

# 令和7年度第3回小松市地域公共交通活性化協議会議事録

- 日 時 : 令和7年10月23日（木）15時00分～17時00分
- 場 所 : サイエンスヒルズこまつわくわくホールA
- 出席者 : 別紙

## 内 容

### 1. 開会挨拶

（市長 宮橋会長）

- 小松駅前で建設が進められていた「ウレシャス小松」が竣工し、本日オープンした。小松市としても、4階、5階を借り上げ、4階には公立小松大学のキャンパス、5階にはサテライトオフィスの誘致フロアとして利用する。サテライトオフィスは10区間あり、5区画は既に成約しており、残り5区画の誘致に向けて取り組んでいる。北陸電力をはじめとする企業の「産」、そして公立小松大学の「学」、小松市の「官」として、「産・官・学」の連携した取組の象徴にしていきたいと思っている。是非、足を運んでいただき、ご利用いただきたい。
- 9月に開催された第2回の協議会では、南部乗合ライドシェアの実証実験について協議した。このライドシェアについて、11月4日からの運行開始にむけて現在、多くの方に利用していただけるよう対象となる各地域で、高齢者が集まっているサロンや、町内会への説明を行っていくところである。またドライバーについては、現時点で夜間ライドシェアのドライバーをしている方5名の他7名の新規の方の応募がある。対象地域を始め様々な方に利用していただき、利用される方、またドライバーの方、地域の方、様々な方から、お声をいただきながら、持続可能な公共交通となり得るかをしっかりと検証していきたい。
- 本日は、地域公共交通計画のアップデートの進捗の報告及び、地域公共交通計画の構成イメージや検討項目との関係、方向性等についての議事がある。
- 本市における地域公共交通の将来像や将来シーンのイメージから目標を明確にし、目標達成に向けて、地域の住民ワークショップや専門部会でいただいたご意見や市民・高校生等を対象としたアンケート、関係団体へのヒアリングの結

果等から本市における地域公共交通の現状診断を実施し、課題認識をしていきたいと考えている。

- また次回以降の協議会では、本日議論する将来像や目標・課題から、本市における公共交通の具体的な施策とKPIについて協議を行い、地域公共交通計画のアップデートを進めていく方針である。是非皆様からの積極的なご意見を賜りますようお願いをしたい。
- 本日公務の都合により、途中で退出するため、その後の進行は、高山副会長に交代する。

(事務局 本谷部長)

- 委員28名中23名が出席しており、本日の会議は成立する。
- 規約に基づき、会長が議長となり進行を行う。

## 2. 報告事項

### (1) 小松市地域公共交通計画の策定状況について

資料に基づき、事務局（津田室長）より説明

#### 【質疑応答】

(公立小松大学サステナブルシステム科学研究所 教授 高山副会長)

- 住民ワークショップや専門部会では、公共交通が抱える現状の問題や課題が浮き彫りになっており、非常に的確な意見と捉えた。ただし、それらの全てを満足するように公共交通のサービスを作るというのは、莫大な予算を投じない限り、非常に難しい。経済的観点から、必要性と効果分析のバランスを考慮して優先順位を付けていくことが必要である。計画策定にあたり、どのように優先順位を決めたのか、どのように計画に反映したのかを今後の協議会で示していただきたい。

→ (市長 宮橋会長)

- 優先度を高く設定する項目を今後選択し、協議会で議論を行った上で計画策定を進めていく。

### 3. 議事

- (1) 小松市地域公共交通計画の構成（案）と調査項目について  
資料に基づき、事務局（津田室長）より説明

#### 【質疑応答】

(公立小松大学サステイナブルシステム科学研究所 教授 高山副会長)

- 小松市地域公共交通計画の構成（案）には、小松市が目指す地域公共交通の姿の概ね15年後と、計画期間の5年後の2つの目標時期が設定されている。目指す姿を示すことはよいことであるが、地域公共交通計画では5年先に向けた具体的な施策を示し実施していくこととなるため、それぞれの結び付けが必要である。目指す姿（概ね15年後）と、計画における目標（5年後）の関係性は、計画において、どのように表記する想定か。

→（事務局 津田室長）

- 計画においては、まず、長期目標として概ね15年後の目指す姿を示した上で、その姿を実現するために必要な5年間での取組内容であることを述べたい。目指す姿を実現するため、5年ごとに計画をアップデートしていくことを考えており、その際には、状況や制度の変化に合わせた変更があると想定している。小松市が目指す地域公共交通の姿のうち、目指す将来像は第1回協議会の議事で協議の上、承認を受けており、本日は将来シーン（目指す将来像を実現した場合の暮らし等のイメージ）について、資料により説明する。

→（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 15年後には人口減少などの変化が予測され、公共交通はさらに維持が厳しい状況となるだろう。将来における課題や状況と、実現したいイメージを想像した上で、解決のために必要なことを検討し、今から着実に取組を進めなければ15年後に目指す姿は達成できない。
- しかし、現在から15年後の様々な変化について、すべてを具体的に想像することは難しい。例えば技術面では、自動運転車両が一定程度普及して移動方法が大きく変化している可能性もある。5年先であれば、ある程度の想像ができるところから、計画における目標時期は5年先がよいと

考える。

- 計画に記載する取組は、現状診断による課題解決や目指す姿のために必要な事項のうち、今後5年間における必要性や実現性を考慮し取捨選択を行い、5年後までに実施することを記載するとよいのではないか。

#### 【承認】

他に意見質問はなく、承認された。

#### (2) 小松市地域公共交通計画の方向性（将来像、現状診断等）について

資料に基づき、事務局（津田室長）より説明

宮橋会長が退出のため、以降、高山副会長が進行

#### 【質疑応答】

（小松市町内会連合会副会長 北川委員）

- 現状の公共交通の利用状況だけでなく、市民の一般的な行動パターンから需要を見立てるという考え方も持っていてほしい。例えば買い物は一日中行くわけではなく、高校生も一日中通学移動をしているわけではない。通院は午前中に移動していることが多い。移動したい時と運行時刻が合えば乗りたい人は多いのではないか。
- 現在資料に示されている問題点が非常に多いため、すべて可能にすることは難しいと思うが、住みよいまちと感じてもらうために、将来の人たちが住めるようにするために、的を絞って実施していく必要がある。

→（事務局 津田室長）

- 限られた資源の中で選択と集中ということを考える必要がある。北川委員の意見も参考に、今後の課題の整理、施策やKPIの設定を進めていく。

（小松市町内会連合会副会長 北川委員）

- 本日は北陸道で事故があり、金沢市から小松空港へのバスは下道に迂回し、渋滞に巻き込まれていた。この場合は金沢駅から小松駅まで鉄道で移動し、小松駅からバスに乗り換えたほうがよかつただろう。本日の例のように、鉄道とバ

スの連携が必要な場合は多いのではないか。また、連携に関する検討には行政も参加するとよいのではないか。

(北鉄加賀バス株式会社 取締役社長 新谷委員)

- 資料では様々な観点から問題点の指摘があったが、小松エリアの路線バスの運行会社として、現状をお伝えする。小松市の路線バスについては、ごく一部の路線を除いて、行政からの補助金を受けて運営しており、補助金による補填があってもまだ大幅な赤字が出ているという状況である。従って、資料で指摘された問題点を解決する場合、事業が成り立つか疑問に感じる。また、今よりも更にサービスレベルを上げるには当然であるが経費がかかり、将来的にはドライバー不足等も予測される。費用や資源に対する認識はどのようにあるか。指摘された問題点に対する解決を本計画で実施しようすれば、到底当社の事業は成り立たないと感じたため、報告させていただく。

→ (事務局 津田室長)

- 本日説明した内容は、市民からの意見やデータ等によって示された現状を報告した段階であり、すべてを完全に解決するという方針を示しているわけではない。持続可能性を念頭に置きながら、今後、課題に対する施策やKPIを設定していく。運行事業者との協議も行った上で進めたい。

→ (名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 新谷委員の発言に対し、確認させていただきたい。本資料は、現状診断として、市民が問題と感じていることや数値データ、現場における実例などを整理して示したものであり、この場で具体的な取組内容を決定するものではない。その上で、先ほどの発言は「実現が難しいことを議論すべきでない」という趣旨であるか、それとも、「運行事業者における現状の共有」という趣旨であるか。
- 地方のバス路線が黒字経営となることは、全国的にも難しい状況にある。経営が難しい現実を踏まえつつも、協議会においては、課題の整理や今後の方向性について建設的に議論していくことが重要であると私は考えている。

→ (北鉄加賀バス株式会社 取締役社長 新谷委員)

- 「運行事業者における現状の共有」として、報告した。

(北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス 小松職場委員 植村委員)

- 通勤通学、特に通学時間の路線バスのダイヤが足りていないという点について日々の実感から述べる。朝は小松駅を7時20分、7時40分、7時50分、7時55分、8時、8時10分発という6本体制で、小松駅から東側の小松工業高校、小松市立高校、小松商業高校に通う高校生を送っている。7時20分発には朝鍛習に行くような高校生が主に乗車する。1日大体20人から30人ぐらいが乗車している。それ以降の7時40分から8時10分までが主な通学路線となるが、7時40分、7時50分、7時55分の路線はまだ乗車できる状態で発車しているのが現状である。8時、8時10分は満席状態で運行している。早い時間帯のバスは座れないことを理由に乗車を促しても乗らない現状がある。今日の7時50分の小松駅での乗車実績は50人だったが、発車時に外で次のバス停を待っている人は27名いた。定員78名の8割程度は乗ってほしい。混雑緩和のためにも、利用者側の協力や工夫も必要である。現状を知っていただき、解消に向けて共に考えていきたい。

→ (名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 若年層が混雑したバスに詰めて乗らない傾向は全国的に見られる。どうやって乗ってもらうかは難しい課題であり、高校生と話し合う必要がある。
- IRいしかわ鉄道の時刻との関係で集中している可能性はないか。

→ (北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス 小松職場委員 植村委員)

- IRいしかわ鉄道から、乗り継ぎにも配慮したダイヤを組んでいるが、8時1分に快速が着き、小松駅行きの路線バスも7時50分以降到着の路線があるため、8時、8時10分に乗車が集中する。天候によっては乗りこぼしも発生する。ただし、それ以前の電車やバスを利用する高校生もいるため、早い時間に乗っていただければ、8時台の2本で十分足りると考えている。

→ (名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 7時から8時半まで観察したことがあるが、やはり7時50分以降の時間帯に高校生が集中していた。もう少し早い便を利用すれば、望み通り空いているものに乗れるという案内が必要だと感じた。
- 学校ごとに分かれて乗る傾向はないか。

→ (北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス 小松職場委員 植村委員)

- 混ざって乗っている。市立高校は8時20分には着席する必要があり、8時10分のバスではギリギリになるため、8時10分のバスについては商業高校の方が多い。

→ (名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 分散のための調整が必要であり、今後も調査を進めていただきたい。

(公立小松大学サステナブルシステム科学研究所 教授 高山副会長)

- 障がいのある方や介助の必要な方の輸送について、特にバリアフリー対応車両がほとんど運行されてないという指摘がある。福祉有償運送の仕組みはあるが、ニーズに対応出来ているかは調査が不十分なのではないか。福祉有償運送の需要や対象者数のデータはあるか。また、福祉有償運送の会員数等は把握しているか。

→ (事務局 津田室長)

- 担当課では把握している項目もあると思われる。担当課と連携し、今後の施策に反映したい。

→ (公立小松大学サステナブルシステム科学研究所 教授 高山副会長)

- バリアフリーやユニバーサルデザインの交通を利用しやすい仕組み作りはこれから重要な課題であるが、大きすぎる資源を割り当ててしまうことは望ましくない。市内の利用者数や福祉有償運送の実態調査を進め、一般の路線バスやタクシーでの対応範囲も含め検討してほしい。現状では福祉有償運送の事業者に対して市からの補助はなく、利用料金の収入だけであるが、事業の継続は難しい。必要に応じて市からの補助も検討してほしい。

(公立小松大学サステナブルシステム科学研究所 教授 高山副会長)

- 市町村合併が進められた時期に合併自治体を中心に公共交通への予算調査を行った経験がある。人口規模によって予算額は異なるが、小松市のような10万人規模では2億円前後、1人当たり2,000円前後であった。目安金額にサービスレベルの考え方を追加すれば金額規模が算出できるため、今後の施策判断材料としてほしい。全国の同規模自治体の状況も調査を行い、適切な予算確保を行ってほしい。

(石川県企画振興部新幹線・交通対策監室 交通政策課課長補佐 幸正委員)

- 例えば6時台、19時台の運行がほぼないという現状について、朝や夜間の運行を行わないと判断された経緯がある。今後、現状に至るまでの経緯や、当時の判断状況が現在はどうなっているのか示してほしい。

→ (北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス 小松職場委員 植村委員)

- 朝6時台のバスがないことの経緯は、JRからIRいしかわ鉄道へ移行した際のダイヤ変更による、乗車数の減少によるものである。以前は6時40分に小松駅発、ハニベ行きの運行があったが、当時は一定の乗車があり、その後の7時20分発の方が少なかった。現在は、福井方面からの始発は6時10分に小松駅着であるが、津幡方面から始発列車に乗って小松駅に来る電車が6時44分着となっており、6時40分発のバスに乗ることができない。また、勤務間インターバルの制約もあり、早朝便、夜間便のダイヤを減らしてきた経緯もある。残念ながらこれだけ乗客が減ったのであれば、朝は7時20分発を最初にし、6時40分はカットしようという判断となった。

(名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 小松市の場合は、もっと予算を投じるべきだと考えている。予算を獲得できる魅力ある案を作ることが重要である。
- 人手不足は致命的な課題となる。しかし、全国の中には人員が足りている地域もあり、そうした地域では、その地域に住み、ドライバーとして働くことにや

りがいや価値を見出せている。小松で交通の仕事をする意義を、計画に表現されるべきだと考えている。もし、赤字を補助金で補填して経済的に維持したとしても、公共交通サービスに魅力がなければ、ドライバーはやめていくだろう。

- 路線は10路線以上あるが、途中までは同じルートを通り、分岐して多方面に向かっている。本当に大型バスで運行すべき区間はどこであるか、検証する必要がある。夜間は各行き先に少数のニーズとなり大型バスでは非効率になる場合は小型車両を使う。ただし運賃は高くなる可能性がある。その一つの手段が公共ライドシェアである。このように、時間帯や区間ごとに適した手段を選び、どの程度運行すべきかを検討し、再配置を進めなければならない。
- そのためには多様なデータやニーズの把握が必要である。まだ完全には整理されていないが、これまでの調査で明らかになりつつある。典型的な例が、7時から8時半ごろのハニベ・軽海方面の区間で、最も需要が多い時間帯をどう捌くかという課題である。雨や雪の日の運行も考慮し、丁寧に検討する必要がある。
- 重要なのは役割分担を明確にすることだ。減便があった地域にツギハギ的に公共ライドシェアを導入するなどの対症療法的な対応では不安が残る。交通モードや交通事業者ごとに、それぞれのキャパシティを確認しながら、必要なドライバー数の確保や運行時間の確保を進めることが最低限の条件となる。ドライバーの仕事を魅力的にするために、待遇改善のために運賃や補助金を上げる必要があるかもしれない。利用人口の減少や担い手不足の中、課題の解決をどう実現するのかを考えることが、この計画策定の核になる。
- もう一点、今後、運行本数が少なくなるのであれば、IRいしかわ鉄道の時刻表と合わせて「タクトダイヤ」を導入すべきだと考える。電車もバスも同じ時間に到着・出発できれば、乗り換えも自由自在になる。しかし現状は、駅前のバスターミナルのスペースが不足している。バス乗り場が少ないため、一緒に着いたり出たりすることが難しい。駅南側の貸切バス乗り場等も活用し、同時着・同時発の実現を目指す必要がある。
- ワークショップでも、小松駅へ行くのは便利だが、他の目的地へ行くのが不便だという声があった。住民も自宅や近くから目的地へ行くのに何度も乗り換え、長時間も待たなければならない現状を問題視している。小松駅でスムーズに乗

り換えて多方面へ行ける仕組みがあれば、現在のバス路線よりも遠回りでも乗換時間が短縮できる。もし乗換時間があったとしても、小松駅で快適に待つことができる。

- タクトダイヤや役割分担の徹底が不可欠であり、事業者と深く議論し、実現できるようにすることが重要である。その方がバスをはじめ公共交通の収益も上がり、ドライバーの給料も上げられる。概ね15年後に向けた長期的な目標だが、どう実現するか整理していきたい。いかがだろうか。
- 福祉については、移動手段を並べて議論されていない。多くの場合、整理すると対象者の制限によって利用できない場合や、年齢を重ねてそれまでの交通手段が使えなくなる場合など、公共交通・福祉交通を含め移動手段に困っている人が見えてくる。これも役割分担の一部であり、抜けている部分をどこが担うかを検討する必要がある。

→（事務局 本谷部長）

- 現状、課題を踏まえ、優先順位をつけながら、5年、10年、15年の期間の中で、取り組んでいく必要がある。また、色々な交通モードを試行錯誤しながらやってみることも大事だと思う。今後、いただいた意見を計画に反映し、議論を進めていきたい。次回以降の協議会においても計画の検討状況を提示し、議論いただきたい。福祉交通に関しては、今後専門部会を立ち上げて取り組む予定である。

(北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス 小松職場委員 植村委員)

- ユニバーサルデザイン車両について、バスはノンステップやワンステップ化が進んでおり、スロープにより車椅子利用も可能である。どのような例によって「乗降が難しい」という記載になったのか。
- 車両の小型化が進まない理由は、運行ダイヤや勤務体系により一日の中でも色々な方面を走っており、最も乗車の多い時間帯に対応する必要があることや、北鉄バスでも金沢地域で利用していた大型バスが小松地域に移されて利用されていることなどが影響している。また、市場では中古の中型車両が少なく、大型車両での代替が多い現状である。ご意見があれば伺いたい。

### 【承認】

他に意見質問はなく、承認された。

## 4. その他

(北鉄加賀バス株式会社 取締役社長 新谷委員)

- 路線バスの運賃改定を実施予定である。実施の運賃改定の内容は、小松地区では、初乗り運賃が現行160円のところ、30円値上げし、190円となる。基本的に1乗車、30円値上げする計画である。

## 5. 閉会

(事務局 本谷部長)

- 以上をもって、令和7年度第3回小松市地域公共交通活性化協議会を閉会する。