

こまつ地域交通プラン

令和3年4月

小 松 市

目次

1. 計画策定の背景・趣旨	1
2. 地域の状況等	2
2-1. 地勢・地理	2
(1) 位置・地勢	2
(2) 市街地の変遷	3
(3) 施設分布	5
2-2. 社会状況・経済状況	6
(1) 人口・世帯数の推移	6
(2) 校下・地区別人口	7
(3) 校下・地区別高齢者率	9
(4) 自家用車の保有台数	10
(5) 高齢者の運転免許証の自主返納	10
(6) ふだんの外出特性	11
(7) 通勤通学先が小松市であることによる流入人口	12
(8) 通勤通学先が小松市外であることによる流出人口	13
3. 上位計画及び関連計画の整理	14
(1) NEXT10年ビジョン	15
(2) こまつ創生戦略 PART2	16
(3) 都市計画マスタープラン	17
(4) 立地適正化計画	18
(5) 小松市地域公共交通構想	19
(6) 小松市観光アクションプラン	20
(7) こまつやさしいまち推進プラン	21
(8) こまつ障がい者プラン	22
(9) いきいきシニアこまつ推進プラン	23
(10) 成長戦略（未来投資会議）	24
(11) 小松駅・小松空港をつなぐ自動運転バスの導入事業	25
4. 公共交通の状況等	27
4-1. 公共交通の整備状況	27
(1) バス交通の現状	27
(2) 料金体系の現況	65
(3) JRの利用状況	70
(4) 公共交通経路情報の現状	71
(5) コミュニティバスの収支状況	72
(6) JRと路線バス、コミュニティバス等の接続状況	74
(7) タクシー交通の現況	85
(8) スクールバスの現況	86
(9) 福祉車両等の現況	89

(10) 商業施設車両等の現況	90
(11) 乗合ワゴンによる地域住民相互の支え合いの現況	93
(12) 小松空港、鉄工団地間の道路交通状況	94
5. アンケート調査	95
5-1. 調査概要	95
5-2. アンケート調査結果の概要	96
(1) 回答者の属性	96
(2) 普段の移動	96
(3) 普段の移動で困っていること	97
(4) 公共交通の運行に関する考え	97
5-3. アンケート調査結果	98
(1) 回答者の属性	98
(2) 普段の移動	100
(3) 普段の移動で困っていること	112
(4) 家族や知人の送迎	114
(5) らく賃パスポートの利用	116
(6) 公共交通の運行に関する考え	118
(7) 運転免許証の返納について（65歳以上のみ）	120
5-4. アンケート調査結果（普段の移動 年代別地区別クロス集計）	121
(1) 通勤（19歳～64歳）	121
(2) 通勤（65歳以上）	122
(3) 通学（市外から通う学生を含む）	124
(4) 日用品の買い物 回答件数20件以上の施設（65歳以上） ..	126
(5) 病院・福祉施設 回答件数20件以上の施設（65歳以上） ..	128
(6) 趣味・娯楽・飲食・スポーツなど 回答件数20件以上の施設	130
(7) 各種施設の利用状況（利用件数・交通手段割合）	136
(8) 利用の多い施設の居住地分布（交通手段別）	142
6. 関係機関ヒアリング調査	158
7. 地域交通の問題点・課題	161
8. 地域交通プランの基本方針	162
(1) 地域交通プランの役割、理念、基本方針	162
(2) 計画の目標	166
9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	167
10. 計画の推進及び達成状況の評価	182

1. 計画策定の背景・趣旨

人口減少や少子高齢化が進展する中、市民の日常生活や社会生活が円滑に営まれていくためには、基幹となるバス路線を維持するとともに、利用者数が少なく採算性の低い路線については、利用実態や移動ニーズを調査することで最適化を図る区間を明確化し、乗合ワゴンの運行の拡大に向け、住民と協働で運行計画の策定や改善の検討を行っていく必要がある。

さらに、北陸新幹線小松駅開業が迫っており、南加賀における通勤・通学・ビジネス・観光・研修等の拠点機能の向上を図っていくため、鉄道・空港・タクシー・レンタカー等の交通サービスの情報統合、市内観光地への二次交通など交通ネットワークのあり方について調査し、地域の活性化につなげていく必要がある。

このような状況を踏まえて、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、令和2年度に地域の関係者の連携・協働のもと、「こまつ地域交通プラン」を策定し効果的な実行につなげるものである。

計画期間：令和3年度～令和7年度の5年間

なお、本プランは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通計画（マスタープラン）」に対応したものである。

令和2年6月に同法の一部が改正され、原則として全ての地方公共団体が地域公共交通計画を策定することとなった。その特徴は、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け、地域における輸送資源を総動員することとされ、バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）することとされている。また、定量的な目標（利用者数、収支等）の設定を行い、毎年度の評価などデータに基づくPDCAの強化が求められている。



2. 地域の状況等

2-1. 地勢・地理

(1) 位置・地勢

小松市は、石川県西南部に広がる加賀平野の中央に位置し、東は霊峰白山を望み、西は日本海に面している。市域の約7割が山林や里山地域である一方、南加賀の中心市として、市街地には国・県などの広域の機関や公共施設、医療機関、北陸最大級の商業施設など都市機能が集積している。

また、古くから「ものづくり」のまちとして発展し、世界的な建設機械メーカーを中心に多様な産業集積が進んでいる。交通面では、北陸の空の玄関口である小松空港が立地し、国内6都市、世界6都市とダイレクトに接続している。

JR小松駅、北陸自動車道小松インターとも近接するアクセスの良さから、空港周辺で新たな産業ゾーンの整備も計画されている。さらに、北陸新幹線小松駅が開業予定であり、ビジネス・観光交流拡大の期待が高まっている。近隣市町との通勤・通学の流動の特色は、企業や高等学校の集積に加え、平成30年の公立小松大学の開学により、加賀市・能美市・川北町・白山市などからJR線（小松駅・栗津駅・明峰駅）や路線バスを利用する社会人や学生の流入が多くなっている。

(2) 市街地の変遷

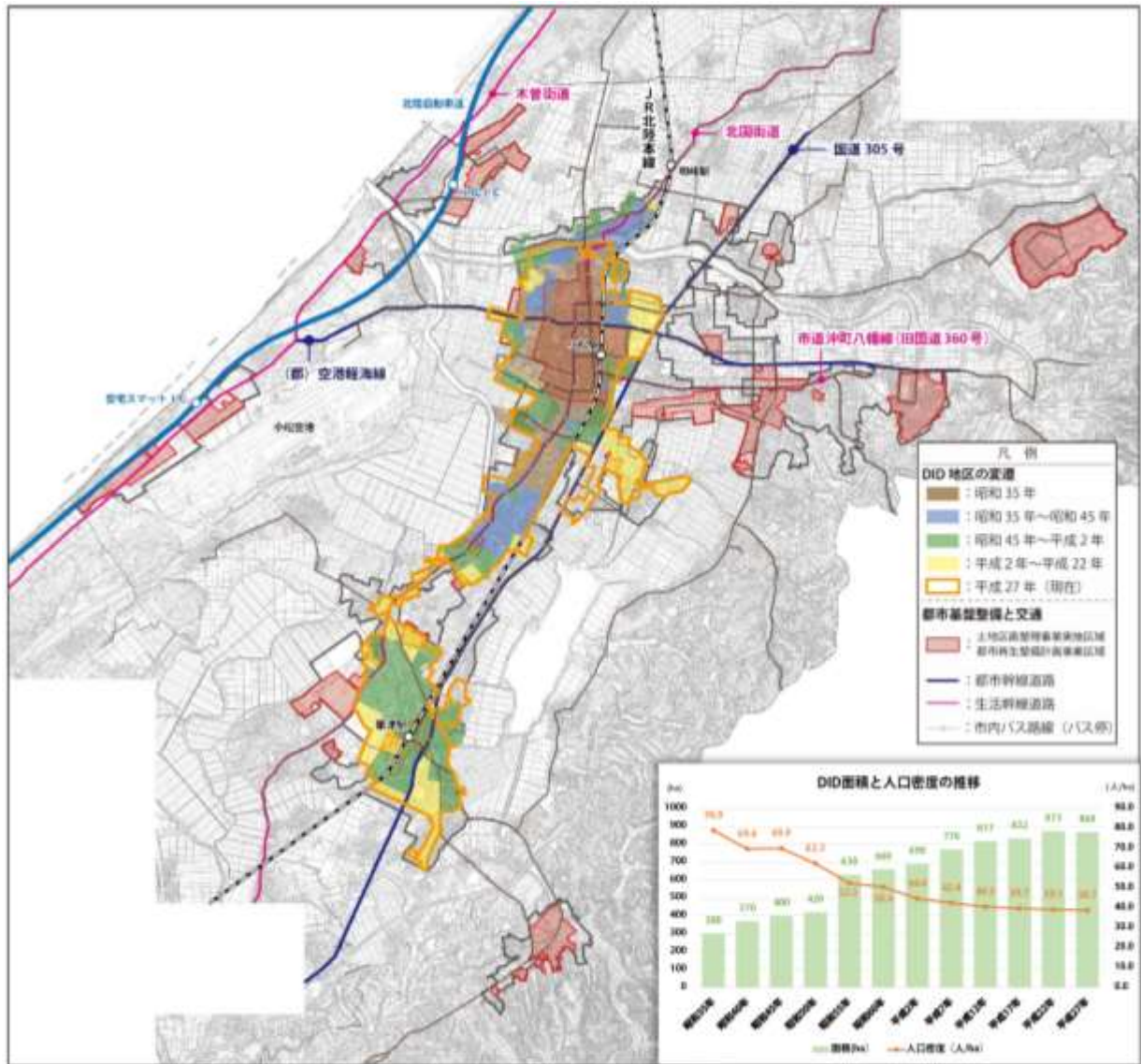
昭和 35 年の DID^{*}をみると、小松駅西側の北国街道沿いに人口が集中し、市街地を形成。昭和 45 年の市街化区域の線引き以降に、粟津駅周辺に人口が集中し、市南部の粟津駅周辺で市街地が形成されている。

その後、国道 305 号や市道沖町八幡線（旧国道 360 号）などの幹線道路沿線において、土地区画整理事業での基盤整備が行われ、また、（都）空港軽海線などの整備に合わせて、市東部へ市街地が拡大してきている。

東西、南北方向に整備された都市幹線道路や生活幹線道路を軸として、郊外に住宅地や商業地、高校等が集積してきている。

※DID とは、人口集中地区のことをさし、人口密度が 40 人/ha 以上の区域が互いに隣接し、あわせて人口 5000 人以上となる地区のこと

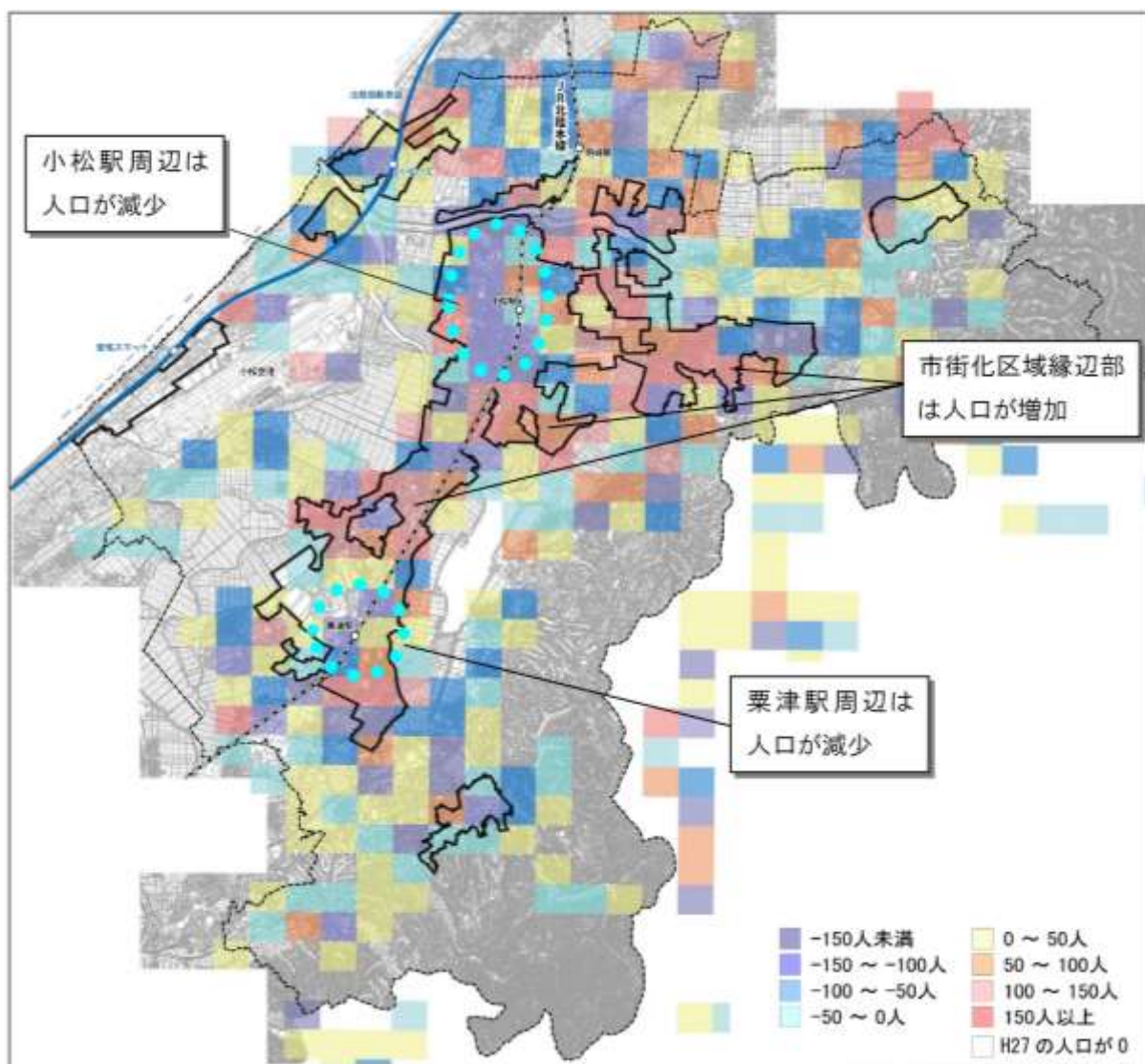
図表 1 市街地の成り立ち



出典：小松市立地適正化計画（改訂版）

市街地の変遷とともに人口の分布にも変化が見られ、平成 12 年から平成 27 年では、小松駅や栗津駅の周辺では人口が減少している一方、市街化区域の縁辺部では増加している場所もある。

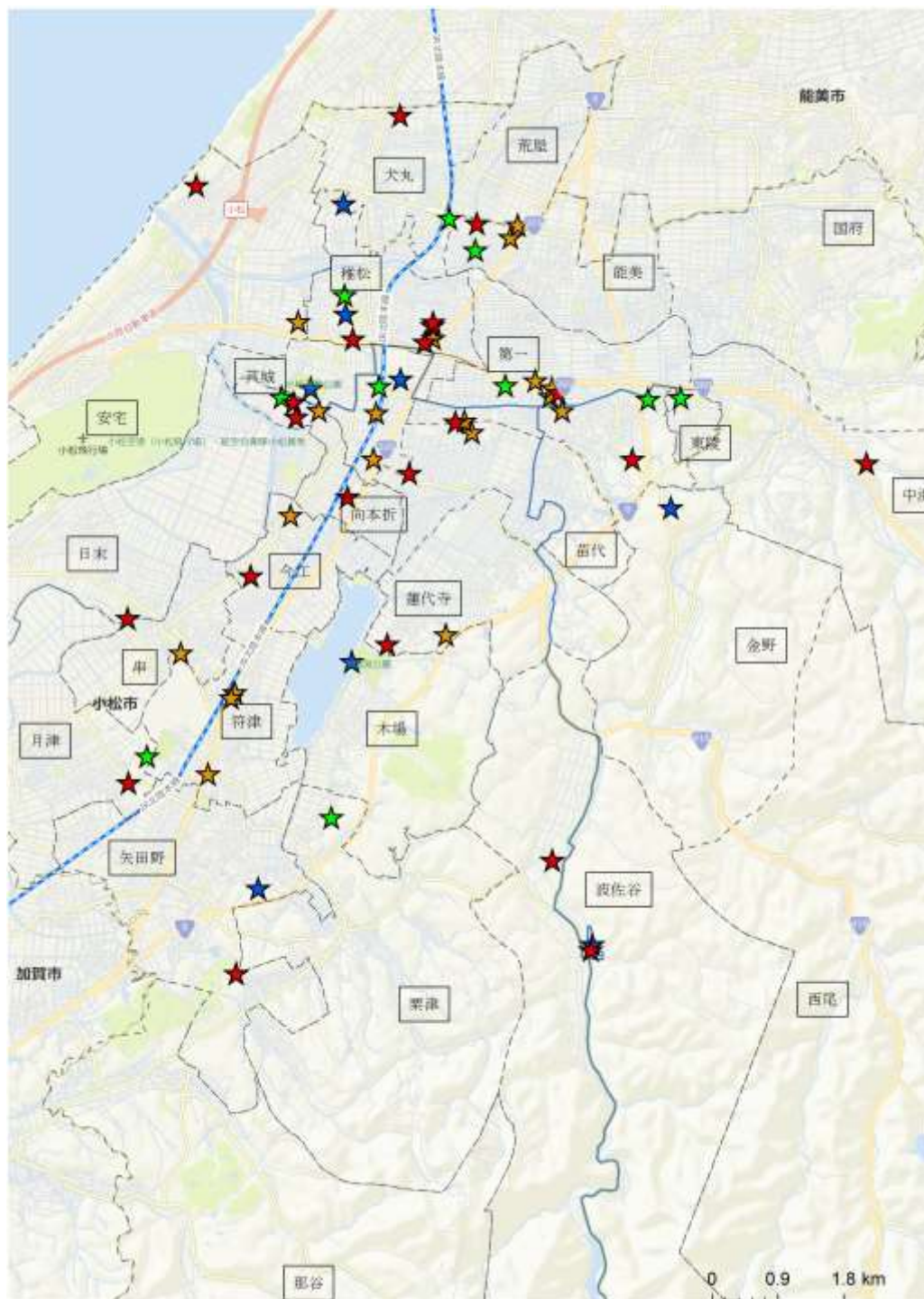
図表 2 平成 12 年と 27 年の人口増減 (500m メッシュ)



出典：小松市立地適正化計画（改訂版）

(3) 施設分布

学校及び商業施設は市内北部に比較的多く分布している。一方、趣味・娯楽施設及び病院・福祉施設は市内全域に分布している。



2-2. 社会状況・経済状況

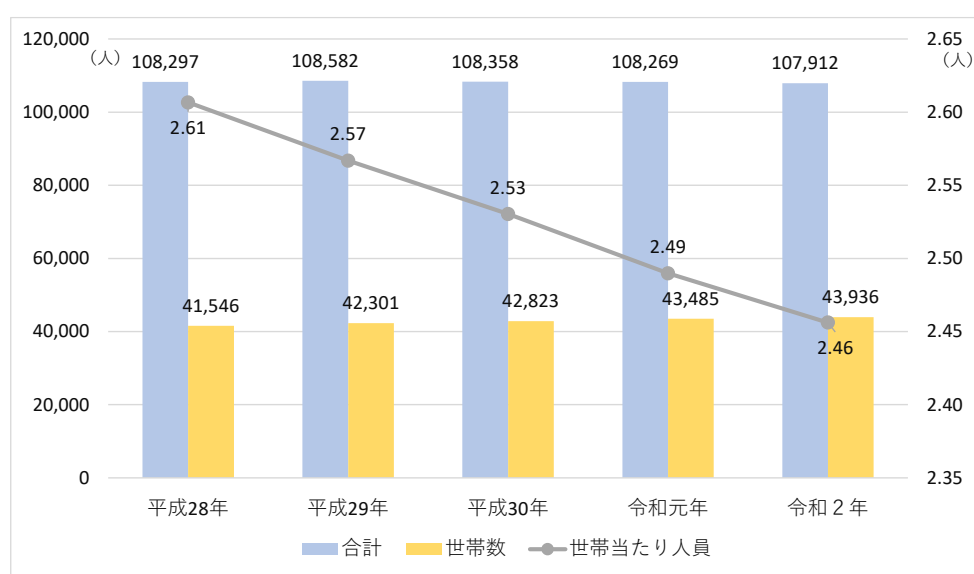
(1) 人口・世帯数の推移

人口は平成28年以降横ばい傾向が続いており、令和2年では107,912人となっている。

世帯数は平成28年以降増加を続けており、令和2年では43,936世帯となっている。

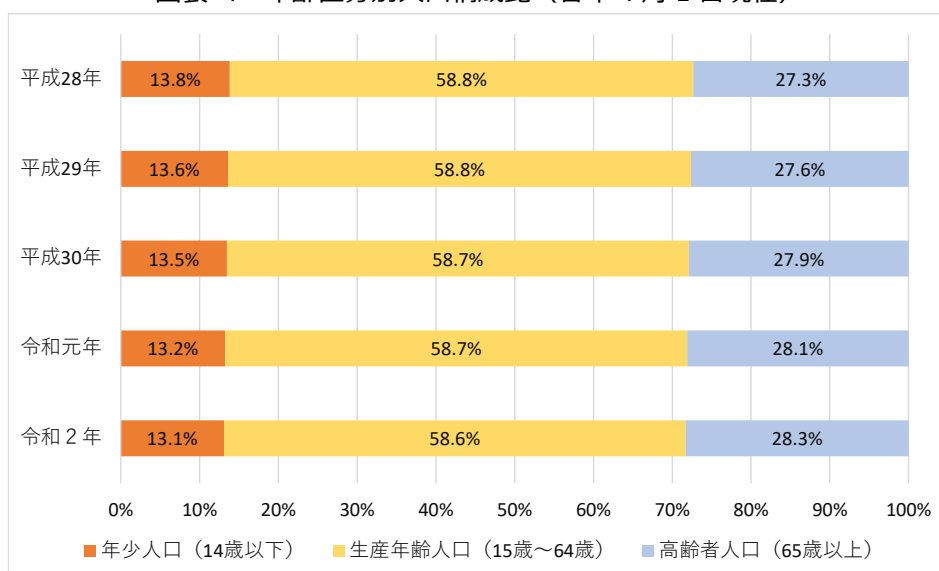
世帯あたり人員は平成28年以降減少を続けており、令和2年では2.46人となっている。これは、宅地開発などの都市化とともに、3世代同居などの大家族世帯が減少し、核家族化が進展していることが要因として考えられる。

図表3 年齢区分別人口・世帯あたり人員（各年4月1日現在）



出典：町別人口及び世帯数一覧

図表4 年齢区分別人口構成比（各年4月1日現在）



出典：校下、男女、年齢階層別人口

(2) 校下・地区別人口

第一、苗代、符津校下は増加数、増加率ともに高い傾向にある。これは、国道 305 号や市道沖町八幡線（旧国道 360 号）などの市街地郊外の幹線道路沿線において、土地区画整理事業での基盤整備による商業施設の立地や住宅等の造成の効果である。

他方、西尾、金野、波佐谷、那谷、中海校下など、市の北部や東部の山間部や郊外部で人口減少割合が高くなっている。

図表 5 校下・地区別人口（各年 4 月 1 日現在）

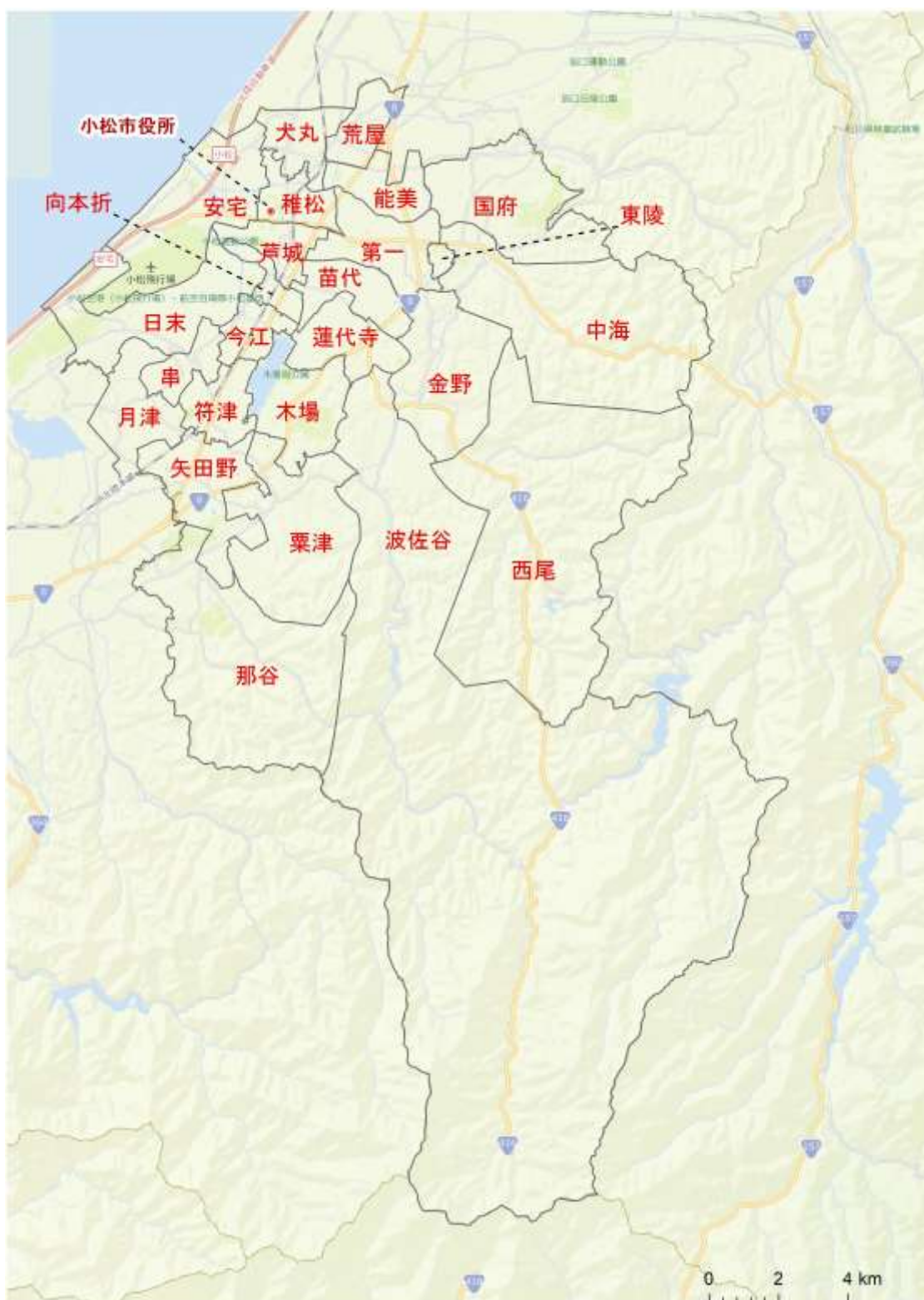
校下名	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	増減数	増減率
稚松	8,602	8,626	8,592	8,542	8,510	-92	-1.1%
芦城	9,713	9,716	9,669	9,715	9,797	84	0.9%
安宅	7,261	7,294	7,220	7,141	7,037	-224	-3.1%
犬丸	2,892	2,878	2,884	2,888	2,846	-46	-1.6%
荒屋	2,723	2,726	2,715	2,672	2,632	-91	-3.3%
能美	4,601	4,640	4,631	4,637	4,626	25	0.5%
第一	10,418	10,697	10,801	10,914	11,008	590	5.7%
苗代	8,308	8,404	8,433	8,558	8,604	296	3.6%
蓮代寺	2,137	2,154	2,160	2,146	2,141	4	0.2%
向本折	4,034	4,071	4,095	4,091	4,149	115	2.9%
今江	5,958	6,004	6,009	6,063	6,044	86	1.4%
串	5,363	5,353	5,292	5,266	5,151	-212	-4.0%
日末	1,647	1,620	1,637	1,638	1,575	-72	-4.4%
国府	6,034	5,985	5,950	5,916	5,858	-176	-2.9%
中海	2,382	2,334	2,300	2,252	2,239	-143	-6.0%
東陵	2,856	2,844	2,807	2,812	2,789	-67	-2.3%
金野	1,233	1,198	1,164	1,126	1,119	-114	-9.2%
西尾	524	502	486	474	456	-68	-13.0%
波佐谷	1,454	1,411	1,383	1,357	1,325	-129	-8.9%
符津	5,462	5,578	5,679	5,697	5,647	185	3.4%
木場	1,307	1,307	1,291	1,276	1,288	-19	-1.5%
栗津	3,339	3,295	3,248	3,217	3,190	-149	-4.5%
那谷	968	953	937	929	899	-69	-7.1%
矢田野	5,659	5,603	5,588	5,590	5,629	-30	-0.5%
月津	3,422	3,389	3,387	3,352	3,353	-69	-2.0%
総数	108,297	108,582	108,358	108,269	107,912	-385	-0.4%

出典：校下、男女、年齢階層別人口

※増減数は、(平成31年) - (平成27年)、※増減率は、(増減数) / (平成27年) * 100

(参考) 小松市校下・地区図

図表 6 校下・地区図



資料：小松市都市計画マスタープラン

(3) 校下・地区別高齢者率

人口減少割合が高い西尾、金野、波佐谷、那谷、粟津などでは、高齢化率も高い状況にあり、転出超過や少子化が影響しているものと推察される。

一方、人口増加が著しい苗代、第一、符津校下は高齢化率が低い状況にあることがわかる。

図表 7 校下・地区別高齢化率（令和2年4月1日現在）

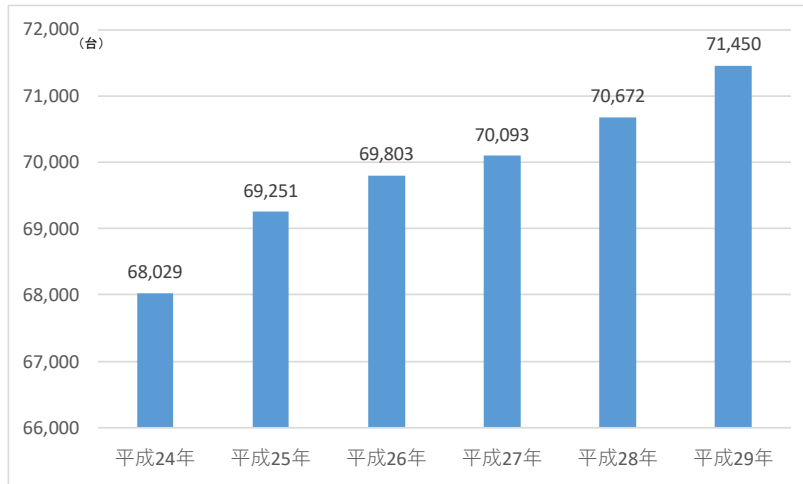
	校下名	高齢化率	高齢者数	校下内人口
3人に 1人以上	西尾	46.5%	212	456
	金野	38.7%	433	1,119
	波佐谷	37.5%	497	1,325
	那谷	36.5%	328	899
	粟津	36.1%	1,150	3,190
	東陵	34.6%	964	2,789
	中海	34.2%	765	2,239
	犬丸	34.1%	971	2,846
4人に 1人以上	荒屋	32.7%	860	2,632
	稚松	31.4%	2,674	8,510
	蓮代寺	30.9%	662	2,141
	木場	30.7%	396	1,288
	月津	30.0%	1,006	3,353
	矢田野	29.3%	1,650	5,629
	安宅	29.1%	2,047	7,037
	能美	28.3%	1,309	4,626
	国府	27.6%	1,617	5,858
	芦城	27.5%	2,694	9,797
	日末	27.3%	430	1,575
	今江	26.6%	1,609	6,044
	向本折	26.5%	1,098	4,149
	符津	25.4%	1,436	5,647
5人に 1人以上	串	24.6%	1,266	5,151
	第一	24.2%	2,667	11,008
	苗代	21.0%	1,811	8,604
	総数	28.3%	30,552	107,912

出典：校下、男女、年齢階層別人口

(4) 自家用車の保有台数

人口は横ばい傾向が続く中、自家用車の保有台数は平成24年から毎年増加し、平成29年は71,450台（1世帯当たり1.69台）となっている。これは、核家族化や国道305号・市道沖町八幡線（旧国道360号）等への住居の郊外化に伴う世帯数の増加が影響しているものと考えられる。

図表8 自家用車保有台数（各年3月31日現在）



出典：小松市統計書

※乗用車台数より、営業用車両台数を控除した値を使用

(5) 高齢者の運転免許証の自主返納

加齢とともに運転に必要な判断力や身体能力が衰えることにより、全国的に高齢者の運転免許証の自主返納が進む中、小松市では原則65歳以上の方を対象に自主返納への支援制度を設けている。今後、団塊の世代がすべて75歳となる令和7年には、さらなる生活の足の充実が望まれる。

図表9 高齢者の免許返納（各年3月31日現在）



(参考) 免許返納時の特典、及びその利用者数

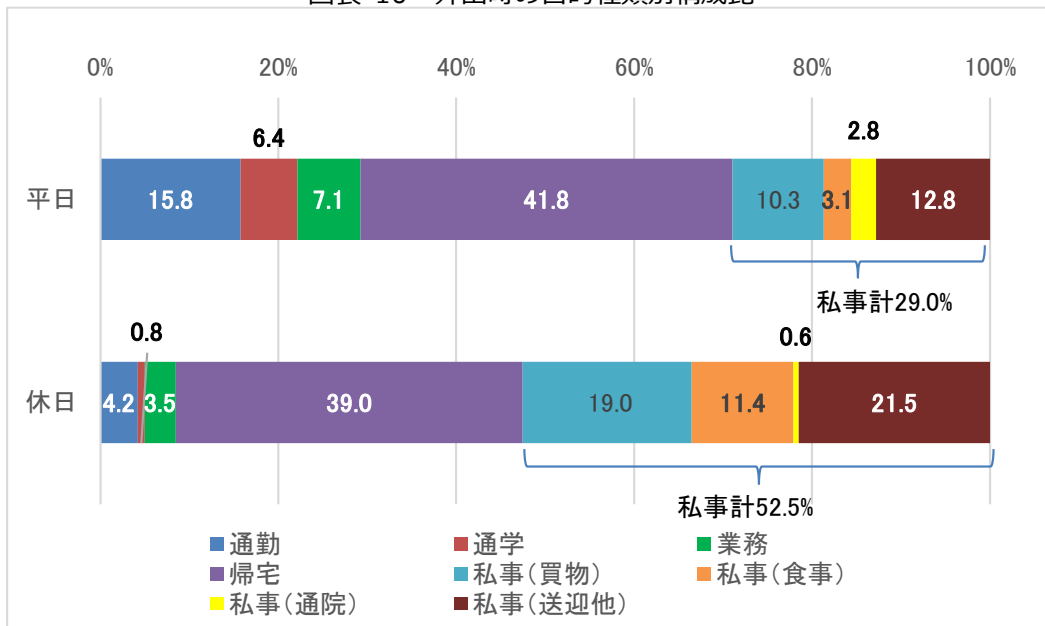
返納者数		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年
		26	48	127	203	226	247	328	359	467
特典	J A お買い物券	-	-	90	187	205	235	304	339	437
	らく賃パスポート	-	-	11	11	19	9	21	6	6
	粟津温泉利用券	-	-	2	5	2	3	3	14	24

(6) ふだんの外出特性

ふだん外出する目的は、平日では通勤が15.8%、通学が6.4%、私事が28.9%に対して、休日は通勤が4.2%、通学が0.8%に低下する一方、私事が52.5%まで上昇している。

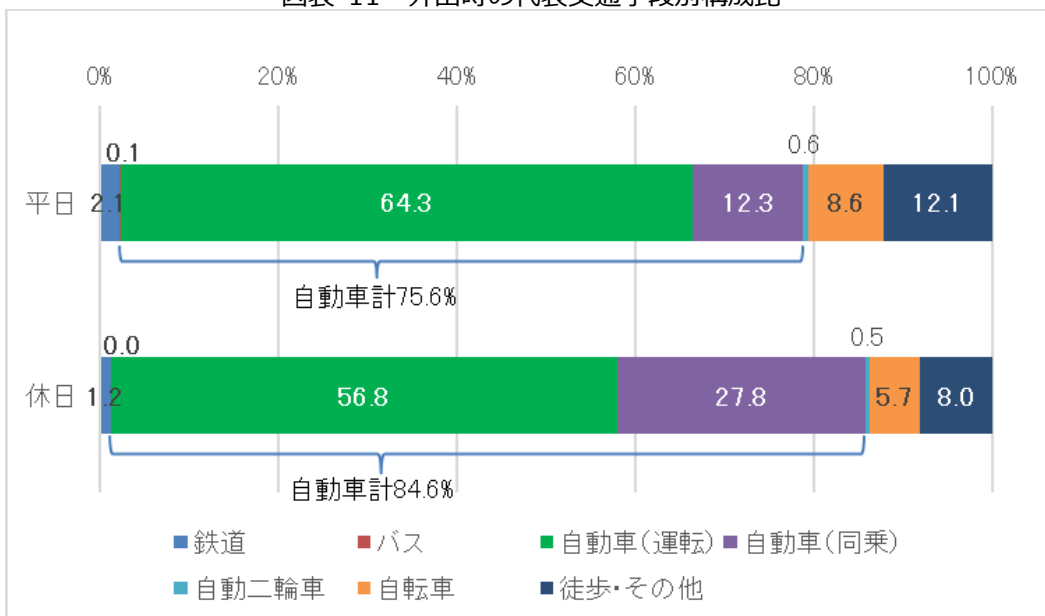
また、外出時の交通手段は、平日は自動車(運転)64.3%を占め、鉄道は2.1%、バスは0.1%に留まっている。休日は自動車(運転)が56.8%と低下するものの自動車(同乗)が27.8%に上昇し、自動車全体では84.6%まで上昇している。

図表 10 外出時の目的種類別構成比



出典：全国都市交通特性調査（平成 27 年調査）

図表 11 外出時の代表交通手段別構成比

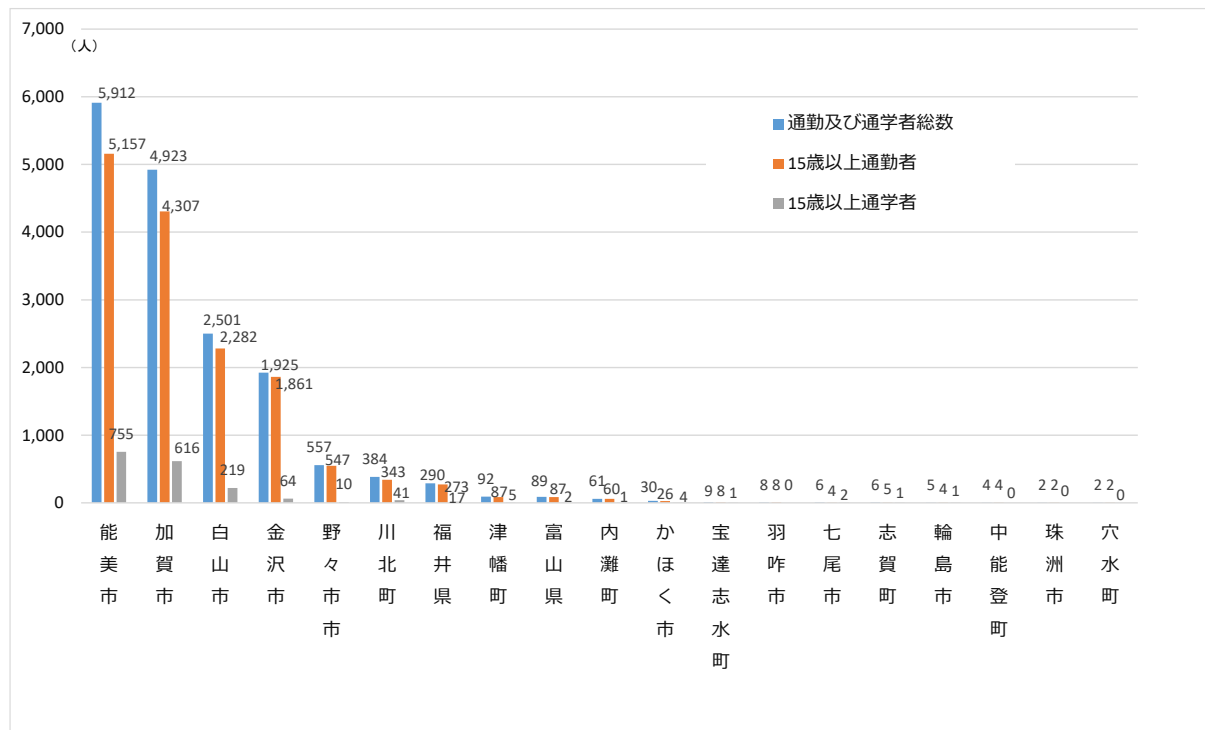


出典：全国都市交通特性調査（平成 27 年調査）

(7) 通勤通学先が小松市であることによる流入人口

15歳以上の通勤・通学者ともに能美市、加賀市、白山市の順に多い。

図表 12 通勤通学先が小松市であることによる流入人口

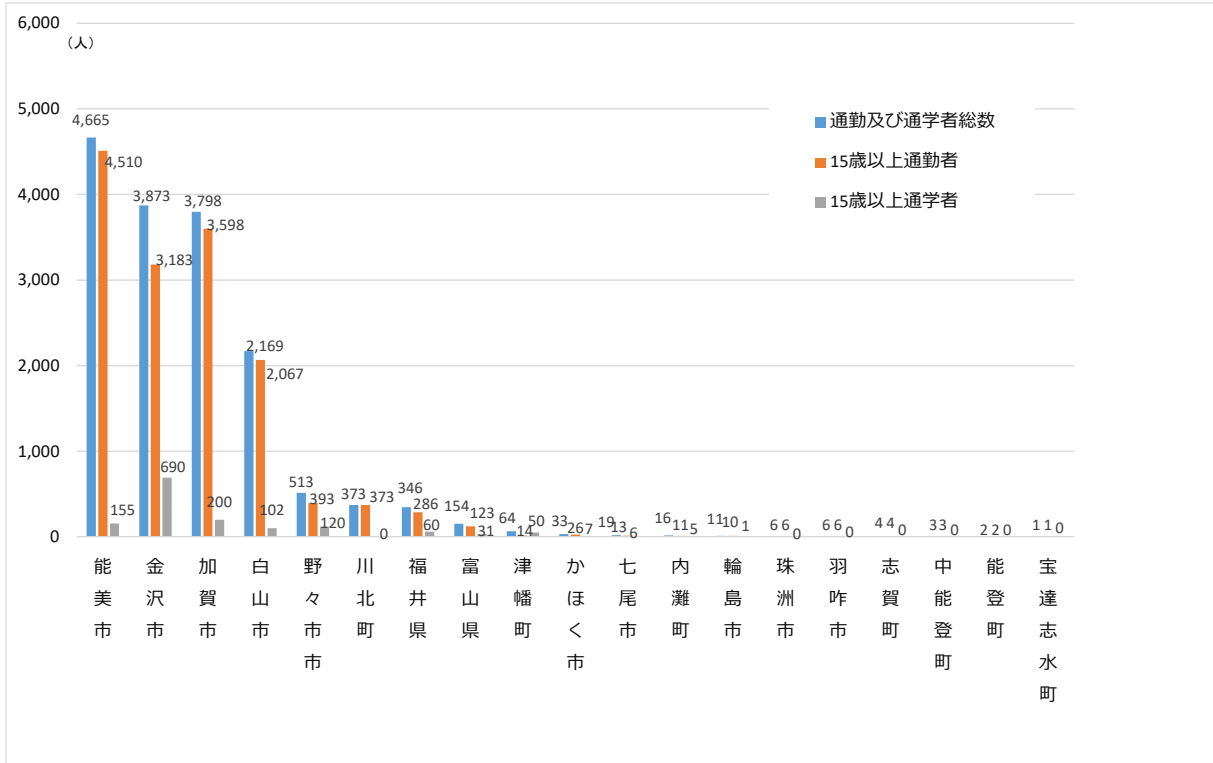


出典：平成 27 年国勢調査

(8) 通勤通学先が小松市外であることによる流出人口

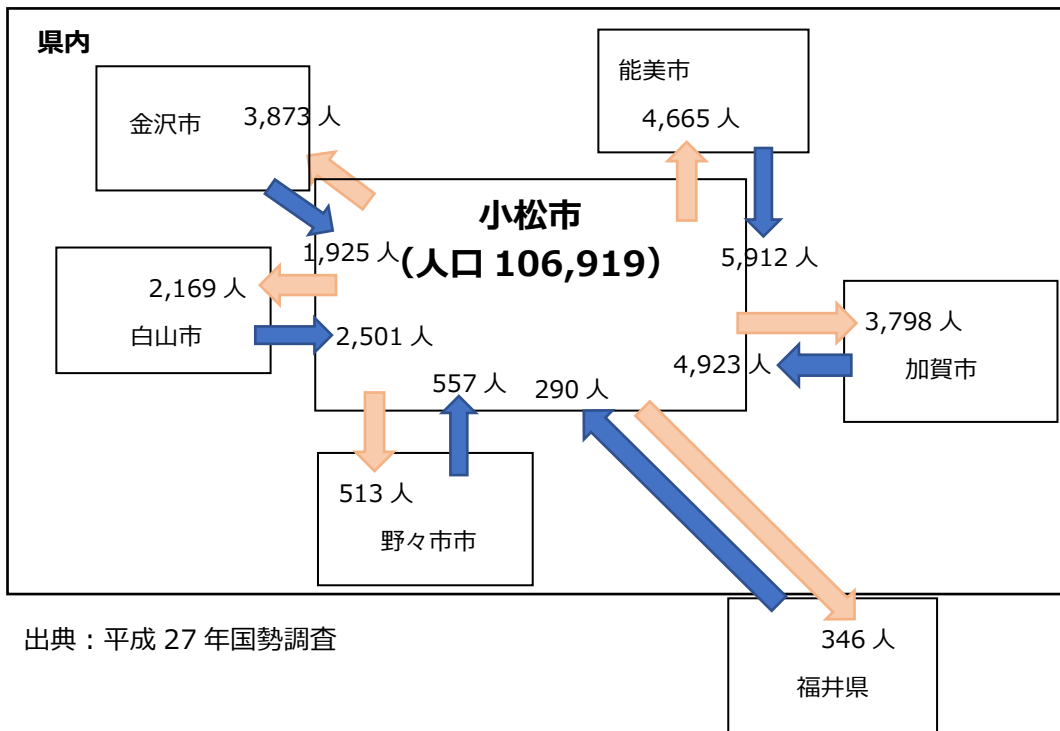
通勤及び通学者総数は、能美市、金沢市、加賀市の順に多い。うち15歳以上通勤者については、能美市、加賀市、金沢市の順に多い。また、15歳以上通学者については、金沢市、加賀市、能美市の順に多い。

図表 13 通勤通学先が小松市外であることによる流出人口



出典：平成 27 年国勢調査

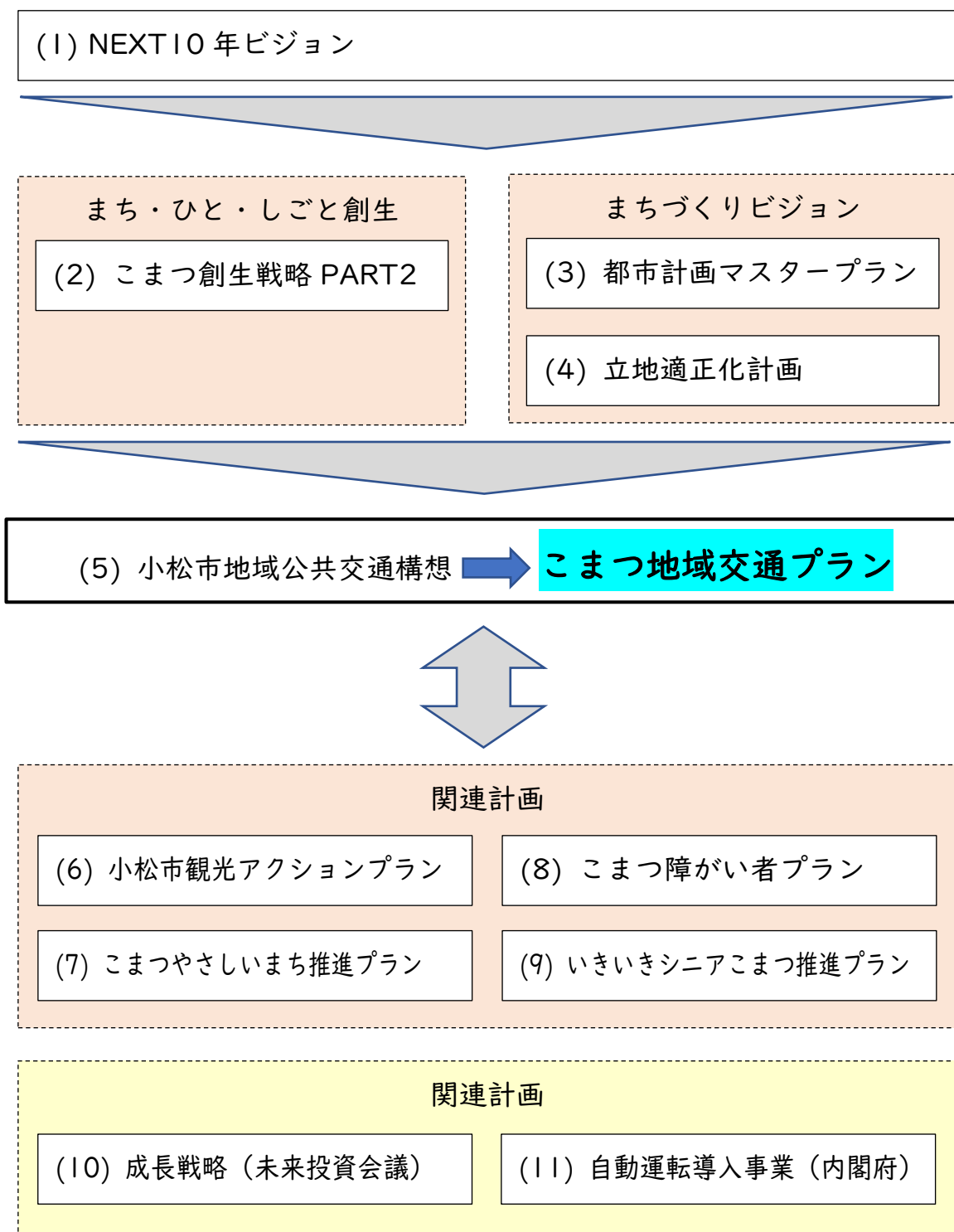
図表 14 小松市における従業通学地への流出入人口集計



出典：平成 27 年国勢調査

3. 上位計画及び関連計画の整理

交通プラン策定に係る上位計画・関連計画（NEXT10年ビジョン、都市計画マスタープラン、観光・福祉計画等）及び立地適正化計画におけるまちづくりの方向性や地域振興施策等について把握・整理し、まちづくりと地域交通の整合を図る。



(1) NEXT10年ビジョン

計画名称	NEXT10年ビジョン(2015~2025年度)
コンセプト	「新たなライフスタイルとまちのブランド力の向上」を図り、北陸の際立ったまち「国際都市こまつ」をめざす
主な目標値	2025年に人口10.5万人以上(2015年10.7万人) 2025年に交流人口700万人(2014年380万人)
取組方向性	<p>時代変化を先取りし、4つの視点と8つの都市像を掲げ、コンセプトの実現をめざす</p> <p>(視点1) 変革と成長しつづける ～レボリューション、日本一「おもしろい」まちに</p> <p>①大交流時代の北陸の拠点として人びとが行き交います</p> <p>②小松文化と世界のハーモニーで感性豊かなまちが育まれます</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>自動走行ビークルで空港と北陸新幹線小松駅を直結し、通勤・通学、ビジネス、観光、研修など南加賀のターミナル化</u> ・<u>粟津駅は歴史観光に加え、ものづくりビジネス、環境王国、高等教育の玄関口として、南部エリアの交通拠点化</u> <p>(視点2) 進化する科学技術が躍動する ～イノベーション、日本一「たくましい」まちに</p> <p>③昔も今もこれからも、未来を拓く創造とサイエンスに富んだものづくりが小松市の象徴です</p> <p>④環境と共生するスマートな暮らし方が日本中から評価されます</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>ICT(情報通信技術)がまちに広がり、買い物、病院、旅行、子育てなど、暮らしのシーンはキャッシュレス</u> <p>(視点3) 新たなライフスタイルを楽しむ ～ルネサンス、日本一「こちよい」まちに</p> <p>⑤予防先進を合言葉に地域一体となって心地よい暮らしを楽しみます</p> <p>⑥里山・水辺に親しむ三世代の笑顔が小松の自慢です</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>小松駅や交流拠点を中心に、公共交通が地域を結びます</u> ・<u>地域力を活かし、独自で運行する交通機能も広がり、みんなの暮らしを支えます</u> <p>(視点4) チャレンジしつづける ～アクティブ、日本一「はつらつ」としたひととまちに</p> <p>⑦意欲的に学習や地域貢献に取り組むはつらつとした人びとが、世界でふるさとで輝きます</p> <p>⑧たくましい財政、市民から信頼される市役所が小松市の持続と発展をリードします</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大学では、休日や夜間に学習講座が開催され、女性やシニアなど、沢山の市民が訪れ、地域に身近な「人材育成拠点」となります

(2) こまつ創生戦略 PART2

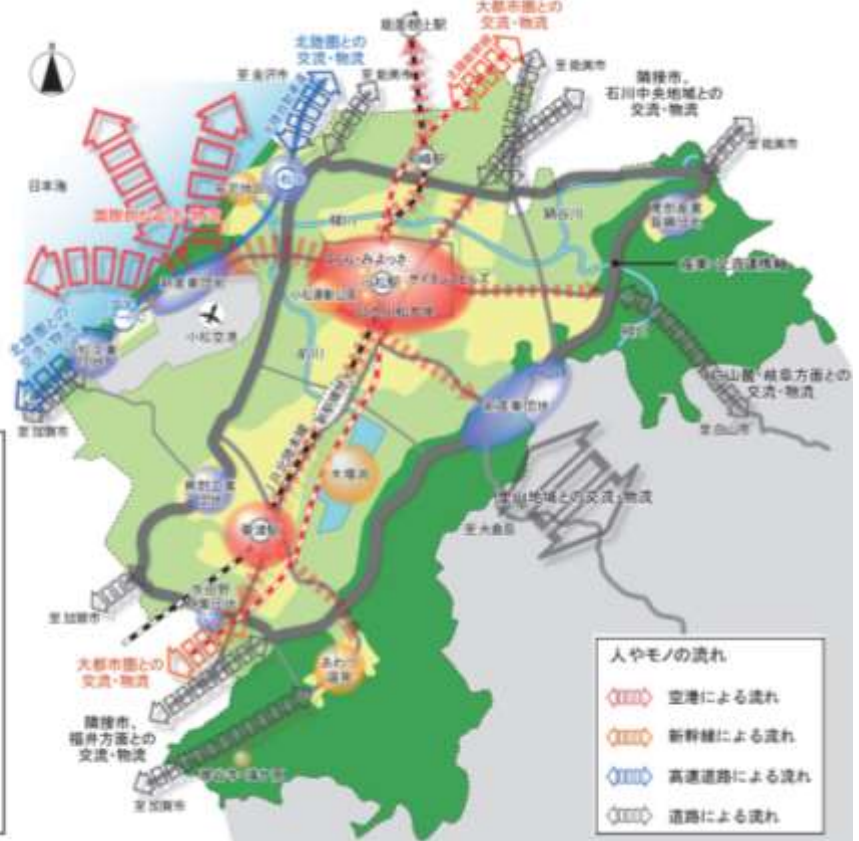
計画名称	こまつ創生戦略 PART2 (2020~2024 年度)
コンセプト	共創のチカラ、学びのチカラを推進力に、ひとづくりから地方創生
主な目標値	2040 年に人口 10 万人以上 (2015 年 10.7 万人) 2024 年に小松空港国際線旅客数 30 万人 (2018 年 24.4 万人) 2024 年に小松駅年間乗車人数 <u>200 万人</u> (2018 年 165.5 万人)
取組方向性	<p>まち、ひと、しごと、地域の 4 つの旗印に、SDGs を加え、こまつ創生第 2 期の政策を展開</p> <p>(旗印 1) 日本一の学びのチカラで、まちの活力と未来を創生 ～はつらつ～アクティブ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○未来づくりはひとづくりから ○オリパラをみんなの心を育むレガシーに <p>(旗印 2) アクセスとテクノロジーを活かし、北陸一の国際都市を創生 ～おもしろい～レボリューション</p> <ul style="list-style-type: none"> ○未来の小松駅を創造しよう、小松空港はもっと世界に <ul style="list-style-type: none"> ・全国屈指の高速交通ネットワークをさらに向上 <ul style="list-style-type: none"> ① <u>北陸新幹線小松駅開業と利用促進</u> (南加賀のターミナル) ② 小松空港の国際化と機能拡充 ③ <u>小松にしかできないレール (新幹線) & フライト (国際空港) の魅力アップ</u> 等 ・アクセスや新技術を活かした多くを惹きつける都市づくり <ul style="list-style-type: none"> ④ <u>両拠点を結ぶ自動運転ビークルの導入</u> など空港周辺・駅周辺の都市機能をレベルアップし、際立ったエリアに 等 ○地域資源 7 大ブランドを磨き上げ、活かす <p>(旗印 3) たゆまぬ改革で、多様な人びとのしごととまちの成長を創生 ～たくましい～イノベーション</p> <ul style="list-style-type: none"> ○あらゆる産業を未来型に進化 ○市民の安心・信頼のために改革にまい進 <p>(旗印 4) やさしさと幸せを追求し、家族みんなの笑顔を創生 ～こちよい～ルネサンス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○子育て・健康長寿の模範都市へ ○令和の時代に大切なやさしいまちづくりを追求 <p>(旗印 5) 人と自然のハーモニーで、世界で輝く未来都市を創生 ～うつくしい～ハーモニー</p> <ul style="list-style-type: none"> ○豊かな自然とクリーンな環境が人びとを魅了する、未来都市を共に創ろう

(3) 都市計画マスタープラン

計画名称	都市計画マスタープラン（2019～2040年度）
コンセプト	～新時代をリードするまちづくり～ みんなが学び活力あふれる国際都市こまつ
方向性と基本目標	<p>①こまつの魅力づくりと交流推進</p> <p>②空路、鉄路、道路の優れたアクセス力を強化 交流・産業拠点整備／<u>交通結節点のアクセス向上</u>／<u>空港・駅周辺魅力向上</u></p> <p>③北陸の成長を牽引する産業都市 <u>交通基盤の整備</u>／ものづくり技術の活用</p> <p>④すべての人びとにやさしいスマートな共生のまちづくり 都市機能の立地促進／<u>居住環境の整備</u>／<u>公共交通の利便性向上</u></p> <p>⑤もっと便利に、もっと快適に、そして安全に～くらしの質の向上を～ <u>防災対策の充実</u>／<u>ICT活用による効率化</u>／多文化共生の推進</p> <p>⑥豊かな自然、まちなみ、歴史文化を活かした都市景観の形成</p>

将来都市構造図

- 将来都市構造図は、基本理念及び基本目標の実現に向けた都市全体の拠点、軸、エリアの配置の方針です。
- 今後も地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、便利で快適なまちづくりを進めます。



都市再生ゾーン

- ・地域全体の活性化や利便性の向上のため、多様な都市機能の集積を促進
- ・JR小松駅周辺は中心拠点として「学び」、「ものづくり」、「伝統文化」を活かした活力増進や歴史的価値の醸成等、新たな産業・文化等の発展機能を創出
- ・JR兼光駅周辺は、南部エリアの地域拠点として、駅周辺の活性化整備、定住エリアの形成、自然歴史を育む個性的で、おもてなしが感じられる空間を形成
- ・行政サービス機能を拡充し多様な行政・公益ニーズに効率的に応える拠点整備

産業・交流連携軸

- ・市内外の物流や交流のネットワークを支える主要な外環道路

(4) 立地適正化計画

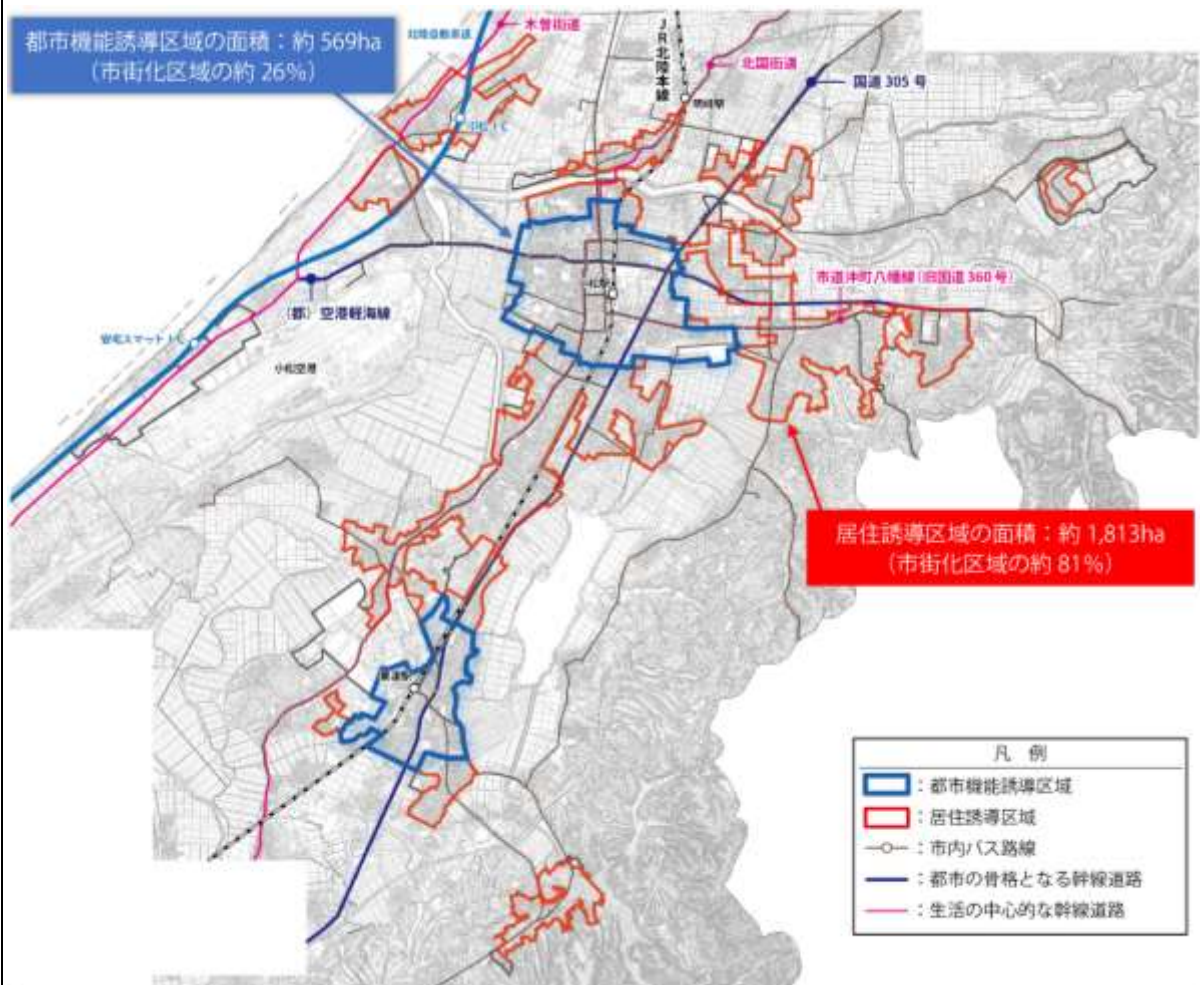
計画名称	立地適正化計画（2020～2030 年度）
コンセプト	「新たなライフスタイルとまちのブランド力の向上」を図り、北陸の際立ったまち「国際都市こまつ」をめざす
主な目標値	2030 年にバス年間利用者数 600,000 人（2017 年 576,585 人） 2030 年にバスの財政支出 1 億 680 万円（2017 年 1 億 1400 万円）

居住誘導区域

居住の誘導方針「市街地の暮らしやすさの維持・向上」と、公共交通における誘導方針「市内公共交通の充実・利便性の向上」に則って、今後市街化区域内で人口密度を維持すべきエリアとして、公共交通が利用しやすい区域（鉄道駅から 800m、バス停から 500m の徒歩圏）を含める公共交通沿線指定型となっている。

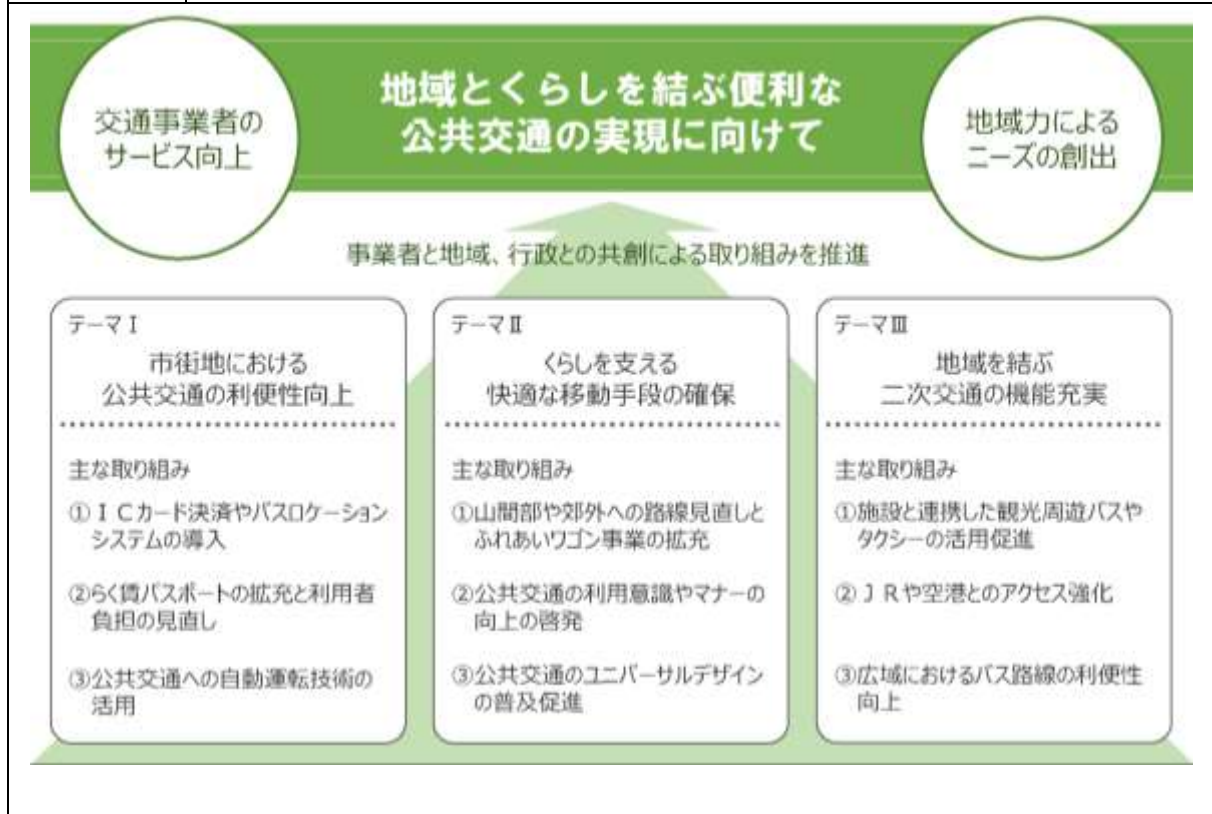
都市機能誘導区域

都市機能の誘導方針「交通結節点での都市機能の維持・充実による魅力・賑わいの創出」に則って、北陸の際立ったまち「国際都市こまつ」の中心にふさわしい「中心拠点」である小松駅周辺と、南部地区交流の核としての「地域拠点」粟津駅周辺を誘導区域に指定



(5) 小松市地域公共交通構想

計画名称	小松市地域公共交通構想（2018～2022年度）
コンセプト	地域とくらしを結ぶ <u>便利な公共交通</u> を目指して
主な目標値	2022年度の目標値を以下の通り設定 ①コミュニティバス年間利用者数10万人（2016年度8.4万人） ②ふれあいワゴン事業実施地区数10地区（2017年度2地区） ③ユニバーサルデザイン型タクシー導入台数15台（2017年度9台） ④観光周遊パスポート年間発行枚数1000枚（2016年度411枚） ⑤空港線（EVバス含む）年間利用者数15万人（2016年度11.5万人）
取組方向性	地域とくらしを結ぶ <u>便利な公共交通</u> の実現に向けて ○テーマⅠ： <u>市街地における公共交通の利便性向上</u> ① ICカード決済やバスロケーションシステムの導入 ② らく賃パスポートの拡充と利用者負担の見直し ③ 公共交通への自動運転技術の活用 ○テーマⅡ： <u>くらしを支える快適な移動手段の確保</u> ① 山間部や郊外への路線見直しとふれあいワゴン事業の拡充 ② 公共交通の利用意識やマナーの向上の啓発 ③ 公共交通のユニバーサルデザインの普及促進 ○テーマⅢ： <u>地域を結ぶ二次交通の機能充実</u> ①施設と連携した観光周遊バスやタクシーの活用促進 ②JRや空港とのアクセス強化 ③広域におけるバス路線の利便性向上



(6) 小松市観光アクションプラン

計画名称	小松市観光アクションプラン（2014～2020年度）
コンセプト	おもてなしゲット500万人*の実現へ ※旧10年ビジョンの目標
主な目標値	2020年に交流人口500万人（2013年349万人）
取組方向性	<p>交流人口を拡大し、移住・定住を促進 ～もっと知りたい・また来たい・ぜひ住みたい観光まちづくり～</p> <p>MISSION1：世界に誇るKOMATSU JAPAN</p> <p>KEY PROJYECT① ものづくりワールド ～夢を描こう～ ACTION1 Attraction ～誘致～ ものづくり MICE ACTION2 Sensation ～体感～ テクニカルビジット ACTION3 Flight ～翔ばたく～ スカイワールド ACTION4 Evoluer ～進化する～ 乗りもののまち ACTION5 Discovery ～発見～ ミネラルロード</p> <p>KEY PROJYECT② 歴史・文化ロマン ～華を咲かそう～ ACTION6 Spirits ～元気・勇気～ 難関突破の道 ACTION7 Elegance ～雅～ 曳山250年 ACTION8 Romantic ～ロマン～ 千年物語</p> <p>KEY PROJYECT③ 景観・食文化の景勝地 ～美を伝えよう～ ACTION9 Healing ～癒し～ ウォーターサイド・木場湯 ACTION10 Delicious ～恵み～ こまつもん</p> <p>MISSION2：積極的なプロモーション</p> <p>KEY PROJYECT④ シティプロモーション ～世界へ伝えよう～ ACTION11 i-promotion ～イメージ・アイデンティティ・ICT～ シティセールス</p> <p>MISSION3：国際都市のおもてなし</p> <p>KEY PROJYECT⑤ グッドマナー作戦 ～マナーはやさしい～ ACTION12 Yokoso ～ようこそ～ インバウンド観光 ACTION13 Standpoint ～視点～ インクルーシブ観光</p> <p>MISSION4：便利で快適な交通・アクセス</p> <p>KEY PROJYECT⑥ アクセス向上 ～通リズムでつなごう～ ACTION14 Skyway ～高速～ 航空ネットワーク ACTION15 Navigation ～楽ちん～ 乗継観光</p> <p>MISSION5：広域連携で魅力アップ</p> <p>KEY PROJYECT⑦ 広域ネットワーク ～輪を広げよう～ ACTION16 Cooperation ～連携～ 広域ルート ACTION17 Branding ～創造～ 地域プロモーション ACTION18 Mobility ～便利に～ 観光交通アクセス</p>

(7) こまつやさしいまち推進プラン

計画名称	こまつやさしいまち推進プラン（2016～2020年度）
コンセプト	だれもがくらしやすく、訪れやすいまちへ ～たすけあい・おもてなしのやさしいまち こまつ～
主な目標値	2020年度のはつらつ協議会数 15 地区以上（2016年度 4 地区） 2020年度のユニバーサルデザイン型タクシー 10 台（2016年度 0 台） 2020年度のバス停の上屋設置 60 カ所（2016年度 54 カ所） 2020年度のバス等の行き先表示に外国語標記（スマホでの情報提供を検討）
取組方向性	<p>○7つのやさしい視点</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 子育て 2 元気シニア 3 フレイル（虚弱） 4 みんなコミュニティ 5 小中学生 6 観光・歴史資源 7 エコ <p>○6つの重点アクションプロジェクト</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 共創 市民・事業者・行政の協働による7つの「やさしい」視点推進 2 地域づくり 地域の拠点として公民館活動を活性化 3 人育て 地域社会への参加促進 4 次世代へ 未来をつくる「人とひと」 5 見える化 どこでも、誰でも「やさしい」 6 場・環境づくり みんなが参加できる文化・体育活動



(8) こまつ障がい者プラン

計画名称	第6期こまつ障がい者プラン（2018～2020年度）
コンセプト	すべての人があんしんして暮らせる共生のまちへ
取組方向性	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="width: 30%; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; background-color: #fce4ec;"> <p>【基本方針】 障がいの理解促進と 市民共創による 共生のまちづくり</p>  </div> <div style="width: 35%; border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; background-color: #4a7ebb; color: white; padding: 5px;">交え合う 地域づくり</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>(1) 障がいに対する理解の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 理解促進 <p>(2) 福祉教育の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 交流及び共同学習の推進 ② 福祉教育の推進 </div> <div style="width: 45%;"> <p>(3) ボランティア活動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ① ボランティア活動センターの充実とボランティア等の養成 ② 障がいのある人のボランティア活動への参加支援 </div> </div> </div> </div> <div style="width: 30%; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; background-color: #fce4ec; margin-top: 10px;"> <p>【基本方針】 療育・教育の 充実と 自立の実現に 向けた支援</p>  </div> <div style="width: 35%; border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; background-color: #4a7ebb; color: white; padding: 5px;">笑顔つながる支援</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>(1) 早期支援の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 保育所・認定こども園等での受け入れ推進 ② 専門的な支援の充実 ③ 児童系福祉サービスの充実 ④ 遊びの場の提供 ⑤ 適切な就学支援の充実 ⑥ 教育的ニーズに応じた教育の充実 ⑦ 特別支援教育体制の充実 ⑧ 教育と福祉の連携 ⑨ 年齢期によって途切れることのない支援の提供 </div> <div style="width: 45%;"> <p>(2) 生活支援の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 小松市障害者自立支援協議会による地域福祉の向上 ② 相談支援体制の強化 ③ 情報提供の充実 ④ 生活訓練の充実 ⑤ 福祉の人材育成 ⑥ 住まいの場の確保 ⑦ 日中活動の充実 </div> </div> </div> <div style="width: 30%; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; background-color: #fce4ec; margin-top: 10px;"> <p>【基本方針】 障がいのある人の 健康と 日々の暮らしを 守る</p>  </div> <div style="width: 35%; border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; background-color: #4a7ebb; color: white; padding: 5px;">いさがいある暮らし</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>(1) 雇用・就業の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 職業訓練の促進 ② 雇用の促進、就労への支援 ③ 就労系福祉サービスの充実 <p>(2) 生涯学習・スポーツ・余暇活動の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 生涯学習活動への参加促進 ② 障がいのある人のスポーツ振興 ③ 社会参加・余暇活動の推進 </div> <div style="width: 45%;">  </div> </div> </div> <div style="width: 35%; border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; background-color: #4a7ebb; color: white; padding: 5px;">健やかな 生活</p> <p>(1) 予防と早期発見</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 母子保健事業の充実 ② 成人保健事業の充実  </div> <div style="width: 35%; border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; background-color: #4a7ebb; color: white; padding: 5px;">あんしんの 地域社会を支える</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>(1) バリアフリー整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 建築物の整備推進 ② 障がいのある人の意見のとりいれ ③ 住宅の整備推進 ④ スポーツ・文化施設のバリアフリー整備推進 ⑤ 道路、公園等の整備推進 ⑥ 公共交通機関の整備推進 ⑦ 自宅で自立した生活を営むための住宅の整備促進 </div> <div style="width: 45%;"> <p>(2) 防災体制の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 地域防災体制の整備 ② 避難行動要支援者の把握・避難支援等 ③ 避難生活に対する支援 ④ ICTを活用した緊急時の情報伝達等の充実 <p>(3) 権利擁護・虐待防止の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 権利擁護の体制整備 ② 障がい者虐待防止対策の推進 ③ 「合理的配慮」と差別解消への対応 </div> </div>  </div> </div>

(10) 成長戦略（未来投資会議）

計画名称	成長戦略実行計画（2020～2025年度、政府の未来投資会議）
コンセプト	我が国が、AI、IoT、ロボット、ビッグデータなど、第4次産業革命の新たな汎用技術の潜在力を最大限にいかし、生産性向上や経済成長につなげるためには、経済社会システム全体の再構築を図る必要がある。こうした問題意識の下、Society5.0のための個々のテーマに関して、ウィズ・コロナ、ポスト・コロナ社会への対応も踏まえ、成長戦略を描く。（中略、一部編集）
モビリティ分野の主なKPI	<ul style="list-style-type: none"> ・2022年度目途での遠隔監視のみの自動運転移動サービスが開始 ・2022年度を目途にドローンの有人地帯での目視外飛行による荷物配送等のサービスを実現 ・2023年に「空飛ぶクルマ」の事業を開始 ・2025年目途に高速道路上でレベル4の自動運転が実現 ・2030年までに地域限定型の無人自動運転移動サービスが全国100か所以上で展開 ・2030年に安全運転支援装置・システムが、国内販売新車に全車標準装備、ストックベースでもほぼ全車に普及
取組方向性	<p>人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴い、地方での移動手段や物流の確保、特に高齢者の支援が喫緊の課題となっている。さらに新型コロナウイルス感染症の拡大が地域の移動手段に広範な影響を与えている。短期的な需要減少に加え、「新しい生活様式」がもたらすヒト、モノの移動をめぐる構造的変化への対処が必要である。</p> <p>地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに効率的に対応するためには、AI等により個人が様々な交通手段の最適な組み合わせを選択できる新たな交通サービス（MaaS：Mobility as a Service）を、自動運転などの新技術と組み合わせ、地方公共交通の維持・活性化を図っていく必要がある。特に、人口減少地域では、交通サービスと物流、医療・健康、買物といった他サービスを組み合わせることで、地域課題の解決も可能となる。下記は取組の例。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①サポカー（安全運転サポート車）限定免許の創出 ②一般旅客自動車運送事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設 ③低速・小型の自動配送ロボットの社会実装 ④日本版MaaSの推進（キャッシュレス化や混雑情報等の提供） ⑤乗合バスのパターンダイヤ、定額制乗り放題運賃、貨客混載など ⑥鉄道やバス等複数交通手段や観光施設等を横断的に利用できる、いわゆるフリーパスの手続き簡素化 ⑦モビリティと物流・サービスの融合（自動車による飲食店営業等の標準化、貨物自動車運送事業者による旅客運送、観光・小売り・医療等連携MaaS、タクシー事業者による食料等の有償運送の特例措置） ⑧特定地域基盤企業である乗合バス事業者に関する独占禁止法特例法の制定 ⑨AIやビッグデータを活用し未来を先行実現するスーパーシティ構想実現

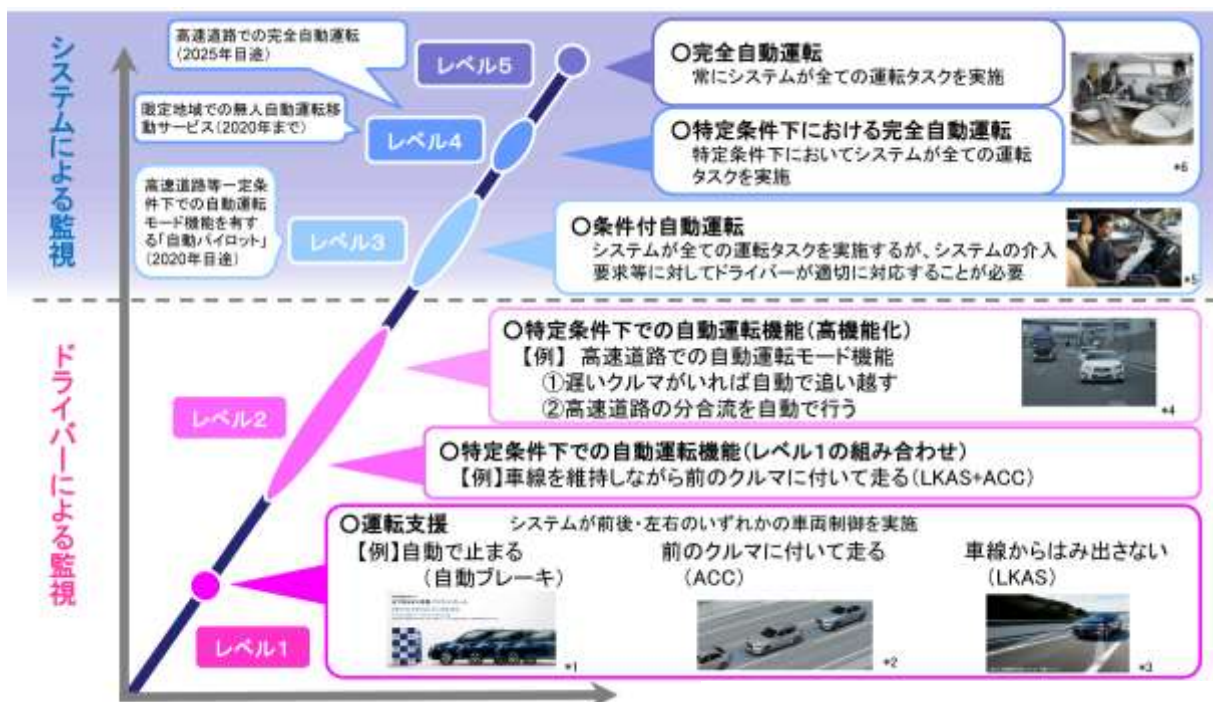
(11) 小松駅・小松空港をつなぐ自動運転バスの導入事業

計画名称	内閣府未来技術社会実装事業（2020～2024年度）
コンセプト	空港利用者の多くが金沢や福井方面への直行バス等を利用している現状に加え、空港利用者をもっとまちなかに誘導するため、観光・交流面の強化などに加え、特に「新幹線駅⇄空港間を直結する快適・スムーズなアクセスの実現」が課題であり、新幹線駅と約4.4kmの至近距離にある小松空港との相乗効果で“北陸の際立ったまち「国際都市こまつ」”をめざす
主な目標値	<ul style="list-style-type: none"> ・小松空港国内遠隔地路線利用者（本州以外分）(札幌便,福岡便,那覇便) 2019年度 34.4万人 ⇒ 2024年度 45万人 ・小松空港国際線利用者（ソウル便,上海便,台北便,香港便,チャーター便） 2019年度 20.8万人 ⇒ 2024年度 30万人 ・JR小松駅1日平均乗車人員 2018年度 4,535人 ⇒ 2024年度 8,000人 ・駅-空港間1日平均バス利用者 2019年度 308人 ⇒ 2024年度 800人
取組方向性	<p>JR小松駅～小松空港間において、2023年を第1ターゲットとして暫定レベル3の自動運転バスによる移送サービスを開始。そして日野自動車(株)をはじめとする関係機関との連携のもと、AI,自動運転,5Gなど新たな技術開発の進展に応じた段階的な機能強化により、レベル4自動運転バスを社会実装。全国的課題であるドライバー不足に対応しながら多頻度アクセスを実現。</p> <p>①2020年度は金沢大学による実走行予定ルートでの自動運転実証実験（乗用車クラス、レベル3、ルート上の課題抽出等）</p> <p>②2021年度は日野自動車(株)による自動運転実証に向けた事前走行環境調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境計測機材搭載車による実走行経路の計測 ・計測結果分析に基づく改修箇所などの項目抽出 <p>また、金沢大学及び日野自動車(株)調査結果を受けたインフラ整備検討等</p> <p>③2022年度は金沢大学及び日野自動車(株)調査結果を受けたインフラ整備や日野自動車(株)による実走行予定ルートでの自動運転実証実験（小型バス）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2023年度【駅-空港間シャトル暫定供用開始】 小型・多頻度のニューモビリティとして、暫定レベル3対応の自動運転バス（2台）及び運行管理システム（配車スケジューリング等）導入 <p>④2023～24年度は自動運転バスのレベル4化を目指した実証実験の継続（日野自動車(株)）</p> <p>⑤2024年度(以降)【駅-空港間自動運転シャトル・本格サービス開始】</p>

【日本版MaaS】



【自動運転のレベル】



4. 公共交通の状況等

4-1. 公共交通の整備状況

(1) バス交通の現状

1) バス路線

コミュニティバス 3 路線、路線バス 13 路線が運行している。



図 バス路線

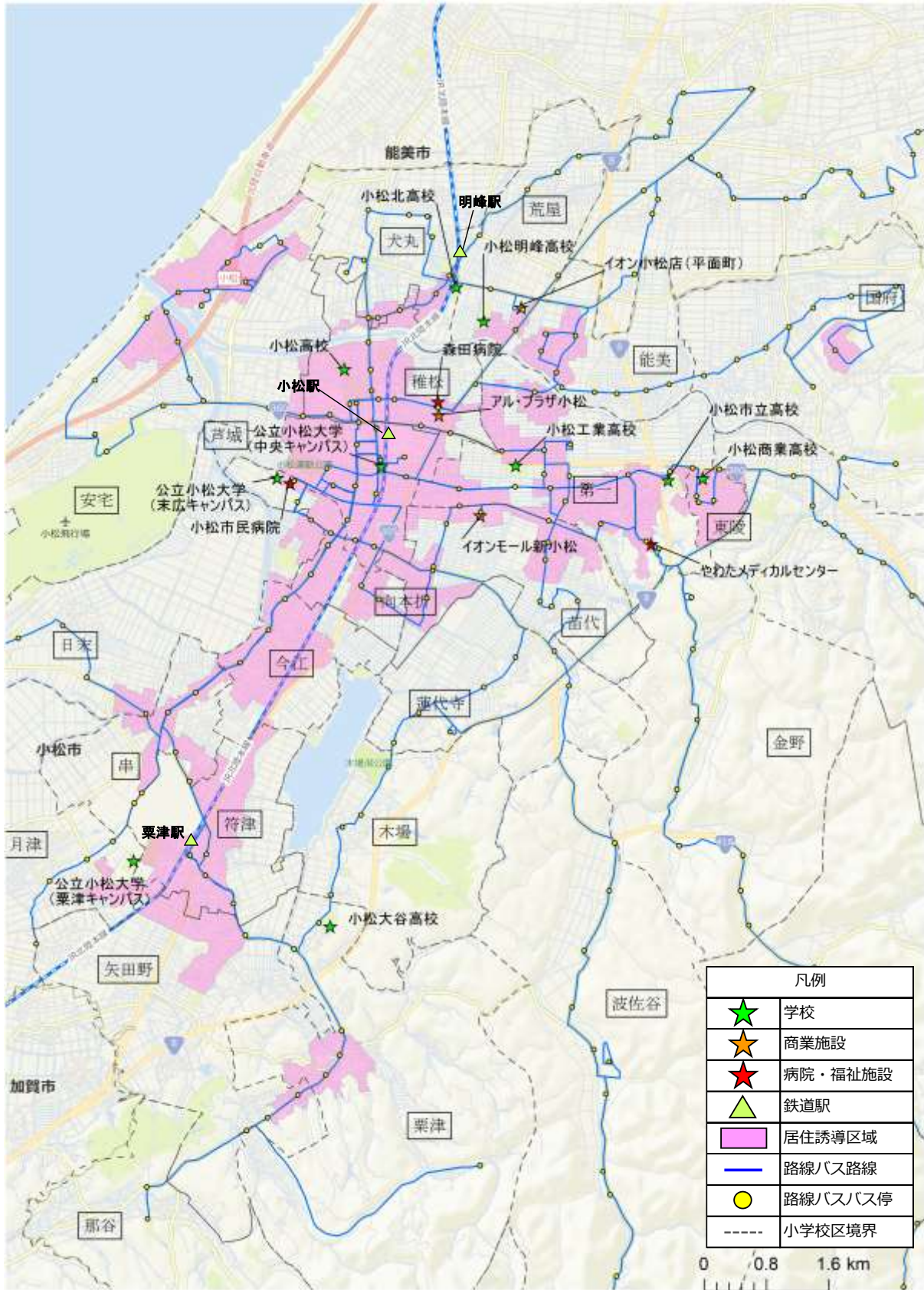


図 土地利用とバス路線の関係

2) 路線別運行本数、及び平均乗車人数

運行本数が多い路線では、平均乗車人数も多くなっているが、土日祝日は、通学や通勤等での外出が減少することから平日に比べて乗車人数は少ない。

路線別にみると、ハニベ線、尾小屋線は沿線に高等学校が立地し、学生の利用が多いことから、乗車人数が多い。また、栗津A線は、人口が多い今江、串、符津校下を通り、運行本数も多いことから乗車人数が多い。

月津線や木場潟線は、運行本数も少ないことから乗車人数は少ない状況にある。

表 路線別運行本数、乗車人数

路線番号	路線名	平日		土日祝日	
		平均運行本数 (往復)	1便当たり 平均乗車人数	平均運行本数 (往復)	1便当たり 平均乗車人数
1	市内循環線（北コース）	4	10.5	4	6.4
2	市内循環線（南コース）	4	8.8	4	5.3
3	空港連絡線（EVバス含む）	38.5	4.5	38.5	4.8
4	安宅線	8	7.3	7.5	3.6
5	栗津A線	15.5	13.3	14	7.6
6	月津線	3	3.1	2.5	1.9
7	佐美線	1	11.8	1	2.9
8	木場潟線	3	4.0	2.5	2.8
9	麦口線	8	11.6	4	5.0
10	尾小屋線	4	16.3	4	7.3
11	大杉線	3	7.2	3	1.8
12	ハニベ線	7.5	21.2	4.5	9.5
13	国府線	7	6.7	6	4.5
14	小杉線	3	9.1	2	0.7
15	寺井線	7	5.9	5	2.4
16	佐野線	6	5.2	5	3.4

乗降客数データの概要

●小松バス：乗務員が四半期に1度3日間（平日2日、休日1日）実施している全路線全バス停ごとの乗降客数のカウント調査のデータを使用した。調査日程は次の通り。令和元年5/26～28、7/7～7/9、10/27～29、令和2年1/19～21

●加賀白山バス（佐野線のみ）：乗務員が年に1度4日間（平日2日、土日各1日）実施しているバス停ごとの乗降客数のカウント調査のデータを使用した。調査日程は次の通り。令和元年6/8～11、令和2年6/4～7

バス停別の利用が多い上位10傑を見ると、小松駅、小松空港、市立高校前、希望ヶ丘（商業高校最寄り）、栗津駅前、市民病院、津波倉（小松大谷高校最寄り）、園町、栗津温泉、小松高校前の順となっている。

表 バス停別の平日乗降客数ランキング

順位	バス停名	平日平均	順位	バス停名	平日平均
1	小松駅	1,498	26	川辺町	28
2	小松空港	271	27	軽海団地前	27
3	市立高校前	258	28	竜助町	24
4	希望ヶ丘	224	29	千松閣	24
5	栗津駅前	95	30	新島	23
6	市民病院	83	31	安宅	21
7	津波倉	76	32	若杉	21
8	園町	68	33	西軽海3丁目	20
9	栗津温泉	50	34	国府台	20
10	小松高校前	48	35	佐々木	20
11	寺井中央	46	36	浜田町	19
12	京町	46	37	今江	18
13	寺井史跡公園前	45	38	安宅出町	17
14	やわたメディカルセンター	41	39	串茶屋	15
15	小杉	38	40	西町	15
16	木曾町	37	41	河田	14
17	今江町南	37	42	安宅の関前	14
18	串	35	43	須天	13
19	西軽海	34	44	下栗津	13
20	串東口	33	45	浮柳	13
21	小松工業高校前	33	46	辰口	13
22	ショッピングセンター	32	47	イオンモール新小松	12
23	栗津小学校前	32	48	浮柳西	12
24	栗津温泉北口	30	49	青路町	11
25	今江町北	28	50	平面	11

①市内循環線(北コース)平日

左回りでは小松駅、園町、川辺町、ショッピングセンターでの利用が多い。右回りではショッピングセンター、川辺町、小松駅での利用が多い。日中の利用が多い。

市民病院の利用は少ない。(令和元年4月から9月に乗り入れがなかったため)

犬丸地区の一部が交通空白地域(鉄道や路線バスの駅・バス停1km圏外)にあり、国のフィーダー補助を受けて運行している。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
左回り	4	36.4	5.6	22.1	8.6	7:45発
右回り	4	47.9	0.0	37.9	10.0	9:00発

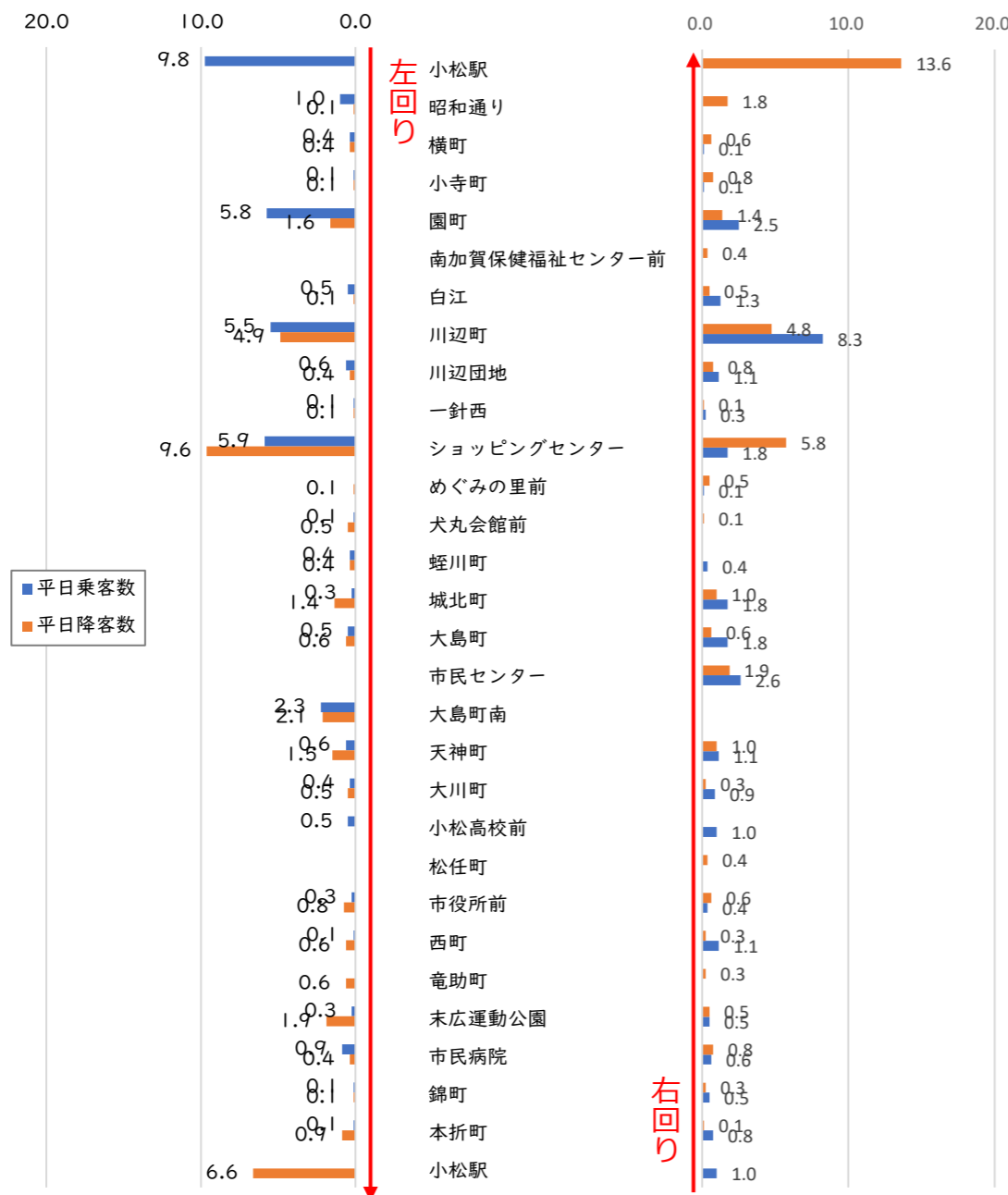


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	16.9km
所要時間	55分
平均旅行速度	18km/h
バス停数	29
平均バス停間距離	580m



図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

①市内循環線(北コース)休日

左回りでは平日同様に小松駅、園町、川辺町、ショッピングセンター加え大島町南の利用も見られる。右回りでは小松駅での乗車が多く、降車バス停にはばらつきがある。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
左回り	4	22.5	1.8	16.0	4.8	7:45発
右回り	4	28.5	0.0	19.5	9.0	9:00発



図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	16.9km
所要時間	55分
平均旅行速度	18km/h
バス停数	29
平均バス停間距離	580m



図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合 *各バス停の利用者数 (乗客数と降客数を足して2で割った値) をバス停から300m圏内の人口で割った比率

②市内循環線(南コース)平日

所要時間が63分と最も長く、平均旅行速度が最も遅い路線である。
 左回り、右回りともに小松駅、やわたメディカルセンター、八幡温泉の利用が多い。
 イオンモール新小松の利用はそれほど多くない。日中の利用が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
左回り	4	32.0	6.6	23.0	2.4	7:50発	17:00発
右回り	4	38.1	14.1	15.9	8.1	8:55発	17:55発



図 1日あたりバス停別乗降客数

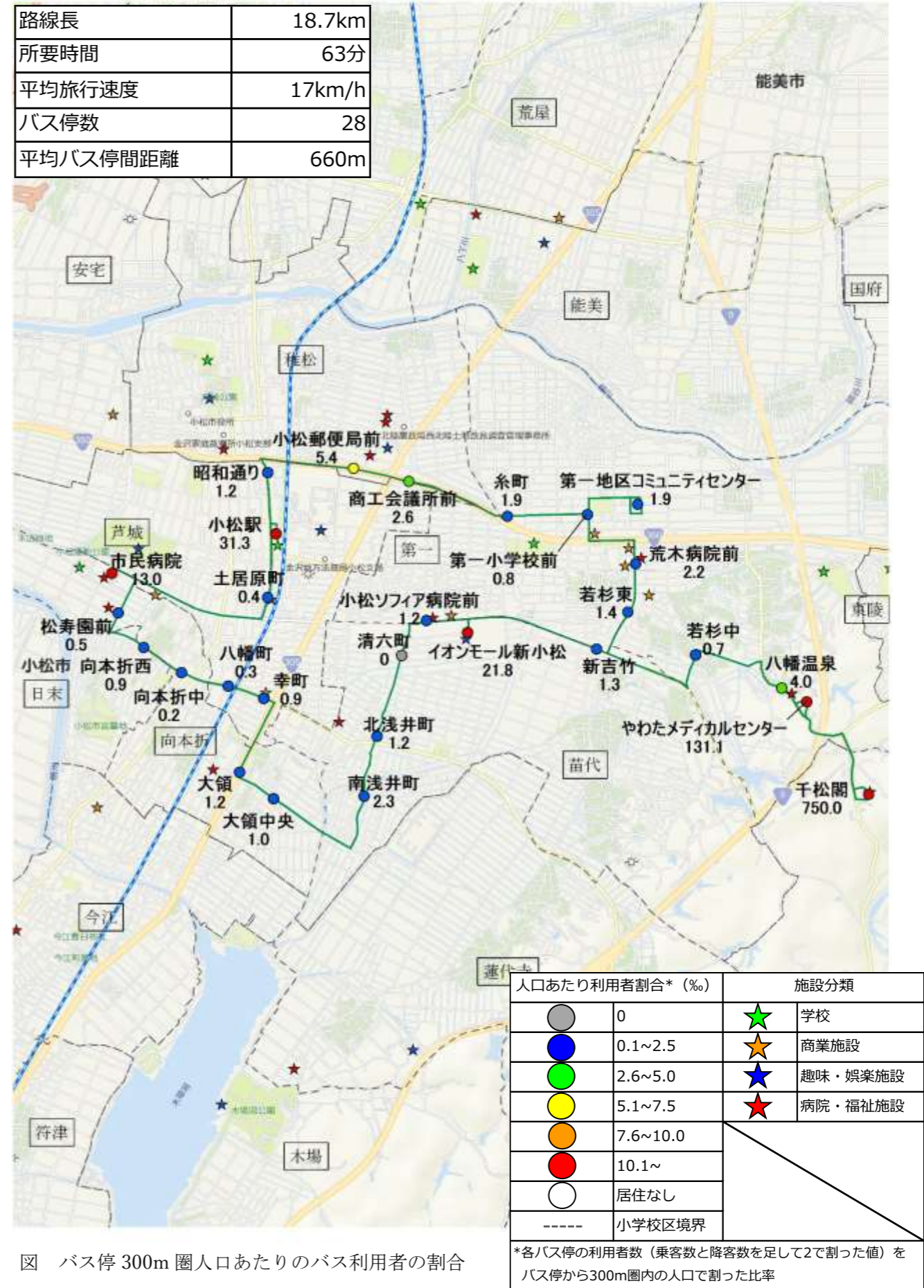


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

③空港連絡線 平日

便数がのべ35便、1時間に2、3便と最も多く、バス停数が最も少ない路線である。利用のほとんどが小松駅⇄小松空港間である。日中から夕方以降にかけて利用が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	35	164.9	25.3	74.0	65.6	6:55発	19:00発
上り	35.5	175.9	5.6	83.6	86.6	8:30発	22:00発

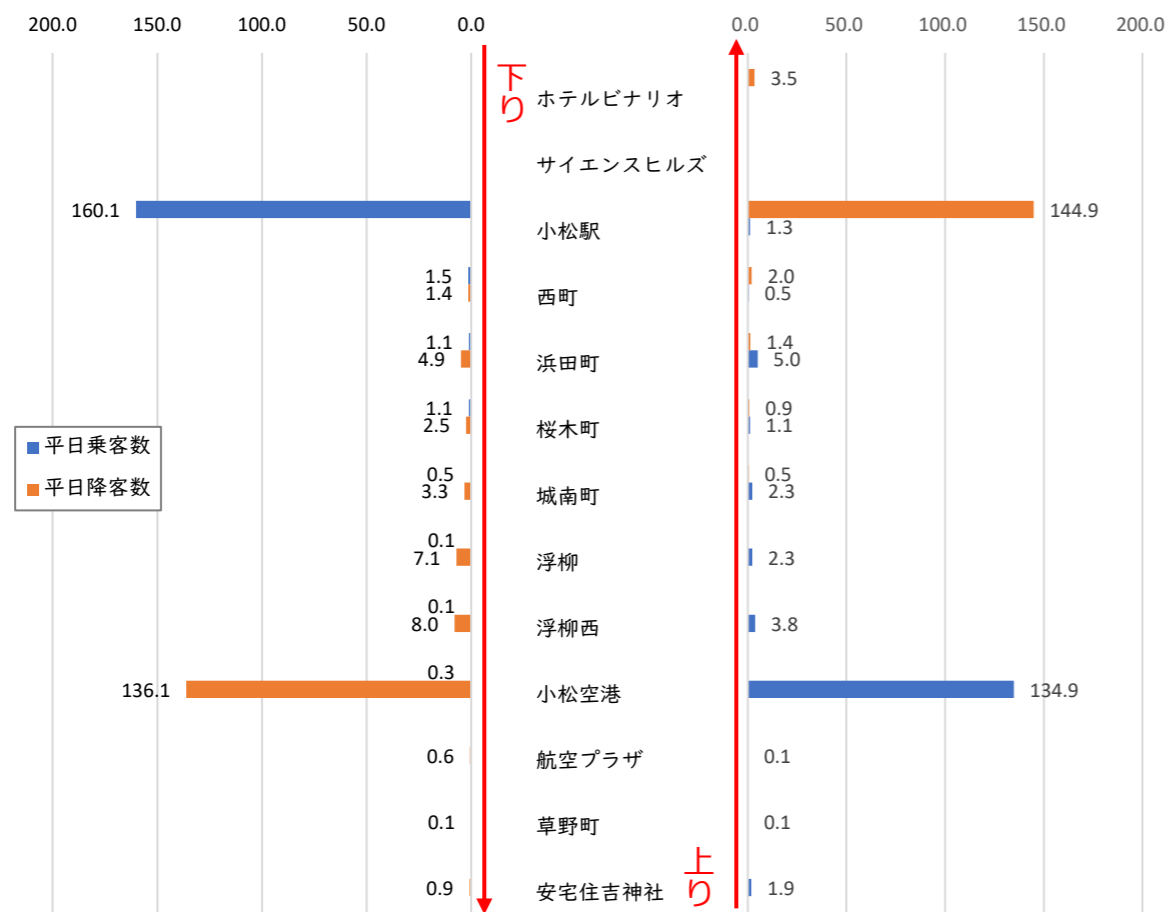


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	8.3km
所要時間	22分
平均旅行速度	22km/h
バス停数	12
平均バス停間距離	690m

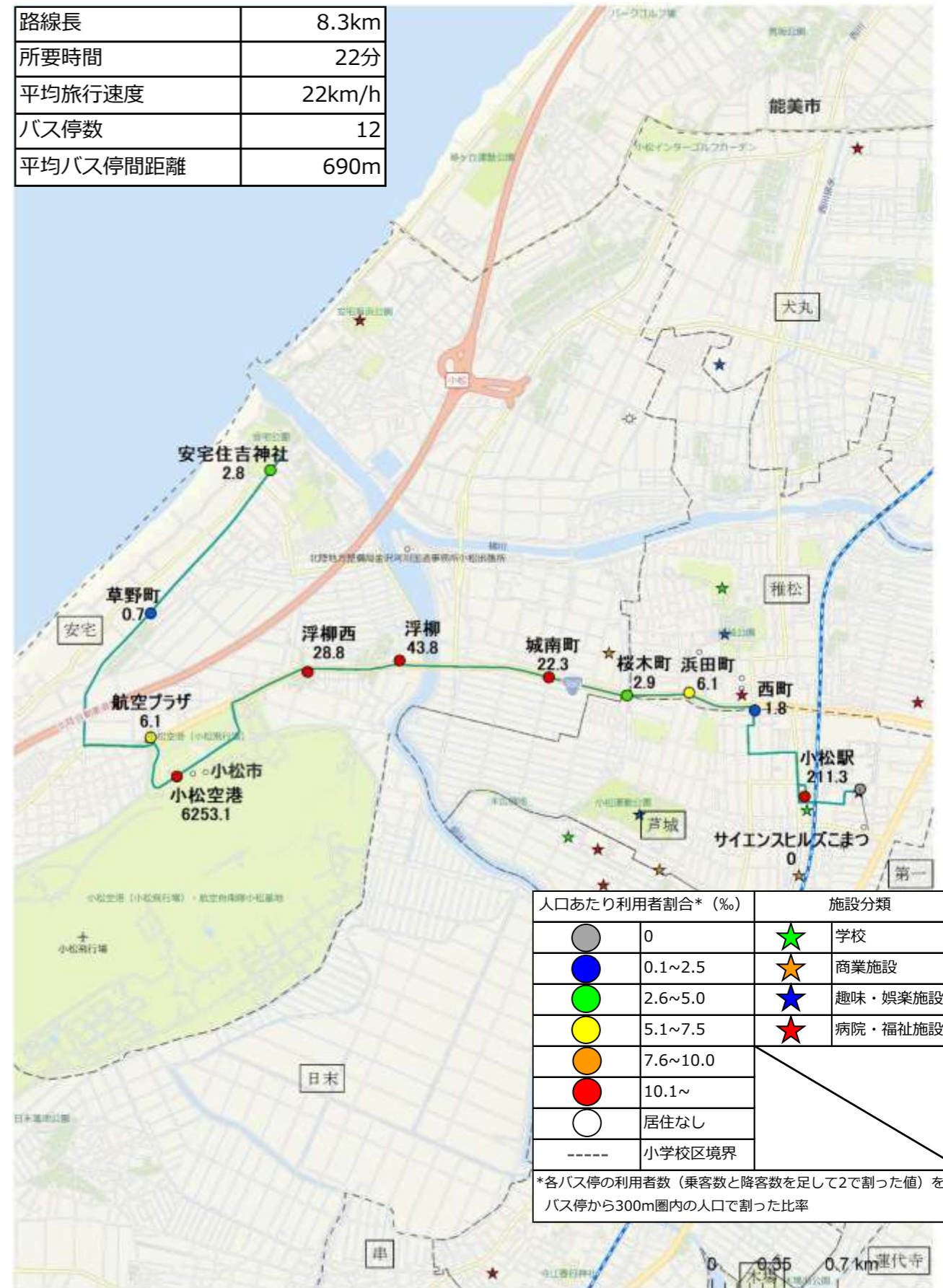


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

③空港連絡線 休日

休日の1日あたり利用者数（下り、上りともに）が最も多い路線である。
日中から夕方以降にかけて利用が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9～15時	15時以降			
下り	35	179.5	28.5	85.5	65.5	6:55発	19:00発
上り	35.5	181.5	3.8	79.0	98.8	8:30発	22:00発

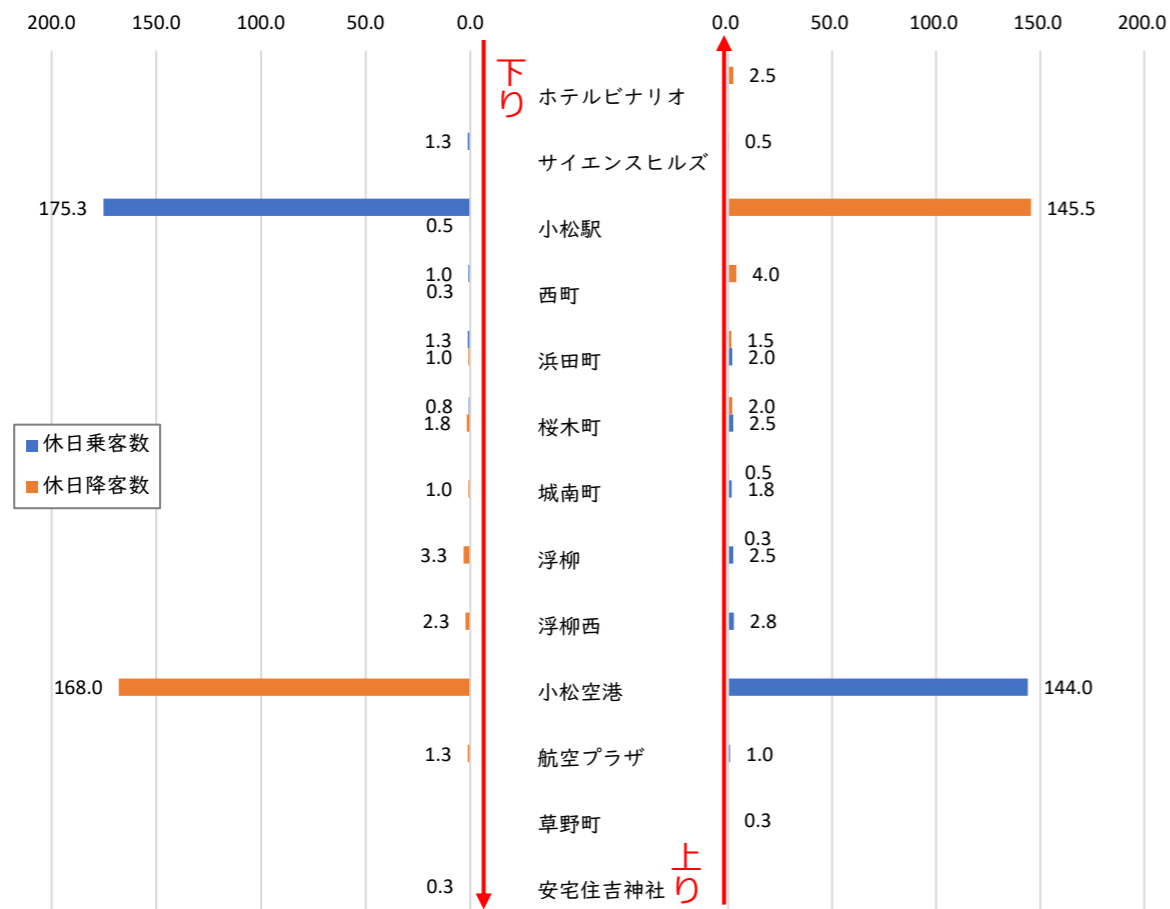


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	8.3km
所要時間	22分
平均旅行速度	22km/h
バス停数	12
平均バス停間距離	690m

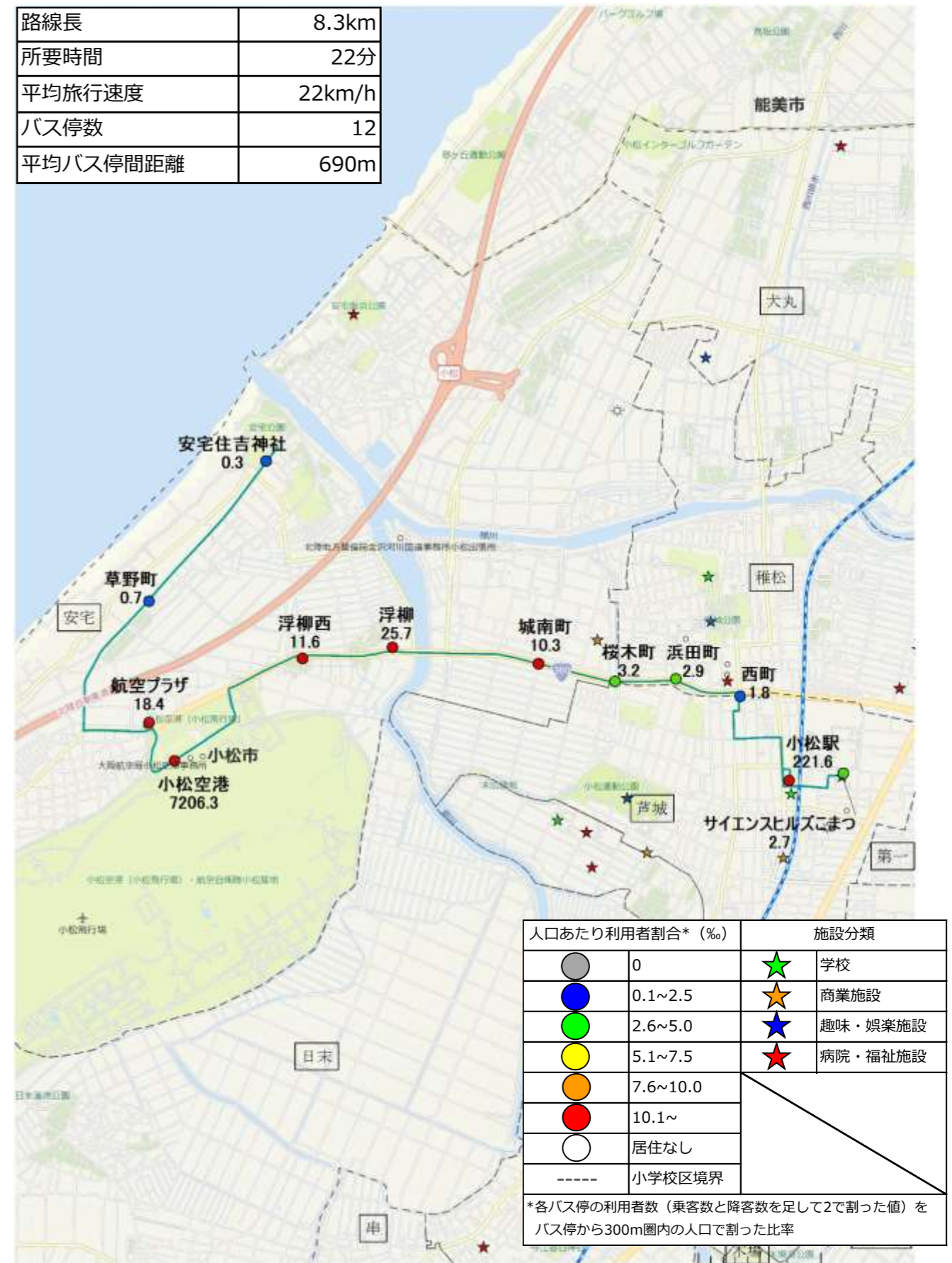


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

④安宅線 平日

路線長が最も短く、平均バス停間距離も最も短い路線である。

下りでは小松駅での乗車が最も多く、木曾町、安宅、安宅出町の降車が多い。上りではその逆の利用が多い。小松駅方面上りは通勤通学時に多く、安宅方面は日中、夕方以降が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
下り	8	49.6	3.6	21.1	24.9	8:05発 19:05発
上り	8	66.4	44.8	18.3	3.4	7:00発 17:24発

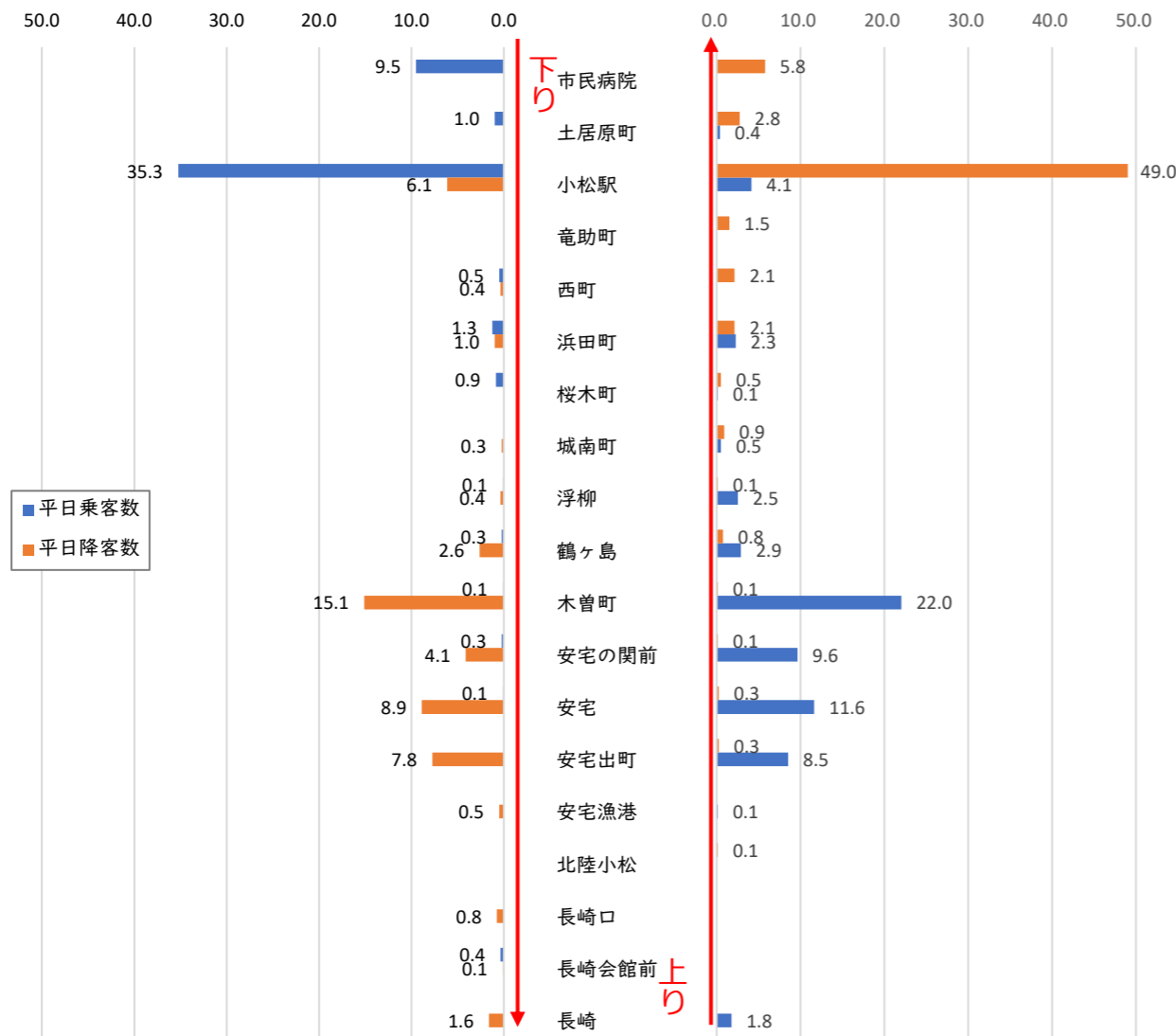


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	7.9km
所要時間	24分
平均旅行速度	19km/h
バス停数	19
平均バス停間距離	410m

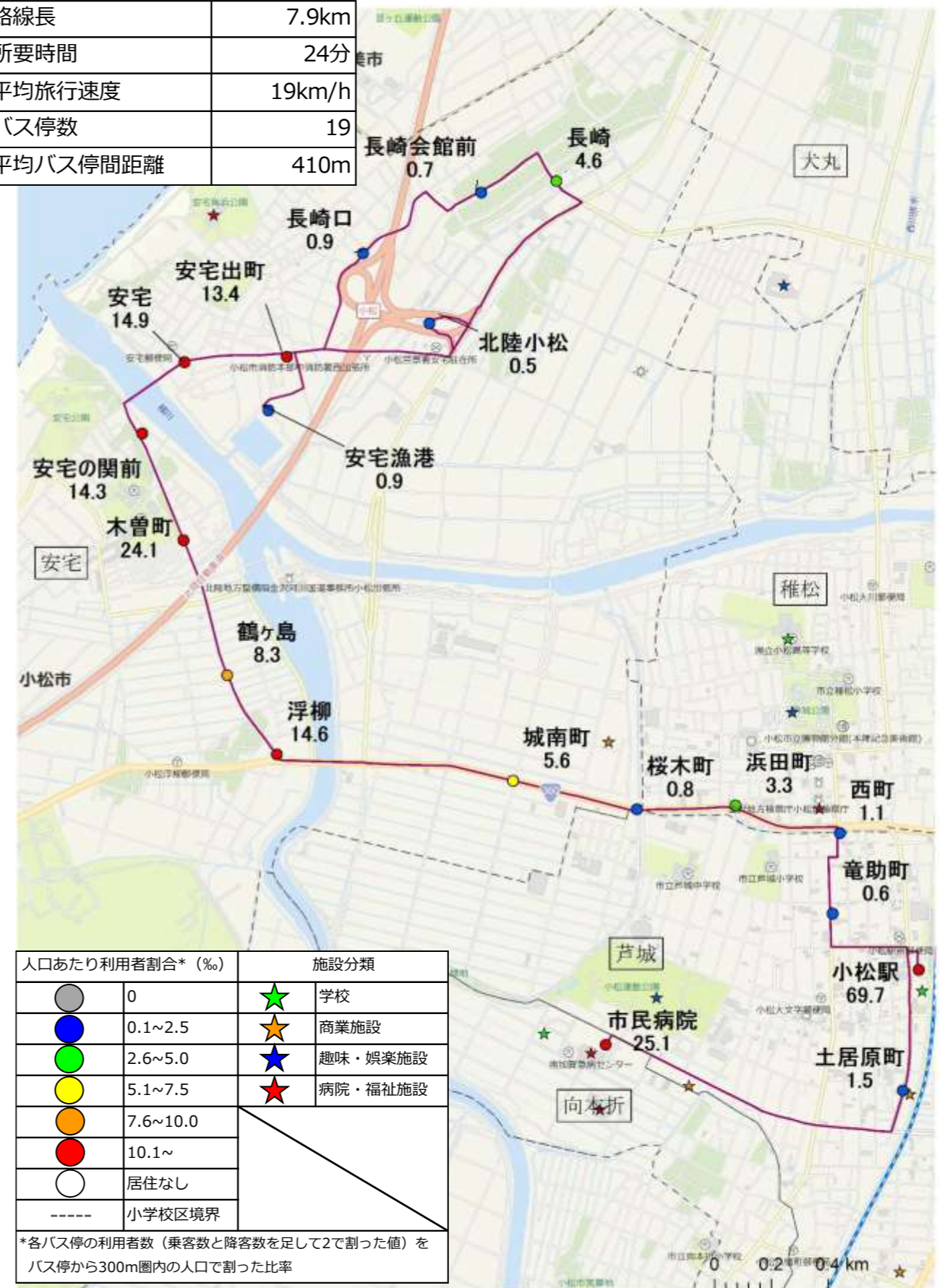


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

④安宅線 休日

利用が多いバス停は平日同様に小松駅、木曾町、安宅、安宅出町である。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	6	23.5	4.0	9.0	10.5	8:10発	19:05発
上り	7	23.0	7.0	14.3	1.8	7:36発	17:24発

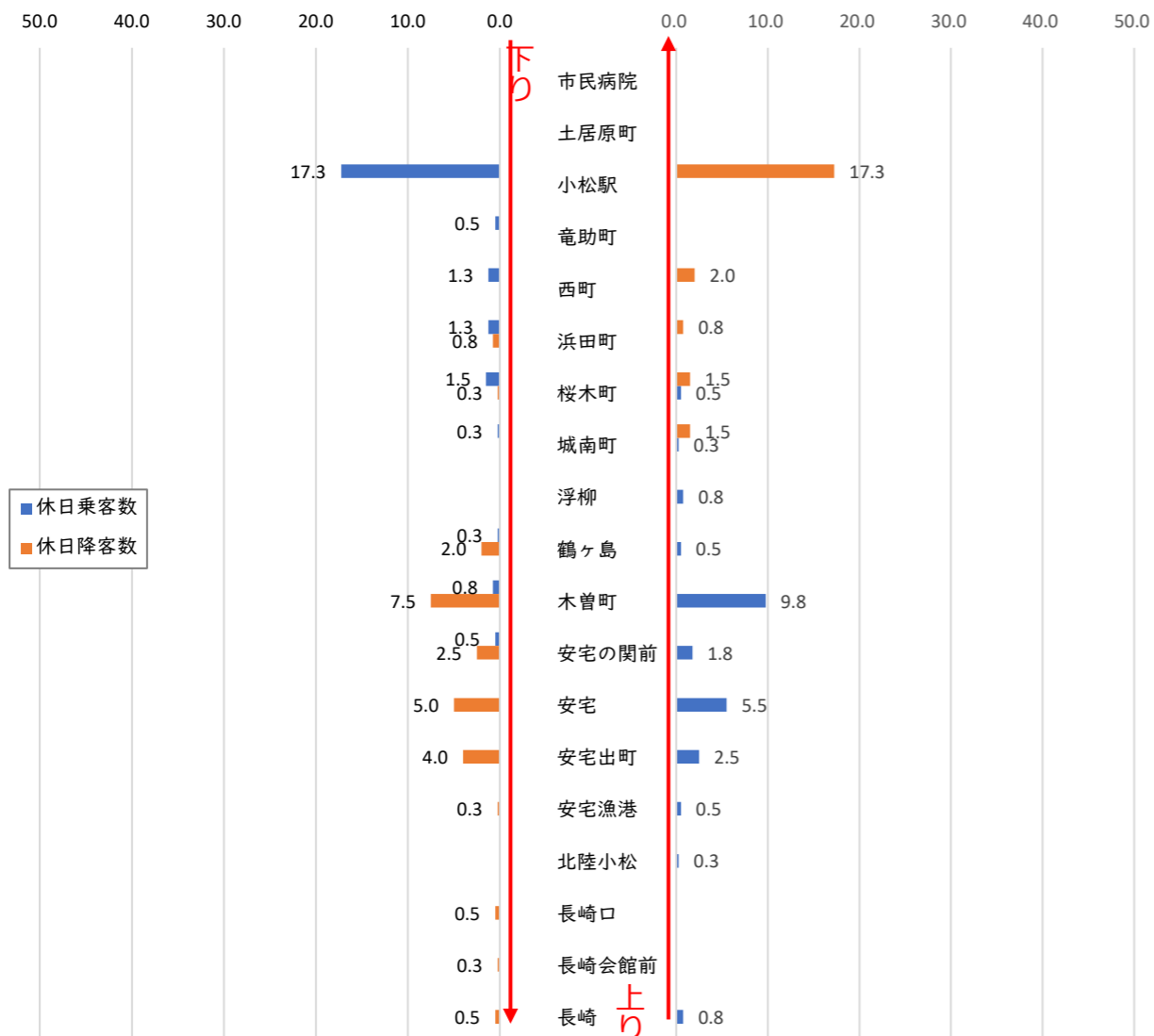


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	7.9km
所要時間	24分
平均旅行速度	19km/h
バス停数	19
平均バス停間距離	410m

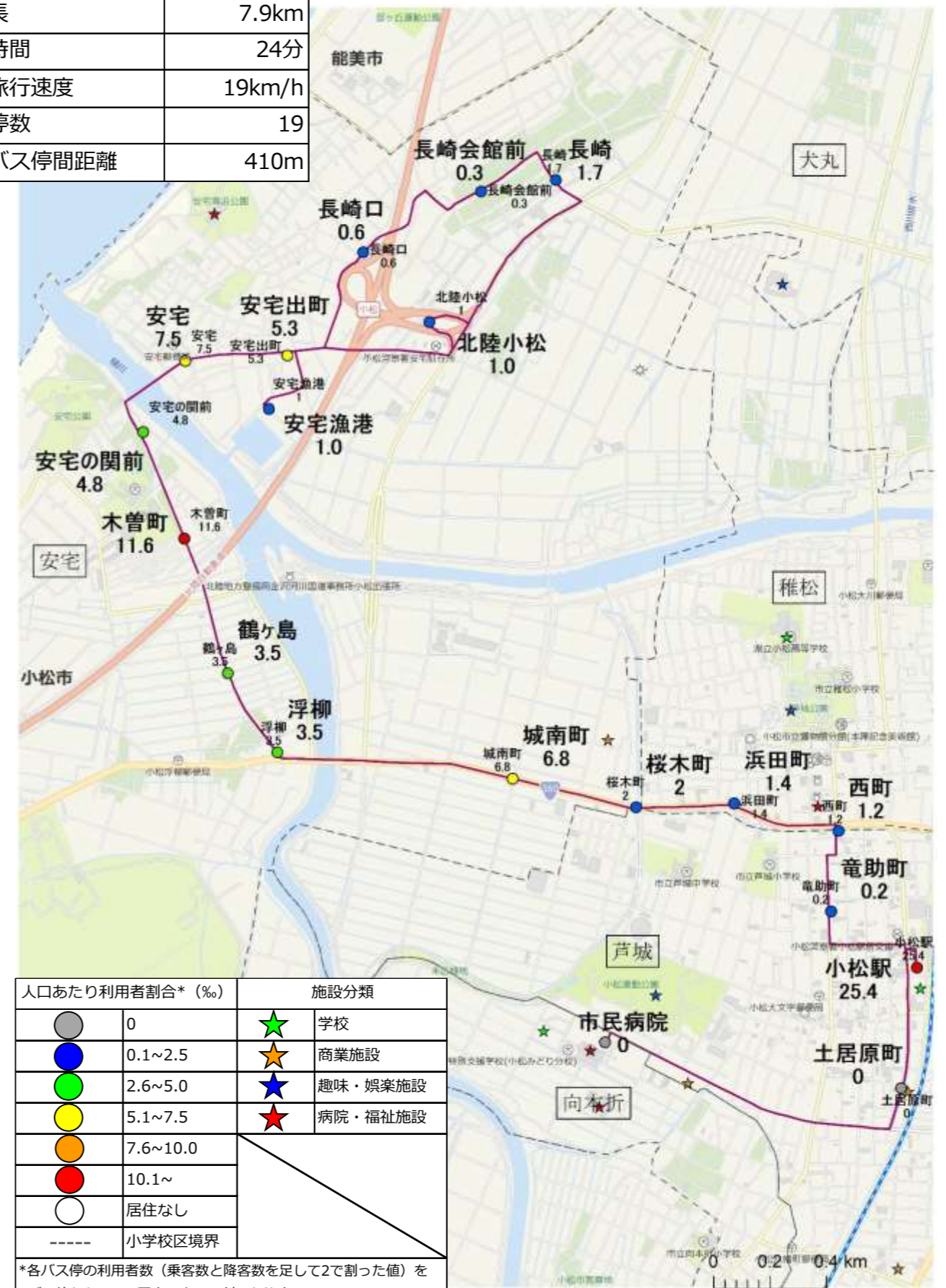


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑤ 栗津 A 線 平日

平日の 1 日あたり利用者数（下り、上りともに）が最も多い路線である。

上り下りともに小松駅、栗津駅前、津波倉（大谷高校最寄り）、栗津温泉、市民病院、栗津温泉北口、串、串東口の利用が多く、JR を跨いだ足の長い利用が見られる。

上りの小松市民病院、小松駅方面は通勤通学時および日中の利用が多く、下りの栗津駅方面は日中および夕方以降の利用が比較的多い。

表 1 日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	15	200.0	44.9	67.5	87.6	6:40発	20:20発
上り	16	211.4	71.5	95.3	44.6	6:55発	19:47発



図 1 日あたりバス停別乗降客数

路線長	15.3km
所要時間	42分
平均旅行速度	21km/h
バス停数	32
平均バス停間距離	470m

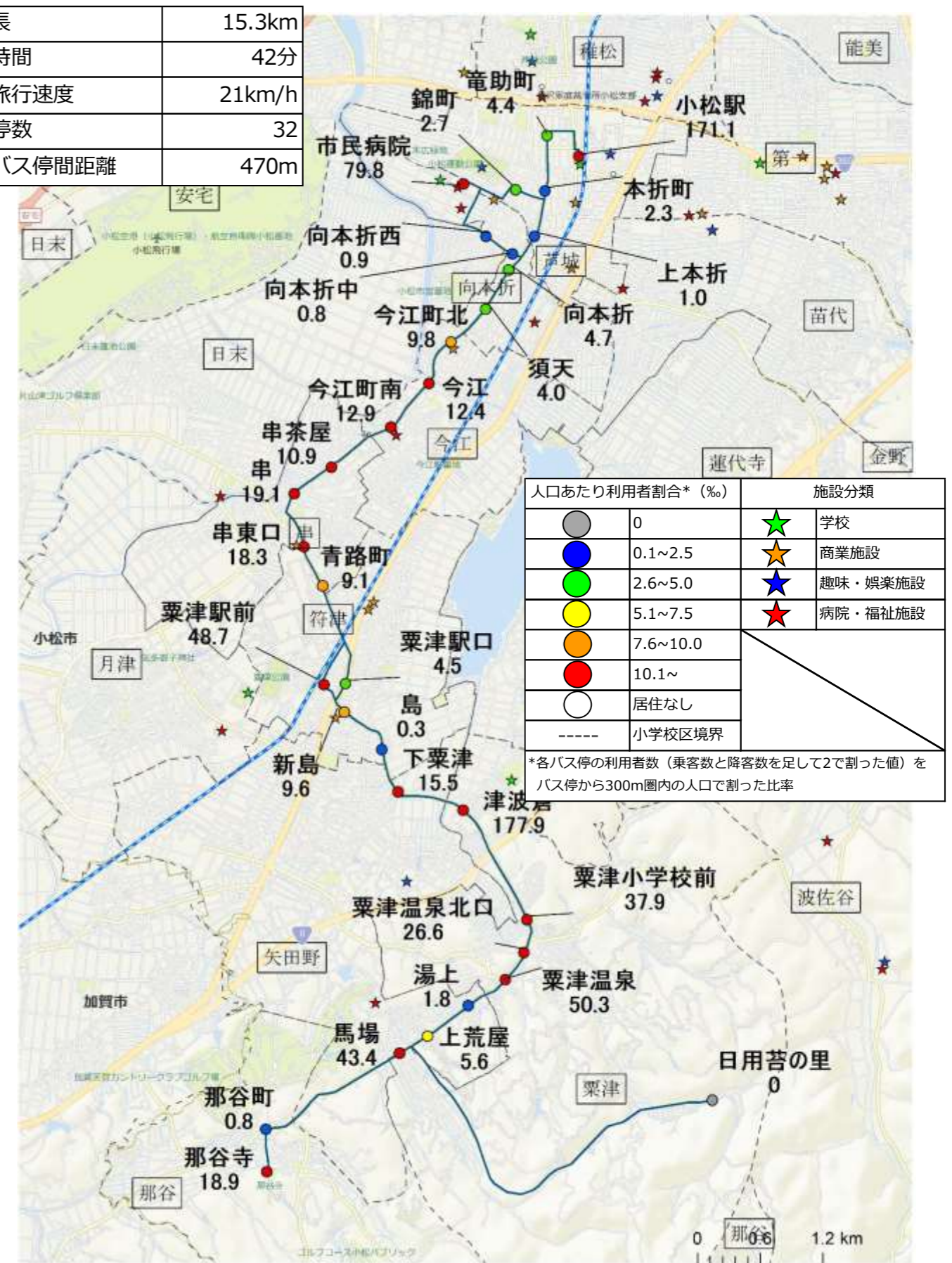


図 2 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑤ 栗津 A 線 休日

利用が多いバス停は平日同様に小松駅、栗津駅前、栗津温泉である。その他では下りでは串、上りでは栗津温泉北口、串、今江町南の利用も多い。

上りの小松市民病院、小松駅方面は日中の利用が多く、下りの栗津駅方面は日中および夕方以降の利用が比較的多い。

表 1 日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	16.5	95.3	5.5	49.8	40.0	7:00発	20:20発
上り	15	109.9	12.5	81.9	15.5	6:55発	18:52発

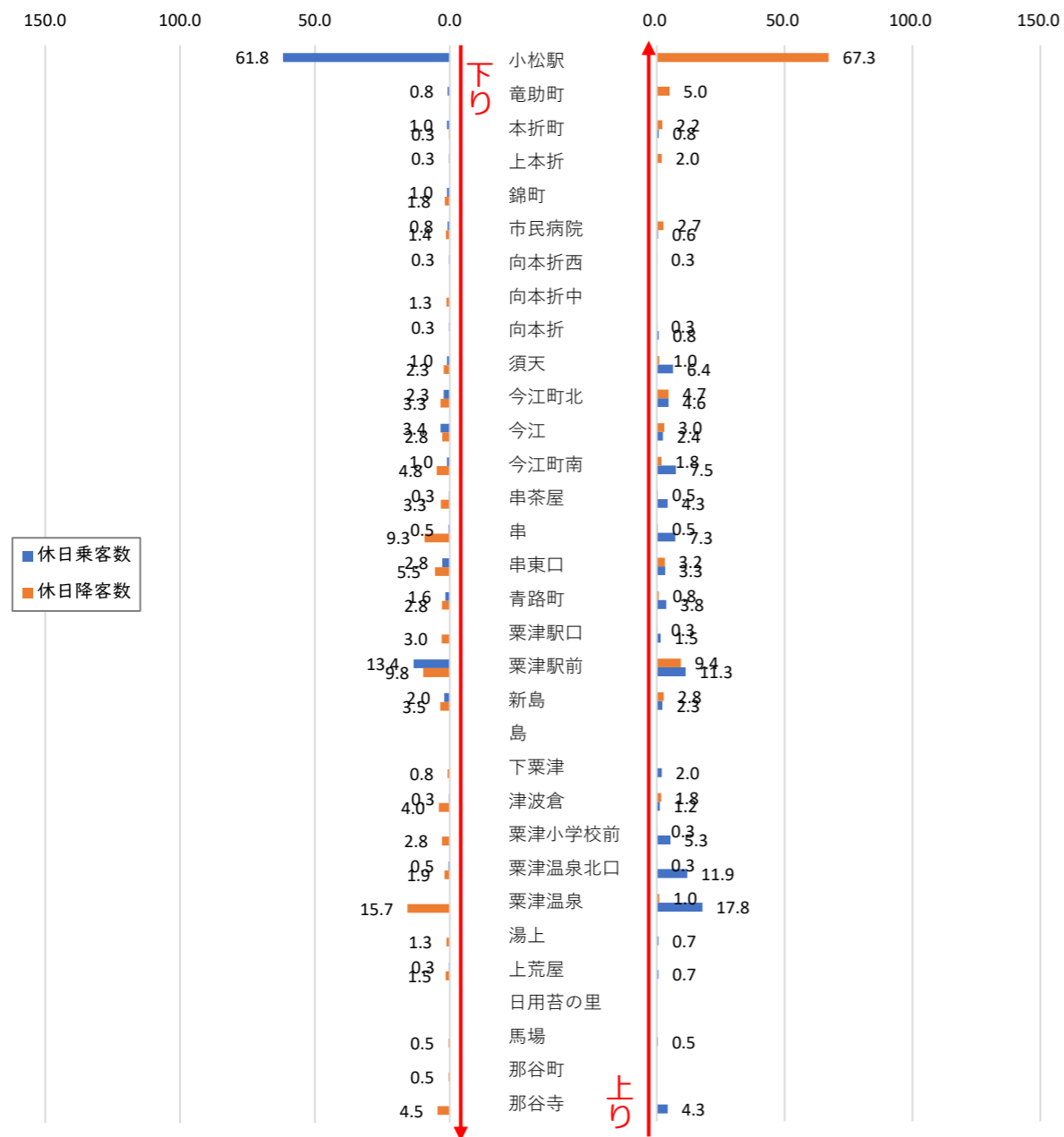


図 1 日あたりバス停別乗降客数

路線長	15.3km
所要時間	42分
平均旅行速度	21km/h
バス停数	32
平均バス停間距離	470m

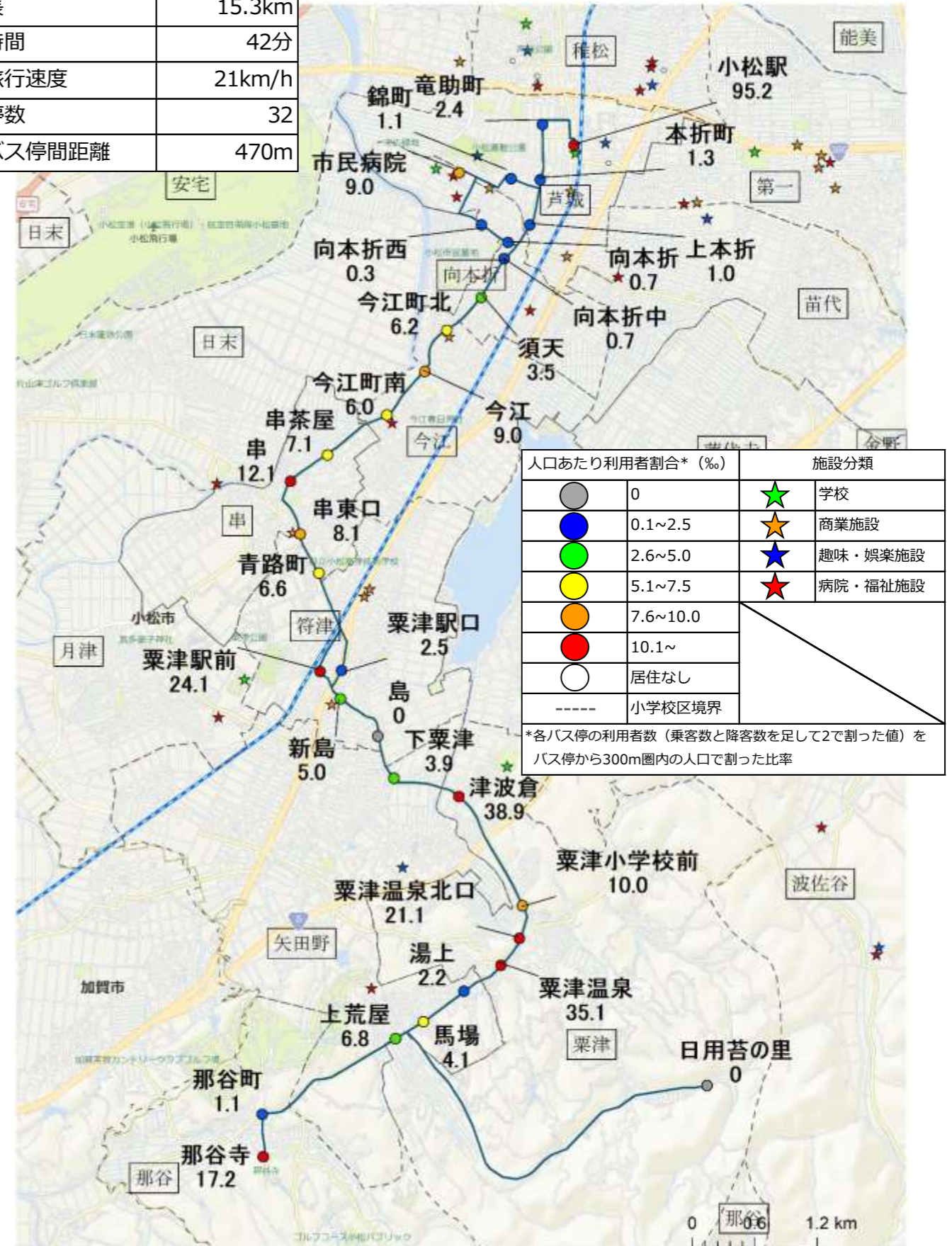


図 2 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑥月津線 平日

平日の上り利用者が最も少ない路線である。

上下ともに小松駅の利用が最も多い。

栗津A線との分岐点である串より以遠の利用が少ない。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	3	7.6	1.3	1.6	4.8	8:45発	16:25発
上り	3	10.8	5.0	4.1	1.6	6:55発	16:48発

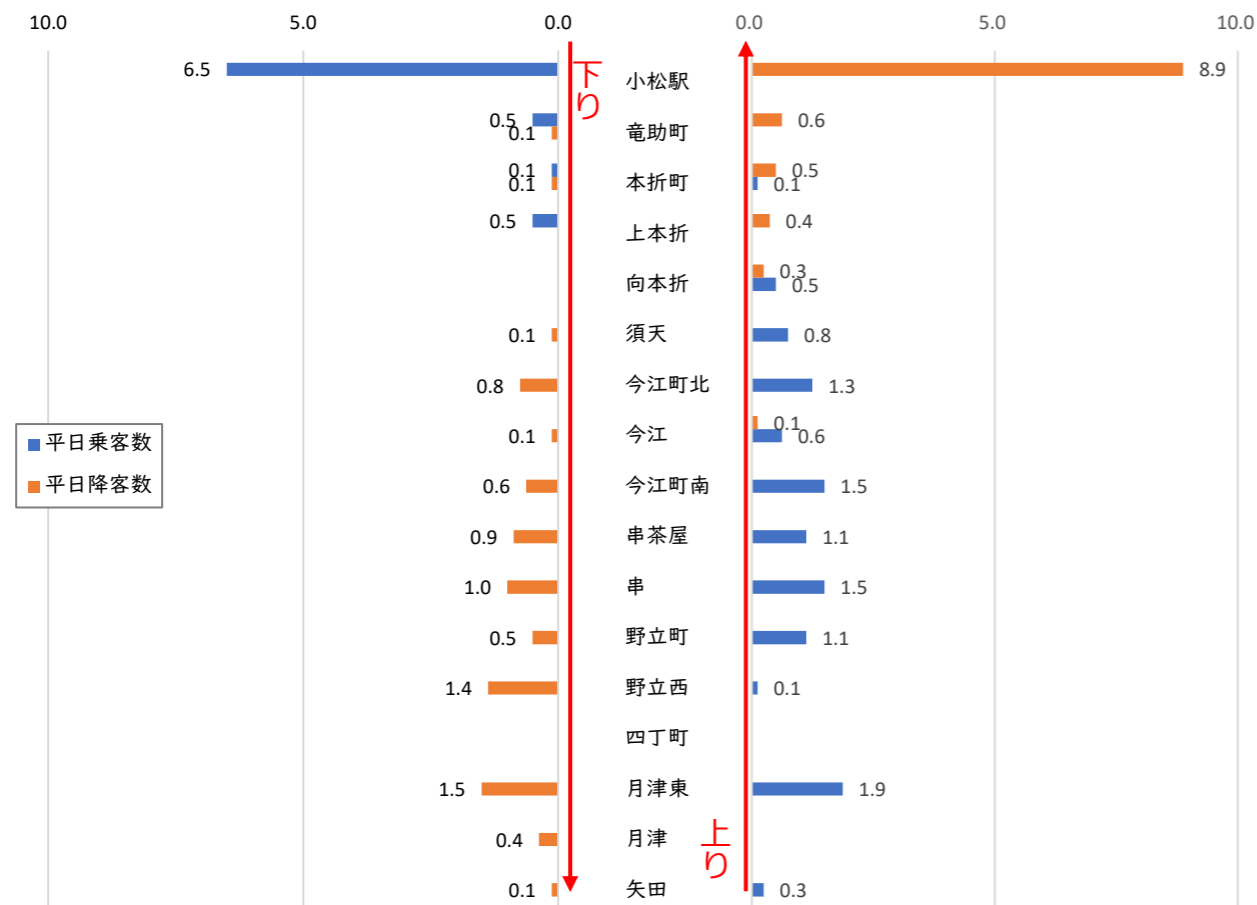


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	8.4km
所要時間	22分
平均旅行速度	22km/h
バス停数	17
平均バス停間距離	490m

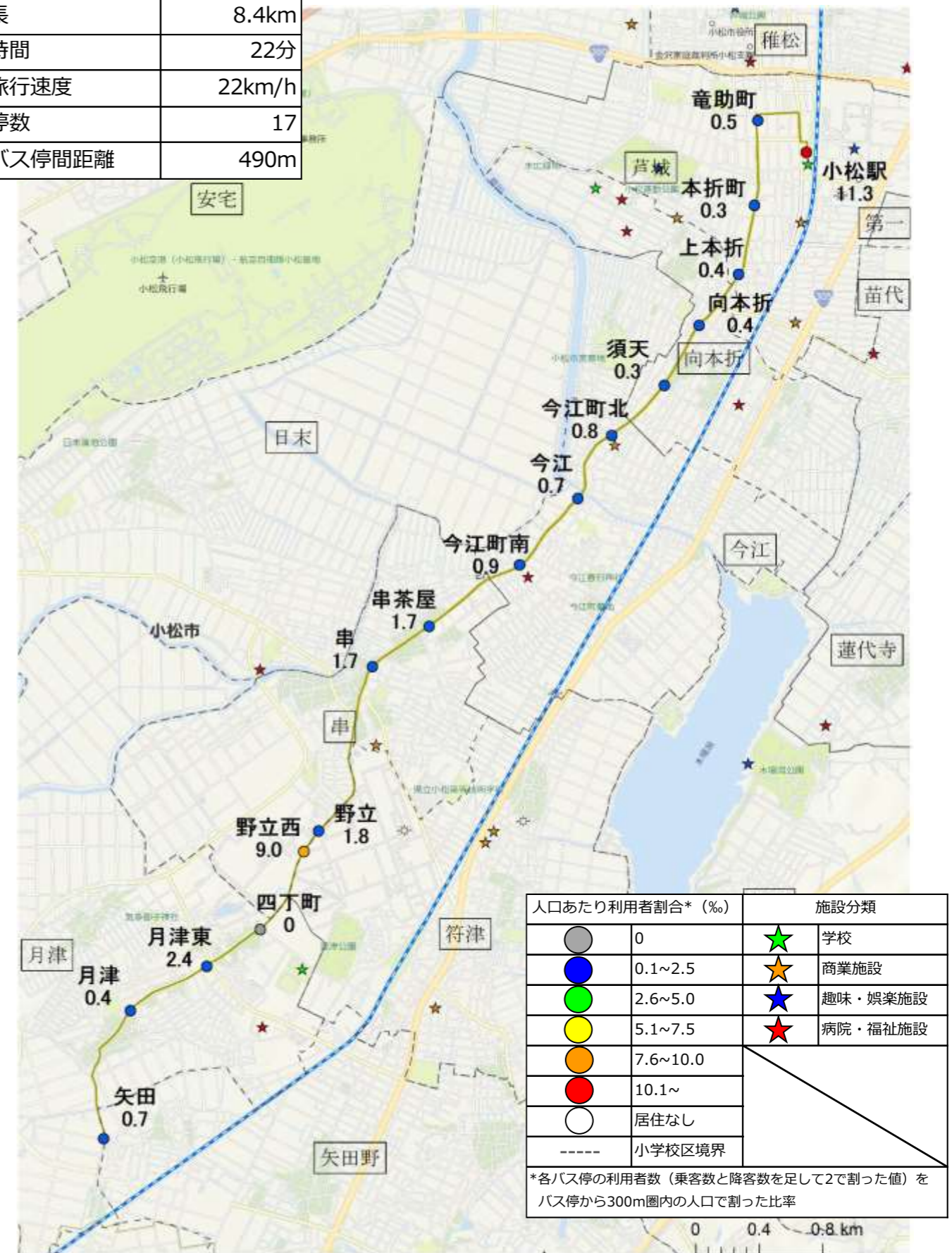


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑥月津線 休日

平日同様に小松駅の利用が最も多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	3	3.8	0.0	1.8	2.0	8:45発	16:25発
上り	2	5.5	0.0	5.5	0.0	9:10発	16:48発

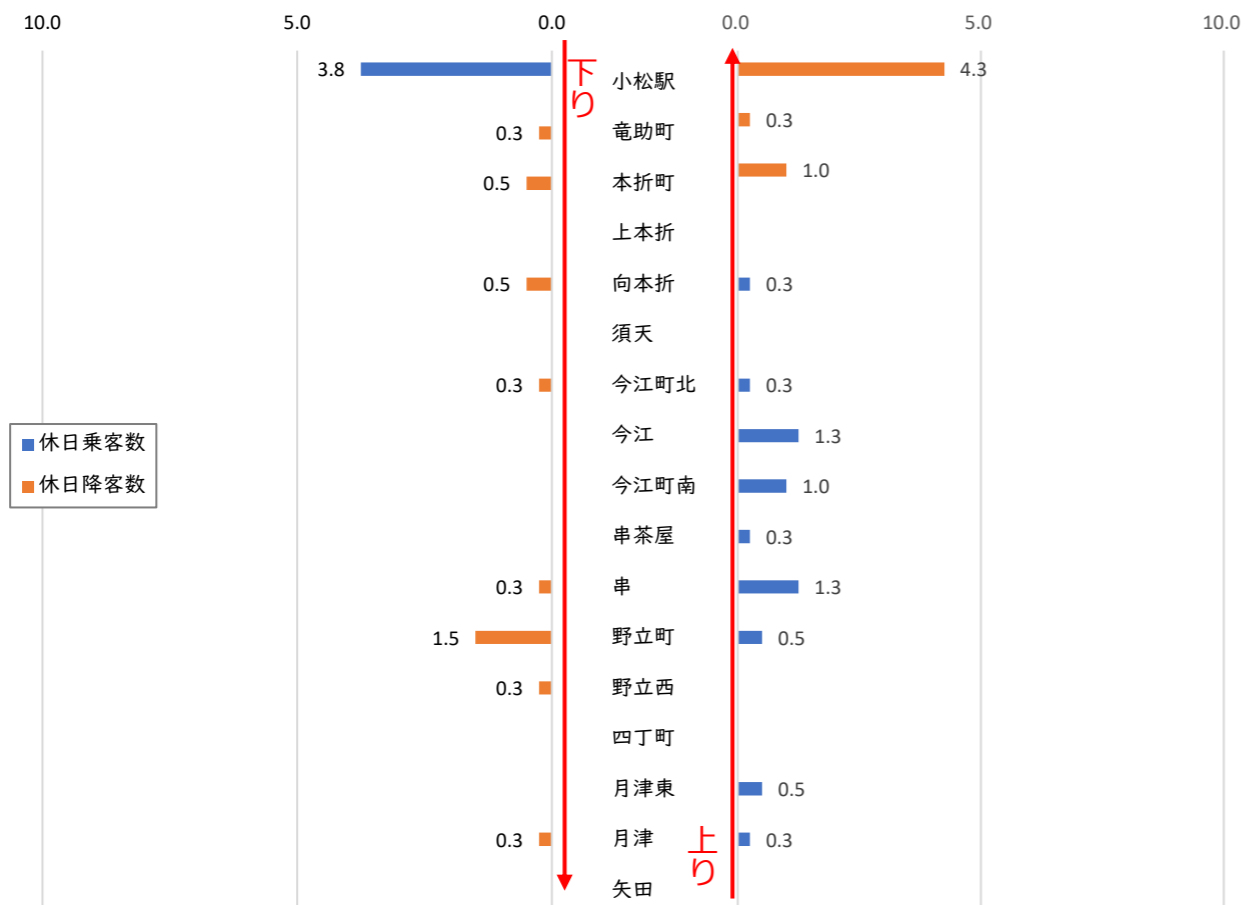


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	8.4km
所要時間	22分
平均旅行速度	22km/h
バス停数	17
平均バス停間距離	490m

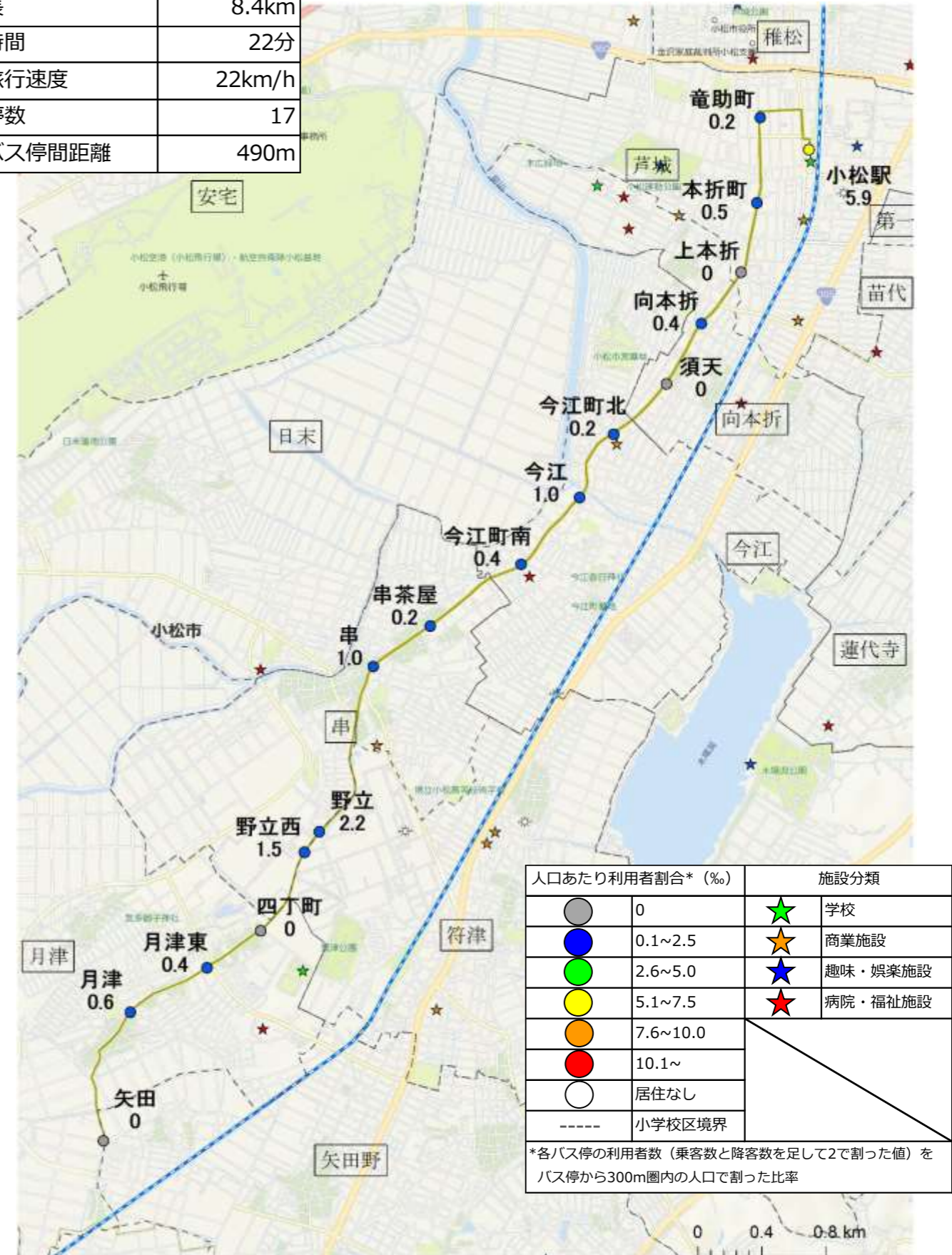


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑦佐美線 平日

所要時間が最も短い路線である。

平日下りの利用者が最も少ない。

上りに対して下りの利用が少なく、粟津A線などを利用しているものと考えられる。

粟津A線との分岐点である串より以遠の利用が少ない。

上りの小松駅方面は通勤通学時のみ運行している。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
下り	1	4.5	-	4.5	17:05発	17:05発
上り	1	19.0	19.0	-	7:25発	7:25発

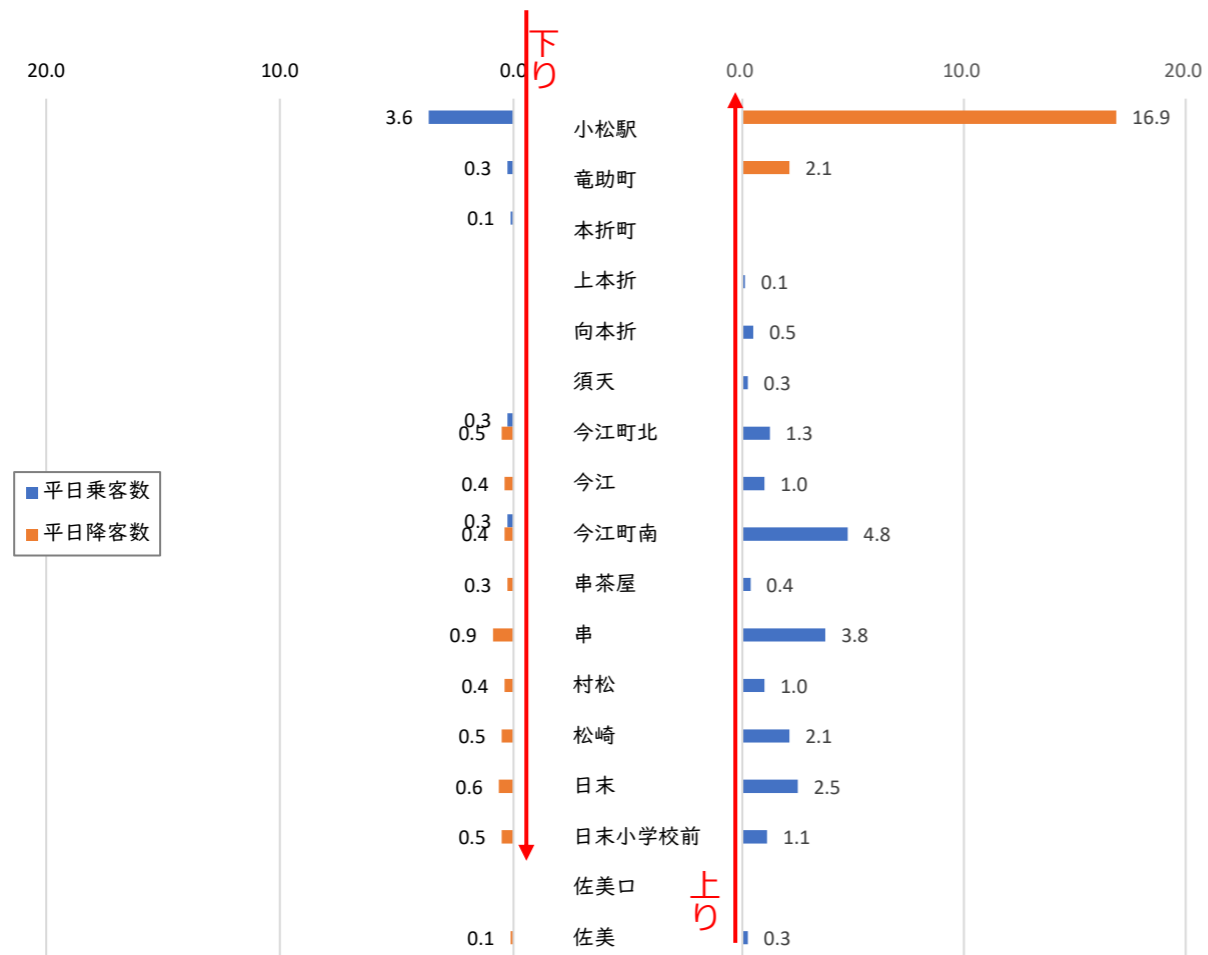


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	8.1km
所要時間	20分
平均旅行速度	24km/h
バス停数	17
平均バス停間距離	470m

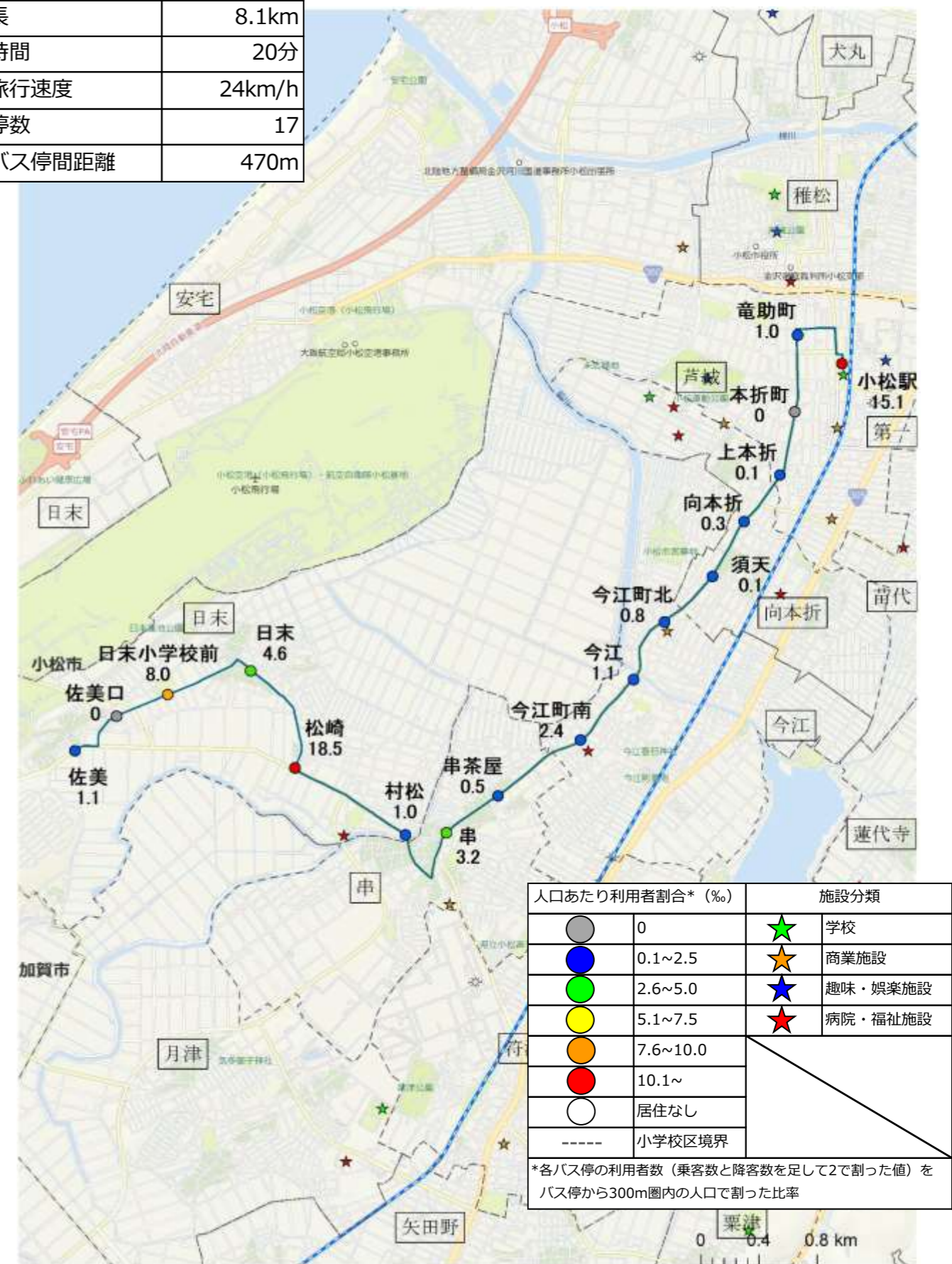


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑦佐美線 休日
目立った利用は見られない。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
下り	1	2.0	-	-	17:05発	17:05発
上り	1	3.8	3.8	-	7:25発	7:25発

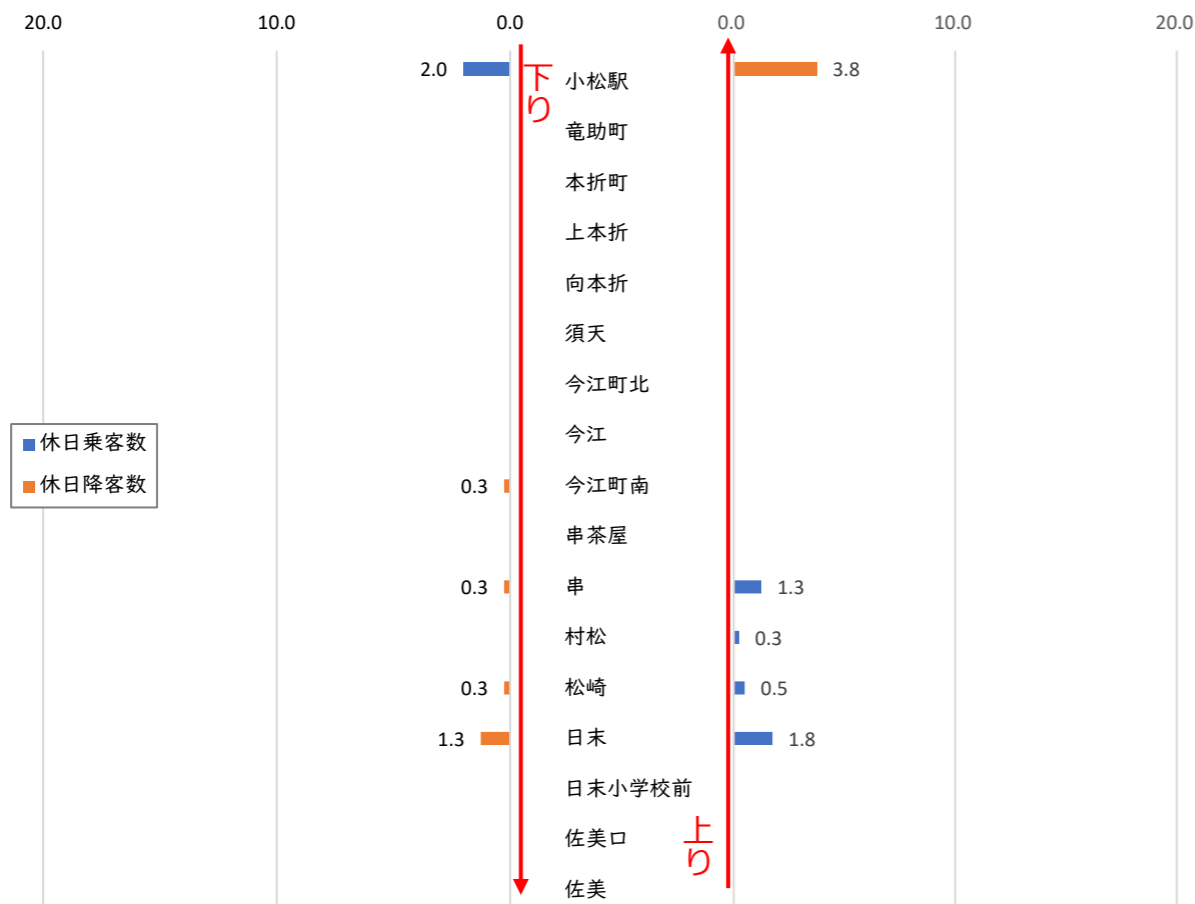


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	8.1km
所要時間	20分
平均旅行速度	24km/h
バス停数	17
平均バス停間距離	470m

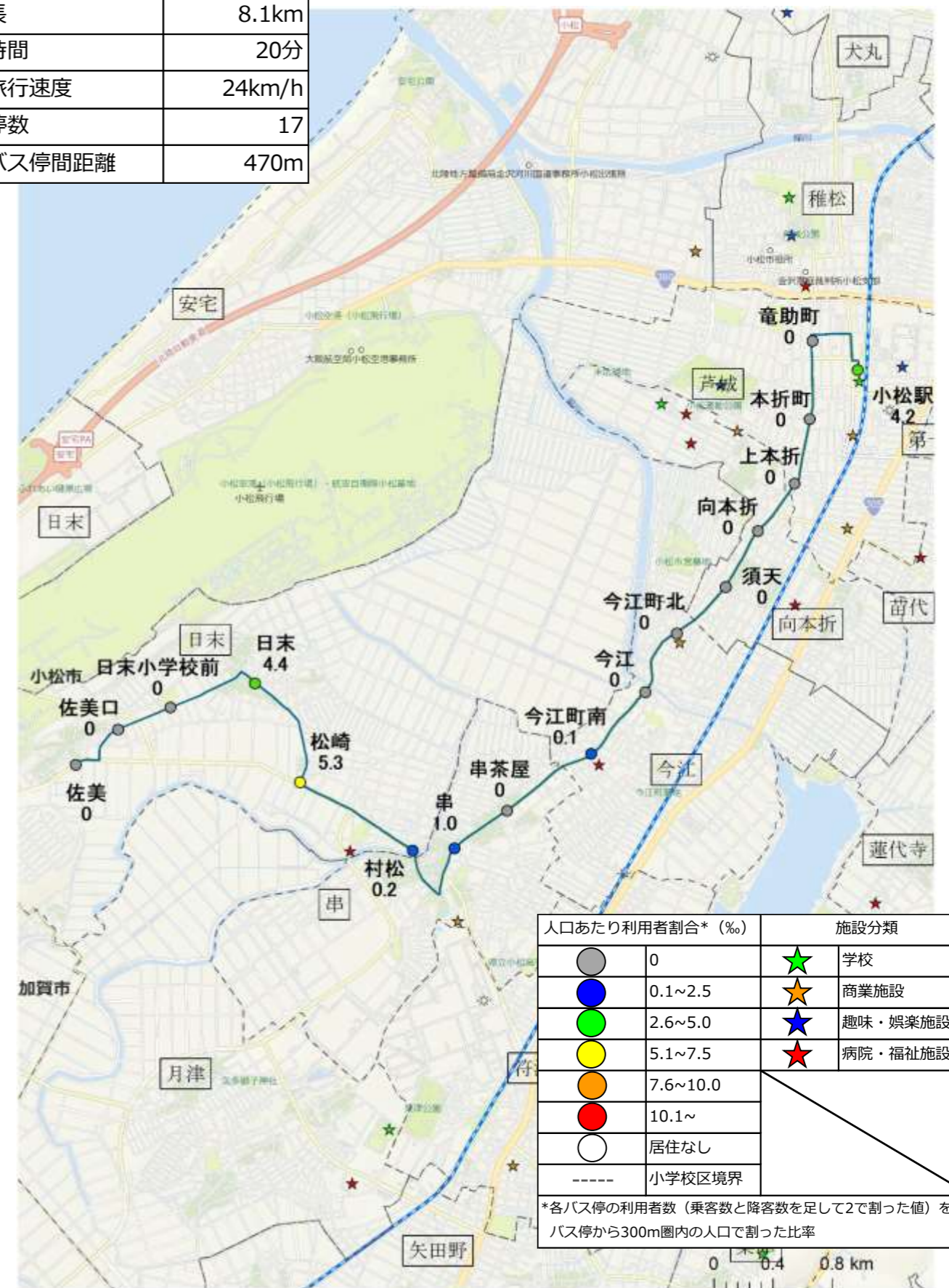


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑧木場潟線 平日

平均バス停間距離が最も長く、平均旅行速度が最も速い路線である。

上りでは栗津駅前、小松大谷高校前、千松閣、小松駅の利用が見られるが、5人程度未満と低調である。やわたメディカルセンターの利用はほとんどない。下りはさらに利用が見られない。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
下り	3	7.4	0.0	4.8	2.6	9:00発 15:05発
上り	3	16.5	1.1	10.6	4.8	9:35発 16:10発

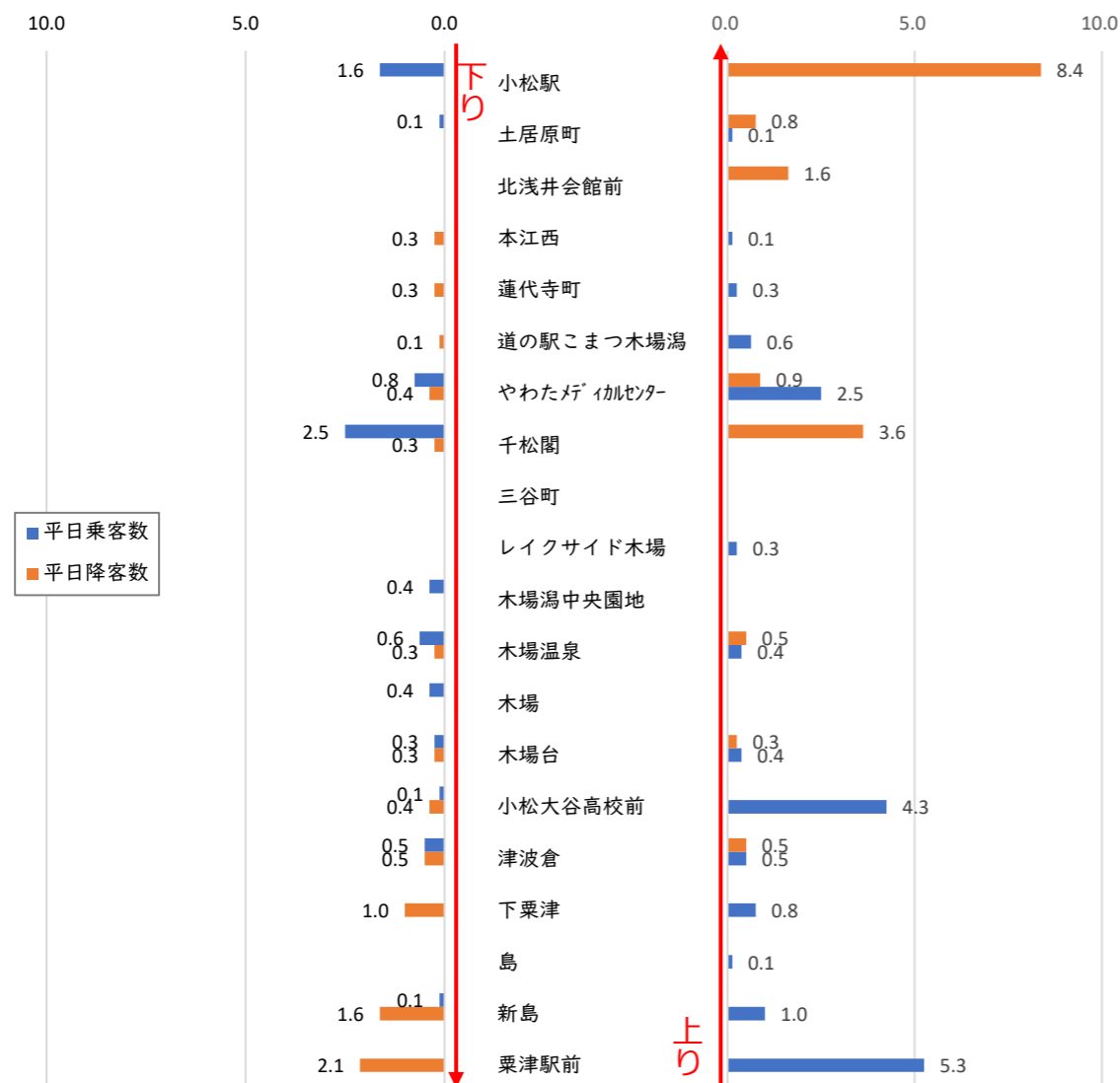


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	22.6km
所要時間	48分
平均旅行速度	28km/h
バス停数	20
平均バス停間距離	1130m

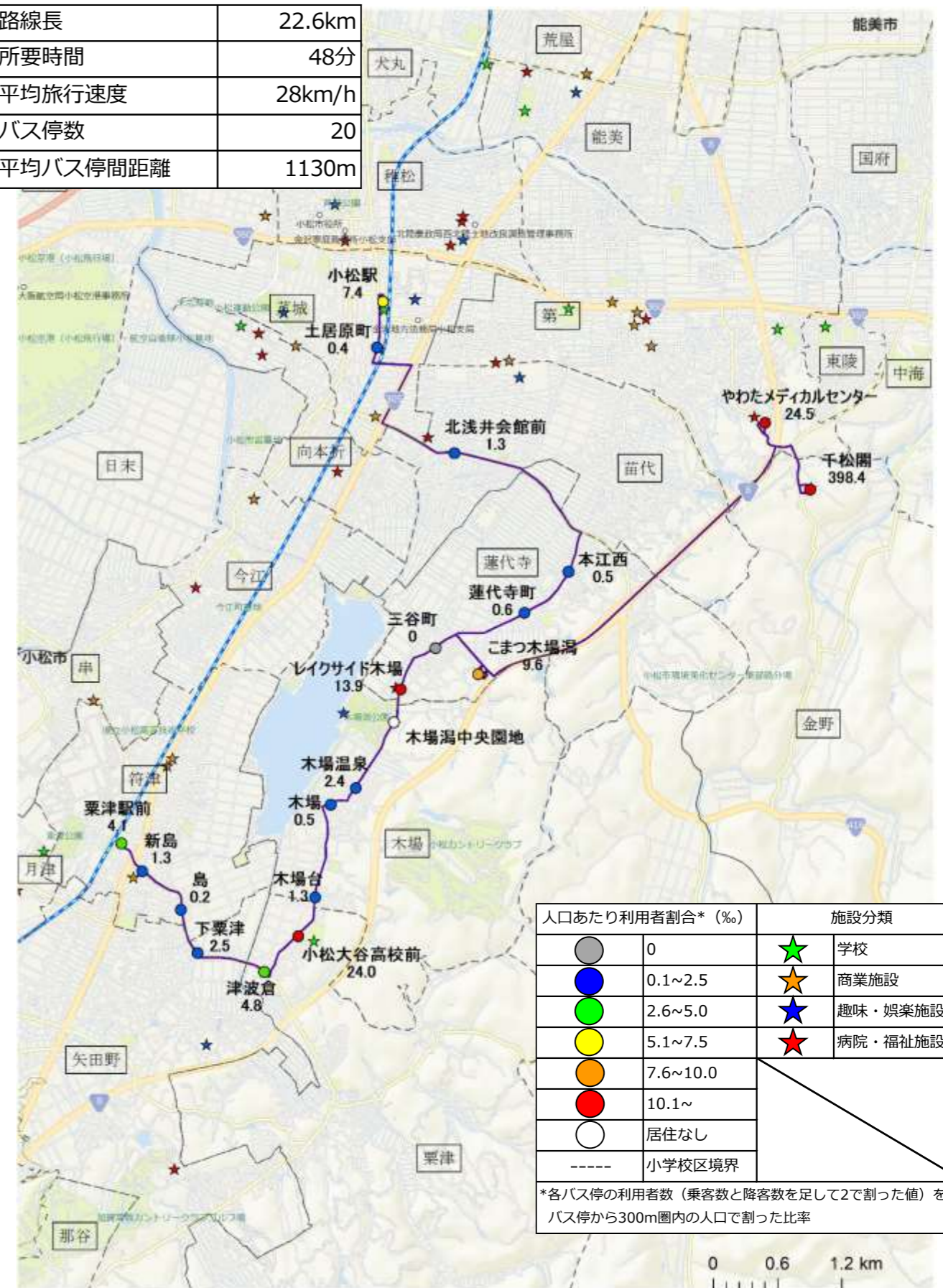


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑧木場潟線 休日

利用状況

上り下りともに千松閣の利用が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	2	5.8	0.0	3.0	2.8	11:00発	15:05発
上り	3	8.0	0.0	7.5	0.5	9:35発	16:10発

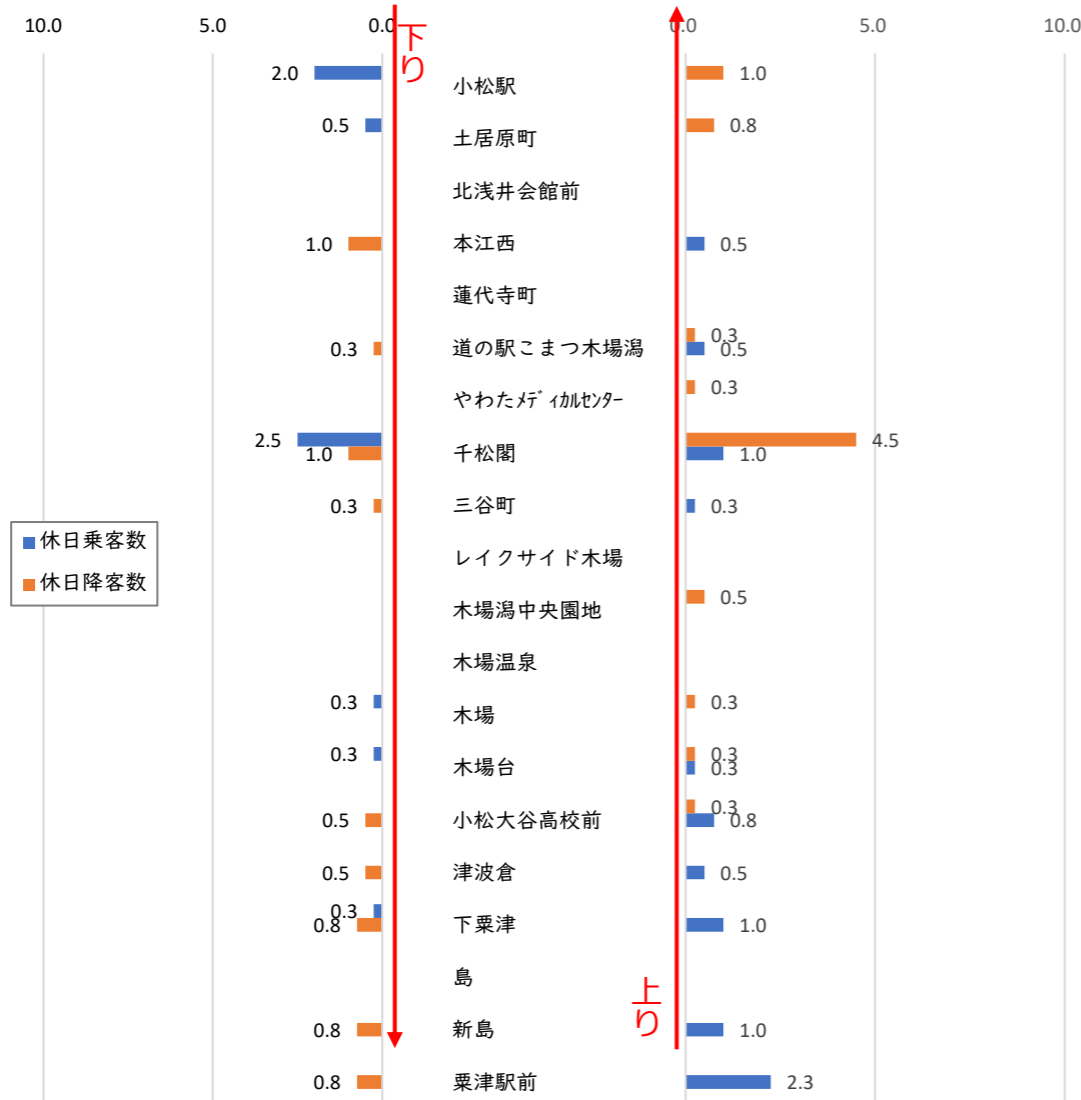


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	22.6km
所要時間	48分
平均旅行速度	28km/h
バス停数	20
平均バス停間距離	1130m

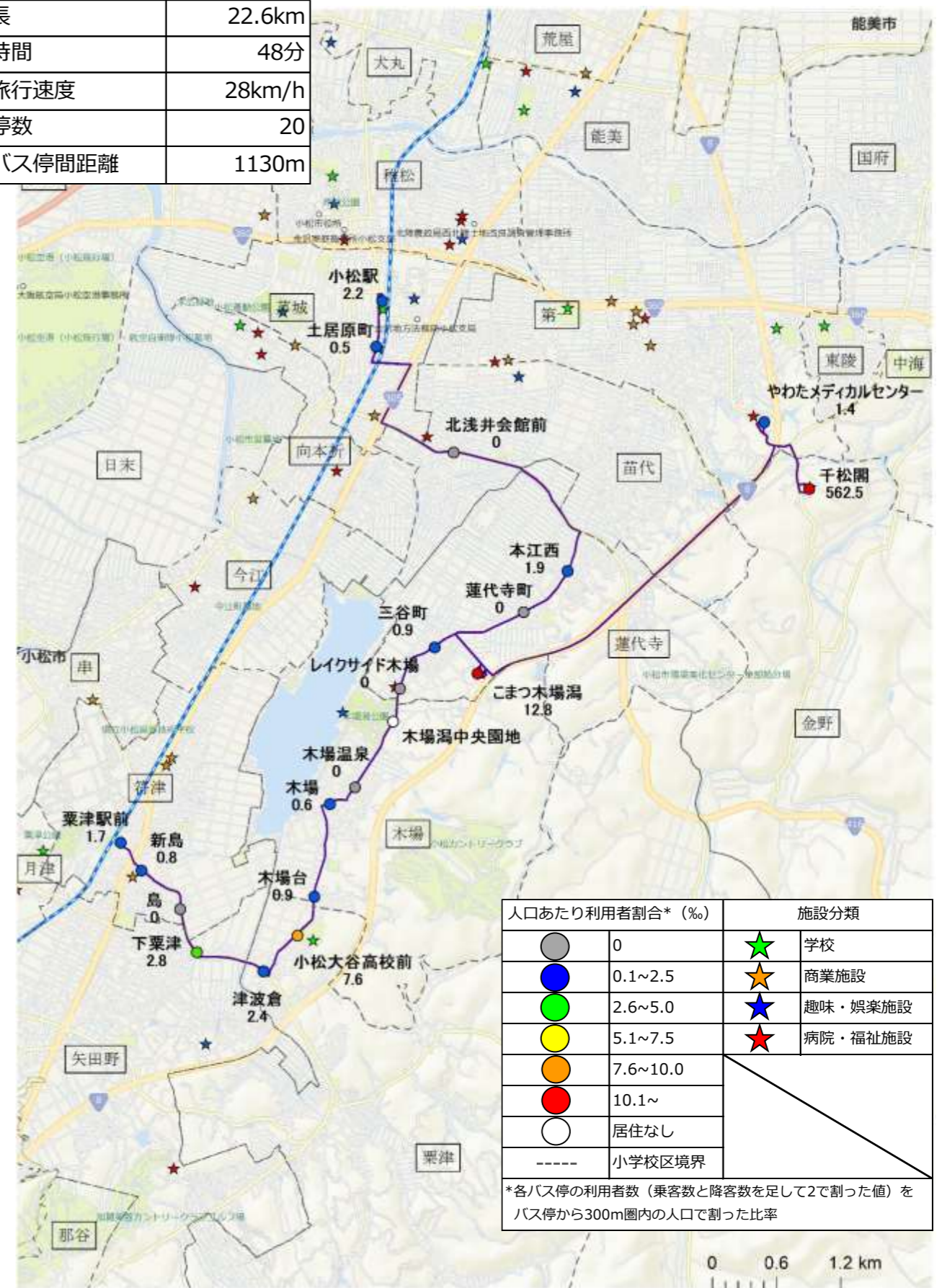


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑨ 麦口線 平日

平均旅行速度が最も速い路線のひとつである。中ノ峠以降は白山市に乗り入れている。上り下りともに小松駅、市立高校前、希望ヶ丘（商業高校最寄り）の通学利用が多く見られるが、軽海地区以遠を含めてその他地域での利用はほとんど見られない。

下りの希望ヶ丘（商業高校最寄り）、麦口方面は通勤通学時の利用が多く、上りの小松駅方面は市立高校前や商業高校（希望ヶ丘）から小松駅方面への夕方以降の利用が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
下り	7	56.6	30.4	12.8	8:07発	19:40発
上り	8	117.3	23.5	86.1	6:30発	18:20発

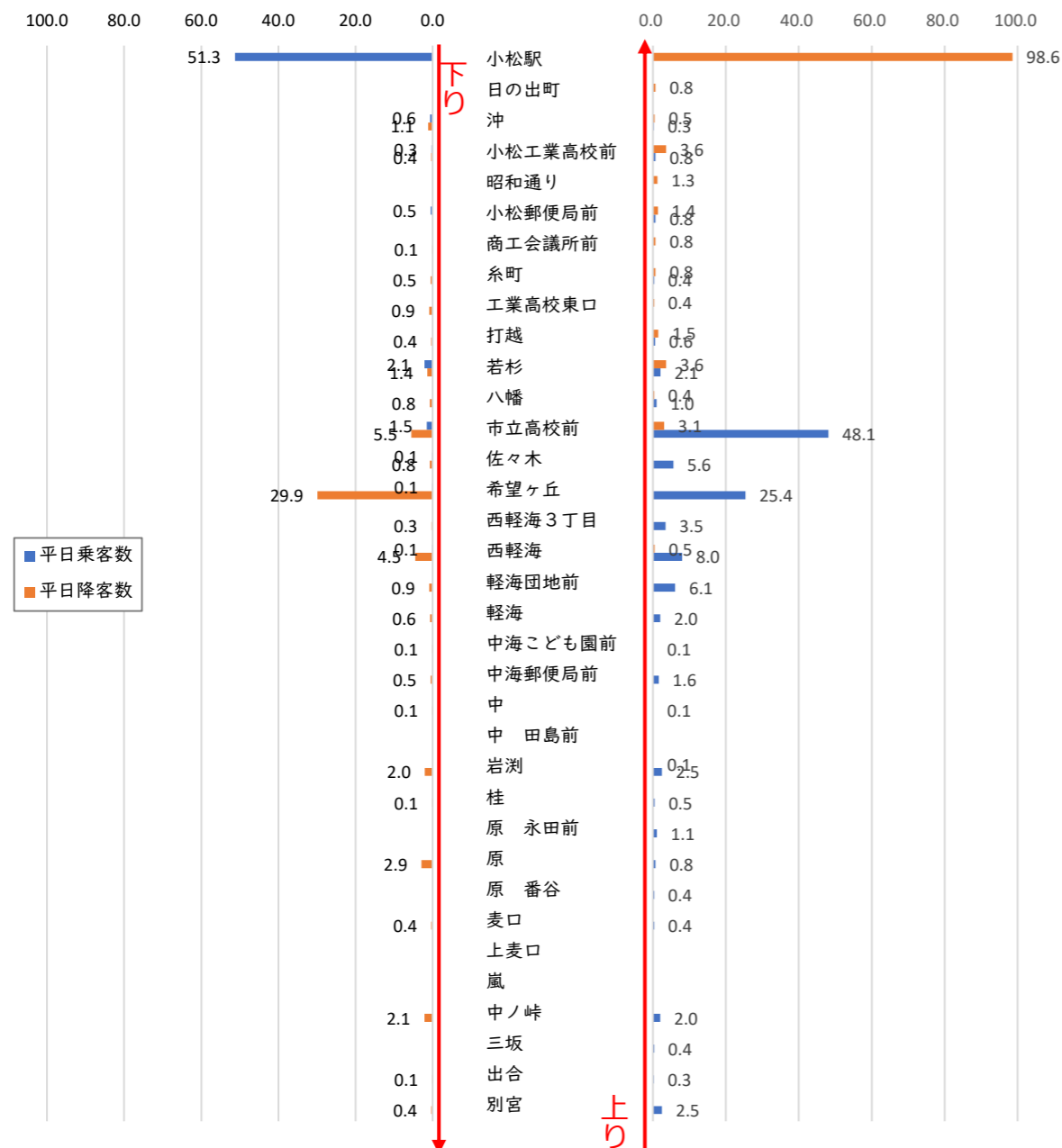


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	18.7km
所要時間	40分
平均旅行速度	28km/h
バス停数	35
平均バス停間距離	530m

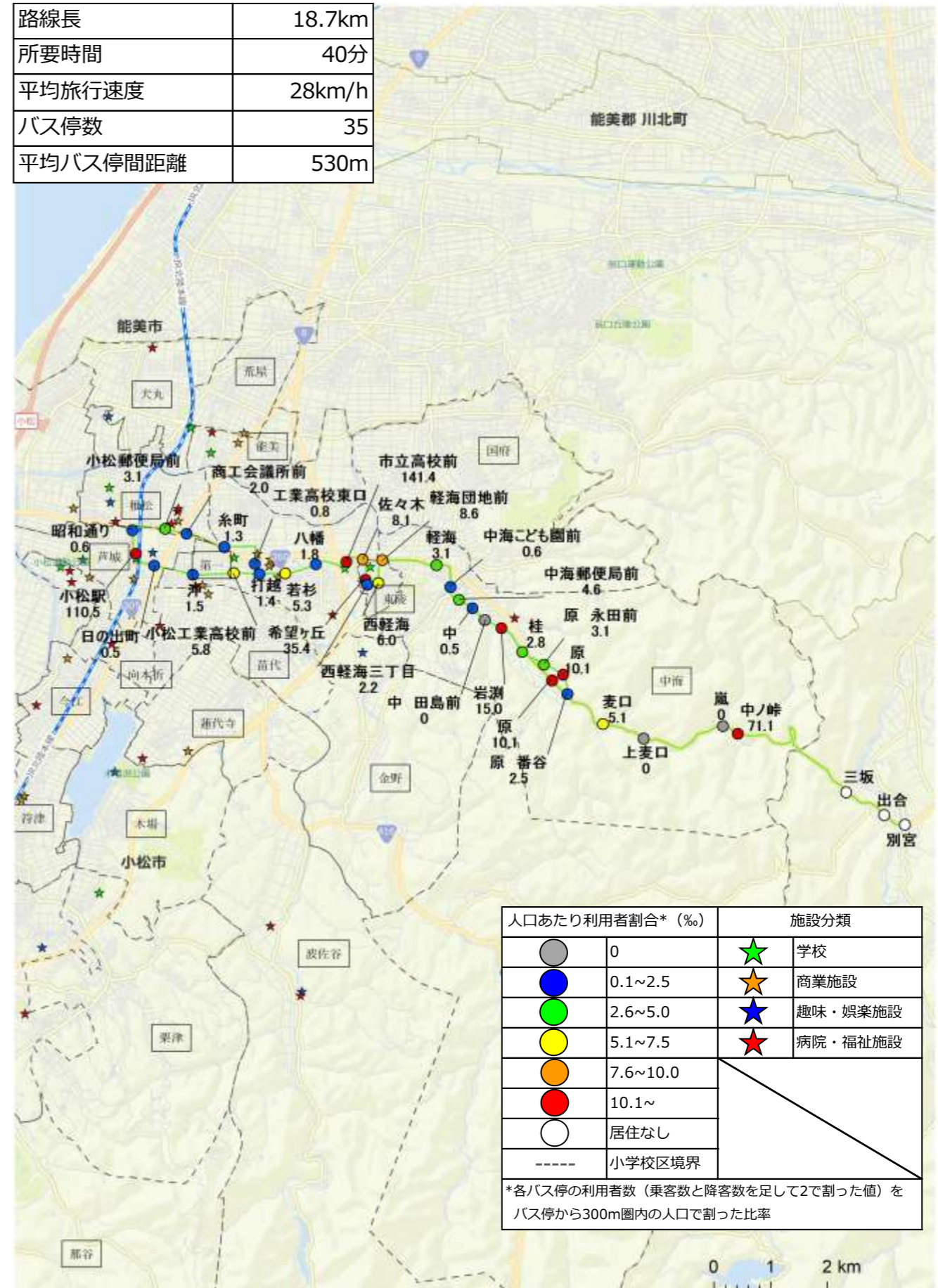


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑨ 麦口線 休日

休日は通学目的の利用がないため、利用者数は少ない。平日同様に軽海以降の山あいのバス停の利用は少ない。

表 1 日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	5	18.0	4.3	6.8	7.0	8:45発	19:40発
上り	3	21.8	0.0	12.3	9.5	9:45発	17:00発



図 1 日あたりバス停別乗降客数

路線長	18.7km
所要時間	40分
平均旅行速度	28km/h
バス停数	35
平均バス停間距離	530m

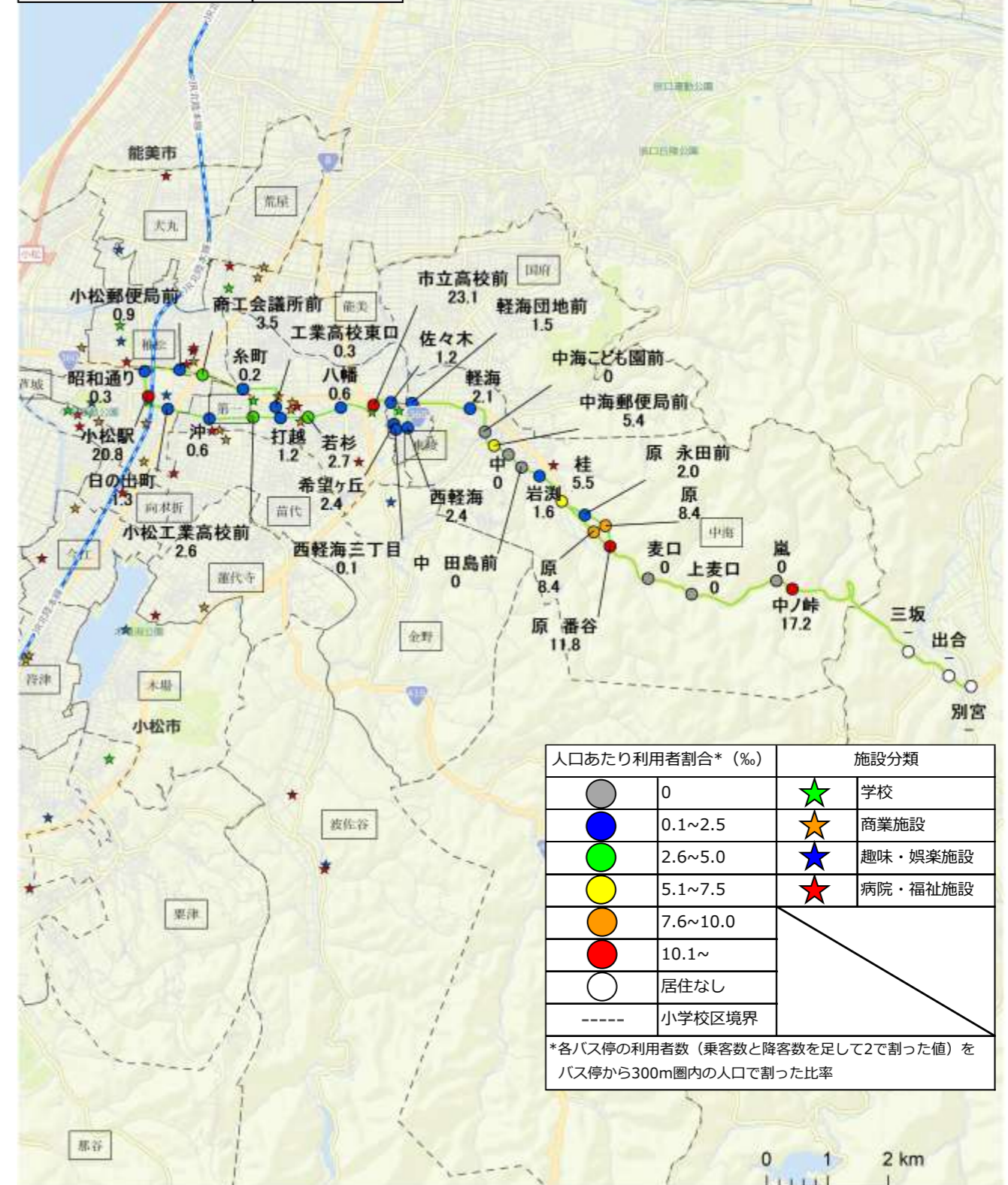


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑩尾小屋線 平日

上り下りともに小松駅、市立高校前、希望ヶ丘（商業高校最寄り）の通学利用が多く見られるが、千松閣以遠の利用は金平（石川県立小松特別支援学校、せせらぎの郷最寄り）での利用が見られるほかは、ほとんど見られない。

下りの希望ヶ丘（商業高校最寄り）、麦口方面は通勤通学時の利用が多く、上りの小松駅方面は市立高校前や商業高校（希望ヶ丘）から小松駅方面への夕方以降の利用が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
下り	4	55.3	41.5	12.4	1.4	8:00発
上り	4	75.0	13.3	8.8	53.0	8:55発

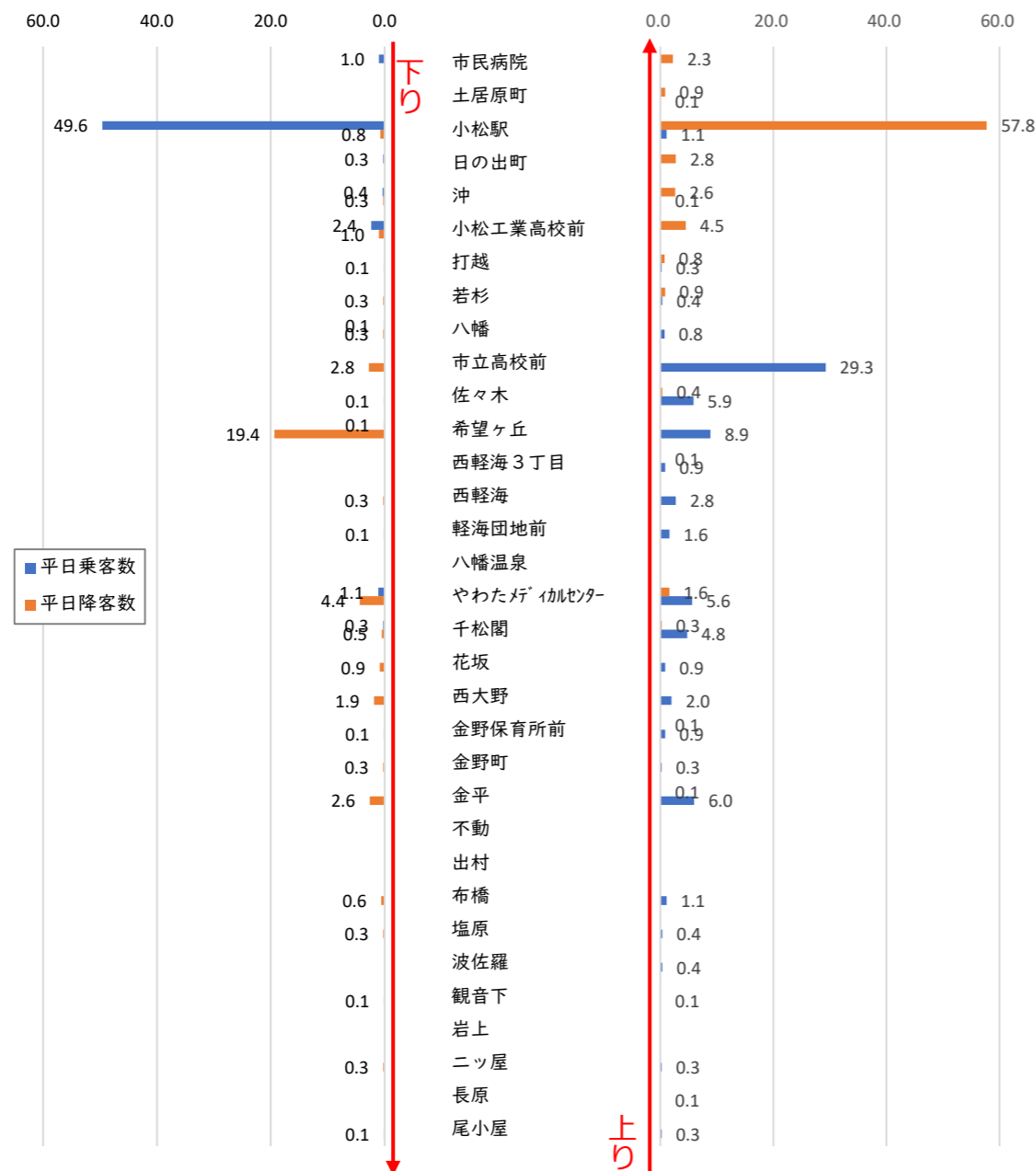


図 1日あたりバス停別乗降客数

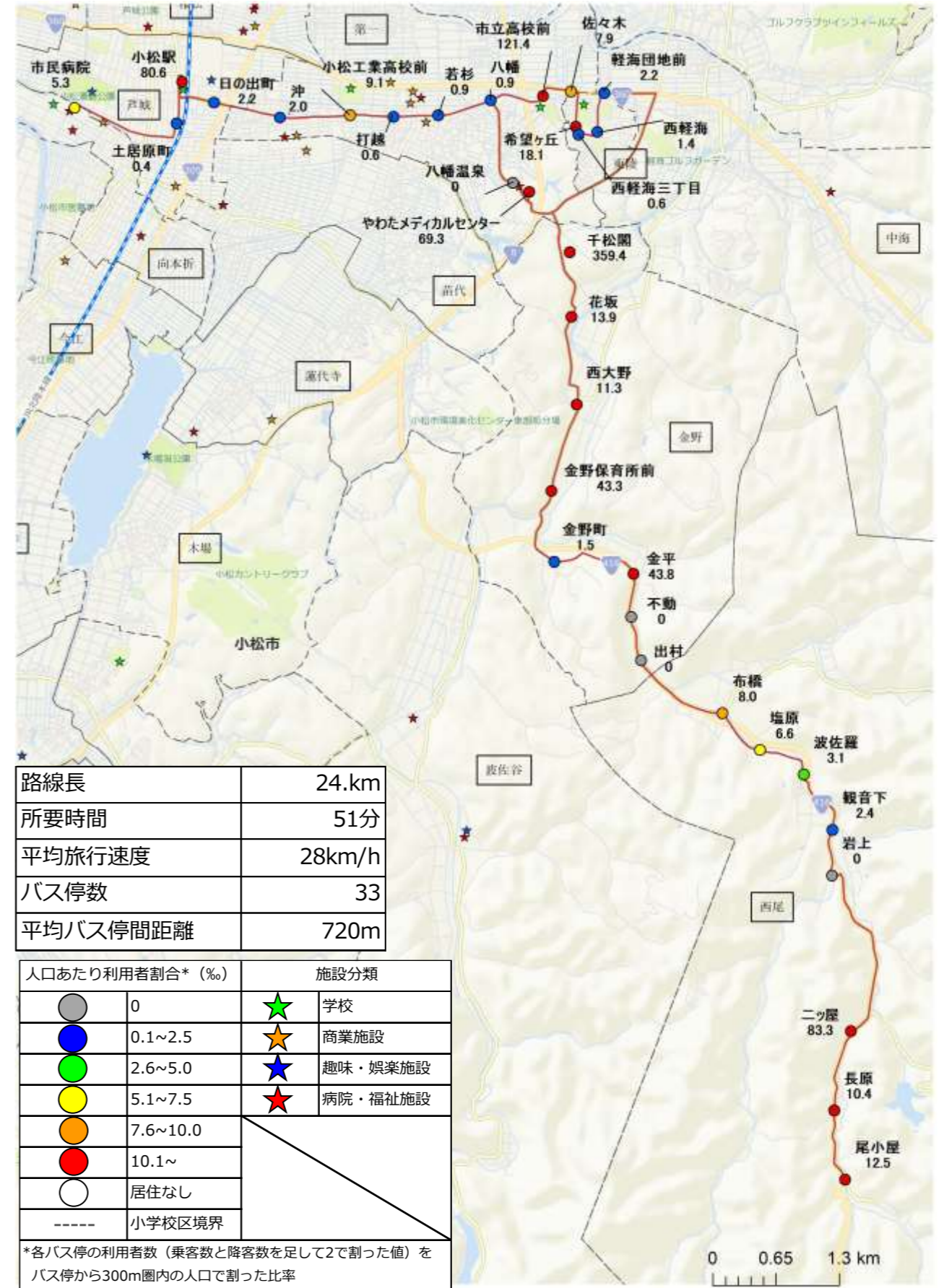


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑩尾小屋線 休日

休日は通学目的の利用がないため、利用者は少ない。千松閣以降の山あいのバス停の利用は少ない。

平日ほどではないが、朝夕は高校生の利用が見受けられる。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
下り	4	20.3	11.8	6.3	8:00発	18:10発
上り	4	38.5	7.5	11.3	8:55発	19:00発

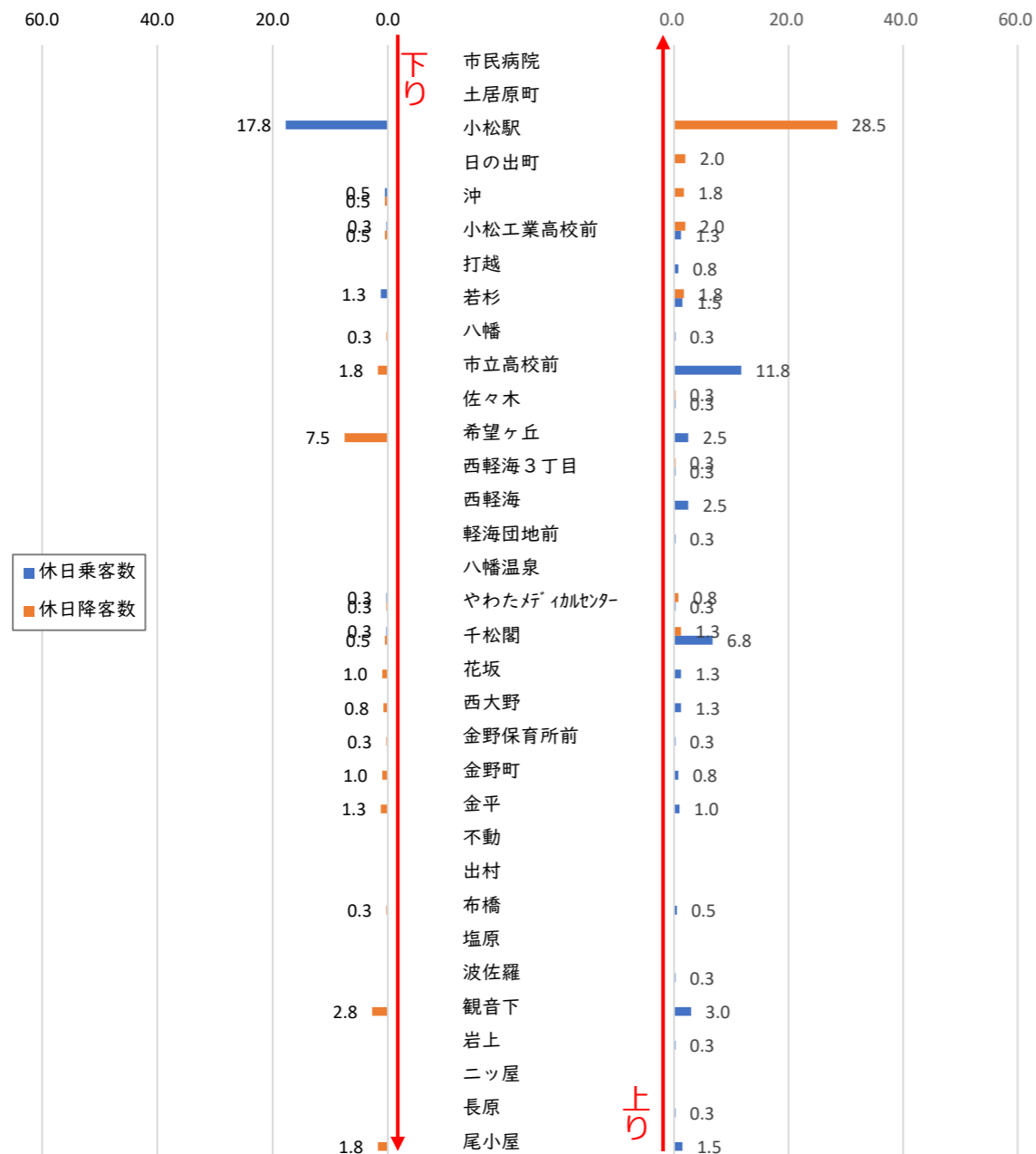


図 1日あたりバス停別乗降客数

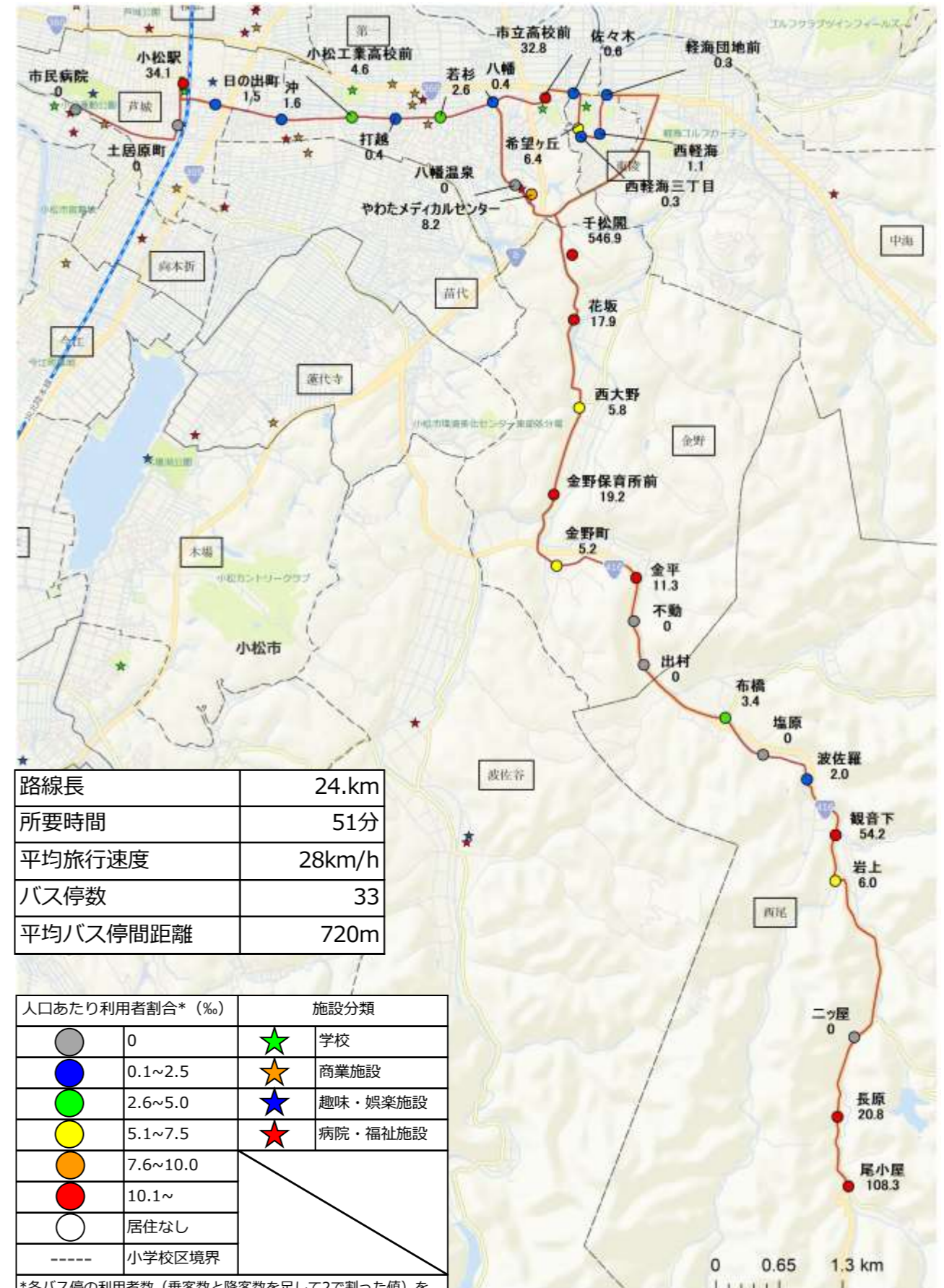


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

①大杉線 平日

路線長、バス停数が最も多く、平均旅行速度が最も速い路線である。

下りでは小松駅、小松工業高校前、市立高校前、希望ヶ丘（商業高校最寄り）の利用が多く通学目的で利用されている。北吉竹以遠から山あいの区間では利用がほとんどない。

下りの希望ヶ丘（商業高校最寄り）、麦口方面は通勤通学時の利用が多いが、上りの利用は少なく、麦口線や尾小屋線、ハニベ線を利用しているのではないかと考えられる。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9～15時	15時以降			
下り	3.25	53.4	42.9	7.1	3.4	8:03発	16:30発
上り	3	13.1	0.0	11.4	1.8	9:10発	17:15発

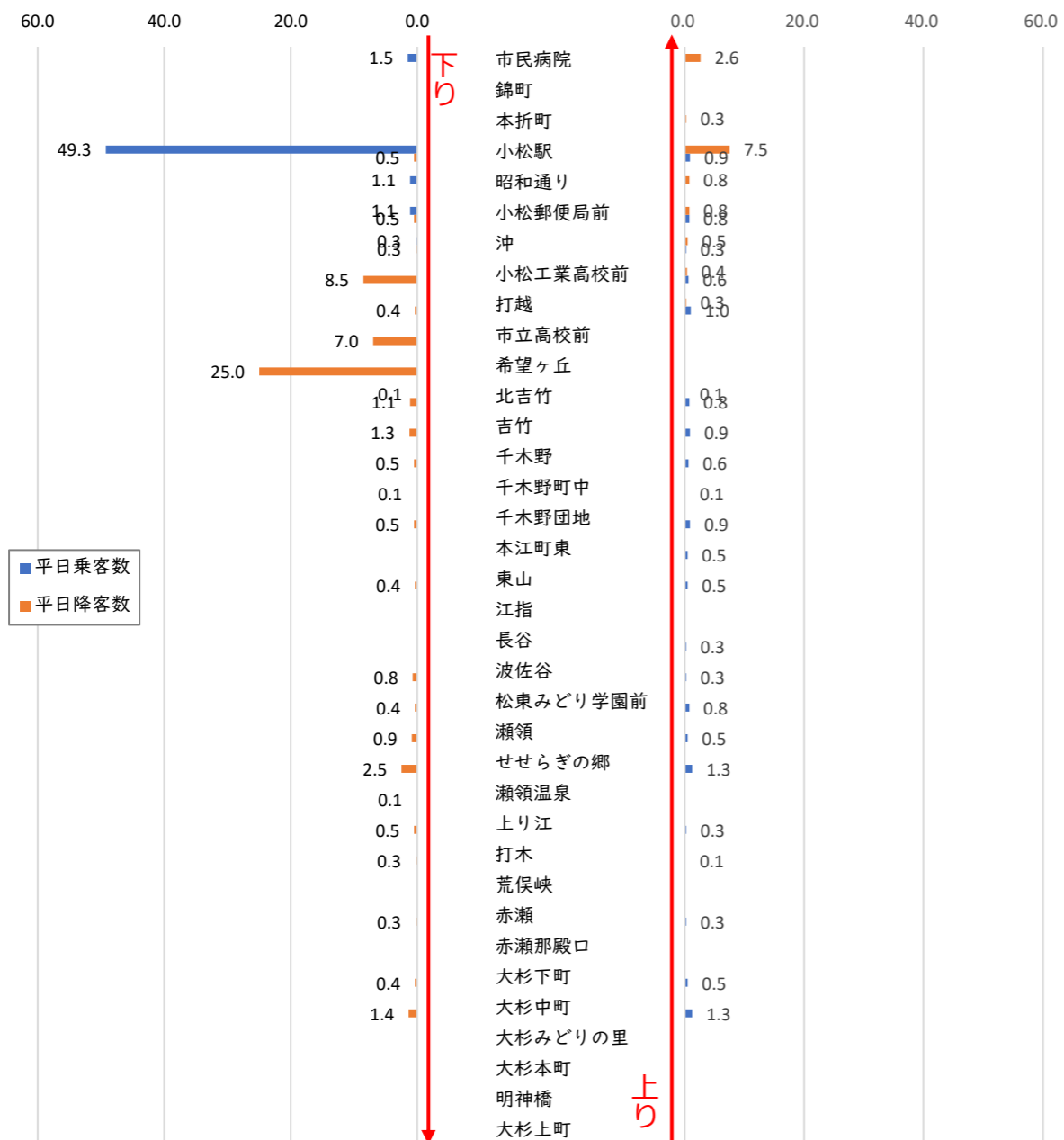


図 1日あたりバス停別乗降客数

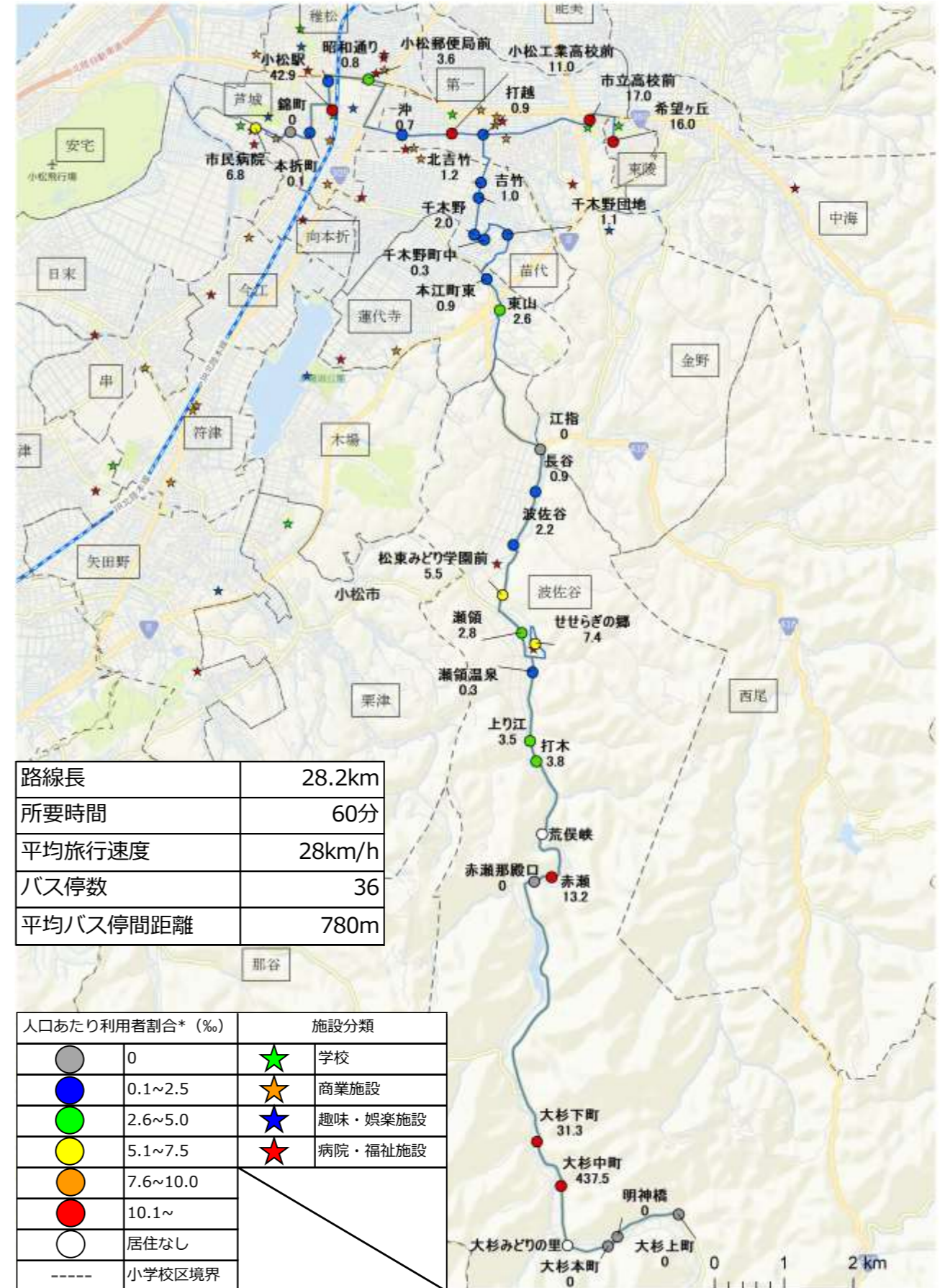


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

①大杉線 休日

休日は通学目的の利用がないため、利用は全く見られない。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
下り	3	7.5	1.3	3.3	3.0	8:03発 16:30発
上り	3	3.3	0.0	2.8	0.5	9:10発 17:15発

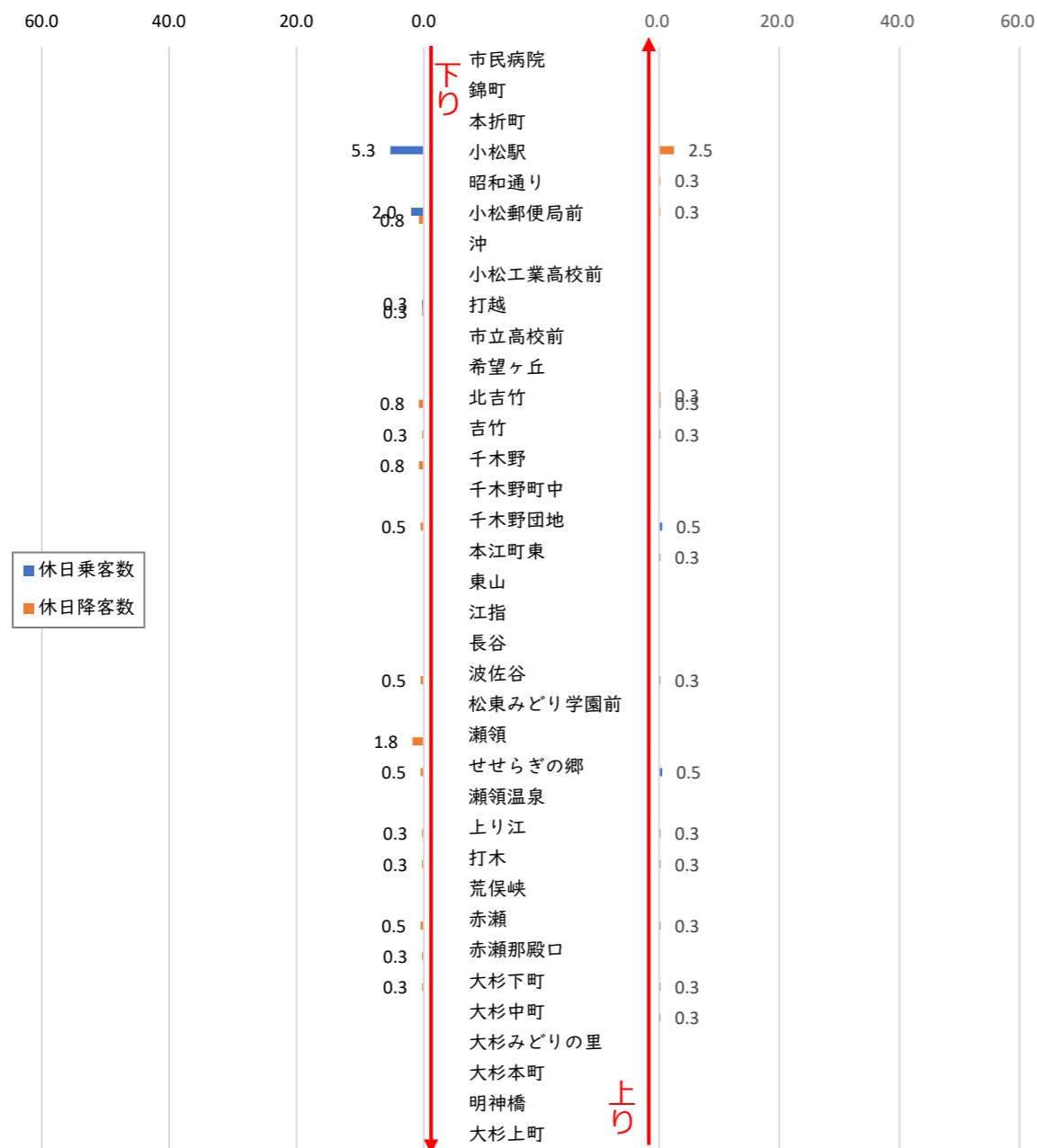


図 1日あたりバス停別乗降客数

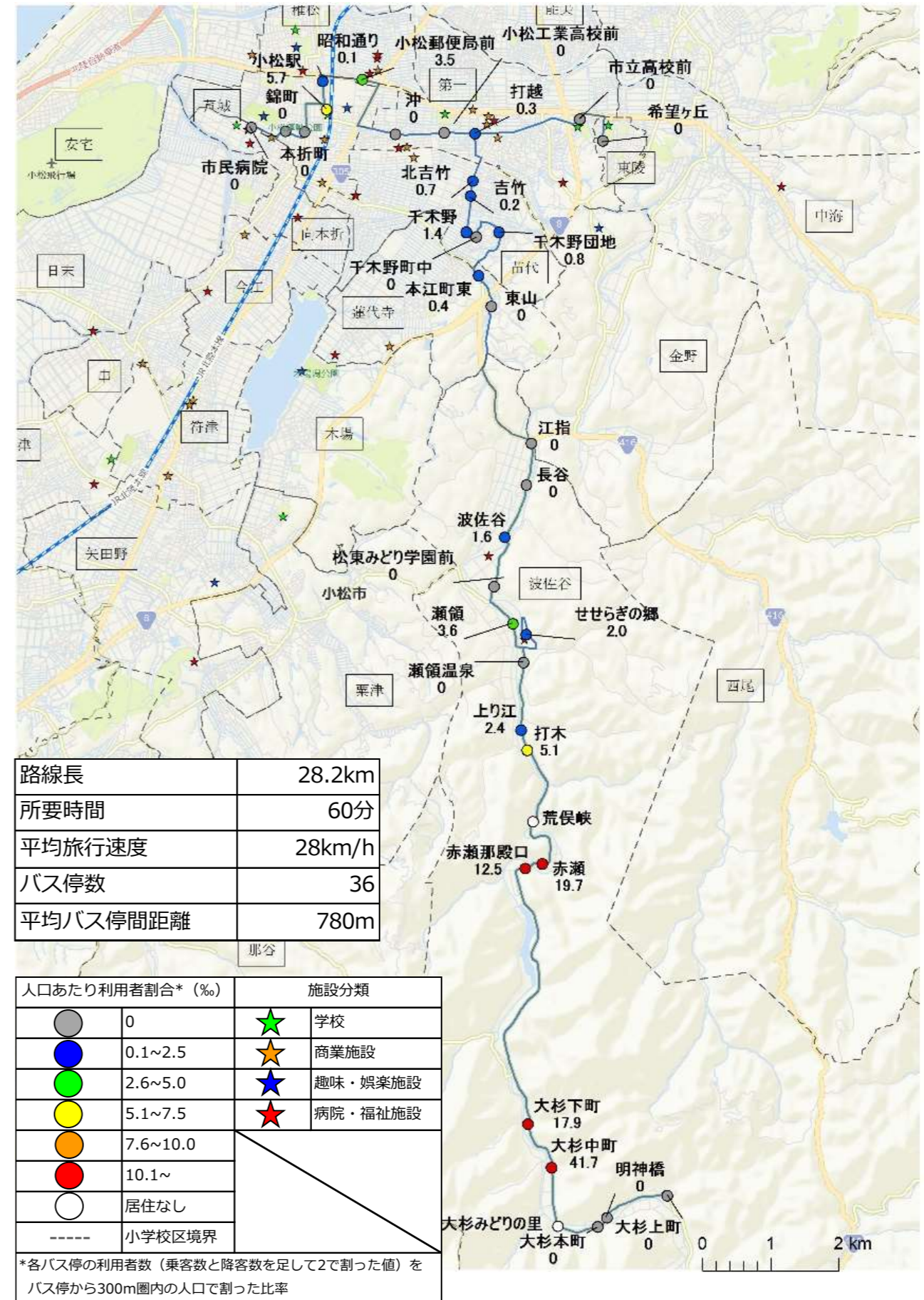


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑫ハニベ線 平日

平均バス停間距離が最も短い路線である。

小松駅、市立高校前、希望ヶ丘（商業高校最寄り）の利用が多く、通学目的で利用されている。特に市立高校については麦口線や尾小屋線の下り利用の少ない通学を補っていることがわかる。軽海団地以遠では利用がほとんどない。

下りの市立高校前、希望ヶ丘（商業高校最寄り）方面は通勤通学時の利用が多く、上りの小松駅方面は市立高校前や商業高校（希望ヶ丘）からの夕方以降の利用が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9～15時	15時以降		
下り	9	185.1	161.1	5.1	18.9	6:40発
上り	7	154.6	14.8	3.3	136.6	7:03発

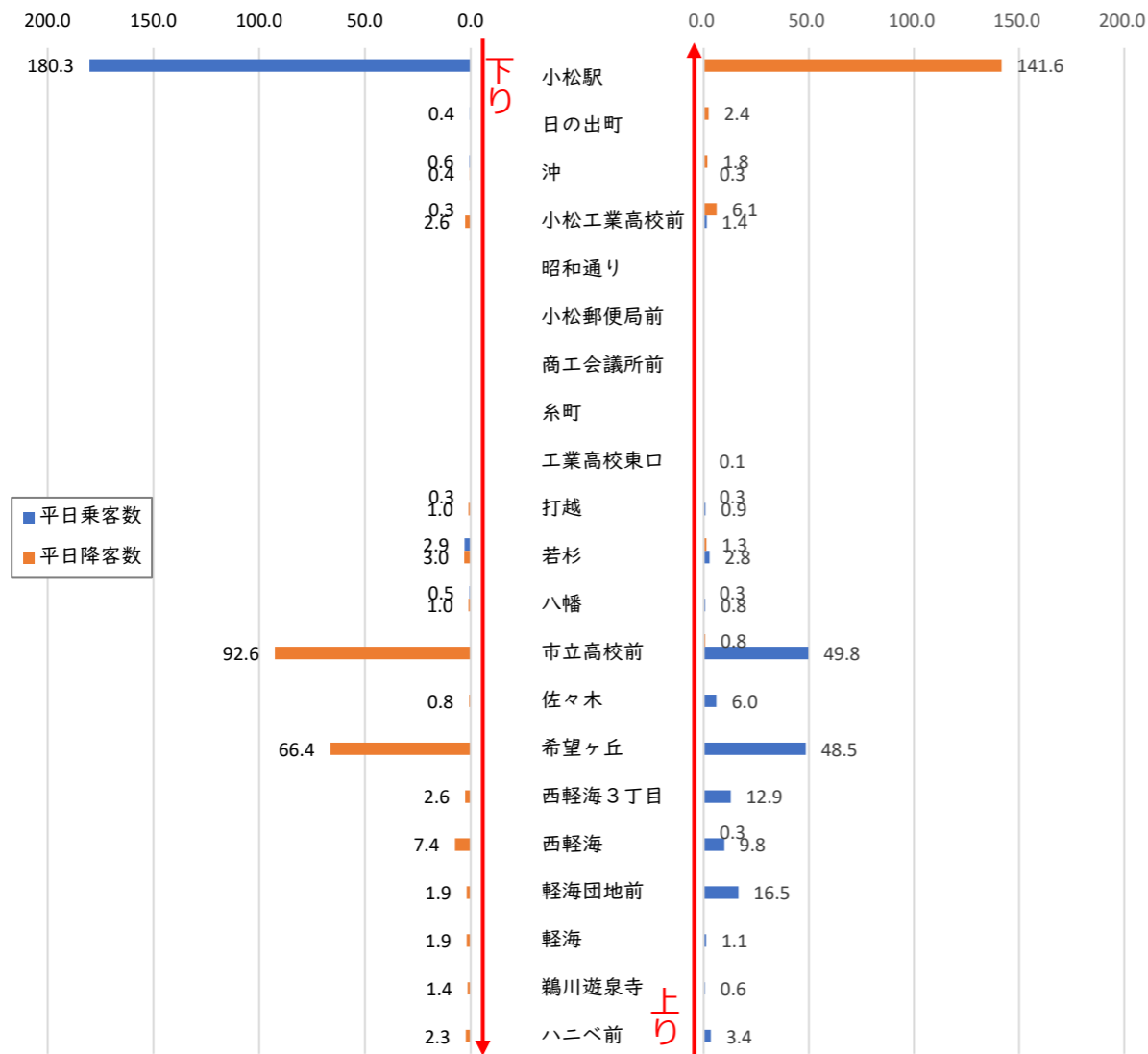


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	8.8km
所要時間	22分
平均旅行速度	24km/h
バス停数	16
平均バス停間距離	550m

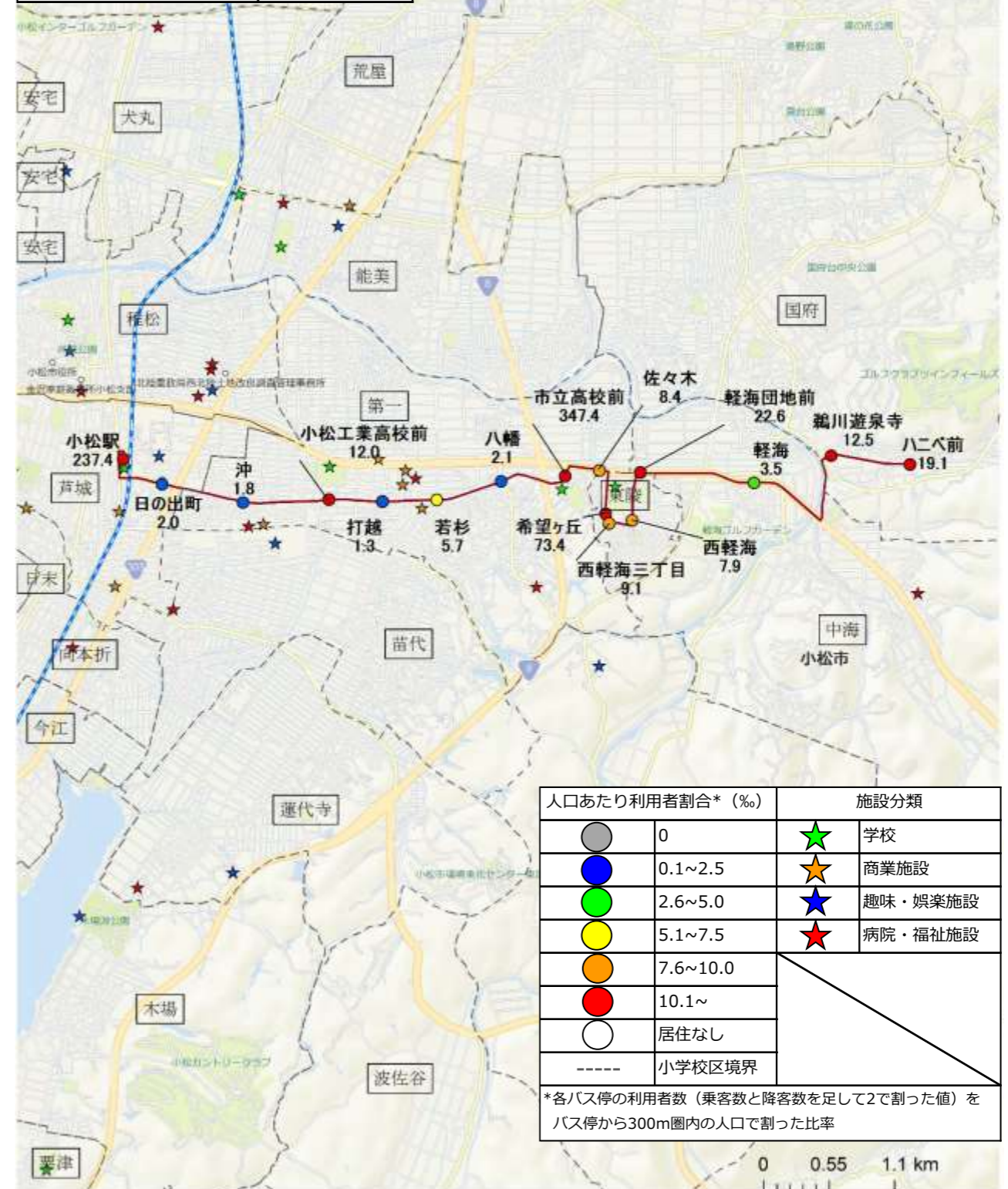


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑫ハニベ線 休日

利用状況

休日は通学目的の利用がないため、利用はほとんど見られない。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
下り	5	43.5	31.0	5.3	7:00発	18:05発
上り	4	42.0	4.8	32.8	7:23発	18:30発

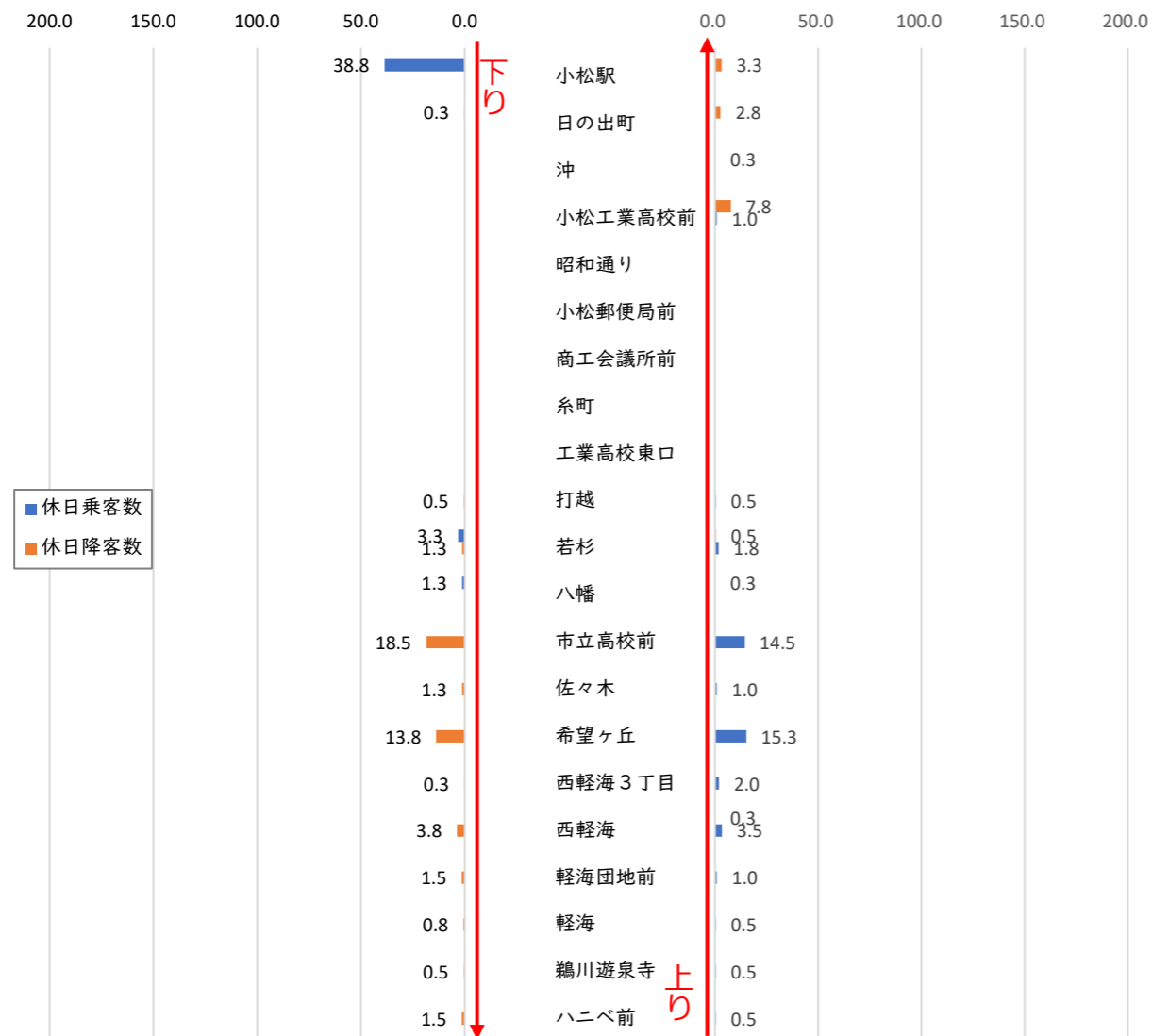


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	8.8km
所要時間	22分
平均旅行速度	24km/h
バス停数	16
平均バス停間距離	550m

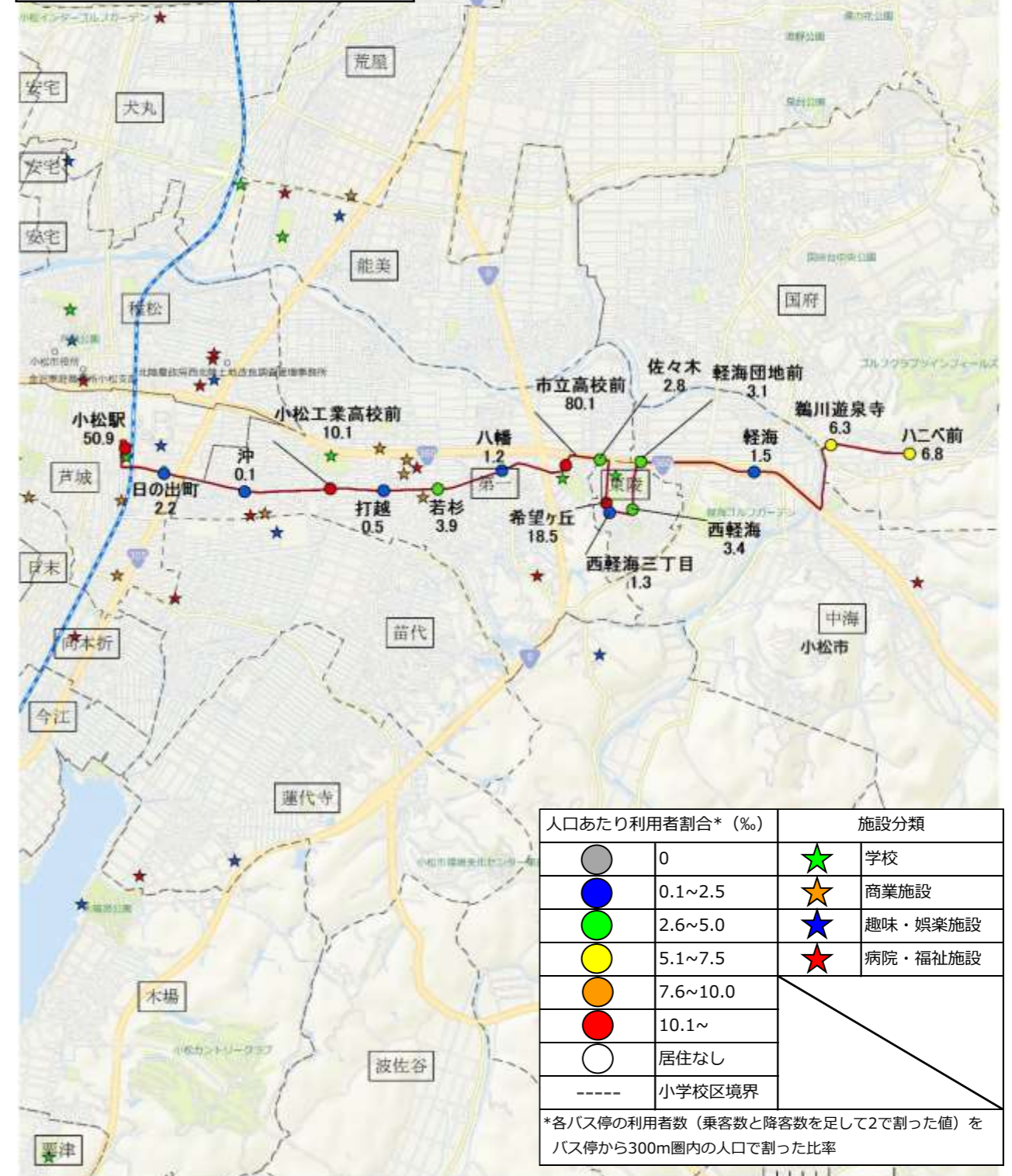


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑬国府線 平日

下りでは小松駅での乗車が多く、園町、河田、上八里、国府台と降車バス停にはばらつきが見られる。上りでは河田、園町、京町、小松駅の利用が多い。

上りの小松駅方面は通勤通学時および日中の利用が多く、下りの国府方面は日中および夕方以降の利用が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	7.5	50.3	2.5	24.8	23.0	9:50発	19:10発
上り	6.5	43.1	17.3	24.4	1.5	7:22発	19:41発



図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	11.2km
所要時間	31分
平均旅行速度	21km/h
バス停数	24
平均バス停間距離	460m

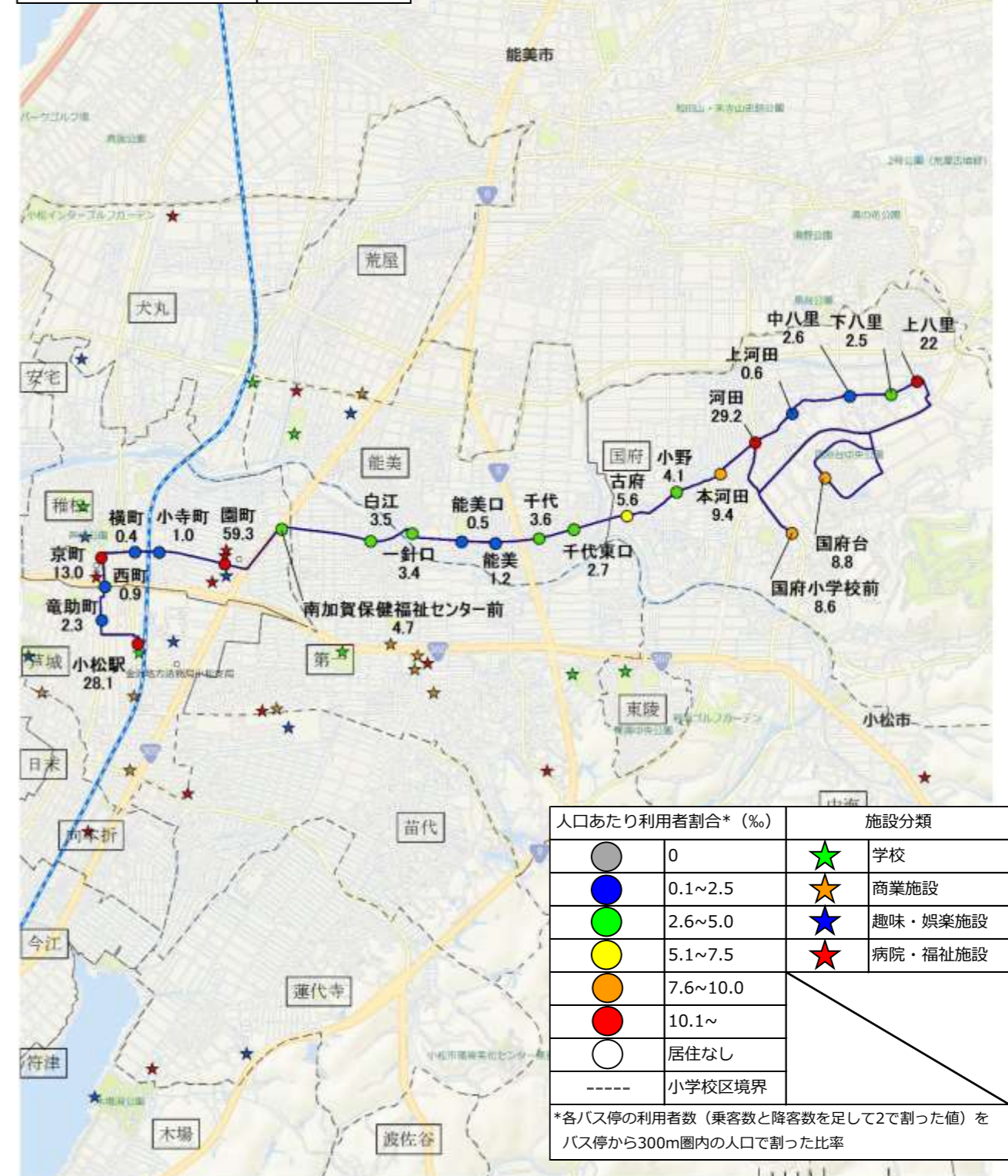


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑬国府線 休日

利用されているバス停は平日同様、小松駅、園町、河田、国府台と変化は見られない。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9～15時	15時以降			
下り	6	21.5	1.3	13.8	6.5	9:50発	18:30発
上り	5	24.3	2.8	20.5	1.0	7:22発	19:01発

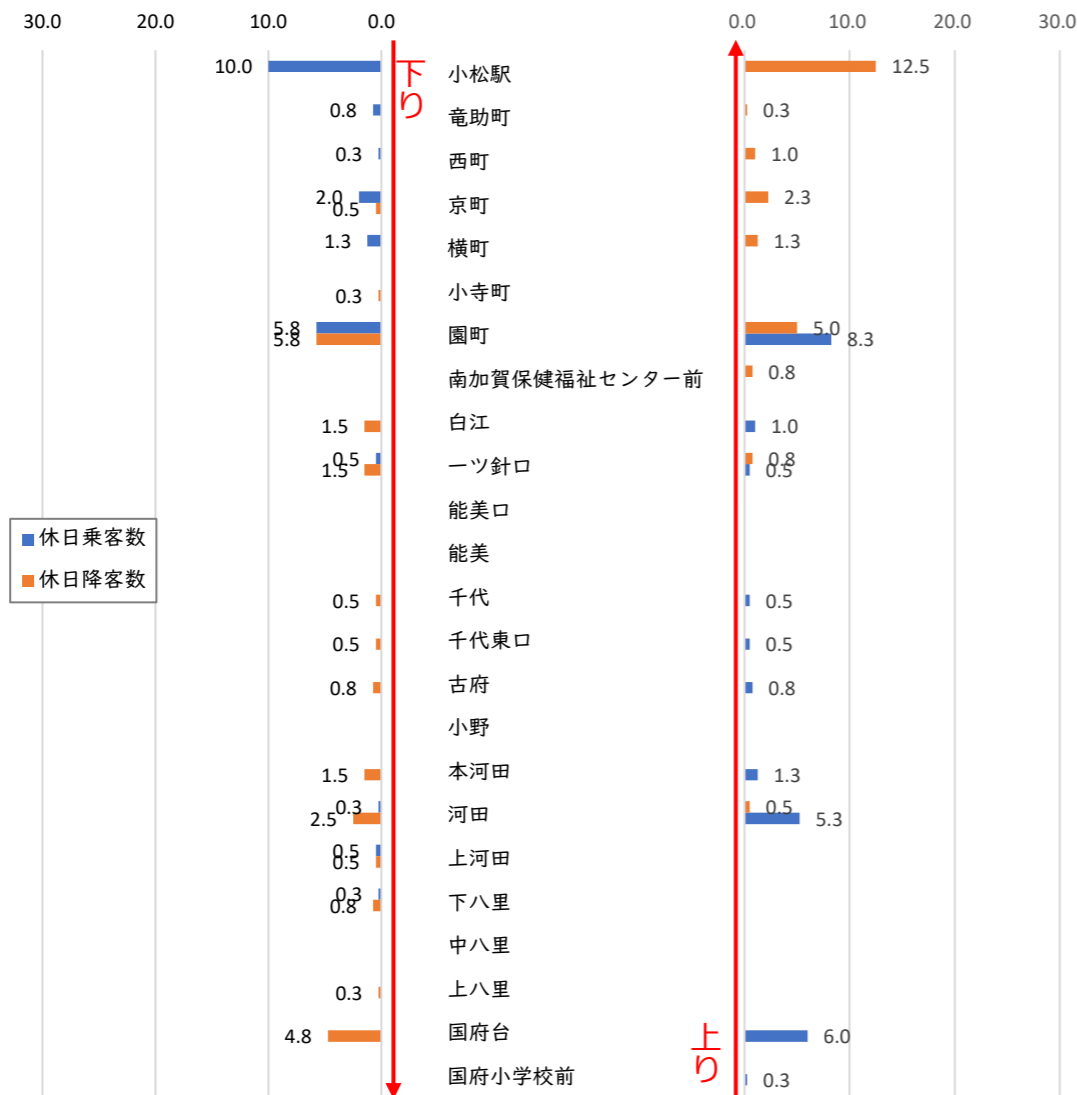


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	11.2km
所要時間	31分
平均旅行速度	21km/h
バス停数	24
平均バス停間距離	460m

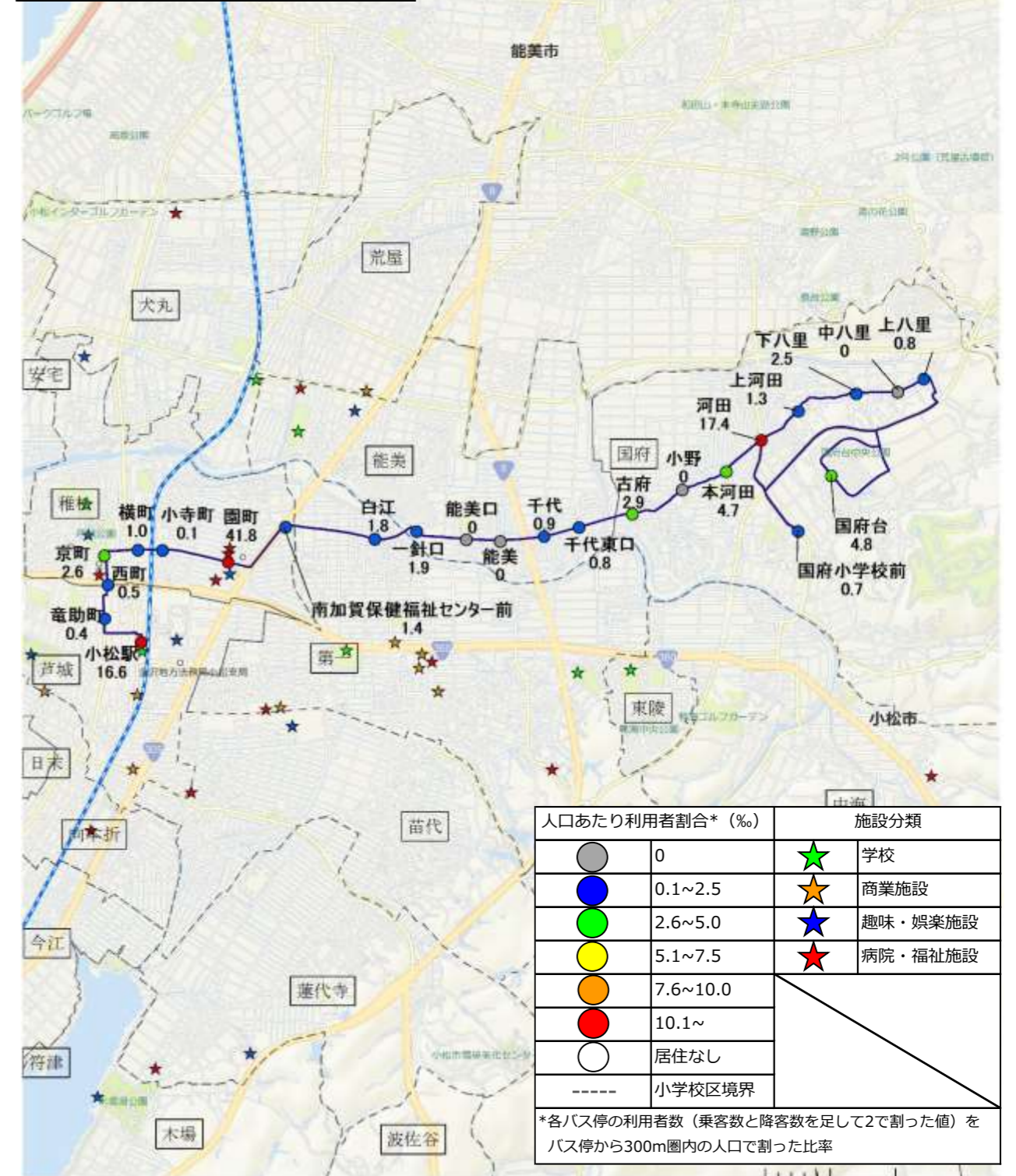


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑭小杉線 平日

小杉以遠は能美市に乗り入れている。上り下りともに小杉、寺井中央の利用が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9～15時	15時以降		
下り	3	30.3	25.0	2.4	2.9	7:20発 15:35発
上り	3	24.4	5.1	0.0	19.3	7:55発 16:05発

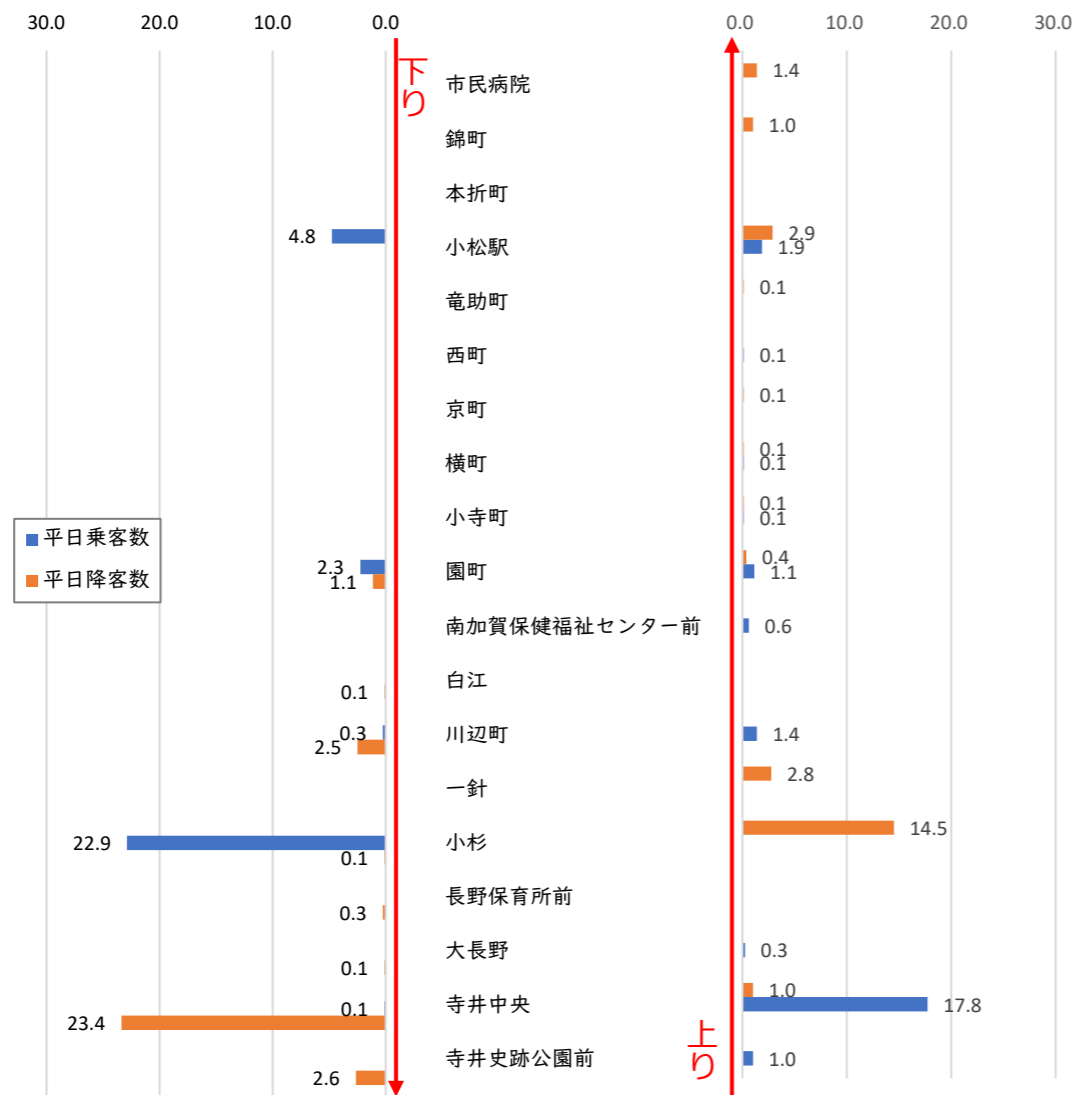


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	10.8km
所要時間	30分
平均旅行速度	21km/h
バス停数	19
平均バス停間距離	560m

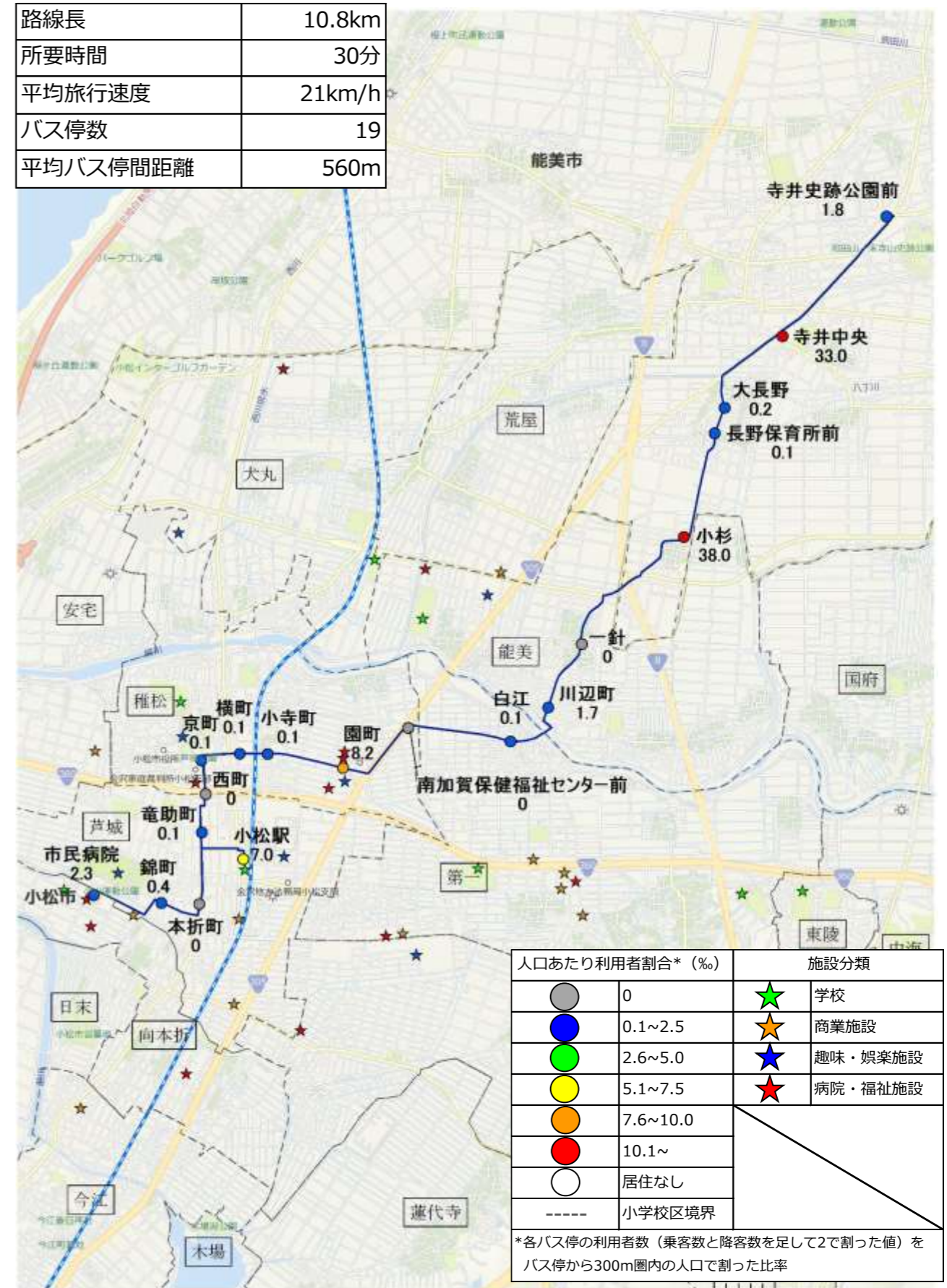


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑭小杉線 休日

1日あたりの利用者数（下り、上りともに）が最も少ない路線である。
目立った利用は見られない。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
下り	2	1.3	0.8	0.5	-	7:20発 14:35発
上り	2	1.5	1.3	0.0	0.3	7:55発 15:05発

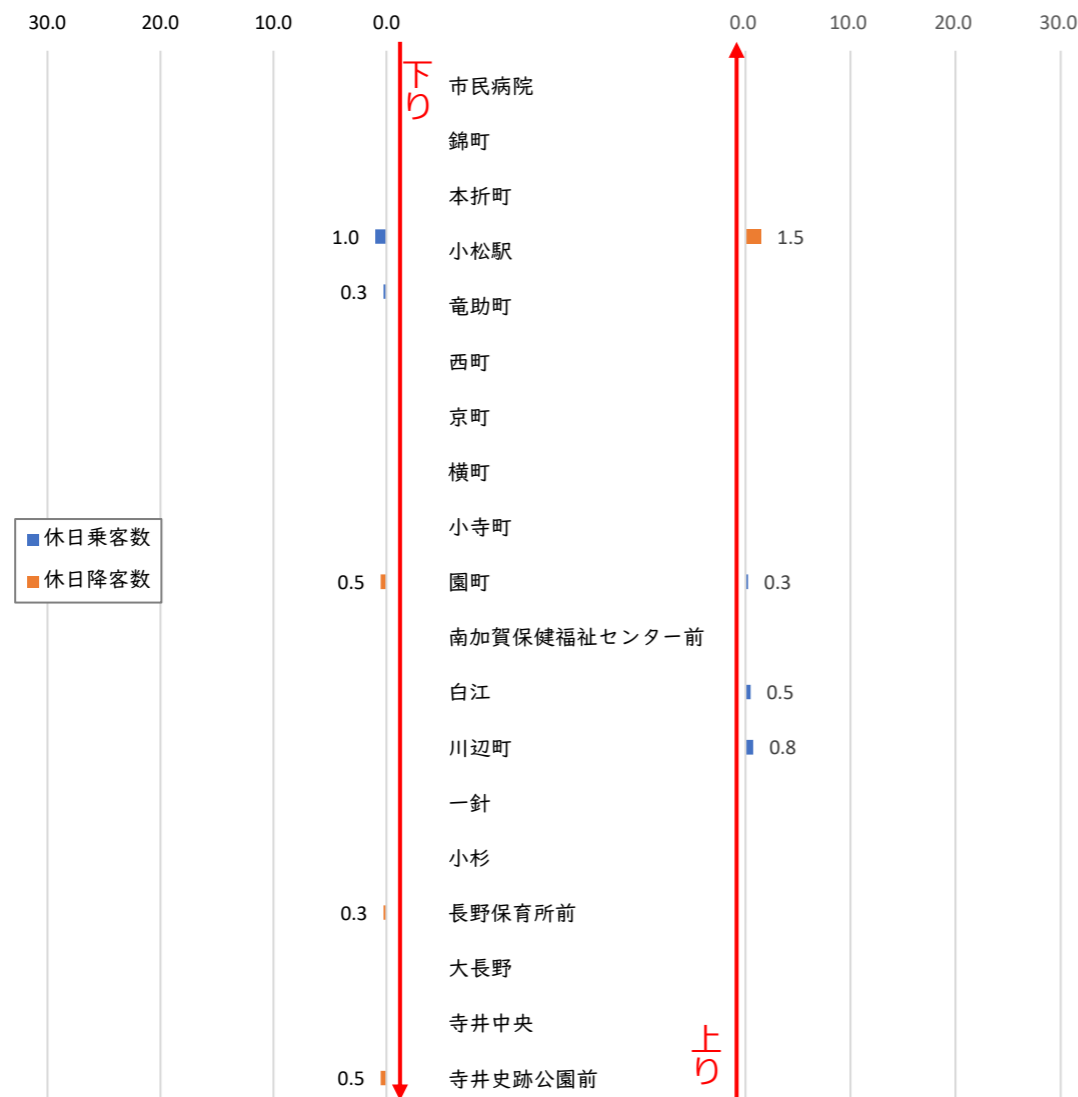


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	10.8km
所要時間	30分
平均旅行速度	21km/h
バス停数	19
平均バス停間距離	560m

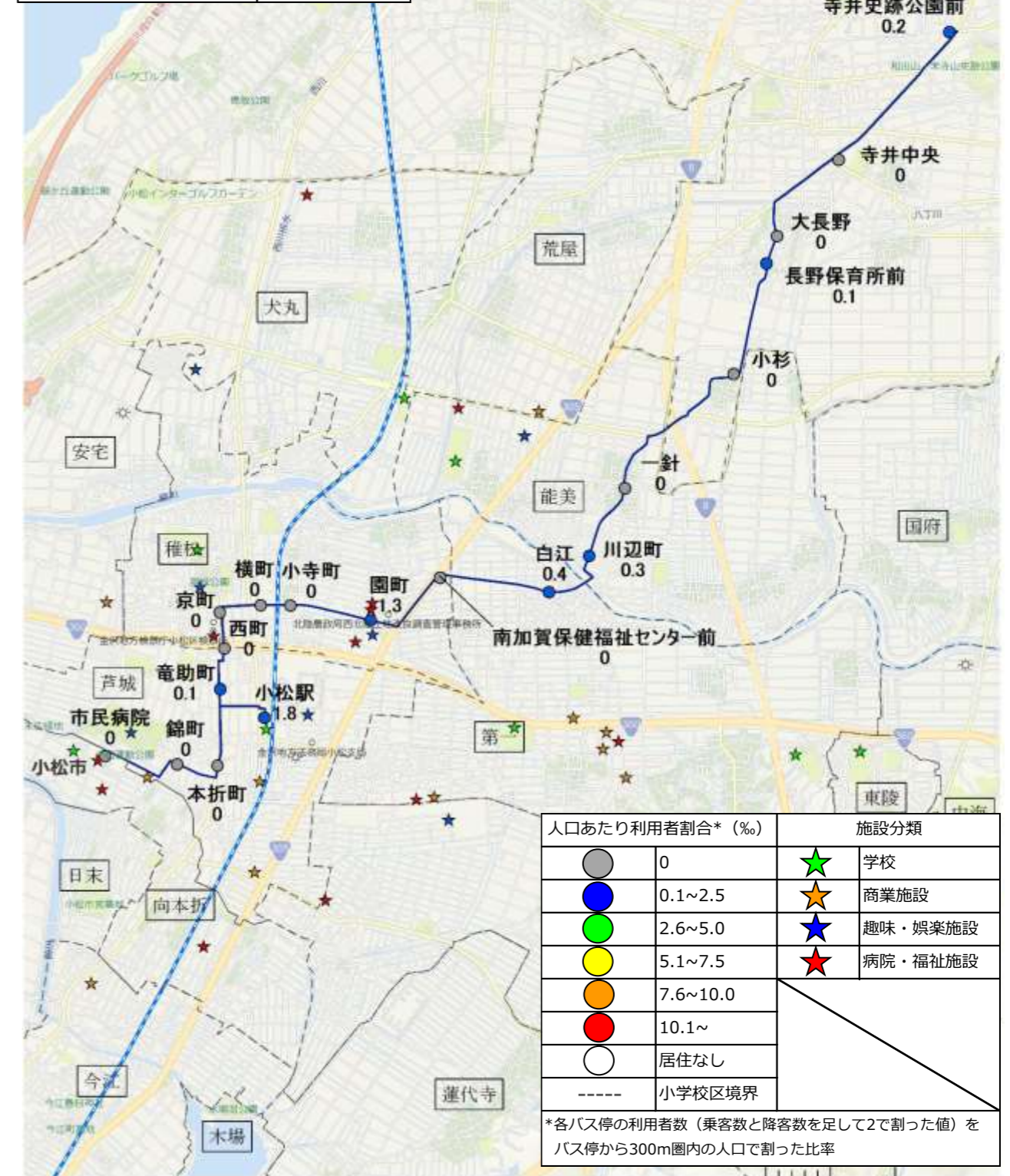


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑮寺井線 平日

寺井西口以遠は能美市に乗り入れている。上り下りともに小松駅、小松高校前、寺井史跡公園前の利用が多い。能美市からの小松高校への通学目的利用とみられる。

上りの小松駅方面は通勤通学時、下りの寺井方面は夕方以降の利用が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	7	33.5	0.8	6.5	26.3	8:10発	18:50発
上り	7	49.8	37.4	8.1	4.3	7:25発	18:00発

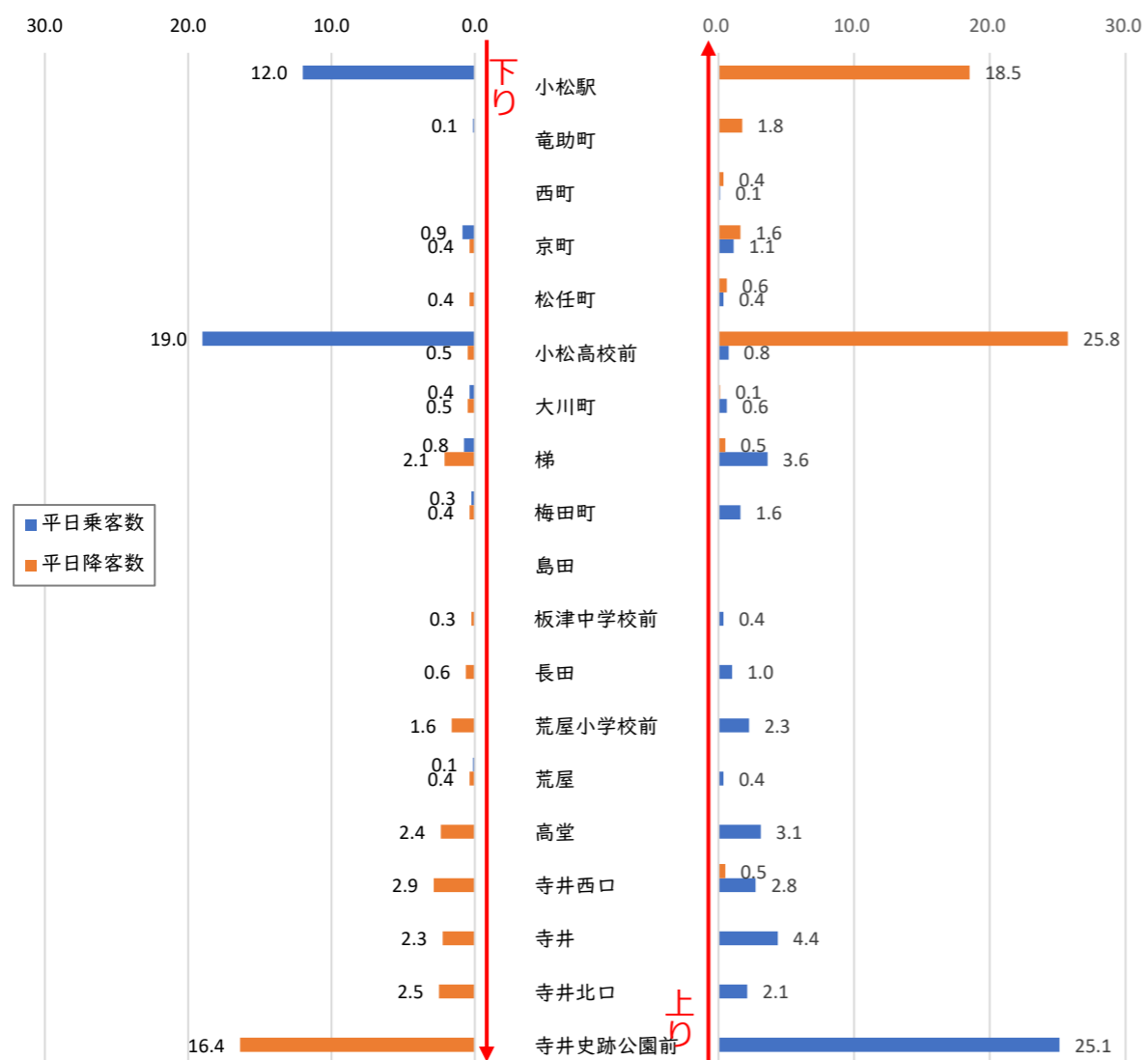


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	8.8km
所要時間	23分
平均旅行速度	22km/h
バス停数	19
平均バス停間距離	460m

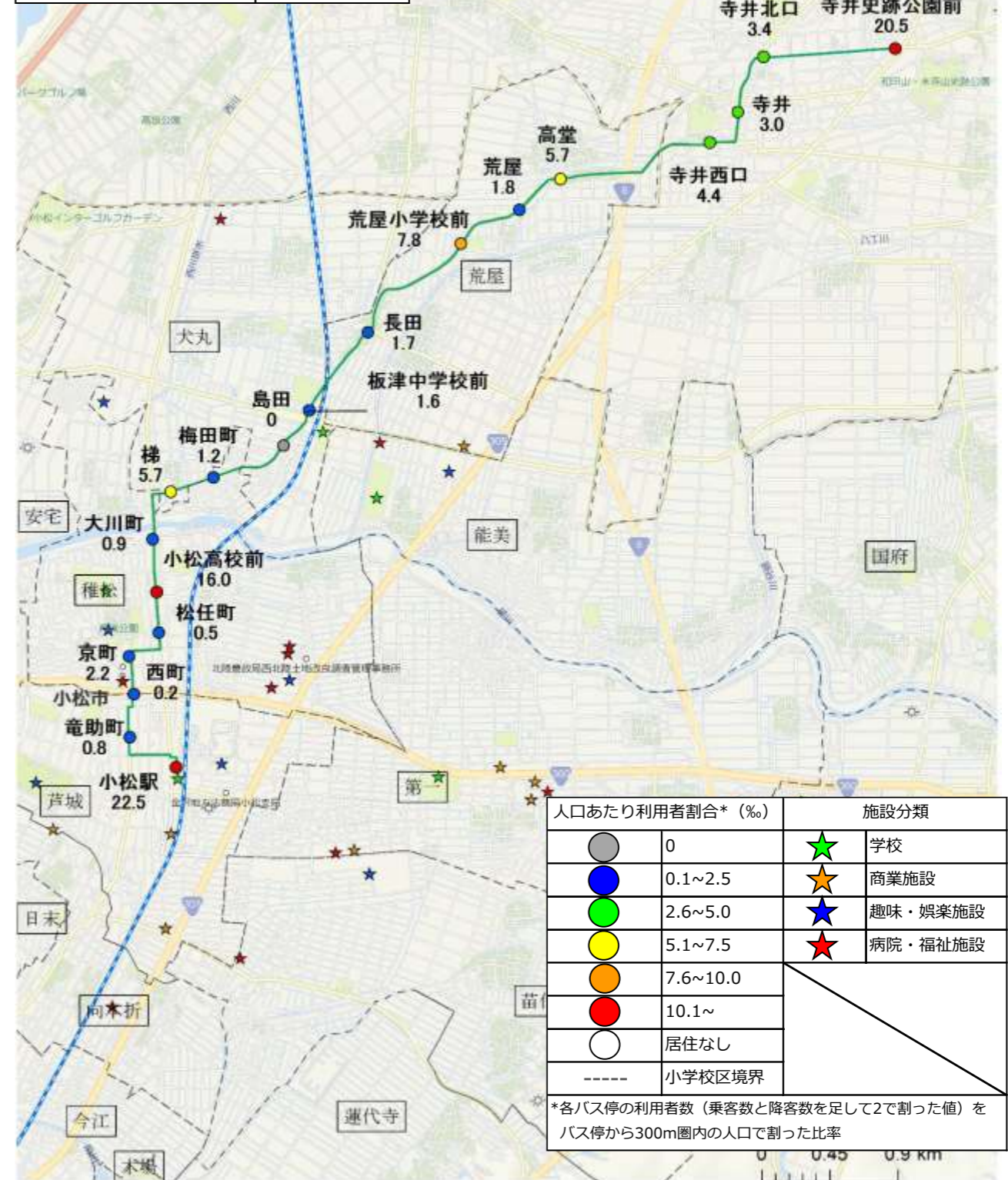


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑮寺井線 休日

通学目的の利用が少ないため利用も少ない。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	5	9.8	0.0	3.8	6.0	8:10発	18:50発
上り	5	14.3	10.3	3.5	0.5	7:25発	17:35発

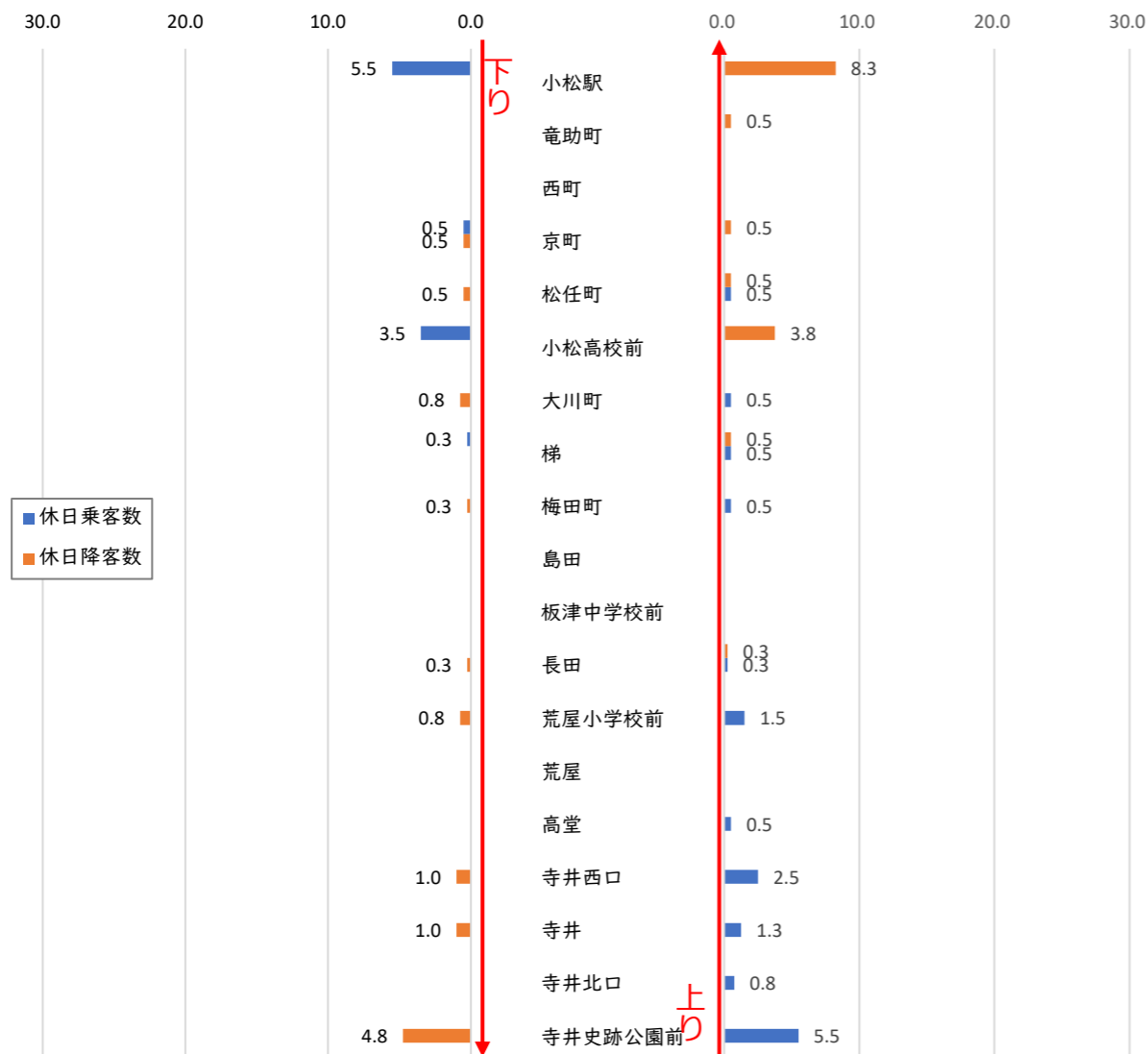


図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	8.8km
所要時間	23分
平均旅行速度	22km/h
バス停数	19
平均バス停間距離	460m

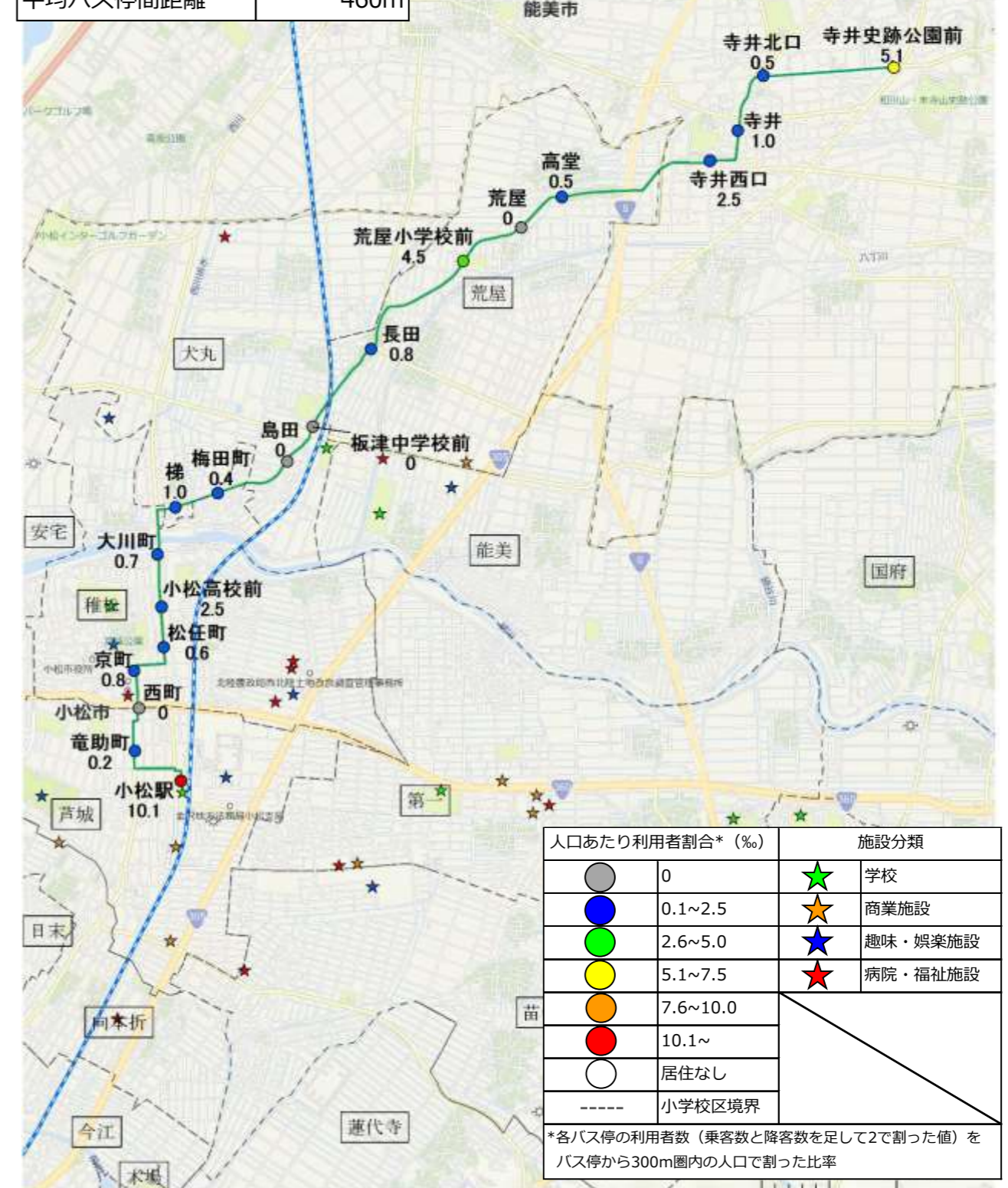


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑩佐野線 平日

小長野以遠は能美市に乗り入れている。京町、園町、平面の利用が目立つ。
上りの小松駅方面は通勤通学時、下りの辰口方面は夕方以降の利用が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便
		9時まで	9~15時	15時以降		
下り	6	28.5	2.8	5.5	20.3	8:20発
上り	6	33.8	17.3	9.5	7.0	7:20発



図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	17.9km
所要時間	40分
平均旅行速度	26km/h
バス停数	31
平均バス停間距離	570m

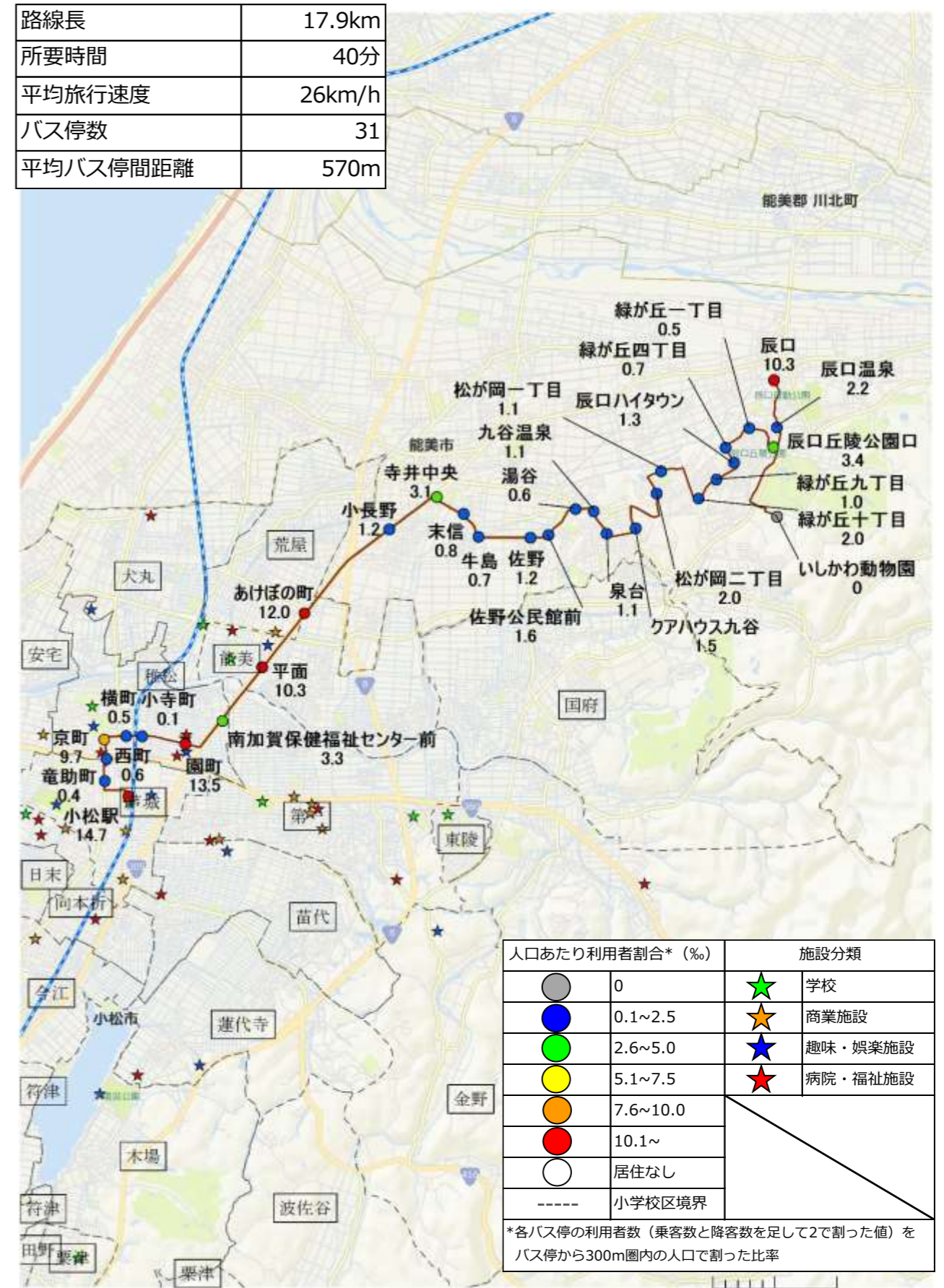


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑩佐野線 休日

平日に比べ小松駅の利用が増えている。利用されているバス停は平日同様だが、上りではクアハウス九谷前からの乗車が多い。

表 1日あたり方向別利用者数

方向	便数	利用者数			始発便	最終便	
		9時まで	9~15時	15時以降			
下り	5	13.3	0.3	6.8	6.3	8:20発	18:20発
上り	5	20.5	6.0	8.8	5.8	7:20発	17:20発



図 1日あたりバス停別乗降客数

路線長	17.9km
所要時間	40分
平均旅行速度	26km/h
バス停数	31
平均バス停間距離	570m

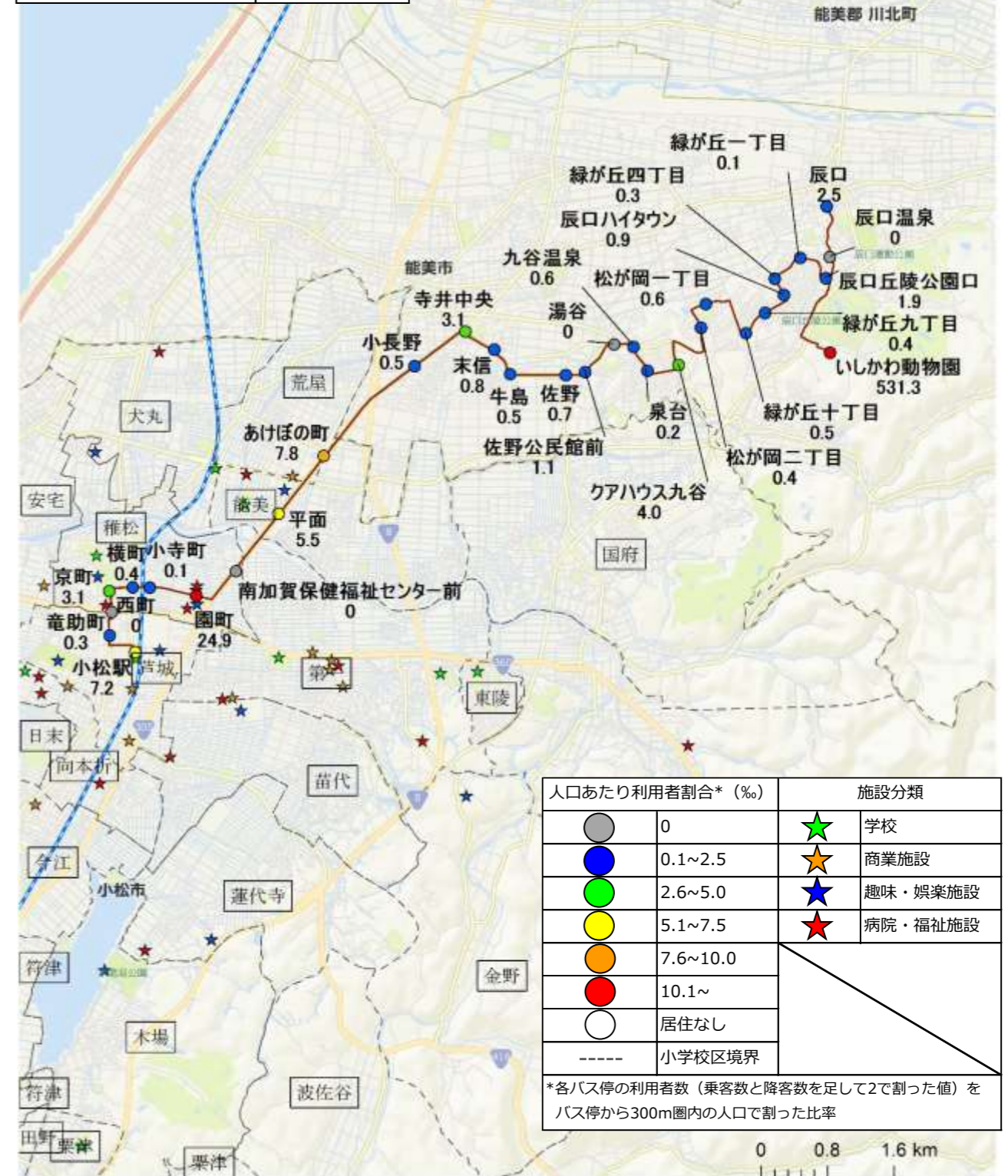
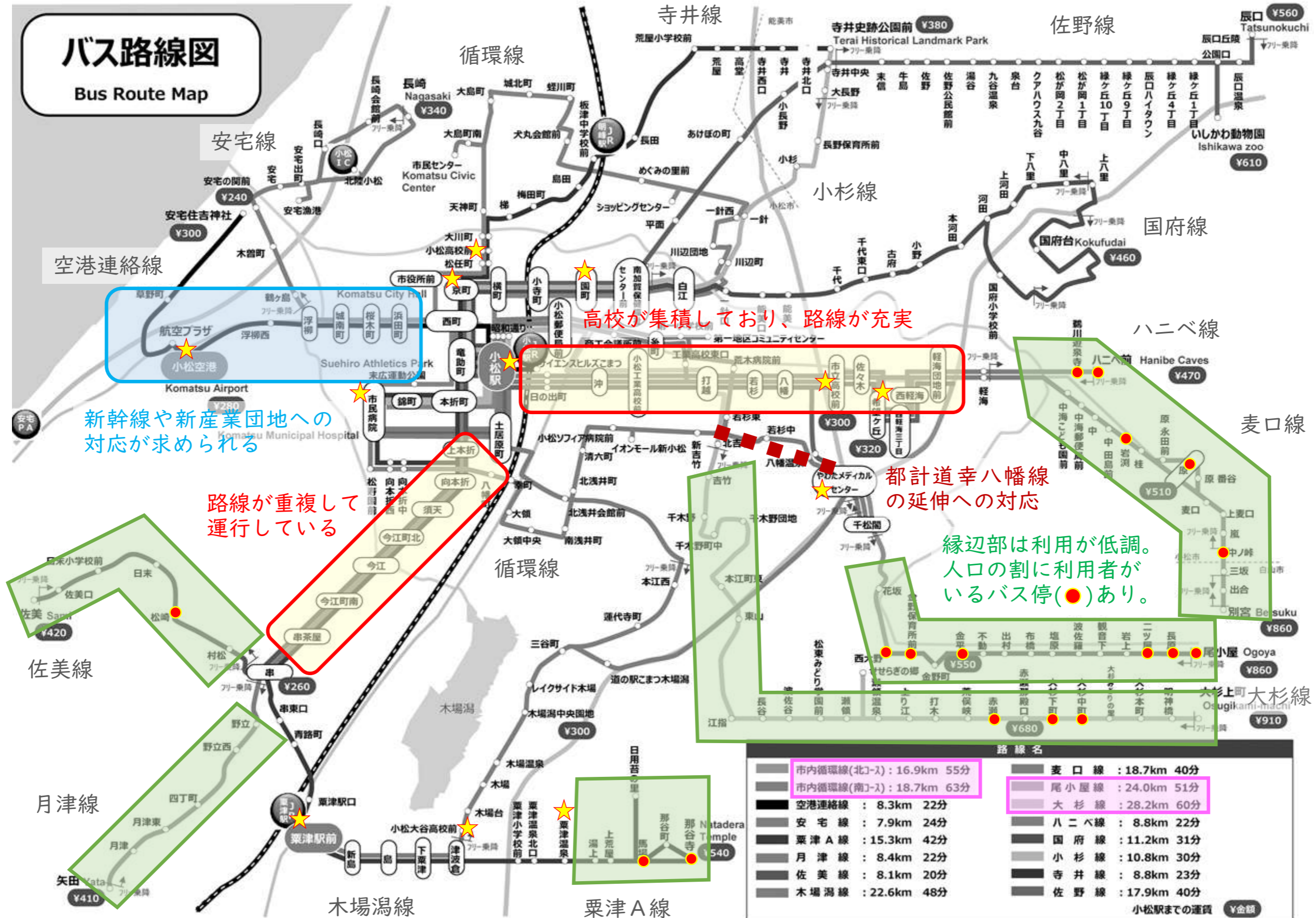


図 バス停 300m 圏人口あたりのバス利用者の割合

⑰各路線の問題点とりまとめ



循環線や大杉線、尾小屋線の所要時間が長過ぎる

(路線が重複する区間のダイヤ・運行本数・運行間隔の現況)

■ 麦口線、尾小屋線、ハニベ線が並行して運行する小松駅～軽海団地の区間
 三路線合わせ上下19便が運行しているが、時間帯によっては運行していない時間帯があり、運行間隔のバラつきが80分を超える時間帯もある。一方で、10分未満の運行となっている時間帯も見られる。

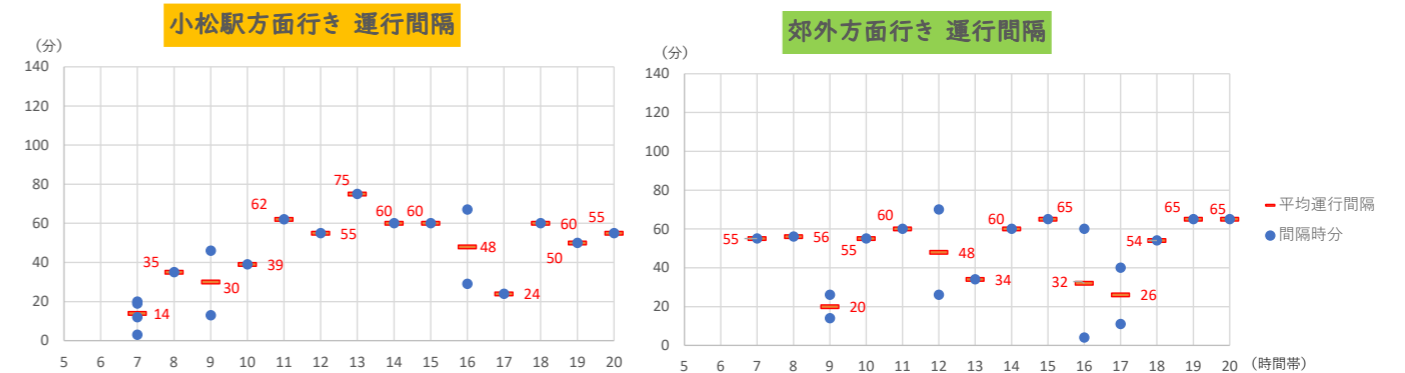
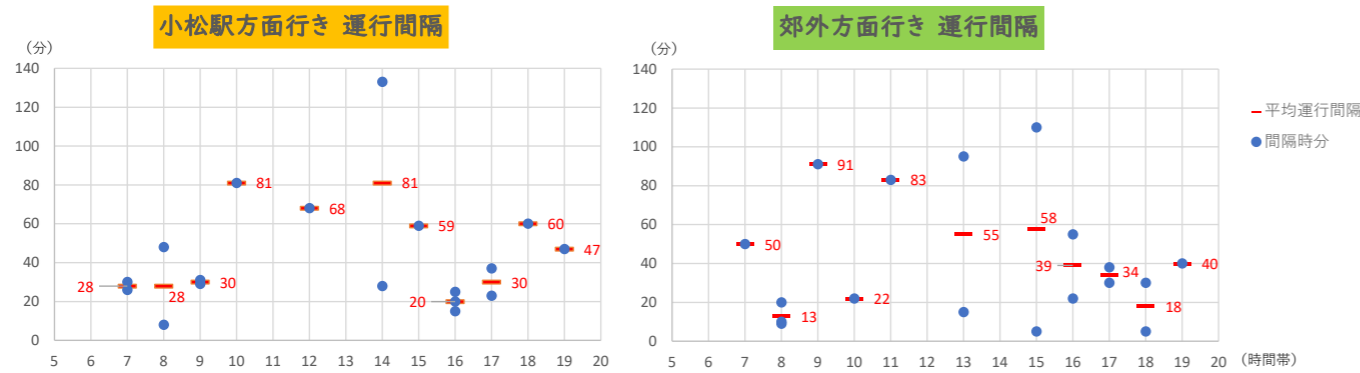
市立高校前バス停				
小松駅方面行き ダイヤ				
時間	麦口線	尾小屋線	ハニベ線	本数
6	47			1
7	43		13	2
8	31			1
9	02	31		2
10	52			1
11				0
12			00	1
13				0
14	13	41		2
15			40	1
16	00	25	40	3
17	17		40	2
18	48		40	2
19		35		1
20				0
本数	9	4	6	19

郊外方面行き ダイヤ				
時間	麦口線	尾小屋線	ハニベ線	本数
6			50	1
7			40	1
8	19	10	00	3
9			05	1
10	12			1
11			35	1
12				0
13	10	25		2
14				0
15	20		15	2
16	37		15	2
17	45		15	2
18		20	15	2
19	00			1
20				0
本数	7	3	9	19

■ 粟津A線、月津線、佐美線が並行して運行する小松駅～粟津駅の区間
 三路線合わせ上下19便が運行しており、市立高校前バス停ほどではないものの、運行間隔のバラつきが60分を超える時間帯が多くみられる。一方で、10分未満の運行となっている時間帯も見られる。

串バス停				
小松駅方面行き ダイヤ				
時間	粟津A線	月津線	佐美線	本数
6				0
7	12 35 54	00	32	5
8	29			1
9	29	15		2
10	07			1
11	09			1
12	04			1
13	19			1
14	19			1
15	19			1
16	26	55		2
17	19			1
18	19			1
19	09			1
20	04			1
本数	16	3	1	20

郊外方面行き ダイヤ				
時間	粟津A線	月津線	佐美線	本数
6	51			1
7	46			1
8	42	56		2
9	22			1
10	17			1
11	17			1
12	27	53		2
13	27			1
14	27			1
15	32			1
16	32	36		2
17	27		16	2
18	21			1
19	26			1
20	31			1
本数	15	3	1	19



小松駅方面行き 本数・運行間隔																
時間帯	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	計
本数	1	2	1	2	1	0	1	0	2	1	3	2	2	1	0	19
間隔分		28	28	30	81	-	68	-	81	59	20	30	60	47	-	

郊外方面行き 本数・運行間隔																
時間帯	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	計
本数	1	1	3	1	1	1	0	2	0	2	2	2	2	1	0	19
間隔分		50	13	91	22	83	-	55	-	58	39	34	18	40	-	

小松駅方面行き 本数・運行間隔																
時間帯	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	計
本数	0	5	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	20
間隔分		14	35	30	39	62	55	75	60	60	48	24	60	50	55	

郊外方面行き 本数・運行間隔																
時間帯	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	計
本数	1	1	3	1	1	1	0	2	0	2	2	2	2	1	0	19
間隔分		55	56	20	55	60	48	34	60	65	32	26	54	65	65	

(2) 料金体系の現況

①らく賃パスポート

らく賃パスポートは、高齢者や障がい者、学生の買物や通院、通学などの日常の移動が安価に行えるよう、小松市が財政負担を行っている定期券である。

紙製であるため繰り返し利用ができないことや特定の販売場所、時間帯での購入となるため、利便性の向上が課題である。



＜パスポートを利用できるバス路線＞

対象路線	市内循環線	木場潟線	空港連絡線※	安宅線	栗津 A 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	
対象外路線	佐野線				

※EVバス除く

＜パスポートの種類と料金＞

区分	購入できる方	料金	購入時に必要なもの
シルバー	小松市に住民登録がある 65 歳以上の方	1ヶ月 : 2,000 円 2ヶ月 : 4,000 円	健康保険証 個人番号カードなど
障がいの ある方	小松市に住民登録があり、下記のいずれかの交付を受けている方 ・身体障害者手帳 ・療育手帳 ・精神障害者保健福祉手帳 ・運転免許証自主返納支援制度適用証明	3ヶ月 : 6,000 円 4ヶ月 : 8,000 円	左記手帳等のうち いずれかお持ちのもの
		※ 5ヶ月 : 8,800 円	
		※ 6ヶ月 : 8,800 円	
中学生	小松市に住民登録がある中学生 もしくは 小松市内の中学に通学する中学生	1ヶ月 : 3,000 円 2ヶ月 : 6,000 円	在学証明書 ※バスポート購入前に通学している中学校から在学証明書を発行してもらってください。
		3ヶ月 : 9,000 円	
		4ヶ月 : 12,000 円	
高校生	小松市に住民登録がある高校生 もしくは 小松市内の高校に通学する高校生	※ 5ヶ月 : 14,000 円	学生証 ※新入生の方 学生証発行前の購入時には学校からの通知書類をお持ちください
		※ 6ヶ月 : 14,000 円	
大学生	小松市に住民登録がある大学生 もしくは 小松市内の大学に通学している学生	※ 冬季特割 : 8,000 円	

※利用開始日の1ヶ月前より購入できます

※大学生の区分には専修学校、小学校・中学校以外の国公立学校も含まれます

市内対象学校：公立小松大学、小松准看護学院、石川県立小松産業技術専門学校

<パスポートの販売場所>

地区	販売場所	販売時間	休業日	取扱いパスポート		連絡先
				シルバー障がい	中学生 高校生 大学生	
丸内	小松市役所 市民サービス課	8:30～18:30	土・日・祝	○	○	24-8217
	第一地区コミュニティセンター	9:00～17:00	5/3～5・8/14～16	○		23-2414
芦城	小松駅前行政サービスセンター	9:30～19:00	水曜日(祝日のとき翌日)	○	○	23-2323
	小松バス旅行センター(小松駅東口)	9:00～18:00	日・祝及び土の午後	○	○	23-7555
	やわたメディカルセンター	9:00～17:00	日・祝・第2・4・5土 第1・3土午後	○		47-1212
	芦城センター ※改修工事のため4月、5月は休館	9:00～17:00	月曜日(祝日のとき翌日)	○		21-6821
	小松市立高校(同校生徒のみ対象)	開校しているとき			○	47-2910
安宅	牧こども園	9:00～17:00	土・日・祝	○		21-7292
	あたか認定こども園	9:00～17:00	土・日・祝	○		21-0287
板津	市民センター	9:00～17:00	月曜日(祝日のとき翌日)	○		21-6101
	犬丸保育所	9:00～17:00	土・日・祝	○		21-5897
松陽	小松市民病院 総合案内	8:30～17:15	土・日・祝	○	○	22-7111
	よしたけこども園	9:00～17:00	土・日・祝	○		24-6763
国府	市立国府公民館	9:00～17:00	日・月・祝	○	○	47-0342
中海	埋蔵文化財センター	9:00～17:00	水曜日(祝日のとき翌日)	○	○	47-5713
	東部児童センター	10:00～18:00	日・祝(こどもの日・体育の日除く)	○	○	47-2667
松東	千松閣	9:00～16:30	月(第3日の翌日除く) 第3日・祝(敬老の日除く)	○		41-1316
	市立松東公民館	9:00～17:00	日・月・祝	○	○	46-1433
	西尾山っこクラブ協議会	14:00～18:00	土・日・祝	○		41-1333
南部	南部行政サービスセンター	8:30～18:30	土・日・祝	○	○	44-2535
	那谷保育所	9:00～17:00	土・日・祝	○		65-1720
	木場こども園	9:00～17:00	土・日・祝	○		43-0098
	22			21	10	

注) 年末年始はすべての販売場所が休業となります。 お住まいの地区に限らず、どの販売場所でも購入できます。

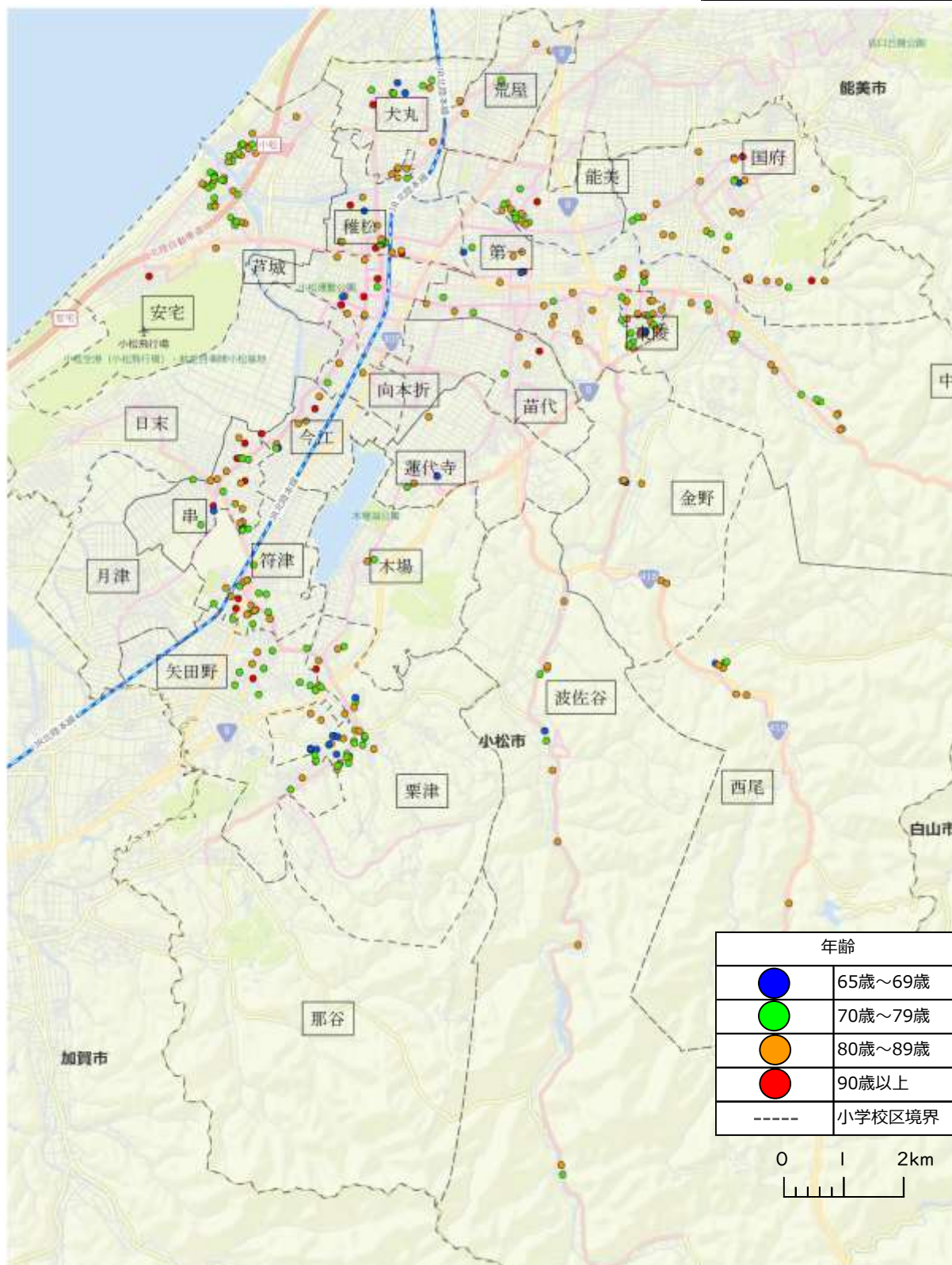
また、町内会や老人会等で一定数の購入希望者が集まるようであれば、出張販売も行っています。

<高齢者のパスポート所有者の分布>

高齢者のパスポート所有者は、西尾地区や波佐谷地区のような山間地区も含め、市内に広く分布している。

80歳代が202名と最も多く、70歳代の142名と合わせると86%を占めている。

年齢	所有者数
65歳～69歳	32
70歳～79歳	147
80歳～89歳	215
90歳以上	27
合計	421



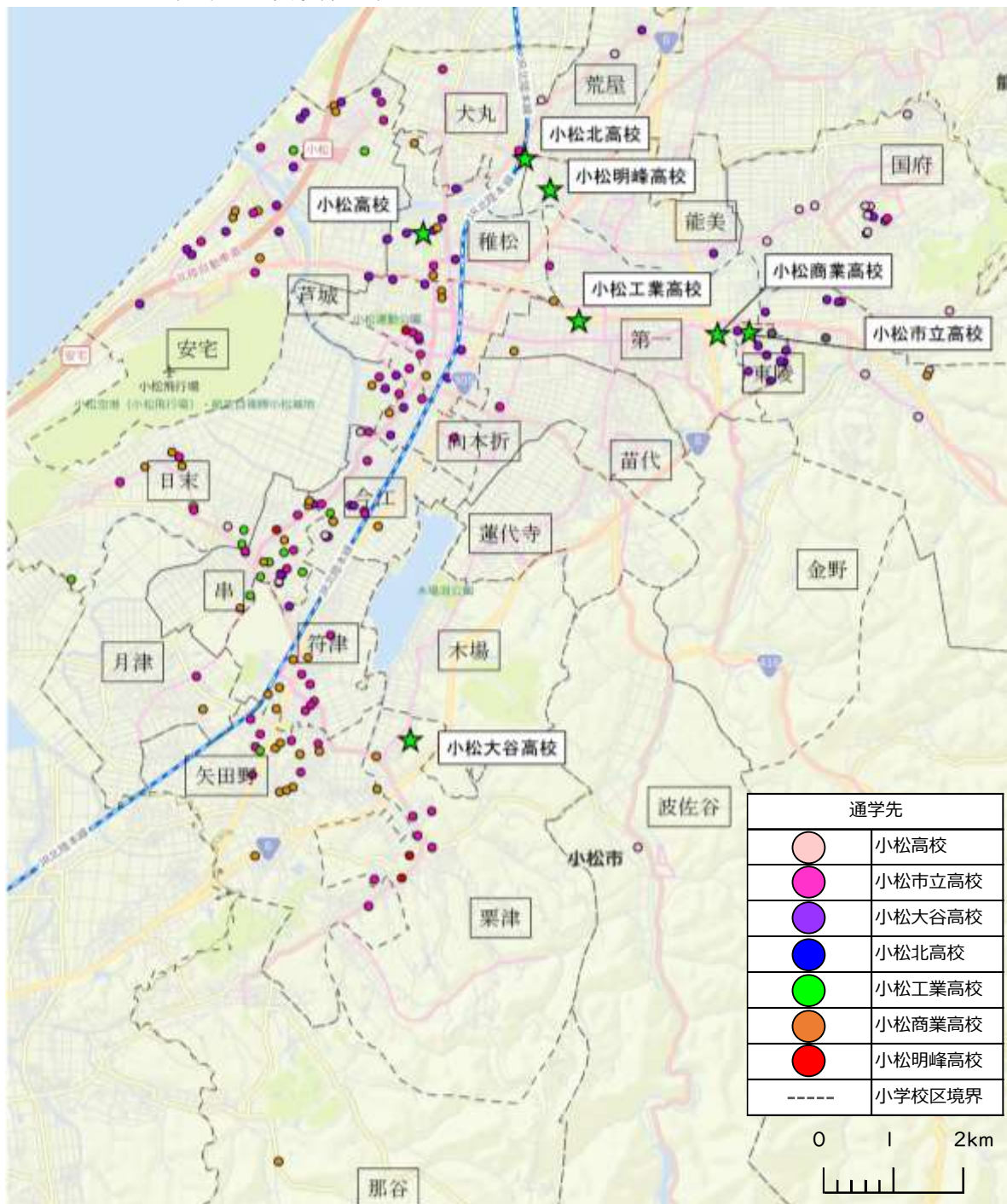
< 高校生のパスポート所有者の分布 >

高校生のパスポート所有者は、主に市内西側の地区に分布している。

通学先は小松市立高校 221 名、小松商業高校 205 名と合わせると 66% を占めている。

また、小松市民は 314 名と 49% にとどまり、加賀市民 174 名、能美市民 93 名など市外の所有者も多い。

高校名	住所別所有者数				総計
	小松市	加賀市	能美市	その他	
小松	35	1	40	2	78
小松市立	83	76	26	36	221
小松大谷	77	8	7	4	96
小松北				1	1
小松工業	20	6	1	2	29
小松商業	89	83	15	18	205
小松明峰	5				5
その他	5		4		9
総計	314	174	93	63	644



②JRのICOCA

ICOCAはJR西日本が発行する交通ICカードであり、市内の全駅で利用が可能である。タッチするだけで自動改札を通れ、定期券と非定期券利用が一枚でできる。チャージは発売機や入金機で行う。

また、キャッシュレスカードとして買物にも利用でき、ポイントも付与される。



Point. 01
タッチするだけで自動改札が通れます
→ 駅通でのご利用

Point. 02
ご利用可能エリアならこれ1枚でOK
→ ご利用可能エリア

Point. 03
お買い物ができます
→ ICOCA電子マネー
→ ご利用可能なお店

Point. 04
1枚のカードを繰り返しご利用いただけます
→ チャージ

Point. 05
ご利用履歴の確認・印字ができます
→ ご利用に役立つ機能

Point. 06
万一、紛失しても安心。
記名式のカード (ICOCA定期券、こどもICOCA、SMART ICOCA) のみ
→ 紛失・再発行

Point. 07
ICOCAポイントが貯まる！
ICOCAポイントサービスのご利用には利用登録 (無料) が必要です。
(SMART ICOCAは利用登録不要)
→ ICOCAポイントとは

+ さらに

SMART ICOCAなら現金不要でチャージができる！
→ SMART ICOCAの特長

(3) JR の利用状況

①小松市内の各駅を運行する便数

令和2年3月14日現在

停車駅名	平日			土曜日			休日(日曜日)		
	上り	下り	合計	上り	下り	合計	上り	下り	合計
小松駅	61	78	139	60	78	138	60	78	138
粟津駅	25	23	48	25	23	48	25	23	48
明峰駅	42	41	83	43	42	85	43	42	85

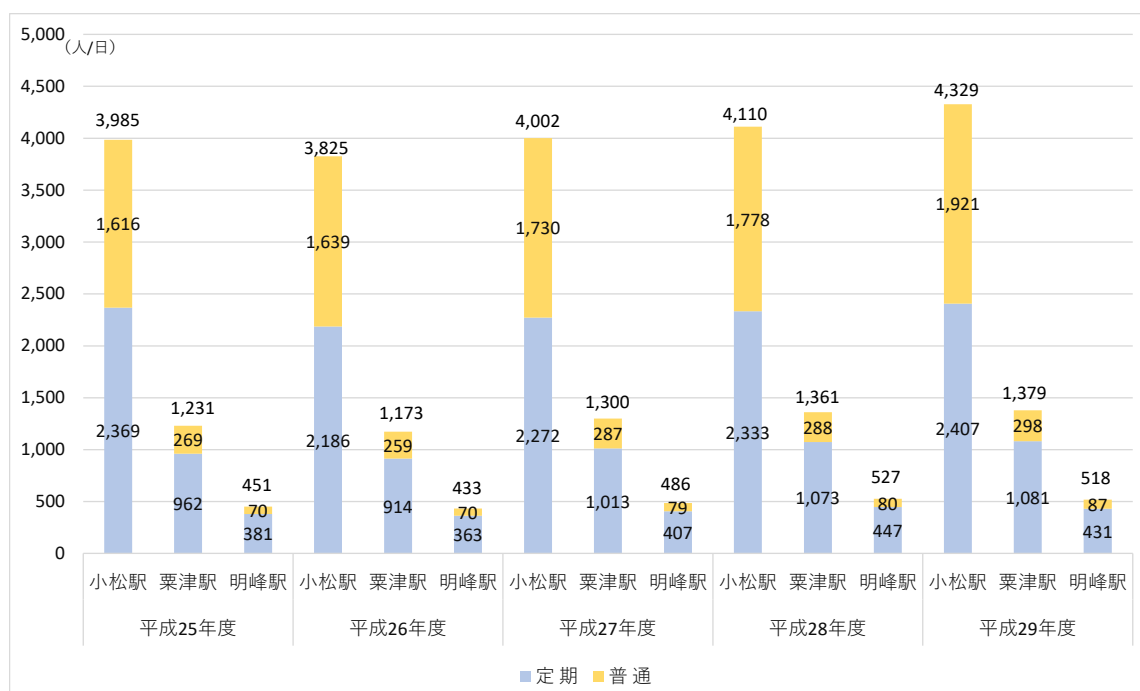
※下り：金沢方面 上り：敦賀方面

出典：JR 西日本 HP

②鉄道の1日平均乗車人数

小松駅、粟津駅、及び明峰駅の乗車人数は、平成25年度から平成26年度にかけて減少したものの、平成27年度以降増加傾向にある。

図表 15 鉄道の利用状況



出典：小松市統計書

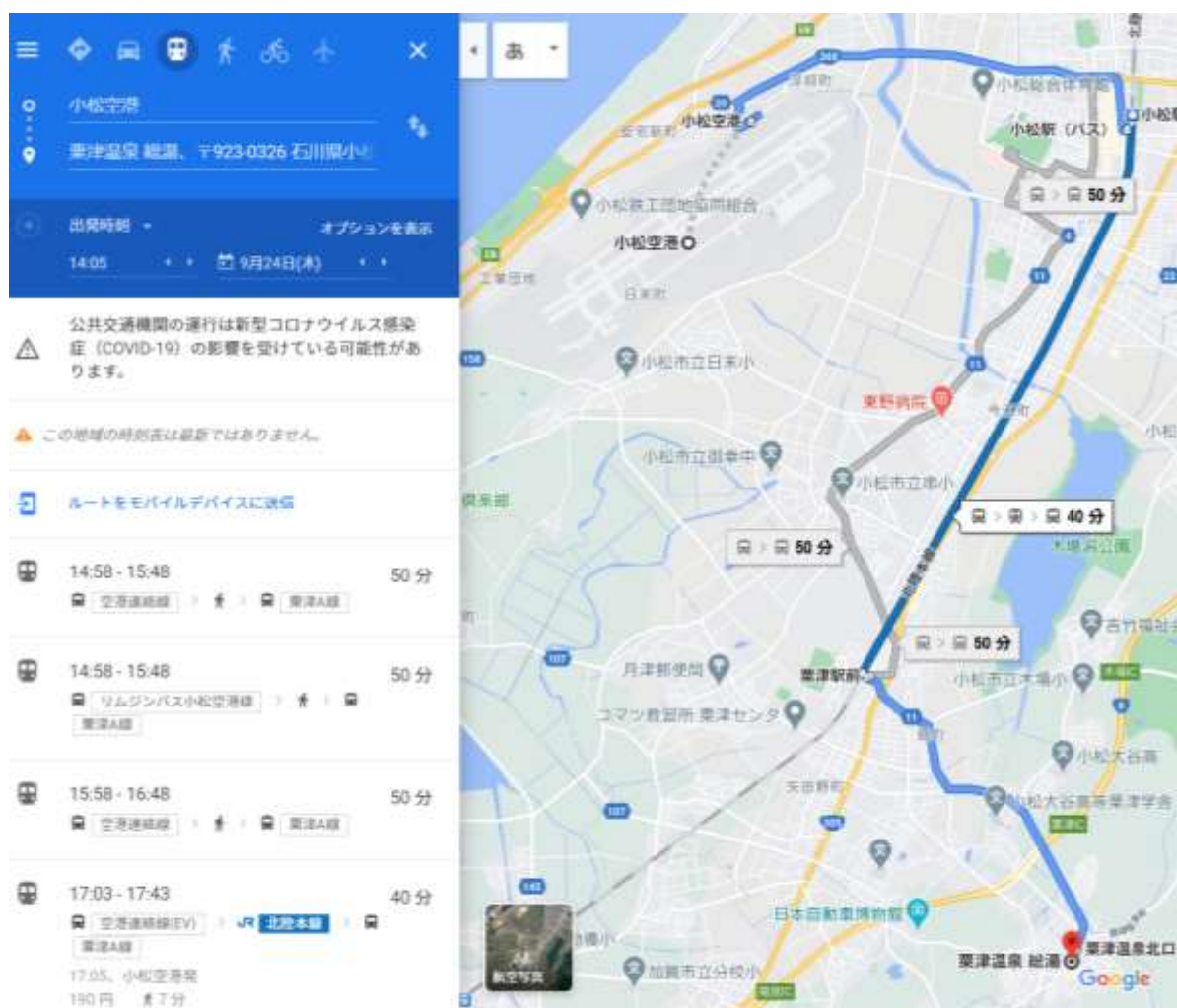
(4) 公共交通経路情報の現状

例えば小松空港から粟津温泉までのルート Google でマップ検索すると、バスを乗り換えていく場合とバスとJRを乗り継いでいく場合が表示され、検索したい日時から近い順に表示される。

路線名、所要時間（時刻表）、徒歩や待ち時間、料金などが表示される。

このような検索機能をベースに、交通手段の支払いや予約（航空機や新幹線、タクシー、レンタカーなど）、さらにはレストランやホテルの検索、予約までをできるようにするサービスがMaaS（Mobility as a Service）と呼ばれる。

<Google で小松空港～粟津温泉総湯を検索した結果>



また、バスが今どこにいるのか（バスロケーションシステム）、バスの車内にどれだけの乗客がいるのか（混雑情報：コロナ対策）といった情報提供が一般的になりつつあり、小松市では今後の検討課題である。

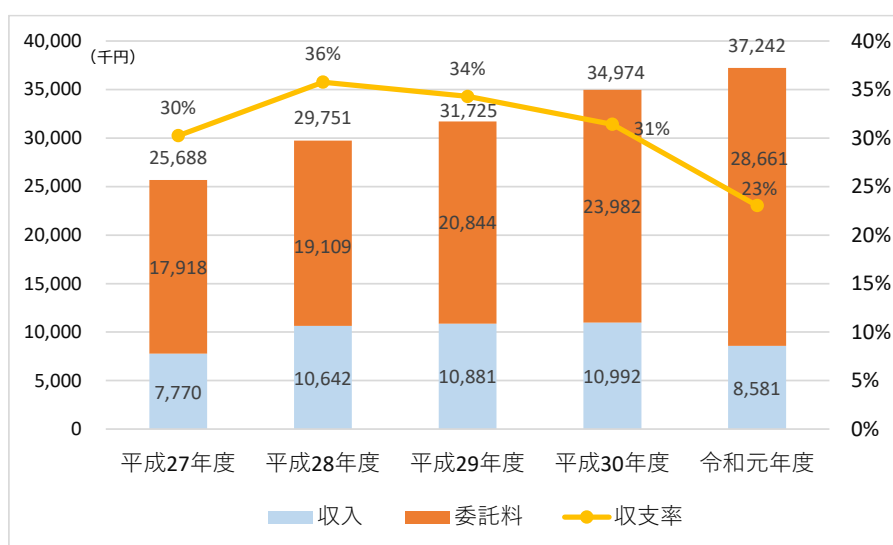
(5) コミュニティバスの収支状況

①市内循環線

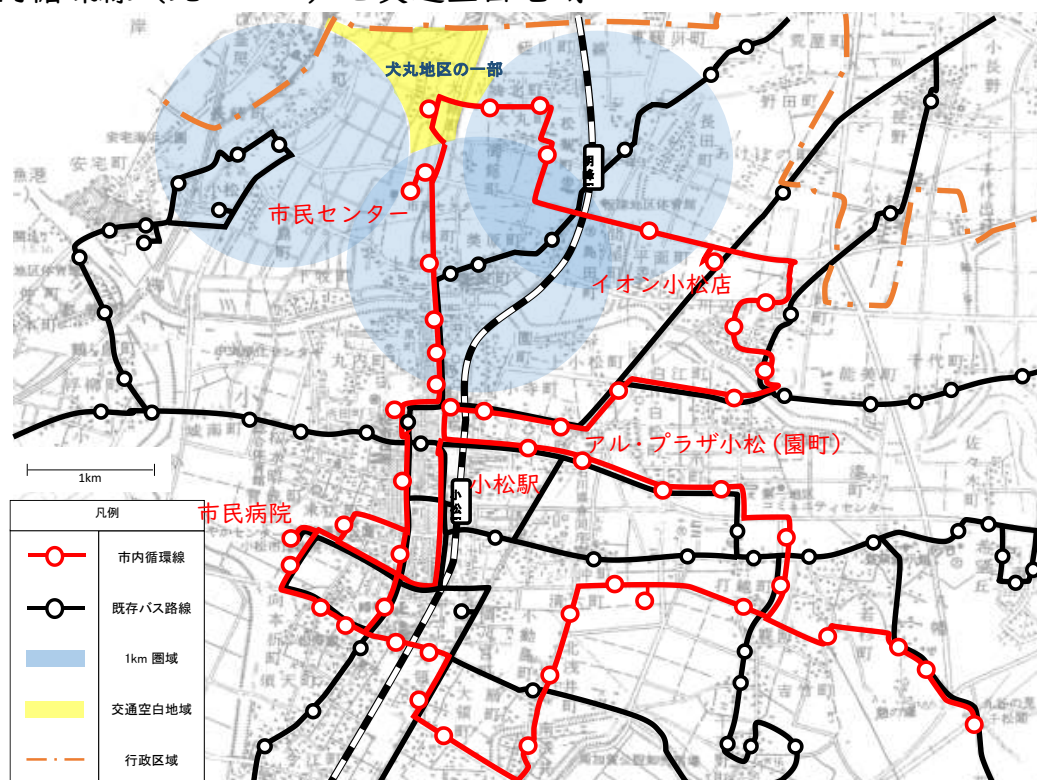
平成27年度以降、運行経費が増加している要因は、燃料費の高騰や車両の修繕費等が主な要因となっている。運賃収入は、利用者数の増加に伴い増えているものの運行経費の増加を賄うまでには至っておらず、運行委託料が増加している。なお、令和元年度は、運行便数が1日20便から16便に減便となったことにより、運賃収入が大きく減少し、収支率も低下している。

また、小松駅や市民病院、市民センター、イオン小松店など主要施設を結ぶ北コースは、交通空白地域を運行しており、国のフィーダー補助を受けている。

図表 16 市内循環線の収支の推移



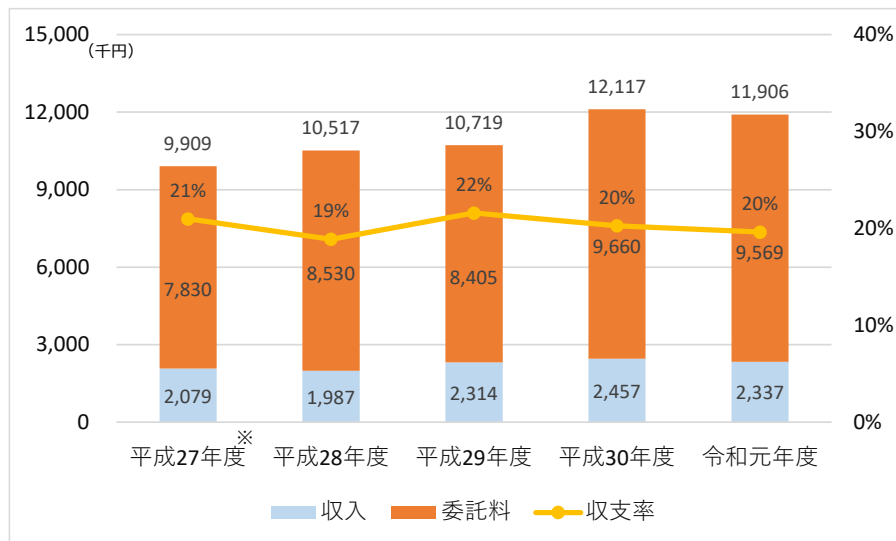
<市内循環線（北コース）と交通空白地域>



②木場潟線

市内循環線と同様に、運行経費が増加している要因は、燃料費の高騰や車両修繕費の増加等が主な要因となっている。利用者数が少ないことから運賃収入が少なく、収支率も20%前後で推移している。

図表 17 木場潟線の収支の推移

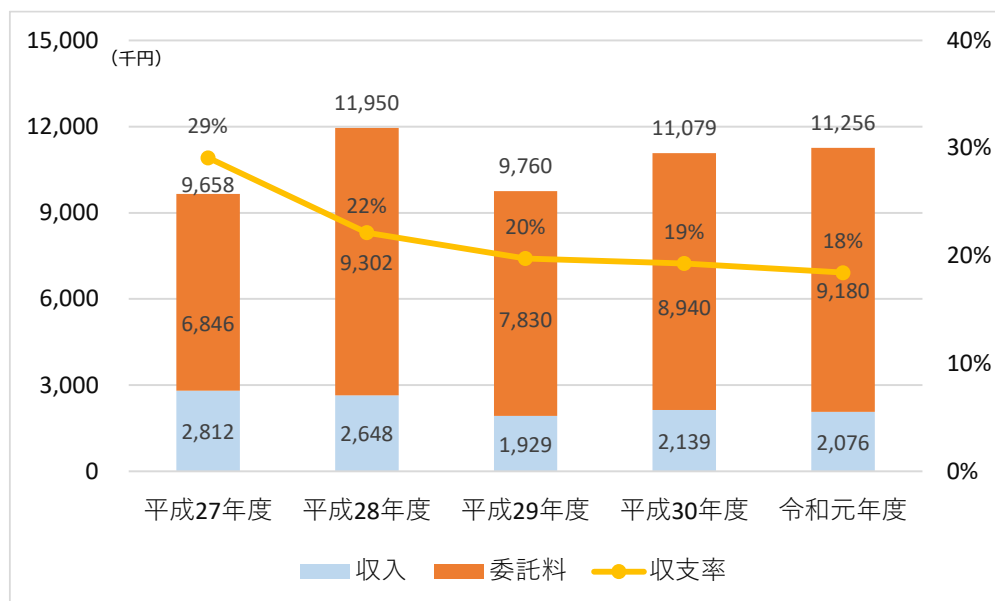


※平成27年度のみ、平成27年5月から平成28年3月までの収支を記載

③EVバス

平成29年度からの安宅の関への延伸に伴う開設準備費用として平成28年度は運行経費が高くなっている。令和元年度は、車両修繕費の増加等により運行経費が増加する一方、利用者数は減少傾向にあり、運行委託料が大きくなっている。

図表 18 EVバスの収支の推移



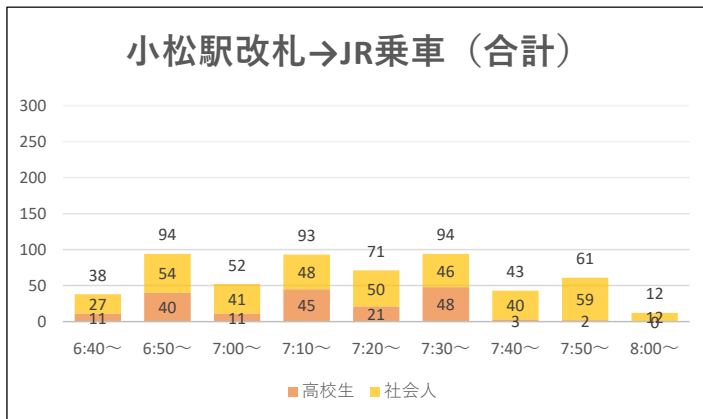
(6) JRと路線バス、コミュニティバス等の接続状況

①JR 小松駅乗降者数

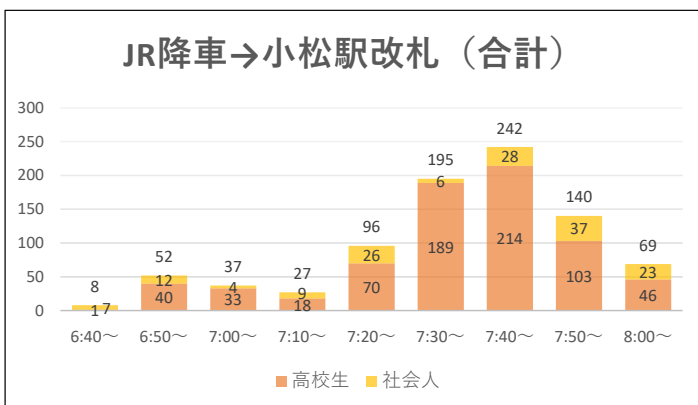
1) 改札通過者数 (平日 6:40~8:10)

※調査日：令和2年9月7日(月)

- ・ 高校生の朝の通学は、小松駅発が181名に対し、小松駅着が714名と約4倍の結果となっている。
- ・ 社会人の朝の通勤は、小松駅発が377名に対し、小松駅着は152名と1/2程度となっている。
- ・ 小松駅発のピークは比較的分散しているが、小松駅着のピークは高校生を中心に7:30~8:00に集中している。



	高校生	社会人	合計
6:40~	11	27	38
6:50~	40	54	94
7:00~	11	41	52
7:10~	45	48	93
7:20~	21	50	71
7:30~	48	46	94
7:40~	3	40	43
7:50~	2	59	61
8:00~	0	12	12
合計	181	377	558
割合	32%	68%	100%



	高校生	社会人	合計
6:40~	1	7	8
6:50~	40	12	52
7:00~	33	4	37
7:10~	18	9	27
7:20~	70	26	96
7:30~	189	6	195
7:40~	214	28	242
7:50~	103	37	140
8:00~	46	23	69
合計	714	152	866
割合	82%	18%	100%

<参考:JR 小松駅時刻表(令和2年9月現在)>

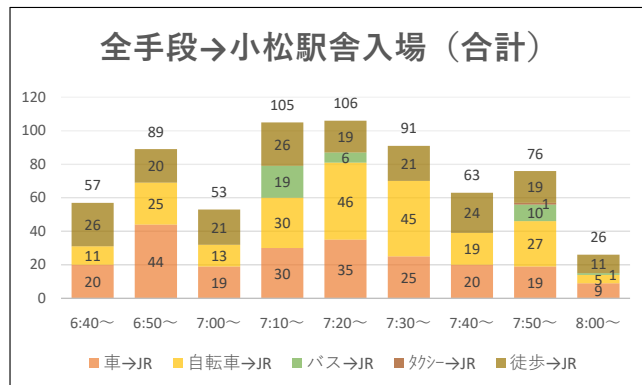
発時刻表	普通列車		特急列車		着時刻表	普通列車		特急列車	
	JR乗車		JR乗車			JR下車		JR下車	
	金沢方面発	福井方面発	金沢方面発	福井方面発		金沢方面から着	福井方面から着	金沢方面から着	福井方面から着
6:50		51			50	58			
7:00	59					5	7		
7:10	6						6		
7:20		22	20		☆16 22			19	
7:30	☆25 33			37		32	37		
7:40	42	40			39	41			
7:50			52					51	
8:00	☆56 2					1			
8:10			14	5			5	14	
	金沢方面普通7本	福井方面普通3本	金沢方面特急3本	福井方面特急4本		金沢方面から着普通5本	福井方面から着普通5本	金沢方面から着特急4本	福井方面から着特急3本
	★小松駅始発				☆小松駅止まり				

②小松駅舎への入場・退出

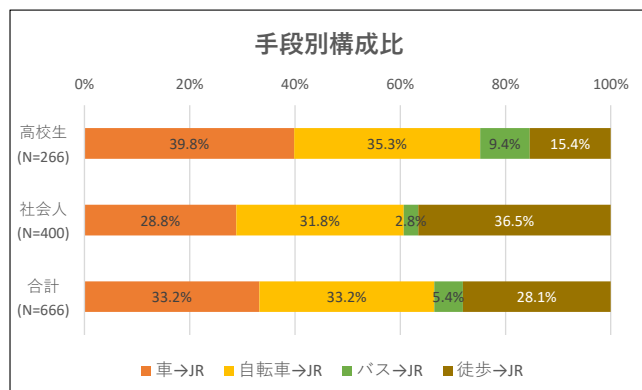
1) 小松駅入場者動態 (平日 6:40~8:10)

※調査日：令和2年9月7日(月)

- ・ JR利用者の、駅舎への入場ピークは7:10~7:40頃となっている。
- ・ 朝の通勤通学時間帯 (平日 6:40~8:10) における駅舎への入場者数は666人であり、高校生が266名、社会人が400名である。
- ・ 自動車の送迎、自転車利用が同数で221名、徒歩が187名、バス利用が36名の順となっている。
- ・ 社会人に対し、高校生の車での送迎の割合が高い。



合計	車→JR	自転車→JR	バス→JR	タクシー→JR	徒歩→JR	合計
6:40~	20	11	0	0	26	57
6:50~	44	25	0	0	20	89
7:00~	19	13	0	0	21	53
7:10~	30	30	19	0	26	105
7:20~	35	46	6	0	19	106
7:30~	25	45	0	0	21	91
7:40~	20	19	0	0	24	63
7:50~	19	27	10	1	19	76
8:00~	9	5	1	0	11	26
合計	221	221	36	1	187	666
割合	33%	33%	5%	0%	28%	100%



	車→JR	自転車→JR	バス→JR	タクシー→JR	徒歩→JR	合計
高校生 (N=266)	106	94	25	0	41	266
社会人 (N=400)	115	127	11	1	146	400
合計 (N=666)	221	221	36	1	187	666
	33%	33%	5%	0%	28%	100%

- ・ 公立小松大学と南駐輪場の間にあるバスベイには、従業員を移送する大型車両 (自社車両、貸切車両が見られた。



写真：事業所へ向かう専用バス

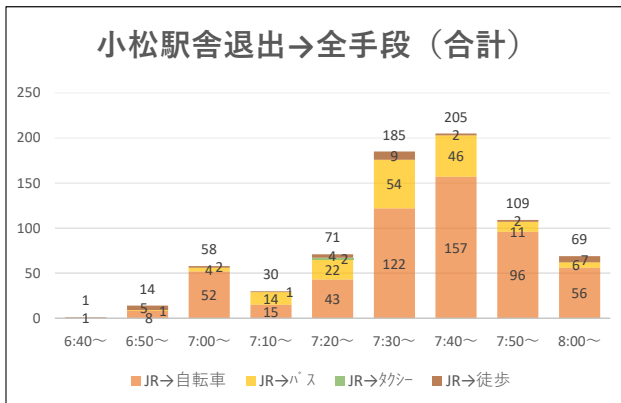
2) 小松駅方向別手段別入場者動態 (平日 6:40~8:10) ※調査日: 令和2年9月7日(月)



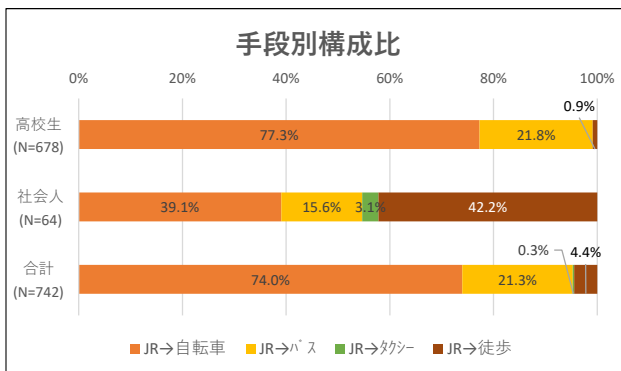
3) 小松駅退出者動態 (平日 6:40~8:10)

※調査日：令和2年9月7日(月)

- ・ JR 利用の小松駅舎から退出する利用者のピークは 7:30~7:50 分頃となっている。
- ・ JR 降車後は、高校生は自転車利用の割合が高く、社会人は徒歩の割合が高い。
- ・ JR 降車後は、自転車での通勤・通学者が 549 名 (74%)、バス利用者が 158 名 (21%) となっている。



時間	JR→自転車	JR→バス	JR→タクシー	JR→徒歩	合計
6:40~	0	0	0	1	1
6:50~	8	1	0	5	14
7:00~	52	4	0	2	58
7:10~	15	14	0	1	30
7:20~	43	22	2	4	71
7:30~	122	54	0	9	185
7:40~	157	46	0	2	205
7:50~	96	11	0	2	109
8:00~	56	6	0	7	69
合計	549	158	2	33	742
割合	74%	21%	0%	4%	100%



	JR→自転車	JR→バス	JR→タクシー	JR→徒歩	合計
高校生 (N=678)	524	148	0	6	678
社会人 (N=64)	25	10	2	27	64
合計 (N=742)	549	158	2	33	742



写真：ピーク時の小松駅舎退出の様子

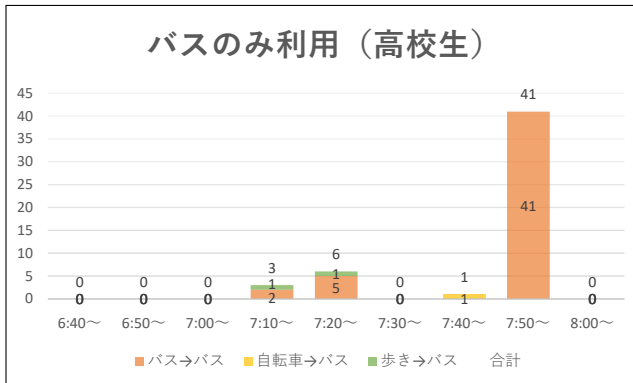
4) 小松駅方向別手段別退出者動態 (平日 6:40~8:10) ※調査日: 令和2年9月7日(月)



③鉄道利用のないバス利用の実態（6:40～8:10）

※調査日：令和2年9月7日(月)

- ・JR を利用せず、バスターミナルでバスのみ利用をする高校生は 51 名、社会人は 0 名であった。
- ・バスからバスへの乗り換えが 48 名と大多数を占め、自転車→バスは 1 名、歩き→バスは 2 名と少数であった。



高校生	バス →バス	自転車 →バス	歩き →バス	合計
6:40~	0	0	0	0
6:50~	0	0	0	0
7:00~	0	0	0	0
7:10~	2	0	1	3
7:20~	5	0	1	6
7:30~	0	0	0	0
7:40~	0	1	0	1
7:50~	41	0	0	41
8:00~	0	0	0	0
合計	48	1	2	51
割合	94%	2%	4%	100%

佐美線		7:45
寺井線		7:48
粟津A線	7:27	7:50
安宅線	7:16	7:52
国府線		7:50
佐野線		8:00
月津線	7:15	

バス→バスの
乗継者は 48

麦口線			8:07
ハニベ線	7:30	7:50	7:55
尾小屋線 (大杉線)			8:00
			8:03

※大杉線は小松工業高校のみ

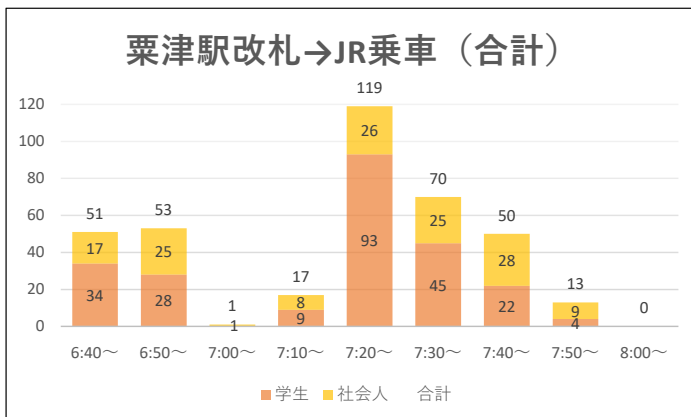


④JR 粟津駅乗降者数

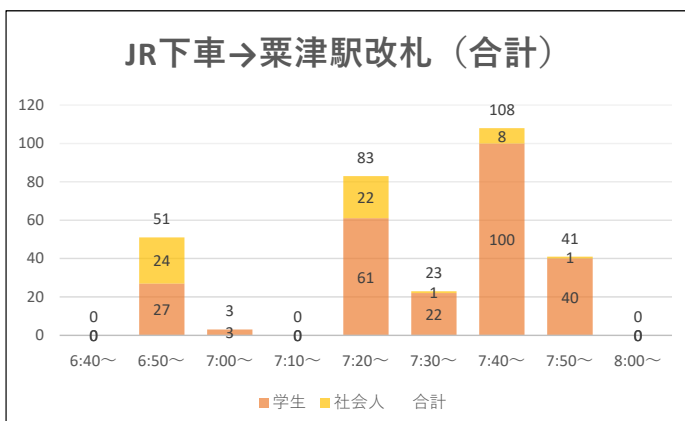
1) 改札通過者数 (平日 6:40~8:10)

※調査日：令和2年9月17日(木)

- ・朝の通学については、粟津駅発の高校生が235名、粟津駅着が253名とほぼ同数となっている。
- ・社会人の朝の通勤については、粟津駅発が139名に対し、粟津駅着は56名と発者が着者の倍以上となっている。
- ・粟津駅発のピークは7:20頃、駅着のピークは7:40頃となっている。



合計	学生	社会人	合計
6:40~	34	17	51
6:50~	28	25	53
7:00~	0	1	1
7:10~	9	8	17
7:20~	93	26	119
7:30~	45	25	70
7:40~	22	28	50
7:50~	4	9	13
8:00~	0	0	0
合計	235	139	374
割合	63%	37%	100%



合計	学生	社会人	合計
6:40~	0	0	0
6:50~	27	24	51
7:00~	3	0	3
7:10~	0	0	0
7:20~	61	22	83
7:30~	22	1	23
7:40~	100	8	108
7:50~	40	1	41
8:00~	0	0	0
合計	253	56	309
割合	82%	18%	100%

<参考：JR 粟津駅時刻表(令和2年9月現在)>

発時刻表	普通列車	
	JR乗車	
	金沢方面発	福井方面発
6:50	53	
7:00	1	56
7:10		
7:20		
7:30	27	27
7:40	36	
7:50		45
8:00	56	
8:10		
	金沢方面 普通5本	福井方面 普通3本

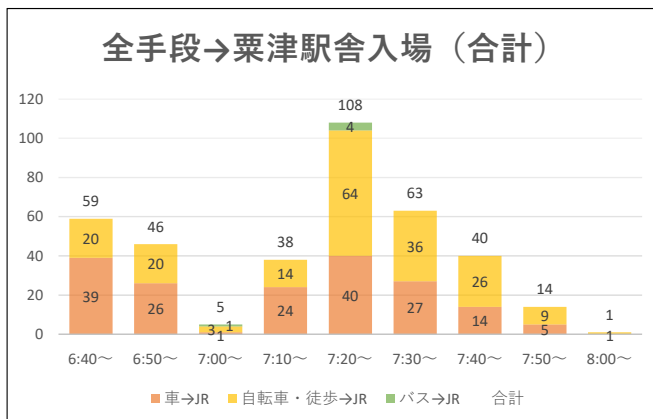
着時刻表	普通列車	
	JR下車	
	金沢方面から着	福井方面から着
6:50	53	
7:00	1	55
7:10		
7:20		
7:30	27	26
7:40	35	44
7:50		
8:00	56	
8:10		
	金沢方面から 着普通5本	福井方面から 着普通3本

⑤ 粟津駅舎への入場・退出

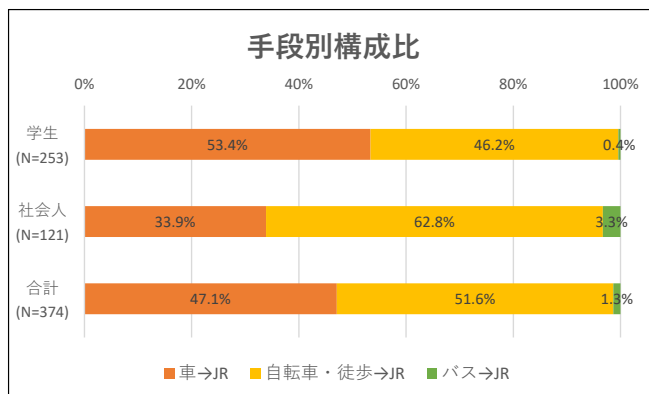
1) 粟津駅入場者動態 (平日 6:40~8:10)

※調査日:令和2年9月17日(木)

- ・ JR利用者の、駅舎への入場ピークは7:20頃となっている。
- ・ 朝の通勤通学時間帯(平日6:40~8:10)における駅舎への入場者数は374人であり、高校生が253名、社会人が121名である。
- ・ 自動車の送迎は176名、自転車・徒歩が193名、バス利用が5名となっている。
- ・ 社会人に対し、高校生の車での送迎の割合が高い。



合計	車→JR	自転車・徒歩→JR	バス→JR	合計
6:40~	39	20	0	59
6:50~	26	20	0	46
7:00~	1	3	1	5
7:10~	24	14	0	38
7:20~	40	64	4	108
7:30~	27	36	0	63
7:40~	14	26	0	40
7:50~	5	9	0	14
8:00~	0	1	0	1
合計	176	193	5	374
割合	47%	52%	1%	100%



	車→JR	自転車・徒歩→JR	バス→JR	合計
学生 (N=253)	135	117	1	253
社会人 (N=121)	41	76	4	121
合計 (N=374)	176	193	5	374

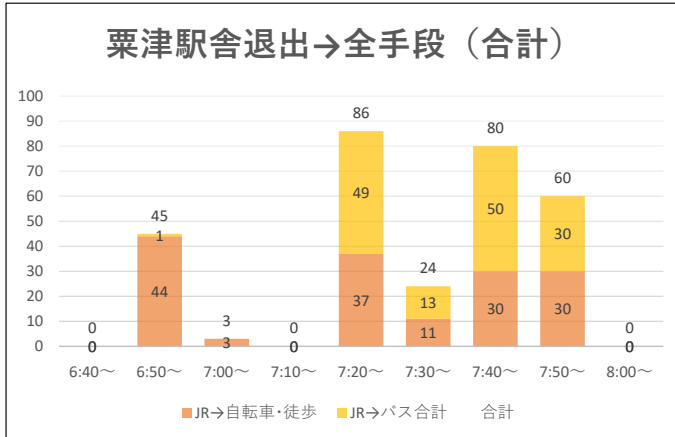
2) 粟津駅手段別入場者動態 (平日 6:40~8:10) ※調査日：令和2年9月17日(木)



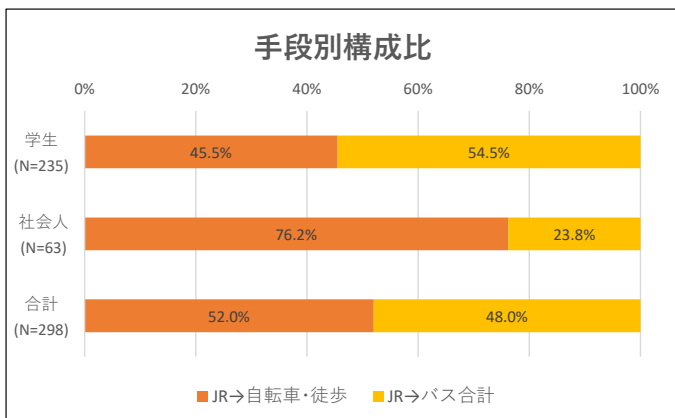
3) 粟津駅退出者動態 (平日 6:40~8:10)

※調査日:令和2年9月17日(木)

- ・ JR 利用の粟津駅舎から退出する利用者のピークは 7:20、7:40 分頃となっている。
- ・ JR 降車後は、高校生はバス利用の割合が高く、社会人は自転車・徒歩の割合が高い。
- ・ JR 降車後は、自転車・徒歩にて通勤・通学者が 155 名 (52%)、バス利用者が 143 名 (48%) となっている。
- ・ バス利用者 143 名のうち、107 名は小松大谷高校のスクールバスである。



合計	JR→自転車・徒歩	JR→バス合計	合計
6:40~	0	0	0
6:50~	44	1	45
7:00~	3	0	3
7:10~	0	0	0
7:20~	37	49	86
7:30~	11	13	24
7:40~	30	50	80
7:50~	30	30	60
8:00~	0	0	0
合計	155	143	298
割合	52%	48%	100%



	JR→自転車・徒歩	JR→バス合計	合計
学生 (N=235)	107	128	235
社会人 (N=63)	48	15	63
合計 (N=298)	155	143	298
	46%	54%	100%
	76%	24%	100%
	52%	48%	100%

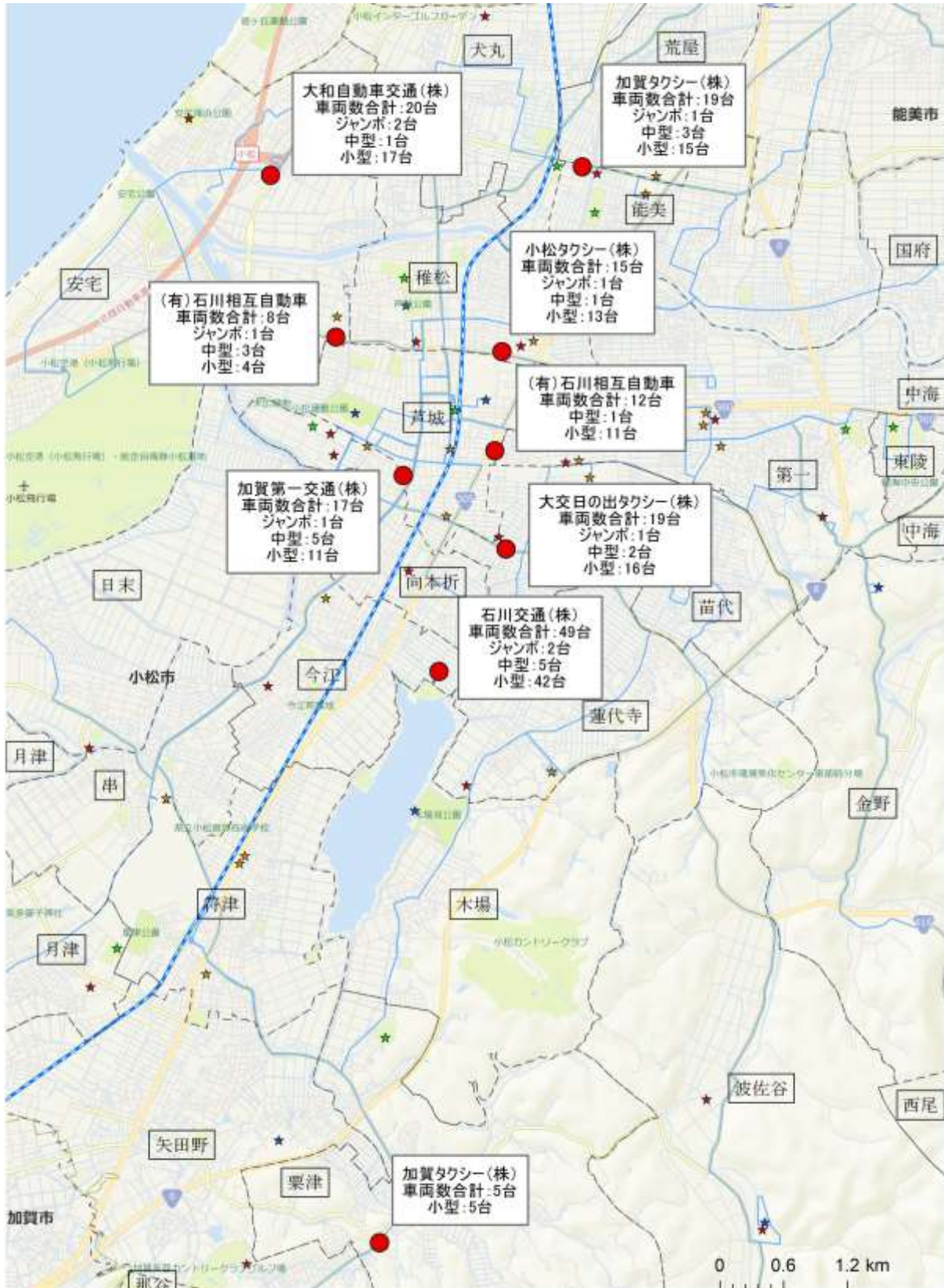
4) 粟津駅手段別退出者動態 (平日 6:40~8:10) ※調査日：令和2年9月17日(木)



写真：小松大谷高校行のスクールバス

(7) タクシー交通の現況

市内には9つのタクシー事業所があり、市内全体で164台の車両を保有している。そのうち、ジャンボタクシーが9台、中型車両が21台、小型車両が134台となっている。



(8) スクールバスの現況

① 公立小松大学

公立小松大学シャトルバスについては、栗津キャンパスを出発後、末広キャンパス、中央キャンパスと運行し、再度栗津キャンパスに戻るというルートで運行している。末広体育館については、体育の授業がある生徒が利用している。所有台数は3台。

曜日	便名	栗津C発	末広C	末広体育館	中央C		末広体育館	末広C	栗津C着
					着	発			
月曜日	第1便	7:50	—	—	8:10	8:20	—	8:30	8:50
	第2便	10:00	—	—	10:30	10:40	—	—	11:10
	第3便	12:15	—	—	12:40	12:45	12:50	—	13:15
	第4便	13:55	14:15	14:25	14:30	14:40	—	—	15:10
	第5便	15:50	16:10	—	16:20	16:30	—	—	17:00
火曜日	第1便	7:50	—	—	8:10	8:20	—	8:30	8:50
	第2便	10:00	—	—	10:30	10:40	—	—	11:10
	第3便	14:00	14:20	—	14:30	14:40	—	—	15:10
	第4便	15:50	16:10	—	16:20	16:30	—	—	17:00
水曜日	第1便	7:50	—	—	8:10	8:20	—	8:30	8:50
	第2便	10:00	—	—	10:30	10:40	—	—	11:10
	第3便	12:15	—	—	12:40	12:45	12:50	—	13:20
	第4便	13:55	14:15	14:25	14:30	14:35	14:40	—	15:10
	第5便	15:45	16:05	16:15	16:20	16:30	—	—	17:00
木曜日	第1便	7:50	—	—	8:10	8:20	—	8:30	8:50
	第2便	10:00	—	—	10:30	10:40	—	—	11:10
	第3便	12:15	—	—	12:40	12:45	—	—	13:20
	第4便	14:00	14:20	—	14:30	14:35	14:40	—	15:10
	第5便	15:45	16:05	16:15	16:20	16:30	—	—	17:00
金曜日	第1便	7:50	—	—	8:10	8:20	—	8:30	8:50
	第2便	10:00	—	—	10:30	10:40	—	—	11:10
	第3便	12:15	—	—	12:40	12:45	—	—	13:20
	第4便	14:00	14:20	—	14:30	14:40	—	—	15:10
	第5便	15:50	16:10	—	16:20	16:30	—	—	17:00



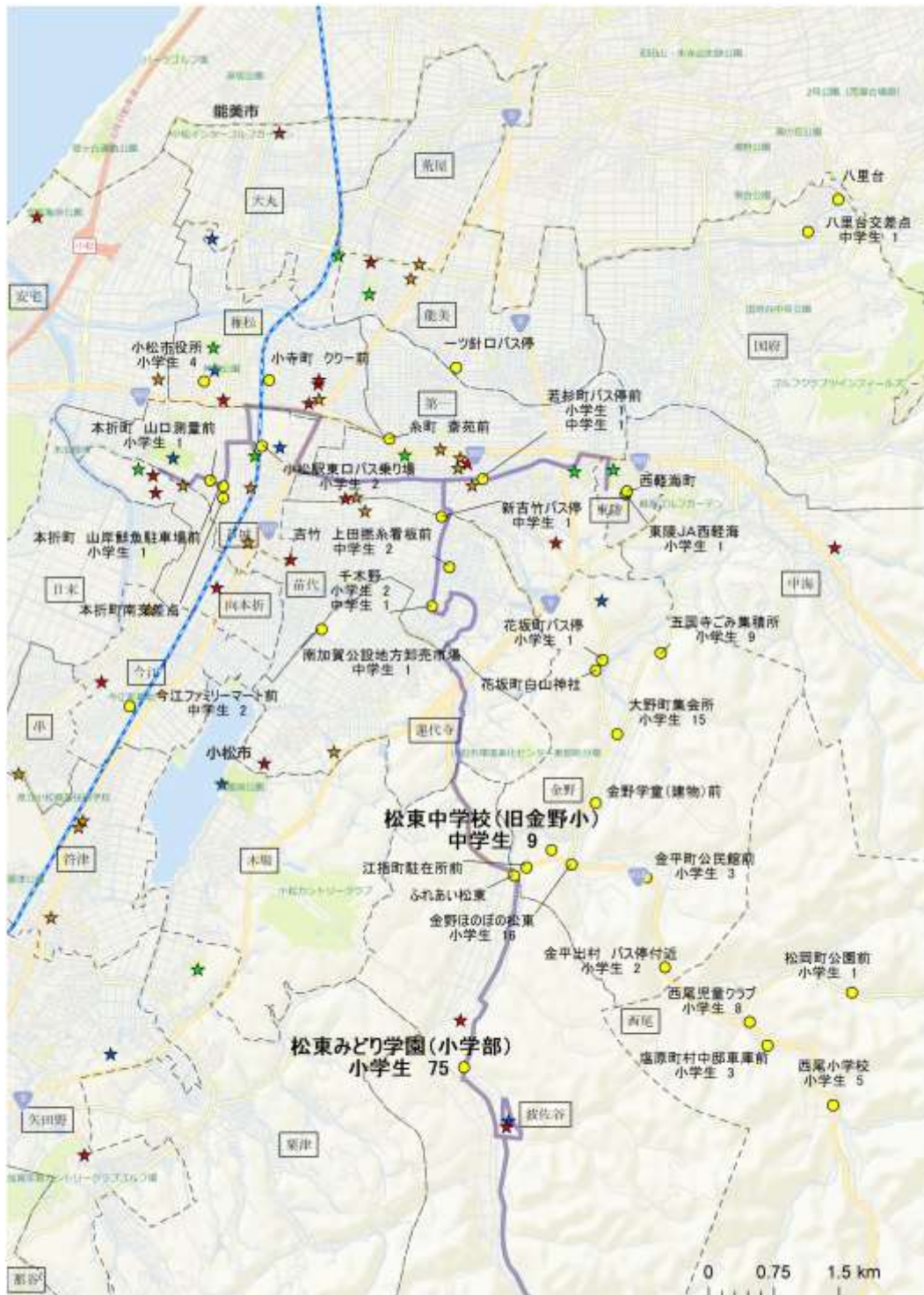
② 小松大谷高等学校

JR 栗津駅と小松大谷高等学校間を、登校時に3便、下校時に4便運行しており、約200名の生徒が利用している。所有台数は1台。



③松東みどり学園

市内広範囲にわたって当該バスの利用がある。利用者数は小学生 75 名、中学生 9 名である。また、松東みどり学園（小学部）、松東中学校ともに、路線バスの大杉線の運行ルート上に位置しており、バス停も大杉線沿線に位置するものもある。所有台数は 4 台。



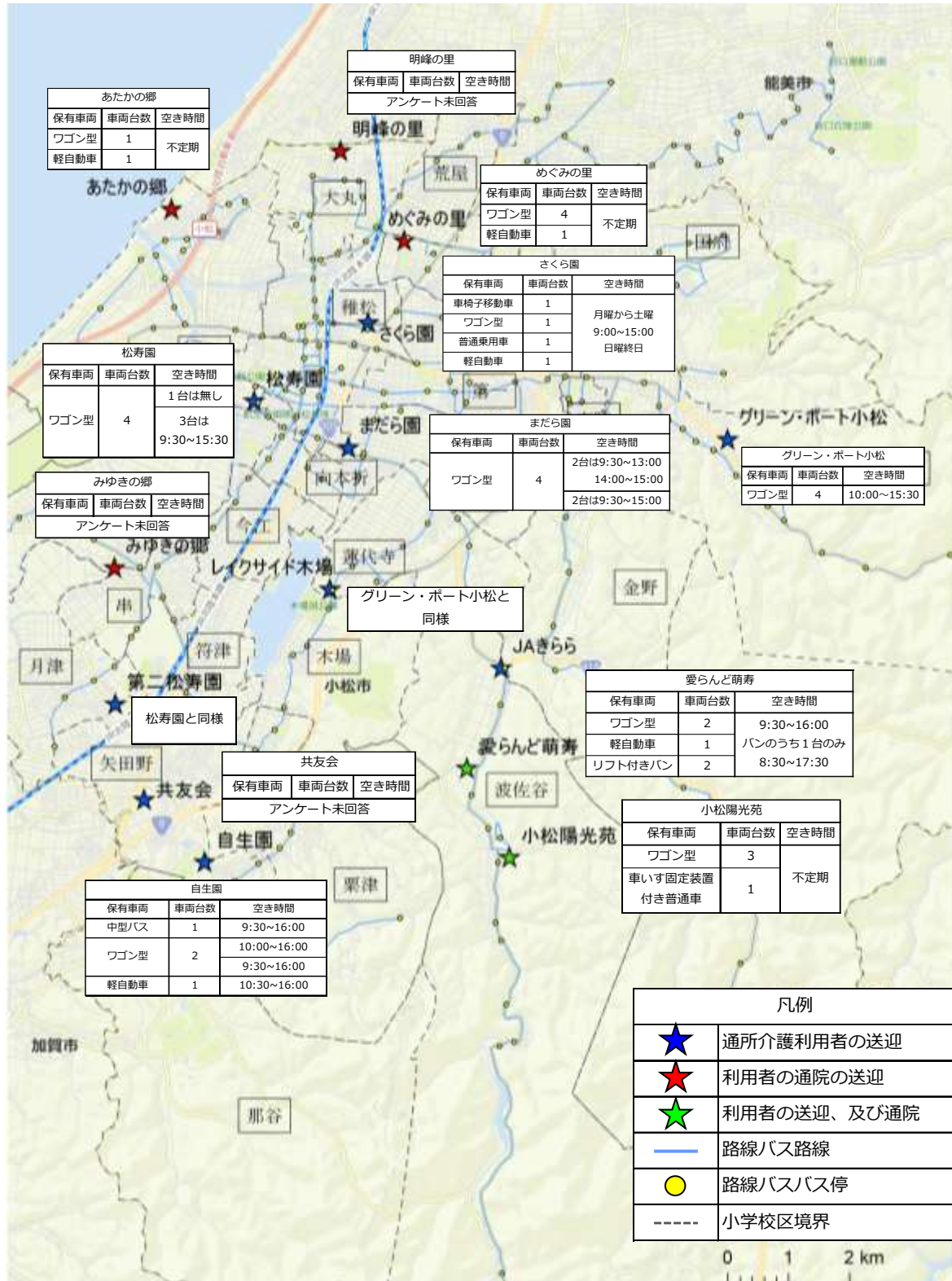
④中海小学校

利用者は中海小学校の生徒のみで、47名の利用がある。また、正蓮寺を除く全てのバス停は路線バスの麦口線沿線に位置しており、中海小学校も麦口線の運行ルートに近い場所に位置している。所有台数は1台。



(9) 福祉車両等の現況

特別養護老人ホームや障がい者福祉施設については、送迎車両は主に施設からの通院等に用いられており、送迎車両の空き時間は不定期になっている。一方、介護老人保健施設等では利用者の朝夕の送迎以外の時間は空き時間となっている。



(10) 商業施設車両等の現況

①イオンモール新小松の無料シャトルバス

小松駅からイオンモール新小松店を無料バスで24往復している。
株式会社旭観光（本社：加賀市）が貸切運行している。

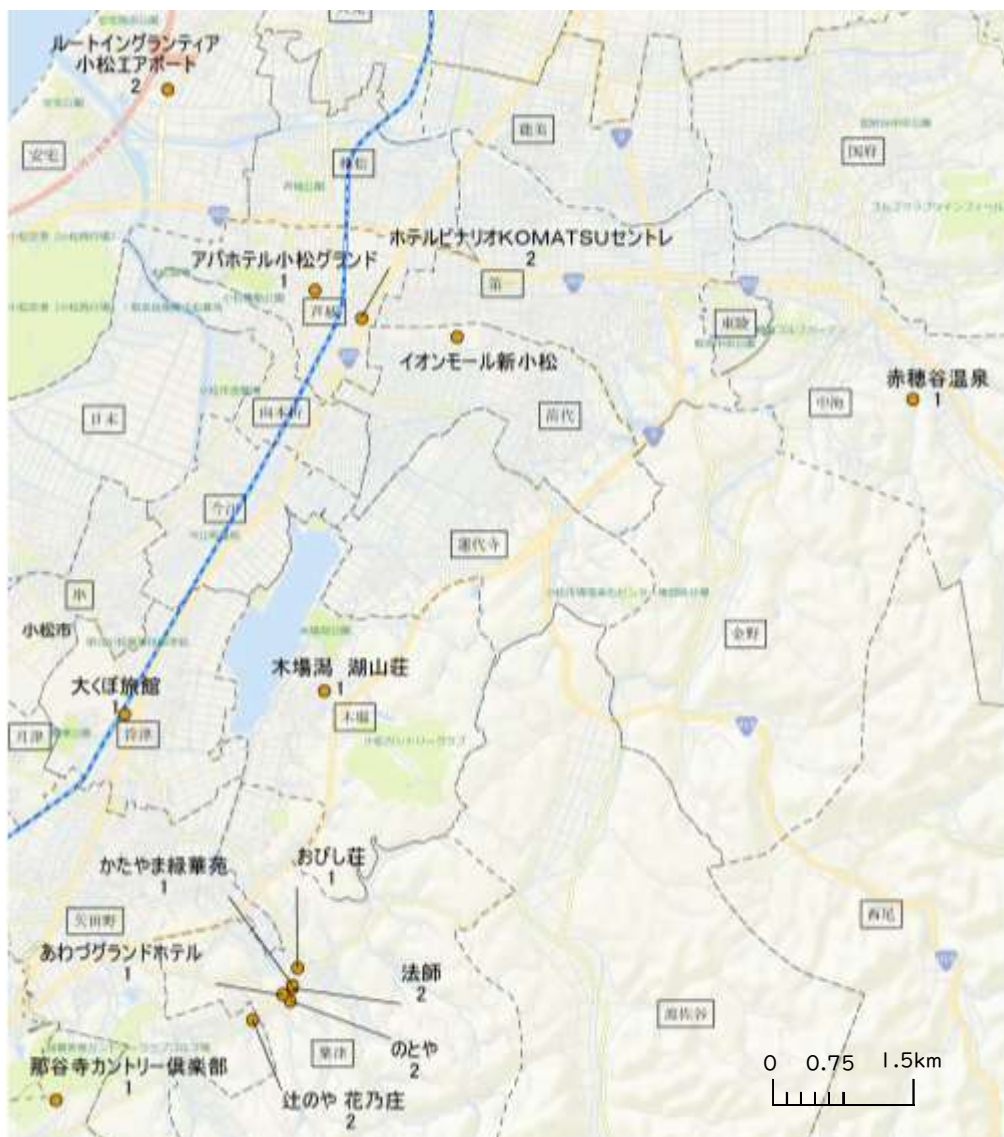
イオンモール小松店バスのりば



JR 小松駅→イオンモール新小松				イオンモール新小松→JR 小松駅			
8	30	50		11	00	30	55
9	10	50		12	20		
10	10	30		13	20	45	
11	10	40		14	10	35	
12	05	30		15	00	25	
13	30	55		16	00	25	
14	20	45		17	00	25	50
15	10	35		18	15	40	
16	10	35		19	30	55	
17	10	35		20	25	50	
18	00	25	50	21	10	30	50
19	40			22	25		

②粟津温泉旅館の浴客送迎用車両
車両保有の旅館名リスト

事業者	業種	車種	台数	備考	
のとや	旅館業	マイクロバス	2	小松駅、粟津駅、加賀温泉駅、金沢駅、小松空港間を往復 (加賀温泉駅との往復が最も多い)	
辻のや 花乃庄			2		
法師			2		
かたやま緑華苑			1		
あわづグランドホテル			1		循環バス(加賀温泉、片山津)
おびし荘			1		
大くぼ旅館			1		
赤穂谷温泉			1		駅や試合会場、合宿会場間を往復運行 (スポーツ合宿利用が多い)
木場湯 湖山荘			1		
ホテルビナリオKOMATSUセントレ	ホテル業	マイクロバス	2		
アパホテル小松グランド			1		
ルートイングランティア小松エアポート			2		
那谷寺カントリー倶楽部	ゴルフ場	マイクロバス	1	ゴルフ場⇄駅・空港・ホテル等	



③農口尚彦研究所へのアクセス（尾小屋線観音下（かながそ））

蔵見学＋試飲が 14:15～15:45 の 90 分コース（5500 円、定員 12 名）

ツアーに合わせ 14:00 着→（見学）→16:00 発で尾小屋線を運行

新型コロナウイルス感染症拡大前は東京からの観光客が多かった

④せせらぎの郷

ボンネットバスがある



(11) 乗合ワゴンによる地域住民相互の支え合いの現況

地域の様々な団体が力を合わせて、地域の困りごとや不安をみんなで解決したり、地域の将来を考える場として、地域協議会制度が設けられている。

市の財政支援について…新たな取組みを応援します…

重点テーマ 2019年～2021年の**3年間**は
補助率を3/4 から **10/10にアップ**

<p>地域ビジョンづくり</p> <p>地域の将来像を描き みんなで共有します</p> <p>上限200千円/年 (3年間に1回まで)</p>	<p>ICTの活用</p> <p>結ネットなどを活用し 地域のコミュニケーション円滑化を図ります</p> <p>上限300千円/年 (1システム2年間まで)</p>	<p>地域交通</p> <p>乗合ワゴン運行などにより 高齢者の外出支援を行います</p> <p>上限1,000千円/年 (1協議会1台まで)</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------

さらに地域のニーズに応じた取組みやひとづくりも応援します!(補助率3/4)

<p>コミュニティ活性化事業</p> <p>創意工夫による活動に取り組んでみましょう</p> <p>たとえば・・・</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓観光客向けに地域の魅力発信のため 食文化などの体験ツアー開催 ✓空き家などを活用しみんなが気軽に交流できる まちカフェをオープン! ✓特産品の開発・販売にチャレンジ! →農家レストラン運営でしごとづくりへ <p>上限300千円/年</p>	<p>コミュニティリーダーづくり</p> <p>活動の中心となる人材づくり、 運営体制を支援します</p> <p>上限600千円/年</p> <p style="text-align: center;">地域を引っ張るリーダーと みんなのアイデアで 地域が元気に!</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

矢田野地域では、令和元年10月から令和2年1月の期間、マイクロバス（定員29名）を使い、各町公民館等からAコープ栗津店、JR栗津駅、マルエー符津店など主に買物目的の運行が実験的に行われた。

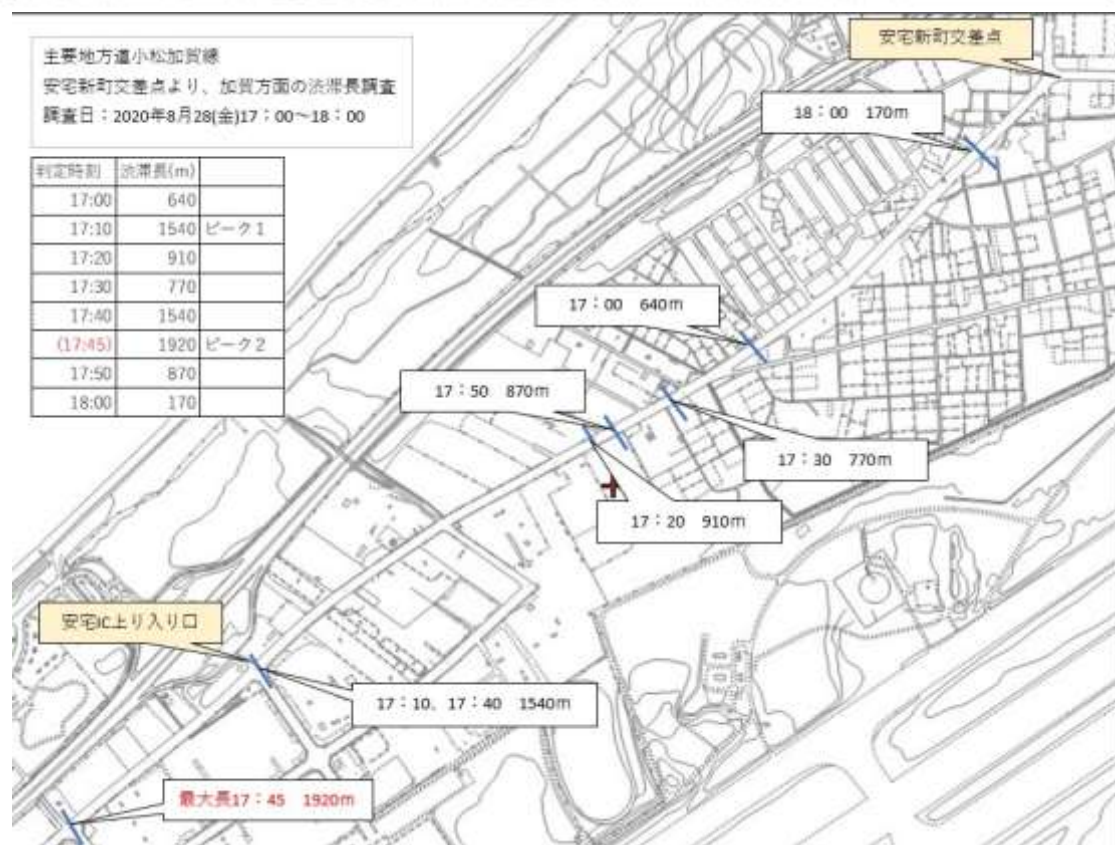
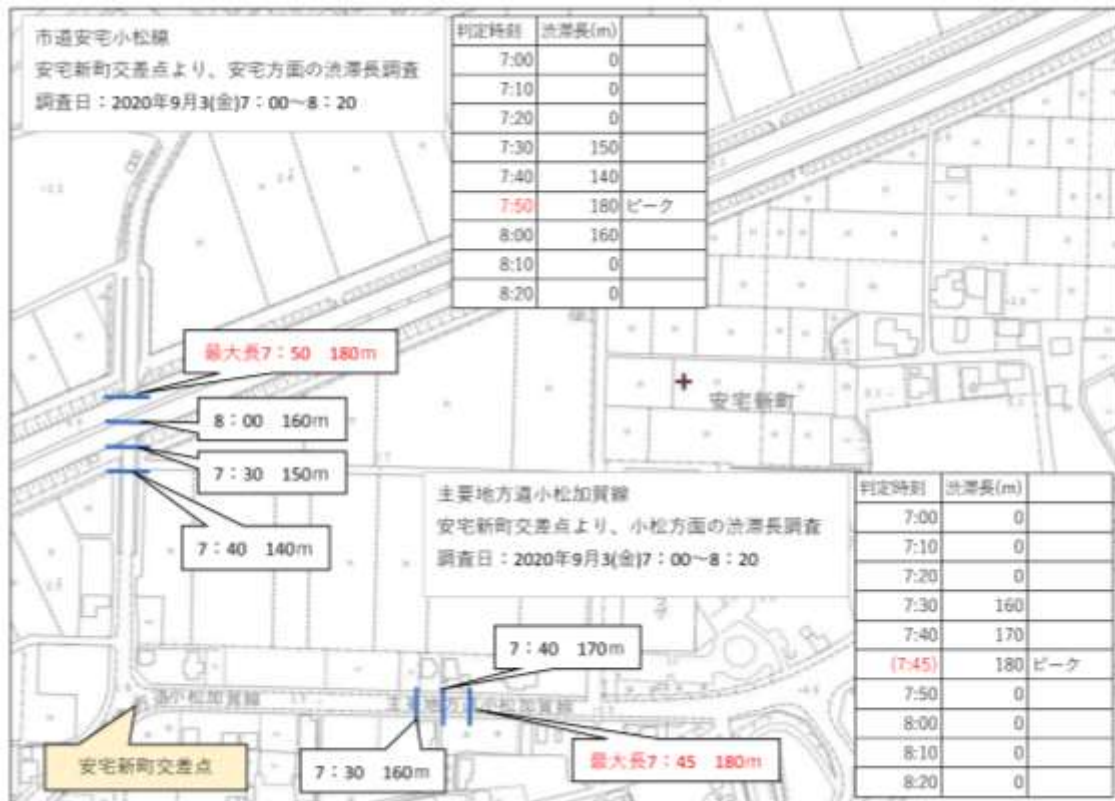
月・木曜日：上荒屋町、ニツ梨町、矢田野町
火・金曜日：林町、下栗津町、矢沢町
のそれぞれ2日間、2往復である。

なお、マイクロバスは矢田野町で障害福祉事業・介護保険事業を手掛ける社会福祉法人共友会が所有するバスを借用した。



(12) 小松空港、鉄工団地間の道路交通状況

通勤時間帯の道路混雑は小松空港利用車両への影響はほぼ無い。帰宅時間帯の道路混雑は朝に比べ著しく、安宅 SIC から空港へのアクセスに影響がある。新産業団地造成時は4車線道路の整備予定であり、混雑解消が期待される。



5. アンケート調査

5-1. 調査概要

市民の移動実態や公共交通の利用状況、公共交通維持への意見等を把握することにより、移動への潜在ニーズや公共交通の課題整理するため、以下の通りアンケート調査を実施した。

①市民アンケート

期間	令和2年8月11日（火）～8月26日（水）
対象	市民3,000人 19～64歳 1,000人（市民から無作為抽出） 65～89歳 2,000人（市民から無作為抽出） ※高校生以外は、らく賃パスポート購入者は全て配布
方法	郵送配布回収
回収状況	19～64歳 298票（29.8%） 65～80歳 977票（48.6%）

②高校生アンケート

期間	令和2年7月～8月
対象	市内の7校に通学する高校2年生の生徒 小松高校、小松市立高校、小松大谷高校、小松北高校、 小松工業高校、小松商業高校、小松明峰高校 ※市外からの通学者も含む。
方法	各学校にて配布、回収
回収状況	1,415票 うち777票が市内居住者（アンケート回答内容より判定）

5-2. アンケート調査結果の概要

(1) 回答者の属性

- ・回答者の性別は、男性、女性が約半数ずつであり、年代は 10 歳代、60 歳代、70 歳代の割合が多い。
- ・回答者の居住地区は、「向本折・芦城・稚松」が最も多く約 2 割。次いで、「月津・日末・串・今江」や「栗津・那谷・矢田野・符津」などが多い。
- ・19 歳～64 歳は 9 割、65 歳以上は 7.5 割が運転免許証を所有しており、両年代共に、うち 9.5 割以上が自家用車を所有。

(2) 普段の移動

①通勤

- ・19 歳～64 歳は 8 割、65 歳以上は 2.5 割が通勤しており、通勤先の地区は「向本折・芦城・稚松」や「市外」が多い。
- ・通勤の交通手段は 8 割が自家用車であるが、「栗津・那谷・矢田野・符津」の居住者は、他の地区と比較して自家用車の通勤の割合がやや低い。

②通学

- ・高校生の約半数は、平日・土日祝の両方通学している。
- ・通学の交通手段は「自転車」が最も多く約 6 割。次いで、「自家用車（送迎）」と鉄道が約 2 割ずつ。
- ・公共交通で通学する生徒は、「小松高校」と「小松市立高校」が多く約 4 割。居住地区から見ると、「市外」と「栗津・那谷・矢田野・符津」の居住者が公共交通での通学者が多い。

③買い物

- ・日用品の買い物の行き先（施設名）は、高校生と 19 歳～64 歳は「イオンモール新小松」、65 歳以上は「アル・プラザ小松」が最も多い。
- ・交通手段は、高校生は「自家用車（送迎）」、19 歳～64 歳と 65 歳以上は「自家用車（自分で運転）」がもっとも多い。
- ・65 歳以上の回答において、公共交通を利用する割合が多いのは、「安宅」、「中海」居住者。

④病院・福祉施設

- ・病院・福祉施設の行き先（施設名）は、すべての年代において「小松市民病院」が最も多い。次いで、高校生は「森田病院」、19 歳～64 歳と 65 歳以上は「やわたメディカルセンター」が多い。
- ・交通手段は、高校生は「自家用車（送迎）」、19 歳～64 歳はと 65 歳以上「自家用車（自分で運転）」がもっとも多い。

- ・65歳以上の回答において、公共交通を利用する割合が多いのは、「松東みどり学園」、「安宅」居住者。

⑤趣味・娯楽・飲食・スポーツなど

- ・趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先（施設名）は、すべての年代において「イオンモール新小松」が最も多い。次いで、高校生は「道の駅こまつ木場潟」、19歳～64歳と65歳以上は「木場潟公園」が多い。
- ・交通手段は、高校生は「自家用車（送迎）」、19歳～64歳と65歳以上は「自家用車（自分で運転）」がもっとも多い。
- ・65歳以上の回答において、公共交通を利用する割合が多いのは、「安宅」「粟津・那谷・矢田野・符津」「中海」「第一・東陵」の居住者。

(3) 普段の移動で困っていること

- ・困っていることが「ある」と回答したのはすべての年代で約1割。
- ・困っている移動は、高校生と19歳～64歳は「通勤・通学」、65歳以上は「病院・福祉施設」が最も多い。
- ・困っている理由は、すべての年代において「行きたい時間に公共交通を利用できない」が最も多い。19歳～64歳と65歳以上は、次いで「公共交通のルート上に施設がない」や「公共交通の乗り換えが大変」など。

(4) 公共交通の運行に関する考え

①公共交通の財政負担の増加について

- ・公共交通に関する市の財政負担増加については、高校生は「わからない」19歳～64歳は「利用者の少ない路線は、ルートやダイヤを見直し効率的な運行を目指すべき」65歳以上は「バスや鉄道などでしか移動できない人もいるため、現在のまま運行するべき」が最も多い。
- ・居住地区別にみると、松東みどり学園は「バスや鉄道などでしか移動できない人もいるため、現在のまま運行するべき」、月津・日末・串・今江は「利用者の少ない路線は、地域主体の運行に切り替えるべき」の割合が他の地区と比較して多い。

②利用促進策について

- ・公共交通の利用促進が進むと思う取組は、高校生は「スマホでの運行時刻・ルート・料金検索」、19歳～64歳と65歳以上は「フリー乗車区間の拡大」が最も多い。
- ・居住地区別にみると、月津は「デマンド型交通の導入」、安宅は「運賃のキャッシュレス化」、第一・東陵、苗代・蓮代寺・木場は「スマホでの運行時刻・ルート・料金検索」、中海と松東みどり学園、安宅は「地域共助によるバス運行」が他の地区と比較して多い。

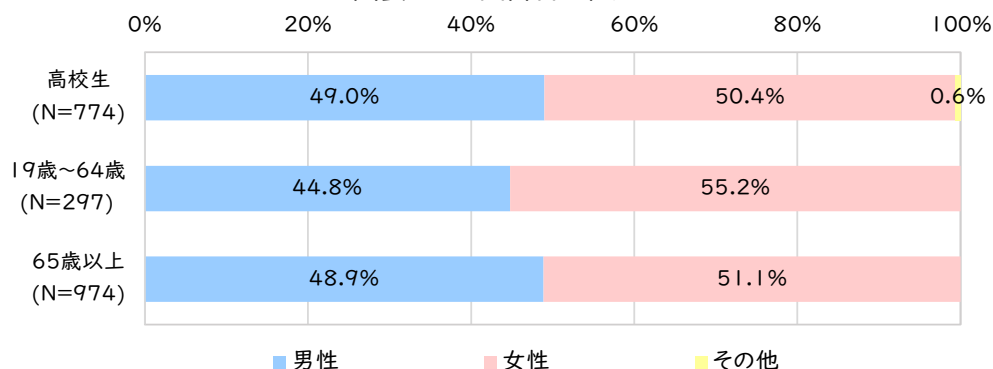
5-3. アンケート調査結果

アンケート調査結果を以下に示す。「(2) 普段の移動」の「②通学」の箇所以外については、高校生の集計は市内居住者のみの回答結果を集計する。

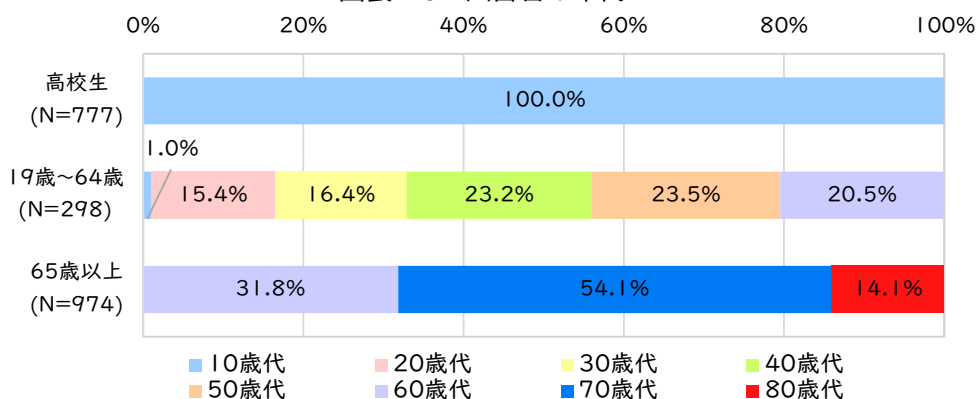
(1) 回答者の属性

- ・回答者の性別は全年代において男性、女性が約半数ずつである。
- ・年代は、19～64歳は「50歳代」、65歳以上は「70歳代」の回答が多い。
- ・居住地区は全年代において、「向本折・芦城・稚松」が最も多い。

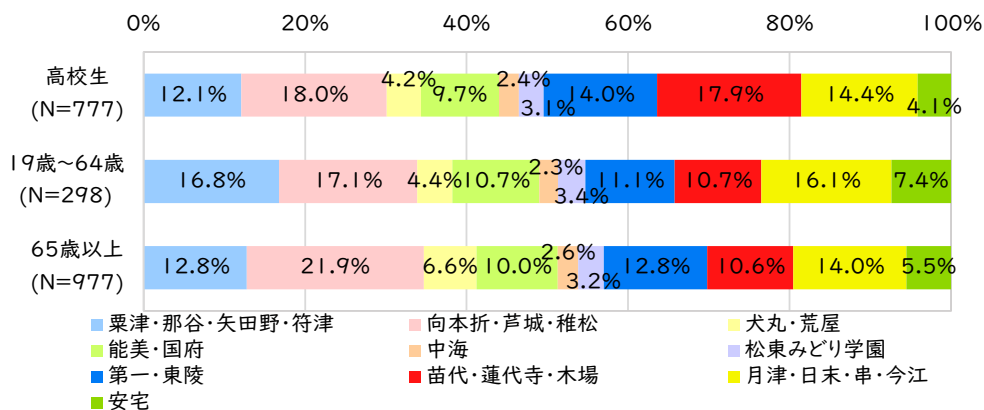
図表 19 回答者の性別



図表 20 回答者の年代

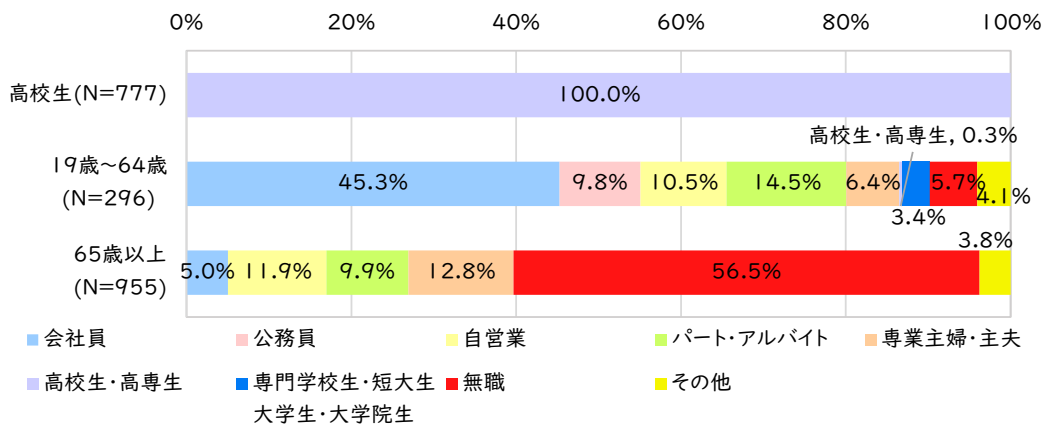


図表 21 回答者の居住地

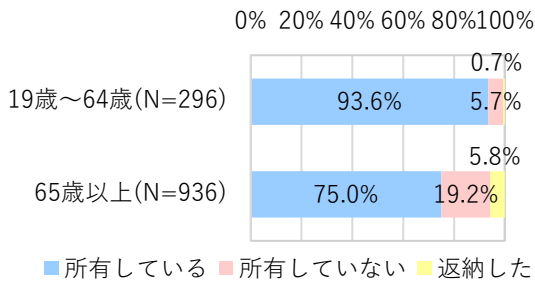


- ・職業は、19歳～64歳は「会社員」が最も多く45.3%、次いで「パートアルバイト」が14.5%である。65歳以上は「無職」が過半数を占めている。
- ・19歳～64歳の93.6%、65歳以上の75.0%が運転免許証を所有している。65歳以上の回答者のうち5.8%が運転免許証を返納している。
- ・運転免許証を所有している回答者の約96%が自家用車を所有している。
- ・回答者のうち、送迎してくれる家族や知人が「いる」と回答したのは、高校生が97.9%、19～64歳が84.4%、65歳以上は74.7%であった。

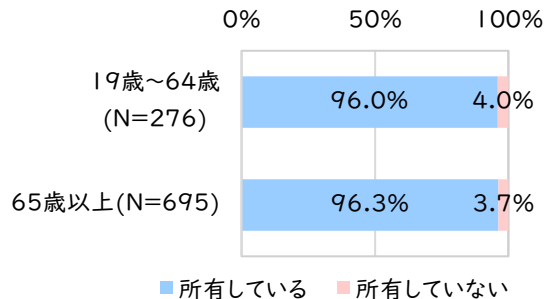
図表 22 回答者の職業



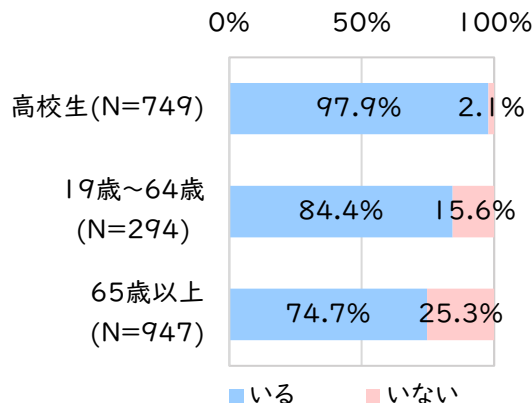
図表 23 運転免許証の所有状況



図表 24 自家用車の所有状況
(運転免許証所有者のみ)



図表 25 送迎してくれる家族や知人の有無

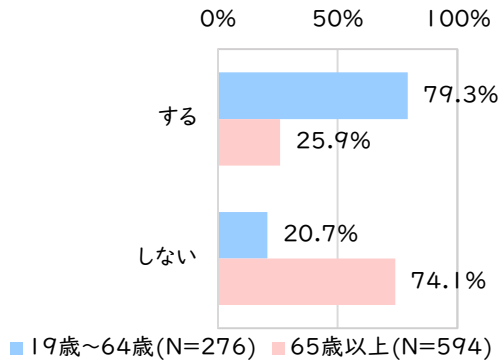


(2) 普段の移動

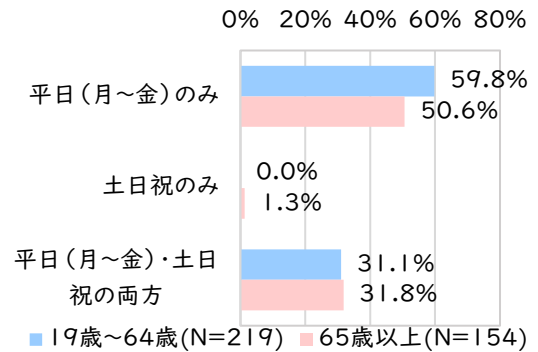
①通勤

- ・19歳～64歳の79.3%、65歳以上の25.9%が通勤している。
- ・通勤する曜日は19歳～64歳および65歳以上ともに、「平日のみ」が5～6割、「平日・土日祝の両方」が約3割を占めている。
- ・通勤の交通手段(いつも)は「車(自分で運転)」が最も多く、19歳～64歳は74.0%、65歳以上は79.2%を占めている。
- ・交通手段(たまに)は、鉄道やバスの利用、徒歩や自転車での通勤がみられる。

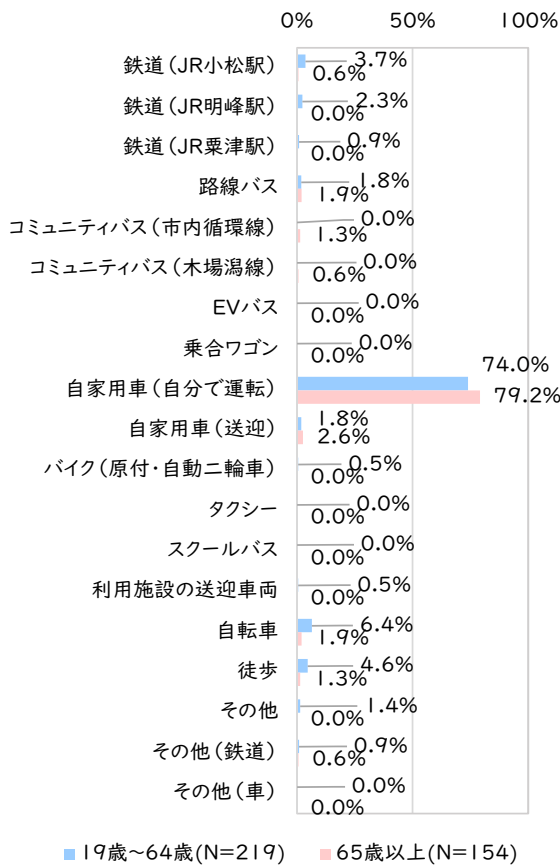
図表 26 通勤の有無



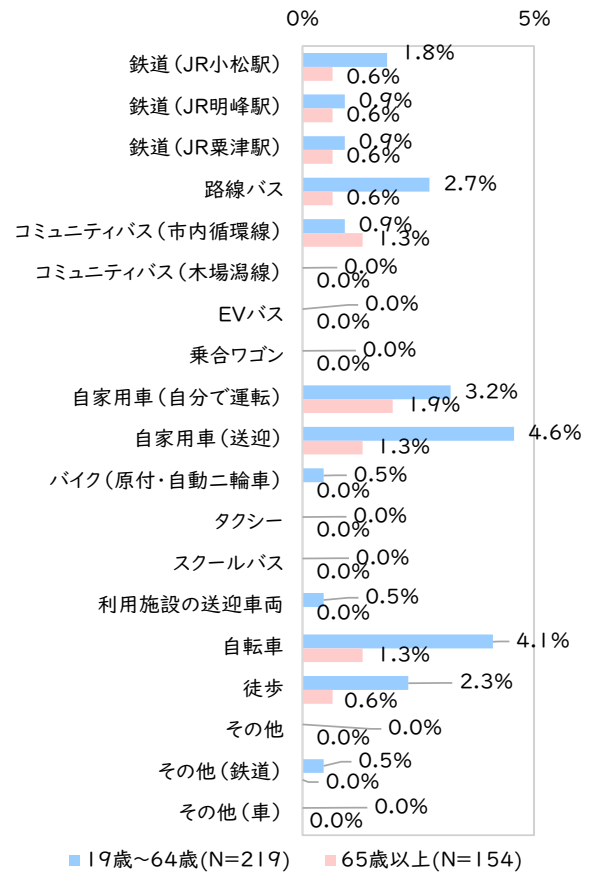
図表 27 通勤の曜日



図表 28 交通手段(いつも) 複数回答

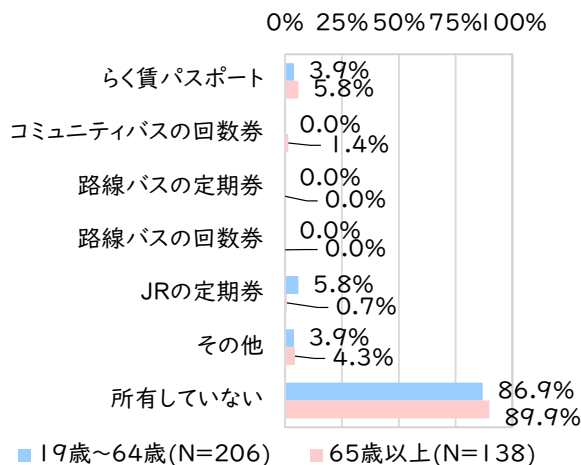


図表 29 交通手段(たまに) 複数回答



- ・公共交通の乗車券は「所有していない」が最も多く、約9割を占めている。所有しているものは、19歳～64歳は「JRの定期券」が最も多く5.8%、65歳以上は「らく賃パスポート」が最も多く5.8%であった。

図表 30 所有している公共交通の乗車券
(複数回答)



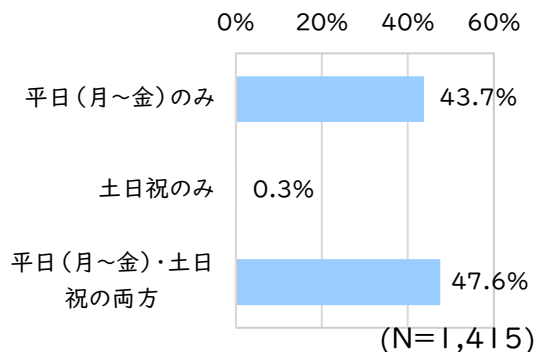
図表 31 所有している公共交通の乗車券 (その他具体的な回答)

回答内容	件数
ICa	2
PASMO	2
Suica	2
ICOCA	2

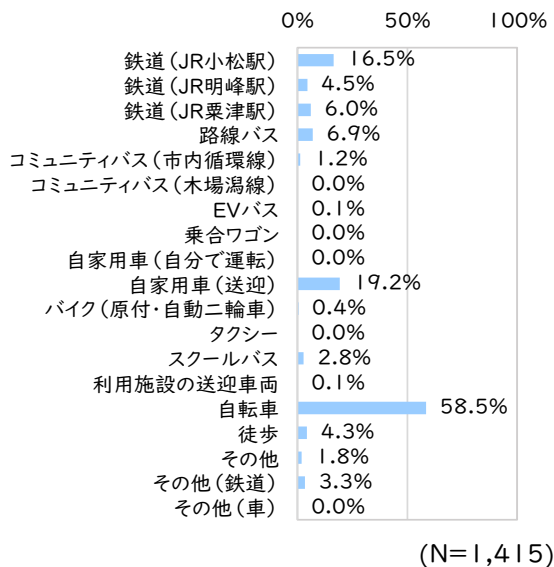
②通学 (市外から通う学生を含む)

- ・高校生の通学の曜日は、「平日のみ」と「平日・土日祝の両方」が約半数ずつであった。
- ・通学の交通手段 (いつも) は「自転車」が最も多く58.5%、次いで「自家用車 (送迎)」が19.2%であった。公共交通の利用は「鉄道 (JR小松駅)」が最も多く16.5%であった。
- ・通学の交通手段 (たまに) は「自家用車 (送迎)」が最も多く52.7%であった。
- ・所有している公共交通の乗車券は、「JRの定期券」が32.7%、「らく賃パスポート」が10.3%であった。

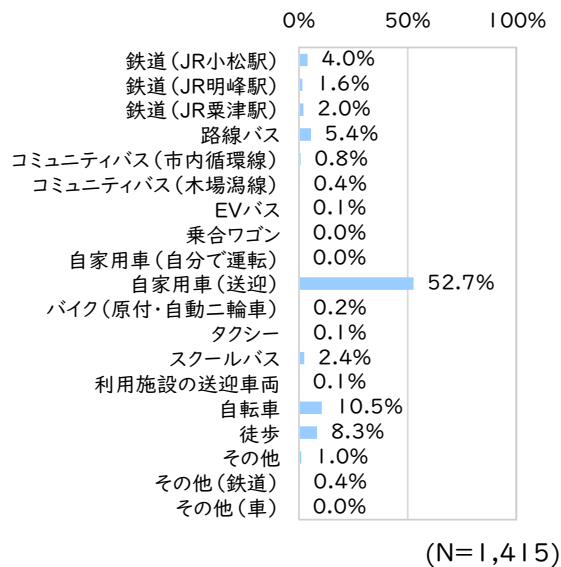
図表 32 通学の曜日



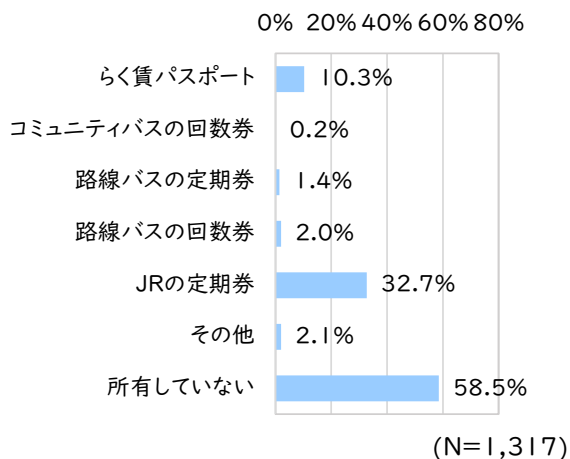
図表 33 交通手段（いつも） 複数回答



図表 34 交通手段（たまに） 複数回答



図表 35 所有している公共交通の乗車券 (複数回答)



図表 36 所有している公共交通の乗車券 (その他具体的な回答)

回答内容	件数
ICa	3
PASMO	0
Suica	3
ICOCA	12
電子マネー	2
能美バス定期券	1
JRの回数券	1

③日用品の買い物（1人3つまで）

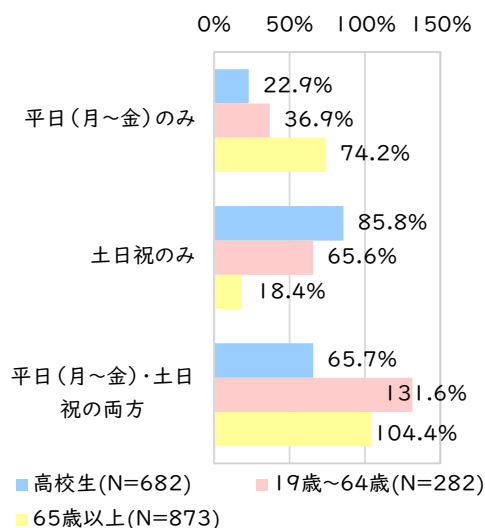
- ・日用品の買い物の行き先（市町名）は、全ての年代で「小松市」が最も多い。市外の買い物先は、19歳～64歳は「加賀市」「川北町」、65歳以上は「能美市」「加賀市」が多い。
- ・日用品の買い物の曜日は高校生は「土曜日祝のみ」、19歳～64歳と65歳以上は「平日・土日祝の両方」が最も多い。

図表 37 日用品の買い物 市町名

	高校生 (N=682)		19歳～64歳 (N=282)		65歳以上 (N=873)	
	票数	割合	票数	割合	票数	割合
小松市	1203	176.4%	618	219.1%	1785	204.5%
能美市	4	0.6%	10	3.5%	69	7.9%
加賀市	5	0.7%	12	4.3%	33	3.8%
川北町	2	0.3%	15	5.3%	17	1.9%
白山市	0	0.0%	2	0.7%	5	0.6%
野々市市	1	0.1%	8	2.8%	5	0.6%
金沢市	3	0.4%	10	3.5%	5	0.6%
その他	1	0.1%	1	0.4%	1	0.1%

※1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は300%

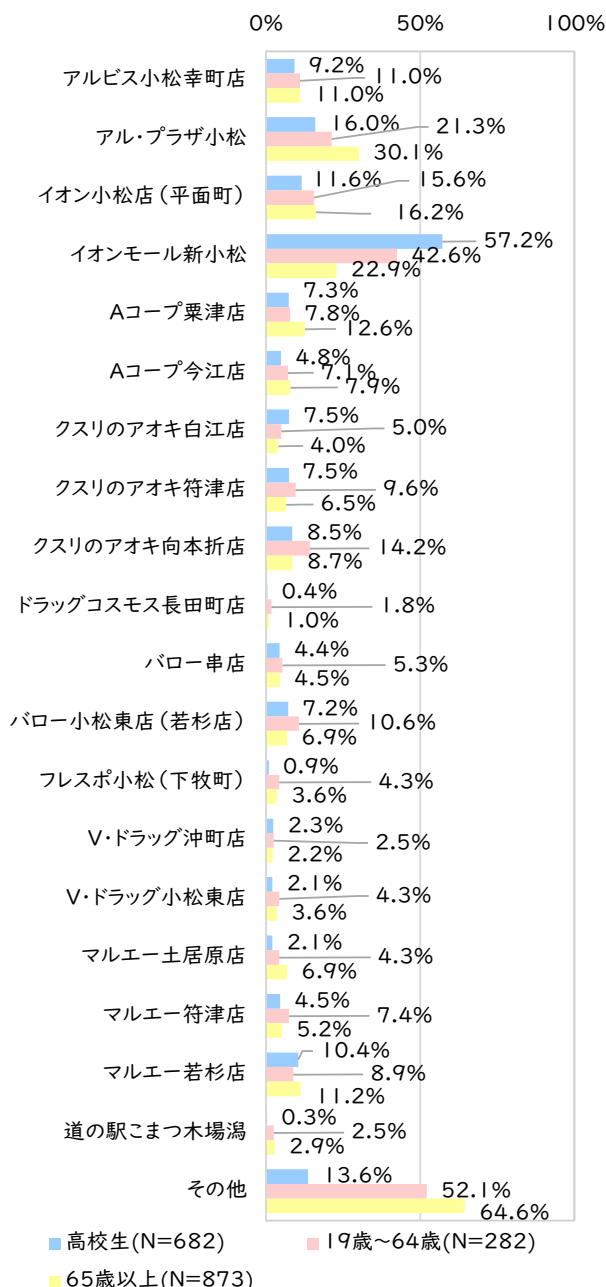
図表 38 日用品の買い物 曜日



※1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は300%

・日用品の買い物行き先（施設名）は、高校生と19歳～64歳は「イオンモール新小松」が最も多く、65歳以上は「アル・プラザ小松」が最も多い。「その他」の具体的な回答としては、「アルビス小松城南店」や「クスリのアオキ北浅井店」「クスリのアオキ園町店」などがあつた。

図表 39 日用品の買い物 行き先施設名



図表 40 日用品の買い物 行き先施設名 その他 具体的回答(10件以上)

回答内容	件数
アルビス小松城南店	59
カーマホームセンター	38
犬丸屋	37
クスリのアオキ北浅井店	34
クスリのアオキ園町店	33
Aコープ国府店	29
JAめぐり	26
犬丸屋北浅井店	25
クスリのアオキ今江店	22
クスリのアオキ若杉店	20
ゲンキー	19
クスリのアオキ小松日の出店	19
アル・プラザ平和堂	17
PRANT3川北店	16
スーパーホームセンターヤマキシ新加賀店	15
クスリのアオキ	14
スーパーホームセンターヤマキシ	13
クスリのアオキ栗津店	13
犬丸屋本店	12
アルビス寺井店	11
マルエー	11
マルエー寺井店	10
業務スーパー今江店	10
ゲンキー符津店	10
カーマ小松店	10

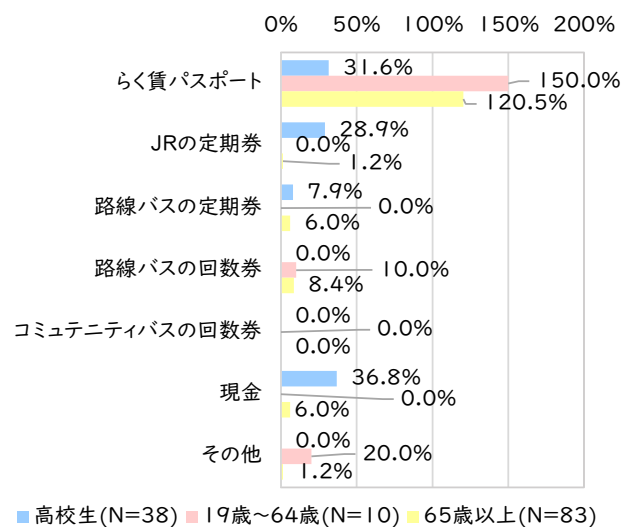
- ・日用品の買い物の交通手段は、高校生は「自家用車（送迎）」が最も多く、19歳～64歳と65歳以上は「自家用車（自分で運転）」が最も多い。公共交通の利用は、65歳以上の「路線バス」の利用が多い。
- ・公共交通利用者の支払い方法は、高校生は「現金」、19歳～64歳と65歳以上は「らく賃パスポート」が最も多い。

図表 41 日用品の買い物 交通手段

	(N=682) 高校生		(N=282) 19歳～64歳		(N=873) 65歳以上	
	票数	割合	票数	割合	票数	割合
鉄道(JR小松駅)	13	1.9%	0	0.0%	12	1.4%
鉄道(JR明峰駅)	7	1.0%	0	0.0%	2	0.2%
鉄道(JR粟津駅)	6	0.9%	1	0.4%	3	0.3%
路線バス	13	1.9%	17	6.0%	105	12.0%
コミュニティバス(市内循環線)	2	0.3%	0	0.0%	18	2.1%
コミュニティバス(木場潟線)	1	0.1%	0	0.0%	1	0.1%
EVバス	0	0.0%	0	0.0%	2	0.2%
乗合ワゴン	1	0.1%	0	0.0%	1	0.1%
自家用車(自分で運転)	0	0.0%	558	197.9%	1215	139.2%
自家用車(送迎)	772	113.2%	32	11.3%	158	18.1%
バイク(原付・自動二輪車)	1	0.1%	2	0.7%	7	0.8%
タクシー	0	0.0%	1	0.4%	2	0.2%
スクールバス	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
利用施設の送迎車両	4	0.6%	0	0.0%	3	0.3%
自転車	318	46.6%	18	6.4%	78	8.9%
徒歩	54	7.9%	19	6.7%	56	6.4%
その他	0	0.0%	2	0.7%	12	1.4%

※ 1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は300%

図表 42 日用品の買い物 公共交通の支払い方法（公共交通利用者のみ）



※ 1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は300%

④病院・福祉施設

- ・病院・福祉施設の行き先市町名は、全ての年代で「小松市」が最も多い。市外の行き先は、「能美市」「金沢市」が多い。
- ・病院・福祉施設に行く曜日は、高校生は「土曜日祝のみ」、19歳～64歳と65歳以上は「平日のみ」が最も多い。

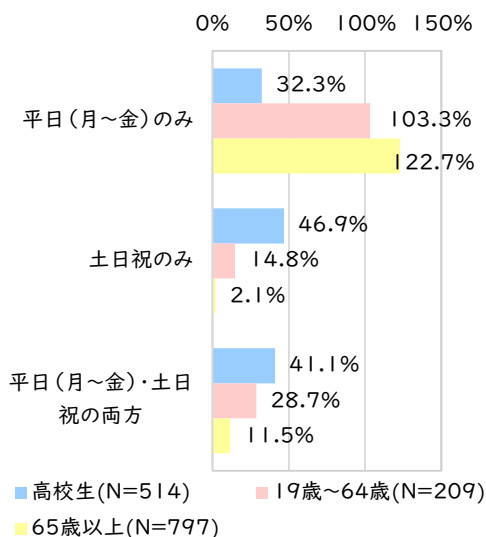
図表 43 病院・福祉施設 市町名

(N=514) (N=209) (N=797)

	高校生		19歳～64歳		65歳以上	
	票数	割合	票数	割合	票数	割合
小松市	636	123.7%	294	140.7%	1120	140.5%
能美市	9	1.8%	7	3.3%	51	6.4%
加賀市	3	0.6%	1	0.5%	9	1.1%
川北町	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
白山市	2	0.4%	1	0.5%	7	0.9%
野々市市	1	0.2%	1	0.5%	1	0.1%
金沢市	7	1.4%	14	6.7%	35	4.4%
その他	4	0.8%	0	0.0%	5	0.6%

※ 1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は 300%

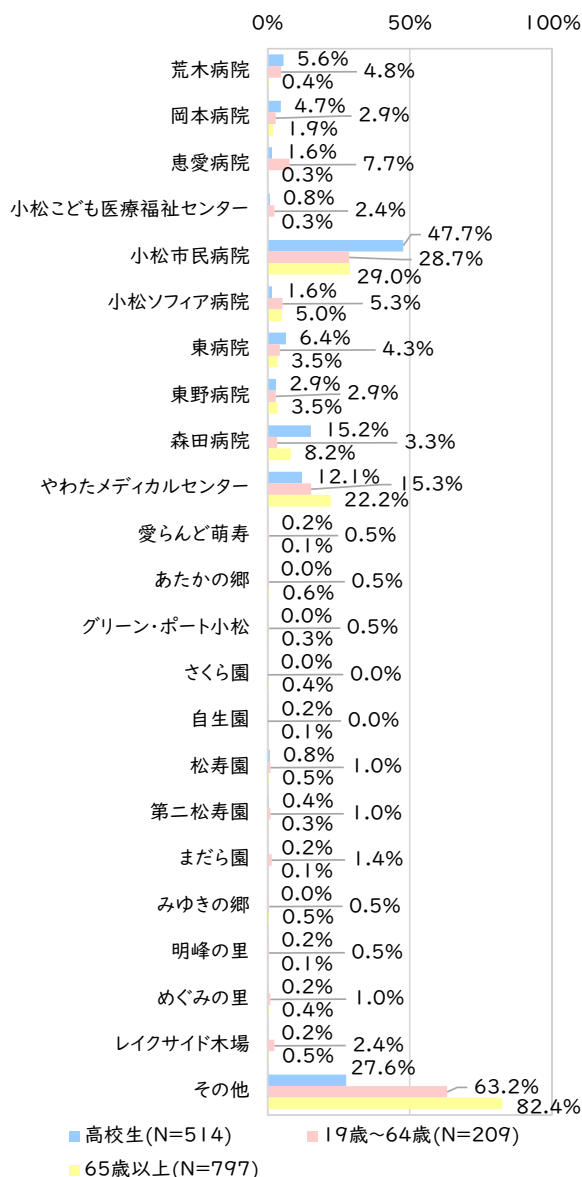
図表 44 病院・福祉施設 曜日



※ 1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は 300%

・病院・福祉施設の行き先施設名は、すべての年代において「小松市民病院」が最も多い。次いで、高校生は「森田病院」、19歳～64歳と65歳以上は「やわたメディカルセンター」が多い。「その他」の具体的な回答としては、「さたけ内科クリニック」や「本田内科クリニック」「見谷医院」などがあつた。

図表 45 病院・福祉施設 行き先施設名



図表 46 病院・福祉施設 行き先施設名

その他 具体的回答 (10件以上)

回答内容	件数
さたけ内科クリニック	35
本田内科クリニック	33
見谷医院	32
金戸医院	31
芳珠記念病院	29
わじま眼科	24
かねとクリニック	23
芦城クリニック	21
広崎医院	20
みなとクリニック	17
なかむら整形外科クリニック	17
春木医院	17
小松市民病院粟津診療所	15
勝木医院	15
小野江医院	15
きたむら内科クリニック	14
金沢大学付属病院	14
あさい皮膚科クリニック	14
林内科医院	14
牧野整形外科医院	14
よした眼科クリニック	12
県立中央病院	12
むかいでファミリークリニック	11
山上小児科クリニック	11
奥山眼科クリニック	11
十慈医院	11
小松みなみ診療所	11
湯浅医院	10
八木内科クリニック	10

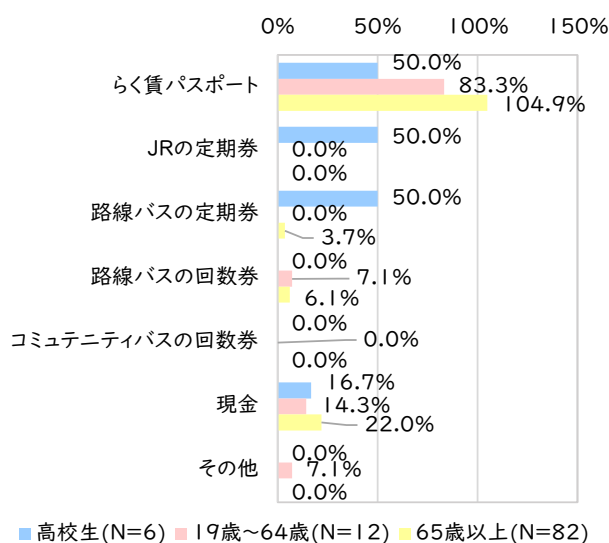
- ・病院・福祉施設への交通手段は、高校生は「自家用車（送迎）が最も多く、19歳～64歳と65歳以上は「自家用車（自分で運転）」が最も多い。公共交通の利用は、65歳以上の「路線バス」の利用が多い。
- ・公共交通利用者の支払い方法は、全ての年代で「らく賃パスポート」が最も多い。高校生は「JRの定期券」「路線バスの定期券」も多い。

図表 47 病院・福祉施設 交通手段

	(N=514)		(N=209)		(N=797)	
	高校生		19歳～64歳		65歳以上	
	票数	割合	票数	割合	票数	割合
鉄道 (JR小松駅)	0	0.0%	0	0.0%	12	1.5%
鉄道 (JR明峰駅)	6	1.2%	1	0.5%	0	0.0%
鉄道 (JR粟津駅)	1	0.2%	1	0.5%	6	0.8%
路線バス	3	0.6%	11	5.3%	91	11.4%
コミュニティバス (市内循環線)	0	0.0%	1	0.5%	10	1.3%
コミュニティバス (木場潟線)	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%
EVバス	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
乗合ワゴン	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
自家用車 (自分で運転)	0	0.0%	259	123.9%	794	99.6%
自家用車 (送迎)	544	105.8%	22	10.5%	108	13.6%
バイク (原付・自動二輪車)	1	0.2%	0	0.0%	9	1.1%
タクシー	0	0.0%	2	1.0%	14	1.8%
スクールバス	3	0.6%	0	0.0%	0	0.0%
利用施設の送迎車両	2	0.4%	0	0.0%	13	1.6%
自転車	65	12.6%	6	2.9%	40	5.0%
徒歩	11	2.1%	7	3.3%	39	4.9%
その他	0	0.0%	1	0.5%	29	3.6%

※ 1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は300%

図表 48 病院・福祉施設 公共交通の支払い方法（公共交通利用者のみ）



※ 1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は300%

⑤趣味・娯楽・飲食・スポーツなど

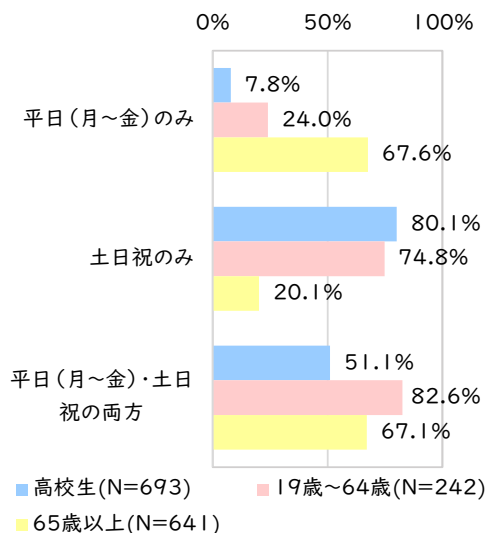
- ・趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先市町名は、全ての年代で「小松市」が最も多い。市外の行き先は、高校生と19歳～64歳は「金沢市」、65歳以上は「能美市」「加賀市」が多い。
- ・趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの曜日は、高校生は「土曜日祝のみ」、19歳～64歳は「平日・土日祝の両方」、65歳以上は「平日のみ」が最も多い。

図表 49 趣味・娯楽・飲食・スポーツなど 市町名

	(N=693)		(N=242)		(N=641)	
	高校生		19歳～64歳		65歳以上	
	票数	割合	票数	割合	票数	割合
小松市	939	135.5%	410	169.4%	993	154.9%
能美市	8	1.2%	9	3.7%	24	3.7%
加賀市	5	0.7%	3	1.2%	25	3.9%
川北町	0	0.0%	1	0.4%	3	0.5%
白山市	3	0.4%	5	2.1%	5	0.8%
野々市市	5	0.7%	0	0.0%	2	0.3%
金沢市	23	3.3%	13	5.4%	16	2.5%
その他	0	0.0%	4	1.7%	5	0.8%

※1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は300%

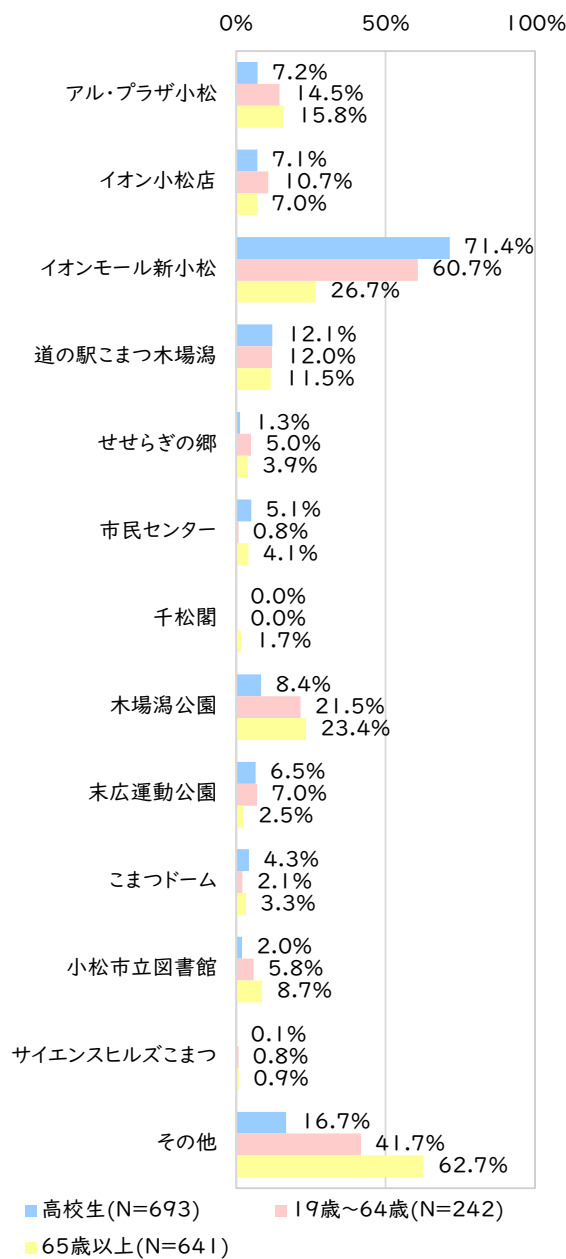
図表 50 趣味・娯楽・飲食・スポーツなど 曜日



※1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は300%

・趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先施設名は、すべての年代において「イオンモール新小松」が最も多い。次いで、高校生は「道の駅こまつ木場潟」、19歳～64歳と65歳以上は「木場潟公園」が多い。「その他」の具体的な回答としては、「ダイナミック」や「金沢フォーラス」「芦城センター」などがあつた。

図表 51 趣味・娯楽・飲食・スポーツなど
行き先施設名



図表 52 趣味・娯楽・飲食・スポーツなど
行き先施設名 その他
具体的回答（10件以上）

回答内容	件数
ダイナミック	25
金沢フォーラス	20
芦城センター	18
カーマ21小松店	14
ソラーレ東洋	14
コートダジュール	12

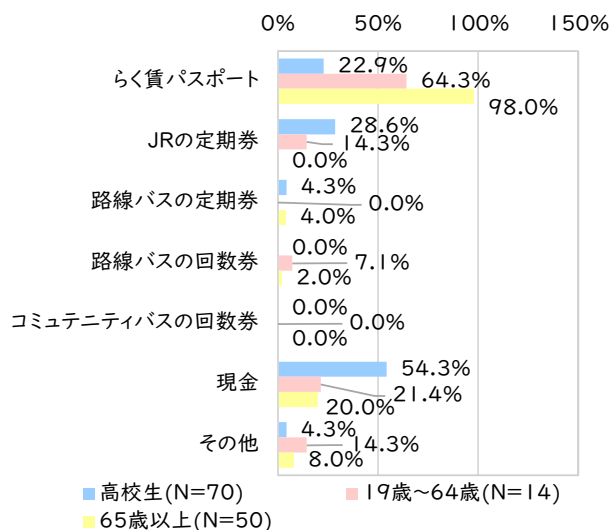
- ・趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの交通手段は、高校生は「自転車」、19歳～64歳と65歳以上は「自家用車（自分で運転）」が最も多い。公共交通の利用は、高校生の「鉄道（JR小松駅）」「路線バス」、65歳以上の「路線バス」が多い。
- ・公共交通利用者の支払い方法は、高校生は「現金」、19歳～64歳と65歳以上は「らく賃パスポート」が最も多い。

図表 53 趣味・娯楽・飲食・スポーツなど 交通手段

	(N=514)		(N=209)		(N=797)	
	高校生		19歳～64歳		65歳以上	
	票数	割合	票数	割合	票数	割合
鉄道（JR小松駅）	0	0.0%	0	0.0%	12	1.5%
鉄道（JR明峰駅）	6	1.2%	1	0.5%	0	0.0%
鉄道（JR栗津駅）	1	0.2%	1	0.5%	6	0.8%
路線バス	3	0.6%	11	5.3%	91	11.4%
コミュニティバス（市内循環線）	0	0.0%	1	0.5%	10	1.3%
コミュニティバス（木場潟線）	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%
EVバス	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
乗合ワゴン	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
自家用車（自分で運転）	0	0.0%	259	123.9%	794	99.6%
自家用車（送迎）	544	105.8%	22	10.5%	108	13.6%
バイク（原付・自動二輪車）	1	0.2%	0	0.0%	9	1.1%
タクシー	0	0.0%	2	1.0%	14	1.8%
スクールバス	3	0.6%	0	0.0%	0	0.0%
利用施設の送迎車両	2	0.4%	0	0.0%	13	1.6%
自転車	65	12.6%	6	2.9%	40	5.0%
徒歩	11	2.1%	7	3.3%	39	4.9%
その他	0	0.0%	1	0.5%	29	3.6%

※ 1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は300%

図表 54 趣味・娯楽・飲食・スポーツなど
公共交通の支払い方法（公共交通利用者のみ）

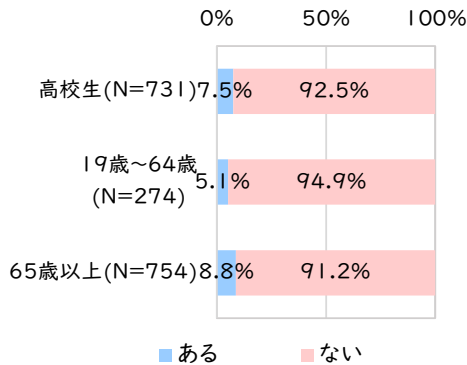


※ 1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は300%

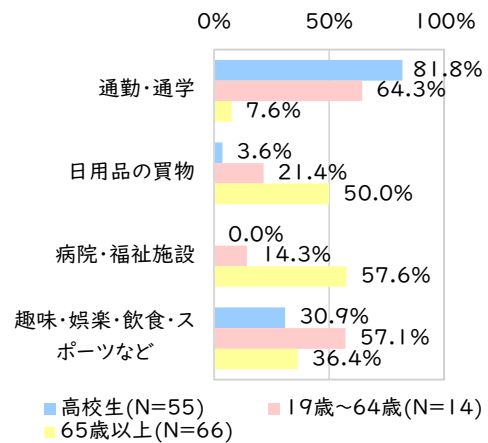
(3) 普段の移動で困っていること

- ・普段の移動で困っていることが「ある」と回答したのは、高校生が7.5%、19歳～64歳が5.1%、65歳以上が8.8%であった。
- ・困っている移動の目的は、高校生と19歳～64歳は「通勤・通学」、65歳以上は「病院・福祉施設」が最も多い。
- ・困っている行き先は、「小松高校」「小松市立高校」「アル・プラザ小松」などが多い。

図表 55 困っている移動の有無



図表 56 困っている移動 目的

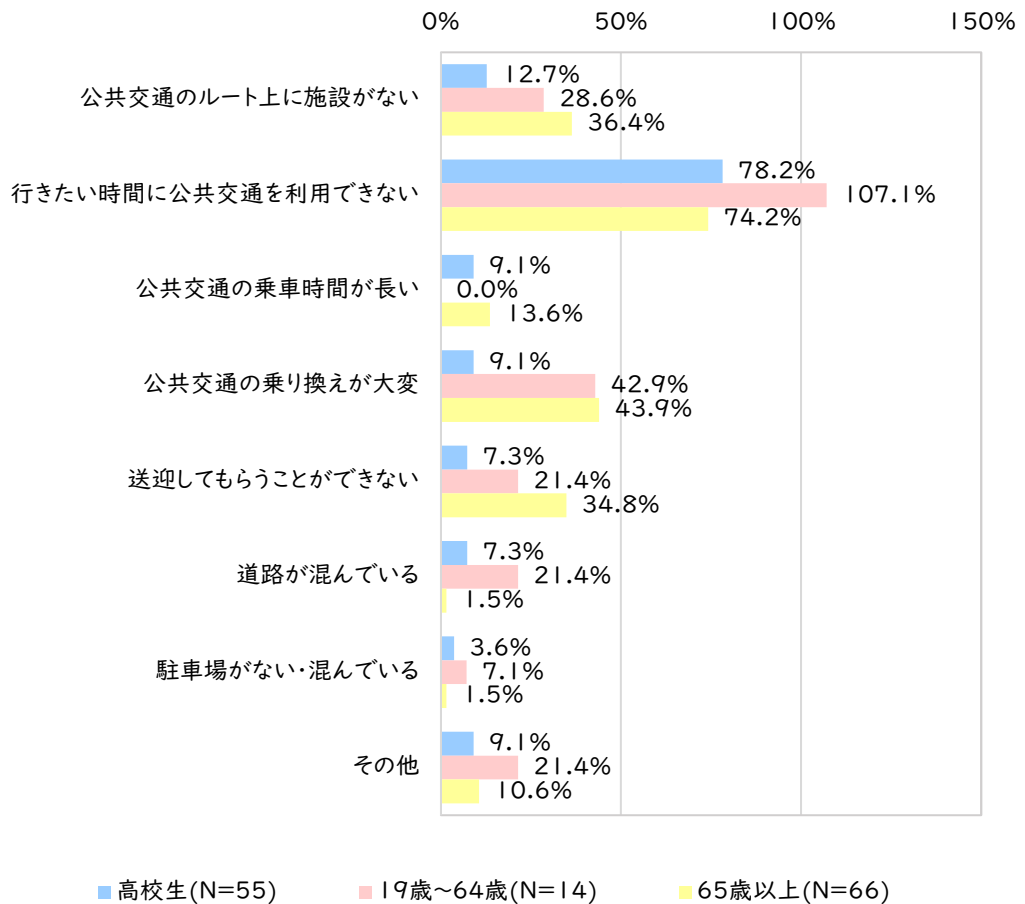


図表 57 困っている行き先

通勤通学		日用品の買い物		病院・福祉施設		趣味・娯楽・飲食・スポーツなど	
行き先	施設名	行き先	施設名	行き先	施設名	行き先	施設名
小松高校	10	アルビス小松幸町店	2	小松市民病院	5	イオン小松店	1
小松市立高校	11	アル・プラザ小松	9	小松ソフィア病院	1	イオンモール新小松	6
小松大谷高校	5	イオン小松店(平面町)	5	東野病院	2	道の駅こまつ木場湯	1
小松工業高校	5	イオンモール新小松	3	森田病院	2	せせらぎの郷	1
小松商業高校	6	Aコープ栗津店	3	やわたメディカルセンター	7	市民センター	1
小松明峰高校	1	クスリのアオキ符津店	2	自生園	1	千松閣	1
公立小松大学(栗津キャンパス)	1	フレスポ小松(下牧町)	1	まだら園	1	木場湯公園	1
イオンモール新小松	1	マルエー符津店	1	おかやま眼科医院	1	末広運動公園	2
イオン小松店	1	栗津駅	1	さたけ内科クリニック	1	こまつドーム	1
のしろこども園	1	北陸銀行小松支店	1	金戸医院	1	小松市立図書館	1
栗津神経サナトリウム	1	イオン	1	小松市民病院栗津診療所	1	小松駅	1
金沢福祉専門学校	1			松任中央病院	1	SOLARE TOYO	1
小松駅	3			芳珠記念病院	1	キタムラ	1
栗津駅	1			よした眼科クリニック	1	プール・体育館	1
東進小松駅前校	1			芦城病院	1	ヤマダ電機テックランドnew小松店	1
木場湯近くの橋	1			十慈医院	1	松任総合運動公園	1
				本田内科クリニック	1	百万石リゾートレーン	1
				わじま眼科	1	イオン小松店・木場湯公園・小松市立図書館	1
						スシロー	1
						修験道場	1
						西部緑地公園	1
						西俣墓地	1

・困っている理由は、全ての年代において「行きたい時間に公共交通を利用できない」が最も多い。19歳～64歳と65歳以上は「公共交通のルート上に施設がない」や「公共交通の乗り換えが大変」なども多い。

図表 58 困っている理由



※ 1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は300%

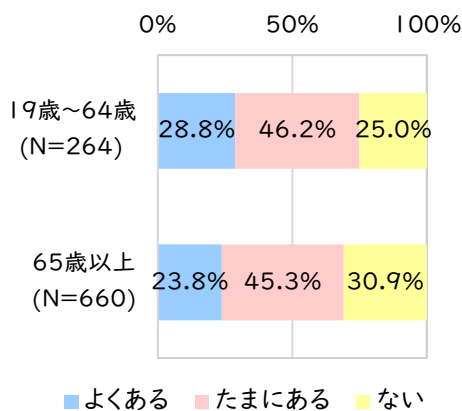
図表 59 困っている理由 その他具体的な回答

その他 回答内容	件数	その他 回答内容	件数
バスの本数が少ない	11	バスの運行時間が分かりにくい	1
バス停が遠い	9	バスの乗り降りが困難	1
自宅と目的地を結ぶバスがない	5	バスの待ち時間が長い	1
乗継が不便	2	駅近くの信号待ちが長い	1
道路がせまい	2	終バスが早い	1
日中の小松駅から粟津方面へのバスがない	2	乗継が不便、バスの本数が少ない	1
ダイヤが重複している	1	鉄道の本数が少ない	1
バスと電車の乗継が不便	1		

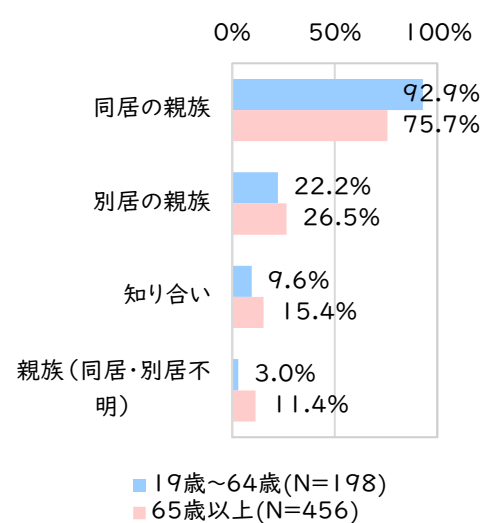
(4) 家族や知人の送迎

- ・家族や知人の送迎は、19歳～64歳は「よくある」が28.8%、「たまにある」が46.2%、65歳以上は「よくある」が23.8%、「たまにある」が45.3%であった。
- ・送迎する相手は「同居の親族」が最も多い。65歳以上は、19歳～64歳と比較して、「別居の親族」や「知り合い」の割合が多い。
- ・送迎する相手の移動の目的は「趣味・娯楽・飲食・スポーツなど」が最も多い。
- ・送迎先（施設名）は「小松高校」「イオンモール新小松」「イオン小松店」「小松市民病院」「やわたメディカルセンター」などが多い。

図表 60 家族や知人の送迎 有無

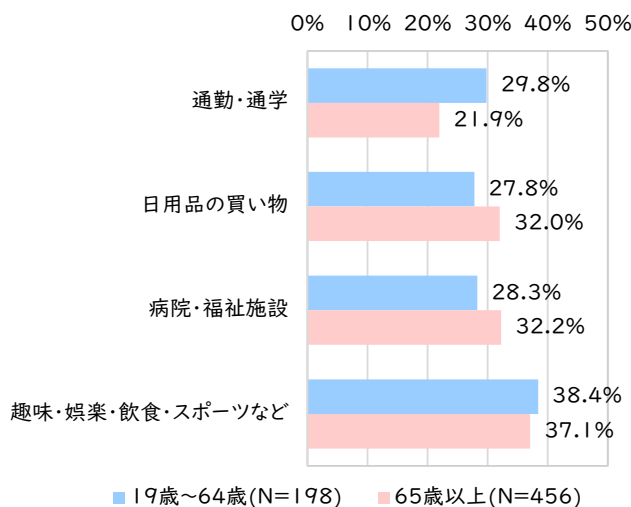


図表 61 送迎する相手 属性



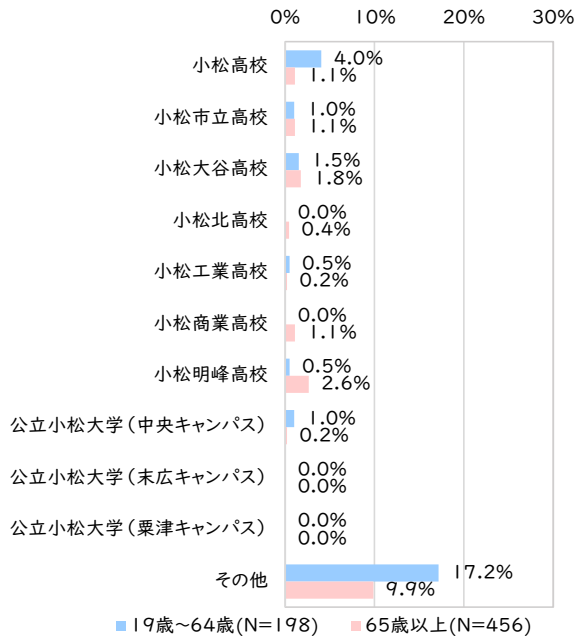
※ 1回答者につき2つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は200%

図表 62 送迎する相手の移動目的

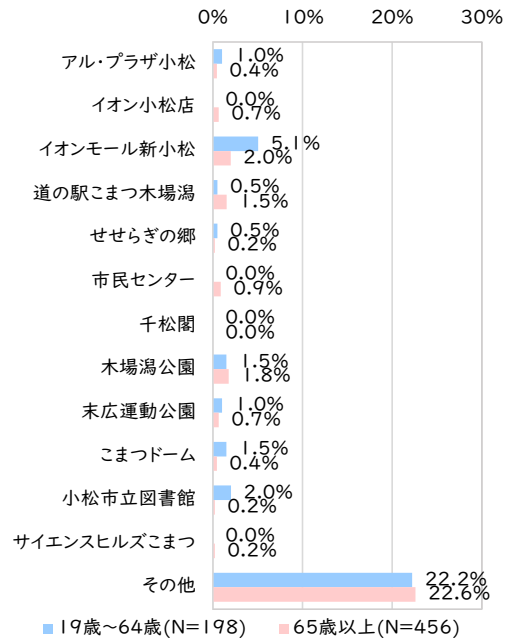


※ 1回答者につき2つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の最大値は200%

図表 63 送迎先（通勤通学）



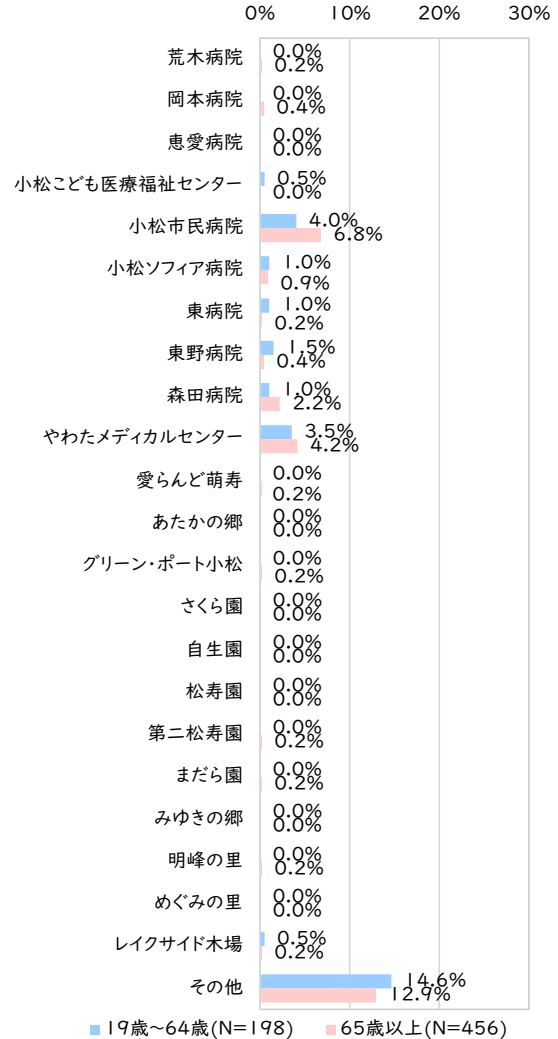
図表 64 送迎先（趣味・娯楽・飲食・スポーツ）



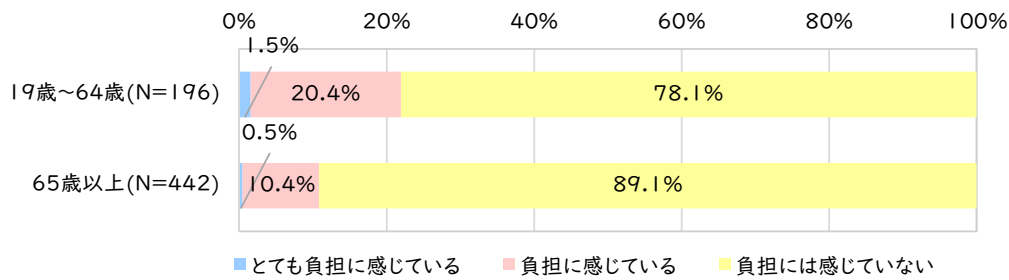
図表 65 送迎先（日用品の買い物）



図表 66 送迎先（病院・福祉施設）



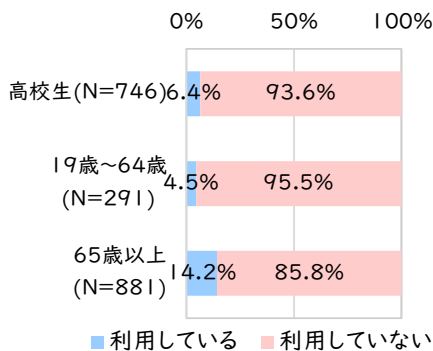
図表 67 送迎の負担感



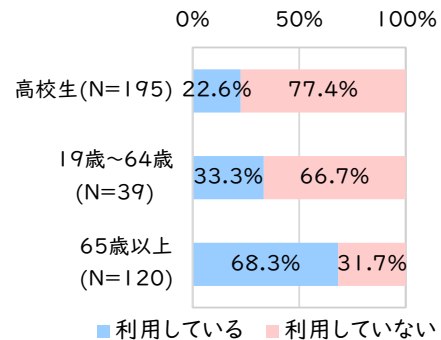
(5) らく賃パスポートの利用

- ・らく賃パスポートを「利用している」のは、高校生が 6.4%、19 歳～64 歳は 4.5%、65 歳以上が 14.2%であった。
- ・公共交通利用者でらく賃パスポートを「利用している」のは、高校生が 22.6%、19 歳～64 歳は 33.3%、65 歳以上が 68.3%であった。
- ・らく賃パスポートの購入区分は、高校生は「高校生」が 100%、19 歳～64 歳は「障がいのある方」が 100%、65 歳以上は「シルバー」が 96.4%、「障がいのある方」が 3.6%であった。
- ・らく賃パスポートの購入期間はすべての年代で「6 か月」が最も多い。

図表 68 らく賃パスポートの利用
(全回答者)

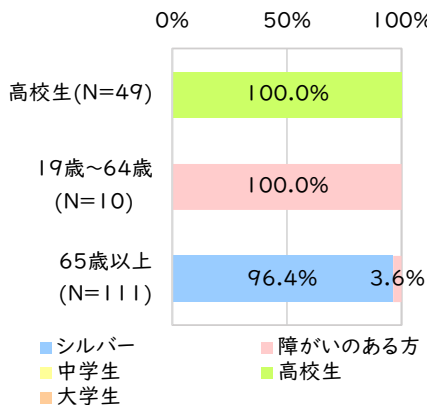


図表 69 らく賃パスポートの利用
(公共交通利用者※のみ)

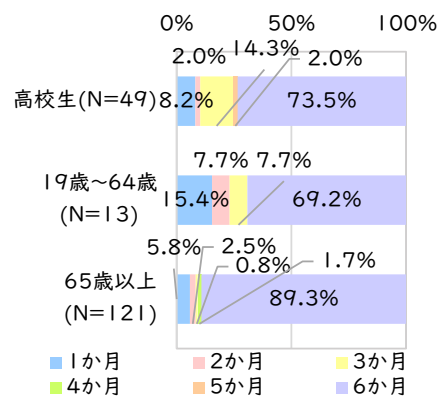


※「(2) 普段の移動」の交通手段において、1つでも公共交通を選んだ回答者

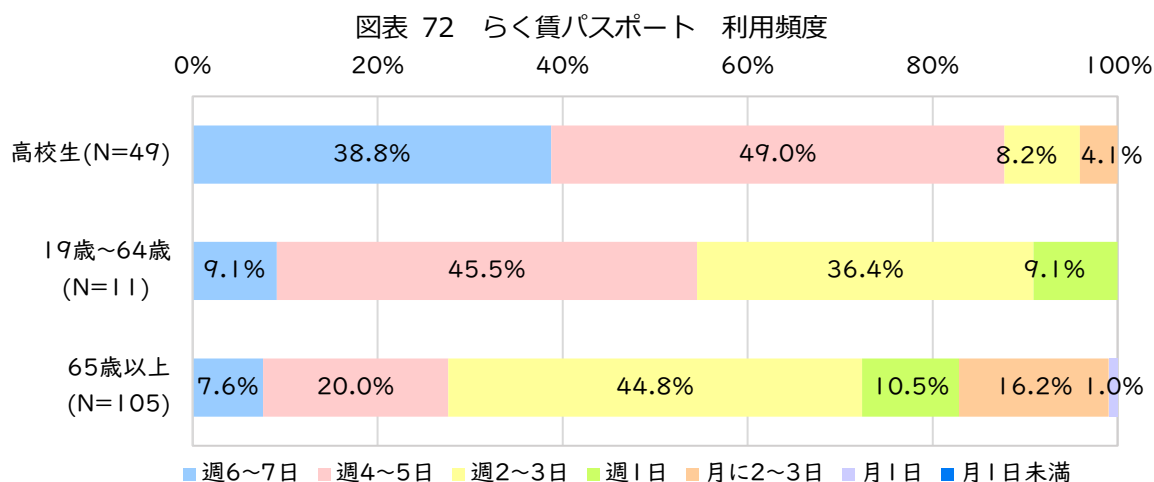
図表 70 らく賃パスポート 購入区分



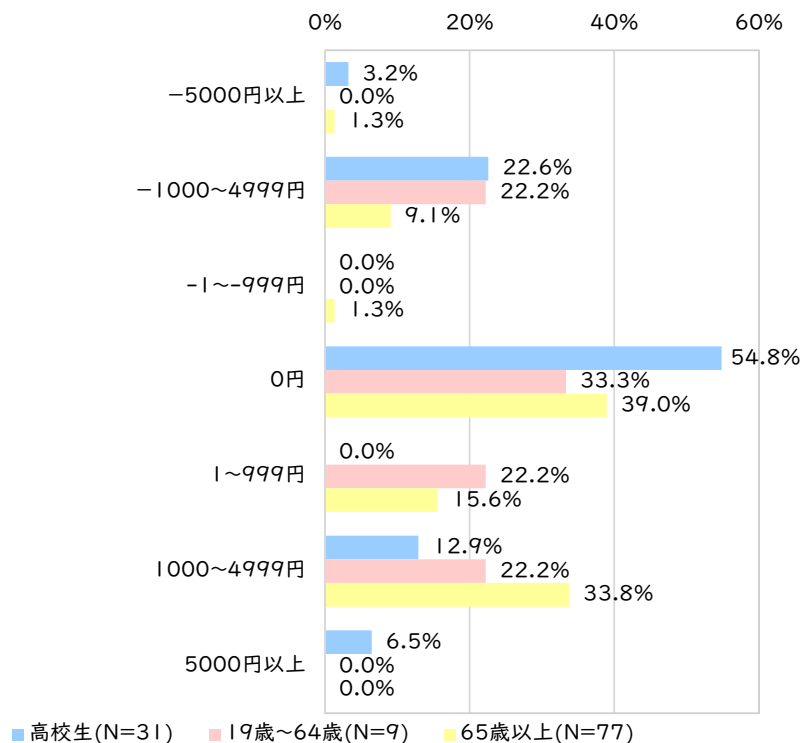
図表 71 らく賃パスポート 購入期間



- ・らく賃パスポートの利用頻度は、高校生と19歳～64歳は「週4～5日」、65歳以上は「週2～3日」が最も多い。
- ・らく賃パスポートの購入金額について、現在の支払金額と支払い上限額の差※を見ると、全ての年代において現状の値段を維持する「0円」が最も多いが、65歳以上は「1000～4999円」が次いで多い。



図表 73 らく賃パスポート 現在の支払金額と支払い上限額の差

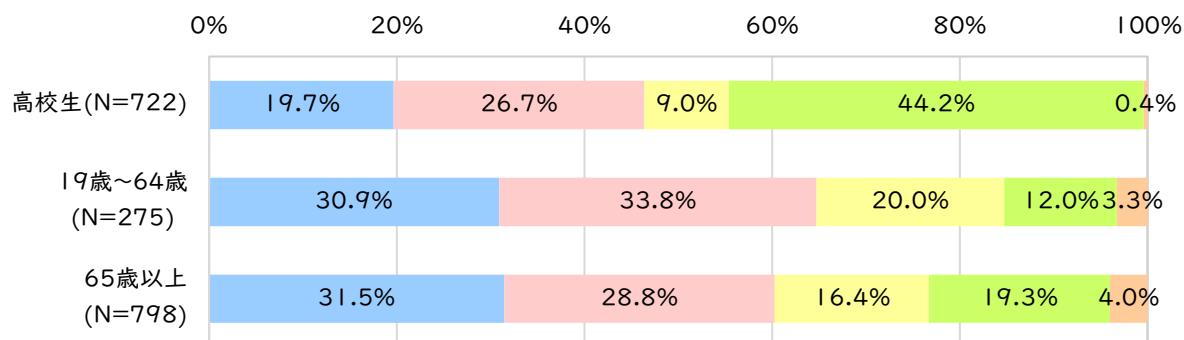


※本アンケート調査において質問した、らく賃パスポートの「現在の支払っている額」と「支払ってもよいと思う上限の額」の差

(6) 公共交通の運行に関する考え

- ・公共交通に関する市の財政負担増加については、高校生は「わからない」が44.2%、19歳～64歳は「利用者の少ない路線は、ルートやダイヤを見直し効率的な運行を目指すべき」が33.8%、65歳以上は「バスや鉄道などでしか移動できない人もいるため、現在のまま運行するべき」が31.5%と最も多い。
- ・居住地区別にみると、松東みどり学園は「バスや鉄道などでしか移動できない人もいるため、現在のまま運行するべき」、月津・日末・串・今江は「利用者の少ない路線は、地域主体の運行に切り替えるべき」の割合が他の地区と比較して多い。

図表 74 公共交通の財政負担増加について感じる事



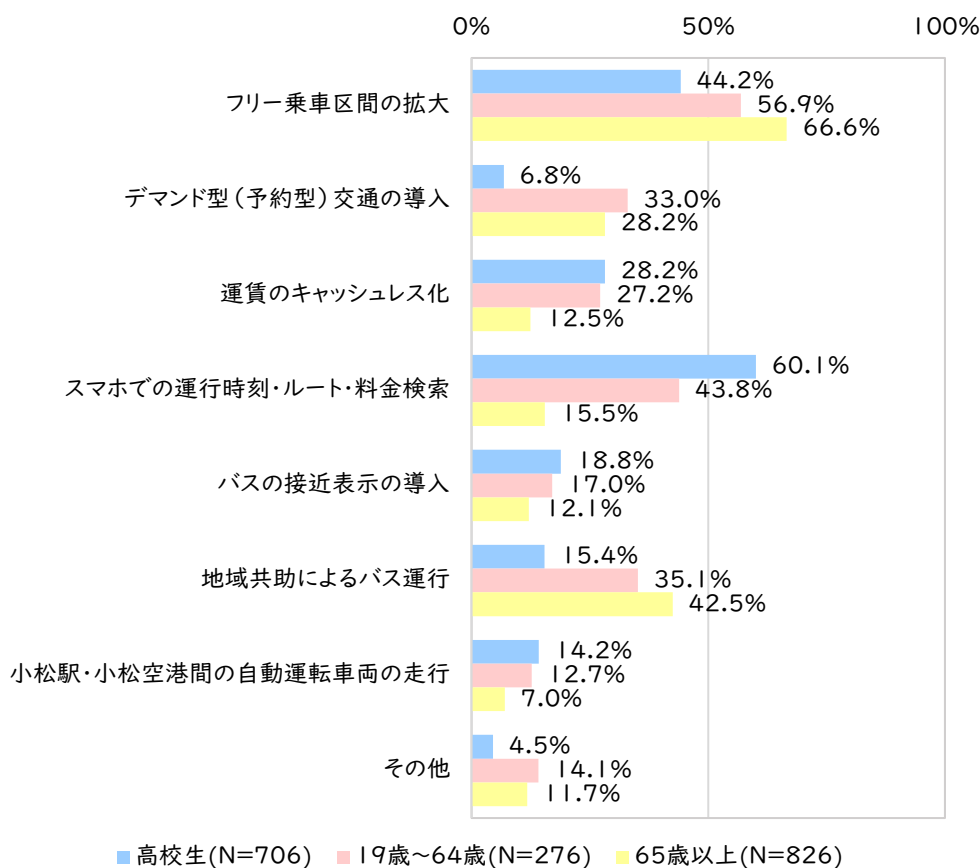
- バスや鉄道など公共交通でしか移動できない人もいるため、現在のまま運行するべき
- 利用者の少ない路線は、ルートやダイヤを見直し効率的な運行を目指すべき
- 利用者の少ない路線は、地域主体の運行に切り替えるべき
- わからない
- その他

図表 75 公共交通の財政負担増加について感じる事 (地区別 年代合計)

	居住地区										
	粟津那谷 矢田野 符津 (N=231)	向本折 芦城 稚松 (N=360)	犬丸 荒屋 (N=92)	能美 国府 (N=181)	中海 (N=46)	松東 みどり 学園 (N=60)	第一 東陵 (N=234)	苗代 蓮代寺 木場 (N=236)	月津 日末 串 今江 (N=259)	安宅 (N=96)	合計 (N=1795)
バスや鉄道など公共交通でしか移動できない人もいるため、現在のまま運行するべき	29.0%	23.9%	29.3%	24.9%	34.8%	45.0%	26.9%	19.9%	25.1%	36.5%	26.6%
利用者の少ない路線は、ルートやダイヤを見直し効率的な運行を目指すべき	26.4%	31.4%	33.7%	30.4%	32.6%	23.3%	25.6%	28.8%	27.4%	29.2%	28.7%
利用者の少ない路線は、地域主体の運行に切り替えるべき	15.6%	13.1%	7.6%	13.8%	4.3%	11.7%	14.1%	13.6%	18.9%	13.5%	14.0%
わからない	27.3%	30.0%	28.3%	27.1%	28.3%	18.3%	29.9%	34.3%	25.9%	18.8%	28.2%
その他	1.7%	1.7%	1.1%	3.9%	0.0%	1.7%	3.4%	3.4%	2.7%	2.1%	2.5%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

- ・公共交通の利用促進が進むと思う取組は、高校生は「スマホでの運行時刻・ルート・料金検索」が最も多く60.1%、19歳～64歳と65歳以上は「フリー乗車区間の拡大」がそれぞれ56.9%、66.6%と最も多い。
- ・居住地区別にみると、月津・日末・串・今江は「デマンド型交通の導入」、安宅は「運賃のキャッシュレス化」、第一・東陵、苗代・蓮代寺・木場は「スマホでの運行時刻・ルート・料金検索」、中海と松東みどり学園、安宅は「地域共助によるバス運行」が他の地区と比較して多い。

図表 76 公共交通の利用が促進すると思う取組



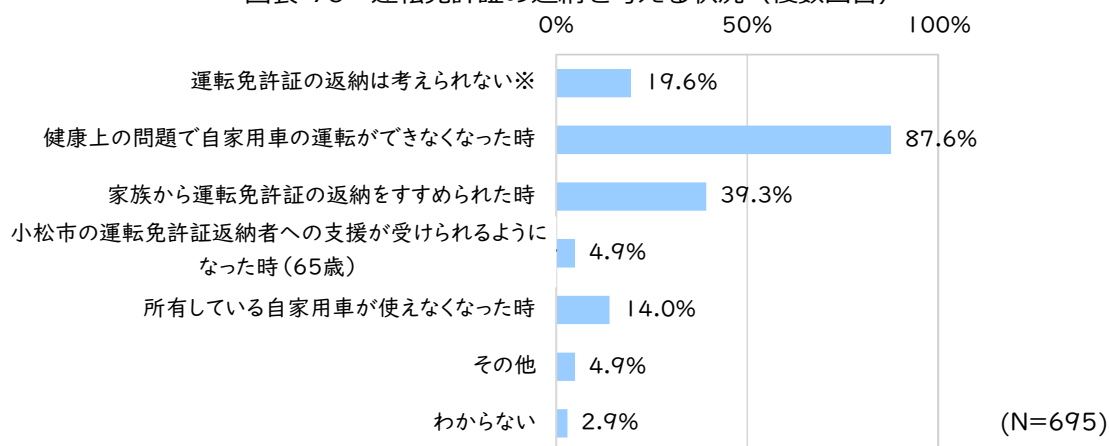
図表 77 公共交通の利用が促進すると思う取組（地区別 年代合計）

	居住地区										
	栗津 那谷 矢田野 符津	向本折 芦城 稚松	犬丸 荒屋	能美 国府	中海	松東 みどり 学園	第一 東陵	苗代 蓮代寺 木場	月津 日末 串 今江	安宅	計
フリー乗車区間の拡大	57.4%	60.6%	56.4%	53.9%	50.0%	56.1%	57.0%	51.5%	57.7%	52.7%	56.4%
デマンド型(予約型)交通の導入	20.9%	20.0%	21.8%	23.0%	22.7%	21.1%	17.2%	17.4%	25.8%	17.2%	20.6%
運賃のキャッシュレス化	20.0%	20.3%	20.8%	17.4%	22.7%	15.8%	20.9%	20.7%	22.7%	29.0%	20.9%
スマホでの運行時刻・ルート・料金検索	32.6%	38.3%	29.7%	36.5%	36.4%	22.8%	41.8%	42.3%	36.5%	39.8%	37.2%
バスの接近表示の導入	14.8%	17.8%	13.9%	11.2%	18.2%	12.3%	17.6%	12.0%	18.8%	12.9%	15.5%
地域共助によるバス運行	33.9%	26.9%	32.7%	29.8%	43.2%	36.8%	26.2%	31.1%	32.3%	35.5%	30.8%
小松駅・小松空港間の自動運転車両の走行	10.0%	12.2%	12.9%	9.6%	6.8%	7.0%	11.5%	11.6%	8.1%	12.9%	10.7%
その他	8.7%	9.7%	11.9%	8.4%	4.5%	15.8%	9.4%	8.7%	9.2%	7.5%	9.3%

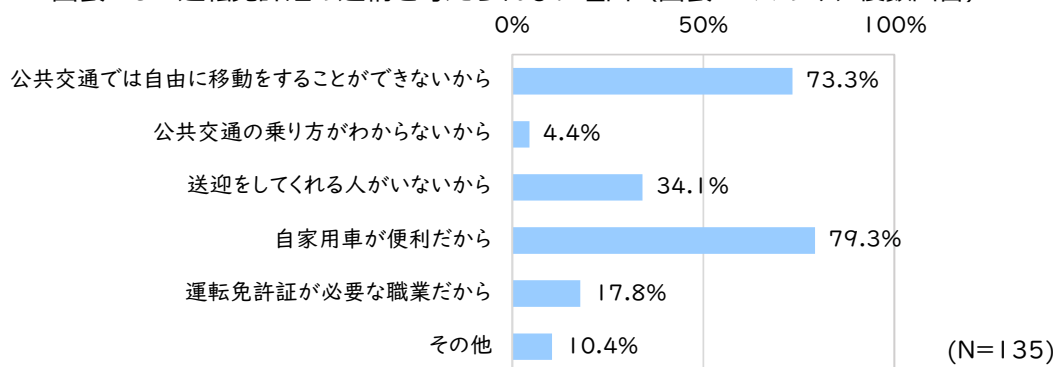
(7) 運転免許証の返納について (65歳以上のみ)

- ・運転免許証の返納を考える状況は「健康上の問題で自家用車の運転ができなくなった時」が最も多く87.6%、次いで「家族から運転免許証の返納をすすめられた時」が39.3%であった。
- ・「運転免許証の返納は考えられない」理由としては、「自家用車が便利だから」が79.3%、次いで「公共交通では自由に移動をすることができないから」が73.3%であった。
- ・免許返納した理由は「健康上の問題で自家用車の運転ができなくなったから」が最も多く44.4%、次いで「家族から運転免許証の返納をすすめられた時」が33.3%であった。

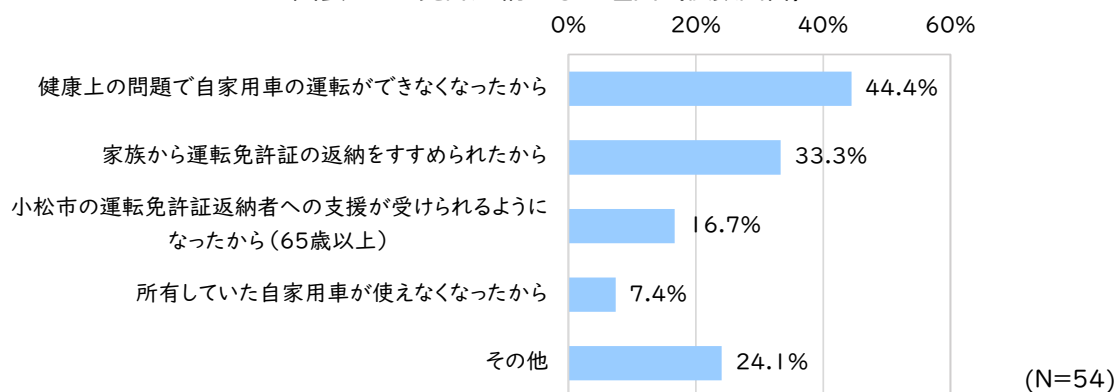
図表 78 運転免許証の返納を考える状況 (複数回答)



図表 79 運転免許証の返納を考えられない理由 (図表 71※のみ、複数回答)



図表 80 免許返納をした理由 (複数回答)



5-4. アンケート調査結果（普段の移動 年代別地区別クロス集計）

アンケート調査結果のうち、普段の移動の行き先について、居住地区別行き先別の集計結果を以下に示す。

（1）通勤（19歳～64歳）

- ・通勤先の回答者は、粟津・那谷・矢田野・符津が最も多く18.8%、次いで向本折・芦城・稚松が17.5%であった。
- ・通勤先の地区は、市外が最も多く37.7%、市内では向本折・芦城・稚松が最も多く22.7%であった。
- ・自家用車通勤の割合は、ほとんどの居住地及び通勤先地区において7割を超えている。粟津・那谷・矢田野・符津から粟津・那谷・矢田野・符津への通勤は自家用車通勤の割合が低く、33.3%であった。

図表 81 居住地別通勤先の地域 件数（19歳～64歳）

居住地	通勤先											
	粟津 那谷 矢田野 符津	向本折 芦城 稚松	犬丸 荒屋	能美 国府	中海	松東 みどり 学園	第一 東陵	苗代 蓮代寺 木場	月津 日末 串 今江	安宅	市外	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	6	8	0	0	0	1	0	3	2	2	7	29
向本折・芦城・稚松	1	6	1	0	0	0	0	1	2	3	13	27
犬丸・荒屋	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	5
能美・国府	0	0	1	0	0	1	5	0	1	1	5	14
中海	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4
松東みどり学園	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	3	6
第一・東陵	2	5	0	0	0	0	1	0	0	0	6	14
苗代・蓮代寺・木場	2	3	0	1	0	1	1	2	3	1	5	19
月津・日末・串・今江	3	7	0	1	0	0	0	0	0	1	12	24
安宅	2	3	0	1	0	0	0	0	0	1	5	12
合計	18	35	2	4	2	3	7	8	8	9	58	154

図表 82 通勤先の地域別 居住地の割合（19歳～64歳）

居住地	通勤先											
	粟津 那谷 矢田野 符津	向本折 芦城 稚松	犬丸 荒屋	能美 国府	中海	松東 みどり 学園	第一 東陵	苗代 蓮代寺 木場	月津 日末 串 今江	安宅	市外	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	33.3%	22.9%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	37.5%	25.0%	22.2%	12.1%	18.8%
向本折・芦城・稚松	5.6%	17.1%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	25.0%	33.3%	22.4%	17.5%
犬丸・荒屋	5.6%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	3.4%	3.2%
能美・国府	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	33.3%	71.4%	0.0%	12.5%	11.1%	8.6%	9.1%
中海	0.0%	5.7%	0.0%	25.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%
松東みどり学園	5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	5.2%	3.9%
第一・東陵	11.1%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	10.3%	9.1%
苗代・蓮代寺・木場	11.1%	8.6%	0.0%	25.0%	0.0%	33.3%	14.3%	25.0%	37.5%	11.1%	8.6%	12.3%
月津・日末・串・今江	16.7%	20.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	20.7%	15.6%
安宅	11.1%	8.6%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	8.6%	7.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 83 居住地別 通勤先の地域の割合（19歳～64歳）

居住地	通勤先											
	粟津 那谷 矢田野 符津	向本折 芦城 稚松	犬丸 荒屋	能美 国府	中海	松東 みどり 学園	第一 東陵	苗代 蓮代寺 木場	月津 日末 串 今江	安宅	市外	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	20.7%	27.6%	0.0%	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	10.3%	6.9%	6.9%	24.1%	100.0%
向本折・芦城・稚松	3.7%	22.2%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	7.4%	11.1%	48.1%	100.0%
犬丸・荒屋	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
能美・国府	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	7.1%	35.7%	0.0%	7.1%	7.1%	35.7%	100.0%
中海	0.0%	50.0%	0.0%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
松東みどり学園	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
第一・東陵	14.3%	35.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	42.9%	100.0%
苗代・蓮代寺・木場	10.5%	15.8%	0.0%	5.3%	0.0%	5.3%	5.3%	10.5%	15.8%	5.3%	26.3%	100.0%
月津・日末・串・今江	12.5%	29.2%	0.0%	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	50.0%	100.0%
安宅	16.7%	25.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	41.7%	100.0%
合計	11.7%	22.7%	1.3%	2.6%	1.3%	1.9%	4.5%	5.2%	5.2%	5.8%	37.7%	100.0%

図表 84 居住地別通勤先の地域別 自家用車通勤の割合（19歳～64歳）

居住地	通勤先											
	粟津 那谷 矢田野 符津	向本折 芦城 稚松	犬丸 荒屋	能美 国府	中海	松東 みどり 学園	第一 東陵	苗代 蓮代寺 木場	月津 日末 串 今江	安宅	市外	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	33.3%	62.5%	—	—	—	※	—	※	※	※	100.0%	72.4%
向本折・芦城・稚松	※	50.0%	※	—	—	—	—	※	※	※	84.6%	74.1%
犬丸・荒屋	※	※	—	—	—	—	—	※	—	—	※	100.0%
能美・国府	—	—	※	—	—	※	100.0%	—	※	※	100.0%	100.0%
中海	—	※	—	※	※	—	—	—	—	—	—	100.0%
松東みどり学園	※	—	—	—	※	—	—	※	—	—	※	83.3%
第一・東陵	※	100.0%	—	—	—	—	※	—	—	—	83.3%	85.7%
苗代・蓮代寺・木場	※	※	—	※	—	※	※	※	※	※	100.0%	100.0%
月津・日末・串・今江	※	85.7%	—	※	—	—	—	—	—	※	91.7%	87.5%
安宅	※	※	—	※	—	—	—	—	—	※	80.0%	75.0%
合計	72.2%	77.1%	※	100.0%	※	※	85.7%	87.5%	87.5%	77.8%	89.7%	84.4%

※：回答の母数が3件以下のため割合の表示していない

—：回答の母数が0件のため割合の算出が不可

（2）通勤（65歳以上）

- ・通勤先の回答者は、向本折・芦城・稚松が最も多く23.0%、次いで粟津・那谷・矢田野・符津が16.0%であった。
- ・通勤先の地区は、向本折・芦城・稚松が最も多く28.0%、次いで市外が19.0%であった。
- ・自家用車通勤の割合は、ほとんどの居住地及び通勤先地区において7割を超えている。粟津・那谷・矢田野・符津から向本折・芦城・稚松への通勤は自家用車通勤の割合が低く、50.0%であった。

図表 85 居住地別通勤先の地域 件数 (65 歳以上)

居住地	通勤先											合計
	粟津 那谷 矢田野 符津	向本折 芦城 稚松	犬丸 荒屋	能美 国府	中海	松東 みどり 学園	第一 東陵	苗代 蓮代寺 木場	月津 日末 串 今江	安宅	市外	
粟津・那谷・矢田野・符津	4	4	0	0	0	0	0	1	2	0	5	16
向本折・芦城・稚松	1	10	2	1	0	0	1	1	2	1	4	23
犬丸・荒屋	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	4	9
能美・国府	0	2	1	5	0	0	1	0	1	0	0	10
中海	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	2	5
松東みどり学園	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	3
第一・東陵	0	3	1	1	0	0	1	1	1	1	0	9
苗代・蓮代寺・木場	3	4	1	0	0	1	0	3	1	0	1	14
月津・日末・串・今江	2	2	0	0	0	0	0	0	2	0	3	9
安宅	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
合計	11	28	7	7	1	3	4	6	12	2	19	100

図表 86 通勤先の地域別 居住地の割合 (65 歳以上)

居住地	通勤先											合計
	粟津 那谷 矢田野 符津	向本折 芦城 稚松	犬丸 荒屋	能美 国府	中海	松東 みどり 学園	第一 東陵	苗代 蓮代寺 木場	月津 日末 串 今江	安宅	市外	
粟津・那谷・矢田野・符津	36.4%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	26.3%	16.0%
向本折・芦城・稚松	9.1%	35.7%	28.6%	14.3%	0.0%	0.0%	25.0%	16.7%	16.7%	50.0%	21.1%	23.0%
犬丸・荒屋	9.1%	7.1%	28.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.1%	9.0%
能美・国府	0.0%	7.1%	14.3%	71.4%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	10.0%
中海	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	10.5%	5.0%
松東みどり学園	0.0%	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%
第一・東陵	0.0%	10.7%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	25.0%	16.7%	8.3%	50.0%	0.0%	9.0%
苗代・蓮代寺・木場	27.3%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	50.0%	8.3%	0.0%	5.3%	14.0%
月津・日末・串・今江	18.2%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	15.8%	9.0%
安宅	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	2.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 87 居住地別 通勤先の地域の割合 (65 歳以上)

居住地	通勤先											合計
	粟津 那谷 矢田野 符津	向本折 芦城 稚松	犬丸 荒屋	能美 国府	中海	松東 みどり 学園	第一 東陵	苗代 蓮代寺 木場	月津 日末 串 今江	安宅	市外	
粟津・那谷・矢田野・符津	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	12.5%	0.0%	31.3%	100.0%
向本折・芦城・稚松	4.3%	43.5%	8.7%	4.3%	0.0%	0.0%	4.3%	4.3%	8.7%	4.3%	17.4%	100.0%
犬丸・荒屋	11.1%	22.2%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	44.4%	100.0%
能美・国府	0.0%	20.0%	10.0%	50.0%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	10.0%	0.0%	0.0%	100.0%
中海	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	40.0%	100.0%
松東みどり学園	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
第一・東陵	0.0%	33.3%	11.1%	11.1%	0.0%	0.0%	11.1%	11.1%	11.1%	11.1%	0.0%	100.0%
苗代・蓮代寺・木場	21.4%	28.6%	7.1%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	21.4%	7.1%	0.0%	7.1%	100.0%
月津・日末・串・今江	22.2%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	22.2%	0.0%	33.3%	100.0%
安宅	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	100.0%
合計	11.0%	28.0%	7.0%	7.0%	1.0%	3.0%	4.0%	6.0%	12.0%	2.0%	19.0%	100.0%

図表 88 居住地別通勤先の地域別 自家用車通勤の割合（65 歳以上）

居住地	通勤先											合計
	粟津 那谷 矢田野 符津	向本折 芦城 稚松	犬丸 荒屋	能美 国府	中海	松東 みどり 学園	第一 東陵	苗代 蓮代寺 木場	月津 日末 串 今江	安宅	市外	
粟津・那谷・矢田野・符津	75.0%	50.0%	—	—	—	—	—	※	※	—	100.0%	81.3%
向本折・芦城・稚松	※	100.0%	※	※	—	—	※	※	※	※	100.0%	91.3%
犬丸・荒屋	※	※	※	—	—	—	—	—	—	—	100.0%	100.0%
能美・国府	—	※	※	60.0%	—	—	※	—	※	—	—	80.0%
中海	—	—	—	—	※	—	—	—	※	—	※	100.0%
松東みどり学園	—	※	—	—	—	※	※	—	—	—	—	※
第一・東陵	—	※	※	※	—	—	※	※	※	※	—	100.0%
苗代・蓮代寺・木場	※	100.0%	※	—	—	※	—	※	※	—	※	100.0%
月津・日末・串・今江	※	※	—	—	—	—	—	—	※	—	※	88.9%
安宅	—	—	—	—	—	※	—	—	※	—	—	※
合計	72.7%	92.9%	85.7%	71.4%	※	※	100.0%	100.0%	100.0%	※	100.0%	92.0%

※：回答の母数が3件以下のため割合の表示していない

—：回答の母数が0件のため割合の算出が不可

(3) 通学（市外から通う学生を含む）

- ・通学先の回答者の居住地は、市外が42.0%で最も多い。市内では、苗代・蓮代寺・木場が最も多く10.1%であった。
- ・通学先は、小松高校が最も多く21.0%、次いで小松大谷高校が20.3%であった。
- ・公共交通での通学の割合は、小松高校が最も多く38.3%、次いで小松市立高校が37.2%であった。居住地区別にみた公共交通での通学の割合は、市外が最も多く59.4%、次いで粟津・那谷・矢田野・符津が36.0%であった。

図表 89 居住地別通学先 件数

居住地	通学先								計
	小松 高校	小松市立 高校	小松大谷 高校	小松北 高校	小松工業 高校	小松商業 高校	小松明峰 高校		
粟津・那谷・矢田野・符津	15	13	24	1	17	12	4	86	
向本折・芦城・稚松	26	12	31	3	15	17	26	130	
犬丸・荒屋	7	2	7	0	3	4	8	31	
能美・国府	8	12	8	1	16	13	9	67	
中海	4	5	3	0	2	1	3	18	
松東みどり学園	6	2	5	0	5	2	4	24	
第一・東陵	35	14	17	2	9	15	13	105	
苗代・蓮代寺・木場	17	9	39	3	28	14	21	131	
月津・日末・串・今江	20	6	29	0	16	13	19	103	
安宅	6	3	6	1	6	5	2	29	
市外	128	71	87	18	96	50	97	547	
居住地区不明	2	7	8	0	12	1	2	32	
合計	274	156	264	29	225	147	208	1303	

図表 90 通学先別居住地 割合

居住地	通学先							
	小松 高校	小松市立 高校	小松大谷 高校	小松北 高校	小松工業 高校	小松商業 高校	小松明峰 高校	計
粟津・那谷・矢田野・符津	5.5%	8.3%	9.1%	3.4%	7.6%	8.2%	1.9%	6.6%
向本折・芦城・稚松	9.5%	7.7%	11.7%	10.3%	6.7%	11.6%	12.5%	10.0%
犬丸・荒屋	2.6%	1.3%	2.7%	0.0%	1.3%	2.7%	3.8%	2.4%
能美・国府	2.9%	7.7%	3.0%	3.4%	7.1%	8.8%	4.3%	5.1%
中海	1.5%	3.2%	1.1%	0.0%	0.9%	0.7%	1.4%	1.4%
松東みどり学園	2.2%	1.3%	1.9%	0.0%	2.2%	1.4%	1.9%	1.8%
第一・東陵	12.8%	9.0%	6.4%	6.9%	4.0%	10.2%	6.3%	8.1%
苗代・蓮代寺・木場	6.2%	5.8%	14.8%	10.3%	12.4%	9.5%	10.1%	10.1%
月津・日末・串・今江	7.3%	3.8%	11.0%	0.0%	7.1%	8.8%	9.1%	7.9%
安宅	2.2%	1.9%	2.3%	3.4%	2.7%	3.4%	1.0%	2.2%
市外	46.7%	45.5%	33.0%	62.1%	42.7%	34.0%	46.6%	42.0%
居住地区不明	0.7%	4.5%	3.0%	0.0%	5.3%	0.7%	1.0%	2.5%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 91 居住地別通学先 割合

居住地	通学先							
	小松 高校	小松市立 高校	小松大谷 高校	小松北 高校	小松工業 高校	小松商業 高校	小松明峰 高校	計
粟津・那谷・矢田野・符津	17.4%	15.1%	27.9%	1.2%	19.8%	14.0%	4.7%	100.0%
向本折・芦城・稚松	20.0%	9.2%	23.8%	2.3%	11.5%	13.1%	20.0%	100.0%
犬丸・荒屋	22.6%	6.5%	22.6%	0.0%	9.7%	12.9%	25.8%	100.0%
能美・国府	11.9%	17.9%	11.9%	1.5%	23.9%	19.4%	13.4%	100.0%
中海	22.2%	27.8%	16.7%	0.0%	11.1%	5.6%	16.7%	100.0%
松東みどり学園	25.0%	8.3%	20.8%	0.0%	20.8%	8.3%	16.7%	100.0%
第一・東陵	33.3%	13.3%	16.2%	1.9%	8.6%	14.3%	12.4%	100.0%
苗代・蓮代寺・木場	13.0%	6.9%	29.8%	2.3%	21.4%	10.7%	16.0%	100.0%
月津・日末・串・今江	19.4%	5.8%	28.2%	0.0%	15.5%	12.6%	18.4%	100.0%
安宅	20.7%	10.3%	20.7%	3.4%	20.7%	17.2%	6.9%	100.0%
市外	23.4%	13.0%	15.9%	3.3%	17.6%	9.1%	17.7%	100.0%
居住地区不明	6.3%	21.9%	25.0%	0.0%	37.5%	3.1%	6.3%	100.0%
合計	21.0%	12.0%	20.3%	2.2%	17.3%	11.3%	16.0%	100.0%

図表 92 居住地別通学先別 公共交通通学の割合

居住地	通学先							
	小松 高校	小松市立 高校	小松大谷 高校	小松北 高校	小松工業 高校	小松商業 高校	小松明峰 高校	計
粟津・那谷・矢田野・符津	53.3%	69.2%	0.0%	※	17.6%	50.0%	100.0%	36.0%
向本折・芦城・稚松	0.0%	16.7%	51.6%	※	0.0%	5.9%	0.0%	15.4%
犬丸・荒屋	0.0%	※	71.4%	—	※	0.0%	0.0%	22.6%
能美・国府	12.5%	0.0%	12.5%	※	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%
中海	25.0%	0.0%	※	—	※	※	※	5.6%
松東みどり学園	16.7%	※	0.0%	—	0.0%	※	0.0%	4.2%
第一・東陵	0.0%	0.0%	17.6%	※	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%
苗代・蓮代寺・木場	0.0%	0.0%	2.6%	※	0.0%	0.0%	9.5%	3.1%
月津・日末・串・今江	30.0%	16.7%	3.4%	—	0.0%	38.5%	21.1%	16.5%
安宅	0.0%	※	83.3%	※	0.0%	40.0%	※	27.6%
市外	68.8%	60.6%	57.5%	22.2%	58.3%	72.0%	49.5%	59.4%
居住地区不明	※	0.0%	25.0%	—	25.0%	※	※	15.6%
合計	38.3%	37.2%	31.8%	24.1%	27.6%	34.0%	27.9%	32.5%

(4) 日用品の買い物 回答件数 20 件以上の施設 (65 歳以上)

- ・日用品の買い物の回答者の居住地は、向本折・芦城・稚松が最も多く 23.2%、次いで、月津・日末・串・今江が 13.9%であった。
- ・日用品の買い物の行き先は、「アル・プラザ小松」が最も多く 30.1%、次いで「イオンモール新小松」が 22.9%であった。
- ・公共交通での日用品の買い物の割合は、「A コープ国府店」が最も多く 18.2%、次いで「クスリのアオキ園町店」が 14.8%であった。居住地区別にみた公共交通での日用品の買い物での外出の割合は、安宅が最も多く 20.2%、次いで中海が 14.6%であった。

図表 93 居住地別買い物の行き先 件数 (65 歳以上)

居住地	アルビス小松幸町店	アル・プラザ小松	イオン小松店(平面町)	イオンモール新小松	A コープ栗津店	A コープ今江店	クスリのアオキ白江店	クスリのアオキ符津店	クスリのアオキ向本折店	パロー串店	パロー小松東店(若杉店)	フレスポ小松(下牧町)	V・ドラッグ小松東店	マルエー土居原店	マルエー符津店	マルエー若杉店	道の駅こまつ木場湯	A コープ国府店	J A あぐり	アルビス小松城南店	クスリのアオキ園町店	クスリのアオキ北浅井店	犬丸屋北浅井店	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	6	14	5	14	77	2	0	27	3	8	0	2	0	0	19	0	2	0	5	0	1	0	0	56	241
向本折・芦城・稚松	31	84	24	48	1	17	2	1	43	3	6	15	3	40	1	2	5	0	2	25	22	3	2	90	470
犬丸・荒屋	3	20	36	6	1	0	1	1	2	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	0	50	128
能美・国府	3	37	39	13	0	1	10	1	1	0	8	0	1	1	0	14	2	21	0	0	2	0	0	42	196
中海	0	4	2	6	0	0	2	0	0	0	6	1	3	1	0	8	1	1	0	0	0	0	0	13	48
松東みどり学園	5	9	2	6	1	1	1	0	1	0	3	0	2	0	0	6	1	0	0	0	1	4	2	13	58
第一・東陵	8	46	10	37	0	0	18	0	1	0	25	1	13	5	0	49	4	0	1	0	0	1	3	49	271
苗代・蓮代寺・木場	23	14	5	39	12	5	1	6	6	0	11	0	5	2	6	18	9	0	0	0	0	15	15	38	230
月津・日末・串・今江	12	15	5	25	18	43	0	21	10	28	0	4	3	6	19	0	1	0	10	4	0	1	0	57	282
安宅	5	20	13	6	0	0	0	0	9	0	0	7	1	5	0	0	0	0	1	12	1	0	0	24	104
合計	96	263	141	200	110	69	35	57	76	39	60	31	31	60	45	98	25	22	20	45	27	24	22	432	2028

図表 94 買い物の行き先別居住地 割合 (65 歳以上)

居住地	アルビス小松幸町店	アル・プラザ小松	イオン小松店(平面町)	イオンモール新小松	A コープ栗津店	A コープ今江店	クスリのアオキ白江店	クスリのアオキ符津店	クスリのアオキ向本折店	パロー串店	パロー小松東店(若杉店)	フレスポ小松(下牧町)	V・ドラッグ小松東店	マルエー土居原店	マルエー符津店	マルエー若杉店	道の駅こまつ木場湯	A コープ国府店	J A あぐり	アルビス小松城南店	クスリのアオキ園町店	クスリのアオキ北浅井店	犬丸屋北浅井店	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	6.3%	5.3%	3.5%	7.0%	70.0%	2.9%	0.0%	47.4%	3.9%	20.5%	0.0%	6.5%	0.0%	0.0%	42.2%	0.0%	8.0%	0.0%	25.0%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	13.0%	11.9%
向本折・芦城・稚松	32.3%	31.9%	17.0%	24.0%	0.9%	24.6%	5.7%	1.8%	56.6%	7.7%	10.0%	48.4%	9.7%	66.7%	2.2%	2.0%	20.0%	0.0%	10.0%	55.6%	81.5%	12.5%	9.1%	20.8%	23.2%
犬丸・荒屋	3.1%	7.6%	25.5%	3.0%	0.9%	0.0%	2.9%	1.8%	2.6%	0.0%	1.7%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	5.0%	8.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.6%	6.3%
能美・国府	3.1%	14.1%	27.7%	6.5%	0.0%	1.4%	28.6%	1.8%	1.3%	0.0%	13.3%	0.0%	3.2%	1.7%	0.0%	14.3%	8.0%	95.5%	0.0%	7.4%	0.0%	0.0%	0.0%	9.7%	9.7%
中海	0.0%	1.5%	1.4%	3.0%	0.0%	0.0%	5.7%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	3.2%	9.7%	1.7%	0.0%	8.2%	4.0%	4.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%	2.4%
松東みどり学園	5.2%	3.4%	1.4%	3.0%	0.9%	1.4%	2.9%	0.0%	1.3%	0.0%	5.0%	0.0%	6.5%	0.0%	0.0%	6.1%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	16.7%	9.1%	3.0%	2.9%
第一・東陵	8.3%	17.5%	7.1%	18.5%	0.0%	0.0%	51.4%	0.0%	1.3%	0.0%	41.7%	3.2%	41.9%	8.3%	0.0%	50.0%	16.0%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	4.2%	13.6%	11.3%	13.4%
苗代・蓮代寺・木場	24.0%	5.3%	3.5%	19.5%	10.9%	7.2%	2.9%	10.5%	7.9%	0.0%	18.3%	0.0%	16.1%	3.3%	13.3%	18.4%	36.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	62.5%	68.2%	8.8%	11.3%
月津・日末・串・今江	12.5%	5.7%	3.5%	12.5%	16.4%	62.3%	0.0%	36.8%	13.2%	71.8%	0.0%	12.9%	9.7%	10.0%	42.2%	0.0%	4.0%	0.0%	50.0%	8.9%	0.0%	4.2%	0.0%	13.2%	13.9%
安宅	5.2%	7.6%	9.2%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.8%	0.0%	0.0%	22.6%	3.2%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.0%	26.7%	3.7%	0.0%	0.0%	5.6%	5.1%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 95 居住地別買い物の行き先 割合 (65 歳以上)

居住地	アルビス小松幸町店	アル・プラザ小松	イオン小松店(平面町)	イオンモール新小松	Aコープ栗津店	Aコープ今江店	クスリのアオキ白江店	クスリのアオキ符津店	クスリのアオキ向本折店	パロー串店	パロー小松東店(若杉店)	フレスポ小松(下牧町)	V・ドラッグ小松東店	マルエー土居原店	マルエー符津店	マルエー若杉店	道の駅こまつ木場湯	Aコープ国府店	J A あぐり	アルビス小松城南店	クスリのアオキ園町店	クスリのアオキ北浅井店	犬丸屋北浅井店	その他	合計
栗津・那谷・矢田野・符津(N=196)	5.7%	13.3%	4.8%	13.3%	73.3%	1.9%	0.0%	25.7%	2.9%	7.6%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	18.1%	0.0%	1.9%	0.0%	4.8%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	53.3%	229.5%
向本折・芦城・稚松(N=196)	15.8%	42.9%	12.2%	24.5%	0.5%	8.7%	1.0%	0.5%	21.9%	1.5%	3.1%	7.7%	1.5%	20.4%	0.5%	1.0%	2.6%	0.0%	1.0%	12.8%	11.2%	1.5%	1.0%	45.9%	239.8%
犬丸・荒屋(N=57)	5.3%	35.1%	63.2%	10.5%	1.8%	0.0%	1.8%	1.8%	3.5%	0.0%	1.8%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	1.8%	7.0%	0.0%	0.0%	0.0%	87.7%	224.6%
能美・国府(N=92)	3.3%	40.2%	42.4%	14.1%	0.0%	1.1%	10.9%	1.1%	1.1%	0.0%	8.7%	0.0%	1.1%	1.1%	0.0%	15.2%	2.2%	22.8%	0.0%	0.0%	2.2%	0.0%	0.0%	45.7%	213.0%
中海(N=24)	0.0%	16.7%	8.3%	25.0%	0.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	4.2%	12.5%	4.2%	0.0%	33.3%	4.2%	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	54.2%	200.0%
松東みどり学園(N=27)	18.5%	33.3%	7.4%	22.2%	3.7%	3.7%	3.7%	0.0%	3.7%	0.0%	11.1%	0.0%	7.4%	0.0%	0.0%	22.2%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	14.8%	7.4%	48.1%	214.8%
第一・東陵(N=113)	7.1%	40.7%	8.8%	32.7%	0.0%	0.0%	15.9%	0.0%	0.9%	0.0%	22.1%	0.9%	11.5%	4.4%	0.0%	43.4%	3.5%	0.0%	0.9%	0.0%	0.9%	2.7%	2.7%	43.4%	239.8%
苗代・蓮代寺・木場(N=95)	24.2%	14.7%	5.3%	41.1%	12.6%	5.3%	1.1%	6.3%	6.3%	0.0%	11.6%	0.0%	5.3%	2.1%	6.3%	18.9%	9.5%	0.0%	0.0%	0.0%	15.8%	15.8%	15.8%	40.0%	242.1%
月津・日末・串・今江(N=12)	10.0%	12.5%	4.2%	20.8%	15.0%	35.8%	0.0%	17.5%	8.3%	23.3%	0.0%	3.3%	2.5%	5.0%	15.8%	0.0%	0.8%	0.0%	8.3%	3.3%	0.0%	0.8%	0.0%	47.5%	235.0%
安宅(N=44)	11.4%	45.5%	29.5%	13.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.5%	0.0%	0.0%	15.9%	2.3%	11.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%	27.3%	2.3%	0.0%	0.0%	54.5%	236.4%
合計(N=873)	11.0%	30.1%	16.2%	22.9%	12.6%	7.9%	4.0%	6.5%	8.7%	4.5%	6.9%	3.6%	3.6%	6.9%	5.2%	11.2%	2.9%	2.5%	2.3%	5.2%	3.1%	2.7%	2.5%	49.5%	232.3%

※ 1 回答者につき 3 つの行き先(施設名)について回答しているため、回答割合の合計値は最大 300%

図表 96 居住地別買い物の行き先別 公共交通利用の割合 (65 歳以上)

居住地	アルビス小松幸町店	アル・プラザ小松	イオン小松店(平面町)	イオンモール新小松	Aコープ栗津店	Aコープ今江店	クスリのアオキ白江店	クスリのアオキ符津店	クスリのアオキ向本折店	パロー串店	パロー小松東店(若杉店)	フレスポ小松(下牧町)	V・ドラッグ小松東店	マルエー土居原店	マルエー符津店	マルエー若杉店	道の駅こまつ木場湯	Aコープ国府店	J A あぐり	アルビス小松城南店	クスリのアオキ園町店	クスリのアオキ北浅井店	犬丸屋北浅井店	その他	合計
栗津・那谷・矢田野・符津	16.7%	21.4%	20.0%	14.3%	11.7%	※	—	3.7%	※	0.0%	—	※	—	—	10.5%	—	※	—	0.0%	—	※	—	—	8.9%	10.8%
向本折・芦城・稚松	3.2%	2.4%	0.0%	8.3%	※	5.9%	※	※	0.0%	※	0.0%	0.0%	※	0.0%	※	※	40.0%	—	※	0.0%	0.0%	※	※	1.1%	2.3%
犬丸・荒屋	※	5.0%	5.6%	16.7%	※	—	※	※	※	—	※	※	—	—	—	※	—	—	※	0.0%	—	—	—	2.0%	4.7%
能美・国府	※	24.3%	7.7%	0.0%	—	※	10.0%	※	※	—	0.0%	—	※	※	—	0.0%	※	19.0%	—	—	※	—	—	4.8%	10.7%
中海	—	75.0%	※	16.7%	—	—	※	—	—	—	0.0%	※	※	※	—	12.5%	※	※	—	—	—	—	—	7.7%	14.6%
松東みどり学園	0.0%	22.2%	※	33.3%	※	※	※	—	※	—	※	—	※	—	—	16.7%	※	—	—	—	※	0.0%	※	7.7%	13.8%
第一・東陵	0.0%	23.9%	40.0%	8.1%	—	—	11.1%	—	※	—	4.0%	※	7.7%	0.0%	—	8.2%	0.0%	—	※	—	—	※	※	14.3%	12.2%
苗代・蓮代寺・木場	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	0.0%	0.0%	※	0.0%	0.0%	—	0.0%	—	0.0%	※	0.0%	0.0%	0.0%	—	—	—	—	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
月津・日末・串・今江	0.0%	13.3%	0.0%	8.0%	5.6%	2.3%	—	4.8%	0.0%	3.6%	—	0.0%	※	16.7%	5.3%	—	※	—	0.0%	0.0%	—	※	—	0.0%	3.5%
安宅	0.0%	25.0%	7.7%	33.3%	—	—	—	—	22.2%	—	—	0.0%	※	40.0%	—	—	—	—	※	16.7%	※	—	—	25.0%	20.2%
合計	3.1%	14.4%	7.8%	9.0%	9.1%	4.3%	8.6%	3.5%	3.9%	2.6%	1.7%	0.0%	3.2%	6.7%	4.4%	6.1%	12.0%	18.2%	0.0%	4.4%	14.8%	0.0%	0.0%	5.6%	7.1%

(5) 病院・福祉施設 回答件数 20 件以上の施設 (65 歳以上)

- ・病院・福祉施設の回答者の居住地は、向本折・芦城・稚松が最も多く 21.0%、次いで、月津・日末・串・今江が 14.0%であった。
- ・病院・福祉施設の見先は、「小松市民病院」が最も多く 29.0%、次いで「やわたメディカルセンター」が 22.2%であった。
- ・公共交通での日用品の買い物の割合は、「芦城クリニック」が最も多く 35.0%、次いで「東野病院」が 25.0%であった。居住地区別にみた公共交通での病院・福祉施設の下
の外出の割合は、松東みどり学園が最も多く 32.6%、次いで安宅が 16.7%であった。

図表 97 居住地別病院・福祉施設の見先 件数 (65 歳以上)

居住地	岡本病院	小松市民病院	小松ソフィア病院	東病院	東野病院	森田病院	やわたメディカルセンター	さたけ内科クリニック	わじま眼科	芦城クリニック	金戸医院	見谷医院	芳珠記念病院	本田内科クリニック	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	1	31	4	5	9	4	25	1	3	3	0	1	4	3	68	162
向本折・芦城・稚松	11	50	10	4	4	18	18	3	4	3	0	2	3	1	137	268
犬丸・荒屋	1	16	3	1	0	10	9	0	2	3	0	1	2	2	35	85
能美・国府	0	23	6	1	0	6	26	5	2	1	0	0	5	5	48	128
中海	0	3	1	0	0	2	2	3	1	0	0	1	1	3	14	31
松東みどり学園	1	7	1	1	1	1	13	2	0	2	0	0	1	0	13	43
第一・東陵	1	23	8	1	1	10	39	7	1	5	0	2	1	7	62	168
苗代・蓮代寺・木場	0	24	3	10	2	4	23	7	2	0	0	19	1	2	52	149
月津・日末・串・今江	0	38	3	4	11	4	18	1	4	1	26	3	3	1	62	179
安宅	0	16	1	1	0	6	4	0	1	2	0	0	1	0	34	66
合計	15	231	40	28	28	65	177	29	20	20	26	29	22	24	525	1279

図表 98 病院・福祉施設の見先別居住地 割合 (65 歳以上)

居住地	岡本病院	小松市民病院	小松ソフィア病院	東病院	東野病院	森田病院	やわたメディカルセンター	さたけ内科クリニック	わじま眼科	芦城クリニック	金戸医院	見谷医院	芳珠記念病院	本田内科クリニック	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	6.7%	13.4%	10.0%	17.9%	32.1%	6.2%	14.1%	3.4%	15.0%	15.0%	0.0%	3.4%	18.2%	12.5%	13.0%	12.7%
向本折・芦城・稚松	73.3%	21.6%	25.0%	14.3%	14.3%	27.7%	10.2%	10.3%	20.0%	15.0%	0.0%	6.9%	13.6%	4.2%	26.1%	21.0%
犬丸・荒屋	6.7%	6.9%	7.5%	3.6%	0.0%	15.4%	5.1%	0.0%	10.0%	15.0%	0.0%	3.4%	9.1%	8.3%	6.7%	6.6%
能美・国府	0.0%	10.0%	15.0%	3.6%	0.0%	9.2%	14.7%	17.2%	10.0%	5.0%	0.0%	0.0%	22.7%	20.8%	9.1%	10.0%
中海	0.0%	1.3%	2.5%	0.0%	0.0%	3.1%	1.1%	10.3%	5.0%	0.0%	0.0%	3.4%	4.5%	12.5%	2.7%	2.4%
松東みどり学園	6.7%	3.0%	2.5%	3.6%	3.6%	1.5%	7.3%	6.9%	0.0%	10.0%	0.0%	0.0%	4.5%	0.0%	2.5%	3.4%
第一・東陵	6.7%	10.0%	20.0%	3.6%	3.6%	15.4%	22.0%	24.1%	5.0%	25.0%	0.0%	6.9%	4.5%	29.2%	11.8%	13.1%
苗代・蓮代寺・木場	0.0%	10.4%	7.5%	35.7%	7.1%	6.2%	13.0%	24.1%	10.0%	0.0%	0.0%	65.5%	4.5%	8.3%	9.9%	11.6%
月津・日末・串・今江	0.0%	16.5%	7.5%	14.3%	39.3%	6.2%	10.2%	3.4%	20.0%	5.0%	100.0%	10.3%	13.6%	4.2%	11.8%	14.0%
安宅	0.0%	6.9%	2.5%	3.6%	0.0%	9.2%	2.3%	0.0%	5.0%	10.0%	0.0%	0.0%	4.5%	0.0%	6.5%	5.2%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 99 居住地別病院・福祉施設の行き先 割合 (65 歳以上)

居住地	岡本病院	小松市民病院	小松ソフィア病院	東病院	東野病院	森田病院	やわたメディカルセンター	さたけ内科クリニック	わじま眼科	芦城クリニック	金戸医院	見谷医院	芳珠記念病院	本田内科クリニック	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津(N=108)	0.9%	28.7%	3.7%	4.6%	8.3%	3.7%	23.1%	0.9%	2.8%	2.8%	0.0%	0.9%	3.7%	2.8%	63.0%	150.0%
向本折・芦城・稚松(N=163)	6.7%	30.7%	6.1%	2.5%	2.5%	11.0%	11.0%	1.8%	2.5%	1.8%	0.0%	1.2%	1.8%	0.6%	84.0%	164.4%
犬丸・荒屋(N=52)	1.9%	30.8%	5.8%	1.9%	0.0%	19.2%	17.3%	0.0%	3.8%	5.8%	0.0%	1.9%	3.8%	3.8%	67.3%	163.5%
能美・国府(N=81)	0.0%	28.4%	7.4%	1.2%	0.0%	7.4%	32.1%	6.2%	2.5%	1.2%	0.0%	0.0%	6.2%	6.2%	59.3%	158.0%
中海(N=19)	0.0%	15.8%	5.3%	0.0%	0.0%	10.5%	10.5%	15.8%	5.3%	0.0%	0.0%	5.3%	5.3%	15.8%	73.7%	163.2%
松東みどり学園(N=28)	3.6%	25.0%	3.6%	3.6%	3.6%	3.6%	46.4%	7.1%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	3.6%	0.0%	46.4%	153.6%
第一・東陵(N=102)	1.0%	22.5%	7.8%	1.0%	1.0%	9.8%	38.2%	6.9%	1.0%	4.9%	0.0%	2.0%	1.0%	6.9%	60.8%	164.7%
苗代・蓮代寺・木場(N=91)	0.0%	26.4%	3.3%	11.0%	2.2%	4.4%	25.3%	7.7%	2.2%	0.0%	0.0%	20.9%	1.1%	2.2%	57.1%	163.7%
月津・日末・串・今江(N=111)	0.0%	34.2%	2.7%	3.6%	9.9%	3.6%	16.2%	0.9%	3.6%	0.9%	23.4%	2.7%	2.7%	0.9%	55.9%	161.3%
安宅(N=42)	0.0%	38.1%	2.4%	2.4%	0.0%	14.3%	9.5%	0.0%	2.4%	4.8%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	81.0%	157.1%
合計(N=797)	1.9%	29.0%	5.0%	3.5%	3.5%	8.2%	22.2%	3.6%	2.5%	2.5%	3.3%	3.6%	2.8%	3.0%	65.9%	160.5%

※ 1 回答者につき 3 つの行き先 (施設名) について回答しているため、回答割合の合計値は最大 300%

図表 100 居住地別病院・福祉施設の行き先別 公共交通利用の割合 (65 歳以上)

居住地	岡本病院	小松市民病院	小松ソフィア病院	東病院	東野病院	森田病院	やわたメディカルセンター	さたけ内科クリニック	わじま眼科	芦城クリニック	金戸医院	見谷医院	芳珠記念病院	本田内科クリニック	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	※	32.3%	25.0%	20.0%	55.6%	0.0%	4.0%	※	※	※	-	※	0.0%	※	5.9%	14.8%
向本折・芦城・稚松	0.0%	8.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	16.7%	※	25.0%	※	-	※	※	※	2.9%	4.9%
犬丸・荒屋	※	6.3%	※	※	-	10.0%	0.0%	-	※	※	-	※	※	※	5.7%	5.9%
能美・国府	-	4.3%	16.7%	※	-	33.3%	3.8%	0.0%	※	※	-	-	0.0%	0.0%	18.8%	10.9%
中海	-	※	※	-	-	※	※	※	※	-	-	※	※	※	7.1%	12.9%
松東みどり学園	※	42.9%	※	※	※	※	15.4%	※	-	※	-	-	※	-	46.2%	32.6%
第一・東陵	※	21.7%	12.5%	※	※	10.0%	12.8%	0.0%	※	60.0%	-	※	※	0.0%	6.5%	11.3%
苗代・蓮代寺・木場	-	0.0%	※	0.0%	※	0.0%	13.0%	0.0%	※	-	-	5.3%	※	※	1.9%	3.4%
月津・日末・串・今江	-	5.3%	※	0.0%	9.1%	25.0%	11.1%	※	0.0%	※	0.0%	※	※	※	4.8%	6.1%
安宅	-	31.3%	※	※	-	16.7%	25.0%	-	※	※	-	-	※	-	11.8%	16.7%
合計	6.7%	13.4%	15.0%	3.6%	25.0%	10.8%	10.2%	3.4%	5.0%	35.0%	0.0%	3.4%	0.0%	4.2%	7.2%	9.4%

(6) 趣味・娯楽・飲食・スポーツなど 回答件数 20 件以上の施設

①65 歳以上

- ・趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの回答者の居住地は、向本折・芦城・稚松が最も多く 25.9%、次いで、第一・東陵が 14.5%であった。
- ・趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先は、「イオンモール新小松」が最も多く 26.7%、次いで「木場潟公園」が 23.4%であった。
- ・公共交通での趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの外出の割合は、「市民センター」が最も多く 15.4%、次いで「小松市立図書館」が 10.7%であった。居住地区別にみた公共交通での趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの外出の割合は、中海が最も多く 12.5%、次いで第一・東陵が 11.3%であった。

図表 101 居住地別趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先 件数 (65 歳以上)

居住地	アル・プラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場潟	せせらぎの郷	市民センター	木場潟公園	末広運動公園	こまつドーム	小松市立図書館	ダイナミック	その他	合計
栗津・那谷・矢田野・符津	9	1	17	9	3	2	19	0	7	3	3	45	118
向本折・芦城・稚松	33	15	49	11	7	10	27	7	3	20	7	97	286
犬丸・荒屋	3	4	6	4	0	5	7	0	0	1	1	28	59
能美・国府	10	8	13	7	2	2	12	2	2	2	1	34	95
中海	2	2	2	1	0	2	2	0	1	2	1	9	24
松東みどり学園	4	1	5	4	6	0	2	0	0	1	2	5	30
第一・東陵	12	6	28	13	2	2	20	3	3	12	4	55	160
苗代・蓮代寺・木場	11	4	23	11	2	0	26	2	1	2	1	54	137
月津・日末・串・今江	14	1	25	12	3	2	30	2	2	11	3	54	159
安宅	3	3	3	2	0	1	5	0	2	2	1	14	36
合計	101	45	171	74	25	26	150	16	21	56	24	395	1104

図表 102 趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先別居住地割合 (65 歳以上)

居住地	アル・プラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場潟	せせらぎの郷	市民センター	木場潟公園	末広運動公園	こまつドーム	小松市立図書館	ダイナミック	その他	合計
栗津・那谷・矢田野・符津	8.9%	2.2%	9.9%	12.2%	12.0%	7.7%	12.7%	0.0%	33.3%	5.4%	12.5%	11.4%	10.7%
向本折・芦城・稚松	32.7%	33.3%	28.7%	14.9%	28.0%	38.5%	18.0%	43.8%	14.3%	35.7%	29.2%	24.6%	25.9%
犬丸・荒屋	3.0%	8.9%	3.5%	5.4%	0.0%	19.2%	4.7%	0.0%	0.0%	1.8%	4.2%	7.1%	5.3%
能美・国府	9.9%	17.8%	7.6%	9.5%	8.0%	7.7%	8.0%	12.5%	9.5%	3.6%	4.2%	8.6%	8.6%
中海	2.0%	4.4%	1.2%	1.4%	0.0%	7.7%	1.3%	0.0%	4.8%	3.6%	4.2%	2.3%	2.2%
松東みどり学園	4.0%	2.2%	2.9%	5.4%	24.0%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	1.8%	8.3%	1.3%	2.7%
第一・東陵	11.9%	13.3%	16.4%	17.6%	8.0%	7.7%	13.3%	18.8%	14.3%	21.4%	16.7%	13.9%	14.5%
苗代・蓮代寺・木場	10.9%	8.9%	13.5%	14.9%	8.0%	0.0%	17.3%	12.5%	4.8%	3.6%	4.2%	13.7%	12.4%
月津・日末・串・今江	13.9%	2.2%	14.6%	16.2%	12.0%	7.7%	20.0%	12.5%	9.5%	19.6%	12.5%	13.7%	14.4%
安宅	3.0%	6.7%	1.8%	2.7%	0.0%	3.8%	3.3%	0.0%	9.5%	3.6%	4.2%	3.5%	3.3%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 103 居住地別趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先 割合 (65歳以上)

居住地	アル・プラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場湯	せせらぎの郷	市民センター	木場湯公園	末広運動公園	こまつドーム	小松市立図書館	ダイナミック	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津(N=75)	12.0%	1.3%	22.7%	12.0%	4.0%	2.7%	25.3%	0.0%	9.3%	4.0%	4.0%	60.0%	157.3%
向本折・芦城・稚松(N=152)	21.7%	9.9%	32.2%	7.2%	4.6%	6.6%	17.8%	4.6%	2.0%	13.2%	4.6%	63.8%	188.2%
犬丸・荒屋(N=38)	7.9%	10.5%	15.8%	10.5%	0.0%	13.2%	18.4%	0.0%	0.0%	2.6%	2.6%	73.7%	155.3%
能美・国府(N=57)	17.5%	14.0%	22.8%	12.3%	3.5%	3.5%	21.1%	3.5%	3.5%	3.5%	1.8%	59.6%	166.7%
中海(N=16)	12.5%	12.5%	12.5%	6.3%	0.0%	12.5%	12.5%	0.0%	6.3%	12.5%	6.3%	56.3%	150.0%
松東みどり学園(N=21)	19.0%	4.8%	23.8%	19.0%	28.6%	0.0%	9.5%	0.0%	0.0%	4.8%	9.5%	23.8%	142.9%
第一・東陵(N=87)	13.8%	6.9%	32.2%	14.9%	2.3%	2.3%	23.0%	3.4%	3.4%	13.8%	4.6%	63.2%	183.9%
苗代・蓮代寺・木場(N=76)	14.5%	5.3%	30.3%	14.5%	2.6%	0.0%	34.2%	2.6%	1.3%	2.6%	1.3%	71.1%	180.3%
月津・日末・串・今江(N=94)	14.9%	1.1%	26.6%	12.8%	3.2%	2.1%	31.9%	2.1%	2.1%	11.7%	3.2%	57.4%	169.1%
安宅(N=25)	12.0%	12.0%	12.0%	8.0%	0.0%	4.0%	20.0%	0.0%	8.0%	8.0%	4.0%	56.0%	144.0%
合計(N=641)	15.8%	7.0%	26.7%	11.5%	3.9%	4.1%	23.4%	2.5%	3.3%	8.7%	3.7%	61.6%	172.2%

※ 1回答者につき3つの行き先(施設名)について回答しているため、回答割合の合計値は最大300%

図表 104 居住地別趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先別 公共交通利用の割合 (65歳以上)

居住地	アル・プラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場湯	せせらぎの郷	市民センター	木場湯公園	末広運動公園	こまつドーム	小松市立図書館	ダイナミック	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	11.1%	※	11.8%	11.1%	※	※	0.0%	—	0.0%	※	※	13.3%	9.3%
向本折・芦城・稚松	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	0.0%	※	10.0%	0.0%	5.2%	3.1%
犬丸・荒屋	※	0.0%	0.0%	0.0%	—	0.0%	0.0%	—	—	※	※	14.3%	6.8%
能美・国府	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	※	※	0.0%	※	※	※	※	14.7%	8.4%
中海	※	※	※	※	—	※	※	—	※	※	※	11.1%	12.5%
松東みどり学園	0.0%	※	20.0%	0.0%	16.7%	—	※	—	—	※	※	20.0%	10.0%
第一・東陵	16.7%	16.7%	3.6%	0.0%	※	※	0.0%	※	※	25.0%	25.0%	14.5%	11.3%
苗代・蓮代寺・木場	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	※	—	0.0%	※	※	※	※	5.6%	2.9%
月津・日末・串・今江	0.0%	※	0.0%	0.0%	※	※	6.7%	※	※	0.0%	※	5.6%	5.0%
安宅	※	※	※	※	—	※	0.0%	—	※	※	※	14.3%	8.3%
合計	7.9%	6.7%	2.9%	1.4%	8.0%	15.4%	1.3%	6.3%	0.0%	10.7%	4.2%	9.6%	6.4%

②19歳～64歳

- ・趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの回答者の居住地は、向本折・芦城・稚松が最も多く18.8%、次いで粟津・那谷・矢田野・符津が16.3%であった。
- ・趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先は、「イオンモール新小松」が最も多く60.7%、次いで「木場潟公園」が21.5%であった。
- ・公共交通での趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの外出の割合は、「アル・プラザ小松」が最も多く5.7%、次いで「道の駅こまつ木場潟」が3.4%であった。居住地区別にみた公共交通での趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの外出の割合は、月津・日末・串・今江が最も多く7.0%、次いで安宅が6.1%であった。

図表 105 居住地別趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先 件数 (19歳～64歳)

居住地	アル・プラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場潟	木場潟公園	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	6	2	17	6	12	29	72
向本折・芦城・稚松	9	3	27	5	7	32	83
犬丸・荒屋	1	4	7	1	1	9	23
能美・国府	2	4	17	3	3	14	43
中海	2	0	4	0	1	3	10
松東みどり学園	0	0	4	0	1	9	14
第一・東陵	3	2	21	3	6	11	46
苗代・蓮代寺・木場	1	5	14	5	7	15	47
月津・日末・串・今江	7	5	26	3	12	18	71
安宅	4	1	10	3	2	13	33
合計	35	26	147	29	52	153	442

図表 106 趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先別居住地割合 (19歳～64歳)

居住地	アル・プラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場潟	木場潟公園	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	17.1%	7.7%	11.6%	20.7%	23.1%	19.0%	16.3%
向本折・芦城・稚松	25.7%	11.5%	18.4%	17.2%	13.5%	20.9%	18.8%
犬丸・荒屋	2.9%	15.4%	4.8%	3.4%	1.9%	5.9%	5.2%
能美・国府	5.7%	15.4%	11.6%	10.3%	5.8%	9.2%	9.7%
中海	5.7%	0.0%	2.7%	0.0%	1.9%	2.0%	2.3%
松東みどり学園	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	1.9%	5.9%	3.2%
第一・東陵	8.6%	7.7%	14.3%	10.3%	11.5%	7.2%	10.4%
苗代・蓮代寺・木場	2.9%	19.2%	9.5%	17.2%	13.5%	9.8%	10.6%
月津・日末・串・今江	20.0%	19.2%	17.7%	10.3%	23.1%	11.8%	16.1%
安宅	11.4%	3.8%	6.8%	10.3%	3.8%	8.5%	7.5%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 107 居住地別趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先 割合 (19 歳～64 歳)

居住地	アル・プラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場湯	木場湯公園	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津(N=37)	16.2%	5.4%	45.9%	16.2%	32.4%	78.4%	194.6%
向本折・芦城・稚松(N=44)	20.5%	6.8%	61.4%	11.4%	15.9%	72.7%	188.6%
犬丸・荒屋(N=11)	9.1%	36.4%	63.6%	9.1%	9.1%	81.8%	209.1%
能美・国府(N=26)	7.7%	15.4%	65.4%	11.5%	11.5%	53.8%	165.4%
中海(N=5)	40.0%	0.0%	80.0%	0.0%	20.0%	60.0%	200.0%
松東みどり学園(N=9)	0.0%	0.0%	44.4%	0.0%	11.1%	100.0%	155.6%
第一・東陵(N=27)	11.1%	7.4%	77.8%	11.1%	22.2%	40.7%	170.4%
苗代・蓮代寺・木場(N=27)	3.7%	18.5%	51.9%	18.5%	25.9%	55.6%	174.1%
月津・日末・串・今江(N=40)	17.5%	12.5%	65.0%	7.5%	30.0%	45.0%	177.5%
安宅(N=16)	25.0%	6.3%	62.5%	18.8%	12.5%	81.3%	206.3%
合計(N=242)	14.5%	10.7%	60.7%	12.0%	21.5%	63.2%	182.6%

※ 1回答者につき3つの行き先(施設名)について回答しているため、回答割合の合計値は最大300%

図表 108 居住地別趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先別 公共交通利用の割合 (19 歳～64 歳)

居住地	アル・プラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場湯	木場湯公園	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	0.0%	※	11.8%	0.0%	0.0%	6.9%	5.6%
向本折・芦城・稚松	0.0%	※	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	1.2%
犬丸・荒屋	※	0.0%	0.0%	※	※	11.1%	4.3%
能美・国府	※	0.0%	0.0%	※	※	14.3%	4.7%
中海	※	—	0.0%	—	※	※	0.0%
松東みどり学園	—	—	0.0%	—	※	0.0%	0.0%
第一・東陵	※	※	0.0%	※	0.0%	9.1%	2.2%
苗代・蓮代寺・木場	※	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	2.1%
月津・日末・串・今江	28.6%	0.0%	7.7%	※	8.3%	0.0%	7.0%
安宅	0.0%	※	0.0%	※	※	7.7%	6.1%
合計	5.7%	0.0%	2.0%	3.4%	1.9%	5.9%	3.6%

③高校生（市内居住者のみ）

- ・趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの回答者の居住地は、向本折・芦城・稚松が最も多く19.5%、次いで、苗代・蓮代寺・木場が17.4%であった。
- ・趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先は、「イオンモール新小松」が最も多く71.4%、次いで「道の駅こまつ木場湯」が12.1%であった。
- ・公共交通での趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの外出の割合は、「道の駅こまつ木場湯」が最も多く48.8%、次いで「イオン小松店」が32.7%であった。居住地区別にみた公共交通での趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの外出の割合は、粟津・那谷・矢田野・符津が最も多く26.5%、次いで安宅が19.5%であった。

図表 109 居住地別趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先 件数（高校生）

居住地	アル・ブラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場湯	市民センター	木場湯公園	未広運動公園	こまつドーム	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	3	4	60	5	1	10	7	6	17	113
向本折・芦城・稚松	11	6	89	12	12	9	13	6	34	192
犬丸・荒屋	5	4	22	4	4	0	2	0	5	46
能美・国府	7	7	46	4	3	3	2	1	13	86
中海	1	0	13	1	0	1	0	0	4	20
松東みどり学園	1	1	15	4	0	0	2	0	3	26
第一・東陵	10	9	74	12	5	8	9	3	18	148
苗代・蓮代寺・木場	3	8	86	20	3	17	9	7	19	172
月津・日末・串・今江	6	6	71	19	5	9	1	4	21	142
安宅	3	4	19	3	2	1	0	3	6	41
合計	50	49	495	84	35	58	45	30	140	986

図表 110 趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先別居住地割合（高校生）

居住地	アル・ブラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場湯	市民センター	木場湯公園	未広運動公園	こまつドーム	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	6.0%	8.2%	12.1%	6.0%	2.9%	17.2%	15.6%	20.0%	12.1%	11.5%
向本折・芦城・稚松	22.0%	12.2%	18.0%	14.3%	34.3%	15.5%	28.9%	20.0%	24.3%	19.5%
犬丸・荒屋	10.0%	8.2%	4.4%	4.8%	11.4%	0.0%	4.4%	0.0%	3.6%	4.7%
能美・国府	14.0%	14.3%	9.3%	4.8%	8.6%	5.2%	4.4%	3.3%	9.3%	8.7%
中海	2.0%	0.0%	2.6%	1.2%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%	2.9%	2.0%
松東みどり学園	2.0%	2.0%	3.0%	4.8%	0.0%	0.0%	4.4%	0.0%	2.1%	2.6%
第一・東陵	20.0%	18.4%	14.9%	14.3%	14.3%	13.8%	20.0%	10.0%	12.9%	15.0%
苗代・蓮代寺・木場	6.0%	16.3%	17.4%	23.8%	8.6%	29.3%	20.0%	23.3%	13.6%	17.4%
月津・日末・串・今江	12.0%	12.2%	14.3%	22.6%	14.3%	15.5%	2.2%	13.3%	15.0%	14.4%
安宅	6.0%	8.2%	3.8%	3.6%	5.7%	1.7%	0.0%	10.0%	4.3%	4.2%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 111 居住地別趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先 割合（高校生）

居住地	アル・プラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場湯	市民センター	木場湯公園	末広運動公園	こまつドーム	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津(N=82)	3.7%	4.9%	73.2%	6.1%	1.2%	12.2%	8.5%	7.3%	20.7%	137.8%
向本折・芦城・稚松(N=128)	8.6%	4.7%	69.5%	9.4%	9.4%	7.0%	10.2%	4.7%	26.6%	150.0%
犬丸・荒屋(N=31)	16.1%	12.9%	71.0%	12.9%	12.9%	0.0%	6.5%	0.0%	16.1%	148.4%
能美・国府(N=61)	11.5%	11.5%	75.4%	6.6%	4.9%	4.9%	3.3%	1.6%	21.3%	141.0%
中海(N=17)	5.9%	0.0%	76.5%	5.9%	0.0%	5.9%	0.0%	0.0%	23.5%	117.6%
松東みどり学園(N=21)	4.8%	4.8%	71.4%	19.0%	0.0%	0.0%	9.5%	0.0%	14.3%	123.8%
第一・東陵(N=99)	10.1%	9.1%	74.7%	12.1%	5.1%	8.1%	9.1%	3.0%	18.2%	149.5%
苗代・蓮代寺・木場(N=122)	2.5%	6.6%	70.5%	16.4%	2.5%	13.9%	7.4%	5.7%	15.6%	141.0%
月津・日末・串・今江(N=102)	5.9%	5.9%	69.6%	18.6%	4.9%	8.8%	1.0%	3.9%	20.6%	139.2%
安宅(N=30)	10.0%	13.3%	63.3%	10.0%	6.7%	3.3%	0.0%	10.0%	20.0%	136.7%
合計(N=693)	7.2%	7.1%	71.4%	12.1%	5.1%	8.4%	6.5%	4.3%	20.2%	142.3%

※1回答者につき3つの行き先（施設名）について回答しているため、回答割合の合計値は最大300%

図表 112 居住地別趣味・娯楽・飲食・スポーツなどの行き先別 公共交通利用の割合（高校生）

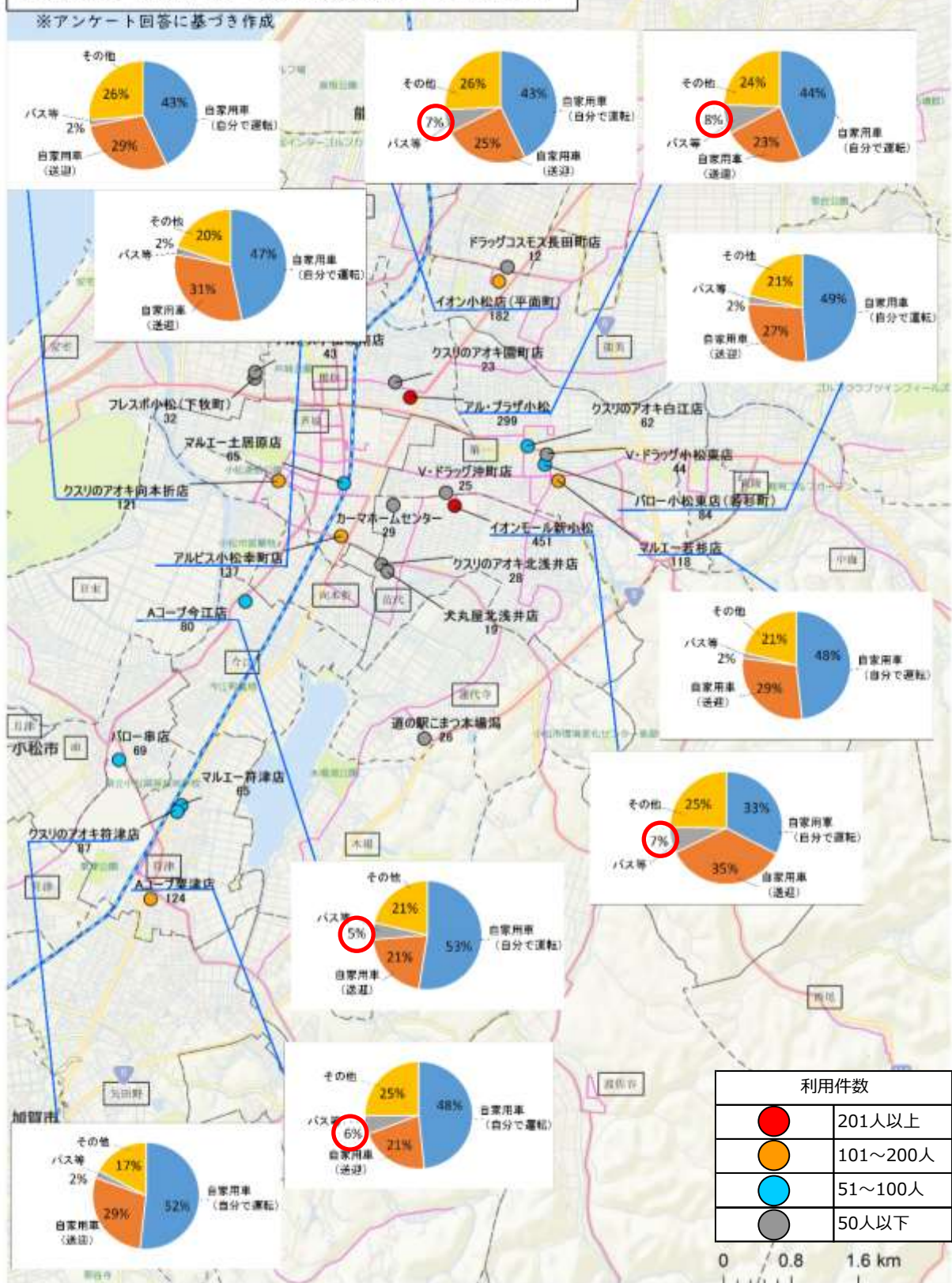
居住地	アル・プラザ小松	イオン小松店	イオンモール新小松	道の駅こまつ木場湯	市民センター	木場湯公園	末広運動公園	こまつドーム	その他	合計
粟津・那谷・矢田野・符津	※	0.0%	28.3%	60.0%	※	10.0%	28.6%	0.0%	41.2%	26.5%
向本折・芦城・稚松	9.1%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.8%	3.1%
犬丸・荒屋	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%	—	※	—	0.0%	4.3%
能美・国府	0.0%	0.0%	2.2%	0.0%	※	※	※	※	7.7%	2.3%
中海	※	—	0.0%	※	—	※	—	—	25.0%	5.0%
松東みどり学園	※	※	0.0%	25.0%	—	—	※	—	※	3.8%
第一・東陵	10.0%	0.0%	5.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	※	11.1%	4.7%
苗代・蓮代寺・木場	※	62.5%	0.0%	5.0%	※	0.0%	0.0%	0.0%	10.5%	5.2%
月津・日末・串・今江	0.0%	0.0%	15.5%	26.3%	20.0%	0.0%	※	0.0%	14.3%	14.1%
安宅	※	0.0%	21.1%	※	※	※	—	※	33.3%	19.5%
合計	6.0%	32.7%	27.5%	48.8%	8.6%	3.4%	20.0%	10.0%	5.7%	22.4%

(7) 各種施設の利用状況（利用件数・交通手段割合）

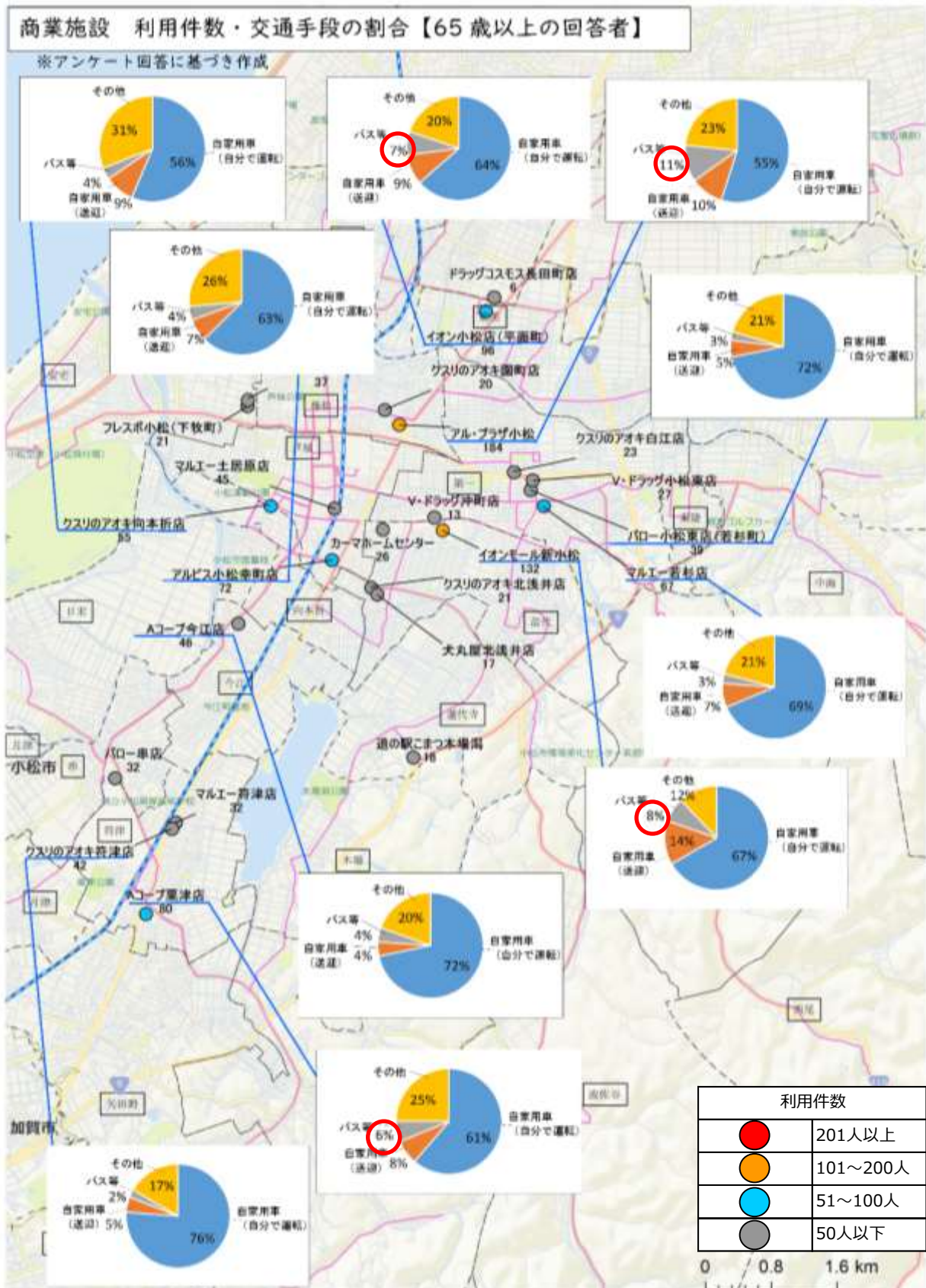
① 商業施設

- ・ 全回答者では、大型スーパーの利用が多くみられる。
- ・ 市内循環線や粟津 A 線沿線のバス利用割合が比較的高い。

商業施設 利用件数・交通手段の割合【全回答者】

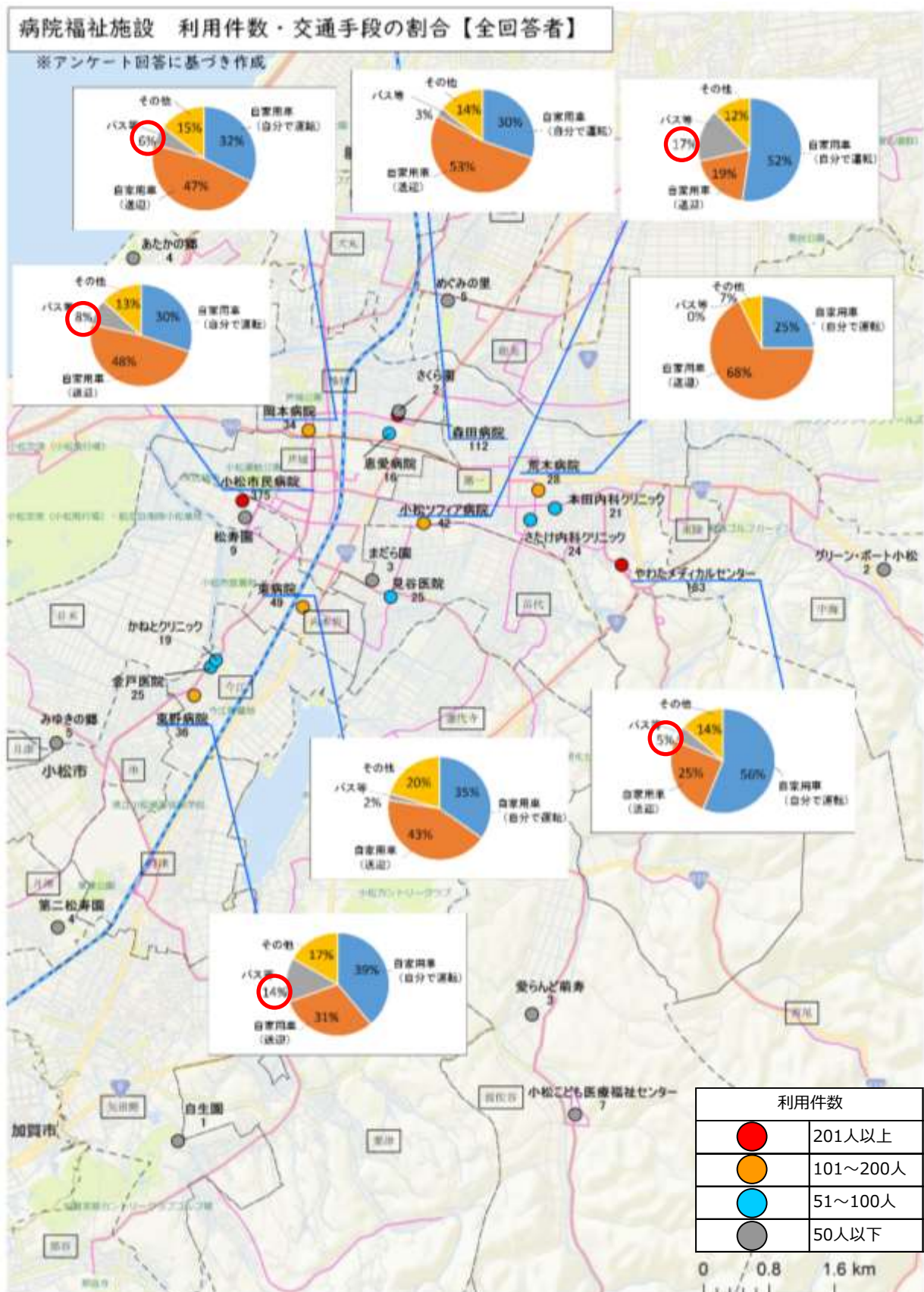


- ・ 65 歳以上でも同様に大型スーパーの利用が多く、市内循環線や粟津 A 線沿線のバス利用割合が比較的高いが、自家用車（自分で運転）の割合がいずれの施設でも 5 割から 7 割程度と高くなっている。

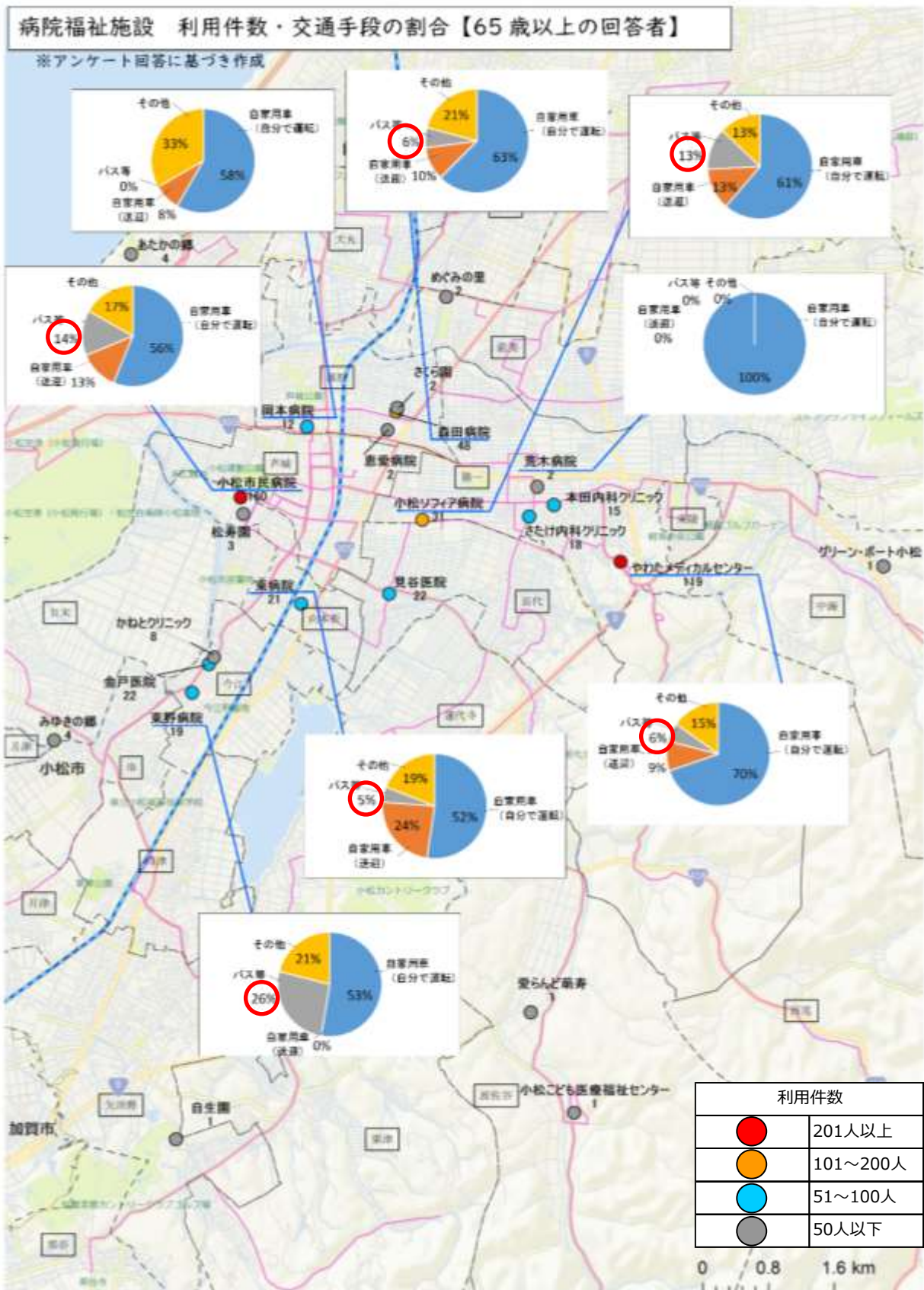


②病院福祉施設

- ・全回答者では、小松市民病院、やわたメディカルセンターの利用が多い。
- ・市内循環線や粟津 A 線沿線のバス利用割合が比較的高い。



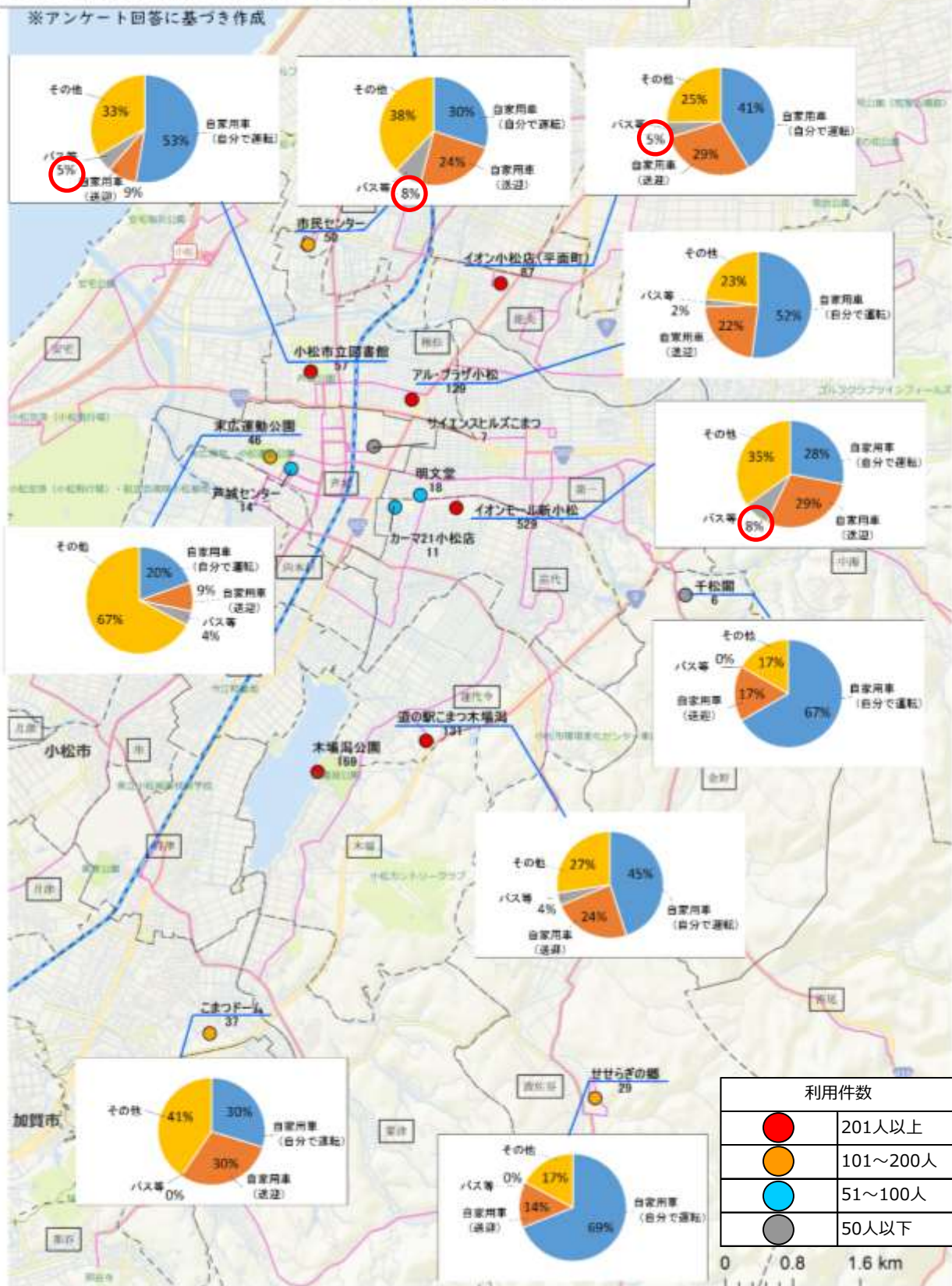
- ・ 65 歳以上でも同様に小松市民病院、やわたメディカルセンターの利用が多いが、バス利用の割合が高くなっている。一方で、自家用車（自分で運転）の割合がいずれの施設でも 5 割から 7 割程度と高くなっている。



③趣味・娯楽等施設

- ・全回答者では、大型スーパーの利用が多くみられる。
- ・市内循環線沿線のバス利用割合が比較的高い。

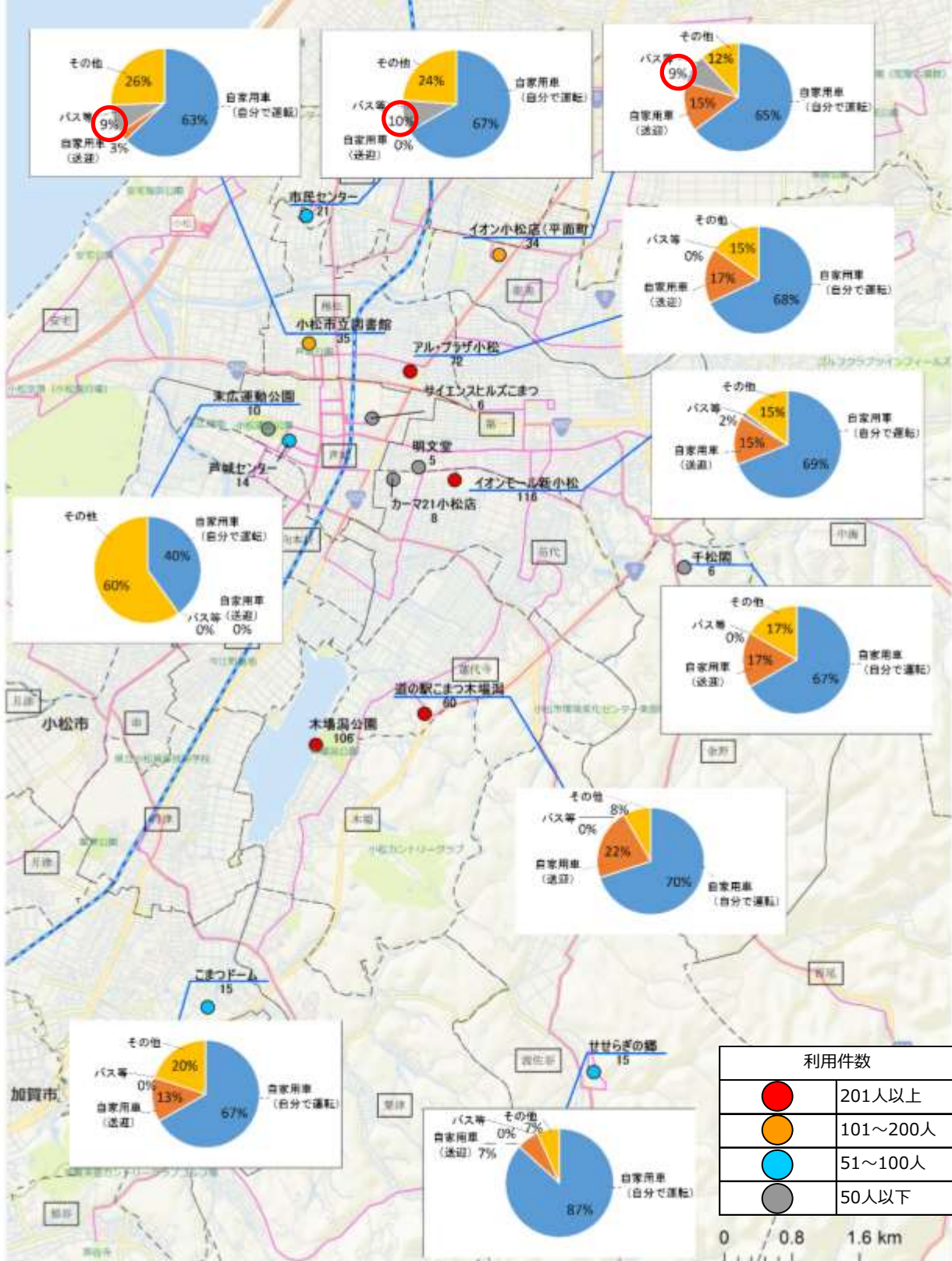
趣味・娯楽等施設 利用件数・交通手段の割合【全回答者】



- ・ 65 歳以上でも同様に、大型スーパーの利用が多く、市内循環線沿線のバス利用割合が比較的高いが、自家用車（自分で運転）の割合がいずれの施設でも 6 割から 7 割程度と高くなっている。

趣味・娯楽等施設 利用件数・交通手段の割合【65 歳以上の回答者】

※アンケート回答に基づき作成

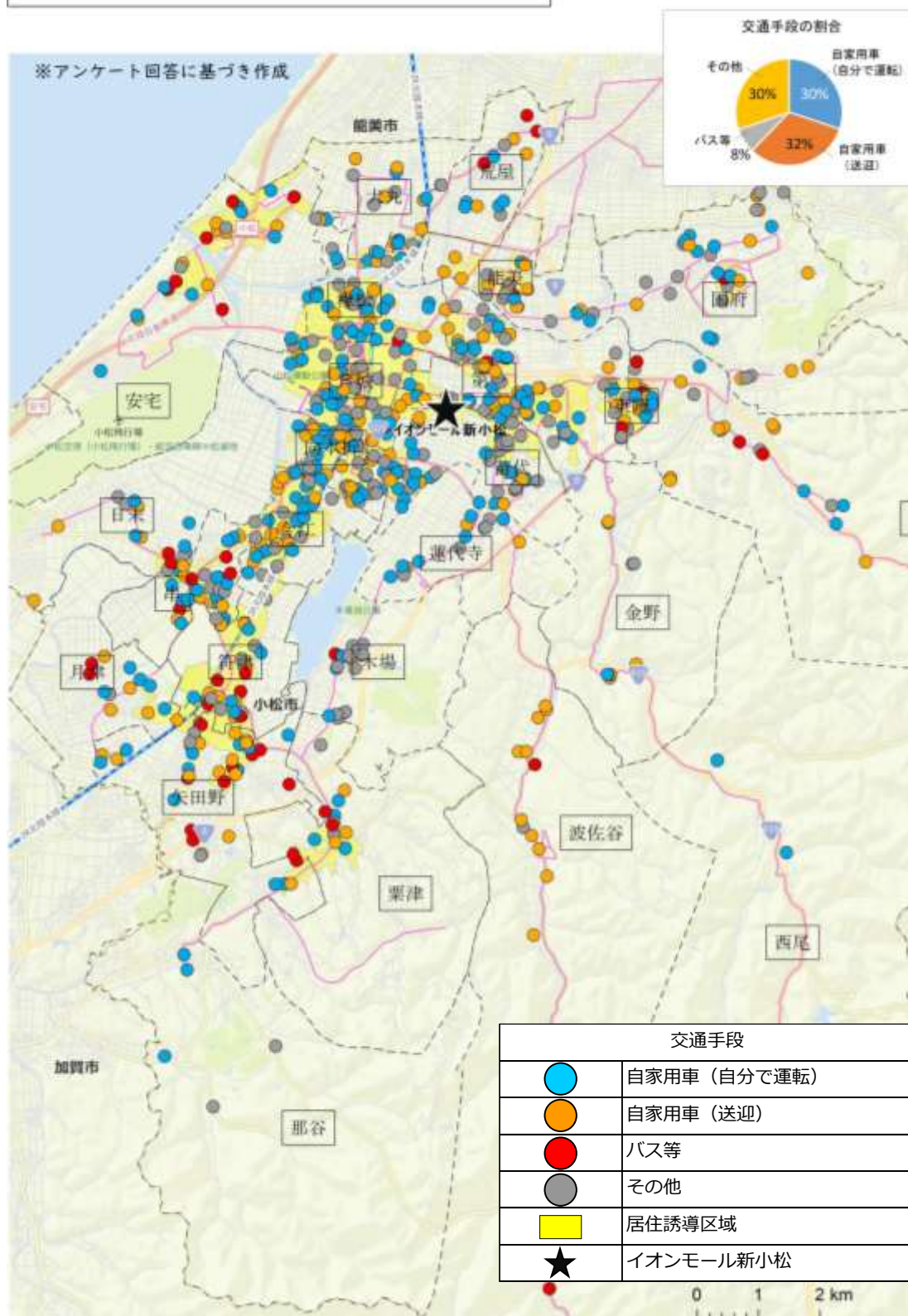


(8) 利用の多い施設の居住地分布 (交通手段別)

① イオンモール新小松

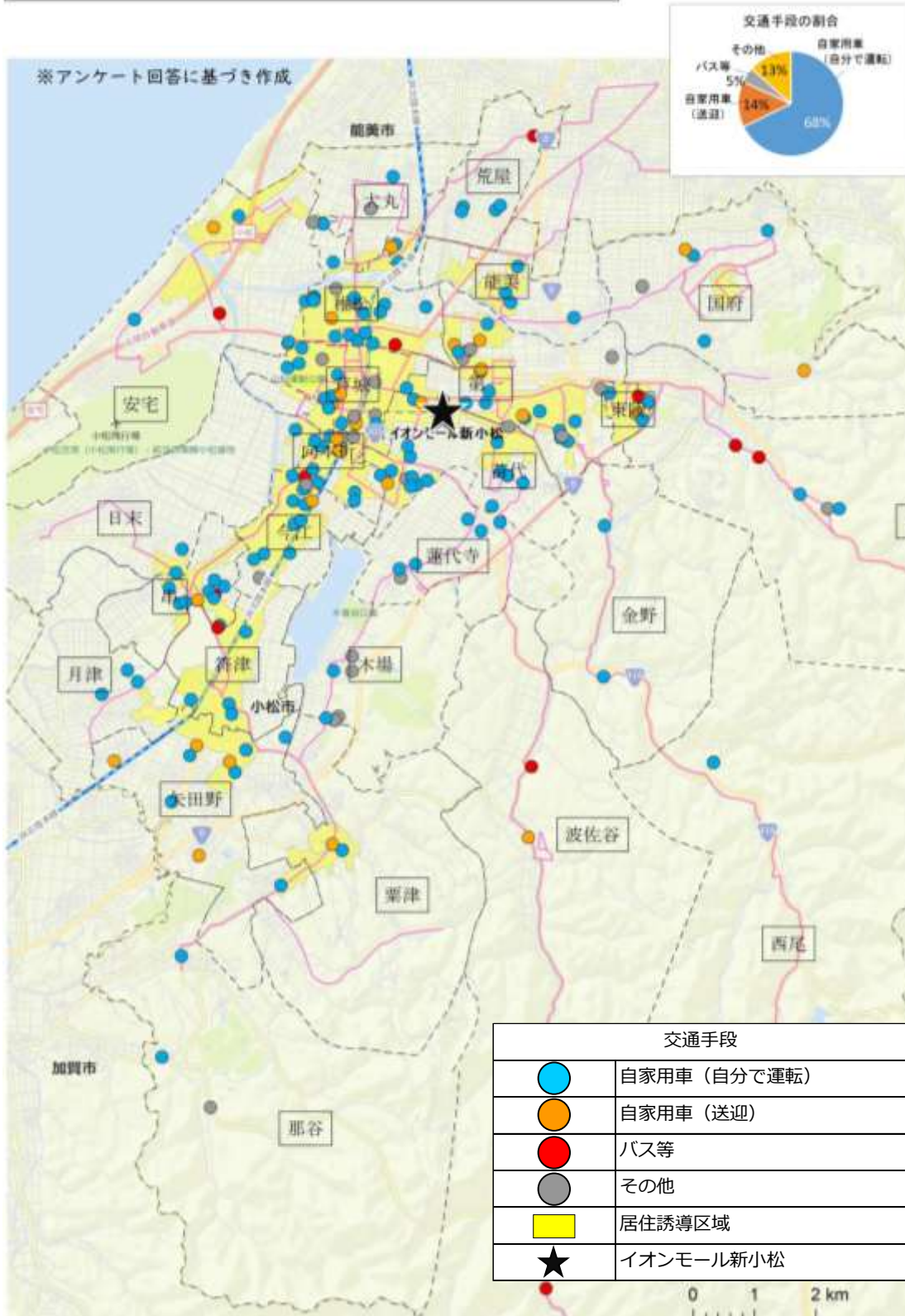
- ・ 全回答者では、バスが8%、自家用車（自分で運転）が30%
- ・ 粟津駅周辺や安宅、中海、波佐谷地区などバス利用が広く分布

イオンモール新小松への交通手段【全回答者】



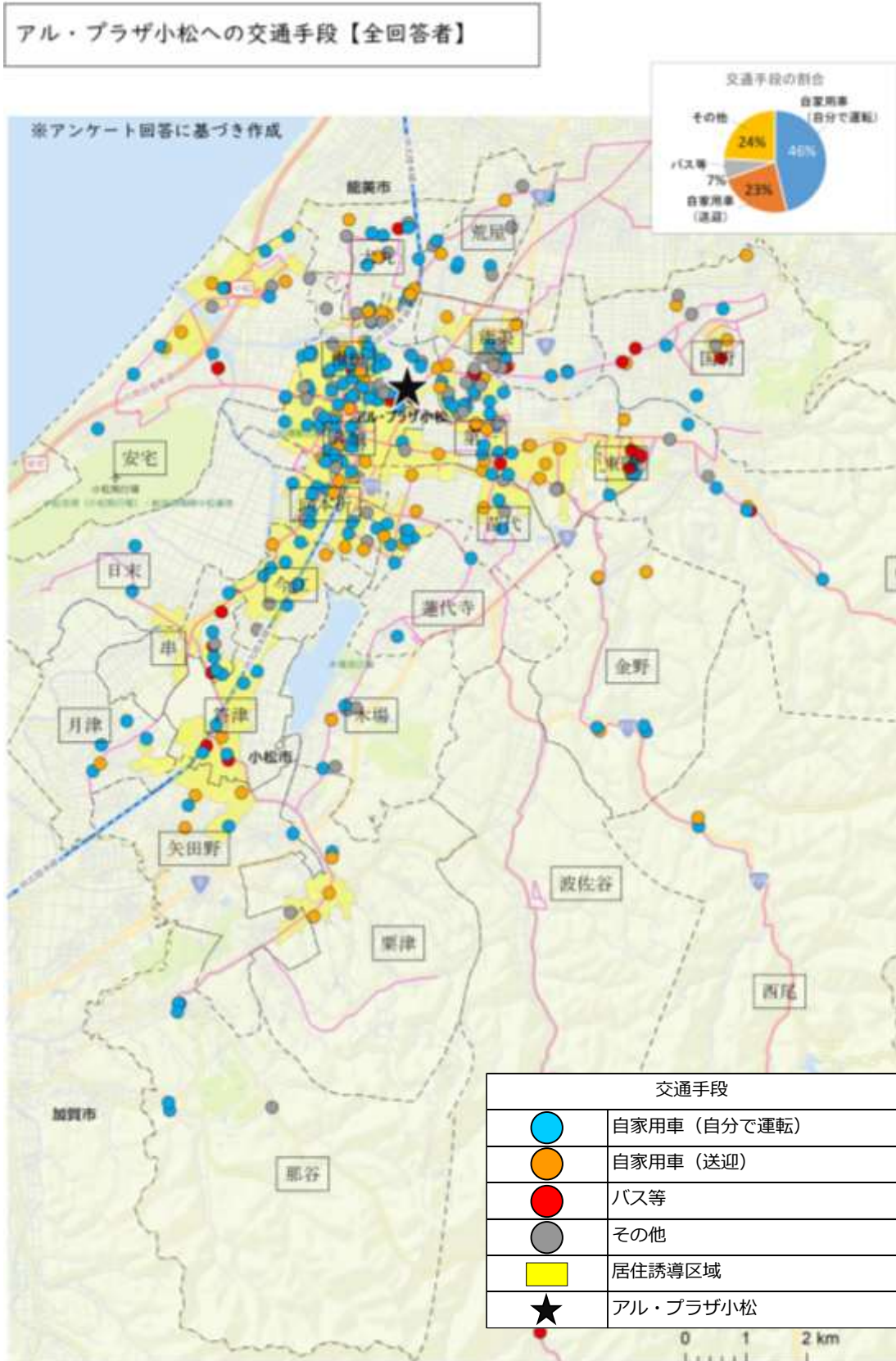
- ・ 65 歳以上では、バスが 5 %、自家用車（自分で運転）が 68% に
- ・ 中海、波佐谷地区などバス利用が一部見られる

イオンモール新小松への交通手段【65 歳以上回答者】



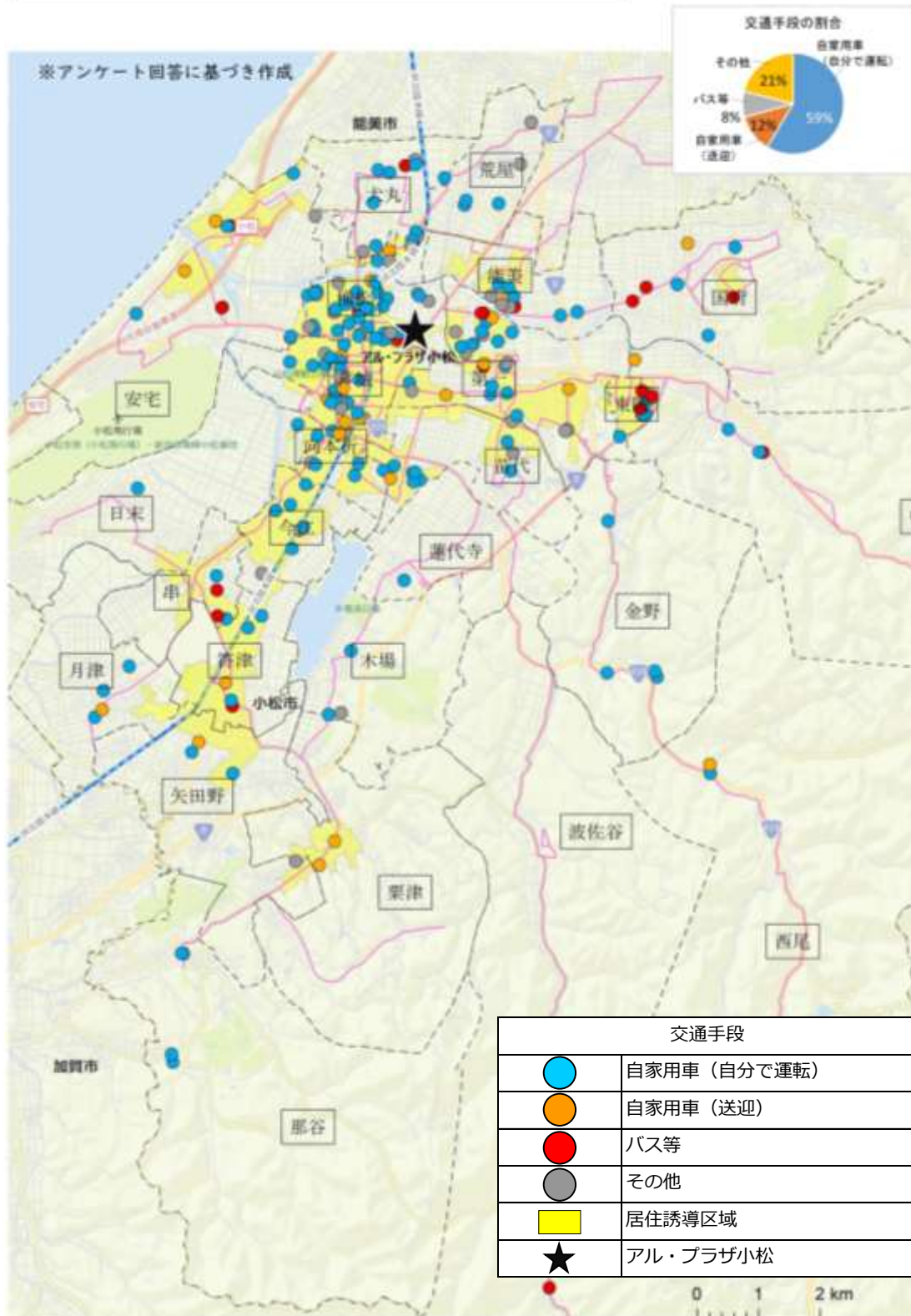
②アル・プラザ小松

- ・全回答者では、バスが7%、自家用車（自分で運転）が46%
- ・粟津駅周辺や中海、国府地区などバス利用が広く分布



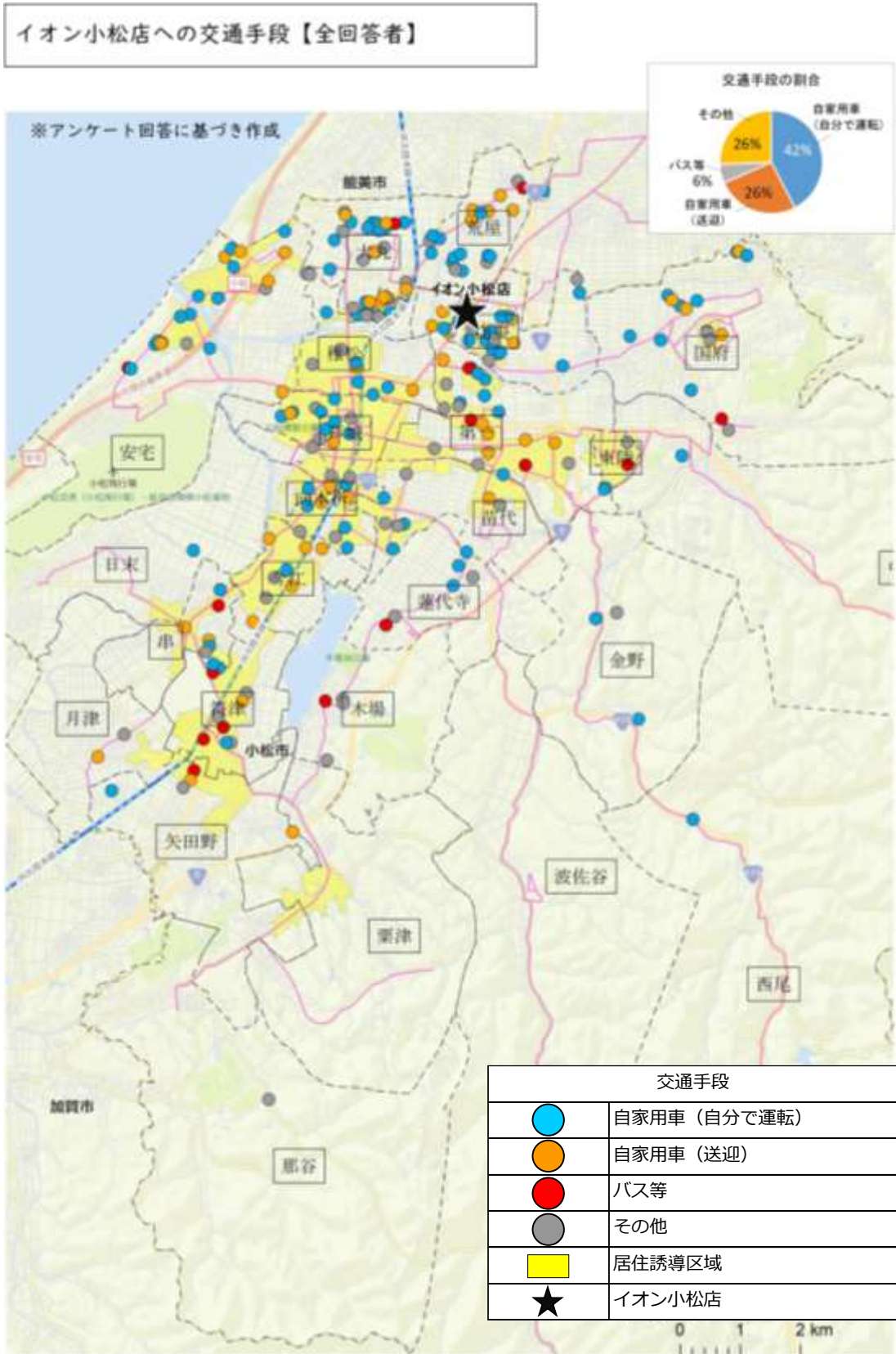
- ・ 65 歳以上では、バスが 8 %、自家用車（自分で運転）が 59% に
- ・ 中海、国府地区などバス利用が一部見られる

アル・プラザ小松への交通手段【65 歳以上回答者】



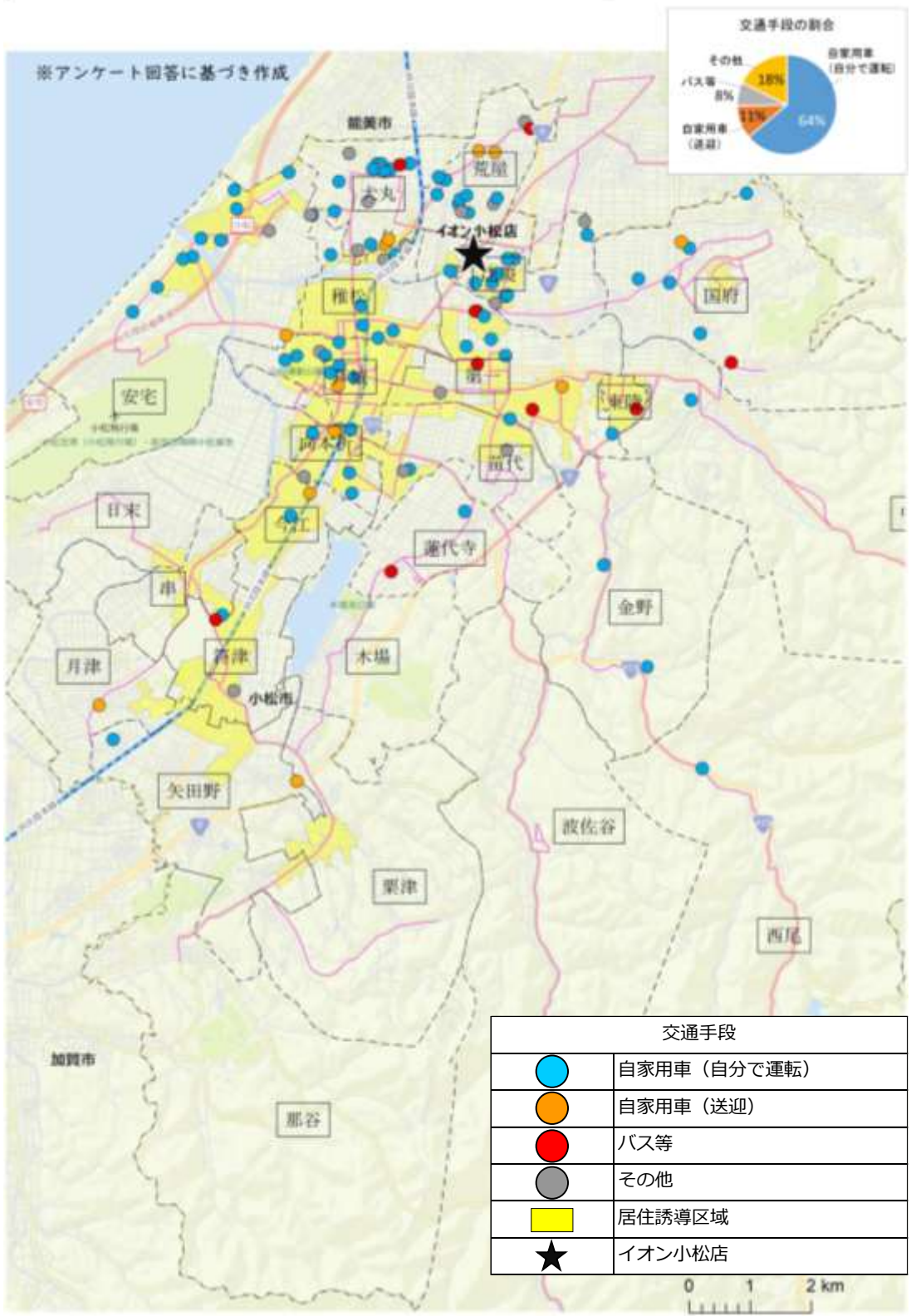
③イオン小松店

- ・全回答者では、バスが6%、自家用車（自分で運転）が42%
- ・粟津駅周辺や中海、国府地区などバス利用が広く分布



- ・ 65 歳以上回答者ではバスが 8%、自家用車（自分で運転）が 64%に
- ・ 中海、国府地区などでバス利用が一部見られる

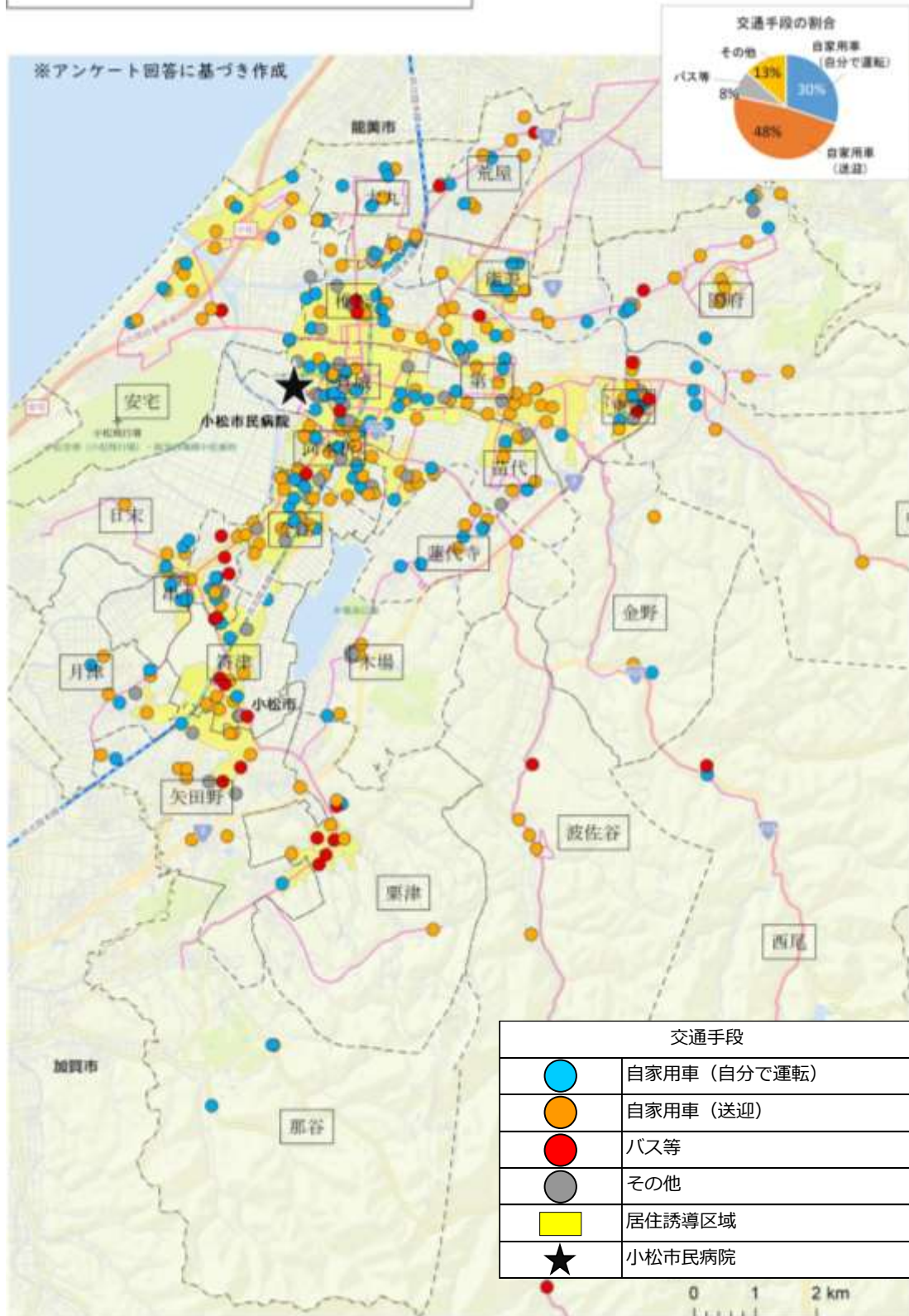
イオン小松店への交通手段【65 歳以上回答者】



④小松市民病院

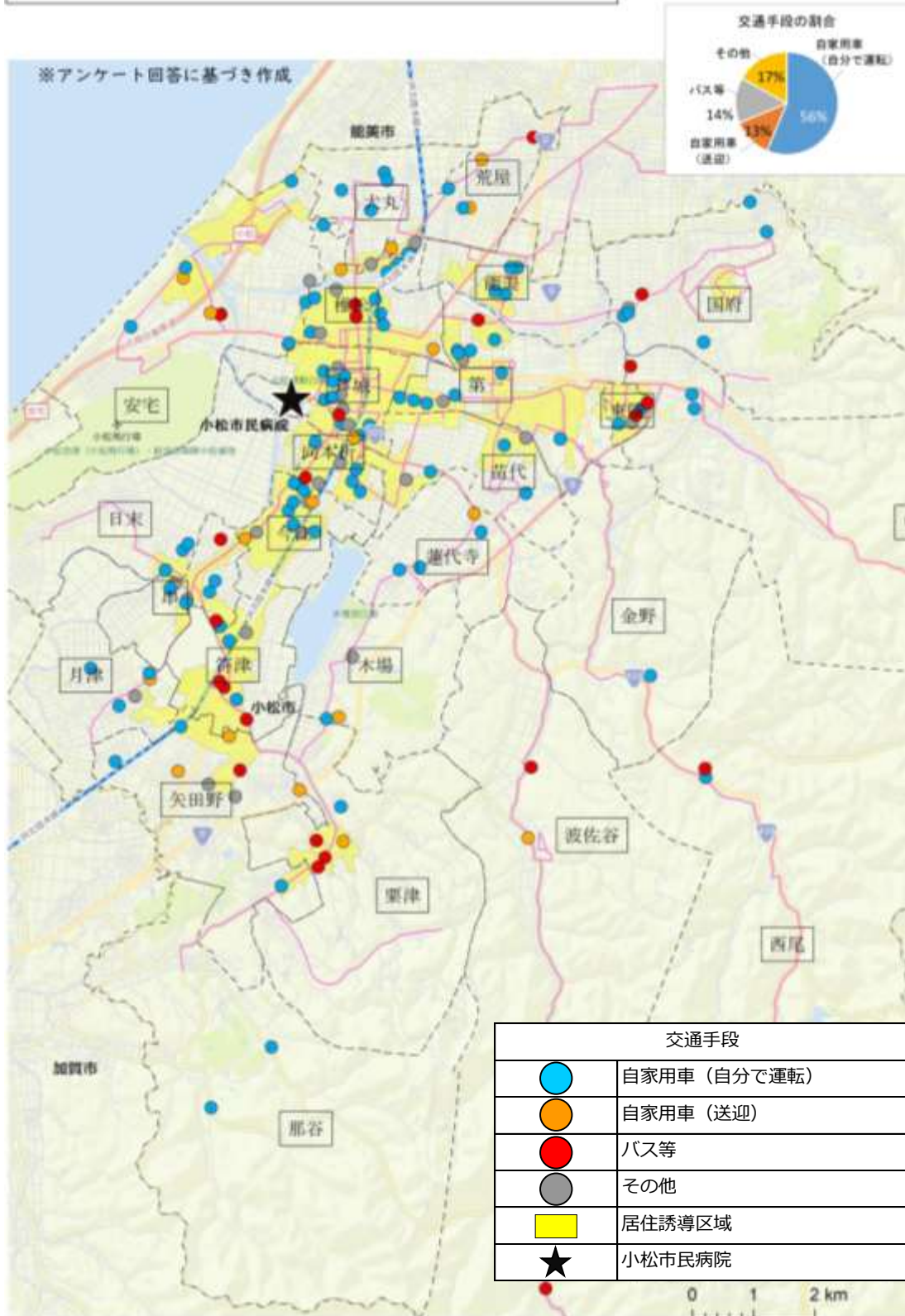
- ・全回答者では、バスが8%、自家用車（自分で運転）が30%
- ・粟津駅周辺や中海、波佐谷地区などバス利用が広く分布

小松市民病院への交通手段【全回答者】



- ・ 65 歳以上では、バスが 14%、自家用車（自分で運転）が 56% に
- ・ 粟津駅周辺や中海、波佐谷地区などバス利用が一部見られる

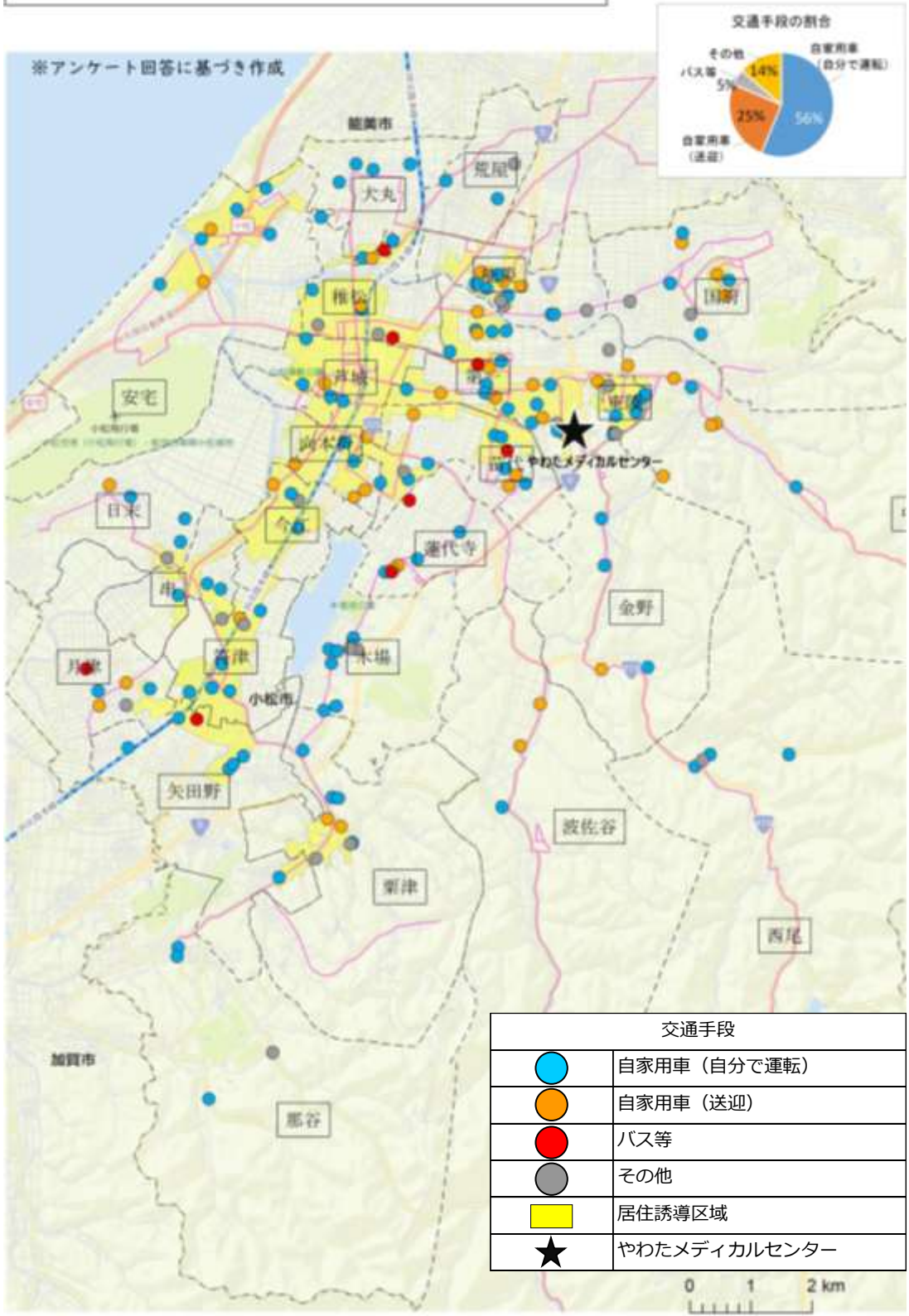
小松市民病院への交通手段【65 歳以上回答者】



⑤やわたメディカルセンター

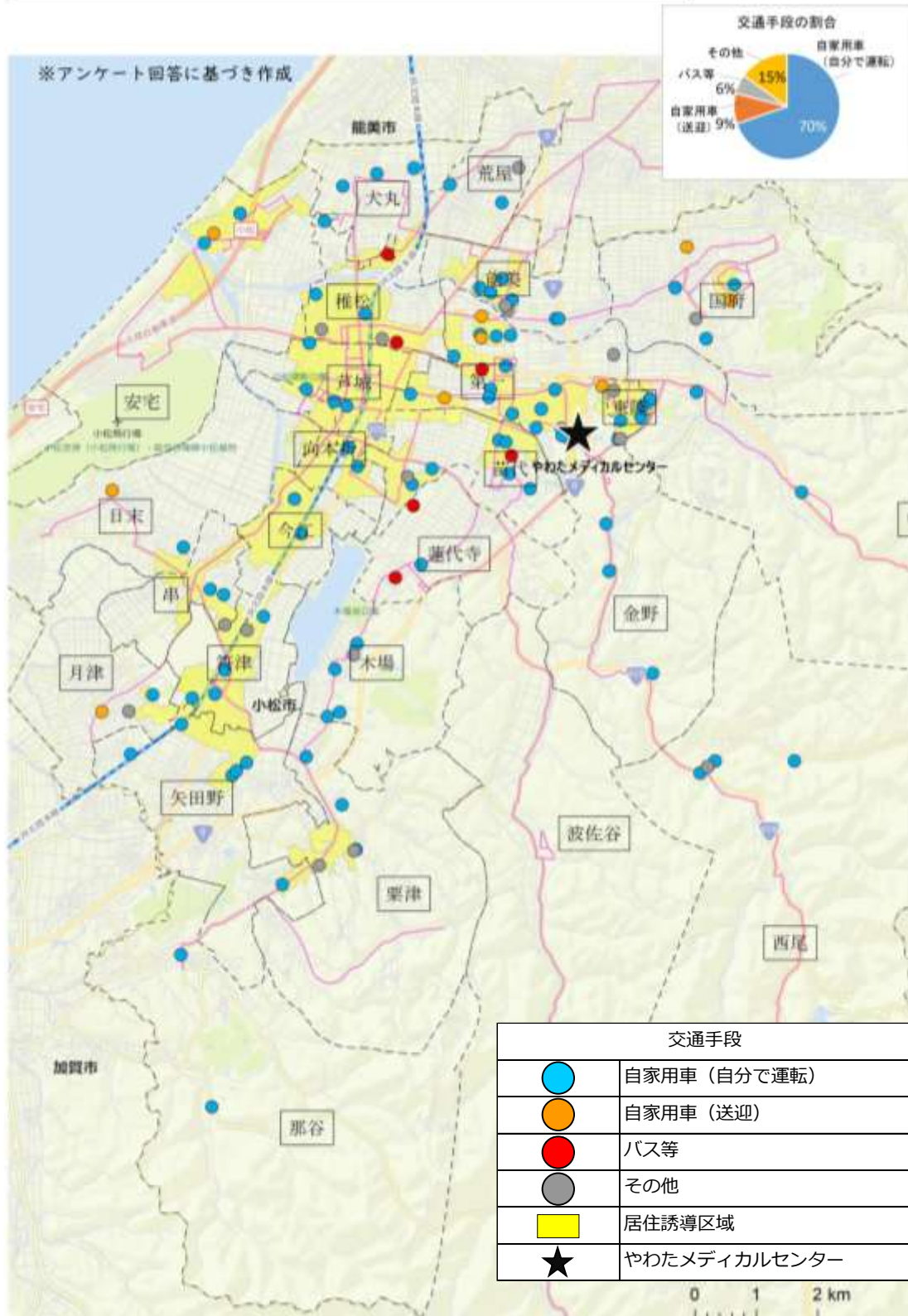
- ・全回答者では、バスが5%、自家用車（自分で運転）が56%
- ・バス利用は都市部に分布

やわたメディカルセンターへの交通手段【全回答者】



- ・65歳以上では、バスが6%、自家用車（自分で運転）が70%に
- ・バス利用は都市部に分布

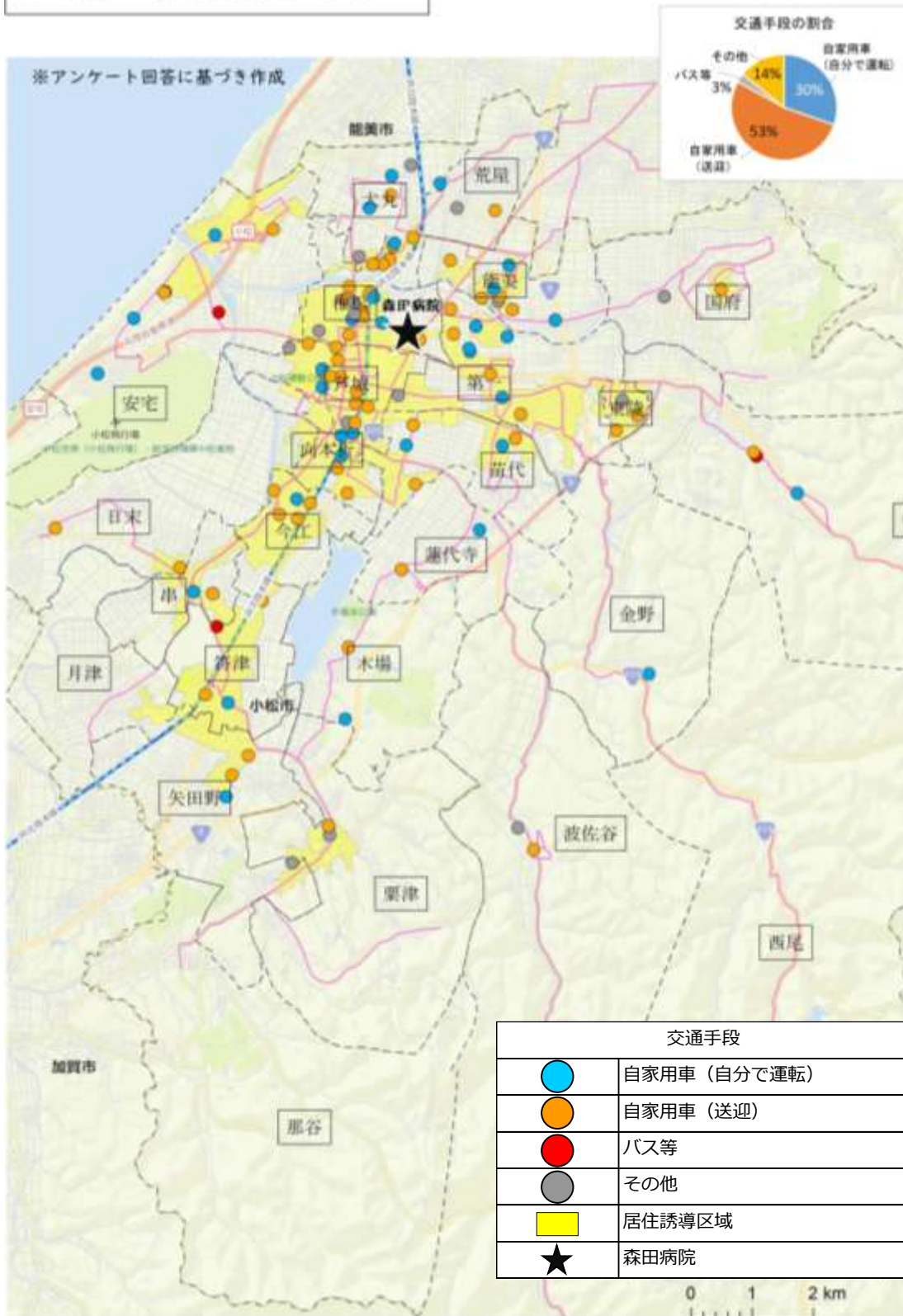
やわたメディカルセンターへの交通手段【65歳以上回答者】



⑥森田病院

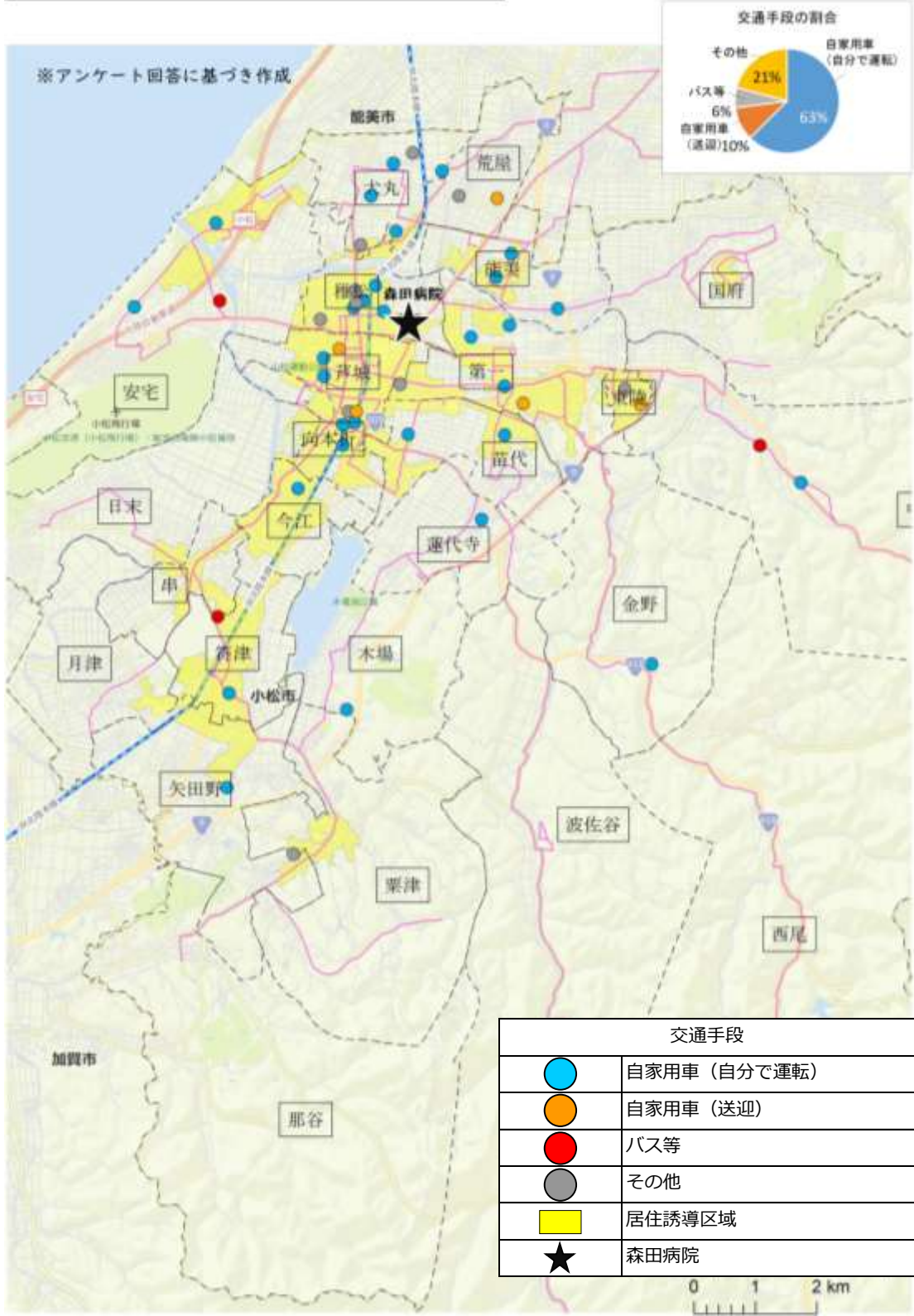
- ・全回答者では、バスが3%、自家用車（自分で運転）が30%
- ・バス利用はまばらである

森田病院への交通手段【全回答者】



- ・65 歳以上では、バスが6%、自家用車（自分で運転）が63%に
- ・バス利用はまばらである

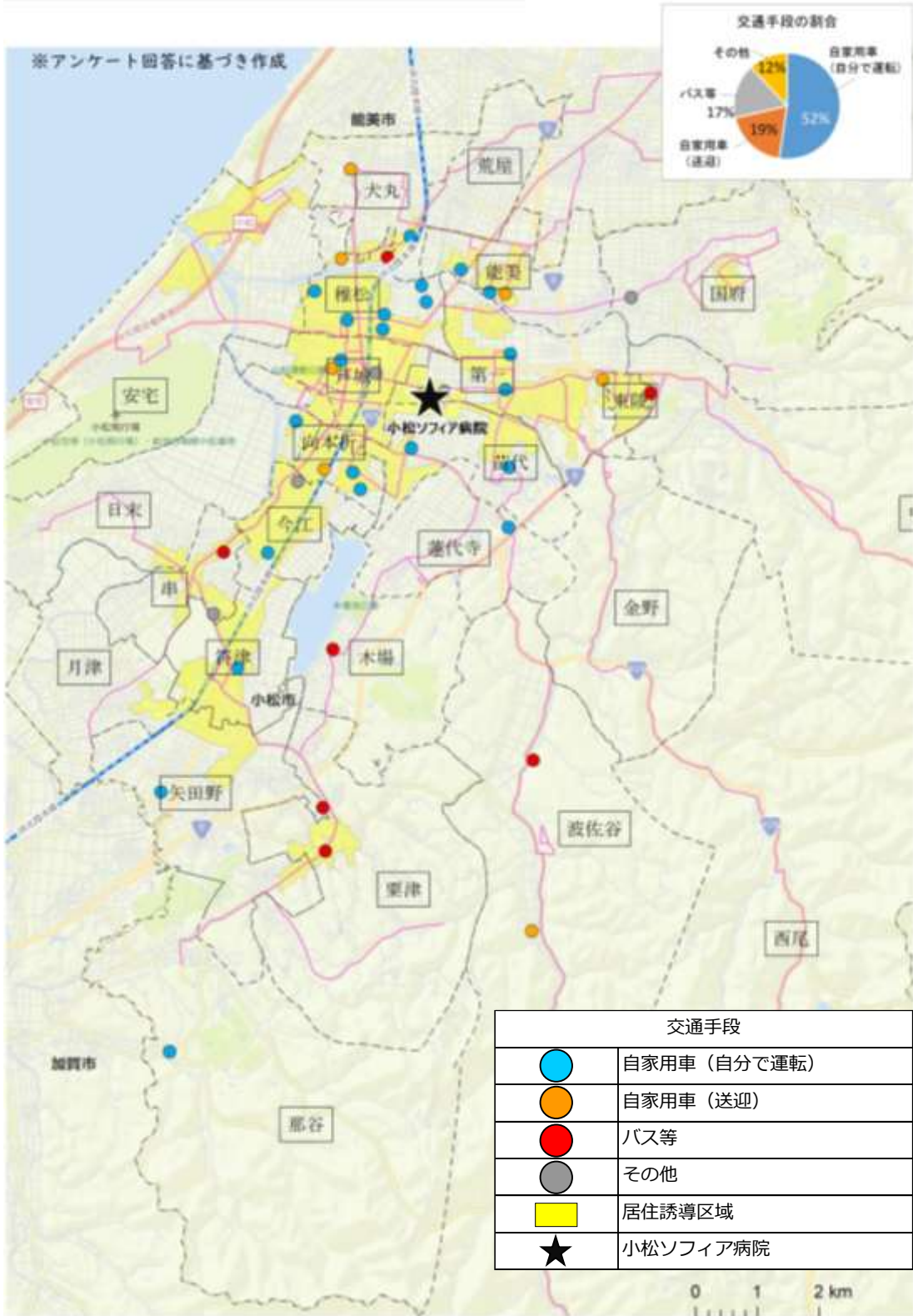
森田病院への交通手段【65 歳以上回答者】



⑦小松ソフィア病院

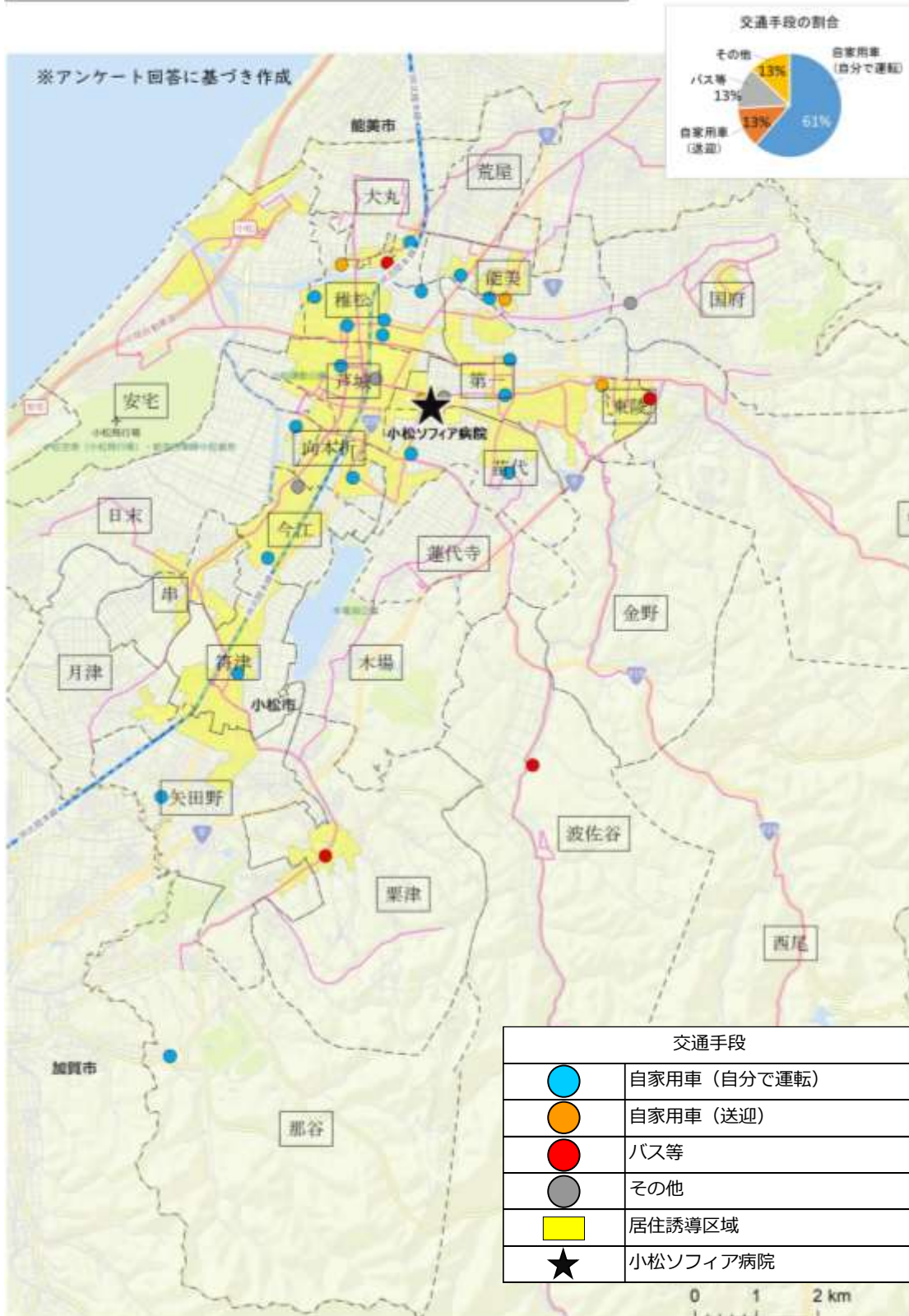
- ・全回答者では、バスが17%、自家用車（自分で運転）が52%
- ・バス利用が広く分布

小松ソフィア病院への交通手段【全回答者】



- ・ 65 歳以上では、バスが 13%、自家用車（自分で運転）が 61%に
- ・ バス利用が広く分布

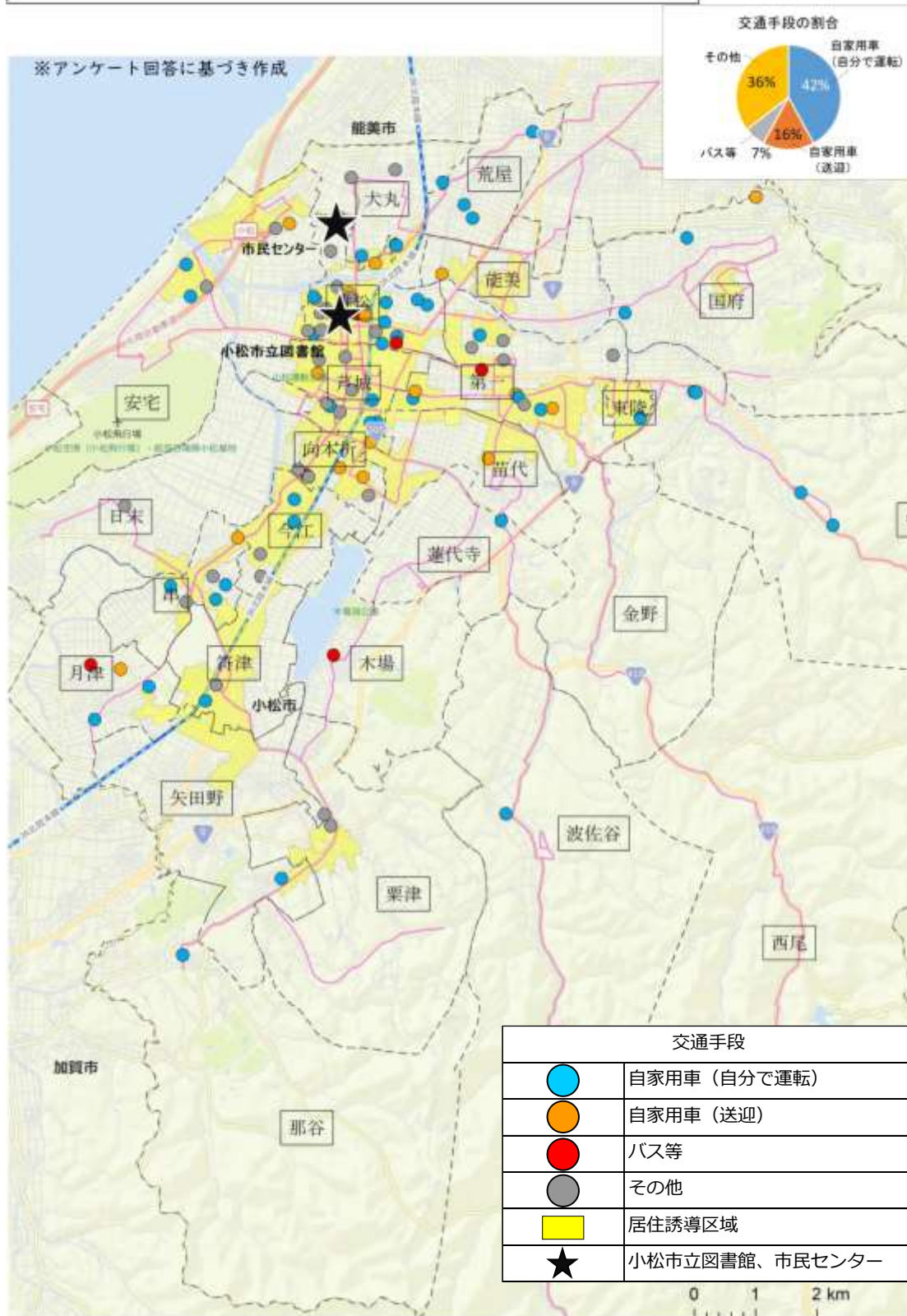
小松ソフィア病院への交通手段【65 歳以上回答者】



⑧小松市立図書館及び市民センター

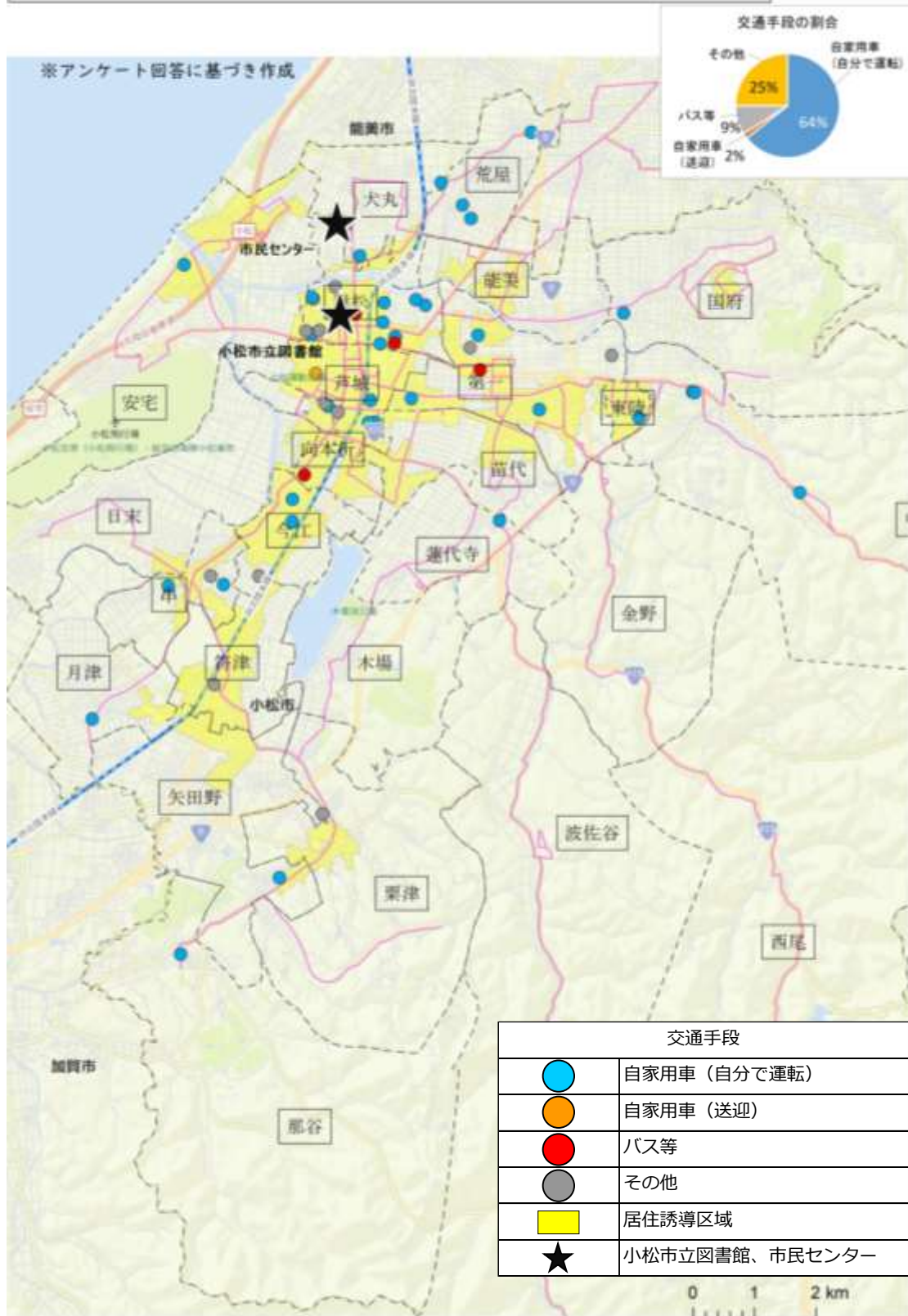
- ・全回答者では、バスが7%、自家用車（自分で運転）が42%
- ・バス利用は都市部に分布

小松市立図書館及び市民センターへの交通手段【全回答者】



- ・ 65 歳以上では、バスが 9%、自家用車（自分で運転）が 64% に
- ・ バス利用は都市部に分布

小松市立図書館及び市民センターへの交通手段【65 歳以上回答者】



6. 関係機関ヒアリング調査

交通運行事業者や近隣自治体に、現状や問題点、課題の聞き取りを行った。

①路線バス・コミュニティバス運行事業者

a. 小松バス(株)

i 直近のバス事業の現状

- ・バスの乗車率は昨年よりも約 40%落ち込んだが、コミュニティバス受託という、安定した収入がなくなったため、収支の実態としては昨年よりも約 50%の落ち込み
- ・最近では若者の車離れもあり、人材確保が難しい。離職率は落ち着いている。

ii 路線バスの郊外部区間の短縮と都市部の増便について

- ・大杉線の短縮については行いたいと考えている。
- ・尾小屋線の短縮については利用者が増えている感触がある。尾小屋鉱山資料館の館長から、鉱山資料館までの延長の要望があった。
- ・麦口線について、小松市立高校への通学のため、白山市釜清水バス停まで運行する場合は、Uターンのため吉野工芸の里まで延伸が必要である。
- ・都市部の増便については、現状バス車内が密にならないように、通学時間帯に臨時便を運行しているが、これを通年で運行することも考えられる。

iii 新たな取組みに関して

- ・キャッシュレスについては導入コストがかかり過ぎる。また、空港連絡線にて降車後に運賃を決済する場合は、決済漏れが発生するリスクがある。

iv その他

- ・小松駅を超えたルートの実行は、以前栗津温泉から空港までを運行する路線を設けたが、利用者数が伸びず当該路線は廃止された。

b. 日本海観光バス(株)

i 市内循環線『こまち』と木場瀉線の現状

- ・7:45 小松駅発のブルーこまちについて、「ショッピングセンター」の到着時刻が 8:03 となっているが、朝は交通量も多く定刻通りに着かないことがあり、学校に遅れてしまう。もう少し早くするよう検討してほしい。
- ・木場瀉線の 9 時小松駅発を 1 時間早めれば通学にも利用可能になる。
- ・イオンモール新小松の送迎バスを仮にコミュニティバスとして運行できれば、コミュニティバスの利用者数増加が見込める可能性がある。ただし、送迎バスとして運行する場合、1 時間に最低 1 本は運行が必要。大谷高校の生徒とイオンモールの買い物客の需要を取込むことが、コミュニティバスの利用者数を増やす有力な手段と考えられる。

ii キャンバスの現状

- ・新幹線開業に合わせてキャンバスでICOCAやSuicaが利用できるように設備投資を行う計画がある。
- ・キャンバスは車内でWi-Fiが利用できる。

iii 新たな取組

- ・バス利用者の年齢層を考えると、費用をかけてWi-Fi環境を整備する必要性は小さいとの判断があり、導入を見送った経緯がある。
- ・AIオンデマンドバスについて関心はあるが、採算性を考えると現時点での導入は難しいと思われる。
- ・小松市の観光では、那谷寺から山代温泉、空港からであれば安宅関方面に行くことが多い。

iv 小松市への要望

- ・小松市内を運行するコミュニティバスにおいて、同一路線内における運賃を統一してもらいたい。

②近隣自治体の交通サービスの利用状況

a. 加賀市

i 乗り合いタクシーについて

- ・乗り合いタクシーの財政負担は年間4,000万円、予約システムのランニングコストは年間500万円がかかる。運賃収入は年間500万円程度。
- ・高齢者等予約・配車アプリを導入しているが、現状では99%が電話予約。
- ・路線バスである加賀温泉バスが5路線運行しているが、路線バスの方が基本的に運賃は安いので、路線バスを利用できる人は路線バスを利用する。
- ・乗り合いタクシーは日常使い、タクシーは観光客や夜遅くまでお酒を飲んだ人、或いは予約なしにすぐに利用したい人が利用するものになっている。

ii キャンバスについて

○コミュニティバスとしての運行

- ・キャンバスは観光周遊バスとしての利用がメイン。ただし朝夕にコミュニティバスとして運行している路線もある。

iii MaaSの取り組み

- ・新幹線開業までに現状の公共交通をMaaSで便利にしたい。アプリを導入すると利用者のデータを取得できるので、そのデータを用いて都市を最適化したいと考えている。
- ・乗り合いタクシーのシステムは現状予約のみであり、決済は行えない。
- ・地元の商店を巻き込んだサービスについては、店側の協力が得られれば、可能である。

b. 能美市

i. のみバス

- ・4月の路線改編後、連携ルート、循環線共に利用者数は昨年より減少。

ii. JAIST バス

- ・JAIST バスは能美市民であれば無料で利用可能。利用できる JAIST バスは鶴来駅・JAIST 間の便のみで、小松行きの便は利用できない。
- ・利用希望者は能美市に申請し利用者証を発行してもらおう。利用者証の有効期間は1年で、毎年4月1日に更新が必要。毎年約150人が更新。

iii. 路線バス

- ・明峰高校、大谷高校に通学する能美市在住の生徒に対して1月から2月の間、バス運賃の2分の1、最大2万円を補助している。補助金は能美市から高校に該当する生徒分を支払い、高校から生徒に渡すという流れになっている。ただし通学する生徒自体が少なく、この通学バスの補助を継続するか、要検討である。
- ・能美市から小松商業高校等への通学の利便性向上のため、運行経路の見直しを検討してもらいたい。現状、能美市・小松市間を運行する路線バスは全て小松駅が終点であり、小松駅での乗り換えが発生する点が不便である。

C. 白山市

i. 地域公共交通網形成計画

- ・JR北陸本線加賀笠間駅と松任駅間に新駅設置の位置づけを行った。
- ・加賀笠間駅、美川駅、小舞子駅は路線バスの乗入れはないが、その代替手段としてめぐーの乗入れを行っている。

ii. めぐー

- ・尾口ルートや上野・阿手ルートでは、電話予約によるデマンド方式を一部導入しており、利用前日の午後5時までに予約が必要。
- ・運行の予約は尾口、鳥越のサービスセンター職員が行い、予約状況が市のホームページに現れ、それを見て事業者が運行を判断する。
- ・めぐーでは利用者の半数以上が75歳以上の高齢者であるため、キャッシュレスの導入は考えていない。

iii. 小松市の運行に関連して

- ・麦口線の白山市への乗入れを継続してもらいたい。別宮バス停は白山市の路線バスと接続していない。麦口線を釜清水バス停まで延伸して、白山市の路線バスと接続できるようにしたい。

iv. その他

- ・白山市の公共交通の運行委託費としては、めぐーの運行経費1.1億円とあわせて、年間約2億円弱を計上している。

7. 地域交通の問題点・課題

地域交通の現状や市民ニーズ、経済社会環境の変化等を踏まえた、地域交通の問題点、課題を以下に示す。

【方針1】小松空港と鉄道を軸とした基幹的な地域交通網の形成

【方針2】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

【方針3】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

区分	問題点	路線名など	課題	対応方針
運行路線	都市部はバス路線が重複し利用が多い。一方郊外部の利用が少なく、収益性の足かせになっているが、人口の割に利用者が多いバス停が一部見られる。	月津線、佐美線	串から小松駅方面が、栗津A線と重複しており、路線の効率化が課題である。	【方針2】
		大杉線	打越から小松駅方面が、尾小屋線、ハニベ線、麦口線と重複しており、路線の効率化が課題である。	【方針2】
		尾小屋線	千松閣から小松駅方面が、ハニベ線、麦口線と重複しており、路線の効率化が課題である。	【方針2】
		ハニベ線、麦口線	軽海付近から小松駅方面が、尾小屋線と重複しており、路線の効率化が課題である。	【方針2】
		利用の低調な郊外部	人口の割に利用者が多いバス停には、引き続き地域交通の確保が必要である。	【方針2】
	経由が変形のため利用しづらい	木場潟線	小松駅と栗津駅を木場潟経由で結ぶことを優先するか、栗津駅からやわたメディカルセンター、千松閣アクセスを優先するか、絞り込む必要がある。	【方針2】
	通勤や高校への通学に対応できていない路線がある	木場潟線	栗津駅や小松大谷高校への通学に利用できない	【方針2】
		大杉線	小松駅や小松高校への通学に利用できない	【方針2】
		尾小屋線	小松駅や小松高校への通学に利用できない	【方針2】
	運行本数の割には利用が少ない路線がある	栗津A線	必要十分な本数を検討する	【方針2】
空港連絡線		パターンダイヤ化されておりわかりやすいが、本数の検討が必要	【方針1】	
小松空港－小松駅のバス停が多い	空港連絡線	空港連絡線と安宅線が重複しており、路線の効率化が課題である。	【方針1】	
小松鉄工団地の通勤帰宅車両による渋滞が懸念	空港連絡線	小松空港から鉄工団地の区間に新産業団地が整備される予定であり、公共交通の整備を検討する	【方針1】	
交通機関連携	公立小松大学などのスクールバスが路線バスと重複	公立小松大学など	小松駅～市民病院間や栗津駅への連絡などを路線バスと分担する検討を行う	【方針2】
	交通事業者の人材不足や経営環境の先行きが不安	リソースの総動員	路線バスだけでなく、施設輸送車両やタクシーなど地域の現有資源の総動員を検討する。	【方針2】
支払方法など	らく賃パスポートが紙製であり、また発行場所が行政機関など特定箇所に限られ不便	キャッシュレス	インターネット上での購入やモバイル定期券の導入を検討する。	【方針3】
	ICOCA やらく賃パスポート、ICa など複数の支払い方法がある	MaaS	交通機関間の連携が取れておらず、支払い方法の連携が必要である。	【方針3】
都市計画対応	都市計画道路幸八幡線（若杉～八幡IC）整備や新産業団地開発への対応が必要になってくる	路線の新設・再編	宅地造成や商業開発を見据えた新たな路線や再編の検討が必要である	【方針1】
	北陸新幹線小松駅開業後の新しい交通体系が必要	駅－空港の結節強化	定時性や高速性などの信頼性向上が必要である。 交通系ICカード利用者への対応が必要である。 インバウンドなど観光ニーズへの対応やワーケーションなど新たな暮らし方の提案が望まれている。 周辺自治体との連携が課題である。	【方針1】
	市域の隅々までバス路線が引かれており、リソースの「選択と集中」がしづらい。	立地適正化計画	都市部（居住誘導区域）の充実を図る上で、地域交通サービスの確保・向上が必要である。	【方針2】
コロナ対応	バス車内での三密対策が当面必要	バス乗車密度	車内の混雑情報の見える化が必要である。 通勤通学ピーク時や降雨降雪時、イベント時など、利用に合わせた増便などの検討が必要である。	【方針3】
	外出を自粛し、買い物や通院などができない	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が必要である。	【方針3】

8. 地域交通プランの基本方針

(1) 地域交通プランの役割、理念、基本方針

①地域交通が果たすべき役割の認識

地域が目指すべき将来像を実現していく中で、地域交通の果たすべき役割は、地域住民の移動手段としてだけでなく、まちづくりと連携した地域交通網の構築や効率的かつ持続可能な交通手段の転換、地域とともに支える地域交通の推進など様々なテーマについて求められている。

【役割1】地域住民の移動手段の確保

- ・ 運転のできない学生・生徒や高齢者、障がい者、妊婦等の交通手段の確保
- ・ 市民の日常生活における移動手段の確保

【役割2】まちづくりと連携した地域交通網の構築

- ・ 新幹線小松駅や並行在来線駅、小松空港などの交通拠点と地域拠点（生活拠点、観光交流拠点等）を結ぶ地域交通網の構築

【役割3】効率的かつ持続可能な交通手段の転換

- ・ 限られた予算、資源の中での利用者ニーズへの対応
- ・ IoTやキャッシュレス、自動運転など新技術、新サービスの効果的な利用

【役割4】地域とともに支える地域交通の推進

- ・ 地域協議会制度を活用した、地域住民相互の支え合いによる問題解決
- ・ 自家用車に依存しない生活スタイルの推進

②地域交通プランの基本理念

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

少子高齢化や車社会の進展を背景に、特に郊外部では人口減少やバス利用の低迷が顕著となっており、地域交通のあり方の見直しが迫られている。

しかしながら、今後、高齢化の進展に伴う運転免許証の自主返納は増加し、中高生や大学生を含む交通弱者のための移動手段確保は重要性を増す。

そのため、北陸新幹線小松駅開業を機に、小松空港と小松駅を軸に路線バスやコミュニティバス、タクシー、施設送迎車両など地域のモビリティを最大限効率化、最適化し、地域協議会による地域住民相互の支え合いや交通事業者の総力を結集し、市内外で成長する新技術や新サービスなどの英知を総動員して、もっと便利な地域交通をみんなで支え築くことを目指す。

③地域交通プランの策定に向けた基本方針

【方針1】小松空港と鉄道を軸とした基幹的な地域交通網の形成

- ・新幹線小松駅と小松空港を自動運転化により直結
- ・小松空港周辺のまちづくりの活性化

【方針2】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

- ・居住誘導区域内外の路線バス見直し
- ・コミュニティバスの運行見直しによる利便性向上
- ・路線バスの運行サービス見直しによる運行効率化
- ・リソースの総動員
(路線バスやコミュニティバス、タクシー、スクールバス、福祉車両など)
- ・周辺自治体との連携強化

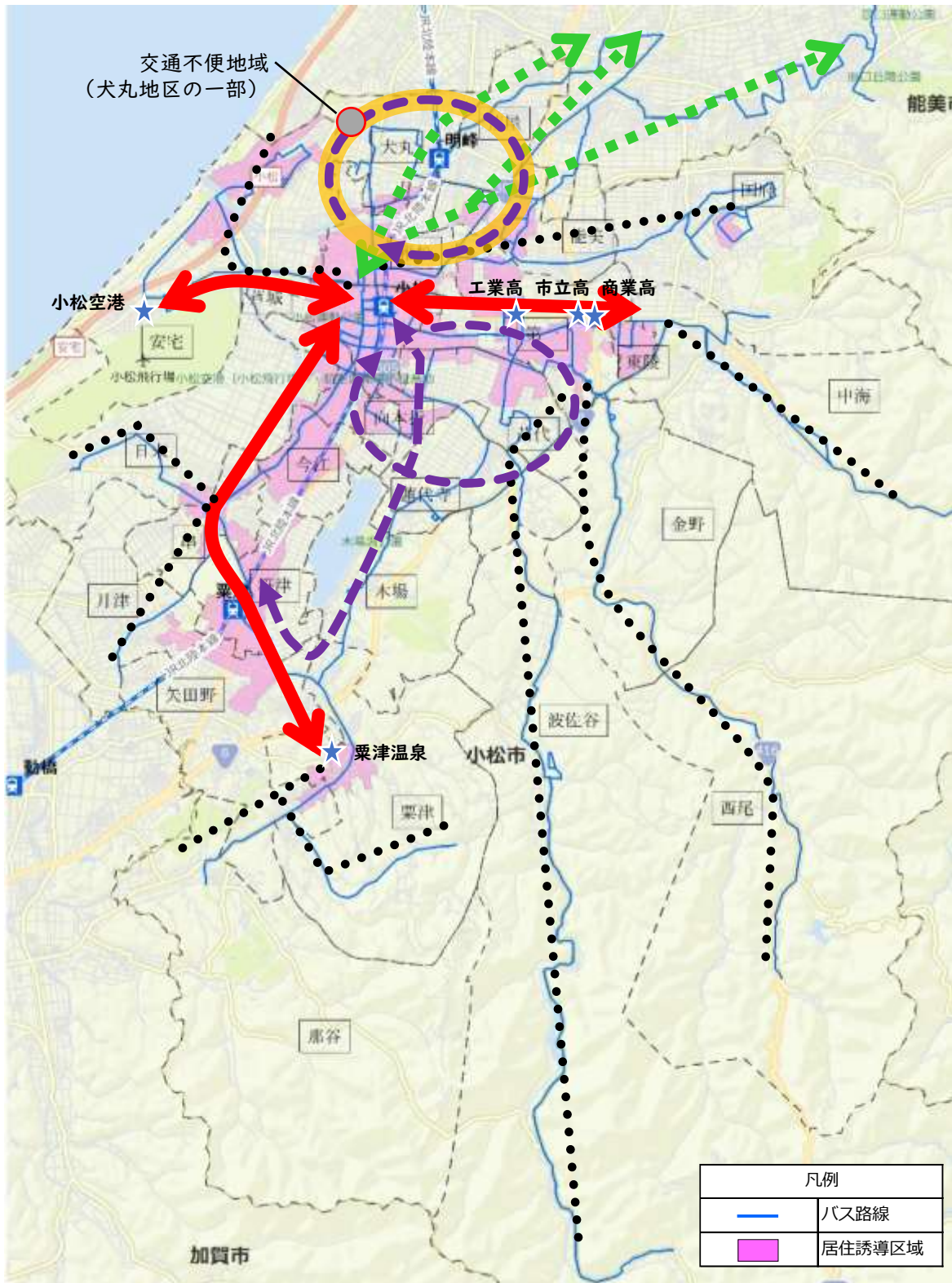
【方針3】新技術、新サービスを取り込んだニューモビリティの活用

- ・らく賃パスポートなどのキャッシュレス化
- ・MaaSの推進
- ・バス車内での三密対策
- ・移動販売車による買物難民の解消や、遠隔診療による移動削減

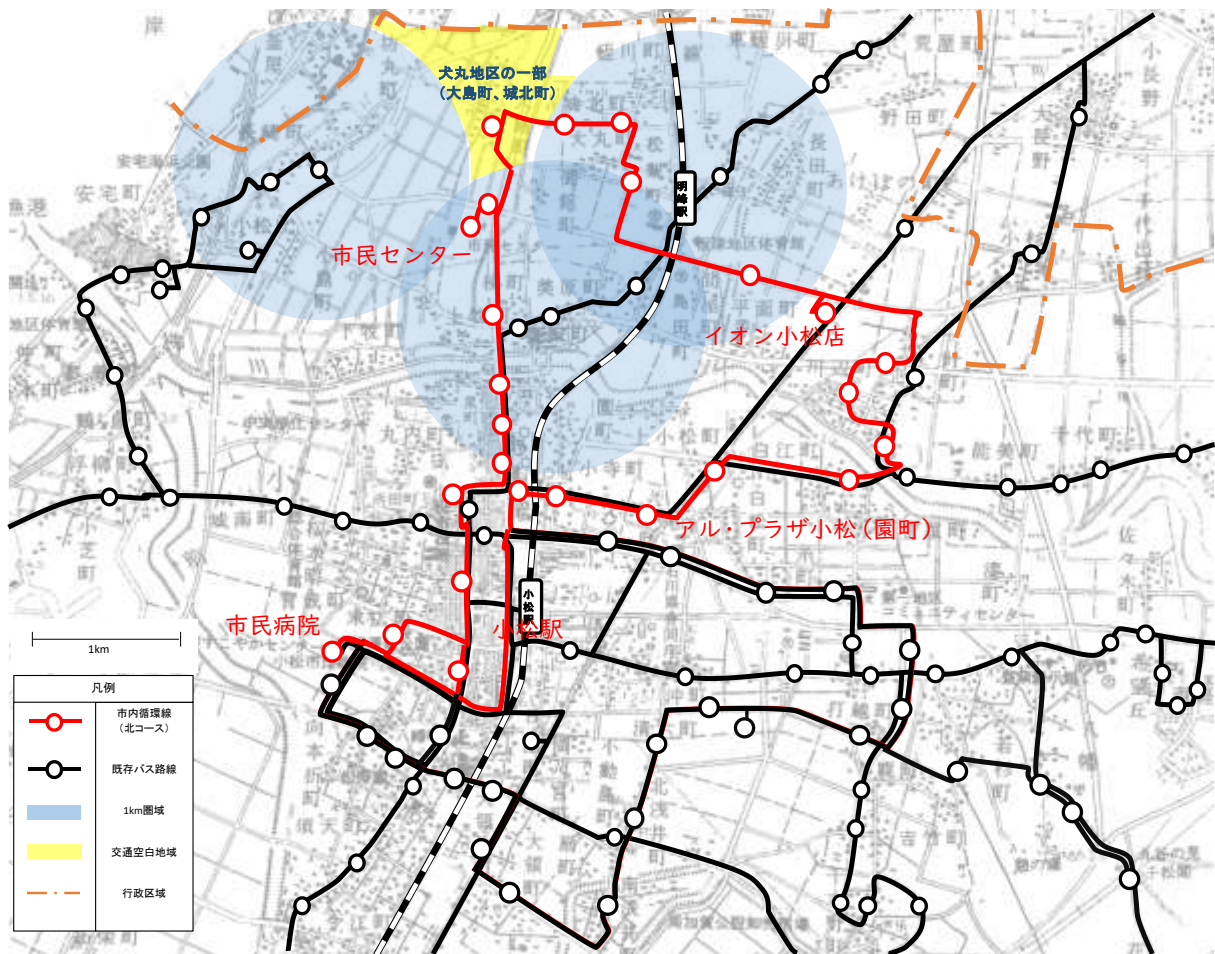
④地域交通の将来の方向性

将来の再編・整備方針イメージを以下に示す。市内循環線（北コース）は今後とも主要施設を結ぶ重要な路線であり、フィーダー補助系統と位置付ける。

- ■ ■ 鉄道ネットワーク
 - ■ ■ 主要バスネットワーク
 - ■ ■ 循環バスネットワーク
- ■ ■ ■ ■ 広域バスネットワーク
 - ● ● ● ● 地域交通ネットワーク
 - ■ ■ ■ ■ 補助対象フィーダー系統



拡大図（補助対象フィーダー系統）



(2) 計画の目標

基本理念、基本方針に基づき、達成する定量的目標を以下の通り設定する。

目標1 地域交通利用者数

- ・鉄道および路線バス、コミュニティバスの延べ利用者数

R1年度 293万人 (H30年度実績値)

鉄道 2,329,803人

バス 600,230人

※鉄道は市内3駅の合計であり、在来線特急、新幹線特急を含む。

路線バスには北陸鉄道の空港バスを含まない。

R7年度 400万人

鉄道 330万人

バス 70万人

新幹線開業効果として144万人増を見込む一方、人口減少による利用者の自然減を踏まえ、400万人を目標とする。

・JR利用者の増加数126万人

・駅-空港間バス利用者の増加数18万人

※いずれも未来技術社会実装事業の目標値を基に算定

- ・らく賃パスポートの購入者数

R1年度 1,365人

R7年度 1,400人 【現状維持】

目標2 バスの収支

- ・路線バス、コミュニティバスの収支

R1年度 61%

収入 142,764千円

支出 234,945千円

※らく賃パスポート利用者分は通常運賃を仮定し計算

R7年度 65%

目標3 行政負担額

- ・路線バス、コミュニティバス等への運行負担額

R1年度 1億4,900万円 ※らく賃パスポート負担額含む

R7年度 1億1,900万円

新幹線開業効果に伴う収入増と路線の効率化による経費減を見込み、行政負担額の約2割削減を目標とする。

9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

目標を達成するために行う事業及び実施主体の一覧を以下に示す。

基本方針	施策	事業	計画期間		実施主体
			短期 (R3～5年度)	中長期 (R6～7年度)	
【方針1】 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	空港連絡線や安宅線の路線の効率化	—	新幹線開業に合わせた本格運行	小松市、小松バス
		自動運転の導入	実証運行	新幹線開業に合わせた本格運行	小松市、日野自動車
		空港アクセスにおけるキャッシュレス化	対応策の検討	新幹線開業に合わせた本格導入	小松市、北陸鉄道
		小松駅やこまつ杜、小松空港駐車場の短距離交通システムの導入 (グリスロ)	実証運行	新幹線開業に合わせた本格導入	小松市
	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	新産業団地開発に合わせた導入	—	小松市、小松バス
		観光周遊コースの創出	実証運行	新幹線開業に合わせた本格導入	小松市、こまつ観光物産ネットワーク
【方針2】 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	大杉線の縁辺部の廃止	尾小屋線、麦口線、ハニベ線、粟津A線、月津線、佐美線での検討	小松市、小松バス
		路線バスの都市部 (居住誘導区域) での充実	大杉線の都市部の増便		小松市、小松バス
	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	見直し検討	本格運行	小松市、日本海観光バス
	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	路線バス見直しに連動して順次実施		小松市、小松バス
	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)	大杉線郊外部のデマンドタクシーや乗合ワゴン、地域有償運行の検討	他路線郊外部見直しに連動し検討	小松市、タクシー事業者
		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)			小松市、地域活性化協議会
		大学などスクールバスの活用	—	開校5年目以降での検討	小松市、公立小松大学
		中山間地におけるグリーンスローモビリティ (自動運転) の導入	実証運行、本格運行		小松市
	レンタカー、カーシェアの活用	実証運行	新幹線開業に合わせた本格導入	小松市、石川県レンタカー協会	
	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	協議後、本格実施	—	小松市、JAIST
【方針3】 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	早期実施	—	小松市
	MaaSの推進	ICOCA やらく賃パスポート、ICa など決済方法の集約	全国的な動向を見ながら検討、実施		JR西日本、小松バス、小松市
	バス車内での三密対策	車内混雑状況の見える化	混雑路線での実証運行	小松空港線や尾小屋線、麦口線、ハニベ線で順次実施	小松市
		通勤通学時や降雨降雪時、イベント時の増便検討	—	車内混雑状況の見える化の状況を見ながら順次実施	小松市、小松バス
	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	技術革新の動向を注視しながら検討		小松市

【方針1】小松空港と鉄道を軸とした基幹的な地域交通網の形成

北陸新幹線小松駅開業を契機に、小松駅と小松空港間を基幹的な地域交通軸として結節を強化し、「南加賀のターミナル」として通勤・通学・観光・ビジネスの交通拠点としての機能向上を図る。

施策 1-1 北陸新幹線小松駅と小松空港との結節強化

北陸新幹線小松駅は、空港と新幹線駅との距離が国内最短(約4.4km)の好位置にあり、現在、新幹線駅舎整備に合わせ、駅東西広場や高架下の整備など通勤・通学・観光・ビジネスなど各分野の「南加賀のターミナル」として結節機能の強化に努めている。他方、バス運転手の不足が課題となる中、近距離にある空港と新幹線の相乗効果を発揮すべく、自動運転など新技術導入により、運行の効率化や利便性の向上、ネットワークの強化を目指す。

■事業 1-1(1) 空港連絡線や安宅線の路線の効率化

事業概要				
北陸新幹線小松駅開業の効果を高めるため、空港連絡線の特急運行化し、並行運行する安宅線との役割分担を図る。				
実施主体		関連する目標*		
小松市、小松バス		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
検討	実施			

*目標1 地域交通利用者数、目標2 コミュニティバスの収支、目標3 行政負担額を示す。

■事業 1-1(2) 自動運転の導入

事業概要				
未来技術社会実装事業により、駅—空港間の自動運転の導入を目指す。				
実施主体		関連する目標		
小松市、日野自動車		1 利用者数		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
調査(レベル3)	実験(レベル3)	実施(レベル3)	実験(レベル4)	実施(レベル4)

■事業 1-1(3) 空港アクセスにおけるキャッシュレス化

事業概要				
首都圏からの小松空港—小松駅バス利用者の利便性向上を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市、北陸鉄道		I 利用者数		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
	検討	実験	実施	実施

■事業 1-1(4) 短距離交通システムの導入（グリスロ）

事業概要				
小松駅やこまつの杜、小松空港駐車場内などの回遊性を高める補助的な移動の装置として、グリーンスローモビリティの導入を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市		I 利用者数		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
検討	検討	実験	実施	実施

施策 1-2 小松空港周辺まちづくりの活性化

小松空港に隣接する新産業団地が整備中であり、朝夕の通勤ラッシュによる渋滞に拍車がかかる懸念がある。道路の拡幅事業と合わせ、バス路線の延伸やパーク&ライドの導入による通行車両の削減などを図り、空港周辺を活性化し魅力を高める観光とまちづくりを進める。

■事業 1-2(1) 新産業団地へのバス交通延伸やパーク&ライドの導入

事業概要				
小松空港に隣接する新産業団地および既存の鉄工団地への通勤環境の向上を図るため、バス路線の延伸やパーク&ライドの導入を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス		利用者数		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
	検討	検討	実験	実施

■事業 1-2(2) 観光周遊コースの創出

事業概要				
北陸新幹線小松駅開業の効果を市全域に広げるため、新たな観光周遊コースの創出や車内での観光音声案内の導入等により交流人口の拡大を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市、こまつ観光物産ネットワーク		利用者数		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
	検討	検討	実験	実施

【方針2】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

路線バスだけで市域をカバーする時代は終わり、今後は都市部（居住誘導区域）と郊外部でそれぞれ考え方やモード、制度等の異なる交通手段を工夫して、まちの拠点を有機的にネットワーク化した地域交通の実現を図る。

施策2-1 まちの拠点を結ぶ地域交通の充実

長大路線等の縁辺部は、少子高齢化や過疎化の影響によりバス利用が減少し、収支率の悪化のみならず、運行の効率化の阻害要因ともなっている。一方都市部は、複数路線が重複しているが、路線間の運行間隔やダイヤは特に整合がとられておらず、非効率な面がある。そこで、都市部と縁辺部とを拠点で分離し、ハブ&スポーク型の路線へ再編し、地域交通の充実を図る。

■事業2-1(1) 路線バスの郊外部低未利用区間の短縮

事業概要				
郊外の拠点まで路線を短縮し、拠点以遠はタクシーや地域協議会による乗合ワゴン、グリーンスローモビリティ等の新技术を結節させ、需要に応じたサービスの維持を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス		2収支・3負担額		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
検討	実験	実施	順次、拡大	順次、拡大

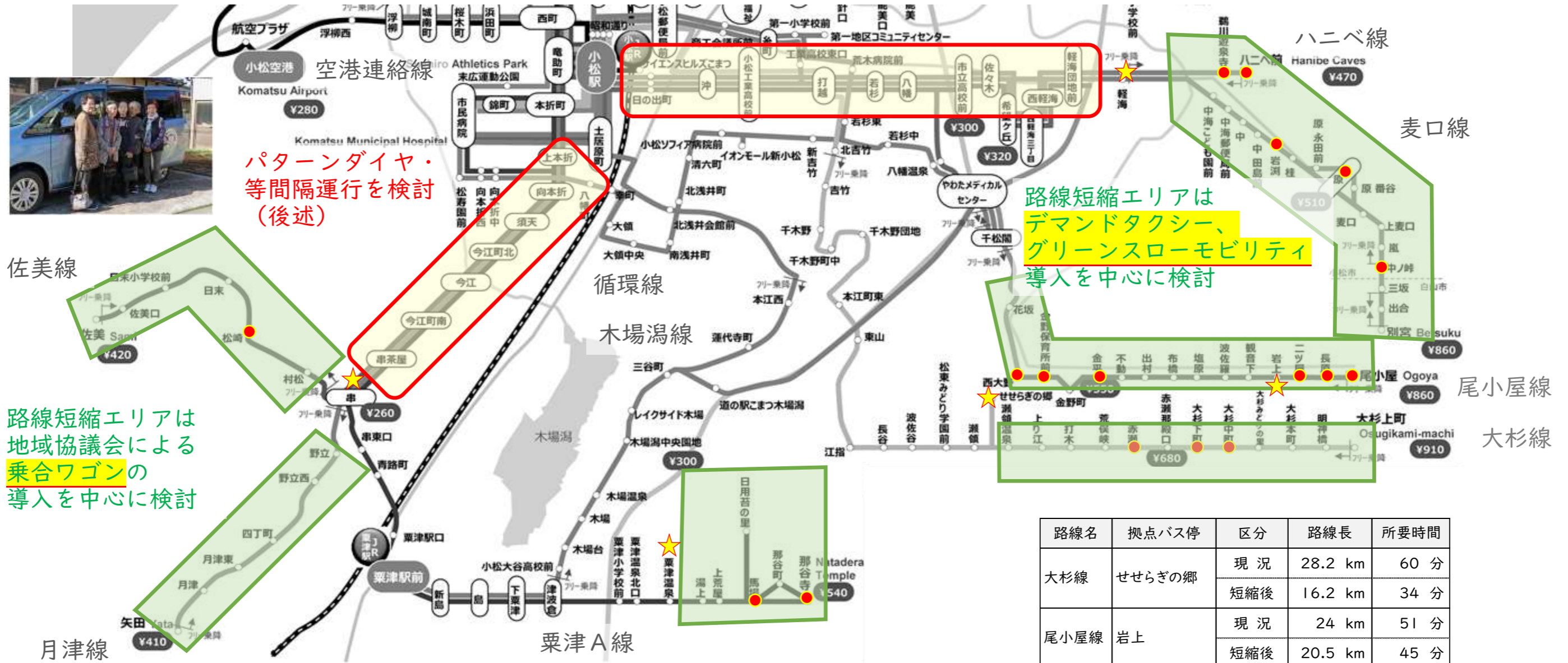
■事業2-1(2) 路線バスの都市部（居住誘導区域）での充実

事業概要				
路線短縮を図る路線において、新たに生み出される運行余力の一部を都市部（居住誘導区域）の利便性の増進に振り向ける。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス		2収支・3負担額		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
検討	検討	実施	実施	実施

路線バスの郊外部低未利用区間の短縮を行い、余力の一部を活用して利用増進を図る都市部（居住誘導区域）の区間イメージは以下のとおりである。

郊外部の短縮を行うには、結節拠点の確保や代替交通（車両、乗務員）の検討が必要であり、短縮区間や運行内容など段階的に進めていく必要がある。

パターンダイヤ・等間隔運行を検討（後述）



路線名	拠点バス停	区分	路線長	所要時間
粟津A線	粟津温泉	現況	18.3 km	42分
		短縮後	15.3 km	37分
月津線	串	現況	8.4 km	22分
		短縮後	4.4 km	12分
佐美線	串	現況	8.1 km	20分
		短縮後	4.1 km	10分

※短縮後の所要時間は距離案分により算定

路線名	拠点バス停	区分	路線長	所要時間
大杉線	せせらぎの郷	現況	28.2 km	60分
		短縮後	16.2 km	34分
尾小屋線	岩上	現況	24 km	51分
		短縮後	20.5 km	45分
麦口線	軽海	現況	18.7 km	40分
		短縮後	6.7 km	14分

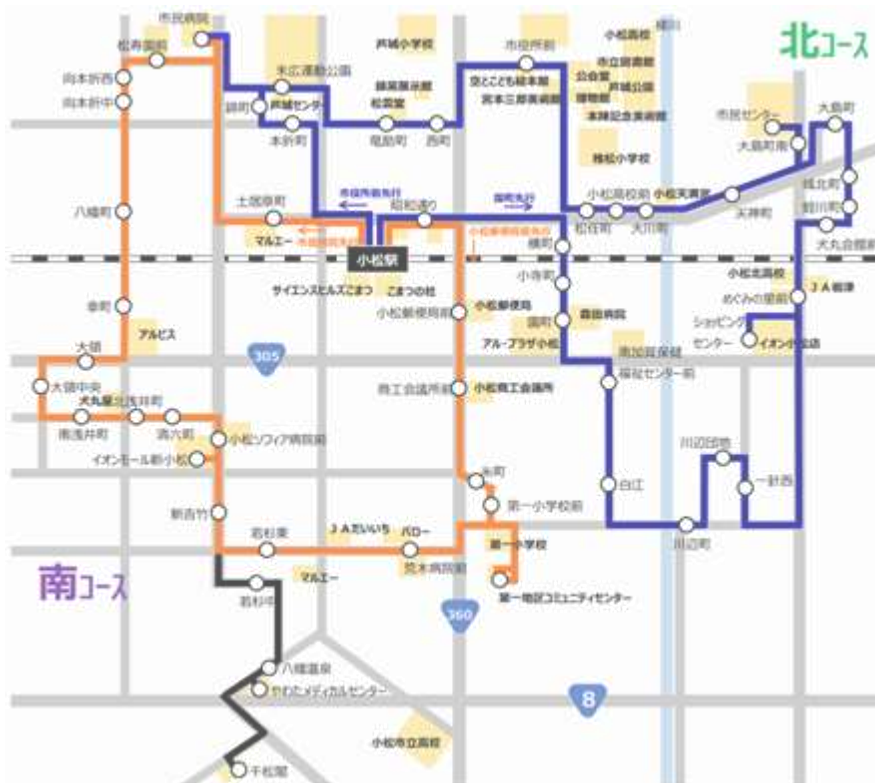


施策 2-2 コミュニティバスの利便性向上

コミュニティバスは、路線バスがカバーしきれていない空白地を運行しており、市民生活に必要不可欠なものとなっているが、その性格上、ルートの冗長性によって周回時間が60分を超えるなど効率性に課題があり、利便性の足かせにもなっている。現在、コミュニティバスの乗降調査を全便全バス停対象に2か月間（令和2年12月～令和3年2月末）実施し、その結果を令和2年度内にとりまとめた。その結果を令和3年度に検討し、ルートや運行内容の見直しに反映させていく。なお、市内循環線北コースの犬丸地区の一部（大島町、城北町）が交通不便地域と認定され、地域公共交通確保維持事業による地域内フィーダー系統補助を受けている。

■事業 2-2(1) 循環線のルートや運行内容の見直し

事業概要				
循環線は利用の少ない区間や路線バスとの競合区間を短縮するなどして、周回1時間以内のコンパクトなルートにすることで利便性を向上する。				
実施主体		関連する目標		
小松市、日本海観光バス		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
検討	実施			



施策 2-3 路線バスの運行効率化

路線が重複する都市部（居住誘導区域）にあって、路線を短縮する区間では運行の効率化を図り、現有資源の効果の最大化を図る。

■事業 2-3(1) 路線バスの運行サービス（ダイヤ・間隔等）の見直し

事業概要				
路線の短縮を図った区間において利便性を増進するにあたり、パターンダイヤ化や等間隔運行等の再編により、より一層の利便性の向上を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
検討	実験	実施	順次、拡大	順次、拡大

都市部（居住誘導区域）で路線バスの利便増進を図る場合の運行本数・間隔の整備イメージを市立高校前バス停および串バス停で示す。

市立高校前バス停																	
小松駅方面行き 本数・運行間隔																	
	時間帯	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	計
現状	本数	1	2	1	2	1	0	1	0	2	1	3	2	2	1	0	19
	間隔分		28	28	30	81	-	68	-	81	59	20	30	60	47	-	
再編	本数	2	4	3	1	2	1	2	1	2	2	3	3	2	1	1	30
	間隔分	30	15	20	40		40		40		30	20	20	30	60	60	

郊外方面行き 本数・運行間隔																	
	時間帯	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	計
現状	本数	1	1	3	1	1	1	0	2	0	2	2	2	2	1	0	19
	間隔分		50	13	91	22	83	-	55	-	58	39	34	18	40	-	
再編	本数	2	4	3	1	2	1	2	1	2	2	3	3	2	1	1	30
	間隔分	30	15	20	40		40		40		30	20	20	30	60	60	

串バス停																	
小松駅方面行き 本数・運行間隔																	
	時間帯	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	計
現状	本数	0	5	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	20
	間隔分		14	35	30	39	62	55	75	60	60	48	24	60	50	55	
再編	本数	1	2	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	20
	間隔分	60	30	30	60	30	60	60	60	30	60	30	60	60	60	60	

郊外方面行き 本数・運行間隔																	
	時間帯	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	計
現状	本数	1	1	3	1	1	1	0	2	0	2	2	2	2	1	0	19
	間隔分		55	56	20	55	60	48	34	60	65	32	26	54	65	65	
再編	本数	1	2	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	20
	間隔分	60	30	30	60	30	60	60	60	30	60	30	60	60	60	60	

施策 2-4 リソースの総動員

現行の路線バスだけでは、多様化する移動ニーズに十分対応できないため、地域のあらゆる交通資源を総動員し、既存の交通事業者と相互補完を図る。

■事業 2-4(1) タクシー事業者の活用（デマンドタクシー等）

事業概要				
バス路線を短縮する郊外部において、生活の足を確保するため、タクシー事業者の協力により、デマンドタクシー等の運行などを行う。				
実施主体		関連する目標		
小松市、タクシー事業者		3 負担額		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
検討	実験	実施	順次、拡大	順次、拡大

■事業 2-4(2) 福祉施設事業者の車両や人員の活用

事業概要				
福祉施設の車両や人員について、稼働していない時間の活用を行う。				
実施主体		関連する目標		
小松市、地域活性化協議会		2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
検討	実験	実施	順次、拡大	順次、拡大

■事業 2-4(3) 大学などスクールバスの活用

事業概要				
大学など学生や生徒を輸送している車両や人員について、稼働していない時間の活用を行う。				
実施主体		関連する目標		
小松市、公立小松大学		2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
	検討	実験	実施	実施

■事業 2-4(4) 中山間地におけるグリスロ（自動運転）の導入

事業概要				
バス路線短縮区間の移動の足を確保するため、グリーンスローモビリティの活用を図る。（粟津A線、尾小屋線）				
実施主体		関連する目標		
小松市		I 利用者数		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
検討	実験	実施	順次、拡大	順次、拡大

■事業 2-4(5) レンタカー、カーシェアの活用

事業概要				
北陸新幹線小松駅や小松空港などの利用者の移動の足として、バスを補完するレンタカーやカーシェアの活用を図る。				
実施主体		関連する目標		
小松市、石川県レンタカー協会		I 利用者数		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
実施	実施	実施	実施	実施

施策 2-5 周辺自治体との連携強化

生活圏を共有する周辺自治体との地域交通確保に関する連携が必ずしも十分とは言えず、可能な限り相互協力の強化を図る。

■事業 2-5(1) JAIST Shuttle（大学－小松駅間）のバス停追加の協議

事業概要				
<p>JAIST（北陸先端科学技術大学院大学）が大学（能美市旭台）と小松駅間を結ぶシャトル運行を専用のバスにより行っているが、学校関係者のみ利用可能であり、途中下車は行われていない。</p> <p>小松市に通学する能美市の高校生から、特に小松駅手前の高校（小松商業、小松市立、小松工業）への交通アクセスが不便という声があり、ルートの変更（上八里町経由から軽海西経由へ）とバス停追加の協議を行う。</p> <p>これに伴い、小松市内から JAIST へのアクセス利便の向上も得られる。</p>				
実施主体		関連する目標		
小松市、JAIST		利用者数		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
協議・実施				



※JAIST 公式ホームページより引用

【方針3】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

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させた Society5.0（ソサエティ 5.0）の取組は、現在の経済発展と社会的課題の解決に欠かせないものであり、小松市においてはキャッシュレス決済や MaaS、センサー技術などの IoT、自動運転などを包含する新たなモビリティの活用が地域交通の維持、発展には必要不可欠となっている。

施策 3-1 キャッシュレスの推進

らく賃パスポートは紙製定期券であり、購入は有人窓口のみとなっており、購入者だけでなく販売側の負担ともなっている。

■事業 3-1(1) らく賃パスポートのモバイル化検討

事業概要				
デジタル化することで、利便性の向上を図り、利用者の拡大を目指す。これにより、乗降データの取得や利用促進のための分析も可能となる。				
実施主体		関連する目標		
小松市		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
検討	実施			

施策 3-2 MaaS の推進

現在、管内では ICOCA やらく賃パスポート、ICa（金沢都市圏）など決済方法が一部デジタル化され便利になってはいるが、共通化までには至っていない。また、県外等からの来街者にとっては、決済のみならず情報発信など含め一元化されていないため、移動の制約ともなっている。

■事業 3-2(1) ICOCA やらく賃パスポート、ICa など決済方法の集約

事業概要				
JR 東日本の SUICA と地域交通 IC カードの 2in1 「地域連携 IC カード」が 2021 年春の提供開始を目指して、実証・開発中となっている。ICOCA は JR 西日本の IC カードであり、SUICA と同様の連携カードの開発も期待される。また、北陸鉄道の ICa も同じ FeliCa 仕様であり、今後の開発・普及状況を見ながらデジタルによる決済方法の集約化を目指す。				
実施主体		関連する目標		
JR 西日本、小松バス、小松市		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和 3 年度 (2021)	令和 4 年度 (2022)	令和 5 年度 (2023)	令和 6 年度 (2024)	令和 7 年度 (2025)
検討	検討	検討	検討	検討

施策 3-3 バス車内での三密対策

通学時や降雨降雪時などバス需要が一時的に高まる状況ではバスの車内が混雑するが、新型コロナウイルス感染症の蔓延により車内の密集、密接に過敏な状況となっており、できる限りの緩和策を講じて、安心安全な乗車環境の提供を図る。

■事業 3-3(1) 車内混雑状況の見える化

事業概要				
乗降客をセンサーで感知し、乗車密度やバスの現在地をホームページ等で公開することで、車内混雑が見える化され、利用者の安全安心につながる。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス、日本海観光バス		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
実験	実施			

■事業 3-3(2) 通勤通学時や降雨降雪時、イベント時の増便検討

事業概要				
バス車内が混雑するような通勤通学時や降雨降雪時、イベント時の増便を検討する。				
実施主体		関連する目標		
小松市、小松バス		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
実施				

施策 3-4 ステイホーム対応

新型コロナウイルス感染症対策の一環として、ステイホームを余儀なくされる中で、移動の考え方自体にも発想の転換が生まれ、新しい生活サービス様式が生まれてきており、地域交通にも柔軟に取り込んでいく。

■事業 3-4(1) 買い物代行や移動式車両店舗、オンライン診療等の検討

事業概要				
新型コロナウイルスに伴う巣ごもり消費や診療控え対応策を検討する。				
実施主体		関連する目標		
小松市		1 利用者数・2 収支・3 負担額		
スケジュール				
令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
検討・実施	検討・実施	検討・実施		

10. 計画の推進及び達成状況の評価

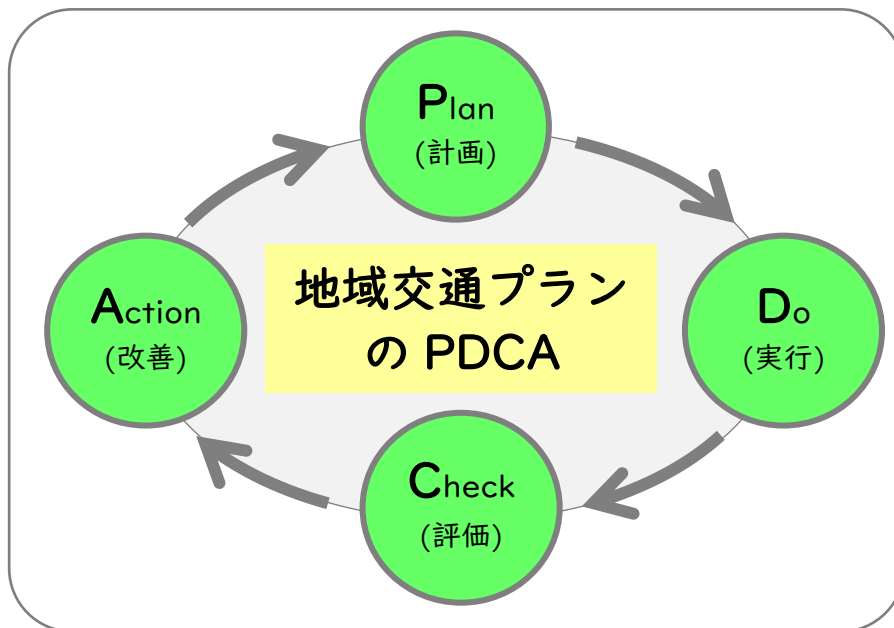
地域交通再編方針の実現に向け、目標達成のための具体的な施策・事業を推進するにあたり、地域交通の利用状況や目標の達成状況などを把握することで、PDCA サイクルを用いた取組の評価・検証を行い、本計画を着実に推進する。

各年、施策取組状況及び目標の達成状況の評価を行い、双方の視点から施策の見直しの必要性について検証を行う。また、市民に地域交通利用の関心を高めってもらうため、市ホームページ等で情報公開を行う。

なお、新型コロナウイルス感染症の蔓延や北陸新幹線の開業など時世の変化が起こる場合は、適宜、本計画を弾力的に見直し、目標の達成に向けて計画の推進を図るものとする。

【施策取組の評価】

検討、実施、実証実験など取組状況の評価を各年実施



【目標達成状況の評価】

下記の目標について達成状況の評価・公表を各年実施

- ・地域交通利用者数
- ・コミュニティバスの収支
- ・行政負担額