

立山町地域公共交通計画



資料編



立山町

目次

1 会議及び部会の開催結果-----	1-1
1-1 委員名簿等	1-1
1-2 開催概要	1-3
2 上位・関連計画等を踏まえた役割等の整理-----	2-1
2-1 上位・関連計画の整理	2-1
2-2 立山町における公共交通の役割・位置付け	2-12
3 公共交通に関する現況把握及び整理-----	3-1
3-1 地域特性の整理	3-1
3-2 既存公共交通及びその利用状況の現況整理	3-19
3-3 統計資料等による地域特性の明確化	3-46
3-4 計画目標・KPIの現状値の整理	3-71
4 町民等への調査等-----	4-1
4-1 町民及び利用者調査	4-1
4-2 交通事業者、関係団体等の意向把握調査	4-51
4-3 地域等とのワークショップの開催	4-69
5 公共交通施策等の課題整理・分析-----	5-1
5-1 交通不便・空白地域の諸条件の整理	5-1
5-2 新たなモビリティサービスの導入検討	5-8
5-3 クロスセクター効果の算出	5-25
5-4 課題の整理	5-34
6 地域等とのワークショップの開催結果-----	6-1
6-1 立山町交通「対話会」	6-1
6-2 パブリックコメント説明会	6-4

1 会議及び部会の開催結果

1-1 委員名簿等

表 立山町公共交通活性化協議会委員名簿（令和7年10月1日現在／敬称略）

区分	構成員となる団体等の名称	役職	氏名
地方公共団体	立山町	副町長	杉田尚美
公共交通事業者 (鉄軌道)	富山地方鉄道株式会社	専務取締役	新庄一洋
公共交通事業者 (バス)	公益社団法人富山県バス協会	専務理事	福澤聰
公共交通事業者 (タクシー)	富山県タクシー協会	専務理事	高田順一
道路管理者 (県道)	富山県富山土木センター 立山土木事務所	所長	畠山昌平
公安委員会	富山県上市警察署地域交通課	課長	松井貴充
学識経験者	近畿大学	経営学部教授	高橋愛典
市民ボランティア	「釜ヶ淵驛」をよくする会	代表	武田穎樹
利用者	立山町区長会	会長	大田幹夫
利用者	公募委員		草卓人
利用者	公募委員		古澤良子
福祉団体	社会福祉法人 立山町社会福祉協議会	会長	大岩久七
商工団体	立山舟橋商工会	女性部長	佐伯節子
労働者団体	富山県交通運輸産業労働組合協議会	議長	金山剛
観光団体	一般社団法人立山町観光協会	副会長	石田孝夫
教育関係者	富山県立雄山高等学校	校長	松島真
教育関係者	立山区域PTA連合会	顧問	西田康彦
交通安全団体	立山町交通指導員会	会員	森田美子
行政(国)	国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部交通企画課	課長	大村進太朗
行政(国)	国土交通省北陸信越運輸局 富山運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	角井繁俊
行政(県)	富山県交通政策局 地域交通・新幹線政策室交通戦略企画課	課長	黒崎勇一
行政(市町村)	立山町教育委員会	教育長	杉田孝志

表 立山町公共交通活性化協議会交通WG構成員名簿（令和7年10月1日時点／敬称略）

区分	構成員となる団体等の名称	役職	氏名
行政(町)	立山町企画政策課	課長	瀬本紀子
公共交通事業者（鉄軌道）	富山地方鉄道株式会社 鉄軌道部	営業課長代理	住田直磯
公共交通事業者（バス）	富山地方鉄道株式会社 自動車部	運行管理課長	奥村大
公共交通事業者（バス・タクシー）	アルペン交通株式会社	代表取締役	梶原仁嗣
公共交通事業者（タクシー）	立山交通合資会社	代表社員	高田英司
公共交通事業者（タクシー）	旭自動車株式会社	代表取締役	駒井周一郎
公共交通事業者（タクシー）	株式会社 ケアサポートコウセイ	代表取締役	竹内功造
行政(国)	国土交通省北陸信越運輸局 富山運輸支局	首席運輸企画 専門官 (企画調整担当)	角井繁俊
行政(県)	富山県交通政策局 地域交通・新幹線政策室 交通戦略企画課	主幹	藤木優子
行政(町)	立山町住民課	課長	林弥生

表 立山町公共交通活性化協議会庁内WG構成員名簿（令和7年10月1日時点／敬称略）

区分	構成員となる団体等の名称	役職	氏名
立山町企画政策課長	企画政策課	課長	瀬本紀子
立山町住民課の職員	住民課環境安全係	課長補佐	村上公堂
立山町健康福祉課の職員	健康福祉課児童福祉係	係長	松島祐子
立山町健康福祉課の職員	健康福祉課社会福祉係	係長	佐伯亜沙美
立山町健康福祉課の職員	健康福祉課障害福祉係	課長補佐	米谷隆
立山町健康福祉課の職員	健康福祉課介護予防係	課長補佐	藤木靖子
立山町健康福祉課の職員	健康福祉課保健センター	所長	中川輝美
立山町商工観光課の職員	商工観光課企業立地係	課長補佐	石黒真人
立山町商工観光課の職員	商工観光課商工労働係	係長	那智美香
立山町商工観光課の職員	商工観光課観光交流係	係長	北野陽一
立山町教育委員会教育課の職員	教育委員会教育課学校教育係	課長補佐	寶田裕美
立山町教育委員会教育課の職員	教育委員会教育課教育政策係	係長	坂田聖
その他会長が認める者	建設課都市計画係	課長補佐	長岡和男

1－2 開催概要

表 立山町公共交通活性化協議会開催概要（令和6年度）

会議名	議事等
第1回本会議 令和6年8月26日（月）	<p>報告事項：</p> <p>第3号 立山町公共交通活性化協議会事務局規程の一部改正について 第4号 芦嶋寺線デジタル活用「リ・デザイン」実証事業について 第5号 交通まちづくり参画促進事業費補助金の活用について 第6号 立山まつりにおける公共交通アンケートの結果について 第7号 山町地域公共交通計画策定調査等業務の概要について 第8号 立山町の地域概況（中間まとめ）について</p> <p>協議事項：</p> <p>第9号 各種調査等の内容について</p>
第2回本会議 書面協議 令和6年12月16日（月） (書面発送日)	<p>報告事項：</p> <p>第9号 立山町営バス芦嶋寺線デマンド化実証運行（第1期）の結果について 第10号 立山町営バス芦嶋寺線デマンド化実証運行（第2期）について</p> <p>協議事項：</p> <p>第10号 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について</p>
第3回本会議 令和7年2月28日（金）	<p>報告事項：</p> <p>第11号 令和6年度立山町公共交通活性化協議会予算に係る流用及び予備費の充当について 第12号 第2回立山町公共交通活性化協議会（書面開催）の議決結果について 第13号 立山町地域公共交通計画の策定に向けた今後のスケジュールについて 第14号 立山町都市計画マスターplan・立山町立地適正化計画の策定の進捗状況について 第15号 立山町地域公共交通計画の策定に関する最近の動向について 第16号 立山町公共交通活性化協議会交通WG（第1回）の開催結果について</p> <p>協議事項：</p> <p>第11号 令和7年度事業計画（案）及び予算（案）について 第12号 立山町の公共交通の課題、施策、取組の方向性等について 第13号 立山町の公共交通全体における関係者の役割について</p>
交通WG（第1回） 令和7年1月23日（木）	<p>議事：</p> <p>(1) 立山町の公共交通の現状等について (2) 事業者ごとの交通事業の現状、課題（短期・中長期）等について (3) 立山町の公共交通全体における各交通事業者の役割について</p>



図 立山町公共交通活性化協議会 第1回本会議

表 立山町公共交通活性化協議会開催概要（令和7年度）

会議名	議事等
第4回本会議 令和7年7月3日（木） [現地視察] 富山地方鉄道立山線	<p>報告事項：</p> <p>第17号 令和6年度予算に係る流用について 第18号 令和7年度予算に係る流用について 第19号 立山町地域公共交通計画の策定に関する最近の動向について（その2） 第20号 国庫補助金及び県費補助金の活用について 第21号 立山町地域公共交通計画策定業務の概要について</p> <p>協議事項：</p> <p>第12号 立山町の公共交通の課題、施策、取組の方向性等について 第13号 立山町の公共交通全体における関係者の役割について 第14号 令和6年度事業実績及び決算について 第15号 立山町の公共交通全体における関係者の責任について 第16号 立山町の公共交通における望ましいサービスレベル、目標、評価・検証等について 第17号 立山町地域公共交通計画（素案）について</p>
交通WG（第2回） 令和7年8月5日（火）	<p>議事：</p> <p>(1) 立山町地域公共交通計画の策定に向けた議論の経過について (2) 立山町の公共交通の課題、施策、取組の方向性等について (3) 立山町の公共交通における望ましいサービスレベル、目標、評価・検証等について</p>
庁内WG（第1回） 令和7年8月6日（水）	<p>議事：</p> <p>(1) 立山町地域公共交通計画の策定に向けた議論の経過について (2) 各所属が取り組む（予定含む）公共交通関連施策について (3) 立山町地域公共交通計画に位置付ける施策・事業について</p>
第5回本会議 令和7年9月2日（火） [現地視察] 町営バス伊勢屋線	<p>報告事項：</p> <p>第22号 立山町地域公共交通計画の策定に関する最近の動向について（その3） 第23号 立山町公共交通活性化協議会交通WG（第2回）の開催結果について 第24号 立山町公共交通活性化協議会庁内WG（第1回）の開催結果について</p> <p>協議事項：</p> <p>第12号 立山町の公共交通の課題、施策、取組の方向性等について 第13号 立山町の公共交通全体における関係者の役割について 第15号 立山町の公共交通全体における関係者の責任について 第16号 立山町の公共交通における望ましいサービスレベル、目標、評価・検証等について 第17号 立山町地域公共交通計画（素案）について 第18号 立山町地域公共交通計画の基本理念について 第19号 立山町地域公共交通計画に位置付ける事業について</p>
交通WG（第3回） 令和7年10月7日（火）	<p>議事：</p> <p>(1) 立山町地域公共交通計画の策定に向けた議論の経過について (2) 立山町地域公共交通計画（素案）について</p>
庁内WG（第2回） 令和7年10月8日（水）	<p>議事：</p> <p>(1) 立山町地域公共交通計画の策定に向けた議論の経過について (2) 立山町地域公共交通計画（素案）について</p>
第6回本会議 令和7年10月27日（月）	<p>報告事項：</p> <p>第25号 立山町公共交通活性化協議会交通WG（第3回）の開催結果について 第26号 立山町公共交通活性化協議会庁内WG（第2回）の開催結果について</p> <p>協議事項：</p> <p>第16号 立山町の公共交通における望ましいサービスレベル、目標、評価・検証等について 第17号 立山町地域公共交通計画（素案）について 第18号 立山町地域公共交通計画の基本理念について 第19号 立山町地域公共交通計画に位置付ける事業について</p>
意見募集	<p>議事：</p> <p>(1) パブリックコメント 募集期間 令和7年11月10日（月）から令和7年12月1日（月）まで 実施結果 件数3件（意見募集フォーム2件、パブリックコメント説明会1件） (2) 庁内照会 募集期間 令和7年11月13日（木）から令和7年11月21日（金）まで 実施結果 件数9件</p>

<p>第7回本会議 令和7年12月18日（木）</p>	<p>報告事項： 第27号 立山町地域公共交通計画の策定に関する最近の動向について（その4） 第28号 五百石駅周辺のまちづくりに関するアンケート調査結果（公共交通関連部分）について 第29号 立山町地域公共交通計画（素案）に関する意見募集の結果について</p> <p>協議事項： 第20号 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について 第21号 立山町地域公共交通計画（案）について</p>
--	--



図 立山町公共交通活性化協議会 第4回本会議
[現地視察]富山地方鉄道立山線



図 立山町公共交通活性化協議会 第5回本会議
[現地視察]町営バス伊勢屋線

2 上位・関連計画等を踏まえた役割等の整理

2-1 上位・関連計画の整理

(1) 富山県地域交通戦略（令和6年2月策定）

計画期間	2024年度～2028年度
基本理念	基本的な方針・考え方 <ul style="list-style-type: none">・カーボンニュートラル等の社会からの要請に応え、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指す。・自治体や地域住民の積極的関与・参画、事業者間の協調など、関係者間の役割分担・責任分担について考え、地域全体で実現を目指す。
将来像	地域交通ネットワークの目指すべき姿 全市町村に鉄道が通る富山県の強みを活かし、幹となる鉄軌道や駅を中心にあらゆるサービスが木のように一つに繋がるネットワーク (目指すべき姿その1) 鉄軌道サービスの利便性・快適性向上 (目指すべき姿その2) 結節点となる駅の機能強化 (目指すべき姿その3) 地域内のモビリティサービスの確保 (目指すべき姿その4) ネットワーク内のサービスの統合・進化
計画の目標	<目標1>県民一人当たりの地域交通利用回数 50回/年 地域交通サービスの最適化を通じた県民の利用機会の増加を目指す。 <目標2>ガソリン車の台数 ▲20万台 カーボンニュートラルを推進するため、地域交通の利用を促進し、ガソリン車の台数の削減を目指す。 <目標3>地域交通への満足度 1.25倍 県民の満足度の改善を図り、ウェルビーイングの向上を目指す。
関係者とともに取り組む施策	<施策に取り組む際の関係者の役割分担> 地域交通サービスはその地域の活力・魅力に直結する「公共サービス」であり、自らの地域をより良くするため必要なサービスの確保・向上についての自治体・県民の役割を、事業者への側面支援から、自らの地域に対する「投資」・「参画」へと舵を切ることが必要 <施策内容> I. 地域の活力・魅力向上のための「投資」 1. 鉄軌道等のサービスレベル向上に対する投資 2. まちづくりと連携した駅の機能強化に対する投資 3. 地域内のモビリティサービス（バス・タクシー・新モビリティサービス）に対する投資 4. ネットワーク内の移動・交流の創出に対する投資 II. 地域の活力・魅力向上のための「参画」 1. 利用者としての参画 2. 支え手・担い手としての参画 3. 沿線まちづくりとしての参画 4. 地域交通サービスとの連携等を通じた参画

(2) 第10次立山町総合計画・第2次たてやま総合戦略(令和3年3月策定)

計画期間	基本構想：2021年度～2030年度 基本計画・総合戦略：2021年度～2025年度																				
町の将来像	資源を磨き 明日を拓く 美しい町 立山																				
基本的な視点	1：町の特性と強みを活かした戦略的な施策の展開 2：施策の選択と集中と戦略的な財源確保 3：将来像の実現に向けた総合的な施策の推進 4：まちづくり関係者の創意工夫と連携協力の強化 5：社会の変化を捉えた施策の展開 6：不断の見直し																				
総合戦略 第2次重点 テーマ	① 町の魅力発掘・発信プロジェクト ② 稼ぐ地域づくりプロジェクト ③ 未来を担う子ども応援プロジェクト ④ 活躍人材ネットワーク化プロジェクト ⑤ エコでしなやかな地域づくりプロジェクト																				
公共交通の 位置付け (基本計画)	<p>1. 防災・防犯・生活基盤 <まちづくりの目標> しなやかな対応で町民の安全で安定した暮らしを守る町</p> <p>1-4 公共交通対策 <目指すべき姿> 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。</p> <p>●基本方針 町民や観光客を含めた幅広い公共交通利用者が安全に安心して出かけられるよう利用促進策の推進や、地鉄立山線の駅周辺環境の整備、移動手段の充実を図ることにより、利用者の増加・利便性向上につなげます。</p> <p>●主な取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 地域公共交通計画の策定 (2) 地鉄立山線の駅周辺環境整備の推進 (3) 地鉄立山線の町民による利用及び観光客による利用促進 (4) 環境の変化やニーズに対応した公共交通サービスの提供 (5) 高齢者や障がい者等交通弱者への支援 <p>●成果指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>単位</th> <th>2019年度 (初期値)</th> <th>2023年度 (中間値)</th> <th>2025年度 (前期目標値)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地鉄立山線乗降 人員（一日平均）</td> <td>人</td> <td>総 数 定期利用以外</td> <td>3,216 1,038</td> <td>3,250 1,050</td> </tr> <tr> <td>町営バス利用者数 (一日平均)</td> <td>人</td> <td></td> <td>13.1</td> <td>13.2</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>13.5</td> </tr> </tbody> </table>	指標名	単位	2019年度 (初期値)	2023年度 (中間値)	2025年度 (前期目標値)	地鉄立山線乗降 人員（一日平均）	人	総 数 定期利用以外	3,216 1,038	3,250 1,050	町営バス利用者数 (一日平均)	人		13.1	13.2					13.5
指標名	単位	2019年度 (初期値)	2023年度 (中間値)	2025年度 (前期目標値)																	
地鉄立山線乗降 人員（一日平均）	人	総 数 定期利用以外	3,216 1,038	3,250 1,050																	
町営バス利用者数 (一日平均)	人		13.1	13.2																	
				13.5																	

<p>公共交通の位置付け (総合戦略)</p>	<p>重点テーマ①町の魅力発掘・発信プロジェクト</p> <p>●基本方針 町の地域資源を再点検・発掘し、その魅力を町内外に発信することで、町を訪れる人・町を知る人を増やします。</p> <p>●プロジェクトの推進戦略 本町には、アルペンルートの他にも、優れた景観を有する里地里山エリアや、富山地方鉄道立山線沿線を中心に、特色ある地域資源が多くあります。関係者が連携し、これらの地域資源を幅広く発掘し、町内の新たな周遊ルートに組み入れるなど、本町の新たな楽しみ方を発信することで、観光客や訪問者、そして関係人口の増加を図ります。 また、こうした人々が将来の移住・定住者につながるよう、空き家情報を発信するとともに、地元の雄山高校生が町の多様な魅力を学習する機会を創出し、次世代の人材育成を図ります。</p> <p>●数値目標</p> <table border="1" data-bbox="362 720 1430 945"> <thead> <tr> <th data-bbox="362 720 700 788">指標名</th><th data-bbox="700 720 890 788">単位</th><th data-bbox="890 720 1144 788">2019 年度 (初期値)</th><th data-bbox="1144 720 1430 788">2025 年度 (目標値)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="362 788 700 900">地鉄立山線乗降人員 (一日平均) 定期利用以外</td><td data-bbox="700 788 890 900">人</td><td data-bbox="890 788 1144 900">1,038</td><td data-bbox="1144 788 1430 900">1,100</td></tr> <tr> <td data-bbox="362 900 700 945">立山黒部アルペンルート 入込客数</td><td data-bbox="700 900 890 945">人</td><td data-bbox="890 900 1144 945">883,000</td><td data-bbox="1144 900 1430 945">880,000</td></tr> </tbody> </table>	指標名	単位	2019 年度 (初期値)	2025 年度 (目標値)	地鉄立山線乗降人員 (一日平均) 定期利用以外	人	1,038	1,100	立山黒部アルペンルート 入込客数	人	883,000	880,000
指標名	単位	2019 年度 (初期値)	2025 年度 (目標値)										
地鉄立山線乗降人員 (一日平均) 定期利用以外	人	1,038	1,100										
立山黒部アルペンルート 入込客数	人	883,000	880,000										

(3) 立山町都市計画マスターplan（令和7年3月改定）

計画期間	2025年度～2044年度
基本理念・将来像	雄大な自然環境と新たなにぎわい・活力が調和する、美しいまちたてやま
まちづくりの 基本方針	<p>1) 恵まれた自然環境と共生するまちづくり 2) 地域の特色を活かしたコンパクトなまちづくり 3) 災害に強い安全で安心なまちづくり 4) 地域間の交流を大切にするまちづくり 5) 住民に安らぎと活力を提供する住み良いまちづくり</p>
公共交通の 位置付け	<p>3 将来都市像 3-1 目標とする都市像 (3) 将來の都市構造 2) 基幹的な道路・公共交通軸 ③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を位置づけます。 また、広域公共交通軸と連絡し、町内の各地域を連絡する町営バスを地域内公共交通軸として位置づけます。</p> <p>3-2 都市整備の方針 (3) 都市施設整備（道路・交通）の方針 5) 公共交通の充実 富山地方鉄道本線・立山線及び不二越・上滝線を基軸としつつ、住民生活上の移動を考慮した公共交通網への再編を検討します。 また、公共交通利用が移動手段の選択肢となるよう、より多角的・実効的なソフト対策を検討します。</p> <p>4 地域別構想 4-1～4-4 (3) 地域の都市整備の方針 3) 都市施設整備（道路・交通）の方針</p> <p>中央地域 公共交通については、駅周辺の利便性を向上させるとともに、街なかのにぎわいや超高齢社会に対応した地域のニーズに沿った公共交通の利用促進策を検討します。</p> <p>北部地域 公共交通においては、駅周辺の利便性向上、富山地方鉄道立山線・本線を基軸としつつ、住民生活上の移動を考慮した公共交通網の再編成を検討します。</p> <p>南部地域 公共交通については、駅周辺の利便性向上、富山地方鉄道立山線・不二越上滝線を基軸としつつ、住民生活上の移動を考慮した公共交通網の再編成を検討します。</p> <p>西部地域、東部地域 公共交通については、住民生活上の移動を考慮した公共交通網の再編成を検討します。</p>



図 将来都市構造図



図 交通網の整備方針図

(4) 立山町立地適正化計画（令和7年3月策定）

計画期間	2025年度～2044年度
まちづくりの基本方針	自然環境と共生する地域の特色を活かしたコンパクトなまちづくり
誘導方針	<p>1) 保全と開発が調和する適正な都市構造の構築</p> <p>2) 地域間の交流を支える交通ネットワークの充実</p> <p>3) 住み良さを支え活力を生み出す都市機能の集約</p> <p>4) 災害に強い安全・安心を高める都市基盤の向上</p>
公共交通の位置付け	<p>3 まちづくりの基本方針 3-3 目指すべき都市の骨格構造</p> <p>(3) 交通ネットワーク軸</p> <p>広域公共交通：富山地方鉄道本線、立山線、不二越上滝線、路線バス 地域公共交通：町営バス</p> <p>6 誘導施策 6-2 誘導施策</p> <p>2) 地域間の交流を支える交通ネットワークの充実</p> <p>公共交通については、富山地方鉄道立山線を基軸としつつ住民生活上の移動を考慮し公共交通の再編成を検討するとともに、公共交通が移動手段の選択肢となるよう多角的・実効的なソフト対策を検討します。また、中心市街地においてバス停周辺を整備するとともに、歩道の拡幅やバリアフリー化により安全な歩行者空間を確保し、公共交通と徒步による円滑な移動が可能なネットワークの形成を促進します。加えて、中心市街地と各拠点及び町内の各集落間のアクセス性を向上させる外郭道路の整備を促進し、円滑な移動を可能とし地域間の交流を支える交通ネットワークの充実に取り組みます。</p>

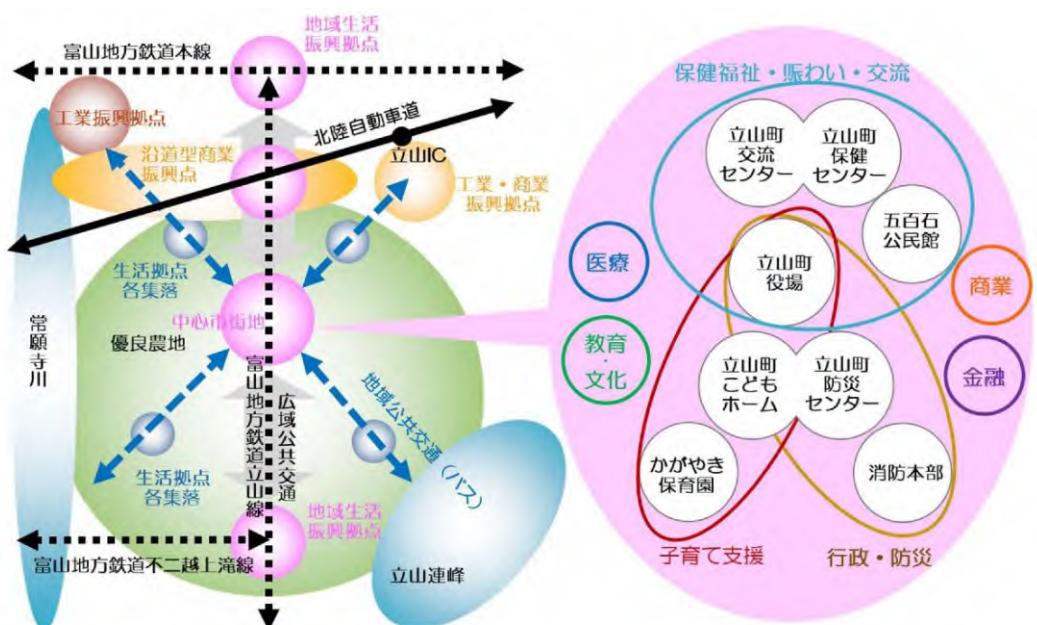


図 目指すべき都市の骨格構造概念図

(5) 立山町公共施設等総合管理計画（令和5年3月改訂）

計画期間	2021年度～2055年度
基本的な考え方	今後の基本的な方向性 ① 施設機能の最適化～施設のコンパクト化とエコ化の推進～ ② サービス提供の最適化～民間活力の活用と受益者負担の適正化～ ③ 持続可能な行財政運営～トータルコストの縮減と施設総量の削減～
目標の設定	(1) 公共施設 公共施設の保有量（延床面積）を今後35年間で約40%縮減 (2) 都市基盤施設 ライフサイクルコストの縮減を図るとともに、長期的な視点から社会構造の変化等に不要となるインフラ資産がないかなど、利用需要の変化に応じて総量を最適化し、その機能を低下させずに事業が進められるよう取り組みます。

(6) 立山町中心部公共施設再配置計画（令和3年2月策定）

計画期間	2021年度～2040年度
対象施設・計画区域	本計画の対象施設は、町中心部に立地する13施設とし、計画区域については、町中心部の市街地を形成する用途地域内を計画区域とする。
中心部のまちづくり推進の基本方向	町の中心部として、都市機能の集積をコンパクトに図りながら、暮らしやすさと賑わいを高め、定住を促進するまちづくりを進める。



図 中心部まちづくりビジョン図（主にハード面の主要施策）

(7) 第2期立山町地域福祉計画（令和5年3月策定）

計画期間	2023年度～2027年度
基本理念	誰もが住み慣れた地域で安心して暮らせる支え合いのまちづくりを目指して
基本目標	基本目標1 支え合い・助け合いが活発な地域づくり 基本目標2 地域福祉の担い手を育てる地域づくり 基本目標3 安全・安心に暮らせる地域づくり 基本目標4 いつまでも健康でいきいきと暮らせる地域づくり 基本目標5 福祉サービスが充実した地域づくり
重点目標	重点1 誰一人取り残さない包括的な支援体制の強化 重点2 避難行動要支援者に対する日常的な見守り体制の構築
公共交通の位置付け	基本目標3 基本施策5 様々な課題を抱える人への支援 施策の方向性 関係機関との連携体制を強化し、支援が必要な人の早期把握・早期支援に努め、自立して生活できる地域を目指します。 行政の役割 ○移動手段がない地域の方に対し、移動手段の支援や、食材等の宅配サービスや移動販売を行う事業者を支援します。【新規】

(8) 立山町地球温暖化対策実行計画（令和5年3月改定）

計画期間	2023年度～2030年度																
温室効果ガス排出削減目標	(事務事業編) 2030年度までに、2013年度比で50%削減 (区域施策編) 2030年度までに140千t-CO ₂ 以下(2013年度比46%削減) 2050年度までに19千t-CO ₂ 以下(2013年度比93%削減)																
公共交通の位置付け (事務事業編)	<p>方針3 温室効果ガスの削減に資する日常的な省エネ活動の実践</p> <p>⑥自動車の使用に係る燃料消費量などを削減する取組</p> <p>公用車利用の抑制や公共交通機関の利用、エコドライブなどの省エネ活動を実践し、自動車の使用に係る燃料消費量などを削減します。</p> <p>方針4 温室効果ガスの削減に資する取組の実践</p> <p>⑩公用車購入時の配慮</p> <p>使用実態を把握し、台数の見直しを図るとともに、2025年までに公用車の電動化率100%を目指します。</p> <p>また、公共施設へのEVステーションの設置を進めるとともに、2023年を目途に、町営バスにEVバスを導入します。</p> <p>EVバスの導入は、当面は1路線での導入からはじめ、利用状況や車両更新時期を踏まえて、更なる路線への導入を検討します。</p> <p>【進捗管理指標】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指 標</th> <th>単位</th> <th>現況(2021年)</th> <th>目標値(2030年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公用車の電動化率</td> <td>%</td> <td>6.9%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>EVステーション設置台数(公共施設等)</td> <td>台</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>町営バスにEVバス導入</td> <td>路線</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>	指 標	単位	現況(2021年)	目標値(2030年)	公用車の電動化率	%	6.9%	100%	EVステーション設置台数(公共施設等)	台	1	3	町営バスにEVバス導入	路線	0	2
指 標	単位	現況(2021年)	目標値(2030年)														
公用車の電動化率	%	6.9%	100%														
EVステーション設置台数(公共施設等)	台	1	3														
町営バスにEVバス導入	路線	0	2														
公共交通の位置付け (区域施策編)	<p>基本施策3 脱炭素なまちづくりの推進</p> <p>⑧環境負荷の小さいまちづくりの推進</p> <p>【主な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○立山町民お気軽バスなどの利用促進 ○コンパクトなまちづくり 																

表 部門別温室効果ガス削減量及び排出目標量(2030年|立山町)

部門	BAU排出量 [千t-CO ₂]	町施策 寄与分		国施策 寄与分		削減量 合計 [千t-CO ₂]	排出 目標量 [千t-CO ₂]
		再エネ導入 施策に伴う 削減量 [千t-CO ₂]	省エネ施策 に伴う 削減量 [千t-CO ₂]	電力排出係数 の低下に伴う 削減量 [千t-CO ₂]			
産業部門	96	0	6	18	24	72	
製造業	89	0	5	18	23	66	
建設業・鉱業	1	0	0	0	0	1	
農林水産業	6	0	1	0	1	5	
業務その他部門	17	0	5	3	8	9	
家庭部門	44	0	6	9	14	30	
運輸部門	47	0	12	1	12	34	
自動車 旅客	25	0	10	0	10	15	
自動車 貨物	20	0	0	0	0	19	
鉄道	2	0	2	1	2	0	
廃棄物部門 一般廃棄物	2	0	0	0	0	2	
再エネ導入(町施策寄与分)	0	7	0	0	7	-7	
太陽光発電	0	7	0	0	7	-7	
小水力発電	0	0	0	0	0	0	
計	206	7	29	30	66	140	

(9) 立山町教育大綱（令和3年3月改定）

計画期間	2021年度～2025年度
基本理念	ふるさとに愛着をもち次代を担う「人材」を育成する
基本目標	基本目標1 基礎学習の徹底による生きる力をつける～大人になるために～ 基本目標2 食と運動により元気な子どもを育てる～生きる力の源～ 基本目標3 ふるさと教育の推進による真の国際人を育てる～将来発展の原動力～ 基本目標4 誰もが夢を持てる教育環境をつくる～教育の機会均等を確保～ 基本目標5 いつでも、誰でも気軽に学べる環境をつくる ～町民一人ひとりが地域を支える～

(10) 第2期立山町教育振興基本計画（令和3年3月策定）

計画期間	2021年度～2025年度
基本理念	ふるさと立山に誇りと愛着をもち、心豊かで活力ある社会の創造 —『自立と共生』『チャレンジ』—
基本施策	基本施策I 学校・家庭・地域で取り組む子どもの成長支援 基本施策II 子どもの可能性を引き出し、個性を伸ばす教育の推進 基本施策III 子どもの心身の健やかな成長を目指す教育の推進 基本施策IV 社会の変化と多様なニーズに対応した教育環境の充実 基本施策V うるおいと生きがいを創出する生涯学習の推進 基本施策VI 愛着や誇りを育むふるさと教育の推進 基本施策VII 元気を創造するスポーツの振興

(11) 立山町立小学校の適正規模・適正配置推進計画（令和6年5月策定）

基本方針	<p>適正規模</p> <p>① 1学級の最小規模を15名程度とする。</p> <p>② 小学校の適正規模については、各学年で1学級以上の規模とする。</p> <p>適正配置</p> <p>① 学校配置については、地理的な繋がりや全町的なバランスを重視する。</p> <p>② 通学距離に関しては、国が示す通学基準（小学校児童は4km以内）を基本とする。 ただし、地理的条件や地域コミュニティとの関係、児童の体力等を考慮した弾力的な運用を図る。（スクールバスだけではなく、公共交通やライドシェアなど新たな交通手段の活用なども検討する。）</p>
具体的な方策	<p>短期・中期・長期で分けた具体的な枠組み</p> <p>(1) 短期（令和6～10年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象校：複式学級の編制が見込まれる、釜ヶ瀬小学校（R6：1、R8：2発生）と立山小学校（R11発生見込） 適正規模となるよう、<u>早期に統合もしくは小規模特認校化等について検討し、取り組む</u> 各学年1学級を維持できれば存続するが、児童数の増加が見込めない場合は統合の協議を行う 短い期間での再統合が発生しないよう、<u>統合先は立山中央小学校とする</u> <p>(2) 中期（令和11～15年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象校：立山北部小学校と高野小学校（R12 複式学級発生見込） 令和12年度以降、両校ともに最小規模を下回る見込み 短期の状況をみながら、適正規模となるよう統合もしくは小規模特認校化等の取り組みを検討する 統合の場合は、隣接校との統合を検討・協議する <p>(3) 長期（令和16年度以降）</p> <ul style="list-style-type: none"> 町全体の児童数の長期的な推移の見込みや利田地区の人口動態の流動性などから立山中央小学校1校に集約することは、施設の規模及び教室の状況、通学方法の確保の観点から困難 長期的な取り組み：<u>1学年2学級以上の規模となる2校への集約が望ましい</u>



図 短期・中期・長期で分けた具体的な枠組み

2-2 立山町における公共交通の役割・位置付け

地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和5年10月改正）」に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープランです。本法律では、地域旅客運送サービスを「地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保」「活力ある都市活動の実現」「観光その他の地域間の交流の促進」並びに「交通に係る環境への負荷の低減を図る」ための基盤となるものと定義しています。さらに、地域住民の日常生活や社会生活、来訪者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関を地域公共交通としています。

また、交通施策の基本理念及び実現に向けた基本事項を定める「交通政策基本法」には、交通の果たす機能を「国民の自立した生活の確保」や「活発な地域間交流・国際交流」と、交通政策の意義を「豊かな国民生活の実現」「地域経済の活性化、地域社会の維持発展」に寄与することと規定されています。

富山県では、令和6年2月に富山県地域交通戦略を策定しており、この中で地域交通を「交通弱者等にとってのセーフティネット」「生き生きと暮らせる魅力的なまちづくり、県民のウェルビーイングの向上にとって欠かせないサービス」「利用者だけでなく地域全体に幅広くメリットをもたらす地域の誰もが関わる大事なサービス」としています。

立山町では、本町最上位計画である「第10次立山町総合計画・第2次たてやま総合戦略（令和3年3月）」において「公共交通は地域の経済活動と町民の日常生活・社会生活、観光振興を支える基盤である」という認識とともに、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。」と明示されており、その役割を担うことが求められています。

これらを踏まえ、立山町地域公共交通計画は、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（令和6年度策定）等のまちづくり計画との調和を保つとともに、第10次立山町総合計画を含む、福祉、教育、環境などの多様な分野の計画と連携・整合を取っていく必要があります。

3 公共交通に関する現況把握及び整理

3-1 地域特性の整理

(1) 立山町の概況

① 位置・地勢

- 立山町は富山県中央から南東に細長く町域が広がっています。南東部は標高が高まり中部山岳国立公園に指定される立山連峰が位置しています。

本町は、富山県のほぼ中央から南東に細長く町域が広がり、南西は、常願寺川をはさんで富山市と、北は上市町・舟橋村・黒部市に接しています。町北西部は常願寺川の扇状地、南東部は標高が高まり中部山岳国立公園に指定される立山連峰が位置しています。総面積は、 307.29 km^2 （県面積の7%）を占めています。

公共交通は、富山地方鉄道立山線が町の背骨のように走り、町内に13の駅が設置されているほか、路線バスや町営バスが運行されており、富山市中心部までは約30分でアクセス可能です。



図 立山町位置図



図 富山地方鉄道立山線（常願寺川千垣橋梁）

② 土地利用

- 五百石駅周辺に中心市街地が形成されています。
- 住宅地は、中心市街地及び外縁部に集積するとともに、各地に点在しています。
- 商業地は、幹線道路沿いや中心市街地に集積しています。
- 工業地は、町北西部の幹線道路付近に集積するとともに、町北東部や中心市街地などに点在しています。

五百石地区に位置する五百石駅周辺に、住宅地や公益施設地、商業地等が集積し、中心市街地を形成しています。

住宅地は、五百石地区や高野地区の一部に集積するほか、新川地区や下段地区をはじめとする各地区で小規模の住宅地や集落が点在しています。

商業地は、幹線道路沿いの大規模小売店舗が立地する利田地区や新川地区等に加え、町中心部の五百石地区にも集積しています。

工業地は、利田地区北部の幹線道路付近に集積するほか、新川地区や五百石地区などに点在しています。

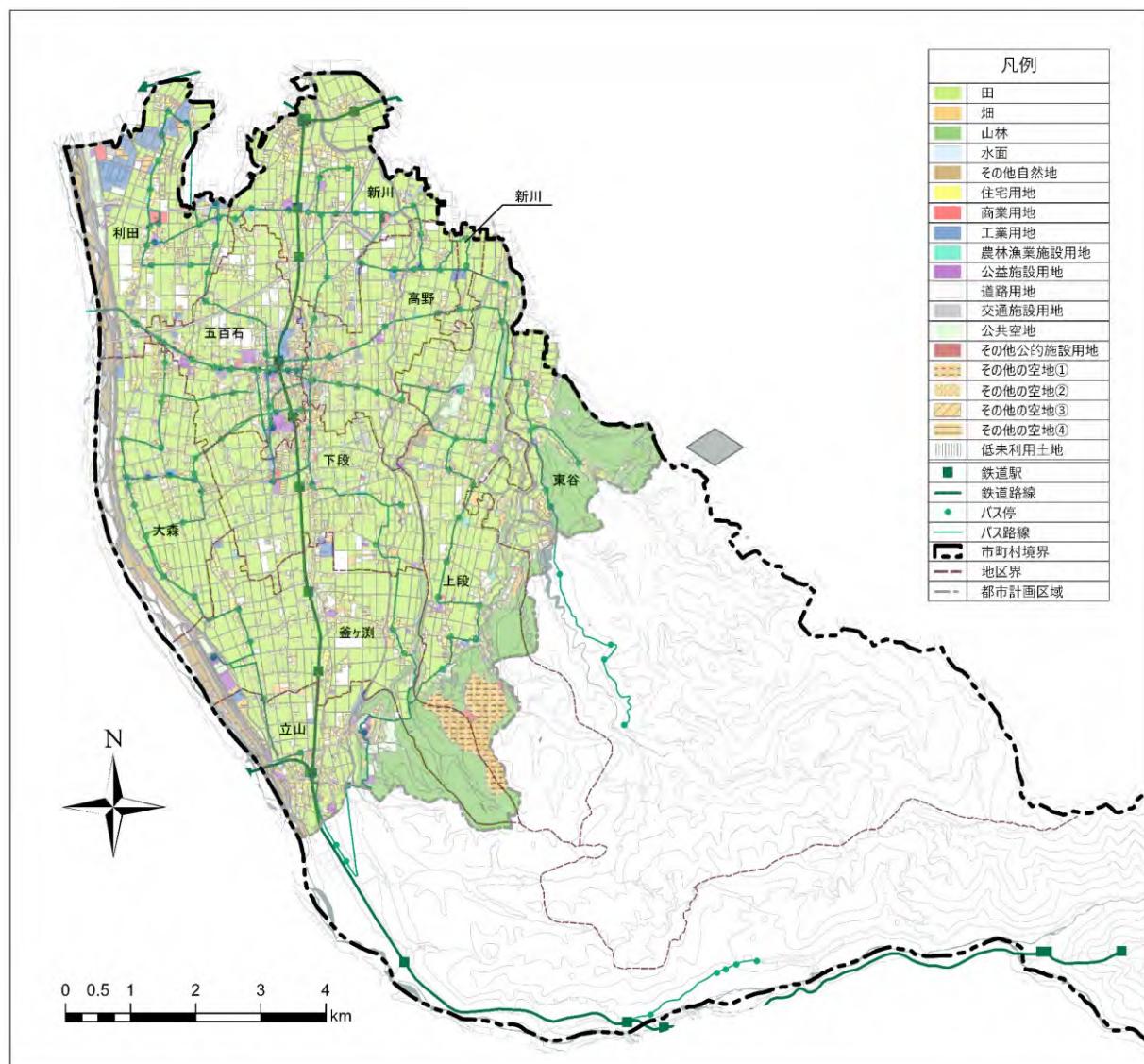


図 土地利用現況
(令和5年度 立山町 都市計画基礎調査)

③ 建物利用

- 五百石駅周辺に中心市街地が形成されています。
- 住宅は、中心市街地及び外縁部に集積するとともに、各地に点在しています。
- 商業施設は、幹線道路沿いに大規模小売店舗が立地するほか中心市街地に集積しています。
- 工場は、町北西部の幹線道路付近に大規模工場が立地するほか、町北東部や中心市街地などに点在しています。

五百石駅周辺に、住宅や公共施設、商業系施設等が集積し、中心市街地を形成しています。

住宅は、中心市街地やその外縁部に集積するほか、新川地区や下段地区をはじめとする各地区で小規模の住宅地や集落が点在しています。

商業施設は、利田地区や新川地区等の幹線道路沿いに大規模小売店舗が立地するほか、町中心部の五百石地区にも集積しています。

工場は、利田地区北部の幹線道路付近に大規模工場が集積するほか、新川地区や五百石地区などに点在しています。

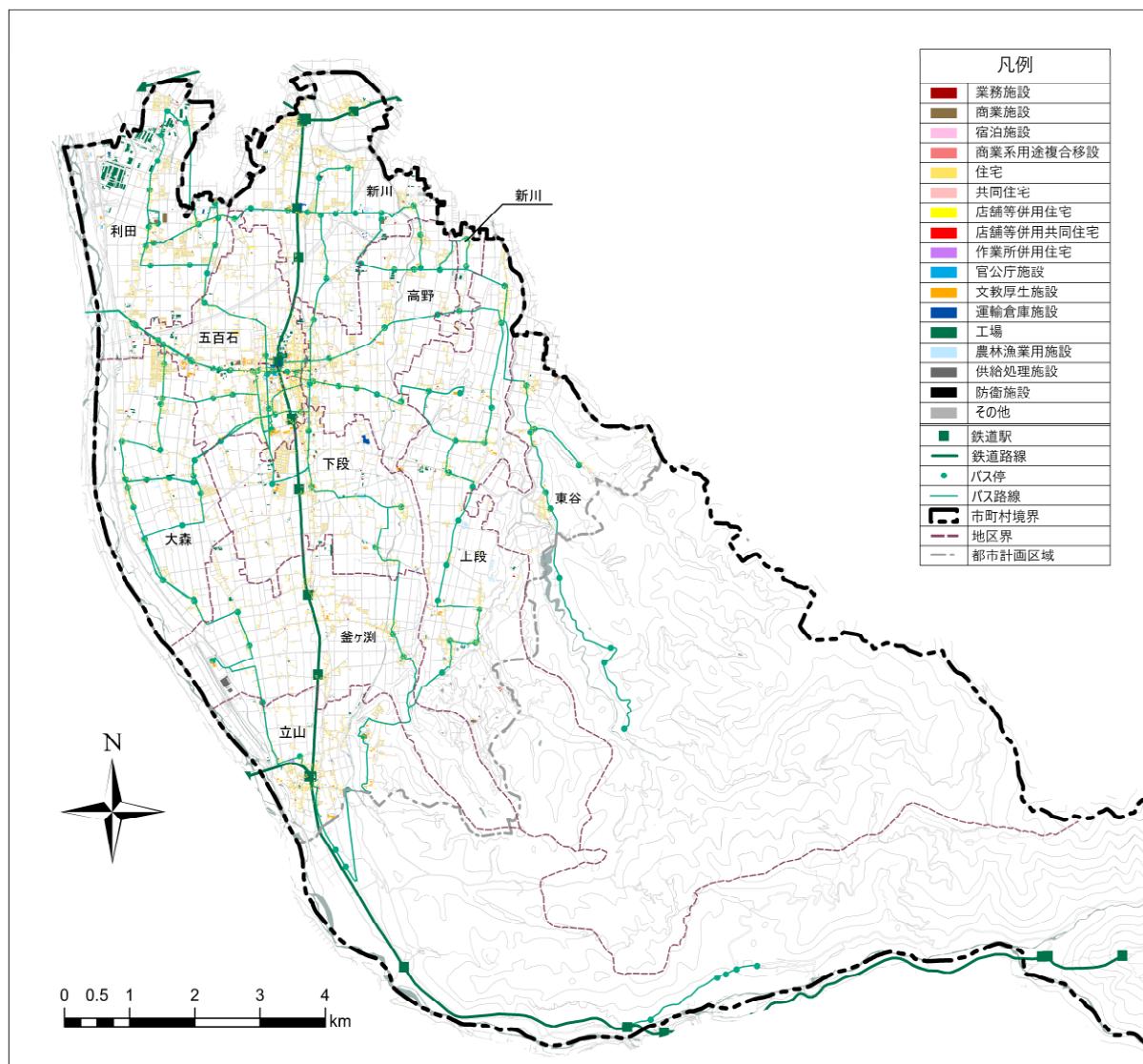


図 建物利用現況
(令和5年度 立山町 都市計画基礎調査)

(2) 人口の状況

① 総人口及び将来見通し

- ・本町の人口は、2050年には2020年の約3分の2まで減少するものと予測されています。

本町の2020年（令和2年）国勢調査人口は24,792人となっています。

国立社会保障・人口問題研究所の令和5年（2023）推計では、2050年（令和32年）には16,518人となり、2020年（令和2年）の約3分の2まで減少すると予測されています。

第2次立山町人口ビジョンでは、少なくとも2018年の国立社会保障・人口問題研究所の推計結果以上の人口を維持することを、人口の将来展望（将来展望人口（第2次））とし、合計特殊出生率の向上と転出超過傾向にある社会減対策を同時に進め、できる限り将来人口の減少を抑制とともに、関係人口の創出を進めることで、町の活力維持に努めています。

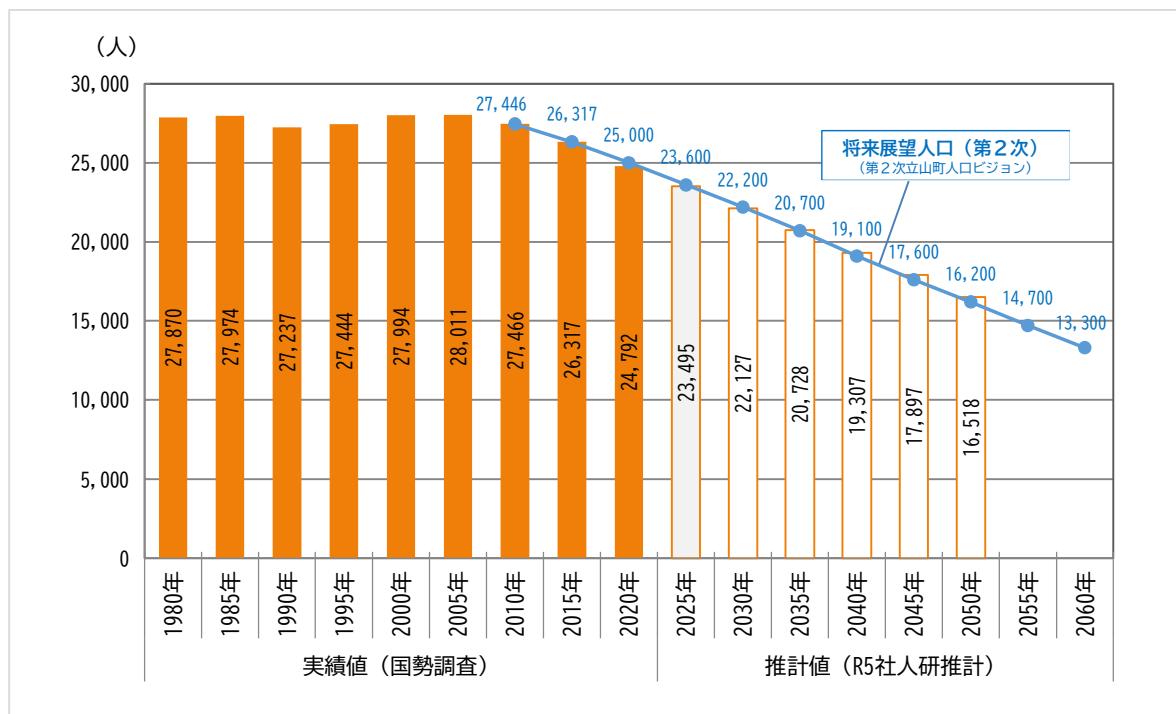


図 立山町の総人口及び将来の見通し
(各年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（R5年推計）」、
第2次立山町人口ビジョン R3.3)

② 年齢別人口構成

- 少子高齢化が進行し、2050年には高齢化率は44.7%になると予測されています。
- 「生産年齢人口」と「老人人口」の比は、2020年は約2：1であったものが、2050年には約1：1となる見込みです。

年齢3区分別人口割合について経年変化を見ると、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）の割合が低下、老人人口（65歳以上）の割合が上昇しており、少子高齢化が進んでいます。令和2年（2020年）の高齢化率は33.5%であり、国立社会保障・人口問題研究所の令和5年（2023年）推計では、2050年（令和32年）には約10ポイント上昇し、44.7%になると予測されています。

年齢3区分人口（実数）について見ると、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）は著しく減少し2050年（令和32年）には、令和2年（2020年）の約4～5割が減少する見込みです。

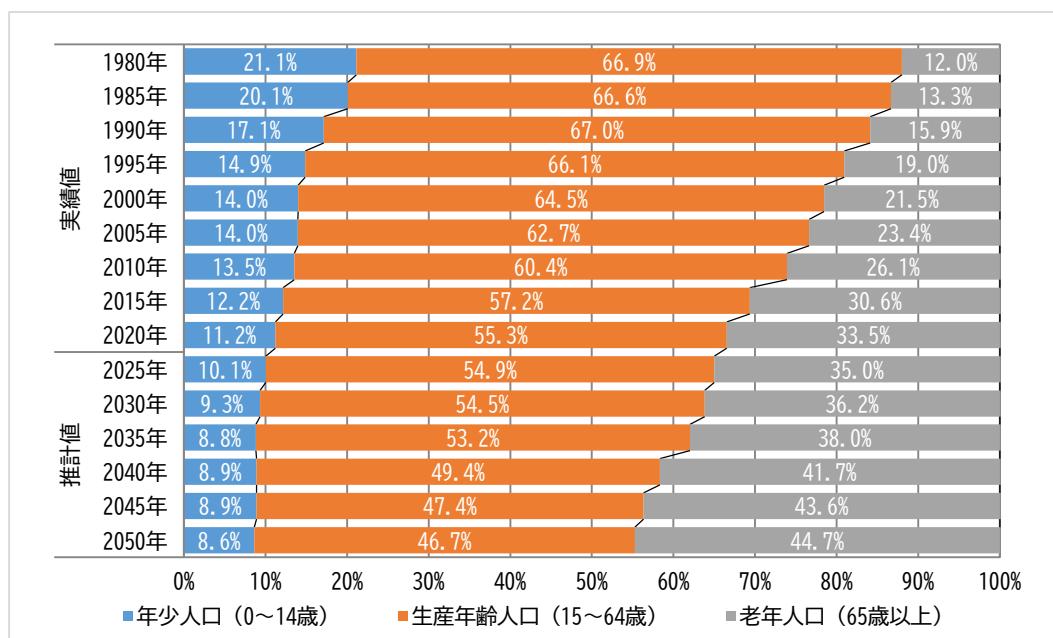


図 年齢3区分別人口割合の推移
(各年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（R5年推計）」)

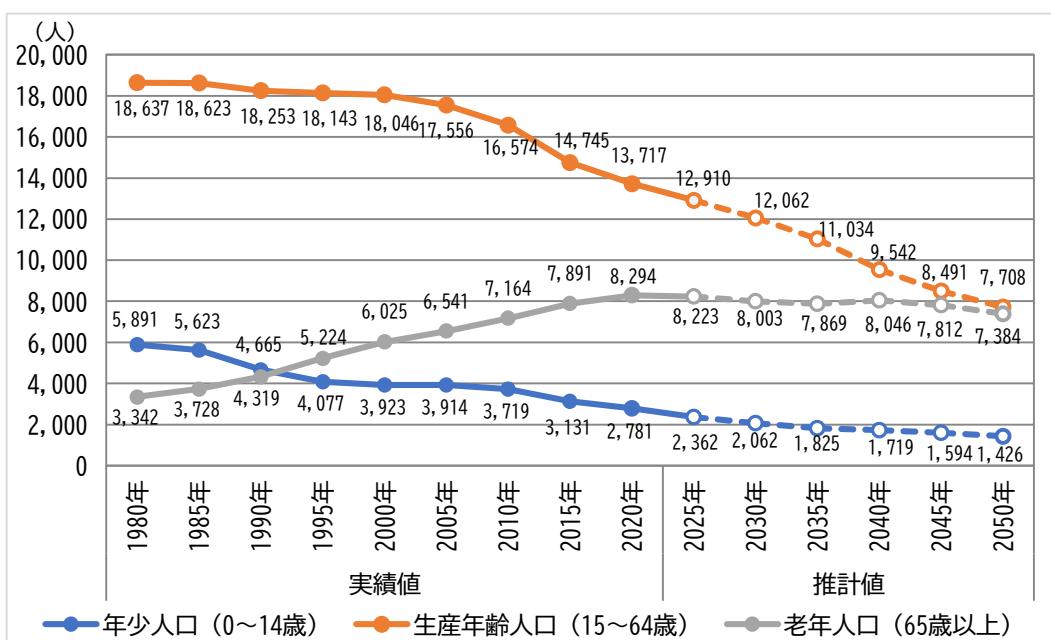


図 年齢3区分別人口(実数)の推移
(各年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（R5年推計）」)

③ 地区別人口

- 主に町北部の平野部で人口が多く、平成 26 年に比べ特に五百石地域や利田地域で人口がやや増加しています。
- 主に東谷地区や立山地区などの山間部、上段地区の一部で少子・高齢化が進行しています。

■地区別人口の状況

令和 5 年の住民基本台帳の地区別人口をみると、町中心部である五百石地区を筆頭に利田地区や新川地区など主に町北部の平野部で人口が多くなっています。また、利田地区や五百石地区で人口が平成 26 年に比べ、やや増加する一方、その他の地区では人口が減少しています。



図 地区別人口（住民基本台帳）各年 4 月 1 日現在

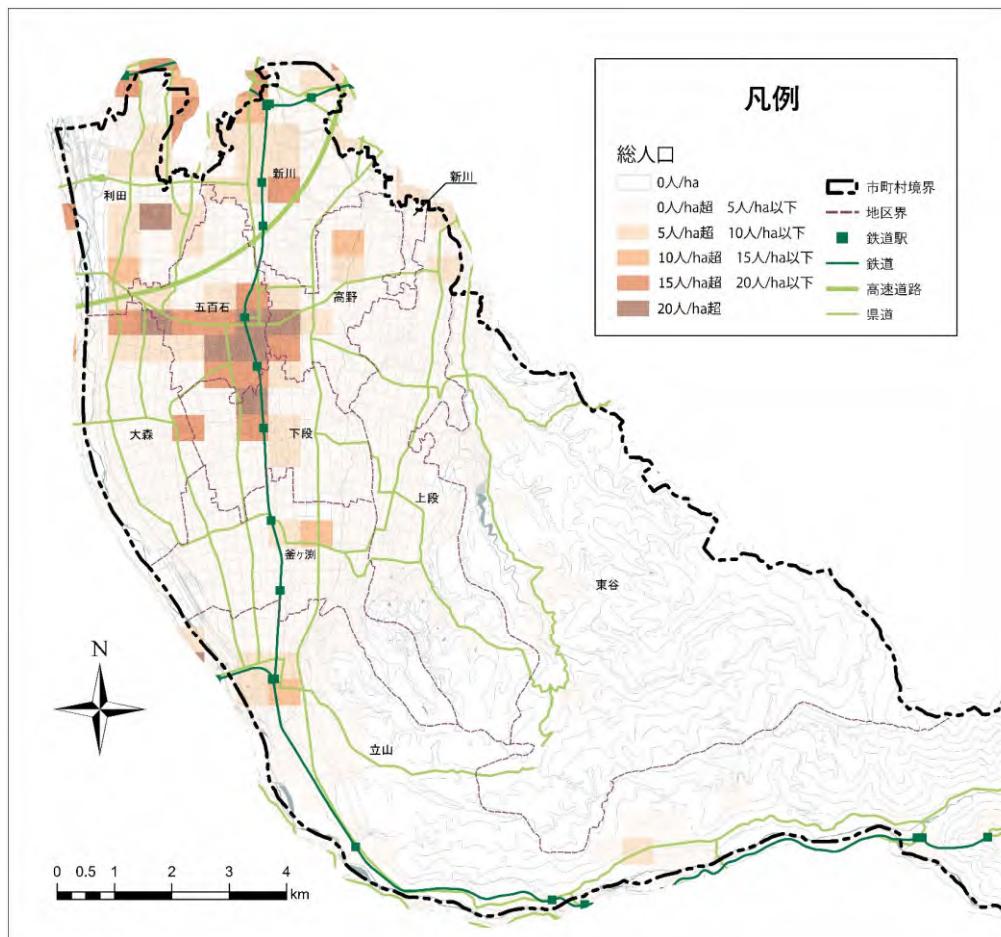
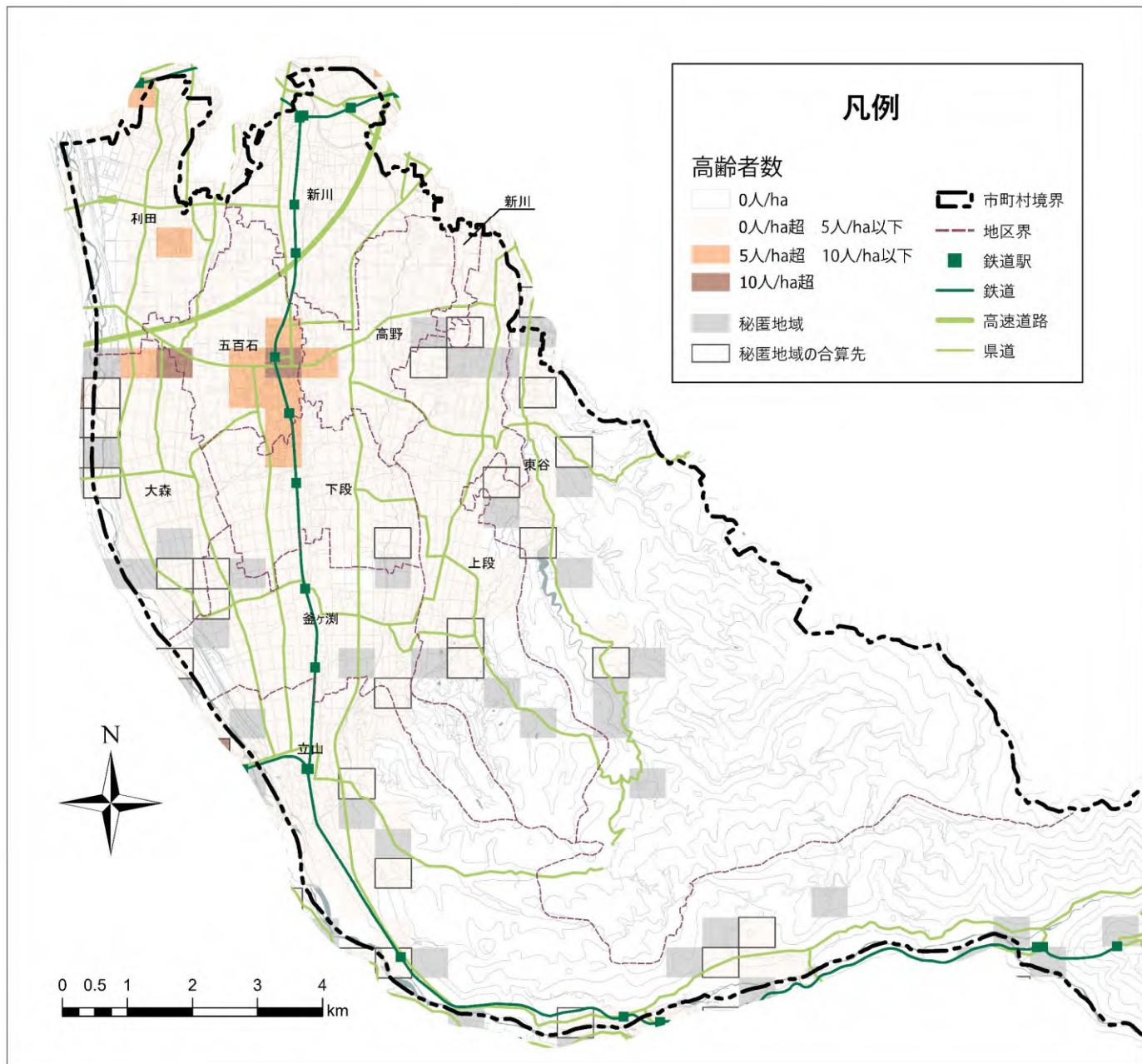


図 令和2年国勢調査 地区別人口（500mメッシュ統計）

■高齢者の状況

2020年（令和2年）国勢調査を基に、65歳以上の人団（老人人口）を地区別にみると、五百石駅や榎町駅などの富山地方鉄道沿線や大森地区、利田地区の一部で高齢者数が多い傾向があります。



■高齢化率の状況

2020年（令和2年）国勢調査を基に、65歳以上の人団（老人人口）の割合を地区別にみると、東谷地区や立山地区の山間部、上段地区の一部で高齢化率が高い傾向があります。

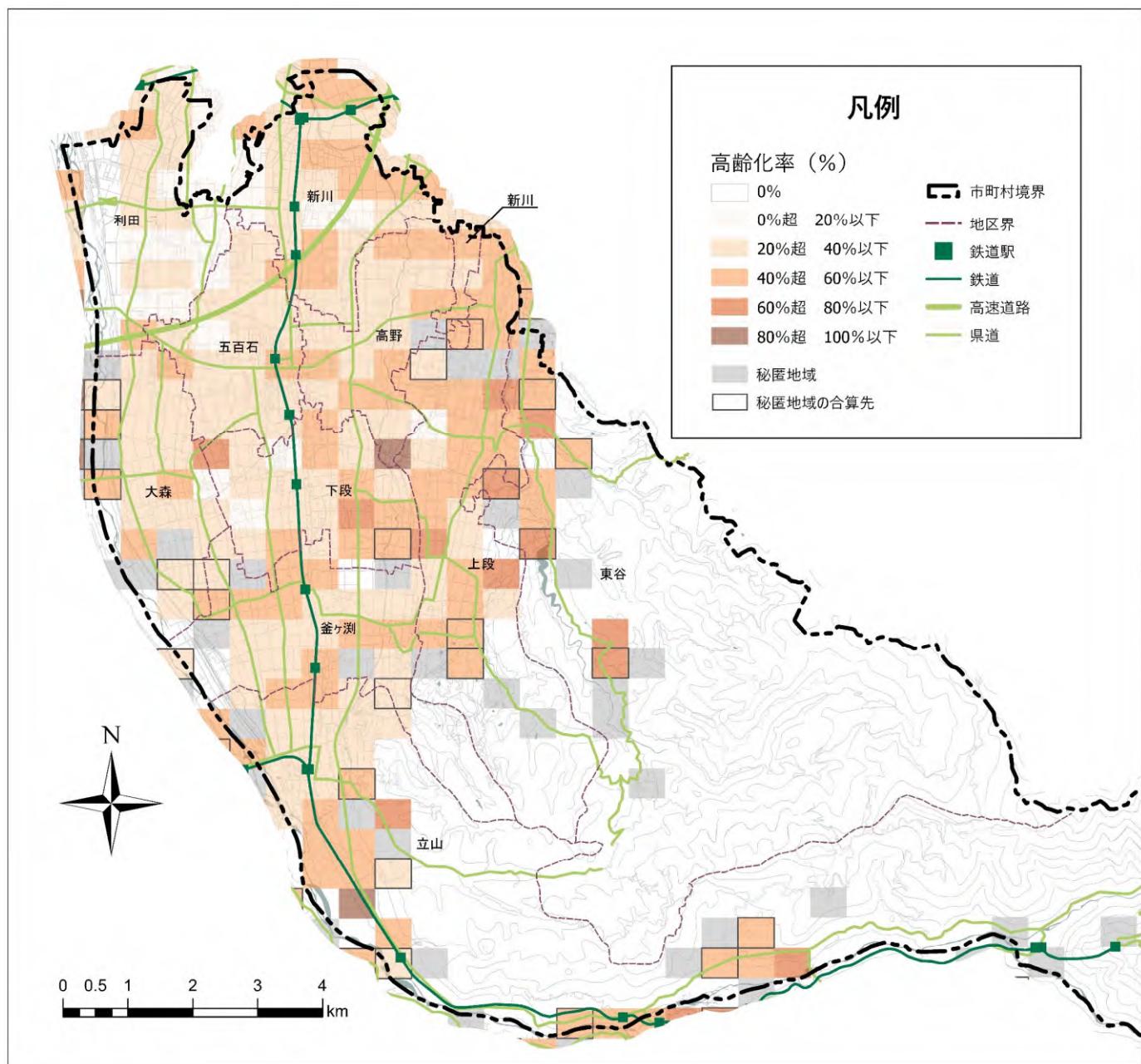


図 令和2年国勢調査 地区ごとの高齢化率（500mメッシュ統計）

■高齢者変化数の状況

国勢調査を基に、2010年（平成22年）から2020年（令和2年）における65歳以上の人口（老年人口）の変化数を地区別にみると、大森地区や五百石地区、利田地区、下段地区の一部で高齢者数の増加が大きい傾向があります。そのほかの町域では、微増減する地域が混在している状況です。

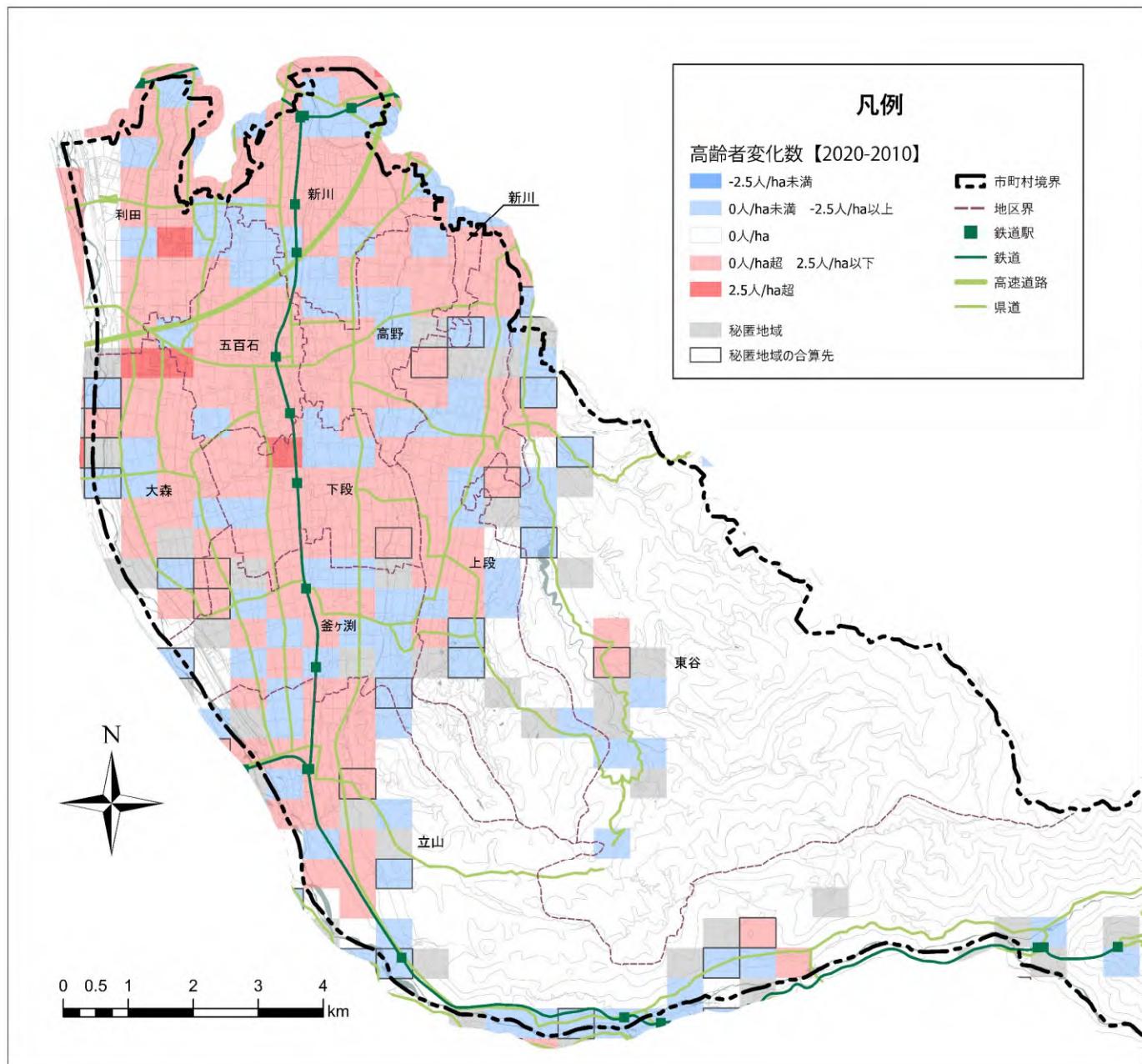


図 平成22年及び令和2年国勢調査 地区ごとの高齢者変化数（500mメッシュ統計）

■年少人口の状況

2020年（令和2年）国勢調査を基に、15歳未満の人口（年少人口）を地区別にみると、利田地区の一部で年少人口が多い以外は、年少人口が少ない状況です。

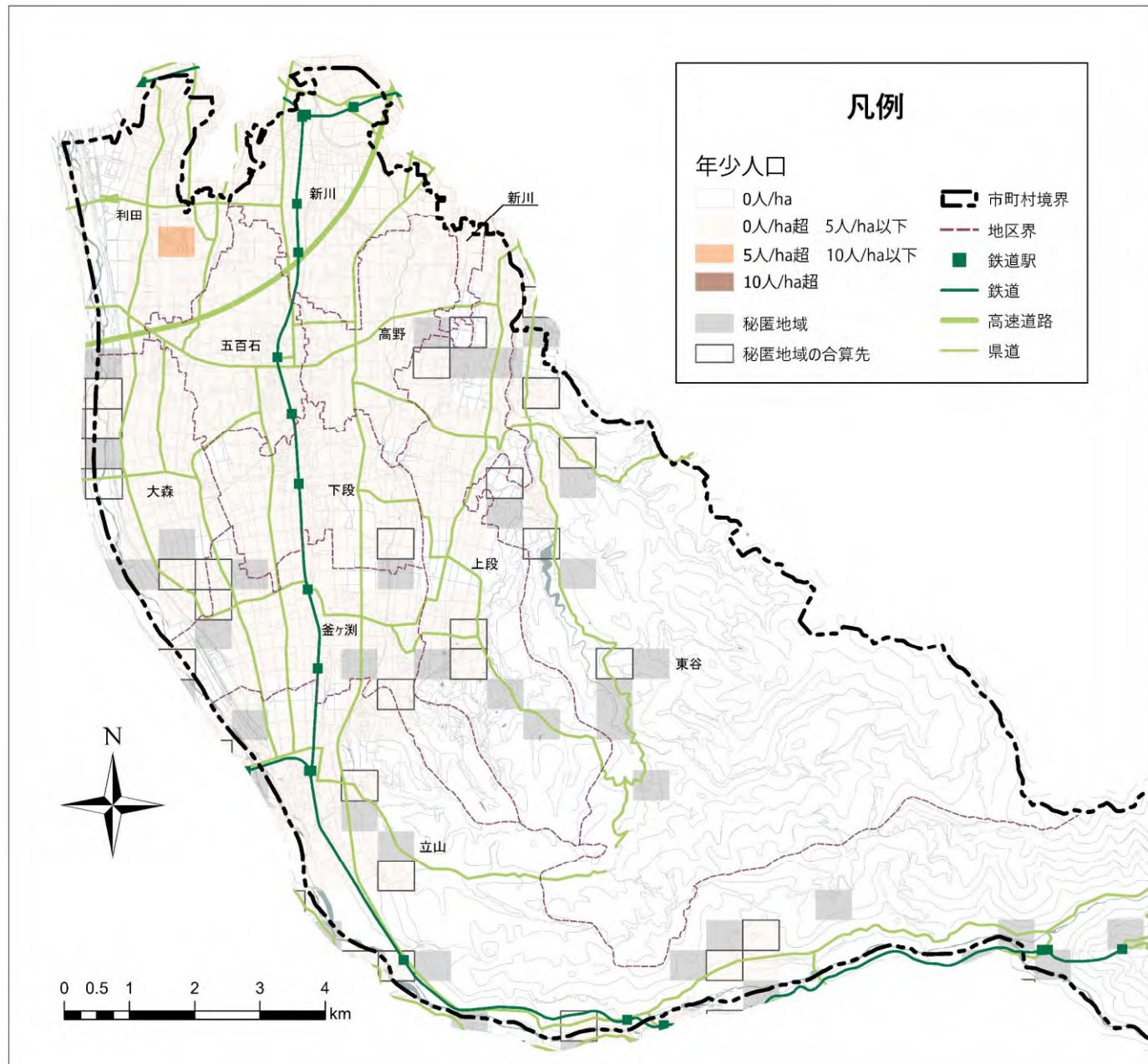


図 令和2年国勢調査 地区ごとの年少人口（500mメッシュ人口統計）

■年少人口の割合

2020年（令和2年）国勢調査を基に、15歳未満の人口（年少人口）の割合を地区別にみると、平野部では利田地区や新川地区、大森地区、五百石地区、山間部では立山地区の一部で年少人口割合がやや高い傾向にあります。

そのほかの町域では、年少人口割合が低い状況です。

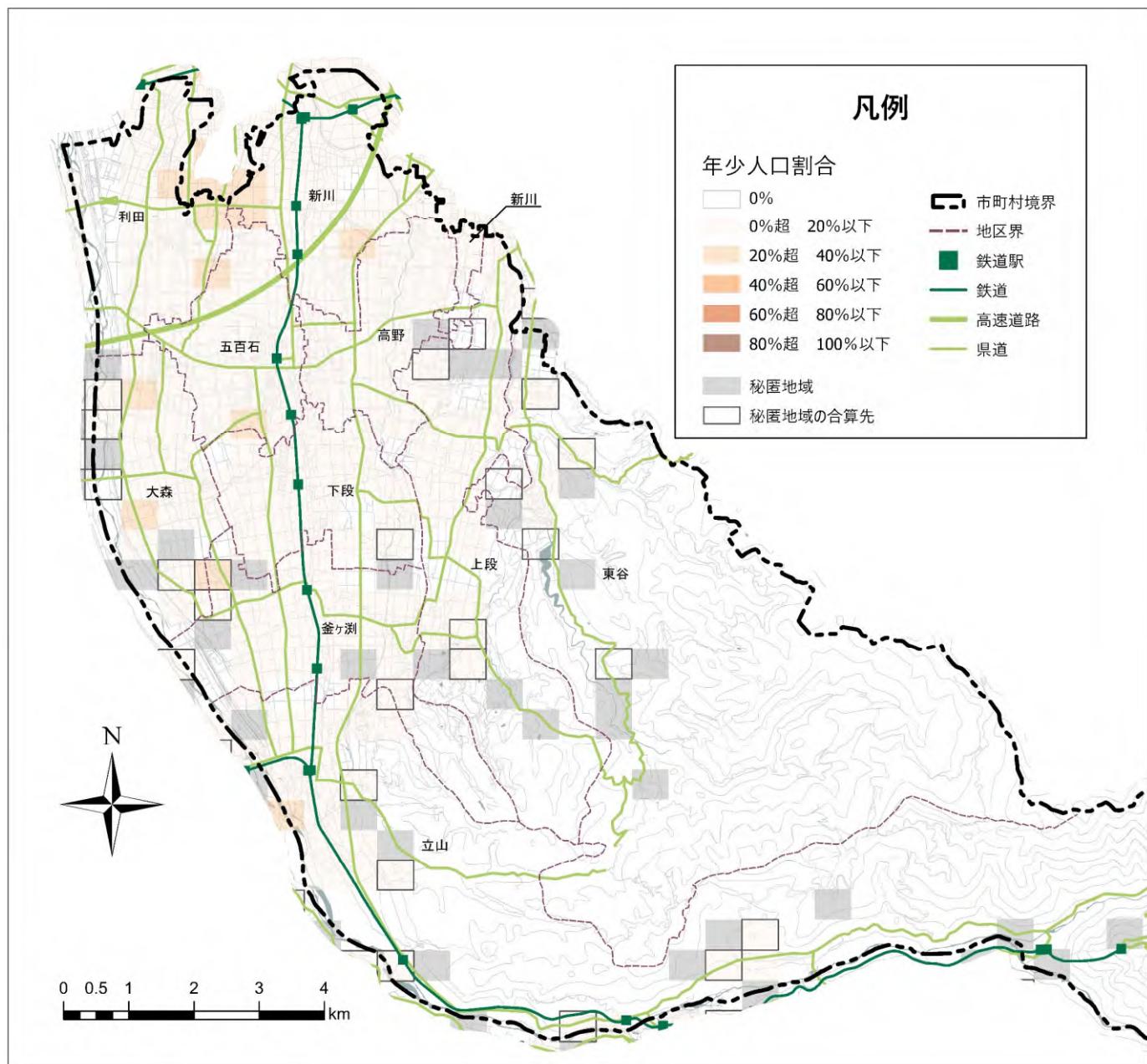


図 令和2年国勢調査 地区ごとの年少人口（500mメッシュ人口）

■年少人口変化数の状況

国勢調査を基に、2010年（平成22年）から2020年（令和2年）における15歳未満の人口（年少人口）の変化数を地区別にみると、五百石地区と大森地区の一部で年少人口数の減少が大きい状況です。そのほかの町域では、微増減する地域が混在している状況です。

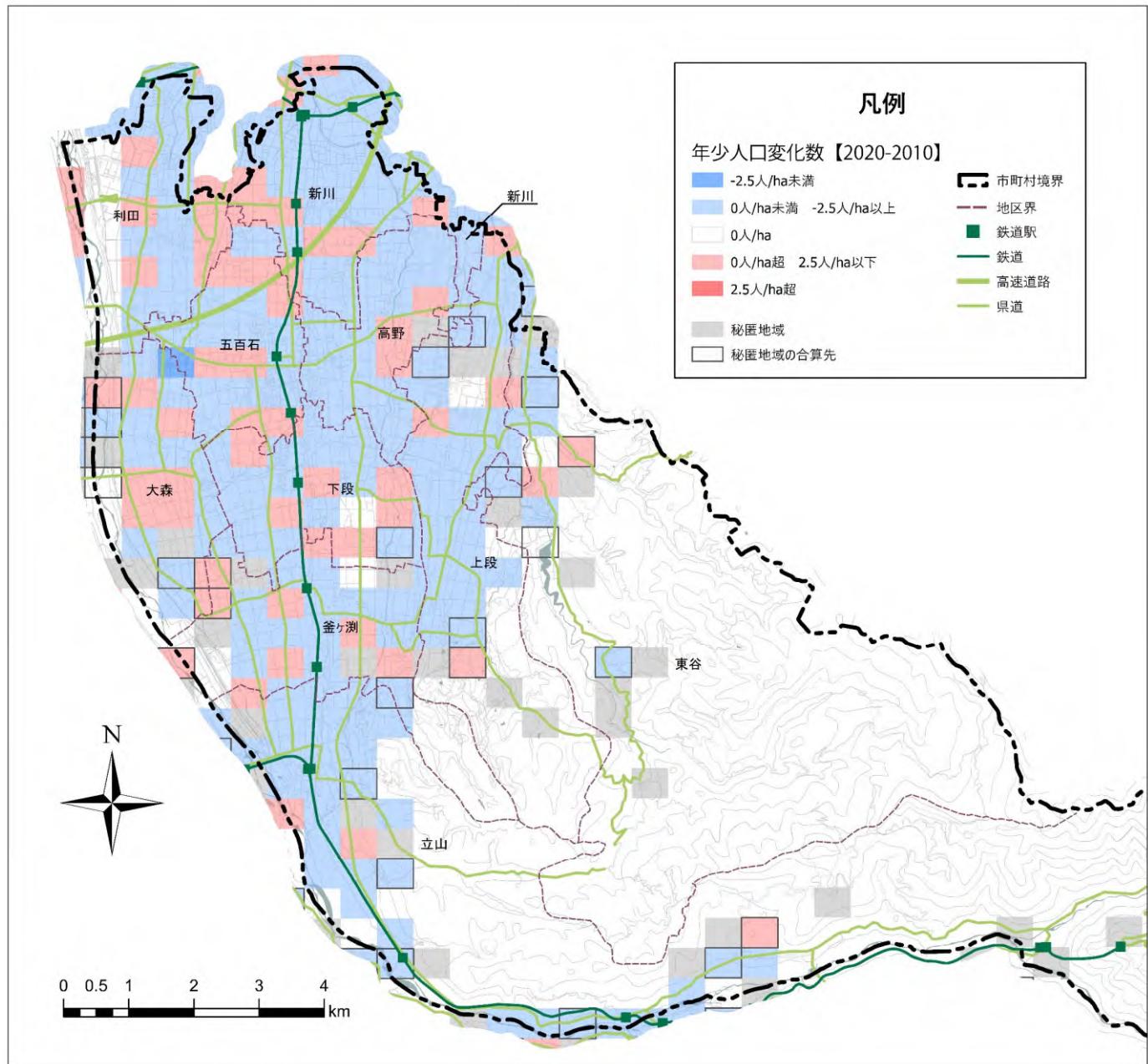


図 平成22年及び令和2年国勢調査 地区ごとの年少人口変化数（500mメッシュ統計）

④ 事業所数・従業者状況

- 事業所は、五百石市街地及びその外縁部に加え、立山地区の一部にもみられます。
- 従業者数は、上記の地域に加え、利田地区や金ヶ瀬地区の一部に多くみられます。

事業所は、五百石市街地及びその外縁部の（主）富山立山魚津線沿線に多くみられるほか、立山地区の一部（岩崎寺や芦崎寺）にもみられます。

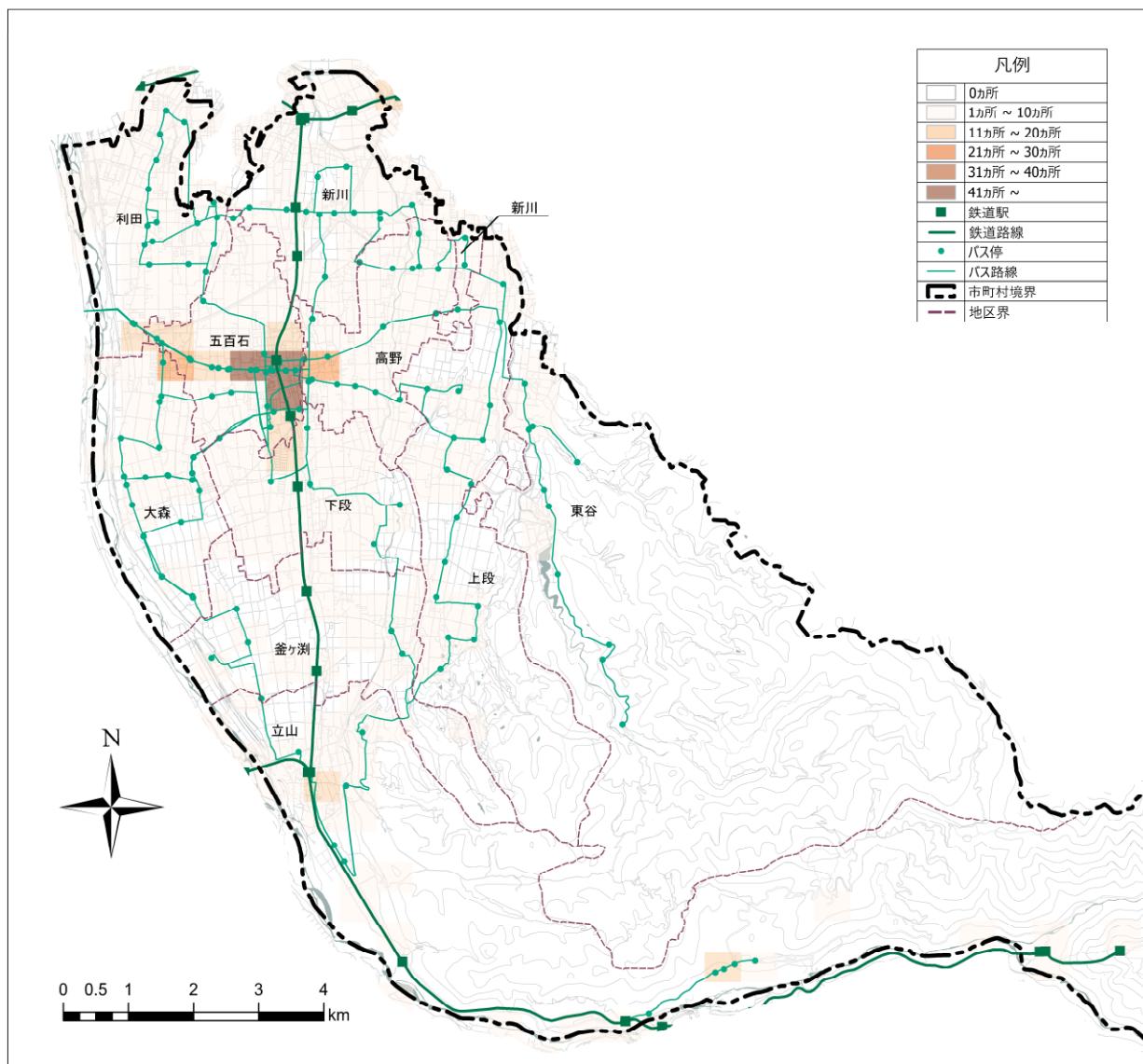


図 事業所数 (500mメッシュ)
(令和5年度 立山町 都市計画基礎調査)

従業者数は、事業所数の多い地域に加え、利田地区北部の工業集積地や金ヶ瀬地区の工業地に多くみられます。

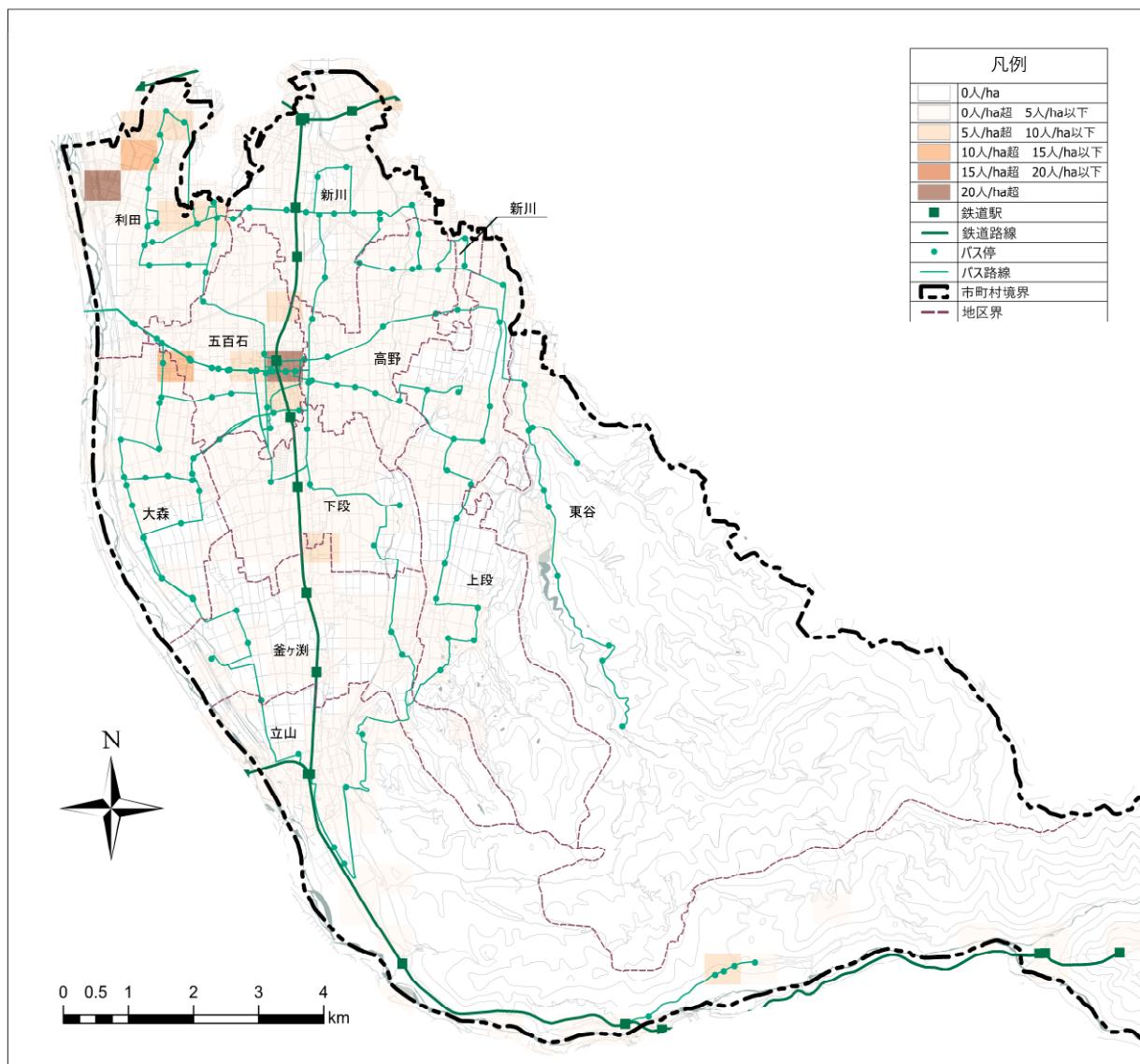


図 従業者数 (500mメッシュ)
(令和5年度 立山町 都市計画基礎調査)

⑤ 昼間人口分布

- ・昼間人口は、高齢者数や従業者数が多い五百石市街地及びその外縁部や利田地区等の工業集積地で多い傾向にあります。
- ・他にも、文教厚生施設や高齢者福祉施設周辺などで昼間人口が多い傾向にあります。

昼間人口は、高齢者数が多い五百石市街地及び（主）富山立山魚津線沿線に加え、従業者数が多い五百石市街地の外縁部や利田地区の（主）富山立山公園線付近に位置する工業集積地、金ヶ渕地区の工業地で多い傾向があります。これに加え、新川地区などの工業地や利田地区などの学校、高野地区などの高齢者福祉施設、下段地区のスポーツ施設、立山地区の社会教育施設周辺などで昼間人口が多い傾向があります。

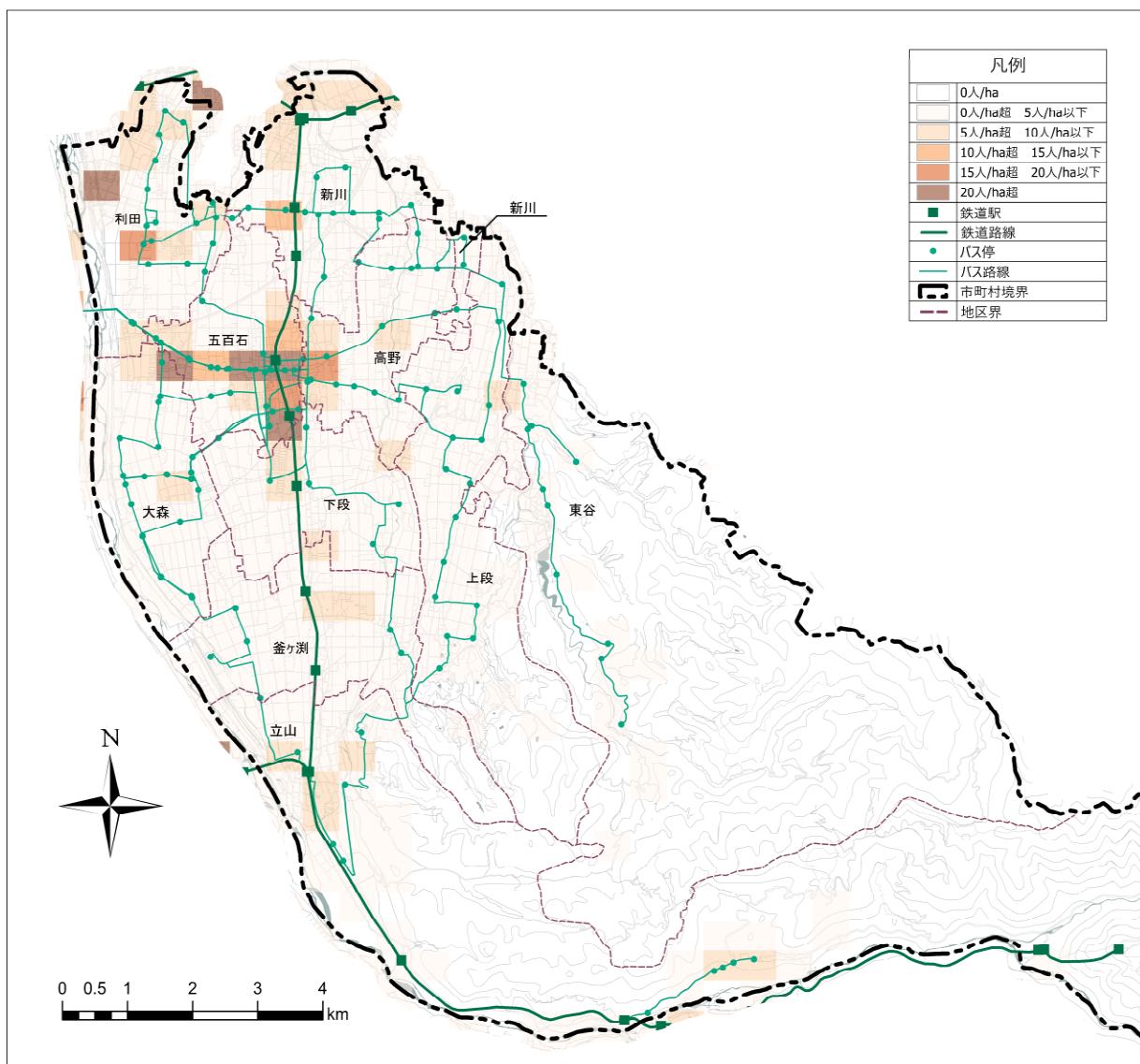


図 昼間人口 (500mメッシュ)
(2015年推計昼間人口データ)

(3) 主要施設の状況

① 立地状況

- 町の中心部である五百石地区に主に施設が立地しています。

公共施設や病院、商業施設、文化・スポーツ施設などの主要施設は、町の中心部である五百石駅周辺に主に立地するほか、下段地区、利田地区、立山地区でも比較的施設の立地が多く見られています。

食品スーパーを含む大規模小売店は、駅から離れた県道沿いに立地するケースが多くなっています。

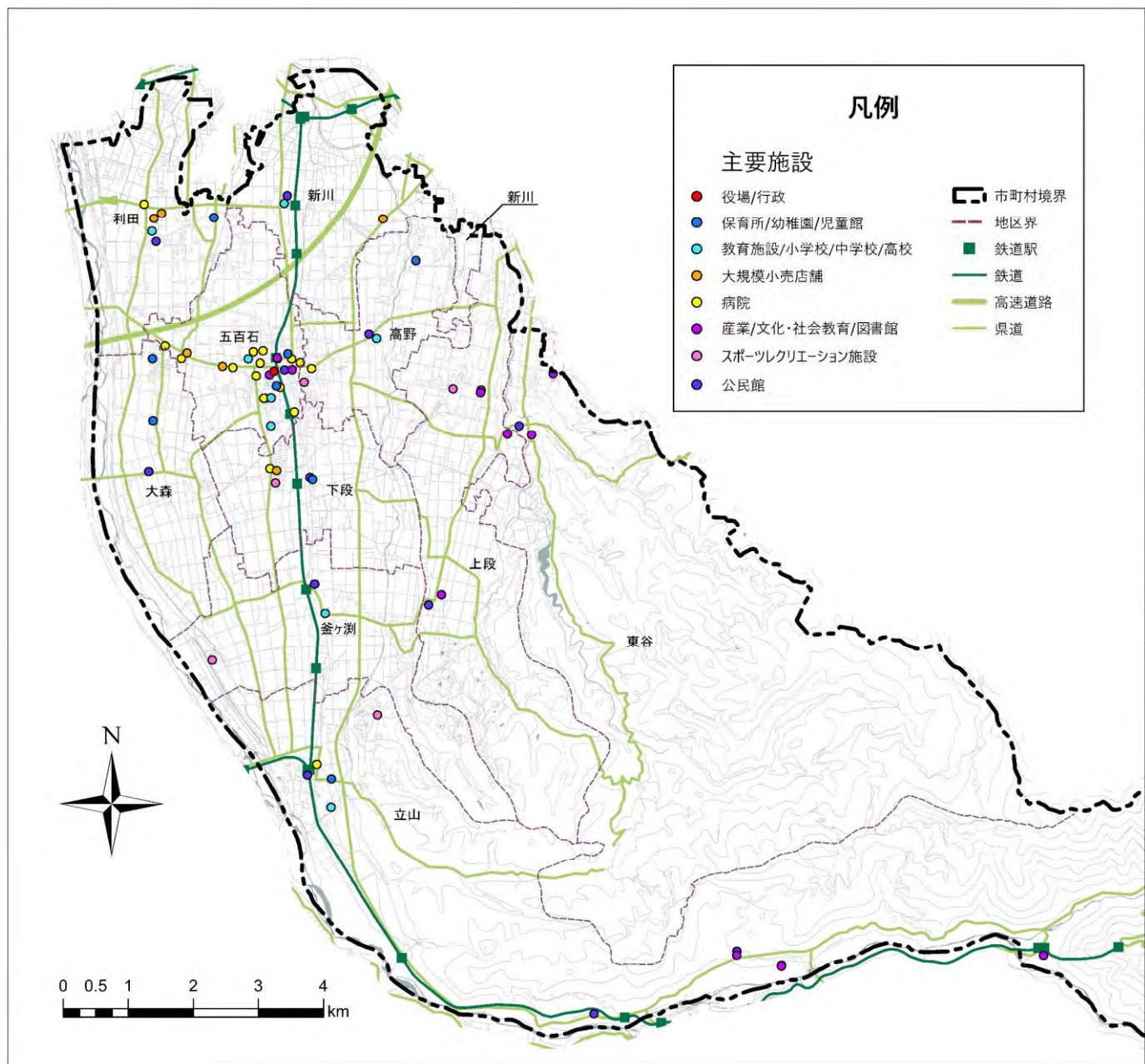


図 主要施設の立地状況
(立山町HP施設マップ、国土数値情報、大規模小売店舗の概要 (富山県) R5.4.1)

② 利用状況

- 町営施設のうち「図書館」や「中央体育センター」の利用者が多い状況です。
- 図書館の利用者は、新型コロナウイルスの影響から大幅に減少しました。

■町営施設の利用状況

令和4年度の1日当たりの利用者数をみると、「図書館」が329人/日と最も多く、「中央体育センター」等が続きます（これら2施設で全体の約7割を占めます。）。

1日当たりの利用者数の推移をみると、「図書館」は令和元年度までおおむね横ばいの傾向で推移していましたが、令和2年度以降に新型コロナウイルスの影響から大幅に減少しました。令和5年度は、令和元年度と比べ3割減少した状態となっており、コロナ禍前の平成30年度以前の水準には回復していません。

一方、「中央体育センター」は、令和元年度までおおむね横ばいの傾向で推移していましたが、おおむね増加傾向が続いています。

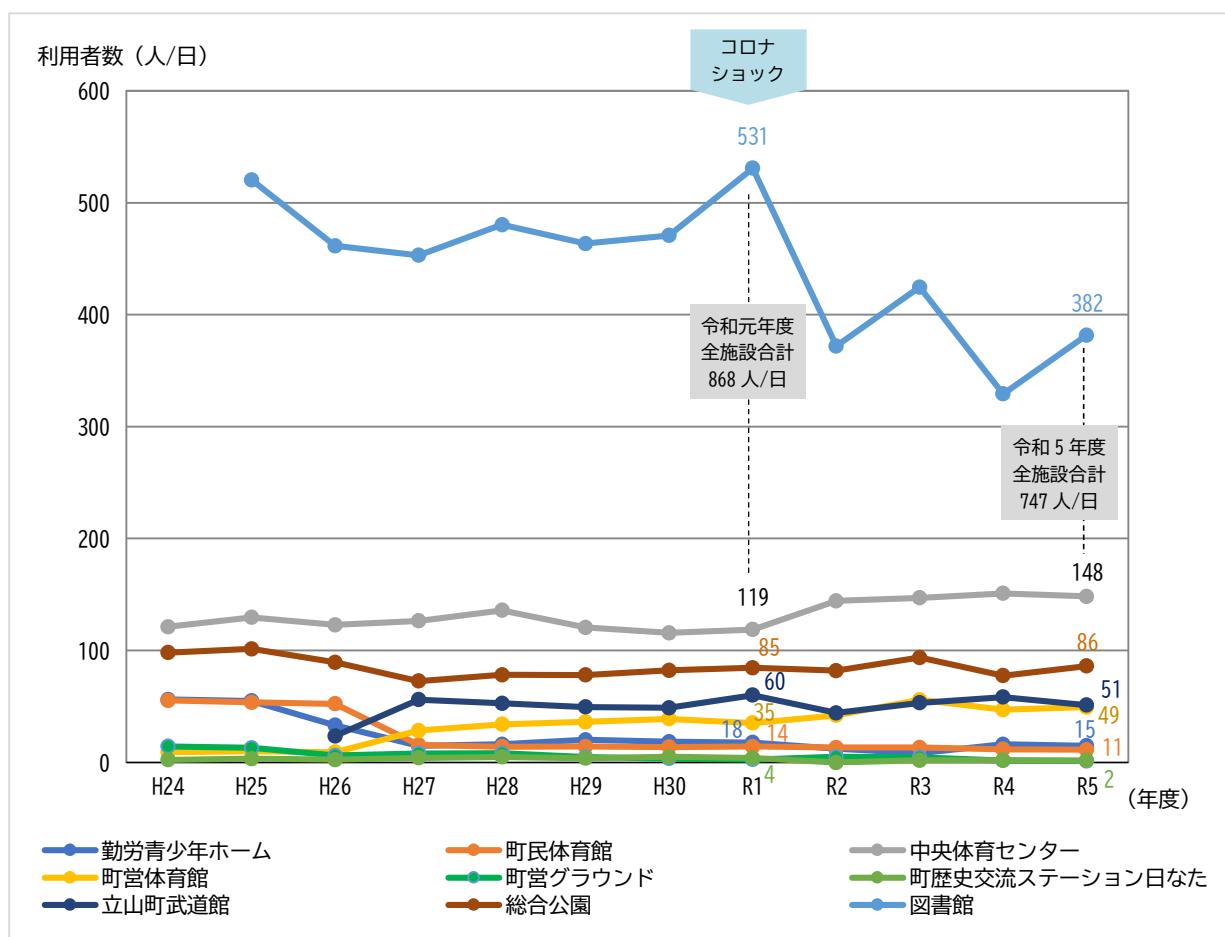


図 町営施設の利用者の推移（教育課資料）

■児童及び生徒数の推移

小学校児童数について、平成 30 年度と令和 5 年度を比較すると、立山中央小学校のみ減少幅が小さいものの、その他の小学校では 2 ~ 4 割程度減少しています。今後については、利田小学校は微増傾向ですが、その他の小学校ではさらに減少が見込まれます。釜ヶ渕小学校と立山小学校については、令和 5 年度時点を下回っており、複式学級の編制が見込まれています。

中学校及び高等学校生徒数について、平成 30 年度と令和 5 年度を比較すると、中学校で 8 %、高等学校で 16 % 減少しています。

表 小学校児童数の推移（教育委員会資料）

小学校	実績			予測						R5/R30 比	R11/R30 比
	H30	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12		
立山北部	182	146	144	133	120	110	107	97	78	80.2%	53.4%
立山中央	611	562	546	530	526	523	495	459	440	92.0%	78.3%
高野	128	80	83	83	90	88	85	78	71	62.5%	88.8%
利田	226	182	181	198	200	204	202	207	207	80.5%	113.7%
釜ヶ渕	76	55	49	42	43	38	37	36	39	72.4%	70.9%
立山	80	65	65	57	58	54	49	47	49	81.3%	75.4%
合計	1,303	1,090	1,068	1,043	1,037	1,017	975	924	884	83.7%	81.1%

出典：立山町立小学校の適正規模・適正配置推進計画 R6.5

※H30・R5・R6 は各年 5 月 1 日時点の児童数。R7 以降は令和 6 年 4 月 1 日現在の住民基本台帳登録者数を基に算出。

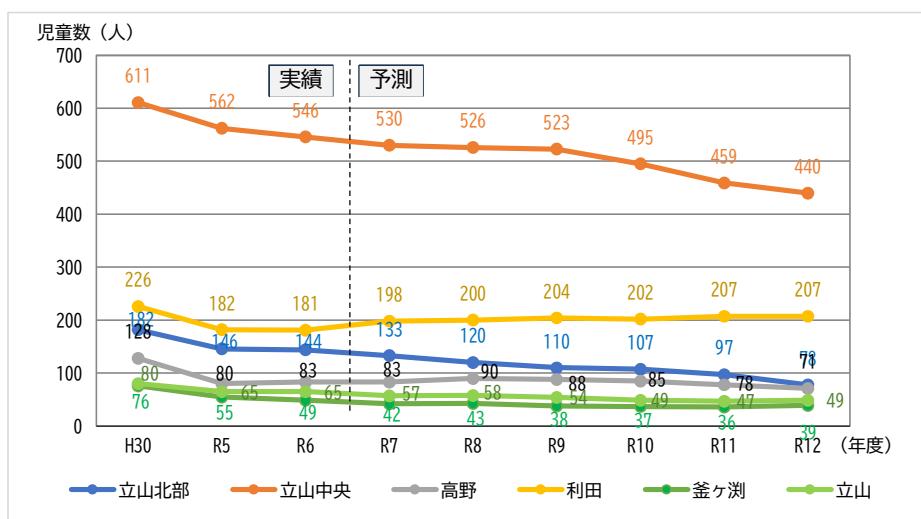


図 小学校児童数の推移（教育委員会資料）

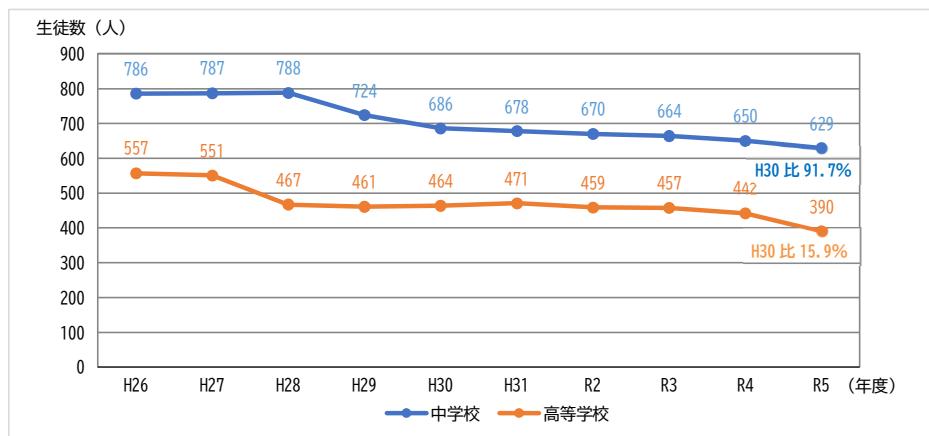


図 中学校及び高等学校生徒数の推移（町資料）

3-2 既存公共交通及びその利用状況の現況整理

(1) 利用者の現状・推移の整理

① 町内公共交通の概要

- 富山地方鉄道立山線を軸に、富山地方鉄道バス、町営バスによって公共交通ネットワークが形成されています。

本町では、地域交通軸として町域を南北方向に走る富山地方鉄道立山線が骨格となっており、町内に13の駅（立山線12駅、本線1駅）が設置されています。地域の状況に応じた路線バス・コミュニティバス等としては、富山地方鉄道バス（3路線）、町営バス（6路線）によるネットワークが形成されています。本町は、公共交通を利用して、県庁所在地である富山市を中心部まで約30分でアクセスできる利便性を有しています。

県内主要観光地である立山黒部アルペンルートには、立山駅からケーブルカーや高原バス等でアクセス可能となっています。

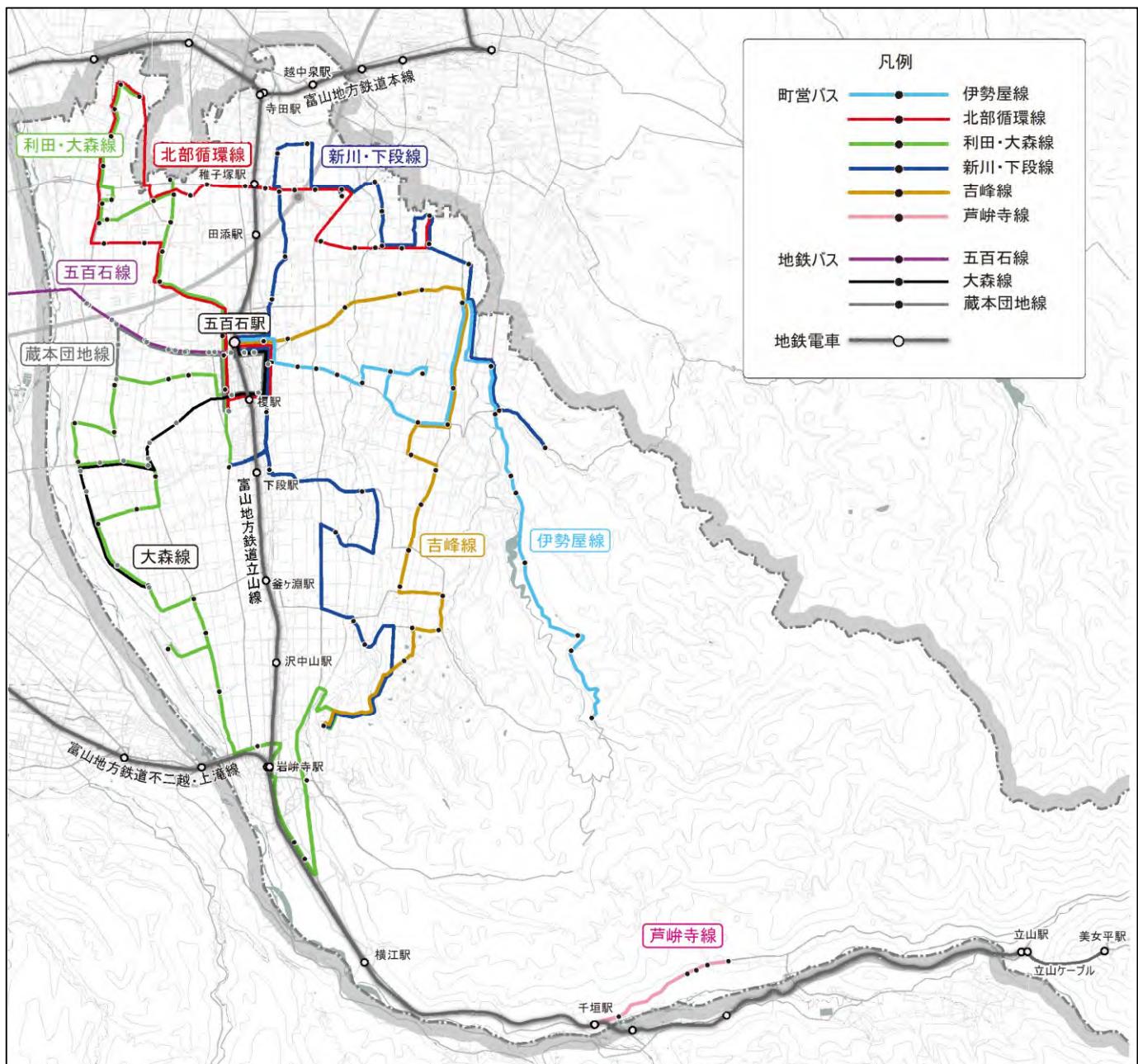


図 立山町の公共交通網 R6.7 時点
(町資料、富山地方鉄道 HP、とやまロケーションシステム)

② 富山地方鉄道【鉄道】

- 富山地方鉄道立山線は、町内外を結ぶ地域交通の軸となっていますが、利用者数はコロナ禍の影響を受け大きく減少し、コロナ禍前の水準には回復していません。

■概要

町内を南北に縦断し立山駅と電鉄富山駅を結ぶ富山地方鉄道立山線は、町内外を結びつける地域交通の軸となっており、町内には五百石駅や岩崎寺駅を始めとする 12 駅が立地しています。

町内を運行する富山地方鉄道は、立山線以外にも、本線（越中泉駅）及び不二越・上滝線（岩崎寺駅）の一部があります。

表 富山地方鉄道運行本数（富山地方鉄道HP）R6.7 時点 夏ダイヤ

路線名	方面	平日	休日	備考
立山線	富山方面	26	24	
	立山方面	26	24	岩崎寺止を含む
不二越・上滝線	富山方面	27	24	
	立山方面	27	24	

■利用状況

富山地方鉄道町内駅の1日当たりの利用者数は、北陸新幹線が開業した平成27年度に大きく増加し、その後、微増傾向が続いていましたが、新型コロナウイルスの影響で令和2年度には大幅に減少（H30年比28%減）しました。その後、増加に転じていますがコロナ禍前の平成30年度以前の水準には回復していません。

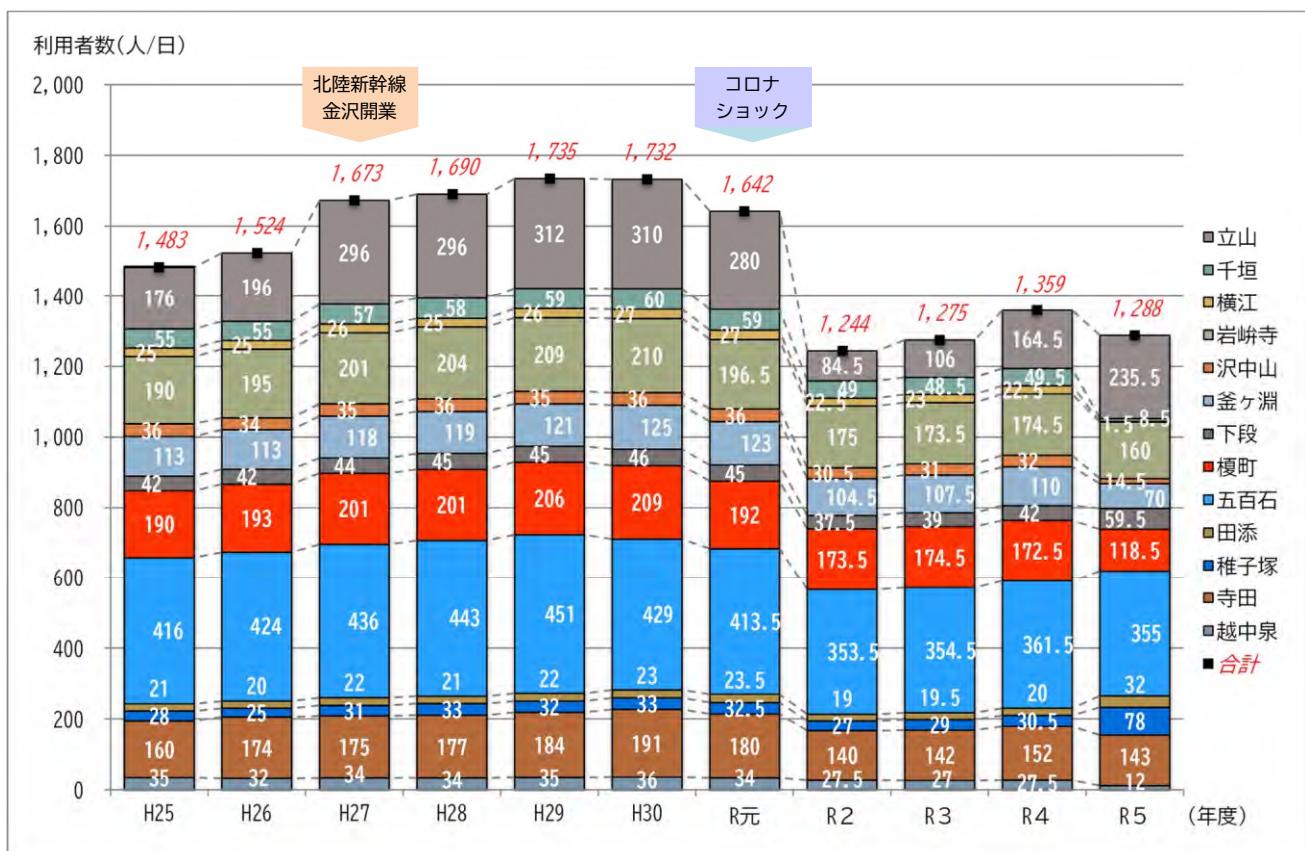


図 富山地方鉄道町内駅の1日当たり利用者数（富山地方鉄道資料）

※1 1日当たりの利用者数は、1日平均乗降人員数を2（乗降）で除して算出

*1 岩崎寺駅は立山線、不二越・上滝線の合計値 *2 越中泉駅は本線

③ 富山地方鉄道バス（地鉄バス）【路線バス】

- ・地鉄バスは、町内に計3路線運行されています。
- ・「五百石線」は、町内外を結ぶ地域交通の軸となっていますが、利用者数はコロナ禍前の水準には回復していません。
- ・「大森線」や「蔵本団地線」は、町内移動を担っており、利用者数は近年増加傾向にあります。

■概要

富山地方鉄道バス（地鉄バス）は、町内に3路線運行されています。

このうち、「五百石線」は、富山市内と町内住宅地と五百石駅を結ぶ地域交通の軸となっており、平日で36本/日、休日で27本/日が運行されています。

「大森線」や「蔵本団地線」は町内移動を担う路線として、平日で計4本/日が運行されています。運賃は、距離別運賃制で170~630円となっています。

表 地鉄バス運行本数（富山地方鉄道HP）R6.10時点

路線名	経由・経路	運行本数（本/日）		備 考
		平日	休日	
①五百石線	石金経由	10	11	地域間幹線系統補助
	大泉経由	26	16	
②大森線	五百石駅前~一夜泊	2	—	
③蔵本団地線	蔵本新~五百石駅	2	—	学休日運休
合 計		40	27	

■利用状況

1日当たりの利用者数をみると、「五百石線」は令和元年度までおおむね横ばいの傾向で推移していましたが、令和2年度以降に新型コロナウイルスの影響から大幅に減少（H30年比25%減）しました。その後、増加に転じていますがコロナ禍前の平成30年度以前の水準には回復していません。

「大森線」は、平成26年度に著しく減少した後、おおむね横ばいの傾向で推移していましたが、近年は増加傾向に転じてきています。「蔵本団地線」は、平成26年度に著しく増加した後、おおむね横ばいの傾向で推移していましたが、令和2年度に新型コロナウイルスの影響から大幅に減少（H30年比50%減）しました。その後、増加に転じコロナ禍前の平成30年度以前の水準を大きく上回っています。

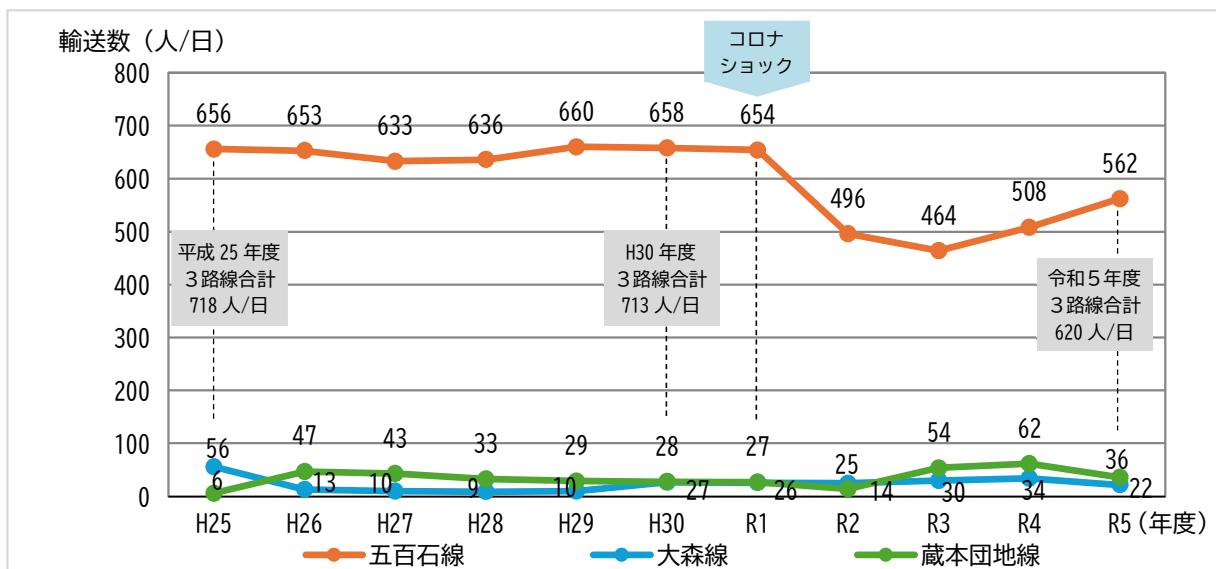


図 地鉄バスの1日当たりの利用者数の推移（富山地方鉄道資料）

④ 町営バス

- ・町営バスは、町内の日常の移動を支える地域の足として計6路線運行されています。
- ・「伊勢屋線」や「芦嶋寺線」の利用者が大きく減少する中、令和4年度はこれら以外の4路線でコロナ禍前の水準を上回っています。

■概要

町営バスは、町内の各地域を回り、五百石駅や千垣駅、各種施設を結ぶコミュニティバスです。全6路線60本/日が運行されており、町内の日常の移動を支える地域の足となっています。運賃は、一律200円となっています。

表 町営バス運行本数（町営バス時刻表）R6.7時点

経由・経路	運行日	運行本数 (本/日)	備考
①伊勢屋線	月～土	11	12/29～1/3 運休
②北部循環線	月～金	2	同上
③吉峰線	月～金及び 第1・2・4土運行	10	同上
④芦嶋寺線	月～土・祝日	20	12/29～1/1 運休
⑤利田・大森線	月～金	10	12/29～1/3 運休
⑥新川・下段線	月～金	7	同上
合 計		60	

■利用状況

1日当たりの利用者数が最多多いのは、「芦嶋寺線」が運行を開始した平成24年度であり、全体的に減少傾向にあります。特に「伊勢屋線」や「芦嶋寺線」で著しい減少傾向がみられる中、その他路線は横ばい又は微減の状態が続いています。

令和2年度は、コロナ禍の影響を受け全ての路線で前年度より減少するものの、令和4年度には「伊勢屋線」や「芦嶋寺線」を除きコロナ禍前の水準を上回っています。

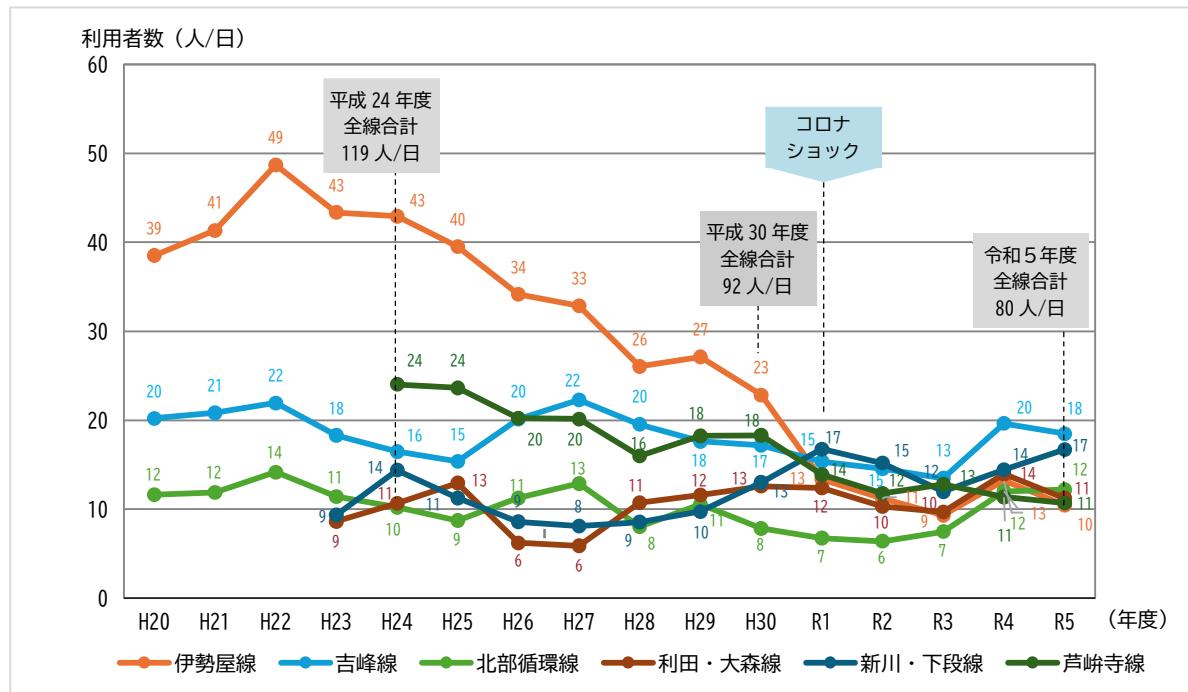


図 町営バスの利用者数推移（住民課資料）

⑤ スクールバス

- ・小中学校の児童・生徒の通学の足としてスクールバスが運行されており、1日当たり約70人程度の利用があります。
- ・通学補助を利用し公共交通で通学する児童・生徒も、年間約160人以上います。

■概要

令和5年度は、小学校3校と雄山中学校において、児童・生徒の居住地区と学校とを結ぶスクールバスが運行されています。スクールバスは、地区別に6コースが運行し、自宅から学校までの距離が小学校片道4km／中学校片道6kmを超える児童・生徒に対する遠距離通学対策として導入されており、日常に欠かせない通学の足となっています。運賃は無料です。

表 令和6年度スクールバス利用者の状況（立山町資料）

学 校（台数）	利 用 者 数	居 住 地 区	車両（定員）	運 行 委 託 者
高野小学校（1台）	26人	上中地区7人、石坂地区1人、白岩地区1人、谷口地区3人、日中地区10人、日中上野地区1人、野沢地区3人	日野乗合自動車(45)	アルペン交通
立山小学校（1台）	15人	岩崎野地区2人、吉峰地区4人、芦嶋寺地区6人、横江地区3人	日野乗合自動車(29)	アルペン交通
立山小学校及び立山中央小学校（1台）	12人	末上野地区2人、上瀬戸地区1人、中林地区1人、上金剛寺地区4人、金剛寺地区4人	トヨタ乗合自動車(29)	アルペン交通
雄山中学校（3台）	11人	四谷尾地区2人、白岩地区2人、福田地区1人、日中地区4人、野沢地区2人	ニッサンディーゼル乗合自動車(46)	アルペン交通
	6人	上末地区2人、上中地区3人、上末地区1人（立山小）	日野乗合自動車(45)	アルペン交通
	2人	芦嶋寺地区2人	トヨタ乗合自動車(15)	富山地方鉄道
	72人		6台	

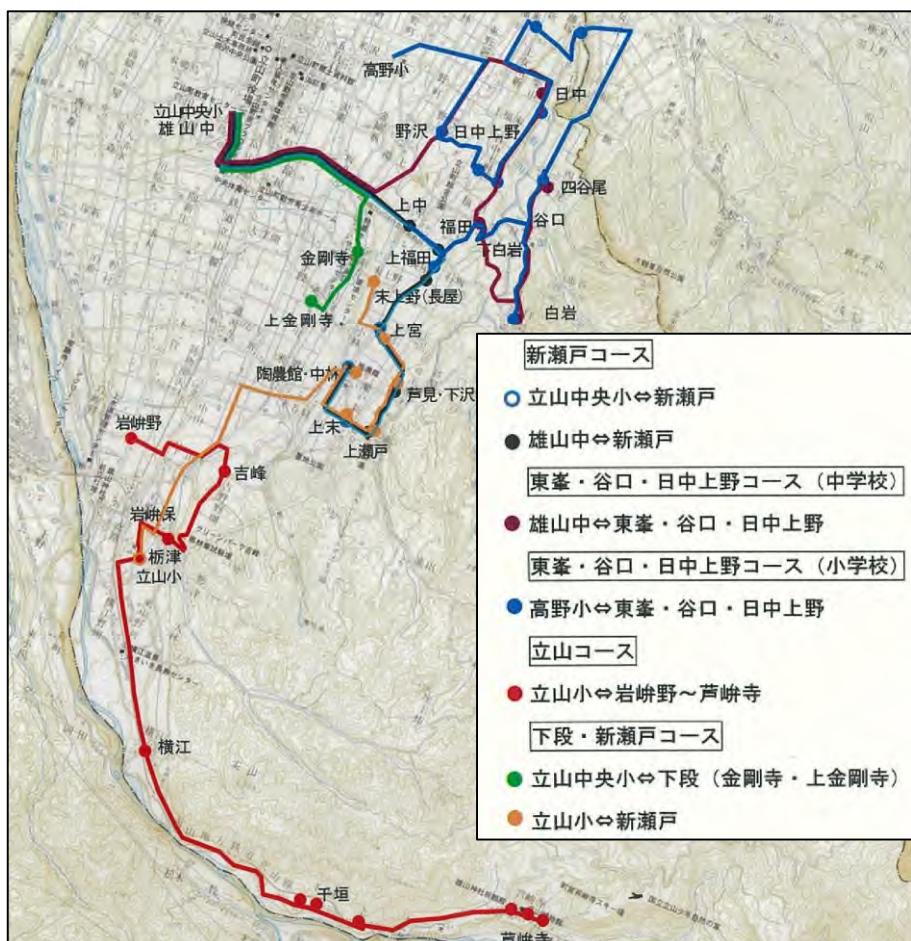


図 令和6年度 スクールバス運行経路図（立山町資料）

■利用状況

スクールバスの利用者は、1日当たり70~100人程度を推移しています。コロナ禍においても運行されていたため、利用者数の推移に大きな変化は見られていません。

また、立山中央小学校及び雄山中学校では、遠方住の児童・生徒に対して通学補助が行われており、令和5年度は165人が、公共交通である地鉄バス、地鉄電車、町営バスを利用して通学しています。

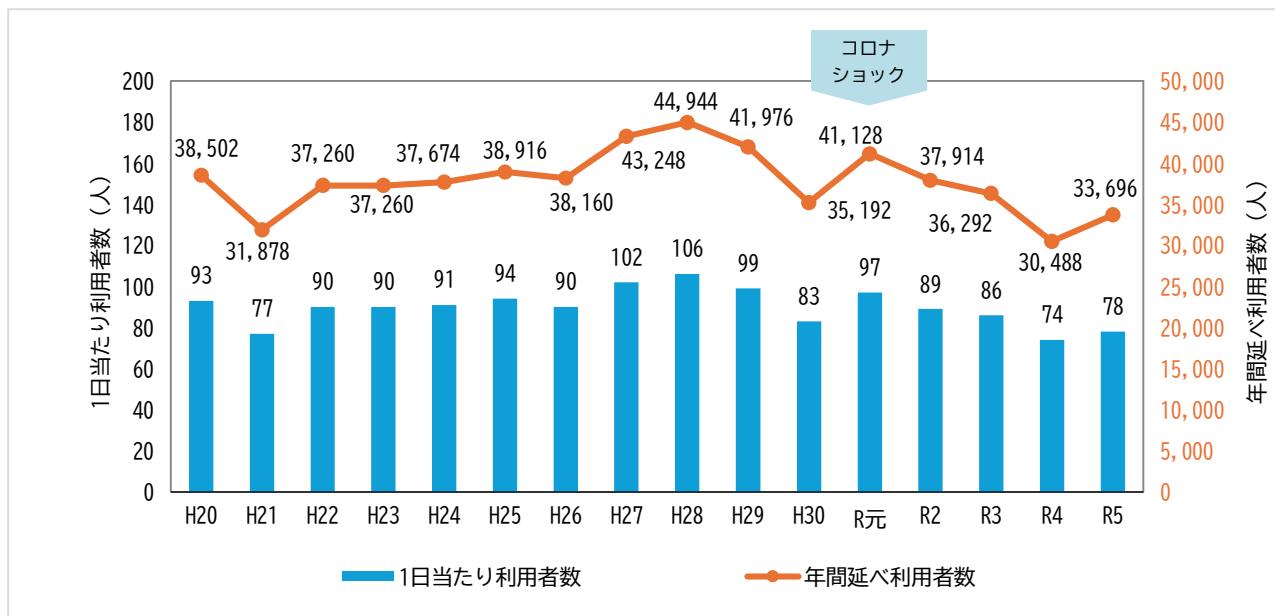


図 クールバスの1日当たり及び年間延べ利用者数の推移（教育課資料）
※年間利用者数は利用者数（人/日）×運行日数×往復で算出

表 通学補助内容及び利用者数（教育課資料）

対象地区	対象地区	補助内容	利用者数（人）			
			R2	R3	R4	R5
立山中央 小学校	西大森、三ツ塚新、泊新、半屋、東大森、大清水、高原八ツ屋、藏本新、大日町、大清水新町、大石原	地鉄バス、通学定期費用1／2、現金支給	149	143	136	123
	大窪13区	町営バス、回数券購入費用1／2、現金支給	—	—	6	4
	野口12区（田添駅↔榎町駅）	地鉄電車、年間通学定期費用1／2、現金支給	2	1	1	2
雄山 中学校	浅生・塚越地区	地鉄電車、利用区間と基本額との差額1／2、現金支給	5	4	2	2
	芦嶋・千垣地区（千垣駅↔榎町駅）、横江地区（横江駅↔榎町駅）、その他地区（岩崎寺駅↔榎町駅）	地鉄電車定期券現物支給（ICカード年間パス）	40	31	36	34
合 計			196	179	181	165

⑥ 福祉バス

- 各地区と福祉サロンを結ぶ福祉バスは、定期路線（月1回）及び予約式で運行されています。
- 利用者数は減少傾向にありましたが、新型コロナウイルスの影響でさらに大きく減少し、コロナ禍前の水準には回復していません。

■概要

福祉バス「ことぶき号」は、みらいぶくつろぎサロン（立山町元気交流ステーション内）への参加を目的に、町内各地を回り五百石駅に運行しています。予約運行を基本としますが、毎月1回町内各地を巡回しています。

運賃は無料で、定期運行についてはみらいぶくつろぎサロンへの参加が条件となっています。

表 福祉バス運行概要（社会福祉協議会資料）R6.7 時点

項目	内 容	備 考
運行路線	10路線	
定期路線 運行	<p>■毎月1回町内各地を巡回 行き目安：8：35～9：50 帰り目安：11：15～12：30 ※巡回スケジュールは、みらいぶくつろぎサロンカレンダーに掲載</p>	大森・利田・高野・新川・日中・福田は、要望に応じて巡回
予約式運行	<p>■利用法1 みらいぶくつろぎサロン送迎での利用 ■利用法2 視察や研修での利用（県内、平日及び土曜） 「福祉、介護、防災に関する研修・視察」「福祉、介護、防災に関する行事への参加」「他地区的福祉団体等との交流」「ボランティア活動の推進」等 ■予約方法 地区の老人クラブ理事と連名で申請書の提出</p>	<p>地区別年度内利用可能回数（R6） 五百石…6回 新川…4回 下段、釜ヶ渕、立山…各3回 高野、大森、利田、上段…各2回 東谷…1回</p>
運 賃	無 料	バス利用はみらいぶサロンへの参加が条件

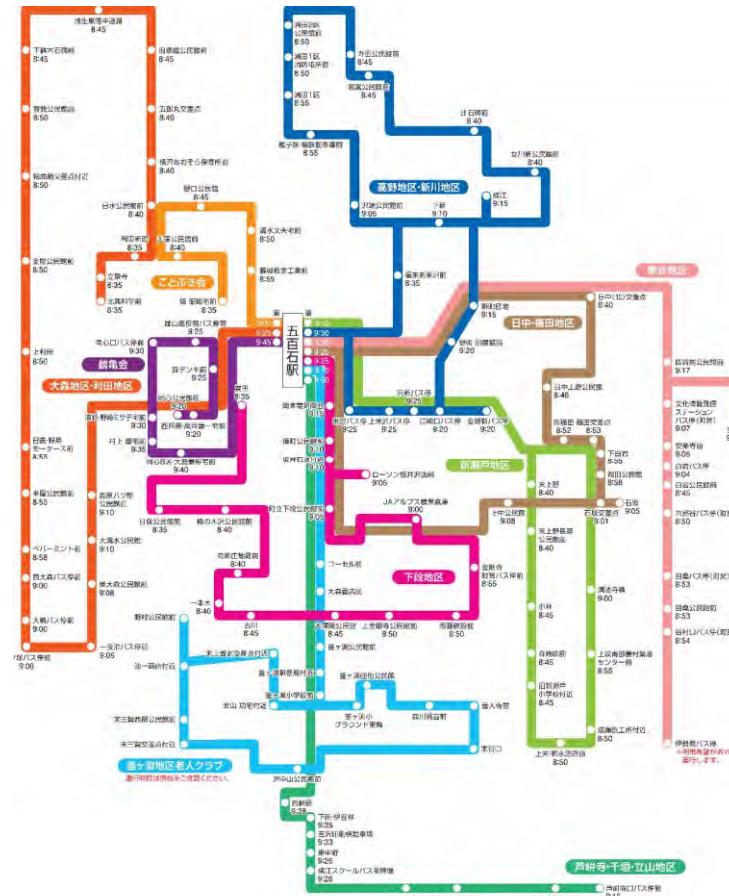


図 福祉バス（ことぶき号）運行ルート表

■利用状況

福祉バス「ことぶき号」の年間利用者数は平成 24 年度に大きく増加し、その後、減少傾向が続いていましたが、新型コロナウイルスの影響で令和 2 年度には大幅に減少（H30 年比約 9 割減）しました。その後、増加に転じていますが、コロナ禍前の平成 30 年度以前の水準には回復していません。

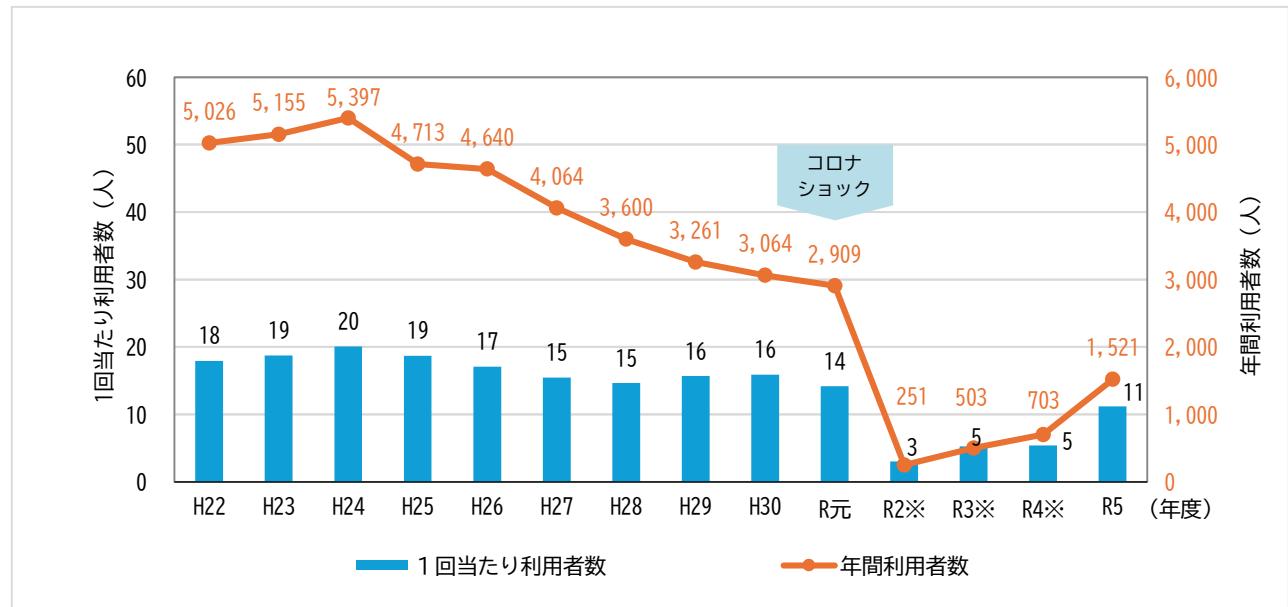


図 福祉バス「ことぶき号」の利用者数推移（社会福祉協議会資料）
※R2～R4 は感染症対策のため乗車定員（28 名）を 14 名へ制限

⑦ 高齢者等外出支援サービス事業

- ・高齢者や障害者等が主に通院で利用する町の個別輸送サービスで、利用者は年々減少しています。

■概要

在宅で日常的に車いすを利用している高齢者や下肢が不自由で外出困難な高齢者等に対し、本町が外出支援として運行する「ドア・ツー・ドア」の個別輸送サービスです。主に病気等の治療のために医療機関への送迎を要する場合に利用されています。（令和6年度末、運行終了）

表 高齢者等外出支援サービス事業の概要（社会福祉協議会資料）R6.7時点

項目	内 容
実施主体(運行主体)	立山町（立山町社会福祉協議会）
種 別	市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)
運送の区域	立山町及び近隣市町村
対象者の範囲	立山町内居住で次のいずれかに該当する方で、寝たきり又は車いす使用のため一般の交通機関を利用する事が困難で、車両を利用するに当たり医療処置を要しない方（あらかじめ本事業利用の登録を受けた者） (1)おおむね 65 歳以上の者 (2)介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）第 7 条第 3 項に規定する要介護者又は同条第 4 項に規定する要支援者 (3)その他、町長が特に必要であると認める者。
利用目的	(1)在宅福祉サービス又は介護予防・地域支え合い事業を実施する場所への送迎を要する場合 (2)病気等の治療等のため医療機関への送迎を要する場合
事業実施範囲	立山町内及びその隣接市町村(富山市、上市町、舟橋村)
利用日及び時間	月曜日から金曜日までの午前 9 時から午後 4 時 30 分
申 込	1ヶ月前から 7 日前までに指定様式にて申込
料 金	利用料金 = 距離料金 + 時間料金、以上を往復分 例) 片道単価、距離 5~10 km未満 (400 円) + 片道 1~2 時間未満 (400 円)、往復の場合は 2 倍
運行車両 (1台)	トヨタ シエンタ (定員 6 人)

■利用状況

年度別の推移を見ると、登録者及び実施回数ともに減少しています。介護保険を利用し、民間のサービスを利用する方の増加により利用者数は減少していると推察されます。

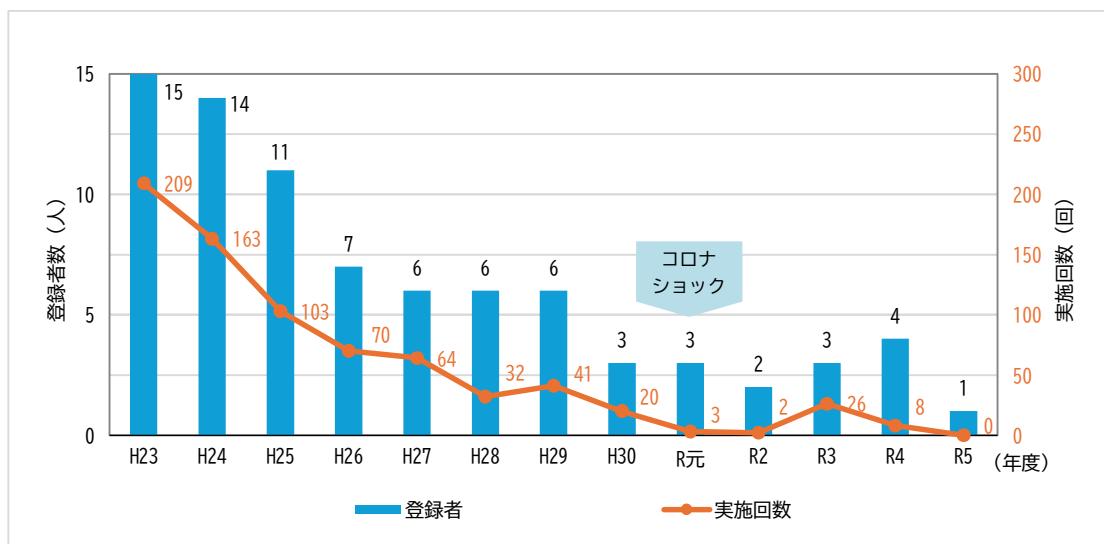


図 高齢者等外出支援サービス事業の登録者及び実施回数の推移（社会福祉協議会資料）

⑧ 買い物支援バス

- 「お買い物支援バス」は五百石駅から町内各スーパーまで1日1往復するバスです。
- 令和6年4月で運行を終了していますが、運行中は高齢者の一定数の利用がありました。

■概要

五百石駅と3つの町内スーパーを曜日ごとに運行（1往復/日）する町営のシャトルバスです。令和4年11月から運行を開始し令和6年4月末で運行を終了しましたが、五百石地区を中心とする高齢者の買い物の足となっていました。運賃は無料でした。

表 お買い物支援バスの運行概要（商工観光課資料）

項目	令和4年度	令和5～6年度
運行期間	R4.11.28～R5.3.31	R5.4.4～R6.4.30
運行日 (1日1往復)	■週3日運行 ・大阪屋ショップ（月曜） ・シマヤ（水曜） ・アルビス（金曜）	■週2日運行 ・大阪屋ショッップ、シマヤ、アルビスの順に、火・木曜日運行
運行本数	55本（月12～15本）	113本（月8～10本）
運行時間 (全ルート共通)	10:00 五百石駅西口発 10:10 スーパー着 (バス待機50分) 11:00 スーパー着 11:10 五百石駅西口発 ※令和5年度からは上記より5分遅れで運行	
運賃	無料	
車両	22人乗マイクロバス等	

■利用状況

月別の1日当たりの利用者数を見ると、おおむね10～20人／日前後を推移しており、一定数の利用が見られています。

スーパー別では、おおむねシマヤ、アルビス、大阪屋ショップの順に利用者数が多くなっています。

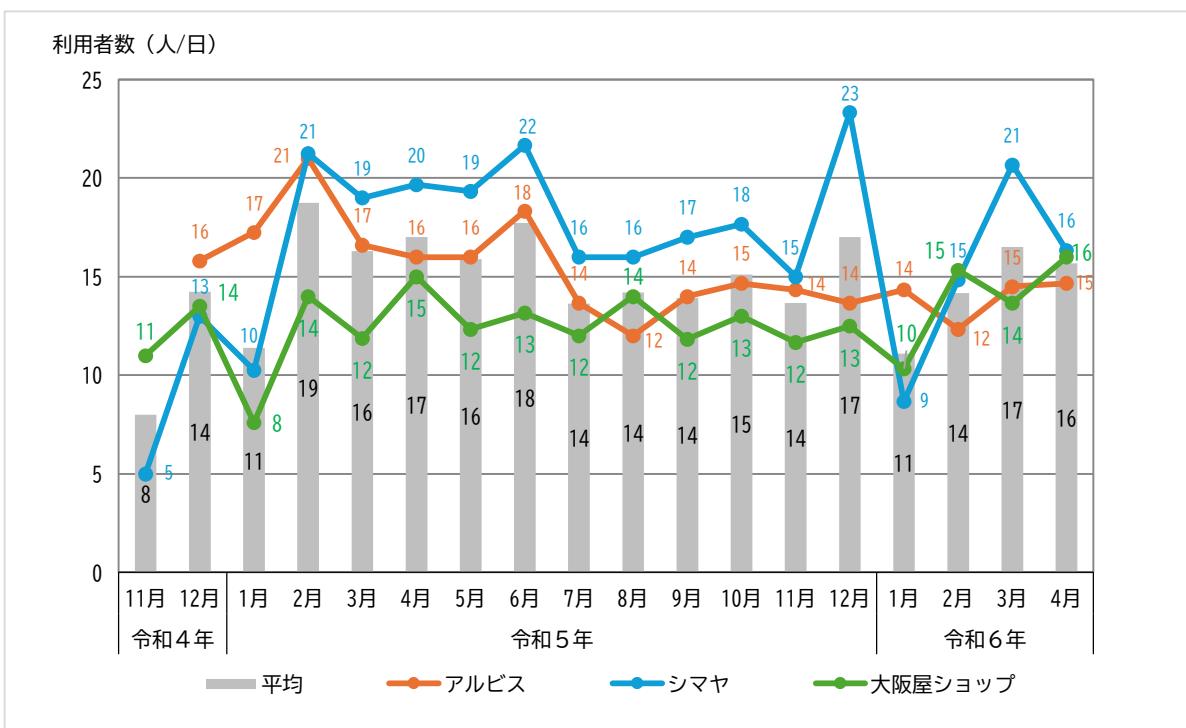
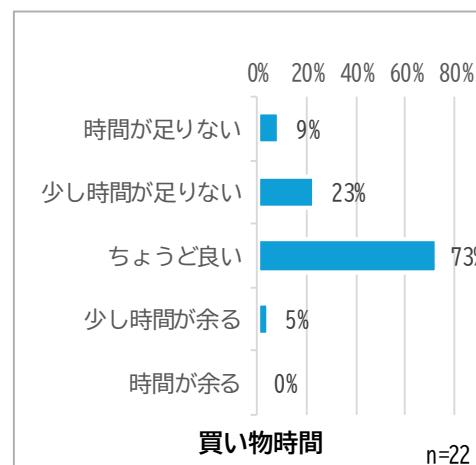
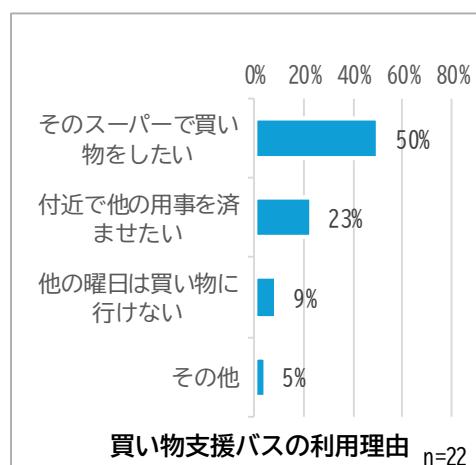
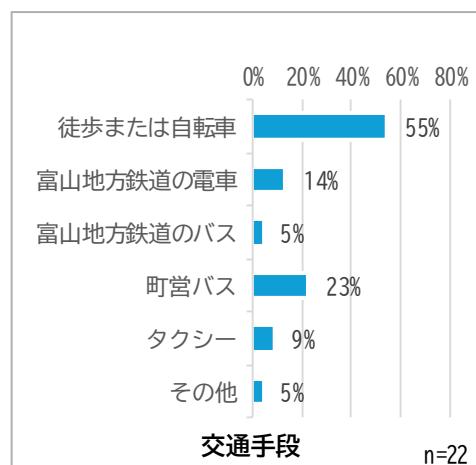
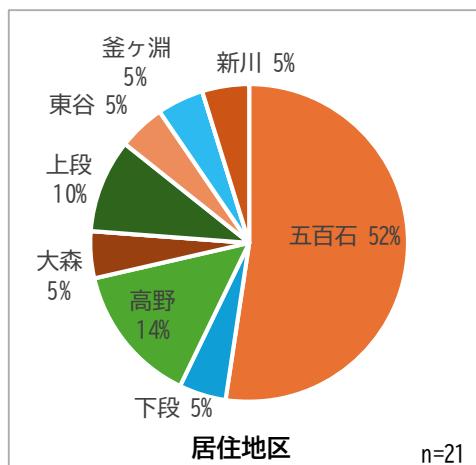
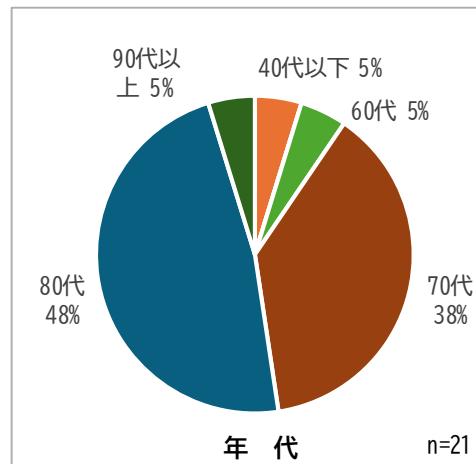
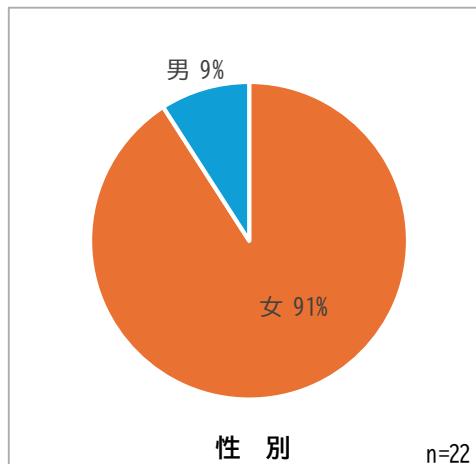


図 買い物支援バス1日当たりの利用者数の推移（商工観光課資料）

参考：「お買い物支援バス」アンケート実施結果（商工観光課資料）

【実施概要】

- ・実施日：令和5年2月6日（月）、8日（水）、10日（金）
- ・対象者：「お買い物支援バス」利用者
- ・実施方法：バス車内で配布・回収
- ・回答者数：22人



⑨ タクシー

- ・タクシーの利用者数及び総走行キロは、新型コロナウイルスの影響で減少するものの、近年は増加傾向となっています。車両数は、おおむね増加傾向となっています。

■概要

本町の主なタクシー事業者は5社であり、そのうち1社は介護タクシーとなっています。運賃は、普通車で初乗り600円となっています。

表 町内タクシー事業者一覧

	事業者	備考
1	旭自動車(株)	
2	立山交通(資)	
3	アルペン交通(株)	
4	T YMS(株)	
5	(株)ケアサポートコウセイ	介護タクシー

表 タクシー運賃上限(普通車)

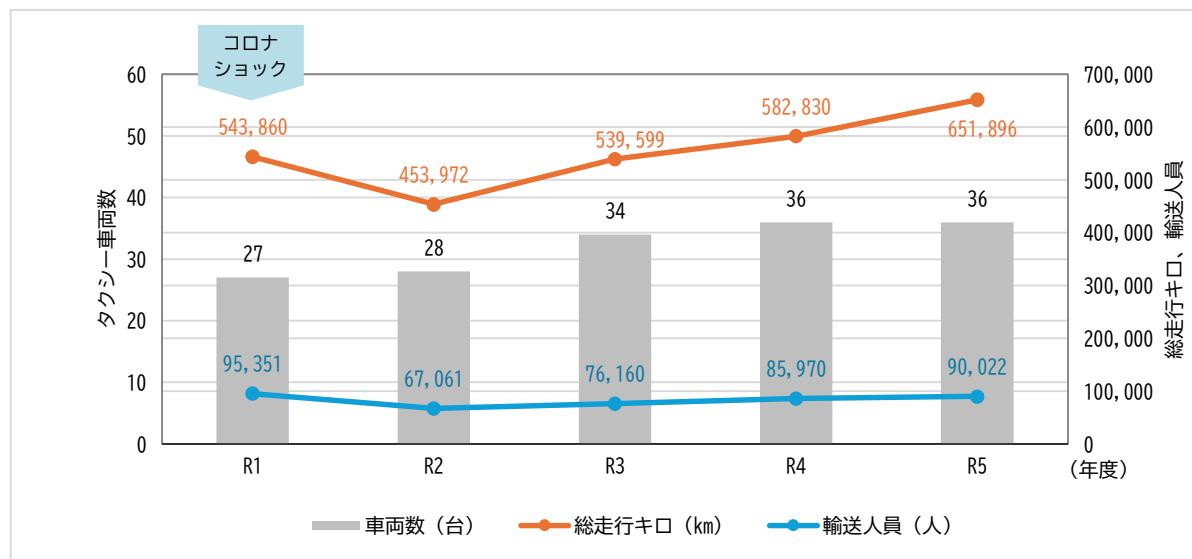
区分	運賃
初乗運賃	1,030mまで 600円
加算運賃	以降 223mごとに 100円

(北陸信越運輸局「一般乗用旅客自動車運送事業の自動認可運賃等について」)

■利用状況

タクシー5社(合計)の輸送人員及び総走行キロを見ると、令和2年度に新型コロナウイルスの影響で減少するものの、近年は増加傾向となっています。

車両数については、令和元年度からはおおむね増加傾向となっています。



⑩ 立山黒部アルペンルート

- 立山黒部アルペンルートは、公共交通を乗り継いで楽しめる山岳観光ルートです。
- 観光入込客数（全体）は横ばいに推移する中、訪日入込客数は増加していましたが、コロナ禍の影響を受け大きく減少し、回復傾向にはあるもののコロナ禍前の水準には至っていません。

■概要

立山黒部アルペンルートは、標高3,000m級の峰々が連なる北アルプスを貫く山岳観光ルートです。富山県側の本町「立山駅」から長野県側の大町市「扇沢駅」まで、ケーブルカーや高原バス等の各種公共交通を乗り継ぎ、中部山岳国立公園内の大自然を楽しむことができます。



図 立山黒部アルペンルートの概要（立山黒部アルペンルートHP）

■利用状況

立山黒部アルペンルートの入込客数（全体）は、年間100万人前後で推移していましたが、新型コロナウイルスの影響から令和2年度には大幅に減少（H30年比77%減）しました。その後、増加に転じていますがコロナ禍前である平成30年度以前の水準には回復していません。特に訪日入込客数は、大きく増加（H30/H23比約5倍）していたものの、令和2～4年は新型コロナウイルスの影響から大幅に減少し、回復傾向にはあるもののコロナ禍前の水準には至っていません。

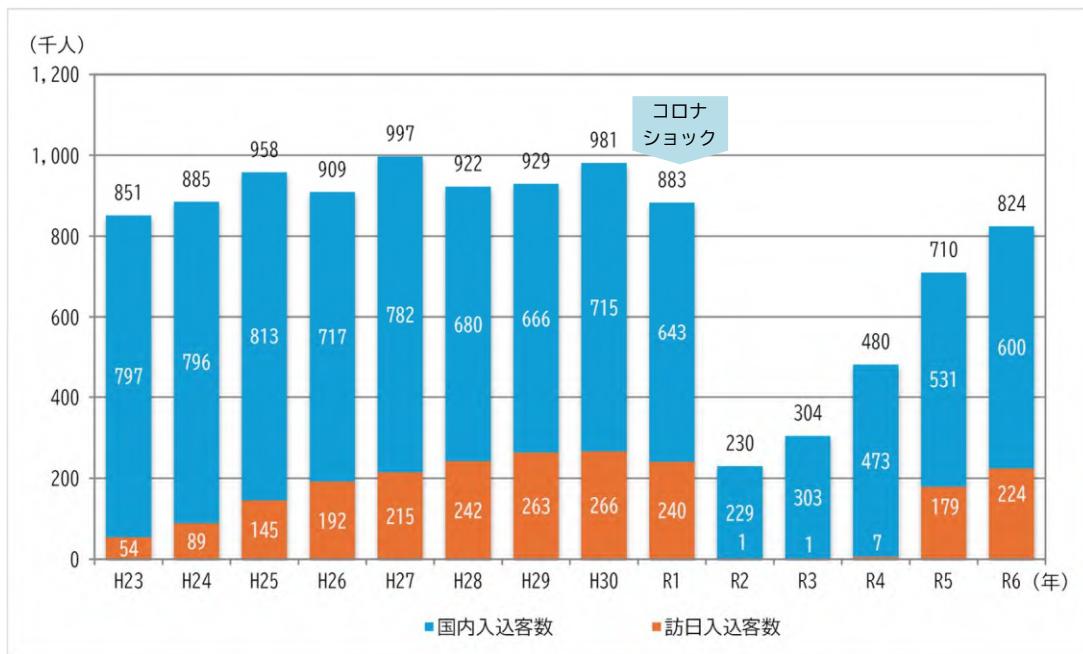


図 立山黒部アルペンルート入込客数の推移
(「立山黒部アルペンルート営業概況」立山黒部貫光(株))

立山黒部アルペンルートの国籍別外国人観光客数は、コロナ禍前の平成30年では台湾が最も多く全体の約6割を占めており、平成23年比で約3倍となっています。

近年は、どの国籍についても、回復傾向ではあるものの、コロナ禍前である平成30年の水準には回復していません。

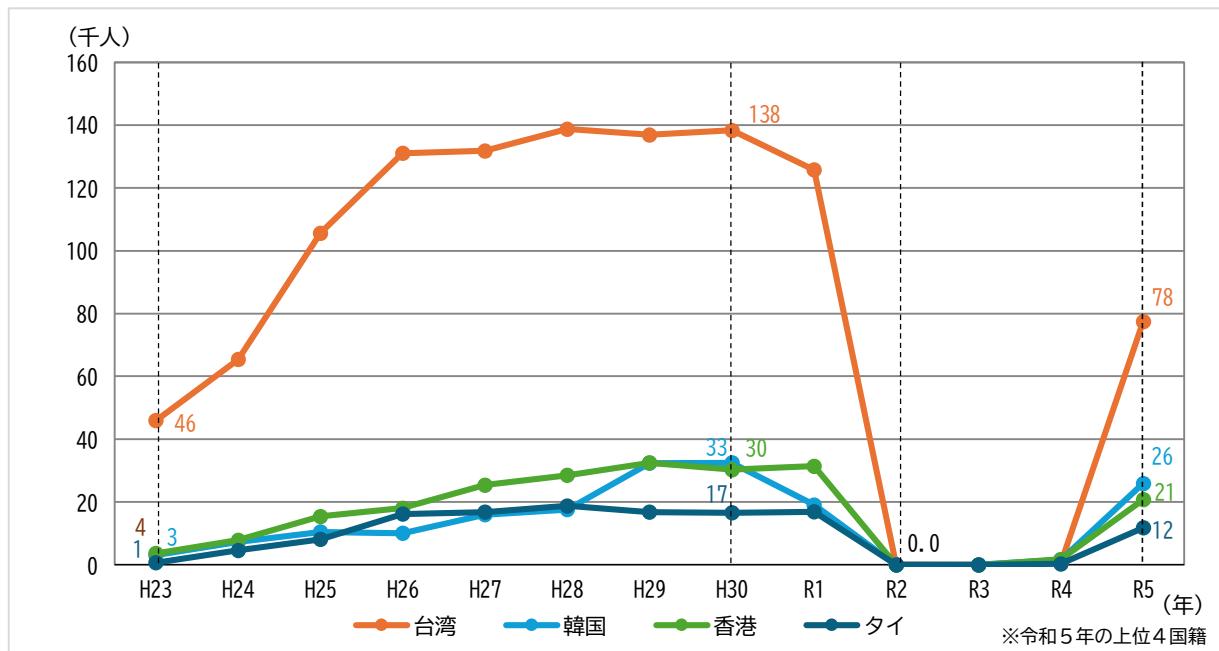


図 立山黒部アルペンルートの国籍別外国人観光客数の推移
(「富山県観光客入込数等」富山県観光振興室)

⑪ E-BIKE レンタル

- ・「E-BIKE レンタル」は、自然豊かな町内を E-BIKE で巡ることができる自転車貸出サービスです。
- ・年間の利用件数は、200 件程度です。

■概要

電動アシスト付きのマウンテンバイク（自転車）「E-BIKE」をレンタルして、四季折々の風景を楽しむことができる、観光向けの自転車貸出サービスです。「グリーンパーク吉峰」「五百石駅前」「立山駅前」の町内3箇所で貸出されており、サイクルステーションで休憩しながら町内を巡ることができます。

表 2024 年度 E-BIKE レンタルの概要（立山町観光協会 HP）

項目	内 容	※営業期間
レンタル場所	<ul style="list-style-type: none">・モンベル立山グリーンパーク（グリーンパーク吉峰） ※7/20～11/末頃・立山町観光協会（五百石駅前） ※4/1～11/末頃・立山観光案内所（立山駅前） ※4/15～11/末頃 R4.10 オープン	
料金	<ul style="list-style-type: none">・半日（3 時間）3,000 円・1 日 5,000 円・延長料 1,000 円（30 分毎）・保証料金 3,000 円／1 台	
支払い方法	<ul style="list-style-type: none">・現金・クレジットカード・保証金は現金のみ	
予約	<ul style="list-style-type: none">・予約ページ、電話	
車両	<ul style="list-style-type: none">・E-BIKE・シャイデック MT-E・電動アシスト付マウンテンバイク・全 16 台	
サイクルステーション	<ul style="list-style-type: none">・町内 19 か所<サービス内容>・修理道具や空気入れの無料貸し出し・自転車ラックの設置・タイヤチューブの販売・トイレ利用・飲み水の補充	

■利用状況

導入年の令和3年度は、年間 100 件程度の利用でしたが、令和4、5年度は年間 200 人程度の利用となっています。令和4年10月にオープンした「立山駅前（立山観光案内所）」は、令和5年度に最も利用が多いレンタル場所となっています。

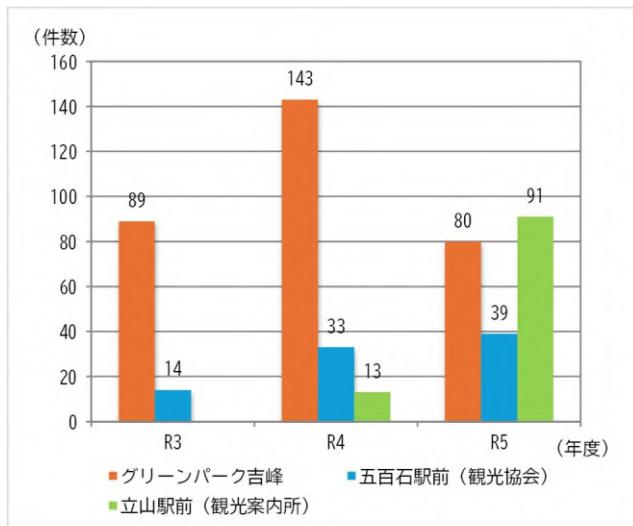


図 E-BIKE レンタル利用件数（立山町観光協会資料）

(2) 公共交通不便・空白地域の状況

① 居住地及び目的地からみた公共交通空白地域

■居住地からみた公共交通空白地域

- ・居住地からみた公共交通空白地域は一部に存在するものの、多くの居住地で公共交通が利用できる環境となっています。

本町の公共交通人口カバー率（夜間人口）は79.2%と、町内の多くの居住地で公共交通が利用できる環境となっています。

一方、一定の人口集積（夜間人口）がある、下段地区や大森地区、利田地区、釜ヶ渕地区の一部の住宅地・集落が公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）となっています。

※ 利用者アンケート調査（後述 P.4-43）から算出した鉄道駅から560m、バス停から400m以内のエリアを公共交通利用圏域とみなし、人口メッシュが圏域内に含まれるかを判定（人口メッシュの重心が公共交通利用圏域に含まれない地域を公共交通空白地域と設定）

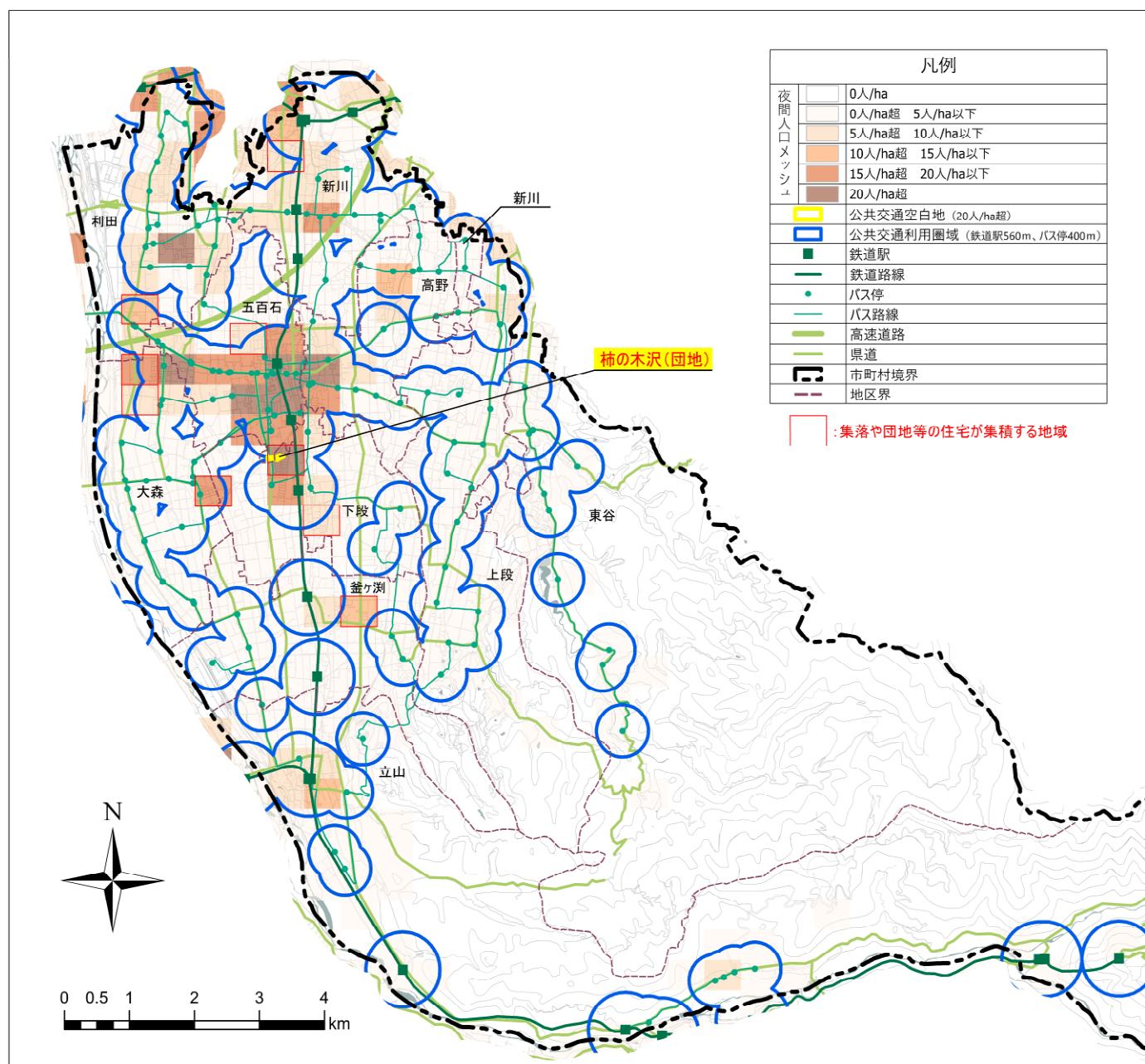


図 居住地からみた公共交通空白地域
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域)

■目的地からみた公共交通空白地域

- ・目的地からみた公共交通空白地域は一部に存在するものの、多くの目的地で公共交通が利用できる環境となっています。

本町の公共交通人口カバー率（昼間人口）は79.4%と、町内の多くの目的地で公共交通が利用できる環境となっています。

一方、一定の人口集積（昼間人口）がある、利田地区の工場集積地や釜ヶ渕地区の工業地や町営住宅、上段地区の高齢者福祉施設などのあるエリアが、公共交通空白地域となっています。また、東谷地区や立山地区の主要施設がある一部のエリアが公共交通空白地となっています。

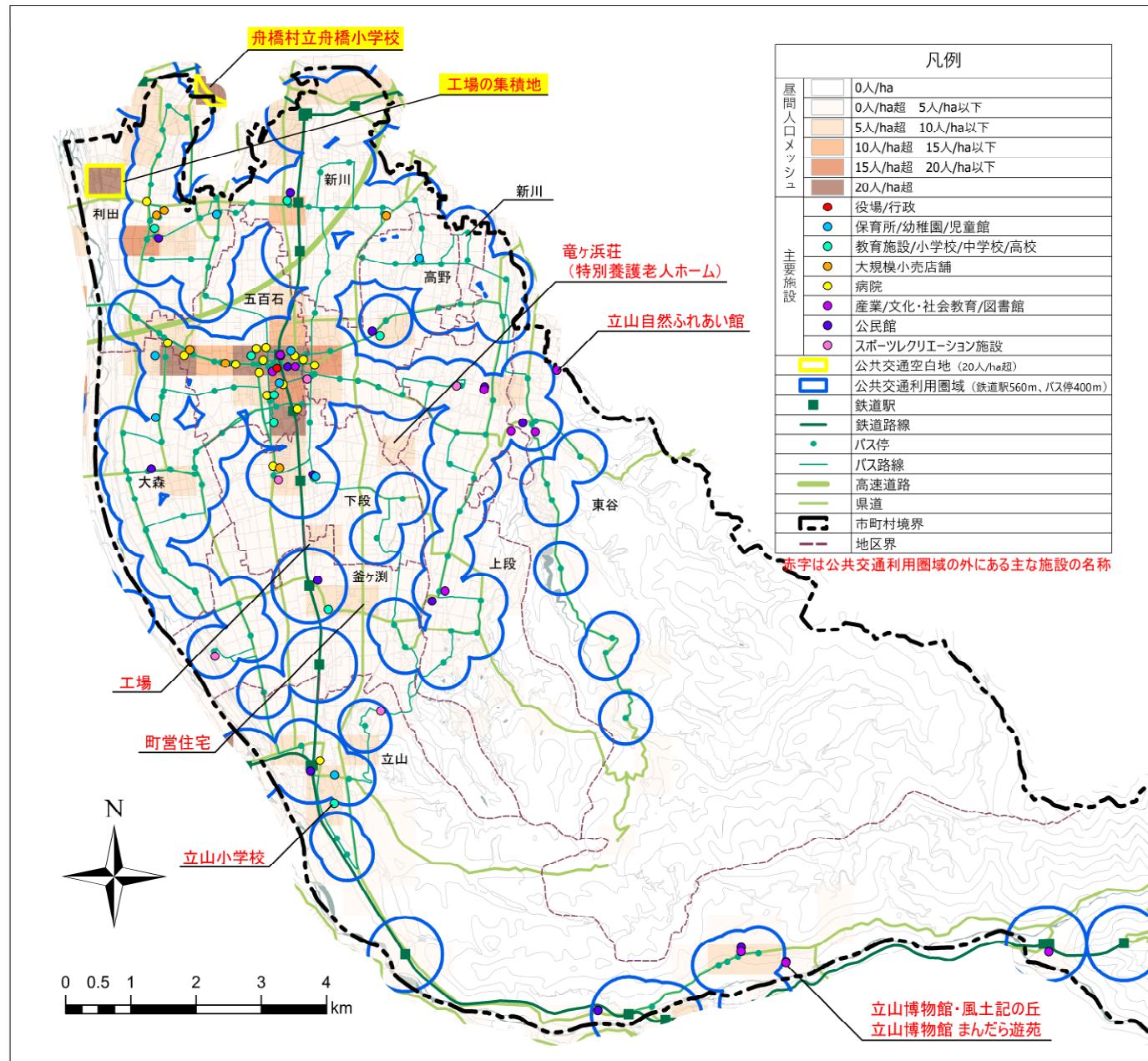


図 目的地からみた公共交通空白地域
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域)

② 時間帯による公共交通利用圏域カバー状況

■朝の時間帯（8時台まで）

- 五百石市街地を中心に公共交通利用圏域が広がっており、特に、五百石駅周辺や榎町駅周辺、
(主)富山立山魚津線沿線では多くの駅やバス停を利用できる状況です。

<居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況>

本町の朝の時間帯における公共交通人口カバー率（夜間人口）は73.9%で、町内の多くの居住地で公共交通が利用できる環境となっています。

一方、一定の人口集積（夜間人口）がある、下段地区や五百石地区、大森地区、釜ヶ淵地区、利田地区の一部の住宅地・集落が公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）となっています。

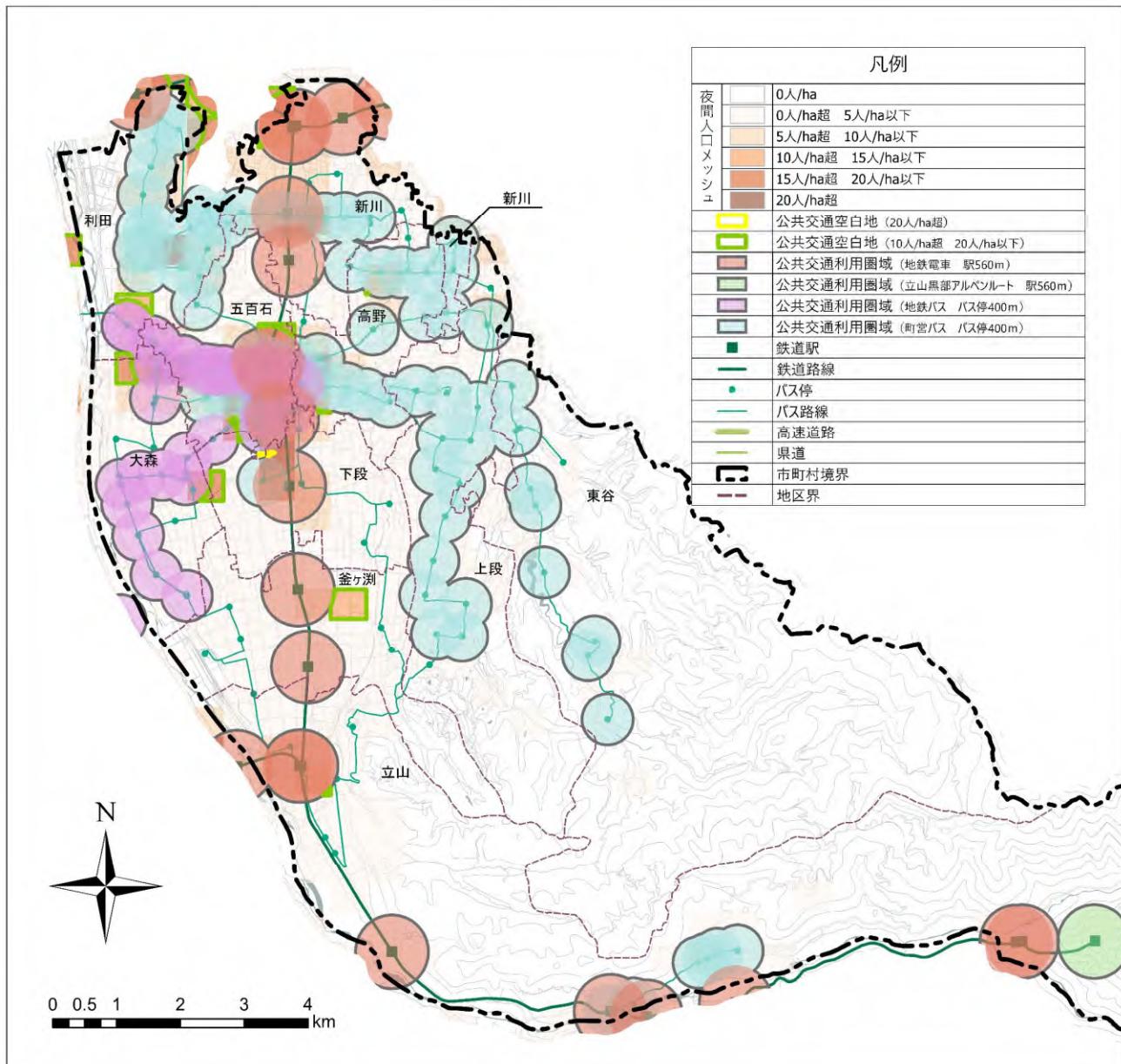


図 居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況（8時台まで）
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP)

<目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況>

本町の朝の時間帯における公共交通人口カバー率（昼間人口）は 74.2%で、町内の多くの目的地で公共交通が利用できる環境となっています。

一方、一定の人口集積（昼間人口）がある、利田地区の工業用地や五百石地区の住宅地の一部が公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）となっています。

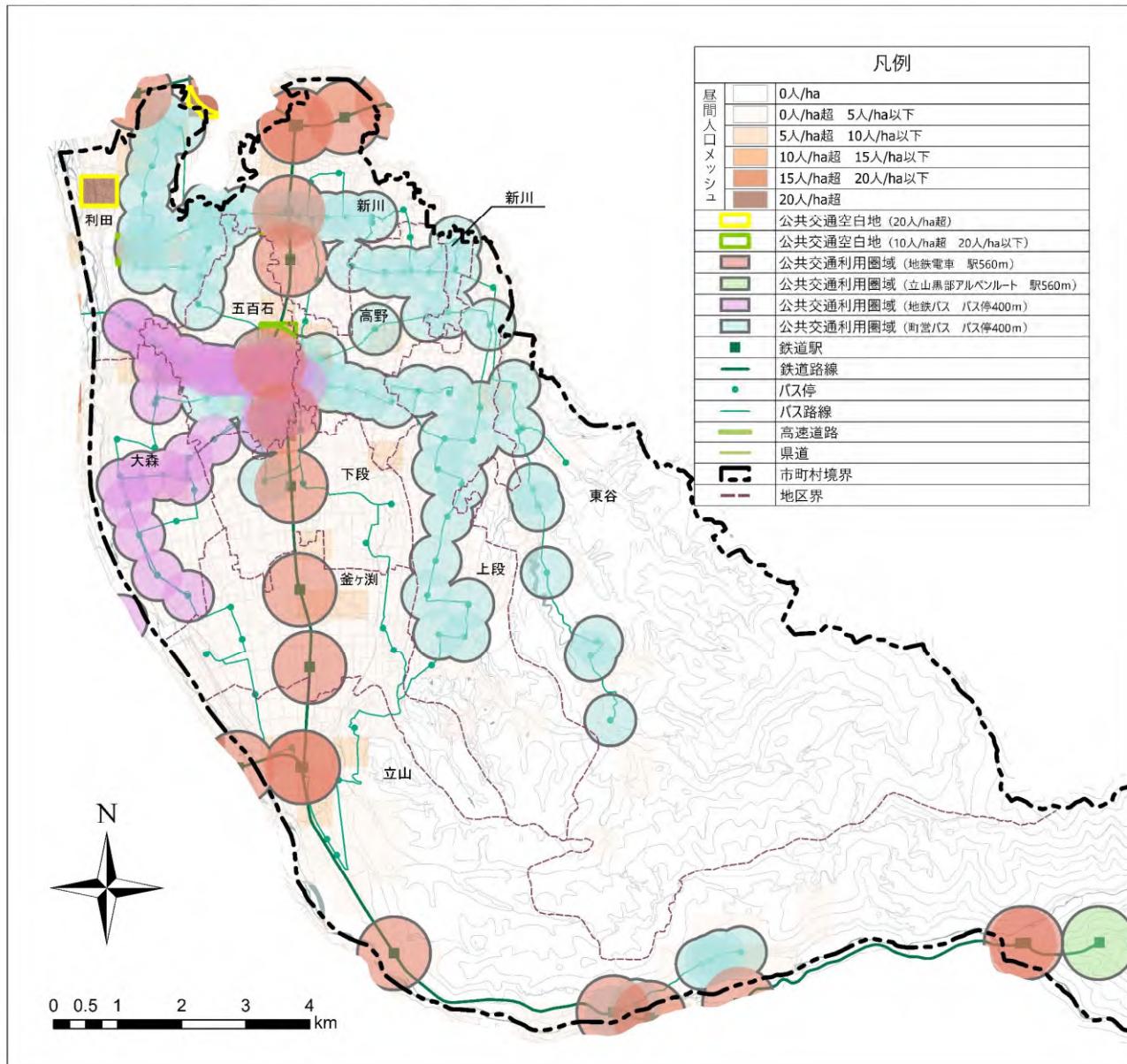


図 目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況（8時台まで）
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP)

■日中の時間帯（9時台から15時台まで）

- 公共交通が充実している地域は朝の状況とおおむね同様ですが、榎町駅周辺では利用できるバス停が少なくなっている状況です。

<居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況>

本町の日中の時間帯における公共交通人口カバー率（夜間人口）は74.3%で、町内の多くの居住地で公共交通が利用できる環境となっています。

一方、朝の状況に加え、利田地区や高野地区の住宅地が公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）となっています。

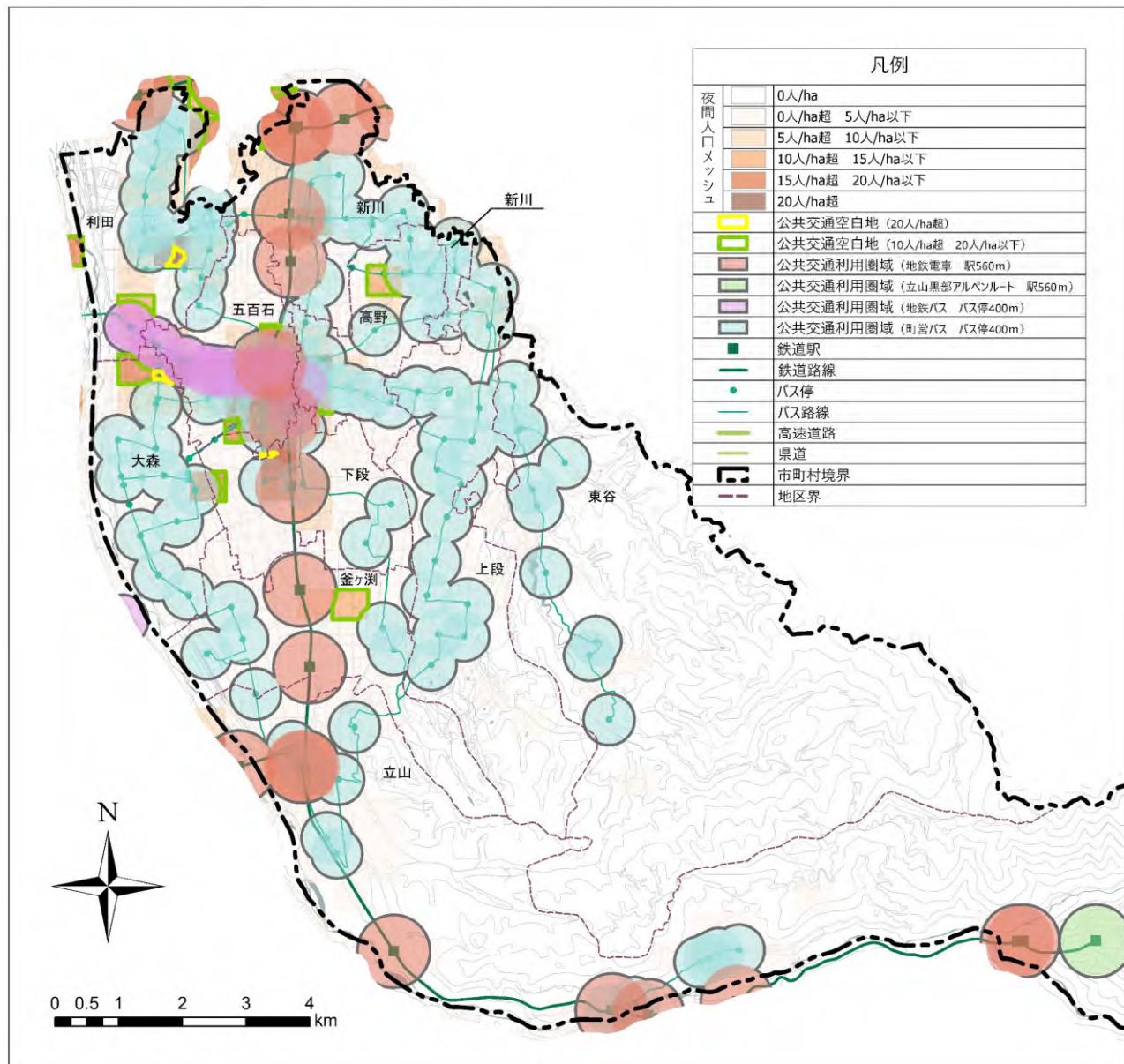


図 居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況（9時台から15時台まで）
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP)

<目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況>

本町の日の時間帯における公共交通人口カバー率（昼間人口）は75.8%で、町内の多くの目的地で公共交通が利用できる環境となっています。

一方、朝の状況に加え、利田地区の小学校周辺の一部や大森地区の住宅地の一部が公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）となっています。

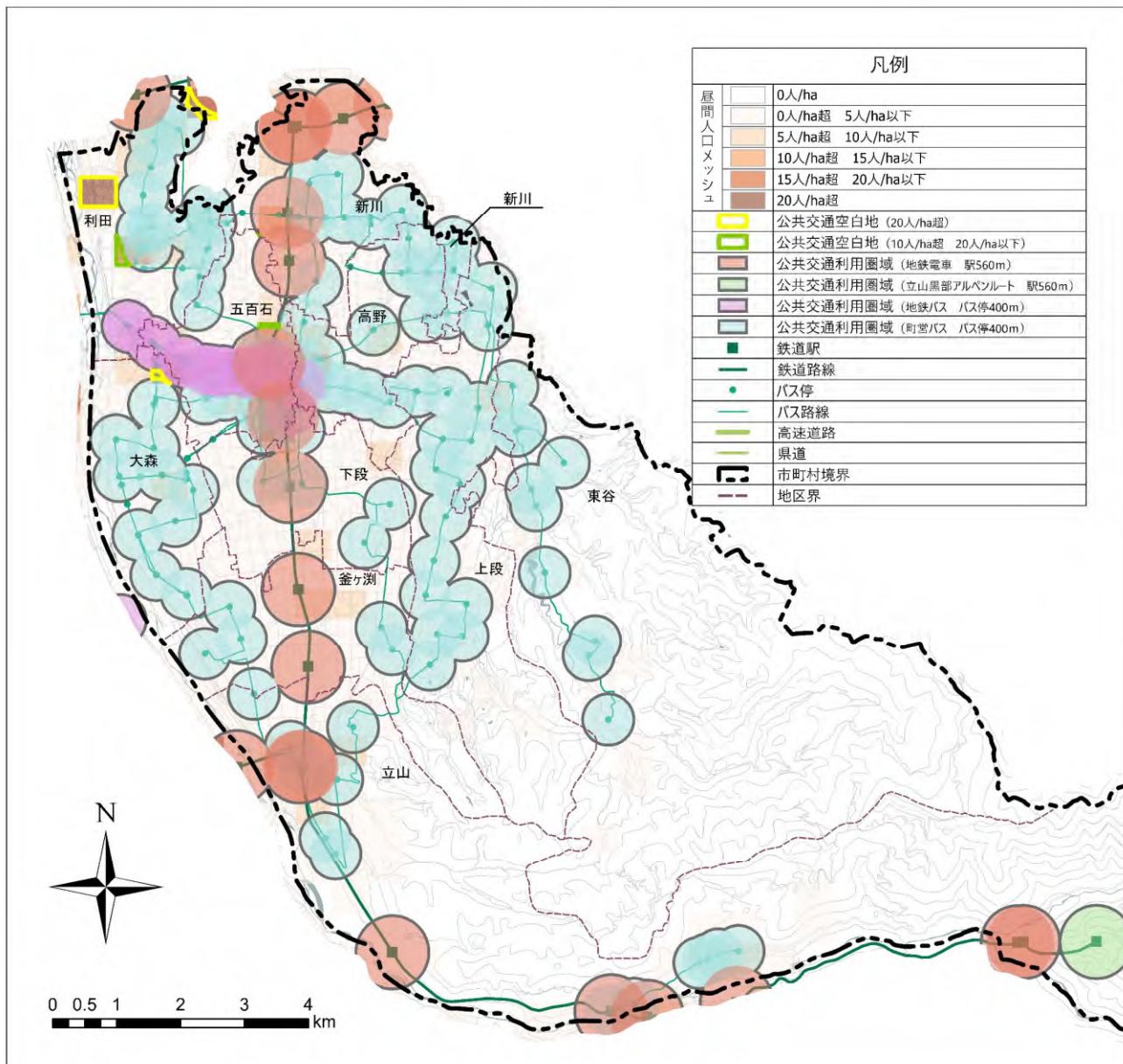


図 目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況（9時台から15時台まで）
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP)

■夕方の時間帯（16時台から18時台まで）

- 公共交通が充実している地域は朝の状況とおおむね同様です。

<居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況>

本町の夕方の時間帯における公共交通人口カバー率（夜間人口）は77.8%で、町内の多くの居住地で公共交通が利用できる環境となっています。

一方、朝の状況に加え、大森地区の住宅地が公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）となっています。

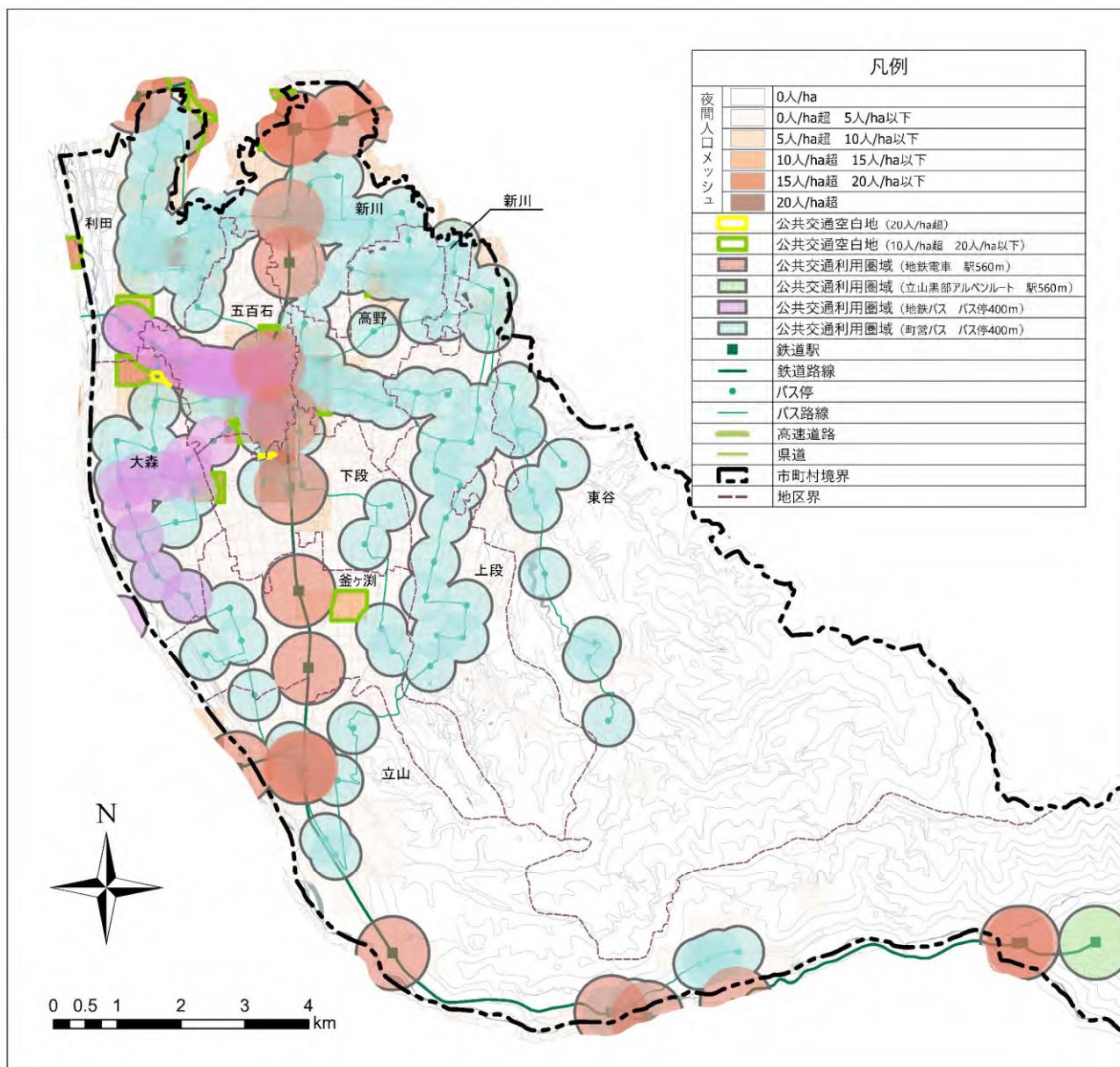


図 居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況（16時台から18時台まで）
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP)

<目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況>

本町の夕方の時間帯における公共交通人口カバー率（昼間人口）は78.5%で、町内の多くの目的地で公共交通が利用できる環境となっています。

一方、朝の状況に加え、大森地区の住宅地の一部が公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）となっています。

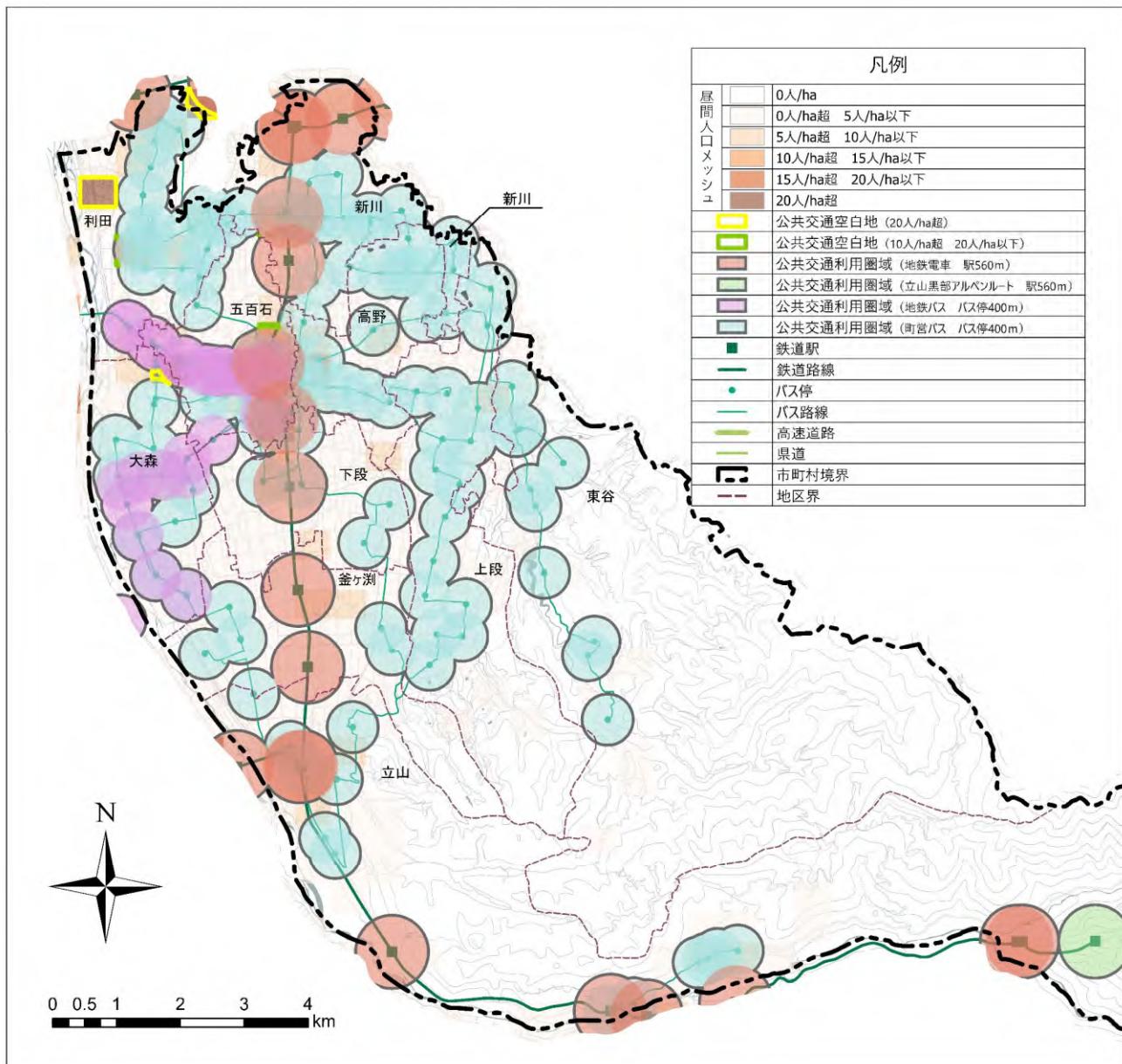


図 目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況（16時台から18時台まで）
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP)

■夜の時間帯（19時台から）

- 公共交通が充実している地域は五百石駅周辺や（主）富山立山魚津線沿線であり、そのほかの地域では利用できる駅やバス停が少ない状況です。

<居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況>

本町の夜の時間帯における公共交通人口カバー率（夜間人口）は46.9%で、人口の半数以上が居住地で公共交通を利用しにくい状況となっています。

一方、朝の状況に加え、利田地区や五百石地区、下段地区、大森地区、高野地区、釜ヶ淵地区、新川地区の一部の住宅地・集落が公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）となっています。

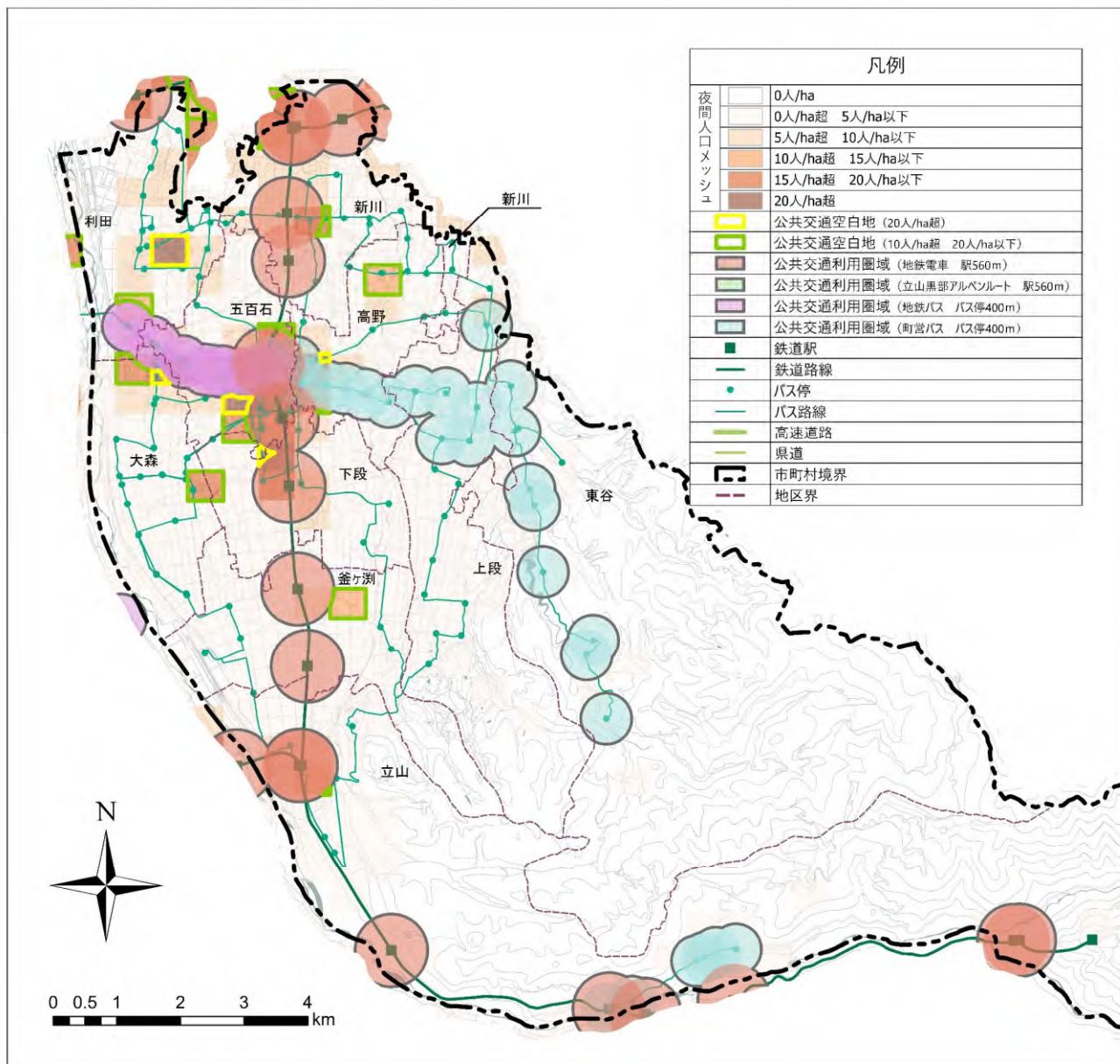


図 居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況（19時台から）
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP)

<目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況>

本町の夕方の時間帯における公共交通人口カバー率（昼間人口）は50.8%で、人口の半数近くが目的地で公共交通を利用しにくい状況となっています。

特に、朝の状況に加え、利田地区の小学校周辺や大森地区や五百石地区、高野地区の住宅の一部が公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）となっています。

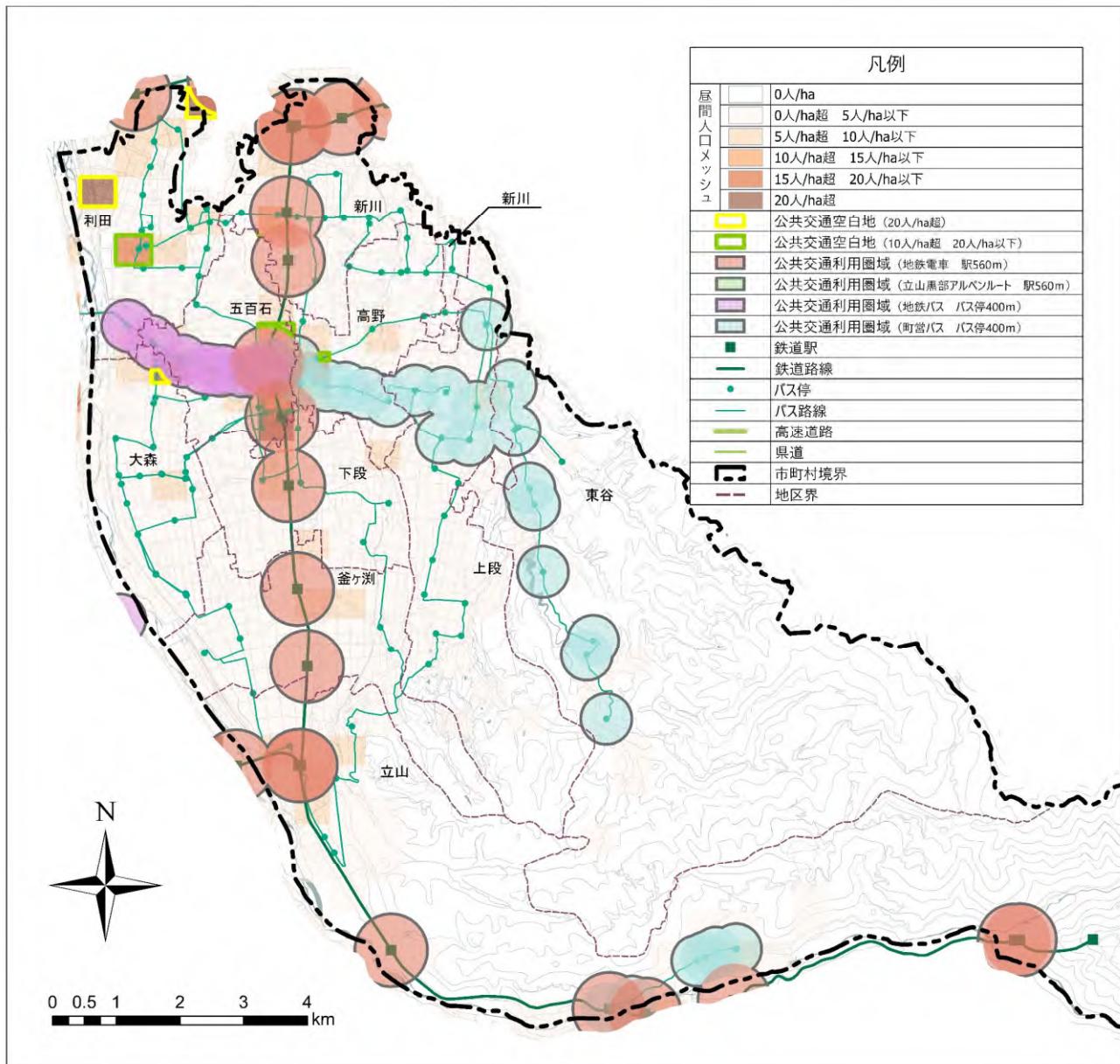


図 目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況（19時台から）
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP)

(3) 収支状況の整理

① 地鉄バス 五百石線

- ・収支状況は、コロナ禍の影響を受けマイナスに転じており、コロナ禍前には回復していません。

富山地方鉄道の路線バス「五百石線」の収支状況は1日当たりの利用者数の動向とおおむね対応し、コロナ禍前までは400万円程度の黒字で推移していたものの、令和2年度からは赤字に転じており、令和4年度には▲1,300万円超の赤字と過去最低を記録しています。令和5年度は、収支は改善しているもののコロナ禍前までの水準には回復していない状況です。

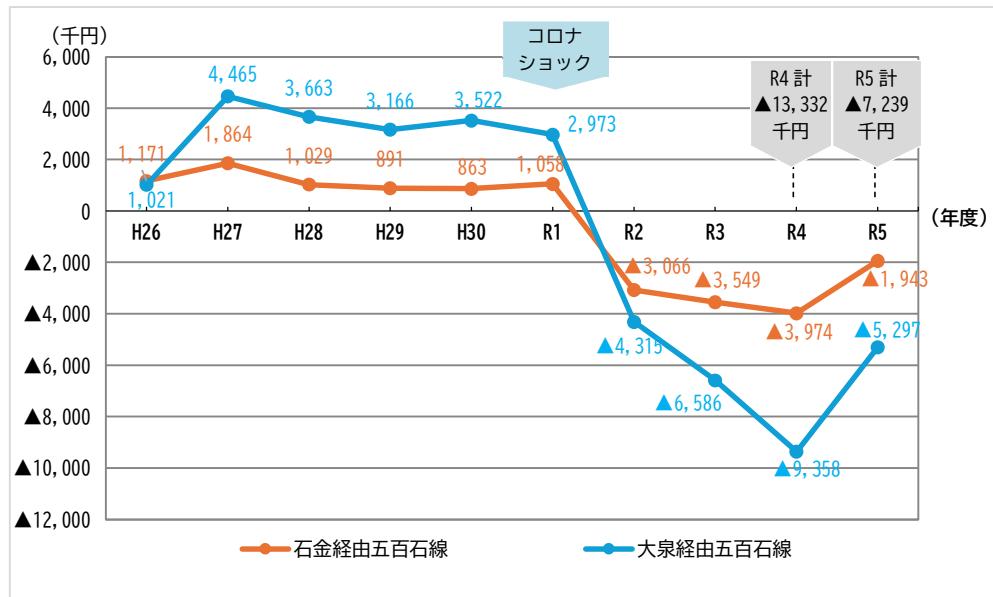


図 地鉄バス五百石線の収支状況（富山地方鉄道資料）

※経常収益から経常費用を控除した額

② 町営バス

- ・収支状況はコロナ禍前より大きく悪化し、令和5年度は▲4,300万円程度となっています。

町営バス（全路線）の収支状況は、1日当たりの利用者数とおおむね対応し、おおむね▲1,000円程度の赤字から徐々に悪化し、平成25年からは▲2,500万円超の赤字となっています。コロナ禍の影響を受け、近年はこの状況がさらに悪化しており、1日当たりの利用者数が回復しているにも関わらず、令和5年度には▲4,300万円程度の赤字にまで赤字額が拡大しています。

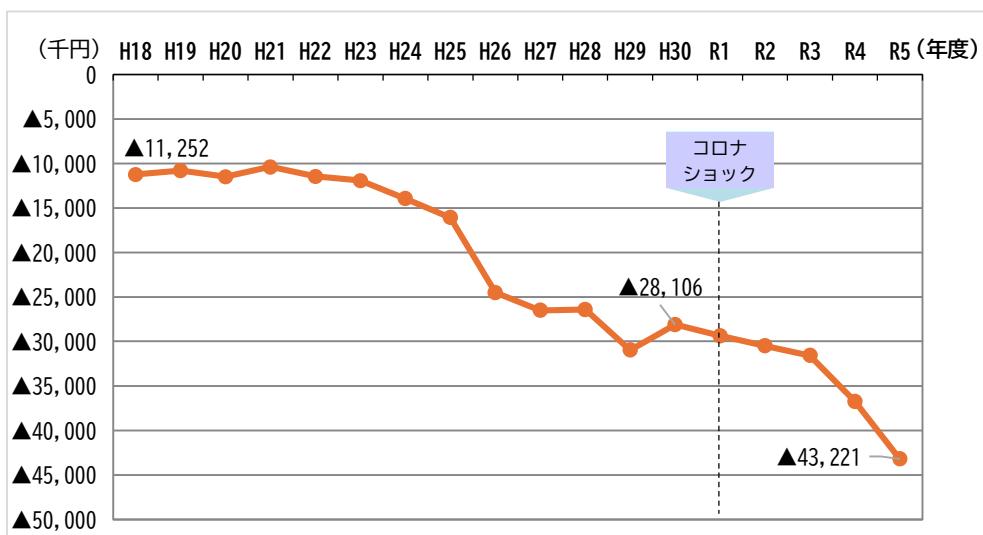


図 町営バス全路線計の収支状況（立山町資料）

※経常収益から経常費用を控除した額

③ スクールバス

- 支出額は、コロナ禍以降は大きく増加しており、令和5年度は2,900万円程度となっています。

スクールバス事業に係る支出額は、平成26年度までは1,000万円前後で推移していましたが、その後増加傾向にあり、特に近年の増加が顕著で令和5年度の支出額は2,900万円となっています。

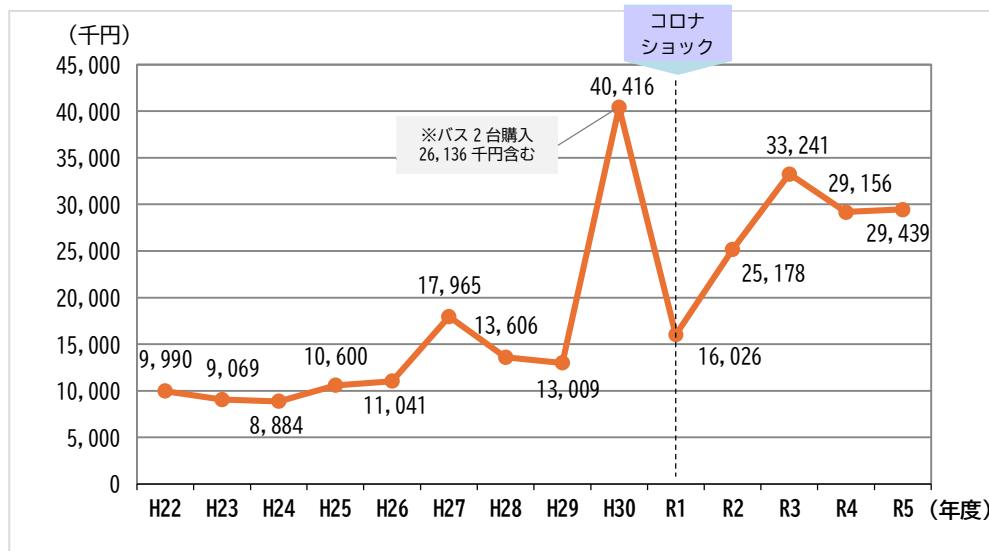


図 スクールバス事業 支出額（立山町資料）

④ 高齢者等外出支援サービス事業

- 支出額は、実施回数とともに減少し、令和5年度は14万円となっています。

高齢者等外出支援サービス事業に係る支出額は、平成25年度は92万円（実施103回）であり、その後実施回数の減少とともに大きく減少し、コロナ禍前の平成30年度で25万円（実施20回）、令和5年度には支出額は14万円（実施なし）となっています。

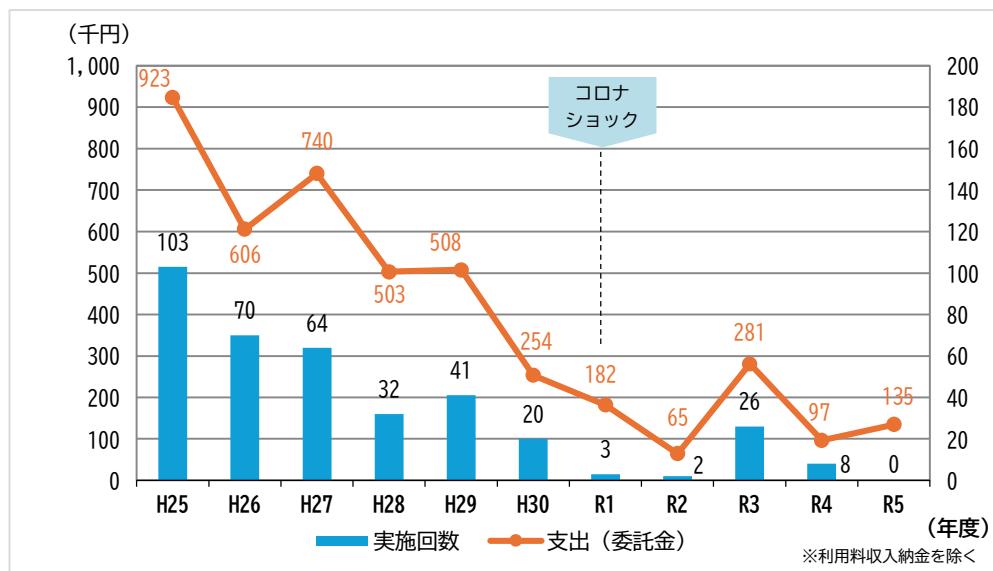


図 外出支援事業 支出額（社会福祉協議会資料）

3-3 統計資料等による地域特性の明確化

(1) 統計資料等による地域特性の把握

① 通勤・通学流動

- 本町から富山市への移動が大半を占めています。

■通勤流動

本町と市町村間の移動は、本町から富山市への移動者が大半を占めており、上市町、滑川市、魚津市などでも移動者がみられています。

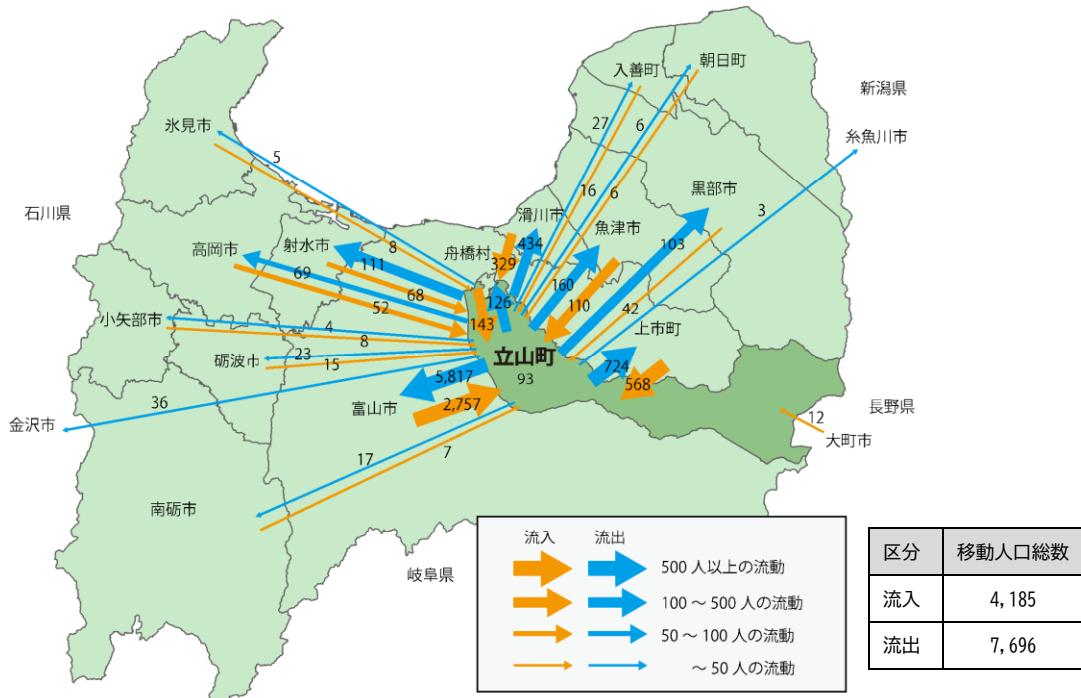


図 立山町の通勤流動（令和2年国勢調査）

■通学流動

本町と市町村間の移動は、本町から富山市への移動者が大半を占めており、上市町、滑川市、射水市などでも移動者がみられています。

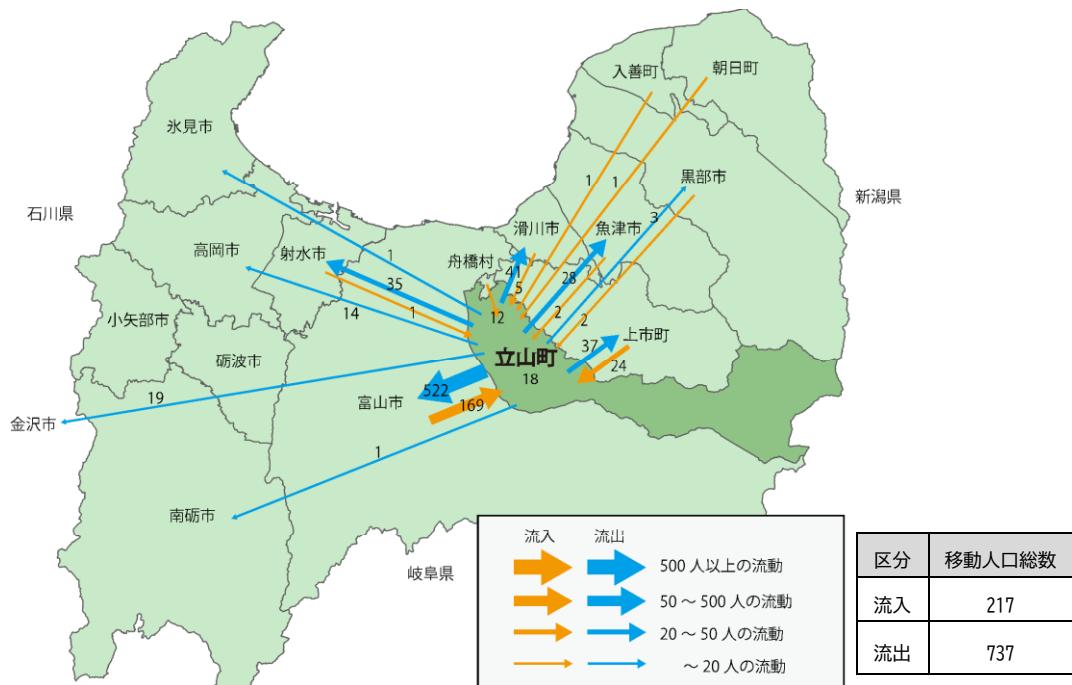


図 立山町の通学流動（令和2年国勢調査）

② 通勤・通学者の利用交通手段

- ・町民のほとんどで、自動車による移動を前提とした生活様式が定着しています。

令和2年国勢調査における町民の交通手段をみると、就業者・通学者全体で「鉄道・電車」「乗合バス」「勤め先・学校のバス」の公共交通手段を利用した人は1割に満たなかったのに対し、「自家用車」は約8割を占める結果となっています。

10年前と比較すると、公共交通手段の利用率はモータリゼーションや人口の郊外化等により、平成22年の9.5%から令和2年の8.9%に低下しており、自動車による移動を前提とした生活様式が定着しています。

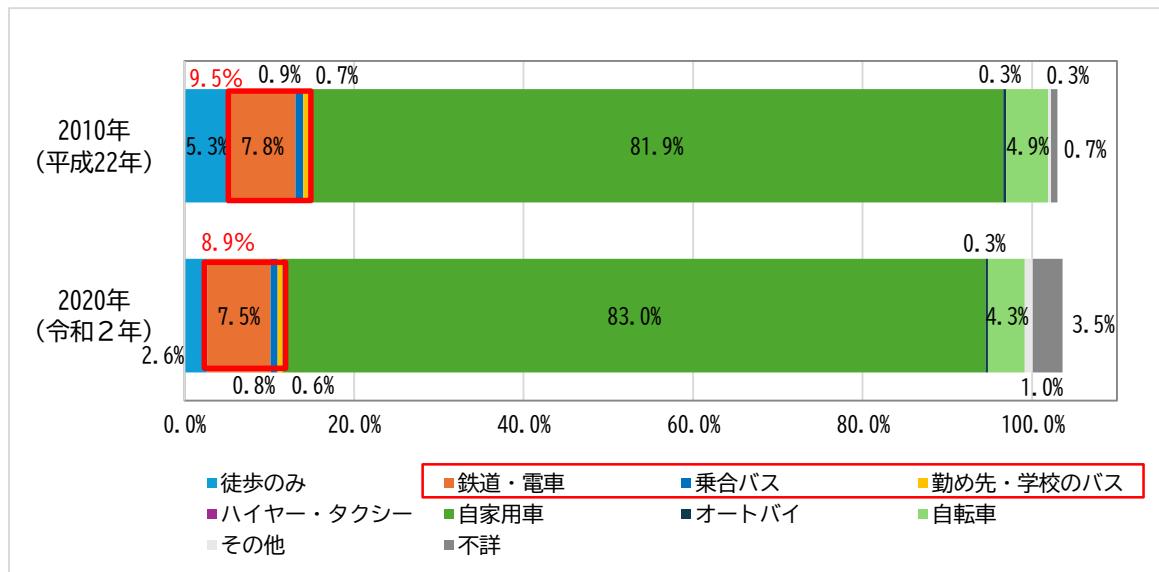


図 就業者・通学者の交通手段（各国勢調査）

③ 立山町高齢者運転免許自主返納支援制度の利用状況

- ・近年、「高齢者運転免許自主返納支援制度」の利用者が多い状況が続いています。

本町においては運転免許を自主返納した高齢者を対象に、代替移動手段に係る支援として「高齢者運転免許自主返納支援制度」を行っています。利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年が最も多く、その後やや減少するものの、近年は年間 60 人前後を推移しています。

申請者は 70~80 歳代が中心であり、5 歳階級では 80~84 歳が最も多くなっています。

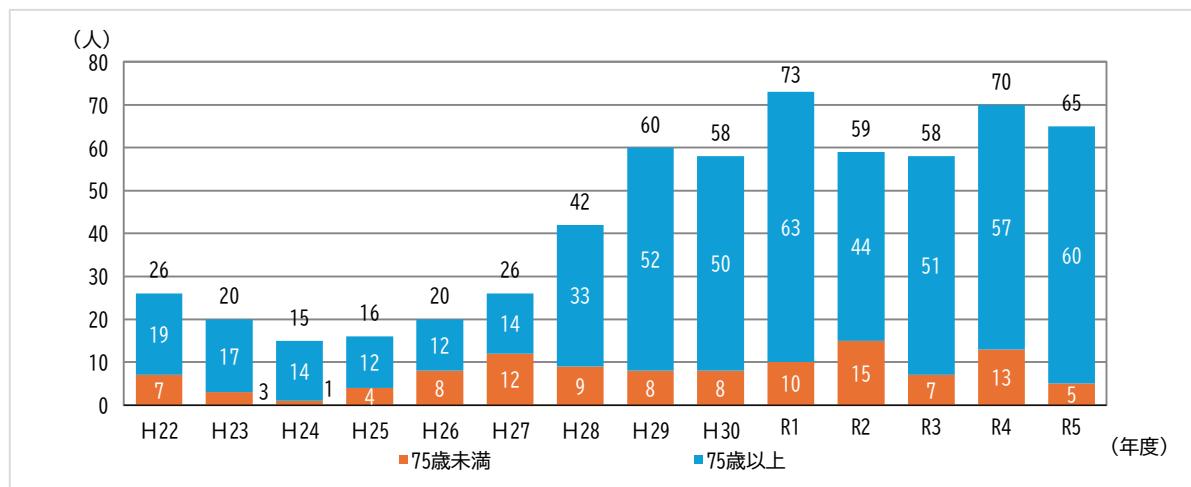


図 運転免許証自主返納支援事業申請数の推移（立山町住民課資料）

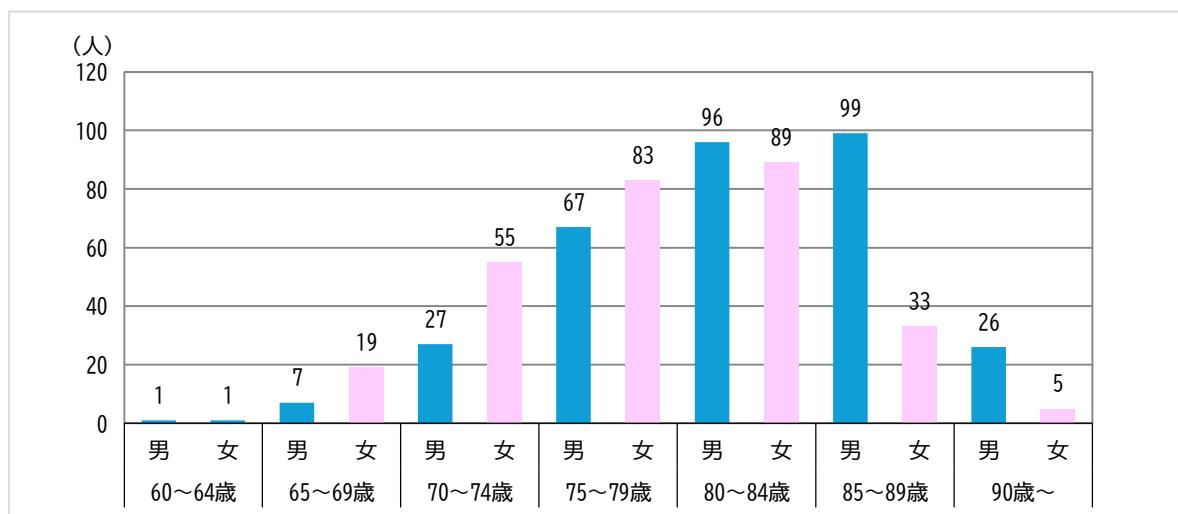


図 年齢5歳階級別 運転免許返納者数 (H22~R5) (立山町住民課資料)

●高齢者運転免許自主返納支援制度

[支援対象者]

- ・運転免許有効期間内の全ての運転免許を全部返納した方、かつ町在住で 65 歳以上の方

[支援内容]

- ・町営バスの 3 年間フリーパスの定期券「立山町民お気軽バス」を交付

④ 高齢者等タクシー・バス運賃助成制度の利用状況

- 町内タクシー・町営バスの運賃の助成として付与されるたてポカード「交通ポイント」の利用者は、近年増加傾向であり一定の利用があります。
- お気軽バス（地鉄）の登録者は、高齢者では減少、中学生は増減を繰り返しています。

本町においては、免許を返納した高齢者・障害者等を対象に、町内タクシー・町営バスの運賃助成として電子地域通貨たてポ「交通ポイント」を付与しています。利用者数は、令和3年度までは減少傾向でしたが、令和5年度は前年度比2倍となっています。利用ポイント実績は、過去最大となる令和2年度からは減少するものの、近年、年間100万ポイント前後の利用があります。

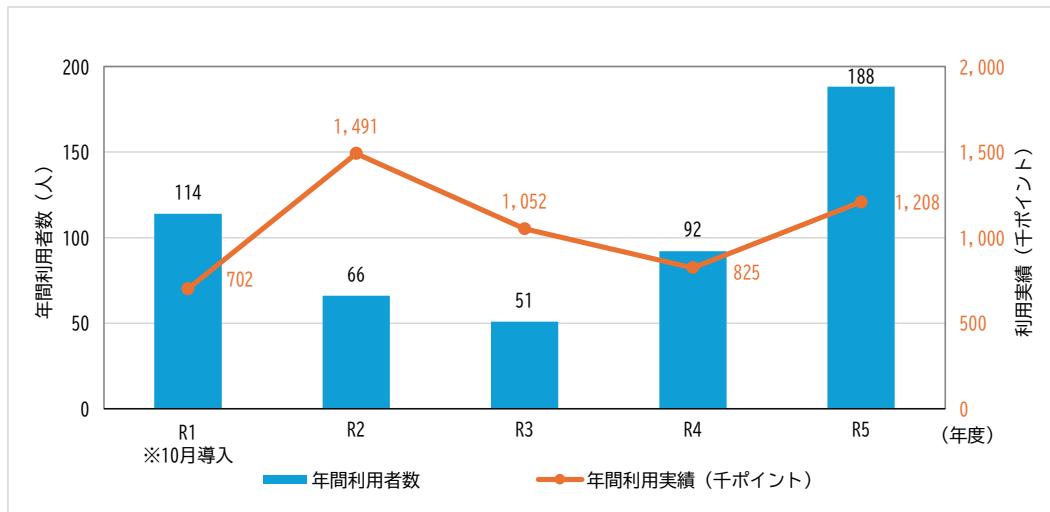


図 たてポカード「交通ポイント」利用者数及び利用実績（立山町資料）

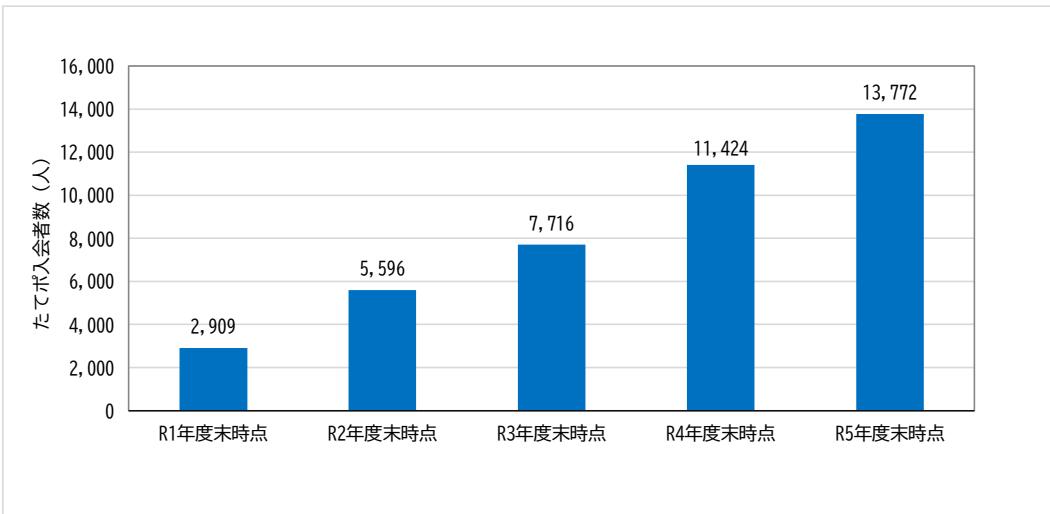


図 たてポカード入会者総数（各年度末時点）（立山町資料）

●高齢者等タクシー・バス運賃助成制度（たてポカード交通ポイント）

運転免許を持たない高齢者・障害者手帳をお持ちの方で、マイナンバーカードとたてポカードをお持ちの方に、町内タクシー・町営バスの運賃として利用できる、たてポカード「交通ポイント」を付与しています。

【対象者】

- 町に住民票があり、実際に居住している方
- 運転免許証を持たない方
- 下記のいずれかに当てはまる方
 - 75歳以上
 - 18歳以上で身体障害者手帳1・2級（下肢、体幹、視覚障害）をお持ちの方
 - 18歳以上で精神障害者保健福祉手帳1・2級をお持ちの方

【助成額】

月額2,000ポイント（1ポイント=1円）※有効期限は付与日翌月末

本町では、「63歳以上の町民」及び「雄山中学校生徒」を対象として、地鉄バス・電車をお得に利用できる1か月定期「立山町町民お気軽パス」を発行しています。

お気軽パスの登録者数を見ると、63歳以上の町民（高齢者）では平成27年度から減少し続けており令和5年度は34人、中学生は増減を繰り返し令和5年度は33人となっています。

お気軽パスの販売額を見ると、63歳以上の町民（高齢者）は減少傾向であり、令和2年度には大きく減少し、令和5年度はコロナ禍前の水準には戻っていません。中学生は、令和元年まで大きく減少するものの、令和2年度から4年度は大きく回復し、令和5年度は大きく減少に転じています。

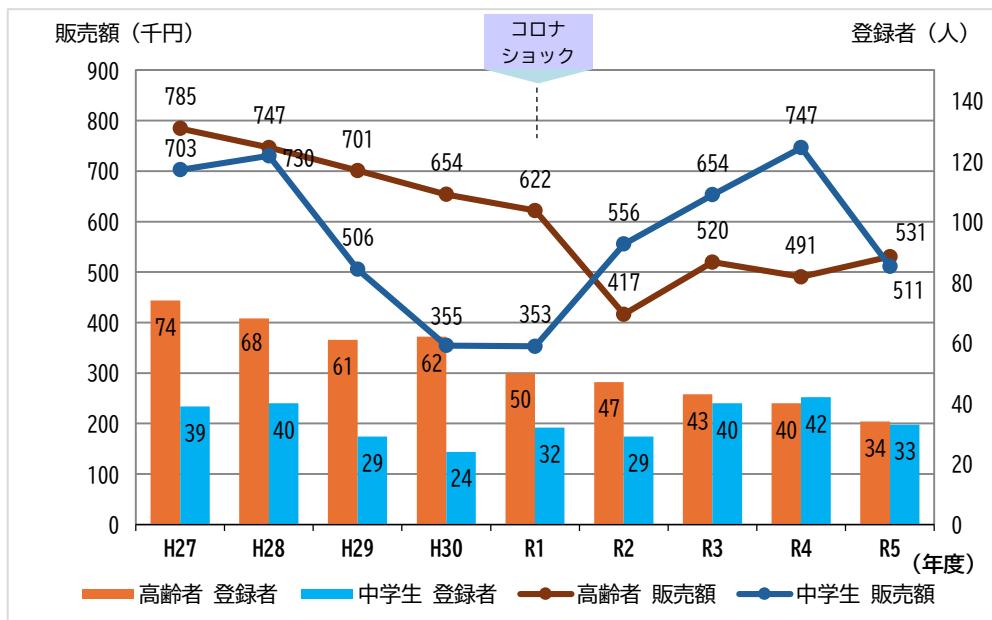


図 地鉄電車・バスのお気軽パスの登録者数及び販売額の推移
(立山町住民課資料、富山地方鉄道資料) ※高齢者：63歳以上

●地鉄電車・バスのお気軽パス

対象者：「63歳以上の町民」又は「雄山中学校生徒」

販売金額：63歳以上の町民（地鉄電車）：1か月当たり1,560円

63歳以上の町民（地鉄電車・バス）：1か月当たり2,080円

雄山中学校生徒（地鉄電車）：3か月当たり12,300円

対象区間：町営バス全路線

購入方法：STEP1 役場1階住民課にて申請手続を行い、登録証を受け取る

STEP2 登録証を提示し、販売場所（寺田駅、五百石駅、岩崎寺駅、役場1階住民課）で立山町民お気軽パスを購入する

⑤ 1世帯当たり自家用自動車保有台数の動向

・車の保有台数は横ばい傾向ですが、1世帯当たりでは県平均と比べてやや高くなっています。

本町の自家用乗用車保有台数は横ばい傾向が続いており、令和5年の一世帯当たり保有台数は1.90台と県平均と比べやや高い値となっています。

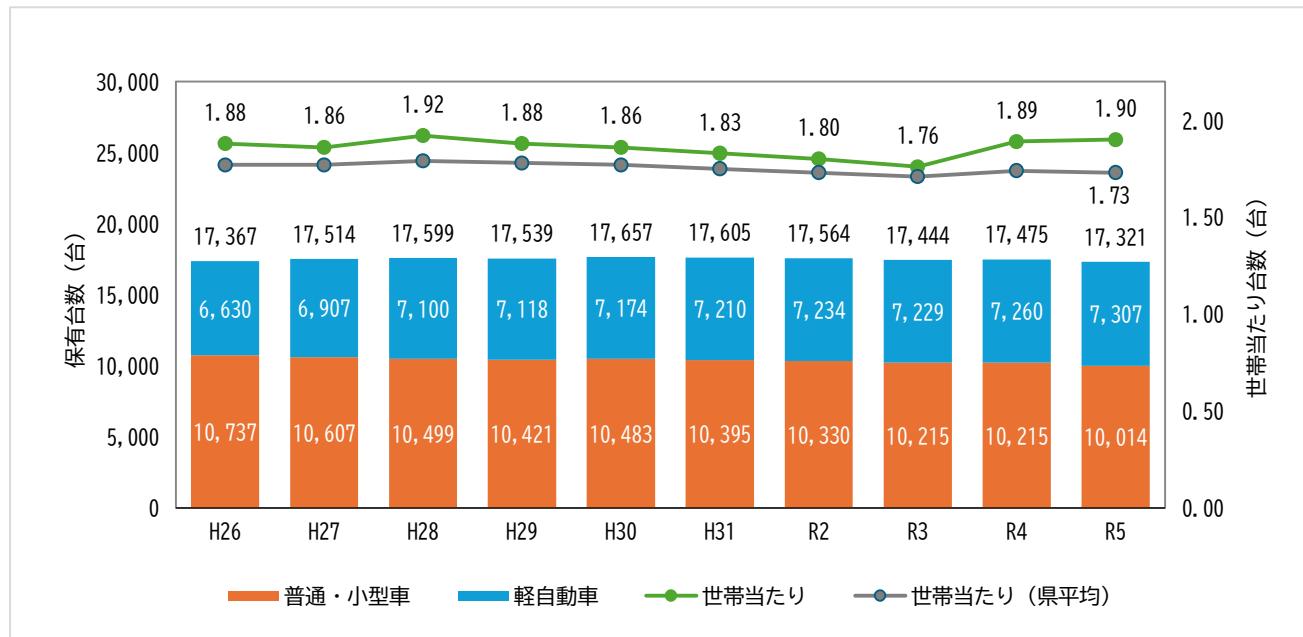


図 自家用乗用車保有台数の推移（北陸信越運輸局富山運輸支局資料）

※各年3月31日現在。世帯数は「富山県人口移動調査」による。

(2) ダイヤ別バス停別分析

① 伊勢屋線

- 五百石駅行では午前、伊勢屋行では夕方やお昼時の利用が多くなっています。

平日 1 日当たりの乗車人数をみると、路線全体で五百石駅行では 6.5 人/日、伊勢屋行では 4.9 人/日となっています。

便別に見ると乗車が多いのは、五百石駅行では 9 時台発（4 便）、7 時台発（2 便）の午前であり、伊勢屋行では 17 時台発（10 便）、12 時台発（5 便）となっています。

バス停別に見ると乗車が多いのは、五百石駅行では「西福田」や「金剛新」、「白岩」など東谷地区及び上段地区の集落であり、伊勢屋行では「五百石駅」となっています。

また、上り下りともに最終便の乗車が最も少なくなっています。

表 伊勢屋線 便別バス停別乗車人数(平日)

	1便	2便	4便	6便	9便	0※1	五百石駅 方面 合計	3便	5便	7便	8便	10便	11便	伊勢屋 方面 合計	往復 合計
白岩	伊勢屋	伊勢屋	伊勢屋	伊勢屋	伊勢屋	不明※2		五百石駅	五百石駅	五百石駅	五百石駅	五百石駅	五百石駅		
6:25発	7:26発	9:25発	13:39発	17:02発	不明※2	8:43発	12:33発	14:28発	15:40発	17:51発	19:11発				
五百石駅	五百石駅	五百石駅	五百石駟	五百石駟	五百石駟	不明※2	伊勢屋	伊勢屋	伊勢屋	伊勢屋	伊勢屋	伊勢屋	伊勢屋		
6:53着	8:00着	9:59着	14:13着	17:36着			9:20着	13:10着	15:05着	16:17着	18:28着	19:48着			
伊勢屋															0.049
谷村口															0.057
目桑															0.418
六郎谷															0.004
白岩	0.738	0.057	0.459	0.152	0.037	0.000	0.705								0.705
白岩観音	0.004	0.102	0.303	0.098	0.000	0.000	0.504								0.504
谷口	0.004	0.016	0.389	0.045	0.008	0.000	0.459								0.459
四谷尾	0.029	0.303	0.016	0.029	0.012	0.000	0.361								0.361
日中	0.090	0.398	0.066	0.000	0.000	0.000	0.463								0.467
日中上野	0.008	0.012	0.029	0.020	0.008	0.000	0.070								0.074
福田	0.057	0.016	0.045	0.008	0.004	0.000	0.074								0.074
西福田	0.008	0.086	1.266	0.041	0.004	0.000	1.398								1.398
総合公園	0.000	0.000	0.016	0.004	0.025	0.020	0.066								0.066
野沢	0.004	0.082	0.139	0.000	0.000	0.000	0.221								0.221
金剛新	0.000	0.004	0.791	0.303	0.004	0.004	1.107								1.111
江崎口	0.000	0.000	0.082	0.012	0.000	0.000	0.094								0.143
沢新	0.000	0.270	0.078	0.045	0.000	0.000	0.393								0.398
上米沢	0.000	0.000	0.012	0.004	0.000	0.000	0.016								0.016
米沢	0.000	0.000	0.000	0.008	0.000	0.000	0.008								0.016
五百石	0.004	0.000	0.004	0.000	0.086	0.000	0.090								0.098
五百石駅	-	-	-	-	-	-	-	0.225	1.074	0.779	0.852	1.910	0.164	4.779	4.779
合計	0.947	1.393	3.980	0.898	0.221	0.029	6.520	0.279	1.135	0.803	0.877	1.918	0.164	4.898	11.418

1日当たりの乗車人数	
比較的利用されているバス停	0.200人/（便・日）超
比較的利用されていないバス停	0.050人/（便・日）超 0.200人/（便・日）以下
特に利用されていないバス停	0.000人/（便・日）超 0.050人/（便・日）以下
全く利用されていないバス停	利用人数 0.000人/（便・日）
終点のバス停	
運行していないバス停	

町営バス利用状況（令和5年4月1日～令和6年3月31日）より作成

→※1 便番号が「0」で集計されていた便は便番号を「0」と記載している

起終点の発着時刻は令和5年度 GTFS データを参照し作成

→※2 時刻が確認できなかった部分については「不明」と記載した

休日 1 日当たりの乗車人数をみると、路線全体で五百石駅行では 2.7 人/日、伊勢屋行では 1.9 人/日となっています。

便別に見ると乗車が多いのは、五百石駅行では 10 時台発（4 便）、8 時台発（2 便）の午前、伊勢屋行では 18 時台発（10 便）、16 時台発（8 便）となっており、平日と比べやや遅めの時間帯で利用が多くなっています。

バス停別に見ると乗車が多いバス停は、平日とおおむね同傾向となっていますが、「金剛新」が最も多くなっています。

また、平日と同様に上下行ともに最終便の乗車が最も少なくなっています。

表 伊勢屋線 便別バス停別乗車人数（休日）

	1便	2便	4便	6便	9便	0※1	五百石駅 方面 合計	3便	5便	7便	8便	10便	11便	伊勢屋 方面 合計	往復 合計	
	白岩	伊勢屋	伊勢屋	伊勢屋	伊勢屋	伊勢屋		五百石駟	五百石駟	五百石駟	五百石駟	五百石駟	五百石駟			
	五百石駟	五百石駟	五百石駟	五百石駟	五百石駟	五百石駟		5:27発	12:52発	14:28発	16:45発	18:50発	不明※2			
伊勢屋						0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.020	
谷村口						0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
目桑						0.020	0.040	0.020	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.020	0.100	
六郎谷						0.000	0.000	0.020	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.020	
白岩	0.120	0.120	0.120	0.060	0.080	0.000	0.380									
白岩観音	0.000	0.040	0.020	0.080	0.000	0.000	0.140									
谷口	0.000	0.040	0.020	0.020	0.020	0.000	0.100									
四谷尾	0.000	0.120	0.020	0.040	0.040	0.000	0.220									
日中	0.020	0.140	0.000	0.000	0.000	0.000	0.140									
日中上野	0.000	0.000	0.040	0.020	0.020	0.000	0.080									
福田	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000									
西福田	0.000	0.180	0.160	0.040	0.000	0.000	0.380									
総合公園	0.000	0.000	0.000	0.000	0.040	0.100	0.140									
野沢	0.000	0.020	0.020	0.000	0.000	0.000	0.040									
金剛新	0.000	0.000	0.680	0.220	0.000	0.020	0.920									
江崎口	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000									
沢新	0.000	0.020	0.000	0.020	0.000	0.000	0.040									
上米沢	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000									
米沢	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000									
五百石	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000									
五百石駅	-	-	-	-	-	-	-									
合計	0.140	0.700	1.120	0.540	0.200	0.140	2.700	0.360	0.340	0.400	0.440	0.680	0.040	1.900	1.900	4.640

1日当たりの乗車人数	
比較的利用されているバス停	0.200人/（便・日）超
比較的利用されていないバス停	0.050人/（便・日）超 0.200人/（便・日）以下
特に利用されていないバス停	0.000人/（便・日）超 0.050人/（便・日）以下
全く利用されていないバス停	利用人数 0.000人/（便・日）
終点のバス停	
運行していないバス停	

町営バス利用状況（令和5年4月1日～令和6年3月31日）より作成

→※1 便番号が「0」で集計されていた便は便番号を「0」と記載している

起終点の発着時刻は令和5年度 GTFS データを参照し作成

→※2 時刻が確認できなかった部分については「不明」と記載した

② 北部循環線

- 五百石行では利田地区の住宅地、女川新行では「教育センター」の乗車が多くなっています。

平日 1 日当たりの乗車人数をみると、路線全体で五百石駅行では 11.6 人/日、女川新行では 0.6 人/日であり、五百石行の片道利用が多くなっています。

バス停別に見ると乗車が多いのは、7 時台発の五百石駅行では「曾我」や「立泉寺西口」、「大窪」などの利田地区の各住宅地であり、17 時台の女川新行では「教育センター前」となっています。

また、年間を通じて全く利用されていないバス停が約4割(30 のうち 12 バス停)となっています。

表 北部循環線 便別バス停別乗車人数 (平日のみ)

バス停名	1 便	2 便	往復 合計
	女川新 7:12発	五百石駅 17:28発	
女川新	0.000	-	0.000
女川新口	0.021	0.000	0.021
横江口	0.000	0.000	0.000
竹林	0.004	0.000	0.004
下新	0.337	0.000	0.337
さらら屋前	0.000	0.000	0.000
アルビス・ セリア前	0.000	0.000	0.000
若宮南口	0.000	0.000	0.000
さつき台	0.000	0.000	0.000
稚子塚西	0.004	0.000	0.004
北部小学校南口	0.000	0.000	0.000
ニツ塚西口	0.000	0.000	0.000
横沢	0.000	0.000	0.000
五郎丸	0.037	0.000	0.037
塙越	0.025	0.000	0.025
浅生	0.296	0.000	0.296
佐藤鉄工前	0.000	0.000	0.000
鋸ノ木	0.004	0.000	0.004
曾我	3.049	0.000	3.049
総曲輪	0.457	0.000	0.457
利田小学校西口	0.621	0.000	0.621
金屋	0.222	0.000	0.222
立泉寺西口	2.770	0.004	2.774
立泉寺東口	1.621	0.004	1.626
大窪	2.099	0.000	2.099
うめざわ内科前	0.000	0.029	0.029
役場西口	0.000	0.000	0.000
教育センター前	0.025	0.449	0.473
五百石	0.000	0.000	0.000
五百石駅	-	0.123	0.123
合計	11.593	0.609	12.202

凡例	1 日当たりの乗車人数
比較的利用されているバス停	0.200人/ (便・日) 超
比較的利用されていないバス停	0.050人/ (便・日) 超 0.200人/ (便・日) 以下
特に利用されていないバス停	0.000人/ (便・日) 超 0.050人/ (便・日) 以下
全く利用されていないバス停	利用人数 0.000人/ (便・日)
終点のバス停	
運行していないバス停	

町営バス利用状況（令和5年4月1日～令和6年3月31日）より作成

③ 吉峰線

- 上段地区と五百石地区の両地区からの乗車が多くなっています。

平日 1 日当たりの乗車人数をみると、路線全体で五百石駅行では 9.8 人/日、吉峰行では 9.7 人/日となっています。

便別に見ると乗車が多いのは、五百石駅行では 12 時台発（5 便）、8 時台発（1 便）であり、吉峰行では 9 時台発（2 便）、11 時台発（4 便）となっています。

バス停別に見ると乗車が多いのは、五百石駅行では「吉峰」、「芦見」の上段地区の集落であり、吉峰行では「五百石駅」や「陶農館前」となっています。

表 吉峰線 便別バス停別乗車人数（平日）

バス停名	1便	3便	5便	7便	8便	10便	五百石駅 方面 合計	2便	4便	6便	9便	吉峰 方面 合計	往復 合計
	上末	吉峰	吉峰	吉峰	吉峰	吉峰		五百石駅	五百石駅	五百石駅	五百石駅		
	8:31発	10:24発	12:49発	14:12発	15:23発	16:49発		9:46発	11:28発	13:35発	16:12発		
五百石駅	五百石駅	五百石駅	五百石駅	五百石駟	五百石駟	17:18着	合計	吉峰	吉峰	吉峰	吉峰	合計	往復 合計
8:56着	10:53着	13:18着	14:41着	15:52着	17:18着		10:16着	11:58着	14:05着	16:42着			
吉峰	0.078	2.626	1.403	1.580	0.123	5.811	-	-	-	-	-	5.811	
墓地公園	0.000	0.053	0.021	0.029	0.008	0.111	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.111	
上末	0.214	0.053	0.004	0.004	0.000	0.280	0.074	0.008	0.000	0.000	0.082	0.362	
上瀬戸	0.000	0.004	0.000	0.000	0.000	0.004	0.029	0.004	0.000	0.000	0.033	0.037	
芦見	0.486	0.132	0.210	0.004	0.008	0.004	0.144	0.029	0.012	0.000	0.185	1.029	
陶農館前	0.086	0.198	0.029	0.004	0.008	0.029	0.309	0.000	0.000	0.000	0.309	0.663	
上官	0.049	0.012	0.004	0.004	0.008	0.016	0.008	0.016	0.000	0.000	0.025	0.119	
長屋	0.103	0.000	0.004	0.004	0.000	0.000	0.169	0.000	0.000	0.000	0.169	0.280	
石坂口	0.049	0.000	0.008	0.000	0.000	0.000	0.004	0.000	0.000	0.000	0.004	0.062	
上中	0.506	0.000	0.004	0.000	0.000	0.029	0.041	0.008	0.000	0.004	0.053	0.593	
西福田	0.062	0.025	0.091	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.177	
福田	0.000	0.025	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.025	
日中上野	0.021	0.025	0.016	0.025	0.053	0.012	0.000	0.058	0.012	0.000	0.070	0.222	
日中・柴山	0.029	0.218	0.004	0.004	0.004	0.004	0.000	0.000	0.004	0.000	0.004	0.267	
上女川新	0.177	0.070	0.016	0.000	0.004	0.004	0.021	0.000	0.000	0.004	0.025	0.296	
東野	0.033	0.004	0.008	0.000	0.000	0.008	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.053	
野町	0.107	0.099	0.053	0.041	0.012	0.012	0.198	0.029	0.008	0.004	0.239	0.564	
下米沢	0.305	0.033	0.021	0.008	0.004	0.000	0.066	0.016	0.012	0.000	0.095	0.465	
五百石駅	-	-	-	-	-	-	2.679	3.498	0.877	1.358	8.412	8.412	
合計	2.226	0.975	3.152	1.523	1.712	0.255	9.844	3.741	3.667	0.926	1.370	9.704	19.547

凡例	1 日当たりの乗車人数
比較的利用されているバス停	0.200人/（便・日）超
比較的利用されていないバス停	0.050人/（便・日）超 0.200人/（便・日）以下
特に利用されていないバス停	0.000人/（便・日）超 0.050人/（便・日）以下
全く利用されていないバス停	利用人数 0.000人/（便・日）
終点のバス停	
運行していないバス停	

町営バス利用状況（令和5年4月1日～令和6年3月31日）より作成

休日 1 日当たりの乗車人数をみると、路線全体で五百石駅行では 5.2 人/日、吉峰行では 5.6 人/日となっています。

便別に見ると乗車が多いのは、五百石駅行では 12 時台発（5 便）、14 時台発（7 便）であり、吉峰行では平日と同様に 9 時台発（2 便）、11 時台発（4 便）となっています。

バス停別に見ると乗車が多いのは、五百石駅行では「吉峰」や「上女川新」であり、吉峰行では「五百石駅」や「陶農館前」となっています。

表 吉峰線 便別バス停別乗車人数（休日）

バス停名	1便	3便	5便	7便	8便	10便	五百石駅 方面 合計	2便	4便	6便	9便	吉峰 方面 合計	往復 合計
	吉峰	吉峰	吉峰	吉峰	吉峰	吉峰		五百石駅	五百石駅	五百石駟	五百石駅		
	8:31発	10:24発	12:49発	14:12発	15:23発	16:49発		9:46発	11:28発	13:35発	16:12発		
	五百石駅	五百石駅	五百石駟	五百石駟	五百石駟	五百石駟		吉峰	吉峰	吉峰	吉峰		
	8:56着	10:53着	13:18着	14:41着	15:52着	17:18着		10:16着	11:58着	14:05着	16:42着		
吉峰	0.000	0.000	1.306	1.417	0.917	0.028	3.667	-	-	-	-	-	3.667
墓地公園	0.000	0.000	0.056	0.000	0.000	0.000	0.056	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.056
上末	0.028	0.028	0.000	0.000	0.000	0.000	0.056	0.056	0.000	0.000	0.000	0.056	0.111
上瀬戸	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.028	0.000	0.000	0.000	0.028	0.028
芦見	0.000	0.111	0.083	0.000	0.000	0.000	0.194	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.194
陶農館前	0.000	0.083	0.000	0.000	0.000	0.000	0.083	0.083	0.306	0.000	0.000	0.389	0.472
上官	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
長屋	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.111	0.000	0.000	0.000	0.111	0.111
石坂口	0.000	0.028	0.000	0.000	0.028	0.000	0.056	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.056
上中	0.000	0.028	0.000	0.000	0.000	0.000	0.028	0.056	0.000	0.000	0.000	0.056	0.083
西福田	0.000	0.028	0.083	0.000	0.000	0.000	0.111	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.111
福田	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
日中上野	0.000	0.000	0.028	0.000	0.056	0.056	0.139	0.000	0.028	0.028	0.000	0.056	0.194
日中・柴山	0.000	0.083	0.000	0.028	0.000	0.000	0.111	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.111
上女川新	0.000	0.028	0.278	0.083	0.000	0.028	0.417	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.417
東野	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
野町	0.028	0.028	0.000	0.028	0.000	0.000	0.083	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.083
下米沢	0.028	0.083	0.000	0.000	0.083	0.028	0.222	0.056	0.000	0.000	0.056	0.111	0.333
五百石駅	-	-	-	-	-	-	-	2.333	1.222	0.528	0.750	4.833	4.833
合計	0.083	0.528	1.833	1.556	1.083	0.139	5.222	2.722	1.556	0.556	0.806	5.639	10.861

凡例	1日当たりの乗車人数
比較的利用されているバス停	0.200人/（便・日）超
比較的利用されていないバス停	0.050人/（便・日）超 0.200人/（便・日）以下
特に利用されていないバス停	0.000人/（便・日）超 0.050人/（便・日）以下
全く利用されていないバス停	利用人数 0.000人/（便・日）
終点のバス停	
運行していないバス停	

町営バス利用状況（令和5年4月1日～令和6年3月31日）より作成

④ 芦嶋寺線

・芦嶋寺集落と千垣駅の両方面からの乗車が多くなっています。

平日1日当たりの乗車人数をみると、路線全体で千垣駅行では5.1人/日、芦嶋寺行では5.8人/日となっています。

便別に見ると、千垣駅行では7時台発（2便）が最も多く、次いで8時台発（4便）、6時台発（1便）となっており、芦嶋寺行では8時台発（3便）、14時台発（11便）で多くなっています。

バス停別に見ると乗車が多いのは、千垣駅行では「雄山神社前」や「芦嶋寺口」の芦嶋寺集落であり、芦嶋寺行では「千垣駅」となっています。

休日1日当たりの乗車人数をみると、路線全体で千垣駅行では3.9人/日、芦嶋寺行では6.0人/日となっています。

便別に見ると、千垣駅行では7時台発（2便）が平日と同様に最も多く、次いで11時台発（7便）、10時台発（6便）となっており、芦嶋寺行では8時台発（3便）、13時台発（9便）で多くなっています。

バス停別に見ると、平日とおおむね同傾向となっています。

平日の千垣駅 20時台発（20便）と休日の芦嶋寺 18時台発（18便）は、年間を通じて全く利用されていません。

表 芦嶋寺線 便別バス停別乗車人数（平日）

バス停名	1便	2便	4便	6便	7便	8便	10便	12便	14便	16便	18便	千垣駅 方面 合計	3便	5便	9便	11便	13便	15便	17便	19便	20便	20便	芦嶋寺 方面 合計	往復 合計
	芦嶋寺		8:03	10:11	13:41	14:40	15:23	17:07	18:09	19:07	20:05	20:08												
芦嶋寺	6:27	7:30	8:27	10:50	11:58	13:07	14:08	15:04	16:01	17:37	18:33													
千垣駅前	6:33	7:36	8:33	10:56	12:04	13:13	14:14	15:10	16:07	17:43	18:39													
合計	0.654	1.720	0.699	0.634	0.366	0.163	0.203	0.264	0.220	0.191	0.012	5.126	1.602	0.415	0.874	1.175	0.423	0.455	0.260	0.329	0.276	0.000	5.809	10.935
芦嶋寺	0.020	0.008	0.012	0.154	0.085	0.037	0.020	0.024	0.033	0.037	0.004	0.435	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.435
雄山神社前	0.622	0.667	0.057	0.220	0.199	0.118	0.134	0.228	0.187	0.154	0.008	2.593	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	2.593
芦嶋寺口	0.008	1.045	0.098	0.199	0.045	0.000	0.008	0.000	0.000	0.000	0.000	1.402	0.000	0.000	0.000	0.004	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.004	1.407
芦嶋ふるさと交流館前	0.000	0.000	0.065	0.012	0.004	0.000	0.037	0.000	0.000	0.000	0.000	0.118	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.118
小見口	0.004	0.000	0.467	0.049	0.033	0.008	0.004	0.012	0.000	0.000	0.000	0.577	0.004	0.008	0.000	0.000	0.008	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.598
千垣駅前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1.598	0.407	0.874	1.175	0.419	0.447	0.260	0.329	0.276	0.000	5.785	5.785
合計	0.654	1.720	0.699	0.634	0.366	0.163	0.203	0.264	0.220	0.191	0.012	5.126	1.602	0.415	0.874	1.175	0.423	0.455	0.260	0.329	0.276	0.000	5.809	10.935

表 芦嶋寺線 便別バス停別乗車人数（休日）

バス停名	1便	2便	3便	6便	7便	8便	10便	12便	14便	16便	18便	千垣駅 方面 合計	3便	5便	9便	11便	13便	15便	17便	19便	20便	20便	芦嶋寺 方面 合計	往復 合計
	芦嶋寺		8:03	10:11	13:41	14:40	15:23	17:07	18:09	19:07	20:05	20:08												
芦嶋寺	6:27	7:30	8:27	10:50	11:58	13:07	14:08	15:04	16:01	17:37	18:33													
千垣駅前	6:33	7:36	8:33	10:56	12:04	13:13	14:14	15:10	16:07	17:43	18:39													
合計	0.045	1.303	0.318	0.545	0.621	0.318	0.348	0.333	0.030	0.030	0.000	3.894	1.545	0.879	1.545	1.288	0.333	0.152	0.106	0.076	0.030	0.015	5.909	9.864
芦嶋寺	0.030	0.000	0.000	0.045	0.091	0.106	0.076	0.076	0.015	0.000	0.000	0.439	-	-	-	0.045	*	-	-	-	-	0.045	0.485	
雄山神社前	0.015	0.273	0.121	0.106	0.364	0.152	0.273	0.227	0.015	0.030	0.000	1.576	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	1.576	
芦嶋寺口	0.000	1.030	0.030	0.333	0.091	0.015	0.000	0.015	0.000	0.000	0.000	1.515	0.000	0.000	0.000	0.000	0.015	0.000	0.000	0.000	0.000	0.015	1.530	
芦嶋ふるさと交流館前	0.000	0.000	0.000	0.030	0.015	0.045	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.091	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.091	
小見口	0.000	0.000	0.167	0.030	0.061	0.000	0.000	0.015	0.000	0.000	0.000	0.273	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.273	
千垣駅前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1.545	0.879	1.545	1.288	0.288	0.136	0.106	0.076	0.030	0.015	5.909	5.909

凡例	1日当たりの乗車人数
比較的利用されているバス停	0.200人/（便・日）超
比較的利用されていないバス停	0.050人/（便・日）超 0.200人/（便・日）以下
特に利用されていないバス停	0.000人/（便・日）超 0.050人/（便・日）以下
全く利用されていないバス停	利用人数 0.000人/（便・日）
終点のバス停	

⑤ 利田・大森線

・午前と午後の早い時間帯の利用が多くなっています。

平日 1 日当たりの乗車人数をみると、路線全体で吉峰行では 4.6 人/日、塚越行では 7.5 人/日となっています。

便別に見ると乗車が多いのは、吉峰行では 8 時台発（1 便）、12 時台発（6 便）であり、塚越（五百石駅）行では 9 時台発（2 便）、13 時台発（7 便）となっています。

バス停別に見ると乗車が多いのは、吉峰行では「五百石駅西口」や「西大森北」、「前沢 7 区」「常願寺ハイツ」など各地区の住宅地であり、塚越行では「吉峰」「教育センター前」「岩崎寺駅」となっています。

また、年間を通じて全く利用のないバス停（3箇所）が存在しています。

凡例	1 日当たりの乗車人数
比較的利用されているバス停	0.200人/（便・日）超
比較的利用されていないバス停	0.050人/（便・日）超 0.200人/（便・日）以下
特に利用されていないバス停	0.000人/（便・日）超 0.050人/（便・日）以下
全く利用されていないバス停	利用人数 0.000人/（便・日）
終点のバス停	
運行していないバス停	
合計	2.391 0.082 1.156 0.918 0.049 4.597

町営バス利用状況（令和5年4月1日～令和6年3月31日）より作成

表 利田・大森線（平日）

バス停名	1便	3便	6便	8便	10便	吉峰 方面 合計	2便	4便	5便	7便	9便	塚越 方面 合計	往復 合計	
	塚越 8:30発	五百石駅西口 10:21発	塚越 12:30発	塚越 14:50発	塚越 17:10発			4便	5便	7便	9便			
	吉峰 9:30着	常願寺ハイツ 10:46着	吉峰 13:30着	吉峰 15:50着	吉峰 17:29着			2便	4便	5便	7便	9便		
塚越	0.008		0.012	0.004	0.000	0.025							0.000	0.025
浅生	0.053		0.004	0.008	0.000	0.066		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.066
佐藤鉄工前	0.132		0.000	0.000	0.000	0.132		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.132
鉢ノ木	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000
曾我	0.132		0.016	0.000	0.000	0.148		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.148
シヤ立山店 ジ'ヨーシ立山店	0.000		0.008	0.062	0.021	0.091		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.091
総曲輪	0.473		0.008	0.004	0.000	0.486		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.486
利田小学校前	0.078		0.000	0.004	0.004	0.086		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.086
五郎丸	0.099		0.021	0.037	0.004	0.160		0.000	0.000	0.000	0.004		0.004	0.165
湯めごち前	0.000		0.021	0.082	0.021	0.123		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.123
横沢口	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000
日水	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.004
立泉寺東口	0.033		0.004	0.025	0.000	0.062		0.000	0.000	0.000	0.008		0.008	0.070
大塙	0.021		0.008	0.021	0.000	0.049		0.000	0.000	0.000	0.012		0.012	0.062
うめざわ内科前	0.004		0.000	0.008	0.000	0.012		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.012
五百石駅西口	0.029	0.012	0.481	0.267	-	0.790		0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.790
役場西口	0.008	0.008	0.053	0.058	0.128			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.181
前沢 7 区	0.358	0.053	0.021	0.152	0.584			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.695
教育センター前								0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.259
大阪屋ショッピングセンター	0.041	0.008	0.091	0.021	0.160			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.259
道新	0.004	0.000	0.000	0.000	0.004			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.004
本郷島口	0.021	0.000	0.000	0.000	0.021			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.029
藏本新	0.004	0.000	0.000	0.000	0.004			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.177
高原八ツ屋	0.132	0.000	0.021	0.000	0.152			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.346
西大森北	0.716	0.000	0.000	0.004	0.720			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.868
西大森	0.016	0.000	0.008	0.004	0.029			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.235
東大森	0.000	0.000	0.004	0.000	0.004			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.033
大清水	0.004	0.000	0.000	0.000	0.004			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.016
大森口	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000
大橋	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.016
三ツ塚新	0.004	0.000	0.000	0.000	0.004			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.033
一夜泊	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.029
野村口	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.021
末三賀西部	0.000	0.000	0.000	0.004	0.004			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.008
常願寺ハイツ	0.000	-	0.325	0.140	0.465			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.642
岩崎野	0.000		0.000	0.000	0.000			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.041
岩崎寺	0.000		0.000	0.000	0.000			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.033
岩崎寺駅	0.012		0.049	0.012	0.074			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.116
横江野開口	0.000		0.000	0.000	0.000			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.025
東中野新	0.000		0.000	0.000	0.000			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.695
杣津	0.008		0.000	0.000	0.008			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.222
吉峰	-		-	-	-			0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	1.778
合計	2.391	0.082	1.156	0.918	0.049	4.597		2.449	0.383	0.510	2.551	1.597	7.490	12.086

⑥ 新川・下段線

- 他の路線と比べ、比較的いずれの時間帯も利用があります。

平日 1 日当たりの乗車人数をみると、路線全体で吉峰行では 9.5 人/日、虫谷行では 7.7 人/日となっています。

便別に見ると、吉峰行ではおおむね同じ乗車数であり、虫谷行では 13 時台発（5 便）の乗車が多くなっています。

バス停別に見ると乗車が多いのは、吉峰行では「アルビス前」や「五百石駅」であり、虫谷行では「吉峰」や「米道」となっています。

また、年間を通じて全く利用のないバス停（女川新口）が存在しています。

表 新川・下段線 便別バス停別乗車人数（平日のみ）

バス停名	1便	4便	6便	吉峰 方面 合計	2便	3便	5便	7便	虫谷 方面 合計	往復 合計
	虫谷 9:10発 10:07着	虫谷 12:25発 13:22着	虫谷 14:58発 15:55着		吉峰 10:20発 10:46着	五百石駅 11:49発 12:20着	吉峰 13:46発 14:43着	吉峰 16:05発 17:02着		
虫谷	0.099	0.119	0.033	0.251		-	-	-	-	0.251
谷口東	0.004	0.004	0.004	0.012		0.000	0.000	0.000	0.000	0.012
四谷尾	0.000	0.000	0.004	0.004		0.000	0.000	0.000	0.000	0.004
日中	0.033	0.021	0.033	0.086		0.000	0.000	0.004	0.004	0.091
女川新口	0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
女川新	0.053	0.008	0.008	0.070		0.000	0.000	0.000	0.000	0.070
横江口	0.004	0.000	0.000	0.004		0.000	0.000	0.000	0.000	0.004
高原保育園前	0.004	0.000	0.000	0.004		0.000	0.000	0.000	0.000	0.004
高原	0.053	0.025	0.140	0.218		0.000	0.000	0.000	0.000	0.218
辻	0.004	0.000	0.008	0.012		0.000	0.004	0.000	0.004	0.016
アルビス前	0.000	1.016	2.514	3.531		0.053	0.070	0.152	0.276	3.807
若宮南口	0.095	0.016	0.033	0.144		0.000	0.008	0.000	0.008	0.152
若宮	0.148	0.033	0.037	0.218		0.144	0.412	0.000	0.556	0.774
寺田西	0.066	0.000	0.000	0.066		0.012	0.016	0.000	0.029	0.095
稚子塚東	0.152	0.004	0.000	0.156		0.008	0.021	0.000	0.029	0.185
沢端	0.082	0.074	0.000	0.156		0.041	0.021	0.000	0.062	0.218
下米沢北口	0.062	0.008	0.021	0.091		0.272	0.132	0.000	0.403	0.494
五百石	0.025	0.008	0.000	0.033		0.284	0.008	0.004	0.296	0.329
五百石駅	1.185	1.218	0.317	2.720		-	0.519	0.202	0.189	0.909
商工会館前	0.000	0.086	0.128	0.214		0.012	0.004	0.004	0.021	0.235
消防署前	0.156	0.021	0.004	0.181		0.004	0.037	0.000	0.041	0.222
榎町	0.284	0.123	0.000	0.407		0.099	0.358	0.000	0.457	0.864
大阪屋ショッピングセンター	0.037	0.012	0.008	0.058		0.136	0.000	0.000	0.136	0.193
立山友情館前	0.062	0.128	0.000	0.189		0.000	0.016	0.029	0.045	0.235
金剛寺	0.004	0.000	0.000	0.004		0.000	0.000	0.021	0.021	0.025
上金剛寺	0.041	0.004	0.000	0.045		0.062	0.025	0.000	0.086	0.132
米道	0.560	0.021	0.000	0.580		0.346	1.193	0.008	1.547	2.128
末谷口	0.000	0.008	0.000	0.008		0.053	0.033	0.000	0.086	0.095
吉峰	-	-	-	-		0.218	1.593	0.823	2.634	2.634
合計	3.214	2.959	3.292	9.465		0.930	1.333	4.152	1.235	7.650
										17.115

凡例	1 日当たりの乗車人数
比較的利用されているバス停	0.200 人/（便・日）超
比較的利用されていないバス停	0.050 人/（便・日）超 0.200 人/（便・日）以下
特に利用されていないバス停	0.000 人/（便・日）超 0.050 人/（便・日）以下
全く利用されていないバス停	利用人数 0.000 人/（便・日）
終点のバス停	
運行していないバス停	

町営バス利用状況（令和5年4月1日～令和6年3月31日）より作成

(3) ビッグデータを活用した移動実績の分析

① 概要

- ・ビッグデータを活用し 20 歳から 60 歳の移動実績を分析しました。

ビッグデータを活用し、20 歳から 60 歳の町民や来訪者の移動実態を分析しました。

○分析目的 町民及び来訪者の移動実態（出発地、目的地、交通手段※1、移動目的※2等）を把握

○活用データ ブログウォッチャー社データ（約 140 の特定アプリからの取得データ）

○分析対象 出発地あるいは到着地が立山町の特定アプリ利用者（全国の 20～60 歳代）

○抽出期間 令和 6 年 10 月 6 日(日)～令和 6 年 10 月 12 日(土)

※1 交通手段：歩行・自転車・自動車（バス含む）・鉄道

※2 移動目的：通勤通学・業務・観光・その他（国総研の分類に準拠）

以下では、移動目的別の移動実績を整理しています（月曜日から金曜日を平日、土曜日及び日曜日を休日として集計）。

② 通勤・通学移動

- 平日・休日ともに、五百石市街地及びその周辺や町北部の工業集積地や住宅地などで移動が多くなっています。
- 平日・休日ともに自動車（路線バス含む）による移動が全体の約7割を占めています。

平日の発地及び着地ともに、従業者や事業所が多い五百石市街地や（主）富山立山魚津線沿線、利田地区の工業集積地や（主）富山立山公園線周辺に位置する住宅、新川地区の住宅地の一部、立山駅周辺、下段地区の住宅地の一部で多い傾向があるとともに、利田地区や新川地区、下段地区に立地する大規模小売店舗や五百石市街地の商業施設集積地、利田地区や大森地区の保育園や小学校、釜ヶ渕地区や下段地区の工業地周辺、立山地区の美女平駅周辺でも多くなっています。

休日の発地及び着地は、平日と比較して発地及び着地の件数が多い地域が少ない状況です。休日の着地は、従業者や事業所が多い五百石市街地の一部や立山駅周辺で多い傾向があるとともに、利田地区や新川地区、下段地区に立地する大規模小売店舗や、立山地区や立山町に隣接する舟橋村に立地する温浴施設、釜ヶ渕地区の小学校でも多くなっています。休日の発地は、休日の着地と比較して、立山地区や立山町に隣接する舟橋村に立地する温浴施設や五百石地区の集落の一部で少ない一方で、利田地区の工業地の一部や立山地区の業務施設の一部、美女平駅の周辺で多くなっています。

なお、移動目的が「通勤通学」の移動手段については、平日・休日ともに自動車（路線バスを含む）での移動が全体の約7割を占めています。

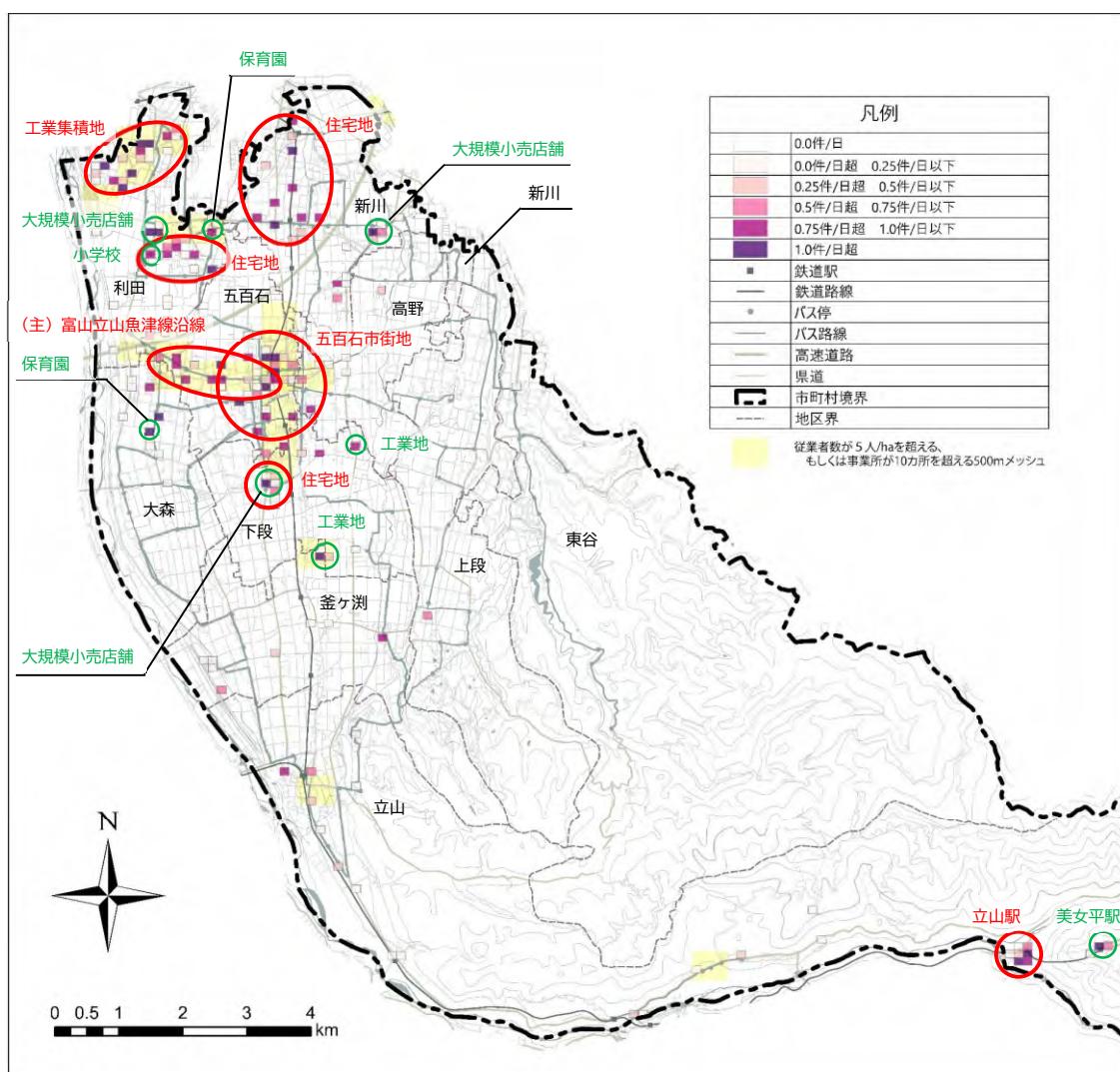


図 平日（令和6年10月7日～10月11日）通勤・通学移動の着地 125m メッシュ分布図（位置情報データ）

③ その他移動（買い物等）

- 平日・休日ともに、夜間人口や昼間人口が多い五百石市街地及びその周辺や町北部の工業集積地や住宅地などとともに、商業集積地などで移動が多くなっています。
- 休日は、上記に加え、運動公園やゴルフ場などでも移動が多くなっています。
- 平日・休日ともに自動車（路線バス含む）による移動が全体の約7割を占めています。

平日の発地及び着地とともに、夜間人口や昼間人口が多い五百石市街地や（主）富山立山魚津線沿線、利田地区の（主）富山立山公園線周辺に位置する工業集積地や住宅地、下段地区の住宅地の一部、新川地区の住宅地の一部、立山地区の一部（岩崎寺や芦嶋寺）で多い傾向があるとともに、主な目的地である、利田地区や新川地区、下段地区に立地する大規模小売店舗や五百石市街地の商業施設集積地、立山町に隣接する舟橋村に立地する温浴施設、大森地区、下段地区、上段地区の工業地周辺、立山駅周辺でも多くなっています。

なお、移動目的が「その他」の移動手段については、平日・休日ともに自動車（路線バスを含む）での移動が全体の約7割を占めています。

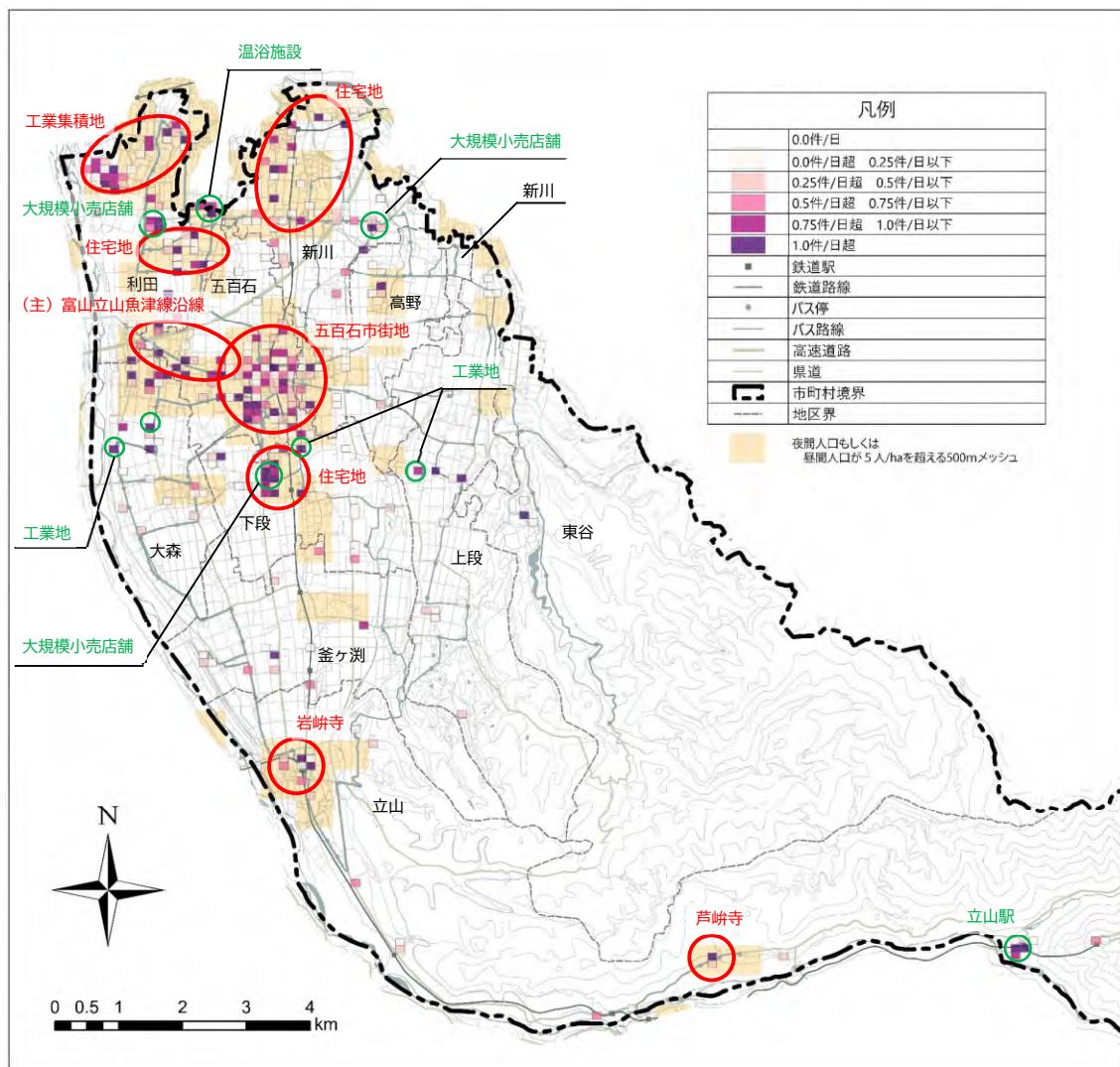


図 平日（令和6年10月7日～10月11日）その他移動（買い物等）の着地 125m メッシュ分布図（位置情報データ）

休日の発地及び着地とともに、夜間人口や昼間人口が多い五百石市街地や（主）富山立山魚津線沿線、新川地区の住宅地の一部、利田地区の（主）富山立山公園線周辺に位置する住宅地、下段地区の住宅地の一部、立山地区の一部（岩崎寺や芦嶋寺）、釜ヶ瀬地区の住宅地の一部で多い傾向があるとともに、主な目的地である、利田地区や新川地区、下段地区に立地する大規模小売店舗や五百石市街地の商業施設集積地、利田地区、上段地区、高野地区の工業地周辺、上段地区の総合運動公園やゴルフ場、立山地区や立山町に隣接する舟橋村に立地する温浴施設、立山地区の商業施設や立山駅周辺でも多くなっています。

なお、移動目的が「その他」の移動手段については、平日・休日ともに自動車（路線バスを含む）での移動が全体の約7割を占めています。

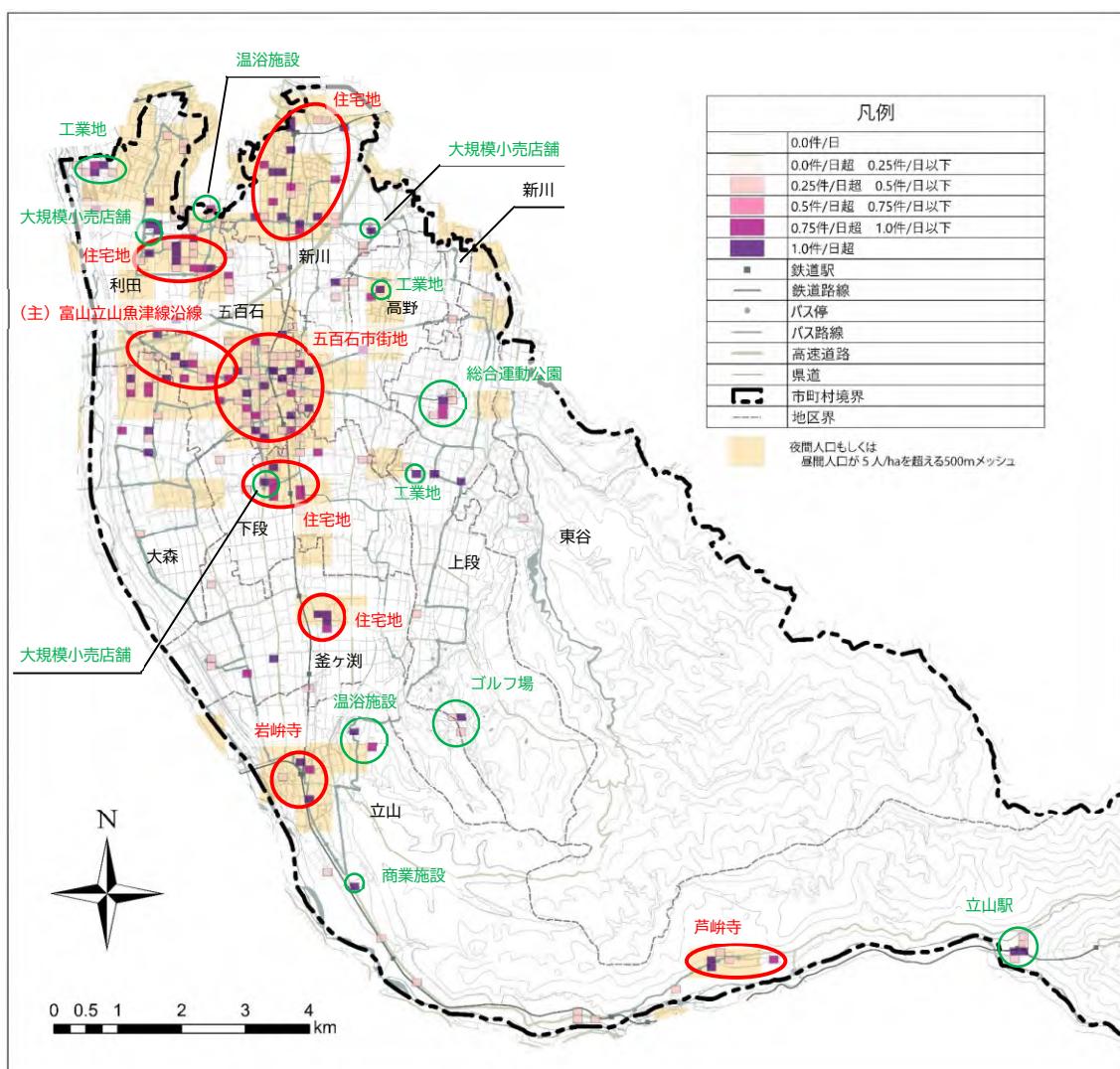


図 休日（令和6年10月6日、10月12日）その他移動（買い物等）の着地 125m メッシュ分布図（位置情報データ）

④ 業務移動

- 平日・休日ともに、五百石市街地及びその周辺や町北部の工業集積地などで移動が多くなっています。
- 自動車（路線バス含む）による移動が、平日で全体の約6割、休日で約7割を占めています。

平日の着地は、従業者や事業所が多い五百石市街地や利田地区の工業集積地で多い傾向があるとともに、利田地区や新川地区、下段地区に立地する大規模小売店舗や五百石市街地の商業施設、五百石市街地や釜ヶ渕地区の工業地周辺、立山駅、美女平駅でも多くなっています。平日の発地は上記に加えて、立山地区の商業施設や釜ヶ渕地区のごみ処理施設で多くなっています。

休日の発地及び着地は、平日と比較して発地及び着地の件数が多い地域が少ない状況です。休日の着地は、立山駅周辺や五百石地区の役場周辺、立山地区の業務施設で多い傾向があります。休日の発地は、着地と比較して、立山地区の業務施設で少ない一方で、五百石地区の集落の一部で多くなっています。

なお、移動目的が「業務」の移動手段については、自動車（路線バスを含む）での移動が平日で全体の約6割、休日で約7割を占めています。

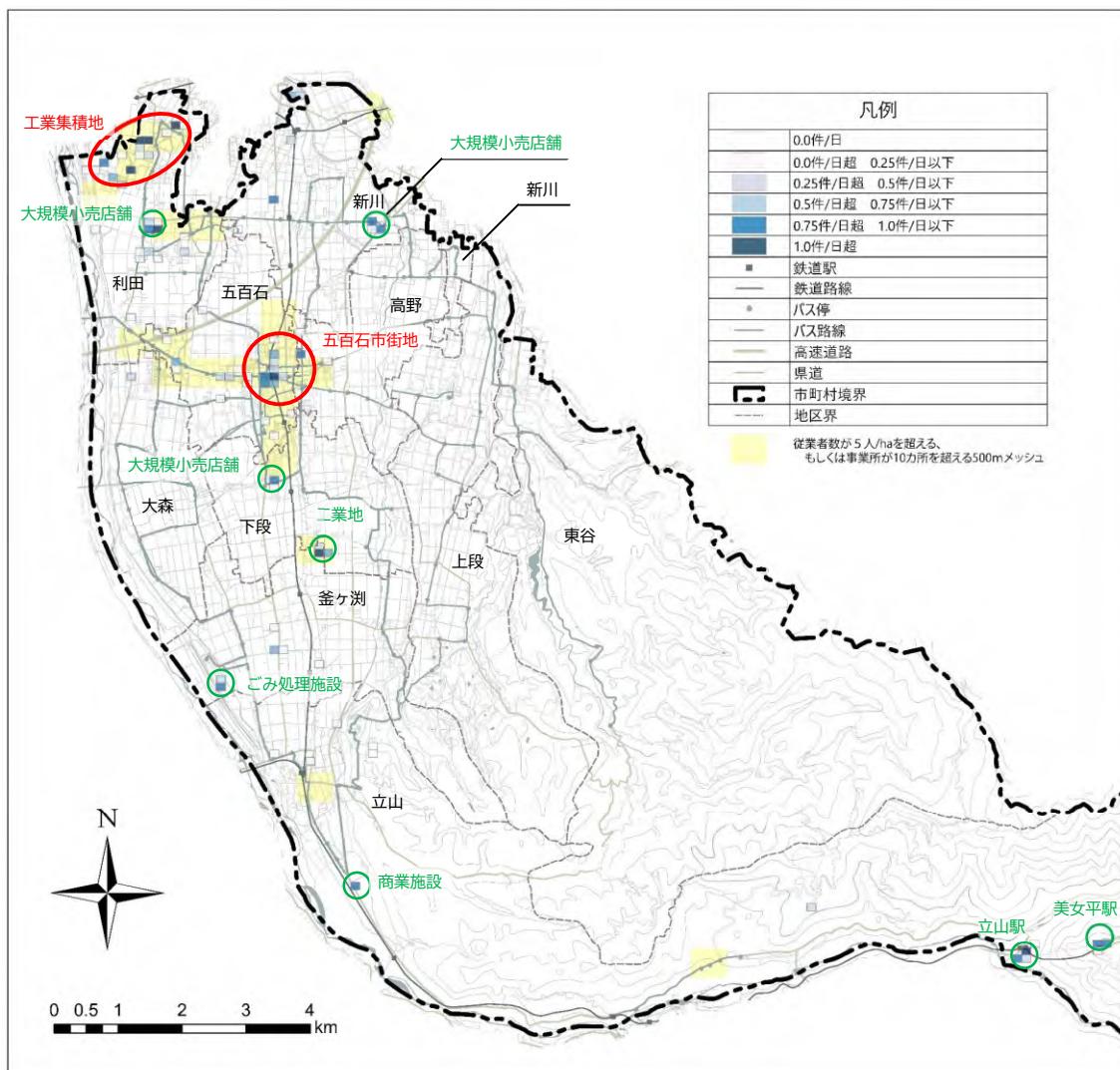


図 平日（令和6年10月7日～10月11日）業務移動の発地 125m メッシュ分布図（位置情報データ）

⑤ 観光移動

- ・平日・休日ともに、立山黒部アルペンルートや五百石市街地などで移動が多くなっています。
- ・休日は、上記に加え、運動公園やゴルフ練習場などでも移動が多くなっています。
- ・平日・休日ともに自動車（路線バス含む）による移動が全体の約6割を占めるほか、鉄道が全体の約4分の1を占めています。

平日の発地及び着地とともに、室堂駅やその周辺の宿泊施設、黒部ダム周辺、立山駅や美女平駅、五百石市街地で多い傾向があるとともに、利田地区や下段地区に立地する大規模小売店舗や立山地区の宿泊施設周辺、利田地区の工業地の一部、五百石地区の老人ホームでも多くなっています。

なお、移動目的が「観光」の移動手段については、鉄道での移動が全体の約1／4を占めており、他の目的と比較して多いものの、自動車（路線バスを含む）での移動が全体の約6割を占めています。

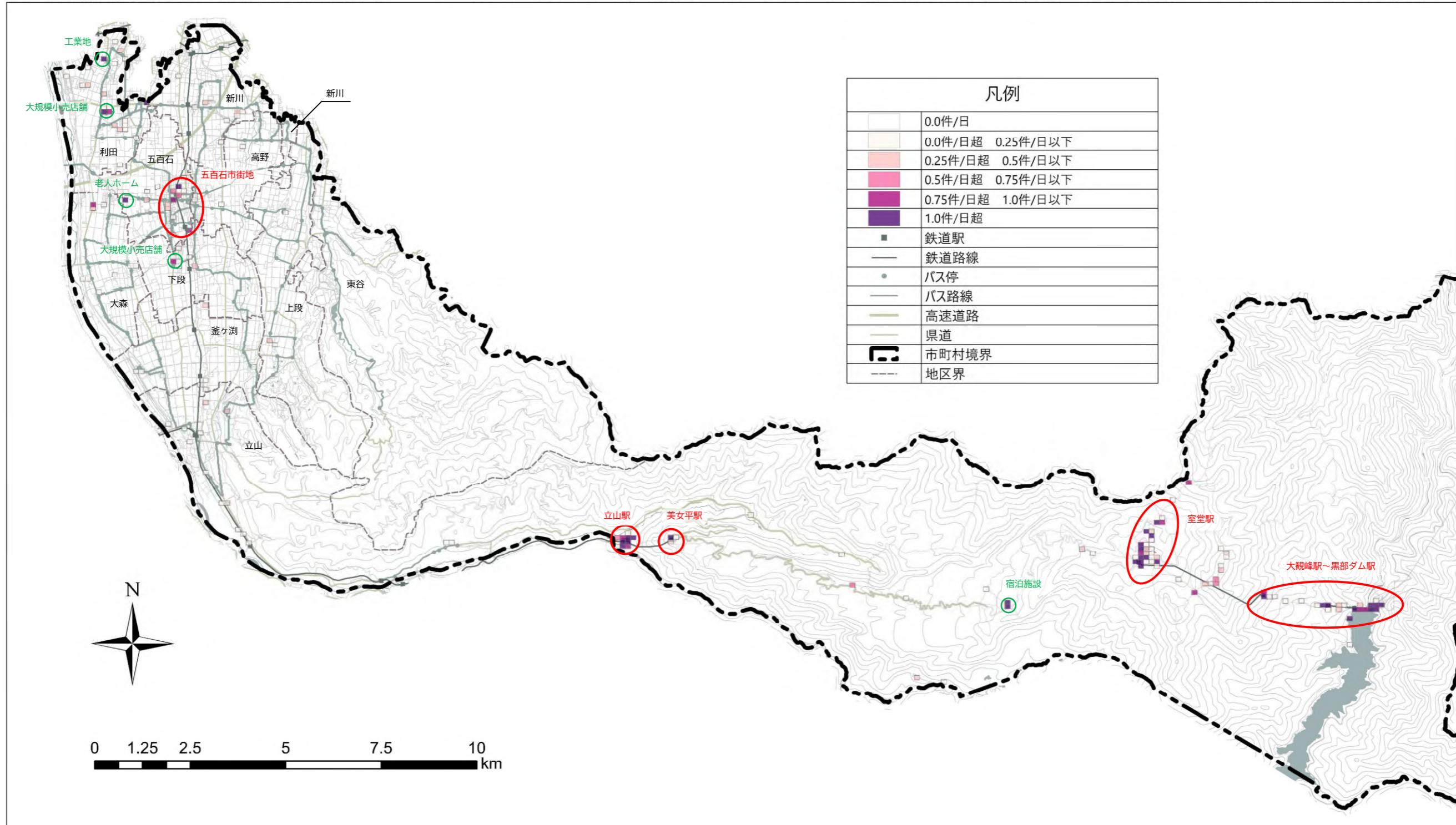


図 平日（令和6年10月6日～10月11日）観光移動の着地 125m メッシュ分布図（位置情報データ）

休日の着地は、室堂駅やその周辺の宿泊施設、黒部ダム周辺、立山駅や美女平駅、利田地区の商業施設周辺、上段地区の総合運動公園周辺、五百石市街地の住宅の一部で多い傾向があるとともに、新川地区や下段地区に立地する大規模小売店舗や立山地区の温浴施設や商業施設周辺でも多くなっています。休日の発地は上記に加えて、利田地区のゴルフ練習場で多くなっています。

なお、移動目的が「観光」の移動手段については、平日と同様に、鉄道での移動が全体の約1／4を占めており、他の目的と比較して多いものの、自動車（路線バスを含む）での移動が全体の約6割を占めています。

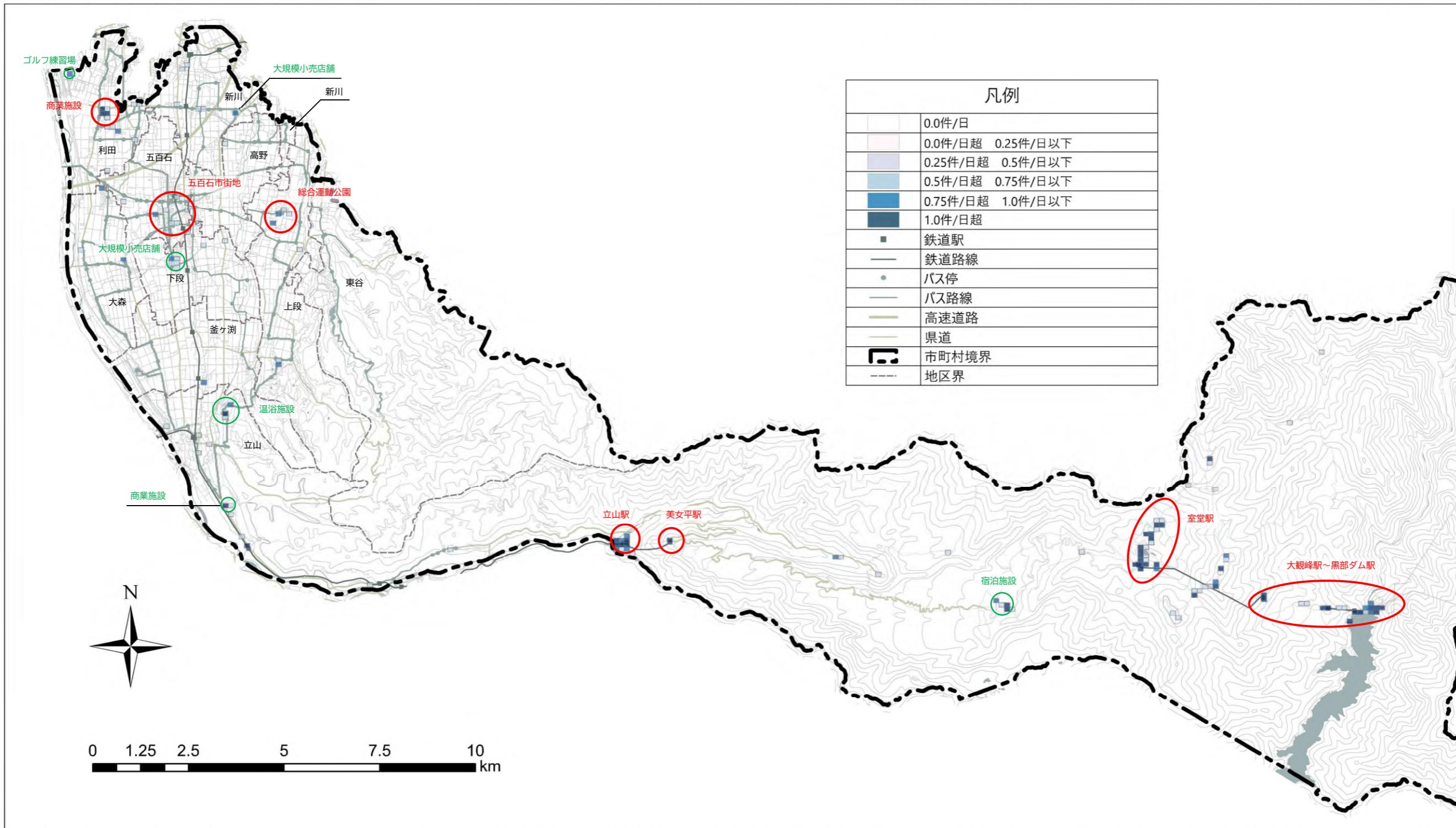


図 休日（令和6年10月6日、10月12日）観光移動の発地 125m メッシュ分布図（位置情報データ）

(4) ビッグデータを活用した転換需要に関する分析

① 概要

・ビッグデータを活用し公共交通への利用に転換見込みのある層の詳しい移動実態を分析しました。

町民アンケート調査で、移動の目的ごとに「現在利用している移動手段から公共交通の利用に転換可能か」の問い合わせに対する回答のうち「転換できる」若しくは「対策があれば転換できる」を転換見込みのある回答とし、転換見込みのある回答の割合が高い年代及び移動目的の層を抽出しました。

表 「現在ご利用の移動手段から公共交通の利用に転換可能か」の問い合わせに対する回答の集計結果

項目	通勤・通学移動					その他移動（買い物等）※				
	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代
転換できる	4	5	0	5	9	10	9	7	10	25
対策があれば転換できる	5	9	14	24	32	8	21	31	68	99
転換できない	21	35	49	84	78	42	70	89	156	163
合計	30	49	63	113	119	60	100	127	234	287
割合	30.0%	28.6%	22.2%	25.7%	34.5%	30.0%	30.0%	29.9%	33.3%	43.2%

出典：町民アンケート調査

※町民アンケート調査の集計では、目的の分類のうち「私用」と「通院」を合計したものを「その他移動（買い物等）」とした。

以下では、転換見込みのある回答の割合が高い上位3つの層について移動実績を整理しています。

② 60歳代 その他移動（買い物等）

- 目的地が集中している場所では、富山市からの移動が多くみられます。
- 富山市から五百石市街地の商業施設への移動が多くみられるほか、富山市から利田地区のスポーツ施設への移動も多くみられます。

富山市から利田地区の公園や五百石地区の商業施設への移動が多くみられるほか、高野地区や富山市から五百石地区の商業施設への移動、富山市から利田地区のゴルフ練習場への移動もみられます。

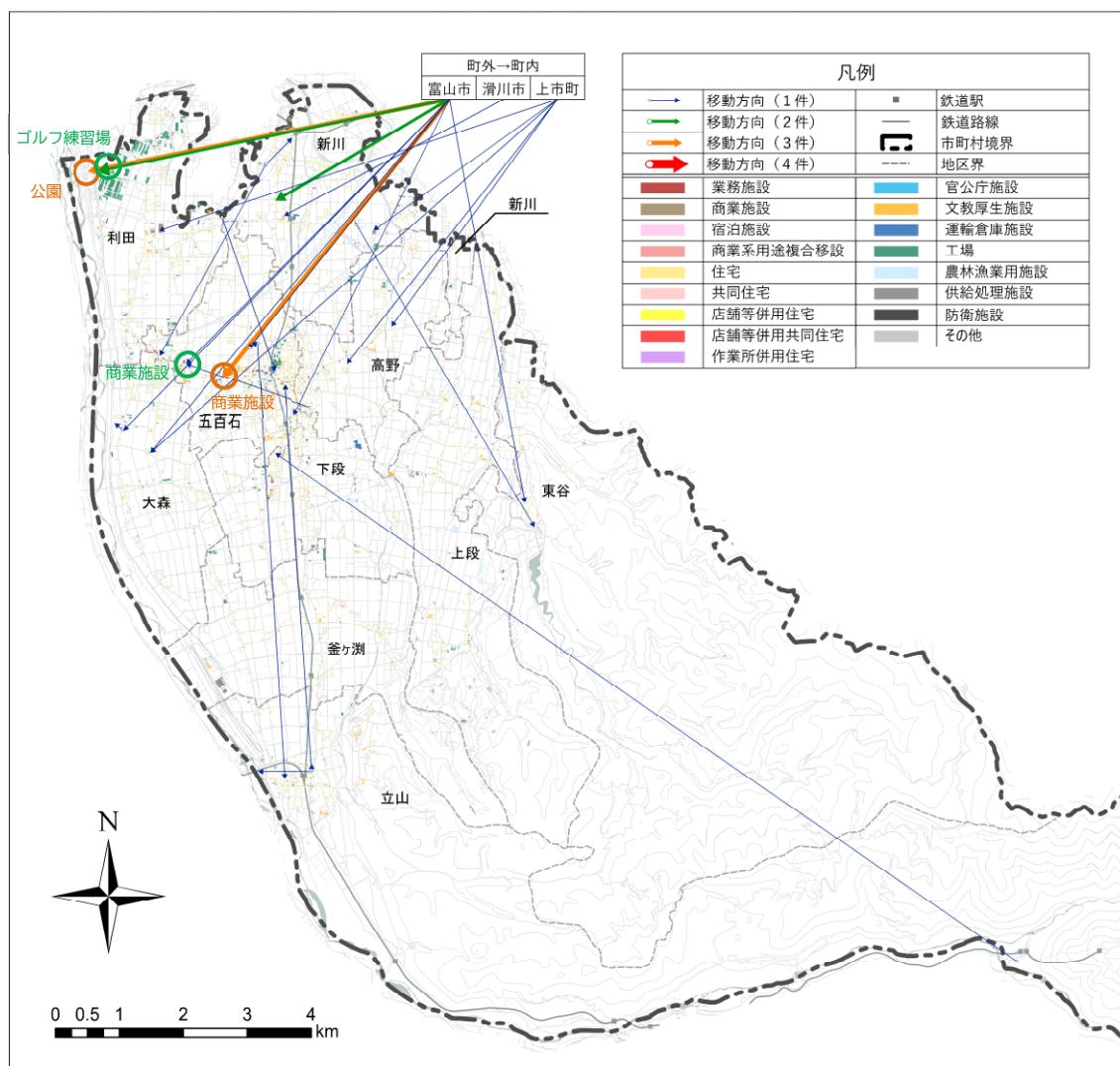


図 1週間の（令和6年10月6日～10月12日）60歳代 その他移動（買い物等）（位置情報データ）

③ 60歳代 通勤・通学移動

- 目的地が集中している場所では、富山市を主とした隣接市町村からの移動が多くみられます。
- 隣接市町村から五百石地区や利田地区の工業用地への移動が多くみられるほか、富山市から立山地区の病院への移動も多くみられます。

富山市から五百石地区の工業用地や高野地区の住宅地への移動に加え、富山市から立山地区の病院への移動、立山駅や小矢部市、県外から立山黒部アルペンルートへの移動が多くみられます。また、隣接町村から利田地区の工業用地への移動もみられます。

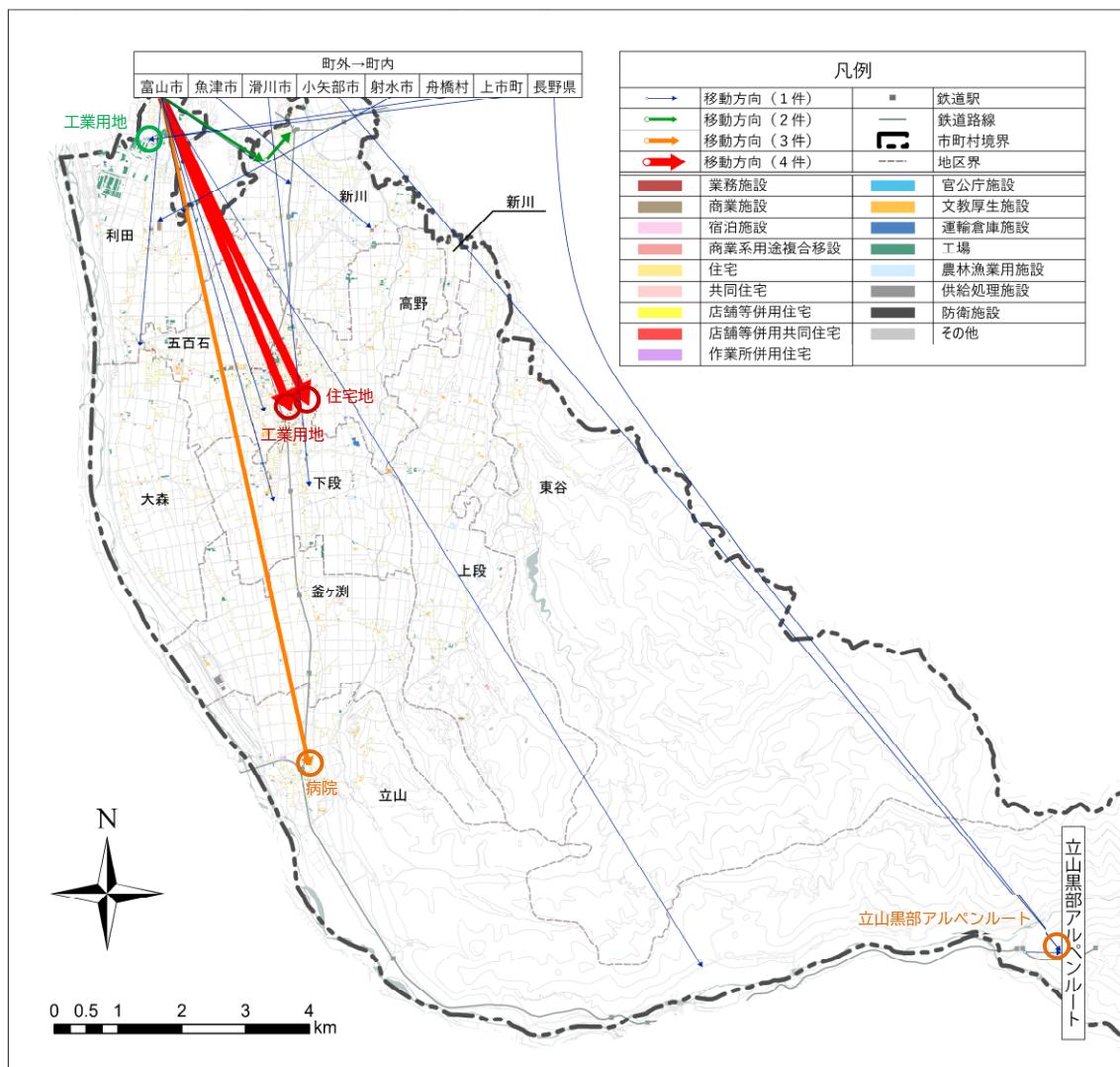


図 1週間の（令和6年10月6日～10月12日）60歳代 通勤・通学移動（位置情報データ）

④ 50歳代 その他移動（買い物等）

- 目的地が集中している場所では、上市町や富山市を主とした隣接市町村からの移動が多くみられます。
- 隣接市町村から下段地区や利田地区の商業施設への移動が多くみられるほか、釜ヶ渕地区や利田地区から下段地区の商業施設への移動がみられます。
- また、利田地区から五百石地区の病院への移動や隣接市町から立山町総合公園や立山地区の立山博物館周辺への移動もみられます。

釜ヶ渕地区の住宅地や富山市から下段地区の大規模小売店舗周辺への移動に加え、隣接市町村から利田地区の大規模小売店舗への移動が多くみられます。

また、利田地区の住宅地から下段地区の商業施設への移動、利田地区の住宅地や富山市から五百石地区の病院への移動、上市町から立山博物館周辺への移動、富山市から立山町総合公園への移動、五百石地区や利田地区的住宅地から美女平駅への移動もみられます。

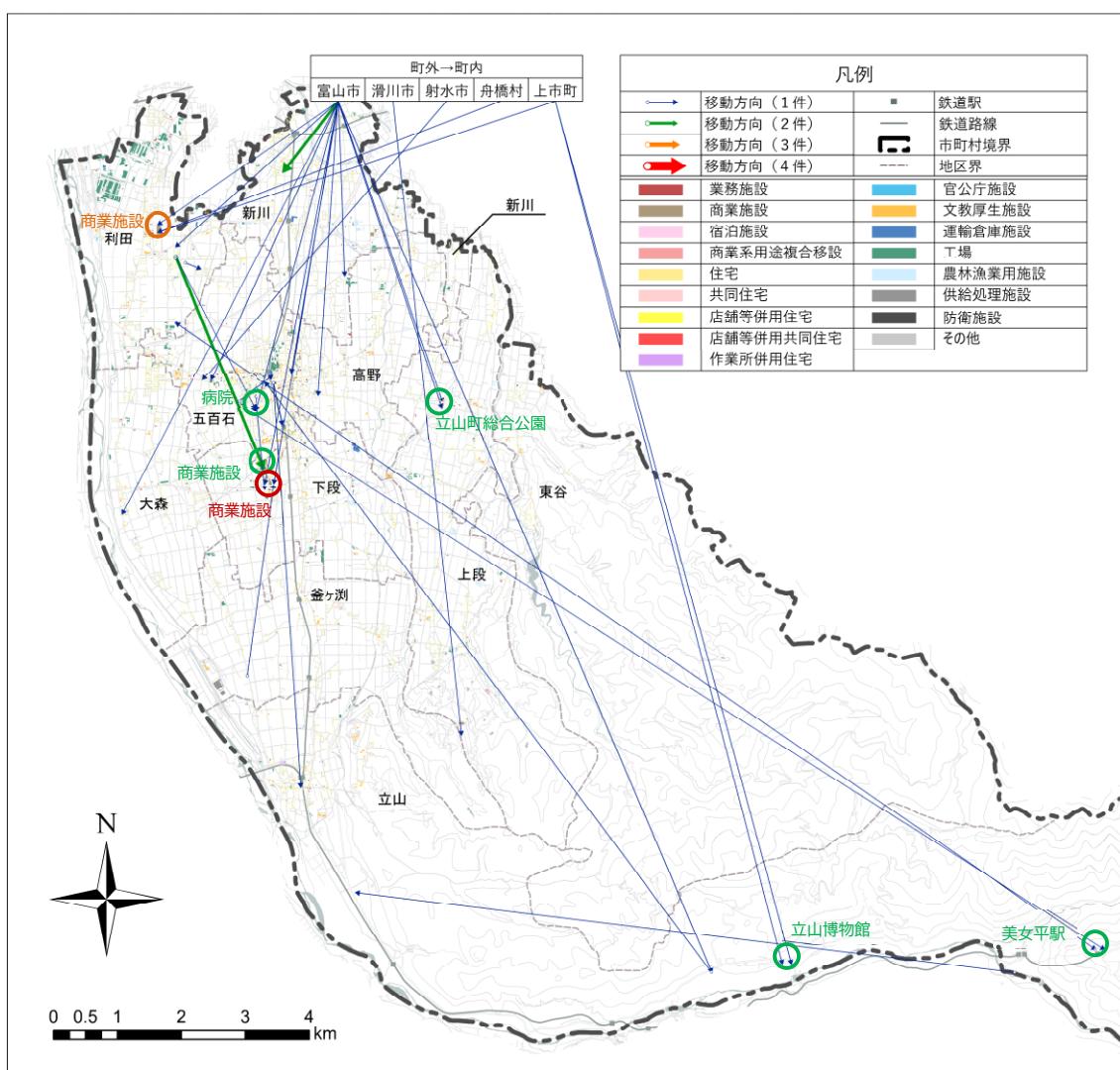


図 1週間の（令和6年10月6日～10月12日）50歳代 その他移動（買い物等）（位置情報データ）

3-4 計画目標・KPIの現状値の整理

地域公共交通計画の策定に向け「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ（令和6年4月26日公表）」を参考に、計画目標・KPIの現状値を整理します。

表 KPIの設定方法（例）

目標	評価スパン	KPI	(区分)
公共交通軸と拠点の充実・保証	短期	各公共交通軸の運行頻度・回数	(p)
		公共交通軸・拠点の利用者総数	(c)
	中長期	公共交通分担率	(p·c)
移動制約者の足の確保	短期	(一定時間内) 公共交通で通院・通学できる高齢者、子どもの割合	(p)
		高齢者、子どもの公共交通の利用回数	(c)
	中長期	高齢者、子どもの1日平均の移動回数	(p·c)
持続可能性・実現可能性の確保	短期	公共交通の収支・公的資金投入額	(p)
		公共交通の利用者総数	(c)
		公共交通に従事する運転者数	(c)
	中長期	住民等の公共交通に対する満足度・認知度	(p·c)

資料) 「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ（令和6年4月26日公表）」

※ 区分欄 p : アウトプット指標、c : アウトカム指標

(1) 【目標】公共交通軸と拠点の充実・保証に関するKPIの現状値

① 公共交通軸の運行頻度・回数 《短期；アウトプット指標》

公共交通軸を富山地方鉄道立山線と設定し、1日当たりの運行回数を計測しました。

現状値	計測方法
52本/日（平日）	・富山地方鉄道HP（令和6年7月時点）の富山地方鉄道立山線のダイヤを基に、平日・休日別に富山方面・立山方面の運行本数を合算して算出
48本/日（休日）	

② 公共交通軸の利用者総数 《短期；アウトカム指標》

公共交通軸を富山地方鉄道と設定し、1日当たり利用者数（総数）を計測しました。

現状値	計測方法
1,288人/日	・富山地方鉄道資料（令和5年度）の町内の富山地方鉄道駅の1日当たり利用者数を合算して算出

③ 公共交通分担率 《中長期；アウトプット指標・アウトカム指標》

国勢調査結果を基に、町民の公共交通分担率を計測しました。

現状値	計測方法
8.9%	・国勢調査結果（令和2年）の町民の通勤・通学者の利用交通手段を基に、鉄道・電車、乗合バス、勤め先・学校のバスの構成比を合算して算出

(2) 【目標】移動制約者の足の確保に関するKPIの現状値

- ① 一定時間内に公共交通で買い物・通学できる高齢者、子どもの割合

《短期；アウトプット指標》

買い物施設や学校施設の位置、国勢調査結果を基に、一定時間内に公共交通で買い物・通学できる高齢者、子どもの割合を計測しました（KPIの設定方法（例）では高齢者の通院を指標としているが、本町の高齢者の主要な移動目的が買い物であるため、買い物を指標としました。）。

現状値	計測方法
38.5%（高齢者）	<ul style="list-style-type: none"> ① 町内の大規模小売店舗のうち食品スーパーがある店舗の位置（富山県 令和5年4月1日現在）及び町営バスのダイヤ（令和6年7月時点）から一定時間内※で到達できる範囲のバス停及び半径400m圏域を算出 ② 国勢調査結果（令和2年）の老人人口メッシュ情報から①の範囲内に居住する老人人口を算出（メッシュ中心点の有無） ③ ②を国勢調査結果（令和2年）の老人人口メッシュ情報から計測した町内の老人人口（メッシュ中心点の有無）を除算して算出 <p>※1 一定時間は、15分と設定（各店舗から最も近い町営バスのバス停（各路線）と住民の最寄りのバス停（町営バスの各路線）までの所要時間（最大10分※2）と、各店舗から最も近い町営バスのバス停（各路線）から10分以内に到達できるバス停から半径400mを徒歩（80m/分）で移動する場合の時間（5分）の合計値）</p> <p>※2 バス停間の最大所要時間は、非DID地域の65歳以上の住民（自動車なし）の自宅から食料品スーパー等までの平均距離（約3km※3）を時速約20km/h（町営バスを参考）で運行した場合の時間（10分）</p> <p>※3 食料品アクセス問題における店舗への近接性（農林水産省農林水産政策研究所 薬師寺 哲郎・高橋 克也 フードシステム研究第20番1号 2013年）</p>
56.3%（子ども）	<ul style="list-style-type: none"> ① 町内の各小学校・中学校の位置（令和6年4月時点）及び町営バスのダイヤ（令和6年7月時点）から一定時間内※で到達できる範囲のバス停及び半径400m圏域を算出 ② 国勢調査結果（令和2年）の年少人口メッシュ情報から①の範囲内に居住する年少人口を算出（メッシュ中心点の有無） ③ ②を国勢調査結果（令和2年）の年少人口メッシュ情報から計測した町内の年少人口（メッシュ中心点の有無）を除算して算出 <p>※ 一定時間は、25分と設定（雄山中学校のスクールバスが運行する地域のうち最も遠い新瀬戸地区の公民館から雄山中学校までの最短経路を時速約20km/h（町営バスを参考）で運行した場合の時間（20分）と半径400mを徒歩（80m/分）で移動する場合の時間（5分）の合計値）</p>

②高齢者、子どもの公共交通の利用回数

《短期；アウトカム指標》

町資料を基に、高齢者、子どもの公共交通の利用回数を計測しました。

現状値	計測方法
188 人（高齢者）	・町資料（令和5年度）の高齢者等タクシー・バス運賃助成制度（たてポカード「交通ポイント」の年間利用者数）の利用者数の総数
165 人（子ども）	・町教育課資料（令和5年度）の通学定期利用者数の総数（小学校・中学校）

③高齢者、子どもの1日平均の移動回数

《中長期；アウトプット指標・アウトカム指標》

町民アンケート調査結果を基に、高齢者、子どもの1日平均の移動回数を計測しました。

現状値	計測方法
0.5 回/日（高齢者）	・町民アンケート調査結果（令和6年）の町民の移動実態（目的別移動頻度）を基に、高齢者（70歳以上）及び子ども（小中学生）の1日平均移動回数を算出
1.2 回/日（子ども）	

(3) 【目標】持続可能性・実現可能性の確保に関するKPIの現状値

① 公共交通の収支

《短期；アウトプット指標》

町資料を基に、公共交通の収支を計測しました。

現状値	計測方法
▲43,221 千円	・町資料（令和5年度）の町営バス全路線の収支を合算して算出

② 公共交通の利用者総数

《短期；アウトカム指標》

富山地方鉄道資料及び町住民課資料を基に、公共交通の利用者総数を計測しました。

現状値	計測方法
1,988 人/日	・富山地方鉄道資料及び町住民課資料（各令和5年度）を基に、鉄道及び路線バス、町営バスの1日当たり利用者数を合算して算出

③ 公共交通に従事する運転者数

《短期；アウトカム指標》

交通事業者に対する意向把握調査結果を基に、公共交通に従事する運転者数を計測しました。

現状値	計測方法
295 人	・交通事業者に対する意向把握調査結果（令和6年度）を基に、鉄道事業者及びバス事業者、タクシー事業者、介護タクシー事業者の運転手数を合算して算出

④ 住民等の公共交通に対する満足度

《中長期；アウトプット指標・アウトカム指標》

地域公共交通利用者アンケート調査結果を基に、住民等の公共交通に対する満足度を計測しました。

現状値	計測方法
3.3 ポイント (最大値 5.0 ポイント)	・地域公共交通利用者結果（令和6年）の利用した公共交通に対する満足度（総合的な満足度）を基に、地鉄電車及び地鉄バス、町営バス、タクシーの満足度を加重平均して算出

4 町民等への調査等

4-1 町民及び利用者調査

(1) 町民アンケート調査

① 調査の概要

- ・町民を中心として約4千人にアンケートを配布し、回収率は7割弱となっています。

立山町における今後の公共交通網の維持・改善に向け、町民の外出行動や将来の利用意向等を伺い、利用促進に向けたご意見等を頂くため、アンケート調査を実施しました。配布した4,194人のうち2,838人より回答があり、回収率は67.7%となっています。

表 町民アンケート調査の概要

種別	調査方法	実施期間	配布数	回収数	回収率
(a)小学生	学校配布、WEB回収	R6. 9.11～9.30	1,069	588	55.0%
(b)中学生	学校配布、WEB回収	R6.10.1	605	537	88.8%
(c)16～18歳	郵送配布回収、WEB併用	R6.10.7～10.18	90	25	27.8%
(d)19～69歳	郵送配布回収、WEB併用	R6.10.7～10.18	1,141	458	40.1%
(e)70歳以上	老人クラブ・自治会配布、WEB併用	R6. 9.3～10.18	927	669	72.2%
(f)雄山高校生	学校配布、WEB回収	R6.10.21～11.1	362	304	84.0%
(g)通勤者	郵送配布、WEB回収	R6.10.21～11.1	—	257	—
合計				4,194	2,838
					67.7%

② 回答者の属性

- ・「できる限り車の運転を続けたい」とする70歳以上の高齢者は約半数です。
- ・公共交通の利用は、16～18歳の利用が多い一方、70歳以上の高齢者は日常的な利用が少ない状況です。

※単一回答の設問は、「無回答」を含む

※複数回答の設問は、「無回答」を除く回答者数を母数として割合を算出

※回答総数は(n=○○)として記載

■回答者の年齢【ひとつに○】

「小学生」が21%と最も割合が高く、次いで「中学生」「70歳代」と続きます。「19歳以下」で全体の約半数を占めています。

項目	小学生	中学生	16～18歳	19～69歳	70歳以上	雄山高校生	通勤者	合計	割合	19歳以下 51.6%
小学生	588							588	20.7%	
中学生		537						537	18.9%	
高校生または16～19歳			25	6		304	3	338	11.9%	
20～29歳				32			52	84	3.0%	
30～39歳				54			60	114	4.0%	
40～49歳				72			79	151	5.3%	
50～59歳				126			50	176	6.2%	
60～69歳				166			12	178	6.3%	
70～79歳					420		1	421	14.8%	
80歳以上					229			229	8.1%	
無回答				2	20			22	0.8%	
合計	588	537	25	458	669	304	257	2,838	100.0%	

■最寄り駅及びバス停までの所要時間【数値記入】

「地鉄電車」が全体平均 9.9 分と最も長く、「地鉄バス」は 7.8 分、「町営バス」は 5.7 分となって います。1 分 80mで利用圏域を算出すると下表のとおりです。

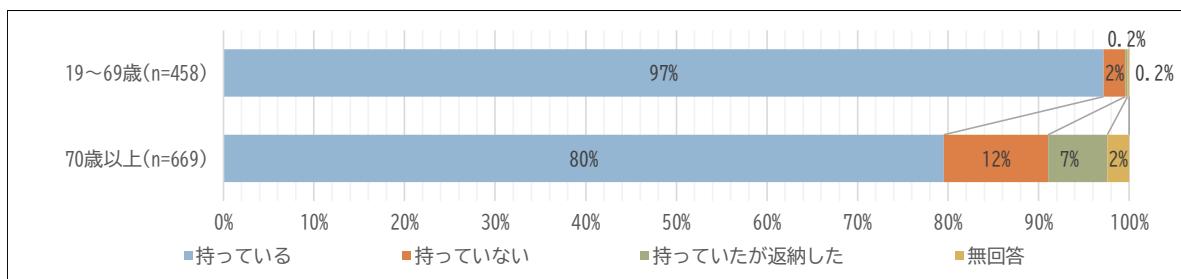
回答者数は、バスよりも電車が多く、最寄り駅への認知の高さがうかがえます。

表 最寄り駅及びバス停までの平均所要時間（徒歩）※町民のみ集計

項目	小学生	中学生	16～18歳	19～69歳	70歳以上	雄山高校生	通勤者	平均	※利用圏域
地鉄電車(n=1501)	10.5分	9.3分	9.9分	10.0分	9.8分	10.6分	9.1分	9.9分	790m
地鉄バス(n=822)	8.3分	6.7分	7.2分	8.4分	7.3分	9.6分	8.4分	7.8分	630m
町営バス(n=878)	6.4分	6.2分	3.7分	5.0分	4.9分	7.2分	7.6分	5.7分	450m

■運転免許の有無【ひとつに○】

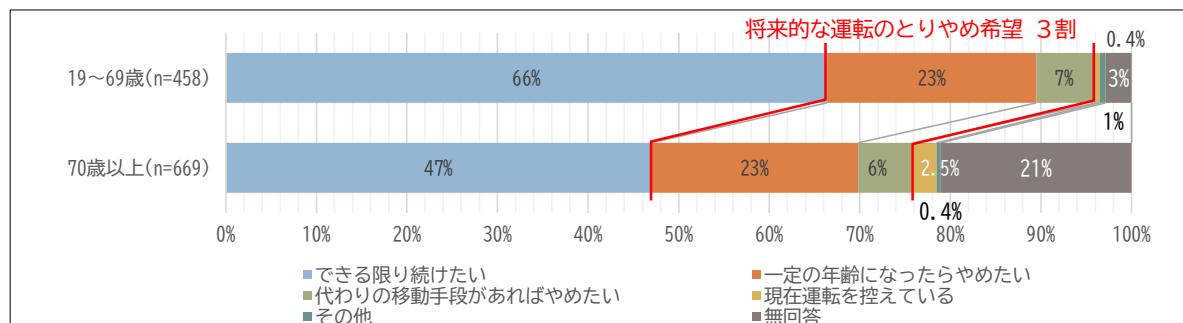
70 歳以上のうち、8割が運転免許を保有しています。「免許を持っていたが返納した」との回答は 19～69 歳では 0.2%、70 歳以上では 7 %を占めています。



■将来いつ頃まで車の運転を続けたいか【ひとつに○】

19～69 歳の 66%、70 歳以上の 47%が、「できる限り続けたい」との意向を示しています。

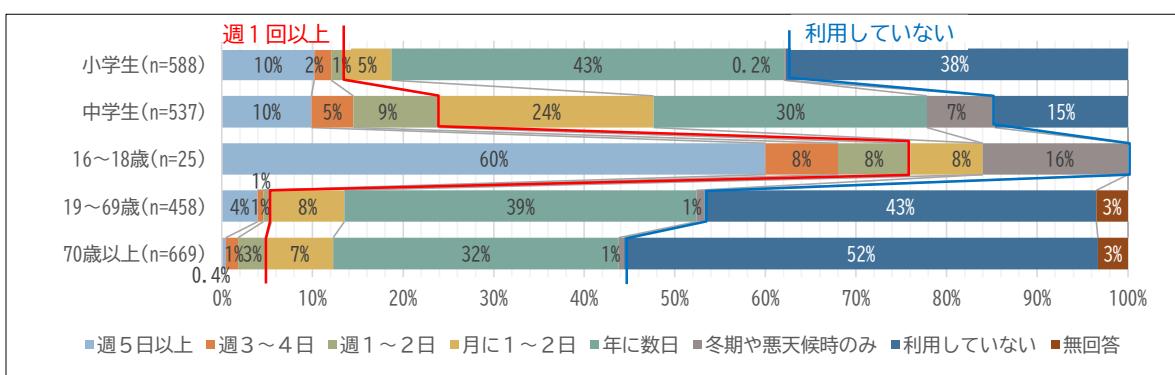
一定の年齢に達することや代替交通手段の確保により、「運転をやめたい」と考える回答者が約 3 割となっています。



■この1年間における公共交通の利用頻度【ひとつに○】

16～18 歳は、日常的に利用することが多い一方、そのほかの年代では公共交通を利用する習慣のある町民が少なく、特に 70 歳以上の高齢者は「利用していない」が最も多い年代となっています。

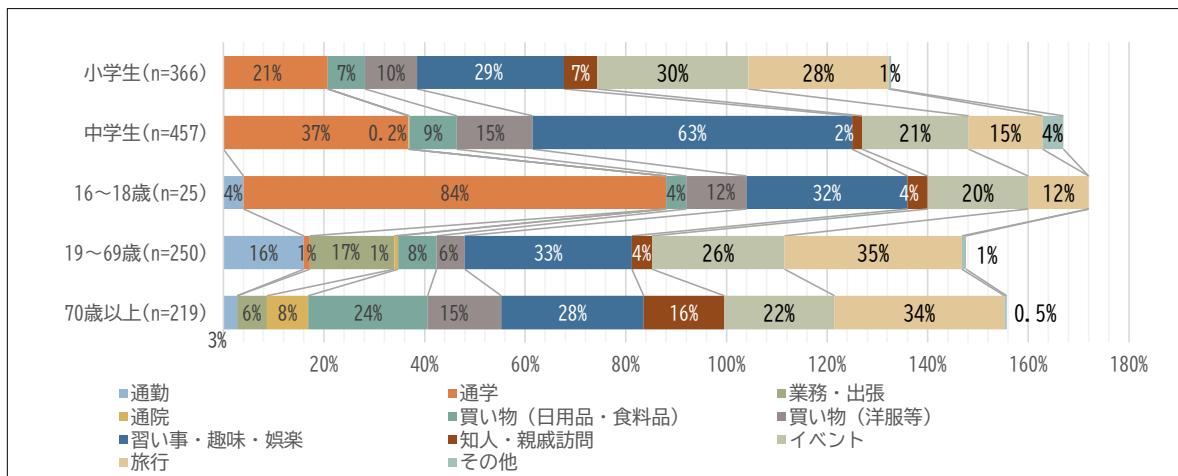
公共交通を維持していくためには、「年に数日」の利用者の頻度を高めることが課題です。



■この1年間における公共交通の利用目的【複数回答】

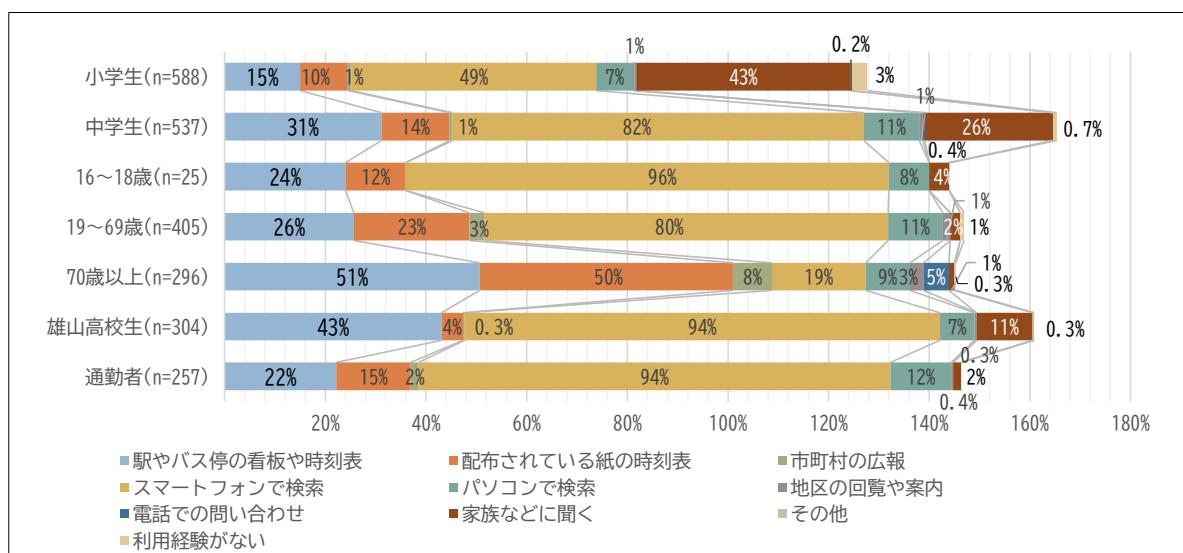
全アンケートで「習い事・趣味・娯楽」での利用が比較的多く、中学生で約6割と最も多くなっています。

小学生、19~69歳、70歳以上では、「イベント」「旅行」の単発的な利用が多い一方で、中学生、16~18歳では、日常的な利用である「通学」が比較的多くなっています。



■情報の取得方法【複数回答】

ほとんどのアンケートで「スマートフォンで検索」が最も多い一方で、70歳以上では「駅やバス停の看板や時刻表」「配布されている紙の時刻表」が多くなっています。

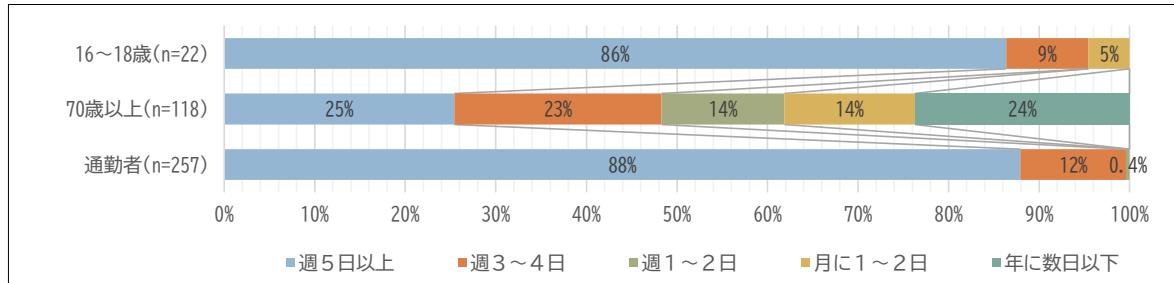


③ 通勤・通学での外出状況と転換意向

- 18歳以下は、「徒歩」「自転車」「地鉄電車」のほか、「車(家族等が送迎)」が主要な交通手段のひとつです。70歳以上及び通勤者では、「車(自分で運転)」が8~9割となっています。
- 16~18歳や雄山高校生は、転換意向が高くなっています。

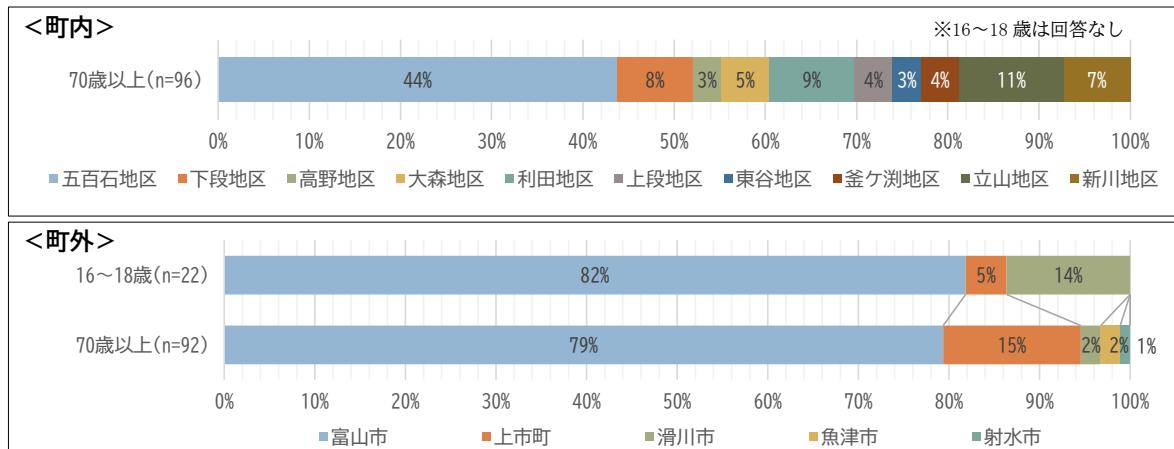
■通勤・通学の頻度【ひとつに○】

16~18歳及び通勤者は、「週5日以上」がほとんどであるのに対し、70歳以上は4分の1程度となっています。



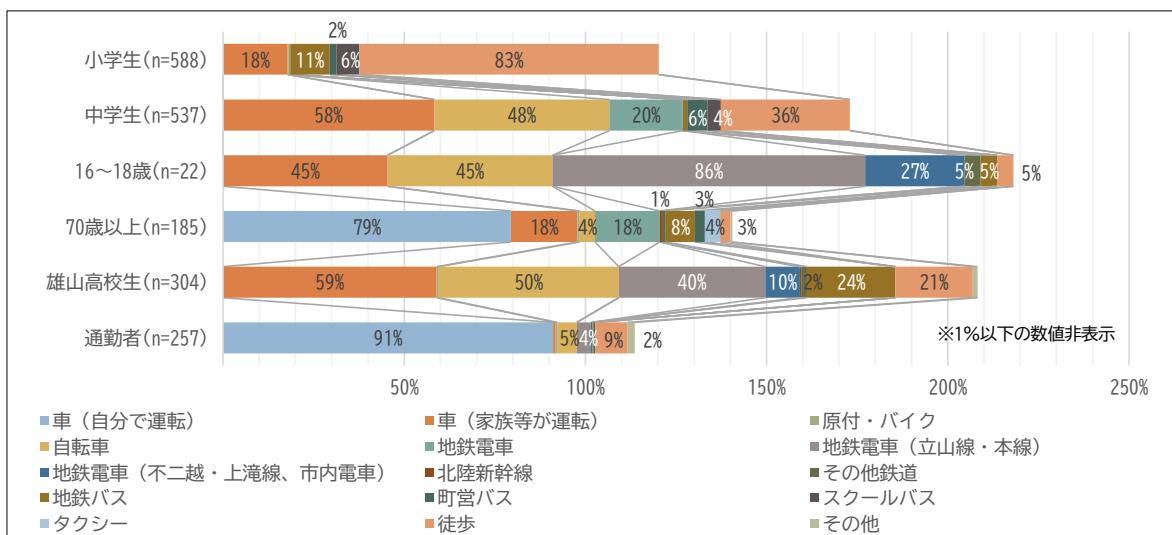
■通勤・通学の場所【ひとつに○】

町内では、「五百石地区」への通勤が約4割であり、町外では「富山市」への通勤が8割です。



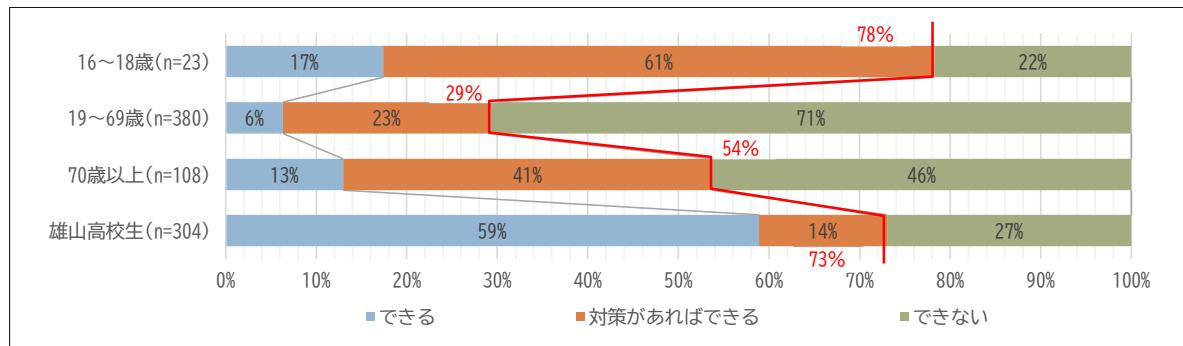
■通勤・通学の交通手段【複数回答】

小学生は、「徒歩」「車(家族等が送迎)」の順に多い一方で、中学生は「車(家族等が送迎)」が最も多くなっています。16~18歳は「地鉄電車(立山線・本線)」が多い一方で、雄山高校生は「車(家族等が運転)」が最も多くなっています。70歳以上及び通勤者は、「車(自分で運転)」が最も多く、次いで「車(家族等が送迎)」「地鉄電車」が多い状況です。



■通勤・通学における公共交通への転換の可否 (ひとつに○)

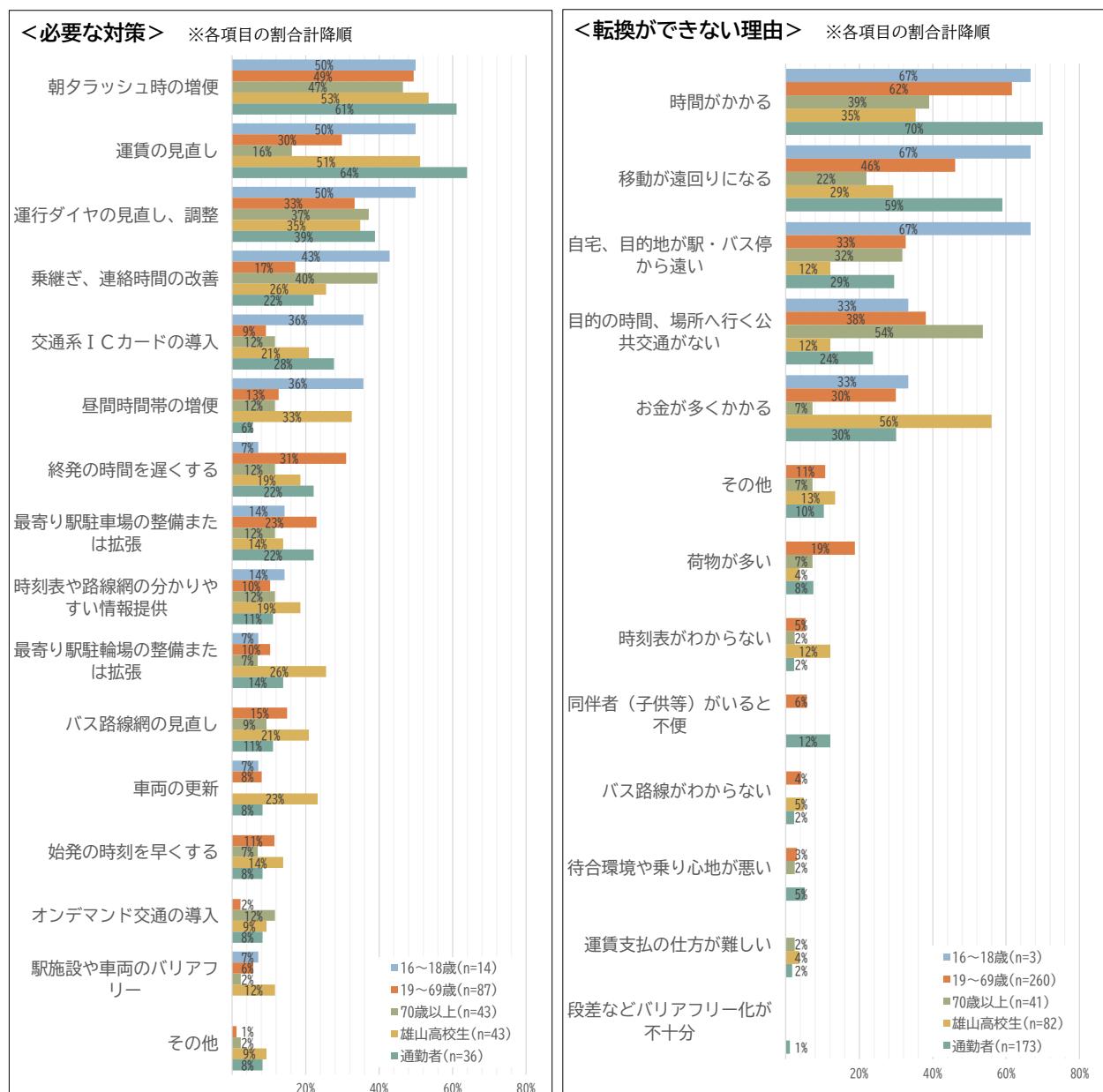
「できる」「対策があればできる」との回答は、16~18歳、雄山高校生、70歳以上の順に多くなっています。



■必要な対策及び転換ができない理由 (複数回答)

対策があれば公共交通に転換できるとした人の対策は、「朝タラッシュ時の増便」「運賃の見直し」「運行ダイヤの見直し、調整」が上位となっています。

公共交通に転換できない理由としては、「時間がかかる」「移動が遠回りになる」「自宅、目的地が駅から遠い」であり、速達性や駅・バス停の近接性が上位となっています。

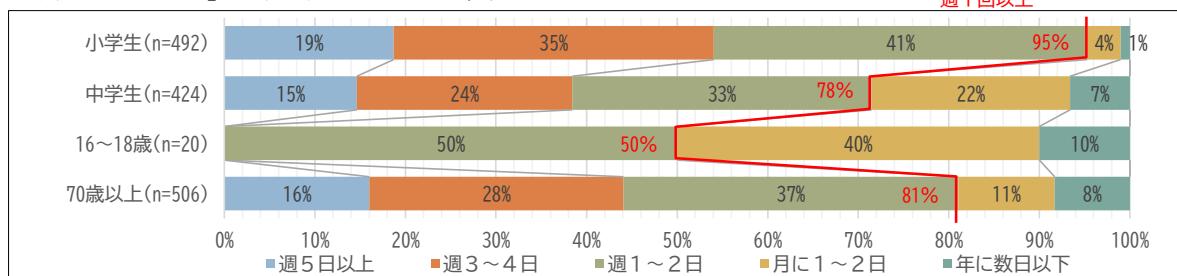


④ 買い物・私用での外出状況と転換意向

- 若年層は、小学生では「車(家族等が送迎)」の利用が多いですが、年代が上がるにつれ「地鉄電車」の利用が多くなっています。70歳以上は車を中心に利用しています。
- 通勤と同様、16~18歳や雄山高校生の転換意向が高くなっています。

■買い物・私用の頻度【ひとつに○】

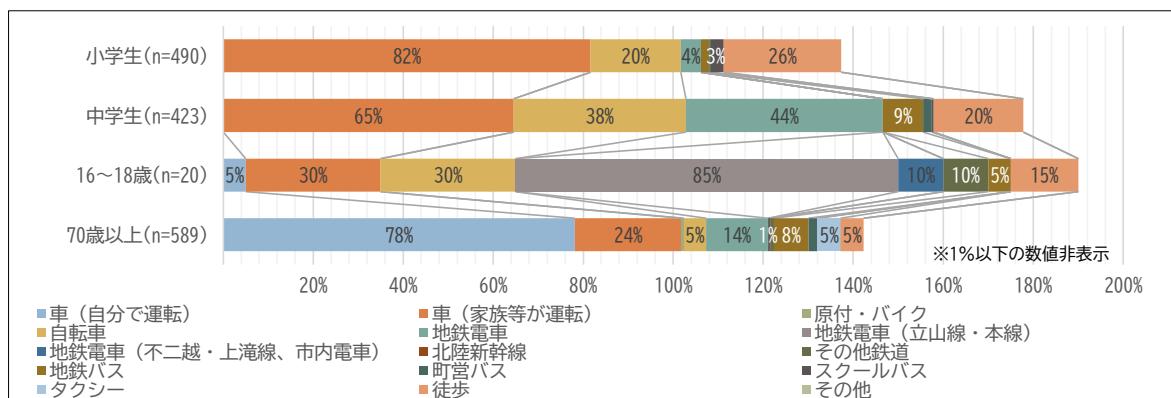
「週1日以上」の外出は、小学生、70歳以上、中学生、16~18歳の順に多く、16~18歳については「月に1~2日」も多くなっています。



■買い物・私用の交通手段【複数回答】

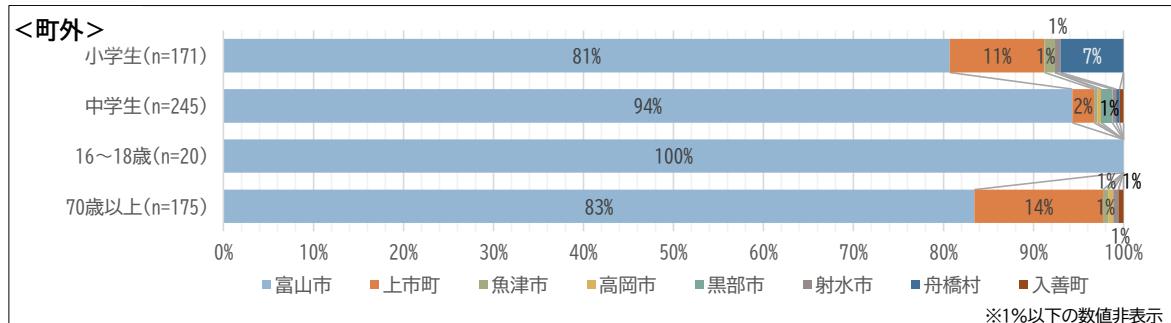
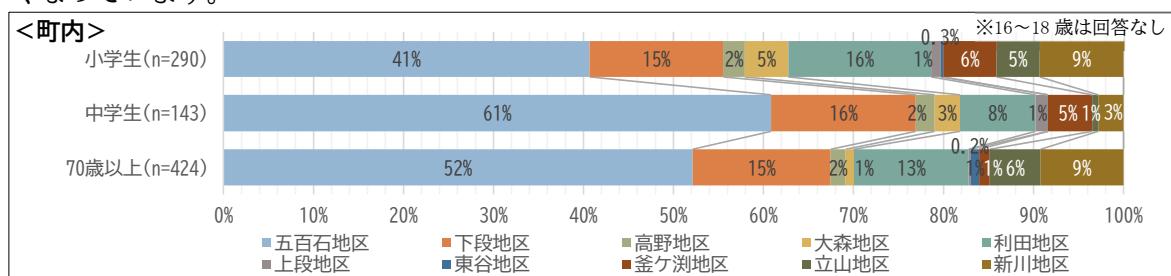
小学生は、「車(家族等が送迎)」「徒歩」、中学生は「車(家族等が送迎)」「地鉄電車」「自転車」、16~18歳は「地鉄電車(立山線・本線)」「車(家族等が送迎)」での外出が多くなっています。

70歳以上は、「車(自分で運転)」が最も多く、次いで「車(家族等が送迎)」が多い状況です。



■買い物・私用の場所【ひとつに○】

町内では「五百石地区」「下段地区」「利田地区」への外出が多く、町外では「富山市」「上市町」が多くなっています。



■買い物・私用の具体的な外出先

小学生は、町内では「友人宅」「体育館」「学校」などの遊びや、「そろばん」などの習い事、「スーパー」「コンビニ」に外出しており、町外では「習い事」「買い物」を中心に外出している様子がうかがえます。

中学生は、小学生と比べ町内では「塾」「元気交流ステーションみらいぶ」「コンビニ」の利用が多く、町外では「富山駅及び周辺」への外出が多くみられています。

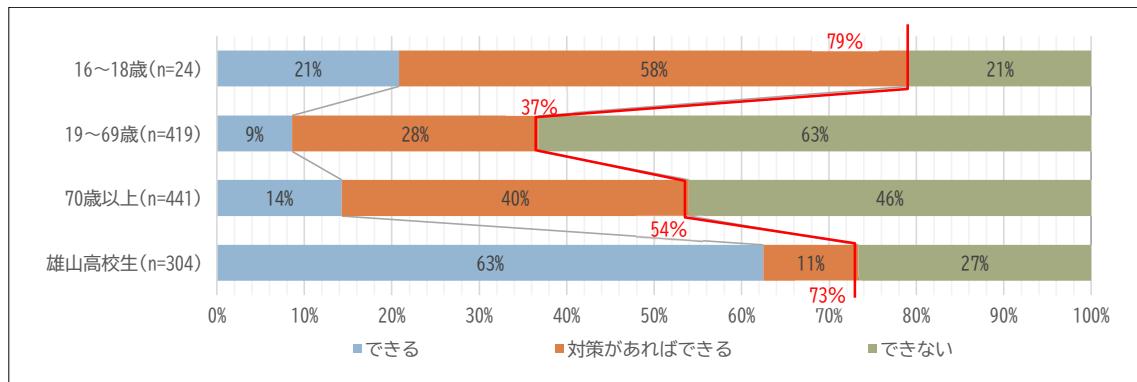
70歳以上では、町内を中心として「スーパー」「ホームセンター」などの日常的な買い物に加え、「元気交流ステーションみらいぶ」「図書館」などの余暇的な外出がみられています。

具体的な外出先 ※カッコ内は回答数。2以上の回答を記載。

種別	町内	町外
(a)小学生 n=437	友人宅(38)、そろばん教室(21)、習い事(20)、スーパー(18)、大阪屋ショップ(13)、体育館(12)、KUMON(12)、コンビニエンスストア(11)、シマヤ(11)、元気交流ステーションみらいぶ(10)、プール(9)、習字教室(7)、常願寺ハイツ(8)、ピアノ教室(8)、公園(8)、中央体育センター(7)、ウエルシア(7)、ドラッグストア(5)、立山中央小学校(4)、スマミングスクール(4)、学校・体育館・グラウンド(4)、前沢中央公園(4)、公民館(3)、100円ショップ(2)、学研(2)、祖父母や親戚の家(2)、図書館(2)、水泳教室(2)、アオキ(2)、塾(2)	習い事(22)、スーパー(16)、アピタ(8)、富山駅及び周辺(7)、ピアノ教室(6)、塾(4)、祖父母や親戚の家(3)、ショッピングモール(3)、富山市(3)、常願寺ハイツ(3)、ファボーレ(3)、図書館(2)、ダンス(2)、体育館(2)、プール(2)、富山市民プール(2)、公園(2)、スケートパーク(2)、高平メモリアル(2)、買い物施設(2)、ショッピングセンター(2)、アピア(2)、クスリのアオキ(2)、ゲームセンター(2)、学研(2)
(b)中学生 n=308	コンビニエンスストア(32)、塾(26)、元気交流ステーションみらいぶ(16)、友人宅(15)、中央体育センター(10)、体育館(8)、習い事(7)、五百石駅(7)、ピアノ教室(5)、シマヤ(5)、習字教室(3)、寺井塾(3)、クスリのアオキ(3)、そろばん教室(3)、大阪屋ショップ(2)、スーパー(2)、ウエルシア(2)、雄山中学校(2)、アルファ進学スクール(2)	富山駅及び周辺(63)、塾(20)、ファボーレ(8)、マルト(7)、スーパー(5)、映画館(5)、ショッピングモール(4)、カラオケ(4)、ゲームセンター(4)、本屋(3)、グラウンド(3)、習い事(3)、アニメイト(2)、富山市(2)、ダンス(2)、洋服の店(2)、服のお店(2)、イオンモール(2)、野球の練習(2)、体育館(2)、マリエとやま(2)、駅(2)
(c)16~18歳 n=17	—	富山駅及び周辺(8)、お店(2)
(e)70歳以上 n=401	スーパー(102)、大阪屋ショップ(94)、シマヤ(32)、アルビス(26)、元気交流ステーションみらいぶ(9)、クスリのアオキ(8)、コメリ(6)、グリーンパーク吉峰(6)、JAアルプス(4)、図書館(3)、コンビニエンスストア(3)、コスモス(3)、買い物施設(3)、ショッピングセンター(3)、ホームセンター(3)、郵便局(2)、マーケット(2)、銀行(2)、公民館(2)、ムサシ(2)、釜ヶ瀬公民館(2)	スーパー(7)、大和(6)、富山駅及び周辺(5)、富山市(4)、マックスバリュ(3)、アピア(3)、上市ショッピングタウンパル(2)、ドラッグストア(2)、富山社交俱乐部(2)

■買い物・私用における公共交通への転換の可否（ひとつに○）

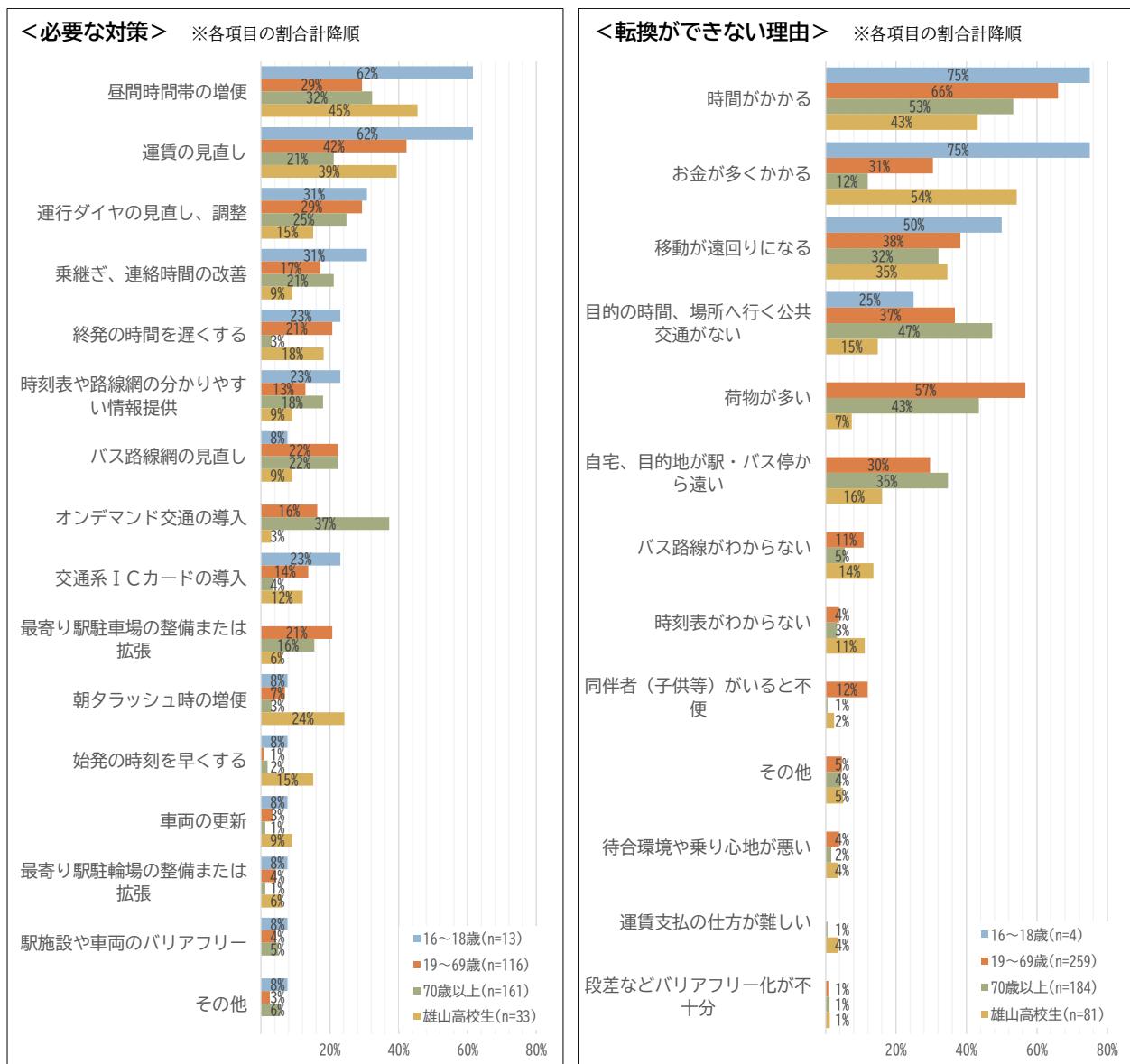
「できる」「対策があればできる」との回答は、16～18歳、雄山高校生、70歳以上の順に多くなっています。



■必要な対策及び転換ができない理由（複数回答）

対策があれば公共交通に転換できるとした人の対策は、「昼間時間帯の増便」「運賃の見直し」「運行ダイヤの見直し、調整」が上位となっています。

公共交通に転換できない理由としては、「時間がかかる」「お金がかかる」「移動が遠回りになる」であり、速達性や費用負担が上位となっています。

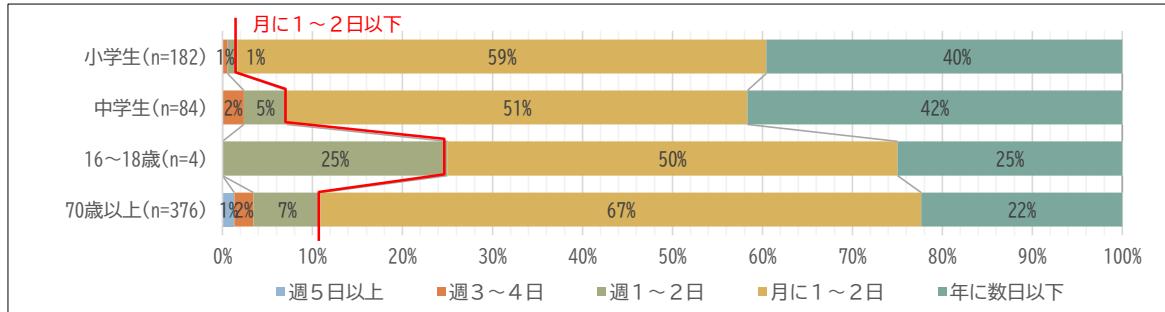


⑤ 通院での外出状況と転換意向

- ・18歳以下では、「車(家族等が送迎)」、70歳以上は「車(自分で運転)」が多くなっています。
- ・転換意向は、通勤・通学や買い物・私用に比べ、低くなっています。

■通院の頻度【ひとつに○】

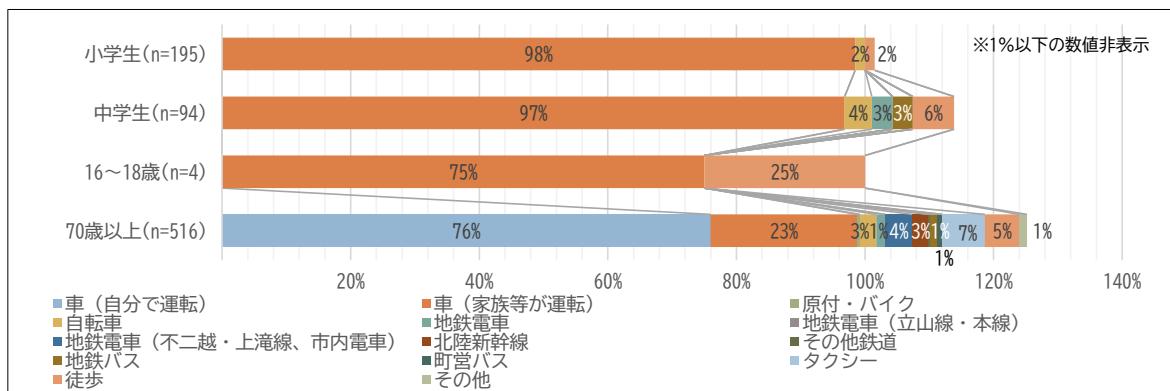
いずれのアンケートにおいても、おおむね「月に1～2日」以下の外出頻度となっています。



■通院の交通手段【複数回答】

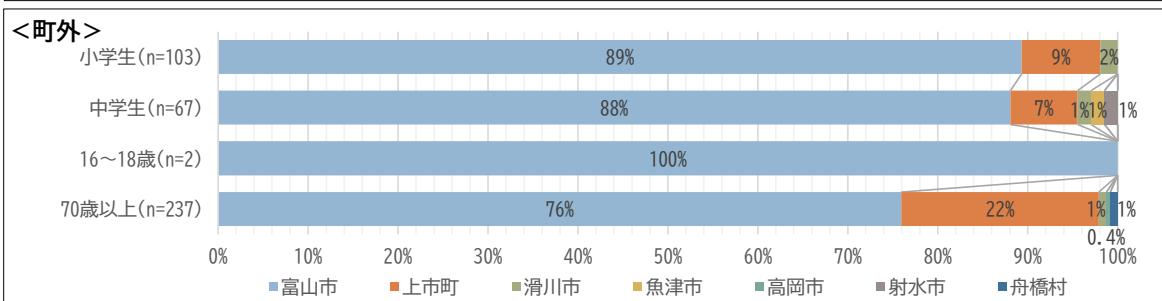
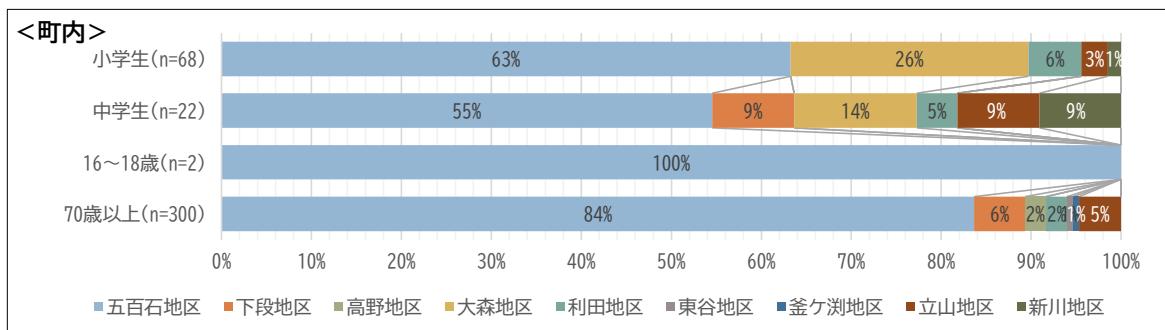
小・中学生は、「車(家族等が送迎)」、16～18歳は「車(家族等が送迎)」「徒歩」での外出が多くなっています。

70歳以上は、「車(自分で運転)」が最も多く、次いで「車(家族等が送迎)」が多い状況です。



■通院の場所【ひとつに○】

町内では五百石地区や大森地区への外出が多く、町外では富山市や上市町が多くなっています。



■通院の具体的な外出先

小学生は、町内では「小児科」「耳鼻科」、町外では「歯科」「小児科」「総合病院」が多くなっています。

中学生は、町内では「小児科」「整形外科」、町外では「総合病院」「皮膚科」「歯科」が多くなっています。

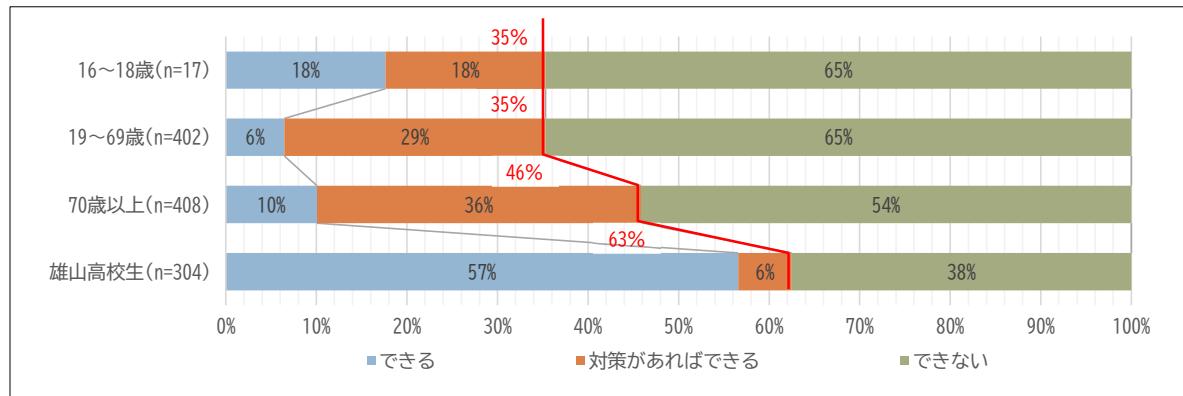
70歳以上は、町内では「黒田内科医院」「藤木病院」「植野内科医院」「たてやまクリニック」など内科への外出が多く、町外では「かみいち総合病院」「県立中央病院」「富山市民病院」「済生会富山病院」など、総合病院の外出が多くなっています。

具体的な外出先 ※カッコ内は回答数

種別	町内	町外
(a)小学生 n=177	かとうこどもクリニック・アレルギークリニック(40)、小児科(13)、耳鼻科(10)、植野耳鼻咽喉科(6)、医院・病院(4)、内科(3)、歯科(2)、咽喉科(1)、整形外科(1)、花粉症の病院(1)、接骨院(1)、岩崎歯科医院(1)、うめざわ内科クリニック(1)、五百石周辺の医院(1)	歯科(32)、医院・病院(16)、小児科(9)、皮膚科(4)、耳鼻科(4)、富山県リハビリテーション病院(3)、整形外科(3)、むらかみ小児科(2)、あすなろ歯科(2)、高重記念病院(2)、県立中央病院(2)、月岡クリニック(1)、かみいち総合病院(1)、富山市民病院(1)、富山病院(1)、矯正歯科(1)、アレルギーの病院(1)、富山県立病院(1)、富山大学附属病院(1)、富山赤十字病院(1)、中山整形外科クリニック(1)、内科(1)、総合病院(1)、舌野クリニック(1)
(b)中学生 n=85	かとうこどもクリニック・アレルギークリニック(8)、五百石整形外科医院(3)、接骨院(2)、歯科(2)、皮膚科(1)、タカオ接骨院(1)、植野耳鼻咽喉科(1)、医院・病院(1)、内科(1)、耳鼻科(1)、黒田内科医院(1)、小児科(1)	県立中央病院(8)、医院・病院(7)、皮膚科(6)、歯科(6)、整形外科(5)、富山市民病院(4)、接骨院(3)、富山県リハビリテーション病院(3)、富山大学附属病院(3)、耳鼻科(3)、精神科(1)、根塚スポーツ外科クリニック(1)、皮ふ科さいとう(1)、あおき接骨院(1)、整体(1)、浦田クリニック(1)、アレルギーの病院(1)、眼科(1)、あゆみの郷(1)、真生会富山病院(1)、産婦人科(1)、矯正歯科(1)、羽柴整形外科(1)、上市総合病院(1)
(c)16~18歳 n=3	植野耳鼻咽喉科(1)	富山県リハビリテーション病院(1)、整形外科(1)
(e)70歳以上 n=355	黒田内科医院(46)、医院・病院(37)、藤木病院(33)、内科(25)、植野内科医院(24)、たてやまクリニック(23)、酒井医院(6)、うめざわ内科クリニック(5)、五百石整形外科医院(4)、かとうこどもクリニック・アレルギークリニック(3)、五百石周辺の医院(3)、接骨院(2)、眼科(2)、整形外科(1)、かみいち総合病院(1)、柴田内科クリニック(1)、やわらか整体院(1)、わかくさ医院(1)、植野耳鼻咽喉科(1)、岩崎歯科医院(1)	かみいち総合病院(31)、県立中央病院(24)、医院・病院(13)、富山市民病院(12)、内科(7)、済生会富山病院(6)、富山大学附属病院(4)、わかくさ医院(3)、きたがわ整形外科(3)、歯科(3)、整形外科(2)、藤木病院(2)、富山赤十字病院(2)、塙本脳神経外科(2)、整体(2)、みなみの星病院(1)、皮膚科(1)、月岡クリニック(1)、おおやま病院(1)、不二越病院(1)、接骨院(1)、片山眼科(1)、太田接骨院(1)、泌尿器科(1)、谷川医院(1)、病院・医院(1)、長森クリニック(1)、山田祐司眼科(1)、長谷川病院(1)、植野内科医院(1)、にった内科クリニック(1)、毛利医院(1)、公立病院(1)、愛和整形外科クリニック(1)

■通院における公共交通への転換の可否（ひとつに○）

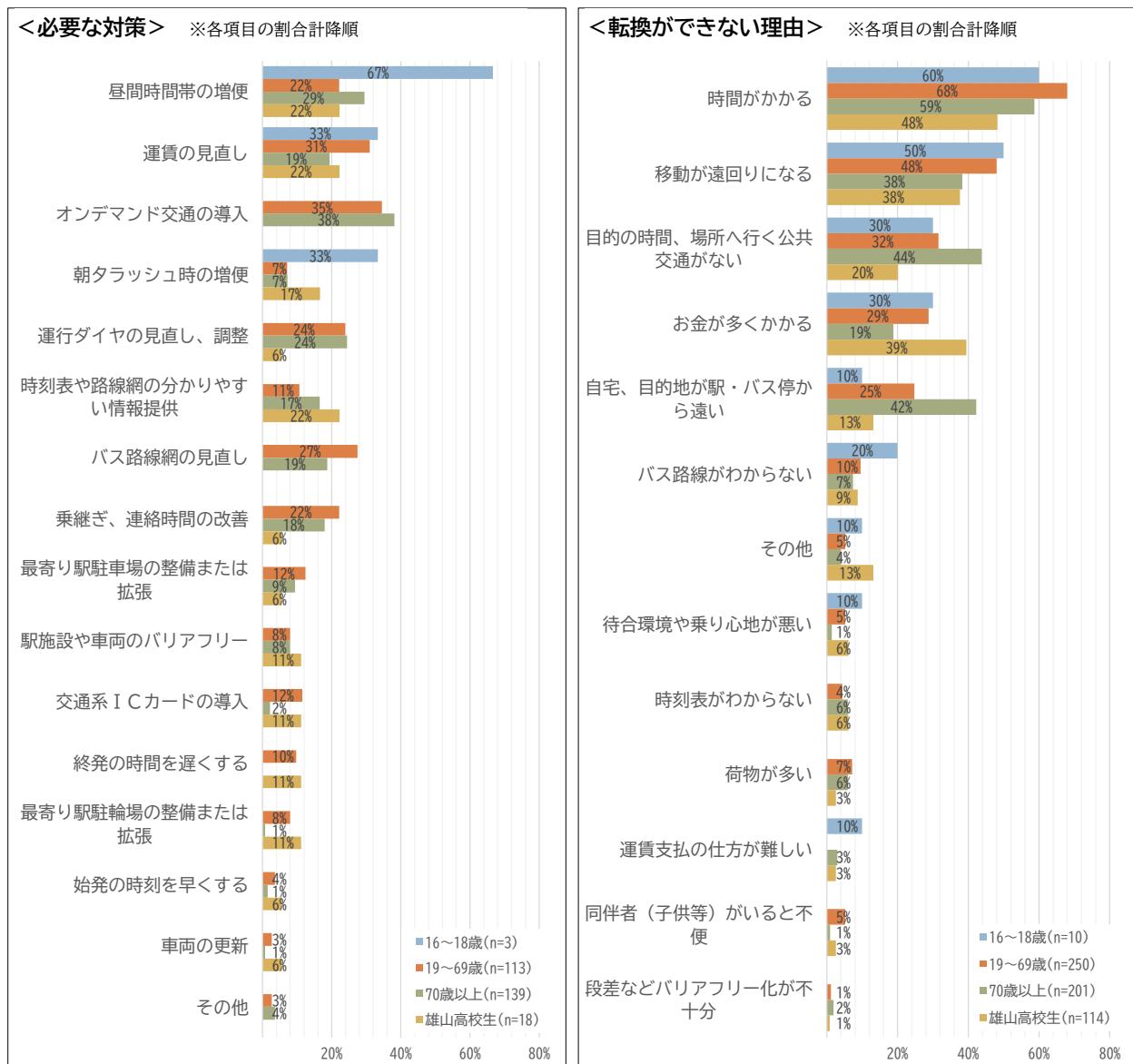
「できる」「対策があればできる」との回答は、16～18歳、19～69歳、70歳以上で過半数を下回っています。



■必要な対策及び転換ができない理由（複数回答）

対策があれば公共交通に転換できるとした人の対策は、「昼間時間帯の増便」「運賃の見直し」「デマンド交通の導入」が上位となっています。

公共交通に転換できない理由としては、「時間がかかる」「移動が遠回りになる」「目的の時間、場所へ行く公共交通がない」であり、速達性や交通手段の有無が上位となっています。

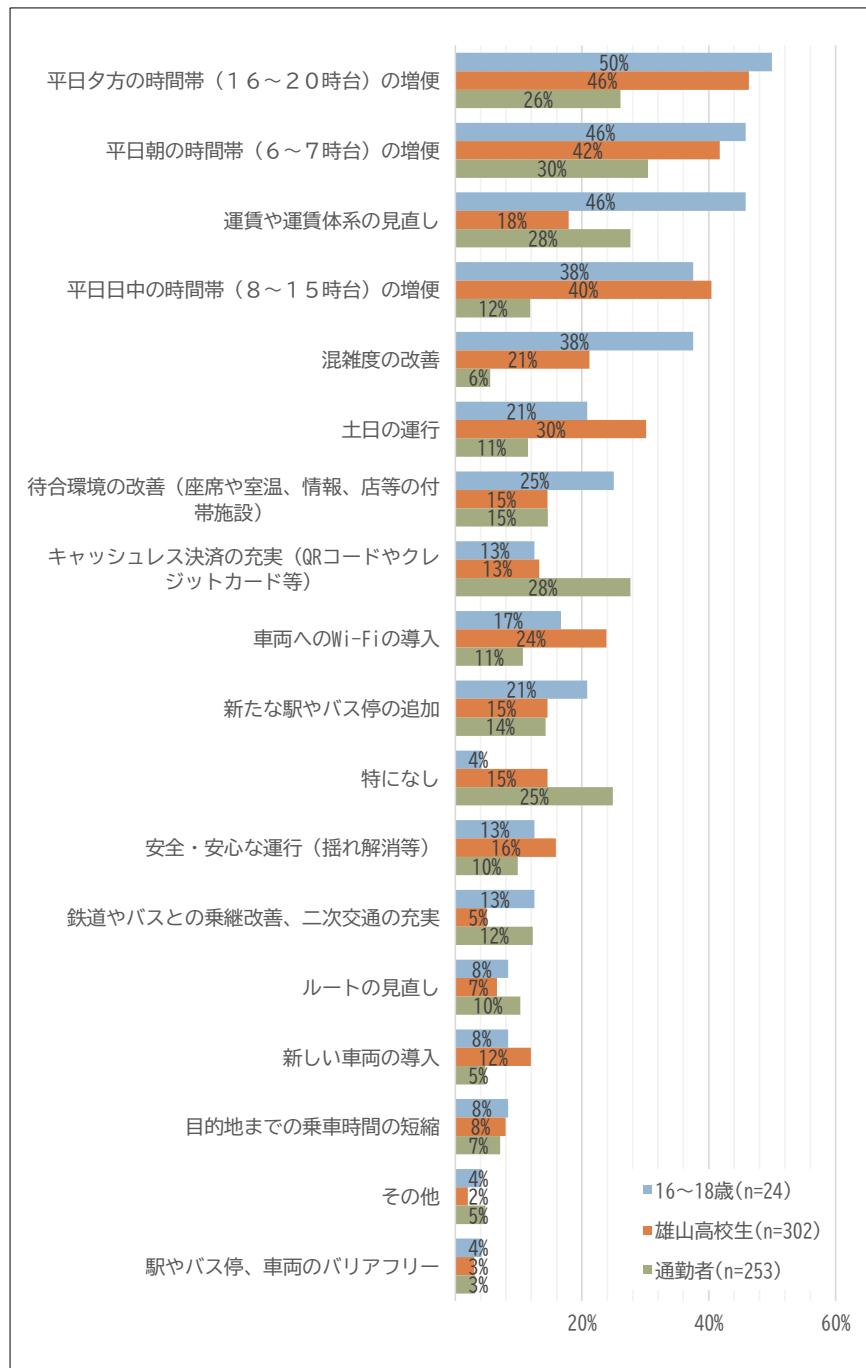


⑥ 公共交通の改善要望

- ・「平日の増便」「運賃や運賃体系の見直し」に対する改善要望が多くなっています。

■公共交通の改善要望【複数回答】

電車やバスの改善について、今後取り組んでほしいものは、「平日夕方の時間帯の増便」「平日朝の時間帯の増便」「運賃や運賃体系の見直し」「平日日中時間帯の増便」が多くなっており、平日の増便や運賃体系の見直しへの要望が中心となっています。

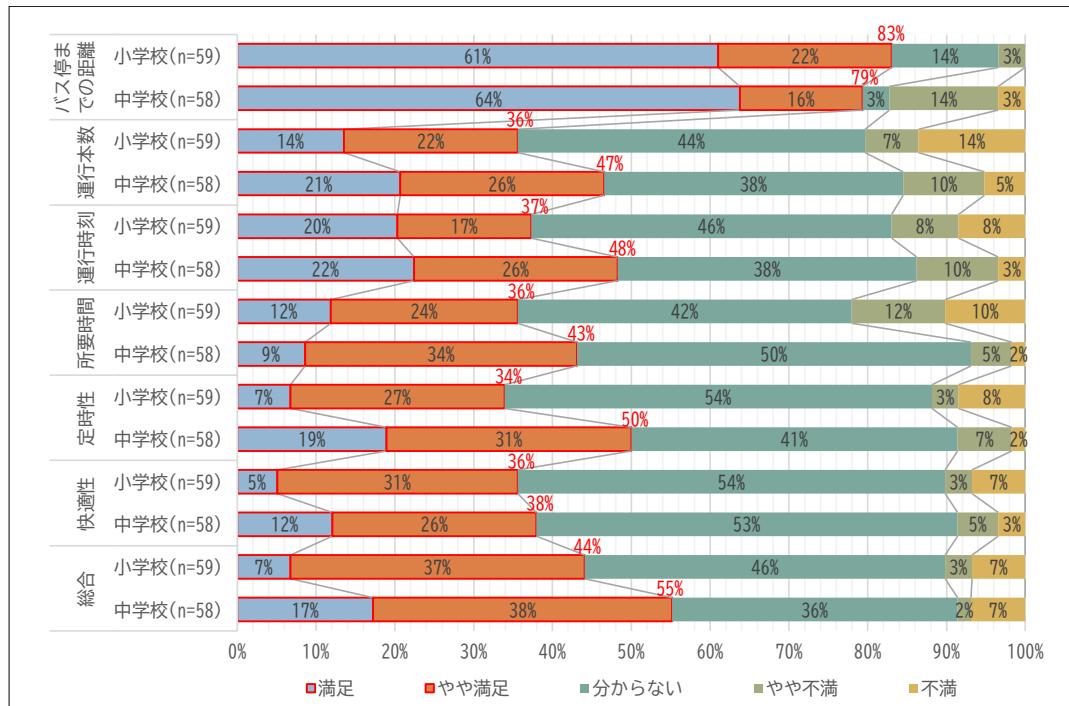


⑦ スクールバスの満足度と改善点

- ・スクールバスの満足度は、肯定的な意見が半数程度となっています。
- ・改善要望は、「運行時間」や「運行本数の見直し」が上位となっています。

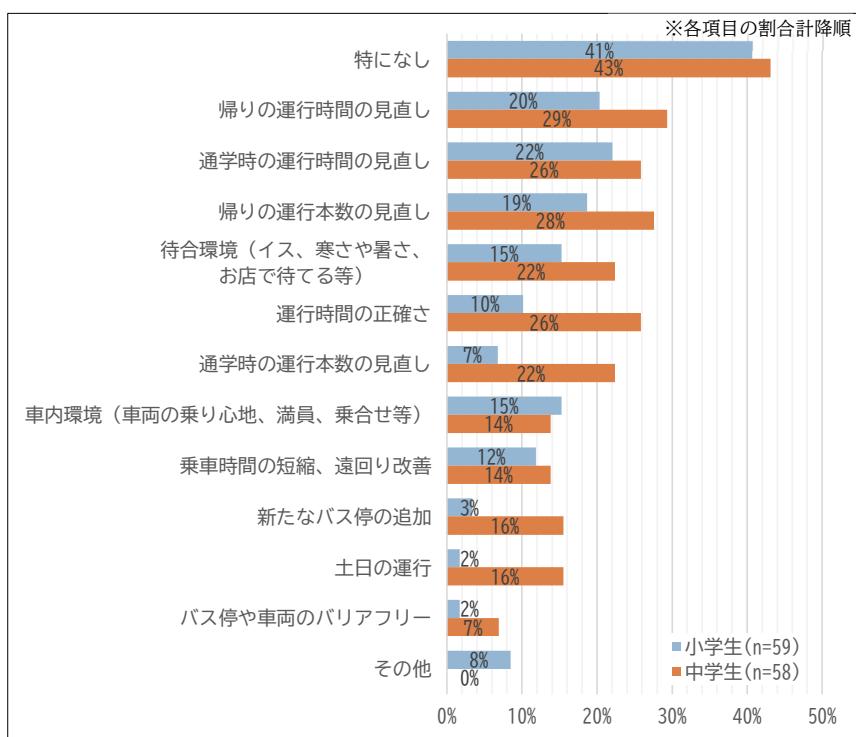
■スクールバスの満足度【ひとつに〇】

総合満足度について「満足」「やや満足」の合計をみると、小学校は44%、中学校は55%となっており、肯定的な回答は半数前後となっています。項目別では、自宅からバス停までの「距離」の満足度が高いものの、そのほかの項目は半数以下の結果となっています。中学校は「所要時間」「快適性」の満足度がやや低くなっています。



■スクールバスの改善要望【複数回答】

「運行時間の見直し」「運行本数の見直し」「運行時間の正確さ」「待合環境」が上位にあがっています。

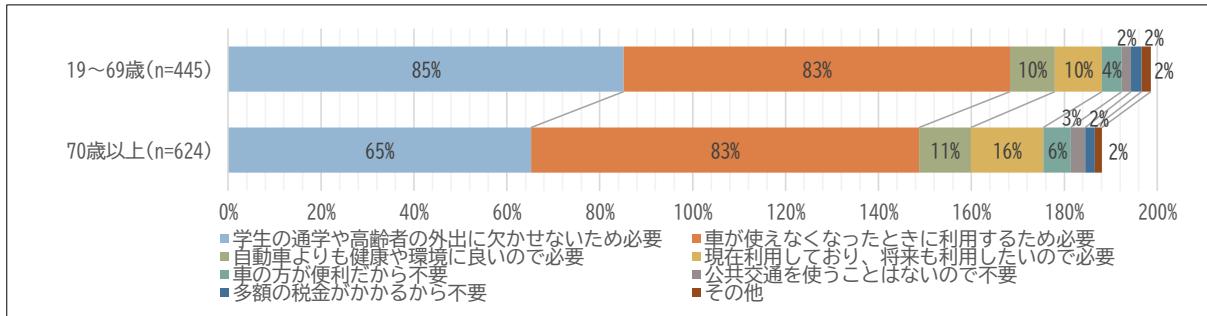


⑧ 将來の公共交通のあり方

- 「交通弱者のために必要」「税金を投入して維持すべき」との考え方が多くなっています。
- 地域や個人の取組としては、「可能な範囲で公共交通の利用へ変更」が多くなっています。

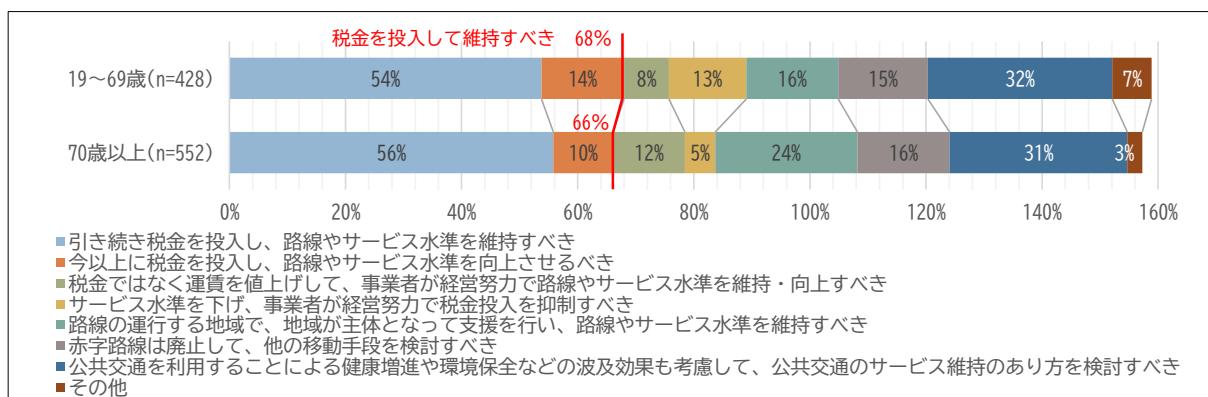
■公共交通の必要性への考え方【複数回答】

「学生や高齢者のため」「車が使えなくなったときのため」に必要とする考えが多くなっています。



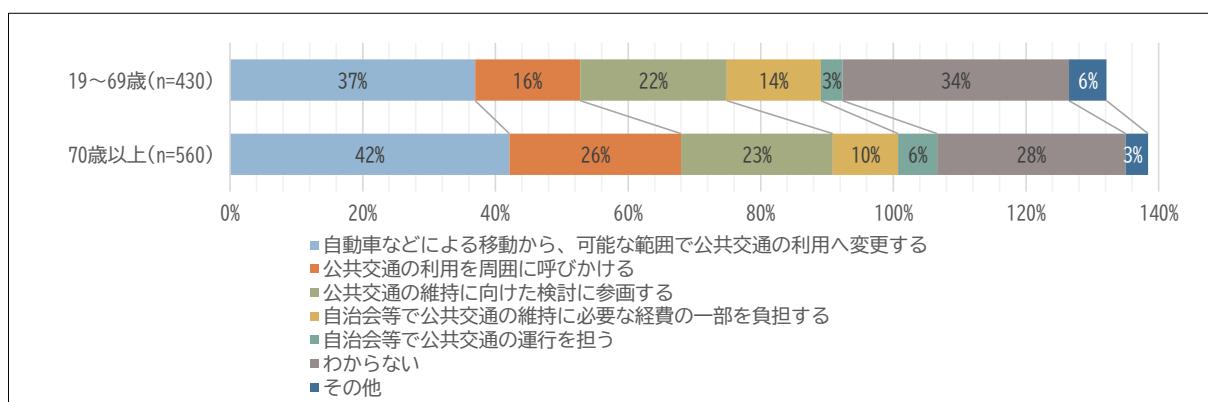
■公共交通のサービス維持のあり方への考え方【複数回答】

「税金を投入して維持すべき」が半数以上を占めており、次いで「健康増進や環境保全も考慮して検討すべき」との考え方多くなっています。



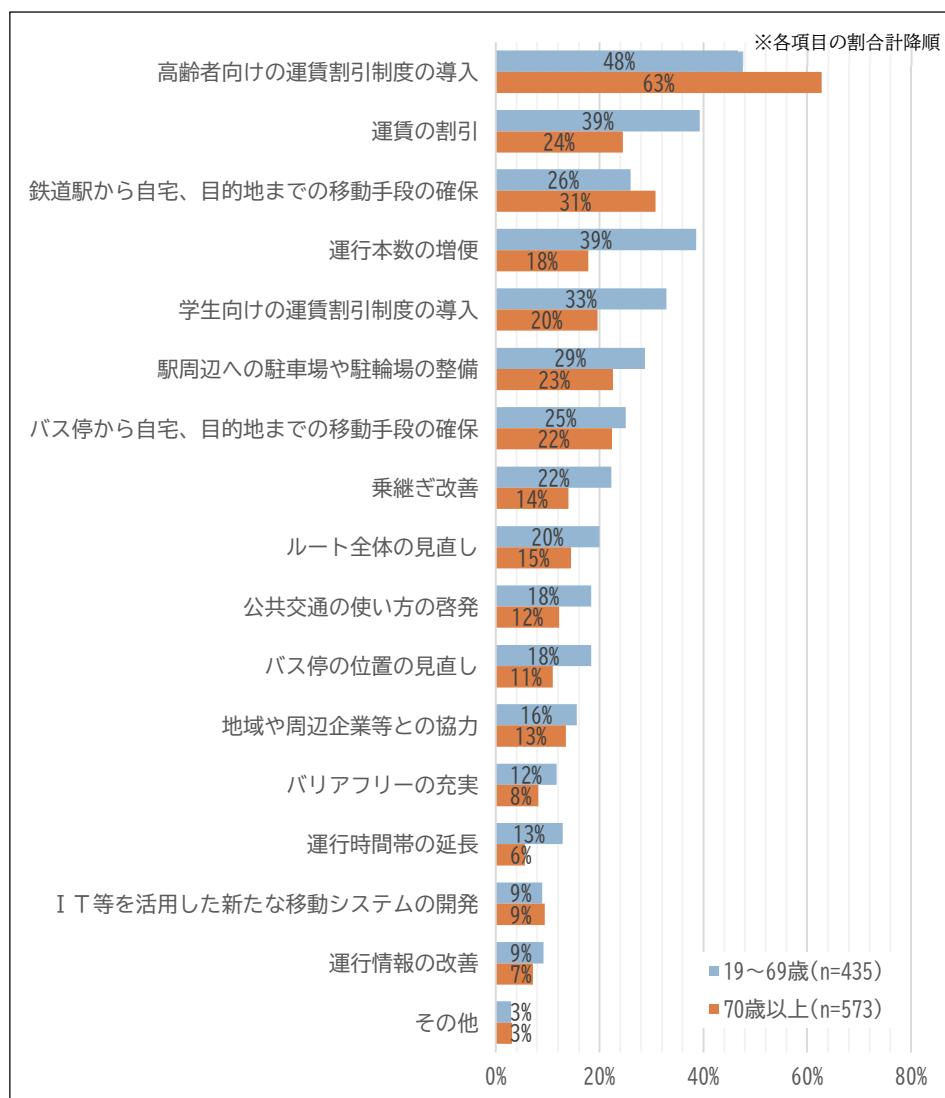
■公共交通のサービス維持のための、地域や個人での取組についての考え方【複数回答】

「自動車から、可能な範囲で公共交通の利用へ変更する」が最も多く、次いで「わからない」が多くなっています。自治会等での経費負担や運行については、比較的少ない結果となっています。



■過度に車に依存せず、公共交通を利用する生活にするために必要なこと【複数回答】

「高齢者向けの運賃割引制度の導入」が必要との回答は約半数を占め、高い割合を占めています。19～69歳では、70歳以上と比べ「運賃の割引」「運行本数の増便」「学生向けの運賃割引制度の導入」が10ポイント以上高くなっています。



(2) OD調査（バス）

① 地鉄バス

a) 調査の概要

- 令和6年10月8日（火）の地鉄バスの利用者数は、計723人となっています。

富山地方鉄道バスの利用者の移動実態を把握するため、令和6年10月8日（火）に、各路線・各便の全ての乗降客を対象に、バス車内での調査員による聞き取りによりOD調査を実施しました。当日の利用者数は計723人で、有効回答数は706票となっています。

表 地鉄バスOD調査の概要

路線名	調査対象	調査方法	実施期間	利用者数	有効回答数
五百石線（石金経由）	・全10便の乗降客	バス車内での調査員による聞き取り	R6.10.8(火)	186	170
五百石線（大泉経由）	・全26便の乗降客	バス車内での調査員による聞き取り	R6.10.8(火)	430	429
大森線	・全2便の乗降客	バス車内での調査員による聞き取り	R6.10.8(火)	45	45
蔵本団地線	・全2便の乗降客	バス車内での調査員による聞き取り	R6.10.8(火)	62	62
合計				723	706

b) 五百石線（石金経由）

○ 乗車バス停と降車バス停

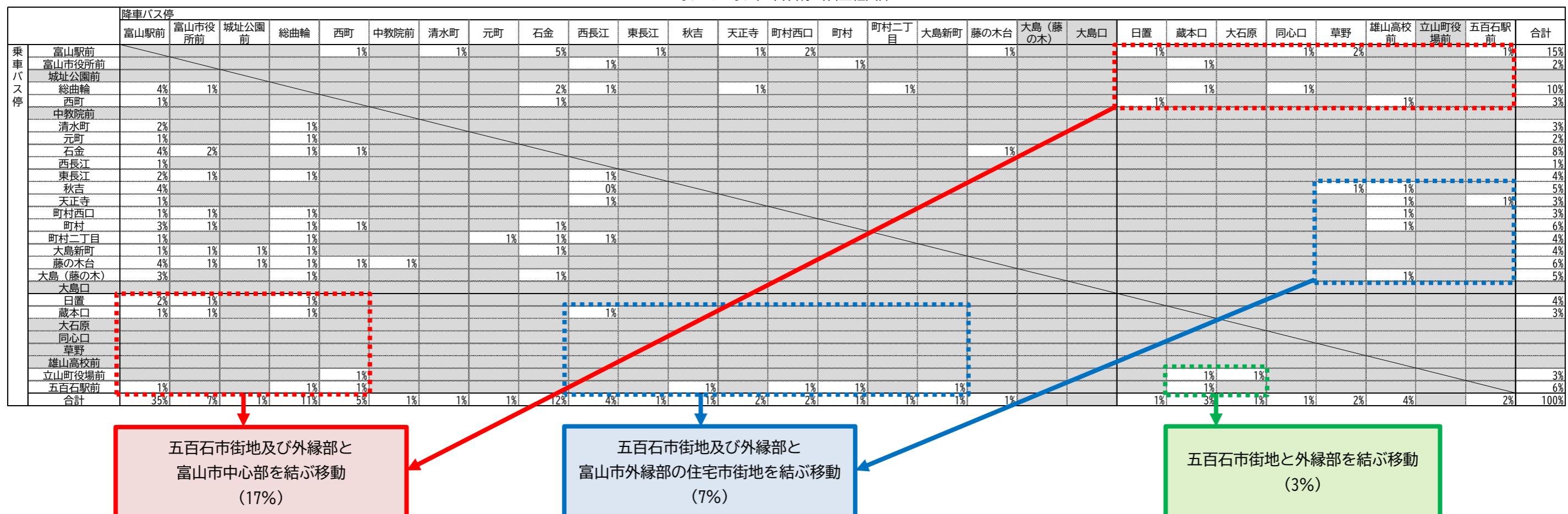
・町内関連移動※では、「五百石市街地及び外縁部と富山市中心部を結ぶ移動」や「五百石市街地及び外縁部と富山市外縁部の住宅市街地を結ぶ移動」が多くなっています。

利用者の多い乗車バス停は富山市中心部の「富山駅前（15%）」や「総曲輪（10%）」などとなっており、降車バス停は富山市中心部の「富山駅前（35%）」や「総曲輪（11%）」に加え、富山市外縁部の住宅市街地の「石金（12%）」などの利用者も多くなっています。

全ての移動に占める町内関連移動の割合は27%に留まっています。町内関連移動では、「五百石市街地及び外縁部と富山市中心部を結ぶ移動（7%）」が最も多いほか、「五百石市街地及び外縁部と富山市外縁部の住宅市街地を結ぶ移動」や「五百石市街地とその外縁部を結ぶ移動（3%）」などもみられます。

※ 町内関連移動：乗車バス停 あるいは 降車バス停が町内に立地するバス停の移動

表 OD表（五百石線（石金経由））



五百石市街地及び外縁部と
富山市中心部を結ぶ移動
(17%)

五百石市街地及び外縁部と
富山市外縁部の住宅市街地を結ぶ移動
(7%)

五百石市街地と外縁部を結ぶ移動
(3%)

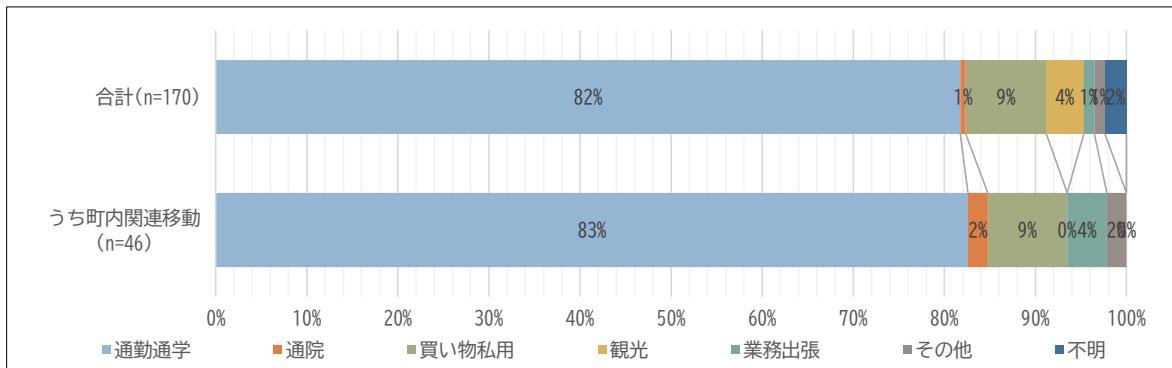
○ 利用者の属性

- 町内関連移動では、ほとんどが「通勤通学」目的の移動です。

■主な目的

五百石線（石金経由）全体及び町内関連移動とともに、ほとんどが「通勤通学」となっています。

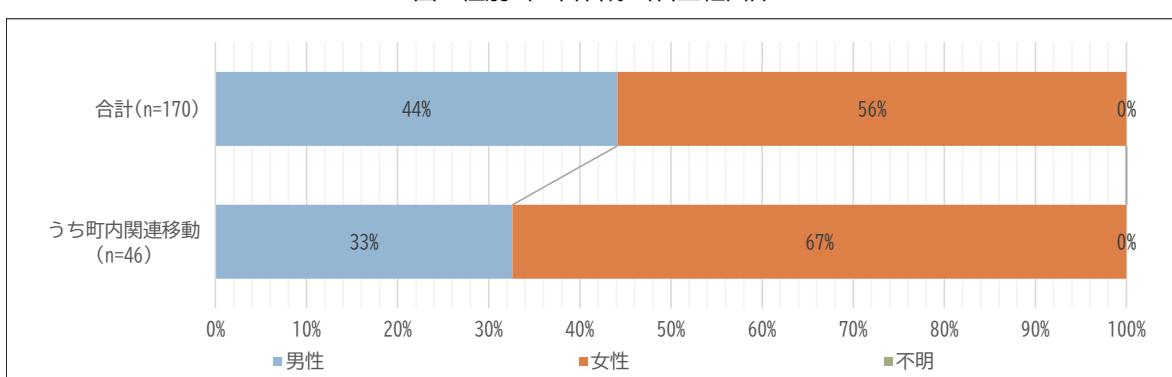
図 主な目的（五百石線（石金経由））



■性別

五百石線（石金経由）全体及び町内関連移動とともに「女性」の割合が高く、全体に比べ町内関連移動でやや「女性」の割合が高くなっています。

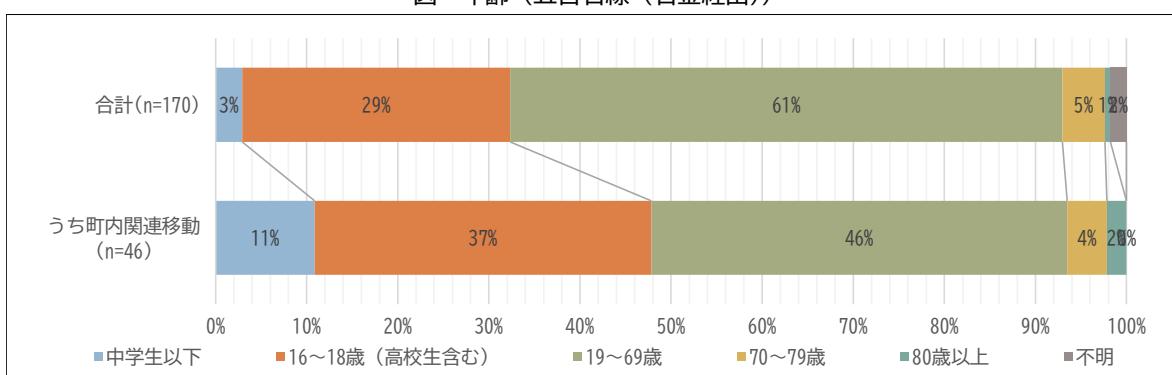
図 性別（五百石線（石金経由））



■年齢

五百石線（石金経由）全体及び町内関連移動とともに、「19～69歳」の割合が最も高くなっていますが、全体に比べ町内関連移動では、若年層（「16～18歳」や「中学生以下」）の割合が高くなっています。

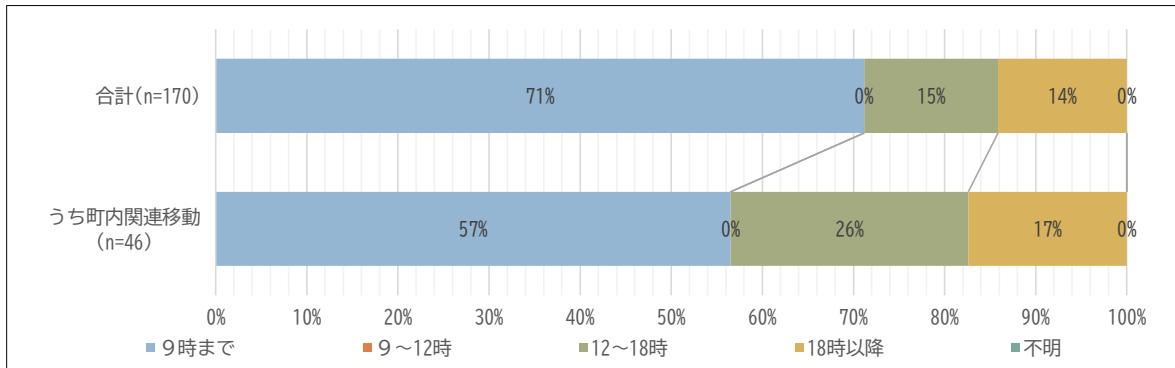
図 年齢（五百石線（石金経由））



■発車時間帯

五百石線(石金経由)全体及び町内関連移動とともに、「9時まで」の割合が最も高くなっていますが、全体に比べ町内関連移動では、「12~18時」の割合がやや高くなっています。

図 発車時間帯(五百石線(石金経由))



c) 五百石線（大泉経由）

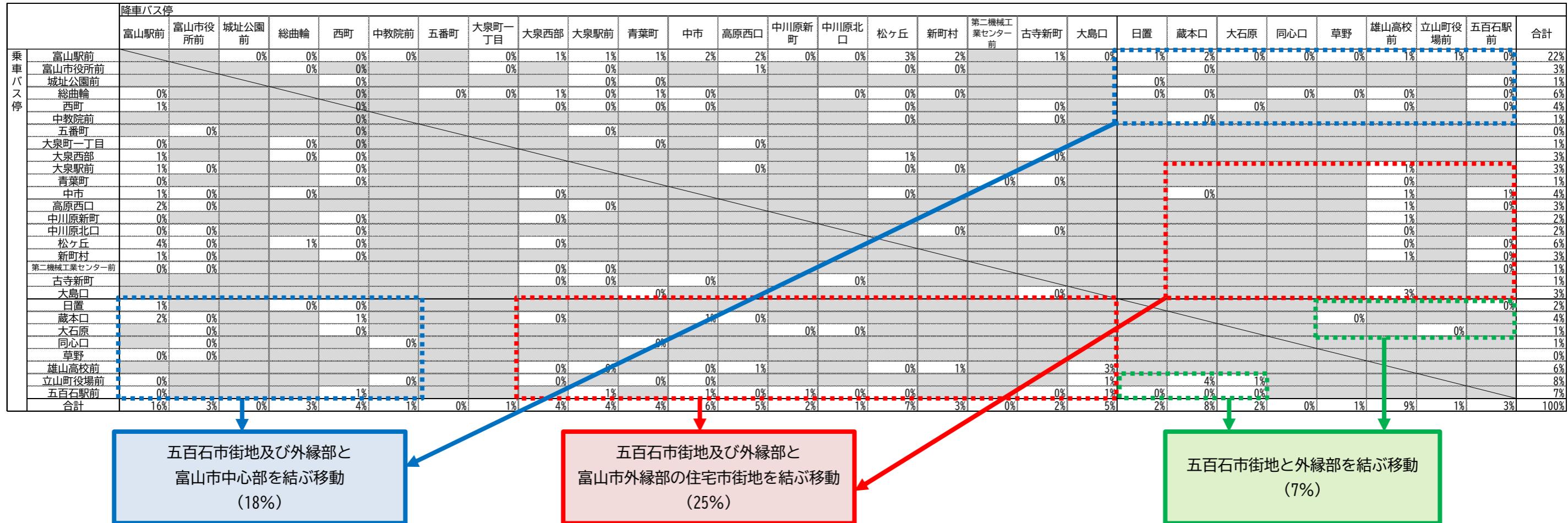
○ 乗車バス停と降車バス停

・町内関連移動では、「五百石市街地及び外縁部と富山市外縁部の住宅市街地を結ぶ移動」や「五百石市街地及び外縁部と富山市中心部を結ぶ移動」が多くなっています。

利用者の多い乗車バス停は富山市中心部の「富山駅前（22%）」や五百石市街地の「立山町役場前（8%）」、「五百石駅前（7%）」などとなっており、降車バス停は富山市中心部の「富山駅前（16%）」に加え、五百石市街地の「雄山高校前（9%）」、五百石市街地外縁部の「蔵本口（8%）」などの利用者も多くなっています。

全ての移動に占める町内関連移動の割合は50%となっています。町内関連移動では、「五百石市街地及び外縁部と富山市外縁部の住宅市街地を結ぶ移動（25%）」が最も多いほか、「五百石市街地及び外縁部と富山市中心部を結ぶ移動（18%）」や「五百石市街地とその外縁部を結ぶ移動（7%）」などもみられます。

表 OD表（五百石線（大泉経由））



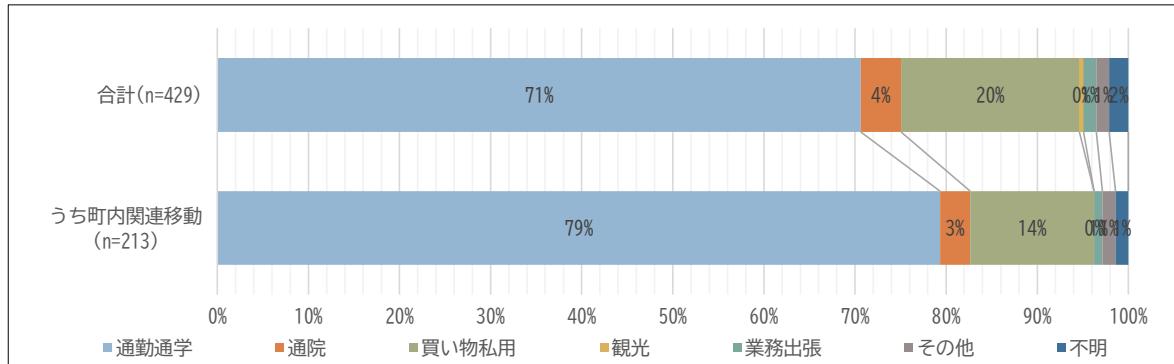
○ 利用者の属性

- ・町内関連移動では、ほとんどが「通勤通学」目的の移動です。

■主な目的

五百石線（大泉経由）全体及び町内関連移動とともに、ほとんどが「通勤通学」となっています。全体に比べ町内関連移動でやや「通勤通学」の割合が高くなっています。

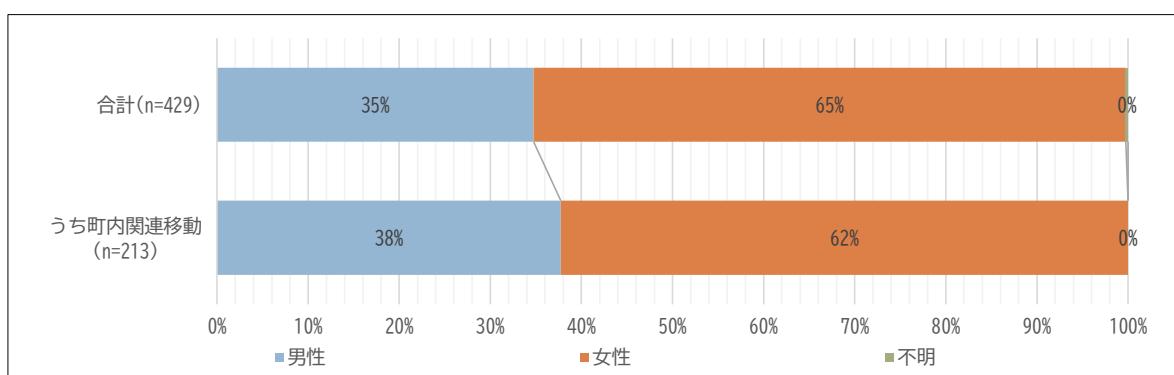
図 主な目的（五百石線（大泉経由））



■性別

五百石線（大泉経由）全体及び町内関連移動とともに「女性」の割合が高くなっています。

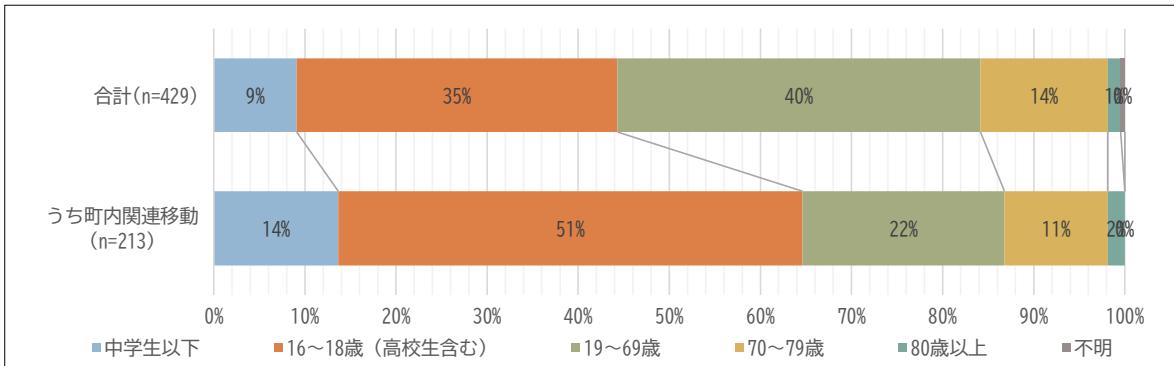
図 性別（五百石線（大泉経由））



■年齢

五百石線（大泉経由）全体では「19～69歳」や「16～18歳」の割合が高い一方、町内関連移動では若年層（「16～18歳」や「中学生以下」）の割合が高くなっています。

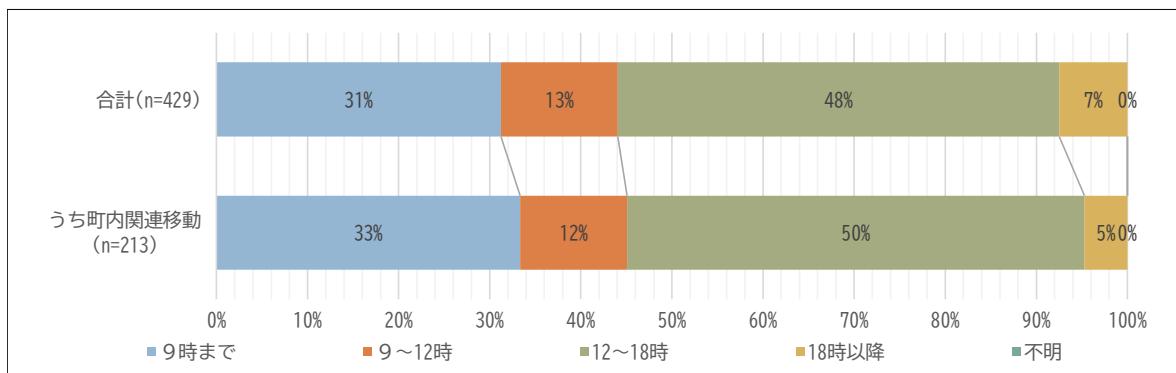
図 年齢（五百石線（大泉経由））



■発車時間帯

五百石線（大泉経由）全体及び町内関連移動とともに、「12～18時」の割合が最も高くなっています。

図 発車時間帯（五百石線（大泉経由））



d) 大森線

○ 乗車バス停と降車バス停

・全ての移動が「大森地区の各地と雄山中学校を結ぶ移動」となっています。

利用者の多い乗車バス停は一般県道西大森五百石線や一般県道岩崎寺大石原水橋線沿線の「大清水 (44%)」や「東大森 (24%)」などとなっており、降車バス停は「雄山中学校前 (91%)」の利用者が著しく多くなっています。

「大森地区の各地から雄山中学校への移動」が91%を占めるなど、全ての移動が「大森地区の各地と雄山中学校を結ぶ移動」となっています。

表 OD表 (大森線)

		降車バス停															
		五百石駅前	五百石	米沢	上町	雄山中学校前	貫田	八ツ屋口	大清水	東大森	公民館前(大森)	西大森	西大森口	大橋	三ツ塚	一夜泊	合計
乗車バス停	五百石駅前																
	五百石																
	米沢																
	上町																
	雄山中学校前																
	貫田																
	八ツ屋口																
	大清水																
	東大森																
	公民館前(大森)																
	西大森																
	西大森口																
	大橋																
	三ツ塚																
	一夜泊																
	合計																

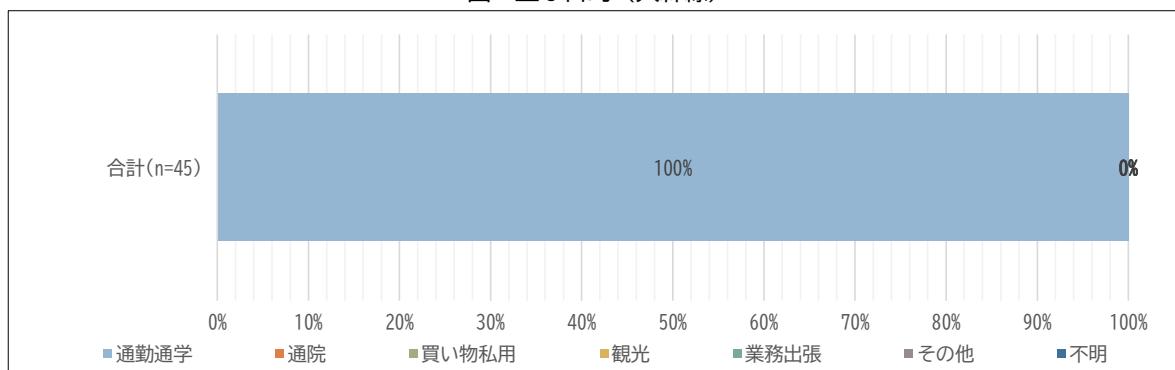
○ 利用者の属性

- ・全ての移動が中学生以下の「通学」目的で、ほとんどが登校時に利用しています。

■主な目的

全ての移動が「通勤通学」となっています。

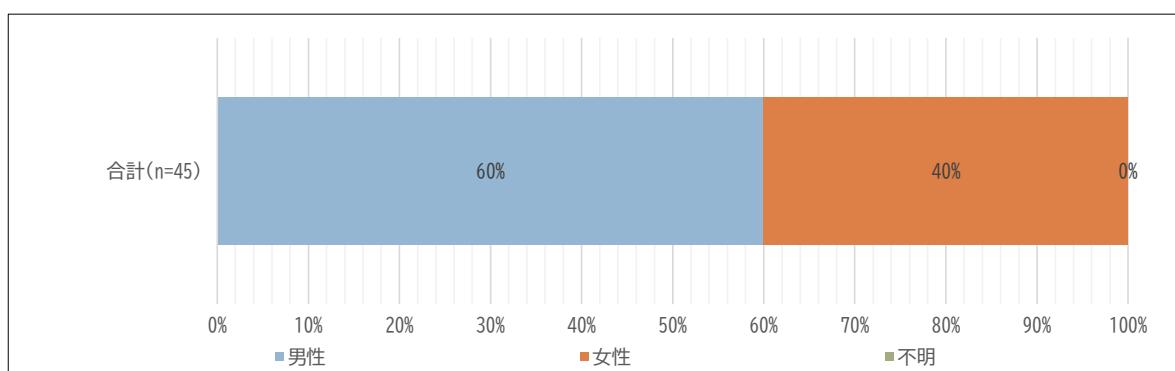
図 主な目的（大森線）



■性別

「女性」に比べ、やや「男性」の割合が高くなっています。

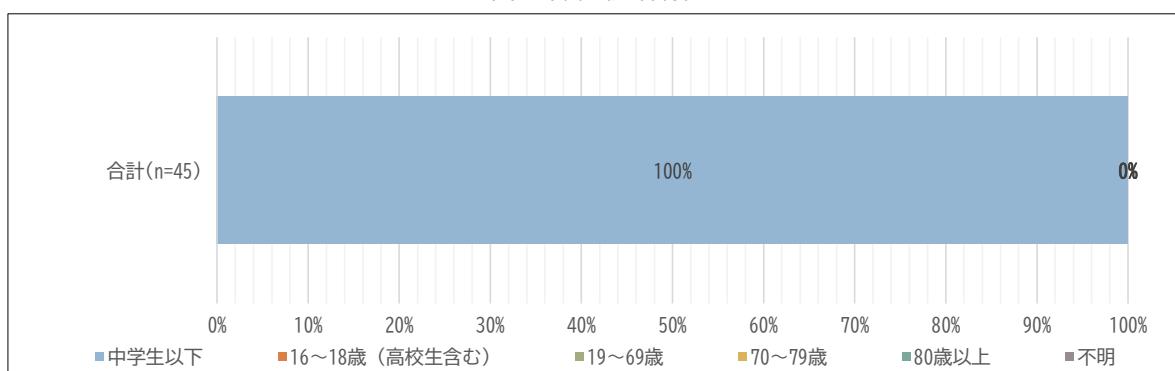
図 性別（大森線）



■年齢

全ての移動が「中学生以下」となっています。

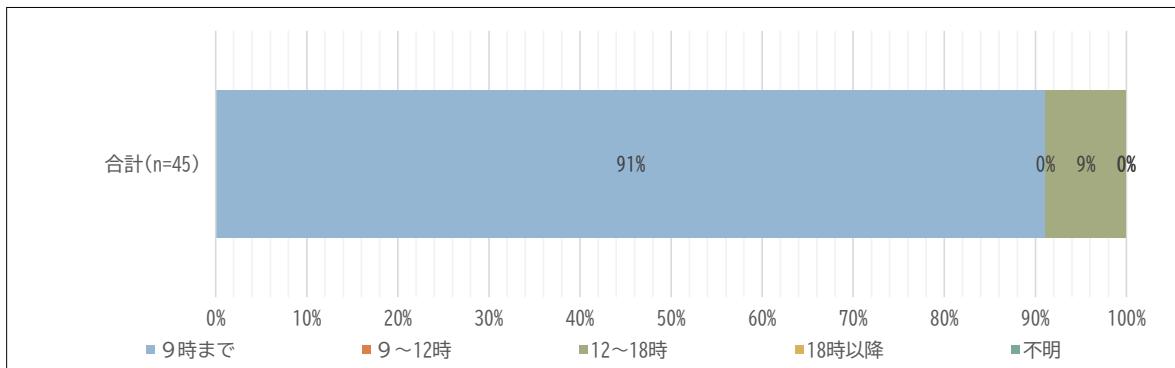
図 年齢（大森線）



■発車時間帯

ダイヤと対応し「9時まで」の割合が著しく高くなっています。

図 発車時間帯（大森線）



e) 蔵本団地線

○ 乗車バス停と降車バス停

・「大森地区北部や五百石地区西部から雄山中学校への移動」がほとんどを占めています。

乗車バス停は大森地区北部の「蔵本団地 (69%)」や「蔵本新 (10%)」に加え、五百石地区西部の「大石原 (21%)」の3か所のバス停のみとなっており、降車バス停は「雄山中学校前 (98%)」の利用者が著しく多くなっています。

「大森地区北部から雄山中学校への移動」が 77%と最も多く、「五百石地区西部から雄山中学校への移動 (21%)」を合わせ、「大森地区北部や五百石地区西部から雄山中学校への移動」が 98%と移動のほとんどを占めています。

表 OD表 (蔵本団地線)

		降車バス停										合計		
乗 車 バ ス 停	蔵本新 蔵本団地 大石原 同心口 草野 雄山高校前 雄山中学校前 上町 米沢 五百石 五百石駅前 合計	蔵本新	蔵本団地	大石原	同心口	草野	雄山高校前	雄山中学校前	上町	米沢	五百石	五百石駅前		
		蔵本新						8%					2%	
		蔵本団地						69%					10%	
		大石原						21%					69%	
		同心口											21%	
		草野												
		雄山高校前												
		雄山中学校前												
		上町												
		米沢												
大森地区北部から 雄山中学校への移動 (77%)														
五百石地区西部から 雄山中学校への移動 (21%)														
98%													2%	
													100%	

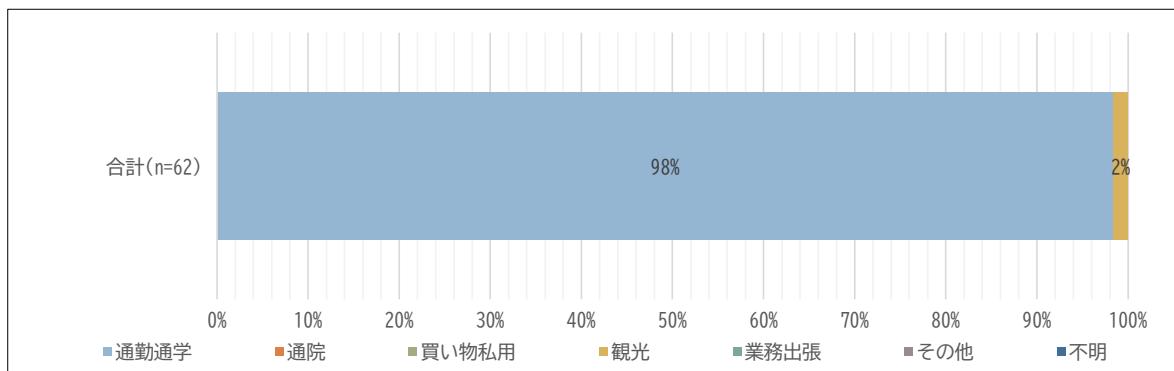
○ 利用者の属性

- ・ほとんどの移動が中学生以下の「通学」目的で、登校時に利用しています。

■主な目的

ほとんどの移動が「通勤通学」となっており、一部「観光」目的の移動もみられます。

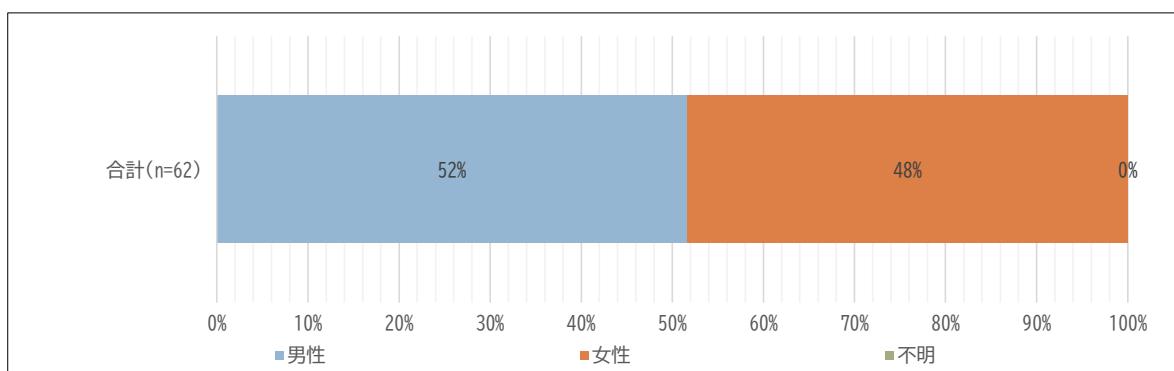
図 主な目的（蔵本団地線）



■性別

「男性」と「女性」の割合に大きな差はありません。

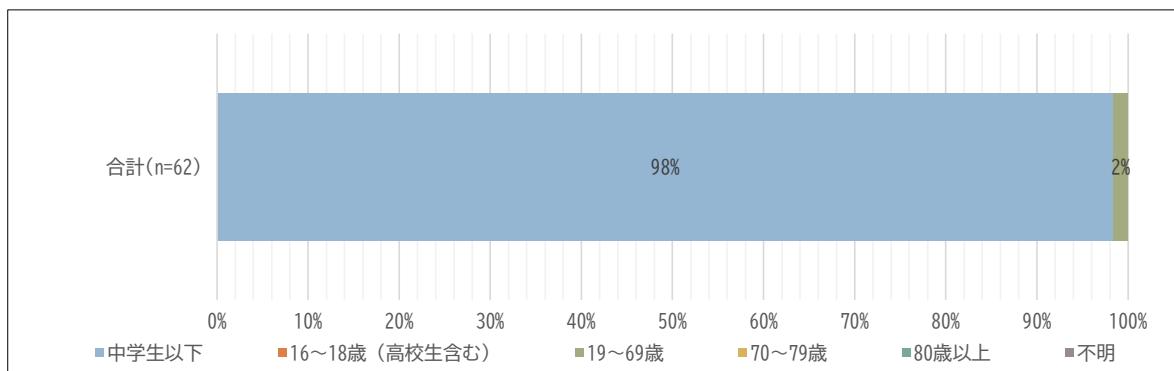
図 性別（蔵本団地線）



■年齢

ほとんどが「中学生以下」となっています。

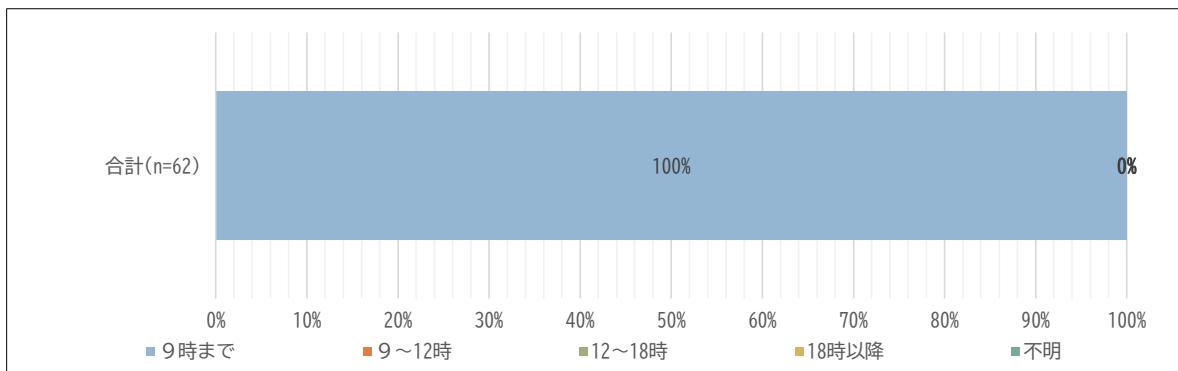
図 年齢（蔵本団地線）



■発車時間帯

ダイヤと対応し全ての移動が「9時まで」となっています。

図 発車時間帯（蔵本団地線）



② 町営バス

a) 調査の概要

- 令和6年10月16日（水）から29日（火）までの12日間の町営バスの利用者数は、計834人となっています。

町営バスの利用者の移動実態を把握するため、令和6年10月16日（水）から29日（火）までの12日間に、各路線・各便の乗降客を対象に、車内設置によるシールアンケート形式のOD調査を実施しました。12日間の利用者数は計834人で、有効回答数は804票となっています。

表 町営バスOD調査の概要

路線名	調査対象	調査方法	実施期間	調査日数		利用者数		有効回答数	
				平日	休日	平日	休日	平日	休日
伊勢屋線	・全11便/日の乗降客 （小学生以上）	車内設置によるシールアンケート調査、 車内設置回収箱による回収	R6.10.16(水)～29(火)	10	2	123	10	121	10
北部循環線	・全2便/日の乗降客 （小学生以上）	車内設置によるシールアンケート調査、 車内設置回収箱による回収	R6.10.16(水)～29(火)	10	—	91	—	90	—
吉峰線	・全10便/日の乗降客 （小学生以上）	車内設置によるシールアンケート調査、 車内設置回収箱による回収	R6.10.16(水)～29(火)	10	1	143	5	133	5
岩崎寺線	・全20便/日の乗降客 （小学生以上）	車内設置によるシールアンケート調査、 車内設置回収箱による回収	R6.10.16(水)～29(火)	10	2	141	34	140	34
利田・大森線 （お出かけワゴン）	・全10便/日の乗降客 （小学生以上）	車内設置によるシールアンケート調査、 車内設置回収箱による回収	R6.10.16(水)～29(火)	10	—	94	—	91	—
新川・下段線 （お出かけワゴン）	・全7便/日の乗降客 （小学生以上）	車内設置によるシールアンケート調査、 車内設置回収箱による回収	R6.10.16(水)～29(火)	10	—	193	—	180	—
合計						785	49	755	49

※休日は土曜日のみ。なお、10/26（土）は「立山Craft2024」が開催されている。

b) 伊勢屋線

○ 乗車バス停と降車バス停

- 平日では、「東谷地区の各集落と五百石市街地を結ぶ移動」や「上段地区の集落と五百石市街地を結ぶ移動」、「高野地区の集落と五百石市街地を結ぶ移動」が多くなっています。
- 休日では、「五百石市街地と総合公園を結ぶ移動」や「高野地区の集落と五百石市街地を結ぶ移動」が多くなっています。

平日では、利用者の多い乗車バス停は「五百石駅（42%）」を筆頭に東谷地区の「白岩（15%）」や上段地区の「西福田（11%）」などとなっており、降車バス停も「五百石駅（47%）」を筆頭に上段地区の「西福田（9%）」や「野沢（8%）」や「金剛新（7%）」、東谷地区の「白岩（7%）」などの利用者も多くなっています。「東谷地区の各集落と五百石市街地を結ぶ移動」が最も多く43%を占めるほか、「上段地区の各集落と五百石市街地を結ぶ移動（30%）」や「高野地区の各集落と五百石市街地を結ぶ移動（27%）」などが続いています。

休日では、最も利用者の多い乗車バス停は「五百石駅（50%）」で、「総合公園（20%）」などが続き、降車バス停も「五百石駅（50%）」及び「総合公園（40%）」の2つのバス停で全体の9割を占めています。「五百石市街地と総合公園を結ぶ移動」が最も多く60%を占めるほか、「高野地区の各集落と五百石市街地を結ぶ移動（20%）」などがみられます。

表 OD表（伊勢屋線）【平日】

		降車バス停																					
		伊勢屋	谷村口	目桑	六郎谷	白岩	白岩観音	谷口	四谷尾	日中・柴山	日中上野	福田	西福田	総合公園	野沢	金剛新	江崎口	沢新	上米沢	米沢	五百石	五百石駅	合計
乗車バス停	伊勢屋																						
	谷村口																						
	目桑																						
	六郎谷																						
	白岩																						
	白岩観音																						
	谷口																						
	四谷尾																						
	日中・柴山																						
	日中上野																						
	福田																						
	西福田																						
	総合公園																						
	野沢																						
	金剛新																						
	江崎口																						
	沢新																						
	上米沢																						
	米沢																						
	五百石																						
	五百石駅	1%	1%	7%	4%	1%															42%		
	合計	1%	1%	7%	4%	1%															100%		

表 OD表（伊勢屋線）【休日】

		降車バス停																					
		伊勢屋	谷村口	目桑	六郎谷	白岩	白岩観音	谷口	四谷尾	日中・柴山	日中上野	福田	西福田	総合公園	野沢	金剛新	江崎口	沢新	上米沢	米沢	五百石	五百石駅	合計
乗車バス停	伊勢屋																						
	谷村口																						
	目桑																						
	六郎谷																						
	白岩																						
	白岩観音																						
	谷口																						
	四谷尾																						
	日中・柴山																						
	日中上野																						
	福田																						
	西福田																						
	総合公園																						
	野沢																						
	金剛新																						
	江崎口																						
	沢新																						
	上米沢																						
	米沢																						
	五百石																						
	五百石駅																						
	合計	40%	40%																		50%		
																					100%		

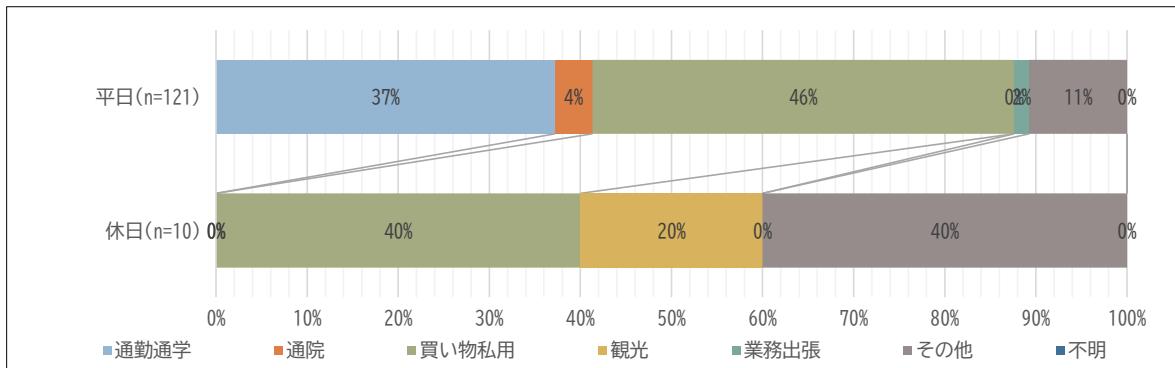
○ 利用者の属性

- ・平日では、「買い物私用」や「通勤通学」目的の移動がほとんどです。

■主な目的

平日及び休日ともに「買い物私用」の割合が最も高いほか、平日で「通勤通学」、休日で「その他」の割合も高くなっています。

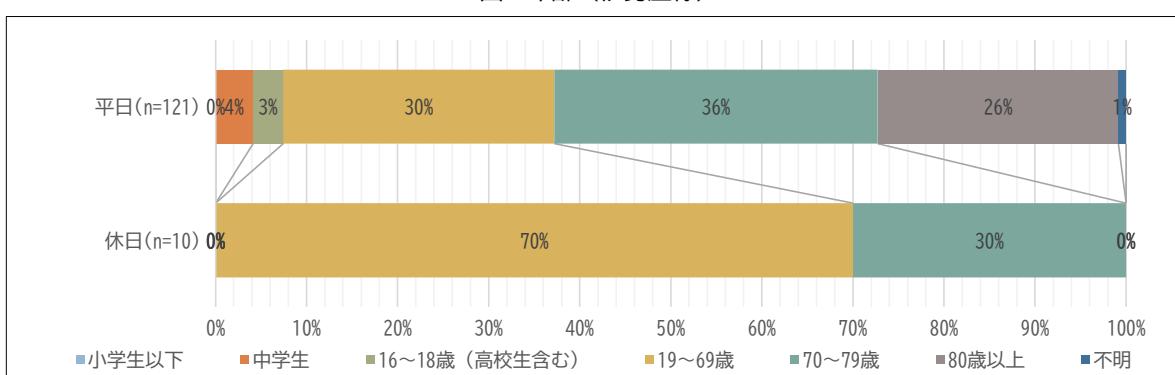
図 主な目的（伊勢屋線）



■年齢

平日では「70歳以上」が62%を占める一方、休日では「19~69歳」が70%を占めています。

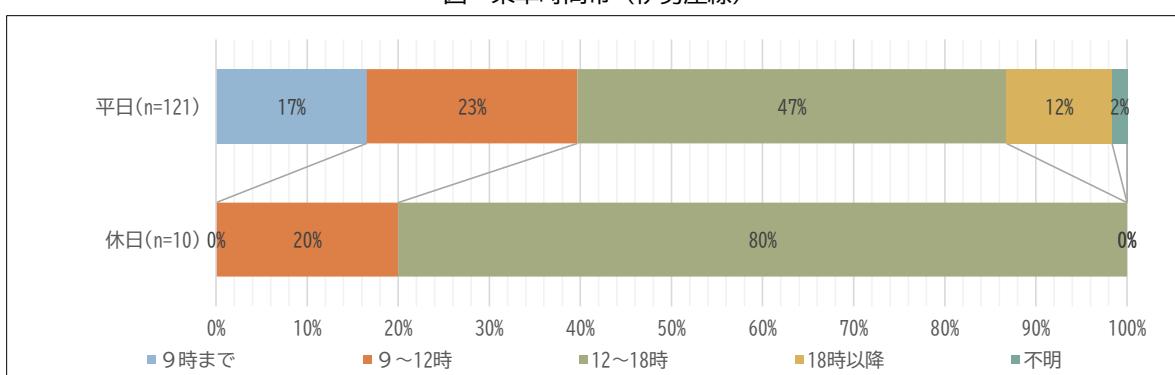
図 年齢（伊勢屋線）



■乗車時間帯

平日及び休日ともに「12~18時」の割合が最も高くなっていますが、休日でその割合が著しく高くなっています。

図 乗車時間帯（伊勢屋線）



c) 北部循環線

○ 乗車バス停と降車バス停

・「利田地区や五百石市街地外縁部と雄山中学校・立山中央小学校を結ぶ移動」や「北部小学校への地区内移動（新川地区）」が多くなっています。

利用者の多い乗車バス停は五百石市街地外縁部の「大窪（16%）」を筆頭に、利田地区の「曾我（12%）」や「金屋（11%）」、新川地区的「女川新口（11%）」などとなる一方、降車バス停は主に「教育センター前（79%）」や「北部小学校南口（19%）」の2つのバス停に集中しています。

「利田地区の各住宅地・集落と雄山中学校や立山中央小学校を結ぶ移動」が最も多く 63%を占めるほか、「新川地区的各集落と雄山中学校や立山中央小学校を結ぶ移動（19%）」や「五百石市街地外縁部と雄山中学校や立山中央小学校を結ぶ移動（16%）」などが続いています。

表 OD表（北部循環線）【平日のみ】

		降車バス停																														
		女川新	女川新口	横江口	竹林	下新	ささら屋前	アルビス・セリア前	若宮南口	さつき台	稚子塚西	北部小学校南口	二ツ塚西口	横沢	五郎丸	塚越	浅生	佐藤鉄工前	鉢ノ木	曾我	総曲輪	利田小学校西口	金屋	立泉寺西口	立泉寺東口	大窪	うめざわ内科前	役場西口	教育センター前	五百石	五百石駅	合計
乗車 バ ス 停	女川新																												9%			
	女川新口																												11%			
	横江口																															
	竹林																															
	下新																															
	ささら屋前																															
	アルビス・セリア前																															
	若宮南口																															
	さつき台																															
	稚子塚西																															
	北部小学校南口																															
	二ツ塚西口																															
	横沢																												1%			
	五郎丸																												1%			
	塚越																												3%			
	浅生																												3%			
	佐藤鉄工前																												1%			
	鉢ノ木																												1%			
	曾我																												12%			
	総曲輪																												6%			
	利田小学校西口																												11%			
	金屋																												10%			
	立泉寺西口																												10%			
	立泉寺東口																												10%			
	大窪																												1%			
	うめざわ内科前																												16%			
	役場西口																												0%			
	教育センター前																															
	五百石																															
	五百石駅																															
	合計																												100%			

新川地区的各集落と
北部小学校を結ぶ移動
(19%)

利田地区的各住宅地・集落と
雄山中学校や立山中央小学校を結ぶ移動
(63%)

五百石市街地外縁部と
雄山中学校や立山中央小学校を結ぶ移動
(16%)

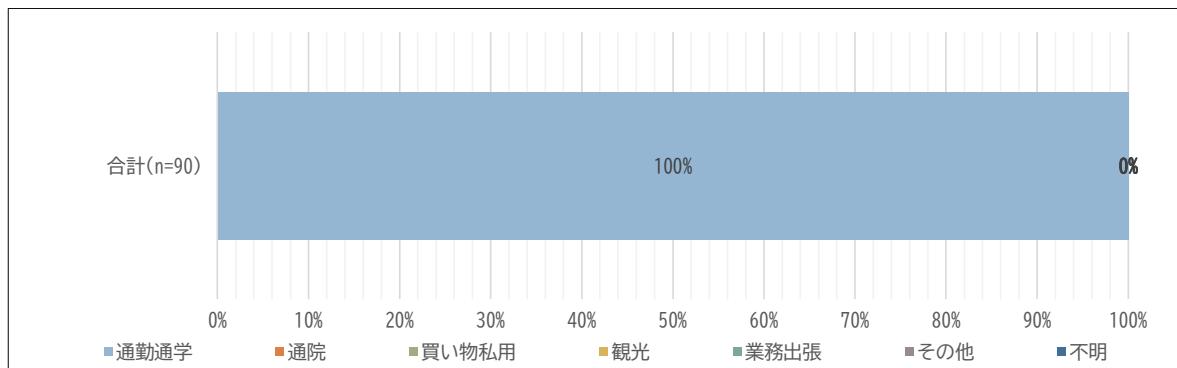
○ 利用者の属性

- 全ての移動が中学生以下の「通学」目的で、登校時に利用しています。

■主な目的

全ての移動が「通勤通学」となっています。

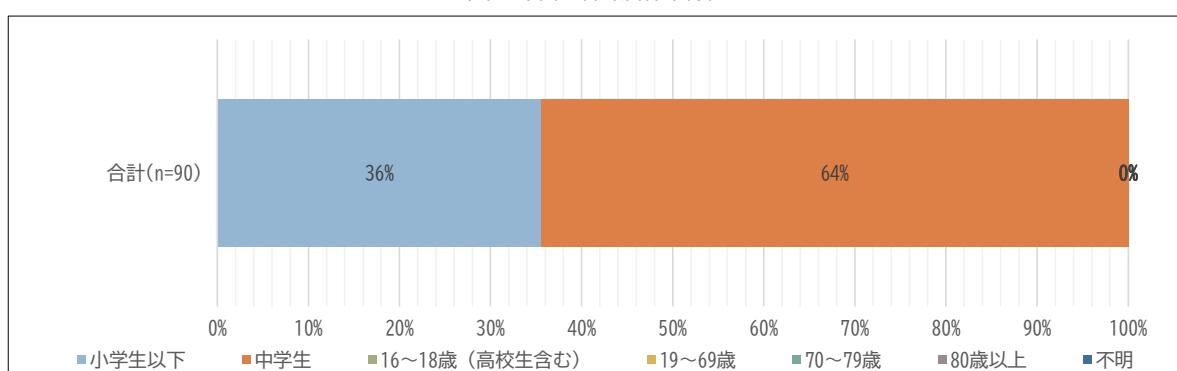
図 主な目的（北部循環線）



■年齢

「中学生」が64%を占めるほか、「小学生以下」が36%を占めています。

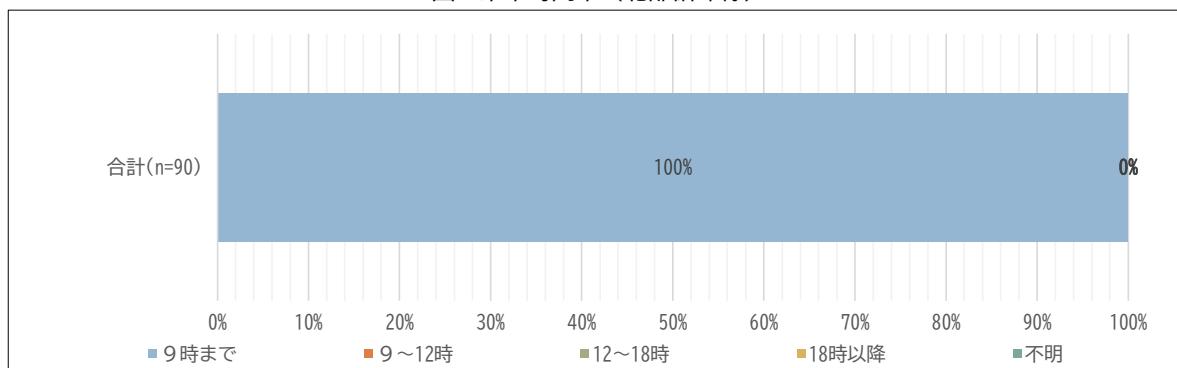
図 年齢（北部循環線）



■乗車時間帯

全ての移動が「9時まで」となっています。

図 乗車時間帯（北部循環線）



d) 吉峰線

○ 乗車バス停と降車バス停

・平日では、「吉峰と五百石市街地や高野地区の各集落を結ぶ移動」や「上段地区や高野地区の集落と五百石市街地を結ぶ移動」が多くなっています。

・休日では、全ての利用者が「五百石駅」・「吉峰」間の移動となっています。

平日では、利用者の多い乗車バス停は「五百石駅（37%）」と「吉峰（32%）」に集中しており、降車バス停も同様に「五百石駅（37%）」と「吉峰（25%）」に集中しています。「吉峰と五百石市街地を結ぶ移動」が最も多く33%を占めるほか、「上段地区の各集落と五百石市街地を結ぶ移動（27%）」や「吉峰と高野地区の各集落を結ぶ移動」（14%）、「高野地区の各集落と五百石市街地を結ぶ移動」（14%）などが続いています。

休日では、全ての利用者が「五百石駅」・「吉峰」間の移動となっています。

表 OD表（吉峰線）【平日】

		降車バス停	吉峰	墓地公園口	上末	上瀬戸	芦見	陶農館前	上宮	長屋	石坂口	上中	西福田	福田	日中上野	日中・柴山	上女川新	東野	野町	下米沢	五百石駅	合計
乗 車 バ ス 停		吉峰																				
		墓地公園口	15%	2%	2%	2%	6%	3%	1%	1%	2%	2%	1%	4%	0%	5%	9%	4%	40%	37%	100%	
上末																						
上瀬戸																						
芦見																						
陶農館前																						
上宮																						
長屋																						
石坂口																						
上中																						
西福田																						
福田																						
日中上野																						
日中・柴山																						
上女川新																						
東野																						
野町																						
下米沢																						
五百石駅																						
合計			25%	2%	2%	2%	6%	3%	1%	1%	2%	2%	1%	4%	0%	5%	9%	4%	40%	37%	100%	

表 OD表（吉峰線）【休日】

		降車バス停	吉峰	墓地公園口	上末	上瀬戸	芦見	陶農館前	上宮	長屋	石坂口	上中	西福田	福田	日中上野	日中・柴山	上女川新	東野	野町	下米沢	五百石駅	合計
乗 車 バ ス 停		吉峰																				
		墓地公園口	60%	2%	2%	2%	6%	3%	1%	1%	2%	2%	1%	4%	0%	5%	9%	4%	40%	37%	100%	
上末																						
上瀬戸																						
芦見																						
陶農館前																						
上宮																						
長屋																						
石坂口																						
上中																						
西福田																						
福田																						
日中上野																						
日中・柴山																						
上女川新																						
東野																						
野町																						
下米沢																						
五百石駅																						
合計			60%	2%	2%	2%	6%	3%	1%	1%	2%	2%	1%	4%	0%	5%	9%	4%	40%	37%	100%	

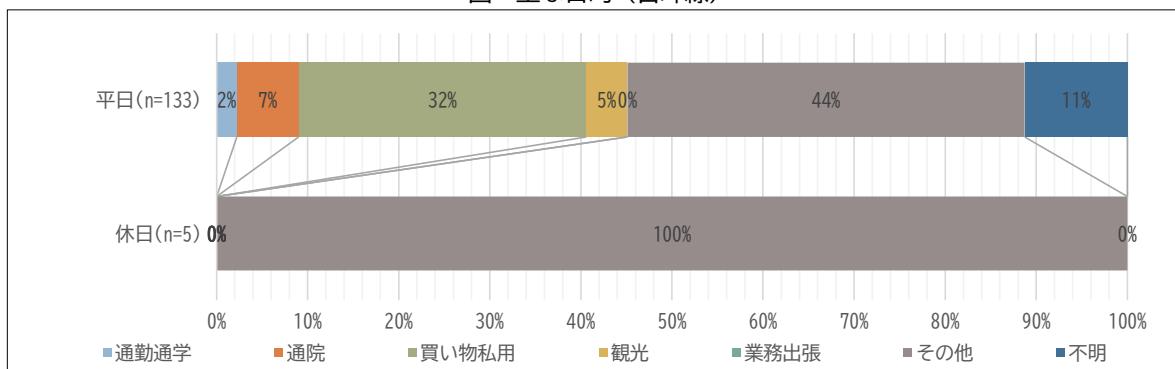
○ 利用者の属性

- ・平日では、「その他」や「買い物私用」目的の移動がほとんどです。

■主な目的

平日及び休日ともに「その他」の割合が高く、特に休日では全ての利用者が「その他」となっています。また、平日では「買い物私用」の割合も高くなっています。なお、「その他」の多くは、バス停の立地状況等から、グリーンパーク吉峰の利用と考えられます。

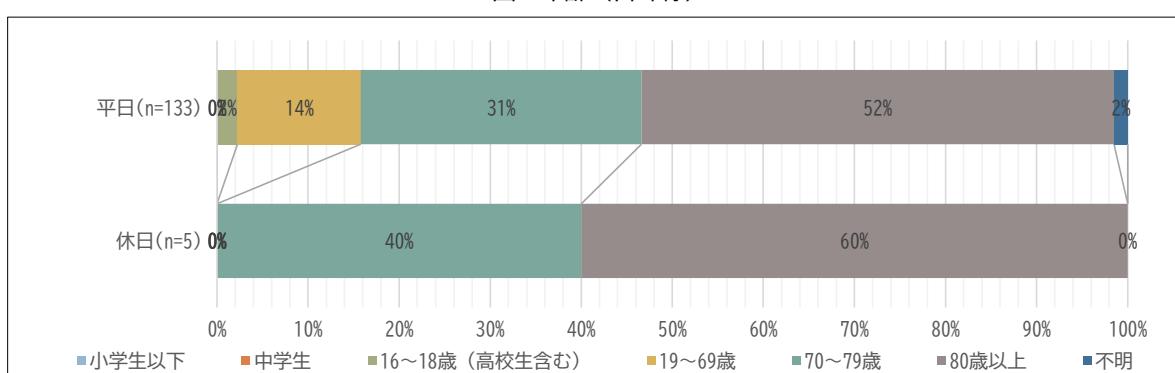
図 主な目的（吉峰線）



■年齢

平日及び休日ともに「70歳以上」がほとんどを占め、特に休日では全ての利用者が「70歳以上」となっています。

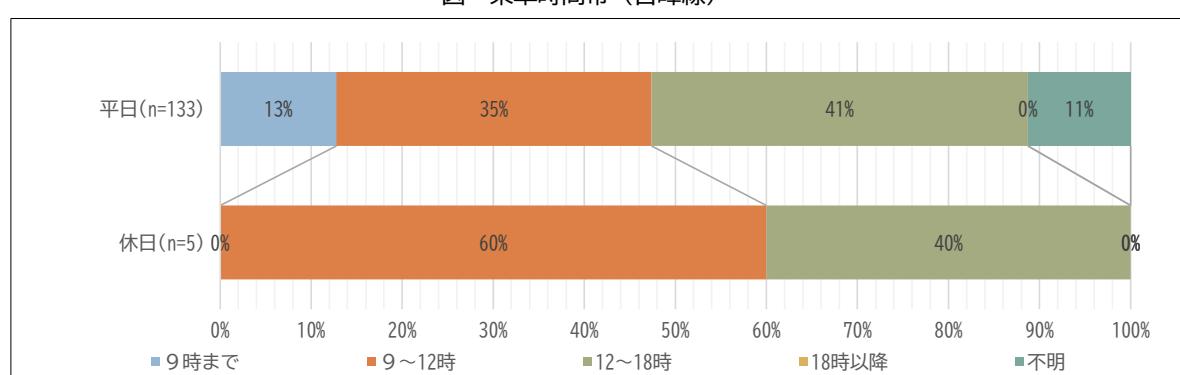
図 年齢（吉峰線）



■乗車時間帯

平日及び休日ともに、日中帯（「9～12時」及び「12～18時」）の利用がほとんどを占め、特に休日では全ての利用者が日中帯となっています。

図 乗車時間帯（吉峰線）



e) 芦嶋寺線

○ 乗車バス停と降車バス停

- ・平日及び休日ともに、「芦嶋寺集落と千垣駅を結ぶ移動」がほとんどです。

平日では、利用者の多い乗車バス停は「千垣駅前（54%）」を筆頭に、芦嶋寺集落に位置する「雄山神社前（21%）」や「芦嶋寺口（13%）」などとなっており、降車バス停も同様に「千垣駅前（46%）」と「雄山神社前（33%）」などの利用者が多くなっています。「芦嶋寺集落と千垣駅を結ぶ移動」が97%と、移動のほとんどを占めています。

休日でも平日と同様に、利用者の多い乗車バス停は「千垣駅前（35%）」を筆頭に、芦嶋寺集落に位置する「雄山神社前（26%）」や「芦嶋ふるさと交流館前（26%）」などとなっており、降車バス停も同様に「千垣駅前（59%）」と「雄山神社前（21%）」などの利用者が多くなっています。「芦嶋寺集落と千垣駅を結ぶ移動」が91%と、休日の移動のほとんどを占めています。

表 OD表（芦嶋寺線）【平日】

		降車バス停						合計
		芦嶋寺	雄山神社前	芦嶋寺口	芦嶋ふるさと 交流館前	小見口	千垣駅前	
乗車 バス 停	芦嶋寺						9%	9%
	雄山神社前						21%	21%
	芦嶋寺口						13%	13%
	芦嶋ふるさと 交流館前							
	小見口						3%	3%
	千垣駅前	9%	33%	6%	1%	4%		54%
	合計	9%	33%	6%	1%	4%	46%	100%

表 OD表（芦嶋寺線）【休日】

		降車バス停						合計
		芦嶋寺	雄山神社前	芦嶋寺口	芦嶋ふるさと 交流館前	小見口	千垣駅前	
乗車 バス 停	芦嶋寺							
	雄山神社前						6%	26%
	芦嶋寺口						12%	12%
	芦嶋ふるさと 交流館前						26%	26%
	小見口							
	千垣駅前	3%	21%	9%		3%		35%
	合計	3%	21%	9%		9%	59%	100%

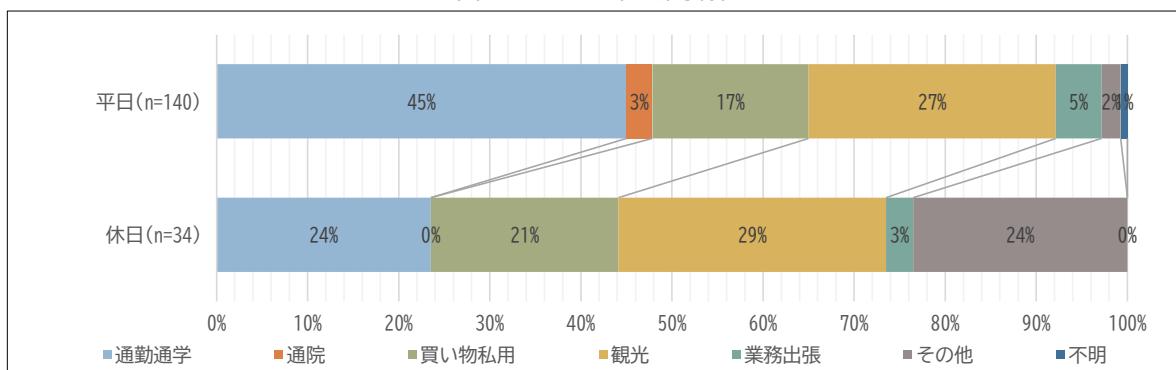
○ 利用者の属性

- ・平日及び休日ともに、「通勤通学」や「観光」、「買い物私用」目的の移動が多くなっています。

■主な目的

平日では、「通勤通学」の割合が最も高く45%を占めるほか、「観光(27%)」や「買い物私用(17%)」などと続いている。休日では、「観光」の割合が最も高く29%を占めるほか、「通勤通学(24%)」や「その他(24%)」、「買い物私用(21%)」などと続いている。

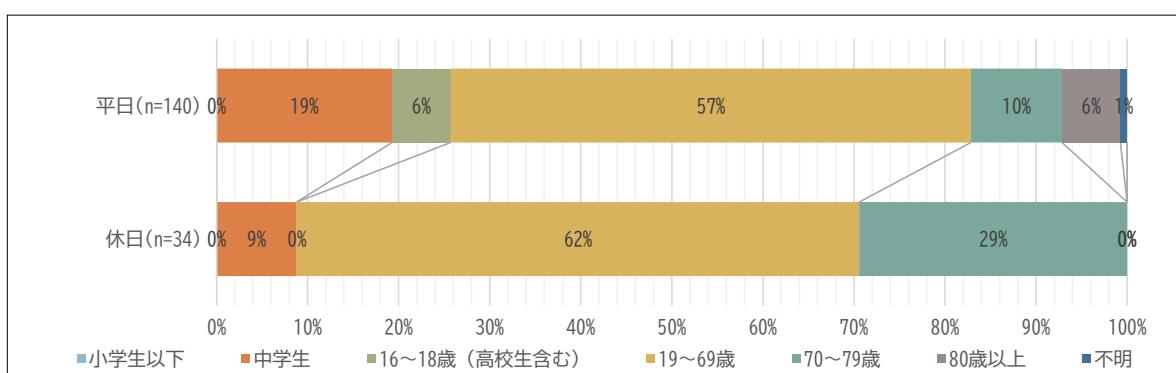
図 主な目的(芦嶋寺線)



■年齢

平日及び休日ともに「19~69歳」がおむね6割を占めるほか、平日で「18歳以下(25%)」、休日で「70歳以上」の割合が高くなっています。

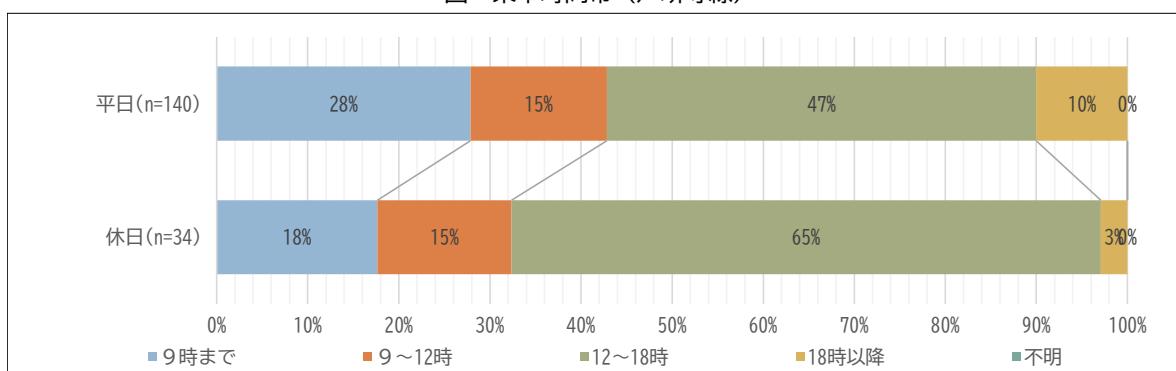
図 年齢(芦嶋寺線)



■乗車時間帯

平日及び休日ともに、「12~18時」の割合が最も高く、「9時まで」や「9~12時」などと続いている。

図 乗車時間帯(芦嶋寺線)



f) 利田・大森線

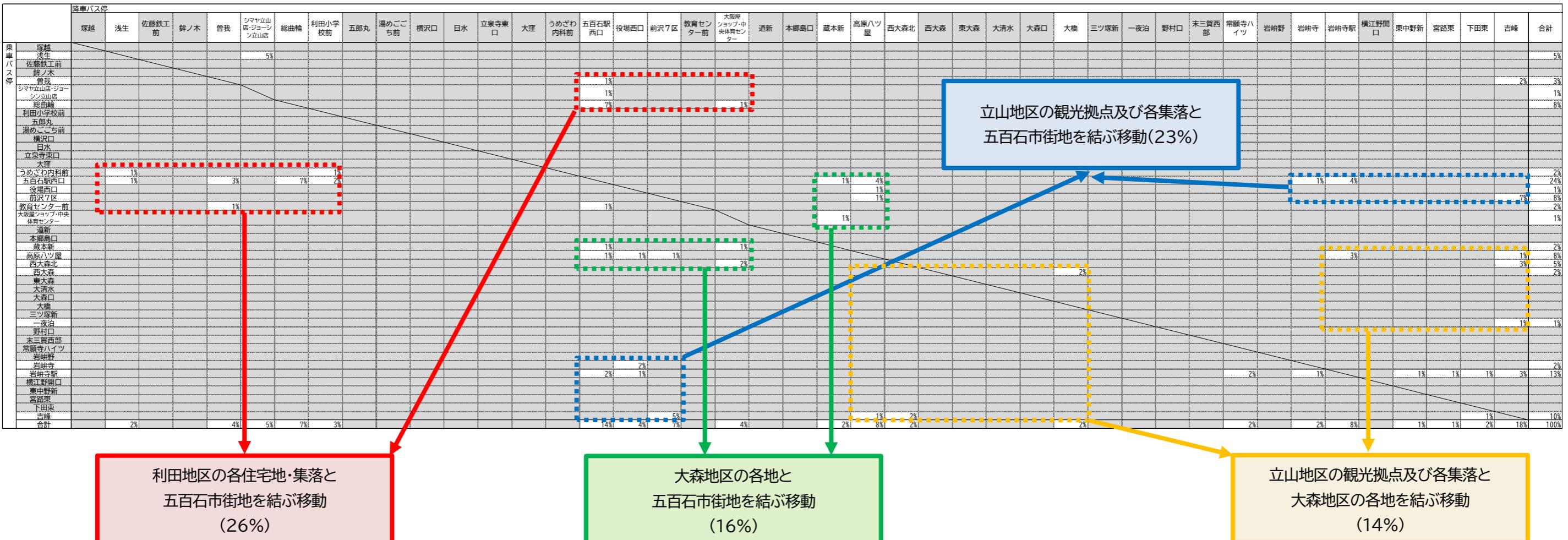
○ 乗車バス停と降車バス停

・「利田地区や立山地区、大森地区と五百石市街地を結ぶ移動」や「立山地区と大森地区を結ぶ移動」が多くなっています。

利用者の多い乗車バス停は交通ターミナルである「五百石駅西口（24%）」や「岩崎寺駅（13%）」に加え、観光拠点である「吉峰（11%）」などとなっており、降車バス停も「吉峰（18%）」や「五百石駅西口（14%）」のなどの利用者も多くなっています。

「利田地区の各住宅地・集落と五百石市街地を結ぶ移動」が最も多く26%を占めるほか、「立山地区の観光拠点及び各集落と五百石市街地を結ぶ移動(23%)」や「大森地区の各地と五百石市街地を結ぶ移動(16%)」、「立山地区的観光拠点及び各集落と大森地区の各地を結ぶ移動(14%)」などが続いています。なお、利田地区に立地する大型商業施設付近のバス停の利用者は多くありません。

表 OD表 (利田・大森線) 【平日のみ】



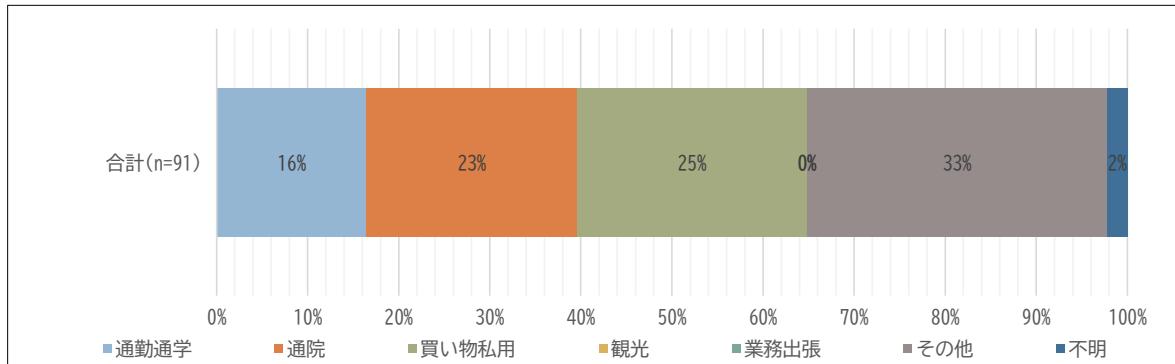
○ 利用者の属性

- ・主に高齢者が午後の時間帯に多く利用しています。

■主な目的

「その他」が33%を占めるほか、「買い物私用（25%）」や「通院（23%）」などと続いています。なお、「その他」には、バス停の立地状況等から、グリーンパーク吉峰の利用も含まれるものと考えられます。

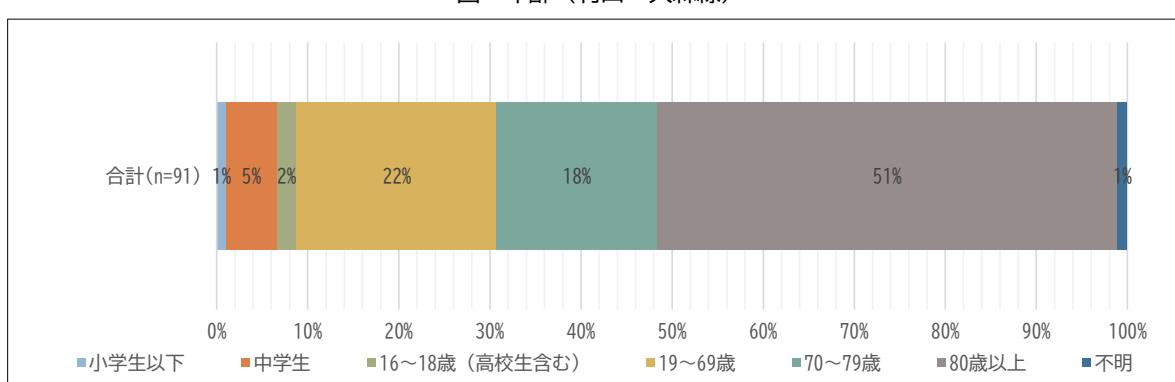
図 主な目的（利田・大森線）



■年齢

「80歳以上」が68%を占めるほか、「19~69歳（22%）」などと続いています。

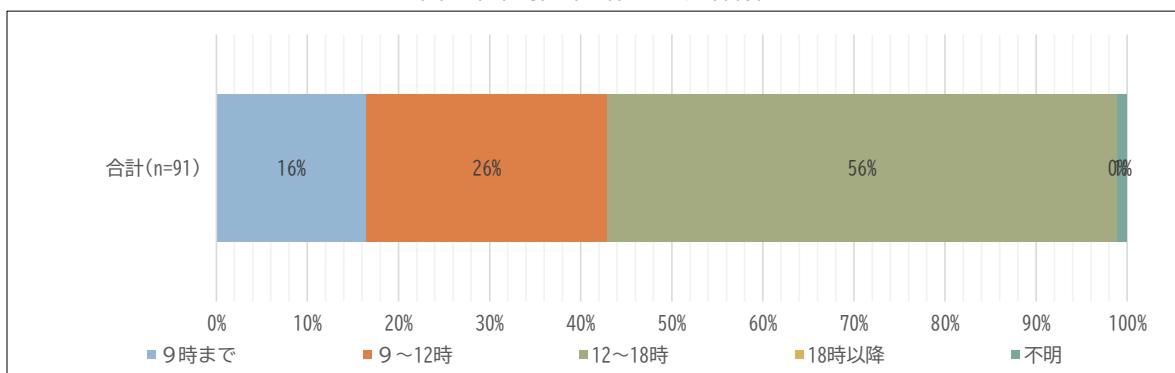
図 年齢（利田・大森線）



■乗車時間帯

「12~18時」が56%を占めるほか、「12~18時（26%）」や「9時まで（16%）」などと続いています。

図 乗車時間帯（利田・大森線）



g) 新川・下段線

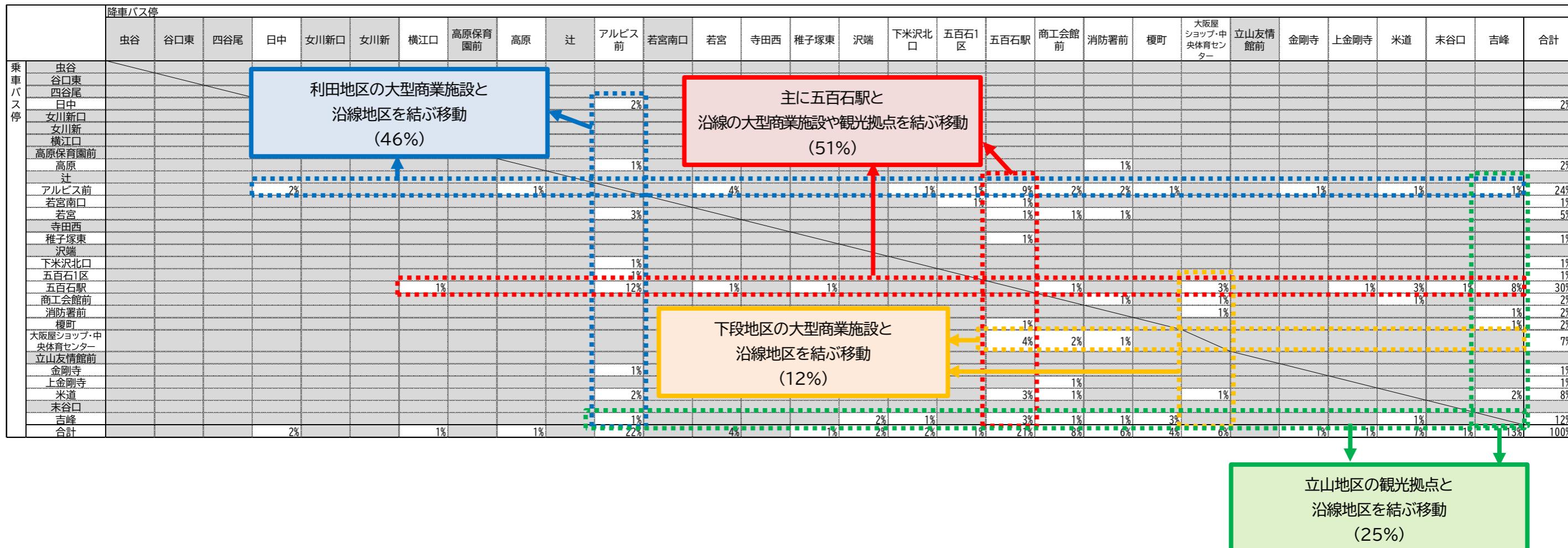
○ 乗車バス停と降車バス停

・主に「五百石駅と大型商業施設、観光拠点を結ぶ移動」や「沿線地区と五百石駅、大型商業施設、観光拠点を結ぶ移動」が多くなっています。

利用者の多い乗車バス停は交通ターミナルである「五百石駅（30%）」や大型商業施設である「アルビス前（24%）」に加え、観光拠点である「吉峰（12%）」などとなっており、降車バス停も同様に、「アルビス前（22%）」や「五百石駅（21%）」、「吉峰（13%）」などの利用者が多くなっています。

「主に五百石駅と沿線の大型商業施設や観光拠点を結ぶ移動」が最も多く 51%を占めるほか、「利田地区の大型商業施設と五百石地区をはじめとする沿線地区を結ぶ移動（46%）」や「立山地区の観光拠点と五百石地区をはじめとする沿線地区を結ぶ移動（25%）」、「下段地区の大型商業施設と五百石地区をはじめとする沿線地区を結ぶ移動（12%）」などが続いている。

表 OD表（新川・下段線）【平日のみ】



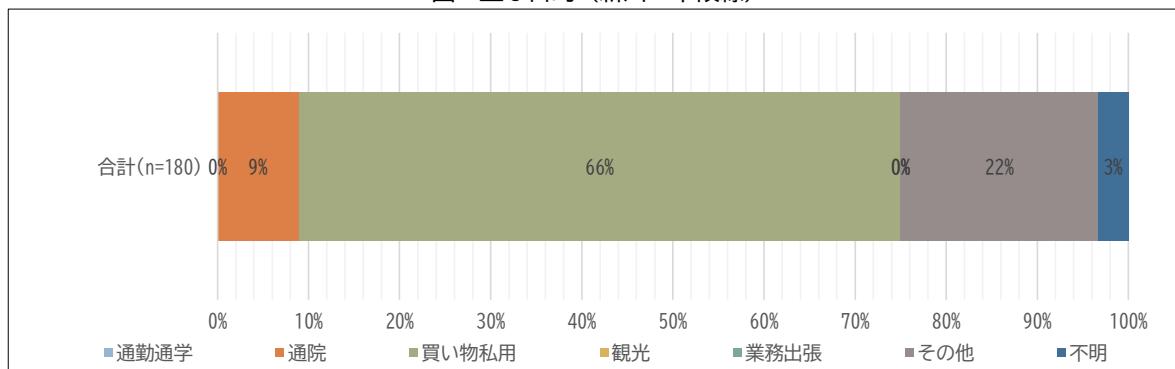
○ 利用者の属性

- ・主に高齢者による「買い物私用」目的の移動が多くなっています。

■主な目的

「買い物私用」が 66%を占めるほか、「その他（22%）」などと続いています。なお、「その他」には、バス停の立地状況等から、グリーンパーク吉峰の利用も含まれるものと考えられます。

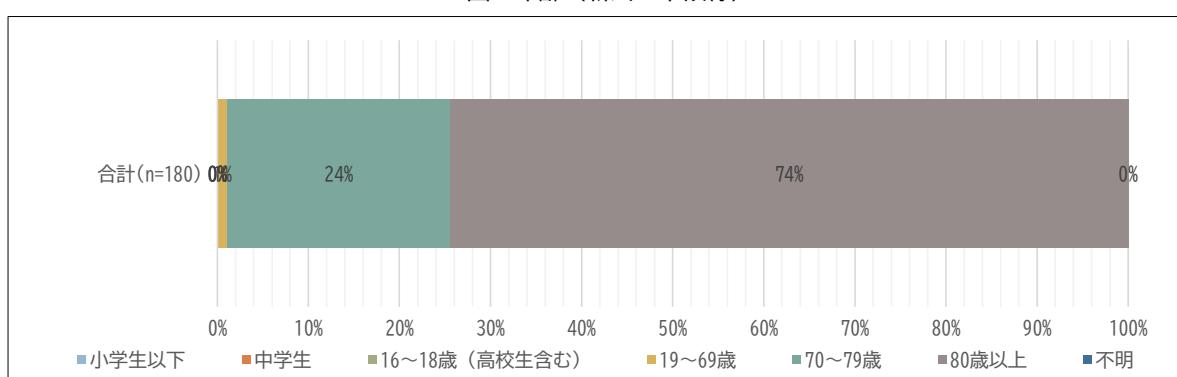
図 主な目的（新川・下段線）



■年齢

「70歳以上」が 99%を占めています。

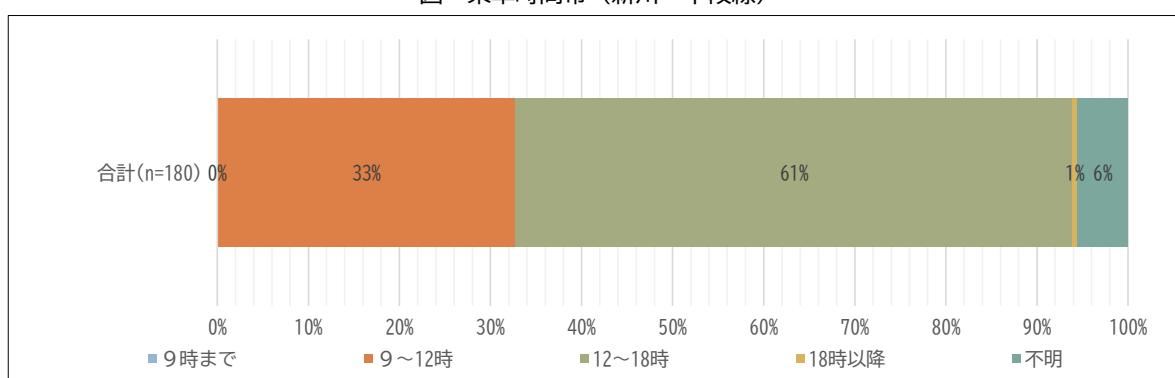
図 年齢（新川・下段線）



■乗車時間帯

「12~18時」が 61%を占めるほか、「12~18時（33%）」などと続いています。

図 乗車時間帯（新川・下段線）



(3) 地域公共交通利用者アンケート調査

① 調査の概要

- 公共交通利用者約1,400人に対して配布し、回収率は30.2%となっています。

立山町における今後の公共交通網の維持・改善に向け、公共交通の利用状況や利用ニーズ等を伺い、利用促進に向けたご意見等を頂くため、アンケート調査を実施しました。配布した1,444人のうち436人より回答があり、回収率は30.2%となっています。

表 地域公共交通利用者アンケート調査の概要

種別	調査方法	実施期間	配布数	回収数	回収率
地鉄電車	主要駅配布、回収箱及び郵送回収、WEB併用	R6.9.24~10.4	940	286	30.4%
地鉄バス	車内配布、郵送回収、WEB併用	R6.10.8~10.18	229	73	31.9%
町営バス	車内配布、郵送回収、WEB併用	R6.9.30~10.21	75	36	48.0%
タクシー	車内配布、車内及び郵送回収、WEB併用	R6.10.11~10.28	200	41	20.5%
合計			1,444	436	30.2%

② 回答者の属性

- 地鉄電車は「会社員・団体職員」、地鉄バスは「小中学生」が多くなっています。
- 町営バス、タクシーは仕事を持たない70歳以上の女性が多く、杖や手押し車等の補助具を利用する方も比較的多くみられています。

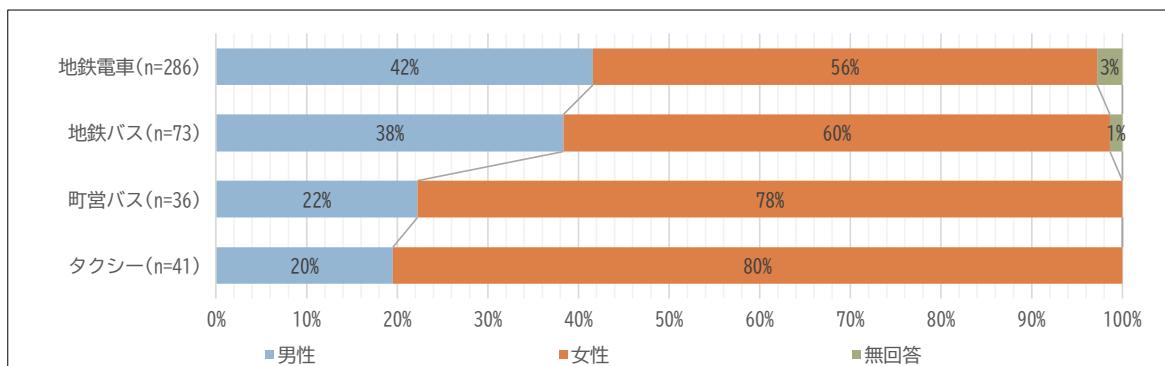
※単一回答の設問は、「無回答」を含む

※複数回答の設問は、「無回答」を除く回答者数を母数として割合を算出

※回答総数は(n=○○)として記載

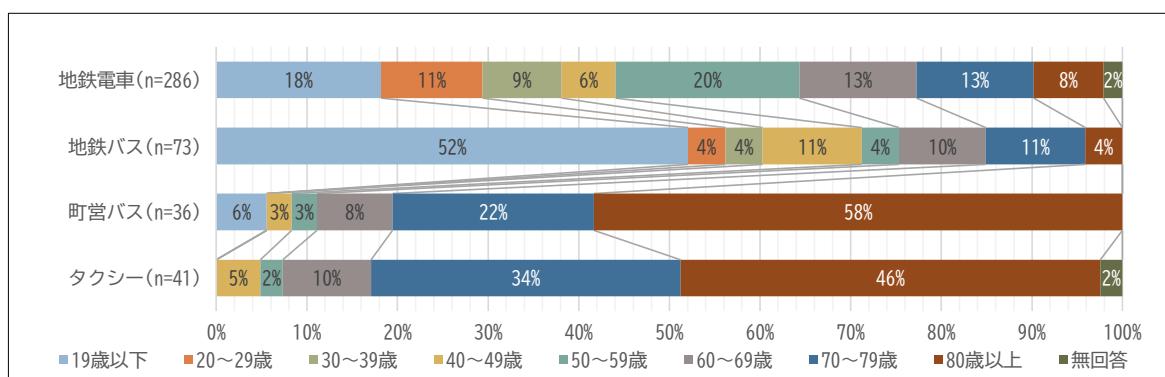
■回答者の性別【ひとつに○】

「女性」が約6～8割、「男性」が約2～4割となっています。



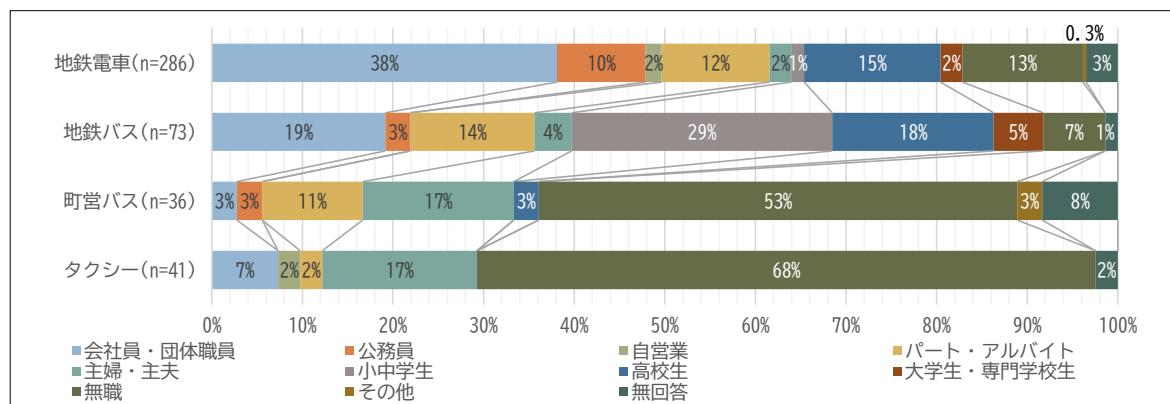
■回答者の年齢【ひとつに○】

地鉄電車は、年代にばらつきがある一方、地鉄バスは「19歳以下」が約半数、町営バス及びタクシーでは「70歳以上」が約8割となっています。



■回答者の職業【ひとつに○】

最も多い職業は、地鉄電車では「会社員・団体職員」、地鉄バスでは「小中学生」、町営バス及びタクシーで「無職」となっています。



■最寄り駅及びバス停までの所要時間【数値記入】

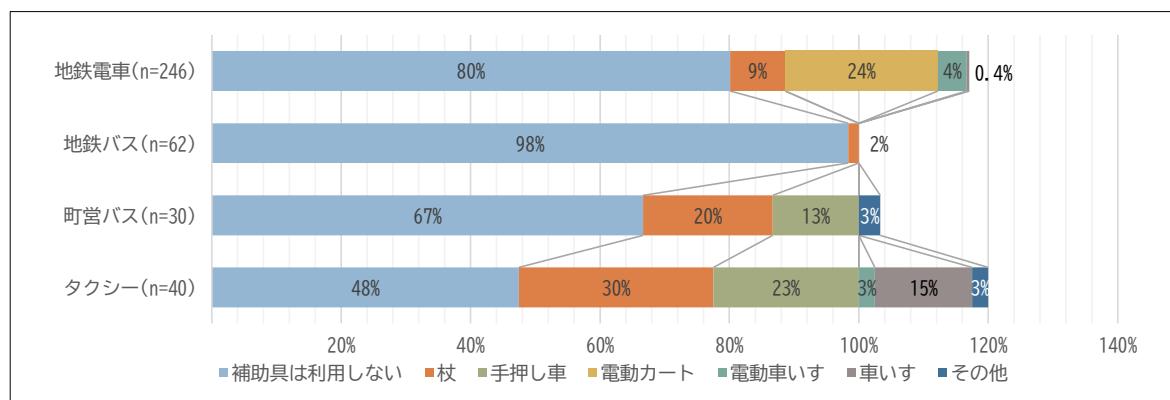
「地鉄バス」「町営バス」が5.0分、「地鉄電車」は7.0分と長くなっています。

表 公共交通利用者（町民）の自宅から最も近い駅・バス停までの
徒歩による所要時間・換算距離

	駅・バス停までの 徒歩による所要時間	駅・バス停までの 換算距離 (80m/分)
地鉄電車(n=168)	7.0 分	560m
地鉄バス(n=52)	5.0 分	400m
町営バス(n=31)	5.0 分	400m

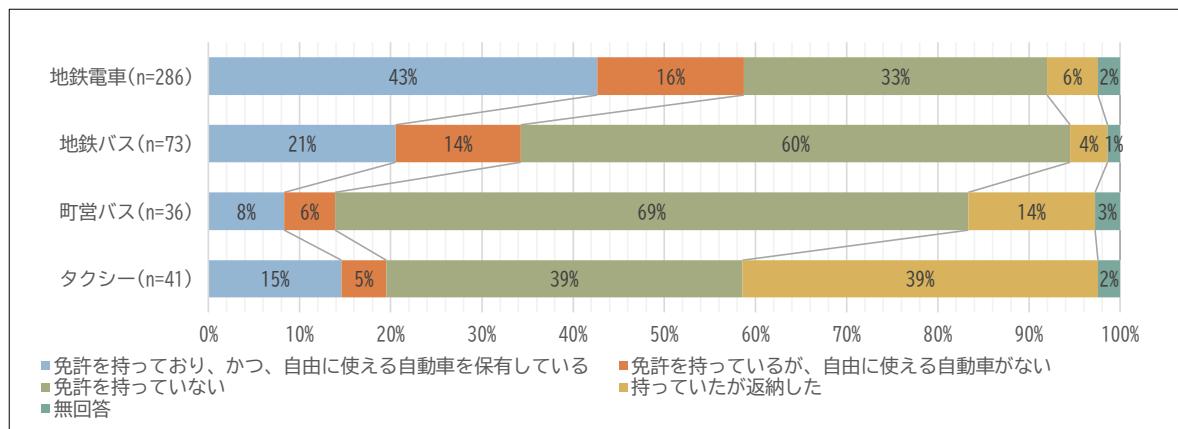
■補助具の利用状況【複数回答】

補助具を利用する回答は、タクシーで多く、次いで町営バス、地鉄電車の順となっています。



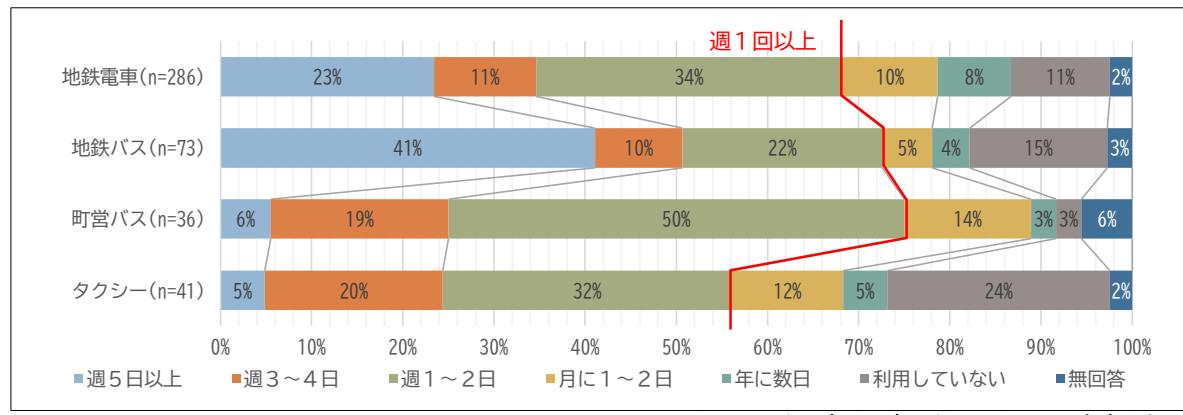
■運転免許の保有状況【ひとつに○】

「免許を保有していない方（若年層を含む）」の利用が多く、タクシーでは「免許返納者」も比較的多くなっています。



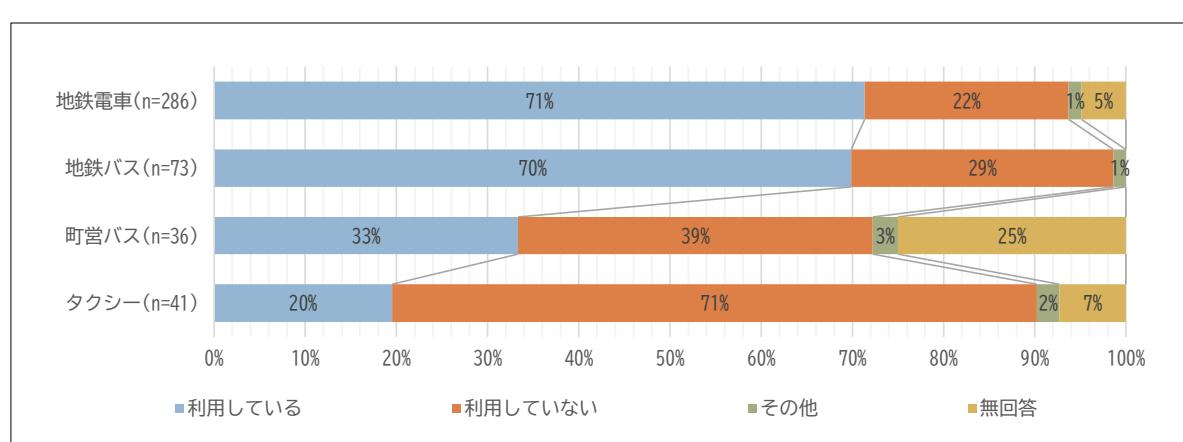
■車の利用状況【ひとつに○】

送迎を含む車の利用は、いずれの公共交通においても「週1回以上」の利用が過半数であり、日常的に利用する人が多くなっています。



■キャッシュレス決済の利用状況【ひとつに○】

普段から公共交通を利用する際、キャッシュレス決済（ICカードやスマホ決済等）を「利用している」人は地鉄電車、地鉄バスで多い一方、町営バスやタクシーでは2～3割にとどまっています。

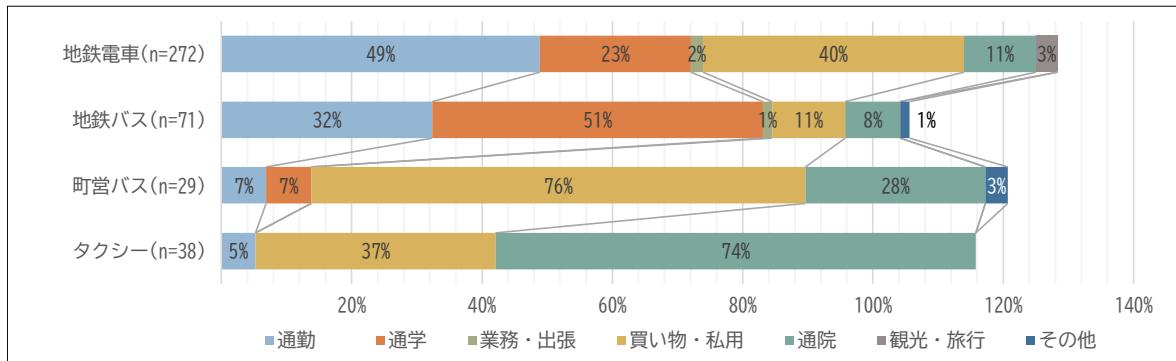


③ 公共交通の利用状況

- ・地鉄電車は、町外への「通勤・通学」、地鉄バスは町内外の「通勤・通学」に利用されています。
- ・町営バスは、町内の「買い物・私用」を中心に利用されています。
- ・タクシーは、町内外の「通院」を中心に利用されています。

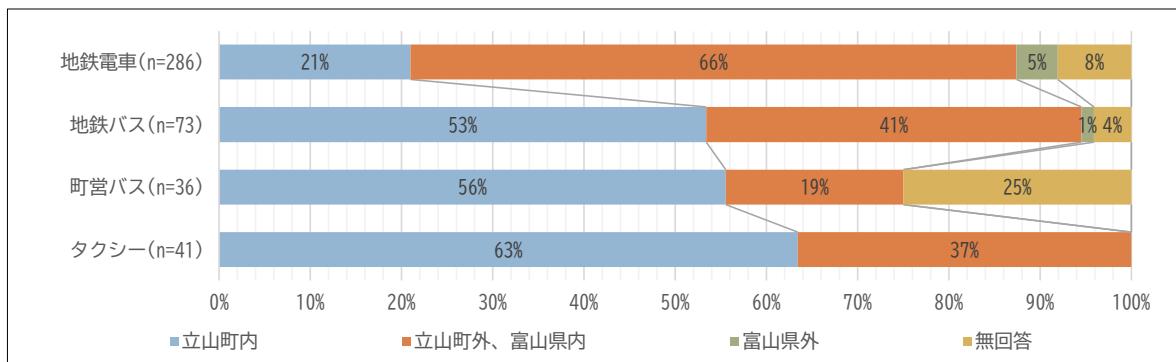
■利用目的【複数回答】

利用が多い目的は、地鉄電車では「通勤」「通院」、地鉄バスは「通学」、町営バスは「買い物・私用」「通院」、タクシーでは「通院」「買い物・私用」となっています。



■本日の目的地【ひとつに○】

目的地は、地鉄電車では「立山町外」、そのほかは「立山町内」が多くなっています。



■具体的な外出先【複数回答】

通勤・通学では、高校や大学、勤務先への外出の様子がうかがえます。

表 通勤の具体的な外出先 ※カッコ内は回答数、タクシー回答なし

種別	町内	町外
地鉄電車	会社(5)、アイデック株式会社(1)、アイデック株式会社立山デリカセンター(1)、NPO法人立山 WA いいぢゃ(1)、立山黒部アルペンルート(1)、ホテル立山(1)、雄山高校(1)、雄山中学校(1)、国土交通省(1)、立山砂防事務所(1)、立山町役場(1)	会社(60)、富山駅(3)、富山電気ビル(2)、滑川(1)、大和(1)、農協会館(1)、A型事業所(1)、富山東高校(1)、富山労働局(1)、富山県富山総合庁舎(1)、富山市役所(1)、富山県庁(1)、郵便局(1)
地鉄バス	立山マシン(1)、立山町交番(1)、雄山高校(1)、	会社(7)、富山駅(1)、KNB 入船別館(1)、アルビス経堂店(1)、とやま生活協同組合(1)、富山国立高専(1)、富山県庁(1)
町営バス	富山県立山博物館(1)	会社(1)

表 通学の具体的な外出先 ※カッコ内は回答数、タクシー回答なし

種別	町内	町外
地鉄電車	雄山高校(4)、雄山中学校(2)、学校(1)	学校(8)、高校(6)、滑川高校(4)、富山第一高等学校(3)、富山商業高校(2)、上市高等学校(2)、富山いづみ高校(2)、龍谷富山高校(2)、富山東高校(1)、富山南高校(1)、富山高専(1)、富山工業高等学校(1)、富山調理製菓専門学校(1)、高等支援学校(1)、富山大学教育学部付属中学校(1)
地鉄バス	立山中央小学校(21)、雄山高校(7)	学校(3)、富山駅(1)、富山工業高校(1)、富山大学(1)、富山国際大学 吳羽キャンパス(1)
町営バス	雄山高校(1)、雄山中学校(1)	—

買い物・私用では、町内は「スーパー」「温泉」、町外は「富山駅周辺」「デパート」への外出の様子がうかがえます。また町外の「スーパー」への外出も見られています。

通院では、タクシーを中心として町内の「クリニック」、町外の「総合病院」に外出しています。

観光・旅行では、地鉄電車で「立山黒部アルペンルート」への外出が多くなっています。

表 業務の具体的な外出先 ※カッコ内は回答数、※町営バス、タクシー回答なし

種別	町内	町外
地鉄電車	—	みどりの窓口(1)、千葉県本社(1)、立山(1)
地鉄バス	富山市役所(1)	—

表 買い物・私用での具体的な外出先 ※カッコ内は回答数

種別	町内	町外
地鉄電車	シマヤ(1)、ウエルシア(1)、黒部ダム(1)、雷鳥荘(1)	富山駅(4)、マルート(3)、アピア(3)、ファボーレ(1)、アルビス(1)、ウエルシア(1)、スーパー(1)、ボーリング場(1)、大和デパート(1)、金沢(1)、娘宅(1)、実家(1)、信濃大町(1)
地鉄バス	友人宅(1)	富山駅(2)、大阪屋ショップ(1)、カナルパークホテル(1)、大和デパート(1)
町営バス	吉峰温泉(4)、アルビス(4)、大阪屋ショップ(1)、シマヤ(1)、スーパー(1)、郵便局(1)	アピア(1)、大阪屋ショップ月岡店(1)、県民会館(1)
タクシー	大阪屋ショップ(4)、ウエルシア(1)、コンビニ(1)、自宅(1)	北陸銀行(1)

表 通院での具体的な外出先 ※カッコ内は回答数、町営バス回答なし

種別	町内	町外
地鉄電車	藤木病院(1)、たてやまクリニック(1)	病院(1)
地鉄バス	自宅(1)	病院(1)、クリニック(1)、黒部市民病院(1)
タクシー	病院(1)、歯医者(1)、たてやまクリニック(1)、かとうこどもクリニック(1)、岩崎寺歯科医院(1)、五百石整形(1)	病院(1)、かみいち総合病院(3)、おおやま病院(2)、薬局(1)、三川クリニック(1)、不二越病院(1)

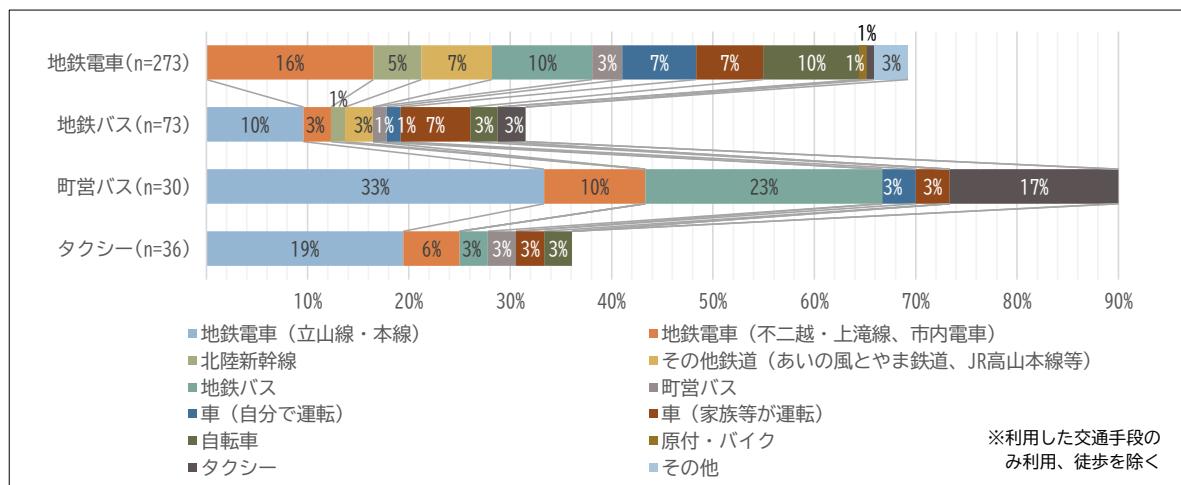
表 観光・旅行での具体的な外出先 ※カッコ内は回答数、地鉄バス、町営バス、タクシー回答なし

種別	町内	町外
地鉄電車	立山黒部アルペンルート(8)、雄山神社(3)、黒部ダム(1)、宇奈月温泉(1)	雨晴海岸(1)、小松空港(1)、富山駅(1)

■利用した公共交通以外の交通手段【複数回答】

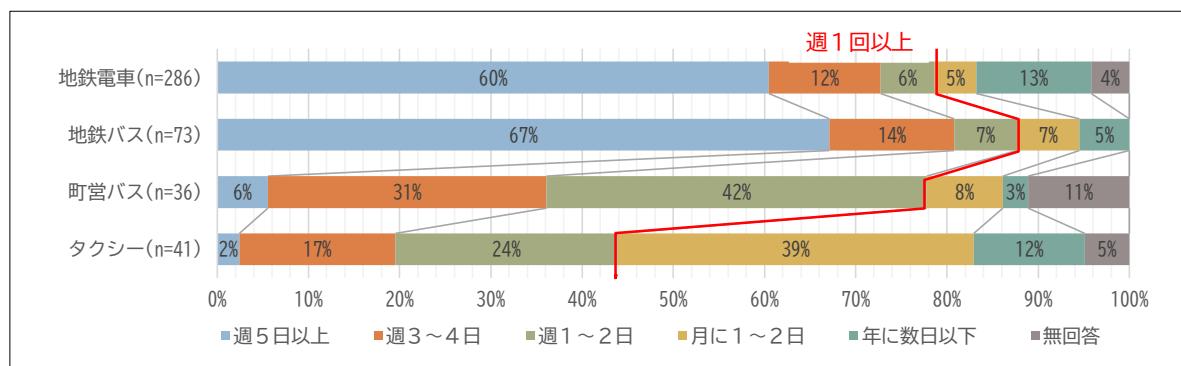
地鉄電車（立山線・本線）では同地鉄電車の「不二越・上滝線、市内電車」「地鉄バス」の利用が多くなっています。

そのほかの公共交通ではいずれも「地鉄電車（立山線・本線）」が最も多く、電車と併用した利用がみられています。町営バスでは「地鉄バス」の利用も多くなっています。



■利用した公共交通の利用頻度【ひとつに○】

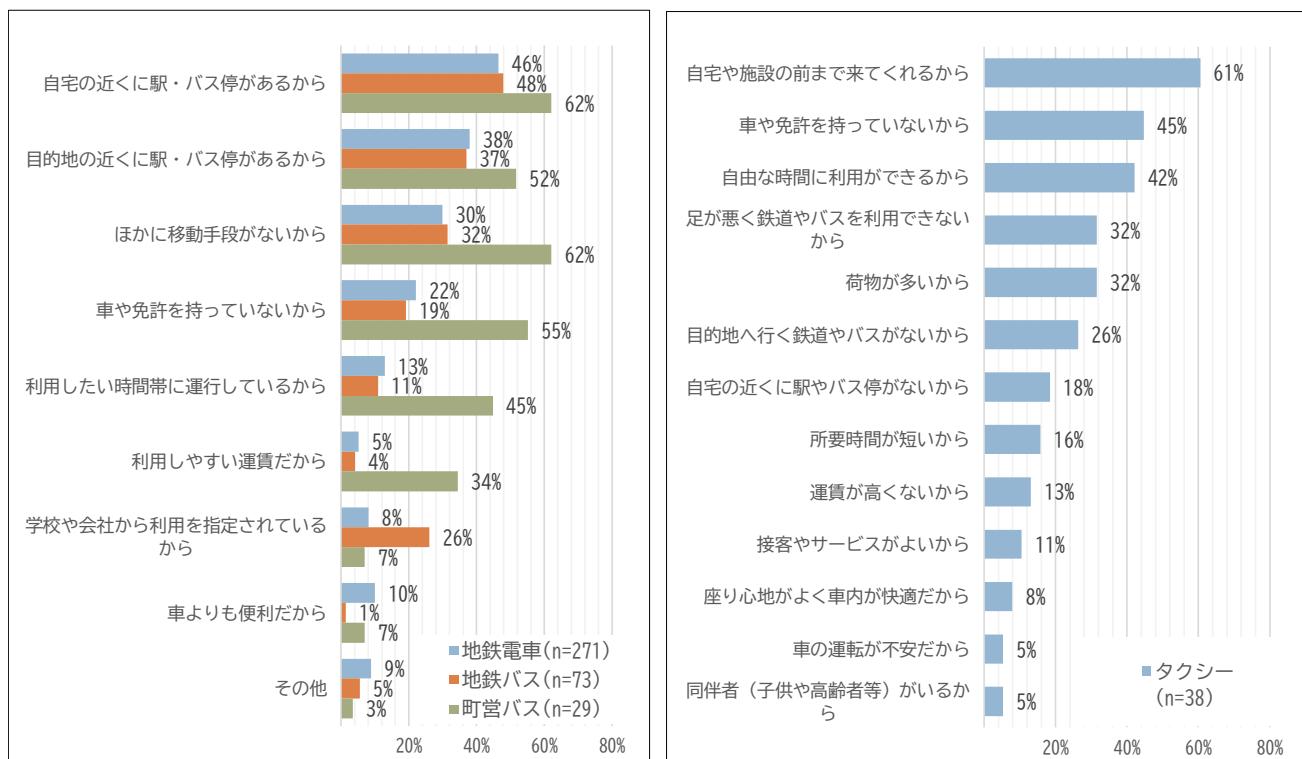
地鉄電車及び地鉄バスは、「週5日以上」が多く、町営バスでは「週1～2回」、タクシーは「月に1～2回」が多くなっています。



■利用した公共交通を利用する理由【複数回答】

タクシー以外では、「バス停の近接性」に関する理由が多く、次いで「ほかに手段がない」「車や免許がない」など消極的な理由が多くなっています。

タクシーでは、「自宅等の前まで来てくれる」が最も多く、次いで「車や免許がない」「自由な時間に利用できる」「足が悪い」「荷物が多い」の順に多くなっています。



④ 立山町内の公共交通に関する評価等

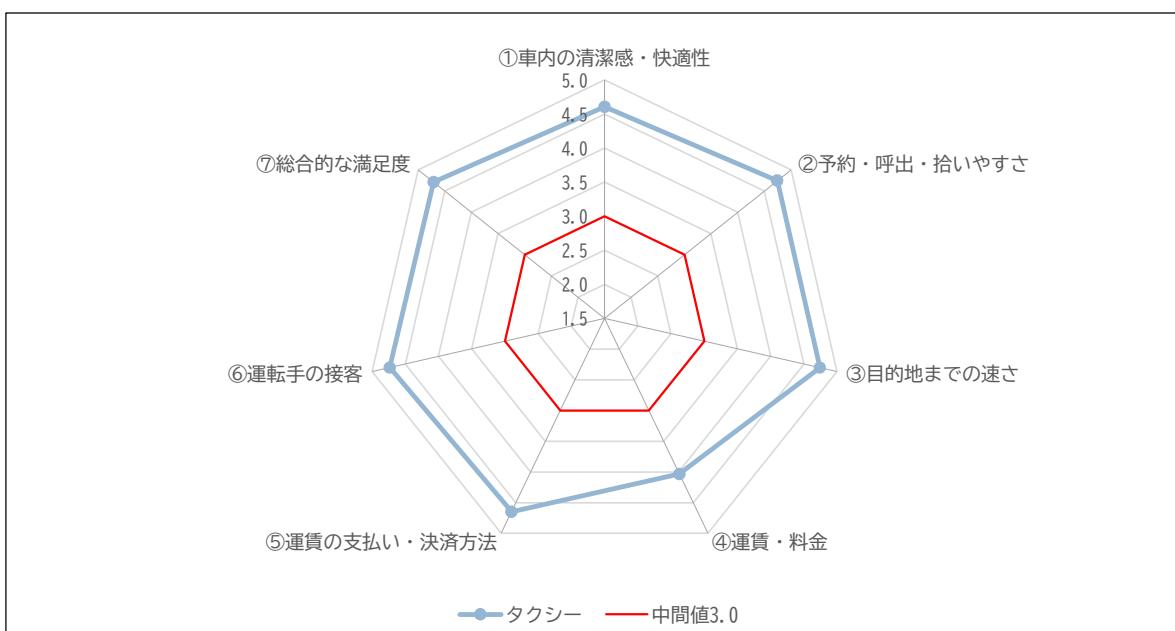
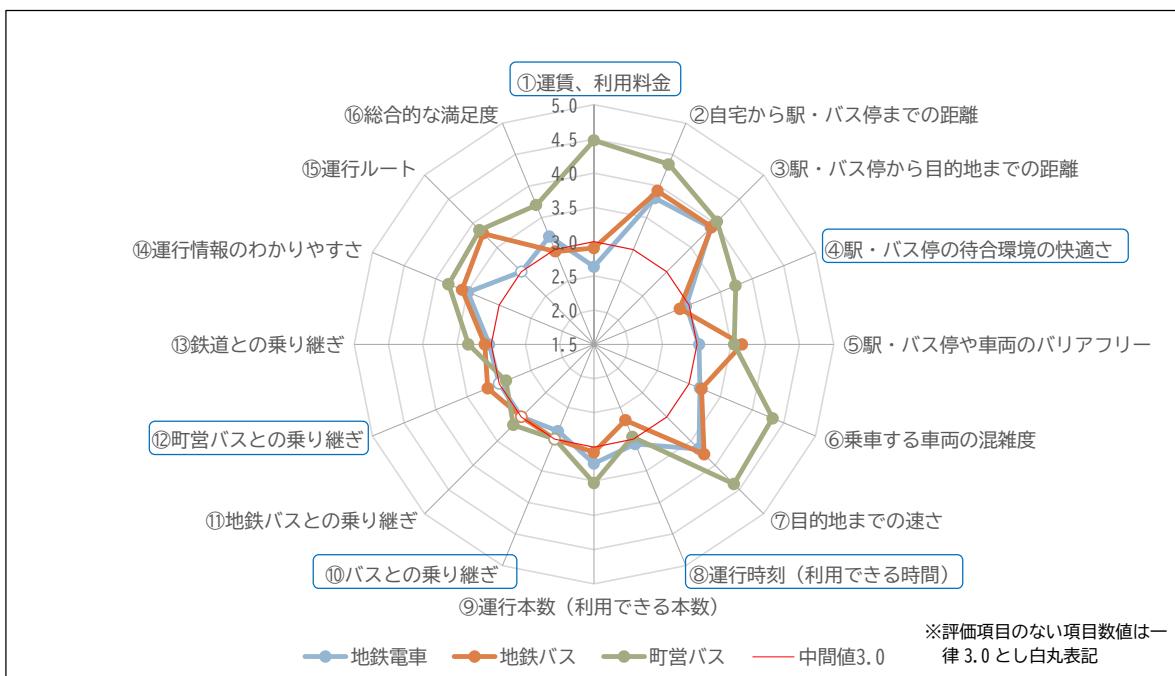
- 利用者の公共交通に対する評価は高くなっていますが、「運賃」「運行時刻」「乗り継ぎ」への不満もみられています。
- さらに利用するためには、「平日の増便」や「休日の運行」が望まれています。

■利用した公共交通に対する満足度【ひとつに○】

総合的な満足度は、いずれの公共交通も中間値以上であり、特にタクシー（4.7）、町営バス（3.7）は高くなっています。

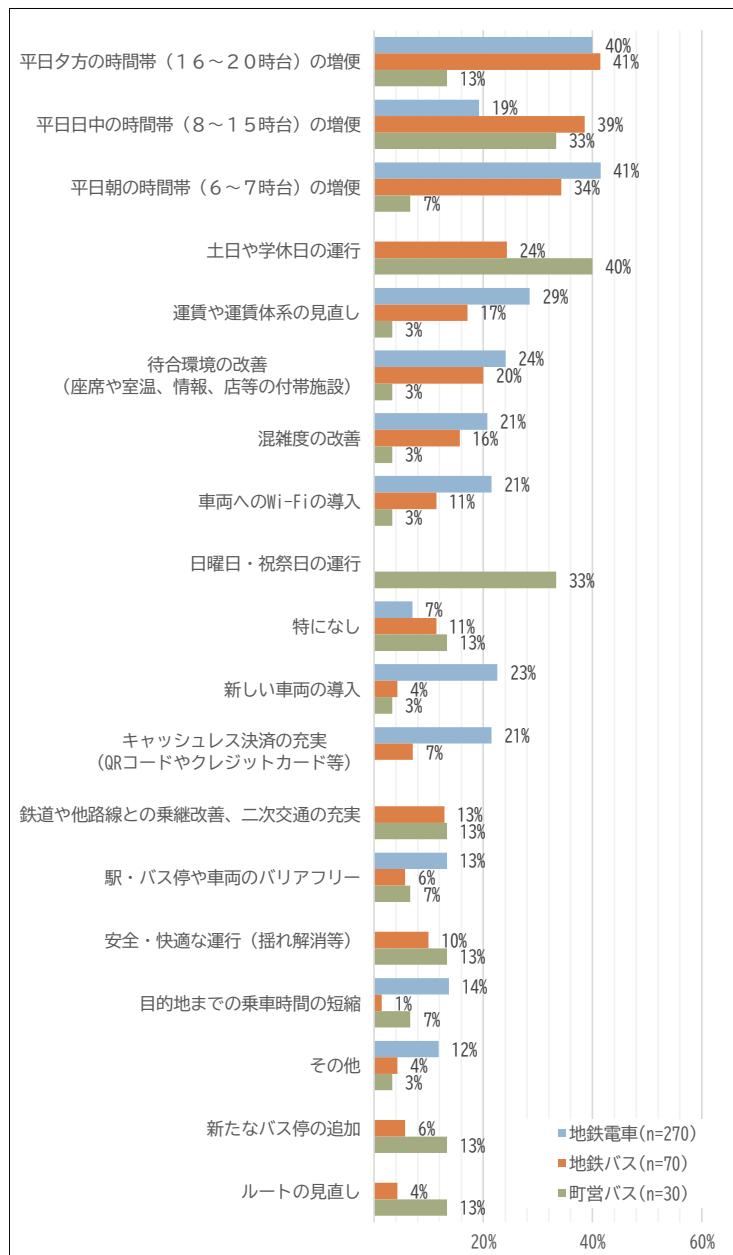
中間値を下回る項目は、地鉄電車では「①運賃、利用料金」「④待合環境の快適さ」「⑩バスとの乗り継ぎ」となっています。地鉄バスでは、地鉄電車と同様に「①運賃、利用料金」「④待合環境の快適さ」に加え、「⑧運行時刻」、町営バスでは「⑧運行時刻」「⑫他の町営バスとの乗り継ぎ」となっています。公共交通に対して運賃や運行時刻、乗り継ぎへの不満がみられています。

※満足度は、満足=5、やや満足=4、やや不満=2、不満=1とした4段階評定法による平均値を算出



■公共交通をさらに利用するために必要な取組【複数回答】

公共交通を今より多く利用するために必要な取組は、「平日の増便」や「土日や学休日の運行」が上位を占めています。また、町営バスでは「日曜日・祝祭日の運行」が多くなっており、運行便を増やす取組が求められています。



4－2 交通事業者、関係団体等の意向把握調査

(1) 交通事業者に対する意向把握調査

① 調査の概要

- ・交通事業者 11 団体に対して配布し、回収率は 81.8%となっています。

公共交通を支える事業者のリソース（運転手数や保有車両台数等）や運行上の課題、公共交通の課題等を把握するため、町内で営業している交通事業者及び役場関係者を対象に、アンケート調査を実施しました。配布した 11 団体のうち 9 団体より回答があり、回収率は 81.8%となっています。

表 交通事業者に対する意向把握調査の概要

種別	調査方法	実施期間	配布数	回収数	回収率
鉄道事業者	郵送配布、郵送回収	R6.10.21～11.5	1	1	100.0%
バス事業者	郵送配布、郵送回収	R6.10.21～11.5	5	4	80.0%
タクシー事業者	郵送配布、郵送回収	R6.10.21～11.5	3	2	66.7%
介護タクシー事業者	郵送配布、郵送回収（一部聞き取り）	R6.10.21～11.5	2	2	100.0%
合計			11	9	81.8%

② サービスの状況

- ・町内のタクシーの年間利用者数は約 22,000 人で、通院や買い物を目的とした高齢者の利用が主体となっています。
- ・タクシー事業者及び介護タクシー事業者とともに、近年の収支は「赤字」とはなっていない状況です。

※単一回答の設問は、「無回答」を含む

※複数回答の設問は、「無回答」を除く回答者数を母数として割合を算出

※回答総数は（n=○○）として記載

■年間利用者数【数量回答】《タクシー事業者のみ》

タクシー全体で約 22,000 人/年（うち、介護タクシー約 5,000 人/年）の利用があります。

種別	年間利用者数
タクシー事業者(n=2)	17,024
介護タクシー事業者(n=2)	5,361
合計	22,385

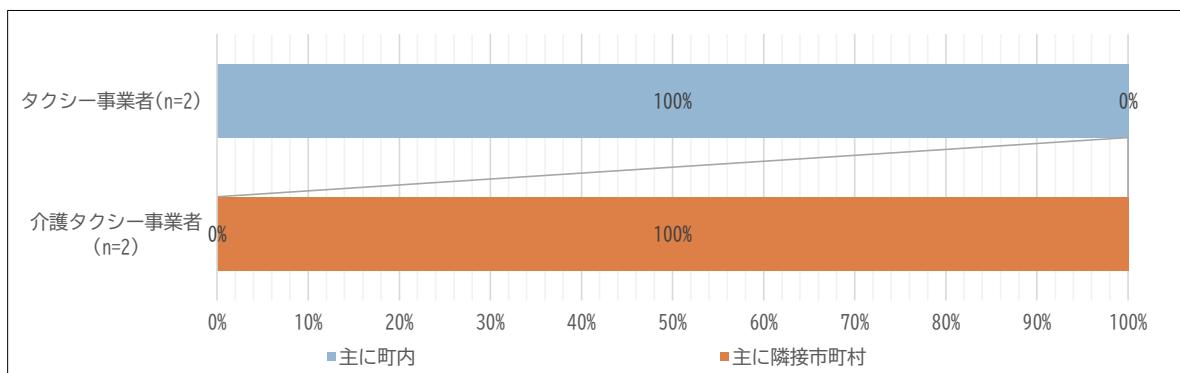
■主な利用者像【自由回答】《タクシー事業者のみ》

タクシー及び介護タクシーともに、通院や買い物を目的とする高齢者の利用が主となっています。

種別	主な利用者像
タクシー (n=2)	・1. 通院、2. スーパーの買い物、3. 登山客（7～10月） ・通院、買い物目的の高齢者
介護タクシー (n=2)	・通院 ・8割が通院・入院・転院、その他2割は用事（買い物・役場・銀行）、 観光、70～80歳代中心

■主な送迎地域【ひとつに○】《タクシー事業者のみ》

タクシーでは「主に町内」、介護タクシーでは「主に隣接市町村への送迎」が主体となっています。



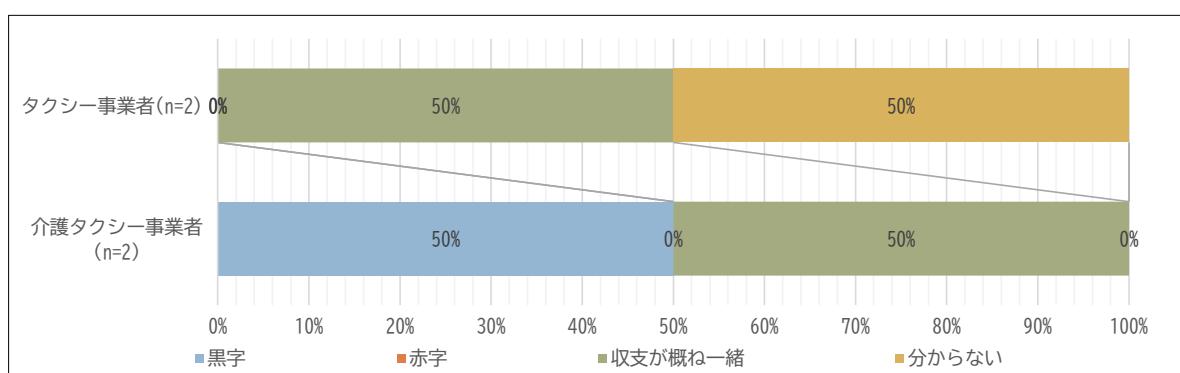
■運行サービスに対する主な利用者の要望【自由回答】

鉄道利用者からは運転士の待遇改善や駅施設の修繕に関する改善要望、バス利用者からはダイヤやルート等に関する改善要望、タクシー利用者からは更なるサービスの向上に関する改善要望があります。

種別	利用者からの要望
鉄道事業者(n=1)	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士の接遇を改善してほしい。 ・駅施設を修繕してほしい。
バス事業者(n=3)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすいダイヤにしてほしい。【路線バス】 ・定時運行してほしい。【路線バス】 ・運転手の待遇をよくしてほしい。【路線バス】 ・ダイヤの数を多くしてほしい。【町営バス】 ・使用したい時間にバスの運行をしてほしい。【町営バス】 ・家の近くにバス停が欲しい。【スクールバス】
タクシー事業者(n=2)	<ul style="list-style-type: none"> ・荷物の持ち運びを手伝ってほしい。【タクシー】 ・今すぐ来てほしい。（事前予約が必要であり、要望に応えられず機動力がない）【介護タクシー】

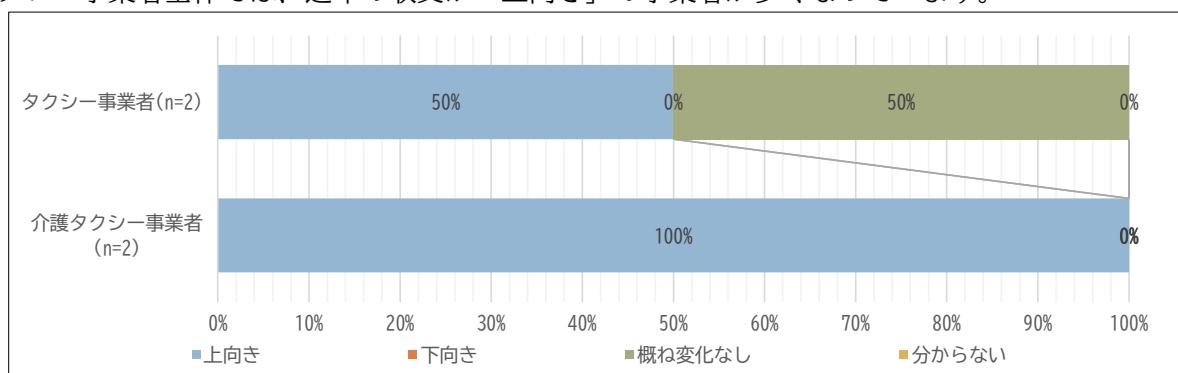
■近年の運行サービスの収支状況【ひとつに○】《タクシー事業者のみ》

タクシー事業者及び介護タクシー事業者ともに、近年の収支は「赤字」とはなっていない状況です。



■近年の運行サービスの収支傾向【ひとつに〇】《タクシー事業者のみ》

タクシー事業者全体では、近年の収支が「上向き」の事業者が多くなっています。



③ 運行体制の状況

- タクシー事業者の運転手の高齢化が進んでいます。
- 「運行記録」をはじめとして交通事業者のIT化が進んでいません。

※単一回答の設問は、「無回答」を含む

※回答総数は(n=○○)として記載

■車両保有台数【数量回答】《鉄道事業者を除く》

バス事業者全体では計188台の車両（うち大型自動車173台）を保有するほか、タクシー事業者全体では計19台の車両（普通自動車のみ）を保有しています。

種別	大型自動車	中型自動車	準中型自動車	普通自動車	合計
バス事業者(n=4)	173	6	0	9	188
タクシー事業者(n=2)	0	0	0	8	8
介護タクシー事業者(n=2)	0	0	0	11	11
合計	173	6	0	28	207

■運転手数【数量回答】

鉄道事業者では計91人の運転手がいます。また、運転手バス事業者全体では計187人の運転手がおり、そのほとんどが「大型二種免許所有者」です。タクシー事業者全体では計6人の運転手がおり、その全てが「二種免許所有者」です。介護タクシー事業者全体では計11人の運転手がおり、ほとんどが「二種免許所有者」です。

運転手数に占める「高齢者（65歳以上）」の割合はバス事業者で低い一方、特にタクシー事業者が高い状況です。また、運転手数に占める「兼任者」の割合は、介護タクシー事業者で高い状況となっています。

	運転手数合計		
	65歳以上	兼任	
鉄道事業者 (n=1)	91 (100%)	0 (0%)	6 (7%)

	運転手数合計			普通免許所有者				準中型免許所有者			
	二種	65歳以上	兼任	二種	65歳以上	兼任	二種	65歳以上	兼任		
				二種	65歳以上	兼任	二種	65歳以上	兼任	二種	65歳以上
バス事業者 (n=3)	187 (100%)	186 (99%)	23 (12%)	1 (1%)	2 (100%)	2 (100%)	1 (50%)	1 (50%)	1 (50%)	— —	— —
タクシー事業者 (n=2)	6 (100%)	6 (100%)	3 (50%)	1 (17%)	5 (100%)	5 (100%)	3 (60%)	0 (0%)	— —	— —	— —
介護タクシー事業者 (n=2)	11 (100%)	8 (73%)	4 (36%)	7 (64%)	7 (100%)	4 (57%)	4 (57%)	7 (100%)	3 (100%)	3 (100%)	0 (0%)
合計	204 (100%)	200 (98%)	30 (15%)	9 (4%)	14 (100%)	11 (79%)	8 (57%)	8 (57%)	3 (100%)	3 (100%)	0 (0%)

	中型免許所有者			大型免許所有者				
	二種	65歳以上	兼任	二種	65歳以上	兼任		
				二種	65歳以上	兼任	二種	
バス事業者 (n=3)	1 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	184 (100%)	184 (100%)	22 (12%)	0 (0%)
タクシー事業者 (n=2)	— —	— —	— —	— —	1 (100%)	1 (100%)	0 (0%)	1 (100%)
介護タクシー事業者 (n=2)	— —	— —	— —	— —	1 (100%)	1 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
合計	1 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	186 (100%)	186 (100%)	22 (12%)	1 (1%)

●二種免許・・・バスやタクシーなどの旅客自動車を、利用者から運賃を受け取り、利用者や荷物を輸送する場合に必要な免許です。

●大型免許・・・車両総重量11t以上、最大積載量6.5t以上、乗車定員30人以上の車両を運転できる免許です。

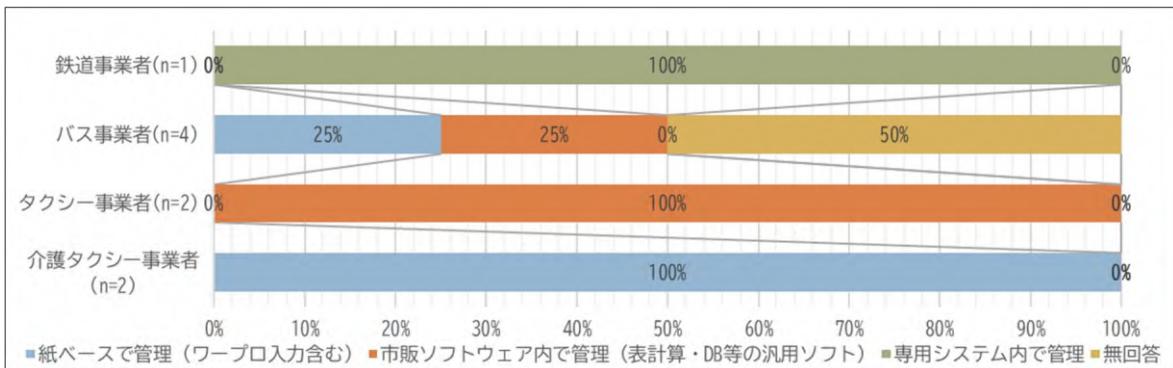
●中型免許・・・車両総重量7.5t以上11t未満、最大積載量4.5t以上6.5t未満、乗車定員11人以上29人以下の車両を運転できる免許です。

●準中免許・・・車両総重量4.5t以上7.5t未満、最大積載量2t以上4.5t未満、乗車定員10人以下の車両を運転できる免許です。

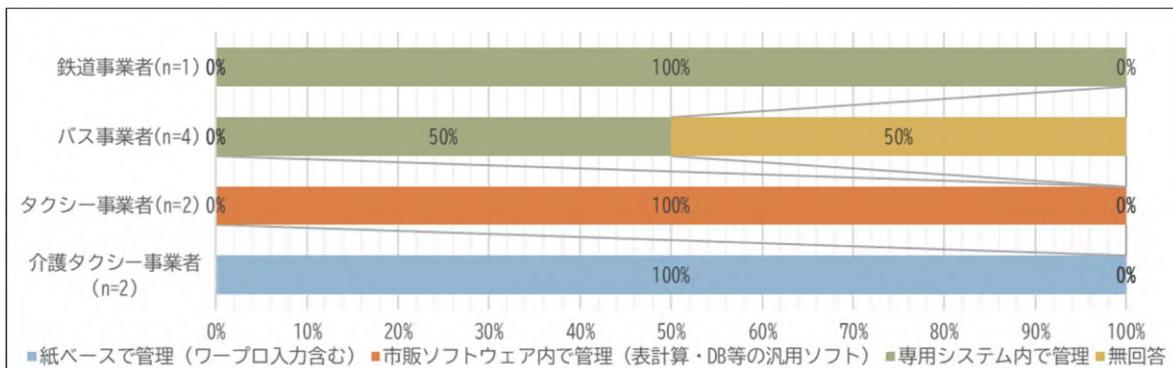
■運行実績等の管理方法【ひとつに○】

IT化が進んでいないのは、バス事業者で「乗降人数集計」や「運行記録」、「勤怠管理」、タクシー事業者で「運行記録」や「勤怠管理」となっています。特に、介護タクシー事業者では、全ての項目でIT化が進んでいません。なお、鉄道事業者では、全ての項目でIT化が進んでいます。

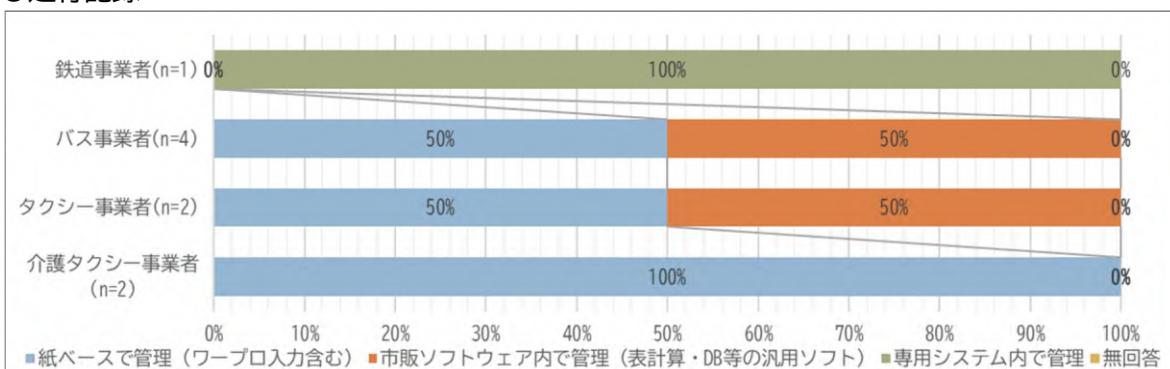
○乗降人数集計



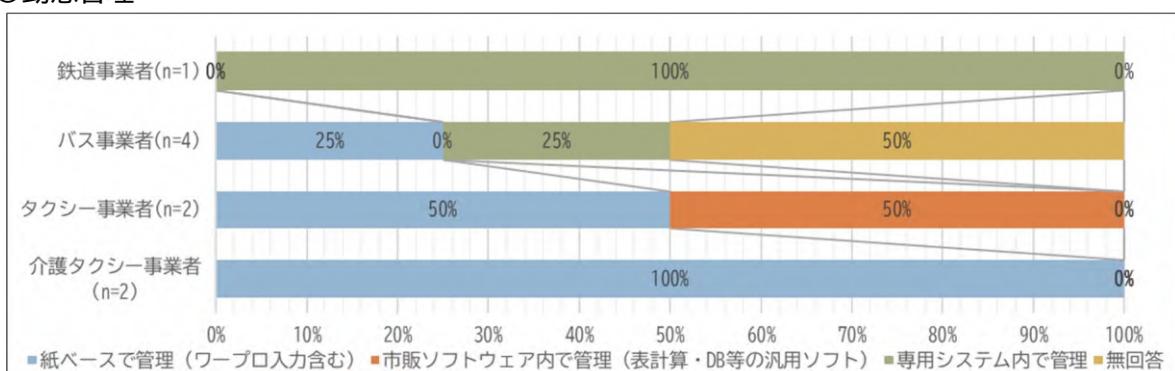
○売上集計



○運行記録



○勤怠管理



④ 運行サービスの課題

- ・運行サービスの大きな課題は、「運行経費の増加」や「運転手等の確保・維持・育成」などが挙げられています。

※単一回答の設問は、「無回答」を含む

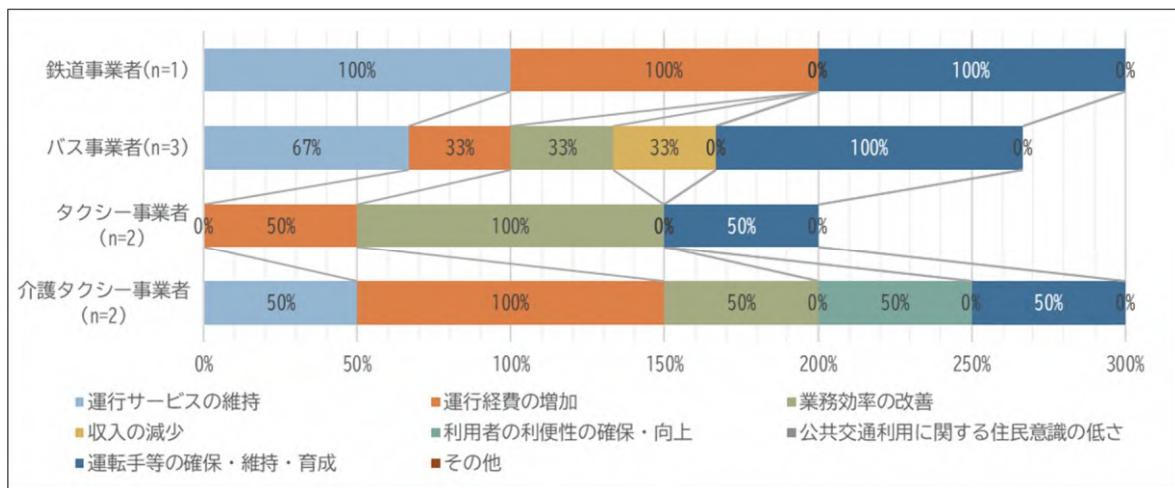
※複数回答の設問は、「無回答」を除く回答者数を母数として割合を算出

※回答総数は（n=○○）として記載

■運行サービスの主要課題【最大3つ】

各事業者ともに、「運転手等の確保・維持・育成」が多い中で、全てのタクシー事業者で「業務効率の改善（デジタル化等）」、全ての介護タクシー事業者で「運行経費の増加」が挙げられています。

また、バス事業者では「運行サービスの維持」が多く挙げられています。



■運行サービスの最大の課題【ひとつに○、自由回答】

具体的な最大の課題は下表のとおりですが、特に鉄道事業者やバス事業者での「運転手等の確保・維持・育成」、バス事業者や介護タクシー事業者での「運行経費の増加」が最大の課題となっています。

種別	最大の課題	具体的な内容
鉄道事業者(n=1)	運転手等の確保・維持・育成	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士の育成には多くの時間と費用が必要となる。 ・近年、運転士の離職が続いていることによる、運転士不足の状況にある。 ・コロナ後、収支が悪化していることもあり、現在の運行本数の維持が難しくなっている。
バス事業者(n=4)	運行経費の増加	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者減に伴い収入も減っている。2024年問題により、運転手の確保や人件費増など、これまで赤字だったがさらに赤字が大きくなり、運行自体が厳しくなっていると感じる。（町営バス）
	運転手等の確保・維持・育成	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手の確保が大変厳しく、一般乗合バスのダイヤ維持が難しくなっており、また、貸切バスを十分に稼働させることができず、収益を挙げることが困難を極めている。（路線バス）
	収入（利用者数）の減少	<ul style="list-style-type: none"> ・本サービスは、対象者及び目的が限定されていることや、介護保険を利用し、民間のサービスを利用する方の増加により利用者は減少している。来年度はサービス廃止の予定である。（高齢者等外出支援サービス事業）
	無回答	<ul style="list-style-type: none"> ・収入に関する課題は特にない。あえて言うなら業務効率化であり、具体的に問題があるわけではないが、何かもっといい手段があるなら教えてほしい。（スクールバス）
タクシー事業者(n=2)	業務効率の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・デジタル化を進めたいが、経費がかかる。
介護タクシー事業者(n=2)	運行経費の増加	<ul style="list-style-type: none"> ・燃料費の高騰が課題である。 ・病院の混雑状況などの影響で予定が押すため、想定外に勤務時間が増加し、労働時間や経費増加につながりやすく対策がない。

⑤ 将来の公共交通のあり方

- 交通事業者からは、人材確保・育成に関する改善策とともに、買い物難民対策の提案がありました。

※回答総数は（n=○○）として記載

■本町の公共交通の問題点と改善策【自由回答】

鉄道事業者からは事業者以外も含めた人材募集への協力、バス事業者からは運転手確保に向けた免許取得支援や労働環境の改善、介護タクシー事業者からは要介助者の買い物難民対策が提案されています。

種別	公共交通を維持していくための問題点	改善策
鉄道事業者(n=1)	・鉄道・バス等の運転士不足の影響による運行サービス（本数）の維持が難しい。	・交通事業者だけでなく、立山町や公共交通活性化協議会として、広報やHP等を通じた人材募集へ協力する。
バス事業者(n=2)	・大型二種免許の保有者が年々減少しており、バス運転手の確保が大変厳しい。 ・多くの町民に公共交通を利用する習慣がない。 ・運行サービスの維持が難しい。	・大型二種免許の保有者が増加する取組を実施する。 ・バス運転手が魅力ある職種となる取組を実施する。
タクシー事業者(n=1)	・夕方以降、人の流れが悪い。	-
介護タクシー事業者(n=1)	・町内山手（横江、千垣、芦嶋寺）の要介助の買い物難民への対応が難しい。	・山手の買い物難民を対象とした10人乗り安いのりタクシーを事業化する。 (一度事業化を断念した経緯がある)

(2) 送迎事業者に対する意向把握調査

① 調査の概要

- ・送迎事業者 20 団体に対して配布し、回収率は 65.0% となっています。

公共交通を支える事業者のリソース（運転手数や保有車両台数等）や運行上の課題、公共交通の課題等を把握するため、町内で営業している送迎サービス事業者（福祉事業者、観光施設事業者等）を対象に、アンケート調査を実施しました。配布した 20 団体のうち 13 団体より回答があり、回収率は 65.0% となっています。

表 送迎事業者に対する意向把握調査の概要

種別	調査方法	実施期間	配布数	回収数	回収率
福祉バス関係団体	郵送配布、郵送回収	R6.10.21～11.5	1	1	100.0%
医療施設	郵送配布、郵送回収	R6.10.21～11.5	1	0	0.0%
通所系福祉施設	郵送配布、郵送回収	R6.10.21～11.5	16	10	62.5%
観光施設	郵送配布、郵送回収	R6.10.21～11.5	2	2	100.0%
合計			20	13	65.0%

② サービスの状況

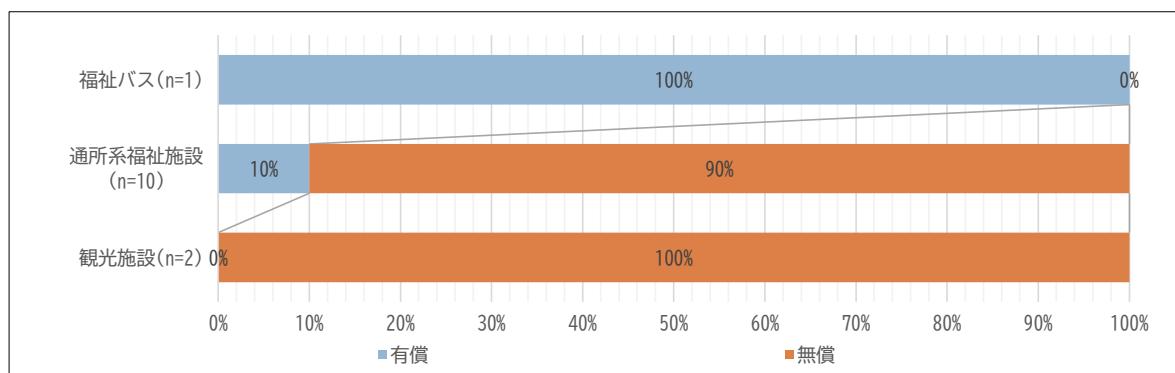
- ・通所系福祉施設及び観光施設のほとんどが、「無償」で運行サービスを提供しています。
- ・通所系福祉施設の年間利用者数は約 32,000 人、観光施設の年間利用者数は約 6,500 人となっています。
- ・通所系福祉施設事業者及び観光施設事業者ともに、近年の収支は「赤字」となる事業者が多い状況です。

※単一回答の設問は、「無回答」を含む

※回答総数は (n=○○) として記載

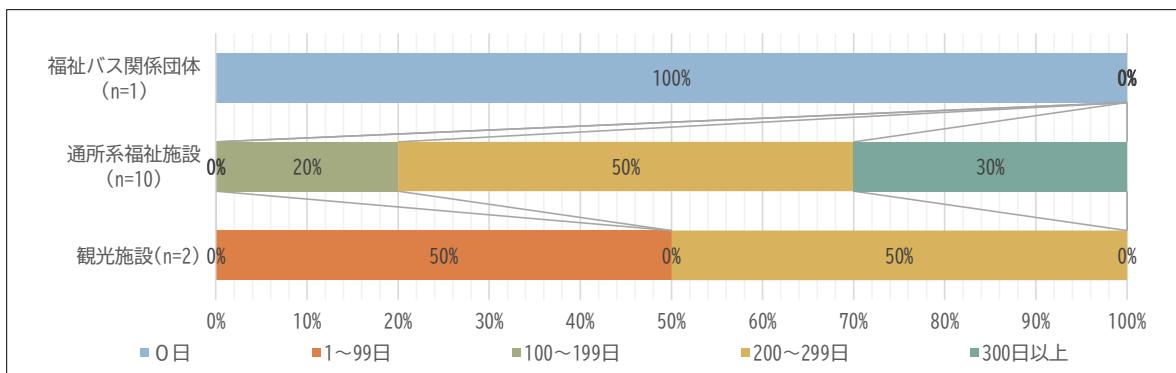
■有償・無償の別【ひとつに○】

通所系福祉施設及び観光施設のほとんどが、「無償」で運行サービスを提供しています。



■年間稼働日数【数量回答】

通所系福祉施設では200日/年以上稼働する施設がほとんどです。



■年間利用者数【数量回答】

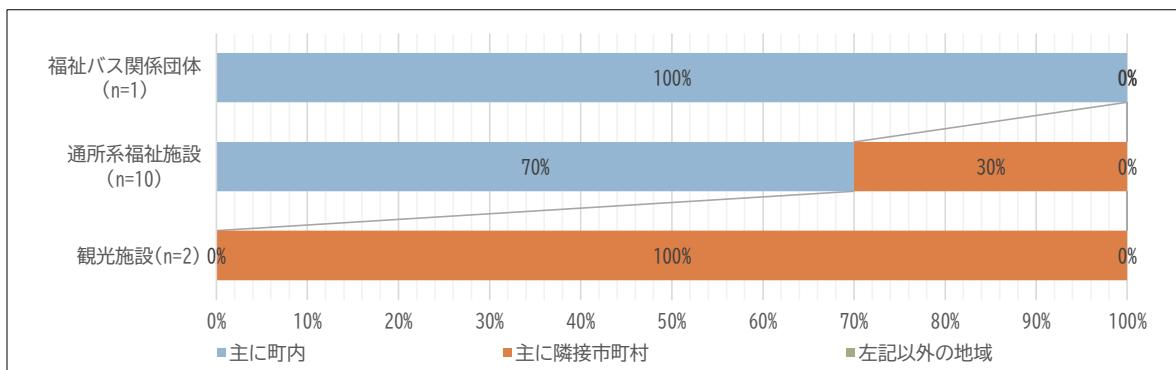
通所系福祉施設で約32,000人/年、観光施設で約6,500人/年の利用があります。

なお、1日当たりの年間利用者数は、通所系福祉施設で12.2人/日、観光施設で約18.6人/日です。

種別	年間利用者数	1日平均利用者数
福祉バス(n=1)	0	0.0
通所系福祉施設(n=10)	31,752	12.2
観光施設(n=2)	6,500	18.6
合計	38,252	30.8

■主な送迎地域【ひとつに○】

通所系福祉施設では「主に町内」、観光施設では「主に隣接市町村」への送迎となっています。



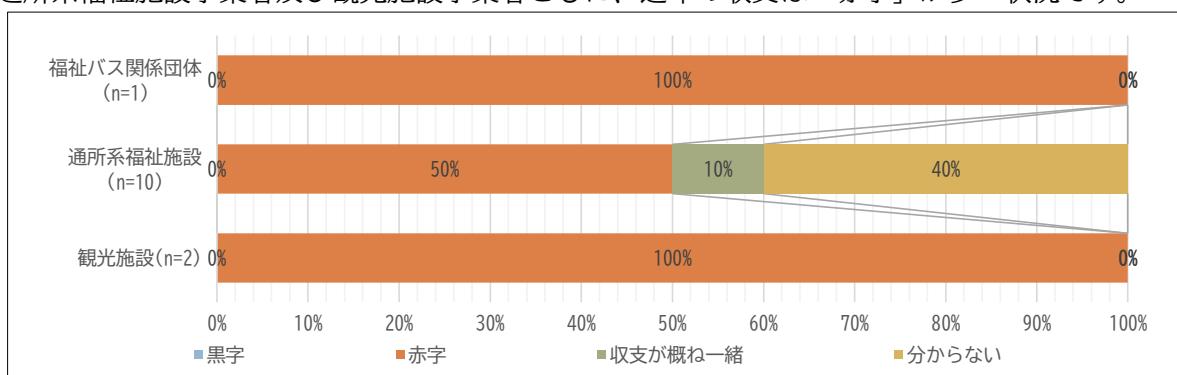
■運行サービスに対する主な利用者の要望【自由回答】

通所系福祉施設利用者からは、送迎先以外への立ち寄り等に関する要望があります。

種別	利用者からの主な要望
福祉バス (n=1)	・買い物等、送迎先以外に立ち寄ってほしい。（実際は病院以外は行ってはならないため行っていない）
通所系福祉施設 (n=7)	・特になし。（3社） ・送迎先以外に立ち寄りしてほしい。（介護保険では、自宅－施設の移動と決まっているため断っている） ・送迎において、家族の迎えについて時間帯等の要望に応えてほしい。 ・買い物や町役場へ手続に行きたいため、途中で立ち寄ってほしい。（2社）
観光施設 (n=2)	・新しいバスにしてほしい。 ・少人数でも送迎してほしい。

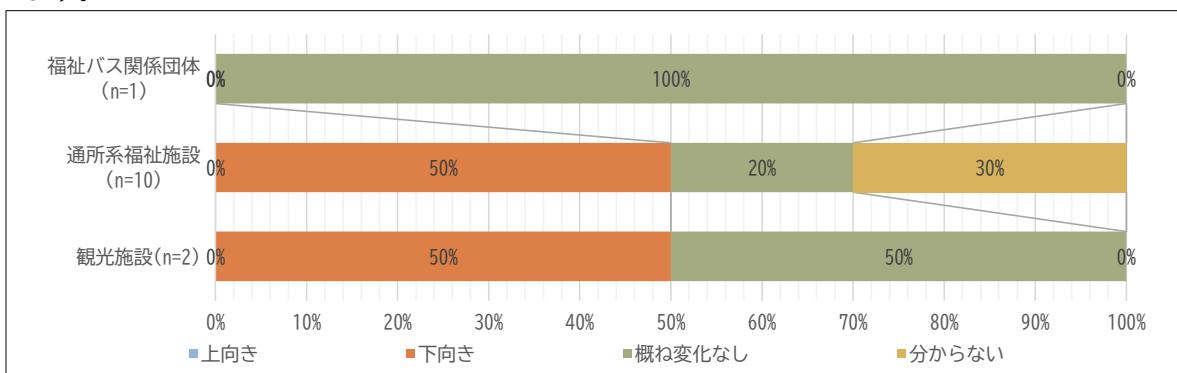
■近年の運行サービスの収支状況【ひとつに○】

通所系福祉施設事業者及び観光施設事業者とともに、近年の収支は「赤字」が多い状況です。



■近年の運行サービスの収支傾向【ひとつに○】

通所系福祉施設事業者及び観光施設事業者とともに、近年の収支が「下向き」の事業者が半数を占めています。



③ 運行体制の状況

- 送迎事業者の運転手のうち「二種免許所有者」は約13%となっており、運転手の高齢化も進んでいます。
- 「運行記録」をはじめとして送迎事業者のIT化が進んでいません。

※単一回答の設問は、「無回答」を含む

※回答総数は(n=○○)として記載

■車両保有台数【数量回答】

送迎事業者全体では計40台の車両を保有しており、そのほとんどが「普通自動車(計31台)」となっています。

種別	大型自動車	中型自動車	準中型自動車	普通自動車	合計
福祉バス関係団体(n=1)	0	0	0	1	1
通所系福祉施設(n=10)	0	0	6	24	30
観光施設(n=2)	0	3	0	6	9
合計	0	3	6	31	40

■運転手数【数量回答】

送迎事業者全体では計70人の運転手があり、そのほとんどが「普通免許所有者」です。このうち、「二種免許所有者」は計9人と全体の約13%となっています。

運転手数に占める「高齢者(65歳以上)」の割合は送迎事業者全体で約27%、運転手数に占める「兼任者」の割合は送迎事業者全体で約37%となっており、福祉バス関係団体や観光施設で高くなっています。

	運転手数合計			普通免許所有者			準中型免許所有者		
	二種	65歳以上	兼任	二種	65歳以上	兼任	二種	65歳以上	兼任
福祉バス関係団体 (n=1)	3 (100%)	1 (33%)	1 (33%)	2 (67%)	—	—	—	—	—
通所系福祉施設 (n=10)	58 (100%)	7 (12%)	16 (28%)	19 (33%)	52 (100%)	6 (12%)	12 (23%)	19 (37%)	—
観光施設 (n=2)	9 (100%)	1 (11%)	2 (22%)	5 (56%)	6 (100%)	0 (0%)	1 (17%)	5 (83%)	—
合計	70 (100%)	9 (13%)	19 (27%)	26 (37%)	58 (100%)	6 (10%)	13 (22%)	24 (41%)	—

	中型免許所有者			大型免許所有者		
	二種	65歳以上	兼任	二種	65歳以上	兼任
福祉バス関係団体 (n=1)	2 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	2 (100%)	1 (100%)	1 (100%)
通所系福祉施設 (n=10)	4 (100%)	0 (0%)	3 (75%)	0 (0%)	2 (100%)	1 (50%)
観光施設 (n=2)	— —	— —	— —	3 (100%)	1 (33%)	1 (33%)
合計	6 (100%)	0 (0%)	3 (50%)	2 (33%)	6 (100%)	3 (50%)

●二種免許・・・バスやタクシーなどの旅客自動車を、利用者から運賃を受け取り、利用者や荷物を輸送する場合に必要な免許です。

●大型免許・・・車両総重量11t以上、最大積載量6.5t以上、乗車定員30人以上の車両を運転できる免許です。

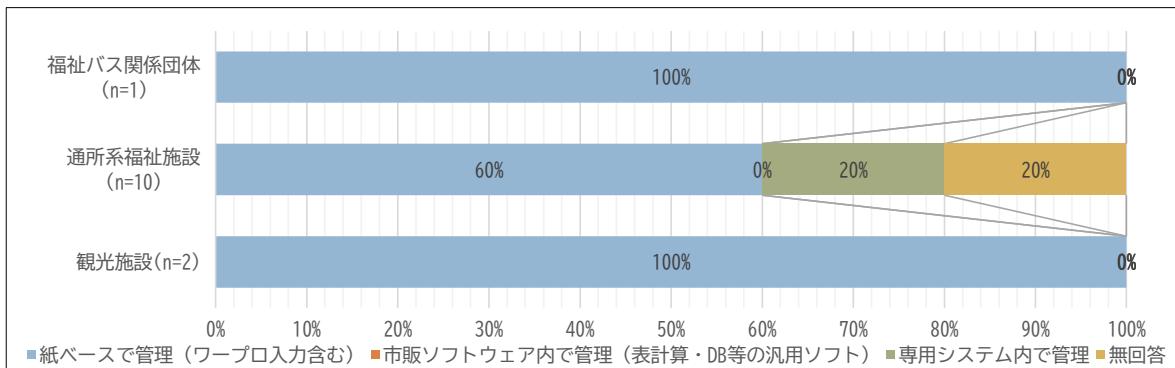
●中型免許・・・車両総重量7.5t以上11t未満、最大積載量4.5t以上6.5t未満、乗車定員11人以上29人以下の車両を運転できる免許です。

●準中免許・・・車両総重量4.5t以上7.5t未満、最大積載量2t以上4.5t未満、乗車定員10人以下の車両を運転できる免許です。

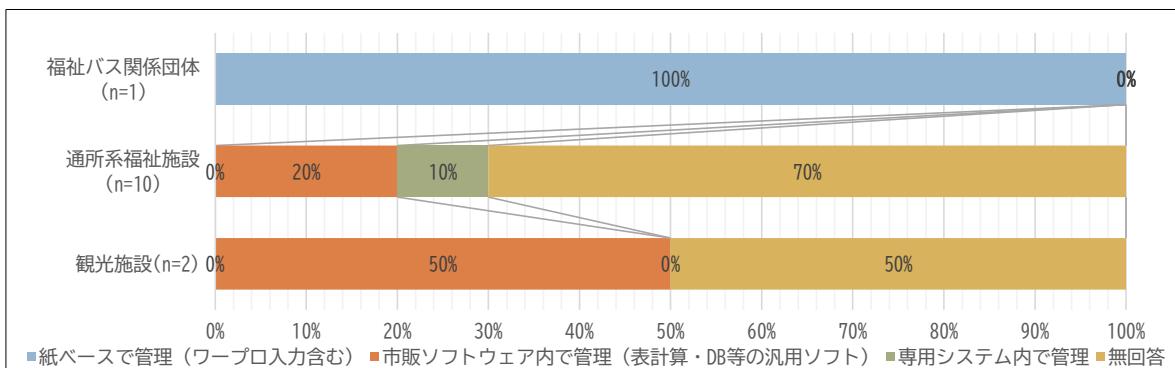
■運行実績等の管理方法【ひとつに○】

福祉バス関係団体で全ての項目で I T 化が進んでいない一方、通所系福祉施設で「乗降人数集計」「運行記録」、観光施設で「乗降人数集計」「運行記録」「勤怠管理」の I T 化が進んでいません。

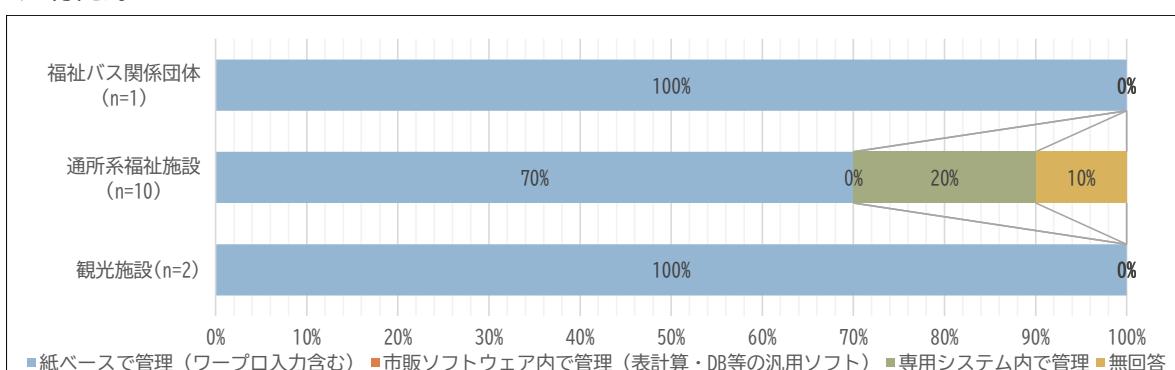
○乗降人数集計



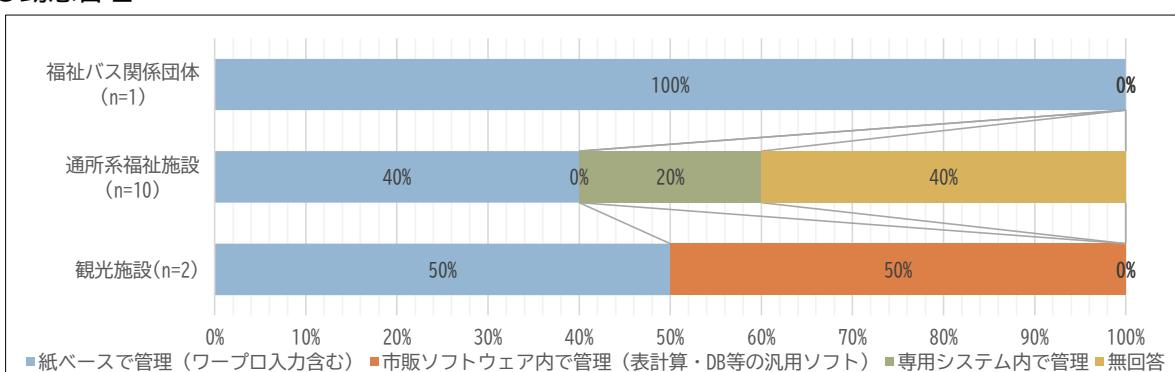
○売上集計



○運行記録



○勤怠管理



④ 運行サービスの課題

- 運行サービスの大きな課題は、「運転手等の確保・維持・育成」や「運行経費の増加」などが挙げられています。

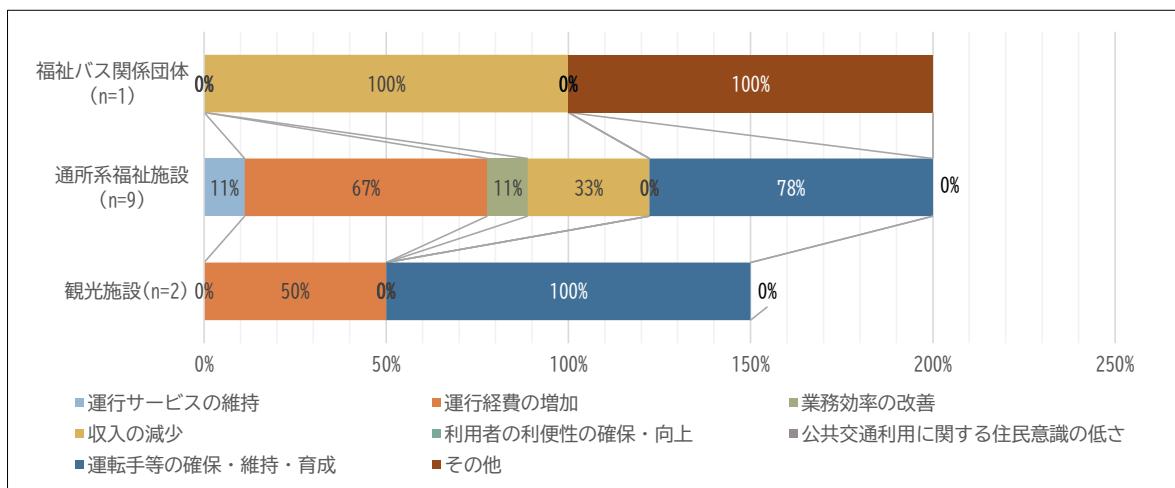
※単一回答の設問は、「無回答」を含む

※複数回答の設問は、「無回答」を除く回答者数を母数として割合を算出

※回答総数は（n=○○）として記載

■運行サービスの主要課題【最大3つ】

福祉バス関係団体で「収入の減少」が挙げられている一方、通所系福祉施設及び観光施設では「運行経費の増加」及び「運転手等の確保・維持・育成」が多く挙げられています。



■運行サービスの最大の課題【ひとつに〇、自由回答】

具体的な最大の課題は下表のとおりですが、特に通所系福祉施設及び観光施設での「運転手等の確保・維持・育成」や通所系福祉施設での「運行経費の増加」が最大の課題となっています。

種別	最大の課題	具体的な内容
福祉バス関係団体 (n=1)	収入の減少	・利用者の実績がゼロとなっている。民間の事業者のサービスが充実してきたこともあり、利用料は若干高くとも、そちらを選択される方が増えたことが考えられる。
通所系福祉施設 (n=8)	運行経費の増加	・燃料費が高騰している。 ・ガソリン代が値上りしている。 ・ガソリン代が高騰している。
	運転手等の確保・維持・育成	・高齢化が進み、リフト車で送迎ができる人がいなくなる。 ・普通自動車で2～3人、又は3～4人の利用者を3人の運転手で送迎業務しているが、休みの時不足するので、往復しなければならない時がある。 ・その日ごとに迎えに行く場所が違うので、運転手も覚えるのに苦労されている状態である。 ・利用者減少による運転業務時間が減少するため、支払い給与が安定せず、人材の継続が困難である。高齢ドライバーに頼らざるを得ない。 ・運転手の確保と維持・育成が課題である。利用者減少による運転業務時間が減少するため、支払い給与が安定せず、人材の確保が困難である。高齢ドライバーに頼らざるを得ない。
観光施設 (n=2)	運転手等の確保・維持・育成	・運転手の高齢化が続いているため、少しでも若い運転手の確保が重要である。 ・運転手が高齢化しているためである。

⑤ 将来の公共交通のあり方

- 送迎事業者からは、地域の特性に応じた公共交通ネットワークの改善や利活用方法の改善が提案されています。

※回答総数は（n=○○）として記載

■本町の公共交通の問題点と改善策【自由回答】

送迎事業者からは、利用ニーズの高い地域への公共交通サービスの充実や地域住民参加型の仕組みの構築、低額運賃制の導入等が提案されています。

種別	公共交通を維持していくための問題点	改善策
福祉バス関係団体 (n=1)	①町内においても、住む地区によって公共交通への関心やニーズに違いがある。 ②送迎サービスの利用者は主に高齢者、障害者等、中長距離歩行が困難な方であり、居住地から目的地へ直接移動したいのが希望と思われるが、公共交通では、居住地から目的地（行きたい場所）の動線が一致する路線がない、又は不便である。	①地区の特性に応じた対応が必要である。 地域住民参加型の仕組みの構築等が必要である。 ②地域の生活圏を結ぶ公共交通（主にワゴン、バス）路線を見直す。周回1時間程度の環状線を運行する（左右回り）。
通所系福祉施設 (n=3)	・山間地域では1日の交通機関が少なく、大変な思いをされている方々が多くいる。 ・利用者さんの行きたいところが運行経路にない。 ・現状のままでは、赤字が続く。 ・行政の取組について、他市町村の事例を参考にする等の早急な対応が遅れている。 (何年も同じことを言っている。)	・交通サービスとして、本数を増やせないのであれば、せめてスーパー等の近くまで送迎してあげられるような取組を行う。 ・氷見のように定額制等の検討が必要である。 ・企業とコラボの型（買い物等）と個別対応（受診等）の2つが考えられる。 ・他の市町村を参考にすることと今の運転業務会社のＩＣＴ化からヒントを得ること等、未来に向けた対応が必要である。

(3) 地元企業に対する意向把握調査

① 調査の概要

- 地元企業 40 団体に対して配布し、回収率は 47.5% となっています。

今後の他分野との協働による施策展開の可能性を把握するため、連携可能性のある多様な分野の事業者（商業、観光、企業等）を対象に、アンケート調査を実施しました。配布した 40 団体のうち 19 団体より回答があり、回収率は 47.5% となっています。

表 地元企業に対する意向把握調査の概要

種別	調査方法	実施期間	配布数	回収数	回収率
商業施設	郵送配布、郵送回収	R6.10.21～11.5	7	3	42.9%
観光施設	郵送配布、郵送回収	R6.10.21～11.5	10	5	50.0%
主要企業	郵送配布、郵送回収	R6.10.21～11.5	7	5	71.4%
医療施設	郵送配布、郵送回収	R6.10.21～11.5	16	6	37.5%
合計			40	19	47.5%

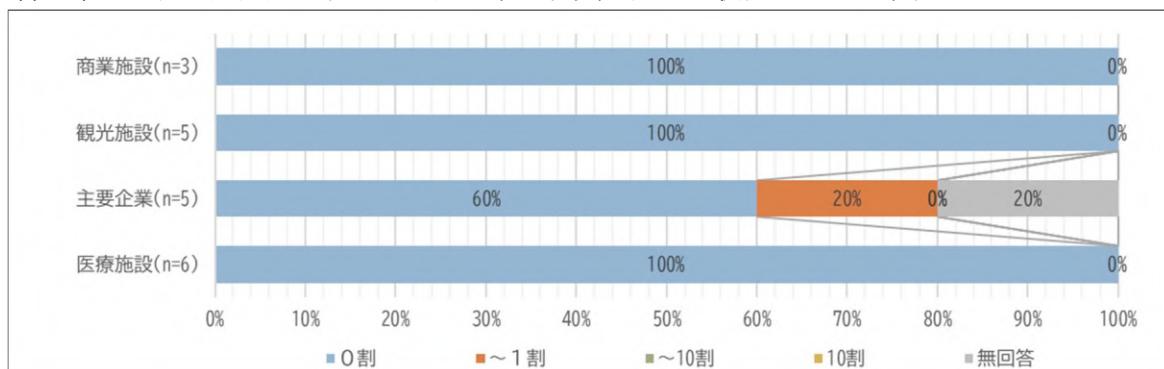
② サービスの状況

- 社員の通勤手段や施設利用者の交通手段として公共交通がほとんど利用されていません。
- 社員、施設利用者ともに運行本数やルートの改善に関する改善要望があります。
- 地元企業では、公共交通の利用促進等の取組が進んでいません。

※回答総数は (n=○○) として記載

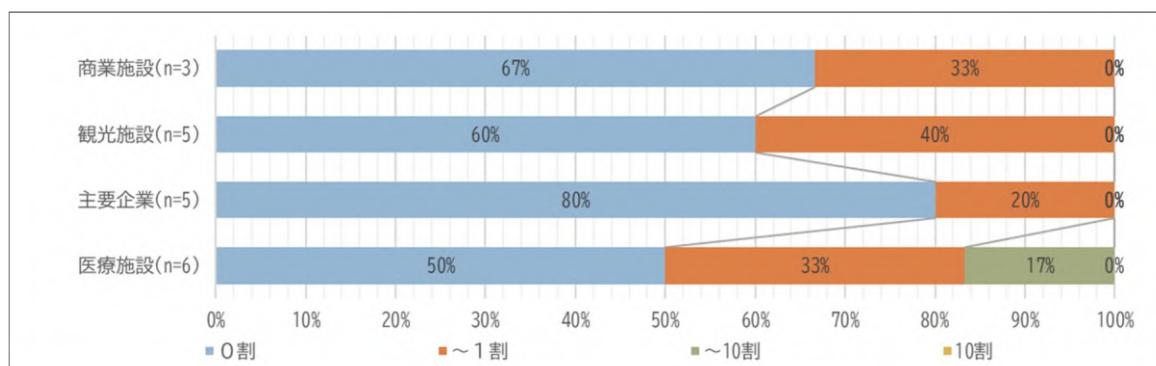
■社員の交通手段の傾向（公共交通利用者の割合）【数量回答】

各企業とも、公共交通を利用して通勤する社員が少ない状況にあります。



■施設利用者の交通手段の傾向（公共交通利用者の割合）【数量回答】

各施設とも、公共交通を利用して来訪する利用者が少ない状況にあります。



■社員からの運行サービスに対する主な要望【自由回答】

観光施設や主要企業で運行ルートの改善要望があります。また観光施設で運行頻度の改善要望もあります。

種別	社員からの要望
商業施設(n=3)	・特になし。（3社）
観光施設(n=4)	・特になし。 ・バスの運行頻度を高めてほしい。路線経路を見直し、上市町へも行けるようにしたり、駅や買い物ができる所まで最短で行けるようにしてほしい。 ・路線バスの運行頻度を高めてほしい。 ・夏場（カブトムシシーズンである7、8月）に増やしてほしい。
主要企業(n=5)	・特になし。（4社） ・バス停、駅が欲しい。
医療施設(n=3)	・特になし。（3社）

■施設利用者からの運行サービスに対する主な要望【自由回答】

各施設とも、運行本数やルートの改善（路線の新設を含む）等に関する改善要望があります。

種別	利用者からの要望
商業施設(n=2)	・運行本数を増やし、店舗前にバス停を設置してほしい。（タクシー利用者） ・以前はバスの運行があったため、復活してほしい。
観光施設(n=3)	・特になし。 ・学校帰りの子供たちが遊びに来られる運行時間、経路にしてほしい。 ・岩崎寺止まりの電車が多く、千垣駅からの町営バスが少なくて不便なため対応してほしい。
主要企業(n=1)	・特になし。
医療施設(n=5)	・送り迎えする方のいない高齢者のタクシー利用に対する待遇（金銭）をより良いものにしてほしい。 ・立山町内の全ての医療機関を巡回する、富山市の「まいどはや」バスのような、小さなバスを導入してほしい。 ・便数を増やしてほしい。 ・循環バスを充実させてほしい。 ・近くにバス停が欲しい。

■公共交通の利用促進等に関する企業の取組【自由回答】

公共交通の利用促進等に関する何らかの取組を実施している企業は1社のみで、その内容はノーマイカーデーの実施でした。

種別	公共交通の利用促進、運転手確保のために実施している取組
主要企業(n=1)	・ノーマイカーデーの実施。

③ 公共交通との連携可能性

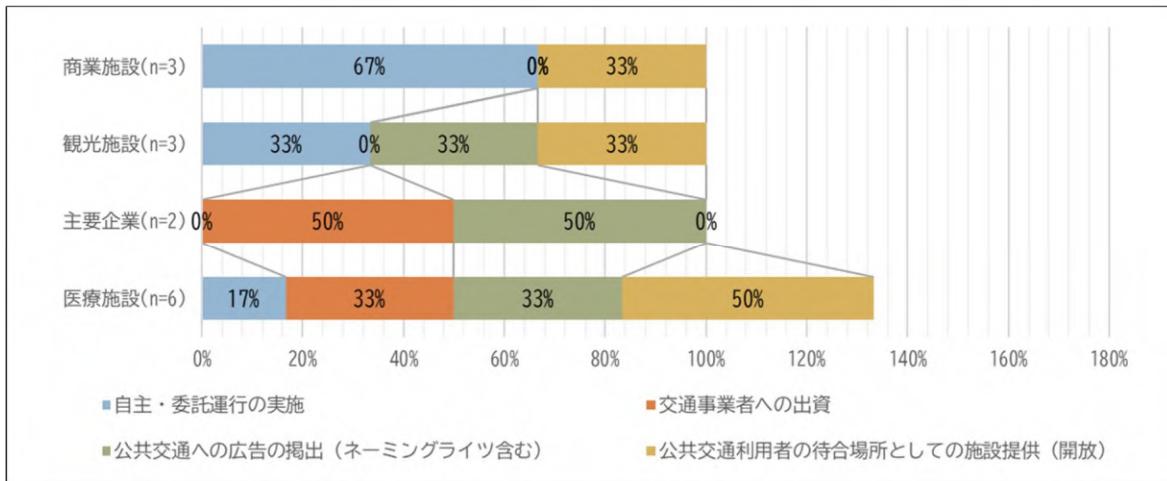
- 地元企業では、公共交通の「担い手」や「支え手」としての連携可能性に興味がある企業が多い状況です。

※複数回答の設問は、「無回答」を除く回答者数を母数として割合を算出

※回答総数は（n=○○）として記載

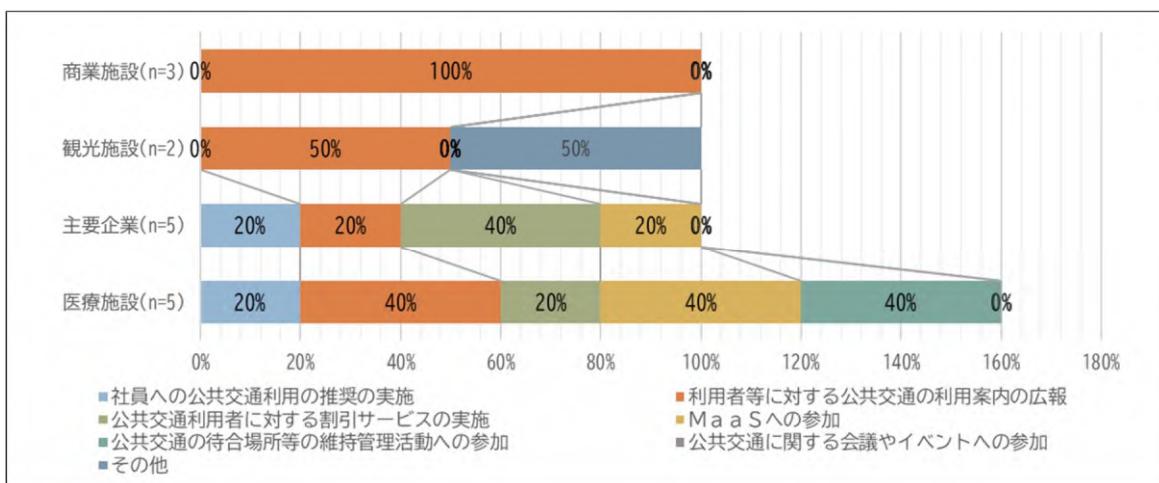
■ 「担い手」としての連携可能性に関する意向【いくつでも○】

総じて「担い手」としての連携可能性に興味がある企業が多い中で、特に商業施設で「自主・委託運行の実施」、医療施設で「公共交通利用者の待合場所としての施設提供（開放）」の意向がある企業が多い特徴があります。



■ 「支え手」としての連携可能性に関する意向【いくつでも○】

総じて「支え手」としての連携可能性に興味がある企業が多い中で、特に商業施設や観光施設で「利用者等に対する公共交通の利用案内の広報」の意向がある企業が多い特徴があります。



4-3 地域等とのワークショップの開催

(1) 開催概要

ワークショップは、休日・平日各1日実施し、全5グループ、29名の方にご参加いただきました。

	休 日	平 日
日 時	1月26日（日）13:00～16:00	1月30日（木）13:00～17:10
参 加 者 数	10名（4～6名×2グループ）	19名（6～7名×3グループ）
場 所	立山町元気交流ステーションみらいぶ大会議室	
プログラム	1)町営バス乗車体験 吉峰線（平日のみ） 2)ワークショップ STEP1 「電車やバスの現況で重要なことや問題点はなに？」 STEP2 「課題や取組について考えよう！」 3)グループ発表	

(2) ワークショップ結果の概要

ワークショップは2ステップで実施し、STEP2「課題や取組について考えよう！」については、以下の4つの視点でグループごとにアイディア出しを行いました。主な内容を以下に示します。（各グループの記載は、次ページ以降）

「ヒト」については、担い手不足への対応として住民ドライバーや、AIオンデマンド等の新たな交通の導入のほか、利用促進のアイディアが多く出されました。

「モノ」については、既存公共交通の見直しや「ヒト」と同様に新たな交通の導入に関するものほか、バス停や駅舎環境づくりへの住民参加などの意見が出されました。

「カネ」については、運賃割引や補助、統一運賃化、資金調達（クラウドファンディング等）、決済・ICT化に関する意見が出されました。

「情報」については、地鉄電車のPRやアテンダントの導入のほか、情報提供や停留所の改善などの意見が出されました。



立山町交通ワークショップ、町営バス乗車体験の様子

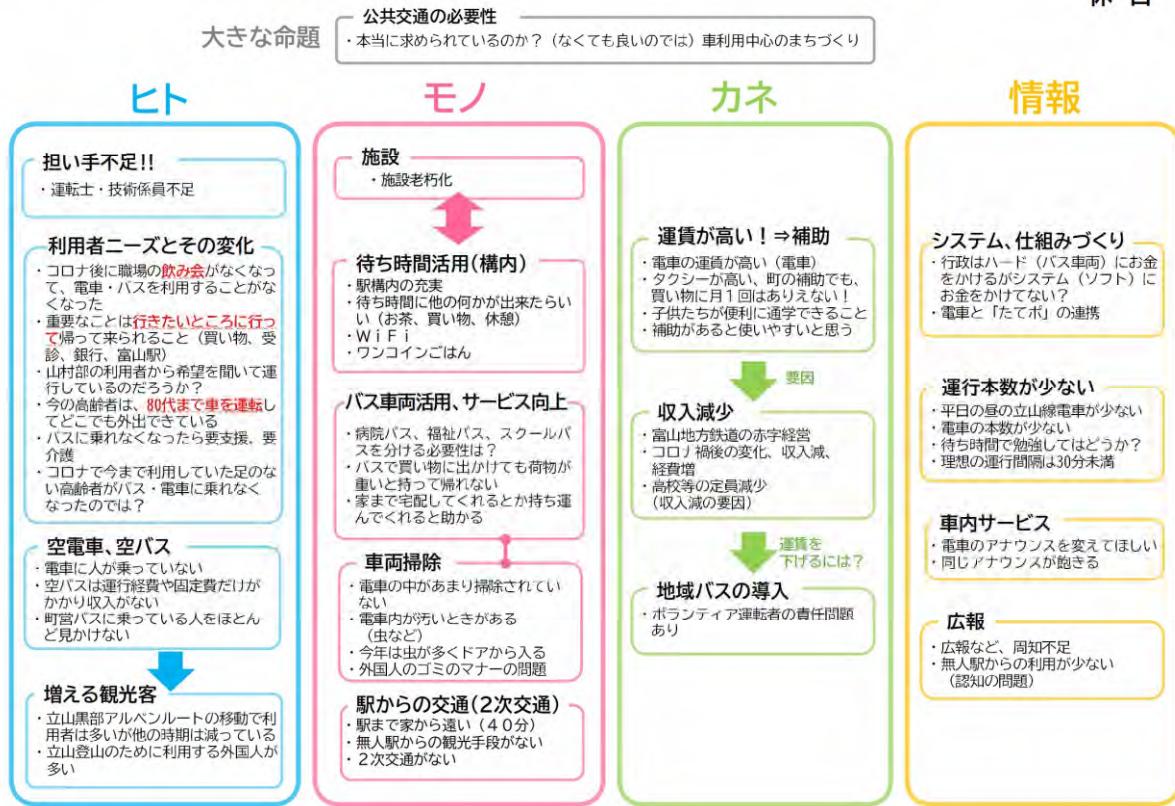
(3) 各グループまとめ（会議録）

STEP1
テーマ

電車やバスの現況で重要なことや問題点はなに？

グループA

休日



STEP2
テーマ

課題や取組について考えよう！

グループA

休日

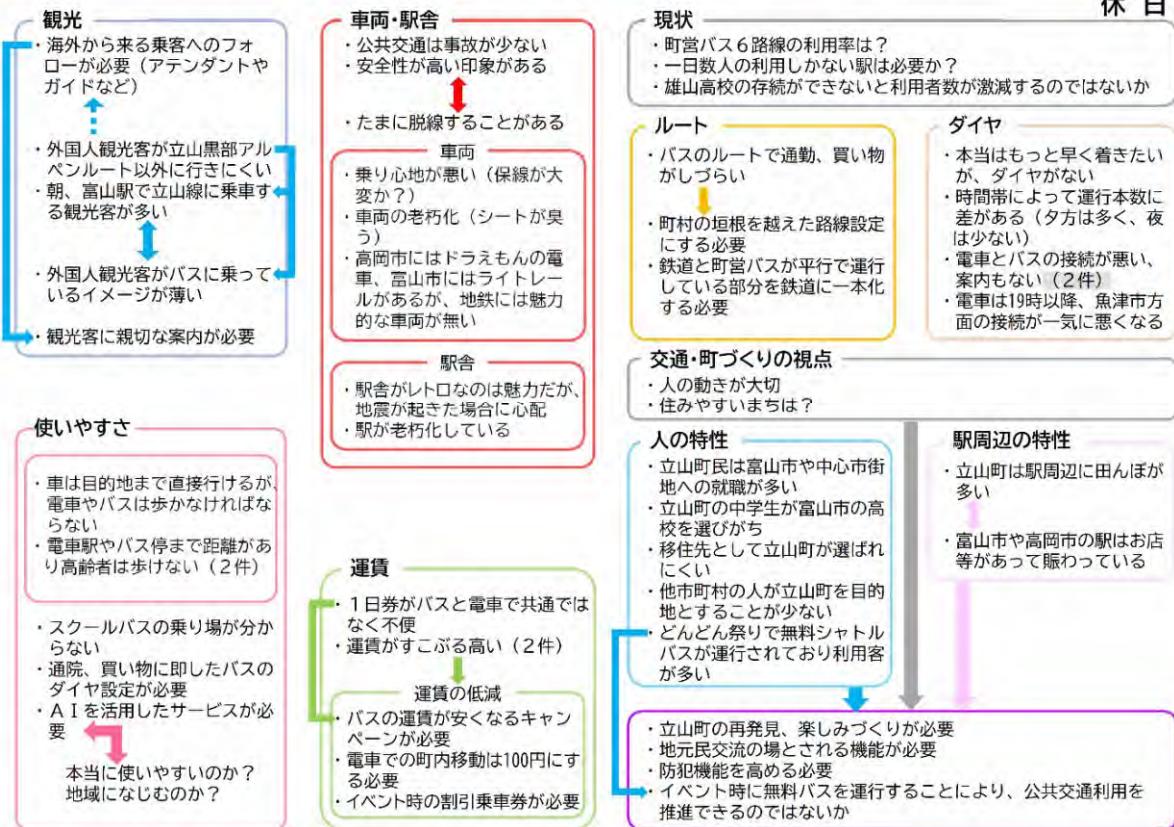
重要なことや問題点	課題・方向性	取組のアイディア
ヒト	<ul style="list-style-type: none"> ・空電車、空バス ・観光利用の増・減 ・利用者ニーズへの対応 ・担い手不足（運転士・技術係員不足） 	No.4 お掃除ボランティア <ul style="list-style-type: none"> ・車内掃除のボランティアを募集してみる ・駅やバス停へのうき、ちりとりの設置
モノ	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な分野の車両活用 ・車両掃除 ・施設の老朽化⇒充実 ・駅からの交通（2次交通） 	No.3 資金集め <ul style="list-style-type: none"> ・クラウドファンディングなどで経営存続のための資金集めをしてみる ・地鉄はクラファン実績あり
カネ	<ul style="list-style-type: none"> ・電車の赤字経営 ・運賃が高い ・地域バスの問題（運転手の責任問題） 	No.1 まちのひとが運転手 <ul style="list-style-type: none"> ・時間にとらわれず、必要とされたらすぐドアドアの対応をする ・短いパートドライバーを多人数使うことで経費をマイナスに ・病院、福祉施設は送り迎えを自己負担しているのではないか？ ・タクシー：一般的な地元の方が運転手（2次交通、買い物） ・軽四、マイクロ、タクシー、小型バスを多数、他路線出す！利用者のないところは変えていく！⇒アンケート
情報	<ul style="list-style-type: none"> ・ハードばかりでシステムに費用を使わない ・運行本数が少ない ・車内アナウンスが同じ ・広報不足 	<p>No.2 地鉄電車立山線に乗りたい！！</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通系ユーチューバーに立山線を紹介してもらう ・景色がきれい ・インスタ等、SNSで情報を出す⇒運行情報、電車・景色、イベント情報 <p>No.5 WiFiの設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車内にWiFi <p>No.6 たてボ連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「たてボ」で鉄道などの定期券が購入できるようにする <p>取組検討の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プラスの仕掛けづくり ・人を増やせない ・順位付け ・広報の役割 HP、バスロケ、マイルート

STEP1
テーマ

電車やバスの現況で重要なことや問題点はなに？

グループB

休日



STEP2
テーマ

課題や取組について考えよう！

グループB

休日

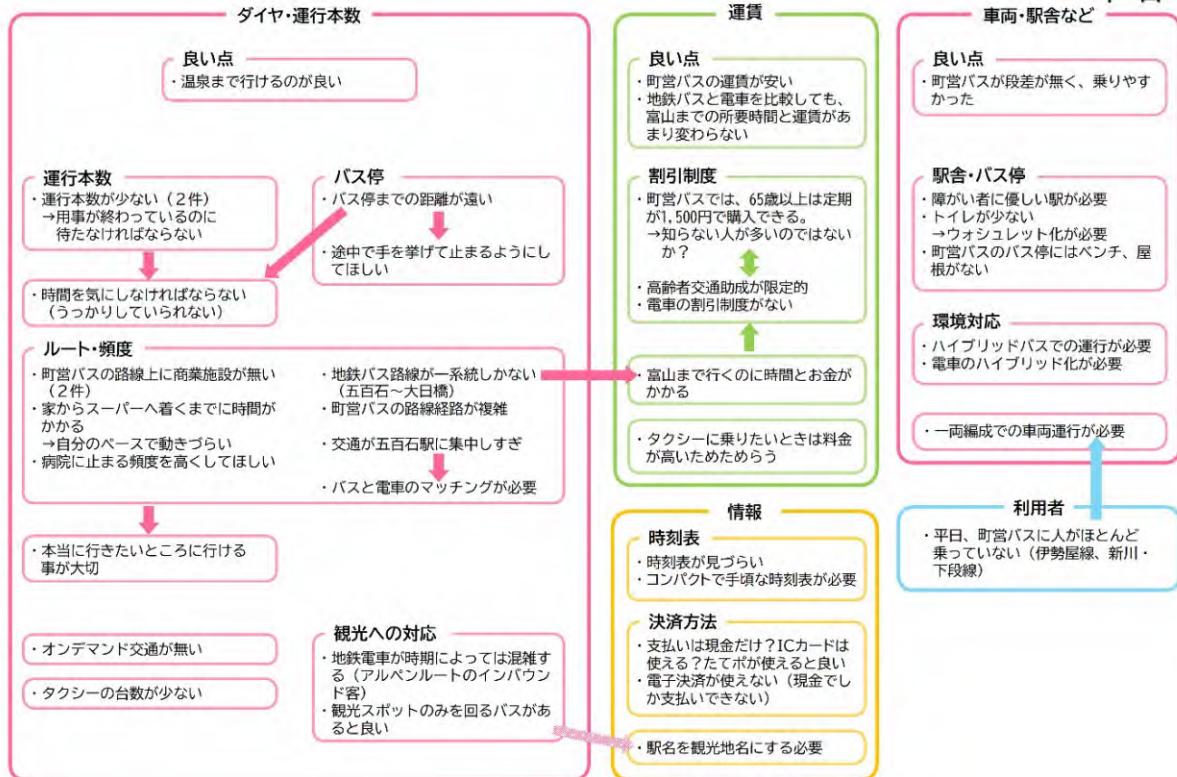
課題・方向性		取組のアイディア	
ヒト	<ul style="list-style-type: none"> 外国人観光客が少ない 立山町への移住や定住が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 外国人から移住者を呼び込む（台湾から？） 外国人観光客限定の立山町世界遺産ツアーアクティビティ 県外観光客を呼び込む 立山町へのふるさと納税の返礼品に観光割引サービス 	<ul style="list-style-type: none"> 外国人話をせるアテンダントを乗車させる →外国人観光客への案内 立山町へのふるさと納税の返礼品に観光割引サービス
モノ	<ul style="list-style-type: none"> 車両、駅舎の老朽化 バス停が遠い ダイヤが使いづらい 	<ul style="list-style-type: none"> 運行の合理化が必要 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道路線を公道とみなす（上下分離） →地鉄の整備・管理の負担軽減 町内ごとに有償送迎者を募る 立山町でもライドシェアを展開する 町営バスは路線上は任意に乗降できることをPR 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とバスが並行する部分は鉄道に一本化し、空いたバス車両で他路線を増強する 往復券にするなどで無人駅でも利用しやすいようにする
力	<ul style="list-style-type: none"> 運賃が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 県民の運賃を安くする <ul style="list-style-type: none"> 雄山高校生の定期購入費用を補助 通勤通学時間（7時～9時）及び帰宅時間（15時～17時）以外の乗車料金を安くする イベントの周知・開拓 <ul style="list-style-type: none"> イベントのカレンダー化 →運賃割引 おわり乗車券の配布 	<ul style="list-style-type: none"> 観光割引（コロナ禍では県民、市民も利用できた） 県民総株主化（地鉄）→一口を安価にする 町内移動の運賃をワンコイン化する 電車とバスの運賃を均一にする
情	<ul style="list-style-type: none"> 案内が分かりにくい 外国人観光客への案内が不足している 	<ul style="list-style-type: none"> 電車、バスに介助員を付ける（アテンダント） バーチャルアテンダント 「あいの風」のようなバーチャルダイヤの可能性を探る ダイヤをバーチャル化する（30～60分毎） 立山線Tシャツを作る →小中高生が着て外国人にPR レトロ駅舎の紹介（本、YouTube） 	<ul style="list-style-type: none"> 利用の電子化対応 <ul style="list-style-type: none"> バスに立山町限定のICカードを導入して、どのルートにも行くようにする 駅舎スタンプラリーで「たてボ」獲得
その他	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺が賑わっていない 乗っている時間が退屈 高齢者は一人暮らしの人が多い 公共交通の利用者が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 駅の再構築（宅配受取、学童クラブ、公共施設） バスなどで無料Wi-Fiを使えるようにする 駅ごとにQRコードで観光や乗降の案内をする 立山町のボランティアや大学生にバスの乗車をしてもらい、車内で高齢者と交流できるようにする 公共交通に乗ってもらえるように町報でPRする 	<ul style="list-style-type: none"> 駅の近くに施設もしくはお土産屋の展開 釜ヶ淵周辺の田畠で小中高生向けの農業体験合宿 バスやタクシーでも立山町の魅力や観光地をアピール 車と電車、バスの違いをPR（燃料費、免許が不要など）

STEP1
テーマ

電車やバスの現況で重要なことや問題点はなに？

グループB

平日

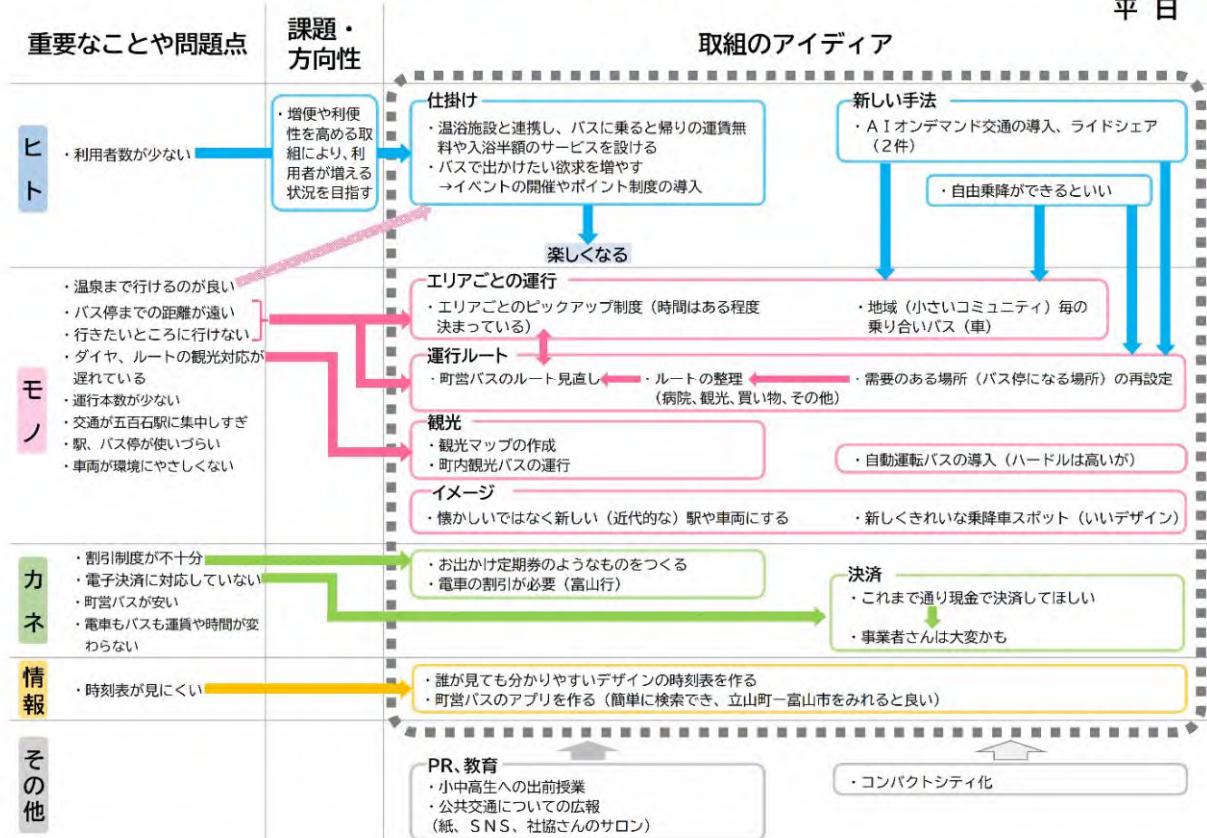


STEP2
テーマ

課題や取組について考えよう！

グループB

平日

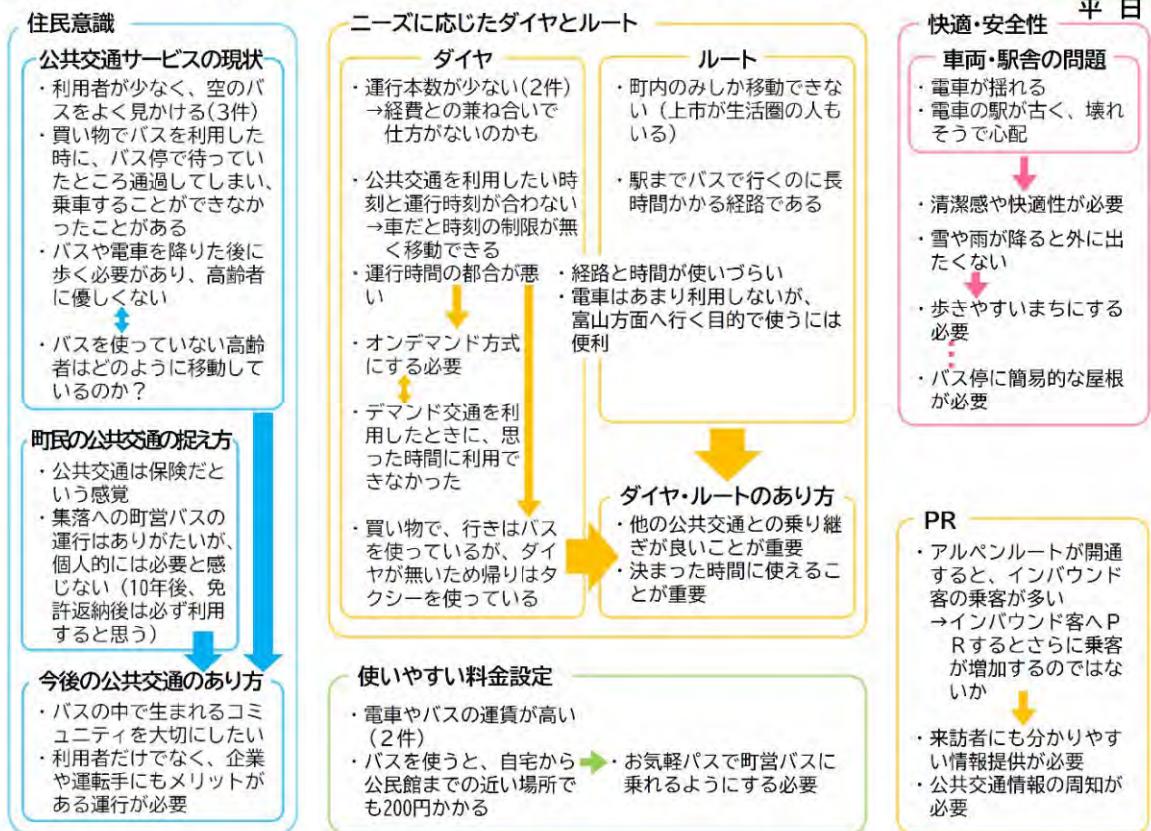


STEP1
テーマ

電車やバスの現況で重要なことや問題点はなに？

グループC

平日

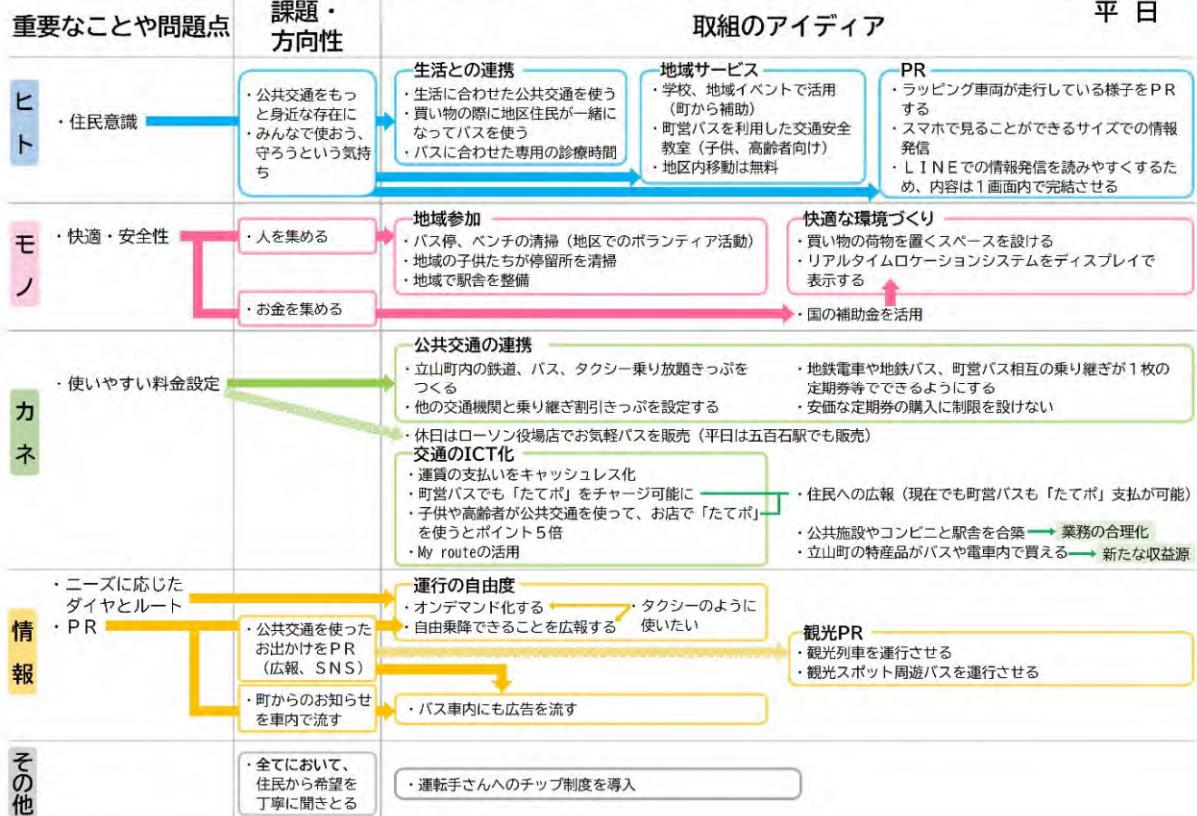


STEP2
テーマ

課題や取組について考えよう！

グループC

平日

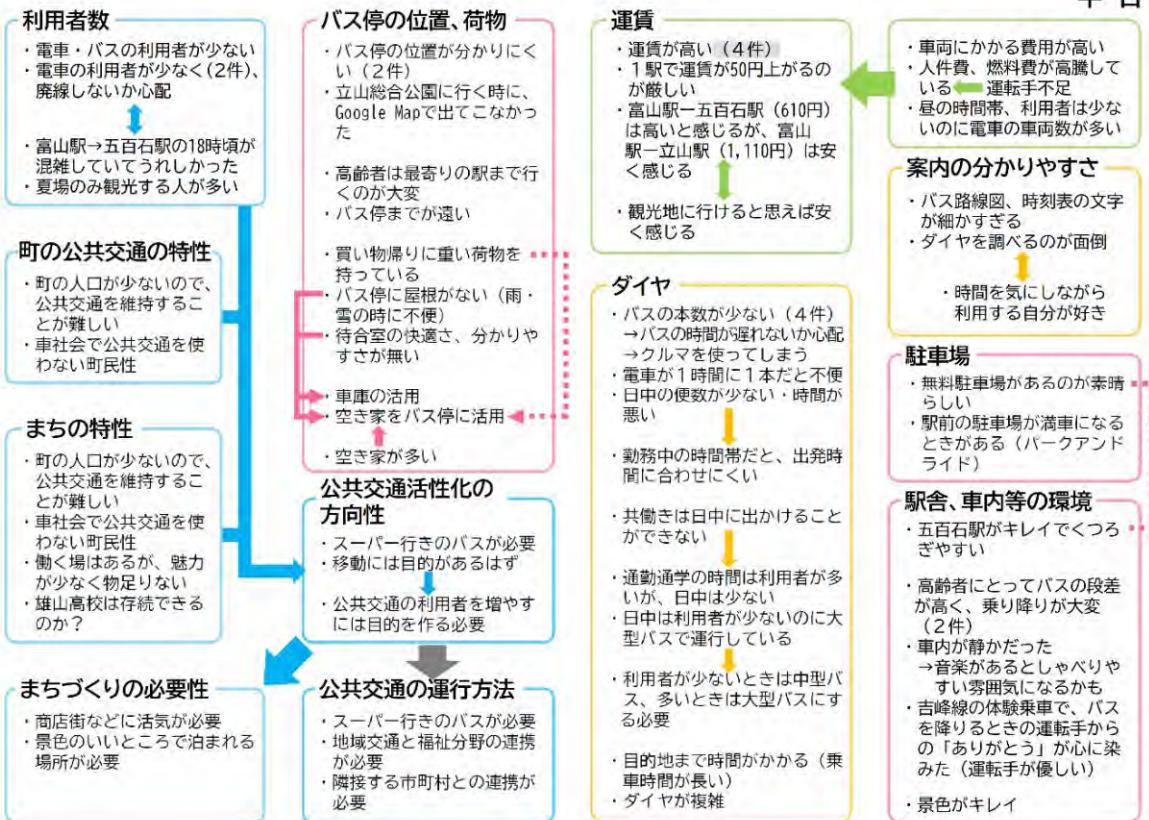


STEP1
テーマ

電車やバスの現況で重要なことや問題点はなに？

グループD

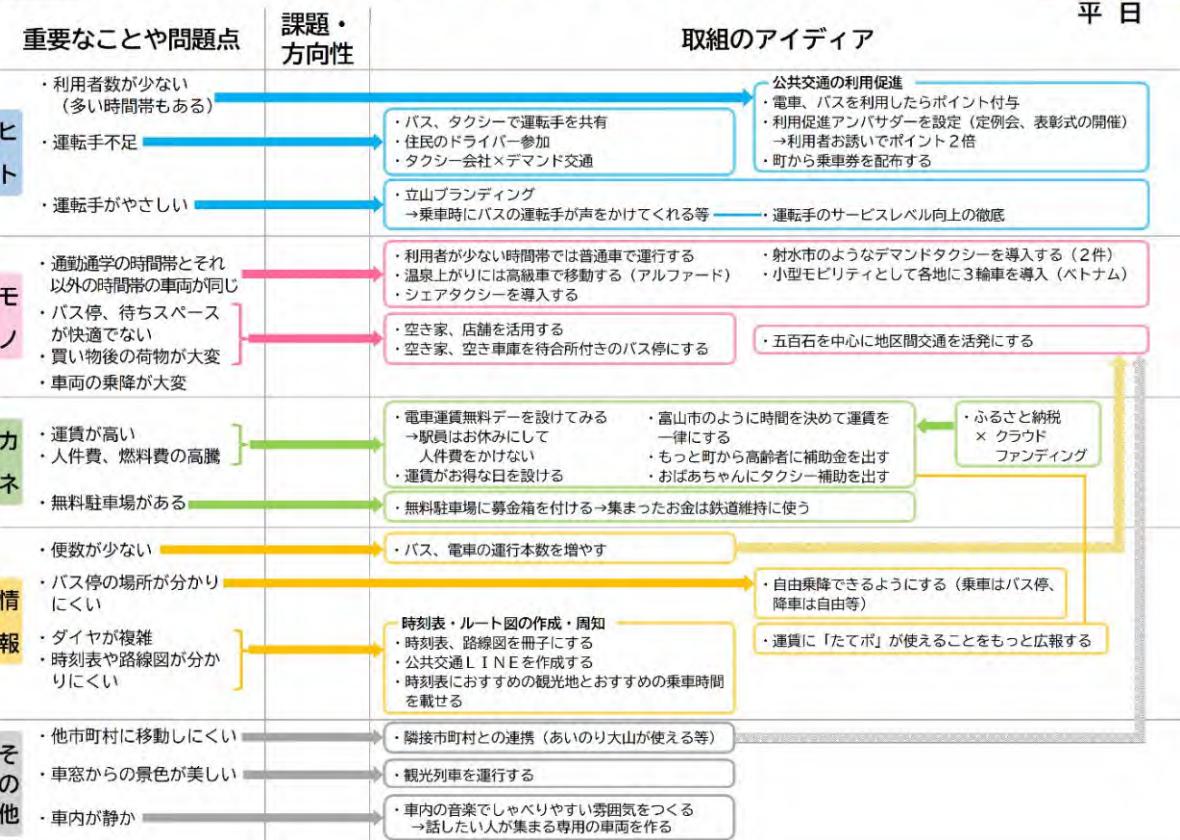
平日

STEP2
テーマ

課題や取組について考えよう！

グループD

平日



(4) 結果まとめ

各グループのまとめを整理した、キーワード一覧を以下に示します。

① 重要なこと、問題点

	重要なこと	良い点	問題点
ヒト	<p>【企業等へのメリット】 ・企業や運転手にメリットが必要</p> <p>【観光】 ・外国人観光客（乗車客）へのフォローが必要</p> <p>【まちの魅力づくり】 ・雄山高校は存続できるのか？ ・利用者を増やすには目的を作る必要</p> <p>【まちづくりとの連携】 ・町の再発見、楽しみづくり、交流機能が必要 ・商店街などに活気が必要 ・景色のいいところで泊まれる場所が必要</p> <p>【他分野や市町村との連携】 ・スーパー行きのバスが必要 ・地域交通と福祉分野の連携が必要 ・隣接する市町村との連携が必要</p> <p>【運行本数・ダイヤ】 ・接続とダイヤ改善、乗り継ぎが良いことが重要</p> <p>【ルート・頻度】 ・交通網の効率化が必要 ・本当に行きたいところに行ける事が大切 ・バスと電車のマッチングが必要 ・病院に止まる頻度を高める</p>	<p>【観光】 ・夏の観光客が多い ・時期によっては混雑（アルペンルートのインバウント客）</p> <p>【まちの魅力づくり】 ・祭りのシャトルバスは利用者が多い</p> <p>【ルート】 ・富山方面へは便利 ・温泉まで行ける</p>	<p>【観光】 ・観光スポットを回るバスがない</p> <p>【まちの魅力づくり】 ・人口が少なく公共交通の維持が難しい ・立山町が就学・就労・移住先として選ばれにくい ・働く場はあるが、魅力が少なく物足りない</p> <p>【担い手不足】 ・運転手不足</p> <p>【利用者ニーズへの対応】 ・空電車、空バスへの対応 ・電車の利用者が少ない（一両編成） ・町営バスの利用者が少ない ・利用者ニーズとその変化の把握 ・公共交通は保険、必要性がない、車社会で公共交通を使わない町民性</p> <p>【運行本数・ダイヤ】 ・運行本数が少ない ・利用したい時にダイヤがない、帰りはタクシー ・使いやすさ向上（実態に即したダイヤ等）</p> <p>【ルート・頻度】 ・経路と時間が使いづらい ・沿線に商業施設がない ・系統が少ない、系統が複雑、五百石駅に集中 ・時間がかかる ・町内のみ運行（上市が生活圏）</p> <p>【新たな交通】 ・オンドマンド交通が無い</p> <p>【タクシー】 ・タクシーの台数が少ない</p>
モノ	<p>【駅舎・バス停】 ・構内での待ち時間活用 ・バス停に簡易的な屋根が必要、空き家等の活用 ・降車後に歩く必要（高齢者への対応）</p> <p>【車両】 ・環境への対応（ハイブリッドバス） ・利用者数に応じたバス車両運行（中・大型） ・バス車両活用</p> <p>【車内サービス】 ・車両内の清掃 ・サービス向上</p>	<p>【駅舎・バス停】 ・五百石駅がきれいでくつろぎやすい ・無料駐車場が素晴らしい ・パークアンドライド駐車場が便利</p> <p>【車両】 ・町営バスが乗降しやすい</p> <p>【車内サービス】 ・事故が少なく安全、たまに脱線 ・運転手が優しい ・車窓の景色がキレイ</p>	<p>【駅舎・バス停】 ・施設の老朽化、壊れそうで心配 ・清潔感や快適性が必要 ・バス停位置が分かりにくい、検索に出ない ・バス停まで遠い</p> <p>【車両】 ・段差が高く乗降が大変 ・魅力的な車両の不足 ・車両の老朽化・乗り心地改善</p> <p>【2次交通】 ・駅からの交通がない</p> <p>【車内サービス】 ・車内アナウンスが飽きた ・車内が静か</p>

	重要なこと	良い点	問題点
力 ネ	<p>【割引制度の導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町営バスの高齢者定期の周知 ・お気軽にバスで電車と町営バスを利用可能とする 	<p>【運賃の改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町営バスの運賃が安い ・観光地（立山駅）までは安く感じる 	<p>【運賃の改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車の運賃が高い、1駅で50円上がる ・町営バスの近距離では高い ・タクシー料金が高い <p>【割引制度の導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車の割引制度がない <p>【運賃収入の減少】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・収入減少 ・運転手のボランティア化による責任問題
情 報	<p>【情報提供・システム】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・来訪者にもわかりやすい情報提供が必要 <p>【広報・周知】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PRでインバウンド客の増加の可能性 <p>【たてポ連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車と「たてポ」の連携 		<p>【時刻表・路線図の改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時刻表が見えづらい、コンパクト化 ・路線図、時刻表の文字が細かい ・ダイヤを調べるのが面倒 <p>【情報提供・システム】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・システムへの投資が少ない <p>【広報・周知】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周知・認知不足（無人駅の利用が少ない） <p>【電子決済・たてポ連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電子決済、たてポが使えない

②取組のアイディア

取組のアイディア		
ヒト	<p>【運転手の共有、住民ドライバー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちのひとが運転手 ・運転手の共有、住民ドライバー <p>【新たな交通の導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新しい手法（A I オンデマンド交通、ライドシェア） <p>【情報発信・PR】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進、PR（ラッピング車両PR、スマホに対応した情報発信） 	<p>【楽しく利用できる仕掛けづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・でかけたくなる仕掛け（温浴施設連携、イベント、ポイント） <p>【観光利用促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外国人観光客への対応（移住促進、アテンダント、世界遺産ツアー） ・ふるさと納税観光割引サービス ・立山プランディング <p>【他分野連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活の連携（買い物、診療時間） ・地域サービス（学校・地域活用、交通安全教室、地区内移動無料）
モノ	<p>【バス停、駅舎環境の改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域参加（バス停、ベンチ清掃、駅舎整備） ・お掃除ボランティア ・空き家・店舗活用 ・快適な環境づくり（荷物置場、バスロケ表示） ・駅舎の再構築 ・駅周辺の取組（施設やお土産屋、農業合宿体験） <p>【車両・車内整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車内Wi-Fiの設置 ・新しくきれいな駅・車両 <p>【車内交流】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・話したい人が集まる専用車両の導入 ・大学生ボランティアと高齢者の車内交流 ・運転手チップ制度導入 <p>【線路の維持管理】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道路線を公道とみなす（上下分離） 	<p>【新たな交通の導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通車、高級車、デマンド、小型モビリティ、シェアタクシーの導入・活用 ・町内ごとの有償送迎者募集 ・ライドシェア <p>【観光マップ・バスの導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光マップ作成・観光バス運行 <p>【ルートやシステムの見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリアごとの運行 ・運行ルートの見直し ・路線の合理化（平行路線一本化、他路線増強） ・町営バスフリー乗降 ・往復券
力ネ	<p>【資金調達】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資金集め（クラウドファンディング） ・ふるさと納税×クラウドファンディング ・県民総株主化（地鉄） <p>【決済、ICT化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現金決済 ・交通のICT化 <p>【運賃の一一律化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃一律（電車とバス含む） ・公共交通の連携（乗り放題、乗り継ぎ、定期） ・おでかけ定期券 ・ワンコイン化 	<p>【運賃割引】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期券・割引 ・電車の割引 ・高齢者補助 ・雄山高校生補助 ・観光割引 ・ピーク時運賃割引 ・無料・お得デー ・イベントのカレンダー化（運賃割引） ・お帰り乗車券の配布
情報	<p>【地鉄電車PR、アテンダントの設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・お酒をのむ人向けの電車モデルコース、アテンダント、SNS改善等 ・電車、バス介助員の設置（アテンダント） ・立山線Tシャツの作成 ・レトロ車両の紹介 ・観光PR <p>【自由乗降やダイヤの改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・どこでも停留所 ・自由乗降 ・パターンダイヤ ・運行の自由度 ・運行本数を増やす 	<p>【わかりやすい情報提供】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時刻表・ルート図の作成・周知 ・分かりやすいデザイン、バスアプリ <p>【電子決済、ICT化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用の電子化対応（ICカード、スタンプラー） <p>【たてボ連携、周知】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車のたてボ連携 ・たてボの広報での周知
その他	<p>【広報・出前授業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町報PR（乗車PR、燃費、免許不要など） ・公共交通の広報（紙、SNS、社協サロン） ・小中高生への出前授業 	<p>【市町村連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接市町村との連携（あいのり大山の利用等）

5 公共交通施策等の課題整理・分析

5-1 交通不便・空白地域の諸条件の整理

公共交通に関する現況把握及び整理、町民等への調査等の結果の分析・考察を踏まえ、国や先進自治体の事例等を参考に、立山町における交通不便・空白地域の諸条件（駅やバス停からの距離、バスの便数、各地域の定義等）について検討・整理します。

（1）立山町の公共交通の概況

「3 公共交通に関する現況把握及び整理」及び「4 町民等への調査等」で整理した立山町における交通不便・空白地域に関する内容を以下に再整理します。

①公共交通に関する現況（抜粋）

■主な公共交通ネットワーク【再掲】

立山町では、主に富山地方鉄道立山線をはじめとする鉄道(13駅)及び富山地方鉄道バス(3路線)、町営バス(6路線)によるネットワークが形成されています。

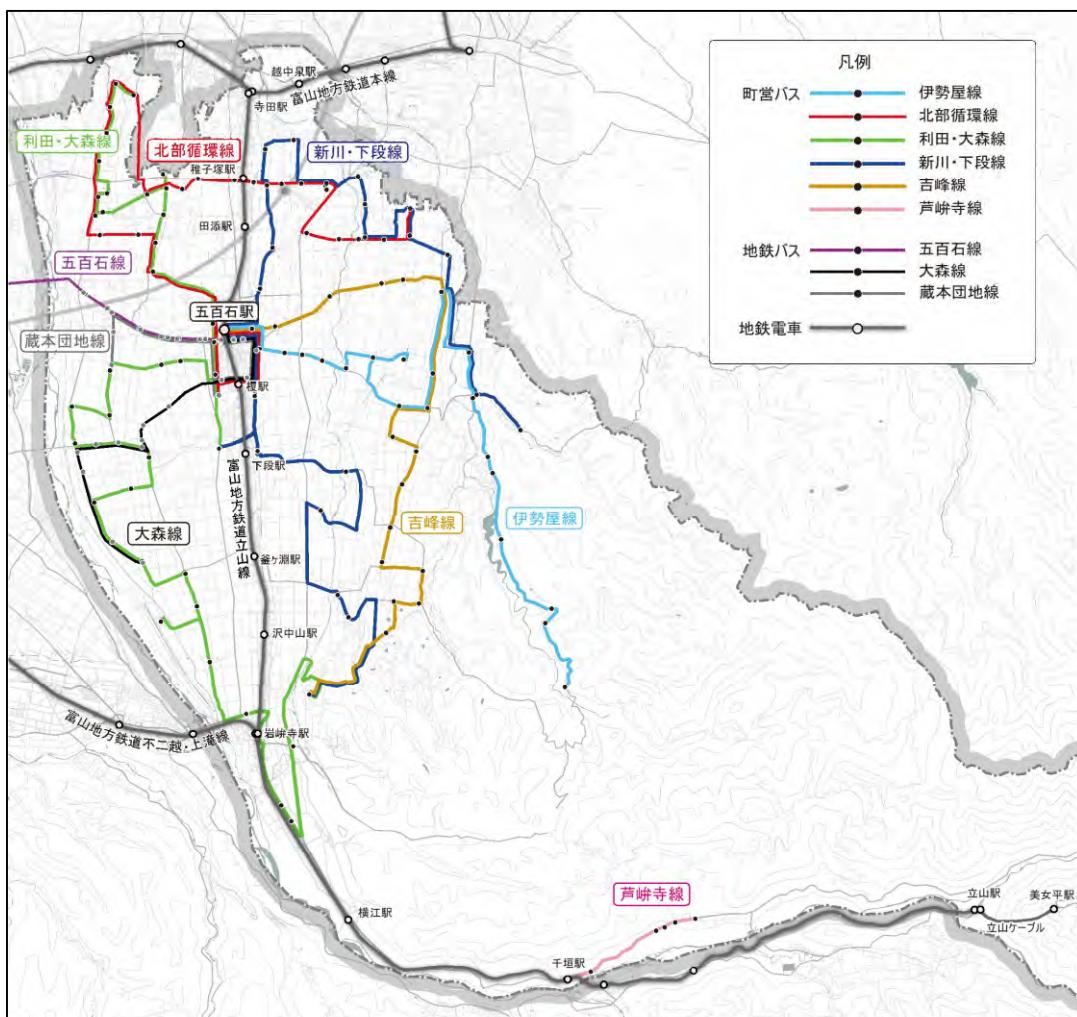


図 立山町の公共交通網 R6.7 時点
(町資料、富山地方鉄道 HP、とやまロケーションシステム)

■主な公共交通の運行頻度【再整理】

立山町での、富山地方鉄道（鉄道）及び富山地方鉄道バス（路線バス）、町営バス（路線バス）の運行頻度は、以下のとおりです。富山地方鉄道（鉄道）や富山地方鉄道バス（路線バス）の五百石線、町営バスの芦嶋寺線で比較的運行頻度が高くなっています。

表 主な公共交通の運行本数

	路線名	方面（鉄道） 経由・経路（バス）	運行本数（本/日）		備 考
			平日	休日	
富山地方鉄道（鉄道）	立山線	富山方面	26	24	
		立山方面	26	24	岩嶋寺止を含む
	不二越・上滝線	富山方面	27	24	
		立山方面	27	24	
富山地方鉄道バス (路線バス)	①五百石線	石金経由	10	11	(地域間幹線系統補助)
		大泉経由	26	16	
	②大森線	五百石駅前～一夜泊	2	－	
	③藏本団地線	藏本新～五百石駅	2	－	学休日運休
町営バス（路線バス）	①伊勢屋線	－	11	11	休日は土のみ (交通空白地有償運送)
	②北部循環線	－	2	－	(交通空白地有償運送)
	③吉峰線	－	10	10	休日は第1・2・4土 (交通空白地有償運送)
	④芦嶋寺線	－	20	20	休日は土・祝日 (交通空白地有償運送)
	⑤利田・大森線	－	10	－	(交通空白地有償運送)
	⑥新川・下段線	－	7	－	(交通空白地有償運送)

資料) 鉄道：富山地方鉄道HP（R6.7時点 夏ダイヤ）、地鉄バス：富山地方鉄道HP（R6.10時点）、

町営バス：町営バス時刻表（R6.7時点 それぞれ12/29～1/3運休）

■人口分布【再掲】

立山町では、五百石市街地及びその周辺、利田地区などの町北部で人口が多くなっています。

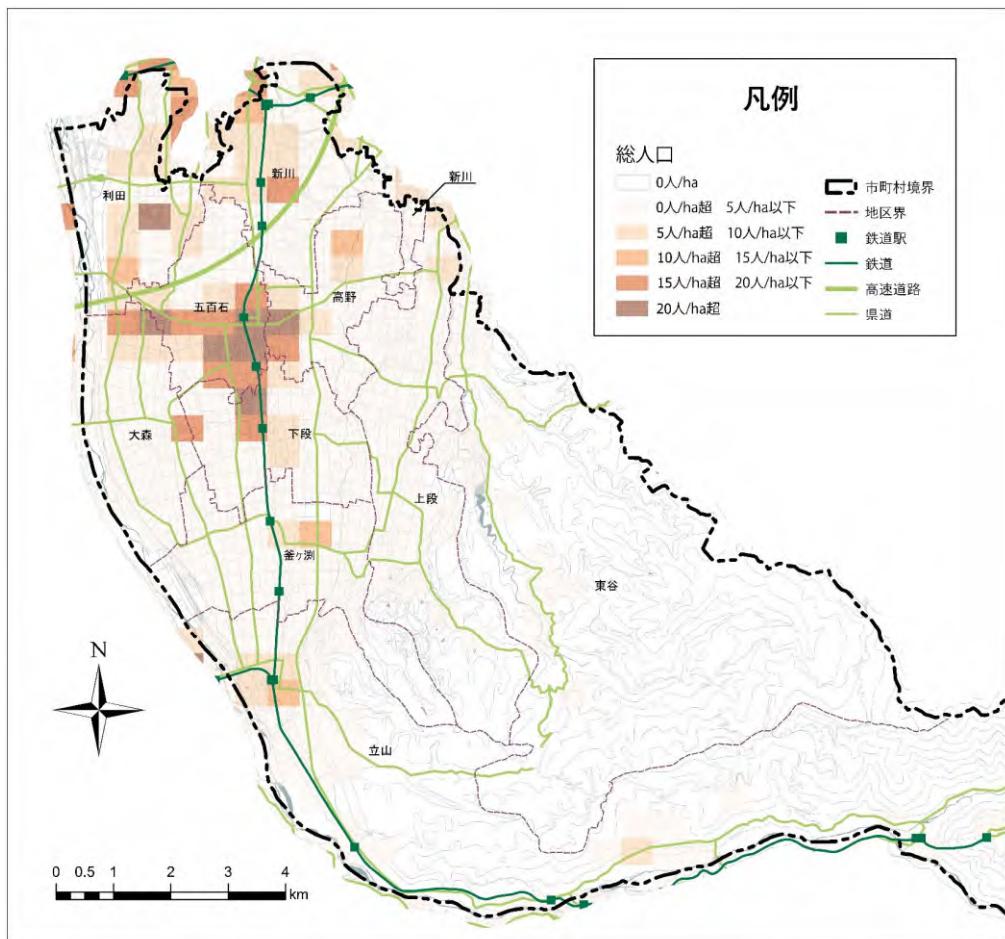


図 令和2年国勢調査 地区別人口 (500mメッシュ統計)

② 町民等への調査等の結果

「地域公共交通利用者アンケート調査」で調査した、公共交通利用者（町民）の自宅から最も近い駅・バス停までの徒歩による所要時間の集計結果（中央値）は、下表のとおりです。これらを距離換算（80m/分）すると、鉄道駅で 560m、バス停で 400m となり、これらが平均的な町民の公共交通の利用圏域と考えられます。

表 公共交通利用者（町民）の自宅から最も近い駅・バス停までの
徒歩による所要時間・換算距離【再掲】

	駅・バス停までの 徒歩による所要時間	駅・バス停までの 換算距離 (80m/分)
地鉄電車(n=168)	7.0 分	560m
地鉄バス(n=52)	5.0 分	400m
町営バス(n=31)	5.0 分	400m

資料) 地域公共交通利用者アンケート調査

(2) 国による定義の整理

国による「交通不便地域」や「交通空白地」等の定義を以下に整理します。

① 交通不便地域

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の補助対象事業の基準では、以下の（1）又は（2）のいずれかが「交通不便地域」とされています。

（1）以下に掲げる過疎地域等のいずれか

	立山町の該当状況
・過疎地域	(非該当)
・離島振興対策実施地域	(非該当)
・半島振興対策実施地域	(非該当)
・振興山村	旧東谷村
・奄美群島に属する島	(非該当)
・小笠原諸島に属する島	(非該当)
・沖縄県の区域	(非該当)

（2）半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他

② 交通空白地

「自家用自動車による有償運送について（国土交通省物流・自動車局令和5年11月13日）」の（自家用有償旅客運送）導入の条件では、「交通空白地」について、以下のような記載があります。

【（自家用有償旅客運送）導入の条件】

- 当該地域が「交通空白地」であることについて、地域公共交通会議等において協議が調うことが必要。
- 今後、交通空白地に該当するかどうかの目安として、「『半径1キロ以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常に30分以内に配車されない地域』は少なくとも交通空白地に該当する」との基準を示して、地域公共交通会議等での議論の進展を促すこととしている。
- 上記目安に該当しない地域であっても、地域公共交通会議等における協議が調べば、交通空白地として自家用有償旅客運送を導入することは可能。

③ 空白地域

「地域公共交通づくりハンドブック（国交省）」の空白地域の捉え方では、「空白地域」について、以下のような記載があります。

【空白地域の捉え方】

駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している都市では、駅からは半径 500m以上、バス停から半径 300m以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径 1000m以上、バス停から半径 500m以上を空白地域と捉える場合も見られます。地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。

（3）県内の先進事例による定義の整理

県内の地域公共交通計画（策定中※を含む 14 事例）による、「公共交通利用圏域」及び「公共交通空白地域」、「公共交通不便地域」の設定状況を整理します（詳細は、次ページ参照。）。

※ 策定中：射水市・上市町

① 公共交通利用圏域

県内の地域公共交通計画（策定中を含む 14 事例）のうち、「公共交通利用圏域」を設定している事例は 12 件あり、鉄軌道駅やバス停からの距離及びデマンド交通エリアといったエリアに関する条件のみを設定しています。

なお、鉄軌道駅やバス停からの距離については、多くの事例で「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 詳細編 第3版」に例示されている「駅 500m圏・停留所 300m圏」や前述の「地域公共交通づくりハンドブック（国交省）」に例示されている「都市：駅から半径 500m、バス停から半径 300m、地方：駅から半径 1000m、バス停から半径 500m」を参考に設定されているものと考えられます。

② 公共交通空白地域

県内の地域公共交通計画（策定中を含む 14 事例）で「公共交通利用圏域」を設定している 12 件のうち、「公共交通空白地域」を設定している事例は 9 件あり、そのうちの 8 件が「公共交通利用圏域外」のエリアに関する条件のみを設定しています。残る 1 件（高岡市地域公共交通計画）では、「公共交通利用圏域外」のエリアに関する条件に加え、人口密度に関する条件を合わせて設定しています。

③ 公共交通不便地域

県内の地域公共交通計画（策定中を含む 14 事例）で「公共交通利用圏域」を設定している 12 件のうち、「公共交通不便地域」を設定している事例は 2 件あります。氷見市地域公共交通計画では「公共交通空白地域」のうち「居住者の多い地域」を条件（エリア条件のみ）として設定している一方、高岡市地域公共交通計画では「公共交通利用圏域外」のエリアに関する条件に加え、人口密度や公共交通の運行頻度に関する条件を合わせて設定しています。

表 公共交通利用圏域等の定義の整理（県内先進事例）

	公共交通利用圏域				公共交通空白地域				公共交通不便地域	
	鉄道駅	軌道駅	バス停	デマンド交通	エリア	人口密度	運行頻度	エリア	人口密度	運行頻度
富山県地域交通戦略	令和6年2月 策定	500m	500m	300m 運行範囲						
城端線・水見線沿線地域公共交通計画	令和5年12月 改訂	1000m	500m	300m 対象エリア						
富山市総合交通計画	令和6年3月 策定	750m※1	750m※1	750m※1	公共交通利用圏域外 (数値以上)					
高岡市地域公共交通計画	令和6年6月 改訂	1000m	500m	300m	公共交通利用圏域外 (数値超?)	20人/ha未満	—	公共交通利用圏域外 (数値超?)	20人/ha以上	1本/h程度未満
魚津市地域公共交通計画	令和4年3月 策定	—	—	300m	公共交通利用圏域外 (数値以上)					
永見市地域公共交通計画	令和5年9月 策定	1000m	—	300m	公共交通利用圏域外 (数値超?)			交通空白地域のうち居住者が多い地域	—	—
滑川市地域公共交通計画	令和5年3月 策定	500m	—	300m	公共交通利用圏域外 (数値超?)					
黒部市地域公共交通計画	令和6年3月 策定	500m	—	300m デマンドタクシー圏域	公共交通利用圏域外 (数値超?)					
砺波市地域公共交通計画	令和4年3月 策定	—	—							
小矢部市地域公共交通計画	令和6年8月 改訂	1000m	—	300m	公共交通利用圏域外 (数値超?)					
南砺市地域公共交通計画	令和4年3月 策定	—	—							
射水市地域公共交通計画(素案)	(令和7年3月)	800m	800m	300m						
上市町地域公共交通計画(案)	(令和7年1月)	500m	—	300m	公共交通利用圏域外 (数値超?)					
朝日町地域公共交通計画	令和5年3月 策定	—	—	300m※3	公共交通利用圏域外 (数値超?)					

※1 1道のり約1km以上

※2 町内会を対象、町内人口の半数以上が利用圏域に含まれない地域

※3 バス停はノックアル停留所含む

(4) 立山町における交通不便・空白地域の諸条件の整理

以上を踏まえ、立山町における交通不便・空白地域の諸条件を検討・整理します。

① 公共交通利用圏域

「公共交通利用圏域」に関する国の定義は確認できませんが、県内の地域公共交通計画事例では、鉄軌道駅やバス停からの距離などエリアに関する条件のみで設定されています。また具体的な距離については、国の手引き書等に例示されている数値を参考に設定されているケースが多い状況です。

これらを踏まえ、立山町における「公共交通利用圏域」は、エリアに関する条件のみを設定するとともに、駅・バス停の利用圏域は、国の手引き書等に例示されている数値ではなく、公共交通利用者（町民）の実態に即した、鉄道駅で 560m、バス停で 400m を設定することが妥当であると考えられます。

② 公共交通空白地域

「公共交通空白地域」は、県内の地域公共交通計画事例の多くで設定されていますが、そのほとんどが「公共交通利用圏域」外のエリアに関する条件のみが設定されています。立山町においては、今後の地域公共交通計画に位置付ける施策を検討する中で、何らかの「公共交通利用圏域」外に対する施策が必要となる場合に、改めて「公共交通空白地域」の条件（エリアに関する条件を主体に）を設定する必要があると考えられます。

また、類似する用語として国により設定されている「公共交通空白地」は、「自家用有償旅客運送の導入条件（交通空白地有償運送）」であることから、今後の公共交通再編に関する検討結果を踏まえ、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を継続・新規導入する際に、国による条件を踏まえ運用していく必要があると考えられます。その際、バス停・駅からの距離条件（半径 1km 超）とともに、タクシーが恒常に 30 分以内に配車されない地域を明確化する必要があります。

③ 公共交通不便地域

「公共交通不便地域」は、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の要件」であることから、今後の公共交通再編に関する検討結果を踏まえ、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用する際に、国による条件を踏まえ運用していく必要があると考えられます。その際、振興山村である旧東谷村の範囲やバス停・駅からの距離条件（半径 1km 超）を明確化する必要があります。

なお、県内の地域公共交通計画事例では、「公共交通不便地域」を設定するケースが著しく少数であることから、立山町における地域公共交通計画では、何らかの施策が必要となる場合を除き、「公共交通不便地域」を設定する必要はないものと考えられます。

5-2 新たなモビリティサービスの導入検討

今後の公共交通の動向を踏まえ、近年導入が進むAIオンデマンド交通やシェア型モビリティなど新たなモビリティサービスの先進事例の収集・整理、分析を行うとともに、本町の地域特性や移動ニーズに見合った新たなモビリティサービスの適用可能性、必要性及び有効性を検証します。

(1) 先進事例の収集・整理・分析

立山町で導入されていない交通モードを主体に、先進事例を収集・整理・分析します。

表 先進事例を整理する交通モード

	利用者の 特定度	輸送密度
① シェアリングサービス	低	低
② 乗合タクシー	中	低～中
③ デマンド交通	中	中
④ 自家用有償旅客運送	高	低
⑤ グリーンスローモビリティ	低～中	低～中

資料) カタログ(類型)（「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ）を基に加筆

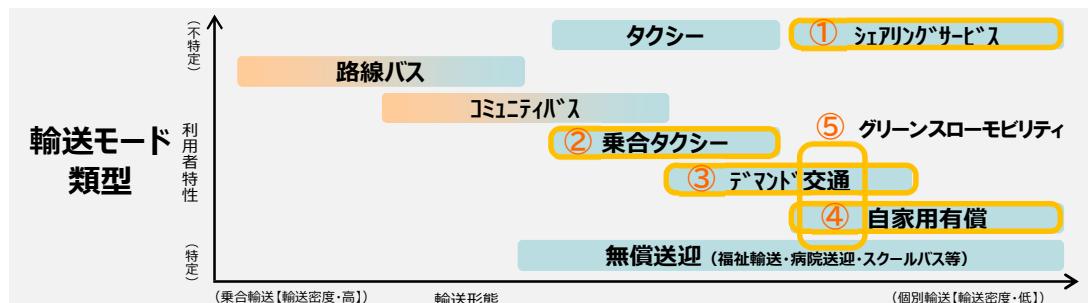


図 力タログ(類型)
(「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ を一部加筆)

① シェアリングサービス

「シェアリングサービス」の代表例が、シェアサイクルやシェア電動キックボード、超小型モビリティなどが挙げられます。また、「シェアリングサービス」は、利用者自身が車両等を運転する形態となっています。このうち、シェアサイクル及びシェア電動キックボード（ともに観光振興型）は、本町で運行実績があります。

表 代表的なシェアリングサービス類型と先進事例の概要（1／2）

シェアリングサービス類型	利用目的など	主な先進事例とその特徴
シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ○ 生活の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・都市内に面的なネットワークを形成 ・住民の日常利用としての割合が高い ・中心市街地の活性化などの役割 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 富山県富山市 <ul style="list-style-type: none"> ・環境にやさしい新たな公共交通として、既存の公共交通の2次交通として、回遊性が強化されることによる中心市街地活性化のための手段として導入 ・施設整備から運営業務までの全てを民間事業者（シクロシティ社）が実施し、富山市が初期投資への補助金交付などの側面支援を実施 ・民間事業者は利用者からの基本料・利用料に加えステーション等の機器に設置した広告の収入により事業運営 ○ 群馬県前橋市 <ul style="list-style-type: none"> ・「前橋市新モビリティサービス推進協議会」により、シェアサイクルのほか、鉄道・路線バス・デマンド交通などの他の交通手段を含めた交通再編の有効化、利便性の高いMaaS環境の構築に向けた検討を実施 ・運営に関する事項は、「前橋市シェアサイクル運営協議会（前橋市や前橋市まちづくり公社、太陽誘電（株）などで構成）」を通じて検討し、実施
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光の振興 <ul style="list-style-type: none"> ・観光地へのアクセスや周遊のルートを形成 ・主に観光としての利用 ・サイクリングルートなどの観光資源と連携する場合も 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 富山県立山町 <ul style="list-style-type: none"> ・立山黒部アルペンルートを基軸にその拠点となる立山駅と新たな魅力を創出する上東地区など中山間地域の活性化の推進、サイクリングなどのアウトドア・アクティビティの活用による観光振興の観点から、電動アシスト付きマウンテンバイクとサイクルステーションを配置（立山町観光協会が運営） ○ 神奈川県江ノ島・湘南エリア <ul style="list-style-type: none"> ・長距離を周遊するサイクリングに対応できるよう、5市に渡る広域なエリアにシェアサイクルポートを配置するとともに、長距離でも快適に走行できるよう電動アシスト付きのスポーツバイクであるe-Bikeを配備

表 代表的なシェアリングサービス類型と先進事例の概要（2／2）

シェアリングサービス類型	利用目的など	主な先進事例とその特徴
シェア電動キックボード ※1	○ 生活の利便性向上 (シェアサイクルに準拠)	○ LUUP ・既存の交通インフラの隙間を埋めて補完する、新たな短中距離移動のインフラとして、東京・大阪・横浜・京都・神戸・名古屋などでサービスを展開
	○ 観光の振興 (シェアサイクルに準拠)	○ 富山県立山町 ・立山黒部アルペンルートの立山駅から称名滝の遊歩道を通行できる電動キックボード・レンタル用電動カートのレンタルサービスを実施（立山町観光協会が運営） ・対象年齢は、電動キックボードは16歳以上、レンタル用電動カートは特になし ○ 兵庫県加東市 ・マイクロモビリティの利活用による多様な移動手段の確保によるまちの周遊性向上、地域や観光の活性化、公共交通の補完、環境負荷軽減等を目的として、電動キックボードレンタルサービスを実施（加東市観光協会が運営） ・利用には運転免許証の携帯が必要
超小型モビリティ ※2	○ 公務利用 ・住宅訪問 ・防犯パトロール（主に専用利用）	○ 宮城県美里町 ・高齢者世帯や子育て世帯に対する福祉保健サービスの訪問業務において、狭い道路や駐車スペースの確保が難しい訪問先を訪れる際の公用車として活用 ・一人乗り車両を2台導入
	○ 観光利用 ・観光スポット周遊（主にレンタル）	○ 奈良県明日香村 ・明日香村を中心として点在する歴史文化遺産などの観光スポットを回遊する移動手段として、推奨ルートや観光スポットの紹介をするタブレットを搭載した車両を有償レンタル ・二人乗り車両を17台導入 ・利用地域の最大範囲は、明日香村、橿原市、高取町の全地域
	○ 日常利用 ・通勤／通院 ・買い物（個人所有、カーシェア）	○ 一般社団法人里モビニティ ・高齢者を中心に中山間地域で暮らす人々に対し、超小型モビリティを年契約でリースすることで、自立した安心・安全な移動を支援 ・一人乗り車両を導入
	○ 業務利用 ・宅配サービス ・在宅医療介護（主に専用利用）	○ セブン-イレブン・ジャパン（全国） ・各店舗が実施している地域住民を対象とした宅配サービスにおいて、店舗スタッフがお弁当などの商品を配送する際の業務用車両として活用 ・一人乗り車両を導入（約800店舗） ・1km圏内の近距離の配達を中心に使用

資料) シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン（国交省）、地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック（国交省）等を参考に作成

※1 シェア電動キックボード 「道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）」（2022年4月27日公布）により、「原動機付自転車（以下「原付自転車」）」に該当する電動キックボードについては、「一般」、「特定小型」、「特例特定小型」の3区分に細分化され、「特定小型」と「特例特定小型」では新しい交通ルールが適用されることとなった

※2 超小型モビリティ 道路運送車両法上は、第一種原動機付自転車又は軽自動車（軽自動車の規格の中でもコンパクトな車両）に分類。

表 道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）による電動キックボードの取り扱い

区分	一般原付自転車	特定小型原付自転車	特例特定小型原付自転車
運転免許	必要	不要	
ヘルメット着用	義務	任意（努力義務）	
運転者の年齢	免許証に準ずる	16歳以上	
速度制限 (最高速度表示灯)	法定速度30km/h以下	最高速度20km/h以下 (緑色点灯)	最高速度6km/h以下 (緑色点滅)
走行場所	車道	車道・自転車専用レーン	歩道 (自転車通行可の歩道のみ) 道路左側の路側帯 (歩行者用専用路側帯を除く)

網掛部：新しい交通ルールの適用箇所



② 乗合タクシー

「乗合タクシー」の運行方式は、大きく定時定路線型とデマンド型に分類されます。このうち、デマンド型については、さらに3つの形式に分類されます。なお、これらは道路運送法上、一般乗合旅客自動車運送事業に該当します。このため、定時定路線型は、立山町で運行する地鉄バスや町営バスと道路運送法上の取り扱いは同一（運行する車両が異なる）となります。

表 乗合タクシーの類型と先進事例の概要

運行方式	(細分類)	主な先進事例とその特徴
定時定路線型 (路線定期運行)	—	<ul style="list-style-type: none"> ○ 山口県山口市 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者は高齢者が多く、高齢者等交通弱者の外出機会の拡大に寄与 ・地区ごと（7地区）に地域が主体となって、ニーズや需要に基づいた運行計画を作成することで、効率的で機動性の高い持続可能な移動手段を実現 ○ 大阪府河内長野市 <ul style="list-style-type: none"> ・急な坂道が多く、道が細くてバスが通れない地域において高齢者等の足として活用 ・事業者、地域住民、市が一体となり、ルート、停留所位置等の選定を共同で実施 ・収支率は約8割（赤字部分は市が補助）
デマンド型 (区域運行)	乗降場固定型	<ul style="list-style-type: none"> ○ 岡山県玉野市 <ul style="list-style-type: none"> ・外出する機会がほとんどない者の割合を減少させることに成功 ・65歳以上は割引（半額）
	自宅↔乗降場型	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大分県豊後大野市 <ul style="list-style-type: none"> ・80歳以上の高齢者はあいのりタクシーの導入により、外出機会が増加 ・路線バス・コミバスと共に乗合タクシーを用い、広大な面積の市内をシームレスにつなぐ公共交通ネットワークを実現 ・バス停コンテストや運行見直し基準の見える化等により、住民・事業者との協働を促進
	ドア・ツー・ドア型	<ul style="list-style-type: none"> ○ 北海道伊達市 <ul style="list-style-type: none"> ・60歳以上かつ自分でタクシーへの乗り降りができる者が対象（会員制） ・高齢者の「生活の足の確保」を目的に導入 ・夫婦で乗車したときに1人分の運賃が半額になる夫婦割引制度 ・タクシーの空き車両を活用し、自立経営を目指す ○ 福岡県八女市 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の9割弱が70歳以上 ・交通空白地の解消と住民のQOLの向上を実現（住民アンケートで利用者の80%が「暮らししが便利になった」、38%が「外出機会が増えた」と回答） ・導入に当たっては、福祉バスや患者輸送車といった路線バス以外の交通手段も併せて再編を実施

資料) 乗合タクシーの活用について（国交省）

③ デマンド交通

「デマンド交通」の運行方式は県内でも導入が進んでいますが、ルートや乗降地点、時刻表が固定されたものや、乗降地点を固定しルートや時刻表が自由なものなど、多様な形態があります。

表 デマンド交通の類型と先進事例の概要

ルート	乗降地点	時刻表	主な先進事例とその特徴
固定	バス停 ⇄ バス停	固定	<ul style="list-style-type: none"> ○ 八尾コミュニティバス（富山市） <ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線で運行している全 10 路線のうち 3 路線（室牧線、野積線、黒瀬谷線）の一部の便をデマンド運行（室牧線：12 便中 4 便、野積線：10 便中 2 便、黒瀬谷線：10 便中 4 便）
固定	バス停 ⇄ バス停 (原則)	固定 (便ごとの出発時刻のみ)	<ul style="list-style-type: none"> ○ ノックルあさひまち（朝日町） <ul style="list-style-type: none"> ・各地区と泊地区中心部を結ぶルート（8 コース）と各地区とらくちーのを結ぶルート（8 コース）を設定 ・バスとタクシーの中間のサービスとして開発 ・町から交通事業者に運行管理を委託し、運転手に住民、車両に運転手の自家用車を活用
自由	自宅 ⇄ バス停 自宅 ⇄ 指定施設 (射水市)	固定 (便ごとの出発時刻のみ)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 射水市デマンドタクシー（射水市） <ul style="list-style-type: none"> ・大門地区（本田・下若を除く）内と大門地区（本田・下若を除く）以外の指定施設との移動、大門地区（本田・下若を除く）内での移動をカバー ・1 日当たり 11 便を運行 ○ チョイソコとなみ（砺波市）【A I】 <ul style="list-style-type: none"> ・自宅と目的地（指定停留所）を直接移動 ・チョイソコとなみに協賛していただいた店舗などを停留所として追加（ウチマチサポートーズ制度） ・1 日当たり 6 便を運行 ・一部のエリアで運行開始した後、令和 5 年 10 月より「チョイソコとなみ」を市内全域へ拡大 ・チョイソコとなみの全域化に伴い、市営バスの再編を実施（朝・夕中心の運行（庄川線のみ日中も）、5 路線 13 便）
自由	自宅 ⇄ バス停 (小矢部市) バス停 ⇄ バス停	自由	<ul style="list-style-type: none"> ○ チョイソコおやべ（小矢部市）【A I】 <ul style="list-style-type: none"> ・自宅と指定停留所、指定停留所と指定停留所を直接移動 ・高齢者や障がい者等では自宅前を停留所として設定することが可能 ・一部の時間帯から実証運行を開始した後、令和 6 年 4 月より「チョイソコおやべ」を市内全域へ拡大 ・チョイソコおやべの全域化に合わせ、市営バス（メルバス）の改変を実施（平日の朝夕の通勤通学時間帯の運行） ○ あいのり大山（富山市）【A I】 <ul style="list-style-type: none"> ・市営コミュニティバス大庄循環線で A I オンデマンド交通システムを導入 ・既存のバス停（22 か所）に新たなるバス停（10 か所）を追加（沿線施設や駅を網羅）

資料）各市資料

※ A I オンデマンド交通 A I (Artificial Intelligence : 人工知能) を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムのこと

④ 自家用有償旅客運送

「自家用有償旅客運送」の運行方式は、大きく公共ライドシェアと日本版ライドシェアに分類されます。このうち、公共ライドシェアについては、さらに2つの形式に分類され、それぞれ本町で運行実績があります。なお、これらはそれぞれ道路運送法で位置づけられています。

表 自家用有償旅客運送の類型と先進事例の概要

類型	(細分類)	主な先進事例とその特徴
公共ライドシェア (道路運送法 78条2号)	交通空白地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ○ 町営バス（立山町）【行政主導型】 <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域（民間路線バスが運行されていない地域）に町が6路線の町営バスを運行 ・定時定路線 ・町が運行事業者に委託し運行 ○ NPO法人上庄谷地域協議会（氷見市）【地域住民主導型】 <ul style="list-style-type: none"> ・中山間地域と市中心部を結ぶ、会員制のバス ・定時定路線（平日4往復、土曜日2往復） ・収支の見通しの明確化を目的に年会費制を導入しており、会費を納入することで1年間バスを利用可能 ・各地域の代表者が法人の理事となり、利用促進の呼び掛けを行っているほか、使途の日常的な連携の強化を図っている ・ドライバー数(免許): 13名(二種1名、一種12名) ○ NPO法人小勢地区活性化協議会（高岡市）【地域住民主導型】 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域であった小勢地区などで、生活の足を確保するために、地域住民が主体的に運行する「地域バス」 ・定時定路線とデマンド便を併用（3路線 平日8便（うち2便是予約運行）） ・市から車両の無償貸与を受け運行 ・年会費制を導入しており、1世帯当たり年間3,000円の納入により、1年間バスを利用可能 ・ドライバー数(免許): 13名(二種0名、一種13名)
	福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ○ （社）立山町社会福祉協議会 (高齢者等外出支援サービス事業) <ul style="list-style-type: none"> ・町内居住で次のいずれかに該当する方で、寝たきり又は車いす使用のため一般的の交通機関を利用することが困難で、車両を利用するに当たり医療措置を要しない方を対象 <ul style="list-style-type: none"> (1) おおむね65歳以上の者 (2) 介護保険法第7条第3項に規定する要介護者又は同条第4項に規定する要支援者 (3) その他、町長が特に必要であると認める者
日本版ライドシェア※ (道路運送法 78条3号)	—	<ul style="list-style-type: none"> ○ 富山交通（株） <ul style="list-style-type: none"> ・時間帯は金曜日と土曜日の午後4時台から翌日の午前5時台まで ・使用車両は5台 ・手配や支払いは配車アプリを使用（事前予約制） ・運行エリアは、出発か到着いずれかが富山市内

資料) 日本版ライドシェア、公共ライドシェア等について（国土交通省 関東運輸局）

※ 日本版ライドシェア 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業。タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給

⑤ グリーンスローモビリティ

「グリーンスローモビリティ※」は、車両や運行範囲等によって規定された形態で、ターゲットとする主な利用者や車両タイプ、運行体系は様々です。

表 グリーンスローモビリティの主なターゲット等と先進事例の概要

ターゲットとする 主な利用者	車両タイプ	運行体系	主な先進事例とその特徴
地域住民	カート型	自家用 有償旅客運送	<ul style="list-style-type: none"> ○ 東京都 町田市 <ul style="list-style-type: none"> ・地域の社会福祉法人が、高齢化率の高い高台住宅団地において、買い物や外出に困っている高齢者を送迎するため、全国初のグリーンスローモビリティを活用した自家用有償旅客運送を実施（地域貢献の一環） ・年会費は、年間 500 円 ・実施主体は、社会福祉法人 悠々会
地域住民 観光客・来訪者	バス型	定時定路線	<ul style="list-style-type: none"> ○ 富山県富山市 (BouleBaaS) <ul style="list-style-type: none"> ・路面電車の南北接続が完了し、富山駅を挟んだ市街地の南北分断が解消された富山駅周辺において、地区の更なる賑わい創出と SDGs 未来都市としてのイメージ向上、交通空白地域等での新たな交通手段として PR を行う取組 ・片道約 1km ・運賃は 100 円 ・ブルバールエリアマネジメント富山が運行主体
	カート型	デマンド運行	<ul style="list-style-type: none"> ○ 富山県射水市 (べいぐるん) <ul style="list-style-type: none"> ・地域内における近距離の移動手段の確保（地域住民）や海王丸パーク来訪者のまちなかへの回遊（観光客）を目的に運行 ・運賃は、一般（中学生以上）：200 円／人、小学生等：100 円／人 100 円（フリー PAS あり） ・新湊地区まちづくり協議会が実施主体
観光客・来訪者	バス型	定時定路線	<ul style="list-style-type: none"> ○ 富山県黒部市 (EMU) <ul style="list-style-type: none"> ・宇奈月温泉において、自然エネルギーと EV バスによる公共交通事業を導入し、先進的な工房温泉リゾートとして観光客を誘致するとともに、エネルギーの地産地消による自立した地域づくりを推進するプロジェクト ・2つのコースを運行（温泉街周遊コース、宇奈月ダム＆とちの湯コース） ・運賃は無料 ・一般社団法人でんき宇奈月が運行主体

資料) 各市資料

※ グリーンスローモビリティ

(グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き（令和3年5月 国土交通省))

- ① 時速 20 km未満
- ② 電動車を活用
- ③ 小さな移動サービス（鉄道やバスといった従来の公共交通ではカバーできなかった、自宅からバス停までというような「短距離」のきめ細かな移動サービス）

(2) 適用可能性、必要性及び有効性の検証

前段までに整理した新たなモビリティサービスの先進事例を踏まえ、本町での新たなモビリティサービスの適用可能性、必要性及び有効性を検証します。

① シェアリングサービス

シェアサイクルやシェア電動キックボードは、既に町内で導入実績があり（観光振興型）、一定の有効性が確認されています。一方で、これらの生活の利便性向上に向けた活用については、二次交通として公共交通利用圏域の拡大に有効と考えられます。

超小型モビリティについては、様々な活用形態がありますが、特に環境施策のPR手段として有効と考えられます。

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（シェアサイクル）

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<input type="radio"/> 生活の利便性向上型 (例：富山市、前橋市) ・公共施設や駅・バス停等へのサイクルステーションの設置により適用する可能性あり	<input type="radio"/> 生活の利便性向上型 (例：富山市、前橋市) ・五百石市街地の回遊性の向上、活性化の視点から必要性あり ・自宅等から駅やバス停までの二次交通として必要性あり	<input type="radio"/> 生活の利便性向上型 (例：富山市、前橋市) ・五百石市街地の利便性向上に向けた取組として有効 ・公共交通利用圏域の拡大に有効
<input type="radio"/> 観光振興型 (例：立山町、江ノ島・湘南エリア) ・町内では立山町観光協会（E-BIKE）、モンベルヴィレッジ立山店で実施済（それぞれ貸出施設への返却）	<input type="radio"/> 観光振興型 (例：立山町、江ノ島・湘南エリア) ・中山間地の活性化や観光振興の視点から必要性高	<input type="radio"/> 観光振興型 (例：立山町、江ノ島・湘南エリア) ・E-BIKEは近年利用者の底上げがあり中山間地の活性化や観光振興の視点から一定の有効性を確認済 ・貸出施設以外での返却ができれば、利便性が高まりさらに有効

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（電動キックボード）

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<input type="radio"/> 生活の利便性向上型 (例：LUP) ・公共施設や駅・バス停等へのポートの設置により適用する可能性あり	<input type="radio"/> 生活の利便性向上型 (例：LUP) ・五百石市街地の回遊性の向上、活性化の視点から必要性あり ・自宅等から駅やバス停までの二次交通として必要性あり	<input type="radio"/> 生活の利便性向上型 (例：LUP) ・五百石市街地の利便性向上に向けた取組として有効 ・公共交通利用圏域の拡大に有効
<input type="radio"/> 観光振興型 (例：立山町、加東市) ・町内では立山町観光協会（電動キックボード、折り畳み電動カート）で実施済（貸出施設への返却）	<input type="radio"/> 観光振興型 (例：立山町、加東市) ・観光振興等の視点から必要性高	<input type="radio"/> 観光振興型 (例：立山町、加東市) ・対象エリアが拡大できれば、観光客の楽しみ方の選択肢が増えさらに有効

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（超小型モビリティ）

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<input type="radio"/> 公務利用型 (例：美里町) ・個人宅を訪問する必要がある業務での適用可能性あり	<input type="radio"/> 公務利用型 (例：美里町) ・訪問業務の円滑性の視点から必要性あり	<input type="radio"/> 公務利用型 (例：美里町) ・駐車スペースの少ない五百石市街地等へのアクセスに有効 ・環境施策のPR手段としても有効
<input type="radio"/> 観光利用型 (例：明日香村) ・シェアサイクルやシェア電動キックボードに比べ悪天候に強い交通手段として適用する可能性あり	<input type="radio"/> 観光利用型 (例：明日香村) ・観光振興等の視点から必要性あり	<input type="radio"/> 観光利用型 (例：明日香村) ・駐車スペースの少ない五百石市街地等の周遊に有効 ・環境施策のPR手段としても有効
<input type="radio"/> 日常利用型 (里モビニティ) ・公共交通利用者の少ない中山間地域で適用する可能性あり	<input type="radio"/> 日常利用型 (里モビニティ) ・実質的に自家用車の代替手段となり、住民のシェアリングサービスへの受容度があれば必要性あり	<input type="radio"/> 日常利用型 (里モビニティ) ・住民のシェアリングサービスへの受容度があれば自家用車の代替手段として有効 ・環境施策のPR手段としては有効
<input type="radio"/> 業務利用型 (例：セブン-イレブン・ジャパン) ・小型車や軽自動車で移動している在宅福祉サービス（訪問介護等）で適用する可能性あり	<input type="radio"/> 業務利用型 (例：セブン-イレブン・ジャパン) ・経常費用の縮減が求められれば必要性あり ・CSRの一環とした環境配慮等の取組を進める際には必要あり	<input type="radio"/> 業務利用型 (例：セブン-イレブン・ジャパン) ・積雪時の運行に懸念あり ・環境施策のPR手段としては有効

② 乗合タクシー

定時定路線型の運行は、車両のダウンサイ징のみの変更になるため、運転手の確保や利用者の利便性の面で有効ですが、運行経費を大きく削減できない可能性があると考えられます。

デマンド型での運行は、ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があるとともに、乗降地点を自宅と停留所とする運用により住民の直接移動ニーズに対応でき有効と考えられます。一方で、既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題になると考えられます。

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（定時定路線型（路線定期運行））

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<p>(例：山口市、河内長野市型)</p> <ul style="list-style-type: none"> 町営バス路線のうち、通勤・通学時間帯と日中帯を運行する計3路線（伊勢屋線、吉峰線、芦嶋寺線）のダイヤで著しく利用者数の少ないダイヤで適用する可能性あり 	<p>(例：山口市、河内長野市型)</p> <ul style="list-style-type: none"> 町営バスに関する運行経費の削減（収支改善）の観点から必要性高 	<p>(例：山口市、河内長野市型)</p> <ul style="list-style-type: none"> 定時定路線型の車両をダウンサイジングするのみのため、運転手を確保することが容易であり、利用方法も変わらないため利用者も比較的利用しやすく有効 運行経費を大きく削減できない可能性あり

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（デマンド型（区域運行））

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<p>○ 乗降場固定型（例：玉野市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 町営バス路線のうち、通勤・通学時間帯と日中帯を運行する計5路線（伊勢屋線、吉峰線、芦嶋寺線、利田・大森線、新川・下段線）のダイヤで著しく利用者数の少ないダイヤで適用する可能性あり 	<p>○ 乗降場固定型（例：玉野市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 町営バスに関する運行経費の削減（収支改善）の観点から必要性高 	<p>○ 乗降場固定型（例：玉野市）</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンド化に際して定時定路線型のダイヤを踏襲することで、事前予約以外は利用方法が変わらないため利用者も比較的利用しやすく有効 ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があり有効 既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題
<p>○ 自宅↔乗降場型（例：豊後大野市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 町営バス路線のうち、通勤・通学時間帯と日中帯を運行する計5路線（伊勢屋線、吉峰線、芦嶋寺線、利田・大森線、新川・下段線）のダイヤで著しく利用者数の少ないダイヤで適用する可能性あり 	<p>○ 自宅↔乗降場型（例：豊後大野市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 町営バスに関する運行経費の削減（収支改善）の観点から必要性高 	<p>○ 自宅↔乗降場型（例：豊後大野市）</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンド化に際して定時定路線型のダイヤを踏襲することで、事前予約以外は利用方法が変わらないため利用者も比較的利用しやすく有効 住民の直接移動ニーズに対応でき有効 ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があり有効 既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題
<p>○ ドア・ツー・ドア型（例：伊達市、八女市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 町営バス路線のうち、通勤・通学時間帯と日中帯を運行する計5路線（伊勢屋線、吉峰線、芦嶋寺線、利田・大森線、新川・下段線）のダイヤで著しく利用者数の少ないダイヤで適用する可能性あり 	<p>○ ドア・ツー・ドア型（例：伊達市、八女市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 町営バスに関する運行経費の削減（収支改善）の観点から必要性高 	<p>○ ドア・ツー・ドア型（例：伊達市、八女市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗降地点を自宅と停留所とする運用により、住民の直接移動ニーズに対応でき有効 ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があり有効 デマンド化に際してダイヤがなくなることによる、住民等への利用方法の周知が課題 既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題

③ デマンド交通

ルート固定型のうちダイヤの一部のみをデマンド化する運行形態（時刻表完全固定型）は、運転手の確保や利用者の利便性の面で有効ですが、運行経費を大きく削減できない可能性があると考えられます。

ルート固定型のうち時刻表一部固定型やルート自由形の運行形態は、ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があるとともに、乗降地点を自宅と停留所とする運用により住民の直接移動ニーズに対応でき有効と考えられます。一方で、既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題になると考えられます。

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（ルート固定型）

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<input type="radio"/> 時刻表完全固定型 (例：八尾コミュニティバス) ・町営バス路線のうち、通勤・通学時間帯と日中帯を運行する計5路線（伊勢屋線、吉峰線、芦嶋寺線、利田・大森線、新川・下段線）のダイヤで著しく利用者数の少ないダイヤで適用する可能性あり	<input type="radio"/> 時刻表完全固定型 (例：八尾コミュニティバス) ・町営バスに関する運行経費の削減（収支改善）の観点から必要性高	<input type="radio"/> 時刻表完全固定型 (例：八尾コミュニティバス) ・定時定路線型のダイヤの一部をデマンド化するため、既存の車両や運転手を確保することが容易であり、事前予約以外は利用方法が変わらないため利用者も比較的利用しやすく有効 ・運行経費を大きく削減できない可能性あり
<input type="radio"/> 時刻表一部固定型 (例：ノッカルあさひまち) ・町営バス路線のうち、著しく利用者数の少ない路線・ダイヤ（主に利田・大森線及び新川・下段線などの日中帯）で適用する可能性あり	<input type="radio"/> 時刻表一部固定型 (例：ノッカルあさひまち) ・町営バスに関する運行経費の削減（収支改善）の観点から必要性高 ・公共交通の運転手確保の観点から必要性高	<input type="radio"/> 時刻表一部固定型 (例：ノッカルあさひまち) ・デマンド化に際して定時定路線型のダイヤを踏襲することで、事前予約以外は利用方法が変わらないため利用者も比較的利用しやすく有効 ・降車地点を自宅とする運用により、住民の直接移動ニーズに対応でき有効 ・ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があり有効 ・運転手不足の解消に向けた取組として有効 ・地域住民等の運転手の確保や既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（ルート自由型）

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<ul style="list-style-type: none"> ○ 時刻表固定型 (例：射水市デマンドタクシー・チヨイソコとなみ) ・町営バス路線のうち、著しく利用者数の少ない路線・ダイヤ（主に利田・大森線及び新川・下段線などの日中帯）で適用する可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 時刻表固定型 (例：射水市デマンドタクシー・チヨイソコとなみ) ・町営バスに関する運行経費の削減（収支改善）の観点から必要性高 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 時刻表固定型 (例：射水市デマンドタクシー・チヨイソコとなみ) ・デマンド化に際して定時定路線型のダイヤを踏襲することで、事前予約以外は利用方法が変わらないため利用者も比較的利用しやすく有効 ・乗降地点を自宅とする運用により、住民の直接移動ニーズに対応でき有効 ・ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があり有効 ・既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題
<ul style="list-style-type: none"> ○ 時刻表自由型 (例：チヨイソコおやべ・あいのり大山) ・町営バス路線のうち、著しく利用者数の少ない路線・ダイヤ（主に利田・大森線及び新川・下段線などの日中帯）で適用する可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 時刻表自由型 (例：チヨイソコおやべ・あいのり大山) ・町営バスに関する運行経費の削減（収支改善）の観点から必要性高 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 時刻表自由型 (例：チヨイソコおやべ・あいのり大山) ・乗降地点を自宅と停留所とする運用により、住民の直接移動ニーズに対応でき有効 ・ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があり有効 ・デマンド化に際してダイヤがなくなることによる、住民等への利用方法の周知が課題 ・既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題

④ 自家用有償旅客運送

公共ライドシェアのうち交通空白地有償運送は、運行主体を行政から地域住民に移行することで行政の人的・財政的負担の低減が見込まれ、運転手不足解消の面からも有効と考えられますが、地域住民等の運転手の確保や既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題になると考えられます。さらに、ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があり、有効と考えられます。

一方、公共ライドシェアのうち福祉有償運送は、本町で運行実績がありますが（立山町社会福祉協議会の高齢者等外出支援サービス事業）、登録者数及び実施回数が減少しており、介護保険サービスとの競合等もみられることから当該事業の意義を検討する必要があると考えられます。

また、日本型ライドシェアは、町内でタクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定されれば、運転手不足の解消に向けた取組として有効と考えられますが、全国的に中核都市圏等での導入が進められているところであり、その動向を注視しながら導入を検討していく必要があると考えられます。

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（公共ライドシェア（交通空白地有償運送【行政主導型】））

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通空白地有償運送【行政主導型】（例：立山町） <ul style="list-style-type: none"> ・町内では町営バス（6路線）で実施済 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通空白地有償運送【行政主導型】（例：立山町） <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地における住民の足の確保の観点から必要性あり 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通空白地有償運送【行政主導型】（例：立山町） <ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線での運行を継続すれば、利用者の利用方法が変わらないため、利用者が利用しやすく有効 ・定時定路線での運行を継続すれば、路線の持続可能性に課題（町の負担の増大見通し） ・デマンド化に際して定時定路線型のダイヤを踏襲することで、事前予約以外は利用方法が変わらないため利用者も比較的利用しやすく有効 ・ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があり有効 ・既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（公共ライドシェア（交通空白地有償運送【地域住民主導型】））

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通空白地有償運送【地域住民主導型】（例：氷見市、高岡市） <ul style="list-style-type: none"> ・町営バス路線のうち、著しく利用者数の少ない路線・ダイヤ（主に利田・大森線及び新川・下段線などの日中帯）で適用する可能性あり（＝ノックカルあさひまち） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通空白地有償運送【地域住民主導型】（例：氷見市、高岡市） <ul style="list-style-type: none"> ・町営バスに関する運行経費の削減（収支改善）の観点から必要性高 ・公共交通の運転手確保の観点から必要性高（＝ノックカルあさひまち） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通空白地有償運送【地域住民主導型】（例：氷見市、高岡市） <ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線で運行すれば、現行の形態と利用方法が変わらないため、利用者も比較的利用しやすく有効 ・運行主体を行政から地域住民に移行することで行政の人的・財政的負担の低減が見込まれ有効 ・デマンド化に際して定時定路線型のダイヤを踏襲することで、事前予約以外は利用方法が変わらないため利用者も比較的利用しやすく有効 ・ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があり有効 ・運転手不足の解消に向けた取組として有効 ・導入地域の公共交通空白地への該当状況を改めて精査する必要 ・地域住民等の運転手の確保や既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題（＝ノックカルあさひまち）

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（公共ライドシェア（福祉有償運送））

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<ul style="list-style-type: none"> ○ 福祉有償運送 <ul style="list-style-type: none"> （例：立山町社会福祉協議会） ・町内では立山町社会福祉協議会による高齢者等外出支援サービス事業で実施済 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 福祉有償運送 <ul style="list-style-type: none"> （例：立山町社会福祉協議会） ・外出困難な高齢者等の医療機関への移動ニーズに対する支援策として一定の必要性あり 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 福祉有償運送 <ul style="list-style-type: none"> （例：立山町社会福祉協議会） ・登録者数及び実施回数が減少しており、介護保険サービスとの競合等もみられることから当該事業の意義を検討する必要

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（日本版ライドシェア）

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<ul style="list-style-type: none"> （例：富山交通） <ul style="list-style-type: none"> ・町内でタクシーが不足する地域・時期・時間帯が特定されれば適用可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> （例：富山交通） <ul style="list-style-type: none"> ・町内でタクシーが不足する地域・時期・時間帯が特定されれば、運転手確保の観点から適用可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> （例：富山交通） <ul style="list-style-type: none"> ・町内でタクシーが不足する地域・時期・時間帯が特定されれば、運転手不足の解消に向けた取組として有効

⑤ グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティは、電動車を活用するため環境施策のPRとして有効と考えられますが、低速で短距離輸送の特性を踏まえつつ前述の運行形態の特性を勘案しながら導入を検討していく必要があると考えられます。

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（地域住民向け）

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<ul style="list-style-type: none"> ○ 自家用有償旅客運送（カート型） (例：町田市) <ul style="list-style-type: none"> ・町営バス路線のうち、著しく利用者数の少ない路線・区間・ダイヤ（主に利田・大森線及び新川・下段線などの日中帯）で適用する可能性あり（＝交通空白地有償運送） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自家用有償旅客運送（カート型） (例：町田市) <ul style="list-style-type: none"> ・町営バスに関する運行経費の削減（収支改善）の観点から必要性高 ・公共交通の運転手確保の観点から必要性高（＝交通空白地有償運送） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自家用有償旅客運送（カート型） (例：町田市) <ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線で運行すれば、現行の形態と利用方法が変わらないため、利用者も比較的利用しやすく有効 ・定時定路線で運行すれば、路線の持続可能性に課題（町の負担の増大見通し） ・デマンド化に際して定時定路線型のダイヤを踏襲することで、事前予約以外は利用方法が変わらないため利用者も比較的利用しやすく有効 ・ダイヤの多くをデマンド化すれば運行経費を大きく削減できる可能性があり有効 ・環境施策のPR手段としても有効 ・運転手不足の解消に向けた取組として有効 ・導入地域の公共交通空白地への該当状況を確認する必要 ・悪天候時の対応の視点から車両の選定や運行方法の検討を行う必要 ・地域住民等の運転手の確保や既存の町営バスの運行事業者の運転手の処遇（転換可能性）が課題（＝交通空白地有償運送）

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（地域住民、観光客・来訪者向け）

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<ul style="list-style-type: none"> ○ 定時定路線（バス型） (例：富山市) <ul style="list-style-type: none"> ・町営バス路線のうち、著しく利用者数が少なく運行距離の短い路線・ダイヤ（主に芦嶋寺線の日中帯）で適用する可能性あり（＝交通空白地有償運送） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 定時定路線（バス型） (例：富山市) <ul style="list-style-type: none"> ・観光振興や環境施策の視点から必要性あり 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 定時定路線（バス型） (例：富山市) <ul style="list-style-type: none"> ・当該交通手段の導入により観光客の楽しみ方の選択肢が増えるため観光振興の視点から有効 ・環境施策のPR手段としても有効 ・悪天候時の対応の視点から車両の選定や運行方法の検討を行う必要
<ul style="list-style-type: none"> ○ デマンド運行（カート型） (例：射水市) <ul style="list-style-type: none"> ・市街地の周遊観光を主体に住民の利用も許容する形態で適用する可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> ○ デマンド運行（カート型） (例：射水市) <ul style="list-style-type: none"> ・市街地の観光振興や活性化等の視点から必要性あり 	<ul style="list-style-type: none"> ○ デマンド運行（カート型） (例：射水市) <ul style="list-style-type: none"> ・駐車スペースの少ない五百石市街地等の周遊に有効 ・環境施策のPR手段としても有効 ・悪天候時の対応の視点から車両の選定や運行方法の検討を行う必要

表 本町での適用可能性、必要性及び有効性（観光客・来訪者向け）

本町での適用可能性	本町での必要性	本町での有効性
<input type="radio"/> 定時定路線（バス型） （例：黒部市） ・黒部アルペンルートにおける環境配慮型の新たな交通手段として適用する可能性あり	<input type="radio"/> 定時定路線（バス型） （例：黒部市） ・観光振興や環境施策の視点から必要性高	<input type="radio"/> 定時定路線（バス型） （例：黒部市） ・当該交通手段の導入により観光客の楽しみ方の選択肢が増えるため観光振興の視点から有効 ・環境施策のPR手段としても有効

5-3 クロスセクター効果の算出

町営バス路線を対象としてクロスセクター分析を行い、本町における多様な分野（クロスセクター）に関わる効果を定量的に算出し、現在の公共交通への財政支出の妥当性や必要性の検証を行います。

（1）対象と算出方法

クロスセクター分析は、町営バス全6路線を対象に行い、簡易算出ツール（北陸信越運輸局）を用いて算出を行います。

表 クロスセクター効果の算出概要

項目	内 容
対象	町営バス6路 伊勢屋線、北部循環線、吉峰線、芦嶋寺線、利田・大森線、新川・下段線
方法	「公共交通への支出に伴うクロスセクター効果の簡易算出ツール (令和3年3月版)」(北陸信越運輸局)を用いて算出
算出分野	・教育 スクール（小中学生）、通学 ・医療 通院 ・商業 買い物 ・観光 ・その他
主な使用データ	・令和6年度町営バスOD調査結果 ・令和5年度町営バス利用実績 ・令和5年度町営バス収支 ・自家用有償旅客運送の変更登録申請資料（バス停間の距離資料）

（2）クロスセクター効果の算出

簡易算出ツールを用い、町営バスの各路線についてクロスセクター効果を算出しました。

次頁より、各路線の結果を示します。

表 クロスセクター効果の算出結果一覧 (単位:千円)

路線名	財政支出	代替費用	クロスセクター効果
①伊勢屋線	10,162	8,054	-2,109
②北部循環線	1,624	4,501	2,876
③吉峰線	6,821	22,489	15,668
④芦嶋寺線	3,074	2,852	-221
⑤利田・大森線	13,894	12,203	-1,691
⑥新川・下段線	7,646	12,732	5,086

① 伊勢屋線

①当該路線の利用者数と運行費用

対象路線の利用者数と運行費用を算出します。

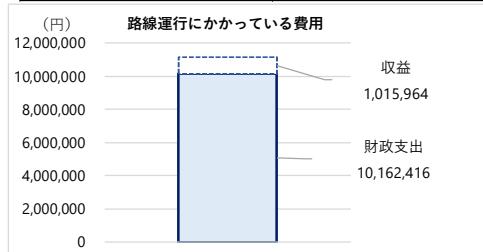
■利用者数

	平日	土休日
通勤	848	0
通学	85	0
スクール	113	0
通院	113	0
買い物	1,301	103
観光	0	51
その他	0	103
合計	2,828	257
年間利用者数	3,085	

■運行費用

※経費から収益を差し引いた"赤字額"

コミュニティバスの運行費用	11,178,380	円
民間バスへの補助金額		
収益	1,015,964	円
財政支出	10,162,416	円



②当該路線がなくなった場合の代替費用

当該路線がなくなった場合、利用者の移動を確保するために以下のような手段があります。

貴自治体で現実的に取り得るもので、最も費用の安い手段に「○」をつけてください。

※「通勤」移動については、行政で代替費用を検討するシナリオが複雑となるため本調査では算出しないものとします。

色のセルをプルダウンから選択して入力

		↓ 選択する代替手段に「○」	
分野	代替手段	年間費用	代替手段
通学	行政が通学用貸切バス（無料）を運行	6,740,048 円／年	リストから選択
	高校等通学のためのタクシー券配布	250,135 円／年	○
スクール	行政がスクール貸切バス（無料）を運行	5,971,650 円／年	リストから選択
	小中学校通学のためのタクシー券配布	329,621 円／年	○
医療	行政が病院送迎貸切バス（無料）を運行	10,585,225 円／年	リストから選択
	通院のためのタクシー券配布	400,739 円／年	○
	往診のための費用	29,761,000 円／年	リストから選択
商業	行政が買い物送迎貸切バス（無料）を運行	14,816,439 円／年	リストから選択
	買い物のためのタクシー券配布	5,632,345 円／年	○
	移動販売の実施	3,325,920 円／年	リストから選択
観光	行政が観光シャトルバス（無料）を運行	2,830,110 円／年	リストから選択
	観光のためのタクシー券配布	149,775 円／年	○
その他	行政が施設送迎バス（無料）を運行	12,817,665 円／年	リストから選択
	その他利用のためのタクシー券配布	1,291,073 円／年	○

代替費用合計

年間費用
250,135 円／年

年間費用
329,621 円／年

年間費用
400,739 円／年

年間費用
5,632,345 円／年

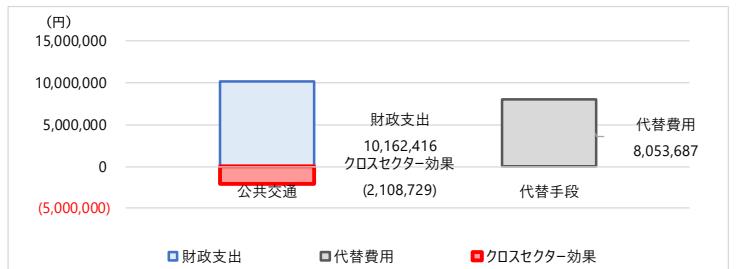
年間費用
149,775 円／年

年間費用
1,291,073 円／年

8,053,687 円／年

クロスセクター効果 = [代替費用の合計] - [公共交通の運行費用]

代替費用の合計	-	財政支出
8,053,687 円／年		10,162,416 円／年
= クロスセクター効果		
-2,108,729 円／年		



② 北部循環線

①当該路線の利用者数と運行費用

対象路線の利用者数と運行費用を算出します。

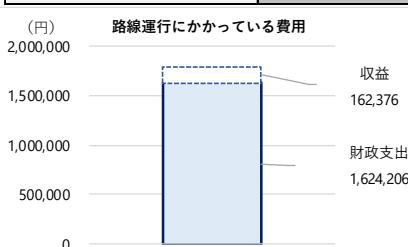
■利用者数

	平日	土休日
通勤	0	0
通学	0	0
スクール	2,965	0
通院	0	0
買い物	0	0
観光	0	0
その他	0	0
合計	2,965	0
年間利用者数	2,965	

■運行費用

※経費から収益を差し引いた“赤字額”

コミュニティバスの運行費用	1,786,582	円
民間バスへの補助金額		
収益	162,376	円
財政支出	1,624,206	円



②当該路線がなくなった場合の代替費用

当該路線がなくなった場合、利用者の移動を確保するために以下のような手段があります。

貴自治体で現実的に取り得るもので、最も費用の安い手段に「○」をつけてください。

※「通勤」移動については、行政で代替費用を検討するシナリオが複雑となるため本調査では算出しないものとします。

色のセルをプルダウンから選択して入力

分野	代替手段	年間費用	代替手段
通学	行政が通学用貸切バス（無料）を運行	0 円／年	リストから選択
	高校等通学のためのタクシー券配布	円／年	リストから選択
スクール	行政がスクール貸切バス（無料）を運行	4,500,513 円／年	○
	小中学校通学のためのタクシー券配布	6,330,873 円／年	リストから選択
医療	行政が病院送迎貸切バス（無料）を運行	0 円／年	リストから選択
	通院のためのタクシー券配布	円／年	リストから選択
	往診のための費用	0 円／年	リストから選択
商業	行政が買い物送迎貸切バス（無料）を運行	円／年	リストから選択
	買い物のためのタクシー券配布	円／年	リストから選択
	移動販売の実施	1,037,920 円／年	リストから選択
観光	行政が観光シャトルバス（無料）を運行	0 円／年	リストから選択
	観光のためのタクシー券配布	円／年	リストから選択
その他	行政が施設送迎バス（無料）を運行	0 円／年	リストから選択
	その他利用のためのタクシー券配布	円／年	リストから選択

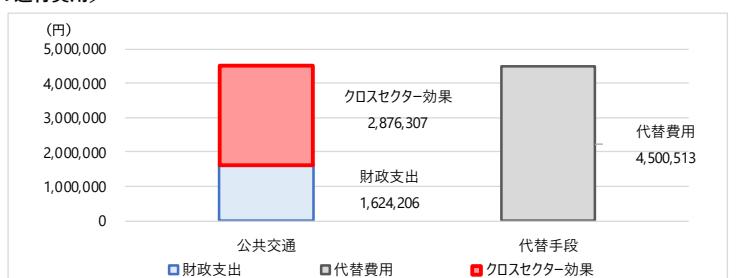
↓ 選択する代替手段に「○」

年間費用	0 円／年
年間費用	4,500,513 円／年
年間費用	0 円／年
年間費用	0 円／年
年間費用	0 円／年
年間費用	0 円／年
年間費用	0 円／年
年間費用	0 円／年

代替費用合計 4,500,513 円／年

クロスセクター効果 = [代替費用の合計] - [公共交通の運行費用]

$$\begin{array}{r} \text{代替費用の合計} \\ 4,500,513 \text{ 円／年} \end{array} - \begin{array}{r} \text{財政支出} \\ 1,624,206 \text{ 円／年} \end{array} = \begin{array}{r} \text{クロスセクター効果} \\ 2,876,307 \text{ 円／年} \end{array}$$



③ 吉峰線

①当該路線の利用者数と運行費用

対象路線の利用者数と運行費用を算出します。

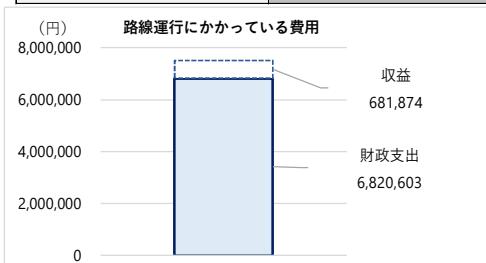
■利用者数

	平日	土休日
通勤	0	0
通学	95	0
スクール	0	0
通院	333	0
買い物	1,520	0
観光	190	0
その他	0	391
合計	4,750	391
年間利用者数	5,141	

■運行費用

※経費から収益を差し引いた"赤字額"

コミュニティバスの運行費用	7,502,477 円
民間バスへの補助金額	
収益	681,874 円
財政支出	6,820,603 円



②当該路線がなくなった場合の代替費用

当該路線がなくなった場合、利用者の移動を確保するために以下のような手段があります。

貴自治体で現実的に取り得るもので、最も費用の安い手段に「〇」をつけてください。

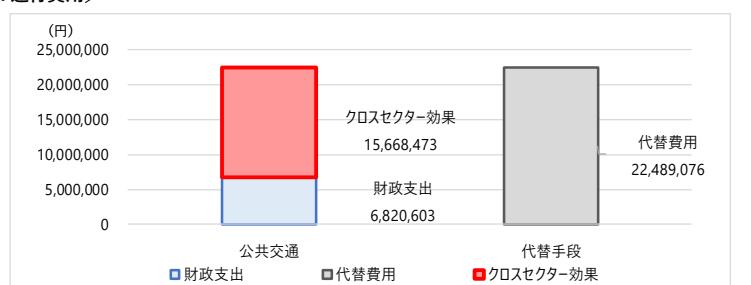
※「通勤」移動については、行政で代替費用を検討するシナリオが複雑となるため本調査では算出しないものとします。

色のセルをプルダウンから選択して入力

		↓ 選択する代替手段に「〇」	
分野	代替手段	年間費用	代替手段
通学	行政が通学用貸切バス（無料）を運行	6,247,892 円／年	リストから選択
	高校等通学のためのタクシー券配布	313,031 円／年	〇
スクール	行政がスクール貸切バス（無料）を運行	円／年	リストから選択
	小中学校通学のためのタクシー券配布	円／年	リストから選択
医療	行政が病院送迎貸切バス（無料）を運行	11,017,454 円／年	リストから選択
	通院のためのタクシー券配布	816,787 円／年	〇
	往診のための費用	29,761,000 円／年	リストから選択
商業	行政が買い物送迎貸切バス（無料）を運行	16,351,335 円／年	リストから選択
	買い物のためのタクシー券配布	5,073,937 円／年	〇
	移動販売の実施	3,325,920 円／年	リストから選択
観光	行政が観光シャトルバス（無料）を運行	15,122,870 円／年	リストから選択
	観光のためのタクシー券配布	1,044,915 円／年	〇
その他	行政が施設送迎バス（無料）を運行	15,062,355 円／年	リストから選択
	その他利用のためのタクシー券配布	15,240,405 円／年	〇
			代替費用合計 22,489,076 円／年

クロスセクター効果 = [代替費用の合計] - [公共交通の運行費用]

$$\begin{aligned} & \text{代替費用の合計} - \text{財政支出} \\ & 22,489,076 \text{ 円／年} - 6,820,603 \text{ 円／年} \\ & = \text{クロスセクター効果} \\ & 15,668,473 \text{ 円／年} \end{aligned}$$



④ 芦嶽寺線

①当該路線の利用者数と運行費用

対象路線の利用者数と運行費用を算出します。

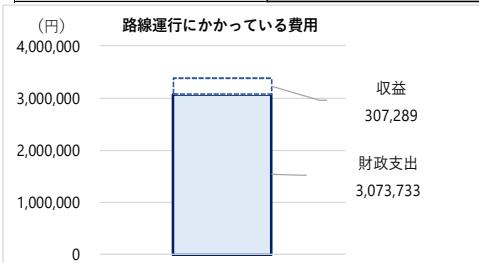
■利用者数

	平日	土休日
通勤	538	111
通学	161	39
スクール	511	0
通院	81	0
買い物	457	137
観光	726	189
その他	0	215
合計	2,690	651
年間利用者数	3,341	

■運行費用

※経費から収益を差し引いた"赤字額"

コミュニティバスの運行費用	3,381,022	円
民間バスへの補助金額		
収益	307,289	円
財政支出	3,073,733	円



②当該路線がなくなった場合の代替費用

当該路線がなくなった場合、利用者の移動を確保するために以下のような手段があります。

貴自治体で現実的に取り得るもので、最も費用の安い手段に「○」をつけてください。

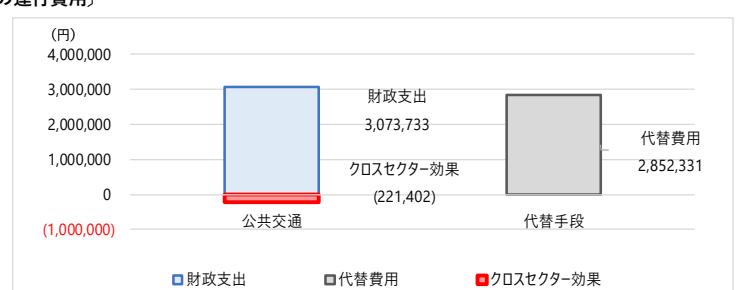
※「通勤」移動については、行政で代替費用を検討するシナリオが複雑となるため本調査では算出しないものとします。

色のセルをプルダウンから選択して入力

		↓ 選択する代替手段に「○」	
分野	代替手段	年間費用	代替手段
通学	行政が通学用貸切バス（無料）を運行	8,191,498 円／年	リストから選択
	高校等通学のためのタクシー券配布	220,057 円／年	○
スクール	行政がスクール貸切バス（無料）を運行	7,278,362 円／年	リストから選択
	小中学校通学のためのタクシー券配布	566,335 円／年	○
医療	行政が病院送迎貸切バス（無料）を運行	6,757,296 円／年	リストから選択
	通院のためのタクシー券配布	82,618 円／年	○
	往診のための費用	29,761,000 円／年	リストから選択
商業	行政が買い物送迎貸切バス（無料）を運行	15,012,756 円／年	リストから選択
	買い物のためのタクシー券配布	504,909 円／年	○
	移動販売の実施	3,325,920 円／年	リストから選択
観光	行政が観光シャトルバス（無料）を運行	2,628,496 円／年	リストから選択
	観光のためのタクシー券配布	1,050,712 円／年	○
その他	行政が施設送迎バス（無料）を運行	15,271,830 円／年	リストから選択
	その他利用のためのタクシー券配布	427,700 円／年	○
			代替費用合計
			2,852,331 円／年

クロスセクター効果 = [代替費用の合計] - [公共交通の運行費用]

代替費用の合計	-	財政支出
2,852,331 円／年		3,073,733 円／年
= クロスセクター効果		
-221,402 円／年		



⑤ 利田・大森線

①当該路線の利用者数と運行費用

対象路線の利用者数と運行費用を算出します。

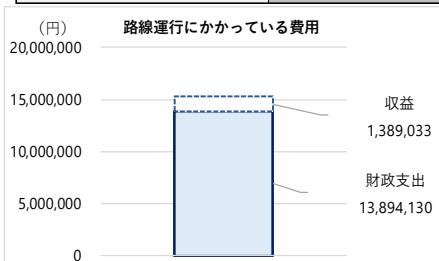
■利用者数

	平日	土休日
通勤	219	0
通学	55	0
スクール	191	0
通院	629	0
買い物	684	0
観光	0	0
その他	0	957
合計	2,734	0
年間利用者数	2,734	

■運行費用

※経費から収益を差し引いた"赤字額"

コミュニティバスの運行費用	15,283,163	円
民間バスへの補助金額		
収益	1,389,033	円
財政支出	13,894,130	円



②当該路線がなくなった場合の代替費用

当該路線がなくなった場合、利用者の移動を確保するために以下のような手段があります。

貴自治体で現実的に取り得るもので、最も費用の安い手段に「〇」をつけてください。

※「通勤」移動については、行政で代替費用を検討するシナリオが複雑となるため本調査では算出しないものとします。

色のセルをプルダウンから選択して入力

分野	代替手段	年間費用	代替手段
通学	行政が通学用貸切バス（無料）を運行	4,779,754 円／年	リストから選択
	高校等通学のためのタクシー券配布	138,613 円／年	〇
スクール	行政がスクール貸切バス（無料）を運行	4,754,176 円／年	リストから選択
	小中学校通学のためのタクシー券配布	494,456 円／年	〇
医療	行政が病院送迎貸切バス（無料）を運行	11,551,260 円／年	リストから選択
	通院のためのタクシー券配布	1,839,369 円／年	〇
	往診のための費用	29,761,000 円／年	リストから選択
商業	行政が買い物送迎貸切バス（無料）を運行	18,190,656 円／年	リストから選択
	買い物のためのタクシー券配布	3,357,579 円／年	〇
	移動販売の実施	3,325,920 円／年	リストから選択
観光	行政が観光シャトルバス（無料）を運行	0 円／年	リストから選択
	観光のためのタクシー券配布	円／年	リストから選択
その他	行政が施設送迎バス（無料）を運行	14,350,140 円／年	リストから選択
	その他利用のためのタクシー券配布	6,373,469 円／年	〇

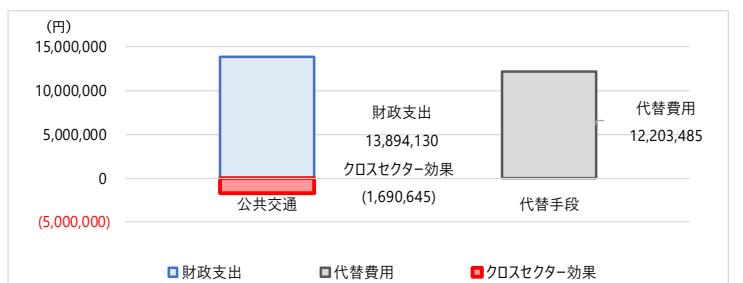
↓ 選択する代替手段に「〇」

年間費用
138,613 円／年
年間費用
494,456 円／年
年間費用
1,839,369 円／年
年間費用
3,357,579 円／年
年間費用
0 円／年
年間費用
6,373,469 円／年

代替費用合計 12,203,485 円／年

クロスセクター効果 = [代替費用の合計] - [公共交通の運行費用]

代替費用の合計	-	財政支出
12,203,485 円／年		13,894,130 円／年
$=$		
クロスセクター効果		
-1,690,645 円／年		



⑥ 新川・下段線

①当該路線の利用者数と運行費用

対象路線の利用者数と運行費用を算出します。

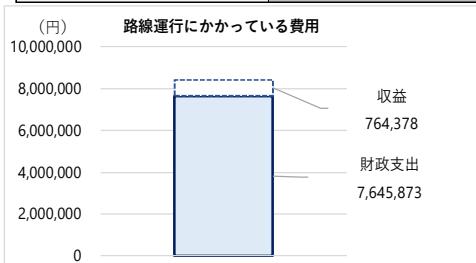
■利用者数

	平日	土休日
通勤	0	0
通学	0	0
スクール	0	0
通院	365	0
買い物	2,680	0
観光	0	0
その他	0	1,015
合計	4,061	0
年間利用者数	4,061	

■運行費用

※経費から収益を差し引いた"赤字額"

コミュニティバスの運行費用	8,410,251	円
民間バスへの補助金額		
収益	764,378	円
財政支出	7,645,873	円



②当該路線がなくなった場合の代替費用

当該路線がなくなった場合、利用者の移動を確保するために以下のような手段があります。

貴自治体で現実的に取り得るもので、最も費用の安い手段に「〇」をつけてください。

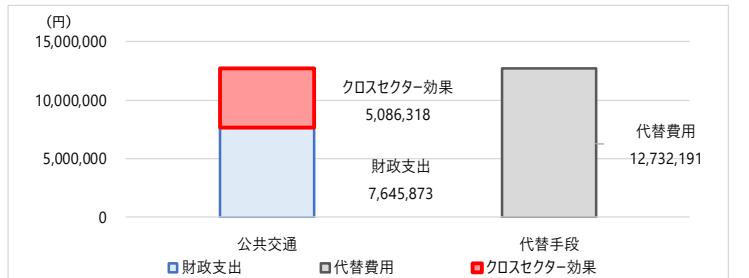
※「通勤」移動については、行政で代替費用を検討するシナリオが複雑となるため本調査では算出しないものとします。

色のセルをプルダウンから選択して入力

↓ 選択する代替手段に「〇」		
分野	代替手段	年間費用
通学	行政が通学用貸切バス（無料）を運行	0 円／年
	高校等通学のためのタクシー券配布	円／年
スクール	行政がスクール貸切バス（無料）を運行	円／年
	小中学校通学のためのタクシー券配布	円／年
医療	行政が病院送迎貸切バス（無料）を運行	9,643,690 円／年
	通院のためのタクシー券配布	1,437,130 円／年
	往診のための費用	29,761,000 円／年
商業	行政が買い物送迎貸切バス（無料）を運行	17,107,794 円／年
	買い物のためのタクシー券配布	6,521,565 円／年
	移動販売の実施	3,325,920 円／年
観光	行政が観光シャトルバス（無料）を運行	0 円／年
	観光のためのタクシー券配布	円／年
その他	行政が施設送迎バス（無料）を運行	12,586,140 円／年
	その他利用のためのタクシー券配布	4,773,496 円／年
代替費用合計		12,732,191 円／年

クロスセクター効果 = [代替費用の合計] - [公共交通の運行費用]

代替費用の合計	-	財政支出
12,732,191 円／年		7,645,873 円／年
= クロスセクター効果		
5,086,318 円／年		



(3) 各路線の必要性の検討

各路線のクロスセクター効果の算出結果について以下に示します。

クロスセクター効果がマイナスとなったのは、「伊勢屋線」「利田・大森線」「芦嶋寺線」であり、代替手段（タクシー券配布）が安価のため運行の必要性は低い結果となっています。

クロスセクター効果が大きいのは、「吉峰線」「新川・下段線」であり、町による財政負担の妥当性が高くなっています。

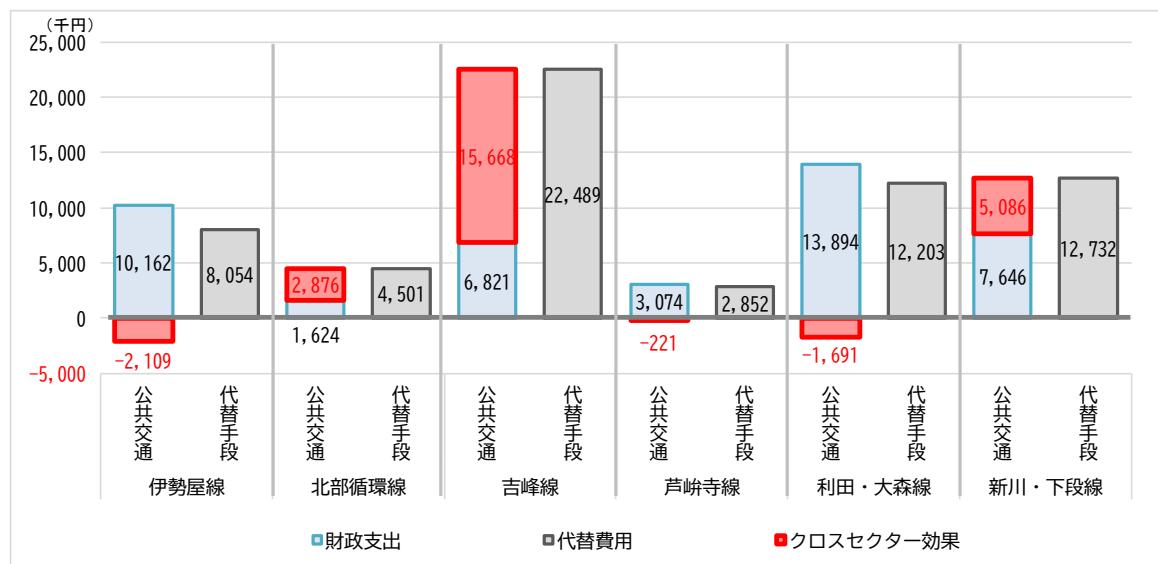


図 町営バス 路線別クロスセクター効果

表 町営バス 路線別運行距離及び利用者数

項目	伊勢屋線	北部循環線	吉峰線	芦嶋寺線	利田・大森線	新川・下段線	合計
路線距離 (km)	16.5	17.6	13.0	2.6	30.2	27.7	107.6
カバー人口 (人)	3,345	7,528	3,334	272	9,302	6,760	30,541
年間運行距離 (km)	53,640	8,573	36,001	16,224	73,337	40,357	228,133
年間利用者数 (人)	3,085	2,965	5,141	3,341	2,734	4,061	21,327
利用者数 (人/便)	1.0	6.1	1.8	0.5	1.1	2.8	—

① 伊勢屋線

本路線は、代替費用よりも財政支出が大きく、クロスセクター効果はマイナス（-211万円／年）となっています。

路線距離が16.5kmと平均的であるものの、年間運行距離が長いため財政負担額が大きくなっています。その一方で、1便当たりの利用者数（1.0人／便）が少ないため、運行の効果が低くなっています。

② 北部循環線

本路線は、代替費用よりも財政支出が小さく、クロスセクター効果はプラス（288万円／年）となっています。

路線距離が17.6kmと平均的であるものの、朝夕の運行のみのため年間運行距離が短く財政負担額が小さくなっています。さらに1便当たりの利用者数（6.1人／便）が多いため、運行の効果が見られています。

③ 吉峰線

本路線は、代替費用よりも財政支出が著しく小さく、クロスセクター効果は大きくプラス（1,567万円／年）となっています。

路線距離が13.0kmと平均的であり、財政負担額が小さくなっています。さらに1便当たりの利用者数（1.8人／便）が比較的多いため、運行の効果が見られています。

④ 芦嶺寺線

本路線は、代替費用よりも財政支出がやや多く、クロスセクター効果はマイナス（-22万円／年）となっています。

路線距離が2.6kmで年間運行距離が短く、財政負担額が小さいものの、1便当たりの利用者数（0.5人／便）が少なく、運行の効果が低くなっています。

⑤ 利田・大森線

本路線は、代替費用よりも財政支出が大きく、クロスセクター効果はマイナス（-169万円／年）となっています。

路線距離が30.2kmで年間運行距離が最も長いため、財政負担額が大きいものの、1便当たりの利用者数（1.1人／便）が少ないため、運行の効果が低くなっています。

⑥ 新川・下段線

本路線は、代替費用よりも財政支出が小さく、クロスセクター効果はプラス（509万円／年）となっています。

路線距離が27.7kmと比較的長いものの、年間運行距離及び財政負担額は、平均的となっています。1便当たりの利用者数（2.8人／便）が多いことから、運行の効果が見られています。

5 – 4 課題の整理

(1) 国の動向

・令和5年度「リ・デザイン」(再構築)が閣議決定され、「3つの共創」の取組が進められています。

地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が、令和5年4月に閣議決定されました。

地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)とは、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」を柱とした取組であり、関連する法律・予算等が大幅に拡充されました。

令和6年4月には「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」から中間とりまとめが公表され、地域公共交通計画のアップデートに向け、市町村による「① モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画、② 機動的・横断的な実行体制、③ モビリティ・データの利活用」に関する取組を推奨することとしています。

本町においては、国が進める「3つの共創」を踏まえ、地域公共交通計画のアップデートに資する要素を見据えつつ、公共交通施策等の検討を進める必要があります。



図 公共機関のリ・デザイン全体の取組
(国土交通省 公共交通のリ・デザインHP)

地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート（令和6年4月 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会）

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構（リデザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要があります。
- 各市の厳しい現状に対する応用力から、自家用車に頼ることなく、誰もが気兼ねなくでかけてできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画**には、**官司場**、**実行機能**や**データ活用の基盤**・**拠点化**が求められ、本検討会においては、モビリティデータを活用した難題、難題なし、あるいは実現のための計画の実現に向け、その方針や市民に対する期待を伺りました。

地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出、現行計画を更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心^{※1}に全自治体のアップデート^{※2}を推進～

選択・協働（共創）	統合・総合的取組	機動的・継続的対応	先手先手の対応
モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画	モビリティデータの利活用	連携	都道府県の役割
<ul style="list-style-type: none"> ● シンプルで一貫性のある構成 ● 大陸構造：公共交通の充実・保護、移動機能の充実の構成 ● 運送施設の適切な空間展開 ● 道路交通ネットワーク整備、統合的にモードシフトの施策展開 ● 具体的なPDCPA計画 ● 多様な関係者の実質的参画 	<ul style="list-style-type: none"> ● データ活用による策定・実行・監視・評価・改善循環 ● データ活用による政策立案 ● データ活用による運行・福祉・医療・教育・育成等の連携 ● データ共有のための連携 ● 連携による条件等の明確化 	<p>連携</p>	<p>都道府県の役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域間交通（JR線鉄道、幹線バス等）、市町村間に調整 ○ 市町村の牽引・伴走 <ul style="list-style-type: none"> ● リデザイン ● 実証実験、新技術等先導 ● テーダー <ul style="list-style-type: none"> ● データ共有枠の構築 ● ヒット＆ブレイブ ● 人材育成、ネットワーキングの場の創出
<p>機動的・横断的な実行体制</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 多様な関係者の協議会構成、行動系連携体制の構築、市民・住民との共生共育の実現 ● 連携体制の構築、専門人材の確保・育成 ● モビリティデータの活用 ● データ分析・利用ノウハウ、親とデータに基づいた定期的体制の構築 ● モビリティデータの活用 		<p>国による推進策（例）</p> <p>ガイダンスの提供</p> <p>モビリティアーキテクチャ（標準構造）</p> <p>ボータライザの整備</p> <p>地域公共交通運営者を育成する 協調運行マシンによる支援</p> <p>対話型支援</p> <p>ペーパーライズによる 地域公共交通運営者を育成する 協調運行マシンによる支援</p> <p>官民デジタル化</p> <p>車両ID（車両ID）・個人ID（個人ID）によるデータ化 データの共有による連携の促進</p> <p>専門人材の確保・養成</p> <p>専門人材によるデータ化 専門人材によるデジタル化</p>	

* 1 地域の公共交通リデザイン実現会議（国土省・国土交通省主催）が示す地域連携の範囲（B：地方（中核都市）など）とA（交通空白地帯など）の地域
* 2 今後、実現する目標に合わせてモビリティデータによる支援をどのようにして実現するかは、より重要な課題となることから、取り扱い

図 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート (国土交通省 地域公共交通計画の実質化に向けた 検討会中間とりまとめ)

(2) 地域公共交通の課題の整理

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)

- ・地域の関係者の連携・協働=「共創」により利便性・持続可能性・生産性を向上
- ・3つの共創、交通DX、交通GX

●県の動き

富山県地域交通戦略

- 地域交通サービスはその地域の活力・魅力に直結する「公共交通サービス」
- ①鉄道サービスの利便性・快適性向上
- ②結節点となる駅の機能強化
- ③地域内のモビリティサービスの確保
- ④ネットワーク内のサービスの統合・進化

●町内の動き

第10次立山町総合計画

- ①地域公共交通計画の策定
- ②地鉄立山線の駅周辺環境整備の推進
- ③地鉄立山線の町民による利用及び観光客による利用促進
- ④環境の変化やニーズに対応した公共交通サービスの提供
- ⑤高齢者や障がい者等交通弱者への支援

立山町都市計画マスターplan (立地適正化計画含む)

- 広域公共交通軸：富山地方鉄道本線、立山線、不二越上滝線及び路線バス
- 地域内公共交通軸：町営バス

立山町地球温暖化対策実行計画

- 環境負荷の小さいまちづくりの推進
 - ・立山町民お気軽バスなどの利用促進
 - ・コンパクトなまちづくり

立山町立小学校の適正規模・適正配置推進計画

- 短期（令和6～10年度）
 - ・釜ヶ淵小学校と立山小学校は、早期に統合や小規模特認校化等を検討
- 中期（令和11～15年度）
 - ・立山北部小学校と高野小学校は、統合や小規模特認校化等を検討
- 長期（令和16年度以降）
 - ・2校への集約が望ましい

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

- ・人口減少、少子高齢化の進行が予測されています。

●地域により大きな特徴

- ・中心市街地が形成され、平野部で人口増加、山間部等の一部で少子高齢化が進行するなど、地域により大きな特徴があります。

【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

- ・地鉄電車や地鉄バスの利用者数は、コロナ禍前の水準には回復していない状況です。

●町営バスの利用者の低迷

- ・町域の大半をカバーする町営バスは、利用者が低迷しています。

●多様な分野での運行

- ・地鉄電車や地鉄バス、町営バス以外に、スクールバス、福祉バス、買い物支援バスなど多様な分野で公共交通を運行しています。

●観光客の増加

- ・観光客は、コロナ禍前の水準には回復していませんが、近年増加しています。

【収支状況の整理】

●公共交通の財政負担の増加

- ・地鉄バス、町営バス、スクールバスの収支は、コロナ禍等の影響を受け悪化しています。

●高齢者等の制度利用者の増加

- ・免許返納者を対象とした割引制度の利用者は増加しています。

【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

- ・町民の公共交通利用率は低水準で、自動車による移動を前提とした生活様式が定着しています。

●観光で多い鉄道利用

- ・観光目的では、鉄道利用者が比較的多く、約4分の1を占めています。

町民等への調査等

【町民等アンケート】

●高齢者の車依存

- ・70歳以上でも主な交通手段は車であり、今後も車を乗り続けることを希望しています。

●高校生の高い転換意向

- ・公共交通の主要な利用者である高校生で高い転換意向がみられています。

●通勤、買い物等での転換意向

- ・通勤・通学、買い物・私用で比較的高い転換意向がみられています。

●税金を投入して維持すべき

- ・公共交通は、税金を投入して維持すべきという意見が最も多くなっています。

●個人での転換の取組

- ・可能な範囲で自動車から公共交通へ転換する取組が求められています。

【地域等とのワークショップ(WS)】

●町民の参画

- ・公募で多数の参加があり、意欲的に課題や取組の意見が出されています。

●町民の視点

<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（ダイヤ、ルート、運賃、駅舎・バス停、車両、車内サービス等）
- ・広報・周知
- ・電子決済・たてぽ連携 等

<取組のアイディア>

- ・新たな交通の導入
- ・利用環境の改善（楽しい仕掛け、運賃割引、自由乗降、路線合理化、住民による清掃等）
- ・観光利用の促進
- ・地鉄電車PRの工夫
- ・市町村との連携
- ・資金調達
- ・出前授業

【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

- ・地鉄電車は町外、地鉄バスは町内外の通勤通学、町営バスは買い物私用や通勤通学、タクシーは通院の利用が多く、交通モード・路線ごとに利用目的（役割）に大きな特徴があります。

●利用者からの高い評価

- ・利用者の評価は比較的高いものの、利用が少ない実情があるためサービス水準と利用状況のミスマッチが生じていることがうかがえます。

●運賃や運行時刻、乗り継ぎに不満

- ・運賃や運行時刻、乗り継ぎ等で評価が低くなっています。また公共交通の利用を増やすためには、平日の増便、休日等の運行が必要との意見が多くなっています。

【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

- ・交通事業者、関係団体等の共通の主要課題として「運転手等の確保・維持・育成」や「運行経費の増加」が挙げられています。

●IT化の遅れ

- ・鉄道で一部IT化が進むものの、「運行記録」をはじめとしてIT化が進んでいません。

●社員や施設利用者の車依存

- ・地元企業や観光施設では、交通手段として公共交通がほとんど利用されていません。

●担い手・支え手としての参画

- ・公共交通の担い手・支え手としての連携可能性に興味がある企業が多くなっています。

課題

●利用者減少、少子高齢化への対応

- ・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。今後の人口減少や少子高齢化を見据え、公共交通サービスを維持する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。

●過度な車依存からの脱却

- ・本町の公共交通利用率は低水準で、地元企業の通勤手段もほとんどが車であり、車を今後も乗り続けたい高齢者も多い状況です。公共交通サービスを維持し、町民生活を支える足としての機能を担保するには、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。

●財政支出の費用対効果の向上

- ・公共交通に関する財政負担は増加傾向にあり、特に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。

●事業環境の改善

- ・交通事業者では、深刻な運転手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には、事業者による共創やIT化による業務の合理化など事業環境の改善が必要です。

●利用環境の改善

- ・利用環境の一部では評価が低く、特に地域等とのワークショップ(WS)では多くの改善アイディアが提案されています。公共交通の利用を促進するには、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。

●まちづくりとの連携

- ・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提案されています。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。

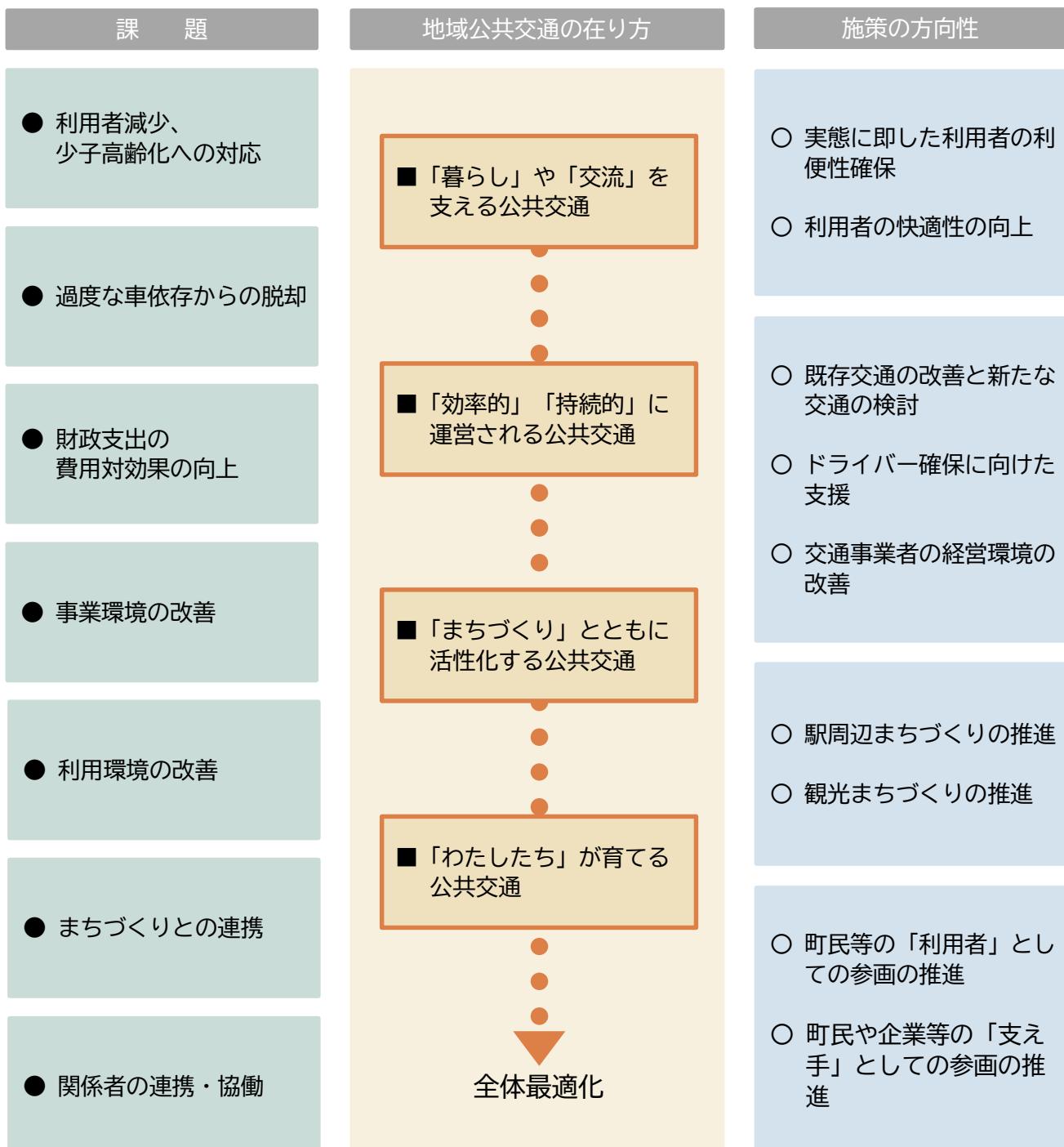
●関係者の連携・協働

- ・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。

(3) 公共交通施策の方向性や在り方の整理

国の動向や、公共交通に関する現況、町民等への調査結果、本町における地域公共交通の課題を踏まえ、今後の地域公共交通の在り方や地域公共交通施策の方向性について検討・整理します。

表 公共交通施策の在り方や方向性の整理



6 地域等とのワークショップの開催結果

6-1 立山町交通「対話会」

(1) 開催概要

ワークショップは休日に実施し、2グループ、7名の方にご参加いただきました。

	平 日
タイトル	立山町交通「対話会」 in みらいぶ 対話で築こう、「公共交通」～選ばれ続ける、ちょうどいいまちへ～
日 時	令和7年8月24日（日）12:45～16:00
参 加 者 数	7名（3～4名×2グループ）
場 所	立山町元気交流ステーションみらいぶ イベント広場
プログラム	1)ワークショップ STEP 1 「重要な施策を考えよう！」 STEP 2 「住民主体の事業をつくろう！～わたしたちができること～」 2)グループ発表 3)イチオシの事業の投票

(2) ワークショップ結果の概要

公募により住民や関係者を対象として、交通事業を考える「対話会」を実施しました。

グループAでは、AIオンデマンド交通等を活用する「利用者を増やすための取組（バスの事業）」、またグループBでは、鉄道の日などに様々な体験会や講座を開催する「子どもたちに鉄道を知ってもらおう（鉄道の事業）」の事業のアイディアが提案されました。

参加者全員により事業への投票を実施した結果、グループBの「子どもたちに鉄道を知ってもらおう（鉄道の事業）」がイチオシ事業に選定されました。提案された2つの事業は、立山町地域公共交通計画の事業としてアイディアを反映していきます。



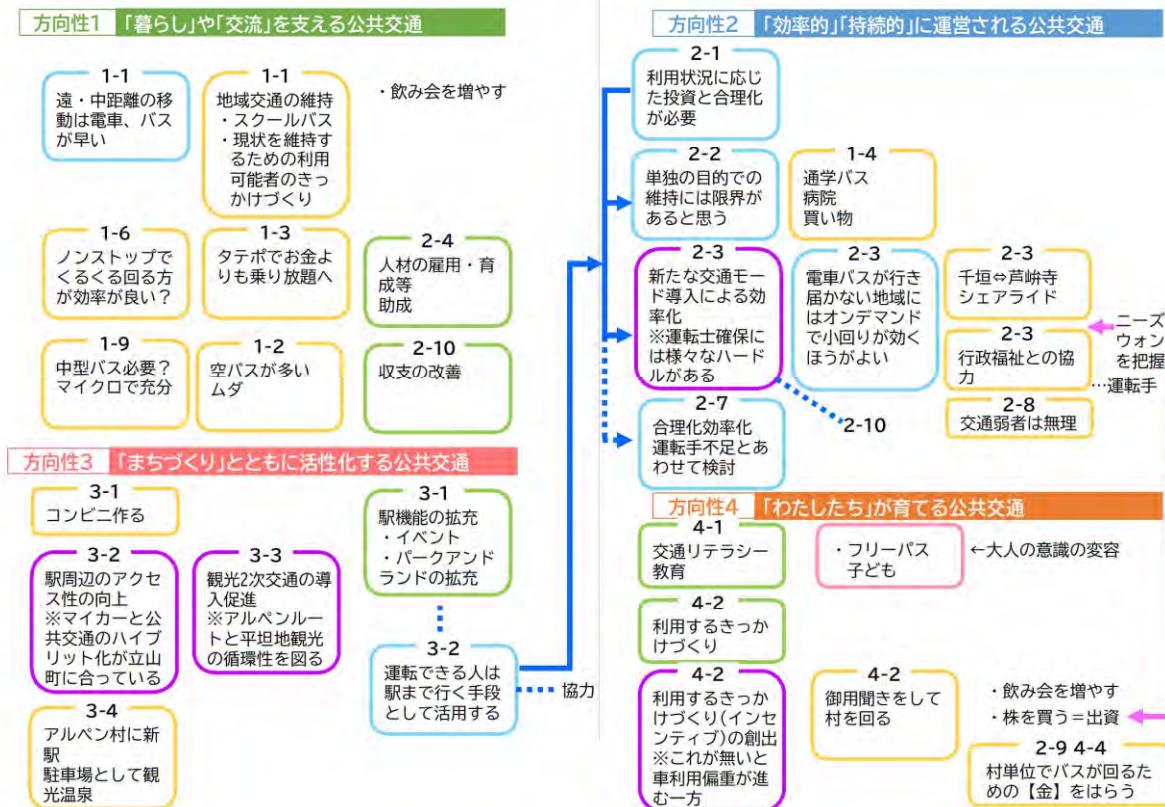
図 立山町交通ワークショップの様子

(3) 各グループまとめ（会議録）

STEP1
テーマ

電車やバスの重要な施策を考えよう！

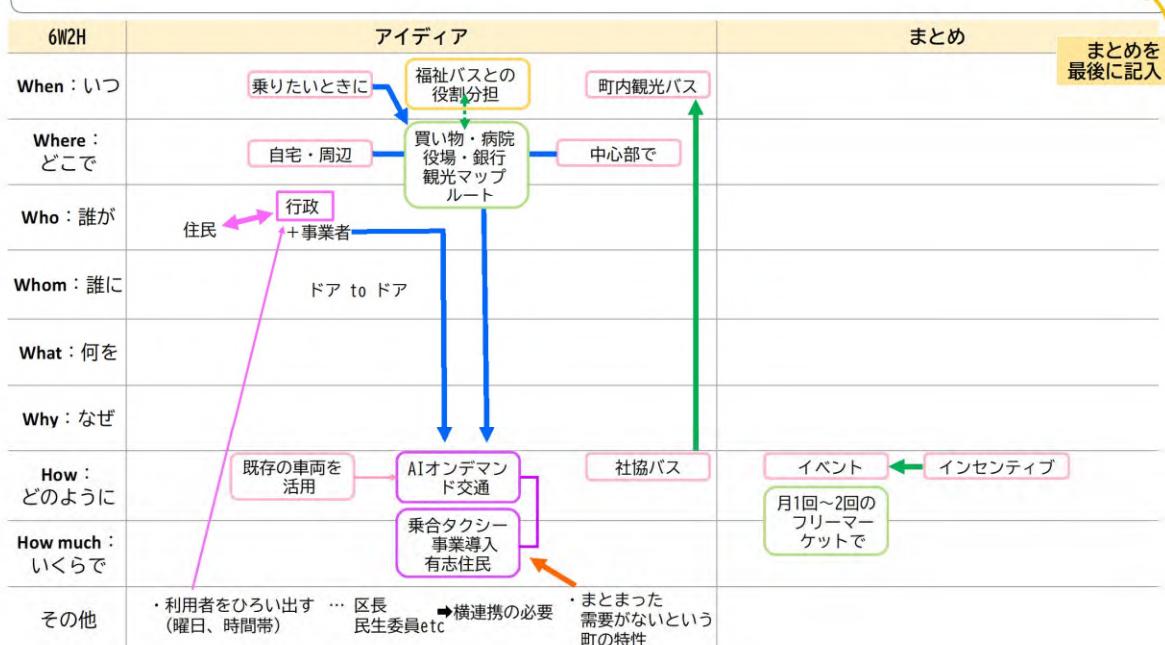
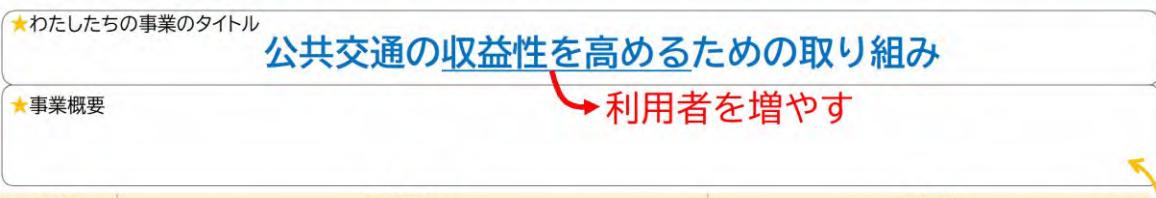
グループA



STEP2
テーマ

住民主体の事業をつくろう！～わたしたちができること～

グループA

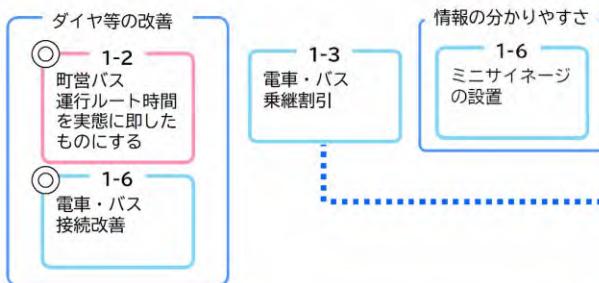


STEP1
テーマ

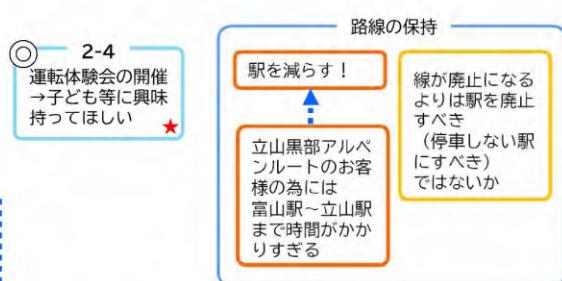
電車やバスの重要な施策を考えよう！

グループB

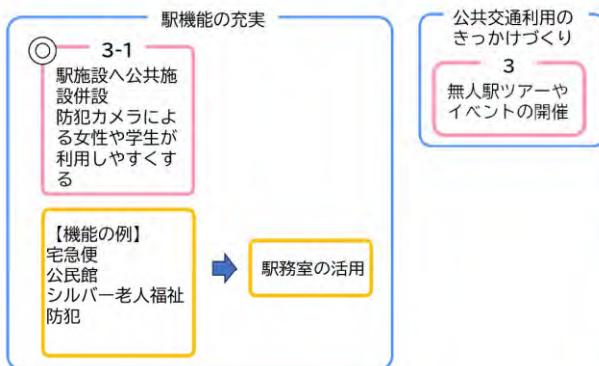
方向性1 「暮らし」や「交流」を支える公共交通



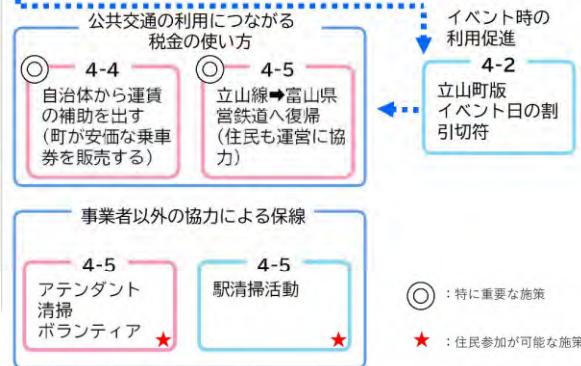
方向性2 「効率的」「持続的」に運営される公共交通



方向性3 「まちづくり」とともに活性化する公共交通



方向性4 「わたしたち」が育てる公共交通



◎：特に重要な施策
★：住民参加が可能な施策

STEP2
テーマ

住民主体の事業をつくろう！～わたしたちができること～

グループB

★わたしたちの事業のタイトル

子どもたちに鉄道を知ってもらおう！

イチオシ事業！

★事業概要

6W2H	アイディア	まとめ
When : いつ	10月14日(鉄道の日)	まとめを最後に記入！ 土日、鉄道の日（子供がイベントに参加できる日）
Where : どこで	稻荷町駅 南富山駅 車庫機能 城川原駅（稻荷町駅） 運転体験 五百石駅 みらいば 最寄り駅	
Who : 誰が	事業者企画 学校 自治体(町) 自治会(町内) PR・企画に協力	企画：事業者+参加する団体→より魅力あるイベントの開催の提案が可能 PR：学校 自治体 自治会 等 多方面の団体
Whom : 誰に	小中高大學生 園児 沿線住者 利用者	
What : 何を	運転体験 施設見学 秘境ツアー 連転士になるための検査体験 旧施設への訪問 昔の駅への訪問 ヘッドマークのデザイン体験 公共交通の乗り方講座	
Why : なぜ	鉄道に興味をもってもらいたい 乗り方を知ってもらう	鉄道に興味を持ってもらう
How : どのように		
How much : いくらで		
その他		

6-2 パブリックコメント説明会

(1) 開催概要

公共交通に関心のない町民なども含め、広く地域公共交通計画（素案）のパブリックコメントへの参加機会を創出するとともに、より多くの町民へ周知することで当該計画内容への理解を深めることを目的とし、イベントに出展しました。

項目	
タイトル	出張★交通パブコメ in フードフェス
日 時	令和7年11月29日（土）10時～15時
参加者数	聴講者約180人（うち来場者アンケート回答者62人、意見投稿者1人）
場 所	たてやまグルメ・フードフェス2025会場（アカリエホール内）
展示・配布	<ul style="list-style-type: none">・計画概要パネルの展示・計画（素案）概要、計画（素案）冊子の配付・計画（素案）説明の聴講又は意見の投稿若しくはアンケートの回答を頂いた方に、風船、付箋紙等のノベルティを配布



出張★交通パブコメブースの様子

(2) 来場者アンケート結果 (n=62) ※集計は無回答を除く

■回答者の属性

来場者は、子育て世代である30~40歳代が多く、交通手段は車がほとんどとなっています。

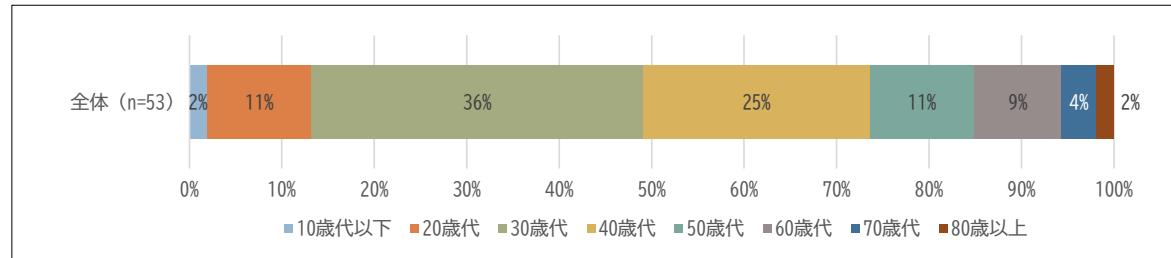


図 年齢

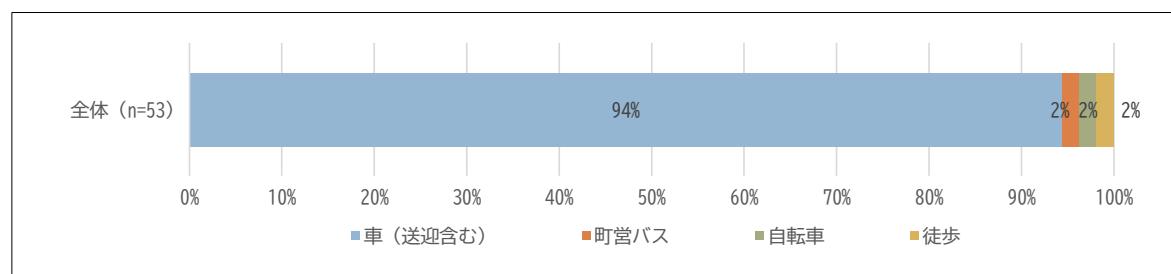


図 主な交通手段

■本催物の満足度

出張★交通パブコメベースの満足度は、「満足」「やや満足」の合計が約9割であり、ほとんどを占めています。

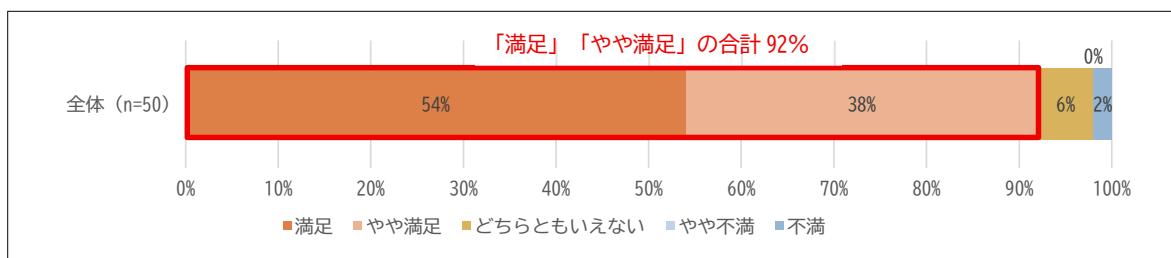


図 本催物の満足度

■交通計画の評価

基本理念、基本方針の評価は、いずれも「非常に良い」「良い」がほとんどを占めています。

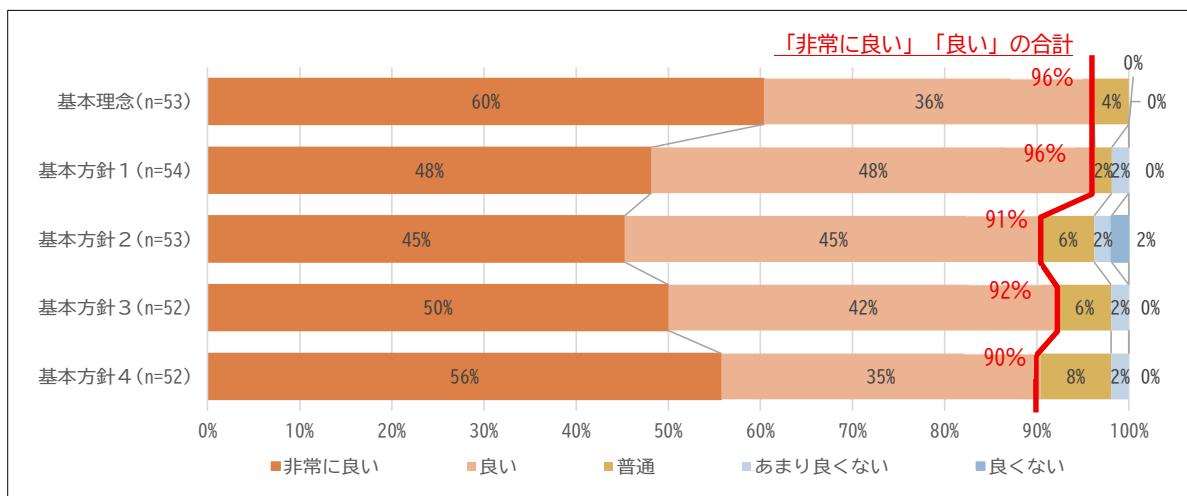


図 計画の評価

■計画案の良い理由・良くない理由、その他自由意見

※交通手段の記載のない回答は「車」利用者。複数意見は、はじめに記載された意見で分類。

項目	意見
【計画や催し物の感想】	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を家族と一緒に考えるきっかけになって良かったです。（30代） わかりやすく表（パネル）を見ながら解説を受けました。母も夫も電車での生活なので、地鉄の不安なニュースの中、前向きな取組を聞いて安心しました。（40代） とても分かりやすかった。立山町で生活していく中で、もっと生活しやすく、子育てしやすくなればと思うので、今回いろんな取組が行われていることを知れてよかったです。（40代） せっかく可愛いデザインの町営バスなのに、乗ることがないと思っていたので、普段のお出かけやチケット購入がしやすくなるように、既存の乗り物を活用することが大事で、それが叶う計画だと思いました。（30代） 子供が、電車が好きでよく見に行ったり、乗ったりしているので、イベントも大好きなので良いです。（30代） 解説員が優しく説明してくださったことです。（80代） わかりやすかったです。（50代）
【基本理念・考え方】	<ul style="list-style-type: none"> 立山町にとって「ちょうどいい」公共交通は、よい理念だと思います。（30代） ただバスの数を増やすのではなく、住民にとって「ちょうどいい」を知っていくことで、エコにもつながっていて良いと感じました。（20代） 自分ごととして育てるところがよいです。（40代） 「わたしたちが育てる公共交通」という考えが良かったです。（40代） 利用者を増やすためにも、利用する人自身が自分の問題として考え、関わるきっかけとなる良い計画だと思います。（40代） 高齢社会が進んでいくため、変わっていかねばならないと思います。（30代） 子供からお年寄りまで用途は違っても交通手段として公共交通機関は必須でみんなのために何かしらのアクションを考えもらっていることに感謝です。（40代） 車を持たない方、体の不自由な方、学生さん達が利用できればよいです。（40代） 車の利用を減らす方向に行けばよいと思うため良いです。立山線の利用者を多くすることについて本気で考えることが大事だと思います。（60代） 住民のことを考えた計画になっています。（30代） 高齢社会の今、マイカーよりも公共交通の重要性を再認識して、子供から老人までが利用する交通政策が重要となります。（60代） 車利用の中で電車を利用して混雑が緩和されるのがよいと思います。（50代）
【基本方針1】 バス再編、公共交通ネットワークの改善	<ul style="list-style-type: none"> 暮らしや交流又は高齢者にやさしい町として、頻繁に公共交通を利用していただければ嬉しいです。（60代） スーパーの開店に合わせたバスの運行。お友達同士で約束して乗り、買い物できます。（30代） 高齢者向けの交通手段や定期券などを活用した地域社会への貢献ができています。（40代） 今のバスルートは山の中を通っており使いにくい。本当は町中に行きやすいバスがあるとよいです。（70代） バスネットワーク、パークアンドライド、きっかけ創出は、高齢化社会に向けて重要です。（30代） バスの定期券があると、子供が高校生になったときに助かるし、祖母の買い物に町営バスがあると助かります。（30代） 富山市からのバス路線の乗り換えが不便に感じていたので、そこが良くなれば、バス利用がしやすいと感じたため、良いと思いました。（30代） 町営バスの再編よろしくお願いします。（20代、徒歩） 自宅から富山駅まで車で30分、電車だと40分かかります。電車より車で行く方が早いことも、地鉄離れの原因、寺田で乗り換えて、滑川方面に行くのも接続が悪くて結局車になることもあります。是非、改善して乗りやすい選ばれる地鉄にしてください。応援しています。（40代） 立山町は、移動手段が少なくお年寄りがいつも困っています。お出かけ、買い物に行きやすい環境づくりをしてほしいです。（40代） 町営バス、ルートの見直し。（年齢無記入） 年を取つてからの買い物や移動が不安です。病院などは地域で日時を決めてバスが出るなど工夫があると嬉しいです。（年齢無記入） 乗合の電車や、バス路線ではないところに住む高齢者向けの小さなバスがあれば良いです。アプリではなく電話で受け付けて来てくれる方が良いかもしれません。（年齢無記入） 芦嶺寺線は、通学利用がメインなので、朝夕の運行に重点を置いた1日5~6便の運行にするはどうでしょうか。町内移動は少ないので、観光客にフォーカスした運行にすべきではないでしょうか。ナビオ跡地に何かほしいです。一夜泊のバスは地鉄ではなく町のスクールバスで運行すべき。地鉄バスで中央病院にいきたいです。地鉄本線は滑川まで良いのではないのでしょうか。（年齢無記入）

	<ul style="list-style-type: none"> ・私ももうすぐ免許返納時期で、交通の足が不便になるのが目の前に来ています。<u>自由に出かけられる</u>ように、便利な生活ができるように叶えてください。朝や午後の時間帯でも楽に乗れれば良いと思います。（年齢無記入） ・本当に使いたい人が使える公共交通になるといいなと思います。富山の公共交通は、目的地への移動の選択肢が1つしかないです。効率化する等、<u>自由度の高い交通</u>にしてほしいです。（年齢無記入） ・富山市から立山町への<u>バスネットワークの充実</u>。（50代）
【基本方針2】 公共交通存続支援	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>立山駅、立山線の存続</u>に力を入れてほしいです。（30代） ・支援があることで、金銭的に<u>利用者負担が減る</u>ので良いと思います。（30代）
【基本方針3】 まちづくり全般	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>町の活性化</u>には必要なことだと考えます。（30代） ・公共交通機関がなくなると人口も減る原因にもなるし、<u>活性化しなくなる</u>ので良いと感じました。（30代） ・年を取ってからも<u>子供たちに頼ることなく住めるまち</u>であってほしい。子供が喜んでいて良かったです。（30代） ・移動する事は生活すること、助け合いをしながら<u>地域が賑わっていくこと</u>が、町のためになると思いました。地鉄立山線を残してください。もっとこのような機会（催物）が増えたら嬉しいです。（40代） ・<u>まちづくりも含めいろいろな対策</u>を考えられており、とても良いと思いました。地鉄電車の乗り方がわからない方がおられるので、対策があれば良い。電車に自転車も一緒に乗れるのが、良いところだなと思います。（60代） ・今回職員さんにお話しを伺い、いろんなことに取り組んでおられ、<u>立山町、五百石商店街を盛り上げ</u>ていただきたいです。また、公共交通も利用する年齢となるので、不便のないように老後も利用したく、よろしくお願ひいたします。（年齢無記入） ・（計画は）このままでよいです。<u>もっと立山町が発展</u>してほしいです。（年齢無記入） ・まちづくりとして町内のお客様が少なく、お店も閉まっており<u>活気がない</u>です。近隣市町のように街中でイベント・ワークショップを開いていけばよいです。（60代）
駅周辺 まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・五百石駅の複合化、パーク＆ライドなど、<u>多世代の人が集まりやすく良い</u>と感じました。（30代） ・来年から電車やバスを使うので、<u>駅周辺が豊かになる</u>のが嬉しいから。時間通りに来てくれるのが良いから。（10代、自転車） ・仕事でたまに富山駅を利用するがあるので、立山町内の地鉄駅の<u>パーク＆ライド</u>がもっと充実したらよいと思います。（30代） ・<u>最寄駅の駐車場が無料</u>で使えること。片道運賃が無料になること。（20代） ・駅に<u>カフェやくつろぎスペースの確保</u>。（50代）
観光 まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・my route などで家族バス8時間券などがあるとよいです。（40代）
【基本方針4】 交通教育	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>教育の場で鉄道利用</u>や町の課題について触れていく機会を作ることはとてもよいと思います。（20代） ・高校生は車での送り迎えがメインになっており、公共交通を使っていないません。自分の子供には<u>若いうちから公共交通に乗る練習</u>をさせています。計画でもそんな取組があるとよいです。（年齢無記入） ・限られた人材で交通を回すことは必要です。学生が少ないため、雄山と中央農を総合的能力教育とできれば定員も増え、学生も増えます。専門学校の設置。アプリを使ったバスの希望者運行、<u>温泉と交通をコラボしたイベント、バスラッピング</u>に立山町のお店の広告（QR付）割引などが受けられます。（50代）
参画、イベント との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通をなくさないためにも、<u>何かできることがあれば貢献したい</u>です。（50代） ・自分も立山町に住んで<u>将来的には公共交通機関を利用したい</u>です。（30代） ・<u>イベント</u>がもっと増えてほしいです。バスがもっと使いやすくなるとよいです。（30代） ・<u>イベントに合わせた交通機関の導入</u>や通学定期半額がいいなと思いました。（30代） ・利用するためには、日頃使って良かったと思うような存在であってほしいし、<u>イベントだけで利用者が増える</u>とは思えません。<u>遠足の移動手段や魅力ある路線づくり</u>も考えられたら良いと思います。（50代） ・富山市と共同で<u>乗り放題イベント</u>を実施。（50代）