

(参考資料)

立山町地域公共交通計画における用語の定義

青字：地域公共交通計画等の作成と運用の手引きにおける用語の意味

本計画の用語	本計画における意味	国の手引きでの意味
基本理念	立山町の地域公共交通の根底にある根本的な考え方、「なぜその活動や行動をするのか」を示すもので、存在意義や価値観を定義するもの。	【基本的な方針】P.121 地域公共交通の在るべき姿。問題点・課題整理、及び上位計画・関連計画や地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 ^{※1} を踏まえて設定する。 ・地域が目指すべき将来像 ・公共交通が果たすべき役割
基本方針 (施策の方向性)	公共交通の活性化及び再生に向けた「施策」の進むべき方向を示す言葉で施策体系の上位に位置づけられる。 ・役割・責任 ・サービスレベル	・公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性
目標	地域公共交通の在るべき姿を実現するため、基本方針ごとに定める、計画期間中に達成すべきこと。 ・主なターゲット等	基本的な方針（地域公共交通の在るべき姿）を実現するため、計画期間中に達成すべきこと。地域公共交通の問題点・課題に対応させる必要あり。
施策	目標を達成するための手段として具体的な行動に落とし込んだもの。複数の「事業」を包含する。事業を束ね一まとまりとなった打ち手の方向性を表す言葉。	P.126 目標を達成するための対策
事業	施策の実現のために行う具体的な取組。	

※1 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 令和5年総務省告示・国土交通省 告示第2号

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001626577.pdf>

(参考資料)

協議会の意見と対応

項目	意見 No	意見	キーワード	資料反映
問題点・課題	No. 1	「利益を求める事業」と「立山町の公共交通」の両立こそが課題 である。(第3回本会議、鉄道事業者)	○事業性確保	施策 1-1
	No. 2	これまで経費削減のために給与を削減し続けており、それが 運転手不足 につながっている。(第3回本会議、鉄道事業者)	○運転手不足	施策 2-7
	No. 3	25年前の規制緩和で交通運輸業界は一度大きく壊れ、そのしわ寄せとなったのが「従事者」である。国の補助制度が大きく変わっており、県主導で取り組むことがキーとなる。 従業員不足 による時間外労働、賃金カット等に長年辛抱しており、地域交通の従事者が張り合いを持って従事できるターニングポイントになると良い。(第3回本会議、労働者団体)	○運転手不足	施策 2-7
	No. 4	運転手不足が大きな課題 である。また、コロナ禍以降の 収支はかなり悪化 している。立山黒部アルペンルートへ行く利用者は回復しつつあるものの、通学定期券利用者は減少している。(第1回交通WG、鉄道事業者)	○運転手不足 ○収支悪化	施策 1-1 施策 2-7
	No. 5	人材不足が深刻化 しており、働き方を変えていきたい。立山町に乗り入れるバス路線の 乗車率は年々低下 している。路線バスでは鉄道線で担える場所は極力運行しない方針である。 運転手不足 により運行に苦戦している。求人に対する応募はあるが採用には至らない場合がある。業績は回復傾向にあるものの、貸切バスは予約の多くを断らざるを得ない状況である。利用者はコロナ禍以降若干減少している。 車両の維持管理費や修繕費の増加 で赤字も増加している。今後は、ニーズを把握した上で、どのように効率的な運行ができるかを考えていかなければならない。(第1回交通WG、バス事業者)	○運転手不足 ○利用者減少 ○維持管理費の増加	施策 2-7~8 施策 4-1~3
	No. 6	人員の確保が課題 である。また、一日の時間帯によって繁閑差があるため、正社員が雇えない状況であり、人の流れができる取組を期待している。 運転手確保が最大の課題 で、応募が無い若しくは採用に至らない状況である。また、売上が上がらないため、 人員確保が困難 である。(第1回交通WG、タクシー事業者)	○運転手不足	施策 2-7
	No. 7	最大の課題である 資格保有者の人材確保 のほか、 要介護者の通院移動の依頼を受けきれない点や運行の遅延、運行中の介助における性別の壁 などが課題としてある。また、 介護保険制度が事業の足かせ となっている面もある。(第1回交通WG、介護タクシー事業者)	○資格保有者や運転士不足 ○介護制度との連携	施策 2-5
役割・責任	No. 8	鉄道の役割は、市町村をまたぐ 通勤通学の移動を支えること や 立山黒部アルペンルートの玄関口までの運行 である。全てのサービスを赤字のままで運行し続けるのは 困難 である。(第1回交通WG、鉄道事業者)	○通勤通学 ○観光	役割・責任
	No. 9	バスでは 通学の移動 や 五百石駅から蔵本への移動 を担うことを心がけている。運行全体としては、鉄道線で賄える地域やタクシー事業者の担える深夜帯は行わない方針。(第1回交通WG、バス事業者)	○通学 ○蔵本方面	役割・責任
	No. 10	町では「たてポ」に加え、町内区間限定のバスや電車の定期券を発行しており、毎月これらを購入しに来られる方がいる。町営バスを目的地まで直接運行してほしいといった要望もあるが、 民間の事業を圧迫しないような役割 を考えていきたい。(第1回交通WG、バス事業者)	○民間事業者との棲み分け	役割・責任
	No. 11	五百石駅周辺では深夜帯のタクシー利用者がおらず、深夜帯のタクシー運行の方針について見当が ついていない。立山町では高齢者の約7割が「たてポ」を利用している。 タクシーは、金、土曜日以外は立山町で深夜帯の待機をしておらず、終電で乗り越した場合の依頼にのみ対応している。日中の利用者の約9割は 高齢者 で、 通院や買い物の移動 であり、業務利用は少なくなっている。 (第1回交通WG、タクシー事業者)	○高齢者の通院、買い物	役割・責任

役割・責任	No. 12	今後は、 観光 ができるサービスや 冠婚葬祭 にも出席ができるサービスを提供したいと考えている。(第1回交通WG、介護タクシー事業者)	○観光、冠婚葬祭	役割・責任
	No. 13	国土交通省の役割は、問題の解決のために 共に考え支えていくこと である。(第1回交通WG、国)	○課題解決支援	役割・責任
	No. 14	県では鉄道やバス、タクシーがそれぞれの役割を果たしつつ 公共交通のネットワークを構築 することが重要だと考えており、様々なことを議論の場で検討していきたい。(第1回交通WG、県)	○ネットワークの構築	役割・責任
	No. 15	国土交通省は多様な関係者が共創する事業に加え、新たに交通空白解消に関する事業も創設したため、 様々な補助メニューを紹介 するなどして協力していきたい。(第1回交通WG、国)	○補助事業による支援	役割・責任
	No. 16	役割分担については、交通事業者に偏った責任のあり方から、公共である 自治体と民間事業者がそれぞれの責任の範囲を定める ことが重要かつ基本である。(第3回本会議、鉄道事業者)	○官民役割分担	役割・責任
	No. 17	タクシーの役割は、 鉄道、バス以外の部分の補完 と、駅からの 2次交通 である。(第3回本会議、タクシー事業者)	○鉄道・バス補完、2次交通	役割・責任
	No. 18	この協議会の責務は、住民が目的地へ行く移動を支えることである。 最適な交通分担の目標 を定め、令和8年度からの取組につなげる必要がある。(第3回本会議、道路管理者)	○最適な交通分担の設定	目標
	No. 19	利用者の役割は「利用すること」 である。(第3回本会議、利用者)	○利用による住民の参画	役割・責任
	交通事業の持続性確保	No. 20	町のタクシー事業の規模は小さいため、活性化には 運転手等の増加 も必要である。(第3回本会議、タクシー事業者)	○運転手等の増強
No. 21		介護タクシー事業では 質の高い人材の確保 等をしていかなければならないと思っている。(第1回交通WG、介護タクシー事業者)	○運転手の確保	施策 2-5
No. 22		県は、 人材確保に向けたPR、イベント開催 等を通じ、イメージアップ策も行っている。(第1回交通WG、県)	○人材確保の取組	施策 2-5
No. 23		運転手不足への対応策としては、運送業を身近に感じてもらう イベントを開催 しているほか、二種免許の取得や採用活動に係る 宣伝費の補助 を実施予定である。(第1回交通WG、国)	○人材確保の取組	施策 2-5
No. 24		施策としては タクシー利用への補助 も考えられる。(第3回本会議、タクシー事業者) (第3回本会議、タクシー事業者)	○タクシー利用補助	施策 2-4
No. 25		町の財政状況を考えると、 公共交通にどこまで補助ができるか、残し活かす部分とそうでない部分を検討 する必要がある。(第3回本会議、観光団体)	○交通事業者への補助	役割・責任
No. 26		運転者の魅力発信のため、イベントを継続実施 している。悩みを相談しやすい環境をつくり、町などの取組を支援していきたい。(第3回本会議、国)	○運転者の魅力発信イベントの実施	施策 2-5
No. 27		事業者が普段働いている姿を間近で見える機会 もあると良い。(第3回本会議、国)	○交通事業見学会	施策 2-5
No. 28		県と立山線沿線自治体で富山地方鉄道に関する会議 を今まさに進めようとしているところ。町としてはあり方を早急に検討する必要があると考えている。(第3回本会議、町)	○鉄道の在り方検討	施策 2-11
サービス改善	No. 29	利用者の立場からいえば利用者も我慢が必要であり、 地鉄電車にはメリハリのあるダイヤ を検討してほしい。(第3回本会議、利用者)	○鉄道ダイヤの見直し	施策 2-1
	No. 30	利田地区 では会社や大型商業施設が増えているが、 バスの便数が少なく対応が必要 。(第3回本会議、交通安全団体)	○利田地区への対応	施策 1-2
	No. 31	公共交通を移動手段としてだけでなく、 生活を豊かにするツールの一つ として組み込めないか。(第3回本会議、利用者)	○生活を豊かにするサービスの拡充	施策 1-2 施策 1-10 施策 3-1
	No. 32	町が運行するコミュニティバスは、ニーズをきめ細やかに把握し、町民にとって 最も利便性の高い路線 を考えていく必要がある。(第3回本会議、町)	○交通体系の見直し	施策 1-2

駅周辺整備・地域づくり	No. 33	駅舎の魅力づくりを検討してほしい。(第3回本会議、交通安全団体)	○駅舎の魅力づくり	施策 3-1
	No. 34	パークアンドライド等の可能性や、観光ニーズへの対応など社会の変化を捉えつつ、県や他市町村と連携し公共交通を支えていけるよう努めたい。(第3回本会議、町)	○パークアンドライド等の検討	施策 1-7 施策 3-2
	No. 35	割引券や送迎スペースの設置など、地鉄電車に乗り、 <u>できるだけ車を使わないような地域づくり</u> をしていく必要がある。(第3回本会議、利用者)	○車を使わない地域づくり	施策 1-7 施策 3-1~2 施策 4-2
駅周辺整備・地域づくり	No. 36	県としては、 <u>駅を中心としたまちづくりへの県民参画</u> の面で取り組む余地があると考えている。駅のハード整備に合わせてイベントを実施し、県民や町民を巻き込み、まちづくりと一体となって取り組むことが公共交通の活性化につながることから、 <u>ハード整備やイベント開催時には県の支援制度</u> を活用してほしい。(第1回交通WG、県)	○駅中心のまちづくり	施策 3-1 施策 3-2
ターゲット・需要創出	No. 37	近年は、通学での家族送迎も多く、意識を変えて公共交通を利用するには相当ハードルが高いと感じている。公共交通の活性化には、公共交通サービスの充実が必須であり、簡単には利用者は増加しないため、現状と将来を見据え、 <u>ターゲット</u> を絞り込み、それに合った取組から進めるべきである。(第3回本会議、町(教育))	○ターゲット設定	目標 施策 1-2 施策 1-5
	No. 38	<u>ターゲットの設定</u> については、日常利用の視点に加え、移住・定住ほか多様な視点からも検討し、関係者の方々と意見をすり合わせていくと良い。(第3回本会議、国)	○ターゲット設定	目標 施策 1-2 施策 1-5
	No. 39	今後は <u>公共交通の需要</u> そのものを増やしていくことが重要だと思う。(第1回交通WG、県)	○需要創出	施策 3-1
住民参加	No. 40	公共交通の赤字を改善するには町民の意識を変えることが必要だが、事業者や役場のみが頑張っても困難である。これからは、 <u>皆で地域での共存の方法</u> を考えていくことが大事である。(第3回本会議、観光団体)	○意見交換会	施策 4-5
	No. 41	<u>WS等での意見の吸い上げ</u> は是非続けてほしい。(第3回本会議、国)	○意見交換会	施策 4-5
広報	No. 42	鉄道利用に価値を見いだせない方にこそ、様々な <u>メリット</u> を伝えていく必要があると感じている。(第3回本会議、鉄道事業者)	○メリットの広報	施策 4-1~2
	No. 43	<u>学校では電車等を体験</u> できる機会がないが、子供には乗りたい気持ちがある。(第3回本会議、交通安全団体)	○乗車体験の機会づくり	施策 4-1~2
	No. 44	車内の <u>中吊り広告の活用</u> や <u>駅舎の魅力づくり</u> を検討してほしい。(第3回本会議、交通安全団体)	○広告の活用 ○駅舎の魅力づくり	施策 3-1 施策 4-3
	No. 45	<u>地元企業の協力</u> を得ながら、 <u>利用者の意識を高める</u> ことや <u>イベントと連携</u> し少しずつ利用を増加させるなどの地道な取組を行っていくことが大事。また、帰りの電車代金を半額とするなどの割引を <u>メリット</u> として視覚化した上で提示してはどうか。(第3回本会議、利用者)	○地元企業の協力による意識改革 ○イベントとの連携 ○メリットの視覚化	施策 4-1~3
	No. 46	<u>情報発信の取組</u> としては、 <u>地元の学生</u> に参加いただくなど関わり合いをつくりながら行うやり方もある。国のシンポジウムは、関係者のつながりづくりも狙いの一つ。こうした場への参加についてもご検討いただきたい。(第3回本会議、国)	○学生と連携した情報発信	施策 4-5
共創・連携	No. 47	交通機能は、一部の地域に集中させると片方で空白地帯ができる問題があるなど、その取扱いが難しい。これからは、インバウンド等の <u>観光面</u> で検討していく必要がある。(第3回本会議、住民ボランティア)	○観光との連携	施策 3-3~5
	No. 48	高齢者等外出支援サービス事業は、民間の介護タクシー利用者が増加している現状を踏まえ、今年度で役割を終えることとなった。一方で、 <u>福祉バス</u> は、大切な交通手段として今後も地域づくりにつながると考えている。町全域を網羅する広域性や無償という特性があり、今後も活用いただきたい。(第3回本会議、福祉団体)	○福祉との連携	施策 2-2

共創・ 連携	No. 49	スクールバスとコミュニティバスの両方のダイヤやルートを合理化することで、運転手不足を解消できる可能性もあると思われるため、町でも検討してほしい。(第1回交通WG、バス事業者)	○スクールバスとの連携	施策 2-2
	No. 50	町営バスとスクールバスを兼ね合わせた運行についても事業者と連携して考えていきたい。(第1回交通WG、バス事業者)	○スクールバスとの連携	施策 2-2
	No. 51	スーパーや病院のバスとの連携や、朝日町ほか他都市事例を参考に検討してほしい。(第3回本会議、道路管理者)	○共創による連携	施策 2-2 施策 2-4