

小松市地域公共交通総合連携計画

概要版

生活の移動手段をみんなで守りたい



平成22年3月

小松市

1. 計画策定の趣旨

背景と目的

小松市においては、市民の移動手段は自家用車に大きく依存し、公共交通の利用は低迷していますが、地域が広いこと、公共交通は通勤や通学、病院への通院や買い物に欠かせないものとなっています。また、高齢化の進展などにより、暮らしやすいまちづくりのためには公共交通の重要性がより大きくなっていくものと考えられます。

小松市では、市内循環バス等の運行、一定額で市内路線バスに乗り放題となるらく賃パスポートを導入し、利便性向上と利用促進を行ってきました。しかし、本市の公共交通、特に路線バスを維持するための行政負担は年々増加しています。

このような課題は全国的なものであり、平成19年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行されました。小松市でも、平成21年2月に本法律に基づき小松市地域公共交通活性化協議会を設置し、公共交通のあり方について検討してきました。

本計画は、協議会での議論や地域の皆さんとの懇談会を踏まえ、地域の実情にあわせて、今後の小松市の公共交通のあり方を示すとともに、継続可能で効率的な公共交通網を確立するために策定するものです。

計画策定の流れ

H21 7月	公共交通利用状況の現況把握 ・公共交通網 ・運行状況 ・財政負担 ・利用状況	市民の公共交通のニーズ把握 ・市民利用意向調査 ・高校生利用意向調査	住民の公共交通のニーズ把握(地域懇談会) ・地域懇談会での意向調査
8月			
9月			
10月			
11月		・病院利用者意向調査	
12月			
H22 1月	地域公共交通連携計画の策定 ・計画の区域 ・計画の期間 ・基本方針 ・目標 ・公共交通体系整備の方向 ・事業及び実施主体		
2月			
3月	パブリックコメントの実施		

小松市地域公共交通活性化協議会

構成員（委員の所属団体等）

小松商工会議所、町内会連合会、老人クラブ連合会、校下女性協議会、加賀地区高等学校校長会、学校PTA連合会、商工会議所女性の会、国土交通省北陸信越運輸局、石川県、小松警察署、小松バス(株)、加賀白山バス、小松市、(福)社会福祉協議会、小松短期大学

協議会の様子



協議会開催状況

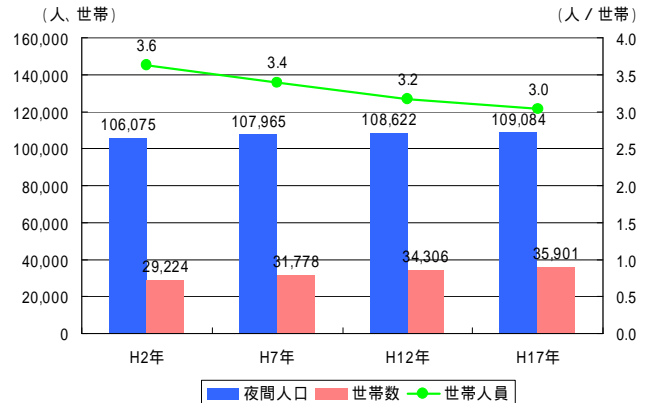
第1回 H21/2/16	・小松市地域公共交通活性化協議会設立 ・今後の方針及びスケジュール等
第2回 H21/6/8	・協議会予算(案) ・委託事業者の選定 ・今後の方針及びスケジュール等
第3回 H21/8/19	・連携計画策定調査の概要 ・公共交通の現況 ・バス利用状況の把握・分析 ・住民の意向調査 ・今後の方針及びスケジュール等
第4回 H21/11/25	・バス路線一部見直し ・らく賃パスポート導入実証実験事業 ・地区別懇談会の開催状況
第5回 H22/2/15	・地域公共交通総合連携計画(素案) ・パブリックコメントの実施
第6回 H22/3/23	・地域公共交通総合連携計画(素案) ・今後のスケジュール等

2 . 小松市の公共交通を取り巻く現状

人口の推移

小松市の人口・世帯数は、平成2年以降ゆるやかな増加傾向が続いています。
世帯人員数は減少が続いており、核家族化の進展が見られます。
年齢別に見ると、高齢者人口（65歳以上）の割合は増加する一方、年少人口（15歳未満）の割合は減少し、少子高齢化の進展がみられます。

人口・世帯数・世帯人員の推移



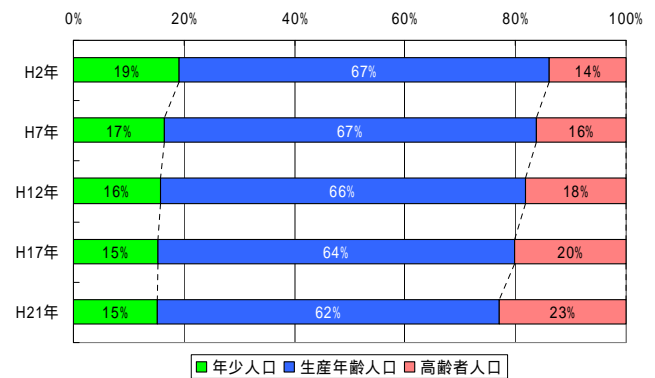
モータリゼーションの進展

車両総数は、平成13年の80,702台から平成19年には84,074台となっており、モータリゼーションの進展が続いています。

車種別車両数の推移

	総数	貨物車	乗合車	乗用車	特殊車
H13年	80,702	17,780	251	61,120	1,551
H16年	83,008	16,823	252	64,398	1,535
H19年	84,074	16,300	247	65,975	1,552

年齢三区分人口の割合の推移

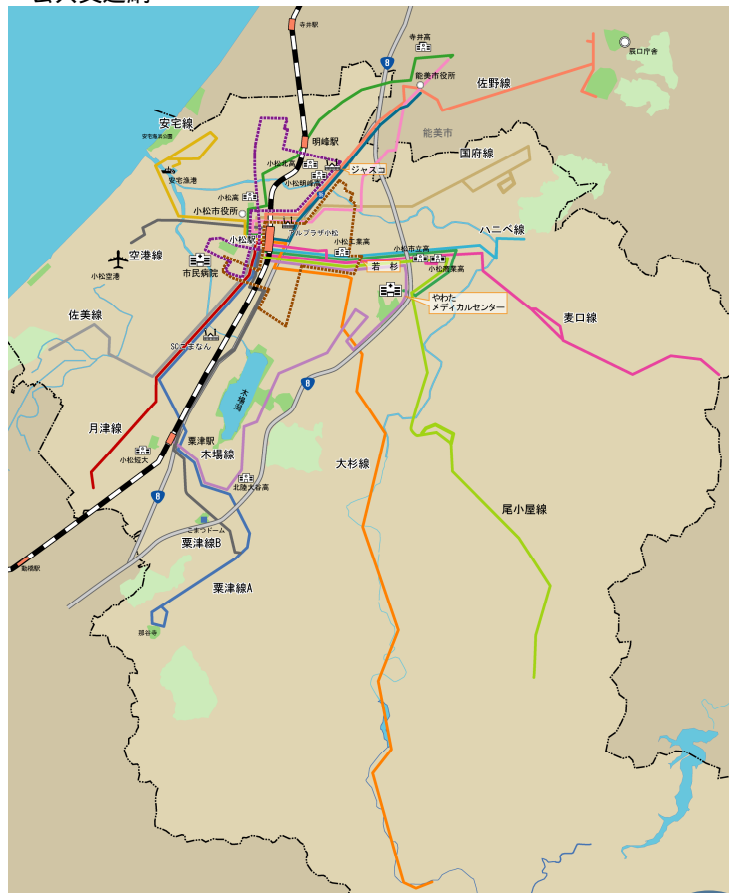


鉄道・バス路線の現況

小松市の公共交通は、空の玄関口小松空港があり、三大都市圏や福井、金沢との広域交通を担うJR北陸本線が南北に走り、小松駅、明峰駅、粟津駅が地域内移動の起点となっています。

小松駅を起点として放射状にバス路線網が形成され（路線バス16路線、試験運行2路線）起終点の小松駅や高校・店舗が集積する道路沿いに路線が集中しています。

公共交通網



3 . 小松市の公共交通を取り巻く現状

路線バスの利用状況

バスの運行本数は、平日で延べ 243 便、休日で延べ 223 便と、平休日の差は小さい状況です。路線バスの旅客数は減少傾向にあり、平成 19 年度は平成 9 年度の約 1 / 3 にまで利用が落ち込んでいます。その結果、営業収入は 10 年間で約 1 / 2 となっています。

バスの利用者数は、平日で延べ 1773 人、休日

延べ 771 人であり、平休日の差は 2 倍強です。平日の利用者数は、粟津 A 線が 387 人と最も多く、次いで空港線 302 人、八二ベ線 202 人、市内循環線 150 人、麦口線 145 人となっています。市東部の産業道路以東に路線が延びる麦口線や尾小屋線、国府線、大杉線は比較的利用が低調です。

バスの利用状況

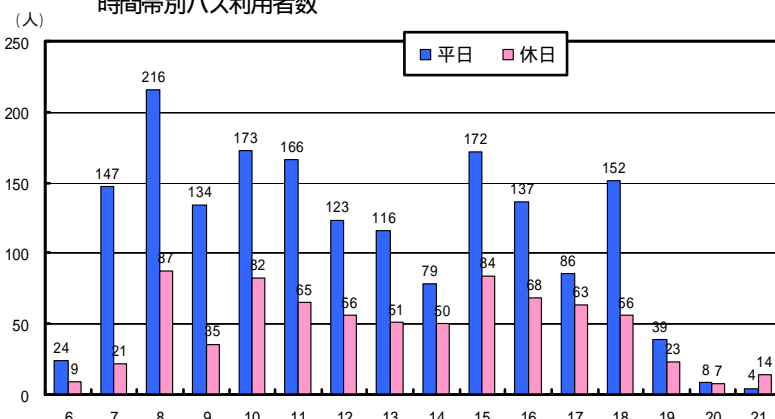
路線名	主な起点	主な終点	平日			休日(日曜日)		
			本数	利用者	1便あたりの利用者数	本数	利用者	1便あたりの利用者数
粟津A線	粟津温泉	小松駅前	30	387	12.9	28	174	6.2
空港線	小松空港	小松駅前	68	302	4.4	67	239	3.6
八二ベ線	八二ベ	小松駅前	15	202	12.6	12	26	2.2
市内循環線	小松駅前	小松駅前	8	150	18.8	8	25	3.1
麦口線	別宮	小松駅前	16	145	9.7	13	61	4.7
安宅線	安宅漁港	市民病院	18	120	6.7	17	52	3.1
尾小屋線	尾小屋	市民病院	9	90	10.0	9	52	5.8
国府線	国府台	小松駅前	14	77	5.5	13	35	2.7
木場線	粟津駅前	市民病院	6	62	10.3	0	0	-
循環B線	小松駅前	小松駅前	6	58	9.7	6	42	7.0
寺井線	寺井史跡公園	小松駅前	15	54	3.6	15	23	1.5
小杉線	寺井史跡公園	小松駅前	6	45	7.5	6	8	1.3
大杉線	大杉	市民病院	9	43	4.8	9	16	1.8
月津線	月津	小松駅前	7	18	2.6	6	4	0.7
新道寺井線	寺井庁舎	小松駅前	12	16	1.3	12	14	1.2
佐美線	佐美	小松駅前	2	5	2.5	2	0	0.0
粟津B線	粟津温泉	粟津駅	2	2	1.0	0	-	-
総計			243	1,773	7.3	223	771	3.5
若杉断面	八二ベ、麦口、尾小屋、木場		46	499	10.8	34	139	4.1

小松市の路線バスへの補助金 (H17 = 100)

17年度	2,585万円	100
18年度	2,549万円	99
19年度	3,004万円	116
20年度	3,719万円	144
21年度	3,324万円	129

小松市の路線バスへの補助金は平成 18 年度以降、増加し続けています。平成 21 年度は、市民一人当たり約 305 円の負担となります。

時間帯別バス利用者数



平日は、通勤通学時間帯の 8 時台の利用者が 216 人と最も多く、次いで通院・買物目的と思われる 10 ~ 11 時台、学生の帰宅ピークである 15 時台が 170 人程度と多くなっています。

休日は、通勤通学や通院の移動が殆どないこともあり、50 . ~ 100 人の利用となっています。

4 . 公共交通へのニーズ

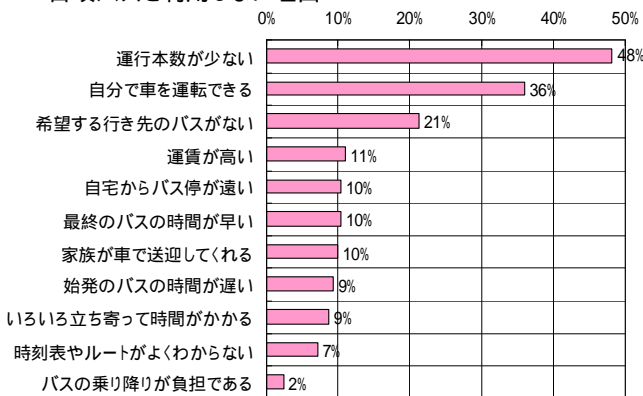
市民アンケートによる公共交通のニーズ

日頃バスを利用しない理由は、「運行本数が少ないから」が48%と高く、ほぼ半数を占めています。「自分で車を運転できる」の36%、「希望する行き先のバスがない」の21%が上位となっています。

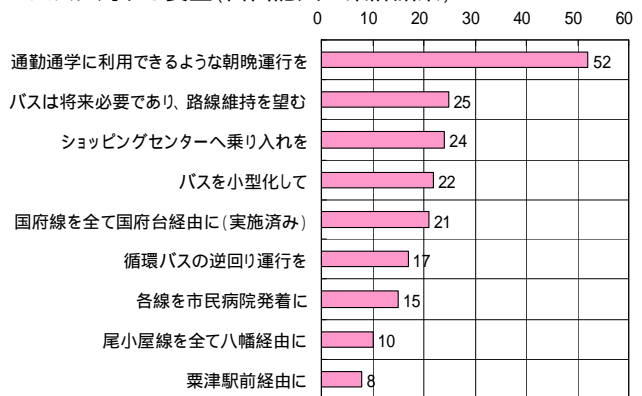
改善要望の回答が多い項目は、「通勤通学利用を便利に」「ショッピングセンターに乗入れ」「市民病院に乗入れ」「循環バスの逆回り」が挙げられています。

また、将来高齢化等により自動車で移動できなくなった時のことを心配して、バス路線の維持を望む声が多く見られます。

日頃バスを利用しない理由



バスに対する要望(自由記入の集計結果)



地域懇談会での公共交通への意見

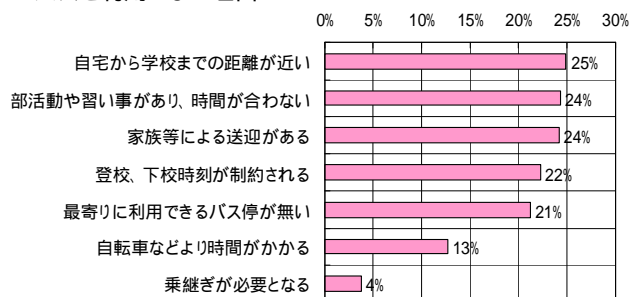
『小松市生活バス路線の見直し等に関する要綱』に基づき、バス路線の見直し検討が必要と判断された路線沿線にある8地区にヒアリングを行いました。

校下名	主な意見
月津	粟津駅止まりとしてハブ化し、そこまでを細かく回り、中心部へは鉄道でもよい。利用の少ない土日祝日のバス運行は廃止もやむをえない。
木場	やわたメディカルをハブにしてはどうか。車両もジャンボタクシー等、小型化してもよい。
粟津	粟津A線、B線とあるが、経路の違いがわからない。
国府	デマンドバス(タクシー)があるとよい。
波佐谷	小松駅止まりの便も市民病院まで延伸すべき。賢いバスの利用法を冊子にして配るべき。循環バスを8の字として30分間隔、両回りとし、放射状路線をフィーダー(支線)化してはどうか。
苗代	循環B線の周回時間が長い。小松駅等へ早く行けるようにしてほしい。逆回りもほしい。吉竹バス停は地区内ではなくて大通りにあり不便。
日末	佐美線だけ、早朝に小松駅へ行く便がない。10人程度まとまって、契約制で利用できるしくみがあればよい。相乗りタクシーの運行ができないか。
中海	らく賃パスポートを市民が自発的に購入する動機付け、仕掛けが必要である。バス停が吹きさらしであり、バス待ち環境をよくしてほしい。小松製作所や市役所等の市内事業所と連携してはどうか。

市内6 高校生徒のニーズ

バスを利用しない理由は、「部活動や習い事があり、時間が合わない」「登校、下校時刻が制約される」「自転車などより時間がかかる」のようなバスの運行間隔が長い、運行本数が少ないことによる理由が上位となっています。

バスを利用しない理由



病院利用者のニーズ

バスを利用しない理由として、いずれの病院も、自動車で来ることができるという回答の割合が最も高く、約半数を占めています。次いで、直通バスがない、バスの運行本数が少ないという理由が挙げられています。

5 . 小松市における公共交通の問題点・課題

1 バス路線の効率

大日川や大杉谷川等の谷に沿って集落が点在しており、長大な路線となっていますが、山間部では乗車数が極端に少なく、運行赤字の原因となっています。

J R 小松駅から小松商業高校、小松市立高校、八幡方面の路線は、複数の路線が共通して走行しており、高頻度の運行になっています。

市内循環線、市内循環 B 線は一方向の運行であるため、目的地への到達時間・距離が大きいケースが見られます。

平均乗車人数が少なく、かつ重複的に運行されている路線があります。

休日のバス運行は、利用者が平日の半分であるにもかかわらず、便数はさほど変わらない路線があります。

2 バス路線の利便性

通勤、通学時間帯に走行していない路線では、需要を捉えきれしていない可能性があります。また、病院、ショッピングセンターなど利用したいというニーズが的確に捉えられていない(バス停、路線)可能性があります。

バス路線が交差し、乗り換えが可能な箇所が、P R 不足で認知されていないところがあります。

また、乗り換えが容易なバス停位置の改善の可能性が残されています。

乗り換えのダイヤ情報が的確に P R されていません。

全般的にバス停が露天であり、バス待ち環境が決して良いとはいえない状態です。

3 路線バス運行事業の経営悪化と市財政負担増

自家用車依存により路線バス利用者は減少傾向にあり全般に赤字路線が多いが、高齢化の進展などに対応して市民生活の移動手段を確保するため、行政からの財政補助により運行が確保されています。市財政負担は増加傾向です。

4 バス利用に関する市民意識

「バスは将来必要だから路線維持を望む」という声が多く見られますが、自家用車依存の傾向が強く、バス利用者は減少傾向です。

(バス利用者数は、シルバーパスポート、らく賃パスポートの導入により、平成 20 年度は増加。)

6 . 計画の基本方針

市街地におけるバス路線の維持

都市機能が集積する市街地では、安心かつ快適な移動交通手段が確保されたまちづくりが必要となります。そのため、市民の移動ニーズ(日常需要)に見合ったバス路線を維持します。

郊外・山間部などにおける“市民生活を守るための移動手段”の確保

郊外や山間部などにおけるバスの利用率は低い水準ではありますが、通勤や通学、通院、日常の買い物のための移動手段は必要不可欠であり、特に高齢者にとって公共交通は非常に大切なものです。そのため、バス以外に乗合タクシーなども活用した新たな交通体系の検討も含め、市民生活の移動手段の確保に努めます。

7. 計画の目標

目標 1

移動ニーズに対応した公共交通体系の構築(路線の更なる適正化)

ルートが重複し効率の悪い路線や利用者が少ないバス路線は、市民の移動ニーズを踏まえ、運行ルートやダイヤの変更、路線の見直しなど運行の更なる適正化を図り、また、一部の路線については、現在の利用者の利便性を大きく損なわないことに留意し、他の公共交通との役割分担を行い、連携と相互補完により移手段の確保を目指します。

目標 2

便利で快適に利用できる公共交通体系の構築(利便性・快適性の向上)

乗り換えやバス待ち環境の改善、低床で乗りやすいバスの導入、全線フリー乗車券(らく賃パスポート)などによる利便性向上、便利で快適に利用できる公共交通体系の構築を目指します。

目標 3

公共交通利用意識の向上による利用促進(情報提供、動機付け)

バスの魅力を高めるとともに、適切・便利な情報の提供により利用が促進され、また企業や学校などと連携して、モビリティマネジメントを推進し、公共交通利用意識の向上を目指します。

小松市の将来の公共交通体系イメージ



本図はイメージです。新たな路線、結節拠点、乗り継ぎポイントについては今後検討していきます。

計画の区域は、小松市内全域とし、計画の期間は平成 22 年度から平成 27 年度までの 6 年間とします。

また、本計画は、社会環境の変化や本計画で実施する実証実験の結果などにより、今後必要に応じて見直すこととします。

なお、目標達成状況の評価にあたっては、バス 1 便あたりの利用者数、公共交通利用者数を参考指標とします。

モビリティマネジメントとは
渋滞や環境、あるいは個人の健康などの問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしくく』使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした持続的な取り組み。

8 . 事業及び実施主体

目標1 移動ニーズに対応した公共交通体系の構築(路線の更なる適正化)

事業	事業概要	実施主体	実施期間
事業1 新循環線の運行実験	市内循環線、市内循環B線(実験線)を再編し、新たなルートの循環線を実証運行します。利用状況や沿線住民・利用者の意向を把握しながら、本格実施の検討を行います。	小松市 バス事業者	H22年度～ (後半)
事業2 東西幹線の運行実験	新たに東西幹線を実証運行します。実験結果を踏まえ、東西幹線の本格実施の検討を行います。	小松市 バス事業者	H22年度～ (後半)
事業3 粟津駅～木場地区～ 八幡間の運行実験	木場線(実験線)において、粟津駅と八幡間を結ぶ新たな運行の実証実験を行います。(乗合タクシーなど) 実験結果を踏まえ、本格実施と他地区での実証実験の展開を検討します。	小松市 バス事業者 タクシー事業者	H22年度～ (後半)
事業4 山間部の路線における 郊外拠点での結節 実証実験	山間部への路線において、郊外拠点で東西幹線に連結させる実証実験を地元と協議を進めながら行います。 実験結果を踏まえ、本格実施の検討を行います。	小松市 バス事業者 タクシー事業者	H23年度～ (後半)
事業5 郊外の路線における 駅や病院を目的地と する乗合(デマンド) 運行実験	郊外への路線において、小松駅・粟津駅、市民病院などを目的地とする乗合タクシーの実証実験を地元と協議を進めながら行います(デマンド化についても検討)。 実験結果を踏まえ、本格実施の検討を行います。	小松市 バス事業者 タクシー事業者	H23年度～ (後半)

目標2 便利で快適に利用できる公共交通体系の構築(利便性・快適性の向上)

事業	事業概要	実施主体	実施期間
事業6 乗換えバス停の整備	結節点において、商業施設、病院、公共施設とも連携し、バス待ち環境の向上(上屋、ベンチ、情報施設等)を図り、バス待ちの快適性、スムーズな乗換の確保を図ります。	小松市 バス事業者	H23年度～ (後半)
事業7 バスダイヤの見直し	新循環線や東西幹線など、乗継ぎ時刻なども考慮しながら、バスダイヤの見直し検討を行います。	小松市 バス事業者	H22年度～ (後半)
事業8 全線フリー乗車券 (らく賃パスポート) の普及	路線バスの利用促進、利便性向上のため、高齢者や学生を対象とした全線フリー乗車券(らく賃パスポート)の普及を図ります。	小松市	H22年度～ (前半)

目標3 公共交通利用意識の向上による利用促進(情報提供、動機付け)

事業	事業概要	実施主体	実施期間
事業9 公共交通利用促進キ ャンプーンの実施	平成22年度に市制70周年を迎える小松市では、市内で様々な歓迎イベントを開催する予定です。その際、まちなかの会場に、自動車ではなくバスでの来場を呼びかけるなど、公共交通利用の意識啓発を図ります。	小松市地域 公共交通活 性化協議会	H22年度～ (後半)
事業10 情報発信の取組み	新循環線の車両をバス利用促進のシンボルとして、市民へアピールするとともに、乗りたくなる魅力溢れる車両とするため、小松の個性をイメージしたラッピングを車両に施します。 また、バスの中を絵画や写真のギャラリーとして開放し、コミュニティスペースとして活用することで、市民のバスへの愛着や親しみを高めます。	小松市地域 公共交通活 性化協議会	H22年度～ (後半)

お問合せ先

小松市総合政策部経営政策課

〒923-8650 小松市小馬出町91番地

電話番号: 0761-24-8037 FAX番号: 0761-21-0285 E-mail: kikaku@city.komatsu.lg.jp