

令和7年度第3回 小松市地域公共交通活性化協議会

日 時 令和7年10月23日（木）
15:00～

場 所 サイエンスヒルズこまつわくわくホールA

会 議 次 第

1. 開会挨拶

会長 宮橋 勝栄

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

- ① 小松市地域公共交通計画策定に向けたステップについて
- ② ワークショップ及び専門部会の開催状況について
- ③ ワークショップ及び専門部会の計画等への反映について
- ④ 公共交通アンケート調査について
- ⑤ 公共交通に係る関係団体ヒアリングの結果について

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

（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

（報告事項）

【資料1】小松市地域公共交通計画策定に向けたステップについて

【資料2】ワークショップ及び専門部会の開催状況について

【資料3】ワークショップ及び専門部会の計画等への反映について

【資料4】公共交通アンケート調査について

【資料5】公共交通に係る関係団体ヒアリングの結果について

（議事）

【資料6】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7】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

（参考資料）

【参考資料1】市民アンケートの単純集計報告書（速報値）

【参考資料2】高校生アンケートの単純集計報告書（速報値）

【参考資料3】路線ごとの停留所別利用者数

小松市地域公共交通計画策定に向けたステップについて

会議	開催時期	内容
ワークショップ・専門部会①	令和７年６月２１日 実施済	・ 現状課題の認識共有 ・ 計画の目指す姿の確認
活性化協議会①	令和７年７月１７日 実施済	・ 事業報告、決算（令和６年度） ・ 公共交通の現状報告 ・ 自動運転バス、小松市ライドシェアの取組状況報告 ・ 路線バス乗降データの取得 ・ 事業計画、収支予算（令和７年度） ・ 地域公共交通計画のアップデート ・ 乗合型公共ライドシェアの実証実験 など



活性化協議会②	令和７年９月２日 実施済	・ 乗合型公共ライドシェアの実証実験
---------	------------------------	--------------------



ワークショップ②	令和７年９月２８日	・ 課題説明、合意と解決に向けたアイデア出し
専門部会②	実施済	・ 現状分析、施策案の確認
活性化協議会③	令和７年１０月２３日 【本日】	・ 小松市地域公共交通計画のアップデートについて協議（公共交通アンケート調査速報版や関係団体ヒアリングの結果共有、現状診断及び課題認識の協議）



ワークショップ③	令和７年１１月３０日	・ 施策・KPI の合意と KPI 達成のための事業アイデア出し（新計画で未来の交通の姿を現実させていくために）
専門部会③	令和７年１２月２１日	・ 小松市地域公共交通計画（原案）の確認
活性化協議会④	令和８年１月予定	・ 小松市地域公共交通計画（原案）の承認 ・ フィーダー補助の事業評価 など



専門部会④	令和８年２月予定	・ 小松市地域公共交通計画（素案）の確認
活性化協議会⑤	令和８年３月予定	・ 小松市地域公共交通計画（素案）の承認 ・ 事業予定、収支予算（令和８年度） など



令和７年度３月末	小松市地域公共交通計画（案）の完成
----------	-------------------

ワークショップ及び専門部会の開催状況について

１．ワークショップ概要

目的	公共交通当事者である地域住民が地域の公共交通の課題や対策のアイデア等をざっくばらんに出し合いながら、地域公共交通への理解・関心を深めるとともに、策定部会での検討の材料とする。
日程	６月 21 日（土）、９月 28 日（日）、11 月 30 日（日）予定（全 3 回）
各回目的	第 1 回：現行計画の評価と次期計画の目指す姿の共通認識 テーマ：小松市の地域公共交通の今を知る・考える 第 2 回：課題の説明・合意と、解決に向けたアイデア出し テーマ：公共交通の未来の姿を考える 第 3 回：施策・KPI の合意と、KPI 達成のための事業アイデア出し

２．小松市地域公共交通計画専門部会概要

目的	行政・有識者・事業者・地域住民が、地域公共交通の目指すべき姿に対する共通認識を高めつつ、適材適所かつ持続可能な公共交通を実現するため、小松市地域公共交通活性化協議会規則第 3 条第 1 号に規定する「地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関する事項」について協議するもの。
日程	６月 21 日（土）（ワークショップ同時開催）、 ９月 28 日（日）、12 月 21 日（日）、２月（全 4 回）
各回目的	第 1 回：現行計画の評価と次期計画の目指す姿の共通認識 テーマ：小松市の地域公共交通の今を知る・考える 第 2 回：現状分析、施策案の確認 第 3 回：計画の確認 第 4 回：計画の最終確認

3. 第1回ワークショップ

3-1. 実施概要

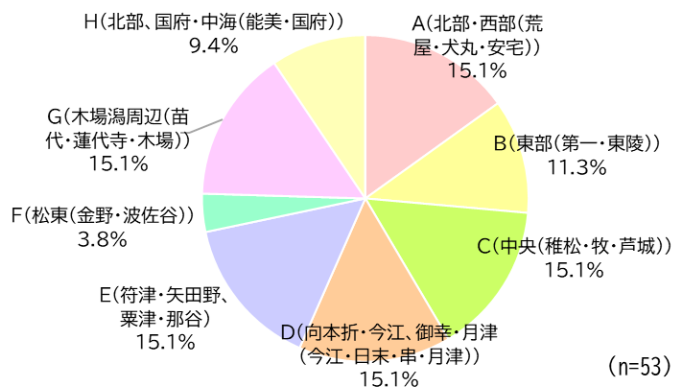
目的	<p>現行計画の評価と次期計画の目指す姿の共通認識</p> <p>テーマ：小松市の地域公共交通の今を知る・考える</p>
日程	6月21日（土） 14:00～16:00
参加者	<p>・地域住民（各小学校区より2名程度参加を要請）</p> <p>・地域公共交通計画専門部会部会員</p> <p>計55名</p> <p>事務局：行政管理部地域交通政策室</p> <p>※地域ごとグループ分けし、地域別の特徴が把握できるよう配慮</p>
内容	<p>・参加者のとっておきの場所（アイスブレイク）</p> <p>・小松市の取組などの紹介</p> <p>・加藤教授レクチャー「公共交通の大切さと、地域自ら創り守り育て生かす必要性」</p> <p>・ワークショップ（各グループでの議論・意見交換）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 加藤教授レクチャーからの気づき ➤ 小松市の公共交通の問題点 ➤ 小松市の公共交通の望ましい姿

3-2. 当日写真

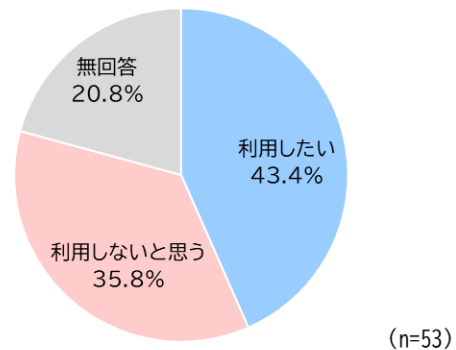


3-3. 第1回ワークショップ参加者アンケート結果概要

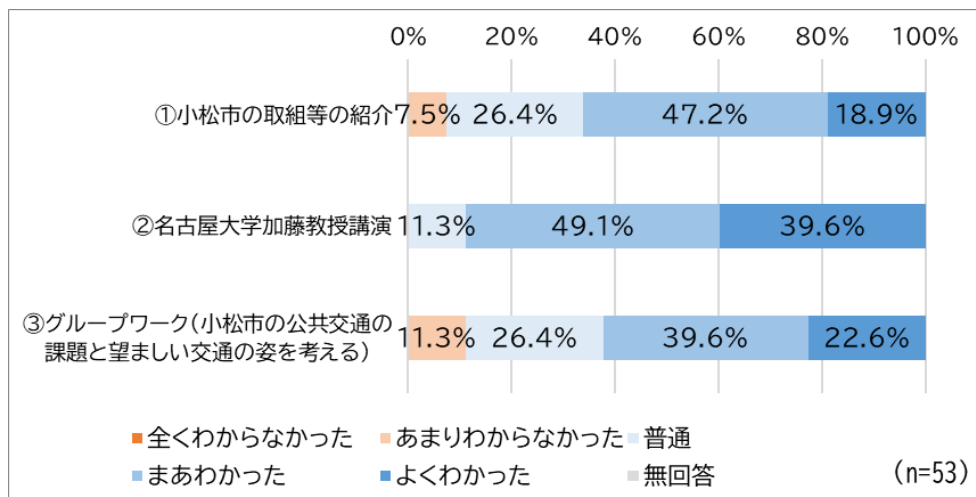
● アンケート回答者



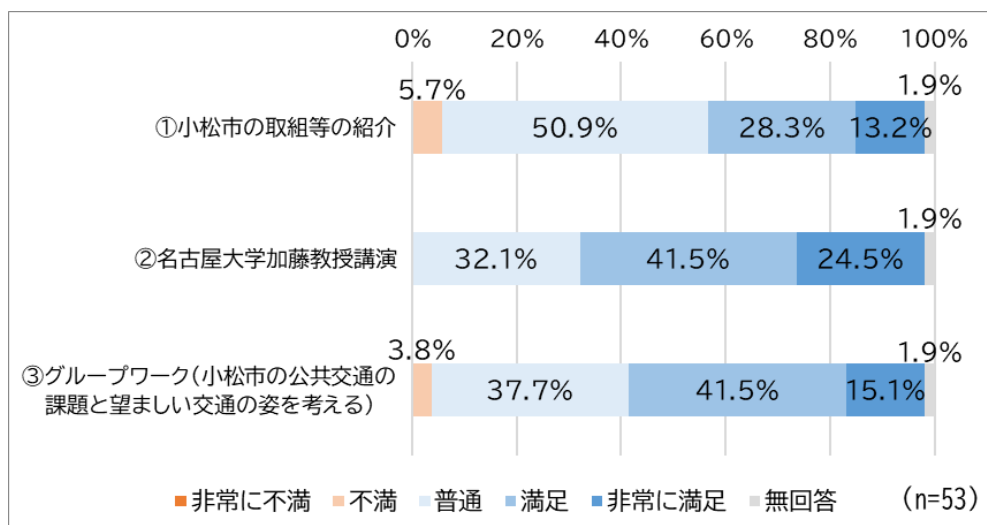
● 今後、公共交通を利用したいと思いましたが？



● 本日のワークショップの内容について理解度をお答えください。



● 本日のワークショップの内容について満足度をお答えください。



4. 第2回ワークショップ

4-1. 実施概要

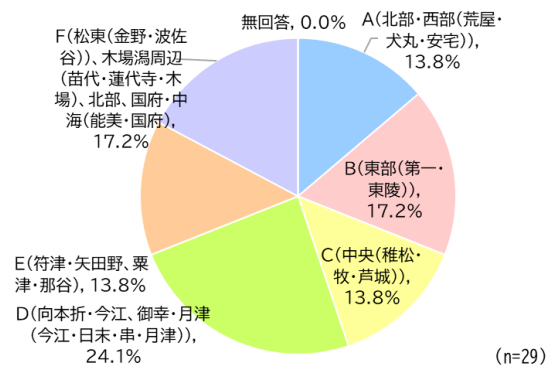
目的	課題の説明・合意と、解決に向けたアイデア出し テーマ：公共交通の未来の姿を考える
日程	9月28日（日） 10:00～12:00
参加者	・ 地域住民（各小学校区より2名程度参加を要請） ・ 地域公共交通計画専門部会部会員（任意参加） 計31名 事務局：行政管理部地域交通政策室 ※地域ごとグループ分けし、地域別の特徴が把握できるよう配慮
内容	・ アイスブレイク ・ 小松市の取組などの紹介 ・ ワークショップ（各グループでの議論・意見交換） ➤ 15年後の未来の姿を考える ➤ 小松市の公共交通の課題と解決策

4-2. 当日写真

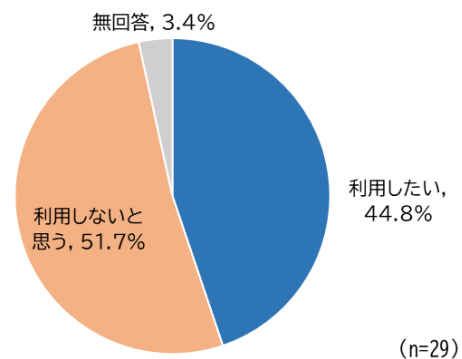


4-3. 第2回ワークショップ参加者アンケート結果概要

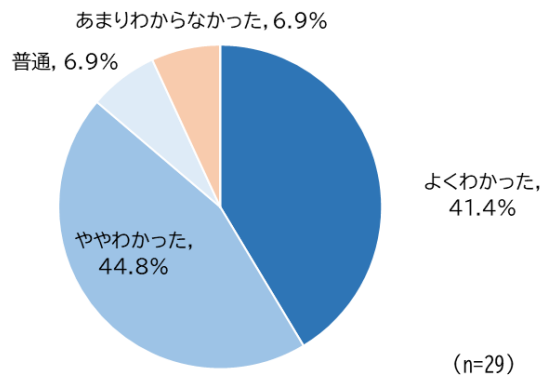
- アンケート回答者



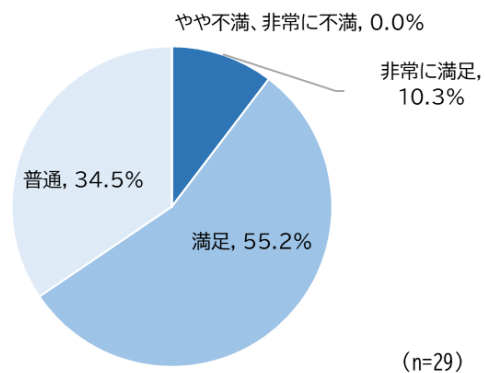
- 今後、公共交通を利用したいと思いましたが？



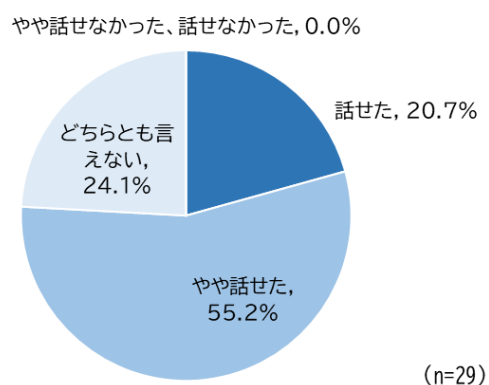
- 本日のワークショップの内容について理解度をお答えください。



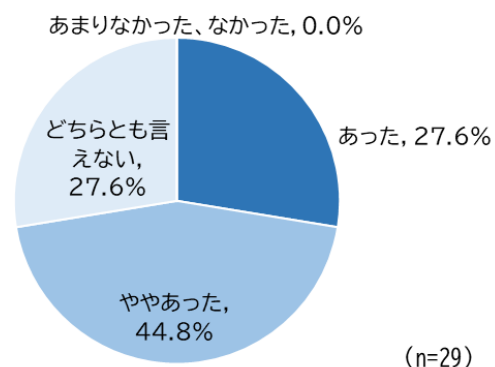
- 本日のワークショップの内容について満足度をお答えください。



- 自分のアイデアや意見を話すことができましたか？



- 新しい気づきや発見はありましたか？



5. 第2回地域公共交通計画専門部会

5-1. 実施概要

目的	現状分析、施策案の確認
日程	9月28日（土） 14:00～16:00
参加者	・ 地域公共交通計画専門部会部会員 計11名 事務局：行政管理部地域交通政策室
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第1回、第2回ワークショップの振り返り ・ 小松市全体の公共交通の現状・課題 ・ 加藤教授話題提供 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 公共交通の大切さ ➤ 交通空白対策等に関する他都市事例の紹介 ・ ワークショップ（各グループでの議論・意見交換） <ul style="list-style-type: none"> ➤ 小松市の公共交通の課題洗い出し ➤ 今後取り組むべき施策・事業のアイデア

5-2. 当日写真



ワークショップ及び専門部会の計画等への反映について

１．ワークショップの結果

回	開催日	テーマ	主にいただいた意見等	計画への反映状況
1	6月21日（土） 14:00～実施済	小松市の地域 公共交通の今 を知る・考える	（公共交通の問題・課題） ■ バスの運行 ・ 運行本数が少ない ・ 運行時間が合わない ・ 所要時間が長い ・ バス停が遠い ・ 悪天候時にバスに乗れない ・ 行きたいところに行けない ■ 乗車環境・待合環境・乗換環境 ・ 車両が大きすぎる ・ 待合環境が悪い ・ 乗り換えが不便 ・ 悪天候時にバス停が利用しづらい ■ 料金、支払方法 ・ 料金が安い/高い ・ 支払方法が使いづらい ■ わかりにくさ ・ 乗り方がわからない ・ 路線・バス停位置がわからない	✓ 計画における 主な現状や、 課題等に反映
			（望ましい公共交通の姿） ■ バスの運行方法 ・ バスの増便 ・ 乗り換えの削減 ・ バス停場所の見直し ・ 所要時間の短縮 ・ 行き先、路線の変更 ・ 目的別路線の設定 ・ 鉄道・バスの接続 ・ 他市町との連携 ■ 待合環境・拠点の整備 ・ 快適な待合環境 ・ 拠点の整備 ・ 駐車場の整備 ■ 車両の変更 ・ 車両環境の向上 ・ 車両の小型化 ■ 料金、支払方法 ・ 支払方法を便利にする ・ 料金の割引 ■ 情報発信 ・ わかりにくさの解消 ・ 意識醸成（公共交通利用促進）	✓ 計画における 施策や事業等 に反映予定 ✓ 今後、いた だいた意見を現 状・課題を踏 まえ位置づけ 等は検討
2	9月28日（日） 10:00～実施済	公共交通の未 来の姿を考え る	（施策・事業アイデア） ■ バス路線等の見直し ・ 小松駅（基点）から主要拠点の路線強化 （増便等） ■ 拠点整備 ・ 小松駅以外の拠点づくり ・ パークアンドライドの導入（JA あぐり （日末地区）と栗津駅のターミナル化） ■ 乗換環境・時間の見直し	✓ 計画における 施策や事業等 に反映予定

回	開催日	テーマ	主にいただいた意見等	計画への反映状況
			<ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間を減らすためのダイヤ変更 ・路線バスとコミュニティバスのダイヤを合わせる ・乗換時等に買い物等ができる環境づくり ・バス停の待合室の充実 ■ バス停の配置等の見直し ・商業施設等と連携したバス停の設置 ■ 利用料金の見直し ・タクシー券等の補助制度 ■ 利用促進 ・路線図や時刻表を全戸配布 ・市のホームページにも分かりやすく掲載 ・時刻表やルート等が分かるアプリ開発 ■ その他交通モードの導入等検討 ・ライドシェアの拡大 ・乗合タクシーの拡大 ・自動車運転車（タクシー、ミニバス）の導入 	
3	11月30日（日） 予定	新計画で未来の交通の姿を実現させていくために	—	✓ 計画におけるKPI・数値目標等に反映予定

2. 専門部会の結果

回	開催日時	テーマ	主にいただいた意見等	計画への反映
1	6月21日（土） 14:00～実施済	小松市の地域公共交通の今を知る・考える	第1回ワークショップとの同時開催	左同
2	9月28日（日） 14:00～実施済	公共交通の現状分析、施策案の検討	<p>（公共交通の問題・課題）</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ バス路線等の見直し ・バスの便数が少ない ・コミュニティバス等の巡回時間が長い ・観光地等への路線が少ない ・駅、学校とイオンモールをつなぐ便が少ない ・全てが小松駅経由で不便 ・公共交通で通勤がほぼ不可能 ・観光客がいききたい場所にいけない ■ 運行時間の拡大 ・飲み会に行くのにバスが使えない ■ バス停の改善 ・バス停までの距離が長い ・坂道のあるエリアで、バス停が遠い ■ 決済方法 ・ICリーダーが使いにくい ・らく賃パスポートの対象が限られる ・らく賃パスポートがWebで購入できない ■ 情報発信 ・路線図等の見方が分かりにくい 	✓ 計画における主な現状や、課題等に反映

回	開催日時	テーマ	主にいただいた意見等	計画への反映
			<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線がどこに走っているかわかりにくい ・時刻表等を一元的に見えるところがない ■ 車両 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の歩行器を載せることが困難 ・車両が古く、デザインがかっこ悪い ■ 事業者の負担 <ul style="list-style-type: none"> ・運転手の高齢化と人材不足 ・高齢運転手による事故リスク ・副業による人材確保への理解不足 ・乗合事業では事業成立 ■ その他 <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルはあるが、カーシェアがない ・買い物支援がない地域がある 	
			<p>(施策・事業アイディア)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ バス路線等の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・利用ニーズの高い便の強化（例．駅-空港、イオンモール等） ・コミュニティバスの強化（運行ルートや本数等） ■ 拠点整備 <ul style="list-style-type: none"> ・小松駅以外の拠点づくり ・楽しく過ごせる拠点づくり ・カフェ等の人が多く集まる場所にバス停等を設置 ■ MaaS の導入 <ul style="list-style-type: none"> ・全路線を統合した MaaS の整備 ■ 運賃の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者以外の料金を割高にする ■ 人材確保 <ul style="list-style-type: none"> ・運転手として副業ができる仕組みづくり ・社会福祉法人等のドライバーの空き時間の活用 ■ 公共交通の分かりやすさ向上 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通のテーマカラーやデザインを統一 ■ その他交通モードの導入等検討 <ul style="list-style-type: none"> ・乗合デマンドタクシーの導入（バス利用の少ない路線沿線等） ・乗合バスの定期便 ・各地域でコミュニティカーシェアを導入 ■ 事業者の経営環境 <ul style="list-style-type: none"> ・メトリクス（企業パフォーマンスの定量指標）から「採算」を外し、公共交通を地域で支えるものである文化を醸成 ・乗合事業が成り立つよう行政からの補助 ・タクシーへの助成金 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 計画における施策や事業等に反映予定 ✓ 今後、いただいた意見を現状・課題を踏まえ位置づけ等は検討中
3	12 月 21 日（日） 予定	小松市地域公共交通計画（原案）の確認	—	✓ 計画における KPI・数値目標等に反映予定
4	2 月 予定	小松市地域公共交通計画（素案）の確認	—	✓ 公共交通計画全体の確認等を予定

公共交通アンケート調査について

１．調査概要

１-１．市民アンケート（配布回収済）

調査目的	① 市民全体の移動実態を把握する。 ② 交通空白地周辺の移動実態、移動制約要因等から、潜在ニーズを把握する。 ③ 困りごと、公共交通利用者からの要望等から顕在需要を把握する。 ④ 課題の仮説を検証する。
調査方法	配布：郵送配布 回収：郵送による回収と Web 回答フォームによる回答の併用
調査期間	令和 7 年 9 月 9 日（火）～令和 7 年 12 月頃
調査対象	市民 3,000 名（無作為抽出）
回収数・ 回収率	回収数：1,333 通 回収率：44.4% (10/1 時点)

１-２．高校生アンケート（配布回収済）

調査目的	① 通学時の移動実態を把握する。 ② 通学移動・ふだんの移動の実態等から潜在ニーズ等を把握する。 ③ 困りごと、公共交通利用者からの要望等から顕在需要を把握する。 ④ 課題の仮説を検証する。
調査方法	配布：高校を通じ、二次元コードを添付した依頼文を配布 回収：Web 回答フォームによる回答
調査期間	令和 7 年 9 月 9 日（火）～令和 7 年 12 月頃
調査対象	小松市内の高等学校に通う全生徒
配布数	4,250 票（予備枚数を含む） （内訳） 県立小松商業高校： 400 票 県立小松工業高校： 600 票 県立小松高校： 960 票 県立小松明峰高校： 720 票 小松市立高校： 460 票 県立小松北高校： 160 票 小松大谷高校： 950 票
回収数・ 回収率	回収数：2,703 通 回収率：63.6% (10/1 時点)

1-3. らく賃パスポート登録者アンケート（実施中）

調査目的	① 主に公共交通を利用して移動している方の移動実態を把握する。 ② 公共交通を実際に利用する方の顕在需要、潜在ニーズ等を把握する。 ③ 課題の仮説を検証する。
調査方法	配布：郵送配布 回収：郵送による回収と Web 回答フォームによる回答の併用
調査期間	令和 7 年 9 月 30 日（火）～令和 7 年 12 月頃
調査対象	らく賃パスポート登録者 326 名

1-4. 松東地区乗合タクシー登録者アンケート（今後実施予定）

調査目的	① 公共交通を実際に利用する方の顕在需要、潜在ニーズ等を把握する。 ② 課題の仮説を検証する。
調査方法	配布：郵送配布 回収：郵送による回収と Web 回答フォームによる回答の併用
調査期間	令和 7 年 10 月頃～令和 7 年 12 月頃
調査対象	松東地区乗合タクシー登録者（50 名程度）

2. 市民アンケート調査結果（速報値・抜粋）

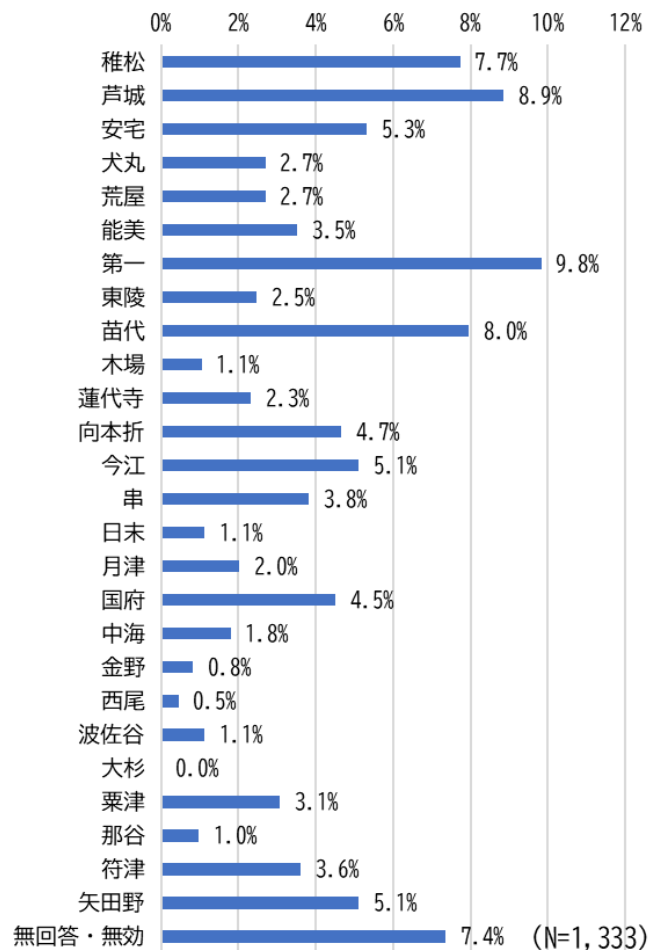
10月1日までの回答を用いて速報値を作成した。回答データの追加等により、若干の数値の修正が発生する可能性がある。

その他の集計結果は資料編に掲載する。

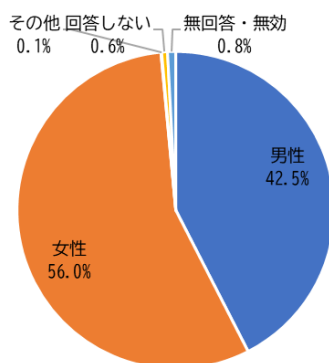
2-1. 回答者属性

■ 居住地

	票数	割合
稚松	103	7.7%
芦城	118	8.9%
安宅	71	5.3%
犬丸	36	2.7%
荒屋	36	2.7%
能美	47	3.5%
第一	131	9.8%
東陵	33	2.5%
苗代	106	8.0%
木場	14	1.1%
蓮代寺	31	2.3%
向本折	62	4.7%
今江	68	5.1%
串	51	3.8%
日末	15	1.1%
月津	27	2.0%
国府	60	4.5%
中海	24	1.8%
金野	11	0.8%
西尾	6	0.5%
波佐谷	15	1.1%
大杉	0	0.0%
粟津	41	3.1%
那谷	13	1.0%
符津	48	3.6%
矢田野	68	5.1%
無回答・無効	98	7.4%
合計	1,333	100.0%

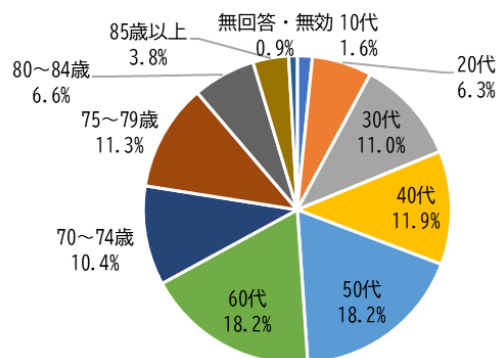


■ 性別



(N=1,333)

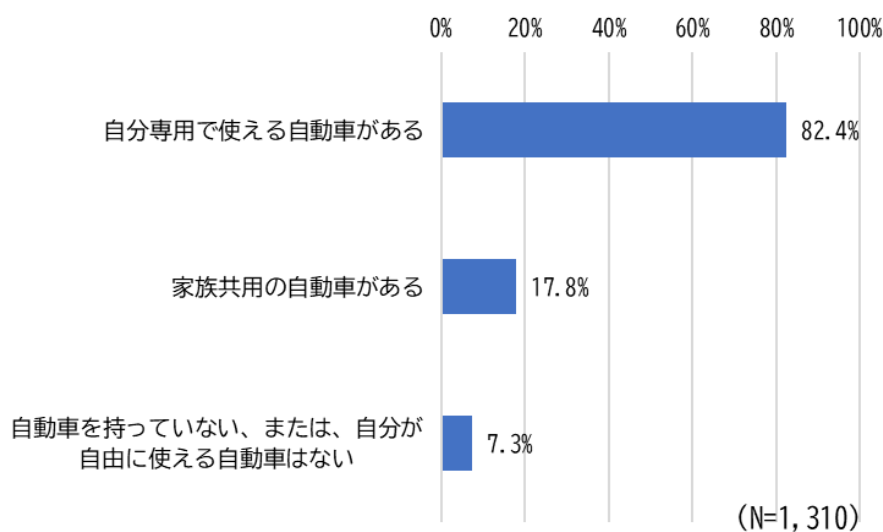
■ 年齢



(N=1,333)

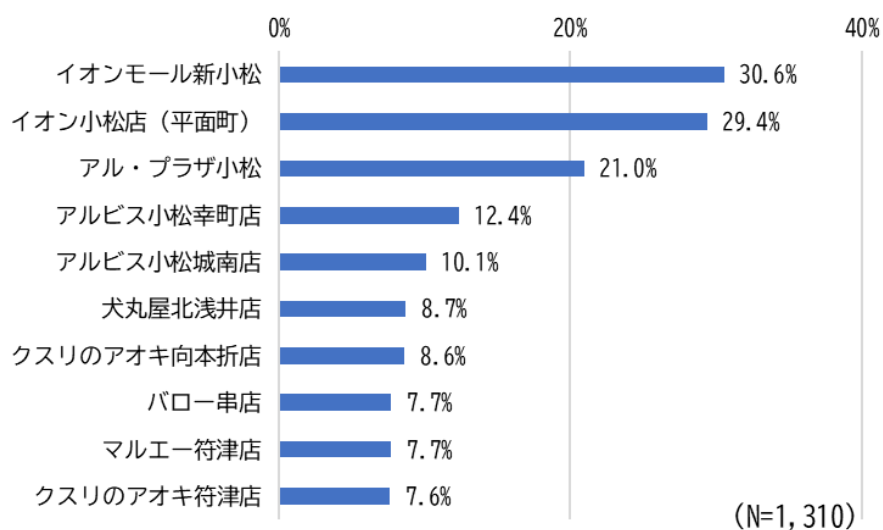
2-2. 集計結果（速報値）

■ 自家用車の所有状況



➤ 「自動車を持っていない、または自分が自由に使える自動車はない」方は 7.3%である

■ 主な買い物先（上位 10 件）



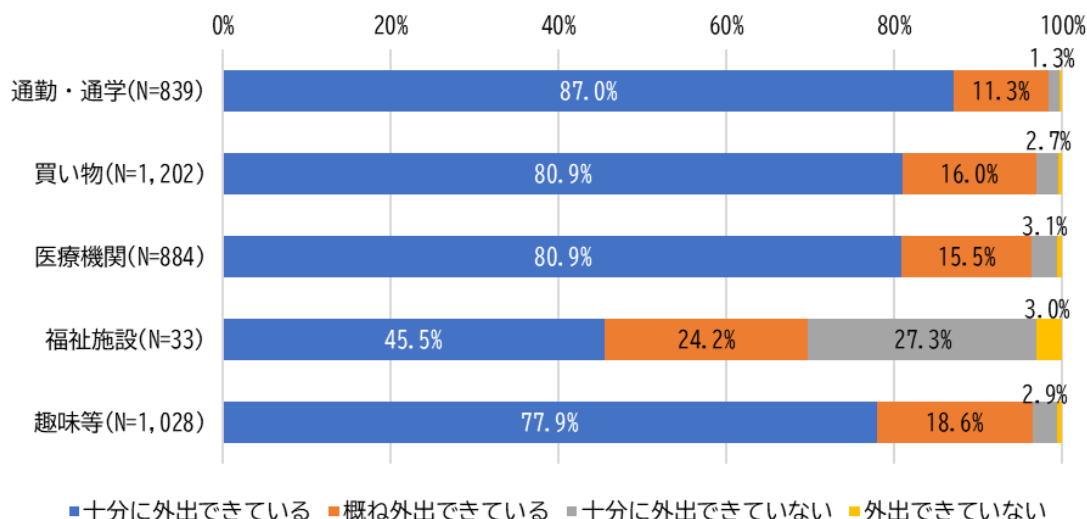
➤ イオンモール新小松が最も多く、次いでイオン小松店、アル・プラザ小松が多い

■ お出かけ目的に対する自己評価（十分な外出ができているか）

通勤・通学、買い物、医療機関、福祉施設、趣味等の5種類のお出かけ目的別に、頻度・曜日、主な行先、交通手段、主な移動時間帯、自己評価の設問を設定した

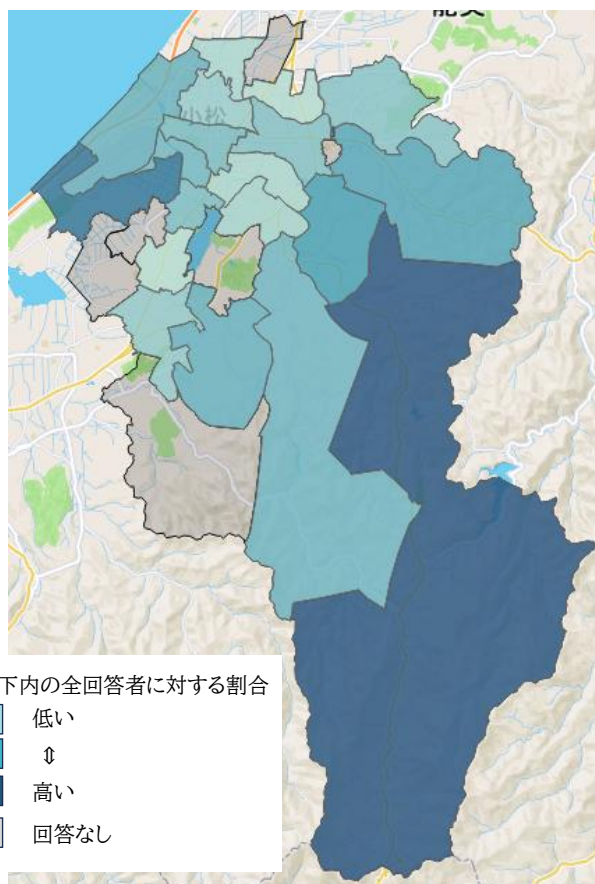
※自己評価の回答は、該当のお出かけ行動をすると回答した人を対象

※趣味等は、趣味・知人等の訪問・外食・余暇・散歩・社会活動・その他を示す



- 割合としては少数であるが、十分な外出が出来ていない方が存在
- 「十分に外出できていない」「外出できていない」を選択した人の割合は、福祉施設が最も多く、次いで趣味等が多い

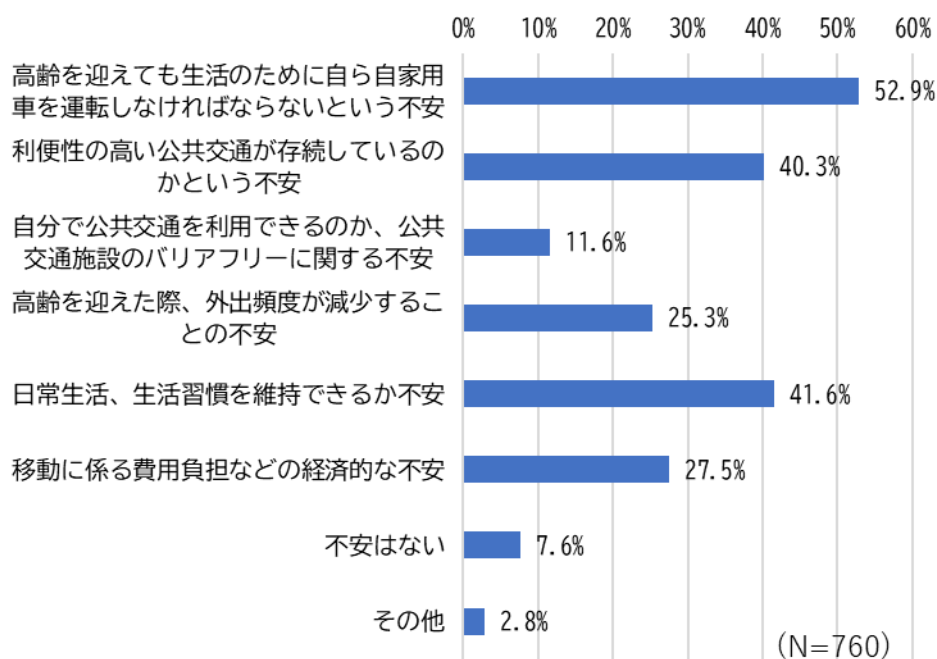
■ 自己評価「十分に外出できていない」「外出できていない」を選択した人の居住地分布



※お出かけ目的別の自己評価において、1つでも「十分に外出できていない」「外出できていない」を選択した人を対象

- 十分に外出できていないと評価する人の、人数は中心部に多いが、周辺地域では回答母数が少ないため、割合が高くなりやすい

■ 将来の移動に対する不安（50 代以上対象）



- 高齢になっても自ら自動車を運転しなくてはならないと考えている人、公共交通の存続に不安を感じている人が多い
- 将来の生活や移動について不安に感じている人が多い
- 公共交通では移動が満足に行えないと考えている人が多いと推測できる

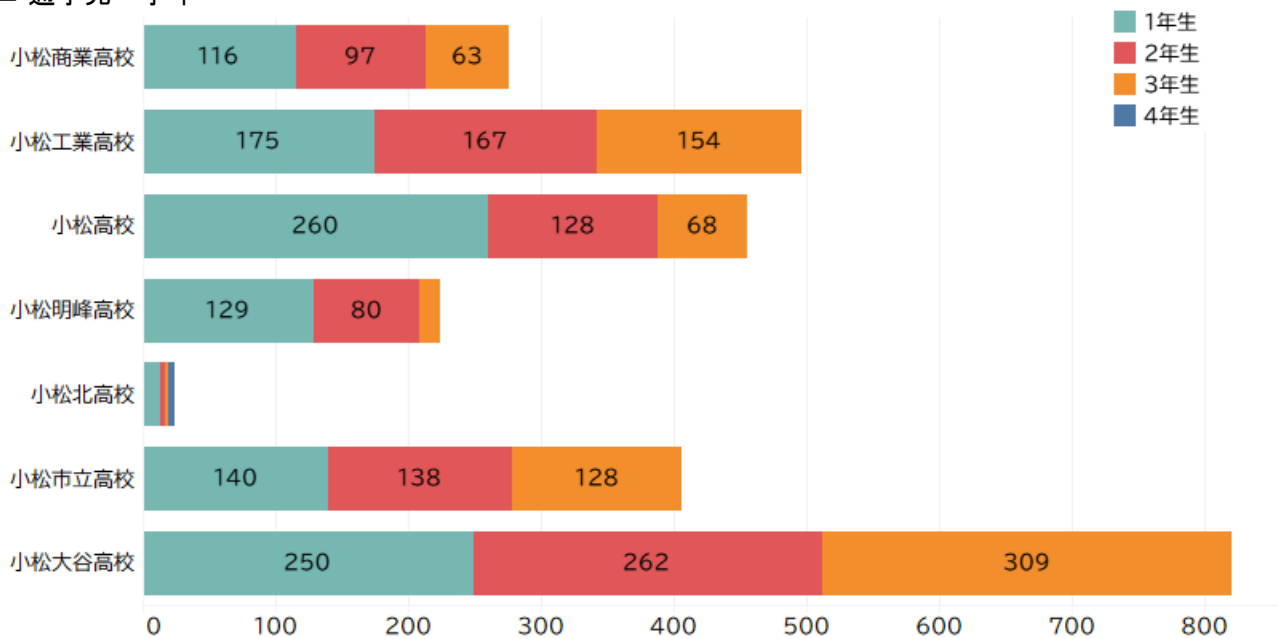
3. 高校生アンケート調査結果（速報値）

10月1日までの回答を用いて速報値を作成した。回答データの追加等により、若干の数値の修正が発生する可能性がある。

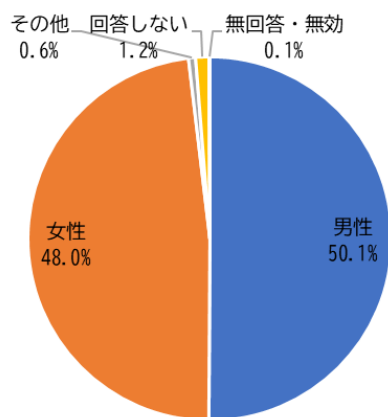
その他の集計結果は資料編に掲載する。

3-1. 回答者属性

■ 通学先・学年

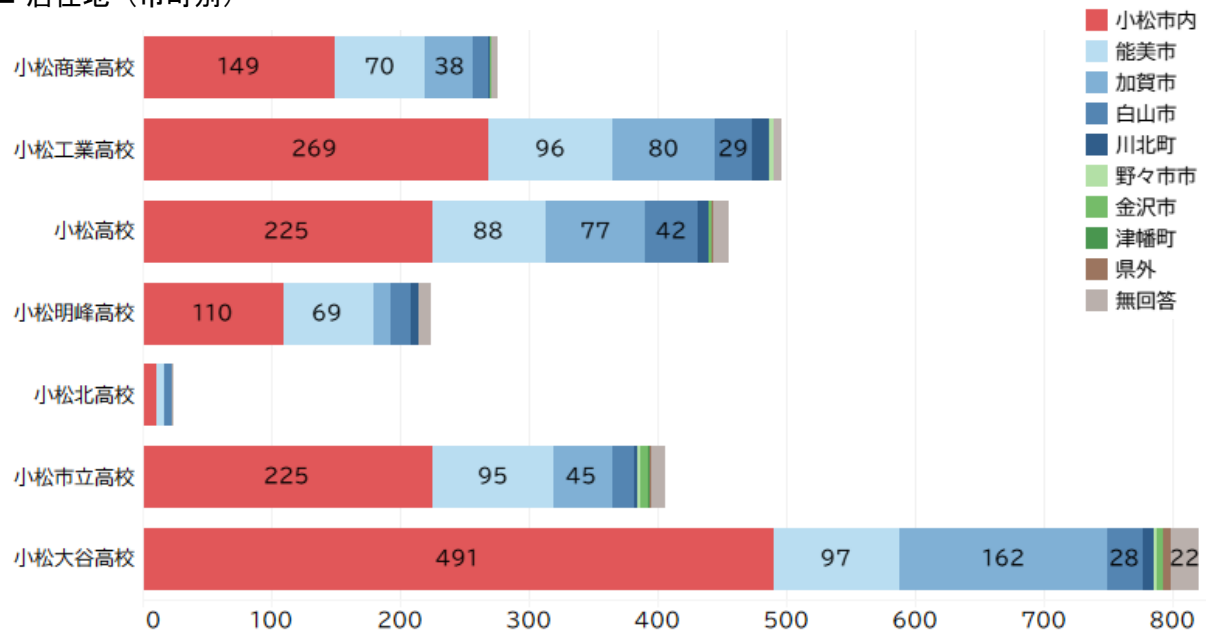


■ 性別

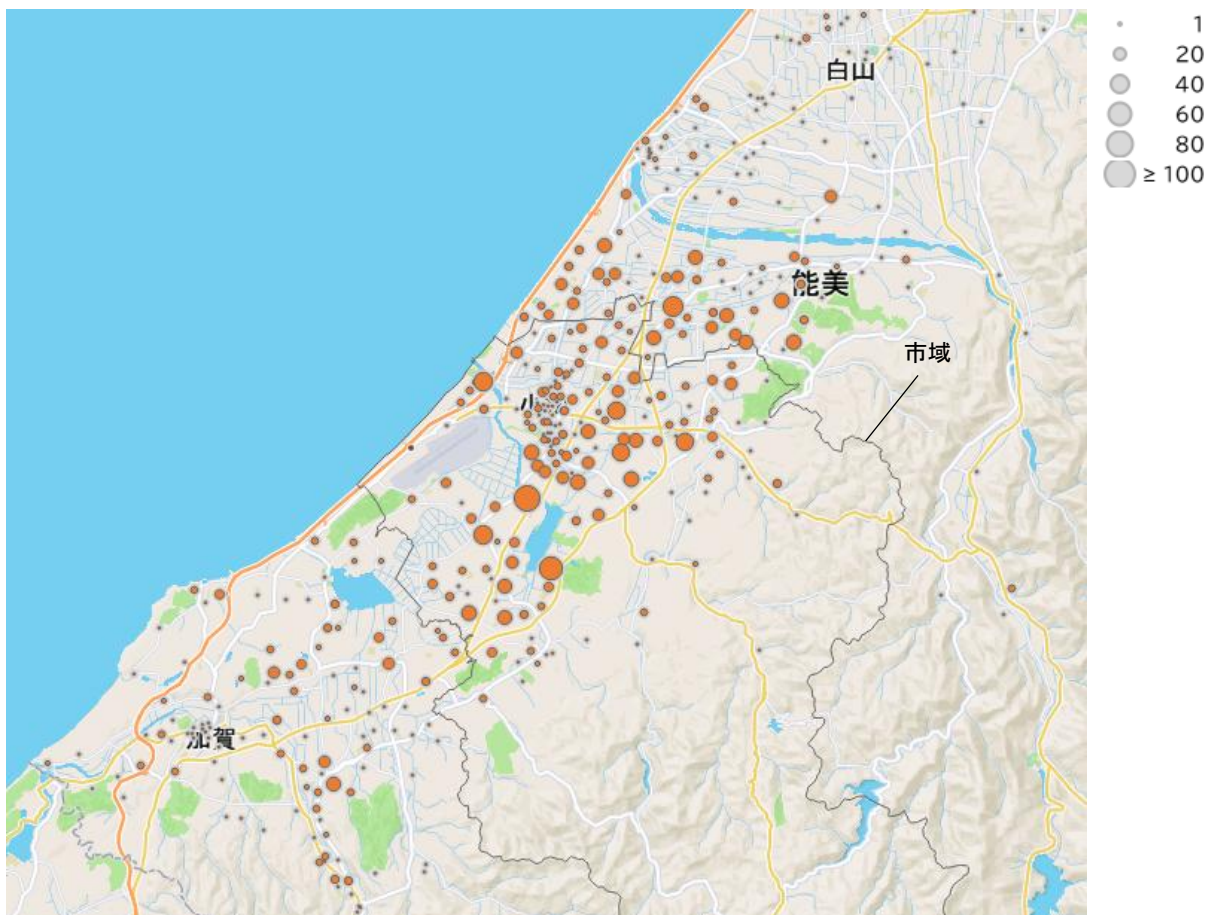


(N=2,703)

■ 居住地（市町別）



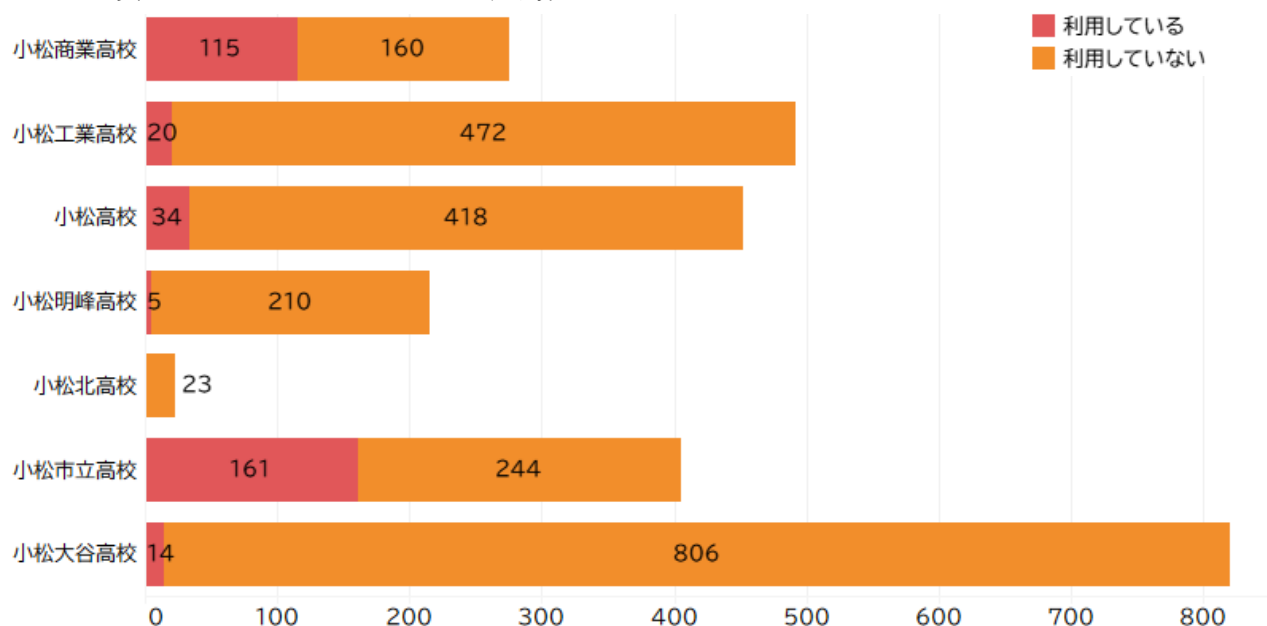
■ 居住地（分布（市街地周辺））



3-2. 集計結果（速報値・抜粋）

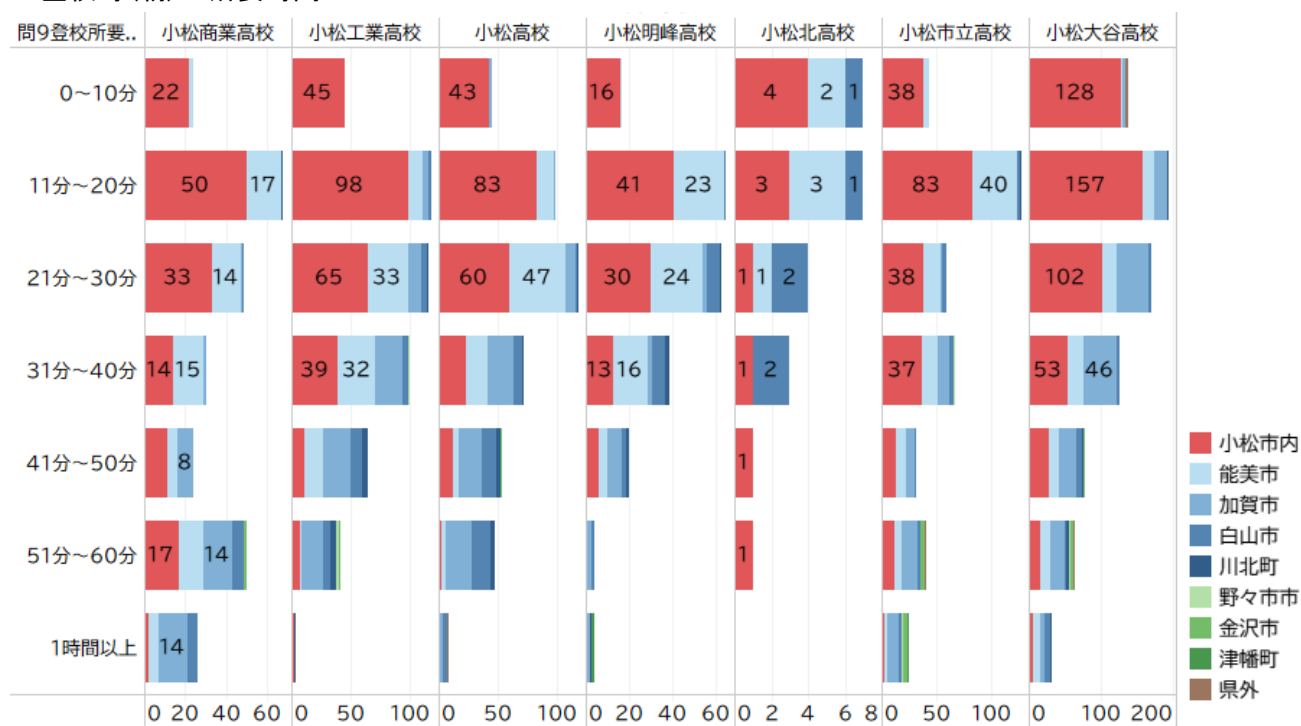
■ らく賃パスポートの登録有無

※らく賃パスポート：バスのフリー乗車券



➤ 市立高校、商業高校でらく賃パスポートの登録者（バスの日常的な利用者）が多い

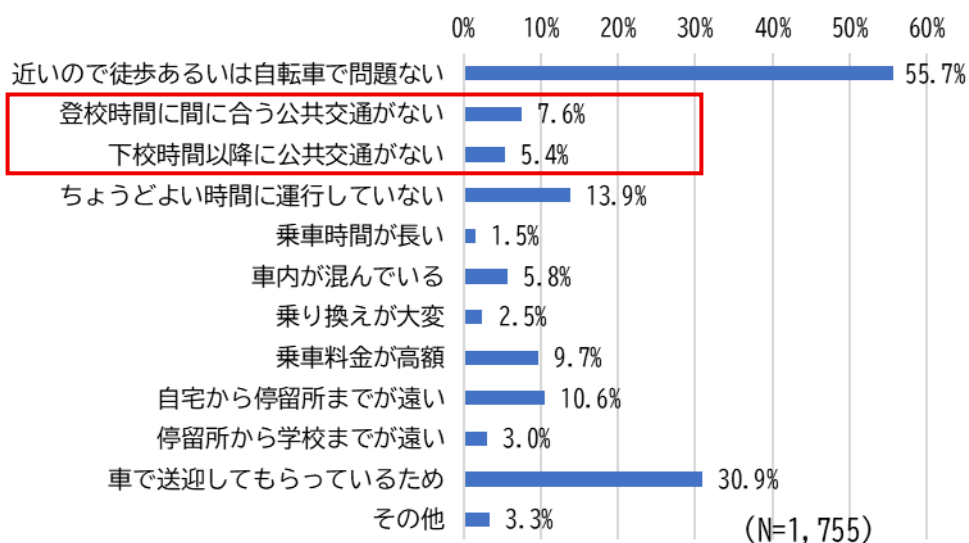
■ 登校時（朝）の所要時間



- 市内に居住する生徒は市外に居住する生徒より、通学時間が短い傾向がある
- 市内に居住する生徒のうち、商業高校に通う生徒は通学時間が長い傾向にある
- 市外に居住する生徒のうち、能美市は通学時間が短い生徒が多く、加賀市は通学時間が長い生徒が多い

■ 登下校時に公共交通（バス・電車等）を利用しない理由（3つまで選択）

※登下校時に公共交通を利用しないと回答した人のみ回答

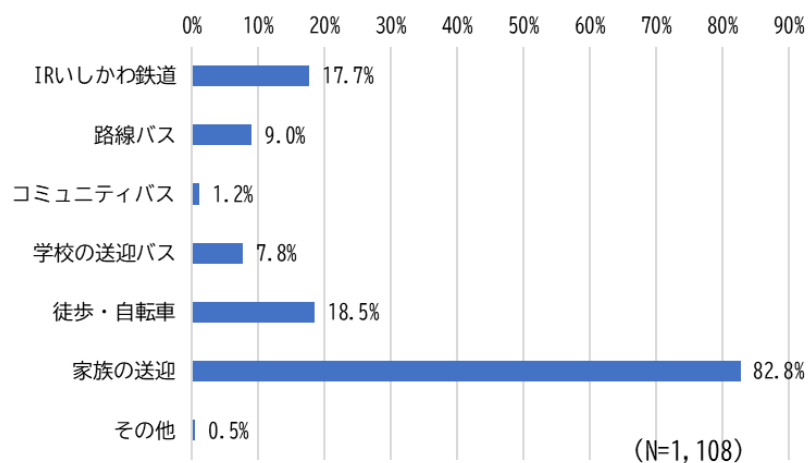
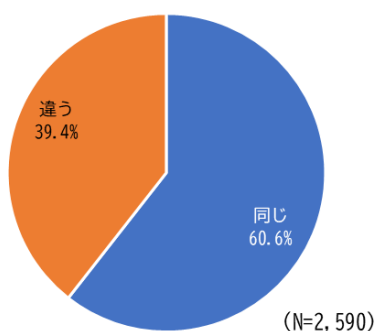


➤ 登校時間や下校時間に公共交通を利用できない生徒が一定数存在する

■ 悪天候時の交通手段変化有無

■ 悪天候時に利用することがある交通手段（すべて選択）

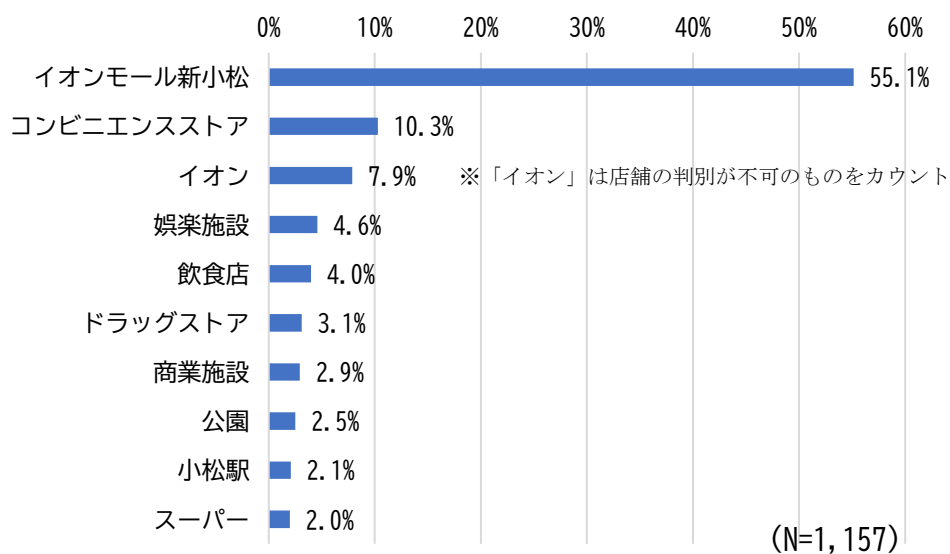
※悪天候時の交通手段がふだんとは違うと回答した人のみ回答



➤ 悪天候時に交通手段が変化する人のうち、家族の送迎を利用する人が82.8%と多い

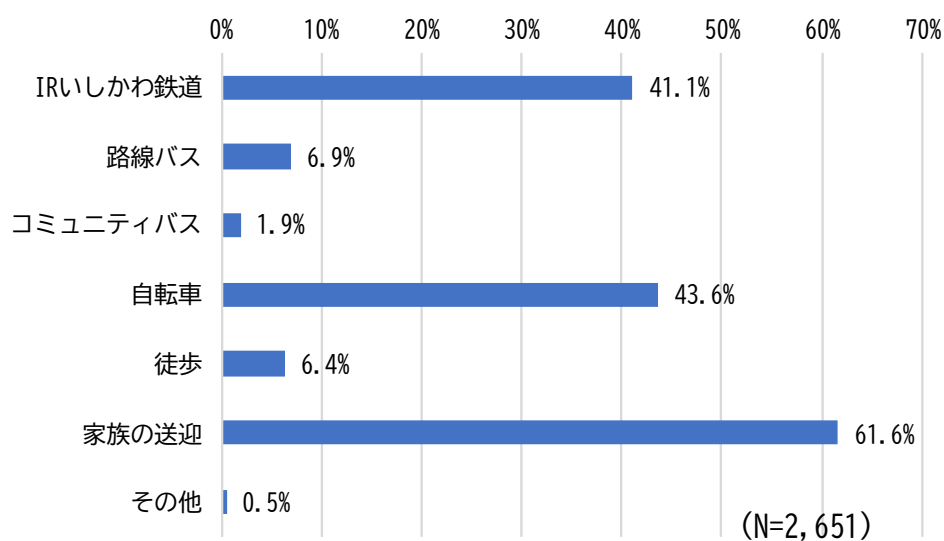
■ 放課後の寄り道先（上位 10 件）

※放課後、商業施設や公園などに行くと回答した人のみ回答



➤ イオンモール新小松が 55.1%と多い。次いで、コンビニエンスストア、娯楽施設（個別名称の回答を含む）が多い

■ 行きたいところ（買い物など）への主な移動手段（2つまで選択）



➤ 家族の送迎が最も多く 61.6%である。次いで自転車、IR いしかわ鉄道が多い

公共交通に係る関係団体ヒアリングの結果について

地域公共交通に係る現況の把握及び計画に位置付けるべき施策・事業の検討を行うために公共交通に係る関係団体へのヒアリングを実施しました。

１．実施概要

実施目的	公共交通を担うもしくは関連する事業者や関係団体等の現状・実態や今後の事業意向や公共交通政策への要望等をヒアリングし、地域公共交通計画に反映すること
実施期間	2025 年 6 月～ 9 月
ヒアリング対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ 30 団体程度を対象に実施 ・ 対象事業者は、観光等事業者、交通事業者（航空・鉄道・バス等）、地域交通運行団体、シェアサイクル運行事業者、医療・福祉事業者、商業施設、市内高等学校

２．主なヒアリング内容

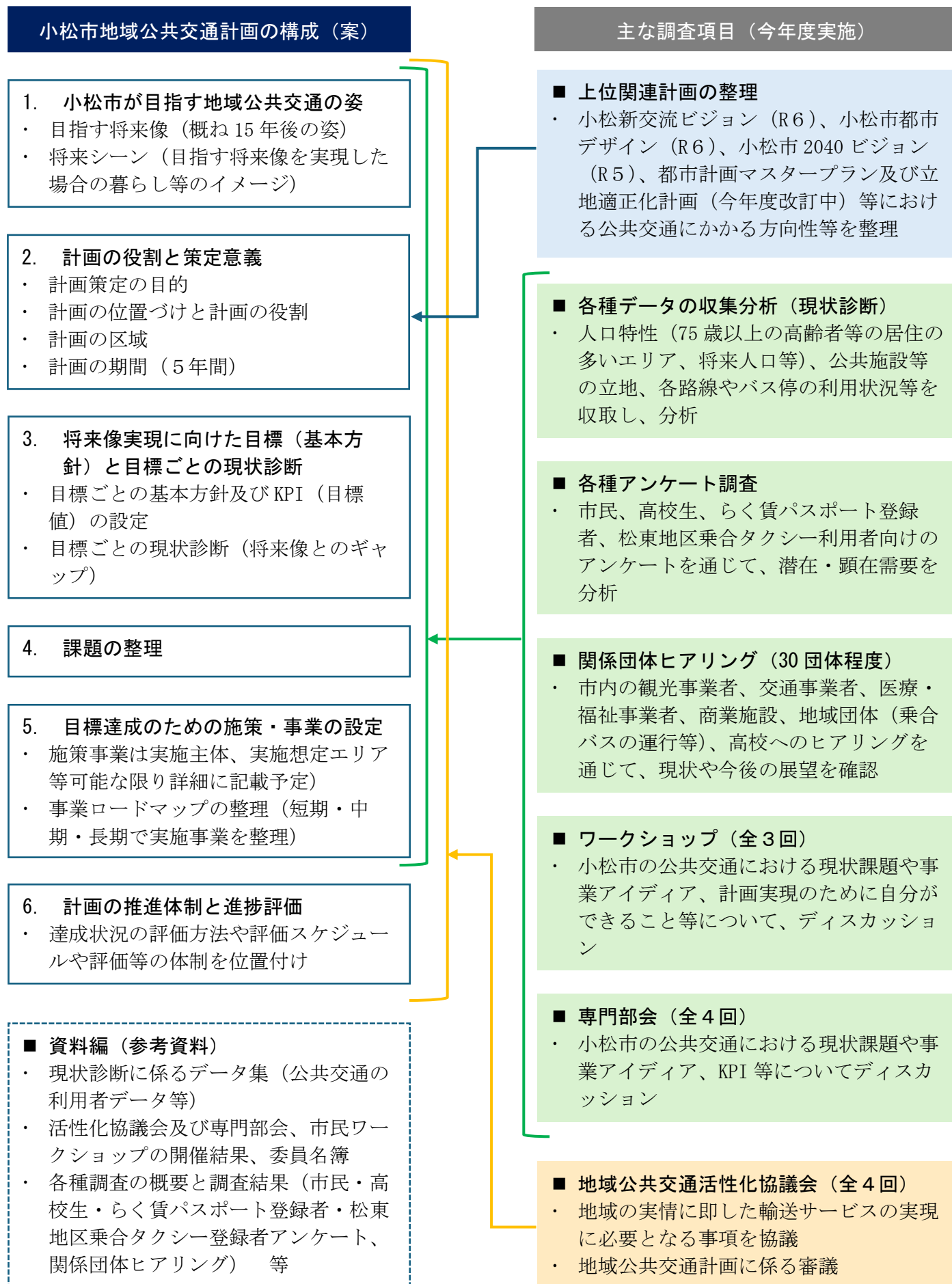
利用等の実態	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス等の利用状況 ・ ドライバー等の状況（ドライバー数や年齢） ・ 観光施設・商業施設等の入込み客数、顧客属性や移動手段 ・ 診察等の時間や移動手段 等
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線等の見直しの必要性 ・ ドライバー確保の必要性 ・ 施設とバス停等とのアクセス性確保の必要性 ・ 路線廃止に伴う代替手段の必要性（例、イオンモールシャトルバス）等
今後の展望	<ul style="list-style-type: none"> ・ ライドシェア等、他の交通モードとの連携可能性 ・ 観光、医療施設等の公共交通との連携可能性 ・ 周辺自治体等との広域連携の可能性 ・ 遊休車両の活用やスキマ時間におけるドライバー確保の可能性等

3. ヒアリング結果（現状・課題に関する内容）

事業者カテゴリ	現状・課題
観光等事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小松空港と小松駅を結ぶ交通ラインの充実が必要 ・ 観光施設を巡る交通のコアタイム設定が必要 ・ バス利用者増加のための利便性向上が必要 ・ バスの便数増加と時刻調整が必要
交通事業者（航空）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港と駅・市街地の接続強化が必要 ・ 観光客向け交通サービス拡充が必要
交通事業者（鉄道）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅への二次交通（バス・タクシー・自転車等）の接続性強化が必要 ・ 通学・通勤需要の安定確保が必要
交通事業者（バス）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行効率の改善が必要 ・ 料金設定が分かりにくい ・ 採算性の低い路線（木場潟線等）の再編が必要 ・ 高齢者・免許返納者の需要把握が必要 ・ 運転士の確保が必要
交通事業者（タクシー）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 配車システムやアプリの導入と利用拡大が必要 ・ タクシーやライドシェア需要の高い時期・時間における配車方法の検討が必要 ・ ドライバー確保が必要
交通事業者（ライドシェア等）	<ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバー確保と報酬面の改善が必要 ・ レンタカー等の遊休車両の有効活用が必要
地域交通運行団体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の移動手段確保が必要 ・ 栗津駅等を地域拠点等で有効活用することが必要
シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ・ ポートの再配置等の検討が必要
医療・福祉事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスの本数増加と時刻調整が必要 ・ ドライバー確保が必要 ・ 送迎の円滑化が必要 ・ 地域内での移動支援体制の強化が必要 ・ 法人間で送迎を“シェア”する構想はあるが、事故時の補償・保険設計等の仕組み構築が必要
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停からのアクセス向上と利用促進が必要 ・ 高齢者向けの移動支援が必要 ・ シャトルバスの代替手段の確保が必要 ・ 交通案内の周知と利便性向上が必要
市内高校	<ul style="list-style-type: none"> ・ 悪天候時や冬季の安全な通学手段の確保が必要 ・ 生徒の登下校時間に合わせたバスダイヤの見直しが必要 ・ バス停や駅から学校までのアクセス改善が必要 ・ 柔軟な運行体制や、放課後の多様な下校時間に対応できる交通手段の確保が必要 ・ スクールバス寺井辰口線・山中線の廃止代替路線の検討が必要 ・ バス路線の通学時間帯の充実が必要 ・ バスの利用促進策が必要

小松市地域公共交通計画の構成（案）と調査項目について

小松市地域公共交通計画の構成案と今年度の主な調査項目の関係を以下のとおり整理します。



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

小松市地域公共交通計画で位置付ける項目について、現状診断及びワークショップや専門部会、関係団体ヒアリングの結果を踏まえて検討しました。

1. 本協議会で協議いただきたい項目

- ✓ 小松市の地域公共交通に関する「将来像」
- ✓ 将来像に係る将来シーン（将来像が実現した際の「暮らし」のイメージ）
- ✓ 地域公共交通の目標
- ✓ 目標ごとの現状・課題

2. 将来像（第1回地域公共交通活性化協議会において提示）

誰もが、気兼ねなく、スマートに、お出かけができる公共交通

3. 将来シーン（案）

自分らしく小松で暮らし続けることができるまち

- 行きたい場所、行かないといけな場所交通手段がないために行くことを諦めるということがないまちになっています
- 毎日の通学・通勤、日ごろの通院等はもちろん、友達等と一緒に買い物や遊びに行くこと、地域サロンなどにお出かけすること、お酒等を飲みに行くことが遠慮なくできるようになっています
- 日頃送迎してくれる家族や知人・友人等に気を使わなくても、行きたいところにいけるようになっています

誰もが困ることなく、迷うことなく、障壁なく移動できるまち

- 市民や交通弱者だけでなく、小松市に観光や出張、スポーツ合宿等で訪れる人、外国人などがストレスなく移動できるまちになっています
- 公共交通を乗り換えて行きたい目的地に行くことができる、時刻表や路線図、スマートフォンでサクッと検索して目的地に行くことができる、乗りたいバスが今どこにいるかをみて行動を選択できるなど、移動することへのストレスが極力ないようになっています

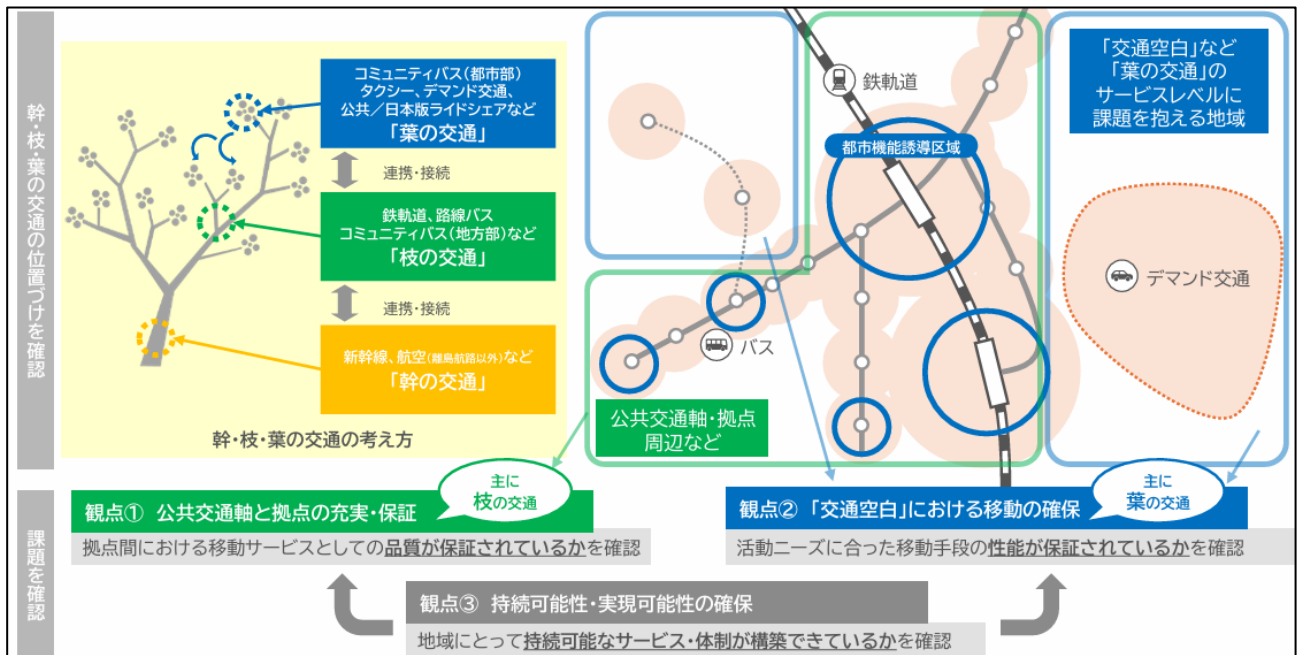
生活を支える移動サービスへのたゆまぬチャレンジを続けるまち

- 自動運転をはじめ AI 等の技術を活用したサービスを通じて、利便性向上や運行効率化のさらなる推進等にチャレンジし続けるまちになっています
- SDGs 未来都市として持続可能なまちづくりを進めるために、車両等の福祉等への対応などを通じて、誰もが使いやすい交通システムが実現しています

4. 小松市地域公共交通計画の目標

地域公共交通計画の枠組みとして、国土交通省の計画アップデートガイダンスの中で主に”枝”の交通に係る「公共交通軸と拠点の充実・保証」、主に”葉”の交通に係る「交通空白」における移動の確保」、サービスの持続可能性に係る「持続可能性・実現可能性の確保」の3つの観点が示されています。本市の計画においてもこの観点を踏まえ、小松市独自の課題等に対応できるように位置付けます。

4-1. 計画の枠組みイメージ



本市においても上記の考え方を踏まえ、下記のとおり目標として整理し、目標ごとの現状・課題とそれに対する施策・事業を位置付けます。

4-2. 本市における地域公共交通に関する目標（案）

【目標1】 暮らし・交流を結ぶ公共交通ネットワークと拠点の強化

⇒路線バスやコミュニティバス、拠点の再編等に関する目標

【目標2】 誰もが移動できる地域まるごと支える移動環境づくり

⇒交通空白対策及び福祉（高齢者や障がい者等）、観光の移動確保等に関する目標

【目標3】 未来へ続く持続可能な地域交通の仕組み

⇒財政負担と運行体制、自動運転やバスロケーションシステム等の新技術に関する目標

位置付けた3つの目標ごとに現状に係るデータ等や課題を整理します。

- ・市民の日常の通勤・通学を支える鉄道や幹線バスを中核に据え、駅や商業施設、病院など人の集まる『拠点』をつなぎながら、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを強化します。新幹線駅及び空港とのアクセスなど広域的な移動も視野に入れ、都市の骨格となる公共交通軸※1を確保します。

※1 都市や地域の主要な拠点を結び、広域的な移動を支える鉄道や幹線バス等の主要交通路線のこと

現状：通勤通学の路線バスのダイヤ・路線が足りていない



【考察・分析】

- 利用したい時間帯に運行していない、運行本数が少ないという回答が多い
- 特に、病院の帰りの時間帯にバスがないことや昼間の時間帯にバスの運行本数が少ないために、公共交通を利用することが選択肢になっていない可能性がある

現状：夜間のバスがない

平日ダイヤ：例. 国府線

国府線 Kokufu bus line												
国府台行き to Kokufudai							小松駅行き to Komatsu Station					
バス停	小松駅 Komatsu Station	園町 Sono-machi	能美 Nomi	河田 Koda	上八里 Kamiyasato	国府台 Kokufudai	国府台 Kokufudai	国府小学校前 Kokufu Elementary School	河田 Koda	能美 Nomi	園町 Sono-machi	小松駅 Komatsu Station
発着時間	-	-	-	7:10	7:14	7:22	7:22	7:26	7:29	7:35	7:42	7:51
	9:50	9:57	10:03	10:09	10:13	10:21	10:21	10:25	10:28	10:34	10:41	10:50
	11:50	11:57	12:03	12:09	12:13	12:21	12:21	12:25	12:28	12:34	12:41	12:50
	13:50	13:57	14:03	14:09	14:13	14:21	14:21	14:25	14:28	14:34	14:41	14:50
	16:05	16:12	16:18	16:25	-	-	-	-	16:25	16:31	16:38	16:47
	18:00	18:07	18:13	18:19	18:23	18:31	18:31	18:35	18:38	18:44	18:51	19:00
	19:10	19:17	19:23	19:29	19:33	19:41	19:41	19:45	-	-	-	-

★フリー乗降区間(南加賀保健福祉センター前—上八里間、国府台地内)

土日祝ダイヤ：例. 国府線

国府線 Kokufu bus line												
国府台行き to Kokufudai							小松駅行き to Komatsu Station					
バス停	小松駅 Komatsu Station	園町 Sono-machi	能美 Nomi	河田 Koda	上八里 Kamiyasato	国府台 Kokufudai	国府台 Kokufudai	国府小学校前 Kokufu Elementary School	河田 Koda	能美 Nomi	園町 Sono-machi	小松駅 Komatsu Station
発着時間	-	-	-	7:10	7:14	7:22	7:22	7:26	7:29	7:35	7:42	7:51
	9:50	9:57	10:03	10:09	10:13	10:21	10:21	10:25	10:28	10:34	10:41	10:50
	11:50	11:57	12:03	12:09	12:13	12:21	12:21	12:25	12:28	12:34	12:41	12:50
	13:50	13:57	14:03	14:09	14:13	14:21	14:21	14:25	14:28	14:34	14:41	14:50
	16:05	16:12	16:18	16:25	-	-	-	-	16:25	16:31	16:38	16:47
	18:30	18:37	18:43	18:49	18:53	19:01	19:01	19:05	-	-	-	-

★フリー乗降区間(南加賀保健福祉センター前—上八里間、国府台地内)

平日ダイヤ：例. 粟津線

粟津線 Awazu bus line												
那谷寺行き to Natadera							小松駅行き to Komatsu Station					
バス停	小松駅 Komatsu Station	市民病院 Komatsu Municipal Hospital	粟津駅前 Awazu Station	津波倉 Tsubakura	粟津温泉 Awazu onsen	那谷寺 Natadera Temple	那谷寺 Natadera Temple	粟津温泉 Awazu onsen	津波倉 Tsubakura	粟津駅前 Awazu Station	市民病院 Komatsu Municipal Hospital	小松駅 Komatsu Station
発着時間	7:10	→	7:29	7:34	7:37	-	7:55	7:59	8:03	8:09	8:26	8:37
	10:00	10:06	10:25	10:30	10:33	10:42	-	9:07	9:11	9:17	9:34	9:44
	11:15	11:21	11:40	11:45	11:48	11:57	10:48	10:52	10:56	11:02	11:19	11:30
	13:15	13:21	13:40	13:45	13:48	13:57	13:03	13:07	13:11	13:17	13:34	13:45
	15:15	15:21	15:40	15:45	15:48	-	15:03	15:07	15:11	15:17	15:34	15:45
	17:05	→	17:24	17:29	17:32	17:41						
	19:00	→	19:19	19:24	19:27	-						

【考察・分析】

- 平日におけるもっとも遅い便は、国府線国府台バス停発(19:41 発) 国府小学校前着(19:45 着)
- 19 時台以降は、自家用車等以外ではライドシェアやタクシーによる移動となる
- 粟津線等においても那谷寺から小松駅に向かう路線でも 15 時台で終了する路線も存在
- 粟津温泉の旅館までの送迎は旅館独自で行っているものの、夜間の移動には制限が出ている可能性がある

現状：電車（鉄道駅）とバスの乗換が困難

小松駅での麦口線と IR いしかわ鉄道の接続例

小松駅行き		* 赤色時刻 = 学期休み期間運休	
別宮	7:10	10:25	18:15
出合	7:11	10:26	18:16
三坂	7:12	10:27	18:17

(省略)

軽海団地前	7:32	9:11	10:47	12:47	15:47	16:43	18:37	*
西軽海	7:33	9:12	10:48	12:48	15:48	16:44	18:38	19:10
西軽海 3 丁目	7:34	9:13	10:49	12:49	15:49	16:45	18:39	19:11
希望ヶ丘	7:35	9:14	10:50	12:50	15:50	16:46	18:40	19:12
佐々木	7:36	9:15	10:51	12:51	15:51	16:47	18:41	19:13
市立高校前	7:37	9:16	10:52	12:52	15:52	16:48	18:42	19:14
八幡	7:38	9:17	10:53	12:53	15:53	16:49	18:43	19:15
若杉	7:39	9:18	10:54	12:54	15:54	16:50	18:44	19:16
打越	7:40	9:19	10:55	12:55	15:55	16:51	18:45	19:17
工業高校東口	-	9:20	-	-	-	-	19:18	-
糸町	-	9:22	-	-	-	-	19:20	-
商工会議所前	-	9:23	-	-	-	-	19:21	-
小松郵便局前	-	9:25	-	-	-	-	19:23	-
昭和通り	-	9:27	-	-	-	-	19:25	-
小松工業高校前	7:41	-	10:56	12:56	15:56	16:52	18:46	-
沖	7:42	-	10:57	12:57	15:57	16:53	18:47	-
日の出町	7:44	-	10:59	12:59	15:59	16:55	18:50	-
小松駅	7:49	9:30	11:04	13:04	16:04	17:00	18:54	19:28

小松駅発車時刻表
Timetable of Komatsu Sta.

2025 年 3 月 15 日改正

大聖寺・福井方面 for Daisyōji, Fukui		金沢方面 for Kanazawa	
4		4	
5	48 分	5	18 分 44 分
6	44 分	6	10 分 27 分
7	21 分 36 分	7	0 分 13 分 23 分 35 分 48 分
8	4 分 31 分	8	1 分 5 分 30 分 45 分 56 分
9	10 分	9	8 分 18 分 45 分
10	3 分	10	17 分 45 分
11	3 分	11	6 分 45 分
12	3 分	12	5 分 45 分
13	3 分	13	4 分 45 分
14	3 分	14	6 分 45 分
15	3 分 52 分	15	3 分 33 分
16	39 分 49 分	16	3 分 34 分
17	13 分 50 分	17	3 分 20 分 42 分
18	34 分 42 分	18	5 分 40 分 53 分
19	3 分 58 分	19	43 分 57 分
20	39 分	20	40 分
21	0 分 47 分	21	9 分 56 分
22	31 分	22	59 分
23	21 分	23	23 分
0		0	

※ IR いしかわ鉄道 HP、北陸鉄道 HP より引用 ※ 市民アンケート速報値

【考察・分析】

- 例えば、麦口線と IR いしかわ鉄道の乗換時間をみると、麦口線で小松駅に 11:04 に到着した場合、大聖寺・福井方面の IR いしかわ鉄道の 12:03 発の便まで待つ必要がある（13 時台も同様）
- 11:04、13:04 小松駅着の麦口線で金沢方面に向かう場合も 40 分程度は駅で待つ必要がある

現状：工業団地へのバス路線がない

小松工業団地及び路線バス網

【考察・分析】

- 小松市内には、小松工業団地、正蓮寺産業団地、串工業団地、矢田野工業団地、東部産業振興団地（国府台）等の企業が集積する団地がある
- 特に、多くの企業が集積している小松工業団地は小松インターに近いとは言え、公共交通でのアクセスは難しく、自家用車等ではしかアクセスがすることができない

現状：バス路線間の乗換が困難

ショッピングセンターバス停と平面バス停



ショッピングセンターバス停
(イオン小松店)

コミュニティバス
市内循環線(北コース)

平面バス停

佐野線

ほのぼの松東バス停

江指バス停

アンケートからの主な意見

- ・市立高校と安宅町までのバスなどの噛み合わせが悪く、何時間も待ったことがある。


※高校生アンケート速報値（一部抜粋）

【考察・分析】

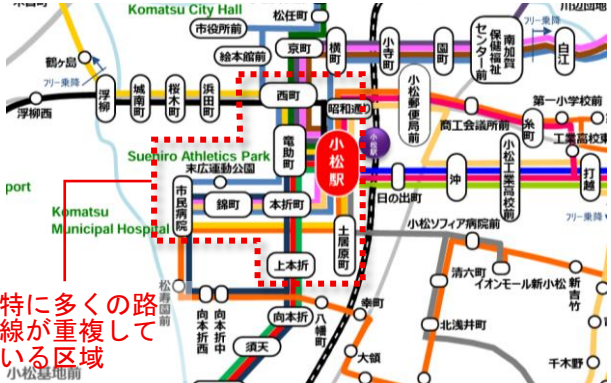
- 例えば、コミュニティバス市内循環線（北コース）のショッピングセンターバス停と能美市辰口方面に伸びる広域路線の佐野線の平面バス停について、距離が離れており、実質的に乗り換えすることは難しい状況となっている（概ね徒歩 10 分程度）
- その他、松東地区乗合タクシーから市街地方面に向かう場合には、「ほのぼの松東バス停」、「江指バス停」での乗換が必要となるが、バス停に屋根やベンチがない等、乗換環境に課題がある

現状：時刻・路線が分かりにくい

小松駅 2 番乗り場のバス停表示等



市中心部におけるバス路線図



特に多くの路線が重複している区域

【考察・分析】

- 市街地で路線が重複して運行している区間があり、時刻表及び行き先等が複雑になっている（特に、市民病院には 7 路線が乗り入れしている）
- 路線や系統により、運行するルートが若干異なり、発車バス停がわかりにくい
- 運行時刻がバラバラであるため（決まった時刻に運行するダイヤになっていない）、利用者にとって分かりにくいダイヤとなっている

【課題（案）】

1. 路線・ダイヤの見直し
2. 結節機能の強化
3. アクセシビリティの向上
4. バス停の見直し、分かりやすさの向上

【目標2】誰もが移動できる地域まると支える移動環境づくり

□交通空白地・交通空白時間

・鉄道や路線バスにつなぐ、地域の特性に対応した快適できめ細かな移動手段を確保します。

□福祉（誰もが移動できる環境）

・高齢者、障がい者、子育て世帯など様々な状況で移動に制約のある方が安心して利用できる交通環境を整備します。

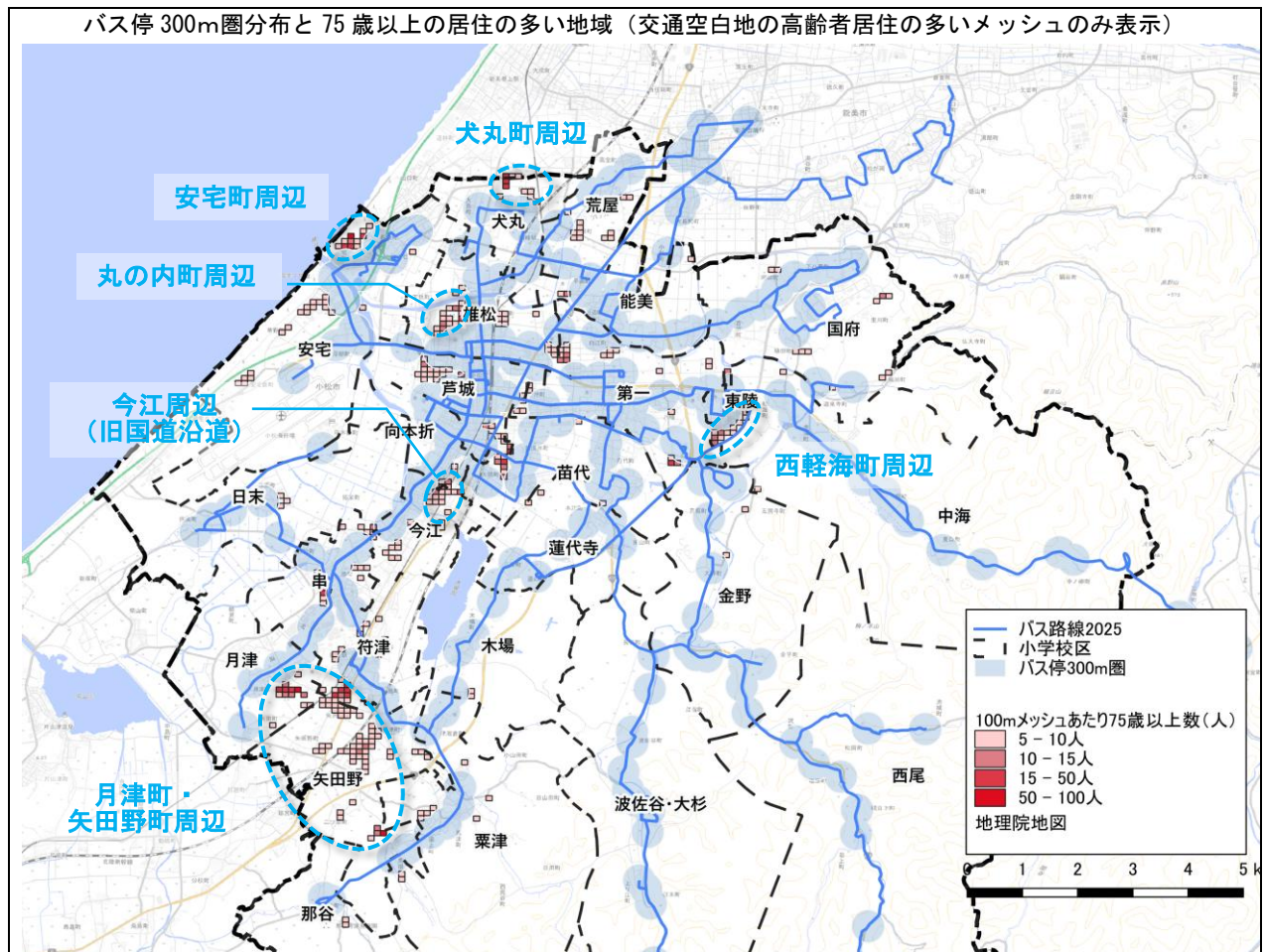
□観光

・栗津温泉や那谷寺など観光地を訪れる観光客や、小松空港を利用する国内外の来訪者がストレスなく移動できる二次交通を確保し、市民と来訪者の双方に優しい交通体系を目指します。

【対象公共交通：コミュニティバス・乗合タクシー・ライドシェア・ユニバーサルデザインタクシーなど】

5-2. 目標2に係る現状診断

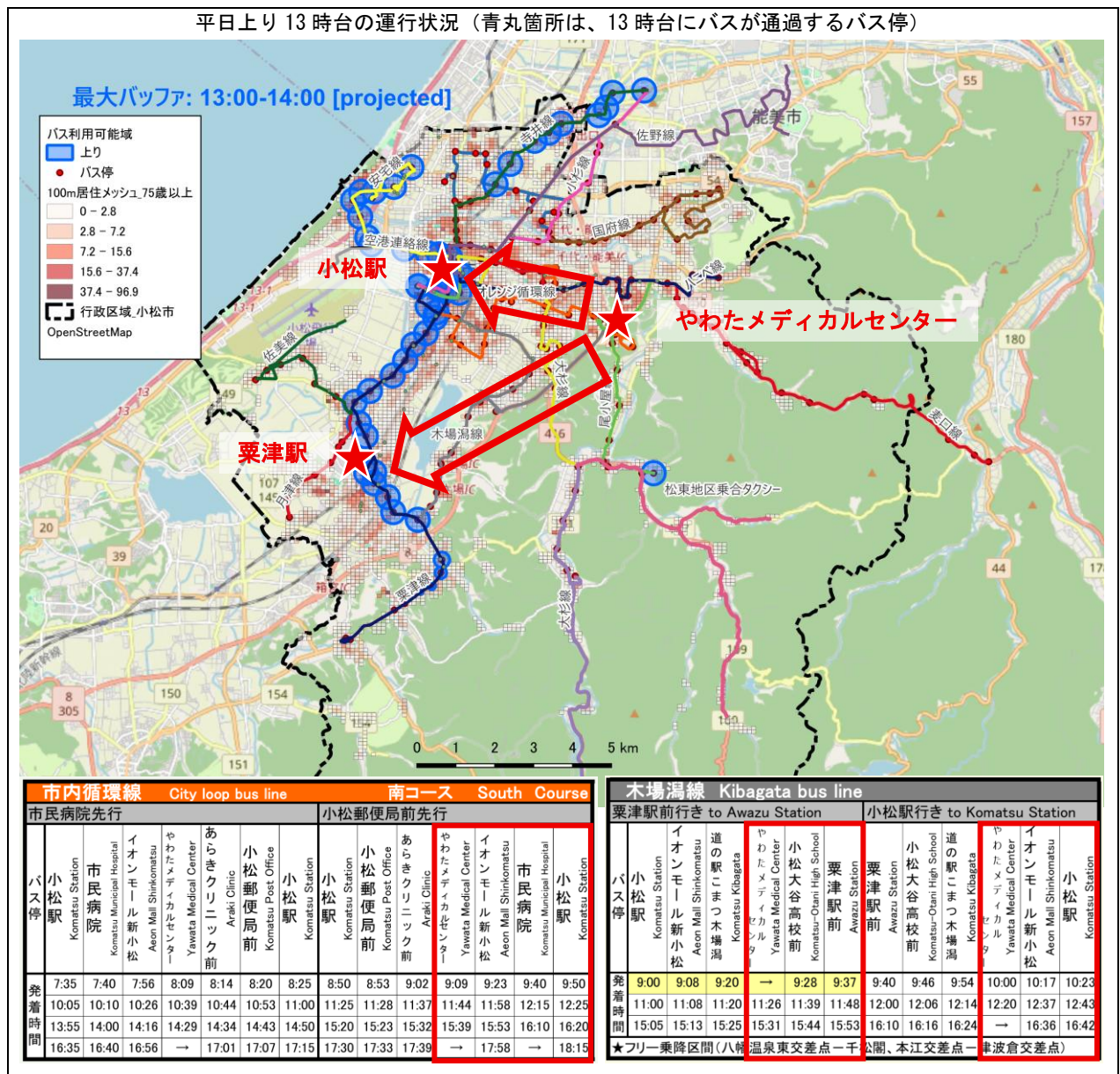
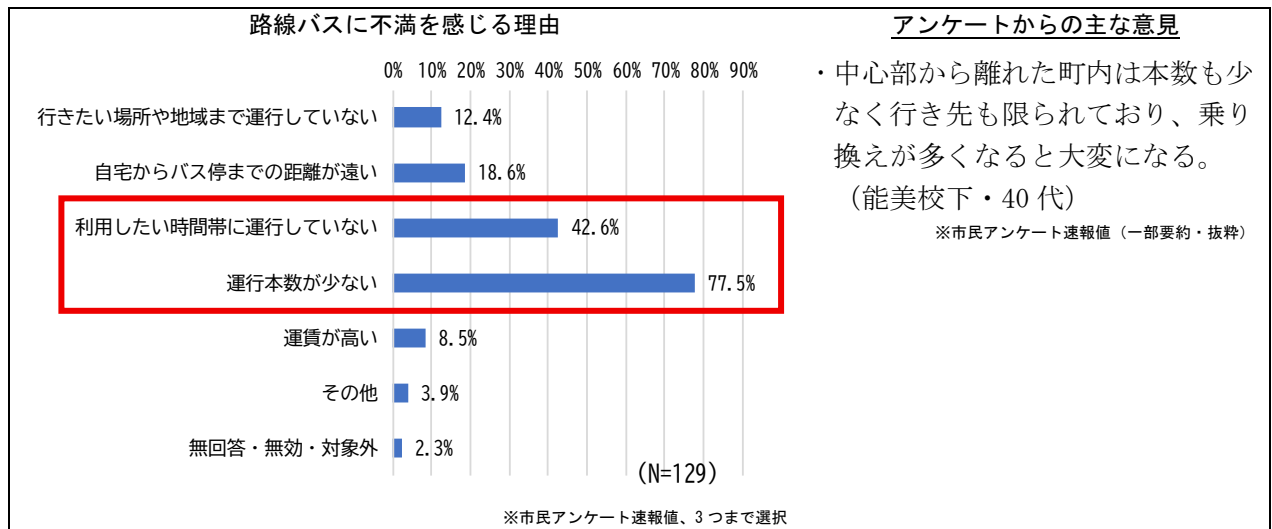
現状：交通空白地がある



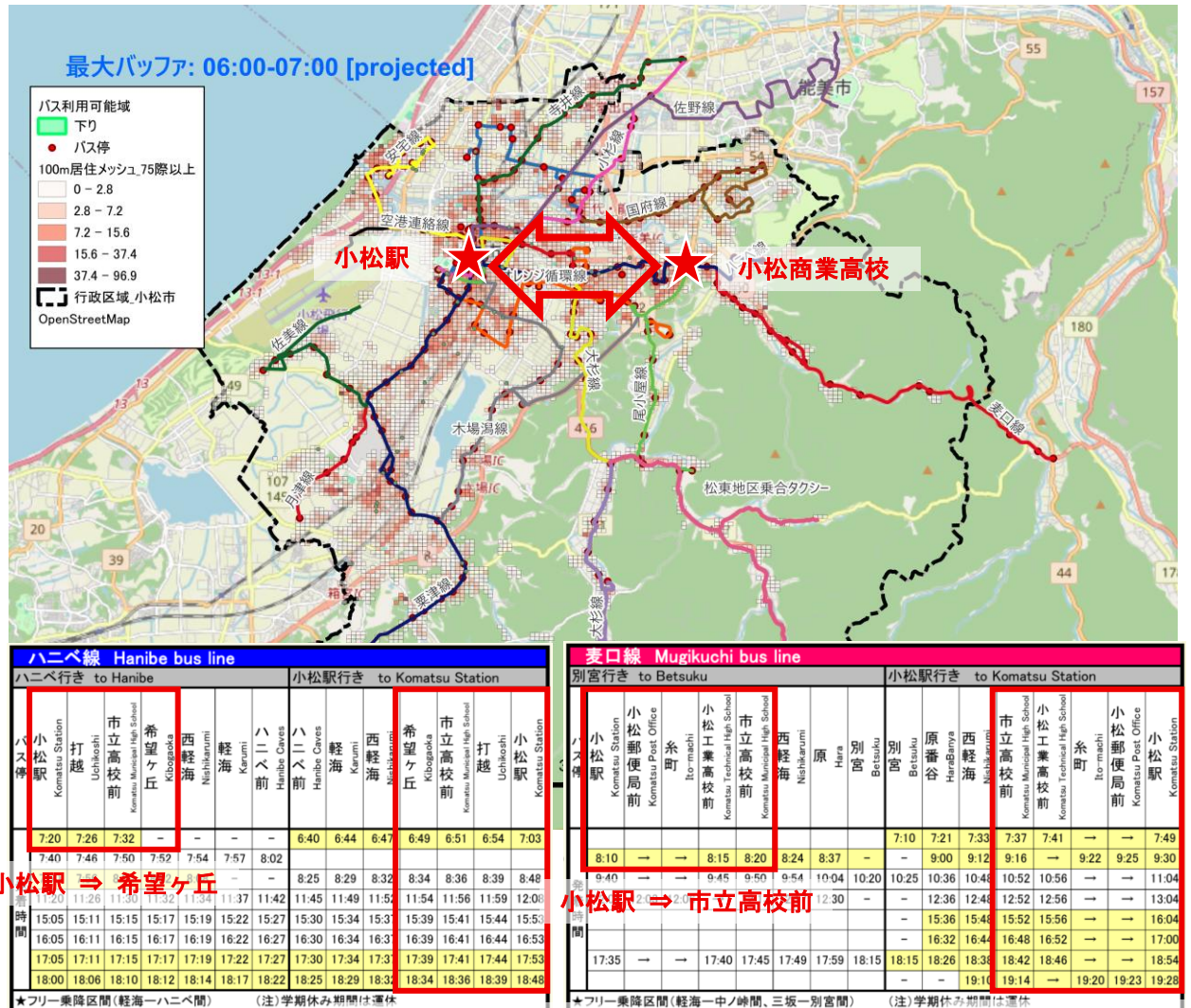
【考察・分析】

- 市街地の周縁部（犬丸町、安宅町、矢田野町、西軽海町等）で 75 歳以上の後期高齢者の居住の多いエリアにおいても交通空白地がある
- 市街地中心部（丸の内町、今江町等）にも 75 歳以上の居住の多い空白地がある
- 市街地部においても交通空白地はあるが、特に今江周辺の国道 305 号（旧国道 8 号）周辺には、近年クリニックやスーパー等が立地しているものの公共交通でアクセスすることができない

現状：バス路線はあるが、行きたい時間にバスが走っていない



平日下り 6 時台の運行状況



【考察・分析】

- 市民からは、運行本数及び利用したい時間帯に運行していないことへの不満が高かった
- やわたメディカルセンターでの診療後に市街地方面に帰る場合に、コミュニティバス市内循環線(南コース) 11:44 発、木場潟線 12:20 発の小松駅行きのバスを逃すと、15:39 発までバスがなく利用しにくい
- 高校生における部活動等による移動を勧誘する場合、6 時台や 19 時以降の便がほぼないため、自転車もしくは親による送迎等に頼らざるを得ない状況にある

現状：夜間に自宅に帰る手段がない

- IR いしかわ鉄道の最終便は 0:21 着小松駅着(金沢駅→小松駅)で、路線バスの平日の最終便は 19:11 発(安宅線、小松駅→安宅漁港)
- 19 時以降、小松駅に到着しても路線バスで自宅へ帰ることは難しい

現状：道路幅員によりバス車両が入れない地域がある

【考察・分析】

- 長崎町周辺では道路幅が狭く路線バス(安宅線)運行時は渋滞が発生
- 市役所周辺等、市中心部において、バス車両が入ることができない地域がある
- 明峰駅周辺は道路幅員や道路状況から、バス車両が入ることができない

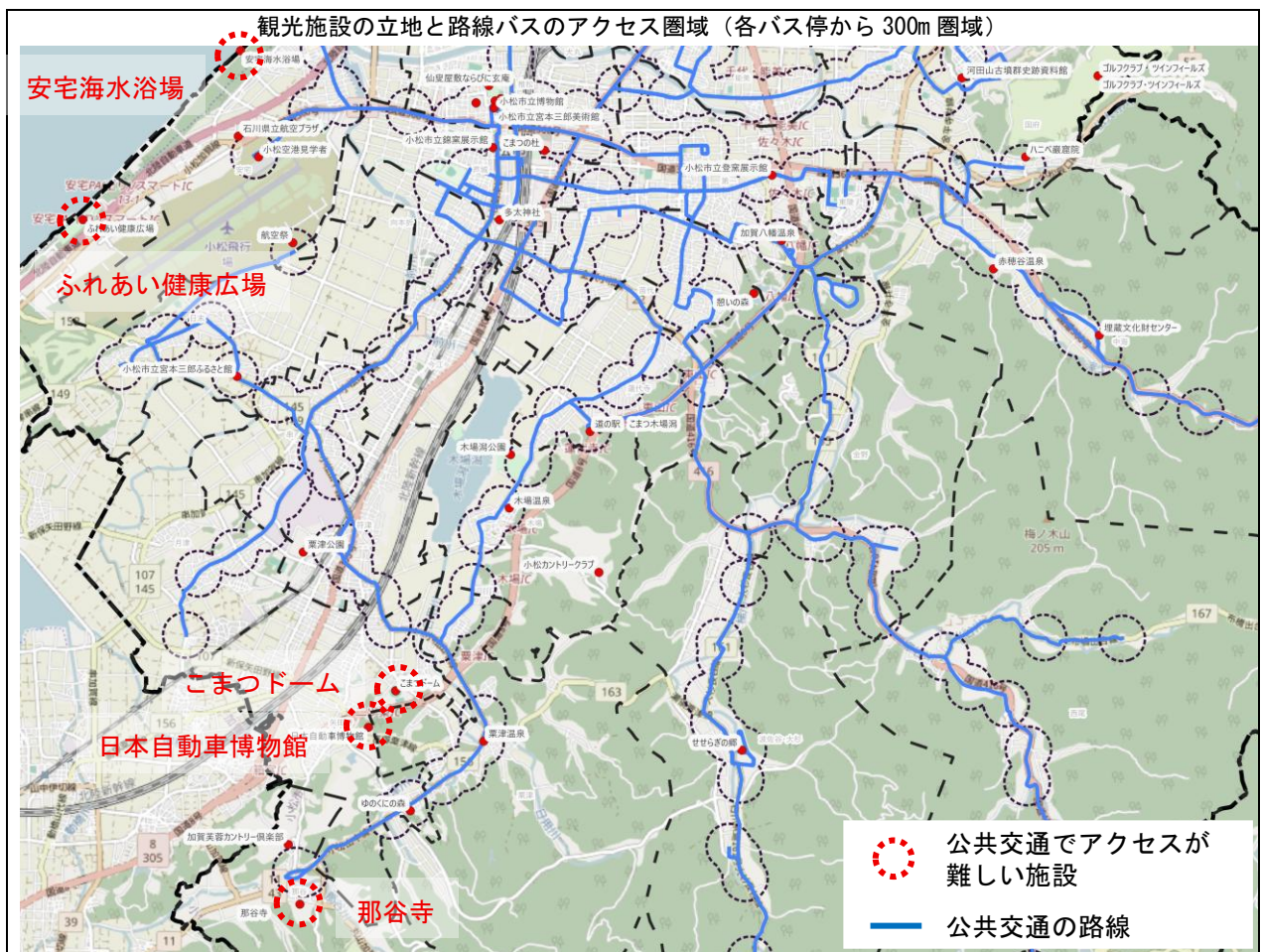
現状：障がい者や介護が必要な方が必要な移動できない

行政における窓口手続きが必要な主な施設とその内容		関係団体ヒアリングやアンケートからの主な意見
施設名	主な必要手続き	
小松市役所	<ul style="list-style-type: none"> ・ マイナンバーの交付・更新 ・ 出生届や児童手当認定・変更届 ・ 後期高齢者医療保険関連 ・ 障がい者手帳交付申請 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状では病院の外来の時間に対応していないため、バスの本数増加と時刻調整が必要（医療・福祉事業者） ・ 車椅子など体の不自由な人が、外出しやすいサービスを増やしてほしい（85歳以上） <p>※関係団体ヒアリングや市民アンケート速報値から一部抜粋</p>
小松警察署	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許証の発行・更新 	
南加賀保健福祉センター	<ul style="list-style-type: none"> ・ 医療費の公費負担（指定難病・小児慢性特定疾病・肝炎治療等） ・ 障がい者、ひとり親に関する相談 	

【考察・分析】

- 現在のバスやタクシーは、ほとんどがユニバーサルデザインの車両ではなく、乗降が難しい
- 指定難病等の手続きが必要な施設（例、南加賀保健福祉センター）まで、最寄り停留所から距離がある
- 市役所や南加賀保健福祉センター等、窓口での手続きを要する施設が乗り換えなくアクセスすることができない

現状：観光等の施設に公共交通でアクセスがしにくい

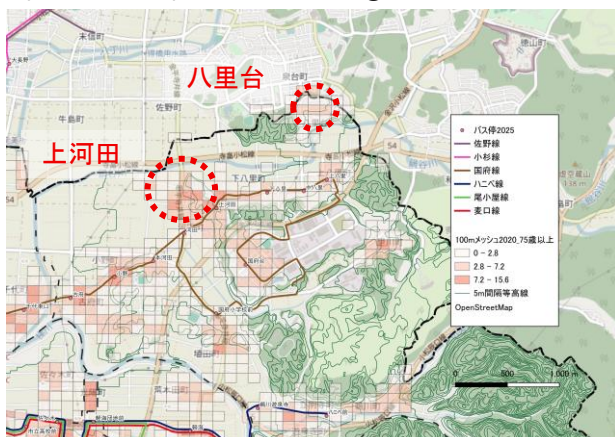


【考察・分析】

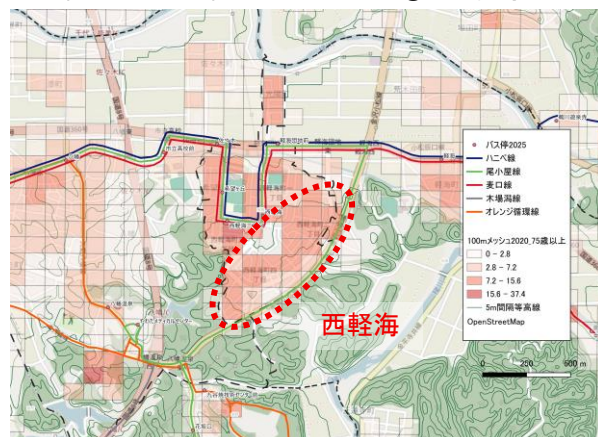
- 観光施設にバス路線が通っていない場所がある（日本自動車博物館、こまつドーム、安宅海水浴場、ふれあい健康広場 等）
- バス路線は近くまで通っているものの、バス停から観光施設までの距離が遠い箇所がある（那谷寺 等）

現状：高齢化が進む住宅団地など傾斜があり、徒歩での移動が難しい地域がある

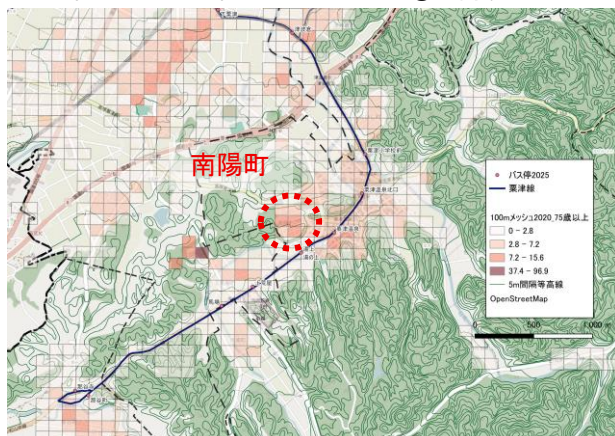
高台かつバス停から遠い住宅地①（上河田・八里台）



高台かつバス停から遠い住宅地②（西軽海）



高台かつバス停から遠い住宅地③（南陽町）



ワークショップでの主な意見

- ・自宅が高台の上にあるので、バス停までの距離が大変

【考察・分析】

- 高台の住宅に住む 75 歳以上の後期高齢者は、坂道を移動してバス停まで移動しないといけないため、公共交通にアクセス困難な状況も少なくない

【課題（案）】

□交通空白地・交通空白時間

1. 交通空白地の解消
2. 時間帯空白地の解消
3. 地形上移動が困難なエリアの移動円滑化
4. バス停留所までの移動が困難

□福祉（誰もが移動できる環境）

1. 分かりやすい・乗りやすい交通

□観光

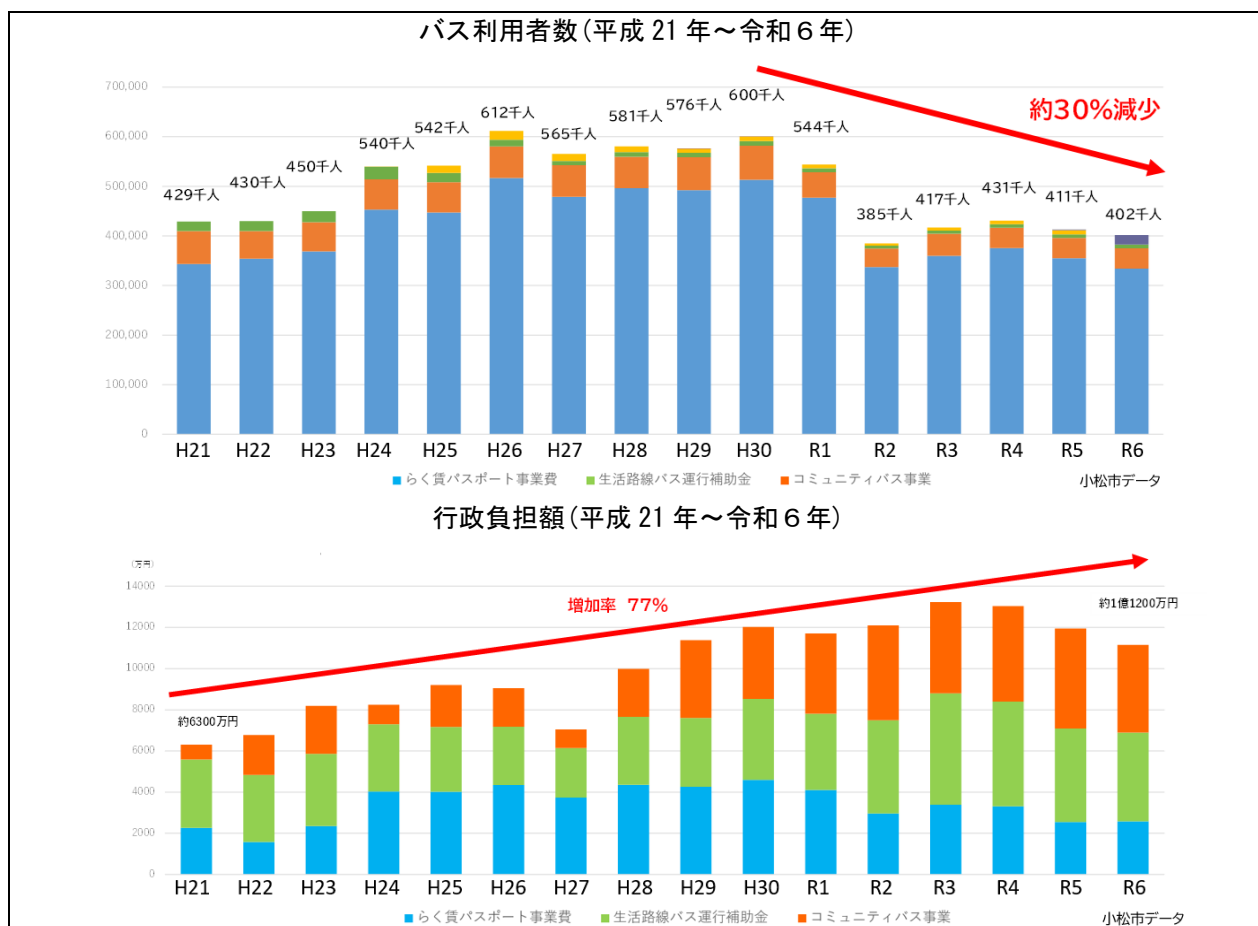
1. 分かりやすい情報提供

【目標3】未来へ続く持続可能な地域交通の仕組み

- 限られた人材や財源の中で持続可能な運行体制を確保するとともに、自動運転やAI配車システムなど新しい技術とデジタル技術を取り入れた新しいサービスの導入を通じて、効率性と利便性を両立させた交通体系を構築します。あわせて、SDGs 未来都市として環境負荷の低減やすべての人が安心して利用できる公共交通を推進します。

5-3. 目標3に係る現状診断


現状：利用者の減少、物価上昇等に伴って公共交通運行に関する行政負担が増えている




現状：バス停環境が悪い

ほのぼの松東・江指バス停

ほのぼの松東バス停



江指バス停



アンケートでの主な意見

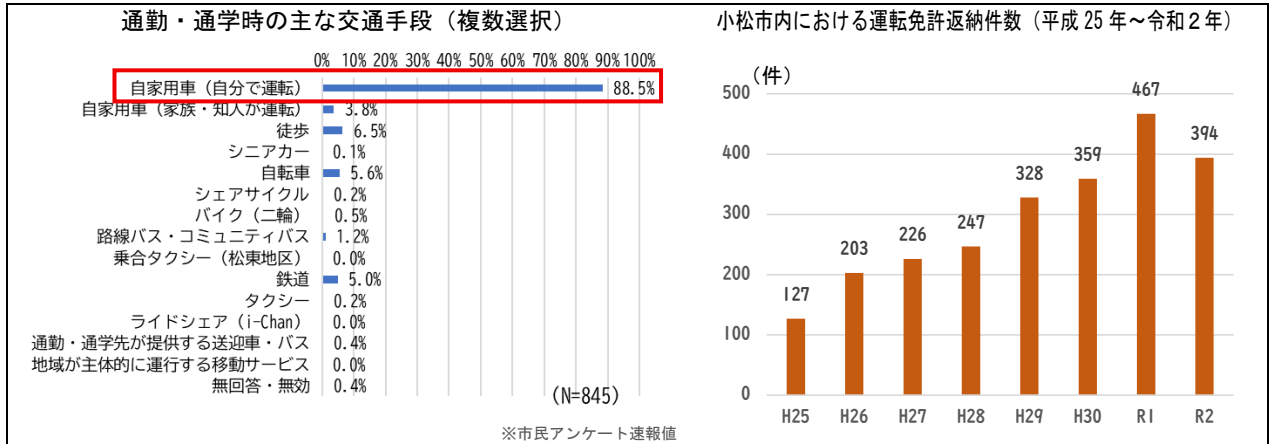
・高校最寄りのバス停が夜真っ暗で、街灯もなくとても心配 (40代)

※市民アンケート速報値 (一部要約・抜粋)

現状：路線バス、コミュニティバス、タクシーのドライバーが高齢化と将来的な人員不足

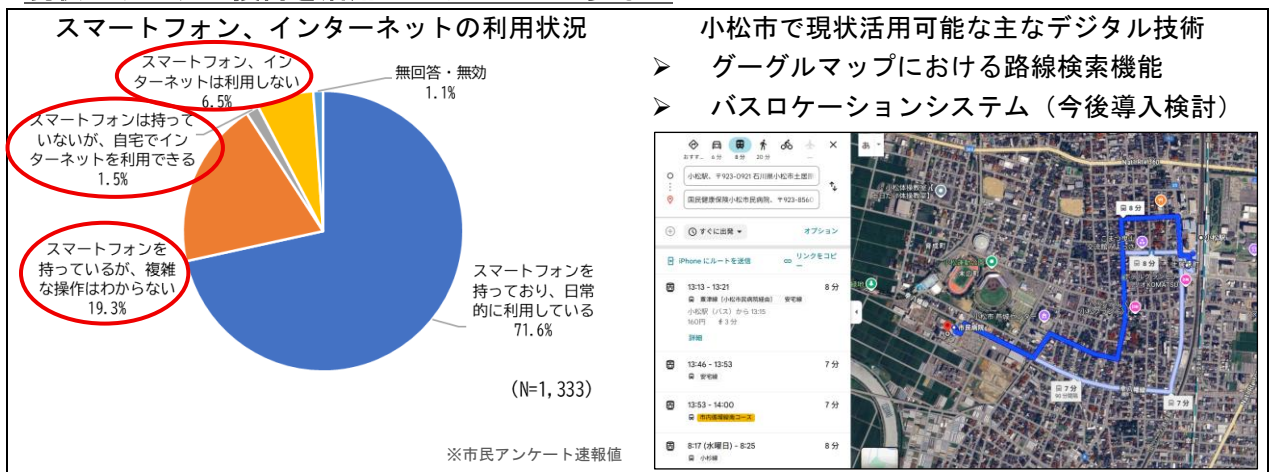
- バス運行事業者、タクシー運行事業者等によるヒアリングでは、ドライバーの高齢化等により将来的なドライバー不足が問題になる可能性について指摘する事業者は少なくない
- ドライバーの平均年齢は事業者によりさまざまだが、50代半ばから70代となっている

現状：市民の主な通学通勤は自家用車が大半だが、高齢者の運転免許返納も増加傾向



現状：スマートフォンなどデジタル機器の使用ができない方がいる

現状：デジタル技術を活用したサービスが少ない



【課題（案）】

1. 財政負担のあり方検討
2. 公共交通を担うドライバーの確保
3. 公共交通の利用促進
4. らく賃パスポートの制度再設計
5. デジタル技術を活用した新サービスの提供
6. 高齢者を中心にスマートフォンの活用推進