

令和8年
(2026)
4月



小松市 KOMATSU Regional Public Transportation Plan 地域公共交通計画

2030

誰もが、気兼ねなく、スマートに、
お出かけができる こまつ

小松市



速いは近い、つながる小松

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) 自治体が地域公共交通に取り組む必要性	1
(3) 地域交通法の変遷と近年の制度改正を踏まえた対応の方向性	2
2 前計画の振り返り	3
(1) 前計画「こまつ地域交通プラン」の理念や取組	3
(2) 本市における公共交通政策の取組	3
(3) 前計画の施策・事業の評価	4
3 社会情勢を踏まえた留意点	5
(1) 生活の質やウェルビーイングの向上に向けた政策推進	5
(2) 公共交通と福祉輸送のシームレス化	5
4 人口減少等への対応	6
(1) 本市の人口推移	6
(2) 人口減少が顕著なエリア	6
5 小松市が目指す地域公共交通の姿	7
(1) 目指す将来像	7
(2) 本市の地域公共交通における基本方針	8
(3) 本市の地域公共交通アップデートに向けた考え方	8
6 本市の他計画の関係性と計画区域・期間	9
(1) 本計画の位置づけ	9
(2) 計画の区域	10
(3) 計画の期間	10
(4) 計画推進のタイムスケール	10
7 本計画策定のプロセスと調査概要	11
(1) 計画策定のプロセス	11
(2) 計画策定に向け実施した調査等	12
(3) 各種調査からみえる主なポイント	13
8 現状診断	14
(1) 市内公共交通の運行等の状況	14
(2) 本市の公共交通等の問題点	16
(3) 課題の整理	30
9 施策方針及び施策・事業	31
(1) 施策方針と施策	31
(2) 地域公共交通における幹・枝・葉の考え方	32
(3) 現状の公共交通ネットワークと利用状況	33
(4) 将来ネットワークイメージ	34
(5) 具体的な事業等	36
(6) 地域公共交通確保維持改善事業の必要性	39
10 目標値の設定	40
(1) 目標値	40
11 計画の推進体制と進捗評価	47
(1) 推進体制	47
(2) 進捗評価の方法	48
用語解説	49

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」を明らかにし、それを実現するための取組を示す「マスタープラン」としての役割を果たすものです。計画作成のためには、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」を踏まえつつ、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、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ね、意識共有そして合意形成を図ることが大切です。

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あるいは見直した上で、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可能となります。

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、MaaS、ライドシェアやオンデマンド交通におけるAIの活用、そして自動運転などの様々な技術によっ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の提供が求められます。

(2) 自治体が地域公共交通に取り組む必要性

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、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（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。

地域公共交通計画は、地域の社会・経済を交通の面から支える基盤となるものです。そのため、地域交通法第55条では、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」と定めています。

(3) 地域交通法の変遷と近年の制度改正を踏まえた対応の方向性

地域公共交通を巡る制度は、交通事業者によるサービス維持を前提とした段階から、自治体が主導し、福祉・教育・商業・観光等との連携や多様な輸送資源の活用を通じて、地域全体の移動を再構築する段階へと進化してきました。直近の改正法案では、「交通空白」への対応、送迎サービス提供者の位置付け、連携促進団体、モビリティデータの利活用が強化されており、本市の課題や施策・事業の具体化に直結する制度環境となっています。

年次	法制度改正等の概要	主なポイント
平成 19 年 (2007 年)	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 制定	協議会を通じて地域公共交通総合連携計画を作成する枠組みが整備され、地域公共交通に関する合意形成の基盤が制度化
平成 26 年 (2014 年)	地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編事業を制度化	まちづくりと連携しながら、地域全体を見渡した面的な交通ネットワークの再編を進める枠組みが強化
令和 2 年 (2020 年)	地域公共交通計画へ拡充、計画作成を全地方公共団体の努力義務化	バス・鉄道に加え、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等の多様な輸送資源の活用が明確化され、定量目標の設定や毎年度評価による PDCA が強化
	独占禁止法特例法 施行	独禁法上困難だった事業者間協調を、地域交通の維持と利便性確保のため例外的に認可し、共同経営計画により、乗合バス等の運賃・路線・ダイヤ調整が可能に
令和 5 年 (2023 年)	地域交通の再構築に向けた新制度・支援措置の創設・拡充	関係者の連携強化に加え、エリア一括運行、ローカル鉄道再構築、DX・GX、協議運賃制度等を拡充
令和 8 年 (2026 年)	地域交通法改正法案を閣議決定(令和 8 年 3 月 10 日)	「交通空白」解消に向けた再構築事業の創設、施設利用者向け送迎サービス提供者の位置付け、連携促進団体の制度化、モビリティデータ利活用の強化

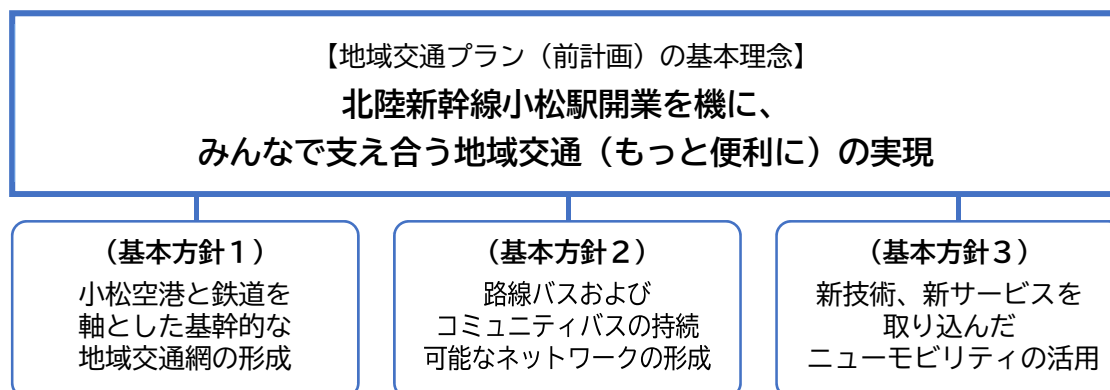
政府は、令和 8 (2026) 年 3 月 10 日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」を閣議決定しました。この法案は、急速な人口減少や運転手不足に伴う公共交通の供給制約と、高齢者の運転免許返納等による需要拡大を背景に、全国で約 2,500 箇所生じている「交通空白」の解消を目指しています。主な改正内容には、地方公共団体が主導する形で運送主体を選定し、バス、タクシー、公共ライドシェアなど地域の課題に適した運送形態を確保する「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」の創設が含まれています。また、医療・福祉・商業施設等の送迎サービス提供者に対し、当該事業への協力に関して努力義務を課すことも決定されました。

さらに、地域の関係者相互間の連絡調整や連携の促進を担う企業・団体が「連携促進団体」として制度上明確化され、法定協議会の構成員となるとともに、地域公共交通計画の作成等に関する提案権を持つこととされています。加えて、地方公共団体が主導して実施計画を作成する地域公共交通特定事業では、交通事業者等に対し、モビリティデータ等の情報提供に係る協力要請への応諾義務が措置されました。これらは、本市においても、交通空白への対応、福祉・医療・商業・観光との連携、担い手不足を前提とした運行の共同化・効率化、データに基づく利用実態把握と施策立案を進める上で、制度的後ろ盾になるものです。

2 前計画の振り返り

(1) 前計画「こまつ地域交通プラン」の理念や取組

前計画である「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・コミュニティバス等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組が進められています。



(2) 本市における公共交通政策の取組

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の中でも先進的に取り組んできました。本計画では、そうした取組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。

取組	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、粟津、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、障がい者のバス利用を促進し、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) 前計画の施策・事業の評価

前計画で位置付けた各施策・事業に関する評価は以下のとおりです。特に、社会情勢の影響で未実施だった事業や検討途中の事業等については、本計画の中での位置づけ等を整理していく必要があります。

基本方針	施策	事業	評価	
小松空港と鉄道を軸とした基幹的な地域交通網の形成	北陸新幹線小松駅と小松空港との結節強化	北陸新幹線小松駅と小松空港との結節強化／空港連絡線や安宅線の路線の効率化	△	自動運転は導入したが、空港線、安宅線の効率化までは至っていない
		自動運転の導入	△	自動運転は導入したが、結節強化までには至っていない
		空港アクセスにおけるキャッシュレス化	○	キャッシュレスを導入し利用者の利便性が向上した
		小松駅やこまつ杜、小松空港駐車場内の短距離交通システムの導入(グリスロ)	×	需要が十分でなく、費用対効果も含め検討の上、非実施
	小松空港周辺まちづくりの活性化	新産業団地へのバス交通延伸やパーク&ライドの導入	×	新産業団地への企業立地が進み、需要が把握できた時点で検討
		観光周遊コースの創出	×	コロナ禍の影響もあり未実施
路線バスおよびコミュニティバスの持続可能なネットワークの形成	まちの拠点を結ぶ地域交通の充実	路線バスの郊外部低未利用区間の短縮	△	尾小屋線、大杉線では実施できたが、他の路線バスではできなかった
		路線バスの都市部(居住誘導区域)での充実	×	都市部での路線バスの充実はできていない
	コミュニティバスの利便性向上	循環線のルートや運行内容の見直し	○	市内循環線:利用者の要望に応じてルートの変更を実施
	路線バスの運行効率化	都市部を中心に、路線バスの運行サービス(ダイヤ・間隔等)の見直し	×	未実施
	リソースの総動員	タクシー事業者の活用(デマンドタクシー)	○	中山間地域でデマンドタクシーを導入
		福祉施設事業者の車両や人員の活用(地域協議会による乗合ワゴン、地域有償運行事業)	○	日末・月津地区において自家有償旅客運送を導入
		大学などスクールバスの活用	×	コロナ禍の影響もあり未実施
		中山間地におけるグリーンズローモビリティ(自動運転)の導入	×	費用対効果の観点から非実施
		レンタカー、カーシェアの活用	△	公共ライドシェアでのカーシェアの活用を検討
	周辺自治体との連携強化	JAIST Shuttle(大学-小松駅間)のバス停追加の協議	×	コロナ禍の影響もあり非実施
新技術、新サービスを取り込んだニューモビリティの活用	キャッシュレスの推進	らく賃パスポートのモバイル化検討	△	モバイル化と紙パスポートの併用を検討中
	MaaSの推進	ICOCA やらく賃パスポート、ICa など決済方法の集約	△	北鉄加賀バス路線バスへのICa、VISA タッチの導入や、コミバスへのICOCA導入を実施したが集約には至っていない
	バス車内での三密対策	車内混雑状況の見える化	△	バスロケーションシステムの導入とともに検討中
		通勤通学時や降雨降雪時、イベント時の増便検討	○	通学時の増便を実施
	ステイホーム対応	買い物代行や移動式車両店舗、オンライン診療などの検討	×	未実施

3 社会情勢を踏まえた留意点

(1) 生活の質やウェルビーイングの向上に向けた政策推進

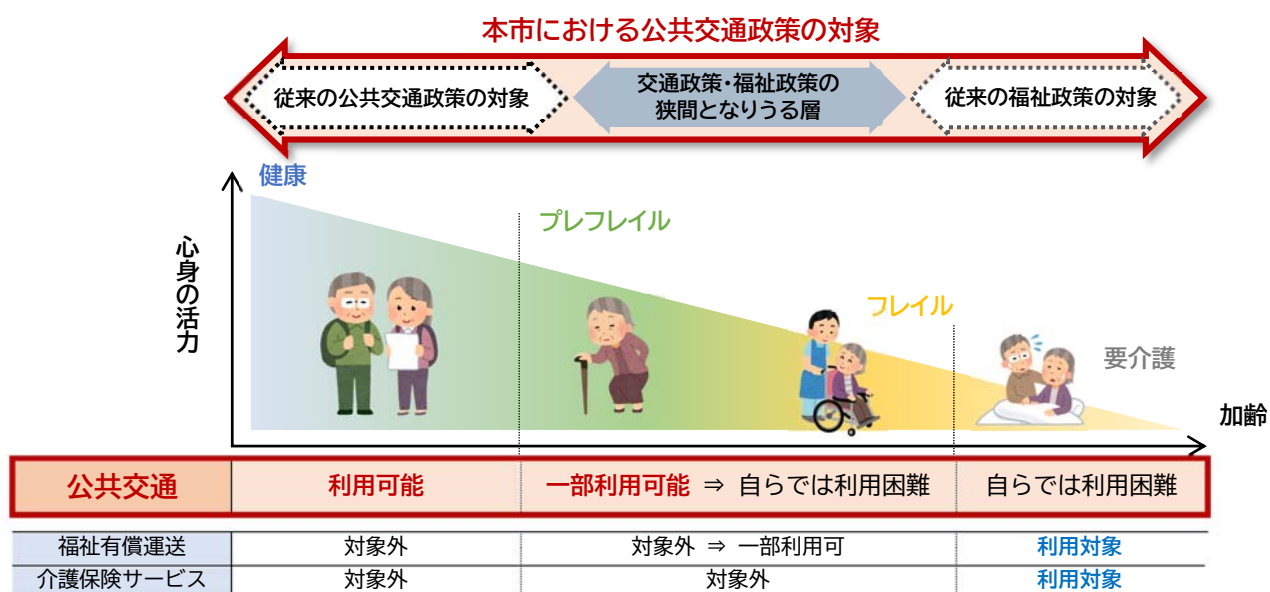
人口減少と高齢化が進行する社会においては、従来の「経済成長」や「利便性の最大化」を中心とした考え方から、人々の生活の質や幸福感を重視する社会への転換が進んでいます。近年、国・地域の豊かさを表す指標としてGDP（国内総生産）などの数値のほか、主観的な豊かさを示すウェルビーイングの概念が重視されるようになってきています。内閣府が公表するウェルビーイングに関する調査報告等では、所得や消費といった客観的指標のみならず、健康・つながり・安心感・自己実現といった主観的な満足度を含めて社会の豊かさを捉える必要性が示されています。これは、人口減少社会において「量的拡大」ではなく、「一人ひとりが自分らしく暮らし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

(2) 公共交通と福祉輸送のシームレス化

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対策等を検討します。

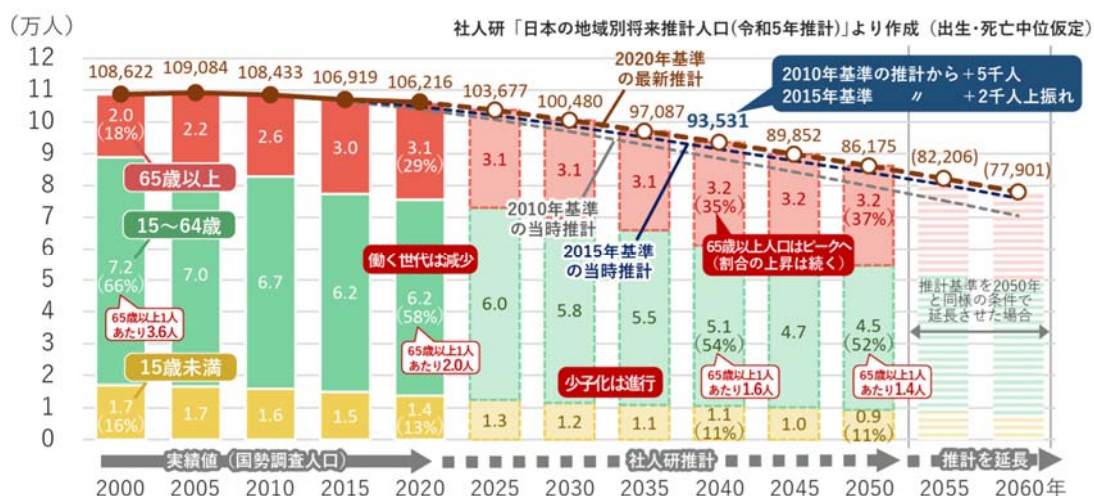


出典：広瀬陽介ほか「地域コミュニティによるシニアカーのシェアリングに関する実証的検討」（2022）の図を一部活用

4 人口減少等への対応

(1) 本市の人口推移

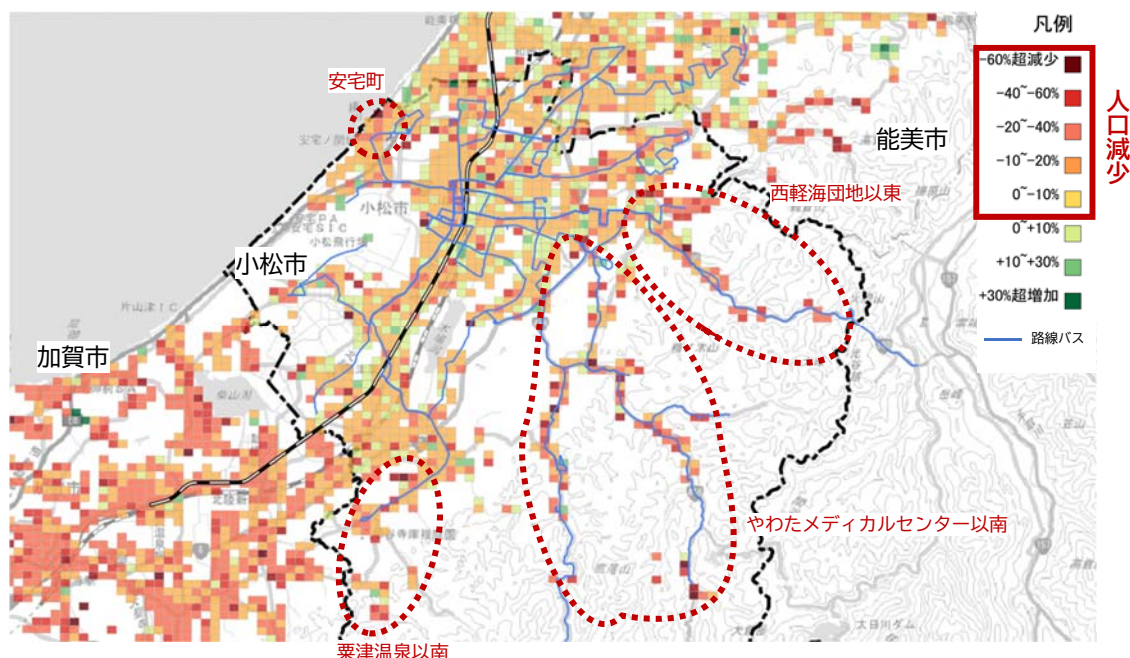
小松市の人口推移は、近年減少傾向にあり、今後も引き続き減少傾向が続くと予測されています。国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計では、前計画を策定した令和2（2020）年度時点の106,216人（令和2年度国勢調査実績値）から、本計画策定時点である令和7（2025）年度までに約2,500人減少し、103,677人となることが推計され、その先10年ほどで10万人を切ると予測されています。65歳以上の高齢化率については増加の一途をたどり、働く世代が減少し、高齢者が増加する社会情勢の中で、公共交通をはじめとした社会サービスのあり方の大きな転換は必要不可欠な状況といえます。



出典：こまつ人口レポート（小松市、2025年1月）

(2) 人口減少が顕著なエリア

2030年推計人口において、2020年比で人口減少が顕著なエリアは、主に安宅エリア、西軽海団地以東エリア、やわたメディカルセンター以南エリア、栗津温泉以南エリアが挙げられます。人口減少に伴い、公共交通利用のニーズも減少していくことが想定されるため、公共交通の再編など対策を進める必要があります。



5 小松市が目指す地域公共交通の姿

(1) 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。

誰もが、気兼ねなく、スマートに、 お出かけができる こまつ

誰もが

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

- ・高齢者や障がい者等の交通弱者が障壁なく移動できるようになっています
- ・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ないまちになっています

気兼ねなく

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ことが原因で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・友人等に気を遣わなくても、行きたいところにいけるようになっています

スマートに

地域を支える移動サービス実現へのチャレンジを続けるまち

- ・人口減少が進む中でも、新たな技術を取り入れ、社会課題への対応を進めています
- ・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たゆまぬチャレンジを行う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、福祉車両等の導入を行う等、誰も取り残すことがない交通システムが実現しています

(2) 本市の地域公共交通における基本方針

目指す将来像の実現に向け、下記のとおり基本方針を位置付けます。

【基本方針1】くらし・交流をしっかりと結ぶ公共交通網づくり

- ・ 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
- ・ 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

【基本方針2】誰もが移動できる環境づくり

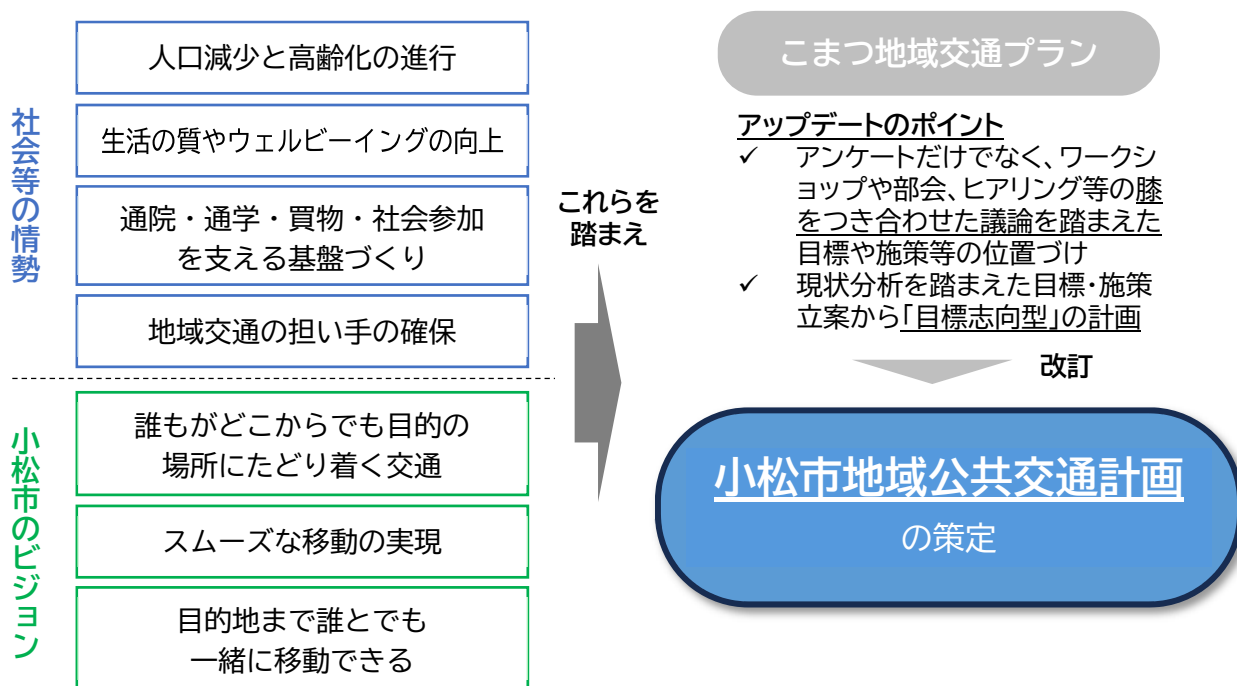
- ・ 鉄道や路線バスにつなぐ、地域の特性に対応した快適できめ細かな移動手段を確保
- ・ 高齢者、障がい者など様々な状況で移動に制約のある方が安心して利用できる交通環境を整備
- ・ 観光やビジネスで訪れる来訪者が、ストレスなく移動できる二次交通を確保

【基本方針3】未来へ続く地域交通の仕組みづくり

- ・ 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

(3) 本市の地域公共交通アップデートに向けた考え方

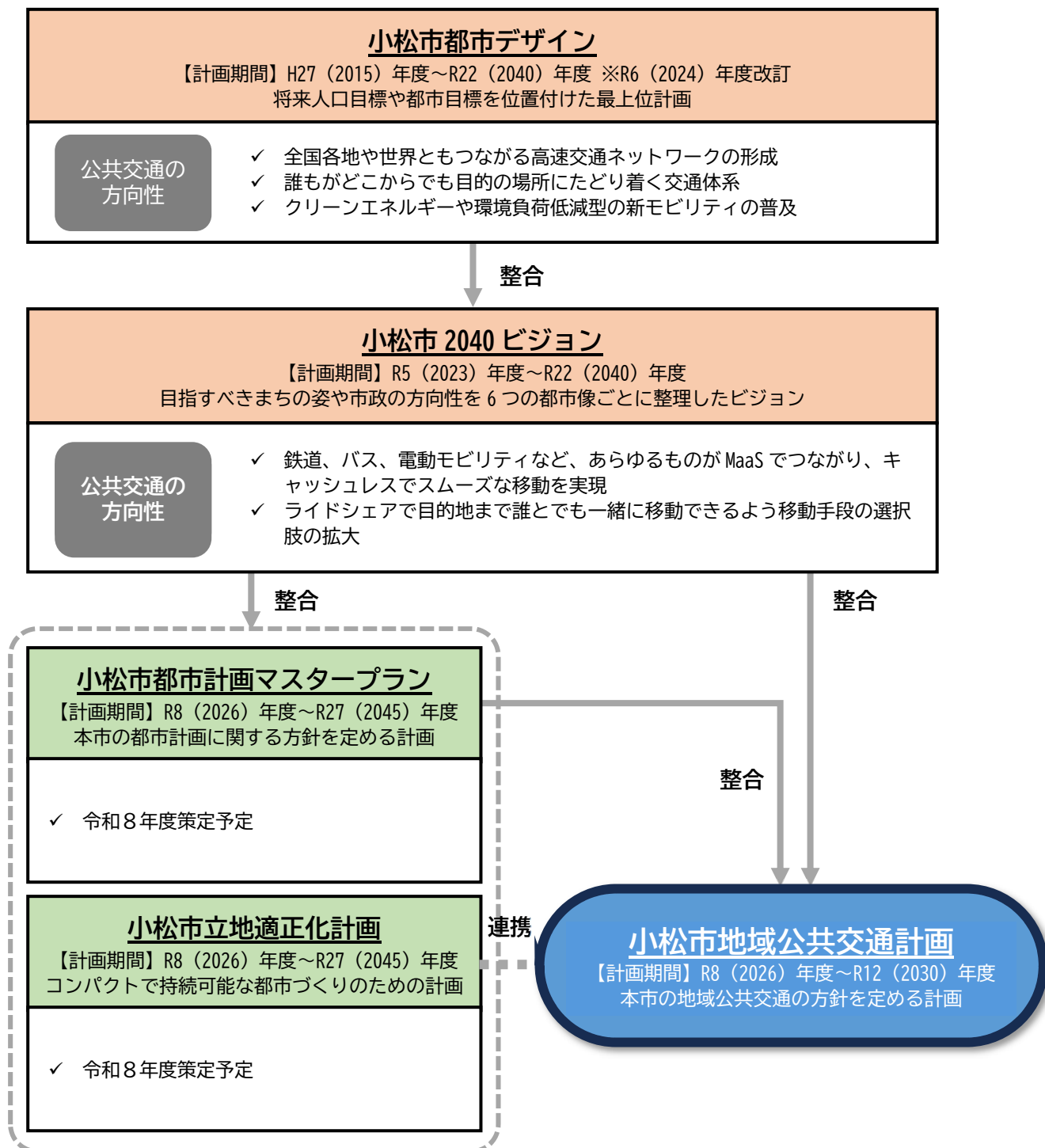
人口減少等の社会情勢の変化、ウェルビーイングの考え方を取り入れた政策推進を踏まえ、本市におけるまちづくりのビジョンを地域公共交通分野から実現するために、地域公共交通計画を策定します。また、本計画は、膝をつき合わせた議論を踏まえ目標志向型の計画とします。



6 本市の他計画の関係性と計画区域・期間

(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) 計画の区域

本計画の区域は、小松市全域を対象とします。

(3) 計画の期間

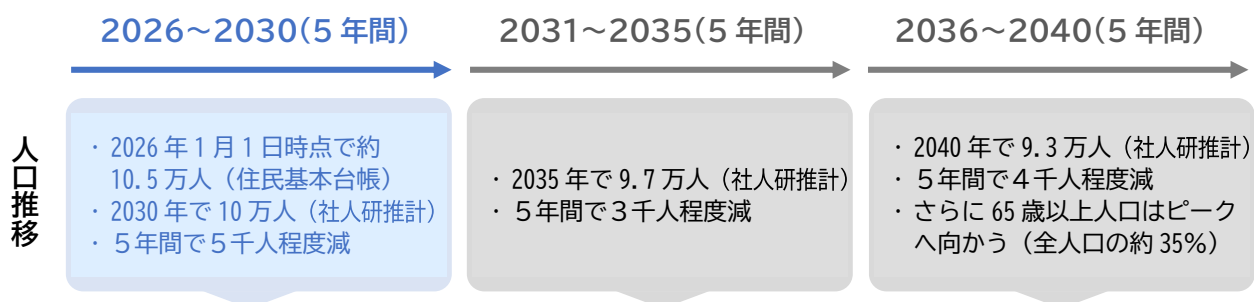
本計画の期間は、5年間（令和8（2026）年度～令和12（2030）年度）としますが、本市の上位計画である小松市都市デザインや小松市2040ビジョンが目指す概ね15年後の令和22（2040）年度に向けた将来像を位置付けています。

【計画期間】 令和8（2026）年度～令和12（2030）年度

5年間

(4) 計画推進のタイムスケール

本計画の期間は、(3)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は、小松市2040ビジョン等を踏まえ概ね15年後（2040年頃）を想定しています。ただし、その間も人口は減少し、社会情勢等も大きく変化していくことが見込まれます。そのため、こまめに計画を更新し、必要に応じて将来像等も柔軟に見直ししながら、計画を推進します。



小松市2040ビジョンにおけるありたい姿



7 本計画策定のプロセスと調査概要

(1) 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5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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題説明、合意と解決に向けたアイデア出し ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小松市地域公共交通計画(素案)の確認
活性化協議会④	令和8年1月21日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小松市地域公共交通計画(素案)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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小松市地域公共交通計画(原案)の確認
活性化協議会⑤	令和8年3月18日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小松市地域公共交通計画(原案)の承認 ・ 事業予定、収支予算(令和8年度) など

(2) 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	<ul style="list-style-type: none"> 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に含めた
	調査対象	市民3,000名（無作為抽出）
	回収状況	回収数:1,380通／回収率:46.0%
高校生 アンケート	調査目的	<ul style="list-style-type: none"> 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)
回収状況	回収数:2,703通／回収率:63.6%	
らく賃 パスポート 登録者 アンケート	調査目的	<ul style="list-style-type: none"> 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に含めた
	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)
	回収状況	回収数:27通／回収率:54.0%
関係団体 ヒアリング	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、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	令和7年6月～9月
	調査対象	<ul style="list-style-type: none"> 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

(3) 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、「イオン小松店」、「イオンモール新小松」、「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現行の紙チケットを望む声が多い)
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	<p>主に、以下の課題やアイデア等が出された</p> <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

8 現状診断

(1) 市内公共交通の運行等の状況

① 空路（小松空港）

小松空港には、国内線4路線、国際線4路線が運航しています。

区分	路線	航空会社	便数(往復/令和8年3月期)
国内線	羽田空港 行	日本航空、全日本空輸	1日 16便
	新千歳空港(札幌) 行	全日本空輸	1日 2便
	福岡空港 行	全日本空輸(ORC 共同運航)	1日 10便
	那覇空港 行	日本トランスオーシャン航空	1日 2便
国際線	ソウル 行	大韓航空・日本航空(共同運航)	毎日運航、1日 2便
	上海 行	中国東方航空・日本航空(共同運航)	月・木・金・日 運航、1日 2便
	台北 行	エバー航空・全日本空輸(共同運航)	毎日運航、1日 2便
		タイガーエア台湾	木・日 運航、1日 4便
香港 行	香港エクスプレス	月・木・土 運航、1日 2便	

令和8年3月時点

② 鉄道（IRいしかわ鉄道）

鉄道駅が3駅（小松駅・明峰駅・栗津駅）あり、1日上下線で71本運行しています。

小松駅 発着	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	計
金沢方面	2本	2本	5本	5本	3本	2本	2本	2本	2本	2本	2本	2本	3本	3本	2本	1本	2本	1本	1本	44本
大聖寺・福井方面	1本	1本	2本	2本	1本	1本	1本	1本	1本	1本	2本	2本	2本	2本	2本	1本	2本	1本	1本	27本
計	3本	3本	7本	7本	4本	3本	3本	3本	3本	3本	4本	4本	5本	5本	4本	2本	4本	2本	2本	71本

令和8年3月時点

③ バス（路線バス・コミュニティバス・高速バス・観光周遊バス）

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路線が運行しています。高速バスは、大阪・京都方面に1日往復6便、名古屋方面に1日往復20便運行しています。加賀市と小松市を周遊するCANBUSは、小松空港、小松市内の観光施設を山まわり線、小松空港線それぞれ1日5便運行しています。

路線	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)		8便	8便
市北部	寺井線	北鉄加賀バス	14便	10便
	小杉線		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		6便	6便
	麦口線		12便	5便
	尾小屋線		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)		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	栗津線	北鉄加賀バス	13便	9便
	月津線		6便	5便
	佐美線		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		38便(時期により変動)	38便(時期により変動)
高速バス	大阪・京都-金沢・富山	西日本 JR バス	6便(北陸小松停留所発着)	
	名古屋-金沢・富山		20便(北陸小松停留所発着)	
加賀周遊バス	CANBUS (山まわり線・海まわり線、小松空港線)	日本海観光バス	(山まわり線)5便 ※粟津温泉・那谷寺・ゆのくにの森 停車 (小松空港線)5便 ※小松空港、県立航空プラザ 停車	

令和8年3月時点

④ タクシー

小松市内を運行エリアにしているタクシー事業者は6事業者で、合計123台の車両を運行しています。タクシーの乗り場・待機場所は市内に4箇所あります。

事業者	車両台数	運行回数(年間)	輸送人員(年間)
小松タクシー(株)	16台	56,741回	87,283人
加賀第一交通(株)	16台	77,035回	118,103人
石川交通(株)	39台	144,888回	211,810人
(有)石川相互自動車	16台	65,620回	97,111人
大和自動車交通(株)	16台	32,561回	44,864人
加賀タクシー(株)	20台	50,180回	75,289人
計	123台	427,025回	634,460人

車両数は、令和8年2月28日時点
運行回数、輸送人員は、令和6年度実績

乗り場数・待機場所	4箇所 小松駅、明峰駅、粟津駅、小松空港
-----------	-------------------------

令和8年3月時点

⑤ ライドシェア

ライドシェアは、小松市全域及び能美市・加賀市を夕方から夜間時間帯に公共ライドシェアが運行し、小松市の南部エリアを平日朝から夕方時間帯に南部乗合ライドシェアを実証実験で運行しています。

種別	運行エリア	運行日時	備考
公共 ライドシェア	小松市全域、能美市、加賀市 ※発地・着地いずれかが小松市内に限る	木・金・土 17:00~24:00	令和6年2月29日~ 運行開始
南部乗合 ライドシェア	小松市南部エリア (符津・矢田野・粟津・那谷校下)	平日(月~金) 8:00~17:00	令和7年11月4日~ 実証実験開始

令和8年3月時点

⑥ シェアサイクル

こまつシェアサイクルは、令和5年3月よりサービスをスタートし、現在市内に30箇所のポートを設置しており、電動アシスト自転車75台で運用しています。

項目	内容
サービス開始	令和5年3月
ポート数	30箇所(市内全域)
車両数	75台(電動アシスト自転車)
その他取組等	<ul style="list-style-type: none"> ヘルメット着用の努力義務化を受け、1日パスの販売窓口(小松土産店・空の駅こまつ)と、小松市役所南支所でヘルメットの貸出 車両に、広告募集ドレスガードの貼付 小松基地航空祭2025に合わせ駐車券とレンタサイクル1dayパスのセットで寄付を募集(9件の寄付を受付) 海側を巡るサイクリングツアーを開催 等

令和8年2月時点

⑦ 福祉有償運送

福祉有償運送の利用会員数は151名、車両数は13台、運転者数は14名となっています。

福祉有償運送 登録事業者	主たる 所在	登録期間	利用 会員数	車両数	運転者数
社会福祉法人 松寿園	小松市	令和5年8月30日 ~令和8年8月29日	57名	3台	6名
特定非営利活動法人 たすけ愛	金沢市	令和6年3月30日 ~令和9年3月29日	91名	4台	3名
特定非営利活動法人 プアップ	白山市	令和3年3月30日 ~令和9年3月29日	4名	6台	5名
計			151名	13台	14名

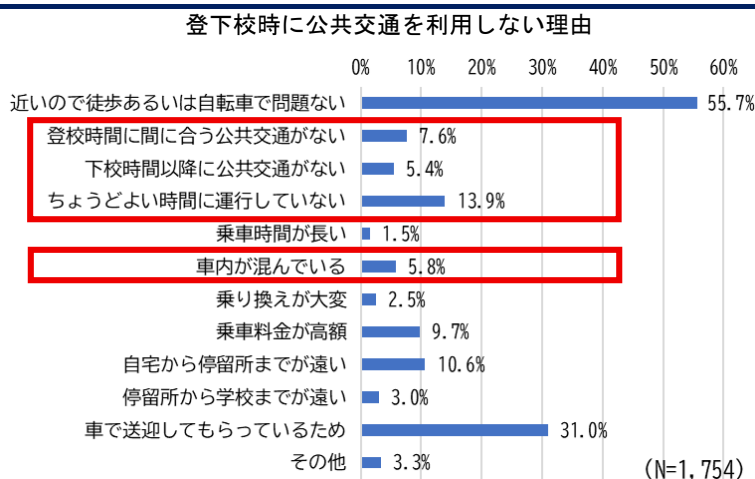
令和7年12月時点

(2) 本市の公共交通等の問題点

小松市の公共交通の問題点について以下のバス、交通空白、担い手・財源、デジタル技術の4つ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、利便性の高い運行にはなっていない状況もみられます。

バス関連

① 通勤通学の路線バスのダイヤ・路線が足りていない

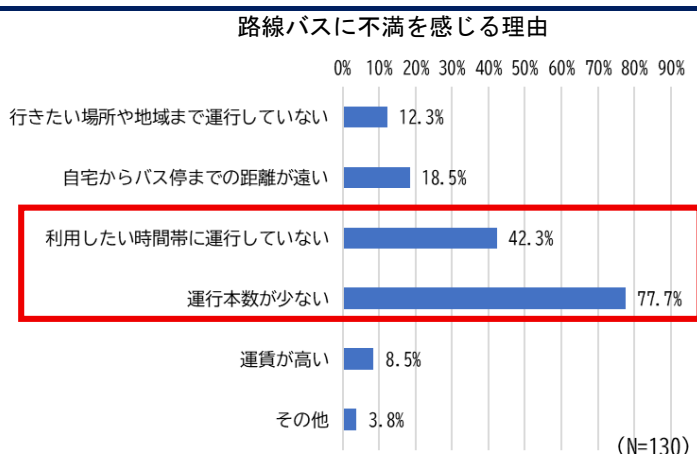


アンケートからの主な意見

- ・ 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

④ 電車（鉄道駅）とバスの接続が悪い

小松駅での麦口線と IR いしかわ鉄道の接続例

麦口線					IR いしかわ鉄道				
小松駅行き					大聖寺・福井方面				
別宮	7:10	10:25		18:15	4				4
出合	7:11	10:26		18:16	5	33	49		5
三板	7:12	10:27		18:17	6	44			6
(省略)					7	21	36		7
軽海団地前	7:32	10:47	12:47	15:47	16:43	18:37	*		8
西軽海	7:33	10:48	12:48	15:48	16:44	18:38		19:10	
西軽海3丁目	7:34	10:49	12:49	15:49	16:45	18:39		19:11	
希望ヶ丘	7:35	10:50	12:50	15:50	16:46	18:40		19:12	
佐々木	7:36	10:51	12:51	15:51	16:47	18:41		19:13	
市立高校前	7:37	10:52	12:52	15:52	16:48	18:42		19:14	
八幡	7:38	10:53	12:53	15:53	16:49	18:43		19:15	
若杉	7:39	10:54	12:54	15:54	16:50	18:44		19:16	
打越	7:40	10:55	12:55	15:55	16:51	18:45		19:17	
工業高校東口	-	-	-	-	-	-	-	19:18	
糸町	-	-	-	-	-	-	-	19:20	
商工会議所前	-	-	-	-	-	-	-	19:21	
小松郵便局前	-	-	-	-	-	-	-	19:23	
昭和通り	-	-	-	-	-	-	-	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	18:49		-	
小松駅	7:49	11:04	13:04	16:04	17:00	18:54		19:28	

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

※北陸鉄道 HP、IR いしかわ鉄道 HP より引用

- 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
- 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

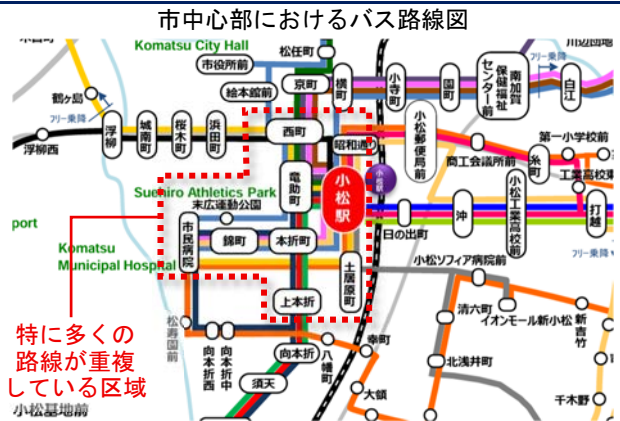
- 市立高校と安宅町までのバスなどの噛み合わせが悪く、何時間も待ったことがある

※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



特に多くの路線が重複している区域
小松基地前

- 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）、利用者にとってわかりにくいダイヤとなっている

⑧ 道路幅員が狭隘で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

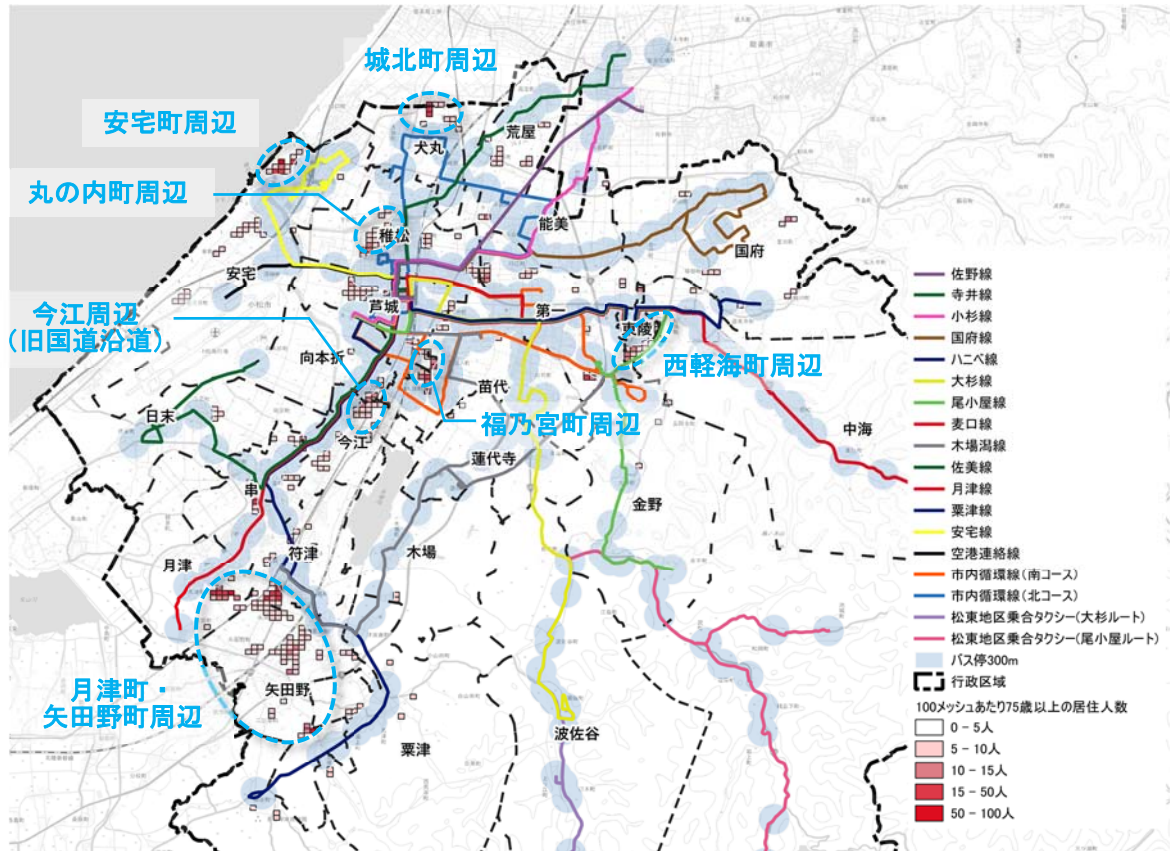


夕方時間帯の長崎町

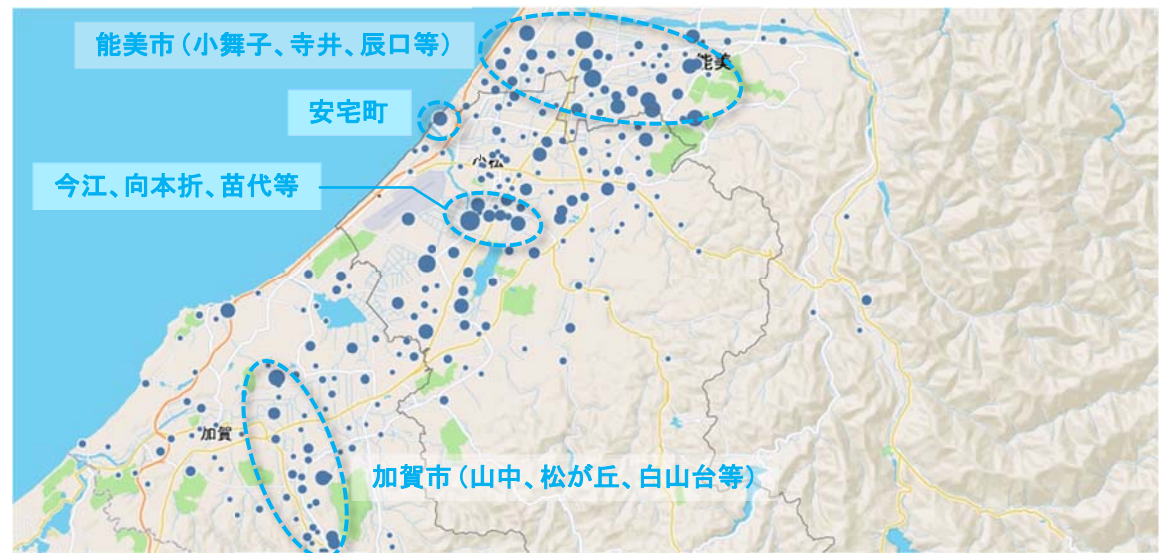
交通空白関連

⑨ 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）

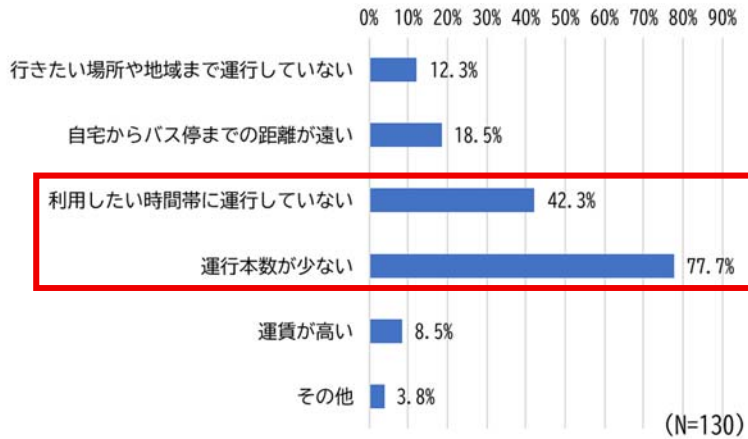


- 市街地の周縁部（城北町、安宅町、矢田野町、西軽海町等）で 75 歳以上の後期高齢者の居住の多いエリアにおいても交通空白地がある
- 市街地中心部（丸の内町、今江町等）にも 75 歳以上の居住の多い空白地がある
- 符津周辺の国道 305 号（旧国道 8 号）周辺には、近年クリニックやスーパー等が立地しているものの公共交通でアクセスすることができない
- 能美市や加賀市から小松市内の高校に通う生徒のほか、小松市内でも今江や向本折、苗代に居住する生徒について、親の送迎に頼らざるを得ない生徒もいる

⑩ バス路線はあるが、行きたい時間にバスが走っていない

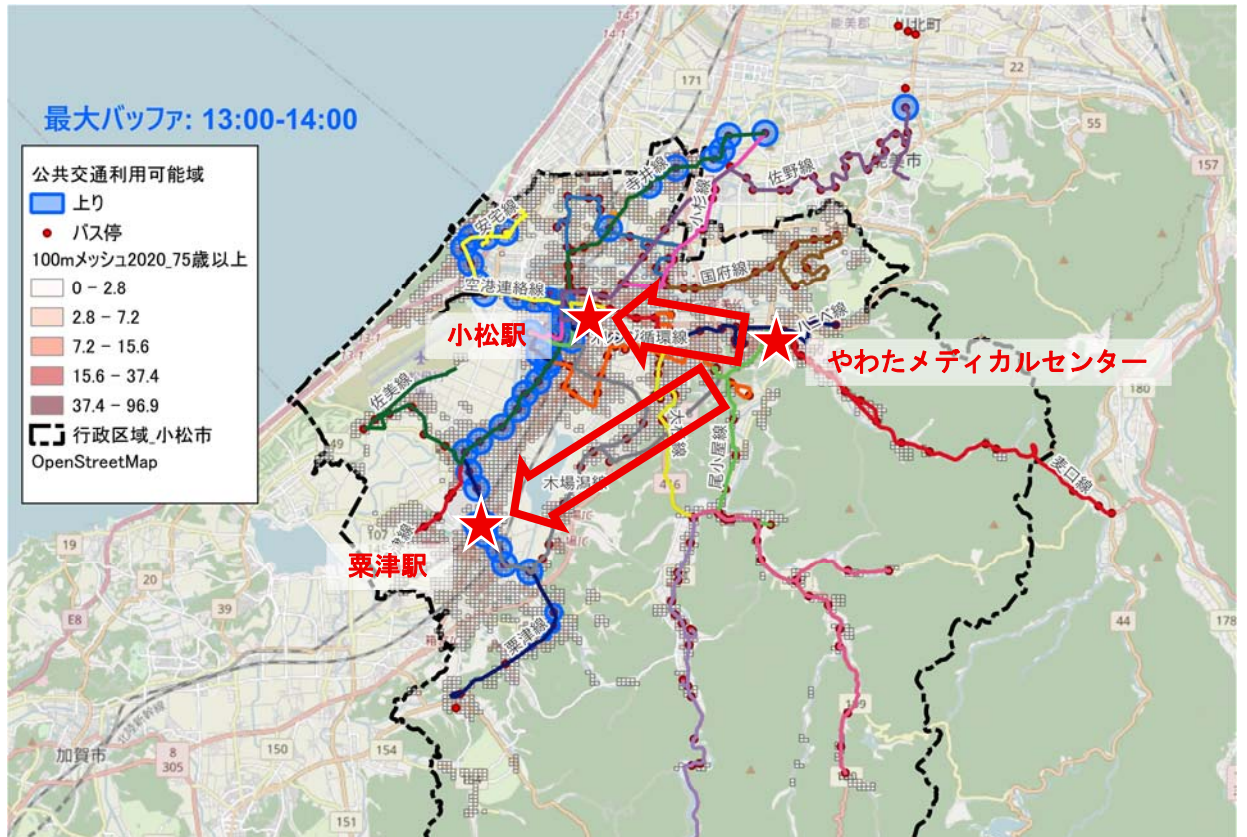
路線バスに不満を感じる理由

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

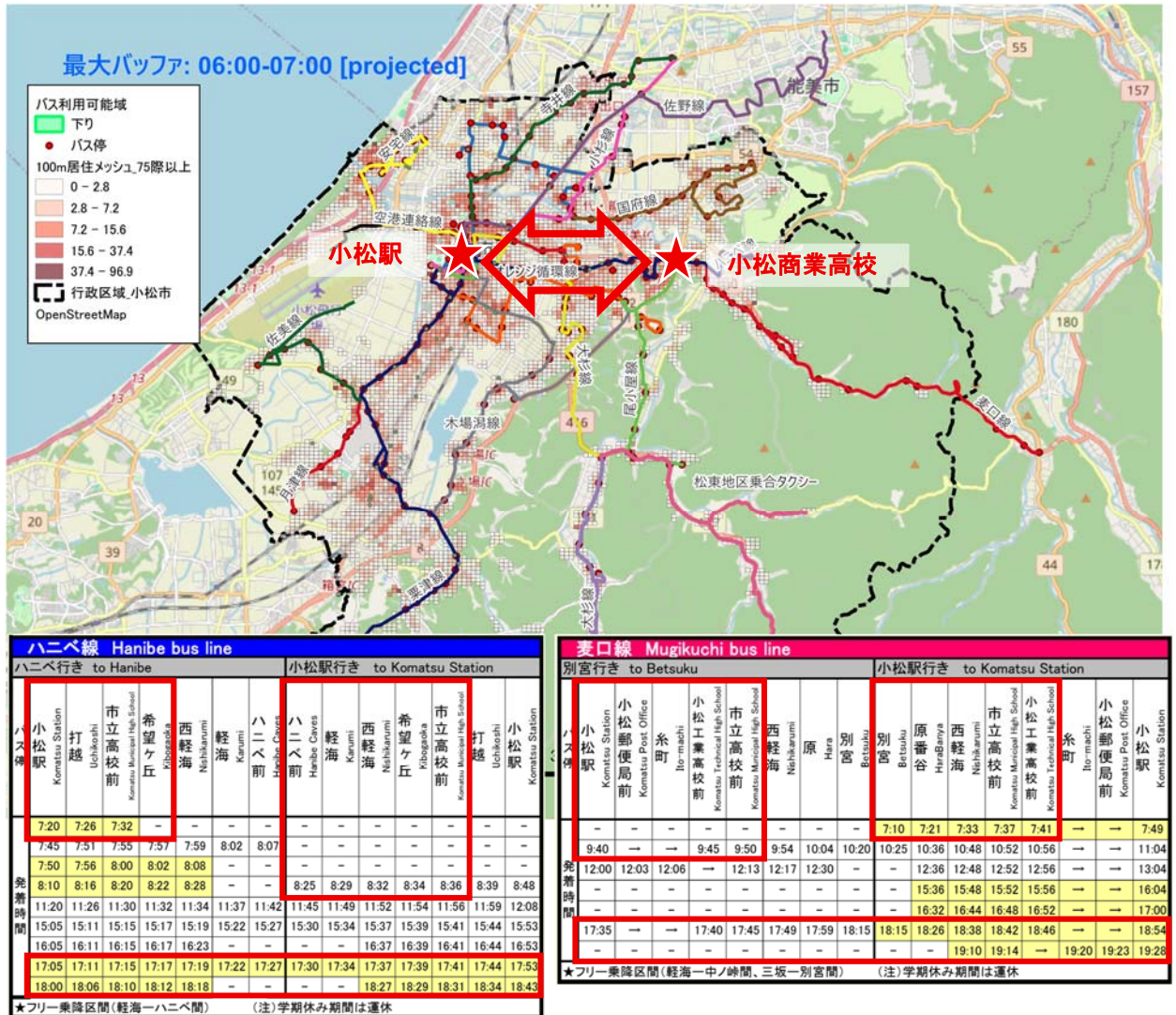
平日上り 13 時台の運行状況 (青丸箇所は、13 時台にバスが通過するバス停)



市内循環線 City loop bus line										南コース South Course					木場潟線 Kibagata bus line												
市民病院先行					小松郵便局前先行					栗津駅前行き to Awazu Station					小松駅行き to Komatsu Station												
バス停	小松駅	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	あらきクリニック前	小松郵便局前	小松駅	小松駅	小松郵便局前	あらきクリニック前	やわたメディカルセンター	イオンモール新小松	市民病院	小松駅	バス停	小松駅	イオンモール新小松	道の駅「あじ木場潟	やわたメディカルセンター	小松大谷高校前	栗津駅前	栗津駅前	小松大谷高校前	道の駅「あじ木場潟	やわたメディカルセンター	イオンモール新小松	小松駅
発着時間	7:35	7:40	7:56	8:09	8:14	8:20	8:25	8:50	8:53	9:02	9:09	9:23	9:40	9:50	9:00	9:08	9:20	→	9:28	9:37	9:40	9:46	9:54	10:00	10:17	10:23	
	10:05	10:10	10:26	10:39	10:44	10:53	11:00	11:25	11:28	11:37	11:44	11:58	12:15	12:25	11:00	11:08	11:20	11:26	11:39	11:48	12:00	12:06	12:14	12:20	12:37	12:43	
	13:55	14:00	14:16	14:29	14:34	14:43	14:50	15:20	15:23	15:32	15:39	15:53	16:10	16:20	15:05	15:13	15:25	15:31	15:44	15:53	16:10	16:16	16:24	→	16:36	16:42	
	16:35	16:40	16:56	→	17:01	17:07	17:15	17:30	17:33	17:39	→	17:58	→	18:15													

★フリー乗降区間 (八幡温泉東交差点-千松間、本江交差点-津波倉交差点)

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

⑪ 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 23:21 着小松駅着（金沢駅→小松駅）で、路線バスの平日の最終便は 19:00 発（佐野線：小松駅→川北温泉／粟津線：小松駅→粟津温泉）
- 19:00 以降、小松駅に到着しても路線バスで自宅へ帰ることができない

⑫ 障がい者や介護が必要な方が移動できない

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	<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
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

関係団体や市民からの主な意見

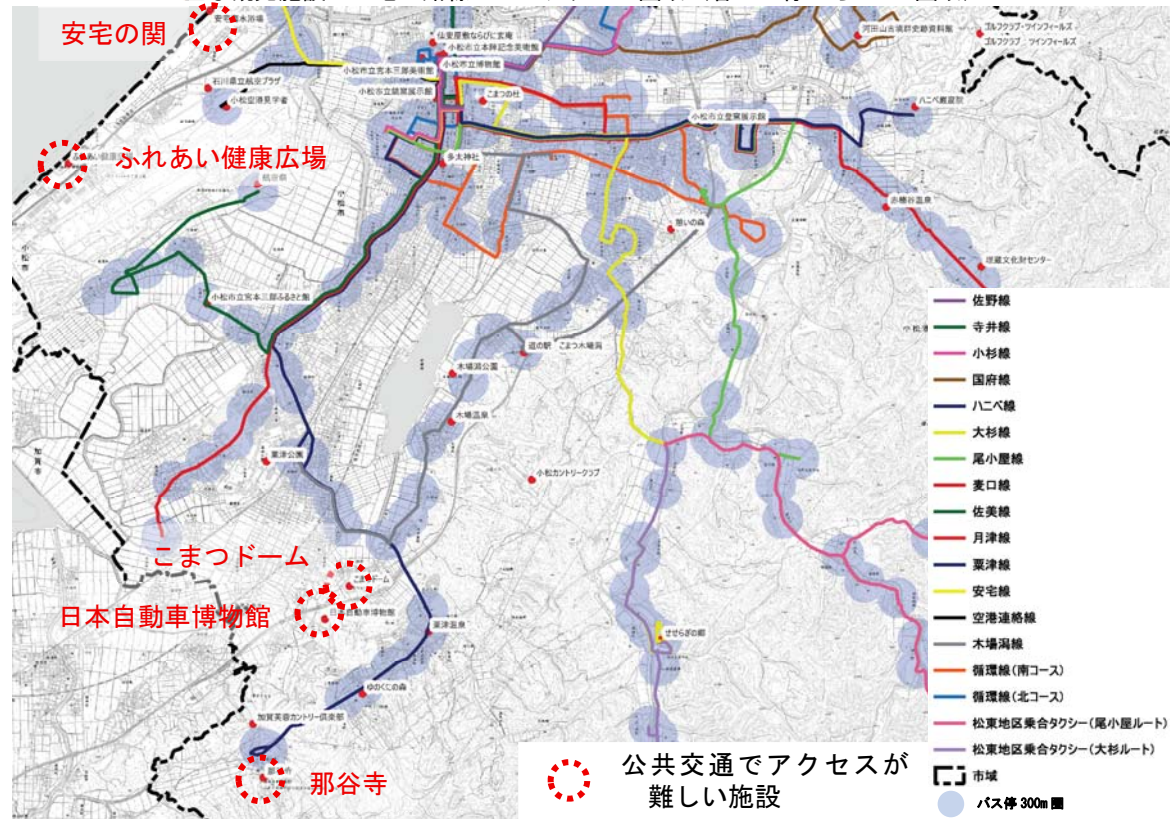
- ・現状では病院の外来の時間に対応していないため、バスの本数増加と時刻調整が必要（医療・福祉事業者）
- ・車椅子など体の不自由な人が、外出しやすいサービスを増やしてほしい（85歳以上）

※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）



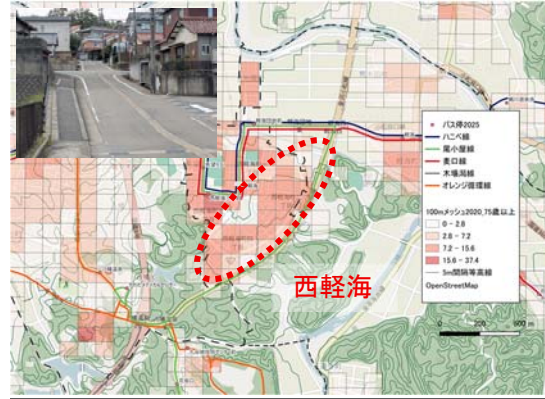
- 観光施設にバス路線が通っていない場所がある（日本自動車博物館、こまつドーム、安宅の関、ふれあい健康広場 等）
- バス路線は近くまで通っているものの、バス停から観光施設までの距離が遠い箇所がある（那谷寺 等）

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

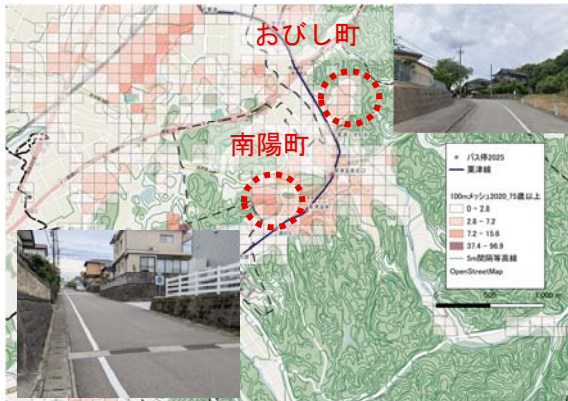
高台かつバス停から遠い住宅地（上河田・八里台）



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）

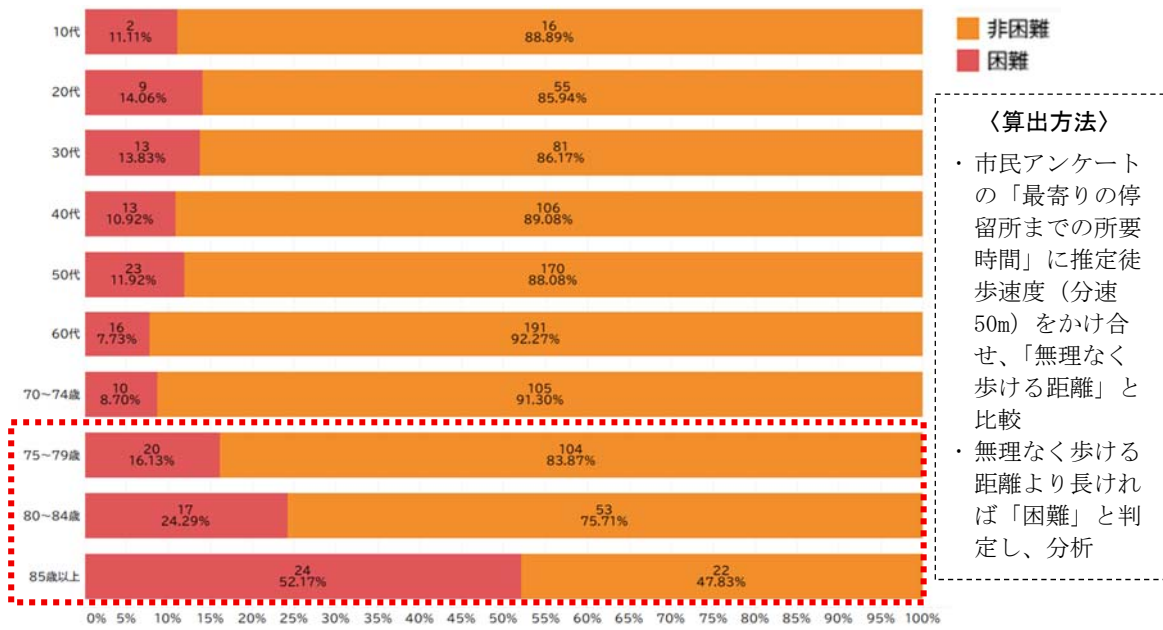


市民からの主な意見

- ・ 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 公共ライドシェアの利用認知は進まず、利用者が伸びていない

運行概要

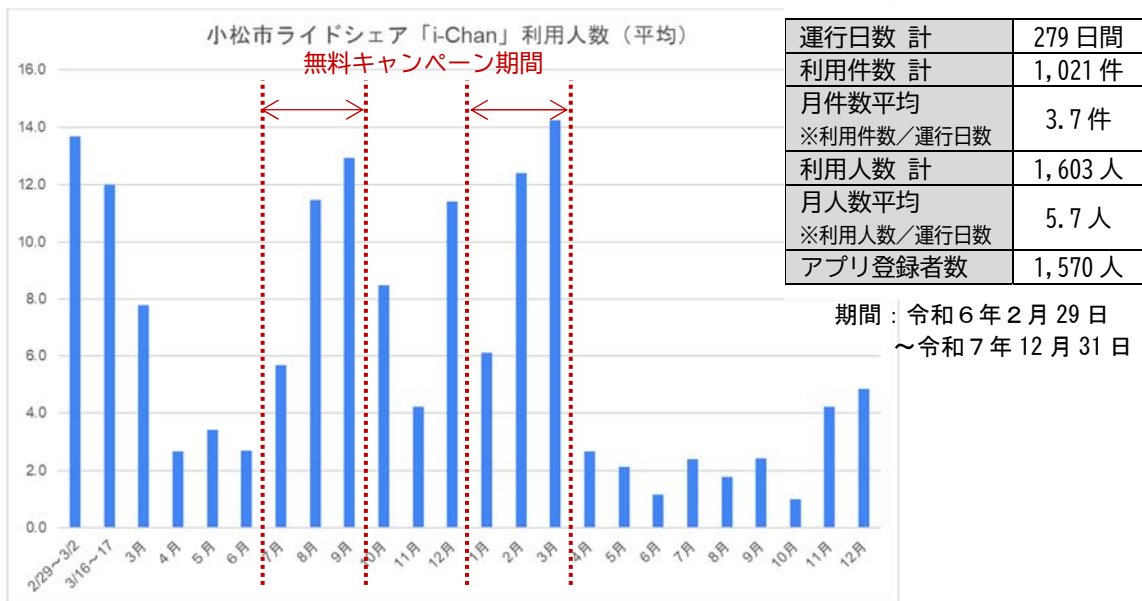
運行区域	小松市内全域、能美市、加賀市 ※発地・着地いずれかが小松市内に限る
曜日・時間	木・金・土、17:00~24:00
運行形態	ドア to ドア ※タクシー不足の補完として実施
予約方法	アプリ 又は コールセンター
料金	タクシー運賃の約8割 ※クレジット決済 又は PayPay のみ ※電話予約の場合、車内でPayPay払い
使用車両	ドライバーの持込車両

出発式の様子（2月29日）



利用実績

（期間：令和6年2月29日～3月2日、3月16日～17日、3月22日～）



ドライバーの状況

募集人材 募集方法	<ul style="list-style-type: none"> 一般公募及び市職員の副業 書類審査及び面接（市・運営委託者・運行管理者）により委託契約 登録者数は15人（令和7年8月時点）
報酬	<ul style="list-style-type: none"> 運賃の70%（市内タクシー事業者の率を参考に決定）
手当	<ul style="list-style-type: none"> 燃料費：15円/km 夜間手当：500円/回（22時以降） 通信費：2,000円/月（年間で月平均8日以上常務） 待機手当： <ul style="list-style-type: none"> 1日の従事時間が4時間以上7時間未満：2,000円 1日の従事時間が7時間以上：4,000円

ドライバーの主な声

- ・予約がない時の待機時間帯が苦痛
- ・泥酔の方を乗せた際の対応が不安
- ・ドライバー側のトレーニングは時間をかけて実施してほしい
- ・お客さんとの会話が楽しい



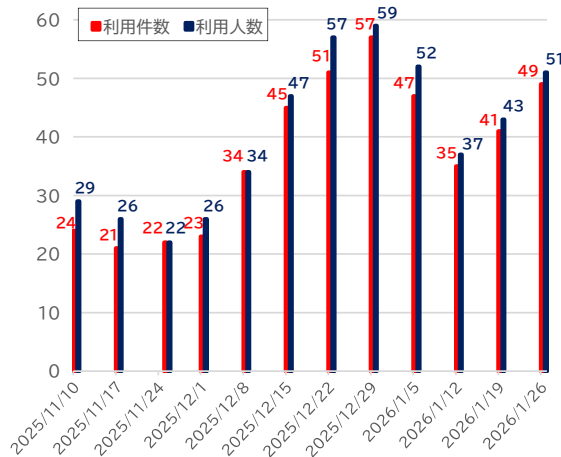
- 無料キャンペーン中は利用促進につながっているものの、キャンペーン終了後は利用が減少傾向で、今年度は運行日ごとの利用者数は1～5人程度
- 飲食店や居酒屋の行き帰りでの利用が多く、利用者からは、運行日や運行時間を増やしてほしいというニーズが高い

⑯ 朝から夕方運行の南部乗合ライドシェアの利用ニーズは高い

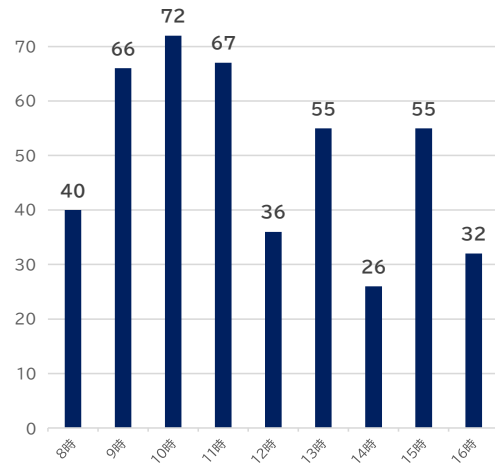
南部乗合ライドシェア実証実験の概要

実施背景	<ul style="list-style-type: none"> 南部地区は、粟津駅を中心に商業施設等生活に必要な施設が集積 矢田野校下にはバス停が1箇所しかなく交通空白 令和7年3月の路線バス粟津線のダイヤ改正により大幅な減便 二種免許ドライバー（タクシーやバスなどの旅客運送）の不足
目的	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送を乗合方式で実施し、地域住民や来訪者の移動手段を確保し、交通空白解消を目指す <p>※令和7年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトを活用</p>
狙い	<ul style="list-style-type: none"> ①日中におけるライドシェア導入により小松市南部地区の移動手段を確保し、市民の日常生活を支える ②新たな地域交通の担い手を創出し、地域におけるドライバー不足の緩和に貢献する ③乗合型交通による効率的な運行形態を検証し、持続可能な地域交通モデルの構築を目指す
実験期間	<p>令和7年11月4日～令和8年1月30日（3か月間実施）</p> <p>※祝日、年末年始（12月29日～1月2日）を除く</p>
運行日・時間帯	<p>運行日：平日（月曜日～金曜日）</p> <p>時間帯：8時～17時 ※予約受付は当日16時半まで</p>
運行エリア	小松市南部エリア（符津・矢田野・粟津・那谷校下）

利用状況（令和7年11月～令和8年1月）



時間帯別利用状況（令和7年11月～令和8年1月）



利用目的（利用者アンケートより）



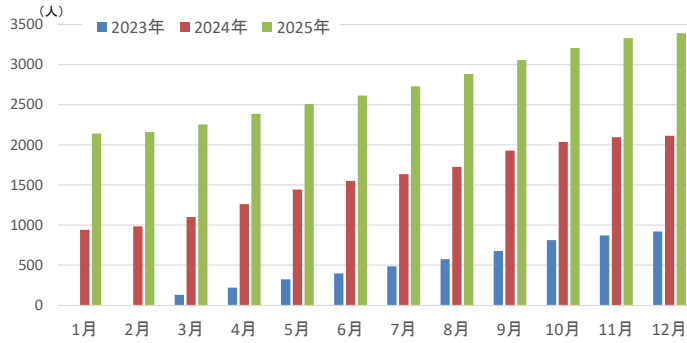
エリア外で行きたい箇所（利用者アンケートより）



- 実証開始当初から利用者は増加傾向にあり、12月平均では利用件数、利用者数とも一日あたり10名弱
- 通院・買物が主な利用目的となっており、運行エリア外の市民病院、イオンモール新小松、小松駅に行くニーズが高い

⑰ シェアサイクルの登録は増加しているが、利用者数の伸びが鈍化している

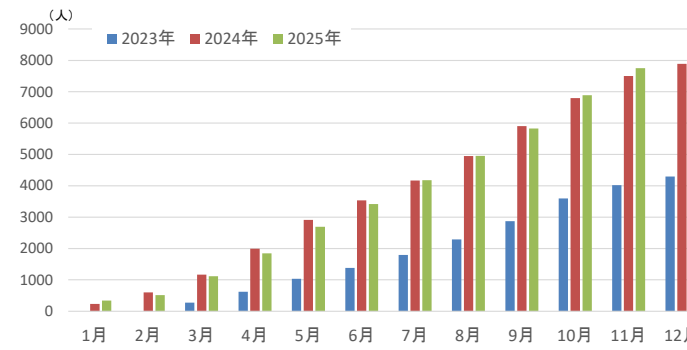
登録者数 (2022~2025)



年	2023年		2024年		2025年	
	累計	前年比	累計	前年比	累計	前年比
1月	—	—	940	—	2,141	228%
2月	—	—	985	—	2,161	219%
3月	131	—	1,099	839%	2,254	205%
4月	221	—	1,261	571%	2,387	189%
5月	323	—	1,444	447%	2,507	174%
6月	400	—	1,551	388%	2,614	169%
7月	485	—	1,633	337%	2,729	167%
8月	576	—	1,726	300%	2,885	167%
9月	678	—	1,928	284%	3,057	159%
10月	814	—	2,036	250%	3,206	157%
11月	872	—	2,095	240%	3,330	159%
12月	919	—	2,112	230%	3,393	161%

登録者数 12月末時点	2023年	919人
	2024年	2,112人
	2025年	3,393人

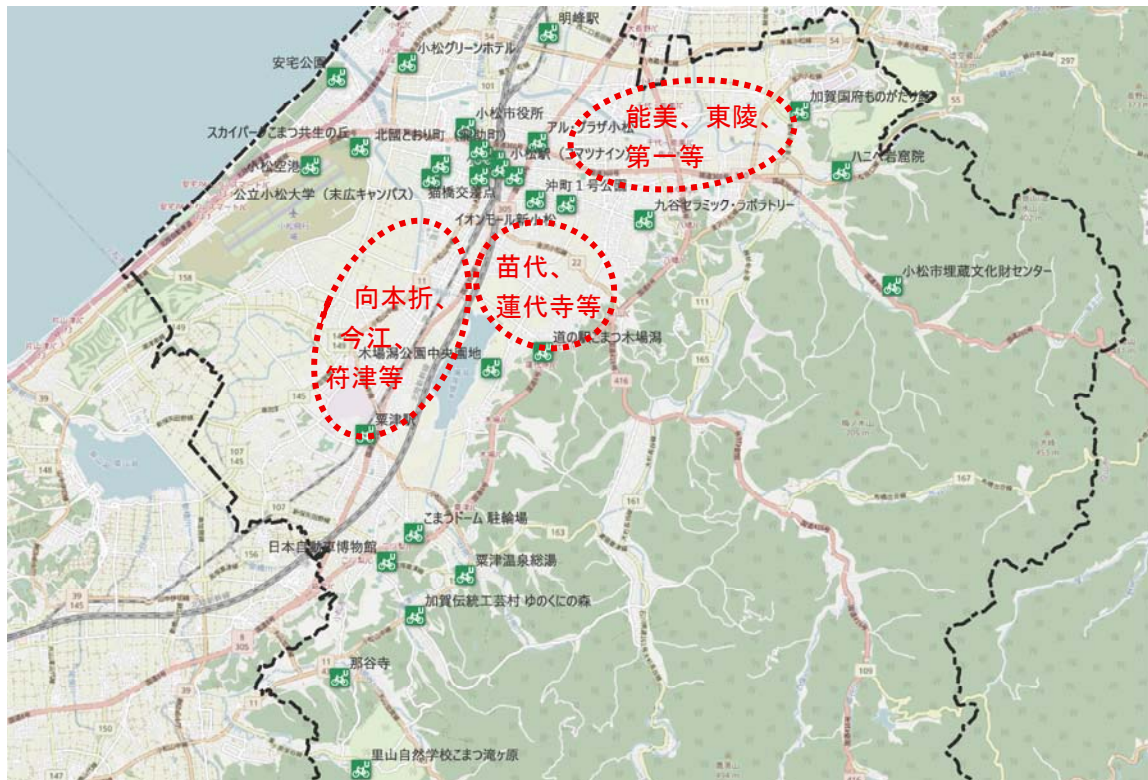
利用者数 (2022~2025)



年	2023年		2024年		2025年	
	累計	前年比	累計	前年比	累計	前年比
1月	—	—	233	—	339	145%
2月	—	—	602	—	511	85%
3月	274	—	1,167	426%	1,116	96%
4月	617	—	1,991	323%	1,844	93%
5月	1,035	—	2,909	281%	2,697	93%
6月	1,384	—	3,532	255%	3,419	97%
7月	1,796	—	4,166	232%	4,175	100%
8月	2,293	—	4,949	216%	4,951	100%
9月	2,874	—	5,907	206%	5,825	99%
10月	3,593	—	6,795	189%	6,892	101%
11月	4,017	—	7,501	187%	7,753	103%
12月	4,299	—	7,891	184%	8,412	107%

利用者数	2023年	4,299人
	2024年	7,891人
	2025年	8,412人

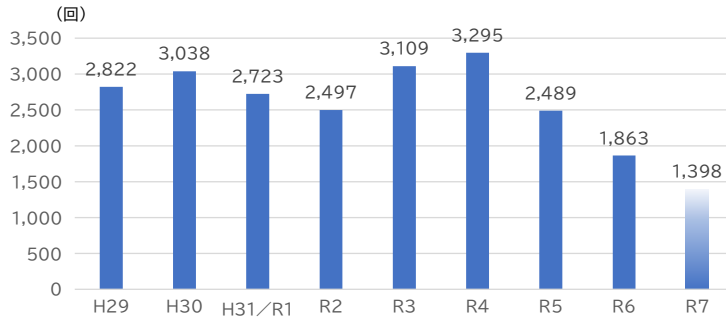
サイクルポートの設置箇所と現在設置されていないエリア (赤点線)



- 登録者は、2023年の開始時と比較して2025年は3倍程度に増加している
- 利用も増加しているが、2024年からは利用者の伸びは鈍化している
- 利用者からは、ポートの設置箇所として病院やスーパー等への設置要望がある

⑱ 福祉有償運送の利用は減少傾向

小松市における福祉有償運送の運行回数



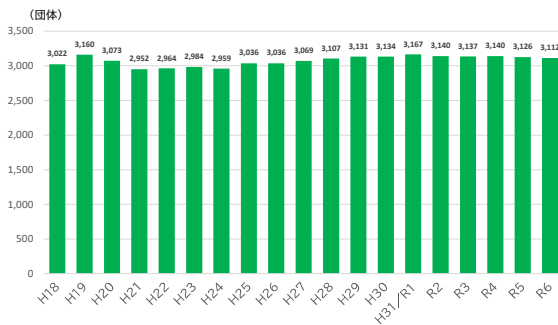
※R7はR7.12未までの状況

出典：小松市データ

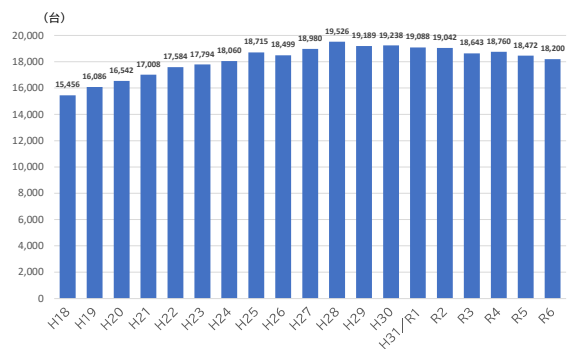
福祉有償運送の車両例



福祉有償運送団体の推移 (全国)



福祉有償運送車両の推移 (全国)



※旧市町村運営有償運送における交通空白・福祉の合算

出典：国土交通省

- 本市では令和4年度以降、福祉有償運送の運行回数は減少傾向にある
- 利用会員数に関しても昨年度と比較して大きく減少している (90~100名弱減少)

⑲ 福祉タクシー助成券の利用は横ばいで福祉車両の配車も限定的

福祉タクシー助成券の交付状況

R5以降初乗り運賃相当額として1枚あたり600円分のチケット×36枚綴りを交付

R6	390件
R7	362件
※R8/3/9まで	

利用状況 (タクシー会社への支払額)

R5	2,498,050円
R6	2,597,400円 (6,660円/件)
R7	2,079,590円 (5,745円/件)
※R8.1月分まで	

福祉タクシー助成券が利用できるタクシー会社 (令和8年1月1日現在)

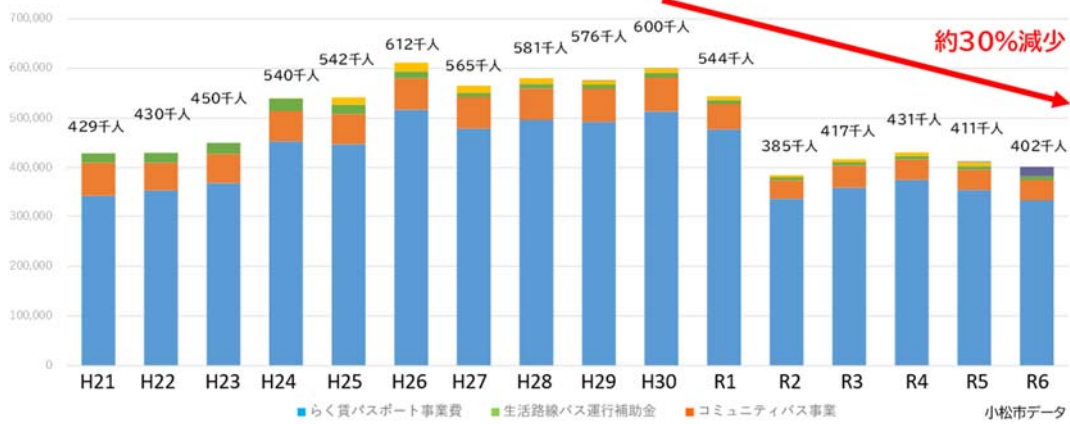
会社名	営業所・住所	福祉車両の保有状況
石川交通 (株)	南加賀営業所	非保有
大和タクシーコーポレート (株)	小松営業所	非保有
加賀タクシー (株)	小松営業所	非保有
	粟津営業所	非保有
小松タクシー (株)	—	非保有
加賀第一交通 (株)	小松営業所	非保有
(有)石川相互自動車	小松営業所	非保有
福祉タクシーベル	—	保有
介護タクシー実 (みのり)	—	保有
G・Dタクシー	—	保有

- タクシー助成券は年間400件弱の利用があり、1件あたり5,000~6,000円程度の利用
- 市内タクシー事業者のほか、福祉車両を保有する福祉・介護タクシー事業者で利用可能

担い手・財源関連

㊸ 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)

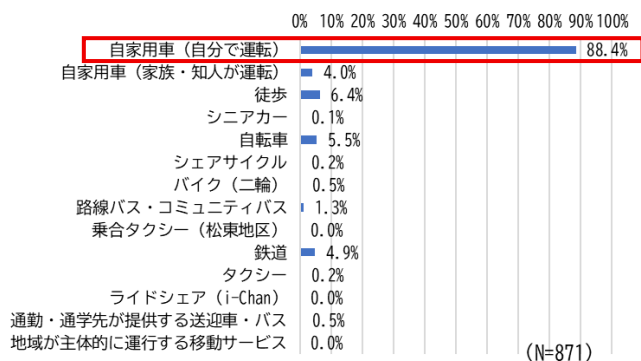


㊸ 路線バス、コミュニティバス、タクシーのドライバーが高齢化と将来的な人員不足

- 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様々だが、50代半ばから70代となっている

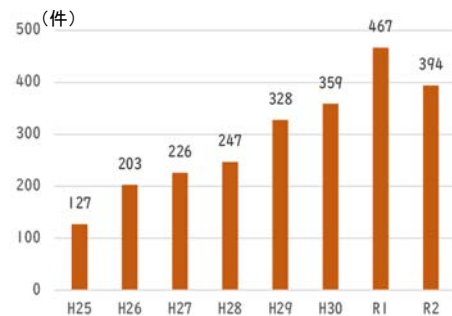
㊸ 市民の主な通学通勤は自家用車が大半だが、高齢者の運転免許返納も増加傾向

通勤・通学時の主な交通手段



※市民アンケートより

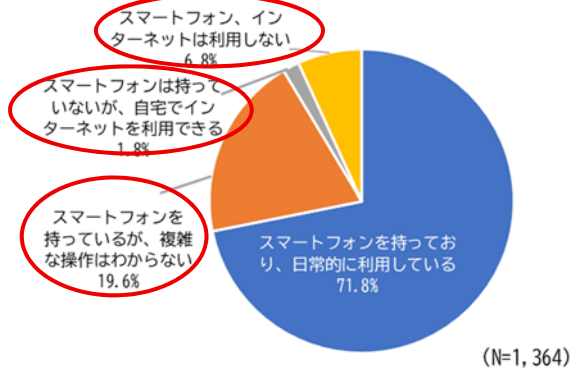
小松市内における運転免許返納件数
(平成25年～令和2年)



デジタル技術関連

⑳ 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

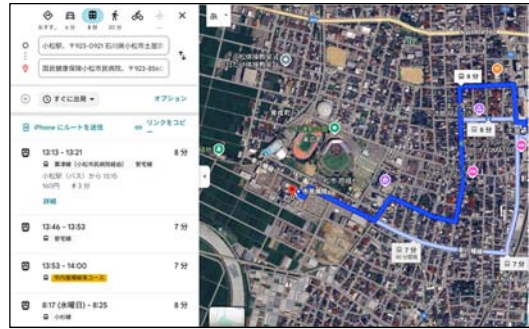
スマートフォン、インターネットの利用状況



※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



(3) 課題の整理

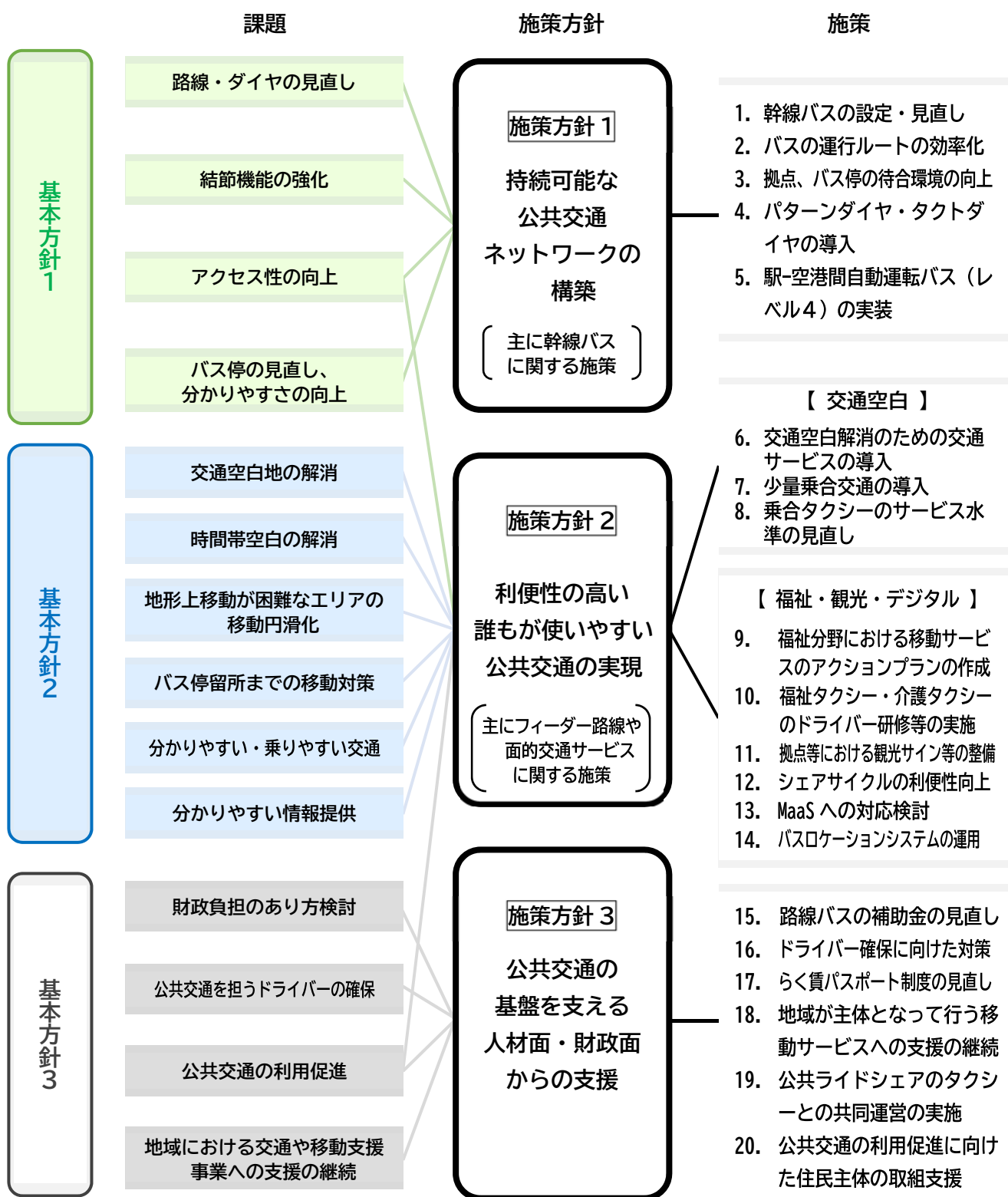
小松市の公共交通等における現状を踏まえ、課題を整理します。基本方針と現状とのギャップがあるものについては、今後対策を講じる必要があると想定されるため、課題として整理します。

現状(主な問題点) (p.14~p.30 参照)	基本方針 (p.8 参照)	課題 (現状と基本方針とのギャップ)
<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 ✓ 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 ✓ 夜間のバスがない ✓ 電車(鉄道駅)とバスの接続が悪い ✓ 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 ✓ 道路幅員が狭隘でバス車両が入れない地域がある 	<p>【基本方針 1】</p> <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 ✓ 障がい者や介護が必要な方が移動できない ✓ 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 ✓ 公共ライドシェアの利用認知は進まず、利用者が伸びていない ✓ 朝から夕方運行の南部乗合ライドシェアの利用ニーズは高い ✓ シェアサイクルの登録は増加しているが、利用者数の伸びが鈍化している ✓ 福祉有償運送の利用は減少傾向 ✓ 福祉タクシー助成券の利用は横ばいで福祉車両の配車も限定的 	<p>【基本方針 2】</p> <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 ✓ 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 ✓ 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 	<p>【基本方針 3】</p> <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

9 施策方針及び施策・事業

(1) 施策方針と施策

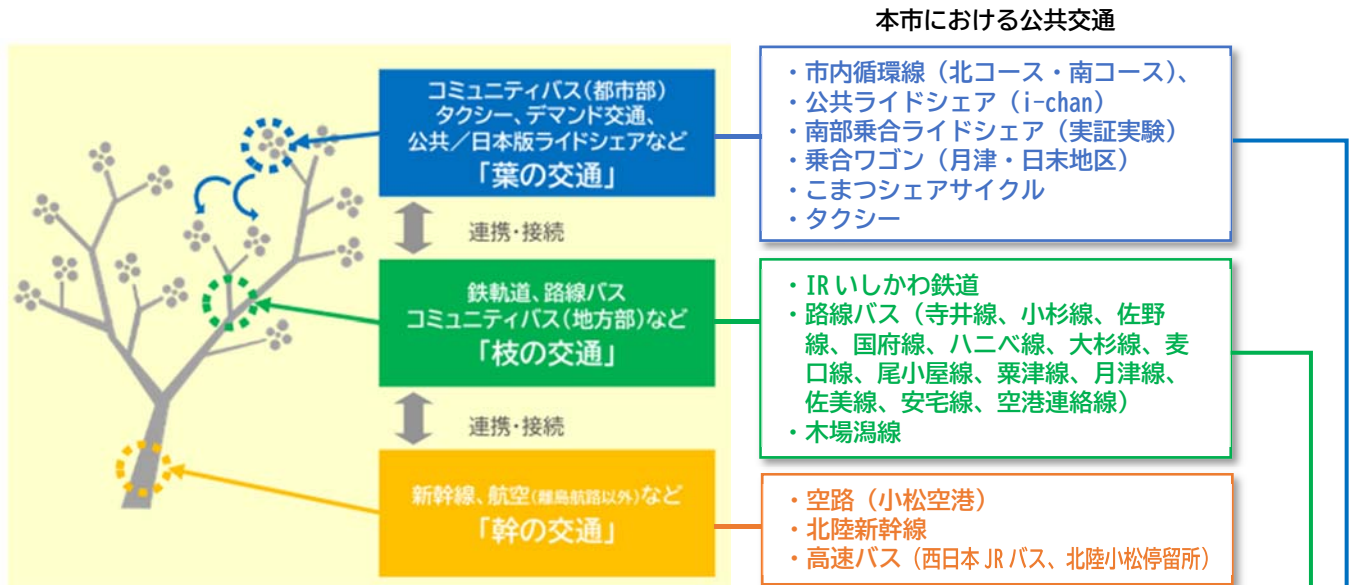
課題を踏まえ、施策方針と主要施策を以下のとおり整理します。なお、主要施策は本計画の計画期間である5年間で取り組む予定の施策を位置付けます。



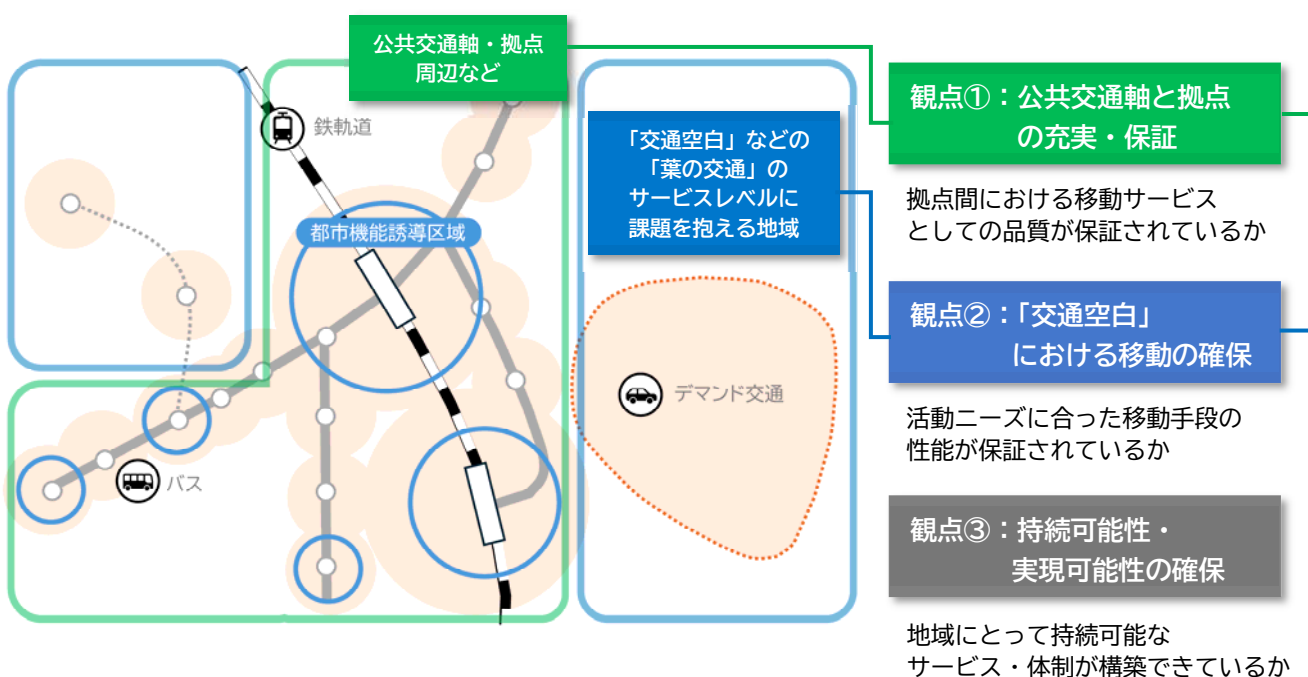
(2) 地域公共交通における幹・枝・葉の考え方

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



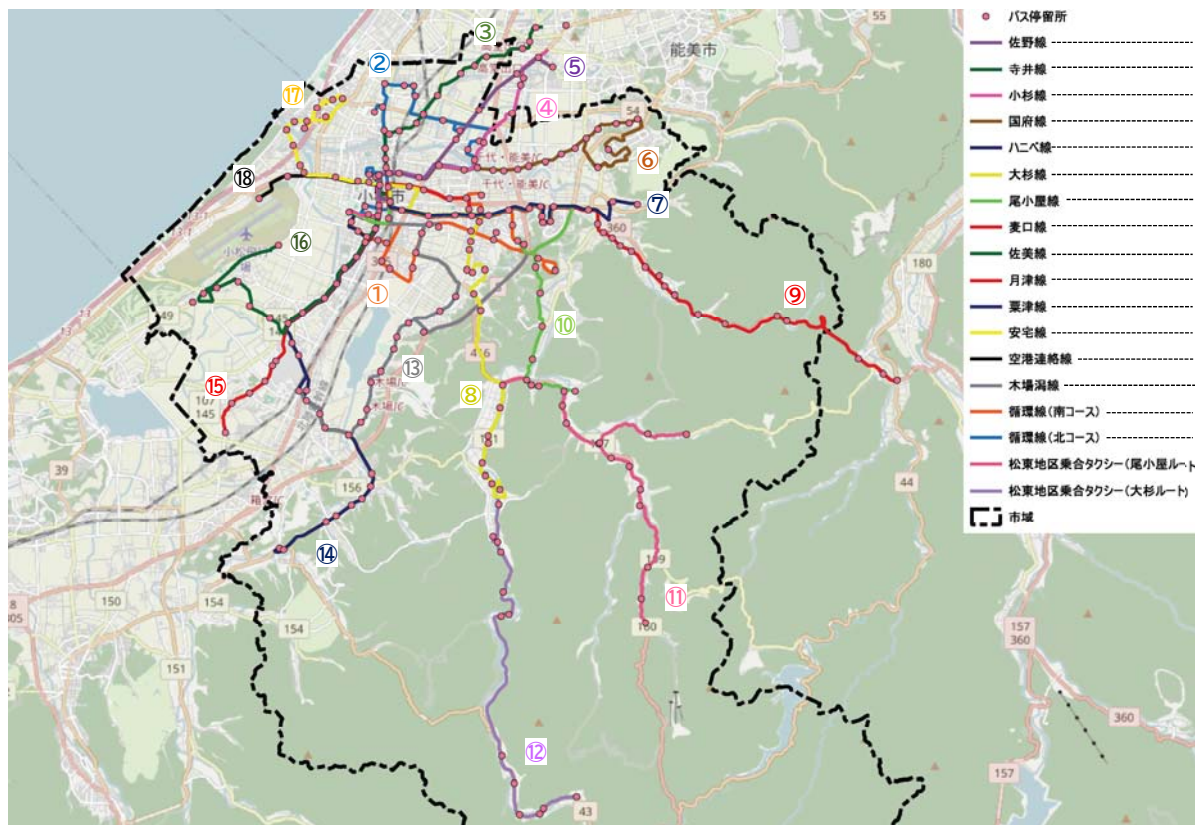
地域公共交通アップデートに向けた観点



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	
	⑥国府線	4.3人	42.7人	62.8人	42.7人
市東部	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

幹線バス

小松駅を基点に、「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」、「能美市寺井・辰口方面」の6路線を幹線に位置づけ

- 主要6路線は小松駅と各拠点をつなぐ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
- 能美市寺井・辰口方面を結ぶ地域間幹線路線の効率化と利便性向上

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)

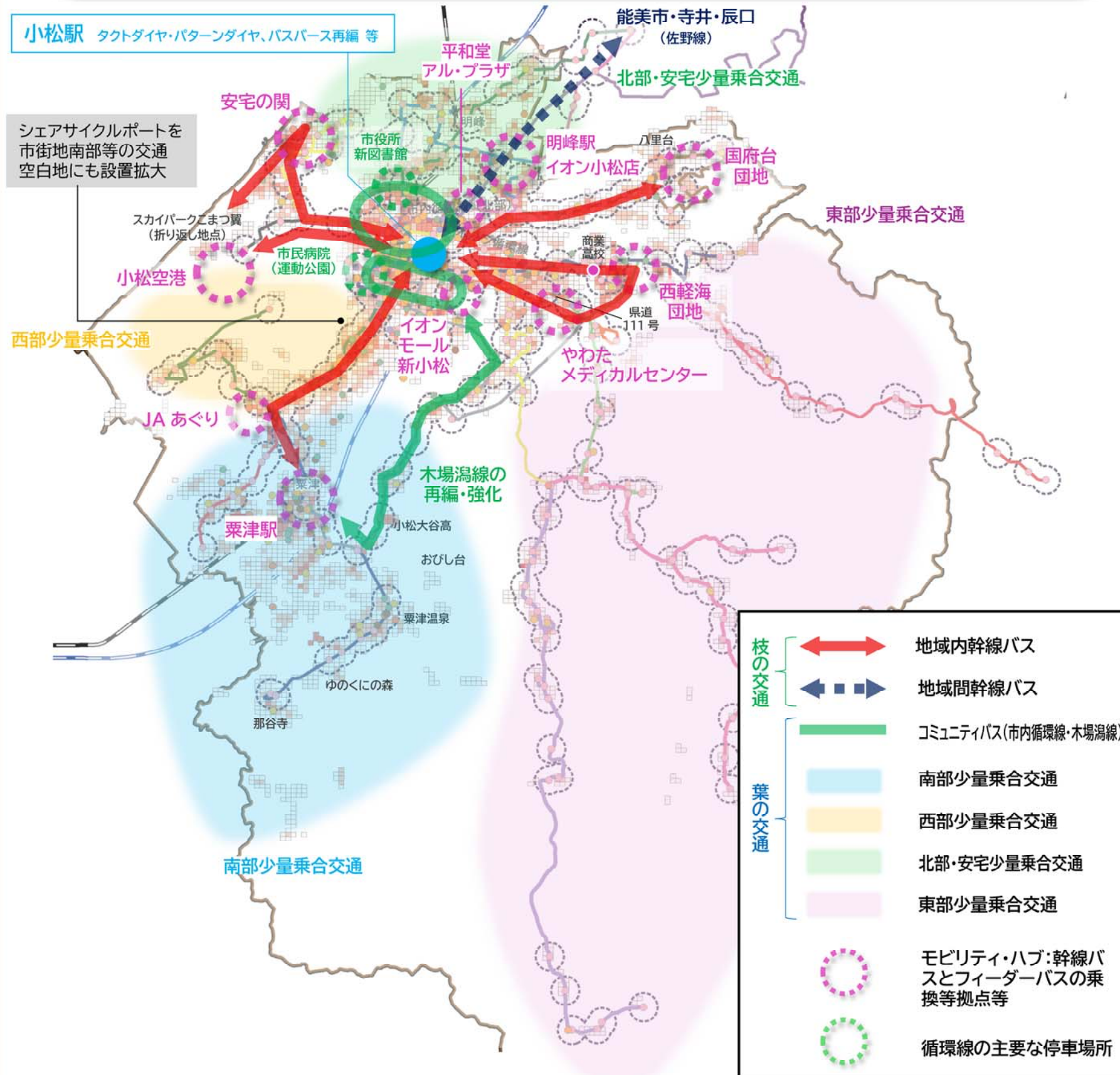
ライドシェア等の少量乗合交通

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・犬丸・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)

〔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



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

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
 - 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

(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。

施策方針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、令和9年度中のレベル4 許認可※取得に向けた取組を進めます。

※ 認可：運輸局による走行環境条件付与 許可：県公安委員会による特定自動運行許可

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 <i>利便増進実施計画で 具体的に検討</i>	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 <i>利便増進実施計画で 具体的に検討</i>	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 <i>利便増進実施計画で 具体的に検討</i>	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、 許認可取得手続き	R9年度中の全区間 レベル4許認可取得 レベル4路線バス運行開始	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

施策方針 2 利便性の高い誰もが使いやすい公共交通の実現

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 <i>利便増進実施計画で具体的に検討</i>	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 <i>利便増進実施計画で具体的に検討</i>	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 <i>利便増進実施計画で具体的に検討</i>	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)
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)	バスロケーション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)		

施策方針3 公共交通の基盤を支える人材面・財政面からの支援

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

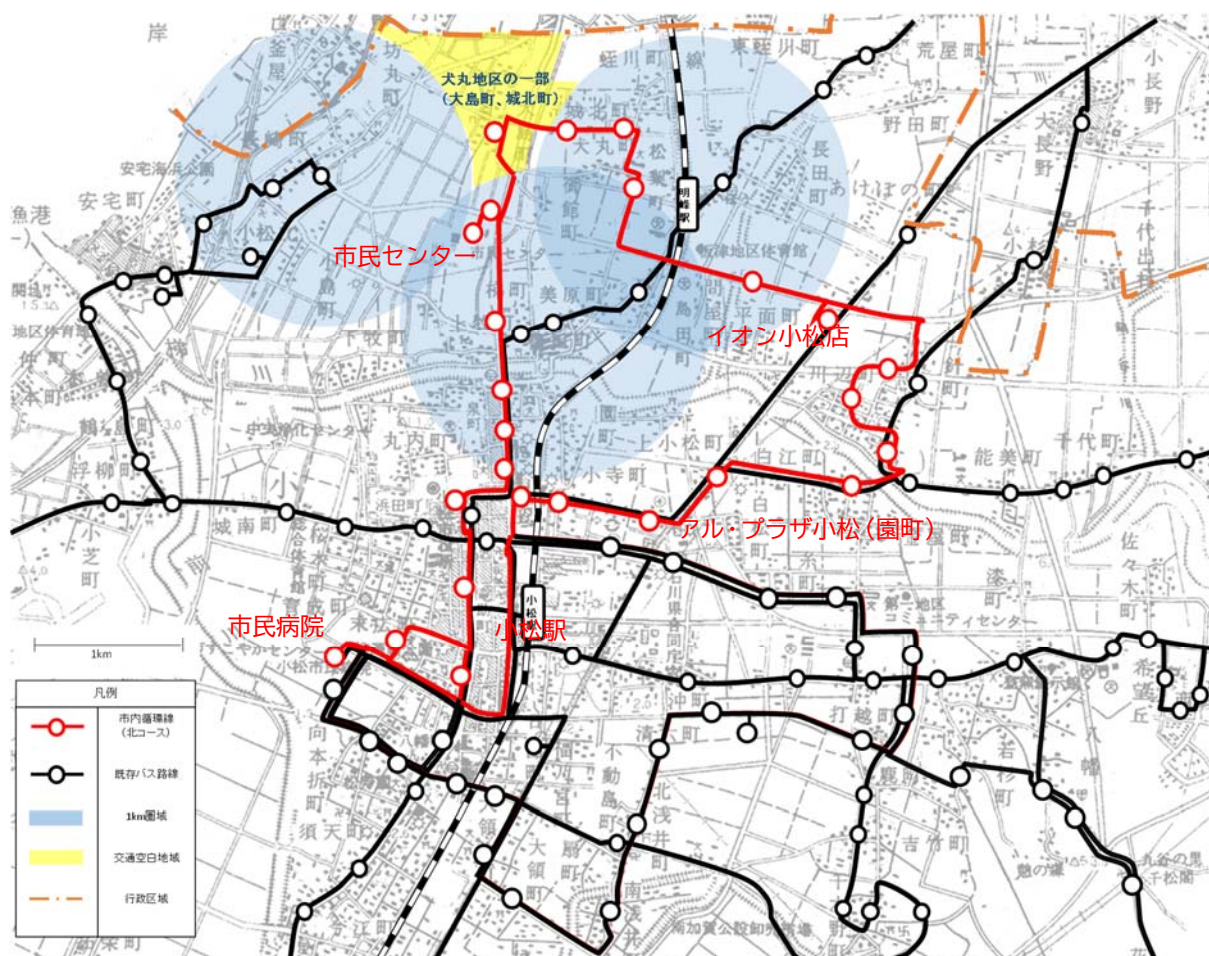
- ・ 路線バスの補助金制度について、事業評価を行いながら見直します。
- ・ 路線バスやコミュニティバス等のドライバー確保に向け、バス事業者等と連携し、広報活動や人材育成事業を進めます。
- ・ 公共ライドシェアとタクシー等の共同運営を進め、配車等のシステムを効率的なものとして、より利用しやすい運行の仕組みの導入を進めます。
- ・ 地域主体で実施している移動支援サービスや今後実施する取組に対して支援等を行いながら、持続的に公共交通を利用してもらうことができる環境づくりを進めます。

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 <small>利便増進実施計画で具体的に検討</small>	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。

基本方針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

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	ハニベ線	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）】

現状値

- ・ 路線バス及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)

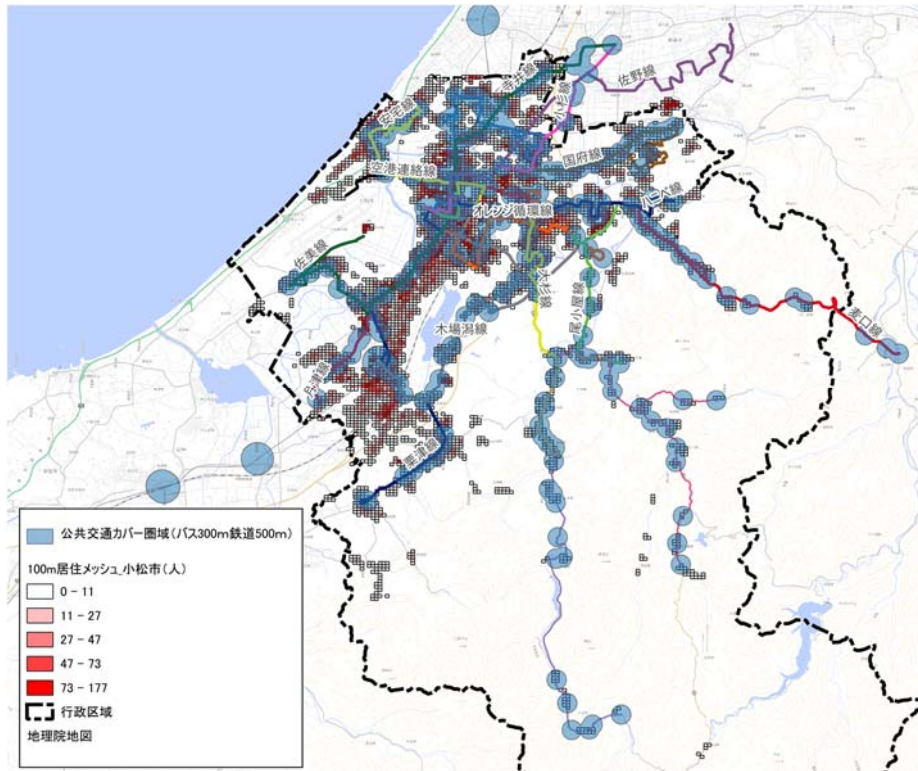
65.6%

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	目標値（令和 12 年度）
	91.1 %	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	目標値（令和 12 年度）
	25.2 %	現状値より低減

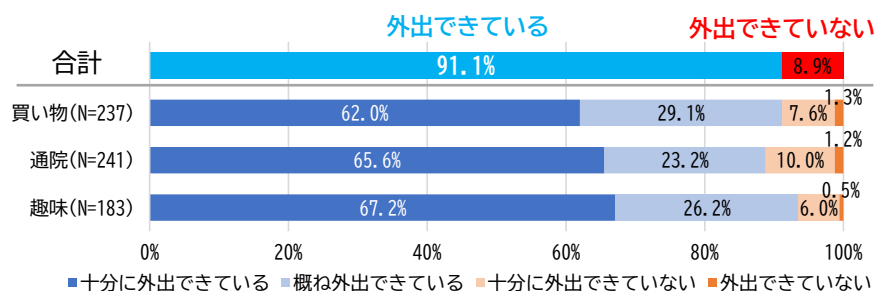
【設定等の考え方（案）】

現状値

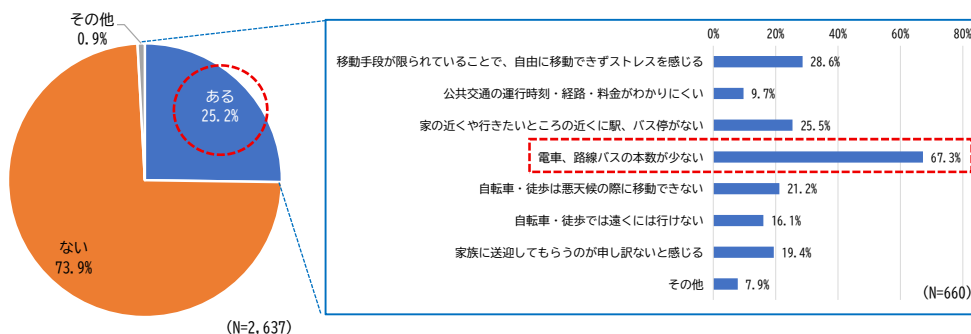
- 公共交通サービスを必要とする層（高校生、高齢者）が主に利用すると想定される施設（高校生であれば高校、高齢者であれば買い物や病院、趣味）への移動を確保できるかが重要
- そのため、高齢者、高校生それぞれの視点でアクセシビリティ指標及び目標値を設定する

〔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 2）
- 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

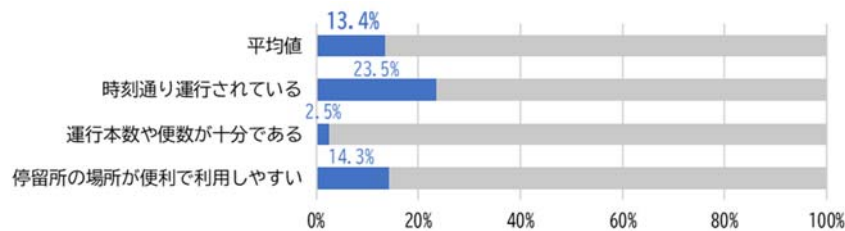
	現状値（令和 7 年度）	目標値（令和 12 年度）
高校生	13.4 %	現状値より改善
高齢者	27.2 %	現状値より改善
障がい者	27.8 %	現状値より改善

【設定等の考え方（案）】

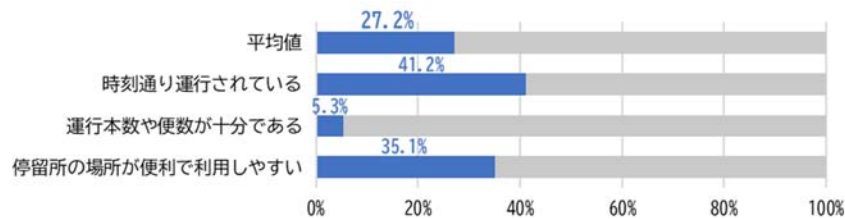
現状値

- 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

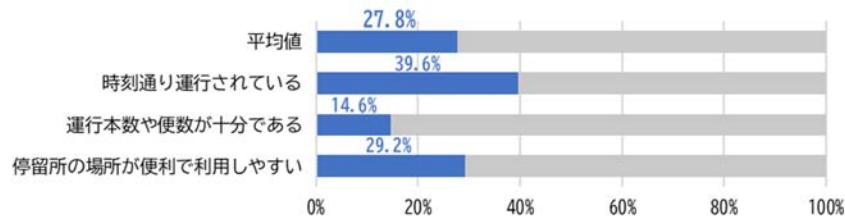
〔高校生（日常利用者）の路線バスやコミュニティバスの利用満足度（問 50）〕



〔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）

らく賃パスポートの購入者数

現状値(令和6年度)

864 人

目標値(令和12年度)

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)

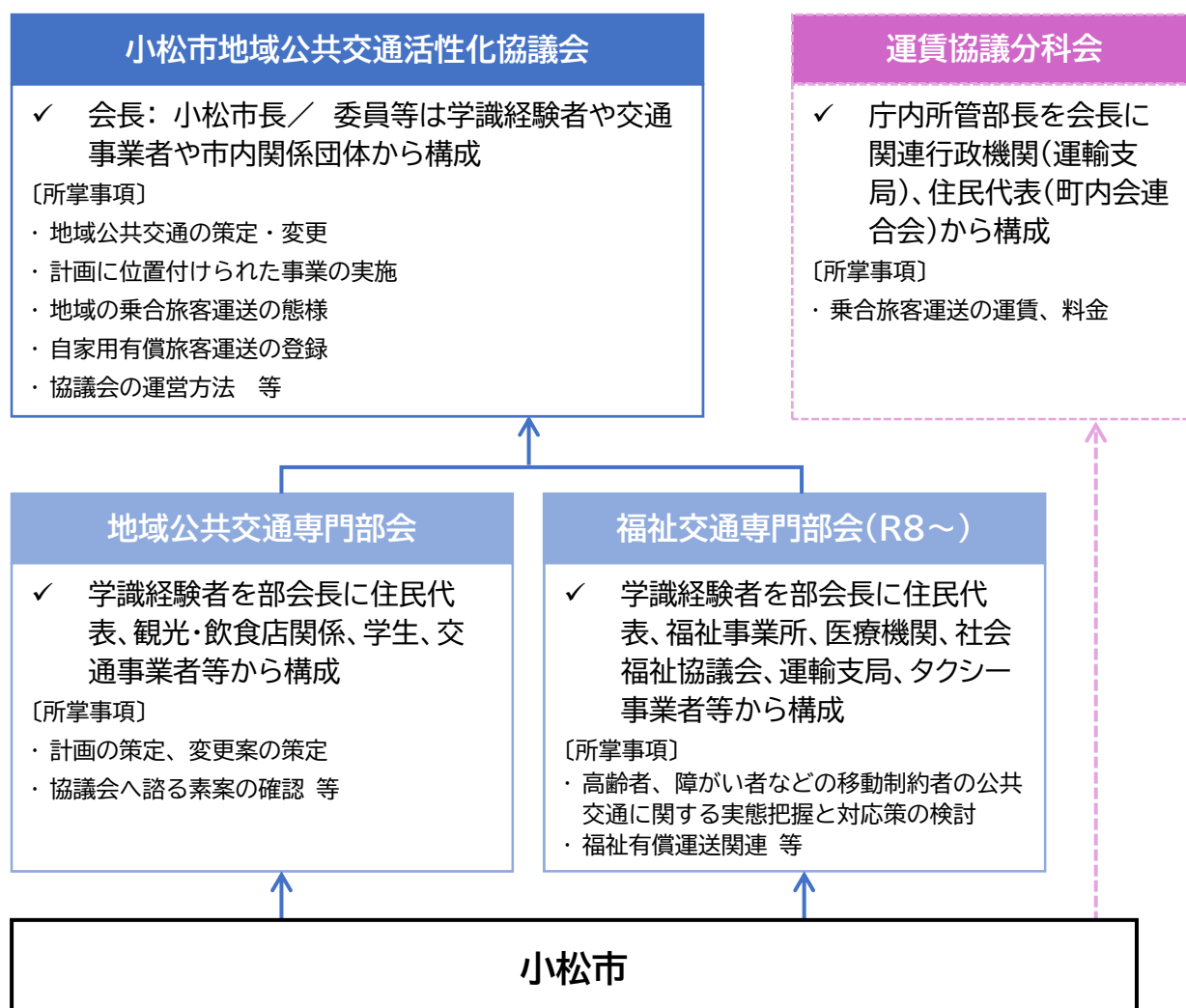
1 1 計画の推進体制と進捗評価

(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; display: inline-block;"> ① ② ③ ・ 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; display: inline-block;"> ・ 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; display: inline-block;"> ・ 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; display: inline-block;"> 予算要望等 </div>												
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 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、複数ポート間で貸出・返却ができる。小松市の「こまつシェアサイクル」は電動アシスト自転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

小松市総合政策部地域交通政策室

TEL : 0761-24-8396

小松市
地域公共交通計画
2030

KOMATSU Regional Public Transportation Plan