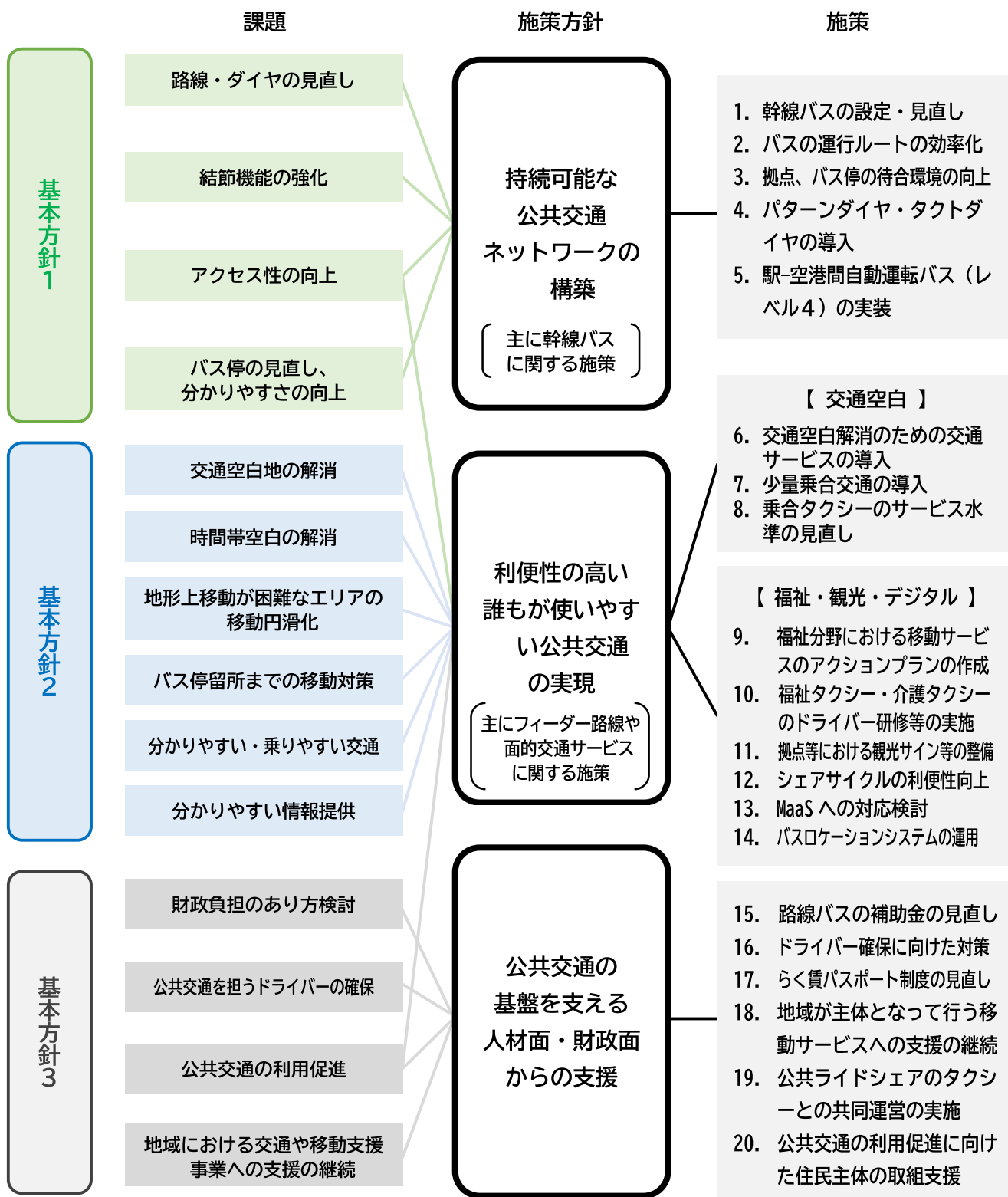


9 施策方針及び施策・事業

(1) 施策方針と施策

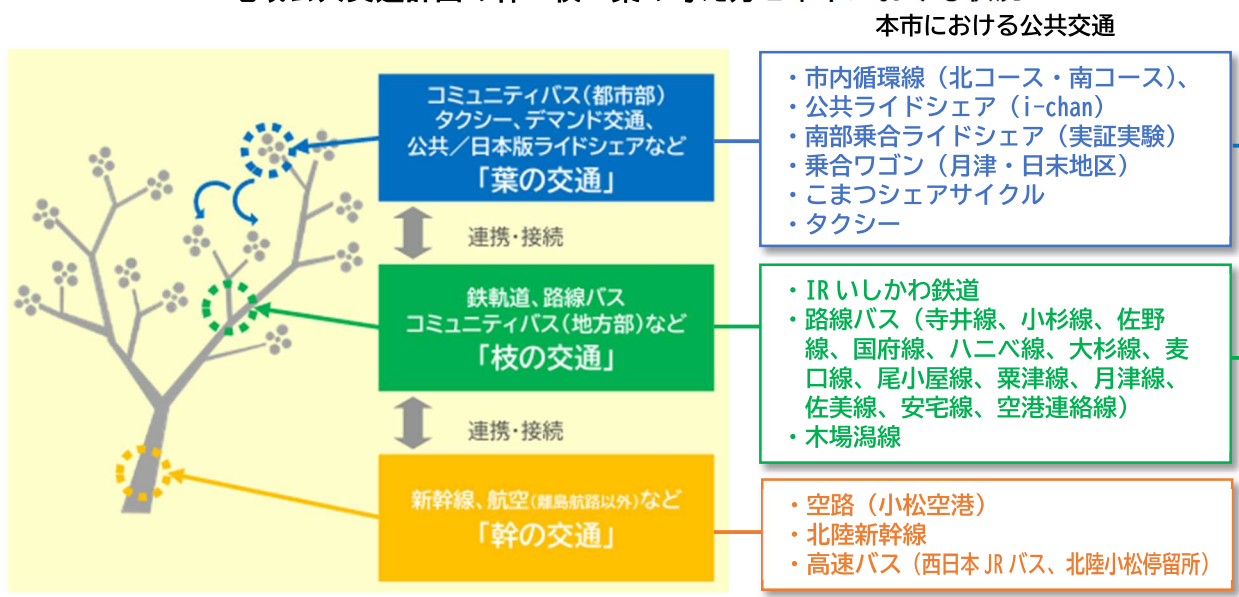
課題を踏まえ、施策方針と主要施策を以下のとおり整理します。なお、主要施策は本計画の計画期間である5年間で取り組む予定の施策を位置付けます。



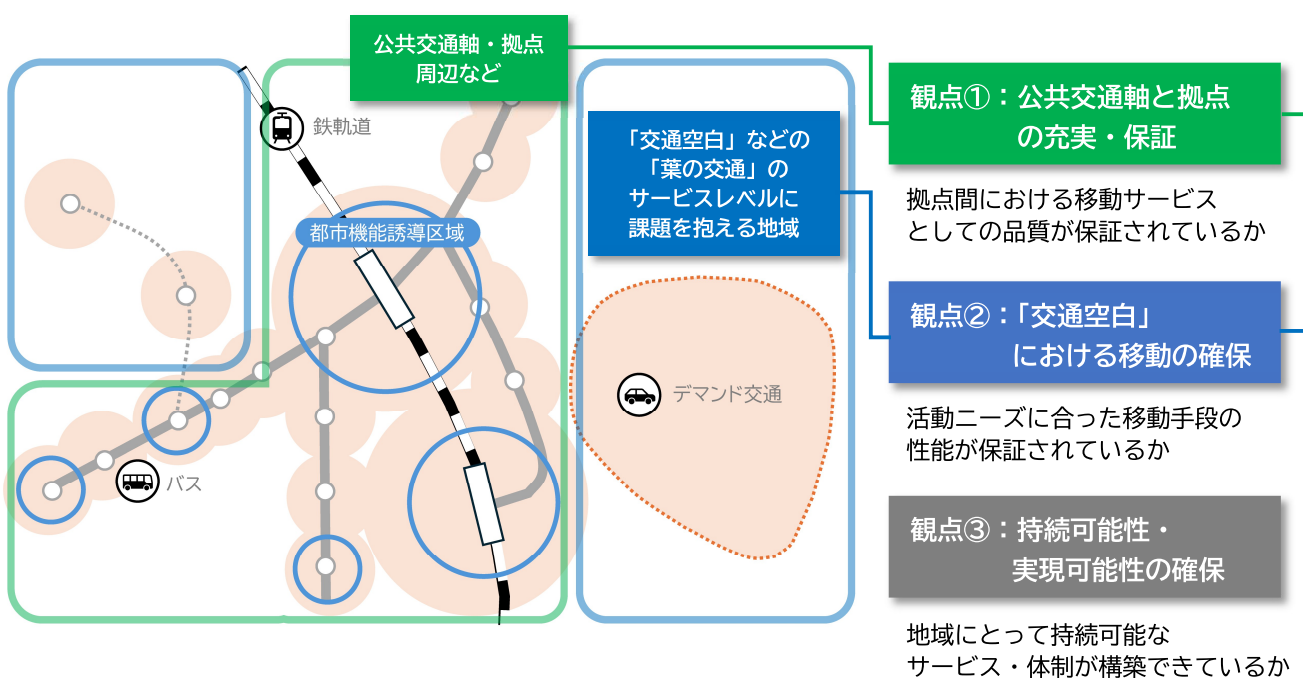
(2) 地域公共交通における幹・枝・葉の考え方

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、本市の公共交通におけるネットワークイメージを p. 34 で位置付けます。

地域公共交通計画の幹・枝・葉の考え方と本市における状況



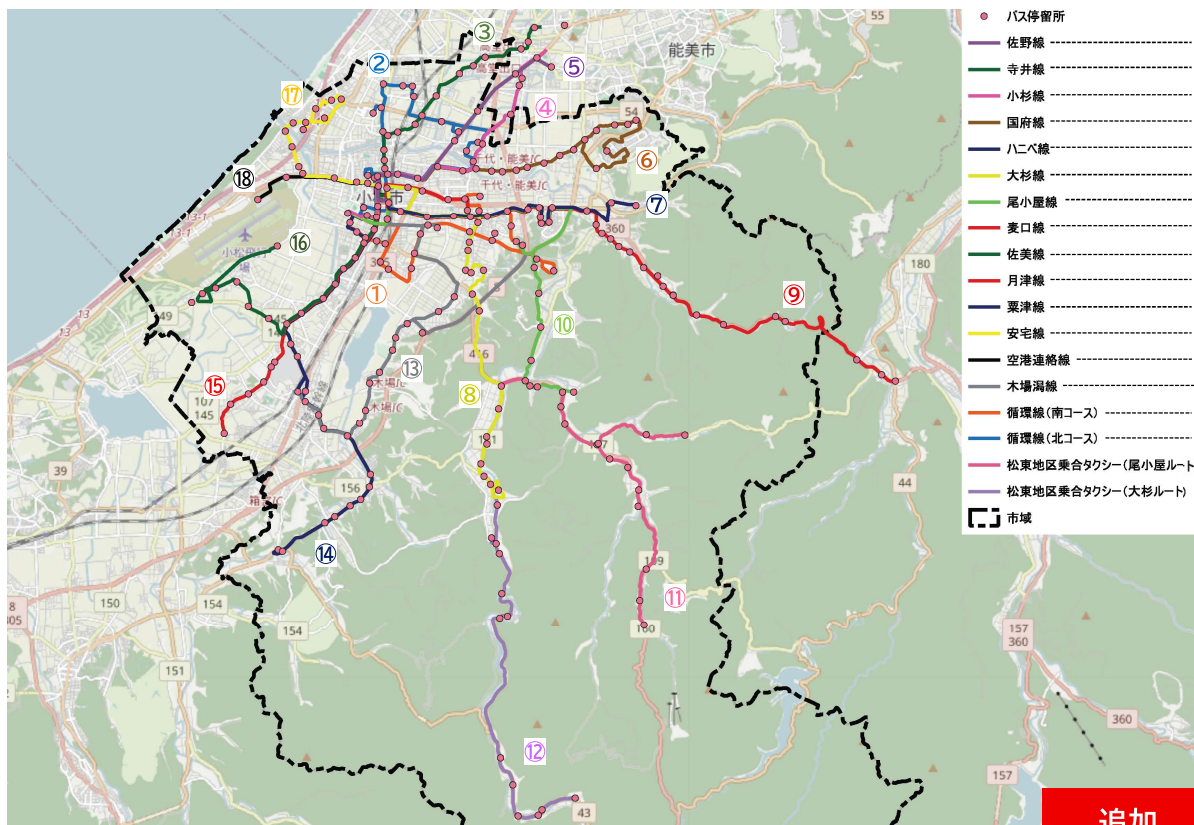
地域公共交通アップデートに向けた観点



出典：地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0 (国土交通省)」の図を一部編集

(3) 現状の公共交通ネットワークと利用状況

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	1便平均 利用者数(R7)		1日平均 利用者数(R7)	
		平日	休日	平日	休日
市中央	①市内循環線(南コース)	7.9人	7.7人	63.4人	61.7人
	②市内循環線(北コース)	9.4人	7.2人	75.4人	57.9人
市北部	③寺井線	4.8人	2.4人	66.6人	23.5人
	④小杉線	7.2人	1.6人	43.1人	6.2人
	⑤佐野線	2.6人		57.6人	
市東部	⑥国府線	4.3人	42.7人	62.8人	42.7人
	⑦ハニベ線	16.8人	5.7人	252.5人	57.0人
	⑧大杉線	9.2人	3.5人	55.4人	20.8人
	⑨麦口線	12.5人	5.5人	150.5人	27.5人
	⑩尾小屋線	15.6人	4.5人	78.2人	17.9人
	⑪松東地区乗合タクシー(尾小屋ルート)	5.0人		0.98人	
	⑫松東地区乗合タクシー(大杉ルート)	0.06人		0.01人	
木場潟	⑬木場潟線	5.6人	5.9人	33.6人	29.4人
市南部	⑭粟津線	14.4人	10.7人	187.0人	96.4人
	⑮月津線	5.9人	2.3人	35.5人	11.6人
	⑯佐美線	7.6人	3.0人	15.2人	6.1人
市西部	⑰安宅線	6.6人	3.6人	111.4人	53.6人
	⑱空港連絡線 ※自動運転含む	172.9人	96.0人	326.4人	374.2人

※乗降カウントセンサーによる集計（佐野線、松東地区乗合タクシー、空港連絡線は、市と運行事業者等の集計データ）

(4) 将来ネットワークイメージ

〔小松市の地域公共交通の将来像〕

誰もが、気兼ねなく、スマートに、お出かけができる こまつ

鉄道駅(小松駅・粟津駅・明峰駅)

IRとの乗り継ぎ利便性の向上や拠点としての空間等の整備を推進

- **小松駅**: タクトダイヤ・パターンダイヤの導入(IR接続向上)
- **粟津駅**: 地域利用を見据えた待合空間等の整備
- **明峰駅**: 待合空間の整備、自転車置場の拡充

その他拠点

幹線バス及びフィーダーバス、他の交通モード等との乗換利便性の向上を図るための拠点整備を推進

(地域間の接続)

- **イオン小松店**: 寺井方面のバスとの接続性を向上
- **明峰駅**: 金沢市・加賀市等、市外からのアクセス性を向上

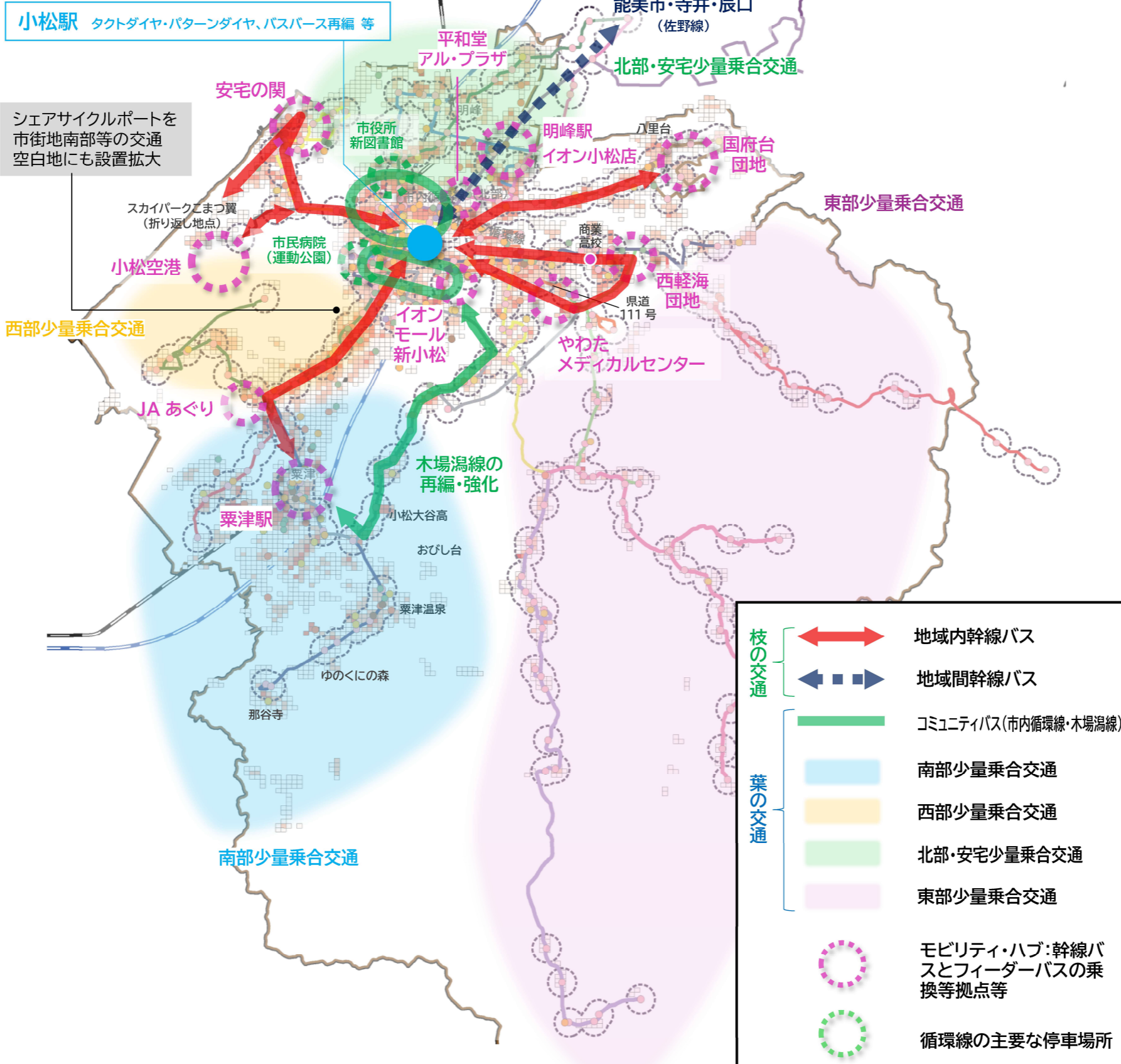
(地域内における主な拠点)

- **安宅の関**: 地域住民及び観光等の利用を見込み、安宅線を維持・強化、安宅新町方面のアクセス強化
- **小松空港**: 空港線は、自動運転バスの運行により維持・強化
- **イオンモール新小松**: 循環線と木場湯線等の接続拠点、市内各方面からのアクセス性を向上
- **JA あぐり**: 月津・日末方面における拠点、幹線バスと地域乗合ワゴン等の乗換やサイクル&ライド等の検討
- **やわたメディカルセンター**: 小松駅との接続を強化し、松東地区への接続拠点を
- **粟津駅**: 粟津駅を基点に、粟津温泉方面、木場湯方面等へのアクセス性向上

幹線バス

小松駅を基点に、「イオン小松店」、「安宅の関・小松空港」、「粟津駅」、「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」、「国府台団地」の5路線を幹線に位置づけ

- 主要5路線は小松駅と各拠点を結ぶピストン型路線として想定
- 小松駅からタクトダイヤ・パターンダイヤの導入を検討
- 小松駅・商業高校間及び能美市寺井・辰口方面は、朝夕通学時間帯で通学ライナーの運行を検討



ライドシェア等の少量乗合交通

駅及びその他拠点と各地域をきめ細やかにつなぐ路線及びライドシェア・オンデマンド交通等の少量乗合交通の導入

- 符津・矢田野・粟津・那谷・月津校下などを対象(現在、実証実験中)
- 日末・串・今江校下などを対象(地域主体の乗合ワゴン運行中)
- 安宅・丸久・荒屋・稚松・能美校下などを対象(稚松校下では買物支援等を実施)
- 松東エリア・中海校下を対象(乗合タクシー等運行中)

地域間幹線バス

小松市と隣接自治体をつなぐ地域間幹線バスは利用状況やニーズを踏まえ、隣接自治体との協議のもと路線の効率化や強化を検討

- 寺井・辰口方面: 寺井線・佐野線・小杉線が運行し、利用状況を踏まえ、運行効率化

※鳥越方面: 利用が限られるため、通学状況等を勘案しながら、運行効率化等を検討(5年以内に廃止等を検討し、その後はオンデマンド交通等の導入を検討)

コミュニティバス(市内循環線・木場湯線)

市内をコンパクトに巡回することができる循環線と小松駅-小松大谷高校-粟津駅を効率的に接続する木場湯線の再編

- 循環線: 小松駅を中心に、市街地の主要施設コンパクトに巡る2路線を検討(北ルート: 市役所・新図書館・平和堂等、南ルート: 市民病院・イオンモール等/乗換拠点は「小松駅(東口等)」想定)
- 木場湯線: 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

(5) 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
幹線バスの設定・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 幹線バスの設定	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、木場潟線 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及び観光等の来訪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少量乗合交通等の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、観光等の来訪者を含む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)
少量乗合交通の導入	小松市 民間事業者(公共ライドシェア、タクシー事業者等)	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)
追加 福祉タクシー・介護タクシーのドライバー研修等の実施	小松市	研修等の実施		
拠点等における観光サイン等の整備	小松市	設置箇所、設置内容の検討	観光サイン等の設置	
シェアサイクルの利便性向上	小松市 民間事業者(シェアサイクル管理事業者)	ポート等の適正配置等の利便性向上策の実施		
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

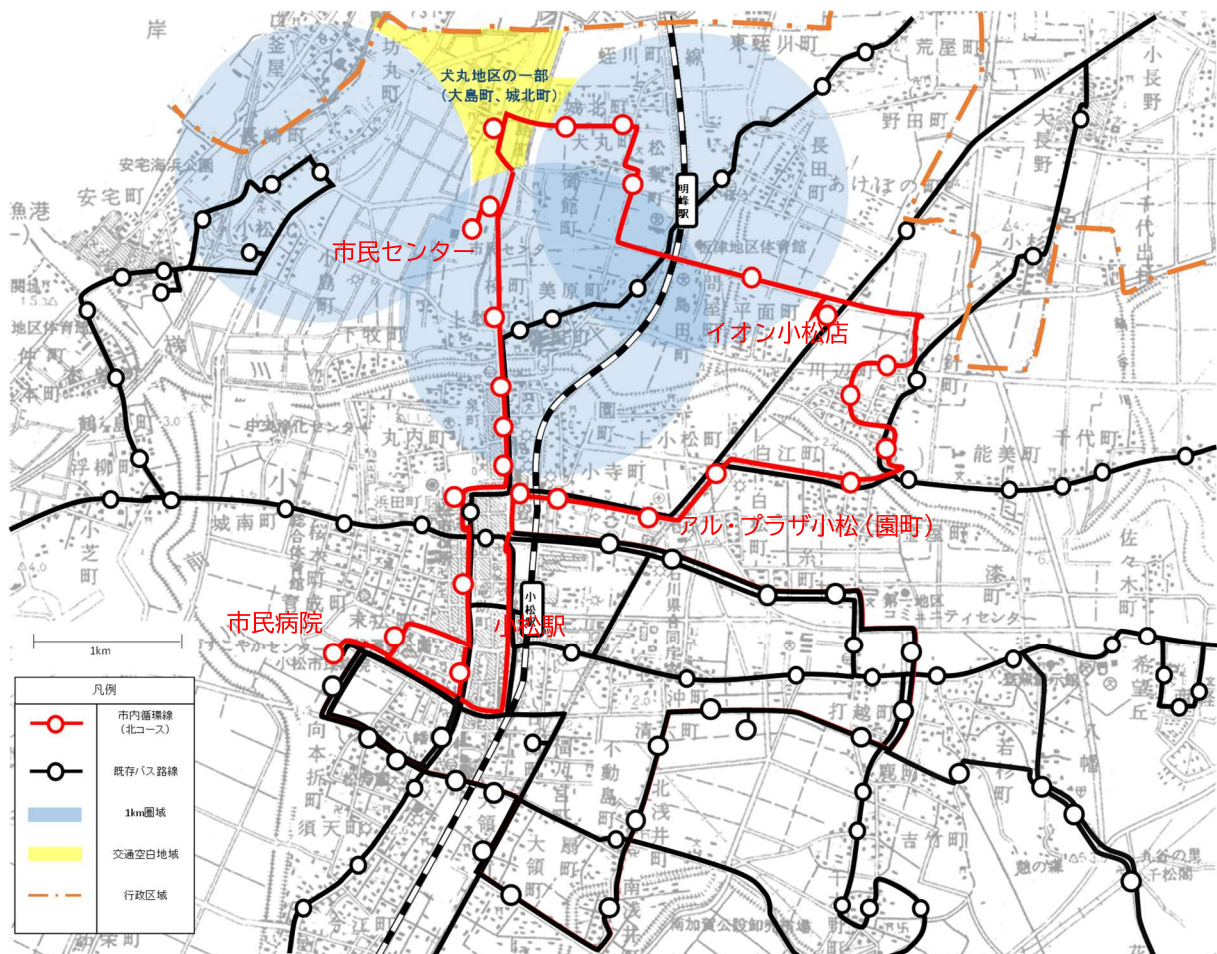
- ・ 路線バスの補助金制度について、事業評価を行いながら見直しします。
- ・ 路線バスやコミュニティバス等のドライバー確保に向け、バス事業者等と一緒に広報活動や人材育成事業を進めます。
- ・ 公共ライドシェアとタクシー等の共同運営を進め、配車等のシステムを効率的なものとして、より利用しやすい運行の仕組みの導入を進めます。
- ・ 地域主体で実施している移動支援サービスや今後実施する取組みに対して支援等を行いながら、持続的に公共交通を利用してもらうことができる環境づくりを進めます。

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		
らく賃パ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	住民主体の取組みの支援 (ワークショップ等の開催)		

(6) 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

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）の見直しや少量乗合交通等の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改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

補助対象フィーダー系統



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

10 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・交流をしっかりと結ぶ公共交通網づくり」に係る目標値

主要路線の運行本数

追加

現状値(令和7年度)

114 便

目標値(令和12年度)

ニーズ等を踏まえた
適正な運行本数

【設定等の考え方(案)】

現状値

- 将来ネットワークイメージで示す地域内幹線バス、地域間幹線バスの主要路線を運行する現状の路線バスの運行便数(空港連絡線は除く)は上下線の合計で114便

エリア	路線	総便数(上+下)	上り便数	下り便数
市北部	寺井線	14	7	7
	小杉線	6	3	3
	佐野線	12	6	6
	国府線	12	6	6
市東部	八二ベ線	15	7	8
	麦口線	12	8	4
	尾小屋線	5	3	2
市南部	粟津線	13	6	7
	月津線	6	3	3
	佐美線	2	1	1
市西部	安宅線	17	8	9
合計		114	58	56

目標値

- 将来ネットワークイメージ及び利用ニーズ等を踏まえ、路線集約及びダイヤ再編(パターンダイヤやタクトダイヤの導入等)を行いながら、適正な運行本数とする

関連する主な施策

- 幹線バスの設定・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)	目標値 (令和 12 年度)
3.8 回	5 回

【設定等の考え方（案）】

目標値見直し

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
- ・ 年間総利用者数を現状 401,603 人の 1.3 倍である約 500,000 人と見込み、1 人あたりのバス利用回数を 5 回と設定（年間利用者総数 約 500,000 人 ÷ 令和 12 年の総人口推計 100,480 人 = 5 回/人）
- ・ 公共ライドシェア等の少量乗合交通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

- ・ 幹線バスの設定・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）

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)

目標値(令和12年度)

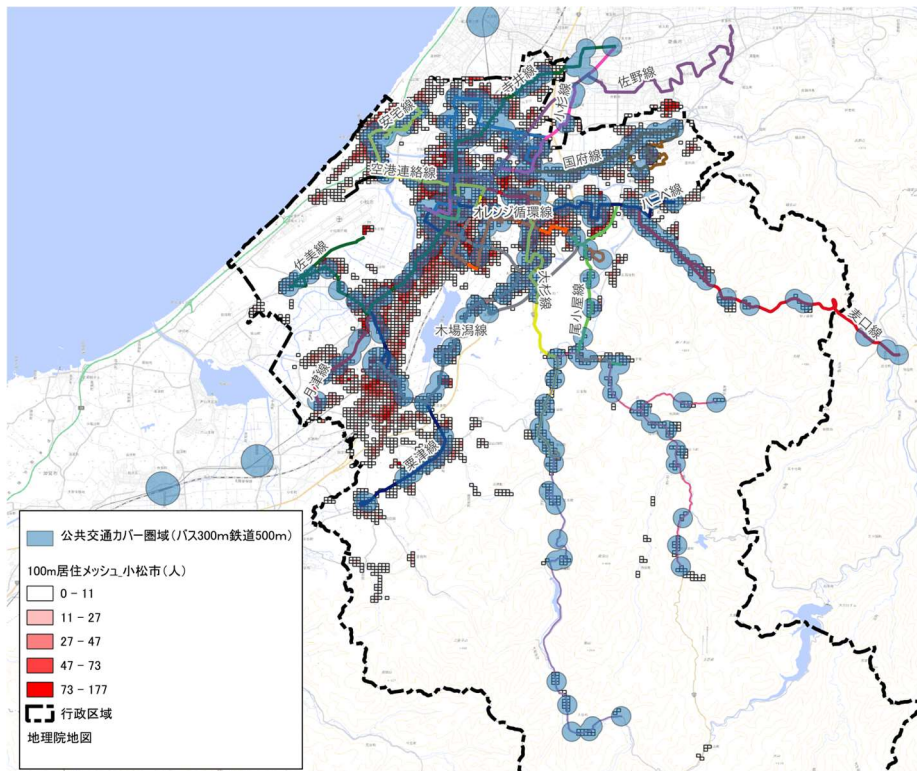
65.6%

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小型乗合交通等の導入により、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)
- ・ 少量乗合交通の導入(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） 普段のお出かけに「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

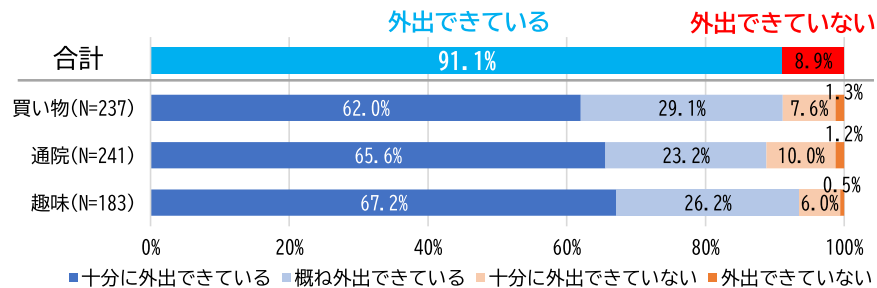
【設定等の考え方（案）】

現状値

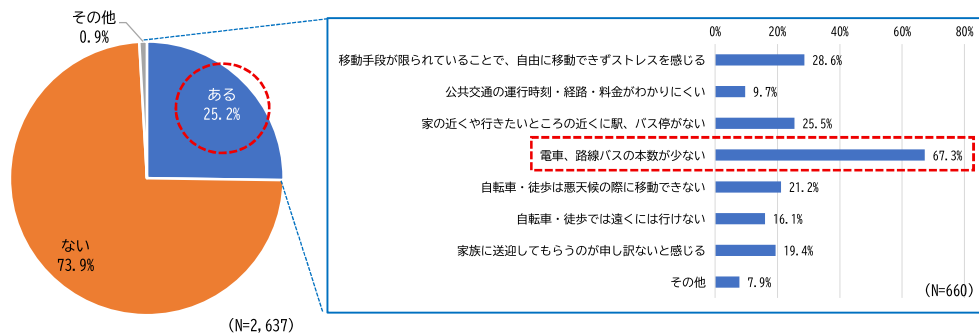
- ・ 公共交通サービスを必要とする層（高校生、高齢者）が主に利用すると想定される施設（高校生であれば高校、高齢者であれば買い物や病院、趣味）への移動を確保できるかが重要
- ・ そのため、以下の2つの視点でアクセシビリティ指標を設定、目標値を設定する

〔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

- ・ 幹線バスの設定・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）
- ・ 少量乗合交通の導入（施策方針 2）

日常利用者（らく賃パスポート登録者）の利用満足度

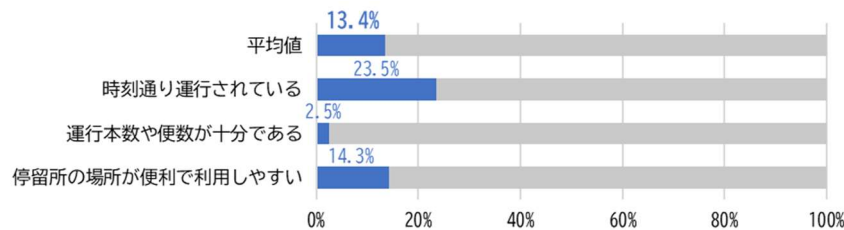
	現状値(令和7年度)	目標値(令和12年度)
高校生	13.4%	現状値より改善
シルバー	27.2%	現状値より改善
障がい者	27.8%	現状値より改善

【設定等の考え方(案)】

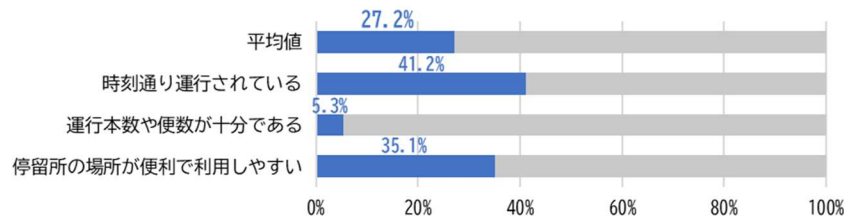
現状値

- 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

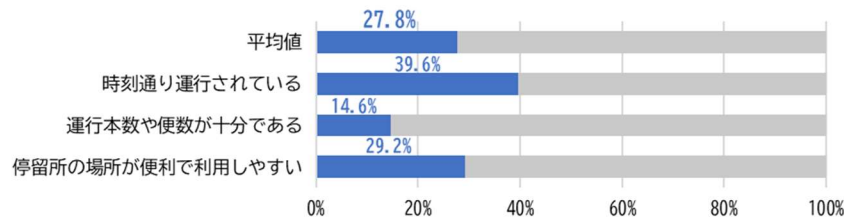
〔高校生（日常利用者）の路線バスやコミュニティバスの利用満足度（問50）〕



〔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

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

人口一人あたりの市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年度の市のバス関連事業費 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市として適正な支出を行う
- 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

- 幹線バスの設定・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)

らく賃パスポートの購入者数

現状値(令和6年度)

目標値(令和12年度)

864 人

現状値より増加

【設定等の考え方(案)】

現状値

- ・ らく賃パスポートの購入者数は、令和6年度が864人、令和7年度は12月末までで833人
- ・ 全体の購入者割合は、高校生が最も多く全体の約5～6割程度、次いでシルバーが約3割程度、障がい者が約1割弱

	令和6年度(4月～3月)	令和7年度(4月～12月)
中学生	3人(0.4%)	4人(0.5%)
高校生	472人(54.6%)	483人(58.0%)
大学生	31人(3.6%)	39人(4.7%)
シルバー	282人(32.6%)	247人(29.6%)
障がい者	76人(8.8%)	60人(7.2%)
合計	864人(100%)	833人(100%)

目標値

- ・ 市内高校に通う高校生(4,000名程度)のうち33.0%が平日登校時は公共交通・送迎バスを利用する結果(高校生アンケートより)となっており、購入者増の余地がある
- ・ 今後のらく賃パスポートのデジタル化等を含めた利便性向上策により、購入者の増加を目指す

関連する主な施策

- ・ らく賃パスポート制度の見直し(施策方針3)

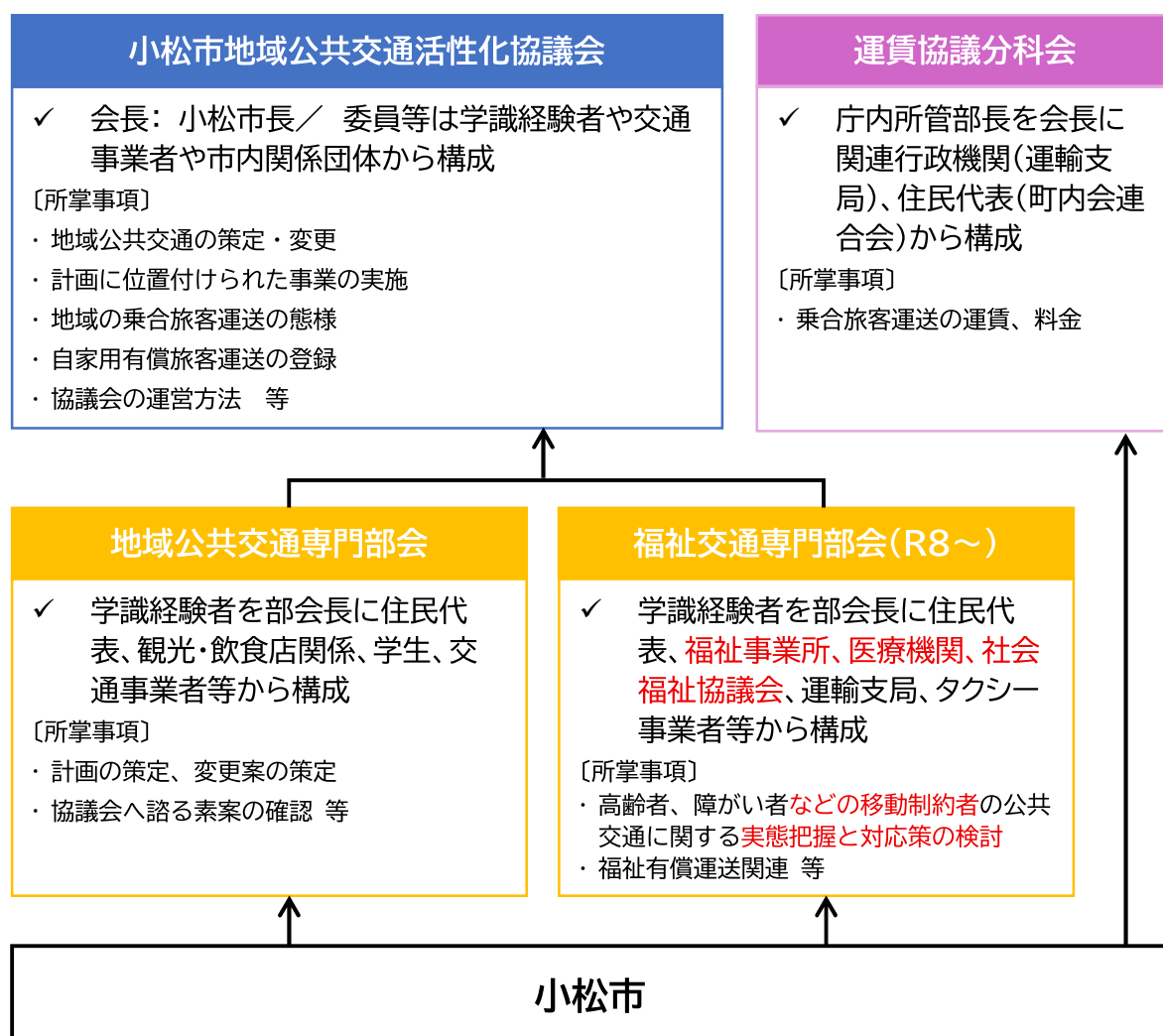
1 1 計画の推進体制と進捗評価

(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、福祉交通専門部会、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)	事業実施				事業実施				事業実施				事業実施				事業実施			
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
公共交通専門部会		①						②			③	
福祉交通専門部会		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				
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> ・ 利便増進実施計画等の協議 ・ 路線等再編に向けた協議等 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> ・ 施策実施状況の報告 ・ 利便増進実施計画等の検討状況の報告等 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> ・ 利便増進実施計画等の承認等 ・ 次年度事業計画の協議等 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> 予算要望等 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> 効果検証 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> 事業計画 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> 当該年度事業の効果検証 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> 利便増進実施計画等の策定、事業実施 </div>												

※R8は現状把握も含め、3回程度を想定し、その後は状況に応じ適宜開催

用語解説

用語	解説
MaaS	Mobility as a Service の略。 複数の交通手段・移動サービスを、利用者の移動ニーズに応じて一体的（シームレス）に提供し、「移動」そのものをサービスとして捉える考え方・枠組み
ライドシェア	自家用車等を活用して人を運ぶサービスの総称。日本では、タクシー事業者の管理下で不足する地域・時期・時間帯を補う「日本版ライドシェア（自家用車活用事業）」と、市町村や NPO 等が交通空白・移動困難者に対応する「公共ライドシェア（自家用有償旅客運送：交通空白地／福祉）」があり、複数人で乗り合いする運行を「乗合ライドシェア」と呼ぶ。加えて、道路運送法の許可・登録を要しない運送（無償運送）として、地縁団体等の互助活動により会費・実費の範囲で送迎等を行う「共助版ライドシェア」がある。 小松市では、市全域で公共ライドシェア「i-Chan」を運行。また、令和7年11月から南部乗合ライドシェアの実証実験を実施。
オンデマンド交通	予約が入ったときだけ運行する需要（デマンド）応答型の交通。予約状況に応じて経路や乗降地点を柔軟に設定し、空車運行を抑制しやすい。電話予約やコールセンター対応を組み合わせ、交通空白の生活の足として導入される。
二次交通	鉄道駅・空港など一次交通の結節点から、目的地（観光地や生活拠点）までをつなぐ“最後の区間”の移動手段。
ユニバーサルデザイン	年齢や障がいの有無にかかわらず、調整や特別な設計をできるだけ要せず、誰もが使えるように製品・環境・サービスを設計する考え方。公共交通では段差解消、低床車両、案内表示の見やすさ向上等が該当する。
シェアサイクル	自転車を共同利用するサービスで、複数ポート間で借り・返しができる。小松市の「こまつシェアサイクル」は電動アシスト車をアプリで利用でき、鉄道駅・バス停から目的地までのラストワンマイルや観光周遊、日常のちょい乗りの移動手段として活用できる。
福祉有償運送	要介護者・障がい者など公共交通だけでは移動が難しい方を対象に、NPO等が自家用車で行うドアツードアの移送サービス。実費の範囲内の対価で営利ではないことが前提。
幹線バス	地域の骨格となる主要バス路線。鉄道駅・病院・中心市街地など主要拠点を結び、一定の運行本数・時間帯を確保してネットワークの基軸となる。
フィーダー	幹線（鉄道・幹線バス）へ乗り継ぐため、住宅地や周辺地区から結節点へ利用者を“集める”支線バス。
バスロケーションシステム	バスの走行位置を把握し、到着見込み時刻などをスマホや停留所表示で提供する仕組み。待ち時間の不安を減らし、乗継ぎ判断にも役立つ。
パターンダイヤ	毎時同じ分に発車するなど、一定間隔で周期的に運行するダイヤ（時刻表）。利用者が時刻を覚えやすく、少ない本数でも使いやすさを確保しやすい。

用語	解説
タクトダイヤ	鉄道等の時刻を軸にバス路線の時刻を連動して運行させ、乗換駅で同時刻に集結させて短時間で相互に乗り継げるよう設計するダイヤ設計の考え方。
乗合ワゴン	10人乗り程度の小型車両で相乗りする地域内交通。路線バスが担いにくい“薄い需要”を補完し、定時定路線・予約制など方式を選べる。小松市内では、月津・日末地区で運行。
乗合タクシー	複数人が同じ車両に乗り合わせ、エリア内の停留所間等を運行するタクシー形態。定時・定路線または予約制で、バスの代替・補完として生活の足を確保する。小松市市内では、松東地区で運行。
らく賃パスポート	小松市内の対象路線バスが乗り放題となる定期型パスポート。高齢者・学生・障がいのある方など区分ごとに料金設定があり、通院・買物・通学の負担軽減を図る。利用時は乗降場所のQRコード読取機へタッチし、降車時は乗務員への提示も行うなど、利用実績の把握にもつながる。
利便増進実施計画	地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めるため、路線の見直しやモード転換（例：路線バス→オンデマンド交通）等を位置付ける法定計画。関係者の連携・協働の下で作成し、国の認定・支援制度と連動させ、交通ネットワークの再構築（リ・デザイン）を具体化する。
地域公共交通確保 維持改善事業	地域の公共交通を「確保・維持」し、利便性向上を図る取組を国が支援する補助制度。地域間幹線やフィーダー系統など生活交通ネットワークの維持・改善に活用。地域公共交通計画での位置付け整理が求められ、計画と補助を連動させ実効性を高める。
自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業者による移動手段の確保が困難な地域で、自治体やNPO等が自家用車（白ナンバー等）を用い有償で輸送する制度。道路運送法に基づき登録等が必要で、運賃は実費範囲など一定ルール下で運用する。
少量乗合交通	ライドシェア、オンデマンド交通などのような少人数が乗り合って目的地に向かう交通手段。

小松市地域公共交通計画 2030

令和8（2026）年4月策定

小松市行政管理部地域交通政策室

TEL : 0761-24-8396