

第3回市民にやさしい公共交通の実現に向けた勉強会

次 第

日時：令和8年2月25日（水）

午後2時～3時30分

場所：高岡市役所 議会棟 第1委員会室

1 開 会

2 挨拶

3 出席者紹介

4 議 事

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

5 意見交換

6 閉 会

1. 運転手不足の現状

- ・運転手不足は、以前から旅客運送業界共通の課題
- ・人手不足が常態化
- ・採用数が離職数に追いつかない
- ・バス運転手の年齢構成は、50歳以上で75%を占めている
- ・1日の拘束時間が長く、自分の余暇の時間が取れないという理由で離職する者がいる
- ・労働基準法や従業員の健康を考慮すると、無理な運行もできない

2. 交通事業者の取組

- ・最終バスの時間帯の前倒しや、令和6年10月には大幅な運行本数の縮小
- ・国の補助金を活用したキャッシュレス決済の導入を目指している
- ・運賃改定
- ・タクシーの車両と運転手を営業譲渡
- ・市内3地区で市民協働型地域交通システムの運行や運行管理を担っている

3. 生活路線バスの再構築に向けた懸念事項

- ・新高岡駅・高岡駅間で運行していた「シャトル6」のようなものを共同で、とお考えであるならば、現在運行しているバス路線と競合するため、撤退せざるを得ない
- ・これ以上の路線拡充は困難
- ・特定の事業者だけに負担を押し付けてもうまく回らない。
- ・ドアtoドアのAIオンデマンドは採算が合わない。乗務員の休憩時間が取れないこともある

1

4. 市が示すビジョンについて

- ・特定の「路線」=「エリア」のイメージとして、市が先頭に立って決めていく必要があると思う。市がゴールを提示して初めて、協議のスタート地点に立てるのではないか。
- ・市民だけでなく、乗務員にとってもやさしい公共交通
- ・市民にとって使いやすだけでなく、事業者の負担にならない視点も必要

5. その他

- ・複数事業者で協力体制をとることができれば、事業者にとっても市民にとっても、ウィン・ウィンとなるのではないか
- ・市民の考えも取り入れ、市民が乗りたくなるバスを目指し、市民にもそれを理解してほしい。市民に利用される公共交通を目指したい
- ・若い方や、まだ現役で勤務できる高齢者等に、短時間勤務等の多様な働き方を提供することが有益ではないか
- ・ジャンボタクシーなど需要に応じたサイズの車両が導入される仕組みが必要

2

○交通事業者の声

- ・近距離でも自家用車を利用する方が多い傾向がある。
- ・平成30年以降の利用状況を見ると、以前のような利用者数には絶対に戻らないと分析している
- ・市民に公共交通に対する危機感が少ないのではないか
- ・自家用車に依存しすぎている現状が社会やまちに大きな弊害を起こしている

○取り組みのアイデア

- ・市民が求める交通のニーズに合致した計画が必要
- ・歩きやすいまちを目指すこと、自家用車依存からの脱却を図ることが皆様共通の認識であると思う。そのような中で、役割分担や機能分担を進めていく必要がある
- ・仕方なく車を使っているような方の声にも応えるべき
- ・日常的に移動に困っている方のニーズに応えること
- ・「どのようなまちを作りたいのか」「どのような交通サービスを築きたいのか」、全員が納得できる形で議論したビジョン
- ・計画を一緒に作り上げ、地域の交通資源が現在どのような状況にあるのかを整理し再設計

○自動運転に関すること

- ・EVの方が自動運転との相性がいい
- ・経済性に関しては、EV車は車両価格が高価でありディーゼル車の方が優れているが、環境性能や乗り心地の面ではEV車が優れている。
- ・（先進事例では）国のトップレベルの技術者と毎週会議を開催して技術開発を行い、認可制度を変更してもらいながら、チーム内で全ての課題を解決していく方式で進めている。
- ・日本製と中国製での性能差や、中国との情勢の変化等もあり、導入するメーカーの選定も含めて難しい判断が求められる状況

○AIオンデマンドに関すること

- ・乗りたい人に周知しながら、オンデマンド交通の手法を検討することも有効と考える
- ・バス車両しか走行できないルートでも、規定通りに走れば、上りや下りのバス停にも停車できるように構築している。
- ・ドア・ツー・ドアのサービスではなく、あくまでバスとして運行する
- ・小山市では、実施にあたって協議を重ね、財政的な負担が増えることとなったが、市が全額補助
- ・「のるる」運行後はタクシーの利用者数も増加した。
- ・バス停の設置場所は、バランスをとりながらタクシー会社とも調整して決定する。オンデマンドを利用した人には帰りのタクシー割引という事業も実施
- ・乗車率の増加には周知も必要で、地域のAIオンデマンド交通導入の際には、丁寧に説明し、一人ずつアプリのインストールや予約の練習などサポートした

○利用者増のアイデア

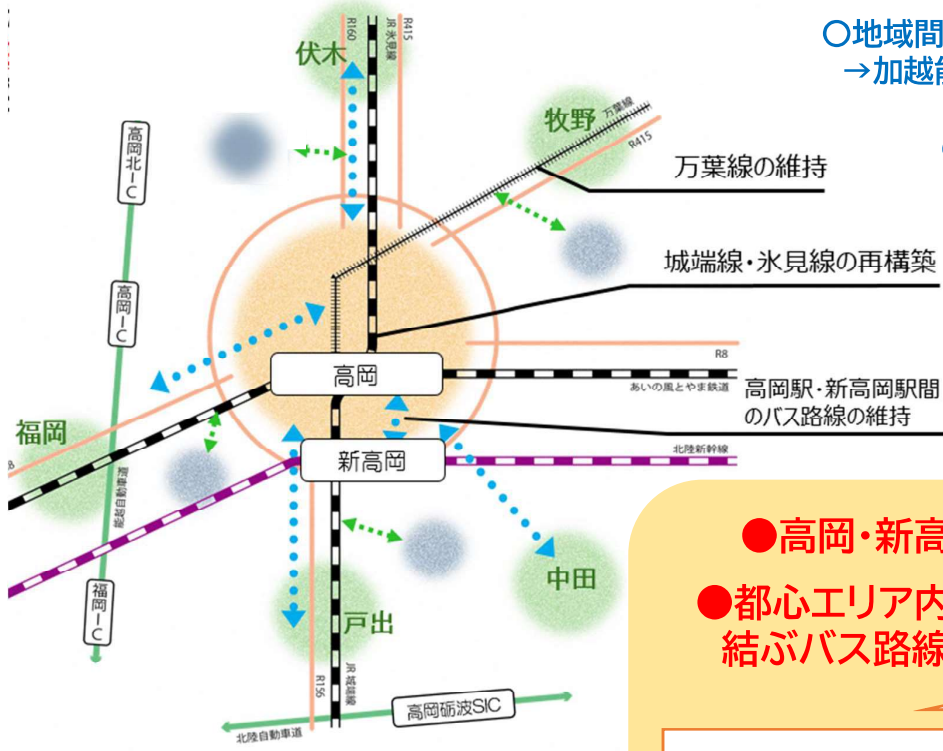
- ・運賃の値下げを実施したところ、新たにバスを利用された方が増えた
- ・プロモーションを展開し、利用者の維持を図るなどイメージ戦略が大事
- ・企業と連携し、無料のバスを走らせるという手法もあり、様々な視点から検討すべき
- ・お試し乗車体験などで習慣化を促す。定着にかなりの手間がかかるが、粘り強く伴走する
- ・定期券の割引（講師が小山市に出向していた頃に自治体の政策として実施）

○行政の支援

- ・必要な路線に赤字補填しながら路線を再構築し、バスの利用促進を図る
- ・運転手の給与や地域のバス運行に係る経費などを自治体と透明性を持って協議し、補助金などの支援スキームを検討

○行政の役割

- ・「公共ネットワークの最適化」として、市としての交通体系の構想や交通手段の最適化に向けたビジョンを示すこと
- ・バスと並行して走る氷見線や城端線といった鉄道路線があり、現在、新たな運行計画が策定されている。多様なモビリティ間における連携の推進
- ・バス以外の交通も含めて公共交通全体について検討し、あるべき姿としての計画を綿密に作成すること



○地域間幹線系統バス路線の維持
→加越能バス、富山地鉄、国、県、市

○万葉線の維持
→万葉線、県、射水市、高岡市

○城端線・氷見線の再構築
→JR、あいの風、県、沿線市

○あいの風とやま鉄道の維持
→あいの風、県、県内市町村

○市民協働型地域交通システム
→地域住民、市(、県、国)

●高岡・新高岡間バス路線の維持・強化
●都心エリア内及び、都心・市街地エリア間を結ぶバス路線の維持・強化

高岡市が主体性を持ち、路線・ダイヤの設定、共同化・協業化などを推進(勉強会で研究)

1

市民にやさしい公共交通の実現

(高岡型コミュニティ交通の確立による持続可能な公共交通ネットワークの構築)

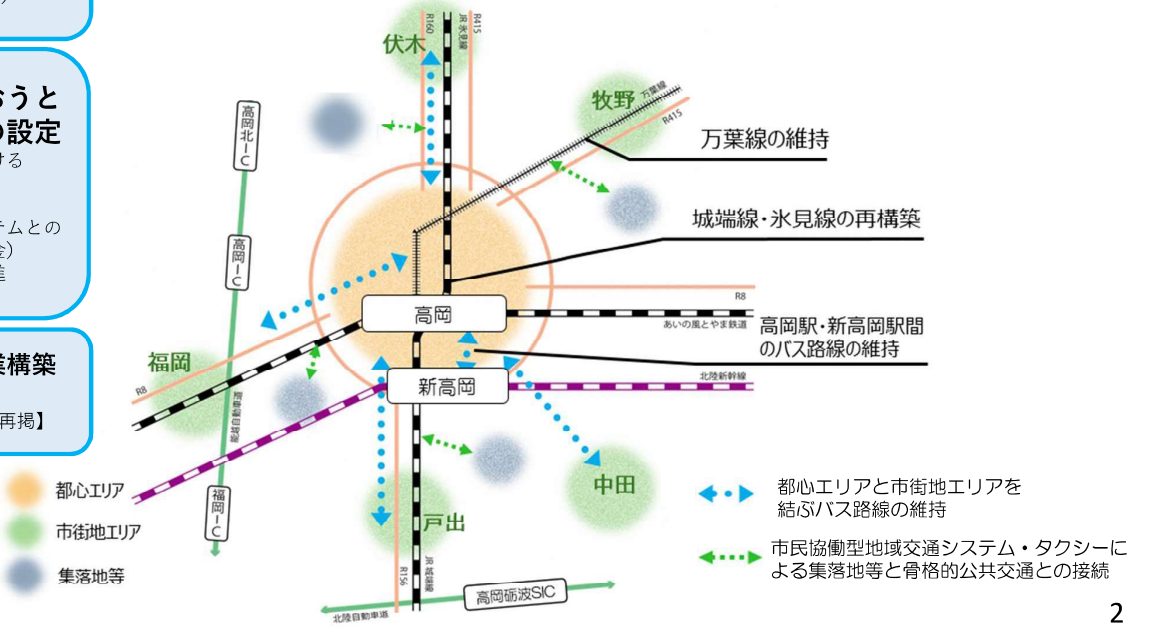


共同化・協業化の推進
高岡市が主体性をもって、交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等との協力体制を構築 (交通資源のフル活用)

市民にやさしい、使おうと思ってもらえる路線の設定
・朝夕の通勤・通学時間帯における定時定路バスの増便
・(AI) デマンド運行 (日中)
・鉄軌道や市民協働型交通システムとの接続利便性向上 (ダイヤ、料金)
・キャッシュレス決済の導入推進

持続可能で効率的な事業構築
・自動運転の検討開始
・(AI) デマンド運行 (日中) 【再掲】

市民のお出かけ意欲の創出
・公共交通共通利用回数券の配付
・公共交通の利用促進を P R



1. 運行・サービス面における共同化・協業化

複数のバス事業者が、特定の路線や区間において協力して運行

案1) ジャンボタクシーや小型バスでの輸送

案2) 既存路線の終バス後に、お帰り便やシンデレラ便

案3) 需要が見込める路線の新設

2. 経営・管理面での共同化・協業化

案) 運行管理システムの一括管理

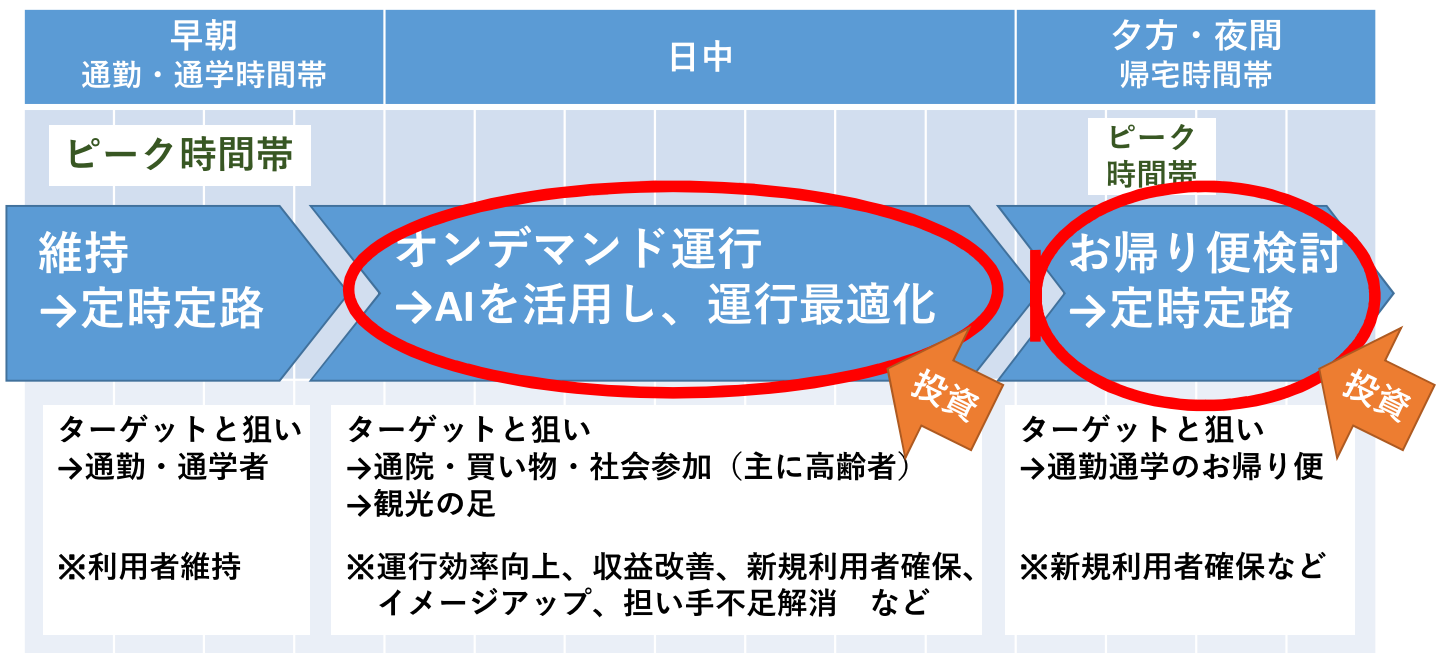
3

路線・ダイヤの設定に市が主体的に関与（案）

●高岡・新高岡間バス路線の維持・強化

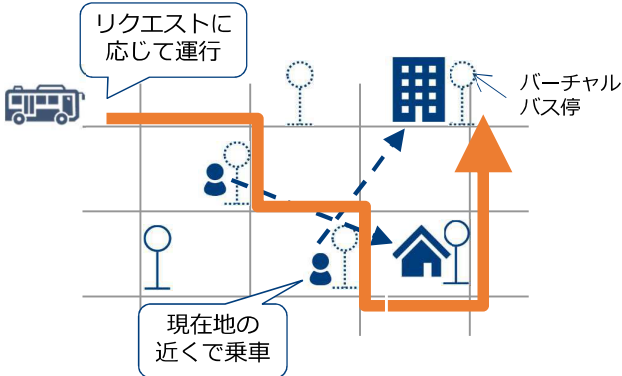
●都心エリア内及び、都心・市街地エリア間を結ぶバス路線の維持・強化

※都心エリア(新高岡駅～高岡駅～中心市街地)



4

リアルタイム
双方向コミュニケーション
どこでもバス停



- ターゲット
 - 通院・買い物・社会参加（主に高齢者）
 - 観光の足
- 狙い
 - 運行効率向上、収益改善、新規利用者確保、イメージアップ、担い手不足解消 など

1. 対象路線

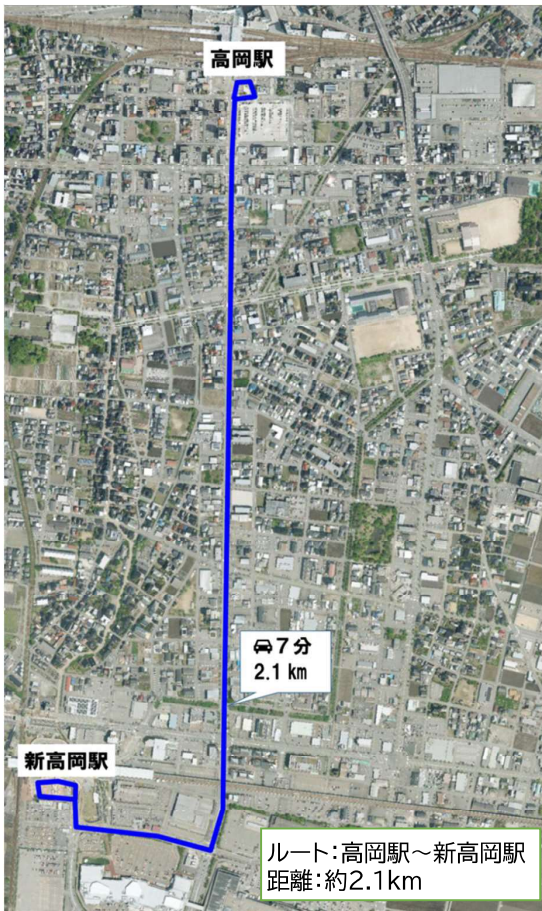
- 需要密度が低い地域の路線
- 高岡駅～中心市街地
- 高齢者のニーズが高い路線
- 新規路線

2. 検討体制・運行体制

- 検討体制 加越能バス、イルカ交通、高岡交通、市
- 検討事項 適用路線、運行スキーム、停留所設定、共同化・協業化の対応、
- システム 市が主体的に調整・委託
- 説明会 市

5

市内における路線バス自動運転実施に向けた検討



- ターゲット
 - 新幹線利用者、新高岡駅周辺商業施設や医療施設等の利用者
- 狙い
 - 新規利用者確保、イメージアップ、担い手不足解消 など

1. 対象路線設定

- 高岡・新高岡駅間
 - ・高岡・新高岡駅間を想定し、ロードマップの作成
- 加越能バス
 - ・これまでの知見から助言

2. 検討体制・運行体制

- 高岡市
 - ・自動運転にかかる支援制度設計
 - ・利便性向上や、利用促進策に関する企画及び実施
- 加越能バス、イルカ交通、高岡交通
 - ・交通資源の提供（運転手等）

6