

令和2年度第4回 小松市地域交通活性化協議会

日 時 令和3年2月9日（火）
13：30～
場 所 小松市公会堂4階大会議室

会 議 次 第

1. 開会挨拶

2. 協議事項

- (1) （仮称）小松市地域交通プラン（案）について
- (2) 今後のスケジュールについて

3. その他

小松市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

(敬称略・順不同)

選出区分	団体・役職名	氏名	役職
住民又は利用者の代表 (第4条第2項第1号委員)	小松商工会議所 空港・都市政策委員会委員長	今 出 真 稔	
	小松市町内会連合会会計	北 川 潔	監事
	小松市老人クラブ連合会会長	餘 助 幸 一	
	小松市校下女性協議会会長	西 田 頼 子	
	加賀地区高等学校校長会会長	室 陽 子	
	小松市障害者自立支援協議会 事務局	鈴 木 淑	
国及び県の関係行政機関の職員 (第4条第2項第2号委員)	国土交通省北陸信越運輸局 交通企画課長	佐々木 凜太郎	
	国土交通省北陸信越運輸局 石川運輸支局 首席運輸企画専門官	木 村 幸 典	
	石川県新幹線・交通対策監室 交通政策課 課長補佐	福 野 陽 子	
	石川県南加賀土木総合事務所 維持管理課長	野 口 真	
	石川県小松警察署 交通課長	福 田 博	
旅客自動車運送事業者及びその 関係団体の職員 (第4条第2項第3号委員)	小松バス(株) 取締役社長	新 谷 良 二	
	加賀白山バス(株) 代表取締役社長	田 口 成 樹	
	日本海観光バス(株) 総務部長	西 出 揮 一 郎	
	小松地区タクシー協会 会長	道 端 隆 一	
旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転者が組織する団体 (第4条第2項第4号委員)	小松バス労働組合 執行委員長	藪 谷 清 志	
市職員 (第4条第2項第5号委員)	小松市副市長	竹 村 信 一	会長
	小松市都市創造部長	石 田 賢 司	監事
	小松市教育委員会教育次長	吉 田 和 広	
市長が必要と認める者 (第4条第2項第6号委員)	公立小松大学 国際文化交流学部 准教授	中 子 富 貴 子	副会長
	西日本旅客鉄道(株) 金沢支社 交通企画室長	鹿 野 剛 史	
	日野自動車(株) 商業CASE推進部執行職	松 山 耕 輔	
	石川県レンタカー協会 常務理事	野 村 光 洋	
	(一社)こまつ観光物産ネットワーク 専務理事兼事務局長	吉 田 達 也	

任期：令和2年7月1日～令和4年6月30日

(仮称)

小松市地域交通プラン（案）

令和3年2月9日

目次

1. 計画策定の背景・趣旨	1
2. 地域の状況等	2
2-1. 地勢・地理	2
(1) 位置・地勢	2
(2) 市街地の変遷	3
(3) 施設分布	5
2-2. 社会状況・経済状況	6
(1) 人口・世帯数の推移	6
(2) 校下・地区別人口	7
(3) 校下・地区別高齢者率	9
(4) 自家用車の保有台数	10
(5) 高齢者の運転免許証の自主返納	10
(6) ふだんの外出特性	11
(7) 通勤通学先が小松市であることによる流入人口	12
(8) 通勤通学先が小松市外であることによる流出人口	13
3. 上位計画及び関連計画の整理	14
(1) NEXT10年ビジョン	15
(2) こまつ創生戦略 PART2	16
(3) 都市計画マスタープラン	17
(4) 立地適正化計画	18
(5) 小松市地域公共交通構想	19
(6) 小松市観光アクションプラン	20
(7) こまつやさしいまち推進プラン	21
(8) こまつ障がい者プラン	22
(9) いきいきシニアこまつ推進プラン	23
(10) 成長戦略（未来投資会議）	24
(11) 小松駅・小松空港をつなぐ自動運転バスの導入事業	25
4. 公共交通の状況等	27
4-1. 公共交通の整備状況	27
(1) バス交通の現状	27
(2) 料金体系の現況	65
(3) JRの利用状況	70
(4) 公共交通経路情報の現状	71
(5) コミュニティバスの収支状況	72
(6) JRと路線バス、コミュニティバス等の接続状況	74
(7) タクシー交通の現況	85
(8) スクールバスの現況	86
(9) 福祉車両等の現況	89

(10) 商業施設車両等の現況	90
(11) 乗合ワゴンによる地域住民相互の支え合いの現況	93
(12) 小松空港、鉄工団地間の道路交通状況	94
5. アンケート調査	95
5-1. 調査概要	95
5-2. アンケート調査結果の概要	96
(1) 回答者の属性	96
(2) 普段の移動	96
(3) 普段の移動で困っていること	97
(4) 公共交通の運行に関する考え	97
5-3. アンケート調査結果	98
(1) 回答者の属性	98
(2) 普段の移動	100
(3) 普段の移動で困っていること	112
(4) 家族や知人の送迎	114
(5) らく賃パスポートの利用	116
(6) 公共交通の運行に関する考え	118
(6) 運転免許の返納について（65歳以上のみ）	120
5-4. アンケート調査結果（普段の移動 年代別地区別クロス集計）	121
(1) 通勤（19歳～64歳）	121
(2) 通勤（65歳以上）	122
(3) 通学（市外から通う学生を含む）	124
(4) 日用品の買い物 回答件数20件以上の施設（65歳以上） ...	126
(5) 病院・福祉施設 回答件数20件以上の施設（65歳以上） ...	128
(6) 趣味・娯楽・飲食・スポーツなど 回答件数20件以上の施設	130
(7) 各種施設の利用状況（利用件数・交通手段割合）	136
(8) 利用の多い施設の居住地分布（交通手段別）	142
6. 関係機関ヒアリング調査	156
7. 地域交通の問題点・課題	159
8. 地域交通プランの基本方針	160
(1) 地域交通プランの役割、理念、基本方針	160
(2) 計画の目標	163
9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	164
10. 計画の推進及び達成状況の評価	179

6. 関係機関ヒアリング調査

交通運行事業者や近隣自治体に、現状や問題点、課題の聞き取りを行った。

①路線バス・コミュニティバス運行事業者

a. 小松バス(株)

i 直近のバス事業の現状

- ・バスの乗車率は昨年よりも約 40%落ち込んだが、コミュニティバスを手放した影響もあり、安定した収入がなくなったため、収支の実態としては昨年よりも約 50%の落ち込み
- ・最近では若者の車離れもあり、人材確保が難しい。離職率は落ち着いている。

ii 路線バスの郊外部区間の短縮と都市部の増便について

- ・大杉線の短縮については行いたいと考えている。
- ・尾小屋線の短縮については利用者が増えている感触がある。尾小屋鉱山資料館の館長から、鉱山資料館までの延長の要望があった。
- ・麦口線について、小松市立高校への通学のため、白山市釜清水バス停まで運行する場合は、Uターンのため吉野工芸の里まで延伸が必要である。
- ・都市部の増便については、現状バス車内が密にならないように、通学時間帯に臨時便を運行しているが、これを通年で運行することも考えられる。

iii 新たな取組みに関して

- ・キャッシュレスについては導入コストがかかり過ぎる。また、小松空港線にて降車後に運賃を決済する場合は、決済漏れが発生するリスクがある。

iv その他

- ・小松駅を超えたルートの運行は、以前栗津温泉から空港までを運行する路線を設けたが、利用者数が伸びず当該路線は廃止された。

b. 日本海観光バス(株)

i 市内循環線『こまち』と木場潟線の現状

- ・7:45 小松駅発のブルーこまちについて、「ショッピングセンター」の到着時刻が 8:03 となっているが、朝は交通量も多く定刻通りに着かないことがあり、学校に遅れてしまう。もう少し早くするよう検討してほしい。
- ・木場潟線の 9 時小松駅発を 1 時間早めれば通学にも利用可能になる。
- ・イオンモール新小松の送迎バスを仮にコミュニティバスとして運行できれば、コミュニティバスの利用者数増加が見込める可能性がある。ただし、送迎バスとして運行する場合、1 時間に最低 1 本は運行が必要。大谷高校の生徒とイオンモールの買い物客の需要を取込むことが、コミュニティバスの利用者数を増やす有力な手段と考えられる。

ii キャンバスの現状

- ・新幹線開業に合わせてキャンバスで ICOCA や Suica が利用できるように設備投資を行う計画がある。
- ・キャンバスは車内で Wi-Fi が利用できる。

iii 新たな取組

- ・バス利用者の年齢層を考えると、費用をかけて Wi-Fi 環境を整備する必要性は小さいとの判断があり、導入を見送った経緯がある。
- ・AI オンデマンドバスについて関心はあるが、採算性を考えると現時点での導入は難しいと思われる。
- ・小松市の観光では、那谷寺から山代温泉、空港からであれば安宅関方面に行くことが多い。

iv 小松市への要望

- ・小松市内を運行するコミュニティバスにおいて、同一路線内における運賃を統一してもらいたい。

②近隣自治体の交通サービスの利用状況

a. 加賀市

i 乗り合いタクシーについて

- ・乗り合いタクシーの財政負担は年間 4,000 万円、予約システムのランニングコストは年間 500 万円がかかる。運賃収入は年間 500 万円程度。
- ・高齢者等予約・配車アプリを導入しているが、現状では 99%が電話予約。
- ・路線バスである加賀温泉バスが 5 路線運行しているが、路線バスの方が基本的に運賃は安いので、路線バスを利用できる人は路線バスを利用する。
- ・乗り合いタクシーは日常使い、タクシーは観光客や夜遅くまでお酒を飲んだ人、或いは予約なしにすぐに利用したい人が利用するものになっている。

ii キャンバスについて

○コミュニティバスとしての運行

- ・キャンバスは観光周遊バスとしての利用がメイン。ただし朝夕にコミュニティバスとして運行している路線もある。

iii MaaS の取り組み

- ・新幹線開業までに現状の公共交通を MaaS で便利にしたい。アプリを導入すると利用者のデータを取得できるので、そのデータを用いて都市を最適化したいと考えている。
- ・乗り合いタクシーのシステムは現状予約のみであり、決済は行えない。
- ・地元の商店を巻き込んだサービスについては、店側の協力が得られれば、可能である。

b. 能美市

i. のみバス

- ・4月の路線改編後、連携ルート、循環線共に利用者数は昨年より減少。

ii. JAIST バス

- ・JAIST バスは能美市民であれば無料で利用可能。利用できる JAIST バスは鶴来駅・JAIST 間の便のみで、小松行きの便は利用できない。
- ・利用希望者は能美市に申請し利用者証を発行してもらう。利用者証の有効期間は1年で、毎年4月1日に更新が必要。毎年約150人が更新。

iii. 路線バス

- ・明峰高校、大谷高校に通学する能美市在住の生徒に対して1月から2月の間、バス運賃の2分の1、最大2万円を補助している。補助金は能美市から高校に該当する生徒分を支払い、高校から生徒に渡すという流れになっている。ただし通学する生徒自体が少なく、この通学バスの補助を継続するか、要検討である。
- ・能美市から小松商業高校等への通学の利便性向上のため、運行経路の見直しを検討してもらいたい。現状、能美市・小松市間を運行する路線バスは全て小松駅が終点であり、小松駅での乗り換えが発生する点が不便である。

C. 白山市

i. 地域公共交通網形成計画

- ・JR 北陸本線加賀笠間駅と松任駅間に新駅設置の位置づけを行った。
- ・加賀笠間駅、美川駅、小舞子駅は路線バスの乗入れはないが、その代替手段としてめぐーの乗入れを行っている。

ii. めぐー

- ・尾口ルートや上野・阿手ルートでは、電話予約によるデマンド方式を一部導入しており、利用前日の午後5時までに予約が必要。
- ・運行の予約は尾口、鳥越のサービスセンター職員が行い、予約状況が市のホームページに現れ、それを見て事業者が運行を判断する。
- ・めぐーでは利用者の半数以上が75歳以上の高齢者であるため、キャッシュレスの導入は考えていない。

iii. 小松市の運行に関連して

- ・麦口線の白山市への乗入れを継続してもらいたい。別宮バス停は白山市の路線バスと接続していない。麦口線を釜清水バス停まで延伸して、白山市の路線バスと接続できるようにしたい。

iv. その他

- ・白山市の公共交通の運行委託費としては、めぐーの運行経費1.1億円とあわせて、年間約2億円弱を計上している。

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】

8. 地域交通プランの基本方針

(1) 地域交通プランの役割、理念、基本方針

①地域交通が果たすべき役割の認識

地域が目指すべき将来像を実現していく中で、地域交通の果たすべき役割は、地域住民の移動手段としてだけでなく、まちづくりと連携した地域交通網の構築や効率的かつ持続可能な交通手段の転換、地域とともに支える地域交通の推進など様々なテーマについて求められている。

【役割1】地域住民の移動手段の確保

- ・ 運転のできない学生・生徒や高齢者、障がい者、妊婦等の交通手段の確保
- ・ 市民の日常生活における移動手段の確保

【役割2】まちづくりと連携した地域交通網の構築

- ・ 新幹線小松駅や並行在来線駅、小松空港などの交通拠点と地域拠点（生活拠点、観光交流拠点等）を結ぶ地域交通網の構築

【役割3】効率的かつ持続可能な交通手段の転換

- ・ 限られた予算、資源の中での利用者ニーズへの対応
- ・ IoT やキャッシュレス、自動運転など新技術、新サービスの効果的な利用

【役割4】地域とともに支える地域交通の推進

- ・ 地域協議会制度を活用した、地域住民相互の支え合いによる問題解決
- ・ 自家用車に依存しない生活スタイルの推進

②地域交通プランの基本理念

**北陸新幹線小松駅開業を機に、
みんなで支え合う地域交通（もっと便利に）の実現**

少子高齢化や車社会の進展を背景に、特に郊外部では人口減少やバス利用の低迷が顕著となっており、地域交通のあり方の見直しが迫られている。

しかしながら、今後、高齢化の進展に伴う運転免許証の自主返納は増加し、中高生や大学生を含む交通弱者のための移動手段確保は重要性を増す。

そのため、北陸新幹線小松駅開業を機に、小松空港と小松駅を軸に路線バスやコミュニティバス、タクシー、施設送迎車両など地域のモビリティを最大限効率化、最適化し、地域協議会による地域住民相互の支え合いや交通事業者の総力を結集し、市内外で成長する新技術や新サービスなどの英知を総動員して、もっと便利な地域交通をみんなで支え築くことを目指す。

③地域交通プランの策定に向けた基本方針

【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

- ・新幹線小松駅と小松空港を自動運転化により直結
- ・小松空港周辺のまちづくりの活性化





【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

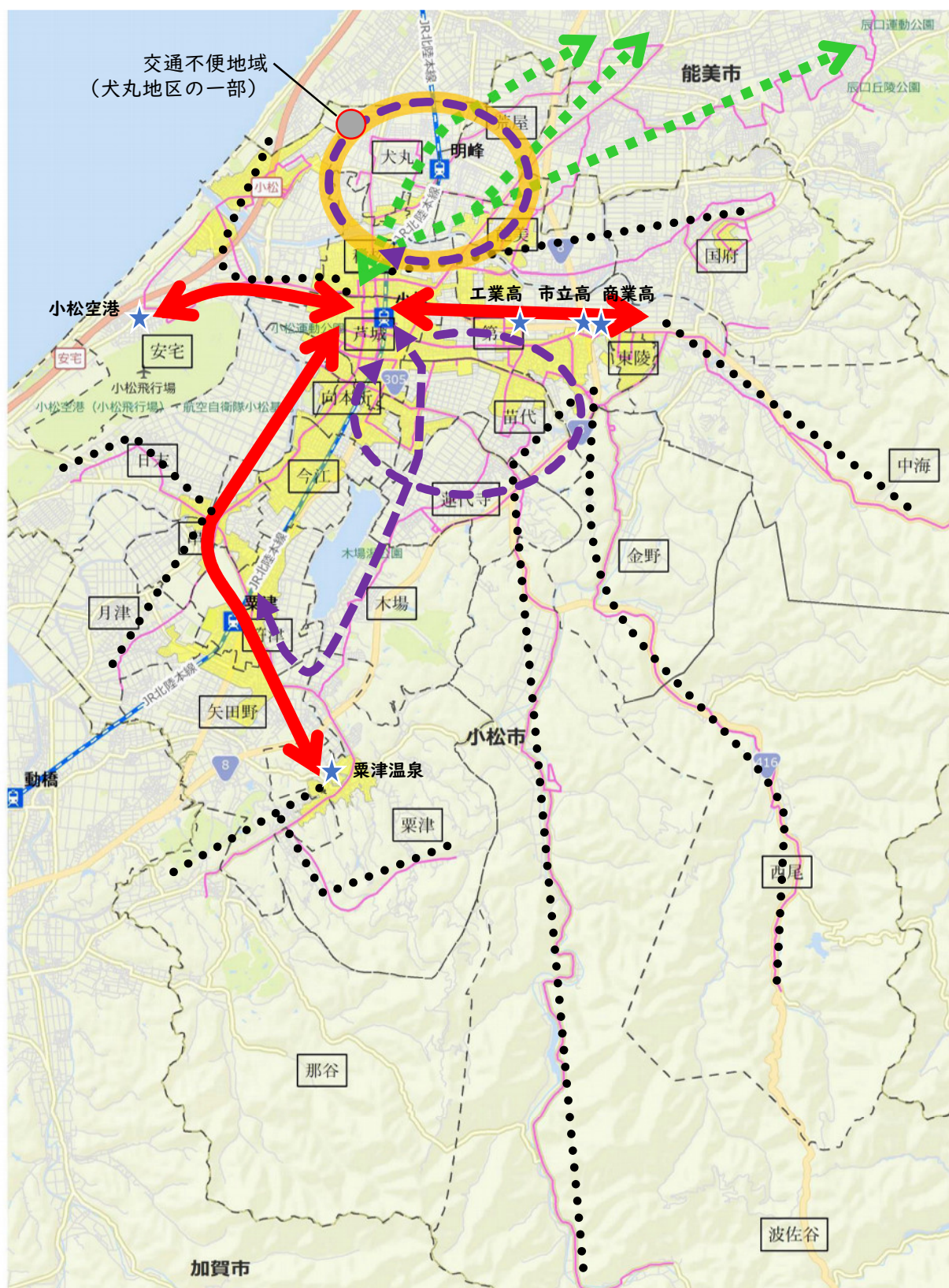
- ・居住誘導区域内外の路線バス見直し
- ・コミュニティバスの運行見直しによる利便性向上
- ・路線バスの運行サービス見直しによる運行効率化
- ・リソースの総動員
(路線バスやコミュニティバス、タクシー、スクールバス、福祉車両など)
- ・周辺自治体との連携強化

【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

- ・らく賃パスポートなどのキャッシュレス化
- ・MaaSの推進
- ・バス車内での三密対策
- ・移動販売車による買物難民の解消や、遠隔診療による移動削減

地域交通の再編・整備方針イメージ

- | | | | |
|---|------------|---|-------------|
|  | 鉄道ネットワーク |  | 広域バスネットワーク |
|  | 主要バスネットワーク |  | 地域交通ネットワーク |
|  | 循環バスネットワーク |  | 補助対象フィーダー系統 |



(2) 計画の目標

基本理念、基本方針に基づき、達成する定量的目標を以下の通り設定する。

目標 1 地域交通利用者数

- ・鉄道および路線バス、コミュニティバスの延べ利用者数

R1 年度 293 万人 (H30 年度実績値)

鉄道 2,329,803 人

バス 600,230 人

※鉄道は市内 3 駅の合計であり、在来線特急、新幹線特急を含む。

路線バスには北陸鉄道の空港バスを含まない。

R7 年度 400 万人

鉄道 330 万人

バス 70 万人

新幹線開業効果として 144 万人増を見込む一方、人口減少による利用者の自然減を踏まえ、400 万人を目標とする。

・JR 利用者の増加数 126 万人

・駅-空港間バス利用者の増加数 18 万人

※いずれも未来技術社会実装事業の目標値を基に算定

- ・らく賃バスポートの購入者数

R1 年度 1,365 人

R7 年度 1,400 人 【現状維持】

目標 2 バスの収支

- ・路線バス、コミュニティバスの収支

R1 年度 61%

収入 142,764 千円

支出 234,945 千円

※らく賃バスポート利用者分は通常運賃を仮定し計算

R7 年度 65%

目標 3 行政負担額

- ・路線バス、コミュニティバス等への運行負担額

R1 年度 1 億 4,900 万円 ※らく賃バスポート負担額含む

R7 年度 1 億 1,900 万円

新幹線開業効果に伴う収入増と路線の効率化による経費減を見込み、行政負担額の約 2 割削減を目標とする。

9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

目標を達成するために行う事業及び実施主体の一覧を以下に示す。

基本方針	施策	事業	計画期間		実施主体
			短期（R3～5年度）	中長期（R6～7年度）	
【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	北陸新幹線小松駅と小松空港との結節強化	空港連絡線や安宅線の路線の効率化	－	新幹線開業に合わせた本格運行	小松市、小松バス
		自動運転の導入	実証運行	新幹線開業に合わせた本格運行	小松市、日野自動車
		空港アクセスにおけるキャッシュレス化	対応策の検討	新幹線開業に合わせた本格導入	小松市、北陸鉄道
		小松駅やこまつの杜、小松空港駐車場内の短距離交通システムの導入（グリスロ）	実証運行	新幹線開業に合わせた本格導入	小松市
	小松空港周辺まちづくりの活性化	新産業団地へのバス交通延伸やパーク＆ライドの導入	新産業団地開発に合わせた導入	－	小松市、小松バス
		観光周遊コースの創出	実証運行	新幹線開業に合わせた本格導入	小松市、小松観光物産ネットワーク
【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	まちの拠点を結ぶ地域交通の充実	路線バスの郊外部低未利用区間の短縮	大杉線の縁辺部の廃止	尾小屋線、麦口線、ハニベ線、粟津A線、月津線、佐美線での検討	小松市、小松バス
		路線バスの都市部（居住誘導区域）での充実	大杉線の都市部の増便		小松市、小松バス
	コミュニティバスの利便性向上	循環線のルートや運行内容の見直し	見直し検討	本格運行	小松市、小松バス、日本海観光バス
	路線バスの運行効率化	都市部を中心に、路線バスの運行サービス（ダイヤ・間隔等）の見直し	路線バス見直しに連動して順次実施		小松市、小松バス
	リソースの総動員	タクシー事業者の活用（デマンドタクシー）	大杉線郊外部のデマンドタクシーや乗合ワゴン、地域有償運行の検討	他路線郊外部見直しに連動し検討	小松市、小松タクシー
		福祉施設事業者の車両や人員の活用（地域協議会による乗合ワゴン、地域有償運行事業）			小松市、地域活性化協議会
		大学などスクールバスの活用	－	開校5年目以降での検討	小松市、公立小松大学
		中山間地におけるグリーンスローモビリティ（自動運転）の導入	実証運行、本格運行		小松市
		レンタカー、カーシェアの活用	実証運行	新幹線開業に合わせた本格導入	小松市、石川県レンタカー協会
	周辺自治体との連携強化	JAIST Shuttle（大学－小松駅間）のバス停追加の協議	協議後、本格実施	－	小松市、JAIST
【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	キャッシュレスの推進	らく賃パスポートのモバイル化検討	早期実施	－	小松市
	MaaSの推進	ICOCA やらく賃パスポート、ICa など決済方法の集約	全国的な動向を見ながら検討、実施		JR西日本、小松バス、小松市
	バス車内での三密対策	車内混雑状況の見える化	混雑路線での実証運行	小松空港線や尾小屋線、麦口線、ハニベ線で順次実施	小松市
		通勤通学時や降雨降雪時、イベント時の増便検討	－	車内混雑状況の見える化の状況を見ながら順次実施	小松市、小松バス
	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	技術革新の動向を注視しながら検討		小松市

【方針Ⅰ】小松空港と鉄道を軸とした基幹的な地域交通網の形成

北陸新幹線小松駅開業を契機に、小松駅と小松空港間を基幹的な地域交通軸として結節を強化し、「南加賀のターミナル」として通勤・通学・観光・ビジネスの交通拠点としての機能向上を図る。

施策Ⅰ-Ⅰ 北陸新幹線小松駅と小松空港との結節強化

北陸新幹線小松駅は、空港と新幹線駅との距離が国内最短(約4.4km)の好位置にあり、現在、新幹線駅舎整備に合わせ、駅東西広場や高架下の整備など通勤・通学・観光・ビジネスなど各分野の「南加賀のターミナル」として結節機能の強化に努めている。他方、バス運転手の不足が課題となる中、近距離にある空港と新幹線の相乗効果を発揮すべく、自動運転など新技術導入により、運行の効率化や利便性の向上、ネットワークの強化を目指す。

■事業Ⅰ-Ⅰ(Ⅰ) 空港連絡線や安宅線の路線の効率化

事業概要				
北陸新幹線小松駅開業の効果を高めるため、空港連絡線の特急運行化し、並行運行する安宅線との役割分担を図る。				
実施主体		関連する目標※		
小松市、小松バス		Ⅰ 利用者数・Ⅱ 収支・Ⅲ 負担額		
スケジュール				
令和３年度 （2021）	令和４年度 （2022）	令和５年度 （2023）	令和６年度 （2024）	令和７年度 （2025）
検討	実施			

※目標Ⅰ 地域交通利用者数、目標Ⅱ コミュニティバスの収支、目標Ⅲ 行政負担額を示す。

■事業Ⅰ-Ⅰ(Ⅱ) 自動運転の導入

事業概要				
未来技術社会実装事業により、駅—空港間の自動運転の導入を目指す。				
実施主体			関連する目標	
小松市、日野自動車			Ⅰ 利用者数	
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
調査 (レベル 3)	実験 (レベル 3)	実施 (レベル 3)	実験 (レベル 4)	実施 (レベル 4)

■事業 1-1(3) 空港アクセスにおけるキャッシュレス化

事業概要				
首都圏からの小松空港—小松駅バス利用者の利便性向上を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市、北陸鉄道		I 利用者数		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
	検討	実験	実施	実施

■事業 1-1(4) 短距離交通システムの導入（グリスロ）

事業概要				
小松駅やこまつの杜、小松空港駐車場内などの回遊性を高める補助的な移動の装置として、グリーンスローモビリティの導入を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市		Ⅰ 利用者数		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
検討	検討	実験	実施	実施

施策 1-2 小松空港周辺まちづくりの活性化

小松空港に隣接する新産業団地が整備中であり、朝夕の通勤ラッシュによる渋滞に拍車がかかる懸念がある。道路の拡幅事業と合わせ、バス路線の延伸やパーク&ライドの導入による通行車両の削減などを図り、空港周辺を活性化し魅力を高める観光とまちづくりを進める。

■事業 1-2(1) 新産業団地へのバス交通延伸やパーク&ライドの導入

事業概要				
小松空港に隣接する新産業団地および既存の鉄工団地への通勤環境の向上を図るため、バス路線の延伸やパーク&ライドの導入を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス		Ⅰ 利用者数		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
	検討	検討	実験	実施

■事業 1-2(2) 観光周遊コースの創出

事業概要				
北陸新幹線小松駅開業の効果を市全域に広げるため、新たな観光周遊コースの創出や車内での観光音声案内の導入等により交流人口の拡大を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松観光物産ネットワーク		Ⅰ 利用者数		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
	検討	検討	実験	実施

【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

路線バスだけで市域をカバーする時代は終わり、今後は都市部（居住誘導区域）と郊外部でそれぞれ考え方やモード、制度等の異なる交通手段を工夫して、まちの拠点を有機的にネットワーク化した地域交通の実現を図る。

施策 2-1 まちの拠点を結ぶ地域交通の充実

長大路線等の縁辺部は、少子高齢化や過疎化の影響によりバス利用が減少し、収支率の悪化のみならず、運行の効率化の阻害要因ともなっている。一方都市部は、複数路線が重複しているが、路線間の運行間隔やダイヤは特に整合がとられておらず、非効率な面がある。そこで、都市部と縁辺部とを拠点で分離し、ハブ&スポーク型の路線へ再編し、地域交通の充実を図る。

■事業 2-1(1) 路線バスの郊外部低未利用区間の短縮

事業概要				
郊外の拠点まで路線を短縮し、拠点以遠はタクシーや地域協議会による乗合ワゴン、グリーンスローモビリティ等の新技術を結節させ、需要に応じたサービスの維持を図る。				
実施主体			関連する目標	
小松市、小松バス			2 収支・3 負担額	
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
検討	実験	実施	順次、拡大	順次、拡大

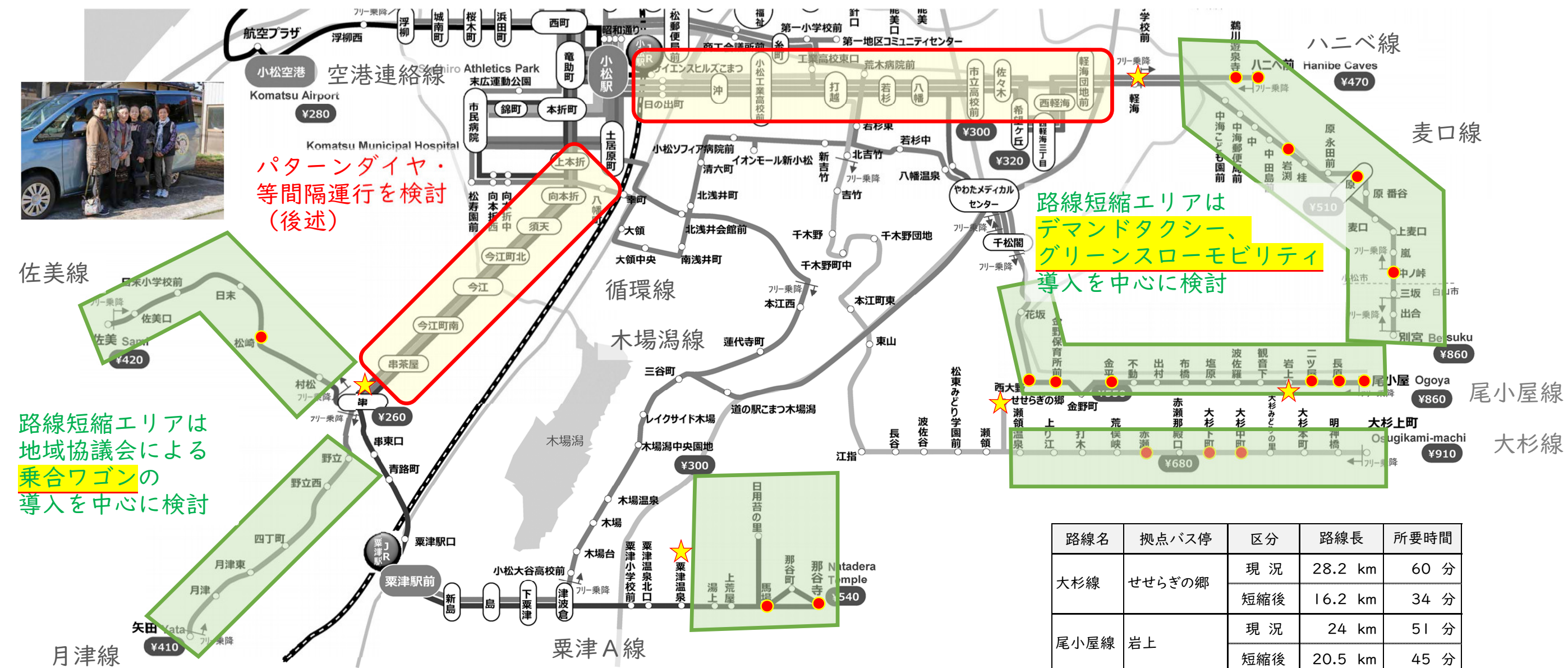
■事業 2-1(2) 路線バスの都市部（居住誘導区域）での充実

事業概要				
路線短縮を図る路線において、新たに生み出される運行余力の一部を都市部（居住誘導区域）の利便性の増進に振り向ける。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス		2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和３年度 （2021）	令和４年度 （2022）	令和５年度 （2023）	令和６年度 （2024）	令和７年度 （2025）
検討	検討	実施	実施	実施

路線バスの郊外部低未利用区間の短縮を行い、余力の一部を活用して利用増進を図る都市部（居住誘導区域）の区間イメージは以下のとおりである。

郊外部の短縮を行うには、結節拠点の確保や代替交通（車両、乗務員）の検討が必要であり、短縮区間や運行内容など段階的に進めていく必要がある。

パターンダイヤ・等間隔運行を検討（後述）



路線短縮エリアは地域協議会による乗合ワゴンの導入を中心に検討

路線短縮エリアは、グリーンスローモビリティ導入を中心に検討

路線名	拠点バス停	区分	路線長	所要時間
大杉線	せせらぎの郷	現 況	28.2 km	60 分
		短縮後	16.2 km	34 分
尾小屋線	岩上	現 況	24 km	51 分
		短縮後	20.5 km	45 分
麦口線	軽海	現 況	18.7 km	40 分
		短縮後	6.7 km	14 分

路線名	拠点バス停	区分	路線長	所要時間
粟津A線	粟津温泉	現 況	18.3 km	42 分
		短縮後	15.3 km	37 分
月津線	串	現 況	8.4 km	22 分
		短縮後	4.4 km	12 分
佐美線	串	現 況	8.1 km	20 分
		短縮後	4.1 km	10 分

※短縮後の所要時間は距離案分により算定

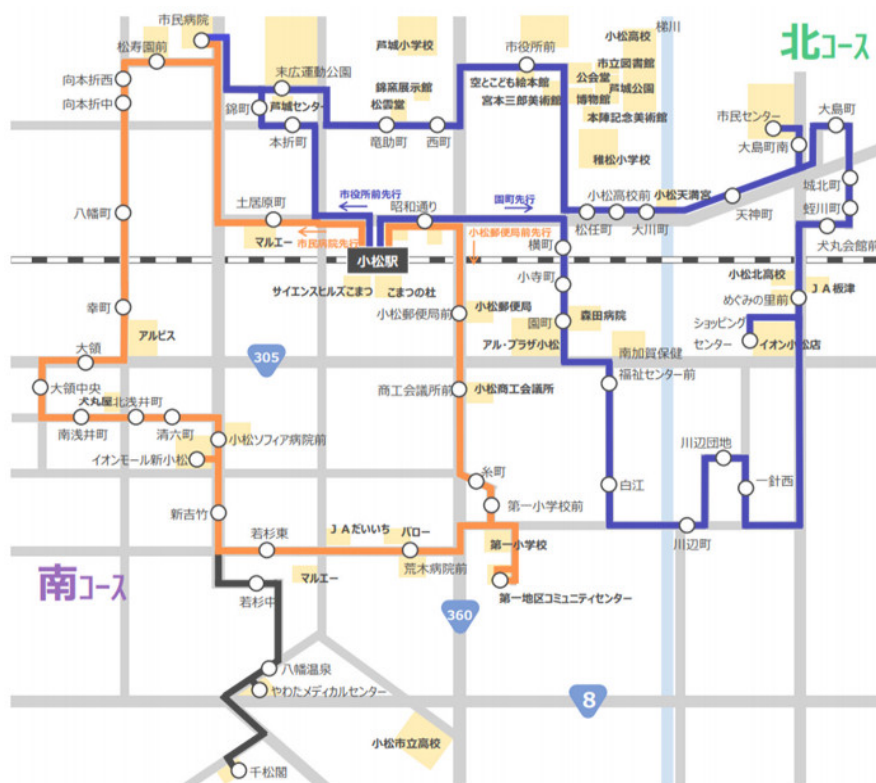


施策 2-2 コミュニティバスの利便性向上

コミュニティバスは、路線バスがカバーしきれない空白地を運行しており、市民生活に必要不可欠なものとなっているが、その性格上、ルート of 冗長性によって周回時間が 60 分を超えるなど効率性に課題があり、利便性の足かせにもなっている。現在、コミュニティバスの乗降調査を全便全バス停対象に 2 か月間（令和 2 年 12 月～令和 3 年 2 月末）実施し、その結果を令和 2 年度内にとりまとめた。その結果を令和 3 年度に検討し、ルートや運行内容の見直しに反映させていく。なお、市内循環線北コースの犬丸地区の一部（大島町、城北町）が交通不便地域と認定され、地域公共交通確保維持事業 による地域内フィーダー系統補助を受けている。

■事業 2-2(1) 循環線のルートや運行内容の見直し

事業概要				
循環線は利用の少ない区間や路線バスとの競合区間を短縮するなどして、 周回 1 時間以内のコンパクトなルートにすることで利便性を向上する。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス、日本海観光バス		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
検討	実施			



施策 2-3 路線バスの運行効率化

路線が重複する都市部（居住誘導区域）にあって、路線を短縮する区間で運行の効率化を図り、現有資源の効果の最大化を図る。

■事業 2-3(1) 路線バスの運行サービス（ダイヤ・間隔等）の見直し

事業概要				
路線の短縮を図った区間において利便性を増進するにあたり、パターンダイヤ化や等間隔運行等の再編により、より一層の利便性の向上を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
検討	実験	実施	順次、拡大	順次、拡大

都市部（居住誘導区域）で路線バスの利便増進を図る場合の運行本数・間隔の整備イメージを市立高校前バス停および串バス停で示す。

市立高校前バス停																	
小松駅方面行き 本数・運行間隔																	
	時間帯	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	計
現状	本数	1	2	1	2	1	0	1	0	2	1	3	2	2	1	0	19
	間隔分		28	28	30	81	-	68	-	81	59	20	30	60	47	-	
再編	本数	2	4	3	1	2	1	2	1	2	2	3	3	2	1	1	30
	間隔分	30	15	20	40		40		40		30	20	20	30	60	60	

郊外方面行き 本数・運行間隔																	
	時間帯	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	計
現状	本数	1	1	3	1	1	1	0	2	0	2	2	2	2	1	0	19
	間隔分		50	13	91	22	83	-	55	-	58	39	34	18	40	-	
再編	本数	2	4	3	1	2	1	2	1	2	2	3	3	2	1	1	30
	間隔分	30	15	20	40		40		40		30	20	20	30	60	60	

串バス停																	
小松駅方面行き 本数・運行間隔																	
	時間帯	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	計
現状	本数	0	5	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	20
	間隔分		14	35	30	39	62	55	75	60	60	48	24	60	50	55	
再編	本数	1	2	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	20
	間隔分	60	30	30	60	30	60	60	60	30	60	30	60	60	60	60	

郊外方面行き 本数・運行間隔																	
	時間帯	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	計
現状	本数	1	1	3	1	1	1	0	2	0	2	2	2	2	1	0	19
	間隔分		55	56	20	55	60	48	34	60	65	32	26	54	65	65	
再編	本数	1	2	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	20
	間隔分	60	30	30	60	30	60	60	60	30	60	30	60	60	60	60	

施策 2-4 リソースの総動員

現行の路線バスだけでは、多様化する移動ニーズに十分対応できないため、地域のあらゆる交通資源を総動員し、既存の交通事業者と相互補完を図る。

■事業 2-4(1) タクシー事業者の活用（デマンドタクシー等）

事業概要				
バス路線を短縮する郊外部において、生活の足を確保するため、タクシー事業者の協力により、デマンドタクシー等の運行などを行う。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松タクシー		3 負担額		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
検討	実験	実施	順次、拡大	順次、拡大

■事業 2-4(2) 福祉施設事業者の車両や人員の活用

事業概要				
福祉施設の車両や人員について、稼働していない時間の活用を行う。				
実施主体		関連する目標		
小松市、地域活性化協議会		2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
検討	実験	実施	順次、拡大	順次、拡大

■事業 2-4(3) 大学などスクールバスの活用

事業概要				
大学など学生や生徒を輸送している車両や人員について、稼働していない時間の活用を行う。				
実施主体		関連する目標		
小松市、公立小松大学		2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
	検討	実験	実施	実施

■事業 2-4(4) 中山間地におけるグリスロ（自動運転）の導入

事業概要				
バス路線短縮区間の移動の足を確保するため、グリーンスローモビリティの活用を図る。（粟津A線、尾小屋線）				
実施主体		関連する目標		
小松市		Ⅰ 利用者数		
スケジュール				
令和3年度 （2021）	令和4年度 （2022）	令和5年度 （2023）	令和6年度 （2024）	令和7年度 （2025）
検討	実験	実施	順次、拡大	順次、拡大

■事業 2-4(5) レンタカー、カーシェアの活用

事業概要				
北陸新幹線小松駅や小松空港などの利用者の移動の足として、バスを補完するレンタカーやカーシェアの活用を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市、石川県レンタカー協会		Ⅰ 利用者数		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
実施	実施	実施	実施	実施

施策 2-5 周辺自治体との連携強化

生活圏を共有する周辺自治体との地域交通確保に関する連携が必ずしも十分とは言えず、可能な限り相互協力の強化を図る。

■事業 2-5(1) JAIST Shuttle（大学－小松駅間）のバス停追加の協議

事業概要				
<p>JAIST（北陸先端科学技術大学院大学）が大学（能美市旭台）と小松駅間を結ぶシャトル運行を専用のバスにより行っているが、学校関係者のみ利用可能であり、途中下車は行われていない。</p> <p>小松市に通学する能美市の高校生から、特に小松駅手前の高校（小松商業、小松市立、小松工業）への交通アクセスが不便という声があり、ルートの変更（上八里町経由から軽海西経由へ）とバス停追加の協議を行う。</p> <p>これに伴い、小松市内から JAIST へのアクセス利便の向上も得られる。</p>				
実施主体		関連する目標		
小松市、JAIST		I 利用者数		
スケジュール				
令和 3 年度 （2021）	令和 4 年度 （2022）	令和 5 年度 （2023）	令和 6 年度 （2024）	令和 7 年度 （2025）
協議・実施				



※JAIST 公式ホームページより引用

【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

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させた Society5.0（ソサエティ 5.0）の取組は、現在の経済発展と社会的課題の解決に欠かせないものであり、小松市においてはキャッシュレス決済や MaaS、センサー技術などの IoT、自動運転などを包含する新たなモビリティの活用が地域交通の維持、発展には必要不可欠となっている。

施策 3-1 キャッシュレスの推進

らく賃パスポートは紙製定期券であり、購入は有人窓口のみとなっており、購入者だけでなく販売側の負担ともなっている。

■事業 3-1(1) らく賃パスポートのモバイル化検討

事業概要				
デジタル化することで、利便性の向上を図り、利用者の拡大を目指す。これにより、乗降データの取得や利用促進のための分析も可能となる。				
実施主体		関連する目標		
小松市		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
検討	実施			

施策 3-2 MaaS の推進

現在、管内では ICOCA やらく賃パスポート、ICa（金沢都市圏）など決済方法が一部デジタル化され便利になってはいるが、共通化までには至っていない。また、県外等からの来街者にとっては、決済のみならず情報発信など含め一元化されていないため、移動の制約ともなっている。

■事業 3-2(1) ICOCA やらく賃パスポート、ICa など決済方法の集約

事業概要				
JR 東日本の SUICA と地域交通 IC カードの 2in1「地域連携 IC カード」が 2021 年春の提供開始を目指して、実証・開発中となっている。ICOCA は JR 西日本の IC カードであり、SUICA と同様の連携カードの開発も期待される。また、北陸鉄道の ICa も同じ FeliCa 仕様であり、今後の開発・普及状況を見ながらデジタルによる決裁方法の集約化を目指す。				
実施主体		関連する目標		
JR 西日本、小松バス、小松市		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
検討	検討	検討	検討	検討

施策 3-3 バス車内での三密対策

通学時や降雨降雪時などバス需要が一時的に高まる状況ではバスの車内が混雑するが、新型コロナウイルス感染症の蔓延により車内の密集、密接に過敏な状況となっており、できる限りの緩和策を講じて、安心安全な乗車環境の提供を図る。

■事業 3-3(1) 車内混雑状況の見える化

事業概要				
乗降客をセンサーで感知し、乗車密度やバスの現在地をホームページ等で公開することで、車内混雑が見える化され、利用者の安全安心につながる。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス、日本海観光バス		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
実験	実施			

■事業 3-3(2) 通勤通学時や降雨降雪時、イベント時の増便検討

事業概要				
バス車内が混雑するような通勤通学時や降雨降雪時、イベント時の増便を検討する。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
実施				

施策 3-4 スティホーム対応

新型コロナウイルス感染症対策の一環として、スティホームを余儀なくされる中で、移動の考え方自体にも発想の転換が生まれ、新しい生活サービス様式が生まれてきており、地域交通にも柔軟に取り込んでいく。

■事業 3-4(1) 買い物代行や移動式車両店舗、オンライン診療等の検討

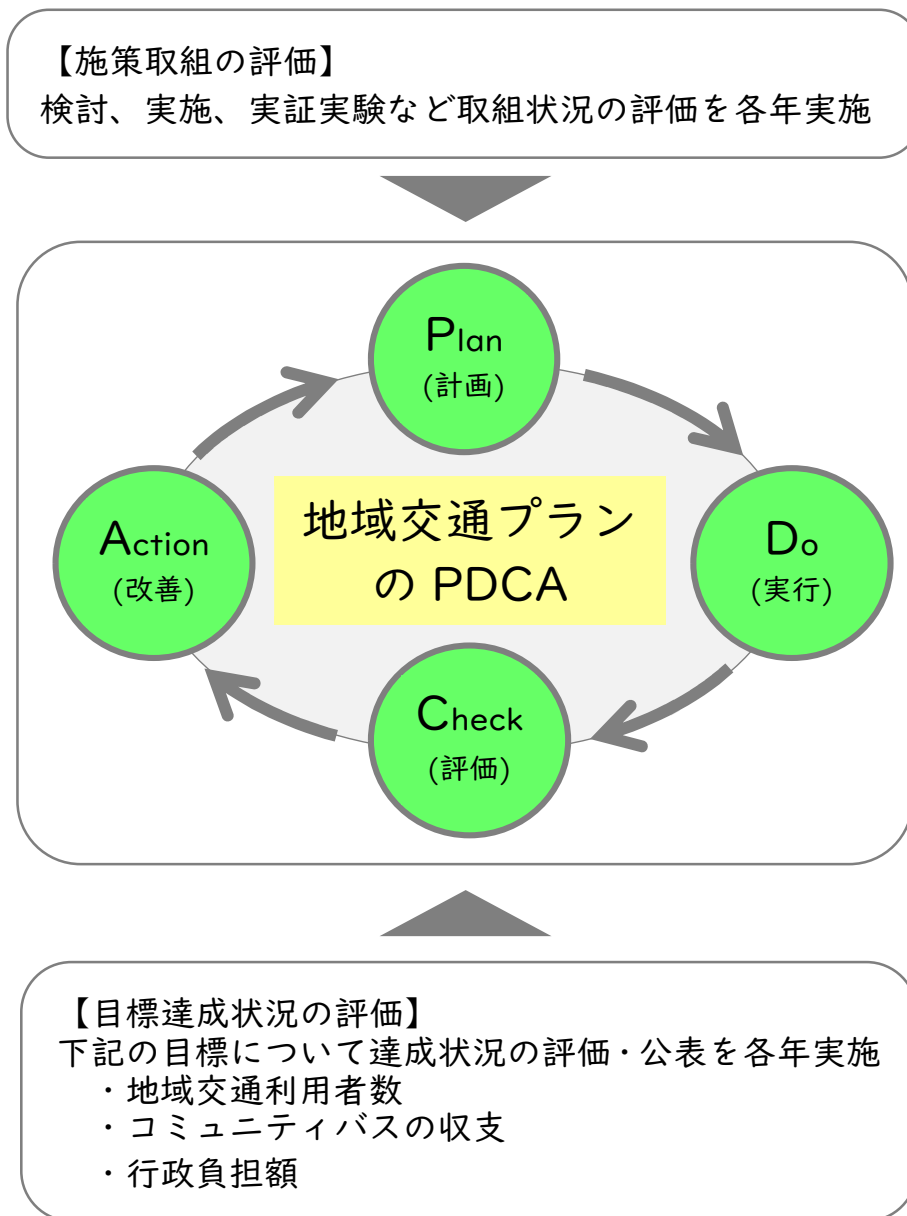
事業概要				
新型コロナウイルスに伴う巣ごもり消費や診療控え対応策を検討する。				
実施主体			関連する目標	
小松市			1 利用者数・2 収支・3 負担額	
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
検討・実施	検討・実施	検討・実施		

10. 計画の推進及び達成状況の評価

地域交通再編方針の実現に向け、目標達成のための具体的な施策・事業を推進するにあたり、地域交通の利用状況や目標の達成状況などを把握することで、PDCA サイクルを用いた取組の評価・検証を行い、本計画を着実に推進する。

各年、施策取組状況及び目標の達成状況の評価を行い、双方の視点から施策の見直しの必要性について検証を行う。また、市民に地域交通利用の関心を高めてもらうため、市ホームページ等で情報公開を行う。

なお、新型コロナウイルス感染症の蔓延や北陸新幹線の開業など時世の変化が起こる場合は、適宜、本計画を弾力的に見直し、目標の達成に向けて計画の推進を図るものとする。



こまつ地域交通プラン策定の経過

協議会の開催

事務局

【令和元年度】

令和2年3月

3月27日 令和元年度第2回協議会の開催

- 地域公共交通の現状の整理
- 地域交通プラン策定に向けての概要

【令和2年度】

7月

7月20日 令和2年度第1回協議会の開催

- 事業計画などに関する議論
- 地域特性と地域交通の現状に関する議論
- 各種調査に関する議論

7月1日

- コンサルタント業者選定・契約
- 地域特性と地域交通の現状整理
- 各種調査案作成
・市民アンケート、利用者ヒアリング

8月

8月初旬

- 各種調査の実施
・市民アンケート、利用者ヒアリング

9月

9月中旬

- 各種調査のとりまとめ

10月

10月22日 令和2年度第2回協議会の開催

- 各種調査結果の報告及び議論
- 地域特性と地域交通の課題に関する議論

11月

11月

- 関係機関ヒアリング調査
- 基本的な方針・目標案の作成

12月

12月24日 令和2年度第3回協議会の開催

- 基本的な方針・目標の議論

1月

- 地域交通プランの骨子案作成
- 推進施策・フォローアップ体制案作成

令和3年1月

2月

2月9日 令和2年度第4回協議会の開催

- 地域交通プランの基本方針
- 目標を達成するために行う事業及び実施主体について
- 計画の推進及び達成状況の評価について

3月29日～4月12日

- パブリックコメントの実施

3月

**3月24日 令和2年度第5回協議会の開催
(書面)**

- 地域交通プランに関する議論

4月12日

- 地域交通プランの決定
- 4月中旬**
○国への送付