

令和7年度第4回 小松市地域公共交通活性化協議会

日 時 令和8年1月21日（水）
14：30～

場 所 サイエンスヒルズこまつわくわくホールC

会 議 次 第

1. 開会挨拶

会長 宮橋 勝栄

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
- (2) 南部乗合ライドシェア実証実験について
- (3) 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（原案）について
 - ② 小松市地域公共交通策定に向けたステップについて
 - ③ ワークショップ及び専門部会の開催状況について
 - ④ 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
 - ⑤ 公共交通アンケート調査について

3. 報告事項

- (1) 自動運転バスの運賃の変更について

資料

（議事）

- 【資料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2】南部乗合ライドシェア実証実験について
- 【資料3】小松市地域公共交通計画（原案）
- 【資料4】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5】ワークショップ及び専門部会の開催状況について
- 【資料6】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7】公共交通アンケート調査について

（報告事項）

- 【資料8】自動運転バスの運賃の変更について

協議事項(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

1 概要

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(第3条第5項)、地域公共交通確保維持改善事業実施要領及び地域公共交通確保維持改善事業(新モビリティサービス推進事業)実施要領において、毎年度、協議会等自らによる補助対象事業の実施状況の確認、評価を行い、当該自己評価の結果を報告するとともに、あわせて公表することにより、補助対象事業がより効果的、効率的に実施されることを目的とするもの。

2 事業の目標

・市内循環線(北コース)の利用者数を 24,000 人以上(R4:22,005 人 R5:21,628 人)

3 地域の交通の目指す姿(事業実施の目的・必要性)

小松市においては、小松駅を中心とし、幹線交通である鉄道を軸に、市域内に広範に路線バス及びコミュニティバスにより構成される公共交通網が形成されている。これらの公共交通網については、小松市民病院及び南加賀急病センター等の医療機関、イオンモール新小松や平和堂等の商業施設、市内に点在する高等学校等、地域住民の日常生活において、車などの移動手段を持たない高齢者や高校生、大学生等を中心に、必要不可欠な交通手段として機能している。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、本市の公共交通機関の利用者は減少を続け、バス事業収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また一部地域では、幹線交通とコミュニティバスの乗り継ぎが不十分であったりするなど、住民に不便を強いている状況が続いている。

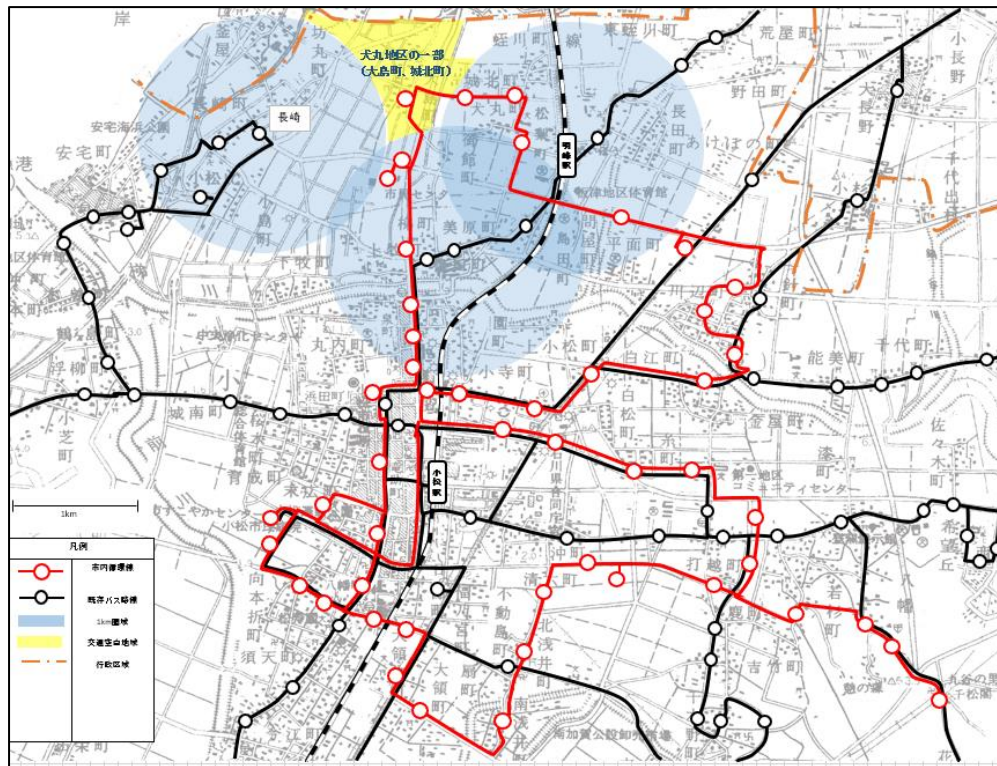
そのため、本市では平成21年2月に、交通事業者や住民の代表、行政関係者等で組織する「小松市地域公共交通活性化協議会」を発足し、令和3年度には市内の地域交通の現状や課題を把握し、地域特性やニーズに応じたみんなで支え合う持続可能な地域交通を目指し、「こまつ地域交通プラン」を策定した。

市内循環線については、利用者の利便性を図るため利用者のニーズを調査しながら経路を見直して運行しているが、今後も地域住民の通院・通学・買い物を中心とした生活に不可欠な地域内フィーダー路線を存続していくことが必要となっている。

このため、地域公共交通確保維持事業により、本市の中核となる地域内フィーダー系統の市内循環線を運行し、公共交通を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

4 交通不便認定地域

小松市犬丸地区の一部（下図黄色部分）



5 事業評価

①補助対象事業者

日本海観光バス株式会社

②事業概要

運行系統名：市内循環線北コース（市役所先行、園町先行）

③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況

令和 6 年 3 月 9 日からキャッシュレス化（交通系IC）を実施し、利用者の利便性向上を図った。

④事業実施の適切性

評価：A 事業は計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。

⑤目標・効果達成状況

評価：A 利用者数 24,000 人以上に対し、25,346 人であった。

【要因】

令和 6 年 10 月から 12 月にかけては、令和 5 年 12 月 28 日より休館となった老人福祉センター千松閣の代替施設として、小松市民センターが利用されていることが、利用者数の増加に寄与しており、目標達成に繋がった。

R6 25,307 人 → R7 25,346 人（前年比 +39 人）

⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）

・7 月からバスの乗降口に設置したカメラから利用データを取得している。データを分析することで、ダイヤ変更やルート見直しを実施していく。

・引き続き、広報やHP等での周知、バスマップの配布等により利用の促進を図る。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 8年 1月 21日

協議会名: 小松市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
日本海観光バス(株)	運行系統名: 市内循環線北コース(市役所 先行、園町先行)	・7月からバスの乗降口にカメラを設置し、利用データを収集した。	A 事業は計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	<p>目標利用者24,000人に対し、25,346人であった ＜詳細＞ 令和6年10月から12月にかけては、令和5年12月28日より休館となった老人福祉センター千松閣の代替施設として、小松市民センターが利用されていることが、利用者数の増加に寄与しており、目標達成に繋がった。</p> <p>【10月～9月】 全体利用者数 R5 25,307人 R6 25,346人 +39人</p>	<p>・7月からバスの乗降口に設置したカメラから利用データを取得している。データを分析することで、ダイヤ変更やルート見直しを実施していく。 ・引き続き、広報やHP等での周知、バスマップの配布等により利用の促進を図る。</p>
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>小松市においては、小松駅を中心とし、幹線交通である鉄道を軸に、市域内に広範に路線バス及びコミュニティバスにより構成される公共交通網が形成されている。これらの公共交通網については、小松市民病院及び南加賀急病センター等の医療機関、イオンモール新小松や平和堂等の商業施設、市内に点在する高等学校等、地域住民の日常生活において、車などの移動手段を持たない高齢者や高校生、大学生等を中心に、必要不可欠な交通手段として機能している。</p> <p>しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、本市の公共交通機関の利用者は減少を続け、バス事業収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また一部地域では、幹線交通とコミュニティバスの乗り継ぎが不十分であったりするなど、住民に不便を強いている状況が続いている。</p> <p>そのため、本市では平成21年2月に、交通事業者や住民の代表、行政関係者等で組織する「小松市地域公共交通活性化協議会」を発足し、令和3年度には市内の地域交通の現状や課題を把握し、地域特性やニーズに応じたみんなで支え合う持続可能な地域交通を目指し、「こまつ地域交通プラン」を策定した。</p> <p>市内循環線については、利用者の利便性を図るため利用者のニーズを調査しながら経路を見直し運行しているが、今後も地域住民の通院・通学・買い物を中心とした生活に不可欠な地域内フィーダー路線を存続していくことが必要となっている。</p> <p>このため、地域公共交通確保維持事業により、本市の中核となる地域内フィーダー系統の市内循環線を運行し、公共交通を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p>				

実証実験の概要

- 運行期間 : 令和7年11月4日～令和8年1月30日
- 運行日 : 月～金曜日(祝日、12/29～1/3を除く)
- 運行エリア : 小松市南部エリア(符津、矢田野、粟津、那谷校下)

※発着地が共に上記のエリア内に限る

- 運行方法 : 乗合型、区域内におけるドアツードア型
- 運行日数 : 計57日
- 予約方法 : アプリまたはコールセンター
- 決済方法 : アプリ決済(クレジットカード)

PayPay、現金



南部乗合ライドシェア実証実験について

利用状況(令和7年12月末)

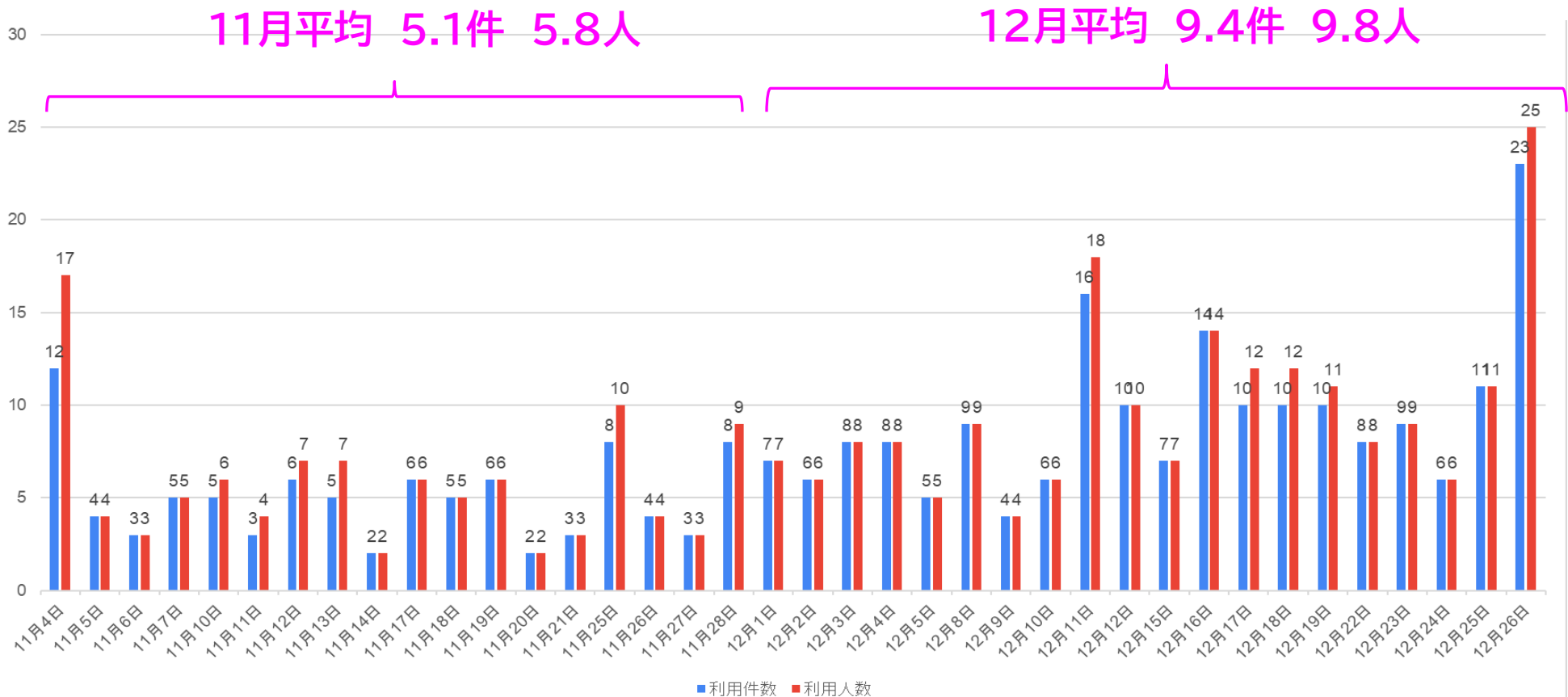
運行日数:38日

利用件数:277件(7.3件/日) (11月平均:5.1件/日 12月平均:9.4件/日)

利用人数:299人(7.9人/日) (11月平均:5.8人/日 12月平均:9.8人/日)

乗合率 :23%(乗合件数(65)/運行件数(277))

(件)



南部乗合ライドシェア実証実験について

住民の意見

高齢者サロン

回数：27回(約500人)

内容：乗合ライドシェア説明、意見交換、スマホ教室

<意見>

- ・ 公共交通がなかったので非常にありがたい
- ・ 栗津線が減便になり不便。外出したら、バスがないので帰りが遅くなる
- ・ **南部エリア以外**も運行してほしい
(市民病院、やわたメディカルセンター、イオンモール新小松 など)
- ・ 他の南部中学のエリアも運行してほしい(**月津校下・木場校下**)
- ・ 予約が難しい、めんどくさい、**スマホに興味がある**ので教えてほしい



町内会

回数：5回(約50人)

内容：乗合ライドシェア説明、意見交換、

<意見>

- ・ 公共交通がない地域なので長年このような公共交通がほしかった
(日用町ほか交通空白エリア)
- ・ **月津校下、木場校下**もエリアに入れてほしい

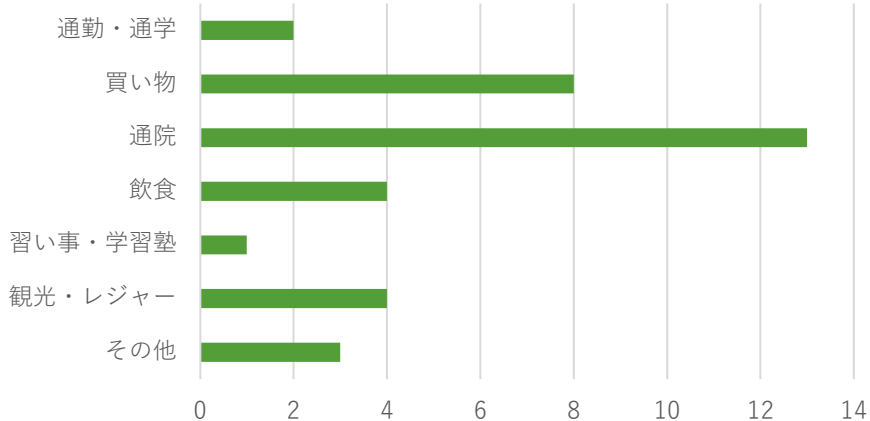


南部乗合ライドシェア実証実験について

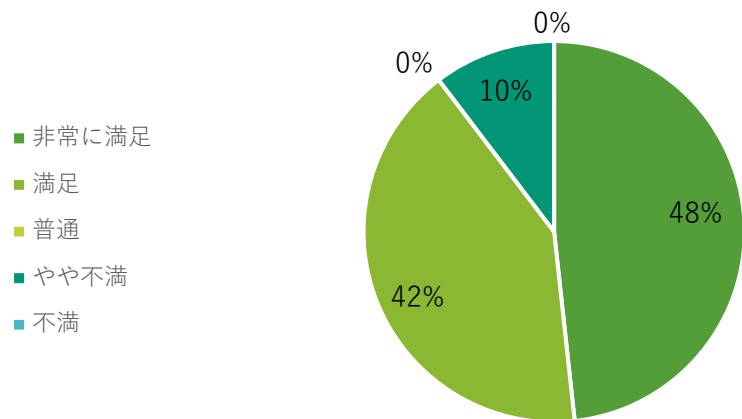
利用者アンケート

回答者数:30人(12月末現在)

利用目的

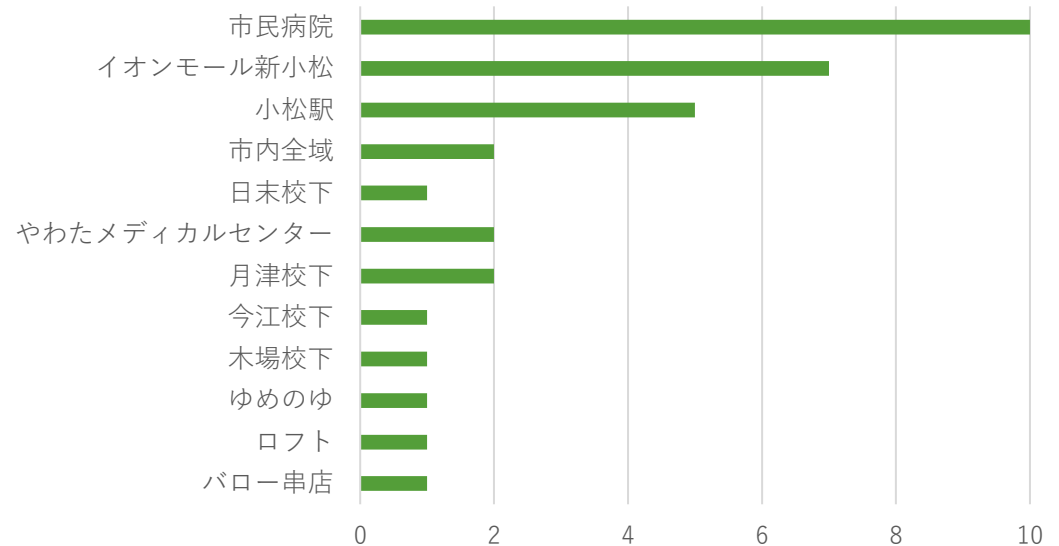


利用満足度

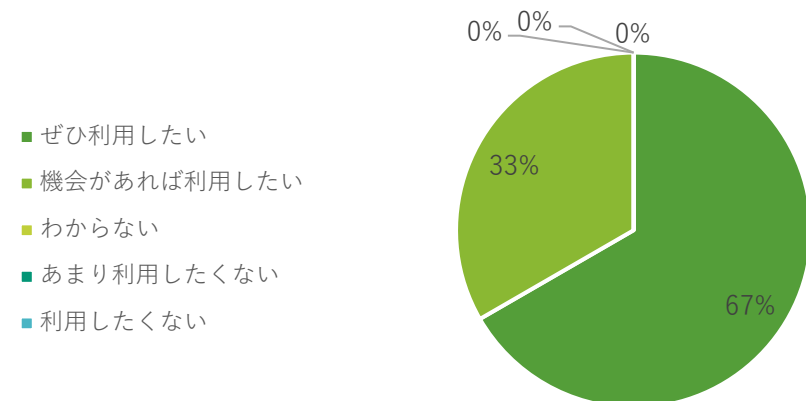


「非常に満足・満足」が約90%、「やや不満」が約10%

エリア外で行きたいところ



今後の利用希望



「ぜひ利用したい」が約67%「機会があれば利用したい」が約33%

南部乗合ライドシェア実証実験について

ドライバー登録・稼働状況

登録ドライバー数:19名(常時稼働:10名)

◇常時稼働ドライバー

✓男性9名、女性1名

✓年齢:41歳～73歳(平均年齢:65.7歳)

稼働ドライバー数:3.7名/日(午前/午後:各2名)

ドライバー報酬:400円/H～1,280円/H(平均585円/H)

ドライバーからの声

- 中高生の通学への需要もありそうなので、学校への周知強化を検討して欲しい。
- 「木場」や「月津」など隣接エリアの要望を断るのが心苦しいので、運行エリアを拡大を検討して欲しい。
- 市民病院、やわたメディカルセンター、イオンモール等も運行エリアにしてほしい

【ドライバー意見交換会】



南部乗合ライドシェア実証実験について

実証実験の課題

<周知>

- ・ 町内会や高齢者サロン等での意見から需要・潜在的ニーズが一定数存在
- ・ 需要・潜在的ニーズはあるがどのように周知をするか(情報を届ける方法)
- ・ 公共施設等へのポスティングやHP、世帯へのチラシ配布のみでは難しい
⇒各町の高齢者サロンやらく賃ユーザー等への説明会(対話)の開催

<予約>

- ・ 県外コールセンターだと出発地・目的地が伝わりにくい(予約に時間がかかる)
- ・ 高齢者の9割以上が電話での予約
⇒コールセンターのあり方検討
⇒高齢者のスマホ教室開催(予約をスマホからできるように)

<利用者>

- ・ 自家用車を持っていない高齢者の利用が大半
- ・ 自家用車を運転している高齢者は必要性を感じていない
- ・ 高齢者のみではなく学生の通学や部活動での利用についても調査・検討が必要
⇒免許を持っている高齢者も天候等応じて利用(自家用車との併用)
⇒学生への周知・予約方法の検討

南部乗合ライドシェアについて

今後のスケジュール(案)

令和7年11月～令和8年1月

実証実験の実施・分析・検証

業務内容

- ・ 実証実験の実施
- ・ 実証実験の周知
- ・ 利用状況・課題の分析・検証

令和8年2月～

実証実験の継続・エリア拡大準備

業務内容

- ・ 実証実験の継続
- ・ 課題解決(コールセンター、周知、マネジメント体制、システム関係等)
- ・ エリア拡大準備(説明会の開催)

令和8年度中

新たな実証実験の実施・分析・検証

業務内容

- ・ 実証実験の実施(エリア拡大)
- ・ 実証実験の周知
- ・ 利用状況・課題の分析・検証

小松市地域公共交通計画 (原案)

令和 8(2026)年 3 月

小松市

目次

1 地域公共交通に取り組む意義	1
(1) 地域公共交通計画とは.....	1
(2) 地域公共交通に取り組む意義.....	1
2 小松市が目指す地域公共交通の姿.....	2
(1) 前回の地域交通プランの理念や取り組み.....	2
(2) 人口推移等の社会情勢の変化.....	2
(3) 生活の質やウェルビーイングの向上に向けた政策推進.....	3
(4) 近年の地域公共交通政策の方向性.....	3
(5) 小松市が掲げる地域交通に関する方針.....	4
(6) 本市の地域公共交通アップデートに向けた考え方.....	4
(7) 本市の地域公共交通における基本方針.....	5
(8) 目指す将来像.....	6
3 関連計画の位置づけと計画の役割.....	7
(1) 本計画の位置づけ.....	7
(2) 公共交通政策の取組みと本計画の役割.....	8
(3) 計画の区域.....	8
(4) 計画の期間.....	8
(5) 計画推進の考え方.....	9
(6) 公共交通と福祉政策との連携.....	9
(7) 本計画策定のプロセス.....	10
(8) 計画策定に向け実施した調査等.....	11
(9) 各種調査からみえる主なポイント.....	12
4 現状診断	13
(1) 現状の公共交通ネットワーク.....	13
(2) 本市の公共交通等の現状.....	14
(3) 課題の整理.....	24
5 施策方針及び施策・事業	25
(1) 施策方針と施策.....	25
(2) 将来ネットワークイメージ.....	27
(3) 具体的な事業等.....	29
(4) 地域公共交通確保維持事業の必要性.....	32
6 目標値の設定	33
(1) 目標値.....	33
7 計画の推進体制と進捗評価	39
(1) 推進体制.....	39
(2) 進捗評価の方法.....	40

1 地域公共交通に取り組む意義

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて協議会等を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスや鉄道、タクシーといった既存の公共交通サービスを活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域公共交通の提供を確保することが求められています。

その際、ICカード・二次元コード等のキャッシュレス決済の導入促進、更には MaaS、ライドシェアやオンデマンド交通における AI 活用の取組、自動運転などの技術も活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者、子育て世代や外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要とされています。

地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています

(2) 地域公共交通に取り組む意義

地域公共交通の利用者は、モータリゼーションの進展や人口減少によって減少傾向にあり、民間交通事業者の営利事業として地域公共交通を維持していくことは難しくなっています。

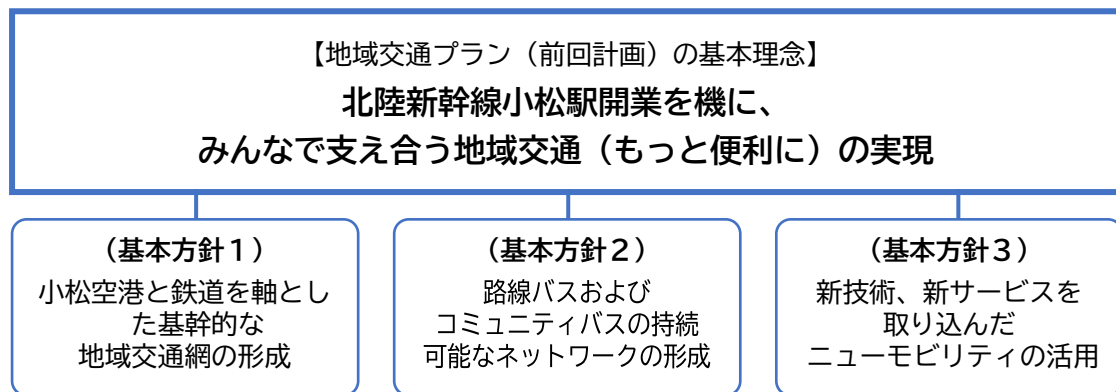
このため、住民の移動手段の確保について地方自治体の果たす役割が大きくなってきています。交通政策基本法では、第9条に地方公共団体の責務として「交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する」と定めています。

また、地域公共交通活性化再生法（地域交通法）第4条において「都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。（第2項）」「市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。（第3項）」とされています。

2 小松市が目指す地域公共交通の姿

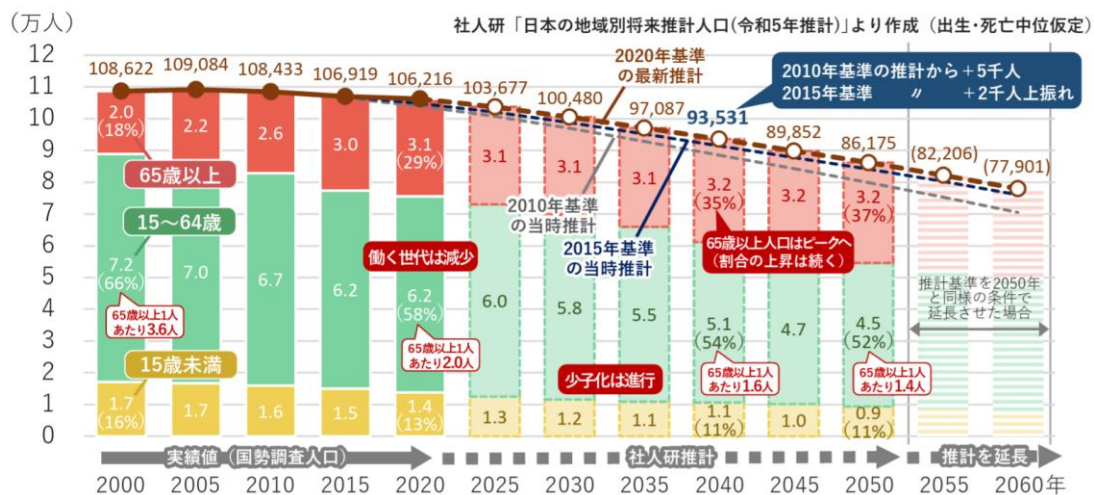
(1) 前回の地域交通プランの理念や取り組み

前回計画である「こまつ地域交通プラン（令和3年4月策定）」では、基本理念を「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」と位置づけ、空港や鉄道、路線バス・コミュニティバス、MaaSをはじめとしたニューモビリティへの対策等を進めてきました。なかでもコミュニティバス（市内循環線北コース、南コース）の路線見直し等による利便性向上や運行効率に課題のある路線の廃止等による効率化等、市民サービス等の向上に向けた取り組みも進めているところです。



(2) 人口推移等の社会情勢の変化

小松市の人口推移は、近年減少傾向にあり、今後も引き続き減少傾向が続くと予測されています。前回の計画を策定した令和2（2020）年度時点の106,216人（令和2年度国勢調査実績値）から本計画策定時点である令和7（2025）年度の103,677人（令和2年度国勢調査を基にした推計値）では約2,500人減少、この先10年ほどで10万人を切ると予測されています。65歳以上の高齢化率についても増加の一途とたどっている状況です。働く世代が減少し、高齢者が増加する社会情勢の中で、公共交通をはじめとした社会サービスのあり方の大きな転換は必要不可欠な状況といえます。



（３）生活の質やウェルビーイングの向上に向けた政策推進

人口減少と高齢化が進行する社会においては、従来の「経済成長」や「利便性の最大化」を中心とした考え方から、人々の生活の質や幸福感を重視する社会への転換が進んでいます。近年、国・地域の豊かさを表す指標としてGDP（国内総生産）などの数値のほか、主観的な豊かさを示すウェルビーイングの概念が重視されるようになっていきます。内閣府が公表するウェルビーイングに関する調査報告等では、所得や消費といった客観的指標のみならず、健康・つながり・安心感・自己実現といった主観的な満足度を含めて社会の豊かさを捉える必要性が示されています。これは、人口減少社会において「量的拡大」ではなく、「一人ひとりが自分らしく暮らし続けられるか」が重要な政策目標となっていると捉えることができます。

厚生労働省における地域共生社会の実現に向けた考え方の中で、地域社会の持続的発展を実現するための基盤として交通分野が位置付けられています。



出典：地域共生社会の実現に向けて（厚生労働省）

（４）近年の地域公共交通政策の方向性

国土交通省は、地域公共交通を単なる移動手段としてではなく、通院・通学・買物・社会参加を支える生活基盤として位置づけ、移動の確保が人々のウェルビーイングの向上に寄与することが示されています。特に、移動手段の有無が外出機会や社会的つながり、健康状態に影響を及ぼすことから、「移動できること自体が価値である」という視点に立った施策推進が求められています。

近年の地域公共交通施策では、輸送効率や収支改善のみならず、「外出しやすさ」「選択の自由」「安心して移動できる環境」といったウェルビーイングの観点を踏まえ、地域の実情に応じた持続可能な交通サービスの構築が重要視されています。本市においても、人口減少社会における公共交通政策は、人々の暮らしと幸福を支える基盤づくりを進めていくことが求められます。

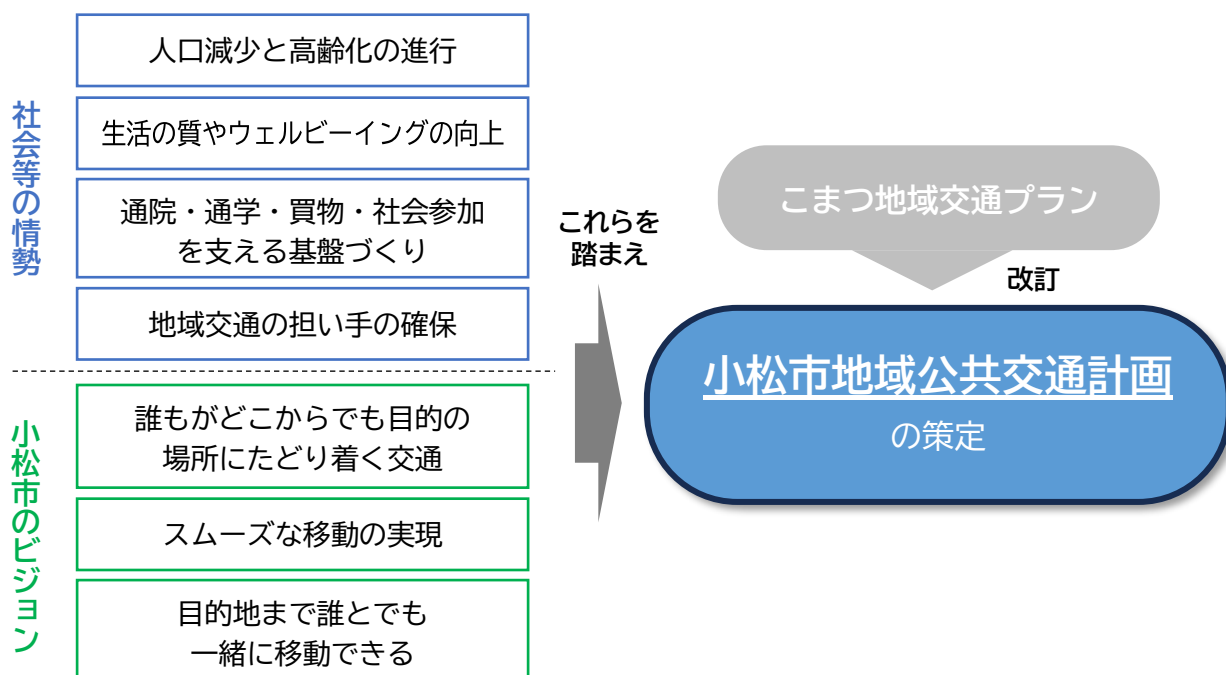
（５）小松市が掲げる地域交通に関する方針

本市が目指す都市像を実現するためには、地域公共交通を単なる移動手段ではなく、暮らしを支える重要な基盤として位置付けることが重要となります。通院・通学・買物・余暇など、日常のあらゆる場面で移動の選択肢を確保することで、市民一人ひとりの行動の幅を広げ、暮らしの質の向上につなげるのが重要です。こうした考え方や方針の実現を進めるために、「こまつ地域交通プラン」を改訂し、「小松市地域公共交通計画」とします。

計画等	該当箇所	交通に関する主な方針等
小松市都市デザイン (平成 27 年 11 月策定 ／令和 6 年 9 月改訂)	都市像 4「誰もが暮らし続けられる生涯安心のこまつ」	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内全域で鉄道や二次交通など地域交通を再構築 ・ 仕事や生活だけでなく医療や福祉にも、誰もがどこからでも目的の場所にたどり着く交通体系を整備
小松市 2040 ビジョン (令和 5 年 11 月策定)	都市像 6「ワンランク上の生活空間あふれるこまつ」	<ul style="list-style-type: none"> ・ ローカル鉄道は、通勤・通学に便利で、観光列車など訪れる人々が楽しめる ・ 鉄道、バス、電動モビリティなど、あらゆるものが MaaS でつながり、キャッシュレスでスムーズな移動を実現 ・ ライドシェアで目的地まで誰とでも一緒に移動できるなど、移動手段の選択肢が広がる

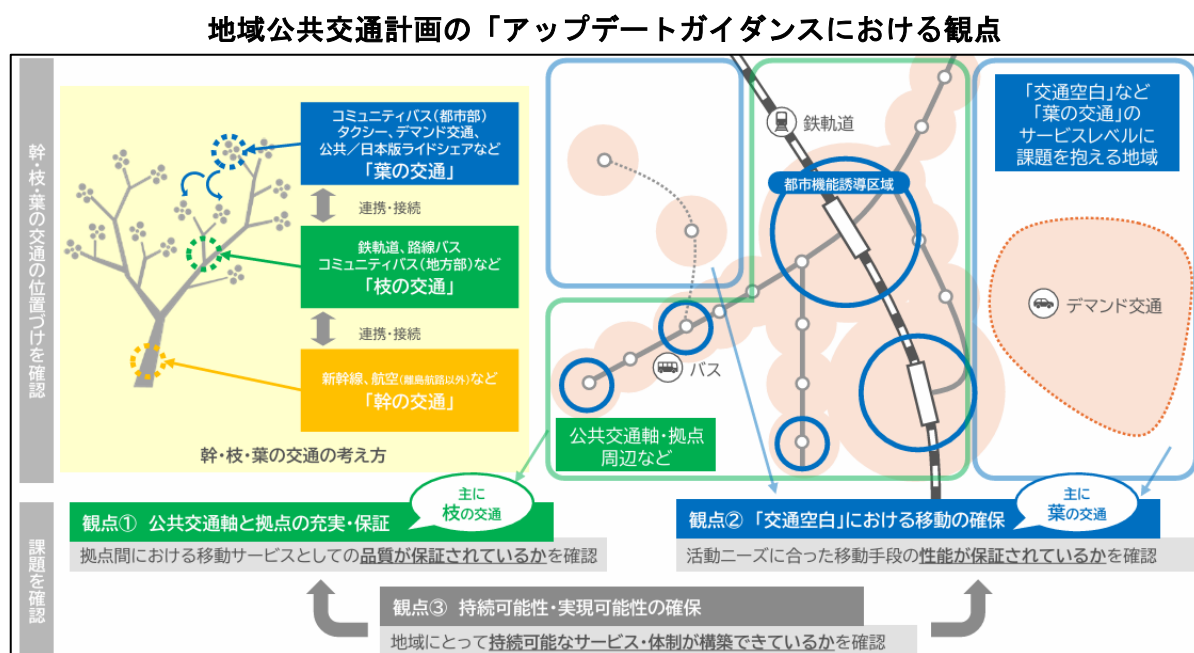
（６）本市の地域公共交通アップデートに向けた考え方

人口減少等の社会情勢の変化、ウェルビーイングの考え方を取り入れた政策推進を踏まえ、本市におけるまちづくりのビジョンを地域公共交通分野から実現するために、地域公共交通計画を策定します。



（７）本市の地域公共交通における基本方針

本計画の基本方針として、国土交通省の計画アップデートガイダンスの中で示されている主に”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つの観点を踏まえ、本市としての基本方針を位置付けます。



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

【方針1】くらし・交流を結ぶ公共交通ネットワークと拠点の強化

- ・ 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ぐ
- ・ 誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを強化
- ・ 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を確保

【方針2】誰もが移動できる地域まろごと支える移動環境づくり

- ・ 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
- ・ 高齢者、障がい者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
- ・ 観光地を訪れる観光客やビジネスで訪れる来訪者が、ストレスなく移動できる二次交通を確保

【方針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
- ・ 新しい技術とデジタル技術等を通じて、効率性と利便性を両立させた交通体系を構築

（８）目指す将来像

本市における地域公共交通の目指す将来像として、概ね 15 年後の実現すべき姿を以下のとおり設定します。また、概ね 15 年後の将来像が実現した場合の市民生活等の暮らしのシーンをイメージしながら、施策や事業等を進めていきます。

くらし・交流を結ぶ公共交通
ネットワークと拠点の強化

誰もが移動できる地域まる
ごと支える移動環境づくり

未来へ続く持続可能な
地域交通の仕組み

誰もが、気兼ねなく、スマートに、 お出かけができる こまつ

自分らしく暮らし続けることができるまち

- ・行きたい場所、行かないといけない場所に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、お酒等を飲みにい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

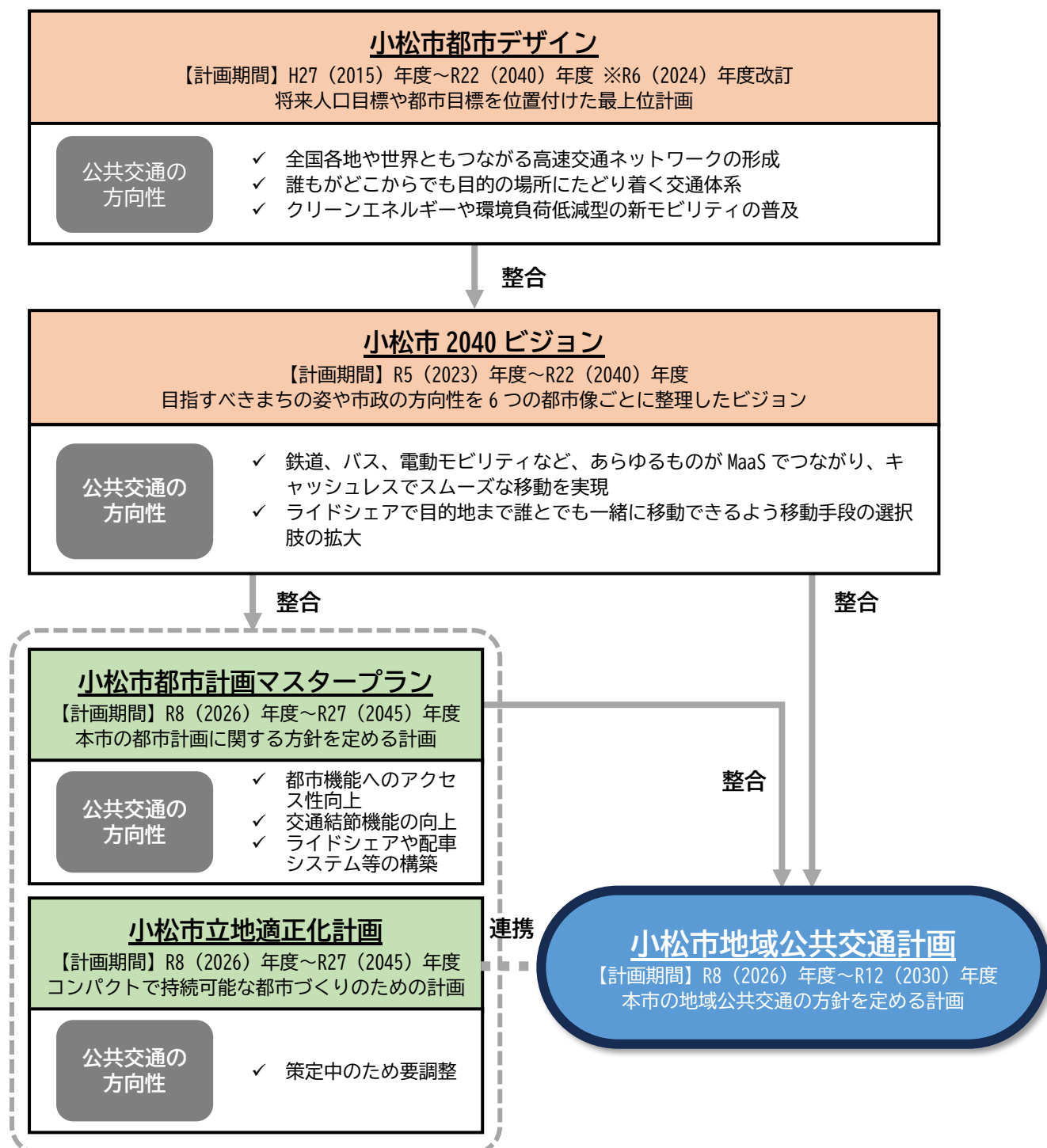
生活を支える移動サービスへのたゆまぬチャレンジを続けるまち

- ・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、誰もが使いやすい交通システムが実現しています

3 関連計画の位置づけと計画の役割

(1) 本計画の位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「小松市都市デザイン」及び「小松市 2040 ビジョン」や「小松市都市計画マスタープラン」との整合を図るとともに、「小松市立地適正化計画」と連携し、コンパクトで持続可能なまちづくりに向けた地域公共交通ネットワークの構築を目指すものです。



（２）公共交通政策の取組みと本計画の役割

こまつ地域交通プランの計画期間（令和３年度から令和７年度）の中で取り組んできた事業等については下表のとおりです。特に、自動運転やライドシェアについては全国でも先進的に取り組んできました。本計画では、そうした取り組みの検証や市民等のニーズ把握（市民アンケートや市民ワークショップ等）、及びデータ等を活用した現状診断を行い、市民の暮らしの質を高めることができる公共交通の実現に向けた施策や事業等を位置付けます。

小松市の近年の地域公共交通政策の取組み

取組み	概要
地域主体の交通手段の導入	<ul style="list-style-type: none">・ 令和元年 7 月矢田野地区での実証運行開始・ 現在は、地域主体での運行を行っている
自動運転バスの導入	<ul style="list-style-type: none">・ 令和6年3月新幹線開業に合わせ運行開始(令和6年3月9日)・ 対象区間:小松駅～小松空港(約 4.4km)・ 令和 7 年 3 月自動運転車(レベル 4)としての車両認可を取得
小松市ライドシェア(i-Chan)の導入	<ul style="list-style-type: none">・ 令和 6 年 2 月 29 日運行を開始・ 夜間(17 時～24 時)、タクシー不足時間帯対策・ 令和 7 年11月から符津、矢田野、栗津、那谷校下において「南部乗合ライドシェア」の実証実験を開始
路線見直し・フィーダー交通の強化	<ul style="list-style-type: none">・ 市内循環線のルート変更・バス停新設・ 大杉線、尾小屋線等の一部廃止と予約型乗合タクシーへの転換(松東地区乗合タクシー)
学生、高齢者、障がい者への支援の実施(らく賃パスポート)	<ul style="list-style-type: none">・ 学生や高齢者、障がい者向けにバス利用を促進し、交通需要を創出・ 高齢者向けの制度から、対象を順次学生、障がい者に拡大

（３）計画の区域

本計画の区域は、小松市全域を対象とします。

（４）計画の期間

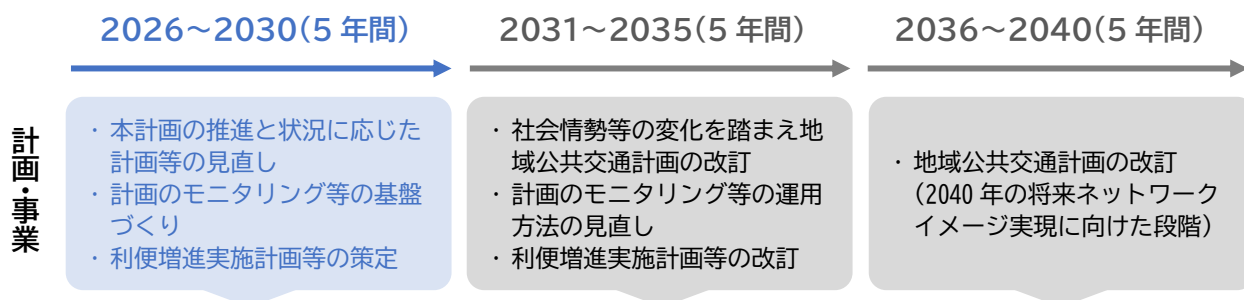
本計画の期間は、５年間（令和８（2026）年度～令和１２（2030）年度）としますが、本市の上位計画である小松市都市デザインや小松市 2040 ビジョンが目指す概ね 15 年後の令和 22(2040) 年度に向けた将来像を位置付けています。

【計画期間】 令和 8（2026）年度～令和 12（2030）年度

5 年間

(5) 計画推進の考え方

本計画の期間は、(4) のとおり 5 年間（令和 8（2026）年度～令和 12（2030）年度）ですが、本市の地域公共交通としての目指す将来像や将来ネットワークイメージは概ね 15 年後（2040 年頃）を想定して検討しています。その実現に向け、段階的かつ着実に計画・事業を推進し、2040 ビジョンにおけるありたい姿の実現を目指します。



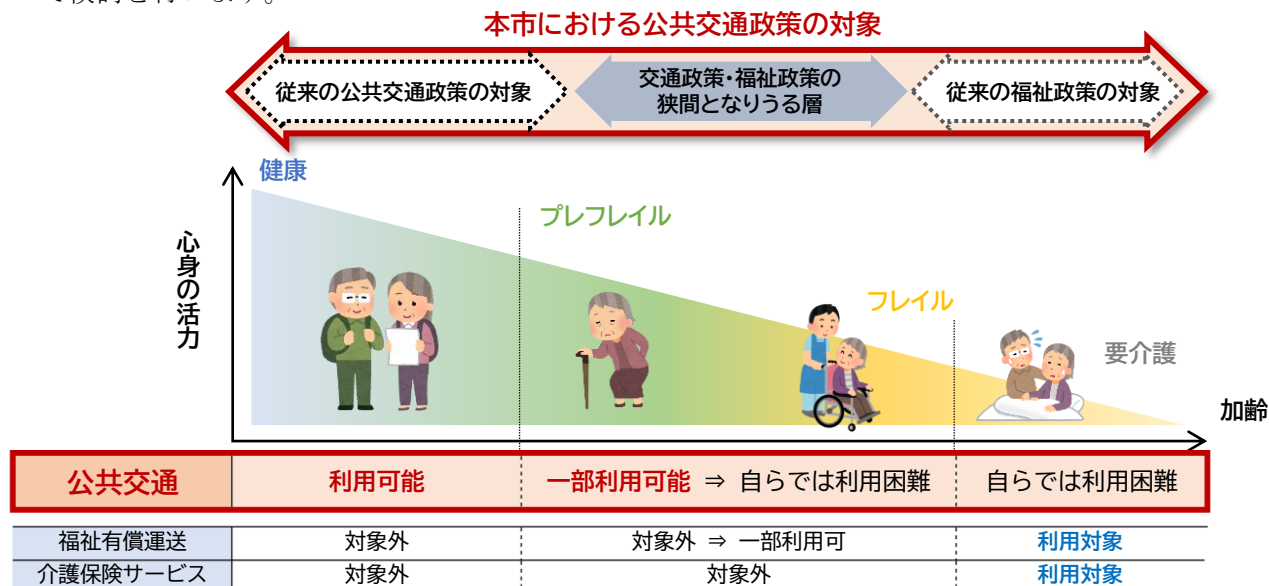
2040 ビジョンにおけるありたい姿



(6) 公共交通と福祉政策との連携

本市は自家用車の保有率が高い地域ではありますが、自家用車等の運転ができない若年層や免許返納等を行った高齢者、障がい者などの自身での移動が困難な方にとっても、お出かけしやすい環境づくりを進めていくことが重要です。

高齢者や障がい者の移動手段等の確保については、公共交通政策と福祉政策が密に連携し、実効的な施策を推進します。また、フレイル（加齢に伴い心身が衰えている状態）予防のために、外出する機会づくりを進めることが大切です。従来の公共交通政策では、健康な人からプレフレイル層（介助などがあれば公共交通を利用可）までを主な対象としていましたが、本市では福祉有償運送や介護保険サービスの利用対象となるフレイル層・介護層も含めて、公共交通政策の中で検討を行います。



出典：広瀬陽介ほか「地域コミュニティによるシニアカーのシェアリングに関する実証的検討」（2022）の図を一部活用

(7) 本計画策定のプロセス

本計画の策定にあたり、ワークショップ（計3回）、専門部会（計4回）、活性化協議会（計4回）を実施しました。市民をはじめ関係団体、交通事業者等からいただいた意見を本計画に盛り込んでいます。

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	・ 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	・ 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 ・ 南部乗合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	・ 南部乗合ライドシェアの実証実験
ワークショップ・ 専門部会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ィア 出し ・ 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	・ 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 業アイディア出し(新計画で未来の交通の姿 の姿を実現させていくために)
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 21 日	・ 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 28 日	・ 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月頃	・ 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

(8) 計画策定に向け実施した調査等

本市の公共交通の実態及びニーズ等を把握するために、アンケート調査（市民向け、高校生向け、らく賃パスポート登録者向け、松東地区乗合タクシー登録者向け）及び交通事業者や市内関係団体等へのヒアリングを実施しました。

市民 アンケート	調査目的	・ 市民の移動実態を把握 ・ 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 ・ 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
	調査期間	令和7年9月9日～令和7年9月23日 ※令和7年12月末までに返送いただいた回答は集計
	調査対象	市民 3,000 名（無作為抽出）
	回収状況	回収数:1,333 通／回収率:44.4%
高校生 アンケート	調査目的	・ 通学時の移動実態を把握 ・ 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 ・ 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
	調査期間	令和7年9月9日～令和7年9月24日
	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)
らく賃 パスポート 登録者 アンケート	調査目的	・ 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 ・ 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
	調査期間	令和7年9月 30 日～令和7年10月13日 ※令和7年12月末までに返送いただいた回答は集計
	調査対象	らく賃パスポート登録者 326 名
	回収状況	回収数:207通／回収率:63.5%
松東地区 乗合タクシー 登録者 アンケート	調査目的	・ 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
	調査方法	配布:郵送配布 回収:郵送回収
	調査期間	令和7年12月1日～令和7年12月31日
	調査対象	松東地区乗合タクシー登録者(50 名)
関係団体 ヒアリング	回収状況	回収数:27 通／回収率:54.0%
	調査目的	・ 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
	調査方法	対面によるヒアリング
	調査期間	2025 年6月～9月
関係団体 ヒアリング	調査対象	・ 30 団体程度にヒアリング ・ 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、市内高等学校を 対象

(9) 各種調査からみえる主なポイント

各種アンケート調査や関係団体ヒアリングにおける主なポイントは以下のとおりです。

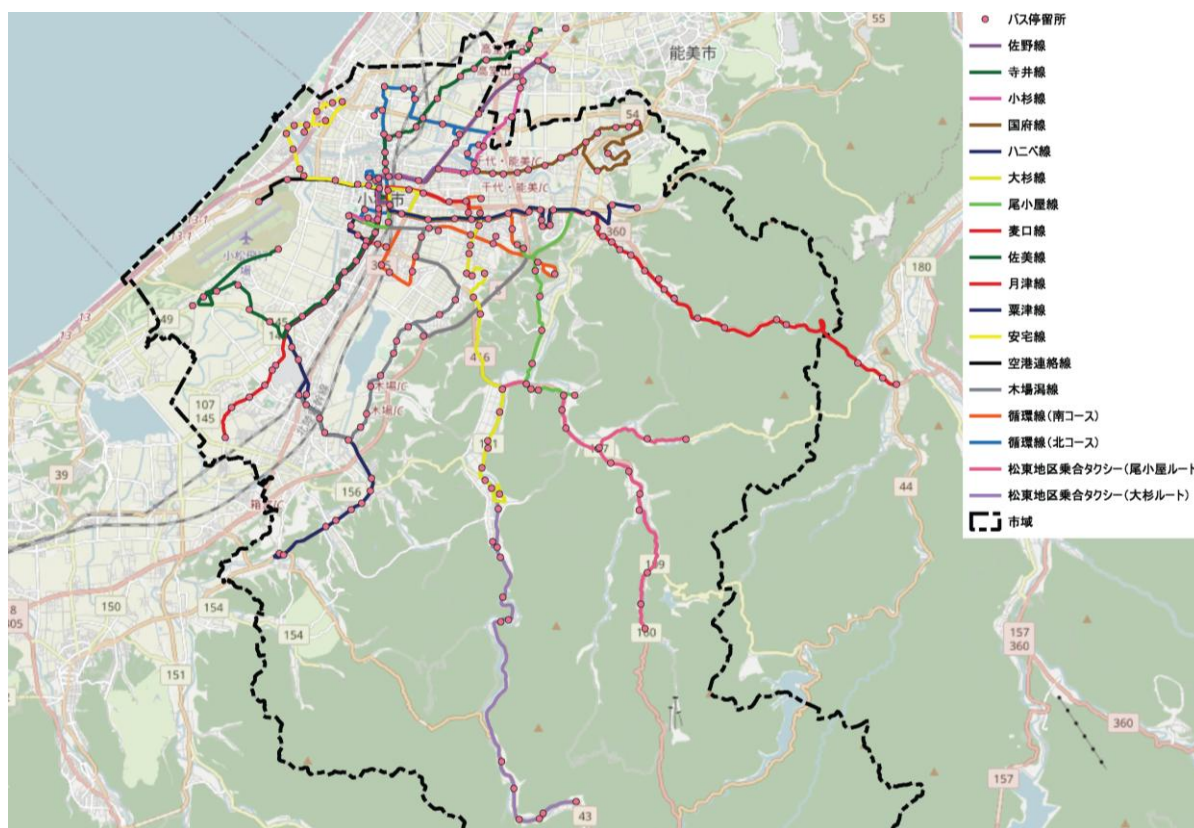
公共交通等の利用実態やニーズ等を踏まえ、施策や事業に反映していきます。

市民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民の大半が自動車を所有しており、自動車への依存度が高い ・ 自動車を所有しない人は 10 代から 20 代、75 歳以上に多い ・ 自動車を所有していない人は、所有している人に比べお出かけ頻度とお出かけに関する自己評価が低い傾向 ・ 買い物先は、「イオンモール新小松」、「イオン小松店」、「アル・プラザ小松」の順に多い ・ 通院先は、「やわたメディカルセンター」、「小松市民病院」が多い ・ 公共交通を利用する人(年 1 回以上)の利用手段は、IR、タクシー、路線バス、コミュニティバス、ライドシェアの順に利用が多い ・ 路線バスとコミュニティバスの利用者のうち、運行本数や運行時間帯に不満を持っている人が多い ・ 将来の移動に対して、「高齢になっても自ら運転しなければならない不安」、「日常生活、生活習慣を維持できるか不安」が多い
高校生アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内在住者においても通学に 1 時間以上かかる生徒がいる(小松市立高校、小松大谷高校等) ・ 普段の登下校で公共交通を利用する生徒は3分の1程度、家族による送迎で登下校する生徒も3分の1程度 ・ 公共交通を利用しない理由は、「徒歩や自転車で問題ない」、「車で送迎してもらっているため」、「公共交通がちょうどよい時間に運行していない」の順に高い ・ らく賃パスポートは、回答者のうち 1 割程度が利用(小松商業高校、小松市立高校の生徒の利用が多い)
らく賃パスポート登録者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス利用の理由は、「徒歩や自転車より楽」「天候に左右されない」「家族による送迎が難しい」が多い(高校生登録者) ・ 登録者の 9 割は運転免許証を持っていないか返納した方(高齢者・障がい者登録者) ・ パスポートのデジタル化について、デジタル化と紙チケット(現行)の併用を望む声が多い(高齢者・障がい者の登録者はやや現行の紙媒体を望む声が多い)
松東地区乗合タクシー登録者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合タクシーからの乗換は、路線バス(大杉線・尾小屋線)が多く、次いでタクシー利用が多い ・ 乗合タクシーを週に 1～2 日利用する人は、回答者の 1 割弱程度 ・ せせらぎの郷での路線バスへの乗り継ぎや通院時間と合わないこと、小松駅や病院等に行くのに乗り継ぎが発生する点が主な課題
関係団体ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスの便数の増加や時刻表の見直し ・ 路線バスやコミュニティバス等の運行効率の改善 ・ 運転士の確保 ・ 診療時間に合わせたダイヤ設定 ・ 地域や福祉法人等での車両等のシェアリング ・ バス停から商業施設等までのアクセス性改善 ・ 商業施設への無料シャトルバスの代替手段の確保 ・ 観光施設へのアクセス性向上 ・ 廃止するスクールバス(寺井・辰口・山中方面)の代替手段の確保 ・ 放課後やテスト期間中等における多様な登下校時間への対応 等

4 現状診断

(1) 現状の公共交通ネットワーク

本市の現状における公共交通は、鉄道（IR いしかわ鉄道）のほか、路線バス 13 路線、コミュニティバス 3 路線（市内循環線南コース・北コース、木場潟線）、乗合タクシー 2 路線と市全域をカバーする形で公共ライドシェア（毎週木・金・土曜 17 時～24 時運行）を運行しています。

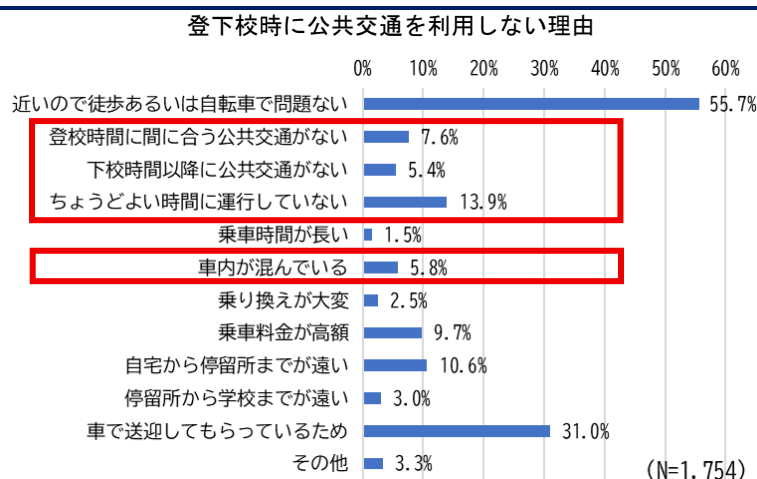


エリア	路線名	運行主体	便数(平日 上下計)	便数(休日 上下計)
市中央	市内循環線(南コース)	日本海観光バス	8 便	8 便
	市内循環線(北コース)	日本海観光バス	8 便	8 便
市北部	寺井線	北鉄加賀バス	14 便	10 便
	小杉線	北鉄加賀バス	6 便	4 便
	佐野線	北鉄白山バス	12 便	10 便
	国府線	北鉄加賀バス	12 便	10 便
市東部	ハニベ線	北鉄加賀バス	15 便	10 便
	大杉線	北鉄加賀バス	6 便	6 便
	麦口線	北鉄加賀バス	12 便	5 便
	尾小屋線	北鉄加賀バス	5 便	4 便
	松東地区乗合タクシー(尾小屋ルート)	小松タクシー	6 便(予約制)	6 便(予約制)
	松東地区乗合タクシー(大杉ルート)	小松タクシー	6 便(予約制)	6 便(予約制)
木場潟	木場潟線	日本海観光バス	6 便	5 便
市南部	粟津線	北鉄加賀バス	13 便	9 便
	月津線	北鉄加賀バス	6 便	5 便
	佐美線	北鉄加賀バス	2 便	2 便
市西部	安宅線	北鉄加賀バス	17 便	15 便
	空港連絡線	北鉄加賀バス	38 便(時期により変動)	38 便(時期により変動)
市全域	公共ライドシェア	小松市	—	—

(2) 本市の公共交通等の現状

小松市の公共交通における現状について以下の18の視点から整理します。市内には路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー、公共ライドシェア等、多様な公共交通が運行していますが、路線の重複や利用者の行動に寄り添った運行ダイヤ等になっていない等、効率的な運行にはなっていない状況もみられます。

① 通勤通学の路線バスのダイヤ・路線が足りていない

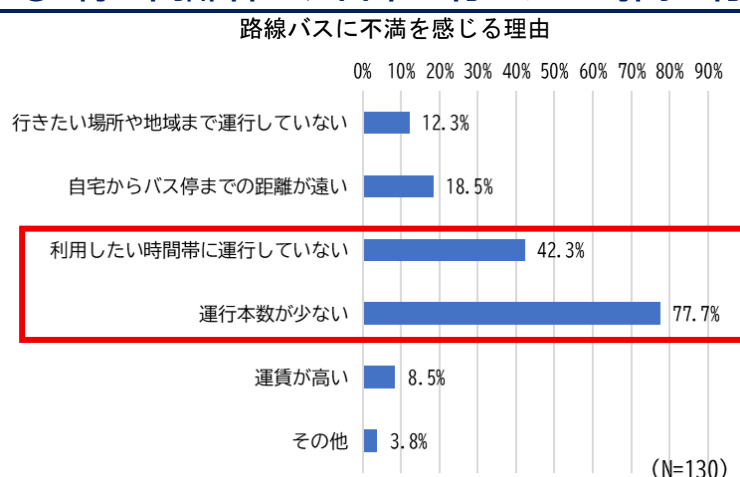


アンケートからの主な意見

- ・ 小松駅から小松明峰高校までのバスがほしい
 - ・ 小松駅のバスから小松大谷高校の近くまで行って欲しい
 - ・ 入学したてのとき乗れるはずのバスに人が多すぎて乗れず、遅刻して悲しい思いをしました
 - ・ バスの本数が少なく、学校が早く終わっても帰れない 等
- ※高校生アンケートより

- 登下校時に公共交通を利用できない人が一定数存在
- 公共交通でのアクセスが不便な高校がある（小松高校、小松北高校、小松明峰高校 等）
- 満員で乗りたいバスに乗れないことがある（小松駅からハニベ線・麦口線に乗車する場合 等）

② 特に高齢者は、日中に行きたい時間に行きたい場所に行けない



アンケートからの主な意見

- ・ 病院に行きたくても、コロナで病院のバスがなくなり、タクシーで行っている（70～74歳） 等
- ※市民アンケートより

- 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

③ 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	園町	能美	河田	上八里	国府台	国府台	国府小学校前	河田	能美	園町	小松駅
	—	—	—	7:10	7:14	7:22	7:22	7:26	7:29	7:35	7:42	7:51
発着時間	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	園町	能美	河田	上八里	国府台	国府台	国府小学校前	河田	能美	園町	小松駅
	—	—	—	7:10	7:14	7:22	7:22	7:26	7:29	7:35	7:42	7:51
発着時間	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	市民病院	粟津駅前	津波倉	粟津温泉	那谷寺	那谷寺	那谷寺	津波倉	粟津温泉	粟津駅前	小松駅
	—	—	—	—	—	—	—	7:05	7:09	7:18	—	7:40
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	—	—	—	—	—	—	—

土日祝ダイヤ：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	市民病院	粟津駅前	津波倉	粟津温泉	那谷寺	那谷寺	那谷寺	津波倉	粟津温泉	粟津駅前	小松駅
	—	—	—	—	—	—	—	7:05	7:09	7:18	7:25	7:40
発着時間	9:07	9:11	9:17	9:24	9:39	—	—	9:07	9:11	9:17	9:24	9:39
	11:15	11:26	11:34	11:39	11:42	11:51	10:48	10:52	10:56	11:02	11:09	11:24
	13:15	13:26	13:34	13:39	13:42	13:51	13:03	13:07	13:11	13:17	13:24	13:39
	15:15	15:26	15:34	15:39	15:42	—	15:03	15:07	15:11	15:17	15:24	15:39
	17:05	17:16	17:24	17:29	17:32	17:41	—	—	—	—	—	—

アンケートからの主な意見

- ・ 駅前からの帰る手段がタクシーか代行しかないので気軽に飲みに行けないので、夜にバスを利用できるようにしてほしい
- ・ 軽海～小松の最終バスの時刻をもう少し遅くしてほしい
- ・ 高校生の部活動終了時刻より早いので途中で帰ることになっている
- ・ 度々夜帰れなくなって困っているので、20時や21時のバスを作してほしい 等

※市民・高校生アンケートより

- 平日におけるもっとも遅い便は、空港線を除き、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タクシーやライドシェア（木金土曜日）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
- 飲み会帰りや部活帰りなどの遅い時間の便を利用したいニーズも一定存在

④ 電車（鉄道駅）とバスの接続性が悪い

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				
別宮	7:10		10:25	18:15
出合	7:11		10:26	18:16
三坂	7:12		10:27	18:17



小松駅発車時刻表

Timetable of Komatsu Sta.

2025 年 3 月 15 日改正

(省略)									
経海団地前	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	

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
8	4 分	31 分			8	1 分	5 分	30 分	45 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

市民からの主な意見

- 金沢から電車での帰り、バス時間と合致せず、タクシー利用の方法のみ。（串校下・70～74 歳）
 - バスと電車の時間が連動していると使いやすく、有難い。（月津校下・30 代）
- ※市民アンケートより

- 例えば、麦口線と IR いしかわ鉄道の乗換時間を見ると、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
- 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

⑤ 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



- 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産業団地がある
- 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、自家用車等でしかアクセスがすることができない

⑥ 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



ほのぼの松東バス停

江指バス停

市民からの主な意見

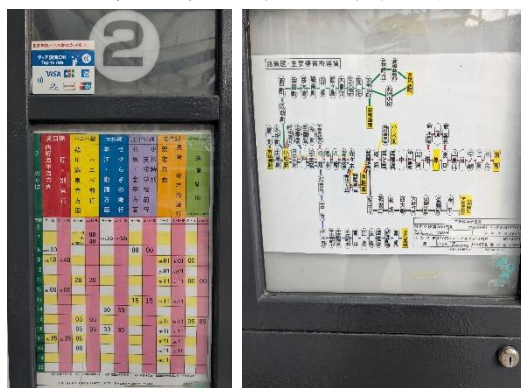
- ・市立高校と安宅町までのバスなどの噛み合わせが悪く、何時間も待ったことがある。

※高校生アンケートより

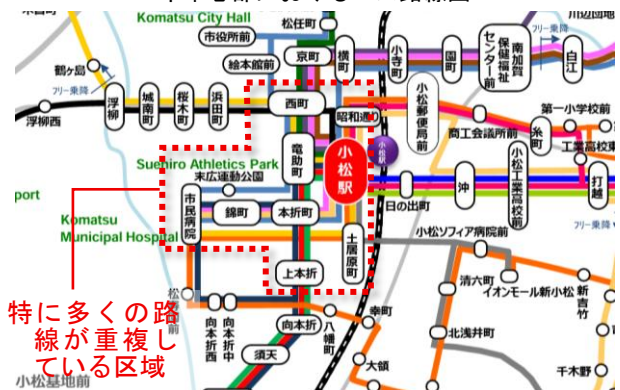
- 例えば、コミュニティバス市内循環線（北コース）のショッピングセンターバス停と能美市辰口方面に伸びる広域路線の佐野線の平面バス停について、距離が離れており、実質的に乗り換えすることは難しい状況となっている（概ね徒歩 10 分程度）
- その他、松東地区乗合タクシーから市街地方面に向かう場合には、「ほのぼの松東バス停」、「江指バス停」での乗換が必要となるが、バス停に屋根やベンチがない等、乗換環境に課題がある

⑦ 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

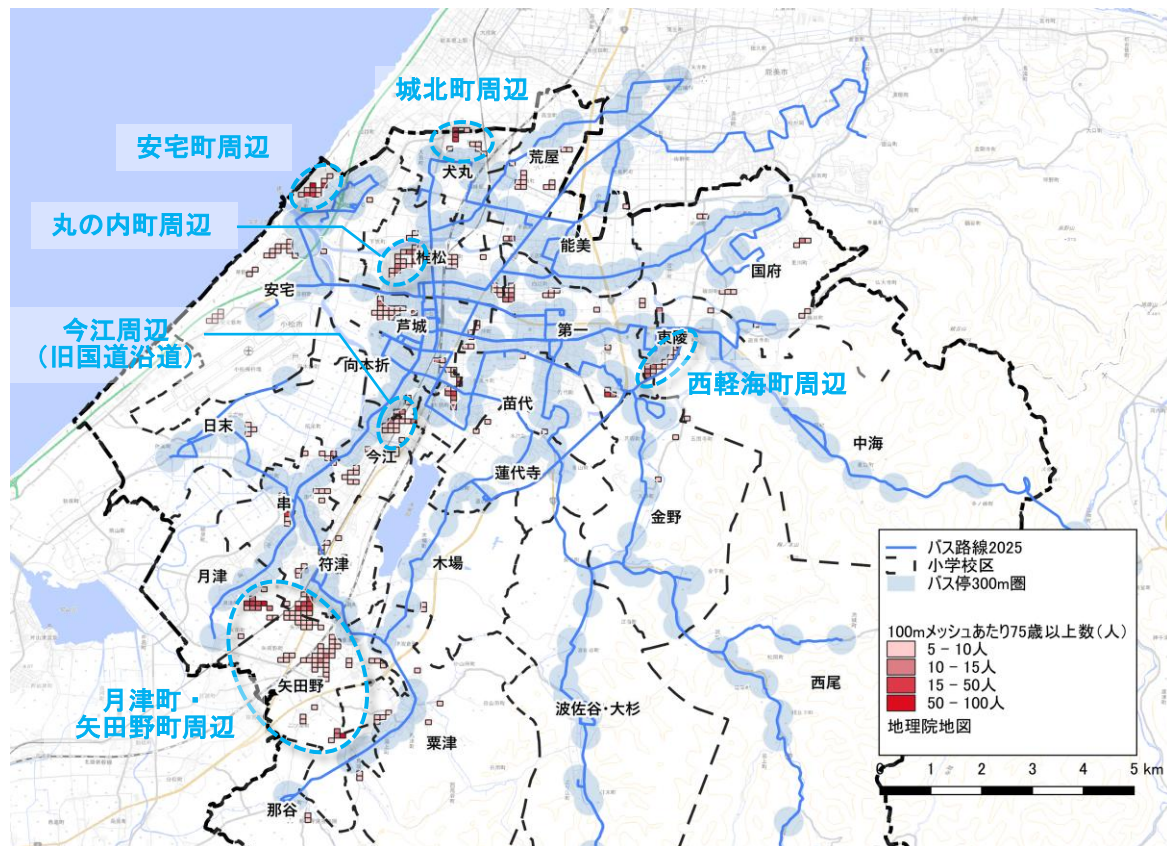


特に多くの路線が重複している区域

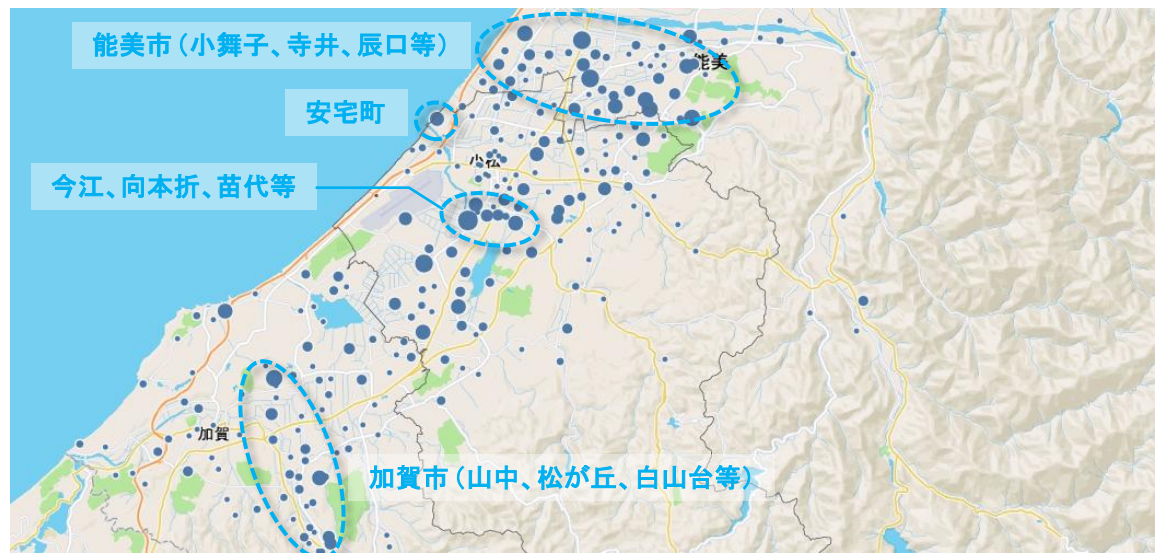
- 市街地部で路線が重複して運行している区間があり、時刻表及び行き先等が複雑になっている（特に、市民病院には 7 路線が乗り入れしている）
- 路線や系統により、運行するルートが若干異なり、発車バス停がわかりにくい
- 運行時刻がバラバラであるため（決まった時刻に運行するダイヤになっていない）、利用者にとって分かりにくいダイヤとなっている

⑧ 交通空白地がある

バス停 300m圏分布と 75 歳以上の居住の多い地域（交通空白地の高齢者居住の多いメッシュのみ表示）



普段家族による送迎で通学している高校生の居住地（円が大きいほど、送迎での通学人数が多い）

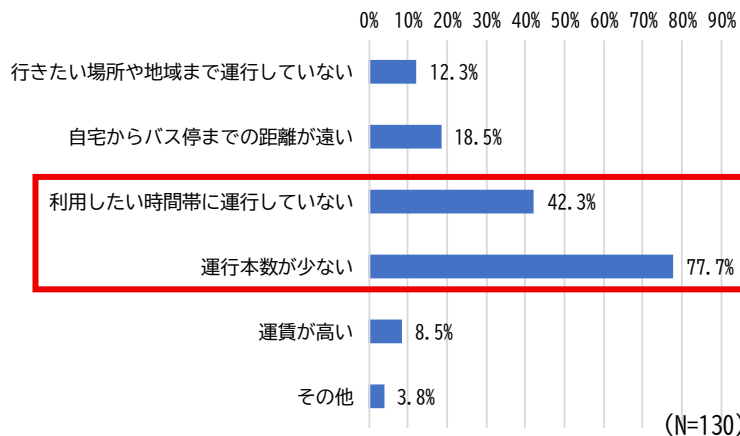


- 市街地の周縁部（城北町、安宅町、矢田野町、西軽海町等）で 75 歳以上の後期高齢者の居住の多いエリアにおいても交通空白地がある
- 市街地中心部（丸の内町、今江町等）にも 75 歳以上の居住の多い空白地がある
- 符津周辺の国道 305 号（旧国道 8 号）周辺には、近年クリニックやスーパー等が立地しているものの公共交通でアクセスすることができない
- 能美市や加賀市から小松市内の高校に通う生徒のほか、小松市内でも今江や向本折、苗代に居住する生徒について、親の送迎に頼らざるを得ない生徒もいる

⑨ バス路線はあるが、行きたい時間にバスが走っていない

路線バスに不満を感じる理由

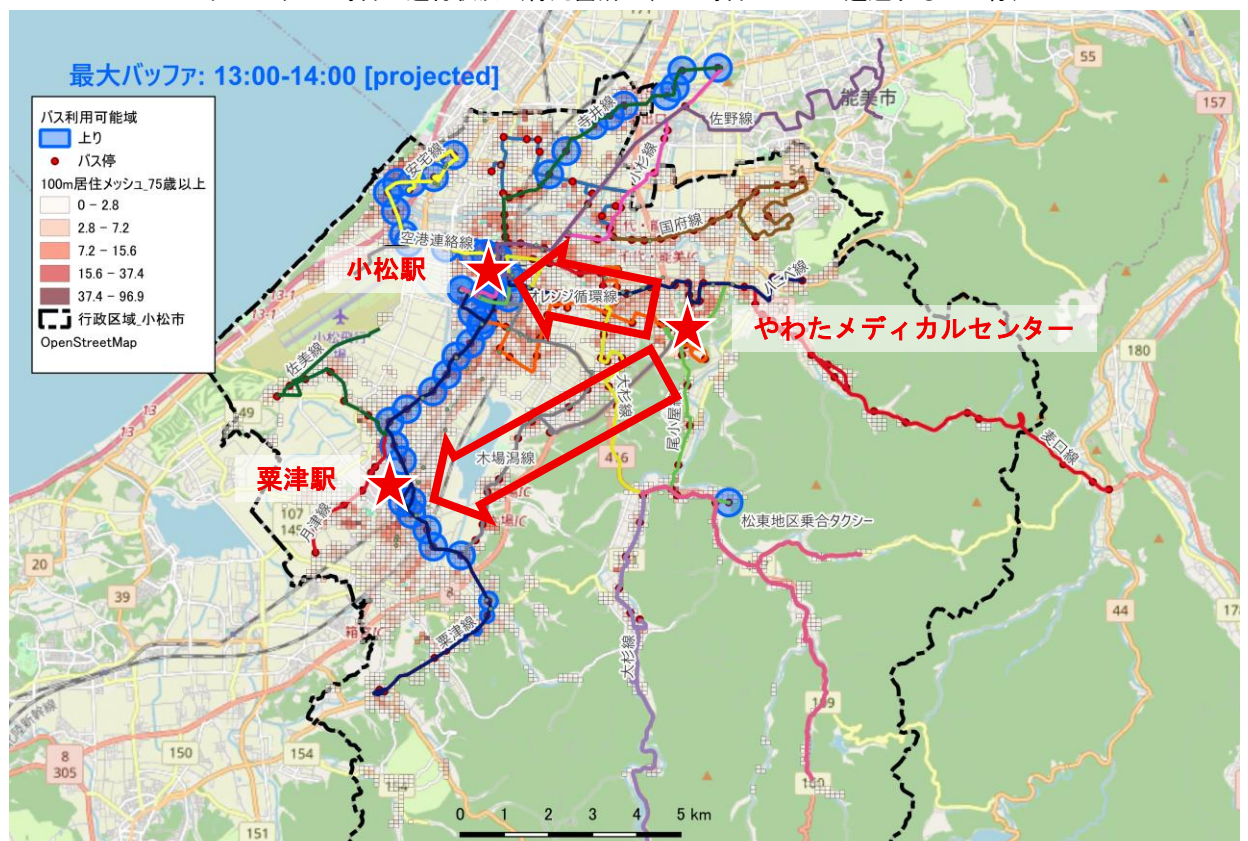
市民からの主な意見



- ・ 中心部から離れた町内は本数も少なく行き先も限られており、乗り換えが多くなると大変になる。(能美校下・40代)

※市民アンケートより

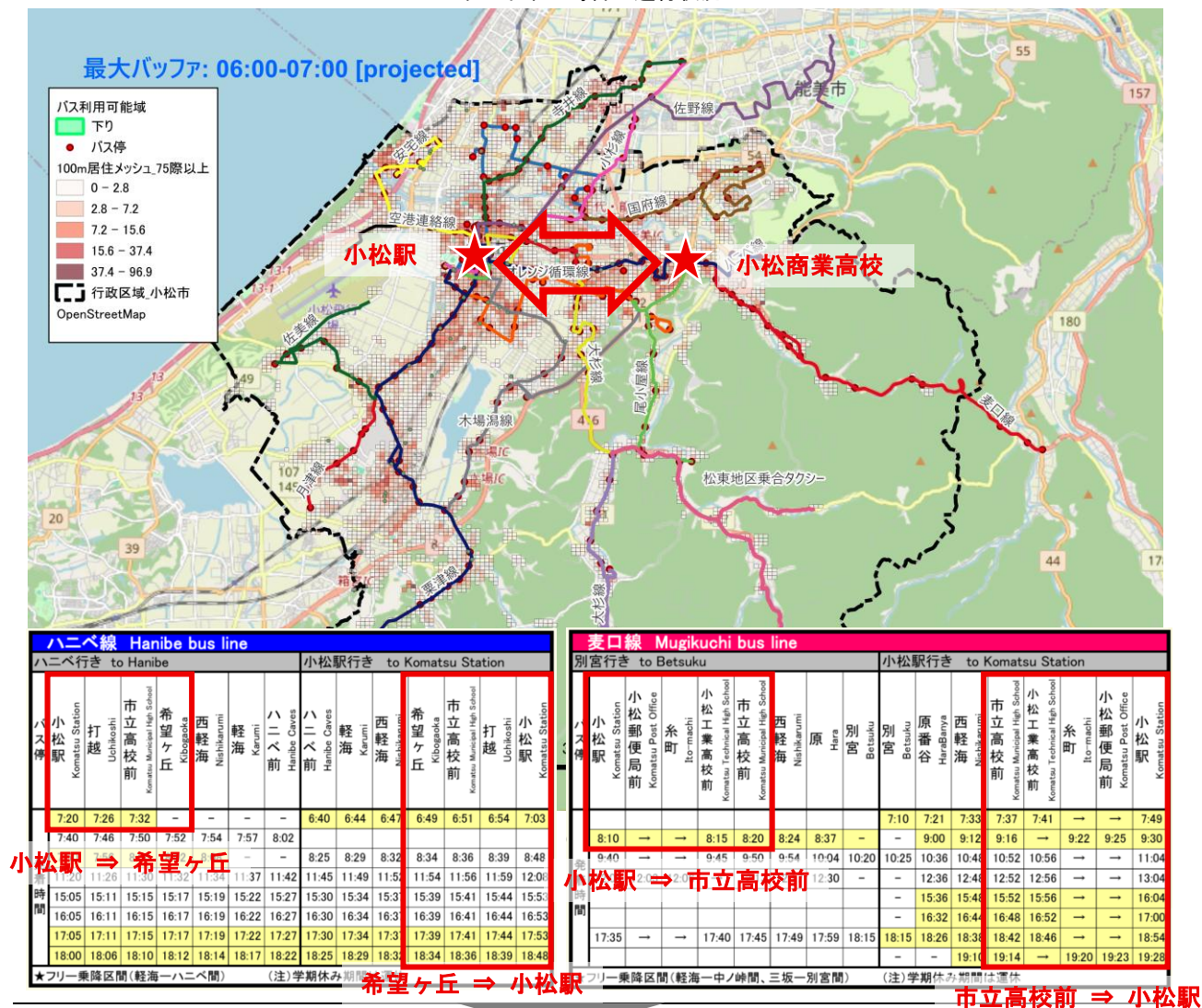
平日上り 13 時台の運行状況 (青丸箇所は、13 時台にバスが通過するバス停)



市内循環線 City loop bus line									
市民病院先行					小松郵便局前先行				
バス停	市民病院	イオンモール新小松	やわたメディカルセンター	あらかきクリニック前	小松郵便局前	小松駅	小松郵便局前	小松駅	小松郵便局前
7:35	7:40	7:56	8:09	8:14	8:20	8:25	8:50	8:53	9:02
10:05	10:10	10:26	10:39	10:44	10:53	11:00	11:25	11:28	11:37
13:55	14:00	14:16	14:29	14:34	14:43	14:50	15:20	15:23	15:32
16:35	16:40	16:56	→	17:01	17:07	17:15	17:30	17:33	17:39

木場潟線 Kibagata bus line									
粟津駅前行き to Awazu Station					小松駅行き to Komatsu Station				
バス停	小松駅	イオンモール新小松	道の駅 小松	やわたメディカルセンター	小松大谷高校前	粟津駅前	小松大谷高校前	道の駅 小松	小松駅
9:00	9:08	9:20	→	9:28	9:37	9:40	9:46	9:54	10:00
11:00	11:08	11:20	11:26	11:39	11:48	12:00	12:06	12:14	12:20
15:05	15:13	15:25	15:31	15:44	15:53	16:10	16:16	16:24	→
16:35	16:40	16:56	→	17:01	17:07	17:15	17:30	17:33	17:39

平日下り6時台の運行状況



- 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勘案する場合、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

⑩ 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

⑪ 道路幅員によりバス車両が入れない地域がある

- 長崎町周辺では道路幅が狭く路線バス（安宅線）運行時は混雑が発生
- 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



⑫ 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

施設名	主な必要手続き
小松市役所	・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
小松警察署	・運転免許証の発行・更新
南加賀保健福祉センター	・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

関係団体や市民からの主な意見

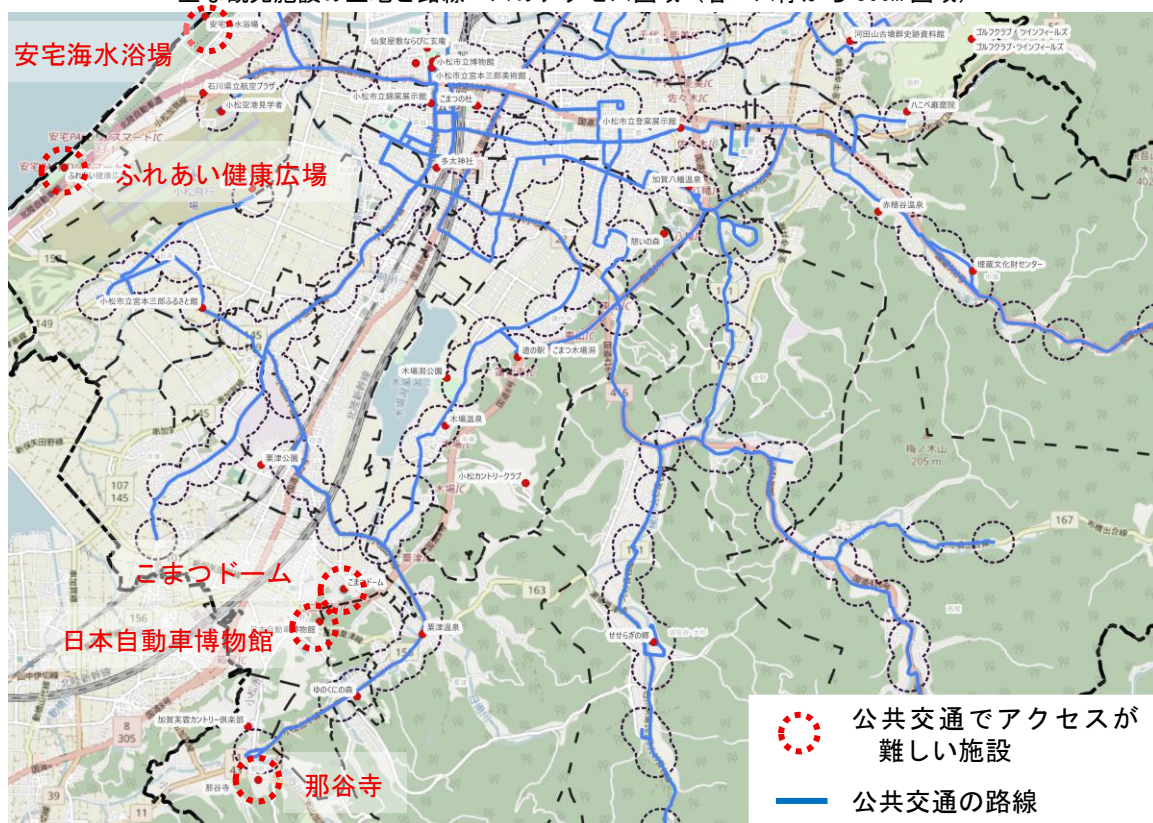
- ・現状では病院の外来の時間に対応していないため、バスの本数増加と時刻調整が必要（医療・福祉事業者）
- ・車椅子など体の不自由な人が、外出しやすいサービスを増やしてほしい（85歳以上）

※関係団体ヒアリング、市民アンケートより

- タクシー等は大半がユニバーサルデザインの車両ではなく、乗降が困難となる方がいる
- 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

⑬ 観光等の施設に公共交通でアクセスがしにくい

主な観光施設の立地と路線バスのアクセス圏域（各バス停から300m圏域）



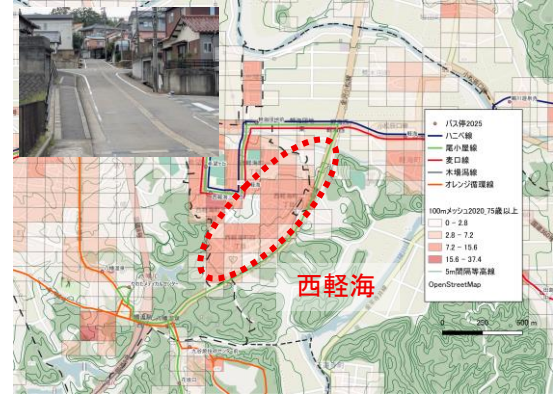
- 観光施設にバス路線が通っていない場所がある（日本自動車博物館、こまつドーム、安宅海水浴場、ふれあい健康広場 等）
- バス路線は近くまで通っているものの、バス停から観光施設までの距離が遠い箇所がある（那谷寺 等）

⑭ 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

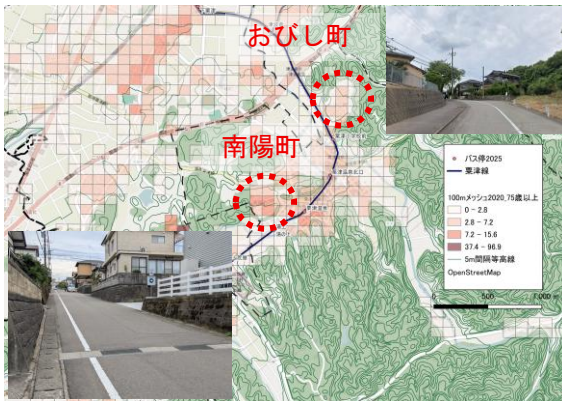
高台かつバス停から遠い住宅地（上河田・八里台）



高台かつバス停から遠い住宅地（西軽海）



高台かつバス停から遠い住宅地（南陽町・おびし町）

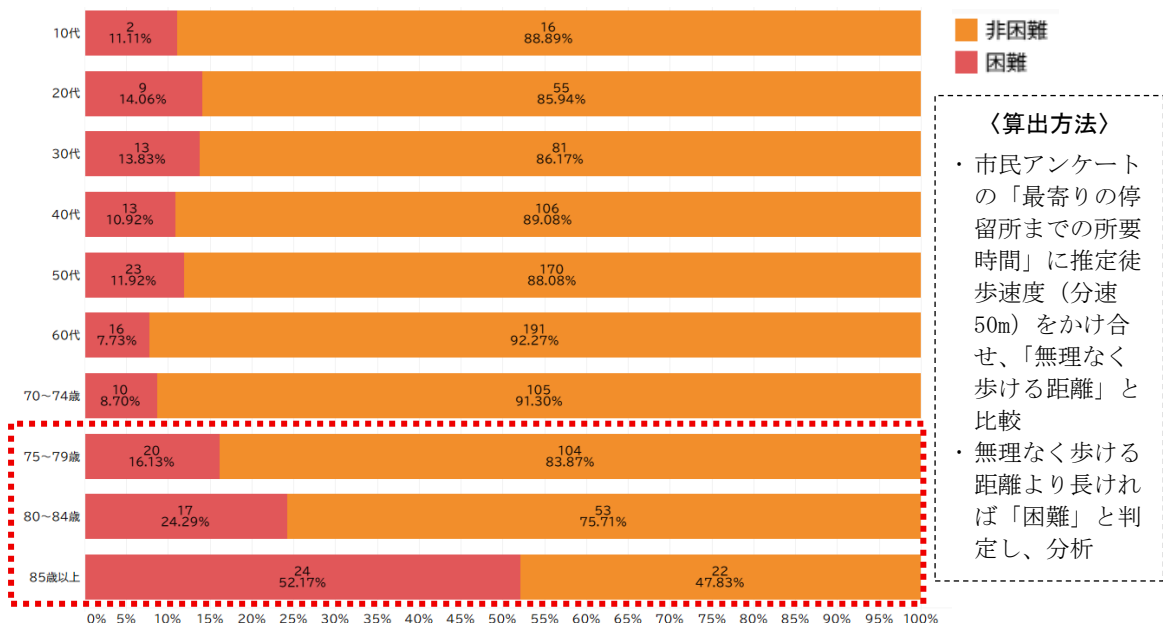


市民からの主な意見

- ・ 自宅が高台の上にあるので、バス停までの距離が大変

※住民ワークショップより

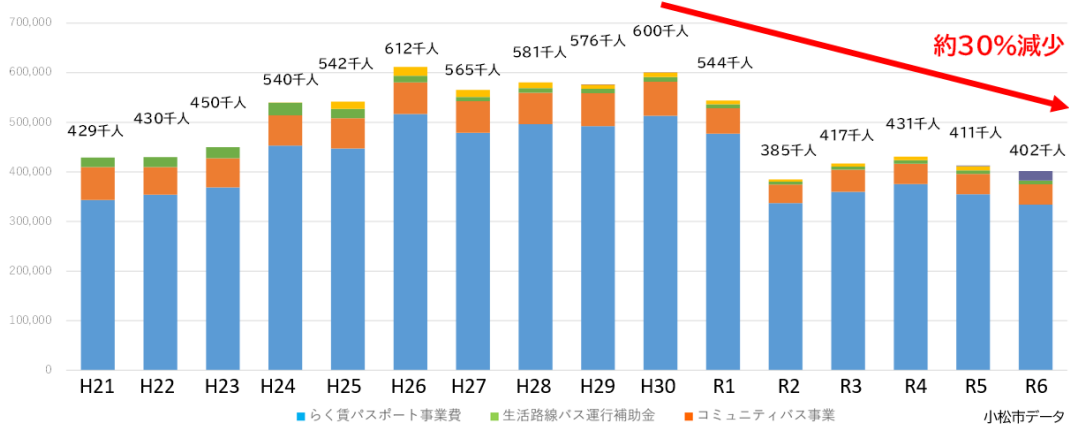
年齢別のバス利用困難者（市民アンケート結果より分析）



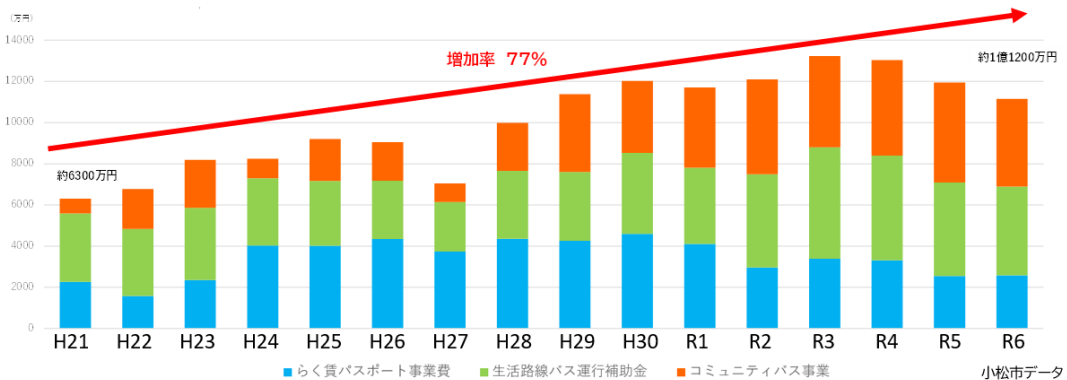
- 高台の住宅に住む75歳以上の後期高齢者は、坂道を移動してバス停まで移動しないとイケないため、公共交通にアクセス困難な状況も少なくない
- 年齢が高くなるほど、バス停まで距離がバス利用のネックになることが想定され、特に85歳以上になるとその傾向が顕著となる

⑮ 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

バス利用者数(平成 21 年～令和 6 年)



行政負担額(平成 21 年～令和 6 年)

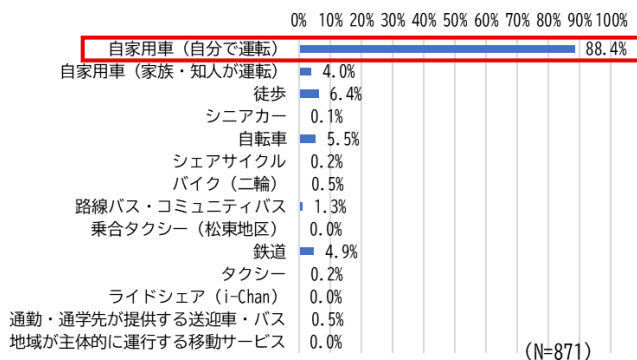


⑯ 路線バス、コミュニティバス、タクシーのドライバーが高齢化と将来的な人員不足

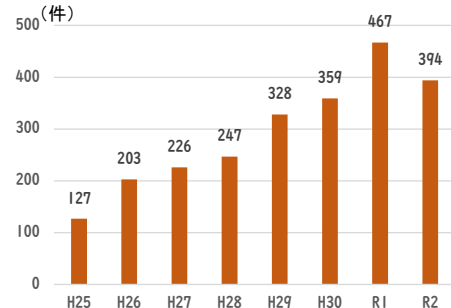
- バス運行事業者、タクシー運行事業者等によるヒアリングでは、ドライバーの高齢化等により将来的なドライバー不足が問題になる可能性について指摘する事業者は少ない
- ドライバーの平均年齢は事業者によりさまざまだが、50代半ばから70代となっている

⑰ 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

通勤・通学時の主な交通手段



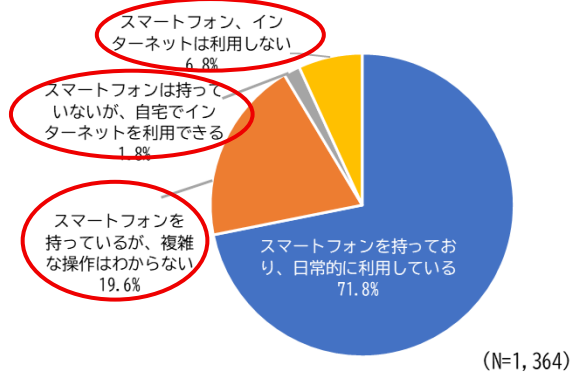
小松市内における運転免許返納件数
(平成 25 年～令和 2 年)



※市民アンケートより

⑱ 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／デジタル技術を活用したサービスが少ない

スマートフォン、インターネットの利用状況

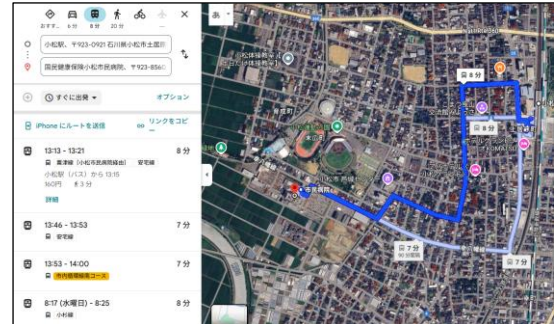


(N=1,364)

※市民アンケートより

小松市で活用可能な主なデジタル技術

- ・ グーグルマップにおける路線検索機能
- ・ バスロケーションシステム（今後予定）



（３）課題の整理

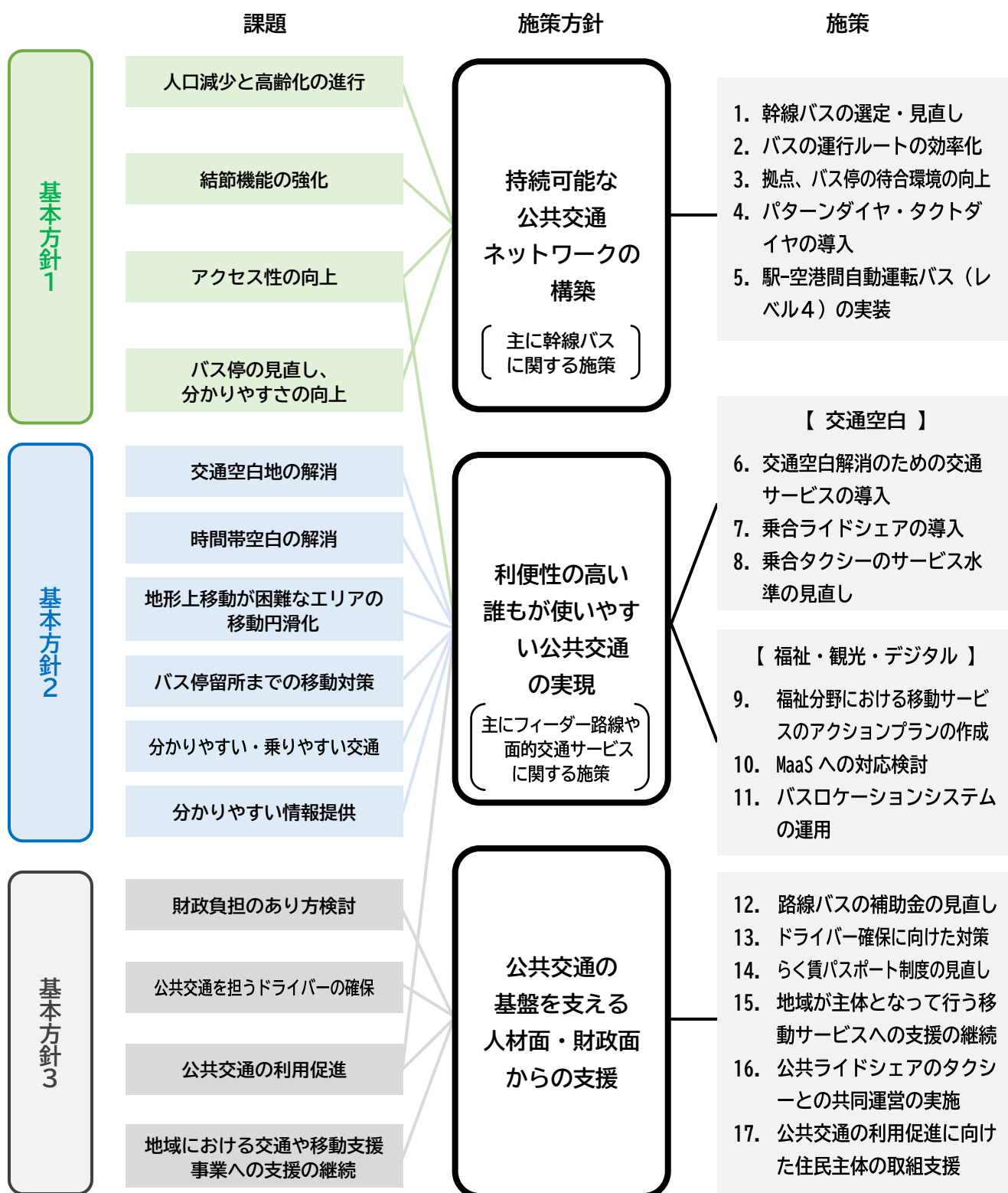
小松市の公共交通等における現状を踏まえ、課題を整理します。基本方針と現状とのギャップがあるものについては、今後対策を講じる必要があると想定されるため、課題として整理します。

主な現状 (p.14～p.24 参照)	方針 (p.5 参照)	課題 (ギャップから見える対策すべき項目)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 通勤通学の路線バスのダイヤ・路線が足りていない ✓ 日中に行きたい時間に行きたい場所に行けない ✓ 夜間のバスがない ✓ 電車(鉄道駅)とバスの乗換が困難 ✓ 工業団地へのバス路線がない ✓ バス路線間の乗換が困難 ✓ バス停環境が悪い ✓ 時刻・路線が分かりにくい 	【方針 1】 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 日常の通勤・通学を支える鉄道や幹線バスを確保 ✓ 駅や商業施設、病院など人の集まる拠点をつなぐ 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 路線・ダイヤの見直し ➢ 結節機能の強化 ➢ アクセシビリティの向上 ➢ バス停の見直し、分かりやすさの向上
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 交通空白地がある ✓ バス路線はあるが、行きたい時間にバスが走っていない ✓ 夜間に自宅に帰る手段がない ✓ 道路幅員によりバス車両が入れない地域がある ✓ 障がい者や介護が必要な方の移動が困難 ✓ 観光等の施設に公共交通でアクセスがしにくい ✓ 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 	【方針 2】 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 郊外部から鉄道や路線バスにつなぐ移動手段の確保 ✓ 移動に制約のある方が安心して利用できる交通環境の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通空白地の解消 ➢ 時間帯空白の解消 ➢ 地形上移動が困難なエリアの移動円滑化 ➢ バス停留所までの移動対策 ➢ 分かりやすい・乗りやすい交通 ➢ 分かりやすい情報提供
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ 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 ✓ 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 ✓ デジタル技術を活用したサービスが少ない 	【方針 3】 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 持続可能な運行体制を確保 ✓ 新しい技術とデジタル技術等を通じた効率性と利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 財政負担のあり方検討 ➢ 公共交通を担うドライバーの確保 ➢ 公共交通の利用促進 ➢ 地域における交通や移動支援事業への支援の継続

5 施策方針及び施策・事業

(1) 施策方針と施策

課題を踏まえ、施策方針と主要施策を以下のとおり整理します。なお、主要施策は本計画の計画期間である5年間で取り組む予定の施策を位置付けます。



小松駅 タクトダイヤ・パターンダイヤ、バスパース再編 等

シェアサイクルポートを市街地南部等の交通空白地にも設置拡大

スカイパークこまつ翼 (折り返し地点)

小松空港

市民病院 (運動公園)

安宅の関

平和堂 アル・プラザ

明峰駅

イオン小松店

国府台団地

北部・安宅乗合ライドシェア

能美市・寺井・辰口 (佐野線)

西部乗合ライドシェア

JA あぐり

イオンモール新小松

やわた メディカルセンター

西軽海団地

県道 111 号

木場潟線の再編・強化

栗津駅

小松大谷高

おびし台

栗津温泉

ゆのくにの森

那谷寺

南部乗合ライドシェア

地域内幹線バス

地域間幹線バス

コミュニティバス(市内循環線・木場潟線)

南部乗合ライドシェア

西部乗合ライドシェア

北部・安宅乗合ライドシェア

東部共助版ライドシェア・デマンド交通等

モビリティ・ハブ: 幹線バスとフィーダーバスの乗換等拠点等

循環線の主要な停車場所

➤ **本場湯線:**小松駅と小松大谷高校、粟津駅をつなぐ路線(現行路線のメディカルセンター便は他路線等で代替)、定期的に那谷寺に向かう観光路線の運行も検討

(3) 具体的な事業等

課題を踏まえ、施策方針と主要施策を以下のとおり整理します。なお、主要施策は本計画の計画期間である5年間で取り組む予定の施策を位置付けています。なお、事業及びロードマップは、社会情勢や関係団体等との調整の結果、都度見直しを図っていきます。

① 持続可能な公共交通ネットワークの構築

利用が低迷する路線や幹線・支線の役割不明確さ、鉄道駅と路線バス等との乗継不便、郊外部の交通空白、バス停の分かりにくさに加え、小松駅と小松空港を結ぶ自動運転バスの高度化に向けた検討体制の確保が課題

- ・ 需要に応じて幹線・支線を再整理し、路線・ダイヤの見直しを進めます。
- ・ 鉄道駅や主要拠点での接続性向上に向け、乗継環境の改善を進めます。
- ・ より効率的に市内を巡ることができるようコミュニティバス等の再編を進めます。
- ・ バス停位置や待合環境を見直し、誰もが利用しやすい環境を整備します。
- ・ 自動運転バスの高度化を進めるために、レベル4 モビリティ・地域コミッティでの協議を図りながら、レベル4認可・許可を取得します。

施策	実施主体	ロードマップ		
		短期 R8	中期 R9～R10	長期 R11～R12
幹線バスの選定・見直し ※主に路線バス	小松市 北鉄加賀バス 北鉄白山バス	利便増進実施計画等の作成 幹線バスの選定	事業者や関係者等 との協議・合意形成	計画に基づく路線等 の再編(順次実施)
バスの運行ルートの効率化 ※主にコミュニティバス	小松市 日本海観光バス	利便増進実施計画等の作成	事業者や地域住民等 との協議・合意形成	市内循環線、木場湯線 の再編
拠点、バス停の待合環境 の向上	小松市 施設等管理者	拠点や改善すべき バス停等の選定	待合環境の整備等 (整備可能な箇所から順次)	
パターンダイヤ・ タクトダイヤの導入	小松市 IRいしかわ鉄道 北鉄加賀バス 北鉄白山バス 日本海観光バス	導入可能性の検討 (ダイヤ、車両配置等)	パターンダイヤ・タクトダイヤの導入	
駅-空港間自動運転バス (レベル4)の実装	小松市 北鉄加賀バス	レベル4に向けた 実証実験・試験走行、 認可取得手続き	小松市レベル4モビリティ・地域コミッティ における協議、検証等	

② 利便性の高い誰もが使いやすい公共交通の実現

小松市では、郊外部や時間帯による交通空白、公共ライドシェアや乗合タクシー等のサービス水準の見直し、高齢者や障がい者等の交通弱者の移動手段の確保、ストレスなく誰もが利用しやすい移動環境づくりが課題

- ・ 交通空白地や時間帯空白の解消に向け、公共ライドシェアや乗合タクシーを含めたサービス体系の見直しと新たな交通手段の可能性を検討します。
- ・ 交通弱者の方でも利用しやすい移動手段の確保に向け、今後設置する福祉部会での検討に加え、実現に向けた関係者協議等を進めます。
- ・ MaaS やバスロケーションサービスなど、誰もがストレスなく移動できる環境づくりに向け、多様な関係者とともに協議できる場づくりを行い、必要なサービスレベルの検討を行い、サービス実装を進めます。

施策	実施主体	ロードマップ		
		短期 R8	中期 R9～R10	長期 R11～R12
交通空白解消のための交通サービスの導入	小松市 民間事業者(タクシー事業者、公共ライドシェア、シェアサイクル等管理事業者)	交通空白地の整理 必要なサービスの検討	運行スキーム等の検討 地域や関係者との合意形成	サービス等の導入 (順次)
乗合ライドシェアの導入	小松市 民間事業者(公共ライドシェア、タクシー事業者)	実証実験の実施(南部) 他エリアへの拡大検討	事業者や地域住民等との協議・合意形成 他エリアへの拡大	
乗合タクシーのサービス水準の見直し	小松市 市内タクシー事業者	乗合タクシーの見直し (結節点、運行エリア等)	地域や関係者との合意形成	サービス等の見直し
福祉分野における移動サービスのアクションプランの作成	小松市 市内タクシー事業者 小松市社会福祉協議会	福祉部会での協議 アクションプラン作成	実施事業の検討 関係者協議	事業実施(順次)
MaaSへの対応検討	小松市		MaaS部会等の設置 MaaS推進の方向性の検討	必要なMaaSサービスの検討と実装
バスロケーションシステムの運用	小松市 北鉄加賀バス 北鉄白山バス 日本海観光バス 民間事業者(バスロケ導入事業者)	バスロケシステムのモニタリング (R7導入したシステムの検証・改善)		

③ 公共交通の基盤を支える人材面・財政面からの支援

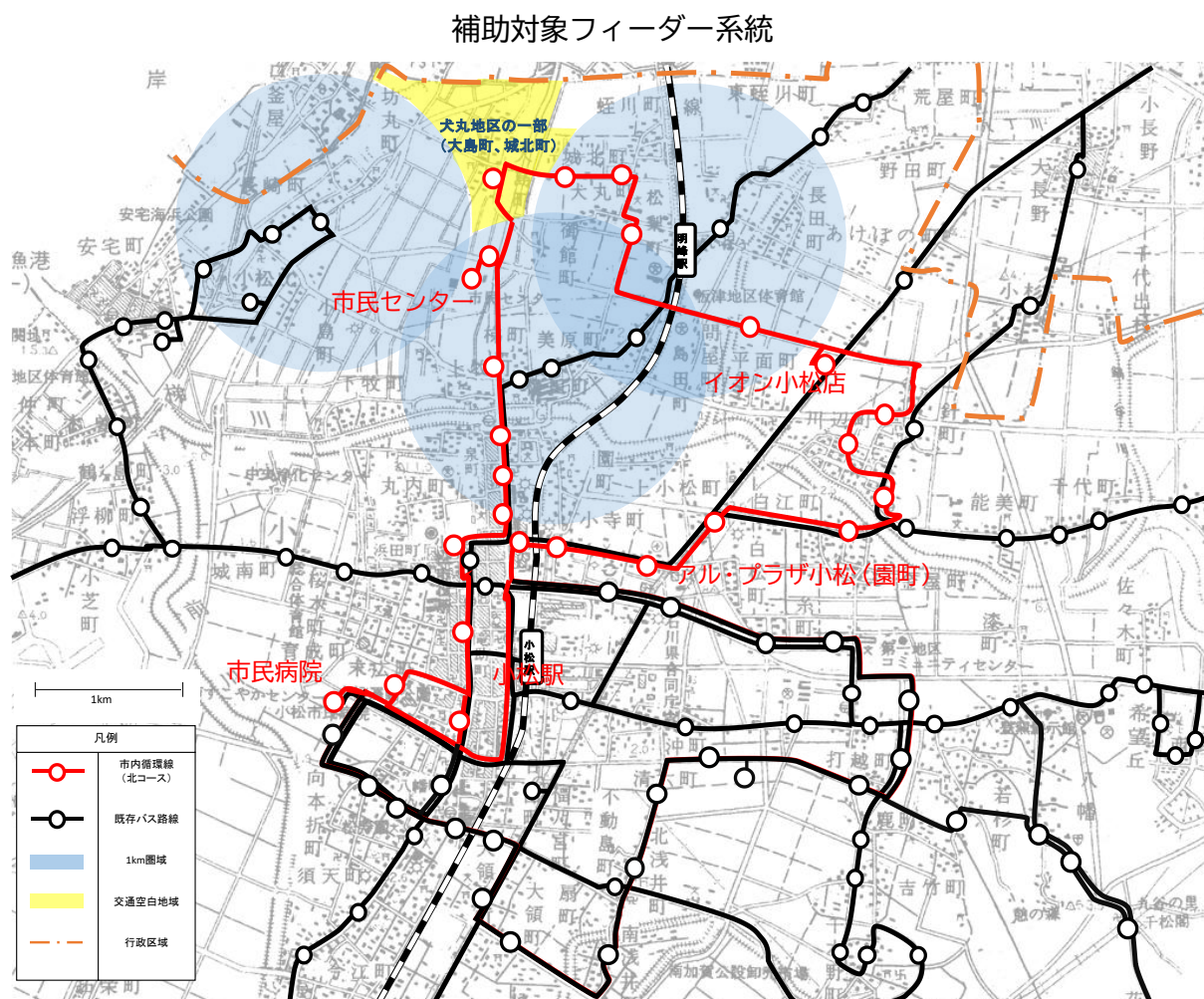
小松市では、利用者減少に伴う財政負担の増大、路線バスやタクシーの運転者不足に加え、公共交通の利用者の低下を踏まえ、継続的な公共交通の利用促進が課題

- ・ 路線バスの補助金制度について、事業評価を行いながら見直しします。
- ・ 路線バスやコミュニティバス等のドライバー確保に向け、バス事業者等と一緒に広報活動や人材育成事業を進めます。
- ・ 公共ライドシェアとタクシー等の共同運営を進め、配車等のシステムを効率的なものとして、より利用しやすい運行の仕組みの導入を進めます。
- ・ 地域主体で実施している移動支援サービスや今後実施する取組みに対して支援等を行いながら、持続的に公共交通を利用してもらうことのできる環境づくりを進めます。

施策	実施主体	ロードマップ		
		短期 R8	中期 R9～R10	長期 R11～R12
路線バスの補助金の 見直し	小松市	補助金等の事業評価の実施 補助金の見直し		
ドライバー確保に向けた 対策	小松市 北鉄加賀バス 北鉄白山バス 日本海観光バス	ドライバー確保に向けた広報活動の実施 ドライバー育成事業の実施支援		
らく賃バスポート制度の 見直し	小松市	サービス水準等の見直し	デジタル化・キャッシュレス化等に向けた 手法検討	
地域が主体となって行う 移動サービスへの支援の 継続	小松市 地域団体等	地域主体の移動 サービス等の実態把握 共助版ライドシェア・デマン ド交通等の実証実験	共助版ライドシェア・デマンド交通等の実装	
公共ライドシェアの タクシーとの共同運営 の実施	小松市 市内タクシー事業者	タクシー事業者との 共同運営開始	共同運営の実施	
公共交通の利用促進に 向けた住民主体の 取組支援	小松市 地域団体等 各種交通事業者	住民主体の取り組みの支援 (ワークショップ等の開催)		

(4) 地域公共交通確保維持事業の必要性

市内循環線（北コース）は、小松駅及び明峰駅と市内北西部を接続することで、地域住民にとって通勤、通学、買い物等日常生活行動上必要不可欠な交通手段となっています。今後、「持続可能な公共交通ネットワークの構築」、「利便性の高い誰もが使いやすい公共交通の実現」に向けて、市内循環線（北コース）の見直しや公共ライドシェア等新たな公共交通を導入することも検討しています。それまでの間、市内循環線（北コース）は地域住民にとって必要不可欠な交通手段であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。



目標	数値指標	データ取得方法	現況値 (R6 年度)	目標値 (R8 年度)
市内循環線（北コース） の路線の維持・改善	年間の利用者数	運行委託業者からの 報告、乗降カウント センサーによる計測	25,000 人	26,000 人

6 目標値の設定

(1) 目標値

目標値は、3つの将来像実現に向けた目標ごとに位置付けます。

方針1 「くらし・交流を結ぶ公共交通ネットワークと拠点の強化」に係る目標値

主要路線の運行本数

現状値(令和7年度)

検討中

目標値(令和12年度)

検討中

【設定等の考え方(案)】

検討・協議中

※第5回協議会で提示予定

関連する主な施策

- ・ 幹線バスの選定・見直し(施策方針1)
- ・ バスの運行ルート効率化(施策方針1)
- ・ パターンダイヤ・タクトダイヤの導入(施策方針1)

人口 1 人あたりのバスの利用回数（年間）

現状値（令和 6 年度）

3.8 回

目標値（令和 12 年度）

現状維持

【設定等の考え方（案）】

現状値

- ・ 路線バスおよび自動運転バスにおける令和 6 年度の総利用者数を総人口 105,268 人（住民基本台帳／令和 7 年 3 月 1 日時点）で割り戻した数値を現状値として設定
- ・ 路線バス、自動運転バスの年間総利用者数 401,603 人 ÷ 総人口 105,268 人 = 3.8 回／人

交通手段	年間の総利用者数 (R6)	備考
路線バス	334,011 人	北鉄加賀バス・白山バス運行
自動運転バス	19,073 人	北鉄加賀バス 運行
市内循環線・木場潟線	48,519 人	日本海観光バス
計	401,603 人	

目標値

- ・ 公共交通の改善を通じて、公共交通の利用者の拡大を図る
- ・ バス路線については、再編及びダイヤ等の見直しを通じて利用者の維持を図る
- ・ 公共ライドシェアや今後の導入を想定する共助版ライドシェア等の利用促進も行いながら、利用しやすい公共交通を目指す

関連する主な施策

- ・ 幹線バスの選定・見直し（施策方針 1）
- ・ パターンダイヤ・タクトダイヤの導入（施策方針 1）

方針2

「誰もが移動できる地域まると支える移動環境づくり」に係る目標値

公共交通サービスによる人口カバー率

現状値(令和7年度)

65.6 %

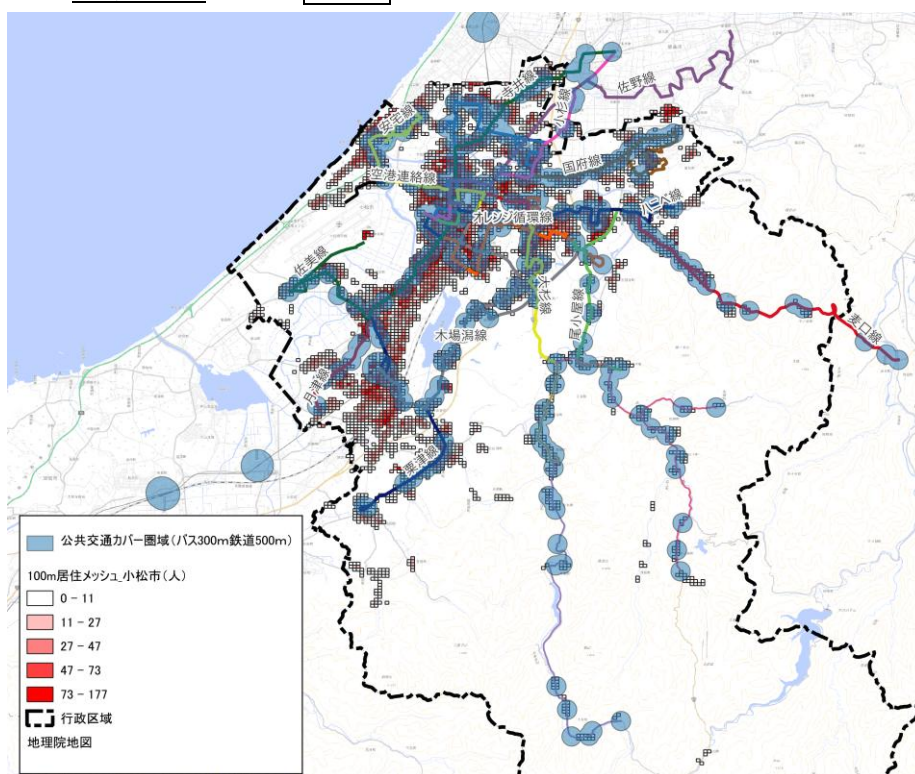
目標値(令和12年度)

80 %

【設定等の考え方(案)】

現状値

- ・ 鉄道(IR)、路線バス(15路線:安宅線、栗津線、月津線、佐美線、麦口線、尾小屋線、大杉線、ハニベ線、国府線、小杉線、寺井線、空港連絡線(自動運転バス含む)、佐野線、市内循環線、木場潟線、松東地区乗合タクシーにおける公共交通サービス圏(鉄道駅を中心に500m圏、バス停を中心に300m圏)に居住する全人口の小松市総人口における割合
- ・ 小松市総人口は、令和2年度国勢調査の地域メッシュ(100mメッシュ)を基に算出
- ・ 算出方法:(公共交通サービス圏内の居住人口) 69,675 人 ÷ (令和2年度国勢調査における総人口) 106,216 人 × 100 = 65.6%



目標値

- ・ 路線バス等の再編及び公共ライドシェア、共助版ライドシェア等の導入により、公共交通サービスの人口カバー率の向上を図ることを目標とする
- ・ 本計画期間内では、安宅新町及びまちなかエリア以外での交通空白地の解消を目標としたカバー率の設定する

関連する主な施策

- ・ 交通空白解消のための交通サービスの導入(施策方針2)
- ・ 乗合ライドシェアの導入(施策方針2)

活動機会へのアクセシビリティ

高 齢 者	現状値（令和 7 年度） 「外出できている」と自己評価した方 91.1 %	目標値（令和 12 年度） 現状値より改善
高 校 生	現状値（令和 7 年度） 普段のおでかけに「不便・不安を感じる」生徒 25.2 %	目標値（令和 12 年度） 現状値より低減

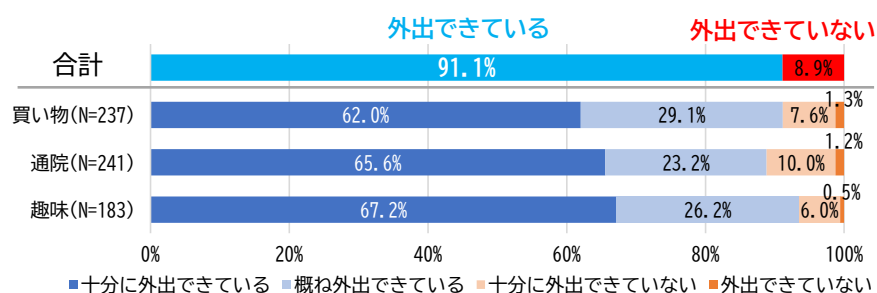
【設定等の考え方（案）】

現状値

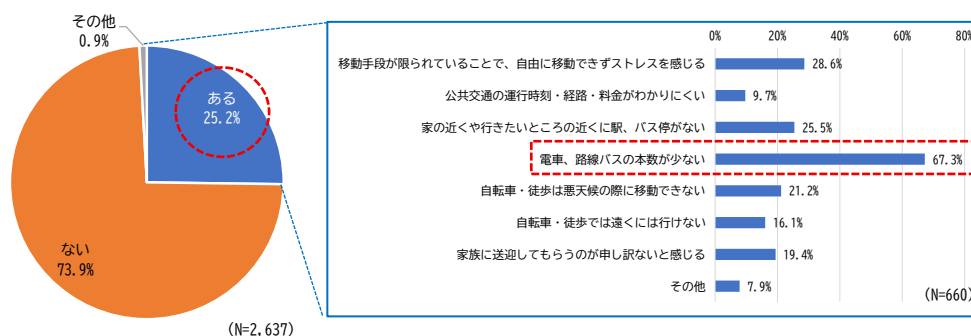
- ・ 公共交通サービスを必要とする層（高校生、高齢者）が主に利用すると想定される施設（高校生であれば高校、高齢者であれば買い物や病院、趣味）への移動を確保できるかが重要
- ・ そのため、以下の2つの視点でアクセシビリティ指標を設定、目標値を設定する

【アクセシビリティを図る視点】

高齢者：令和 7 年度に実施した市民アンケートにおいて、75 歳以上の高齢者が「買い物」「医療機関」「趣味等」それぞれへの外出の自己評価について「十分に外出できている」「概ね外出できている」と回答した割合の平均値



高校生：令和 7 年度に実施した高校生アンケートにおいて、普段の行きたいところへお出かけする際の移動手段に対する不便・不安を感じている生徒の割合



目標値

- ・ 「高齢者」は、公共交通を利用する高齢者が買い物や病院や趣味等に外出できているという自己評価の改善を図る
- ・ 「高校生」は、普段のお出かけの移動手段に対する不便・不安を感じる生徒の低減を図る

関連する主な施策

- ・ 幹線バスの選定・見直し（施策方針 1）
- ・ バスの運行ルート効率化（施策方針 1）
- ・ 交通空白解消のための交通サービスの導入（施策方針 3）
- ・ 乗合ライドシェアの導入（施策方針 3）

日常利用者（らく賃パスポート登録者）の利用満足度

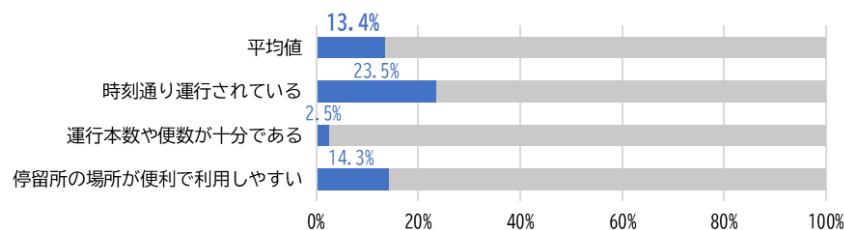
	現状値(令和7年度)	目標値(令和12年度)
高校生	13.4 %	現状値より改善
シルバー	27.2 %	現状値より改善
障がい者	27.8 %	現状値より改善

【設定等の考え方（案）】

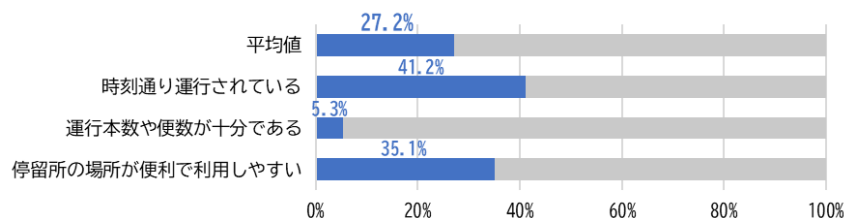
現状値

- 令和7年度に実施したらく賃パスポート登録者アンケートにおいて問25（高校生は問50）で路線バスやコミュニティバスに満足している点として「時刻通り運行されている」「運行本数や便数が十分である」「停留所の場所が便利で利用しやすい」を回答した方の、全回答者に対する割合の平均値

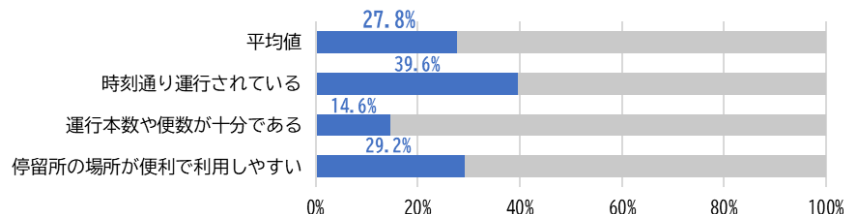
〔高校生（日常利用者）の路線バスやコミュニティバスの利用満足度（問50）〕



〔高齢者（日常利用者）の路線バスやコミュニティバスの利用満足度（問25）〕



〔障がい者（日常利用者）の路線バスやコミュニティバスの利用満足度（問25）〕



目標値

- 路線再編やダイヤ等の見直しにより利用満足度の向上を図ることを目標とする

関連する主な施策

- 幹線バスの選定・見直し（施策方針1）
- バスの運行ルート効率化（施策方針1）

方針 3

「未来へ続く持続可能な地域交通の仕組み」に係る目標値

人口一人あたりのバス等運行に係る負担額（年間）

現状値（令和 6 年度）

1,267 円

目標値（令和 12 年度）

現状維持

【設定等の考え方（案）】

現状値

- 令和 6 年度のバス関連事業費 133,392 千円（約 1.3 億円／路線バス運行補助、コミュニティバス運行委託料、松東地区乗合タクシー運行委託料、らく賃パスポート関連経費）を総人口 105,268 人（住民基本台帳／令和 7 年 3 月 1 日時点）で割り戻した数値（1,267 円）を現状値として設定（1 日あたり 1 人 約 3.5 円の負担）

目標値

- 公共交通を維持確保し、かつ利便性の向上を図るために適正な支出を行う
- 路線バスやコミュニティバスの再編等を進める際には、一時的に支出が増加する可能性があるものの、費用対効果の評価等により支出の適正さはモニタリングを行うものとする

関連する主な施策

- 幹線バスの選定・見直し（施策方針 1）
- バスの運行ルート効率化（施策方針 1）
- 路線バスの補助金の見直し（施策方針 3）
- らく賃パスポート制度の見直し（施策方針 3）

公共交通（路線バス・ライドシェア）に従事する運転者数

現状値（令和 7 年度）

59 人

目標値（令和 12 年度）

70 人

【設定等の考え方（案）】

現状値

- 令和 7 年度 12 月～1 月における路線バス（乗合部門）及び公共ライドシェアの運転者数

事業者	運転者数	備考
路線バス	34 人	北鉄加賀バス、日本海観光バスへのヒアリング結果（令和 7 年 12 月時点）
公共ライドシェア	25 人	小松市データ（令和 8 年 1 月時点）
計	59 人	

目標値

- 公共ライドシェアの運行エリア拡大等による運転者数の増加を目標とする。
- 路線バスの運転手の確保は厳しい状況ではあるものの、広報活動やドライバー育成などに関する事業等により運転者数を維持する。

関連する主な施策

- ドライバー確保に向けた対策（施策方針 3）

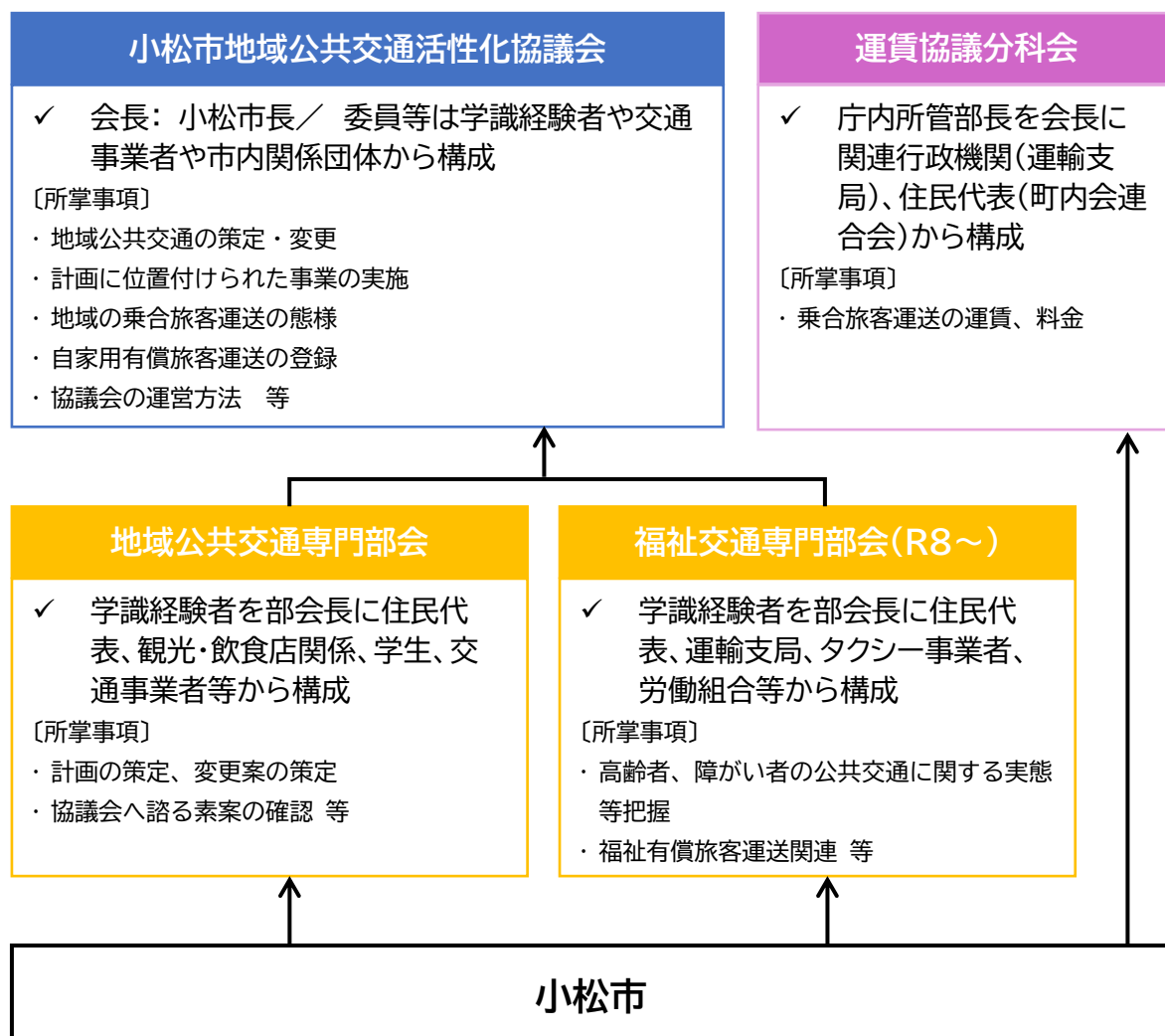
7 計画の推進体制と進捗評価

(1) 推進体制

本計画の評価・検証、改善策の検討は「小松市地域公共交通活性化協議会」が主体となって実施します。本計画で位置付ける将来像「誰もが、気兼ねなく、スマートに、お出かけができる こまつ」の実現に向けて掲げた目標及び主要施策等の実施にあたって、住民・地域・交通事業者・行政等がそれぞれの役割分担のもと、一体となって取り組みます。

そのため、「地域公共交通専門部会」や「福祉交通専門部会」といった住民を中心とした関係者がフラットな立場で様々な観点から協議することのできる場を継続的に設けます。

“誰もが、気兼ねなく、スマートに、お出かけができる こまつ”の実現



(2) 進捗評価の方法

計画の推進にあたっては、事業の実施（Do）→評価（Check）→見直し・改善（Action）→計画反映（Plan）というPDCAサイクルを毎年行います。計画期間中は以下の評価スケジュールのもと、詳細には年間スケジュールに沿って事業や進捗評価を進めます。

なお、事業評価に関しては、各事業の進捗等を確認するほか、本計画で位置付けた目標値の状況やそれを踏まえた改善策の検討、事業実施による効果等を整理した上で地域公共交通専門部会、活性化協議会の中で協議を行うこととします。

〔5年間の評価スケジュール〕

	令和8年度 (2026)				令和9年度 (2027)				令和10年度 (2028)				令和11年度 (2029)				令和12年度 (2030)			
	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月
計画策定 (Plan)		次年度事業 立案 →				→				→				→				次期計画 の策定作業 →		
事業実施 (Do)	→				→				→				→				→			
事業評価 (Check)		当該年度事業 評価・検証 →				→				→				→				→		
計画・事業見直し・改善 (Action)		事業 見直し →				→				→				→				→		

〔年間の評価スケジュール〕

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会				①				②				③
専門部会			①				②				③	
予算・議会							★					
取組み等	効果検証			事業計画			当該年度事業の効果検証					
利便増進実施計画等の策定、事業実施												

小松市地域公共交通計画

令和 8（2026）年 3 月策定
小松市行政管理部地域交通政策室
TEL : 0761-24-8396

報告事項(1)

自動運転バスの運賃の変更について

1 概要

北鉄加賀バス株式会社による一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の上限変更(令和7年 10 月 15 日申請、令和7年 12 月 16 日北陸信越運輸局認可)に伴い、当該申請・認可の対象路線に含まれる自動運転バスについても運賃の変更を行うもの。

2 運賃の変更

- 路 線 空港連絡線[小松駅-小松空港間の片道約 4.4km (下図のとおり)]
- 運行事業者 北鉄加賀バス株式会社
- 運 賃 現行実施運賃 280 円 → 変更実施運賃 310 円
(現行上限運賃 310 円 → 申請上限運賃 360 円)
- 運賃の変更実施日 令和8年2月1日
- 備 考 北鉄加賀バス株式会社が運行する空港連絡線の運賃と同額・同一実施日

