

令和 8 年度第 1 回射水市地域公共交通活性化協議会 会議録

- 1 開催日時 令和 8 年 6 月 8 日（月）午前 1 0 時 3 0 分～午前 1 1 時 3 0 分
- 2 開催場所 射水市役所大島分庁舎 3 F 大会議室
- 3 出席者 本田会長、森田（雅）副会長、大村委員（オンライン参加）、
加藤委員、島田委員（代理：黒崎氏）、高長委員、金山委員
（代理：山崎氏）、片岡委員、篠田委員、源代委員、前原委員
（代理：栗原氏）、宮腰委員、原田委員、渡辺委員、魚委員、
永原委員（代理：吉澤氏）、油谷委員、青井委員、笹島委員、
奥村委員、林委員、上野委員、森田（貴）委員
事務局 明野市民生活部次長、南生活安全課長、三川交通政策班長、
薬師課長補佐、笹島主任
欠席者 埜村委員、安田委員、奥澤委員

4 会議概要

(1) 開会

(2) 組織運営事項

① 会長互選

会長 富山大学都市デザイン学部教授 本田氏

② 副会長指名

副会長 射水市地域振興会連合会副会長 森田（雅）氏

- (3) 令和 7 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（国庫補助金）に係る国の事業評価について（報告） 資料 1
(質疑応答なし)

- (4) 射水市地域公共交通利便増進実施計画の認定について（報告）
資料 2

【質疑応答】

(委員)

「のるーと」において乗継利用を行う場合、予約では到着予定時

刻に幅が設定されているため、次に利用するエリアの予約は、その到着予定時刻の上限（遅い方の時刻）以降でなければ予約できない仕組みとなっている。このため、実際には早く到着できる場合であっても、乗継時の待ち時間が長くなるケースがある。乗継利便性向上の観点から、この点を改善できないか。

（事務局）

「のるーと」は乗合による効率的な運行を前提としており、到着予定時刻の幅についても、乗合による遅延の可能性を考慮して設定している。ご指摘のとおり、このことが乗継時の待ち時間につながる場合もあるが、今後、実際の利用状況や利用者の皆様からいただくご意見を踏まえながら、運行効率と利便性の両立が図られるよう検討していきたい。

あわせて、現在はエリアごとにそれぞれ予約が必要となっているが、利用者の利便性向上を図るため、乗継先を含めて一度に予約できる機能の開発が進められている。リリース時期は未定であるが、機能の提供開始にあわせて導入を進めていきたいと考えている。今後も利用しやすいサービスとなるよう改善に努めていきたい。

（委員）

利便増進実施計画は地域公共交通計画とは異なり事業計画であることから、計画期間中は計画に位置付けたサービス内容を維持しながら、利便性の向上に努めていただく必要がある。計画期間は今年度から令和 11 年度までとなっているので、運行事業者の皆様におかれても、市と一体となってサービスの維持・向上に取り組んでいただくよう、改めてお願いしたい。

また、本計画の対象区域は南西エリアとなっているが、北西エリアにおいても同様のタイミングで事業が開始されている。計画対象区域であるか否かにかかわらず、「のるーと」全体として利便性向上に取り組んでいただきたい。

さらに、北西エリアには高岡市の区域も一部含まれている。引き続き、高岡市と連携しながら、住民の移動手段の確保や利便性向上についても協議を進めていただきたい。

（事務局）

本市では、鉄軌道や民間路線バスが担う「広域幹線」、コミュニティバス等により市内の主要な移動を支える「市内幹線」、そして「のるーと」をはじめとするデマンド交通が担う「地域内交通」の3つ

による公共交通ネットワークの形成を目指している。

それぞれの交通手段が役割を分担しながら相互に連携することで、市民の利便性向上を図り、持続可能な公共交通体系の構築に努めていきたい。

(委員)

高岡市では、特に牧野地区などが「のるーと」北西エリアの区域内含まれていると認識している。

現在、当該地区内にはコミュニティバスや「のるーと」のバス停がいくつか設置されていると聞いているが、これらのバス停は、高岡市の住民も利用できるのか。

(事務局)

コミュニティバスの一部路線については、高岡市からも負担金をいただきながら運行しており、「のるーと」を含め、高岡市の住民の皆様にもご利用いただいている。

また、「のるーと」北西エリアのバス停の設定にあたっては、新湊地区から買い物に出かける際の利便性向上を考慮し、高岡市内のアルビス姫野店前及びグリーンモール中曽根店前の2か所にバス停を設置している。今後も高岡市と連携を図りながら、利用状況やご意見を踏まえ、さらなる利便性の向上に努めていきたい。

(委員)

高岡市を含めた公共交通の利便性向上について、今後の具体的な計画や取組はあるのか。

(事務局)

現時点では具体的な計画はないが、今後も高岡市とコミュニケーションを図りながら、利便性向上に向けた取組について検討していきたい。

(委員)

なぜ「のるーと」北西エリアは地域内フィーダー系統の対象となっていないのか。

(事務局)

地域内フィーダー系統として国の補助対象とするためには、市町村をまたいで運行する地域間幹線バス系統に接続していることが要件の一つとなっている。

「のるーと」南東エリア、北東エリア及び南西エリアについては、地域間幹線バス系統への接続が確保されていることから、地域内フ

ィーダー系統として補助対象となっている。

一方、「のるーと」北西エリアについては、現時点では地域間幹線バス系統への接続要件を満たしていないため、地域内フィーダー系統として国の補助対象とすることができない。このため、北西エリアについては一般財源のみにより運行する予定としている。

(委員)

利便増進実施計画で南西エリアのみが対象となっている理由を教えてください。

(事務局)

本計画の策定にあたっては、これから新たに運行を開始するサービスを対象として検討を進めていた。このため、既に運行を開始していた南東エリア及び北東エリアについては対象とせず、南西エリア及び北西エリアを対象として検討してきた。

昨年５月に利便増進実施計画の素案についてご協議いただいた際には、北西エリアも計画対象に含めていたが、北西エリアについては、一部が高岡市の区域を含んでいることから、高岡市の計画との整合や関係機関との調整など、広域的な連携が必要となる。そのため、北陸信越運輸局にも相談しながら検討を進めた結果、まずは調整が整っている南西エリアを対象として計画を策定した。

なお、本計画に位置付けている利便性向上に向けた取組については、計画対象である南西エリアに限らず、他の「のるーと」エリアにおいても同様の考え方にに基づき取り組んでいきたいと考えている。

- (5) 令和９年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の認定申請について 資料 3

(質疑応答なし)

(会長)

本協議事項について、原案のとおり承認してよろしいか。

(全員賛成)

(6) 射水市地域公共交通計画の進捗について 資料 4

【質疑応答】

(委員)

基本方針に基づく目標の 1 つである収支差額に鉄軌道分は含まれているのか？

(事務局)

市運行公共交通のみを対象としており、鉄軌道は含めていない。

(委員)

近年、燃料費や人件費をはじめとする各種経費が上昇している中、計画最終年度である令和 11 年度に向けて、現状では目標値を約 3,000 万円上回っている収支差額について、どのように改善していく考えか。

(事務局)

ご指摘のとおり、近年は人件費や燃料費、物価の上昇等により、公共交通の運行経費は増加傾向にある。

市としては、利用促進策の実施による利用者数の増加を図り、運賃収入の確保・増加に努めていくとともに、将来的な運行経費や収入の見通しについてシミュレーションを行いながら、国庫補助金をはじめとする各種財源の活用についても検討していきたいと考えている。

また、必要に応じて運賃の見直しについても検討していく必要があると考えている。

(会長)

収支差額を改善するためには、運行経費を抑えるか、あるいは運賃収入を増やすかが基本的な方向性になると思う。

一方で、昨今の人件費や燃料費等の上昇を踏まえると、経費の削減もなかなか厳しいと考えられる。今後の社会経済情勢や利用状況の変化も見据えながら、検討していくことが重要ではないかと思う。

(委員)

万葉線の利用者数が前年度と比較して約 13 万人増加しているとのことだが、その要因について把握していることがあれば教えていただきたい。

また、先日参加した氷見市の協議会において、高岡市の雨晴海岸への来訪者が増加しており、氷見線の利用増加にもつながっている

との説明があった。

射水市においても、高岡市方面を訪れた観光客が万葉線等を利用して市内へ来訪しているなど、把握していることがあれば教えていただきたい。

(事務局)

万葉線の利用者数については、令和7年度においてコロナ禍前の利用者数を上回る状況となっている。

増加要因について詳細な分析は行っていないが、富山市が「2025年に訪れるべき52か所」に選定されるなど、近年、県内へのインバウンド需要が高まっていることから、観光客による利用増加も一因ではないかと考えている。

(委員)

インバウンド需要の増加が利用者増加の要因の一つのことだが、射水市内の公共交通について、観光客がどのような利用をしているのか把握していることがあれば教えていただきたい。

例えば、「のるーと」を利用している観光客はいるのか。

(事務局)

観光客による「のるーと」の利用については、アプリのダウンロードや事前予約が必要となることから、初めて射水市を訪れる観光客にとっては利用のハードルが比較的高いものと考えている。

このため、観光客の移動手段としては、現状では万葉線などの鉄軌道やタクシーの利用が中心ではないかと考えている。

(会長)

万葉線については、15分間隔で運行されていることも利用者増加の要因の一つではないかと思う。

一定間隔で運行するパターンダイヤは、「15分待てば次の便が来る」という分かりやすさがあり、観光客にとって利用しやすいことから、その点も利用者数の増加につながっているのかもしれない。

(委員)

あいの風とやま鉄道の利用者数については、射水市内の利用者数を計上しているという理解でよいのか。

また、令和7年4月1日のダイヤ改正において「鉄軌道との接続改善」が挙げられているが、鉄道やバスそれぞれの利便性向上だけでなく、利用者にとっては乗継時の利便性も重要であると考えている。そのため、こうした取組は今後も継続していただきたい。

「鉄軌道との接続改善」の具体的な内容を教えていただきたい。
(事務局)

あいの風とやま鉄道の利用者数については、射水市内に所在する小杉駅及び越中大門駅の利用者数を計上している。

また、鉄軌道との接続改善については、地域公共交通計画の策定時に実施したアンケートにおいても、鉄道とバスとの乗継時の待ち時間を短縮してほしいとの意見が多く寄せられていた。

このため、4月のダイヤ改正では、鉄道との接続性を考慮し、乗継時の待ち時間が短くなるようバスダイヤの見直しを行っている。

(会長)

交通機関の乗継を改善することは、公共交通全体の利用促進に大きな効果が期待できるため、今後も継続的に取り組んでいくことが望ましい。

(委員)

「のるーと」の周知が進んできたこともあり、コミュニティバスの便がある時間帯であっても「のるーと」の利用者が増えているように感じる。その結果、予約が取りづらい状況になっているのではないか。

(事務局)

「のるーと」の予約が取りづらい時間帯への対応については、利用が集中する時間帯を補完する形でコミュニティバスを運行するなど、混雑緩和に努めている。

令和8年4月のダイヤ改正では、北東エリアにおいて夕方時間帯のコミュニティバスを運行し、通勤・通学利用者に利用していただくことで、「のるーと」の混雑緩和を図る取組を実施している。

(委員)

南東エリアについては、4月から「のるーと」の車両が1台増車されたことで、予約の取りづらさが改善されたように感じている。

また、コミュニティバスが利用できる場合には、「のるーと」の運転手がコミュニティバスの利用を案内してくれることもあるが、そのような情報提供や周知がさらに進むとよいと思う。

あわせて、乗継スポットについても、利用者にとってより分かりやすくなるような工夫をお願いしたい。

(事務局)

運転手による丁寧な案内については、地域の皆様からも評価する

声をいただいている。

また、コミュニティバスの利用促進に向けては、先ほど説明した夕方時間帯のコミュニティバス運行にあわせ、主要な拠点でのPR活動を実施するなど、周知に努めている。

さらに、「のるーと」の利用方法については、特に高齢者の皆様への周知が十分とは言えない状況もあることから、今年度も自治会・町内会に対し、要望に応じて利用説明会を実施する旨の案内を行っている。

今後も、乗継スポットの分かりやすさを含め、利用者の皆様からいただくご意見を参考にしながら、より効果的な周知や利便性向上に取り組んでまいります。

(7) 閉会