

令和8年度第1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7月16日(木) 14時00分～16時00分
- 場 所 : 小松市役所 7階会議室
- 出席者 : 別紙

内 容

1. 開会挨拶

(市長 宮橋会長)

- まず5月13日に発生した、自動運転バスと縁石との接触事故についてお詫びを申し上げたい。代替車両による運行に切り替えた上で、事業者による原因究明を行っている。詳細については報告事項として後ほど説明する。公共交通として、安全性を最優先に考え、さらなる安全性の向上に務めていく。
- 本日の第1回協議会では、令和7年度の事業報告および決算報告、小松市地域公共交通利便増進実施計画の策定、コミュニティバス「木場潟線」の見直し、および小松市ライドシェアとタクシー事業者との共同運営、南部乗合ライドシェアの実証実験について審議をお願いしたい。
- 小松市地域公共交通計画2030の策定に基づいて、小松市地域公共交通利便増進実施計画を作成する予定である。需要に応じたダイヤの構築、パターンダイヤやタクトダイヤによる鉄道との接続強化など、交通計画に基づく具体的なアクションプランとなる。
- コミュニティバス「木場潟線」の見直しについては、利便増進実施計画の策定前ではあるが、需要の多い小松駅・イオンモール新小松・やわたメディカルセンター、小松大谷高校の通学などに対応するため、先行して実施している。また見直しに伴い運賃も改定となるため、当協議会で審議後、運賃協議分科会にて審議する。
- 小松市ライドシェアとタクシー事業者との共同運営、および南部乗合ライドシェアについては、8月から開始予定であり、運賃や予約方法などの詳細を説明する。
- 交通空白や移動困難によって、医療費や介護、出生率にも影響がありうるとの報

道もある。持続可能な公共交通を維持するためには、事業者と行政の適切な役割分担とバランスが重要であり、本協議会はその上で重要な位置づけとなるので、皆様から積極的にご意見いただきたい。

(事務局 本谷部長)

- ただいまから、令和8年度第1回小松市地域公共交通活性化協議会を開会する。
- 委員28名中25名が出席しており、会議は成立する。

2. 議事

(1) 令和7年度事業報告

資料に基づき、事務局（坂下室長）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)

- 資料9ページの、i-Chan利用件数のグラフの人数は1日当たりの人数か。

→ (事務局 坂下室長)

- 1日当たりの平均の人数である。

(名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤委員)

- 資料8ページの表から、i-Chanの利用人数合計が400人とあるが、「運行に係る経費」を人数で割ると、一人当たり7万円になる。現時点では実験的な意味もあると思うが、コスト高の印象を受けるので、そのまま続けると持続可能にならないのではと感じる。

- 資料10ページの内容から、南部乗合ライドシェアに関しては、利用者数合計が1,010人であり、こちらの方が多く、かつ運行経費が少ない。両方で運行経費に差がある理由を確認したい。

→ (事務局 西本課長補佐)

- 南部乗合ライドシェアが運行開始したのは11月からであり、i-Chanと比べて運行期間が短いため、総経費の数字は少なくなっている。i-Chanに

関しては、令和7年度の利用者数が少ないという実態はあるので、後ほど説明するタクシーとの共同運営をスタートすることによって、需要と利用状況を見極めつつ対応を協議していきたい。また、ライドシェアの周知が足りなかった面もあると考えており、共同運営開始の際に周知を強化していきたい。

(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)

- 資料7ページの松東地区乗合タクシーは、1人当たり約3000円で運行できている。その一方で、ライドシェアはコストが高い。再考が必要だと感じる。

→ (事務局 本谷部長)

- i-Chanについては、タクシーとの共同運営が開始となる中、新規利用者の開拓も必要になると考えている。タクシー供給量の状況も踏まえ、総合的に勘案し、適宜見直しを検討していきたい。

【承認】

他に意見・質問はなく、承認された。

(2) 令和7年度決算報告

資料に基づき、事務局（坂下室長）より説明

【会計監査報告】

(小松市町内会連合会 副会長 北川監事)

- 3月31日、令和7年度地域公共交通活性化協議会の収支決算を監査したところ、適正に処理されていることを確認した。

【質疑応答】

なし

【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利便増進実施計画の策定に向けて

資料に基づき、事務局（坂下室長）より説明

【質疑応答】

（加賀地区高等学校校長会 委員 北委員）

- 東部エリアでは、特に雨が降った場合において、小松商業高校の生徒のバス利用が多くなり、路線の後続に位置する高校の生徒が乗車できないという声を聞いている。

→（事務局 坂下室長）

- 事業者と共に対応を検討したい。

（国土交通省 北陸信越運輸局 交通企画課 課長 大村委員）

- 利便増進実施計画については、早期に素案をご提出いただきたい。計画には路線再編が多く含まれることが想定されるため、事前に事業者との十分な合意形成を図りながら進めていただきたい。
- 限られたリソースをどこで縮小し、どこへ重点的に配分するかを意識して検討していただきたい。なお、交通空白解消にかかる予算に関して、第3次募集の受付を開始しており、また、8月5日には利便増進実施計画の作成をテーマとしたセミナーを開催予定である。必要に応じて活用を検討いただきたい。

→（事務局 坂下室長）

- 都度、ご相談させていただきながら、利便増進実施計画の作成を進めていければと考えている。

（名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤委員）

- 郊外まで運行しているものの、運行本数が1日に数本にとどまる路線もある。中央部の利便性向上を図る場合には、そのような路線のあり方についても併せて検討する必要がある。
- 小松駅を中心とした結節を図ることで、接続を重視したタクトダイヤの構築が可能となる。新たな取り組みを行うだけでなく、需要の高い区間に適切に運行資源を配分することで、収益性の向上も期待できる。また郊外部についてはライドシェア等の活用による対応も考えられる。

- 交通空白の解消に当たっては、移動需要を十分に満たす運行形態とすることが重要である。一方で、利用者1人当たりの運行コストにも配慮し、効率的な運行となるよう検討を進めることが望ましい。

→（事務局 本谷部長）

- ワークショップ等を通じて地域の意見を丁寧に把握しながら、早期の計画策定を進めていきたい。

（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）

- タクトダイヤ・パターンダイヤの導入については、ダイヤ編成や運行調整などに多くの調整を要するため、実現には一定の検討が必要である。
- 減便したところに関して、補完する交通として乗合ライドシェア以外どんなものを考えているのか。また交通結節点の強化についてはどのようなことを考えているか。

→（事務局 本谷部長）

- 乗合ライドシェア以外に、乗合タクシーなども組み合わせることを検討している。
- 交通結節点の強化について、栗津駅やイオンモール新小松などを候補として、現在部会で議論を行っている。今年度中を目途に方向性を示す予定である。

【承認】

他に意見・質問はなく、承認された。

（4）コミュニティバス木場潟線の見直し

資料に基づき、事務局（西本課長補佐）より説明

【質疑応答】

（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）

- 学生ライナーの使用車両は従来通りか。また、利用者が乗り切れない状況は生じないか。

→（事務局 西本課長補佐）

- 利用を見込んでいる小松大谷高校の生徒に関して、現時点では学生に「木場潟線を利用して通学する」という実態が無い。これから利用ということになるので、どの程度利用しそうかについてアンケート調査を行い、それに基づいて実証実験を始める。車両サイズについても、能美市方面からのスクールバスが廃止されることを見込んだ上で検討することとなる。

→（名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤委員）

- 学生ライナーについては、能美市方面からのスクールバスが廃止された場合に、どの地区から、どう乗り継いでこの便に乗ることを想定しているのか、小松駅で乗り継ぎ可能なのか等、どのような移動需要を満たそうとしているのかの説明がもう少し必要である。

→（事務局 西本課長補佐）

- 学生ライナーにおける能美市からの移動として想定しているのは、辰口・川北方面から佐野線を利用し、小松駅で木場潟線へ乗り継いで通学する移動である。佐野線は7時55分に小松駅に到着するダイヤとなっており、8時5分発の学生ライナーには乗り継ぎできる。安宅線からの乗り継ぎについても可能である。実証実験にて利用状況を検証する予定である。

（名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤委員）

- イオンモール新小松とやわたメディカルセンターへのアクセスは小松駅方面からの利便性は向上が期待できるが、栗津方面からの利便性は低下することとなる。栗津方面からの利用は少ない、という認識でよいか。

→（事務局 西本課長補佐）

- 栗津方面からイオンモール・やわたメディカルセンターへの利用者は1日あたり1～2人程度であり、少なくなっている。

（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）

- 現在はパターンダイヤを基本としているが、タクトダイヤを見据えたとき、IRいしかわ鉄道からの乗り換えはできるのか。

→（事務局 西本課長補佐）

- IRいしかわ鉄道のダイヤについては、基本的に定刻通り運行していることは確認しており、それに合わせて運行時間を加味したバスダイヤを今後検討していく。

【承認】

拍手で賛成を募り、承認された。

(5) 小松市ライドシェア（i-Chan）とタクシーとの共同運営

資料に基づき、事務局（西本課長補佐）より説明

【質疑応答】

（公立小松大学大学院 サスティナブルシステム科学研究科 教授 高山副会長）

- 自家用有償旅客運送は、タクシーと比べてサービスレベルが少し低くなると考えられる。現行の料金はタクシーの8割なので、サービスレベル相応の価格として納得できる部分もあるが、タクシーと同額になると、そこには違和感を感じる。

→（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）

- 自家用有償旅客運送の料金については「タクシーの8割を目安」という指針はあるが、同額に設定することも、制度上は可能である。ただし、同額となった後に、利用者目線でそのような意見が出る可能性は考えられる。

→（事務局 西本課長補佐）

- 本件はタクシーの配車が困難な時間帯を補完する目的で運行している。タクシーを優先して配車し、その配車ができないときに自家用車運送で補う、という考えのもとで、料金を同額としている。より安い自家用車運送の方に人が集まる、という状況が起きると「タクシーを優先して配車」という考え方が成り立たなくなることを懸念している。

（国土交通省 北陸信越運輸局 交通企画課 課長 大村委員）

- 事業報告の質疑でも指摘されていたが、本件のシステムにはコストがかかっている

る。目的としてタクシーとの共存はあると思うが、それ以外の期待効果はあるのか。

→（市長 宮橋会長）

- 利用者目線では、i-Chanが稼働する木・金・土曜日の夜間に限らず、他の曜日や日中であっても、同じアプリからタクシーの配車ができるので、利便性の向上になると考えている。また、実績データが蓄積され、需要傾向を把握できる面もある。

→（国土交通省 北陸信越運輸局 交通企画課 課長 大村委員）

- 本件の仕組みで需要を把握できた際に、その需要状況によっては、終了することも選択肢の一つになると考えられる。

（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）

- 自家用有償旅客運送における運賃収入について、ドライバーへの配分はどのようなになっているのか。

→（事務局 西本課長補佐）

- 運賃収入の約7割を支払っている。また、利用の有無にかかわらず、待機手当、ガソリン代及び通信費を支給している。

（名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤委員）

- 国内においても、タクシーと同額の料金設定としている事例はある。ただし、その多くはGOアプリを活用した事例である。
- 本件では独自アプリで運用する形となっているが、本件の仕組みを今後の標準的な仕組みとして展開していく考えなのか。

→（事務局 西本課長補佐）

- その通り。

→（名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤委員）

- 伊勢市ではライドシェアを約2年運用したものの、ドライバーの確保が課題となっている。タクシー事業者ごとにライドシェア用のドライバーを集めようとするとは非効率なので、GOアプリを活用し、市の外郭団体がドライバーを集約・確保する仕組みを採用している。
- バス運賃の改定には、運賃協議分科会での審議を必要とするが、公共ラ

ライドシェアの利用料金については、本会議において決定することが可能である。

- ライドシェアをタクシーの補完として運行し、タクシー優先で配車するという考えは理解できるが、それによってライドシェアの稼働が減少すると、ドライバーのモチベーション低下につながる可能性がある。例えば、朝の時間帯にも配車不足が見込まれるのであれば、対象時間帯を拡大することも考えられるのではないか。ライドシェアの場合、短時間のドライバー確保に関して、タクシー会社よりは行いやすいと考える。

→（事務局 本谷部長）

- 朝の時間帯を対象とすることについては、設計当初議論を行った。当時は対象外となったが、検証結果を見たうえで、配車の不足が認められる場合には、見直しを含め改善を検討していく。

（名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤委員）

- 小松駅にて乗車、という形で本件の予約を行った場合、駅のどこで乗る形になるのか。言い換えると、小松駅におけるライドシェアの乗り場について確認したい。

→（事務局 西本課長補佐）

- 小松駅の東口に、タクシープールとは別に、「予約タクシー・ライドシェア乗降場」を設けており、予約した利用者はそちらを使う形としている。

（市長 宮橋会長）

- 将来的には、様々な配車アプリに連携できる仕組みとなることが望ましいと考えており、配車できなかった時間帯の状況を把握し、その結果を踏まえて必要な対策と検討をしていきたい。

【承認】

拍手で賛成を募り、承認された。

(6) 南部乗合ライドシェアの実証実験

資料に基づき、事務局（西本課長補佐）より説明

【質疑応答】

（加賀地区高等学校校長会 委員 北委員）

○ 学生利用はどのようなケースを想定しているのか。

→（事務局 西本課長補佐）

- 学生利用については、雨天時・クマの出没等により送迎が必要になった際に保護者がすぐには向かえない場合や、部活動の終了時間が前後する・バスが満員等の理由により、小松大谷高校のスクールバスに乗車できない場合の代替手段とするケースを想定している。また、塾や習い事の送迎に利用することも可能である。

（北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス 小松職場委員 植村委員）

○ 以前にも意見したが、目的地の拡大により、イオンモール新小松へワンストップでアクセスできることに関して、他との釣り合いが取れなくなると懸念している。木場潟線の見直しにより、イオンモール新小松へ停車する便が増えることとなるが、そことも競合する可能性があると考えている。

→（事務局 西本課長補佐）

- イオンモール新小松へは木場潟線でもアクセス可能であるが、栗津駅からは利用できる時間帯が限られていること、沿線以外にお住まいの方もあることから、必要だと考えている。

→（北陸鉄道労働組合北鉄加賀バス 小松職場委員 植村委員）

- 行ける範囲がイオンモール新小松だけ突出している印象がある。南部地区ではライドシェアでこの恩恵を受けられることとなるが、他のエリアに関してどう考えるか、という観点も出てくるように思う。

→（事務局 坂下室長）

- ご意見については承った。今回の実証実験の結果から、交通結節点として施設を活用できるかの観点も含めて、最適な交通結節点に関して検討していく。

(名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤委員)

- 運賃の加算率が、タクシー運賃より高い設定になっている。

→ (事務局 西本課長補佐)

- 資料の運賃欄の「以降100m毎に100円」の部分に誤記があった。正しくは「以降1km毎に100円」である。

(名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤委員)

- ライドシェアの利用料金がバスより安い場合、利便性の高さからバスの利用者がライドシェアへ流れる懸念はないのか。

→ (事務局 西本課長補佐)

- 利用料金はバスより若干高く設定している。10kmで利用した場合でも同様である。今後は運用結果を踏まえ、必要に応じて検討していく。

(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)

- 今回追加された施策の「ドライバーの適性診断」は、運転適性の問題発生を契機として導入したものではないとの認識でよいか。

→ (事務局 西本課長補佐)

- 運転適性の問題が起きたわけではなく、北越高校の事故を受けてタクシー会社側から提案があり、導入したものである。

(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)

- 適性診断の手数料については補助金で賄う想定と思われるが、補助金終了後も継続して運用する考えはあるのか。

→ (事務局 西本課長補佐)

- 補助金の有無に関わらず、診断を受けていただく形で考えている。

【承認】

挙手で賛成を募り、賛成多数で可決

3. 報告事項

(1) 自動運転バスの事故

資料に基づき、事務局（石黒主幹）より説明

【質疑応答】

なし

4. 閉会

(市長 宮橋会長)

- 小松市では、他地域では事例の少ない取組にも積極的に挑戦し、最適な仕組みの構築を目指していく。そのため、事業者と行政が緊密に連携しながら事業を推進していく考えである。

(事務局 本谷部長)

- 令和8年度の協議会は、今回も含め全3回の開催を予定している。
- 以上をもって、令和8年度第1回小松市地域公共交通活性化協議会を閉会する。
ありがとうございました。