

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

1 会議の概要

- (1) 日 時 令和7年8月5日（火） 13時50分～15時20分
- (2) 出席者 交通WG構成員 10人
- (3) 議 事
 - 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（数値目標含む）、評価・検証等について

2 主な意見

- (1) 立山町の公共交通の課題、施策、取組の方向性等について

- ・鉄道事業者からは、子供を対象とした体験イベントや定期券に対する要望、バス事業者からは、現場実態の反映要望や運行体系見直し事業の経過に関する発言があった。
- ・タクシー事業者からは、観光需要へのバス対応、午前への業務集中の課題、資格取得などについての意見があった。

発言者	意見概要
鉄道事業者	・将来の種まきを目的とした「<u>子供への運転手体験</u>」を施策に盛り込んでほしい。<u>1-5 定期券の改善（たてポ連携）</u>は、過去に町から断られた経緯があるため、<u>町を中心に検討</u>してほしい。
バス事業者	・関係機関の協力の下、<u>運転手不足を解消</u>するために様々な施策を進めている。応募は増えていかない現状にあるが、日々工夫・改善をしていきたい。また、<u>利用者増加のための施策</u>についても、様々な角度から検討・検証していきたい。 ・町営バスについては、<u>運行主体の意見や現場の実態も吸い上げた上で</u>、ダイヤを作成いただきたい。隣接する市町村にある駅が近い地区も現にあり、芦峯寺線については、観光客を対象に加え、立山駅と芦峯寺を結ぶような柔軟な考え方ができるとよい。公共交通は、住民の利便性に加え、アルペンルートを訪れる<u>観光客の利便性向上</u>にも役立つとよい。 ・町営バスでは、事業者の意見等も踏まえつつ、鉄道やスーパーとの接続を工夫しているが、ダイヤ改正前後は「使いやすい」「使いにくい」という両方の意見を頂いている。立山町では、<u>定時定路線の運行体系を根本的に見直し</u>している最中であり、住民が運転手として協力する形態も含め検討しているが、<u>バス事業者やタクシー事業者の協力は必須</u>であると考えている。町民お気軽バスやたてポなどの共通利用については、町民の利便性が向上するよう、模索していきたい。
タクシー事業者	・<u>立山駅や称名滝でのタクシー業務</u>は、時間や料金、待機要員の人件費などの問題があり<u>手の打ちようがない</u>。またタクシー需要は、午前に集中し午後は閑散としているため、正社員ではない<u>パート運転手を雇いたい</u>考えを持っている。現時点で「たてポ」は現金チャージができないが、これから徐々に取組を進めていく予定。 ・登山など観光客のためにタクシーを運行してしまうとまちなかの仕事は一切で

	きなくなる。朝一の登山客を含め、<u>観光客に合ったバスダイヤ</u>となると良い。早朝や深夜の配車依頼への対応は、立山町を本拠地とする会社に頑張っていたきたい。
介護 タクシー 事業者	・介護タクシーは、<u>二種免許と介護資格</u>が必要であり、応募があってもハードルの高さに尻込みされる場合が多い。また、<u>病院の受診時間への運行は集中し</u>、受けきれないことが課題。介護保険制度上の厳格化されたルールに基づく乗降介助については、需要があっても数をこなせない現状があり、<u>今後は制度改正も検討いただきたい</u>。ここ最近、<u>利用者の貧困化</u>を肌で感じており、タクシー利用を金銭面で控えている方が非常に多いのかなと感じている。
行政	・旅客自動車運送事業者の<u>人材確保事業</u>を毎年実施している。<u>住民参加型の交通事業</u>も実施しているが、本日ご出席の<u>事業者と競合する部分</u>も出てくるため、よく話し合いをして実施していただきたい。また<u>福祉や通学との連携</u>についても配慮いただきたい。

(2) 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(数値目標含む)、評価・検証等について

・現状のサービスレベルや目標・指標については、鉄道及びバス事業者からは、現状が限界点に近い、厳しいレベル、サービス維持には運転手の確保が必要ななどの意見があった。タクシー事業者からは、配車要請への対応率や、観光のサービスレベルについての意見があった。 ・評価検証については、加工データの提供や、手段が目的とならない配慮について意見があった。
--

発言者	意見概要
鉄道 事業者	・サービスレベルについては、当社では<u>1時間に1本以上</u>の運行がある交通が公共交通であるとの認識である。利用者の方の声との間に乖離はあるものの、収支を考えると、<u>現状のプラスアルファが提供できる限界</u>に近い。評価に当たっては、収支率のみではなく、<u>社会への影響</u>も検討してほしい。進捗管理に関しては、加工データの提供が必要な場合は少ない方がありがたい。
バス 事業者	・幹線バスとしては、サービスレベルは<u>1時間に1本、朝夕を増便した運行体制を維持</u>したいが、運転手不足はそれを危うくするため確保に努めたい。モニタリングについては、事務作業という<u>手段が目的とならないような視点</u>をもって検討してほしい。 ・サービスレベルは、<u>町営バスを増便する場合には、運転手を確保する必要がある</u>、逆に町の負担が増える恐れがある。また、タクシーは<u>配車要請への対応率</u>が一つの考え方になると思われる。夜間のタクシー運行は、長時間の貸切バス運行後の勤務となるため難しい面がある。いずれの交通モードでも必ず運転手が必要であり、<u>運転手の確保・育成がどの会社でも問題</u>となっている。 ・町営バスのサービスレベルの現状は、資料のとおりであり<u>非常に厳しいレベル</u>となっている。指標については、1日の乗降者数とすることもあり得るが、タクシー会社では計測できないため、設定が難しい。進捗管理については、<u>民間事業者の意見を尊重</u>した上で詳細を決めてほしい。細い道への運行

	に関しては、バス停位置も含め、定時定路線の体系見直しの中で検討したい。
タクシー事業者	・ 利用者の立場を考えると、(鉄道やバスは) 5～10 分間隔の運行レベルが望ましいが、非常に難しい。町営バスは、運行開始からの利用率等を集計して初めてサービスレベルを検討できるのではないかと。その隙間を埋めることは、タクシーの役割である。町営バスはある程度大きな道路に運行を絞った方がよい。 ・ サービスレベルと経費は一体であり、立山線の廃止の話が出る前に運賃を観光客向けに限界まで値上げすべきではなかったのか。観光客向けのサービスについては、収支のバランスの上に成り立つサービスレベルで、それが最低ランクであっても残すべきである。この場合でも、鉄道とタクシーといった選択肢は残る。
介護タクシー事業者	・ 山間地の交通不便地域や高齢者がメインの公共交通の満足度をいかに改善するかが一つの指標になる。介護タクシーでは、利用者の要望にキャンセルなく運行できるかが目標になり得る。