

7. 地域交通の問題点・課題

地域交通の現状や市民ニーズ、経済社会環境の変化等を踏まえた、地域交通の問題点、課題を以下に示す。

【方針1】小松空港と鉄道を軸とした基幹的な地域交通網の形成

【方針2】路線バスおよびコミュニティバスの持続可能なネットワークの形成

【方針3】新技術、新サービスを取り込んだニューモビリティの活用

区分	問題点	路線名など	課題	対応方針
運行路線	都市部はバス路線が重複し利用が多い。一方郊外部の利用が少なく、収益性の足かせになっているが、人口の割に利用者が多いバス停が一部見られる。	月津線、佐美線	串から小松駅方面が、栗津 A 線と重複しており、路線の効率化が課題である。	【方針2】
		大杉線	打越から小松駅方面が、尾小屋線、ハニベ線、麦口線と重複しており、路線の効率化が課題である。	【方針2】
		尾小屋線	千松閣から小松駅方面が、ハニベ線、麦口線と重複しており、路線の効率化が課題である。	【方針2】
		ハニベ線、麦口線	軽海付近から小松駅方面が、尾小屋線と重複しており、路線の効率化が課題である。	【方針2】
		利用の低調な郊外部	人口の割に利用者が多いバス停には、引き続き地域交通の確保が必要である。	【方針2】
	経由が変形のため利用しづらい	木場潟線	小松駅と栗津駅を木場潟経由で結ぶことを優先するか、栗津駅からやわたメディカルセンター、千松閣アクセスを優先するか、絞り込む必要がある。	【方針2】
	通勤や高校への通学に対応できていない路線がある	木場潟線	栗津駅や小松大谷高校への通学に利用できない	【方針2】
		大杉線	小松駅や小松高校への通学に利用できない	【方針2】
		尾小屋線	小松駅や小松高校への通学に利用できない	【方針2】
	運行本数の割には利用が少ない路線がある	栗津 A 線	必要十分な本数を検討する	【方針2】
		空港連絡線	パターンダイヤ化されておりわかりやすいが、本数の検討が必要	【方針1】
	小松空港－小松駅のバス停が多い	空港連絡線	空港連絡線と安宅線が重複しており、路線の効率化が課題である。	【方針1】
	小松鉄工団地の通勤帰宅車両による渋滞が懸念	空港連絡線	小松空港から鉄工団地の区間に新産業団地が整備される予定であり、公共交通の整備を検討する	【方針1】
交通機関連携	公立小松大学などのスクールバスが路線バスと重複	公立小松大学など	小松駅～市民病院間や栗津駅への連絡などを路線バスと分担する検討を行う	【方針2】
	交通事業者の人材不足や経営環境の先行きが不安	リソースの総動員	路線バスだけでなく、施設輸送車両やタクシーなど地域の現有資源の総動員を検討する。	【方針2】
支払方法など	らく賃パスポートが紙製であり、また発行場所が行政機関など特定箇所に限られ不便	キャッシュレス	インターネット上での購入やモバイル定期券の導入を検討する。	【方針3】
	ICOCA やらく賃パスポート、ICa など複数の支払い方法がある	MaaS	交通機関間の連携が取れておらず、支払い方法の連携が必要である。	【方針3】
都市計画対応	都市計画道路幸八幡線（若杉～八幡 I C）整備や新産業団地開発への対応が必要になってくる	路線の新設・再編	宅地造成や商業開発を見据えた新たな路線や再編の検討が必要である	【方針1】
	北陸新幹線小松駅開業後の新しい交通体系が必要	駅－空港の結節強化	定時性や高速性などの信頼性向上が必要である。 交通系 I C カード利用者への対応が必要である。 インバウンドなど観光ニーズへの対応やワーケーションなど新たな暮らし方の提案が望まれている。 周辺自治体との連携が課題である。	【方針1】
	市域の隅々までバス路線が引かれており、リソースの「選択と集中」がしづらい。	立地適正化計画	都市部（居住誘導区域）の充実を図る上で、地域交通サービスの確保・向上が必要である。	【方針2】
コロナ対応	バス車内での三密対策が当面必要	バス乗車密度	車内の混雑情報の見える化が必要である。 通勤通学ピーク時や降雨降雪時、イベント時など、利用に合わせた増便などの検討が必要である。	【方針3】
	外出を自粛し、買い物や通院などができない	ステイホーム対応	買い物代行や移動式車両店舗、オンライン診療などの検討が必要である。	【方針3】