

(参考資料)

協議会の意見と対応

水色は、第3回本会議欠席者、第4回本会議の意見 緑色は、第2回交通WG、第1回庁内WGの意見

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

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

	No. 59	本校の生徒は、40%が地鉄電車で通学しており、そのほかには自転車通学や自家用車での送迎がある。公共交通の利用は、学びの多い公共の場を経験する良い機会であることから、是非 <u>公共交通の利用を勧めたい</u> 。(第4回本会議、教育関係者)	○高校生の利用促進 ○高校生イベントボランティア参画	役割・責任
役割・責任、公共交通網	No. 60	交通事業者の役割には車両の整備や運転手の人員確保があるが、 <u>沿線の樹木の枝や雑草の維持管理</u> はどうしていくべきかと感じている。また、 <u>送迎で通う小中学生</u> を、公共交通の利用につなげるための働き掛けを考える必要がある。(第4回本会議、町(教育))	○線路沿線管理の役割分担 ○学校送迎への対応	役割・責任
	No. 61	<u>受益者</u> という考えは珍しく、納得する部分である。(第4回本会議、町)	○受益者の役割・責任	役割・責任 施策4-4
	No. 62	不足する <u>葉の交通であるタクシーやデマンド交通</u> も検討し、幹・枝・葉が繋がり、利用しやすい公共交通になるとよい。(第4回本会議、県)	○葉の交通の強化	施策2-3
	No. 63	地鉄電車に対して <u>税金を投入する場合</u> には住民との合意が必要であり、 <u>限界線を設定</u> しておく必要がある。(第4回本会議、利用者)	○行政と交通事業者の役割分担	役割・責任
	No. 64	当協会で行う <u>E-BIKEの貸出し</u> は、点在する観光地へのアクセス性を高めるために実施している。今後この手段も含め、町内全域のアクセスを確保したいと考えている。(第4回本会議、観光団体)	○自転車事業の役割	役割・責任
	No. 65	鉄道を利用する人の移動を <u>タクシーとバスで補完</u> する対策があってもよい。(第4回本会議、バス事業者)	○交通体系再編	役割・責任
	No. 66	五百石から岩峠寺までは、民家があり往来もあるため地域交通として必要な区間であり、これまで同様主体的に事業を行う必要があると考えている。一方、 <u>岩峠寺から立山までは観光アクセスという役割が大きく、鉄道線を廃止</u> する方向性で今後取り組んでいく。この区間の線路やその周辺は、管理するには非常に厳しい自然環境である。そして、採算の合わない鉄道輸送サービスを含めた全てを民間企業である地鉄に任せるとすれば、その全てに対応できないこともご理解いただきたい。民間事業者である地鉄が役割・責任を果たせる事業やサービスレベルの上に成り立つ「 <u>公共性の高い事業</u> 」は、 <u>立山町を中心とする公共で果たす役割・責任</u> と捉えてほしい。(第4回本会議、鉄道事業者)	○交通事業者と行政の役割	役割・責任
	No. 67	公共交通という課題に対し、民間事業者の既存の移動手段があるとすれば <u>共同運営</u> を考えていくべきではないか。(第4回本会議、監査委員)	○官と民の共同運営	役割・責任
	No. 99	<u>早朝や深夜の配車依頼</u> への対応は、 <u>立山町を本拠地とする会社</u> に頑張ってもらいたい。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○早朝・深夜のタクシー運行	役割・責任
	No. 100	<u>夜間のタクシー運行</u> は、長時間の貸切バス運行後の勤務となるため <u>難しい面</u> 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。(第2回交通WG、バス事業者)	○深夜のタクシー運行 ○運転手の確保	役割・責任
施策全般	No. 101	昨年度末に策定した立地適正化計画に基づき、今後、町中心部に人を誘導することで、公共交通の利用促進につなげていきたい。また、同じく改定した都市計画マスタープラン上の <u>地域生活振興拠点には、3駅を位置付けている</u> 。いずれも学校が近接している場所であり、こうした場所にも宅地造成を誘導していきたい。近年は <u>公共交通機関の有無を気にせずに居住地を選ぶ</u> 方が一定いるが、その部分は <u>大事なポイント</u> であると思っている。原則、新たな道路はつくらず、町中心部の歩道の拡幅等により公共交通利用につながる歩行者にやさしい道づくりを行っている。(第1回庁内WG、建設課)	○まちづくりと公共交通ネットワークの役割	役割・責任
	No. 68	施策は、現場も含めた様々な方の想いを汲み取り、 <u>実務的にも着実に進められるような方向や表現</u> に変更・絞り込みを行っていく必要がある。(第4回本会議、町)	○施策の着実性確保	施策全般
	No. 69	施策の体系として非常にまとまっており、網羅されている印象である。施策に落とし込んでいく際に「 <u>立山町らしさ</u> 」の出し方が求められている。五百石駅周辺が有するポテンシャル・強みも含め検討いただくとよい。(第4回本会議、県)	○立山町らしさ	施策全般

交通事業の持続性確保	No. 20	町のタクシー事業の規模は小さいため、活性化には <u>運転手等の増加</u> も必要である。(第3回本会議、タクシー事業者)	○運転手等の増強	施策 2-4
	No. 21	介護タクシー事業では <u>質の高い人材の確保</u> 等をしていかなければならないと思っている。(第1回交通WG、介護タクシー事業者)	○運転手の確保	施策 2-4
	No. 22	県は、 <u>人材確保に向けたPR、イベント開催</u> 等を通じ、イメージアップ策も行っている。(第1回交通WG、県)	○人材確保の取組	施策 2-4
	No. 23	運転手不足への対応策としては、運送業を身近に感じてもらう <u>イベントを開催</u> しているほか、二種免許の取得や採用活動に係る <u>宣伝費の補助</u> を実施予定である。(第1回交通WG、国)	○人材確保の取組	施策 2-4
	No. 24	施策としては <u>タクシー利用への補助</u> も考えられる。(第3回本会議、タクシー事業者)	○タクシー利用補助	施策 2-3
	No. 25	町の財政状況を考えると、 <u>公共交通にどこまで補助ができるか、残し活かす部分とそうでない部分を検討</u> する必要がある。(第3回本会議、観光団体)	○交通事業者への補助	役割・責任
	No. 26	<u>運転者の魅力発信のため、イベントを継続実施</u> している。悩みを相談しやすい環境をつくり、町などの取組を支援していきたい。(第3回本会議、国)	○運転者の魅力発信イベントの実施	施策 2-4
	No. 27	<u>事業者が普段働いている姿を間近で見る機会</u> もあると良い。(第3回本会議、国)	○交通事業見学会	施策 2-4
	No. 28	<u>県と立山線沿線自治体で富山地方鉄道に関する会議</u> を今まさに進めようとしているところ。町としてはあり方を早急に検討する必要があると考えている。(第3回本会議、町)	○鉄道の在り方検討	施策 2-10
	No. 70	最重要課題は立山町の将来的な住民の高齢化を見据えた <u>持続可能な公共交通サービスの維持</u> である。 <u>住民の利用増、事業者の負担軽減</u> に向けた取組を連携して進めることが望まれる。(第3回本会議、バス事業者)	○利用者増加 ○事業者負担の軽減	施策 2-7～10 施策 4-1～3
	No. 71	方向性2(5)交通事業者の <u>経営環境の改善</u> の面では、DX化等を含め活用できる補助制度を提案したい。(4)運転士確保に向けた支援では <u>日本版ライドシェア</u> 等を国で進めるほか、 <u>職業として選ばれるような働き掛け</u> を行っている。また、今年度富山県内で開催する <u>お仕事体験会</u> 等のイベントを通じ、イメージアップの面で協力したい。(第4回本会議、国)	○経営環境の改善	施策 2-3～7
	No. 72	方向性2(5) <u>鉄道ファン体験ツアー</u> 等の受入れ環境整備への支援については、立山線に <u>昔あった芦峯寺駅や粟巣野駅</u> などの見所を含めると関心を持ってもらえると思う。(第4回本会議、利用者)	○鉄道ファン体験ツアー	施策 2-9
	No. 102	<u>タクシー需要は、午前集中</u> 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</u> を雇いたい考えを持っている。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○運転手の確保	施策 2-4
サービス改善	No. 103	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 <u>ハードルの高さ</u> に <u>尻込み</u> される場合が多い。(第2回交通WG、福祉タクシー事業者)	○資格取得への支援	施策 2-4
	No. 104	旅客自動車運送事業者の <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、本日まで出席の事業者と競合する部分も出てくるため、よく話し合いをして実施していただきたい。(第2回交通WG、国)	○人材確保	施策 2-6
	No. 29	利用者の立場からいえば利用者も我慢が必要であり、 <u>地鉄電車にはメリハリのあるダイヤ</u> を検討してほしい。(第3回本会議、利用者)	○鉄道ダイヤの見直し	施策 2-1
	No. 30	<u>利田地区</u> では会社や大型商業施設が増えているが、 <u>バスの便数が少なく対応が必要</u> 。(第3回本会議、交通安全団体)	○利田地区への対応	施策 1-2
		利田地区では、利用できる公共交通が近くにない。(第4回本会議、交通安全団体)		
		現在、企業を誘致できる土地がある <u>利田地区には、公共交通が不足</u> しているという課題があるため、バスの運行などを含めた課題の解決方法をあわせて考えていく必要がある。(第1回庁内WG、商工観光課)		
	No. 31	公共交通を移動手段としてだけでなく、 <u>生活を豊かにするツール</u> の一つとして組み込めないか。(第3回本会議、利用者)	○生活を豊かにするサービスの拡充	施策 1-2 施策 1-10 施策 3-1
	No. 32	町が運行するコミュニティバスは、ニーズをきめ細やかに把握し、町民にとって <u>最も利便性の高い路</u>	○交通体系の見直し	施策 1-2

		<u>線</u> を考えていく必要がある。(第3回本会議、町)		
サービス改善	No. 73	施策の提案として、町営バスの運行時刻の見直しや鉄道駅までの路線延伸、バス運休日のライドシェア等、振替交通手段の確保を提案する。 <u>電車へアテンダント</u> を導入して、子供や自動車運転が難しくなった高齢者も公共交通機関を気軽に利用できるようにする。(第3回本会議、利用者)	○町営バスの見直し ○鉄道アテンダントの導入	施策1-2 施策1-10
	No. 74	実態に合わせた <u>町営バスネットワークの再編</u> については、単に五百石から工業・商業振興拠点等への運行本数を増やすのではなく、 <u>越中三郷駅まで結ぶ</u> と流動が増えるように思う。広域行政のように <u>行政区をまとめたバスの運行</u> を検討できないか。一般住民の利用につながるよう <u>自治体が乗車券を購入・配布</u> すれば鉄道事業者への補助にもつながる。(第4回本会議、利用者)	○町営バスの見直し ○広域行政でのバス運行 ○バス乗車券配布	施策1-2 施策4-2
	No. 75	また、車に乗れない高齢者の足の確保や駅間、商業や事業所へのアクセス確保に向け、 <u>町営バスをどのように整備していくかが公共交通活性化のポイント</u> である。(第4回本会議、監査委員)	○町営バスの見直し	施策1-2 施策2-1
	No. 76	高校としては、 <u>通学時間帯(登校時、下校時)の電車、バスの便の確保</u> をしてほしい。今後も、必要に応じて、高校生にアンケート等を実施してほしい。(第3回本会議、教育関係者)	○通学ダイヤの確保	施策1-1
	No. 77	公共交通を面(エリア)としてカバーするには、 <u>タクシーの活用</u> が望ましい。月定額で予約や運行状況をネット把握できる仕組みを提案したい。(第3回本会議、利用者)	○タクシーの活用	施策2-3
	No. 78	新しいベンチが設置された役場前の <u>バス待合場所</u> をもう少し広げられないか。(第4回本会議、交通安全団体)	○待合施設の改善	施策1-8
	No. 79	方向性1のバスネットワークや公共交通全体の共通バス導入の施策は非常に良いが、鉄道からバスへの <u>乗り継ぎの利便性</u> についても考えていく必要がある。(第4回本会議、バス事業者)	○接続性の向上	施策1-2 施策1-4
	No. 105	1-5 <u>定期券の改善</u> (たてポ連携)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。(第2回交通WG、鉄道事業者)	○定期券の改善	施策1-5
	No. 106	町営バスについては、 <u>運行主体の意見や現場の実態</u> も吸い上げた上で、 <u>ダイヤを作成</u> いただきたい。(第2回交通WG、バス事業者)	○ダイヤの改善	施策1-2
	No. 107	現時点で「 <u>たてポ</u> 」は現金チャージができないが、 <u>これから徐々に取組を進めていく予定</u> 。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○たてポとの連携	施策1-5
	No. 108	町営バスでは、事業者の意見等も踏まえつつ、鉄道やスーパーとの接続を工夫しているが、ダイヤ改正前後は「使いやすい」「使いにくい」という両方の意見を頂いている。立山町では、 <u>定時定路線の運行体系を根本的に見直している最中</u> 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。 <u>町民お気軽バスやたてポなどの共通利用</u> については、町民の利便性が向上するよう、模索していきたい。(第2回交通WG、町)	○町営バス再編 ○定期券の改善	施策1-2 施策1-5
	No. 109	医師会の方に聞いてみたところ、高齢化が進む中、自力で受診できない方が多くなっていることから、 <u>病院等の近くにバス停を設けてほしい</u> のご意見があった。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○町営バス再編 ○バス停位置の改善	施策1-2 施策1-8
	No. 110	<u>交通ポイント付与事業</u> の用途で最も多いものは、タクシー利用である。一方で、2か月ごとに未使用分は失効する制度設計となっており、この点には疑問の声も寄せられている。公共交通利用促進につながることから、この <u>対象者の範囲を拡大することについては、予算の確保という課題はあるものの、検討の余地はある</u> と考える。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○たてポとの連携	施策1-5
	No. 111	町営バスは、利用者は減少傾向にある一方で、 <u>委託金額が増加傾向</u> にある。こうした中で、 <u>芦峯寺線は今年度から地元への運行に移行</u> した。ダイヤ改正では、これまでの五百石駅を中心とした設定の考え方を一部変更し、買い物利用を考慮したものとしたが賛否両論がある状況である。今年度は、 <u>デマンド等の導入可能性を含めた町営バスの見直し業務</u> を行っており、この中で、 <u>スクールバス、福祉バス等との連携可能性</u> や、 <u>地鉄駅を中心とした運行の可能性</u> についても検討していきたいと考えている。また、今年の地鉄のダイヤ改正に伴い、今冬には、交通空白となる時間が一部地域で発生する見通しであるが、この部分への対応についても検討していきたい。利用促進策として現在取り組む <u>立山町民お気軽バス</u> については、富山市への移動時などでは <u>使いにくい部分があるので解消したい</u> と考えているが、ここはな	○町営バス再編 ○定期券の改善 ○住民の運営への参画 ○スクールバス、福祉バスとの連携	施策1-2 施策1-5 施策4-5

		なかなか難しい。(第1回庁内WG、住民課)		
駅まちづくり・観光まちづくり	No. 33	駅舎の魅力づくり を検討してほしい。(第3回本会議、交通安全団体)	○駅舎の魅力づくり	施策 3-1
	No. 34	パークアンドライド 等の可能性や、観光ニーズへの対応など社会の変化を捉えつつ、県や他市町村と連携し公共交通を支えていけるよう努めたい。(第3回本会議、町)	○パークアンドライド等の検討	施策 1-7 施策 3-2
	No. 35	割引券や送迎スペースの設置など、 地鉄電車に乗り、できるだけ車を使わないような地域づくり をしていく必要がある。(第3回本会議、利用者)	○車を使わない地域づくり	施策 1-7 施策 3-1～2 施策 4-2
	No. 36	県としては、 駅を中心としたまちづくりへの県民参画 の面で取り組む余地があると考えている。駅のハード整備に合わせてイベントを実施し、県民や町民を巻き込み、まちづくりと一体となって取り組むことが公共交通の活性化につながることから、 ハード整備やイベント開催時には県の支援制度 を活用してほしい。(第1回交通WG、県)	○駅中心のまちづくり	施策 3-1 施策 3-2
	No. 80	無人駅を行政主導で町営バスやライドシェアの「 交通拠点 」化や、テナント・宅配便取次所・公民館・デイサービス・地域の学童生徒の居場所とするなど「 人の交流の場 」として再生する。 榎町一下段駅の移転又は統合に合わせ、学校、住宅地、商業施設への至便の距離に公共施設併設の統合駅建設の検討を提案する。鉄道沿線イベントや鉄道を利用したイベントとの連携・創出を提案する。 (第3回本会議、利用者)	○駅中心のまちづくり	施策 3-1～2
	No. 81	今後策定される立山町の地域公共交通計画等についても、 駅や公共交通を中心としたまちづくり と連携した地域交通ネットワークの実現を目指す 富山県地域交通戦略と整合 を図り、議論を進めていただきたい。(第3回本会議、県)	○駅中心のまちづくり ○県計画との整合	施策 3-1～2
	No. 82	鉄道事業者への実質的な運賃補助につながることから、回数券を地域に配布し 気軽に乗車できる機会 を作ってはどうか。また、駅と公共施設、店舗、各種窓口との複合化により、昔のような 賑わいや交通拠点 として再生させられるとよい。(第4回本会議、利用者)	○駅中心のまちづくり	施策 3-1 施策 4-2
	No. 83	地鉄電車沿線は風景などの面で良い環境だと感じる一方、駅はとても寂しいと感じることから、立山が見える場所で停車時間を設け、 立山と写真撮影 をしたり、 駅で農産物を販売 したりできるとよい。(第4回本会議、交通安全団体)	○駅中心のまちづくり	施策 3-1
	No. 84	富山市へ自家用車で移動 する場合、 渋滞が発生する懸念がある ため、これを踏まえた公共交通へのシフトを検討する必要がある。この前提としては、地鉄各駅の駐車場の確保状況も考慮する必要がある。五百石地区には スーパーがない ため、自家用車を持たない方に配慮した枝、葉の交通を考える必要がある。東谷地区では農業関係の補助金を活用し、企業と連携したリース車両での実証運行を行うとのことであり、朝日町での 好事例 も聞いている。こうした取組のいいとこどりも必要ではないか。(第4回本会議、利用者)	○通勤時渋滞への対応 ○買い物需要への対応 ○事例の活用	施策 1-2 施策 1-9 施策 3-2
	No. 85	町民の多くは 富山市へ通勤 しており、町内の駅近くに無料駐車場があれば電車を利用したい方は多い。運行本数が多い本線で駐車場にできる土地があるのは越中三郷駅であり、検討の余地はないか。(第4回本会議、観光団体)	○通勤需要への対応	施策 3-2
	No. 112	芦峯寺線については、観光客を対象に加え、立山駅と芦峯寺を結ぶ ような柔軟な考え方ができるとよい。公共交通は、住民の利便性に加え、アルペンルートを訪れる観光客の利便性向上にも役立つとよい。(第2回交通WG、バス事業者)	○観光2次交通の導入	施策 3-3
	No. 113	立山駅や称名滝でのタクシー業務 は、時間や料金、待機要員の人件費などの 問題があり 手の打ちようがない。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○タクシーによる観光対応	施策 3-3

	No. 114	登山など観光客のためにタクシーを運行してしまうとまちなかの仕事が一切できなくなる。朝一の登山客を含め、 <u>観光客に合ったバスダイヤ</u> となると良い。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○観光2次交通の導入	施策3-3
駅まちづくり・観光まちづくり	No. 115	立山黒部アルペンルートとその周辺を結ぶ公共交通は、特に町営バスが運休となる日曜日には不十分であるとの声を聴く。また、富山地方鉄道立山線から降りた後の <u>2次交通も不足</u> しており、デマンド交通などがあればといった声もある。町や観光協会は、 <u>2次交通としてE-BIKEや電動キックボードを整備しているが、いずれも利用できる方が限られる</u> 点が課題となっている。(第1回庁内WG、商工観光課)	○観光2次交通の導入	施策3-3
ターゲット、需要創出・対応	No. 37	近年は、通学での家族送迎も多く、意識を変えて公共交通を利用するには相当ハードルが高いと感じている。公共交通の活性化には、公共交通サービスの充実が必須であり、簡単には利用者は増加しないため、現状と将来を見据え、 <u>ターゲット</u> を絞り込み、それに合った取組から進めるべきである。(第3回本会議、町(教育))	○ターゲット設定	目標 施策1-2 施策1-5
	No. 38	<u>ターゲットの設定</u> については、日常利用の視点に加え、移住・定住ほか多様な視点からも検討し、関係者の方々と意見をすり合わせていくと良い。(第3回本会議、国)	○ターゲット設定	目標 施策1-2 施策1-5
	No. 39	今後は <u>公共交通の需要</u> そのものを増やしていくことが重要だと思う。(第1回交通WG、県)	○需要創出	施策3-1
	No. 116	<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。(第2回交通WG、バス事業者)	○需要創出	施策全般
	No. 117	<u>病院の受診時間への運行は集中</u> し、受けきれないことが課題。介護保険制度上の厳格化されたルールに基づく乗降介助については、 <u>需要があっても数をこなせない現状</u> があり、今後は <u>制度改正も検討</u> いただきたい。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。(第2回交通WG、福祉タクシー事業者)	○需要への対応 ○外出需要と貧困問題への対応	施策2-3 施策4-1
	No. 118	<u>誘致した企業の社員の通勤手段</u> 等を自家用車から公共交通に切り替えることを促す助成等の取組については、検討できると思う。また、企業の方の話を聞いていると、まだまだ <u>公共交通利用に向けた意識付けの取組については、アプローチできる余地</u> があると思う。(第1回庁内WG、商工観光課)	○誘致企業の転換需要への対応	施策4-1
	No. 119	<u>買い物バス</u> は廃止となったが、現在は <u>町営バスでその需要をカバー</u> できている。(第1回庁内WG、商工観光課)	○買い物需要への対応	施策1-2
	No. 120	町立小学校の適正規模・適正配置推進計画の中でも、通学手段の確保は検討事項となっている。また現在、一部の学校では <u>プールの授業</u> を常願寺ハイツで行っており、その移動手段として、 <u>スクールバスを活用</u> している。現在のところ希望する学校数が少ないため、影響が出ていないが、 <u>今後これが増えた場合にどこまで対応できるのか不安がある</u> 。(第1回庁内WG、教育委員会)	○学校授業の移動需要への対応	施策1-2 施策2-2
	No. 121	障害者手帳をお持ちの方で、公共交通を利用される方は多くない。たてぽを付与する <u>障害者の外出支援事業の実績によれば、タクシー利用が2割</u> と最も多い用途である。こうした点からも、障害者にやさしい公共交通といった面で、タクシー事業者には是非今後も存続してほしいと思う。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○障害者の通院需要	施策2-3～6
住民参加	No. 40	公共交通の赤字を改善するには町民の意識を変えることが必要だが、事業者や役場のみが頑張っても困難である。これからは、 <u>皆で地域での共存の方法を考えていく</u> ことが大事である。(第3回本会議、観光団体)	○意見交換会	施策4-5
	No. 41	<u>WS等での意見の吸い上げ</u> は是非続けてほしい。(第3回本会議、国)	○意見交換会	施策4-5
	No. 86	方向性4の交通事業に対する運営での参画については、 <u>住民でも柔軟に運転できるシステム</u> とすれば運転手確保に向けた支援につながる。(第4回本会議、利用者)	○交通事業への住民の参画	施策4-5
	No. 87	公共交通が利用者ニーズに合っていないため、 <u>普通免許で運行できる小型ワゴン等の仕組み</u> の導入を考えた方がよい。利用者ニーズに対応し、町民に <u>税金負担がかからないようなシステムを構築</u> してほしい。(第4回本会議、観光団体)	○住民の参画 ○財政負担が小さいシステムの構築	施策4-5

広報	No. 42	鉄道利用に価値を見いだせない方にこそ、様々な <u>メリットを伝えていく必要がある</u> と感じている。(第3回本会議、鉄道事業者)	○メリットの広報	施策 4-1～2
広報	No. 43	<u>学校では電車等を体験</u> できる機会がないが、子供には乗りたい気持ちがある。(第3回本会議、交通安全団体)	○乗車体験の機会づくり	施策 4-1～2
	No. 44	車内の <u>中吊り広告の活用</u> や <u>駅舎の魅力づくり</u> を検討してほしい。(第3回本会議、交通安全団体)	○広告の活用 ○駅舎の魅力づくり	施策 3-1 施策 4-3
	No. 45	<u>地元企業の協力</u> を得ながら、 <u>利用者の意識を高めること</u> や <u>イベントと連携</u> し少しずつ利用を増加させるなどの地道な取組を行っていくことが大事。また、帰りの電車代金を半額とするなどの割引を <u>メリットとして視覚化</u> した上で提示してはどうか。(第3回本会議、利用者)	○地元企業の協力による意識改革 ○イベントとの連携	施策 4-1～3
	No. 46	<u>情報発信の取組</u> としては、 <u>地元の学生</u> に参加いただくなど関わり合いをつくりながら行うやり方もある。国のシンポジウムは、関係者のつながりづくりも狙いの一つ。こうした場への参加についてもご検討いただきたい。(第3回本会議、国)	○学生と連携した情報発信	施策 4-5
	No. 88	公共交通がないと困る現実や自らの行動を考慮し、どうあるべきかを考えていただくための <u>働き掛けも必要</u> である。我慢してほしいとはいえずらいが、濃淡をつける時期にきていると思う。(第4回本会議、町)	○町民への働きかけ	施策 4-1
	No. 89	「わたしたち」が育てる公共交通という方向性がとてもよい。これに関し、利用者が関心を高められるよう、 <u>児童館で小中学生を対象に地鉄電車に関するイベント</u> を開催予定である。(第4回本会議、利用者)	○小中学生への情報発信	施策 4-2
	No. 122	将来の種まきを目的とした <u>「子供への運転手体験」</u> を施策に盛り込んでほしい。(第2回交通WG、鉄道事業者)	○子供MM	施策 4-1
	No. 123	<u>立山登山学習</u> では、昔は地鉄電車を利用していた学校もあったが、現在はほとんどなく、補助対象外である貸切バスで移動する学校もある。この部分は <u>補助制度をうまく活用</u> してもらえる余地があるのではないかと。(第1回庁内WG、教育委員会)	○子供MM ○学校との連携	施策 4-1
	No. 124	まちなかで行った過去の <u>イベントの経験から、駐車場不足による渋滞等への対策の一環</u> として、特典なども含めた <u>公共交通利用による来場促進の仕組みづくり</u> が必要と感じている。また、今後町でない一般の方々が行うイベントにも、こうした公共交通との連携を広げていくためには、 <u>相談窓口の体制づくり</u> や <u>連携事例の紹介</u> などを行っていくことが重要である。(第1回庁内WG、商工観光課)	○イベント割引 ○渋滞への対応 ○周知・広報 ○連携体制づくり	施策 4-2
	No. 125	電車については、町が行う <u>あーとれいんや沿線のスポット・風景を効果的に周知</u> できればより利用が増えるのではないかと感じた。また、高齢者が都合悪くなったときにはじめて公共交通利用にシフトするのではなく、 <u>早いうちから使えるような仕掛け</u> などができればよいと思う。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○周知・広報 ○免許返納MM	施策 4-1 施策 4-3
	No. 126	保育所児童の送迎バスも、一種の公共交通なのだと再認識した。今後は、安全確保に努めていかなければならないと思っている。 <u>保育所の子供たちに、「バス・電車の運転手はカッコいい」と思ってもらえるきっかけ</u> がたくさんあればよいのではないかと。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○子供MM	施策 4-1
	No. 137	最近、町営バスの <u>妊婦運賃無償化の取組についての周知</u> を始めたところ、良い反応を頂いている。今後は、バスを利用して行ける遊び場等についても、 <u>子育て世帯等に併せて案内</u> できればよいと感じており、こうした機会を通じて <u>公共交通に親しんでもらう</u> こともまた大事だと思う。	○周知・広報 ○福祉と連携したMM	
共創・連携	No. 47	交通機能は、一部の地域に集中させると片方で空白地帯ができる問題があるなど、その取扱いが難しい。これからは、インバウンド等の <u>観光面で検討</u> していく必要がある。(第3回本会議、住民ボランティア)	○観光との連携	施策 3-3～5
	No. 48	高齢者等外出支援サービス事業は、民間の介護タクシー利用者が増加している現状を踏まえ、今年度で役割を終えることとなった。一方で、 <u>福祉バス</u> は、大切な交通手段として今後も地域づくりにつながると考えている。町全域を網羅する広域性や無償という特性があり、今後も活用いただきたい。(第3回本会議、福祉団体)	○福祉との連携	施策 2-2
	No. 49	<u>スクールバスとコミュニティバスの両方のダイヤやルートを合理化</u> することで、運転手不足を解消できる可能性もあると思われるため、町でも検討してほしい。(第1回交通WG、バス事業者)	○スクールバスとの連携	施策 2-2

共創・連携	No. 50	町営バスとスクールバスを兼ね合わせた運行についても事業者と連携して考えていきたい。(第1回交通WG、バス事業者)	○スクールバスとの連携	施策2-2
	No. 51	スーパーや病院のバスとの連携や、朝日町ほか他都市事例を参考に検討してほしい。(第3回本会議、道路管理者)	○共創による連携	施策2-2 施策2-3
	No. 127	福祉や通学との連携についても配慮いただきたい。(第2回交通WG、国)	○共創による連携	施策2-2
	No. 128	病院バスの公共交通との統合可能性について、その意向を確認してみたが、現状は難しいとのことであった。(第1回庁内WG、健康福祉課)	○共創による連携	施策2-2
サービスレベル、目標・評価、進捗管理等	No. 90	地鉄電車と他の公共交通機関との接続面を工夫しないと、サービスレベル①でも、何も変わらない気がしている。(第4回本会議、利用者)	○接続性の向上	施策1-2
	No. 91	果たすべき役割の範囲が限られているため、目標設定については我々の立場ではなかなか申し上げられない。(第4回本会議、労働者団体)	—	—
	No. 92	絶対評価だけでなく、県内や全国レベルで比較できる目標・指標の設定も視野に入れていただきたい。(第4回本会議、町)	○相対評価	目標
	No. 93	立山町として、目指したい方向性を強く押せるメリハリをつけた目標があるとよい。(第4回本会議、県)	○目標のメリハリ	目標
	No. 94	先日の埼玉での陥没事故など、これまで安全が当たり前であった施設の老朽化が進んでおり、現在、国を挙げてこれらの延命に努力している。サービスレベルの維持は大変だが、必要不可欠である一方で、 <u>今後は水準を落とすことも考えていく必要がある</u> 。(第4回本会議、道路管理者)	○低いサービス水準の設定	施策1-9 サービスレベル
	No. 95	サービスレベルは運行本数だけではなく、使いやすさも考えてほしい。観光資源を生かしたバス運行や公共交通以外の面での収支改善なども検討できるのではないかと。(第4回本会議、バス事業者)	○使いやすさへの配慮 ○観光資源の活用	サービスレベル 施策1-6 施策2-9 施策3-3
	No. 96	経営面を前提に、フルでサービスレベルを向上させることは難しいため、ニーズに応じた運行本数の増減が必要と感じている。(第4回本会議、町(教育))	○ニーズに応じたサービスレベルの設定	サービスレベル
	No. 129	山間地の交通不便地域や高齢者がメインの公共交通の満足度をいかに改善するかが一つの指標になる。介護タクシーでは、利用者の要望にキャンセルなく運行できるかが目標になり得る。(第2回交通WG、福祉タクシー事業者)	○タクシーの目標	目標
	No. 130	サービスレベルについては、当社では1時間に1本以上の運行がある交通が公共交通であるとの認識である。利用者の方の声との間に乖離はあるものの、収支を考えると、現状のプラスアルファが提供できる限界に近い。評価に当たっては、収支だけでなく社会への影響も検討してほしい。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。(第2回交通WG、鉄道事業者)	○鉄道のサービスレベル、目標 ○モニタリング回数	サービスレベル 目標 進捗管理
	No. 131	幹線バスとしては、サービスレベルは1時間に1本、朝夕を増便した運行体制を維持したいが、運転手不足はそれを危うくするため確保に努めたい。モニタリングについては、事務作業という手段が目的とならないような視点をもって検討してほしい。(第2回交通WG、バス事業者)	○バスのサービスレベル ○モニタリングの視点	サービスレベル 目標
	No. 132	サービスレベルは、町営バスを増便する場合には、運転手を確保する必要がある、逆に町の負担が増える恐れがある。また、タクシーは配車要請への対応率が一つの考え方になると思われる。(第2回交通WG、バス事業者)	○バスのサービスレベル ○タクシー目標	サービスレベル 目標

		利用者の立場を考えると、5～10 分間隔の運行レベルが望ましいが、非常に難しい。町営バスは、運行開始からの利用率等を集計して初めてサービスレベルを検討できるのではないかと。<u>その隙間を埋めることは、タクシーの役割</u>である。町営バスはある程度大きな道路に運行を絞った方がよい。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○サービスレベル	サービスレベル 役割分担
サービスレベル、目標・評価、進捗管理等	No. 133	<u>サービスレベルと経費は一体</u>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。<u>観光客向けのサービス</u>については、収支のバランスの上に成り立つサービスレベルで、それが最低ランクであっても残すべきである。この場合でも、鉄道とタクシーといった選択肢は残る。(第2回交通WG、タクシー事業者)	○観光のサービスレベル	サービスレベル 役割分担
	No. 135	<u>町営バスのサービスレベル</u>の現状は、資料のとおりであり非常に厳しいレベルとなっている。指標については、1日の乗降者数とすることもあり得るが、タクシー会社では計測できないため、設定が難しい。進捗管理については、<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。(第2回交通WG、町)	○バスのサービスレベル ○進捗管理	サービスレベル 進捗管理
	No. 136	現在活用している補助金の交付要件として、1時間に3本運行されている公共交通機関が存在しているというものがあるので、この点についても維持できるよう交通事業者働き掛けてほしい。(第1回片内WG、建設課)	○鉄道のサービスレベル	サービスレベル