

令和7年度第4回小松市地域公共交通活性化協議会議事録

- 日 時 : 令和8年1月21日（水）14時30分～16時00分
- 場 所 : サイエンスヒルズこまつわくわくホールC
- 出席者 : 別紙

内 容

1. 開会挨拶

（市長 宮橋会長）

- 10月に開催された第3回協議会では、地域公共交通計画のアップデート進捗の報告及び、地域公共交通の方向性、および現状診断等について協議いただいた。
- 今回の協議事項は、小松市地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について、南部乗合ライドシェア実証実験について、小松市地域公共交通計画の策定状況についての3点である。
- 11月に開始した南部乗合ライドシェアの実証実験については、開始当初の利用件数は1日平均5件程度であったが、周知が進み、12月には1日平均10件程度に増加している。昨日、ドライバーの1人にお会いしたが、1日で9人の方を乗せたとのことであり、徐々に広がりを見せていると実感した。本日は11月、12月の利用状況や利用者の意見、今後の課題等を報告し、継続に向けた協議を行いたい。
- 地域公共交通計画については、前回協議した地域公共交通の方向性や現状診断等を踏まえ、施策設定等の提案について協議し、計画の策定に向けて進めたい。
- 報告事項では、自動運転バスの運賃変更についてご報告する。

（事務局 本谷部長）

- 委員28名中25名が出席しており、さらに1名が遅れて出席の予定である。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. 議事

- (1) 小松市地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について
資料に基づき、事務局（西本参事）より説明

【質疑応答】

(公立小松大学大学院サステナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長)

- 計画の実施と目標達成については評価する。モビリティ・マネジメント（MM）の活動が重要と考えるが、このエリアに対してどのような活動を行っているか。
→（事務局 西本参事）
- 当該交通不便認定地域に限定した説明会等は実施していないが、今年度策定中の地域公共交通計画において、ワークショップを開催し住民との対話を進めてきた。来年度以降も地域に出向き、対話を重ねたい。

【承認】

他に意見質問はなく、承認された。

- (2) 南部乗合ライドシェア実証実験について
資料に基づき、事務局（西本参事）より説明

【質疑応答】

(北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス 小松職場委員 植村委員)

- 予想されていた通り、利用者からは区域外の主要施設や隣接区域への運行拡大の要望がある。2月以降は実証実験の継続・エリア拡大準備を行うとあるが、エリア拡大の検討はどのように行われるか。

→（事務局 津田室長）

- 2月以降については、まずは現在のエリア内での実証実験の継続にとどめたい。飛び地での運行や、要望のある月津校下、木場校下等への拡大については並行して検討を行い、エリアの拡大を行う場合には、改めて本協議会に諮る。

→（北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス 小松職場委員 植村委員）

- 今後、小学校単位でエリアが広げられていくと思われるが、既存の運送

業者の事業範囲に大きく関わる。地域内で完結する移動であればよいが、特にエリア外の病院や商業施設への移動については、他の交通よりも安く便利に利用できることは望ましくない。バス会社として厳しい状況を招くだけでなく、タクシー会社の視点に立っても同じ意見が予想されるため、慎重に取り扱っていただきたい。

→ (市長 宮橋会長)

- 指摘事項について、小松市としても理解している。単に利用者の要望のみでエリアを拡大するのではなく、全体の交通体系の中で各モードが担う役割を明確に分担する必要がある。策定中の計画においても十分注意して取り組む。

(小松市校下女性協議会会長 久保委員)

- アンケートで出た不満意見の内容と、帰りに1時間待たされるといった状況について詳しく教えてほしい。

→ (事務局 西本参事)

- 不満の内容は、主に料金設定に関するものである。例えば、前回とほとんど同じ距離であるのに料金が100円高くなつたため、間違えているのではないかとの問合せがあった。その際には、100メートル単位で料金が変わる料金体系を説明し、納得していただいたと感じている。
- 予約のためのコールセンターが県外にあり、地理に不案内で、対象エリアの日用町を対象外と誤回答した事例もあった。
- 待ち時間については、乗合の予約が重なると1時間程度待機させてしまうことがある。今後、ドライバー数の調整等を検討したい。

(国土交通省北陸信越運輸局 交通企画課長 大村委員)

- 乗車場所、降車場所の傾向を教えてほしい。今後エリア拡大を進める際、すべてドアツードアを前提とするのではなく、ある程度不便にする必要性もあるかもしれない。先ほども植村委員からの意見があつたが、既存の交通体系の事業者との慎重な議論も重要と考えている。

→ (事務局 西本参事)

- 乗降地のほとんどは、どちらかが自宅である。行き先は、南部エリア内の診療所やスーパーが多い。また、栗津温泉総湯の利用も一定数みられる。
- エリア拡大については既存のバス・タクシー事業者と慎重に協議を行う。路線バスで対応可能な時間帯や、路線バスの利用が問題ない方はそちらを利用いただくなど、他の交通とのバランスを考えた組み合わせを検討する。

(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 小林委員)

- この実証実験は、国の「交通空白」解消緊急対策事業を活用しているが、実績の報告期限が2月末である。報告が間に合うかどうか、また、2月以降の継続にあたり、計画変更や手続きの必要性について確認していただきたい。

→ (事務局 津田室長)

- 当初、補助事業を活用するため実証実験での運行期間を1月末までと予定していた。予定通り補助事業分は1月末で一旦締め、2月以降の継続分については、市の単独事業費での運行を予定している。

(日野自動車株式会社 ソリューション事業部 グループ長 柴田委員)

- ドライバーへの報酬について、時給に換算するとかなり低くなっているが、これについて、ドライバーからの意見はあるか。

→ (事務局 西本参事)

- ドライバーの方は地域貢献やボランティアの意識を持って参加してくださっている方が多く、今のところ報酬について意見は出ていない。しかし、低い報酬のまま継続することには問題があると考えているため、利用者数を増やし、報酬水準を高められるよう検討していく。

→ (日野自動車株式会社 ソリューション事業部 グループ長 柴田委員)

- 他地域ではシフト制や時給固定制をとっている事例もあり、参考にしていただきたい。

→ (市長 宮橋会長)

- 実証実験のなかで、ドライバーへの報酬についても検討する。

(公立小松大学大学院サステナブルシステム科学研究所 教授 高山副会長)

- ドライバーの登録者数は以前聞いた人数よりも多く、現状の運行規模であれば十分だと思う。
- 提示されたドライバーの時給実績には、待機料も含まれているか。

→ (事務局 津田室長)

- 含まれている。走行しなくても最低時給400円程度は保障される形となっている。

(名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- この実証実験は地域公共交通計画の策定期間中に始まった。ライドシェア導入の基準を地域公共交通計画内で具体的に示すことが重要である。実証実験は既存のバス路線である栗津線の減便が起点であるため、栗津線の運行本数の変化がないということは、今後の南部エリアでの運行については実証実験と変わらないということがまずは前提となるが、実証実験の結果として、今のエリアで実施するのか、範囲はどうであるか、評価を行い、基準を計画内で示すことが重要と感じた。
- また、利用者はどこからどこへ行ったのか、どの時間帯の利用が多いのか、どの校区での利用が多いのか等、利用状況について具体的に報告していただきたい。
- ドライバーの確保について、ボランティア精神に頼っていると近いうちに行き詰まる。または、需要のある時間帯にドライバーも忙しく人員を確保できなくなることが懸念されるため、十分な報酬により、仕事としてドライバー業務にあたってもらうようとする。雇用契約とするには最低賃金以上とする必要がある。
- 交通空白地域、交通空白時間に対して、どのように公共交通を確保するのか、ある程度原則を定めていく必要性を感じている。

→ (事務局 西本参事)

- 具体の利用状況を報告する。最も多い時間帯は10時であり、次に9時、15時、16時には利用が多い。8時、11時、12時、14時は比較的少ない。
- 行き先について、具体的な数字は手元になく担当者の肌感覚であるが、こまつ整形外科が最も多いのではないか。こまつ整形外科は公式LINEで予約等の対応を行っており、そのLINEの中でライドシェアの周知も実施していただいていることが要因として考えられる。また、スーパーではAコープ栗津店への利用も多い。

→ (名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 今後報告書としてまとめていただきたい。交通空白に対しての公共交通の充足率等についても分析してほしい。
- 今回は定時定路線の交通である路線バスの代替を目的として面的な交通である乗合ライドシェアでの運行を行ったため、栗津線の代替交通としての実績、乗合ライドシェアを導入したことの実績、両方の検証を行ってほしい。

→ (市長 宮橋会長)

- 次回の活性化協議会で報告する。

【承認】

他に意見質問はなく、承認された。

(3) 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】

(国土交通省北陸信越運輸局 交通企画課長 大村委員)

- 国のアップデートガイドラインを反映できていると評価する。現行計画からどうアップデートしたのか新旧対応表等を用いて示していただけると、市民にとっても今後の小松市の交通政策がどのように変わっていくのかがわかりやすい。アップデートガイドラインに基づき実施された定量的なデータ分析やアンケート調査等を踏まえた現状診断なども説明した上で、更新点について説明するとよ

いのではないか。

- 25ページ以降の各施策について、ライドシェア等の新しい交通を各地区へ展開することを前提とした計画案である。ワークショップや専門部会において住民との議論がされてきたと想像するが、各交通事業者との議論についてはどのような状況か。交通事業者との議論を踏まえて落とし込まれているのか。または、今後検討の余地があることを前提として市としての考えをこのように記載しているのか。また、協議状況を計画にも記載してほしい。
- 既に運行している乗合ライドシェアだけでなく、共助版ライドシェアの記載もあるが、違いが市民には分かりづらいため、説明を追加されたい。
- 29ページで幹線バスの選定・見直しやバスの運行ルートの効率化について述べられている。その中で令和8年度の利便増進計画の作成と記載されている為、次年度以降検討が行われると思われる。バス路線の再編について、この場で示すことのできる方針案があれば、教えていただきたい。

→（事務局 津田室長）

- アップデート箇所については、今後対応する。
- バス路線の効率化や再編については、運転手不足等の現状を踏まえてバス事業者には事前に相談を行っている。具体的な検討については利便増進計画において進める想定であるが、再編に伴って発生する交通空白地への対応については、地域の特性を踏まえ、どのような交通モードが適するか、今後検討の余地があると考えている。
- 共助版ライドシェアについては、許可や届け出を要しないものであり、矢田野地区、日末・月津地区で既に実施されている。今後、他地区でも実施できるのか地域特性を踏まえた上で、交通空白解消に貢献できるのか、検討を進めたい。

(公立小松大学大学院サステイナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長)

- よく考えて作り込んでいると感じる部分が多いが、まだ抜けがあるのではないか。公共交通には飛行機、新幹線、シェアサイクルも含まれるが、それらの交通についての記載は少ないと感じる。

- 福祉有償運送についても、さらりと流して記載されている印象である。公共交通に頼らざるを得ない方もおられるため、小松市の立場としてもう少し詳しく記載することが重要である。
- シェアサイクルは3年ほど前に導入された新しい交通で、ラストワンマイルを担う可能性のある交通である。金沢市のまちのりでは利用がかなり伸びているようだ。15年先を見据えた計画であるため、ぜひ記載していただきたい。
→（市長 宮橋会長）
- 計画書に反映したい。

（名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員）

- 27ページの将来ネットワークイメージを協議会委員のみなさんがどのように認識しているかが重要である。バス路線は赤、青、緑の矢印のみとなり、その他の路線は残らないということである。また、再編後に残るバス路線では、タクトダイヤの導入による、乗換利便性の向上を目指しているということである。薄いハッチのかけられたエリアでは、朝の通学時間帯など、必要性、需要に応じて、一部の時間帯での定時定路線の交通を導入することについて検討を行うが、基本的には定時定路線ではなくなり、ライドシェアに転換していくという案である。
- ここでハッチの部分を乗合ライドシェアと明記されているが、現時点では手段を断定しなくてよいのではないか。現状よりもライドシェアエリアを大幅に拡大する場合、その分のドライバー確保の必要があるため実現できないかもしれない。ライドシェアが担うのか、タクシーが担うのか、現在は決めずに小型乗合型交通などと記載するとよいのではないか。
- 高山副会長から指摘があった通り、福祉分野は深く検討するべきである。シェアサイクルについても、ライドシェアと同じくらいの立ち位置として、または、まちなかエリアの交通として位置付けられ、書き込まれるとよいのではないか。
- モビリティハブに関しても、本当にその場所でよいか吟味してほしい。今後も変更は可能であるが、現時点で不適の箇所は変更するべきである。
- 今回は原案の提示、次回の協議会では素案の提示とあるが、素案と原案は逆で

はないか、素案、原案、草案の順ではないか。

- 幹線バスの選定・見直しやバスの運行ルートの効率化の検討のための、利便増進実施計画の作成においては、バス事業者との丁寧な協議が必要であるため、部会等の組織が必要ではないか。将来ネットワークイメージの協議についても、部会等での熟議が必要である。次年度以降の組織立てを検討の上、計画書においても協議の場の設定や所掌事項を具体的に記載するとよいのではないか。

→ (事務局 津田室長)

- 今回提示したものは素案に該当する。今日の意見を反映したもの地域公共交通専門部会で協議のうえ、次回の第5回活性化協議会で原案として提示する。

→ (名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 資料4において、3月末に小松市地域公共交通計画（案）の完成とあるが、どのような状態を想定しているのか。パブリックコメントはいつ実施するのか。

→ (事務局 津田室長)

- パブリックコメントは3月の第5回活性化協議会後、4月の実施を予定している。

(市長 宮橋会長)

- 非常に重要な内容であるため、後日であっても、事務局に意見等を連絡していただきたい。
- 今回承認は行わず、継続協議とする。

3. 報告事項

(1) 自動運転バスの運賃の変更について

資料に基づき、事務局（津田室長）より説明

【質疑応答】

(名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- これは、北鉄バスの運賃改定に伴い、同一路線の自動運転バスも上げるという

ことか。ならば北鉄加賀バスからも並行して説明されるべきではないか。

→ (北鉄加賀バス株式会社 取締役社長 新谷委員)

- 前回の第3回活性化協議会のその他において、口頭にて報告したが、2月1日より全路線を対象に運賃改定を実施する。

→ (名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤委員)

- 承知した。自動運転バスは道路運送法第21条の規定で、北鉄加賀バスの運行と同じ路線であるために、北鉄バスの値上げと同時に運賃値上げを行うということか。

→ (北鉄加賀バス株式会社 取締役社長 新谷委員)

- 道路運送法第4条に基づく路線であり、北鉄加賀バスが運行する空港連絡線とは別路線となっているが、北鉄加賀バスの運賃値上げに伴い足並みを揃える形で、値上げを実施する。

4. 閉会

(事務局 本谷部長)

- 以上をもって、令和7年度第4回小松市地域公共交通活性化協議会を閉会する。