

望ましいサービスレベル、進捗管理（案）

（１）望ましいサービスレベル

本町で設定する「幹・枝・葉の交通」ごとに、以下のとおりサービスレベルを設定します。

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

表 公共交通のサービス水準

公共交通分類		運行 時間帯	定時定路線 運行間隔	その他交通 運行間隔 (デマンド交通等)	配慮事項
■幹の交通 [広域公共交通軸] ・ 地鉄電車立山線 ・ 地鉄電車不二越上滝線 ・ 地鉄バス五百石線		朝夕	3 本／時間 以上 <u>現状維持</u>	—	他の交通への乗 り換え時間を <u>10 分以上 15 分以 下</u> とし、ダイヤ を <u>実情に即した</u> ものとする。
		朝夕以外	1 ～ 2 本／時間 以 上 <u>現状維持</u>	—	
■枝の交通 [地域内公共交 通軸] ・ 地鉄バス大森線 ・ 地鉄バス蔵本団地線 ・ 町営バス (芦峠寺線を除く)	中心 市街地	朝夕	実情に即した運行	デマンド交通等 による実情に即 した運行※	
		朝夕以外	<u>1 ～ 2 本／時間 以 上※</u>		
	中心 市街地 以外	全時間帯	実情に即した運行		
■葉の交通 ・ 町営バス芦峠寺線		全時間帯	実情に即した運行		

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

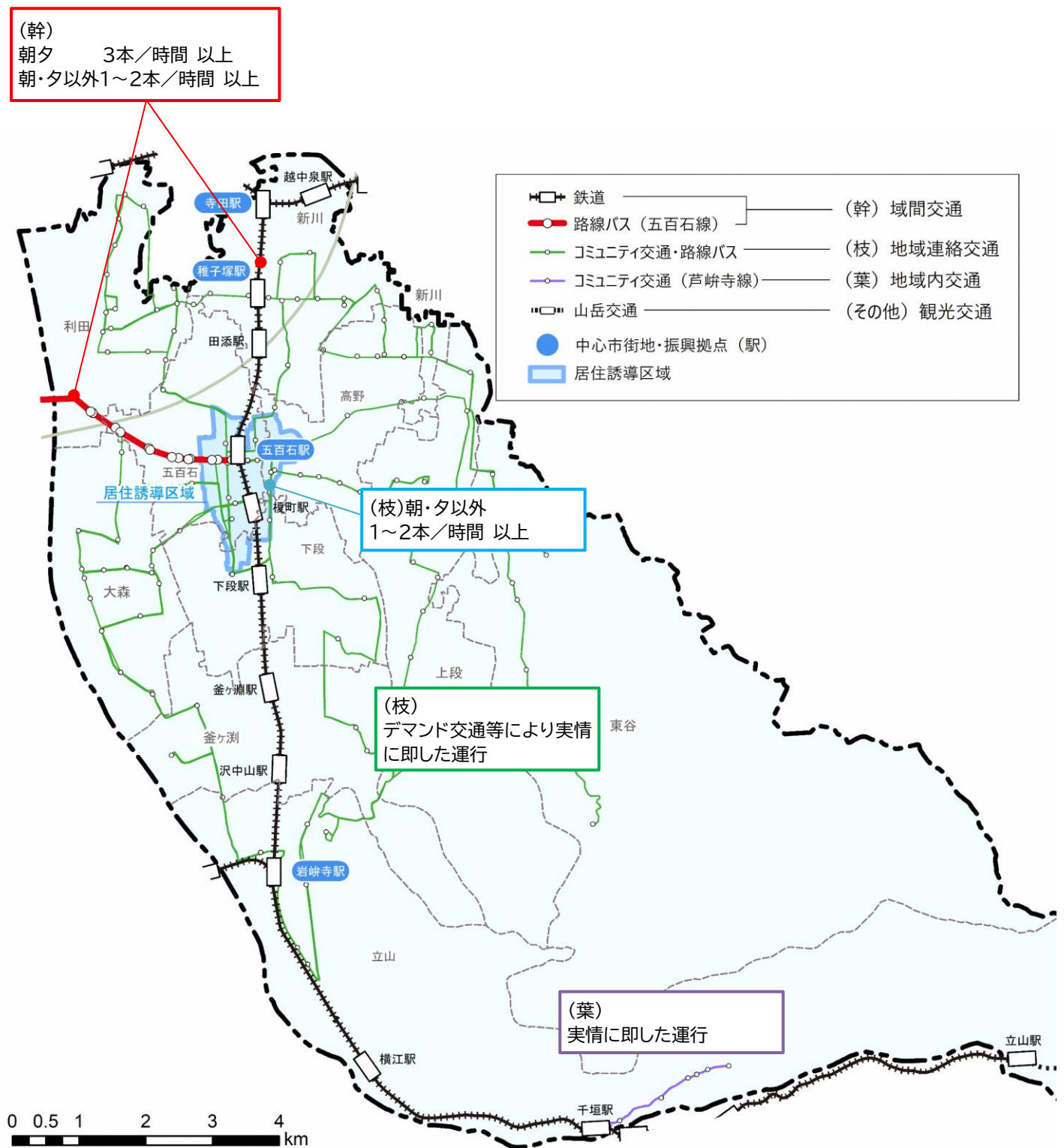


図 望ましいサービスレベル (案)

(2) 計画の進捗管理

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

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

計画期間5年及び1年ごとのPDCA (イメージ)

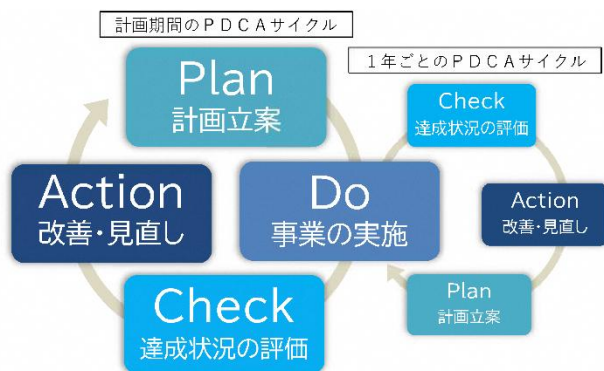


表 計画期間5年及び1年ごとのPDCA

	計画期間のPDCA	1年ごとのPDCA
P (計画)	地域公共交通計画の策定	各路線の運行計画、利用促進策、個別事業の実施計画策定
D (実施)	計画に基づく各種事業の実施	各路線の運行、個別事業の実施
C (評価)	事業実施による目標指標の評価	運行状況、利用状況の評価 事業実施効果の評価
A (改善)	地域公共交通計画の見直しの検討	運行計画、利用促進策、個別事業計画の見直しの検討

進捗管理体制 (案)

進捗管理体制 (メンバー案)	開催 回数	議論項目
法定協議会 (本会議メンバー)	年1回	【施策及び目標の達成状況評価、計画の見直し】 (2月) ① 評価結果の総括 (モニタリング結果) ② 事業の強化、見直し方針の決定 ③ KPI 目標値の修正方針の決定 ⇒必要に応じて計画変更・届出
モニタリングチーム (交通WGメンバー)	年2回	【施策の実施状況】 (6月、1月) 評価シートA ・取組実績 ・課題・改善案 ・今後の取組予定 【計画の達成状況 (数値目標)】 (1月) 評価シートB ・目標指標 (実績) の報告 ・課題、今後の方針 (案) の検討

<参考>

評価シートA（案）

施策： 4-3 情報発信の強化

実施主体：立山町（主体ごとに記載のこと）

1. これまでの 取組み内容	令和N年度　すぐメールによる情報発信の強化 令和N+1年4月　協議会SNS（〇〇）の開設
2. 課題	・通学目的の学生の利用の減少（前年度比△XX％）
3. 今年度の重点 目標	・中学生及び高校生の町営バス利用増
4. 今年度の重点 目標を踏まえ た取組	・学校へのポスター配付による利用促進の働き掛け

評価シート B (案)

基本方針 1 : 「暮らし」や「交流」を支える公共交通

K P I の目標、実績の推移

指標①	公共交通全体の利用者を増やす (例示)					
年度	R 7 年度 【作成年度】	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12 【最終年度】
目標		R7 実績維持	R7 実績維持	R7 実績維持	R7 実績維持	R7 実績維持
実績	808,000 人	800,000 人	—	—	—	—

指標②	空き家や店舗等を活用し上屋・ベンチを設置したバス停数 (例示)					
年度	R 7 年度 【作成年度】	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12 【最終年度】
目標		6	12	18	24	30
実績	2	7	—	—	—	—

基本方針の目標の達成状況と今後の方針

5. 目標の達成又は未達成の要因、課題など	・指標①は目標を達成しておらず、昨年より約 8,000 人減少している。この要因としては、内部の議論の結果、〇〇が考えられる。 ・町営バスは、準備期間中のため、実証運行が未実施の状況である。この要因としては、■■が考えられる。 ・指標②は、達成している。今後も PR に努めるとともに、町内会を通じた協力依頼を実施する。
6. 目標の達成に向けた今後の方針	(1) 目標値のあり方 (修正の有無等) ・目標値は変更の必要はなく、次年度達成に向け、地元への町営バス実証運行の PR を強化するとともに、各種関連事業を着実に実施する。 (2) 本基本方針に紐づく関連施策のあり方 (強化、見直し等) 基本方針 1 1) 実態に即した利用者の利便性の確保 ・共通パス、定期券、共通時刻表など各種事業検討に向け、検討組織立上げ準備を着実に進める。 2) 利用者の快適性の向上

公共交通ネットワークとして果たすべき役割

(1) 本町における「幹」「枝」「葉」の交通の位置づけ

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

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



将来都市構造図（都市計画マスタープラン）

(2) 公共交通の役割（現況）

前項の交通の位置付けを踏まえると、本町における現況の公共交通の役割は以下のとおりです。

表 立山町の公共交通の役割

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

(3) 本町の公共交通ネットワークの役割と位置づけ

本計画における公共交通ネットワークの位置づけ及びイメージ（目指す姿）は以下のとおりです。

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

基本理念と基本方針、目標

(1) 計画の基本理念

本町の公共交通の現状と課題を踏まえ、基本理念を次のように設定します。

計画の基本理念

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) 基本方針

基本方針

1

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

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

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

基本方針

2

「効率的」「持続的」に運営される公共交通 ～マイカーに依存せず暮らせるまちに～

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

こうしたことを踏まえ、既存交通の改善や新たな交通の検討を進めるとともに、足元の対策として、交通事業者の経営環境の改善や運転手確保の取組支援を進めます。

基本方針

3

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

公共交通は、コロナ禍以前の外出頻度を取り戻せていない今、駅を中心とした活気あるまちづくりの装置として重要な役割を担います。本町では、地域コミュニティの場としての駅を公共交通と相互連携することで活性化するとともに、立山黒部アルペンルートなど魅力ある観光地やイベントと連携し、観光客の移動を支えるまちづくりを推進します。

基本方針

4

「わたしたち」が育てる公共交通 ～心を寄せ合いみんなで支えるまちに～

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

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

(3) 計画の目標

計画の基本方針に基づき、計画期間において達成を目指す目標を以下のとおり設定します。

基本方針1 「暮らし」や「交流」を支える公共交通

目標① 公共交通全体の利用者を増やす

指標① 公共交通利用者数総数※1

目標の評価スパン**短期**
(1年ごとに進捗管理)

現状値	目標値
年間 808,134 人 (集計期間 2023/4～2024/3) ※R6 へ更新予定	次回提示 (集計期間 2030/4～2031/3)

※1 富山地方鉄道町内駅1日平均乗降者数(町統計)に年間日数を乗じて2で除した数、富山地方鉄道バス五百石線・大森線・蔵本団地線年間利用者数(町統計)、町営バス年間利用者数(町統計)、タクシー年間輸送数(北陸信越運輸局富山運輸支局統計)を足した数

目標② 既存資源を活用し待合環境を改善する

指標② 空き家、店舗等と連携した快適性の高いバス停数※2

目標の評価スパン**短期**
(1年ごとに進捗管理)

現状値	目標値
2 か所 (集計期間 2024/4～2025/3)	次回提示 (集計期間 2030/4～2031/3)

※2 町集計。地鉄バス「五百石駅前」停留所、町営バス「五百石駅」停留所の2か所。

基本方針2 「効率的」「持続的」に運営される公共交通

目標③ 公共交通の持続可能性を高める

指標③ 公共交通の収支(利用者1人当たりの収支額)※2 相対指標

目標の評価スパン**短期**
(1年ごとに進捗管理)

現状値	目標値
立山線 △218,243 千円 (△ 436 円/人) 町営バス△ 43,221 千円 (△2,027 円/人) (集計期間 2023/4～2024/3) ※R6 へ更新予定	次回提示 (集計期間 2030/4～2031/3)

※2 富山地方鉄道立山線(事業者集計)、町営バス全線(町集計)
「市町村における自主運行バス等の運行状況に関する調査」(愛知県)により自治体規模に応じた比較が可能。

目標④ 鉄道利用者を増やす

指標④ 富山地方鉄道立山線乗降者数※3

目標の評価スパン**短期**
(1年ごとに進捗管理)

現状値	目標値
1 日平均 2,576 人 (集計期間 2023/4～2024/3) ※R6 へ更新予定	次回提示 (集計期間 2030/4～2031/3)

※3 1日当たりの富山地方鉄道町内駅乗降者数(町統計)。立山町総合計画の成果指標。

基本方針3 「まちづくり」とともに活性化する公共交通

目標⑤ 町民の公共交通の満足度を高める

指標⑤ 公共交通ネットワークに対する満足度※⁴

目標の評価スパン **中期**
(5年ごとに進捗管理)

現状値	目標値
(集計中) (令和7年度アンケート実施予定)	次回提示 (集計期間 2030/4～2031/3)

※⁴ 立山町立地適正化計画の目標(令和7年11月町集計予定)

目標⑥ 主要駅周辺の魅力を高める

指標⑥ 駅周辺のイベント開催数※⁵

目標の評価スパン **短期**
(1年ごとに進捗管理)

現状値	目標値
35回 (集計期間 2024/4～2025/3)	次回提示 (集計期間 2030/4～2031/3)

※⁵ 富山地方鉄道の五百石駅及び立山駅周辺で開催されるイベント(参加者が限定されず、広く不特定の方が参加できるもの)の数(町集計)

基本方針4 「わたしたち」が育てる公共交通

目標⑦ 公共交通の関係人口を増やす

指標⑦ 公共交通イベント・会議への参加・出席者数※⁶

目標の評価スパン **短期**
(1年ごとに進捗管理)

現状値	目標値
1,390人 (集計期間 2024/4～2025/3)	次回提示 (集計期間 2030/4～2031/3)

※⁶ 基本方針4事業で実施されるMM(モビリティマネジメント)、イベント、企画切符、体験乗車会、交通関連会議の参加・出席者の合計。(町集計)指標8のモビリティ・マネジメント利用者数含む。

目標⑧ 公共交通を「自分ごと」化する

指標⑧ モビリティ・マネジメント参加者数※⁷

目標の評価スパン **短期**
(1年ごとに進捗管理)

現状値	目標値
0人 (集計期間 2024/4～2025/3)	次回提示 (集計期間 2030/4～2031/3)

※⁷ 施策4-1 交通リテラシー教育による利用促進策、子供MM、職場MM、転入MM、免許返納MM、介護予防MM参加者の合計(町集計)

注) MM(モビリティマネジメント):「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼び掛けていくコミュニケーション施策」に代表される「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組のことを指す。