方 を知りたい。 関係者間 で重点事業に関する 認識の相違 がないかを確認する必要がある。(第5回本会議、国)	○重点事業	施策全般
	No. 161	基本方針4に 自分たちで取り組む点 が、重点事業として盛り込まれておりよいと感じた。(第5回本会議、利用者)	○重点事業の視点	施策全般
	No. 162	安全面の障害 は、ハードだけではなく ソフトであるダイヤ にもあることを認識してほしい。利用者目線のみならず、 事業者目線 も意識し、計画を進めてほしい。(第5回本会議、バス事業者)	○ダイヤ設定での安全面への配慮 ○事業者目線	施策全般
	No. 163	計画策定に際しては、 夢と現実のギャップ を、今一度しっかり踏まえる必要がある。 マキシмум、ミニマムのいずれで作成するのか 。(第5回本会議、町(教育))	○施策の実現性	施策全般
	No. 195	重点事業が何を指すのか住民に伝わりにくい のではないかと。(第3回交通WG、国)	○重点事業の解説	施策全般
	No. 196	事例の掲載がたくさんある中で、少し 立山町の取組が見えにくく感じる ので、この部分を改善してはどうか。町民に伝わった方がより親しんでいただける。また、 駅周辺まちづくり の面では、 「みらいぶ」 を核に様々な取組やイベントを実施していることを踏まえ、 写真を入れるとこの部分が伝わりやすくなる のではないかと。(第3回交通WG、県)	○町の取組PR	施策全般
	No. 238	パブリックコメントをアカリエで周知される時に、 公共交通を利用しない町民の方に意見 を頂いて、その意見にも配慮してほしい。(第6回本会議、国)	○出張交通パブコメでの意見募集方法	施策全般
	No. 239	計画の位置付けで示される関連計画は、全てが公共交通に影響するため、町の様々な施策にも関連して動きがあるだろう。 5割以上の事業の主体として、町民や自治会 とあり、前向きに取り組む必要がある。さらに実行の際には、計画に位置付けた 事業を理解いただくための努力 も必要。他の自治体や東谷地区の取組を参考として、 費用があまりかからず、取り組みやすい事業 を検討してほしい。(第6回本会議、利用者)	○事業への住民理解 ○取り組みやすい事業	施策全般
	No. 240	公共交通において、 住民サービスの向上と費用面・運用面の改善の両面の実現は非常に難しい 。利便性だけでなく安全性も重視し、 安全は全てに優先する という意識を持って、計画の前提としていただきたい。(第6回本会議、公安委員会)	○交通事業の改善 ○安全性の確保	施策全般
	交通事業の持続性確保	No. 20	町のタクシー事業の規模は小さいため、活性化には 運転手等の増加 も必要である。(第3回本会議、タクシー事業者)	○運転手等の増強
No. 21		介護タクシー事業では 質の高い人材の確保 等をしていかなければならないと思っている。(第1回交通WG、介護タクシー事業者)	○運転手の確保	施策2-4
No. 22		県は、 人材確保に向けたPR、イベント開催 等を通じ、イメージアップ策も行っている。(第1回交通WG、県)	○人材確保の取組	施策2-4
No. 23		運転手不足への対応策としては、運送業を身近に感じてもらう イベントを開催 しているほか、二種免許の取得や採用活動に係る 宣伝費の補助 を実施予定である。(第1回交通WG、国)	○人材確保の取組	施策2-4
No. 24		施策としては タクシー利用への補助 も考えられる。(第3回本会議、タクシー事業者)	○タクシー利用補助	施策2-3
No. 25		町の財政状況を考えると、 公共交通にどこまで補助ができるか、残し活かす部分とそうでない部分を検討 する必要がある。(第3回本会議、観光団体)	○交通事業者への補助	役割・責任
No. 26		運転者の魅力発信のため、イベントを継続実施 している。悩みを相談しやすい環境をつくり、町などの取組を支援していきたい。(第3回本会議、国)	○運転者の魅力発信イベントの実施	施策2-4
No. 27		事業者が普段働いている姿を間近で見る機会 もあると良い。(第3回本会議、国)	○交通事業見学会	施策2-4
No. 28		県と立山線沿線自治体で富山地方鉄道に関する会議 を今まさに進めようとしているところ。町としてはあり方を早急に検討する必要があると考えている。(第3回本会議、町)	○鉄道の在り方検討	施策2-10

交通事業の持続性確保	No. 70	最重要課題は立山町の将来的な住民の高齢化を見据えた 持続可能な公共交通サービスの維持 である。 住民の利用増、事業者の負担軽減 に向けた取組を連携して進めることが望まれる。(第3回本会議、バス事業者)	○利用者増加 ○事業者負担の軽減	施策 2-7~10 施策 4-1~3
	No. 71	方向性 2 (5) 交通事業者の 経営環境の改善 の面では、DX化等を含め活用できる補助制度を提案したい。(4) 運転士確保に向けた支援では 日本版ライドシェア 等を国で進めるほか、 職業として選ばれるような働き掛け を行っている。また、今年度富山県内で開催する お仕事体験会 等のイベントを通じ、イメージアップの面で協力したい。(第4回本会議、国)	○経営環境の改善	施策 2-3~7
	No. 72	方向性 2 (5) 鉄道ファン体験ツアー 等の受入れ環境整備への支援については、立山線に 昔あった芦峯寺駅や粟栗野駅 などの見所を含めると関心を持ってもらえると思う。(第4回本会議、利用者)	○鉄道ファン体験ツアー	施策 2-9
	No. 102	タクシー需要は、午前 に集中し午後は閑散としているため、正社員ではない パート運転手 を雇いたい考えを持っている。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○運転手の確保	施策 2-4
	No. 103	介護タクシーは、 二種免許と介護資格 が必要であり、応募があっても ハードルの高さ に尻込みされる場合が多い。(第2回交通WG、福祉タクシー事業者)	○資格取得への支援	施策 2-4
	No. 104	旅客自動車運送事業者の 人材確保事業 を毎年実施している。 住民参加型の交通事業 も実施しているが、本日まで出席の事業者と競合する部分も出てくるため、よく話し合いをして実施していただきたい。(第2回交通WG、国)	○人材確保	施策 2-6
	No. 164	施策 2-5 の トイレや休憩室の施設整備 は、 町単独 で支援する場合は何らかの整理が必要。(第5回本会議、町)	○施設整備への支援	施策 2-5
	No. 165	就職説明会の開催等の 人材の共同募集 は、 県との共同実施の実現可能性が未知数 であり、表現も含めて事前に相談いただきたい。(第5回本会議、県)	○施策の実現可能性	施策 2-4
	No. 166	AI オンデマンド交通 の導入検討時には、可能な限り各市町村の 事例などの情報提供や助言 をした。また、 車両の導入及び快適性の向上 の施策については、 ハイエース型の小型ワゴン の活用を検討しては。(第5回本会議、国)	○AI オンデマンド交通の導入	施策 2-3
	No. 167	AI オンデマンド交通 の導入に当たっては、 収支の試算 や、特に 既存の交通事業者との協議 を踏まえ、検討を進めてほしい。(第5回本会議、国)	○AI オンデマンド交通の導入	施策 2-3
	No. 168	サービスレベルは概ねよく、利用者数に合わせ、車両の大きさを工夫するとともに、 ライドシェアの仕組み を考えるべき。(第5回本会議、教育関係者)	○ライドシェアの検討	施策 2-3
	No. 169	施策 2-6 地域における 運転手(担い手)確保 の取組への支援は、 早急に進めるべき 。(第5回本会議、教育関係者)	○地域の担い手確保	施策 2-6
	No. 170	日常の足として タクシー利用を促進 する取組がよい。サブスクのように 定額利用 を募る形はどうか。(第5回本会議、教育関係者)	○タクシー活用 ○定額利用	施策 2-3
	No. 171	施策 2-9 事業収入の拡大に向けた取組の促進については、 立山線沿線の廃駅や木造駅などの観光資源をPRに活用 するとよい。(第5回本会議、利用者)	○観光資源のPR活用	施策 2-9
No. 172	AI オンデマンド交通等を導入する際には、可能な限り、 地域事業者の意向 等も反映する形でお願いしたい。(第5回本会議、タクシー事業者)	○施策への地域事業者意向反映	施策 2-3	
No. 173	運転手の確保について、県の会議でも、 市町村担当者との意識の差 を感じた。この程度の施策で、令和 10 年まで現状維持できる運転手数を確保できるのか非常に疑問。適正利潤等が確保できる貸切バス等の仕事を減らしてまで、 行政主体のコミュニティバスや生活路線を運行している現状が、事業者の経営を厳しくしている点 もご理解いただきたい。(第5回本会議、バス事業者)	○厳しい経営環境	課題 施策 2-4、2-5、2-6	
No. 174	富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会立山線分科会 において、立山線は観光路線として重要であり、 存続を目指すとする方針 が、富山県知事と立山町長から示されたことは、非常にありがたいと思っている。(第5回本会議、鉄道事業者)	○立山線の存続	施策 2-10	

交通事業の持続性確保	No. 175	鉄道を幹とする交通体系も事業が成立しなければ、利益が出ず報酬が上がらない負の連鎖となる。鉄道事業の規制緩和以降、どの事業者も経費抑制のために労働条件を下げてきた歴史があり、いつ運転手不足でバスや電車が止まってもおかしくない状況にある。事業性と運転手の役割・価値の関係性がしっかりと押さえられ、運転手という職業が求められるならば、責任を果たしていきたいと思っている。また、 運転手確保 の施策は、採用につながるもっと 実効性がある施策 とすべきである。(第5回本会議、労働者団体)	○実効性のある運転手確保の施策	施策 2-4、2-5、2-6
	No. 197	運転手不足への対応としては、 ダウンサイジングや夜間における役割分担、利用者の拡大策、若い世代が運転手になるための支援策 も必要である。(第3回交通WG、バス事業者)	○運転手不足への対応	施策 2-1、2-4
	No. 207	施策 2-9 の 物販の強化への支援 の部分については、交通事業者がイベントに出展できるよう、町内のイベント 主催者等に声掛け すること自体は可能である。この場合に、交通事業者ごとに 出展内容をリスト化 したものを示してもらえれば、つなぎやすい。一方で、出展料の補助や優先枠の確保については、正直分らない。(第2回庁内WG、商工観光課)	○イベント出展内容のリスト化	施策 2-9
	No. 208	現在、小学校の適正規模・適正配置推進計画を基に、統廃合に向けた地元説明会等を行っている。統廃合に伴う通学環境の整備の面で、鉄道線沿線にある小学校であれば、通学手段として公共交通利用も検討できるが、これまでの経緯から、保護者からのスクールバスの運行要望は高いと想定される。立山町が所有するバス車両は5台あり、うち最も古いものは16年経過している。今後の更新計画の策定に当たっては、施策 2-2 を踏まえ、 車両のレンタルを含めた運行委託について検討 する必要があると考える。(第2回庁内WG、教育委員会)	○スクールバス車両の活用	施策 2-2
	No. 209	施策 2-2 について、 病院バスなど既存の移動手段を活用していく ということであれば、 事業者等の理解や協力 も必要となる。医師会からは、町営バスの停留所設置に当たっては、病院等の位置を考慮していただきたいと聞いている。現状として、巡回バスは小型化が現実的と考えるが、定期受診する高齢者の方を対象に、 予約日に合わせたタクシー予約のサービスを構築 し、時間帯やルートが近い方々と一緒に運送できれば一定の乗合や家族送迎の負担軽減につながる可能性がある。(第2回庁内WG、健康福祉課)	○病院バス活用に向けた事業者理解 ○病院におけるタクシー予約サービスの構築	施策 2-2
	No. 210	精神障害を持つ方々は、立山町内に病院等がないため、主にタクシーで上市町や富山市に通院している現状があり、 タクシー事業者への補助 等の検討が必要と考える。(第2回庁内WG、健康福祉課)	○タクシー事業者への補助	施策 2-3
	No. 211	施策 2-2 について、 保育所送迎バスの他の交通手段との統合 については、チャイルドシートの問題や個別対応が必要なケースなどがあることから、 慎重な検討が必要 と感じている。立山子育て支援センターの行う ファミリーサポート事業 では、協力会員による習い事送迎等も行っている。協力会員には祖父母世代が多く、利用する保護者からは送迎は若い方に、との希望も聞かれるため、将来的には、 施策 2-3 の導入検討 も必要となると考える。(第2回庁内WG、健康福祉課)	○保育所送迎バスとの統合 ○ファミリーサポート事業との連携	施策 2-2、2-3
	No. 212	施策 2-9 に関連し、現在、推進交付金を財源に、 鉄道やタクシーを絡めたまちなかを中心としたツアー造成 を町観光協会へ委託している。この中で立山駅や称名滝を周遊できるツアーなども検討しており、こうした事業とも連携できるのではないかと。(第2回庁内WG、商工観光課)	○観光ツアーとの連携	施策 2-9
	No. 241	ドライバーの確保に向けた支援では、ドライバーの移住促進よりも、 町民のドライバー就業 を支援したり、 退職者が交通事業者のところで短時間勤務 したりする方が、実現性が高い。(第6回本会議、町)	○ドライバーの確保策	施策 2-6
	No. 242	(2)ドライバー確保に向けた支援では、先日、NHKで福井県の 職員が京福バスを運転 する番組を拝見し、本町でもドライバーが不足する場合に 職員に運転協力 してもらえばよいと思う。(第6回本会議、利用者) 町の職員 が二種免許を取得し町の バスの運転 をすることは良いことだと感じた。(第6回本会議、交通安全団体)	○町職員の運転協力	施策 2-4、 施策 2-5

交通事業の持続性確保	No. 243	自治体職員の免許取得・運行については、一つの判断ミスが人命や高額な財産の棄損に直結するため不安であり、今後の課題である。ドライバーとしての本町への移住については、全国規模で就職説明会等の取組を様々な関係機関で発信しており、協会としても取り組みたい。(第6回本会議、バス事業者)	○町職員の運転協力 ○ドライバー確保	施策 2-4、 施策 2-5
	No. 244	中山間地の高齢者等の足には、小型のワゴン車を活用し、仕事をリタイアした方がドライバーとして気軽に参加できるような仕組みがよい。タクシーの拠点を設けすぐに配車できるようなシステムを構築してほしい。(第6回本会議、観光団体)	○新たな交通	施策 2-3
	No. 245	新たな交通モードの検討では、既存事業者の持続性を確保しながら、住民の要望に応える補完交通として、「ちょうどいい」ものになるようお願いしたい。我々も協力するが、住民の理解を得るためのきめ細かな周知にも取り組んでほしい。(第6回本会議、タクシー事業者)	○新たな交通	施策 2-3
	No. 246	自動車等のドライバーはインターバルが厳格になったが、鉄軌道には国の規定がなく、現場では運用されていない現状がある。現状を打破するためには、役割を終えたところからは撤退したいぐらいの気持ちがある。議会質問や答弁で、従事者がこれまで怠慢をしていたような報道がなされると、乗務員はお客様から随分とひどいことを言われる。これは大きな問題であり、カスハラにあたる。(第6回本会議、労働者団体)	○交通事業環境 ○乗務員へのカスハラへの対応	施策 2-4
	No. 247	以前は白バス・白タクとして取り締まられた運送も、制度の変化により自主運行が可能となったが、その裏側にある怖さの両面を把握しておくことが必要である。(第6回本会議、労働者団体)	○交通事業環境への影響	施策 2-3
	No. 248	立山線は、従事者の現場と町民等との意識の差は大きく、この差を縮めるためにできる限り協力したい。(第6回本会議、労働者団体)	○従事者と町民の意識差	施策 2-10
	No. 249	スクールバス等への一般客の混乗は、実現できれば通学でかなり助かる生徒もいるため検討してほしい。(第6回本会議、教育関係者)	○スクールバスへの高校生の混乗	施策 2-2
サービス改善	No. 29	利用者の立場からいえば利用者も我慢が必要であり、 <u>地鉄電車にはメリハリのあるダイヤ</u> を検討してほしい。(第3回本会議、利用者)	○鉄道ダイヤの見直し	施策 2-1
	No. 30	利田地区では会社や大型商業施設が増えているが、 <u>バスの便数が少なく対応が必要</u> 。(第3回本会議、交通安全団体)	○利田地区への対応	施策 1-2
		利田地区では、利用できる公共交通が近くにない。(第4回本会議、交通安全団体)		
		現在、企業を誘致できる土地がある利田地区には、 <u>公共交通が不足している</u> という課題があるため、バスの運行などを含めた課題の解決方法をあわせて考えていく必要がある。(第1回庁内WG、商工観光課)		
	No. 31	公共交通を移動手段としてだけでなく、 <u>生活を豊かにするツール</u> の一つとして組み込めないか。(第3回本会議、利用者)	○生活を豊かにするサービスの拡充	施策 1-2、1-10、3-1
	No. 32	町が運行するコミュニティバスは、ニーズをきめ細やかに把握し、町民にとって <u>最も利便性の高い路線</u> を考えていく必要がある。(第3回本会議、町)	○交通体系の見直し	施策 1-2
	No. 73	施策の提案として、町営バスの運行時刻の見直しや鉄道駅までの路線延伸、バス運休日のライドシェア等、振替交通手段の確保を提案する。 <u>電車へアテンダント</u> を導入して、子供や自動車運転が難しくなった高齢者も公共交通機関を気軽に利用できるようにする。(第3回本会議、利用者)	○町営バスの見直し ○鉄道アテンダントの導入	施策 1-2 施策 1-10
	No. 74	実態に合わせた町営バスネットワークの再編については、単に五百石から工業・商業振興拠点等への運行本数を増やすのではなく、 <u>越中三郷駅まで結ぶと流動が増える</u> ように思う。広域行政のように行政區をまとめたバスの運行を検討できないか。一般住民の利用につながるよう自治体が乗車券を購入・配布すれば鉄道事業者への補助にもつながる。(第4回本会議、利用者)	○町営バスの見直し ○広域行政でのバス運行 ○バス乗車券配布	施策 1-2 施策 4-2
No. 75	また、車に乗れない高齢者の足の確保や駅間、商業や事業所へのアクセス確保に向け、 <u>町営バスをどのように整備していくかが公共交通活性化のポイント</u> である。(第4回本会議、監査委員)	○町営バスの見直し	施策 1-2 施策 2-1	

サービス改善	No. 76	高校としては、 通学時間帯(登校時、下校時)の電車、バスの便の確保 をしてほしい。今後も、必要に応じて、高校生にアンケート等を実施してほしい。(第3回本会議、教育関係者)	○通学ダイヤの確保	施策1-1
	No. 77	公共交通を面(エリア)としてカバーするには、 タクシーの活用 が望ましい。月定額で予約や運行状況をネット把握できる仕組みを提案したい。(第3回本会議、利用者)	○タクシーの活用	施策2-3
	No. 78	新しいベンチが設置された役場前の バス待合場所 をもう少し広げられないか。(第4回本会議、交通安全団体)	○待合施設の改善	施策1-8
	No. 79	方向性1のバスネットワークや公共交通全体の共通バス導入の施策は非常に良いが、鉄道からバスへの 乗り継ぎの利便性 についても考えていく必要がある。(第4回本会議、バス事業者)	○接続性の向上	施策1-2 施策1-4
	No. 105	1-5 定期券の改善 (たてポ連携)は、過去に町から断られた経緯があるため、 町を中心に検討 してほしい。(第2回交通WG、鉄道事業者)	○定期券の改善	施策1-5
	No. 106	町営バスについては、 運行主体の意見や現場の実態 も吸い上げた上で、 ダイヤを作成 いただきたい。(第2回交通WG、バス事業者)	○ダイヤの改善	施策1-2
	No. 107	現時点で「 たてポ 」は現金チャージができないが、 これから徐々に取組を進めていく予定 。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○たてポとの連携	施策1-5
	No. 108	町営バスでは、事業者の意見等も踏まえつつ、鉄道やスーパーとの接続を工夫しているが、ダイヤ改正前後は「使いやすい」「使いにくい」という両方の意見を頂いている。立山町では、 定時定路線の運行体系を根本的に見直している最中 であり、住民が運転手として協力する形態も含め検討しているが、 バス事業者やタクシー事業者の協力は必須 であると考えている。 町民お気軽バスやたてポなどの共通利用 については、町民の利便性が向上するよう、模索していきたい。(第2回交通WG、町)	○町営バス再編 ○定期券の改善	施策1-2 施策1-5
	No. 109	医師会の方に聞いてみたところ、高齢化が進む中、自力で受診できない方が多くなっていることから、 病院等の近くにバス停を設けてほしい のご意見があった。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○町営バス再編 ○バス停位置の改善	施策1-2 施策1-8
	No. 110	交通ポイント付与事業 の用途で最も多いものは、タクシー利用である。一方で、2か月ごとに未使用分は失効する制度設計となっており、この点には疑問の声も寄せられている。公共交通利用促進につながることから、この 対象者の範囲を拡大することについては、予算の確保という課題はあるものの、検討の余地はある と考える。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○たてポとの連携	施策1-5
	No. 111	町営バスは、利用者は減少傾向にある一方で、 委託金額が増加傾向 にある。こうした中で、 芦峯寺線は今年度から地元への運行に移行 した。ダイヤ改正では、これまでの五百石駅を中心とした設定の考え方を一部変更し、買い物利用を考慮したものとしたが賛否両論がある状況である。今年度は、 デマンド等の導入可能性を含めた町営バスの見直し業務 を行っており、この中で、 スクールバス、福祉バス等との連携可能性 や、 地鉄駅を中心とした運行の可能性 についても検討していきたいと考えている。また、今年の地鉄のダイヤ改正に伴い、今冬には、交通空白となる時間が一部地域で発生する見通しであるが、この部分への対応についても検討していきたい。利用促進策として現在取り組む 立山町民お気軽バス については、富山市への移動時などでは 使いにくい部分があるので解消したい と考えているが、ここはなかなか難しい。(第1回庁内WG、住民課)	○町営バス再編 ○定期券の改善 ○住民の運営への参画 ○スクールバス、福祉バスとの連携	施策1-2 施策1-5 施策4-5
	No. 176	施策1-2 実態に合わせた町営バスネットワークの再編に 越中三郷駅との接続 に関する意見が反映されていない。(第5回本会議、利用者)	○越中三郷駅との接続	施策1-2
	No. 177	施策1-2では 障害者の視点も含め、絶えずダイヤや運行本数の見直し を行ってほしい。交通弱者の視点で見ると 添乗等の利用補助を担うボランティア が配置されると非常に助かる。(第5回本会議、福祉団体)	○障害者の視点 ○利用補助ボランティア	施策1-2
No. 213	施策1-5については、 たてポで定期券を購入 できれば、たてポの魅力は上がる一方で、域内循環という本来の目的と相反するといった課題もある。このため、 事業の名称については、再度検討 いただきたい。(第2回庁内WG、商工観光課)	○たてポと定期券の連携	施策1-5	

サービス改善	No. 214	施策1-7については、令和10年度からの実施を想定した場合、 令和8年度には予算要求すべき と考えがどうか。(第2回庁内WG、建設課)	○駅施設等改修の予算要求時期	施策1-7
	No. 215	施策1-3の事業(案)の 運賃の適正化とは、利益を求めるのか、利便性を求めるのか わからない。(第2回庁内WG、住民課)	○運賃適正化の目的の明確化	施策1-3
	No. 216	施策1-8の バス停の快適性の向上 について、町営バスの停留上の看板は、上り・下りに1基のみの設置がほとんどで、設置場所も町道の歩道や路肩等が多いので 環境整備が難しい 。 施策1-8、4-5について 商業施設の敷地内での停留所の設置 について可能かどうか問合せをしている。(第2回庁内WG、住民課)	○バス停の快適性向上	施策1-8、4-5
	No. 217	今年度、立山町地域公共交通計画策定調査業務を委託し、持続可能な公共交通の構築の観点から、今後目指すべき地域公共交通の将来像、施策の方向性等の検討に必要な調査、分析等を実施している。現段階ではどのような運行形態になるかわからない。新たな町営バスの運行について委託し検討しているが、町内には富山地方鉄道の駅が13箇所、それ以外に地鉄バス路線、タクシー事業者3者があり、他の市町村より公共交通が充実しているのではと感じる。したがって、地鉄利用客やタクシー事業者に影響がないように町営バス路線を考えることが難しい。特に町営バスを路線運行ではなく、エリアによる デマンド運行とした場合、地鉄・タクシーいずれにも何らかの影響 があると思われる。何かよいアイデアはありませんか。(第2回庁内WG、住民課)	○町営バス再編への事業者への影響	施策1-2
	No. 250	事業1-5-2 たてポや交通系ICカードと定期券との連携の検討について、概要に たてポに関する言及がないので、どのような連携なのかも含め補足 してほしい。また、たてポについては、施策2-8電子決済の対応支援にも再掲した方がよい。(第6回本会議、町)	○たてポ連携の記載	施策1-5
	No. 251	重点事業に注釈をつけていただきありがたい。町営バスネットワークの再編については、 地域公共交通利便増進事業の活用可能性の検討 を含め、担当者レベルで調整させていただきたい。(第6回本会議、国)	○国事業との調整	施策1-2
	No. 252	(1)実態に即した利用者の利便性確保で、財政支援についてはただ町で補助金を出すだけでなく、 交通事業者の乗車券を買い上げる形での支援 はできないか。加えて、 乗った人が得をするイベント としての施策を考えてほしい。(第6回本会議、利用者)	○利便性の確保	施策1-1
	No. 253	施策1-2実態に合わせた 町営バスネットワークの再編 の重点事業は大事であり、 予約式の運行路線 として空バスを無くしていくのがよい。(第6回本会議、教育関係者)	○町営バスへの予約式の導入	施策1-2
	No. 254	五百石駅以外で交通ハブ を設け本線へ乗り継ぐことができれば、利用者が増加するのではないか。(第6回本会議、教育関係者)	○乗り換え利便性の向上	施策1-2
	駅まちづくり・観光まちづくり	No. 33	駅舎の魅力づくり を検討してほしい。(第3回本会議、交通安全団体)	○駅舎の魅力づくり
No. 34		パークアンドライド 等の可能性や、観光ニーズへの対応など社会の変化を捉えつつ、県や他市町村と連携し公共交通を支えていけるよう努めたい。(第3回本会議、町)	○パークアンドライド等の検討	施策1-7 施策3-2
No. 35		割引券や送迎スペースの設置など、地鉄電車に乗り、 できるだけ車を使わないような地域づくり をしていく必要がある。(第3回本会議、利用者)	○車を使わない地域づくり	施策1-7 施策3-1~2 施策4-2
No. 36		県としては、 駅を中心としたまちづくりへの県民参画 の面で取り組む余地があると考えている。駅のハード整備に合わせてイベントを実施し、県民や町民を巻き込み、まちづくりと一体となって取り組むことが公共交通の活性化につながることから、 ハード整備やイベント開催時には県の支援制度 を活用してほしい。(第1回交通WG、県)	○駅中心のまちづくり	施策3-1 施策3-2

駅まちづくり・観光まちづくり	No. 80	無人駅を行政主導で町営バスやライドシェアの「交通拠点」化や、テナント・宅配便取次所・公民館・デイサービス・地域の学童生徒の居場所とするなど「人の交流の場」として再生する。 榎町一下段駅 の移転又は統合に合わせ、学校、住宅地、商業施設への至便の距離に公共施設併設の統合駅建設の検討を提案する。鉄道沿線イベントや鉄道を利用したイベントとの連携・創出を提案する。(第3回本会議、利用者)	○駅中心のまちづくり	施策3-1~2
	No. 81	今後策定される立山町の地域公共交通計画等についても、 駅や公共交通を中心としたまちづくり と連携した地域交通ネットワークの実現を目指す 富山県地域交通戦略と整合 を図り、議論を進めていただきたい。(第3回本会議、県)	○駅中心のまちづくり ○県計画との整合	施策3-1~2
	No. 82	鉄道事業者への実質的な運賃補助につながることから、回数券を地域に配布し 気軽に乗車できる機会 を作ってはどうか。また、駅と公共施設、店舗、各種窓口との複合化により、昔のような 賑わいや交通拠点 として再生させられるとよい。(第4回本会議、利用者)	○駅中心のまちづくり	施策3-1 施策4-2
	No. 83	地鉄電車沿線は風景などの面で良い環境だと感じる一方、駅はとても寂しいと感じることから、立山が見える場所で停車時間を設け、 立山と写真撮影 をしたり、 駅で農産物を販売 したりできるとよい。(第4回本会議、交通安全団体)	○駅中心のまちづくり	施策3-1
	No. 84	富山市へ自家用車で移動 する場合、 渋滞が発生する懸念がある ため、これを踏まえた公共交通へのシフトを検討する必要がある。この前提としては、地鉄各駅の駐車場の確保状況も考慮する必要がある。五百石地区には スーパーがない ため、自家用車を持たない方に配慮した枝、葉の交通を考える必要がある。東谷地区では農業関係の補助金を活用し、企業と連携したリース車両での実証運行を行うとのことであり、朝日町での 好事例 も聞いている。こうした取組のいいとこどりも必要ではないか。(第4回本会議、利用者)	○通勤時渋滞への対応 ○買い物需要への対応 ○事例の活用	施策1-2 施策1-9 施策3-2
	No. 85	町民の多くは 富山市へ通勤 しており、町内の駅近くに無料駐車場があれば電車を利用したい方は多い。運行本数が多い本線で駐車場にできる土地があるのは越中三郷駅であり、検討の余地はないか。(第4回本会議、観光団体)	○通勤需要への対応	施策3-2
	No. 112	芦峯寺線 については、 観光客を対象に加え、立山駅と芦峯寺を結ぶ ような柔軟な考え方ができるとよい。公共交通は、住民の利便性に加え、アルペンルートを訪れる観光客の利便性向上にも役立つとよい。(第2回交通WG、バス事業者)	○観光2次交通の導入	施策3-3
	No. 113	立山駅や称名滝でのタクシー業務 は、時間や料金、待機要員の人件費などの 問題があり 手の打ちようがない。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○タクシーによる観光対応	施策3-3
	No. 114	登山など観光客のためにタクシーを運行してしまうとまちなかの仕事が一切できなくなる。朝一の登山客を含め、 観光客に合ったバスダイヤ となると良い。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○観光2次交通の導入	施策3-3
	No. 115	立山黒部アルペンルートとその周辺を結ぶ公共交通は、特に町営バスが運休となる日曜日には不十分であるとの声を聴く。また、富山地方鉄道立山線から降りた後の 2次交通も不足 しており、デマンド交通などがあればといった声もある。町や観光協会は、 2次交通として E-BIKE や電動キックボードを整備しているが、 いずれも利用できる方が限られる 点が課題となっている。(第1回庁内WG、商工観光課)	○観光2次交通の導入	施策3-3
	No. 178	施策3-1生活を豊かにする駅機能の拡充については、駅を 公共施設や宅急便等の経由施設 とし、 防犯対策 を行うことにより 安心できる駅づくり をしてほしい。(第5回本会議、利用者)	○駅の複合化 ○安心できる駅づくり	施策3-1
	No. 179	施策1-7 駅付帯施設の保全については、費用の面もあるが、 規模の大きなパーク&ライド駐車場の整備 は、鉄道利用向上の面で効果的なのではないか。(第5回本会議、福祉団体)	○パーク&ライド駐車場の整備	施策1-7、3-2
No. 198	タクシーの利用を増やすには、ロケ地巡り等の 需要を増やす取組 に力を入れることが必要。少しでも町の中で動く人が増えるような取組があれば、事業者としての協力は可能である。(第3回交通WG、タクシー事業者)	○タクシー需要増加の取組	施策3-1~5	

駅まちづくり・観光まちづくり	No. 218	施策 3-1 については、今年度補助要綱の改正を行い、出店支援の対象を寺田駅、稚子塚駅、岩嶺寺駅の半径 500m 以内の空き家にまで拡大したので、今後はこの活用に向け取り組みたい。自治会との連携の面では、駅での自治会イベントの開催を促すときにどんなことができるか、具体例を出していただきたい。(第 2 回庁内WG、商工観光課)	○駅周辺への出店支援の拡大 ○自治会との連携方法	施策 3-1
	No. 219	施策 3-2 については、利用者ニーズを踏まえた点字ブロックの施工範囲等について、意見を聞きたい。また、五百石駅へのアクセス歩道の拡幅については、今年度から用地買収等に着手している。(第 2 回庁内WG、建設課)	○点字ブロックの敷設方法	施策 3-2
	No. 255	立山線までアクセスする観光交通ができれば最もよいが、季節性があり難しい。町内の観光名所を回れる観光コースも取り入れてもらえると、少しでもまちが賑わうと感じている。(第 6 回本会議、観光団体)	○観光交通	施策 3-3
	No. 256	ウイスキーフェスなど飲酒を伴うイベントの開催はとてもよい。(第 6 回本会議、教育関係者)	○イベントとの連携による活性化	施策 3-1
	No. 257	北銀前(旧 肉の森川)の土地活用について、町民が会合を開いたり交流ができる施設を作してほしい。例えば、温泉施設や立山町の特産品を販売するなど、町民が自然と集まる場所が必要である。子供たちのためのイベントを開催すれば家族連れも集まり、賑わいがでるのではないかと。(第 6 回本会議、商工団体)	○賑わいづくり ○イベントとの連携による活性化	施策 3-1
ターゲット、需要創出・対応	No. 37	近年は、通学での家族送迎も多く、意識を変えて公共交通を利用するには相当ハードルが高いと感じている。公共交通の活性化には、公共交通サービスの充実が必須であり、簡単には利用者は増加しないため、現状と将来を見据え、ターゲットを絞り込み、それに合った取組から進めるべきである。(第 3 回本会議、町(教育))	○ターゲット設定	目標 施策 1-2 施策 1-5
	No. 38	ターゲットの設定については、日常利用の視点に加え、移住・定住ほか多様な視点からも検討し、関係者の方々と意見をすり合わせていくと良い。(第 3 回本会議、国)	○ターゲット設定	目標 施策 1-2 施策 1-5
	No. 39	今後は公共交通の需要そのものを増やしていくことが重要だと思う。(第 1 回交通WG、県)	○需要創出	施策 3-1
	No. 116	利用者増加のための施策についても、様々な角度から検討・検証していきたい。(第 2 回交通WG、バス事業者)	○需要創出	施策全般
	No. 117	病院の受診時間への運行は集中し、受けきれないことが課題。介護保険制度上の厳格化されたルールに基づく乗降介助については、需要があっても数をこなせない現状があり、今後は制度改正も検討いただきたい。ここ最近、利用者の貧困化を肌で感じており、タクシー利用を金銭面で控えている方が非常に多いのかと感じている。(第 2 回交通WG、福祉タクシー事業者)	○需要への対応 ○外出需要と貧困問題への対応	施策 2-3 施策 4-1
	No. 118	誘致した企業の社員の通勤手段等を自家用車から公共交通に切り替えることを促す助成等の取組については、検討できると思う。また、企業の方の話を聞いていると、まだまだ公共交通利用に向けた意識付けの取組については、アプローチできる余地があると思う。(第 1 回庁内WG、商工観光課)	○誘致企業の転換需要への対応	施策 4-1
	No. 180	通勤者に対する補助など、対象を絞った利用者増加策を検討した方がよい。(第 5 回本会議、利用者)	○通勤者への補助	施策 4-1
	No. 119	買い物バスは廃止となったが、現在は町営バスでその需要をカバーできている。(第 1 回庁内WG、商工観光課)	○買い物需要への対応	施策 1-2
	No. 120	町立小学校の適正規模・適正配置推進計画の中でも、通学手段の確保は検討事項となっている。また現在、一部の学校ではプールの授業を常願寺ハイツで行っており、その移動手段として、スクールバスを活用している。現在のところ希望する学校数が少ないため、影響が出ていないが、今後これが増えた場合にどこまで対応できるのか不安がある。(第 1 回庁内WG、教育委員会)	○学校授業の移動需要への対応	施策 1-2 施策 2-2

ターゲット、需要創出・対応	No. 121	障害者手帳をお持ちの方で、公共交通を利用される方は多くない。たてポを付与する 障害者の外出支援事業の実績によれば、タクシー利用が2割 と最も多い用途である。こうした点からも、障害者にやさしい公共交通といった面で、タクシー事業者には是非今後も存続してほしいと思う。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○障害者の通院需要	施策2-3~6
	No. 199	立山線の乗降者数を伸ばすには、定期外だけでなく、 定期利用者に力を入れる 必要がある。このほか、 モビリティマネジメント としての個別訪問などの取組も重要である。(第3回交通WG、鉄道事業者)	○定期利用者の増加方法	施策4-1
	No. 200	我々にできることは積極的に協力したい。地域包括ケアシステムの中で、もう少し介護タクシーを町で取りあげるなど、 要介護者の移動支援にも力を入れてほしい 。公共交通を利用できなくなることで外出をあきらめ、それが介護度の上昇や健康寿命の低下に直結している。(第3回交通WG、福祉タクシー事業者)	○要介護者の移動支援	施策全般
	No. 220	施策4-1について、町内企業に対し 公共交通利用デー、ノーマイカーデーや時差出勤 などを呼び掛けることは、大変重要である。一方で、 企業側のインセンティブ等が明示されない中で呼び掛けても 、多くの企業が公共交通機関から一定離れた場所にある中では、 なかなか目に見えた効果は出てこない のではないかと。商業施設の誘致についても、施設の具体が分からない中では何も言えないが、 立地適正化計画等との整合 についても考える必要がある。(第2回庁内WG、商工観光課)	○企業との連携方法 ○立地適正化計画等との整合	施策4-1
	No. 221	主観も入るが、高校生の通学定期券は非常に高額であるため、 雄山高校の生徒やそれ以外の方への補助はとてよ いと思う。(第2回庁内WG、健康福祉課)	○学生定期補助	施策1-5
	No. 258	企業バスの運行 により、電車を優先的に利用してもらおうとよい。(第6回本会議、教育関係者)	○企業と連携した利用促進策	施策4-1
住民参加	No. 40	公共交通の赤字を改善するには町民の意識を変えることが必要だが、事業者や役場のみが頑張っても困難である。これからは、 皆で地域での共存の方法を考えていく ことが大事である。(第3回本会議、観光団体)	○意見交換会	施策4-5
	No. 41	WS等での意見の吸い上げ は是非続けてほしい。(第3回本会議、国)	○意見交換会	施策4-5
	No. 86	方向性4の交通事業に対する運営での参画については、 住民でも柔軟に運転できるシステム とすれば運転手確保に向けた支援につながる。(第4回本会議、利用者)	○交通事業への住民の参画	施策4-5
No. 87	公共交通が利用者ニーズに合っていないため、 普通免許で運行できる小型ワゴン等の仕組み の導入を考えた方がよい。利用者ニーズに対応し、町民に 税金負担がかからないようなシステムを構築 してほしい。(第4回本会議、観光団体)	○住民の参画 ○財政負担が小さいシステムの構築	施策4-5	
広報	No. 42	鉄道利用に価値を見いだせない方にこそ、様々な メリットを伝えていく必要がある と感じている。(第3回本会議、鉄道事業者)	○メリットの広報	施策4-1~2
	No. 43	学校では電車等を体験 できる機会がないが、子供には乗りたい気持ちがある。(第3回本会議、交通安全団体)	○乗車体験の機会づくり	施策4-1~2
	No. 44	車内の 中吊り広告の活用 や 駅舎の魅力づくり を検討してほしい。(第3回本会議、交通安全団体)	○広告の活用 ○駅舎の魅力づくり	施策3-1 施策4-3
	No. 45	地元企業の協力 を得ながら、 利用者の意識を高める ことや イベントと連携 し少しずつ利用を増加させるなどの地道な取組を行っていくことが大事。また、帰りの電車代金を半額とするなどの割引を メリッ トとして 視覚化 した上で提示してはどうか。(第3回本会議、利用者)	○地元企業の協力による意識改革 ○イベントとの連携	施策4-1~3
	No. 46	情報発信の取組 としては、 地元の学生 に参加いただくなど関わり合いをつくりながら行うやり方もある。国のシンポジウムは、関係者のつながりづくりも狙いの一つ。こうした場への参加についてもご検討いただきたい。(第3回本会議、国)	○学生と連携した情報発信	施策4-5

広報	No. 88	公共交通がないと困る現実や自らの行動を考慮し、どうあるべきかを考えていただくための <u>働き掛けも必要</u> である。我慢してほしいとはいづらいが、濃淡をつける時期にきていると思う。(第4回本会議、町)	○町民への働きかけ	施策 4-1
	No. 89	「わたしたち」が育てる公共交通という方向性がとてもよい。これに関し、利用者が関心を高められるよう、 <u>児童館で小中学生を対象に地鉄電車に関するイベント</u> を開催予定である。(第4回本会議、利用者)	○小中学生への情報発信	施策 4-2
	No. 122	将来の種まきを目的とした「 <u>子供への運転手体験</u> 」を施策に盛り込んでほしい。(第2回交通WG、鉄道事業者)	○子供MM	施策 4-1
	No. 123	<u>立山登山学習</u> では、昔は地鉄電車を利用して学校もあったが、現在はほとんどなく、補助対象外である貸切バスで移動する学校もある。この部分は <u>補助制度をうまく活用</u> してもらえ余地があるのではないか。(第1回庁内WG、教育委員会)	○子供MM ○学校との連携	施策 4-1
	No. 124	まちなかでいった過去の <u>イベントの経験から、駐車場不足による渋滞等への対策の一環</u> として、特典なども含めた <u>公共交通利用による来場促進の仕組みづくり</u> が必要と感じている。また、今後町でない一般の方々が行うイベントにも、こうした公共交通との連携を広げていくためには、 <u>相談窓口の体制づくり</u> や <u>連携事例の紹介</u> などを行っていくことが重要である。(第1回庁内WG、商工観光課)	○イベント割引 ○渋滞への対応 ○周知・広報 ○連携体制づくり	施策 4-2
	No. 125	電車については、町が行う <u>あーとれいんや沿線のスポット・風景を効果的に周知</u> できればより利用が増えるのではないかと感じた。また、高齢者が都合悪くなったときにはじめて公共交通利用にシフトするのではなく、 <u>早いうちから使えるような仕掛け</u> などができればよいと思う。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○周知・広報 ○免許返納MM	施策 4-1 施策 4-3
	No. 126	保育所児童の送迎バスも、一種の公共交通なのだを再認識した。今後は、安全確保に努めていかなければならないと思っている。 <u>保育所の子供たちに、「バス・電車の運転手はカッコいい」と思ってもらえるきっかけ</u> がたくさんあればよいのではないかと。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○子供MM	施策 4-1
	No. 137	最近、バスの <u>妊婦運賃無償化の取組</u> についての周知を始めたところ、良い反応を頂いている。今後は、バスを利用して行ける遊び場等についても、 <u>子育て世帯等に併せて案内</u> できればよいと感じており、こうした機会を通じて <u>公共交通に親しんでもらう</u> こともまた大事だと思う。	○周知・広報 ○福祉と連携したMM	施策 4-2
	No. 201	車に乗れなくなったときには、公共交通の乗り方が分からず、その結果、外出しなくなることから、 <u>若い頃から公共交通を利用する施策</u> が必要である。(第3回交通WG、バス事業者)	○若年者への取組	施策 4-1
	No. 202	公共交通で行ける校外学習等でも、スクールバスによる移動が多く、配車が組めない状況も出てきている。基本方針4の交通リテラシー教育の一環として、 <u>学校の校外学習等でも公共交通をさらに活用</u> いただきたい。(第3回交通WG、バス事業者)	○校外学習での公共交通の活用	施策 4-1
	No. 222	施策 2-4 の雄山高校の進路学習について、町では、令和2年に <u>雄山高校と包括連携協定</u> を結んで以降、毎年2年生を対象に、交流や町の課題解決に向けた提言を含む事業を1年間かけて行っている。この中に <u>電車、バスの進路学習を組み込むことは可能</u> 。(第2回庁内WG、商工観光課)	○高校との連携	施策 2-4
	No. 223	小学校における <u>出前授業</u> については、 <u>校長会等での検討</u> が必要ではあるものの、新年度開始前の早い時期から、相談しながら進めていければと考える。(第2回庁内WG、教育委員会)	○学校との連携調整	施策 4-1
	No. 224	小学校の適正配置については、実際に統合が決まってから、その地域や保護者の方と通学手段を決めることとなる。 <u>立山登山学習</u> では、地鉄の運賃全額や、立山黒部アルペンルートの利用料の <u>一部を補助</u> しているが、 <u>学校への伝え方の工夫</u> 等を行うことで公共交通の更なる利用につながるのではないかと。インセンティブ面も含め、相談には応じられる。また、 <u>新規で学校と連携した事業</u> を行う場合には、1月下旬から2月中旬には翌年度の学校行事日程がある程度固まるため、校長会の場や年度初めの学校向けの <u>財務担当者会議の機会</u> を通じて相談しながら進めていければと考える。(第2回庁内WG、教育委員会)	○校外学習へのインセンティブ ○学校との連携調整	施策 4-1
	No. 225	これまでの経験から持病のある方は、誰かが付かないと外出が難しいという感覚があり、 <u>高齢者の運転免許返納時等にお試し切符を配付</u> し、公共交通を利用するなど公共交通を「使える」と思ってもらえる経験をしていただくのもよいと考える。介護施設までの移動を送迎ではなく、公共交通利用に転換した	○免許返納時のインセンティブ ○医療Maas	施策 4-1、4-2

広報	No. 225	際にインセンティブ等があれば使ってくれる人も出るのではないかと。将来的には、公共交通のないところで困りごとが生じることから、 医療Maas に取り組んでいる自治体もあるように、本当に弱者を救う場合には、医療機関が自宅付近に来るといったこれまでと逆の視点での行政サービスを考えていくことも必要である。このほか、現在、付与する 健康づくりポイントの制度 を応用し、検診会場に公共交通機関で来た場合に、ポイントの一部を公共交通分として付与することができればよい。(第2回庁内WG、健康福祉課)	○健康づくりポイントの制度の活用	
	No. 226	現在、運転免許を自主返納した高齢者の方に 交通ポイントを付与しているが、制度の情報が届いていない方もおり、より一層情報連携、情報発信に取り組む必要がある。 (第2回庁内WG、健康福祉課)	○交通ポイントの周知の強化	施策4-1
	No. 227	事業4-1-4 介護予防と連携した利用促進策の実施については、以下の取組が実現可能であると考えられる。 1 まめまめラジオ体操や出前講座 などの冒頭で時間を設け、チラシ等を用いた「公共交通を活用した健康づくりの取組の推奨」や「運転免許返納後を見据えた公共交通のお試し利用の推奨」、「お試し利用チケットの配付」を実施すること。 2 運動によるフレイル予防の観点からの介護予防事業として、 富山地方鉄道立山線を利用してショッピングセンターアピアに移動し、そこで介護予防プログラムや買い物、談話、ウォーキング等の活動を実施する一連のプログラム を実施すること。 予算査定の結果次第ではあるが、令和8年度からの実施も可能であると考えられる。 運転免許返納を見据えた場合に、公共交通乗り継ぎ体験会の開催も検討できるのではないかと。(第2回庁内WG、健康福祉課)	○まめまめラジオ体操や出前講座の活用 ○立山線を活用した介護予防プログラム ○公共交通乗り継ぎ体験会	施策4-1
	No. 228	高齢者や障がい者の社会参加促進のため、公共交通利用の活性化は必要だと思います。活性化のためには、一つに公共交通を利用したいと思う環境づくりの整備があると考えます。外出することへの不安(階段段差や乗り継ぎなど)解消や外出したいという思いを促進させることです。福祉の観点から、高齢者や障がい者が電車やバスを利用する際、 人為的にも物理的にもサポートが充実していることが必要か と思います。一方で、高齢者等外出支援サービス事業が令和6年度末で廃止となりました。身体障害者や要介護認定者の通院等の外出支援を行うことを目的とした事業でしたが、乗降時の介助を受けられないこと、民間サービスが充実していることなどが要因となり、利用する方がほとんどおられません。計画(素案)にもありますが、公共交通活性化のため、 住民の声を調査・研究することは重要 と思います。(第2回庁内WG、健康福祉課)	○障がい者等への外出の人為的・物理的サポートの充実	施策4-2
	No. 259	こどもMMでは、 学校でも公共交通の乗り方やマナーなどの社会学習 を進めていただきたい。(第6回本会議、交通安全団体)	○こどもMM事業内容	施策4-1
	No. 260	施策4-3 情報発信の充実では、 「釜ヶ淵驛」をよくする会の活動や「立山線かってに応援団」、「地鉄でGO!秋の大冒険!」、「立山あーとれいん」の企画 なども含めて啓発し、充実したものとしてほしい。(第6回本会議、福祉団体)	○情報発信内容	施策4-3
共創・連携	No. 47	交通機能は、一部の地域に集中させると片方で空白地帯ができる問題があるなど、その取扱いが難しい。これからは、インバウンド等の 観光面で検討 していく必要がある。(第3回本会議、住民ボランティア)	○観光との連携	施策3-3~5
	No. 48	高齢者等外出支援サービス事業は、民間の介護タクシー利用者が増加している現状を踏まえ、今年度で役割を終えることとなった。一方で、 福祉バス は、大切な交通手段として今後も地域づくりにつながると考えている。町全域を網羅する広域性や無償という特性があり、今後も活用いただきたい。(第3回本会議、福祉団体)	○福祉との連携	施策2-2
	No. 49	スクールバスとコミュニティバスの両方のダイヤやルートを合理化 することで、運転手不足を解消できる可能性もあると思われるため、町でも検討してほしい。(第1回交通WG、バス事業者)	○スクールバスとの連携	施策2-2

共創・連携	No. 50	町営バスとスクールバスを兼ね合わせた運行についても事業者と連携して考えていきたい。(第1回交通WG、バス事業者)	○スクールバスとの連携	施策2-2
	No. 51	スーパーや病院のバスとの連携や、朝日町ほか他都市事例を参考に検討してほしい。(第3回本会議、道路管理者)	○共創による連携	施策2-2 施策2-3
	No. 127	福祉や通学との連携についても配慮いただきたい。(第2回交通WG、国)	○共創による連携	施策2-2
	No. 128	病院バスの公共交通との統合可能性について、その意向を確認してみたが、現状は難しいとのことであった。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○共創による連携	施策2-2
	No. 203	町営バスの見直しに向けて現況把握や先進地視察を実施している。タクシー事業者の協力がなければ再編は叶わないため、協力をお願いしたい。(第3回交通WG、バス事業者)	○町営バス再編 ○事業者協力	施策1-2
	No. 204	デマンド交通は既存のタクシーのように交通は既存のタクシーのように運行されるため、地理に詳しいタクシー事業者のノウハウが活用できる。(第3回交通WG、国)	○事業者のノウハウ活用	施策1-2、2-3
	No. 229	施策2-2の町営バスとスクールバス(交付税措置あり)の統合は難しい。(第2回庁内WG、住民課)	○バス統合の検討	施策2-2
サービスレベル、目標・評価、進捗管理等	No. 90	地鉄電車と他の公共交通機関との接続面を工夫しないと、サービスレベル①でも、何も変わらない気がしている。(第4回本会議、利用者)	○接続性の向上	施策1-2
	No. 91	果たすべき役割の範囲が限られているため、目標設定については我々の立場ではなかなか申し上げられない。(第4回本会議、労働者団体)	-	-
	No. 92	絶対評価だけでなく、県内や全国レベルで比較できる目標・指標の設定も視野に入れていただきたい。(第4回本会議、町)	○相対評価	目標
	No. 93	立山町として、目指したい方向性を強く押せるメリハリをつけた目標があるとよい。(第4回本会議、県)	○目標のメリハリ	目標
	No. 94	先日の埼玉での陥没事故など、これまで安全が当たり前であった施設の老朽化が進んでおり、現在、国を挙げてこれらの延命に努力している。サービスレベルの維持は大変だが、必要不可欠である一方で、 <u>今後は水準を落とす</u> ことも考えていく必要がある。(第4回本会議、道路管理者)	○低いサービス水準の設定	施策1-9 サービスレベル
	No. 95	サービスレベルは運行本数だけではなく、 <u>使いやすさ</u> も考えてほしい。観光資源を生かしたバス運行や <u>公共交通以外</u> の面での収支改善なども検討できるのではないか。(第4回本会議、バス事業者)	○使いやすさへの配慮 ○観光資源の活用	サービスレベル 施策1-6 施策2-9 施策3-3
	No. 96	経営面を前提に、フルでサービスレベルを向上させることは難しいため、 <u>ニーズに応じた運行本数の増減</u> が必要と感じている。(第4回本会議、町(教育))	○ニーズに応じたサービスレベルの設定	サービスレベル
No. 129	山間地の交通不便地域や高齢者がメインの公共交通の満足度をいかに改善するかが一つの指標になる。介護タクシーでは、利用者の要望に <u>キャンセルなく運行できるかが目標になり得る</u> 。(第2回交通WG、福祉タクシー事業者)	○タクシーの目標	目標	
No. 130	サービスレベルについては、当社では1時間に1本以上の運行がある交通が公共交通であるとの認識である。利用者の方の声との間に乖離はあるものの、収支を考えると、 <u>現状のプラスアルファが提供できる限界に近い</u> 。評価に当たっては、収支だけでなく <u>社会への影響も検討</u> してほしい。 <u>進捗管理</u> に関しては、 <u>加工データの提供が必要な場合は少ない方がありがたい</u> 。(第2回交通WG、鉄道事業者)	○鉄道のサービスレベル、目標 ○モニタリング回数	サービスレベル 目標 進捗管理	

サービスレベル、目標・評価、進捗管理等	No. 131	幹線バスとしては、サービスレベルは 1時間に1本、朝夕を増便した運行体制 を維持したいが、運転手不足はそれを危うくするため確保に努めたい。 モニタリング については、事務作業という 手段が目的とならないような視点 をもって検討してほしい。(第2回交通WG、バス事業者)	○バスのサービスレベル ○モニタリングの視点	サービスレベル 目標
	No. 132	サービスレベルは、 町営バスを増便する場合には、運転手を確保 する必要があり、逆に町の負担が増える恐れがある。また、 タクシーは配車要請への対応率 が一つの考え方になると思われる。(第2回交通WG、バス事業者)	○バスのサービスレベル ○タクシー目標	サービスレベル 目標
	No. 137	利用者の立場を考えると、 5～10分間隔の運行レベル が望ましいが、非常に難しい。町営バスは、運行開始からの利用率等を集計して初めてサービスレベルを検討できるのではないかと。 その隙間を埋めることは、タクシーの役割 である。町営バスはある程度大きな道路に運行を絞った方がよい。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○サービスレベル	サービスレベル 役割分担
	No. 181	施策4-2利用するきっかけ(インセンティブ)の創出では、 富山市内への往復乗車券の廉価での販売 を検討してほしい。観光分野における公共交通PR促進では、アルピコ交通のヘッドマークの 販売事例を参考 にしてはどうか。また、新たに 地元アニメ会社との協力 により商品販売できるとよい。(第5回本会議、利用者)	○往復乗車券の販売 ○事例活用 ○地元アニメ会社の協力	施策4-2
	No. 193	施策4-2利用するきっかけ(インセンティブ)の創出は 可能なものから始めればよい のではないかと。イベントでは、飲食割引や公共交通(鉄道;バス)利用者に対して、 切符提示により飲食割引など、簡単な取組がよい 。(第5回本会議、教育関係者)	○早期実施 ○飲食割引	施策4-2
	No. 133	サービスレベルと経費は一体 であり、立山線の廃止の話が出る前に運賃を観光客向けに限界まで値上げすべきではなかったのか。 観光客向けのサービス については、収支のバランスの上に成り立つサービスレベルで、それが 最低ランクであっても残すべき である。この場合でも、鉄道とタクシーといった選択肢は残る。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○観光のサービスレベル	サービスレベル 役割分担
	No. 135	町営バスのサービスレベル の現状は、資料のとおりであり 非常に厳しいレベル となっている。指標については、1日の乗降者数とすることもあり得るが、タクシー会社では計測できないため、設定が難しい。進捗管理については、 民間事業者の意見を尊重 した上で詳細を決めてほしい。細い道への運行に関しては、バス停位置も含め、定時定路線の体系見直しの中で検討したい。(第2回交通WG、町)	○バスのサービスレベル ○進捗管理	サービスレベル 進捗管理
	No. 136	現在活用している補助金の交付要件として、 1時間に3本運行 されている公共交通機関が存在しているというものがあるので、この点についても維持できるように交通事業者に働き掛けてほしい。(第1回庁内WG、建設課)	○鉄道のサービスレベル	サービスレベル
	No. 182	サービスレベルについては、 「実情に即した運行」の具体 や、 枝の中心市街地における朝夕とそれ以外の時間帯との整合性 が理解できなかった。(第5回本会議、県)	○サービスレベルの具体・整合	サービスレベル
	No. 183	サービスレベルの設定根拠 を教えてください。この部分には、 住民や観光客のニーズ も踏まえた検討が必要。(第5回本会議、国)	○サービスレベルの根拠	サービスレベル
	No. 184	進捗管理の部分は、 モニタリング回数をもう少し増やす ことが望ましい。 評価シートA、Bの使い方を説明してほしい。施策と指標を網羅的にみられるよう、 他事例等も参考 に、A3版横に 一覧で整理 してはどうか。(第5回本会議、国)	○モニタリング回数 ○評価シート	進捗管理
	No. 185	サービスレベルは、住民サービスあるいは企業努力であり、 収支率を明確 にした方がよい。(第5回本会議、利用者)	○収支率の明確化	サービスレベル
	No. 186	サービスレベル は、運行本数だけではなく、使う側の使い勝手を踏まえ、 ソフト面で改善 できればありがたい。(第5回本会議、利用者)	○ソフト面でのサービスレベルの改善	サービスレベル
	No. 187	目標については、 5年間だけでなく1年ごとの目標 を示す方がよい。(第5回本会議、利用者)	○目標スパン	目標

サービスレベル、目標・評価、進捗管理等	No. 188	運転手の確保が大きな課題であり、可能ならばその視点を基本方針2の目標に入れられればよい。(第5回本会議、道路管理者)	○運転手確保の目標	目標
	No. 189	実情に即した運行は、PDCAサイクルの中で経過を見ていく必要もあると思う。(第5回本会議、学識経験者)	○実情に即した運行の改善	サービスレベル
	No. 205	町営バスの目標として「利用者数」と「収支」があるが、デマンド化により新たな経費が必要であり、収支削減の達成には不安を感じている。(第3回交通WG、バス事業者)	○収支目標	目標
	No. 230	基本方針1の目標1には現状値と比べ20%増を目指すところがあるが、都市計画マスタープラン等の検討時に、利用者増は難しいのではないかと多くの委員から寄せられた経緯もあるので、無理しない方がよいのではないかと。(第2回庁内WG、建設課)	○利用者数目標	目標
	No. 261	数値目標については、県でも年間1人当たり50回の利用を促す目標を定めており、「電車・バスでこう！」キャンペーンなどの利用促進の取組において、是非連携したい。(第6回本会議、県)	○利用促進の取組連携	目標
	No. 262	立山線の収支の目標値については、根拠も分かるように示してほしい。(第6回本会議、利用者)	○数値目標根拠	目標
	No. 263	現状値と目標値が乖離しており、果たして達成できるか疑問を感じる。(第6回本会議、観光団体)	○達成可能な数値目標の設定	目標
	No. 264	目標のイベント回数を増やすためにも、町民から意見を聞きながら必要とされるイベントを開催していく必要がある。(第6回本会議、利用者)	○目標達成のため町民意見の反映	目標
	No. 265	目標値は、5年間の合計であることがもう少し分かりやすくなるとうよい。(第6回本会議、道路管理者)	○目標値の表記	目標
	No. 266	待合環境の改善の目標値は、施策の目標であって改善目標とは異なっているため、別の目標はないか。「自分ごと」化するを、「自分ごと」として意識する人の数を増やすなどの文言に変えた方がよい。(第6回本会議、町(教育))	○待合環境の改善の目標値 ○目標の表現	目標
	No. 267	目標の進捗管理については、目標を達成できない場合には課題を明確化し、見直ししながら実効性のある計画にしてほしい。(第6回本会議、県)	○目標達成のための課題の明確化	進捗管理
	No. 268	数値目標については非常に高いと思う部分はあるが、まずは一旦進め、PDCAで問題が出れば速やかに手立てを打っていくことが必要と考える。そのためには住民に公共交通を「自分ごと」と捉える意識を醸成することが重要である。(第6回本会議、バス事業者)	○進捗管理方法	進捗管理
	No. 269	イベントの実施回数の評価を、ホームページ等で周知すれば、更に興味・関心が出る。(第6回本会議、教育関係者)	○目標達成評価の周知	進捗管理
No. 270	サービスレベルの運行間隔は、朝夕以外あるいは全時間帯1時間1本間隔でよいのではないかと。(第6回本会議、鉄道事業者)	○サービスレベルの設定	サービスレベル	
用語	No. 190	トリガー方式などの専門用語には、注意書きを入れるなど、分かりやすく表記してほしい。(第5回本会議、町)	○用語の分かりやすさ	用語解説
	No. 191	タクシーの乗合化は、正しい表現に変更した方がよい。(第5回本会議、国)	○用語の正しい表現	施策2-3
	No. 192	運転手と運転士の表現は統一した方がよい。(第5回本会議、道路管理者)	○表現の統一	計画全般
	No. 271	パブリックコメント、MMなど分からない言葉があり、調べながら計画を読んでいた。(第6回本会議、交通安全団体)	○理解しやすい用語	用語解説
	No. 272	町民が自分ごととして捉えるためには、用語解説を付けていただきよかった。(第6回本会議、利用者)	○理解しやすい用語	用語解説
	No. 273	町営バス芦峯寺線の記載で、芦峯寺線「は」という文字が抜けている。課題で「リテラシー(利用習慣)を高めることが必要」とあるが、「町民の公共交通の利用習慣を高める」という表現がよい。(第6回本会議、学識経験者)	○脱字 ○適切な表現	施策4-1 課題