

立山町地域公共交通計画



ヒト・マチ・アシタが、動く、重なる。

“ちょうどいい” たてやま型公共交通の実現



目次

| | |
|---------------------------------|----|
| 第1章 計画の概要 | 1 |
| 1-1 背景と目的 | 1 |
| 1-2 計画の区域 | 1 |
| 1-3 計画の期間 | 1 |
| 1-4 計画の位置付け | 2 |
| 1-5 計画の構成 | 2 |
| 第2章 地域公共交通の現状と課題 | 3 |
| 2-1 現況と課題整理の流れ | 3 |
| 2-2 地域公共交通の現状整理 | 4 |
| 2-3 地域公共交通の7つの課題 | 5 |
| 第3章 基本的な考え方 | 6 |
| 3-1 基本理念 | 6 |
| 3-2 基本方針 | 7 |
| 3-3 計画の目標 | 8 |
| 3-4 公共交通ネットワークの目指す姿と望ましいサービスレベル | 10 |
| 第4章 目標達成のための施策・事業 | 18 |
| 4-1 施策の体系 | 18 |
| 4-2 施策・事業の内容 | 19 |
| 第5章 計画の実現に向けて | 52 |
| 5-1 計画の実現に向けた推進体制と関係者の役割・責任 | 52 |
| 5-2 計画達成状況の評価・検証 | 54 |
| 用語解説 | 57 |

第1章 計画の概要

1-1 背景と目的

立山町では、令和3年に策定した「第10次立山町総合計画」において、公共交通対策の目指すべき姿として「交通弱者が安全に安心して出かけることができる公共交通サービスが提供されるとともに、安全で環境にやさしい移動手段として多くの町民や観光客に利用されている。」を掲げ、公共交通が町民の日常生活や観光振興を支える基盤であるとし、公共交通対策に取り組んできました。

しかしながら、町内高校の定員削減、コロナ禍によるライフスタイルの変化、立山黒部アルペンルート等への来訪者層の変化などによる公共交通の利用者の減少、燃料価格等の高騰やドライバー等の担い手不足といった事業環境の悪化など、公共交通を取り巻く状況はこれまで以上に厳しいものとなっています。

こうした状況の中にあっても、様々な社会的・経済的価値や多面的効果（クロスセクター効果※）をもたらす公共交通をネットワークとして確保し維持していくことは誰もが自分らしい日常生活を送ることができるまちづくりを実現するために重要な前提です。

今こそ真に持続可能な公共交通ネットワークの維持確保を目指し、公共交通を「交通事業者の事業」ではなく「地域の生活・魅力・活力に直結する公共交通サービス」であると捉え直し、関係者が正しい「共通認識」の下、強い当事者意識を持って、利用者層の拡大に向け考動（考えて行動する）していくことが肝要です。

これらを踏まえ、今回、関係者の「共通認識」にあたるものとして地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）に基づく地域公共交通計画である「立山町地域公共交通計画」を作成します。今後は、公共交通の利用者増により維持確保が実現できるよう、本計画に位置付けた取組を着実に進めていきます。

※クロスセクター効果 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

1-2 計画の区域

立山町全域

※ただし、町民の移動実態等を踏まえ、町域外への移動で他自治体との協力が必要な場合は、連携して事業を推進します。

1-3 計画の期間

令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度）までの5年間



図 公共交通が関係する多様な分野

出典：国土交通省近畿運輸局資料

1-4 計画の位置付け

本計画は、本町のまちづくりの指針である「第10次立山町総合計画」を上位計画としています。また、まちづくり施策と一体的に、かつ、効果的に交通施策を推進するため「立山町都市計画マスター プラン」や「立山町立地適正化計画」と連携するとともに「富山県地域交通戦略」とも整合を取っています。

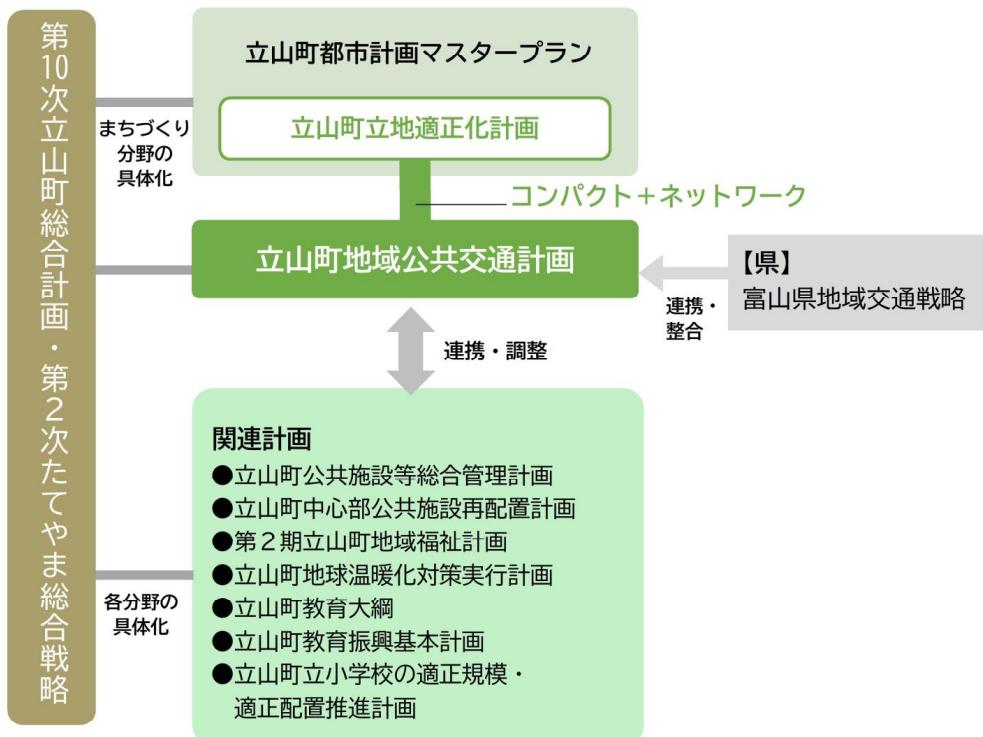
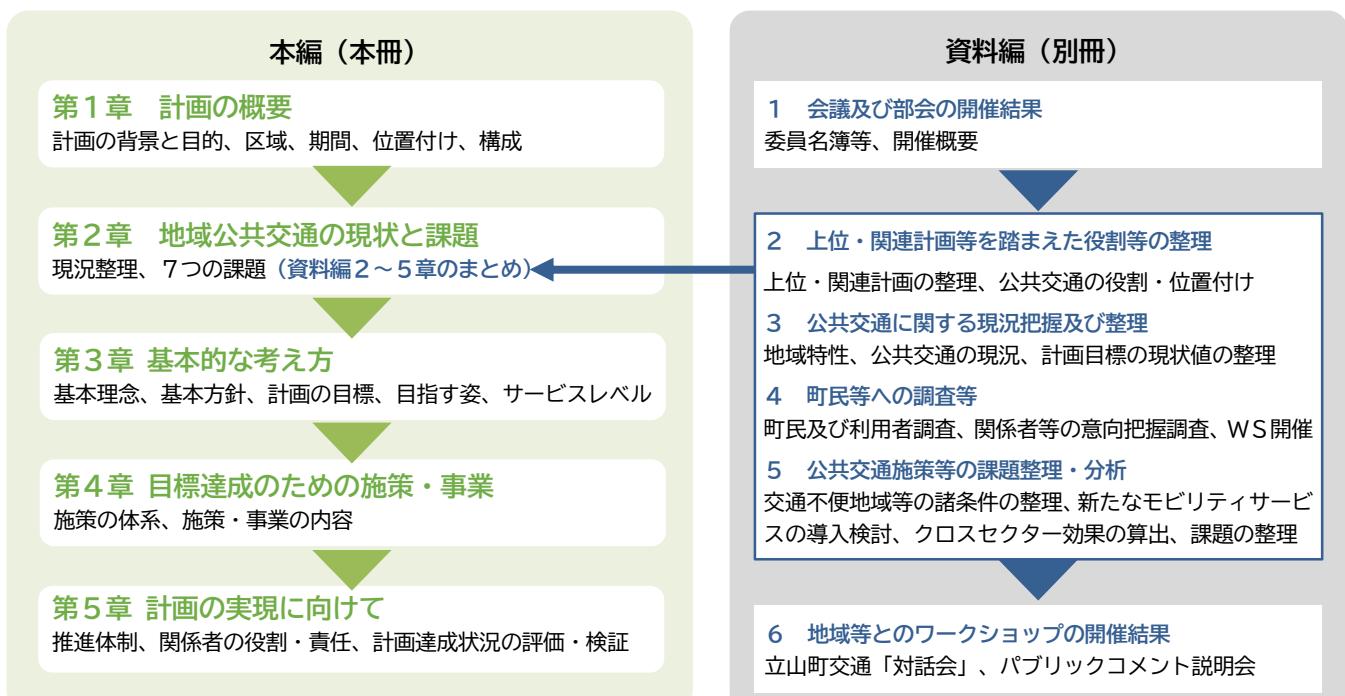


図 立山町地域公共交通計画の位置付け

1-5 計画の構成

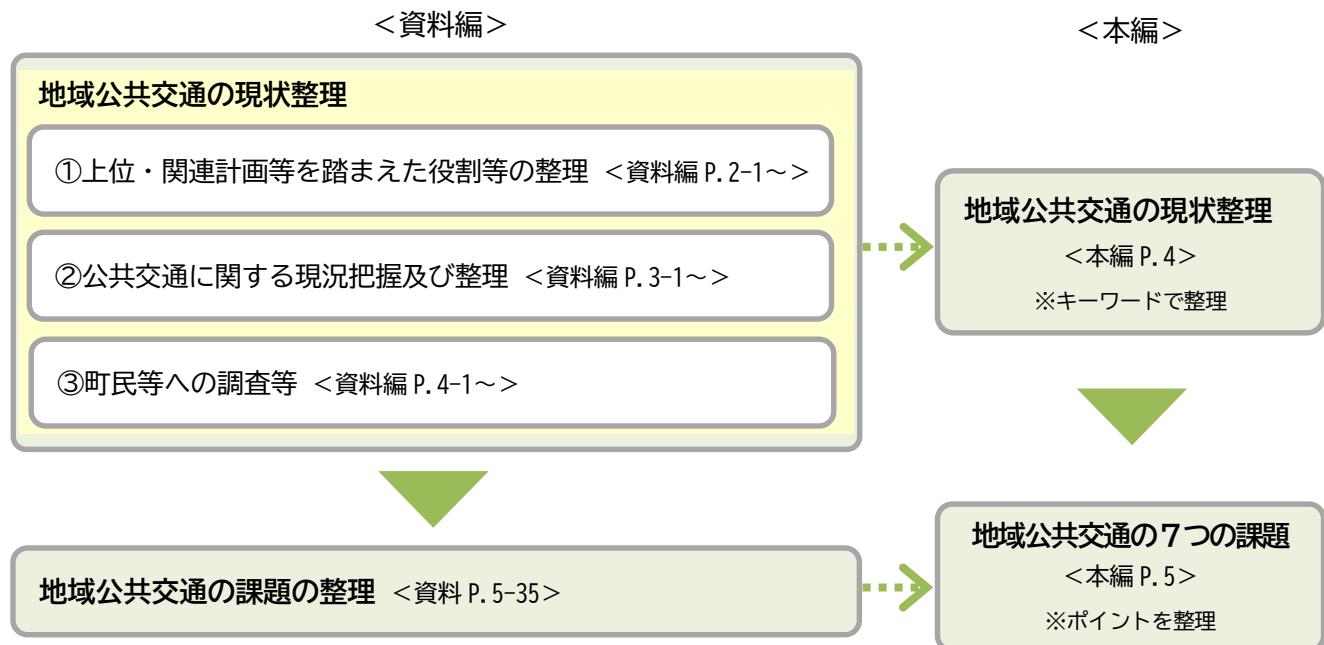
本計画は、「本編」と別冊の「資料編」に分け、以下のような構成としています。



第2章 地域公共交通の現状と課題

2-1 現況と課題整理の流れ

本町の公共交通の現状については、資料編において記載した「①上位・関連計画等を踏まえた役割等の整理」「②公共交通に関する現況把握及び整理」「③町民等への調査等」を基に、キーワードで整理しています。また、課題については「④公共交通施策等の課題整理・分析」を基に、ポイントを整理しています。



2-2 地域公共交通の現状整理

立山町の地域公共交通の現状を以下のとおりキーワードで整理します。<資料編P.2-1~4-77>

公共交通を取り巻く状況

- | | |
|------|--|
| 国の動き | ●地域公共交通「リ・デザイン」（再構築） |
| 県の動き | ●富山県地域交通戦略 |
| 町の動き | ●第10次立山町総合計画、●立山町都市計画マスターplan（立地適正化計画含む） ●立山町地球温暖化対策実行計画、●立山町立小学校の適正規模・適正配置推進計画 等 |

公共交通に関する現況

【地域特性の整理】

- 人口減少、少子高齢化、●地域により大きな特徴

【既存公共交通及びその利用状況の現況整理】

- 電車やバスの利用者の減少、●町営バスの利用者の低迷、●多様な分野での運行、●観光客の増加

【収支状況の整理】

- 公共交通の財政負担の増加、●高齢者等の制度利用者の増加

【統計資料等による地域特性の明確化】

- 低水準の公共交通利用率、●観光で多い鉄道利用

町民等への調査等

【町民等アンケート】

- 高齢者の車依存、●高校生の高い転換意向、●通勤、買い物等での転換意向

- 税金を投入して維持すべき、●個人での転換の取組

【地域等とのワークショップ(WS)】

<町民の意欲的な参画>

●町民の参画

<町民の視点1>重要なこと、問題点

- 観光への対応、●町中心部の空洞化、●まちの魅力づくり・他分野の施策との連携、

- 他分野や市町村との連携、●利用環境、●広報・周知、●電子決済・たてボ連携 等

<町民の視点2>取組のアイディア

- 新たな交通の導入、●利用環境の改善、●観光利用の促進、●資金調達、●地鉄電車PRの工夫

- 出前授業、●市町村との連携 等

【OD調査・利用者アンケート】

- 交通モード・路線ごとで利用目的に大きな特徴、●利用者からの高い評価、

- 運賃や運行時刻、乗り継ぎに不満

【交通事業者等の意向把握調査】

- ドライバーの確保、●運行経費の増加、●IT化の遅れ、●社員や施設利用者の車依存、

- 担い手・支え手としての参画

2-3 地域公共交通の7つの課題

立山町の地域公共交通の課題について、以下のとおり大きく7つに整理します。<資料編P.5-35>

| 課題 | 内容 | 関連が深い現況や調査結果等 |
|----------------------|--|---|
| 1 利用者減少、少子高齢化への対応 | <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の利用者は、コロナ禍以前の水準には回復していません。 ●今後更なる人口減少や少子高齢化が見込まれます。 ▶公共交通サービスを維持するためには潜在需要の獲得に向けた取組を講じる必要があります。 | <ul style="list-style-type: none"> ・電車やバスの利用者の減少 ・町営バスの利用者の低迷 ・人口減少、少子高齢化 ・高校生の高い転換意向 ・通勤、買い物等での転換意向 |
| 2 過度な車依存からの脱却 | <ul style="list-style-type: none"> ●本町の公共交通利用率は低水準です。 ●地元企業の通勤手段はほとんどが車です。 ●車を今後も乗り続けたい高齢者が多い状況です。 ▶公共交通サービスを維持し、生活を支える足としての機能を担保するためには、町民の公共交通に対する利用習慣を高めることが必要です。 | <ul style="list-style-type: none"> ・低水準の公共交通利用率 ・社員や施設利用者の車依存 ・高齢者の車依存 |
| 3 財政支出の費用対効果の向上 | <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通に関する財政負担は増加傾向です。 ●町営バスはサービス水準と利用状況のミスマッチが生じています。 ▶税金投入による公共交通の維持を求める町民ニーズを踏まえつつ、公共交通サービスを維持するためには、交通網の再編、新たな収入源の確保等により財政負担を軽減するとともに、費用対効果を高めていく必要があります。 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の財政負担の増加 ・町営バスの利用者の低迷 ・運賃や運行時刻、乗り継ぎに不満 |
| 4 事業環境の改善 | <ul style="list-style-type: none"> ●交通事業者では、深刻なドライバー不足や運行経費の増加など厳しい事業環境が顕在化しています。 ▶公共交通サービスを維持するためには、事業者による共創やIT化による業務の合理化などの事業環境の改善が必要です。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの確保 ・運行経費の増加 ・IT化の遅れ |
| 5 利用環境の改善 | <ul style="list-style-type: none"> ●利用環境の一部では評価が低く、特に地域等とのワーキングショップ(WS)では多くの改善アイディアの提案があります。 ▶公共交通の利用を促進するためには、このような住民ニーズを踏まえた利用環境の改善が必要です。 | <ul style="list-style-type: none"> ・WS町民の視点(取組のアイディア) |
| 6 まちづくりとの連携 | <ul style="list-style-type: none"> ●地域等とのWSでは、まちの魅力づくりや他分野の施策との連携についての提案があります。 ▶公共交通の活性化に向けては、本町の大きな特性のひとつである観光分野を含め、まちづくりと連携した取組を進めることが必要です。 | <ul style="list-style-type: none"> ・観光客の増加 ・観光で多い鉄道利用 ・町中心部の空洞化 ・WS町民の視点(重要なこと、問題点) |
| 7 関係者の連携・協働 | <ul style="list-style-type: none"> ●様々なアンケート調査やWS等からは、公共交通への関与を強化したいといった町民や企業等の意向が見られます。 ▶公共交通の活性化に向け、限られた交通資源を有効活用するには、このような気運の高まりを活かしながら、町民や企業等との連携・協働による取組を推進することが必要です。 | <ul style="list-style-type: none"> ・町民の参画 ・担い手・支え手としての参画 |

第3章 基本的な考え方

3-1 基本理念

本町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。

計画の基本理念

ヒト・マチ・アシタが、動く、重なる。 “ちょうどいい”たてやま型公共交通の実現

本町には、南北を貫き、町の背骨とも称される富山地方鉄道立山線が走っています。五百石駅の開業から約100年が経過した今もなお、町民生活の足として、観光客の足として「町内外への移動」を力強く支えています。また、路線バスや町営バス、タクシーなども、姿を変えながら、昔も今も町民等の生活を支える役割を果たし続けています。

こうして移動を支えてきた公共交通の存在が、このマチを、ヒトを、今につないできました。

土地利用等では、町中心部に商工業施設等が一定程度立地する一方で、郊外には、立山連峰の美しい景色を背景に、心地よく美しい日本の原風景が鮮やかに残されています。

このような自然と暮らしが調和した姿が魅力を高め、ここ立山町に住まうわたしたちは、この地を居住の地として選び続けてきました。そして、新たな住民をも受け入れ、新たなマチをともに形づくってきました。

まちづくりの中心は、「ヒト」です。ヒトが動かないマチは、これから先の発展を望むことはできません。ヒトが動き、ヒトとヒトが重なり（交わり）、マチが動き活性化することで、未来であるアシタが動いていく。この3つが動き、重なることで、これまで先人がわたしたちにマチを継承してきたように、わたしたちもまた次世代にこの「マチ」を継承していくことができます。こうした「アシタ」を動かす手段として、公共交通の維持は欠かせないものです。

人口減少など社会経済情勢の変化により、これまでと同様の規模で同様のものを残していくことは難しくなっています。変化をも受け入れ“ちょうどいい”ものに公共交通を再編していくことも重要です。

暮らしあと交流を支え、持続的に運営され、マチが活性化する、その触媒として存在し得る公共交通は、わたしたち一人一人が「自分ごと」として、心を寄せ合い、育していくべきものです。こうした考えに基づき、本計画の基本理念を「ヒト・マチ・アシタが動く、重なる。“ちょうどいい”たてやま型公共交通の実現」と定めます。

3-2 基本方針

基本理念や本計画で実現したい公共交通の姿と、その実現の先にあるまちのイメージを踏まえ、施策の進むべき方向となる基本方針を次のとおり定めます。

基本方針

1

「暮らし」や「交流」を支える公共交通

～快適な生活を守り末永く暮らせるまちに～

公共交通は、商業、福祉、観光分野など町民の様々な日常生活や交流の移動を支える重要な役割を担っており、快適な生活を守る重要な交通インフラです。

こうした公共交通の利便性を維持・確保していくため、利用者の実態に即したネットワークや運賃、定期券などの見直しを推進するとともに、駅舎やバス停、車両などの交通施設の快適性向上につながる取組を進めます。

基本方針

2

「効率的」「持続的」に運営される公共交通

～マイカーに依存せず暮らせるまちに～

公共交通は、高齢者の買い物や通院、学生の通学などに欠かせない移動手段です。人口減少が進み、利用者減少も進む中、マイカーに依存せず暮らせるまちにしていくためには、公共交通を地域のサービスの一つとして捉え、事業者等との適切な役割・責任分担のもと、効率的、持続的に運営していく必要があります。

こうしたことを踏まえ、既存交通の改善や新たな交通の検討を進めるとともに、足元の対策としての交通事業者の経営環境の改善やドライバー確保への支援を進めます。

基本方針

3

「まちづくり」とともに活性化する公共交通

～楽しく豊かに過ごし暮らせるまちに～

公共交通は、外出意欲を高める効果を有しており、駅を中心とした活気あるまちづくりの装置として重要な役割を担います。本町では、地域コミュニティの場としての駅を公共交通と相互連携することで活性化するとともに、立山黒部アルペンルートなど魅力ある観光地やイベントと連携し、観光客の移動を支えるまちづくりを推進します。

基本方針

4

「わたしたち」が育てる公共交通

～心を寄せ合いみんなで支えるまちに～

公共交通は、交通事業者だけでなく、町民や企業等が「利用者」や「支え手」として積極的に参画・共創し、地域一体となって支え、育てるべきまちづくりの重要なインフラです。

このため、交通リテラシー教育や利用するきっかけづくりにより、利用者としての参画を進めるとともに、支え手として資金面や運営面での共創を進めます。

3-3 計画の目標

本計画の基本方針に基づき、計画期間内に達成を目指す目標を以下のとおり設定します。

基本方針1 「暮らし」や「交流」を支える公共交通

目標① 公共交通全体の利用者を増やす

指標① 公共交通利用者総数

目標の評価スパン **短期**
(1年ごとに進捗管理)

| 現状値 | 目標値 |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 年間 808,134 人 (集計期間 2023/4~2024/3) | 年間 971,107 人 (集計期間 2030/4~2031/3) |

[目標設定の考え方] 鉄道は平成 29 年度利用者数（過去 10 年合計最大）、町営バス、地鉄バス、タクシーについては現状維持を目指し、利用者総数で現状から 20% 増を目指します。

[評価手法] 富山地方鉄道町内駅 1 日平均乗降者数（町統計）に年間日数を乗じて 2 で除した数、富山地方鉄道バス五百石線・大森線、蔵本団地線年間利用者数（町統計）、町営バス年間利用者数（町統計）、タクシ一年間輸送数（北陸信越運輸局富山運輸支局統計）を足した数を、公共交通利用者総数とし毎年度確認します。

目標② 既存資源を活用し待合環境を改善する

指標② 店舗等と連携した快適性の高い停留所数（累計）

目標の評価スパン **短期**
(1年ごとに進捗管理)

| 現状値 | 目標値 |
|------------------------------|-------------------------------------|
| 1 か所 (集計期間 2024/4~2025/3) | 5 年累計 13 か所 (集計期間 2026/4~2031/3) |

[目標設定の考え方] 町営バスのバス停を中心に、5 年累計で 12 か所程度整備します。

[評価手法] 町実績データを用いて、店舗等と連携した快適性の高い停留所を毎年度確認します。令和 6 年度未現在、地鉄バス及び町営バスの「五百石駅」停留所の 1 か所。

基本方針2 「効率的」「持続的」に運営される公共交通

目標③ 公共交通の持続可能性を高める

指標③ 公共交通の収支額（利用者 1 人当たりの収支額）

相対指標

目標の評価スパン **短期**
(1年ごとに進捗管理)

| 現状値 | 目標値 |
|--|---|
| 立山線 \triangle 218,243 千円 (\triangle 436 円/人) 町営バス \triangle 43,221 千円 (\triangle 2,027 円/人) (集計期間 2023/4~2024/3) | 立山線 0 千円以上 (0 円/人以上) 町営バス \triangle 43,221 千円 (\triangle 2,027 円/人) (集計期間 2030/4~2031/3) |

[目標設定の考え方] 鉄道は、マイナスの収支からの脱却を目指します。

町営バスは、再編等により新たな収入を確保し、収支について現状を維持します。

[評価手法] 富山地方鉄道立山線（事業者集計）、町営バス全線（町集計）の収支（利用者 1 人当たりの収支額）について毎年度確認します。指標は「市町村における自主運行バス等の運行状況に関する調査」（愛知県）等により自治体規模に応じた比較が可能。

目標④ 鉄道利用者を増やす

指標④ 富山地方鉄道立山線乗降者数

目標の評価スパン **短期**
(1年ごとに進捗管理)

| 現状値 | 目標値 |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 日平均 2,576 人 (集計期間 2023/4~2024/3) | 1 日平均 3,469 人 (集計期間 2030/4~2031/3) |

[目標設定の考え方] 平成 29 年度の乗降者数（過去 10 年最大）を目指します。

[評価手法] 1 日当たりの富山地方鉄道町内駅乗降者数（町統計）について、毎年度確認します。立山町総合計画の成果指標。

基本方針3 「まちづくり」とともに活性化する公共交通

目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める

指標⑤ 公共交通ネットワークに対する満足度

目標の評価スパン中期
(5年ごとに進捗管理)

| 現状値 | 目標値 |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| 2.73 点 (5点満点) (集計期間 2025/11) | 2.86 点 (5点満点) (集計期間 2030/4～2031/3) |

[目標設定の考え方] ・令和26年度に+0.5点の向上(令和12年度+0.125)を目指します。(立山町立地適正化計画の目標)

[評価手法] ・立地適正化計画に基づき実施する、五百石駅周辺のまちづくりに関するアンケート調査の交通ネットワークに関する総合的な評価(満足度)について、5年ごとに確認します。

目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める

指標⑥ 駅周辺のイベント開催数

目標の評価スパン短期
(1年ごとに進捗管理)

| 現状値 | 目標値 |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 35回/年 (集計期間 2024/4～2025/3) | 42回/年 (集計期間 2030/4～2031/3) |

[目標設定の考え方] ・計画期間中、現在のイベント開催数の1.2倍(42回/年)を目指します。

[評価手法] ・富山地方鉄道の五百石駅及び立山駅周辺で開催されるイベント(参加者が限定されず、広く不特定の方が参加できるもの)の数(町集計)を駅周辺のイベント開催数とし、毎年度確認します。

基本方針4 「わたしたち」が育てる公共交通

目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす

指標⑦ 公共交通イベント・会議への参加・出席者数(累計)

目標の評価スパン短期
(1年ごとに進捗管理)

| 現状値 | 目標値 |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| 1,390人 (集計期間 2024/4～2025/3) | 5年累計 11,000人 (集計期間 2026/4～2031/3) |

[目標設定の考え方] ・各イベント・会議の参加者数を想定し、5年累計で11,000人の参加者数とします。

[評価手法] ・基本方針4の事業で実施されるモビリティ・マネジメント、イベント、企画切符、体験乗車会、交通関連会議への参加・出席者の合計(町集計)とし毎年度確認します。目標⑧モビリティ・マネジメント参加者数を含みます。

目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす

指標⑧ モビリティ・マネジメント参加者数(累計)

目標の評価スパン短期
(1年ごとに進捗管理)

| 現状値 | 目標値 |
|----------------------------|-------------------------------------|
| 0人 (集計期間 2024/4～2025/3) | 5年累計 3,200人 (集計期間 2026/4～2031/3) |

[目標設定の考え方] ・各モビリティ・マネジメントの参加者数を想定し、5年累計で3,200人の参加者数とします。

[評価手法] ・施策4-1 交通リテラシー教育による利用促進策に位置付ける各種事業(子供MM、職場MM、転入MM、免許返納MM、介護予防MM)への参加者の合計(町集計)について、毎年度確認します。

3-4 公共交通ネットワークの目指す姿と望ましいサービスレベル

(1) 本町における「幹」「枝」「葉」の交通の位置付け

本町の将来の都市構造は、都市計画マスターplanの中で位置付けられており、「幹」「枝」「葉」の交通の役割とともに整理すると以下のとおりです。

| 区分 | 役割 | 都市計画マスターplanの位置付け |
|--------|---------------|--|
| 「幹の交通」 | 町外への広域的な連絡を担う | 広域公共交通軸 周辺市町村との広域的な連絡を担う広域公共交通軸として、富山地方鉄道本線、立山線、不二越上滝線及び路線バス（地鉄バス五百石線）を位置付けます。 |
| 「枝の交通」 | 町内の各地域を連絡する | 地域内公共交通軸 広域公共交通軸と連絡し、町内の各地域を連絡する「路線バス（地鉄バス五百石線除く）及び町営バス（芦嶋寺線除く）」を地域内公共交通軸として位置付けます。 |
| 「葉の交通」 | 地域内の移動サービスを担う | （町営バス芦嶋寺線） |
| その他 | — | （山岳交通、自転車（E-BIKE）、スクールバス、福祉バス、施設バス、タクシー） |



図 将来都市構造図（都市計画マスターplan）

(2) 公共交通の役割（現況）

前項の交通の位置付けを踏まえ、本町における現況の公共交通の役割を以下のとおり整理します。

表 立山町の公共交通の役割

| 分類 | 形態 | 対象路線 | 役割 |
|--------------------------|---------------------|---|---|
| 幹：域間交通 町外への広域的な連絡を担う | 鉄道 | 地鉄電車 本線 | 町内外を結ぶ地域間の広域的な連絡を担い、利田及び新川地区の北部の通勤通学の移動需要に対応 |
| | | 地鉄電車 立山線 | 町を南北に走り、町内外を結ぶ地域間の広域的な連絡を担い、通勤通学や観光の移動需要に対応 |
| | | 地鉄電車 不二越・上滝線 | 町内外を結ぶ地域間の広域的な連絡を担い、岩崎寺駅周辺の通勤通学の移動需要に対応 |
| | 路線バス | 地鉄バス 五百石線 | 町内外を結ぶ地域間の広域的な連絡を担い、通勤通学の移動需要に対応 |
| 枝：地域連絡交通 町内の各地域を連絡する | コミュニティ交通 | 町営バス 伊勢屋線 | 東谷地区と五百石市街地を結ぶ、地域内の買い物や通勤通学の移動需要に対応 |
| | | 町営バス 北部循環線 | 利田地区や五百石市街地外縁部と小中学校を結ぶ、地域内の通学の移動需要に対応 |
| | | 町営バス 吉峰線 | 吉峰、高野、上段地区を結ぶ、地域内の余暇や買い物の移動需要に対応 |
| | | 町営バス 利田・大森線 | 利田、立山、大森地区、五百石市街地を結ぶ地域内の高齢者の移動需要に対応 |
| | | 町営バス 新川・下段線 | 沿線地区、大型商業施設、観光拠点と五百石駅を結ぶ地域内の高齢者の買い物の移動需要に対応 |
| | 路線バス | 地鉄バス 大森線 | 大森地区と小中学校を結ぶ地域内の通学の移動需要に対応 |
| | | 地鉄バス 蔵本団地線 | 大森地区北部や五百石地区西部から小中学校を結ぶ地域内の通学の移動需要に対応 |
| 葉：地域内交通 地域内の移動サービスを担う | コミュニティ交通 | 町営バス 芦嶋寺線 | 芦嶋寺集落と千垣駅を結ぶ、地域内の通勤通学、買い物、観光の移動需要に対応 |
| その他 | 山岳交通 (観光) | 立山ケーブルカー、立山高原バス、立山トンネル電気バス、立山ロープウェイ、黒部ケーブルカー、関電トンネル電気バス | 立山黒部アルペンルートとして、国立公園内の山岳観光ルートを結び、観光客の移動需要に対応 |
| | 自転車（E-BIKE） (観光) | — | 観光客のサイクリング需要に対応 |
| | スクールバス (教育) | — | 各地区と小中学校を結ぶ通学移動需要に対応 |
| | 福祉バス (福祉) | — | 各地区と中心市街地を結ぶ地域内の高齢者の福祉に係る移動需要に対応 |
| | 施設バス | 病院バス等 | 拠点から施設を結ぶ地域内の施設利用者の移動需要に対応 |
| | タクシー | — | 広域や町内地域内外において、ドア・ツー・ドアサービスとして、高齢者や観光客の移動需要に対応 |

表 路線バス・コミュニティ交通の運行概要

| 路線 | 形態 | 起点 | 終点 | 運行様態 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|------------------------|----------|-------|-------|-------|------|------------------------------------|
| 地鉄バス 五百石線 (石金経由) | 路線バス | 富山駅前 | 五百石駅前 | 定時定路線 | 地鉄バス | 地域間幹線補助 |
| 地鉄バス 五百石線 (大泉経由) | 路線バス | 富山駅前 | 五百石駅前 | 定時定路線 | 地鉄バス | 地域間幹線補助 |
| 町営バス 伊勢屋線 | コミュニティ交通 | 伊勢屋 | 前沢 | 定時定路線 | 立山町 | 富山県市町村運行バス路線対策費補助 ※地域内フィーダー系統補助 |
| 町営バス 北部循環線 | コミュニティ交通 | 女川新 | 前沢 | 定時定路線 | 立山町 | 富山県市町村運行バス路線対策費補助 ※地域内フィーダー系統補助 |
| 町営バス 吉峰線 | コミュニティ交通 | 吉峰 | 前沢 | 定時定路線 | 立山町 | 富山県市町村運行バス路線対策費補助 ※地域内フィーダー系統補助 |
| 町営バス 利田・大森線 | コミュニティ交通 | 虫谷 | 吉峰 | 定時定路線 | 立山町 | 富山県市町村運行バス路線対策費補助 ※地域内フィーダー系統補助 |
| 町営バス 新川・下段線 | コミュニティ交通 | 塚越 | 吉峰 | 定時定路線 | 立山町 | 富山県市町村運行バス路線対策費補助 ※地域内フィーダー系統補助 |
| 地鉄バス 大森線 | 路線バス | 五百石駅前 | 一夜泊 | 定時定路線 | 地鉄バス | － |
| 地鉄バス 蔵本団地線 | 路線バス | 五百石駅前 | 蔵本新 | 定時定路線 | 地鉄バス | － |
| 町営バス 芦嶋寺線 | コミュニティ交通 | 芦嶋寺 | 千垣駅前 | 定時定路線 | 立山町 | 富山県市町村運行バス路線対策費補助 ※地域内フィーダー系統補助 |

【地域間幹線補助】 地域公共交通確保維持事業のひとつで、地域特性や実情に即した最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援する国の制度です。

【地域内フィーダー系統補助】 地域公共交通確保維持事業のひとつで、地域特性や実情に即し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ついて支援する国の制度です。

※地域内フィーダー系統補助については、町営バス再編事業において補助活用を検討します。

【富山県市町村運行バス路線対策費補助】 市町村が運行するバス路線が地域住民の生活に重要な役割を果たしていることを踏まえ、バス事業に要する経費や車両購入に対して支援する富山県の制度です。

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 |
|------------------|---|
| 【地鉄バス】五百石線（石金経由） | 当該路線は、沿線の町内高校への通学、五百石市街地及び富山市天正寺・町村・藤の木台等から富山市中心部への通勤・通学・買い物・通院などに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、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。 |
| 【地鉄バス】五百石線（大泉経由） | 当該路線は、沿線の町内高校への通学、五百石市街地及び富山市大泉・中市・中川原等から富山市中心部への通勤・通学・買い物・通院などに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、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。 |
| 【町営バス】伊勢屋線 | 当該路線は、東谷地区や上段地区、高野地区の各集落と五百石市街地を結ぶ路線です。各集落の住宅地と中心市街地を結び、鉄道駅に接続することで広域的な移動を可能にするとともに、中心市街地への買い物や通勤・通学など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、富山県市町村運行バス路線対策費補助も活用し、運行を確保・維持する必要があります。また、町営バス再編事業の実施に合わせて、国の地域公共交通確保維持事業の活用を検討します。 |
| 【町営バス】北部循環線 | 当該路線は、利田地区や五百石市街地外縁部から雄山中学校・立山中央小学校を結ぶとともに、新川地区から北部小学校を結び、小中学生の通学を支える重要な路線です。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、富山県市町村運行バス路線対策費補助も活用し、運行を確保・維持する必要があります。また、町営バス再編事業の実施に合わせて、国の地域公共交通確保維持事業の活用を検討します。 |
| 【町営バス】吉峰線 | 当該路線は、中心市街地の五百石駅とレクリエーション振興拠点である吉峰を結ぶ路線です。五百石市街地や高野地区の各集落から吉峰への余暇的な移動とともに、上段地区や高野地区の各集落から五百石市街地への買い物など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、富山県市町村運行バス路線対策費補助も活用し、運行を確保・維持する必要があります。また、町営バス再編事業の実施に合わせて、国の地域公共交通確保維持事業の活用を検討します。 |
| 【町営バス】利田・大森線 | 当該路線は、利田地区、立山地区、大森地区から五百石市街地を結ぶとともに、立山地区と大森地区を結び、地区間や中心市街地へ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、富山県市町村運行バス路線対策費補助も活用し、運行を確保・維持する必要があります。また、町営バス再編事業の実施に合わせて、国の地域公共交通確保維持事業の活用を検討します。 |
| 【町営バス】新川・下段線 | 当該路線は、五百石駅から大型商業施設や観光拠点を結ぶとともに、沿線地区から五百石駅や大型商業施設、観光拠点を結び、中心市街地や商業施設等への買い物などの日常的な移動手段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、富山県市町村運行バス路線対策費補助も活用し、運行を確保・維持する必要があります。また、町営バス再編事業の実施に合わせて、国の地域公共交通確保維持事業の活用を検討します。 |
| 【町営バス】芦嶋寺線 | 当該路線は、千垣駅から芦嶋寺集落を結び、中心市街地への通勤、通学、買い物、観光など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、富山県市町村運行バス路線対策費補助も活用し、運行を確保・維持する必要があります。また、町営バス再編事業の実施に合わせて、国の地域公共交通確保維持事業の活用を検討します。 |

(3) 本町の公共交通ネットワークの目指す姿

本計画における公共交通ネットワークの目指す姿を以下のとおり定めます。

| 区分 | 役割 | 本計画の位置付け |
|--|---------------|--|
| 「幹の交通」  | 町外への広域的な連絡を担う | 広域公共交通軸 周辺市町村との広域的な連絡を担う広域公共交通軸として、 <u>富山地方鉄道本線、立山線、不二越上滝線及び路線バス（地鉄バス五百石線）</u> を位置付けます。 |
| 「枝の交通」  | 町内の各地域を連絡する | 地域内公共交通軸 広域公共交通軸と連絡し、町内の各地域を連絡する <u>路線バス（地鉄バス五百石線除く）及び町営バス（芦嶋寺線除く）</u> を地域内公共交通軸として位置付けます。地域ニーズに応じて、デマンド交通やタクシー等を活用します。 |
| 「葉の交通」  | 地域内の移動サービスを担う | 地域内交通 地区内の駅や施設を結ぶ交通として、芦嶋寺線のほか、地域内の交通を位置付けます。地域ニーズに応じて、デマンド交通やタクシー等を活用します。 |
| 中心拠点駅  | 中心市街地の賑わい拠点 | 中心拠点駅 中心市街地の賑わい拠点として <u>五百石駅</u> を位置付けます。 |
| 生活拠点駅  | 生活の賑わい拠点 | 生活拠点駅 周辺地域住民の生活を支え、賑わいを創出する拠点として <u>寺田駅</u> 「稚子塚駅」「岩嶋寺駅」を位置付けます。 「寺田駅」「稚子塚駅」は隣接自治体から本町への玄関口として、地域住民とともに、町外からの来訪者を中心市街地へ誘導する結節点としての役割を担います。 「岩嶋寺駅」は、立山連峰への入口であり、またグリーンパーク吉峰等の観光施設等への交通アクセスの結節点としての役割を担います。 |
| 観光拠点駅  | 観光の賑わい拠点 | 観光拠点駅 観光の賑わい拠点として <u>立山駅</u> を位置付けます。立山黒部アルペンルートへの交通アクセス拠点として、町外からの観光客を誘導する結節点としての役割を担います。 |
| その他 | — | (山岳交通、自転車(E-BIKE)、スクールバス、福祉バス、施設バス、タクシー) |

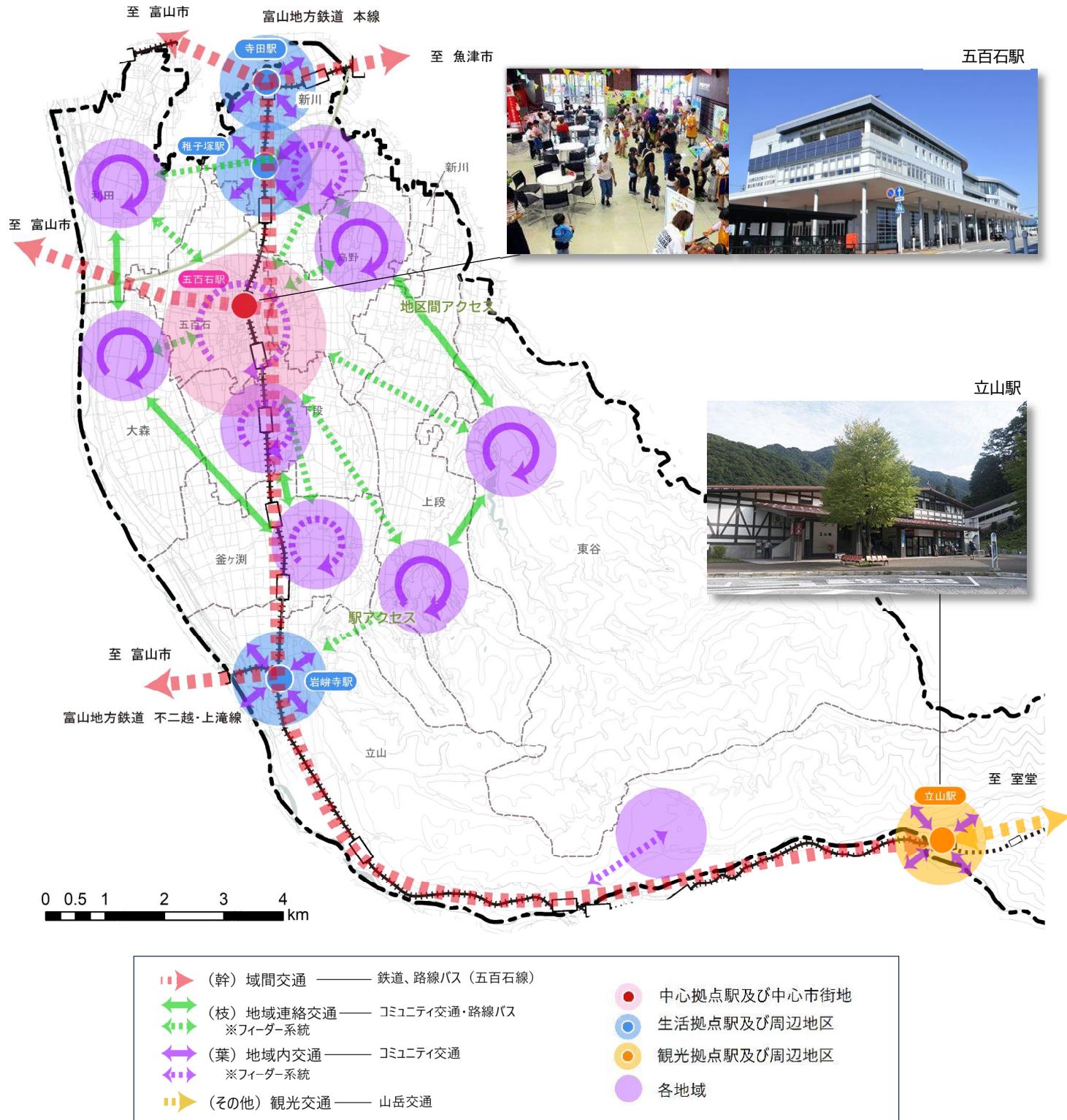


図 立山町における将来の公共交通ネットワークイメージ（目指す姿）

(4) 望ましいサービスレベル

本町で位置付ける「幹・枝・葉の交通」ごとに、確保を目指す望ましいサービスレベルを以下のとおり設定します。

「枝の交通」は、令和6年度策定の「立山町立地適正化計画」による区域設定（居住誘導区域）に基づき、中心市街地周辺の運行頻度を「1時間1～2本以上」、その他エリアにおいてはデマンド交通等により、実情に即した運行とすることを目指します。

表 公共交通のサービス水準

| 公共交通分類 | 運行時間帯 | 定時定路線 運行間隔 | その他交通 運行間隔 (デマンド交通等) | 配慮事項 |
|---|---------|------------------------------|----------------------------|---|
| ■幹の交通 [広域公共交通軸] ・地鉄電車立山線 ・地鉄電車不二越上滝線 ・地鉄バス五百石線 | 朝夕 | 3本／時以上 <u>現状維持</u> | — | <ul style="list-style-type: none"> 利用者、事業者（担い手含む）双方の立場等を尊重する。 他の交通への乗り換え時間を<u>10分以上15分以下</u>とする。 ダイヤを<u>実情に即したもの</u>とする。 |
| | 朝夕以外 | 1～2本／時以上 <u>現状維持</u> | — | |
| ■枝の交通 [地域内公共交通軸] ・地鉄バス大森線 ・地鉄バス藏本団地線 ・町営バス (芦嶽寺線を除く) | 中心市街地 | 全時間帯 <u>1～2本／時以上</u> ※ | デマンド交通等による実情に即した運行 ※ | <ul style="list-style-type: none"> 他の交通への乗り換え時間を<u>10分以上15分以下</u>とする。 ダイヤを<u>実情に即したもの</u>とする。 |
| | 中心市街地以外 | 全時間帯 実情に即した定時定路線の運行 ※ | | |
| ■葉の交通 ・町営バス芦嶽寺線 | 全時間帯 | 実情に即した定時定路線の運行 | デマンド交通等による実情に即した運行 | |

※R 8以降の(仮)町営バス体系見直し実証運行の結果を踏まえ、適切な運行形態へ再編する。

実情に即した運行とは、1時間ごとのサービスレベルを定めることなく、地域の利用ニーズに応じて、定めた時間帯での重点的な運行や予約による運行などを行うことを指します。

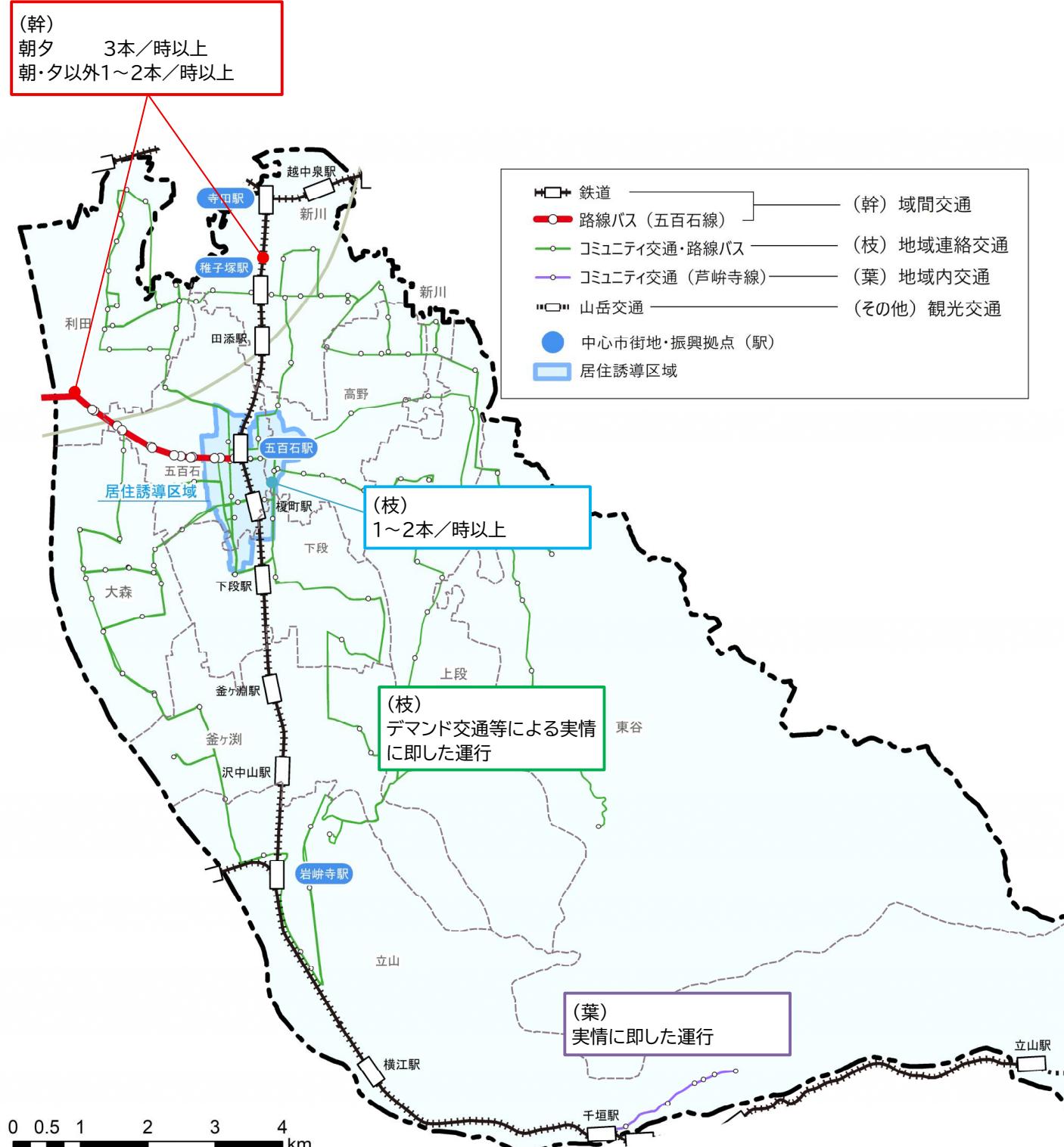
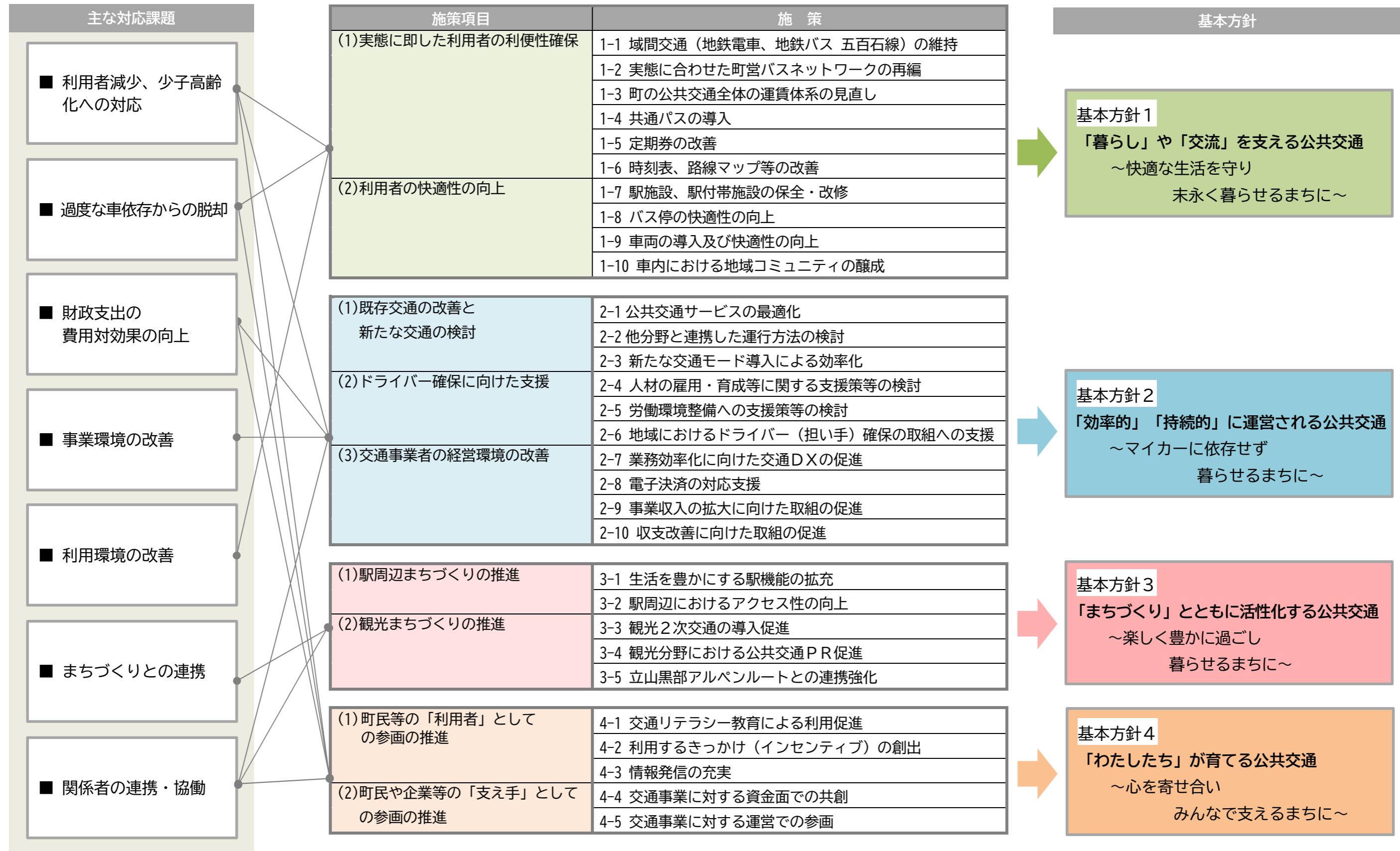


図 望ましいサービスレベル

第4章 目標達成のための施策・事業

4-1 施策の体系

町の地域公共交通の現況と課題を踏まえ、施策の体系として以下のとおり整理します。



4-2 施策・事業の内容

個別施策・事業の見方 Q

ここでは、4つの基本方針の下、8つの目標（P. 8、9に掲載）の達成に向けて取り組む個別施策・事業を示します。

①施策効果

想定される施策効果12項目のうち、この施策について当てはまる効果を示します。

②概要

施策の目的や具体的な内容について、本町や他自治体の事例とともに概要を示します。

③事業別スケジュール

スケジュールには、以下の3つがあります。

| | |
|-------|--|
| 実施 | 短期的視点（1年程度） 既に継続的に行っていけるもの又は高い実現可能性を有することから、1年程度での実施を目指して取り組むもの。 |
| 検討・実施 | 中期的視点（2～5年程度） 必要性が高く、調査等により一定の実現可能性を有することが認められていることから、2～5年程度での実施を目指して、まずは検討から着手するもの。 |
| 調査・研究 | 長期的視点（5年以上） 必要性は認められるものの、課題等が多く、実現までに5年以上を要することが見込まれるもの。 |

④関連目標

この事業と結び付きが強い目標を示しています。

⑤重点事業

事業名の冒頭に **重点事業** を示します。

| | |
|------|-----------------------|
| 重点事業 | 直ちに着手し優先的かつ重点的に取り組む事業 |
|------|-----------------------|

⑥実施主体

この事業を実施する関係者を表しており、協力・連携ではなく、主体的に関与してほしいとのメッセージを込めて、「実施主体」と表記しています。

事業名が「～の検討（例：乗合タクシーやタクシー利用補助の導入検討）」と表記されている事業で、スケジュールが「検討・実施」となっているものについては、「検討・実施」のうち「検討」の表記を「検討準備」と、「実施」の表記を「検討」とそれぞれ読み替えるものとします。

スケジュール内の「●」については、検討から実施に移るといった次の段階に移行する「年度の目安」を表しています。調査等の結果、大きな実現阻害要因等を発見した場合等については、実現が予定より後年度にずれ込む場合もありますが、このような場合は、その要因を分析し、実現に向けて所要の見直しを行っていくものとします。



基本方針 1

「暮らし」や「交流」を支える公共交通 ～快適な生活を守り未永く暮らせるまちに～

(1) 実態に即した利用者の利便性確保

施策 1-1 域間交通（地鉄電車、地鉄バス 五百石線）の維持

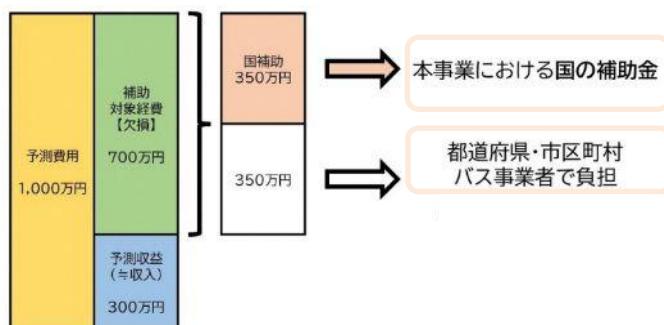
| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

町内には域間交通として「富山地方鉄道立山線、本線、不二越・上滝線」「富山地方鉄道バス五百石線」が運行されており、通勤・通学、観光等の足として、富山市や上市町などとの広域的な交流促進に大きな役割を担っています。

一方、これらの域間交通の利用者数は、コロナ禍前の水準には現在も回復しておらず、厳しい状況が続いていることから、本町においては国・県と連携し、費用対効果の視点にも配慮した上で利便性や持続性の確保のための財政支援を行い、その維持に努めます。

財政支援イメージ（バスの場合）



域間交通位置図



立山町と富山市を繋ぐ域間交通

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|--|--|--------|------|-------|-------|-------|
| 国や県の補助を活用した地域公共交通サービス維持のための財政支援（継続、新規）（事業 1-1-1） | | R8 年 | R9 年 | R10 年 | R11 年 | R12 年 |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 | | | | | |

施策 1-2 実態に合わせた町営バスネットワークの再編

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|-------|--------|-------|---------|-------|-------|-----|
| 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 | |

【概要】

本町では地区間・地区内の移動手段として「立山町営バス」6路線を運行しており、町民等の日常生活の足として大きな役割を担っています。一方で、利用者数の減少や燃料費の高騰等の影響を受け赤字額が拡大しています。

このため、現状の利用需要やライフスタイルに合わせ、運行ルートやバス停、ダイヤ、域間交通との乗り継ぎ方法などを見直し（地域公共交通利便増進事業※）、子どもや高齢者等の交通弱者も自由に動ける町営バスネットワークの再構築を進めます。

※ 地域公共交通利便増進事業 地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を目指す事業です。



スーパーの開店時間に合わせた運行イメージ



域間交通との乗り継ぎの円滑化イメージ

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|-------------------------|---|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 重点事業 | 需要や生活圏などライフスタイルに合わせたルート・ダイヤの見直し（事業1-2-1） | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標② 既存資源を活用し待合環境を改善する 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、タクシー事業者、自治会、店舗経営者等の受益者、企業、医療機関 | | | | | |
| 重点事業 | 子どもや高齢者等の交通弱者が自由に動けるルート・ダイヤの設定（事業1-2-2） | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標② 既存資源を活用し待合環境を改善する 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、タクシー事業者、自治会、店舗経営者等の受益者、企業、医療機関 | | | | | |
| 域間交通との乗り継ぎの円滑化（事業1-2-3） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標② 既存資源を活用し待合環境を改善する 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者 | | | | | |

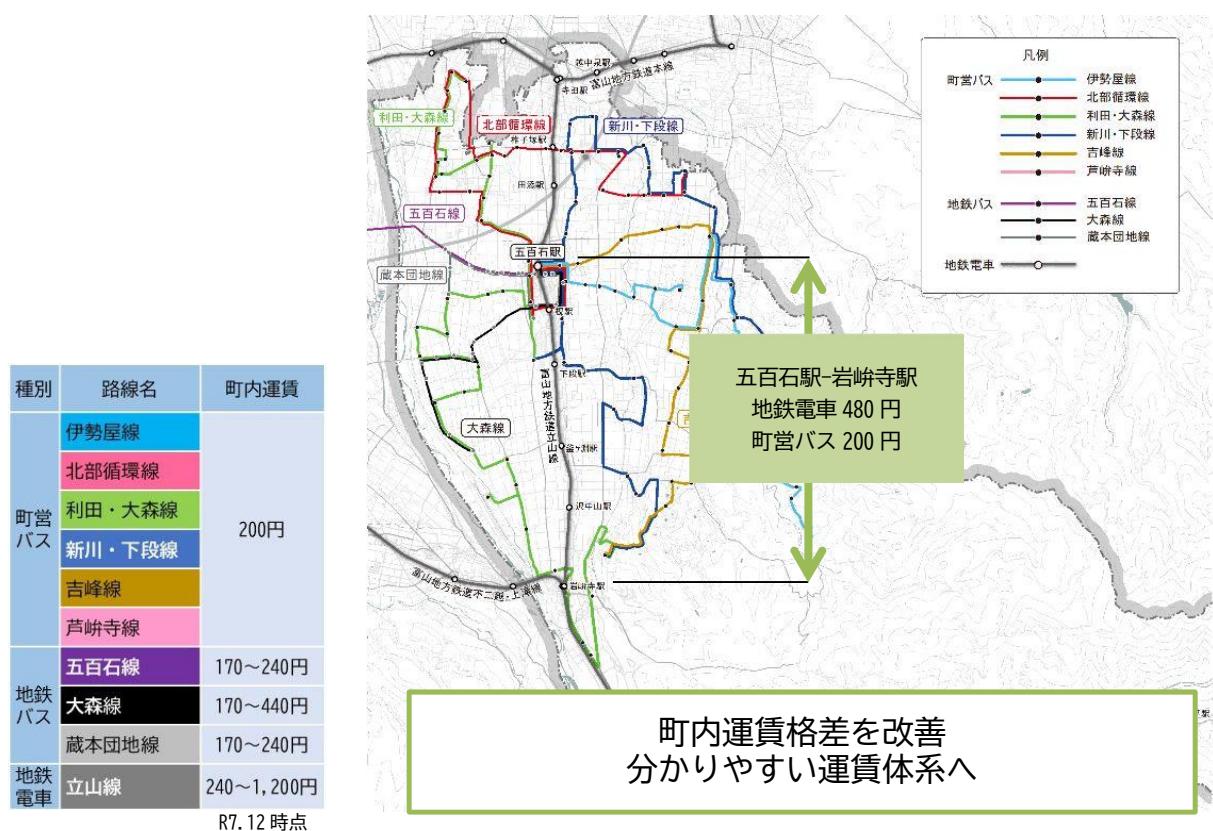
施策 1-3 町の公共交通全体の運賃体系の見直し

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

町内には、鉄道や路線バス、コミュニティ交通など様々な形態の公共交通が運行されていますが、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。

このため、利用者の利便性や地域間の移動機会の公平性の確保の観点から、利用者に分かりやすい運賃体系への見直し検討を段階的に進めるとともに、適正な運賃への見直し（運賃格差の改善）を検討・実施します。なお、運賃体系の見直しに当たっては、町営バスネットワークの再編と連携し進めます。



【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|------------------------------|--|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 分かりやすい運賃体系への見直しの検討（事業 1-3-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | | 実施 | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者 | | | | | |
| 運賃の適正化（事業 1-3-2） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | | 実施 | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者 | | | | | |

施策 1-4 共通バスの導入

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

町内には、鉄道や路線バス、コミュニティ交通など様々な形態の公共交通が運行されていますが、交通事業者ごとに利用できるチケットや定期券が異なっています。

利用者の乗り継ぎによる負担軽減に向け、交通事業者間の割引連携を含む相互利用可能な共通おでかけバスの導入を検討・実施します。

【富山市】おでかけ定期券

| | |
|-----------|--|
| 対象者 | 富山市内在住 65 歳以上 |
| 負担金 | 1,000 円 |
| 利用方法 | 市内各地から中心市街地へおでかけする際に、公共交通機関を 1 乗車 100 円で利用可能 |
| 利用可能な交通機関 | 地鉄路線バス、地鉄電車、市内電車、フィーダーバス、まいどはやバス |
| 特典 | 協賛店での割引や市体育施設や文化施設の半額利用可能 |



【長野市公共交通活性化・再生協議会】

長野地域 IC カード KURURU

長野地域のアルピコ交通、長電バス、一般路線バス全線、乗合タクシー、市町村営バスの一部で利用可能

出典：KURURU HP



【熊本市電等】わくわく 1day バス(施設利用割引付)

市電のほか、産交バス・都市バス・熊本バス・電鉄バス・電鉄電車・熊本城周遊バスで利用可能

出典：天草市 HP

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|------------------------------|--|--------|------|-------|-------|-------|
| | | R8 年 | R9 年 | R10 年 | R11 年 | R12 年 |
| 相互利用可能な共通おでかけバスの導入（事業 1-4-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | | | 実施 | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 | | | | | |

施策 1-5 定期券の改善

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

定期券利用者は、通勤・通学者や高齢者などを中心に高頻度で公共交通を利用するいわゆる常連客であり、輸送人員の多くを占める重要な顧客です。一方で、コロナ禍を経て働き方やライフスタイルの変化により定期券離れも進んでいます。

このため、既存利用者の維持と新たな常連客の獲得を視野に、学生や高齢者等の交通弱者に向けた高い割引率での定期券補助の拡充を検討・実施します。併せて、町内の地鉄電車や地鉄バス、町営バス等における交通事業者間での定期券の連携・共通化による定期券自体の利便性向上策や、団体申請・一括購入による事務手続の軽減などが期待できる購入時の利便性向上策について、検討を段階的に進めます。



- メリット
- 一括購入による事務軽減
 - 明瞭な通勤手当支給
 - 環境・SDGs 対応によるイメージ向上

団体申請イメージ

【前橋市】バス通学定期半額支援

前橋市は、高校生世代に向けてバスの通学定期券の購入額の半額を支援
出典：前橋交通ポータル

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|-------------|--|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 重点事業 | 学生や高齢者等のターゲットに向けた定期券補助の拡充 (事業 1-5-1) | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | | | 実施 | → |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、自治会、学校、企業 | | | | | |
| | | 検討 | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | | | | 実施 | → |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者 | | | | | |
| | | 検討 | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | | | | 実施 | → |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、学校、企業 | | | | | |

施策 1-6 時刻表、路線マップ等の改善

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

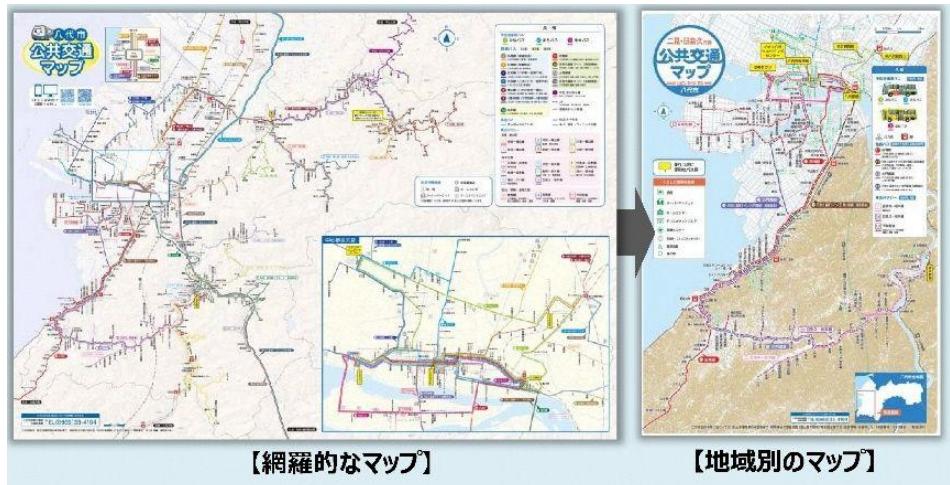
町内には、鉄道や路線バスをはじめ様々な運行路線があることから、それらの運行情報や乗り継ぎ情報等を利用者に分かりやすく伝え、公共交通をスムーズに利用できる環境を提供することが重要です。

出発地から目的地までの一連の交通情報を高齢者や初心者にも分かりやすく提供するため、町内全域の公共交通を掲載する統一的な時刻表や路線マップの作成を検討・実施します。併せて、利用者が安心して公共交通を利用できる環境づくりの一環として、主要駅や主要施設におけるデジタルサイネージ（電子看板）の設置による「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の提供を検討・実施します。



【富山市】デジタルサイネージの設置
(富山市民病院待合スペース)

出典：富山県資料



【八代市】全域全交通モードを掲載したマップと地域別マップ
出典：H30 公共交通マップづくりの勘どころ（国土交通省）

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|-------------------------------------|---|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 町内公共交通の統一時刻表の作成（事業 1-6-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | | 実施 | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 | | | | | |
| 主要駅におけるとやまロケーションシステム機能の拡充（事業 1-6-2） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標② 既存資源を活用し待合環境を改善する 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | | 実施 | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者 | | | | | |

(2) 利用者の快適性の向上

施策 1-7 駅施設、駅付帯施設の保全・改修

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

町内の駅施設（駅舎、柵、トイレ等）や駅付帯施設（駐輪場）の多くは、整備後数十年が経過し老朽化が進んでいます。

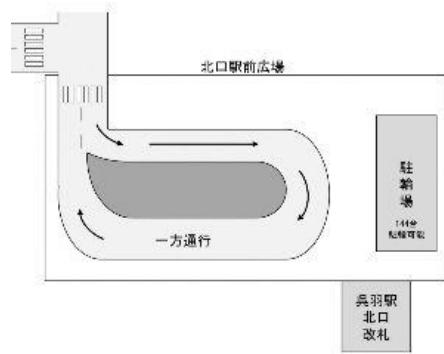
このため、駅施設等の快適性確保の観点から、個々の施設の劣化状況を把握しつつ、必要に応じて改修・整備や保全を検討・実施します。併せて、鉄道を利用しやすい環境づくりの観点から、駅へのピーク時の送迎状況を把握し、実態に即した送迎スペースや一時駐車スペースの整備に向けた調査・研究を進めます。



【黒部市】駅施設の改修（地鉄本線荻生駅）
出典：黒部市地域公共交通計画



【入善町】駐輪場の新設（西入善駅）
出典：富山県地域交通戦略会議資料



【富山市】吳羽駅北口広場
富山市が整備した送迎者が利用しやすい広場。交通計画に位置付けた取組。
出典：あいの風とやま鉄道 HP

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|----------------------------|---|--------|-----|---------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 駅舎及び駐輪場等の付帯施設の保全（事業 1-7-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標② 既存資源を活用し待合環境を改善する 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | | 実施 | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者 | | | | | |
| 実態に即した送迎スペースの整備（事業 1-7-2） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 調査・研究 | | 結果により判断 | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、自治会、企業 | | | | | |

施策 1-8 バス停の快適性の向上

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

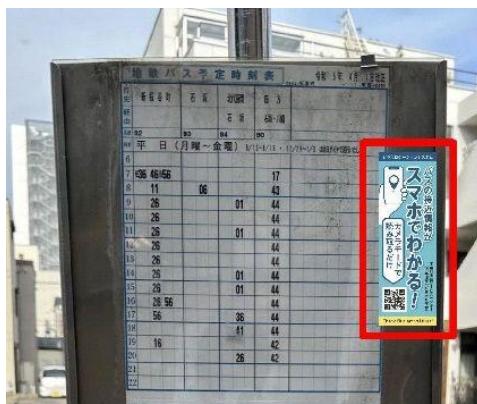
本町の路線バスやコミュニティ交通のバス停の多くは、雨や日差しを遮る上屋や待合い用のベンチが未整備の状態となっています。

利用者の快適な待合環境の確保に向け、バス停の待合スペースとして店舗等の軒下や一角の活用を進めます。併せて、起終点や施設周辺など利用者が多い主要バス停においては、バスの運行情報を気軽に検索しアクセスできるよう「とやまロケーションシステム」などの情報タブレットやQRコードを設置します。



【平塚市】沿道企業との連携による待合空間
平塚信用金庫の協力により銀行軒下にバス停の待合空間を設置。

出典：関東運輸局資料



【富山県】「とやまロケーションシステム」を活用したQRコードの設置イメージ

出典：富山県資料

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|-------------|--|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 重点事業 | 店舗等を活用したバス停上屋・ベンチの設置 (事業 1-8-1) | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標② 既存資源を活用し待合環境を改善する 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、自治会、交通安全団体、企業、店舗経営者等の受益者 | | | | | |
| | 主要バス停における情報タブレットやQRコードの設置 (事業 1-8-2) | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標② 既存資源を活用し待合環境を改善する 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者 | | | | | |

施策 1-9 車両の導入及び快適性の向上

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

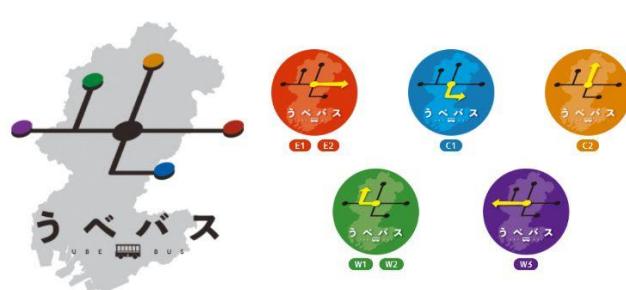
【概要】

本町の事務事業に伴う温室効果ガスの排出量削減目標は、2030 年度までに 2013 年比で 50% 削減することです。このため、町営バスの車両については、その更新時期を踏まえながら、環境に配慮した車両の導入を進めます。鉄道については、安全・安心な運行に向け、車両導入や線路の修繕、更新などの対応を進めます。

また、高齢者や障がい者、こどもなど誰もが利用したくなる公共交通となるよう、車両・路線のナンバリング及びカラーリングによるバリアフリー化や、これまでの公共交通のイメージを一新するデザインとサービスが一体化した交通プランディングについて調査・研究を進めます。



【立山町】町営バス伊勢屋線
県内初小型E-Vバス導入 出典：立山町 YouTube



【宇部市】うべバス主要幹線プランディングプロジェクト
・コンセプト+主要幹線である特別感
・5つの幹線を明るい5色で表現・親しみやすい愛称「うべバス」
出典：うべバスHPほか

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|---|--|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 環境に配慮した鉄道・バス車両の導入（事業 1-9-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者 | | | | | |
| 安全・安心な運行に向けた車両及び線路の老朽化への対応（事業 1-9-2） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 国、富山県、立山町、鉄道事業者 | | | | | |
| 車両・路線のナンバリング及びカラーリングによるバリアフリー化（事業 1-9-3） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 調査・研究 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者 | | | | | |
| デザインとサービスとの一体化による交通プランディングの検討（事業 1-9-4） | | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 調査・研究 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、学校、観光協会 | | | | | |

施策 1-10 車内における地域コミュニティの醸成

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

公共交通の快適性を向上するためには、鉄道やバスの車内において利用者の交流を活性化させることも重要です。

このため、利用者同士のコミュニケーション促進の観点から、地域住民、学生等の協力のもと、地域の魅力やおすすめスポットを車内でアナウンスするといったサービスの検討を段階的に進めます。併せて、車内空間のより親しみやすい環境づくりのため、地域の学生が介助員やアテンダントとして車内で活動する取組についても検討を段階的に進めます。



【JR東海】特別列車「飯田線リレー号」に、上伊那地方の高校生が「観光アテンダント」として乗車
出典：長野県HP

【上田電鉄】大学生による沿線観光ガイド予定表
出典：上田電鉄HP

| 2024年8月実施日 | | 4 | 31 |
|--------------|--------------|-----|----|
| 曜日 | 日曜日 | 土曜日 | |
| 上田発 10:23 | 別所温泉 着 10:51 | ○ | |
| 別所温泉 発 11:05 | 上田 着 11:34 | ○ | |
| 上田 発 12:03 | 別所温泉 着 12:30 | ○ | |
| 上田 発 14:00 | 別所温泉 着 14:27 | ○ | |
| 別所温泉 発 14:01 | 上田 着 14:30 | ○ | |
| | | | |
| 別所温泉 発 15:01 | 上田 着 15:30 | ○ | |
| 上田 発 16:09 | 別所温泉 着 16:37 | ○ | |
| 別所温泉 発 16:42 | 上田 着 17:14 | ○ | |



【万葉線】土日祝の車内アナウンスは落語家立川志の輔さん
出典：万葉線株式会社HP



【イオン(株)】あいの風とやま鉄道特別列車「ララゆめ号」砺波北部小学校2年生がアナウンスを体験
出典：富山県HP

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|--|---------------------|--------|-----|------|------|------|
| 目標 | 実施主体 | | | | | |
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 地域コミュニティ醸成のためのアナウンス等の車内サービスの検討（事業1-10-1） | | | | | | |
| 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす | 立山町、バス事業者、町民、自治会、学校 | 検討 | | 実施 | | |
| 車内交流活性化のための学生介助員やアテンダントの設置検討（事業1-10-2） | | | | | | |
| 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、学校 | 検討 | | 実施 | | |

基本方針

2

「効率的」「持続的」に運営される公共交通

～マイカーに依存せず暮らせるまちに～

(1) 既存交通の改善と新たな交通の検討

施策 2-1 公共交通サービスの最適化

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

本町の公共交通事業は、利用者数の減少や燃料費等の高騰に伴い赤字額が著しく拡大しており、公共交通ネットワークの持続性確保等の観点から、公共交通サービスの効率化・最適化を進めることが重要となっています。

このため、町営バスにおけるダイヤ、車両サイズ等の見直し、ドライバーの効率的な配置等による運行の合理化に向けた検討や、タクシー事業者の経営改善、需給偏在・ひっ迫対策等につながる合理化に向けた検討を段階的に進めます。併せて、ドライバー不足対策や輸送の効率化の観点から、利用者が少ない路線や時間帯におけるタクシー車両の活用を検討します。また、効率的で質の高い公共交通サービスの実現に向け、交通事業者の保有資源を最大限に発揮できるよう、交通事業者間の連携による運行の共同化に向けた調査・研究を進めます。



【駒ヶ根市】こまがねデマンド型乗合タクシー
定時定路線型バスを廃止し、交通不便者の通院・買い物に的を絞った「デマンド型乗合タクシー」の運行に移行。

出典：国土交通省資料

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|---------------------------------|--|--------|-----|------|---------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| ダイヤ・車両・人材の合理化の検討（事業 2-1-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める | 検討 | | | 実施 | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、タクシー事業者 | | | | | |
| タクシー活用による車両の小型化の検討（事業 2-1-2） | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、タクシー事業者 | | | | | |
| 交通事業者間の連携による運行の共同化の検討（事業 2-1-3） | | 調査・研究 | | | 結果により判断 | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす | | | | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、タクシー事業者 | | | | | |

施策 2-2 他分野と連携した運行方法の検討

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

公共交通の効率化・最適化を進めるためには、既存の公共交通と教育、福祉、医療など多様な分野の交通が連携し、町内の限られた交通資源を最大限に活用していくことが求められます。

このため、町内にある町営バス、スクールバス、福祉バスといった各分野の公共交通の一体的な運行による運行コストの削減やドライバー配置の効率化等が実現できるよう、これらの運行の一括委託に向けた検討を段階的に進めます。また、スクールバスや福祉バスといった特定の利用者に利用が限定されているバスへの一般客の混乗については、町が運行主体であるスクールバス、社会福祉協議会が運行主体である福祉バスにおける実現可能性の検討を段階的に進めるとともに、主に民間企業が運行主体となる病院等の施設送迎バスへの混乗可能性についても調査・研究を進めます。



【伯耆町】自治体運行による送迎事業の一括委託

教育部署のスクールバス、交通部署のデマンドバス、介護部署の外出支援サービス、総務部署の研修バスを「地域交通準備室」の管轄のもと、「地域交通特別会計」予算で一元的に管理。出典：国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」



【白川町・東白川村】「おでかけ しらかわ・ひがししらかわ」JR白川口駅、白川病院、町役場など町内の主要施設や地区間を結ぶ定期バス2路線と、町内5つの地区内や定期バスとの乗り継ぎ地点までを結ぶ予約制バスを連携させた公共交通ネットワークシステム。出典：白川・東白川地域公共交通活性化協議会HP

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|-------------|--|--------|-----|------|---------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 重点事業 | スクール、福祉、町営バスの一括委託による効率化の検討 (事業 2-2-1) | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす | 検討 | | | 実施 | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、社会福祉協議会 | | | | | |
| | スクールバス、福祉バスへの混乗可能性の検討 (事業 2-2-2) | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす | 検討 | | | 実施 | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、学校、社会福祉協議会 | | | | | |
| | 病院等の施設送迎バスとの混乗可能性の検討 (事業 2-2-3) | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす | 調査・研究 | | | 結果により判断 | |
| 実施主体 | 立山町、医療機関 | | | | | |

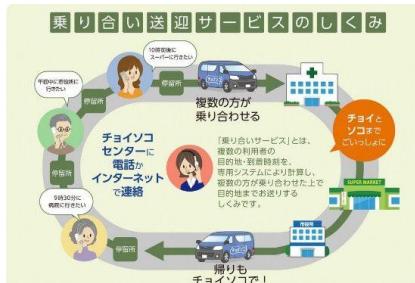
施策 2-3 新たな交通モード導入による効率化

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

本町では地区間・地区内の移動手段として「立山町営バス」6路線を運行していますが、1便当たり1.0人以下のいわゆる「空バス」が多く存在する路線があります。

このため、各地域において必要な時に利用者ニーズに応えることができ、効率的な運行が期待されるAI技術を活用したオンデマンド交通サービスの導入検討を進めます。併せて、公共交通としてのタクシーの有効活用に向け、数名の乗客を同時に運ぶ乗合化やタクシー利用者に対する補助制度の導入に向けた検討を段階的に進めます。また、地域内の交通を中心に、地域住民が主体となって地域内の移動を支え合う新たな仕組み（住民等による自家用有償旅客運送）の導入に向けた調査・研究を進めます。



【砺波市】チョイソコとなみ
自宅前⇒指定停留所で乗降する乗り合い送迎サービス
出典：AISIN「チョイソコとなみ」HP



【朝日町】ノッカル朝日町
住民同士の助け合いで住民ドライバーの予定と利用者の外出
予定をマッチングする。
出典：朝日町HP



【前橋市】マイタク（デマンド相乗りタクシー）

前橋市では移動困難者対策としてマイタクの運行を実施。

前橋市内のタクシーを利用した際、運賃の一部を前橋市が支援

(1) 登録者が複数人でタクシーを同乗したとき

1乗車につき1回利用で、1人最大500円を支援

(2) 登録者が1人で乗車したとき

1乗車につき1回利用で、タクシー運賃の半額（上限1,000円）を支援

出典：前橋市HP、全国ハイヤー・タクシー連合会 乗合タクシー事例集

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|---|--|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 重点事業 A I オンデマンド交通の導入検討（事業 2-3-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、タクシー事業者、自治会、店舗経営者等の受益者、企業、医療機関 | | | | | |
| 乗合タクシーやタクシー利用補助の導入検討（事業 2-3-2） | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | | 実施 | | |
| 実施主体 | 立山町、タクシー事業者 | | | | | |
| 住民等による自家用有償旅客運送の導入検討（事業 2-3-3） | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす | 調査・研究 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、タクシー事業者、町民、自治会 | | | | | |

(2) ドライバー確保に向けた支援

施策 2-4 人材の雇用・育成等に関する支援策等の検討

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|-------|--------|-------|---------|-------|-------|-----|
| 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 | |

【概要】

本町においてもドライバー不足の課題が明らかになっており、今後さらにこの状況が悪化する可能性が懸念されています。

このため、ドライバーにも本町を居住地として選んでもらえるような地域の魅力づくりに努めつつ、継続的な人材の確保に向け、ホームページやSNS等を活用した人材募集や、鉄道・バス・タクシーの日に合わせた「ドライバーさん、ありがとう運動」などのイメージアップに向けた情報発信を強化します。また、将来的な人材確保に向け、こどもから大人までの幅広い層に対する職場体験会の開催を検討・実施します。



動画「バス運転士さんありがとう」「出かけよう、バスに乗って」



現役運転士による座談会の様子

【横浜市】
喫緊の課題である運転士不足によるバス路線の減便等を食い止めるため、横浜でバス運転士を目指す人を応援する取組をスタート。

- 乗客の感謝の声を動画にしました
- バス魅力発見デーの開催

出典：横浜市HP



【富山県バス協会】バス事業イメージアップポスター
出典：富山県バス協会HP



【川崎市交通局】市バス「体験型」営業所見学会の様子
運転手体験、整備士体験



出典：川崎市HP

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|--------------------------|----------------------------|--------|-----|------|------|------|
| 重点事業 | 報発信の強化 (事業 2-4-1) | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民 | | | | | |
| 交通事業者職場体験会の開催 (事業 2-4-2) | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める | 検討 | 実施 | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 | | | | | |

施策 2-5 労働環境整備への支援策等の検討

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

交通業界においては、長時間の勤務や過重労働が課題となっており、ドライバー確保の視点からも適切な労働環境の整備が求められています。

適切な知識とスキルを持つ人材の育成は、交通業界の持続的な発展に欠かせないため、国や県の補助事業と連携し、研修費用の補助など資格取得や研修参加を支援する施策とそのPRを進めます。加えて、労働者の定着に向けては、安心して働く環境を整えることが不可欠であることから、国や県の補助事業との連携も視野にトイレ、仮眠室、休憩室などの施設整備に向けた調査・研究を進めます。



【スターハイヤー】
女子専用休憩室・更衣室
女性タクシードライバーの職場
環境向上に積極的に取り組む。
出典：スターハイヤーHP

教習料金（1时限50分）

| 免許種別 | 1回券 | 自主練習 | 5回券 | 10回券 |
|------|--------|--------|---------|---------|
| 大型一種 | 9,700円 | 6,700円 | 47,200円 | 92,500円 |
| 中型一種 | 7,600円 | 5,300円 | 36,900円 | 72,300円 |
| 準中型 | 7,600円 | 5,300円 | 36,900円 | 72,300円 |

免許取得のための教習料金を補助

資格取得や研修参加への支援イメージ 教習料金出典：富山県交通安全協会

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|--------|-----|---------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 国や県と連携した資格取得や研修参加への支援、PR（事業2-5-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 国、富山県、立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 | | | | | |
| トイレや仮眠室・休憩室等の施設整備（事業2-5-2） | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める | 調査・研究 | | 結果により判断 | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 | | | | | |

施策 2-6 地域におけるドライバー（担い手）確保の取組への支援

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

超高齢社会において、地域における移動手段の確保は地域住民の生活の質に直結する要因となり得ます。また、交通業界でドライバーが不足する中、今後交通事業者が各地域内の交通を担うことが難しい状況となることが懸念されています。

こうした背景を踏まえ、地域の移動手段を持続的に確保する観点から、柔軟な働き方の導入も含め地域における有償送迎者の募集・育成方法を検討します。

①住民ドライバーが増えました

役場職員だけでなく、7名の一般のドライバーさんも活動します。
「ノッカルあさひまち」の目印がついた乗用車がくる場合があります。

住民ドライバーの皆さん



役場職員の車



住民ドライバーの車



【朝日町】一般ドライバーが活躍するノッカルあさひまち 出典：朝日町資料



【ドライバーの主な要件】

- ・市内在住又は在勤の方
 - ・令和7年3月末時点で21歳以上75歳以下の方
 - ・普通自動車第一種又は第二種運転免許を有する方で、運転免許取得後3年以上経過し、過去2年以内に免許停止処分がない方
 - ・心身ともに健康な方
 - ・令和7年4月以降もドライバーを担う意思を有する方
- 【ドライバー委託料】
- ・運行業務に従事した場合 1時間単価 1,200円
 - ・燃料費手当 1km当たり 25円

【新京丹後 Ma a S 共創プラットフォーム】公共ライドシェア一般ドライバー募集
出典：京丹後市 HP 報道資料抜粋

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|---------------------------------|--|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 町内における有償送迎者の募集・育成方法の検討（事業2-6-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、タクシー事業者、町民、自治会、企業、店舗経営者等の受益者 | | | | | |

（3）交通事業者の経営環境の改善

施策 2-7 業務効率化に向けた交通DXの促進

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

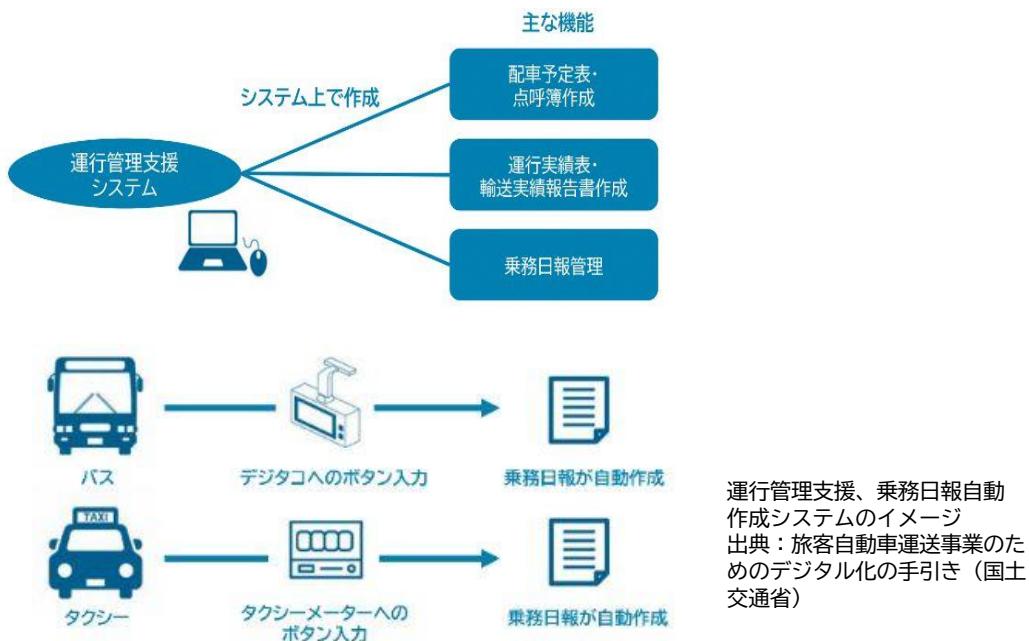
本町の多くの交通事業者では運行実績管理や勤怠管理等のIT化が進んでいないため、データ集計に関する煩雑な事務作業が事業者の負担となっているものと考えられます。

このため、交通事業者の運行業務の効率化に向けた運行管理システム・配車アプリの導入支援策を検討・実施します。



業務効率化イメージ

出典：交通 DX・GX による経営改善支援事業資料（国土交通省）



【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | スケジュール | | | | |
|------------------------------|---|-----|------|------|------|
| | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 運行管理システム・配車アプリの導入支援（事業2-7-1） | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める | | | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、タクシ一事業者 | | | | |
| | 検討 | | | 実施 | |
| |  | | | | |

施策 2-8 電子決済の対応支援

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

デジタル化の進展により、電子決済は生活に不可欠な存在となりつつあります。本町では、既に鉄道線や路線バスで利用できる「えこまいか」、町営バスやタクシーで利用できる「たてポ」がそれぞれ導入されていますが、これらの相互利用や全国共通交通系ICカードの利用はできない状況にあります。

このため、利用者の利便性向上や運行事業者の決済事務の効率化等の観点から、町内の公共交通での全国共通交通系ICカード等との連携に向けた支援策の調査・研究を進めます。



【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|---|--|--------|-----|------|---------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 全国共通の交通系 IC カード等との連携支援（事業 2-8-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 調査・研究 | | | 結果により判断 | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 | | | | | |

施策 2-9 事業収入の拡大に向けた取組の促進

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

公共交通の主たる収入源は運賃収入ですが、安定的に交通事業を継続するには、新たな収益源を創出するための積極的な取組が不可欠となります。

このため、交通事業者が行うイベント等での特産品やオリジナルグッズなどの販売強化や、鉄道ファン向けの体験ツアー等の受入れ環境整備に対する支援策を検討・実施します。



【清瀬市×鎌子電鉄】
清瀬市と鎌子電鉄の共同開発
新たな挑戦…伝われ、清瀬の魅力！
「きよせ棒」発売！
出典：鎌子電気鉄道HP

＜好評のうちに終了＞鉄道好き必見！！特別企画！普段見られない市内電車 車両基地見学ツアーに出発進行♪

富山地方鉄道 市内電車 車両基地見学＆1日フリーきっぷ付き

ホーム ▶ エリアから探す ▶ 富山 ▶ 富山地方鉄道 市内電車 車両基地見学＆1日フリーきっぷ付き



★富山地方鉄道（株）完全協力・職員が現場案内するガイドツアー★

安全運転の最前線である点検作業が行われる車両基地（南富山）は、通常は見ることができない施設です。こちらのコースでは、富山地方鉄道の全面協力を得て現場を見学します。

富山地方鉄道の市内電車が一同に集う車両基地（南富山）で、市内電車を間近に見ることができ、係員が仕組みについて楽しく教えてくれます。運転台での写真撮影、洗車体験もできます！

電車好きのお子様連れのファミリーはもちろん、大人の方にも大好評のプランです♪

身近な乗り物を間近で学習できるチャンスですので、ご家族、ご友人同士で、お気軽にご参加下さい。

普段見られない市内電車

車両基地見学ツアー（南富山）

富山地方鉄道（株）完全協力・職員が現場案内するガイドツアー

■旅行企画実施会社 三重交通株式会社

■企画 富山地方鉄道株式会社

■協力 （公社）とやま観光推進機構

出典：VISIT 富山県

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|-----------------------------------|--|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 車内やイベント等での物販事業の強化への支援（事業 2-9-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす | 検討 | 実施 | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、商工会、観光協会 | | | | | |
| 鉄道ファン体験ツアー等の受入れ環境整備への支援（事業 2-9-2） | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす | 検討 | 実施 | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、観光協会 | | | | | |

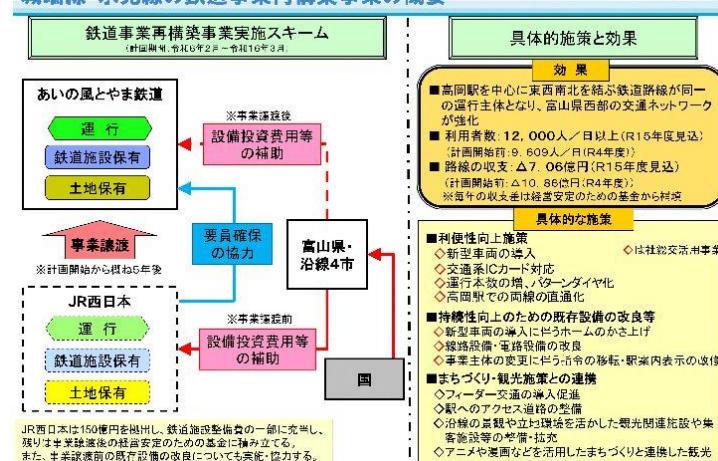
施策 2-10 収支改善に向けた取組の促進

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

町内のほとんどの公共交通で運行に関する国庫補助が活用されていないことから、交通事業の収支改善に向け、鉄道やコミュニティ交通において各種国庫補助の活用を検討します。また、立山線・不二越上滝線については、路線存続に向けて、費用対効果の視点にも配慮しつつ、鉄道事業再構築事業を検討・実施するとともに、継続的に立山線の存続に向けた検討・協議を実施していきます。

城端線・氷見線の鉄道事業再構築事業の概要



県内における鉄道支援の例

(城端線・氷見線の鉄道事業再構築事業の概要)

出典：国土交通省資料

幹線系統を補完する、赤字の支線
(フィーダー) の運行経費に対する補助



フィーダー補助対象費算定方法イメージ

出典：国土交通省資料

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|--|--|--------|-----|------|------|------|
| 目標 | 実施主体 | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 各交通モードにおける国庫補助の活用検討 (事業 2-10-1) | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める | | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 | 実施 | | | | |
| 重点事業 | 立山線・不二越上滝線における再構築事業の検討・実施 (事業 2-10-2) | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 富山県、富山市、立山町、鉄道事業者、観光協会、店舗経営者等の受益者 | | | | | |
| 立山線の存続に向けた協議の実施 (事業 2-10-3) | | | | | | |
| 目標 | 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 富山県、富山市、立山町、鉄道事業者、観光事業者 | | | | | |

基本方針 3

「まちづくり」とともに活性化する公共交通 ～楽しく豊かに過ごし暮らせるまちに～

(1) 駅周辺まちづくりの推進

施策 3-1 生活を豊かにする駅機能の拡充

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

駅は、単なる交通施設ではなく、様々な人が行き交うまちづくりの核となる場所であり、そこにはまちの活性化につながる機能の充実が求められます。

これらを踏まえ、多様な目的での駅利用の促進に向けた駅舎へのカフェや小売店、地域の特産品を扱うブース等の併設や、駅舎滞在時の快適性向上に資する休憩スペースや荷物置き場の設置などの駅舎の魅力づくりにつながる取組を検討・実施します。併せて、駅周辺の活性化に向けた地元や商店・施設との連携による公共交通の待ち時間を活用できる機能の拡充や、新設されたアカリエといった公共施設やそこで開催されるイベントと連携した取組を検討・実施します。



【ひたちなか海浜鉄道】駅ホーム上でJAが朝市を毎月開催し賑わいを創出。
出典：富山県地域交通戦略会議 部会資料



【上市町】上市駅構内古本市。期間中は町営バスを無料運行、地鉄電車での来場者に割引券を配布
出典：上市町資料



【立山町】五百石駅施設と交流スペース、図書館、子育て交流サロン等を複合化
出典：みらいぶ HP、地鉄 HP

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|--|--|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 複合化や快適性向上による駅舎の魅力づくり（事業 3-1-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす | | | | 検討 | 実施 |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、自治会、商工会、観光協会、企業 | | | | | |
| 地元や店舗・施設と連携した駅周辺機能の拡充（事業 3-1-2） | | | | | | |
| 目標 | 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標② 既存資源を活用し待合環境を改善する 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす | | | | 検討 | 実施 |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、自治会、商工会、観光協会、店舗経営者等の受益者 | | | | | |
| 重点事業 公共施設の再配置やイベントと連携した駅周辺活性化（事業 3-1-3） | | | | | | |
| 目標 | 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす | | | | 検討 | 実施 |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、自治会、商工会、観光協会、店舗経営者等の受益者 | | | | | |

施策 3-2 駅周辺におけるアクセス性の向上

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

本町には、富山地方鉄道立山線が町の背骨のように走り、13の駅が町内にあります。しかしながら、駅へアクセスするための駐車場や歩道、2次交通の整備は充分とは言えません。

このため、まちづくり計画（立地適正化計画等）に地域の拠点と位置付けた駅を中心に、周辺店舗との連携や増設によるパーク＆ライド駐車場の拡充を検討・実施します。併せて、まちづくりの場となる駅周辺に誰もが気軽に安心して滞留できるよう、駅周辺のスロープ整備や視覚障害者誘導用ブロックの敷設といったバリアフリー化や、小型モビリティ（電動スクーター等）等の2次交通導入に向けた調査・研究を進めます。



【立山町】岩崎寺駅パーク＆ライド駐車場 他駅への拡大



駅周辺のバリアフリー化イメージ

出典：バリアフリー基本構想ガイドライン（国土交通省）

- ・乗降場所から歩道までスロープ
- ・視覚障害者誘導用ブロック敷設
- ・広幅員の歩道

- 歩道利用促進
- 地域商店等の活性化

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|----------------------------|---|--------|-----|---------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 重点事業 | 周辺店舗との連携や増設によるパーク＆ライド駐車場の拡充 (事業3-2-1) | | | | | |
| 目標 | 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす | 検討 | | 実施 | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、自治会、店舗経営者等の受益者、企業 | | | | | |
| 駅周辺のバリアフリー化 (事業3-2-2) | | 調査・研究 | | 結果により判断 | | |
| 目標 | 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす | | | | | |
| 実施主体 | 立山町、道路管理者、鉄道事業者、自治会、交通安全団体、店舗経営者等の受益者 | | | | | |
| 主要駅における2次交通の導入検討 (事業3-2-3) | | 調査・研究 | | 結果により判断 | | |
| 目標 | 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす | | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、自治会、商工会、交通安全団体、観光協会、店舗経営者等の受益者 | | | | | |

(2) 観光まちづくりの推進

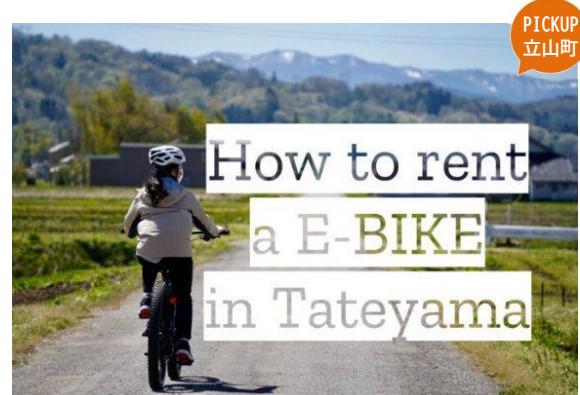
施策 3-3 観光2次交通の導入促進

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

町内に点在する魅力ある観光地へのアクセスを促進するためには、鉄道からの2次交通の整備が欠かせません。

このため、現在、観光客向けに進めている自転車事業「E-BIKE レンタル事業」においてレンタル場所や車両数の拡充を促進します。また、利便性向上による観光客数増のため、町内の観光スポットを効率的に巡る周遊バス導入に向けた調査・研究を進めます。



【立山町】E-BIKE レンタル事業

出典：立山町観光協会HP



観光地等への周遊バス導入促進イメージ

写真出典：立山町観光協会HP

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|-------------------------------|--|--------|-----|------|------|---------|
| 自転車事業の拡充促進（事業 3-3-1） | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、観光協会 | | | | | |
| 観光地やイベント等への周遊バス導入検討（事業 3-3-2） | | | | | | |
| 目標 | 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす | 調査・研究 | | | | 結果により判断 |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、商工会、観光協会、企業 | | | | | |

施策 3-4 観光分野における公共交通PR促進

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

地域観光の活性化に向けては、公共交通を活用したPR促進も有効な手段のひとつです。

近年のサイクルツーリズムの高まりを踏まえ、町内観光スポットへのアクセスの便利さやその魅力に重点を置いた地鉄電車におけるサイクルトレイン等の利用促進PRを拡充するとともに、観光協会との協働によるサイクルツーリズムの協力店舗やサイクルステーションに関する情報発信などサイクルツーリズムのPRを促進します。併せて、鉄道による観光PR効果を高めるため、観光資源などの地域性を内装のデザインに取り入れたラッピング車両の導入を検討・実施します。



【アルピコ交通】女性社員考案なぎさ TRAIN
クラウドファンディング
出典：アルピコ交通HP



【阪急電鉄】ちいかわラッピング列車
出典：阪急電鉄HP



富山地方鉄道サイクルトレイン
出典：とやまサイクルナビHP



富山県立山ジャパンエコトラック ルートマップ

PICKUP
立山町

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|--------|-----|------|------|------|
| 目標 | 実施主体 | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| サイクルトレイン等の利用促進PRの拡充（事業3-4-1） | | | | | | 実施 |
| 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす | 立山町、鉄道事業者、観光協会、店舗経営者等の受益者 | | | | | |
| 観光協会と協働したサイクルツーリズムのPR促進（事業3-4-2） | | | | | | 実施 |
| 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす | 立山町、観光協会 | | | | | |
| 車内外装ラッピングによる観光PR促進（事業3-4-3） | | | | | | 検討 |
| 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、学校、観光協会 | | | | | |

施策 3-5 立山黒部アルペンルートとの連携強化

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

立山黒部アルペンルートは本町のみならず富山県最大の観光スポットであり、これに接続する富山地方鉄道立山線も地域観光の活性化に重要な役割を担っています。

このため、富山地方鉄道立山線を利用する立山黒部アルペンルート来訪者への利便性を高める取組や立山黒部アルペンルートへの誘客の強化策など、鉄道とアルペンルートとの連携を強化する取組を検討・実施します。

また、訪日外国人及び国内観光客の更なる利便性向上の観点から、鉄道やアルペンルート、宿泊・飲食施設等のMaaSによる連携方策や国内周遊観光に配慮した複数交通の一括決済システムの整備などについて、検討を段階的に進めます。



①イベント・スポット情報の提供 【おでかけ情報】
地域の特色を取り込んだイベント・店舗情報を提供し、外出のきっかけ作りや目的地付近での回遊性向上

②ルート検索 【地図で探す】
独自のルート検索エンジンによる、街に存在する様々な移動手段を組み合わせた最適なルートを提示

③予約・決済 【お得におでかけ】
各種モビリティの予約や交通サービスや観光施設等のデジタルチケット購入・決済までを1つのアプリ内で完結



【富山県】MaaS アプリ「my route」の例

出典：富山 my route 推進協議会資料

立山町内公共交通と 一つのサービスとして提供



MaaS イメージ 出典：国土交通省 HP

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|-------------|---|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 重点事業 | 地鉄立山線と立山黒部アルペンルートの連携の強化 (事業 3-5-1) | | | | | |
| 目標 | 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす | 検討 | 実施 | | | |
| 実施主体 | 富山県、立山町、鉄道事業者、観光協会、観光事業者 | | | | | |
| | 鉄道、アルペンルート、宿泊飲食施設等のMaaS連携方策の検討 (事業 3-5-2) | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす | 検討 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、観光協会、観光事業者、店舗経営者等の受益者 | | | | | |
| | 国内周遊観光に配慮した複数交通の一括決済の検討 (事業 3-5-3) | | | | | |
| 目標 | 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす | 検討 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、観光協会 | | | | | |

基本方針 4

「わたしたち」が育てる公共交通 ～心を寄せ合いみんなで支えるまちに～

(1) 町民等の「利用者」としての参画の推進

施策 4-1 交通リテラシー教育による利用促進

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|-------|--------|-------|---------|-------|-------|-----|
| 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 | |

【概要】

本町では公共交通の利用習慣がない町民が多く、公共交通サービスを維持するに当たり大きな課題となっています。

このため、将来的に交通需要が生まれる児童・生徒を対象に、社会科等の授業や校外学習、夏休みの自由研究などの機会を捉えた交通リテラシーを育む取組や、交通事業者等と連携した職業体験等の実施に向けた検討を段階的に進めます。一方、現時点で交通需要の多くを占める大人世代に対しては、職場でのノーマイカーデーや時差出勤等の導入や、

「職員」個人を対象とした通勤行動の変容を目指したモビリティ・マネジメントを検討します。また、運転免許証の返納や転居といったライフイベントは交通リテラシー教育を広める大きなチャンスであることから、転入者に対する公共交通に関する啓発ツールの提供や、運転免許証の返納を考える高齢者に対する高齢者運転免許自主返納支援制度

(インセンティブ)、公共交通を取り入れたライフスタイルに関する情報提供等の検討を段階的に進めます。加えて、高齢者の介護予防の一環として、介護サービス事業者と連携しながら、公共交通利用プログラムの導入に関する調査・研究を進めます。

知りたい! 仙台の公共交通情報



【仙台市】転入者モビリティ・マネジメント
(統合バスマップによる情報提供)
出典：仙台市HP



【富山市】のりもの語り教育（交通環境学習） 出典：富山市HP

富山県庁時差出勤制度の概要

| 項目 | 内容 |
|-----|---|
| 趣 旨 | 通勤時における公共交通機関の混雑緩和や職員の通勤に係る疲労を軽減することにより公務能率の一層の向上を図る |
| 対 象 | 午前8時30分から午後5時15分まで勤務時間が割り振られている職員（会計年度任用職員を除く）のうち、公共交通機関を利用して通勤している職員 |

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|-----------------------------------|--|--------|-------|------|---------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 重点事業 | 学校と連携した職業体験や利用促進策の検討（こどもMM） (事業4-1-1) | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | | 検討 | | 実施 | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民、学校 | | | | | |
| 重点事業 | 職場や企業と連携した利用促進策の検討（職場MM） (事業4-1-2) | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | | 実施 | | | |
| 実施主体 | 立山町、町民、商工会、企業 | | | | | |
| 重点事業 | ライフイベントと連動した利用促進策の検討 (転入MM、免許返納MM) (事業4-1-3) | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | | 検討 | | 実施 | |
| 実施主体 | 立山町、警察、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民 | | | | | |
| 介護予防と連携した利用促進策の検討（介護MM） (事業4-1-4) | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | | 調査・研究 | | 結果により判断 | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民、自治会、社会福祉協議会 | | | | | |

施策4-2 利用するきっかけ（インセンティブ）の創出

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|-------|--------|-------|---------|-------|-------|-----|
| 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 | |

【概要】

車を利用する町民が多数を占める中で公共交通の利用を促進するためには、何らかのきっかけが必要です。このため、イベントや企画切符、ポイントの拡大などによる各種割引方策や、非利用者を対象とした乗り方や魅力を知る体験乗車会の開催を検討・実施します。また、立山あーとれいんや親子でおでかけ事業などの既存おでかけ事業等と連携した利用促進策を継続的に実施するとともに、こどもから大人まで体験できる交通業務見学会や交通に関連するイベントの開催を検討・実施します。



イベント、企画切符による利用促進イメージ 出典：富山地方鉄道HP、立山町資料、くろワンきっぷHP

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|------------------------------------|--|--------|-----|------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 重点事業 | イベント、企画切符、ポイントの拡大等の各種割引策による利用促進（事業4-2-1） | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | 実施 | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民、自治会、商工会、観光協会、社会福祉協議会 | | | | | |
| 重点事業 | 体験乗車会等の開催（事業4-2-2） | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | 実施 | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民、商工会、学校、観光協会、社会福祉協議会 | | | | | |
| 既存おでかけ事業等と連携した利用促進（事業4-2-3） | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、町民、学校、観光協会 | | | | | |
| 交通業務見学会、交通イベントの開催（事業4-2-4） | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | 実施 | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民、自治会、商工会、観光協会、社会福祉協議会、店舗経営者等の受益者 | | | | | |

施策4-3 情報発信の充実

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

情報発信により公共交通を利用した外出を促進するためには、広報やSNSといったさまざまなPRツールの活用が重要です。

このため、広報たてやまなどの地域のイベント情報記事への公共交通関連情報の掲載や新しい公共交通サービス導入情報のPRなどを積極的に行うほか、リアルタイムで多くの人々に情報を届ける手段として効果的なSNSを活用し、公共交通を使ったおでかけの魅力発信を進めます。



【黒部市】広報くろべ 2025.4
巻頭6ページ公共交通特集



Tik Tokによる情報発信の例
【兵庫県バス協会】ドライバーアンタビュー（左）
【東京バス】社内の楽しさが伝わる投稿（右）



【立山町】広報たてやま 2025.5
巻頭5ページ公共交通特集



【JR西日本】おでかけ情報出典：JR西日本インスタグラム



【伊賀市】「伊賀市の未来は公共交通がつくる！」
(公共交通計画紹介動画)
出典：忍者市チャンネル【三重県伊賀市】

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | スケジュール | | | | |
|--|--|-----|------|------|------|
| | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 各種PRツールを用いたおでかけを誘発する情報発信の強化 (事業4-3-1) | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民、自治会、商工会、学校、観光協会、社会福祉協議会 | | | | |

(2) 町民や企業等の「支え手」としての参画の推進

施策 4-4 交通事業に対する資金面での共創

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|-------|--------|-------|---------|-------|-------|-----|
| 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 | |

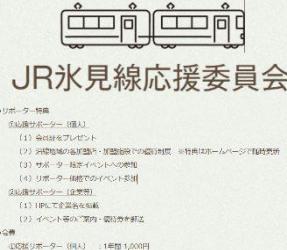
【概要】

交通事業に対する資金面での共創は、持続可能な公共交通を支える上で大きな役割を果たします。

交通事業への関与を深めるため、公共交通の受益者でもある企業や店舗等を対象に、バス停に対するネーミングライツや協賛金の募集を検討・実施します。また、地元に対する愛着や興味を喚起するため、ふるさと納税等による応援制度を導入します。加えて、地域負担金制度の導入など、住民が交通事業運営に直接関与する仕組みの構築に関する調査・研究を進めます。



【砺波市】チョイソコとなり協賛募集
出典：砺波市HP



【JR 氷見線】サポーター制度
出典：富山県商工会議所連合会HP



ふるさと納税を活用したクラウドファンディング
出典：ふるさとチョイスGCF



ふるさと返礼品イメージ
出典：JREMALL ふるさと納税

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|---|--|--------|-----|------|---------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 企業・店舗等の協賛金の導入（事業 4-4-1） | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | 実施 | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、町民、商工会、店舗経営者等の受益者、企業 | | | | | |
| 重点事業 ふるさと納税等による応援制度の導入（事業 4-4-2） | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民、企業 | | | | | |
| 地域負担金による地域交通の維持（事業 4-4-3） | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 調査・研究 | | | 結果により判断 | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、町民、自治会 | | | | | |

施策 4-5 交通事業に対する運営での参画

| 施策効果 | 利便性確保 | 利便性向上 | 快適性向上 | 安全性確保 | 収益性向上 | 効率化 |
|------|-------|--------|-------|---------|-------|-----|
| | 持続性確保 | 環境負荷低減 | 認知度向上 | 当事者意識向上 | 地域活性化 | その他 |

【概要】

町民や企業等が交通事業の運営に参画することは、町民や企業等自らが公共交通を「自分ごと」として捉えることにつながり、公共交通の利便性や持続可能性を高めるのみならず、地域の活性化にも寄与するものです。

このため、交通事業や交通施策の実施に関する各種会議の開催を継続的に実施するとともに、町民等が参画する施設管理や整備、情報提供等の取組を検討・実施します。併せて、地元住民等との共創の観点から、芦嶋寺線の維持に向けた取組を継続するとともに、運行エリアへのトリガー方式※の導入に関する調査・研究を進めます。



【立山町】多手山プロジェクト 「ぬくもりにふれてみるハル 2025」出典：立山町資料



【立山町】町営バス芦嶋寺線は、地元の（一社）芦嶋活性化協議会が運行を受託。地域に密着した視点から、車両へのオリジナルラッピング等を実施。



【金沢市】金沢市が金沢大学とバス事業者との間に立ってバス利用を促進。特別割引の「トリガー実験定期券」を発行し、利用目標に達しなければ発行を中止する。出典：金沢市HP、国土交通省資料



【西日本鉄道】バス停デザインプロジェクト バス停「リーフ」
九州大学と西日本鉄道の共同研究
出典：九州大学HP



【池田高校】養老鉄道池野駅キラピカ作戦 ボランティア部16名参加
出典：岐阜県池田高等学校HP

※トリガー方式 バス事業者と利用者が合意(バストリガー協定の締結)の上で、バス運賃や路線の新設・延長、運行ダイヤの増便などを決定するもので、新規取組路線に関する採算ライン(利用者数による指標設定を想定)を設定し、それを下回った場合は取組を止めることができるという方式です。

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | スケジュール | | | | |
|--|--------|-----|------|------|------|
| | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 重点事業 交通事業に関する住民意見交換会の開催（事業 4-5-1） | | | | | |
| 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民、自治会 | | | | | |

【事業別スケジュール・関連目標・実施主体】

| 事業概要 | | スケジュール | | | | |
|--|--|--------|-----|---------|------|------|
| | | R8年 | R9年 | R10年 | R11年 | R12年 |
| 法定協議会、地域公共交通会議の定期開催 (事業 4-5-2) | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 国、富山県、立山町、道路管理者、警察、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民、自治会、商工会、労働者団体、学校、交通安全団体、観光協会、社会福祉協議会 | | | | | |
| お掃除ボランティア登録制度の導入 (事業 4-5-3) | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める | 検討 | | 実施 | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、町民、自治会、商工会、学校、店舗経営者等の受益者 | | | | | |
| バス停デザインなど学生と連携した情報発信等の強化 (事業 4-5-4) | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | | 実施 | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、町民、学校 | | | | | |
| 多手山プロジェクトへの参加促進 (事業 4-5-5) | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める 目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、鉄道事業者、町民、自治会、商工会、学校、観光協会、社会福祉協議会、企業 | | | | | |
| 重点事業 | 店舗や施設、住民と連携した待合場所等の快適性の確保 (事業 4-5-6) | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標② 既存資源を活用し待合環境を改善する 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 検討 | | 実施 | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、町民、自治会、交通安全団体、店舗経営者等の受益者 | | | | | |
| 運行エリアへのトリガー方式の導入 (事業 4-5-7) | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 調査・研究 | | 結果により判断 | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、町民、自治会、学校、店舗経営者等の受益者、企業、医療機関 | | | | | |
| 芦嶋寺線の維持 (事業 4-5-8) | | | | | | |
| 目標 | 目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす 目標⑧ 公共交通を「自分ごと」として意識する人を増やす 目標① 公共交通全体の利用者を増やす 目標③ 公共交通の持続可能性を高める 目標④ 鉄道利用者を増やす 目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める | 実施 | | | | |
| 実施主体 | 立山町、バス事業者、自治会、学校、観光協会、店舗経営者等の受益者、企業 | | | | | |

第5章 計画の実現に向けて

5-1 計画の実現に向けた推進体制と関係者の役割・責任

(1) 計画の実現に向けた推進体制

立山町の目指す姿（公共交通ネットワーク P.15、望ましいサービスレベル P.16 等）を実現するためには、町民をはじめ、事業者、行政が当事者として共通認識を持ち、既存交通事業者との「共創」の視点に配意しつつ、適切な役割と責任分担の下、利用者層の拡大に向けた考動を行っていくことが不可欠です。

また、公共交通サービスは、その地域の生活・活力・魅力に直結する「公共交通」であり、立山町が必要と考えるサービスレベルは、交通事業者の経営の範囲を超えるものであっても、立山町が自らの「投資」により実現すべきものです。

これらを両輪として着実に進めていくことが計画の実現につながることから、これらを踏まえ、推進体制と重点的な役割・責任を担う関係者を以下のとおり設定します。

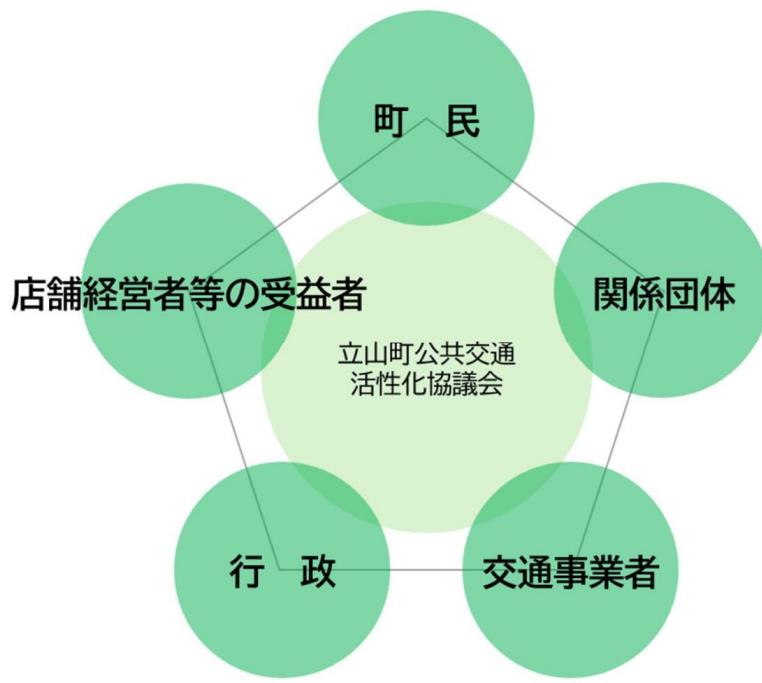


図 計画の実現に向けた推進体制

立山町公共交通活性化協議会は、地域交通法第6条の規定に基づく法定協議会であり、立山町の多分野の団体から構成される団体です。本計画の推進に当たっては、事業の実施主体やモニタリング・評価主体としての役割のほか、トータルコーディネーターとしての役割を担います。

関係団体とは、立山町公共交通活性化協議会の構成員のほか、「公共交通」に関する団体を幅広に包含するものです。

(2) 重点的な役割・責任分担を負う主体

■行政

<役割>

立山町の目指す姿の実現に向けて、公共交通全体のコーディネーター（協議会運営）としての役割を負います。実施主体として計画に位置付けた施策・事業を実施するとともに、関係団体と連携した情報発信を行います。協議会等と連携し目標達成のためのモニタリングを適切に行います。

<責任>

- ◆ 関係者との調整、知見・情報・機会の提供
- ◆ モニタリング・計画の見直し（案）の検討
- ◆ 利用促進策の広報・周知・実施
- ◆ 公共交通サービスの維持・向上のための連携、実効性の高い施策に対する財政支出
- ◆ 主催イベントでの公共交通サービスとの連携

■交通事業者

<役割>

立山町の目指す姿の実現に向けて、域間及び域内の公共交通サービスを提供する役割を負います。交通事業の担い手として目標達成のための施策・事業を展開するとともに、事業改善に向けて取り組みます。

<責任>

- ◆ 安全で快適な運行
- ◆ サービスや経営力の改善
- ◆ 事業者間連携による利便性向上策や効率的な運行サービスの実施
- ◆ 交通情報の適時適切な提供への協力
- ◆ 関連施策・事業への協力

■町民

<役割>

立山町の目指す姿の実現に向けて、主に公共交通を積極的に利用する役割を負います。日常生活の中で公共交通サービスを利用するとともに、地域の公共交通のイベントやまちづくりへ積極的に参画し、交通事業の支え手として事業運営に協力します。

<責任>

- ◆ 公共交通サービスの積極的な利用
- ◆ 公共交通サービスの利用の輪を広げるための他者への働き掛け
- ◆ 地域住民が主体となった交通サービスの実施
- ◆ 施策・事業への資金面、運営面での参加・協力
- ◆ 改善策の提案
- ◆ 事業者（担い手含む）の立場等を正しく理解するための努力

■店舗経営者等の受益者

<役割>

立山町の目指す姿の実現に向けて、主に交通事業の支え手・担い手として公共交通サービスの運営に参画する役割を負います。地域の公共交通のイベントやまちづくりへ当事者として参画するとともに、実施主体となって交通サービスの実施や利用の働き掛けを行います。

<責任>

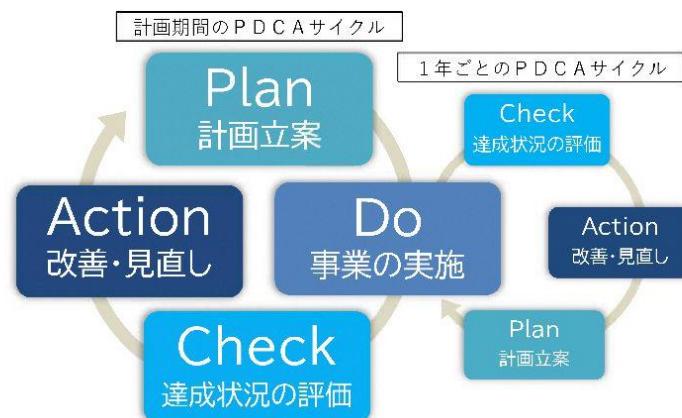
- ◆ 店舗経営者等が主体となった公共交通サービスの実施
- ◆ 公共交通サービスの利用の輪を広げるための施設利用者や社員への働き掛け
- ◆ 施策・事業への資金面、運営面での参加
- ◆ 公共交通サービスの主体的な改善

5-2 計画達成状況の評価・検証

地域公共交通計画を実行・推進するためには、施策の実施状況(評価シートA)や計画目標の達成状況(評価シートB)を適切にモニタリング・評価し、それぞれに対しPDCAサイクルによる進捗管理を行うことが必要です。

モニタリング・評価は、モニタリングチームにより半年ごとに実施するとともに、その結果に基づき、年に1度、法定協議会において事業の強化や見直し方針を決定し、必要に応じて計画変更を行います。

計画期間5年及び1年ごとのPDCA(イメージ)



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 |

進捗管理体制

| 進捗管理体制 (メンバー) | 開催回数 | 議論項目 |
|-------------------------|------|---|
| 法定協議会 (本会議メンバー) | 年1回 | <p>【施策及び目標の達成状況評価、計画の見直し】(2月)</p> <p>① 評価結果の総括(モニタリング結果) 総括表 ←</p> <p>② 事業の強化、見直し方針の決定</p> <p>③ KPI目標値の修正方針の決定</p> <p>⇒必要に応じて計画変更・届出</p> |
| モニタリングチーム (交通WGメンバー) | 年2回 | <p>【施策の実施状況】(6月、1月) 評価シートA</p> <ul style="list-style-type: none"> ・取組実績 ・課題・改善案 ・今後の取組予定 <p>【計画の達成状況(数値目標)】(1月) 評価シートB</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標指標(実績)の報告 ・課題、今後の方針(案)の検討 |

<参考> モニタリングシートの例

- 評価シートAは、モニタリングチーム（6月、1月）で共有することを目的に、各実施主体が作成するもので、評価シートBは、モニタリングチーム（1月）で共有することを目的に、事務局が作成するものです。
- 総括表1及び2は、法定協議会（2月）で評価結果の総括を議論することを目的に、2つの評価シートの内容及び意見を取りまとめて作成するものです。

総括表1 基本方針1

評価シートBを取りまとめ

総括表2を取りまとめ

| 基本方針1 「暮らし」や「交流」を支える公共交通 | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|
| 指標1：公共交通利用者総数 | | | | |
| 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | 2029年度 | 2030年度 |
| 目標値 808,134 | 848,877 | 889,621 | 930,364 | 971,107 |
| 実績値 △△人 | | | | |
| 指標2：店舗等と連携した快適性の高い停留所数(累計) | | | | |
| 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | 2029年度 | 2030年度 |
| 目標値 4 | 6 | 8 | 10 | 13 |
| 実績値 6 | | | | |
| 施策評価 (10施策) | | | | |
| ○:9個 (9点) +△:1個 (0.5点) +×:0個 (0点) | | | | |
| = 合計 9.5点/10施策 = 95% | | | | |
| 施策項目ごとの評価 | | | | |
| (1)実態に即した利用者の利便性確保 ○○として、○○における事業化に向け、○○を行ったほか、○○路線について○○に向けた○○を進めた。 | | | | |
| (2)利用者の快適性の向上 ○○として、○○における事業化に向け、○○を行ったほか、○○路線について○○に向けた○○を進めた。 | | | | |
| 指標1 未達成 指標2 達成 施策評価 ★★★★★★ | | | | |
| ・○○に着手し、○○に向けて○○を推進したほか、○○事業について○○や○○に関する新たな施策の実施に向けて準備を進めた。 ・○○に着手し、○○に向けて○○を推進したほか、○○事業について○○や○○に関する新たな施策の実施に向けて準備を進めた。 | | | | |

総括表2 個別施策 基本方針1

評価シートAを取りまとめ

| 施策名 | 施策の進捗状況 | 課題・今後の方針 | 進捗状況 | 点数 |
|--------------------------|---|----------|------|------|
| (1)実態に即した利用者の利便性確保 | | | | |
| 1-1 域間交通の維持 | ○○として、○○における事業化に向け、○○を行ったほか、○○路線について○○に向けた○○を進めた。 | | ○ | 1点 |
| 1-2 実態に合わせた町営バスネットワークの再編 | | | ○ | 1点 |
| 1-3 町の公共交通全体の運賃体系の見直し | | | △ | 0.5点 |
| 1-4 共通バスの導入 | | | ○ | 1点 |
| 1-5 定期券の改善 | | | ○ | 1点 |
| 1-6 時刻表、路線マップ等の改善 | | | ○ | 1点 |
| (2)利用者の快適性の向上 | | | | |
| 1-7 駅施設、駅付帯施設の保全・改修 | | | ○ | 1点 |
| 1-8 バス停の快適性の向上 | | | ○ | 1点 |
| 1-9 車両の導入及び快適性の向上 | | | ○ | 1点 |
| 1-10 車内における地域コミュニティの醸成 | | | ○ | 1点 |
| 点数合計 | | | | 9.5点 |

<施策評価の方法>

個別施策の進捗に応じて点数化を行い、各施策の合計点数を方針の施策数で除した値（割合%）で、基本方針ごとの施策評価を実施します。

個別施策評価（点数）

| | |
|--------|---------------------------------------|
| ○ 1点 | 計画どおり進捗しているもの 又は 計画に基づき一定の水準を維持しているもの |
| △ 0.5点 | 課題があるため計画の進捗に影響が出たもの |
| × 0点 | 計画が進捗しなかったもの |

基本方針の施策評価%（施策合計点数÷施策数）

| | |
|-------|----------|
| 100% | ★★★★★ |
| 90%以上 | ★★★★☆ |
| 80%以上 | ★★★★☆☆ |
| 70%以上 | ★★★★☆☆☆ |
| 70%未満 | ★★★★☆☆☆☆ |

評価シートA

施策：4-3 情報発信の充実

実施主体：立山町（主体ごとに記載のこと）

| | |
|--------------------|---|
| 1. これまでの取組内容 | 令和7年度 すぐメールによる情報発信の強化 令和8年4月 協議会SNSの開設 |
| 2. 課題 | ・通学目的の学生の利用の減少（前年度比△XX%） |
| 3. 今年度の重点目標 | ・中学生及び高校生の町営バス利用増 |
| 4. 今年度の重点目標を踏まえた取組 | ・学校へのポスター配付による利用促進の働き掛け |

評価シートB

基本方針4：「わたしたち」が育てる公共交通

KPIの目標、実績の推移

| 指標⑦ | 公共交通イベント・会議への参加・出席者数（累計） | | | | | |
|-----|--------------------------|----------------|--------|--------|--------|-----------------|
| | 年度 | R7年度 【作成年度】 | R8年度 | R9年度 | R10年度 | R11年度 【最終年度】 |
| 目標 | | 1,500人 | 3,100人 | 5,700人 | 8,400人 | 11,000人 |
| 実績 | 1,390人 | 1,340人 | — | — | — | — |

| 指標⑧ | モビリティ・マネジメント参加者数（累計） | | | | | |
|-----|----------------------|----------------|------|--------|--------|-----------------|
| | 年度 | R7年度 【作成年度】 | R8年度 | R9年度 | R10年度 | R11年度 【最終年度】 |
| 目標 | | — | 360人 | 1,250人 | 2,270人 | 3,200人 |
| 実績 | 0人 | — | — | — | — | — |

基本方針の目標の達成状況と今後の方針

| | |
|-----------------------|--|
| 1. 目標の達成又は未達成の要因、課題など | <ul style="list-style-type: none"> 指標⑦は目標を達成しておらず、昨年より約160人減少している。この要因としては、内部の議論の結果、●●が考えられる。 ●●事業は、準備期間中のため、●●が未実施の状況である。この要因としては、●●が考えられる。 指標⑧は、準備期間であり、今後も事業推進に努めるとともに、団体を通じた協力依頼を実施する。 |
| 2. 目標の達成に向けた今後の方針 | <ol style="list-style-type: none"> (1)目標値のあり方（修正の有無等） <ul style="list-style-type: none"> 目標値については変更の必要はなく、次年度達成に向けの●●のPRを強化するとともに、各種関連事業を着実に実施する。 (2)本基本方針に紐づく関連施策のあり方（強化、見直し等） <p>基本方針4</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 町民等の「利用者」としての参画の推進 <ul style="list-style-type: none"> 各種事業検討、参加者増進に向け、準備・PRを着実に進める。 2) 町民や企業等の「支え手」としての参画の推進 |

用語解説

| | | |
|---|-------------------------|---|
| あ | アテンダント | attendant。主に「案内係」や「接客係」を指し、利用者に対してサポートやアシストを行う人のことを意味します。 |
| い | インセンティブ | incentive。動機、やる気を起こさせるもの、刺激策のことです。 |
| い | インフラ | インフラストラクチャーの略語で、道路、鉄道、公園、緑地、上下水道、港湾、河川などの都市の骨格を形成する根幹的な社会基盤のことです。 |
| か | 関係人口 | 地域と継続的かつ多様な形で関わり、地域の課題の解決に資する人のことです。 |
| く | クロスセクター効果 | 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。 |
| く | クラウドファンディング | クラウドファンディングとは「群衆(Crowd)」と「資金調達(Funding)」という言葉を組み合わせた造語です。事業者は、インターネット上で「やりたいこと」「実現したいこと」を表明し、賛同してくれた方から資金を調達することで、支援してくれた人にその対価としてリターンを提供する仕組みです。 |
| こ | 交通系ICカード | 非接触型のカード型乗車券で、鉄道等において自動改札機へ挿入せずに改札を通過できるようにしたものです。事前にカードにチャージ(前払い)した金額から公共交通機関の乗降車の際に運賃を差し引く機能や定期券の機能などが搭載可能です。 |
| こ | 交通モード | 交通モードとは、移動手段の種類を指し、例えば鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車、徒歩などが含まれます。 |
| こ | コミュニティ交通 | 地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、使用車両、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービスのことで、本町においては町営バスのことです。 |
| さ | サイクルトレイン | サイクルトレインとは、自転車を解体したりすることなく、鉄道の車内にそのまま持ち込むことができるサービスです。 |
| さ | サイクルツーリズム | 自転車を活用した観光のこと。自転車に乗ることを目的とするもの、旅行やレジャーが主で、その中で自転車を利用するもの、自転車にまつわるイベントがあります。 |
| し | 自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア) | バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのことです。 |
| し | 受益者 | 利益や恩恵を受ける人や団体のこと。公共交通の受益者は、特定のサービスを受ける際に、サービスの維持管理にかかる費用の一部を負担することが求められます。 |
| た | たてぽ | 電子地域通貨「たてやまポイント」の略称。地域内の経済循環を促すため、2019年に導入されました。 |
| て | デジタルサイネージ | 屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアのことです。 |
| て | デマンド交通 | 利用者の呼び出しに応じて、利用者の場所へ寄り乗降する交通システム。より高度な情報通信技術を活用し、電話やインターネットから予約して、バスを乗りたい停 |

| | | |
|---|--------------|---|
| と | ドア・ツー・ドア | 留所で利用できるシステム等が登場しています。オンデマンド交通は、デマンド交通の一形態であり、特に利用者のリクエストに応じて柔軟に運行するものです。 |
| と | トリガー方式 | ドアからドアへと直接アクセスできることです。公共交通においては、自宅から目的地まで直接移動できるようなタクシーなどの移動手段のことを指します。 |
| に | 2次交通 | バス事業者と利用者が合意(バストリガー協定の締結)の上で、バス運賃や路線の新設・延長、運行ダイヤの増便などを決定するもので、新規取組路線に関する採算ライン(利用者数による指標設定を想定)を設定し、それを下回った場合は取組を止めることができるという方式です。 |
| ね | ネーミングライツ | 鉄道駅等の交通拠点と目的地を結ぶ交通アクセスのことです。ネーミングライツ(バス停)とは、従来のバス停名の後に、社名・店舗名などを副呼称として命名する権利のことを言います。停留所施設の管理等をまかない、安定的に安全安心な輸送を確保する事を目的としており、地名度や認知度、イメージアップが期待できます。 |
| の | ノーマイカー | ノーマイカーデーとは通勤や通学などの際に、マイカーの利用を控え、公共交通機関や徒歩、自転車などを利用する日のことです。 |
| は | パーク&ライド | Park and Ride。都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗り換える手法のことです。また、バスの場合は、パークアンドバスライド、自転車を利用したものをサイクルアンドライドともいいます。 |
| は | バリアフリー | 高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。例えば、公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすることです。 |
| ふ | フィーダー | 地域間交通ネットワークと接続する支線となる系統のことです。 |
| ふ | ブランディング | ブランディングは、ブランドの価値を高め、顧客や社会全体に、サービスを「独自のもの」として認識してもらい、他事業と差別化を図る取組です。 |
| ま | マスタープラン | 全体的な方向付けをするための計画で、他の計画の上位に位置付けられる総合的な計画のことです。 |
| も | モビリティ・マネジメント | Mobility Management(略称 MM)。1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(自動車の多用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことです。 |
| も | モニタリング | モニタリングとは「監視」や「観察」を意味し、対象の状態や変化を継続的にチェックすることです。問題の早期発見や改善、目標達成のために必要なデータ収集や進捗確認にも利用されます。 |
| も | モビリティ | 「動きやすさ」「可動性」「移動性」などを意味し、交通においては、交通手段や移動手段に関する全般のことを指します。 |
| ら | ライフスタイル | 生活の様式・営み方。また、人生観・価値観・習慣等を含めた個人の生き方のことです。 |
| り | リテラシー教育 | リテラシーとは、言葉や数字、情報、技術などのあらゆる分野において、必要な知識やスキルを持っていることを指します。リテラシー教育は、単に知識を受け取るだけでなく、自ら考え、問題解決する能力を身につける教育のことです。 |
| わ | ワークショップ | 本来は「仕事場、作業場」の意味ですが、価値観の違う人々が集まって、コミュニティの諸問題を解決するために、お互いアイディアを出し合い意志決定をする集まりのことです。特に行政への市民参画を促進するために行っています。 |

| | | |
|---|-------------------------|---|
| A | A I | Artificial Intelligence(人工知能)の略称。人間の思考プロセスと同じような形で動作するプログラム、あるいは人間が知的と感じる情報処理・技術といった広い概念で理解されています。 |
| D | D X | デジタルトランスフォーメーション(Digital Transformation)の略語。ICT の浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変革させること。ICT が人々の生活を良くしていくことについては、従来から主張されていたことであるが、デジタルトランスフォーメーションにおいては、その産業のビジネスモデル自体を変革していくことです。 |
| G | G X | グリーントランスフォーメーション(Green Transformation)の略。化石燃料ができるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動のことです。 |
| I | I T | Information Technology(情報技術)の略称です。 |
| M | M a a S | 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。 |
| M | MM | モビリティ・マネジメント(Mobility Management)の略称。 |
| O | OD調査 | トリップの起終点(OD)を含む面的な交通量需要の分布を把握する目的で行われる調査です。 |
| P | P D C A サイクル | Plan(計画の立案)、Do(事業の実施)、Check(効果の点検)、Action(事業の改善)を繰り返すことによって、業務等を継続的に改善していくことです。 |
| S | S D G s | 持続可能な開発目標(SDGs)とは、持続可能な世界を実現するため、17 のゴール・169 のターゲットから構成される国際目標です。2001 年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載されており、地球上の誰一人として取り残さない(leave no one behind)ことを誓っています。 |
| S | S N S | Social Networking Service(ソーシャルネットワーキングサービス)の略称。LINE や X 等に代表される、登録された利用者同士が交流できる Web サイトの会員制サービスのことです。 |

立山町地域公共交通計画
令和7年12月作成

編集・発行 立山町役場
〒930-0292 富山県中新川郡立山町前沢 2440 番地
TEL 076-463-1121(代表) FAX 076-463-1254