

立山町の地域概況 及び 町民等への調査結果報告 (案) 概要

目次

1 公共交通に関する現況把握及び整理	1
1-1 地域特性の整理	1
(1) 立山町の概況	1
(2) 人口の状況	2
(3) 主要施設の状況	2
1-2 既存公共交通及びその利用状況の現況整理	4
(1) 利用者の現状・推移の整理	4
(2) 公共交通不便・空白地域の状況	8
(3) 収支状況の整理	11
1-3 統計資料等による地域特性の明確化	12
(1) 統計資料等による地域特性の把握	12
(2) ビッグデータを活用した移動実績の分析【速報】	12
2 町民等への調査等	14
2-1 町民及び利用者調査	14
(1) 町民アンケート調査	14
(2) OD調査 (バス)	16
(3) 地域公共交通利用者アンケート調査	18
2-2 交通事業者、関係団体等の意向把握調査	19
(1) 交通事業者に対する意向把握調査	19
(2) 送迎事業者に対する意向把握調査	21
(3) 地元企業に対する意向把握調査	23

1 公共交通に関する現況把握及び整理

1-1 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。

② 土地利用・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。
- ・住宅地は、中心市街地及び外延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。

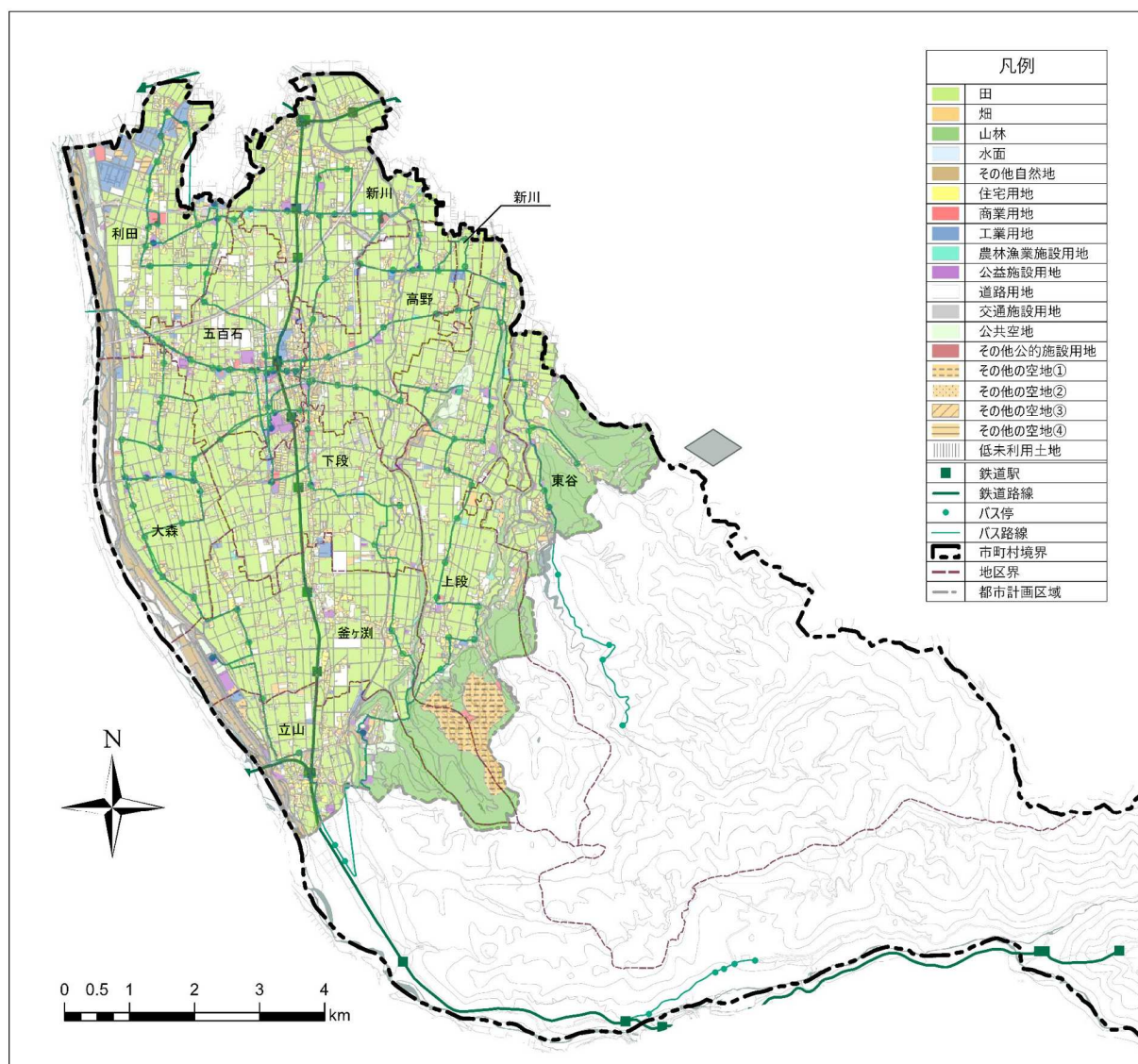


図 土地利用現況
(令和5年度 立山町 都市計画基礎調査)

(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。

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%になるものと予測されています。
- ・「生産年齢人口」と「老年人口」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。

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。

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延部に加え、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、利田地区や釜ヶ淵地区の一部に多くみられます。

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延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。

(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。

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。

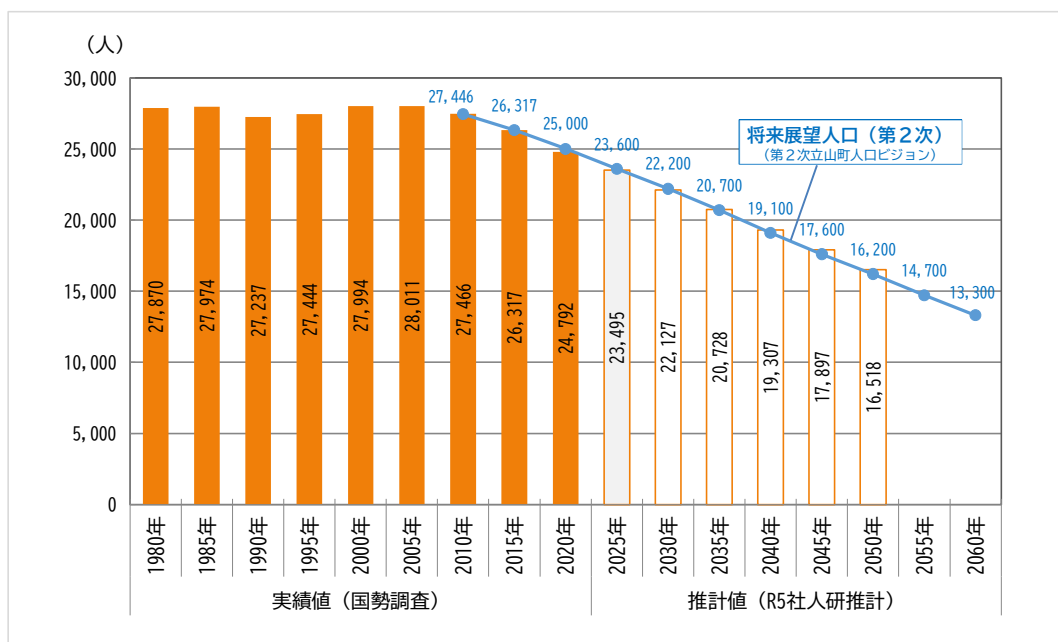


図 立山町の総人口及び将来の見通し
(各年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（R5年推計）」、
第2次立山町人口ビジョン R3.3)

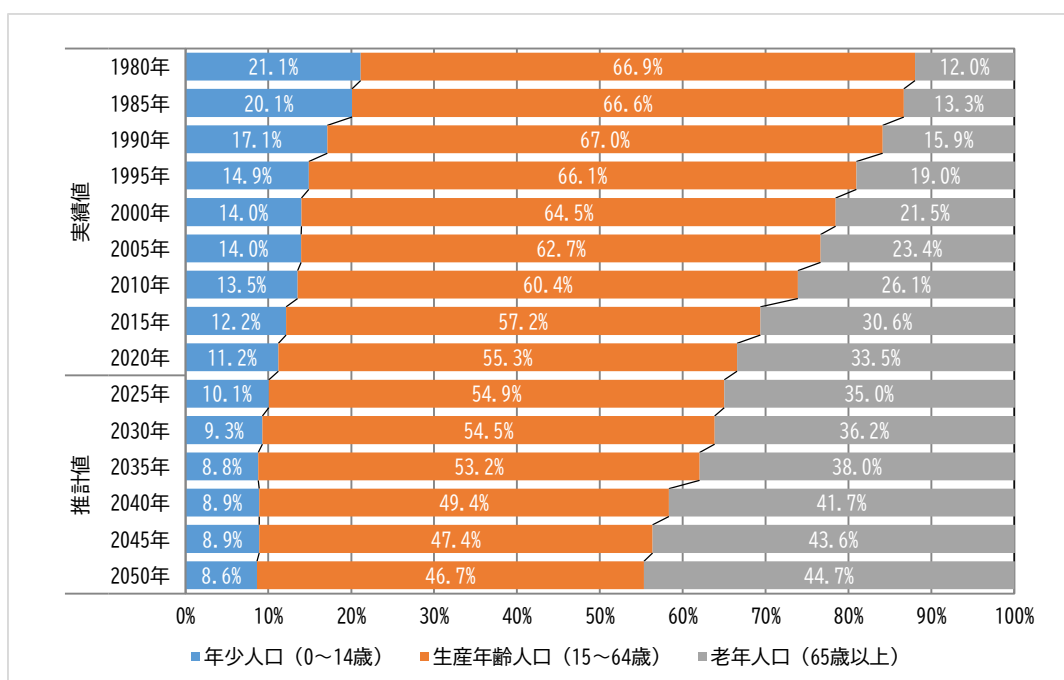


図 年齢3区分別人口割合の推移
(各年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（R5年推計）」)

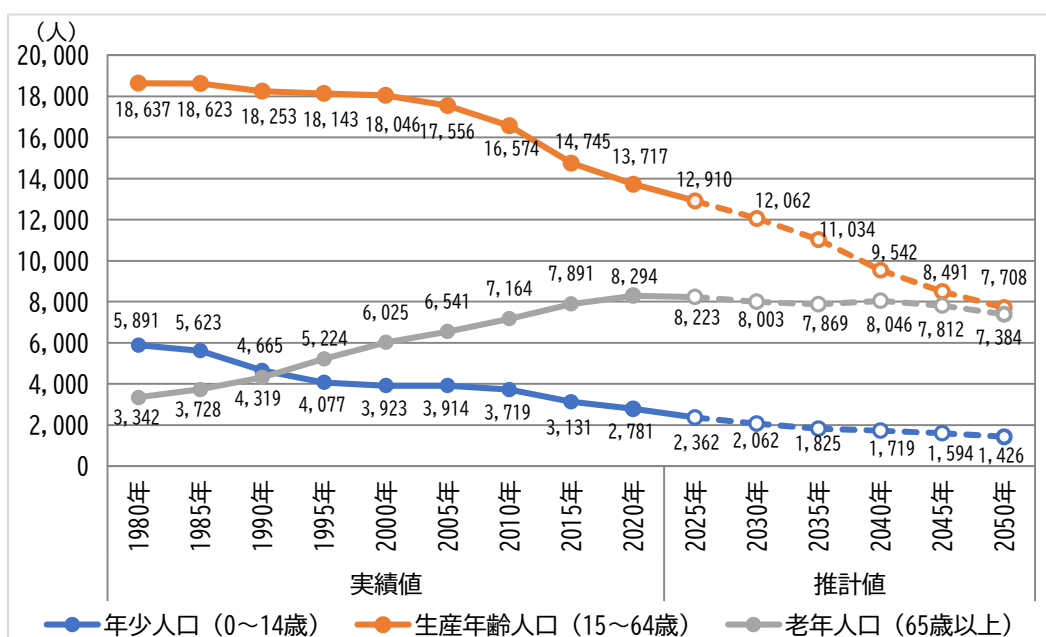


図 年齢3区分別人口(実数)の推移
(各年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（R5年推計）」)

1-2 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。

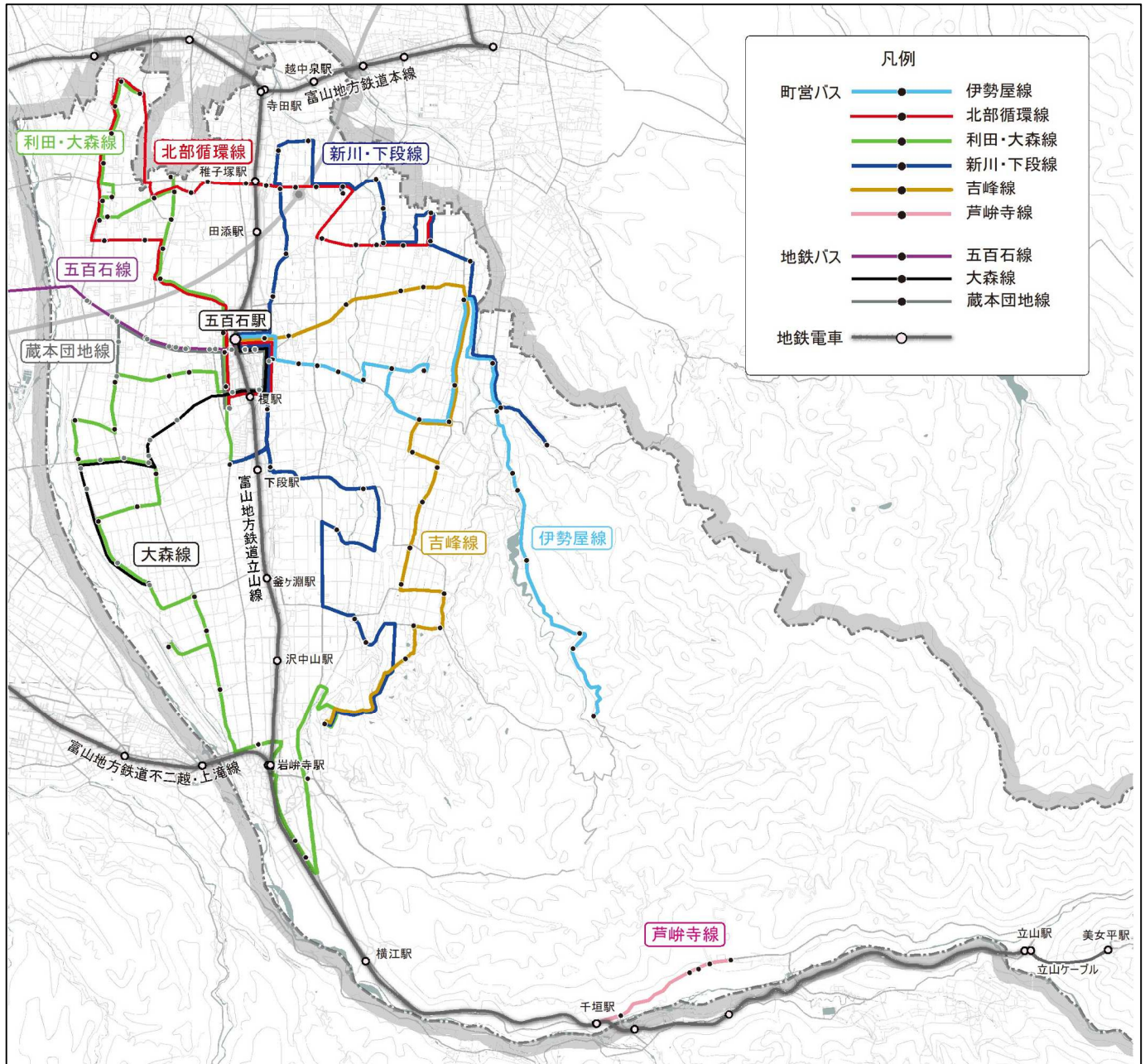


図 立山町の公共交通網 R6.7 時点
(町資料、富山地方鉄道 HP、とやまロケーションシステム)

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。

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。

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「芦畠寺線」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。

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、一日当たり約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。

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。

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。

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。

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、概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。

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。

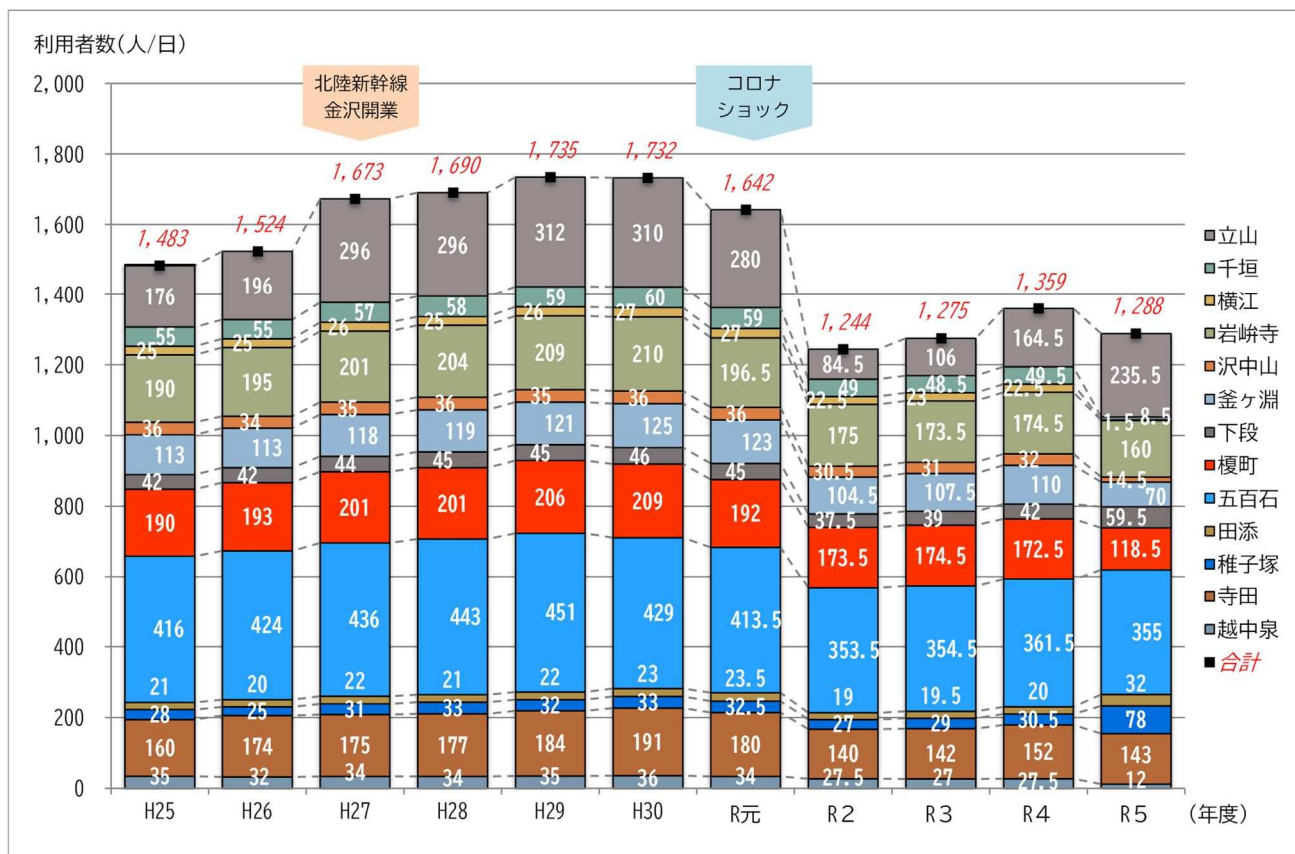


図 富山地方鉄道町内駅の1日当たり利用者数(富山地方鉄道資料)
 ※1日当たりの利用者数は、1日平均乗降人員数を2(乗降)で除して算出
 *1 岩峯寺駅は立山線、不二越・上滝線の合計値 *2 越中泉駅は本線

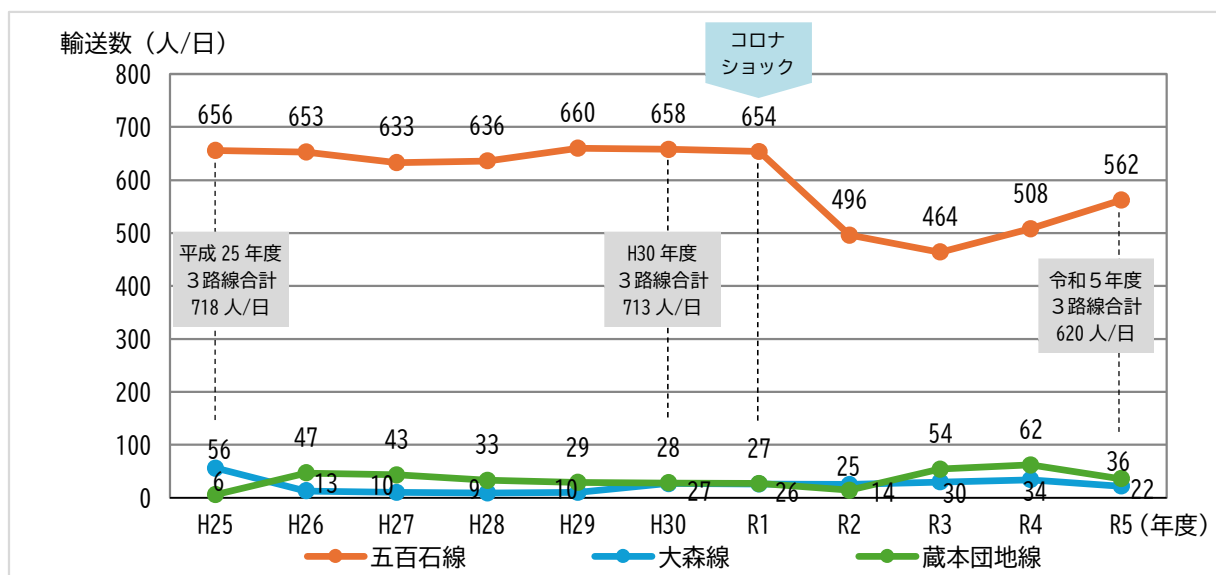


図 地鉄バスの1日当たりの利用者数の推移(富山地方鉄道資料)

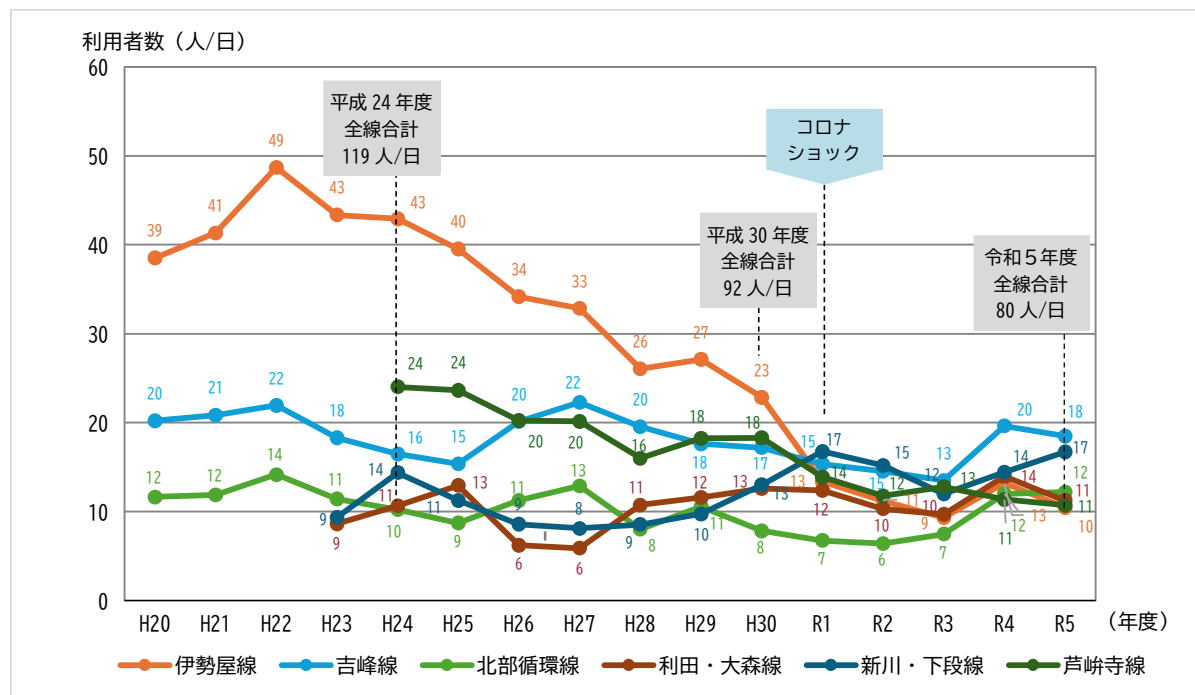
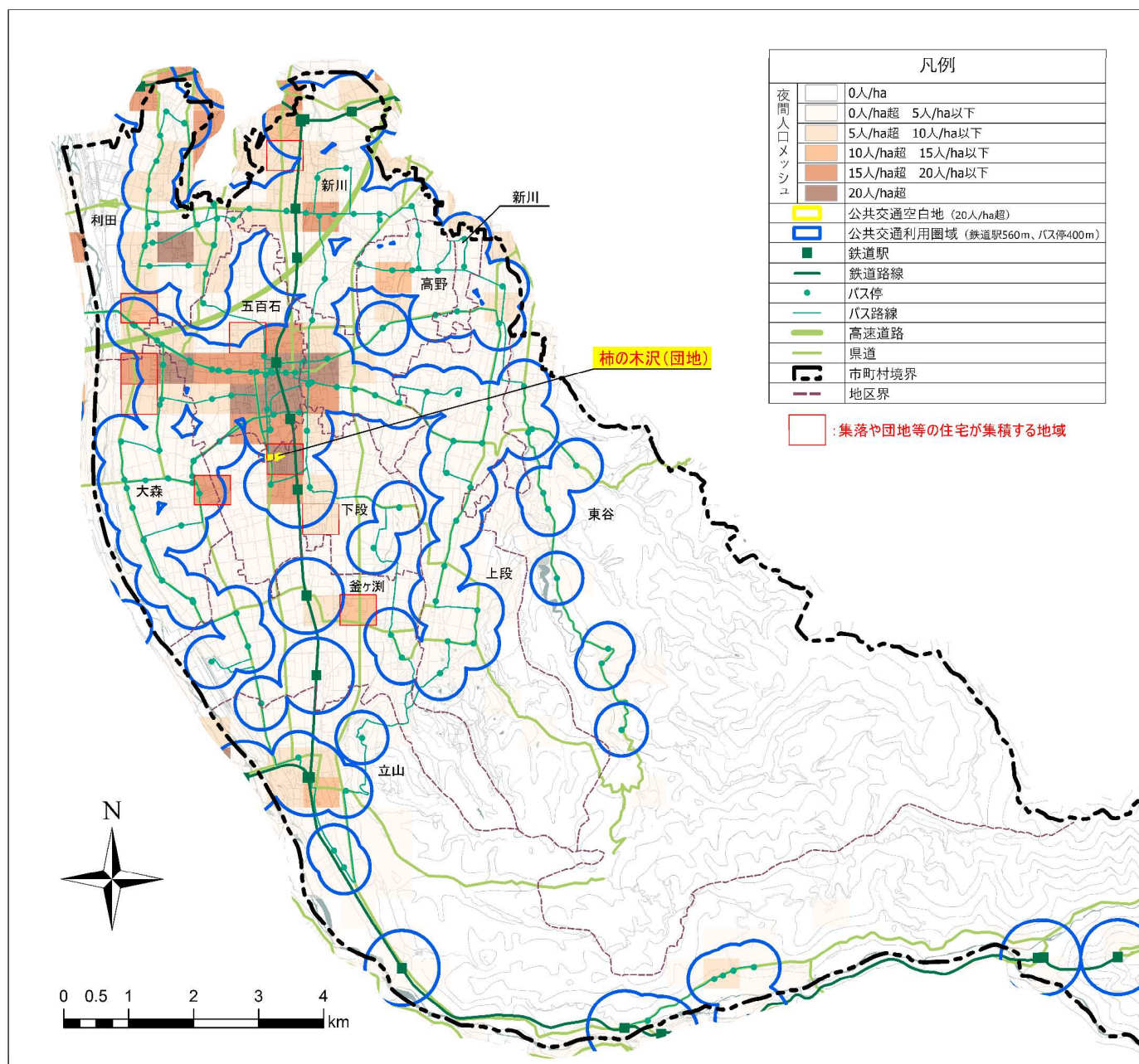


図 町営バスの利用者数推移（住民課資料）

(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

- ・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。



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)では、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。
- ・日中の時間帯(9時台から15時台まで)は、朝の状況と概ね同様ですが、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。

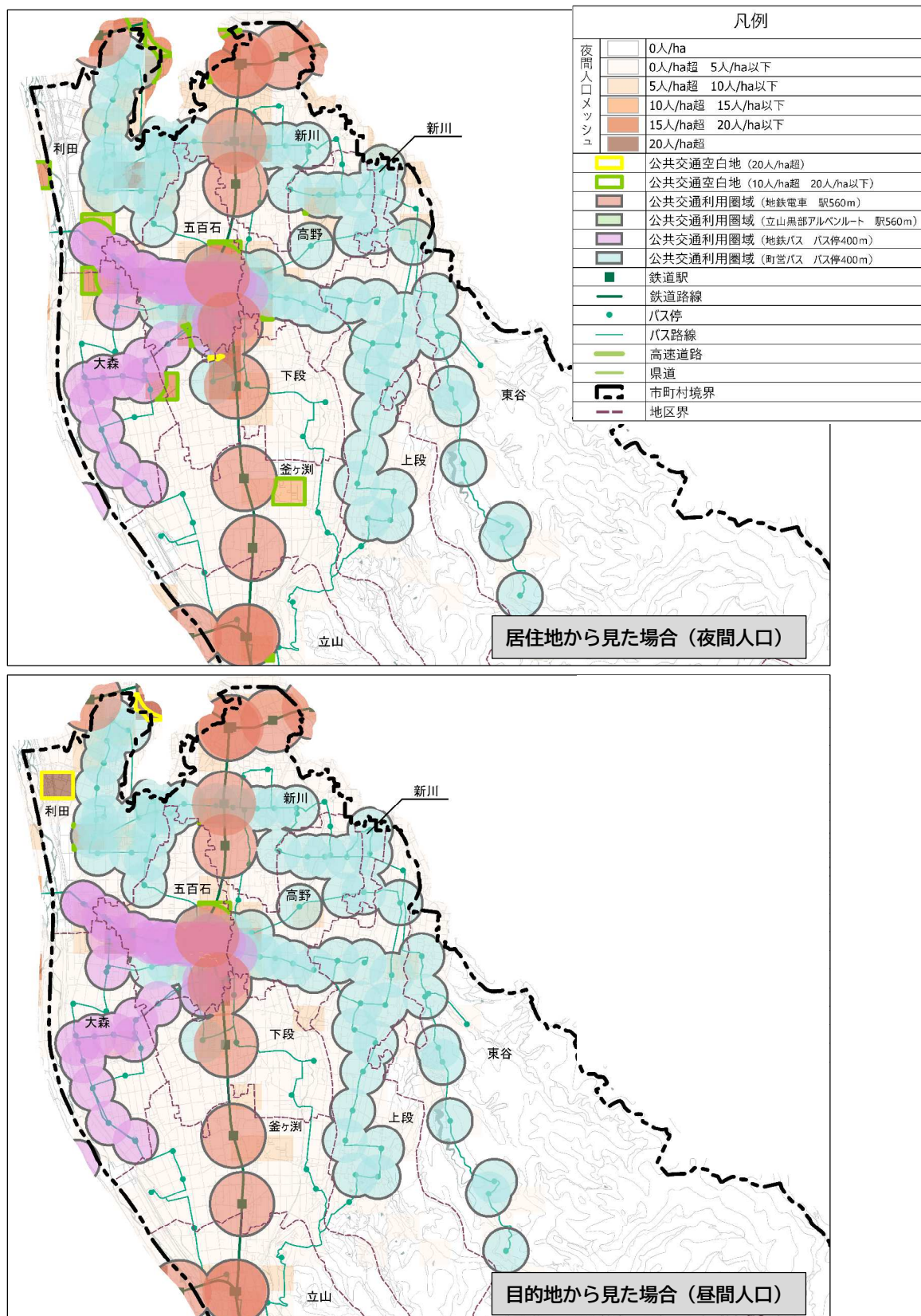


図 公共交通利用圏域カバー状況(8時台まで)
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP)

- ・夕方の時間帯（16 時台から 18 時台まで）は、朝の状況と概ね同様です。
- ・夜の時間帯（19 時台から）では、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。

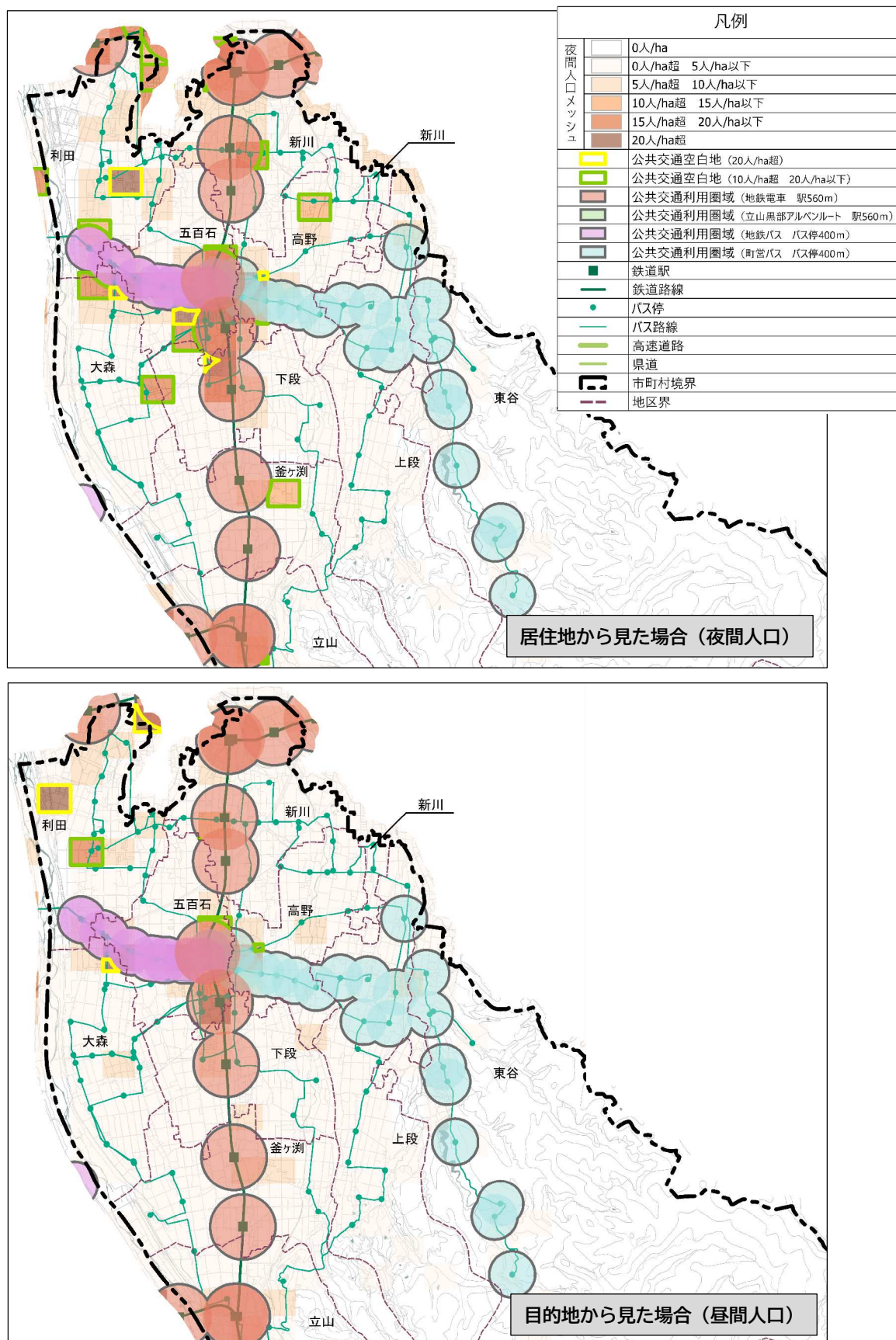


図 公共交通利用圏域カバー状況（19 時台から）
（令和 2 年国勢調査、令和 4 年 9 月時公共交通圏域、富山地方鉄道 H P）

(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。

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。

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。

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。

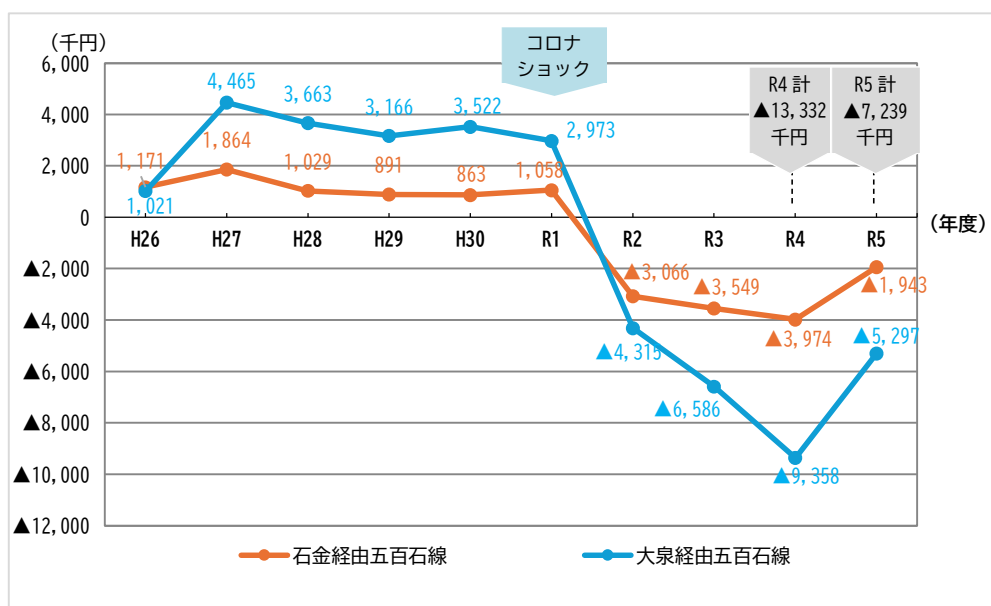


図 地鉄バス五百石線の収支状況（富山地方鉄道資料）

※経常収益から経常費用を控除した額

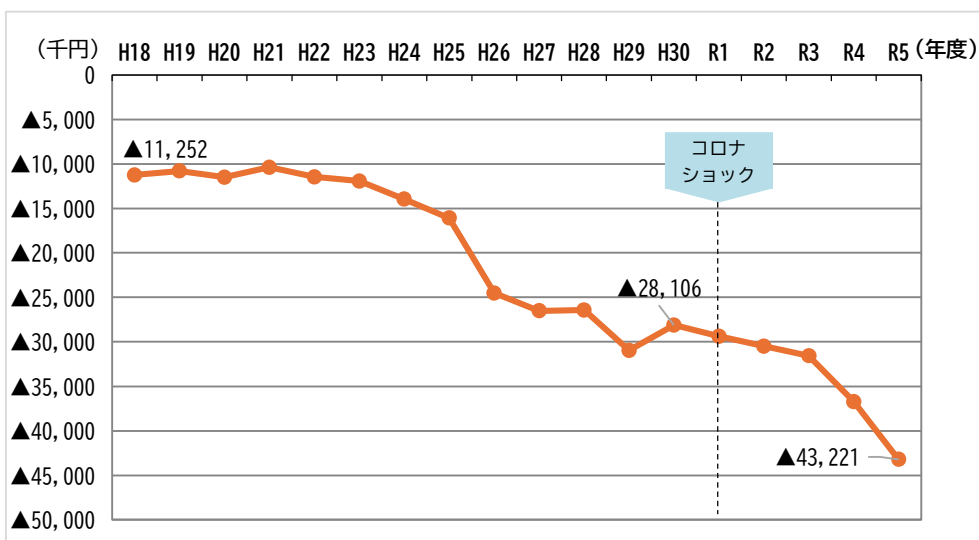


図 町営バス全路線計の収支状況（立山町資料）

※経常収益から経常費用を控除した額

1-3 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。

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。

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。

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。

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。

(2) ビッグデータを活用した移動実績の分析【速報】

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。

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。

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。

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。

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。

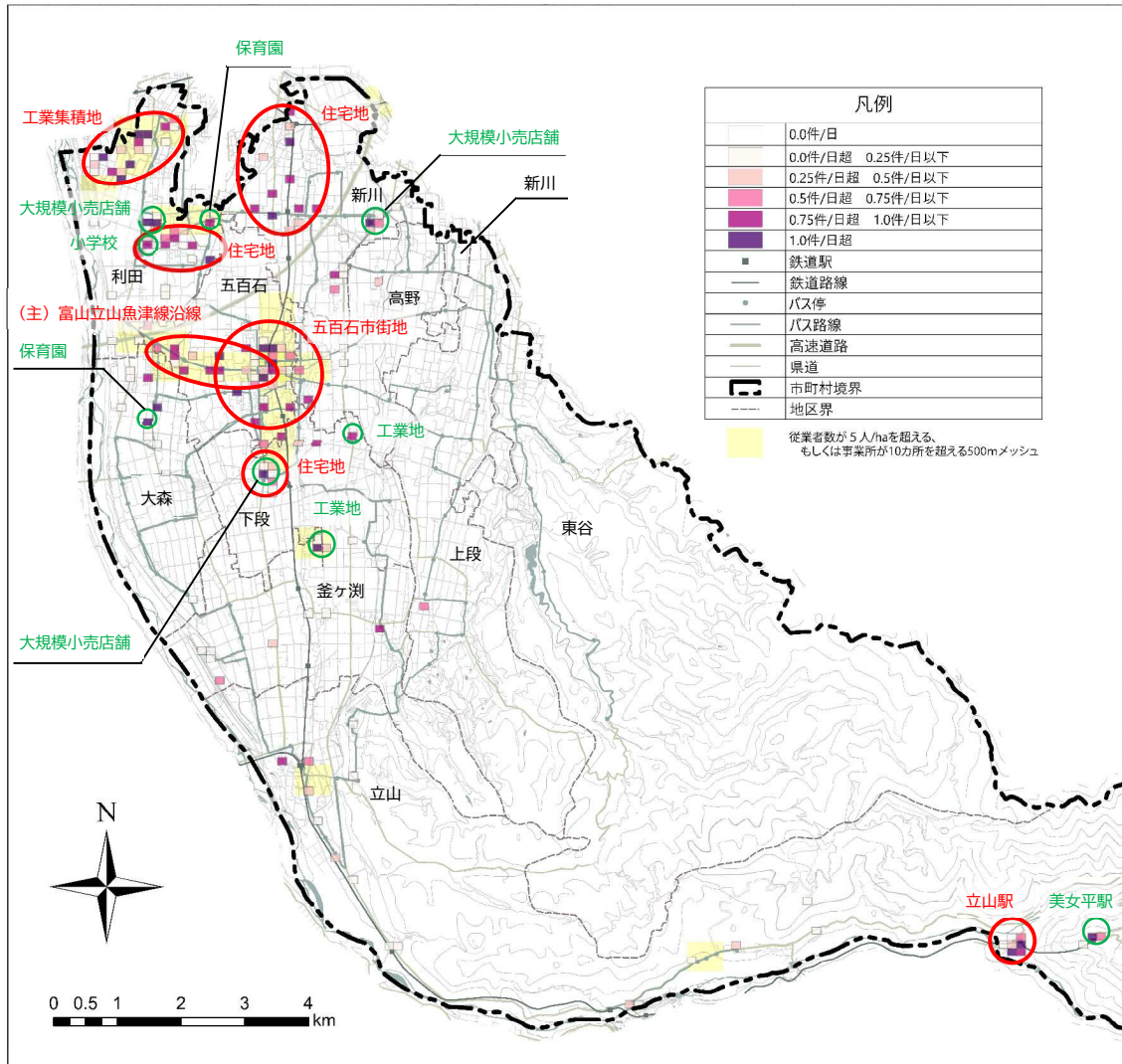


図 平日（令和6年10月7日～10月11日）通勤・通学移動の看地125mメッシュ分布図（位置情報データ）

2 町民等への調査等

2-1 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。

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。

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。

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。

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。

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。

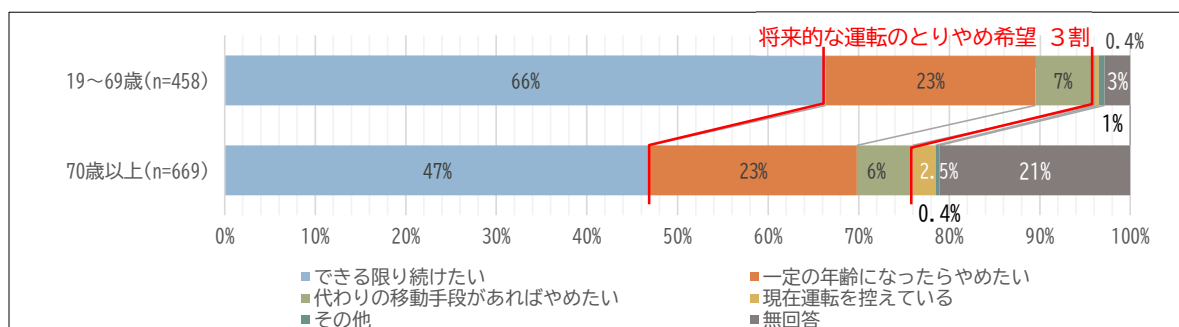
⑦ スクールバスの満足度と改善点

- ・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。

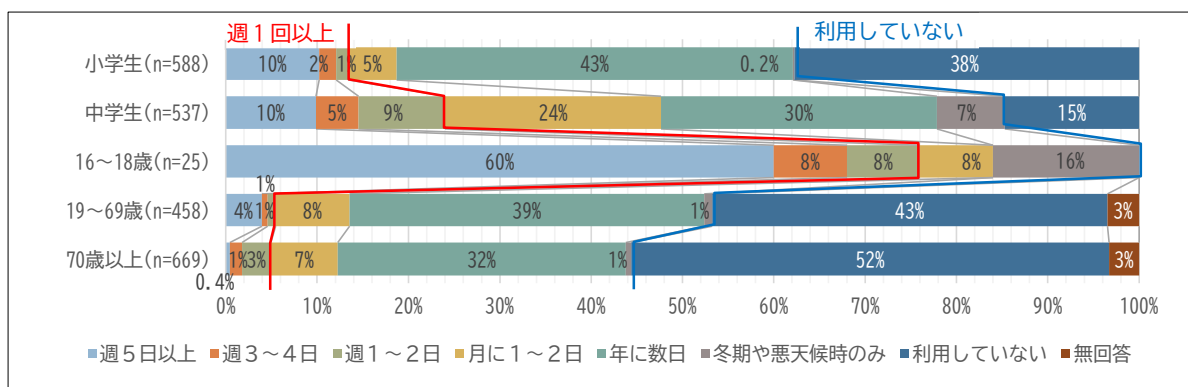
⑧ 将来の公共交通のあり方

- ・「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。

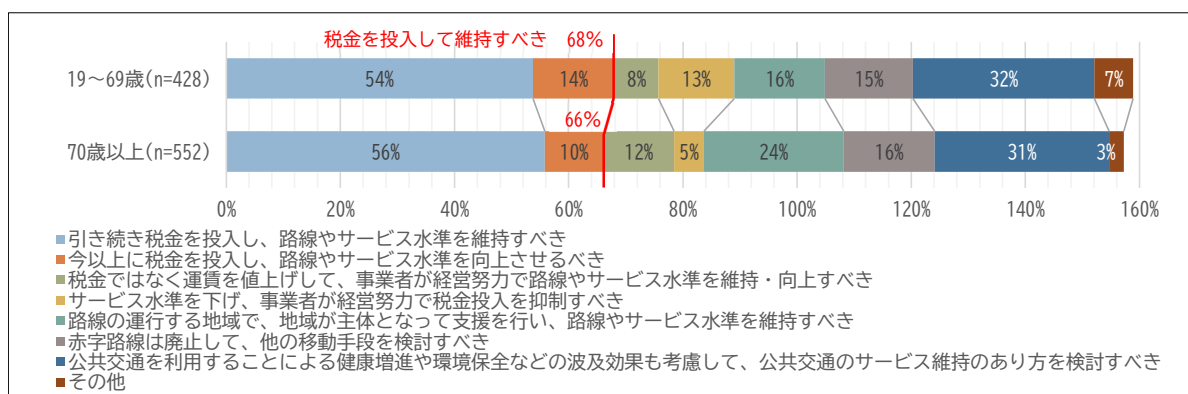
■将来いつ頃まで車の運転を続けたいか【ひとつに○】



■この1年間における公共交通の利用頻度【ひとつに○】



■公共交通のサービス維持のあり方への考え方【複数回答】



(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。

b) 乗降バス停と利用者属性

路線名	乗車バス停と降車バス停	利用者の属性
五百石線 (石金経由)	・町内関連移動では、「五百石市街地及び外延部と富山市中心部を結ぶ移動」や「五百石市街地及び外延部と富山市外延部の住宅市街地を結ぶ移動」が多くなっています。	・町内関連移動では、ほとんどが「 <u>通勤通学</u> 」目的の移動です。
五百石線 (大泉経由)	・町内関連移動では、「五百石市街地及び外延部と富山市外延部の住宅市街地を結ぶ移動」や「五百石市街地及び外延部と富山市中心部を結ぶ移動」が多くなっています。	・町内関連移動では、ほとんどが「 <u>通勤通学</u> 」目的の移動です。
大森線	・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。	・全ての移動が <u>中学生以下の「通学」</u> 目的で、ほとんどが登校時に利用しています。
蔵本団地線	・「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。	・ほとんどの移動が <u>中学生以下の「通学」</u> 目的で、登校時に利用しています。

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。

b) 乗降バス停と利用者属性

路線名	乗車バス停と降車バス停	利用者の属性
伊勢屋線	・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、「<u>買い物私用</u>」や「<u>通勤通学</u>」目的の移動がほとんどです。
北部循環線	・「利田地区や五百石市街地外延部と雄山中学校・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。	・全ての移動が<u>中学生以下の「通学」</u>目的で、登校時に利用しています。
吉峰線	・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、「<u>その他</u>」や「<u>買い物私用</u>」目的の移動がほとんどです。
芦峠寺線	・平日及び休日ともに、「芦峠寺集落と千垣駅を結ぶ移動」がほとんどです。	・平日及び休日ともに、「<u>通勤通学</u>」や「<u>観光</u>」、「<u>買い物私用</u>」目的の移動が多くなっています。
利田・大森線	・「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。	・主に<u>高齢者が午後の時間帯</u>に多く利用しています。
新川・下段線	・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。	・主に<u>高齢者による「買い物私用」</u>目的の移動が多くなっています。

(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。

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。

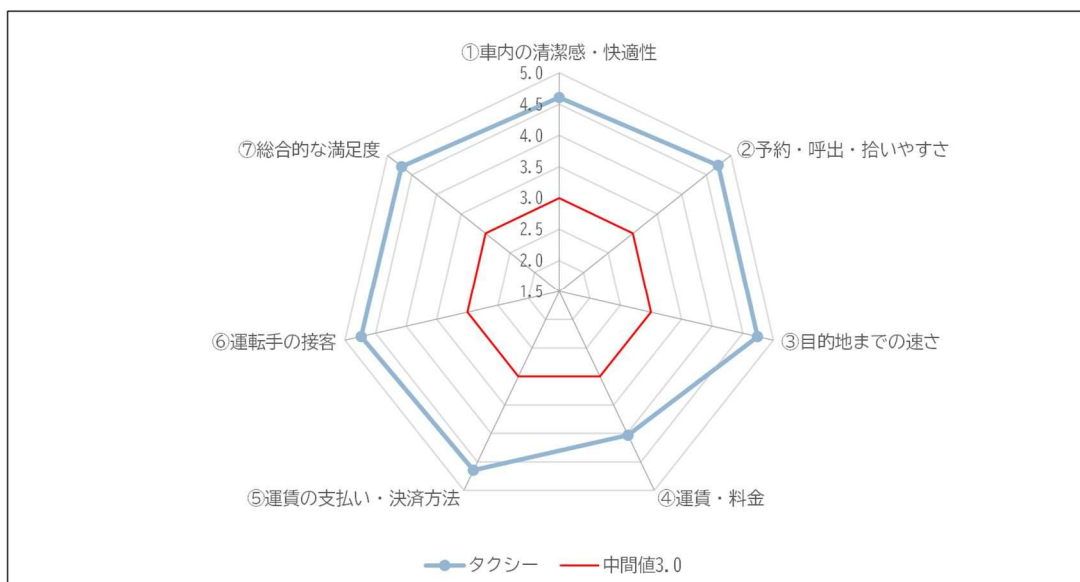
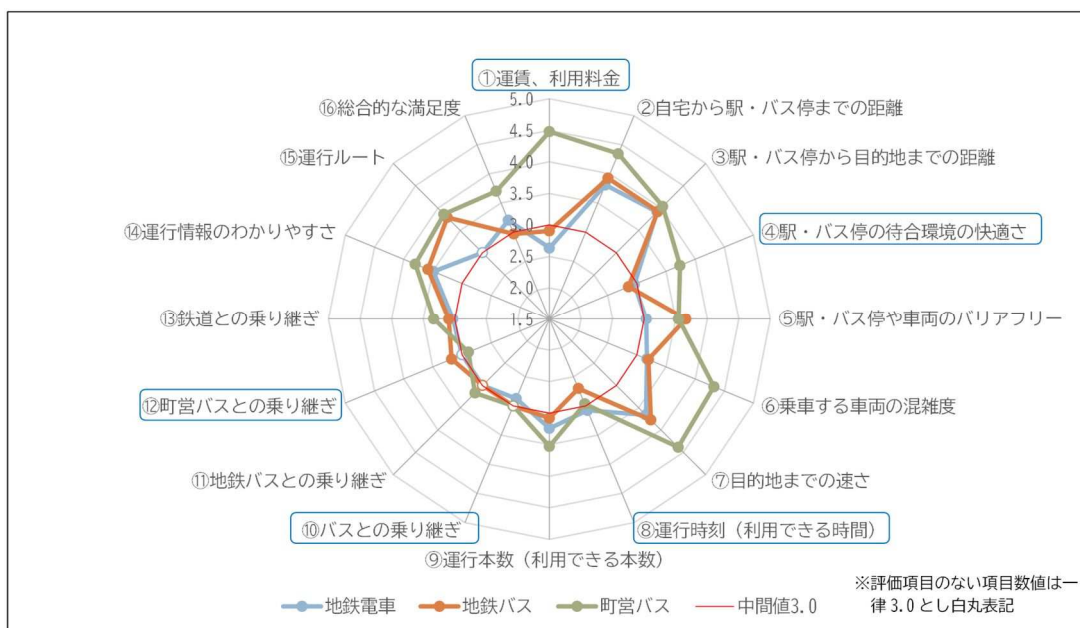
③ 公共交通の利用状況

- ・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。

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○】



2-2 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 72.7%となっています。

② サービスの状況

- ・市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もに、近年の収支は「赤字」とはなっていない状況です。

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。

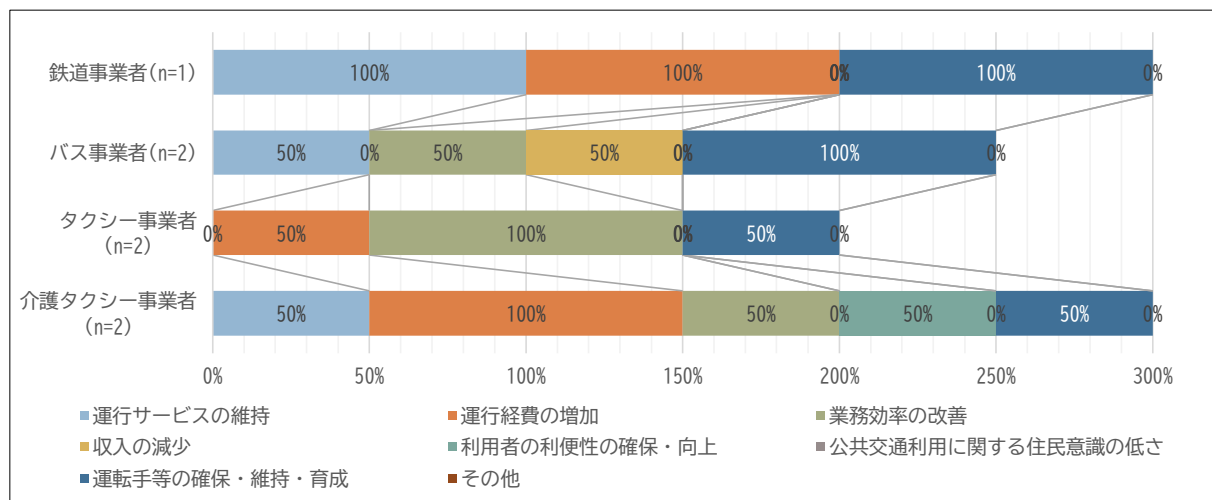
④ 運行サービスの課題

- ・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。

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。

■運行サービスの主要課題【最大3つ】



■運行サービスの最大の課題【ひとつに○、自由回答】

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	・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おり、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=3)	運転手等の確保・維持・育成	・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、収益を上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	・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	・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	・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	・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。

■本町の公共交通の問題点と改善策【自由回答】

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=3)	・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。	・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、芦峠寺)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人乗りあ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。

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。

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。

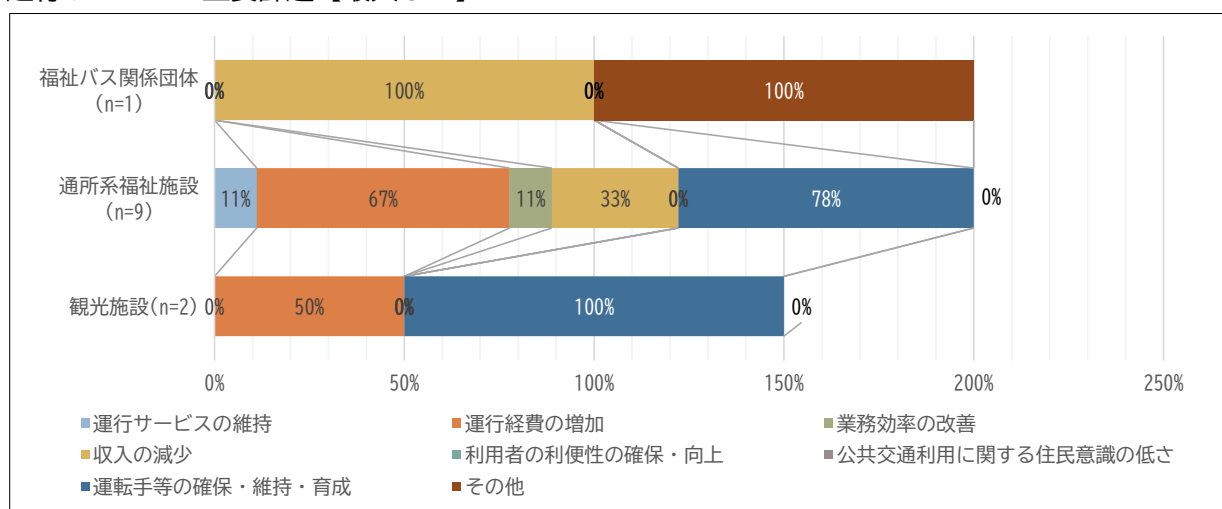
④ 運行サービスの課題

- ・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。

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。

■運行サービスの主要課題【最大3つ】



■運行サービスの最大の課題【ひとつに○、自由回答】

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おり、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。

■本町の公共交通の問題点と改善策【自由回答】

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い。	・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。
	・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。）	・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

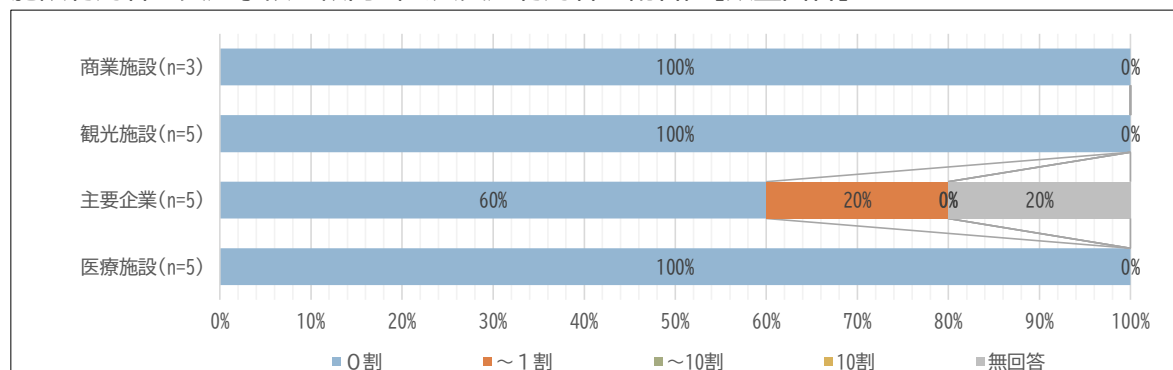
① 調査の概要

- ・地元企業 40 団体に対して配布し、回収率は 45.0%となっています。

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。

■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】



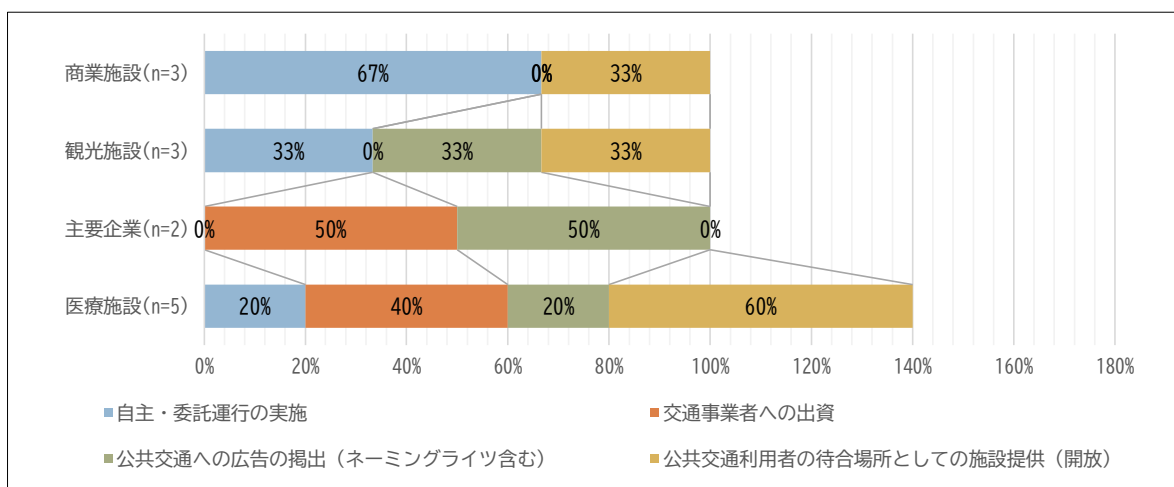
■施設利用者からの運行サービスに対する主な要望【自由回答】

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。 ・岩峯寺止まりの電車が多く、千垣駅からの町営バスが少なく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=4)	・送り迎えする方の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。

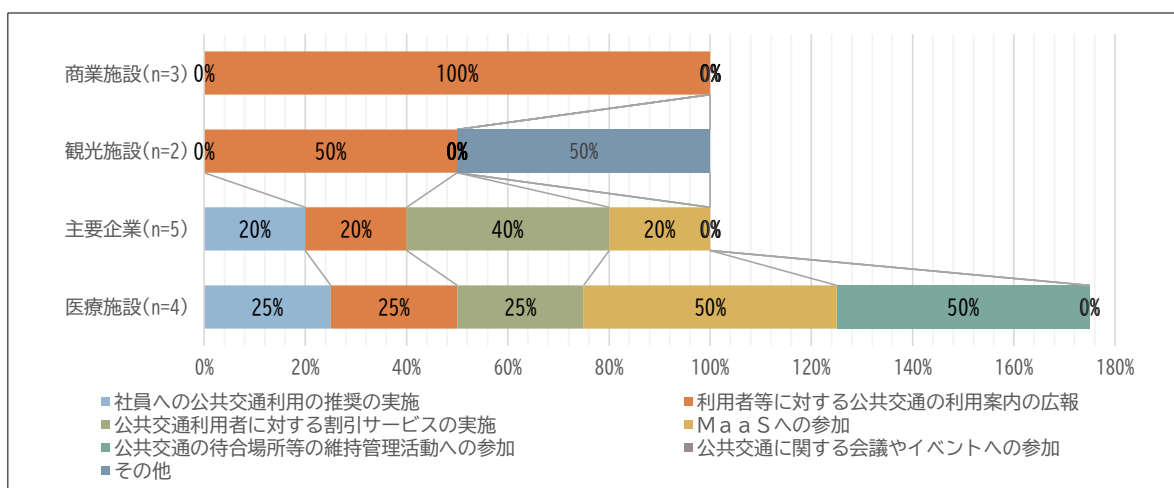
③ 公共交通との連携可能性

・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。

■「担い手」としての連携可能性に関する意向【いくつでも○】



■「支え手」としての連携可能性に関する意向【いくつでも○】



立山町の地域概況 及び 町民等への調査結果報告 (案)

目次

1 公共交通に関する現況把握及び整理	1
1-1 地域特性の整理	1
(1) 立山町の概況	1
(2) 人口の状況	4
(3) 主要施設の状況	16
1-2 既存公共交通及びその利用状況の現況整理	19
(1) 利用者の現状・推移の整理	19
(2) 公共交通不便・空白地域の状況	34
(3) 収支状況の整理	44
1-3 統計資料等による地域特性の明確化	46
(1) 統計資料等による地域特性の把握	46
(2) ビッグデータを活用した移動実績の分析【速報】	51
2 町民等への調査等	58
2-1 町民及び利用者調査	58
(1) 町民アンケート調査	58
(2) OD調査(バス)	73
(3) 地域公共交通利用者アンケート調査	99
2-2 交通事業者、関係団体等の意向把握調査	108
(1) 交通事業者に対する意向把握調査	108
(2) 送迎事業者に対する意向把握調査	115
(3) 地元企業に対する意向把握調査	122

1 公共交通に関する現況把握及び整理

1－1 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、中心市街地及び外延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。

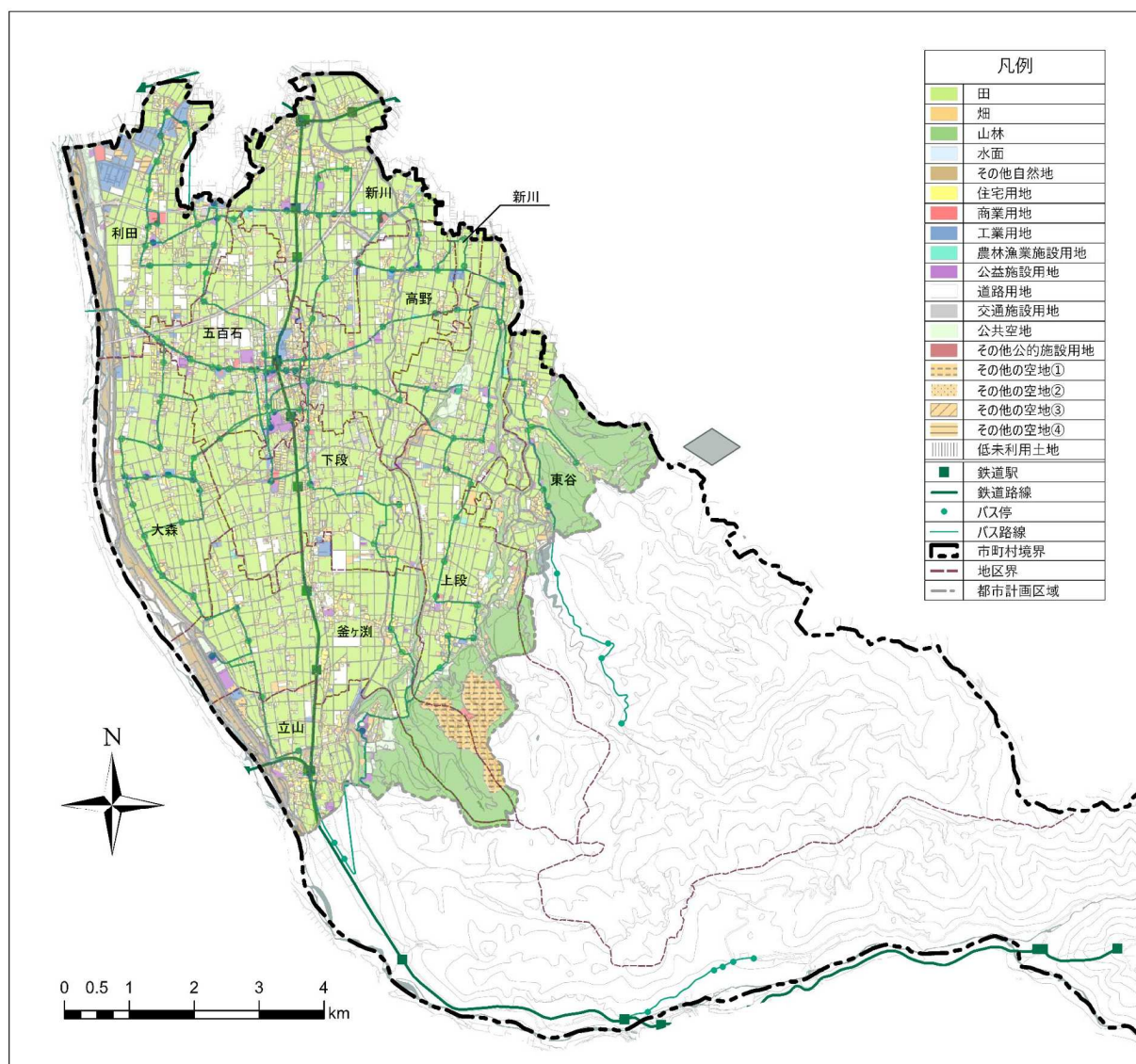


図 土地利用現況
(令和5年度 立山町 都市計画基礎調査)

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、中心市街地及び外延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延部に集積するほか、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。

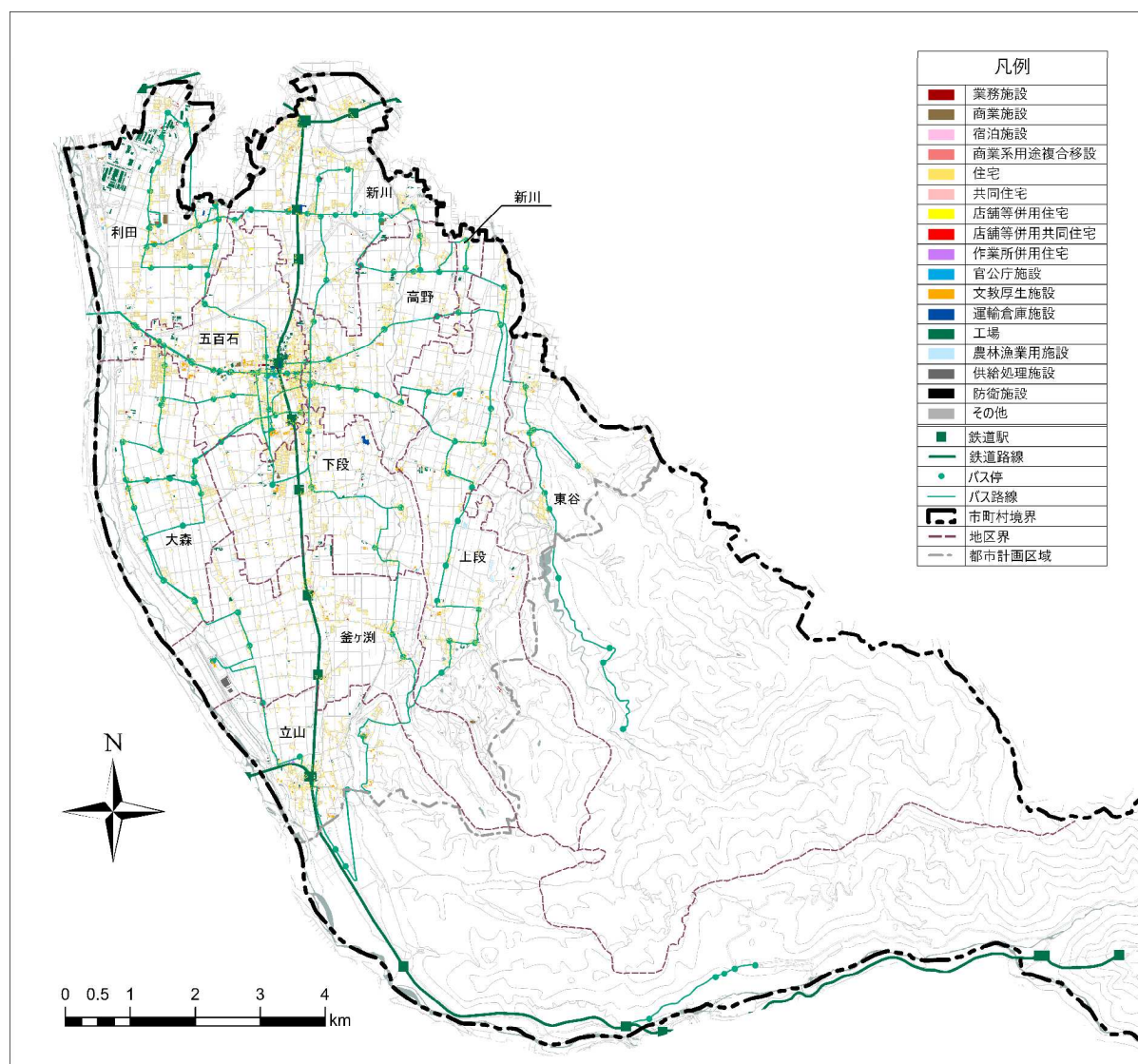


図 建物利用現況
(令和5年度 立山町 都市計画基礎調査)

(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するとともに、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。

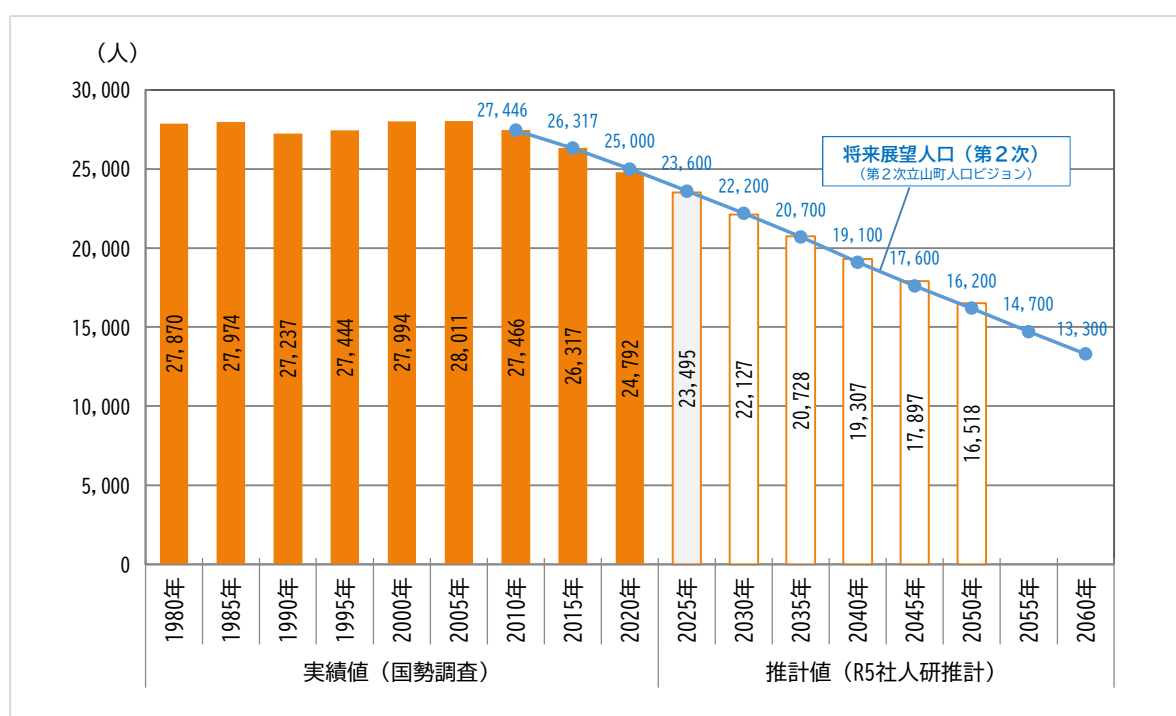


図 立山町の総人口及び将来の見通し
（各年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（R5年推計）」、
第2次立山町人口ビジョン R3.3）

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%になるものと予測されています。
- ・ 「生産年齢人口」と「老年人口」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、老年人口（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。

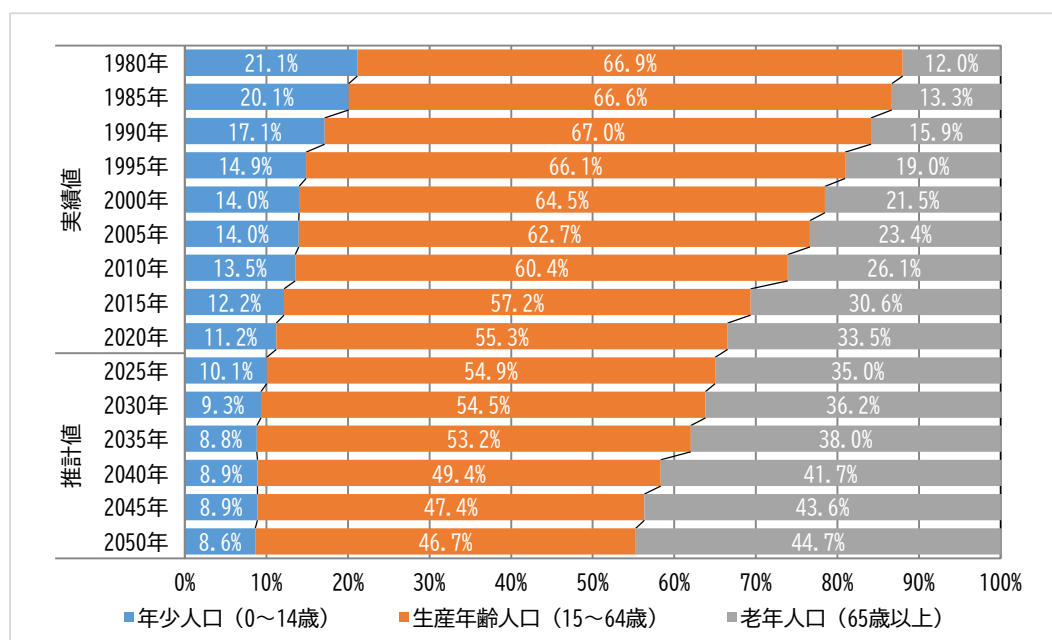


図 年齢3区分別人口割合の推移
(各年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（R5年推計）」)

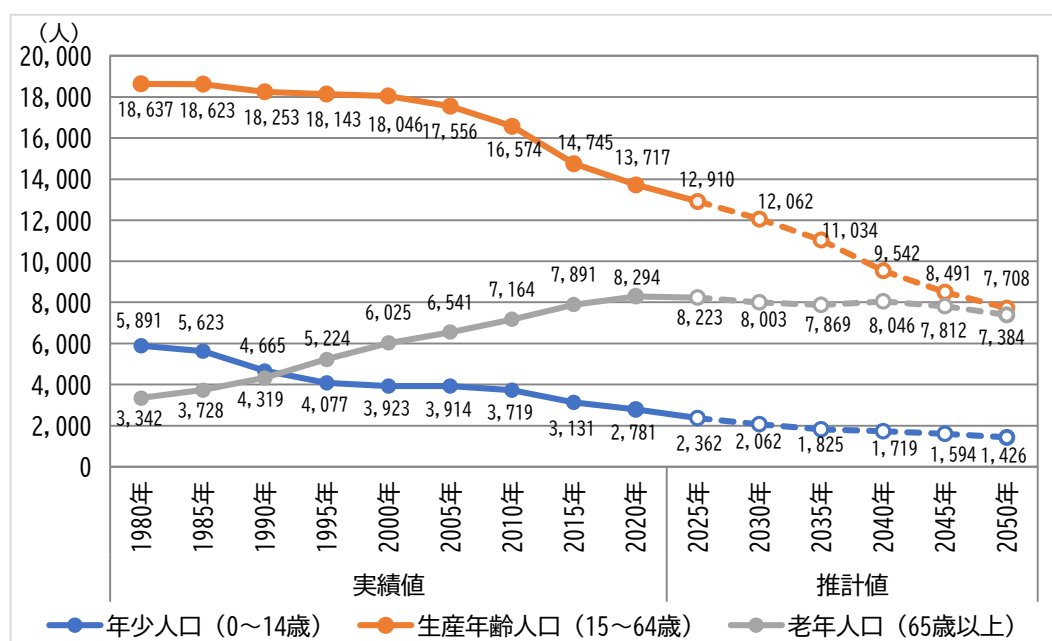


図 年齢3区分別人口(実数)の推移
(各年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（R5年推計）」)

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。

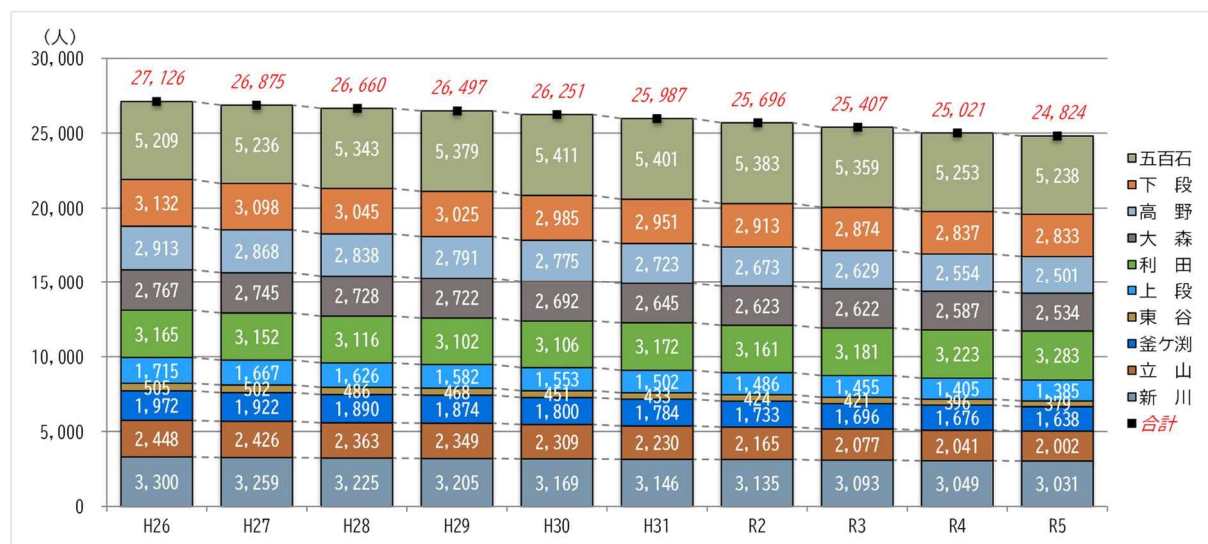


図 地区別人口（住民基本台帳）各年 4 月 1 日現在

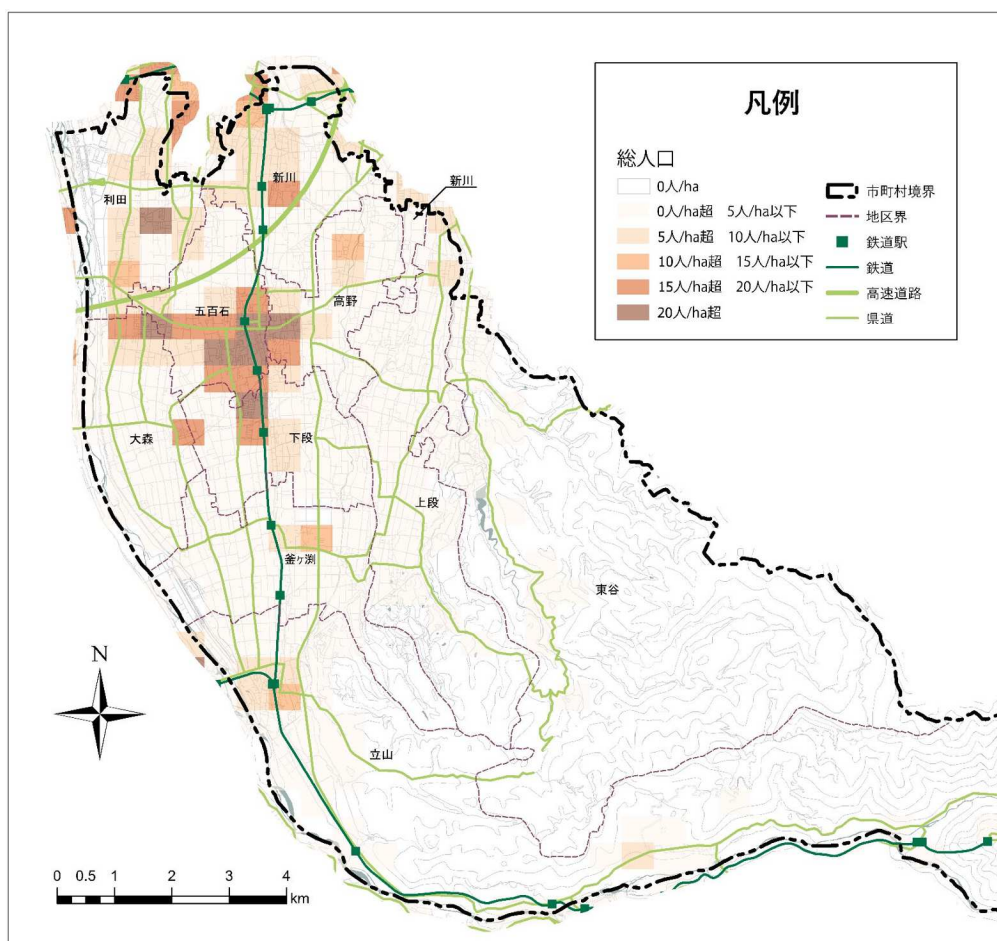


図 令和 2 年国勢調査 地区別人口（500mメッシュ統計）

■高齢者の状況

2020年（令和2年）国勢調査をもとに、65歳以上の人口（老年人口）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。

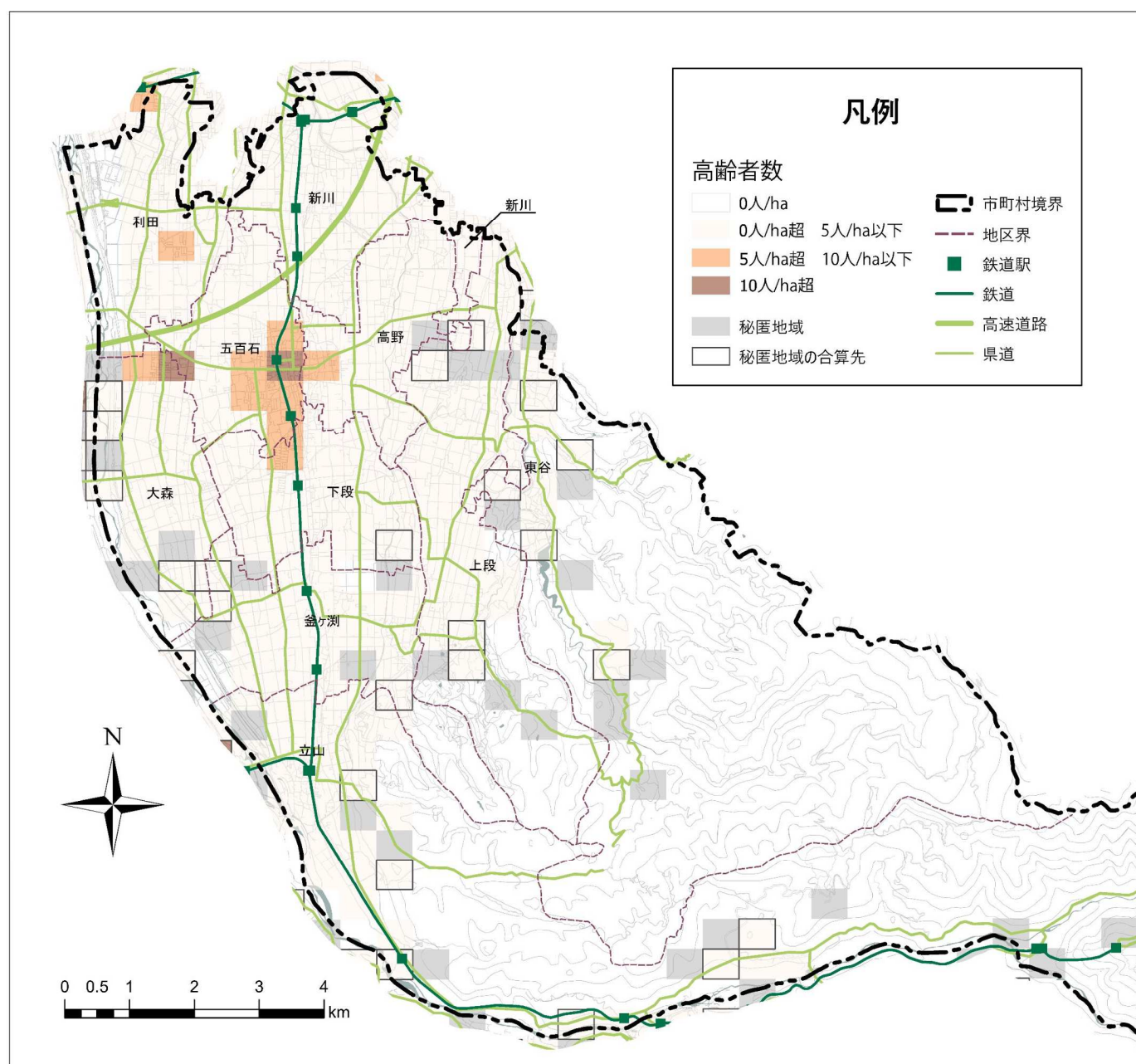


図 令和2年国勢調査 地区ごとの高齢者数（500mメッシュ統計）

■高齢化率の状況

2020 年（令和 2 年）国勢調査をもとに、65 歳以上の人口（老年人口）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。

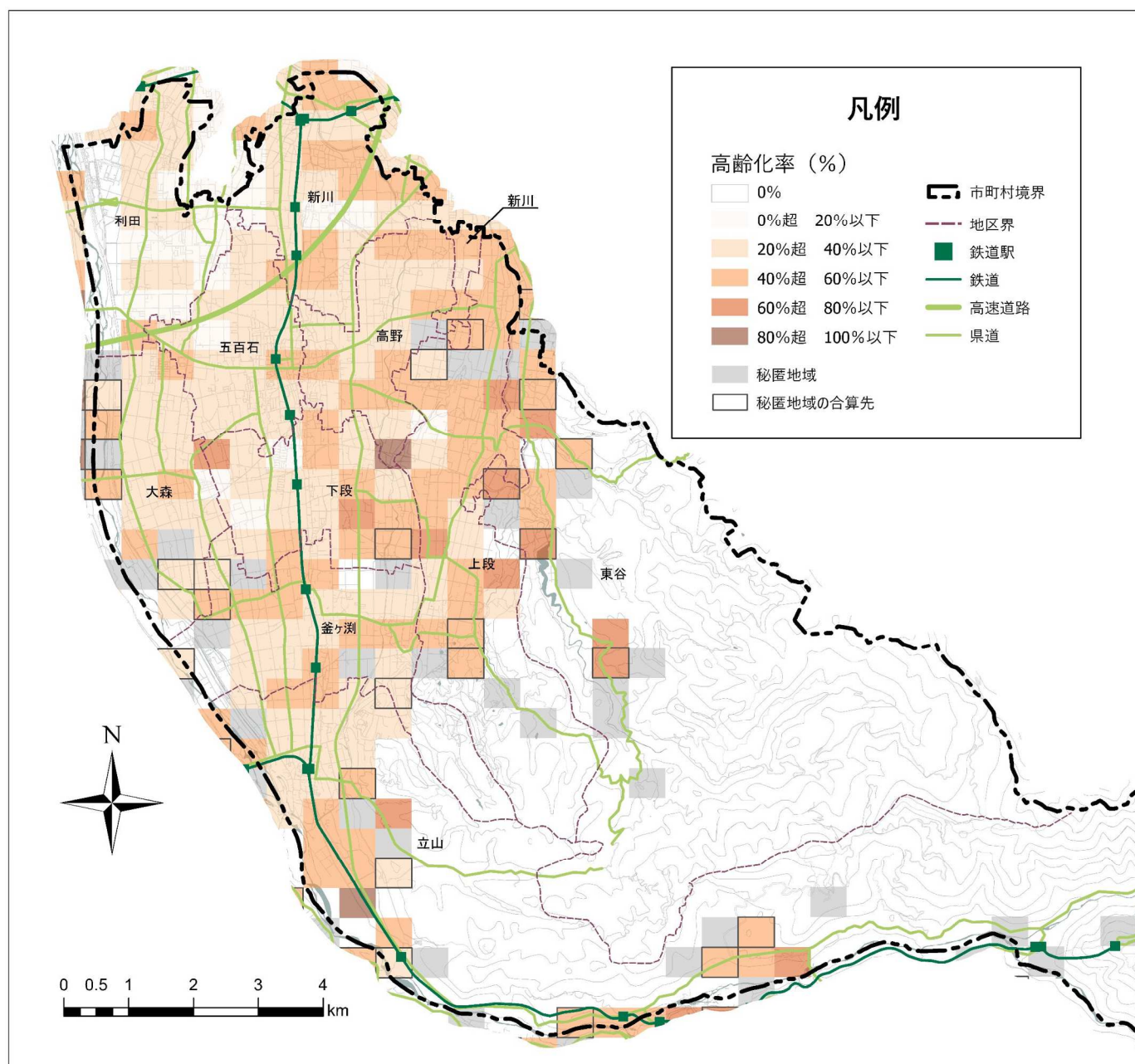


図 令和 2 年国勢調査 地区ごとの高齢化率（500mメッシュ統計）

■高齢者変化数の状況

国勢調査をもとに、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。

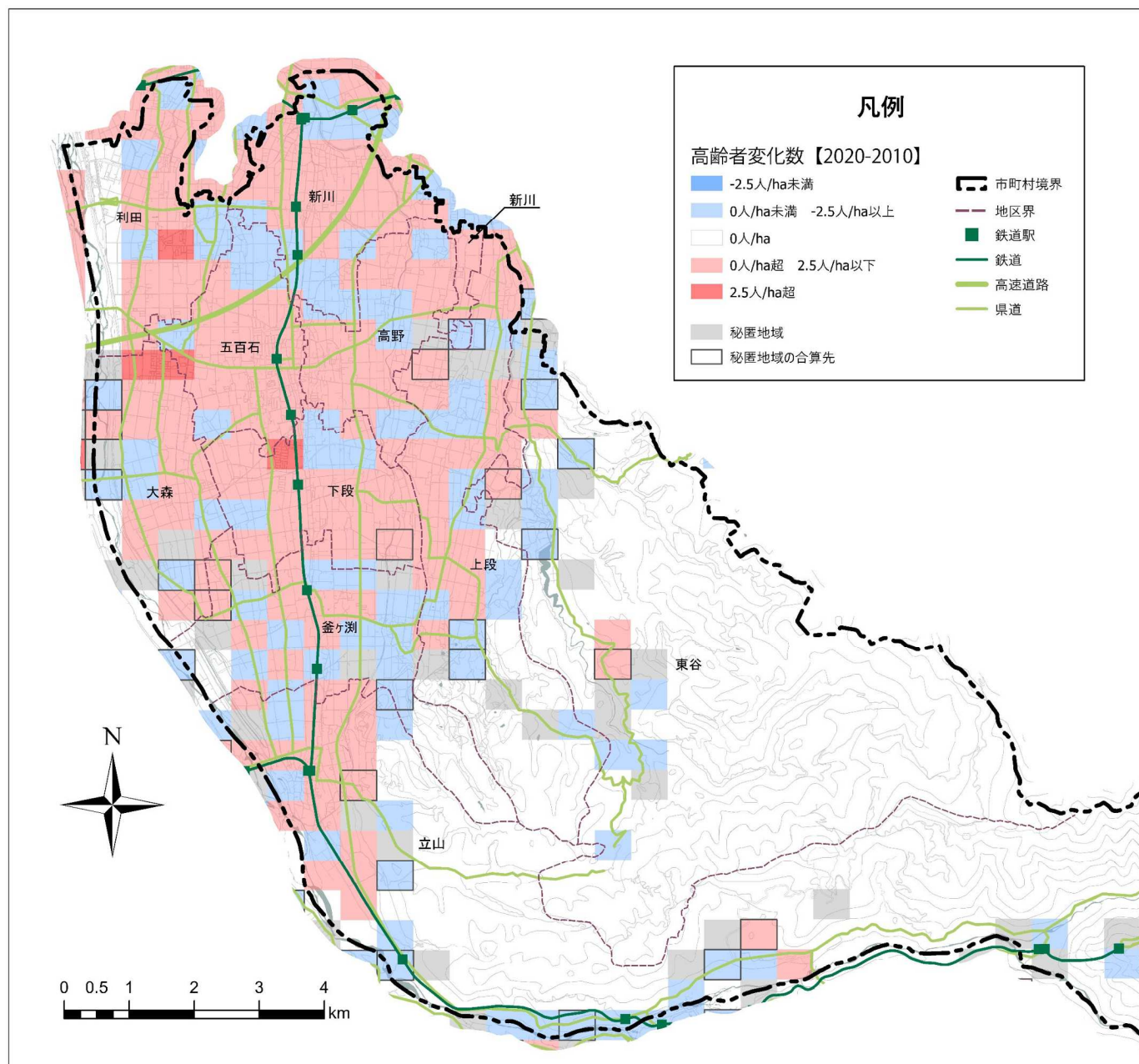


図 平成22年及び令和2年国勢調査 地区ごとの高齢者変化数（500mメッシュ統計）

■年少人口の状況

2020 年（令和 2 年）国勢調査をもとに、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。

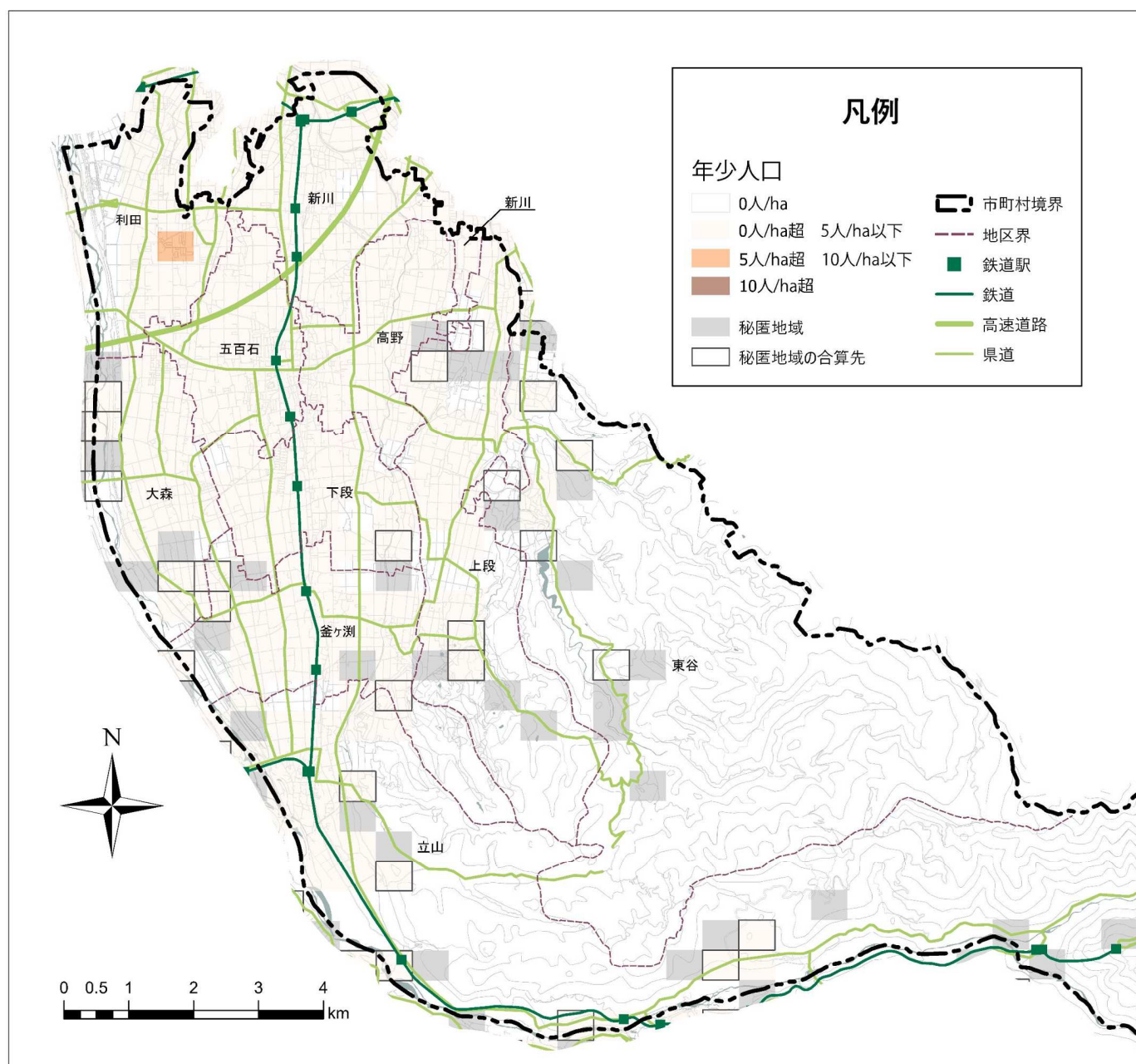


図 令和2年国勢調査 地区ごとの年少人口（500mメッシュ人口統計）

■年少人口の割合

2020年（令和2年）国勢調査をもとに、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。

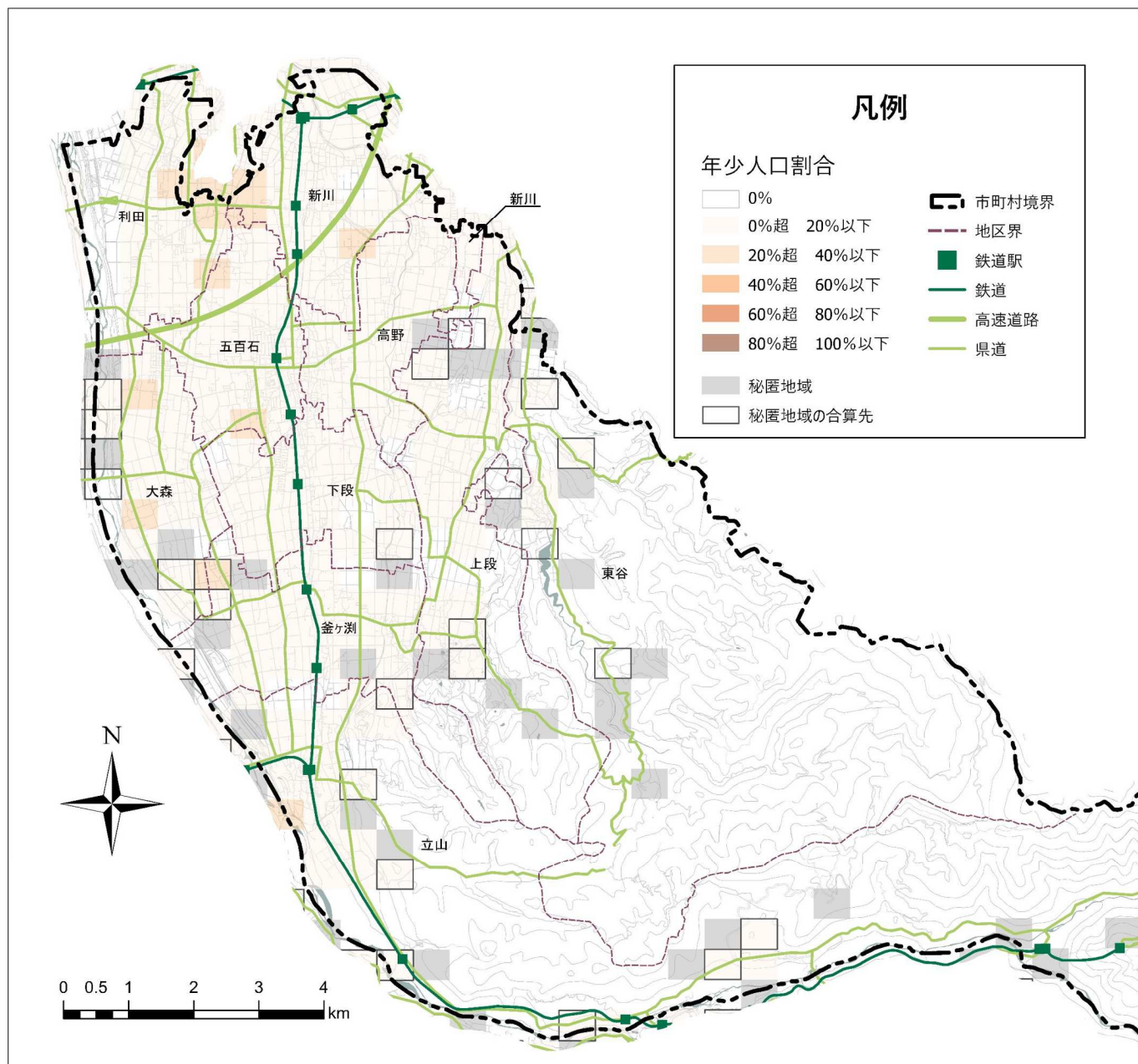


図 令和2年国勢調査 地区ごとの年少人口（500mメッシュ人口）

■年少人口変化数の状況

国勢調査をもとに、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。

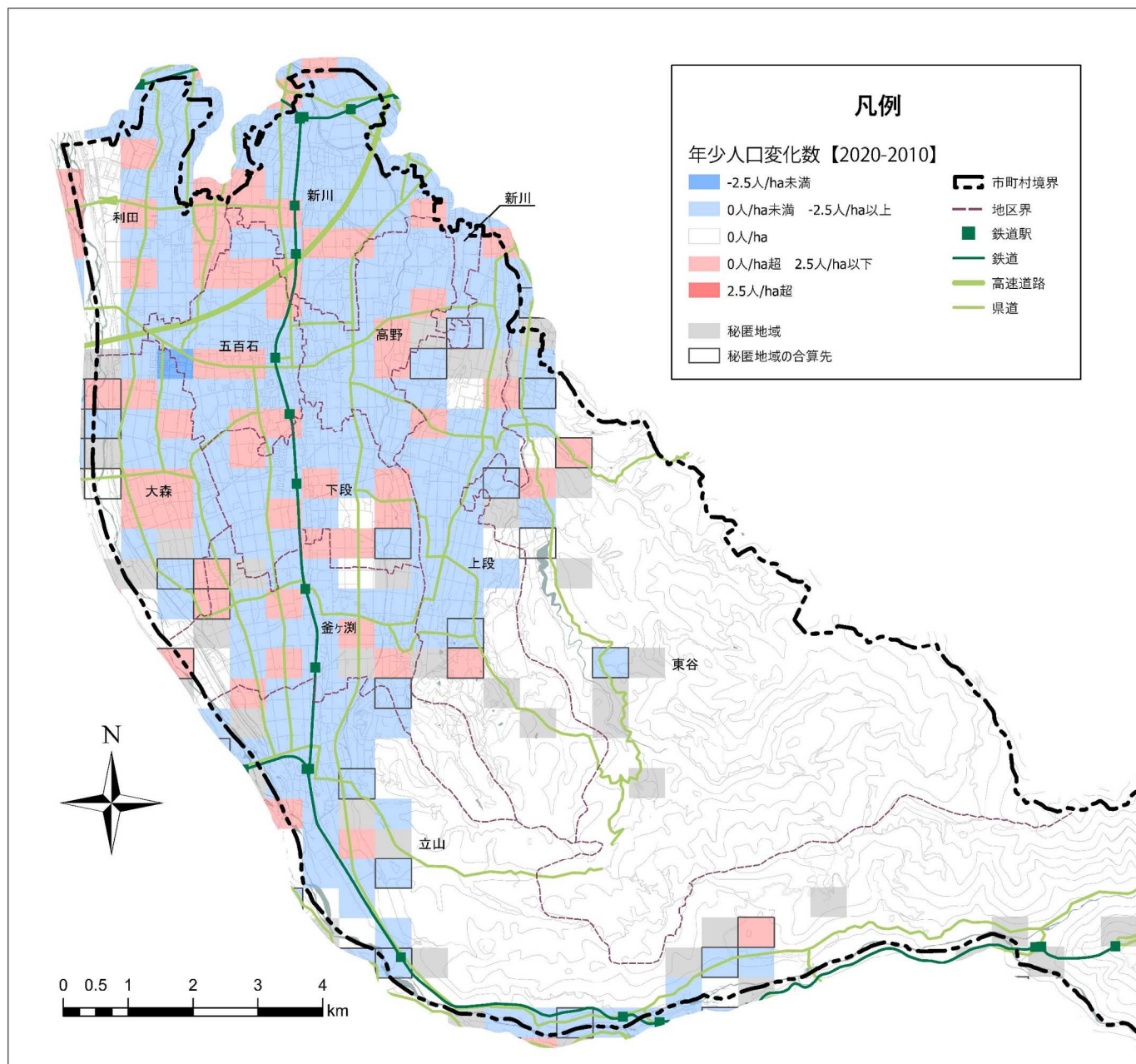


図 平成22年及び令和2年国勢調査 地区ごとの年少人口変化数（500mメッシュ統計）

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延部に加え、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、利田地区や釜ヶ淵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延部の（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（岩嶽寺や芦嶽寺）にもみられます。

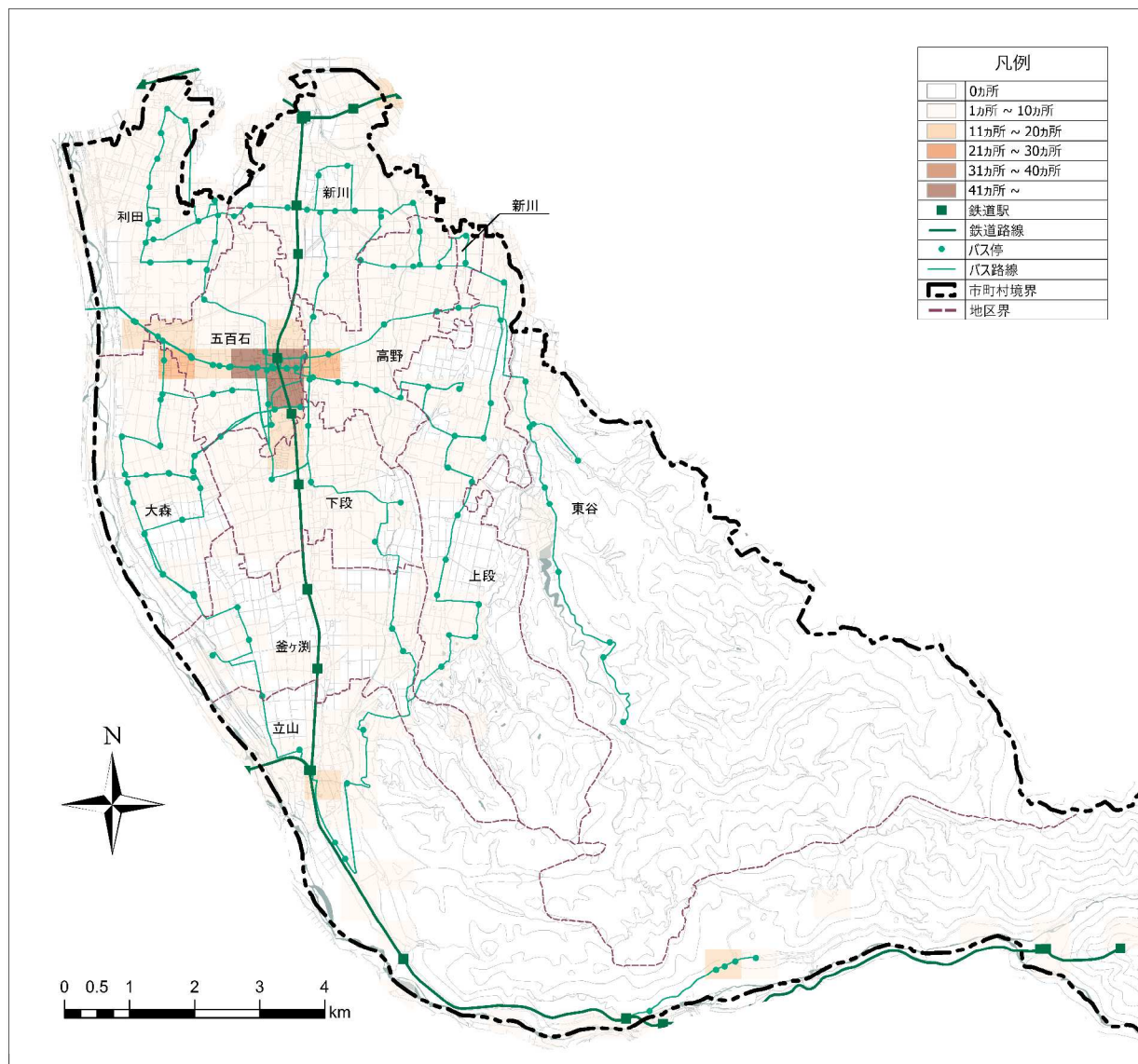


図 事業所数（500mメッシュ）
（令和5年度 立山町 都市計画基礎調査）

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釜ヶ淵地区の工業地に多くみられます。

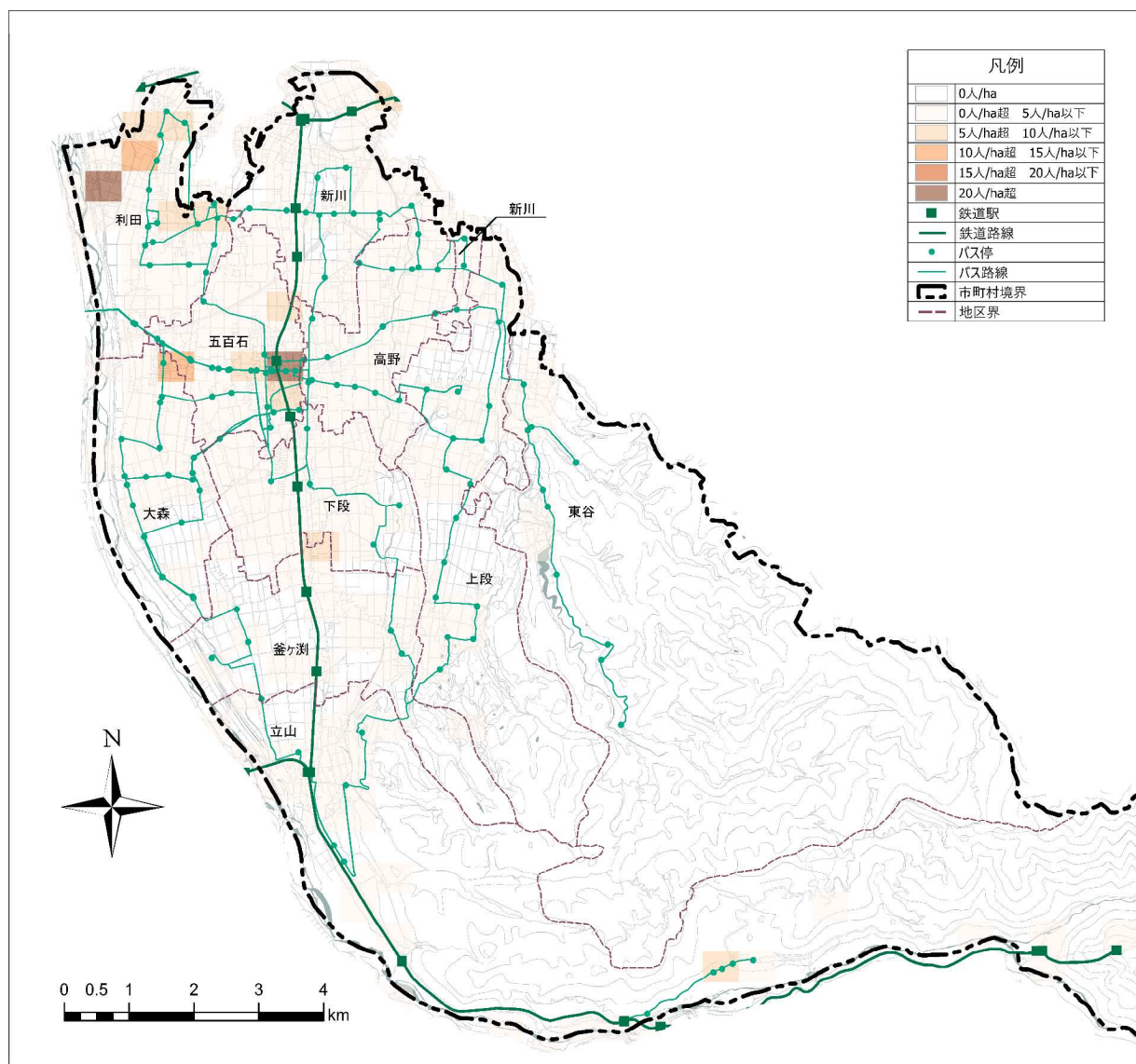


図 従業者数（500mメッシュ）
（令和5年度 立山町 都市計画基礎調査）

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延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、釜ヶ淵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。

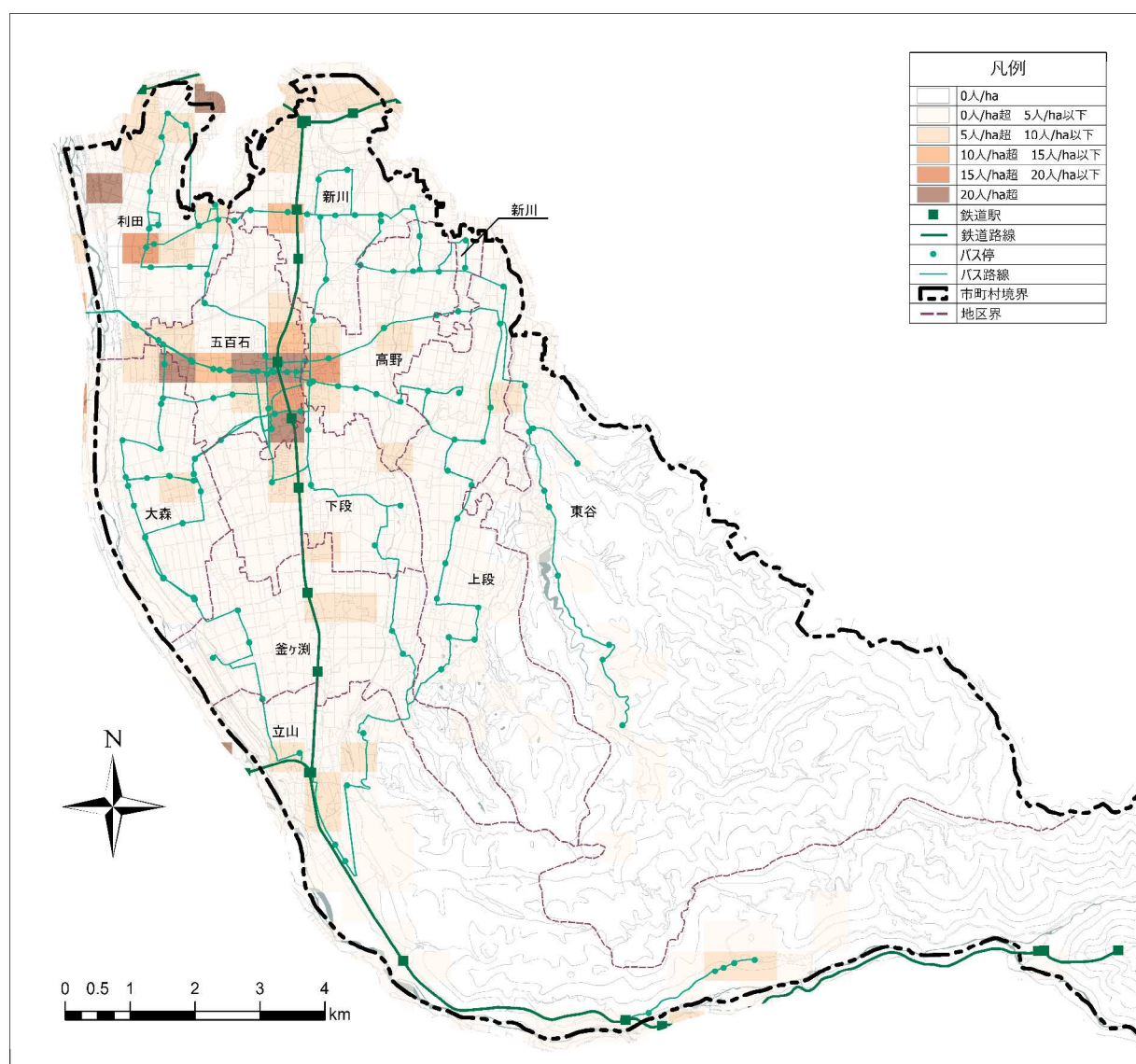


図 昼間人口（500mメッシュ）
（2015年推計昼間人口データ）

(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。

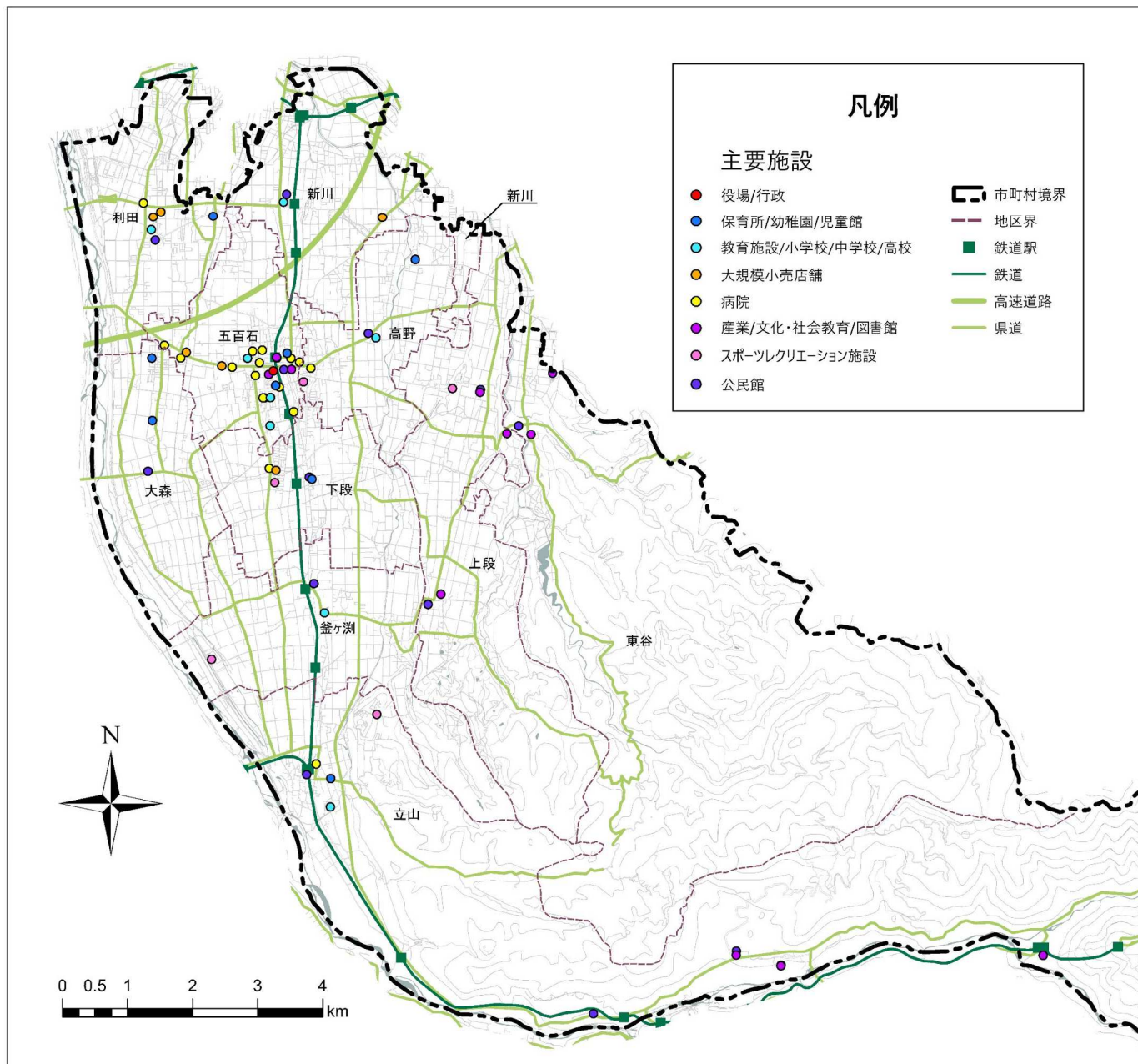


図 主要施設の立地状況
(立山町HP施設マップ、国土数値情報、大規模小売店舗の概要(富山県) R5.4.1)

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年度の一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。）。

一日当たりの利用者数の推移をみると、「図書館」は令和元年度まで概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、令和元年度まで概ね横ばいの傾向で推移していましたが、概ね増加傾向が続いています。

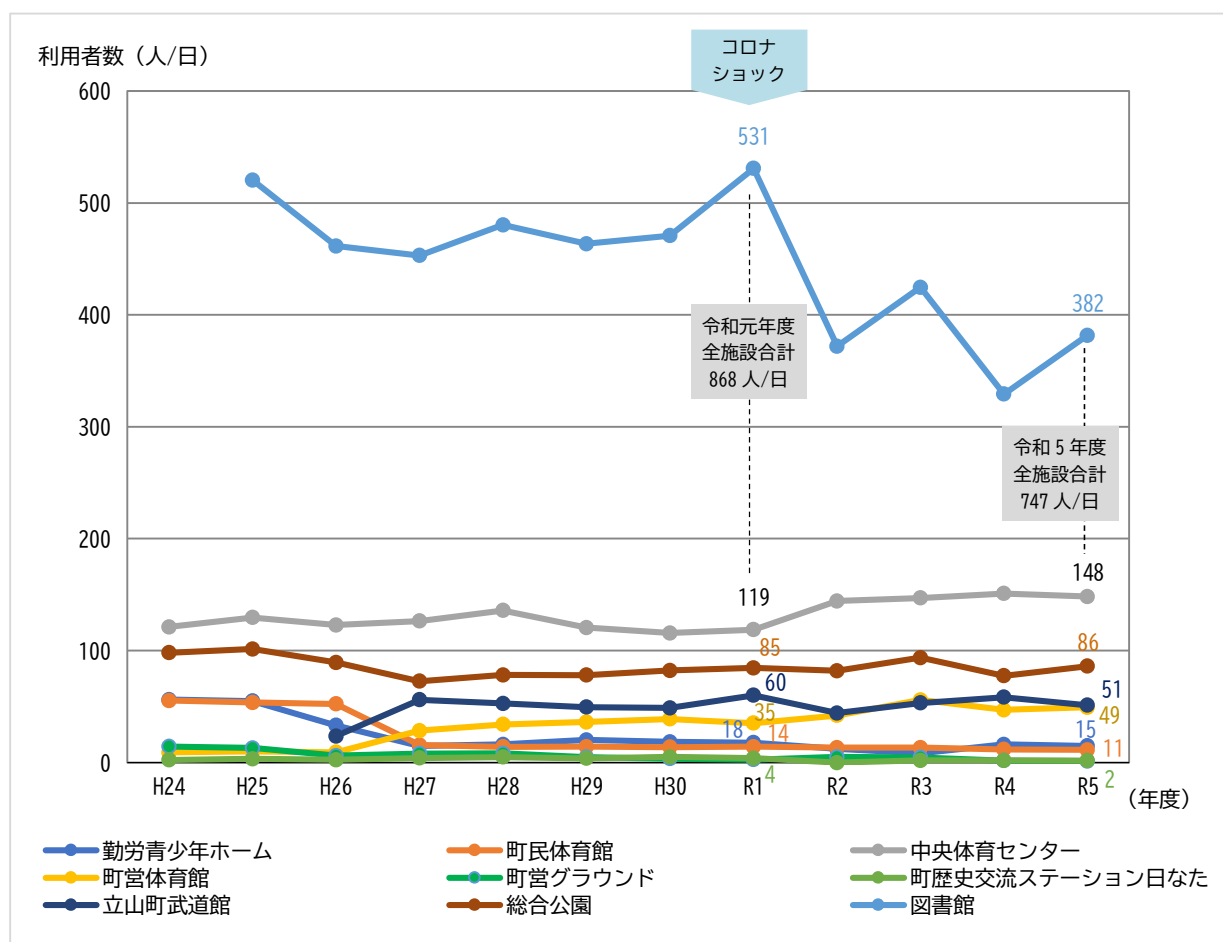


図 町営施設の利用者の推移（教育課資料）

■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。釜ヶ淵小学校と立山小学校については、令和 5 年度時点で最小規模を下回っており、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。

図 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		
立山北部	182	146	144	133	120	110	107	78	80.2%	53.4%
立山中央	611	562	546	530	526	523	459	440	92.0%	78.3%
高野	128	80	83	83	90	88	78	71	62.5%	88.8%
利田	226	182	181	198	200	204	207	207	80.5%	113.7%
釜ヶ淵	76	55	49	42	43	38	36	39	72.4%	70.9%
立山	80	65	65	57	58	54	47	49	81.3%	75.4%
合計	1,303	1,090	1,068	1,043	1,037	1,017	934	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。

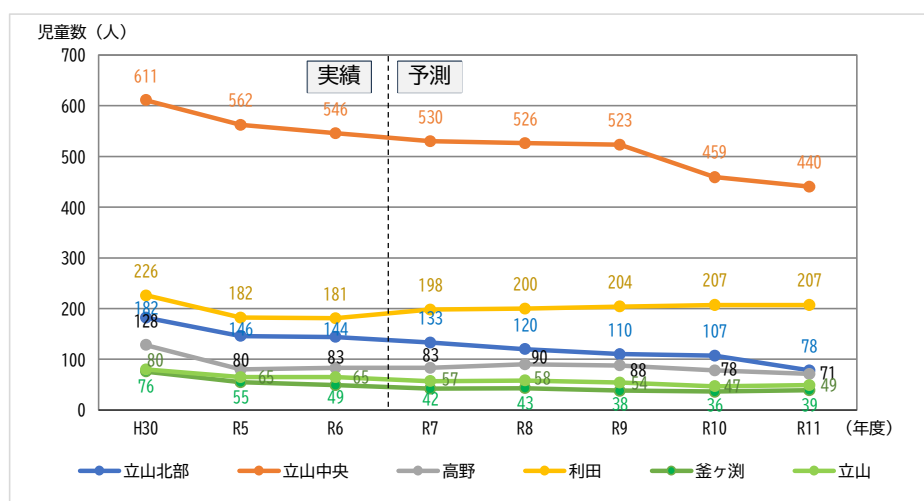


図 小学校児童数の推移（教育委員会資料）

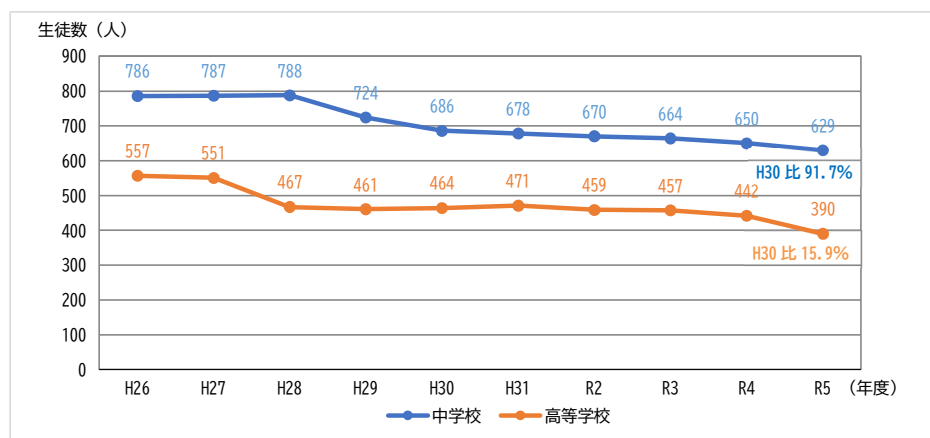


図 中学校及び高等学校生徒数の推移（町資料）

1-2 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の中心部まで約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。

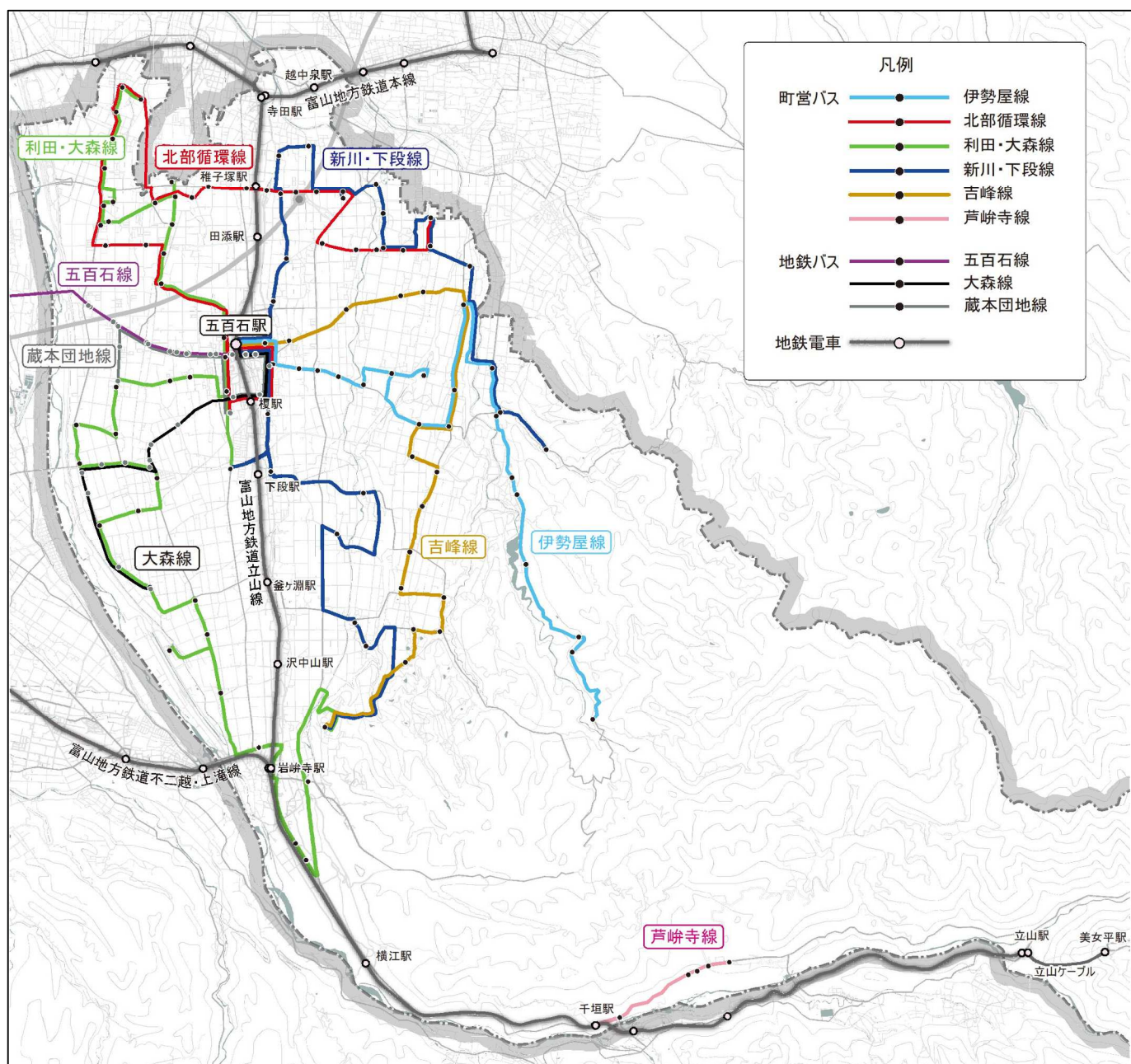


図 立山町の公共交通網 R6.7時点
(町資料、富山地方鉄道 HP、とやまロケーションシステム)

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嶺寺駅を始めとする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（岩嶺寺駅）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	岩嶺寺止を含む
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一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。

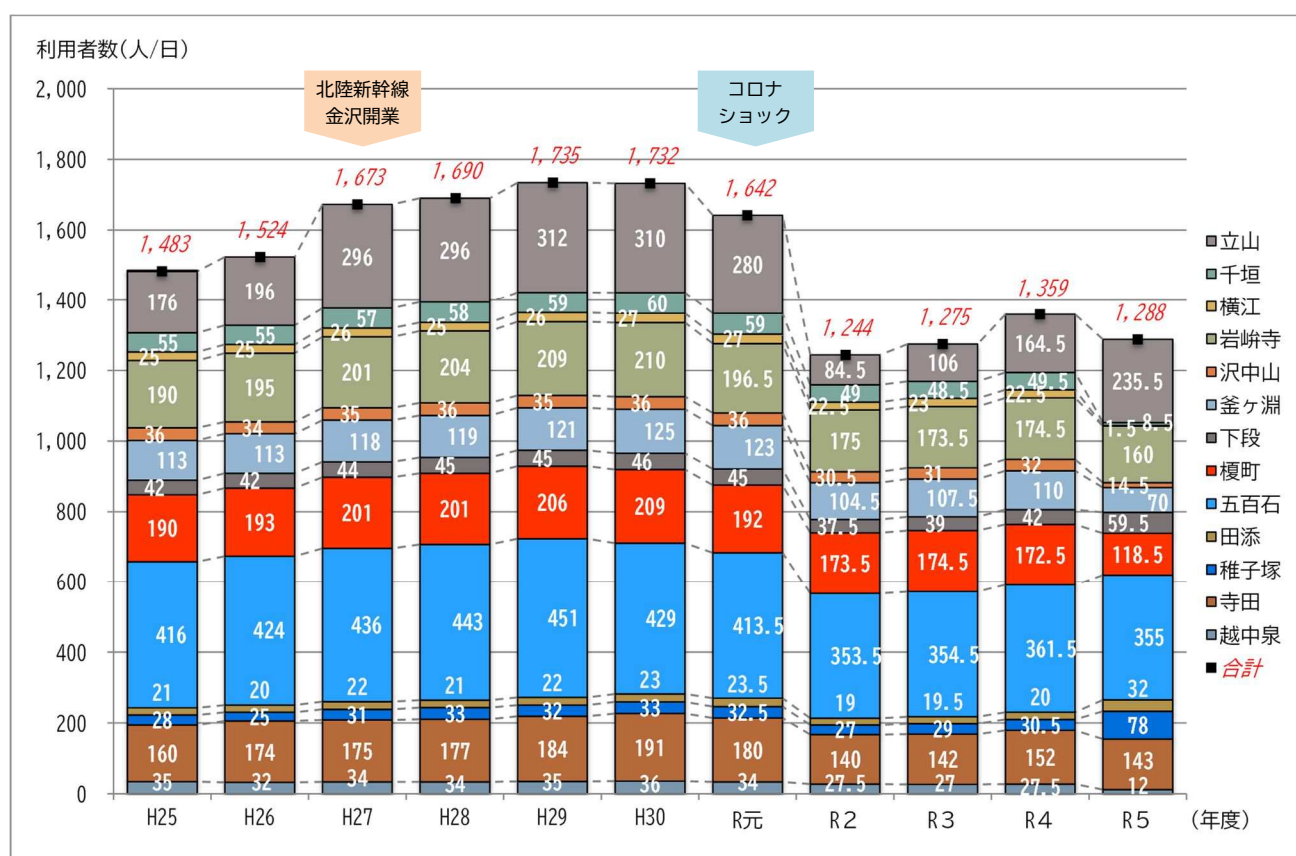


図 富山地方鉄道町内駅の1日当たり利用者数（富山地方鉄道資料）

※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 岩嶺寺駅は立山線、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

一日当たりの利用者数をみると、「五百石線」は令和元年度まで概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、概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、概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。

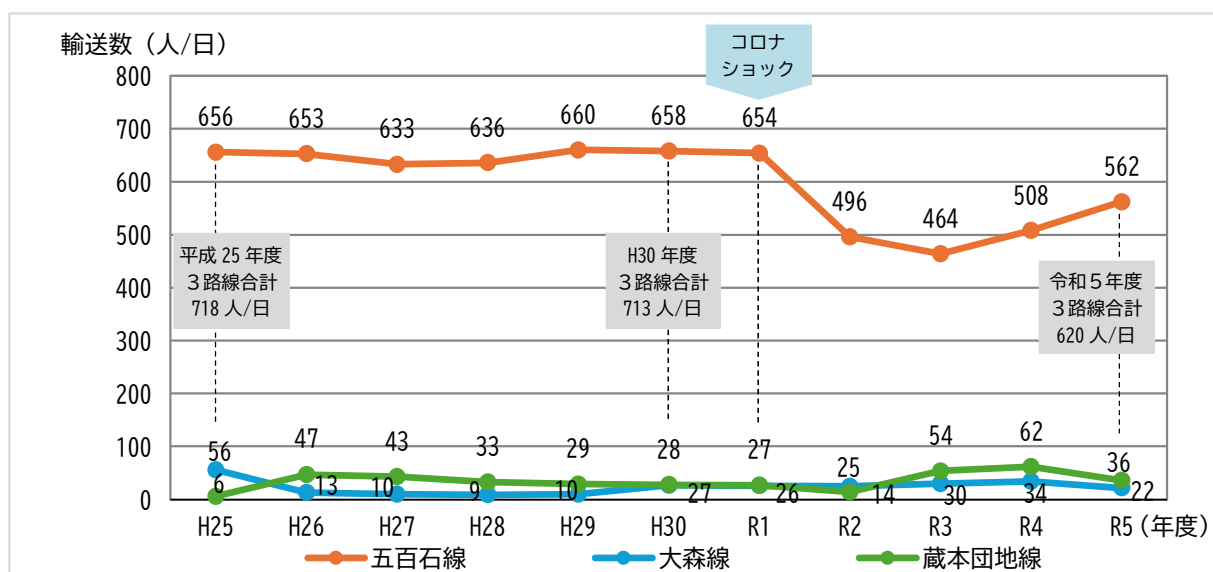


図 地鉄バスの1日当たりの利用者数の推移（富山地方鉄道資料）

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「芦畠寺線」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芦畠寺線	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

一日当たりの利用者数が最も多いのは、「芦畠寺線」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「芦畠寺線」で著しい減少傾向がみられる中、その他路線は横ばいまた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「芦畠寺線」を除きコロナ禍前の水準を上回っています。

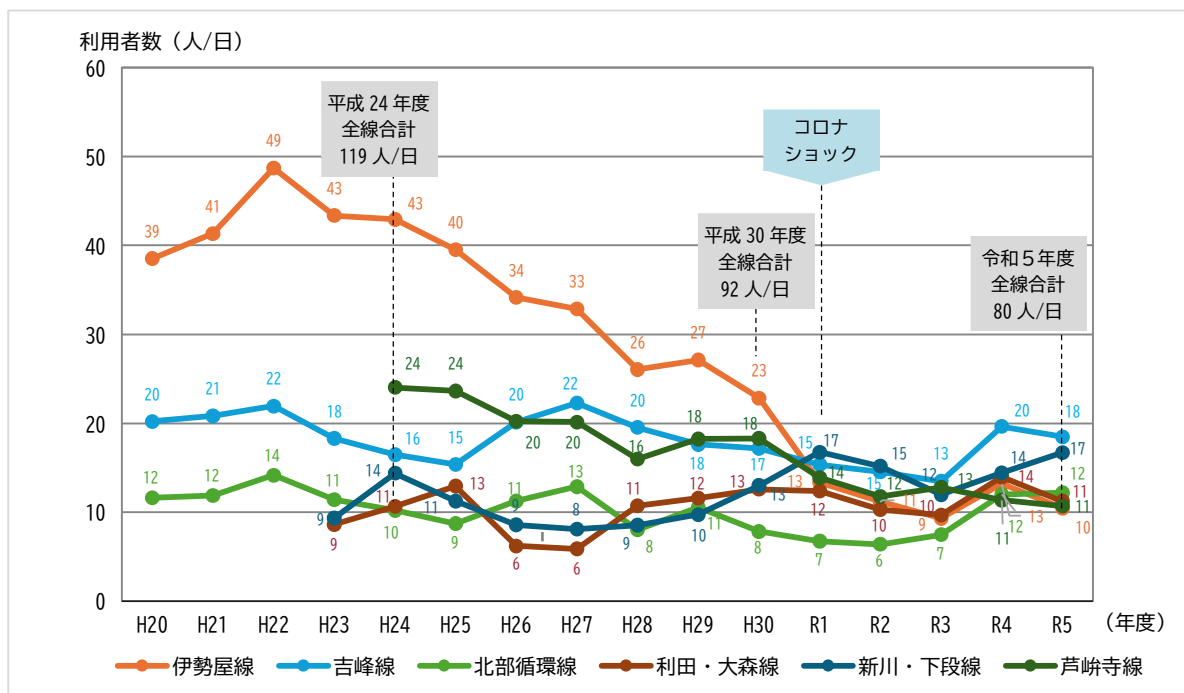


図 町営バスの利用者数推移（住民課資料）

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、一日当たり約 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 4 km／中学校片道 6 km 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	岩峯野地区 2 人、吉峰地区 4 人、芦峯寺地区 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	芦峯寺地区 2 人	トヨタ乗合自動車(15)	富山地方鉄道
	72 人		6 台	

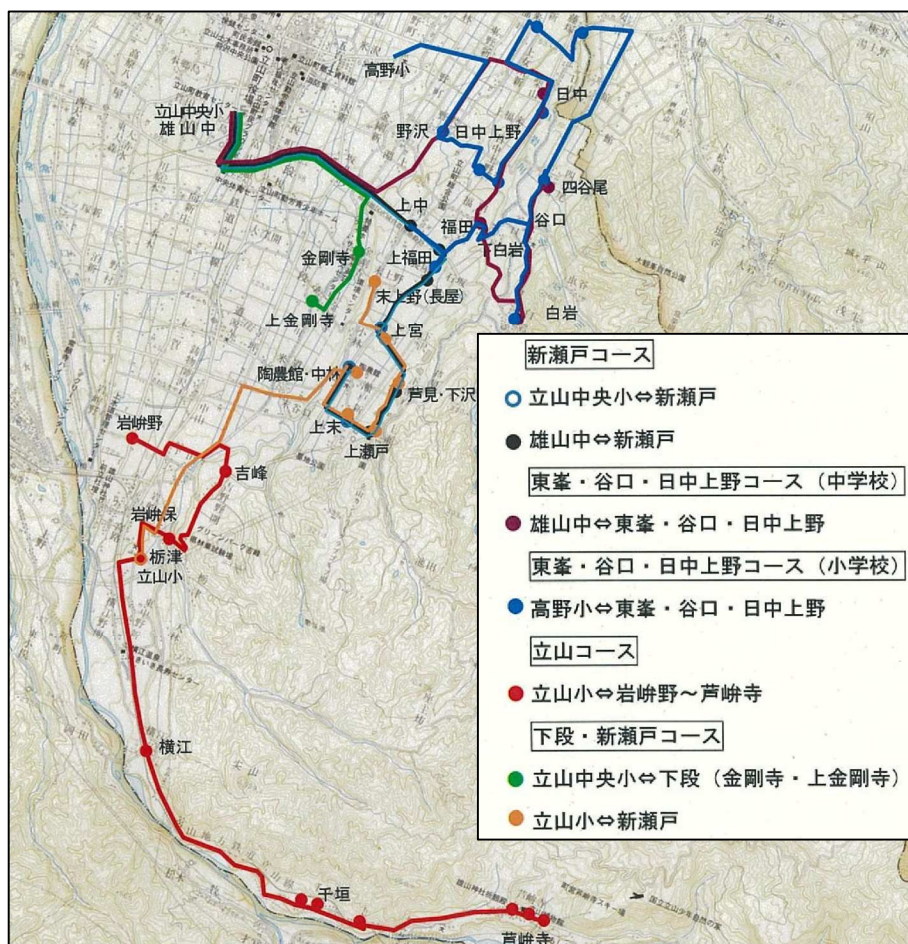


図 令和 6 年度 スクールバス運行経路図（立山町資料）

■利用状況

スクールバスの利用者は、一日当たり 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、遠方在住の児童・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。

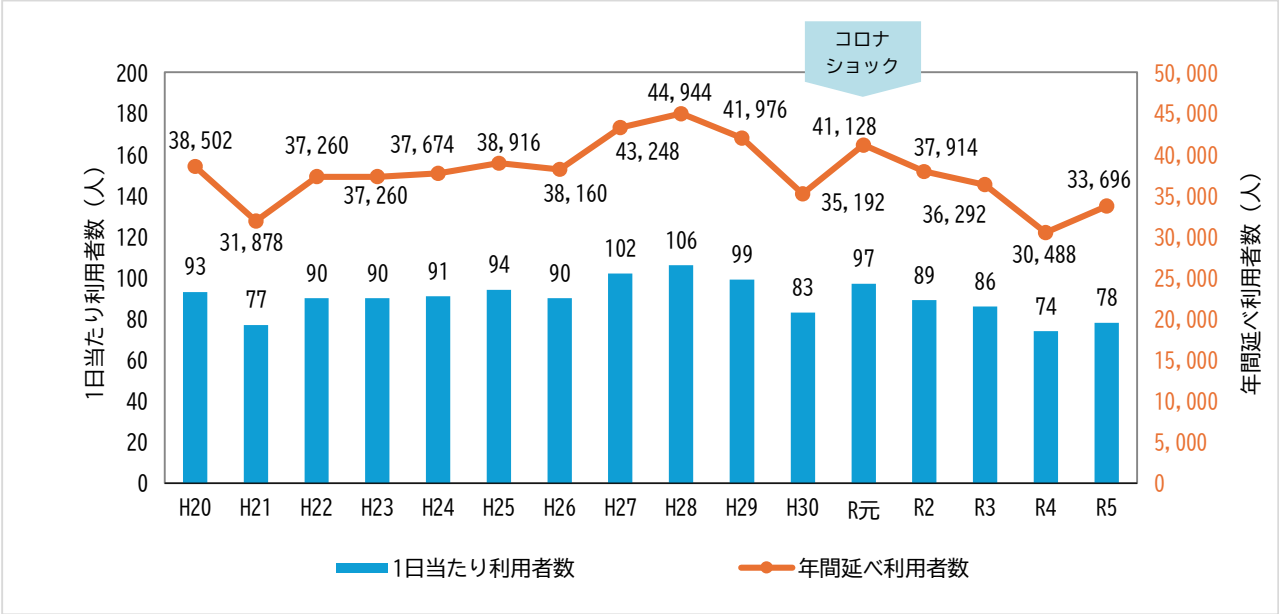


図 スクールバスの一日当たり及び年間延べ利用者数の推移（教育課資料）
※年間利用者数は利用者数（人/日）×運行日数×往復で算出

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、蔵本新、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
	芦峯・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（岩峯寺駅⇄榎町駅）	地鉄電車定期券現物支給（IC カード年間バス）	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	■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	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	■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」「他地区の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	地区別年度内利用可能回数（R6） 五百石…6 回 新川…4 回 下段、釜ヶ淵、立山…各 3 回 高野、大森、利田、上段…各 2 回 東谷…1 回
運 賃	無 料	バス利用はみらいぶくつろぎサロンへの参加が条件

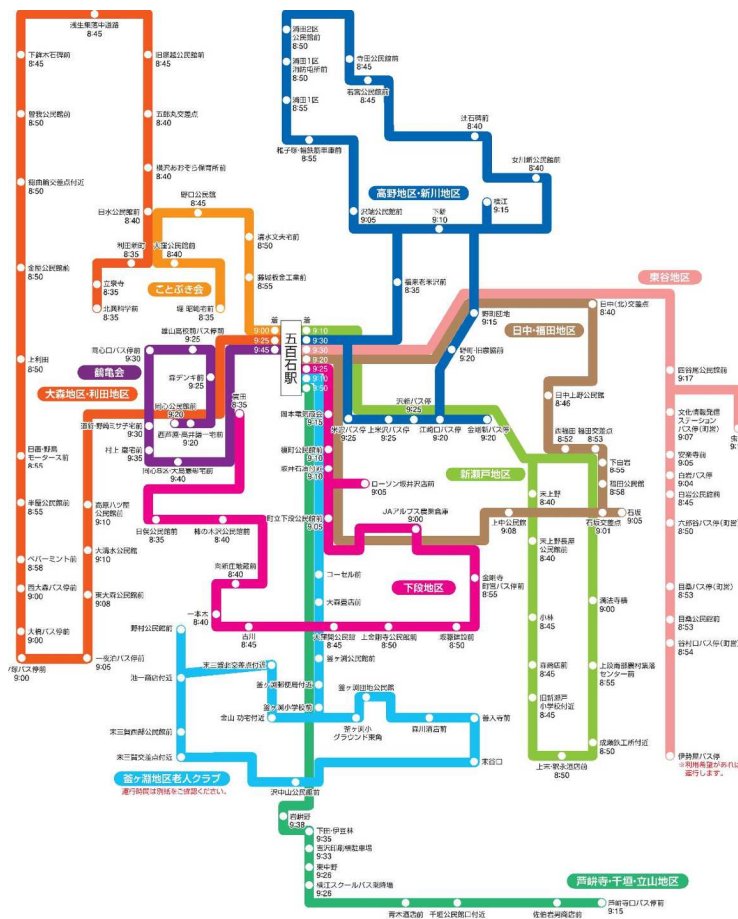


図 福祉バス（ことぶき号）運行ルート表

■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。

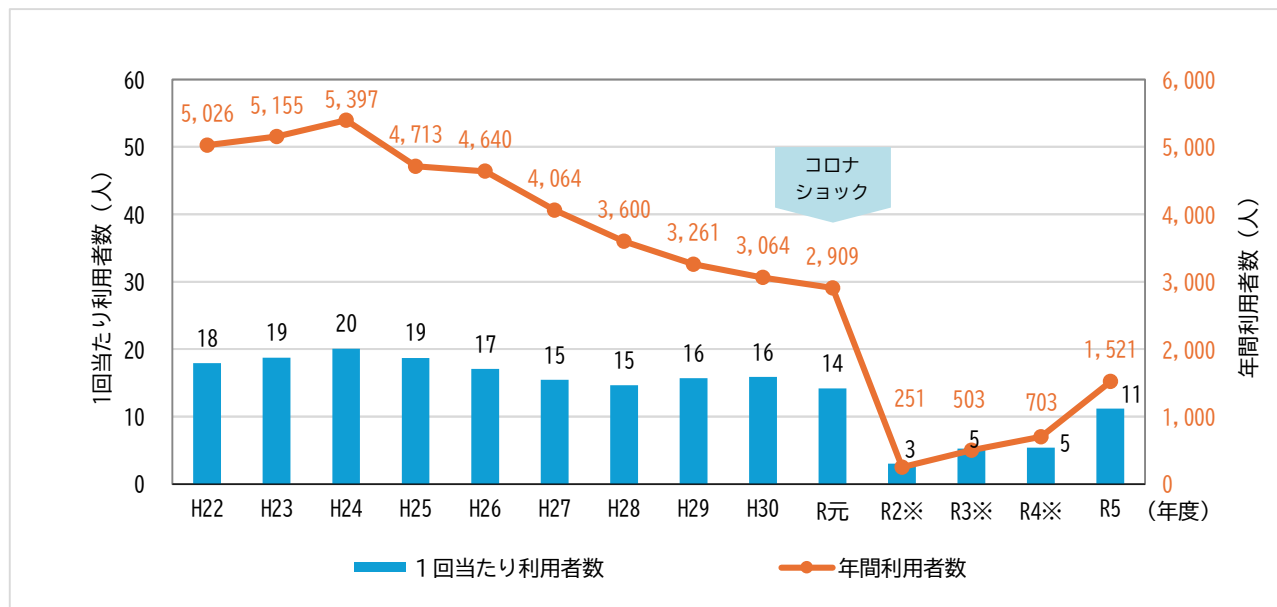


図 福祉バス「ことぶき号」の利用者数推移（社会福祉協議会資料）

※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。

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ことが困難で、車両を利用するにあ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。

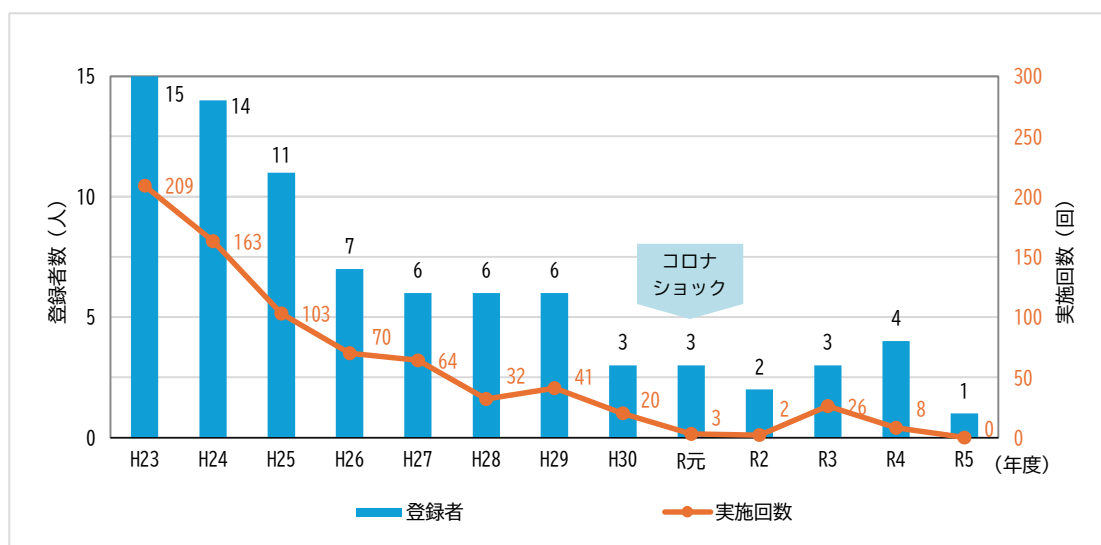


図 高齢者等外出支援サービス事業の登録者及び実施回数の推移（社会福祉協議会資料）

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したが、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、概ね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、概ねシマヤ、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。

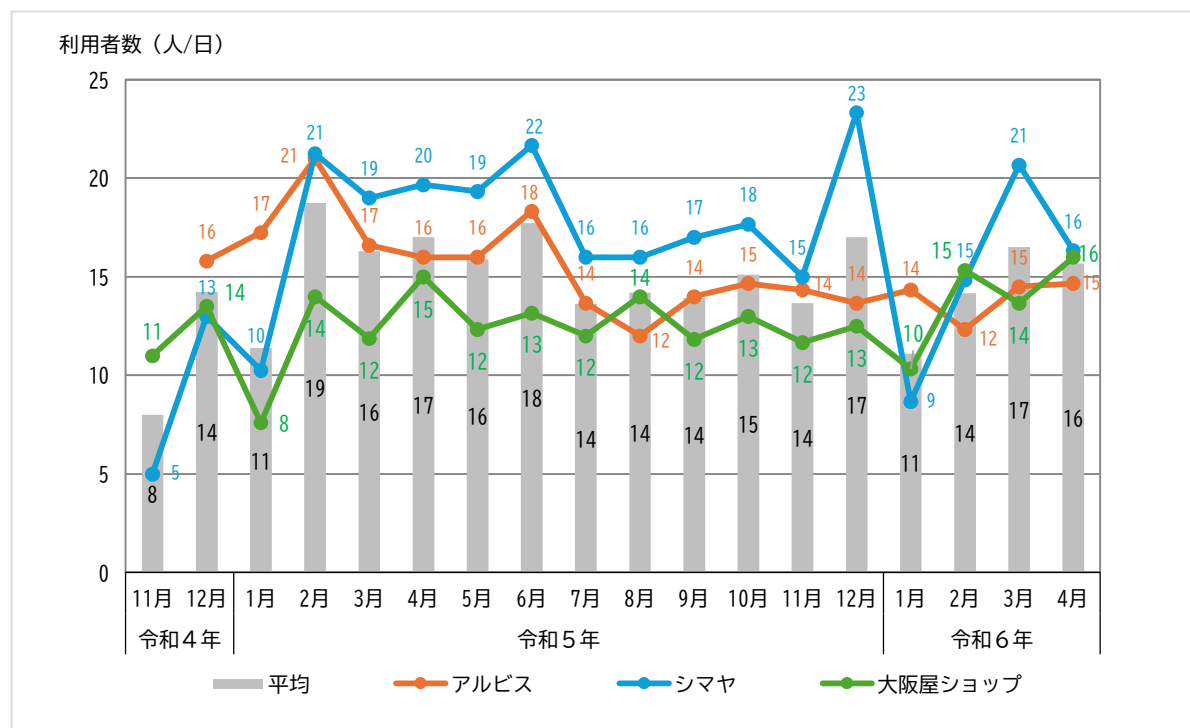
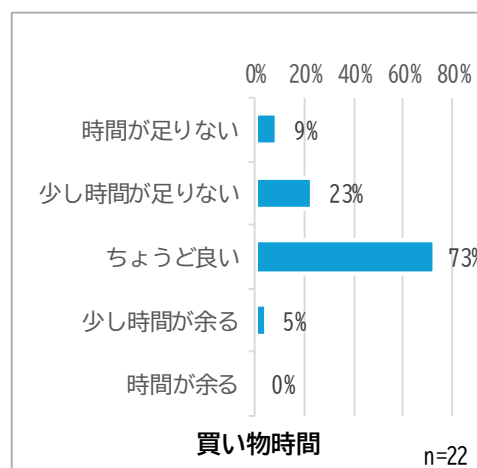
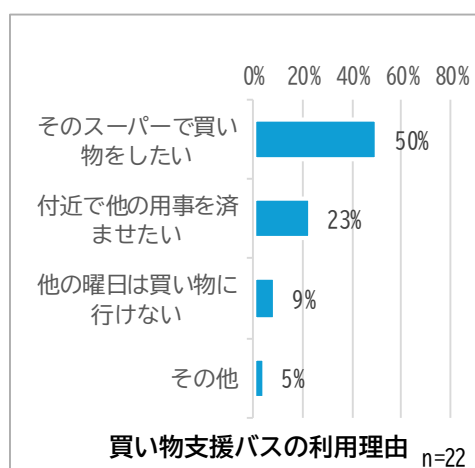
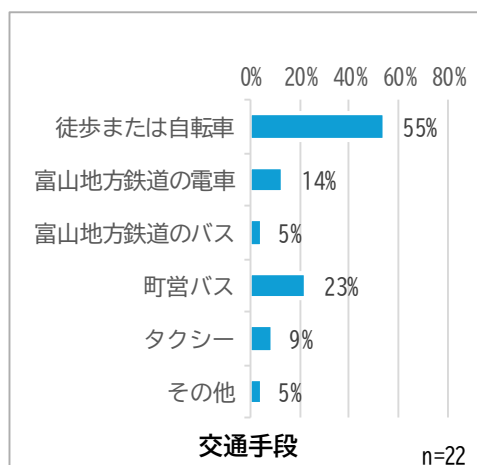
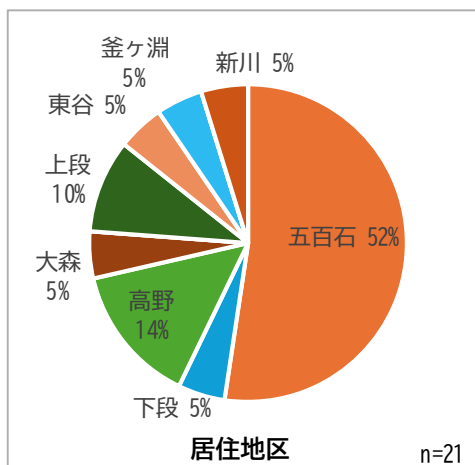
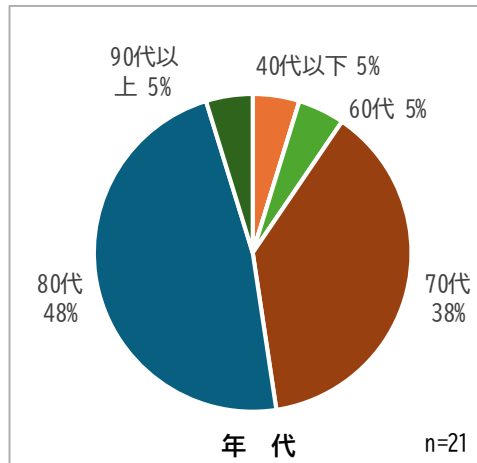
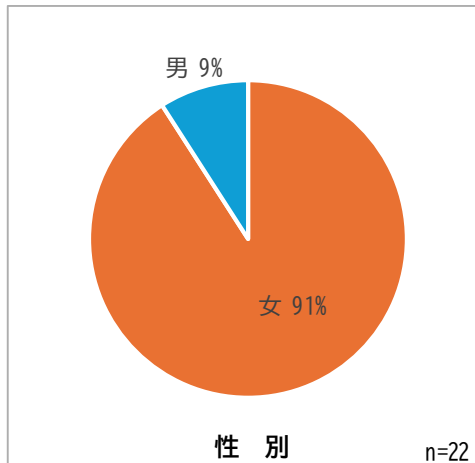


図 お買い物支援バス1日当たりの利用者数の推移（商工観光課資料）

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、概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	TYMS(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」)

■利用者数

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、令和元年度からは概ね増加傾向となっています。

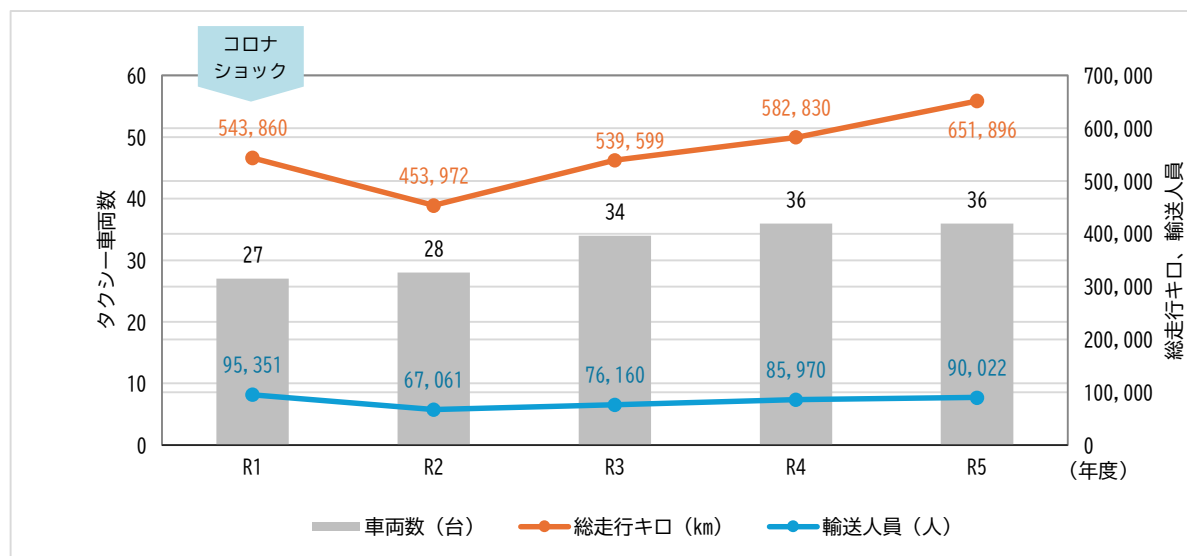


図 町内タクシー5社の輸送実績の推移
(北陸信越運輸局富山運輸支局データ)

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。

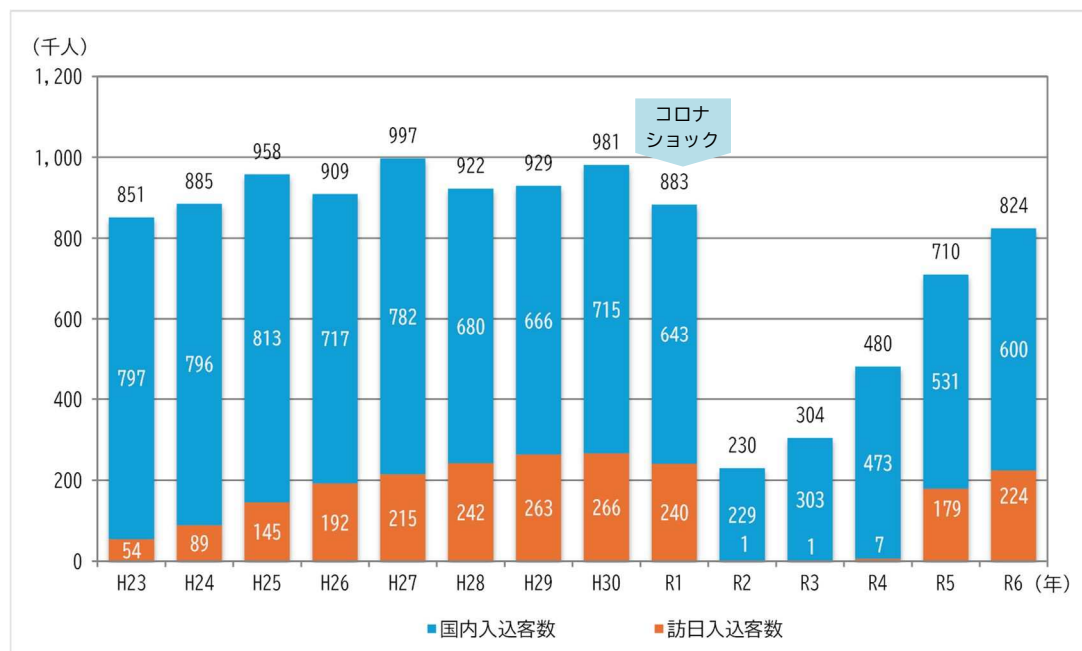


図 立山黒部アルペンルート入込客数の推移
（「立山黒部アルペンルート営業概況」立山黒部貫光（株））

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。

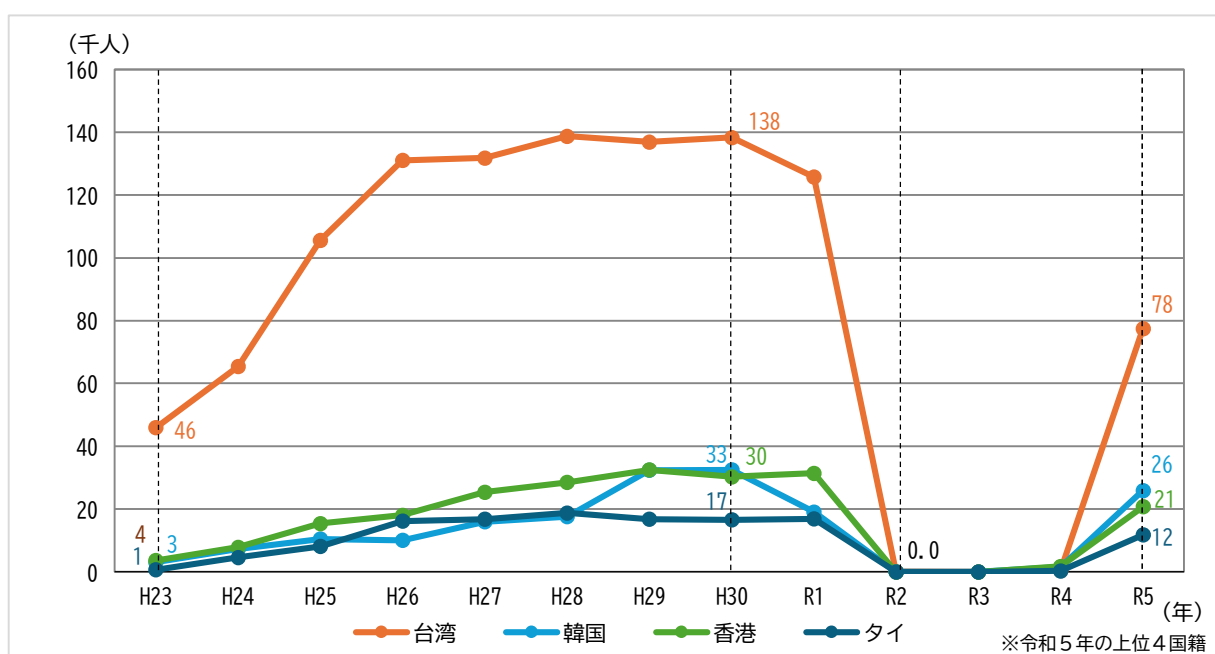


図 立山黒部アルペンルートの国籍別外国人観光客数の推移
（「富山県観光客入込数等」富山県観光振興室）

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	・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/未頃 ・立山町観光協会（五百石駅前） ※4/1～11/未頃 ・立山観光案内所（立山駅前） ※4/15～11/未頃 R4.10 オープン
料金	・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	・現金・クレジットカード ・保証金は現金のみ
予約	・予約ページ、電話
車両	・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	・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。

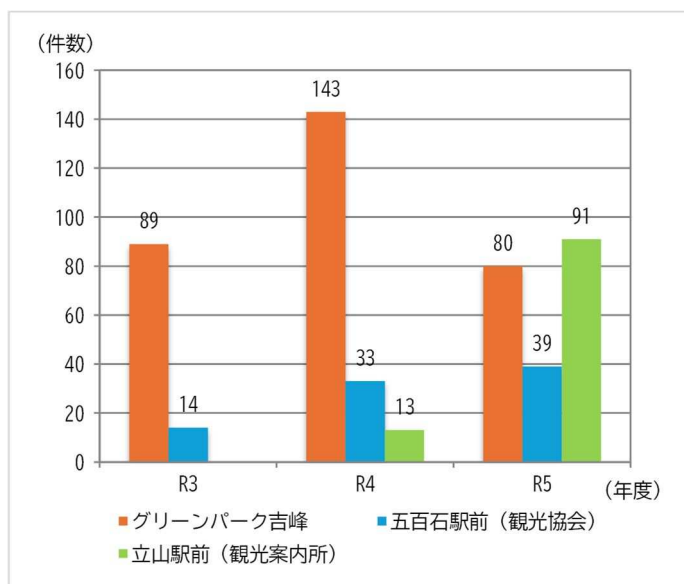


図 E-BIKE レンタル利用件数
(立山町観光協会資料)

(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、釜ヶ淵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）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）

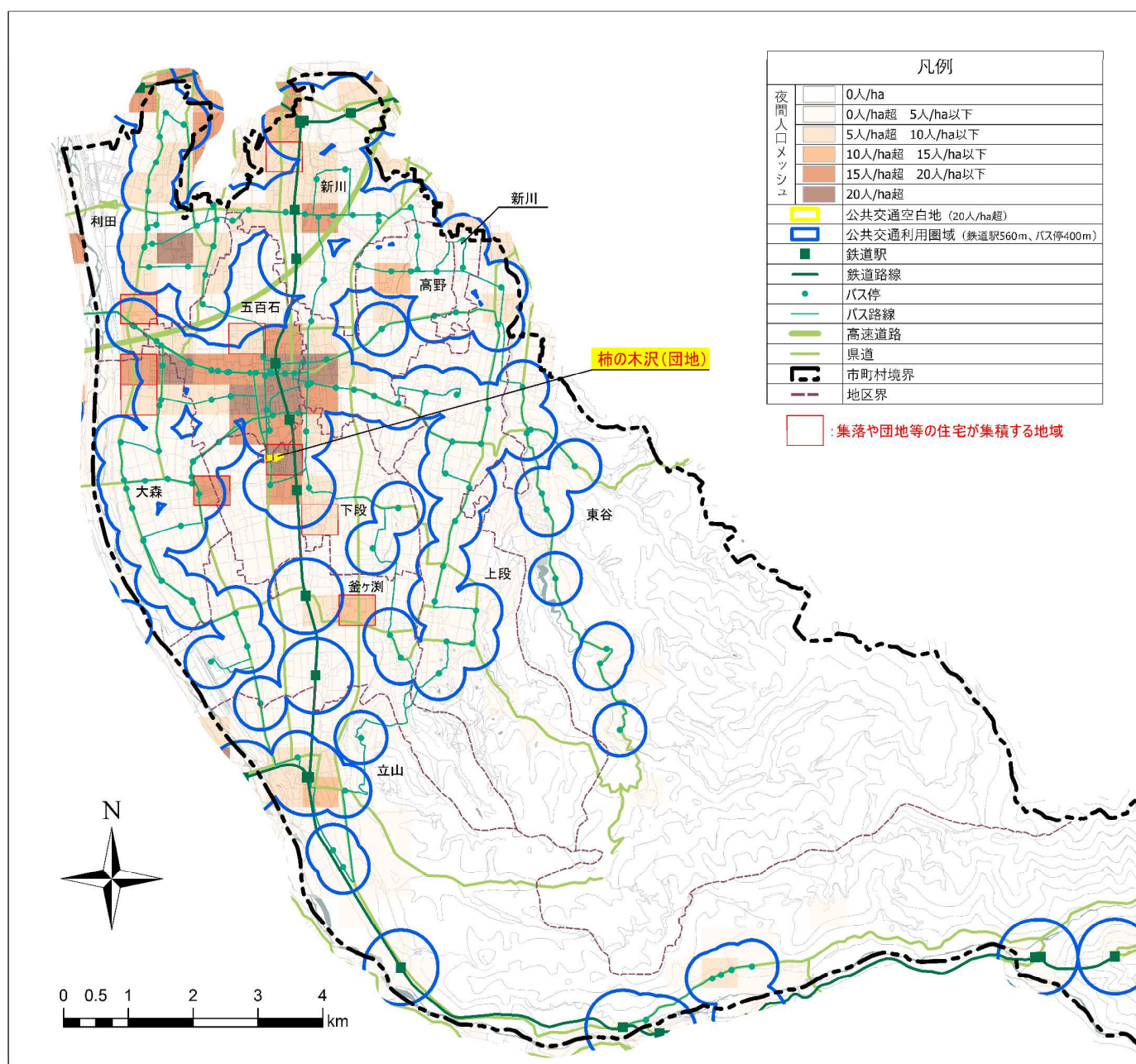


図 居住地からみた公共交通空白地域
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域)

■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淵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。

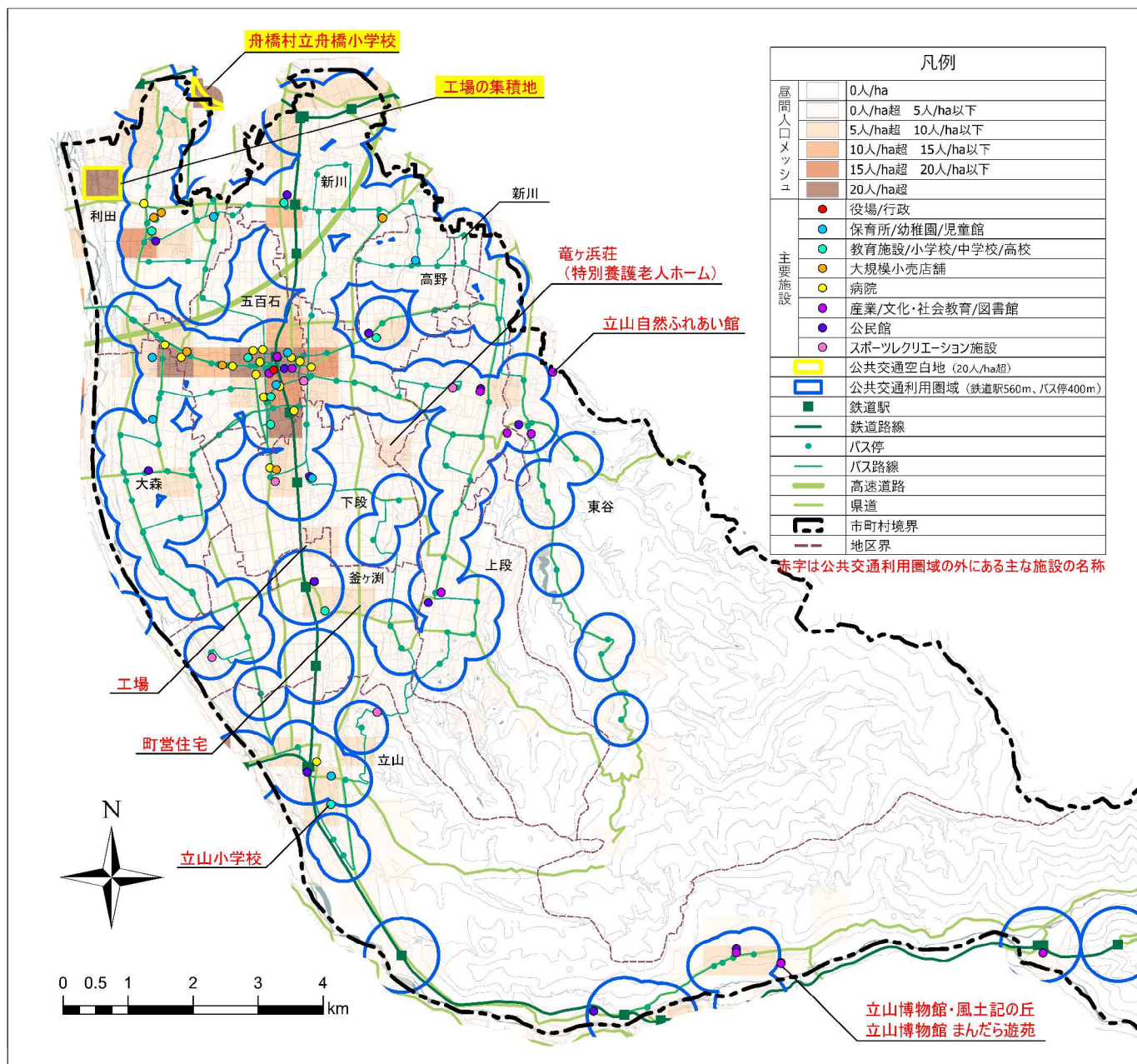


図 目的地からみた公共交通空白地域
(令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域)

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。

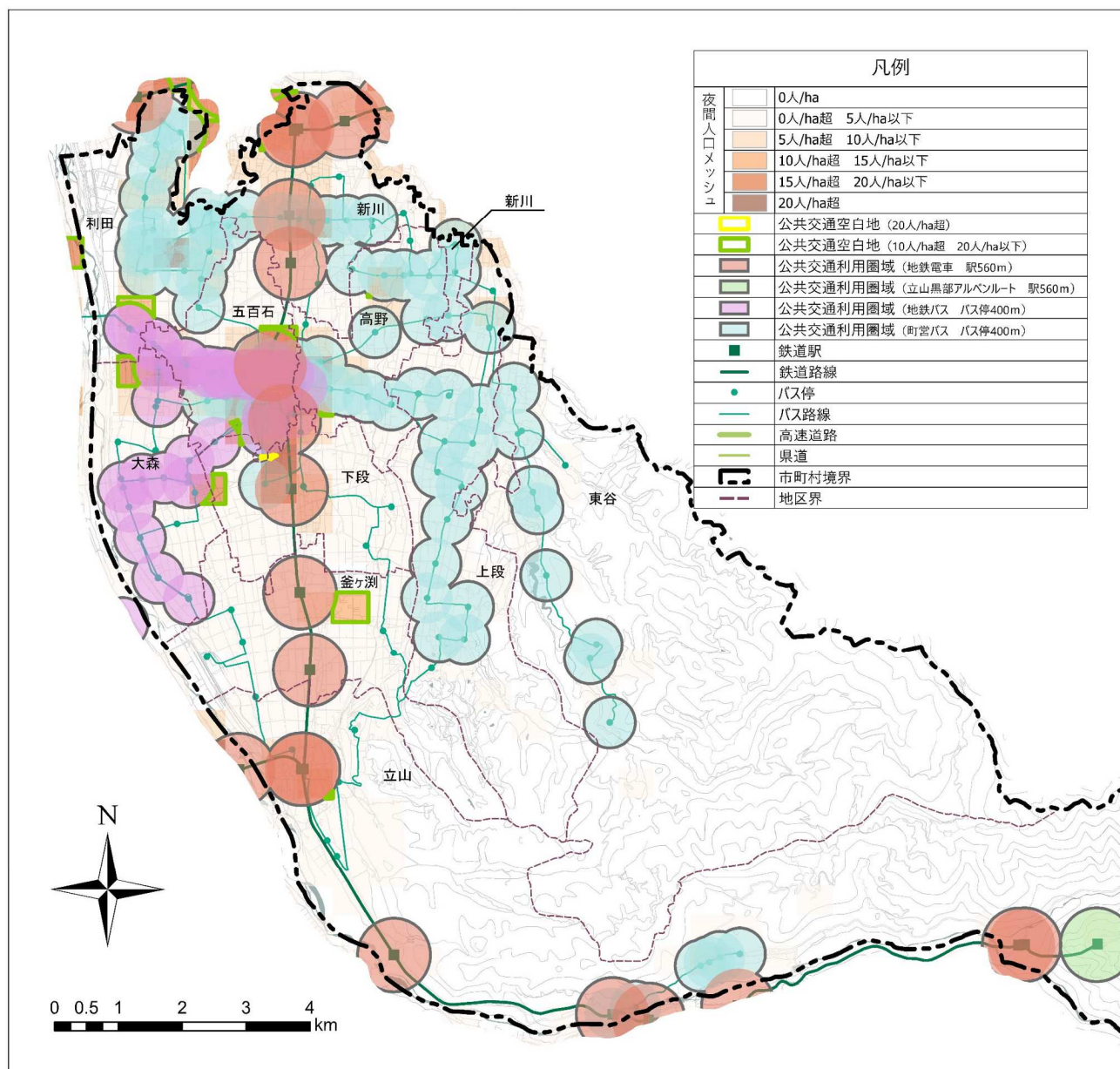


図 居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況（8時台まで）
（令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP）

<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。

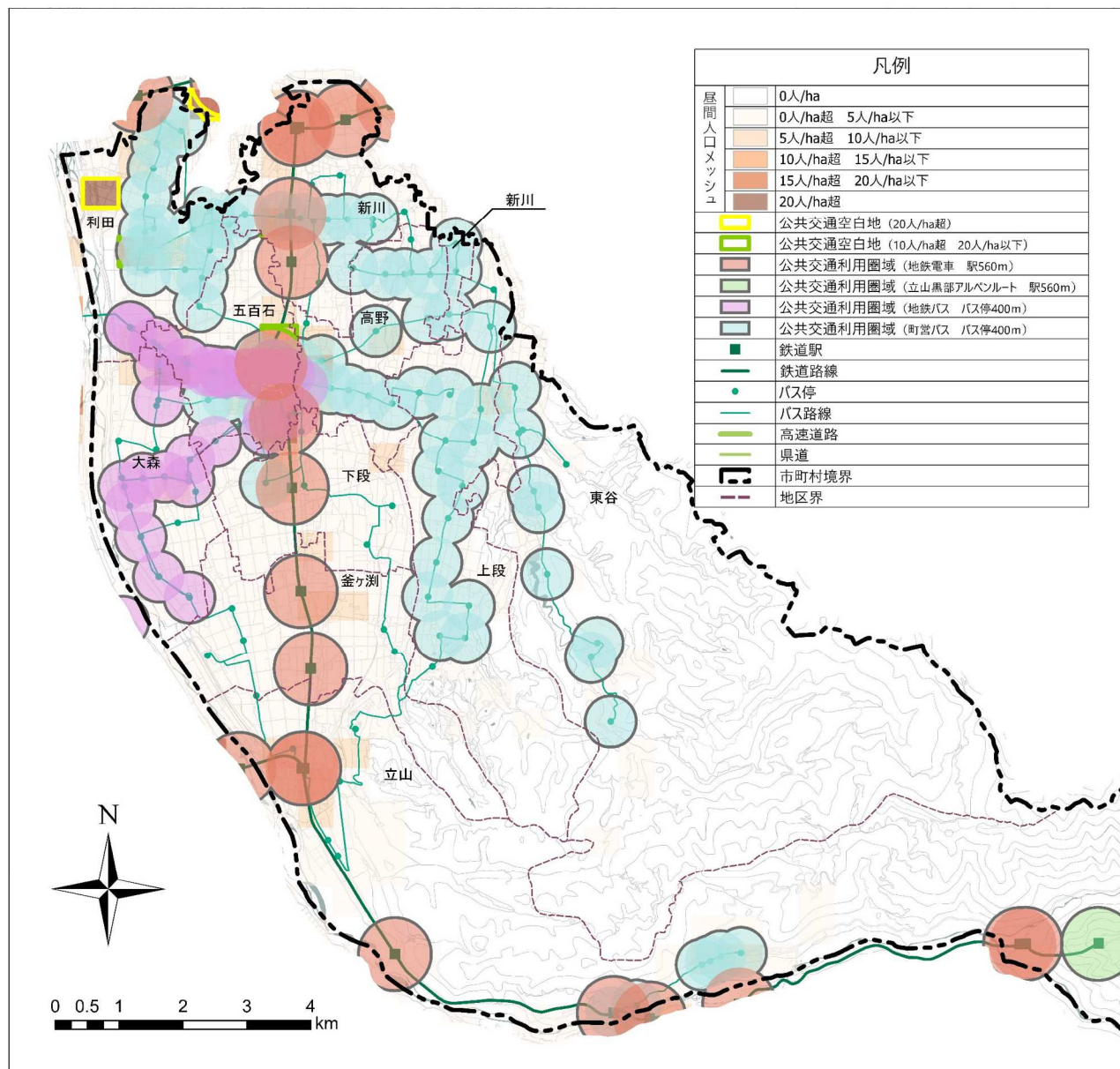


図 目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況（8時台まで）
（令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP）

■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概ね同様ですが、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。

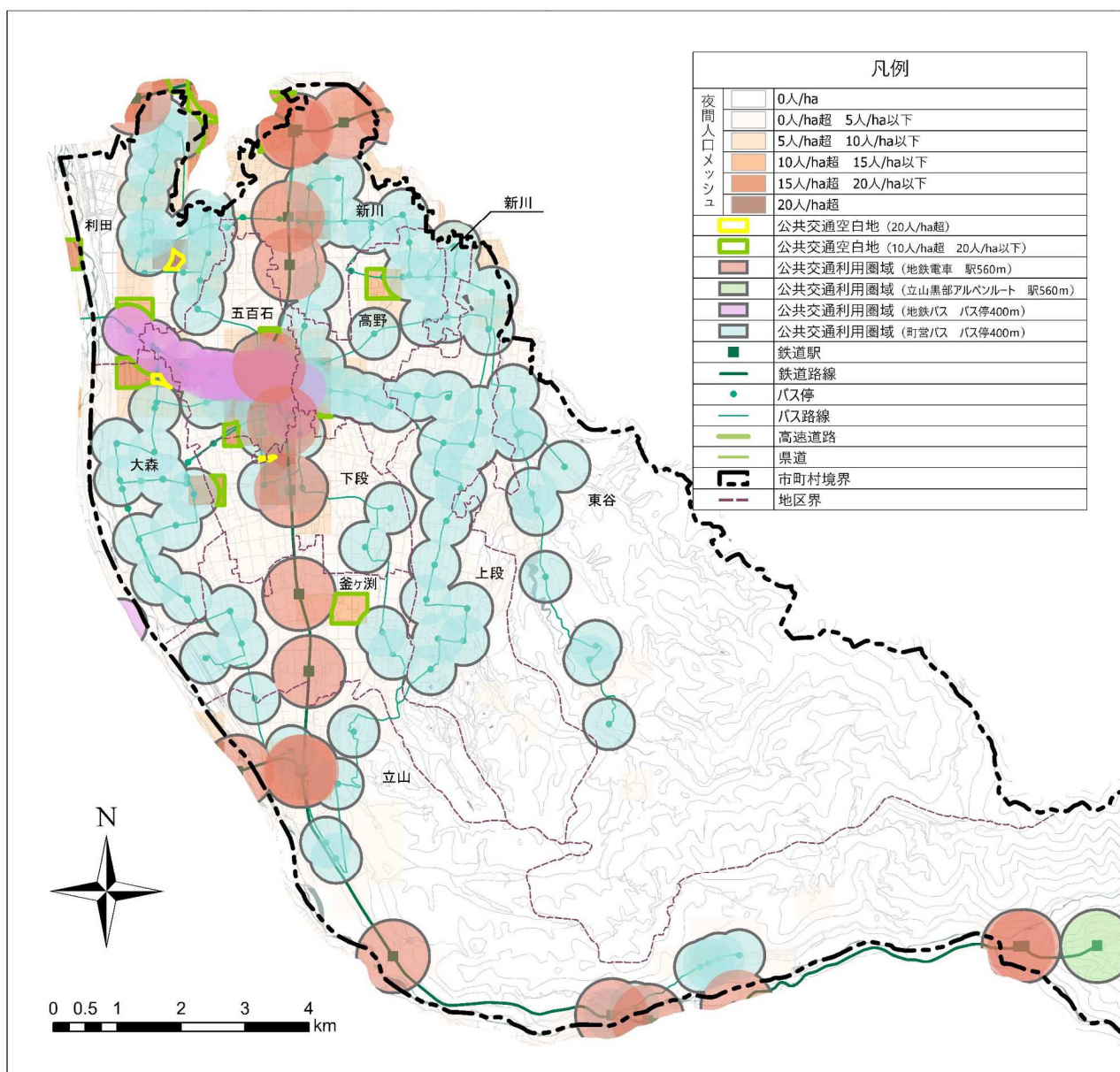


図 居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況（9時台から15時台まで）
（令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP）

<目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況>

本町の日中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。

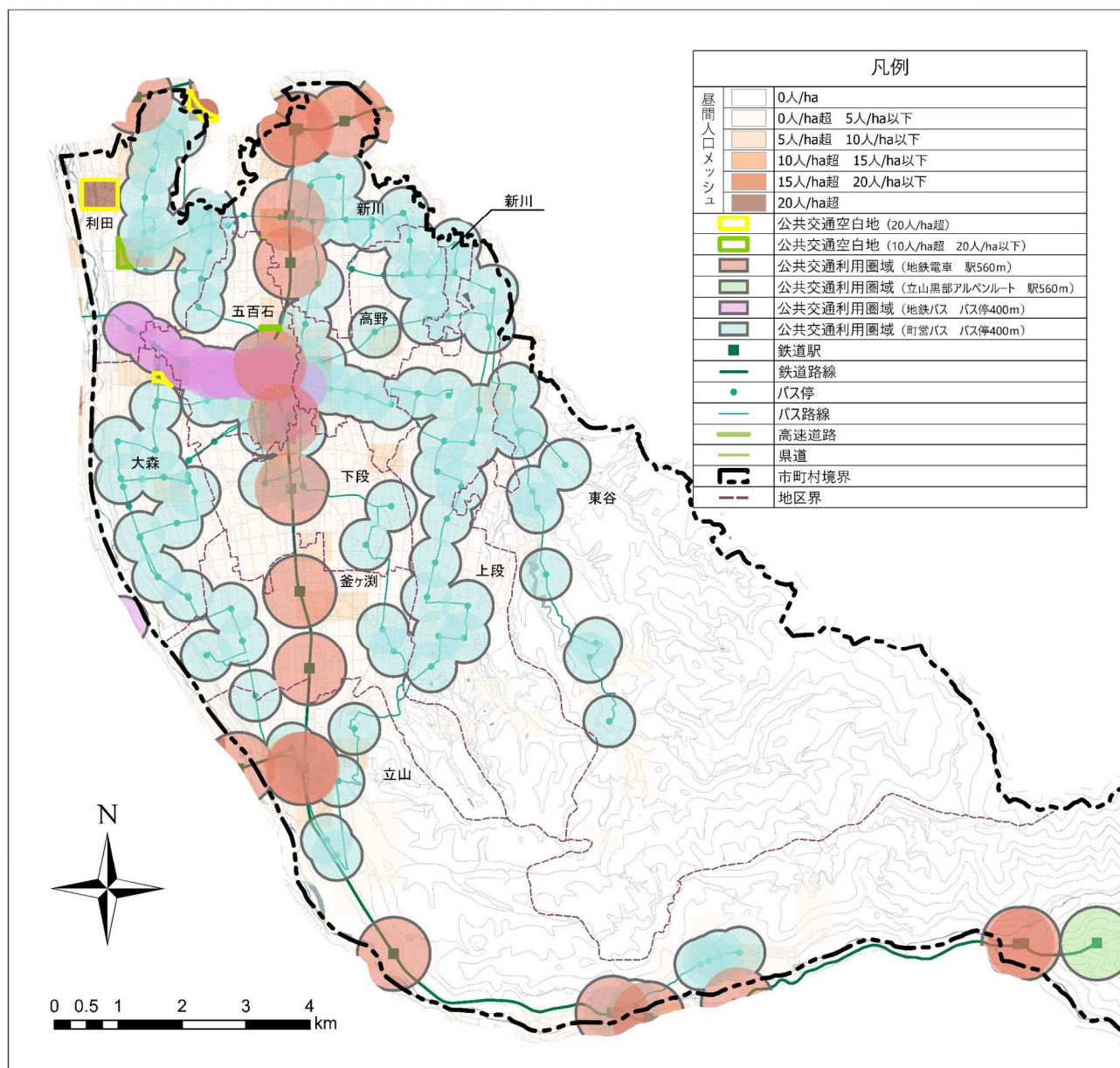


図 目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況（9時台から15時台まで）
（令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP）

■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概ね同様です。

<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。

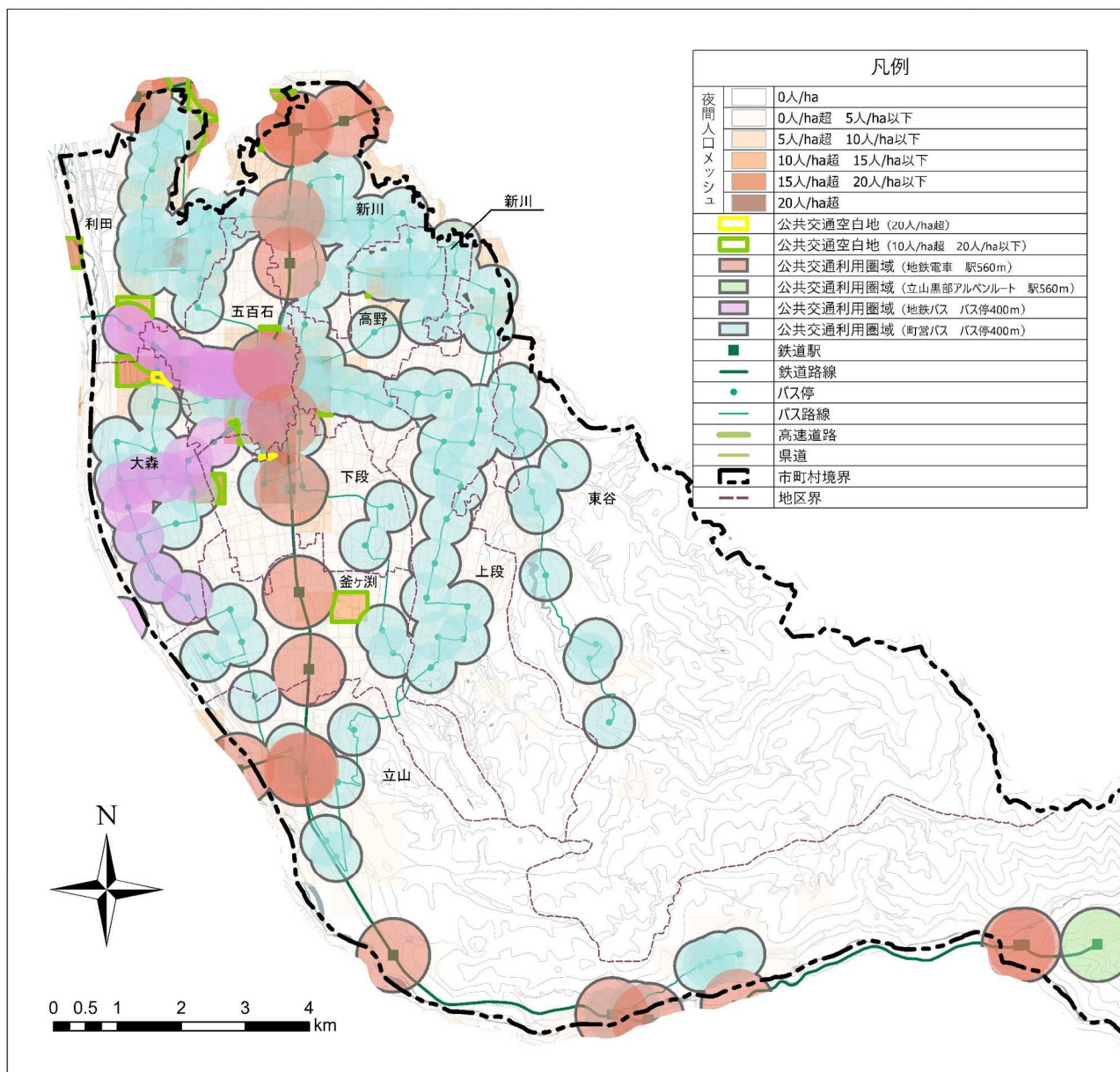


図 居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況（16 時台から 18 時台まで）
（令和 2 年国勢調査、令和 4 年 9 月時公共交通圏域、富山地方鉄道 HP）

<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。

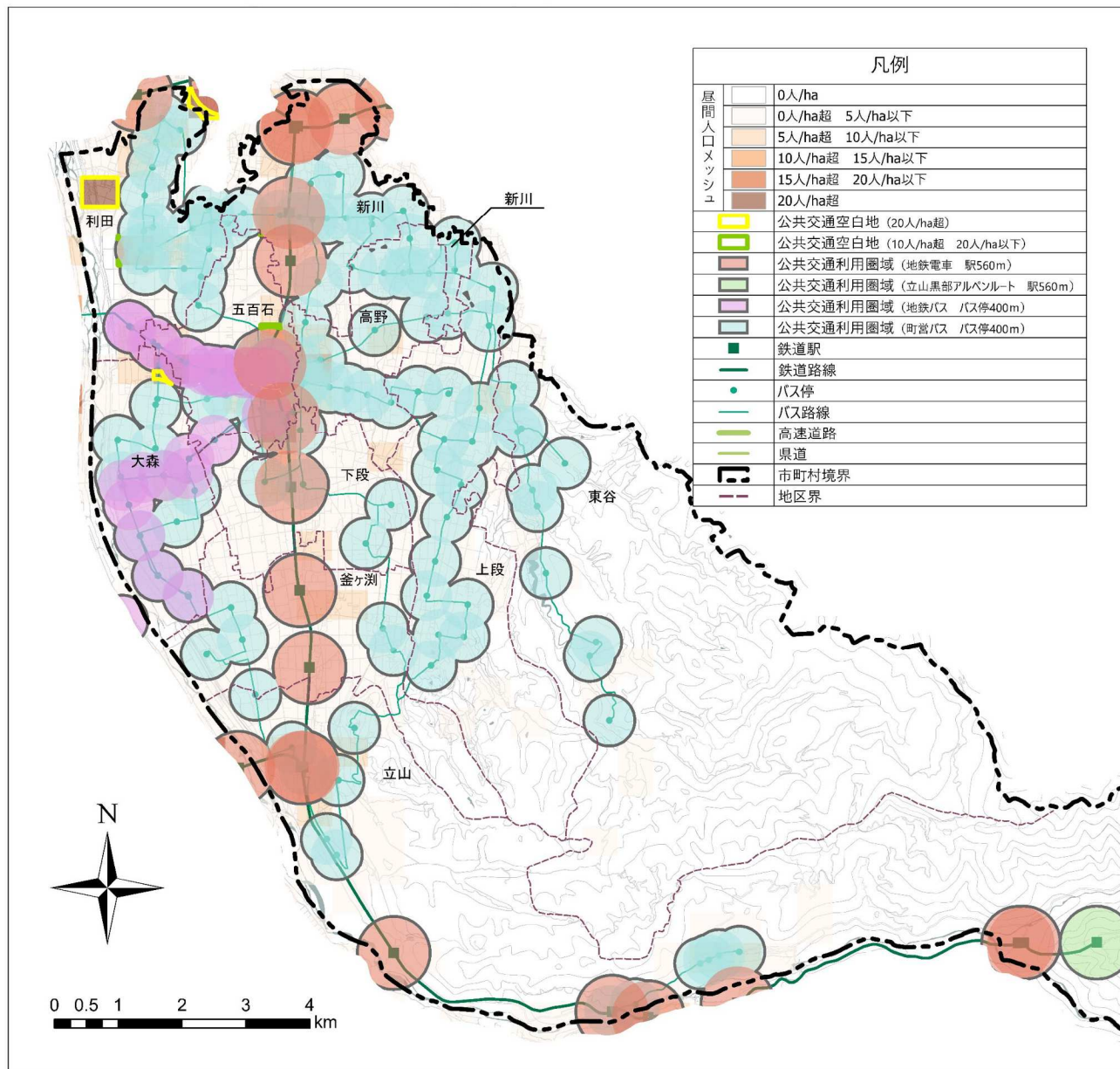


図 目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況（16 時台から 18 時台まで）
（令和 2 年国勢調査、令和 4 年 9 月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP）

■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。

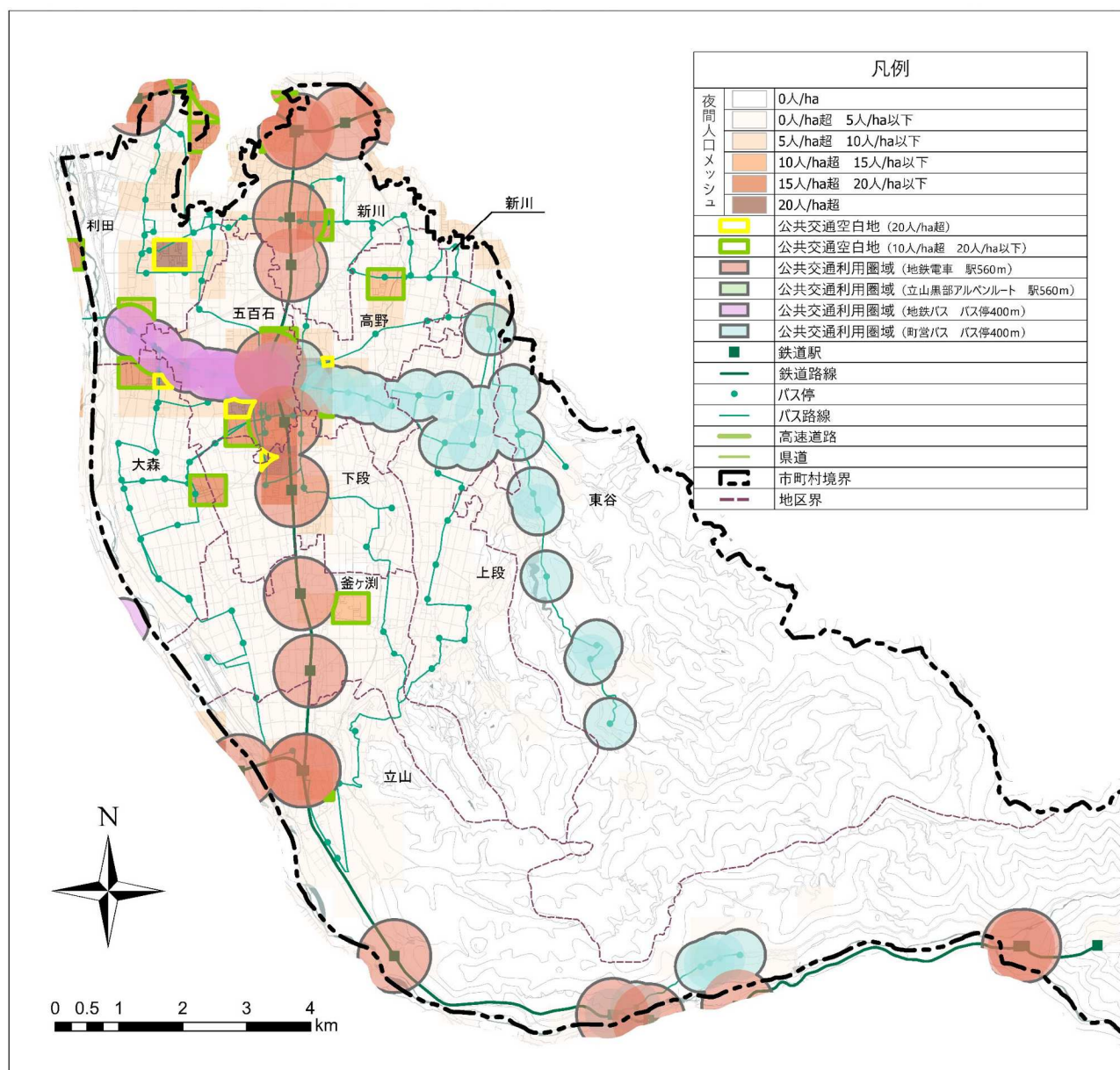


図 居住地からみた公共交通利用圏域カバー状況（19 時台から）
（令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP）

<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。

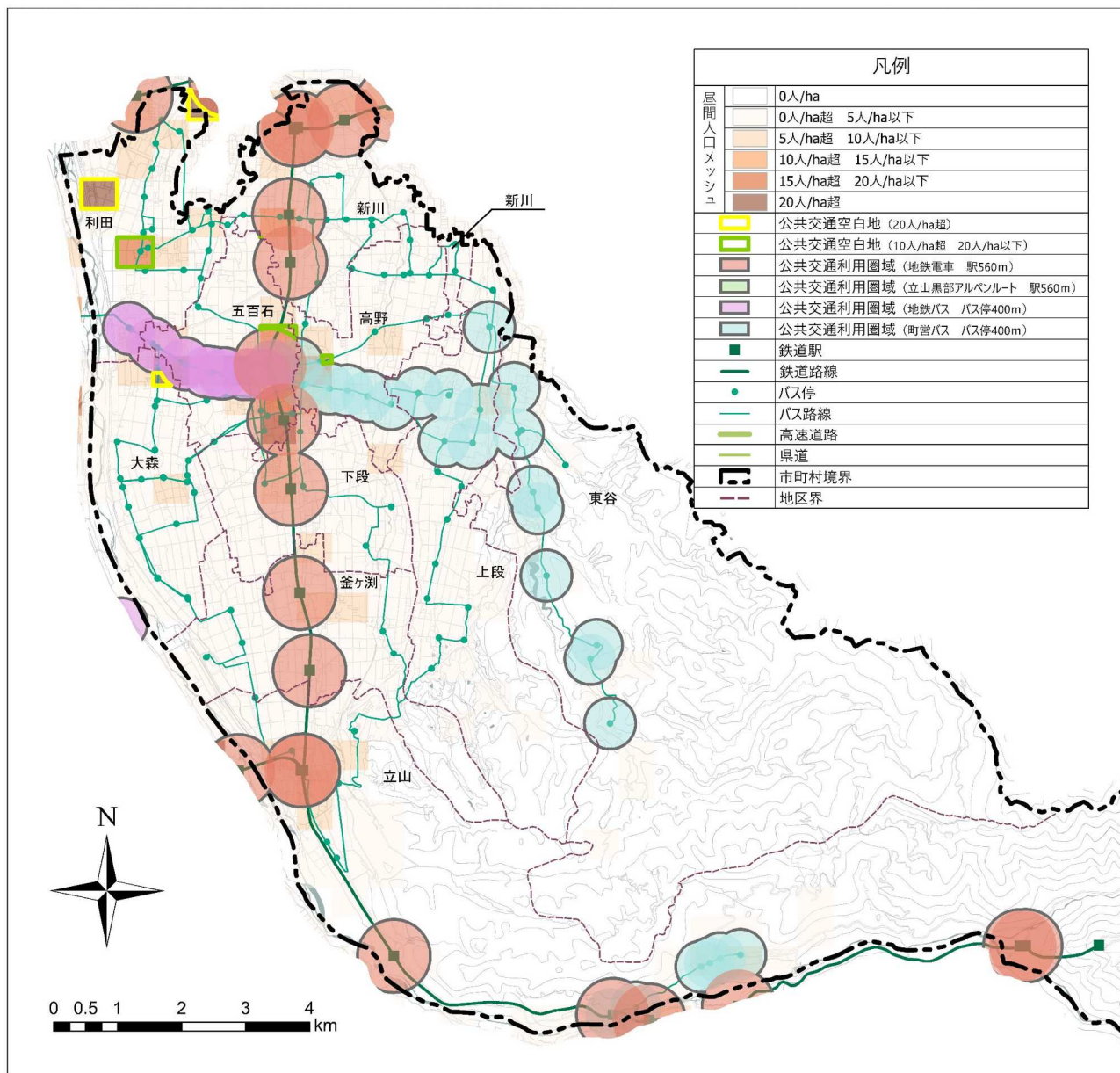


図 目的地からみた公共交通利用圏域カバー状況（19 時台から）
（令和2年国勢調査、令和4年9月時公共交通圏域、富山地方鉄道HP）

(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」の収支状況は一日当たりの利用者数の動向と概ね対応し、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。

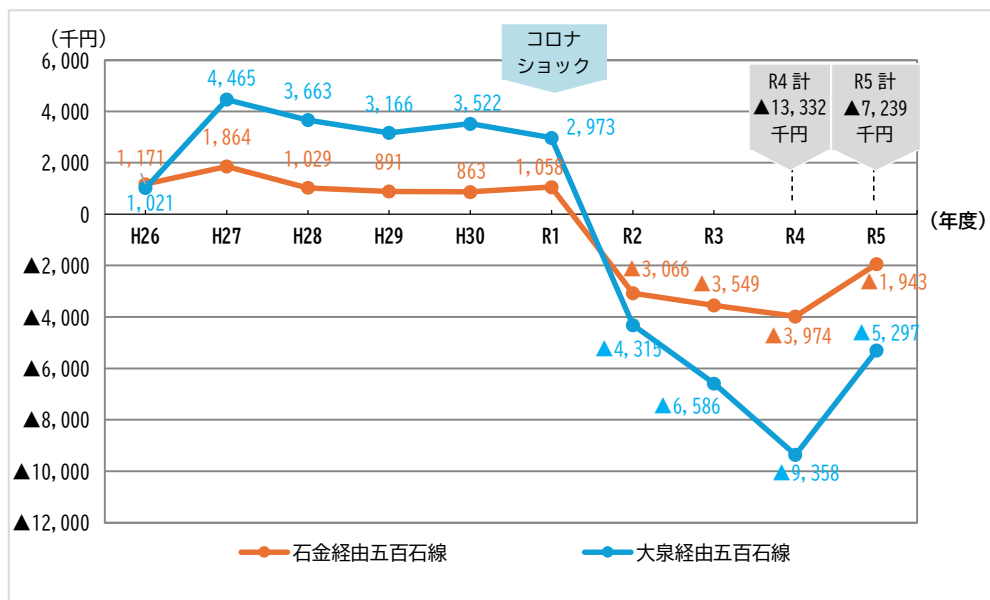


図 地鉄バス五百石線の収支状況（富山地方鉄道資料）
※経常収益から経常費用を控除した額

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、一日当たりの利用者数と概ね対応し、概ね▲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、一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。

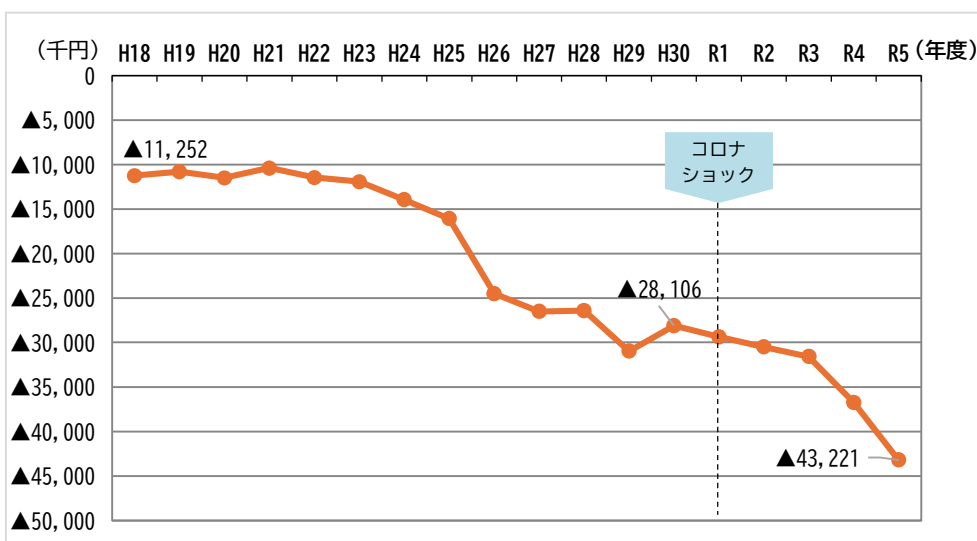


図 町営バス全路線計の収支状況（立山町資料）
※経常収益から経常費用を控除した額

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。

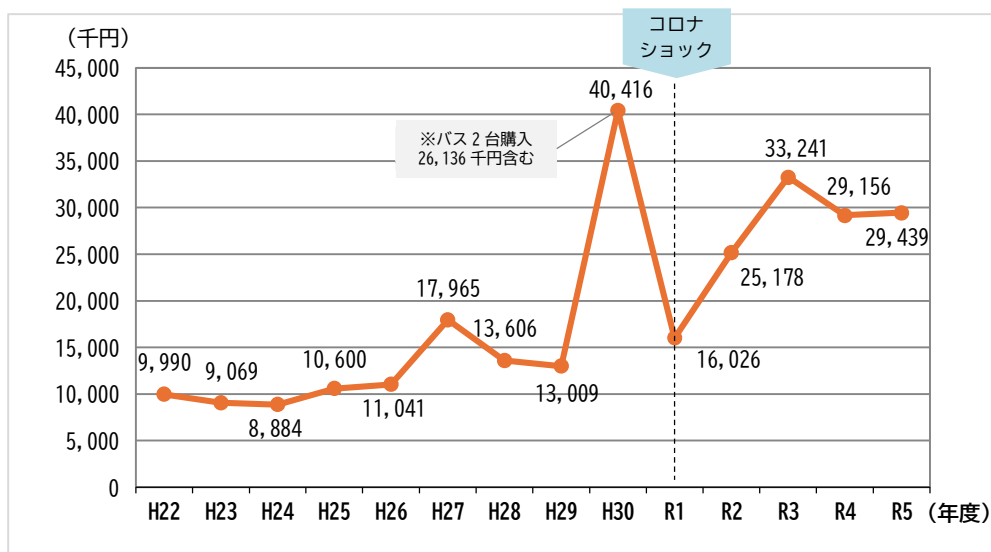


図 スクールバス事業 支出額 (立山町資料)

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。

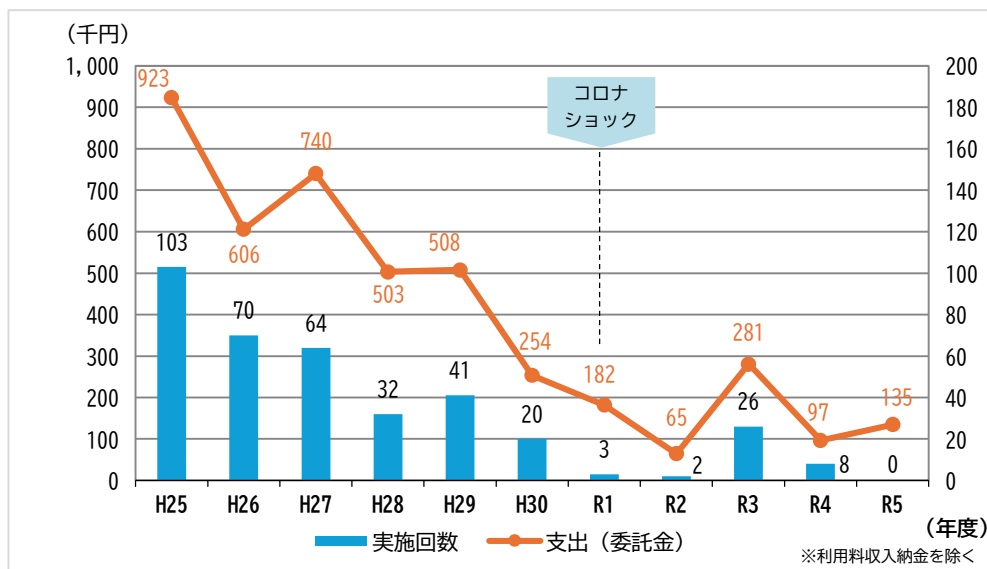


図 外出支援事業 支出額 (社会福祉協議会資料)

1－3 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。

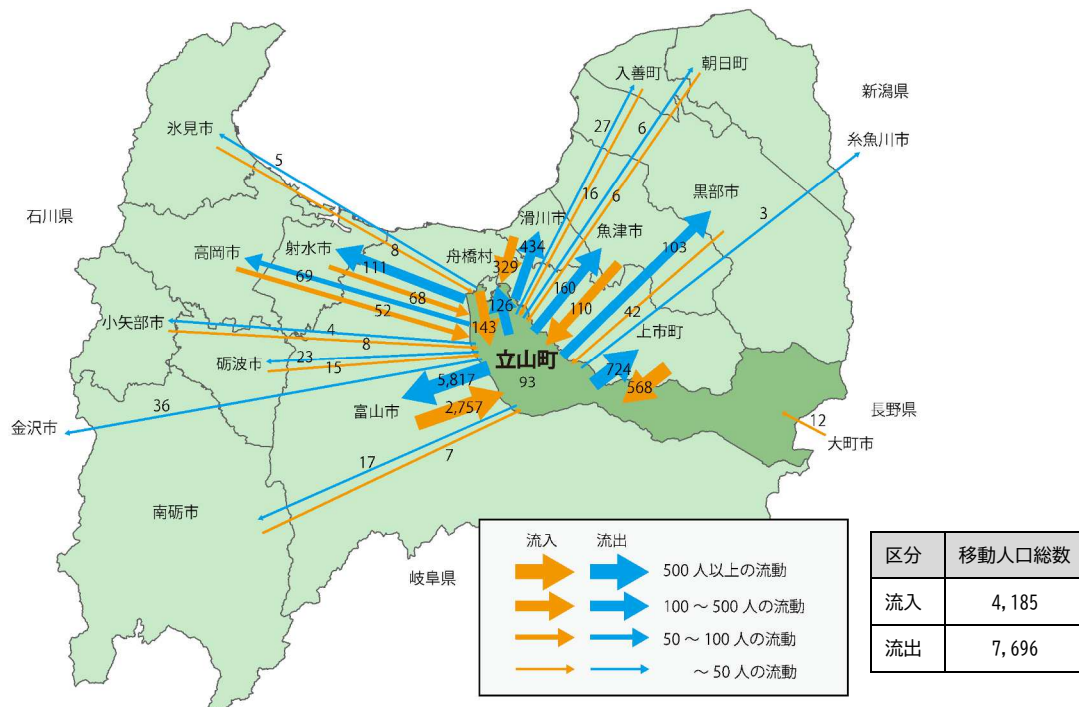


図 立山町の通勤流動（令和2年国勢調査）

■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。

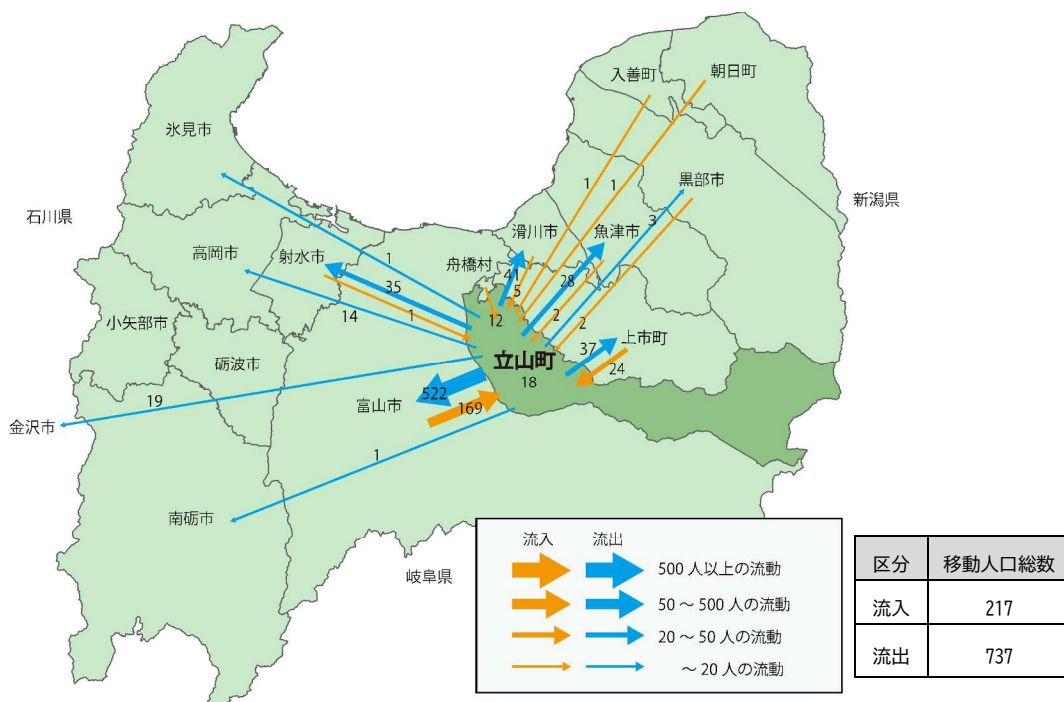


図 立山町の通学流動（令和2年国勢調査）

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。

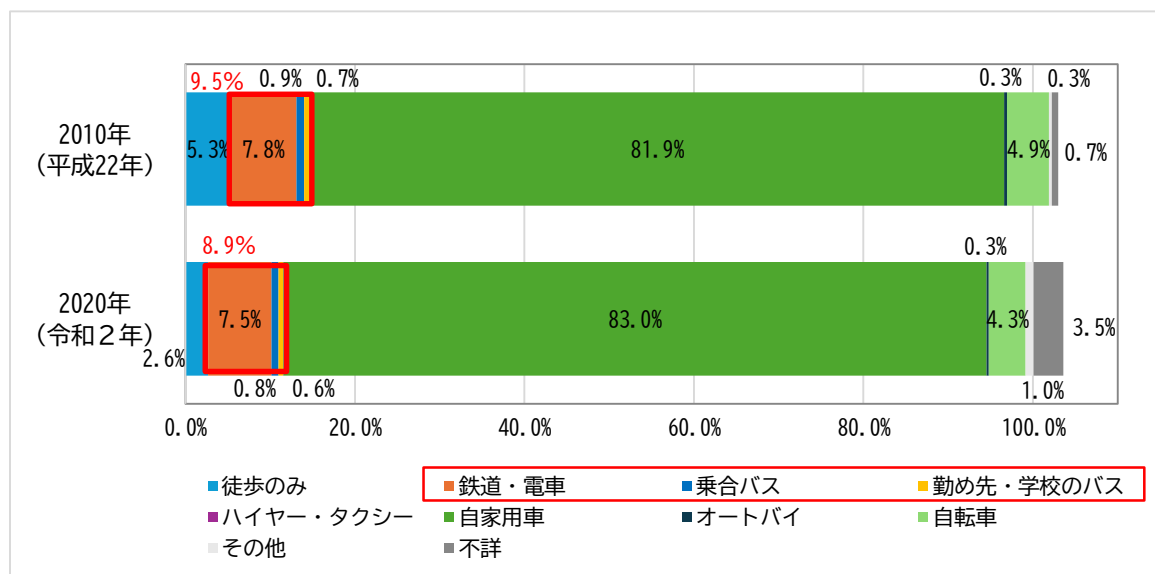


図 就業者・通学者の交通手段（各国勢調査）

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 歳階級別では 80～84 歳が最も多くなっています。

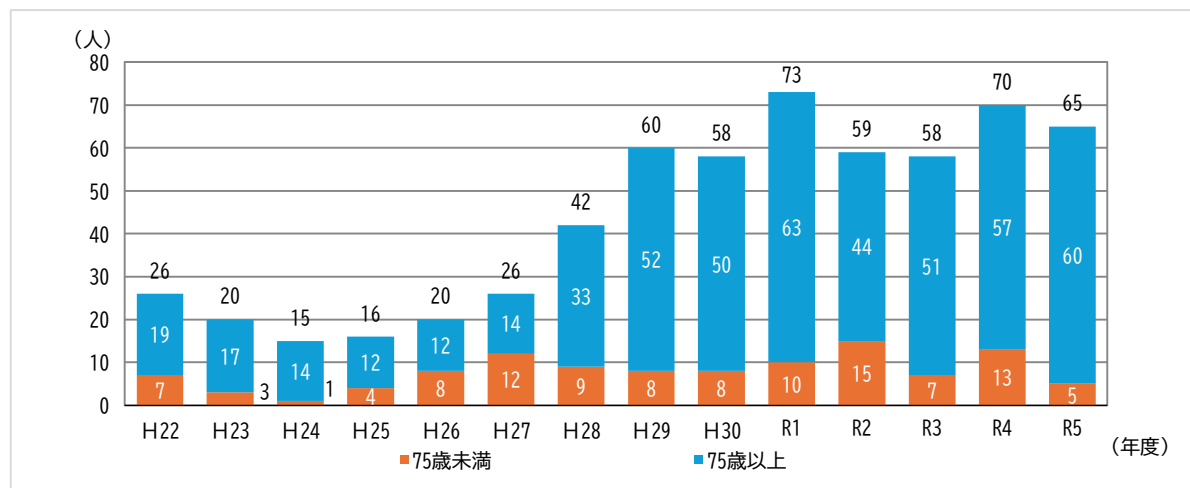


図 運転免許証自主返納支援事業申請数の推移（立山町住民課資料）

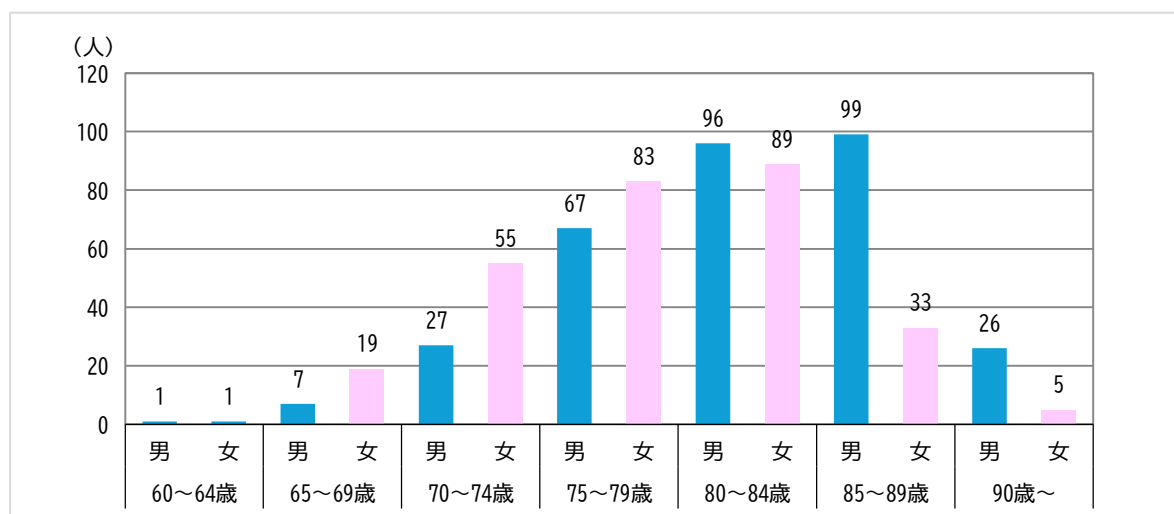


図 年齢5歳階級別 運転免許返納者数（H22～R5）（立山町住民課資料）

●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「立山町民お気軽パス」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。

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。

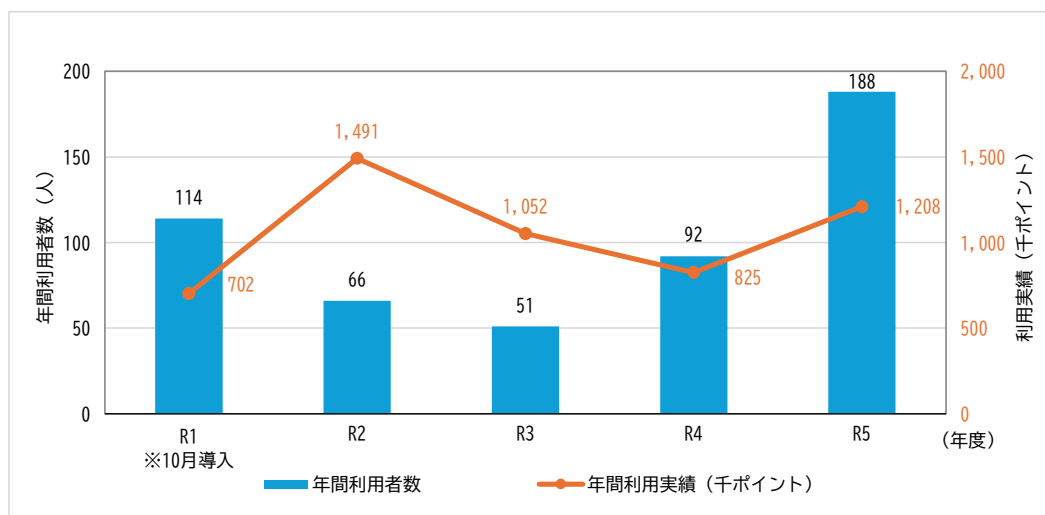


図 たてポカード「交通ポイント」利用者数及び利用実績（立山町資料）

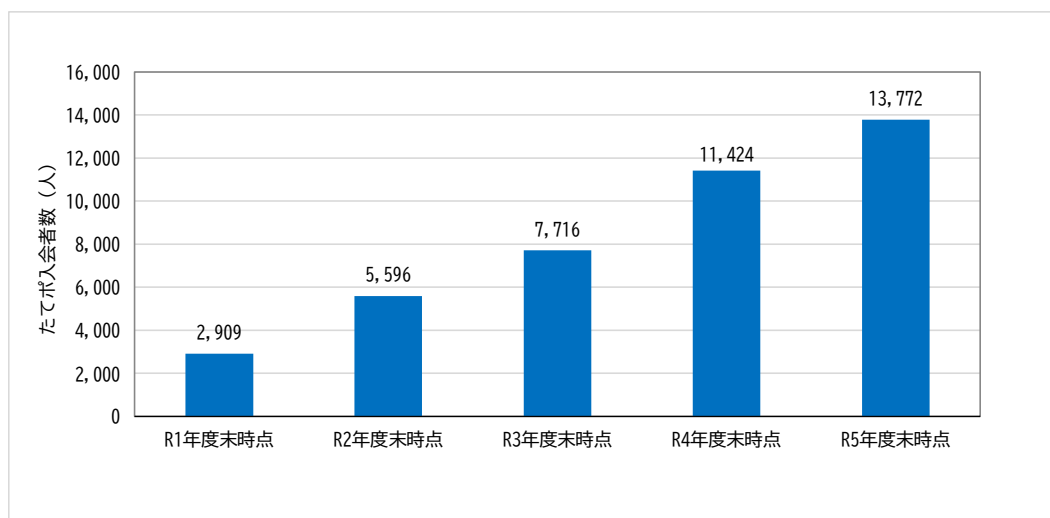


図 たてポカード入会者総数（各年度末時点）（立山町資料）

●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】

- ①町に住民票があり、実際に居住している方
- ②運転免許証を持たない方
- ③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

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。

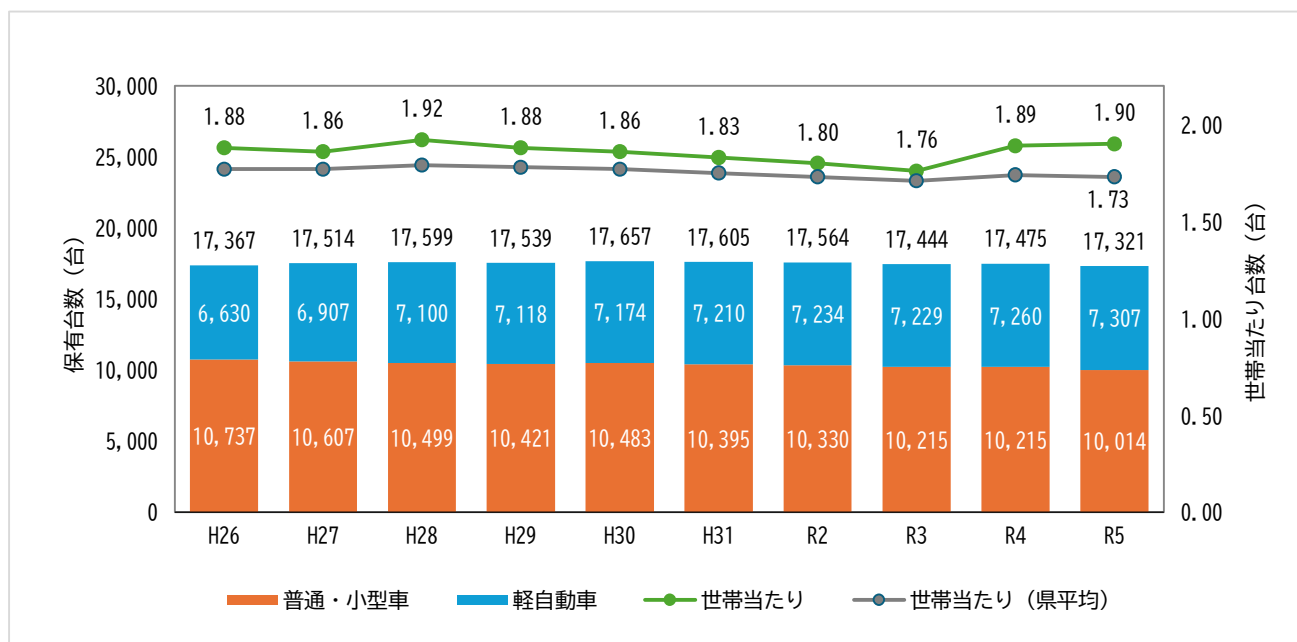


図 自家用乗用車保有台数の推移（北陸信越運輸局富山運輸支局資料）
※各年3月31日現在。世帯数は「富山県人口移動調査」による。

(2) ビッグデータを活用した移動実績の分析【速報】

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）

○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：徒歩・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、釜ヶ淵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、釜ヶ淵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。

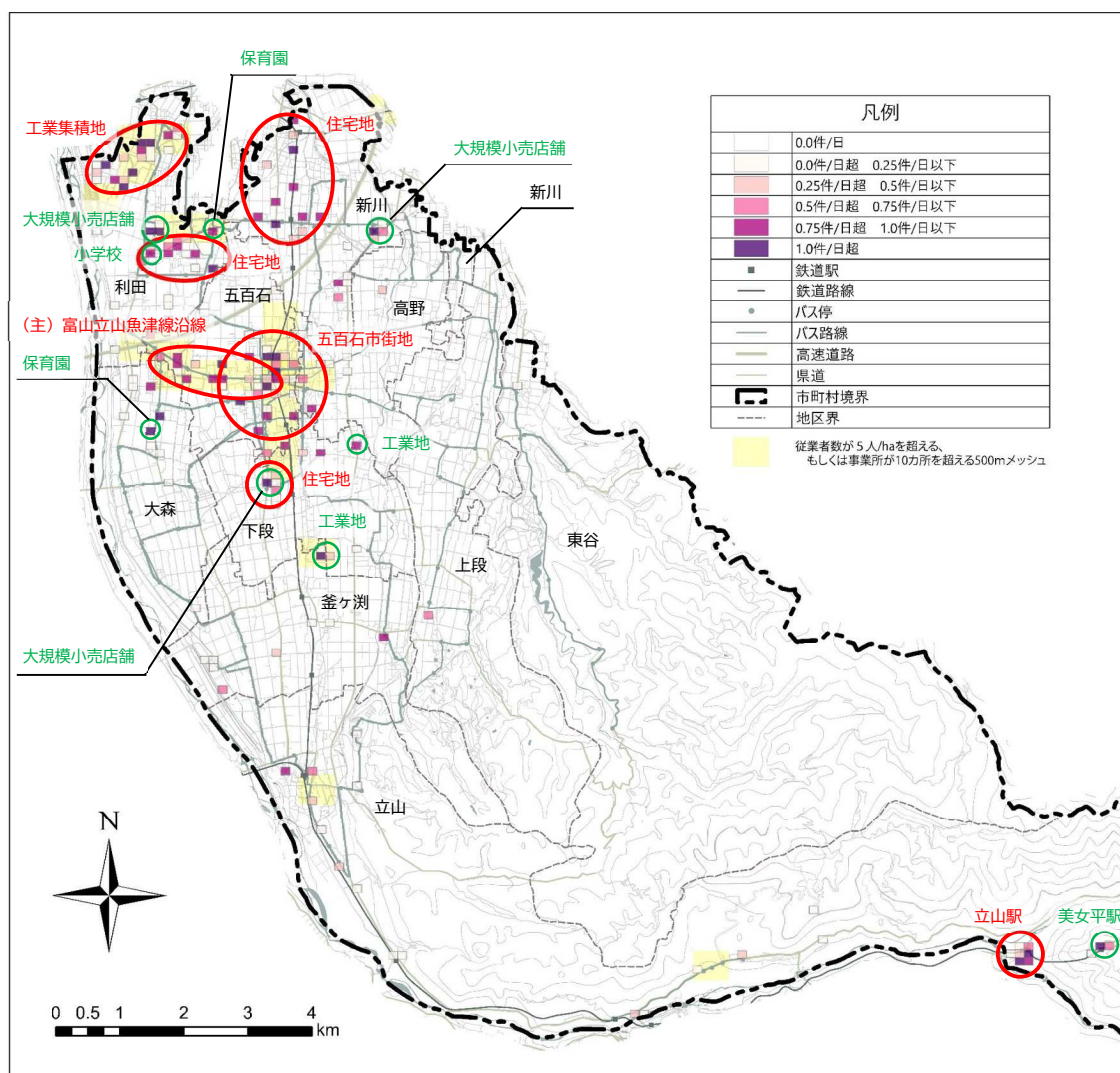


図 平日（令和6年10月7日～10月11日）通勤・通学移動の着地 125m メッシュ分布図（位置情報データ）

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（岩峠寺や芦峠寺）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。

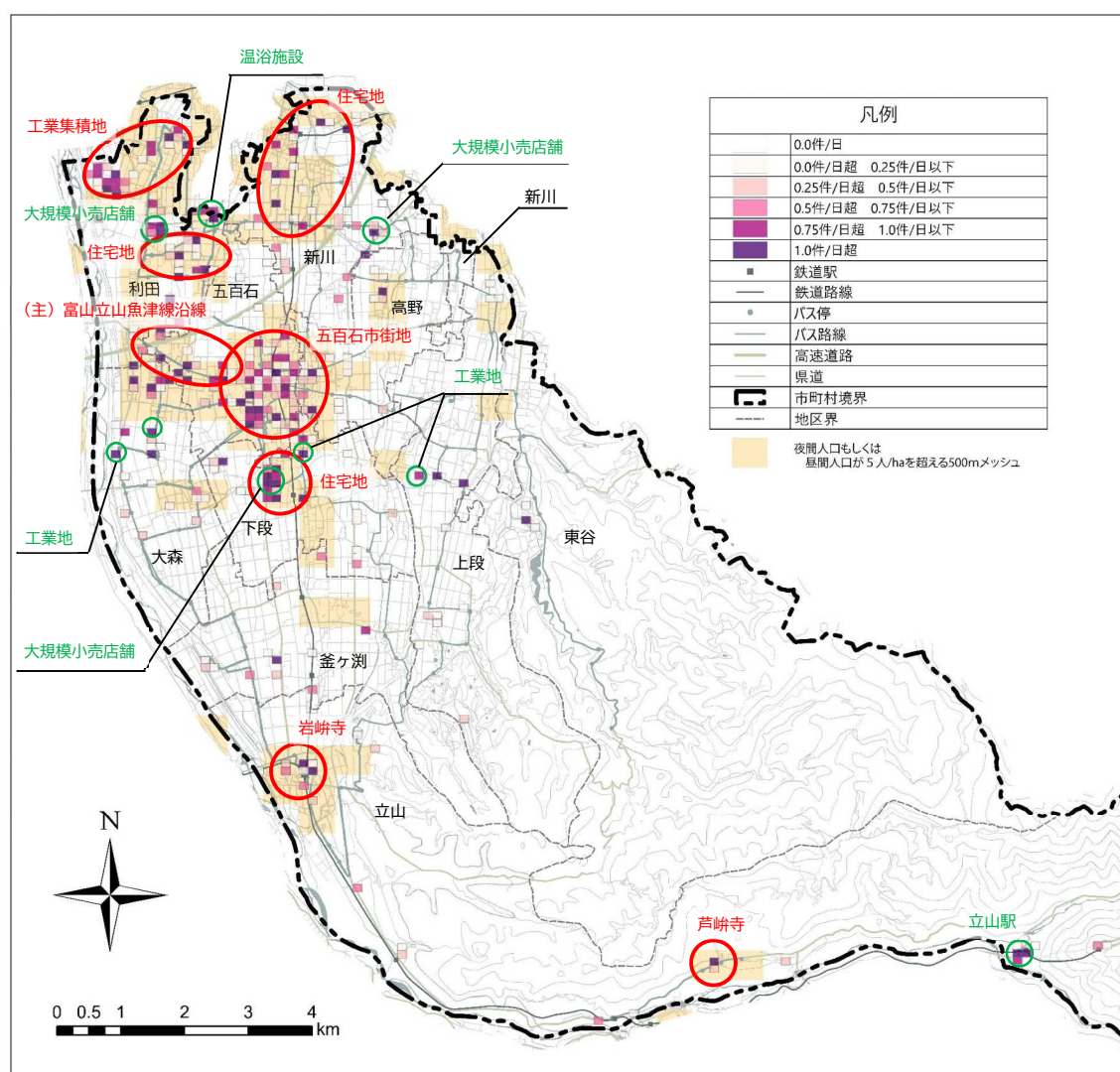


図 平日（令和6年10月7日～10月11日）買い物等その他移動の着地125mメッシュ分布図（位置情報データ）

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(岩峯寺や芦峯寺)、釜ヶ淵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。

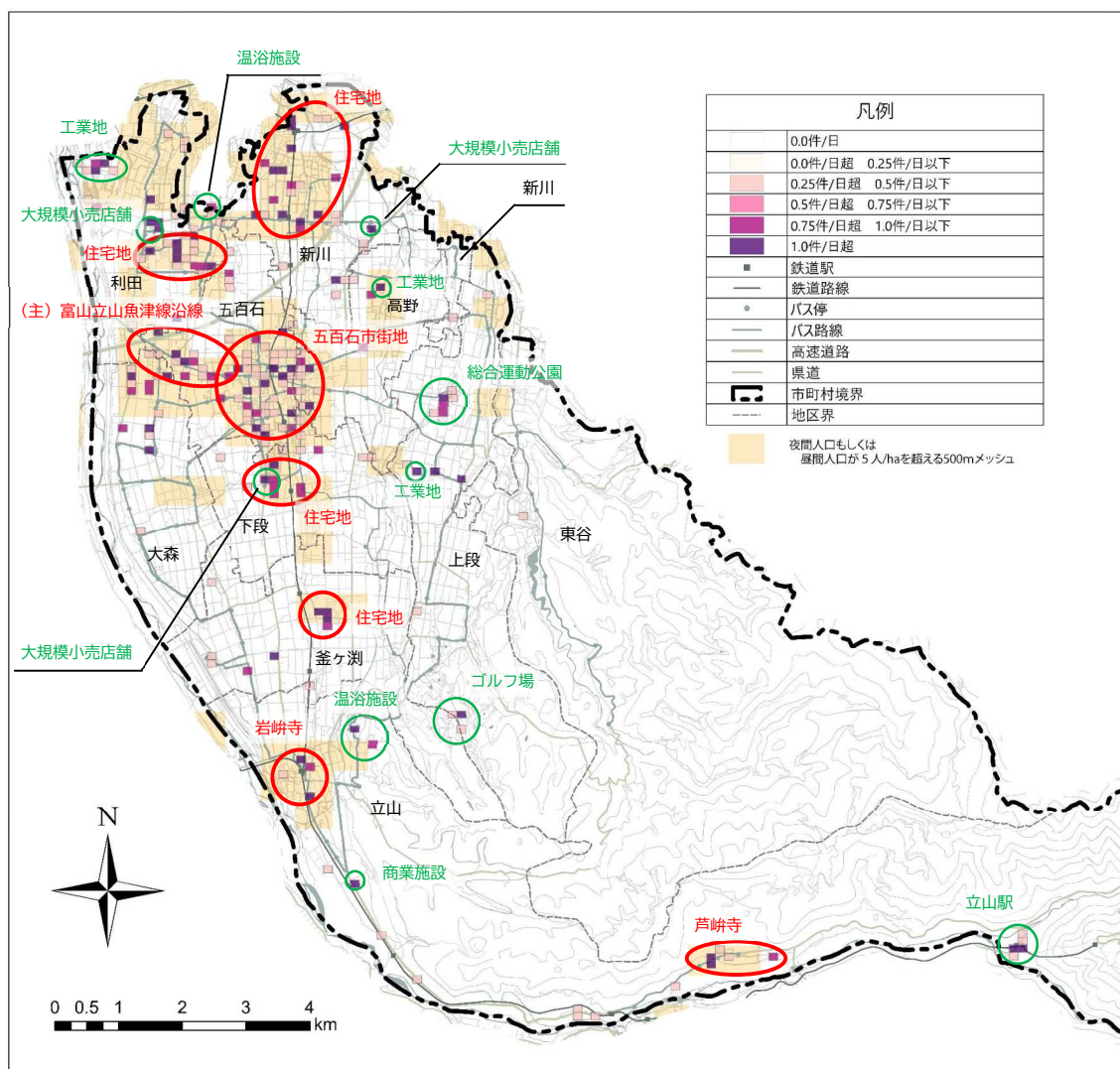


図 休日(令和6年10月6日、10月12日)買い物等その他移動の着地125mメッシュ分布図(位置情報データ)

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淵地区の工業地周辺、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淵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。

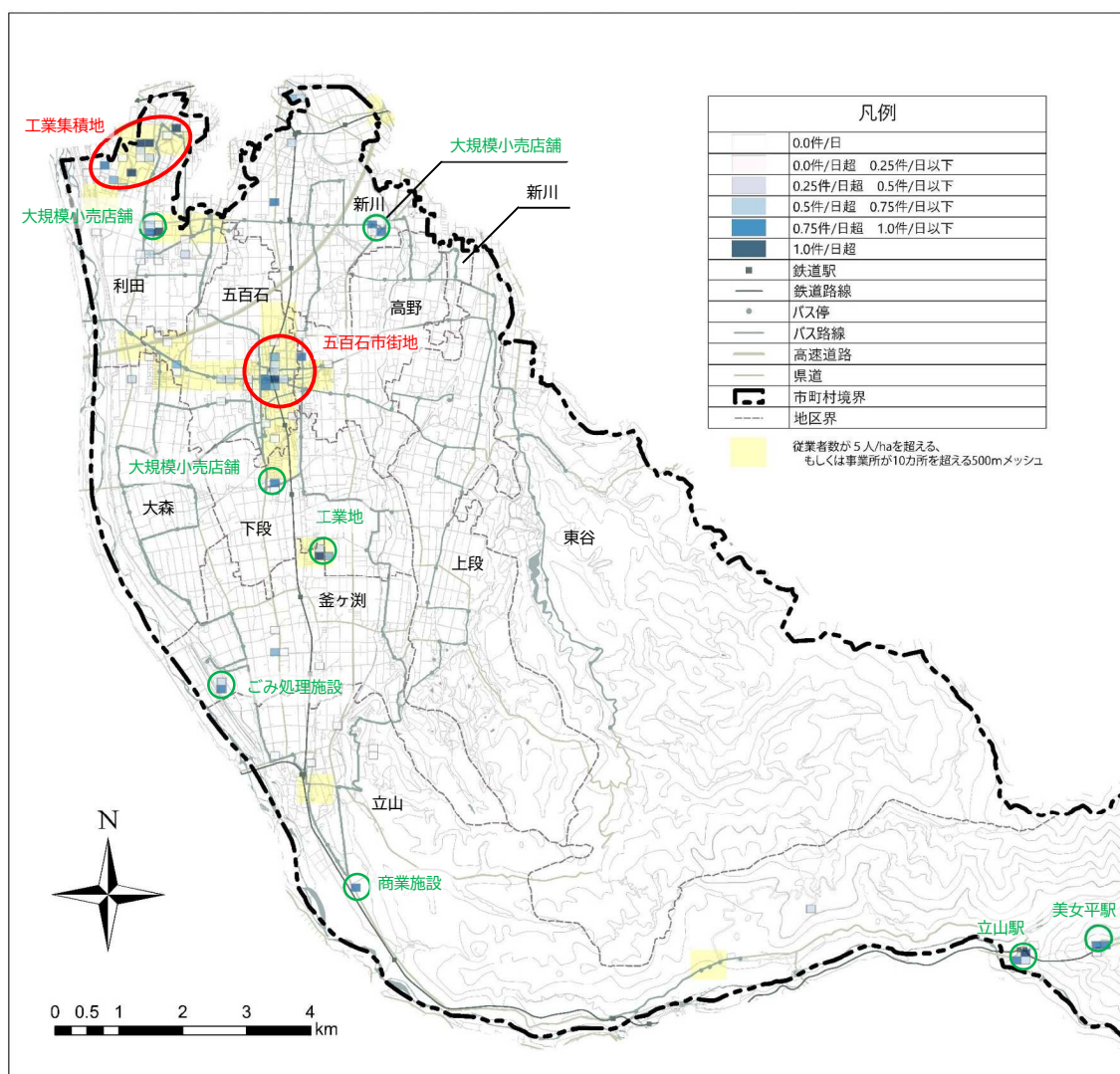


図 平日（令和6年10月7日～10月11日）業務移動の発地125mメッシュ分布図（位置情報データ）

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。

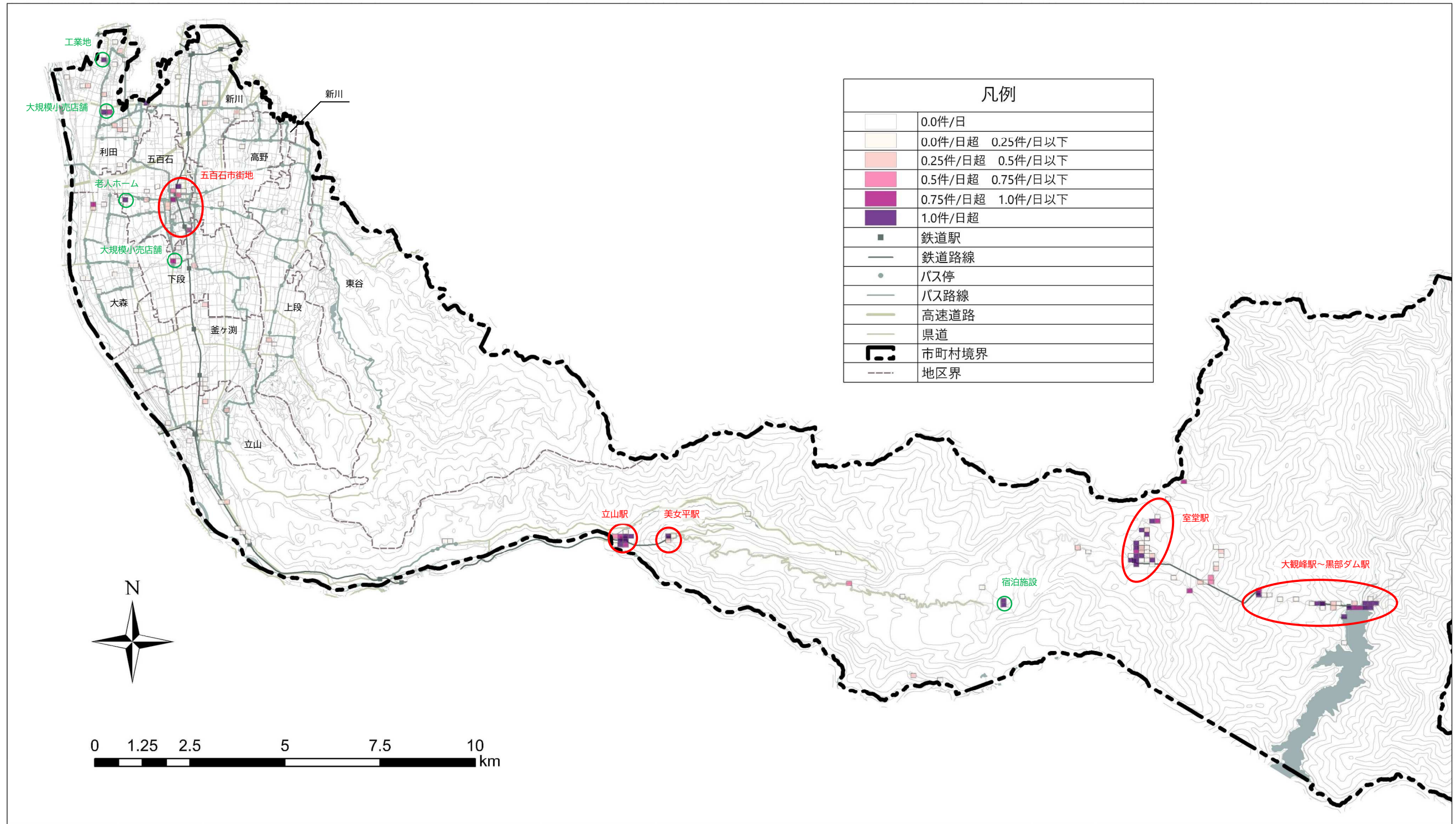


図 平日（令和6年10月6日～10月11日）観光移動の着地125mメッシュ分布図（位置情報データ）

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。

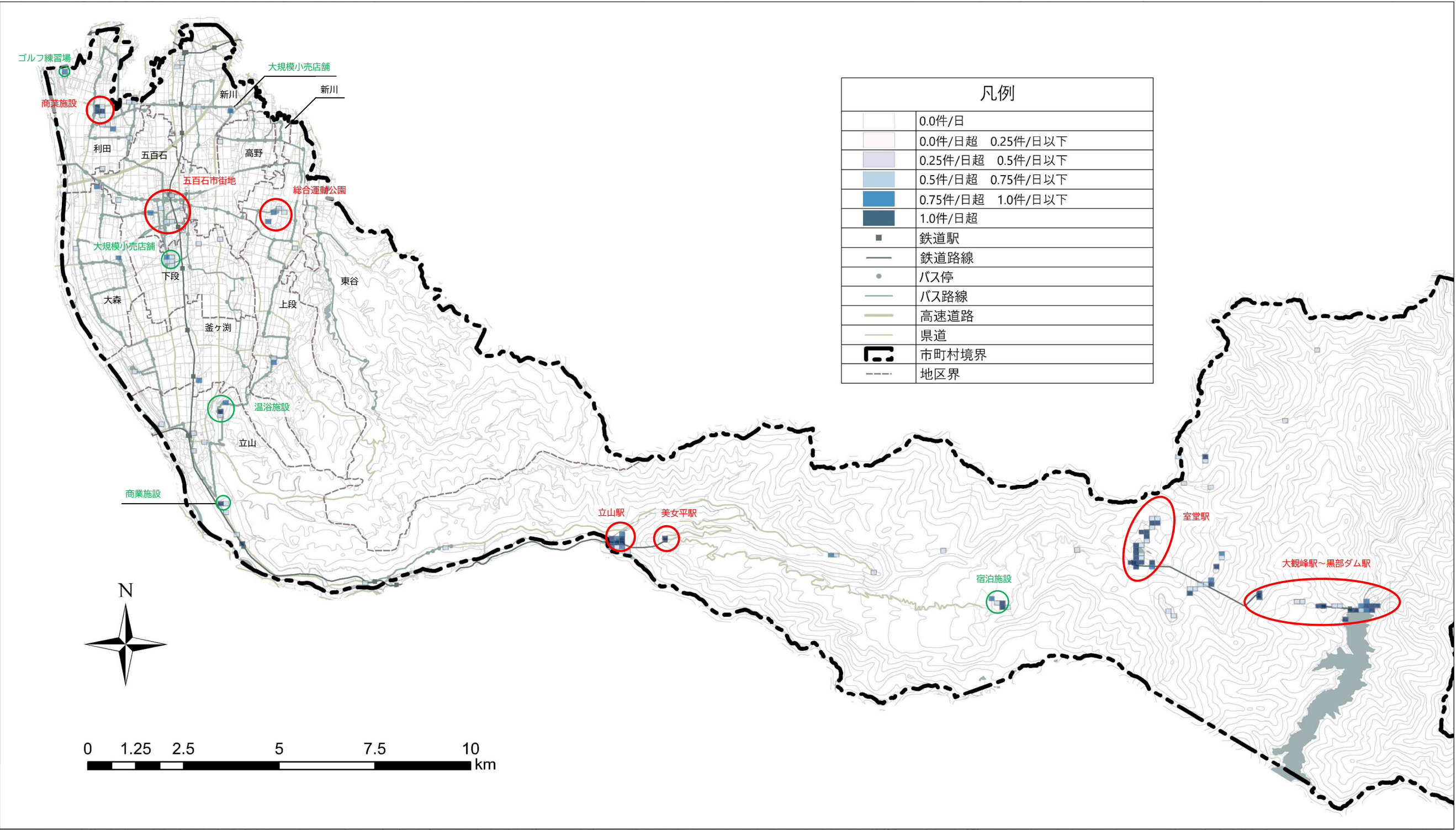


図 休日（令和6年10月6日、10月12日）観光移動の発地125mメッシュ分布図（位置情報データ）

2 町民等への調査等

2-1 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=〇〇)として記載

■回答者の年齢【ひとつに〇】

「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
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%

19歳以下
51.6%

■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。

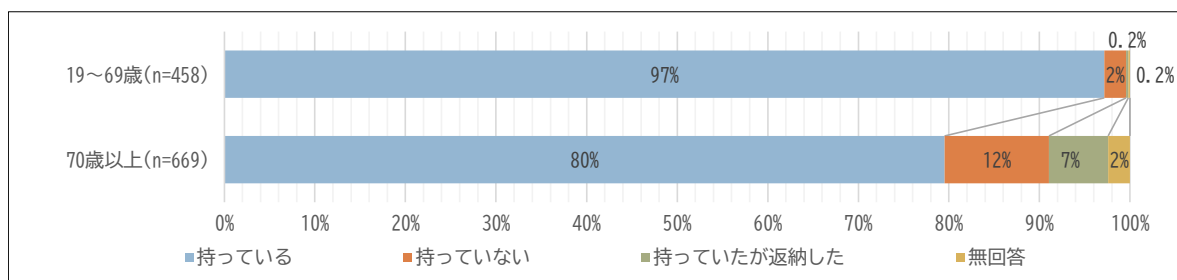
回答者数は、バスよりも電車が多く、最寄り駅への認知の高さがうかがえます。

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○】

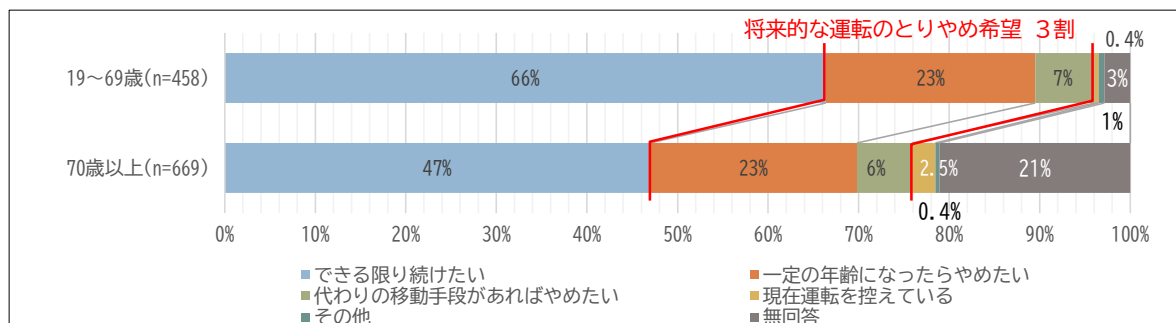
70 歳以上のうち、8 割が運転免許を保有しています。「免許を持っていたが返納した」との回答は 19～69 歳では 0.2%、70 歳以上では 7% を占めています。



■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。

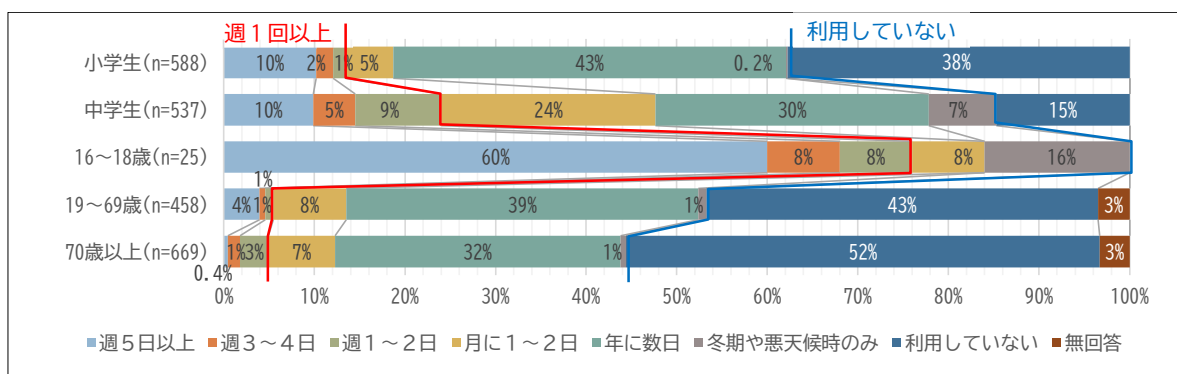
一定の年齢に達することや代替交通手段の確保により、「運転をやめたい」と考える回答者が約 3 割となっています。



■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。

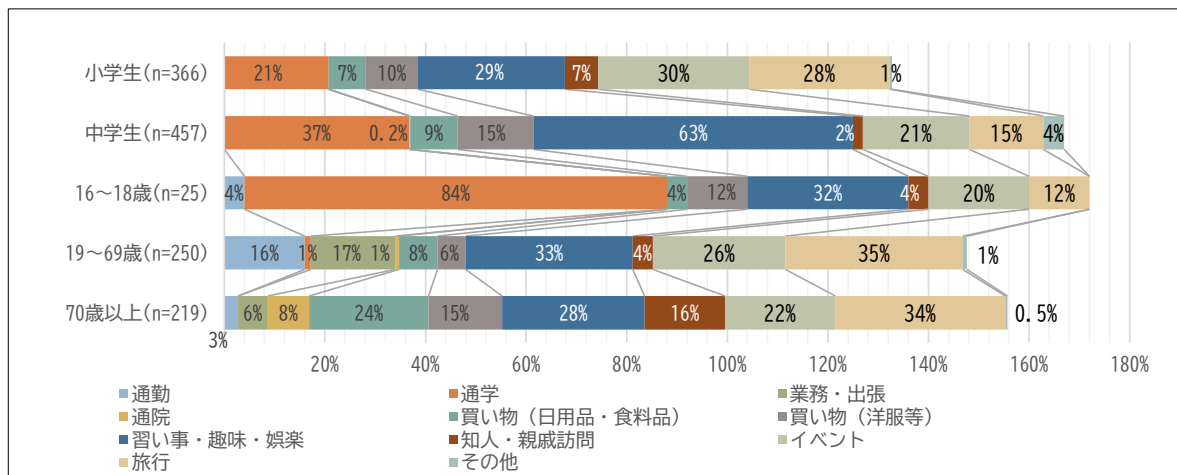
公共交通を維持していくためには、「年に数日」の利用者の頻度を高めることが課題です。



■この1年間における公共交通の利用目的【複数回答】

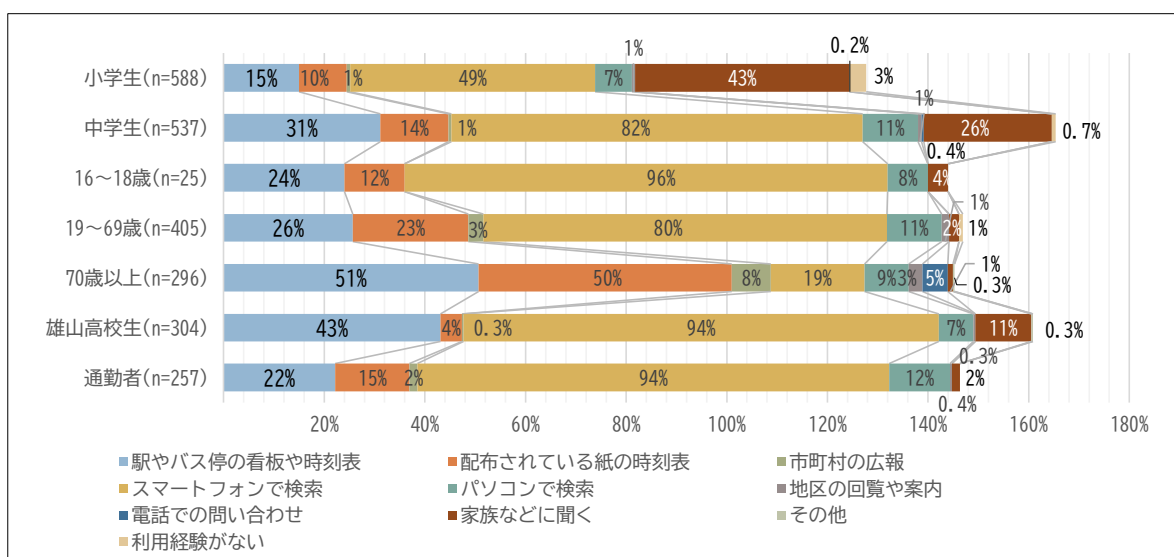
全アンケートで「習い事・趣味・娯楽」での利用が比較的多く、中学生で約6割と最も多くなっています。

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。

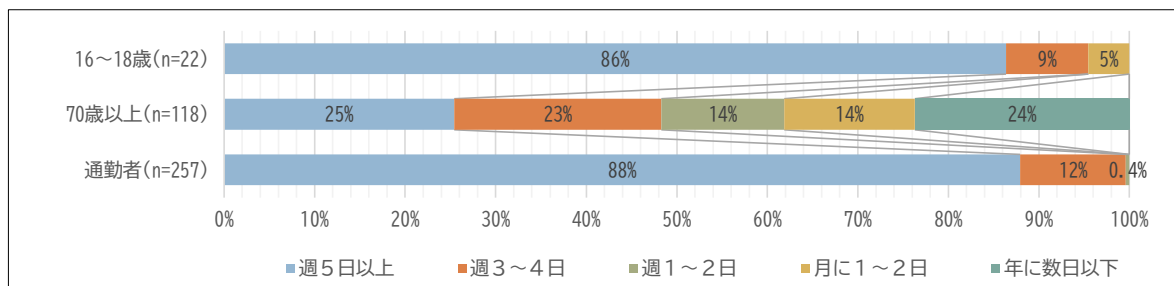


③ 通勤・通学での外出状況と転換意向

- ・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。

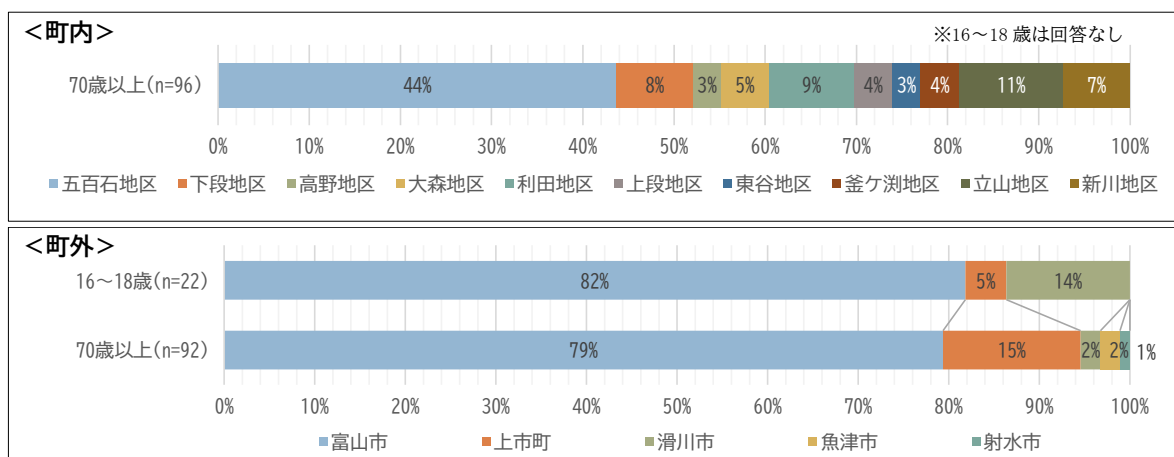
■通勤・通学の頻度【ひとつに○】

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。



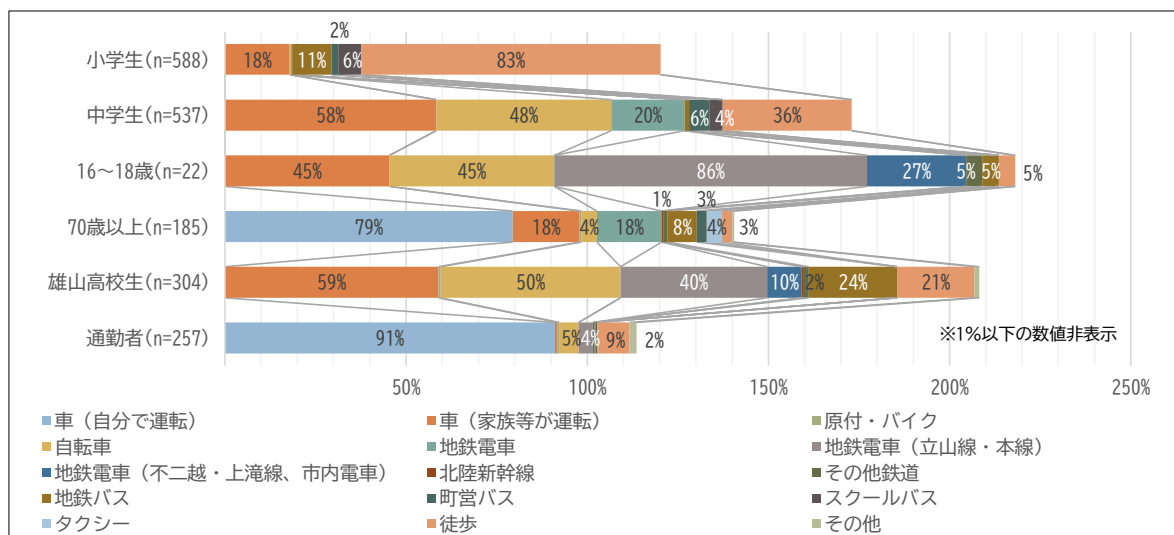
■通勤・通学の場所【ひとつに○】

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。



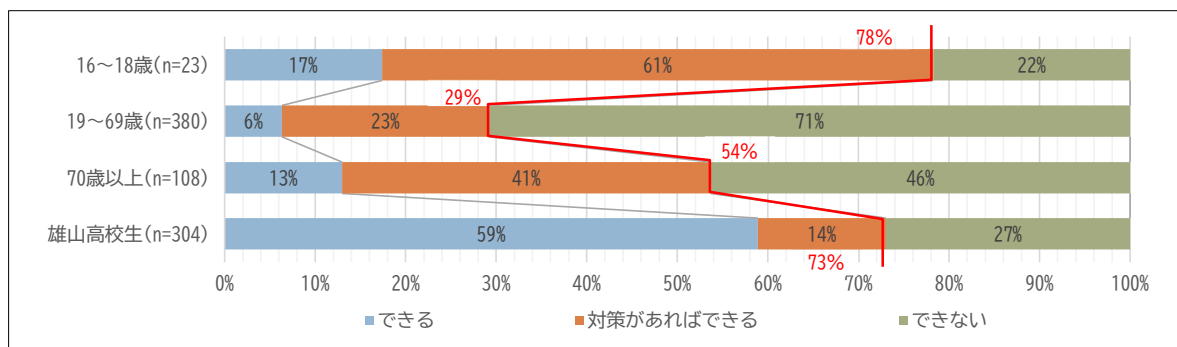
■通勤・通学の交通手段【複数回答】

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○）

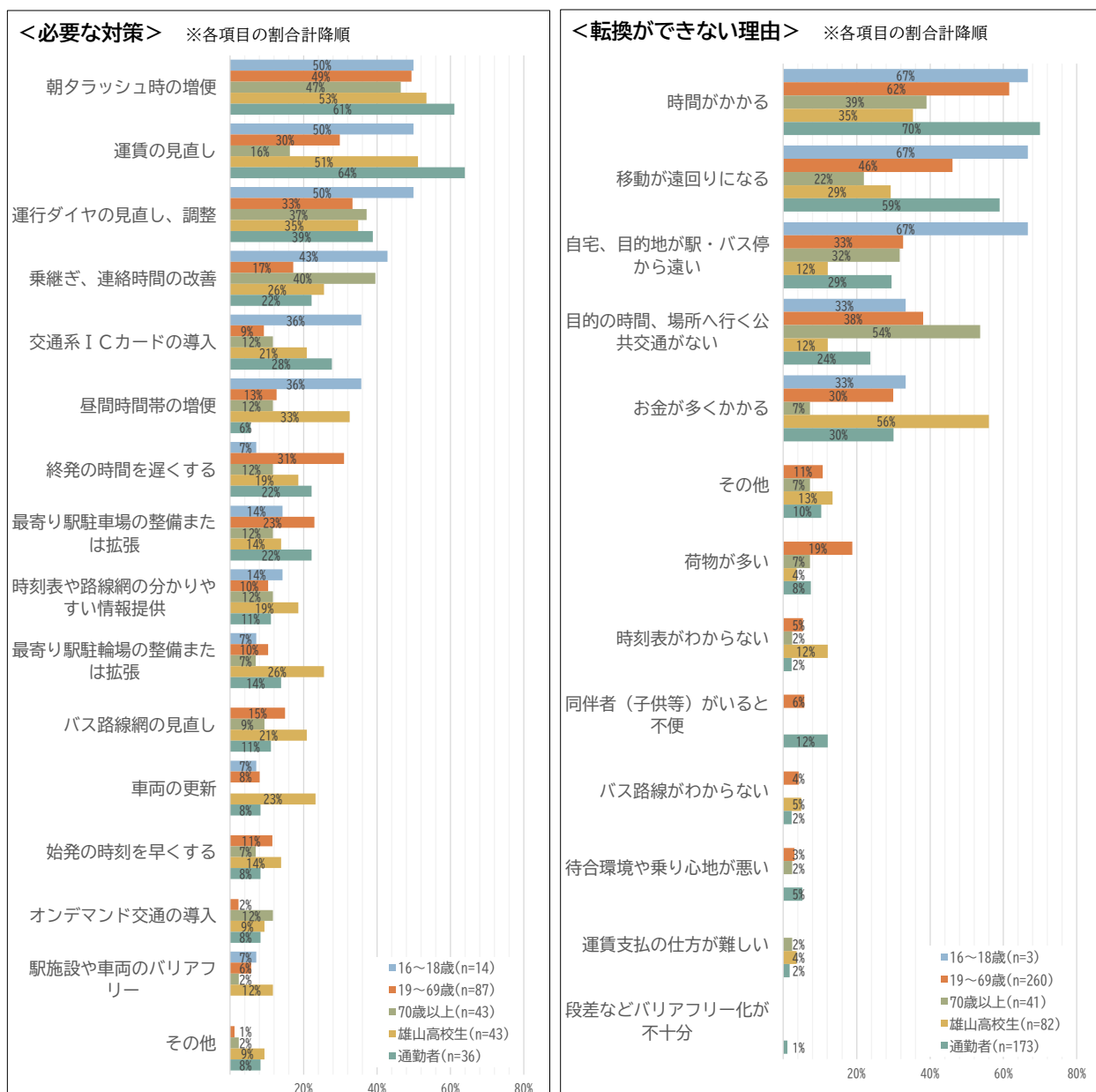
「できる」「対策があればできる」との回答は、16～18歳、雄山高校生、70歳以上の順に多くなっています。



■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。

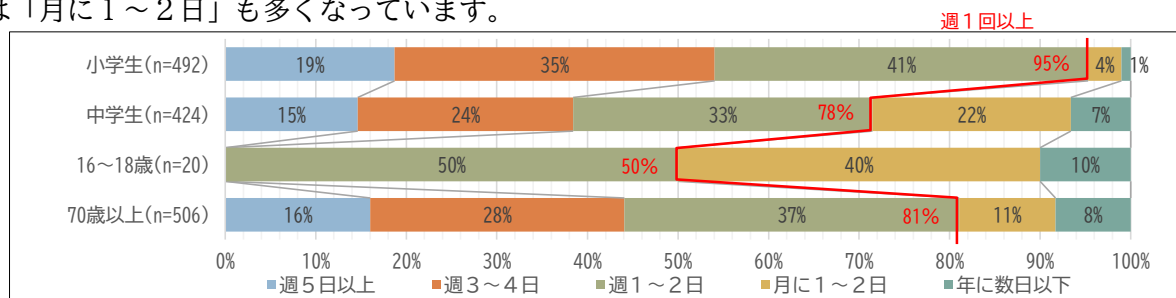


④ 買い物・私用での外出状況と転換意向

- ・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○】

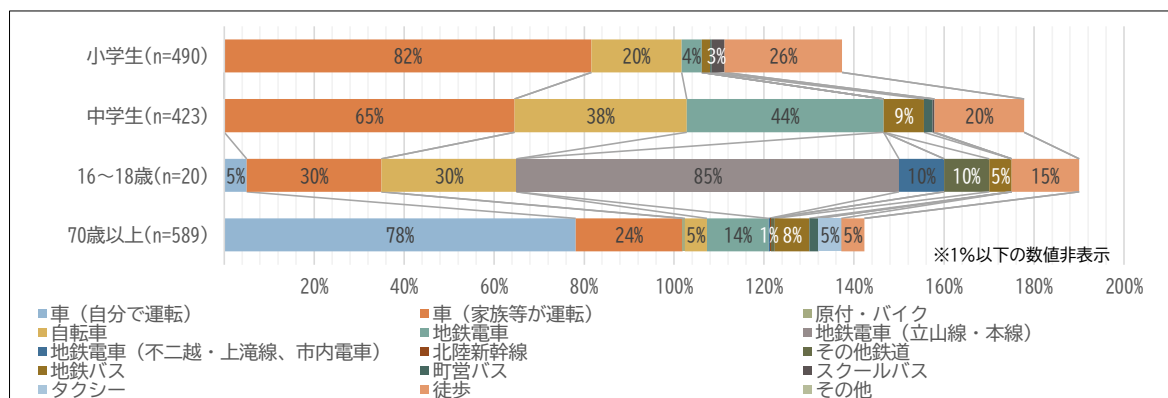
「週1日以上」の外出は、小学生、70歳以上、中学生、16～18歳の順に多く、16～18歳については「月に1～2日」も多くなっています。



■買い物・私用の交通手段【複数回答】

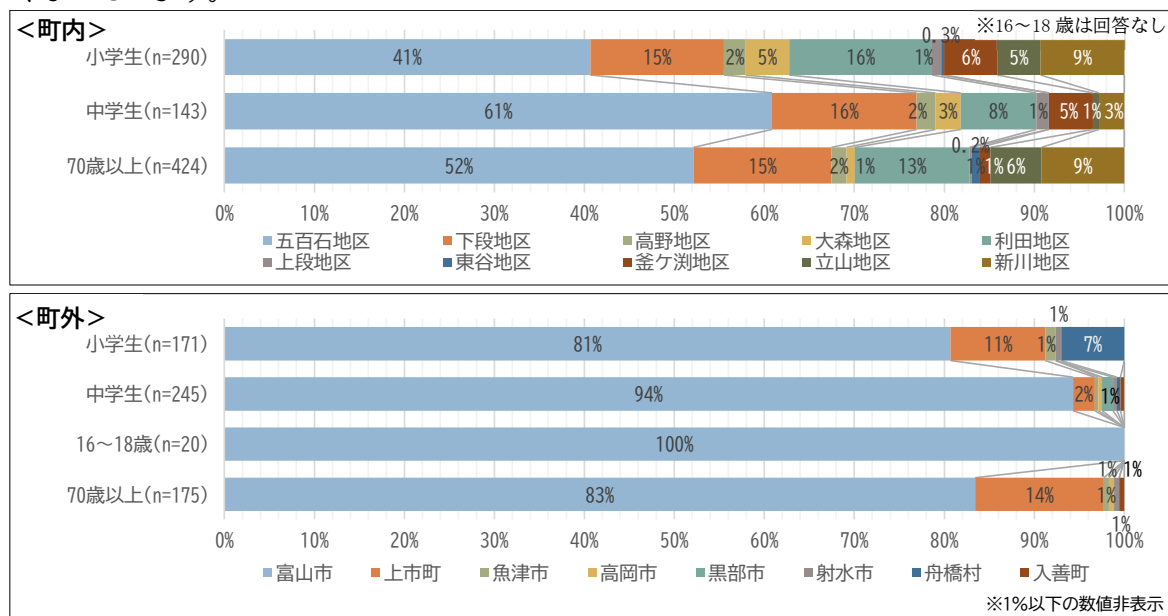
小学生は、「車(家族等が送迎)」「徒歩」、中学生は「車(家族等が送迎)」「地鉄電車」「自転車」、16～18歳は「地鉄電車(立山線・本線)」「車(家族等が送迎)」での外出が多くなっています。

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。

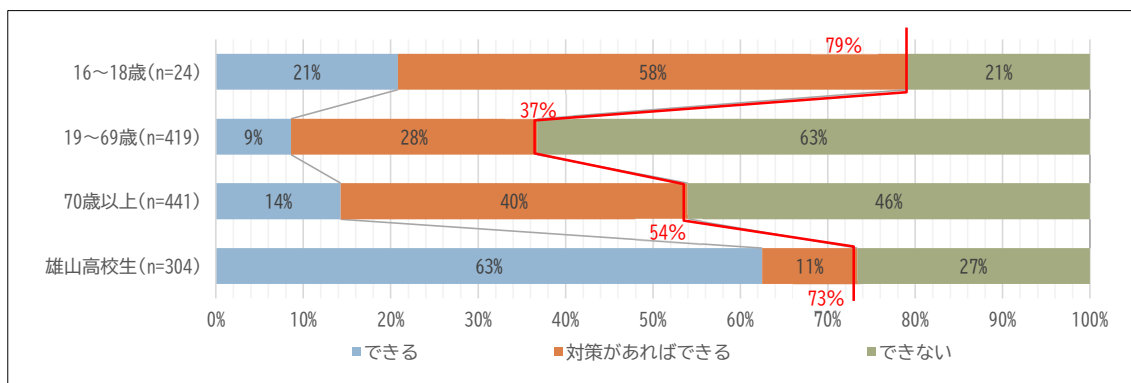
70 歳以上では、町内を中心として「スーパー」「ホームセンター」などの日常的な買い物に加え、「元気交流ステーションみらいぶ」「図書館」などの余暇的な外出がみられています。

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)、大阪屋ショッピング(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)、スイミングスクール(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)、アピタ(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)、大阪屋ショッピング(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)、マール(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)、大阪屋ショッピング(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)、釜ヶ淵公民館(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)、アピタ(3)、上市ショッピングタウンパル(2)、ドラッグストア(2)、富山社交倶楽部(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○）

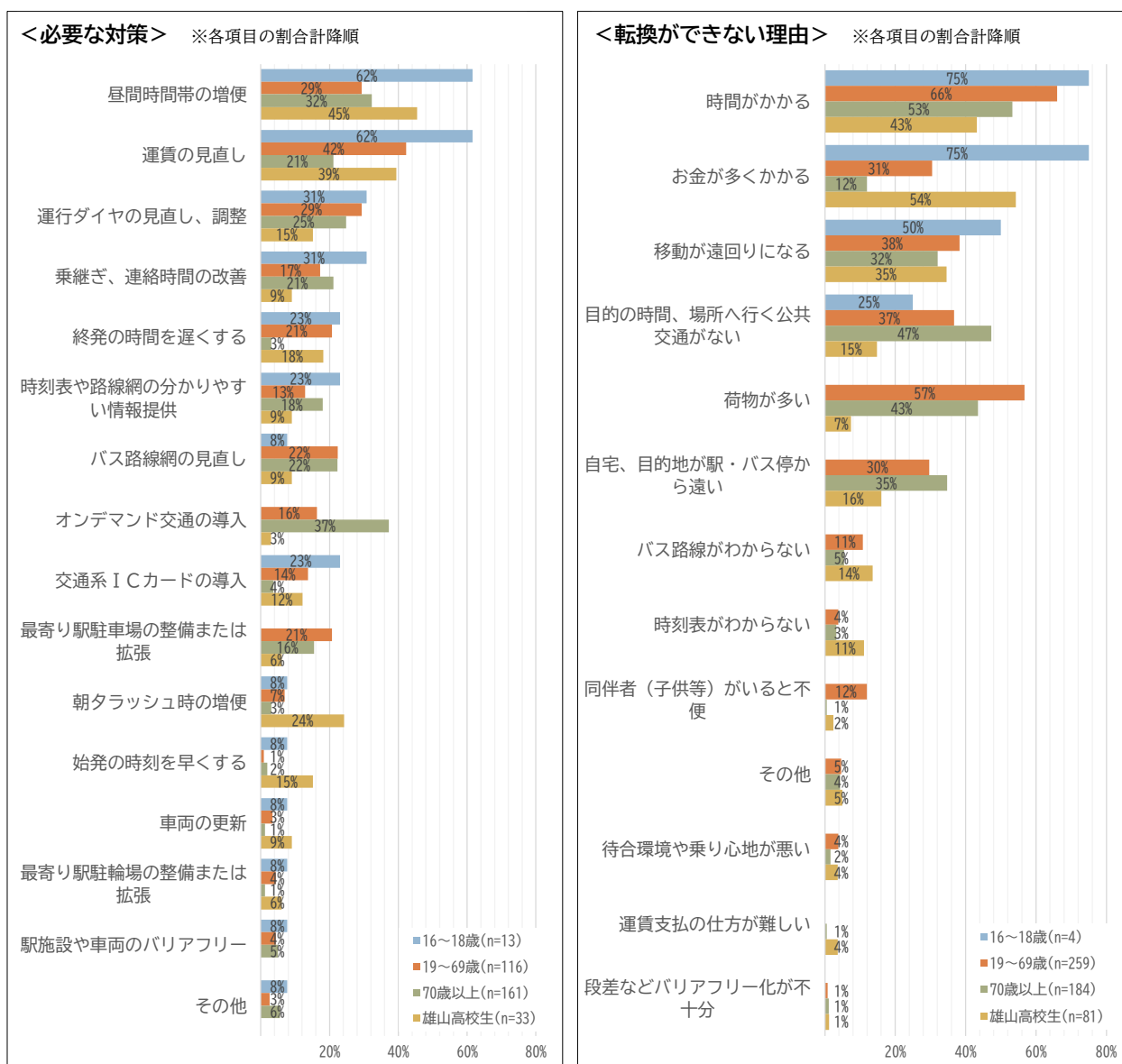
「できる」「対策があればできる」との回答は、16～18歳、雄山高校生、70歳以上の順に多くなっています。



■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。

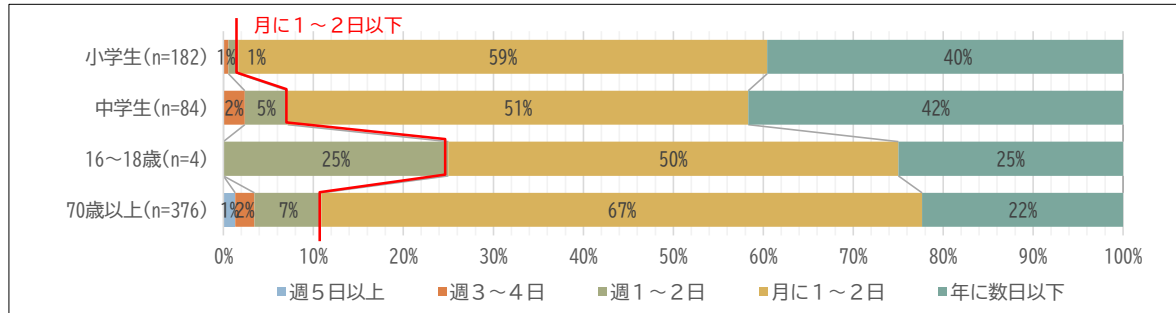


⑤ 通院での外出状況と転換意向

- ・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○】

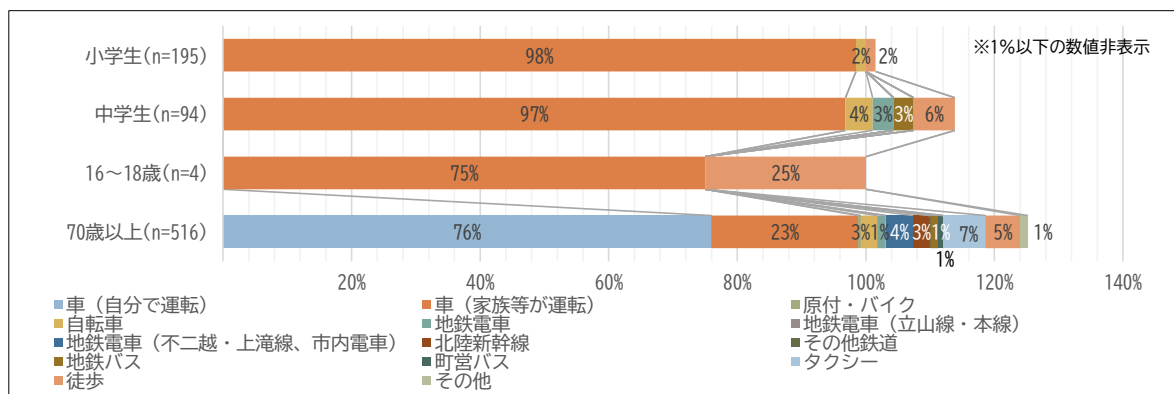
いずれのアンケートにおいても、概ね「月に1～2日」以下の外出頻度となっています。



■通院の交通手段【複数回答】

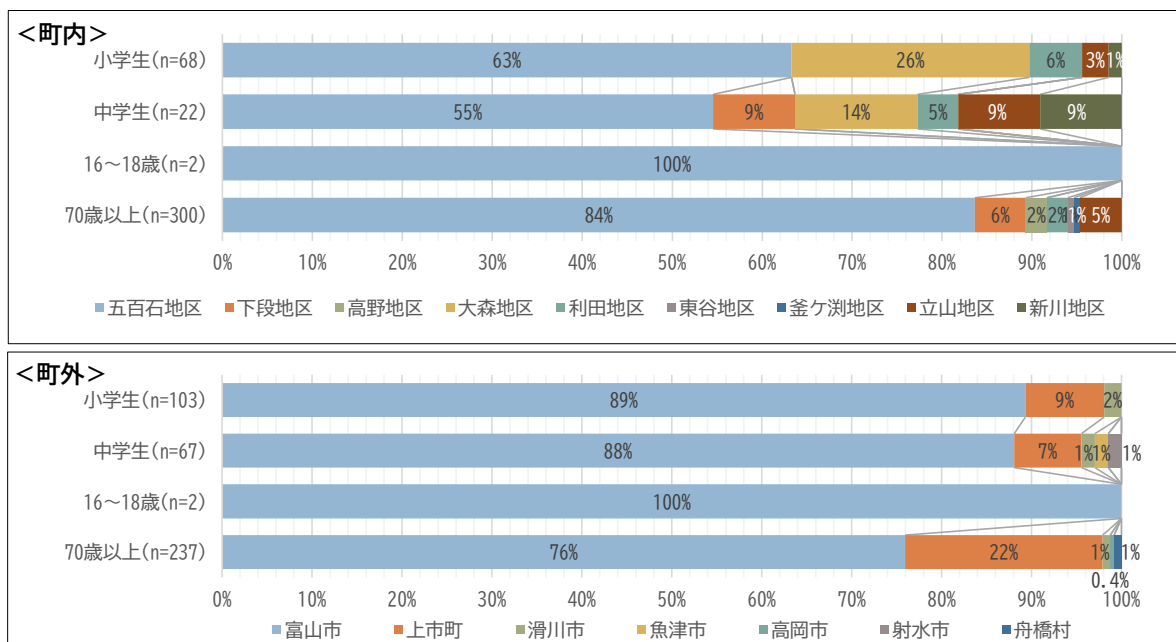
小・中学生は、「車(家族等が送迎)」、16～18歳は「車(家族等が送迎)」「徒歩」での外出が多くなっています。

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。

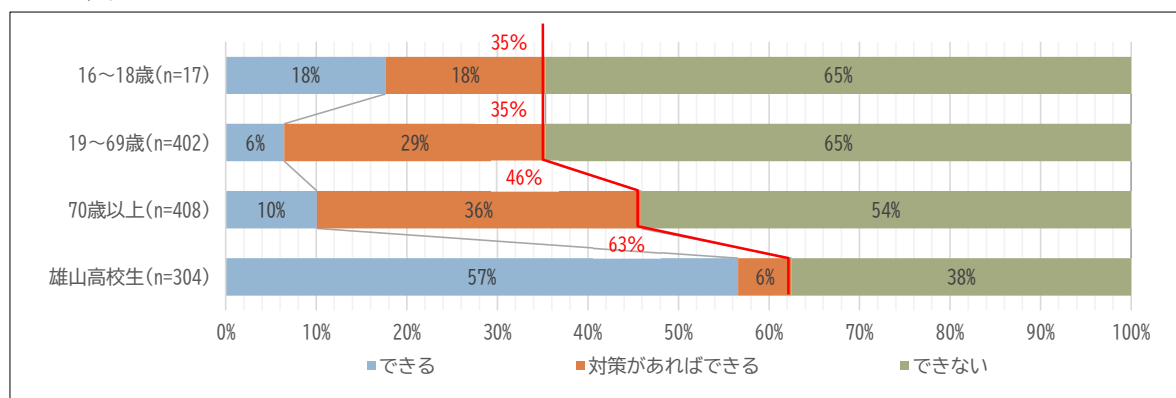
70 歳以上は、町内では「黒田内科医院」「藤木病院」「植野内科医院」「たてやまクリニック」など内科への外出が多く、町外では「かみいち総合病院」「県立中央病院」「富山市民病院」「済生会富山病院」など、総合病院の外出が多くなっています。

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)、わかささ医院(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)、わかささ医院(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)、塚本脳神経外科(2)、整体(2)、みなみの星病院(1)、皮膚科(1)、月岡クリニック(1)、おおよま病院(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○）

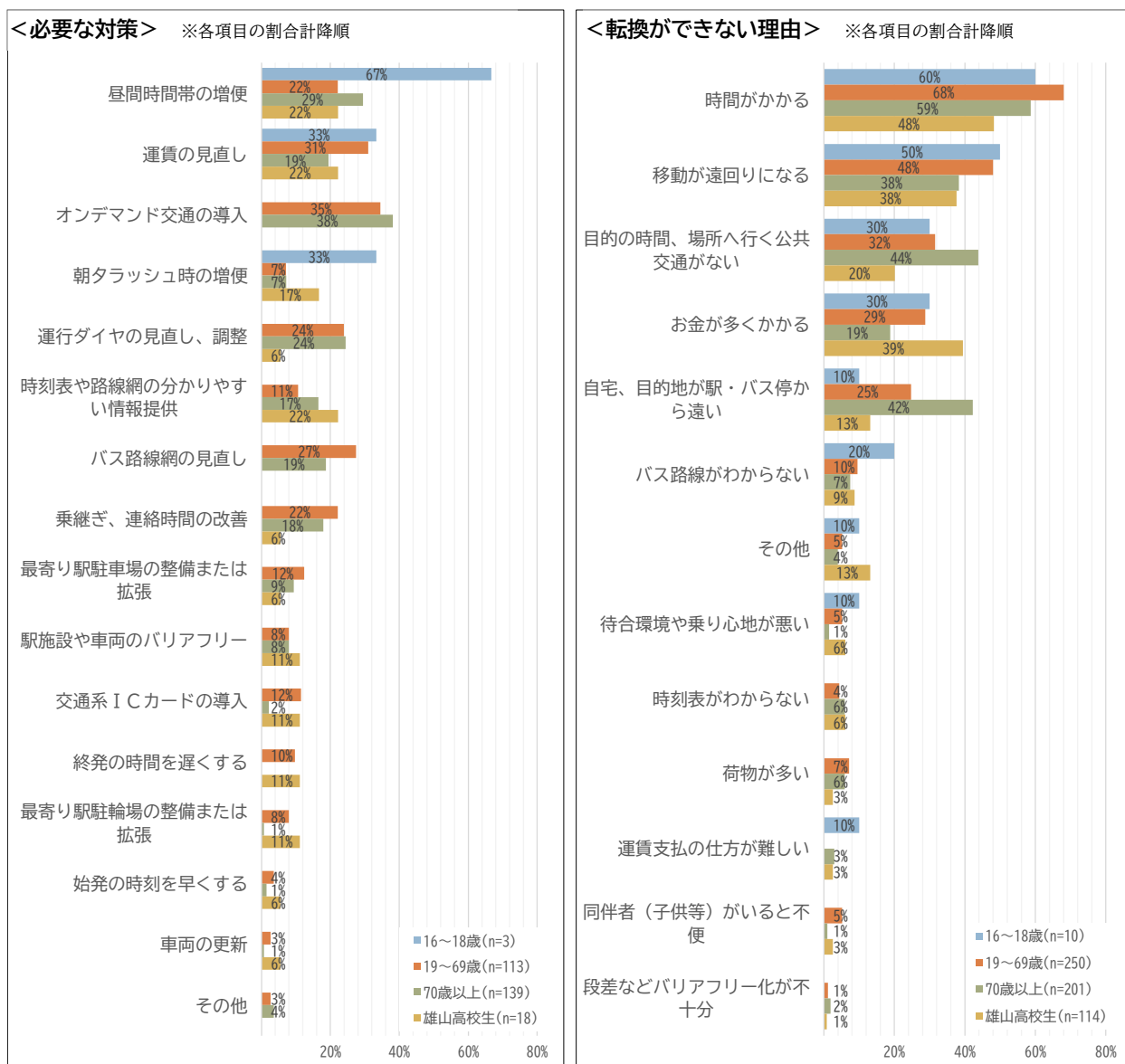
「できる」「対策があればできる」との回答は、16～18歳、19～69歳、70歳以上で過半数を下回っています。



■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。

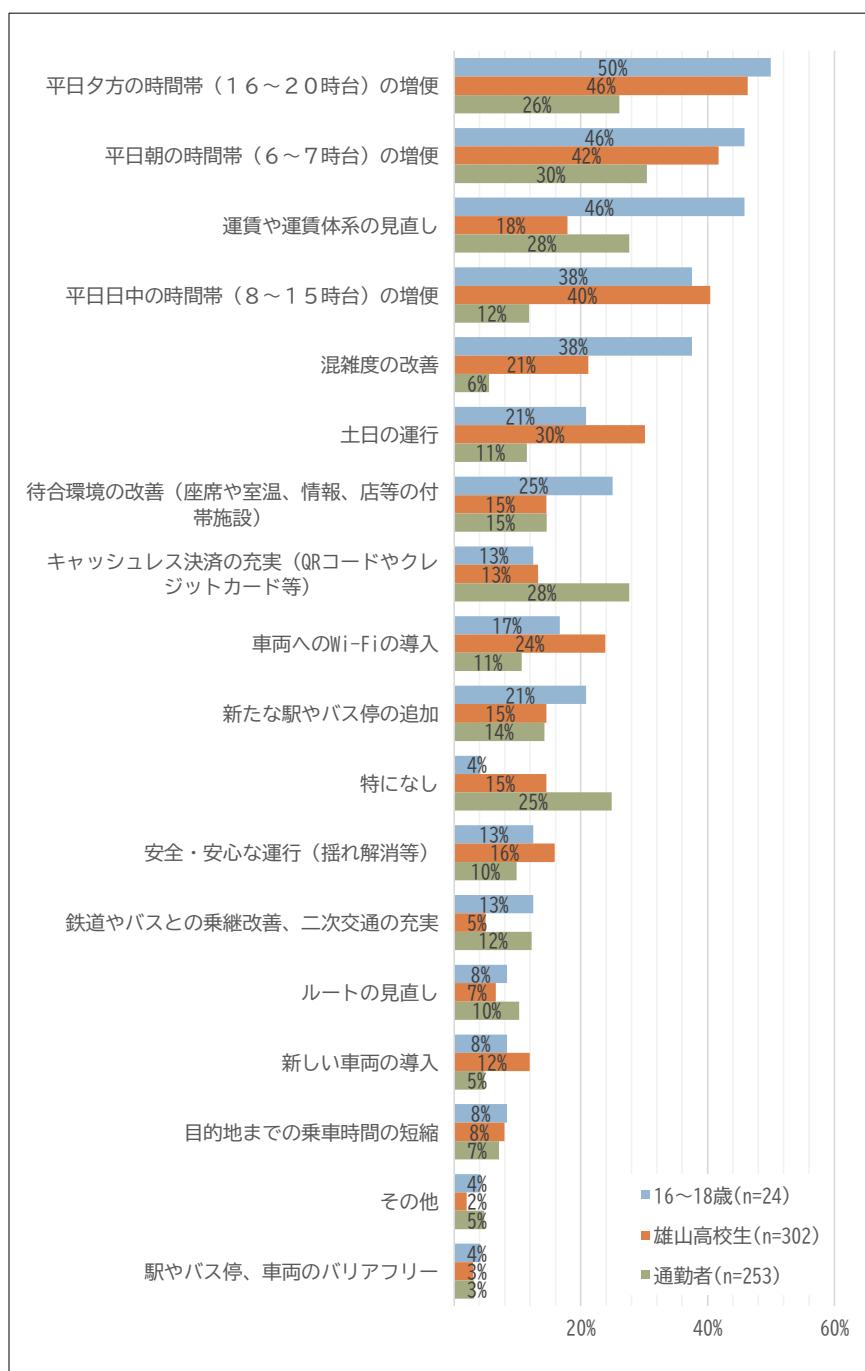


⑥ 公共交通の改善要望

・「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。

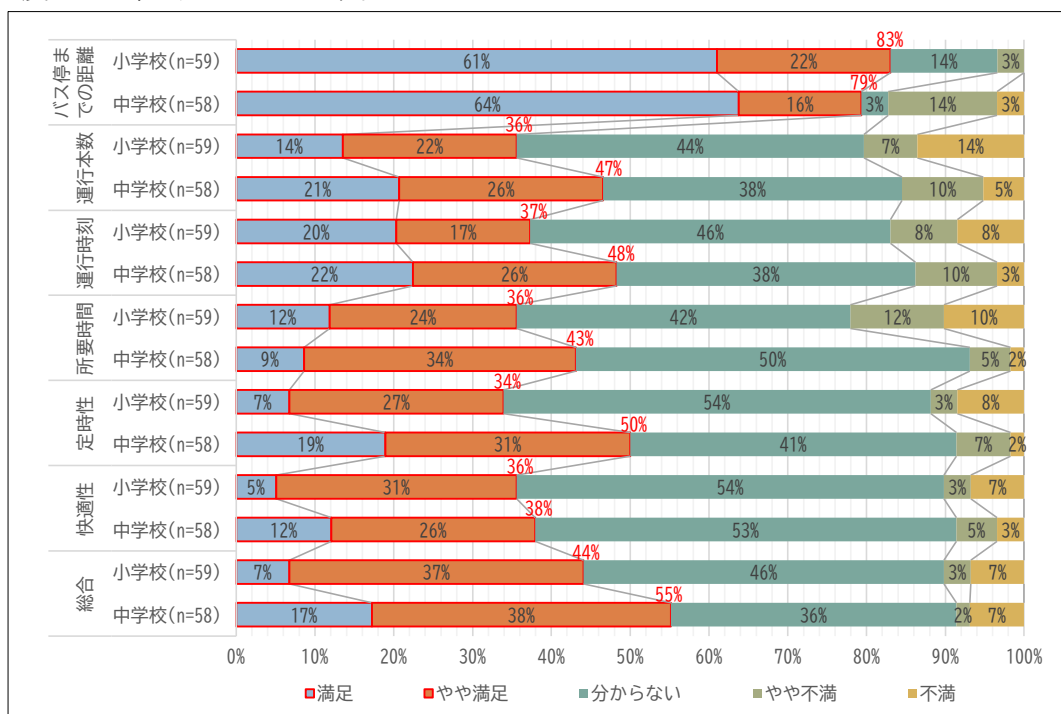


⑦ スクールバスの満足度と改善点

- ・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。

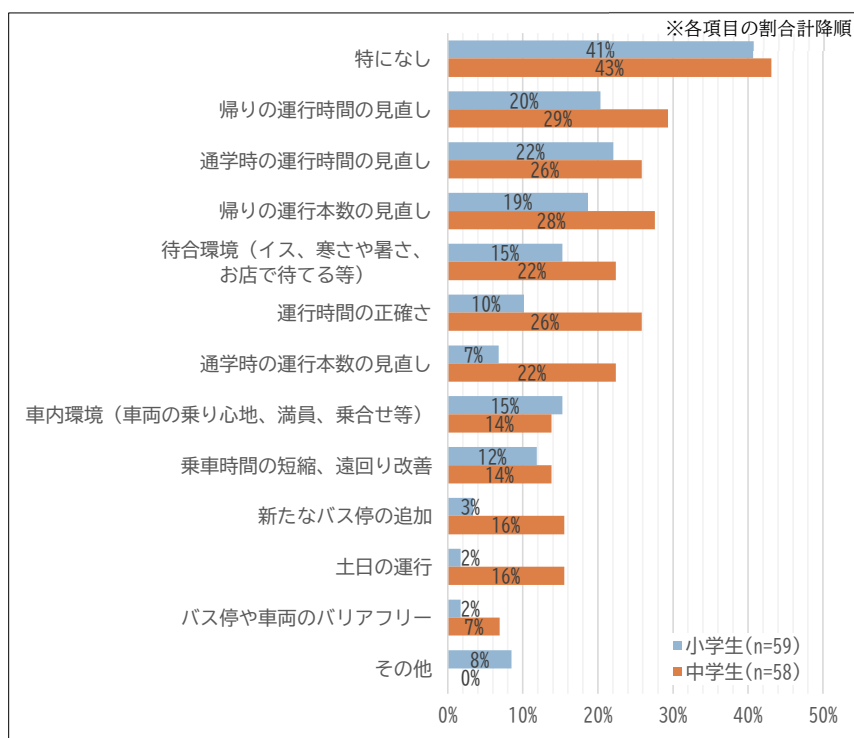
■スクールバスの満足度【ひとつに○】

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。

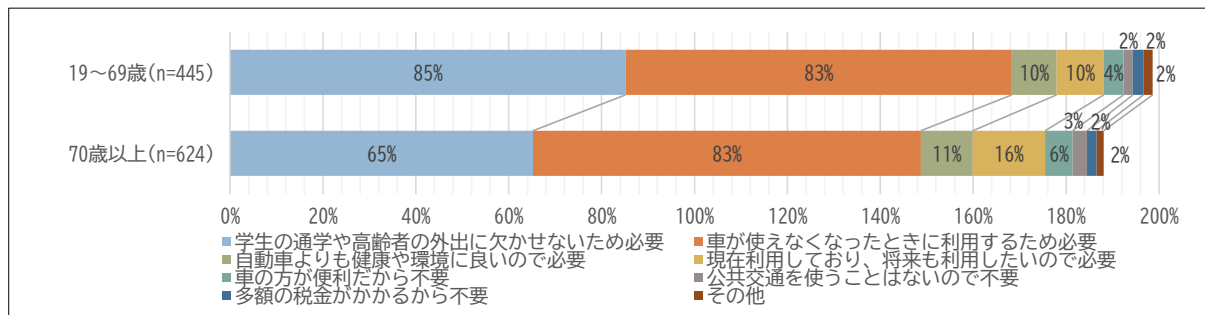


⑧ 将来の公共交通のあり方

- ・「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。

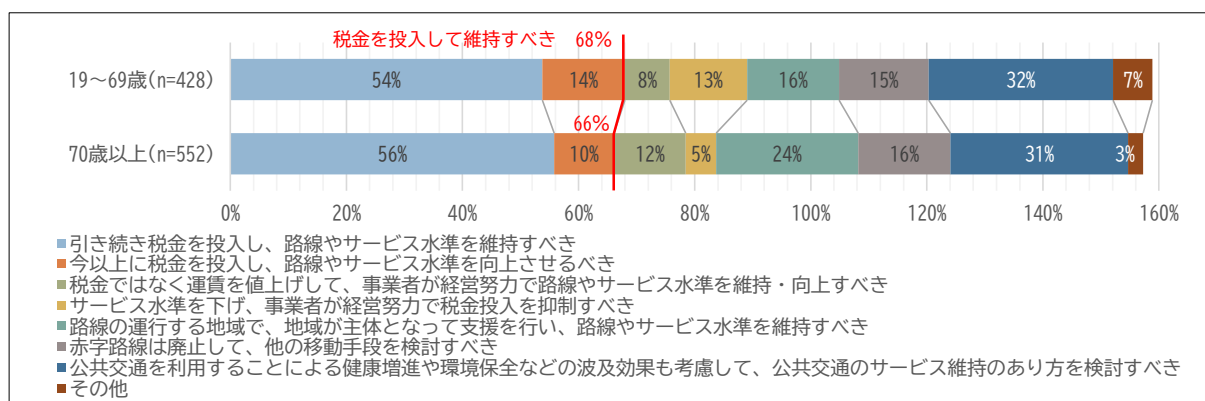
■公共交通の必要性への考え方【複数回答】

「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。



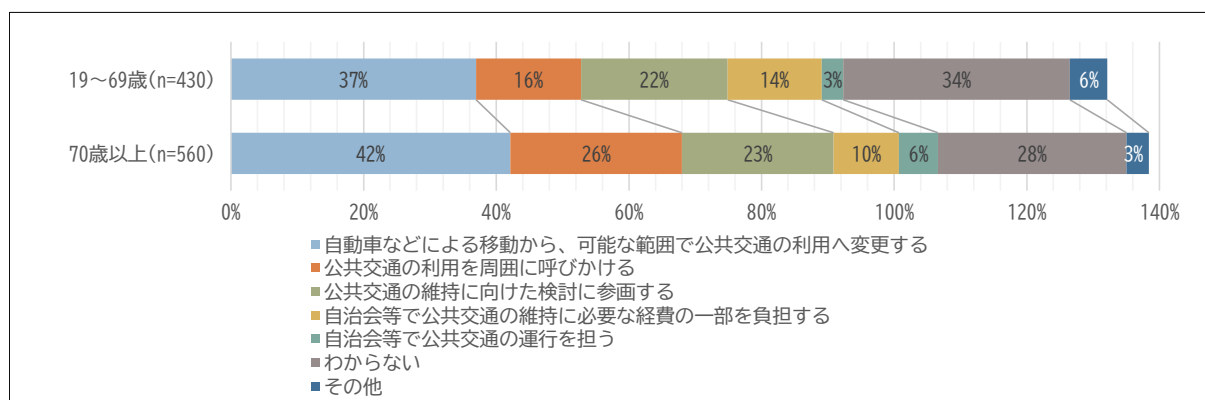
■公共交通のサービス維持のあり方への考え方【複数回答】

「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」との考えも多くなっています。



■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】

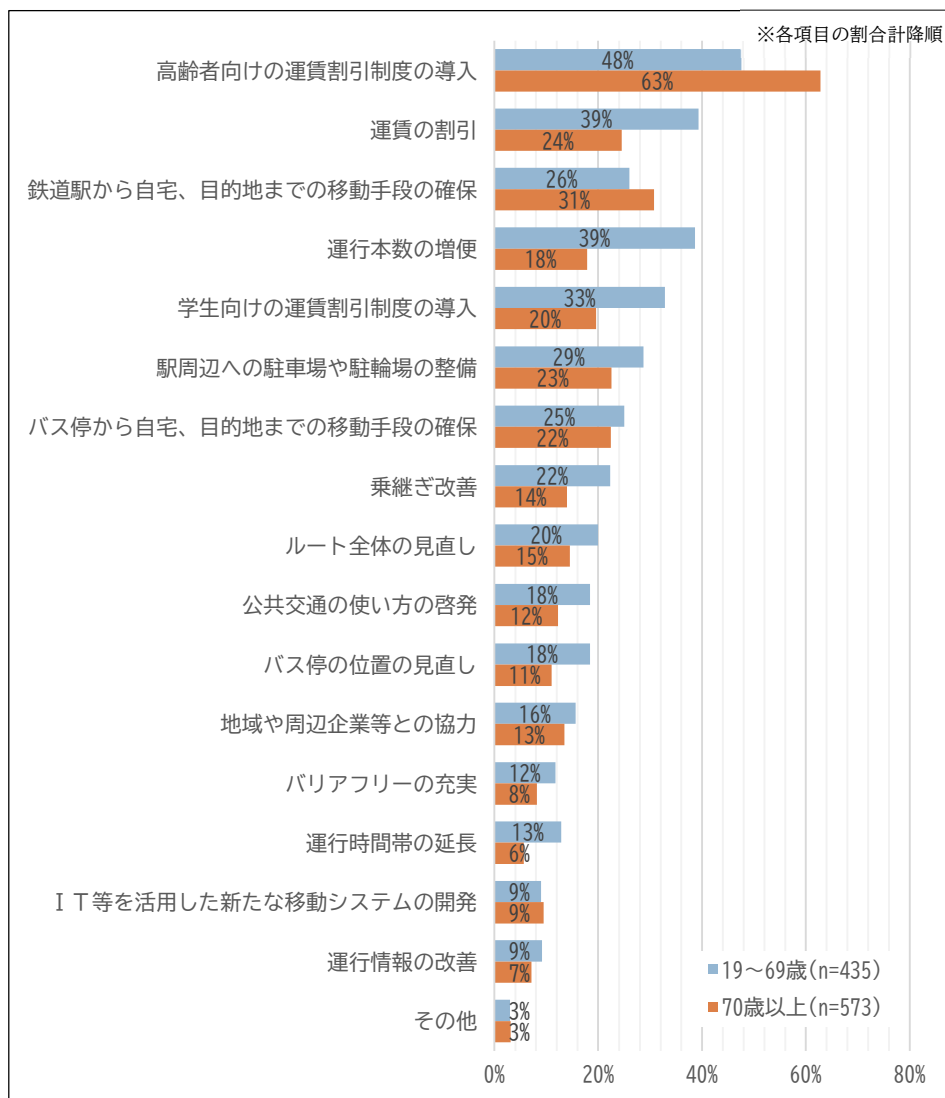
「自動車から、可能な範囲で公共交通の利用へ変更する」が最も多く、次いで「わからない」が多くなっています。自治会等での経費負担や運行については、比較的少ない結果となっています。



■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

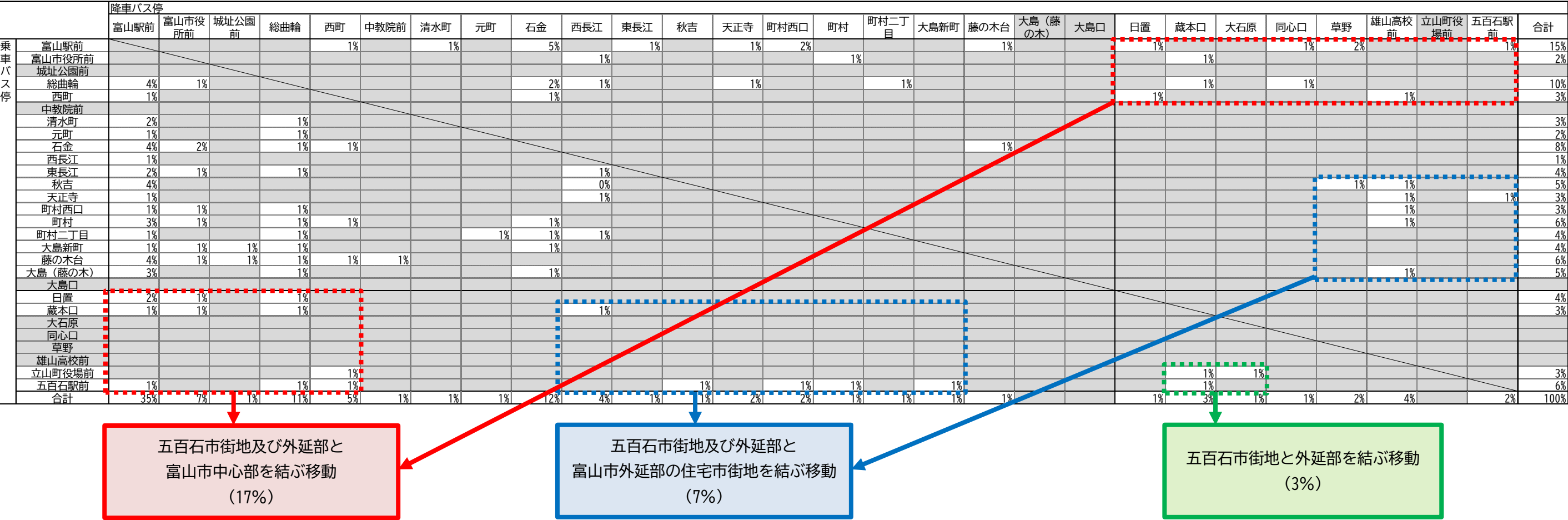
・町内関連移動※では、「五百石市街地及び外延部と富山市中心部を結ぶ移動」や「五百石市街地及び外延部と富山市外延部の住宅市街地を結ぶ移動」が多くなっています。

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、富山市外延部の住宅市街地の「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延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延部と富山市外延部の住宅市街地を結ぶ移動」や「五百石市街地とその外延部を結ぶ移動（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））



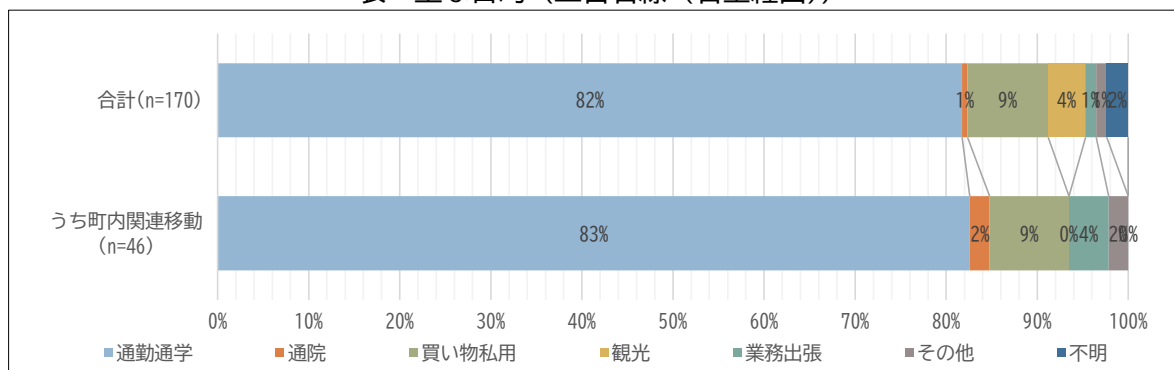
○ 利用者の属性

・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もに、ほとんどが「通勤通学」となっています。

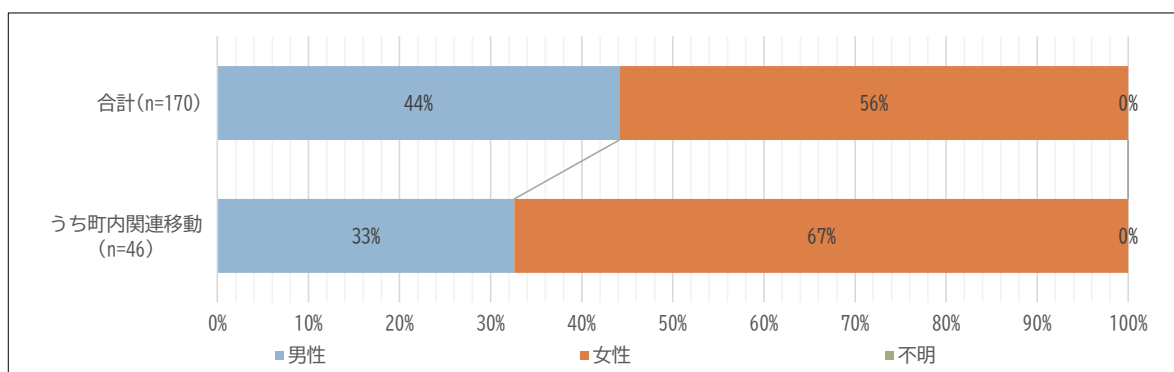
表 主な目的（五百石線（石金経由））



■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。

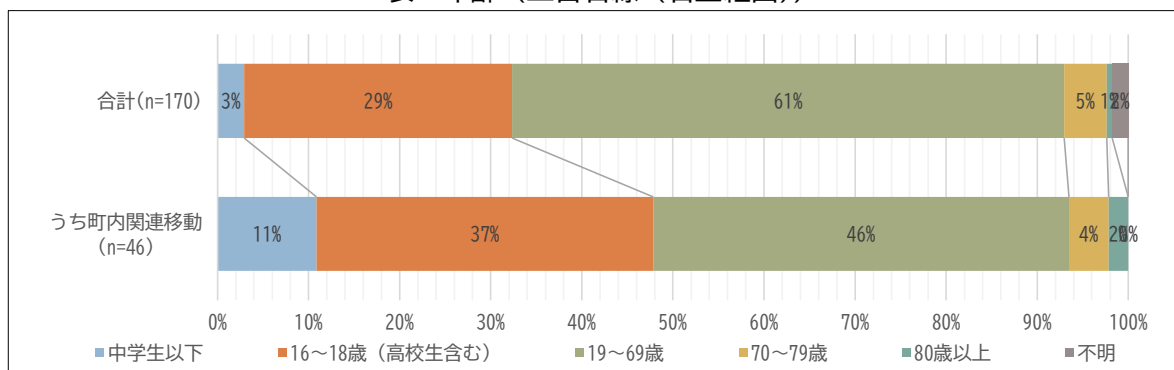
表 性別（五百石線（石金経由））



■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。

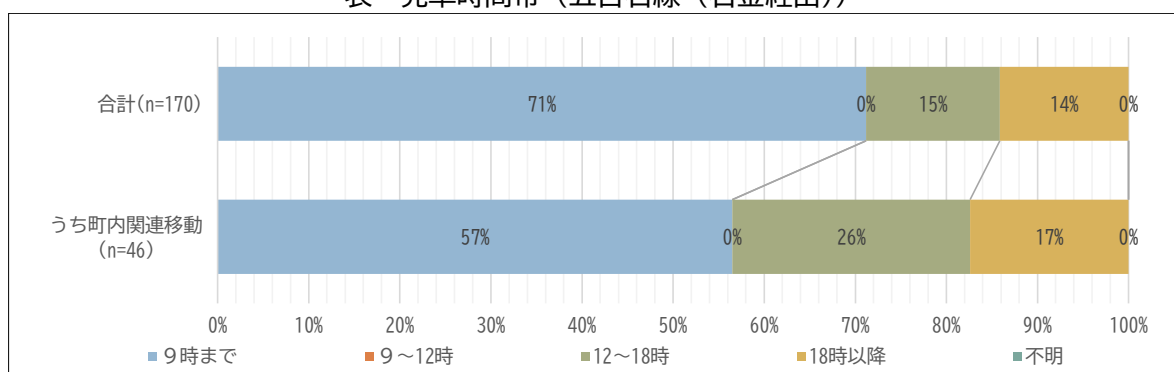
表 年齢（五百石線（石金経由））



■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。

表 発車時間帯（五百石線（石金経由））



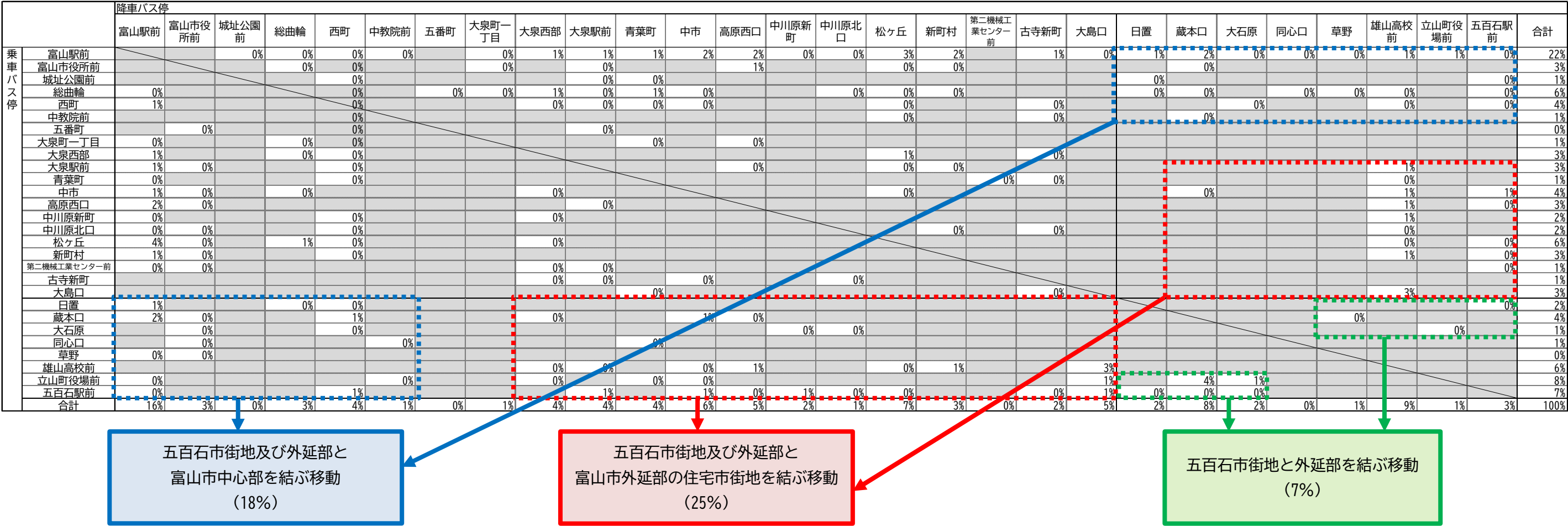
c) 五百石線（大泉経由）
○ 乗車バス停と降車バス停

・町内関連移動では、「五百石市街地及び外延部と富山市外延部の住宅市街地を結ぶ移動」や「五百石市街地及び外延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%）」、五百石市街地外延部の「蔵本口（8%）」などの利用者也多くなっています。

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延部と富山市外延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延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延部を結ぶ移動（7%）」などもみられます。

表 OD表（五百石線（大泉経由））



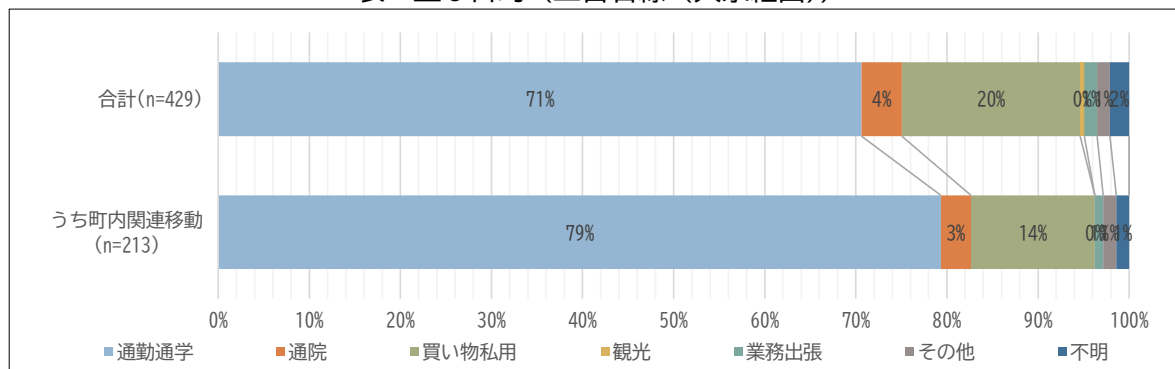
○ 利用者の属性

・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もに、ほとんどが「通勤通学」となっており、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。

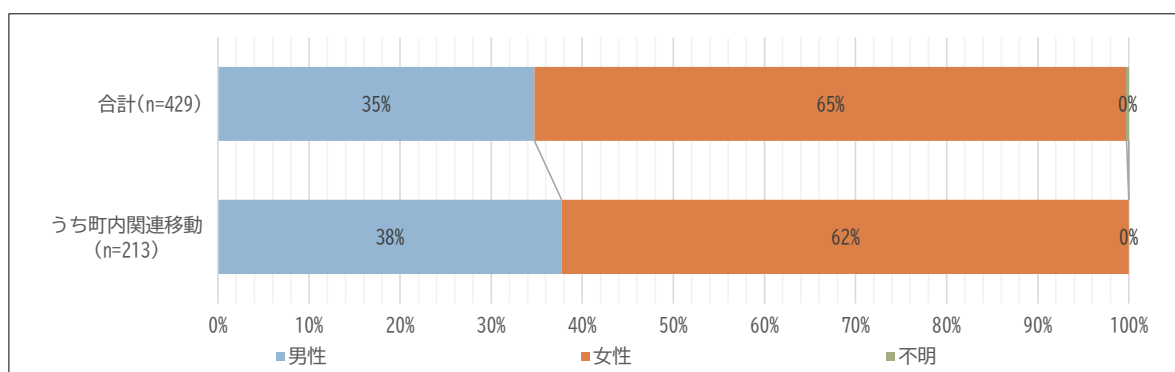
表 主な目的（五百石線（大泉経由））



■性別

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

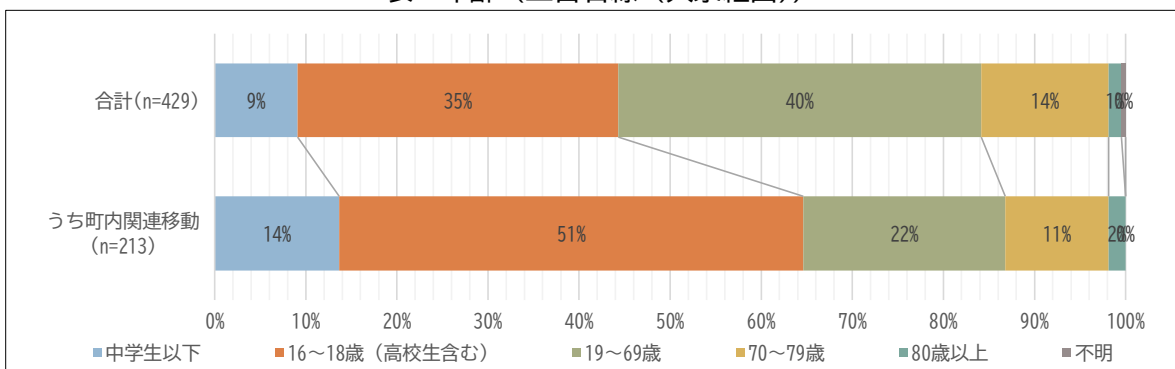
表 性別（五百石線（大泉経由））



■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。

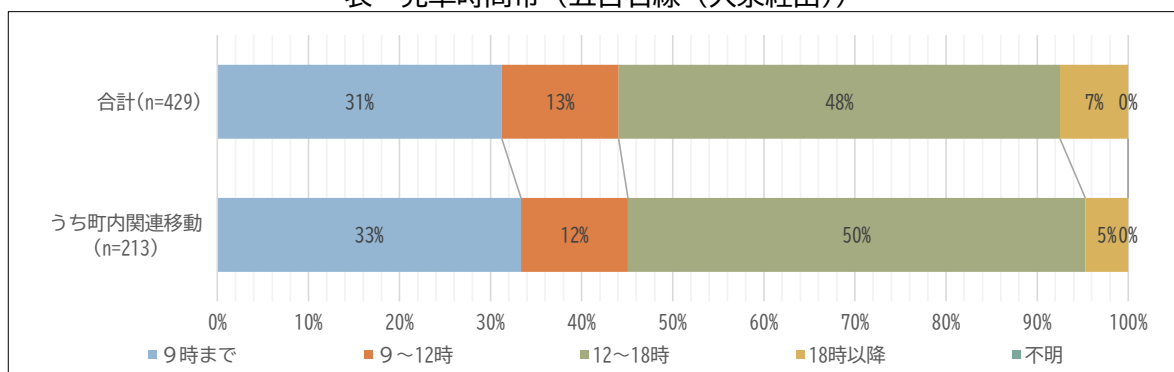
表 年齢（五百石線（大泉経由））



■発車時間帯

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

表 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峠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	ハツ屋口	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									2%		4%	2%				9%
	貫田																
	ハツ屋口																
	大清水					44%											44%
	東大森					24%											24%
	公民館前（大森）																
	西大森					9%											9%
	西大森口					11%											11%
	大橋																
	三ツ塚																
	一夜泊					2%											2%
	合計					91%				2%		4%	2%				100%

大森地区の各地と
雄山中学校を結ぶ移動
（100%）

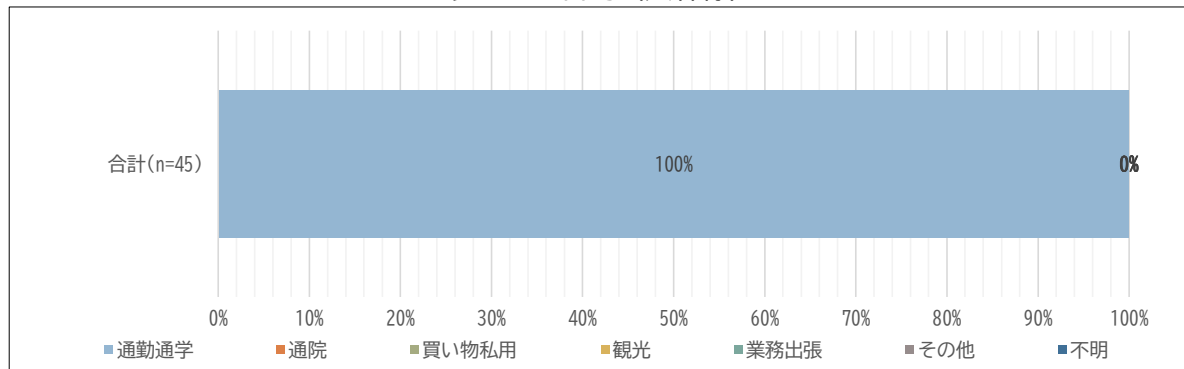
○ 利用者の属性

・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。

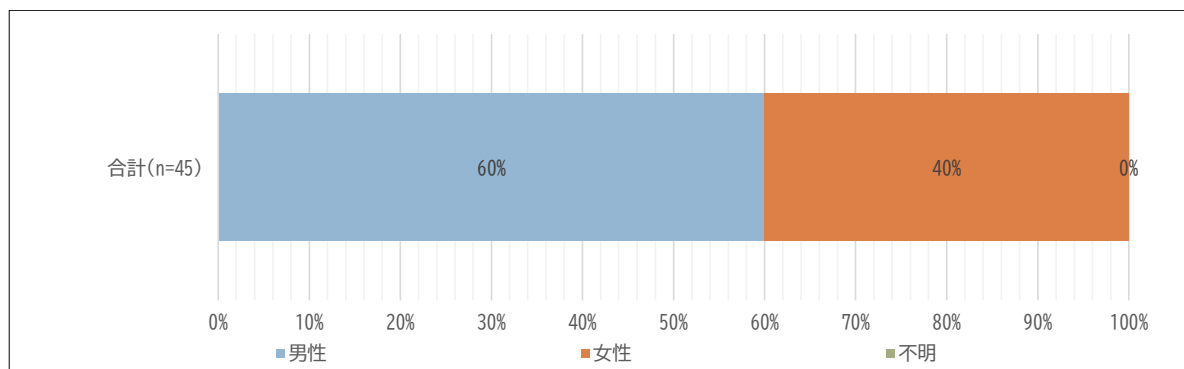
表 主な目的（大森線）



■性別

「女性」に比べ、やや「男性」の割合が高くなっています。

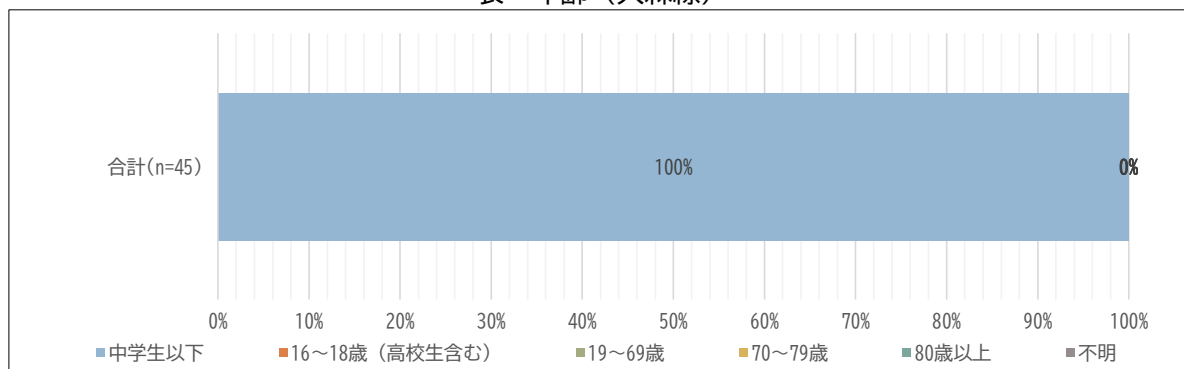
表 性別（大森線）



■年齢

全ての移動が「中学生以下」となっています。

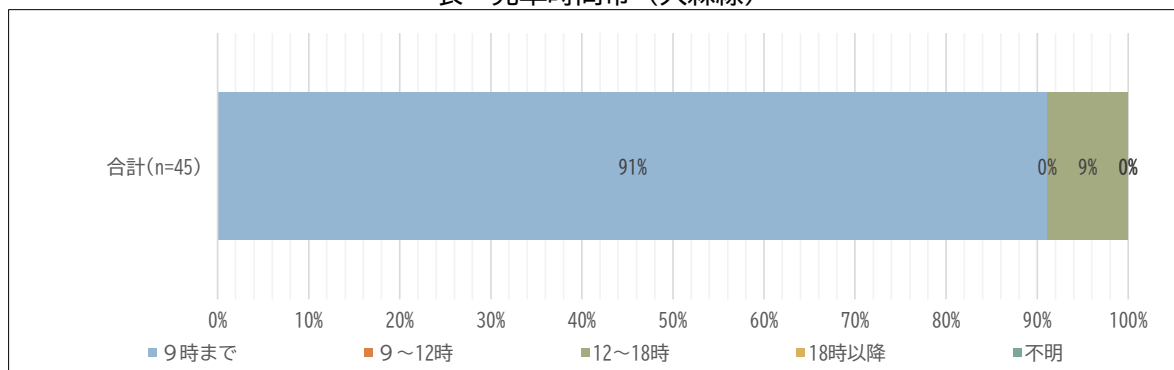
表 年齢（大森線）



■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。

表 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											
		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
乗車バス停	蔵本新			大森地区北部から雄山中学校への移動 (77%)				8%				2%	10%
	蔵本団地							69%					69%
	大石原							21%					21%
	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							98%				2%	100%

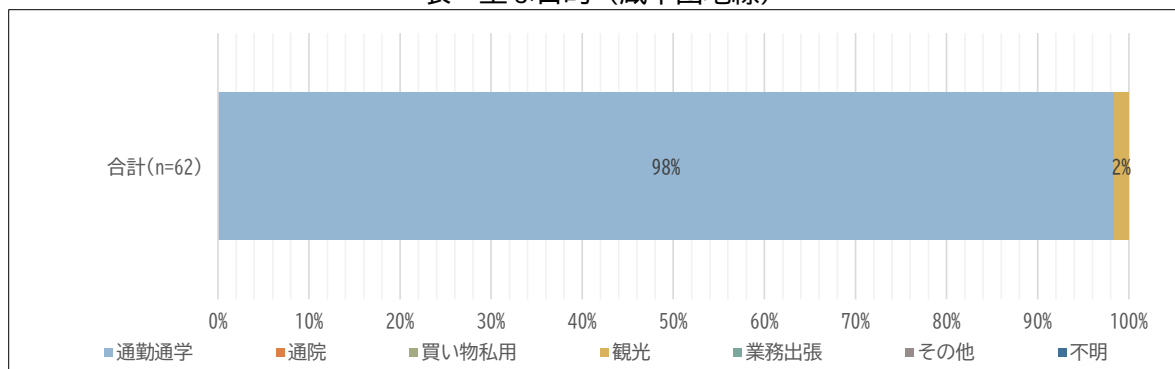
○ 利用者の属性

・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。

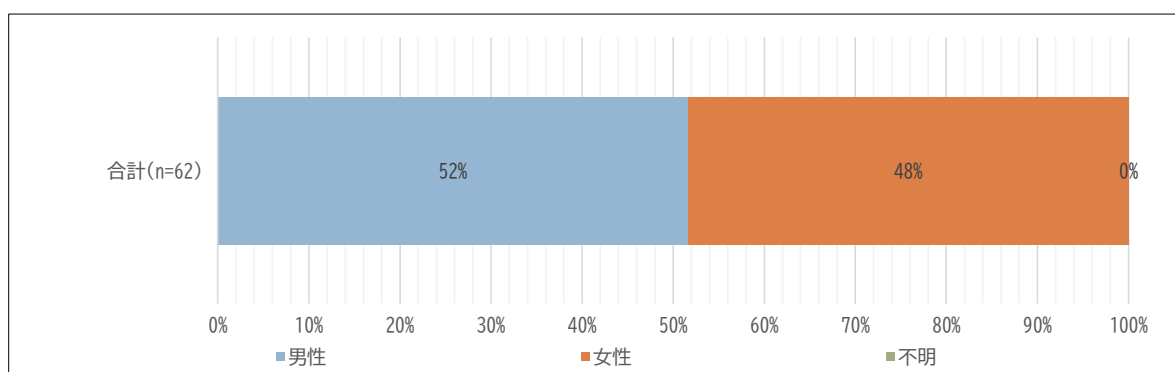
表 主な目的（蔵本団地線）



■性別

「男性」と「女性」の割合に大きな差はありません。

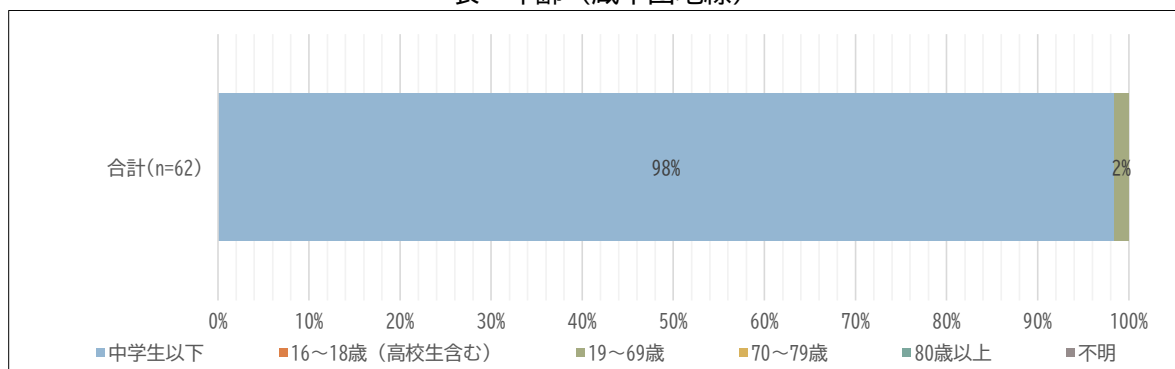
表 性別（蔵本団地線）



■年齢

ほとんどが「中学生以下」となっています。

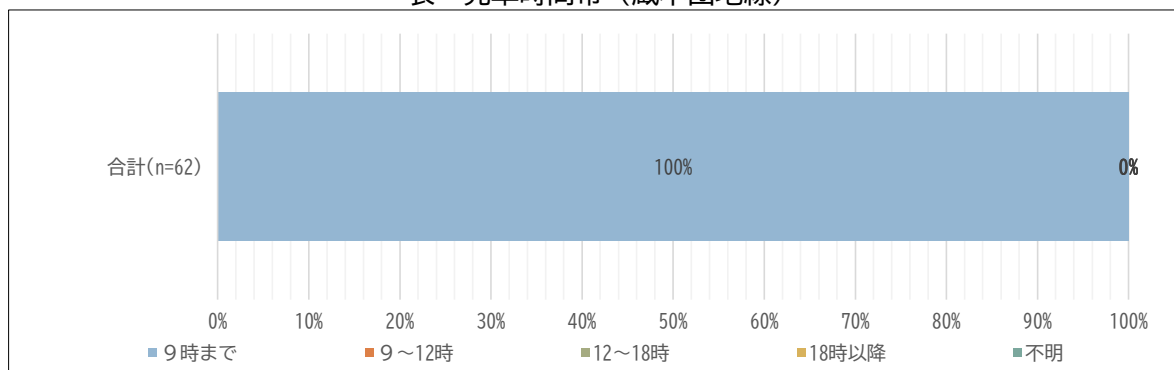
表 年齢（蔵本団地線）



■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。

表 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
岩峯寺線	・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％）」などの利用者也多くなっています。「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】

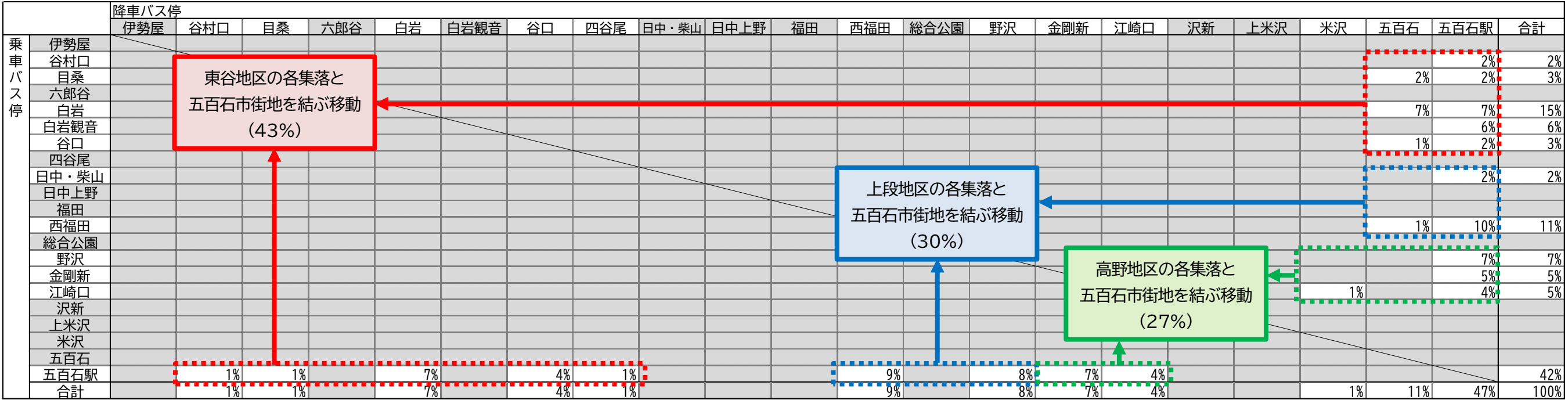
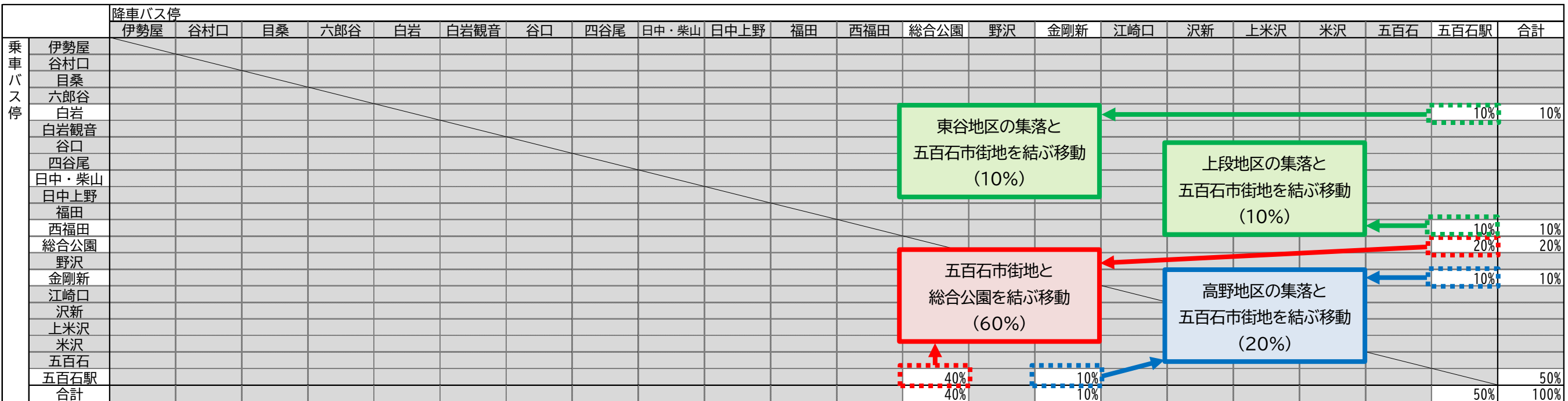


表 OD表（伊勢屋線）【休日】



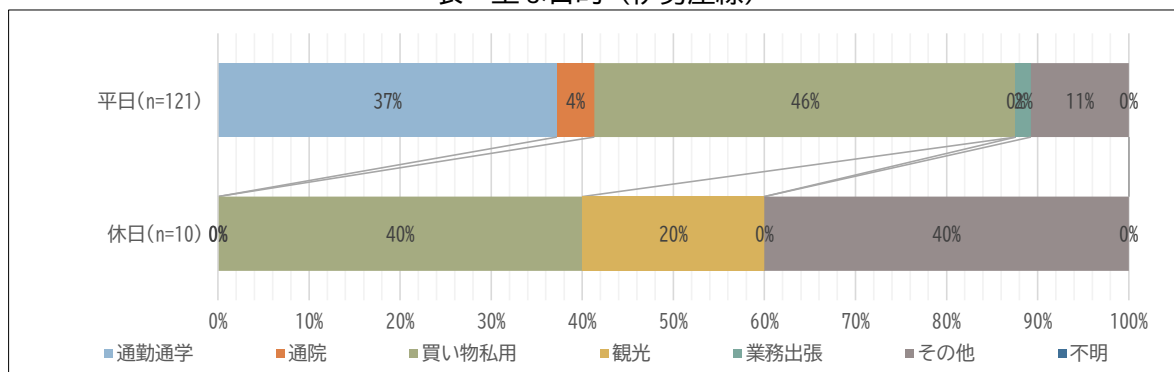
○ 利用者の属性

・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。

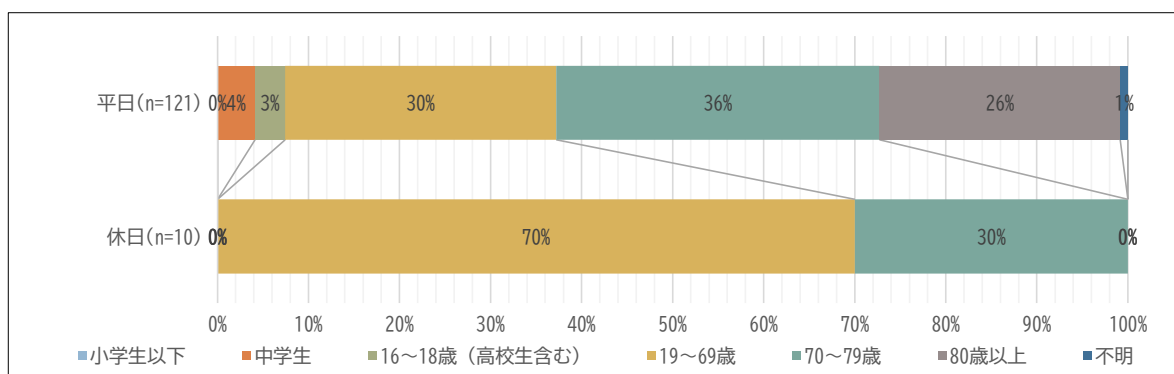
表 主な目的（伊勢屋線）



■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。

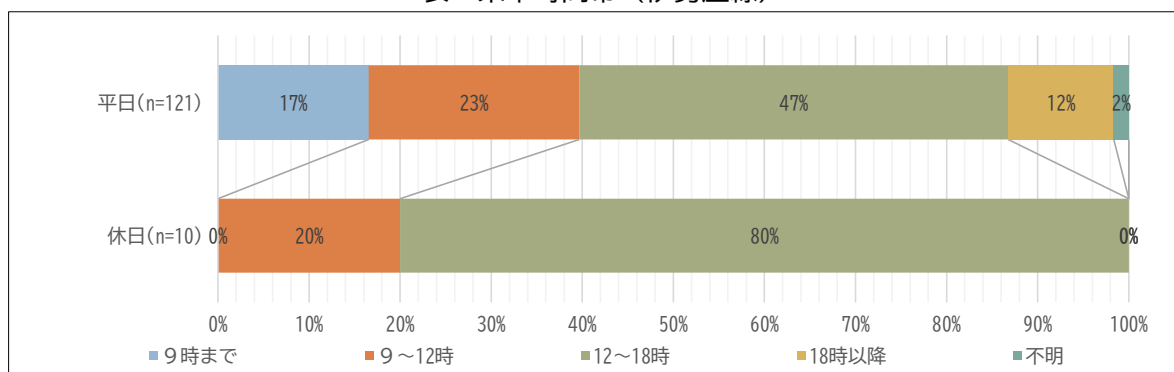
表 年齢（伊勢屋線）



■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。

表 乗車時間帯（伊勢屋線）



○ 乗車バス停と降車バス停

利用者の多い乗車バス停は五百石市街地外延部の「大窪（16%）」を筆頭に、利田地区の「曽我（12%）」や「金屋（11%）」、新川地区の「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。

表 OD表（北部循環線）【平日のみ】

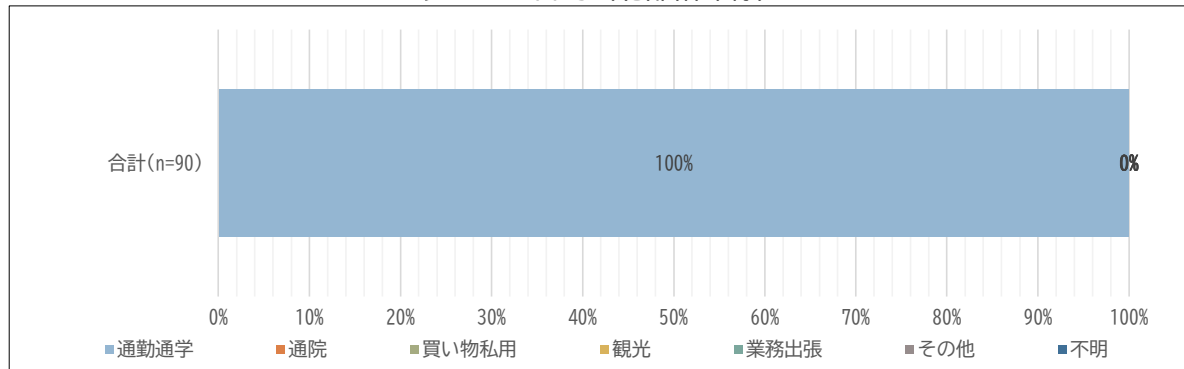
○ 利用者の属性

・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。

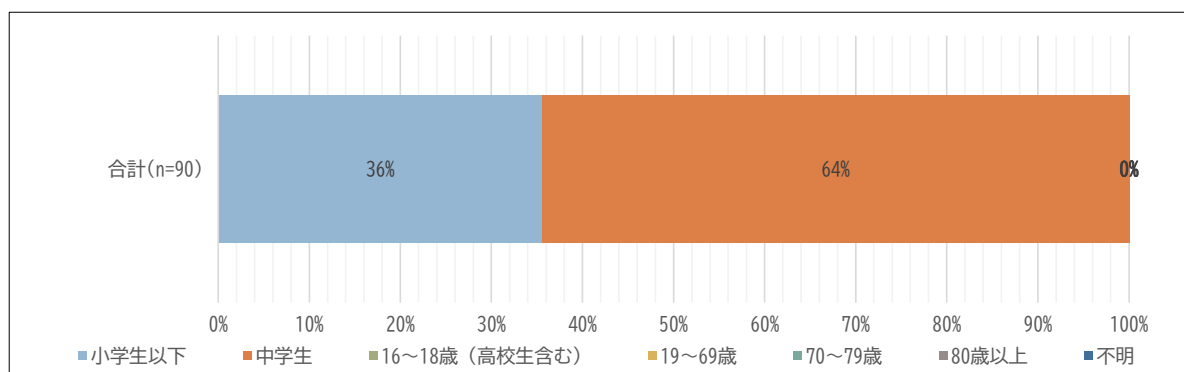
表 主な目的（北部循環線）



■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。

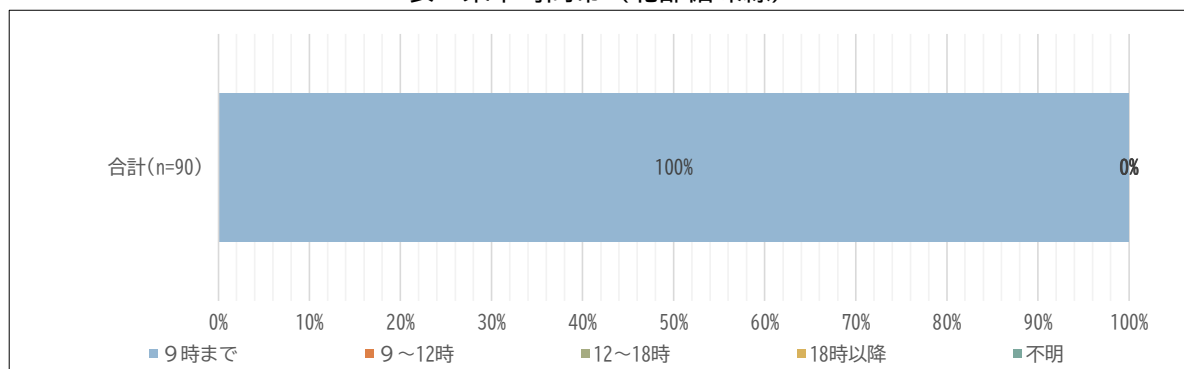
表 年齢（北部循環線）



■乗車時間帯

全ての移動が「9時まで」となっています。

表 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】

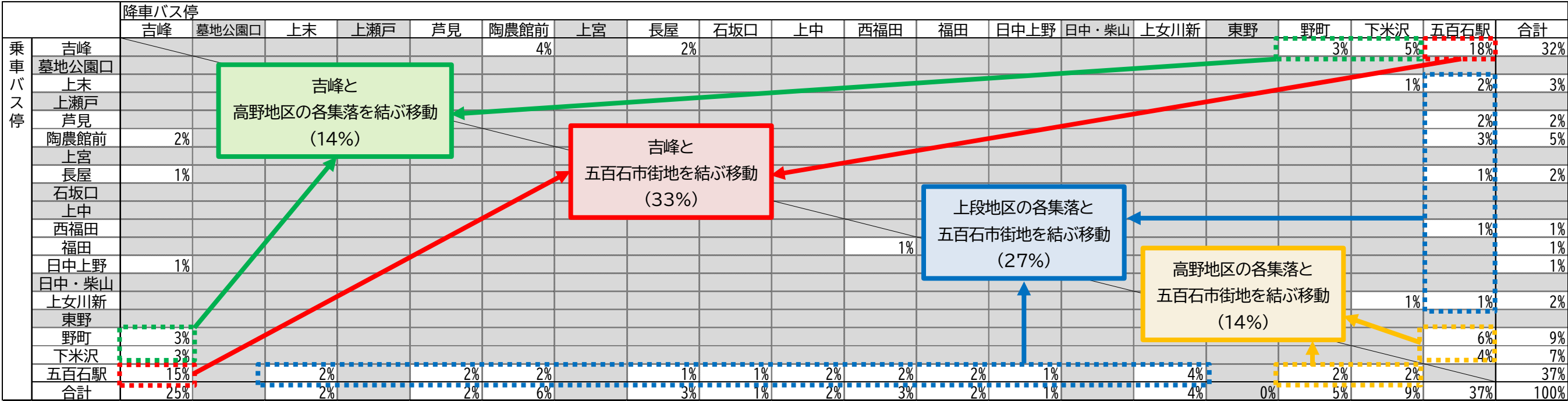
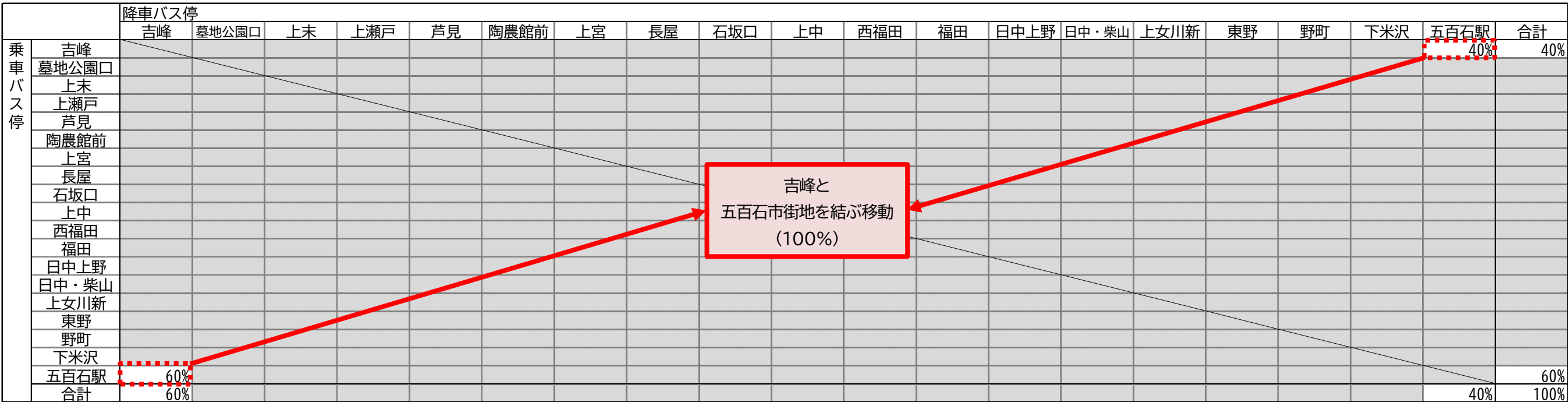


表 OD表（吉峰線）【休日】



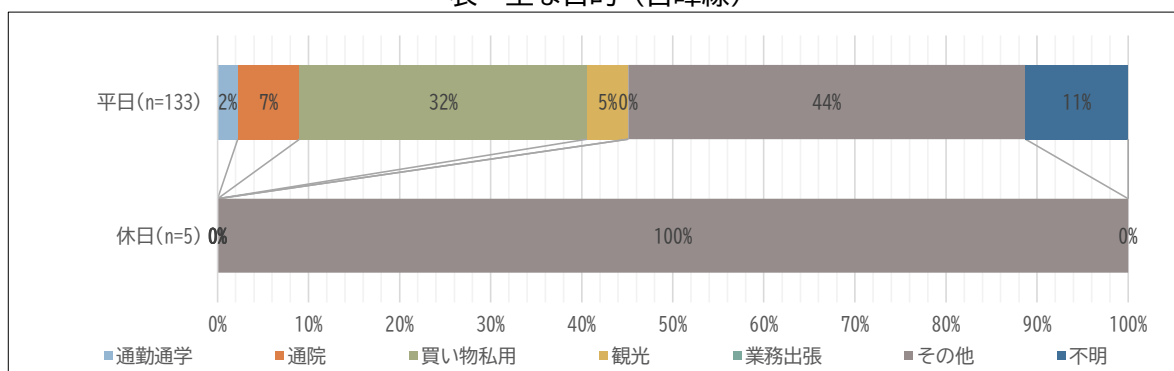
○ 利用者の属性

・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。

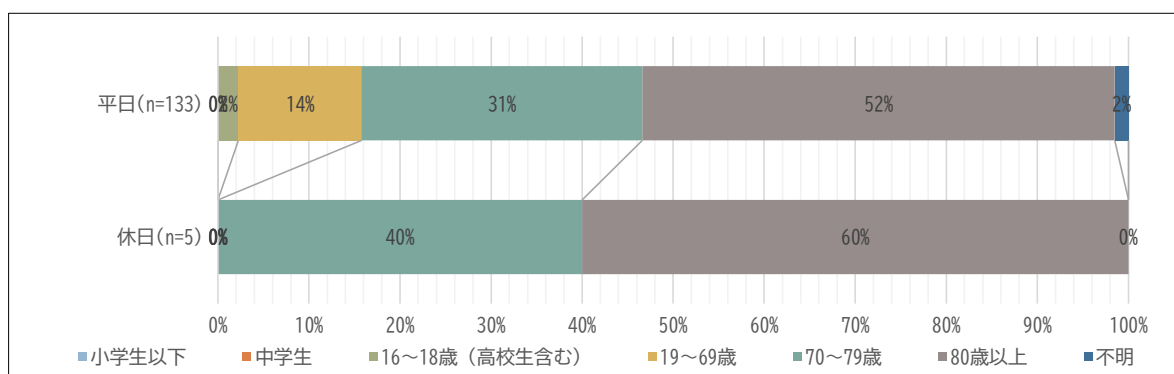
表 主な目的（吉峰線）



■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。

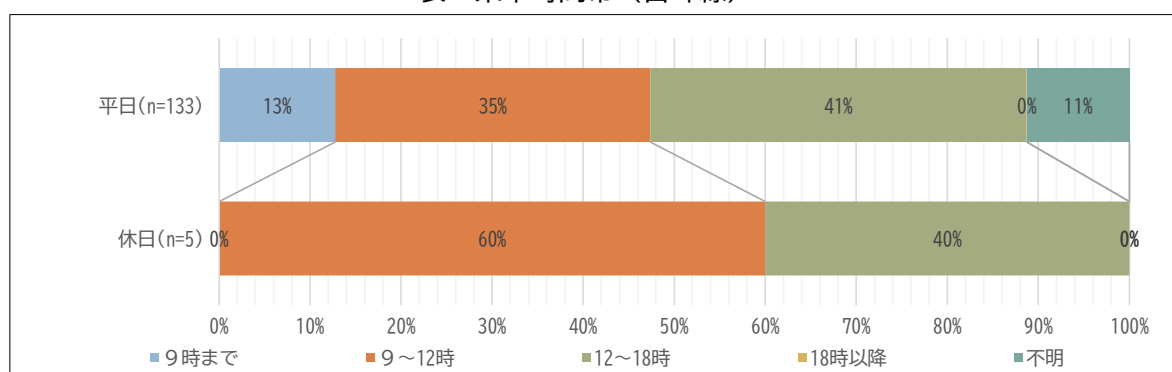
表 年齢（吉峰線）



■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。

表 乗車時間帯（吉峰線）



e) 芦峯寺線
○ 乗車バス停と降車バス停

・平日及び休日ともに、「芦峯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、芦峯寺集落に位置する「雄山神社前（21%）」や「芦峯寺口（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。「芦峯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、芦峯寺集落に位置する「雄山神社前（26%）」や「芦峯ふるさと交流館前（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。「芦峯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（芦峯寺線）【平日】

		降車バス停						
		芦峯寺	雄山神社前	芦峯寺口	芦峯ふるさと交流館前	小見口	千垣駅前	合計
乗車バス停	芦峯寺						9%	9%
	雄山神社前						21%	21%
	芦峯寺口						13%	13%
	芦峯ふるさと交流館前							
	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（芦峯寺線）【休日】

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

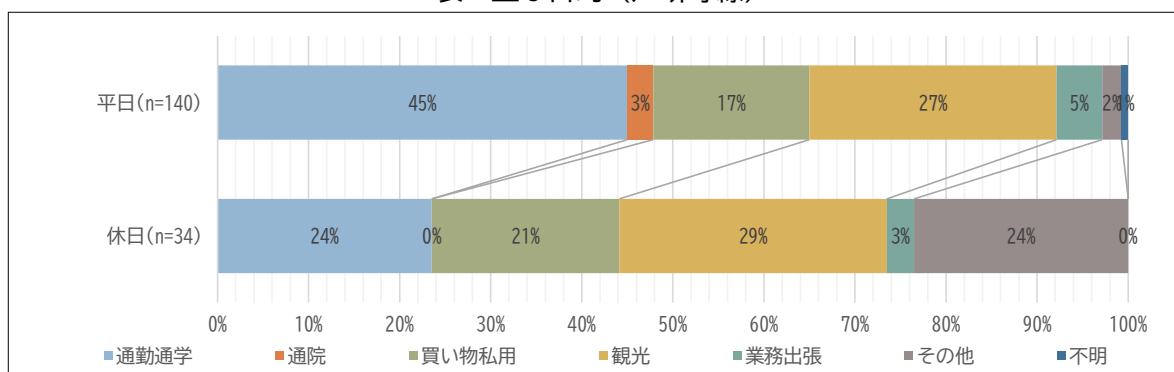
○ 利用者の属性

・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%)」などと続いています。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%)」などと続いています。

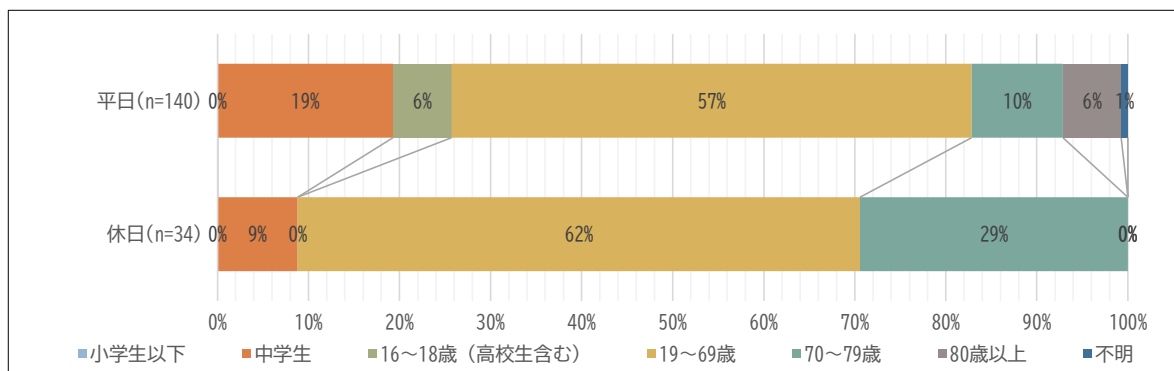
表 主な目的 (芦峠寺線)



■年齢

平日及び休日ともに「19~69 歳」が概ね 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。

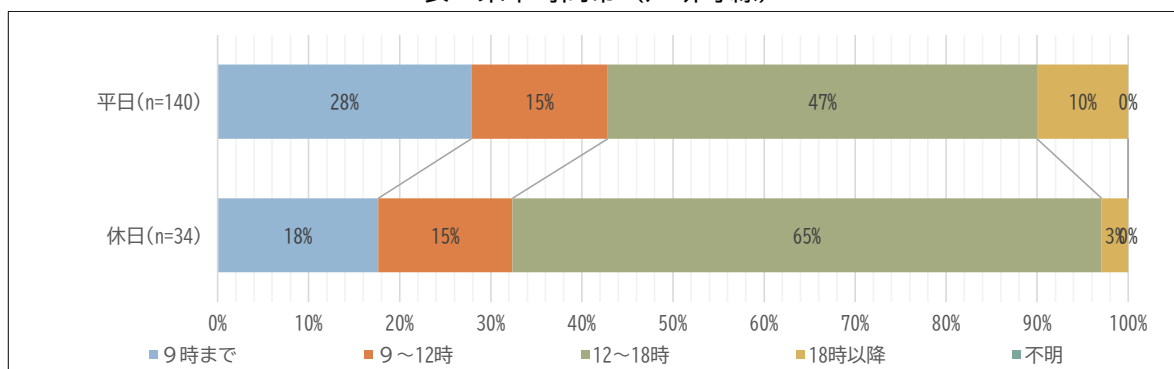
表 年齢 (芦峠寺線)



■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」などと続いています。

表 乗車時間帯 (芦峠寺線)



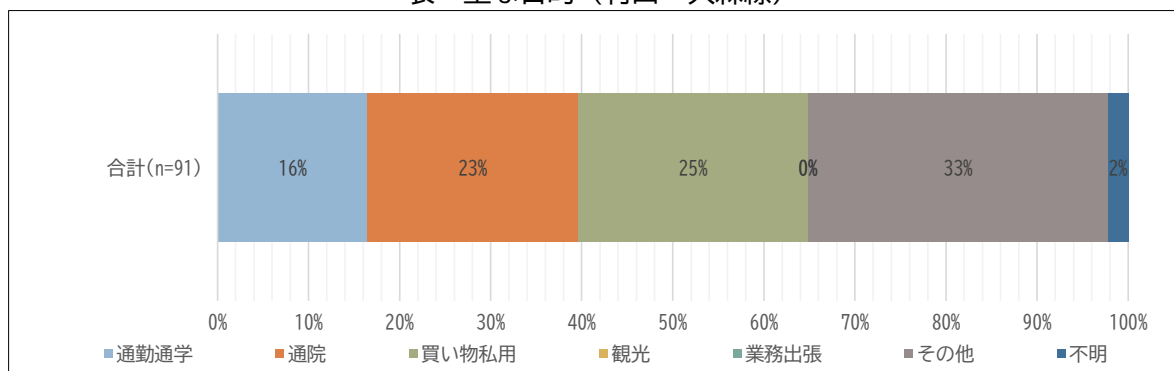
○ 利用者の属性

・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。

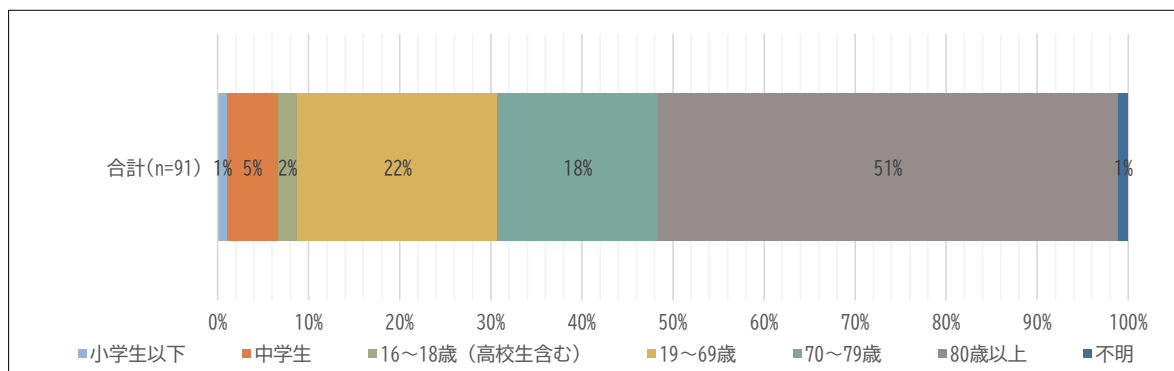
表 主な目的（利田・大森線）



■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。

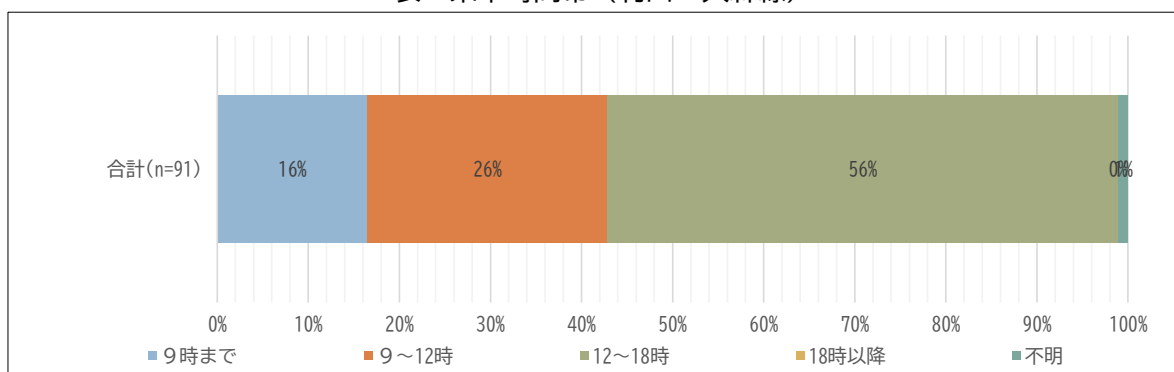
表 年齢（利田・大森線）



■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。

表 乗車時間帯（利田・大森線）



g) 新川・下段線

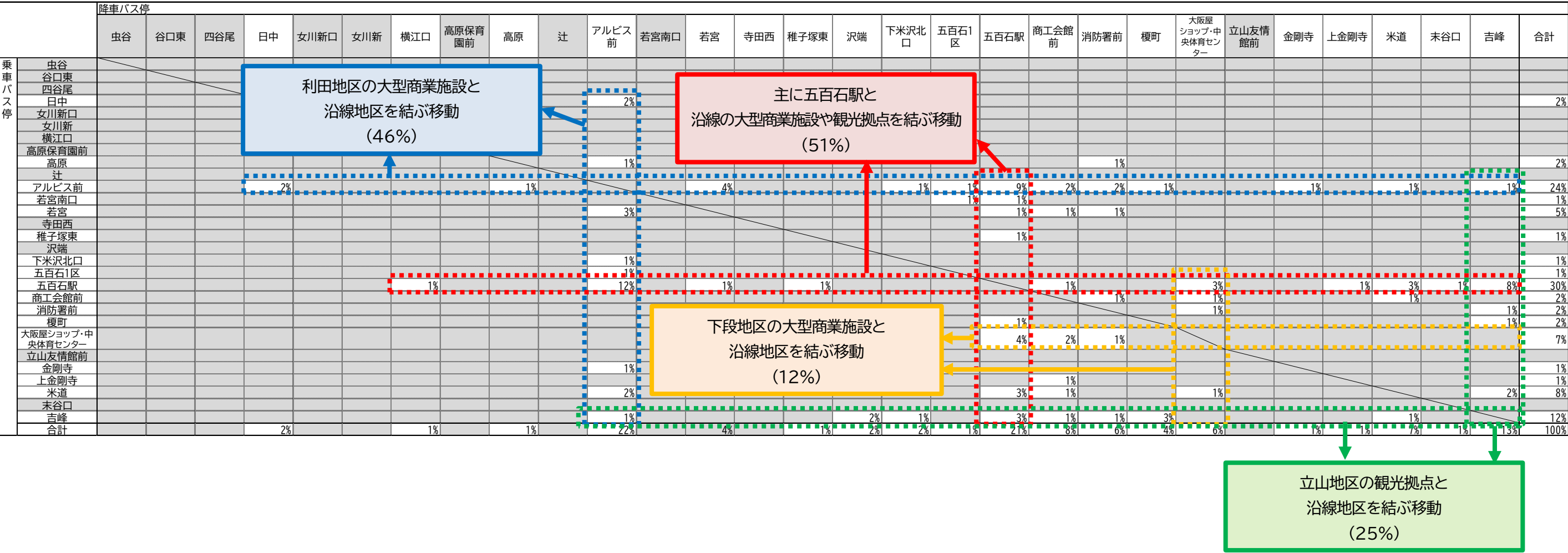
○ 乗車バス停と降車バス停

・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%）」などが続いています。

表 OD表（新川・下段線）【平日のみ】



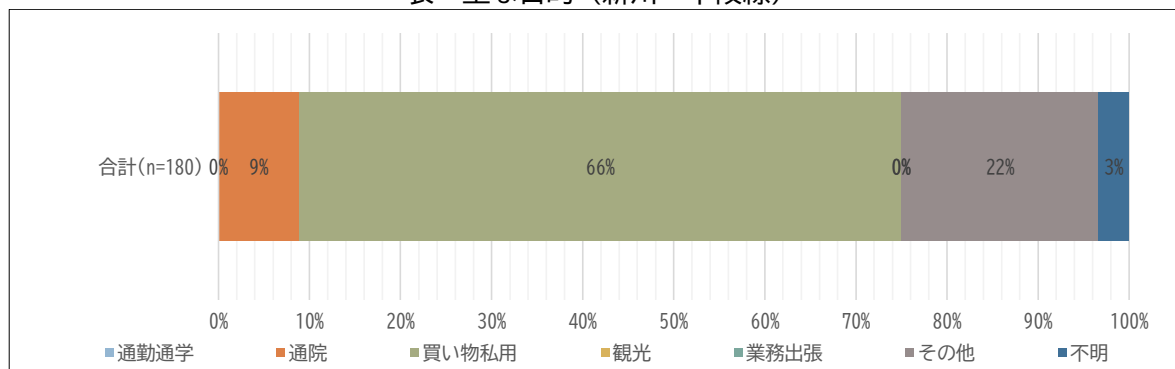
○ 利用者の属性

・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。

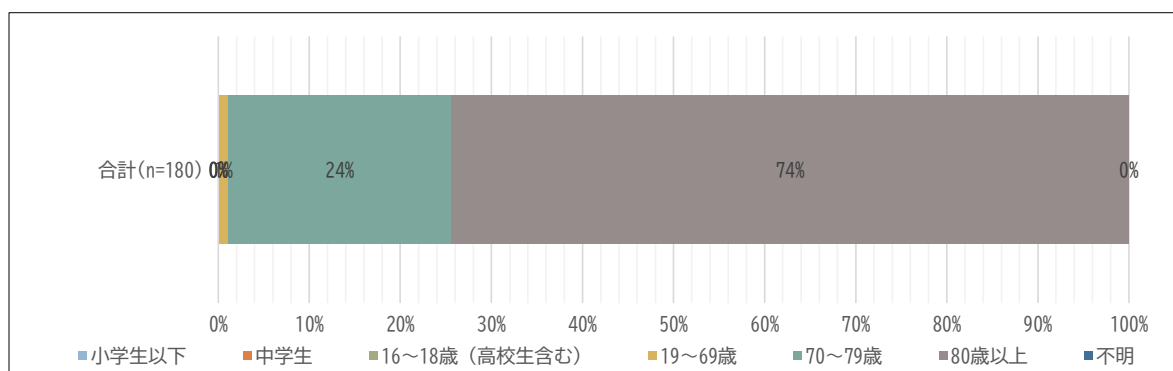
表 主な目的（新川・下段線）



■年齢

「70 歳以上」が 99%を占めています。

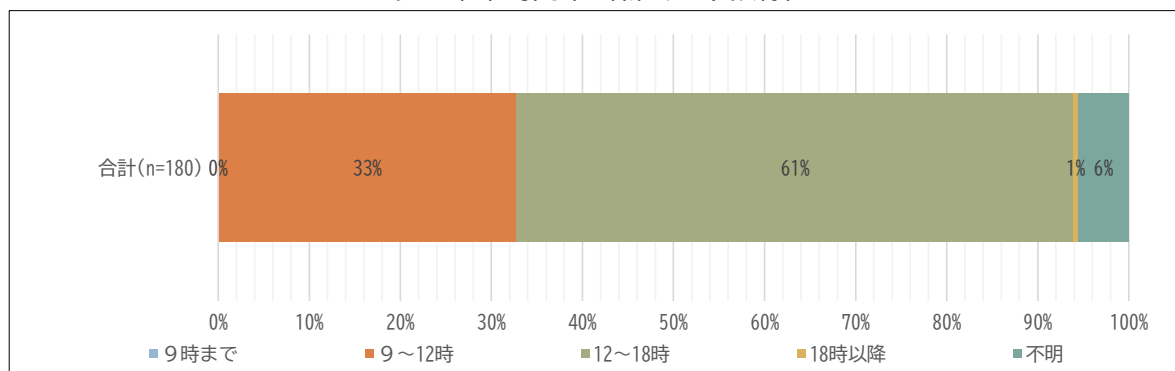
表 年齢（新川・下段線）



■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。

表 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。

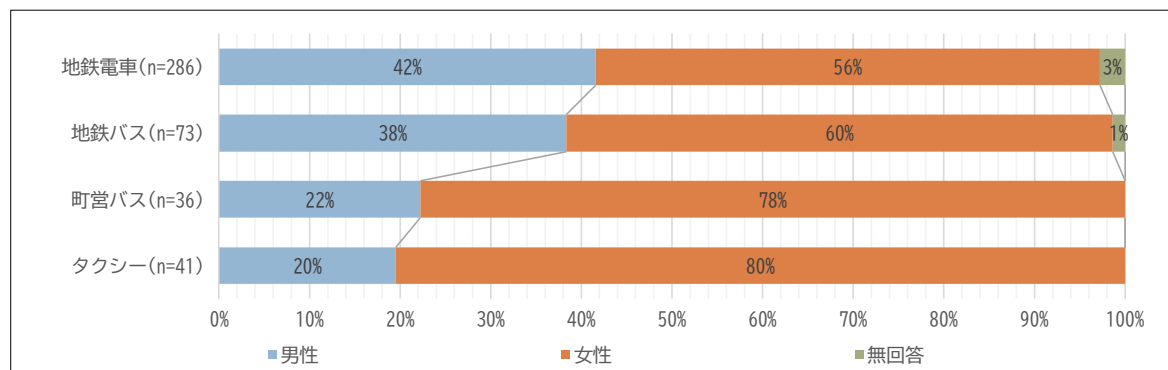
※単一回答の設問は、「無回答」を含む

※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=〇〇) として記載

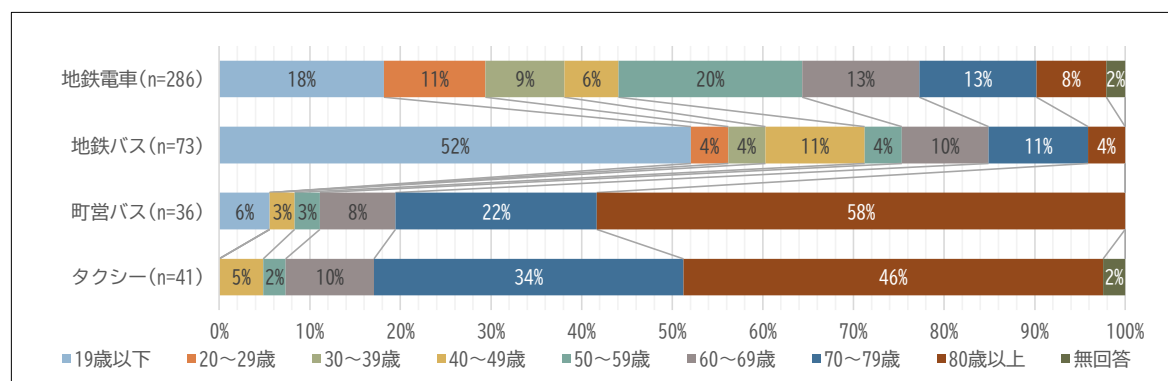
■回答者の性別【ひとつに〇】

「女性」が約 6～8 割、「男性」が約 2～4 割となっています。



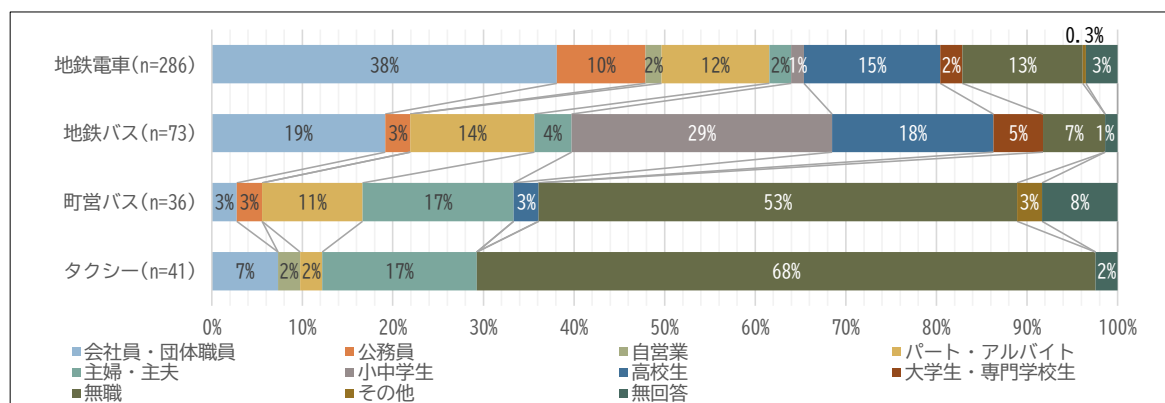
■回答者の年齢【ひとつに〇】

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。



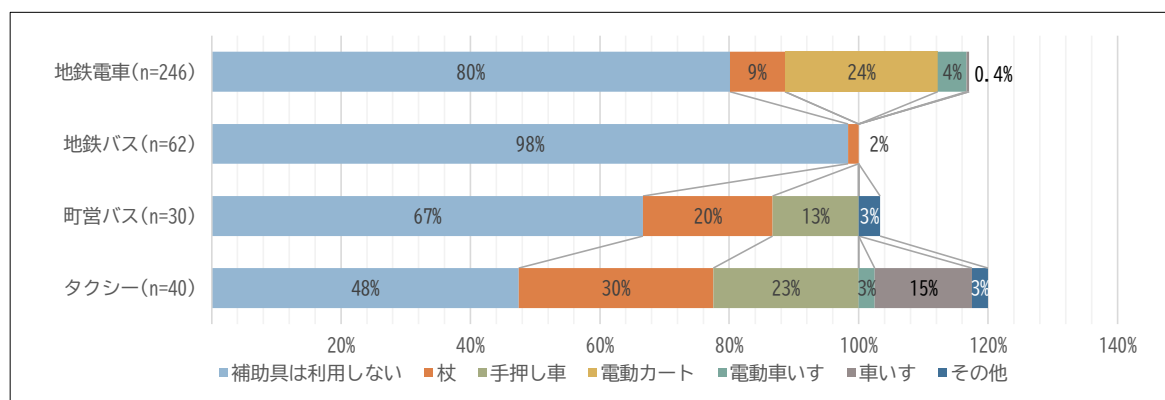
■回答者の職業【ひとつに○】

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。



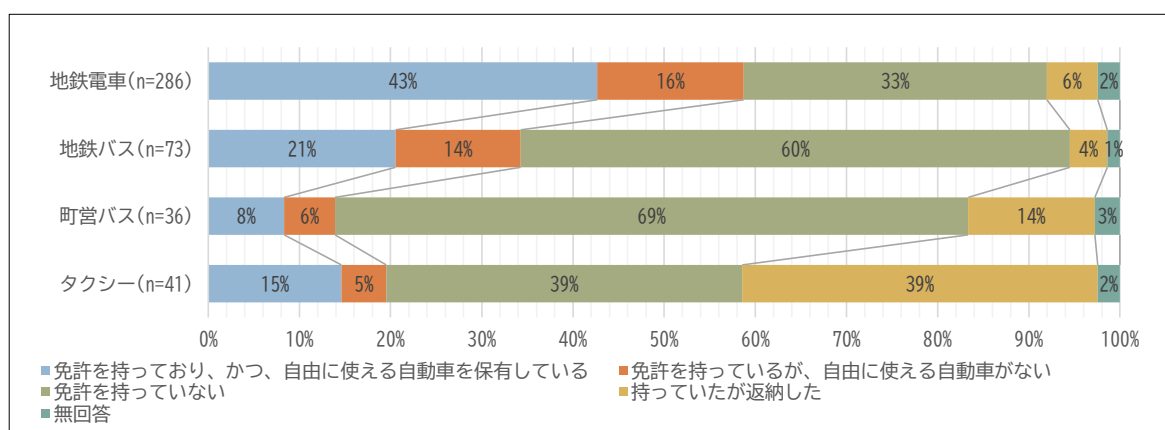
■補助具の利用状況【複数回答】

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。



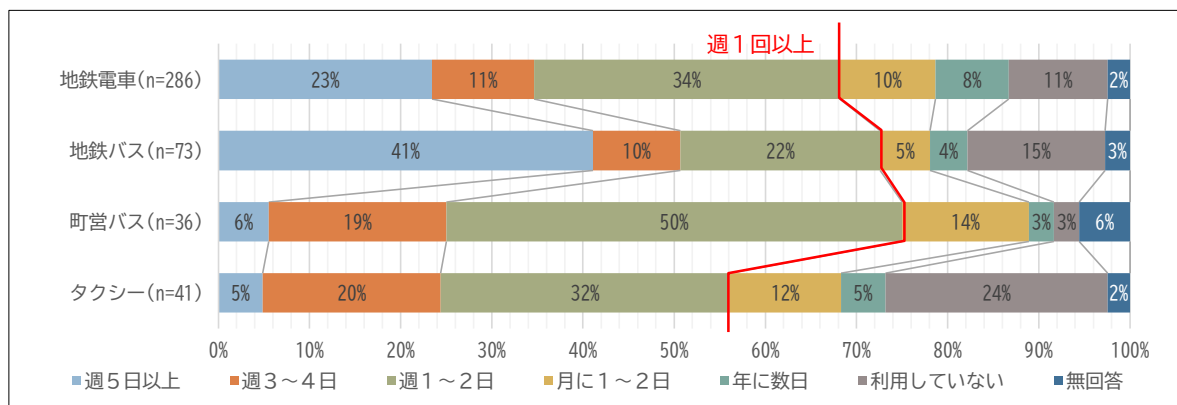
■運転免許の保有状況【ひとつに○】

「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○】

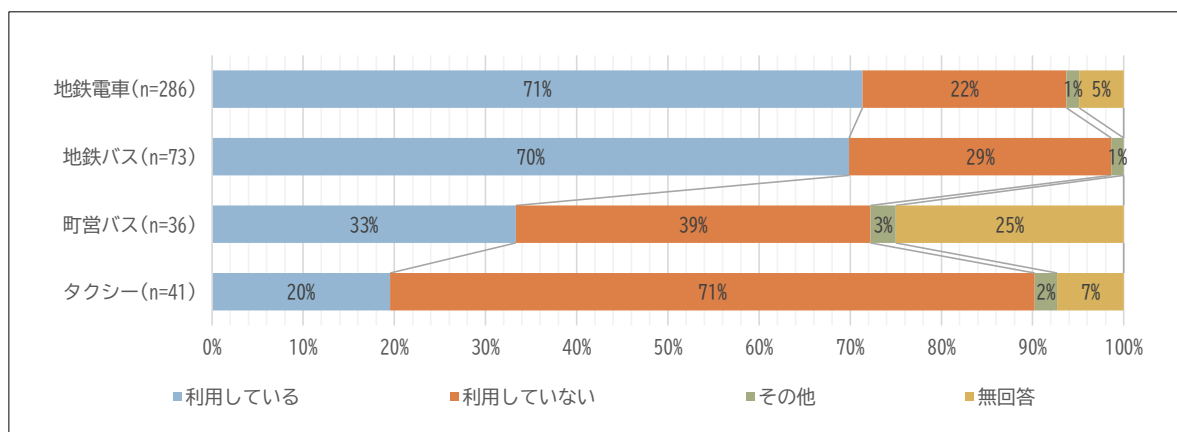
送迎を含む車の利用は、いずれの公共交通においても「週1回以上」の利用が過半数であり、日常的に利用する人が多くなっています。



※タクシー利用者は、車の利用にタクシーを含まない

■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。

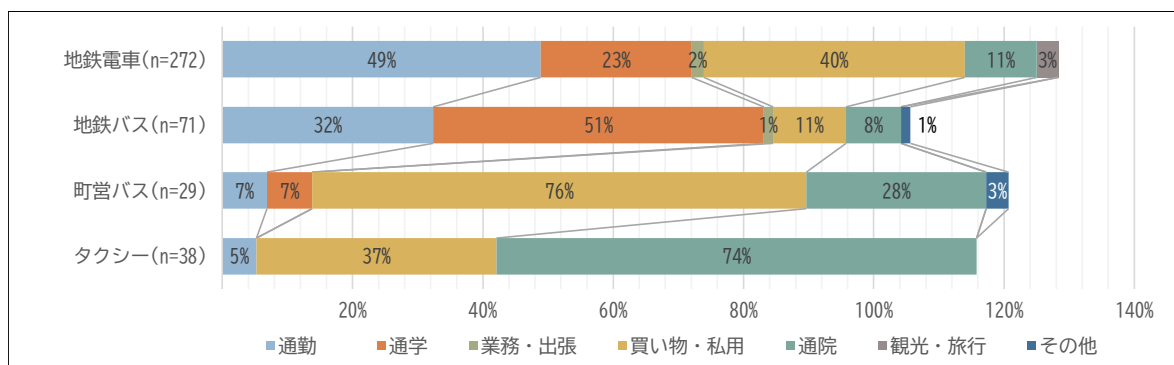


③ 公共交通の利用状況

- ・ 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。

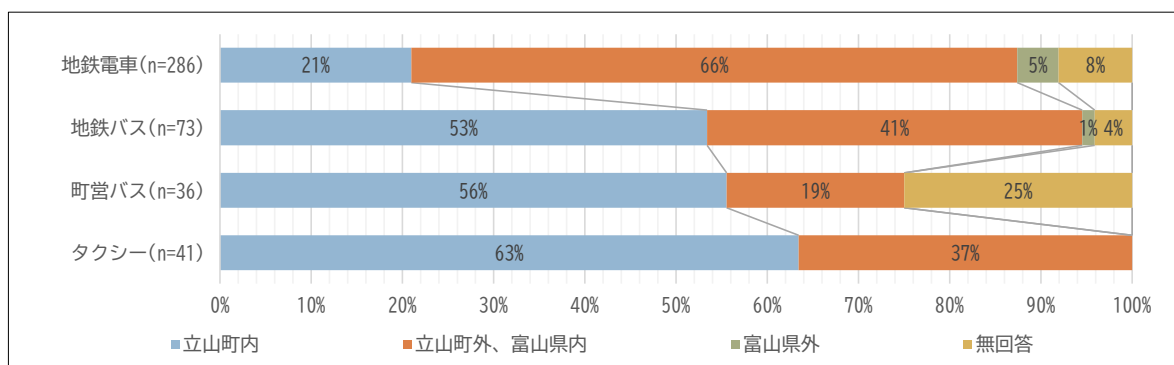
■利用目的【複数回答】

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見えます。

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 いいちゃ(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)、富山いずみ高校(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)、富山大学教育学部附属中学校(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 呉羽キャンパス(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」への外出の様子が見られます。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)、アピオ(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)	アピオ(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)

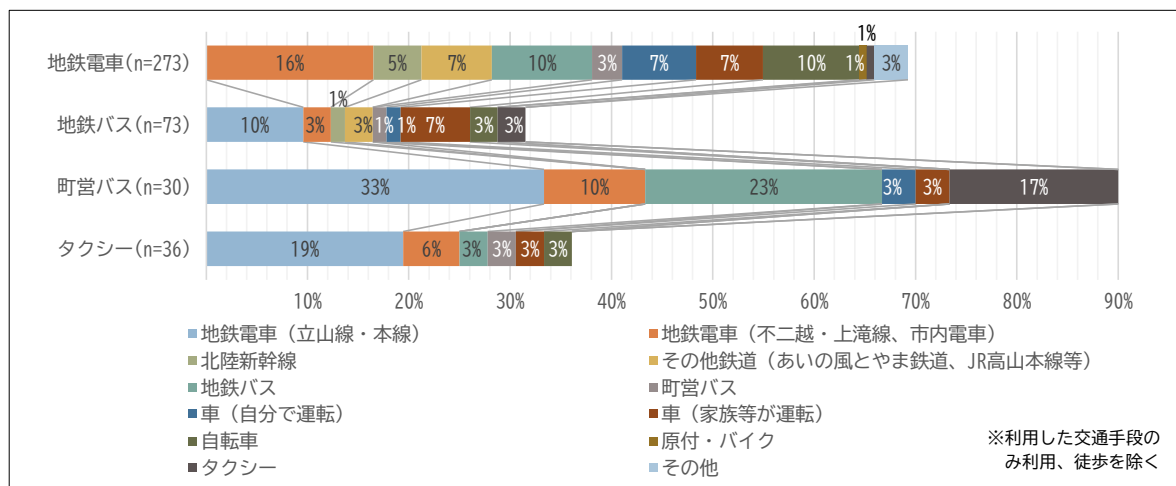
表 観光・旅行での具体的な外出先 ※カッコ内は回答数、地鉄バス、町営バス、タクシー回答なし

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】

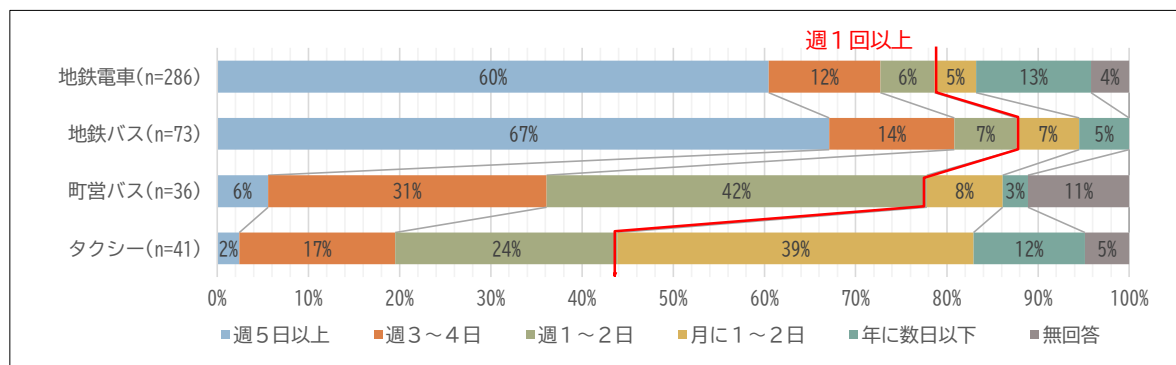
地鉄電車（立山線・本線）では同地鉄電車の「不二越・上滝線、市内電車」「地鉄バス」の利用が多くなっています。

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○】

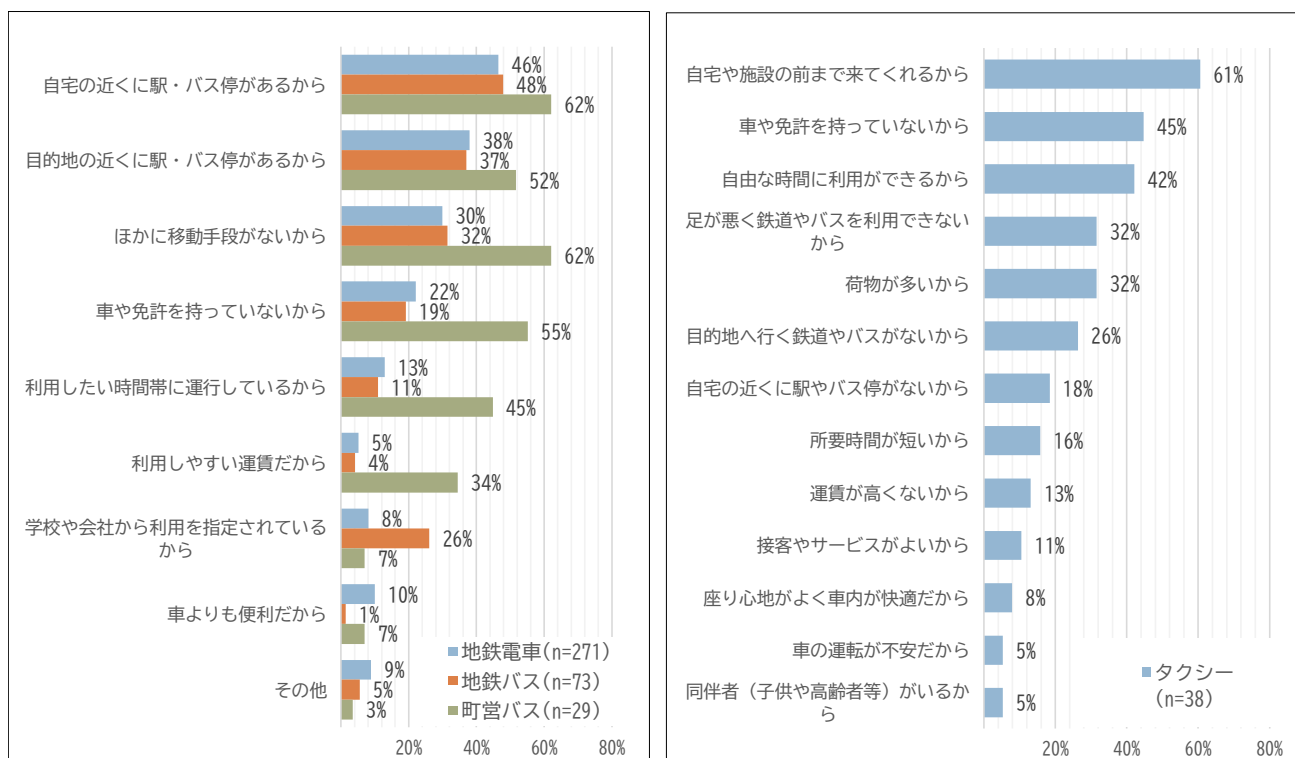
地鉄電車及び地鉄バスは、「週5日以上」が多く、町営バスでは「週1～2回」、タクシーは「月に1～2回」が多くなっています。



■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

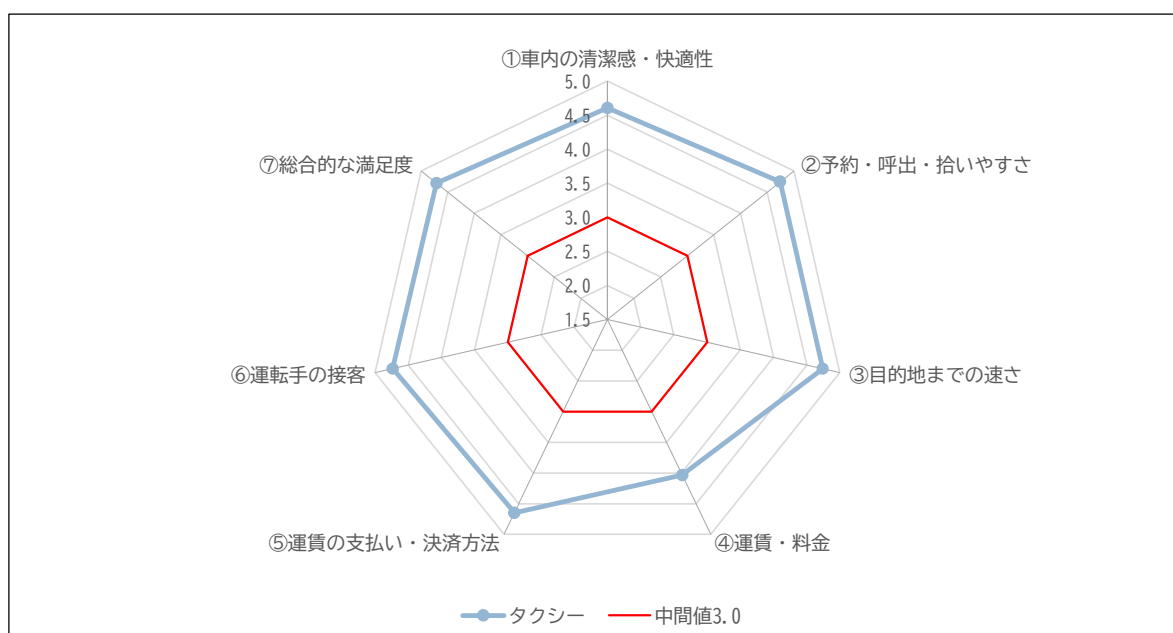
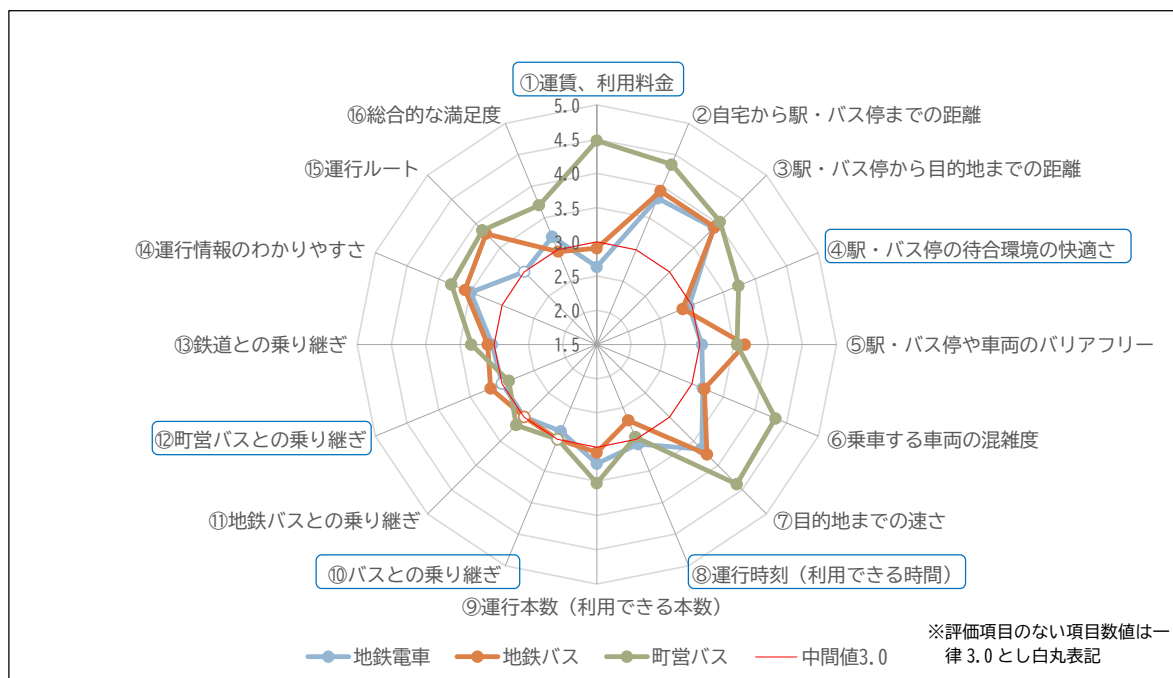
- ・利用者の公共交通に対する評価は高くなっていますが、「運賃」「運行時刻」「乗り継ぎ」への不満もみられています。
- ・さらに利用するためには、「平日の増便」や「休日の運行」が望まれています。

■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。

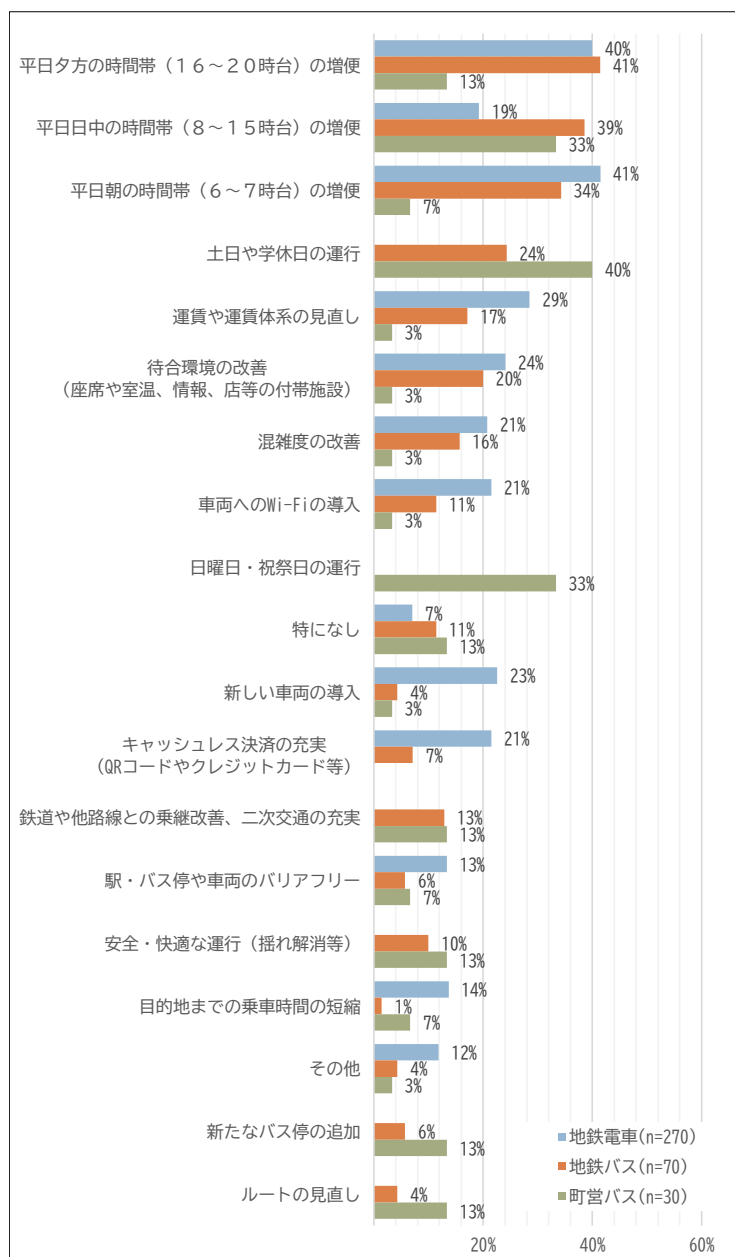
中間値を下回る項目は、地鉄電車では「①運賃、利用料金」「④待合環境の快適さ」「⑩バスとの乗り継ぎ」となっています。地鉄バスでは、地鉄電車と同様に「①運賃、利用料金」「④待合環境の快適さ」に加え、「⑧運行時刻」、町営バスでは「⑧運行時刻」「⑫他の町営バスとの乗り継ぎ」となっており、公共交通に対して運賃や運行時刻、乗り継ぎへの不満がみられています。

※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。



2-2 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 72.7%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 8 団体より回答があり、回収率は 72.7%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	3	60.0%
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	8	72.7%

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=〇〇）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

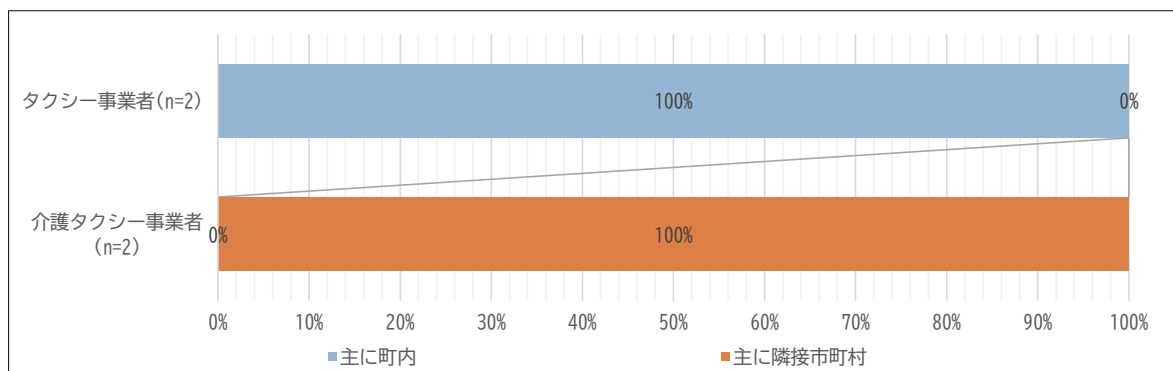
■主な利用者像【自由回答】《タクシー事業者のみ》

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。



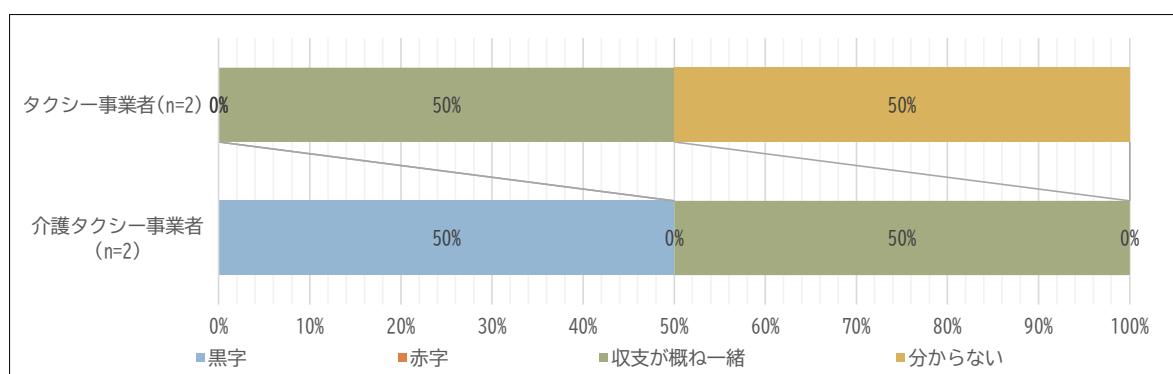
■運行サービスに対する主な利用者の要望【自由回答】

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さら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)	・運転士の待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=2)	・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】 ・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)	・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】

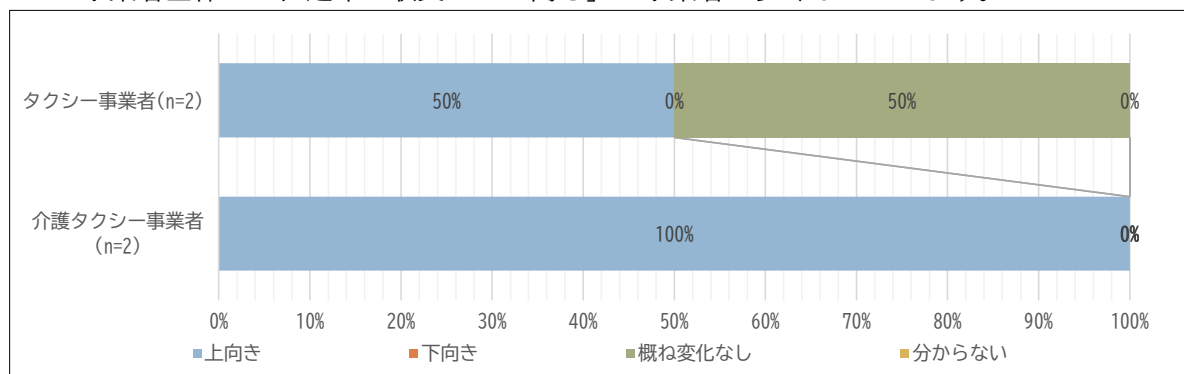
■近年の運行サービスの収支状況【ひとつに○】《タクシー事業者のみ》

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=〇〇）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 183 台の車両（うち大型自動車 171 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=3)	171	3	0	9	183
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	171	3	0	28	202

■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で高い状況です。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
バス事業者 (n=3)	187 (100%)	186 (99%)	23 (12%)	1 (1%)	2 (100%)	2 (100%)	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%)	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%)	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
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。

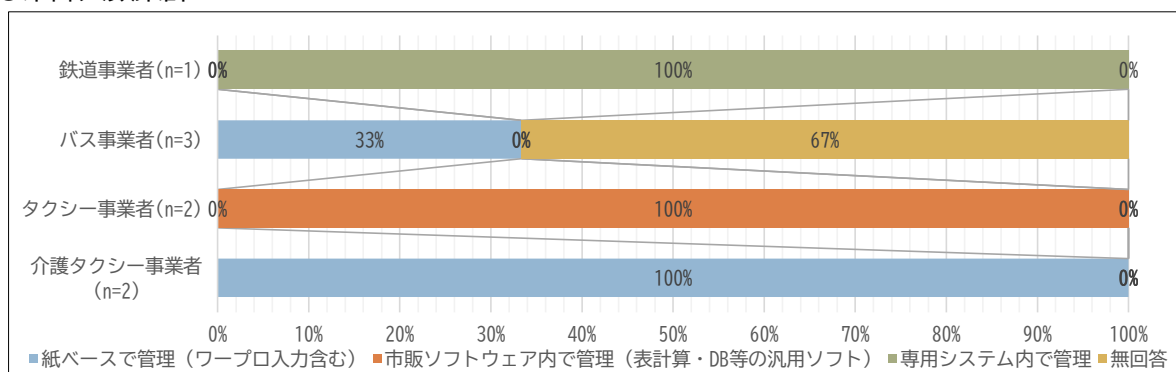
●中型免許・・・車両総重量 7.5t 以上 11t 未満、最大積載量 4.5t 以上 6.5t 未満、乗車定員 11 人以上 29 人以下の車両を運転できる免許です。

●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。

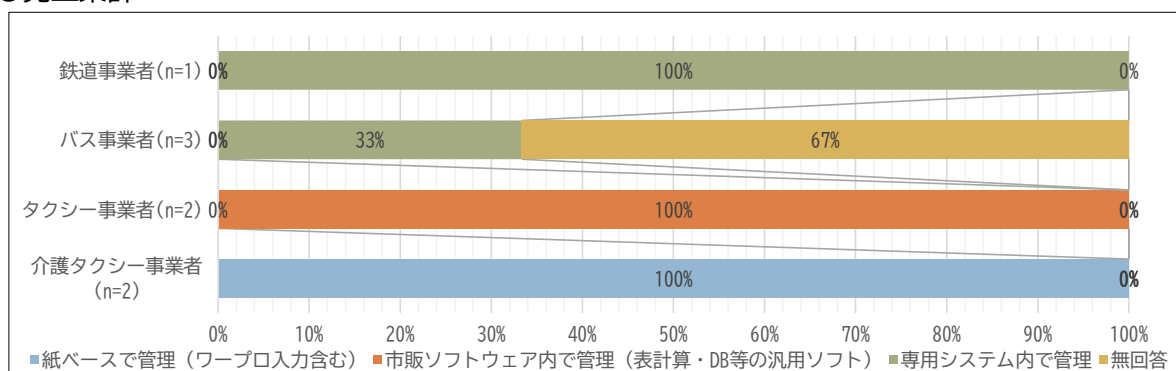
■運行実績等の管理方法【ひとつに○】

I T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」、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I T化が進んでいません。なお、鉄道事業者では、全ての項目でI T化が進んでいます。

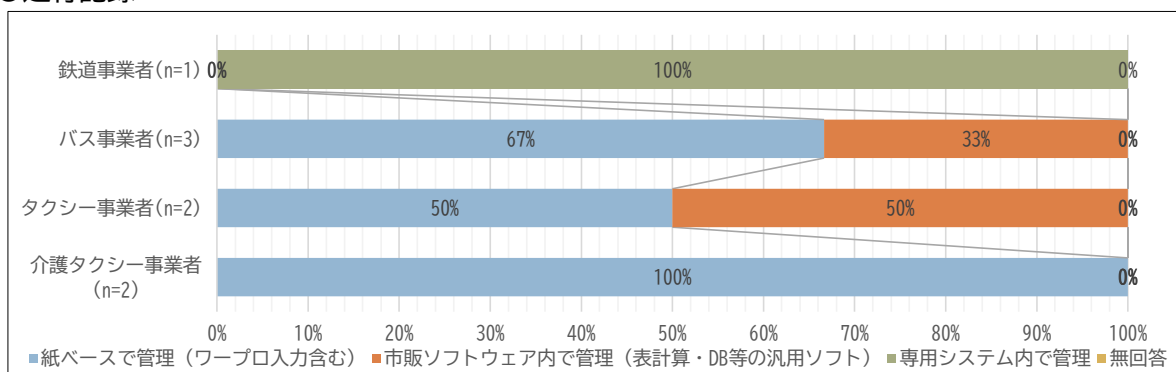
○乗降人数集計



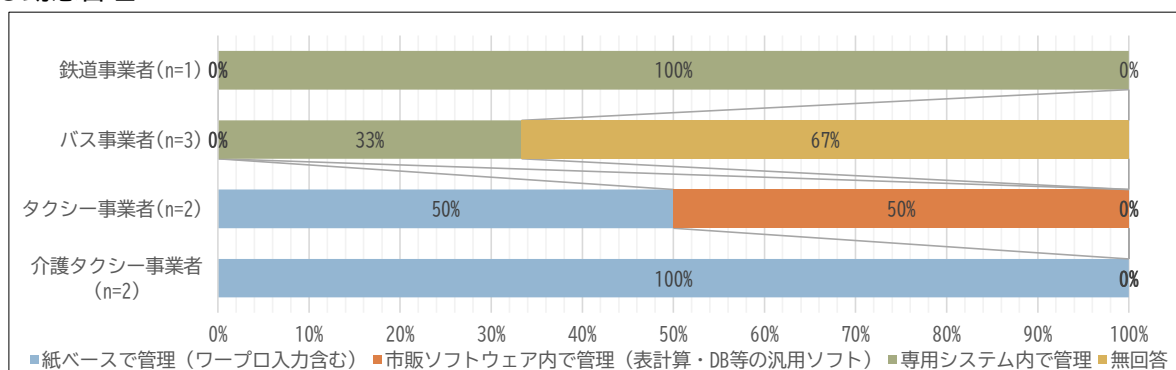
○売上集計



○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。

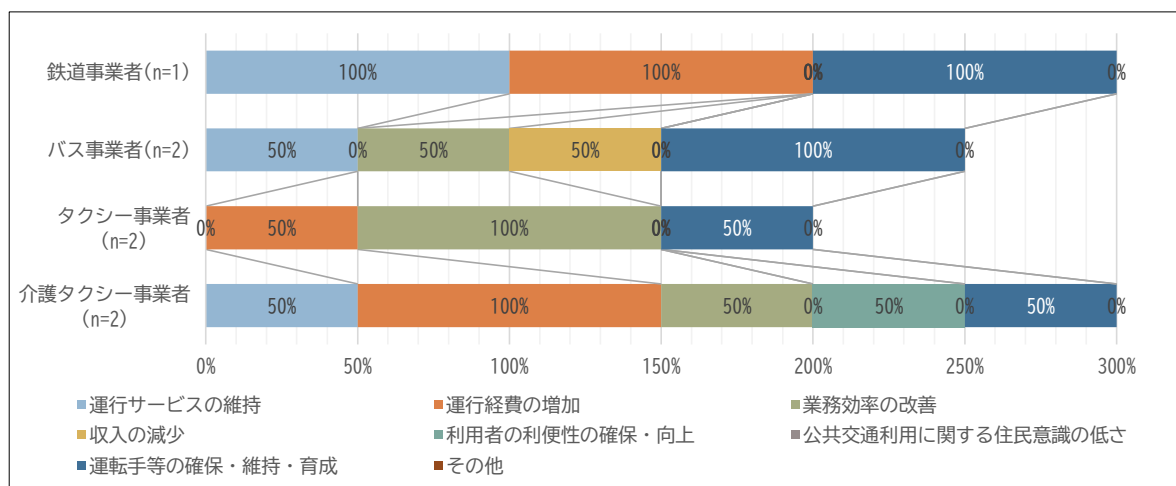
※単一回答の設問は、「無回答」を含む

※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=〇〇）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。



■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、特に鉄道事業者やバス事業者での「運転手等の確保・維持・育成」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	・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おり、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=3)	運転手等の確保・維持・育成	・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、収益を上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	・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	・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	・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	・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=〇〇）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=3)	・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。	・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、芦峯寺）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人乗りあ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

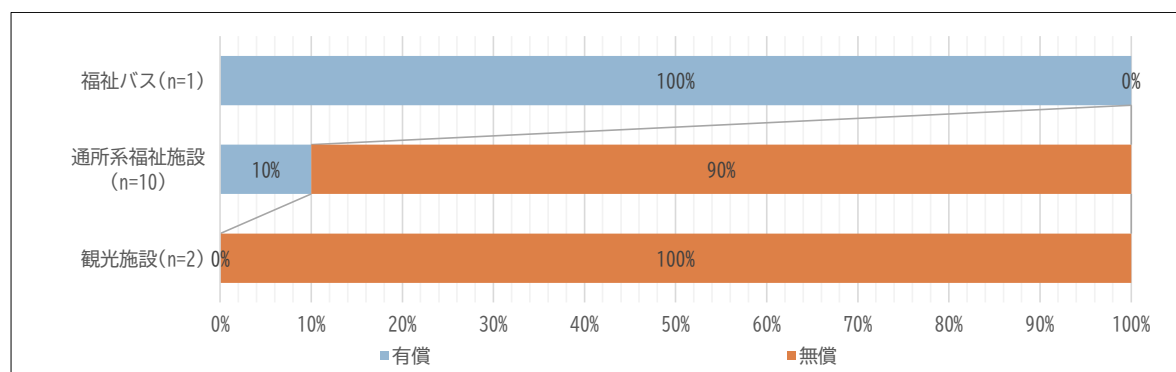
- ・通所系福祉施設及び観光施設のほとんどが、「無償」で運行サービスを提供しています。
- ・通所系福祉施設の年間利用者数は約 32,000 人、観光施設の年間利用者数は約 6,500 人となっています。
- ・通所系福祉施設事業者及び観光施設事業者ともに、近年の収支は「赤字」となる事業者が多い状況です。

※単一回答の設問は、「無回答」を含む

※回答総数は（n=〇〇）として記載

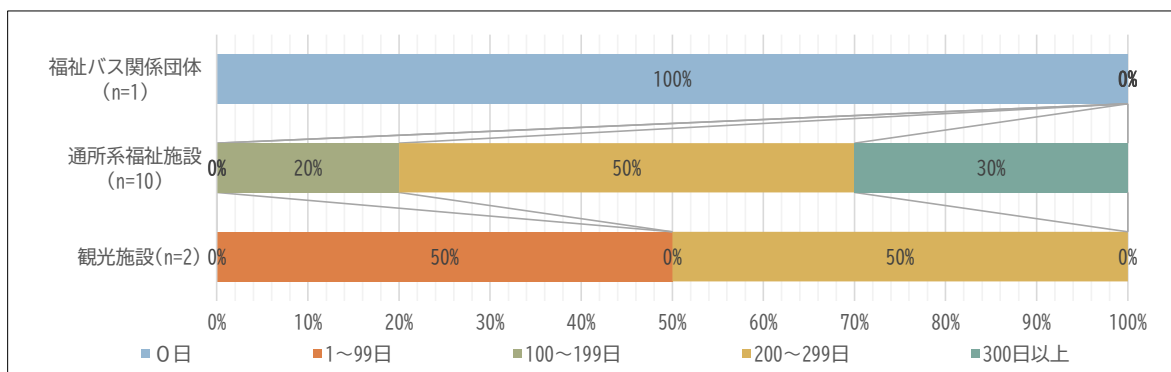
■有償・無償の別【ひとつに〇】

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】

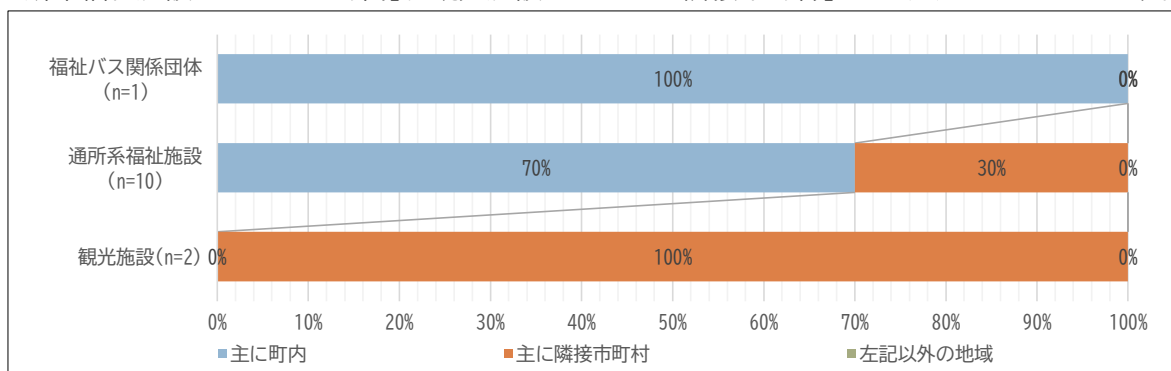
通所系福祉施設で約 32,000 人/年、観光施設で約 6,500 人/年の利用があります。

なお、一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	一日平均利用者数
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。



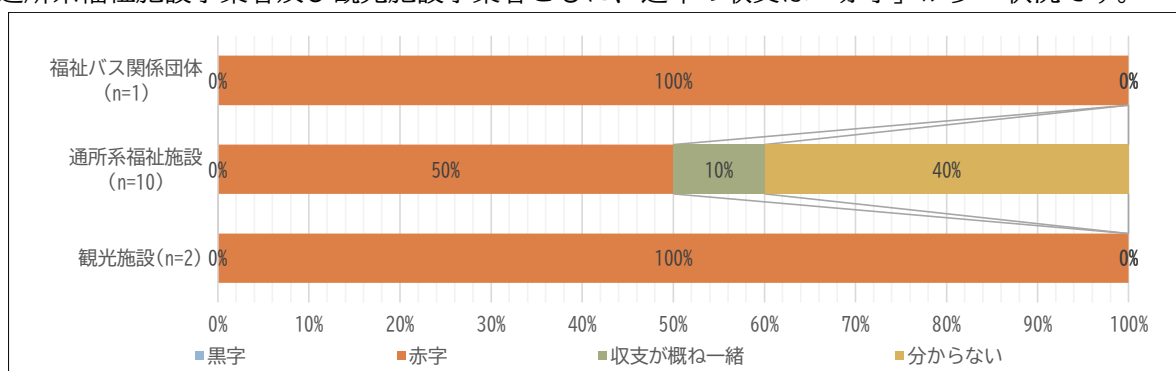
■運行サービスに対する主な利用者の要望【自由回答】

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、自宅ー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じてほしい。 ・買い物や町役場へ手続きに行きたいため、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。

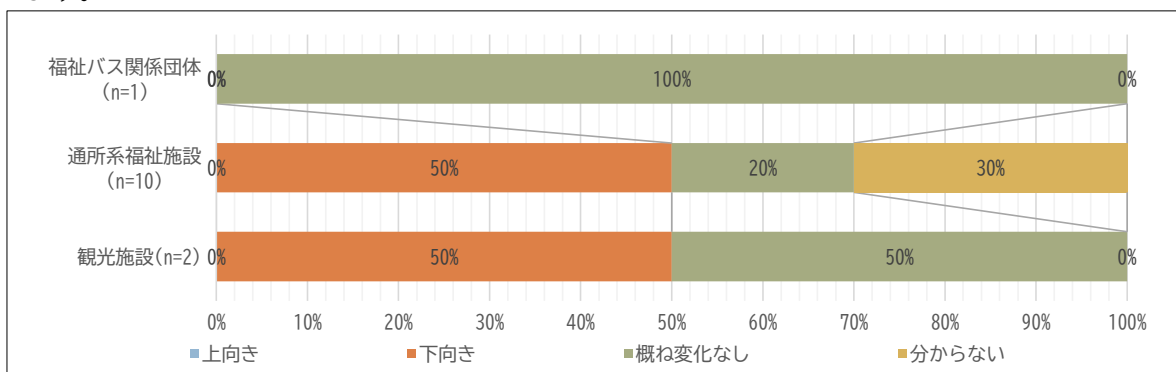
■近年の運行サービスの収支状況【ひとつに〇】

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」が多い状況です。



■近年の運行サービスの収支傾向【ひとつに〇】

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=〇〇）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 人の運転手がおり、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%)	— —	— —	— —	— —

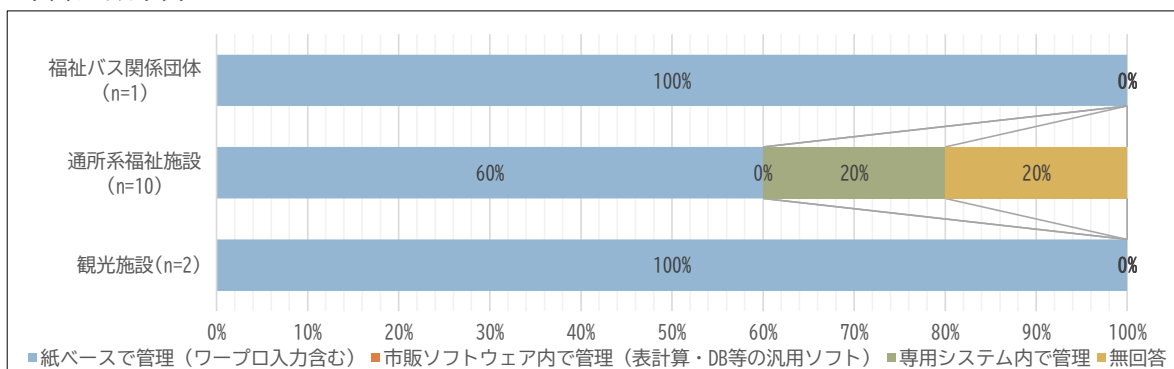
	中型免許所有者				大型免許所有者			
		二種	65歳以上	兼任		二種	65歳以上	兼任
福祉バス関係団体(n=1)	2 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	2 (100%)	1 (100%)	1 (100%)	1 (100%)	0 (0%)
通所系福祉施設(n=10)	4 (100%)	0 (0%)	3 (75%)	0 (0%)	2 (100%)	1 (50%)	1 (50%)	0 (0%)
観光施設(n=2)	— —	— —	— —	— —	3 (100%)	1 (33%)	1 (33%)	0 (0%)
合計	6 (100%)	0 (0%)	3 (50%)	2 (33%)	6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

- 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 11 t 以上、最大積載量 6.5 t 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 7.5 t 以上 11 t 未満、最大積載量 4.5 t 以上 6.5 t 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 4.5 t 以上 7.5 t 未満、最大積載量 2 t 以上 4.5 t 未満、乗車定員 10 人以下の車両を運転できる免許です。

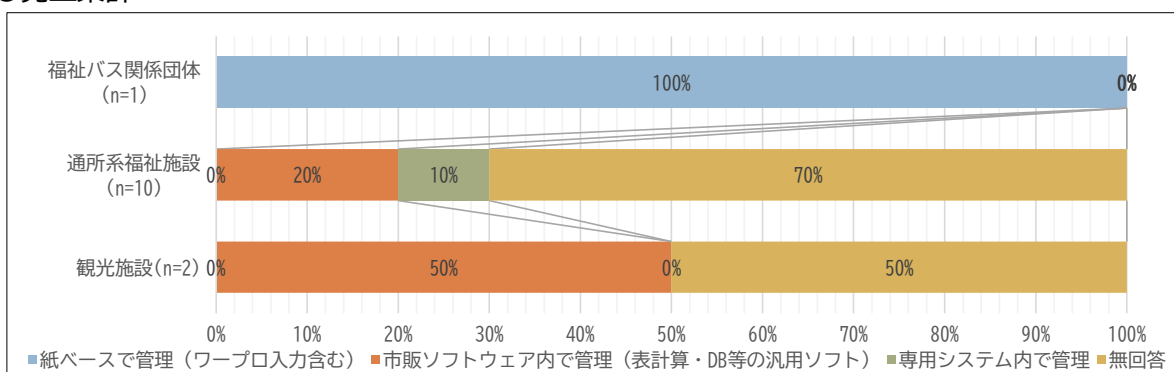
■運行実績等の管理方法【ひとつに○】

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。

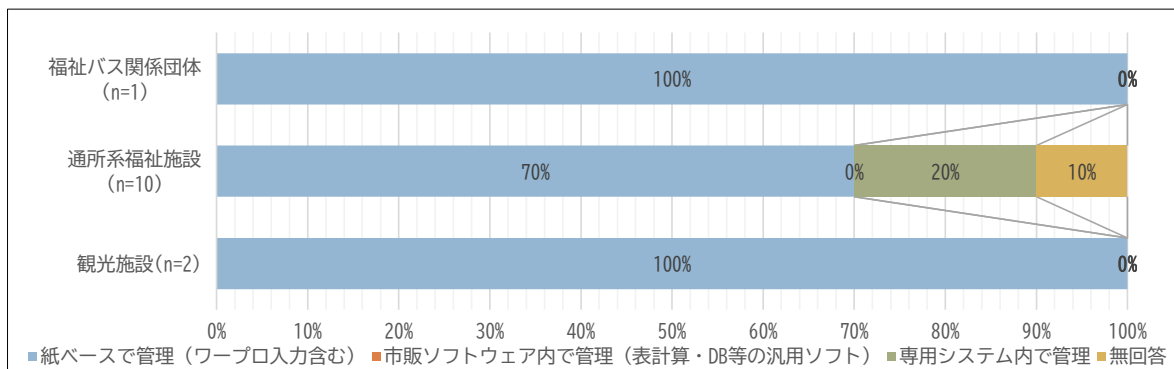
○乗降人数集計



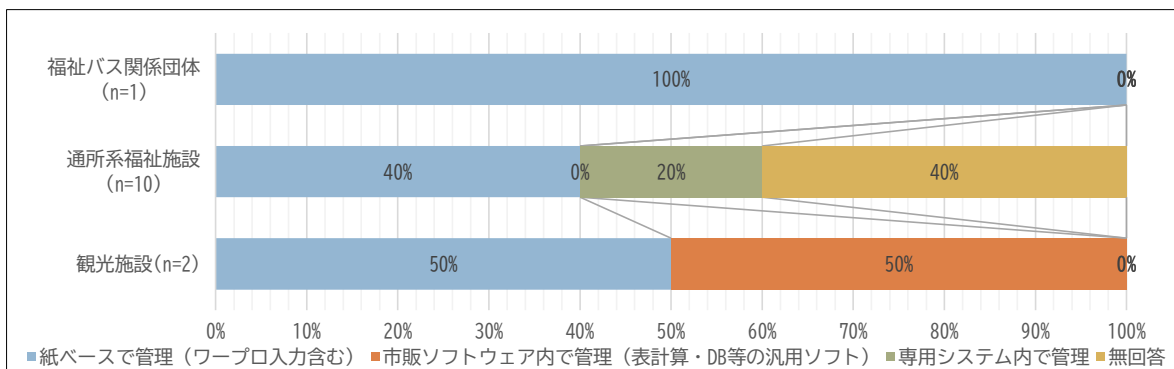
○売上集計



○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。

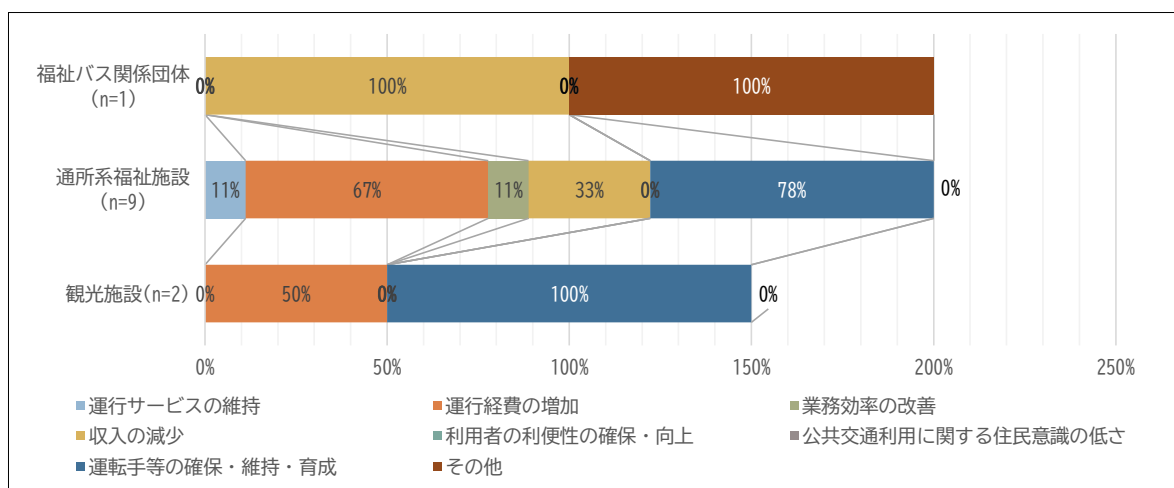
※単一回答の設問は、「無回答」を含む

※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=〇〇）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ぬ時がある。 ・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おり、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=〇〇）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 45.0%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 18 団体より回答があり、回収率は 45.0%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	5	31.3%
合計			40	18	45.0%

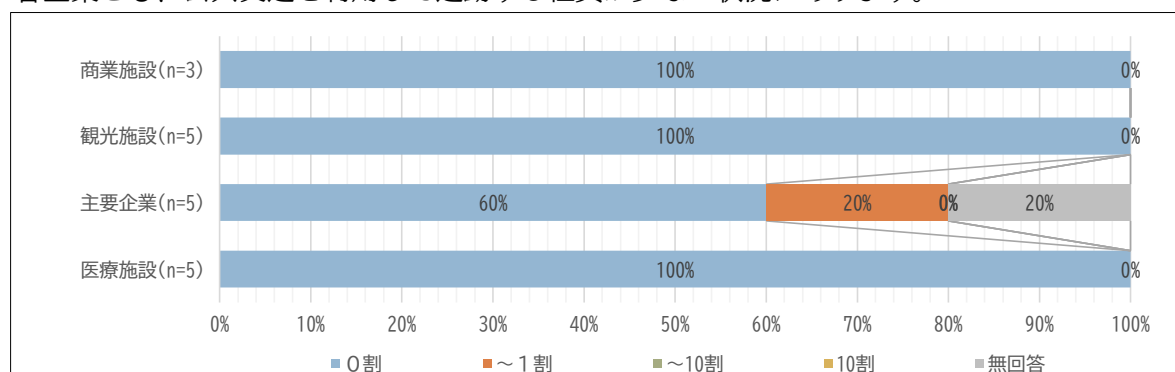
② サービスの状況

- ・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=〇〇）として記載

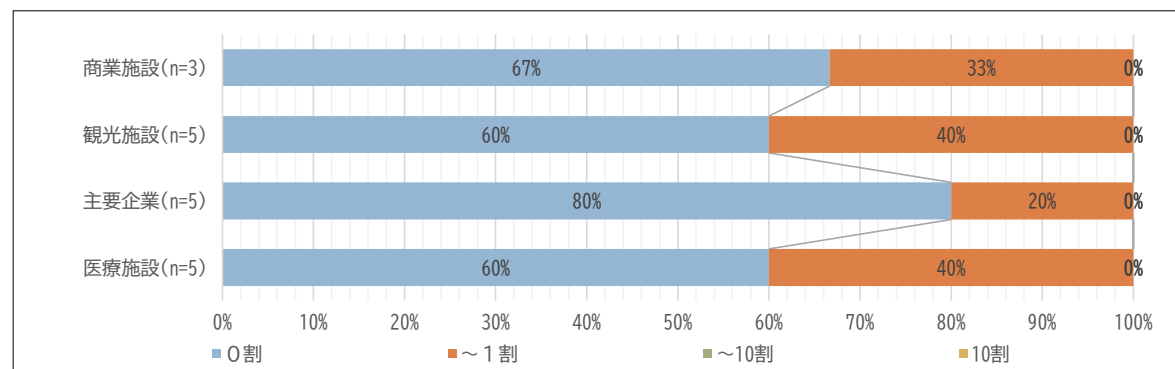
■社員の交通手段の傾向（公共交通利用者の割合）【数量回答】

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。 ・岩峠寺止まりの電車が多く、千垣駅からの町営バスが少なく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=4)	・送り迎えする方の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。

■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

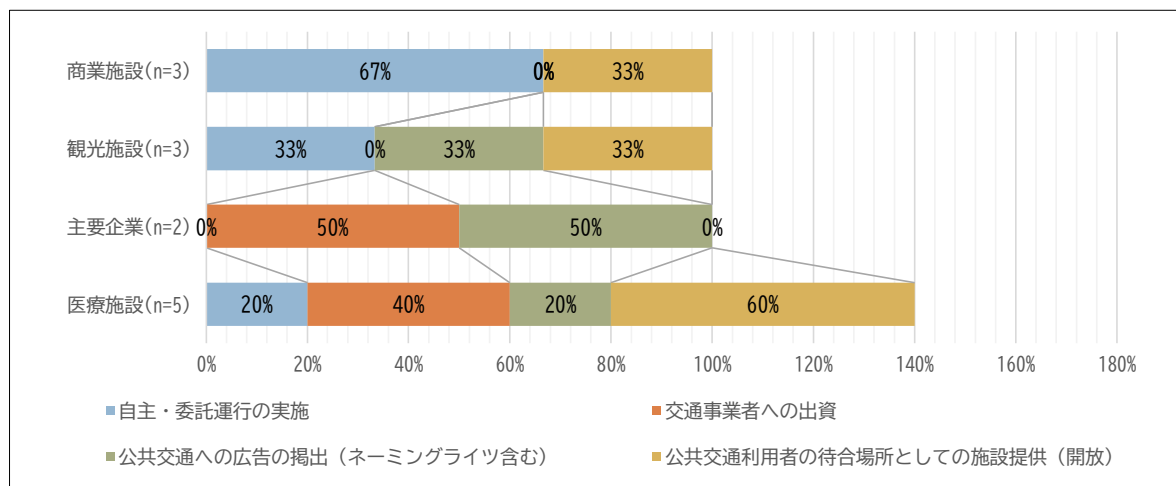
・地元企業では、公共交通の「担い手」や「支え手」としての連携可能性に興味がある企業が多い状況です。

※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=〇〇）として記載

■「担い手」としての連携可能性に関する意向【いくつでも〇】

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【いくつでも〇】

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」、医療施設で「MaaSへの参加」や「公共交通の待合場所等の維持管理活動への参加」の意向がある企業が多い特徴があります。

