

## 市民にやさしい公共交通の実現に向けた勉強会の開催報告

公共交通を取り巻く現状や課題を交通事業者と市が共有し、地域交通サービスの確保・向上に向けた新たな施策を提案するため、令和7年11月から令和8年2月にかけて、「市民にやさしい公共交通の実現に向けた勉強会」を開催し、持続可能な路線バス等の構築に向けた取組みについて協議した。

1 出席事業者 加越能バス株式会社、イルカ交通株式会社、高岡交通株式会社

### 2 開催内容

#### ○ 第1回

- (1) 開催日 令和7年11月27日
- (2) 協議事項
  - ・公共交通を取り巻く現状について
  - ・交通事業者の現状と課題共有
- (3) 主な意見 資料1-3「第3回市民にやさしい公共交通の実現に向けた勉強会 資料1」参照

#### ○ 第2回

- (1) 開催日 令和7年12月22日
- (2) 講演 「路線バス活性化の取り組み」  
講師 株式会社みちのりホールディングス ディレクター 浅見 知秀 氏
- (3) 主な意見 資料1-3「第3回市民にやさしい公共交通の実現に向けた勉強会 資料1」参照

#### ○ 第3回（資料1-3「第3回市民にやさしい公共交通の実現に向けた勉強会」参照）

- (1) 開催日 令和8年2月25日
- (2) 協議事項 市民にやさしい公共交通の実現に向けた今後のビジョンについて
- (3) 主な意見

##### 【共同化・協業化の推進について】

- ・既存路線の終バス後のお帰り便やシンデレラ便を運行する案について、翌日の運転業務に影響があるのはどの事業者にとっても同じ。また、乗る人が実際どのくらいいるのか。結局それほどの需要がないと予想される。
- ・路線バスの車両を有していない事業者もおられる中で、誰が運行主体となり、車両や運転手についてどのように調達するのか、運行管理システムの一括管理の手法も含めて、検討が必要。

##### 【A I オンデマンド路線バスについて】

- ・A I オンデマンドでは毎回運行ルートが変わるため、定路線の路線バス運転手よりもタクシー運転手の方が適しているともいえるのではないかと。

- ・市全域で実証実験を行うことは難しく、ある程度エリアを絞って試験運行し、順に拡大していく方法で検討すればどうか。
- ・実証エリアの選定については、震災復興に向けた伏木地区をはじめ、牧野地区等様々なご意見が出たが、今後、市が各事業者と調整しながら絞っていく。

#### 【路線バスの自動運転実施に向けた検討について】

- ・新高岡駅開業時は10分間隔でシャトル便を運行していたが、利用が少なく減便した。利用状況からすると25分間隔の方がより妥当な運行本数だと考えている。自動運転実施の検討に際しては、潜在的な需要と既存の路線バスとの整合性も考慮して協議する必要がある。
- ・高岡駅～新高岡駅間を検討対象路線とすることについて、夜間に対応できるかどうかは疑問だが、実現できれば市民等の移動利便性向上につながるのではないかと。

#### 【その他】

- ・JR城端線・氷見線の再構築が進み、利便性が向上する中、競合・重複する路線の合理化が必要ではないか。高岡駅以外にも地域のハブとなる拠点駅が必要ではないか。
- ・中心部の活性化には、まちなかのスーパーや病院などを一定の間隔で循環するバスも有効ではないか。

#### 【今後の取組みについて】

- ・今後も共同化・協業化に向けた検討を進めながら、運転手不足への対応や市民の利便性向上のための取組みを市と交通事業者が協力し合っていく方向性を確認。
- ・令和8年度には、地域公共交通活性化推進協議会において、市民にやさしい公共交通のあり方を検討し、今後、市が目指す姿を具体化していくとともに、公共交通お出かけ支援実証事業のほか、次世代EVバスやAIオンデマンドの次世代公共交通へのトライアルの効果検証を行う。